



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

TITULO DE LA INVESTIGACION

“Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre,
tramo Av. Aviación - Jr. La Unión en relación a su jerarquía y área de
influencia.”

PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO

“Centro de abasto, mantenimiento e investigación automotriz para la
ciudad de Chimbote.”

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE
ARQUITECTO**

AUTOR:

Est. Arq. Roncal Avalos Eddy Santiago

ASESORES:

Metodólogo: Arq. Padilla Cuadros Alejandro

Especialista: Arq. Ana María Reyes Guillén

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

ARQUITECTURA

CHIMBOTE – PERÚ

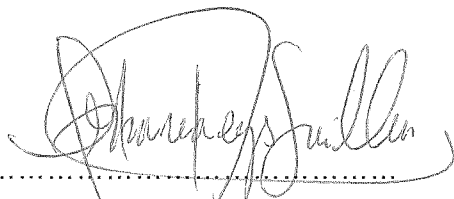
2018

El jurado encargado de evaluar la tesis presentada por don (a) RONCAL AVALOS EDDY SANTIAGO cuyo título es: ESTANCAMIENTO Y DETERIORO URBANO DE LA AV. VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE [TRAMO (AV. AVIACIÓN Y EL JR. LA UNIÓN] EN RELACIÓN A SU JERARQUÍA Y ÁREA DE INFLUENCIA. – CENTRO DE ABASTO, MANTENIMIENTO E INVESTIGACIÓN AUTOMOTRIZ PARA LA CIUDAD DE CHIMBOTE.”

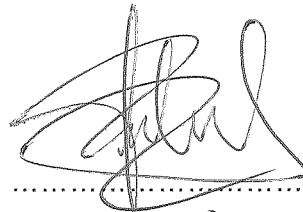
Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de:

15 (Número) QUINCE (Letras).

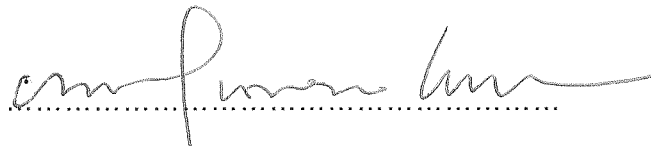
Chimbote 04 de Agosto del 2018



Arq. Ana María Reyes Guillén
PRESIDENTE



Arq. Alejandro Padilla Cuadros
SECRETARIO



Arq. Juan César Israel Romero Álamo
VOCAL

Dedicatoria

A mis padres, por la semilla de superación que han puesto en mí, a mi hermana, por su apoyo emocional, y estímulo.

El autor

Agradecimiento

A Dios por la salud, la paz y guía del camino por el que opte; también por el bienestar de mi familia.

A mi Madre, por su comprensión, y estímulo constante, además de su apoyo incondicional a lo largo de mis estudios.

A mi Padre, que depositó toda su confianza en mí.

A mi asesor: Arq. Alejandro Padilla Cuadros, quien me brindó su valiosa orientación y guía en la elaboración del presente trabajo de investigación.

A mis Docentes el Arq. José Beingolea del Carpio y el Arq. Fernando Utía Chirinos, quien me brindó la orientación adecuada, para mi formación profesional.

Y a todas las personas que en una y otra forma me apoyaron en la realización de este trabajo.

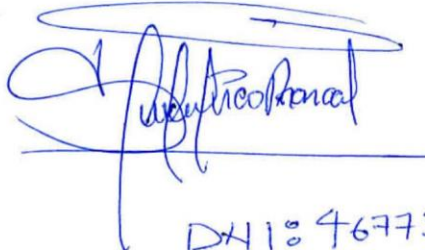
El autor

Declaratoria de autenticidad

Yo Eddy Santiago Roncal Avalos con DNI N° 46773075, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Arquitectura, Escuela de Arquitectura, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

Asimismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis son auténticos y veraces.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.



DNI: 46773075

Nuevo Chimbote 25, Agosto del 2018

Presentación

Señores miembros del Jurado, presento ante ustedes la tesis titulada: “Estancamiento y deterioro urbano de la av. Víctor Raúl haya de la torre [tramo (av. Aviación y el jr. La unión] en relación a su jerarquía y área de influencia.”; realizada de conformidad con el Reglamento de Investigación de Pregrado vigente, para obtener el título profesional en Arquitectura.

Este proyecto de investigación tiene como objetivo principal Medir el nivel de estancamiento y deterioro urbano la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión] en relación a su jerarquía y área de influencia.

Se espera, que esta investigación concuerde con las exigencias establecidas por nuestra universidad y merezca su aprobación.

El autor.

Índice general

Dedicatoria	II
Agradecimiento.....	IV
Declaratoria de autenticidad.....	V
Presentación.....	VI
Índice general.....	VII
Lista de gráficos	X
Lista de tablas	XI
RESUMEN.....	XII
ABSTRACT	XIII
I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION	14
1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	14
1.1.1. Identificación del Problema.....	14
1.1.2. Dimensiones de la Problemática	17
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	18
1.2.1. Preguntas de Investigación	18
1.2.1.1. <i>Pregunta Principal</i>	18
1.2.1.2. <i>Preguntas Derivadas</i>	18
1.2.2. Objetivos.....	19
1.2.2.1. <i>Objetivo General</i>	19
1.2.2.2. <i>Objetivo Especifico</i>	19
1.2.3. Matriz.....	20
1.2.4. Justificación	21
1.2.5. Relevancia.....	22
1.2.5.1. <i>Técnica:</i>	22
1.2.6. Contribución	22
1.3. IDENTIFICACIÓN DEL OBJETIVO DE ESTUDIO	22
1.3.1. Delimitación Espacial:	22
1.3.2. Delimitación Temporal:.....	22
II. MARCO TEORICO.....	23

2.1.	ESTADO DE LA CUESTIÓN.....	23
2.1.1.	Libros	23
2.3.	DISEÑO DEL MARCO TEÓRICO.....	25
2.4.	MARCO CONTEXTUAL.....	27
2.4.1.	Contexto Físico Espacial.....	27
2.5.	MARCO CONCEPTUAL	32
2.6.	MARCO NORMATIVO	37
2.8.	MARCO REFERENCIAL.....	94
2.8.1.	Casos Internacionales	94
2.8.2.	Casos Nacionales.....	98
III.	MARCO METODOLÓGICO	101
1.1.2.	Esquema del proceso de investigación.....	101
2.8.2.	Diseño de la investigación.....	103
2.8.2.1.	<i>Tipo de Investigación.....</i>	<i>103</i>
2.8.2.2.	<i>Métodos y Herramientas de Investigación</i>	<i>103</i>
4.1.	RESULTADOS.....	104
4.1.1.	ASPECTO FÍSICO ESPACIAL	104
4.1.2.	ANÁLISIS FORMAL.....	107
4.1.3.	ANÁLISIS FUNCIONAL	109
4.1.5.	ANÁLISIS SOCIO – ECONOMICO.....	112
4.1.6.	ANÁLISIS DEL DETERIORO SOCIAL.....	112
4.2.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	115
4.3.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	128
V.	FACTORES VÍNCULO ENTRE INVESTIGACIÓN Y PROPUESTA SOLUCIÓN.....	138
5.1.	DEFINICIÓN DEL PROYECTO	138
5.1.1.	Nombre del Proyecto Urbano-Arquitectónico	138
5.1.2.	Tipología	138
5.1.3.	Objetivos del Proyecto Urbano-Arquitectónico	138
5.1.4.	Justificación del Proyecto Urbano-Arquitectónico:	139
5.2.	CRITERIOS DE DISEÑO	140

5.3. PROGRAMA ARQUITECTÓNICO	141
5.4. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN	146
5.5. PARTIDO ARQUITECTÓNICO	148
5.5.1. Idea Rectora.....	148
5.5.2. Esquema preliminar general.....	149
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	150
ANEXOS	151

Lista de gráficos

Gráfico 1. Plano de sistema _ red vial de chimbote	29
Gráfico 2. Plano de sistema de flujo vial de Chimbote	30
Gráfico 2. Los cuatro pilares básicos que están presentes en el desarrollo urbano, de acuerdo con diferentes aproximaciones analíticas.....	62
Gráfico 3. Impacto directo en la inter relación social.	64
Gráfico 4. Sostenibilidad: un sistema multidimensional.....	85
Gráfico 5. Localización Segundo caso	98
Gráfico 6. Dinámica de actividades económicas.	99
Gráfico 7. Caracterización de dinámica económica.....	99

Lista de tablas

Tabla 1. Principales factores sociodemográficos que inciden sobre la relación entre la formación de capital social físico y Desarrollo urbano.....	71
Tabla 2. Principales factores socioeconómicos que inciden sobre la relación entre la formación de capital social físico y desarrollo urbano.	75
Tabla 3. Principales diferencias entre modelos de ciudad	78
Tabla 4. Un camino para relacionar los beneficios de las inversiones en infraestructura y el crecimiento.....	82
Tabla 5. Variables e indicadores para medir.....	83
Tabla 6. Dinámicas espaciales para la lectura de la imagen de la ciudad.	87
Tabla 7. Dinámicas espaciales para la lectura de la imagen de la ciudad.	88
Tabla 8. Dinámicas espaciales para la lectura de la imagen de la ciudad.	88
Tabla 9. Dinámicas espaciales para la lectura de la imagen de la ciudad.	89
Tabla 10. Densidad de barrios o distritos.....	91
Tabla 11. Grado de evolución	92

RESUMEN

Chimbote tiene un coeficiente crecimiento del 1.6% por año, este crecimiento sigue, así como la carencia de servicios públicos y privados.

La Av. Pardo debe de tener una Alameda, aquella que de cualquier forma se convertiría en paso y circulación de aquellos que utilicen los diferentes usos que sugiera la Av. Pardo, en el pasado (otro tiempo) hubo una serie de caminos y una arborización, "Pardo" que se encuentra en remodelación, se puede ver que tanto lo que va a existir dentro de este espacio va a depender de los espacios como de los usos que hay en el contexto, ya que van a ser los individuos quienes hagan uso de este espacio, continuando con los pobladores de las Unidades Vecinales.

Que tan factible sea desarrollar una actividad económica de impacto positivo que favorezca el desarrollo de la Av. Pardo; Pardo depende de la aglomeración de usuarios, en otras palabras cuanta gente use Pardo como eje para desarrollar sus actividades, y el tipo de usos en pro del desarrollo urbano, la buena imagen; también dependerá de la existencia y desarrollos de espacios que sean atractivos para la población, por lo que el desarrollo de los espacio de PARDO deberían ser atractivos para la población y albergar actividades económicas que sean atractivo, dándole vida a tal eje, los usos acorde y pensados para el INDIVIDUO, mejoraran la imagen e impulsaran el desarrollo de la AV. PARDO

El proyecto de investigación se enfocó en el objetivo principal de medir el nivel de estancamiento y deterioro urbano la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

Palabras claves: Estancamiento, deterioro urbano, sostenibilidad.

ABSTRACT

Chimbote has a growth coefficient of 1.6% per year, this growth continues, as well as the lack of public and private services.

Av. Pardo must have an Alameda, the one that in any way would become passage and circulation of those who use the different uses suggested by Av. Pardo, in the past (another time) there were a series of roads and an arborization , "Pardo" that is in remodeling, you can see that both what will exist within this space will depend on the spaces and the uses that are in the context, since it will be the individuals who make use of it. of this space, continuing with the residents of the Neighborhood Units.

How feasible it is to develop an economic activity with a positive impact that favors the development of Av. Pardo; Pardo depends on the agglomeration of users, in other words how many people use Pardo as the axis to develop their activities, and the type of uses in favor of urban development, the good image; It will also depend on the existence and development of spaces that are attractive for the population, so that the development of the PARDO space should be attractive for the population and accommodate economic activities that are attractive, giving life to this axis, the appropriate uses and designed for the INDIVIDUAL, they will improve the image and promote the development of the AV. BROWN

The research project focused on the main objective of measuring the level of stagnation and urban deterioration of Av. Pardo [section (Av. Aviación and Jr. La Unión)] in relation to its hierarchy and area of influence.

Keywords: Stagnation, urban deterioration, sustainability.

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

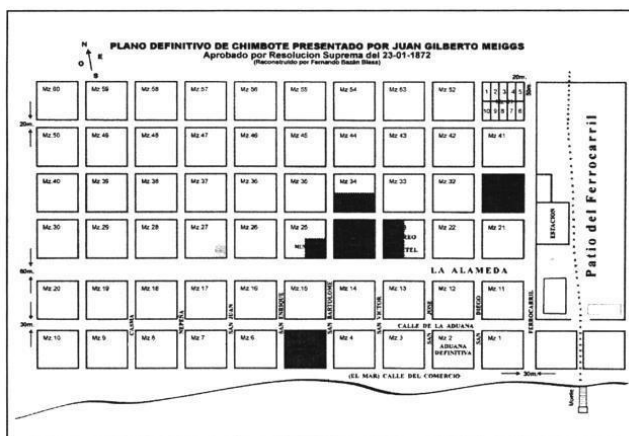
1.1.1. Identificación del Problema.

El crecimiento de la Provincia de la Santa ha sido considerable en los últimos años; más grande y con mayor población del Departamento de Ancash, que se sitúa al norte- centro y occidente del país, del lado Nor-Oeste de la sierra Ancashina. Contempla un área de 4 mil km², que se considera, el 11,16% del área regional. Con 403 mil habitantes, siendo 372 mil son urbanos y tan solo 33 mil, de la zona rural. Con una densidad poblacional de 100,78 hab/km².

En Chimbote con un coeficiente crecimiento del 1.6% por año, este crecimiento continúa al igual que las necesidades de servicios públicos y privados, las zonas destinadas en donde quienes presten estos servicios ya están destinadas zonas como la Av. Pardo, que, si bien es cierto y notorio la presencia de servicios, y una alameda inexistente.

La morfología de la ciudad se desprende base a la cuadrícula implantada por J. Gilberto Meiggs en 1872, cuadrícula donde se concebían 62 manzanas distribuidas de manera ORTOGONAL y considerando una alameda, “Alameda Pardo”; vía que hoy está considerada como una de las vías locales principales, VIA TRONCAL de la ciudad ya que su recorrido o postura frente una

ciudad que a partir de un núcleo formado por las 62 primeras manzanas, ha tratado de mantener la misma trama inicial en base al proyecto de Meiggs, quizás no



Plano de Chimbote, 1872.

tan regular, pero la manera en la que se siguió formando la ciudad

fue la misma, la disposición de sus vías de menor jerarquía que se articulan de manera perpendicular en relación a la Av. Pardo, lo que hace notar que todas las Unidades Habitacionales que se desarrollaron después del proyecto de Meiggs se conectan con esta; la Av. Pardo, de alguna u otra manera tomaría el carácter de una avenida en la que se desarrollarían actividades tanto dentro de la avenida en si, por su amplio espacio destinado a la que inicialmente fue “una alameda” y en su contexto mediato la Av. Pardo albergaría usos que satisficieran necesidades de los Asentamiento y Pueblos jóvenes de su con contexto mediato.

Un tramo de Pardo que comprende la Av. Aviación (por el norte) y el Jr. La Unión (por el Sur) en pro del desarrollo urbano de CHIMBOTE descrito desde 4 grupos o categorías, no necesariamente excluyentes entre sí:

- Sostenibilidad: Este tramo de Pardo deja ver un espacio central que contiene una arborización deteriorada y un tratamiento de caminos inexistentes trayendo como consecuencia un flujo social inactivo, mientras que las actividades económicas presentes son claro ejemplo de que las externalidades como; invasión de la vía pública, obstrucción del tráfico vehicular, conglomeran personas de mal vivir, etc.; que así contribuyen negativamente.
- Equidad social: Pardo frente a su entorno y respuesta a esta postura, debería contener espacios que mejoren la equidad social, y contribuir la mejorar de servicios públicos que padezca su entorno.
- Crecimiento económico y competitividad: La postura de PARDO frente a la ciudad, de la ciudad frente a la provincia y de la provincia frente a la región es notoria, como también es notorio que no se está aprovechando la ventaja comercial de pardo ni del desarrollo de sus espacios centrales frente a su entorno.

- Calidad de vida: PARDO en su entorno sitúa densidades poblacionales las cuales tienen problemas sociales más allá de esos también se están viendo afectadas con la carencia de espacios públicos y edificios con fines sociales.

1.1.2. Dimensiones de la Problemática

1.1.2.1. *Dimensión Social:*

Pardo frente a su entorno y respuesta a esta postura, debería contener espacios que mejoren la equidad social, y contribuir la mejora de servicios públicos que padezca su entorno.

1.1.2.2. *Dimensión Arquitectónica:*

Pardo debería tener una Alameda, la que de alguna u otra manera sería paso y circulación de quienes se sirvan de los distintos usos que plantee la Av. Pardo.

1.1.2.3. *Dimensión Económica:*

Pardo alberga actividades económicas de impacto negativos que deterioran su imagen y postura como incentivo de desarrollo social y económico ya que no genera un flujo constante para incentivar la presencia de nuevas actividades económicas con impactos positivos; pues Pardo no reúne condiciones físico espaciales que hagan atractiva y mantengan un flujo constante, mismas condiciones deberían responder a su relación con su área de influencia.

1.2. **FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

1.2.1. Preguntas de Investigación

1.2.1.1. *Pregunta Principal*

- ¿Por qué existe un estancamiento y deterioro urbano la Av. Pardo (tramo Av. Aviación y el Jr. La Unión) en relación a su jerarquía y área de influencia?

1.2.1.2. *Preguntas Derivadas*

- ¿Cuál es el nivel de deterioro físico espacial de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia?
- ¿Cuál es la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?
- ¿Cuál es el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?
- ¿Cuál es el nivel de deterioro social y económico de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia?
- ¿Cuáles son las condiciones espaciales que debería albergar la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano para mejorar y mantener un flujo constante?

1.2.2. Objetivos

1.2.2.1. *Objetivo General*

- Medir el nivel de estancamiento y deterioro urbano la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

1.2.2.2. *Objetivo Especifico*

- Determinar el nivel de deterioro físico espacial de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia.
- Medir la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano.
- Establecer el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano

1.2.3. Matriz

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.	
PREGUNTAS	OBJETIVOS
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Por qué existe un estancamiento y deterioro urbano la Av. Pardo (tramo Av. Aviación y el Jr. La Unión) en relación a su jerarquía y área de influencia? 	<ul style="list-style-type: none"> • Medir el nivel de estancamiento y deterioro urbano la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es el nivel de deterioro físico espacial de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia? 	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar el nivel de deterioro físico espacial de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia.
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano? 	<ul style="list-style-type: none"> • Medir la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano.
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano? 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano

1.2.4. Justificación

Chimbote una de las ciudades donde los típicos problemas de desarrollo urbano como; sostenibilidad, equidad social, crecimiento económico y la calidad de vida son comunes en diversas zonas, problemas que son consecuencia de unos asentamientos irregulares, asentamientos que a su vez formaron vías ventajosas que deberían no resolver estos problemas, pero si encaminar un desarrollo.

Aprovechando la ventaja de la Av. Pardo hablaríamos de un eje comercial, eje que atraería, mantendría y enriquecería un flujo, que sería el mercado para desarrollar actividades comerciales de impactos positivos, actividades que demandarían una mano de obra especializada incentivando la “sostenibilidad“ y “crecimiento económico”, pero ese flujo (mercado) se debería obtener del área de influencia atrayéndolo con usos y actividades que la Av. Pardo propondría como respuesta a sus necesidades resolviendo problemas como “equidad social” y “calidad de vida”. Por lo que veríamos a la Av. Pardo ya no en una avenida” estancada y deteriorada” al contrario como un eje de desarrollo urbano socio – espacial como eje y su área de influencia.

1.2.5. Relevancia

1.2.5.1. *Técnica:*

La relevancia teórica abarca el hecho de cubrir la información sobre nuevas propuestas arquitectónicas para dinamizar la zona urbana

1.2.6. Contribución

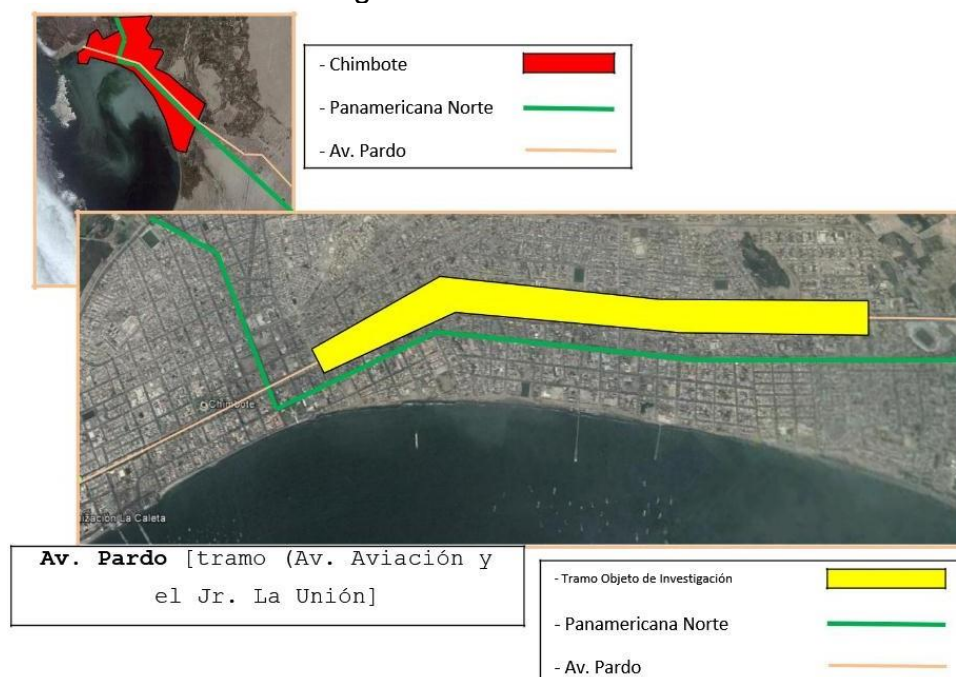
1.2.6.1. *Práctica.*

La propuesta arquitectónica consiste, en la implementación de un “edificio multifuncional” ubicado dentro del sector 3 un sector segregado y sin dinámica de actividades económicas, con un notorio decaimiento en el costo del suelo, sobre un terreno en des – uso, consistente en la permeabilidad con el entorno, y la segregación social

1.3. IDENTIFICACIÓN DEL OBJETIVO DE ESTUDIO

1.3.1. Delimitación Espacial:

Esta investigación abarcará el distrito de Chimbote.



1.3.2. Delimitación Temporal:

La investigación se llevó a cabo entre los años 2013-I y 2013-II.

II. MARCO TEORICO

2.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

2.1.1. Libros

García, E. (2006) "Hacer ciudad, la construcción de las metrópolis". Este libro presente un panorama sintetizado de algunos aspectos esenciales que se deben tomar en cuenta en la formación de aquellos profesionales decididos a dedicarse al urbanismo. Los capítulos que presenta el libro, tratan los componentes de la ciudad, para posteriormente hablar del proceso de planeamiento.

Este libro tiene un valor por su contribución al enfocar su estudio en entender el fenómeno urbano desde una perspectiva de guía de estudio. Con una lectura fácil de entender, ejemplos claros como el análisis a distintas ciudades.

Correa, G., Rozas, P. (2006) "Desarrollo urbano e inversiones en infraestructura: elementos para la toma de decisiones". Este estudio presenta una visión general del grupo de aspectos que se deben considerar en la toma de decisiones referido a una inversión, sea pública o privada, en infraestructura básica que tengan que ver con el desarrollo urbano.

El principal objetivo de este trabajo es identificar y determinar algunos elementos que permitan tomar decisiones sobre bases más sólidas. El final del informe plantea como continuar un proceso metodológico para tomar decisiones referentes a inversiones en infraestructura urbana.

Lynch, K. (1959) "La imagen de la ciudad". En este libro se presentan y explican los elementos de la imagen urbana. Desde el punto que nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con su entorno.

Nos menciona conceptos como la legibilidad de la ciudad, la cualidad visual específica. Trata de la estructuración y la identificación del medio ambiente.

Morales, S. (1986) "Las formas de crecimiento urbano". En este articula la autora nos habla de que toda la cuestión está en medir el tiempo con el espacio. Para ella la construcción de la ciudad, mezcla al largo de los años y el tiempo las diferentes operaciones sobre el suelo y las edificaciones.

Expresa el proceso encadenado en que las formas y los momentos constructivos se suceden con ritmos propios, que describen así la secuencia de un proceso temporal materializado en formas estáticas.

2.3. DISEÑO DEL MARCO TEÓRICO

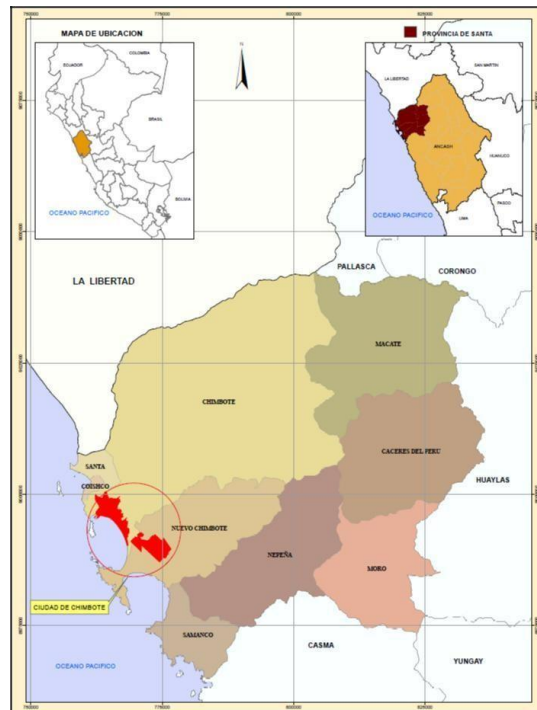
DISEÑO DEL MARCO TEÓRICO						
OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	MARCO CONTEXTUAL	MARCO CONCEPTUAL	MARCO REFERENCIAL	BASE TEÓRICA	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> • Medir el nivel de estancamiento y deterioro urbano la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión] en relación a su jerarquía y área de influencia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar el nivel de deterioro físico espacial de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia. • Medir la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano. • Establecer el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano 	Ciudad de Chimbote	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Estancamiento</u> Detención del proceso de crecimiento. Comúnmente presentes en sociedades de tercer mundo y característica principal de comunidades retrasadas, donde el trabajo obrero es muy pobre y carece de inversión para el desarrollo de tecnologías. • <u>Deterioro</u> Es el fenómeno y/o reacción para desmejorar, degenerar, poner en 	Análisis de caso de la Av. Pardo, materia de estudio.	<ul style="list-style-type: none"> • La técnica que hace alusión García Espil, Enrique., su manuscrito: "Construcción de una metrópolis, Hacer Ciudad" • Método que hacen alusión German Correa y Patricio Rozas, En su libro: "urbanismo como medio para la inversión de infraestructura: factores determinantes para decidir". • Forma en la que 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano - D.S. N° 027-2003-VIVIENDA

			<p>peor condición de lo que ya estaba.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Desarrollo Urbano</u> Búsqueda del balance en trelos factores de la economía, sociedad y físicos, buscando un crecimiento a la par y relativamente al mismo ritmo. • <u>Jerarquía</u> Es la capacidad para establecer una línea de superioridad o de subordinación para individuos, instituciones o ideas, se aplica en todos los campos (físicos, sociales, económicos, etc.). 		<p>Kevin Lynch describe en su obra, "la imagen urbana de la ciudad".</p>	
--	--	--	--	--	--	--

2.4. MARCO CONTEXTUAL

2.4.1. Contexto Físico Espacial

2.4.1.1. Ubicación geográfica: Chimbote como ciudad capital de la provincia del santa que por ende Sub Región Pacífico y a su vez Región Chavín. Chimbote, conocida en muchos casos Bahía del Ferrol bordeando la costa peruana, siendo tomado desde el litoral y hasta 501 m.s.n.m., y por el Nor-Oeste del estado a 437 Km. De su la capital y a sólo 210 Km. De la sierra de la región Huaraz.



Mientras el área urbana se sostiene a 2 y 4 m.s.n.m., y el área costera ubicada frente a (Bahía del Ferrol), conteniendo una tierra aprovechable para el cultivo y también un suelo arenoso a borde del área costera que no presenta precipitaciones abruptas.

En cuanto coordenadas 9° 4' 16" de latitud Sur a 78° 35' 28" de longitud Oeste del meridiano de Green-wich. Con una temperatura variable de 32°C como máximo en el mes de febrero, y a 14°C en el mes de julio.

2.4.1.2. Limitando con:

- Norte: Distritos de Coishco y Santa. Sur: Distrito de nuevo Chimbote.
- Este: Distrito Macate.
- Oeste: Océano Pacífico.

La Bahía o Puerto de Chimbote limita:

- Norte: Cerro de Chimbote.
- Sur: Cerro Península.
- Oeste: Islas Ferrol y Blanca.

2.4.1.3. Superficie

Con un área de Aprox. 12280 Km², representando así el 34,3% del área total del territorio Ancashino.

Teniendo y constituida por 4 provincias, siendo la provincia de la Santa con el 32,8% teniendo a Chimbote con una área de Aprox. 1461.45 Km², por encima de la Provincia de Huarney con un área Aprox. de 31,9%, mientras las provincias de Casma y Pallasca con un área de Aprox. del 18,4% y el 17,1% en el mismo orden.

Cuenta con 29 distritos, siendo los de mayor area Huarney con 2899,8 Km²; y por otro lado las de menor área Llapo y Coishco con 28,8 Km² y 9,3 Km² en el mismo orden.

2.4.1.4. Población

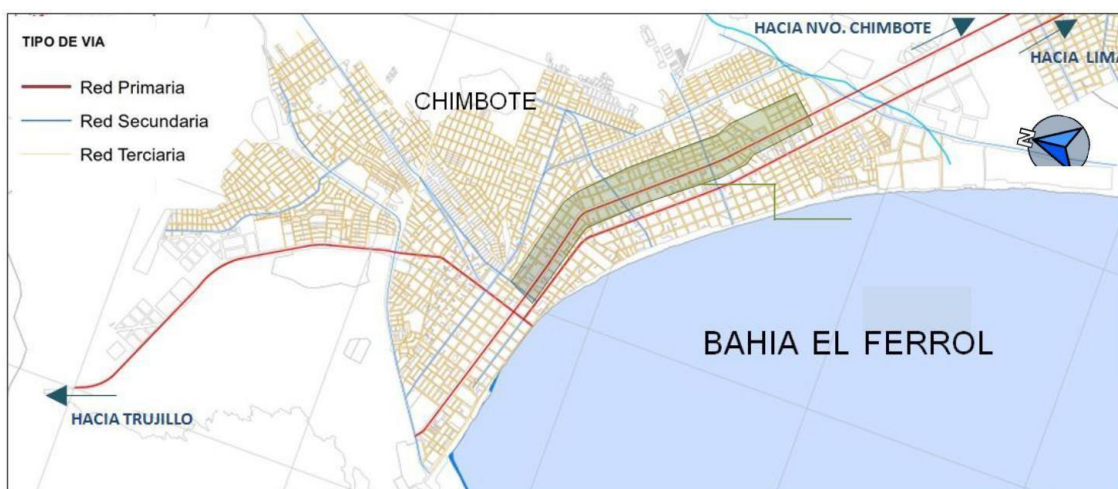
Según el censo del INEI a Junio del año 2012, cuenta con una población de 218.542 habitantes compuesta por 110,711 hombres y 107,831 mujeres distribuidos en la ciudad, y se estima un crecimiento de 0.30% llegando a 221.325 habitantes.

2.4.1.5. Composición y funcionamiento.

- Red Vial

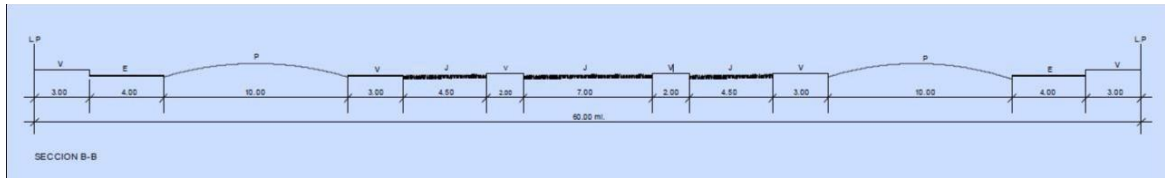
Teniendo como trama de vías que configuran el funcionamiento vial de la ciudad, y su principal objetivo es la relación directa entre provincias y distritos de sus alrededores, y a su vez, con centros poblados o sectores que influyen en la localidad y con las redes viales nacional y departamental o regional.

Gráfico 1. Plano de sistema _ red vial de chimbote



Chimbote, transitada por la Av. Panamericana Norte constituye la principal vía de relación con el país siendo a la Capital por el Sur y por el Norte a Trujillo (Región La Libertad) mientras que en el funcionamiento interno de manera paralela se desarrolla la av. Pardo, que conecta de lado a lado por lo que su disposición es considerada vía troncal para las demás **Vías Primarias.**

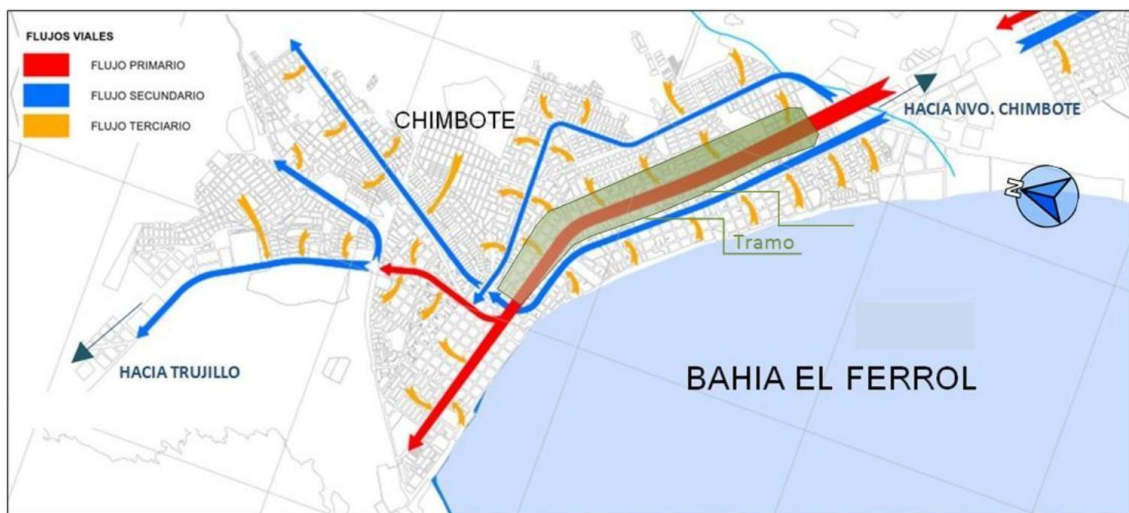
La avenida Pardo contiene una sección de 60 metro de Largo comprendiendo 26 mts. De espacio central, 14 mts. de asfalto 4 de estos pares estacionamiento de cada lado y 3 mts. De vereda, igual del lado opuesto.



- Flujo de Tránsito Vehicular

El Tránsito vehicular es la manifestación que representa la reacción del transitar de vehículos dentro de un estacio de transito vehiculas (calles, autopista). Se presenta también con muchas parecidos en otros fenómenos como el flujo de elementos (líquidos, gases o sólidos) y el detranseúntes.

Gráfico 2. Plano de sistema de flujo vial de Chimbote



Debido al recorrido de la Av. Pardo no cabe duda que su flujo sea el más usado para recorrer la ciudad y que también conecte con el distrito con quien afianza su flujo.

2.4.1.6. Clima

De tipo desértico con pocas precipitaciones que se ajustan a los desiertos Sub tropicales.

Su temperatura máxima es de 32° en el verano y la mínima de 14° en el invierno; la humedad relativa máxima es de 92% y la mínima de 72%; presenta vientos de tipo constante todo el año, con velocidades de entre 24 y 30 Km/hora. Durante el invierno, neblinas de un espesor de 400 m. Cubren el cielo, a solo 64 mm. de pluviómetro se precipitan en garúa y en sus pistas y arenales se dejan ver espejismos.

2.4.1.7. Hidrografía

El río Lacramarca crece notablemente en el verano y desemboca al mar por el sur de la ciudad, nace en la hacienda Huasquil del distrito de Macate, en la peña de Huarón, cuyas aguas se quedan en el Monte Sarumo y en épocas de lluvias llegan con mucho caudal a Chimbote. Se observan lagunas en zonas de totorales al sur del distrito.

2.4.1.8. Flora y Fauna

Maíz, espárragos, hortalizas, arroz, algodón, marigol, frutales, alfalfa y riqueza ictiológica.

2.5. MARCO CONCEPTUAL

2.5.1. Definiciones básicas

2.5.1.1. *Estancamiento*

Detención del proceso de crecimiento. Comúnmente presentes en sociedades de tercer mundo y característica principal de comunidades retrasadas, donde el trabajo obrero es muy pobre y carece de inversión para el desarrollo de tecnologías, una característica notable es la de mal manejo e imposición de impuestos de manera abrupta, también de manera distinta por razones muy puntuales (economía) la inversión es escasa: el estado y sus expropiaciones, agudeza en el mal trabajo político, etc.

2.5.1.2. *Deterioro*

Es el fenómeno y/o reacción para desmejorar, degenerar, poner en peor condición de lo que ya estaba. El deterioro también se asocia de manera directa a la desmejoría y cuando se refiere a la persona de igual manera, también elementos no existentes. Disminución o pérdida de la calidad, valor e importancia.

2.5.1.3. *Desarrollo Urbano*

Búsqueda del balance en trelos factores de la economía, sociedad y físicos, buscando un crecimiento a la par y relativamente al mismo ritmo. El desarrollo urbano deberá considerar de manera integral estos factores, para que estos no creen una independencia.

2.5.1.4. *Jerarquía*

Es la capacidad para establecer una línea de superioridad o de subordinación para individuos, instituciones o ideas, se aplica en todos los campos (físicos, sociales, económicos, etc.).

Si rige una jerarquía se denomina organización jerárquica. También contempla una forma de organización de diversos elementos dentro de un sistema en el que cada responde a quien esté por encima. De medida que también podemos organizar ideas e información de acuerdo a la organización jerárquica.

2.5.1.5. Área de influencia

Sirve de demarcación legal para estipular un espacio físico dentro de un conjunto de probabilidades y el impacto de estas, Conjunto de elementos territoriales digitalizados (calles, tramos de calle, urbanizaciones, gobiernos locales, etc.) cercando un espacio de territorio. Estas áreas de influencia pueden ser radiales y así zonificar el radio de influencia o bien mediante la definición de formas irregulares.

2.5.1.6. Espacio Público

Espacio con libre acceso al público, a diferencia de los privados donde el acceso es controlado, por considerarse propiedad privada, reserva nacional u otros. Y por eso se considera de propiedad y uso público. Entendiendo como propiedad en sentido literal, ya que esta no está afectada a la propiedad del estado.

2.5.1.7. Uso de Espacio Público

Espacio público espacio donde se celebran las relaciones sociales del día a día, desarrollando actividades físicas y no físicas: es el soporte territorial de las actividades teniendo como principio “cubrir las demandas sociales de la colectividad urbana”.

Físicamente accesible, dejando de lado las restricciones legales
(dentro de un marco legal)

Sin embargo, el ritmo de la ciudad o la forma en que se mueva su población puede generar anomalías territoriales, creando

espacios anormales, cerrados o abiertos, por ejemplo, espacios sobrantes o que literalmente estén en de uso que también son aprovechados.

También hay espacios privados siendo público como las universidades que son privados, pero transitas como si fueras públicos.

2.5.1.8. *Tipo de Espacio*

- **Espacio Privado**

Aquel espacio donde un individuo o grupo de individuos regulan su trato o relación social. Las formas de regulación de la privacidad son, o son bastante generosos en cuanto a su interacción, o demasiados cuidadosos en relación a su relación fuera de sus espacios privados, o ambas cosas.

- **Espacio Semi-Publico**

Sin embargo, la verdadera riqueza del concepto de privacidad aplicada al espacio aparece al completo en aquellos espacios que pueden ser calificados de semi-privados o de semi-públicos, es decir, de aquellos espacios con un cierto grado de regulación de la privacidad pero cuyos mecanismos no son ni todo lo amplios ni todo lo efectivos que resultan en un espacio.

- **Enfoque hacia la propiedad**

Propiedad privada con implicancia publica

Consideramos que las actividades sociales en su mayoría se realizan en espacio que nos del estado ni de entidades privadas: en verano elegimos lugares totalmente cerrados, obtenemos cosas de lugares cerrados; es más, consideramos usamos más los pequeños jardines adornos de espacios privados que los parques.

A que pesar que estos no nos pertenezcan, estamos en ellos

como si fuesen de dominio público; para la arquitectura, quizá sean parte del área pública (Selle, 2001), también llamados *espacios colectivos* (Solá Morales, 1994 y Gausa, 2003).

Borja considera (2003) el espacio público también es lugar de peatones y monumentos de interés de la comunidad, sino la ciudad en sí misma: lugares públicos que luego se convierten en calles, avenidas, parques, equipamientos abiertos o cerrados, etc.; pero su principal actividad es la de relacionar, esto es, no parte a las ciudades, sino que debe también contribuir a la imparcialidad para vivir en las ciudades.

Enfoque hacia la propiedad

La ley General de Urbanismo y Construcciones considera los espacios públicos como propiedad del estado y uso del estado. Relacionando de manera directa entre los factores que cada vez se desligan más: el de propiedad y el de uso.

• **Propiedad Pública**

2.5.1.9. Función del Espacio Público

Este tipo de espacio debe reunir cualidades de calidad ya que están configuraran el estereotipo de modelo de ciudad y la calidad de sus actividades.

Cero contaminaciones visuales (anuncios publicitarios) ni contaminación acústica (mucho ruido), con la finalidad de contribuir a las actividades de la comunidad, por ende, cumpla su función. Mientras otras contribuciones son:

En espacios de reunión social y estos a su vez al desarrollo social y funcionamiento de la comunidad. Recreación para el mejor desarrollo social de los individuos.

Contribuyen al mejoramiento y crecimiento cultural como así mismo al cuidado de edificios patrimoniales.

2.5.1.10. Deterioro del Espacio Público

Consideraremos a los espacios privados y públicos ya que

ambos son espacios de interacción. Cada vez más ciudades se ven desarticuladas, segregados, donde aparecen elementos que parapetan de manera agresiva al individuo teniendo en cuenta que ya es casi cotidiano contar con algún permiso para el tránsito por espacios públicos.

Espacios mono funcionales, homogéneos en su función pero antepone en medida en que en ellos quedan eliminados, riesgos típicos de espacios públicos abiertos. Convirtiendo cada vez más a la ciudad como espacio para automóviles y no para peatones. Cuando nos referimos al espacio público y a su crisis, y directamente nos referimos a la ciudad moderna sentada sobre una ciudad de formación apariciones industrial como muchas del siglo XX.

2.6. MARCO NORMATIVO

2.6.1. Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano - D.S. N° 027-2003-VIVIENDA

CAPÍTULO I

2.6.1.1. GENERALIDADES

Artículo 1.- Objeto

La presente norma contempla los parámetros normativos para proceder técnica y normativamente de cómo deben proceder los gobiernos locales a nivel nacional, al ejercer sus facultades para cuestiones de mejoramiento y trabajo para el desarrollo del territorio, acondicionar el territorio y desarrollo de las zonas rurales y urbanas; con el objetivo de se garantice:

- El asentamiento racionalizado y viable del territorio.
- Reducir el margen de áreas vulnerables o zonas de riesgo frente a desastres naturales y planes contra de actuación oportuna ante los problemas físico-ambientales.
- Imparcialidad para los derechos y obligaciones de la propiedad privada y del dominio público.
- Asegurar el trabajo en conjunto del estado en todos sus niveles, y asegurar el dialogo y trabajo en conjunto con el sector privado con el ordenamiento del gobierno local.
- Imparcialidad en repartición de derechos como obligaciones competentes al uso del suelo.
- Salvaguardar y estabilizar las competencias jurídicas de la inversión inmobiliaria.
- Equidad en la distribución de servicios en la población.

Artículo 2.- el trabajo de planificar Corresponde a los gobiernos locales, considerando sus circunscripciones como parte del desarrollo en conjunto, concordando con normas y el planeamiento nacional, sectoriales y regionales, de esta manera asegurar inversión privada y la participación pública, como en el presente Reglamento.

Artículo 3.- para asegurar el buen funcionamiento de los planes municipales correspondientes al acondicionamiento territorial, desarrollo rural y urbano, consentir las siguientes herramientas:

- Esquema de Ordenamiento Urbano (EU)
- Planeamiento Integral (PI)

CAPÍTULO VI

2.6.1.2. DEL ESQUEMA PARA ORDENAR EL TERRITORIO URBANO

Artículo 16.- A definir y caracterizar el plan para el Ordenamiento Urbano y su Esquema

- 16.1. Comunidades con una población entre 2,501 y 20,000 les corresponde un Esquema de Ordenamiento Urbano con el fin de asegurar la promoción y orientación de su desarrollo en relación a los distintos planes desde acondicionamiento territorial en adelante, considerando en su desarrollo las condiciones normadas y áreas para la expansión urbana.
- 16.2. Elemento sustancial del plan Distrital de Desarrollo concertado y como elemento físico-espacial es El Plan urbano de Ordenamiento.

Artículo 17.- Planteamiento o Esquema para Ordenamiento Urbano contemplan:

Elementos que contempla el Esquema de Ordenamiento Urbano:

- 17.1. Croquis de zonificación y vías, contemplando los espacios destinados para futuras expansiones urbanas.
- 17.2. Planeamiento para la prevención de desastres mediante el mapeo de riesgos y localización de amenazas y así definir zonas seguras, preventivas y reducir los riesgos y también recuperar, conservar y defender el medio ambiente.

- 17.3. Ubicar y distribuir de manera racional y proporcional equipamientos de salud, comercio, otros usos y recreación.
- 17.4. Planificar e implementar planes de Inversión Urbana y la identificación para aprovechar las oportunidades de negocios.

CAPÍTULO VIII - PLANEAMIENTO INTEGRADO

Artículo 23.- De la Aprobación, contenido y conceptos:

- 23.1. Planeamiento Integrado es una herramienta técnica-normativa complementándose con lo estipulado en el PDM y/o el PDU, para las parcelaciones e independizaciones de zonas rústicas y cómo proceder en habilitaciones urbanas, el uso de los predios y el funcionamiento de su red vial, asegurando el funcionamiento integral con la trama urbana colindante u existente en su cercanía, con respecto Reglamento Nacional de Edificaciones- RNE.
- 23.2. EL Plan Integral deberá ser aprobado por los Gobiernos Locales, dada las circunstancias establecidas por el - RNE, siendo condicionante en proyectos de Habitaciones Urbanas que se establecen en la Ley N° 29090, esta Regulariza los planes para Habilitación Urbana con su infraestructura y sus Normas.
- 23.3. Comunidades que no tengan un Plan de Desarrollo Urbano, PI contemplara proponer la zonificación y vías. En estas circunstancias con los Gobiernos Provinciales que mediante Ordenanza municipal aprobara en relación con las sus competencias y funcionamiento establecido en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

CAPÍTULO IX - ÁMBITO DELIMITACIÓN, INTERVENCIÓN PARA LOS PLANES PARA EL DESARROLLO URBANO Y JERARQUIZACIÓN GENERAL DE LOS SUELOS

Artículo 24.- Los PDM, PDU y EU para estimar el Ámbito de Participación se debe tener en cuenta: centro urbano de la comunidad, futuras expansiones y área de influencia geoeconómica más cercana, incluyendo zonas rurales y del cuidado natural o protección ambiental.

Artículo 25.- Funcionamiento para clasificar de manera general el suelo salva guardar la sostenibilidad, ocupación y buen uso del suelo, en relación a un plazo largo, en los planeamientos respectivos PDM, PDU o EO, se clasifica de manera global los factores y funciones a tener en cuenta para la intervención del suelo:

- Intensificar la promoción de territorio en proceso de consolidación o ya consolidado para asegurar su sostenibilidad y el control de su expansión.
- Promover el planeamiento y ejecución de la expansión urbana (corto plazo).
- Concientizar e incentivar el desarrollo urbano hacia los centros urbanos salvaguardando la sostenibilidad de las zonas rurales.

Artículo 26.- El uso del territorio se clasificará en:

26.1 Área Urbana: con usos urbanos y bajo legislación municipal. Alberga las principales actividades sociales y urbanas, cuenta con saneamiento y servicios básicos (luz, agua, alcantarillado, electrificación, vías de transporte y comunicación).

Se sub - clasifica en: (PARA REDUCIR RIESGOS):

- Área Urbana lista para ser consolidada, y fácil de densificar.
- Área Urbana de consolidación con restricciones presenta factores altos y que sustentan riesgo por su asentamiento irregular, pero a su vez ya consolidado y deberán contar con normas especiales.
- Área Urbana de alto riesgo imposibles de mitigar, contará con normas especiales y referidas para posibles desocupaciones.

26.2. Zona de Expansión Urbana: zonas aptas para el crecimiento territorial urbano. DENTRO SE CLASIFICAN EN:

- Zona de Expansión Urbana Cercana: con visión a corto plazo con facilidades de ser articuladas con las zonas urbanas ya constituidas.

Cuenta con saneamiento físico y/o de fácil implementación siendo terrenos accesibles. Podrían ser colindantes o separadas de las urbes ya constituidas.

- Zona de Expansión Urbana en Reserva: consideradas para un mediano o largo plazo, proyectadas para el crecimiento urbano, Podrían ser colindantes o separadas de las urbes ya constituidas. Cuenta con saneamiento físico y/o de fácil implementación siendo terrenos accesibles. Podrían ser colindantes o separadas de las urbes ya constituidas. Para su fácil asentamiento progresivo.

26.3. Zona rural: No considerada urbana ya que están fuera de la urbe y no son las áreas de futuras expansiones en donde se celebran actividades ganaderas, agrícolas, de la foresta pero no son terrenos eriazos. No pueden ser saneadas y equipadas por lo que no se consideran como urbanas.

26.4. Zonas de protección: estas están expuestas a las siguientes externalidades:

- Fuera del área urbana considerable de riesgo y difícil de mitigar.
- Reservas naturales o zonas protegidas.
- Zonas con vestigios arqueológicos o de interés para la paleontología.
- Zonas de recursos naturales aprovechables como son los hídricos (lagos, cuencas y ríos)
- Si el Plan de Acondicionamiento Territorial considera a esta zona parte de la proyección para el desarrollo de la ciudad con consideraciones de protección incompatible por alguna de las razones ya mencionadas u otros que sean parte del plan.
- No cuenta con las características o aportaciones para el mejoramiento y desarrollo del Plan Urbano en desarrollo, que conlleve a limitaciones que pongan en riesgo el dominio público.

2.6.2. Reglamento Nacional de Edificaciones - TITULO II -
Habilitaciones Urbanas

2.6.2.1. NORMA GH. 020

CAPITULO IV - APORTES DE HABILITACION URBANA

Artículo 26.- Habilitaciones urbanas, respecto a su tipología, consideraran contribuciones de manera normada dotaciones para la salud, educación, recreación y a fines, facilitando su edificación. Los mismos aportes que deberán ser donados a las entidades que se consigne.

Dicho aporte deberá ser calculado en porcentajes del área bruta resultante y relación para las vías de transporte y comunicaciones (expresas, arteriales y colectoras).

El mínimo en aportaciones debe ser:

• Con el fin de recrear	1,000 mts2
• Con el fin de recrear (islas rústicas)	800 mts2
• Con el fin de educar	800 mts2
• Usos a fines	400 mts2

Si los aportes mínimos no son cumplidos, se retribuirá la diferencia con un aporte monetario. Y este valor monetario se obtendrá por medio de una tasación entre el precio de terreno a modo rustico y el M2 comercial, sumándole precio promedio por habilitación entre m2 ya habilitados. Y para el valor final se debe multiplicar por el m2 del aporte del porcentaje que no se ha cumplido con referencia a la norma.

Artículo 27.- El uso recreacional deberá ser indispensable ya que este aporte es de interés público para el desarrollo y deberá ser saneado legal mente ante Registros Públicos.

Ningún Lote de vivienda deberá estar a una distancia mayor de 300 ml y por consiguiente dentro de la habilitación. Los mismos que serán accesibles por vías públicas.

Artículo 28.- todo parque no deberá tener un ancho mínimo de 25 ml. Y para medición no se incluirán las vías públicas (veredas).

Artículo 29.- En caso dicha habitación sea mayor a 100000 m2 deberá contar con un parque tipo ZONAL y este deberá tener el área de acuerdo a norma (30%).

Artículo 30.- Líneas de alta Tensión y áreas residuales con un Angulo menos a 25° en 25 ml de dimensión perpendiculares a la bisectriz del mismo y menos las de uso común, no podrán ser tomadas como áreas destinadas a la recreación y no serán considerados aportes para parques.

Artículo 31.-teniendo en cuenta las bermas centrales éstas podrían ser aporte para el porcentaje de recreación publica siempre que estas respeten el dimensionamiento mínimo normado y a su vez no representen más del 30% de área general para la recreación pública.

Artículo 32.- Parques en plataformas o aterrizados podrán ser considerados en lugares donde el terreno sea de una pendiente bastante pronunciada y a su vez estos parque no deberán tener una pendiente mayor al 12% que deberá ser solucionado con escaleras para los desniveles.

Artículo 33.- Estos Parques son intransferibles y destinados de manera exclusiva para el uso público, los que a su vez deberán contar con el saneamiento físico correspondiente (luz, agua, veredas, etc. también podrán tener aportes al uso recreacional activo y no será mayor al 30%.

CAPITULO V - PLANEAMIENTO INTEGRAL

Artículo 34.- El "Planeamiento Integral" deberá ser considerados en casos como; Independizaciones en predios zonas rusticas y habilitaciones urbanas y deberán comprender un sistema vial y su respectiva zonificación en su totalidad, sin importar escala siempre y cuando también sea parte del PDU que se rija.

Artículo 35.- en caso la habilitación no tenga un contexto urbano inmediato o proyección a futuras habilitaciones cercanas este deberá contar con una integración vial a la red vial más cercana.

Artículo 36.- 5 años es lo que podrá tener vigente un Plan Integral o en caso contrario dentro de los 5 años de habilite un nuevo PDU.

Artículo 37.- La inscripción en Registro Público de los Planes Integrales deberá ser obligatoria una vez que estos ya hayan sido aprobados.

Artículo 38.- Los Planes Integrales no podrían contar cuando el nivel de desarrollo de los PDU en rigor solo haya sido solucionado al nivel de UNIDADES BARRIALES.

Artículo 39.- Para la habilitación de zonas rústicas a zonas urbanizadas y estas estén surcadas por regadíos se deberá canalizar dichos surcos. Como también si estas zonas son en áreas lluviosas el plan deberá contar con un sistema pluvial para las aguas.

Artículo 40.- El municipio encargado de la aprobación deberá acondicionar un área de servidumbre para el saneamiento físico (agua, desagüe, luz y vías de acceso) en terrenos de un tercero siempre y cuando el saneamiento físico no pueda solucionarse de otro modo solo a través de terrenos de terceros.

2.6.3. NORMA TH.060 – REURBANIZACION

2.6.3.1. CAPITULO I – DE MANERA GENERAL

Artículo 1.- Se comprende como reurbanización el proceso de modificación de elementos que constituyen una urbanización ya existente en cuanto a sus vías, tipología de lotes (sub división y acumulación) demolición de existentes y cambio de usos.

En casos de cambio de tipología de lotes (sub división y acumulación) y/o modificación de vías no se considerarán como reurbanización.

Artículo 2.- en cuanto a la renovación de urbanizaciones y esta necesite un cambio o replanteo en la trama ya propuesta o existente ya sea también el cambio de red vías (dimensiones) este replanteo estará sujeto a la norma vigente.

Artículo 3.- según la norma de A. T. y D. U. para re urbanizar es necesaria la existencia de una Unidad de Procesos Urbanísticos que se hallara y elemento necesario deberá ser un Plan específico como instrumento acorde.

2.6.3.2. CAPITULO II – PROCEDIMIENTO PARARE-REURBANIZAR

Artículo 4.- Los planes específicos que contemplen la integración de predios a re urbanizar simultáneamente deberá ser aprobada por los Municipios Provinciales para salvaguardar la integración inmobiliaria.

Artículo 5.- En caso una re urbanización contenga cambio en cuanto áreas para la recreación pública serán aceptadas siempre y cuando no se altere o desvalore la calidad de construcciones existentes.

Artículo 6.- Ningún tipo de Re urbanización esta absuelto o excluido de las normas vigentes, sus parámetros y ningún tipo de proceso que contemple licencias constructivas.

Artículo 7.- Se pueden excluir de aportes para La Habilitación Urbana en caso de que una re Urbanización con Edificaciones Simultaneas.

Artículo 8.- Correspondiente a los parámetros Urbanos ya establezcan en el Plan Específico deberán ser respetados por las nuevas Unidades urbanas que se obtengan de la Re Urbanización.

Artículo 9.- Para una Habilitación Urbana podrá ser aceptada solo con haberse concluido las obras de saneamiento teniendo en cuenta que la edificación de predios deberá ser asumida por el responsable de la habilitación o un tercero.

2.6.4. Ley de organismos municipalidades - Norma Numero 27972
(Al público 27 / 05 / 2003) TÍTULO PRELIMINAR

Artículo 1.- *Gobiernos locales*

Consideradas instituciones primarias como parte del funcionamiento territorial del gobierno central y medios de primera instancia para la solución vecinal y participación ciudadana, encargados también de viabilizar y institucionalizar con imparcialidad los intereses de la comunidad, siendo de forma primordial para el desarrollo territorial y la comunidad.

Artículo 79.- *uso del suelo y su organización físico – espacial.*

Los gobiernos locales deberán tener como responsabilidades directas las siguientes funciones en tanto a la organización físico – espacial.

A) Municipalidades Provinciales, de manera directa:

A1. Seguimiento y aprobación de los Planes de acordonamiento Territorial, concerniente a su provincia en el cual se identificarán:

- Áreas urbanas
- Áreas de expansión urbana
- Áreas de protección para riesgos y/o desastres naturales
- Áreas de cultivos agrícolas
- Áreas de cuidado ambiental.

- A2. Aprobación de los planes de que deberán estar acorde con el respectivo Plan de Acondicionamiento territorial:
- Planes de desarrollo urbano
 - Planes de desarrollo rural
 - Zonificaciones de zonas urbanas
 - Planes específicos.
- A3. Intervención directa en cuanto a nuevos trazos y/o demarcaciones dentro de su territorio, respectivamente.
- A4. Encargados de regularizar, verificar y aprobar el distinto procedimiento dirigido hacia el control y fiscalización de los planes ya mencionados y sus licencias con respecto a las normas de la materia:
- Verificar y otorgar los permisos (licencias) para construir, remodelar y demoler.
 - Planificar y desarrollar el catastro del territorio para mantener datos actualizados.
 - Contribuir al desarrollo y crecimiento urbano, desarrollando, verificando otorgar títulos de propiedad y el respectivo saneamiento físico – legal de los asentamientos en crecimiento.
 - Asignación de nombre y valores distintivos a calles, vías y parques.
 - Mejoramiento y desarrollo de planes antes riesgos naturales.
 - Del Impacto Ambiental y sus respectivos planes y estudios.

- A5. No solo, planificar si no también el seguimiento del desarrollo de los distintos planes de acuerdo a los presentado y aprobado de caso contrario imponer las sanciones correspondientes.
- A6. Proyectar un planeamiento continuo para mejoras urbanas y su ejecución de manera continua.
- B) Los municipios Provinciales y funciones compartidas:
- B1. Encargados directamente de asegurar el desarrollo y ejecución de proyectos (infraestructura y saneamiento) de beneficio público que sean de total importancia para el desarrollo económico y sostenibilidad, trabajando en conjunto Municipios provinciales y Distritales en un trabajo multidisciplinario, ya sean de manera directa (recursos propios) o concesionando la ejecución de los mismos (inversión privada) siendo estos acorde con sus planes de desarrollo municipal y planes regionales siendo estos proyectos como :
- Comercio
 - Transporte y comunicación de la provincia
 - Plazas
 - Zonas industriales
 - Puertos para Embarques
 - Terminales terrestres.
- B2. Satisfacer las demandas de viviendas de la población y asegurar el crecimiento ordenado mediante la implementación de planes de viviendas.
- C) De acuerdo a las Funciones correspondientes a los municipios Distritales:
- C.1. Aprobación de planes urbanos y rurales en relación a normas vigentes de los municipios provinciales.

- C2. Fiscalización de usos de vías y espacios públicos para la ejecución de proyectos privados y públicos como también del impacto ambiental de dichos proyectos y a su vez el cumplimiento de las normas vigentes.
- C3. Ejecutar y actualizar periódicamente el catastro distrital.
- C4. Disposición de una nomenclatura de avenidas, jirones, calles, pasajes, parques, plazas, y la numeración predial.
- C5. Reconocimiento de acuerdo a ley de los distintos asentamientos humanos como la promoción de su formalización legal.
- C6. Tramite de Licencias fiscalización de:
- C.6.1. Planes y ejecución de Habilitaciones urbanas.
- C.6.2. Obras de infraestructura como:
- Demolición
 - Remodelación
 - Declaratoria de Fabrica
- C.6.3. Planes para la puesta en escena de avisos de publicidad y normas para avisos políticos.
- C.6.4. Uso adecuado de los usos de acuerdo a sus planos de usos como también la apertura de establecimientos de acuerdo a usos.
- C.6.5. Saneamiento y construcción de infraestructura con relación a Luz eléctrica.
- C.6.6. Todo os concerniente a sus propios planes de ordenamiento y mejoramientos urbanos.

2.7. BASE TEORICA

2.7.1. **La técnica que hace alusión García Espil, Enrique., su manuscrito: “Construcción de una metrópolis. Hacer Ciudad”** generando una forma muy concreta en cuanto a estudiar ciudades y sus circunstancias, sus componentes desde una base muy didáctica haciendo énfasis en todos los aspectos comunes en una ciudad, para determinar a una tesis sobre la solución más acertada en los plazos necesarios.

La metodología planteada comprueba ser la más eficaz en cuanto identificar problemas urbanos y la relación de estas claro desde una base analítica muy bien sustentada.

2.7.1.1. La estructura urbana

- Las partes de una ciudad

A partir que una Urbe o ecosistema urbana es incapaz de auto mantenerse con la producción de lo que consume dentro de se propio territorio (recursos naturales, energéticos, materias primas) ni puede procesar los elementos mal resueltos de estos procesos (sólidos, líquidos, gaseosos) dentro del territorio ocupado, asumimos que este sistema de consumismo maneja un bien planteado y equilibrado sistema productente que provee y que a su vez logra un equilibrio.

Dejando en claro que las urbes desarrollan un gran criterio ecológico mucho mayor que la urbana propiamente dicha, que es el territorio no solo que ocupan sino sobre el cual se sustentan. Diversos elementos que hacen a una ciudad son aquellos que, sin estar dentro de ella, son parte del mismo organismo, y parte esencial para el buen funcionamiento del mismo.

Teniendo en cuenta la forma interactuar y los resultados de diversas actividades sociales, el desarrollo del transporte público y privado, el tránsito de peatones, comunicación y todo tipo de infraestructura que albergan estas actividades se presentan de diversas maneras diferentes según las partes de la ciudad en que se encuentren:

- **Centralidades:** Teniendo en cuenta que los centros se relacionan directamente y su influencia es de manera confluyente en una determinan Urbe que a su vez forman partes una estructuración Radio – Concéntrica. Y resulta un patrón de asentamiento se corresponde con el modelo europeo: generación de centros a lo largo de los caminos originales (luego avenidas principales), del tendido de redes ferroviarias sobre áreas elevadas que se ocupan así desde los inicios por los sectores sociales y económicos de mayor jerarquía y relación descendente con los estatus sociales en menos jerarquía teniendo como resultados áreas públicas de igual manera jerarquizadas.
- **La periferia pobre:** se corresponde con el modelo latinoamericano, Implica un ensanchamiento desmedido o irregular, no se planifica una infraestructura vial ni de servicios sanitarios y muchas veces sobre terrenos bajos e inundables, con población proveniente de los sectores socioeconómicos bajos y medio-bajos como producto de migraciones internas.
- **El suburbio verde:** el patrón de asentamiento se asimila al modelo norteamericano, con el desarrollo de sus urbanizaciones a partir del trazado de autopistas, con un planteo de “ciudad- jardín” y seguridad privada, con exclusión social y segregación espacial de funciones y con antropización del medio natural.

- Las funciones que la población realiza diariamente –vivir, trabajar y recrearse-repartidas en forma proporcional durante la jornada, constituyen los pilares básicos sobre los que se organiza el tejido social. La zonificación por actividades en áreas diferenciadas obliga a las personas a trasladarse durante el día, hogar-trabajo-hogar, ocasionando costos y tiempos de desplazamiento y dependencia del automóvil particular y de los distintos medios de transporte público. Los nodos compactos de uso mixto reducen la movilidad y permiten ir de un sitio a otro caminando en bicicleta, minimizando los tiempos y los costos de traslado y, en consecuencia, evitan congestión y contaminación.
- La vivienda conforma el tejido residencial –de alta, media y baja densidad- y según los actores sociales que la compongan resultaran los tipos de asentamiento. El trabajo y el tejido productivo albergan actividades primarias, secundarias y terciarias según el grado de procesamiento de sus productos.
- **Las actividades primarias:** son las de tipo extractivas, tal como la agricultura, la ganadería, la pesca y la minería. No se encuentran en las ciudades pero son componentes de ella.
- **Las actividades secundarias:** son las manufactureras industriales que requieren de un proceso de fabricación. Se sitúan fuera de los centros, en suburbios y periferias.
- **Las actividades terciarias:** son las de intercambio, tal como el comercio, los servicios, la administración y las finanzas. Por lo general se localizan en centralidades y sub- centralidades e incluyen el abastecimiento, la distribución de insumos y la administración de bienes.

- Las actividades vinculadas al ocio son las que generan el tejido recreativo, que la ciudad ofrece a través de sus espacios públicos, semipúblicos y privados, integrados a otras actividades. El espacio público se presenta de manera diferenciada en los centros y en las periferias pobres. Los espacios semipúblicos, como los parques temáticos, actividades deportivas y espectáculos, tienen acceso controlado. También existen los espacios de ocio dentro de la propiedad privada, con acceso restringido, tanto para los espectáculos deportivos (como el fútbol) o para los culturales (como conciertos, cine o teatro).

2.7.1.2. Usos, densidades, flujos

Las distintas actividades que el hombre desarrolla en sociedad se las expresa como usos del suelo. Al mismo tiempo, la densidad aparece como un componente que define la intensidad de aplicación de tales actividades. La interrelación entre partes se expresa mediante canales (calles, avenidas, vías ferroviarias) a través de los cuales discurren estas relaciones en las que el caudal pone de manifiesto su potencialidad.

La consecuencia, son los tres componentes básicos de la estructura urbana: los usos del suelo (actividades desarrolladas), la densidad (intensidad de aplicación) y los flujos de transporte (relaciones funcionales). Los usos del suelo pueden ser residenciales, comerciales, industriales y administrativos con sus diferentes grados de intensidad (alto, medio y bajo), pero también, con diferentes grados de exclusividad (mixto o exclusivo), desde el punto de vista de la dominancia de actividades.

En esa línea, el transporte es un componente esencial. Las personas para trabajar deben moverse. Las materias primas transformadas también tienen la necesidad de trasladarse desde los lugares de producción hacia los centros de consumo. Esto implica la construcción de una red de transporte de bienes, de servicios y de personas que califica la capacidad y la intensidad del flujo del canal.

El planeamiento urbano debe producir acciones sobre el territorio que tiendan a mejorar la calidad de vida de la sociedad, y para eso desarrolla procedimientos que le permiten comprender tales fenómenos. Se debe dejar en claro que la estructuración urbana es un instrumento sumamente importante para determinar aspectos y fenómenos que conlleven al análisis y diagnóstico de posibles anomalías y dificultades que se presenten en el funcionamiento futuro de la ciudad.

2.7.1.3. Movilidad y transporte

La lógica de la movilidad en la ciudad responde a la necesidad de traslado de un sitio a otro de personas, mercancías o bienes, productos intangibles e información en función de las necesidades urbanas. Los aspectos a considerar son: su competitividad, su incidencia en el sector económico, su incidencia en la calidad de vida, sus efectos ambientales y territoriales, y su significación urbana.

Las personas para desarrollar sus actividades se movilizan desde su lugar de residencia a los centros de trabajo. A su vez, los productos e insumos tienen necesidad de transportarse desde su lugar de producción a los centros de consumo.

El origen y el destino de bienes y de personas actúan como disparadores de las relaciones inter funcionales, donde los medios de transporte tienen diferentes calidades, modales y cuentan con distintas intensidades de uso (frecuencia).

Los distintos modos de transporte se clasifican:

- Por su naturaleza: terrestres, aéreos, navales (marítimos y fluviales).
- Por su objetivo: de personas, de mercancías, mixto.
- Por su modalidad: privado, público (de dominio privado, de dominio público y concesionado).
- Por su capacidad: alta capacidad. Media capacidad, baja capacidad.

El transporte terrestre de personas, asimismo se divide en:

- Vehículos no guiados: automóviles particulares, taxis y remises, servicios no regulares (combis), ómnibus, ómnibus de gran capacidad (segregados)
- Vehículos guiados: tranvías (no segregado), metros ligeros, subterráneos. Ferrocarriles de cercanías, ferrocarriles regionales, ferrocarriles de largo recorrido, ferrocarriles de alta velocidad.

Al mismo tiempo, el transporte de mercancías incorpora también: Vehículos no guiados: van/camioneta, camión urbano, camión, semirremolque.

Y el transporte de carga a: automotor, ferroviario, fluvial y marítimo.

El marco espacial de los movimientos caracteriza el comportamiento de la red, sus características geométricas y morfológicas. La intensidad de uso de las redes tiene un efecto físico sobre los canales, cuya capacidad se determina a través del número de movimientos por unidad de tiempo y que podemos definir como flujos de transporte.

La estructura urbana: Se debe considerar como un plan teórico en el cual se debe leer claramente el modelo o intención de funcionamiento de una urbe asentado sobre una base también teórica pero con información espacial y real como son los usos, como se distribuyen y en que intensidad. Ya que de este planteamiento teórico se fundamenta la dinámica de la urbe y como se desplaza a través del tiempo en relación a su asentamiento.

Las urbes cuentan con diversos elementos distintos, pero estos no son fundamentales en cuanto tipología o distinciones sino de manera contraria como se desarrollan espacialmente y se relacionan entre sí, como delimitan espacialmente y su solución en la trama o flujo vial.

Cuando se habla de urbanismo se habla de un trabajo de diversos campos ósea un trabajo multidisciplinario. Mientras que cuando nos referimos al plan urbano, no precisamente es una sola disciplina pero si dentro de un territorio autónomo es decir un solo modelo con variables distintas.

2.7.1.4. El ambiente urbano

2.7.1.5. La cuestión ambiental

Como corresponde al ordenamiento territorial europeo de 1983, debe considerarse orden del territorio al mejoramiento espacial y su expresión en sus aspectos como economía, social, cultura y la ecología en relación con su sociedad teniendo como metas principales son:

- Contribuir al mejoramiento y sostenibilidad económica de las regiones en conjunto.
- El mejoramiento de la forma, economía y servicios de sus habitantes.
- Proyección y trabajo en conjunto para salvar y guardar el medio ambiente.
- El uso racional del territorio.

Situándose en este punto de vista un plan se debe considerar como la mejor forma para concertar, para los grandes proyectos, permitiendo el planteamiento de razones y sus esfuerzos. Para algunos autores, los más grandes obstáculos a ponderar para asegurar el desarrollo son:

- Manejo de la manera en que los proyectos de
- infraestructuras se plantean.
- Asegurar la inversión pública y privada mediante un plan que asegure una regularidad de inversión.
- Potenciar y solidificar los aspectos culturales en pro de la buena imagen.
- Considerar y planear un contexto urbano sostenible
- “favorable”.

Del ocaso de los modelos desarrollistas, del descreimiento de los instrumentos de planeamiento, del agravamiento de los problemas de las ciudades y de la incapacidad de la planificación urbana para resolverlos, surge lo que se ha dado llamar: la cuestión ambiental.

En este contexto, el origen del desequilibrio de la relación población-recursos se debe a varios factores, entre ellos: el incremento geométrico de la población mundial y la ralentización del crecimiento de los recursos alimentarios de origen natural; la pérdida o agotamiento de recursos naturales y la toma de conciencia de la existencia de un stock limitado de recursos naturales finitos o de lenta renovabilidad.

a. Pérdida o agotamiento de recursos naturales a escala territorial.

- Desaparición de especies faunísticas y florísticas: por sobre explotación (en caso de usufructo), o avance de áreas de explotación (en caso de desconocimiento de las potencialidades del sistema de producción y alimentación).
- Agotamiento de suelos: por sobreexplotación y desencadenamiento de procesos erosivos, así como por su salinización debido a un mal manejo de sistemas de riego, a la degradación del recurso hídrico y al uso abusivo y descontrolado de agroquímicos.

b. Pérdida o agotamiento de recursos naturales a escala urbana.

- Contaminación del suelo, del agua y del aire: por sobrecapacidad de carga de recursos (incremento geométrico y mal manejo de afluentes sólidos, líquidos y gaseosos de origen domiciliario e industrial).
- Disrupción de los sistemas hídricos de escurrimiento: por sobreocupación de áreas de desborde natural de los cursos de agua, y por infiltración y/o exceso de impermeabilización de suelos.
- Destrucción de sectores urbanos por expansión de áreas antropizadas: por el avance indiscriminado sobre espacios naturales y/o productivos de interés.

2.7.2. **Método que hacen alusión German Correa y Patricio Rozas. En su libro: “urbanismo como medio para la inversión de infraestructura: factores determinantes para decidir”.** en la investigación acá mostrada y comprobada, se puede mostrar de primera parte, las diversas maneras de cómo se puede enfocar la idea de desarrollo sostenible de las urbes, siempre teniendo como primera fase identificar los diversos factores que implican el desarrollo urbano en diversos casos. Y para esto se puso en mesa estudios asociados a la tipología de urbe que implica la realidad, tomando en cuenta la diversidad de tipologías, formas y situaciones a nivel global (mundial).

Este esquema enfatiza, en los distintos factores y condicionantes que determinan, evalúan y plantean como subsanar y responder al desarrollo urbano sostenible por medio de las necesidades, requerimientos metas de distintos asentamientos. Entre otro en bien del desarrollo urbano – sostenible.

2.7.2.1. Sobre desarrollo urbano

La revisión de la literatura especializada demostró que existe una multiplicidad de acepciones del concepto del “desarrollo urbano” (o de “urbanización”), cuyo contenido específico depende de la época en que se han realizado los estudios correspondientes, variando los énfasis en cada década, especialmente en la segunda mitad del siglo XX.

De esta manera, el significado del término que prevaleció en la década de 1960 difiere notoriamente de aquellos relevados en las décadas de 1970, 1980 y 1990, y estos también difieren entre sí. Las acepciones más frecuentes vinculan el concepto de desarrollo urbano con fenómenos tales como:

- La sostenibilidad urbana, tanto desde el punto de vista ambiental como económico-social y espacial, entre otros.
- Las nuevas tendencias en la urbanización actual, tales como la segmentación socio-espacial o “ghettización”, y la metropolización, entre otras.
- Las desigualdades, la pobreza urbana y la degradación medioambiental urbana.
- La descentralización y la provisión de servicios básicos (educación y salud, principalmente) a los sectores de más bajos ingresos.

Si se quisiera graficar el conjunto de dimensiones y variables con las cuales el concepto de desarrollo urbano aparece asociado, para percibir su complejidad y los múltiples ángulos desde los que se lo podría analizar e intentar “medir” (tratándose de un concepto que en sí mismo contiene gradualidad en su crecimiento), se podría intentar el esquema que se expone en el gráfico 1.

El esquema del gráfico 1 se describe los cuatro pilares básicos que están presentes en el desarrollo urbano, de acuerdo con diferentes aproximaciones analíticas.

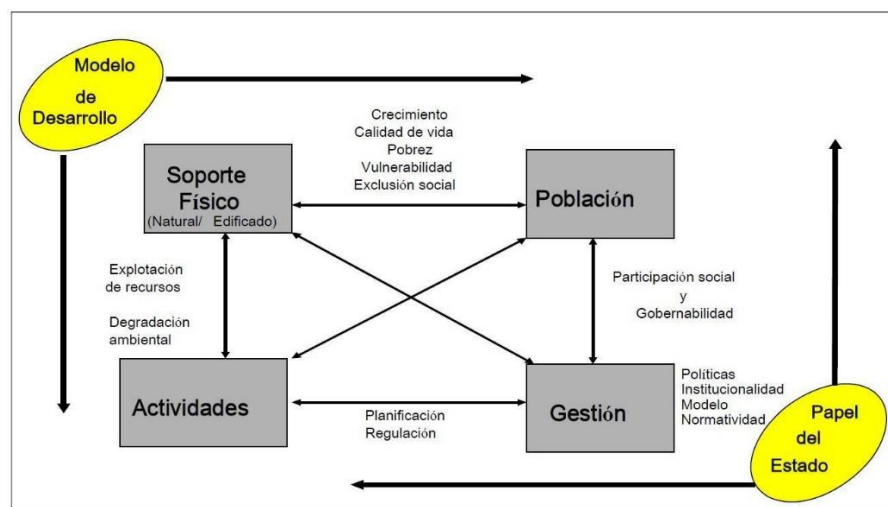
Desde luego, el primer pilar lo constituye el soporte físico, o el territorio, donde existe un entorno natural y recursos, pero también aportes creados o edificados por el ser humano, para la satisfacción de sus necesidades y la reproducción de su modo de vida.

Por otra parte, el uso adecuado de los recursos y la convivencia misma en sociedad, con sus demandas crecientes y cambiantes, requieren ciertos niveles de gestión y de desarrollo de la institucionalidad y de la normatividad, así como de un conjunto de políticas e instrumentos que permitan

la gobernabilidad de ese espacio urbano, todo lo cual constituye el cuarto pilar.

Entre estos cuatro pilares existe una amplia y rica red de interrelaciones. Así, la población se vincula con su soporte físico a través de actividades productivas de bienes y servicios, lo que lleva a resultados positivos, como el crecimiento económico y un mejoramiento paulatino de la calidad de vida de las personas, pero también a ciertos impactos negativos, como la pobreza y la exclusión social de los logros y avances del crecimiento y del desarrollo. Asimismo, la realización de estas actividades se lleva a cabo a través de la explotación de los recursos disponibles en el entorno natural, que proporciona el soporte físico. Esto tiene como resultado un cierto nivel de degradación ambiental, cuya mitigación requiere una gestión ambientalmente orientada, a través de las políticas, normas e instrumentos correspondientes, con el propósito de contar con un desarrollo sustentable y gobernable de la ciudad y del país en que ella se inserta.

Gráfico 3. Los cuatro pilares básicos que están presentes en el desarrollo urbano, de acuerdo con diferentes aproximaciones analíticas.



Fuente: M. Lungo, M, F. Oporto y R. Chinchilla (1996).

Asimismo, el desarrollo urbano suele ser analizado desde diferentes “miradas”, “énfasis” o “ejes”, a los cuales se les atribuye un cierto peso causal en el perfil que adquiere dicho desarrollo. En algunos casos se aporta alguna evidencia empírica en tal sentido, si no para establecer correlaciones estadísticas, al menos para descubrir regularidades empíricas y, desde allí, hacer algunas inferencias analíticas.

Estas miradas o ejes pueden agruparse en cuatro grandes categorías, no necesariamente excluyentes entre sí en el sentido que las políticas de desarrollo urbano que se impulsen pueden ser complementarias, a saber:

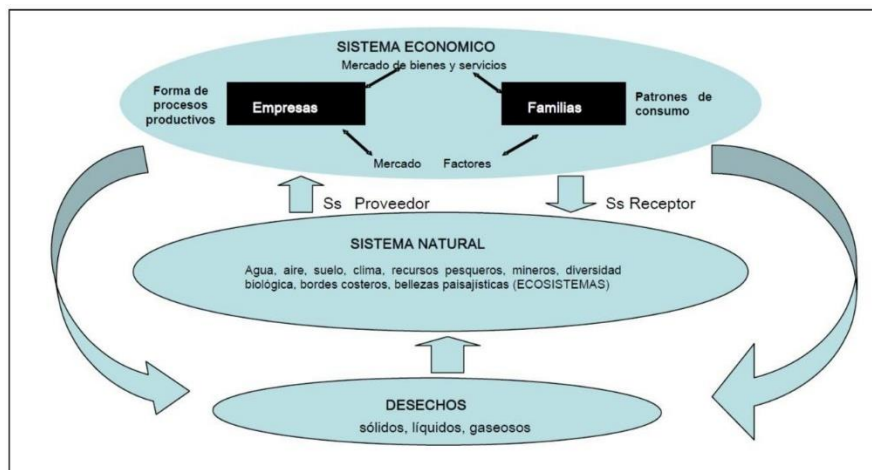
- **Sostenibilidad:** El siguiente planteamiento está dirigido a un punto de vista relacionado con aspectos, así como el cuidado ambiental y las consecuencias directas de las de actividades económicas y/o, deficiencia institucional, economía, la sociedad y todo lo relacionado a su funcionamiento.
- **Equidad social:** Este aspecto se relaciona directamente a la cobertura de los servicios para con la población, y la problemática con los sectores de bajos recursos, a su vez del plan de cobertura de los mismos (eficiencia) del nivel (calidad), con la intención de terminar con injustificada amplia diferencia entre calidad y cobertura de servicios con los diferentes estratos sociales.
- **Crecimiento económico y competitividad:** Aquí nos enfocamos en aprovechar las cualidades territoriales con las cuales determinadas comunidades, con el fin de asegurar un medio o planeamiento que sustente un determinado plan sostenibilidad económica con relación al funcionamiento económico de su país y a su vez con el actual modelo de globalización económica.

- **Calidad de vida:** siendo este último enfocarse de suma importancia nos dirigimos directamente al habitante y a su condición de vida en su ciudad en relación a componentes de esta como ; como nos movemos en las ciudades, contamos con espacios para socializar, la congestión urbana, que tan contaminado está el medio ambiente, niveles de deterioro social, planes para mejorar socialmente y desastres naturales como también los urbanos, nivel de saneamiento, como las comunidades planifican y resuelven sus problemas sociales.

2.7.2.2. Una ciudad sostenible económica y socialmente.

Como aprovechamos y administramos nuestros recursos naturales con el fin del buen funcionamiento de la comunidad. No es nada fácil de manejar no muy por el contrario existen ideas muy adversas, desde el punto de vista donde la explotación y las consecuencias directas de las mismas, como estas impactan sobre una base natural que muchas veces es afectada negativamente, cambiándola a un ritmo constante.

Gráfico 4. Impacto directo en la inter relación social.



Fuente: E. Galarza y R. Gómez

La forma más clara de la relación existente entre los recursos naturales y su explotación por las personas es el punto de quiebre cuando se trata de como la sociedad reacciona ante esta transición, es fácil determinar qué elementos son los de mayor peso.

Primero las empresas LAS QUE PRODUCEN los servicios y bienes, que no cuentan con una modalidad de trabajo definida si no por el contrario muy distintas que se acomodan a sus realidades y los tiempos en que se desarrollan incorporando nuevas tecnologías. Mientras que el Otro actor de peso es la comunidad en si con su consumismo, pero que también cambian y demandan más recursos muy acordes con las empresas quienes son las que proveen dichos bienes y servicios.

Esta relación del dame que te doy... está directamente ligada modo de producir y el cómo consumen las comunidades quienes terminan siendo los puntos a los que debemos enfatizar nuestra perspectiva cuando hablamos de sostenibilidad.

Mientras que cuando nos dirigimos a saneamiento e infraestructura la variedad de complejidades es enorme en relación a países Sub desarrollados y los ya desarrollados.

Aunque exista una variedad de ideología con respecto al papel de estos factores en la economía, es notorio que la relación es directa y concisa. Para el planteamiento de diversas ideas conlleva a "...aun nada está dicho, ya que no existen estudios realmente confiables para elaborar una guía para de como intervenir o planificar políticas y planteamientos de cómo invertir en infraestructura"

A modo de conclusión que clara muchas relaciones entre temas sociales y recursos pero no es suficiente para poder dictaminar o elaborar una forma de intervención sino de todo por el contrario enfatizar en que cada modo o metodología de intervención debe ser acorde a las realidades y situaciones de tiempo por las que estas diversas comunidades atraviesen ya que la complejidad y el éxito del modo de intervención se deberá al plan más realista posible y no de un molde ajenos con condiciones distintas.

2.7.2.3. Las ciudades y su sostenibilidad espacial

Ya no es confiable vivir en ciudades cerradas que crecen desmesuradamente, el impacto generado por este proceso al medio ambiente es cada vez mayores y llegan hasta muy por fuera de su cerco imaginario.

Muchas especialistas ciudades que no solo contaminan, si no también depreden a territorios o ciudades circundantes que de algún u otra forma son proveedores de recursos, pero no de manera voluntaria si no muy por el contrario de manera involuntaria siendo estas sedes de recursos devorarles por comunidades de mayor jerarquía.

Este modo de auto sostenerse podría ser aceptable más lo que no es aceptable es la poca importancia que se tiene con las consecuencias del proceso de tomar los recursos, e a aquí en donde debe aplicarse la ley ambiental, del (el que contamina paga...) y de esta manera sensible con los recursos y sobre todo respetuoso del territorio de donde se toman los recursos.

Las dificultades para ejercer este proceso son mínimas del sustento a la práctica solo queda la participación política en los instrumentos de intervención urbana.

Más allá de lo que podría costar extraer, ¿mover y el tratar estos recursos si no también más difícil es saber el precio del recurso en sí y el precio justo del mismo, quien debería tasar este recurso? Bueno otra vez la participación política deja entrever que incluso ellos no son capaces de hacerlo.

Cuando hablamos de la capacidad de tomar recursos no está mal, ya que de eso depende la existencia y esa es la principal capacidad como seres humanos tomar para sobrevivir, pero muy de lo contrario cuanto debemos tomar para sobrevivir, un desequilibrio de recursos podría ser letal, no solo para nuestro equilibrio sostenible sino que también atentamos ante un desequilibrio global.

Este proceso se podría decir que incluso es interminable, lástima que no es así, si no muy por el contrario ya que estamos en un camino contra reloj donde aún no determinamos los procesos de retribución y menos un plan para el control sobre la toma de recursos. Aún hay mucho camino por recorrer, pero muy poco tiempo para recorrerlo.

2.7.2.4. Factores determinantes en cuanto pedidos de infraestructura urbanística

Si suponemos que las grandes ciudades con impacto económico, social, político y demográfico a proporción deberían tener un mayor impacto en relación a su país, también debería comprenderse que el impacto de su desarrollo es en relación a su demanda de infraestructura, muy por encima de su porcentaje de conservación, mientras que en comparación con ciudades de menos escala la problemática es la misma y a las dificultades son iguales las del planeamiento.

La participación pública muchas veces no es el reflejo de su inversión, como otra si el egreso generado por la implementación de infraestructura urbana está directamente ligado a las aportaciones ya que el desequilibrio entre las arcas y la inversión podría desestabilizar la economía local.

2.7.2.4.1. Componentes sociales y demográficos.

Directamente ligado solo a quienes residen en una comunidad dentro de una misma comunidad a la que se le denomina comunidad sociodemográfica con características determinantes Tales que pueden ser apreciadas y medidas para un planteamiento integral.

- **Residentes y su tamaño:** siendo estas el principal indicador cuando se trata de proporcionar servicios y en que escala se deben estos mitigar, sobre todo cuando se trata de cubrir necesidades básicas, saneamiento e infraestructura de servicios, el estudio y conocer el número es importante ya que dicho valor es el registro de crecimiento y movilidad de la comunidad.
- **Tipo de población con respecto a su formación etérea:** el peso relativo de cada segmento de la población residente, definido por tramo de edad, condiciona en gran medida el tipo de infraestructura que cada espacio urbano requiere; por lo tanto, la medición de esta variable permite conocer más detalladamente el universo de personas que conforma la población residente de cada ciudad, estableciéndose una mayor precisión en la definición del tipo de infraestructura física que cada espacio urbano requiere y la evolución más probable de la demanda de servicios asociados con ésta.

- **Estructura de la población por género:** la información proporcionada por la medición de esta variable complementa los antecedentes ya reunidos sobre las características más relevantes de la población residente en cada ciudad. En este caso se asume que, del mismo modo que en la estructura por grupos de edad, también puede existir diferencias por género en el tipo de servicios de infraestructura que se demanda, lo que hace necesario precisar el peso relativo de cada género en el perfil poblacional de cada ciudad y de qué manera esto ha evolucionado en los últimos años para los efectos de hacer las proyecciones del caso.²
- **Perfil poblacional según estructura familiar:** En las últimas décadas, la estructura familiar nuclear de la sociedad ha experimentado notorias modificaciones, haciéndose evidente la progresiva disminución del número de hijos por unidad familiar, la creciente cantidad de familias dirigidas por la mujer en calidad de jefa de hogar, el notable aumento de personas que viven solas, y el aumento de adultos mayores en los hogares. Tales cambios de la estructura familiar se traducen en modificaciones significativas del perfil poblacional de cada ciudad y, por tanto, en la demanda de los servicios de infraestructura asociada a dicho perfil.
- **Densidad poblacional:** Es la mejor forma cuando se quiere obtener datos en relación a la extensión de superficie del territorio con relación directa al número de población.

También directamente ligado a la proporción de las ciudades ya que su población implica el grado de inversión pública y como el estado mayor actúa, interviene e invierte para el desarrollo de las mismas, cabe también señalar que este dato es la mejor forma para especificar proyectos de manera audaz ya que está ligado directamente a la población.

- **Mortalidad:** el tamaño de la población residente y su evolución a través del tiempo dependen, asimismo, de la tasa de mortalidad que se registra en cada ciudad. Como es obvio, esta influye de manera más general sobre el tamaño de la población residente que la tasa de mortalidad infantil, de modo que incluso puede contrarrestar el efecto de algunos de los factores considerados en este listado, tales como la natalidad o la mayor esperanza de vida o la recepción de corrientes migratorias.
- **Esperanza de vida:** la población urbana y la demanda por servicios de infraestructura están condicionados, así también, por la esperanza de vida que tienen las personas residentes en tales espacios y, muy especialmente, por la variación que ésta puede registrar a través del tiempo, lo que incide sobre la composición etárea de la población de cada ciudad. Mientras más alta sea la esperanza de vida de la población de una ciudad, mayor será el peso relativo de las personas de mayor edad y su incidencia en el tipo de demanda de servicios de infraestructura que se requiere.⁵

- **Migración neta:** un último factor que incide sobre el tamaño de la población residente en los espacios urbanos, además de los señalados, lo constituyen los flujos migratorios hacia y desde cada ciudad.

En oposición, la ciudad que registra cifras negativas de migración neta, que además aumentan en el tiempo, no sólo tiene una menor tasa de crecimiento de su población –incluso esta puede ser negativa, lo que depende del comportamiento de los otros factores ya señalados- sino, además, algunos grupos etéreos pueden disminuir con mayor énfasis, como los jóvenes y adultos jóvenes.

Tabla 1. Principales factores sociodemográficos que inciden sobre la relación entre la formación de capital social físico y Desarrollo urbano

Factor	Variable	Indicador
Población	Tamaño de la población residente	Variación absoluta de población residente durante el periodo en estudio Variación relativa de población residente durante el periodo en estudio Tasa anual de variación promedio durante el periodo en estudio Tasa quinquenal promedio de variación durante el periodo en estudio
Perfil poblacional	Perfil poblacional según composición etérea	Participación porcentual de grupos etéreos en años específicos del periodo en estudio
Perfil poblacional	Estructura de la población por género	Participación porcentual de población residente definida por género en años específicos del periodo en estudio
Perfil poblacional	Perfil poblacional según estructura familiar	Distribución porcentual de población residente agrupada por unidad familiar básica en años específicos del periodo de estudio
Densidad	Densidad poblacional	Número de habitantes por km ² de territorio urbano, periodo de estudio Promedio de personas por hogar, periodo de estudio Promedio de personas por dormitorio, periodo de estudio
Natalidad	Tasa de natalidad	Número de nacidos vivos por cada 1000 habitantes, periodo de estudio
Mortalidad	Mortalidad infantil	Número de defunciones de menores de un año en un determinado año por cada 1000 nacidos vivos en dicho año, periodo de estudio
	Mortalidad	Número de defunciones por cada 1000 habitantes residentes, periodo de estudio
Esperanza de vida	Esperanza de vida	Esperanza de vida al nacer, años seleccionados del periodo de estudio Esperanza de vida de hombres al nacer, años seleccionados del periodo de estudio Esperanza de vida de mujeres al nacer, años seleccionados del periodo de estudio
Flujos migratorios	Migración neta	Tasa neta de migración (aumento o disminución por cada 1000 habitantes residentes, periodo de estudio)

Fuente: M. Lungo, M, F. Oporto y R. Chinchilla (1996).

2.6.4.2.2. Factores socioeconómicos

Un segundo grupo de factores que intervienen sobre la relación entre la formación de capital social físico y el desarrollo urbano lo constituyen las características socioeconómicas de la población residente de cada ciudad. En este sentido, aspectos tales como el peso relativo de la población económicamente activa (PEA), la estructura del empleo, el nivel educacional de la PEA, el ingreso familiar promedio y la distribución del ingreso, entre otros factores, también contribuyen fuertemente a la configuración de perfiles específicos de demanda de infraestructura y de los servicios asociados con ésta.

De igual manera que en el caso de los factores sociodemográficos, las características socioeconómicas de la población urbana pueden ser establecidas mediante la medición de un grupo básico de variables y sus respectivos indicadores, a saber:

- *Evolución de la Población Económicamente Activa:*

En términos generales, un aumento de la PEA en una ciudad implica un incremento de los ingresos totales para los habitantes residentes en ese espacio urbano y una mayor demanda de servicios de infraestructura, siempre y cuando se produzca de modo simultáneo un crecimiento equivalente del empleo y que las remuneraciones no sean negativamente afectadas por la mayor oferta de fuerza de trabajo más allá de un cierto nivel.

- *Evolución del empleo:*

El incremento o la disminución de los empleos ofertados en cada ciudad influye de varios modos sobre la relación postulada entre la inversión en la formación de capital social físico y el desarrollo urbano. En primer término, porque las personas empleadas utilizan de manera sistemática la mayoría de los servicios de infraestructura, sino todos, en el ejercicio de su actividad laboral; en consecuencia, la variación de la cantidad de personas empleadas influye directamente sobre la demanda de dichos servicios. En segundo término, porque el gasto que la mayoría de las personas hace en materia de consumo de servicios de infraestructura depende principalmente del ingreso que éstas perciben o de quien sea el sostenedor del grupo familiar de pertenencia, lo que depende, en la mayoría de los casos, de la obtención y conservación de un puesto de trabajo; por tanto, la variación del empleo afecta la demanda y consumo de servicios de infraestructura con independencia del hecho que las personas sean activas o pasivas.

- *Evolución del desempleo:*

El incremento o disminución de las personas desempleadas en cada ciudad también influye de varios modos en la demanda de servicios de infraestructura y, por tanto, en las estimaciones sobre la inversión que se requiere en la formación de capital social físico, no sólo por su incidencia en el consumo de servicios de infraestructura como insumos de la actividad productiva o en el ingreso disponible que las personas pueden canalizar al consumo personal y familiar de servicios de infraestructura, según ya se explicó, sino, además, por su impacto eventual que el desempleo puede tener en el comportamiento esperado de la demanda de este tipo de servicios.

Así, es posible que bajo determinadas circunstancias el desempleo aumente a pesar que el número de empleos también se incremente, en virtud de un crecimiento de la PEA todavía mayor, ya sea por efectos de la decisión de iniciar la búsqueda de un empleo por parte de personas que hasta entonces no lo habían hecho y permanecían en el contingente del sector pasivo, ya sea por efectos de corrientes migratorias, ya sea por la derogación de normas legales que impidieran la contratación de personas hasta entonces excluidas del mercado laboral.

- **Distribución del ingreso:**

La forma en que se distribuye el ingreso en la población residente de una ciudad es también un factor que condiciona fuertemente la relación entre la formación de capital social físico y el desarrollo urbano en la medida que la distribución del ingreso contribuye de manera decisiva a configurar el perfil de la demanda de servicios de infraestructura y las características de su consumo.

- **Pobreza:**

La medición del número de personas residentes en la ciudad que se ubican por debajo de la línea de pobreza se relaciona con varias de las variables enunciadas, tales como evolución del empleo, comportamiento del desempleo, nivel de las remuneraciones y distribución del ingreso. Esta medición permite cuantificar qué parte de la población urbana enfrenta severas restricciones al acceso de servicios públicos y sólo marginalmente forma parte de la demanda efectiva o solvente de cada espacio urbano.

Tabla 2. Principales factores socioeconómicos que inciden sobre la relación entre la formación de capital social físico y desarrollo urbano.

Factor	Variable	Indicador
Población Económicamente Activa (PEA)	Evolución de la PEA residente de la ciudad	Variación absoluta de PEA residente durante el periodo en estudio
		Variación relativa de PEA residente durante el periodo en estudio
		Tasa anual de variación promedio de PEA residente durante el periodo en estudio
		PEA residente como porcentaje de la población total durante el periodo en estudio
Empleo	Evolución del empleo	Variación absoluta de personas ocupadas durante el periodo en estudio
		Variación relativa de personas ocupadas durante el periodo en estudio
		Tasa anual promedio de variación de personas ocupadas durante el periodo en estudio
		Personas ocupadas como porcentaje de la PEA de la ciudad durante el periodo en estudio
		Personas ocupadas como porcentaje de la población total de la ciudad durante el periodo en estudio
Desempleo	Evolución del desempleo	Número de desocupados (cesantes + personas que buscan trabajo por primera vez) en la ciudad durante el periodo en estudio
		Tasa de desocupación en la ciudad durante el periodo en estudio
Remuneraciones	Comportamiento de las remuneraciones	Índice de salarios mínimos durante el periodo en estudio
		Remuneraciones medias en la ciudad por rama de actividad durante el periodo en estudio
		Remuneraciones medias en la ciudad por grupo ocupacional durante el periodo en estudio
Ingreso	Distribución del ingreso	Porcentaje del ingreso capturado por el decil más rico de la población residente en la ciudad durante el periodo en estudio
		Porcentaje del ingreso capturado por los 5 deciles más pobres de la población residente de la ciudad durante el periodo en estudio
		Porcentaje del ingreso capturado por el decil más pobre de la población residente de la ciudad durante el periodo en estudio
		Relación de los porcentajes del ingreso capturados por los deciles más rico y más pobre de la población residente de la ciudad durante el periodo en estudio
		Índice de Gini aplicado a la distribución del ingreso durante el periodo en estudio
Pobreza	Evolución de la pobreza	Porcentaje de la población por debajo de la línea de pobreza durante el periodo en estudio
		Porcentaje de la población en situación de indigencia durante el periodo en estudio

Fuente: M. Lungo, M, F. Oporto y R. Chinchilla (1996).

2.6.4.2.3. Factores geofísicos y territoriales.

Un tercer grupo de factores que condiciona las inversiones destinadas tanto a la formación de capital social físico como a la provisión de servicios de infraestructura, y su relación con el desarrollo urbano, lo conforman las características geográficas y físicas del territorio donde se han constituido los espacios urbanos.

En este sentido, se asume que las ciudades se han ido construyendo y consolidando como espacios geoeconómicos y urbanos en la medida que su población residente ha sido capaz de adaptarse a las características.

A) La diferenciación por densidad: ciudades compactas y ciudades difusas

Para determinar si una ciudad es de carácter compacto o difuso también se requiere el uso de determinados indicadores. Al respecto, Rueda (1999) identifica un conjunto de siete indicadores básicos y siete indicadores complementarios. Los siete indicadores básicos son:

- Que tan difícil de entender como funciona la Urbe depende de la base teórica que se utiliza para el análisis.
- La capacidad de no mal gastar o depredar el suelo urbano frente a la necesidad de crecimiento.
- La compacidad urbana corregida, que agrega a la anterior el relacionar la eficiencia edificatoria con la superficie de convivencia de carácter público, tales como los espacios verdes, las plazas y las aceras de ancho mínimo.
- Para comprender también el comportamiento de consumo urbano es necesario comprender la capacidad de manejo de información y el uso desmedido de la misma.
- La eficiencia del sistema urbano, que apunta a la cantidad de recursos (en este caso la energía) que se necesita para mantener una información organizada determinada dentro del sistema urbano.
- La huella ecológica, que señala la superficie de suelo productivo necesario, independientemente de donde se encuentre, para mantener una población determinada.

Los siete indicadores complementarios son:

- Superficie urbana, en hectáreas, que incluye los usos definidores del suelo urbano (viviendas, industrias, comercio, almacenes, oficinas, parques, equipamientos, etc.).
- Superficie urbana, más superficie periurbana, incluyendo en esta última aquellas superficies destinadas para usos incompatibles, por su efectos o tamaño, con los usos definidores del suelo urbano (aeropuertos, talleres ferroviarios, hipódromos, cárceles, etc.).
- Superficie urbana, más superficie periurbana, más superficie para usos indirectos, incluyendo estos últimos aquellas superficies explotadas para dar servicio a los sistemas urbanos y que no son agrícolas ni forestales (canteras, embalses, suelos yermos o abandonados, espacios intersticiales entre nudos viales, etc.).
- Superficie urbanizable, es decir, aquella reservada para usos urbanos. Dado edificado y dado urbanizado, proporcionando el dato edificado la relación entre el volumen edificado y el suelo que ocupa, calculándose el dato urbanizado sustituyendo en la fórmula la suma de superficies edificadas por la suma de superficies urbanizadas.
- Saturación urbana municipal, que muestra la proporción del suelo urbano actual previsto en los planes reguladores sobre el total del suelo municipal.
- Consumo potencial de suelo urbano, que muestra la cantidad de suelo que ha llegado a ser suelo urbano sobre el total previsto en los planes reguladores vigentes.

En particular, las ciudades exhiben comportamientos específicos en relación con los tres ejes indicativos de un cierto perfil de tal desarrollo: la sostenibilidad, la competitividad y la equidad social. En efecto, si se compara el listado de variables e indicadores por subsistemas del desarrollo urbano sostenible (ver cuadro 3), puede observarse que prácticamente casi todas las variables allí incluidas aparecen comportándose de determinada manera en los dos modelos de ciudad indicados.

A partir del análisis de este conjunto de indicadores y de los objetivos del estudio en cuestión se propondrá más adelante una selección de un conjunto limitado de estos indicadores con el propósito de determinar los tipos de ciudad que se desea distinguir, sobre la base de la densidad de las mismas y de lo que significa para la dinámica urbana.

Tabla 3. Principales diferencias entre modelos de ciudad

	MODELO DE CIUDAD DIFUSA		MODELO DE CIUDAD COMPACTA	
	Nivel	Causa	Nivel	Causa
Presión sobre los sistemas de soporte por explotación				
Consumo de materiales para la producción y el mantenimiento del modelo urbano	>	Dispersión de la edificación y las infraestructuras. La superficie edificada por habitante es mayor. Tipología edificatoria con mayor rendimiento	<	Proximidad entre usos y funciones supone menor consumo de materiales. Superficie edificada por habitante es menor. Tipología edificatoria con menor rendimiento
Consumo de energía en relación al modelo de movilidad	>	El modelo de movilidad descansa en el vehículo privado	<	La mayoría de viajes se puede realizar a pie, bicicleta o en transporte público
Consumo de energía en relación a la tipología edificatoria	>	Se consume más energía en las tipologías edificatorias unifamiliares	<	Las demandas energéticas en bloques de Apartamentos es menor
Consumo de energía en relación a los servicios	>	Dispersión de las redes	<	Por proximidad de las redes
Consumo de agua en relación a las tipologías edificatorias	>	Consumo en jardín, piscina, etc.	<	En edificación plurifamiliar es menor

Presión sobre los sistemas de soporte por impacto

Consumo de suelo y pérdida de suelo llano y fértil	>	Explosión urbana del modelo sin crecimiento demográfico	<	Consumo restringido, supeditado al crecimiento de la población
Pérdida de biodiversidad	>	Insularización de los sistemas agrícolas y naturales por la expansión de las redes de movilidad	<	Conservación de los sistemas agrícolas y naturales. Conservación del mosaico agrícola, forestal, pastos y setos, típico de las zonas templadas.
Pérdida de la capacidad de infiltración del agua. Aumento de la velocidad del agua de lluvia caída hasta llegar al mar	>	Impermeabilización de las áreas de infiltración y otras, y canalización de cauces	<	Conservación de las áreas de infiltración y los márgenes del cauce
Emisión de gases de efecto invernadero	>	Mayor consumo energético	<	Menor consumo energético
Emisión de contaminación atmosférica	>	Modelo de movilidad y el modelo energético	<	Menor consumo de energía y mayor accesibilidad

Mantenimiento / aumento de la organización del sistema urbano

Complejidad		Las partes del sistema urbano se simplifican. Se separan los usos y las funciones en el espacio. En cada espacio contactan sólo los portadores de características similares: los obreros en los polígonos industriales, los estudiantes con los estudiantes en el campus universitario		Se consigue mayor diversidad de portadores de información en todas las partes del sistema urbano
Compacidad y proximidad entre los portadores de información	>	La dispersión de usos y funciones en el territorio proporciona tejidos urbanos laxos	>	La concentración edificatoria da lugar a tejidos densos y de usos y funciones próximos entre sí.
Cohesión social	<	Segrega a la población en el espacio según etnia, religión, etc.	>	Mezcla de personas y familias con características económicas o étnicas diferentes, lo que supone una mayor estabilidad social porque aumenta el número de los circuitos reguladores recurrentes.

	MODELO DE CIUDAD DIFUSA		MODELO DE CIUDAD COMPACTA	
	Nivel	Causa	Nivel	Causa

Calidad urbana

Contaminación atmosférica	<	La separación de usos permite obtener niveles de inmisión menores	>	El uso más intenso del tejido urbano proporciona niveles de inmisión mayores
Ruido	<	Menor en ciertos tejidos urbanos y sensiblemente igual o mayor en otros	>	La concentración de vehículos provoca un aumento de las emisiones ruidosas. La reducción del número de vehículos circulando puede suponer una disminución del ruido urbano
Espacio público	<	Se reduce y se sustituye por espacios privados en grandes contenedores urbanos: deportivos, de compra, de transportes, etc.	>	La calle y la plaza constituyen los espacios de contacto y de convivencia por excelencia, que pueden combinarse con el uso de espacios en grandes contenedores urbanos.

B) Ciudades diferenciadas por tamaño y algo más: ciudades *intermedias* y ciudades *metropolitanas*

Aunque naturalmente hay una relación entre el tamaño de una ciudad y esta categorización, lo que se quiere indicar al definir las de esta manera es que, más allá del número, hay un conjunto de características de este tipo de ciudades que las hace especiales y, por lo tanto, exigentes de aproximaciones analíticas más sofisticadas.

En efecto, las ciudades intermedias se caracterizan de modo distintivo, sobre todo, por las funciones que tienden a desempeñar tanto en la mediación de los flujos (bienes, información, innovación, administración, etc.) entre los territorios urbanos y rurales de su área de influencia y los otros centros o áreas más o menos alejados, como por las funciones de intermediación entre los espacios locales/territoriales y los espacios regionales/nacionales e, incluso, globales. En suma, lo que más destaca es su papel de articulación en el contexto de redes (Bellet, 2004).

Algunas de las características que ayudan a definir el rol que una ciudad intermedia juega en su territorio, en una escala local/regional serían: **Fuente:** Rueda (1999).

- Centros servidores de bienes y servicios más o menos especializados para la población del mismo municipio y de otros municipios (asentamientos urbanos y rurales) más o menos cercanos sobre los que ejerce cierta influencia.
- Centros de interacción social, económica y cultural.
- Centros ligados a redes de infraestructuras que conectan las redes locales, regionales y nacionales e, incluso, algunas con fácil acceso a las redes internacionales; son nodos que articulan flujos, puntos de referencia y de acceso a otros niveles de la red.

2.7.2.5. Definición operacional del desarrollo urbano

A) Competitividad urbana

Una primera forma de abordar el desarrollo urbano es mediante el concepto de competitividad urbana, que se relaciona con el conjunto de factores que condiciona tanto la productividad de los agentes económicos que residen y operan en los territorios definidos como espacios urbanos, como la condición de vida que la población residente puede tener en tales espacios.

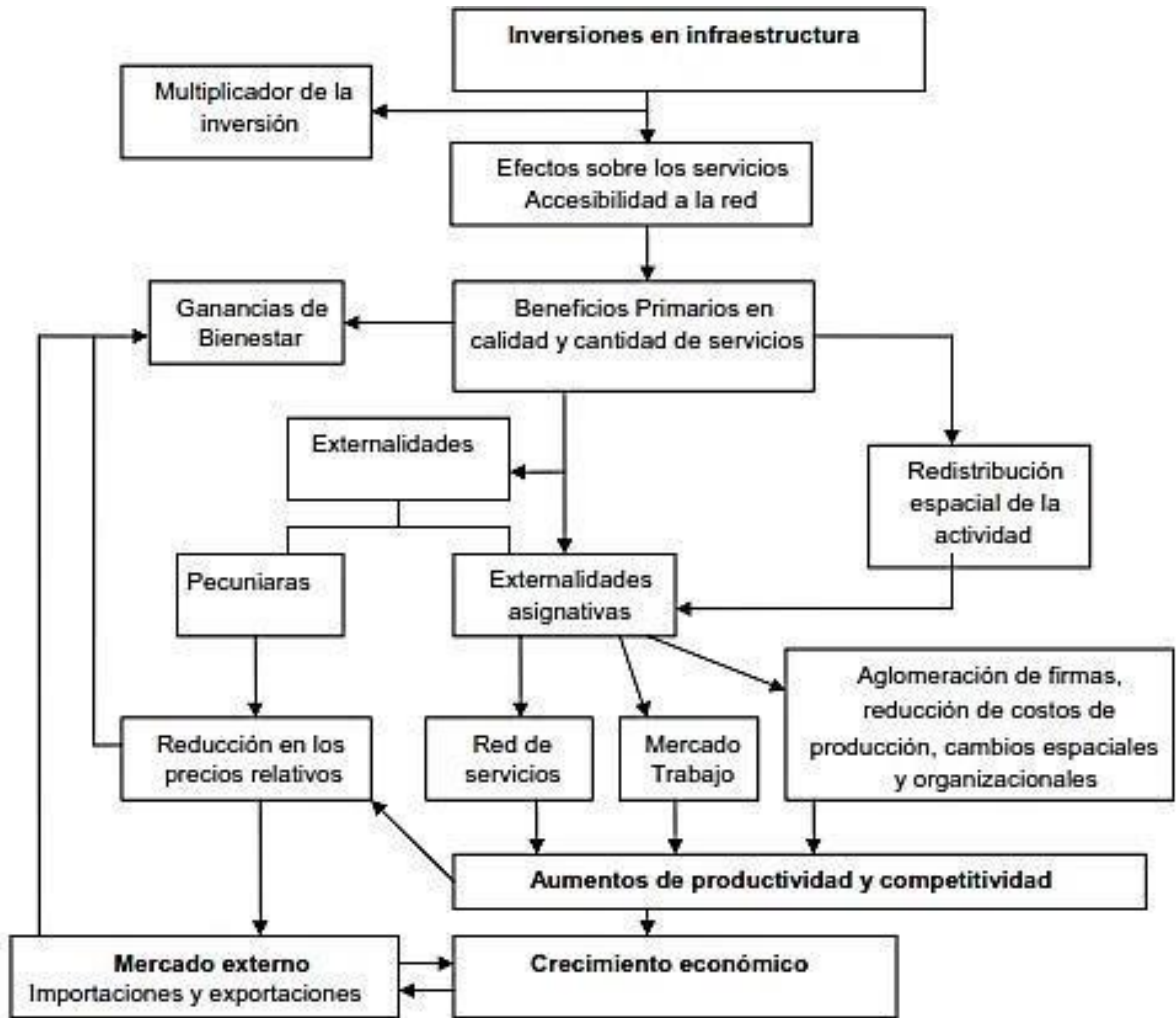
De esta manera, parte importante de la discusión sobre la competitividad urbana ha sido también una discusión sobre los mecanismos a través de los cuales los espacios urbanos y suburbanos, definidos territorialmente, se pueden integrar al proceso de globalización, en conformidad a los nuevos parámetros de organización de la economía mundial.

En este sentido, el gran desafío consiste en transformar a las ciudades y a sus entornos respectivos en espacios atractivos para la inversión privada, en cuanto enclaves de especialización productiva de bienes o servicios en donde existen y se explotan determinadas ventajas competitivas para participar con éxito en las corrientes del comercio mundial.

En este sentido, las inversiones en obras de infraestructura facilitan la reducción de los costos asociados al consumo de los servicios, mejorar el acceso a los mercados de bienes e insumos, e incrementar la cobertura y calidad de los servicios provistos a la población, así como su bienestar.

En el gráfico 3– se exponen los aspectos claves contenidos en el desarrollo de la relación entre la inversión en infraestructura y los incrementos de la productividad, las ganancias de bienestar y de la competitividad.

Tabla 4. Un camino para relacionar los beneficios de las inversiones en infraestructura y el crecimiento



Se debe tener en cuenta que este desarrollo está asociado no sólo a la expansión de la red de servicios en los lineamientos ya indicados, sino también a los cambios producidos en el mercado del trabajo y la estructura económica y organización industrial del espacio territorial que se analiza.

Esto, refuerza el carácter de condición necesaria, pero no suficiente, que se ha adjudicado a la creación, modernización y desarrollo del capital social físico en la discusión sobre el papel que juega la infraestructura en el crecimiento económico, en particular sobre la productividad y la competitividad (Rozas y Sánchez, 2004).

En este contexto, un primer aspecto que se requiere cuantificar es el comportamiento del conjunto de variables que expresan, en mayor o menor medida, los trazos más gruesos de la productividad de los agentes económicos residentes de un espacio urbano determinado y del grado de competitividad urbana que este espacio haya alcanzado. Para estos efectos se propone medir las variables e indicadores que se señalan en el cuadro siguiente.

Tabla 5. Variables e indicadores para medir.

Variable	Indicador
Producción	Evolución del PIB del espacio urbano durante el período en estudio.
	Variación absoluta y relativa del PIB del espacio urbano durante el período en estudio.
	Tasa promedio anual de crecimiento del PIB del espacio urbano durante el período en estudio.
	PIB del espacio urbano como % del PIB nacional durante el período en estudio.
	PIB <i>per cápita</i> del espacio urbano durante el período en estudio.
Consumo	Estructura de gasto de familias residentes en el espacio urbano durante el período en estudio.
	Costo promedio diario de estadía en el espacio urbano durante el período en estudio.
Estructura de empleo	Porcentaje de personas ocupadas en el espacio urbano desagregadas por actividad económica durante el período en estudio.
	Porcentaje de personas ocupadas en el espacio urbano desagregadas por grupo ocupacional durante el período en estudio.
Inversión	Inversión realizada en el espacio urbano en sectores de infraestructura, vivienda y servicios de utilidad pública durante el período en estudio.
	Principales proyectos de inversión pública en obras de infraestructura realizados en el espacio urbano durante el período en estudio.
	Principales proyectos de inversión privada en obras de infraestructura y servicios relacionados realizados en el espacio urbano durante el período en estudio.
	Generación de atractivos turísticos y soporte de actividades relacionadas producidos durante el período en estudio.
Empresas matrices	Número de empresas grandes y medianas con directorio y gerencia general localizados en la ciudad, años seleccionados del período en estudio.
	Número de plantas de empresas grandes y medianas con directorio y gerencia general localizados en otra ciudad, años seleccionados del período en estudio.

Fuente: M. Lungo, M, F. Oporto y R. Chinchilla (1996)

B) Equidad en lo social y urbano.

Como en todo campo la equidad de resultados o elementos que satisfagan demandas que asumen un solo responsable es una tan bastante complicado así que segmentar estas necesidades puede mejorar en la viabilidad de formas y métodos para distribuir de manera igual los recursos hacia una determinada población demandante.

Asegurar el desarrollo no segmentado si no por el contrario el desarrollo en conjunto por lo tanto toda la comunidad debe tener igual condiciones a:

- Acceso a la educación
- Acceso a los servicios de salud
- Acceso a la vivienda
- Acceso al transporte

C) Sostenibilidad urbana

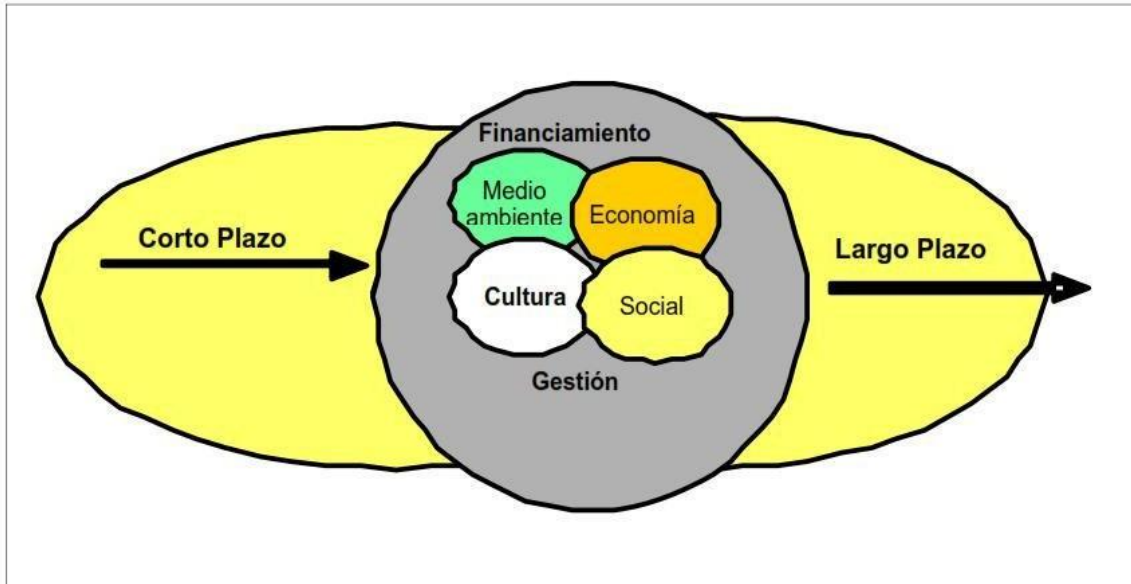
El concepto de “desarrollo urbano sostenible” o “sustentable” está estrechamente asociado con el concepto de “desarrollo sostenible”, que fue empleado originalmente por el Informe Brundtland en la década de 1980. Este concepto hace referencia a la condición de no comprometer la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras en las actuales decisiones sobre uso de recursos no renovables que se emplean para satisfacer las necesidades de las generaciones presentes.

Pero, con el tiempo, el concepto de desarrollo sostenible se fue alejando de su origen ecológico, para llegar a incluir una amplia gama de aspectos. De acuerdo a la documentación de organismos internacionales, tal desarrollo comprende las dimensiones social, económica, política, institucional, ecológica, ambiental, demográfica, espacial y cultural.

Es decir, es un concepto que cubre todas las facetas imaginables del desarrollo, por lo que intentar capturarlo empíricamente, para llegar a determinar qué patrón de desarrollo es más sostenible que otro, es difícilísimo. El concepto se hace así también un tanto inasible desde el punto de vista de su utilidad para la formulación de políticas públicas concretas que habría que implementar a partir de su consideración.

Por otro lado, en sí mismo, el concepto de “sostenibilidad”, es cuatri-dimensional, al decir de los especialistas del Pacific Economic Cooperation Council, PECC, lo que se expresa en el gráfico siguiente.

Gráfico 5. Sostenibilidad: un sistema multidimensional



Fuente: GenevièveDubois-Taine, presentación en Seminario sobre Servicios Urbanos Sostenibles, Santiago, Chile, 2002.

De acuerdo con el PECC, la sostenibilidad tiene que ver con cuatro dimensiones, las que varían según si se trata de corto o largo plazo:

- **En relación a cuestiones sociales:** cómo mejorar la calidad de vida para todos, cómo puede promoverse la equidad social, cómo puede garantizarse la salud, la educación y el empleo para todos, cómo puede involucrarse a la población local en los procesos de toma de decisiones.
- **En relación a aspectos culturales:** cómo puede garantizarse la diversidad cultural, cómo pueden relevarse las herencias antiguas y contemporáneas, cómo puede hacerse atractivas las ciudades para todos sus habitantes, turistas y empresas.

- **En relación al medio ambiente:** cómo garantizar a las ciudades la calidad ambiental, cómo montar una buena gestión de los recursos naturales, cómo regular lo mejor posible las emisiones contaminantes.
- **En relación a la economía:** cómo definir la financiación del Estado, así como de los gobiernos locales y sus clientes, cómo financiar paso a paso los necesarios mejoramientos urbanos, cómo puede el sector privado llegar a ser un socio, cómo puede compartirse los riesgos entre los actores.

Pero, además, la sostenibilidad tiene que ver con el factor tiempo, ya que tiene que integrarse en procesos de largo plazo implementados gracias a acuerdos, arreglos institucionales y legales, los que deben ser realistas y flexibles y, además, deben ser re-discutidos con regularidad.

2.7.3. **Forma en la que Kevin Lynch describe en su obra, “la imagen urbana de la ciudad”**, *haciendo referencia directa al análisis del espacio y su relación concreta con 5 indicadores arquitectónicos o dinamismo espacial básico que están presentes dentro de un determinado territorio urbanizado los cuales conforman la imagen urbana:*

- *Sendas*
- *Bordes*
- *Nodos*
- *Barrios*
- *Hitos*
- *Remates*

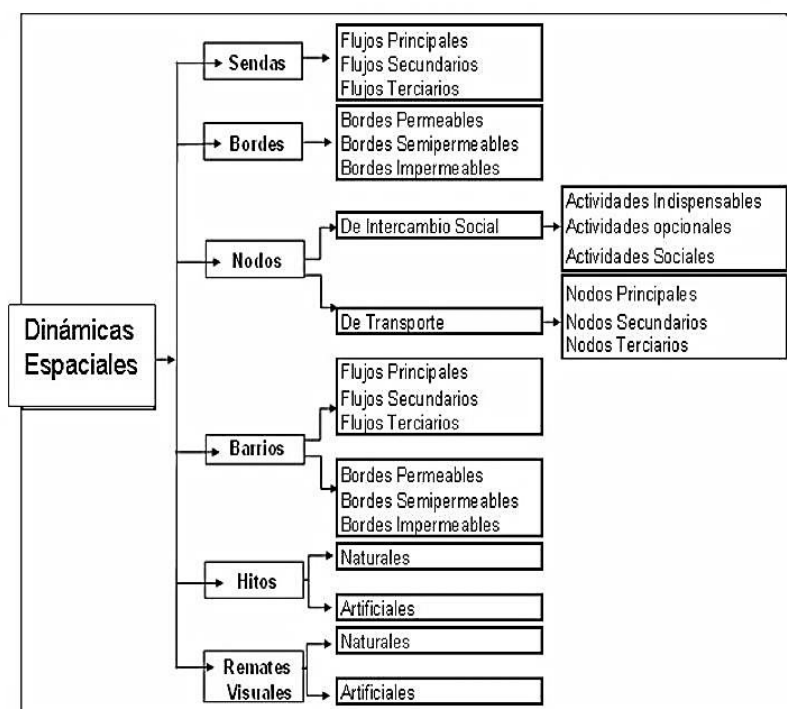
2.7.3.1. Sendas o caminos

Quienes dirigen al peatón u observados lo direccionan por un determinado espacio ya sea el medio y por eso pueden ser vías de tránsito o peatonales.

Se suma importancia cuando se refiere a cómo funciona una ciudad y su categorización de debe a su uso (peatonal o vehicular) y al flujo (baja, media o alta).

Estos flujos de transito son quienes definen el ritmo y realidad vial, su flujo debe ser constante para un importante papel de toda urbe, donde la fluidez constante es factor determinante para la eficacia vial, y la categorización de sus elementos vehiculares por su tipo y a si mismo por su dinamismo y su interacción con los peatones.

Tabla 6. Dinámicas espaciales para la lectura de la imagen de la ciudad.

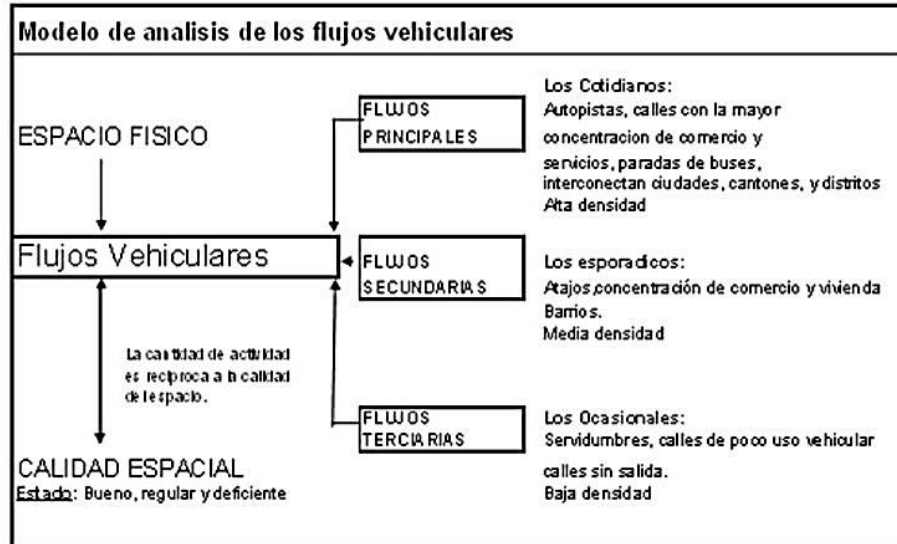


Más Cotidianos: Vías De mayor concentración comercial, paradero de micros, vías de conexión entre urbanizaciones, distritos vecinos; (autopistas, calles principales y/o vías férreas):

Algunas veces: Cortadores de caminos, paradero de micros, mayor uso de comercio y vivienda; vías secundarias.

Casi nunca: Conexiones pobres, donde no pasan líneas de micros y calles cerradas.

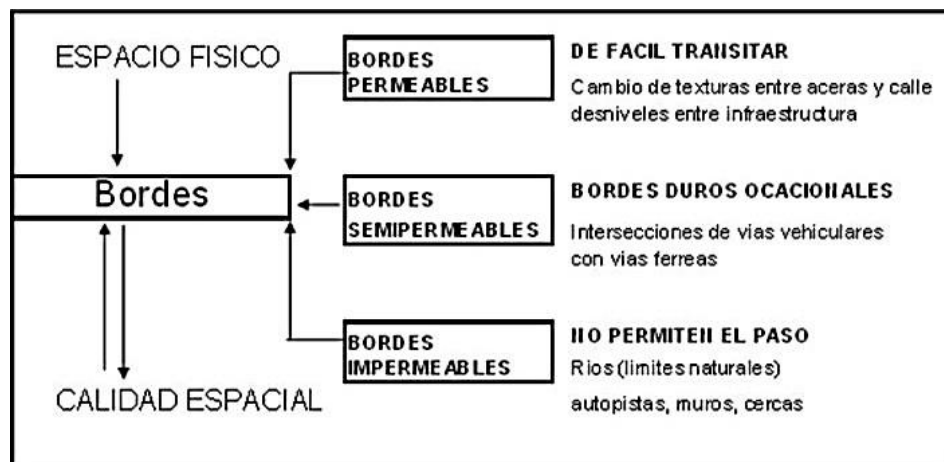
Tabla 7. Dinámicas espaciales para la lectura de la imagen de la ciudad.



2.7.3.2. Bordes

Permiten la entrada y salida e interacción entre centros urbanos pueden ser naturales como también de infraestructura, capaces de dividir mas no desarticular la relación entre urbes, su forma de definir y bordear urbes es distinta y en variedad de contrastes y formas de sentir.

Tabla 8. Dinámicas espaciales para la lectura de la imagen de la ciudad.

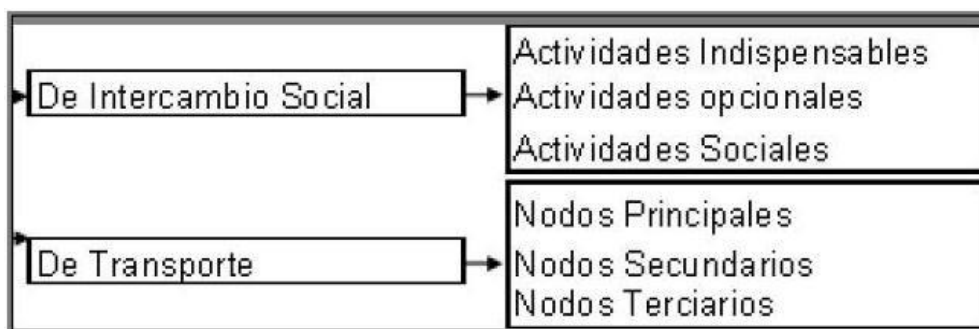


2.7.3.3. Nodos

Constituyen los espacios de concertación e interacción social considerados como focos intensivos donde inicia y termina, para lo cual la determinación del tipo de uso e definitivamente social a tipo de plazuelas o lugares a la que la gente acude en domingos por la tarde.

Muchas veces la mejor forma de identificarlos es con ayuda de la memoria colectiva la gente es quien los designa, podrían sr parques, plazuelas y como ya mencione donde la colectividad interactúa. Y se presentaran 2 tipos de nodos:

Tabla 9. Dinámicas espaciales para la lectura de la imagen de la ciudad.

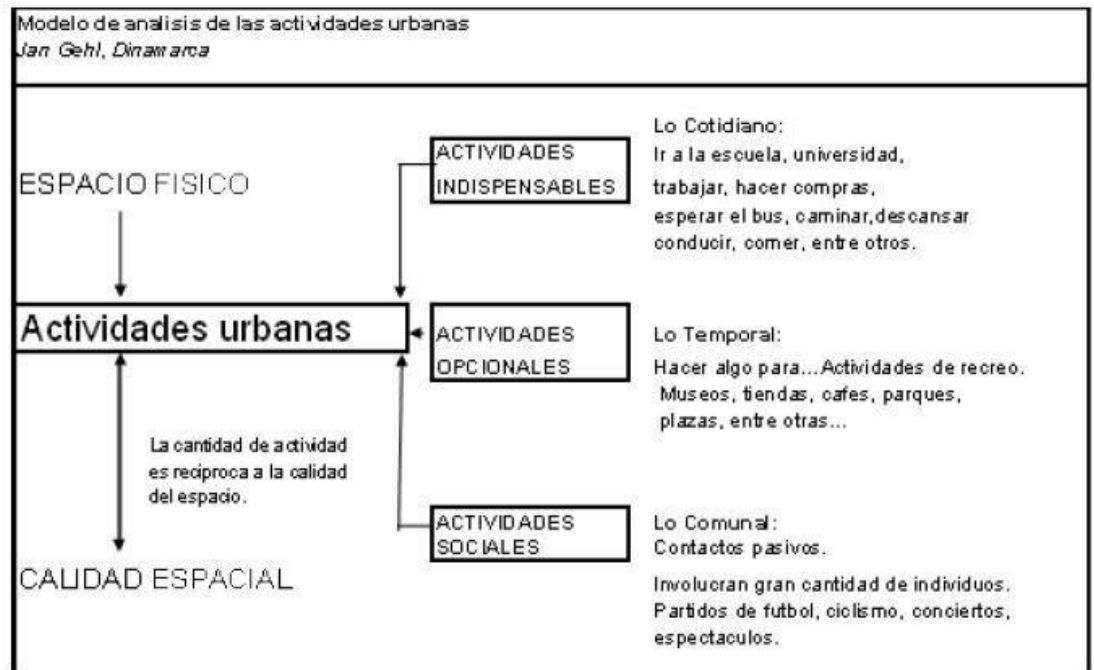


- ***Nodos de intercambio social:***

Donde el principal uso o interacción son las socioculturales o las socioeconómicas asegurando de esta manera puntos que faciliten la interacción social y el desarrollo urbano y cultural.

Actividades indispensables: son lo que están presentes en todas las comunidades y su uso permite el desarrollo social y los identificamos como; escuelas, mercados, oficinas, etc.

Actividades de la comunidad: directamente relacionados a momentos de concentraciones de individuos en grandes cantidades.



- **Nodos de tránsito vehicular:** Generados general mente por la aglomeración de vehículos y peatones en paraderos, resultados de la interacción de calles comerciales y cruceros peatonales.
- **Nodos principales:** Los que acumulan mayor cantidad e personas y su elación social ocasionan aglomeraciones en el tránsito peatonal y vehicular y precisamente son identificables porque siempre se dan.
- **Nodos secundarios:** relacionados directamente a las horas punta y en paraderos pero con una presencia peatonal importante.

Mientras que también existen los nodos neta mente vehiculares donde la concentración o aglomera miento se debe a la cantidad sustancial de peatones.

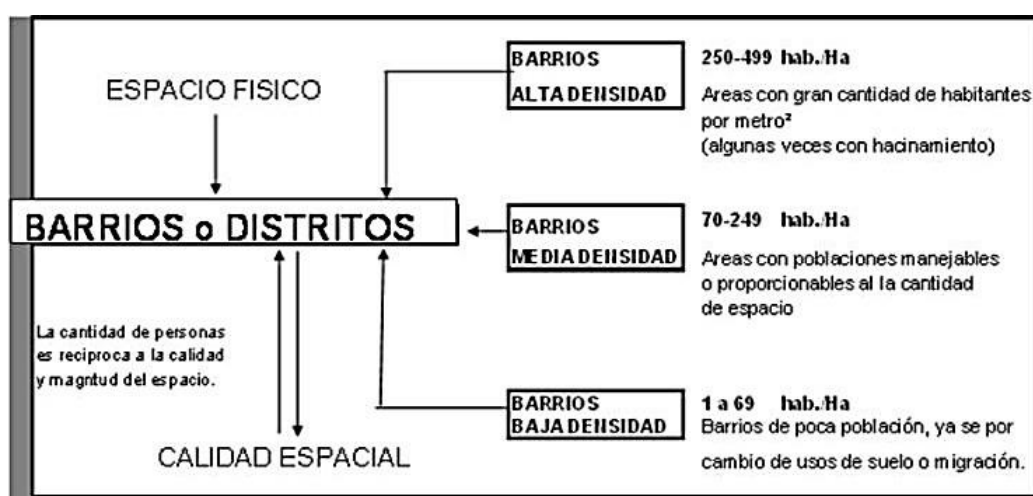
2.7.3.4. Barrios o Distritos

Son el resultado del seccionamiento de una urbe no existe una terminada escala ni forma pero si fáciles d diferenciar espacial menta para el habitante.

Directamente las zonas de descanso, habitad de familias y sus usos son de menor escala ya que solo son solo un sector o parte de algo mayor.

Se categorizan de la siguiente forma:

Tabla 10. Densidad de barrios o distritos



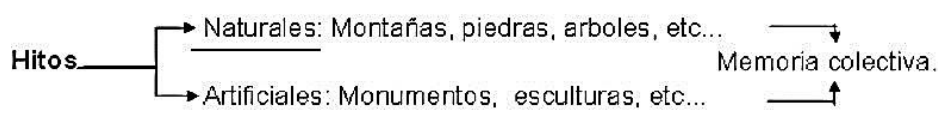
Barrios de alta densidad: 250 – 499 hab./ha; por m2.

Barrios de Media Densidad: 70 – 249 hab./ha. por m2.

Barrios de Baja Densidad: 1 -69 hab./ha. por m2.

2.7.3.5. Hitos o mojones

Son referencia a la memoria para la comunidad, pero el observador solo puede ver mas no dar uso o acceder. Pueden ser infraestructura como también elementos naturales, pero no usables. Detalles urbanísticos de importancia para a la memoria del observador, pero importantes para referenciar el cómo llegar o algún otro hito.



2.7.4. La teoría que formula y cita Manuel de Sola Morales en su libro, “Las Formas de crecimiento urbano”.

2.7.4.1. La definición de las formas de crecimiento, por su proceso de gestión

De acuerdo al orden y tiempos en los que, determinado procesos se pueden fundamentar o llevar a cabo, determinamos resultado so grupos con los mismos componentes todos como son:

Tabla 11. Grado de evolución

		Evolución espacial →		
temporal ↓ Grado de evolución	Barraquismo	E		
	Urbanización marginal	P	E	
	Hileras suburbanas	U	P	E
	Ensanche	P	U	E
	Ciudad Jardín	PU	E	
	Polígono	PUE		

- De la estructura (morfología) de ocupación del suelo: **parcelación**
- De la estructura (infraestructura) de distribución de los servicios: **urbanización**
- De la estructura (topología) de construcción de edificios: **edificación**

A) “Polígonos”

Apareció en España por los años de 1948 en relación directa al agrandamiento de las urbes. Destinadas inicialmente para la clase obrera siendo estas de bajos costo, localizadas al borde de las ciudades. De inversión privada y/o pública y con un tramado, bastante racional y básico estaba a cargo de quien la promueve inicialmente.

B) “Ensanches”

Ensanche o agrandamiento en el proceso por las cual las urbes despenden su formación, trama o forma a sus alrededores teniendo como pauta la bidimensionalidad en todos sus aspectos y funcionamientos.

Los primeros vestigios de ensanches son de España XIX, a tiempo con la revolución industrial donde la población creció y la aparición de nuevas actividades económicas se hizo notar a manera de ensanchamiento territorial.

C) “ciudad como jardín”

Considerado como urbes que contribuyen a la vida y su saludables tamaño proporcional a las actividades y que están se desarrollen cómodamente. Bordeada por soluciones verdes donde las áreas rurales se contemplan en 3 a 1 en consideración al área urbana.

D) “Urbanización Marginal”

Esta propuesta se presenta a la demanda de vivienda de la población que resulta de la migración o en todo caso de aquellos con bajos recursos ubicados en áreas marginales son consideradas urbes que se podrían recuperar para un mejor proceso de urbanización.

E) “Suburbanas”

Considerado también asentamiento irregular que no se pueden recuperar, su proceso de implantación es total mente adversa al conocido empezando por la implantación y construcción y sin reparo en el planeamiento ya que no cuentan con eso, siendo sede de la migración carecen de servicios básicos y en su mayor porcentaje habitacional son foco de la marginalidad social.

2.8. MARCO REFERENCIAL

2.8.1. Casos Internacionales

2.8.1.1. CASO Nº1 - PLAN URBANO ARQUITECTONICO “Ciudad Lineal de Arturo Soria – Madrid”

- Introducción. La Ciudad lineal planteamiento de solución urbana de la autoría del Urbano e Ingeniero Arturo Soria, nacido en España, donde dos centros o urbes se relacionen de manera directa y de forma lineal (una línea)

La propuesta contemplaba implantar la urbe a ambos bordes de una línea de 40 mts. De ancho, en el cual el corredor que alberga infraestructura que conectaba con el contexto natural (campos agrícolas) a los que el llamaba engloba era aquello que estaba fuera de la ciudad, a cada borde.

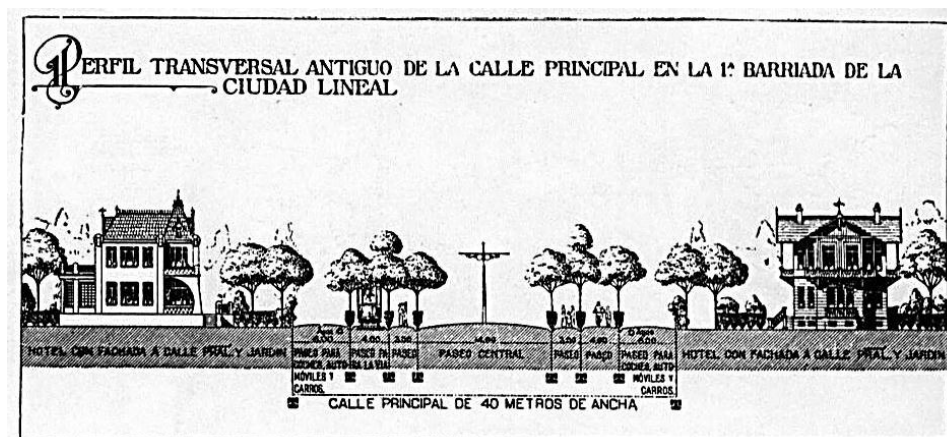
La cartografía de aquel entonces a hace muestra el desarrollo de viviendas que se desarrollan a 200 mts. A cada borde de la línea también 100 mts. Para arborización que sirvió para aislar, de lo que se desarrollaba continuamente que eran cultivos agrícolas.

- Antecedentes. Esta fue la situación y las ideas que recogió Arturo Soria y que tres lustros después puso en práctica. Para Soria, el precio del suelo y la escasez de viviendas para obreros, junto con la escasa higiene de éstas era, por tanto, el principal problema que aquejaba a Madrid en el aspecto urbanístico y social. Este asunto obligaba a plantearse todo lo relacionado a cómo organizar una ciudad que crecía en número de habitantes, que veía aumentar su industria y que andaba escasa en dotaciones residenciales. En el debate de cómo reorganizar Madrid participaron teóricos, políticos y constructores, sin que se llegase a nada que clarificara el panorama.

Ante esta falta de soluciones, Soria piensa que es posible crear una nueva ciudad en la que los principios higienistas, la racionalidad arquitectónica y la economía sean la clave, evitando así costosas y complicadas reformas urbanas interiores.

Su propuesta, que fue publicando a lo largo del último tercio del siglo XIX, intentaba corregir el gran problema de hacinamiento e insalubridad que castigaba al naciente proletariado madrileño. A las populares casas de corredor se sumaban los sotabancos, que eran habitaciones de tamaño ínfimo, mal ventiladas y sin iluminación natural, que se levantaban en los edificios del centro urbano, superando la altura permitida, por lo que se retranqueaban respecto de la fachada, de modo que oficialmente no existían.

- Concepción del Proyecto. Ante la necesidad de resolver los problemas para el transporte cotidiano de trabajadores para los campos de cultivo, a su vez no existía el automóvil proponer un medio de transporte que respondiera a esta necesidad se presentó la de un tranvía que no cabe duda la forma lineal es la mejor para este tipo de vehículos, para lo que el proyectista Soria; en su planteamiento reservada el espacio central con 50 metros de ancho entro del cual se desarrollaría este medio de transporte.



Parte de la concepción de este proyecto también integraba

una serie de vías transversales que articulaban la zona urbana que se desarrollaba de manera paralela a la línea troncal urbe que se proponía no llegue más allá de los 200 (cuadrícula). metros mientras que las vías perpendiculares tendrían un ancho no mínimo de 20 mtrs.

Del área total del proyecto 1 quinto sería para viviendas mientras que la diferencia para el cultivo de tierras. También se propuso una tipología de viviendas para los obreros a los que se denominaron casas jardines o casa huerta, las cuales podrían estar dentro de una hectárea de cultivo.

Para Soria, el precio del suelo y la escasez de viviendas para obreros, junto con la escasa higiene de éstas era, por tanto, el principal problema que aquejaba a Madrid en el aspecto urbanístico y social.

Este asunto obligaba a plantearse todo lo relacionado a cómo organizar una ciudad que crecía en número de habitantes, que veía aumentar su industria y que andaba escasa en dotaciones residenciales.

- Objetivos del Proyecto

- Planificar una ciudad urbanizada y pensada en un crecimiento urbano ordenado y así conseguir que la transición entre las zonas urbanas y rurales sea clara y efectiva, mejorando también la calidad de vida de los obreros, ya que la insalubridad era un problema latente de la época.
- Planificar una ciudad de circulación troncal, y que su crecimiento se ordene a razón de su tronco.
- Promover un transporte masivo y así priorizar y solucionar los problemas propios del crecimiento natural de las ciudades.

- Mejorar la calidad y precio del suelo de la zona y así incentivar el desarrollo económico de la zona.
- Promover programas de vivienda que apoyen el crecimiento sostenible y racional de urbe y así hacer eficiente la sostenibilidad urbana y asegurar una excelente calidad de vida.

- Conclusiones

Las necesidades del crecimiento urbano, social y económico pueden demandar una planificación de los espacios y del mejoramiento de funcionamiento de las actividades económicas de las ciudades con el fin del mejoramiento y competitividad, sostenibilidad y proyección de crecimiento de una ciudad.

Necesidades como en este caso, la agricultura como actividad económica primaria demanda un planeamiento y reurbanización especial y pensada en resolver las necesidades de vivienda y equipamiento.

El planeamiento de una sección vial pensada en un futuro como movilidad masiva en tiempos donde no es necesaria, quizás suene un poco descabellada, pero la intención del planificar esta en resolver un problema que estará vigente a largo plazo, dan resultados mas que satisfactorias como deja muy claro el proyecto de Soria.

El aprovechamiento de su sección vial no en un tipo de transporte masivo sino también de transito urbano, peatonal y ciclo vía deja entre ver cómo se puede aprovechar un sección de una manera más que regular si no, en mi parecer excelente, una sección vial pensada no solo en un tipo de usuario si no también en diferentes escalas peatonal (sub-urbana) vehicular (urbana) y tranvía (metrópolis).

2.8.2. Casos Nacionales

2.8.2.1. CASO N°2 – Av. La Marina – San miguel – Lima – Perú “Dinámica de actividades económicas”

- Ubicación

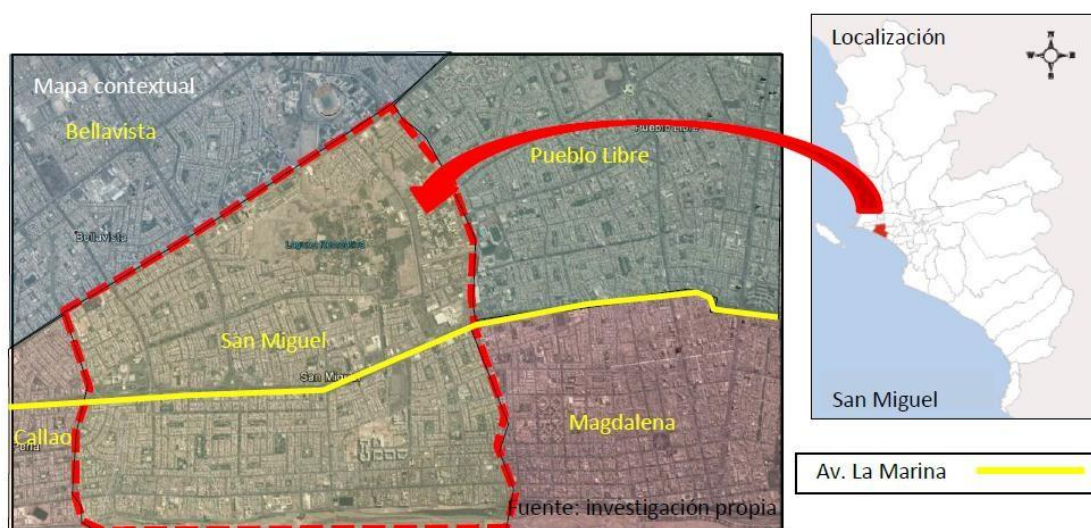
San Miguel pertenece a la Provincia Lima y sus otros 42 distritos, que también es parte del área Urbana de la capital peruana.

Limites:

- de Lima.
- Este: Magdalena del Mar y el Pueblo Libre.
- Sur: océano Pacífico.
- Oeste: Provincia Constitucional del Callao.

Predomina el uso Comercial, pero con un importante dentro urbano comercial metropolitano teniendo como eje a la Av. La Marina.

Gráfico 6. Localización Segundo caso



- Aspectos Generales

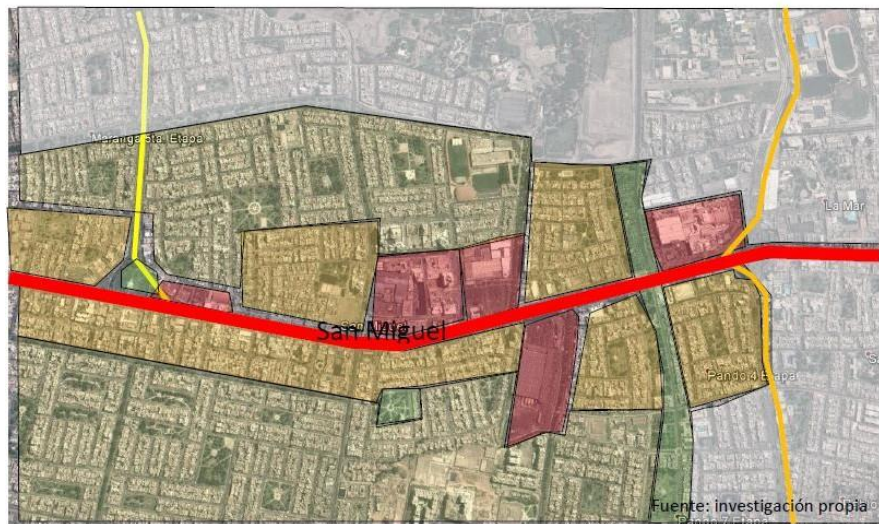
Empezando en la Av. Brasil y seguido de Pershing, generando un by-pass, en sus inicios espaciales de uso residencial va tomando un carácter comercial a la altura de la Av. Sucre con los centros de artesanía o mercados Indios.

Continuamente en el cruce con la Av Universitaria se torna netamente comercial con presencia del Mall Plaza San Miguel donde acompañan la mayor concentración de aforos comerciales.

También de importancia ya que está directamente ligado al aeropuerto internacional Jorge Chávez y liga a la ciudad con el puerto del callao.

Gráfico 7. Dinámica de actividades económicas.

Representación grafica de componentes:



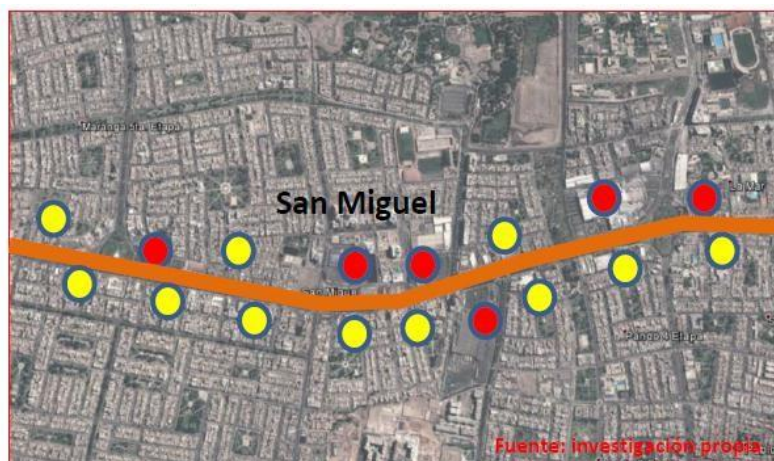
Leyenda:

- Avenida La Marina
- Avenida Elmer Fauceltf
- Avenida Universitaria
- Principales centros comerciales
- Zona Residencial de Densidad Alta
- Zona Residencial de Densidad Media

Gráfico 8. Caracterización de dinámica económica.

Tipo:

- Centros comerciales
- Focos de densidad alta



Se denota la mayor concentración de centros comerciales y completa diversidad usos dentro del tramo representado teniendo como centro la av. La Marina juega el papel de articulación ya que de ambos lados del borde las actividades son las mis y transitoria mente dependiente una de la otra, mientras que dentro del sector los tipos de actividades más dispersos son complemento de las externalidades de las actividades del borde de la av. La Marina.

- Conclusiones.

Concluyo que la presencia de centros comerciales en la av. La Marina está garantizada por dos factores importantes:

- *La intensidad del Flujo Vehiculas de la av. La Marina*
- La Densidad Poblacional que borde la av. La Marina

Estos dos factores de alguna u otra manera garantizan un flujo económico activo dentro de la av.

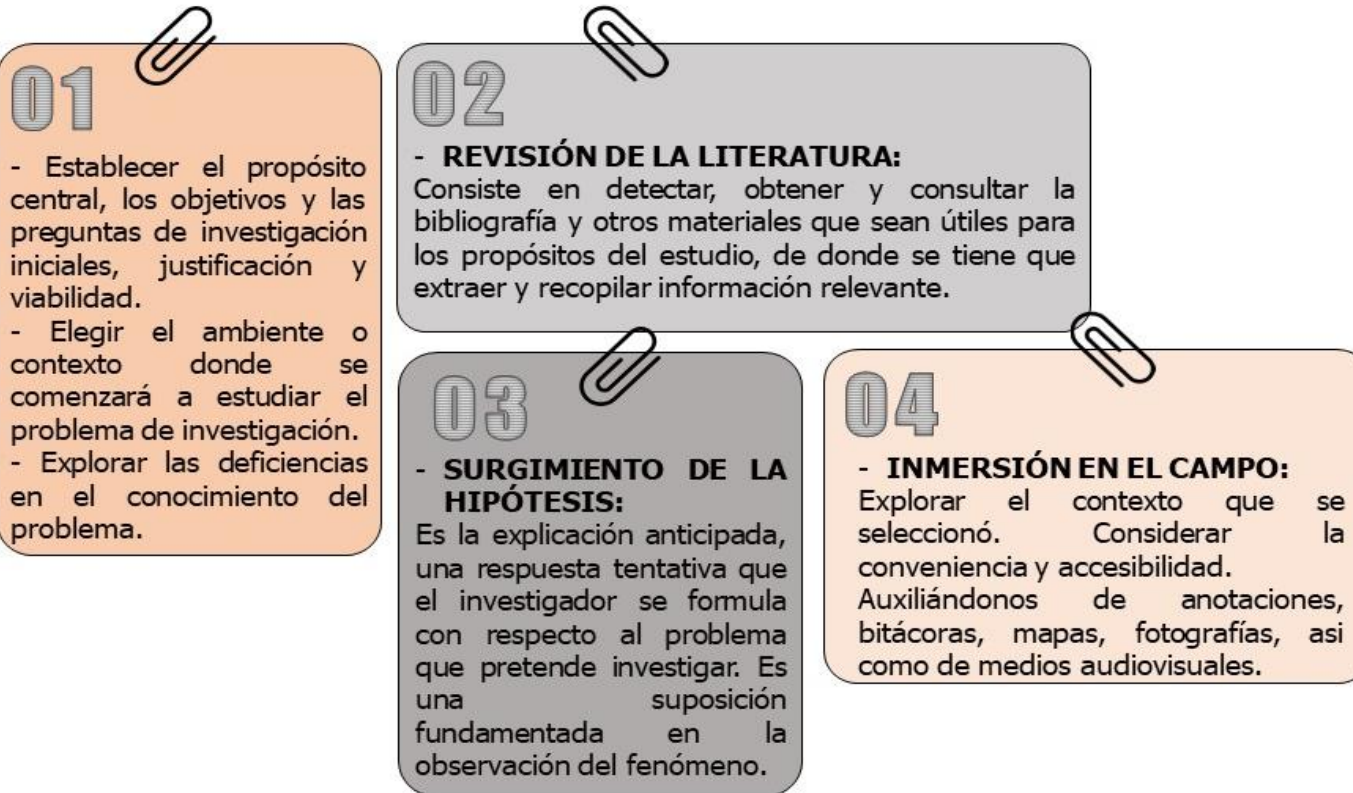
La Marina que a su vez garantiza una dinámica económica, propia de la una avenida de ese tipo, considerando todo ello se le suma el estado de los bordes donde su alto nivel arancelario es fiel imagen de la calidad de vida del entorno, la av. La Marina conlleva un transporte masivo público, si no secciones viales para Transporte público o personal por el momento, ya que también cabe mencionar que he existe un plan para articular y reforzar el flujo económico entre San Miguel Y callao mediante la implementación de un transporte Público Masivo, que de q fuese así, el nivel arancelario subiría y con ello el flujo económico, asegurando de esa manera la sostenibilidad de la avenida y de su entorno.

III. MARCO METODOLÓGICO

3.1. Esquema del proceso de investigación



Proceso de **INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA**



3.2. Matriz de consistencia

PREGUNTA	OBJETIVO	VARIABLE		INDICADORES	METODO	INSTRUMENTO
		DEFINICION OPERACIONAL DE DIMENSION	VARIABLE ESPECIFICA			
¿Cuál es el nivel de deterioro físico espacial de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia?	Medir y analizar el deterioro físico espacial de la Av. Pardo y el de su área de influencia.	<p>FISICO ESPACIAL URBANA Análisis de la realidad físico espacial de la Av. Pardo, su área de influencia y sus mobiliarios urbanos en relación a sus actividades económicas presentes de mayor y menor potencial y su impacto físico y urbano.</p>	<p>Manifestación físico espacial del área urbana.</p>	<p>Zonificación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso del suelo • Estado de conservación • Densidad poblacional • Altura de edificación • Material de construcción 	<p>Recaudación de información del PDU desarrollado recientemente, y la verificación necesaria con visita a campo y relevamiento de datos que hagan falta, a través de evaluación fotográfica y fichas de apuntes.</p>	<p>Relevamiento / catastro</p>
¿Cuál es la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?	Identificar y analizar la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano.	<p>FUNCION Análisis del funcionamiento Vial, Flujo, ambiental y sección vial de la Av. Pardo en relación a su recorrido y articulación con distritos del contexto.</p>	<p>Manifestación física y funcional.</p>	<p>FORMACION</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forma de crecimiento urbano • Forma • Trama • Tipología <ul style="list-style-type: none"> - Manzana - Lotes <p>FUNCION</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intensidad de flujo vehicular • Estado ambiental <ul style="list-style-type: none"> - Contaminación acústica - Emisión de gases • Sección vial 	<p>Lectura y análisis de planos PDU, existentes y elaborado recientemente de la morfología y trama urbana. Teniendo como base analítica, Base teórica como, Las Formas de crecimiento urbano de Manuel de S.M. y la técnica que hace referencia Kevin Lynch e su libro, "la imagen urbana de la ciudad".</p>	<p>Análisis de planos y diagramas/ vías, etc.</p>
¿Cuál es el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?	Analizar y establecer el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano.	<p>SIMBOLICO Determinar y localizar de manera mapeable que población presenta señales de arraigo como, ¿para qué? Y ¿cómo? Utilizan y condicionan las actividades de la Av. Pardo.</p>	<p>Manifestación social/ imagen e identidad.</p>	<p>Usos</p> <p>Actividades</p> <p>Eventualidad</p> <p>Distancia</p> <p>tipo</p> <p>Complementabilidad</p> <p>Distancia</p>	<p>Recaudación de información a través de encuesta y entrevista a personas del contexto mediato y elaboración de fichas de observación.</p>	<p>Visita a campo/ ficha de observación y entrevista</p>
		<p>ECONOMICO Determinar y localizar de manera mapeable actividades económicas dependientes o complementarias a las actividades económicas presentes en la Av. Pardo</p>	<p>Manifestación económica/ actividades dependientes.</p>			
¿Cuál es el nivel de deterioro social y económico de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia?	Identificar y analizar el deterioro social y económico /Identificar actividades potenciales.	<p>ECONOMICO/SOCIAL Determinar el tipo de actividades económicas para analizar de las actividades económicas presentes, sus potenciales y deterioro social que generan a través de las actividades que derivan de dichas actividades.</p>	<p>Manifestación económica / impacto social.</p>	<p>Social</p> <ul style="list-style-type: none"> • Índice delincinencial • Tipo de actos delincuenciales • Distancia <p>Económico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valor arancelario • Dinámica económica • Calidad de viviendas 	<p>Recaudación de información a través de visita a campo, síntesis y elaboración de fichas de observación.</p>	<p>Visita a campo/ ficha de observación y visita a instituciones.</p>

3.3. Diseño de la investigación

3.3.1. *Tipo de Investigación*

Aplicada – Descriptiva

- a) **Aplicada:** Es específicamente en el campo de estudio.
- b) **Descriptiva:** Porque busca describir sistemáticamente la situación sistémica del transporte público de pasajeros en la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote para elaborar un diagnóstico y llegar a propuestas.

3.3.2. *Métodos y Herramientas de Investigación*

Para el presente estudio se realizarán las siguientes técnicas para la recolección de la información:

Rodríguez Peñuelas (2008) las técnicas, son los medios empleados para recolectar información, entre las que destacan las encuestas, la observación.

En esta investigación se utilizó como técnica de recolección de datos la observación

Castro, F. (2010) indica que los instrumentos son los medios materiales, a través de los cuales se hace posible la obtención y archivo de la información requerida para la investigación.

- **Fichas de observación:** Se llenaron fichas de observación, evaluando criterios señalados en la matriz de consistencia.

IV. RESULTADOS (ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO)

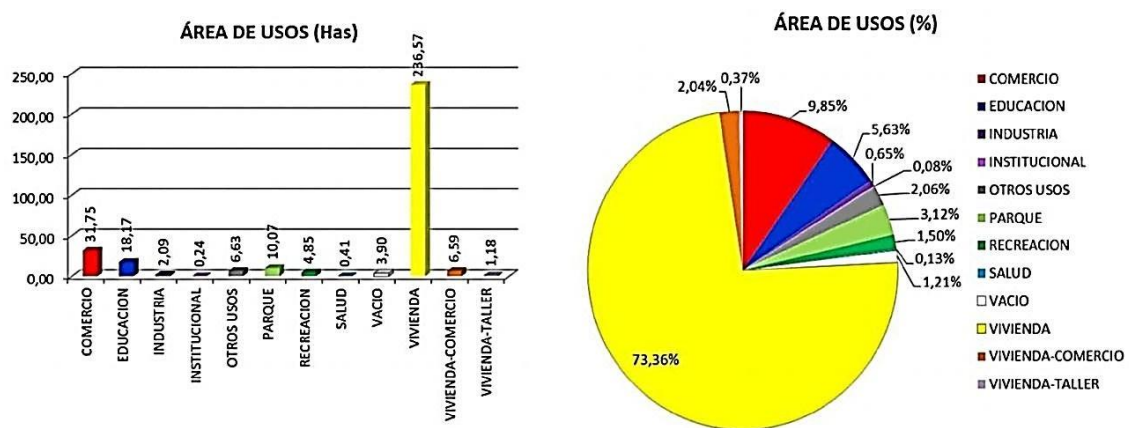
4.1. RESULTADOS

4.1.1. ASPECTO FÍSICO ESPACIAL

(ver guía de información N° 02)

4.1.1.1. CONFORMACIÓN URBANA DE USOS DEL SUELO (ver guía de información N° 03)

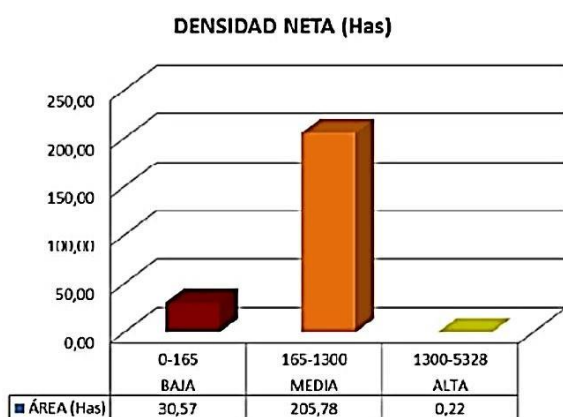
De acuerdo con la información recabada los usos dentro del área de investigación alcanza mayor área en el uso de vivienda alcanzando el 73.36% y el porcentaje seguido por el comercio en sus diferentes tipo con un 9.85% incluyendo el comercio como (talleres metálicos, talleres de carros, mantenimiento de autos, servicios generales y comercio local como mercados, restaurantes y hoteles) seguido por el uso de educación con un 5.6% de área y el porcentaje más bajo en el uso de Parques (recreación) alcanzo un 0.13% del área total del área de estudio.



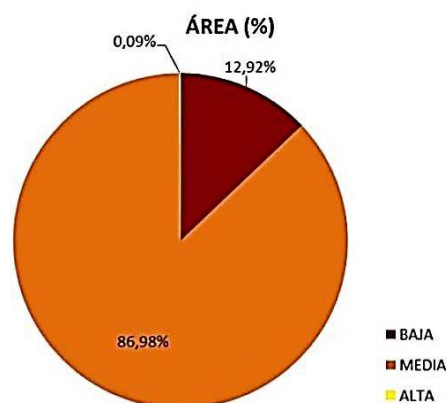
Fuente: Trabajo de Investigación

4.1.1.2. DENSIDAD POBLACIONAL DEL SUELO URBANO (ver guía de información N° 04)

La densidad poblacional en el área de estudio alcanza la mayor área en densidad media alcanzando el 86.98%, dentro de este porcentaje se incluyen las zonas o espacio de densidad momentánea, como las universidades, centros de salud, centro de actividades económicas ya que su densidad tiene un horario de vida; y el porcentaje seguido por la baja densidad en sus diferentes tipos con un 12.92% incluyendo las zonas no constituidas o terrenos baldíos seguido por la densidad alta con un 0.09% de área y el porcentaje más bajo en el uso del área total del área de estudio.



Fuente: Trabajo de Investigación

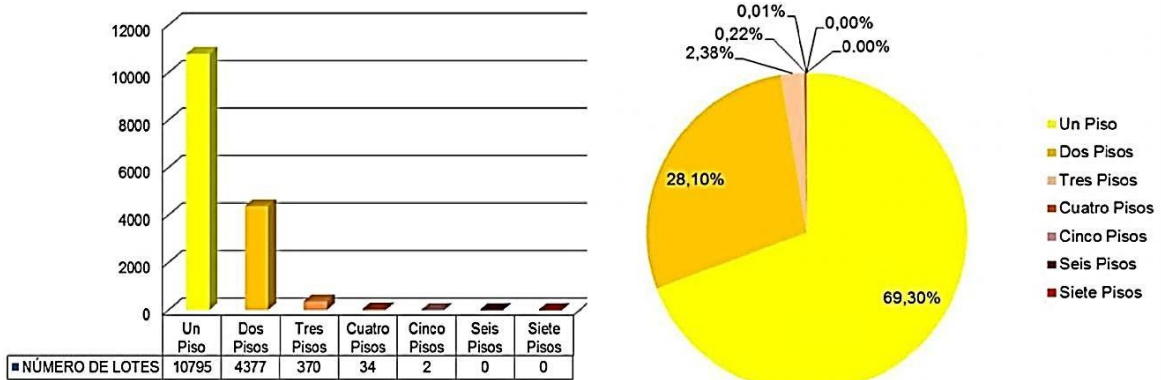


Fuente: Trabajo de Investigación

4.1.1.3. ALTURAS DE EDIFICACIÓN (ver guía de información N° 05)

Las alturas de edificación en el área de estudio alcanza la mayor área en las edificaciones de un solo piso alcanzando el 69.30%, dentro de este porcentaje se incluyen las edificaciones de todo tipo de actividad o uso y el porcentaje seguido por la de edificaciones des de 2 pisos en sus diferentes tipo con un 28.10% seguido por edificaciones de 3 pisos con un 3.38% continuado por edificaciones de 4 pisos con un 0.22% y edificaciones de 5 pisos siendo el

0.01% mientras que no existen edificaciones de 6 y 7 pisos dentro del área de estudio.



Fuente: Trabajo de Investigación

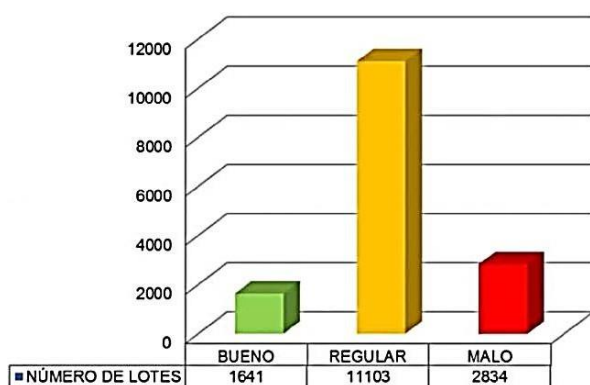
Fuente: Trabajo de Investigación

4.1.1.4. ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA EDIFICACIÓN (ver guía de información N° 06)

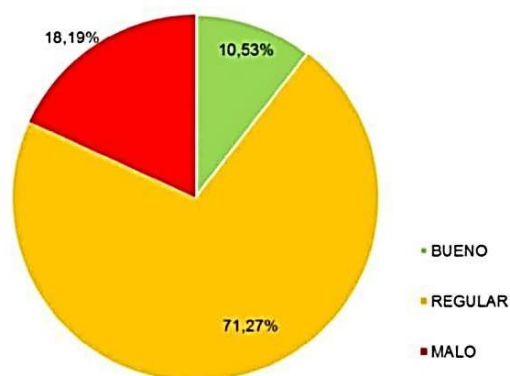
El estado de conservación de las edificaciones en el área de estudio alcanza la mayor área en un regular estado de conservación de edificaciones alcanzando el 71.27%, dentro de este porcentaje de incluyen se considera buen estado de conservación aquellas edificaciones que no muestra problemas estructurales graves detectables a la simple apreciación seguido por mal estado de conservación con un 18.19% incluyendo las zonas no constituidas o terrenos baldíos seguido por los de un buen estado de conservación con un 10.53% siendo este el menor porcentaje.

4.1.1.5. MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (ver guía de información N° 07)

El material de construcción en el área de estudio alcanza la mayor área son las edificaciones de ladrillo alcanzando el 86.98%, dentro de este porcentaje de incluyen las edificaciones de todo tipo de actividad o uso y el porcentaje seguido por las edificaciones de madera con un 12.92% incluyendo las zonas no constituidas o terrenos baldíos seguido por el las edificaciones construidas de material recuperable con un 0.09% de área y el porcentaje más bajo dentro del área total del área de estudio.



Fuente: Trabajo de Investigación



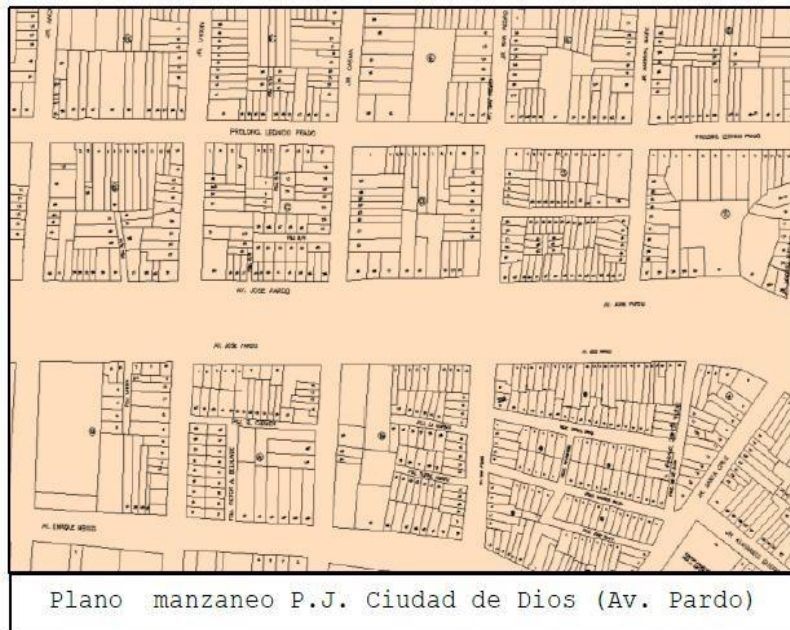
Fuente: Trabajo de Investigación

4.1.2. ANÁLISIS FORMAL

4.1.2.1. Formación urbana según teoría “Las Formas de crecimiento urbano de Manuel de Sola Morales”

- Relación organización y proceso tipológico espacial (formación manzanas) (ver guía de información N° 08)

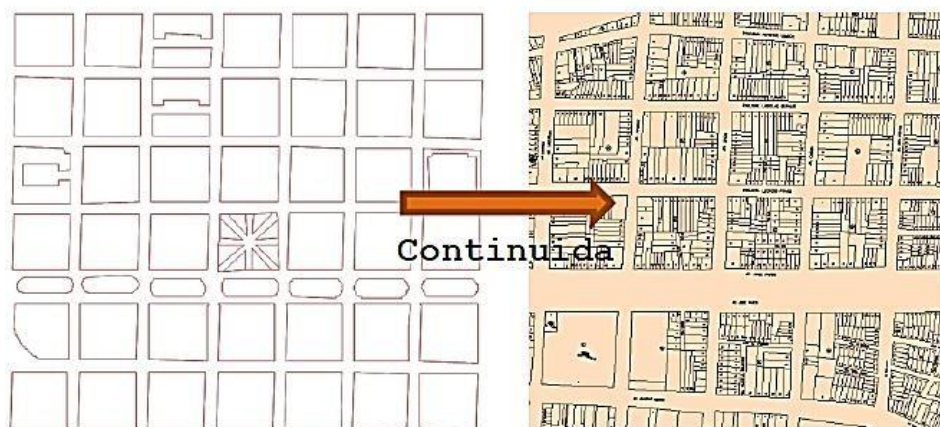
La transición del espacio y método de la formación urbana acentuado sobre la parcelación dan como resultado una tipología representativa de la ciudad y su conformación de la cual se desprenderá la tipología que de alguna manera será la que identifique la formación urbana de la ciudad de manera global y por ende su funcionamiento depende de la misma.



- Tipología estructural del crecimiento urbano. (Ver guía de información N° 08)

Todo funcionamiento necesariamente depende y se basa a su estructura, de como se estructure dependerá el funcionamiento y que tan organizado puede ser el funcionamiento de la misma. Nuestra ciudad debido a su proceso desordenada y no debidamente planificado forma parte del gran grupo de ciudades de estructura marginal.

Lo que no quiere decir que no funciona, si no funciona de manera "MARGINAL" no buena ni mal pero funcional para nuestras necesidades.



Casco urbano

Plano manzaneo P.J. Pueblo Libre (Av. Pardo)

4.1.3. ANALISIS FUNCIONAL

4.1.3.1. Elaboración y análisis de intensidad del flujo vehicular de la Av. Pardo (Ver guía de información N° 09)

4.1.3.2. Análisis del impacto ambiental (acústico y atmosférico) de la Av. Pardo (Ver guía de información N° 10)

4.1.4. ANALISIS SOCIO – ECONOMICO DEL DESARROLLO URBANO de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión] y su área de influencia.

4.1.4.1. Tipos de actividades económicas.

La Av. Pardo a su largo y bordes alberga actividades económicas de diferente tipo y destinada a distintos usuarios tanto internos como externos, ciudadanos como provenientes de fuera de la ciudad, por lo que no se deben analizar a todas de la misma manera ya que ninguna funciona igual a la otra. Por lo que encontramos y describimos a 6 tipos de actividades distintas:

- Alojamientos momentáneos “Hostales”:

En el borde y entrono mas próximo de la Av. Pardo encontramos actividades económicas de este tipo.



Hostal Nona Verano Av. Pardo y Ca.

- Almacenes:

En el borde y entorno más próximo de la Av. Pardo encontramos 12 actividades económicas de este tipo.



Almacén Av. Pardo y Av. José Carlos

- Autopartes venta de repuestos y accesorio para autos:

En el borde y entorno más próximo de la Av. Pardo encontramos 32 actividades económicas de este tipo.



Tienda de Autopartes Av. Pardo y Av. Miramar.

- Autoservicios “Grifos”:

En el borde y entorno más próximo de la Av. Pardo encontramos 16 actividades económicas de este tipo.



Serví centro Av. Pardo y Jr Arriola.

- Autoservicios “Reparación y mantenimientos de autos”:

En el borde y entorno más próximo de la Av. Pardo encontramos 48 actividades económicas de este tipo.



Taller de reparación de autos Av. Pardo y Jr Santa Cruz.

- Autoservicios “Madereras”:

En el borde y entorno más próximo de la Av. Pardo encontramos 8 actividades económicas de este tipo.



Taller de reparación de autos Av.Pardo y Jr Moquegua.

- Descripción del funcionamiento de las actividades económicas. (Ver guías de información N° 11, 12, 13, 14, 15 y 16)
- Distancia de las actividades económicas en relación a la Av. Pardo. (Ver guías de información N° 11, 12, 13, 14, 15 y 16)

4.1.5. ANALISIS SOCIO – ECONOMICO

del deterioro SOCIO – ECONOMICO de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] y su área de influencia.

4.1.6. ANALISIS DEL DETERIORO SOCIAL.

- 4.1.6.1. Diagnóstico del Índice Delincuencial de la Av.Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] y su área de influencia.

- A lo largo de la Av. Pardo podemos ver que se desarrollando diferentes problemas sociales y en los cuales se encuentran varios puntos críticos y los sectores involucrados son:
- Miramar Bajo, Florida baja, Florida alta, Pueblo Libre y Miraflores alto sectores I y III.



- **Sector 1:**

Comprendido por Pj. Pueblo Libre, Miramar Alto y Miramar Bajo, suman un total del 30 % de índice delincuencia dentro del área de estudio, considerando que en el Pj. Pueblo libre el deterioro social es ocasionado por problemas menores como Contaminación acústica y Atmosférica. Mientras que en A.H Miramar Bajo se observa un índice de actos delictivos como externalidad de sus actividades económicas.

- **Sector 2:**

Comprendido por Pj. Ciudad de Dios, Pj Miraflores Alto I y Miraflores alto Sector III, que suman un total del 24 % de índice delincuencia dentro del área de estudio, considerando que en el Pj. Ciudad de Dios el deterioro social es ocasionado por problemas menores como Contaminación acústica y mientras que en Miraflores Alto II el problema social del pandillaje está presente al

igual que en Miraflores Alto I agregándoles problemas mas graves como prostitución Clandestina y micro comercialización de drogas.

Comprendido por A.H. Miraflores Alto y San Juan, que suman un total del 20 % de índice delincuencia dentro del área de estudio, considerando que en el Miraflores Alto el deterioro social es ocasionado por problemas sociales como el pandillaje esta presente al igual que en Pj. San Juan siendo este el sector de mayor conflicto social.

- Identificar los tipos de actos Delincuenciales que se presentan en la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr La Unión)] y su área de influencia. (Ver guía de información N° 17)
- Distancia de actos Delincuenciales en relación a la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] y su área de influencia. (Ver guía de información N° 17)

4.1.7. ANALISIS DEL DETERIORO ECONÓMICO.

- Análisis del valor arancelario de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] y su área de influencia. (Ver guía de información N° 18)
- Análisis de la dinámica económica de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] y su área de influencia. (Ver guía de información N° 19).
- Diagnóstico de la calidad de viviendas de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] y su área de influencia. (Ver guía de información N° 18)

4.2. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

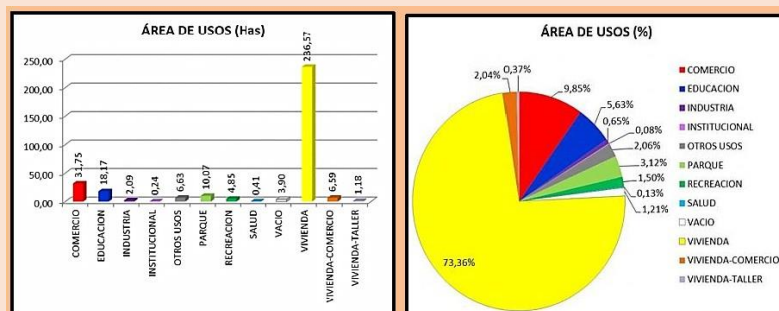
OBJETIVO 1

Variable de investigación

1.- ¿Cuál es el nivel de deterioro físico espacial de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia?

- La tipología de acuerdo al uso en el sector investigado alcanza la mayor área en el uso de vivienda alcanzando el 73.36% y el porcentaje seguido por el comercio en sus diferentes tipo con un 9.85% incluyendo el comercio como (talleres metálicos, talleres de carros, mantenimiento de autos, servicios generales y comercio local comomercados, restaurantes y hoteles) seguido por el uso de educación con un 5.63% de área y el porcentaje más bajo en el uso de Parques (recreación) alcanzo un 0.13% del área total del área de estudio.

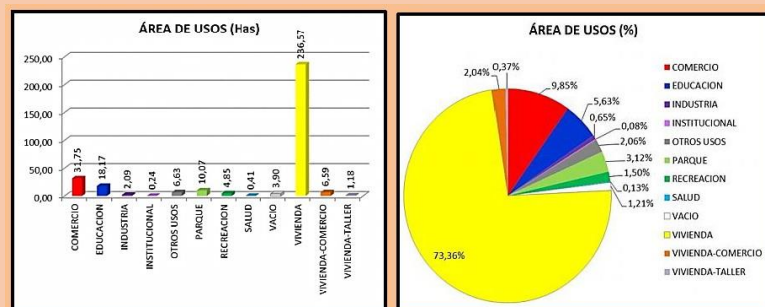
Uso del suelo



- A pesar de que la av. Pardo se encuentre zonificada como zonas comerciales su predominancia es de viviendas, considerando su asentamiento irregular de una población bastante débil en el aspecto de desarrollo o crecimiento económico.

Densidad poblacional

El densidad poblacional en el área de estudio alcanza la mayor área en densidad media alcanzando el 86.98%, dentro de este porcentaje se incluyen las zonas o espacio de densidad momentánea, como las universidades, centros de salud, centro de actividades económicas ya que su densidad tiene un horario de vida; y el porcentaje seguido por la baja densidad en sus diferentes tipo con un 12.92% incluyendo las zonas no constituidas o terrenos baldíos seguido por el densidad alta con un 0.09% de área y el porcentaje más bajo en el uso del área total del área de estudio.



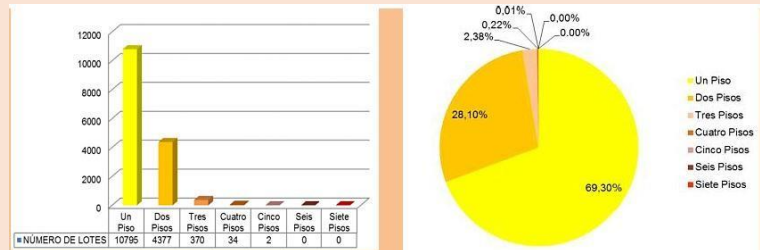
- La poca densificación de el índice poblacional es un factor negativo en el enriquecimiento de un flujo económico activo que conllevaría al degradamiento del suelo y por ende el declive de los valores del suelo y la tasa arancelaria mismo que ya se esta haciendo notar a causa de la distribución de uso como son en este caso el uso del suelo por áreas industriales inactiva y la presencia del almacenes en los bordes.

Altura de edificación

Las alturas de edificación en el área de estudio alcanzan la mayor área en las edificaciones de un solo piso alcanzando el 69.30%, dentro de este porcentaje se incluyen las edificaciones de todo tipo de actividad o uso y el porcentaje seguido por la de edificaciones des de 2 pisos en sus diferentes tipo con un 28.10% seguido por edificaciones de 3 pisos con un 3.38%

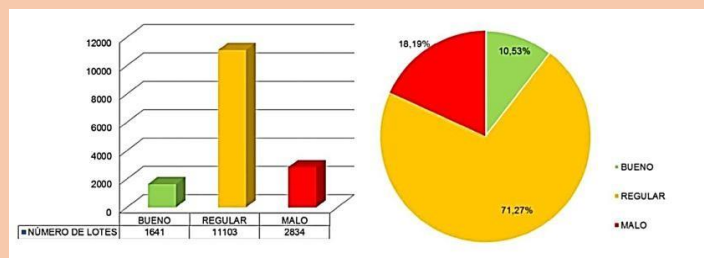
Estado de conservación

continuado por edificaciones de 4 pisos con un 0.22% y edificaciones de 5 pisos siendo el 0.01% mientras que no existen edificaciones de 6 y 7 pisos dentro del área de estudio.



- En este aspecto se deja ver un mal aprovechamiento del suelo muy aparte de sus usos, una dosificación del área ocupada frente a la crisis de falta de espacios públicos dejan entre una vez más claro y típicos problemas de urbes marginales.

- El estado de conservación de las edificaciones en el área de estudio alcanza la mayor área en un regular estado de conservación de edificaciones alcanzando el 71.27%, dentro de este porcentaje de incluyen se considera buen estado de conservación aquellas edificaciones que no muestra problemas estructurales graves detectables a la simple apreciación seguido por mal estado de conservación con un 18.19% incluyendo las zonas no constituidas o terrenos baldíos seguido por los de un buen estado de conservación con un 10.53% siendo este el menor porcentaje.

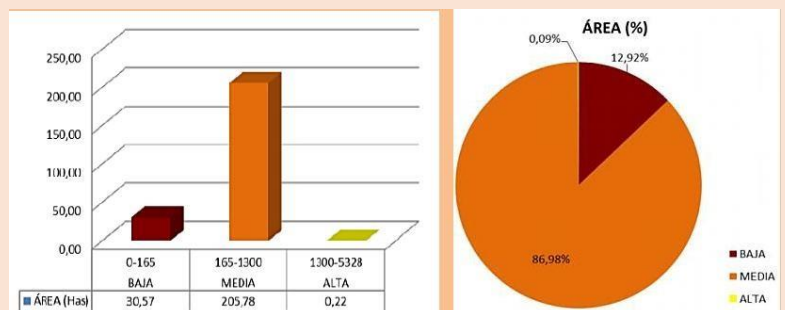


- La apariencia que muestran los bordes y el entorno de la av. Pardo no es muy ajena de su realidad histórica la de su formación urbana, netamente marginal, cosa que no sería un

Materiales de construcción

factor en cuanto la conservación por los años si no , al contrario un descuido y desolación en las áreas industriales debido a la inactividad los usos industriales, son un factor en la mala conservación de sus edificaciones, como también las externalidades de sus actividades económicas y el deterioro social quienes son factor importante en la falta de conservación de sus edificaciones.

- El material de construcción en el área de estudio alcanza la mayor área son las edificaciones de ladrillo alcanzando el 86.98%, dentro de este porcentaje de incluyen las edificaciones de todo tipo de actividad o uso y el porcentaje seguido por las edificaciones de madera con un 12.92% incluyendo las zonas no constituidas o terrenos baldíos seguido por el las edificaciones construidas de material recuperable con un 0.09% de área y el porcentaje más bajo dentro del área total del área de estudio.



- Muy apegada la realidad del país, los materiales de construcción dentro del área de estudio son parte del colectivo nacional pero frente a nuestra realidad ambiental y territorial sumados a los años de antigüedad, el plazo de vida de estos materiales es cada vez más corto, problema que pudo verse tomado en consideración si se hubiese tratado de un planeamiento urbano.

<p>OBJETIVO</p> <p>Variable de investigación</p>	<p>2.- ¿Cuál es la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?</p>
<p>Factor Formal</p>	<p><u>Formación</u></p> <p>La forma de la parcelación y trama urbana del área de estudio es netamente el de una urbanización marginal, cuyas tipología de manzanas es el de ensanche Cerda, tipología defectuosa y con carencia pero que funciona ya que su grado de asentamiento lo demuestran y que también es una tipología representativa de la ciudad que es consecuencia de un proceso de “Parcelación y Edificación” en ese orden en otra palabra sin priorización de un planeamiento urbano e irregularidad en el proceso de asentamiento urbano.</p>
<p>Factor Funcional</p>	<p><u>Intensidad de flujo</u></p> <p>Concluyo que la av. Pardo es una de las vías de mayor intensidad de flujo debido a la falta de un transporte público masivo que es reforzado por el uso masivo por movilidad particular de la ciudad que contra la invasión de la vía pública por parte de las actividades económicas del lugar quienes restan área a la sección vial de la av. Pardo</p>

Contaminación ambiental

La contaminación acústica llega a su pico mas alto en el horario de la noche donde los decibeles bordean entre lo 156 dB y

166.32 dB cuando lo aceptable según la OMS es 85 dB, causado por el efecto de

rodamiento mientras que la emisión de Co2 llega a 189 kg. Por auto en todo el tramo de estudio que es un aproximado de 3.2 klm. Y estaría dentro del índice 160-200 kg. De Co2 y calificado como ciudad muy contaminante.

OBJETIVO

Variable de investigación

3.- ¿Cuál es el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?

<p>Factor económico</p>	<p><u>Tipo, externalidades y distancia de las actividades económicas.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> □ La Av. Pardo alberga 6 tipo de actividades económicas: Hostales, Autoservicios “grifos”, Autoservicio de reparación y mantenimiento de autos, tienda de autopartes, madereras y almacenes, dentro de sus 3 sectores de estudios siendo el sector unos de mayor aglomeración de estas actividades seguida por el sector 2 y mientras que el sector 1 el de presencia de actividades económicas. □ Siendo también el sector uno de el sector mas afectado en cuanto al impacto como consecuencia de las externalidades económicas, dejando ver una caracterización de actividades económicas por cada sector; sector 1 actividades económicas de tipo comercial leve, sector 2 de actividades económicas medianas, y el sector 3 de actividades pesadas, teniendo en cuenta el tipo de servicio y materia de comercio.
<p>OBJETIVO</p> <p>Variable de investigación</p>	<p>4.- ¿Cuál es el nivel de deterioro social y económico de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia?</p>

Deterioro Social

Índice delincencial

El análisis de deterioro social como variable el índice e incidencia deficiencia demuestra que el **sector 1** el deterioro es ocasionado por problemas menores como Contaminación acústica y Atmosférica pequeño índice de actos delictivos como externalidad de sus actividades económicas informales mientras que en el **sector 2** se observan problemas sociales como el pandillaje, prostitución clandestina y micro comercialización de drogas siendo este sector el mas deteriorado socialmente, mientras que en el **sector 3** se muestra signos de pandillaje.

Valor arancelario

Se concluye que el la zona 1 es la zona mas cara debido a la concentración de actividades económicas que presenta, mientras que el sector dos muestra un levante en el costo arancelario a la prese cenia de actividades económicas como tiendas por departamentos que han elevado el valor del suelo y el sector 3 también muestra una caída en el costo de sus suelos que se debe a la falta de saneamiento “pistas y veredas”.

Deterioro económico

Calidad de viviendas

La calidad de viviendas medible por el estado, materiales y numero de piso demuestran que es el sector 1 como el sector de mejor calidad de viviendas mientras que el sector 2 de mediana calidad y el sector 3 de mas baja calidad de viviendas.

Dinámica económica

Teniendo como factores el pido y aglomeración de actividades económicas denotamos que el **sector 1** es el sector con mayo dinámica económica debido a el tipo de actividades y afluencia, dándole a la Av. Pardo en este tramo un carácter de nodo entre un borde y otro borde mientras que el **sector 2** de mediana dinámica y el **sector**

3 donde la dinámica económica es netamente nula debido a que sus actividades económicas son destinadas a otro tipo de actividades (almacenes)

Dándole a la av. Pardo en este tramo un carácter de avenida tipo borde que clara mente delimita uno de otro borde.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS : RECOMENDACIONES

OBJETIVO

Variable de investigación

Uso del suelo

1.- ¿Cuál es el nivel de deterioro físico espacial de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia?

- Se recomienda la reubicación de las zonas industriales que esta dentro de zonas urbanas.
- Se recomienda la recuperación espacios en desuso, como fabricas inoperativas para la implementación de usos que hacen falta en cuanto a porcentaje de áreas establecidas por el reglamento de a cuerdo al tipo de urbanización.
- la reorganización de las densidades teniendo como consideración especial

	<p>los borde de la av. Pardo como tratamiento especial.</p>
<p>Densidad poblacional</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda el cambio de densidades poblacionales e suelos aptos para el crecimiento poblacional, para mejorar el flujo e incentivar un flujo comercial.
<p>Altura de edificación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regularización de la altura del crecimiento de edificaciones en los bordes de pardo, permitiendo así el crecimiento de densidad poblacional. • El aprovechamiento de los aires como propuesta de espacio multifuncionales y recreativo mediante la implementación de edificios multifuncionales.
<p>Estado de conservación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda la elaboración de un plan de contingencia ante la posibilidad de desastres naturales frente al estado de conservación que presenta el entorno de la av. Pardo.
<p>Materiales de construcción</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda la implementación de edificaciones con materiales recuperables para asegurar la sostenibilidad urbana a nivel viviendas. • El estudio del impacto ambiental y territorial para la implementación de materiales no nocivos y acordes con la realidad territorial y asegurar la solvencia de las edificaciones urbanas.

<p>OBJETIVO</p> <p>Variable de investigación</p>	<p>2.- ¿Cuál es la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?</p>
<p>Factor Formal</p>	<p><u>Formación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda la mejora del uso de espacios y un plan específico del mejoramiento urbano, en relación a mejorar el porcentaje de usos o equipamientos del área de estudio, e integración de los usos comerciales y viviendas del entorno. • La creación de parámetros urbanísticos para los bordes de la av. Pardo, considerando la tipología y forma arquitectónica propia de la ciudad.
<p>Factor Funcional</p>	<p><u>Intensidad de flujo</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La disminución del flujo vehicular mediante un transporte público masivo para optimizar el fluido y el mejor aprovechamiento de la sección vial. • Se recomienda la modificación de la sección vial de la av. Pardo, para dar prioridad al flujo peatonal dentro del espacio central de la av. Pardo.
	<p><u>Contaminación ambiental</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda la inserción de un transporte público de uso masivo, • Se recomienda des-densificación de la av. Pardo mediante la inserción de rutas alternas para los automóviles de uso público. • La arborización de la Av. Pardo como medida para disminuir el impacto acústico y de contaminación atmosférica.

<p>OBJETIVO</p> <p>Variable de investigación</p>	<p>3.- ¿Cuál es el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?</p>
<p>Factor económico</p>	<p><u>Tipo, externalidades y distancia de las actividades económicas.</u></p> <p>Desarrollar un plan específico teniendo en cuenta puntos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sectorización de actividades económicas por el tipo, itinerario y tipo de público a servir. <input type="checkbox"/> Dinamización de actividades económicas con el entorno mediante la implementación de parques de actividades económicas (parque automotriz) de pendiendo de la caracterización de zonas y usos complementarios que favorezcan al entorno. <input type="checkbox"/> Determinar calles como solo de uso peatonal, en sectores de actividades comerciales “leves”. <input type="checkbox"/> Regularización del uso de la vía pública por parte de los responsables de dichas actividades económicas.
<p>OBJETIVO</p> <p>Variable de investigación</p>	<p>4.- ¿Cuál es el nivel de deterioro social y económico de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia?</p>

Deterioro Social

Índice delincencial

- La implementación de equipamientos culturales y talleres en zonas de incidencia de pandillaje.
- La implementación de espacios públicos dentro del área de entorno.
- Implementación de centros de capacitación e inserción laboral como mano de obra fiable destinada laboral dentro de los parques de actividades económicas.

Valor arancelario

- Mejoramiento del suelo, saneamiento de pistas y veredas para contrarrestar la caída del precio del suelo.
- Implementación de espacios destinados a actividades económicas leves dentro del entorno de la av. Pardo.

Deterioro económico

Calidad de viviendas

- Implementación de viviendas tipológicas acorde a la zona, como viviendas taller, o viviendas comercio.
- Se recomienda la regularización del estado saneamiento “pistas y veredas”.

Dinámica económica

- Peatonalización de calles donde la dinámica económica es de actividades leves.
- Implementación de edificios multifuncionales para asegurar la dinámica estable en zonas donde no existe tal dinámica.
- Promover la densificación de actividades económicas dependiendo del tipo y distancia en relación a Av. Pardo.

4.3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Objetivo	Variable	Conclusiones	Recomendaciones
<p>1.- ¿Cuál es el nivel de deterioro físico ¿Espacial de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de su área de influencia ?</p>	<p>Uso del suelo</p>	<p>A pesar de que la av. Pardo se encuentre zonificada como zonas comerciales su predominancia es de viviendas, considerando su asentamiento irregular de una población bastante débil en el aspecto de desarrollo o crecimiento económico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda la reubicación de las zonas industriales que está dentro de zonas urbanas. • Se recomienda la recuperación espacios en desuso, como fabricas inoperativas para la implementación de usos que hacen falta en cuanto a porcentaje de áreas establecidas por el reglamento de a cuerdo al tipo de urbanización. • La reorganización de las densidades teniendo como consideración especial los borde de la av. Pardo como tratamiento especial.
		<p>La poca densificación del índice poblacional es un factor negativo en el enriquecimiento de un flujo económico activo que conllevaría al degrada miento del suelo y por ende el declive de los valores del suelo y la taza arancelaria mismo que ya se esta haciendo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda el cambio de densidades poblacionales e suelos aptos para el crecimiento poblacional, para mejorar el flujo e incentivar un flujo comercial.

	<p>Densidad población notar a causa de la distribución de uso como son en este caso el uso del suelo por áreas industriales inactiva y la presencia de los almacenes en los bordes.</p>
	<p>Altura de edificación</p> <p>En este aspecto se deja ver un mal aprovechamiento del suelo muy aparte de sus usos, una dosificación del are ocupada frente a la crisis de falta d espacios públicos dejan entre una vez más claro y típicos problemas de urbes marginales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regularización de la altura del crecimiento de edificaciones en los • bordes de pardo, permitiendo así el crecimiento de densidad poblacional. • El aprovechamiento de los aires como propuesta de espacio multifuncionales y recreativo me dienta la implementación de edificios multifuncionales.

	<p>Estado de conservación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La apariencia que muestran los bordes y el entorno de la av. Pardo no es muy ajena de su realidad histórica la de su formación urbana, netamente marginal, cosa que no sería un factor en cuanto la conservación por los años si no , al contrario un descuido y desolación en las áreas industriales debido a la inactividad los usos industriales, son un factor en la mala conservación de sus edificaciones, como también las externalidades de sus actividades económicas y el deterioro social quienes son factor importante en la falta de conservación de sus edificaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda la elaboración de un plan de contingencia ante la posibilidad de desastres naturales frente al estado de conservación que presenta el entorno de la av. Pardo.
--	--------------------------------------	--	--

	<p>Materiales de construcción</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Muy apegada la realidad del país, los materiales de construcción dentro del área de estudio son parte del colectivo nacional pero frente a nuestra realidad ambiental y territorial sumados a los años de antigüedad, el plazo de vida de estos materiales es cada vez mas corto, problema que pudo verse tomado en consideración si se hubiese tratado de un planeamiento urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda la implementación de edificaciones con materiales recuperables para asegurar la sostenibilidad urbana a nivel viviendas. • El estudio del impacto ambiental y territorial para la implementación de materiales no nocivos y acordes con la realidad territorial y asegurar la solvencia de las edificaciones urbanas.
--	--	--	--

Objetivo	Variable	Conclusiones	Recomendaciones
<p align="center">2.- ¿Cuál es la jerarquía de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?</p>	<p align="center">Factor Formal</p>	<p align="center"><u>Formación</u></p> <p>La forma de la parcelación y trama urbana del área de estudio es netamente el de una urbanización marginal, cuyas tipología de manzanas es el de ensanche Cerda, tipología defectuosa y con carencia pero que funciona ya que su grado de asentamiento lo demuestran y que también es una tipología representativa de la ciudad que es consecuencia de un proceso de “Parcelación y Edificación” en ese orden en otra palabra sin priorización de un planeamiento urbano e</p>	<p align="center"><u>Formación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda la mejora del uso de espacios y un plan específico del mejoramiento urbano, en relación a mejorar el porcentaje de usos o equipamientos del área de estudio, e integración de los usos comerciales y viviendas del entorno. • La creación de parámetros urbanísticos para los bordes de la av. Pardo, considerando la tipología y forma arquitectónica propia de la

		<p>irregularidad en el proceso de asentamiento urbano.</p>	<p>ciudad.</p>
	<p>Factor Funcional</p>	<p><u>Intensidad de flujo</u> Concluyo que la av. Pardo es una de las vías de mayor intensidad de flujo debido a la falta de un transporte público masivo que es reforzado por el uso masivo por movilidad particular de la ciudad que contra la invasión de la vía pública por parte de las actividades económicas del lugar quienes restan área a la sección vial de la Av. Pardo.</p>	<p><u>Intensidad de flujo</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La disminución del flujo vehicular mediante un transporte público masivo para optimizar el fluido y el mejor aprovechamiento de la sección vial. • Se recomienda la modificación de la sección vial de la av. Pardo, para dar prioridad al flujo peatonal dentro del espacio central de la Av. Pardo.

Contaminación ambiental

La contaminación acústica llega a su pico más alto en el horario de la noche donde los decibeles bordean entre lo 156 dB y 166.32 dB cuando lo aceptable según la OMS es 85 dB, causado por el efecto de rodamiento mientras que la emisión de Co2 llega a 189 kg. Por auto en todo el tramo de estudio que es un aproximado de 3.2 klm. Y estaría dentro del índice 160-200 kg. De Co2 y calificado como ciudad muy contaminante.

Contaminación ambiental

- Se recomienda la inserción de un transporte público de uso masivo,
- Se recomienda des densificación de la av. Pardo mediante la inserción de rutas alternas para el los automóviles de uso público.
- La arborización de la Av. Pardo como mediada para disminuir el impacto acústico y de contaminación atmosférica.

Objetivo	Variable	Conclusiones	Recomendaciones
<p data-bbox="240 882 501 1122">3.- ¿Cuál es el área de influencia de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano?</p>	<p data-bbox="536 568 671 680">Factor económico</p>	<p data-bbox="719 293 1042 488"><u>Tipo, externalidades y distancia de las actividades económicas.</u></p> <p data-bbox="719 517 1042 1592">La Av. Pardo alberga 6 tipo de actividades económicas: Hostales, Autoservicios “grifos”, Autoservicio de reparación y mantenimiento de autos, tienda de autopartes, madereras y almacenes, dentro de sus 3 sectores de estudios siendo el sector unos de mayor aglomeración de estas actividades seguida por el sector 2 y mientras que el sector 1 el de presencia de actividades económicas.</p>	<p data-bbox="1086 237 1385 488"><u>Tipo, externalidades y distancia de las actividades económicas.</u></p> <p data-bbox="1086 517 1385 667">Desarrollar un plan específico teniendo en cuenta puntos como:</p> <ul data-bbox="1086 685 1394 1662" style="list-style-type: none"> • Sectorización de actividades económicas por el tipo, itinerario y tipo de público a servir. • Dinamización de actividades económicas • con el entorno mediante la implementación de parques de actividades económicas (parque automotriz) de pendiendo de la caracterización de zonas y usos complementarios que favorezcan al entorno. • Determinar calles como solo de uso peatonal, • en sectores de

- Siendo también el sector uno del sector más afectado en cuanto al impacto como consecuencia de las externalidades económicas, dejando ver una caracterización de actividades económicas por cada sector; sector 1 actividades económicas de tipo comercial leve, sector 2 de actividades económicas medianas, y el sector 3 de actividades pesadas, teniendo en cuenta el tipo de servicio y materia de comercio.

actividades comerciales “leves”. Regularización del uso de la vía pública por parte de los responsables de dichas actividades económicas.

Objetivo	Variable	Conclusiones	Recomendaciones
<p data-bbox="261 887 480 1301">4.- ¿Cuál es el nivel de deterioro social y económico de la Av. Pardo como eje de desarrollo urbano y el de</p>	<p data-bbox="544 1205 687 1279">Deterioro Social</p>	<p data-bbox="751 286 1054 327"><u>Índice delincencial</u></p> <p data-bbox="751 344 1086 1921">El análisis de deterioro social como variable el índice e incidencia deficiencia demuestra que el sector 1 el deterioro es ocasionado por problemas menores como Contaminación acústica y Atmosférica pequeño índice de actos delictivos como externalidad de sus actividades económicas informales mientras que en el sector 2 se observan problemas sociales como el pandillaje, prostitución clandestina y micro comercialización de drogas siendo este sector el más deteriorado socialmente, mientras que en el sector 3 se muestra signos de pandillaje.</p>	<p data-bbox="1161 398 1469 439"><u>Índice delincencial</u></p> <ul data-bbox="1177 456 1465 1653" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1177 456 1465 824">• La implementación de equipamientos culturales y talleres en zonas de incidencia de pandillaje. <li data-bbox="1177 842 1465 1102">• La implementación de espacios públicos dentro del área de entorno. <li data-bbox="1177 1120 1465 1653">• Implementación de centros de capacitación e inserción laboral como mano de obra fiable destinada laboral dentro de los parques de actividades económicas.

V. FACTORES VÍNCULO ENTRE INVESTIGACIÓN Y PROPUESTA SOLUCIÓN

5.1. DEFINICIÓN DEL PROYECTO

5.1.1. Nombre del Proyecto Urbano-Arquitectónico

“Centro de abasto, mantenimiento e investigación automotriz para la ciudad de Chimbote.”

5.1.2. Tipología

Híbrido

5.1.3. Objetivos del Proyecto Urbano-Arquitectónico

- Contribuir a la solución integral de los problemas de comercio informal del ámbito y entorno.
- Promover la participación de todos los actores privados y la comunidad para la concertación coordinación, programación gestión, control y evaluación de las acciones comerciales.
- Ejecutar acciones de promoción, capacitación, financiamiento e incursión de alta complejidad, dando prioridad a las acciones impulsión social.
- Acentuar y aprovechar la viabilidad comercial de la Av. Pardo como principal eje de desarrollo comercial de la ciudad.
- Coordinar las acciones intersectoriales y de la comunidad para utilizar los recursos disponibles a fin de mejorar la calidad de la atención ampliar la cobertura y solucionar los problemas de calidad de acuerdo a las necesidades de la población.
- Generar entre la comunidad una visión de emprendimiento e incursión en actividades comerciales acordes a las necesidades del mercado local contribuyendo al desarrollo urbano.

5.1.4. Justificación del Proyecto Urbano-Arquitectónico:

La implementación de un “**edificio multifuncional**” ubicado dentro del sector 3 un sector segregado y sin dinámica de actividades económicas, con un notorio decaimiento en el costo del suelo, sobre un terreno en des – uso, consistente en la permeabilidad con el entorno, y la segregación social, brindando:

- Viviendas talleres - comercio
- Espacios públicos de deporte - culturales
- Comercio especializado
- Talleres de ocupación laboral

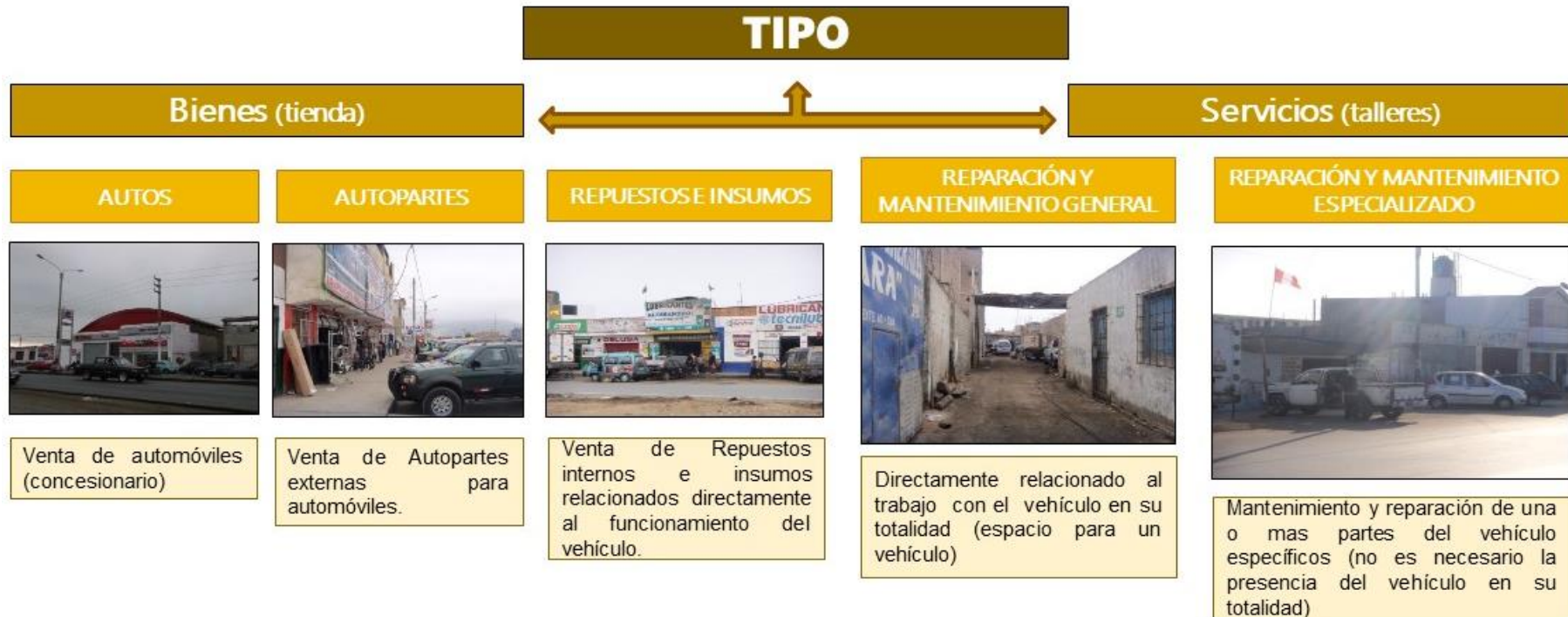
5.2. CRITERIOS DE DISEÑO



5.3. PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

- **Identificación de tipo de locales:**

La identificación de tipo de actividades económicas pertenecientes al campo automotriz son obtenidas del análisis del trabajo investigación de Tesis, por lo que se tomaron los tipos de actividades económicas que prestan servicios automotriz predominante en la zona, sumándole un análisis del funcionamiento, itinerario, actores, circulaciones y mobiliario.



VENTAS	AUTOS (CONCESIONARIOS)	AUTOPARTES	REPUESTOS E INSUMOS
ANALISTA DE CRÉDITO	2 analistas 9 mt2 c/u	-	-
ATENCIÓN E INFORMES	-	1 atención 6 mt2 c/u	1 atención 6 mt2 c/u
LOGÍSTICA	1 oficina 9 mt2 c/u	1 oficina 9 mt2 c/u	1 oficina 9 mt2 c/u
DIRECCIÓN	1 oficina 9 mt2 c/u	-	-
ADMINISTRACIÓN	1 oficina 9 mt2 c/u	1 oficina 9 mt2 c/u	1 oficina 9 mt2 c/u
EXHIBICIÓN	4 autos 65mt2 c/u	1 autopartes 14 mt2 c/u	Repuestos 16mt2 c/u
ALMACÉN	4 autos 65mt2 c/u	1 almacén (apilamiento) 14 mt2 c/u – Crece altura	1 almacén (sin apilamiento) 30mt2 c/u – Crece altura
STOCK	-	-	-
SERVICIOS	1 ss-hh y estar 20mt2 c/u	1 ss-hh y estar 20mt2 c/u	1 ss-hh y estar 20mt2 c/u

SERVICIOS (TALLERES)	REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO GENERAL	REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO ESPECIALIZADO	CIRCULACIÓN VEHICULAR
LOGÍSTICA	1 oficina 9 mt2 c/u	1 oficina 9 mt2 c/u	
ATENCIÓN E INFORMES	1 espacio 3mt2 c/u	1 espacio 3mt2 c/u	
TALLER	2 autos 16 mt2 c/u	1 espacio 16mt2 c/u	Reglamento Nacional de Edificaciones
SERVICIOS TALLER (MAQUINARIA)	2 por autos 9 mt2 c/u	4 espacio 3mt2 c/u	
ADMINISTRACIÓN	1 oficina 9 mt2 c/u	1 oficina 9 mt2 c/u	
ALMACÉN	1 espacio 9mt2 c/u	1 espacio 24mt2 c/u	
SERVICIOS	1 ss-hh y estar 20mt2 c/u	1 ss-hh y estar 20mt2 c/u	

VIVIENDAS (talleres)	TIPOLOGICA 100 MT2	FLAT 50 MT2	DUPLEX 100 MT2
SALA	24 mt2 c/u	6 mt2 c/u	14 mt2 c/u
COMEDOR	16 mt2 c/u	8 mt2 c/u	12 mt2 c/u
COCINA	12 mt2 c/u	9 mt2 c/u	12 mt2 c/u
DORMITORIO SIMPLE	2 - 9 mt2 c/u	1 - 9 mt2 c/u	3 - 9 mt2 c/u
DORMITORIO DOBLE	1 - 9 mt2 c/u		
SS-HH	2 - 3 mt2 c/u	1 - 3 mt2 c/u	2 - 3 mt2 c/u
SERVICIOS LAVANDERIA	9 MT2c/u	9 MT2c/u	9 MT2c/u

SERVICIOS complementarios	Agencia bancaria	Administración general	Esparcimiento
DIRECCIÓN	1 oficina 9 mt2 c/u	1 oficina 9 mt2 c/u	
ANALISTAS	1 espacio 3mt2 c/u		
CONTABILIDAD	1 oficina 9 mt2 c/u	1 oficina 9 mt2 c/u	
LOGÍSTICA	1 oficina 9 mt2 c/u	1 oficina 9 mt2 c/u	
ATENCIÓN	1 platea 25mt2 c/u		3 concesionarios 24 mt2 c/u 1 patio de comidas 100 mt2 c/u 3 almacenes 12 mt2 c/u 2 ss – hh publico 16 mt2 c/u
COMEDOR (CONCESIONARIO)			
SERVICIOS	1 ss-hh y estar 20mt2 c/u	1 ss-hh y estar 20mt2 c/u	1 cuarto de fuerzas 16 mt2 c/u 1 mantenimiento 25 mt2 c/u 2 almacenes 12 mt2 c/u 2 ss – hh publico 16 mt2 c/u
SUM			1 SALON PRINCIPAL 200 mt 2 1 mantenimiento 25 mt2 c/u 2 almacenes 12 mt2 c/u 2 ss – hh publico 16 mt2 c/u

5.4. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN



- **Plano de delimitación del área de estudio**

El terreno se encuentra dentro del área de estudio, ubicado a la altura de la cuadra 17 de la av. Pardo entre los jirones Moquegua y Tacna respectivamente.



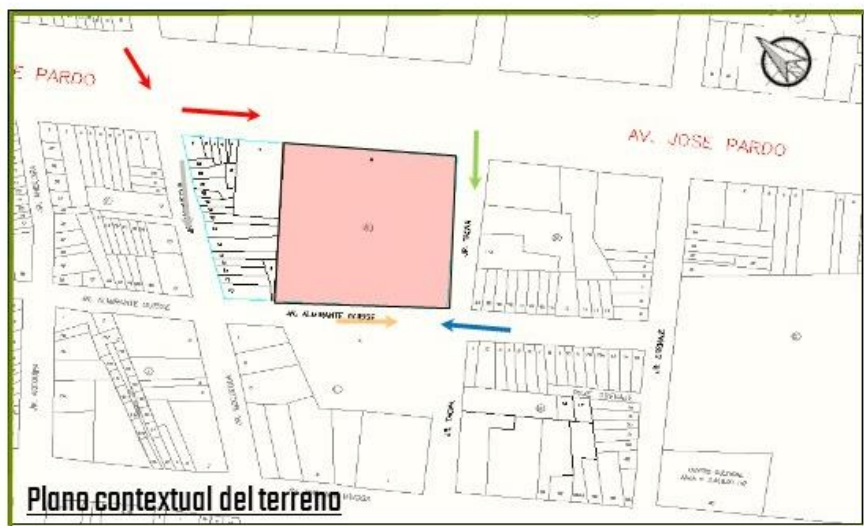
Vista externa al terreno desde la av. Pardo



Vista externa al terreno desde la av. Pardo



Vista perspectiva a Jr. Moquegua desde la av. Pardo



Vista externa al terreno desde la av. Pardo



Vista externa al terreno desde la av. Pardo



Vista interna al terreno

Limites:

- Nor - este: Av. Pardo
- Sur - oeste: Av. Almirante Guise
- Sur - Este: Av. Tacna
- Nor Oeste: Av. Moquegua

Dimensiones:

- Nor - este: 101 ml. 160 ml.
- Sur - oeste: 100 ml. 129 ml.
- Sur - Este: 100 ml. 100 ml.
- Nor Oeste: 104 ml. 111 ml.

Área:

10.263. m2 14.876. m2



Vista perspectiva a Jr. Moquegua desde la av. Pardo



Vista perspectiva a Jr. Tacna desde la av. Pardo



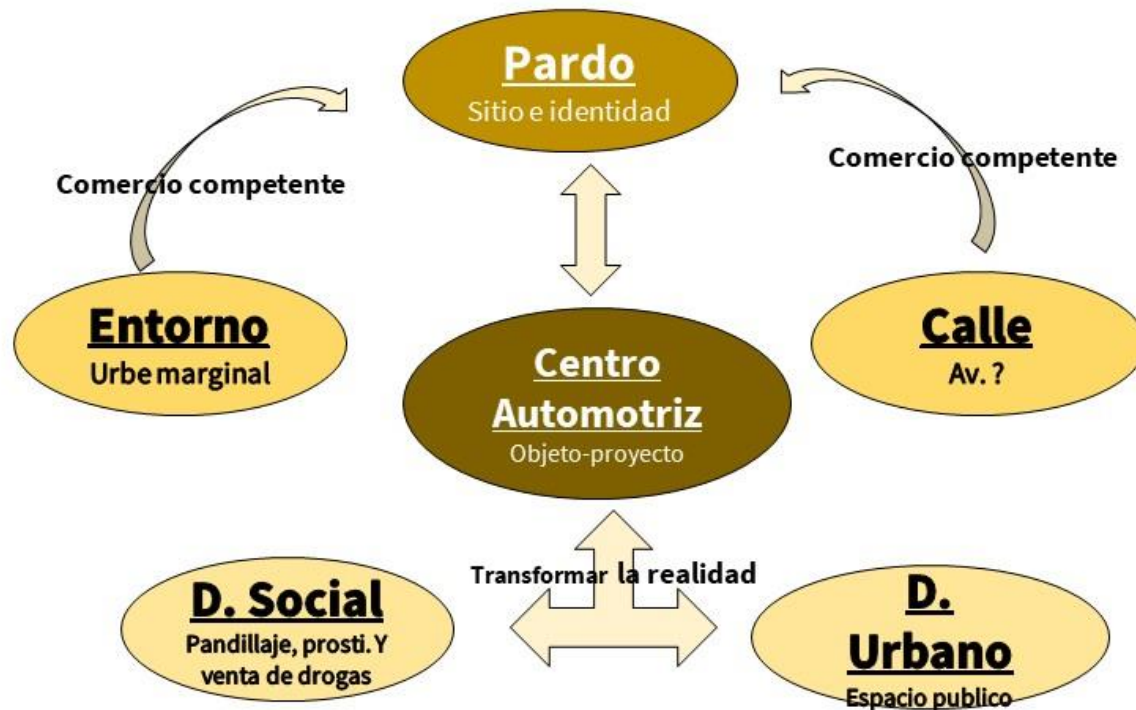
Vista perspectiva a Jr. Almirante Guise



Vista perspectiva a Jr. Almirante Guise

5.5. PARTIDO ARQUITECTÓNICO

5.5.1. Idea Rectora



Condicionantes

- Aprovechar el comercio (tipológico) especializado del sitio y la identidad formada.
- Disposición de trama y forma urbana, las manzanas se desarrollan internamente
- Combatir el deterioro social, mediante la empleabilidad de la mano de obra del entorno.
- Devolver al entorno espacio publico que hace falta.
- Tratar a la av. Pardo de manera regular.

5.5.2. Esquema preliminar general



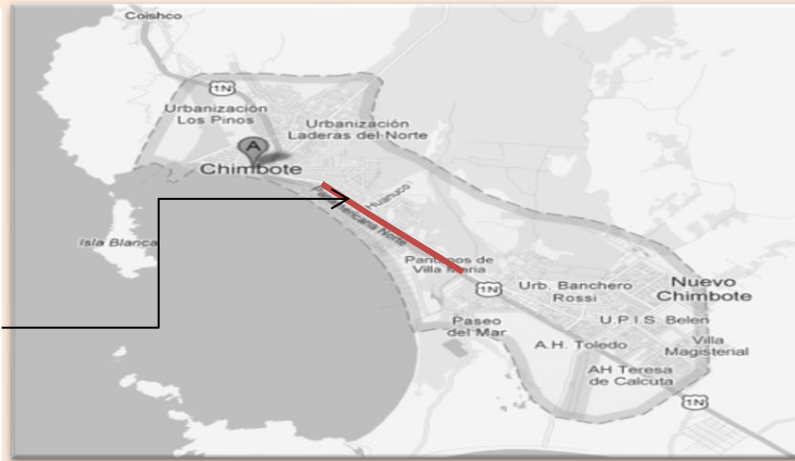
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Baker, G. (1996). Análisis de forma: Urbanismo y Arquitectura. Barcelona: Gustavo Gili.
- Ching, F. D. (1998). Arquitectura, forma, espacio y orden. Barcelona: Gustavo Gili.
- Garcia E. (2007). Hacer ciudad. La construcción de las Metropolis
- Gehl, J. (1971). La Humanización del Espacio Urbano
- MIRO QUESADA, Luis (2003). Introducción a la teoría del diseño arquitectónico. Lima. UNI
- Sampieri, H. (2010). Metodología de la investigación (5ta ed.). México D.F., México.
- Sanchez, I. (1999). Introducción al Urbanismo
- Sola, M. (1997). Formas del crecimiento urbano.
- Unwin, S. (2003). Análisis de la Arquitectura. Barcelona: Gustavo Gili.

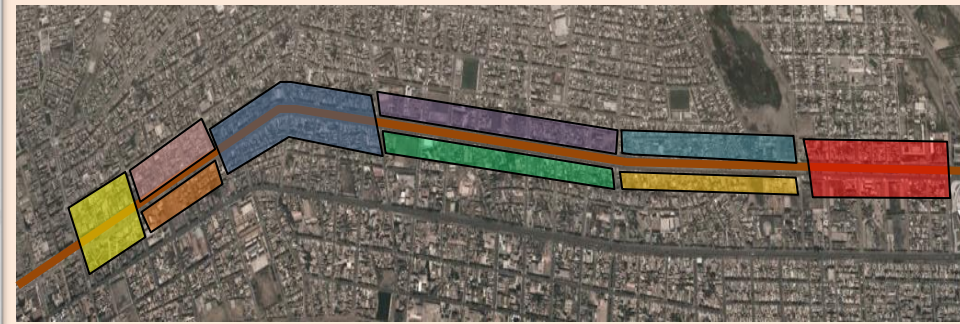
ANEXOS

UBICACION

El área de estudio se encuentra ubicado en el Departamento de Ancash, Provincia de el Santa, ciudad de Chimbote, recorrido central de la ciudad y paralelo a la Av. Panamericana Norte, La Av. Pardo cruza de forma central atravesando por toda la ciudad, desde la Av. Pacifico por el sur y llegando hasta la Av. Industrial por el norte en la Urb. La Caleta.

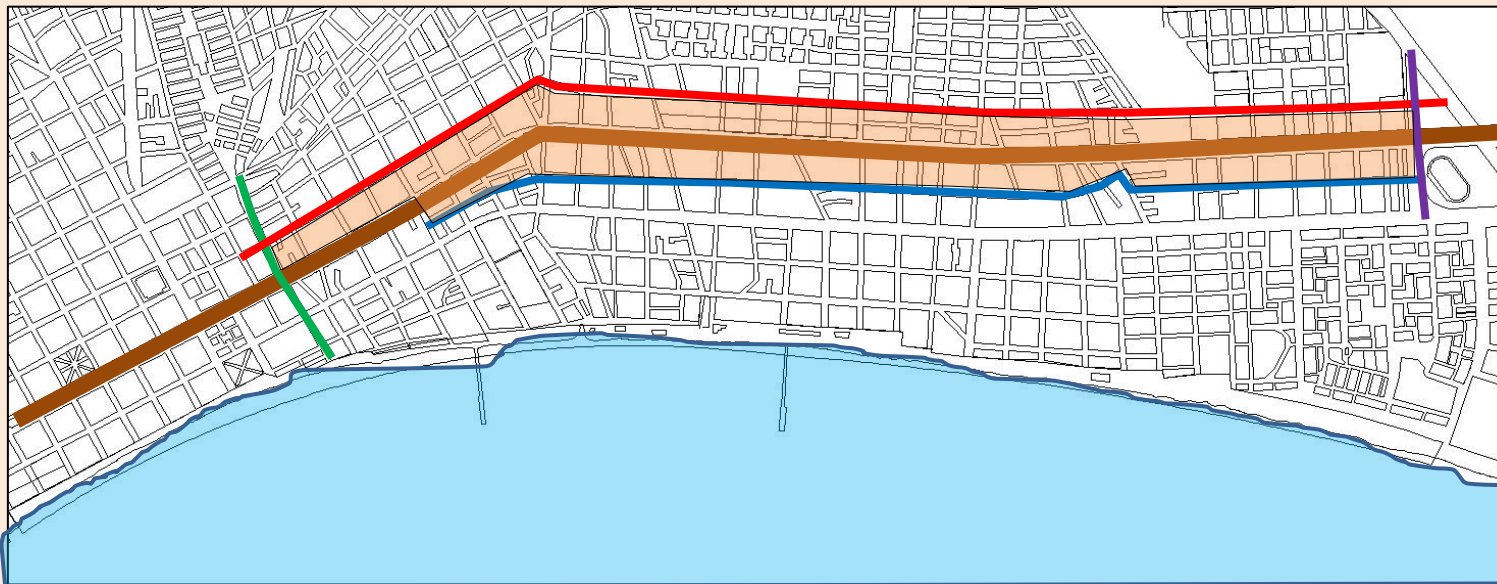


Comprende :



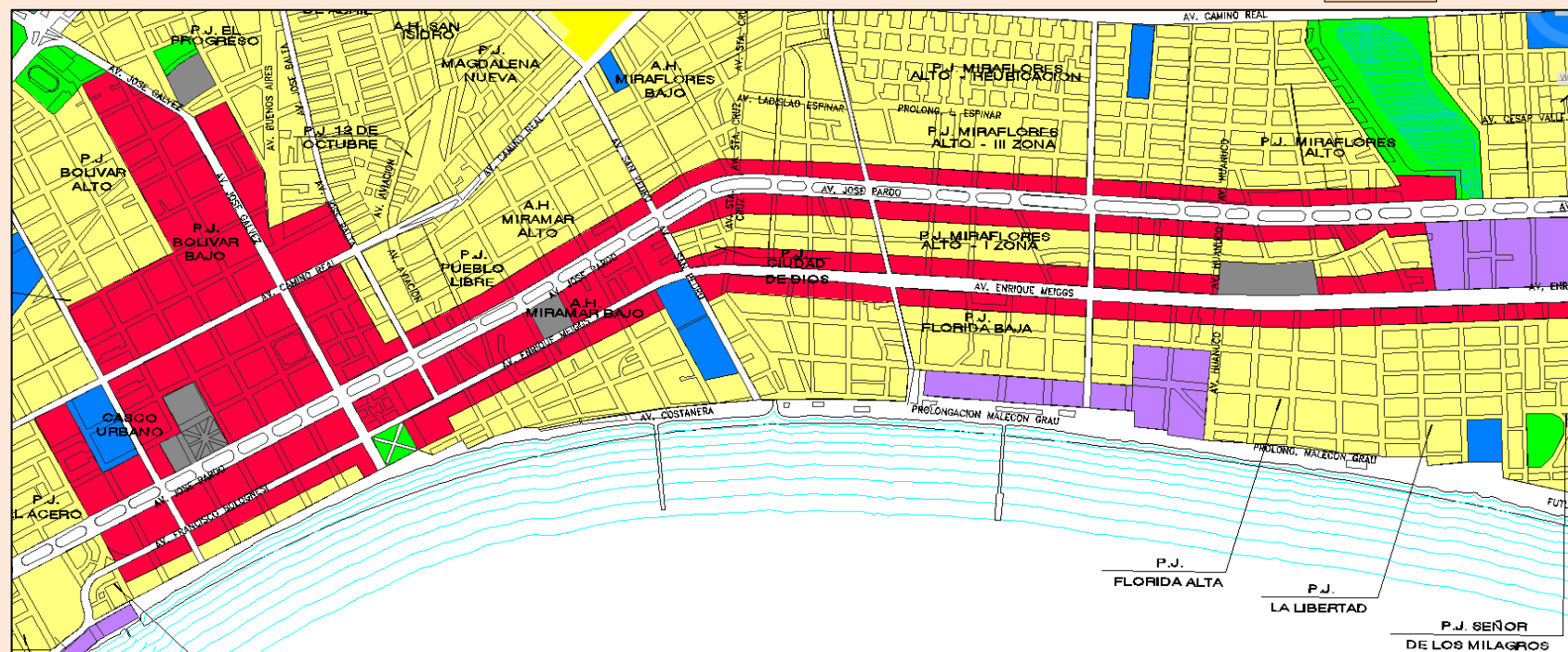
- P.J. Pueblo Libre A.H. Miramar. Alto A.H. Miramar. Bajo
- P.J. Ciudad. De Dios P.J. Miraflores. Alto I P.J. Miraflores. Alto II
- P.J. Miraflores. Alto III P.J. Miraflores. Alto A.H. San Juan

Delimitación



Leyenda : (delimitación)

- Av. José Pardo • Jr. Unión
- Av. Aviación • Prol. Leoncio Prado
- Jr. Almir. Guise
- Área estudio



LEYENDA		
ZONA RESIDENCIAL	ZONA INDUSTRIAL	ZONA DE REGULACION ESPECIAL
RDB DENSIDAD BAJA	I1 ELEMENTAL Y COMPLEMENTARIA	ZPE ZONA DE REGULACION ECOLOGICA
RDM DENSIDAD MEDIA	I2 URBANA	ZA ZONA AGRICOLA
RDA DENSIDAD ALTA	I3 GRAN INDUSTRIAL	ZTE I ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL I
ZONA COMERCIAL	I4 FABRIL	ZTE II ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL II
CV VERDE	EQUIPAMIENTO	ZTE III ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL III
CD DISTINTA	E EDUCACION	ZTE IV ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL IV
CC CENTRAL	S SALUD	ZTE V ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL V
CI INTENSIVO	ZR RECREACIONAL	ZIA ZONA DE INTERES ARQUITECTONICO
CE ESPECIALIZADO	OU OTROS USOS	PU PRESERVA

Registro fotográfico



Facultad de Arquitectura

02

Guía de información Aspectos generales

Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA SEMINARIO DE TITULACION I DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

ASESOR ARQ.

Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos



MAPA DE USO DE SUELO DEL ÁREA DE ESTUDIO



Facultad de
Arquitectura

03

Guía de
información
Mapa de uso de
suelos

Título de la
investigación

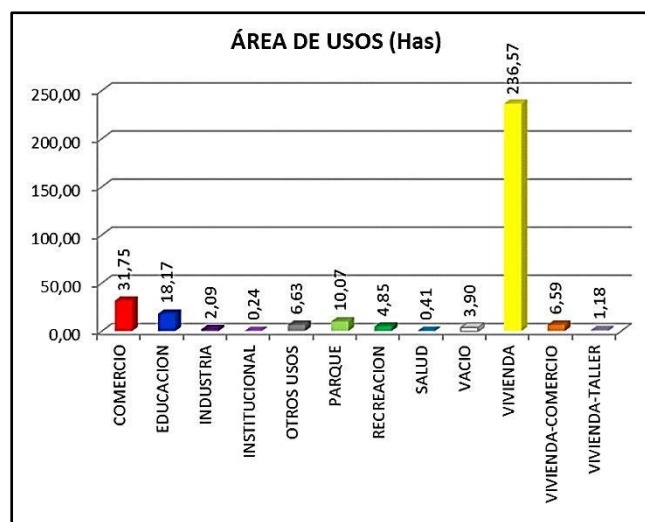
Estancamiento y
deterioro urbano
de la Av. Pardo
[tramo (Av.
Aviación y el Jr.
La Unión)] en
relación a su
jerarquía y área
de influencia.

ASIGNATURA
SEMINARIO DE
TITULACION I
DOCENTES ARQ.

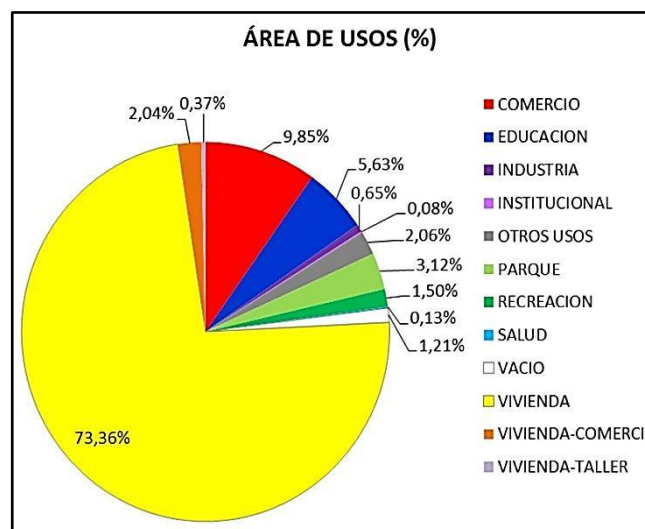
- José Beingolea
Del Carpio
- Fernando Utia
Chirinos

ASESOR ARQ.
Alejandro
Padilla Cuadros

TESISTA
EST. ARQ
Eddy S. Roncal Avalos



El uso del suelo en el área de estudio alcanza la mayor área en el uso de vivienda alcanzando el 73.36% y el porcentaje seguido por el comercio en sus diferentes tipo con un 9.85% incluyendo el comercio como (talleres metálicos, talleres de carros, mantenimiento de autos, servicios generales y comercio local como mercados, restaurantes y hoteles) seguido por el uso de educación con un 5.6% de área y el porcentaje más bajo en el uso de Parques (recreación) alcanzo un 0.13% del área total del área de estudio.



MAPA DE USO DE DENSIDAD POBLACIONAL DEL ÁREA DE ESTUDIO



Facultad de
Arquitectura

04

Guía de
información

Mapa de densidad
poblacional

Título de la
investigación

Estancamiento y
deterioro urbano
de la Av. Pardo
[tramo (Av.
Aviación y el Jr.
La Unión)] en
relación a su
jerarquía y área
de influencia.

ASIGNATURA
SEMINARIO DE
TITULACION I
DOCENTES ARQ.

- José Beingolea
Del Carpio
- Fernando Utia
Chirinos

ASESOR ARQ.

Alejandro
Padilla Cuadros

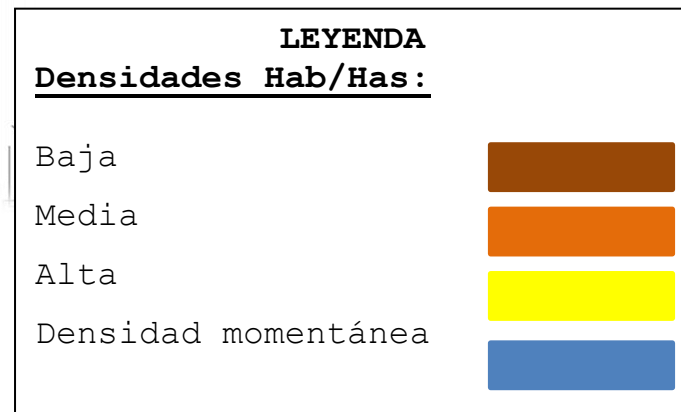
TESISTA

EST. ARQ

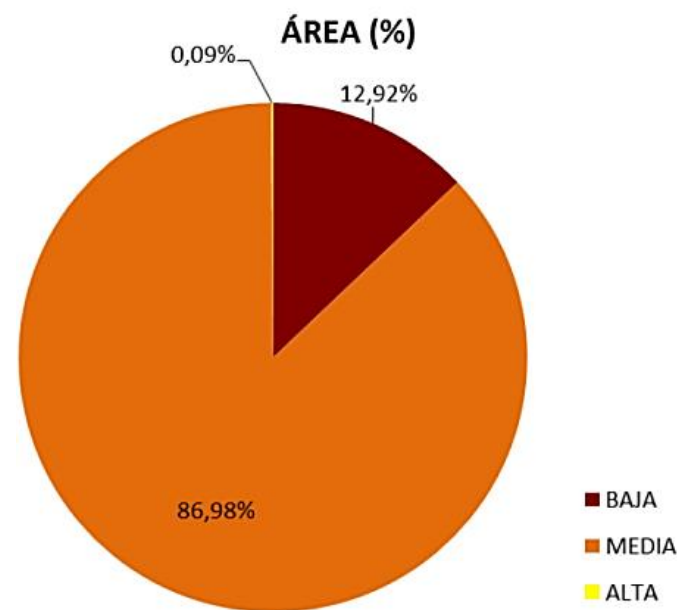
Eddy S. Roncal Avalos



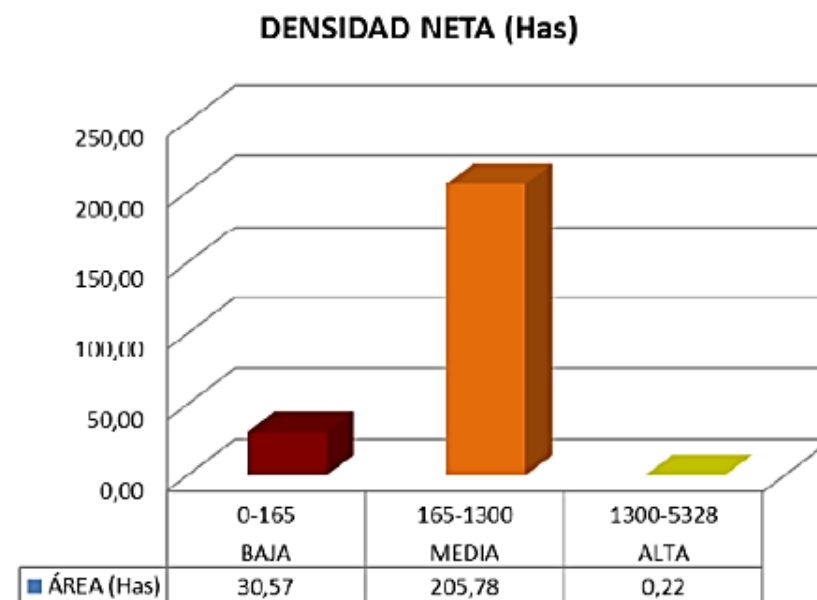
Fuente: Trabajo de Investigación



Fuente: Fotografías Trabajo de Investigación



Fuente: Trabajo de Investigación



Fuente: Trabajo de Investigación

El densidad poblacional en el área de estudio alcanza la mayor área en densidad media alcanzando el 86.98%, dentro de este porcentaje se incluyen las zonas o espacio de densidad momentánea, como las universidades, centros de salud, centro de actividades económicas ya que su densidad tiene un horario de vida; y el porcentaje seguido por la baja densidad en sus diferentes tipo con un 12.92% incluyendo las zonas no constituidas o terrenos baldíos seguido por el densidad alta con un 0.09% de área y el porcentaje más bajo en el uso del área total del área de estudio.

MAPA DE USO DE ALTURA DE EDIFICACION DEL ÁREA DE ESTUDIO



Facultad de
Arquitectura

05

Guía de
información

Mapa de altura de edificación Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA SEMINARIO DE TITULACION I DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

ASESOR ARQ.
Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA
EST. ARQ
Eddy S. Roncal Avalos



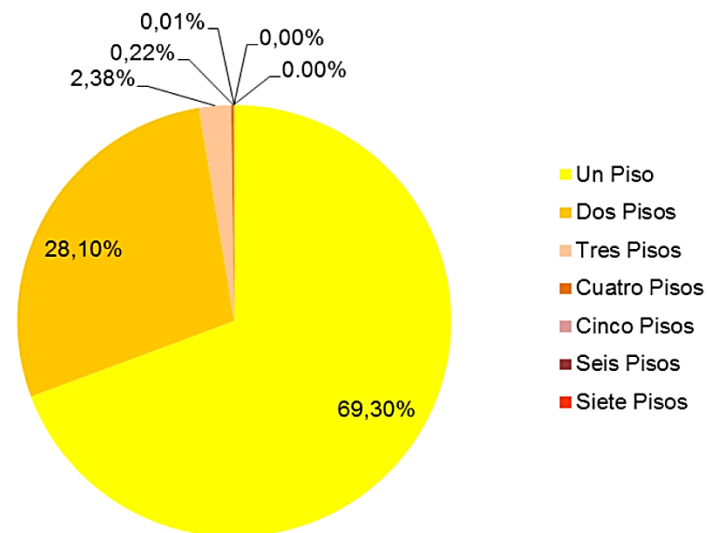
Fuente: Trabajo de Investigación

NUMERO DE PISOS

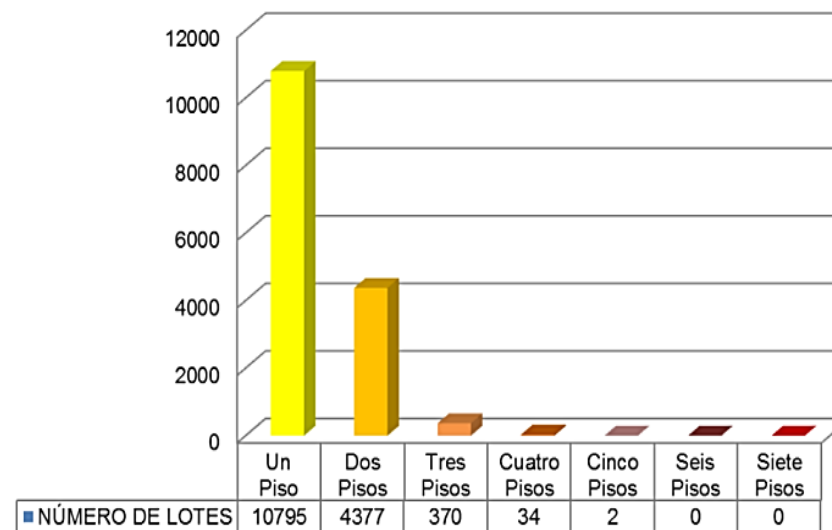
- Un Piso
- Dos Pisos
- Tres Pisos
- Cuatro Pisos
- Cinco Pisos
- Seis Pisos
- Siete Pisos



Fuente: Fotografías Trabajo de Investigación



Fuente: Trabajo de Investigación



Fuente: Trabajo de Investigación

Las alturas de edificación en el área de estudio alcanza la mayor área en las edificaciones de un solo piso alcanzando el 69.30%, dentro de este porcentaje se incluyen las edificaciones de todo tipo de actividad o uso y el porcentaje seguido por la de edificaciones des de 2 pisos en sus diferentes tipo con un 28.10% seguido por edificaciones de 3 pisos con un 3.38% continuado por edificaciones d 4 pisos con un 0.22% y edificaciones de 5 pisos siendo el 0.01% mientras que no existen edificaciones de 6 y 7 pisos dentro del área de estudio área de estudio.

MAPA DE USO DE ESTADO DE CONSERVACION DE LAS EDIFICACIONES DEL ÁREA DE ESTUDIO

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA
SEMINARIO DE TITULACION I
DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

ASESOR ARQ.

Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos

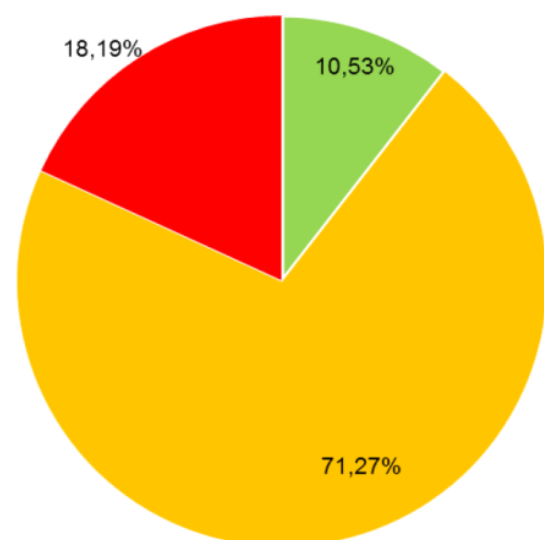


Fuente: Trabajo de Investigación

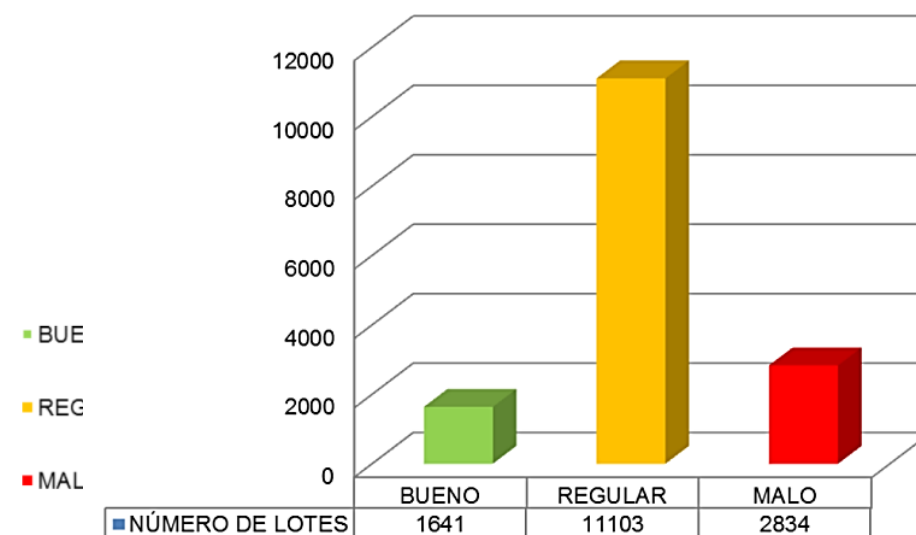
CONSERVACION DE EDIFICACION



Fuente: Fotografías Trabajo de Investigación



Fuente: Trabajo de Investigación



Fuente: Trabajo de Investigación

El estado de conservación de las edificaciones en el área de estudio alcanza la mayor área en un regular estado de conservación de edificaciones alcanzando el 71.27%, dentro de este porcentaje de incluyen se considera buen estado de conservación aquellas edificaciones que no muestra problemas estructurales graves detectables a la simple apreciación seguido por mal estado de conservación con un 18.19% incluyendo las zonas no constituidas o terrenos baldíos seguido por los de un buen estado de conservación con un 10.53% siendo este el menor porcentaje.

MAPA DE USO DE MATERIALES DE CONSTRUCCION DE EDIFICACIONES DEL ÁREA DE ESTUDIO



Facultad de
Arquitectura

07

Guía de
información

Mapa de materiales
de construcción

Título de la
investigación

Estancamiento y
deterioro urbano
de la Av. Pardo
[tramo (Av.
Aviación y el Jr.
La Unión)] en
relación a su
jerarquía y área
de influencia.

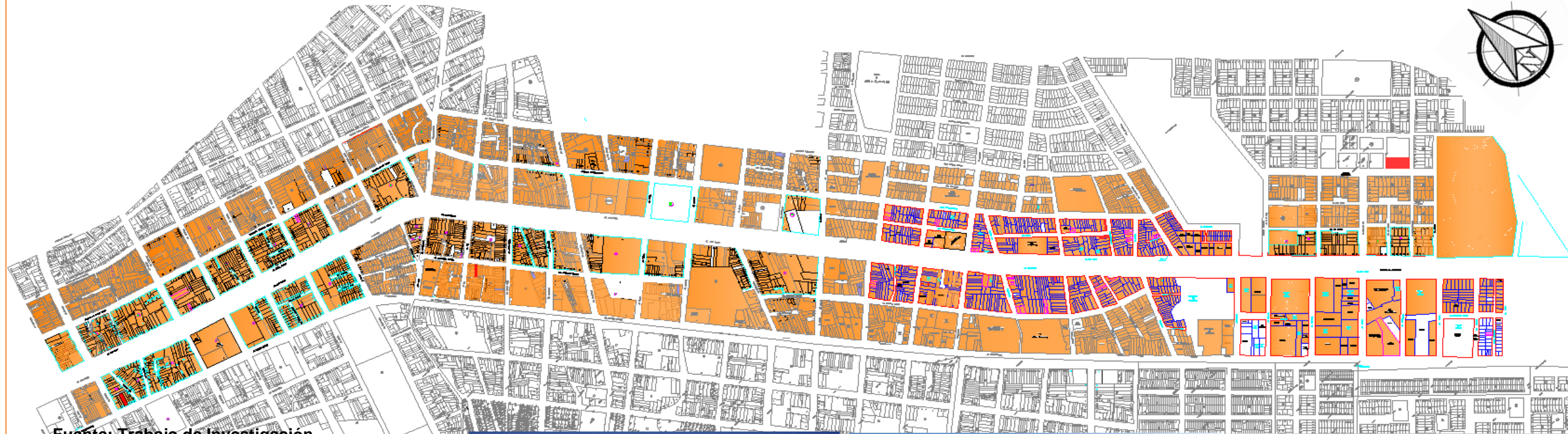
ASIGNATURA
SEMINARIO DE
TITULACION I
DOCENTES ARQ.

- José Beingolea
Del Carpio
- Fernando Utia
Chirinos

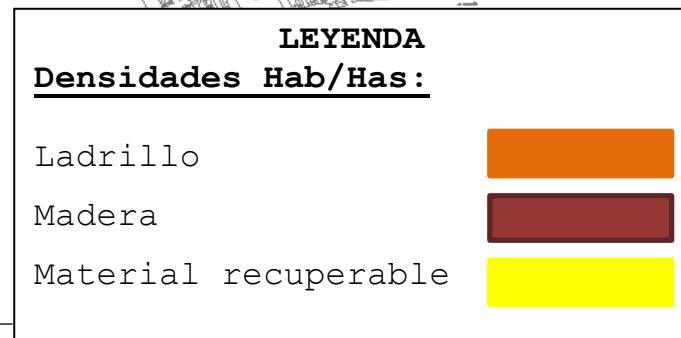
ASESOR ARQ.
Alejandro
Padilla Cuadros

TESISTA
EST. ARQ

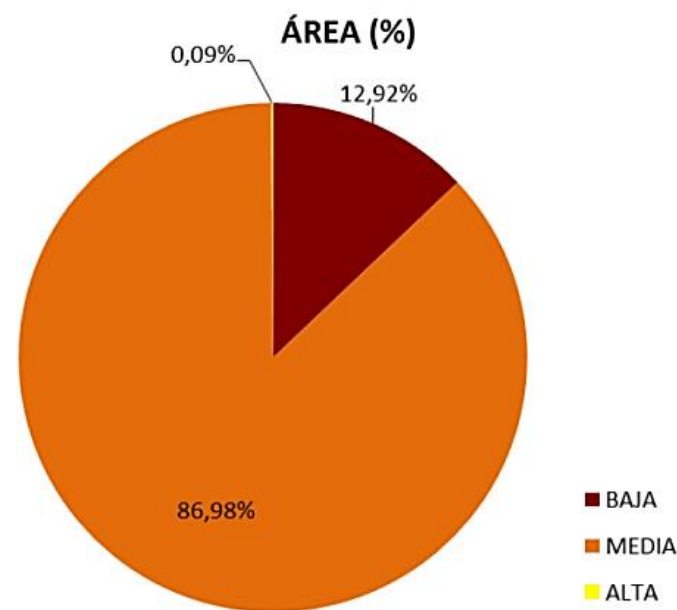
Eddy S. Roncal Avalos



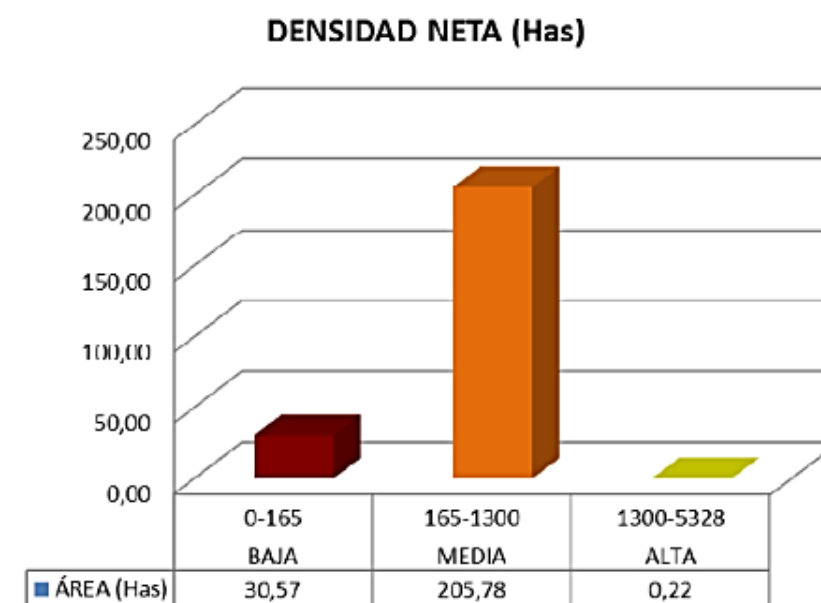
Fuente: Trabajo de Investigación.



Fuente: Fotografías Trabajo de Investigación



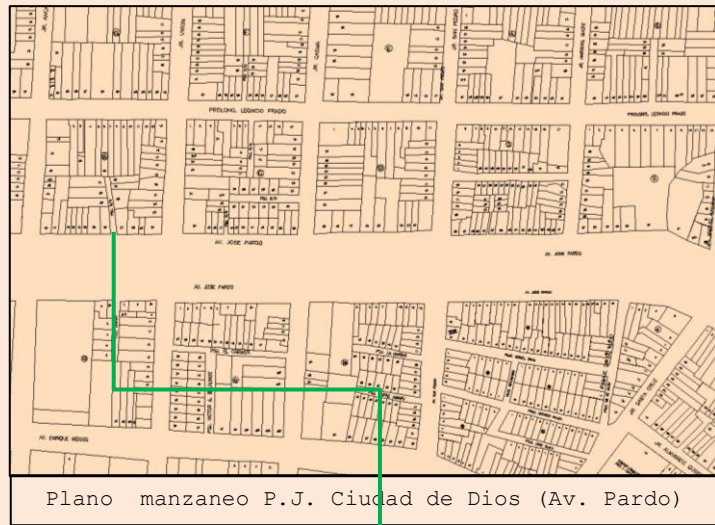
Fuente: Trabajo de Investigación



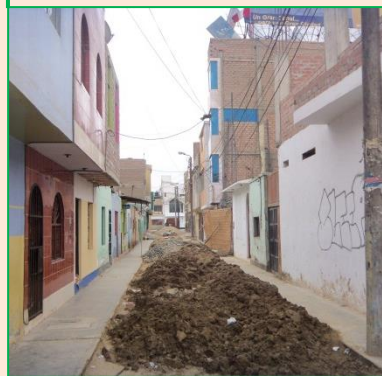
Fuente: Trabajo de Investigación

El material de construcción en el área de estudio alcanza la mayor área son las edificaciones de ladrillo alcanzando el 86.98%, dentro de este porcentaje de incluyen las edificaciones de todo tipo de actividad o uso y el porcentaje seguido por las edificaciones de madera con un 12.92% incluyendo las zonas no constituidas o terrenos baldíos seguido por el las edificaciones construidas de material recuperable con un 0.09% de área y el porcentaje más bajo dentro del área total del área de estudio.

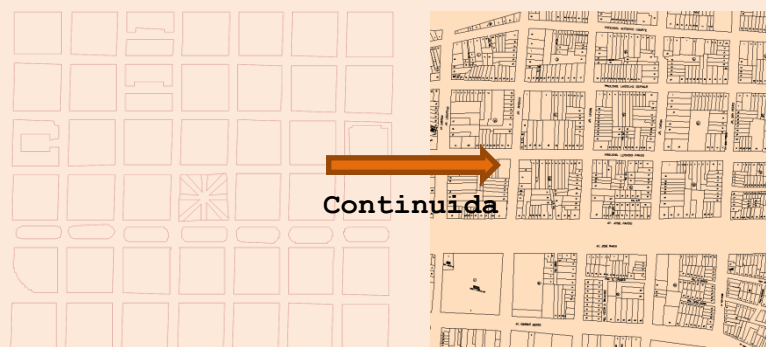
Relación Organización Espacial



Ordenación: Ensanche Cerda, se observa que del desprendimiento de una trama ya "pre-establecida" la organización continua, presenta una sucesión de pasajes que atraviesan y forma parte de las manzanas que se han formado.

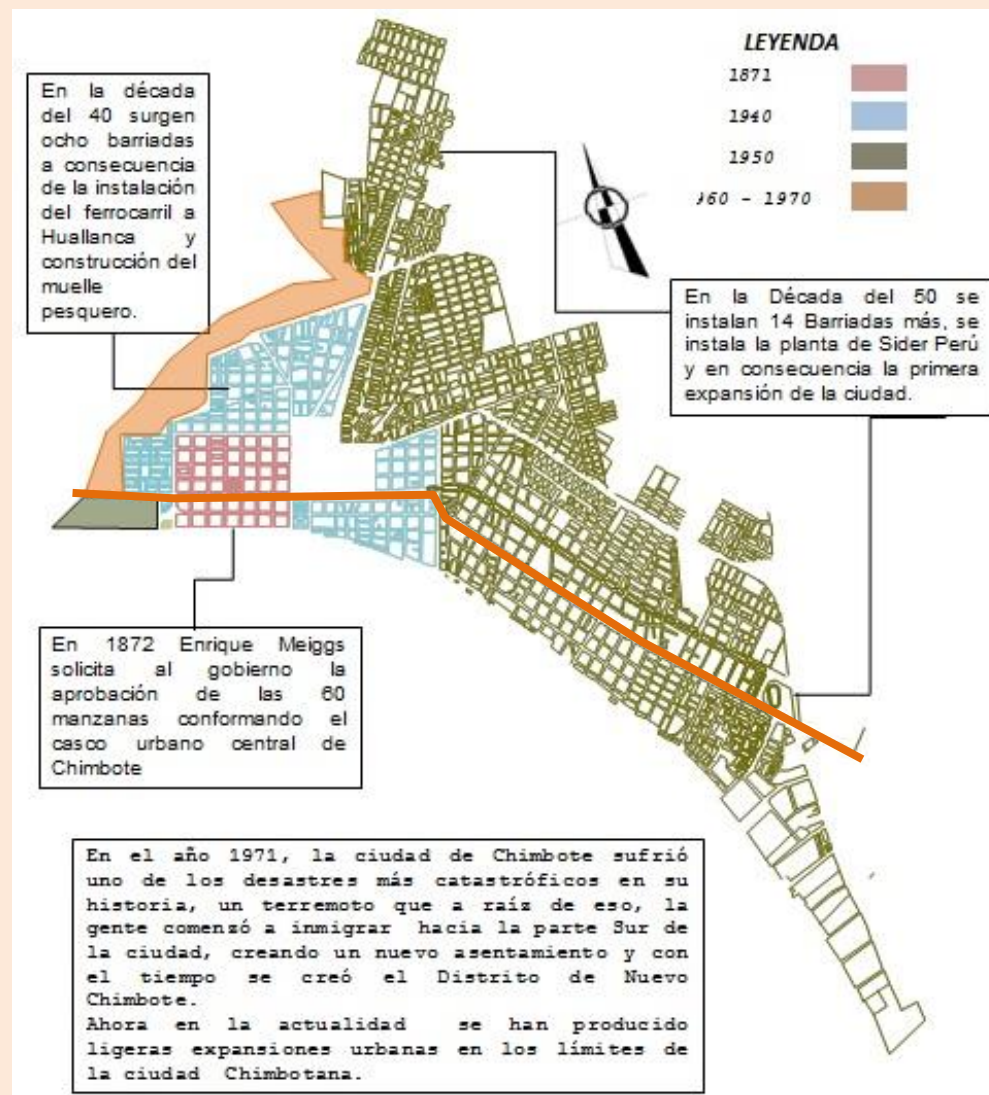


Relación del proceso Tipológico - Morfología



Casco urbano Una relación del alineamiento y parcelación referida una traza de edificación que ya habría estado constituida (plano de 60 manzanas de Enrique Meiggs, pero es notoria que el proceso no fue el mismo o al menos eso evidencia el resultado, resultado de una urbanización MARGINAL.

Esquema de aparición de asentamientos a lo largo del tiempo



Tipologías estructurales del crecimiento urbano

	Evolución espacial →			
Grado de evolución temporal ↓	Barraquismo	E		
	Urbanización marginal	P	E	
	Hileras suburbanas	U	P	E
	Ensanche	P	U	E
	Ciudad Jardín	PU	E	
	Polígono	PUE		

Clara falta de Gestión y planeamiento, los Asentamientos son actores y productores de su propio esquema de habitar, por lo que los Procesos de: **Parcelación y Edificación** se dan de manera tan espontánea y casi al mismo tiempo dando como resultado una **URBANIZACION MARGINAL**.

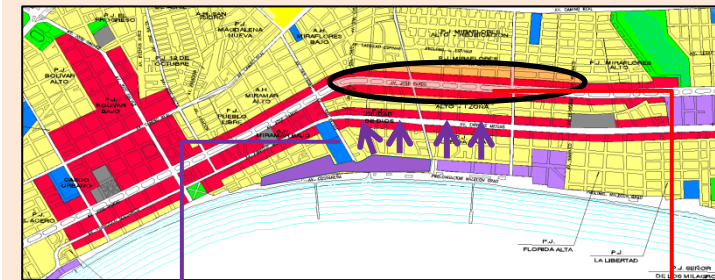
Tipologías descriptivas del crecimiento urbano

Tipología urbana histórica: El tramo de estudio forma parte del gran paquete de "Asentamientos Irregulares" que forman las barriadas o áreas periféricas de la ciudad.

Enfoque funcionalista: Como consecuencia de su irregularidad en su formación, su función es totalmente incapaz de satisfacer las necesidades de su población, ya que carece de espacios destinados a equipamientos.

Enfoque morfológico: Sobre una ladera, (**topografía**) se forma de manera paralela a su costa a manera de Ciudad lineal (**morfología del plano**), teniendo como Eje principal a la Av. Pardo.

Estructura espacial del crecimiento - relación con el uso de suelo



Aparición de Asentamientos Irregulares a raíz del bum pesquero y consigo la presencia de industrias de la pesca.

Delimitación de áreas comerciales alrededor de la Av. Pardo como borde y la más competitiva económicamente mientras que su periferia vivienda de menor o nula competitividad económica.

Estructura espacial del crecimiento - relaciones de accesibilidad

Ciudad Lineal, atravesada por la Av. Pardo de punta a punta, también es recorrida de forma paralela por la Panamericana Norte creando un flujo de "entrada y salida", haciendo notoria la categoría de **accesibilidad de puerta**.

Análisis funcional "intensidad de flujo"

El siguiente análisis muestra un conteo de vehículos que transitan por la Av. Pardo en determinados horarios (mañana, tarde y noche) en intervalos de 15min. Teniendo como punto de conteo la Av. Perimetral del área de estudio (av. Aviación).



Fuente: Fotos trabajo de Investigación

VIA	INTERSECCION	TURNO	VOLUMEN
Av. José Pardo	Av. Aviación	Mañana	2145
Av. José Pardo	Av. Aviación	Tarde	1962
Av. José Pardo	Av. Aviación	Noche	2772

Fuente: Trabajo de Investigación

Los diagramas muestran el mayor flujo vehicular por la noche en horarios de 18:15 y 19:00 sumando 714 vehículos que transitan por la Av. Pardo y el pico mas bajo entre las 13:30 y 14:00 horas donde tan solo llegan a circular 326 vehículos y teniendo un promedio de 247 vehículos aproximada mente que transitan por la Av. Pardo aproximada mente. De un solo carril.

Por lo que concluyo que la avenida Pardo es la avenida de mayor flujo vehicular y por lo tanto queda demostrada una vez más su jerarquía frente a otras avenidas de la ciudad.

Medición de intensidad de flujo turno: MAÑANA					
HORA	TIPOS DE UNIDADES			TOTAL	
	AC	C-M	OT		
1	07:00 - 07:15	85	25	89	199
2	07:15 - 07:30	174	17	67	258
3	07:30 - 07:45	108	22	86	218
4	07:45 - 08:00	68	14	73	198
5	08:00 - 08:15	63	08	85	156
6	08:15 - 08:30	62	24	76	167
7	08:30 - 08:45	85	13	64	152
8	08:45 - 09:00	105	12	66	183
9	09:00 - 09:15	93	15	43	168
10	09:15 - 09:30	65	22	85	125
11	09:30 - 09:45	86	09	78	172
12	09:45 - 10:00	55	24	75	149

Fuente: Trabajo de Investigación



Fuente: Fotos trabajo de Investigación

Medición de intensidad de flujo turno: TARDE					
HORA	TIPOS DE UNIDADES			TOTAL	
	AC	C-M	OT		
12	12:00 - 12:15	140	18	35	234
13	12:15 - 12:30	142	14	189	374
14	12:30 - 12:45	100	26	156	304
15	12:45 - 13:00	123	22	142	280
16	13:00 - 13:15	104	15	142	241
17	13:15 - 13:30	139	10	63	203
18	13:30 - 13:45	62	14	32	186
19	13:45 - 14:00	65	08	36	140

Fuente: Trabajo de Investigación



Fuente: Fotos trabajo de Investigación

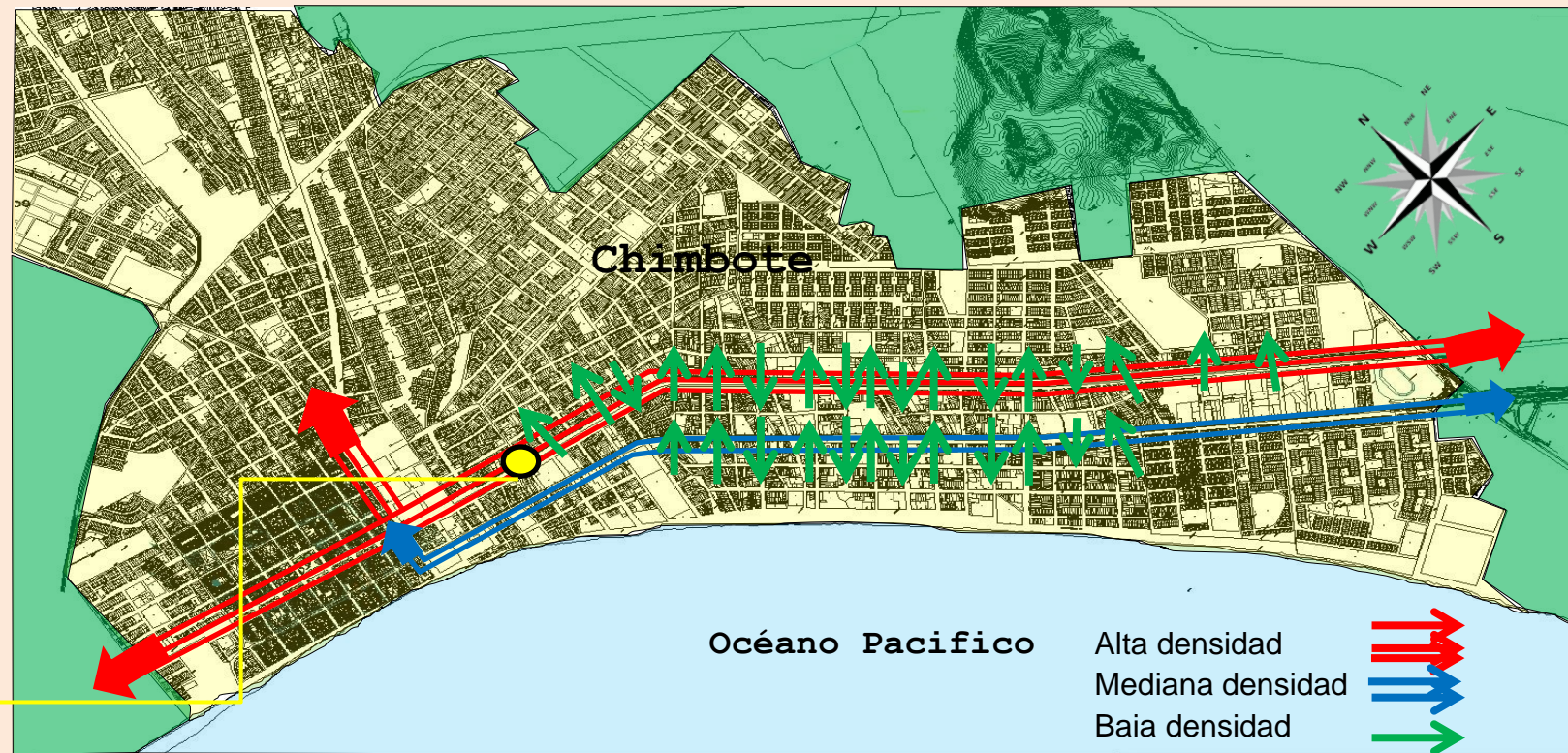
Medición de intensidad de flujo turno: NOCHE					
HORA	TIPOS DE UNIDADES			TOTAL	
	AC	C-M	OT		
20	18:00 - 18:15	125	14	109	250
21	18:15 - 18:30	202	10	105	328
22	18:30 - 18:45	156	18	160	386
23	18:45 - 19:00	186	22	221	432
24	19:00 - 19:15	145	14	160	321
25	19:15 - 19:30	117	28	203	375
26	19:30 - 19:45	121	25	202	306
27	19:45 - 20:00	142	08	226	374

Fuente: Trabajo de Investigación

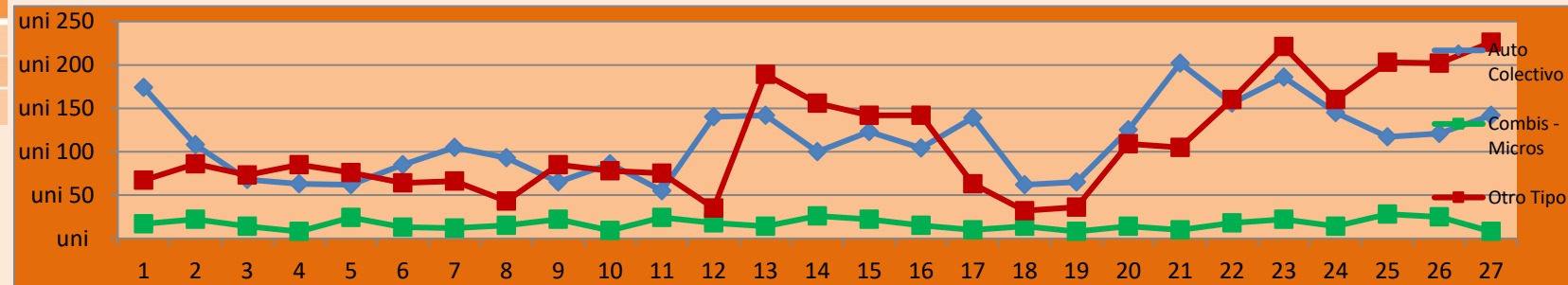


Fuente: Fotos trabajo de Investigación

Diagrama de intensidad de vehicular - en relación a tramo de estudio



Fuente: Trabajo de Investigación



Fuente: Trabajo de Investigación

Diagrama de picos por horario y tipo



Facultad de
Arquitectura

09

Guía de
información

Análisis funcional
"intensidad de flujo
vehicular"

Título de la investigación

Estancamiento y
deterioro urbano
de la Av. Pardo
[tramo (Av.
Aviación y el Jr.
La Unión)] en
relación a su
jerarquía y área
de influencia.

ASIGNATURA

SEMINARIO DE
TITULACION I
DOCENTES ARQ.

- José Beingolea
Del Carpio
- Fernando Utia
Chirinos

ASESOR ARQ.

Alejandro
Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos

Análisis descriptivo de contaminación acústica en relación al tramo de estudio

VIA	INTERSECCION	TURNO	VOLUMEN
Av. José Pardo	Av. Aviación	Mañana	2145
Av. José Pardo	Av. Aviación	Tarde	1962
Av. José Pardo	Av. Aviación	Noche	2772

Fuente: Trabajo de Investigación

El motor de un vehículo motorizado alcanza un promedio de 80 decibeles (Db) en trafico rodado y la bocina del mismo puede llegar a alcanzar los 100 Db en un atascamiento vehicular según los datos proporcionados por la OMS, siendo también lo permisible 85 Db lo permisible por un ciudad moderada y que no atente sobre la población, ya que estos podrían causar efectos psicológicos negativos.



Fuente: Trabajo de Investigación

Teniendo como factor (0.06 db. por acción de rodamiento de un vehículo motorizado y los datos obtenidos del conteo en la medición de la intensidad de flujo vehicular, obtenemos datos que señalan la noche como el nivel mas alto 166.32 dB. y el pico mas bajo durante la tarde en 117.72 dB, y teniendo en consideración que la O.M.S. señala que 130 dB. como índice permisible de una ciudad, índice aceptable para la salud.



Fuente: Fotos trabajo de Investigación

TURNO	Decibeles
MAÑANA	128.7 dB.
TARDE	117.72 dB.
NOCHE	166.32 dB.

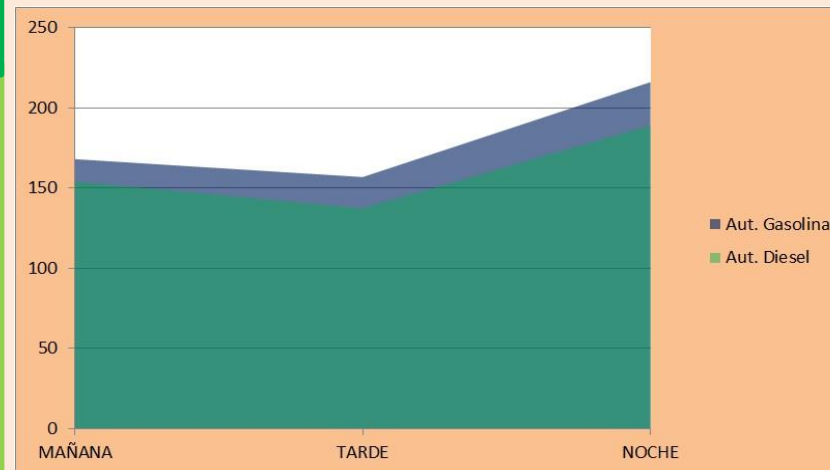
Fuente: Trabajo de Investigación

Diagrama de intensidad de ubicación tramo analizado en relación al estado AMBIENTAL (contaminación acústica y emisión de gases)



Fuente: Trabajo de Investigación

Análisis descriptivo de emisión de Co2/kg por klm. En lo automóviles



Fuente: Trabajo de Investigación

La emisión de Co2 por kilogramo en vehículos motorizados varía dependiendo del tipo de combustible, así que evaluamos 50% como combustible Diesel y 50% como Gasolina del 100% total obtenido del conteo.

El factor promediadle es 0.16klg en gasolina y 0.14klg en Diesel, obteniendo 216 kg. Por la noche en gasolina y 189 en Diesel mientras que el pico mas bajo se

	Auto. Gasolina	Auto. Diesel
MAÑANA	168 kg/co2	154 kg/co2
TARDE	156.8 kg/co2	137.2 kg/co2
NOCHE	216 kg/co2	189 kg/co2

Fuente: Trabajo de Investigación

g CO2 / km	
más de 200	excesivamente contaminante
200-160	muy contaminante
140-160	bastante contaminante
120-140	contaminante
100-120	poco contaminante
menos de 100 gr/km	los menos contaminantes

Fuente O.M.S.

Obtiene por la tarde teniendo 156.8 en gasolina y 137.2 en diesel.

Denotando que es un alto índice de emisión de Co2 según **OMG**.



Facultad de Arquitectura

10

Guía de información

Análisis de la funcional :

Contaminación Acústica y emisión de Co2

Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA

SEMINARIO DE TITULACION I **DOCENTES ARQ.**

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

ASESOR ARQ.

Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos

Tipo de actividades económicas - Alojamientos de paso "hostales"



Facultad de
Arquitectura

11

Guía de
información
Tipo de
actividades
económicas

Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA SEMINARIO DE TITULACION I DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

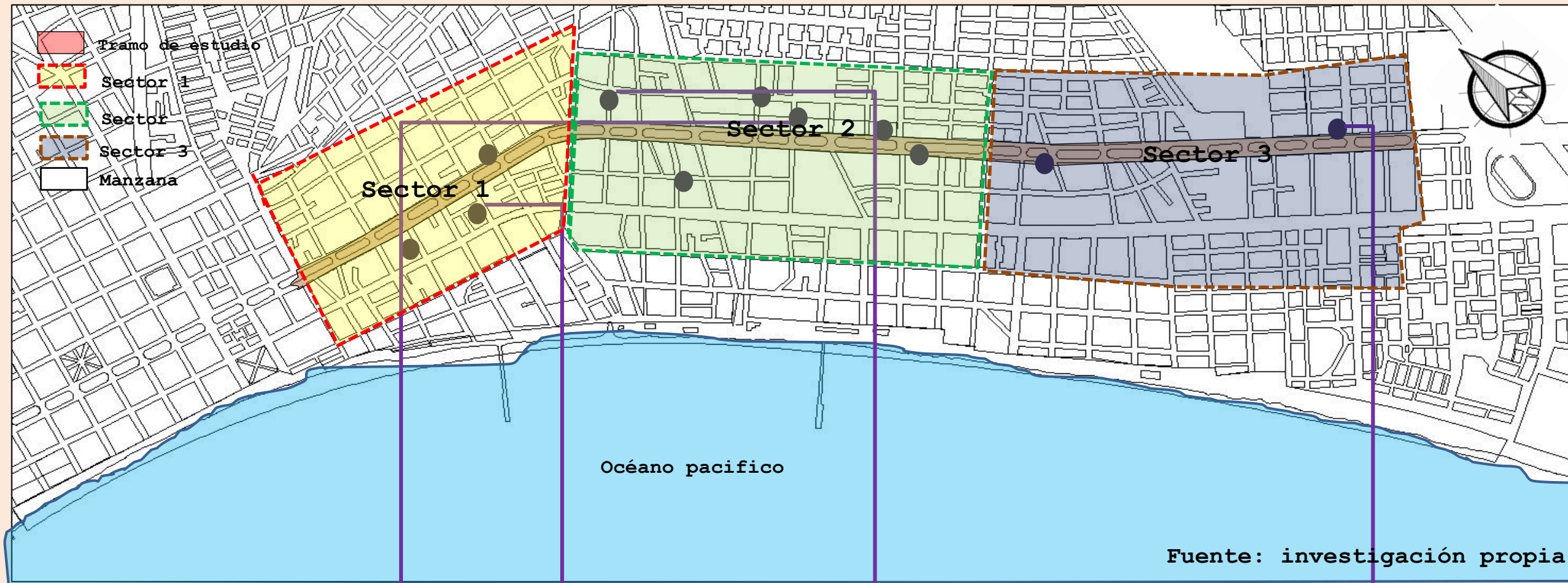
ASESOR ARQ.

Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos



Fuente: investigación propia



Hostal Sahara Av. Pardo y Jr. Tacna



Hostal Las Vegas Av. Pardo y Jr. Casma

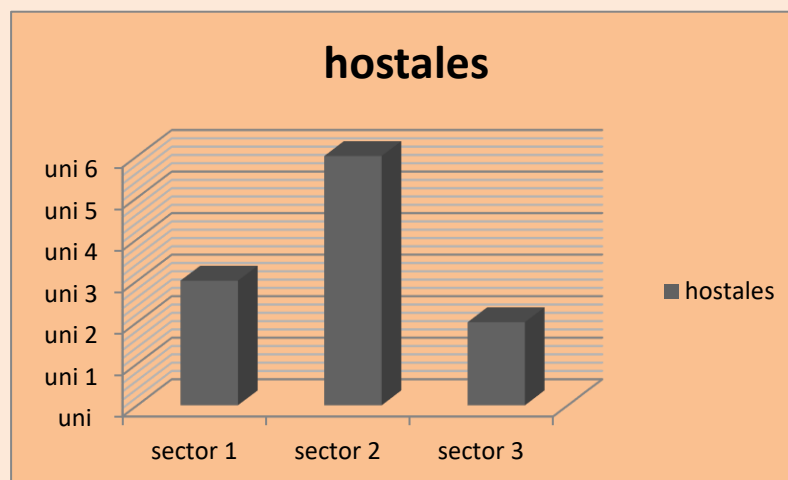


Hostal Av. Pardo y Jr. Moquegua



Hostal Nona verano Av. Pardo y Ca. Simón Bolívar

Fuente: fotografías investigación propia



Sector 1

El sector 1 muestra 3 hostales en representando o 28% de actividades comerciales de este

Sector 2

El sector 2 muestra 6 hostales en representando 64% siendo este sector con mayor actividades de este tipo.

Sector 3

El sector 3 muestra 2 hostales en representando 8% siendo este sector con menor actividades de este tipo.

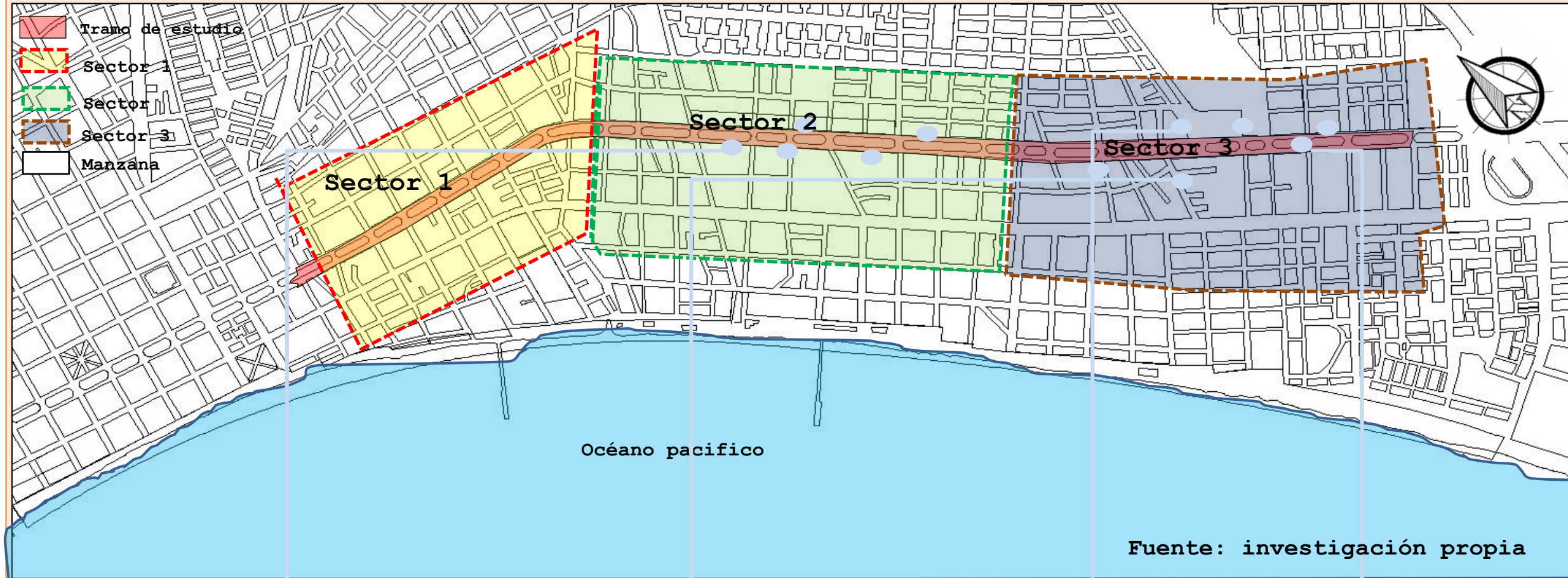
ITINERARIO:

- Llegada de clientes
- Servicio interno
- Salida de clientes

EXTERNALIDADES:

- ninguna

Tipo de actividades económicas - Almacenes



Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA SEMINARIO DE TITULACION I DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

ASESOR ARQ.

Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos



Almacén Av. Pardo y Jr. Tumbes



Almacén Av. Pardo y Jr. Arriola

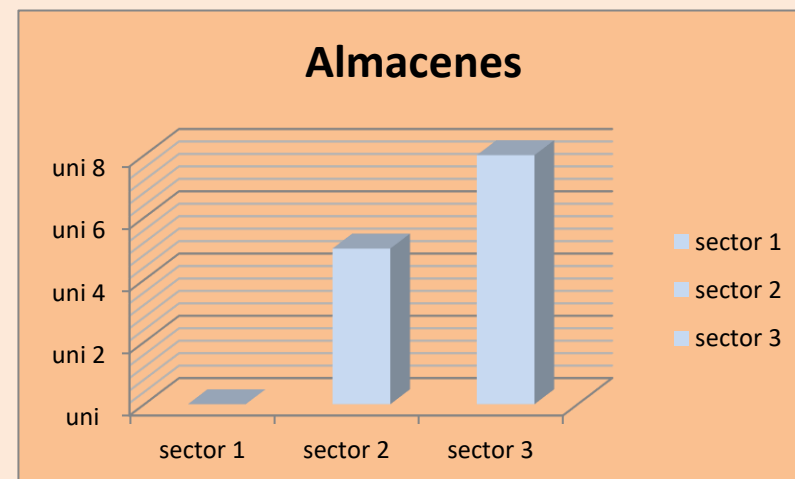


Almacén Av. Pardo y Jr. Tacna



Almacén Av. Pardo y Jr. José Carlos Mariátegui

Fuente: fotografías investigación propia



Sector 1

El sector 1 muestra 0 almacenes representando 0% de actividades comerciales de este tipo.

Sector 2

El sector 2 muestra 5 Almacenes en representando 35% siendo este sector con mayor actividades de este tipo.

Sector 3

El sector 3 muestra 7 Almacenes en representando 65% siendo este sector con menor actividades de este tipo.

ITINERARIO:

- Llegada de transportadores de material
- Carga y descarga (internamente)
- Salida de transportadores de material

EXTERNALIDADES:

- Actividades totalmente internas.
- Sin preocupación por el tratamiento externo y cuidado de mobiliario urbano de su propio entorno.
- Se observa un nulo flujo y dinámica pública y económica.

Tipo de actividades económicas - Auto partes "venta de repuestos y accesorios para autos"



Facultad de
Arquitectura

13

Guía de
información
Tipo de
actividades
económicas

Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA

SEMINARIO DE
TITULACION I

DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

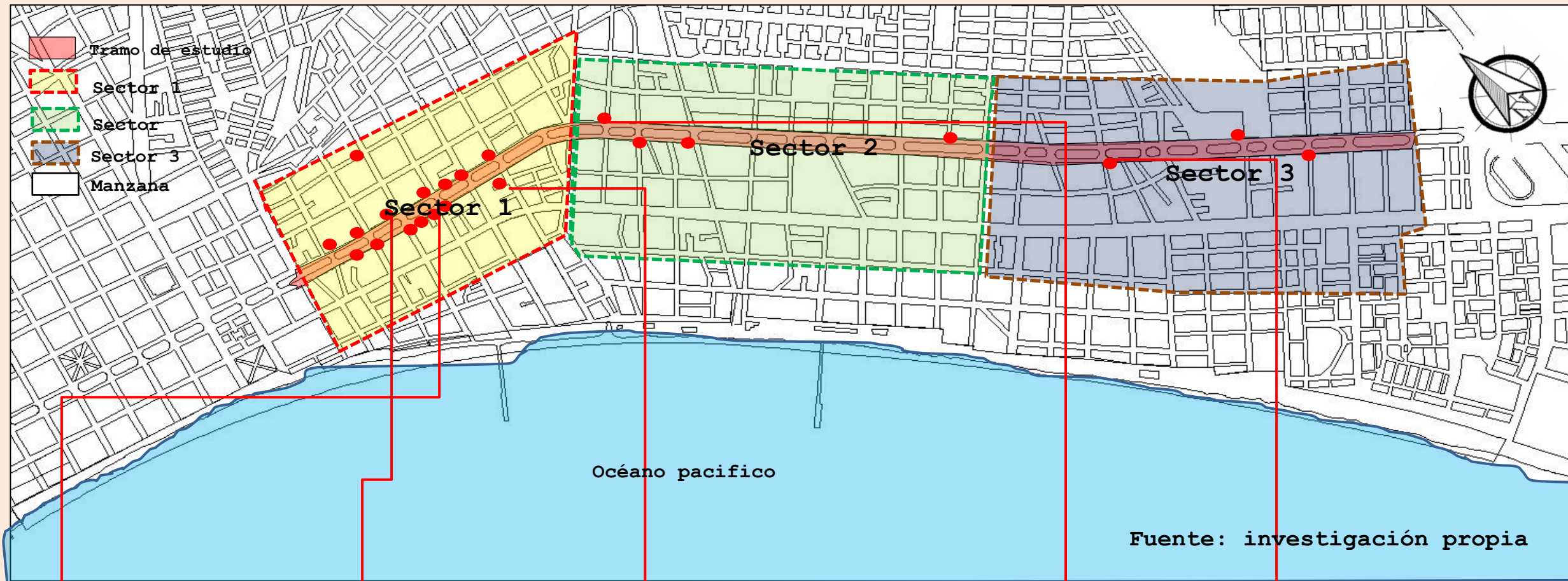
ASESOR ARQ.

Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

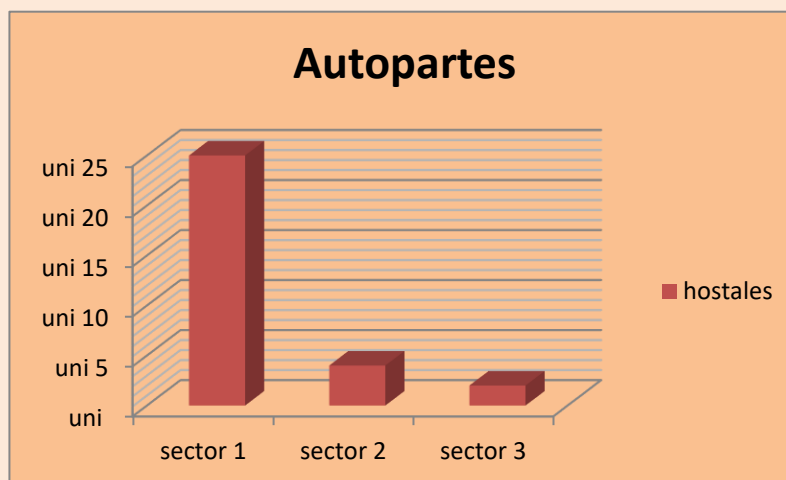
Eddy S. Roncal Avalos



Fuente: investigación propia



Fuente: fotografías investigación propia



Sector 1

El sector 1 muestra 25 Autopartes en representando o 92% de actividades comerciales de este tipo.

Sector 2

El sector 2 muestra 4 Autopartes en representando 5% siendo este sector con mayor actividades de este tipo.

Sector 3

El sector 3 muestra 3 Autopartes en representando 3% siendo este sector con menor actividades de este tipo.

ITINERARIO:

- Llegada de clientes
- Venta de Autoparte
- Instalación de Autoparte
- Prueba de Autoparte
- Salida de clientes

EXTERNALIDADES:

- Invasión de la vía Pública, para la instalación de Autopartes.
- Comercializa con otros comerciantes informales
- Desechan residuos sólidos en la vía pública

Tipo de actividades económicas - Auto servicios "Grifos"

Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA

SEMINARIO DE
TITULACION I

DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

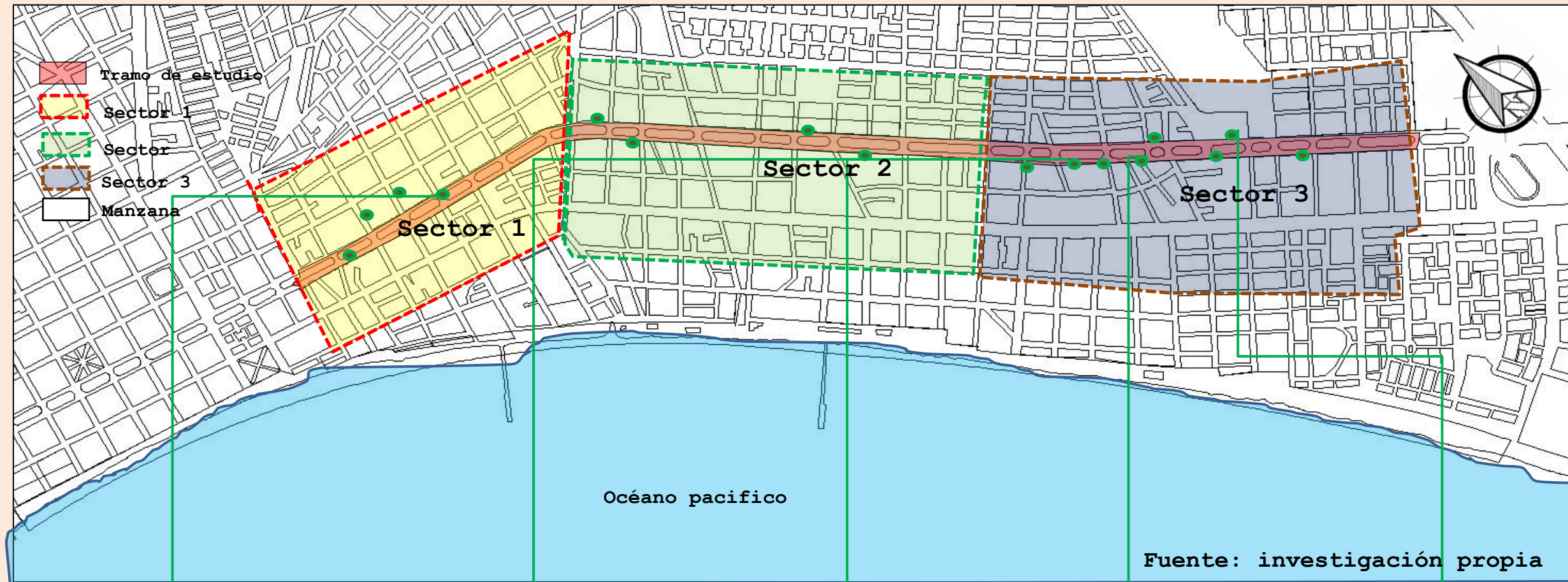
ASESOR ARQ.

Alejandro
Padilla Cuadros

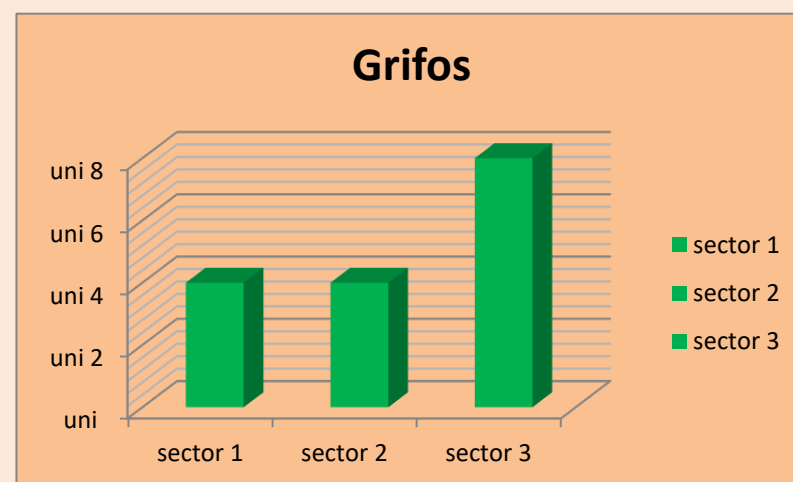
TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos



Fuente: fotografías investigación propia



Sector 1

El sector 1 muestra 4 Autoservicios representando o 25% de actividades comerciales de este tipo.

Sector 2

El sector 2 muestra 4 Autoservicios en representando 25% siendo este sector con mayor actividades de este tipo.

Sector 3

El sector 3 muestra 8 Autoservicios en representando 50% siendo este sector con menor actividades de este tipo.

ITINERARIO:

- Llegada de clientes
- Revisión del vehículo
- Abasto de servicio
- Salida de clientes

EXTERNALIDADES:

- Leve congestionamiento vehicular, ocasionado por entrada y salida de vehículos.

Tipo de actividades económicas - Auto servicios "reparación y mantenimiento de autos"



Facultad de
Arquitectura

15

Guía de
información
Tipo de
actividades
económicas

Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA

SEMINARIO DE TITULACION I

DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

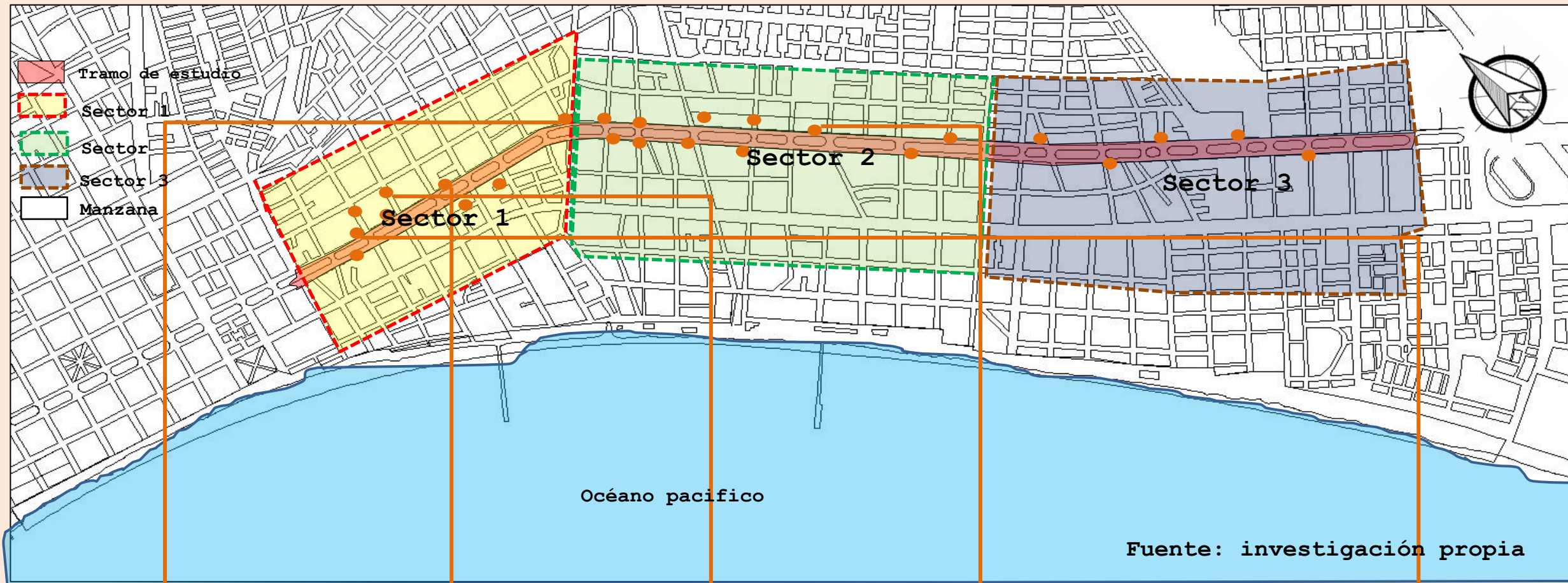
ASESOR ARQ.

Alejandro Padilla Cuadros

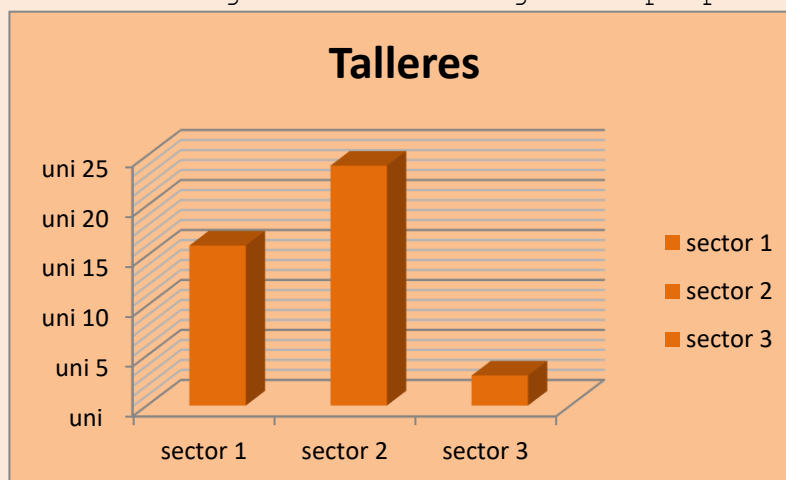
TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos



Fuente: fotografías investigación propia



Sector 1

El sector 1 muestra 16 Autoservicios representando o 36% de actividades comerciales de este tipo.

Sector 2

El sector 2 muestra 24 Autoservicios en representando 54% siendo este sector con mayor actividades de este tipo.

Sector 3

El sector 3 muestra 8 Autoservicios en representando 10% siendo este sector con menor actividades de este tipo.

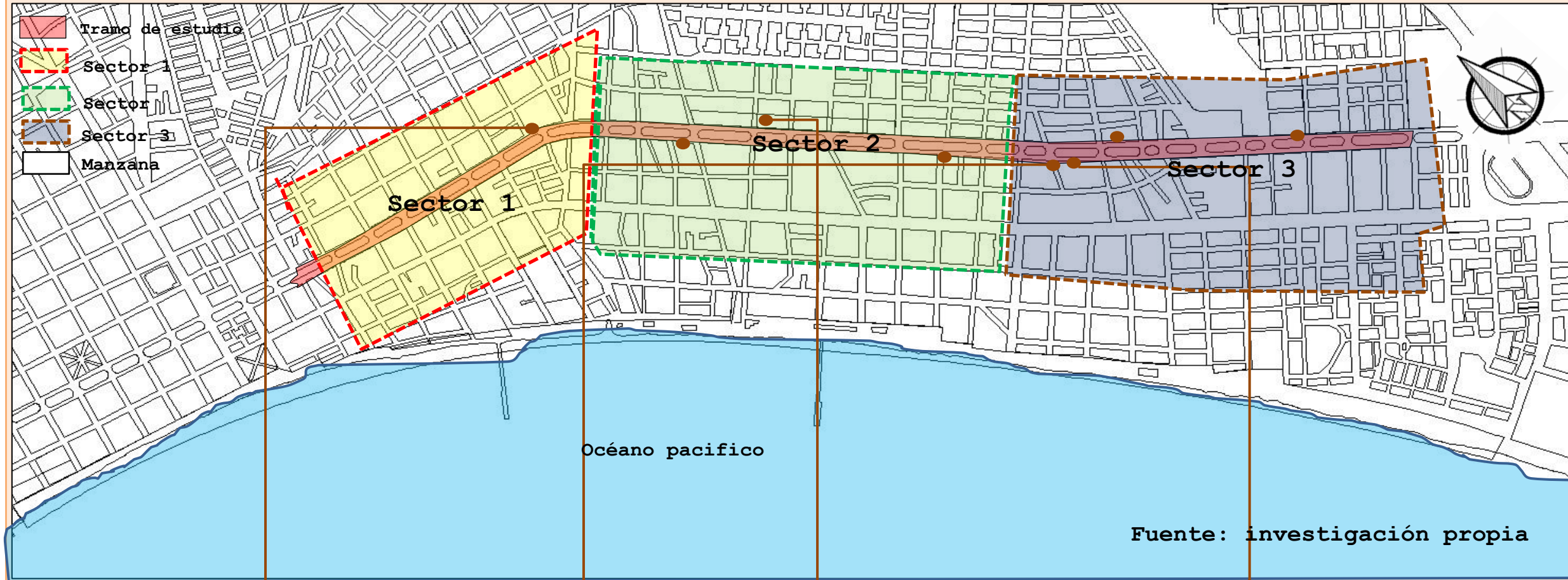
ITINERARIO:

- Llegada de clientes
- Revisión del vehículo
- Reparación del vehículo
- Encargo de vehículo (si es necesario)
- Prueba de reparación
- Salida de clientes

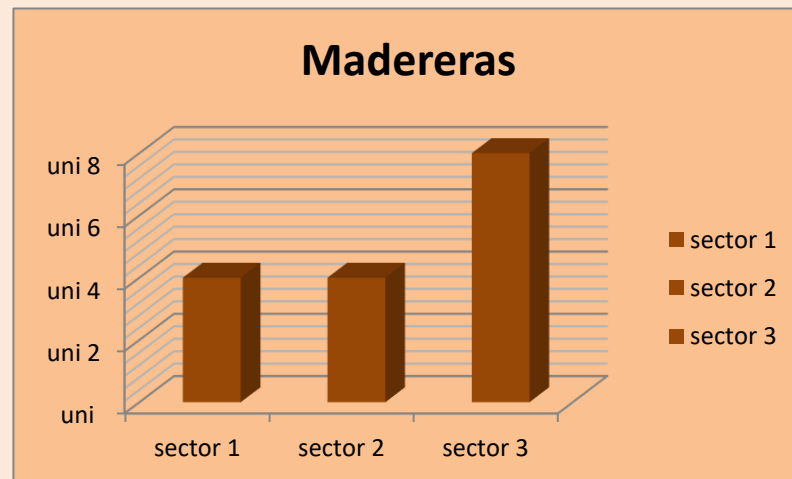
EXTERNALIDADES:

- Invasión de la vía Pública, para la reparación de vehículos en aprox. 72% de establecimientos de este tipo.
- Comercializa con otros comerciantes informales.
- Desechan residuos sólidos en la vía pública.

Tipo de actividades económicas – Madereras



Fuente: fotografías investigación propia



Sector 1

El sector 1 muestra 1 Maderera representando o 10% de actividades comerciales de este tipo.

Sector 2

El sector 2 muestra 3 Madereras en representando 40% siendo este sector con mayor actividades de este tipo.

Sector 3

El sector 3 muestra 4 Madereras en representando 50% siendo este sector con menor actividades de este tipo.

ITINERARIO:

- Llegada de clientes
- Carga y descarga de tablones
- Salida de clientes

EXTERNALIDADES:

- No cuenta con área de carga y descarga de madera por lo que ocasionan gran congestión vehicular en el momento de carga y descarga.

Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA

SEMINARIO DE TITULACION I
DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

ASESOR ARQ.

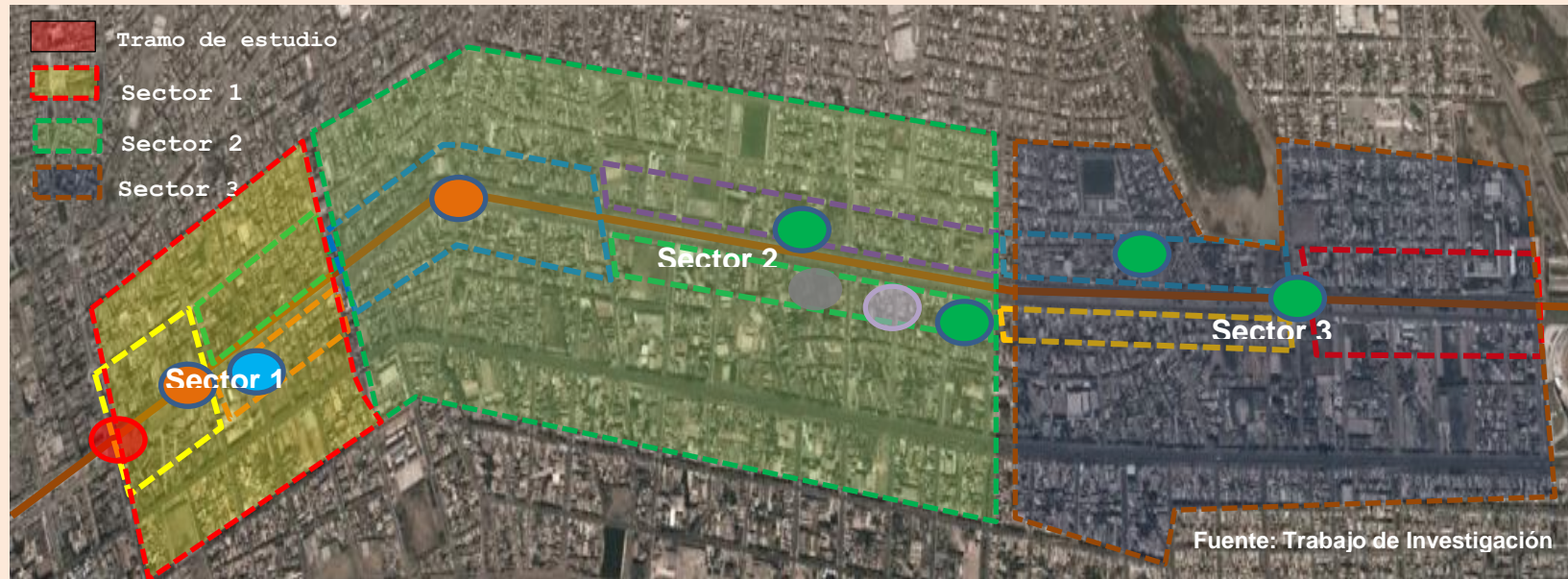
Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos

Plano general de puntos críticos del área de estudio:



Cuadro de ubicación de puntos delincuenciales - ciudad de Chimbote

Puntos Críticos de Incidencia Delictiva	Lugares de Micro Comercialización de Drogas	Lugares donde se Ejerce la Prostitución Clandestina	Lugares de Mayor Incidencia de Accidentes de Tránsito	Lugares donde se Presenta Acciones de Pandillaje Pernicioso	Locales donde se Atenta Contra la Moral Pública	Lugares donde se Presenta Contaminación Sonora e Atmosférica
Jr. Tumbes y Leoncio Prado – SERPOST (Mercado las Malvinas)	Jr. Elías Aguirre y Pizarro (La Antena)	Av. Pardo y Jr. Ruiz	Inmediaciones de la Av. Meiggs Cdra. 21 (Altura IE Mundo Mejor)	AV. Camino Real Colindante con el Mercado de la Victoria.	AV Meiggs Crda. 9 con Intersección Jr. Santa Rosa (Presencia de Locales) Peñas el Algarrobo, JB, El Águila, La Clave y Otros.	Vehículos de toda la ciudad, Zona Industrial la Florida Baja, Alta, Gran trapecio Trapecio
AV. Gálvez y Bolognesi (Plaza Grau)	Av. Industrial y Moore (Frente a SIDER PERU)	Av. Pardo y Jr Elías Aguirre	Inmediaciones de la Av. Pardo y Av. Aviación	AA.HH. Sanjuan colindancia con el P.J. Miraflores Alto	Av. Enrique Palacios(Cdra. 2)- Karaoke	Av. Santa cruz. (Av. Pardo)
Jr. Manuel Ruiz y Bolognesi (Centro Comercial Ocoña)	PPJJ Miraflores Alto Sector I	Av. Pardo y Jr. Villavicencio		Esquina Av. Camino Real Con el PPJJ Ramal Playa Grifo)	AV. Bolognesi(Primera Cdra. – Locales)- Karaoke	Av. José Gálvez Cdras. 3,4 y 5
Av. Gálvez y Alfonso Ugarte (Altura Caja Municipal)	PPJJ Florida Alta y Baja (Sector Playa)	Av. Enrique Palacios(Cdra. 2) - Karaoke		Zona 3 Estrellas Esquina Jr. Cajamarca Av. Pardo	Av. Guillermo More(Cdra. 2)- Karaoke	Av José Pardo Crdas 5,6 ,7, 8, 9 y 10
Jr. Manuel Ruiz y Olaya (Altura FAVISIA)	PPJJ 15 de Abril. Baja (Sector Playa)	Av. Guillermo More(Cdra 2) – Karaoke		Losa PPJJ Fraternidad Esperanza Baja – AV. AREQUIPA	Primera Cdra. Malecón Grau - Karaoke	Algunos Locales comerciales del cercado Urbano y Algunas zonas de la ciudad
Miramar bajo - Sector Gran Trapecio – y P.J. Involucrados	PPJJ Miraflores Alto Sector III	1ra Cuadra de los Héroes (1ra Cdra.- Locales)- Karaoke Video PUB		Inmediaciones de la Av. Meiggs Cdra. 21 (Altura IE Mundo Mejor)	Jr. Carlos de los Heros (Primera Cdra.- Locales) Karaoke Video PUB	
Jr. Carlos de los Héroes Cdra. 9 y 10(IE – Inmaculada)	Jr. Manuel Ruiz y Jr. Arequipa – PPJJ Bolívar Alto.	Miraflores Alto		P.J. Miraflores Alto y Bajo - P.J. Señor de los Milagros		
Mercado Modelo (Leoncio Prado y Gálvez. Espinar y Gálvez.				La Victoria – Urb. Trapecio Primera y segunda etapa -		
4ta Cdra. Jr. Alfonso Ugarte (Tienda 24hrs)				PPJJ 16 De Diciembre (Frente a IE República Peruana0		

FUENTE: expediente de puntos críticos en la ciudad de Chimbote - comisaria la libertad 2009-2010

Comprende:

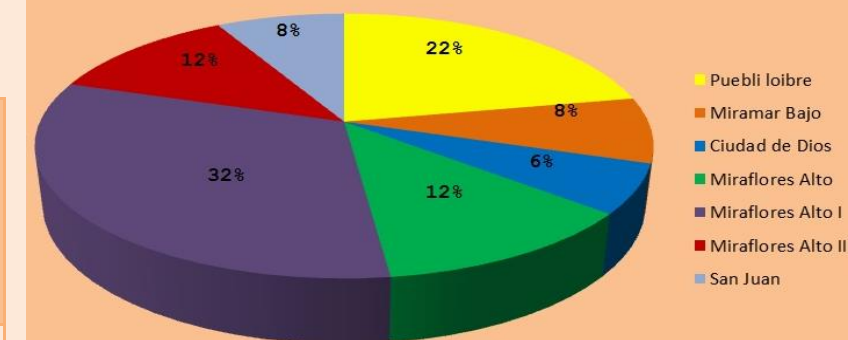
P.J. Pueblo Libre	A.H. Miramar. Alto	A.H. Miramar. Bajo
P.J. Ciudad. De Dios	P.J. Miraflores. Alto I	P.J. Miraflores. Alto II
P.J. Miraflores. Alto III	P.J. Miraflores. Alto	A.H. San Juan

OBSERVACION

• A lo largo de la Av. Pardo podemos ver que se desarrollando diferentes problemas sociales y en los cuales se encuentran varios puntos críticos y los sectores involucrados son:

- Miramar Bajo, Florida baja, Florida alta, Pueblo Libre v Miraflores alto sectores I v III.

Porcentaje de Delincuencia por Asentamiento dentro del área de estudio



- **Sector 1:** Fuente: Trabajo de Investigación

Comprendido por Pj. Pueblo Libre, Miramar Alto y Miramar Bajo, suman un total del 30 % de índice delincuencia dentro del área de estudio, considerando que en el Pj. Pueblo libre el deterioro social es ocasionado por problemas menores como Contaminación acústica y Atmosférica. Mientras que en A.H Miramar Bajo se observa un índice de actos delictivos como externalidad de sus actividades económicas.

- **Sector 2:**

Comprendido por Pj. Ciudad de Dios, Pj Miraflores Alto I y Miraflores alto Sector III, que suman un total del 24 % de índice delincuencia dentro del área de estudio, considerando que en el Pj. Ciudad de Dios el deterioro social es ocasionado por problemas menores como Contaminación acústica y mientras que en Miraflores Alto II el problema social del pandillaje esta presente al igual que en Miraflores Alto I agregándoles problemas mas graves como prostitución Clandestina y micro comercialización de drogas.

- **Sector 3:**

Comprendido por A.H. Miraflores Alto y San Juan, que suman un total del 20 % de índice delincuencia dentro del área de estudio, considerando que en el Miraflores Alto el deterioro social es ocasionado por problemas sociales como el pandillaje esta presente al igual que en Pj. San Juan siendo este el sector de mayor conflicto social.

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA

SEMINARIO DE TITULACION I
DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

ASESOR ARQ.

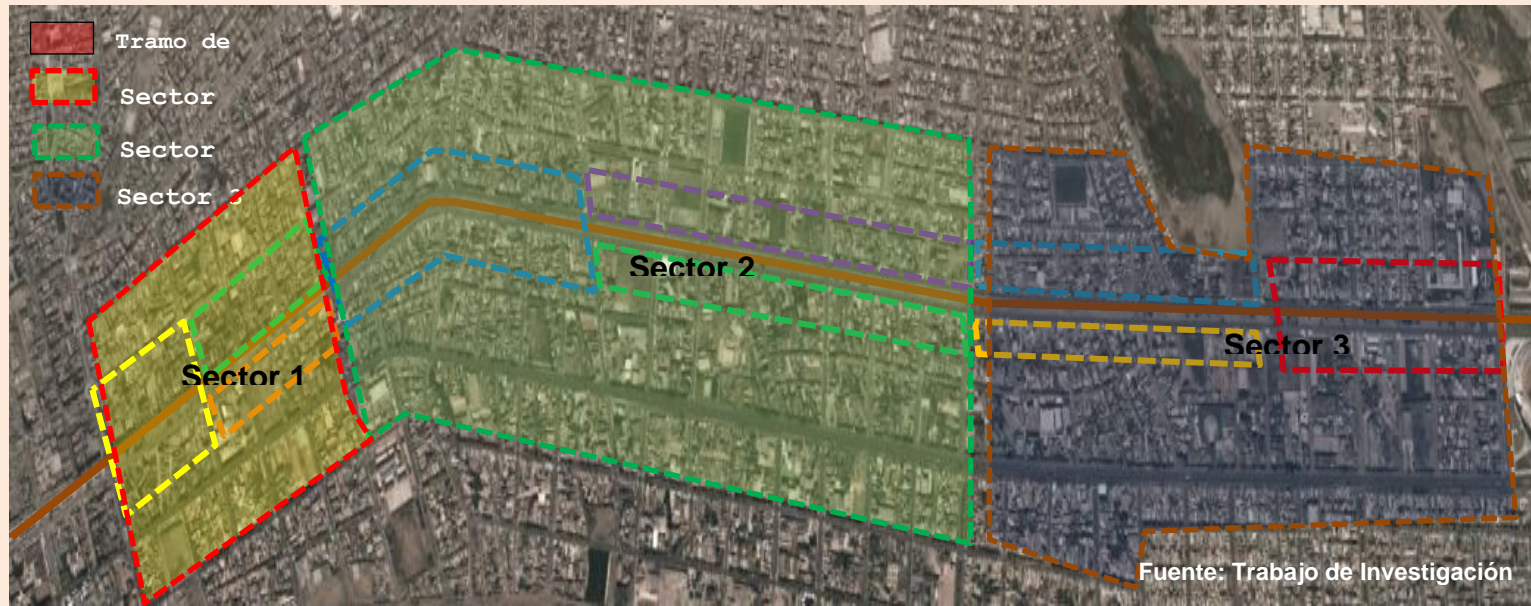
Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos

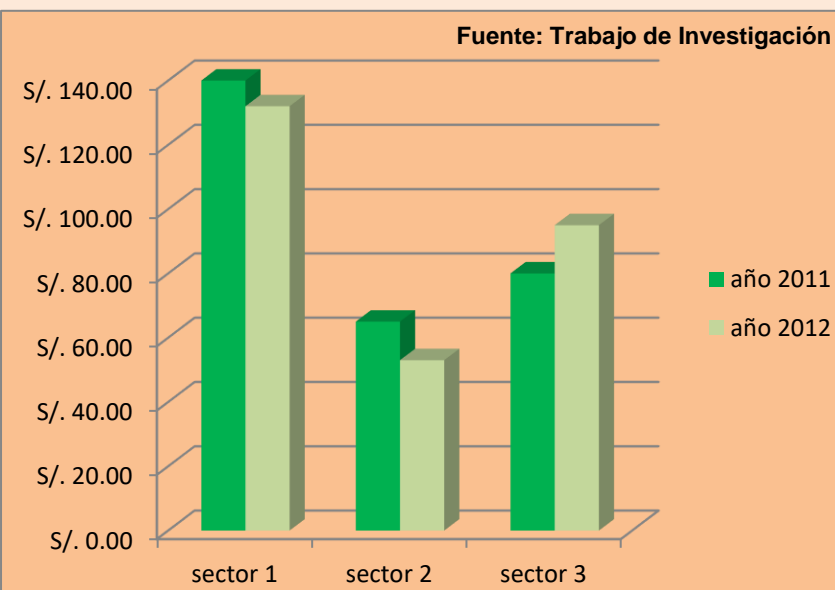
Plano general de puntos críticos del área de estudio:



Cuadro DREGADE arancelario 2011 - 2012 por sector



Grafico de valor arancelario 2011 - 2012



• AÑO 2011 :

Sector 1: El precio arancelario se encontró en un rango S/135 m2 y S/ 150

Sector 2: El precio arancelario se encontró en un rango S/55 m2 y S/ 65

Sector 3: El precio arancelario se encontró en un rango S/65 m2 y S/ 75

• AÑO 2011 :

Sector 1: El precio arancelario se encontró en un rango S/120 m2 y S/ 130

Sector 2: El precio arancelario se encontró en un rango S/45 m2 y S/ 55

Sector 3: El precio arancelario se encontró en un rango S/70 m2 y S/ 90

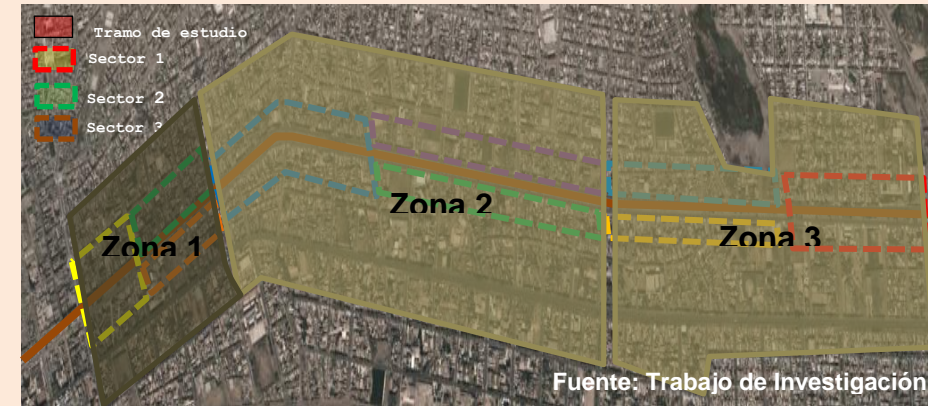
Fuente: Gerencia de administración tributaria - Municipalidad provincial del Santa

Valor Arancelario 2011 - 2012

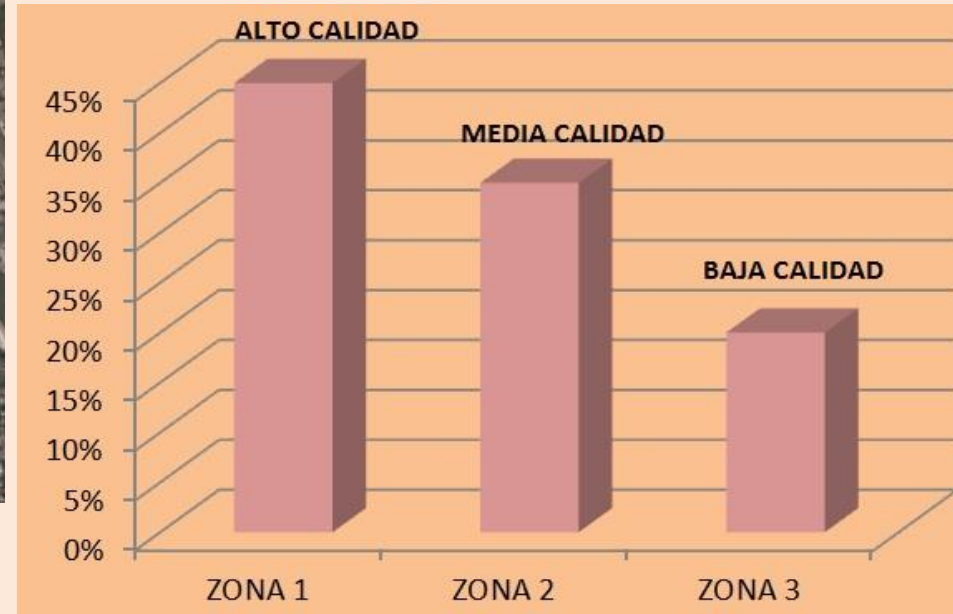
Comprende:

P.J. Pueblo Libre	A.H. Miramar. Alto	A.H. Miramar. Bajo
P.J. Ciudad. De Dios	P.J. Miraflores. Alto I	P.J. Miraflores. Alto II
P.J. Miraflores. Alto III	P.J. Miraflores. Alto	A.H. San Juan

Calidad de viviendas



Mala calidad Mediana calidad



Fuente: Trabajo de Investigación

• ZONA 1 - 45% -

Corresponde aprox. 2609 viviendas que pertenecen al Tipo 1: de 3 a 4 pisos donde predominan las viviendas de tres pisos material noble y unos acabados y otras no.

• ZONA 2 - 35%

Corresponde 3474 viviendas que pertenecen al Tipo 2: de 2 a 3 pisos donde predominan las viviendas de dos pisos de material noble y unos acabados y otras no.

• ZONA 3 - 20%

Corresponde 2270 viviendas que pertenecen al Tipo 3. De 1 a 2 pisos material donde predominan los de un solo piso de materiales noble primario pocas son las que están terminadas.



Facultad de Arquitectura

18

Guía de información

Deterioro económico

Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA

SEMINARIO DE TITULACION I

DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

ASESOR ARQ.

Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

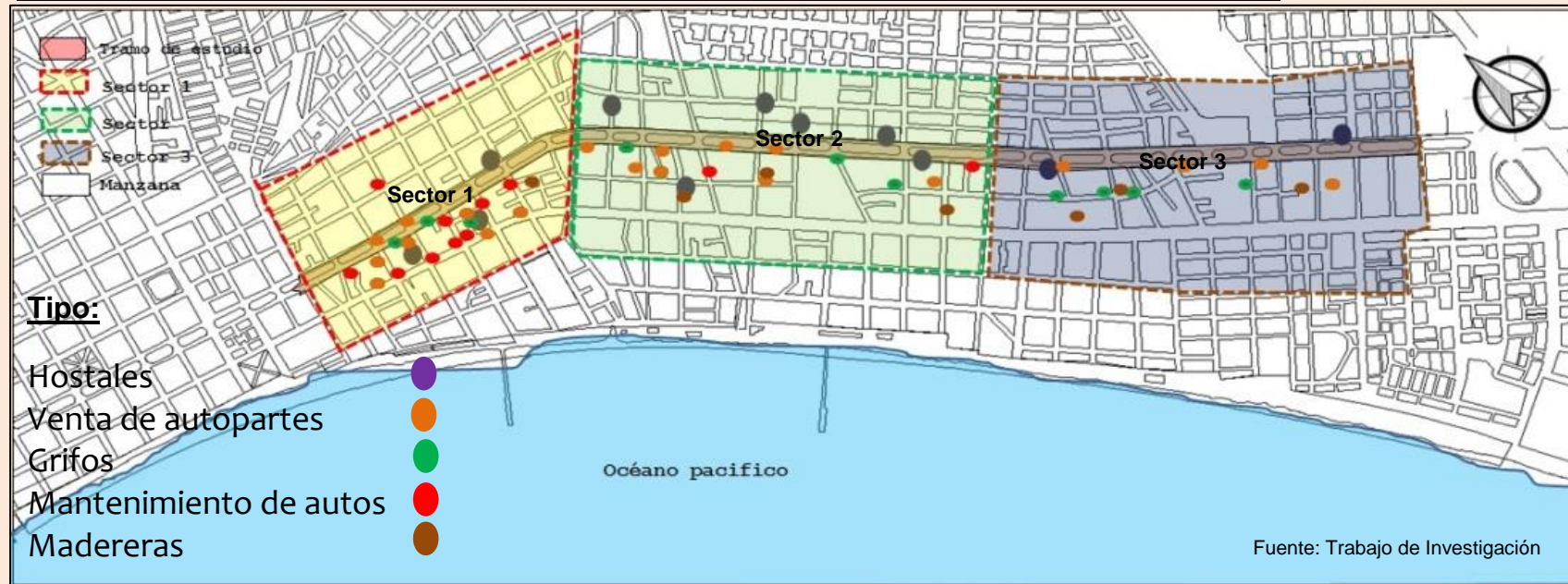
EST. ARQ

Eddy S. Roncal Avalos

Plano general de puntos críticos del área de estudio:



Mapeado de aglomeración y dinámica de actividades económicas.



Tipo:

- Hostales
- Venta de autopartes
- Grifos
- Mantenimiento de autos
- Madereras



Dinámica económica

Comprende:

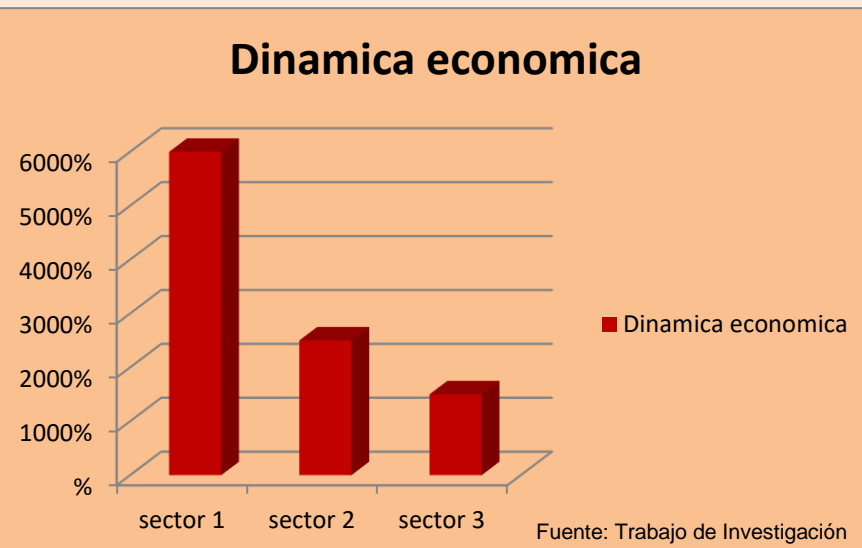
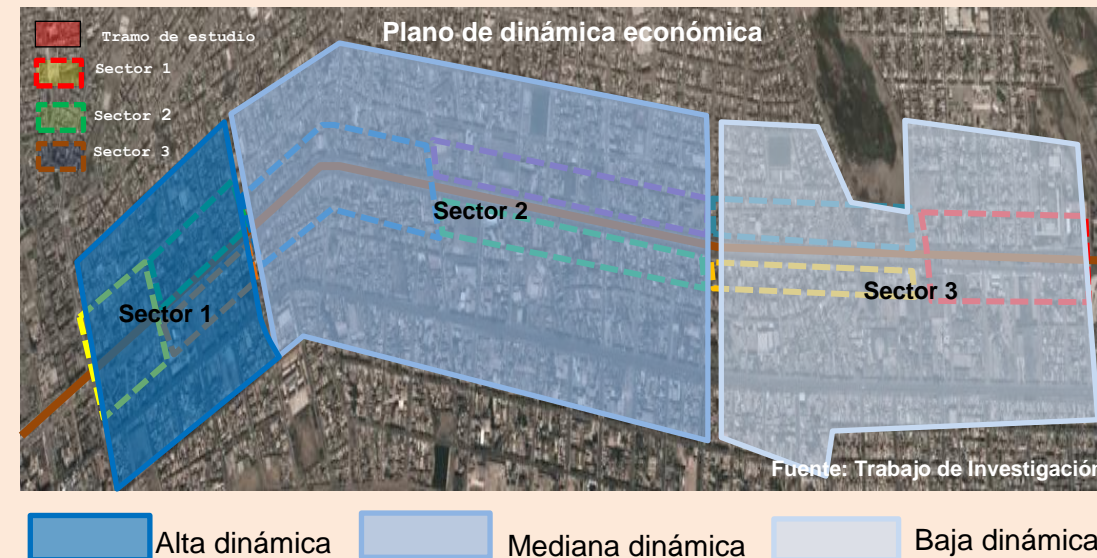
P.J. Pueblo Libre	A.H. Miramar. Alto	A.H. Miramar. Bajo
P.J. Ciudad. De Dios	P.J. Miraflores. Alto I	P.J. Miraflores. Alto II
P.J. Miraflores. Alto III	P.J. Miraflores. Alto	A.H. San Juan

Descripción de aglomeración y dinámica de actividades económicas.

Sector 1: Se denota la mayor concentración y completa diversidad dentro del sector 1 teniendo como centro la av. Pardo juega el papel de articulación ya que de ambos lados del borde las actividades son las mismas y transitoria mente dependiente una de la otra, mientras que dentro de los sectores los tipos de actividades más dispersos son complemento de las externalidades de las actividades del borde de la av. Pardo.

Sector 2: De menor concentración de actividades económicas y de actividades económicas de menor dinámica sin externalidades que hagan participar al entorno. A razón de los bordes de la av. Pardo las actividades muy distintas una de la otra deja anulada la opción de que las actividades puedan relacionarse entre en razón a la av. Pardo

Sector 3: Baja o nula dinámica de las actividades económicas presenta una caracterización de externalidades nulas. Ya que sus actividades económicas son de mayor envergadura y un tipo de caracterización casi industrial de funcionamiento interno por lo que su impacto es de total aislamiento en cuanto a Pardo y por lo que Pardo se convierte en borde de actividades dividiéndolas entre uno y otro borde.



Facultad de
Arquitectura

19

Guía de
información

Deterioro
económico

Título de la investigación

Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Pardo [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia.

ASIGNATURA SEMINARIO DE TITULACION I DOCENTES ARQ.

- José Beingolea Del Carpio
- Fernando Utia Chirinos

ASESOR ARQ.

Alejandro Padilla Cuadros

TESISTA

EST. ARQ

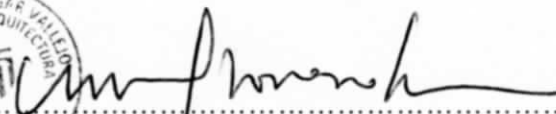
Eddy S. Roncal Avalos

Yo, **Juan César Israel Romero Álamo** Docente de la Facultad de **Arquitectura** y Escuela Profesional de **Arquitectura** de la Universidad César Vallejo - **Chimbote**, revisor (a) de la tesis titulada:

“Estancamiento y deterioro urbano de la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre [tramo (Av. Aviación y el Jr. La Unión)] en relación a su jerarquía y área de influencia”, del (de la) estudiante **Roncal Avalos Eddy Santiago** constato que la investigación tiene un índice de similitud de **21 %** verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin. El suscrito analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Lugar y Fecha: **Chimbote, 03 de mayo del 2019**




Encargado de Investigación
Msc. Arq. Juan César Israel Romero Álamo
DNI: 45627561



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE:

ARQUITECTURA

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

RONCAL AVALOS EDDY SANTIAGO

INFORME TITULADO:

"ESTANCAMIENTO Y DETERIORO URBANO DE LA AV. VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE [TRAMO (AV. AVIACIÓN Y EL JR. LA UNIÓN) EN RELACIÓN A SU JERARQUÍA Y ÁREA DE INFLUENCIA. – CENTRO DE ABASTO, MANTENIMIENTO E INVESTIGACIÓN AUTOMOTRIZ PARA LA CIUDAD DE CHIMBOTE.]"

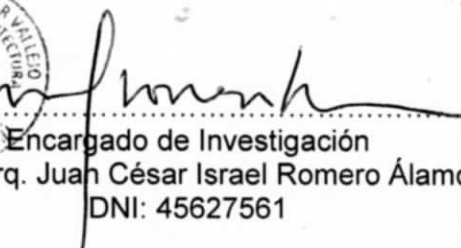
PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

ARQUITECTO

SUSTENTADO EN FECHA: 04 DE AGOSTO DEL 2018

NOTA O MENCIÓN: 15 (QUINCE)




Encargado de Investigación
Msc. Arq. Juan César Israel Romero Álamo
DNI: 45627561



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)

“César Acuña Peralta”

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: (solo los datos del que autoriza)

RONCAL AVALOS EDDY SANTIAGO

D.N.I. : 46773075

Domicilio : Bellamar 2da etapa Mz II4 Lt 12

Teléfono : Fijo : - Móvil : 968011077

E-mail : Santiagoronalavalos@gmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : ARQUITECTURA

Escuela : ARQUITECTURA

Carrera : ARQUITECTURA

Título : ARQUITECTO

Tesis de Post Grado

Maestría

Grado :

Mención :

Doctorado

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

RONCAL AVALOS EDDY SANTIAGO

Título de la tesis:

“ESTANCAMIENTO Y DETERIORO URBANO DE LA AV. VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE TRAMO (AV. AVIACIÓN Y EL JR. LA UNIÓN) EN RELACIÓN A SU JERARQUÍA Y ÁREA DE INFLUENCIA. – CENTRO DE ABASTO, MANTENIMIENTO E INVESTIGACIÓN AUTOMOTRIZ PARA LA CIUDAD DE CHIMBOTE.”

Año de publicación : 2018

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



Firma :

Fecha : Diciembre 2018

DNI : 46773075