

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN AGUSTÍN DE AREQUIPA

ESCUELA DE POSGRADO

**UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO**



**RENOVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DEL CENTRO URBANO DE
TACNA (ALAMEDA BOLOGNESI) E INCIDENCIA EN LA CALIDAD DE
VIDA URBANA**

**Tesis presentada por la Bachiller:
Daysi Maria, Valdez Quispe**

**Para optar el Título Grado Académico de: Maestra en
Ciencias con mención en Planificación en
Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**

**Asesor:
Dr. Arq. Carlos Renzo, Zeballos Velarde**

**AREQUIPA, PERU
2021**

DEDICATORIA

Al Sr. El creador, guía y base fundamental de todos mis esfuerzos.

A mis hijos, Paolo, Claudia, y Bruno, motor de mi vida, que me han colmado de bendiciones y felicidad, y que me han hecho crecer como persona.

A mis padres, por haberme regalado la vida, por su infinito amor, cuidados comprensión presencia apoyo concejos y ejemplo, para ellos todo lo que soy.

A mi gran amor, por encontrarme, por transformar mi vida, quien con su inmenso soporte, paciencia e indesmayable aliento, ha contribuido a que esta tesis pueda ser completada con éxito.

A mis hermanos todos mis logros que son en realidad nuestros, aunque la vida nos lleve por caminos diferentes, seguimos juntos en el corazón.

AGRADECIMIENTO

Agradezco primordialmente a mi asesor de tesis por su valioso y puntual apoyo durante todo el proceso de ejecución.

Agradezco a mis docentes que me formaron y compartieron sus conocimientos y experiencias.

Agradezco infinitamente a todos los participantes de la investigación que amablemente permitieron ser entrevistados a lo largo de la Alameda Bolognesi, al proveerme sus historias, y depositaron en mí una parte de sus vidas.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA.....	i
AGRADECIMIENTO.....	ii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	iii
ÍNDICE DE TABLAS.....	viii
RESUMEN.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.1. Generalidades.....	3
1.2. Planteamiento del problema.....	10
1.3. Problema general.....	11
1.3.1. Problema general.....	11
1.3.2. Problemas específicos.....	11
1.4. Objetivos.....	11
1.4.1. Objetivo general.....	11
1.4.2. Objetivos específicos.....	11
1.5. Justificación.....	12
1.6. Delimitación del área de estudio.....	13

1.8. Variables dependientes e independiente.....	13
1.9. Alcances y limitaciones	14
1.9.1. Alcances	14
1.9.2. Limitaciones	14
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL.....	15
2.1. Antecedentes.....	15
2.2. Bases conceptuales	16
2.2.1. Espacio público	16
2.3. Bases teóricas	22
2.3.1 El espacio público.....	22
2.3.2. La evolución de la ciudad y los espacios públicos	24
2.3.3. El espacio público y la complejidad del hecho urbano.	28
2.3.4. El espacio público en la construcción de identidad cultural.....	29
2.3.5. La humanización del espacio urbano.....	30
2.3.6. Los espacios verdes públicos asociados a la calidad de vida urbana	32
2.3.7. Indicadores del espacio público.....	35
2.3.8.Equipamiento Urbano.....	37
2.3.9. Mobiliario y Vegetación Urbano	38
2.3.10. Transporte	38
2.3.1.11. Imagen Urbana	38
2.3.2. Renovación del espacio público	39
2.3.2.1. Definición	39

2.4. Calidad de vida urbana	40
2.4.1. Valoración de la calidad de vida urbana.....	43
2.4.2. Medición de la calidad de vida urbana	44
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	57
3.1. Tipo y nivel de investigación.....	57
3.2. Diseño de la investigación.....	57
3.3. Población y muestra	58
3.3.1. Población	58
3.3.2. Muestra	59
3.4. Unidad de análisis.....	60
3.5. Instrumentos de recolección de datos	61
3.7. Hipótesis para la investigación	63
3.8. Variables operacionales.....	63
3.8.1. Variable independiente: Renovación del espacio público.....	63
3.8.2. Variable dependiente: calidad de vida urbana.....	64
3.9. Métodos, instrumentos y técnicas.....	65
3.10. Técnicas de análisis de datos	67
CAPÍTULO IV: MARCO REAL	69
4.1. Antecedentes históricos	69
4.2. Conformación de la estructura urbana.....	71
4.3. Infraestructura comercial existente en la ciudad de Tacna.....	75

4.3.1. Clasificación de ejes comerciales y equipamientos variados de acuerdo al plan de desarrollo urbano Tacna	76
4.3.2. Características físico espaciales.....	80
4.3.3. Características físico ambientales.....	86
4.4. Características de la población	88
4.4.1. Las migraciones	88
4.5. Aspecto económico productivo, desarrollo económico histórico.....	90
4.6. Dinámica económica actual.....	90
4.7. El comercio local central	91
4.8. Producto bruto interno	92
4.9. Población económicamente activa (PEA)	93
4.10. Turismo.....	94
CAPÍTULO V: NORMATIVIDAD	96
5.1. Ley N° 31199. Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos	96
5.2. Decreto Supremo N° 011 -2006-VIVIENDA	97
5.3. Ley N° 29415. Ley de Saneamiento Físico Legal de Predios tugurizados con fines de renovación urbana.....	99
5.4. Plan Basadre. Plan de Desarrollo Regional Concertado 2013-2023	99
CAPÍTULO VI: RESULTADOS	101
5.1. Resultados.....	101
5.3. PRUEBA DE HIPÓTESIS	120
CAPÍTULO VII: DISCUSIÓN	122

CAPÍTULO IX: CONCLUSIONES, PROPUESTA Y RECOMENDACIONES	130
8.1. CONCLUSIONES.....	130
8.2. PROPUESTA	132
8.3. RECOMENDACIONES	168
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	171
ANEXOS.....	181

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.Distribución de la población en la provincia de Tacna, 2017	58
Tabla 2.Distribución de muestra de habitantes y turistas en la provincia de Tacna, 2017	60
Tabla 3.Operacionalización de la variable Renovación del espacio público	63
Tabla 4.Operacionalización de la variable Calidad de vida urbana	64
Tabla 5.Regiones emisoras de turismo Tacna	95
Tabla 6.Tiempo de permanencia en Tacna.....	95
Tabla 7.Características de los encuestados de la Alameda Bolognesi, 2019	102
Tabla 8.Calidad del espacio público de la Alameda Bolognesi, año 2019.....	104
Tabla 9.Dimensión de uso de suelo del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	106
Tabla 10.Dimensión equipamiento urbano del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	107
Tabla 11.Dimensión mobiliario, vegetación urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	108
Tabla 12.Dimensión transporte del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	110
Tabla 13.Dimensión imagen urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	111
Tabla 14.Calidad de vida urbana de la Alameda Bolognesi, 2019.....	112
Tabla 15.Dimensión seguridad de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	113

Tabla 16.Dimensión accesibilidad y transitabilidad de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	115
Tabla 17.Dimensión interacción e identificación de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	117
Tabla 18.Dimensión estrato socioeconómico de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	118
Tabla 19.Dimensión participación infantil de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	119
Tabla 20.Espacio público y su relación con la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	120
Tabla 21.Prueba de Chi cuadrada.....	121

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Fotografías de la antigua Alameda Bolognesi	5
Figura 2. Espacio humanizado Central Park	31
Figura 3. Alameda Las, Barcelona, España 2010.....	34
Figura 4. Referentes vinculados con la calidad de vida urbana.....	45
Figura 5. Vías que vinculan el entorno construido con el bienestar subjetivo	48
Figura 6. Evolución del concepto de calidad de vida urbana	50
Figura 7. Demanda y calidad de vida urbana	52
Figura 8. Oferta y calidad de vida urbana	53
Figura 9. Carácter superestructural y calidad de vida urbana.....	54
Figura 10. Sector a intervenir para la investigación maestra.....	62
Figura 11. Izquierda, fotografía del mercado de la Nueva Recova, derecha, fotografía de la Alameda Bolognesi de 1905.....	71
Figura 12. Plano Tacana Prehispánica en 1536.....	72
Figura 13. Plano de Edward y Robert Webster 1982	73
Figura 14. Hitos históricos de la ciudad de Tacna.....	74
Figura 15. Ubicación de la mayor infraestructura comercial existente y propuesto en la ciudad de Tacna	76
Figura 16. Plano resumen ubicación ejes comerciales principales en la ciudad de Tacna	77
Figura 17. Ejes comerciales en el centro histórico de la ciudad de Tacna	78
Figura 18. Actividades mayores que se desarrollan en el centro histórico ciudad de Tacna	79

Figura 19.Ejes Estructuradores y ejes integradores del centro de la ciudad de Tacna...	80
Figura 20.Actividades varias realizadas en la Alameda Bolognesi, estar, espera, reunión, recreación.....	82
Figura 21.Mobiliario urbano Alameda Bolognesi, bancas, vías para pasajeros.....	84
Figura 22.Vistas varias de la alameda, se observa las diferentes actividades que se desarrollan, también se ve el deterioro de algunas partes, como los pisos y sardineles.	85
Figura 23.Vistas de la alameda, en la cuadra 1-6, se observa el mobiliario urbano en deterioro (bancas), algunos elementos ornamentales, (jardinera y pileta), acompañado siempre de árboles y áreas verdes.....	86
Figura 24.Diferentes tipos de contaminación en la Alameda Bolognesi.....	88
Figura 25.Distribución de la población migrante según distritos.....	89
Figura 26.Estructura porcentual de la producción, donde se ve el mayor consumo se da en los sectores de transportes y comunicanes, y otros servicios	91
Figura 27.Clasificación del PBI por productividad en sus servicios.....	93
Figura 28.Distribución de la PEA.....	94
Figura 29.Principios generales de la Norma G.020.....	98
Figura 30.Características de los encuestados de la Alameda Bolognesi, 2019	103
Figura 31.Calidad del espacio público de la Alameda Bolognesi,2019	105
Figura 32.Dimensión de uso de suelo del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	106
Figura 33.Dimensión equipamiento urbano del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	107
Figura 34.Dimensión mobiliario, vegetación urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	109

Figura 35.Dimensión transporte del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	110
Figura 36.Dimensión imagen urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019	111
Figura 37.Calidad de vida urbana de la Alameda Bolognesi, 2019	112
Figura 38.Dimensión seguridad de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	114
Figura 39.Dimensión accesibilidad y transitabilidad de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	116
Figura 40.Dimensión interacción e identificación de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	117
Figura 41.Dimensión estrato socioeconómico de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	118
Figura 42.Dimensión participación infantil de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019.....	119

RESUMEN

Objetivo: Establecer la incidencia de una renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi) en la calidad de vida urbana en Tacna. Metodología: tipos de estudio básico, con un enfoque cuantitativo, transversal y prospectivo. Muestra: 384 que comprende personal del Municipio Provincial de Tacna, personas adultas nacionales o extranjeros turistas. Se utilizó un cuestionario. Resultados: prevalecen las condiciones físico espaciales de dimensión de uso inadecuado del suelo (55,99%); equipamiento urbano adecuado (88,02%); mobiliario y vegetación urbana adecuado (75,78%). Mayormente consideran que la infraestructura de transporte es adecuada (84,38%) al igual que la valoración adecuada de la imagen urbana (95,83 %) como indicador de la contaminación visual del espacio público. En general la calidad de vida urbana se calificó como adecuada (92,19%). Conclusión: una renovación del espacio público del centro urbano Alameda Bolognesi de Tacna incidiría significativamente en la calidad de vida urbana en Tacna (X^2 13,184; p valor 0,048).

Palabras clave: Renovación, el espacio público, centro urbano, calidad de vida urbana

ABSTRACT

Objective: To establish the incidence of a renovation of the public space in the urban center of Tacna (Alameda Bolognesi) on the quality of urban life in Tacna. **Methodology:** types of basic study, with a quantitative, cross-sectional and prospective approach. **Sample:** 384 that includes personnel of the Provincial Municipality of Tacna, national adults or foreign tourists. A questionnaire was used. **Results:** the physical-spatial conditions of dimension of inadequate land use prevail (55.99%); adequate urban equipment (88.02%); adequate urban furniture and vegetation (75.78%). They mostly consider that the transport infrastructure is adequate (84.38%) as well as the adequate valuation of the urban image (95.83%) as an indicator of the visual pollution of the public space. In general, the urban quality of life was classified as adequate (92.19%). **Conclusion:** a renovation of the public space of the Alameda Bolognesi urban center in Tacna would significantly affect the quality of urban life in Tacna (X^2 13.184; p value 0.048).

Keywords: Renovation, public space, urban center, urban quality of life

INTRODUCCIÓN

En la actualidad el uso de los espacios públicos a nivel cualitativo y cuantitativo ocupan un papel importante en el poder de atracción de las ciudades y la aceptación social en la densidad urbana., todas las ciudades deben disponer y garantizar el derecho de asociación, reunión, manifestación y uso democrático de los espacios públicos.

Desde su concepción los espacios públicos de las ciudades son importantes, ya que son lugares de convivencia e interacción social, son ejes estructuradores, articuladores de las ciudades y sus servicios, y desempeñan funciones sociales, institucionales, ambientales, de movilidad y recreación.

La conservación del espacio público es responsabilidad de todos los ciudadanos, la regulación del uso de los diferentes espacios, su planeación, recuperación, gestión y financiamiento son competencia que incumbe principalmente a las autoridades locales.

El propósito de la investigación se desarrolló con el principal objetivo de determinar si existe relación entre las condiciones físicas espaciales del espacio público y la calidad de vida urbana en el sector de la Alameda Bolognesi.

En el Capítulo I, se describió el planteamiento del problema, objetivos y variables. Asimismo, en el Capítulo II, se enuncian los antecedentes, bases conceptuales, bases teóricas, indicadores del espacio público e indicadores de la calidad de vida urbana. Las consideraciones metodológicas, se exponen en el Capítulo III, precisándose el tipo de investigación, el sector a intervenir, los criterios de selección, la hipótesis de la

investigación, variables operacionales, métodos y técnicas para la recolección de datos y métodos de análisis de datos.

En el Capítulo IV, se realiza un análisis de sitio, Marco Real Antecedentes Históricos, conformación de la estructura Urbana, infraestructura comercial existente en la ciudad de Tacna, características de la población, dinámica económica actual, el comercio local central, producto bruto interno, población económicamente activa, y turismo.

En el Capítulo V, se comprende el marco normativo general. Y en el Capítulo VI, se presentan los resultados en tablas y figuras estadísticas. En el Capítulo VII, se realiza la discusión de los hallazgos. Mientras que en el Capítulo VIII, se presentan las conclusiones, las recomendaciones según los hallazgos y la propuesta que se colige a partir los resultados.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Generalidades

El centro de la ciudad de Tacna y su entorno conforman un sistema complejo donde coexisten personas que establecen relaciones para satisfacer necesidades de subsistencia, de seguridad, de entendimiento y de identidad, que explotan económicamente la tierra y otros recursos, con límites político administrativos y una administración para manejar los asuntos que le competen.

El reconocimiento de la integralidad e interdependencia entre los diferentes espacios que lo conforma y conlleva a una visión asociada de ciudad y territorio, de complementariedad entre espacios urbanos y no urbanos; es decir una realidad multidimensional compuesta por estructuras y sistemas que interrelacionan el conjunto, en el marco de un funcionamiento complementario.

El centro de la ciudad de Tacna tiene un conjunto de espacios públicos y alamedas muy característicos que muestran edificaciones de diferentes etapas de la historia urbana (desde el cautiverio); asimismo, el uso de suelos es variado, teniendo diferentes tipos de equipamientos como gestión, administración, turismo, educación, recreación, servicios y predominando el uso comercial.

Analizar actualmente la importancia el espacio público en Tacna, espacio creado y diseñado para los peatones para el paseo y el esparcimiento, para celebraciones religiosas y políticas festivas y recreativas empiezan en el año 1833 en el que se construyó el histórico lugar la primera alameda de Tacna y en el centro urbano donde se erigió una columna , recordatoria de las gestas libertarias de 1811 . Cabe destacar, que la insurrección de Tacna, fue un movimiento autonomista ocurrido en Tacna, en junio de 1811 que proclamó la independencia del Perú contra el gobierno español del virrey José Fernando de Abascal y Sousa, siendo Tacna la primera y la única ciudad que se levantó en 1811, anticipándose al avance de los ejércitos argentinos en el Alto Perú-actual Bolivia, Este fue el único pueblo de la costa peruana que se pronunció dos veces consecutivas por la Independencia, antes de la llegada de la Expedición Libertadora del general, José de San Martín (Cavagnaro,2000), posteriormente llamada esta columna de la Libertad. Se creó la nueva alameda con la magnífica canalización del río Caplina (hoy Alameda Bolognesi), la nueva tenía el encanto del río abierto en ciertos sectores y la sobria columna de piedra de cantería o columna de la libertad fue trasladada a fines de 1848 a la parte alta de la alameda Bolognesi la cual tenía escrito lo siguiente : “El primer grito de independencia del Perú se dio en esta heroica ciudad de Tacna por don Francisco Antonio de Zela y de don José Rosa Ara el 20 de junio de 1811” Cavagnaro (2000).

Se construyó un gran mercado llamado la Nueva Recova, este edificio era el más importante de la ciudad fue construido en 1875, dando lugar al crecimiento y mejoramiento de la actividad comercial, el mismo que tenía un fuerte vínculo comercial con la movilidad urbana a través del gran y dominante espacio público, hoy Alameda Bolognesi.

Figura 1

Fotografías de la antigua Alameda Bolognesi



Fuente: Tacna, Muestra urbana y fotos de caminantes. Editor Carlos Brand, Valparaíso.

A través del tiempo cobra gran importancia de la dinámica económica de la ciudad, es fundamental para el desarrollo de Tacna, los mercados y centros comerciales y su espacio público pasan por un difícil momento, y es conveniente destacar el rol que deben desempeñar los espacios públicos en la calidad de vida urbana por ciudadano, dando lugar a la interacción social, manifestaciones culturales y el intercambio económico, sobre todo este último que genera las infraestructuras comerciales, dinámica urbana y centros de confluencia que son el motor de la ciudad Tacna y que diariamente son visitadas por los turistas chilenos .

El espacio público frente a la infraestructura emergente presenta degradación y muchos escenarios negativos como congestión vehicular y peatonal, desorden, contaminación, e inseguridad, etc.

La ciudadanía, demanda de espacios colectivos con mayor capacidad que permita albergar adecuadamente todas las actividades, intercambio e interacciones entre los que

la habitan. Junto a este transitar el comercio informal ha tenido presencia en la evolución en la ciudad y su soporte principal ha sido el espacio público como espacio abierto y la calle para la consolidación de esta dinámica urbana.

Actualmente, la ciudad de Tacna tiene tres ejes estructuradores de la ciudad y otras avenidas que son las articuladores de actividades de comercio, gestión, finanzas etc. Un eje comercial turístico y de mayor demanda poblacional es la av Bolognesi, la cual tiene 16 cuadras de recorrido sinuoso y en la cual confluyen las principales actividades o dinámicas de toda la ciudad de Tacna, pero más intensamente en la cuadra 7 y 8. Existe una oferta diversa de productos incluyendo la venta de alimentos y desde los años 90 concentra la mayor cantidad de comercio ambulatorio en Tacna.

Este gran espacio colectivo, de carácter público Alameda Bolognesi, es el corazón de la ciudad con una trama urbana y un gran eje longitudinal que permite un acceso equidistante desde diversos lugares. Sin embargo, pese a su gran dinámica económica como eje estructurador en el desarrollo de la ciudad de Tacna, es un elemento degradado con una serie de deficiencias que dificultan su propio desarrollo, debido a una mala gestión del espacio urbano que conlleva a un deficiente ordenamiento entre el espacio público, el equipamiento y la movilidad urbana que reflejan la ausencia de organización que se percibe en el sector de la cuadra 7 y 8 de la Alameda Bolognesi.

Las diferentes gestiones municipales han tratado de fortalecer el principio de autoridad con resultados poco favorables, ya que también esta brinda permisos para el uso inadecuado de las vías de circulación pública sin ningún control y orden presentando una serie de soluciones anti técnicas.

La apropiación informal del espacio público el regreso de los ambulantes formales e informales hacia la Alameda es consecuencia de un problema social, generando caos, desorden y peligro para los asistentes estables y flotantes como turistas, obstruyendo de

esta manera los accesos, poniendo así en riesgo las posibles evacuaciones, por frecuentes sismos que tiene la ciudad, poniendo en riesgo la seguridad pública e integridad de la población, es decir que actualmente las vías peatonales que dividen los espacios públicos lo cual, es insuficiente para el flujo peatonal que diariamente circula por la zona. A esto se suma que un importante grupo ambulante son los migrantes de Venezuela que hacen uso de una parte de esta sección peatonal originando caos y desorden en horas punta y días festivos, asimismo los delincuentes se aprovechan de estas situaciones de desorden para atentar y transgredir a las personas, en horarios nocturnos es más frecuente la violencia social, debido a la inseguridad permanente y la poca iluminación en el sector, los robos son constantes, los delincuentes realizan sus fechorías en el desorden y la aglomeración de consumidores y turistas.

La congestión vehicular en horas punta se da en esta sección de la cuadra 8 tanto de subida como de bajada distorsionando los precarios e improvisados paraderos, debido al poco control policial, y teniendo antecedentes de accidentes de tránsito en la zona de estudio.

Se observa también el deficiente mobiliario urbano el cual no cubre las necesidades de los ciudadanos en su condición de consumidores y turistas, no teniendo el soporte de las diferentes actividades que se manifiestan en el espacio público (basureros, señalización de calles, espacios de descanso, paraderos, iluminación adecuada, mantenimiento de árboles, etc.)

Todos estos deficientes elementos no permiten que el usuario tenga la satisfacción de experimentar un espacio público de calidad, limitando el propósito de ofrecer un entorno amigable para los ciudadanos que mejore sus condiciones y competitividad.

La contaminación ambiental está presente, generando residuos sólidos mezclados, húmedos y secos, una cantidad exagerada de descartables producto de la entrega a los

todos comerciantes, alimentación ambulante, resultandos contenedores repletos de basura diaria, y en las noches algunas personas se dedican a seleccionar esa basura en cada contenedor desordenando más esta contaminación. Cabe resaltar que este mal manejo de los residuos produce más contaminación e insalubridad en los meses de verano poniendo en riesgo la salud de los usuarios como resultado de la ausencia de equipamiento e infraestructura, llegando a acumularse de manera incontrolable en el sector, por lo cual es evidente un plan de manejo y control de residuos sólidos en sectores comerciales como este, donde cada año se incrementa entre 3 a 5 toneladas diarias, hoy los residuos sólidos tienen un promedio de 30 toneladas diarias en el sector de la alameda Bolognesi. (Cedulas de ingreso al botadero municipal emitidas por la unidad de gestión de residuos sólidos, Municipalidad Provincial de Tacna 2018).

Existe también una fuerte contaminación auditiva, lo más influyente al caminar por la zona son ruidos producidos por los motores y bocinas de los vehículos, vendedores de CD, y una serie de ambulantes, debido al desorden en que se encuentra la av. Bolognesi. Asimismo, se debe indicar la variedad de colores y un sinfín de formatos de publicidad comercial con colores y letras excesivos que se observan al caminar por la Alameda Bolognesi.

El constante deterioro del espacio público es una situación que afecta a todos los vecinos, ya que son los lugares donde se generan y desarrollan en el subconsciente del ciudadano una percepción general de la ciudad y de ello depende en gran medida, el grado de sentimiento de pertenencia e identidad que el ciudadano sienta hacia ella (sentimiento tacneño).

En ese sentido debemos tener en cuenta que los espacios públicos de calidad incrementan y optimizan su propio uso, según las condiciones de este en que se oriente al uso de sus infraestructuras y mobiliario, de cómo se usa y quien lo usa.

Acogiendo las palabras de Gehl (2010), la acción de renovar un espacio en una zona urbana o simplemente implementar o cambiar parte de su mobiliario y algunos detalles, conlleva por lo general a que las personas adopten nuevos patrones de comportamiento modificando también las formas de uso. Se entiende entonces que, si se mejora las condiciones para los peatones, se puede cambiar y orientar los usos urbanos y de comportamiento. Esto nos ayuda a entender de alguna manera el porqué de la situación actual de la Alameda Bolognesi, es necesaria la rehabilitación, recuperación, protección y mantenimiento del espacio público, pensando en las personas que lo habitan diariamente, y fundamentalmente para darle una orientación al disfrute y satisfacción de la población, por consecuencia dotar de una mejora de calidad de vida y prosperidad de la ciudad.

La renovación de estos espacios debe ser aprovechada como escenarios donde se manifiesta la convivencia y expresión ciudadana en la cual las personas mejoren su percepción y sentimiento de pertenencia e identidad con la ciudad.

Es así que en el centro histórico de Tacna se observa espacios públicos turgurizados y sin identidad, como plazas, alamedas y parques, donde el diseño a veces es recargado, áreas verdes de grass donde no se permite hacer uso de los mismos para el peatón quitándole permeabilidad, legibilidad e identidad a estos lugares, lo que finalmente convierte a los espacios en efímeros, monótonos, pasivos, inseguros y abandonados.

En el presente estudio se analiza la problemática de una zona urbana que es el corazón de la ciudad de Tacna, donde el espacio se ha vuelto desordenado inseguro y en estado de deterioro, es por ello que existe la necesidad de un mejoramiento físico generando acciones sociales para la convivencia e integración comunitaria, dado que el abandono de estos espacios y la falta de atención y mantenimiento es una situación consecuente que puede agravarse, puesto que no existe un diseño de estrategia,

organización y apropiación por parte de la población tacneña, para lograr una convivencia social más agradable y elevar la calidad de vida urbana.

1.2. Planteamiento del problema

Los espacios públicos contribuyen al fomento de la ciudadanía y de la identidad, por lo que representan espacios de gran relevancia dentro del ámbito urbano. Sin embargo, a medida que las ciudades crecen y evolucionan, muchos espacios públicos pueden llegar a convertirse en lugares asociados con la inseguridad física y psicológica; lugares que no pueden ser de uso de todas las personas, o espacios perdidos o desperdiciados debido al deterioro al que están sujetas las ciudades por el tiempo, entorno político, económico y social en el que están inmersas.

Por otro lado, este mismo crecimiento y mayor demanda de las ciudades genera respuestas que alteran, modifican o dañan de manera permanente los equilibrios ambientales y de los ecosistemas urbanos y periféricos, lo que a su vez conlleva a una mayor vulnerabilidad ante eventos naturales, mayor incidencia de enfermedades y muchos otros problemas sociales.

El crecimiento poblacional de la ciudad de Tacna, turismo y el comercio como actividades principales, han originado un desorden en la planificación de los espacios públicos, específicamente en el casco central, sumándose a esto la falta de decisiones estratégicas sobre la generación de una propuesta que racionalice, optimice e innove los espacios públicos.

Estos espacios públicos no favorecen a la identidad y mucho menos a la integración del ciudadano o usuario, ocasionando desorden y deterioro de actividades en el centro urbano de Tacna. Consecuentemente se pierden la identidad y calidad de vida de los espacios públicos de la ciudad.

1.3. Problema general

1.3.1. Problema general

¿La renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi), incide en el mejoramiento de la calidad de vida urbana en Tacna?

1.3.2. Problemas específicos

- ¿Cómo se percibe la renovación urbana del espacio público según dimensiones uso de suelo, equipamiento urbano, mobiliario y vegetación urbana, transporte e imagen urbana en la Alameda Bolognesi de Tacna en 2019?
- ¿Cómo se percibe la calidad de vida urbana según dimensiones seguridad, accesibilidad y transitabilidad, interacción e identificación , estrato socioeconómico y participación de niños en la Alameda Bolognesi de Tacna en 2019?
- ¿Cuáles serían los ejes estratégicos para la renovación del espacio público del centro urbano Alameda Bolognesi para mejorar la calidad de vida urbana en Tacna?

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

Establecer la incidencia de una renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi) en la calidad de vida urbana en Tacna.

1.4.2. Objetivos específicos

- Establecer la percepción de la renovación urbana del espacio público según dimensiones uso de suelo, equipamiento urbano, mobiliario y vegetación urbana, transporte e imagen urbana en la Alameda Bolognesi de Tacna en 2019.

- Establecer la percepción de la calidad de vida urbana según dimensiones seguridad, accesibilidad y transitabilidad, interacción e identificación , estrato socioeconómico y participación de niños en la Alameda Bolognesi de Tacna en 2019.
- Proponer ejes estratégicos para la renovación del espacio público del centro urbano Alameda Bolognesi para mejorar la calidad de vida urbana en Tacna.

1.5. Justificación

- En lo social: los hallazgos permiten aportar información científica, sobre la percepción de los ciudadanos del lugar y contexto , en relación con la renovación del espacio público Alameda Bolognesi, el que no solo constituye un elemento urbano que tiene una identidad histórica, sino también un espacio en el que confluyen casi de forma obligada, la población y los visitantes. Esta preponderancia , se vincularía con la calidad de urbana, que comprende un plexo de elementos como actividades de recreo, ocio, turismo, comercio, entre otros.
- En lo práctico: los hallazgos brindan un soporte empírico para los gestores, formuladores de políticas públicas en el ámbito de la renovación del espacio público y la calidad de vida urbana.
- En lo físico espacial: al ser un sistema integral, mejorará el sistema vial vehicular.
- En lo económico: crear pautas que busquen dinamizar la economía local, generando actividades económicas, turísticas - recreativas en una escala sectorial alrededor de los espacios públicos recreativos a intervenir.

1.6. Delimitación del área de estudio

Espacial: se realiza en el ámbito territorial del centro urbano o casco central de la ciudad de Tacna, específicamente en la Alameda Bolognesi.

Conceptual: la renovación del espacio público en función a la calidad de vida urbana considerando los problemas que limitan las políticas integrales de planificación urbana sustentable, el desarrollo social, económico y la mejora ambiental que esto conlleva, con el respeto por la movilidad no motorizada, y su Centro Histórico.

Social: abarca la Alameda Bolognesi donde se verá el beneficio de los usuarios en relación al espacio público renovado.

1.8. Variables dependientes e independiente

- Variable independiente:

Renovación del espacio público

- Indicadores

- Tipología de los Usos de Suelo
- Equipamiento Urbano
- Mobiliario y vegetación Urbano
- Transporte
- Imagen Urbana

- Variable dependiente

Calidad de vida urbana

- Indicadores

- Seguridad
- Accesibilidad y transitabilidad

- Interacción
- Identificación
- Participación de niños

1.9. Alcances y limitaciones

1.9.1. Alcances

- Se concentrará en la influencia del radio inmediato entorno a la Av. Bolognesi sector Alameda Bolognesi de la ciudad de Tacna.
- El área de estudio se ubica entre la calle Chiclayo y la Av. Basadre y Forero del casco urbano central de Tacna, con una extensión de 2,433ml, y 18 cuadras que estructura de alto tránsito peatonal y vehicular, y desde su historia de Tacna, el espacio público más importante de la ciudad,
- Beneficiar a una gran parte de los usuarios de estos espacios con relación a la Alameda.

1.9.2. Limitaciones

- La falta de reglamentación en este tipo de equipamientos estructuradores integrales.
- Insuficiente apoyo de las instituciones públicas y privadas para ofrecer documentación con respecto a terrenos, usuarios y organizaciones.
- En el desarrollo del estudio pueden encontrarse limitaciones económicas para la recolección de información como estudios de demanda, planos entre otros diversos documentos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

2.1. Antecedentes

Cárdenas, (2017), “*Medir o uso de Espacios Urbanos más Seguros*”. Objetivo: Determinar la medición del uso del espacio público como estrategia para mejorar la actitud frente a la seguridad, de tal manera que dicha seguridad no suponga una barrera para la revaloración de barrios. La revisión bibliográfica se pone en diálogo con una investigación denominada Ciudad Vital (Cárdenas, 2016), realizada en las ciudades colombianas de Palmira (2014) y Cali (2016). Los resultados de esta investigación indicaron que existen seis variables del ambiente construido que afectan la actitud frente a la seguridad en estas dos ciudades (Cárdenas, 2016). Para la ciudad de Palmira se identificaron las siguientes variables: (a) densidad de personas por área ($r = 0,82$); (b) provisión de espacios de transición ($r = 0,82$); (c) tipología en culs de sacs (vías de un solo tramo que potencializan la interacción entre residentes); (d) limpieza y mantenimiento ($r = 0,96$); (e) visibilidad en los bordes ($r = 0,90$); y (f) cantidad de patrullas en el área ($r = -0,80$), esta correlación negativa indica que a mayor número de patrullas en el lugar peor es la actitud frente a la seguridad; y la baja correlación entre el encerramiento y la seguridad ($r = 0,26$), lo que mostró que el número de rejas no genera una mejor actitud. Las primeras cinco variables fueron las claves ambientales de uso que más afectaron la actitud frente al espacio público en términos de seguridad. La sexta variable tenía relación con las barreras físicas.

Landero (2016), investigó sobre la “*Evaluación de la Gestión de Espacios Públicos*”. Objetivo. Determinar el estado en el cual se encuentran un conjunto de

espacios públicos, en el sector Boca Sur, Michaihue y San Pedro de la Costa, como resultado del diseño y aplicación de un instrumento de evaluación tanto de la calidad de estos espacios públicos, así como de la gestión que la Municipalidad lleva a cabo para el mantenimiento de los mismos. Metodología: desarrollar un instrumento efectivo y rápido de utilizar, analizar y que permite obtener conclusiones a corto plazo respecto de la evaluación de la oferta de espacios públicos bajo administración municipal. Para esto, se definió el área de estudio la cual comprende los sectores de Candelaria, Springhill, V. Icalma y Huertos Familiares.

2.2. Bases conceptuales

2.2.1. Espacio público

Hamann (2011), afirma que en el Perú y en Lima Metropolitana desde su fundación, concepción y trazado urbano, es una ciudad que se fundó por encima de sus costumbres, su historia y su rico y prestigioso pasado, inca y pre inca. La ciudad de Lima se convirtió en un próspero valle agrícola, luego en un villorrio y posteriormente en una metrópoli, siempre dependiente de norte américa y Europa y de espaldas a su pasado cultural.

El espacio público peruano, tuvo su mayor auge en la época conocida como el oncenio de Leguía, el mismo que coincidiría con el Centenario de la Independencia y el Centenario de la batalla de Ayacucho, (1821 y 1824) respectivamente, motivo por el cual se desató una serie de manifestaciones Artísticas, las mismas que se vieron reflejadas en monumentos que fueron dispuestos en las (8) ocho espacios públicos tipo plazas que hasta el momento tenía la ciudad de Lima.

Con este auge se aumentaron el número de espacios plazas, para contener las

manifestaciones artísticas, constituidas por monumentos y en algunos casos estatuas financiados en su gran mayoría por la comunidad europea. Fue lo más cercano a una cierta identidad manifestado en sus monumentos a presidentes y héroes de la guerra con Chile, salvo el caso de la plaza Manco Cápac que ostenta un monumento al inca del mismo nombre en el distrito de la Victoria.

Abaleron (1995), describe que "El espacio es el grado de excelencia que una sociedad dada, precisamente localizada en un tiempo y en un espacio geográfico, ofrece la provisión de bienes y servicios destinados a satisfacer cierta gama de necesidades humanas para todos sus miembros, y el consiguiente nivel de contento o descontento individual y grupal según la percepción que se tenga de esa oferta, accesibilidad y uso, por parte de la población involucrada".

Gehl (2004) en la obra " La Humanización del Espacio Público" ;nos comenta que en Europa el espacio público en la época medieval estaba más adaptado para la vida pública, diferente al espacio actual. Dicha diferencia podría deberse que en la época moderna se concibieron espacios extremadamente lineales y demasiado anchos, de dimensiones desproporcionadas y extensos, haciendo ilegibles y de difícil lectura los espacios públicos actuales (p.30).

Neira (2007), describe a los espacios públicos, como un lugar donde se permiten libertad de acceso y libertad de uso. No son propiedad específica de alguien, y están, por lo tanto, asociados a la autoridad de los gobiernos locales y a las restricciones de uso que estos definan, según acuerdos que se han tomado libremente.

Con el transcurso del tiempo, el espacio público ha sufrido distintas concepciones, qué en base al urbanismo moderno se han encontrado conceptos definidos al espacio físico. De esta forma el espacio público fue considerado como un residuo que se generaba entre las edificaciones de la ciudad, y que al no ser privado puede ser administrado por los gobiernos; viniendo a ser el lugar de transición entre lo público y lo privado.

Carrión (2007) ve al espacio público más allá de esto y tiene que entenderse desde su condición urbana y cualidad histórica, desde este punto de vista, el espacio público se convierte en una manifestación de la identidad de los grupos sociales: la forma cómo son utilizados; lo que estos representan para ese grupo social, la manera en que los sujetos se comportan en ellos. Es un espacio donde se sale del ambiente privado para interactuar con las demás personas. He aquí la relevancia de los espacios públicos.

Benavidez (2008), señala que: "El grado de satisfacción de la demanda de necesidades y/o aspiraciones por parte de individuos que ocupan un espacio urbano, obtenido mediante estrategias ordenadoras que actúan directamente sobre el componente físico espacial del área considerada, e indirectamente sobre los componentes social, económico político y cultural; estableciendo relaciones de calidad entre los mismos".

Luengo (2008), determina que "Las condiciones óptimas que rigen el comportamiento del espacio habitable en términos de confort asociados a lo ecológico, biológico, económico productivo, socio-cultural, tipológico, tecnológico y estético en sus dimensiones espaciales. De esta manera la calidad ambiental urbana es por extensión, producto de la interacción de estas variables para la conformación de un hábitat saludable, capaz de satisfacer los requerimientos básicos de sustentabilidad de la vida humana

individual y en interacción social dentro del medio urbano”.

Para recuperar el espacio público, Figueroa (2011), manifiesta que en la actualidad la imagen y composición urbana no es del todo funcional y eficaz para los usos que se dan en la zona. La gran actividad comercial, característica principal del desarrollo industrial de Mixco se ha desarrollado en los últimos años por su creciente cálida y demanda.

Esto puede observarse en el desarrollo del mercado y las viviendas la primera ha ocupado varias calles para albergar ventas que no logran ocuparse en el edificio destinado para su uso y la mayoría de viviendas ocupa en su interior un espacio para venta de productos del lugar. Esto ha dañado las circulaciones no solo de vehículos en el área sino, que aún mas aquellas peatonales, así como también ha contribuido a ventas ambulantes y contaminación visual, ambiental y auditiva por las actividades que se implican. Es esto que motivo la propuesta de intervención, la recuperación de un espacio que tuvo años atrás una riqueza cultural tradicional y física, la cual daba paso a que las personas hicieran propio el espacio y lo pudieran usar positivamente para las actividades diarias, pues la configuración física solo tiene validez cuando el ser humano la experimenta.

De esta investigación se logra rescatar cuestiones importantes para la dimensión de accesibilidad y transitabilidad en algunos casos priorizando al peatón sobre el vehículo, resaltando cuestiones como la obstrucción del espacio público, el orden de transporte y las infraestructuras vehiculares, la señalización para facilitar la transitabilidad y el mantenimiento adecuación y reparación de pistas y veredas para fomentar la accesibilidad a estos espacios, también indica la necesidad de la participación ciudadana.

Schultz, (1980), indica en su libro “existencia, espacio y arquitectura”, que es necesario elaborar una teoría en la que el espacio sea una extensión de la dimensión humana, tratada como existencia e interpretación, sería más valiosa que una dimensión del pensamiento y de la percepción, en ese sentido se entiende el espacio urbano, como una serie de estancias, donde resulta no solo agradable sino bello, trabajar, estudiar, aprender, vivir, y es precisamente donde el espacio arquitectónico una reunión de arquitecturas donde tiene lugar el fenómeno urbano, pero es el hombre el encargado de capturar la relación entre los espacios y darles su carácter particular de estancias distintas e interrelacionadas.

Petit (2015), en su obra “El Impacto de la Recuperación de los Espacios Públicos en la Seguridad ciudadana” sostiene que para recuperar un espacio público implica que debe existir una preocupación por los efectos sociales que se derivan posteriores a la intervención de la policía, es necesario para las autoridades gubernamentales contar con planes para intervenir los espacios públicos devolviéndole a la población lugares que han sido quitados y usurpados generalmente por la delincuencia. Recuperar dichos espacios posibilita instaurar herramientas para la fiscalización la proyección comunitaria y el control para de esta manera disminuir la influencia de las actividades criminales de menor rango que generen temor en la ciudadanía. Además, el ordenamiento y la formalización de los espacios públicos garantizan la oportunidad de ofrecer seguridad al comerciante y a los usuarios que van hacia ellos o a los lugares cercanos, así como de los demás espacios donde las prácticas informales son aprovechadas para encubrir prácticas criminales ofreciendo seguridad, protección e incentivando la participación ciudadana. El Ordenamiento y Recuperación de los espacios Públicos se convierte en un gran y valiosa

oportunidad para desarrollar nuevos modelos de intervención que aparte de reducir los índices criminales y formalizar el comercio ambulatorio les pruebe a los ciudadanos que el gobierno municipal y central pueden brindar la posibilidad de asegurar su seguridad y mejorar su calidad de vida. Es importante aportar lineamientos, para la renovación de escenarios como espacios públicos de gran importancia, capaces de lograr el mejoramiento de la calidad de vida. Sobre la calidad de vida, Lindemboin (2003), determina que es una noción plural, ajustada a cada contexto, constituida por múltiples factores inscriptos en diversas dimensiones temáticas de la realidad. Afecta a cada individuo frente a sus contextos micro y macro comunitarios de articulación social y es determinado por: (a) Las modalidades ponderadas de asociación entre las necesidades objetivas y las demandas subjetivas específicas de la vida urbana, y (b) Las potencialidades, condiciones y niveles relativos de accesibilidad a la satisfacción de las mismas". Ante este planteamiento se puede decir que el concepto calidad de vida se ha estudiado desde el momento en que se habla de satisfactores y estado de bienestar del ser humano, como se menciona en el párrafo anterior, y el concepto de la habitabilidad surge inicialmente del interés por mejorar la vivienda, ya que al aumentar la población su déficit genera la exigencia de la construcción masiva de la misma, orientándose especialmente a la de interés social. Sin embargo, el mayor problema se presenta por la reducción de los espacios, que llega en algunos casos hasta los 35 metros cuadrados. No es que no se puedan construir viviendas de ese tamaño; lo grave es cuando se hacen urbanizaciones enteras con viviendas de estas dimensiones, lo cual, asociado a la concepción de zonificación de los planes de ordenamiento, conduce a la formación de urbanizaciones monótonas y deficitarias tanto para mantener la vida y actividad urbanas como para satisfacer las necesidades de sus habitantes, quienes en sus propias viviendas deben improvisar tiendas, guarderías, talleres o panaderías. Se concluye que la calidad de vida

en un espacio público, no es dada, sino creada, significa que debe cumplir con ciertos estándares con relación a las condiciones acústicas, térmicas y de salubridad, esto es, sonidos, temperatura y sanidad, o de otro modo, protección contra ruidos, comodidad ambiental e higiene, aunque hoy en día se agrega el ahorro de energía.

2.3. Bases teóricas

Se busca definir con mayor precisión algunos conceptos relacionados con las variables, e indicadores propuestos, así comprender su importancia y precisar el enfoque de la investigación.

2.3.1 El espacio público

La primera definición del espacio público fue descrita por Platón y Aristóteles de definían como un sistema, que tiene una estrecha relación con la política y por tanto como objetivo promover el bienestar. Dicho bienestar se logra de forma única creando espacios de socialización en los que se ofrezcan las oportunidades de participación para la toma de decisiones. Teniendo presente el bien de todos que se extendió en el siglo XVI se consideraba al espacio público como algo compartido por todas las personas, para posteriormente volverse una definición fuertemente vinculada al derecho.

Carrión (2007) ve al espacio público más allá de esto y tiene que entenderse desde su condición urbana y cualidad histórica, desde este punto de vista, el espacio público se convierte en una manifestación de la identidad de los grupos sociales: la forma cómo son utilizados; lo que estos representan para ese grupo social, la manera en que los sujetos se comportan en ellos. Es un espacio donde se sale del ambiente privado para interactuar con las demás personas. He aquí la relevancia de los espacios públicos.

Rossi (1985) expresa, el hablar del espacio público es hablar del elemento articulador y estructurante del hecho urbano, del lugar de la representación social, del espacio del reconocimiento de la memoria y la identidad, del escenario de la construcción política y de la pieza estratégica que permite vincular lo construido con el soporte ambiental.

Padilla (2011) considera que el espacio público cumple una función primordial en el crecimiento social y económico de las urbes. Sin embargo, la aparición entre lo privado y lo público provoca una pugna en la vida urbana social, como los centros comerciales que podrían ser considerados como espacios privados de uso público.

Angulo (s.f.) describe a los espacios públicos como el ágora griega, la plaza de mercado medieval y la plaza central de las ciudades latinoamericanas, debido a la capacidad de estos espacios para dinamizar la vida social, tomando en cuenta a todos los grupos de edades y múltiples funciones de la vida cotidiana en una búsqueda por ofrecer servicios complementarios que atraigan potenciales consumidores.

Según Borja & Muxi (2000), sugieren que el espacio público viene a ser algo más que el aspecto físico, siendo un espacio para la vinculación y desarrollo de relaciones entre las personas que trabajan y viven en las urbes, son espacios donde se practica la ciudadanía, por lo tanto, no es considerado público dado su carácter jurídico sino su funcionalidad.

La categorización del espacio público garantiza la preservación de este espacio libre de permanente construcción a favor del uso comunitario y los equipamientos colectivos para la ciudadanía, así como infraestructuras para la movilidad urbana.

2.3.2. La evolución de la ciudad y los espacios públicos

De acuerdo con Aledo (2000), la plaza central o mayor hispanoamericana es producto de la combinación de las influencias europeas y americanas, ante la adaptación al proceso de conquista y colonización.

Durante esa época, cuando un territorio era conquistado, inmediatamente se fundaba una ciudad para concentrar en ella la población, el poder económico, el administrativo, el religioso y el militar en la región. Las ciudades, además, albergaban a la elite que controlaba los asuntos económicos, sociales y políticos de la Colonia; canalizaban gran parte de los excedentes agrarios producto del sistema económico de la época; y con su crecimiento demográfico posterior permitieron el desarrollo de haciendas y estancias (Aledo, 2000).

Morfológicamente, la mayoría de las ciudades durante este período seguían el modelo ortogonal en cuadrícula, basados en las Leyes de Indias. De acuerdo con Aledo (2000), este modelo permitía una fácil y rápida ordenación del espacio, así como su jerarquización, al mismo tiempo que generaba un paisaje cultural comprensible para los conquistadores-colonos, que les resultara familiar y seguro. Esto, a su vez, permitió reforzar la segregación étnica, social y económica: representaba simbólicamente y espacialmente quiénes tenían mayor acceso a la información, al poder y las riquezas y quiénes no. Entonces, en este marco, la plaza central ejercía un papel fundamental como centro espacial y simbólico de la ciudad.

Aledo (2000), plantea dos interpretaciones para el significado simbólico de la plaza central:

- Como materialización del poder español, ya que los principales edificios de la

ciudad, los asociados con el poder y el estatus del imperio español, estaban erigidos alrededor de la plaza. Con ello se plasmaba, mediante códigos arquitectónicos, la centralidad y el dominio de los poderes españoles sobre los indígenas; manifestaba el orden y las relaciones sociales de la ciudad colonial que se basaba en la dominación social y étnica. En muchos casos, este nuevo orden espacial significó la destrucción del orden preexistente de las estructuras prehispánicas —con mano de obra indígena—; forzando un cambio de ideas, valores, tradiciones y significados.

- Como un elemento urbanístico influenciado por las tradiciones indígenas, puesto que ellos ya se encontraban adaptados y establecidos, por lo que indirectamente pueden haber influenciado las formas urbanas. Del mismo modo, construyeron las ciudades españolas con sus propias manos en calidad de esclavos, y desarrollaron estrategias de resistencia dentro de los contextos urbanos en los procesos de apropiación del espacio, especialmente mediante la práctica de habitar. Este análisis plantea una nueva visión del fenómeno —en el que usualmente predomina la versión de un dominio cultural europeo— donde se establece un intercambio cultural bidireccional, no obstante, esto no signifique la negación del dominio español.

Aunque no se sabe claramente cuál fue el aporte prehispánico en el entorno construido colonial previa al proceso de la apropiación, se sabe que, a pesar de la relación desequilibrada de poder entre españoles e indígenas, en las horas diurnas se ubicaba el mercado de la ciudad en la plaza central. Allí los mestizos y los indígenas proveían a los blancos de los artículos de primera necesidad (Aledo,2000).

De acuerdo con García (1990), la independencia de los países latinoamericanos fue la forma que estos tuvieron para actualizarse. Luego de la independencia, llegaron varias olas de modernización. Pero la modernización, la democratización, la educación y otros beneficios llegaban únicamente a sectores poblacionales privilegiados, lo que afectaría el futuro y el grado de desarrollo de los países latinoamericanos. Evidentemente, esta segregación impide que los recursos sean distribuidos equitativamente, lo que reduce la eficacia de los procesos sociales.

Rattner, (2007), expresa que en esta sociedad capitalista el crecimiento económico dejó de generar algunos empleos específicos debido a ciertas innovaciones tecnológicas, lo que a su vez implica una reducción en las inversiones. Con este modelo se logra una concentración de capital y de poder, los beneficios se convierten en propiedad de quienes tienen mayor poder adquisitivo; se mantiene una dinámica de sobreexplotación al medio ambiente y se evidencian aún más los desequilibrios territoriales. Todo esto, a su vez, y de acuerdo con el capitalismo, solo puede ser solucionado por el crecimiento económico. Esta visión o modelo de desarrollo reduce aspectos como el bienestar de las personas, pasándolo a un segundo plano ante la acumulación de riqueza. Uno de los resultados de esta visión es la agudización de las desigualdades socioeconómicas en todos los ámbitos territoriales, aparte de la (sobre) explotación de los recursos naturales. Pero, por otro lado, se da lugar a los movimientos migratorios del campo a la ciudad, lo que conlleva a procesos de urbanización, ejerciendo presión sobre las capacidades de las mismas ciudades para satisfacer las necesidades de su creciente población.

Estas inequidades socioeconómicas son causa, según diversos autores, de los

problemas de hacinamiento, que conllevan al mismo tiempo a la violencia en las ciudades. Todos estos cambios se manifiestan en las ciudades de diversas formas, tales como la degradación de algunas áreas urbanas y el surgimiento de espacios exclusivos, para quienes tienen mayores posibilidades económicas.

Sin embargo, con la llegada de la globalización, este modelo entra en un período de crisis que hace evidentes nuevas formas de pobreza y de exclusión, que llegaron a poner en tela de juicio el principio de inclusión utilizado. Se da el surgimiento de la “ciudad global o contemporánea”, que se asocia con una —ciudad privada, limitada a las clases sociales medias y altas y que responde a la lógica de producción del capital privado, fragmentando a sus habitantes.

Entonces, se privatizan los servicios tales como las formas de sociabilidad, la movilidad, la seguridad, la educación y los conjuntos habitacionales, que encierran dentro de un espacio privado infraestructuras que ideal y tradicionalmente serían públicas; todo esto para responder a la inseguridad que se vive en el contexto urbano (Girola, 2005); y las zonas históricas se deterioran rápidamente debido a la contaminación y a la presión que la población ejerce, o por simple abandono (Freire, 2001).

Cuando los centros conforman una metrópoli no están articulados e integrados, se presentan la desigualdad de acceso, las diferencias sociales y se crean ambientes de exclusividad que conllevan a otros problemas psicosociales, produciendo ambientes de violencia e inseguridad (Segovia & Jordán, 2005).

El proceso urbano de los últimos siglos se basa en la utopía modernista, que tiene

sus raíces en el abordaje de las cuestiones urbanas a partir de la Revolución industrial. Este movimiento moderno buscaba la creación de ciudades racionales y funcionales, proponiendo estrategias de urbanización, modelos ideales de ciudad y patrones de arquitectura urbana, con base en principios y esquemas de ciudad y/o sociedad a principios del siglo XX inspirados en postulados, enfoques y modelos de los siglos XVIII y XIX (Munizaga, 2000).

Por último, Munizaga, (2000), concluye que las problemáticas de la organización urbana están en función de concepciones culturales e ideales de la ciudad. El espacio, territorio, sociedad y sus actividades son parte de un mismo proceso urbano que determina la estructura social y física de una ciudad. Es así como es posible llegar a aseverar que las dinámicas político-económicas y sociales actuales modifican la estructura de las ciudades, cambiando los comportamientos colectivos (como la solidaridad y la convivencia) en individuales. Entonces, en concordancia con Elizalde & Tijoux (2008), las relaciones sociales se vuelven superficiales, se generan sentimientos de desconfianza basados en las reacciones políticas hacia la seguridad. Ante el tema de la seguridad, quienes pueden, migran hacia los suburbios, o la buscan encerrándose en enclaves privados y movilizándose por rutas específicas, alejándose de la centralidad. Este modelo de —ciudades privadas, muestra de las distinciones sociales, se creó en Estados Unidos, y poco a poco se ha ido instalando en Latinoamérica. Se pierde así la idea del espacio público asociado a la *polis* y a la democracia.

2.3.3. El espacio público y la complejidad del hecho urbano.

El espacio público se presenta como el articulador de la existencia de la Ciudad, no solo en el plano físico-funcional sino en el simbólico-interpretativo. Si se parte entonces

de reconocer que lo urbano desborda la visión de lo meramente edilicio y se reconoce el hecho de que su propia naturaleza comporta hechos culturales, sociales, económicos y de identidad, se entiende por qué intervenir el espacio público denota intervenir el espacio vital de quienes habitan el territorio en el cual este tiene lugar.

Siendo pues la vivencia de lo urbano un proceso que se estructura a partir de la interrelación y mutua condición de diversas capas de atributos y dimensiones, la presencia del espacio público comporta la existencia de un medio de expresión, un escenario de referencia y una posibilidad de articulación creativa; en tal sentido, el espacio público permite “fabricar” la comprensión de la relación persona – entorno, las manifestaciones de dicha relación y construir una visión de la realidad.

2.3.4. El espacio público en la construcción de identidad cultural

Las sociedades humanas desarrollan su cultura como respuesta al entorno natural y social, y de esa manera encuentra cada grupo los medios para resolver los retos que le plantea la supervivencia. La identidad también es una idea o concepto, que cambia con el tiempo y los entornos, no es algo fijo y estático, sino puro potencial expresándose a cada instante.

La expresión colectiva resultante de todas las identidades, puede ser lo que llamamos cultura. Una aproximación a la definición de cultura está en la dimensión simbólico-expresiva de todas las prácticas sociales, incluidas sus matices subjetivos (hábitos) y sus productos, materializados en forma de instituciones o artefactos. Así lo reafirma Jiménez (2000) al plantear en términos más descriptivos diríamos que la cultura es el conjunto de signos, símbolos, representaciones, modelos, actitudes, valores etc., inherentes a la vida social. La cultura hace existir una colectividad en la medida que

constituye su memoria, contribuye a cohesionar sus actores y permite legitimar sus acciones.

Es necesario entender que la identidad cultural es la vigencia del hombre con todos los valores de su origen, su carácter y su ubicación histórica y social. La identidad cultural, debe ser una característica fundamental de toda comunidad, esto nos señala la necesidad de generar espacios que permitan explorar el potencial cultural de cada individuo inscrito en un sistema de espacio público donde el ser humano por iniciativa propia debe lograr responder adecuadamente a su entorno natural y social. Esto sólo es posible en la construcción de un conocimiento que proporcione las bases para la formación de una cultura ciudadana.

2.3.5. La humanización del espacio urbano

Gehl (2006), menciona que análogamente, la duración de todas las funciones desarrolladas en el ámbito público influye en el nivel de actividad. Si se anima a la gente a permanecer en los espacios públicos durante mucho tiempo, unas cuantas personas y unos cuantos acontecimientos pueden crecer hasta alcanzar un considerable nivel de actividad. El hecho de que la gente se mueva a pie o en coche, y que los coches, cuando se usan, se aparquen a 5,100 o 200 metros de los portales, son factores determinantes para las actividades y las oportunidades de que los vecinos se encuentren unos con otros. Cuanto más lejos de los portales estén aparcados los coches, más cosas pasarán en la zona en cuestión, porque tráfico lento significa ciudades animadas.

Figura 2

Espacio humanizado Central Park

Por tanto, queda demostrada la relación entre la vida en la calle, el número de personas y acontecimientos, y el tiempo que se pasa en el exterior proporcionando una de las claves más cruciales para entender cómo se pueden mejorar las condiciones para la vida entre los edificios, en las zonas residenciales existentes y en las nuevas, mejorando las condiciones para las estancias en el exterior.



Fuente: Diario del viajero.com

Por otro lado, podemos entender estos movimientos o comportamientos sociales cuantificados por escalas. En la escala mediana, los proyectos de conjuntos de edificios, las personas y las actividades se dispersan cuando los edificios están situados a grandes distancias unos de otros, y con las zonas de entrada y las viviendas orientadas sin relación entre sí. El modelo es habitual en las zonas de viviendas unifamiliares tradicionales y de bloques de pisos aislados funcionalmente.

En ambos casos se produce un máximo de conexiones mediante aceras y senderos, con superficies sobredimensionadas y la consecuente disminución de las actividades exteriores. Entonces, a la inversa, las personas y las actividades se pueden agrupar colocando cada uno de los edificios y las funciones de manera que el sistema de espacios públicos sea lo más compacto posible y que las distancias de la circulación peatonal y de las experiencias sensoriales sean lo más cortas posible.

2.3.6. Los espacios verdes públicos asociados a la calidad de vida urbana

Ramos (2005), hace una relación de los espacios verdes y las ciudades, actualmente se encuentra en un proceso de desarrollo paulatino invariable, donde por desgracia el medio ambiente es el primer afectado, distinguiéndose por ser limitado en desarrollo y conservación, lo cual por ende viene a cambiar el paisaje que rodea al habitante urbano, y la calidad de vida de este, “de forma paralela, este paisaje natural que embellece y mejora la calidad del aire, es transformado en un paisaje urbano de características radicalmente distintas, el cual deja de ser interpretable en términos espaciales y ecológicos, para convertirse en objeto de análisis desde un punto de vista casi exclusivamente arquitectónico” .

Paradójicamente este es resultado de las acciones del hombre, es decir la ciudad crece en medida de las necesidades que la sociedad demanda, indiscutiblemente existe una contradicción entre lo que se necesita y lo que se proyecta, ya que bajo este análisis, se podría pensar que el hombre vive en constante negación hacia la naturaleza, lo cual es completamente erróneo, en el presente cuando se especula en alcanzar una sobresaliente calidad de vida, se manifiesta en la imaginación del habitante urbano espacios amplios de enorme riqueza natural. Los espacios verdes con frondoso arbolado son un componente imprescindible en el sistema de áreas libres y verdes, por su papel incuestionable como protagonista en la conformación de la ciudad y su mejora al desarrollo perceptual urbanístico.

Al equivalente que los espacios verdes en general, el arbolado es un factor relevante del ecosistema. De tal manera que, el espacio edificado por el habitante urbano se obliga como un espacio para ser usado, servir y llenar con la presencia simbólica o real, para

interrelacionarse socialmente e interactuar con el entorno.

En este orden de ideas Corraliza (2009), manifiesta en su artículo Emoción y espacios públicos: La experiencia humana de los escenarios urbanos. Los espacios públicos instituyen los elementos claves más importantes para el desarrollo afectivo de la ciudad. Donde, sin los espacios públicos la ciudad desaprovechara la capacidad de crear una norma de acción explicativa y simbólica que beneficie la implicación de los habitantes en el espacio urbano y con el resto de la sociedad que lo ocupan.

Gran parte de los conflictos que hacen sensible a los espacios urbanos emanan de la insuficiencia y/o baja calidad de estos espacios públicos. Así pues, en este sentido, los espacios públicos son un componente de gran importancia trascendental para el desarrollo del proceso equilibrado de interacción entre la sociedad y el medio ambiente, donde de igual manera coadyuvan a la integración de los habitantes entre sí. Lo anterior lo fundamenta el autor ciertamente con en el hecho de que si las sociedades no pueden instaurar una apropiada vinculación sensible con los espacios públicos se desentenderán de ellos y terminará protegiéndose en los espacios privados.

Se inutiliza así un espacio básico de sociabilidad indispensable en el desarrollo progresivo de la sociedad y en su perfeccionamiento. Por ende, la ciudad sin espacios públicos se transforma en una ciudad vacía, que conforma de la misma manera habitantes vacíos. Manifestando, así pues, que los espacios públicos no cumplen la función esencial como elemento de ornamentación complementaria y prescindible, por ende, la carencia de espacios públicos o baja calidad de los mismos es una referencia que se percibirá necesariamente acompañada por la desvalorización de los lazos sociales que se pueden

situar en inseguridad hacia la conservación de la vida urbana misma.

En consecuencia, establece, que el resultado más sugerente es cuando a las personas se les solicita que digan cuáles son los elementos particulares de una “ciudad ideal”, acuden en primera instancia a señalar particularidades que, figuran características no urbanas, como paradigma espacios verdes, lugares de encuentro y acogedores, espacios limpios, que brinden seguridad, libres de contaminación, de ayuda mutua y altruismo. Para concluir hace un análisis el cual expresa que para representar la ciudad perfecta las sociedades refieren características de un espacio cuya compatibilidad es la no-ciudad. Por tanto, el interés por la accesibilidad y la ocupación de los espacios públicos constituyen componentes importantes de la calidad de vida urbana, puesto que la ciudad es, ante todo, una correlación de contextos en la cual acontece la compleja representación de la vida social y ambiental. Concluye con el argumento relacionado con los espacios públicos, se debe tomar a consideración las consecuencias de la forma y calidad que tienen los espacios públicos en la vida humana.

Figura 3

Alameda Las Ramblas, Barcelona, España 2010



Fuente: fotografía tomada por Arq. Rosa Elba Rendón Gutiérrez

2.3.7. Indicadores del espacio público

– Usos de Suelo

Una de las principales funciones del planeamiento general urbanístico es la de establecer la clasificación de todo el suelo que forma parte de su ámbito de actuación, en función a si está transformado o no urbanísticamente; determinando así la aplicación de un concreto régimen legal para cada una de las clases de suelo, lo que se traduce en la posibilidad de desarrollar en cada una de ellas únicamente los usos previstos expresamente por el planeamiento para las mismas.

De acuerdo con las características determinadas en los estudios correspondientes se consignarán las siguientes zonas de uso del suelo:

1.- Residencial (R): Son áreas urbanas destinadas predominantemente al uso de vivienda, pudiendo tolerar además otros usos compatibles. Los planos de zonificación consignan: Zona de Densidad Alta (RDA), Zona de Densidad Media (RDM), y Zona de Densidad Baja (RDB).

2.- Vivienda-Taller (II-R): Son áreas urbanas destinadas predominantemente al uso de vivienda de uso mixto (vivienda e industria elemental y complementaria); así como servicios públicos complementarios y comercio local. Las actividades económicas que se desarrollen tendrán niveles de operación permisibles con el uso residencial.

3.-Industrial (I): Son las áreas urbanas destinadas predominantemente a la ubicación y funcionamiento de establecimientos de transformación de productos.

Los planos de zonificación consignan: Zona de Industria Pesada (I4), Zona de Gran Industria (I3), Zona de Industria Liviana (I2), y Zona de Industria Elemental (I1).

4.- Comercial (C): son las áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la ubicación y funcionamiento de establecimientos de compra-venta de productos y servicios. Los planos de zonificación consignan: Zona de Comercio Especializado (CE), Zona de

Comercio Metropolitano (CM), Zona de Comercio Zonal (CZ), Zona de Comercio Vecinal (CV). El comercio local no se señala en los planos de zonificación, su localización es definida en los procesos de habilitación urbana.

5.- Pre Urbana (PU): Son las zonas o extensiones inmediatas al área urbana; en donde, pueden ser habilitadas para granjas o huertas. Corresponden a las áreas de expansión urbana inmediata.

6.- Zonas de Recreación Pública (ZRP): Son áreas que se encuentran ubicadas en zonas urbanas o de expansión urbana destinadas fundamentalmente a la realización de actividades recreativas activas y/o pasivas, tales como: Plazas, Parques, Campos Deportivos, Juegos Infantiles y similares.

7.- Usos Especiales (OU): Son áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la habilitación y funcionamiento de instalaciones de usos especiales no clasificados anteriormente, tales como: Centros cívicos, dependencias administrativas del Estado, culturales, terminales terrestres, ferroviarios, marítimos, aéreos, establecimientos institucionales representativos del sector privado, nacional o extranjero, establecimientos religiosos, asilos, orfanatos, grandes complejos deportivos y de espectáculos, estadios, coliseos, zoológicos, establecimientos de seguridad y de las fuerzas armadas; y Servicios Públicos como instalaciones de producción y/o almacenamiento de energía eléctrica, gas, telefonía, comunicaciones, agua potable y de tratamiento sanitario de aguas servidas. Estas zonas se registrarán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

8.- Servicios Públicos Complementarios: son las áreas urbanas destinadas a la habilitación y funcionamiento de instalaciones destinadas a Educación (E) y Salud (H). Para Educación los planos de zonificación consignan: Educación Básica (E1), Educación Superior Tecnológica (E2), Educación Superior Universitaria (E3) y Educación Superior

Post Grado (E4). Para Salud los planos de zonificación consignan: Posta Médica (H1), Centro de Salud (H2), Hospital General (H3) y Hospital Especializado (H4). Estas zonas se registrarán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

9.- Zona de Reglamentación Especial (ZRE): Son áreas urbanas y de expansión urbana, con o sin construcción, que poseen características particulares de orden físico, ambiental, social o económico, que serán desarrolladas urbanísticamente mediante Planes Específicos para mantener o mejorar su proceso de desarrollo urbano-ambiental. Las áreas de protección se incluyen en esta zonificación.

10.- Zona Monumental (ZM): Constituyen un tipo específico de ZRE, en donde se localizan bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación. Las intervenciones en este tipo de zonas se rigen según lo dispuesto en la Ley N° 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.

11.- Zona Agrícola (ZA): constituida por las áreas rurales. 32.2 En las Áreas de Expansión Urbana de Reserva no se aplica la zonificación hasta que no sean clasificadas como Áreas de Expansión Urbana Inmediata.

2.3.8. Equipamiento Urbano

El equipamiento urbano es el conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público. En donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo. Estas proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas.

Se dice que este concepto está muy relacionado a la calidad de vida de los ciudadanos. Ya que puede determinar el futuro desarrollo de la sociedad. Además, estas instalaciones son motivantes de actividades ajenas al trabajo o a la rutina de las personas. Y también se

determinan según el vecindario, el momento, el tipo de suelo, entre otras cosas. Optimizando los espacios para las diferentes finalidades.

2.3.9. Mobiliario y Vegetación Urbano

La percepción del ser humano no es puramente visual, los otros sentidos también tienen resonancias. Es importante que en el diseño del mobiliario urbano intervengan todos los sentidos para poder vincularnos más con él entorno. Así ocurre con el mobiliario urbano que interactúa con la naturaleza a través de una simbiosis con el elemento natural

2.3.10. Transporte

Transporte público o transporte en común es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros del transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador y dependen en mayor o menor medida de la intervención regulatoria del Gobierno. Usualmente, los viajeros comparten el medio de transporte y las distintas unidades están disponibles para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, taxis, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos, y bicicletas.

2.3.1.11. Imagen Urbana

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

acervo cultural, fiestas, costumbres, así como la estructura familiar y social), así como por el tipo de actividades económicas que se desarrollan en la ciudad. Es decir, es la relación sensible y lógica de lo artificial con lo natural, logrando un conjunto visual agradable y armonioso, desarrollándose por tanto entre sus habitantes una identificación con su ciudad, con su barrio, con su colonia.

A partir de la forma en que se apropia y usa el espacio que le brinda la ciudad. La creación de la imagen de la ciudad se da a partir de lo que ve el ciudadano y de cómo lo interpreta y organiza mentalmente se refiere a esquemas mentales de la ciudad, realizados a partir de caminar e integrarse a la ciudad, razón por la cual se tienen imágenes diferentes entre sí y con la misma realidad exterior. Un factor que influye directamente en la definición de la imagen de la ciudad, es el nivel socioeconómico de la población, por lo que la suma de todas estas imágenes da como resultado una imagen pública de la ciudad.

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

2.3.2. Renovación del espacio público

2.3.2.1. Definición

Los espacios públicos adquieren su valor por su capacidad para satisfacer las necesidades y requerimientos de los usuarios, contribuyendo al bienestar de las personas y promoviendo la calidad de vida (Alwah et al., 2021).

La renovación urbana, ha cobrado relevancia como elemento de estudio en los

diferentes contextos de urbanización, que tiene el propósito de modificar o corregir los desequilibrios urbanos, que se concretan en determinado momento político y económico, según la ideología política imperante (Arizaga, 2015).

La renovación urbana se define como un “Proceso permanente y coordinado de acciones preventivas y correctivas contra el deterioro físico de las viviendas localizadas en áreas urbanas identificadas, actuando dentro del marco general de los planes de desarrollo urbano” (Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento del Perú, 2009, Art.4). Involucra, la intervención de infraestructuras relevantes, entornos urbanos, a fin de darle un nuevo enfoque dinámico al contexto urbano.

2.4. Calidad de vida urbana

La calidad de vida como propósito superior de las políticas públicas aparece asociada a la satisfacción del conjunto de necesidades que se relacionan con la existencia y bienestar de los ciudadanos. La disponibilidad y acceso de la población a los satisfactores es lo que va a permitir cubrir los requerimientos de los individuos, grupos sociales y comunidades respecto a un determinado componente de necesidad.

La expresión “calidad de vida” viene siendo utilizada con gran énfasis tanto en el lenguaje común como en distintas disciplinas que se ocupan de estudiar los complejos problemas económicos, sociales, ambientales, territoriales y de relaciones que caracterizan a la sociedad moderna. Las dificultades de accesibilidad, el deterioro del medio construido, la dificultad de las relaciones sociales, la pobreza y la inseguridad social, la saturación de los servicios son algunos de los problemas que caracterizan hoy a los contextos urbanos, donde se concentra la mayor cantidad de recursos y de población, y en donde se manifiestan en mayor magnitud. Al mismo tiempo que el uso de la

expresión “calidad de vida” sigue en aumento, también lo hace la complejidad de su definición. Es por ello que avanzar en la construcción de una definición de calidad de vida urbana es el primer objetivo de este trabajo. Cabe aclarar que, en lo sucesivo, cuando se hable de calidad de vida se lo hará siempre desde la perspectiva urbana por lo que calidad de vida (CV) o calidad de vida urbana (CVU) serán utilizados en forma indistinta, salvo expresa mención.

Además, se presentan inconvenientes de etimología dado el carácter temporal y multidimensional de la noción. Como afirma Abaleron (1998) cuando se refiere al término calidad de vida en relación a su uso generalizado "es dable pensar que se ha logrado finalmente la adopción casi universal de una misma definición gracias a que la ciencia ha podido imponer un criterio objetivo del término. Nada más alejado de la realidad: todavía hoy no existe una general y aceptada definición del término, con lo cual la indagación de su popularidad, posible de catalogar como "de moda", debe obedecer necesariamente a otras razones, independientemente de las reflexiones teóricas que se vayan estableciendo en los ámbitos académicos". Seguidamente, se presentan distintas definiciones de calidad de vida urbana recopiladas en parte de la bibliografía disponible sobre el tema y que permiten ilustrar parte de la variedad de enfoques antes mencionada.

Una primera definición bastante abarcativa considera la calidad de vida como “el grado en que una sociedad posibilita la satisfacción de las necesidades de los miembros que la componen, las cuales son múltiples y complejas” (Beltramin, 2003).

Una segunda definición se acerca más hacia las cuestiones específicas de la calidad ambiental urbana entendida como: “Las condiciones óptimas que rigen el comportamiento del espacio habitable en términos de confort asociados a lo ecológico,

biológico, económico productivo, socio-cultural, tipológico, tecnológico y estético en sus dimensiones espaciales. De esta manera, la calidad ambiental urbana es por extensión, producto de la interacción de estas variables para la conformación de un hábitat saludable, confortable, capaz de satisfacer los requerimientos básicos de sustentabilidad de la vida humana individual y en interacción social dentro del medio urbano” (Luengo, 1998).

En la misma línea, pero avanzando sobre el individuo, la calidad de vida urbana se refiere a la existencia de: “Unas condiciones óptimas que se conjugan y determinan sensaciones de confort en lo biológico y psicosocial dentro del espacio donde el hombre habita y actúa, las mismas en el ámbito de la ciudad están íntimamente vinculadas a un determinado grado de satisfacción de unos servicios y a la percepción del espacio habitable como sano, seguro y grato visualmente” (Pérez Maldonado, 1999).

Por otro lado, se avanza sobre la conjunción de lo objetivo y subjetivo de la calidad de vida en el territorio al decir que: “es el grado de excelencia que una sociedad dada, precisamente localizada en un tiempo y en un espacio geográfico, ofrece en la provisión de bienes y servicios destinados a satisfacer cierta gama de necesidades humanas para todos sus miembros, y el consiguiente nivel de contento o descontento individual y grupal según la percepción que se tenga de esa oferta, accesibilidad y uso, por parte de la población involucrada” (Abaleron, 1998).

Lindenboim (2000) resalta el carácter multidimensional de la definición y establece determinantes: “calidad de vida es una noción plural, ajustada a cada contexto, constituida por múltiples factores inscriptos en diversas dimensiones temáticas de la realidad. Calidad de vida afecta a cada individuo frente a sus contextos micro y macro comunitarios de articulación social y es determinado por: 1) las modalidades ponderadas de asociación entre las necesidades objetivas y las demandas subjetivas específicas de la vida urbana,

[y] 2) las potencialidades, condiciones y niveles relativos de accesibilidad a la satisfacción de las mismas”.

La calidad de vida como objetivo de política estratégica de la ciudad Se puede convenir que el volumen total de problemas que preocupan a la sociedad es más amplio que el de problemas que reciben atención por parte del gobierno.

No todos los problemas detectados tienen la misma prioridad para los decisores públicos, sólo algunos de ellos tienen entidad suficiente para convertirse en problemas públicos y formar parte de la “agenda” de problemas públicos. Por formación de la agenda se entiende el proceso a través del cual ciertos problemas o cuestiones llegan a llamar la atención pública. Al conjunto de problemas que preocupan a una sociedad en un momento determinado se lo denomina agenda sistémica. De esa agenda, los decisores públicos extraen algunos y confeccionan la agenda política o agenda institucional. La inclusión de un problema en la agenda institucional es una condición necesaria, pero no suficiente, para que el problema dé lugar a una política pública que intente solucionarlo⁶ (Tamayo Sáez, 1995).

2.4.1. Valoración de la calidad de vida urbana

Aunque siempre se han utilizado variables para evaluar el éxito o fracaso de los planes y políticas, en los últimos años se ha afianzado con fuerza el término indicador; con él parece que buscamos determinar con mayor precisión el resultado de nuestras acciones sobre los nuevos campos que se han determinado como críticos, como el medio ambiente o la cohesión social. El término indicador viene a representar de manera simplificada una situación compleja, permitiendo valorar su evolución a lo largo del tiempo o su comparación entre espacios o estructuras diferentes.

Teóricamente, las características básicas para valorar a la calidad de vida urbana

son tres condiciones:

- Comunicabilidad, que el indicador sea útil para comprender los cambios que se producen y evaluar las políticas. Comprende la interacción, identificación, ejecución y participación de niños.
- Accesibilidad y transitabilidad, que dispongamos de los medios para producirlo, que éstos no superen un umbral lógico de costos, y que la disponibilidad del indicador sea acorde con el desarrollo temporal de los cambios, se considera también la ejecución de obra.
- Seguridad, como garantía de derechos entre la seguridad urbana, ciudadana, el civismo y la convivencia en espacios públicos.

2.4.2. Medición de la calidad de vida urbana

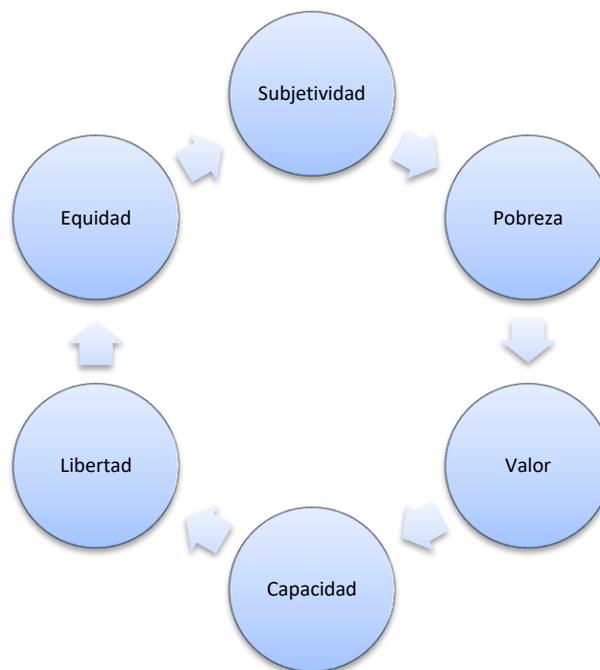
Actualmente, mejorar la calidad de vida en la ciudad, se ha convertido en un tema crítico para la planificación urbana. El crecimiento de la población en todo el mundo, debido al crecimiento poblacional y a los rápidos procesos de urbanización, han determinado que la calidad de vida urbana, sea cada vez más relevante para las personas. Asimismo, las características físicas de las ciudades , cambian para adaptarse a los nuevos residentes. Un conocimiento más profundo de la relación entre el entorno construido y la calidad de vida en la ciudad, puede tener un rol catalizador en la configuración del desarrollo urbano presente y futuro (Mouratidis, 2021).

Sobre la medición de la calidad de vida, cabe resaltar que no existe consenso sobre la definición teórica y cómo se debe realizar la medición de la calidad de vida. Lindenboim et al.(2000), afirma que las dificultades para el abordaje conceptual y

operativo, de la calidad de vida, se debe a su carácter multidimensional e integrador. Sin embargo, define referentes conceptuales y explícitos:

Figura 4

Referentes vinculados con la calidad de vida urbana



Fuente: Lindenboim et al.(2000)

– Calidad de vida y subjetividad

La calidad de vida es subjetiva por parte de cada persona, por lo que, resulta difícil definir en un plano exógeno, algo que no se percibe y quien lo percibe no lo puede realmente definir, sin atribuirle un ordenamiento arbitrario, según sus necesidades. Esta es la razón, por la que se le describe como un concepto que se retroalimenta de otras dimensiones (Lindenboim et al., 2000).

En el presente estudio, se consideró dentro de esta concepción teórica, como una dimensión de la calidad de vida urbana, la percepción subjetiva del sujeto sobre :

- Seguridad

En relación a la seguridad durante el desplazamiento y tránsito. Además, de la posibilidad de reducir el riesgo de accidentes de diversa índole.

- Interacción e identificación

La valoración del lugar según satisfacción o experiencia positiva de felicidad y percepción subjetiva de bienestar, al concurrir.

- Calidad de vida y pobreza

Los límites de la calidad de vida, en algunos casos, se vinculan con las necesidades básicas, especialmente, con la pobreza. Ello teniendo en cuenta que la “conversión del ingreso en capacidades básicas, puede variar mucho entre los individuos y sociedades”(Lindenboim et al., 2000,p.2).

En este sentido, se comprendió bajo el concepto de calidad de vida y pobreza:

- Estrato socioeconómico : se estima que para el presente estudio, la valoración del estrato socioeconómico de la población, en relación con la percepción de beneficio de vivir en el lugar, de contribución del lugar en el diario vivir.

- Calidad de vida y valor

Se considera que el constructo calidad de vida, debería estar comprendido en las teorías de bienestar, que fundamente su valor (teorías filosóficas hedonistas, del deseo, de las listas (Scanlon, 1998) e incluso fundamentado en la teoría aristotélica en orden a contribuir a la buena vida humana .

- Calidad de vida y capacidad

Dentro del marco de las primeras definiciones, la definición de calidad de vida se aborda en el plano utilitarista de bienestar. Empero, existe discusión si solo la provisión de bienes reditúa satisfacción o si existe una capacidad entre el placer y la mercancía (Lindenboim et al., 2000)

- Calidad de vida y libertad

La evaluación de la calidad de vida, nos lleva a la revisión de la conexión entre capacidades humanas como parte de libre albedrío humano o libertad individual, según la cual, el ser humano se autodetermina. En tal sentido, medir la calidad de vida, está relacionada con la “evaluación de la libertad de elegir dentro de ese rango”(Lindenboim et al., 2000, p.3). Bajo este enfoque, en la medición de la calidad de vida, se pone énfasis en los logros adquiridos por el ser humano, según sus capacidades para obtenerlos.

Por tanto, se considera que la libertad de tránsito, es una necesidad fundamental del ser humano:

- Accesibilidad y transitabilidad

La accesibilidad y la transitabilidad aunado al libre tránsito en los espacios públicos, constituyen consideraciones primordiales para la movilidad urbana, que contribuyen a la calidad de vida urbana. Actualmente, se considera relevante, los parámetros del espacio público que influyen en la experiencia de caminar, la intermodalidad, la sostenibilidad el rol del desplazamiento peatonal en un esquema de movilidad urbana (Serrano, 2018).

- Calidad de vida y equidad

La calidad de vida, puede aunarse al concepto de equidad, entendida como la ausencia de envidia, desde la perspectiva de “una elección indiferente entre adopción de un consumo propio o un consumo en conjunto”(Dicroce, 2017,p.45). En esta arista, es importante considerar al grupo etario de niños/as, quienes también tiene derecho a

disfrutar de gozar de un ambiente sano, saludable y seguro, que favorezca su desarrollo psicoemocional y social.

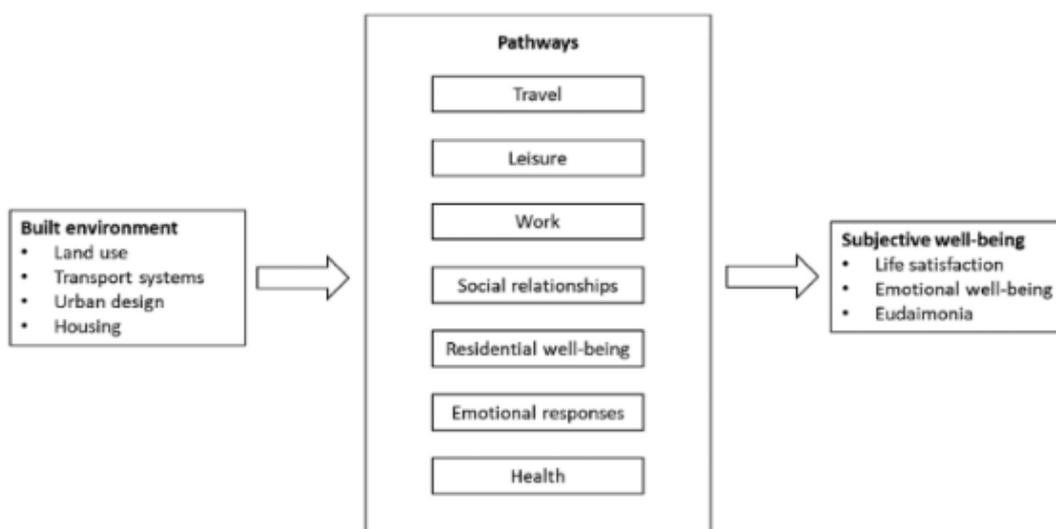
- Participación de niños/as: para lo cual se requiere de lugares públicos, para el disfrute lúdico y desarrollo de lazos afectivos y emocionales.

Para definir la metodología pertinente para medir la calidad de vida urbana, se ha considerado como premisa, la postura de Mouratidis (2021) sobre la necesidad de proporcionar una mejor calidad de vida urbana, frente a la rápida urbanización global, lo que implica establecer un vínculo entre el entorno construido y el bienestar subjetivo.

En base a esta perspectiva, Mouratidis (2021) considera siete vías potenciales: (a) Viajes, (b) Ocio, (c) Trabajo, (d) Relaciones sociales, (e) Bienestar residencial, (f) Respuestas emocionales y (g) salud.

Figura 5

Vías que vinculan el entorno construido con el bienestar subjetivo



Fuente: Mouratidis (2021)

Los antecedentes del modelo propuesto por Mouratidis (2021), tiene su arraigo en las metodologías para medir la calidad de vida urbana, Marans & Stimson (2011) aportaron un abordaje general de como medir y analizar las relaciones entre entornos urbanos y calidad de vida. Más adelante Kent & Thompson (2014) afirman que el entorno construido tributa a la salud y al bienestar a través de tres vías: ejercicio físico, cohesión social comunitaria y acceso equitativo a alimentos saludables.

De otro lado, Pfeiffer & Cloutier (2016) comprendieron los impulsores de bienestar en los vecindarios, especialmente, los espacios naturales, verdes y abiertos y un diseño urbano que propicie la interacción social y la seguridad. Por su parte, (Wang & Wang, 2016) aportaron la base teórica y la base empírica sobre cómo el contexto geográfico puede moldear el bienestar subjetivo (BS).

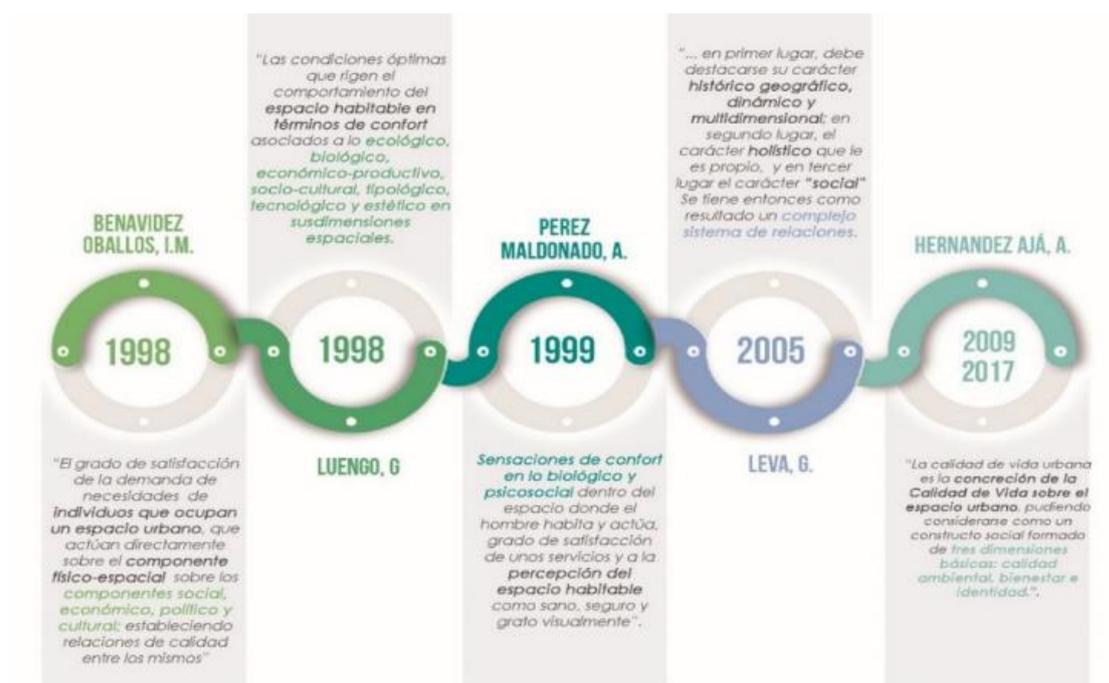
En 2018, Mouratidis define un marco conceptual que explica cómo el entorno construido a escala de barrio puede influir en el BS a través de cuatro vías : (a) relaciones sociales, (b) ocio, (c) salud y (d) experiencia afectiva. En la misma línea de pensamiento Shekhar et al. (2019) , sugieren que el bienestar en las comunas o vecindarios depende de cuatro aristas: (a) participación y compromiso, (b) acceso, (c) identidad y (d) seguridad.

Asimismo, en un plano macro y de política de planificación urbana, (Tonne et al., 2021), afirman que se deben promover acciones para la salud de la población a través de un desarrollo urbano sostenible, bajo el marco de políticas basadas en evidencia y el monitoreo de la implementación de las mismas. En suma, la calidad de vida urbana, ha seguido una conceptualización que ha evolucionado, de considerarla en un principio

como la satisfacción de las necesidades de los individuos sobre un espacio urbano Benavides (1998) hasta implicar en este constructo las necesidades básicas, ambientales y de identidad y bienestar (Hernández, 2009; Shekhar y col. ,2019; Mouratidis , 2021).

Figura 6

Evolución del concepto de calidad de vida urbana



Fuente: Valdivia et al.(2020)

En el Perú, Valdivia et al.(2020), proponen un índice de calidad de vida urbana, que comprende las siguientes dimensiones y sobre los que se han adecuado los siete indicadores propuestos en la tesis :

1. Dimensión urbano ambiental (Valdivia et al., 2020)

Visión objetiva. Mide viviendas según:

- Servicios básicos

- Equipamiento básico colectivo
- Servicios de información y telecomunicación
- Hacinamiento
- Cumplimiento de normativa y regulación urbana
- Vulnerabilidad por ubicación en zonas de riesgo

Visión subjetiva. Mide la percepción de la población respecto a:

- Calidad del transporte público
- Accesibilidad física
- Calidad de infraestructura urbana
- Esteticidad de la imagen urbana

2. Dimension social (Valdivia et al., 2020)

Visión objetiva. Mide atributos sociales objetivos:

- Calidad de actividades de índole de interacción social
- Seguridad
- Presencia gubernamental
- Nivel educativo

Visión subjetiva. Mide atributos sociales subjetivos, basados en la percepción de :

- Integración social
- Seguridad sobre posesión de bienes
- Seguridad ante hechos delictivos

3. Dimension económica (Valdivia et al., 2020)

Visión objetiva. Mide atributos económicos objetivos:

- Economía familiar
- Costo de vida versus actividad económica

- Origen del presupuesto urbano
- Valor promedio del suelo

Visión subjetiva. Mide atributos económicos subjetivos:

- Situación económica

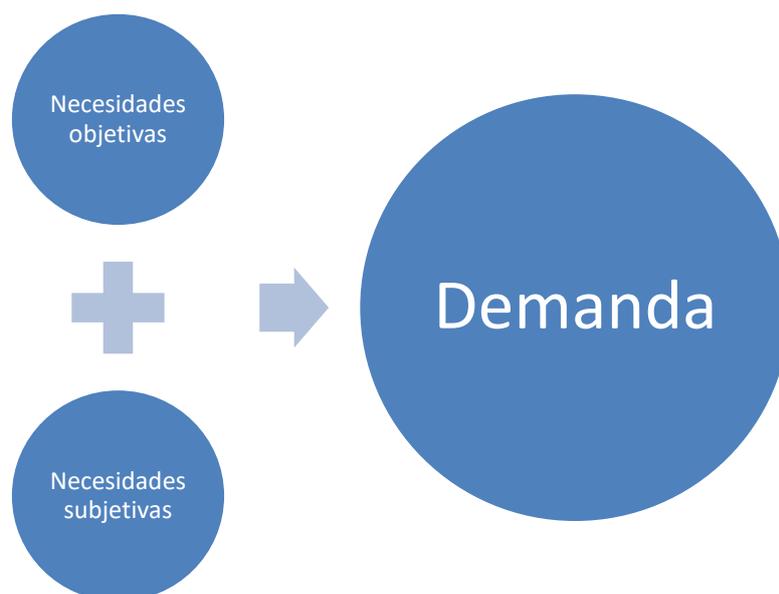
En el mismo sentido, Lindenboim et al.(2000) propone un modelo operacional de calidad de vida urbana, que ha servido de base para la definición operacional de la variable en el presente estudio.

Comprende los siguientes elementos:

- Demanda
- Oferta
- Carácter superestructural

Figura 7

Demanda y calidad de vida urbana



Fuente: Lindenboim et al. (2000)

La demanda tiene dos dominios:

– **Necesidades objetivas**

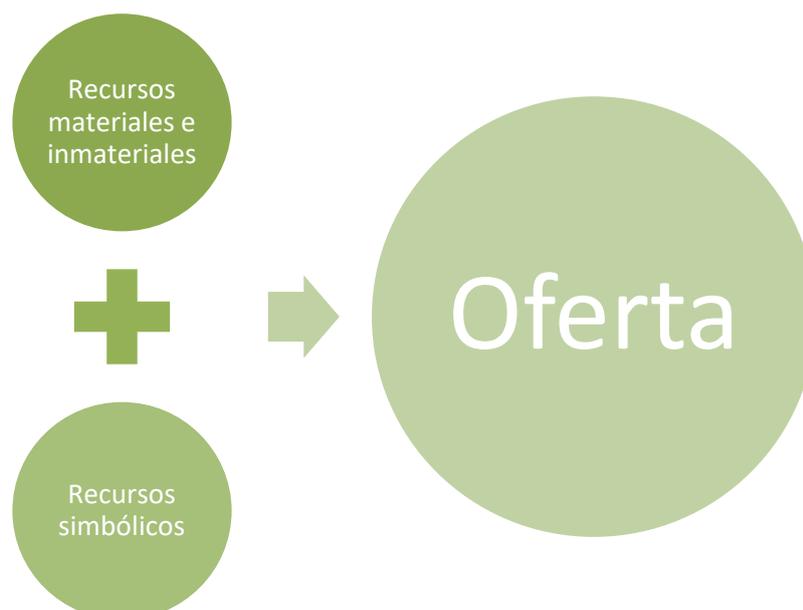
Comprende las necesidades que demandan las personas, hogares y poblaciones (Lindenboim et al., 2000). No son universales, sino se determinan en función de los contextos o coyunturas, que se definen según procesos analíticos, adoptados por los sistemas gubernamentales como normas y criterios.

– **Necesidades subjetivas**

Provenientes de las necesidades particulares, que están fuertemente vinculaa con las necesidades objetivas, en términos de antecedentes y consecuentes (Lindenboim et al., 2000). Implica la mediación de construcciones sociales de carácter cultural, globales y locales , y que se expresan como deseos

Figura 8

Oferta y calidad de vida urbana



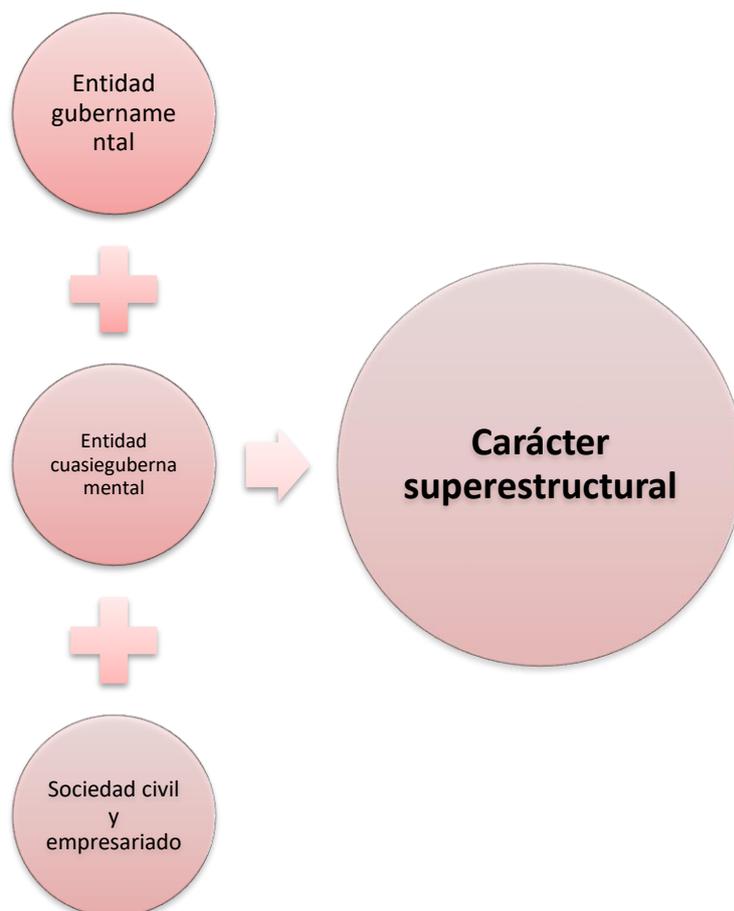
Fuente: Lindenboim et al. (2000)

– **Carácter superestructural**

Comprende a las entidades de gobierno o dependientes del Estado , con alcance y jurisdicción diversa. Asimismo, los organismos de la sociedad civil , en los que se involucra la empresa.

Figura 9

Carácter superestructural y calidad de vida urbana



Fuente: Lindenboim et al. (2000)

A partir de esta teorización, se identifica las dimensiones o dominios y los indicadores en un referente espacio-temporal.

En este sentido, el constructo ideológico que determinó la selección y los procesos seguidos en la presente investigación es el siguiente:

Se considera que los espacios públicos son fundamentales para el funcionamiento y la calidad de vida de las ciudades y de los países, ya que tienen un rol técnico, para fines de proveer infraestructura, como redes de energía y telecomunicaciones, carreteras, alcantarillado, parques, además de una función social (Van Melik, 2008). Según la ONU Habitat (2017), un espacio público de alta calidad, promueve la salud, la economía, el bienestar, la cohesión social y la biodiversidad. Por consiguiente, estudiar el espacio público es un activo importante para los profesionales y la academia.

Actualmente, el uso de estos espacios públicos, ha merecido la atención en el debate académico (Hartmann & Jehling, 2019) (Müller, 2019). Sin embargo, la gestión de los espacios públicos, su mantenimiento y renovación, se ha descuidado en demasía, en el plano político y académico. La atención de la gestión de los espacios públicos, en relación con la calidad de vida urbana, contribuye con el marco del ODS 11 de las Naciones Unidas para 2030 y la Meta 7. Se afirma, que el espacio público merece la atención, a fin de que “para 2030, proporcionar acceso universal a espacios públicos y verdes seguros, inclusivos y accesibles, en particular para mujeres y niños, personas mayores y personas con discapacidad”. En consecuencia, esta premisa declarativa, provee a todos los países hasta el 2030, la plataforma y el aval legal y técnico operativo, para desarrollar y gestionar el espacio público mediante un enfoque integrado (ONU Habitat, 2017).

Actualmente, el espacio público, tiene un rol preponderante en los desafíos que enfrentan las ciudades y los países , como la transición energética, la economía circular, la movilidad y la adaptación climática (Maring & Blauw, 2018). Las medidas necesarias para las transiciones de los espacios públicos, para favorecer la calidad de vida urbana, muchas veces fallan o son lentas, debido al sistema, desafíos o barreras de la gestión gubernamental o gobernanza (Cumiskey et al., 2019).

En esta tesis doctoral, se analiza la perspectiva de la relación entre la renovación de un espacio público histórico y nuclear en la ciudad de Tacna y su implicancia en la calidad de vida urbana, desde la perspectiva de la población.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo y nivel de investigación

El tipo de estudio fue básico, ya que no se busca una utilidad pragmática inmediata con los resultados. Se trató de un estudio con un enfoque cuantitativo, transversal y prospectivo, ya que los datos se recolectaron para fines del estudio.

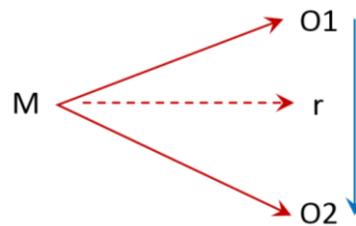
Esto nos permitirá a tener una primera aproximación al fenómeno de la calidad de vida urbana con relación al espacio público. La investigación será de tipo no experimental, donde no se manipula ninguna variable y solamente se observan los fenómenos en su estado natural para posteriormente analizarlos (Hernández, 2010). Méndez (2000), define a este tipo no experimental de “evaluar el fenómeno o hecho objeto de estudio, pero no pretende explicar las causas por lo que el efecto se ha originado, es decir hace permisible medir lo que se pretende sin condicionar los resultados.

El nivel de investigación fue relacional, porque se estableció una relación entre las variables de estudio.

3.2. Diseño de la investigación

Se trató de un diseño de investigación “diseño correlacional-causal (que) puede limitarse a dos categorías, conceptos o variables” (R. Hernández et al., 2016).

La representación para este diseño de investigación es la siguiente:



Dónde:

M : Muestra

O1 : Observación de la variable independiente : Renovación del espacio público

O2 : Observación de la variable dependiente Calidad de vida urbana

r : Relación

3.3. Población y muestra

3.3.1. Población

Según Hurtado & Toro (1998) se define a la población como el total de los individuos o elementos a quienes se refiere la investigación, es decir, todos los elementos que se van a estudiar, por ello también se le llama universo (p. 79).

La población que forma parte de esta investigación está conformada por habitantes de la provincia de Tacna y turistas al año 2017. La misma que se representa en la siguiente tabla:

Tabla 1

Distribución de la población en la provincia de Tacna, 2017

CONDICIÓN	SEXO		TOTAL (%)
	HOMBRES 49%	MUJERES 51%	
Pobladores distrito	157 461	163 890	321 351 = 97,80
Turistas/día	3 528	3 672	7 200 = 2,20
TOTAL	160 989	167 490	328 551 = 100,00

Fuente: INEI 2017 – Mincetur (2017)

Se considera también el porcentaje promedio entre los habitantes y los turistas.

3.3.2. Muestra

Para poder determinar el tamaño de la muestra se usó la fórmula del muestreo aleatorio simple para poblaciones infinitas, acorde con Arvelo (2006) aquel en el cual todas las muestras posibles son igualmente probables, y en consecuencia existe la misma probabilidad de que cada elemento de la población caiga en la muestra, la fórmula que se aplicó en este caso fue:

$$n_0 = \frac{Z^2 N . p . q}{(N - 1) E^2 + Z^2 . p . q}$$

Dónde:

n = Tamaño de la muestra inicial

N = Población = 328 551

Z = Nivel de confianza (Dist. Normal 95%) = 1.95

E = Error permitido ($\alpha = 5\%$) = 0,05

p = Probabilidad de éxito (50%) = 0,5

q = Probabilidad de fracaso (50%) = 0,5

Haciendo el reemplazo de valores:

$$\frac{(1,95)^2 (328\ 551) (0,5) (0,5)}{(328\ 551 - 1)(0,05)^2 + (1,96)^2 (0,5) (0,5)}$$

n= 384

La muestra queda compuesta por 384 personas, entre habitantes y turistas diarios en la ciudad de Tacna. La distribución de la muestra se presenta en la Tabla 2:

Tabla 2*Distribución de muestra de habitantes y turistas en la provincia de Tacna, 2017*

CONDICIÓN	SEXO		TOTAL
	HOMBRES	MUJERES	
HABITANTES	184	192	376
TURISTAS/DIA	4	4	8
TOTAL	188	196	384

Fuente: INEI (2017)

De un total de 384 habitantes adultos para la muestra, 376 serán nacionales y 8 turistas, estos son hombres y mujeres.

– Criterios de inclusión

- Miembros del Consejo Municipal de la Municipalidad Provincial de Tacna.
- Trabajadores de la Gerencia de planificación y desarrollo
- Trabajadores de la Gerencia territorial y transportes
- Trabajadores de la Gerencia de desarrollo económico local
- Trabajadores de la Gerencia de medio ambiente, población y salud
- Pobladores del Distrito de Tacna con residencia permanente, compradores y Comerciantes formales e Informales, turistas.

– Criterios de exclusión

- Trabajadores de otras gerencias de la Municipalidad Provincial de Tacna.
- Pobladores del Distrito de Tacna con residencia temporal o visitantes.

3.4. Unidad de análisis

- Personal de la Municipalidad Provincial de Tacna y pobladores del distrito de Tacna con residencia temporal o visitantes.

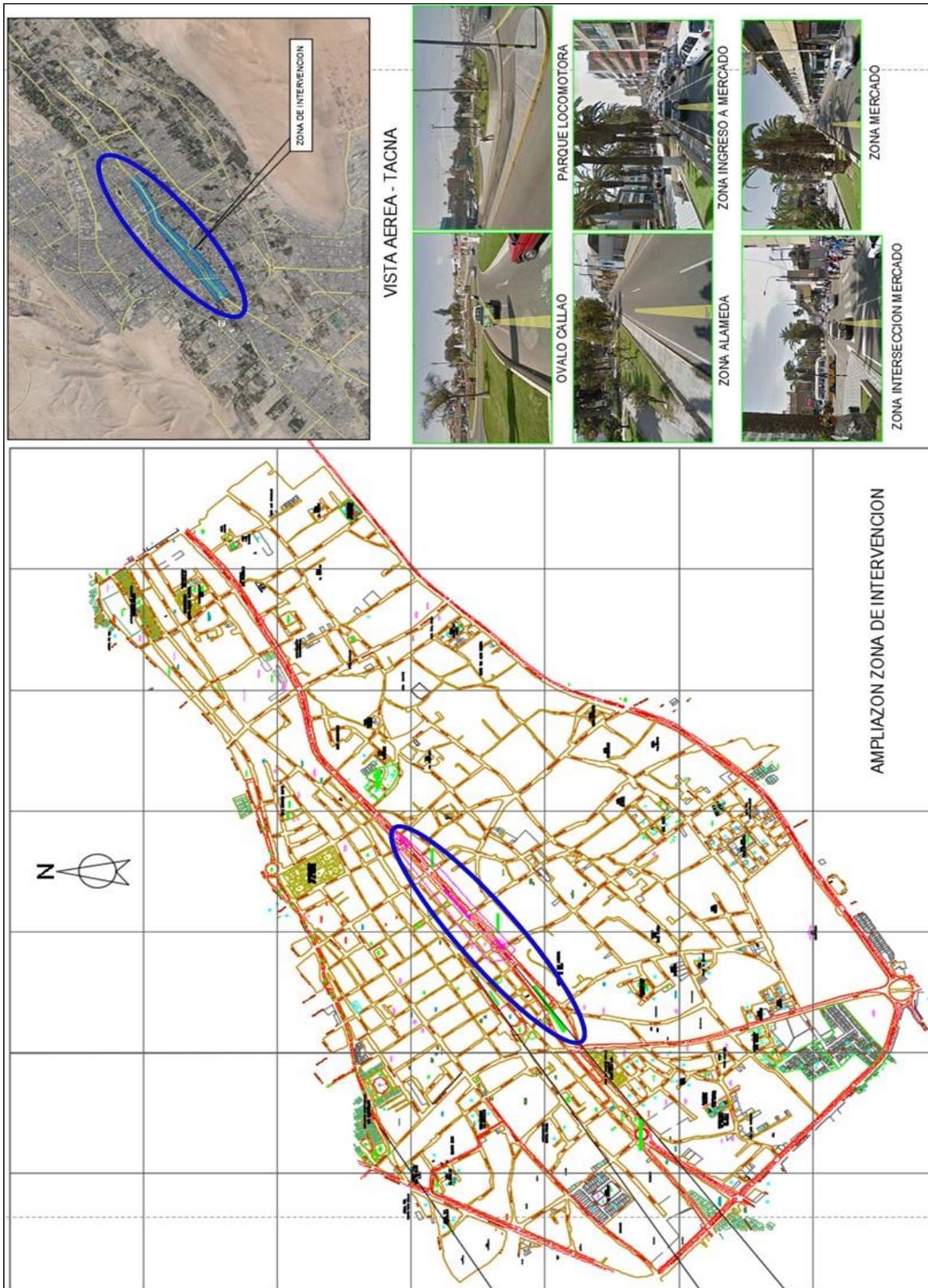
3.5. Instrumentos de recolección de datos

- a) **Recolección de Datos.** Para recoger los tipos de información necesaria para la investigación, se acude a la Municipalidad Provincial, datos censales, publicaciones, Universidades, ONG's dedicadas al tema de transporte como EMBARQ.
- b) **Entrevistas.** Recopilación de información sobre un tema específico –relación directa con el objeto de estudio- a través de la elaboración de preguntas abiertas y cerradas a un especialista o actor importante de la problemática, investigadores, las cuales responderán a los indicadores considerados en este estudio. Así también como a los Transportistas para poder tener una amplia gama de opiniones y puntos de vista.
- c) **Guía de Observación y expediente fotográfico.** Toma de apuntes y fotografías, de aspectos importantes de la realidad que pueden ser observados por el investigador, consultor o proyectista.
- d) **Revisión de bibliografía y estudios realizados.** - Una gran cantidad de información puede obtenerse de estudios previos debidamente actualizados, documentos publicados, o documentales, estudios sobre la reforma del transporte, el transporte público masivo, sistemas integrados de transporte, etc.

Según el conocimiento del comportamiento del espacio público y sus componentes urbanos en la ciudad de Tacna, se define la zona a rehabilitar, para esta investigación será en la Alameda Bolognesi entre las cuadras 4 al 8 (desde el parque la locomotora hasta la calle Moquegua), el estudio será de la ciudad hacia la alameda y viceversa (retroalimentación).

Figura 10

Sector a intervenir para la investigación maestra



Fuente: Google earth , Elaboración propia

3.7. Hipótesis para la investigación

La renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi), incide significativamente en el mejoramiento de la calidad de vida urbana en Tacna.

3.8. Variables operacionales

3.8.1. Variable independiente: Renovación del espacio público

Tabla 3

Operacionalización de la variable Renovación del espacio público

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensión	Indicador	Escala
Renovación del espacio público	Sustituir,remudar o transformar elementos de una “red de espacios abiertos, de uso y dominio público del Estado, localizados en la ciudad y que están destinados por su naturaleza, uso o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas, como el descanso, la recreación, la expresión cultural, el intercambio social, el entretenimiento y la movilidad a lo largo del ciclo de vida de los ciudadanos”(Ley N° 31199, 2021, Art. 3)	Se mide a través de cinco dimensiones: uso de suelos, equipamiento urbano, mobiliarios y vegetación urbana, transporte e imagen urbana.Estas variables determinaran si el indicador de la recuperación urbana constituye una estrategia para recuperar y repotenciar el espacio de la Alameda Bolognesi y su entorno. Para medir tantos variables como dimensiones se aplicó un cuestionario compuesto por 40 ítems.	Uso de suelos	Superficie bien distribuida Percepción de acuerdo entre población y autoridad para mejorar y conservar superficie de Alameda Se requiere participación ciudadana para cuidado de superficie Se requiere promover programas o métodos para rehabilitar y revitalizar suelo de Alameda Se requiere planes y ordenanzas municipales para conservar, mejorar y rehabilitar uso de suelo Percibe que existe voluntad política para conservar y mejorar uso de suelo Se requiere elementos innovadores para garantizar mejora de infraestructura de equipamiento y espacio urbano Equipamientos actuales favorecen transformación de ciudad Equipamientos actuales guardan identidad del lugar	Ordinal
			Equipamiento urbano y mobiliarios	No se brinda importancia al mantenimiento de equipamiento Percibe que equipamiento cultural y espacio público deben tener papel central en plan de desarrollo local Se requiere innovación tecnológica para manejo RS	
			Mobiliario y vegetación urbana	Permanencia de arquitectura del pasado Edificaciones y monumentos antiguos son parte de la memoria histórica Vegetaciones antigua de Alameda deben mantenerse Mobiliario y vegetación histórica deben cambiarse según la época Cuidado adecuado de árboles, arbustos y palmeras del lugar	
				Interés por rehabilitación de Alameda Intervención de gobierno local con mobiliario amigable en Alameda	

		Planificación de circulación peatonal y vehicular
		Accesibilidad peatonal y espacio público
	Transporte	Ordenamiento vial , estaciones estratégicas de paraderos de taxis
		Señalización de vías urbanas para facilitar acceso de ciudadanos
		Necesidad de mayor dominio de movilidad al peatón antes que a vehículos
		Suficiencia de líneas peatonales
		Contaminación de imagen visual por publicidad del lugar
	Imagen urbana	Necesidad de propuestas de solución para evitar contaminación visual
		Promover elementos arquitectónicos en áreas comerciales que guarden armonía de forma, material , color , textura o estilo con el contexto
		Contenedores contribuyen con limpieza
		Uso de Alameda para actividades festivas, recreativas, sociales y de gastronomía
		Necesidad de mejorar,rediseñar y transformar espacios abiertos, patrimonio edificado y entorno natural
		Mantenimiento de fachadas en zonas monumentales

3.8.2. Variable dependiente: calidad de vida urbana

Tabla 4

Operacionalización de la variable Calidad de vida urbana

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensión	Indicador	Escala
Calidad de vida urbana	Noción plural, que se ajusta a un contexto particular, constituida por diversos factores que tienen un arraigo en diferentes temáticas de la realidad (Lindenboim,2000)	Se mide a través de cinco dimensiones: seguridad, accesibilidad y transitabilidad, interacción e identificación, estrato socioeconómico y participación de niños, mediante un cuestionario tipo Likert de 30 ítems.	Seguridad	Desconfianza al transitar Presencia de PNP y policía municipal Cámaras de videovigilancia Locales comerciales seguros Infraestructura brinda seguridad durante desplazamiento Especies de palmeras en Avenida parecen seguras	Ordinal
			Accesibilidad y transitabilidad	Accesibilidad para discapacitados Protección respecto de tránsito peatonal y vehicular Conducta amigable de conductores o transportista hacia peatones Libertad de dominio físico para caminar o sentarse Transitabilidad de transporte público por Alameda Transitabilidad exclusiva de transporte de particulares	
			Interacción e identificación	Manifiesta experiencias de felicidad en Alameda	

	Percibe Alameda lugar para esparcimiento social
	Concurre a Alameda con familia para esparcimiento o comercio
	Según frecuencia de concurrencia, le distrae suelo
Estrato socioeconómico	Considera beneficioso vivir en sector de Alameda
	Contribuye a bienestar diario vivir en sector de Alameda
	Niños se interesan por concurrir Alameda
Participación de niños	Alameda tiene mobiliario adecuado para niños
	Alameda es un lugar adecuado para pasear con niños
	Alameda favorece lazos afectivos de arraigo en niños y jóvenes

3.9. Métodos, instrumentos y técnicas

– Métodos

Para recoger en forma oportuna los datos de la investigación se consideró:

Encuestas. Según Lazarsfeld (1982) sostiene: la encuesta es un método de recolección de información, que, por medio de un cuestionario, recoge las actitudes, opiniones u otros datos de una población, tratando diversos temas de interés. Las encuestas son aplicadas a una muestra de la población objeto de estudio, con el fin de inferir y concluir con respecto a la población completa.

En esta investigación la encuesta constituyó el medio probatorio donde a través del cual se pudo obtener la opinión de la muestra seleccionada para conocer su valoración a las variables presentadas: la calidad de vida urbana y la recuperación del espacio público en sus diferentes dimensiones.

– Instrumentos

El cuestionario. Es uno de los instrumentos más usados en las investigaciones cuantitativas para la recolección de datos. Ha sido confeccionado en torno a preguntas cerradas de opción múltiple y fue aplicado a los Pobladores del distrito de Tacna, turistas, comerciantes y trabajadores municipales.

Esto permitió recoger la información requerida respecto de las variables en estudio: recuperación del espacio público y rehabilitación urbana.

– Validación del instrumento

La confiabilidad y validez del estudio realizado esta corroborado por expertos en el tema, quienes determinaron si los instrumentos que se aplicaron fueron diseñados con el rigor científico necesario para lograr conseguir los resultados de acuerdo a lo que persigue la investigación.

Hernández, et. al (2001), define a la validez como el grado en que su instrumento realmente pretende medir la validez, lo cual permite concluir que la validez de un instrumento se encuentra relacionada directamente con el objetivo del instrumento.

En este sentido, los instrumentos fueron validados por tres expertos , con un vasto conocimiento de planificación y territorial municipal:

– Confiabilidad de los instrumentos

Precisa Hernández, et. al (2004), la confiabilidad varía de acuerdo con el número de ítems, ya que, a mayor cantidad de ítems, la confiabilidad del instrumento es mayor. Los instrumentos se sometieron a una prueba piloto de observación para lo cual se usó como muestra a 30 Pobladores del lugar que circulan diariamente por el centro de Tacna y específicamente la Alameda Bolognesi y 8 turistas especialmente chilenos que vienen cada 15 días y circulan por la alameda Bolognesi; la confiabilidad fue determinada usando el Coeficiente de Alfa de Cronbach mediante el software estadístico SPSS V23.

Para George & Mallery (1995), el coeficiente del Alfa de Cronbach por debajo de 0,5 muestra un nivel de fiabilidad no aceptables, si tomara un valor entre 0,5 y 0,6 se podría considerar como un nivel pobre, si se situara entre 0,6 y 0,7 se estaría ante un nivel aceptable; entre 0,7 y 0,8 haría referencia a un nivel muy aceptable; en el intervalo de 0,8 - 0,9 se podría calificar como un nivel bueno, y si tomara un valor superior a 0,9 sería excelente.

3.10. Técnicas de análisis de datos

- Estadística descriptiva
 - Matriz con los puntajes de las variables independiente y dependiente como de sus dimensiones.
 - Construcción de tablas para presentar la distribución de frecuencias.
 - Elaboración de tablas y figuras estadísticas.
- Estadística inferencial:
 - Procedimiento que por medio de la inducción determina propiedades de una población estadística a partir de una parte de esta. El procesamiento de los resultados de la investigación tanto de los estadísticos descriptivos como para poder contrastar las hipótesis, se utilizó el software de estadística para ciencias sociales (SPSS V23) en colaboración con el Ing. Richard Peñaranda Pacho.
 - Para poder determinar la normalidad en la distribución de la muestra tanto en las variables: renovación del espacio público y calidad de vida urbana como

en sus dimensiones se aplicó la prueba de Kolmogorov - Smirnov con significancia al 5%¹.

– **Aspectos éticos:**

En la investigación se consideraron los siguientes aspectos éticos:

- La participación voluntaria sin ningún tipo de presión.
- Consentimiento informado en participar de forma libre, para lo cual fue previamente informado del estudio y de su participación.
- Confidencialidad, los resultados generales obtenidos del estudio no pueden divulgarse de manera individual ni serán accesibles a otras personas, excepto aquellos con fines académicos.
- Veracidad, el tratamiento de las variables de la investigación requiere de información auténtica y veraz.

¹ Se aplica para contrastar la hipótesis de normalidad de la población, el estadístico de prueba es la máxima diferencia:
 $D = \max |F_n(x) - F_0(x)|$

siendo $F_n(x)$ la función de distribución muestral y

$F_0(x)$ la función teórica o correspondiente a la población normal especificada en la hipótesis nula.

La distribución del estadístico de Kolmogorov- Smirnov es independiente de la distribución poblacional especificada en la hipótesis nula y los valores críticos de este estadístico están tabulados. Si la distribución postulada es la normal y se estiman sus parámetros, los valores críticos se obtienen aplicando la corrección de significación propuesta por Lilliefors.

CAPÍTULO IV

MARCO REAL

*“Y al mirar ese exultante Simbolismo de la patria, Mis pupilas se humedecen, se estremecen mis entrañas”
La patria pasa*

Enrique López Albuja (1811)

4.1. Antecedentes históricos

La importancia del espacio público en Tacna, que fue creado y diseñado para los peatones para el paseo y el esparcimiento, para celebraciones religiosas, políticas festivas y recreativas nos lleva al año 1833 en el que se construyó el histórico lugar la primera alameda de Tacna y en el centro urbano se erigió una columna , recordatoria de las gestas libertarias de 1811, la insurrección de Tacna, fue un movimiento autonomista ocurrido en Tacna en junio de 1811 que proclamó la independencia del Perú contra el gobierno español del virrey José Fernando de Abascal y Sousa, siendo Tacna la primera y la única ciudad que se levantó en 1811, anticipándose al avance de los ejércitos argentinos en el Alto Perú-actual Bolivia, y 1813 la rebelión de Tacna.

Este fue el único pueblo de la costa peruana que se pronunció dos veces consecutivas por la Independencia, antes de la llegada de la Expedición Libertadora del general, Jose de San Martin, tras estos eventos se construyó un famoso elemento, columna de la Libertad, posteriormente se creó la nueva alameda con la magnífica canalización del rio caplina, la nueva tenía el encanto del rio abierto en ciertos sectores y la sobria columna de piedra de cantería o columna de la libertad fue trasladada a fines de 1848 a la parte alta de la alameda nueva la cual tenía escrito lo siguiente : El primer grito de Independencia

del Perú se dio en esta heroica Ciudad de Tacna por Don Francisco Antonio de Zela y de don José Rosa Ara e 20 de Junio de 1811.

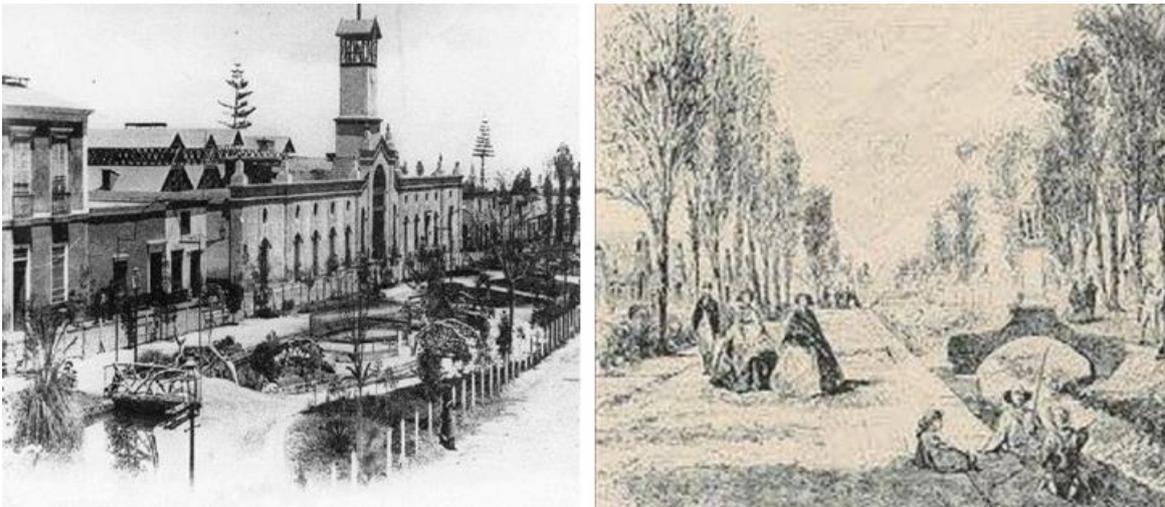
Tacna fue cuna de la revolución peruana, defendiendo la libertad, para quienes la vida no valía nada en la indignidad y esclavitud que amenazo la integridad de su derecho, y donde la mujer fue la protagonista de actos valerosos. Tacna vivió un intenso amor a la patria, por más de cincuenta años de fervor patriótico, con una identidad peruana inigualable.

La construcción del gran mercado la Nueva Recova , este edificio era el más importante de la ciudad fue construido en 1875, dando lugar al crecimiento y mejoramiento de la actividad comercial, que trajo la consolidación de la actividad comercial, y atrayendo a migrantes ingleses, alemanes, italianos y franceses que vinieron por el fuerte comercio con el altiplano (Bolivia).

En este contexto, se establecieron en Tacna, casas europeas así, como costumbres y tradiciones, que tenían un fuerte vínculo comercial con la movilidad urbana a través del gran y dominante espacio público, hoy Alameda Bolognesi.

Figura 11

Izquierda, Fotografía del mercado de la Nueva Recova, derecha, fotografía de la Alameda Bolognesi de 1905



Fuente: Carlos Brandt, Museo de arte de Lima

4.2. Conformación de la estructura urbana

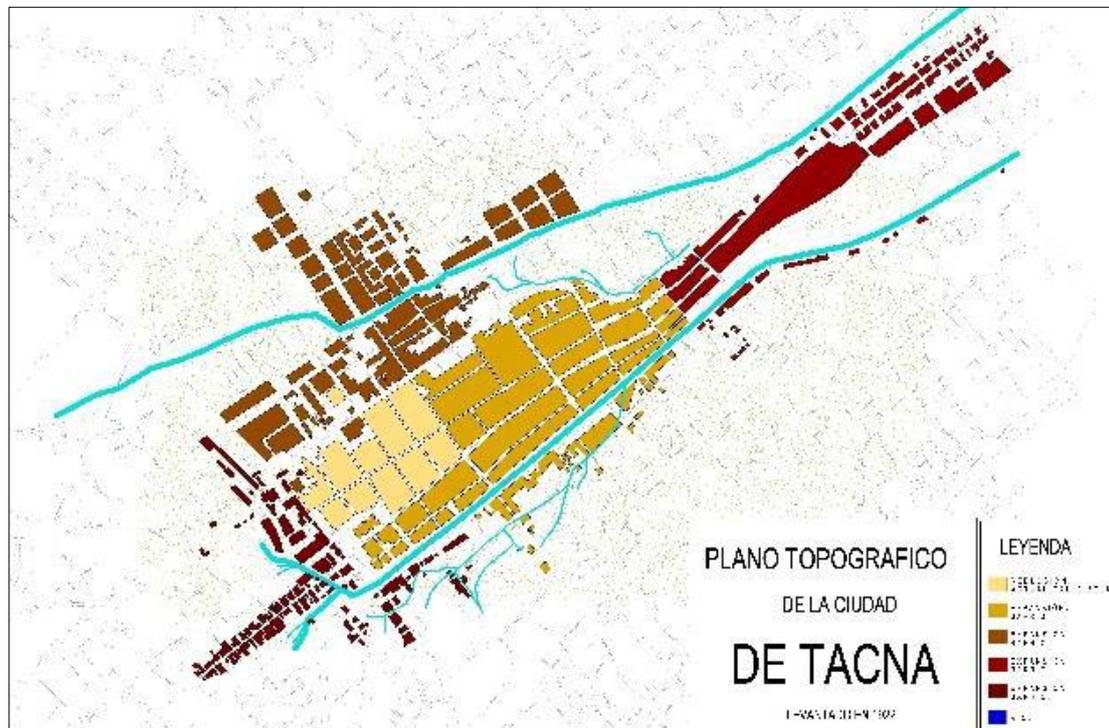
Se presume que los primeros habitantes de la región Tacna datan de 10 000 años a.c. Existen testimonios de su presencia en las pinturas rupestres, petroglifos, restos arqueológicos, etc.

1°.- Época prehispánica año 1500

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

Figura 13

Plano de Edward y Robert Webster 1982



Fuente: Cavagnaro (2010)

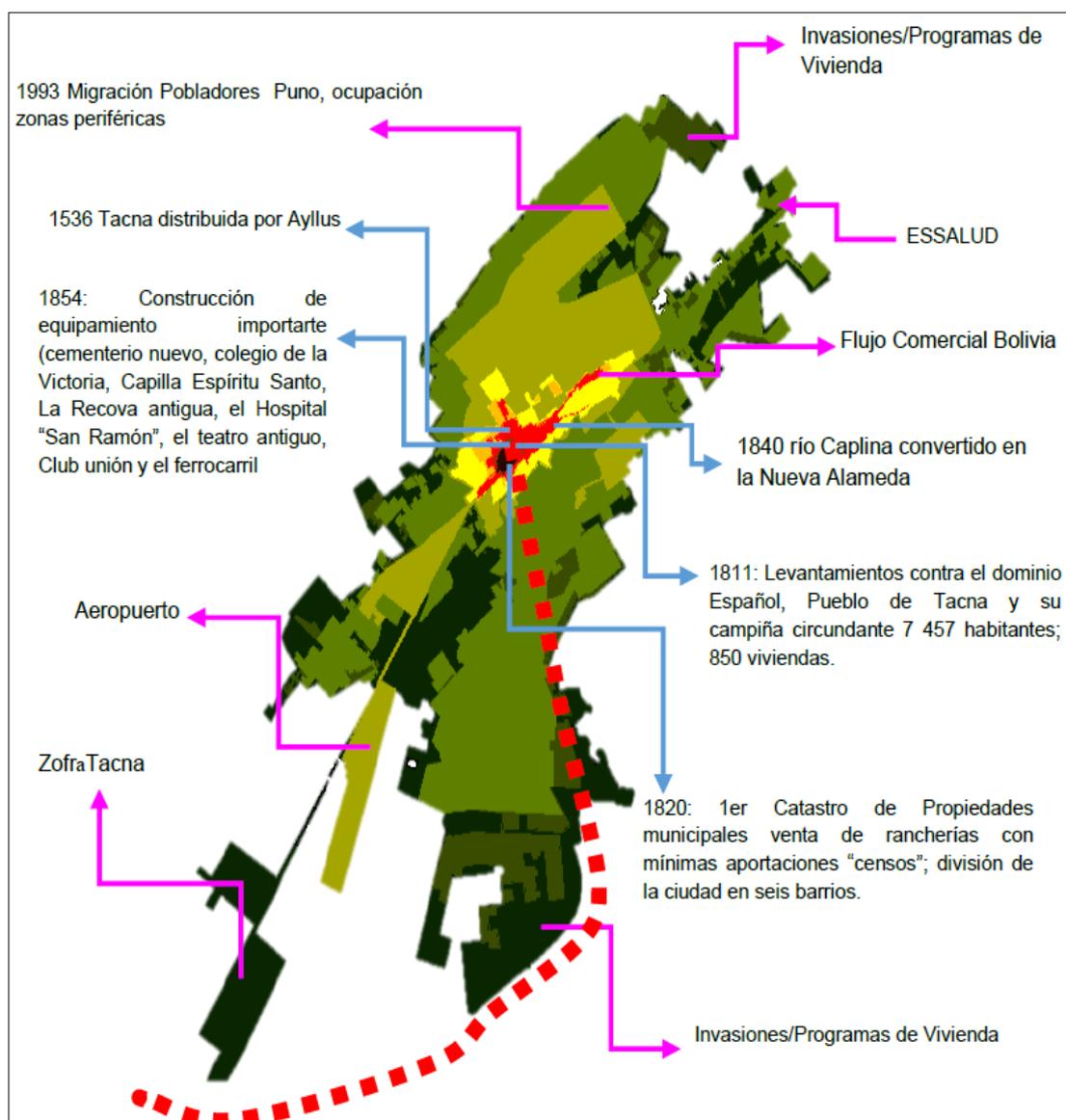
Entre 1861 y 1880 Tacna logró grandes adelantos:

- 1.- 1868 el alumbrado a gas y en 1869 el servicio de agua potable
- 2.- 1875 Se inauguraron el telégrafo y el Matadero, y la construcción del ferrocarril de Tacna a la frontera con Bolivia,
- 3.- 1872, se expropiaron algunas casas y chacras del pago de Toncacha, de Calana y Pachia para preparar el recorrido de la vía férrea, así se ensanchó lo que hoy es la calle Coronel Mendoza y la calle principal de Pachia. Cuando se abrió la avenida para el ferrocarril, casi todos los vecinos abandonaron sus antiguas casas y construyeron nuevas al borde de la promisoría avenida del “tren a Bolivia”.

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

Figura 14

Hitos históricos de la ciudad de Tacna



Fuentes: Cavagnaro (2000) ; MPT (1988)

4.3. Infraestructura comercial existente en la ciudad de Tacna

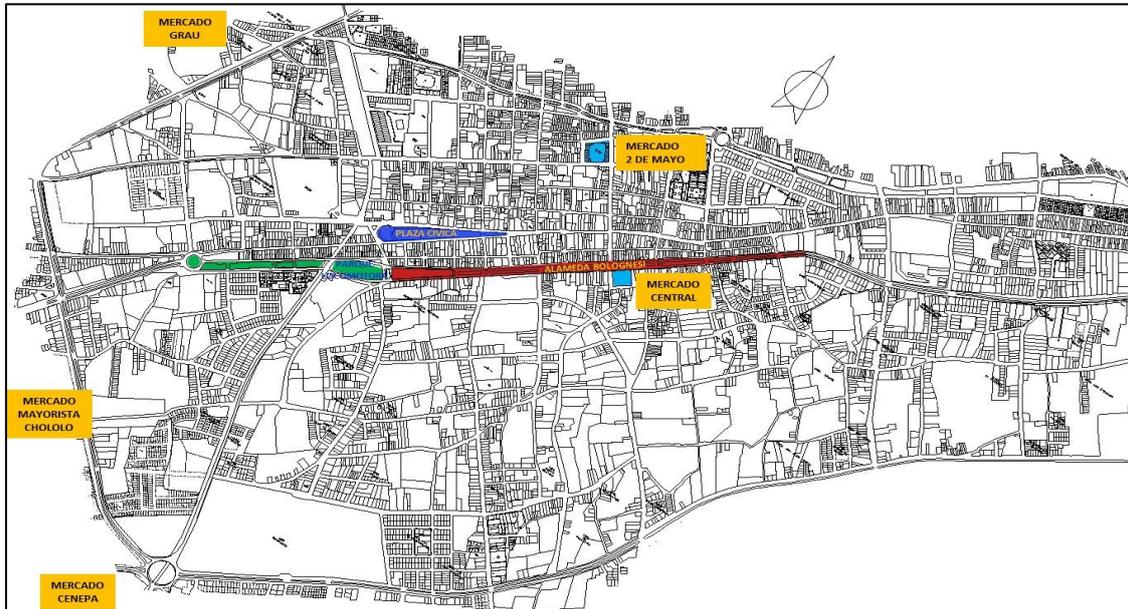
Tacna cuenta con 19 mercados, y como Equipamiento principal de comercialización de productos es el mercado mayorista Grau, (ingreso de la ciudad - Panamericana sur), que ha colapsado por exceso de ambulantes que invaden áreas destinadas a estacionamientos, accesos vehiculares, vías peatonales, pasadizos, etcétera.

Otros mercados de relevancia son el 2 de Mayo y Mercado Central ubicados en el centro de la ciudad; estos equipamientos son antiguos y sobresaturados, faltando espacios complementarios como servicios de sanidad, espacios peatonales áreas de mantenimiento y estacionamientos.

Los mercados Héroes del Cenepa, Santa Rosa, Terminal Pesquero, se localizan en la periferia de la ciudad teniendo los mismos problemas de sanidad. Dentro de la propuesta del Plan director de Tacna 2001-2010, se planteó la construcción del Nuevo Mercado Mayorista de la ciudad en el fundo El Chololo y al frente del mismo la construcción del terminal de carga de la ciudad (lado oeste del centro de la ciudad).

Figura 15

Ubicación de la mayor infraestructura comercial existente y propuesto en la ciudad de Tacna



Fuente: Equipo Técnico PDU Tacna (2014)

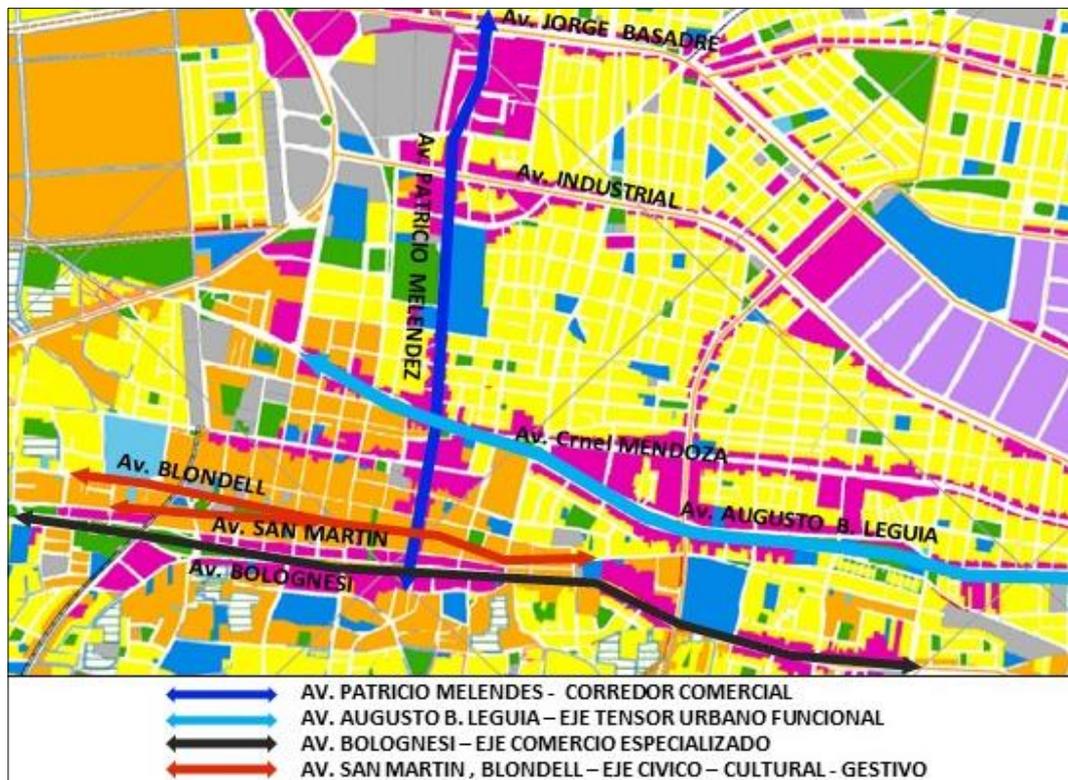
4.3.1. Clasificación de ejes comerciales y equipamientos variados de acuerdo al plan de desarrollo urbano Tacna

Considera cuatro ejes importantes:

- Av. Patricio Meléndez, considerado como corredor variado comercial
- Av. Augusto B. Leguía considerado como tensor urbano funcional
- Av. San Martín, Blondell, eje Gestivo.
- Av. Bolognesi, como eje comercio especializado

Figura 16

Plano resumen ubicación ejes comerciales principales en la ciudad de Tacna



Fuente: Equipo Técnico PAT-PDU 2014-2023 (2014)

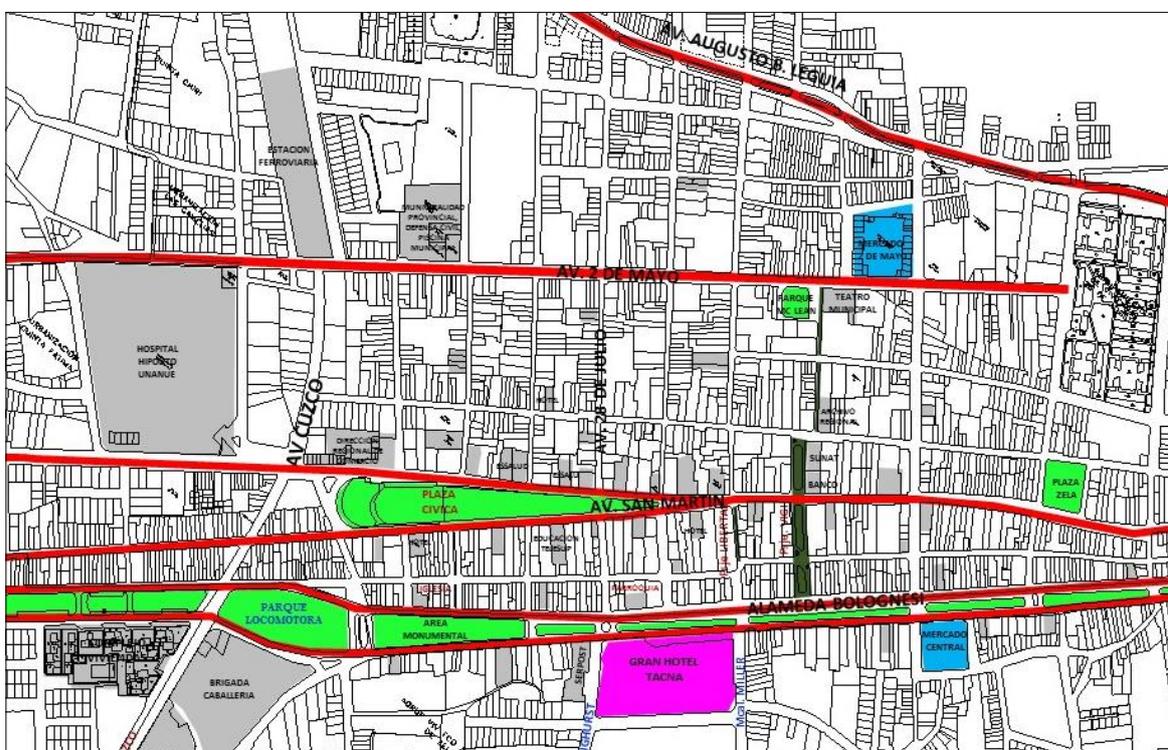
La importancia de la dinámica económica es fundamental para el desarrollo de Tacna, los mercados y centros comerciales y su espacio público pasan por un difícil momento, y es conveniente destacar el rol que deben desempeñar los espacios públicos en la calidad de vida urbana por ciudadano, dado que un lugar de interacción social, manifestaciones culturales y el intercambio económico, sobre todo este último que genera las infraestructuras comerciales, dinámica urbana y centros de confluencia que son el motor de la ciudad y que diariamente son visitadas por los turistas chilenos.

La estructuración de la ciudad, se origina a través de tres grandes ejes, por la variedad de actividades se localizan en las avenidas principales, pero paralelas entre sí como la Av. Bolognesi, con mayor equipamiento comercial, siendo entonces el Eje

turístico comercial, la Avenida San Martín, obligado a ser Eje Cívico – gestivo con actividades comerciales financieras, educativas y de gestión, y la Avenida Augusto B. Leguía que tienen actividades mayormente comerciales de variedad el tercer Eje, donde convergen los mercadillos y baratillos de la ciudad.

Figura 17

Ejes comerciales en el centro histórico de la ciudad de Tacna



Fuente: Elaboración propia.

El centro histórico de la ciudad de Tacna, tiene concentrado equipamientos menores y mayores, infraestructuras antiguas, remodeladas y modernas; y un conjunto de actividades variables, y a la vez confusas:

Desde equipamientos públicos de Salud como hospital mayor Hipólito Unanue, micro redes de Essalud, consultorios dentales, ginecológicos, oculistas, farmacias, etc. se

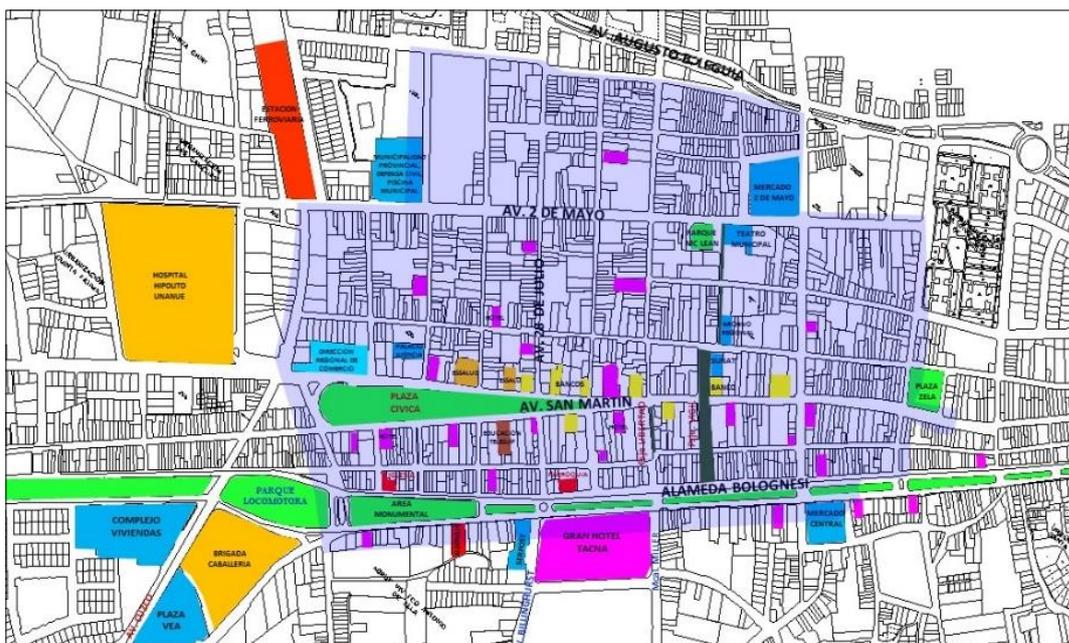
dan en todo el centro de la ciudad. Equipamientos turísticos, como Hoteles de diferentes categorías, hostales de paso, agencias de viajes, restaurantes; se encuentra en cualquier avenida, calle o pasaje. El equipamiento educativo también existe, desde jardines iniciales, escuelas y colegios mayores, públicos y privados; en construcciones antiguas, restauradas, modificadas o modernas, localizados en el centro monumental de la ciudad.

También encontramos actividades gestivas, públicos, ministerios, administrativos, etc. dispersos en el centro de la ciudad.

La variedad del comercio es impresionante, desde mercados mayoristas, mercadillos, centros, mall Plaza Vea, y tiendas comerciales se localizan en distintas calles con variedad de productos de toda clase. Las viviendas complementan siempre un espacio para comercio.

Figura 18

Actividades mayores que se desarrollan en el centro histórico ciudad de Tacna



Fuente: Elaboración propia.

La alameda Bolognesi, en sus 16 cuadras de recorrido sinuoso y en la cual confluyen las principales actividades o dinámicas de toda la ciudad de Tacna, presenta 02 componentes importantes:

- **Tensión Espacial:** donde existe una concentración urbana antigua, de casonas declaradas patrimonio de carencias habitacionales, de viviendas y quintas, y donde su atracción urbana es la tranquilidad y de paseo del caminante y donde el comercio es casi nulo por la estrechez de la Alameda Bolognesi (cuadra 9 a 16-sector 1).

- **-Dinámica Espacial:** donde la accesibilidad es absoluta, donde se establece o se ajusta la conectividad e interacción, dependiendo de las actividades, **las pequeñas empresas** a través de sus unidades productoras de servicio y de venta (clínicas, artesanías, vestuario, imprentas, restaurantes, etc), **las distributivas** a través, de las condiciones que ofrece el espacio público (Alameda Bolognesi), distancia y tiempo al mercado como potencial de demanda, y que responde a la funcionalidad, conectividad, accesibilidad y movilidad entendida como la capacidad de desplazamiento de las personas y de las mercancías (cuadra 7 a 8-sector 2).

Figura 20

Actividades varias realizadas en la Alameda Bolognesi, estar, espera, reunión, recreación



Fuente: Elaboración propia

Cabe resaltar, este gran espacio colectivo Alameda Bolognesi de carácter público es el corazón de la ciudad, sin embargo pese a su gran dinámica económica y un eje estructurador en el desarrollo de la ciudad y la región es un elemento degradado con una serie de deficiencias que dificultan su propio desarrollo, debido a una mala gestión del espacio urbano que conlleva a un deficiente ordenamiento entre el espacio público y el equipamiento en su entorno ante el crecimiento progresivo de actividades comerciales que reflejan la ausencia de organización, las diferentes gestiones municipales han tratado de fortalecer el principio de autoridad con resultados poco favorables, ya que también

esta brinda permisos para el uso inadecuado de las vías de circulación pública sin ningún control y orden presentando una serie de soluciones anti técnicas.

La apropiación informal del espacio público el regreso de los ambulantes formales e informales hacia la Alameda es consecuencia de un problema social, generando caos, desorden y peligro para los asistentes, obstruyendo de esta manera los accesos, poniendo así en riesgo las posibles evacuaciones, por frecuentes sismos que tiene la ciudad, poniendo en riesgo la seguridad pública e integridad de la población, es decir que actualmente las vías peatonales que dividen la zona de estudio es insuficiente para el flujo peatonal que diariamente circula por la zona, a esto se suma que un importante grupo ambulante son migrantes que hacen uso de una parte de esta sección peatonal originando más caos y desorden en horas punta y días festivos, asimismo los delincuentes se aprovechan de estas situaciones de desorden para robar.

La congestión vehicular en horas punta se dan en esta sección de la cuadra 8 tanto de subida como de bajada distorsionando los paraderos improvisados, debido al poco control policial, y teniendo accidentes de tránsito.

Se observa también el deficiente mobiliario urbano el cual no cubre las necesidades de los ciudadanos en su condición de consumidores y turistas, no teniendo el soporte de las diferentes actividades que se manifiestan en el espacio público (basureros, señalización de calles, espacios de descanso, paraderos, iluminación adecuada, arborización adecuada y mantenimiento de árboles, etc.).

Todos estos deficientes elementos no permiten la satisfacción o tener la necesidad de calidad del Espacio público limitando el propósito de ofrecer un entorno amigable para

los ciudadanos que mejore sus condiciones físico espaciales y competitividad.

Existe además violencia social, debido a la inseguridad permanente en el sector, los robos son constantes, los delincuentes realizan sus fechorías en el desorden y la aglomeración de consumidores y turistas, igualmente en lugares de poca iluminación.

Figura 21

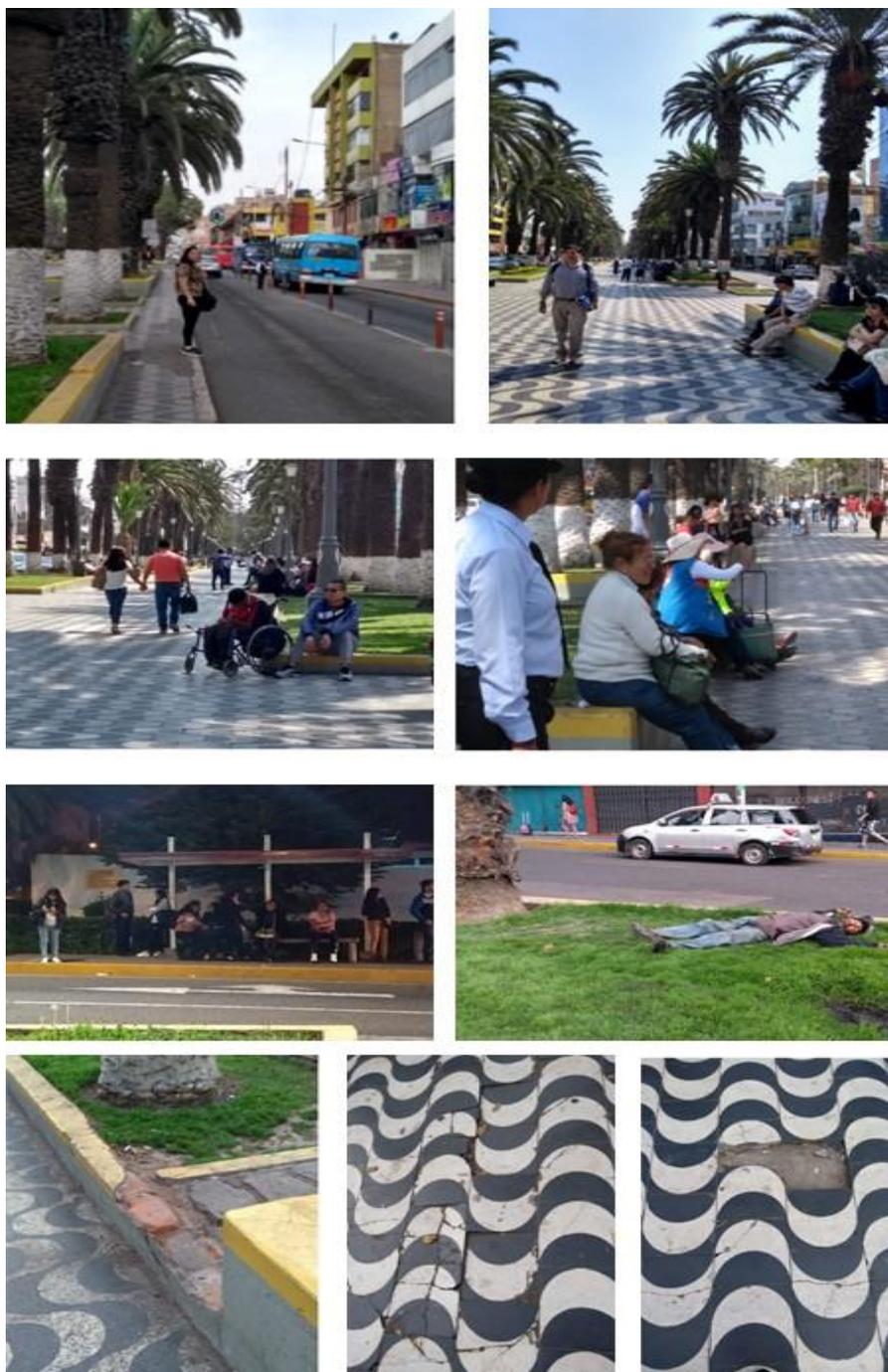
Mobiliario urbano Alameda Bolognesi, bancas, vías para pasajeros



Fuente: Elaboración propia.

Figura 22

Vistas varias de la alameda, se observa las diferentes actividades que se desarrollan, también se ve el deterioro de algunas partes, como los pisos y sardineles



Fuente: Elaboración propia.

Y por último el Sector 3 (cuadra 1-6) de regular transitabilidad peatonal, el mismo que le brinda un soporte ambiental sumamente agradable por la masa arbórea existente y por su vocación natural, que a pesar de estar en pésimas condiciones pero por el conjunto

de elementos de características particulares y casi nula iluminación nocturna, se hace distinguible de día, por ser un espacio romántico, de antaño donde fluyen sentimientos y conductas de libertad, seguridad, pertenencia del espacio público en favor de la calidad de vida.

Figura 23

Vistas de la alameda, en la cuadra 1-6, se observa el mobiliario urbano en deterioro (bancas), algunos elementos ornamentales, (jardinera y pileta), acompañado siempre de árboles y áreas verdes



Fuente: Elaboración propia

4.3.3. Características físico ambientales

La contaminación ambiental se puede resumir en los siguientes factores:

a.- Presencia de zonas verdes; la Alameda Bolognesi cuenta con insuficientes espacios verdes de calidad, sin arboles no existe fotosíntesis, de manera que el aire no se renueva y empeora su calidad y esto influye en la salud de las personas.

b.- Contaminación acústica; Los gritos de venta ambulatoria, el exceso de vehículos y bocinas, los centros comerciales, los locales de ocio nocturno, etc... La exposición a un nivel de ruido demasiado alto y de forma continuada repercute en nuestros oídos, pero también en otros aspectos de nuestra vida: causa problemas de salud, agresividad, problemas hormonales, entre otros.

c.- Contaminación visual; En la alameda Bolognesi se concentran un gran número de datos visuales: anuncios, carteles, escaparates... Y todos ellos hacen que nuestro cerebro se mantenga constantemente activo, lo cual puede desencadenar problemas de salud como estrés o cefaleas.

d.- Congestión de tráfico; El exceso de vehículos en las ciudades provoca problemas de contaminación del aire y empeora la calidad de vida de los ciudadanos: es causa de estrés y de diferentes problemas de salud, por lo que es uno de los problemas ambientales que más hay que tener en cuenta de cara al futuro. Las ciudades con más habitantes son, por defecto, las que más sufren estos problemas. Nueva York, Ciudad de México, Pekín o Río de Janeiro son algunos ejemplos claros de ello.

e.- Acumulación de basura y el nulo manejo de residuos sólidos; uno de los grandes problemas que desencadena en insectos y roedores, generando residuos sólidos mezclados, húmedos y secos, una cantidad exagerada de descartables producto de la entrega a los todos comerciantes, alimentación ambulante, resultandos contenedores repletos de basura diaria, y en las noches algunas personas se dedican a seleccionar esa basura en cada contenedor desordenando más esta contaminación. Cabe resaltar que este mal manejo de los residuos produce más contaminación e insalubridad en los meses de verano poniendo en riesgo la salud de los usuarios como resultado de la ausencia de equipamiento e infraestructura, llegando a acumularse de manera incontrolable en el

sector de la Alameda Bolognesi, por lo cual es evidente un plan de manejo y control de residuos sólidos en sectores comerciales como este, donde cada año se incrementa entre 3 a 5 toneladas diarias, hoy los residuos sólidos tienen un promedio de 30 toneladas diarias en el sector de la alameda Bolognesi.

Figura 24

Diferentes tipos de contaminación en la Alameda Bolognesi



Fuente: Elaboración propia

4.4. Características de la población

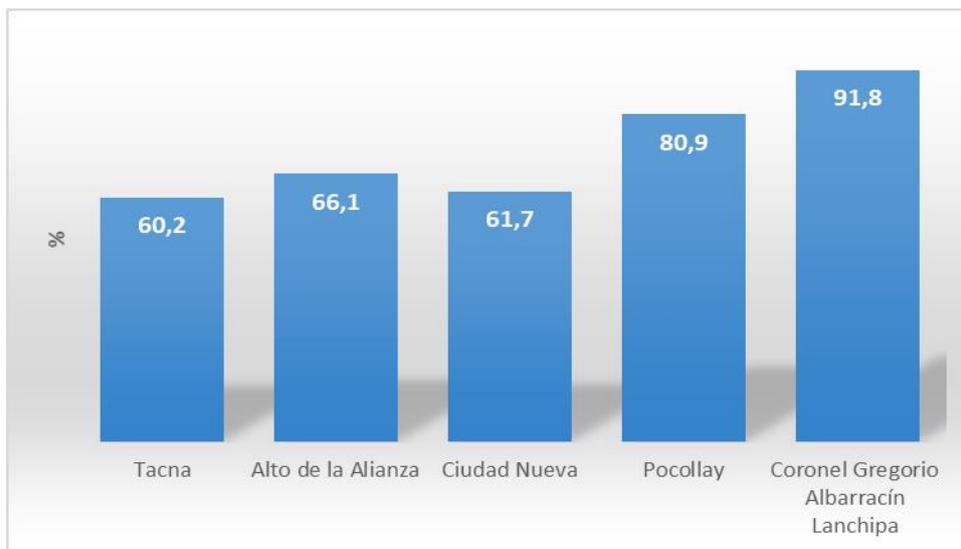
4.4.1. Las migraciones

Es uno de los fenómenos más importantes en el proceso de ocupación del territorio en la ciudad de Tacna, este proceso se ha dado en función a una serie de acontecimientos ocurridos en las últimas décadas.

La búsqueda de mejorar la calidad de vida obliga al poblador alto andino a migrar del campo a la ciudad donde es obligada a reunir las condiciones básicas para albergar a los migrantes. Su ubicación en el centro urbano se debe principalmente a un factor económico y/o comercial, paulatinamente se fueron ubicando y estableciendo en la periferia de la ciudad de una manera informal (invasiones), posteriormente la creciente demanda obliga a la aparición de programas sociales de vivienda, que actualmente constituyen los distritos de Alto de la Alianza, Ciudad Nueva y Crnl. Gregorio Albarracín Lanchipa. La ciudad de Tacna muestra una población migrante compuesta por 173 564 habitantes que representa el 71,6% de la población total y el distrito que presenta el mayor número de migrantes es Crnl. Gregorio Albarracín Lanchipa con un 91,8 % de su población total.

Figura 25

Distribución de la población migrante según distritos



Fuente: Equipo técnico PAT-PDU. 2014 – 2023.

4.5. Aspecto económico productivo, desarrollo económico histórico

Tacna tiene un desarrollo económico histórico, que se remonta desde los años 1880, donde fue considerada como Región exportadora por el puerto de Arica, y la construcción del ferrocarril Tacna – Arica. Entre los años 1880 – 1929 con la guerra del Pacífico cae la economía, se construye la carretera Arica La Paz. En la reincorporación de Tacna (1930 – 1950) la Economía era precaria. Desde los años 1950 a 1970 Con la gestión del presidente Manuel A. Odría se realizan obras educativas, gestivas y de Salud, Creación de Zofra Tacna, aun así la economía sobrevive y se da un impulso a través de la venta de activos empresariales. En los años 1990 – 2010 El comercio se vuelve informal por medio del contrabando que llega a su apogeo, La búsqueda del desarrollo económico a través de los productos agrícolas para exportación.

4.6. Dinámica económica actual

El PDU Tacna 2014 -2023 define que en estos últimos 10 años la actividad productiva ha registrado un crecimiento promedio anual de 4,7%, menor que el observado a nivel nacional de 6,3%, esto responde, principalmente la evolución minera. De acuerdo a su ubicación geográfica, representa una gran oportunidad de desarrollo debido a la diversidad de recursos naturales, como la minería, y la variedad de climas y pisos ecológicos.

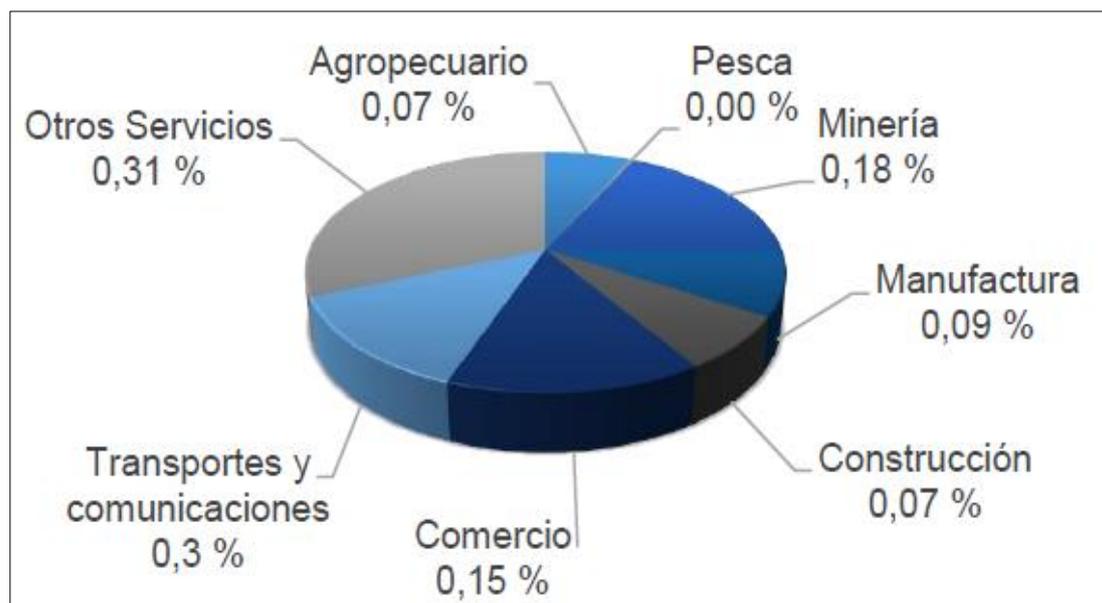
Los sectores comercio y servicios, al igual que agropecuario y manufactura, si bien muy importantes en términos de la generación de empleo e ingresos, presentan participaciones relativas en el producto menores que las correspondientes a nivel nacional, lo que podría representar un alto potencial de crecimiento, en particular si se mejora la productividad y se reduce la informalidad.

Asimismo, Tacna se ha consolidado como un polo que atrae un creciente flujo de turismo desde Chile, atraído por la culinaria regional y nacional, la oferta de servicios médicos-odontológicos, y la actividad comercial y de servicios.

Cabe destacar, que este factor sin duda, ha contribuido a explicar el renovado dinamismo de la región, que ha sido favorable para impulsar el desarrollo de la Región Tacna.

Figura 26

Estructura porcentual de la producción, donde se ve el mayor consumo se da en los sectores de trasportes y comunicaciones, y otros servicios



Fuente: Resumen ejecutivo PDU Tacna 2014 - 2023 (2014)

4.7. El comercio local central

La actividad comercial se da especialmente en los denominados “mercadillos”, donde se comercializan los productos de importación que ingresan por el muelle peruano

del puerto de Arica (Chile) e Ilo (Moquegua), bajo el sistema de ZOFRATACNA, consiguiendo dinamizar la economía tacneña.

Entre las principales mercancías autorizadas están los artefactos eléctricos (radios, televisores, grabadoras, relojes, etc.), prendas de vestir, licores, equipos informáticos, juguetería, entre otros artículos.

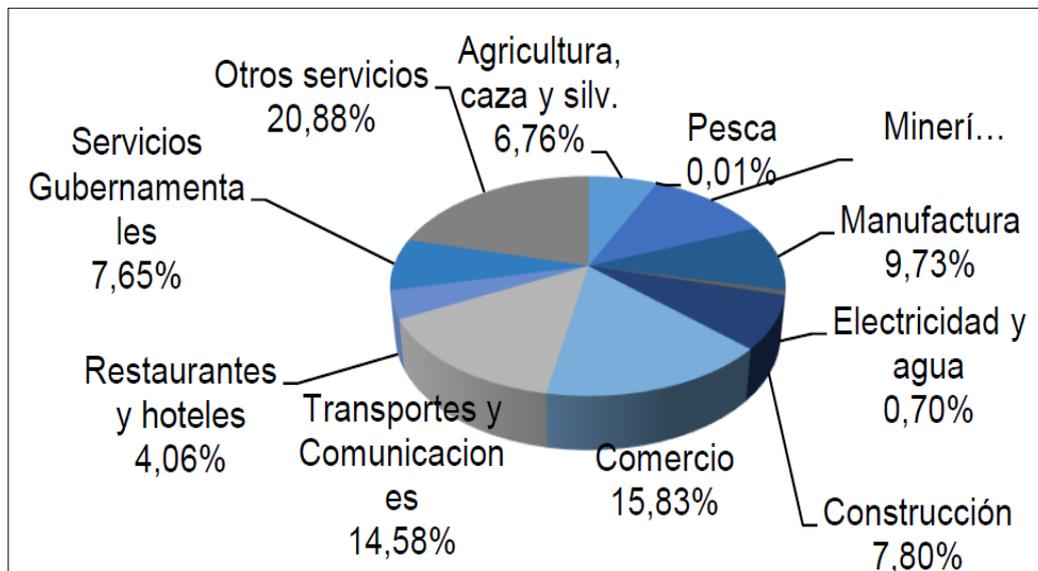
Bajo el régimen de CETICOS se importan y transforman vehículos de segundo uso procedentes del mercado asiático. Bajo el Régimen general, ingresan al país productos de importación como maíz pop-corn, manzanas, uvas, ciruelas, peras de agua, duraznos, frutas secas y otros. Los principales productos de exportación son: aceitunas, zapallo, sandía, melón, cebolla, orégano, ajos, arvejas, porotos verdes, flores, hierbas medicinales, aceite, paprika, oxigeno, entre otros. Existe gran demanda chilena de productos vegetales frescos (hortalizas), para cubrir los mercados de la primera y segunda región. La oportunidad de inversión resalta por un centro de acopio y frío para el envasado y conservación de productos. Además se vienen negociando las condiciones sanitarias que permitirían el ingreso de un mayor número de especies vegetales.

4.8. Producto bruto interno

El PBI regional tienen mayor porcentaje en Otros con un 20.88% donde se ubica el comercio no especializado, consultorios profesiones; Seguidamente el comercio especializado con un 15,83%, transporte y comunicaciones con 14,58%, los que tienen menor productividad son la pesca y servicios de agua y electricidad.

Figura 27

Clasificación del PBI por productividad en sus servicios



Fuente: Resumen ejecutivo PDU Tacna 2014 - 2023 (2014)

4.9. Población económicamente activa (PEA)

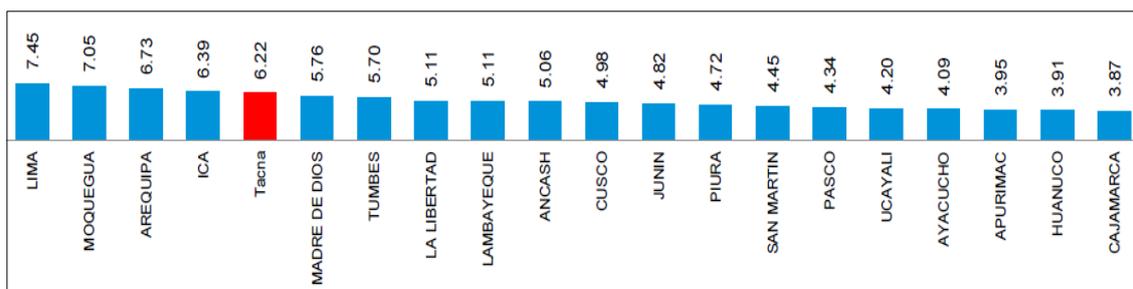
Según el Instituto Peruano de Economía, índice de competitividad regional (IPE–INCORE) 2014 Tacna se ubica como la quinta región más competitiva del país con un índice de 6,22 luego de Lima, Moquegua Arequipa e Ica. Y considera las siguientes características:

- La PEA se encuentra mayormente en el área urbana con un 82.37%.
- La mayor parte ocupada es independiente
- Más del 75% cuenta con educación secundaria y superior donde se distribuyen de la siguiente manera.
- El 46,80% es asalariada
- El 57,3% de la PEA tiene empleo adecuado
- El 26,8% es subempleada.
- El ingreso mensual promedio es de s/.1 136

- La PEA desocupada alcanzó el 5,4% el año 2012

Figura 28

Distribución de la PEA



Fuente: IPE – INCORE 2014.

4.10. Turismo

Actualmente, Tacna cuenta un turismo estable al alza, también cuenta con una plataforma de servicios en funcionamiento, como los Centros Comerciales, Galerías, restaurantes, hospedaje, entretenimiento, salud, y demás servicios etc. Cabe mencionar que la mayor parte de turistas son de Chile, y para consolidar esa tendencia es necesario mejorar la infraestructura de servicios, como la vial al interior de la región, concretar proyectos, remodelación y revitalización de espacios públicos ya existentes, para mejorar la calidad de vida.

Durante el año 2018, el turismo interno se estima a más de 900 mil viajeros que visitaron Tacna, lo que representa el 2.1% del total de viajeros a nivel Nacional, esto quiere decir que hubo un decrecimiento en viajeros ya que los establecimientos de hospedaje registro un decrecimiento del -10,2% comparado al año anterior.

Las principales regiones emisoras de turista a Tacna fueron de Arequipa con un 27.1%, Tacna 22,7%, Lima 22,1% y Moquegua 15,9% principalmente.

Tabla 5

Regiones emisoras de turismo Tacna

Regiones	%
Arequipa	27,1
Tacna	22,7
Lima	22,1
Moquegua	15,9
Otros	12,2

Fuente: MINCETUR

La permanencia promedio fue de 5 noches, sin embargo, existe un 54.7% que tiene una permanencia corta de 1 a 3 noches (Tabla 5).

Tabla 6

Tiempo de permanencia en Tacna

Rango de permanencia	%
1 a 3 noches	54,7
4 a 7 noches	26,2
8 a 14 noches	9,8
15 a más noches	9,3

Fuente: MINCETUR

CAPÍTULO V

NORMATIVIDAD

5.1. Ley N° 31199. Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos

La Ley N° 31199, comprende el marco legal para la

gestión, protección, manejo y sostenibilidad de los espacios públicos, en tanto elementos esenciales para la mejora de la calidad de la vida de las personas y del ambiente en la ciudad; así como garantizar su uso público, a través del trabajo coordinado, participativo y técnicamente consistente de las instituciones y organismos competentes. **(Art. 1)**

Principios:

1. *Derecho a la ciudad.* Garantiza a los ciudadanos el acceso a todos los servicios que se aglomeran en la ciudad, como servicios básicos, vivienda, creación de espacios públicos, mecanismos de participación, servicios ambientales, culturales, económicos y financieros, establecidos en la Carta Magna del Perú y los tratados internacionales suscritos por el Perú en la materia, con el propósito de alcanzar el pleno ejercicio de un nivel de vida adecuado.

2. *Derecho al bienestar.* Garantía de las condiciones necesarias que hacen posible el desarrollo humano a lo largo de los cursos de vida del ser humano. Comprende un ambiente sano y equilibrado, la tranquilidad, el disfrute del tiempo libre y el descanso, según lo prescrito en la Constitución Política (numeral 8 y 22) .

3. *Seguridad ciudadana y riesgos.* Al promover su uso y apropiación por los ciudadanos los espacios públicos cumplen un propósito de zonas de evacuación y refugio, propende a la seguridad ciudadana, así como al fortalecimiento de las instituciones, políticas y medios de protección de las personas y su patrimonio frente a riesgos y amenazas.

4. *Sostenibilidad ambiental*. El manejo sostenible de los espacios públicos promueve el bienestar ambiental, social y económico de las personas, especialmente, en la coyuntura de cambio climático, promoviendo el uso sostenible del agua, de los recursos naturales renovables y no renovables y la regeneración y creación de áreas verdes.

5. *Accesibilidad universal y movilidad*. Promoviendo una adecuada accesibilidad e interrelación entre diferentes actividades que realiza el hombre en las urbes, a través de la flexibilidad de usos compatibles del suelo y densidades sustentables, un modelo coherente de redes viales, la racionalidad en la distribución de los equipamientos y efectiva y segura para todo tipo de usuario.

6. *Participación y consulta*. El manejo de los espacios públicos debe comprender la activa participación de los ciudadanos y las instituciones del lugar, a través del acceso oportuno, completo y amigable a información necesaria, para lograr compromisos en orden a su conservación, protección y mantenimiento.

7. *Ciudadanía*. El reconocimiento jurídico y social de los derechos y deberes del ciudadano, en razón a su pertenencia a una comunidad de base territorial y cultural. El ejercicio de ciudadanía consolida y profundiza la democracia, la cohesión social y la equidad; y se concreta en los mecanismos de participación en la toma de decisiones.

5.2. Decreto Supremo N° 011 -2006-VIVIENDA

Reglamento Nacional de Edificaciones

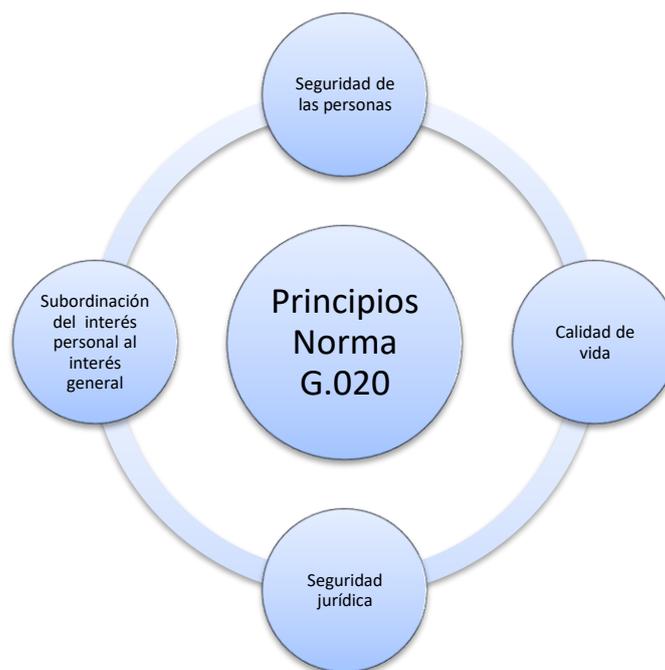
El Reglamento Nacional de Edificaciones, establece los criterios y requisitos mínimos para el diseño y ejecución de las habilidades urbanas y las edificaciones. El propósito, es propender a una mejor ejecución de los planes urbanos (VIVIENDA, 2009).

Principios generales

El reglamento en mención, se basa en los siguientes principios:

Figura 29

Principios generales de la Norma G.020



Fuente: elaboración propia

Capítulo I.

Acerca de los componentes generales de diseño urbano

Capítulo II.

Vinculado al diseño de vías en las habilitaciones urbanas.

Capítulo III.

Con respecto al tránsito peatonal y vehicular y conformación de las manzanas

Capítulo IV.

Acerca de aportes reglamentarios para recreación pública, educación, servicios complementarios y otros fines.

Capítulo V.

Planeamiento integral y aplicación del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad

Capítulo VI.

En relación a la dotación de mobiliario urbano y señalización para los asentamientos urbanos.

5.3. Ley N° 29415. Ley de Saneamiento Físico Legal de Predios tugurizados con fines de renovación urbana

La Ley N° 29415, se considera dentro del marco normativo que ampara acciones o procesos preventivos o correctivos, especialmente de las viviendas dentro el marco de los planes de desarrollo urbano.

La norma en mención, regula las acciones de los procesos de saneamiento físico y legal de predios tugurizados para fines de renovación urbana en las áreas de tratamiento. Comprende la propiedad privada o estatal, personas naturales y jurídicas, y que hayan sido designadas como tales por las municipalidades distritales conforme al artículo 79, numeral 4.2, de la Ley núm. 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, previo cumplimiento de los requisitos que establece la presente Ley (Ley N° 29415).

5.4. Plan Basadre. Plan de Desarrollo Regional Concertado 2013-2023

El Plan de Desarrollo Regional Concertado 2013-2023, constituye una herramienta de planificación para el desarrollo de Tacna. Es un documento elaborado con la participación y consenso de la sociedad de Tacna.

Tiene como norte, la visión departamental “Tacna Región con Identidad Regional, atractiva a la Inversión Productiva y de Servicios, Equilibrado Manejo Hídrico y Desarrollo Humano”

Presenta seis ejes estratégicos:

- Derechos fundamentales de la persona e Identidad Regional
- Fortalecimiento de Desarrollo Humano e Igualdad de Oportunidades
- Estado, Gobernabilidad e Integración Fronteriza;
- Fomento Competitivo de la Inversión Productiva y de Servicio;
- Desarrollo Regional e Infraestructura; y,

- Fomento del desarrollo Sostenible y Ambiental; los mismos que nos permitirán el desarrollo en el contexto de un mundo moderno con calidad de vida.

CAPÍTULO VI

RESULTADOS

“Nos estamos dando cuenta que si más gente camina y usa bicicleta, tienes una ciudad más viva, habitable, atractiva, segura, sostenible y saludable... ¿Qué estas esperando?”

Jan Gehl, Arquitecto Urbanista (2003)

5.1. Resultados

Ante el desorden, carencia y deterioro del espacio público, se hace necesario renovar, recuperar el espacio publico para un mejor confort y bienestar a las personas residentes, visitantes y turistas; fomentando su uso para la recreación y cultura del espacio público; no obstante sabemos que la actividad comercial en el centro de la ciudad es constante, peor aún, en la Alameda Bolognesi es inevitable, es preciso realizar propuestas que permitan minimizar el impacto de este en la zona, para ello se debe tener un amplio conocimiento en el desarrollo planificado de la ciudad con el fin de mejorar su integridad y provecho de acuerdo a las necesidades de la población.

Realizado el procesamiento de datos que se recogieron aplicando los instrumentos; se realizó el análisis de los mismos, teniendo como referentes los objetivos e hipótesis propuestos se utilizó metodología cuantitativa y estadística, los datos fueron tabulados acorde con los resultados, se usó la prueba de Kolmogorov Smirnov para analizar de la distribución de la muestra siendo la misma no paramétrica y usando para ello el coeficiente de contingencia Tau-b de Kendall.

El objetivo de la investigación fue establecer la incidencia de una renovación del espacio público (Alameda Bolognesi) del centro urbano de Tacna en la calidad de vida urbana.

Esta investigación aborda al espacio público como el que brinda carácter e identidad a la población, permite vivirla y reconocerla en sus aspectos urbanos, el mismo que se ha visto afectado en los últimos años por conflictos en su uso bien o mal asociados al impacto del crecimiento acelerado y desordenado del hábitat.

La presentación de los resultados, se ha organizado y presentado, según las variables de estudio (análisis descriptivo y bivariado para la estadística inferencial).

5.2. Características de los encuestados

Tabla 7

Características de los encuestados de la Alameda Bolognesi, 2019

Características	N° =384	%	
Grupo etario	De 18 a 39 años	259	67,45
	De 40 a 59 años	93	24,22
	Mayor de 60	32	8,33
Sexo	Masculino	243	63,28
	Femenino	141	36,72
Nacionalidad	Peruana	321	83,59
	Chilena	47	12,24
	Venezolana	16	4,17

Fuente: Cuestionario, para medir la Calidad del Espacio Público.

INTERPRETACIÓN

Se observa que el 67,45% está constituido por encuestados de 18 a 39 años de edad, un 24,22% de 40 a 59 años y el menor grupo es la edad es mayor de 60 años con 8,33%, tabla también podemos observar que el 63,28% está constituido por el sexo masculino y el 36,72% de sexo femenino, también observamos que en relación a su nacionalidad está constituido por peruanos con un 52,72%, nacionalidad chilena un 12,24% y nacionalidad venezolana con un 4,17%.

Figura 30

Características de los encuestados de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 9

– **Renovación del espacio público**

Tabla 8

Calidad del espacio público de la Alameda Bolognesi, año 2019

	N°	%
Inadecuado	16	4,17
Adecuado	368	95,83
Total	384	100,0

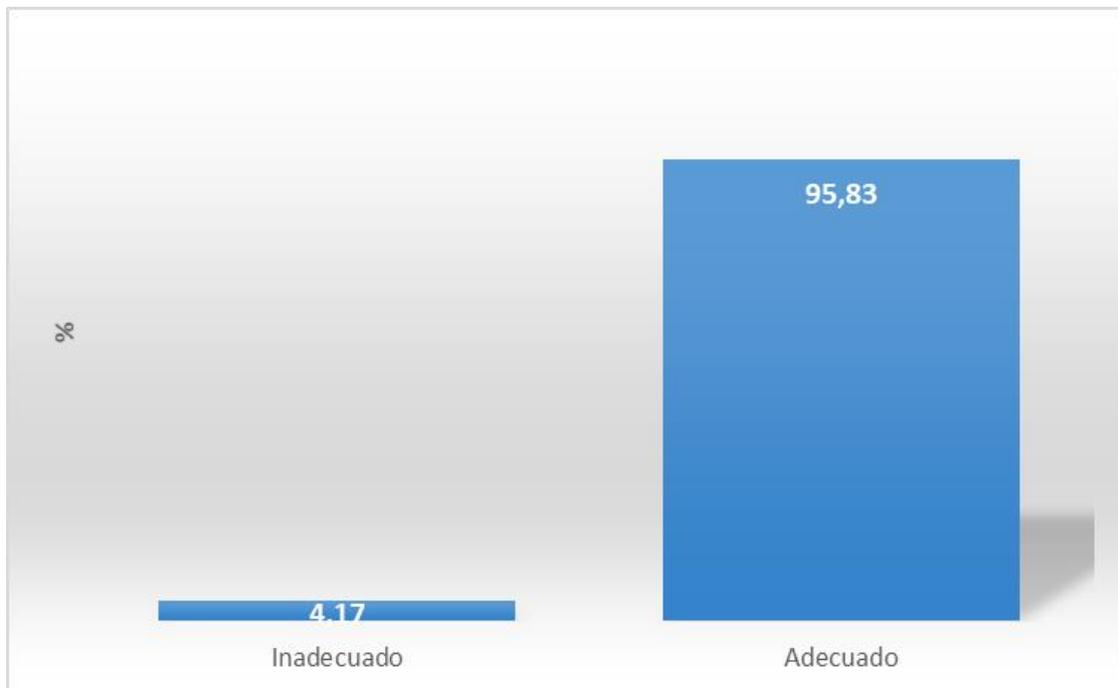
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 8, podemos observar que el 95,83% de los encuestados determina que existe una calidad adecuada del espacio público en la Alameda Bolognesi y un 4,17% inadecuado espacio publico.

Figura 31

Calidad del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 8

– USO DE SUELOS

Tabla 9

Dimensión de uso de suelo del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	215	55,99
Adecuado	169	44,01
Total	384	100,0

Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN:

En la Tabla 9, podemos observar que el 55,99% de los encuestados determina una inadecuada calidad de uso de suelos de la Alameda Bolognesi y un 44,01% determina una adecuada calidad.

Figura 26

Dimensión de uso de suelo del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 9

– EQUIPAMIENTO URBANO

Tabla 10

Dimensión equipamiento urbano del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	46	11,98
Adecuado	338	88,02
Total	384	100,0

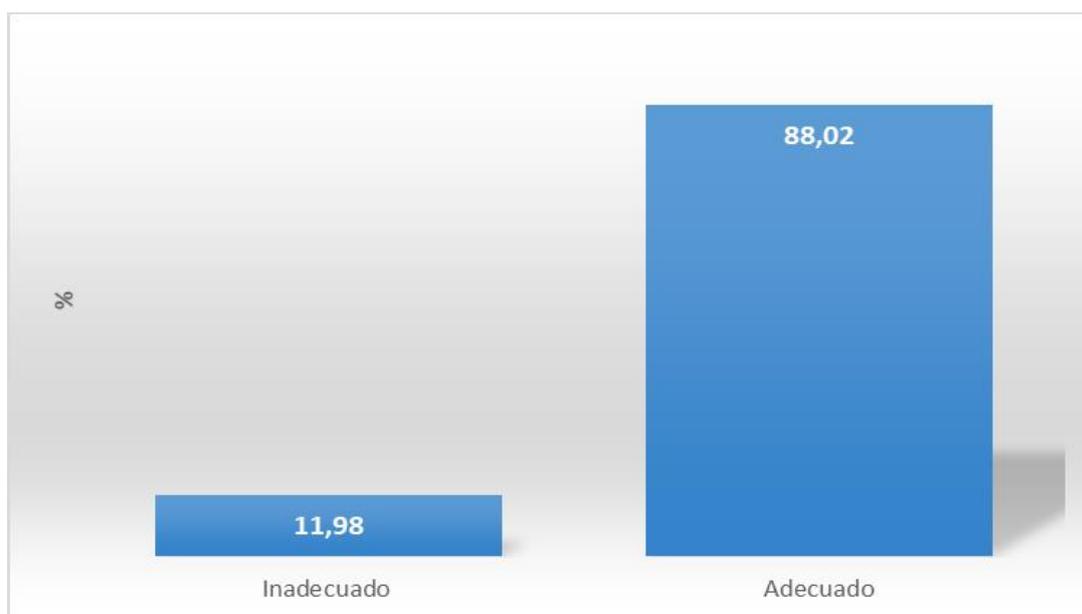
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 10, podemos observar que el 88,02% de los encuestados determina un adecuado equipamiento urbano de la Alameda Bolognesi y un 11,98% determina un inadecuado equipamiento urbano .

Figura 33

Dimensión equipamiento urbano del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 10

– **MOBILIARIO Y VEGETACIÓN URBANA**

Tabla 11

Dimensión mobiliario, vegetación urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	93	24,22
Adecuado	291	75,78
Total	384	100,0

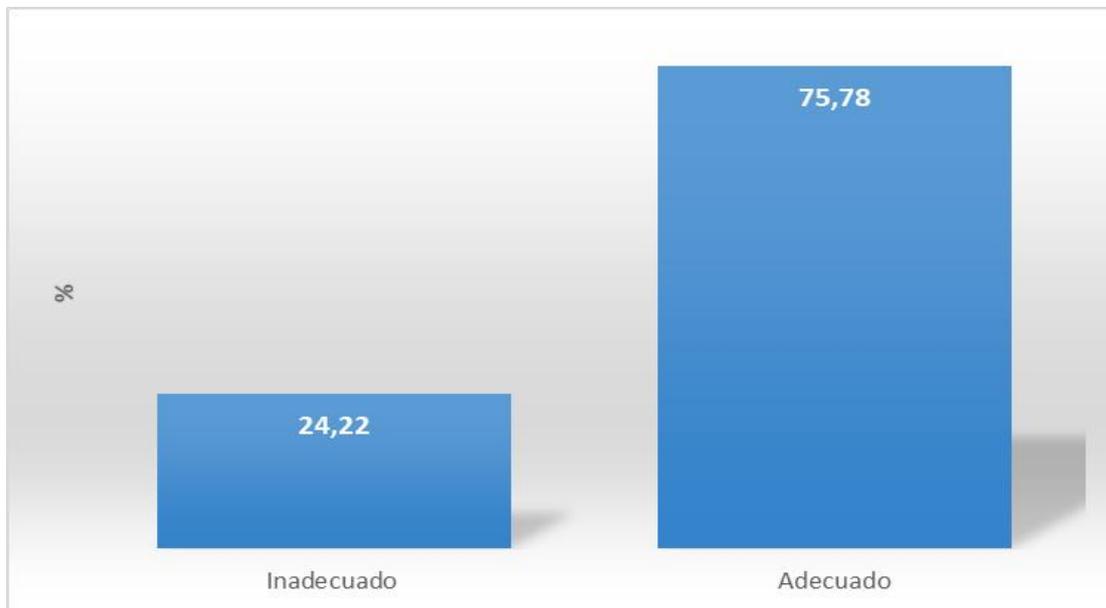
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 11; podemos observar que el 75,78% de los encuestados determina que existe un adecuado mobiliario, vegetación urbana de la Alameda Bolognesi y un 24,22% inadecuado.

Figura 34

Dimensión mobiliario, vegetación urbana del espacio público de la Alameda
Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 11

– TRANSPORTE

Tabla 12

Dimensión transporte del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	60	15,63
Adecuado	324	84,38
Total	384	100,0

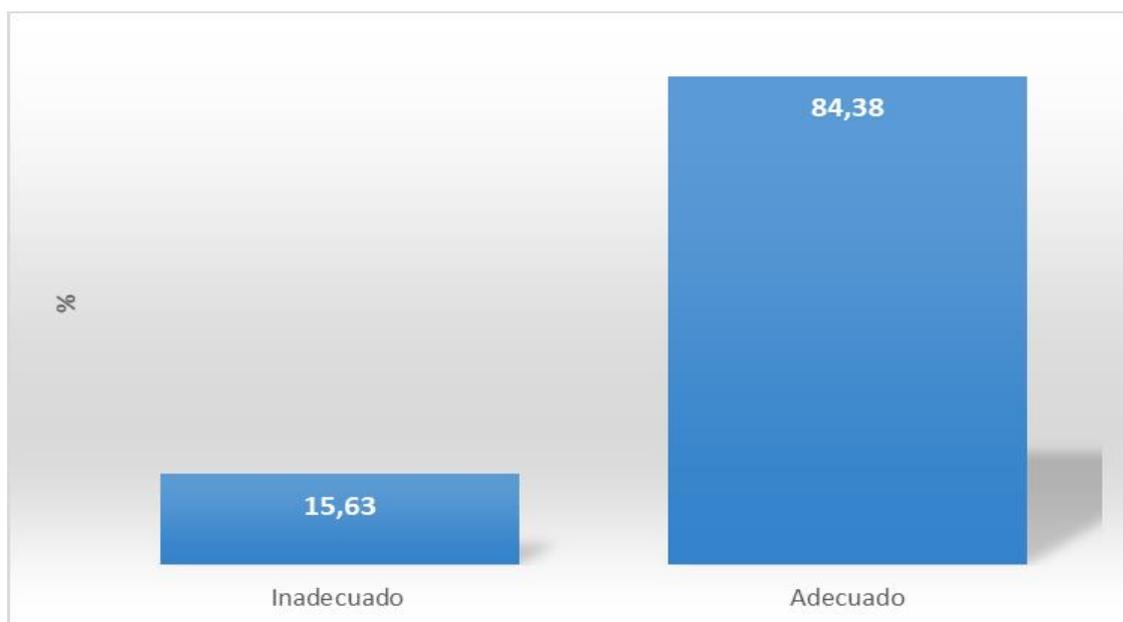
Fuente: Cuestionario, para medir la Calidad del Espacio Público.

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 12, podemos observar que el 84,38% de los encuestados determina que existe un adecuado transporte en la Alameda Bolognesi y un 15,63% inadecuado.

Figura 35

Dimensión transporte del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 12

– IMAGEN URBANA

Tabla 13

Dimensión imagen urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	16	4,17
Adecuado	368	95,83
Total	384	100,0

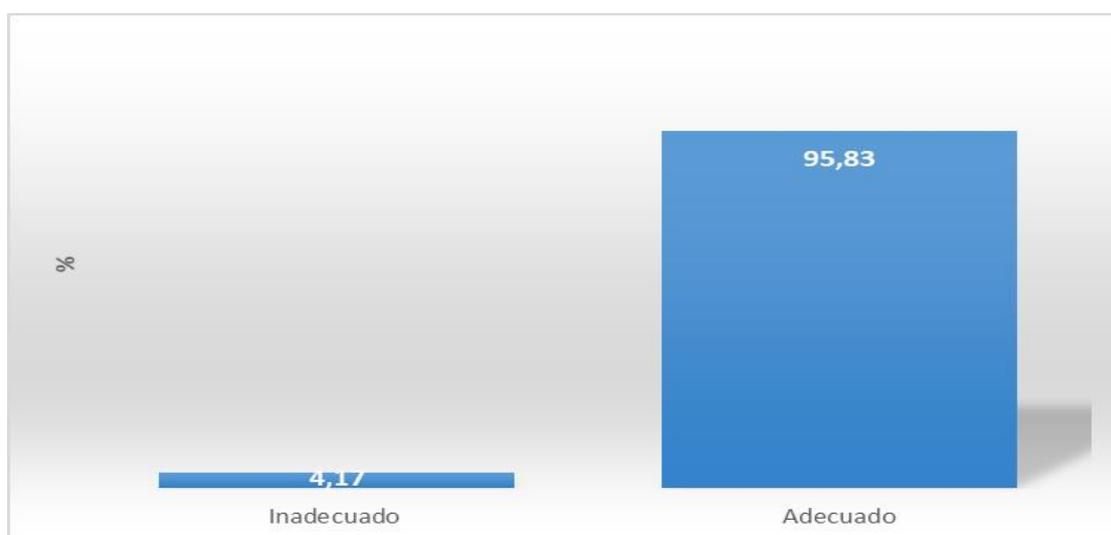
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 13, podemos observar que el 95,83% de los encuestados determina que existe una adecuada imagen urbana en la Alameda Bolognesi y un 4,17% inadecuado.

Figura 36

Dimensión imagen urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 13

– CALIDAD DE LA VIDA URBANA

Tabla 14

Calidad de vida urbana de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	30	7,81
Adecuado	354	92,19
Total	384	100,0

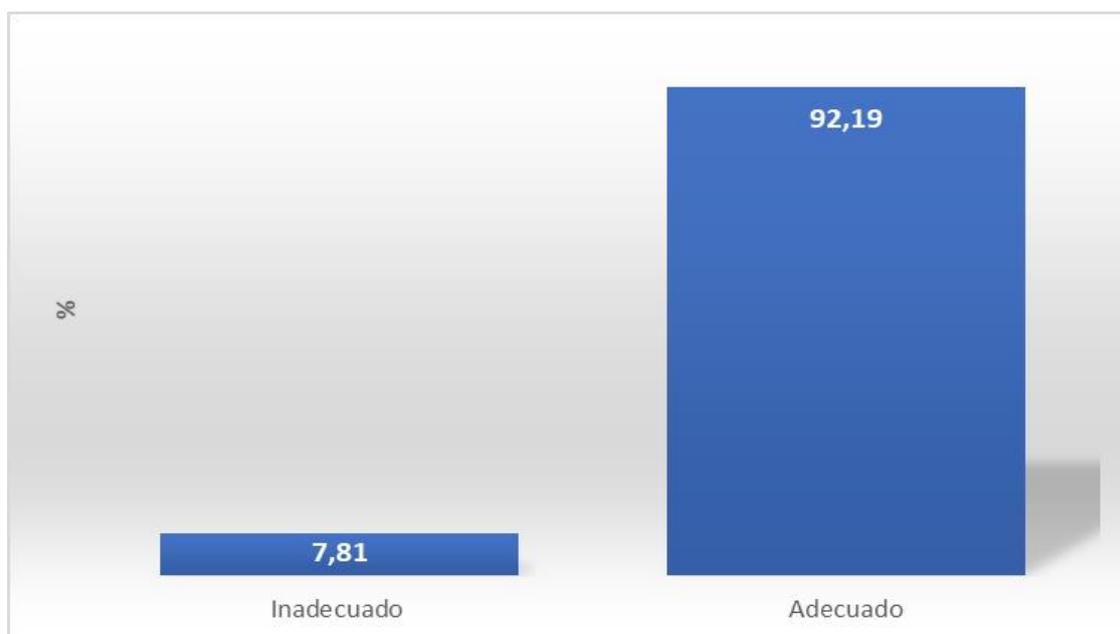
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 14; podemos observar que el 92,19% de los encuestados determina que existe una adecuada calidad de vida urbana en la Alameda Bolognesi y un 7,81% inadecuado.

Figura 37

Calidad de vida urbana de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 14

– SEGURIDAD

Tabla 15

Dimensión seguridad de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	168	43,75
Adecuado	216	56,25
Total	384	100,0

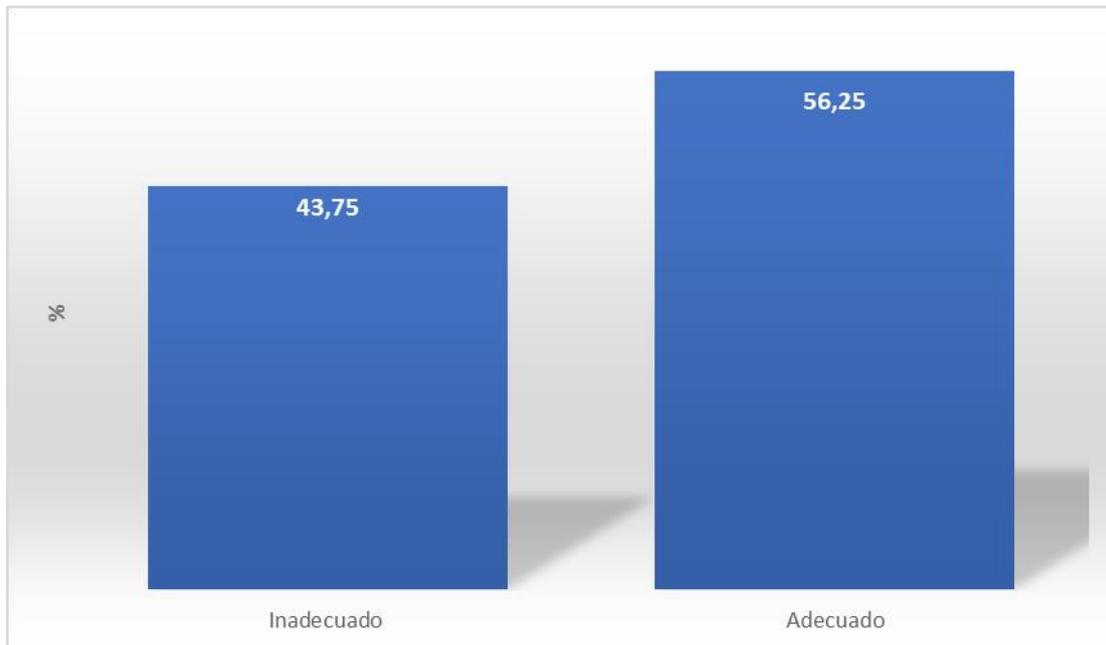
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 15, podemos observar que el 56,25% de los encuestados determina que existe una adecuada seguridad en la Alameda Bolognesi y un 43,75% inadecuado.

Figura 31

Dimensión seguridad de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 15

– ACCESIBILIDAD Y TRANSITABILIDAD

Tabla 16

Dimensión accesibilidad y transitabilidad de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	214	55,73
Adecuado	170	44,27
Total	384	100,0

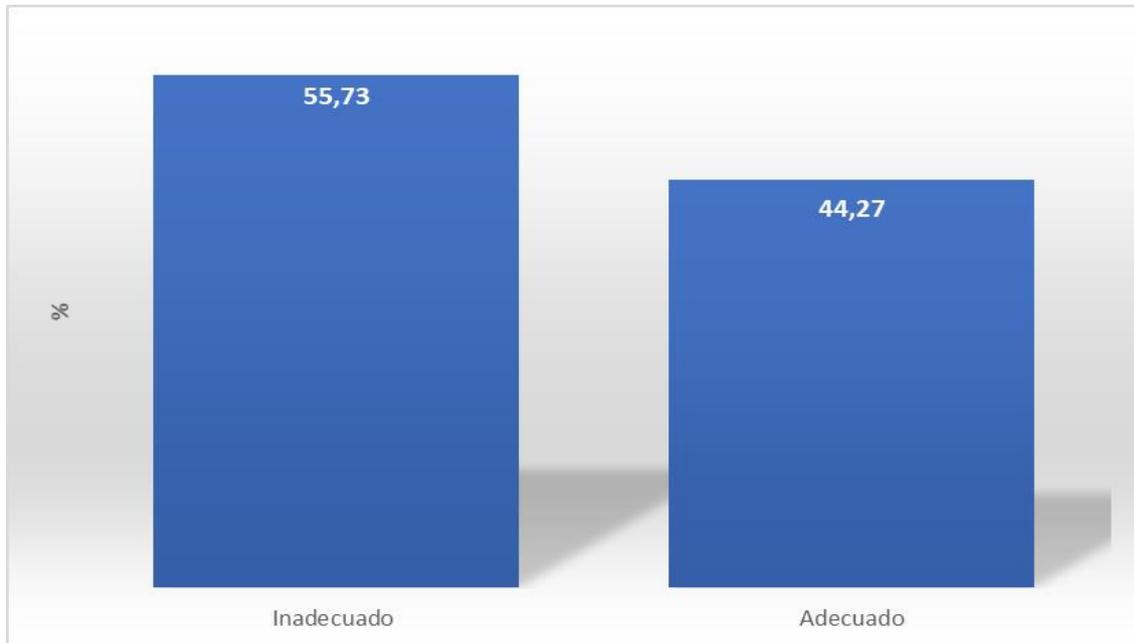
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 16, podemos observar que el 44,27% de los encuestados determina que existe una adecuada accesibilidad y transitabilidad en la Alameda Bolognesi y un 55,73% inadecuado.

Figura 39

Dimensión accesibilidad y transitabilidad de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 16

– INTERACCIÓN E IDENTIFICACIÓN

Tabla 17

Dimensión interacción e identificación de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	30	7,81
Adecuado	354	92,19
Total	384	100,0

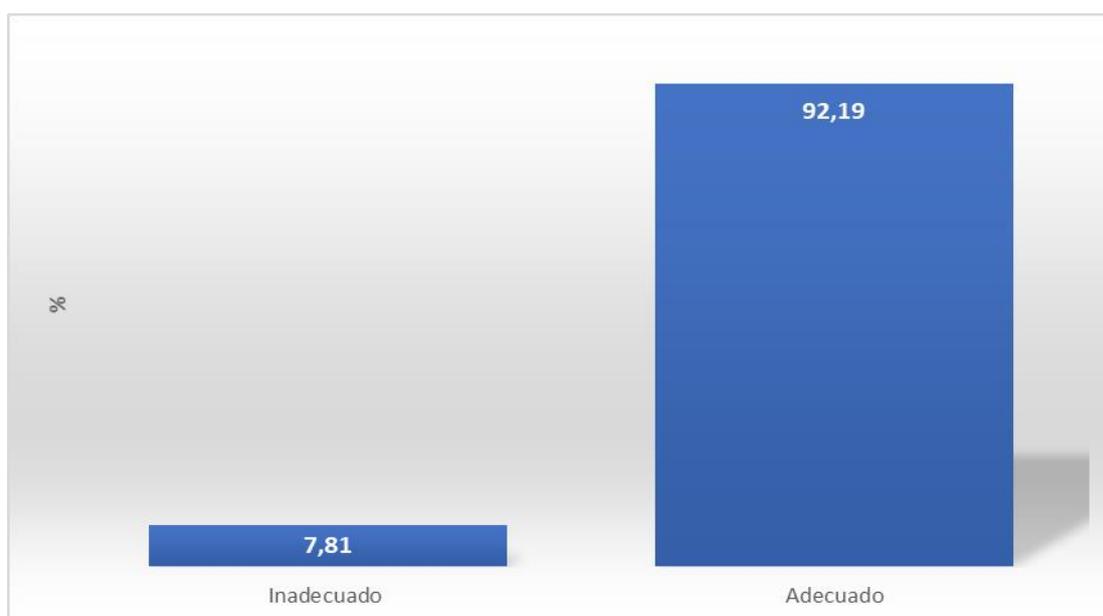
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 17, podemos observar que el 92,19% de los encuestados determina que existe una adecuada interacción e identificación en la Alameda Bolognesi y un 7,81% inadecuado.

Figura 40

Dimensión interacción e identificación de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 17

– ESTRATO SOCIOECONÓMICO

Tabla 18

Dimensión estrato socioeconómico de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	168	16,15
Adecuado	216	83,85
Total	384	100,0

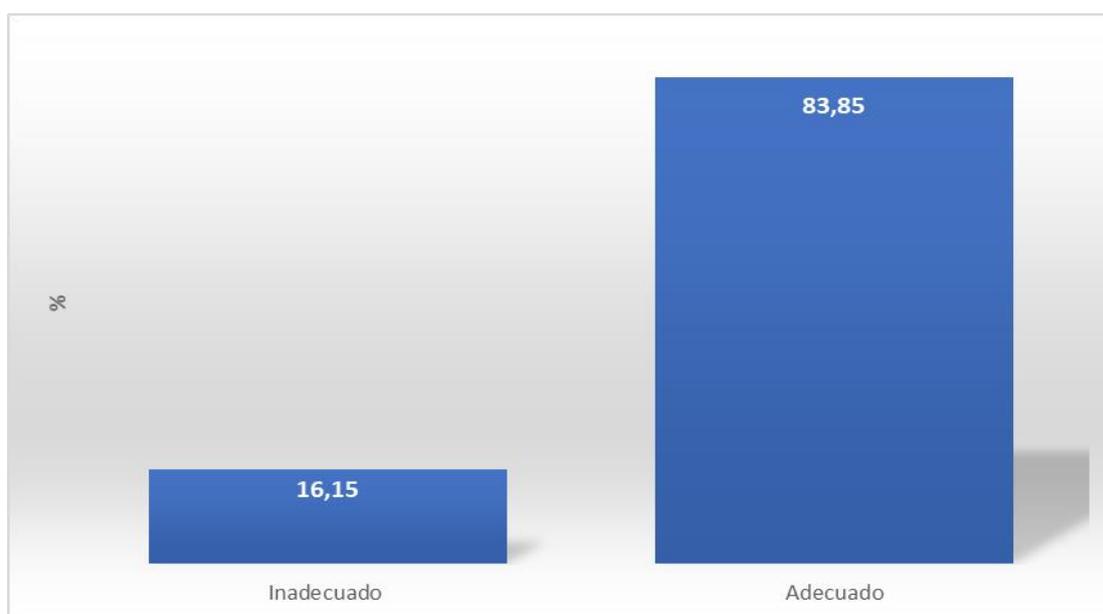
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 18; podemos observar que el 83,85% de los encuestados determina que existe una adecuada accesibilidad según estrato socioeconómico en la Alameda Bolognesi y un 16,15% inadecuado.

Figura 41

Dimensión estrato socioeconómico de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 18

– PARTICIPACIÓN DE NIÑOS

Tabla 19

Dimensión participación infantil de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

	N°	%
Inadecuado	169	44,01
Adecuado	215	55,99
Total	384	100,0

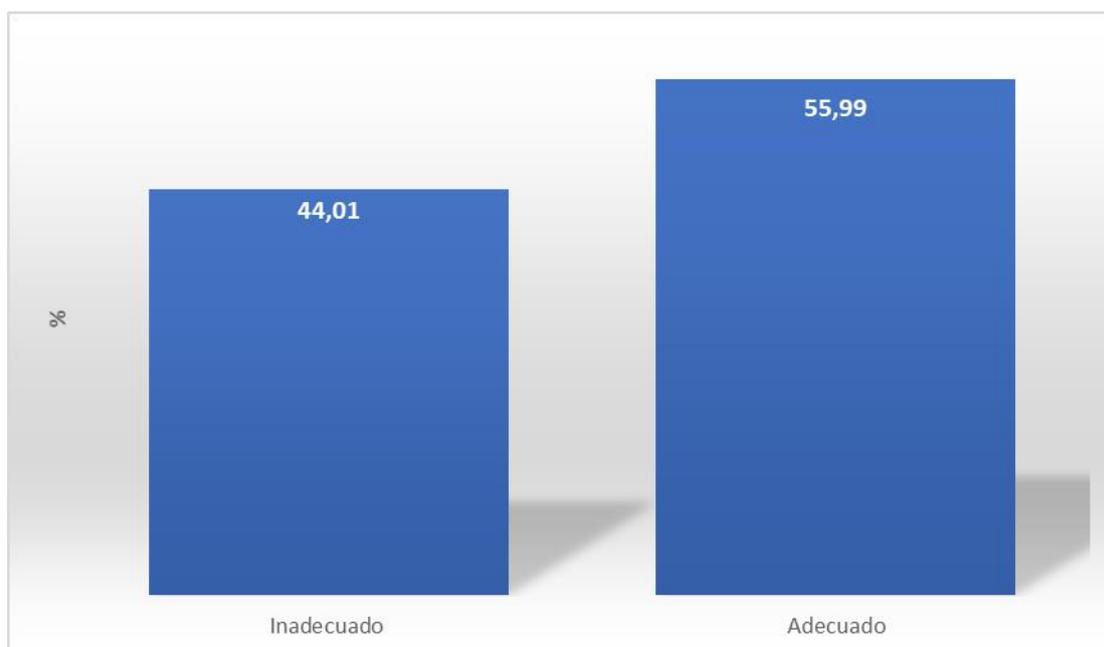
Fuente: Cuestionario

INTERPRETACIÓN

En la Tabla 19, podemos observar que el 55,99% de los encuestados determina que existe una adecuada participación de niños en la Alameda Bolognesi y un 44,01% inadecuado.

Figura 42

Dimensión participación infantil de la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019



Fuente: Tabla 19

5.3. PRUEBA DE HIPÓTESIS

Hipótesis general

H₀: La renovación del espacio público no incide significativamente en la calidad de vida urbana en el sector de la Alameda Bolognesi de Tacna.

H_A: La renovación del espacio público incide significativamente en la calidad de vida urbana en el sector de la Alameda Bolognesi de Tacna.

Nivel de confianza: 95%

Nivel de significancia: 0,05 %

Estadístico: Chi cuadrado

Tabla 20

Espacio público y su relación con la calidad de la vida urbana del espacio público de la Alameda Bolognesi, 2019

Variable independiente	Variable dependiente Calidad de vida urbana				Total		Estadísticos
	Inadecuado		Adecuado				
Renovación del espacio público	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
INADECUADO	12	28,57	16	4,68	28	4,17	Chi2: 13,184 ^a P valor; 0,0480
ADECUADO	30	71,43	326	95,32	356	92,71	
Total	42	10,94	342	89,06	384	100,00	

Fuente: Cuestionario

Tabla 21*Prueba de Chi cuadrado*

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	13,184 ^a	4	0,0480
Razón de verosimilitudes	7,991	4	0,0920
Asociación lineal por lineal	0,267	1	0,6050
N de casos válidos	76		

a. 3 casillas (33,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,75.

INTERPRETACIÓN

El estadístico R de Pearson aplicado evidencia una asociación estadísticamente significativa con un p valor 0,0480 ($p < 0,05$). En tal sentido, los hallazgos permiten establecer que la renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi) según la percepción de los encuestados, incide significativamente en la calidad de vida urbana (95,32%).

CAPÍTULO VII

DISCUSIÓN

En el presente estudio, a partir de la percepción de los encuestados, se estableció la renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi), incide significativamente en la calidad de vida urbana (X^2 13,184; p valor 0,048).

Los hallazgos se analizan dentro de la postura teórica y jurídica que deriva del ODS 11 “lograr que los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, por lo que el modelo de ciudad es fundamental, para lograr otros objetivos como reducción de los efectos del cambio climático, promoción de una vida sana, erradicación de la pobreza, entre otros. Y de la Ley N° 31199 (2021) de Gestión y Protección de los espacios públicos, en la que se asume que un espacio público es una “red de espacios abiertos, de uso y dominio público” (Art. 3).

El 95,83% de los encuestados determina que existe una *calidad adecuada del espacio público* en la Alameda Bolognesi y un 4,17% inadecuado espacio público (Tabla 8). Según Pérez-Valecillos (2013), refiere que el espacio público es un lugar no limitado por los derechos de propiedad, accesible a todos, en el que se experimenta un comportamiento colectivo, y se expresa la vida pública en sus diversas manifestaciones siendo esto una calidad de vida adecuada para los ciudadanos. Sin embargo, existen aún falencias que afectan el uso y la satisfacción de necesidades de la ciudadanía, especialmente, las de descanso, la restricción de expresiones culturales, movilidad según el curso de vida de las personas. En este punto, el marco regulatorio jurídico peruano,

otorga competencia a los ciudadanos, para ejercer sus derechos de uso y disfrute de un espacio público, conforme a su destino y naturaleza. En este caso, el espacio público de la Alameda Bolognesi, a pesar de que la mayoría de los encuestados considera que la calidad del espacio público es adecuada, se considera que es posible mejorar aspectos de infraestructura pública para optimizar la movilidad, la accesibilidad, la seguridad y la sostenibilidad ambiental del espacio público. En este sentido, en la Ley N° 31199 (2021) se faculta a la Municipalidad Provincial de Tacna, como titular de los espacios públicos, la gestión de los mismos, para la renovación de la Alameda Bolognesi, en orden a fortalecer su valor económico y arquitectónico dentro del marco de la planificación territorial sostenible, y lograr una integración ecléctica del patrimonio histórico y los elementos innovadores contemporáneos, que satisfaga las necesidades colectivas.

Así también, Vidal & Martínez (2012), afirma que los espacios públicos representan dentro de la ciudad gran relevancia dentro del ámbito urbano debido a que estos contribuyen al fomento de la ciudadanía y de la identidad. Sin embargo, a medida que las ciudades crecen y evolucionan, muchos espacios públicos llegan a convertirse en lugares asociados con la inseguridad física y psicológica; lugares que no pueden ser de uso de todas las personas, o espacios perdidos o desperdiciados debido al deterioro al que están sujetas las ciudades por el entorno político, económico y social en el que están inmersas.

Por otro lado, en Tacna, el estado de conservación demuestra un significativo grado de deterioro y abandono, varios de estos espacios cuentan con áreas invadidas por usos y actividades incompatibles o no deseadas por la comunidad, pero algunas veces consentidas. Lo que se transforma en un círculo no virtuoso que terminará por reflejar una imagen urbana poco favorable y significativamente deteriorada, con una notoria contaminación ambiental, visual y auditiva, esto pudiera influir anímicamente en el ciudadano y en ocasiones, en su salud, es posible destacar la defensa del uso del espacio

público para el aprovechamiento de la población como prioritaria, por ser un escenario donde se desarrollan actividades que permiten la socialización y fortalecimiento de la convivencia. Para ello, lograr las condiciones adecuadas para el uso, disfrute y aprovechamiento del espacio público que garantice la convivencia ciudadana es imprescindible; así mismo el establecer las estrategias para su regulación, aprovechamiento y mejoramiento de las condiciones de uso y disfrute del espacio público (De Alba, 2015). En este punto, se subraya que la contaminación ambiental, especialmente visual y auditiva, atenta contra el desarrollo urbano resiliente y de salubridad de los ciudadanos.

En la Tabla 14, podemos observar que el 92,19% de los encuestados determina que existe una *adecuada calidad de vida urbana* en la Alameda Bolognesi y un 7,81% inadecuado, La alameda Bolognesi es muy importante para la calidad de vida urbana ya que es un punto laboral y de comercio que beneficia. Según el plan director de Tacna la Alameda en su totalidad es una de las más largas alamedas de conexión y contenedor, por esto la revitalización del espacio urbano es muy importante en medida que mejoraría las condiciones de habitabilidad y calidad de los espacios públicos a todo lo largo de la alameda. En ese sentido, existe la necesidad de mejora del espacio público en todos sus aspectos posibles, la población debe identificarse con este, se cree necesario acciones de participación social y ejecución de obras para la rehabilitación de los espacios degradados, donde la población se sienta segura mejorándola calidad de vida de la población. Debe considerarse, que a pesar de que la dinámica de la ciudad, es aceptable, desde la perspectiva del desarrollo humano, si se observa dos concreciones: prosperidad económica y distribución equitativa o razonable de los excedentes. En este orden de ideas, existe una mayor probabilidad de ejercitar los derechos en la ciudad, si el

ordenamiento espacial se realiza, bajo la asunción de el territorio es de todos los ciudadanos (Jiménez Barbosa & González Borrero, 2014), lo que finalmente, se percibe bajo el prisma de la calidad de vida urbana.

Es menester, enfatizar que la calidad de vida urbana, supera los indicadores de sostenibilidad o ambientales, ya que trascienden o acrecentan el valor social de las ciudades (Hernández, 2009), es decir, que la renovación de un espacio público que le permita a los ciudadanos, ejercer la libertad individual, para hacer uso del tiempo y el espacio que elijan, contacto social, participación y apropiación. La noción de renovación del espacio público de la Avenida Bolognesi, implica el concepto de calidad de vida urbana, en la que se intersecten las necesidades humanas y el espacio, en el que se desarrolla su proyecto de vida.

En la Tabla 20, refieren un adecuado espacio público también tienen una adecuada calidad de vida urbana con un 95,32%, El estadístico R de Pearson aplicado nos indica que si existe una relación estadísticamente significativa con un p valor 0,0090 ($p < 0.05$), esto tiene similitud con el estudio de investigación de Cárdenas, (2017), “Medir o uso de Espacios Urbanos más Seguros”, los resultados de esta investigación indicaron que existen seis variables del ambiente construido que afectan la actitud frente a la seguridad en estas dos ciudades (Cárdenas, 2016). Para la ciudad de Palmira se identificaron las siguientes variables: (a) densidad de personas por área ($r = 0,82$); (b) provisión de espacios de transición ($r = 0,82$); (c) tipología en culs de sacs (vías de un solo tramo que potencializan la interacción entre residentes); (d) limpieza y mantenimiento ($r = 0,96$); (e) visibilidad en los bordes ($r = 0,90$); y (f) cantidad de patrullas en el área ($r = -0,80$), esta correlación negativa indica que a mayor número de patrullas en el lugar peor es la actitud

frente a la seguridad; y la baja correlación entre el encerramiento y la seguridad ($r = 0,26$), lo que mostró que el número de rejas no genera una mejor actitud. Las primeras cinco variables fueron las claves ambientales de uso que más afectaron la actitud frente al espacio público en términos de seguridad. La sexta variable tenía relación con las barreras físicas.

Dentro de la postura teórica jurídica de derecho a una ciudad en el que se garantice a todas las personas el acceso a todos los servicios que se aglutinan en ésta, a disfrutar de un espacio público seguro, que contribuya con el bienestar ambiental, económico y social y de accesibilidad universal y movilidad, para acceder a las diferentes actividades urbanas, sean de comercio, servicios, descanso, etc. , que sin duda comprende redes viales, equipamiento y movilidad efectiva (Ley N° 31199), se considera, pertinente la convergencia de tres ejes estructuradores de la ciudad y otras avenidas que son los articuladores de actividades de comercio gestión financiero etc. para el manejo y sostenibilidad del espacio público de la Alameda Bolognesi,:

Un eje comercial turístico y de mayor demanda poblacional, es el de la avenida Bolognesi, la cual tiene 16 cuadras de recorrido sinuoso y en la cual confluyen las principales actividades o dinámicas de toda la ciudad de Tacna, pero intensamente en la cuadra 7 y 8 existe una oferta diversa de productos incluyendo la venta de alimentos y desde los años 90 concentra la mayor cantidad de comercio ambulatorio en Tacna, este gran espacio colectivo, Alameda Bolognesi de carácter público es el corazón de la ciudad con una trama urbana y un gran eje longitudinal que permite un acceso equidistante desde diversos lugares, sin embargo pese a su gran dinámica económica y un eje estructurador en el desarrollo de la ciudad para la región, es un elemento degradado con una serie de

deficiencias que dificultan su propio desarrollo, debido a una mala gestión del espacio urbano que conlleva a un deficiente ordenamiento entre el espacio público y el equipamiento en su entorno ante el crecimiento progresivo de actividades comerciales que reflejan la ausencia de organización que se percibe en el sector de la cuadra 7 y 8 de la Alameda Bolognesi, las diferentes gestiones municipales han tratado de fortalecer el principio de autoridad con resultados poco favorables, ya que también esta brinda permisos para el uso inadecuado de las vías de circulación pública sin ningún control y orden presentando una serie de soluciones anti técnicas.

La apropiación informal del espacio público el regreso de los ambulantes formales e informales hacia la Alameda es consecuencia de un problema social, generando caos, desorden y peligro para los asistentes estables y flotantes como turistas, obstruyendo de esta manera los accesos, poniendo así en riesgo las posibles evacuaciones, por frecuentes sismos que tiene la ciudad, poniendo en riesgo la seguridad pública e integridad de la población, es decir que actualmente las vías peatonales que dividen los espacios públicos lo cual, es insuficiente para el flujo peatonal que diariamente circula por la zona, a esto se suma que un importante grupo ambulante son los migrantes de Venezuela que hacen uso de una parte de esta sección peatonal originando caos y desorden en horas punta y días festivos, asimismo los delincuentes se aprovechan de estas situaciones de desorden para delinquir, otro problema que podemos identificar la congestión vehicular en horas punta se da en esta sección de la cuadra 8 tanto de subida como de bajada distorsionando los precarios e improvisados paraderos, debido al poco control policial, y teniendo antecedentes de accidentes de tránsito en la zona de estudio, también se observa el deficiente mobiliario urbano el cual no cubre las necesidades de los ciudadanos en su condición de consumidores y turistas, no teniendo el soporte de las diferentes actividades

que se manifiestan en el espacio público (basureros, señalización de calles, espacios de descanso, paraderos, iluminación adecuada, mantenimiento de árboles, etc.)

A modo de colofón, cabe acotar que existe una dependencia entre la arquitectura con la ciudad y viceversa, ambas, a la vez, dependen de la sociedad que las instrumenta para hacerlas habitables. La ciudad requiere de la constante edición de su tejido para mejorar su funcionamiento y necesita estar siempre en una reprogramación. Esta dicotomía es la base del dilema de la conservación que encuentra acción en las prácticas de restauración y/o rehabilitación. Entonces, la *renovación urbana* y la *rehabilitación* en arquitectura son dos vertientes de la misma materia, *la conservación del patrimonio edificado*. La ciudad en sí misma constituye un bien material y por lo tanto un bien patrimonial, es decir, es un conglomerado de elementos físicos habitables que permiten que una sociedad alcance desarrollo. Es el medio físico que habilita las interacciones humanas que construyen civilización y cultura. La fisonomía propia de las ciudades refleja el sentir y los valores de quienes las han habitado, conforma su legado. La ciudad está construida para reunir en densidad la mayor cantidad y diversidad de bienes y servicios a disposición de sus habitantes.

Ofrecen en su patrimonio oportunidades de sobra para generar proyectos que sean sensibles con su historia y que puedan atender con eficiencia las problemáticas contemporáneas del habitar humano. Proyectos que estén abiertos al mejoramiento de sus arquitecturas para dar el mejor confort a la vida de sus usuarios; que preserven la memoria pero que también resignifiquen sus espacios, tanto privados como públicos, que materialicen una idea de ciudad.

La ciudad es la construcción de un proyecto inacabable que lidia con las múltiples

capas de su historia, por más reciente que sea, y que debe cuestionar tanto la conservación y el mejoramiento de su infraestructura existente como el diseño y la construcción de nuevas infraestructuras.

Finalmente, esta investigación, busca ser un aporte para Tacna, dado que se ha analizado casi a todo el distrito de Tacna, su comportamiento y estructura urbana y se concluye que la percepción es que existe un adecuado espacio público y una adecuada calidad de vida urbana.

CAPÍTULO IX

CONCLUSIONES , PROPUESTA Y RECOMENDACIONES

8.1. CONCLUSIONES

PRIMERA

Se concluye que una renovación del espacio público del centro urbano Alameda Bolognesi de Tacna incidiría significativamente en la calidad de vida urbana en Tacna (X^2 13,184; p valor 0,048).

SEGUNDA

Se concluye que la perspectiva de *renovación del espacio público* de la Alameda Bolognesi , según la población encuestada, es mayoritariamente de uso *inadecuado del suelo* (55,99%); equipamiento urbano adecuado (88,02%); la infraestructura de transporte es adecuada (84,38%), mobiliario y vegetación urbana es adecuado (75,78%), imagen urbana es adecuado (95,83 %).

TERCERA

Se concluye que la perspectiva de calidad de vida urbana con relación al uso de la Alameda Bolognesi según la población encuestada, es mayoritariamente adecuada *para la seguridad* (56,25%), *inadecuada para la accesibilidad y transitabilidad* (55,73%), adecuada para la interacción e identificación (92,19%), adecuado para el

estrato socioeconómico (83,85%) y adecuada para la participación de niños (55,99%).

CUARTA

Se formuló una propuesta de seis ejes estratégicos orientadores para la renovación del espacio público del centro urbano Alameda Bolognesi , centrados y con enfoque en el valor arquitectónico, valor económico, planificación en ordenamiento territorial y diseño urbano, espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi) y movilidad urbana sostenible, *gestión y renovación del espacio público, gobierno local y renovación* para mejorar la calidad de vida urbana en Tacna.

8.2. PROPUESTA

Según la ONU *Habitat* (2013), las calles y los espacios públicos son impulsores de prosperidad, y representan preocupaciones universales e importantes, como para soslayar o negociar proyectos o propuestas particulares.

En consecuencia, es demandante la necesidad de renovar el espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi), dentro de un marco estratégico coherente para la planificación y gestión a largo plazo de los espacios públicos en Tacna.

En base a los hallazgos del presente estudio, se formula la siguiente propuesta:

- Incorporar en el Plan de Desarrollo Regional Concertado 2013-2023 dentro del ámbito del “Eje Estratégico 5: Desarrollo Regional e Infraestructura” el fortalecimiento del valor del espacio público:

Fundamentos:

El espacio público es una parte fundamental de la vida urbana cotidiana, ya que diariamente transitamos por las calles de camino al centro laboral, o para disfrutar de un lugar de recreo, o de ambientes físicos naturales, parques locales, de lugares con un valor agregado por la historia, cultura o tradiciones del lugar, o simplemente para acudir a un lugar durante los momentos de ocio. Es decir, el espacio público, constituye una sala de estar o centro de ocio al aire libre.

No obstante, además del acceso al espacio público, es fundamental la planificación, el diseño urbano y la gestión del espacio (programas y políticas de estado).

En este sentido, la valoración del espacio público basada en la renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi), es necesaria, ya que es una de las avenidas más transitadas y

visitadas por los turistas y los ciudadanos locales. Diariamente, se observan que los más jóvenes identifican este espacio público como un lugar para la diversión, ya que existen locales nocturnos, de comercio, un mercado local, etc., en otros casos constituye un lugar de encuentro para trasladarse a otros lugares de entretenimiento. Los turistas, según las características de su cultura, le otorgan diferentes valores a este espacio público, desde reconocer en él una especie de extensión de su hogar (como salón o lugar para desechar residuos sólidos), hasta negar la idea de espacio público de muchos de los residentes del lugar, que consideran que el acceso público ha superado los límites privados, lo que ha determinado que adopten la decisión de venta de sus inmuebles y en otros casos de mudarse a otro vecindario).

– *Ejes estratégicos:*

La renovación del espacio público del centro urbano, centrado en fortalecer el valor público como tal, implicaría:

– *Valor económico de la renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi)*

El entorno público de calidad, puede tener un impacto en el ámbito económico vinculado con la calidad de vida de las urbes pequeñas o grandes. Por lo tanto, el fortalecimiento del valor económico del espacio público, es fundamental como parte de las estrategias de renovación de éste. La presencia de parques, avenidas, jardines, plazas y otros, se transforma en una herramienta comercial y de *marketing*.

En Tacna, sería atractivo para los turistas y locales, visitar o transitar la Avenida Bolognesi, bien mantenida y con un buen paisaje público, lo que ofrece beneficios para la economía local.

– *Valor arquitectónico de la renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi)*

La renovación del espacio público, sería una combinación de tipologías, usos, patrimonio arquitectónico y arquitectura contemporánea con un enfoque innovador, flexible, para lograr la combinación de empleo, turismo, residencia y comercio. Se busca establecer una renovación del espacio público con sinergias, interconexiones e intercambios.

Además, también se pretende minimizar la barrera entre las actividades públicas y privadas, fomentando lugares donde se combinen empleo, instalaciones y residencia. Las condiciones del diseño urbano, promoverían lugares de sinergias, intercambios e interconexiones e intergeneracional. La visión de la renovación del espacio público en la Avenida Bolognesi, propicia el desarrollo urbano en el que la actividad y la vigilancia pasiva del espacio público tienen cabida.

Se releva la importancia de las áreas verdes, la movilidad peatonal, ciclista, transporte público debidamente organizado, de modo que el vehículo privado deje de ser el protagonista, sino solo otro medio de transporte. Se busca un equilibrio entre vehículos, peatones y otros usuarios en este espacio público.

Esta propuesta, promueve una renovación del espacio público del centro urbano de la Alameda Bolognesi, para permitir un espacio seguro, dinámico, activo y verde desde esta célula urbana.

- *Planificación territorial y urbana vinculada con la renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi).*

Formular una cartera de proyectos de espacios públicos del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi), bajo el propósito de responder a la necesidad y potencial del espacio público en mención, y dentro de los procesos regulatorios de la gestión del desarrollo urbano de Tacna, para salvaguardar los derechos y responsabilidades del espacio público a largo plazo.

Los proyectos estarán destinados a la renovación de la Alameda Bolognesi, para lograr un espacio público robusto, con capacidad de adaptarse al proceso constante de transformación que surgen con el transcurrir del tiempo, pero sin dejar de ser distintivos conformando corredores de transporte públicos que mejoren las condiciones de equidad urbana y puedan permitir el mejor acceso privilegiando al peaton.



Fig.3: Espacio público con percepción de seguridad. Fuente: Google earth.



Grafico N° P.2: Propuesta de protección acústica en una glorieta
Fuente: Juan Carlos I, Mula. Murcia, E. Mínguez, 2009.

Existen aparatos que miden el nivel de ruido y mediante indicadores establece que porcentaje de población ha de estar expuesto a determinados niveles sonoros para conseguir confort acústico. Y una de las estrategias es crear **barreras anti ruidos** con elementos vegetales dispuestos en franjas.

- *Espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi) y movilidad urbana sostenible*

Se propone incorporar la perspectiva de espacio público amigable y movilidad urbana sostenible, basado en la implementación de : (a) Diseño o reorganización de viarios peatonal (basado en un diagnóstico de las características y desplazamientos) y urbano (transporte motorizado – ciclo vías) ; (b) mobiliario o equipamiento público para una infraestructura contemporánea del espacio público y el transporte motorizado y no motorizado; (c) Incorporar el arte como un valor agregado a la infraestructura de transporte, para crear calles amistosas. A partir, de un enfoque de sostenibilidad ambiental social, se requiere de una red segura de movilidad que conecte a las personas, biciletats y vehículos, generando una adecuada dinámica y la vida de la ciudad.

La renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi), promoverá que sea un espacio seguro, comfortable, saludable y atractivo. En suma, se anhela una ciudad más humana.

- *Gestión y renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi).*

La gestión para la renovación del espacio público, a partir de la planificación, tiene una función vital para garantizar que las políticas y enfoques sean armónicos con los resultados, ya que los espacios públicos son parte de la ciudad que es para todos y que se deben respetar los derechos inalienables de todos, para lo cual se reconoce la diversidad de preferencias, estilos de vida y necesidades de la población.

En este sentido, este espacio público debe ofrecer oportunidad a todos de modo abierto y sin restricciones. Además, es esencial considerar dentro de la renovación del espacio público de la Alameda Bolognesi, la perspectiva de espacio público sostenible socialmente, ambientalmente y conómicamente. En el primer caso, para concretar una mayor seguridad, priorizar la salud pública

y la equidad para el uso del espacio. La sostenibilidad ambiental, implica disminuir el requerimiento de energía y la huella ecológica, además de las islas de calor urbana, para coadyuvar al logro del ODS 11. Y para la sostenibilidad económica, se necesita de prácticas económicas y políticas, no solo asequibles sino robustas (ONU Habitat, 2021).

En este eje de la gestión y renovación, pone énfasis en fortalecer un sistema renovable de energía, en fortalecer el reciclaje de los residuos sólidos urbanos y favorecer la implementación del lugar con árboles nativos y aire limpio.

- *Gobierno local y renovación del espacio público del centro urbano de Tacna (Alameda Bolognesi)*

Propuesta de una Ordenanza para establecer una Compromiso de Derechos y Responsabilidades de uso del espacio público, siendo el basamento pilar los estándares de expectativas sociales de la población dentro del marco legal estatal. El compromiso en mención, inspirada en la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005) permitiría aprovechar y maximizar el potencial social del espacio público del centro urbano de Tacna.

Los compromisos correspondientes a necesidades de renovar y recuperar a través de la inclusión de espacios públicos .

La municipalidad debe brindar espacios públicos que convoque e integre, con equipamientos públicos de calidad, que conserve su patrimonio como símbolo de identidad, que promueva la accesibilidad como condición para integración social territorial, en el cual la infraestructura de servicios contribuya al modelo de ordenamiento del territorio y elabore el inventario general de los elementos constitutivos del Espacio público en el área urbana.

A continuación, se presenta la propuesta de un MODELO DE DESARROLLO DE LA CIUDAD DE TACNA SEGÚN EL PLAN DE DESARROLLO URBANO DE TACNA 2014 – 2023

Panamericana), conformada por equipamientos metropolitanos como: terminales terrestres públicos y privados, gobierno regional, cementerio general, estadio, coliseo, polideportivos, Ministerio de Transporte, generando flujos de personas y vehículos.

b.- EJES DE DESARROLLO Y SISTEMA VIAL

Los ejes de desarrollo son lugares o espacios físicos donde se concentran las actividades urbanas (comerciales, de servicios, político – administrativos, culturales, recreativas o de equipamiento urbano en general) de nivel metropolitano o distrital, esto permite:

- Proveer de servicios, comercio y equipamiento urbano de modo organizado a la ciudad
- Contribuir a descongestionar el Área Central de la ciudad
- Articular los diferentes sectores y actividades urbanas

El Sistema Vial, es el sistema urbano sobre el que se basan los ejes de desarrollo, que interrelacionan en forma longitudinal y transversal, los diferentes sectores de la ciudad, así como sus principales actividades y equipamientos urbanos. El Sistema Vial incluye el conjunto de la red vial urbana y regional.

Los principales ejes de desarrollo del Modelo son los siguientes:

1) Vías longitudinales, eje Norte – Sur:

- Av. Celestino Vargas - Bolognesi – Grau – Odría - Panamericana
- Av. Ejército – Litoral
- Av. Magollo
- Av. Industrial

2) Vías transversales, eje Este – Oeste

- Av. Pinto
- Av. Patricio Meléndez
- Av. Cusco – Municipal

3) Vía Circunvalación.- Se convierte en el único anillo vial que permite articular la totalidad de las unidades territoriales de la ciudad logrando desconcentrar las actividades mixtas que se desarrollan en la unidad territorial

c.- LA CONFORMACIÓN URBANA.- En este sentido la conformación urbana de la ciudad nuestra una estructura policéntrica que bajo las perspectivas del PDU 14-23 será reforzada, permitiendo una mejor administración de la ciudad.

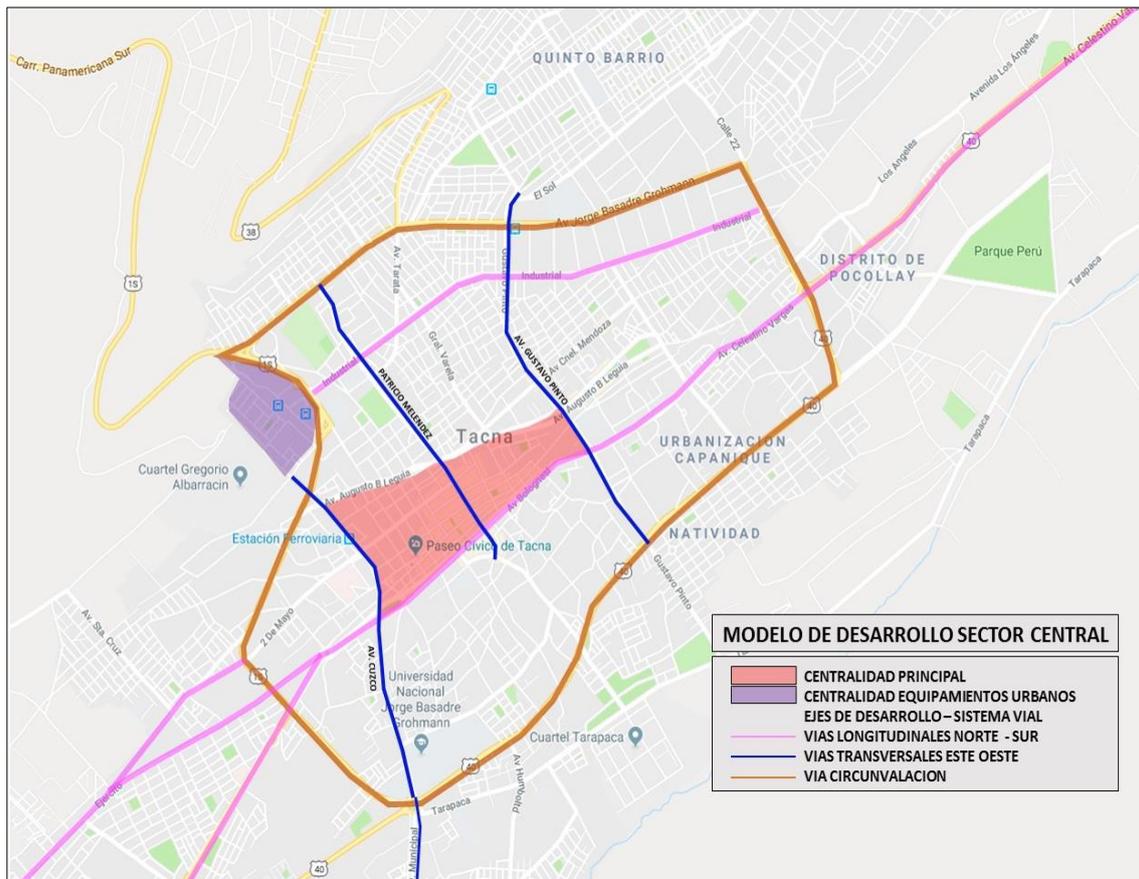


Grafico N° 3.2: Componentes modelo de desarrollo sector centro de la Ciudad de Tacna
Fuente: Google map - Elaboración propia

II. REFERENCIAS PARA LA PROPUESTA URBANA

II.1. PROYECTOS DE INVERSIÓN

- a) **VIAL_** Conociendo las vías longitudinales y transversales que son conexiones directas entre las zonas o distritos, se tiene una zona donde convergen todas estas vías, saturando, contaminando y creando problemas en infraestructura vial. (Av.

Bolognesi). Específicamente desde la Av. Cuzco (oeste) y la Av. Moquegua (este).

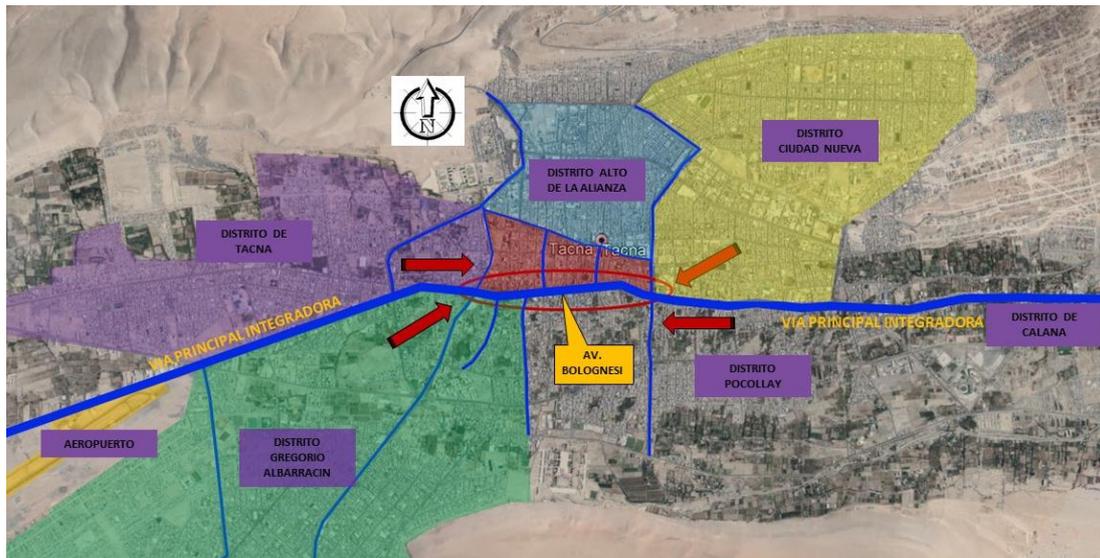


Grafico N° 3.3: zona de vía saturada por el sistema vial existente en el centro Ciudad de Tacna

Fuente: Elaboración propia

- b) La vía no solo soporta tráfico público urbano de las zonas o distritos, también es el tráfico vehicular de las zonas industriales y equipamientos cuya infraestructura será mayor como la panamericana sur, Zofratacna, aeropuerto, parque industria, y los futuros crecimientos urbanos.

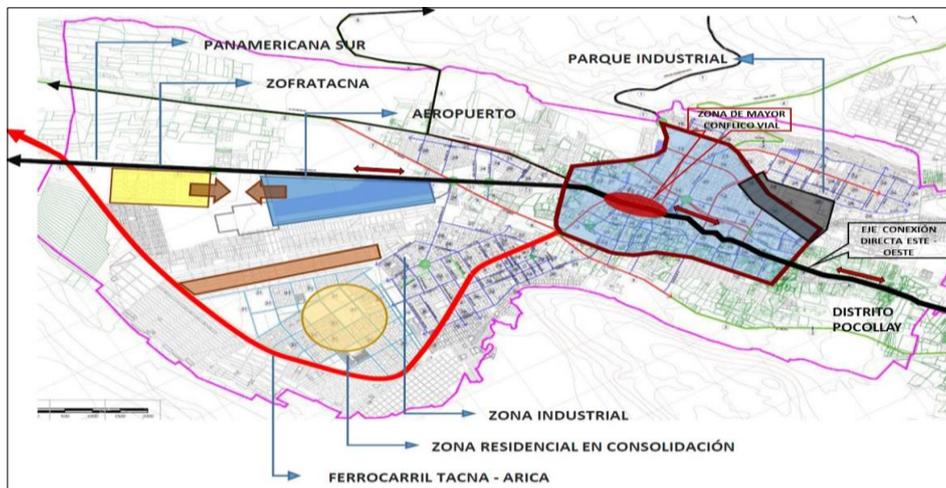


Grafico N° 3.4: Tipos de equipamientos existentes en la periferia de centro Ciudad de Tacna

Fuente: PDU Tacna 2013 – 2023 - Elaboración propia

- c) Por centralidad (principal, equipamientos urbanos, mercadillos, comercio especializado) en el sector ciudad de Tacna, hace que sea un caos la transpirabilidad:
- vehicular.- transporte de pasajeros, taxis y particulares.
 - peatonal.- por la falta de espacios públicos y vías o ejes de uso exclusivo para el peatón,
 - áreas verdes.- ausencia de ejes, espacios o “colchones” verdes, como lo

muestran los resultados obtenidos, sumado a la falta de proyectos de inversión en cuanto a la infraestructura y ornato existente por encontrarse en una zona de casco central de bienes histórico cultural de la región de Tacna, no obstante la Municipalidad Provincial no ha realizado intervenciones de recuperación o mantenimientos adecuados a la alameda Bolognesi reportándose un 50% de deterioro progresivo en áreas verdes, veredas, luminarias señalización etc .

- d) Recorrido del trasporte urbano público que pasa por el centro de la ciudad, así se define las vías por donde circulan de subida y bajada, lugares de conflictos, intersecciones, cambios de carril.

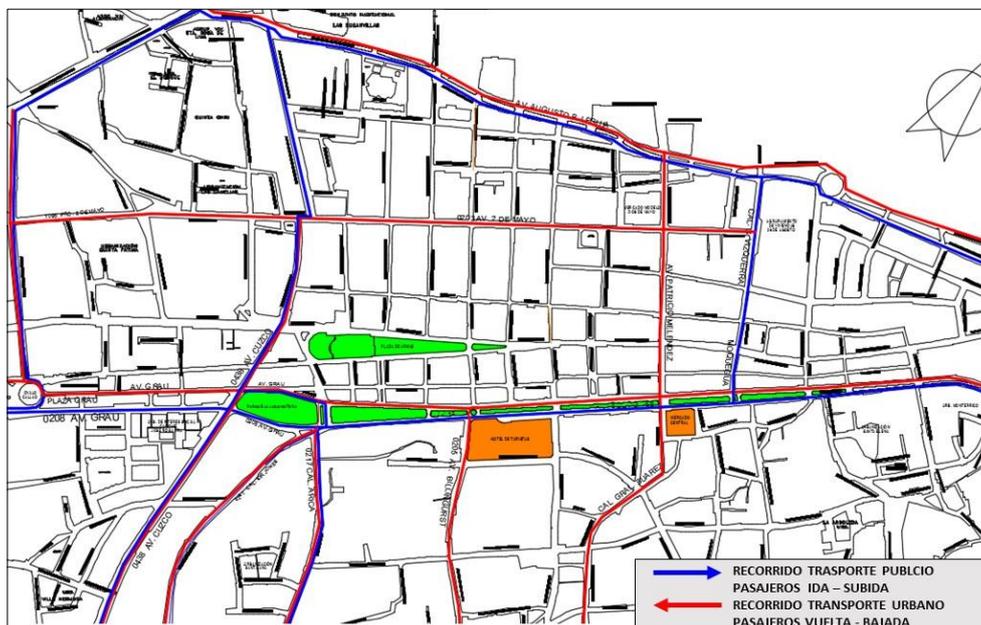


Grafico N° 3.6: Ruta que hace el transporte urbano en el centro de la ciudad de Tacna.
Fuente: Elaboración propia

- e) Conociendo sentido del trasporte urbano de la ciudad, se sectoriza el área de intervención para contabilizar el transporte, 19 empresas de transporte transitan por la Av. Bolognesi de “ida y vuelta”, sin considerar los taxi y particulares. La zona donde existe mayor caos vehicular se da en la Av. Bolognesi comprendido entre las calles Billinghamurst y Moquegua, tanto de ida como de venida.

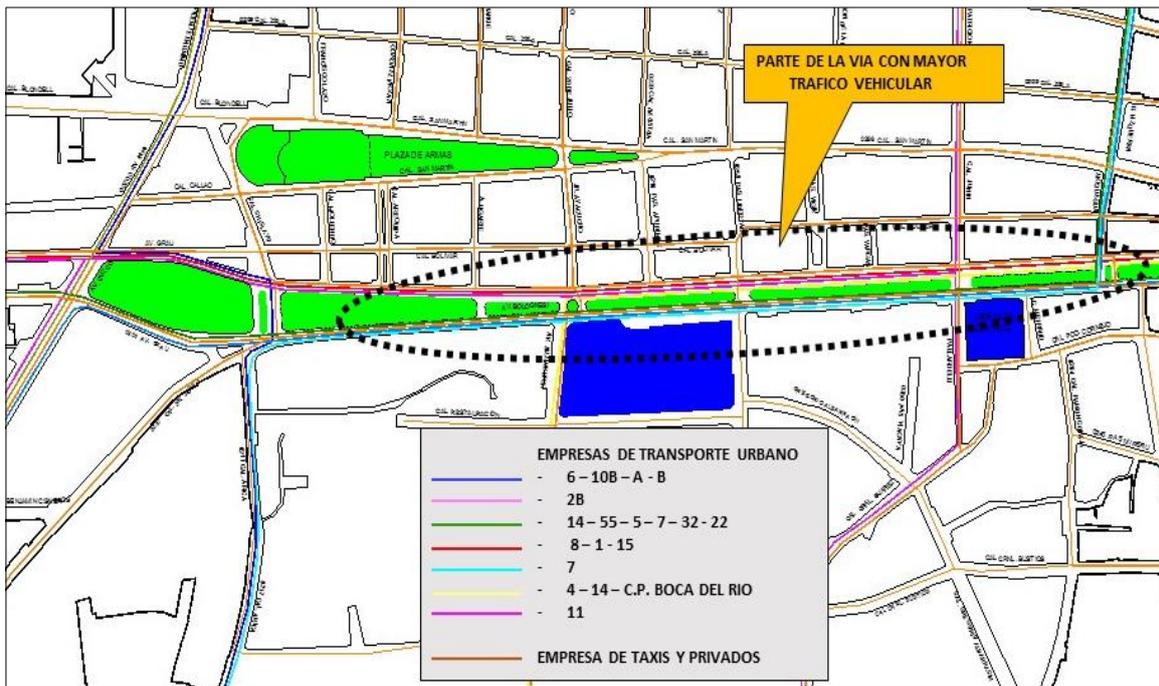


Gráfico N° 3.7: Rutas de transporte público que transitan por la Av. Bolognesi.

Fuente: Elaboración propia

f) Analizando el recorrido que hacen las empresas de transporte público en la Av. Bolognesi, tanto como el sentido de “ida y vuelta” desde el parque la locomotora hasta la calle Moquegua, se observa que de las 19 empresas que van de “ida” por la Av. Bolognesi, 17 voltean en la calle Moquegua, solo dos empresa Suben y bajan siguen ruta por la avenida. De la misma forma de “vuelta” 17 empresas bajan por la Av. Patricio Meléndez, 3 cruzan y 14 voltean por la Av. Bolognesi para luego 3 voltear por la calle Billinghamurst y solo 11 continuar su ruta de vuelta hasta el parque la locomotora.

Lógicamente el transporte de taxis y particulares sigue rutas por cualquier vía saturando también la vía principal.

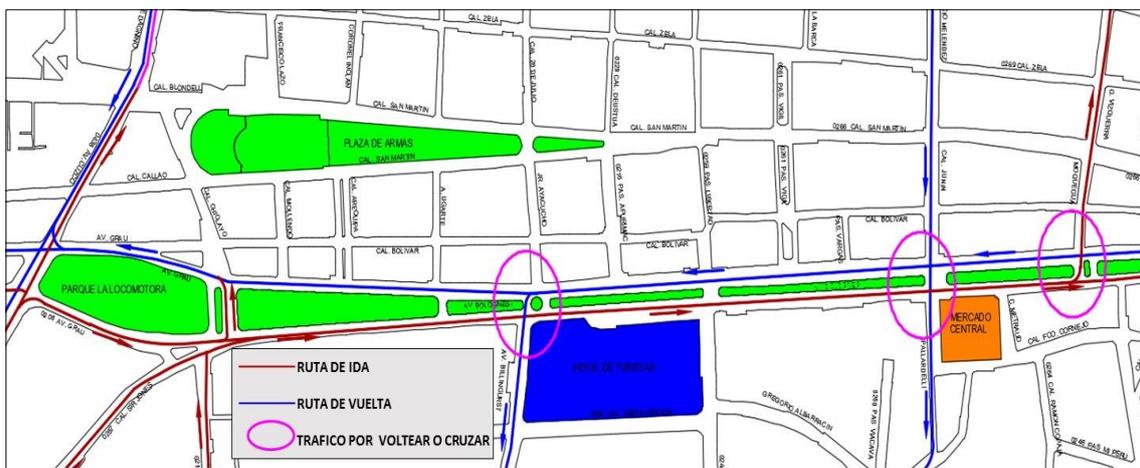
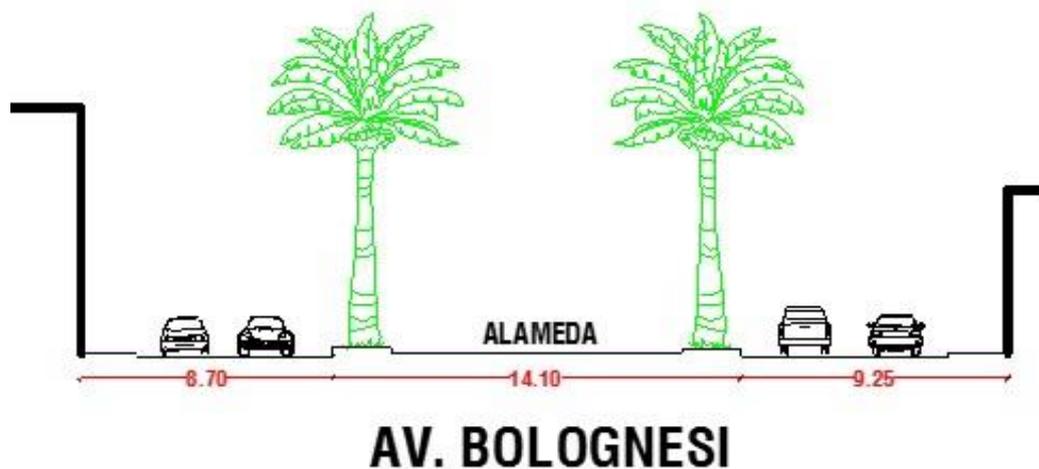


Gráfico N° 3.9: Recorridos de ida y vuelta de las rutas de transporte urbano en la Av. Bolognesi.

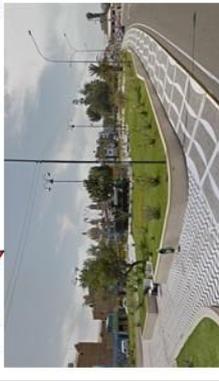
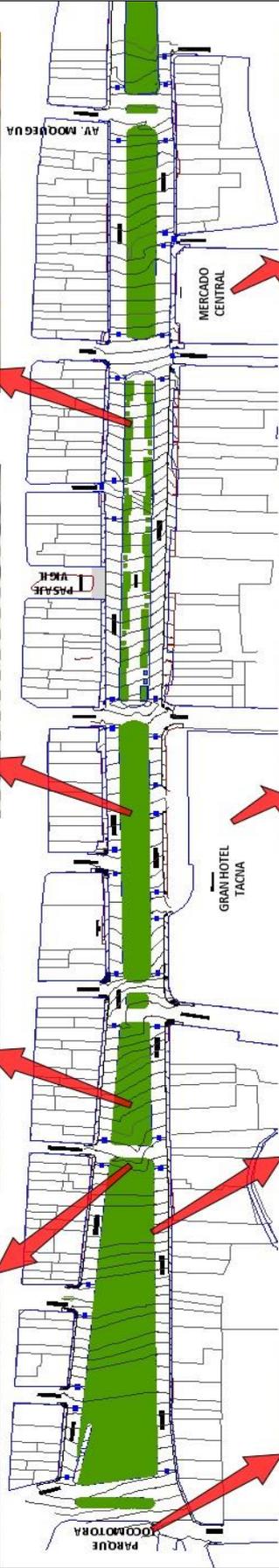
Fuente: Elaboración propia

- g) Reconociendo la problemática en la Av. Bolognesi y su entorno mediato, se hace un levantamiento general de las vías desde el parque la locomotora hasta la Av. Moquegua, así mismo conocer sus características y secciones, se debe analizar de forma independiente la Alameda Bolognesi como áreas verdes, arborización existente, iluminación y mobiliario urbano existente. La longitud aproximada de intervención es de 850 ml, y sus secciones varían desde 57 ml en la parte baja y 29 ml en la parte alta .



AV. BOLOGNESI

Grafico N° 3.10: Sección transversal de la Av. Bolognesi.
Fuente: Elaboración propia



MERCADO CENTRAL

GRAN HOTEL PLAZA

AREA VERDE RESERVA

PARQUE LOCOMOTORA

Analizando los antecedentes de la Av. Bolognesi se da las siguientes conclusiones:

a) De la vía

- El transporte urbano y privado es masivo en la avenida, creando conflictos y caos vehicular y peatonal desde el parque de la locomotora, hasta el mercado central. (Av. Moquegua).
- La Avenida es parte del patrimonio histórico y del espacio monumental, cuyo tratamiento debe ser supervisado.
- Las vías perpendiculares a la Av. Bolognesi tienen diferentes secciones.
- La avenida tanto de subida como bajada no tienen paraderos ni mobiliario urbano.
- La Av. Bolognesi es la única vía directa de relación norte - sur, no existe otra vía de apoyo más cercano.
- La vía de subida es más congestionada que la vía de bajada.
- Las vías de subida como de bajada tiene dos carriles como máximo, ensanchados en algunas partes y utilizándose como estacionamientos no permitidos.
- no existe paraderos para transporte de pasajeros, el vehículo se para donde sea por la subida o bajada del pasajero.

b) De La Alameda

- Los parámetros urbanísticos para la alameda es limitado, el INC es el encargado de velar por ser zona monumental.
- La alameda central cumple como un espacio público pero es monótono, estático, aburrido, solo caminera y escaso mobiliario urbano. El peatón no hace suyo el espacio público.



Foto N° 3.10: Alameda central Bolognesi.
Fuente: Google earth.

- Los arboles existentes en la alameda son en su mayoría palmeras con varios años de antigüedad, altos, contabilizados, protegidos y ordenados dando una direccionalidad a la alameda.



Foto N° 3.10: Alameda central Bolognesi.
Fuente: Google earth.

- No existe un estudio ni diseño del espacio público en todo el eje de la alameda.
- La alameda Bolognesi no se integra ni se relaciona con la ciudad, no existen ejes de conexión, solo la alameda vigil conecta al centro, pero no se integran con diseño de la Alameda.



Foto N° 3.10: Alameda central Bolognesi único lineal sin integración con la ciudad.
Fuente: Google earth.

- El rio Caplina pasa por medio de la alameda, esta canalizado y tapado, es controlado por compuertas a diferentes distancias, Los atoros son esporádicos específicamente por la pésima eliminación de residuos solidos y falta de mantenimiento adecuado.



**Foto N° 3.10: Rio Caplina debajo de la alameda Bolognesi.
Fuente: Google earth.- diario La Republica**

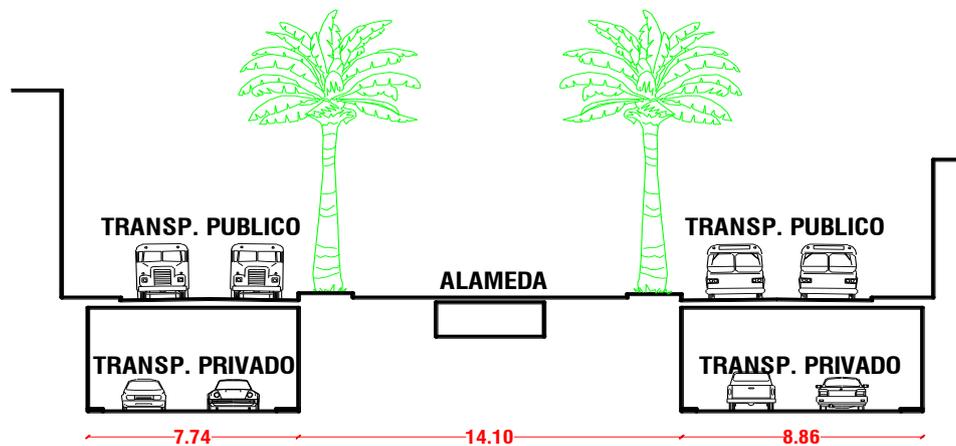
III. PROPUESTA DE RENOVACION DEL ESPACIO PUBLICO SE DEBE CONSIDERAR TRES ETAPAS DE INTERVENCIÓN

- Vías y transporte
- Equipamientos y areas verdes
- Ornato existente

Conociendo las conclusiones de la Av. Bolognesi planteamos la propuesta:

a) De la vía

- Separar el transporte urbano público con el particular mediante vías subterráneas que será de uso para vehículos particulares. Cada vía de subida como de bajada será de dos carriles, iluminadas, ventiladas y de buen mantenimiento.



AV. BOLOGNESI

- El ingreso y salida será por la parte baja en la zona del parque de la locomotora y por la parte alta cerca a la Av. Moquegua.



Gráfico N° 3.12: Ubicación propuesta vial ingreso y salida subterráneo, zona parte baja parque locomotora.
Fuente: Elaboración propia

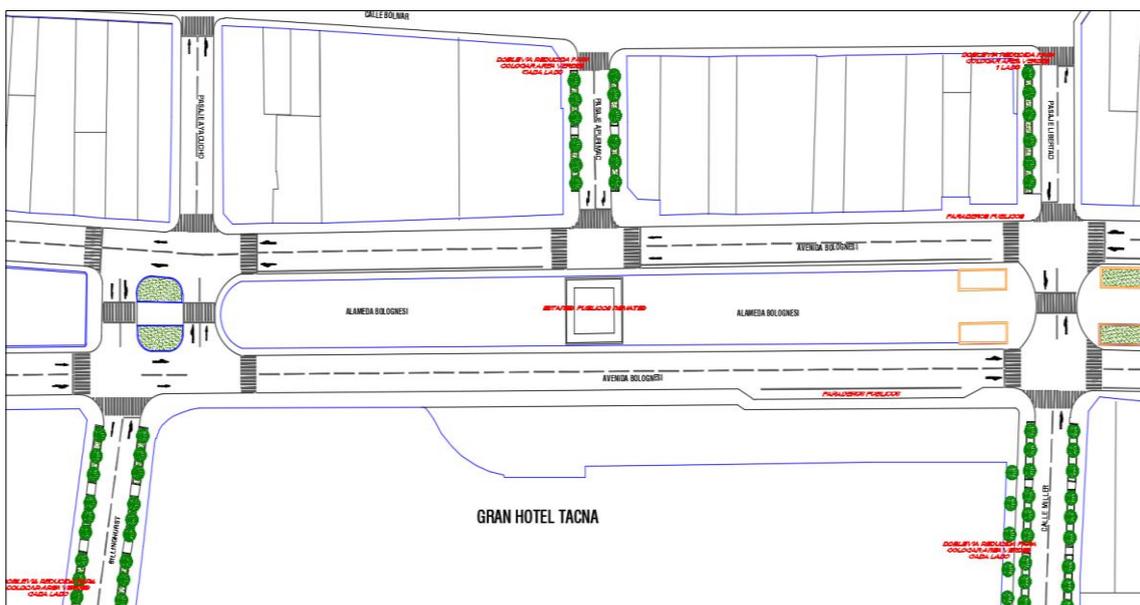


Gráfico N° 3.13: Propuesta zona centro (Gran hotel Tacna) con cambios en las calles adyacentes y alameda central. Fuente: Elaboración propia

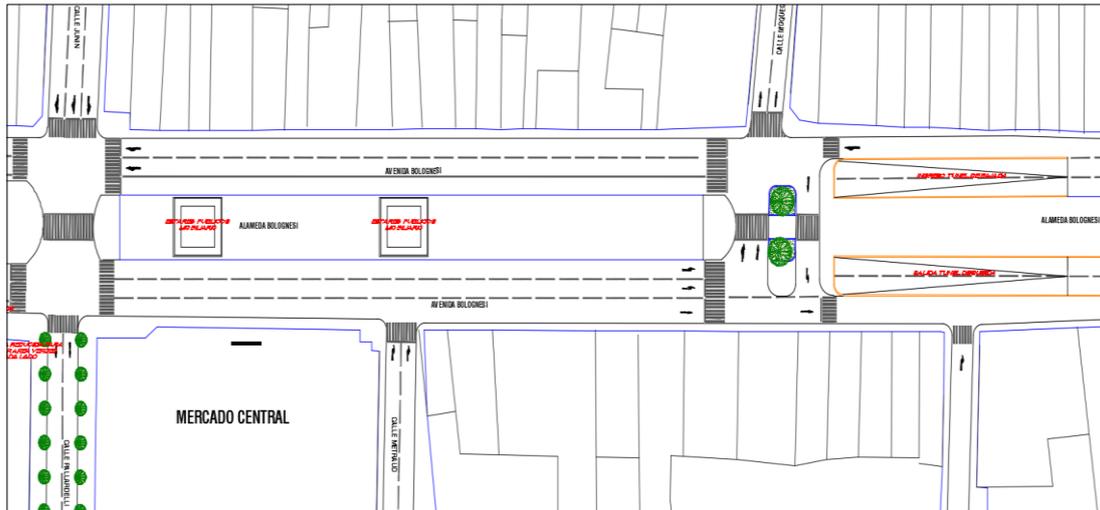
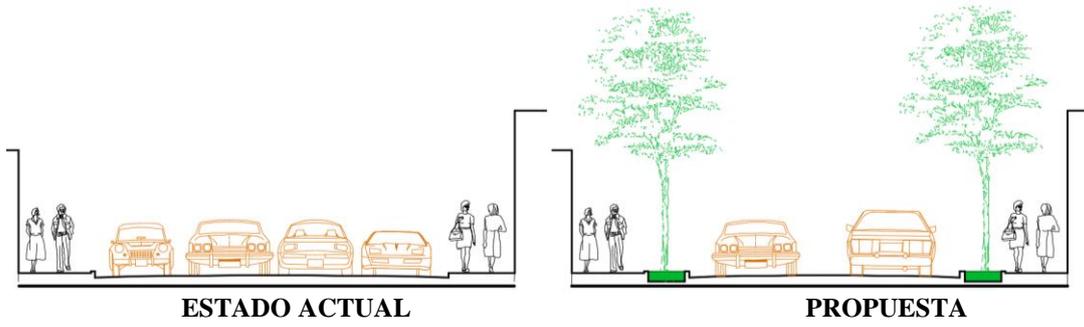


Grafico N° 3.14: Propuesta zona alta salida subterráneo. Fuente: Elaboración propia

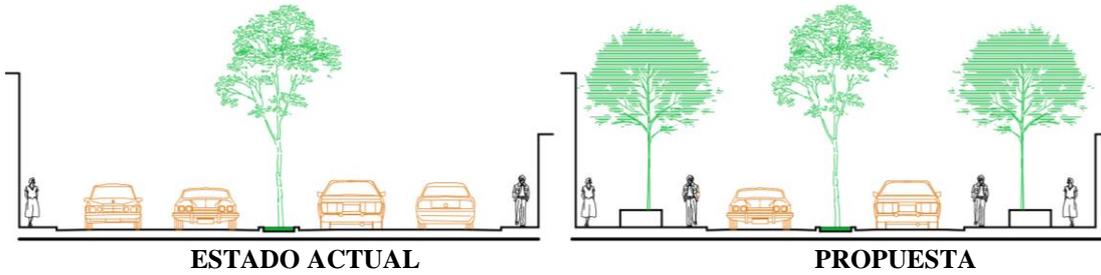
- Al conocer el movimiento de las rutas del transporte urbano, es absurdo hacer cambios de sentido o de trayectoria de las rutas en el sector conflicto, esto originaría una solución mediata en el sector pero originaría problema en las vías próximas. La solución del problema de transporte debe ser integral en el centro de la Ciudad.
- Las vías perpendiculares a la Av. Bolognesi son de diferente sección, se deberá diseñar mediante normas el ancho mínimo de las vías que pueden ser de uno o dos carriles, para convertirlas en áreas verdes peatonales y arborizadas. Este tratamiento se dará en las avenidas o calles Mollendo, Arequipa, Billinghurst, Apurímac, Libertad, Miller y Pallardelli. El tratamiento será de diferentes modalidades como berma central, arborización de uno o dos lados.

Forma de intervención urbana en las calles mencionadas:

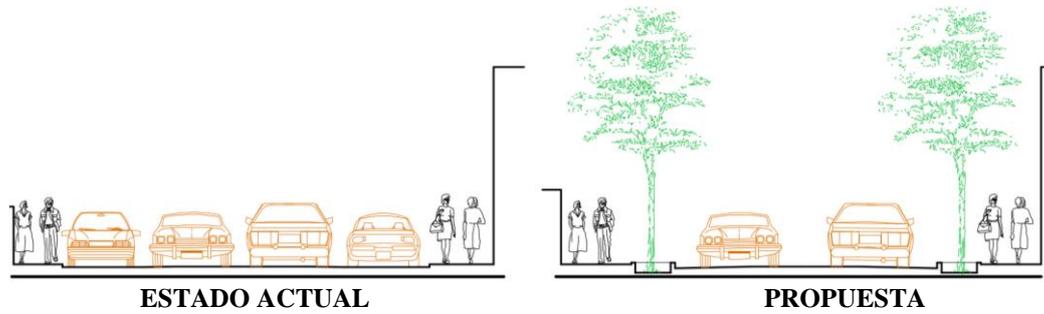




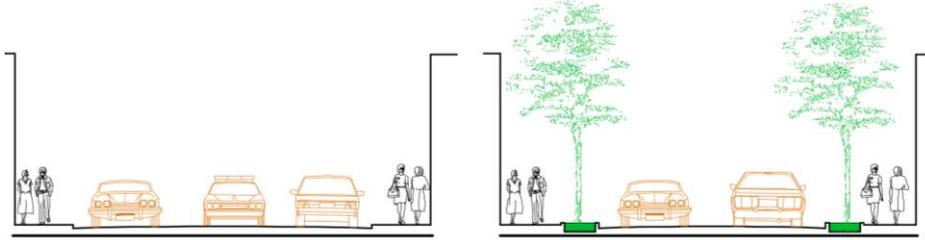
Calle Mollendo



Calle Arequipa



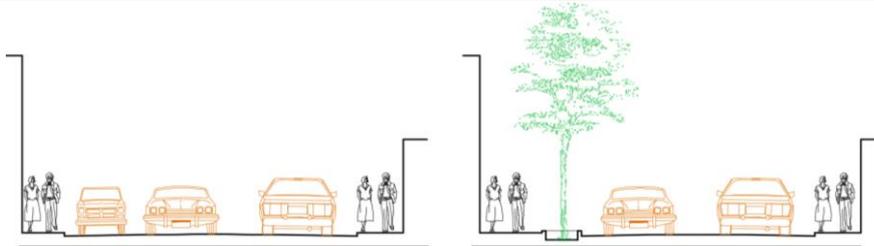
Calle Billinghurst



ESTADO ACTUAL

PROPUESTA

Pasaje Apurímac

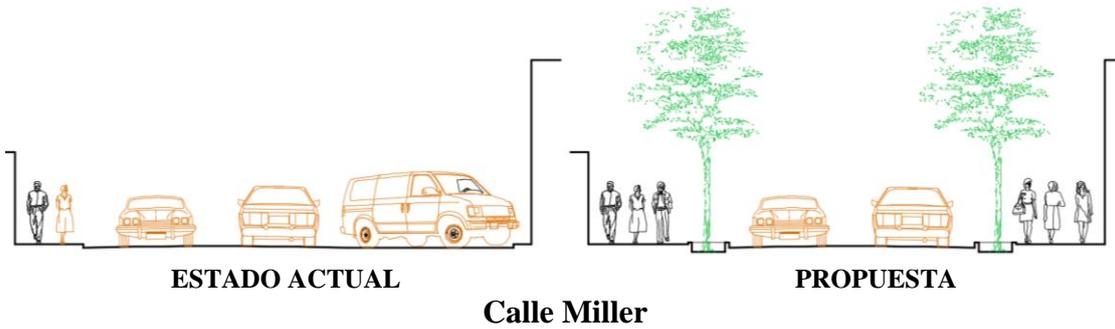
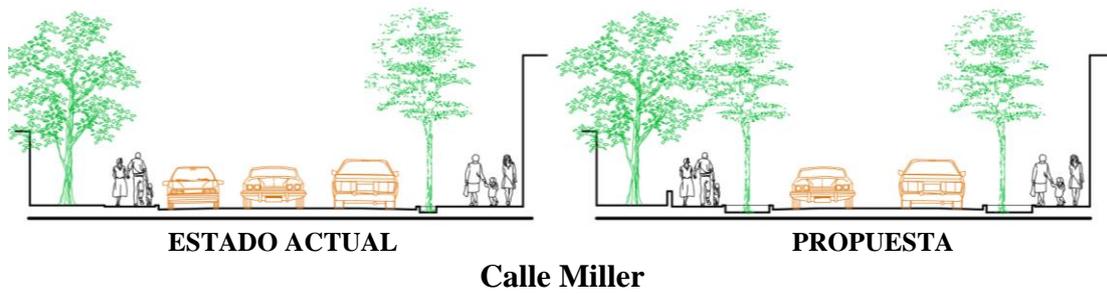


ESTADO ACTUAL

PROPUESTA

Pasaje Libertad





- Diseño de paraderos urbanos para el transporte público en puntos indicados por la propuesta, complementando con señalética horizontal y vertical para el reordenamiento vial de la Avenida.



ESTADO ACTUAL



PROPUESTA



Propuesta paradero ecológico

- Se debe considerar un estudio completo del transporte urbano en el centro de la ciudad, cambios de rutas, sentidos de vías para mejorar la viabilidad en la Av. Bolognesi.
- Es conveniente contemplar la aparición de un SIT en Tacna, con vehículos más grandes y modernos
- Se debe proponer nuevos ejes de circulación vial colindantes que sirva como apoyo, así disminuir el flujo vehicular en la Av. Bolognesi

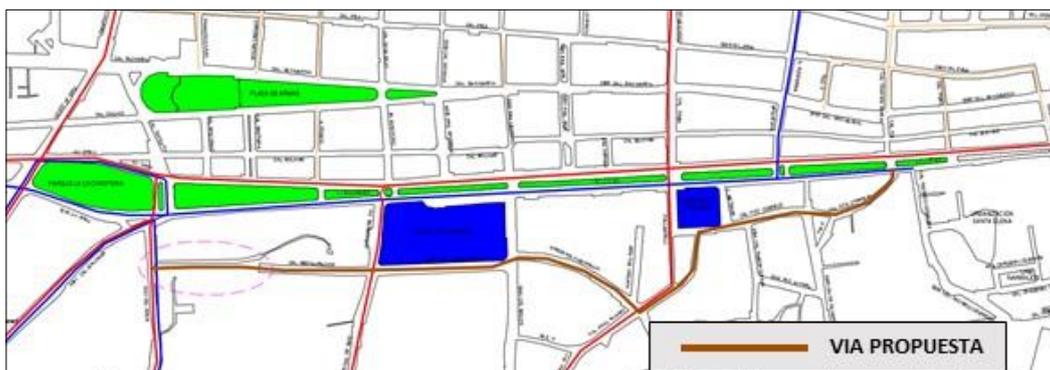


Grafico N°: 3. : Propuesta para ampliar una nueva vía que apoye a la Av. Bolognesi (prolongación calle Restauración) Fuente: Elaboración propia

b) De la Alameda

- Hacer un estudio del diseño urbano, manteniendo elementos representativos en la propuesta urbana, cuya idea principal es diseñar espacios públicos participativos y activos en la ciudad, es buscar e incorporar a la comunidad para otorgarle una notoriedad y mejor aún un diseño mejorando la calidad de vida en el contexto en que se insertan.
- La propuesta debe contemplar todos los indicadores de confort para el diseño del espacio público.
- En el diseño se debe tener en cuenta los componentes físicos existentes en la alameda, como áreas verdes, arborización, el río Caplina, el peatón, el transporte.

- El diseño del espacio público debe ser con criterios de accesibilidad preferencial, con proporciones antropométricas estáticas y dinámicas.



Grafico N°: 3. : Medidas básicas para la movilidad sustentable
Fuente:<http://www.carlosromerosanchez.com/p/ppt-movilidad-sustentable.html>

- La persona - peatón es el principal componente para la propuesta, debe conocer para adueñarse del espacio público, sin perder la esencia representativa de la ciudad y sus pobladores (identidad).



Grafico N°: 3. : El uso de la persona haciendo dominio del espacio publico
Fuente: Ejemplos google earth – espacios públicos.

- Aplicar elementos horizontales y verticales, prioritariamente verdes para definir espacios específicos.



Grafico N°: 3. : Aplicación de elementos horizontales y verticales verdes
Fuente: Plataforma Arquitectura – espacios públicos.

- Se propone un diseño con materiales contemporáneos en la propuesta, en coordinación con el Instituto Nacional de Cultura. (INC)



Grafico N°: 3. : Aplicación de materiales no convencionales modernos en el espacio público
Fuente: Plataforma Arquitectura – espacios públicos.

- Mantener la arborización existente y dar un nuevo tratamiento a las áreas verdes con árboles, estares y jardineras horizontales y verticales.

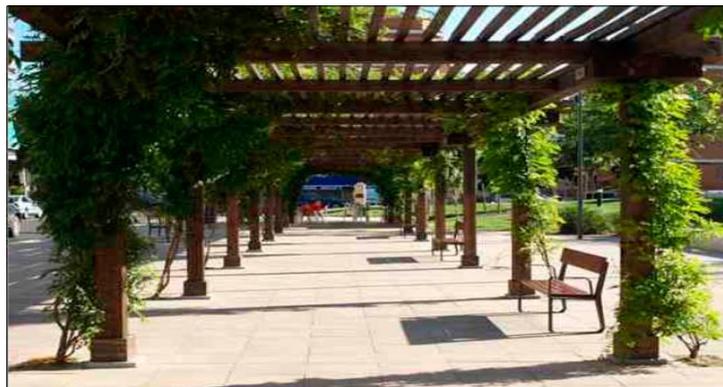


Foto N°: 3. : Pérgola verde en una alameda originando una linealidad
Fuente: Plataforma Arquitectura – espacios públicos.

- El río Caplina debe ser parte en el diseño de la alameda de forma dinámica o pasiva (contemplación), que cree un nuevo paisaje urbano.



**Grafico N°: 3. : El elemento agua como parte dinámica en el espacio público.
Fuente: Pinterest - Plataforma Arquitectura – espacios públicos.**



**Grafico N°: 3. : El elemento agua como parte contemplativa en el espacio público.
Fuente: Pinterest - Plataforma Arquitectura – espacios públicos.**

- El uso del espacio público debe ser activo y pasivo con circulaciones definidas y estares de descanso o contemplativas, con mobiliarios multiuso.



Foto N°: 3. : Uso del espacio público definiendo la circulación y el espacio de descanso o contemplativo con mobiliario móvil y multiuso. Fuente: Pinterest - Plataforma Arquitectura – espacios públicos.

- Cada sector de la alameda debe tener una imagen específica en todo el eje como hitos, remates de ejes, sendas, nodos; y estas tienen que interrelacionarse. El eje de la Alameda en su conjunto ya tiene su representatividad con respecto a la ciudad.



Foto N°: 3. : Monumento a Colon, ubicado en la parte baja de la Alameda sector antiguo (Jardín botánico) hito representativo para la ciudad
Fuente: Elaboración propia.

- La integración y conectividad entre la Alameda y la ciudad debe darse no solo mediante las vías, sino, también con ejes peatonales y verdes; remates, áreas verdes, relación con la plaza cívica, reforzar más la relación con el pasaje peatonal Vigil, que en la actualidad es el único eje que integra hacia el centro histórico, pero a nivel de diseño no se integran entre sí.



Grafico N°: 3. : Ejes que debe tener la integración de la alameda con la ciudad
Fuente: Elaboración propia.



Grafico N°: 3. : Alameda Bolognesi y Pasaje peatonal Vigil, a nivel de diseño no se integran ni relacionan. Fuente: Elaboración propia.

c) ANÁLISIS Y PROPUESTA PARA EL CENTRO URBANO

El centro Urbano histórico de la ciudad de Tacna, tiene concentrado equipamientos menores y mayores, infraestructuras antiguas, remodeladas y modernas; y un conjunto de actividades variables, y a la vez confusas:

Desde equipamientos públicos de Salud como hospital mayor Hipólito Unanue, micro redes de Essalud, consultorios dentales, ginecológicos, oculistas, farmacias, etc. se dan en todo el centro de la ciudad.

Equipamientos turísticos, como Hoteles de diferentes categorías, hostales de paso, agencias de viajes, restaurantes; se encuentra en cualquier avenida, calle o pasaje.

El equipamiento educativo también existe, desde jardines iniciales, escuelas y colegios mayores, públicos y privados; en construcciones antiguas, restauradas, modificadas o modernas, localizados en el centro monumental de la ciudad.

También encontramos Actividades gestivas, públicos, ministerios, administrativos, etc. dispersos en el centro de la ciudad.

La variedad del comercio es impresionante, desde mercados mayoristas, mercadillos, centros, mall plaza vea, y tiendas comerciales se localizan en distintas calles con variedad de productos de toda clase. Y las viviendas complementan siempre un espacio para comercio.

Las edificaciones históricas que son patrimonio de la ciudad, y son parte de la imagen de la ciudad, están en abandono total o parcial, los de estado regular o buenos son modificados para el uso de actividades gestivas, educativas o comerciales.

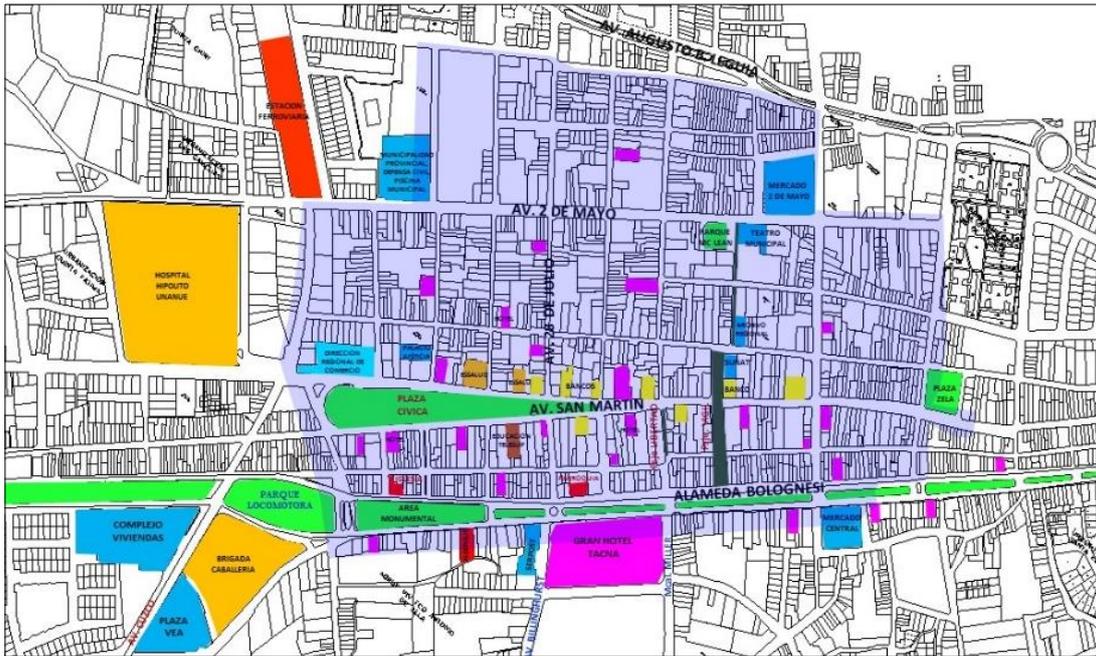


Grafico N°: 3. : actividades mayores que se desarrollan en el centro histórico ciudad de Tacna
Fuente: Elaboración propia.

- La variedad de actividades se localizan en las avenidas principales, pero paralelas entre sí como la Av. Bolognesi, con mayor equipamiento comercial, la Avenida San Martín, obligado a ser eje cívico – gestivo con actividades comerciales, educativas y de gestión, la Avenida 2 de mayo y Augusto B. Leguía que tienen actividades mayormente comerciales de variedad.

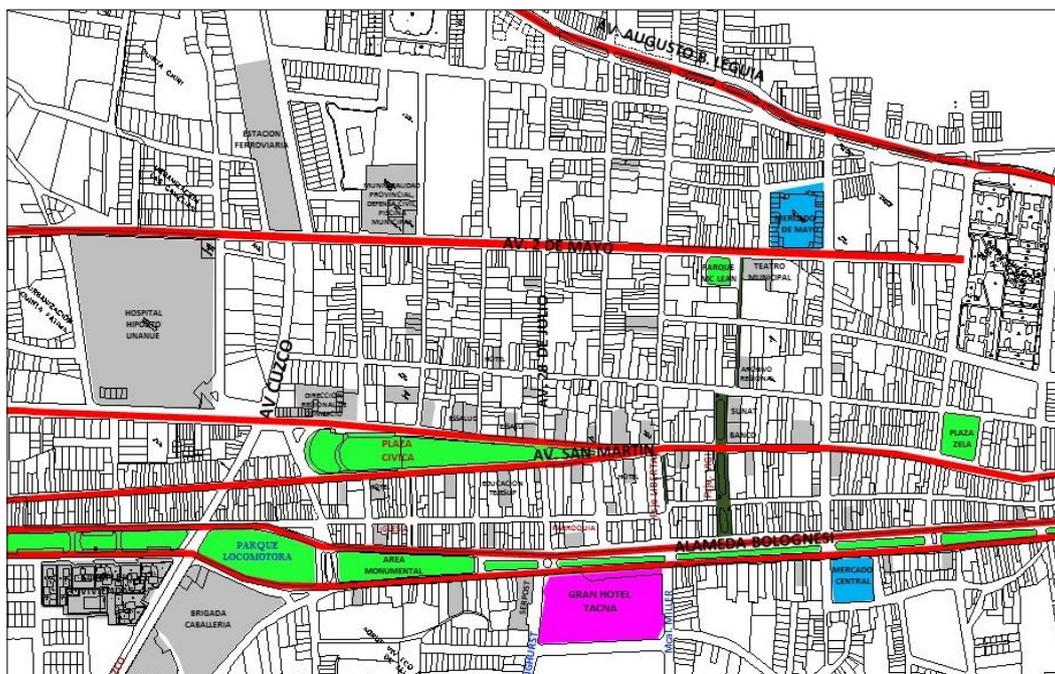


Grafico N°: 3. : Ejes comerciales en el centro histórico de la ciudad de Tacna
Fuente: Elaboración propia.

- Como propuesta de intervencion general asociada al plan director vigente se propone una “**planificación territorial y urbana vinculada con la renovación de Espacio Publico del Centro Urbano**”, perpendiculares a los ejes principales, cuya finalidad es integrar con nuevos espacios públicos donde el **peatón sea prioridad**, mediante áreas verdes (arborización) o vehicular restringido las calles o avenidas que ingresan hacia el centro de la ciudad desde la Av. Principal Bolognesi, este planteamiento se dará de las siguientes modalidades:
 - a.- Eje Peatonal vehicular restringido corto.- Calle Mollendo
 - b.- Peatonal vehicular restringido largo.- Eje que comprende desde la Av. Bolognesi hasta la Av. Augusto B. Leguía en las calles Arequipa - Coronel Inclán y la Calle Alfonso Ugarte - Hipólito Unanue.
 - c.- El único eje peatonal la Alameda Vigil desde la Av. Bolognesi hasta la Av. 2 de Mayo se ampliara (peatonal restringido) desde la calle 2 de Mayo a la Av. Augusto B. Leguía por la calle Calderón de la Barca.
 - d.- En las intersecciones de los ejes un diseño con tratamiento especial (remates, hitos) dando una imagen urbana arquitectónica.

La propuesta recupera, repotencia y crea nuevos espacios públicos para mejorar la calidad vial, peatonal y ambiental.



Grafico N°: 3. : Planteamiento de ejes integradores centro de la ciudad de Tacna.
Fuente: Elaboración propia.



Grafico N° 3. : Antes y después proyectos pensados en los peatones como resuelven el espacio público. Fuente: www.archdaily.pe/pe/772431/antes-despues - [Google Street View](https://www.google.com/maps).



Grafico N°: 3. : Antes y después proyectos pensados en los peatones como resuelven el espacio público. Fuente: www.archdaily.pe/pe/772431/antes-despues - [Google Street View](https://www.google.com/maps).



Grafico N°: 3. : Ejemplos de intervención de las vías para dar predominio al espacio público. Fuente: Navegación Google earth.

- La existencia de parques, áreas verdes y arborizaciones en el centro de la ciudad es deficiente, casi nulo, Esto acrecienta la contaminación atmosférica, en especial de los vehículos que transitan. Faltan elementos que absorban los humos como los parques, áreas verdes y arborizaciones.

La propuesta urbana es arborizar todo el centro de la ciudad, diseñar nuevas vías vehiculares con árboles, alamedas peatonales, modificando las áreas verdes, así ayudar a la contaminación sonora, atmosférica y ambiental.

Las arborizaciones se deben dar en vías públicas y espacios privados como los condominios, conjuntos residenciales.



Grafico N°: 3. : Planteamiento de arborización en el centro histórico de Tacna.
Fuente: Elaboración propia.



Grafico N°: 3. : Ejemplos de arborización en el centro histórico de Tacna.
Fuente: Elaboración propia.

4.- Como planteamiento urbano dentro del casco urbano monumental se propone:

V. COLOFÓN

- Se debe dar más espacios a los peatones que es una de las principales metas de las renovaciones urbanas que se están haciendo en varias ciudades del mundo.
- A mayor grado de accesibilidad en un espacio público es más seguro, atractivo, dinámico y multifuncional.
- Se debe recurrir a la redistribución del espacio público, donde conlleve a quitar lugar a los vehículos en calles o estacionamientos para construir áreas verdes, árboles, veredas, ciclovías, etc. donde se cree zonas de estar y descanso.
- La posibilidad de diseñar lugares acogedores, con menos congestión vial debe ser prioritario, fomentando los modos sustentables de movilidad.
- Hoy en día el espacio público debe tener un diseño participativo y activo en la ciudad llamado como urbanismo ciudadano o urbanismo táctico.
- Como inquietud “¿Estaremos preparados para cuidar el espacio público?”

8.3. RECOMENDACIONES

PRIMERA

A los gobernantes de turno, locales y regionales, se recomienda, relevar la debida importancia al espacio público de la alameda Bolognesi y sus alrededores, esto mejoraría enormemente a las condiciones de calidad de vida de la población, la recuperación de este espacio se debe considerar dentro de la planificación urbana como una estrategia de vital importancia para la revitalización de la zonas urbanas en la ciudad, por tanto, se insta a que las autoridades municipales fomenten y apoyen los estudios y análisis para con el espacio público en busca de devolver la vitalidad saludable a la ciudad.

SEGUNDA

A los profesionales que lideran la gestión, planeamiento, proyección, construcción, se recomienda, dar prioridad al espacio público Alameda Bolognesi de Tacna, especialmente a las condiciones físicos espaciales de uso del suelo, a concretar acciones para recuperar el espacio público urbano, especialmente de las zonas más deterioradas circundantes al Mercado central y zona comercial, para promover el desarrollo y revitalización de la zona urbana.

Respecto al uso del suelo, se recomienda al área pertinente de la Municipalidad provincial de Tacna y equipos de planificación, la elaboración de estudios, partiendo de las diferentes escalas urbanas, analizando y determinando las actividades y usos del suelo actual, dando valor a la diversidad en el espacio público a las vías cercanas a la alameda Bolognesi, para revalorizar, ordenar y reubicar nuevas vías y ejes de dominio peatonal, y actividades que se realizan, e identificación de las necesidades funcionales actuales

para crear espacios que expresen el carácter que deben tener.

TERCERA

Se sugiere a los responsables de la Municipalidad Provincial de Tacna, promover una integración equilibrada del transporte público motorizado y no motorizado como la movilidad en bicicleta o peatonal, desde la perspectiva de ciudad sustentable. Asimismo, se sugiere regular la cartelería publicitaria en el espacio público del centro urbano Alameda Bolognesi de Tacna, ya que tiene un efecto social y ambiental.

CUARTA

Se sugiere a los Decanos de los colegios profesionales, su participación activa en las acciones municipales y regionales, dentro del marco del Plan Basadre, destinadas a la revitalización del espacio público del centro urbano Alameda Bolognesi de Tacna , a fin de reorganizar , equipar y mejorar las condiciones de accesibilidad y transitabilidad, la implementación de áreas verdes y mejora de las condiciones de seguridad. Lógicamente la intervención de los profesionales que participen deben conocer de forma profunda la realidad y el comportamiento de la ciudad, para una idónea fundamentación de los proyectos, a partir de un enfoque multidisciplinario.

QUINTA

Se sugiere implementar acciones estratégicas, dentro de las acciones de planificación y ordenamiento territorial para la ejecución del Plan Basadre y proyectos destinados a la renovación del espacio público del centro urbano Alameda Bolognesi de Tacna y otros. En cuanto a la gestión y concertación, se recomienda a la autoridad que lidera el desarrollo local como es el caso de la municipalidad provincial de Tacna,

convocar la participación ciudadana para lograr el compromiso de todos, en base a una visión compartida, con compromisos y acuerdos que lleven progresivamente a edificar la corresponsabilidad de cada uno de los grupos representativos de la población involucrada. Se sugiere la creación de un plan estratégico, para el manejo de la gestión y operación del espacio público de Tacna, en base a un diagnóstico urbano, social y participativo, que permita establecer alcances a corto, mediano y largo plazo, garantizando la continuidad de los proyectos de intervención urbana. Además, estos estudios permitirán establecer políticas específicas para el espacio público de la Alameda Bolognesi, a fin de revalorizar su importancia y singularidad, para lo cual, se requiere emitir normativa simplificada, sistematizada, integrada y actualizada, que permitirá una gestión técnica y efectivo control de las acciones para la renovación del espacio público de la Alameda Bolognesi.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adli, M. (2021). Defining pathways to healthy sustainable urban development. *Environment International*, 146. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412020321917?via%3Dihub>
- Álvarez, E. (2014). *Renovación urbana con fines de densificación para la optimización del espacio público como ente socio integrador en el sector el Cortijo -Trujillo*; Universidad Privada del Norte. Trujillo, Perú.
- Alwah, A. A. Q., Li, W., Alwah, M. A. Q., & Shahrah, S. (2021). Developing a quantitative tool to measure the extent to which public spaces meet user needs. *Urban Forestry & Urban Greening*, 62, 127152. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ufug.2021.127152>
- Aprile-Gnisset, J. (1992). *La ciudad colombiana*, Tomos I y II, Biblioteca Banco Popular. Bogotá.
- Benassi, A y Opel, R. “*El Método de Intervención Paisajista*” Guía Didáctica del Curso Planeamiento del Paisaje – Parques y Jardines. Fac. Cs. Agr. y Ftales. UNLP. Ceaf. 2000 y sucesivas. (Disponible en la Biblioteca conjunta de la FCAYF-UNLP)
- Benavides, I. (1998). *La calidad de vida como herramienta para el diseño urbano*. http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:11VuPddQ16AJ:www.aceervo.paulofreire.org/bitstream/handle/7891/3946/FPF_PTPF_01_0507.pdf%3Fsequence%3D1%26isAllowed%3Dy+%&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=pe

- Borja, J. & Muxí, Z. (2000), *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Borja, J. (2012). *Espacio público y derecho a la ciudad*, Barcelona.
- Cabrales, L. F. (2002) *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*, Universidad de Guadalajara, México.
- Cabrera, A. (2016). *Revitalización urbana, mediante un sistema de escenarios urbanos de cultura viva para evitar la degradación de espacios públicos y déficit de equipamiento cultural en el distrito de Chiclayo*; Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Chiclayo, Perú
- Cañate, K. & Patiño, L. (2013). *Problemática del espacio público en la localidad norte centro histórico en la ciudad de Barranquilla*, Universidad de la Costa, CUC, Colombia.
- Carrión, F. (2007). *Espacio público: punto de partida para la alteridad. En Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*. Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- Chancafe, L. (2017). *Propuesta de revitalización en el espacio público e infraestructuras comerciales degradadas del pueblo Joven José Balta de Chiclayo*. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Chiclayo, Perú.
- Cross, J. (1998). *Informal Politics. Street vendors and the state in México City*. Stanford University Press, California
- Cutini, V. (1999). *Configuration ad movement a case study on the relation between pedestrian movement rates and the configuration of the urban grid*.
- Daza, W. (2008). *La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana. Caso de estudio: Valle de Laboyos (Pitalito - Huila)*. Pontificia Universidad Javeriana.

- De Alba, F. (2015). *Pertinencia Socio-Urbana del Programa Rescate de Espacios Públicos (PREP): Caso San Jacinto. Proyecto de Estudio de Caso*. ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara.
- Delgado, Manuel (2007) *Lo común y lo colectivo*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Delgado, Manuel (2011) *El espacio público como ideología*. Barcelona: Libros de la Catarata
- Ezquiaga, J. M. (2011). *Proyecto estratégico Madrid centro*. Madrid: Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda Oficina del Centro.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del Espacio Urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté, S.A.
- Habitar, (2010). *Domesticar la calle* (Proyecto Rehabitar. a+t Strategy Public, no. 35-36, pp. 304-15.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2016). *Metodología de la investigación* (6ta ed.). Mc Graw Hill Education.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing Libros, S.L.
- Jans, M. (2009). *Ciudad y espacio público*. Universidad Austral de Chile.
- Jaramillo, N. (2006). *Comercio y espacio público. Una organización de ambulantes en la Alameda Central*. Investigación antropológica, Alteridades vol.17 no.34 México.
- Kent, J. L., & Thompson, S. (2014). The Three Domains of Urban Planning for Health and Well-being. *Journal of Planning Literature*, 29(3), 239–256. <https://doi.org/10.1177/0885412214520712>
- Ley N° 31199. (2021). Ley De Gestión Y Protección De Los Espacios Públicos. *El Peruano*, 4–7. file:///C:/Users/GGJ/Downloads/1955580-1.pdf

- López De Lucio, R. (2007). *Construir Ciudad en la Periferia. Criterios de Diseño para Áreas Residenciales Sostenibles*. Madrid: Mairera Libros y Escuela Técnica Superior de Arquitectura.
- Lynch, K. (1962). *Site Planning*. Massachusetts: The Mit Press.
- Manchón, L. F. Santamera, J. A. (2003). *Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano*. Madrid: Ministerio de Fomento. Centro de Publicaciones.
- Marans, R., & Stimson, R. J. (2011). Investigating Quality of Urban Life Theory, Methods, and Empirical Research. *Social Indicators Research Series*, 45(August), 450. <https://doi.org/10.1007/978-94-007-1742-8>
- Mouratidis, K. (2021). Urban planning and quality of life: A review of pathways linking the built environment to subjective well-being. *Cities*, 115(November 2020), 103229. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103229>
- Minguez, E. (2011). *Plan Estratégico de Intervención en la Travesía Urbana de Pliego (Murcia)*. Ayuntamiento de Pliego. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial de Colombia (2005). *Guía de Mecanismos de Recuperación del Espacio Público*. Serie Espacio Público Guía No. 5, Dirección de Sistema Habitacional. Nuevas Ediciones LTDA, Bogotá.
- Neira, H. (2007). *La naturaleza del espacio público. Una visión desde la filosofía en Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*. Santiago de Chile: Ediciones SUR
- Padilla, A. (2011). *Perspectivas de arquitectura y diseño*. Edición No. 13 - Taller del espacio público de la Municipalidad de Guatemala, 10. 31199, L. N. (2021). Ley De Gestión Y Protección De Los Espacios Públicos. *El Peruano*, 4-7. <file:///C:/Users/GGJ/Downloads/1955580-1.pdf>

- Alwah, A. A. Q., Li, W., Alwah, M. A. Q., & Shahrah, S. (2021). Developing a quantitative tool to measure the extent to which public spaces meet user needs. *Urban Forestry & Urban Greening*, 62, 127152. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ufug.2021.127152>
- Arizaga, X. (2015). *La renovación urbana como reflejo de distintas conceptualizaciones del espacio*. https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80502/41MVD_ArizagaXimena.pdf
- Benavides, I. (1998). *La calidad de vida como herramienta para el diseño urbano*. http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:11VuPddQ16AJ:www.acevvo.paulofreire.org/bitstream/handle/7891/3946/FPF_PTPF_01_0507.pdf%3Fsequence%3D1%26isAllowed%3Dy+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=pe
- Dicroce, L. (2017). *Aproximación metodológica para evaluar, aspectos de la calidad de vida urbana, a través de herramientas de gestión en ciudades intermedias. Caso de estudio Chivilcoy* [Universidad Nacional de la Plata]. <http://bdzalba.fau.unlp.edu.ar/greenstone/collect/postgrad/index/assoc/TE65.dir/doc.pdf>
- Hartmann, T., & Jehling, M. (2019). From diversity to justice – Unraveling pluralistic rationalities in urban design. *Cities*, 91, 58–63. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.02.009>
- Hernández, A. (2009). Quality of life and urban environment. Local sustainability indicators and quality of urban life. *Revista INVI*, 24(65), 79–111. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582009000100003
- Hernández Aja, A. (2009). Barrios y equipamientos públicos, esencia del proyecto

- democrático de la ciudad. *Documentación Social*, 119(2000), 79–94.
<http://oa.upm.es/14232/>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2016). *Metodología de la investigación* (6ta ed.). Mc Graw Hill Education.
- Jiménez Barbosa, W. G., & González Borrero, J. I. (2014). Calidad de vida urbana: Una propuesta para su evaluación. *Revista de Estudios Sociales*, 49, 159–175.
<https://doi.org/10.7440/res49.2014.12>
- Kent, J. L., & Thompson, S. (2014). The Three Domains of Urban Planning for Health and Well-being. *Journal of Planning Literature*, 29(3), 239–256.
<https://doi.org/10.1177/0885412214520712>
- Ley N° 31199 (2021). Ley De Gestión Y Protección De Los Espacios Públicos. *El Peruano*, 4–7. <file:///C:/Users/GGJ/Downloads/1955580-1.pdf>
- Lindenboim, J., Ainstein, L., Liberali, A. M., Acciarri, S., Grané, M., Imizcoz, C. L., Pohl, V., & Sfich, V. (2000). *Calidad de vida urbana: una discusión conceptual*.
http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/110902/Documento_completo.13333.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Marans, R., & Stimson, R. J. (2011). Investigating Quality of Urban Life Theory, Methods, and Empirical Research. *Social Indicators Research Series*, 45(August), 450. <https://doi.org/10.1007/978-94-007-1742-8>
- Maring, L., & Blauw, M. (2018). Asset management to support urban land and subsurface management. *Science of The Total Environment*, 615, 390–397.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2017.09.109>
- Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento del Perú. (2009). *Ley N° 29415. Ley de Saneamiento físico legal de predios tugurizados con fines de renovación urbana*.
 Diario El Peruano.

[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/C1127461AA6890300525829D0061C565/\\$FILE/1.29415-Ley-saneamiento-físico-legal-predios-tugurizados-fines-renovación-urbana.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/C1127461AA6890300525829D0061C565/$FILE/1.29415-Ley-saneamiento-físico-legal-predios-tugurizados-fines-renovación-urbana.pdf)

Mouratidis, K. (2021). Urban planning and quality of life: A review of pathways linking the built environment to subjective well-being. *Cities*, 115(November 2020), 103229. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103229>

Müller, A.-L. (2019). Voices in the city. On the role of arts, artists and urban space for a just city. *Cities*, 91, 49–57. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.04.004>

ONU Habitat. (2017). *Global public space programme*. UN Habitat. <https://www.journalpublicspace.org/index.php/jps>

ONU Habitat. (2021). *Claves para el espacio público*.

Pfeiffer, D., & Cloutier, S. (2016). Planning for Happy Neighborhoods. *Journal of the American Planning Association*, 82(3), 267–279. <https://doi.org/10.1080/01944363.2016.1166347>

Scanlon, T. (1998). El valor, el deseo y la calidad de vida. In *La calidad de vida*. Fondo de Cultura Económica.

Serrano, R. (2018). *Movilidad Urbana y Espacio Público .Reflexiones,métodos y contextos*. DGP Editores SAS. https://www.unipiloto.edu.co/descargas/LIB_Movilidad-Urbana-y-espacio-publico_17OCT.pdf

Shekhar, H., Schmidt, A. J., & Wehling, H. W. (2019). Exploring wellbeing in human settlements - A spatial planning perspective. *Habitat International*, 87, 66–74. <https://doi.org/10.1016/J.HABITATINT.2019.04.007>

Tonne, C., Adair, L., Adlakha, D., Anguelovski, I., Belesova, K., Berger, M., Brelsford,

- C., Dadvand, P., Dimitrova, A., Giles-Corti, B., Heinz, A., Mehran, N., Nieuwenhuijsen, M., Pelletier, F., Ranzani, O., Rodenstein, M., Rybski, D., Samavati, S., Satterthwaite, D., ... Adli, M. (2021). Defining pathways to healthy sustainable urban development. *Environment International*, 146. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412020321917?via%3Dihub>
- Valdivia, A., Peña, L., & Huaco, M. (2020). Instrumento de medición del Índice de Calidad de Vida Urbana: Barrios Urbano Marginales, Perú. *Revista de Ciencias Sociales*, XXVI. <https://doi.org/10.31876/racs.v26i0.34133>
- Van Melik, R. (2008). Changing public space: The recent redevelopment of Dutch city squares. In *Nederlandse Geografische Studies* (Issue 373).
- Wang, F., & Wang, D. (2016). Place, Geographical Context and Subjective Wellbeing: State of Art and Future Directions. *Mobility, Sociability and Well-Being of Urban Living*, November, 189–230. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-48184-4>
- Rios G, Zeballos V. (2018) *Poetica de un Mundo Habitado*. Volumen I
- Rueda, S. (2012). *Guía metodológica para los sistemas de auditoría, certificación o acreditación de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano*. Madrid: Centro de Publicaciones Secretaría General Técnica Ministerio de Fomento.
- Saldarriaga, A. (2008). *El deterioro del paisaje urbano*, Publicación del Ministerio del Ambiente.
- SEDESOL (2007). *Documento diagnóstico de rescate de espacios públicos*. Secretaría de Desarrollo Social, México.
- Shekhar, H., Schmidt, A. J., & Wehling, H. W. (2019). Exploring wellbeing in human settlements - A spatial planning perspective. *Habitat International*, 87, 66–74. <https://doi.org/10.1016/J.HABITATINT.2019.04.007>

- Takano, G. & Tokeshi, J. (2007). *Espacio público en la ciudad popular: Reflexiones y experiencias desde el Sur*. Serie Estudios Urbanos N°3. Lima: DESCO.
- Taracena, E. (2013). *La revitalización urbana: un proceso necesario*. Arquitectura, Literatura, Revista online.
- Tonne, C., Adair, L., Adlakha, D., Anguelovski, I., Belesova, K., Berger, M., Brelsford, C., Dadvand, P., Dimitrova, A., Giles-Corti, B., Heinz, A., Mehran, N., Nieuwenhuijsen, M., Pelletier, F., Ranzani, O., Rodenstein, M., Rybski, D., Samavati, S., Satterthwaite, D., ... Adli, M. (2021). Defining pathways to healthy sustainable urban development. *Environment International*, 146. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412020321917?via%3Dihub>
- Trivelli, P. (2000). *Gestión Urbana para el Desarrollo Sustentable*, Documento preparado para presentar en Urban 21-Conferencia Regional para América Latina y el Caribe, Rio de Janeiro, Brasil.
- Urrutia, L. (2014). *Los espacios públicos como oportunidad para construir seguridad ciudadana*. Ideele Revista N° 243.
- Valdivia, A., Peña, L., & Huaco, M. (2020). Instrumento de medición del Índice de Calidad de Vida Urbana: Barrios Urbano Marginales, Perú. *Revista de Ciencias Sociales*, XXVI. <https://doi.org/10.31876/rsc.v26i0.34133>
- Van Melik, R. (2008). Changing public space: The recent redevelopment of Dutch city squares. In *Nederlandse Geografische Studies* (Issue 373).
- Vázquez, G. (2009). *Revitalización de centros históricos. Construir en lo construido*. México: Centro cultural de España.

- Velásquez, C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana, Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*; Universidad de Barcelona, España;
- Vidal, A. & Martínez, J. (2012). *Metodología para la recuperación de espacios públicos*; Universidad Tecnológica de El Salvador.
- Wang, F., & Wang, D. (2016). Place, Geographical Context and Subjective Wellbeing: State of Art and Future Directions. *Mobility, Sociability and Well-Being of Urban Living, November*, 189–230. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-48184-4>
- Yagüe, J. (2010). *Revitalización vs Rehabilitación*. Valencia: IE Universidad, España.

ANEXOS

ANEXO 1

CUESTIONARIO : RENOVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Edad:

Sexo:

Usuario: Poblador local, Turistas, comerciante.

Objetivo: Determinar la relación que existe entre las condiciones físico espaciales del espacio público y la calidad de vida urbana en el sector de la Alameda Bolognesi

Por lo que se solicita marcar con objetividad con un aspa (X) en la columna que corresponde a cada una de las interrogantes planteadas. La equivalencia de su respuesta tiene el siguiente puntaje:

Muy en desacuerdo = 1

En desacuerdo = 2

Indiferente = 3

De acuerdo = 4

Muy de acuerdo = 5

1. DATOS GENERALES

A) Sexo: a. Femenino b. Masculino

B) Edad: a. 18 a 39 años b. 40 a 59 años c. mayor de 60 años

C) Nacionalidad a. Peruana b. Chilena c. Venezolana d. Boliviana e. Otro

VARIABLES	N°	ITEMS	OPCIONES DE PREGUNTAS				
			1 MUY EN DESACUERDO	2 EN DESACUERDO	3 INDIFERENTE	4 DE ACUERDO	5 MUY DEACUERDO
USO DE	1	¿Cree Ud. que el uso de la Superficie de la Alameda Bolognesi está bien distribuido?					
	2	¿Se percibe la existencia de un acuerdo entre la población y las autoridades en promover al mejoramiento y conservación de la superficie de la Alameda Bolognesi?					

	3	¿Considera que deben promoverse estrategias donde se involucre la participación de los ciudadanos en el cuidado de la superficie de la Alameda Bolognesi?					
	4	¿Considera que se debe promover métodos o programas para rehabilitar y revitalizar el uso de los suelos, específicamente en la alameda Bolognesi?					
	5	¿Cree que se necesita planes y ordenanzas municipales para la conservación, mejoramiento y rehabilitación del uso de los suelos?					
	6	¿Considera que existe voluntad política para conservar y mejorar el uso de los suelos en la ciudad de Tacna?					
EQUIPAMIENTO URBANO	9	¿Se debe sugerir elementos modernos e innovadores que garantice el mejoramiento de la infraestructura de equipamientos y el espacio urbano?					
	10	¿Considera que los equipamientos (Iglesia, Colegios, Hoteles, Centros Comerciales etc.) actuales favorecen a la transformación de la ciudad?					
	11	¿Considera que los equipamientos existentes guardan identidad o manifestación cultural de nuestra ciudad?					
	12	¿Cree que las autoridades locales no le dan importancia al mantenimiento necesario de los equipamientos de la Alameda Bolognesi?					
	13	¿El equipamiento cultural y el espacio público deben ocupar un papel central en el plan del desarrollo de la ciudad?					
	14	¿Estaría de acuerdo en la innovación tecnológica en el manejo de los Residuos Sólidos soterrados en la Alameda Bolognesi?					
	15	¿Cree que debe permanecer la arquitectura del pasado en la actualidad?					
MOBILIARIO Y VEGETACION URBANO	16	¿Considera que las edificaciones y monumentos antiguos sean parte de la memoria histórica colectiva de la ciudad?					
	17	¿Las vegetaciones antiguas de la Alameda Bolognesi deben mantenerse cómo eran?					
	18	¿El mobiliario y vegetación histórica deben tener los cambios acordes a la época moderna?					
	19	¿Cree Ud. que se le da el cuidado adecuado a los árboles, arbustos y palmeras de la Alameda Bolognesi?					
	21	¿Le gustaría que la Alameda Bolognesi debe ser rehabilitada?					
22	¿El gobierno local debe intervenir con mobiliario amigable en la Alameda Bolognesi?						
TRANSPORTE	23	¿Debe planificarse una mejor circulación peatonal y vehicular en la alameda Bolognesi?					
	24	¿Se debe mejorar la accesibilidad peatonal y espacio público en la alameda Bolognesi?					
	25	¿Se debe promover el ordenamiento vial, con estaciones y paraderos de taxis ubicadas estratégicamente					

	26	¿Considera que se deben señalar las vías urbanas para facilitar y priorizar los accesos al ciudadano?					
	29	¿Considera que se debe dar mayor dominio de movilidad al peatón que a los vehículos en la alameda Bolognesi?					
	30	¿Cree que es suficiente las líneas peatonales en la vía de la Alameda Bolognesi?					
IMAGEN URBANA	31	¿Considera que el uso de publicidad contamina la imagen visual de la Alameda Bolognesi?					
	32	¿Estaría de acuerdo en proponer alternativas de solución y evitar la contaminación visual (letreros en formas y colores) de las zonas monumentales comerciales?					
	33	¿Considera que en las áreas comerciales se debe colocar elementos arquitectónicos, que guarden armonía de forma, material, color, textura o estilo con los elementos que lo circundan?					
	34	¿Cree Ud. que los contenedores contribuyen a la limpieza de la Alameda Bolognesi?					
	35	¿Estaría de acuerdo con el uso de la Alameda Bolognesi para las actividades festivas, gastronomía, recreativas y sociales?					
	39	¿Considera que se debe mejorar, rediseñar y transformar los espacios abiertos, (vías, plazas, parques, pasajes) patrimonio edificado y entorno natural?					
	40	¿Se debe dar mantenimiento a las fachadas en las zonas monumentales para preservar y mantener la imagen existente en el lugar?					

ANEXO 2
CUESTIONARIO CALIDAD DE VIDA URBANA

Edad:**Sexo:****Usuario:** Poblador local, Turistas, comerciante.

Objetivo: Determinar la relación que existe entre las condiciones físico espaciales del espacio público y la calidad de vida urbana en el sector de la Alameda Bolognesi

Por lo que se solicita marcar con objetividad con un **aspa (X)** en la columna que corresponde a cada una de las interrogantes planteadas. La equivalencia de su respuesta tiene el siguiente puntaje:

Muy en desacuerdo = 1

En desacuerdo = 2

Indiferente = 3

De acuerdo = 4

Muy de acuerdo = 5

VARIABLES	N°	ITEMS	OPCIONES DE PREGUNTAS				
			1 MUY ENDESACUERDO	2 EN DESACUERDO	3 INDIFERENTE	4 DEACUERDO	5 MUY DE ACUERDO
SEGURIDAD	1	¿Percibe incertidumbre o desconfianza al transitar por el Sector de la Alameda Bolognesi?					
	2	¿Siente Ud. apoyo oportuno de los serenos municipales o efectivo policial en la Alameda Bolognesi son los adecuados?					
	3	¿Cree Ud. que el número de serenos de seguridad ciudadana que vigilan el Sector Alameda Bolognesi son los adecuados ?.					
	4	¿Cree Ud. que el número de cámaras de videovigilancia en el Sector Alameda Bolognesi son las adecuadas?					
	5	¿Cree Ud. que los locales comerciales le brindan seguridad?					

	6	¿Cree Ud. que la infraestructura de la Alameda Bolognesi le brinda la seguridad para poder desplazarse libremente con seguridad?					
	7	¿Cree Ud. que los Árboles “Palmeras” de la Alameda Bolognesi le parecen seguro?					
ACCESIBILIDAD Y TRANSITABILIDAD	9	¿Considera Ud. que la Alameda Bolognesi es accesible para las personas con discapacidad??					
	10	¿Considera Ud. que la Alameda Bolognesi tiene protección contra el tránsito peatonal y vehicular?					
	11	¿Observa Ud. conductas amigables de los conductores o transportistas hacia los peatones de la Alameda Bolognesi?					
	12	¿Cree Ud. que tiene libertad de movimiento o dominio físico del espacio para caminar y permanecer sentado, el tiempo que Ud. desea?					
	13	¿Cree Ud. que el servicio Urbano de transporte público debe transitar por la Alameda Bolognesi?					
	14	¿Considera ud. que solo los carros particulares circulen por la Alameda Bolognesi?					
	INTERACCION e IDENTIFICACION	15	¿Cree Ud. que ha tenido momentos de felicidad y satisfacción en la Alameda Bolognesi?				
16		¿Siente Ud. afecto y motivación por su Alameda Bolognesi de la Región de Tacna?					
17		¿Realiza paseos frecuentemente en la Alameda Bolognesi?					
18		¿Considera Ud. que la Alameda Bolognesi es un buen lugar de esparcimiento social?					
19		¿Acude Ud. con su familia a la Alameda Bolognesi para actividades de esparcimiento y/o comercio?					
20		¿teniendo en cuenta la frecuencia que acude Ud. a la Alameda Bolognesi, le distrae el suelo?					
ESTRATO SOCIOECONOMICO	23	¿Cree Ud. que mejorando la calidad del espacio público el sector Alameda Bolognesi mejorará?					
	24	¿Considera Ud. beneficioso vivir en el Sector Alameda Bolognesi?					
	25	¿Considera Ud. que el sector Alameda se encuentra sobrevalorada?					
	26	¿Contribuye en su mejoramiento de su día a día vivir en el Sector Alameda Bolognesi?					
PARTICIPACION DE NIÑOS	27	¿Percibe que los niños tienen interés del paseo por la Alameda Bolognesi?					
	28	¿Considera Ud. que actualmente la Alameda Bolognesi tiene mobiliario para la adecuada participación de los niños?					
	29	¿Siente que la Alameda Bolognesi es un buen Lugar para poder caminar y conversar con niños?					

	30 ¿Considera Ud. que la Alameda Bolognesi fue un lugar, para tender lazos afectivos de arraigo en los niños y jóvenes?					
--	---	--	--	--	--	--

