

1

MARCO TEÓRICO GENERAL

1.1.Introducción

Las calles Comercio y Santa Cruz, ubicadas en el Distrito 3 de la ciudad de Yacuiba, han sido históricamente ejes fundamentales en la configuración urbana, comercial y cultural del municipio. Su consolidación como espacios estratégicos se remonta a eventos clave como el terremoto de 1899, la llegada de inmigrantes argentinos en 1910 y el auge del comercio fronterizo en los años noventa. Estos procesos transformaron su carácter residencial e institucional en un núcleo comercial dinámico, pero también provocaron una expansión desordenada que afectó la coherencia arquitectónica y funcional del entorno.

Actualmente, estas calles presentan un deterioro progresivo en sus dimensiones físicas, funcionales y simbólicas. La ocupación descontrolada de aceras, la instalación de estructuras comerciales improvisadas y la pérdida de elementos patrimoniales han fragmentado el perfil urbano, debilitando la identidad arquitectónica local y generando conflictos entre peatones, vehículos y comerciantes. El espacio público, antes concebido como lugar de encuentro y tránsito seguro, ha sido reducido a una función meramente comercial, afectando su accesibilidad, habitabilidad y atractivo turístico.

Ante este escenario, el presente proyecto plantea la revitalización del perfil urbano y la recuperación del espacio público de las calles Comercio y Santa Cruz mediante el planteamiento de parámetros técnicos aplicados al diseño de fachadas, proporción volumétrica y tratamiento de aceras. La propuesta se desarrolla con una visión integral que articula criterios de accesibilidad universal, sostenibilidad ambiental, confort climático y coherencia morfológica, en respuesta a las condiciones físicas del entorno y a las dinámicas socioculturales que lo configuran.

Esta intervención busca consolidar un entorno armónico que fortalezca la identidad cultural, mejore la experiencia peatonal y potencie el atractivo turístico del centro histórico de Yacuiba, convirtiéndolo en un espacio público activo, accesible y representativo, donde se articule

adecuadamente la relación entre habitantes y visitantes, promoviendo una dinámica urbana inclusiva, funcional y coherente con la identidad local.

1.2. Metodología

1.2.1. Método De Investigación

La metodología aplicada será la investigación proyectual con enfoque mixto, que combina métodos cuantitativos y cualitativos para diagnosticar, analizar y proponer soluciones urbanas ante las necesidades reales del área de intervención.

1.2.2. Enfoque Mixto

- **Enfoque Cuantitativo:**

Se centra en la recolección y el análisis de datos medibles, permitiendo identificar y caracterizar variables físicas del entorno urbano.

- **Enfoque Cualitativo:**

Se orienta a conocer las percepciones, significados y valoraciones que los habitantes y visitantes atribuyen al espacio urbano. La información se recolecta mediante entrevistas semiestructuradas, observación directa y relevamiento fotográfico, permitiendo interpretar la identidad colectiva, las dinámicas socioculturales y el sentido simbólico del área de intervención.

1.2.3. Técnicas De Investigación

Las técnicas usadas para la recolección de datos en este proyecto son las siguientes:

- **Encuestas**

Son cuestionarios estandarizados que se administran a una muestra de individuos representativos de la población. Pueden ser presenciales, telefónicas, en línea o por correo.

- **Observación directa**

Implica observar y registrar el comportamiento de las personas, grupos o situaciones en un entorno natural sin interferir en ellas.

- **Análisis documental**

Consiste en analizar documentos escritos, como informes, registros, archivos históricos o redes sociales, para extraer información relevante para la investigación.

- **Elevamiento fotográfico**

Consiste en registrar visualmente el estado actual del espacio urbano mediante fotografías sistemáticas. Permite documentar fachadas, usos del suelo, mobiliario, deterioro físico y dinámicas espaciales, sirviendo como evidencia gráfica para el diagnóstico y la propuesta proyectual.

- **Aforos**

Son conteos sistemáticos de personas o vehículos que transitan por un área específica en determinados horarios. Se utilizan para medir el flujo peatonal y vehicular, identificar zonas de mayor actividad y justificar decisiones sobre accesibilidad, seguridad o reorganización del espacio público.

- **Medición directa.**

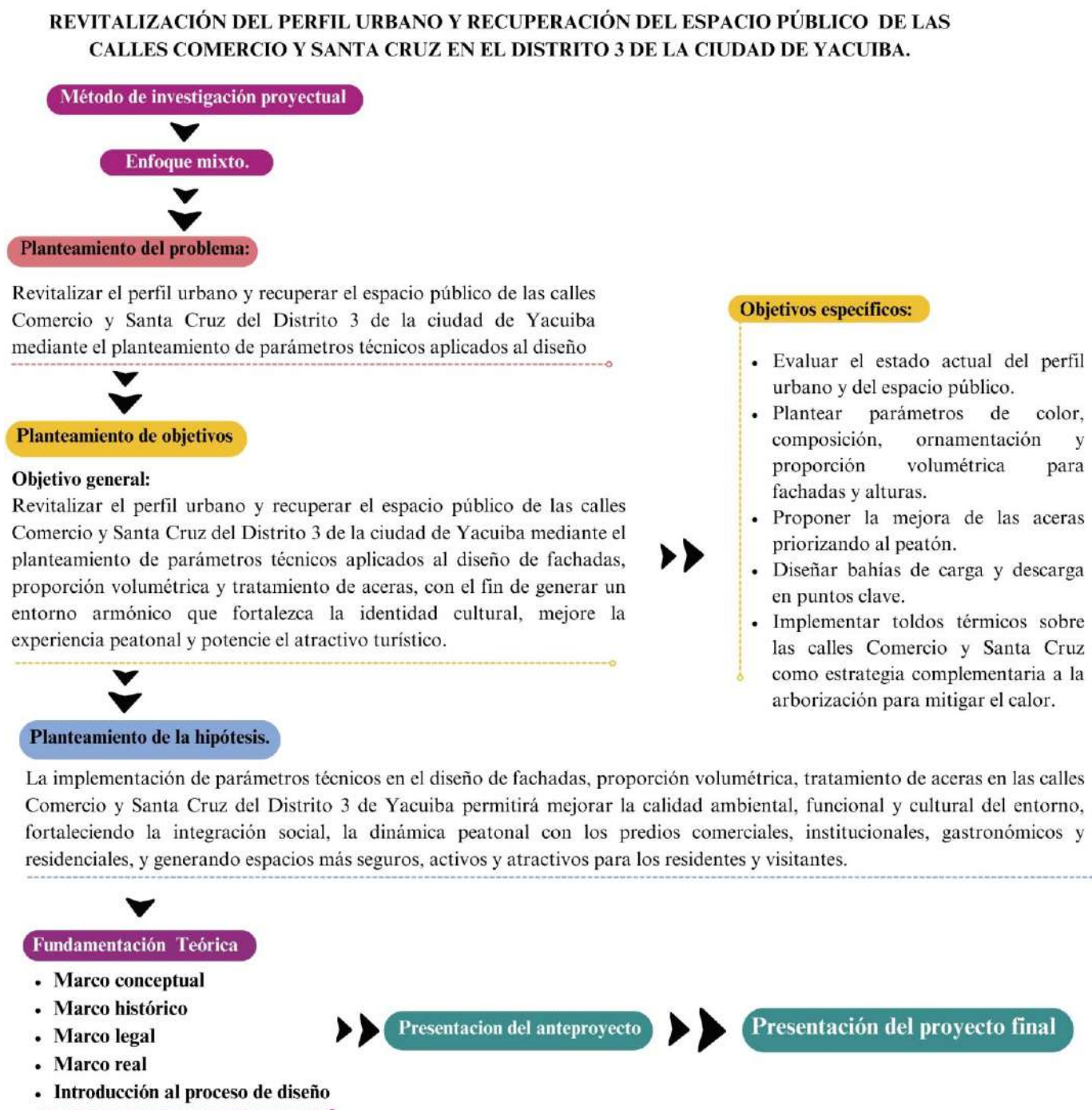
Consiste en el levantamiento físico de datos mediante observación precisa y registro en campo. Esta técnica permite cuantificar dimensiones reales del entorno urbano, como anchos de aceras, alturas de fachadas, distancias entre elementos, y condiciones del espacio público. Su aplicación garantiza la obtención de información objetiva y verificable, fundamental para definir parámetros técnicos coherentes con la realidad física del área de intervención.

- **Gráficos.**

Es la representación de datos numéricos o de cantidades que se hace por medio de dibujos coordinados, esquemas o líneas que reflejan la relación que existe entre dichos datos.

1.3. Esquema Metodológico.

Figura N° 1 Esquema metodológico.



Fuente: Elaboración propia 2025.

1.4.Antecedentes.

La ciudad de Yacuiba, fundada el 12 de noviembre de 1841 por Timoteo Ruiz, tuvo en sus inicios un carácter residencial en torno a la plaza Magariños. Sin embargo, el terremoto de 1899 marcó un punto de inflexión en su desarrollo urbano, consolidando a las calles Comercio y Santa Cruz como áreas clave del crecimiento de la ciudad. La llegada de inmigrantes argentinos en 1910 reforzó su actividad comercial, aunque también generó incertidumbre sobre su pertenencia territorial, situación que fue resuelta en 1921 bajo el gobierno de Bautista Saavedra Mallea. El descubrimiento del campo petrolero de Sanandita en 1926, junto con la llegada de la Standard Oil, transformó la economía local, impulsando la migración y las inversiones comerciales. Con el reconocimiento de Yacuiba como capital de la provincia del Gran Chaco en 1957, su importancia comercial y política se consolidó, impulsando aún más el crecimiento de Comercio y Santa Cruz. En los años 90, el auge del comercio fronterizo con Argentina provocó una expansión descontrolada, con la venta masiva de propiedades y la pérdida de coherencia arquitectónica en estas calles. La falta de planificación estratégica y regulación urbana contribuyó al deterioro de su perfil urbano y afectó su identidad cultural.

Estas calles, originalmente eran de carácter residencial e institucional, albergaban predios que reflejaban una arquitectura tradicional con elementos como fachadas planas, molduras verticales, cornisas afrancesadas, balcones, zócalos de piedra y ritmos compositivos simétricos. Estos componentes no solo aportaban coherencia visual al entorno urbano, sino que también fortalecían el proceso de transculturación que dio forma a la identidad arquitectónica y cultural de Yacuiba. Con el paso del tiempo, el crecimiento comercial sin una estrategia clara comenzó a transformar el entorno. La incorporación de nuevos predios sin criterios técnicos ni morfológicos provocó una pérdida progresiva de los elementos arquitectónicos que caracterizaban estas calles. Paralelamente, la presión comercial incentivó la ocupación de las aceras y la invasión del espacio público, generando un deterioro visual y funcional en el perfil urbano. Esta transformación impactó directamente en la funcionalidad y accesibilidad del espacio público, debilitando la relación entre los habitantes, los visitantes y el entorno construido.

Frente a esta situación es importante revitalizar el perfil urbano y recuperar el espacio público de las calles Comercio y Santa Cruz mediante el planteamiento de parámetros técnicos aplicados al diseño de fachadas, proporción volumétrica y tratamiento de aceras, con el fin de

generar un entorno armónico que fortalezca la identidad cultural, mejore la experiencia peatonal y potencie el atractivo turístico del centro histórico de Yacuiba.

1.4.Delimitación Del Tema.

El presente proyecto se desarrolla en la ciudad de Yacuiba, capital de la primera sección de la provincia Gran Chaco, en el departamento de Tarija, con el objetivo de revitalizar el perfil urbano y recuperar el espacio público de las calles Comercio y Santa Cruz, ubicadas en el Distrito 3. Estas vías son consideradas muy importantes debido a que constituyen y dinamizan las distintas actividades comerciales desempeñando un papel clave en la dinámica urbana de la ciudad.

Ante esta situación, la propuesta plantea una intervención estratégica con una visión a 20 años, orientada a revitalizar el perfil urbano y recuperar el espacio público mediante el planteamiento de parámetros aplicados al diseño de fachadas, proporción volumétrica y tratamiento de aceras, con la finalidad de consolidar un entorno armónico que fortalezca la identidad cultural, mejore la experiencia peatonal de residentes y comerciantes, y contribuya a enriquecer el atractivo turístico de la ciudad de Yacuiba.

1.1 Planteamiento Del Problema.

1.4.1. Definición Del Problema.

El perfil urbano y el espacio público de las calles Comercio y Santa Cruz, en el Distrito 3 de Yacuiba, han sufrido un deterioro progresivo físico, funcional y cultural. Esta situación se debe a la falta de una regulación urbana oportuna, que ha permitido la invasión descontrolada de comerciantes y la instalación de estructuras comerciales improvisadas que fragmentan las fachadas y desarmonizan el entorno construido, debilitando la identidad arquitectónica local y constituyendo la invasión de las aceras, convirtiéndolas en espacios inaccesibles y visualmente degradados.

1.4.2. Fundamentación Del Problema.

El perfil urbano y el espacio público de las calles Comercio y Santa Cruz, en el Distrito 3 de Yacuiba, han sufrido un deterioro progresivo en sus dimensiones físicas, funcionales y culturales.

Deterioro físico:

- Fachadas alteradas debido a la implementación de elementos arquitectónicos improvisados que fragmentan la armonía del conjunto, rompen la continuidad arquitectónica y debilitan la identidad cultural del entorno.
- Falta de mantenimiento en pavimentos, mobiliario y redes de servicios básicos que permite la degradación visual y funcional del área.
- Uso de materiales precarios y sin criterio técnico que generan contaminación visual y afectan la coherencia del perfil urbano.

Deterioro funcional:

- Circulación peatonal interrumpida por la invasión de aceras y el paso constante de vehículos, generando zonas de conflicto y riesgo.
- La ausencia de vegetación en el área de intervención provoca la formación de islas de calor, lo que permite reducir el confort ambiental, limita la permanencia y debilita la relación cotidiana entre el usuario y el espacio público, afectando su apropiación y uso diario.

Es necesario abordar estos problemas de manera integral y urgente mediante un diagnóstico y análisis del estado actual, que permita formular propuestas de intervención orientadas a revitalizar y recuperar el espacio público. Estas propuestas deben basarse en parámetros técnicos aplicados al diseño de fachadas, proporción volumétrica y tratamiento de aceras, con el fin de restituir la funcionalidad del entorno, fortalecer la identidad cultural y mejorar la experiencia peatonal, en coherencia con el objetivo general del proyecto.

1.5.Justificación Del Tema.

Las calles Comercio y Santa Cruz del Distrito 3 se han consolidado como ejes comerciales de gran importancia para la ciudad de Yacuiba. Sin embargo, en las últimas décadas han sufrido un deterioro progresivo del perfil urbano y una pérdida significativa del espacio público, como resultado de la falta de regulación y planificación urbana adecuada y oportuna. Este proceso ha permitido la ocupación desordenada e inadecuada del espacio público, convirtiéndolo en un espacio inaccesible y visualmente degradado mediante la instalación de estructuras comerciales improvisadas y la fragmentación de las fachadas, lo que ha alterado la armonía visual del entorno y ha debilitado la identidad arquitectónica.

En respuesta a estas problemáticas, el presente proyecto propone la revitalización del perfil urbano y la recuperación del espacio público mediante el planteamiento de parámetros técnicos aplicados al diseño de fachadas, proporción volumétrica y tratamiento de aceras, con el fin de generar un entorno armónico que fortalezca la identidad local, mejore la experiencia peatonal y potencie el atractivo turístico.

1.6.Objetivos

1.6.1. Objetivo General

Revitalizar el perfil urbano y recuperar el espacio público de las calles Comercio y Santa Cruz del Distrito 3 de la ciudad de Yacuiba mediante el planteamiento de parámetros técnicos aplicados al diseño de fachadas, proporción volumétrica y tratamiento de aceras, con el fin de generar un entorno armónico que fortalezca la identidad cultural, mejore la experiencia peatonal y potencie el atractivo turístico.

1.6.2. Objetivos Específicos.

- Evaluar el estado actual del perfil urbano y del espacio público de las calles Comercio y Santa Cruz mediante diagnóstico técnico y encuestas.
- Plantear parámetros de color, composición, ornamentación y proporción volumétrica para fachadas y alturas, con el fin de resaltar la identidad cultural, mitigar el impacto térmico y generar un entorno visualmente armónico.

- Proponer la optimización de las aceras priorizando al peatón, mediante criterios de accesibilidad universal, diseño funcional e implementación de materiales que mitiguen el impacto ambiental y térmico.
- Diseñar estacionamientos de carga y descarga en puntos clave para ordenar la logística y reducir la congestión vehicular.
- Implementar toldos térmicos sobre las calles Comercio y Santa Cruz como estrategia complementaria a la arborización para mitigar el calor y mejorar la circulación y el uso peatonal del espacio público.

1.7.Hipótesis.

La implementación de parámetros técnicos en el diseño de fachadas, proporción volumétrica, tratamiento de aceras en las calles Comercio y Santa Cruz del Distrito 3 de Yacuiba permitirá mejorar la calidad ambiental, funcional y cultural del entorno, fortaleciendo la integración social, la dinámica peatonal con los predios comerciales, institucionales, gastronómicos y residenciales, y generando espacios más seguros, activos y atractivos para los residentes y visitantes.

1.8.Visión.

Este proyecto beneficiará directamente a los residentes del Distrito 3 de Yacuiba, especialmente en las calles Comercio y Santa Cruz, mediante la revitalización del perfil urbano y la recuperación del espacio público. A través de la implementación de parámetros técnicos y estrategias climáticas, se busca mejorar la calidad ambiental, funcional y cultural del entorno, generando espacios más accesibles, atractivos y confortables que fortalezcan la dinámica peatonal e impulsen el turismo local.

CAPÍTULO II.
MARCO
CONCEPTUAL

2 MARCO CONCEPTUAL

2.1 Conceptos fundamentales

2.1.1 INTERVENCIÓN URBANA

Se refiere al hecho de alterar o modificar un espacio urbano, estas modificaciones pueden ser aplicadas de diferentes maneras, desde una simple pintura, el reacondicionamiento del espacio a través de nuevas texturas, iluminación, vegetación o agua, hasta complejas intervenciones que modifican por completo el antiguo espacio y lo conjugan con la nueva construcción que se levantará en dicho lugar. La intervención cuenta con varias etapas de acción. (Figura N°2)

- Primera etapa: Detención
- Segunda etapa: Diagnóstico
- Tercera etapa: Tratamiento
- Cuarta etapa: Vigilancia y Prevención

Figura N° 2 Fotografía De una intervención urbana ciudad de México, México.



Nota: En 2020, el Gobierno de la Ciudad de México revitalizó la rotonda Figueroa mediante una intervención artística que mejoró su estética y reforzó la identidad comunitaria y el uso del espacio público. Fuente: Laboratorio de Espacio Público en México – 2020.

2.1.2 Perfil Urbano

El perfil urbano, nos referimos a la configuración visible de una ciudad o sector desde su dimensión física, funcional, ambiental, simbólica y *está caracterizado por:* (Figura N°3)

- Forma urbana: altura y disposición de edificios, continuidad de fachadas, alineación de calles.
- Usos del suelo: qué actividades predominan (comercio, vivienda, institucional).
- Relación con el entorno: pendientes, vistas, accesibilidad y conectividad.

” El perfil urbano debe reflejar la interacción social y la diversidad, promoviendo comunidades vibrantes y cohesionadas.” Arquitecto. Jane Jacobs – 1969.

Figura N° 3 Fotografía de la avenida 9 de julio, Buenos Aires, Argentina.



Nota: La Avenida 9 de Julio ejemplifica un perfil urbano monumental y funcional. Su traza amplia concentra usos mixtos, alta conectividad y una fuerte identidad urbana articulada por el Obelisco. Recientes intervenciones priorizan la habitabilidad peatonal y la cohesión del espacio público.
Fuente: El cronista – 2016.

2.1.3 *Revitalización Del Perfil Urbano*

Es el proceso multidimensional orientado a la recuperación funcional, simbólica y climática de sectores urbanos deteriorados, mediante estrategias integradas que articulan: (Figura N°4)

- **Transformación físico-espacial:** mejora de fachadas, espacio público y conectividad peatonal.
- **Optimización ambiental:** incorporación de vegetación, control térmico pasivo y drenaje sostenible.
- **Activación social:** participación comunitaria, seguridad urbana y dinamización del tejido cultural.
- **Instrumentación normativa y económica:** actualización de parámetros técnicos, incentivos a la inversión y gestión adaptativa del suelo.

Figura N° 4 Fotografía de la Revitalización del Centro Histórico, México.



Nota: El Gobierno de la Ciudad de México presentó la revitalización del Centro Histórico en 2021, con mejoras en infraestructura, espacio público y actividades culturales. Este esfuerzo busca reactivar la economía, preservar el patrimonio y atraer residentes y turistas. Fuente: Secretaría de Obras Públicas, México, 2021.

2.1.4 *Recuperación Del Espacio Público*

La recuperación del espacio público es un proceso estratégico que busca restaurar, revitalizar áreas urbanas de uso colectivo que han sido degradadas, subutilizadas o apropiadas indebidamente. No se trata solo de mejorar la infraestructura física, sino de reconstruir el vínculo entre el espacio y la comunidad, fomentando la inclusión, la seguridad y el bienestar urbano.

Este proceso implica: (Figura N°5)

- **Rehabilitación infraestructural**, mediante la mejora de pavimentos, mobiliario, iluminación y accesibilidad.
- **Revalorización simbólica y patrimonial**, integrando elementos identitarios, memoria colectiva y expresiones culturales locales.
- **Optimización climática**, incorporando vegetación, cromática y estrategias de confort ambiental que mitiguen efectos urbanos adversos.
- **Activación social y participativa**, promoviendo la apropiación ciudadana, el uso inclusivo y la corresponsabilidad en el mantenimiento.

Figura N° 5 Fotografía de la Revalorización de la calle Colón, Montevideo, Paraguay.



Nota: La intervención en la calle Colón se enfoca en la rehabilitación física, el fortalecimiento de la cohesión social y la reapropiación ciudadana del espacio público. Su recuperación busca preservar a los residentes originales y resignificar su valor como eje comercial tradicional, integrando identidad barrial y activación urbana dentro del casco histórico. Fuente: Montevideo Portal, 2019

2.2 Componentes Operativos

2.2.1 Homogenización De Fachadas

La homogeneización de fachadas se concibe como un proceso orientado a armonizar los elementos visibles de los frentes urbanos, proporciones, materiales, colores y detalles arquitectónicos con el propósito de consolidar una imagen coherente, legible y respetuosa del perfil patrimonial del sector. Este proceso contempla aspectos como: (Figura N°6)

- **Unificación cromática y material:** la aplicación de gamas de color y materiales que se correspondan con el carácter histórico o normativo del área.
- **Armonía en proporciones y ritmos:** la adecuada relación entre vanos, accesos y remates para generar continuidad visual entre edificaciones.
- **Tratamiento de elementos añadidos:** la integración adecuada de letreros, toldos, balcones o cerramientos, evitando que alteren la lectura del conjunto urbano.
- **Valoración de la identidad arquitectónica local:** la conservación de estilos, lenguajes formales y detalles característicos del entorno.
- **Integración con el entorno inmediato:** la búsqueda de coherencia con las edificaciones vecinas, reforzando la continuidad del perfil urbano y su relación con el espacio público.

Figura N° 6 Imagen comparativa de la armonización de la casa Alberdi, Salta, Argentina.



Nota: Este proyecto ejemplifica la renovación arquitectónica dentro de la revitalización urbana, conservando el valor estructural y simbólico del inmueble, adaptándolo a nuevas funciones y criterios de sostenibilidad, en armonía con el entorno y el perfil urbano. Fuente: Copauaps, 2023.

2.2.2 *Movilidad Y Accesibilidad Universal.*

La movilidad y accesibilidad universal se refieren al derecho de todas las personas a desplazarse, acceder y utilizar los espacios públicos de manera autónoma, segura y confortable, sin importar sus condiciones físicas, sensoriales o cognitivas. Este principio se fundamenta en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006), que establece la obligación de los Estados y gobiernos locales de garantizar entornos urbanos inclusivos y libres de barreras. Esto implica la incorporación de elementos como: (Figura N°7)

- Recorridos peatonales continuos, amplios y libres de obstáculos.
- Rampas con pendientes normativas, pasamanos y superficies antideslizantes.
- Señalética táctil y visual que facilite la orientación de personas con discapacidad visual o auditiva.
- Mobiliario urbano adaptado y correctamente ubicado, que no interfiera en la circulación.
- Cruces seguros, bahías de transporte accesibles y pavimentos diferenciados para guiar los desplazamientos.
- Iluminación adecuada y elementos de orientación que fortalezcan la seguridad y autonomía.

Figura N° 7 Fotografía de la calle Lizardy , Buenos aires , Argentina.



Nota: En la calle Lizardy, en la ciudad de Buenos Aires, se desarrolló una intervención orientada a la accesibilidad universal, incorporando rampas niveladas, pavimento táctil, señalización diferenciada y bahías adaptadas, lo que garantiza un tránsito seguro e inclusivo para todos los usuarios. Fuente: Instituto de Planificación Urbana de Buenos Aires (2022)

2.2.3 Optimización Vial.

La optimización vial es la reestructuración funcional y espacial de la infraestructura urbana, con la finalidad de mejorar su eficiencia operativa, seguridad y sostenibilidad, implica:

- Rediseñar las secciones viales: Ajustando dimensiones, radios de giro, franjas peatonales y elementos de transición para mejorar la capacidad y la legibilidad de la vía.
- Jerarquizar los flujos de circulación: Asignando funciones claras a cada tipo de vía (arterial, colectora, local) y articulándolas con el tejido urbano y los usos del suelo circundante.
- Readecuar la movilidad multimodal: Integrando peatones, ciclistas, transporte público y vehículos motorizados en un esquema equilibrado, eficiente y seguro. (Figura N°8)

Figura N° 8 Fotografía de la Rotonda Gral. Belgrano, Buenos Aires, Argentina.



Nota: La optimización vial de la Rotonda Gral. Belgrano contribuyó significativamente al mejoramiento integral del diseño de la infraestructura vial. Esta intervención permitió aplicar criterios contemporáneos de planificación, proyecto, construcción y mantenimiento de carreteras, consolidando así un sistema de circulación más eficiente, seguro y sostenible. Fuente: INTER SISEV – 2022.

2.2.4 Sostenibilidad Ambiental Urbana En Espacios Públicos.

La sostenibilidad ambiental en el espacio público se concibe como la integración de estrategias proyectuales, materiales y ecológicas que permiten optimizar el desempeño climático, funcional y simbólico del entorno urbano. Su aplicación en calles, plazas y aceras responde a criterios de eficiencia energética, confort térmico, gestión hídrica y resiliencia urbana, articulando lo técnico con lo paisajístico y lo social. (Figura N°9) “La sostenibilidad no es un estilo, es una ética proyectual.” Arquitecto, Ken Yeang – 2012.

Figura N° 9 Fotografía de la calle peatonalizada Ralla, Buenos Aires, Argentina.



Nota: El proyecto de peatonalización priorizó la sostenibilidad ambiental mediante la incorporación de jardineras, que contribuyen a mitigar el impacto climático y mejorar la experiencia urbana. Además, potenció el desarrollo comercial en la zona de Once y fortaleció la seguridad y habitabilidad del espacio público, reorganizando la logística, renovando mobiliario, valorizando el patrimonio arquitectónico y mejorando iluminación, arbolado y señalética. Fuente: INFOBAE- 2016.

2.2.5 Confort Climático Urbano.

El confort climático urbano se entiende como el conjunto de condiciones térmicas, lumínicas y ambientales que permiten la permanencia, tránsito y uso adecuado del espacio público, minimizando el estrés térmico y mejorando la habitabilidad urbana. Su aplicación en calles se orienta a: (Figura N°10)

- **La mitigación del efecto isla de calor**, consiste en reducir la acumulación de calor en zonas urbanas densas, causada por materiales impermeables y escasa vegetación.
- **La regulación de la radiación solar**, busca controlar la incidencia directa del sol sobre fachadas, aceras y espacios públicos, para evitar sobrecalentamiento, deslumbramiento y estrés térmico.
- **La optimización de la ventilación natural**, favorece el flujo de aire en el entorno urbano para disipar el calor acumulado, mejorar el confort térmico y reducir el estrés ambiental.

Figura N° 10 Fotografía de la calle Pedro de Valdivia, Santiago de Chile.



Nota: La intervención en la calle Pedro de Valdivia consistió en transformar un eje vehicular en corredor peatonal climáticamente confortable, mediante arborización, pavimentos frescos y diseño ventilado. Fuente: *Municipalidad de Providencia, “Plan de Espacio Público Pedro de Valdivia”, Gobierno de Chile, 2021.*

CAPÍTULO III.

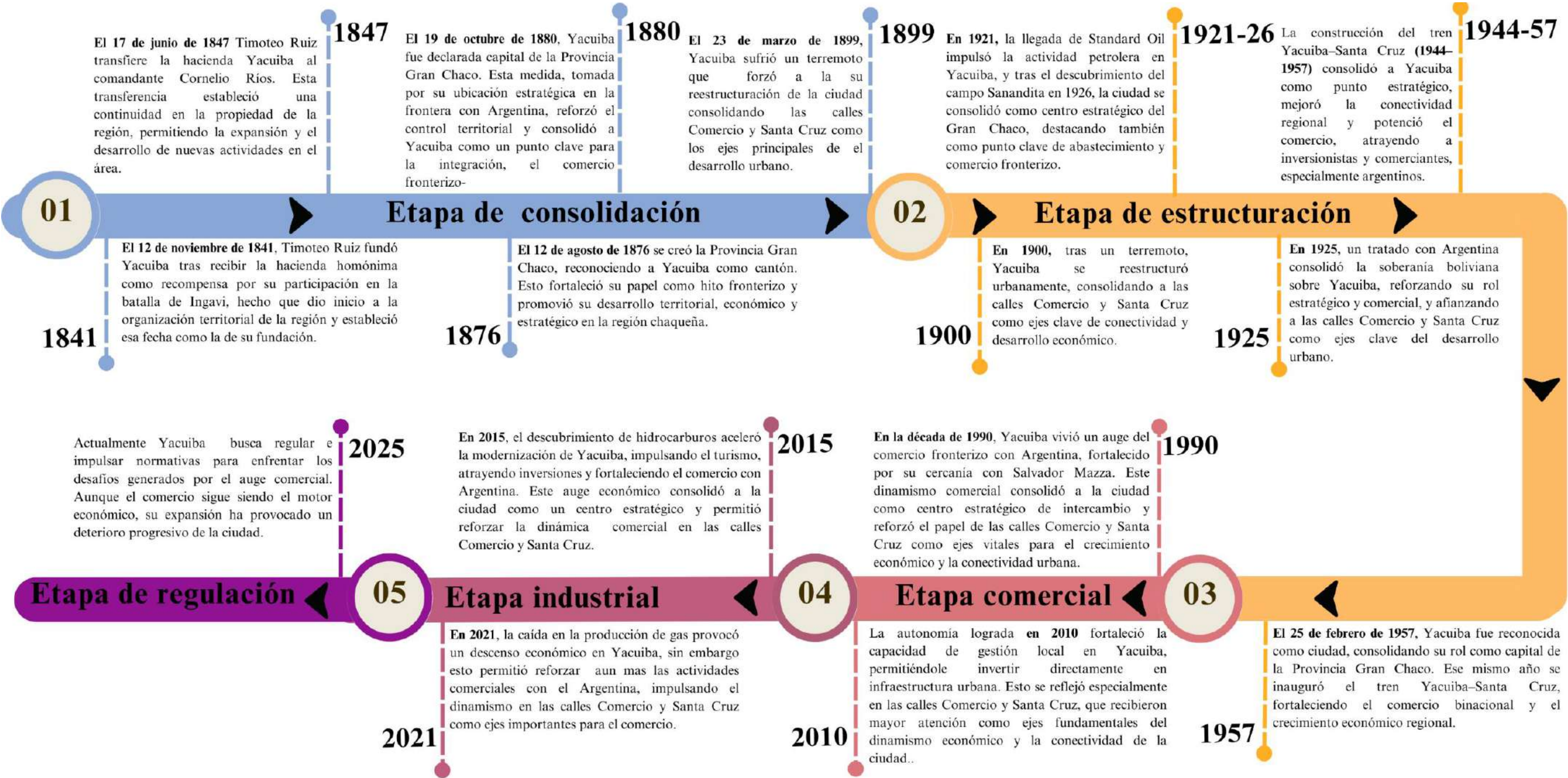
MARCO HISTORICO

3. MARCO HISTÓRICO.

3.1.Evolución Territorial Y Funcional De La Ciudad De Yacuiba.

El desarrollo de la ciudad de Yacuiba está compuesto por cinco etapas la cuales son: (Figura N°11)

Figura N° 11 Línea de tiempo. de la evolución territorial de la ciudad de Yacuiba.



Fuente: Elaboración Propia 2025.

3.2.Consolidación Del Comercio En La Estructura Urbana De Yacuiba.

El comercio en Yacuiba ha evolucionado junto con el crecimiento urbano, convirtiéndose en un pilar fundamental de su desarrollo en las siguientes fechas. (Figura N°12)

Figura N° 12 Imagen ilustrativa de la ciudad de Yacuiba en 1871.



Nota: En 1871, la parcelación de la hacienda Yacuiba marcó el surgimiento del primer núcleo urbano alrededor de la actual Plaza Magariños, dando inicio al crecimiento estratégico de la ciudad. Aunque el comercio era incipiente, ya existían intercambios con poblaciones vecinas.

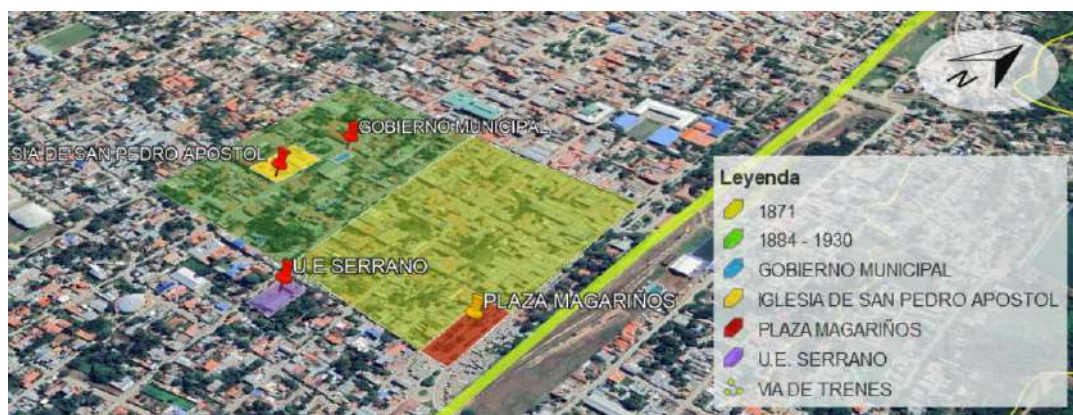
Fuente: Elaboración Propia 2025.

Figura N° 13 Imagen ilustrativa de la ciudad de Yacuiba en 1884 - 1930.



Nota: Entre 1884 y 1930, Yacuiba se consolidó como centro urbano con un trazado de doce manzanas organizadas alrededor de equipamientos clave. La llegada del tren potenció su rol fronterizo y atrajo a comerciantes argentinos e italianos, quienes dieron dinamismo e identidad a las principales calles comerciales. Fuente: Elaboración Propia 2025.

Figura N° 14 Imagen ilustrativa de la ciudad de Yacuiba en 1899.



Nota: En 1899, un terremoto destruyó gran parte del núcleo urbano original en torno a la Plaza Magariños. La ciudad se reorganizó alrededor del actual colegio Serrano, lo que consolidó a las calles Comercio y Santa Cruz como ejes clave del crecimiento urbano y de la actividad comercial en Yacuiba. Fuente: Elaboración Propia 2025.

Figura N° 15 Imagen ilustrativa de la ciudad de Yacuiba en 1950 – 1960.



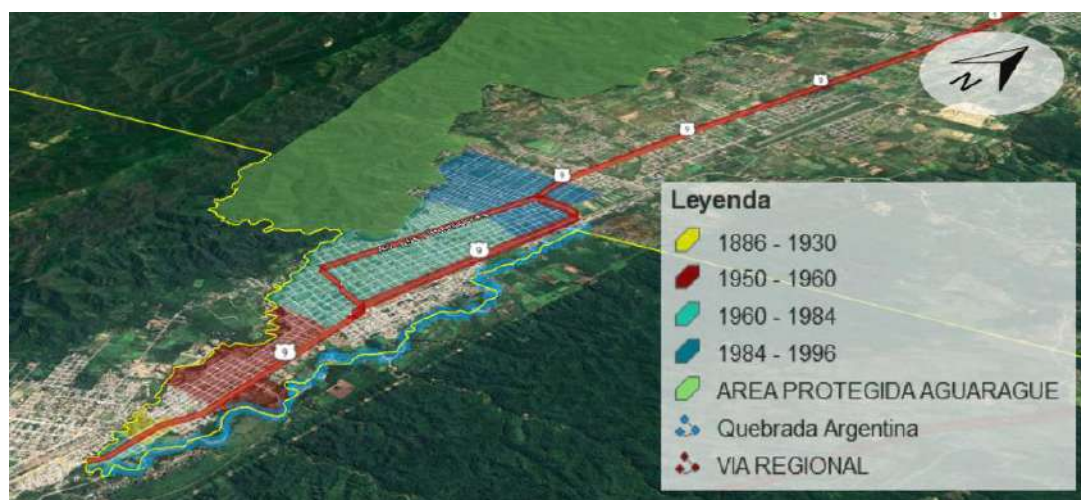
Nota: Entre 1950 y 1960, Yacuiba consolidó su desarrollo urbano en torno a la Plaza 6 de agosto, con edificaciones institucionales organizadas en un trazado de damero. El crecimiento se dirigió hacia el norte, limitado por el ferrocarril al este y el Aguaragüe al oeste. En ese contexto, el comercio se fortaleció con la participación de criollos, argentinos, chaqueños e italianos, que aportaron dinamismo e identidad a la economía local. Fuente: Elaboración Propia 2025.

Figura N° 16 Imagen ilustrativa de la ciudad de Yacuiba en 1960 – 1984.



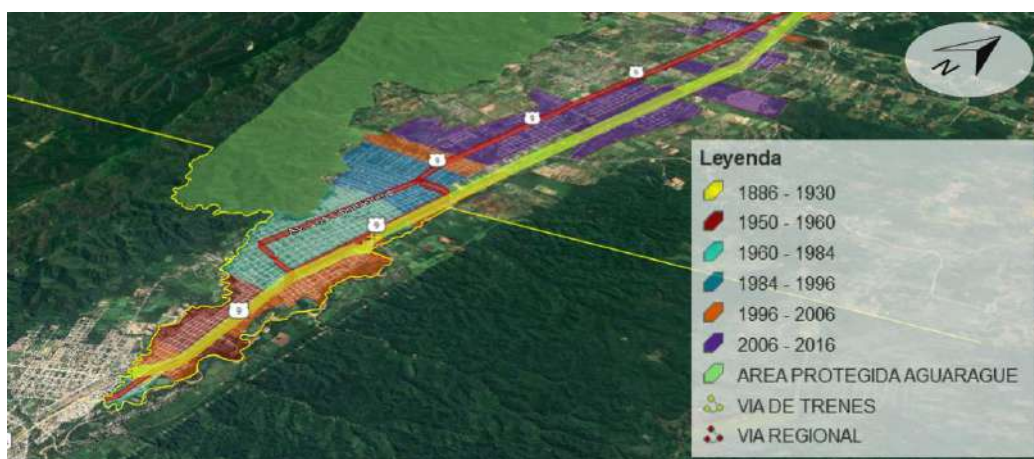
Nota: Entre 1960 y 1984, Yacuiba se expandió notablemente hacia el norte, integrándose con zonas suburbanas como San José de Pocitos y consolidando una estructura urbana unificada. Limitada por barreras naturales y ferroviarias, la ciudad reforzó su identidad comercial gracias a nuevos mercados y al dinamismo del intercambio transfronterizo, afianzándose como eje económico regional. Fuente: Elaboración Propia 2025.

Figura N° 17 Imagen ilustrativa de la ciudad de Yacuiba en 1984 – 1996.



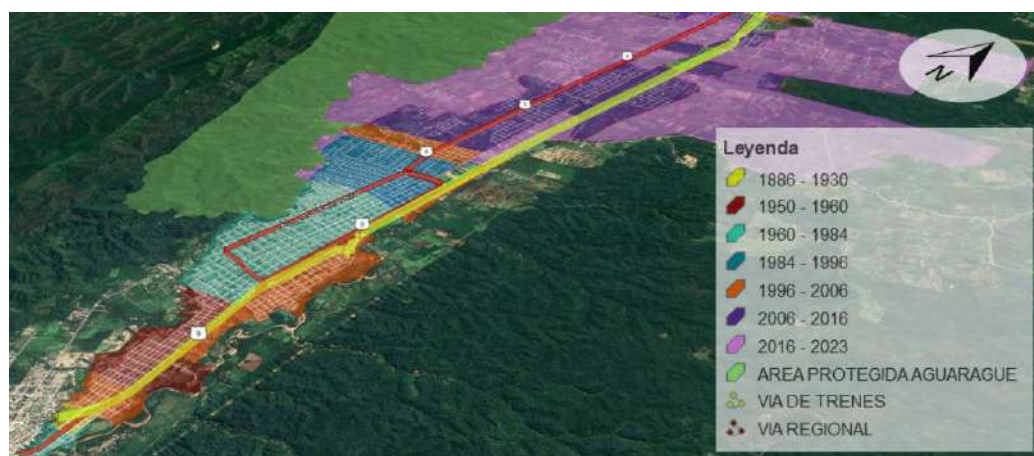
Nota: Entre 1984 y 1996, Yacuiba se expandió hacia el norte siguiendo la carretera a Tarija y Villamontes, manteniendo el damero, pero adaptándose al territorio. El comercio se potenció con la actividad fronteriza, consolidando a las calles Comercio y Santa Cruz como ejes clave por su ubicación estratégica y su conexión con la red vial y ferroviaria. Fuente: Elaboración Propia 2025.

Figura N° 18 - Imagen ilustrativa de la ciudad de Yacuiba en 1996 – 2006.



Nota: Entre 2007 y 2025, Yacuiba vivió un crecimiento acelerado marcado por el auge del turismo comercial, motivado por su estrecho vínculo con Argentina. Visitantes de ciudades como La Paz y Sucre impulsaron la economía local mediante compras rápidas. Sin embargo, la falta de una regulación urbana adecuada favoreció un desarrollo desordenado, en el que el comercio se impuso sobre otras funciones urbanas. Fuente: Elaboración Propia 2025.

Figura N° 19 Imagen ilustrativa de la ciudad de Yacuiba en 2007 – 2025.



Nota: Entre 2007 y 2025, Yacuiba creció aceleradamente como un punto de turismo comercial, impulsado por su conexión con Argentina. Visitantes de distintas regiones acudían para abastecerse, consolidando a la ciudad como un centro estratégico. No obstante, la ausencia de regulación urbana propició un desarrollo desordenado, donde el comercio dominó la configuración del entorno. Fuente: Elaboración Propia 2025.

3.3.Evolución De La Arquitectura En Yacuiba.

La arquitectura en Yacuiba ha evolucionado a través del tiempo adoptando los siguientes estilos influenciados por factores socio económicos: (Figura N°20)

Figura N° 20 Línea de tiempo de la evolución de la arquitectura de Yacuiba.

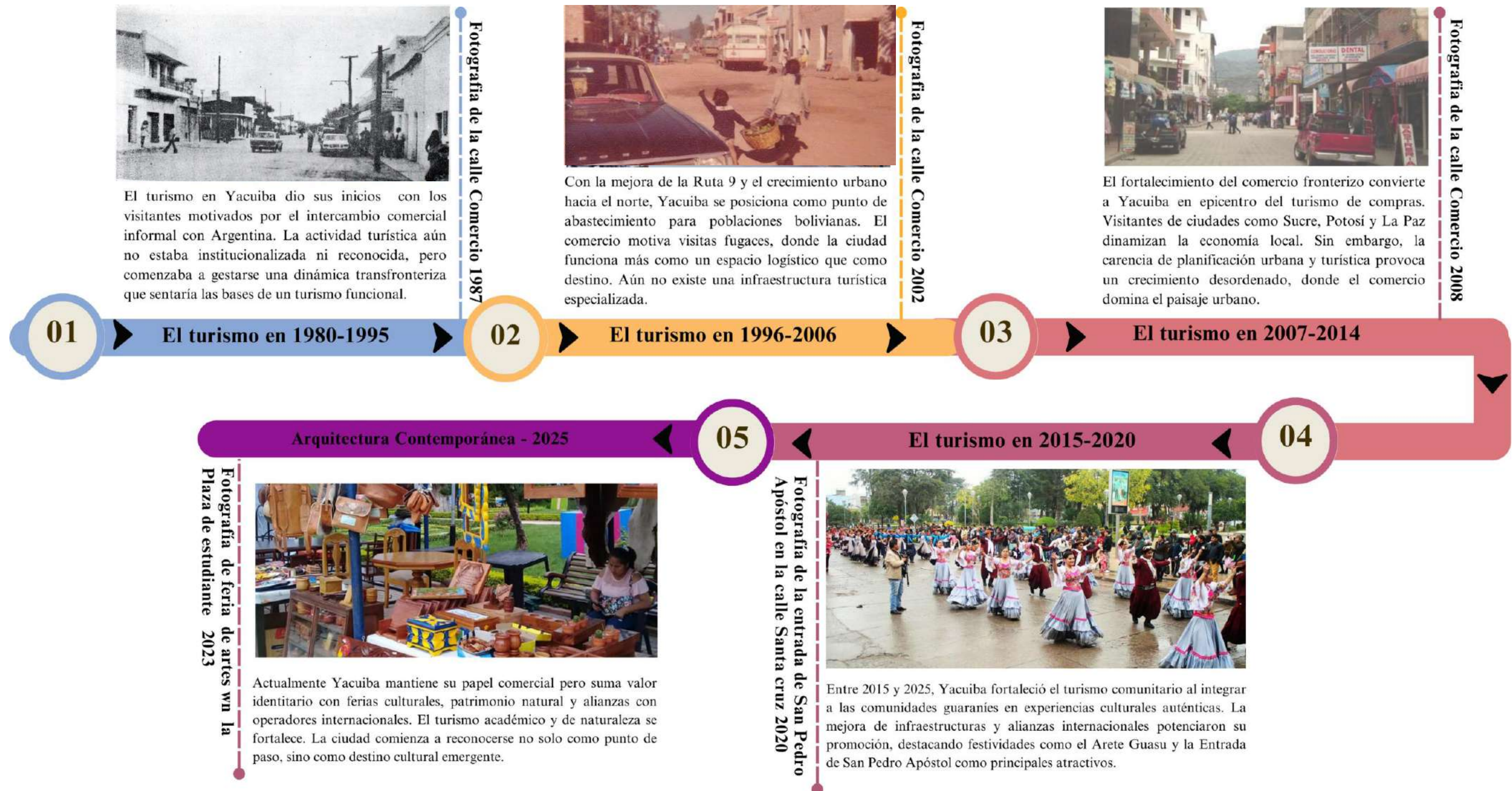


Fuente: Elaboración Propia 2025.

3.4.Evolución Del Turismo En La Ciudad De Yacuiba.

El turismo en Yacuiba fue evolucionando en la siguiente line de tiempo: (Figura N°21)

Figura N° 21 Línea de tiempo de la evolución de turismo en la ciudad de Yacuiba.



CAPÍTULO IV.

MARCO LEGAL

4. MARCO LEGAL

4.1. Normativas Internacionales.

4.1.1. (ODS) Objetivos De Desarrollo Sostenible.

- ODS 3: Salud y bienestar
 - a) 13.1: Reducir enfermedades derivadas de la contaminación del aire y del agua, vinculadas a la mejora ambiental del espacio público.
- ODS 8: Trabajo Decente y Crecimiento Económico
 - a) 8.9: Formular y poner en práctica políticas orientadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.
- ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles
 - a) 11.4: Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.
 - b) 11.7: Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas mayores y las personas con discapacidad.
- ODS 12: Vida de ecosistemas terrestres
 - a) 12.b: Elaborar y aplicar instrumentos para vigilar los efectos en el desarrollo sostenible con el fin de lograr un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.

4.1.2. Carta Del Turismo Sostenible

La Carta del Turismo Sostenible fue adoptada durante la Conferencia Mundial de Turismo Sostenible en 1995 en Lanzarote, España. Esta carta establece principios fundamentales para promover un turismo sostenible desde los puntos de vista ecológico, económico y social.

4.1.3. Carta De Burra (ICOMOS Australia, 1979)

Proporciona directrices para la conservación de sitios con valor cultural. Recalca la importancia de mantener la integridad visual de los conjuntos urbanos.

“La imagen urbana debe ser preservada como conjunto, ya que forma parte del significado cultural del lugar.”

4.1.4. La Carta De Nara, 1994

La Carta de Nara dice que proteger la diversidad cultural y patrimonial es esencial para el desarrollo humano, y que esto debe hacerse de manera participativa, integral y respetuosa con las comunidades locales.

4.1.5. Convención Para La Salvaguardia Del Patrimonio Cultural Inmaterial. 2003.

Protege el patrimonio cultural inmaterial, reconociendo su importancia para la diversidad cultural y el desarrollo sostenible.

4.2.(CPE) CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

- Capítulo VI. - Educación, Interculturalidad y Derechos Culturales

Sección III: Culturas

- Artículo 98.- Será responsabilidad fundamental del Estado preservar, desarrollar, proteger y difundir las culturas existentes en el país.
- Artículo 99.-
 - a) El patrimonio cultural del pueblo boliviano es inalienable, inembargable e imprescriptible. Los recursos económicos que generen se regularán por la ley, para atender prioritariamente a su conservación, preservación y promoción.
 - b) El Estado garantizará el registro, protección, restauración, recuperación, revitalización, enriquecimiento, promoción y difusión de su patrimonio cultural, de acuerdo con la ley.
- Artículo 100.- Es patrimonio de las naciones y pueblos indígenas originarios campesinos las cosmovisiones, los mitos, la historia oral, las danzas, las prácticas culturales, los conocimientos y las tecnologías tradicionales. Este patrimonio forma parte de la expresión e identidad del Estado.

4.3.Leyes Nacionales

4.3.1. Plan Nacional De Desarrollo

La política apunta a fortalecer a los pueblos indígenas, originarios y comunidades rurales como agentes de desarrollo local basado en el ecoturismo y turismo comunitario. En tal sentido, este capítulo aborda la necesidad de diversificar la matriz productiva, fortalecer la presencia del Estado como actor productivo y financiero, y promover la participación efectiva de las organizaciones sociales y comunitarias para erradicar la pobreza y la exclusión social.

4.3.2. Ley General Del Turismo, N.º 192.

- Capítulo I.- Disposiciones generales
 - Artículo 4.- La importancia estratégica del turismo radica en:
 - a) Revalorizar el patrimonio natural y cultural de los pueblos indígenas originarios campesinos, comunidades interculturales y afrobolivianas.
 - b) Contribuir al establecimiento de relaciones de carácter social, cultural y económico entre los visitantes y las poblaciones receptoras.
 - c) Respetar y conservar el medio ambiente, de manera progresiva e interrelacionada con la diversidad cultural.
 - d) Constituirse en una actividad económica integrante de la matriz productiva nacional, estratégica y exportadora de servicios turísticos.
- Capítulo III.- Políticas generales de turismo.
 - Artículo 12: El turismo debe ser armónico, sustentable y responsable en lo ambiental, cultural, social y económico para garantizar su sostenibilidad y crecimiento.
 - Artículo 13: Las modalidades de turismo abarcan diversas opciones como comunitario, cultural, de naturaleza, ecoturismo, urbano y gastronómico, adaptadas a las demandas y características del país.

4.3.3. Ley Del Patrimonio Cultural Boliviano, N°530

- Artículo 2. (Finalidad). La presente Ley tiene como finalidad poner en valor las identidades culturales humanas y socioeconómicas del pueblo boliviano.

- Artículo 3. (Principios). La regulación del Patrimonio Cultural Boliviano, se regirá por los siguientes principios:
 - a) Integralidad: El Patrimonio Cultural Boliviano es indivisible; la conexión entre sus elementos materiales e inmateriales debe conservarse y protegerse.
 - b) Transversalidad: El patrimonio se interrelaciona con todos los ámbitos, promoviendo coordinación entre entidades públicas, privadas y sociales.
 - c) Desarrollo Sostenible: La diversidad cultural es clave para el desarrollo sostenible y depende de mantener la identidad cultural de los pueblos.

4.3.4. *Ley Marco De Autonomías Y Descentralización, N°031.*

- Artículo 7: El régimen de autonomías busca distribuir equilibradamente las funciones del Estado, promoviendo la participación ciudadana, fortaleciendo la democracia y favoreciendo el desarrollo socioeconómico integral.

Los gobiernos autónomos como depositarios de la confianza ciudadana en su jurisdicción y al servicio de la misma, tienen los siguientes fines:

- a) Promover y garantizar el desarrollo integral, justo, equitativo y participativo del pueblo boliviano, a través de la formulación y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos concordantes con la planificación del desarrollo nacional.
- b) Garantizar el bienestar social y la seguridad de la población boliviana.
- c) Promover el desarrollo económico armónico de departamentos, regiones, municipios y territorios indígena originario campesinos, dentro de la visión cultural, económica y productiva de cada entidad territorial autónoma.
- d) Mantener, fomentar, defender y difundir los valores culturales, históricos, éticos y cívicos de las personas, naciones, pueblos y comunidades en su jurisdicción.
- e) Preservar, conservar, promover y garantizar, en lo que corresponda, el medio ambiente y los ecosistemas, contribuyendo a la ocupación racional del territorio y al aprovechamiento sostenible de los recursos naturales en su jurisdicción.

4.3.5. *Ley De Gobiernos Autónomos Municipales, N°482.*

- Artículo 31. (Bienes municipales de dominio público). Plazas, parques, bosques declarados públicos, áreas protegidas municipales y otras áreas verdes y espacios destinados al esparcimiento colectivo y a la preservación del patrimonio cultural.

4.3.6. *Ley De Transporte, N°165.*

- Capítulo II.- Transporte terrestre.
 - Artículo 190.- Los gobiernos autónomos municipales deben establecer una red de aceras y pasos peatonales que brinden seguridad vial a los peatones frente a los automotores, las mismas deberán estar debidamente equipadas, señalizadas y libres de obstáculos, garantizando la libre movilidad de los peatones.

4.4.Leyes Departamentales

4.4.1. *Ley De Protección Del Patrimonio Cultural Y Natural En El Departamento De Tarija, Ley 4144.*

- Capítulo III.-
 - Artículo 5.- El Prefecto del Departamento de Tarija será la autoridad competente para identificar, proteger, conservar, rehabilitar y transmitir a las generaciones futuras el patrimonio cultural y natural del Departamento de Tarija. Procurará actuar, con ese propósito, asignando al esfuerzo de protección el máximo posible de recursos disponibles en el presupuesto departamental, además de gestionar los recursos correspondientes de la cooperación internacional, sobre todo en los aspectos financieros, artísticos, científicos y técnicos.

4.5.Leyes Municipales De Yacuiba

4.5.1. *Ley Municipal Transporte Y Tráfico Urbano, N°23.*

- Artículo 15. (Peatones). Se considera peatón a toda persona que circula a pie por el espacio público, incluyendo aquellas que utilizan silla de ruedas (manual o

motorizada) y quienes empujan vehículos no motorizados de pequeña escala. Su tránsito está sujeto a las disposiciones del orden urbano vigente, con derechos garantizados por ley y responsabilidades derivadas de su incumplimiento.

- Artículo 16.- (Derechos del peatón) Todo peatón en el Municipio de Yacuiba tiene los siguientes derechos:
 - a) Las personas tienen derecho a circular en espacios públicos seguros e integrados en el tránsito cotidiano, evitando el aislamiento.
 - b) La planificación urbana debe priorizar a las personas sobre los vehículos motorizados, promoviendo un diseño vial equitativo.
 - c) Los peatones tienen preferencia de paso sobre los vehículos motorizados, respetando las reglas de circulación.
 - d) Se garantiza el tránsito en un ambiente saludable, protegiendo la salud física y psicológica.
 - e) No debe haber restricciones para transitar por aceras y paseos peatonales, salvo las establecidas por autoridades competentes.
 - f) Las infraestructuras para peatones deben contar con señalización y condiciones que aseguren un tránsito seguro y de calidad, sin que se obstruyan por vehículos estacionados.
 - g) Los espacios públicos deben estar libres de circulación vehicular.

4.6.Otras Normativas Y Reglamentaciones Urbanas.

4.6.1. Plan Territorial De Desarrollo Integral Del Municipio De Yacuiba, 2016-2020. (ptdi).

El PTDI del municipio de Yacuiba es una herramienta de gestión que promueve el desarrollo social en un determinado territorio. De esta manera, sienta las bases para atender las necesidades insatisfechas de la población y para mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

4.6.2. PLAN DE USO DE SUELO DE LA CIUDAD DE YACUIBA. (2006)

El Plan de Uso de Suelo Urbano de Yacuiba (PLUS 2006) es un instrumento normativo, técnico y político que respalda la intervención propuesta en las calles Comercio y Santa Cruz. Al

definir zonificaciones, compatibilidades de uso y parámetros de ocupación del espacio público, permite justificar legalmente la revitalización urbana en áreas con vocación comercial, patrimonial y peatonal.

4.6.3. *Manual de diseño de calles para las ciudades bolivianas.*

Esta guía tiene como objetivo proponer diseños de vías e intersecciones para ingenieros y arquitectos especialistas en espacios públicos. Las medidas propuestas son aplicables a toda obra regular de remodelación, corrección, ampliación o nueva construcción, considerando siempre las condiciones y características del lugar.

4.6.4. El Manual de Diseño de Carreteras de la ABC.

El Manual de Diseño de Carreteras de la ABC establece parámetros técnicos para el diseño vial, señalética, aceras, pendientes y recorridos peatonales.

4.6.5. *Reglamento De Accesibilidad Universal*

El Reglamento de Accesibilidad Universal establece criterios técnicos para garantizar espacios públicos inclusivos y seguros.

4.6.6. *Normas Técnicas De IBNORCA*

Estas normas técnicas oficiales regulan la calidad, seguridad, accesibilidad y funcionalidad en obras públicas, edificaciones y diseño urbano.

- **NB 72001 / NB 72002 / NB 72003 - Accesibilidad Universal**

Estas normas regulan el diseño de espacios urbanos y edificaciones públicas y privadas para garantizar el acceso seguro, autónomo y digno de personas con discapacidad.

- **NB 58004-2007 - SCI Hidrantes Tomas de Agua**

Esta norma establece los requisitos mínimos para la instalación de hidrantes en áreas urbanas, con el objetivo de garantizar una respuesta eficiente ante incendios. Es aplicable a redes públicas y privadas de abastecimiento de agua en zonas urbanizadas.

- **NB 62011 / NB 62013 - Equipamiento y Mobiliario Urbano**

Estas normas establecen los requisitos técnicos para el diseño, instalación y mantenimiento de mobiliario urbano en espacios públicos.

CAPÍTULO V.

MARCO REAL

5. MARCO REAL

5.1. Análisis De Modelos Reales.

5.1.1. Modelo Referencial N° 1.

Figura N° 22 Modelo referencial N.º 1

01 REVITALIZACIÓN DEL ÁREA CENTRAL DE CACHI - ARGENTINA



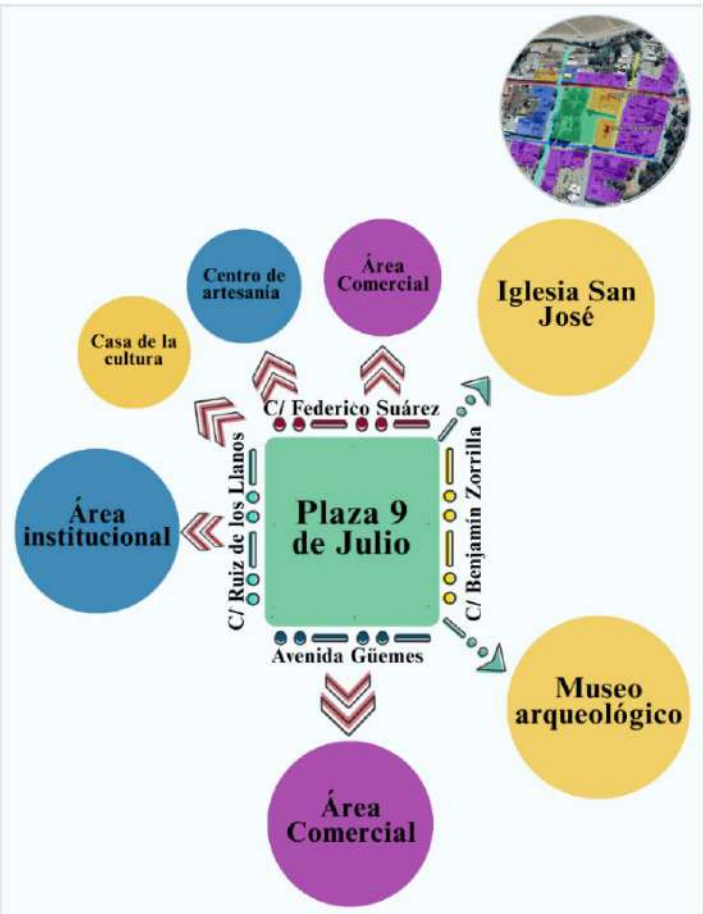
Ubicación: Cachi, Argentina.

Arquitectos: Claudia Pilar, María Jose Roibón, Mario Zorrilla.

Análisis del contexto.



La revitalización del áreas central de Cachi se desarrolla en su núcleo histórico, caracterizado por una estructura urbana compacta, arquitectura colonial homogénea y fuerte identidad patrimonial. La Plaza 9 de Julio articula las funciones culturales, comerciales e institucionales, en un contexto turístico creciente que demanda espacios sombreados, recorridos peatonales cómodos y equilibrio entre conservación y funcionalidad.



Análisis Funcional

La revitalización de Cachi se estructuró en torno a la Plaza 9 de Julio, núcleo articulador de las actividades comerciales, culturales e institucionales. A partir de ella, se optimizaron las calles principales mediante la ampliación de aceras, mejorando la conexión indirecta entre espacios patrimoniales como la Casa de la Cultura, áreas comerciales e institucionales, y embelleciendo la conexión directa de la plaza con la Iglesia San José y el Museo Arqueológico. Esta intervención fortaleció los flujos urbanos, mejoraron la imagen del centro histórico y revalorizaron el espacio público, consolidando un entorno funcional, turístico y con fuerte identidad local.

Análisis Espacial



La revitalización del área central de Cachi, Salta, consolida la Plaza 9 de Julio como un centro de integración social y cultural, donde los puestos comerciales fortalecen la dinámica urbana. La adaptación de aceras y calzadas optimiza el espacio, diferenciando áreas comerciales y vehiculares para mejorar la circulación. La incorporación de vegetación regula el ambiente y aporta equilibrio visual y ecológico. Esta intervención preserva el carácter patrimonial de Cachi mientras moderniza su estructura urbana, logrando un balance entre tradición e innovación.

Análisis Tecnológico



Los componente tecnológicos que caracterizan a la revitalización del área central de Cachi son:

- Luminarias led fotovoltaicas
- red eléctrica subsuelo

5.1.2. Modelo Referencial N° 2.

Figura N° 23 Modelo referencial N°2.



Análisis Espacial



La preservación de la ruta cultural de Totorá permite conservar los elementos que caracterizan al pueblo, como las aceras, la calzada, el color de las viviendas y los puestos comerciales, todos ellos con una estética colorida y colonial que refuerza su identidad. Para mejorar la experiencia de los visitantes, se ampliaron las aceras, facilitando el tránsito de turistas por las calles y el acceso a los distintos comercios y espacios culturales. Debido a que las calles de Totorá son estrechas, se implementó un ensanchamiento adecuado, optimizando la movilidad sin perder la esencia arquitectónica del lugar.

Análisis simbólico expresivo

Lo que distingue a Totorá es su arquitectura viva, una mezcla de colores, texturas y formas que le dan alma a cada calle y fachada. Esta diversidad cromática no solo embellece el entorno, sino que también transmite identidad, historia y pertenencia. La ruta cultural no es solo un recorrido físico, sino una experiencia que fusiona turismo, cultura y comercio en un mismo tejido urbano.



Análisis Funcional

La preservación de la ruta cultural de Totorá se organiza en torno a la Plaza Ladislao Cabrera, que funciona como el corazón cívico y cultural del recorrido. Desde este espacio se conectan hitos clave como la Biblioteca, el Concejo y el Teatro Municipal, junto con la Iglesia y la Casa de la Cultura, generando un circuito urbano de fuerte valor simbólico. Las viviendas y comercios con su paleta cromática distintiva acompañan el recorrido, reforzando la identidad visual y promoviendo una experiencia turística inmersiva. La intervención fortalece el sentido de pertenencia y consolida una red funcional donde conviven patrimonio, gestión pública y comercio local.

5.1.3. Modelo Referencial N° 3.

Figura N° 24 Modelo referencial N° 3

03 ENSANCHAMIENTO DE ACERAS DE CASCO VIEJO
TARIJA, BOLIVIA

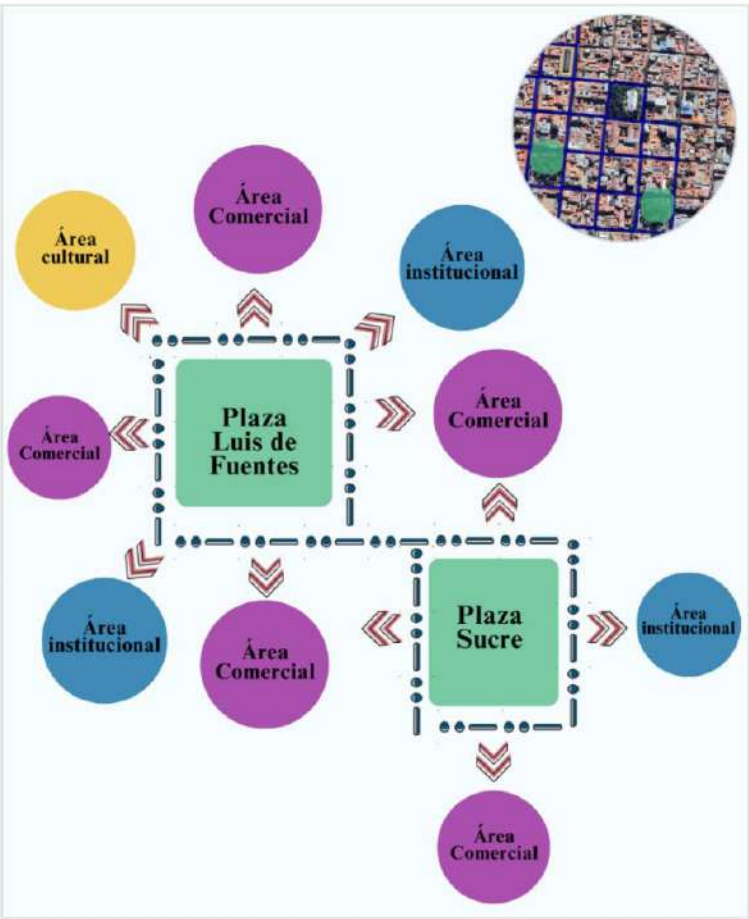


Ubicación: Tarija, Bolivia.

Análisis del contexto.



El ensanchamiento de aceras en el casco viejo de Tarija responde a la necesidad de mejorar la movilidad y accesibilidad urbana, priorizando el tránsito peatonal en un entorno patrimonial. Esta intervención no solo ha optimizado la circulación en áreas comerciales y culturales, sino que también ha reforzado la imagen urbana con la incorporación de luminarias y jardineras decorativas.



Análisis Funcional

La intervención del modelo Ensanchamiento de Acera del Casco Viejo de Tarija busca recuperar la escala humana del centro histórico mediante la ampliación de aceras en calles con alta densidad peatonal. Esta estrategia reorganiza los flujos urbanos, da prioridad al peatón y refuerza la conexión entre espacios clave comerciales, institucionales, recreativos y culturales, mejorando la experiencia del recorrido. El ensanchamiento transforma la relación entre vereda y fachada, haciendo más seguros, accesibles y atractivos los frentes urbanos. A su vez, potencia la vida pública en torno a nodos como las plazas Luis de Fuentes y Sucre, consolidando una red de espacios caminables y activos. Esta reconfiguración favorece la interacción social, dinamiza el comercio local y realza la identidad del casco antiguo sin alterar su esencia patrimonial.

Análisis Espacial



El ensanchamiento de aceras en el casco viejo de Tarija ha mejorado la movilidad urbana y la conexión entre espacios comerciales y culturales, dando prioridad al peatón. Además, la incorporación de luminarias y jardineras embelleció la ciudad, resaltando el valor de los edificios patrimoniales y fortaleciendo la identidad colonial del área.

Análisis simbólico expresivo



Las plazas Luis de Fuentes y Sucre, junto a los predios patrimoniales que las rodean, concentran usos comerciales, institucionales y culturales. En su proceso de transformación, muchos espacios comenzaron a incorporar carteles que rompían con la armonía visual del entorno. Para recuperar su valor simbólico, se propuso un nuevo modelo de letreros adaptado al lenguaje patrimonial, mejorando la imagen urbana y reforzando la identidad del casco histórico.

5.1.4. Matriz Analítica De Elementos Funcionales, Espaciales Y Simbólicos Aplicables.

Tabla N° 1 - Matriz analítica.

MODELO	FUNCIONAL	ESPACIAL	SIMBÓLICO EXPRESIVO	TECNOLÓGICO
REVITALIZACIÓN DEL ÁREA CENTRAL DE CACHI – ARGENTINA 	• Jerarquización vial con prioridad peatonal mediante ampliación de aceras y diferenciación de zonas de circulación, estancia y comercio. • Articulación funcional entre espacios culturales, institucionales y comerciales a través de recorridos continuos. Incorporación de vegetación como regulador micro climático y recurso de transición espacial.	• Configuración espacial jerarquizada en torno a un nodo central (Plaza 9 de Julio), que articula el tejido urbano mediante ejes visuales y recorridos funcionales. • Rediseño del perfil vial con diferenciación clara entre franjas peatonales, comerciales y vehiculares. • Inserción de vegetación como límite blando entre espacio edificado y espacio público, aportando transición morfológica, confort ambiental y unidad visual.	• La intervención preserva y potencia el imaginario patrimonial a través de la activación visual de espacios significativos (plaza, iglesia, museo), integrando elementos formales tradicionales y pautas de diseño contemporáneo orientadas a la lectura cultural del espacio.	Los componente tecnológicos que caracterizan a la revitalización del área central de Cachi son: • Luminarias led fotovoltaicas • red eléctrica subsuelo
PRESERVACIÓN CULTURAL EN LA RUTA TURÍSTICA DE TOTORA- COCHABAMBA 	• Consolidación de un sistema funcional mixto articulado desde la Plaza Ladislao Cabrera como nodo cívico-cultural, desde el cual se conectan equipamientos institucionales, culturales y religiosos mediante recorridos peatonales estructurados. • Se optimiza la accesibilidad urbana y se dinamizan los flujos a través de la jerarquización del eje principal, con soporte comercial de pequeña escala integrado a la lógica patrimonial.	• Optimización del recorrido urbano mediante ampliación de aceras, lo que permite mejorar la accesibilidad peatonal y reforzar la integración entre comercio local y equipamientos culturales. • Reconfiguración funcional del perfil vial en contextos de calles estrechas, conservando su escala original y autenticidad arquitectónica.	• Reforzamiento de la identidad colectiva a través de una arquitectura viva caracterizada por una paleta cromática distintiva, texturas vernáculas y fachadas tradicionales que conforman un lenguaje visual unificado.	
ENSANCHAMIENTO DE ACERAS DE CASCO VIEJO TARIJA, BOLIVIA 	• Reorganización del perfil vial mediante ampliación de aceras en calles con alta carga peatonal, otorgando prioridad al tránsito peatonal y mejorando la continuidad funcional entre espacios comerciales, institucionales y recreativos. Transformación de la	• Ampliación de aceras como estrategia para priorizar la movilidad peatonal en calles de alta densidad. • Reorganización de flujos urbanos que mejora la conectividad entre nodos comerciales, institucionales y recreativos. • Reactivación de frentes urbanos mediante la transformación de la relación vereda-fachada, generando accesibilidad, seguridad y vitalidad en el espacio público.	• Recuperación del valor simbólico del espacio urbano mediante la regulación del lenguaje gráfico en fachadas y letreros comerciales, adaptándolos a códigos patrimoniales coherentes con el entorno edificado. • La intervención restituye la lectura visual unificada del casco histórico, reforzando su identidad colonial y mejorando la calidad estética del espacio público.	

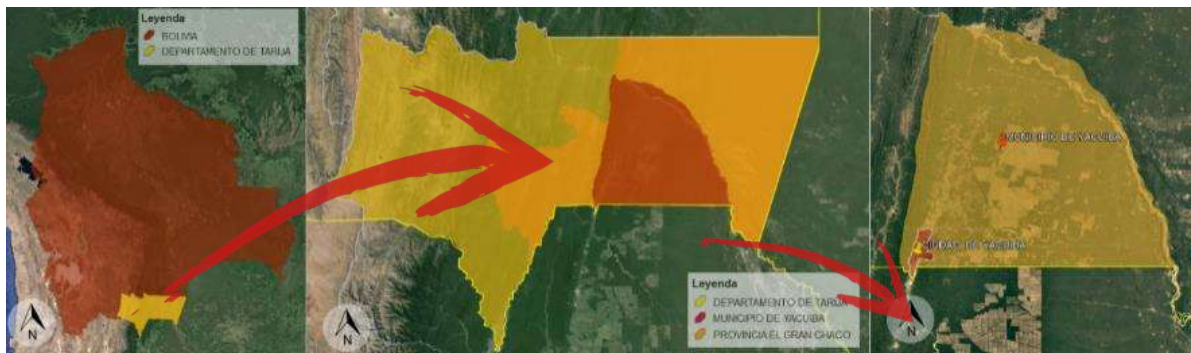
Fuente: Elaboración Propia 2025.

5.2.Diagnóstico Urbano.

5.2.1. Contexto Regional

El municipio de Yacuiba se encuentra situado al sur del estado plurinacional de Bolivia, formando parte de la provincia Gran Chaco del departamento de Tarija. Posee una extensión de 5.206 km², lo que equivale al 28 % del territorio de la provincia Gran Chaco. Las coordenadas geográficas aproximadas de latitud 22°01' y longitud 63°41'. (Figura N°25)

Figura N° 25 Mapa de la ubicación de geográfica de la Ciudad de Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

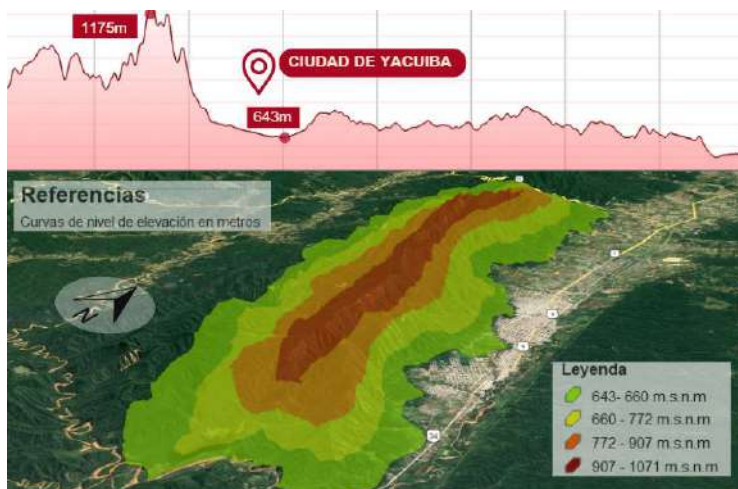
5.2.2. Medio Físico Natural

a) TOPOGRAFÍA

La topografía del distrito 8 del municipio de Yacuiba presenta una variación en las elevaciones, que van desde los 643 m.s.n.m. hasta los 1071 m.s.n.m. y se pueden identificar cuatro tipos de zonas: (Figura N°26)

- Zonas con pendientes muy elevadas (907 - 1071 m.s.n.m).
- Zonas con prominentes ondulaciones y pendientes elevadas (772 - 907 m.s.n.m).
- Zonas con formaciones medianamente prominentes y pendientes moderadas (660 - 772 m.s.n.m).
- Zonas planas de llanuras con pendientes relativamente suaves (539 - 660 m.s.n.m).

Figura N° 26- Mapa topográfico de las elevaciones de la ciudad de Yacuiba



Fuente: Elaboración propia 2025.

b) CALIDAD DE SUELOS

La composición del suelo en Yacuiba incluye dos principales tipos: el franco arcilloso, que cubre el 52% de la superficie, y el franco arenoso, con un 48%. Estas características tienen implicaciones tanto en la agricultura como en la construcción: (Figura N°27)

Figura N° 27- Mapa de calidad de suelo de la ciudad de Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

c) VEGETACIÓN

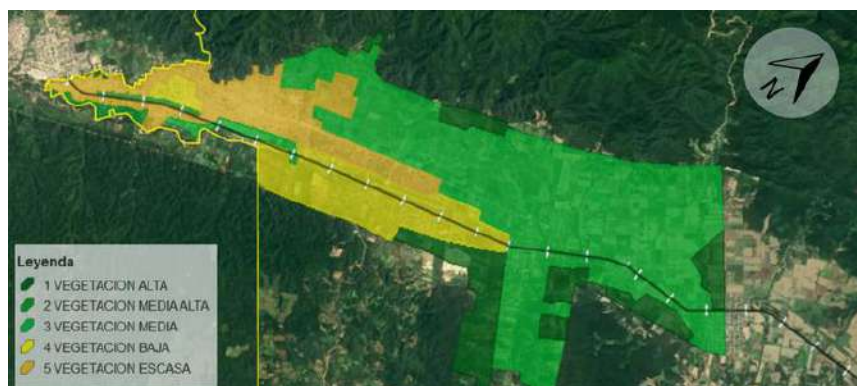
Yacuiba se caracteriza por su rica diversidad de vegetación y microclimas, los cuales se dividen en dos áreas principales: (Figura N°28)

- Área Intensiva: Presenta una mezcla de tipos de vegetación, incluyendo:

Vegetación media alta, Vegetación alta, Vegetación baja, Vegetación escasa.

- Área Extensiva: En esta zona predomina únicamente: Vegetación alta, Vegetación media alta.

Figura N° 28- Mapa del tipo de vegetación existente ene Yacuiba.



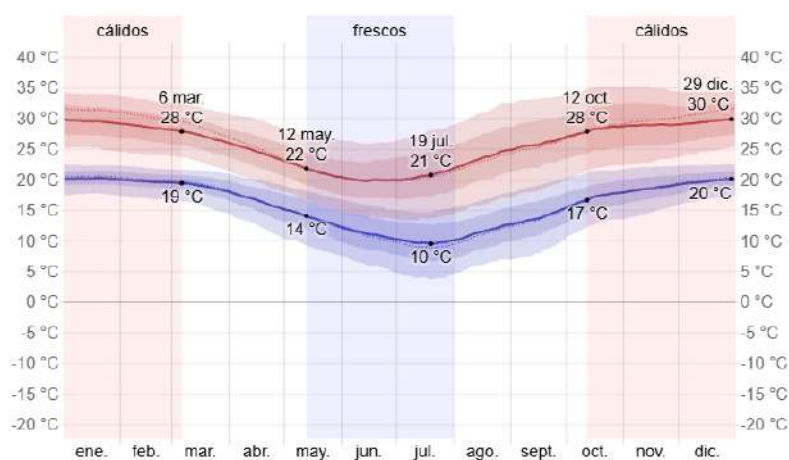
Fuente: Elaboración propia 2025.

d) ESTRUCTURA CLIMÁTICA.

CLIMA.

Yacuiba tiene dos estaciones bien definidas: una cálida, de octubre a marzo, con temperaturas que superan los 28 °C y alcanzan los 29 °C en enero, y otra fría, de mayo a julio, con máximas inferiores a 22 °C y mínimas que rondan los 10 °C en julio. (Tabla N°2)

Tabla N° 2 Tabla de temperatura media máxima y mínima en la ciudad de Yacuiba.

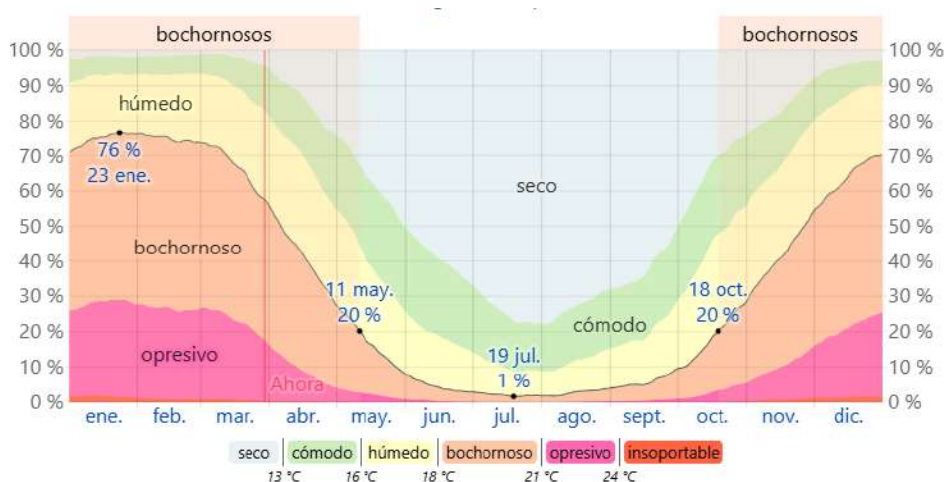


Fuente: *Weatherpark* 2025.

HUMEDAD.

La humedad en Yacuiba se mide mediante el punto de rocío, que influye en el confort al determinar la evaporación del sudor. Mientras los días secos presentan puntos de rocío bajos, los días bochornosos están asociados a puntos elevados, lo que suele extenderse a la noche. Yacuiba experimenta una marcada variación estacional en la humedad: el período más bochornoso dura 6,8 meses, de octubre a mayo. En enero es donde se registran 23,2 días de bochorno. Por el contrario, julio es el mes menos húmedo, con apenas 0,6 días bochornosos. (Tabla N°3)

Tabla N° 3- *-Tabla de niveles de comodidad de la humedad en la ciudad de Yacuiba.*



Fuente: Weatherpark 2025.

PRECIPITACIÓN.

Yacuiba presenta las siguientes temporadas de precipitaciones: (Tabla N°4)

- La temporada más mojada: Abarca 5,1 meses, del 12 de noviembre al 15 de abril, con una probabilidad superior al 41 % de días con lluvia. Enero es el mes más lluvioso, con un promedio de 18 días de lluvia.
- La temporada más seca: Dura 6,9 meses, del 15 de abril al 12 de noviembre. Agosto es el mes con menos lluvias, con un promedio de 6,6 días mojados. La lluvia es el tipo de precipitación más común, alcanzando su máxima probabilidad del 60 % el 11 de enero.

Tabla N° 4 - Tabla de la probabilidad diaria de precipitación en Yacuiba.



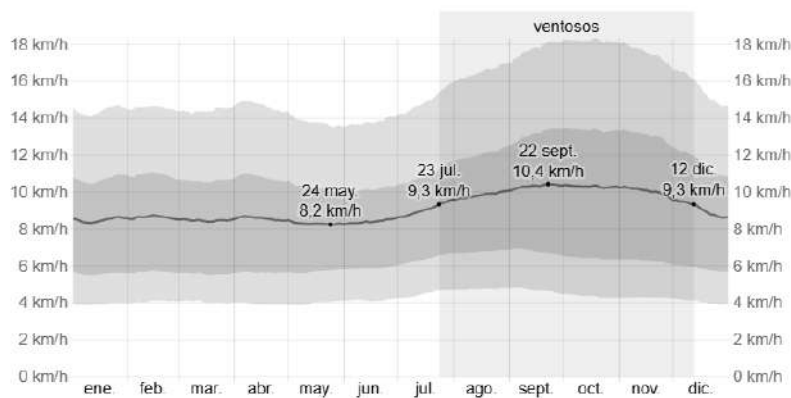
Fuente: Weatherpark 2025.

VIENTO.

Yacuiba presenta variaciones estacionales en la velocidad del viento:

- Temporada ventosa: Dura 4,6 meses, del 23 de julio al 12 de diciembre, con velocidades promedio superiores a 9,3 km/h. El mes más ventoso es septiembre, alcanzando 10,3 km/h.
- Temporada calmada: Abarca 7,4 meses, del 12 de diciembre al 23 de julio, siendo mayo el mes más tranquilo con vientos de 8,3 km/h en promedio. (Tabla N°5)

Tabla N° 5 - Tabla de Velocidad promedio del viento en Yacuiba.



Fuente: Weatherpark 2025.

5.2.3. Aspectos Demográficos.

a) DEMOGRAFÍA DE YACUIBA.

Según el Censo Nacional de Población y Vivienda 2025, Yacuiba cuenta con una población de 92.245 habitantes, dividida en dos áreas: (Tabla N°6)

- Área Intensiva: Alberga el 67% de la población, es decir, aproximadamente 61.917 habitantes. Esta área incluye el casco urbano y las zonas de mayor densidad poblacional.
- Área Extensiva: Reúne al 33% de la población, lo que equivale a cerca de 30.208 habitantes. Comprende principalmente las áreas rurales y periféricas, caracterizadas por una menor densidad poblacional.

Tabla N° 6 – Tabla de población empadronada.

POBLACIÓN EMPADRONADA			
Tipos de áreas	Hombres	Mujeres	Población total de Yacuiba
Población área extensiva	14.705	16.039	30.208
Población área intensiva	35.054	27.892	61.917

Fuente: Datos del Censo 2025.

PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN DE YACUIBA:

$$PF = PI \times (1 + IC)^t$$

PF: Población Futura

PI: Población inicial

IC: Índice de crecimiento

T: Periodo de Proyección

Proyección de población al 2025.

$$PF = 92,245 \times (1 + IC)^{13} = 103,314 \text{Hab}$$

Proyección de población al 2045.

$$PF = 103,314 \text{Hab} \times (1 + IC)^{20} = 123,642 \text{Hab}$$

b) FLUJO TURÍSTICO DE YACUIBA.

De acuerdo a datos de la secretaria de Promoción Económica de Yacuiba el flujo turístico se divide en turismo local, nación y extranjero y tuvo un crecimiento exponencial anualmente debido al comercio y festividades comunitarias. (Tabla N°7)

Tabla N° 7 - Flujo Turístico de Yacuiba

Año	2.10%	2.10%	5.50%
	Turistas locales	Turistas Nacionales	Turistas Extranjeros
2012	9401	4066	118
2016	10216	4419	146
2024	11932	5161	210

Fuente: Secretaría de Promoción Económica 2024.

PROYECCIÓN DEL FLUJO TURÍSTICO DE YACUIBA.

$$PF = PI \times (1 + IC)^t$$

PF: Población Futura

PI: Población inicial

IC: Índice de crecimiento

T: Periodo de Proyección

Proyección del flujo turístico local al 2045.

$$PF = 11,932 \times (1 + 2,1\%)^{20} = 17,900 \text{ Turistas}$$

Proyección del flujo turístico nacional al 2045.

$$PF = 5,161 \times (1 + 2,1\%)^{20} = 7,750 \text{ Turistas}$$

Proyección del flujo turístico internacional al 2045.

$$PF = 210 \times (1 + 5,5\%)^{20} = 610 \text{ Turistas}$$

c) ACTIVIDAD ECONÓMICA EN YACUIBA

En Yacuiba, el comercio es una actividad clave dentro del sector terciario, representando 29.09% de la población ocupada en el área urbana según datos del Censo 2024

con un crecimiento anual del 2.7%. Este aumento refleja el desarrollo económico de la región, impulsado por mayor demanda, inversión y modernización del sector comercial.

PROYECCIÓN DE CRECIMIENTO DEL COMERCIO EN YACUIBA.

$$PF = PI \times (1 + IC)^t$$

PF: Población Futura

PI: Población inicial

IC: Índice de crecimiento

T: Periodo de Proyección

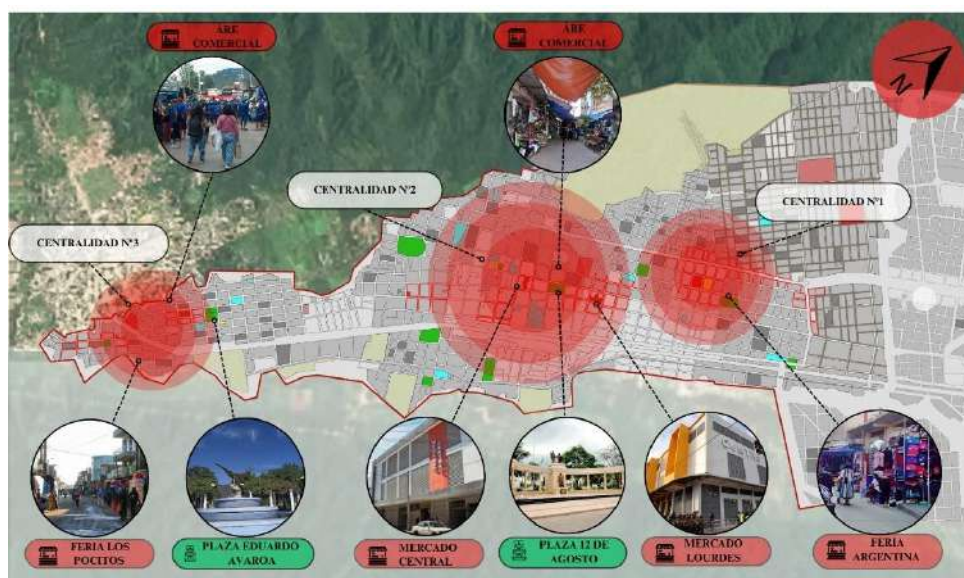
Proyección de crecimiento del comercio al 2045.

$$PF = 18,000 \times (1 + 2,7\%)^{20} = 31,500 \text{ Comerciantes}$$

5.2.4. Centralidades Urbanas.

La ciudad de Yacuiba presenta una estructura policéntrica compuesta por tres centralidades urbanas claramente identificables, cuya configuración responde a la concentración de actividades comerciales, equipamientos estratégicos y nodos de conexión urbana. (Figura N°29)

Figura N° 29- Mapa las centralidades de la Ciudad de Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.2.5. *Uso De Suelo Actual.*

Figura N° 30- Mapa de uso de suelo Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.2.6. *Equipamientos Urbanos*

En la ciudad de Yacuiba, se pueden encontrar distintos tipos de equipamientos que buscan beneficiar a la población los siguientes equipamientos son: (Figura N°31)

Figura N° 31 - Mapa de tipos de equipamientos de Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.2.7. *Infraestructura Urbana*

a) **ORDEN DE VÍAS**

La estructura urbana de Yacuiba se divide en tres tipos de vías: primer, segundo y tercer orden. (Figura N°32)

Figura N° 32- Mapa del orden vial de Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

b) INFRAESTRUCTURA DE VÍAS

En Yacuiba, el 55% de las vías son de tierra y el 45% son están asfaltadas facilitando la movilidad urbana. (Figura N°33).

Figura N° 33- Mapa de la infraestructura Urbana de Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

c) RED DE SERVICIOS BÁSICOS

RED ELÉCTRICA

La red de instalación eléctrica en la ciudad de Yacuiba ha logrado cubrir un 76,8% de la mancha urbana. Esta extensa red abarca principalmente las zonas residenciales que cumplen con los requisitos mínimos de fragmentación urbana establecidos por los lineamientos para el vivir bien. (Figura N°34)

Figura N° 34 Mapa de red eléctrica en Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

RED DE ALCANTARILLADO

La cobertura del sistema de alcantarillado en Yacuiba alcanza el 71,3% de la mancha urbana. EMAPYC lidera este proyecto, trabajando junto al municipio y siguiendo los lineamientos del PLUS para mejorar la infraestructura. (Figura N°35)

Figura N° 35– Mapa de red de alcantarillado en Yacuiba



Fuente: Elaboración propia 2025.

RED DE GAS DOMICILIARIO

La red de gas domiciliaria en Yacuiba alcanza el 86,7% de las viviendas, beneficiando áreas residenciales y de salud. Sin embargo, el 22,4% carece de planificación estratégica debido al crecimiento urbano descontrolado por asentamientos ilegales que no siguen los lineamientos del PLUS. (Figura N°36)

Figura N° 36– Mapa de red de gas domiciliario en Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público que circula por las calles Santa Cruz y Comercio son las líneas de micros 1 y 2, así como los taxis trufis con bandera amarillo, verde, celeste, amarillo con verde y blanco con verde. (Figura N°37)

Figura N° 37– Mapa de red del transporte público en Yacuiba.

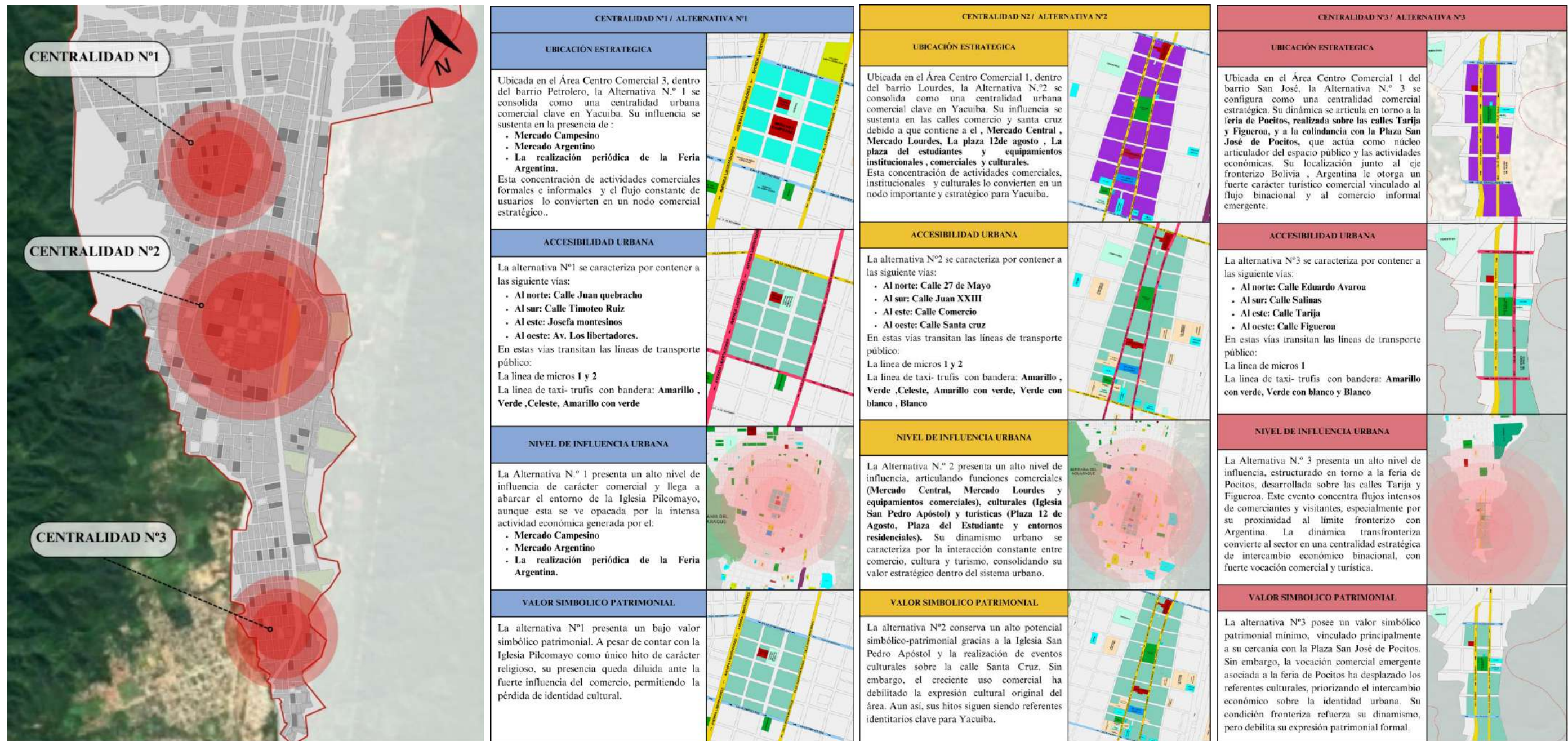


Fuente: Elaboración propia 2025.

5.3.Alternativas De Intervención.

Las alternativas de intervención se definen en función de la configuración urbana de Yacuiba, estructurada a partir de tres centralidades principales que concentran actividades comerciales, culturales y turísticas mediante equipamientos estratégicos y nodos clave de conexión urbana. (Figura N°38)

Figura N° 38– Mapa de centralidades urbana en la ciudad de Yacuiba.



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.3.1. *Tabla Comparativa De Alternativas.*

Tabla N° 8 Tabla comparativa de alternativas

PARÁMETROS	PUNTAJE MÁXIMO	ALTERNATIV A N°1	ALTERNATIVA N°2	ALTERNATIVA N°3
UBICACIÓN ESTRATEGICA	10	6	10	7
ACCESIBILIDAD URBANA	10	7	10	6
NIVEL DE INFLUENCIA URBANA	10	5	9	6
VALOR SIMBOLICO PATRIMONIAL	10	5	9	5
TOTAL	40	23	38	24

Fuente: Elaboración propia 2025.

5.3.2. *Conclusiones.*

La Alternativa N°2, ubicada en el Área Centro Comercial 2 del barrio Lourdes, se consolida como la centralidad urbana más estratégica y dinámica de Yacuiba debido a su excepcional concentración de funciones urbanas complementarias. Esta alternativa articula de manera integral actividades comerciales de alta relevancia, funciones culturales significativas y espacios turísticos recreativos fundamentales, creando un Área urbana multifuncional única.

Su posición estratégica, delimitada por las calles 27 de mayo, Juan XXIII, Comercio y Santa Cruz, junto con la convergencia de múltiples líneas de transporte público (micros 1 y 2, y diversas rutas de taxi-trufis), garantiza una accesibilidad óptima que potencia la interacción constante entre comercio, cultura y turismo. Aunque el crecimiento comercial ha generado cierta tensión con la expresión cultural original del área, la Alternativa N°2 mantiene un alto valor simbólico patrimonial que, combinado con su dinamismo económico y social, la posiciona como el nodo urbano más para Yacuiba.

5.4.Diagnóstico Del Sitio.

5.4.1. Ubicación Del Sitio.

El proyecto a realizar se ubica en dentro del departamento de Tarija, Provincia Gran Chaco, en el municipio de Yacuiba, Distrito 3, Área centro comercial 2. (Figura N°39)

Figura N° 39 Ubicación del área de intervención.



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.2. Delimitación Del Área De Intervención.

La revitalización se llevará a cabo en las calles Santa Cruz y Comercio, delimitadas al norte por la Calle 27 de mayo y al sur por la Calle Juan XXIII. (Figura N°40)

Figura N° 40 Delimitación del área de intervención

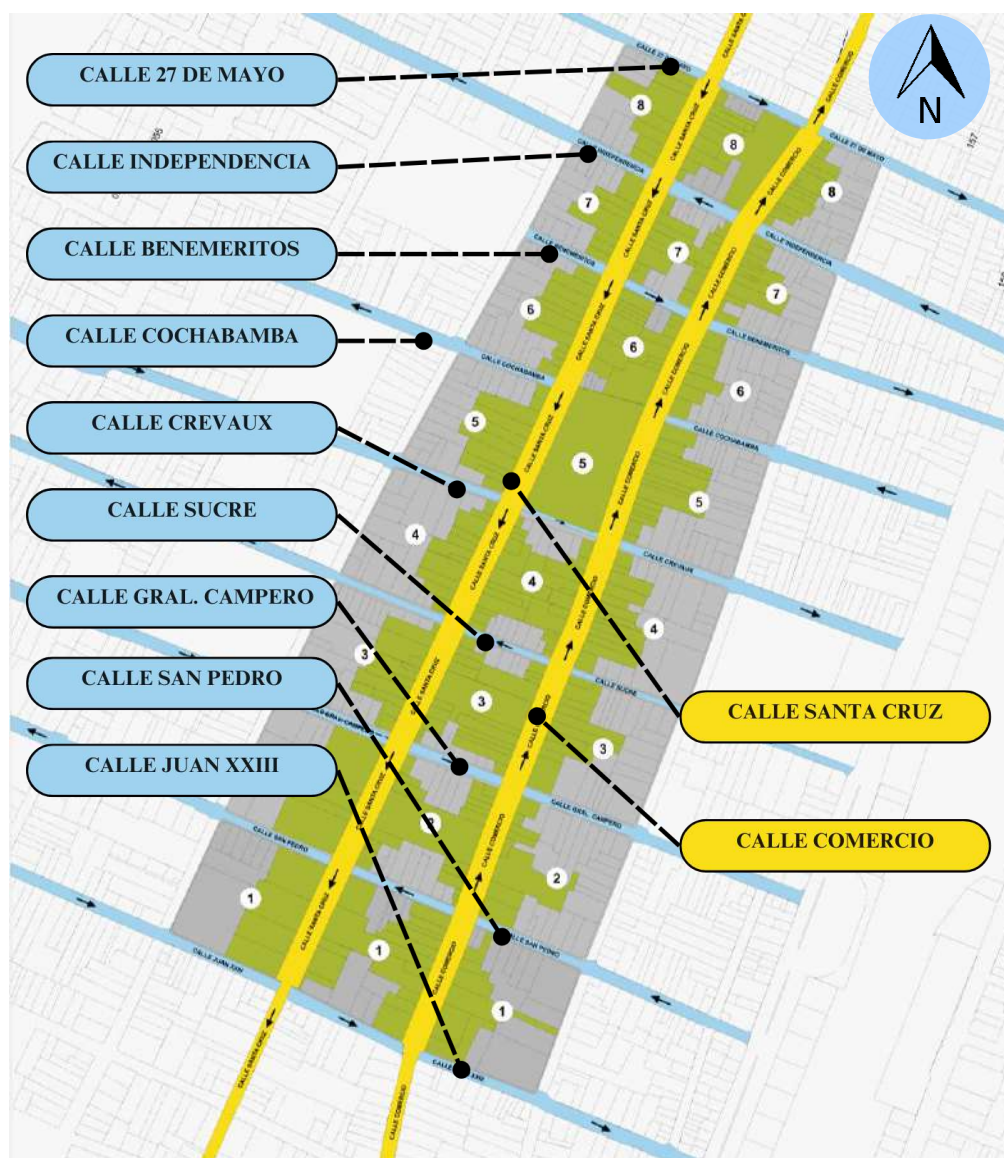


Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.3. Estructura Urbana.

Las calles Santa Cruz y Comercio son consideradas vías de segundo orden. A su vez, estas están conformadas por vías de tercer orden, entre las cuales se encuentran las calles 27 de mayo, Independencia, Beneméritos, Cochabamba, Crevaux, Sucre, General Campero, San Pedro y Juan XXIII. (Figura N°41)

Figura N° 41 Delimitación del área de intervención.

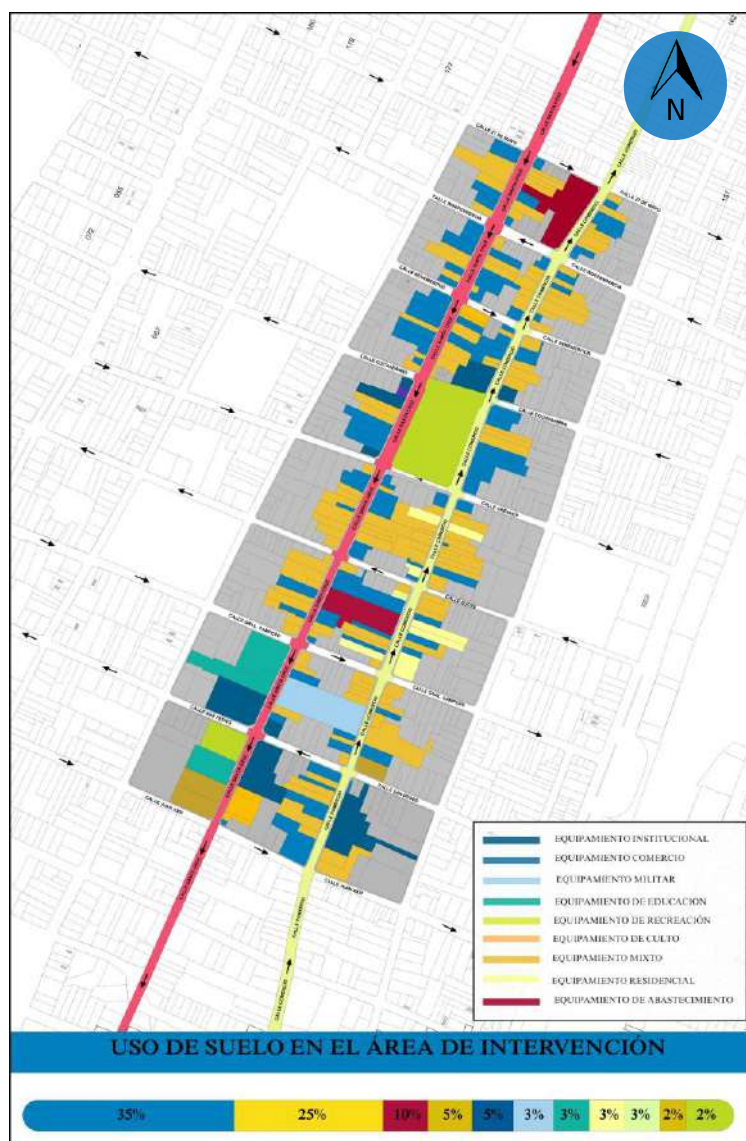


Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.4. Uso De Suelo.

Se identificó que en las calles Santa Cruz y Comercio predomina el uso comercial, el cual representa el 35% del total del área de intervención, consolidando su carácter como eje económico y de servicios. El 25% del suelo corresponde a uso mixto, lo que evidencia una integración funcional entre actividades residenciales, comerciales y de servicios. Equipamientos con un 10% abastecimiento. Por otro lado, un 5% del área intervención está destinado tanto a equipamientos institucionales como de culto, funciones que aportan valor cívico y simbólico. Asimismo, el 3% se reparte en equipamientos militares, educativos, recreativos y residenciales. (Figura N°42)

Figura N° 42 Uso de suelo del área de intervención.



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.5. *Densidad Del Área De Intervención.*

El área de intervención cuenta con una superficie de 13,97 hectáreas y un índice de crecimiento poblacional de 0,4 % anual, según datos del censo 2024. La población total asciende a 2.622 habitantes, lo que permite calcular una densidad bruta de 187,7 habitantes por hectárea y una densidad neta de 341,3 habitantes por hectárea, considerando que el 55 % del suelo está destinado a uso residencial. De esta manera, el área presenta una densidad media-alta, que refleja una ocupación intensa del espacio urbano y un elevado nivel de concentración poblacional en las zonas habitacionales. (Tabla N°9)

Tabla N° 9 Densidad poblacional del área de intervención.

INDICADOR	VALOR	PLANO DEL A' READE INTERVENCIÓN
Superficie total del área de intervención	139.722,58 m² (13,97 hectáreas)	
Superficie neta residencial estimada	76.847,42 m² (7,68 hectáreas)	
Población base del area de intervención (Censo 2024)	2.622 habitantes	
Tasa de crecimiento anual (2025)	0,4%	
Superficie neta residencial estimada	55%	
Densidad bruta proyectada (2025)	187,7 hab/ha	
Densidad neta proyectada (2025)	341,3 hab/ha	

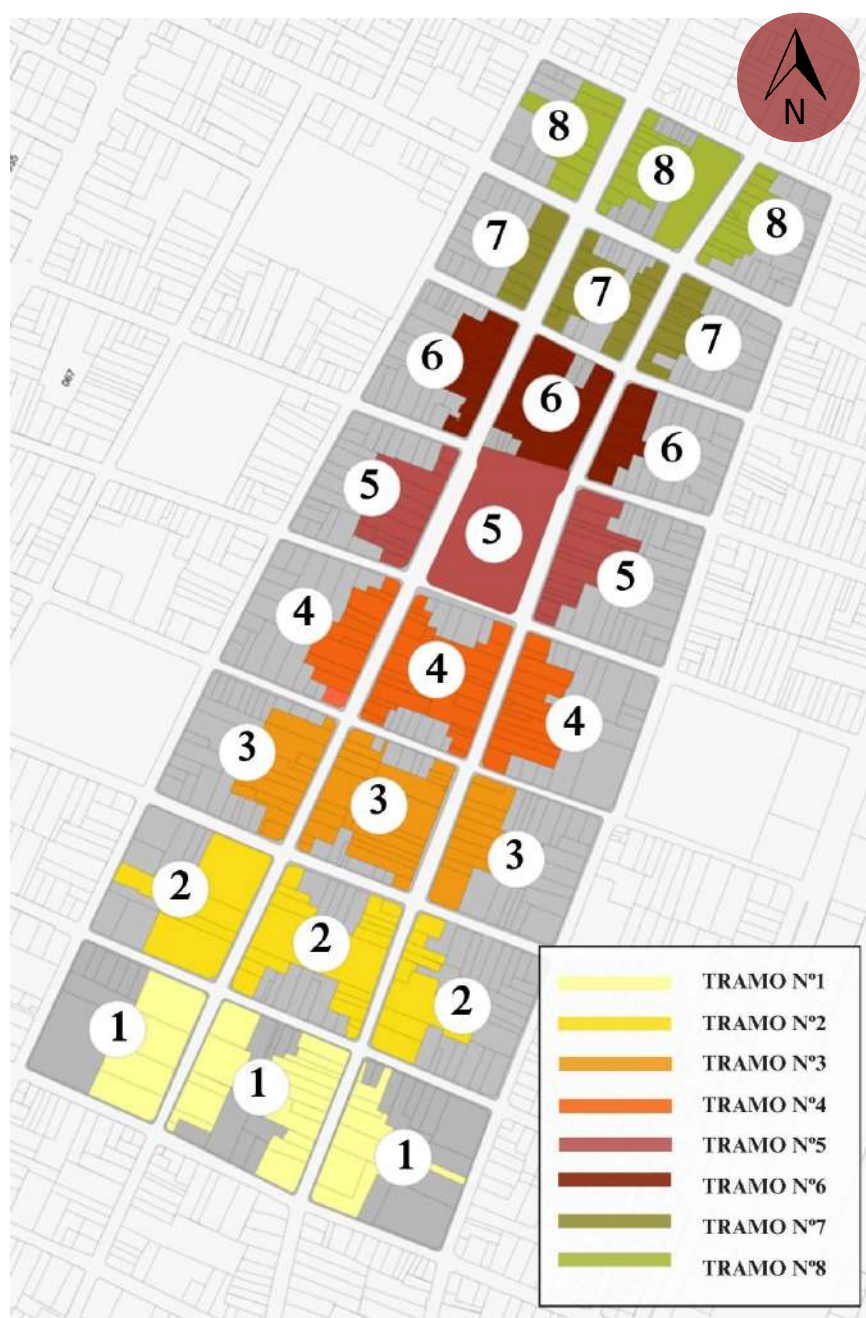
Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.6. *Identificación De Características De Área De Intervención.*

El área de intervención se ha dividido en ocho tramos con el objetivo de realizar los análisis más precisos y detallados: (Figura N°43)

- Las alturas edificadas
- El estado de conservación de las fachadas
- Los perfiles viales dentro del área de intervención.
- Identificación de predio patrimoniales.

Figura N° 43 División del área de inversión.

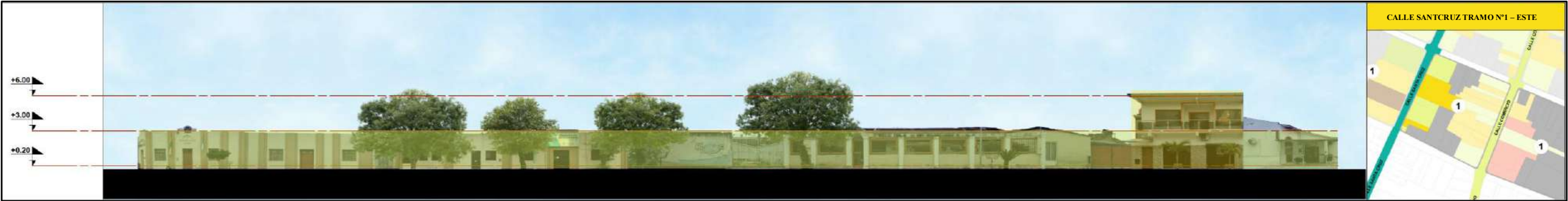


Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.7. Alturas De Predios Edificados

PERFILES URBANOS TRAMO N°1.

Figura N° 44 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



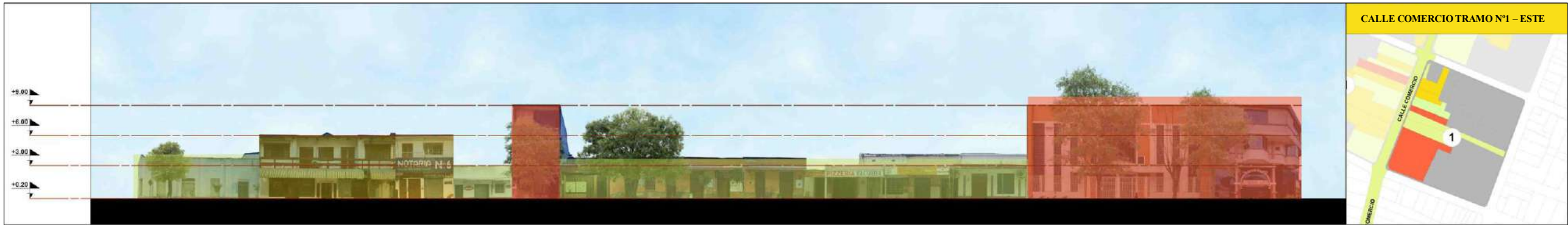
Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 45 Condición de fachada de la calle santa cruz – oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 46 Condición de fachada de la calle comercio - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 47 Condición de fachada de la calle comercio - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

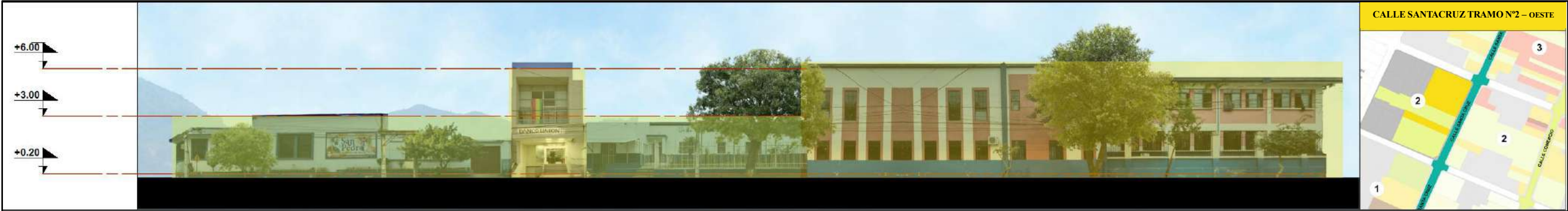
PERFILES URBANOS TRAMO N°2.

Figura N° 48 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 49 Condición de fachada de la calle comercio - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 50 Condición de fachada de la calle comercio - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

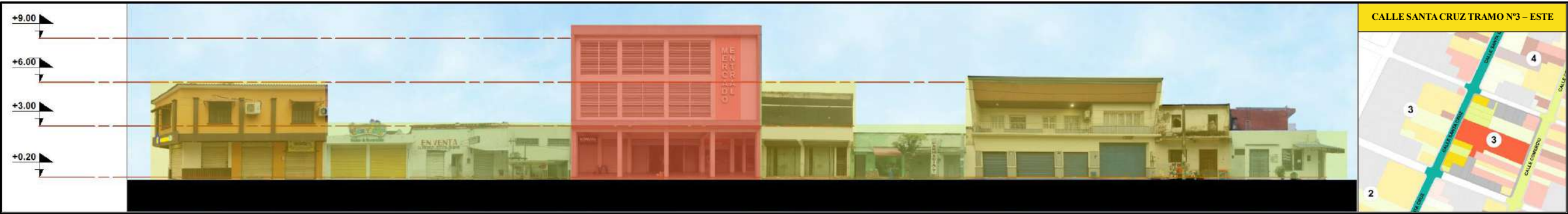
Figura N° 51 Condición de fachada de la calle comercio - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

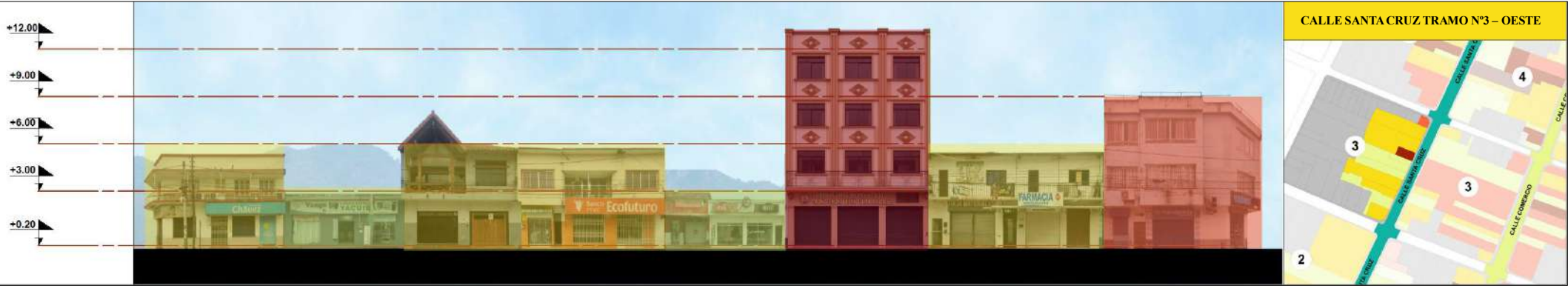
PERFILES URBANOS TRAMO N°3.

Figura N° 52 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



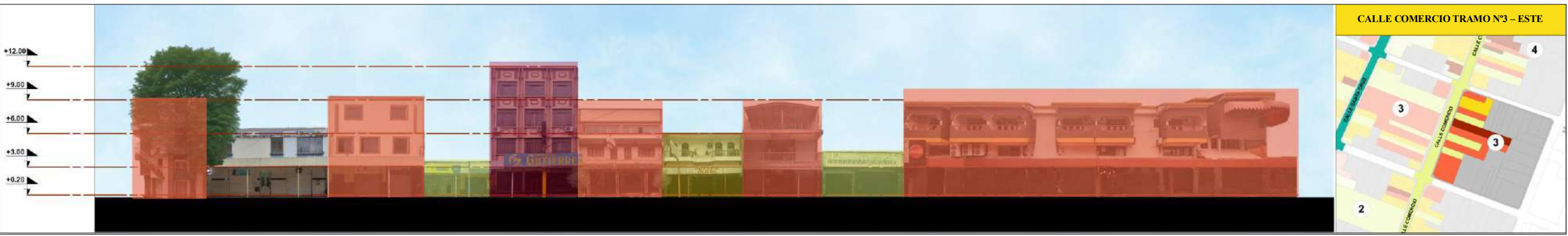
Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 53 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



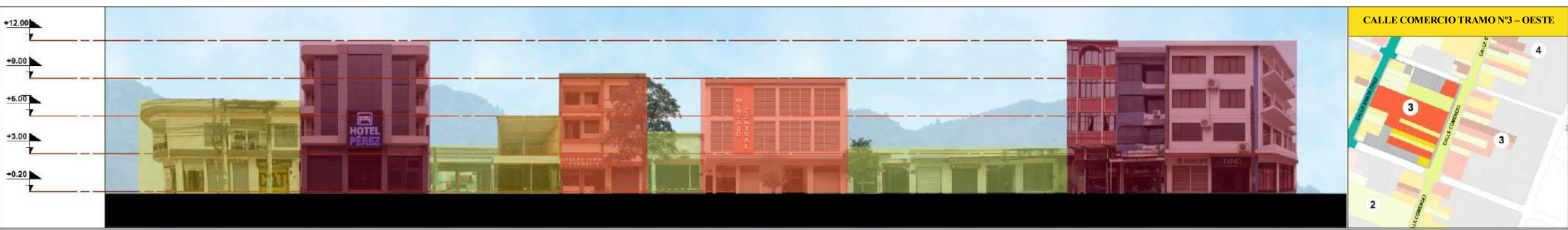
Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 54 Condición de fachada de la calle comercio - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

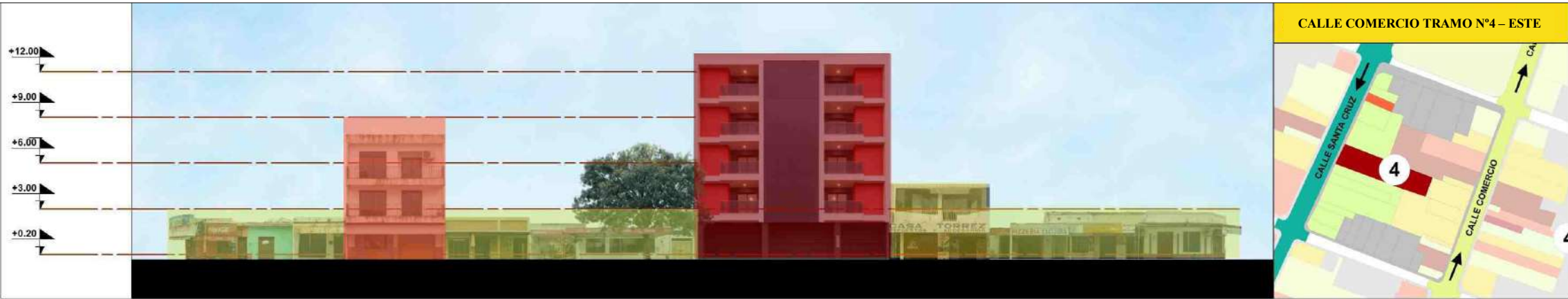
Figura N° 55 Condición de fachada de la calle comercio - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

PERFILES URBANOS TRAMO N°4.

Figura N° 56 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 57 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 58 Condición de fachada de la calle comercio - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 59 Condición de fachada de la calle comercio – oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

PERFILES URBANOS TRAMO N°5.

Figura N° 60 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 61 Condición de fachada de la calle comercio - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

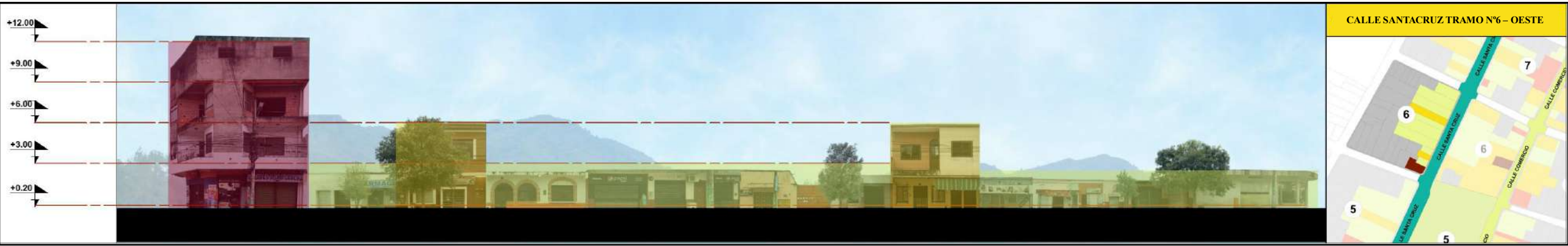
PERFILES URBANOS TRAMO N°6.

Figura N° 62 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 63 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 64 Condición de fachada de la calle comercio - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

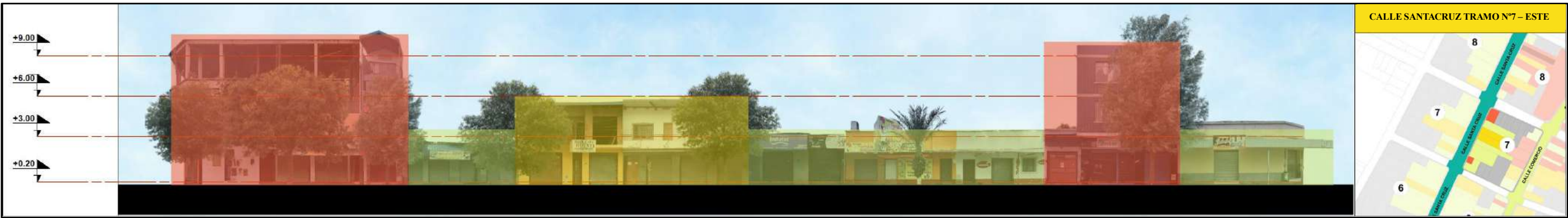
Figura N° 65 Condición de fachada de la calle comercio - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

PERFILES URBANOS TRAMO N°7.

Figura N° 66 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 67 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 68 Condición de fachada de la calle comercio - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 69 Condición de fachada de la calle comercio - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

PERFILES URBANOS TRAMO N°8.

Figura N° 70 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 71 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 72 Condición de fachada de la calle comercio - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 73 Condición de fachada de la calle comercio - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.8. Estado De Conservación De Fachadas.

CONDICIÓN DE FACHADAS TRAMO N°1.

Figura N° 74 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 75 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 76 Condición de fachada de la calle comercio- este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 77 Condición de fachada de la calle comercio- oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

CONDICIÓN DE FACHADAS TRAMO N°2.

Figura N° 78 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 79 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 80 Condición de fachada de la calle comercio- oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 81 Condición de fachada de la calle comercio- este



Fuente: Elaboración propia 2025.

CONDICIÓN DE FACHADAS TRAMO N°3

Figura N° 82 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 83 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 84 Condición de fachada de la calle comercio- este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 85 Condición de fachada de la calle comercio- oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

CONDICIÓN DE FACHADAS TRAMO N°4.

Figura N° 86 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 87 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 88 Condición de fachada de la calle comercio- este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 89 Condición de fachada de la calle comercio- oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

CONDICIÓN DE FACHADA TRAMO N°5.

Figura N° 90 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 91 Condición de fachada de la calle comercio- oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

CONDICIÓN DE FACHADA TRAMO N°6.

Figura N° 92 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 93 Condición de fachada de la calle santa cruz - oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 94 Condición de fachada de la calle comercio- este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 95 Condición de fachada de la calle comercio- oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

CONDICIÓN DE FACHADA TRAMO N°7.

Figura N° 96 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 97 Condición de fachada de la calle santa cruz -oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 98 Condición de fachada de la calle comercio- este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 99 Condición de fachada de la calle comercio- oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

CONDICIÓN DE FACHADA TRAMO N°8.

Figura N° 100 Condición de fachada de la calle santa cruz - este



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 101 Condición de fachada de la calle santa cruz – oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 102 Condición de fachada de la calle comercio- este



Fuente: Elaboración propia 2025.

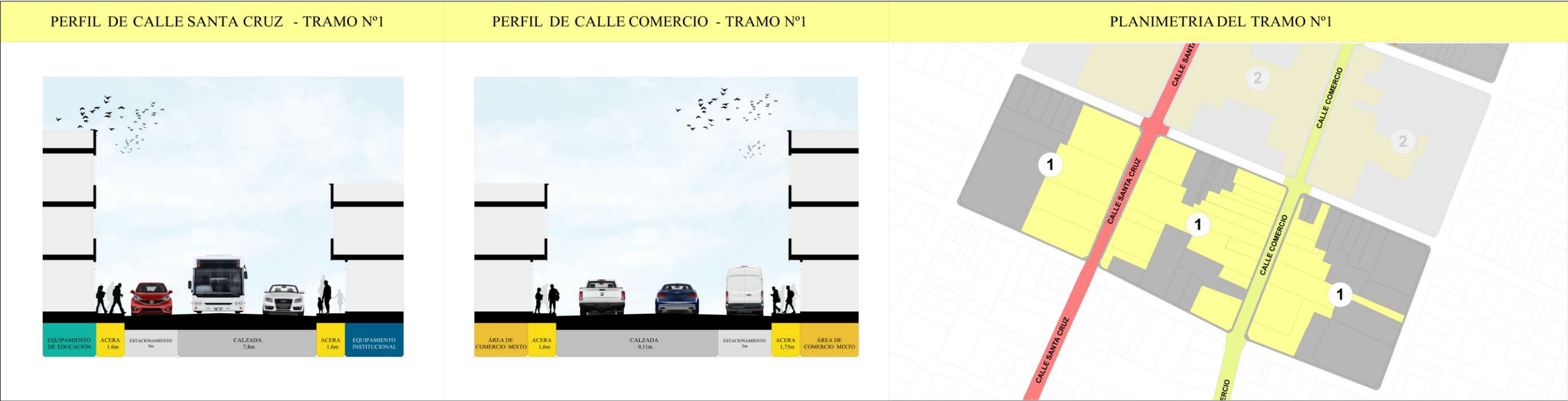
Figura N° 103 Condición de fachada de la calle comercio- oeste



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.9. Perfiles De Vías Por Tramo.

Figura N° 104 Perfiles de vías tramo N°1



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 105 Perfiles de vías tramo N°2



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 105 Perfiles de vías tramo N°3



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 106 Perfiles de vías tramo N°4



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 107 Perfiles de vías tramo N°5



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 108 Perfiles de vías tramo N°6



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 109 Perfiles de vías tramo N°7



Fuente: Elaboración propia 2025.

Figura N° 110 Perfiles de vías tramo N°8



Fuente: Elaboración propia 2025

Figura N° III Identificación de predios patrimoniales en el área de intervención

SE REALIZÓ EL DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN, IDENTIFICANDO LOS PREDIOS PATRIMONIALES EXISTENTES DENTRO DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN. ESTA IDENTIFICACIÓN PERMITE ESTABLECER QUE PREDIOS NO SERÁN OBJETO DE MODIFICACIÓN NI ALTERACIÓN ESTRUCTURAL, LIMITANDO LAS ACCIONES EXCLUSIVAMENTE A:

GARANTIZA QUE LOS PREDIOS CON VALOR HISTÓRICO Y ARQUITECTÓNICO PERMANEZCAN INTACTOS, RESPETANDO SU INTEGRIDAD FORMAL Y MATERIAL.

PERMITE EXTRAER ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS CARACTERÍSTICOS DE LAS TIPOLOGÍAS EXISTENTES COMO SER: PROPORCIONES, MATERIALES, RITMOS COMPOSITIVOS Y SOLUCIONES CONSTRUCTIVAS QUE SIRVEN COMO BASE PARA LA ADECUACIÓN, REHABILITACIÓN, REESTRUCTURACIÓN O CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS PREDIOS DENTRO DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN.

The map shows the layout of the eight blocks in the study area. The blocks are numbered 1 through 8. The streets are labeled C/ SANTACRUZ and C/ COMERCIO. The sampling points are marked with yellow circles and labeled P1, P2, P3, P4, and P5. A compass rose indicates North (N) and South (S).

FICHA DE CATALOGO DE INMUEBLES PATRIMONIALES		TRANSITO N°	Edificio
		P.3	CATEGORIA "A"
6. Fotos del inmueble 2. Ubicación catastral 3. Altura de predio 3 metros ☐ 6 metros ☐ 9 metros ☐ 12 metros ☐ 15 metros ☐ Actual Estilo arquitectónico 6. Problemas detectados generales ☐ Humedad (ascendentes, filtraciones) ☐ ☐ Grietas estructurales ☐ ☐ Ocio de materiales no compatibles ☐ ☐ Intervención sin criterios ☐ ☐ Alteración de la imagen urbana ☐ 7. Elementos arquitectónicos y constructivos Muros y recercamiento Acero ☐ Acero ☐ Hierro ☐ Otros ☐ Concreto ☐ Yeso Cal ☒ Fachada rana ☐ Concreto ☐ Muro ☐ Muro ☐ Muro ☐ Otros ☐ Ventanas Vidrio ☐ Hierro ☐ Madera ☐ Otros ☐ Muro ☐ Muro ☐ Muro ☐ Otros ☐ Cubiertas Tejas ☒ Tejas ☐ Azulejos ☐ Pisos ☐ Tejas ☐ Tejas ☐ Fachada rana ☐ Pisos ☐ Muro ☐ Muro ☐ Muro ☐ Otros ☐ Modificaciones Original ☐ Original ☐ Original ☐ Original ☐ Yeso Cal ☐ Fachada ☐ Fachada ☐ Fachada ☐ Muro ☐ Muro ☐ Muro ☐ Otros ☐ 8. Ley de protección Ley de Protección Ley Departamental N° 162		4. Fotografía de predio  9. Condiciones de Conservación 1 - El uso asignado al edificio no debe alterar su estructura ni su forma original. 2 - No se permite la demolición, salvo de elementos añadidos sin valor patrimonial. 3 - No se admite la modificación de la tipología arquitectónica original del inmueble. 4 - El predio no puede ser dividido físicamente bajo ningún tipo de intervención. 5 - No se permite el edificio o su espacio abierto. 6 - Se permite retirar elementos eliminados, alterados o sustituidos, siempre que exista documentación técnica.	

[illegible]

Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.11. Diagnóstico del flujo vehicular.

El análisis de flujo vehicular permite identificar cómo varía la movilidad durante la mañana, tarde y noche en el área de intervención. Los tramos 3, 5 y 8 de las calles Comercio y Santa Cruz concentran los mayores niveles de tránsito según el horario, destacando dinámicas residenciales en la mañana, comerciales en la tarde y persistencia funcional en la noche. Estas diferencias evidencian sectores clave para ordenar el tránsito, reforzar la accesibilidad y proyectar intervenciones urbanas ajustadas al ritmo y uso cotidiano del espacio público. (Figura N°113)

Figura N° 112 Flujo vehicular



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.12. Diagnóstico del flujo peatonal.

El análisis de flujo peatonal permite identificar cómo varía la presencia de personas en distintos momentos del día en los tramos de Santa Cruz y Comercio. En la mañana, predominan niños y adultos vinculados a actividades escolares y familiares. En la tarde, se intensifica la presencia de jóvenes, mayormente estudiantes de nivel secundario, lo que refleja una activación del entorno educativo y comercial. Durante la noche la dinámica comercial tiende a predominar en los tramos 5, 7 y 8 registran un alto flujo peatonal. (Figura N°114)

Figura N° 113 Flujo peatonal.

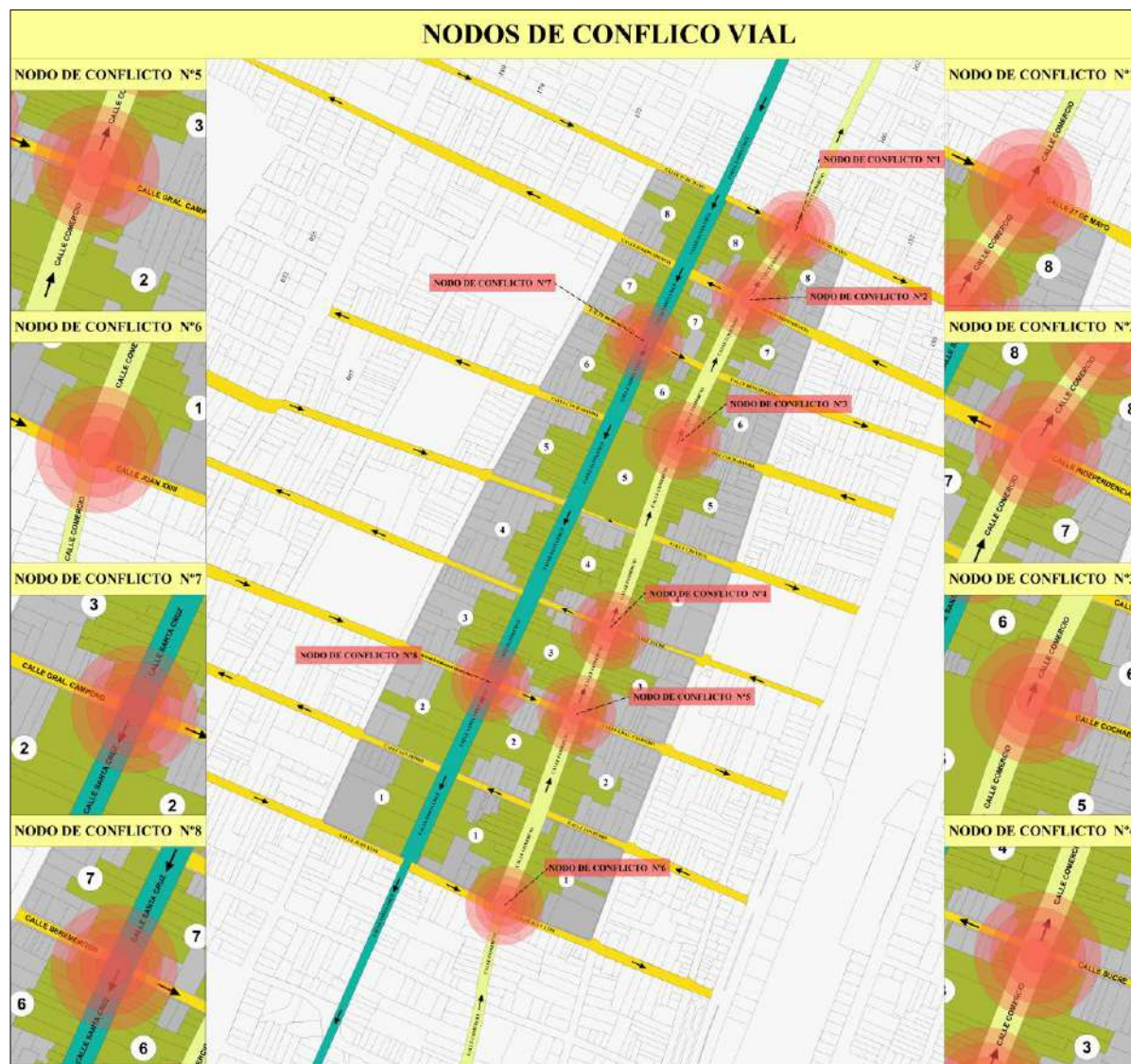


Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.13. Nodos de conflicto.

El área de intervención presenta ocho nodos de conflicto vial que provocan congestión vehicular y afectan la circulación peatonal. Entre los tramos 3° y 4°, predominan jóvenes y estudiantes; entre el 6° y el 8°, el tránsito corresponde a turistas, comerciantes y residentes. En la mañana, los desplazamientos responden a actividades escolares y familiares; en la tarde, los estudiantes de secundaria activan el entorno; en la noche, se intensifica el uso comercial, elevando la carga peatonal y vehicular. Este comportamiento exige intervenciones que ordenen los flujos y mejoren la accesibilidad del espacio público. (Figura N°115)

Figura N° 114 Nodos de conflicto.

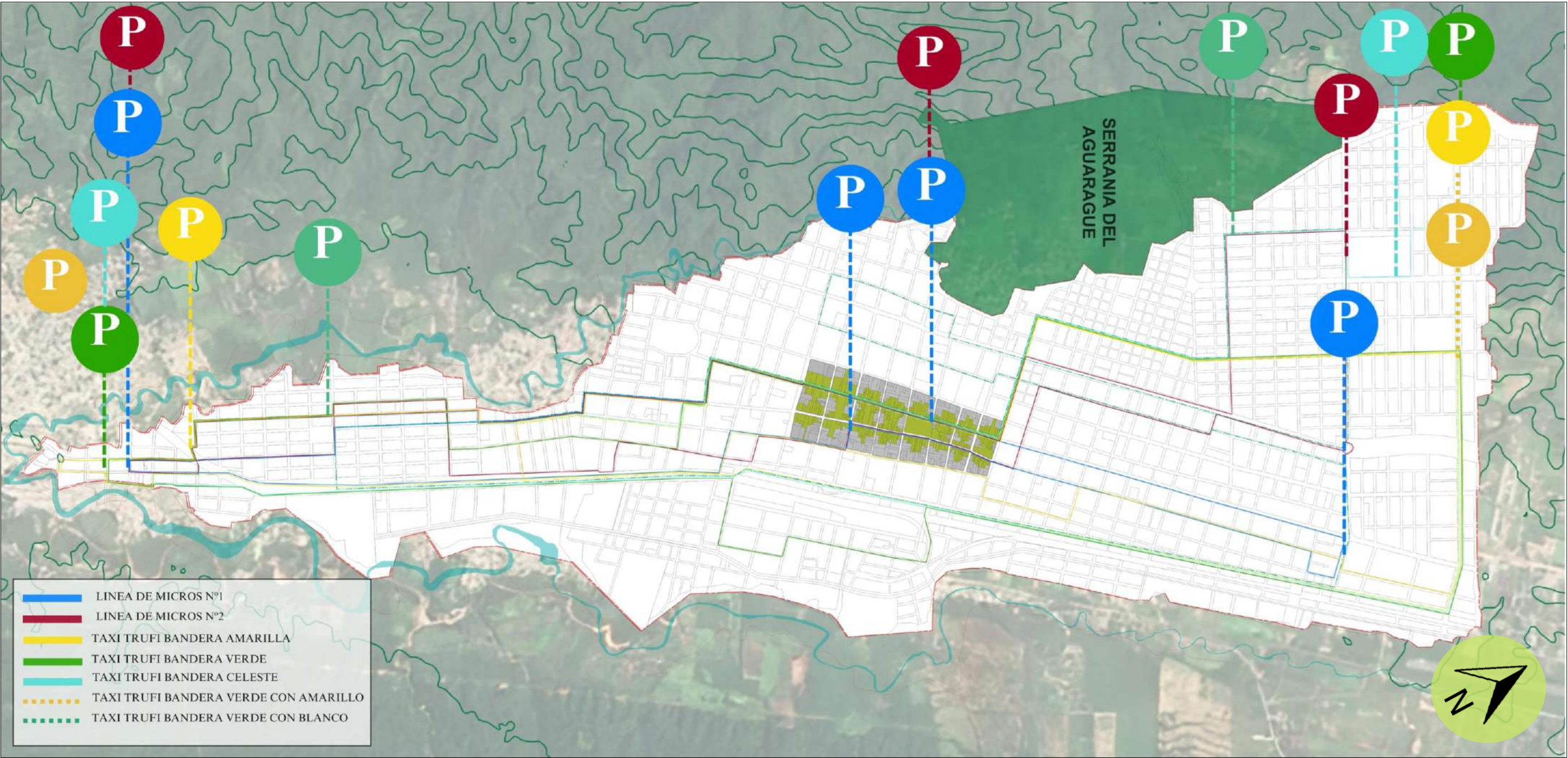


Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.14. Transporte público.

El transporte público que circula por las calles Santa Cruz y Comercio son las líneas de micros 1 y 2, así como los taxis trufis con bandera amarillo, verde, celeste, amarillo con verde y blanco con verde. (Figura N°116)

Figura N° 115 Plano del transporte público.



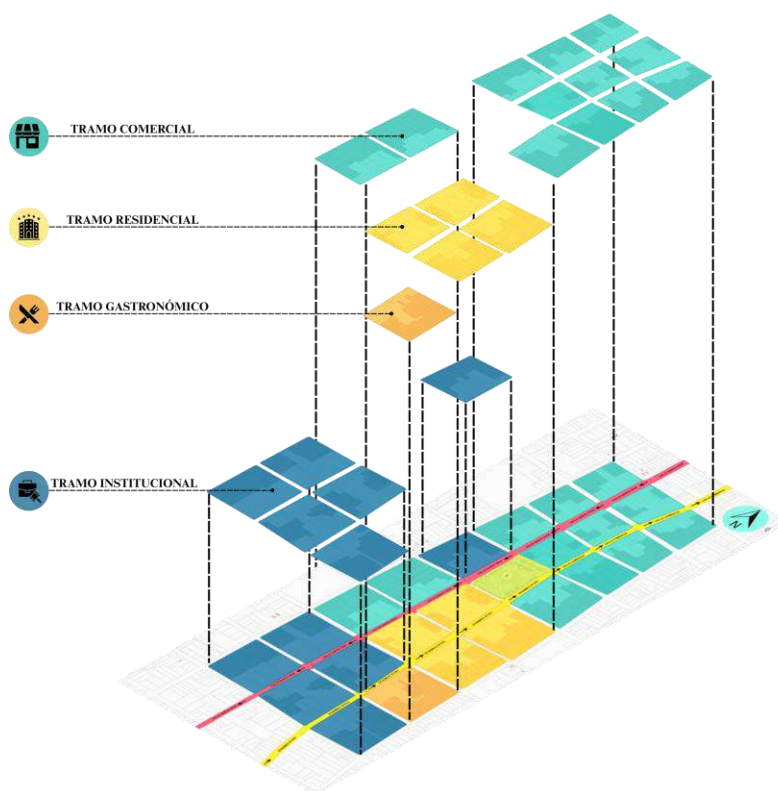
Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.15. Esquema de actividades.

El área de intervención ha sido sectorizada en función de los usos urbanos que la estructuran, configurando un espacio heterogéneo con alto grado de dinamismo. La superposición y complementariedad de actividades contribuyen a su consolidación como centralidad estratégica dentro del tejido urbano. (Figura N°117)

- **Comercio minorista:** constituye el uso dominante, generando flujos constantes de usuarios y consolidando la vitalidad del espacio público.
- **Residencial:** conformado por viviendas unifamiliares, hoteles y hostales, que aportan continuidad habitacional y permanencia en el área.
- **Gastronomía:** integrada por restaurantes, cafeterías y locales de alimentación saludable, los cuales refuerzan la actividad urbana y promueven la apropiación del espacio colectivo.
- **Institucional:** articulada por la alcaldía, entidades financieras, notarías, el Palacio de Justicia, estudios jurídicos y centros educativos, que estructuran un nodo de servicios de alcance urbano.

Figura N° 116 Esquema de actividades.



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.16. Eventos y costumbres en el área de intervención.

Los distintos espacios del área de emplazamiento cumplen funciones específicas dentro de las festividades locales: la Calle Santa Cruz sobresale como eje central para actividades religiosas, comunitarias y festivas; la Plaza 12 de agosto se consolida como espacio institucional y cultural; la Calle Comercio se configura como centro comercial y creativo; y los alrededores del mercado central se presentan como plataforma para manifestaciones artísticas interculturales. (Tabla N°10)

Tabla N° 10 Eventos y costumbres.

MES	EVENTO O COSTUMBRE	TIPO DE ACTIVIDAD	ESPACIO ASOCIADO
ENERO	Fiesta de Reyes	Religiosa – Comunitaria	Calle Santa cruz
FEBRERO	Carnaval Chaqueño	Festiva – Popular	Calle Santa cruz
MARZO	Vía Crucis – Semana Santa	Religiosa – Procesional	Calle Santa Cruz / Iglesia San Pedro
ABRIL	Feria del Pan y Tradiciones	Gastronómica – Cultural	Plaza 12 de Agosto/Calle Santa cruz
MAYO	Aniversario Cívico de Yacuiba	Cívica – Institucional	Plaza 12 de Agosto/Calle Santa cruz
JUNIO	Festividad de San Pedro Apóstol	Religiosa – Folklórica	Iglesia San Pedro / Barrio Obrero
JULIO	Encuentro Intercultural de Danza	Artístico – Cultural	Alrededores del mercado central
SEPTIEMBRE	Festival de Bandas Escolares	Educativa – Musical	Calle Santa cruz
OCTUBRE	Feria Artesanal y Productiva	Comercial – Creativa	Calle Comercio
DICIEMBRE	Navidad y Feria de Regalos	Religiosa – Comercial	Calle Comercio / Plazas

Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.17. Vegetación en el área de intervención.

Figura N° 117 Mapa de la vegetación en el área de intervención.



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.18. Vientos y Asoleamiento.

a) Asoleamiento.

El asoleamiento en el área de intervención está estructurado por dos nodos ambientales fundamentales, el solsticio de invierno que predomina entre los meses de mayo a julio, con una incidencia solar estimada de 10 h 47 min, y el solsticio de verano es entre noviembre a enero, alcanzando hasta 13 h 29 min. (Figura N°119)

Figura N° 118 Asoleamiento

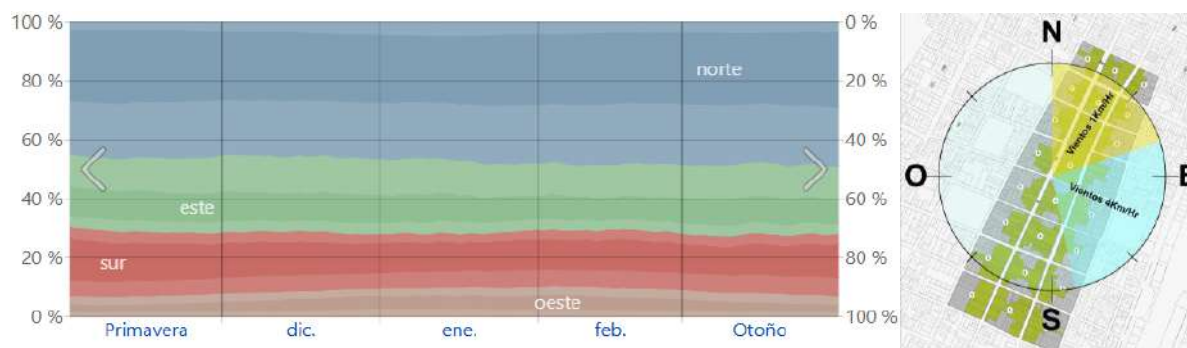


Fuente: Elaboración propia 2025.

b) Vientos.

La dinámica de vientos en el área de intervención presenta dos patrones estacionales: los vientos del noreste (septiembre a enero) aportan flujo cálido y seco que afecta la ventilación de espacios abiertos, mientras que los vientos del sureste (mayo a julio) traen frescura y estabilidad, contribuyendo al confort térmico en épocas de altas temperaturas. (Figura N°120)

Figura N° 119 Vientos.



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.19. F.O.D.A de área de intervención.

Figura N° 120 F.O.D.A



Fuente: Elaboración propia 2025.

5.4.20. Perfil de los actores.

Tabla N° 11 Perfil de actores en el área de intervención.

USUARIO	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	ACTIVIDADES COMUNES	RELACIÓN CON EL ESPACIO
COMERCIANTES	- Residentes del sector - Locales establecidos - Transformación de viviendas en comercios	Venta de tecnología, ropa, alimentos y muebles.	- Uso permanente - Generan dinamismo - Demandan orden en el espacio público
TURISTAS INTERNACIONALES	Visitan mayormente por la noche Mayor poder adquisitivo	Compras (ropa, tecnología)- Gastronomía rápida.	- Alta atracción por la zona comercial - Presencia en hitos patrimoniales
TURISTAS NACIONALES	Visitan por conectividad y comercio.	- Compras - Gastronomía - Fotografía	- Recorren plazas y comercios céntricos - Asisten a festividades
RESIDENTES	Viven en calles paralelas o zonas mixtas son de Nivel socioeconómico medio 30% mixto, 35% comercial, 5% residencial.	- Circulación diaria - Participación en eventos culturales.	- Valoran el comercio. - Preocupación por ocupación desorganizada.
VISITANTES LOCALES	- Incluye consumidores - Estudiantes - Asistentes a eventos		
NIÑOS (0-12 AÑOS)	Acompañan a adultos	Presencia pasiva, acompañamiento en compras	Uso indirecto del espacio público.
JÓVENES (13-25 AÑOS)	Mayor grupo usuario- Estudiantes de secundaria,	- Caminatas - Encuentros en plazas - Consumo ocasional	Uso diario intenso- Preferencia por transitar
ADULTOS (26-45 AÑOS)	Trabajadores del área.	- Trámites - Compras - Ocio en fines de semana	Circulación funcional y ocasional recreativa
ADULTOS MAYORES (46-65 AÑOS)	Asistencia cultural o religiosa	- Participación en festividades - Consumo moderado	Uso puntual para descanso y eventos

Fuente: Elaboración propia 2025

CAPÍTULO VI.

**INTRODUCCIÓN AL
PROCESO DE DISEÑO**

6. INTRODUCCIÓN AL PROCESO DE DISEÑOS

6.1.Premisas de diseño.

6.1.1. Premisas legales.

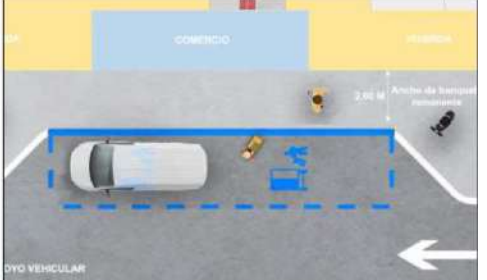
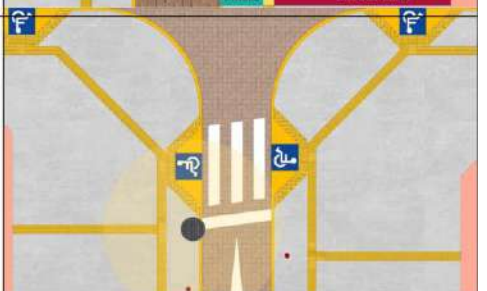
Tabla N° 12 Premisas legales.

PREMISAS LEGALES	
ASPECTO	NORMA APLICADA
Revitalización del perfil urbano	Normativa Internacional: • ODS 11.4 - Protección del patrimonio. • Carta de Nara (1994). Leyes y Normativas Técnicas Nacionales: • CPE - (Art. 98–101) • Ley 530 - del Patrimonio Cultural Boliviano. (Art. 2 y 3) • Ley 031 - Marco de Autonomías y Descentralización. (Art. 7 inc. a, c, d) • Ley 192- Gral. Del turismo (Art. 4) Ley Departamental: • Ley 4144 – Protección del Patrimonio Cultural y Natural (Art. 5) Leyes y Normativas Municipales de Yacuiba: • Ley Municipal N°23 – Yacuiba. Municipal de Transporte y Tráfico Urbano • Plus Yacuiba (2006)
Recuperación del espacio público	Normativa Internacional: • ODS 3, 11.7, 12.b - Salud, accesibilidad y sostenibilidad. Leyes y Normativas Técnicas Nacionales: • Ley 031- Art. 7 inc. b, e • Ley 165 - de Transporte - Art 190 • Ley 192 - Gral. del turismo - Art. 12 y 13 • NB 689:2006 – Hidrantes contra incendios. • NB 1220005:2013 – Rampas fijas adecuadas. • Reglamento de Accesibilidad Universal. • Manual de Calles Bolivianas (ABC) Leyes y Normativas Municipales de Yacuiba: • Ley Municipal N°08/2024 de Construcción • Ley Municipal N°023 de Transporte y Tráfico Urbano • Plan Territorial de Desarrollo Integral (PTDI Yacuiba)

Fuente: Elaboración propia 2025.

6.1.2. Premisas funcionales

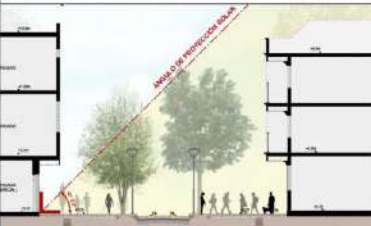
Tabla N° 13 Premisas Funcionales.

PREMISAS FUNCIONALES			
ASPECTO FUNCIONAL	PREMISA TÉCNICA	APLICACIÓN EN EL PROYECTO	GRÁFICA
Eliminación del estacionamiento en vía principal	Reubicar el estacionamiento vehicular en calles conectoras	Mejora la fluidez peatonal en las calles Comercio y Santa Cruz y reduce la congestión vehicular en el área de intervención	
Estacionamientos de carga diferenciados	Diseñar de estacionamientos de carga y descarga.	Se plantea estacionamientos estratégicos para predios institucionales, gastronómicos y residenciales, según prioridad, frecuencia y necesidad	
Sectorización funcional de la acera	Sectorizar la acera en espacios destinados a: • Mobiliario y Vegetación • Piso podotáctil • Circulación peatonal	Ordena el espacio público, mejora la accesibilidad y permite una experiencia urbana más clara y segura	
Implementación de señalética normativa	Implementar señalización vertical y horizontal en puntos estratégicos	Orienta al peatón, refuerza la seguridad vial y mejora la legibilidad del espacio urbano según normativa ABC	

Fuente: Elaboración propia 2025.

6.1.3. Premisas paisajistas.

Tabla N° 14 Premisas Paisajistas.

PREMISAS PAISAJÍSTICAS			
ASPECTO PAISAJÍSTICO	PREMISA TÉCNICA	APLICACIÓN EN EL PROYECTO	GRÁFICA
Arborización con vegetación nativa	Arborizar y seleccionar de vegetación nativa que contribuyan a la mitigación térmica sin comprometer la continuidad visual urbana o patrimonial.	Se propone la incorporación de árboles nativos en aceras y espacios públicos, mejorando confort térmico y reforzando identidad paisajística	
Jardineras in situ en aceras	Instalar jardineras in situ en aceras para mantener la uniformidad de las aceras y proteger el crecimiento del árbol.	Se integran jardineras con rejillas para proteger el sistema radicular y ordenar el mobiliario urbano	

Fuente: Elaboración propia 2025.

6.1.4. Premisas tecnoambientales sostenibles

Tabla N° 15 Premisas Tecnoambientales sostenibles

PREMISAS TECNAMBIENTALES SOSTENIBLE			
ASPECTO TECNOLÓGICO	PREMISA TÉCNICA	APLICACIÓN EN EL PROYECTO	GRÁFICA
Toldo de losa acrílica microperforado ignífugo para mitigación térmica	Material translúcido con filtro UV para reducir radiación solar directa	Instalación en zonas comerciales para generar sombra y reducir temperatura superficial	
Adoquín rojo en calzadas	Material con alta reflectancia y baja absorción térmica	Reemplazo del pavimento convencional para mitigar efecto de isla de calor	

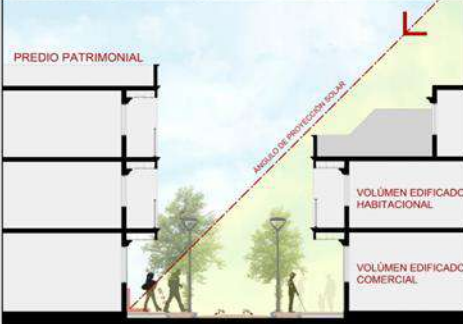
• Soterramiento de redes eléctricas	Canalización subterránea de redes eléctricas para liberar espacio aéreo, reducir la contaminación visual y fortalecer la infraestructura urbana sostenible.	Eliminación del cableado aéreo como medida de sostenibilidad visual y funcional, mejorando la seguridad y la percepción del entorno urbano.	
• Faroles fotovoltaicos	Iluminación autónoma mediante energía solar con sensores de activación nocturna	Instalación en puntos estratégicos del espacio público para reforzar sostenibilidad urbana	
• Instalación de hidrantes urbanos	Equipamiento hidráulico normado para respuesta rápida ante incendios, fortaleciendo la seguridad urbana y la sostenibilidad ambiental	Distribución sistemática en cada tramo del área de intervención, fortaleciendo la infraestructura resiliente y garantizando seguridad hídrica conforme a criterios técnicos sostenibles.	

Fuente: Elaboración propia 2025.

6.1.5. Premisas morfológicas.

Tabla N° 16 Premisas morfológicas.

PREMISAS MORFOLÓGICAS			
ASPECTO MORFOLÓGICO	PREMISA TÉCNICA	APLICACIÓN EN EL PROYECTO	GRÁFICA
• Armonización de fachadas.	Homogeneizar la imagen urbana mediante criterios morfológicos comunes en la intervención de fachadas	Homogeneizar la imagen urbana mediante criterios morfológicos comunes en la intervención de fachadas, sin eliminar la singularidad de cada inmueble, logrando una lectura coherente del conjunto histórico.	

Reconfiguración vertical y horizontal de vanos	Armonizar las fachadas mediante la reconfiguración vertical y horizontal de los vanos, ajustando su proporción y disposición	Armonizar las fachadas mediante la reconfiguración vertical y horizontal de los vanos, ajustando su proporción y disposición para garantizar continuidad compositiva y recuperar los ritmos característicos de la arquitectura tradicional de Yacuiba.	
Reinterpretación de elementos arquitectónicos tradicionales	Reinterpretar elementos arquitectónicos tradicionales como cornisas, molduras, dinteles y zócalos mediante intervenciones que respeten su proporción, materialidad y lenguaje.	Reinterpretar elementos arquitectónicos tradicionales como cornisas, molduras, dinteles y zócalos mediante intervenciones que respeten su proporción, materialidad y lenguaje, evitando distorsiones formales o imitaciones que desvirtúen la identidad arquitectónica local..	
Homogeneización y optimización de aceras.	Armonizar el espacio vial mediante el ensanchamiento de aceras y la reducción de calzada para mejorar la dinámica de los peatones con los predios en el sitio.	Se plantea ampliar superficies peatonales, sectorizar funcionalmente las aceras y reorganizar el espacio vial para fortalecer la relación con predios comerciales, gastronómicos, institucionales y residenciales	
Homogeneización y optimización de aceras.	Armonizar el espacio vial mediante el ensanchamiento de aceras y la reducción de calzada para mejorar la dinámica de los peatones con los predios en el sitio.	Se plantea ampliar superficies peatonales, sectorizar funcionalmente las aceras y reorganizar el espacio vial para fortalecer la relación con predios comerciales, gastronómicos, institucionales y residenciales	

Fuente: Elaboración propia 2025.