2. ANTECEDENTES

A nivel global, la movilidad urbana enfrenta desafíos crecientes debido al aumento de la población, la expansión de las ciudades y la dependencia del transporte motorizado. La congestión vehicular, la contaminación ambiental y la falta de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas han generado la necesidad de implementar estrategias de movilidad sostenible que prioricen la eficiencia, accesibilidad y reducción del impacto ambiental.

En Bolivia, muchas ciudades presentan problemas similares, donde la falta de planificación vial ha provocado un uso desordenado del espacio público, dificultando la circulación eficiente de peatones, ciclistas y vehículos. A pesar de los esfuerzos por mejorar el transporte público y fomentar alternativas más sostenibles, aún persisten desafíos en la integración de redes de movilidad seguras y accesibles.

En el departamento de Tarija, el crecimiento urbano y el incremento del flujo vehicular han generado problemáticas en la circulación y en la accesibilidad dentro de sus municipios. La infraestructura vial no siempre responde a las necesidades de movilidad de la población, afectando tanto a residentes como a visitantes, en especial en localidades con un alto potencial turístico.

Dentro de este contexto, el Valle de la Concepción, en el municipio de Uriondo, enfrenta dificultades en la articulación de su movilidad urbana. La falta de infraestructura vial adecuada y la ausencia de un sistema de circulación eficiente generan conflictos entre peatones, ciclistas, transporte público y vehículos privados. Ante esta problemática, el proyecto "Mejoramiento de la Movilidad Urbana con enfoque sostenible en el Valle de la Concepción, Uriondo" tiene como propósito optimizar la articulación vial de la comunidad mediante estrategias de movilidad sostenible.

3. El PROBLEMA Y SU DELIMITACIÓN

En la actualidad, el Valle de la Concepción enfrenta una serie de limitaciones en cuanto a la movilidad urbana en vías y accesos en sus espacios públicos. Estas limitaciones derivan del deterioro de las vías, la contaminación y la dificultad para desplazarse tanto para peatones como para vehículos. La cercanía de algunos puntos y la lejanía de otros, sin contar con un sistema de movilidad eficiente, han generado congestión, inseguridad en el tránsito, y una accesibilidad deficiente para residentes y turistas.

3.1. Fundamentación del Problema

En la actualidad, el Valle de la Concepción, ubicado en el municipio de Uriondo, departamento de Tarija, enfrenta serias limitaciones en su sistema de movilidad urbana, que afectan principalmente a las vías de circulación, accesibilidad y conexión entre espacios públicos. Esta situación se manifiesta en el deterioro físico de las vías, la ausencia de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas, y la falta de un sistema de transporte organizado, lo que ocasiona dificultades para el desplazamiento tanto de residentes como de turistas.

Históricamente, el valle ha sido una zona rural con desarrollo urbano incipiente. Sin embargo, en los últimos años, el crecimiento poblacional y el auge del turismo —especialmente vitivinícola— han generado nuevas demandas de movilidad que no han sido acompañadas por una planificación adecuada. Esto ha derivado en congestión vehicular, inseguridad en el tránsito, contaminación ambiental y baja calidad en la experiencia urbana para quienes transitan el área.

La situación actual evidencia una desarticulación del sistema de movilidad, donde la cercanía de algunos puntos contrasta con la inaccesibilidad de otros, y donde el predominio del vehículo motorizado individual sobre los modos sostenibles limita la eficiencia y equidad del sistema.

Este escenario se explica por la falta de planificación urbana integral, la escasa inversión en infraestructura vial sostenible y la débil coordinación institucional para implementar estrategias de movilidad. Si esta situación continúa, se prevé un aumento en los niveles de congestión, contaminación, fragmentación urbana y pérdida de identidad del valle como destino turístico.

Para evitarlo, se requiere una intervención urbana estratégica que incorpore criterios de movilidad urbana sostenible, priorizando al peatón, al ciclista y al transporte público, articulando el territorio de forma eficiente, segura, accesible y amigable con el medio ambiente.

Algunas de las problemáticas que enfrenta son las siguientes:

- La ausencia de señalética y mobiliario urbano bien planificado ha contribuido a la desorganización y deterioro visual de las áreas comunes, afectando la calidad de vida y el atractivo turístico de la región.

- La congestión vehicular excesiva genera retrasos constantes en el tránsito, afectando la eficiencia del sistema de transporte y dificultando el desplazamiento ágil de la comunidad.
- La infraestructura vial inadecuada para peatones, ciclistas y transporte público limita el acceso seguro y cómodo, reduciendo la calidad del tránsito y aumentando los riesgos en la vía.
- La falta de articulación entre las diferentes rutas y modos de transporte impide una integración fluida, generando desconexión y desorganización en el sistema vial.
- La inseguridad vial, producto de un ordenamiento deficiente, expone a los usuarios a situaciones de riesgo, disminuyendo la confianza en el sistema de movilidad.
- El elevado impacto ambiental derivado del uso predominante de vehículos motorizados contribuye a la degradación del entorno y afecta la calidad del aire en la región.
- La inaccesibilidad para grupos vulnerables, debido a la ausencia de infraestructuras adaptadas, limita el derecho al transporte seguro y equitativo para todos los habitantes.
- La carencia de políticas integrales y estrategias de planificación sostenible dificulta la implementación de soluciones a largo plazo en el ámbito de la movilidad urbana.
- Las deficiencias en el sistema de movilidad repercuten negativamente en el desarrollo económico y el potencial turístico de la región, reduciendo el atractivo y la competitividad del área.
- Déficit en políticas y normativas: Insuficientes regulaciones y medidas gubernamentales orientadas a fomentar un modelo de movilidad sostenible.

4. JUSTIFICACION DEL TEMA

La presente investigación sobre el mejoramiento de la movilidad urbana con enfoque sostenible en el Valle de la Concepción, provincia Uriondo del departamento de Tarija, responde a la necesidad de generar soluciones que permitan optimizar el tránsito y la accesibilidad en la localidad. La movilidad urbana sostenible es un eje fundamental para garantizar el desarrollo ordenado y equilibrado de las ciudades, promoviendo el uso eficiente del espacio vial y priorizando medios de transporte más accesibles y ecológicos.

Esta investigación es relevante porque permitirá identificar y abordar los principales problemas viales que afectan la circulación en el Valle de la Concepción, beneficiando directamente a los peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y otros grupos del sistema de movilidad.

Los resultados obtenidos serán útiles tanto para las autoridades municipales como para los planificadores urbanos, ya que proporcionarán un diagnóstico de la situación actual y ofrecerán lineamientos que podrán aplicarse en futuras intervenciones. Asimismo, la investigación favorecerá el bienestar de la comunidad al promover una movilidad más segura, eficiente y sustentable, impactando positivamente en la calidad de vida de los habitantes y en el desarrollo turístico y económico de la región.

5. PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS

a. Objetivo General:

Desarrollar una propuesta de diseño urbano para el mejoramiento vial, que aborde problemáticas de la movilidad urbana, priorizando la jerarquía establecida de la pirámide de movilidad: peatones, ciclistas, transporte público, transporte privado y transporte pesado, todo ello bajo criterios de sostenibilidad, basada en normativas, regulaciones y principios urbanísticos. Este enfoque busca mejorar la eficiencia del sistema de movilidad, la calidad de vida de los habitantes y optimizar la experiencia de los turistas, promoviendo un entorno más accesible, funcional y atractivo para la localidad.

b. Objetivos Específicos

- Proponer la articulación de una red vial jerarquizada y vinculada a las actuales, que permitan una segura y fluida circulación de peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga y transporte privado

- Desarrollar un sistema de interconexión eficiente entre las principales rutas del Valle de la Concepción, optimizando los tiempos de desplazamiento, diferenciando rutas entre transporte liviano, transporte pesado, transporte local, transporte comunitario y transporte interprovincial.

- Implementar estrategias de organización y señalización vial que mejoren la seguridad y orientación de los usuarios, garantizando una circulación eficiente y accesible en el área de intervención.

6. HIPOTESIS

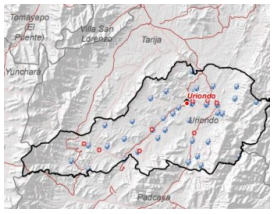
La propuesta del mejoramiento de la Movilidad Urbana permitió lograr un ordenamiento vial eficiente y accesible, priorizando la movilidad de los peatones y promoviendo el uso del transporte público y no motorizado. Esta intervención resuelve las problemáticas actuales de congestión y accesibilidad, mejorando la fluidez del tránsito y generando un entorno más seguro, funcional y atractivo para los habitantes y turistas, con un enfoque de sostenibilidad que optimiza la calidad de vida y contribuye al desarrollo económico local.

a. Definición conceptual de Variables

Variable dependiente: La propuesta del mejoramiento de la Movilidad Urbana permitió lograr un ordenamiento vial eficiente y accesible, priorizando la movilidad de los peatones y promoviendo el uso del transporte público y no motorizado.

Variable Independiente: Esta intervención resuelve las problemáticas actuales de congestión y accesibilidad, mejorando la fluidez del tránsito y generando un entorno más seguro, funcional y atractivo para los habitantes y turistas, con un enfoque de sostenibilidad que optimiza la calidad de vida y contribuye al desarrollo económico local.

7. DELIMITACION DEL TEMA OBJETO DE ESTUDIO





<u>Delimitación geográfica</u>

El presente estudio se desarrolla en el Valle de la Concepción, ubicado en el municipio de Uriondo, departamento de Tarija, Bolivia. La investigación se enfoca específicamente en el área urbana de la localidad, considerando sus principales vías y espacios de circulación y tambien se toma en cuenta áreas de conexión externa a otros municipios. Se analiza la movilidad de peatones, ciclistas, transporte público, transporte privado y transporte de carga dentro de los límites urbanos del Valle de la Concepción.

<u>Delimitación temporal</u>

La presente investigación se desarrolla durante el período comprendido entre La presente investigación se desarrolla durante el período comprendido entre los meses de marzo y diciembre del año 2025, tiempo en el cual se realiza el diagnóstico, análisis y elaboración de la propuesta de diseño urbano para el mejoramiento de la movilidad. Sin embargo, se proyecta que la vida útil de la intervención planteada tenga una duración aproximada de 20 años, considerando su sostenibilidad, la durabilidad de los materiales propuestos y su capacidad de adaptarse a las

necesidades futuras de la población. Por tanto, las conclusiones y propuestas del estudio tendrán validez tanto en el contexto actual como a mediano y largo plazo, permitiendo su aplicación práctica en las próximas dos décadas.

Delimitación del conocimiento

El estudio se centra en el análisis y mejora de la movilidad urbana sostenible, abordando temas como la optimización del tránsito vehicular, la integración de infraestructura vial adecuada para peatones y ciclistas, la eficiencia del transporte público y la articulación de las principales rutas de circulación. La investigación se sustenta en normativas vigentes y principios de movilidad sostenible, garantizando la aplicabilidad de las soluciones propuestas dentro del contexto del Valle de la Concepción.

a. Universo o población de estudio

El universo de estudio está conformado por todos los habitantes del Valle de la Concepción, incluyendo a residentes permanentes, comerciantes, trabajadores y autoridades locales, así como a los turistas que visitan la zona de forma temporal. Esta población representa a los usuarios directos e indirectos del sistema vial y de los espacios públicos de la comunidad, quienes se ven afectados por las condiciones actuales de movilidad y serán beneficiarios de la propuesta de intervención. Además, se consideran dentro del estudio los diferentes modos de transporte utilizados (peatonal, ciclista, público, privado y de carga), ya que cada uno incide en el funcionamiento general de la movilidad urbana.

b. Determinación y elección de la muestra

Dado que el propósito del estudio es conocer los hábitos, necesidades y percepciones de los distintos actores involucrados en la movilidad urbana, se aplicará un muestreo estratificado, tomando en cuenta variables como:

- Edad (jóvenes, adultos y adultos mayores),
- Tipo de usuario (peatones, ciclistas, conductores, personas con discapacidad, turistas),
- Zona de residencia (área central, barrios periféricos, zonas rurales cercanas).

El tamaño de la muestra será determinado en función del total estimado de habitantes y usuarios activos de las vías públicas del Valle, recurriendo a encuestas presenciales aplicadas en espacios estratégicos como la plaza central, la ruta turística, paradas de transporte y áreas comerciales.

Este enfoque mixto permitirá garantizar una representación adecuada de los diversos perfiles de usuarios del sistema de movilidad urbana, aportando información relevante para el diagnóstico y posterior propuesta de intervención sostenible.

c. Diseño de los instrumentos de relevamiento de información

Con el propósito de obtener información precisa y pertinente sobre la movilidad urbana en el Valle de la Concepción, se han diseñado y adaptado instrumentos de recolección de datos cualitativos y cuantitativos que respondan a los objetivos del estudio.

Selección de instrumentos: Se optó por la utilización de:

Cuestionarios estructurados (encuestas), dirigidos a los habitantes, turistas y usuarios de la vía pública. Estos cuestionarios recogen datos sobre frecuencia de desplazamiento, medios utilizados, percepción de seguridad, accesibilidad y necesidades no cubiertas.

Observación directa, realizada en puntos estratégicos como intersecciones conflictivas, zonas con mayor flujo peatonal y espacios públicos con baja accesibilidad, para registrar comportamientos y condiciones reales del entorno.

Aplicación de los instrumentos: Las encuestas serán aplicadas de manera presencial en espacios públicos como la plaza central, el mercado, terminal de minibuses y rutas turísticas. La observación se llevará a cabo en franjas horarias con mayor actividad vehicular y peatonal.

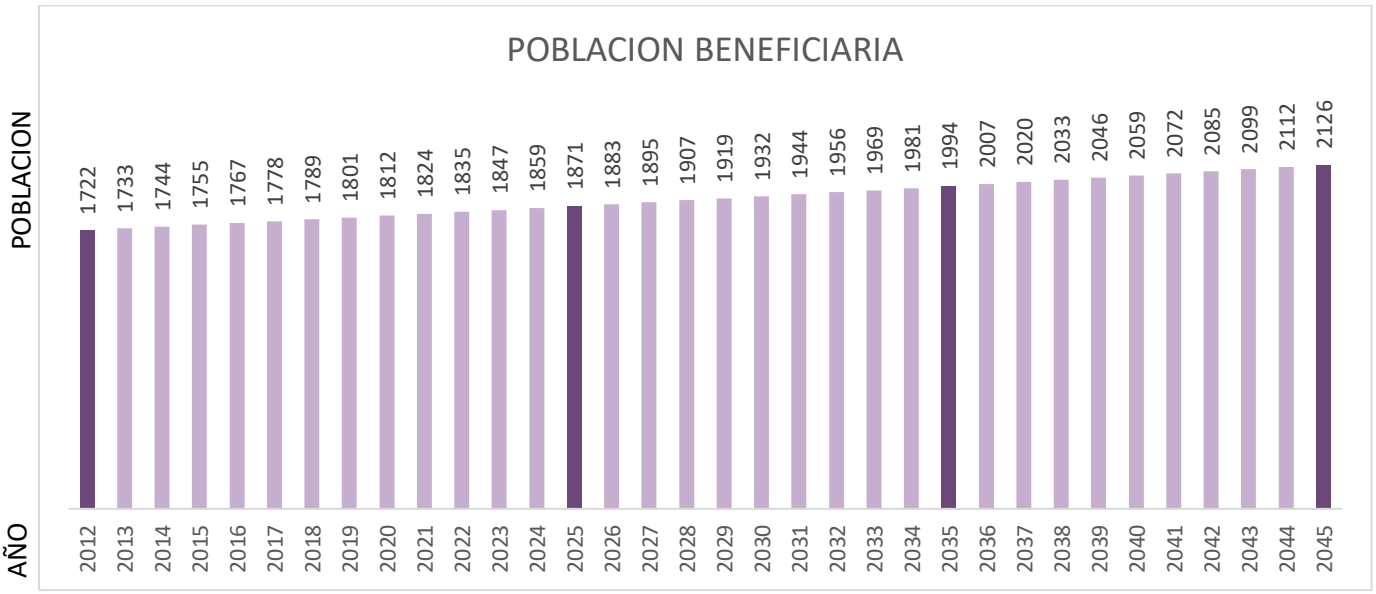
Codificación y análisis de los datos: Los datos obtenidos serán organizados y codificados según las variables estudiadas, para su posterior análisis estadístico (en el caso de las encuestas). Esto permitirá generar conclusiones sólidas sobre la problemática actual de movilidad urbana y proponer medidas viables y sostenibles para su mejora.

d. Población beneficiaria del proyecto

Directa

La población beneficiada de manera directa está conformada por los habitantes del Valle de la Concepción, en el municipio de Uriondo, quienes hacen uso cotidiano de las vías y espacios públicos. Esta población se beneficiará de manera inmediata con la mejora en la accesibilidad, seguridad vial, fluidez del tránsito y calidad del entorno urbano, lo cual impacta directamente en su calidad de vida.

AÑO	HABITANTES	TAZA DE CRECIMIENTO ANUAL
2012	1722	0.64%
2013	1733	0.64%
2014	1744	0.64%
2015	1755	0.64%
2016	1767	0.64%
2017	1778	0.64%
2018	1789	0.64%
2019	1801	0.64%
2020	1812	0.64%
2021	1824	0.64%
2022	1835	0.64%
2023	1847	0.64%
2024	1859	0.64%
2025	1871	0.64%
2026	1883	0.64%
2027	1895	0.64%
2028	1907	0.64%
2029	1919	0.64%
2030	1932	0.64%
2031	1944	0.64%
2032	1956	0.64%
2033	1969	0.64%
2034	1981	0.64%
2035	1994	0.64%
2036	2007	0.64%
2037	2020	0.64%
2038	2033	0.64%
2039	2046	0.64%
2040	2059	0.64%
2041	2072	0.64%
2042	2085	0.64%
2043	2099	0.64%
2044	2112	0.64%
2045	2126	0.64%

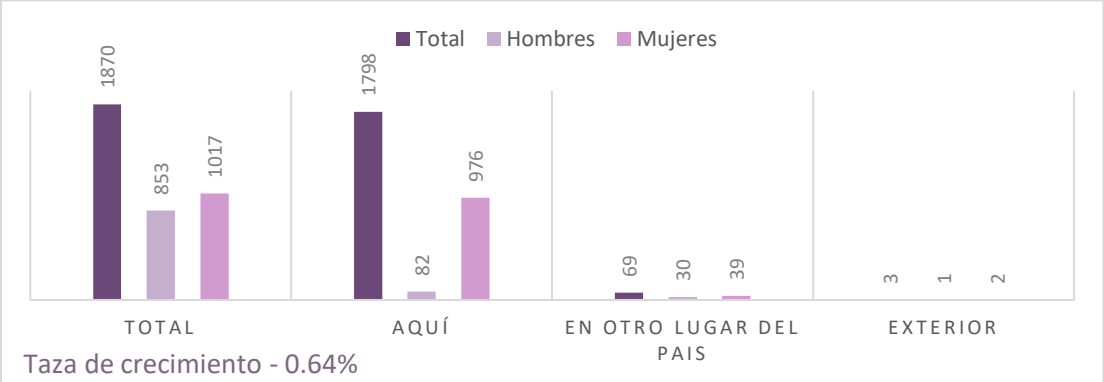


Indirecta

La población beneficiada de manera indirecta incluye a los turistas, visitantes ocasionales, comerciantes, transportistas y la población del municipio de Uriondo en general. También se considera beneficiario indirecto a las instituciones públicas y privadas vinculadas al desarrollo local, ya que el proyecto contribuirá al fortalecimiento del turismo, la economía y la imagen urbana de la región.

Los datos utilizados fueron recolectados del Instituto Nacional de Estadística (INE), de los cuales se obtuvo que el Municipio de Uriondo, donde el año 2012 se registró un total de población de 14.781 hab. Y en el año 2024 un total de 15.954 hab. Con estos datos se aplicó la fórmula de taza de crecimiento $T = \left(\frac{Pf}{Pi}\right)^{\frac{1}{n}} - 1$ donde pf es población final, Pi población inicial, y N son los años entre los dos datos, el resultado dio una taza de crecimiento del 0.64% anual en el Municipio de Uriondo

Población y lugar de residencia			
	Total	Hombres	Mujeres
Total	1870	853	1017
Aquí	1798	822	976
En otro lugar del país	69	30	39
Exterior	3	1	2



8. VISION Y MISION DEL PROYECTO

Misión

Diseñar una propuesta urbana sostenible que mejore la movilidad vial en el Valle de la Concepción, priorizando a los peatones, ciclistas y el transporte público, mediante intervenciones que respondan a las necesidades actuales de accesibilidad, seguridad y funcionalidad, optimizando así la calidad de vida de los habitantes y la experiencia de los visitantes.

Visión

Consolidar al Valle de la Concepción como una localidad modelo en movilidad urbana sostenible, con un sistema vial organizado, inclusivo y eficiente que promueva el desarrollo social, turístico y económico de manera armónica y responsable con el entorno, proyectando su impacto positivo a lo largo de los próximos 20 años.

9. DISEÑO METODOLÓGICO

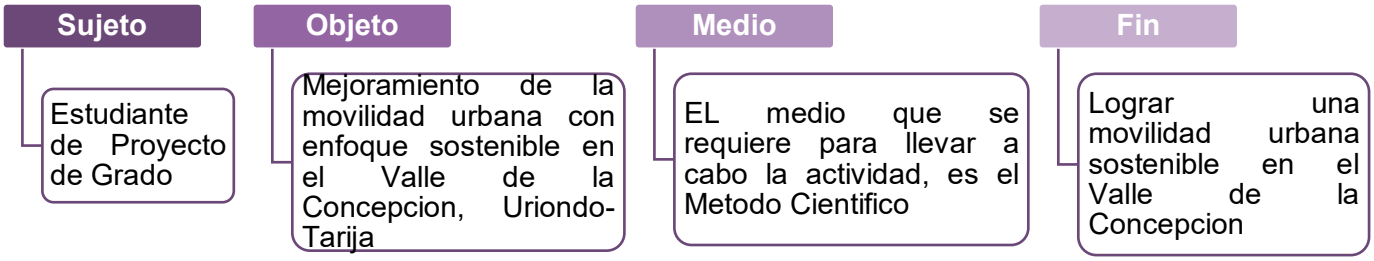
a. Metodología de la investigación

Método científico

El método científico es el conjunto de procedimientos lógicos que el investigador debe emplear en la investigación y demostración de la verdad para descubrir las relaciones internas y externas de los procesos de la realidad natural y social orientado a logar la extensión de nuestros conocimientos. El método científico permite sentirse más seguro de lo que se estás haciendo, además admite la modificación de variables, lo cual nos da vía libre para la corrección de errores y el mejoramiento de nuestra investigación.

Los problemas se formulan de manera clara, precisa y concisa para lo cual, hemos de distinguir cuales son los problemas e incluiremos en ellos los conceptos fundamentales. Ubicando al problema, en un contexto geopolítico, socioeconómico, histórico y geográfico, etc., ya que dicha problemática no se presenta en forma aislada, esto significa que necesariamente tenemos que ubicarlo en un tiempo y espacio. Todo conocimiento debe aprobar el examen de la experiencia, esto es; observación y experimentación.

ESTRUCTURA DEL MÉTODO CIENTÍFICO



b. Tipo y enfoque de la metodología de la investigación

ENFOQUE CUALITATIVO	CARACTERISTICAS	No busca la replica
		Se conduce básicamente en ambientes naturales
		Los significados se extraen de los datos
		Nos se fundamenta en la estadística
	PROCESO	Es inductivo
		Recurrente
		Analiza la realidad subjetiva
		No tiene secuencia circular
	BONDADES	Profundidad de ideas
		Amplitud de ideas
		Riqueza interpretativa
		Contextualiza el fenómeno

El enfoque cualitativo, es el que utiliza recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de la investigación, es naturista e interpretativo, lo cual significa que el investigador estudia las cosas en sus ambientes naturales, pretendiendo darte sentido o interpretar los fenómenos en base a los significados que las personas les otorgan, con este enfoque como investigadores nos comprometemos a la comprensión interpretativa subjetiva de sujeto de estudio.

Fuente. Roberto Hernández Sampieri

ENFOQUE CUANTITATIVO

ENFOQUE CUANTITATIVO	CARACTERISTICAS	Mide los fenómenos
		Utiliza estadística
		Emplea la experimentación
		Analiza las causas y efectos
	PROCESO	Secuencial
		Deductivo
		Probatorio
		Analiza la realidad objetiva
	BONDADES	Generaliza los resultados
		Controla los resultados
		Precisión de resultados
		Da lugar a la replica
		Predice resultados

El enfoque cuantitativo, es el que realiza una recolección de datos para probar la hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico para establecer patrones de comportamiento y probar teorías. El enfoque cuantitativo es secuencial y probatorio. Cada etapa precede a la siguiente y no podemos “saltar” 0 esquivar pasos. Si bien fas etapas deben ser continuas y su orden rígido, sin embargo, se puede rediseñar algunas de las etapas, conforme se avance la investigación.

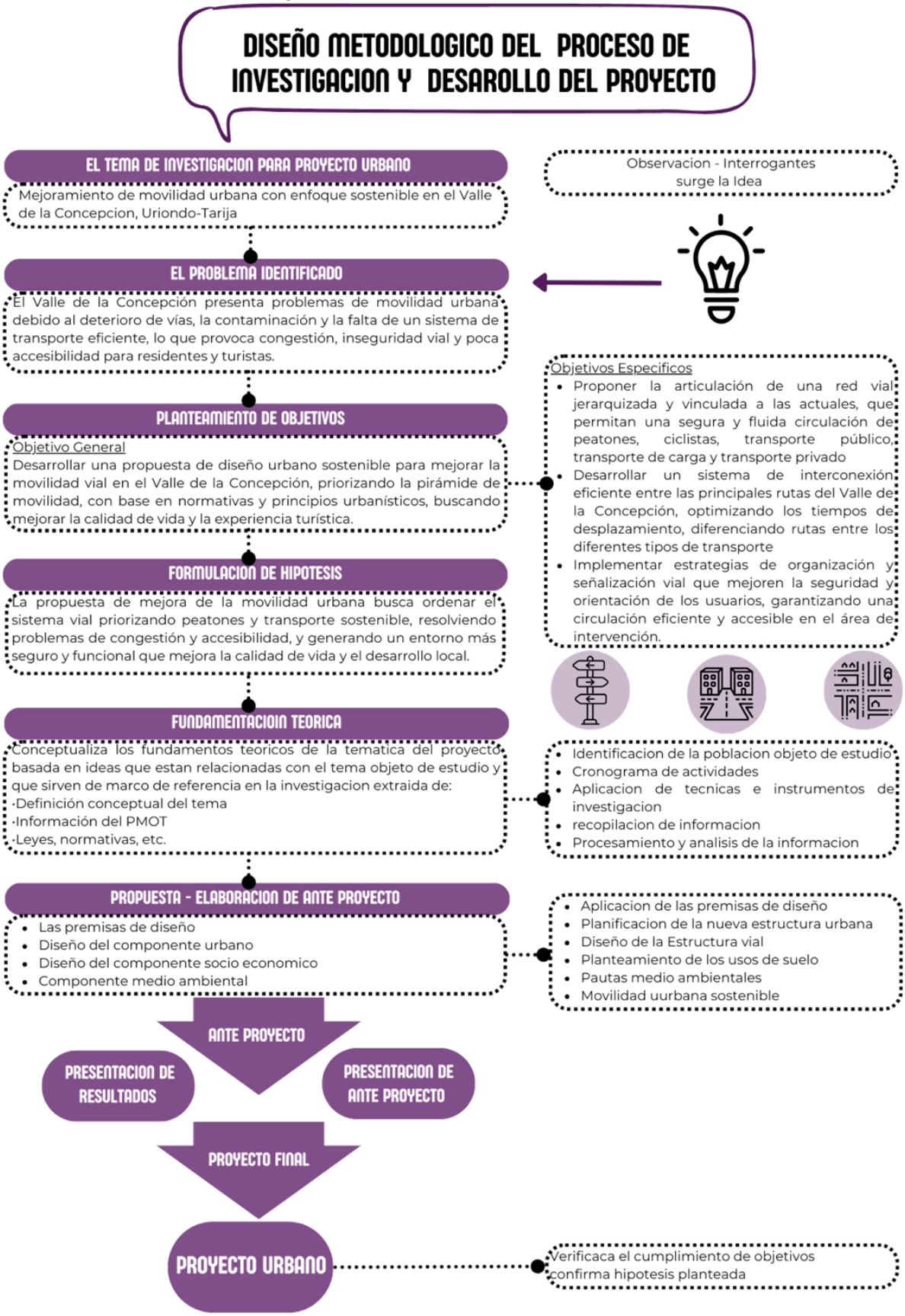
Fuente" Metodología de la investigación. Roberto Hernández Samper

c. Técnicas de investigación

a) **Observación. -** Directa, con visita y relevamiento del área de estudio, zona de San Blas; trabajo de campo. Indirecta, consulta a documentos gráficos; planos, fotografías y otros. De laboratorio o gabinete, para contrastar y procesar las anteriores modalidades.

b) **La encuesta**. - Bajo la modalidad del muestreo a un % de la población que permita obtener información directa de los ciudadanos, con un cuestionario de preguntas cerradas para registrar un abanico de opiniones sobre el tema objeto de estudio.

d. Esquema metodológico



e. Cronograma de Actividades

Estimación del alcance del proyecto

El proyecto busca desarrollar una propuesta de diseño urbano vial sostenible que mejore la movilidad en el Valle de la Concepción, priorizando a peatones, ciclistas y transporte público, mediante intervenciones fundamentadas en normativas urbanísticas.

Determinación de recursos

- Recursos humanos: investigador principal, investigador principal, asesores académicos, técnicos de apoyo.
- Materiales: herramientas de herramientas de diagnóstico, software de diseño (AutoCAD, SketchUp), base de datos del INE.
- Tiempo: abril a noviembre de 2025 (abril a noviembre de 2025 (aproximadamente 9 meses).

Estimación del tiempo de ejecución. - El proyecto se Realizará entre febrero y noviembre de 2025, con una duración aproximada de 9 meses.

Distribución de actividades. -Las actividades se organizan mensualmente de manera progresiva, evitando superposiciones críticas y permitiendo el avance lógico de cada fase con ayuda del docente guía.

Definición de responsables. -La mayoría de las actividades estarán a cargo del investigador principal, con apoyo puntual de asesores académicos y técnicos según corresponda.

Seguimiento y control. -Se realizarán revisiones mensuales del avance docente guía, permitiendo detectar retrasos, realizar ajustes y garantizar la calidad del trabajo.

ETAPA	ACTIVIDAD	DURACION
PRIMERA ETAPA	**ANTECEDENTES Y FUNDAMENTACIÓN**	3 meses
	Investigación preliminar y contextualización del tema	
	Desarrollo del marco referencial del proyecto	
	Definición del programa del proyecto (partes constitutivas)	
SEGUNDA ETAPA	**ANTEPROYECTO**	4 meses
	Desarrollo de estudios y análisis específicos	
	Elaboración de planos urbanísticos preliminares	
	Diseño de maquetas de trabajo	
	Revisión y ajuste de la solución urbanística	
TERCERA ETAPA	**PROYECTO**	2 meses
	Elaboración de planos definitivos y documentación técnica	
	Presentación del proyecto final (según Arts. 5 y 6 del reglamento)	

10. MARCO TEORICO

El marco teórico, tambien llamado marco de referencia, es el soporte conceptual de la teoría y conceptos que se utilizaron para el desarrollo de la investigación y planteamiento de la propuesta urbana, es la parte fundamental que conceptualiza y define los aspectos elementales sobre el tema objeto de estudio

Palabras Clave: MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Movilidad urbana: Capacidad de las personas y bienes para desplazarse dentro de un entorno urbano, considerando los diferentes modos de transporte y su interacción en la infraestructura vial.

Los movimientos que se realizan en las ciudades pueden ser no motorizados (como el peatonal, en bicicleta, patinete, patines, etc.) o motorizados (en moto, coche, furgoneta, tráiler, autobús, tranvía, metro, etc.), y suelen componer un entramado complejo. Los modos de transporte más comunes son:

Peatonal: se utiliza principalmente para trayectos cortos y su popularidad está condicionada por el tamaño de la ciudad. En las últimas décadas, este modo de transporte se ha visto cada vez más desplazado por la pérdida de espacio público en favor de las infraestructuras y la circulación en coche, pero en los últimos años hay un regreso a la peatonalización urbana por razones ambientales y de calidad de vida.

Vehículo privado (coche o moto): desde su aparición, el coche ha sido un símbolo de status, autonomía y comodidad, pero con el tiempo se ha ido convirtiendo en uno de los principales contaminantes sonoros y del aire, así como en el responsable de los problemas de circulación urbana.

Este modo de transporte ha implicado importantes cambios a nivel social, económico y morfológico en las ciudades.



Movilidad urbana sostenible: Modelo de transporte que busca reducir el impacto ambiental, mejorar la accesibilidad y promover medios de transporte eficientes, como el transporte público, la caminata y el uso de la bicicleta.

La movilidad sostenible supone entender el transporte como un derecho universal, adaptado a las necesidades de las personas, que pone el foco la movilidad activa y el transporte público como principales alternativas para la ciudadanía. Es una política que busca promover el bienestar al impulsar una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, que contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad.

La movilidad sostenible busca reducir la necesidad y presencia del vehículo privado, garantizando el acceso a otros modos de transporte más sanos, eficientes y seguros. Y es que a pesar de que más de la mitad de la población no dispone de coche o carné de conducir, y de que el coche y la moto suponen el 30-40% de la cuota modal, más del 70% del espacio público de las ciudades está destinado a ellos, por lo que es fundamental trabajar para recuperar las ciudades para las personas.



Movilidad activa: Modalidades de transporte que dependen del esfuerzo humano, como caminar y andar en bicicleta, promoviendo hábitos saludables y reduciendo la contaminación.

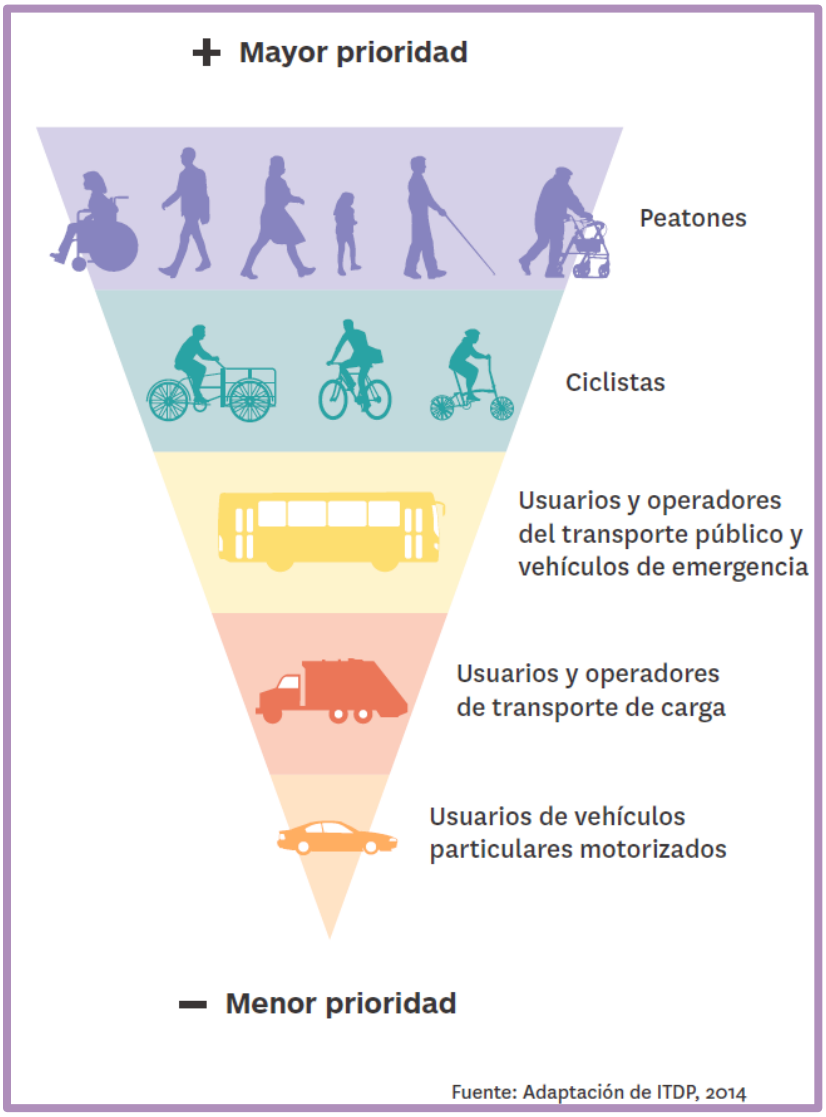
Accesibilidad: Grado en el que una infraestructura permite el acceso equitativo a todos los usuarios, incluyendo personas con discapacidad, peatones, ciclistas y conductores.

Sostenibilidad: Principio que busca garantizar un equilibrio entre el desarrollo urbano, la protección ambiental y el bienestar social, asegurando el uso eficiente de los recursos disponibles.

a. MARCO CONCEPTUAL

A continuación, se presentan los conceptos clave utilizados en la investigación, los cuales permiten comprender de manera precisa el enfoque y los alcances del estudio:

Vialidad Urbana: Término con que se designa genéricamente el conjunto de infraestructuras que forman la red de vías urbanas e interurbanas por las que se desarrolla el tráfico. También Son caminos públicos las vías de comunicación terrestres destinadas al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público.



a) **Infraestructura vial:** Conjunto de elementos físicos que permiten la circulación de peatones, ciclistas y vehículos motorizados dentro de un entorno urbano, incluyendo calles, avenidas, intersecciones y señalización.

b) **Ordenamiento vial:** Proceso de organización y regulación de la circulación de vehículos y peatones en un área determinada para mejorar la fluidez del tránsito y reducir riesgos de accidentes.
c) **Jerarquización vial:** Clasificación de las vías según su importancia y función dentro de la red de movilidad de una ciudad o comunidad, diferenciando entre calles principales, secundarias y terciarias.
d) **Articulación vial:** Integración y conexión efectiva entre diferentes tipos de vías y medios de transporte para garantizar una movilidad fluida y eficiente en un área determinada.
e) **Vías Interregionales:** Son las vías que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, las mismas que integran a la ciudad.
f) **Vialidad Regional:** son las vialidades que comunican a una ciudad o región con otra son de varios tipos: - libres - de cuota (autopistas, carreteras) ´
g) **Vías de Acceso Controlado:** En las vías de acceso controlado, todas las intersecciones o pasos con otros tipos de vías, son a desnivel. Las entradas y las salidas están proyectadas de tal manera, de proporcionar una diferencia mínima entre la velocidad de la corriente principal y la velocidad del tránsito que converge o diverge. Además, constan de calles laterales de servicio a ambos lados de las calzadas centrales, con fajas separadoras (camellones) central y laterales
h) **Arterias Principales**: Las arterias principales son vías de acceso controlado parcialmente, es decir, las intersecciones que forman con otras arterias o calles pueden ser a nivel, controladas con semáforos o a desnivel. Este tipo de vía cuando la demanda del tránsito futuro lo amerite, se convertirán en vías de acceso controlado, por lo que su derecho de vía deberá ser semejante a estas últimas.
i) **Estructuración vial,** es el conjunto de vías de circulación vehicular, férrea, peatonal u otras que permiten el acceso y desplazamiento en el área urbana; así también determinan el grado de vinculación física entre el área urbana y su contexto regional.

Por lo general, se clasifican en:

j) **Vías primarias,** son las vías principales que estructuran y organizan territorialmente el área urbana, que comunican entre sí las áreas urbanas en conurbación y vinculan zonas, distritos y/o barrios principales del área urbana.
k) **Vías secundarias,** son las vías que estructuran y organizan la zona, distrito o barrio y derivan de las vías primarias (vías distritales).

l) **Vías terciarias**, son las vías identificadas en el interior de las zonas, distritos y/a barrios que derivan de las primarias y/o secundarias (vías locales y vecinales).

Fuente: Manual de Carreteras Boliviano – Administración de Carreteras ABC

Referencia: ABC (Administradora Boliviana de Carreteras). Normas Técnicas para el Diseño Geométrico de Carreteras y Vialidad Urbana, 2018.

Enlace general: http://www.abc.gob.bo

Fuente secundaria: INVI Chile – Manual de Diseño de Vialidades Urbanas

Referencia: Instituto de la Vivienda (INVI), Universidad de Chile. Manual de Diseño de Vialidades Urbanas, 2016.

Transporte Urbano: El transporte urbano se define como el que opera dentro de un área urbana o entre diferentes núcleos urbanos dentro de un mismo municipio. Es un sistema fundamental para la movilidad de personas y mercancías, impactando directamente en la calidad de vida de los ciudadanos.

El transporte urbano puede ser público o privado, y se caracteriza por:

a) **Peatón:** Persona que se traslada a pie por el espacio público. Es el actor personal que se traslada a pie por el espacio público. Es el actor de movilidad más vulnerable y debe ser priorizado en toda intervención urbana.
b) **Ciclista:** Usuario que se moviliza mediante una bicicleta u otro medio de transporte no motorizado. Requiere infraestructura específica para su seguridad y fomento de su uso.
c) **Transporte público:** Sistema de movilidad colectiva que permite el traslado de personas dentro de una ciudad o comunidad, optimizando el uso del espacio vial y reduciendo la contaminación ambiental.
d) **Transporte privado:** Medio de desplazamiento individual, generalmente motorizado, que depende del uso particular de vehículos como automóviles y motocicletas.
e) **Transporte urbano:** sistema de movilidad destinado a facilitar el desplazamiento de personas y bienes dentro de áreas urbanas.
f) **Sistema de transporte**: conjunto integrado de infraestructuras, vehículos, servicios, normas y usuarios.
g) **Red vial urbana:** conjunto de calles, avenidas, rutas y caminos que conforman la infraestructura del transporte dentro de una ciudad.

h) **Accesibilidad:** facilidad con la que las personas pueden llegar a destinos clave dentro de la ciudad (trabajo, salud, educación, recreación).
i) **Conectividad:** nivel de interrelación entre distintos modos y rutas del sistema de transporte.
j) **Intermodalidad:** uso combinado de diferentes medios de transporte en un solo viaje.
k) **Multimodalidad:** coexistencia de varios modos de transporte disponibles para el usuario urbano.
l) **Transporte no motorizado:** medios como caminar o andar en bicicleta que no requieren motor.
m) **Movilidad activa**: desplazamientos que requieren esfuerzo físico, como caminar o pedalear.
n) **Flujo vehicular**: cantidad de vehículos que circulan por una vía en un período determinado.
o) **Zonificación del transporte:** división del área urbana según niveles de acceso y tipos de transporte.
p) **Política de transporte:** conjunto de decisiones y regulaciones que orientan el desarrollo del sistema.
q) **Gestión del transporte urbano:** conjunto de acciones técnicas, administrativas y legales para organizar el sistema de transporte.
r) **Congestión vehicular:** Acumulación excesiva de vehículos en determinadas vías, lo que provoca demoras en los desplazamientos, aumento de emisiones contaminantes y reducción de la eficiencia del transporte.
s) **Seguridad vial:** Conjunto de normas, estrategias y medidas destinadas a prevenir accidentes de tránsito y proteger la integridad de peatones, ciclistas y conductores.
t) **Transporte rural** es el sistema de movilidad .es el sistema de movilidad que permite el desplazamiento de personas, bienes y servicios entre las comunidades rurales y hacia zonas urbanas.

Fuente: UITP – Unión Internacional de Transporte Público

Referencia: UITP (2017). Políticas de transporte urbano sostenible: principios y aplicación.

Enlace: https://www.uitp.org

Fuente secundaria: Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Referencia: BID (2016). Transporte urbano: Una guía para ciudades en crecimiento. Banco Interamericano de Desarrollo.

Infraestructura Ciclista: Todos los elementos diseñados y construidos para facilitar la movilidad de los ciclistas, incluyendo ciclovías, carriles bici, ciclorrutas, senderos para bicicletas y, en algunos casos, aceras. Esta infraestructura permite a los ciclistas moverse de forma segura y eficiente por la ciudad, promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte y ejercicio.



a) **Ciclovías:** Vías exclusivas para ciclistas, separadas del tráfico vehicular.
b) **Carriles bici:** Vías donde ciclistas y vehículos pueden compartir el espacio, pero con demarcación para los ciclistas.
c) **Ciclorrutas:** Rutas o caminos que conectan diferentes puntos de interés de una ciudad, promoviendo el ciclismo recreativo y turístico.
d) **Senderos para bicicletas:** Rutas en la naturaleza diseñadas para el ciclismo, con diferentes niveles de dificultad.
e) **Aceras:** En algunos casos, las aceras pueden ser utilizadas por ciclistas cuando no hay infraestructura ciclista alternativa.
f) **Intersecciones y cruces:** Elementos de la infraestructura vial especialmente diseñados para facilitar el paso seguro de los ciclistas en las intersecciones.
g) **Estacionamientos para bicicletas:** Espacios seguros y protegidos para estacionar las bicicletas.

Señalética: La señalética es una disciplina del diseño que se encarga de guiar, orientar e informar a las personas en aquellos puntos del espacio que plantean dilemas. Su objetivo principal es mejorar la experiencia del usuario al moverse en un espacio determinado, ya sea un edificio, un parque o una ciudad.



a) **Señalética informativa:** tiene como objetivo principal proporcionar información. Ya sea en un aeropuerto, una estación de tren o un museo, estas señales nos ofrecen datos esenciales sobre servicios, horarios y normativas. Por ejemplo, un mapa del metro o los horarios de apertura de un museo.
b) **Señalética direccional:** nos guía hacia dónde queremos ir. Mediante flechas, mapas o indicadores, nos ayuda a encontrar nuestro camino en centros comerciales, hospitales o eventos masivos. Es esencial para garantizar una experiencia fluida y evitar la desorientación.
c) **Señalética identificativa**: su función es identificar espacios, áreas o servicios específicos. Estas señales nos permiten localizar lugares como baños, salidas de emergencia o áreas específicas en un edificio.
d) **Señalética preventiva:** advierte sobre posibles riesgos o peligros en determinadas áreas, como zonas de construcción, áreas con sustancias químicas o lugares con riesgo de caídas.
e) **Señalización vial:** Sistema de señales visuales y dispositivos que regulan el tránsito y brindan información a los usuarios de la vía para garantizar un desplazamiento seguro.
f) **Señalización vial vertical:** señales colocadas en postes o estructuras, como “pare”, “ceda el paso”, “velocidad máxima”.
g) **Señalización vial horizontal:** marcas en el pavimento, como líneas divisorias, pasos peatonales, flechas de dirección.
h) **Pictograma:** imagen simbólica que representa un mensaje visual fácilmente entendible.
i) **Tipografía:** estilo y tamaño de letra utilizado en los textos de las señales.

j) **Códigos de color:** uso de colores específicos para comunicar funciones (rojo: prohibición, amarillo: precaución, azul: información).

k) **Retro reflectividad:** capacidad de una señal de reflejar luz para ser visible en condiciones de baja iluminación.

Fuente: Manual de Señalización Vial de Bolivia – Viceministerio de Transporte

Referencia: Viceministerio de Transporte Bolivia (2015). Manual de Señalización Vial Básica para Áreas Urbanas.

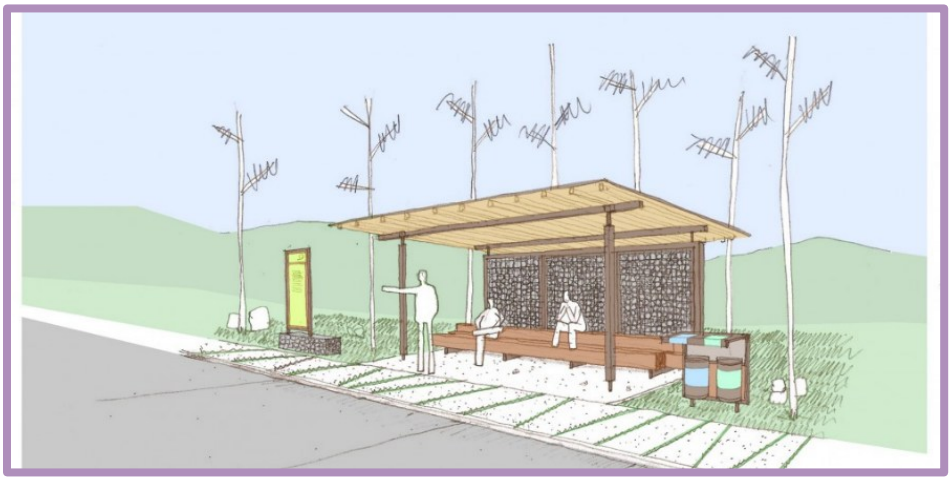
Enlace general: https://www.transporte.gob.bo

Fuente secundaria: UNESCO – "Comunicación Visual y Señalética"

Referencia: UNESCO (2008). Manual de Señalética para Espacios Públicos.

Mobiliario urbano: Como mobiliario urbano entendemos todos los elementos dispuestos en la vía pública los cuales cumplen con un propósito determinado, es decir, una función que satisface las necesidades de los ciudadanos. El equipamiento urbano incluye elementos tales como las papeleras, los bancos, las jardineras, fuentes, quioscos, etc.

Más allá de la definición, el mobiliario urbano exterior debe ser siempre útil para las personas promoviendo la accesibilidad y seguridad, pero también deben fomentar el bienestar social y la humanización del espacio. Por ejemplo, las pilonas y los bolardos están diseñados para garantizar un tránsito seguro y adecuado entre viandantes y vehículos, al igual que los bancos fomentan la sociabilización de las personas y el descanso en espacios públicos. Que su ubicación sea adecuada es el resultado de un conocimiento profundo del entorno y las demandas de los ciudadanos.



a) **Bancos**: Estructuras fijas destinadas al descanso de los peatones, colocadas generalmente en parques, plazas y paradas de transporte. Pueden ser de madera, metal, concreto o materiales reciclados.
b) **Jardineras:** Contenedores o zonas delimitadas donde se colocan plantas y flores. Sirven tanto como elementos estéticos como para mejorar la calidad ambiental del entorno urbano.
c) **Alumbrado Público**: Sistema de iluminación artificial colocado en calles, avenidas, parques y espacios públicos. Cumples funciones de seguridad, visibilidad y ambiente nocturno.
d) **Papeleras o Basureros Urbanos**: Recipientes colocados estratégicamente para la disposición de residuos sólidos, contribuyendo a la limpieza y mantenimiento del espacio público.
e) **Bici estacionamientos:** Infraestructura para el aparcamiento seguro de bicicletas. Fomenta el uso del transporte sostenible y reduce el uso del automóvil.
f) **Barandas y Bolardos:** Elementos que delimitan espacios o impiden el acceso de vehículos a ciertas zonas. También protegen a peatones en veredas o zonas de cruce.
g) **Sombrillas o Pérgolas**: Estructuras que proporcionan sombra y protección contra el clima. Son comunes en parques, bulevares y zonas de espera.
h) **Estaciones de Espera:** Áreas equipadas con techos, asientos y señalización en puntos de transporte público, como paradas de autobús o estaciones de tren.

Fuente: Norma Técnica de Equipamiento Urbano de España (UNE)

Referencia: AENOR (2015). Norma UNE 54101: Equipamiento Urbano. Terminología y Clasificación. Asociación Española de Normalización.

Fuente secundaria: Ministerio de Fomento de España – "Manual de Mobiliario Urbano"

Referencia: Ministerio de Fomento (2002). Guía Técnica de Diseño de Mobiliario Urbano.

Planificación urbana: Proceso de diseño y gestión del desarrollo de una ciudad o comunidad, estableciendo criterios para el crecimiento ordenado y sostenible del entorno urbano. La planificación urbana es un proceso continuo de descripción, análisis y evaluación de las condiciones de la ciudad para generar propuestas de diseño y políticas que regulen su dinámica urbana



a) **Usos del suelo:** distribución y regulación del suelo para diferentes funciones como vivienda, comercio, industria, servicios, recreación y movilidad.
b) **Infraestructura urbana**: conjunto de sistemas físicos que sustentan la vida urbana (agua, saneamiento, electricidad, telecomunicaciones, vialidad).
c) **Espacio público:** áreas abiertas de uso colectivo como plazas, parques, calles y avenidas que cumplen funciones sociales, recreativas y de conectividad.
d) **Equipamiento urbano:** edificaciones e instalaciones destinadas a la prestación de servicios como salud, educación, cultura, seguridad, etc.
e) **Red vial:** sistema de calles, avenidas, caminos y ciclovías que permiten la conectividad y movilidad dentro del área urbana.
f) **Tipología urbana:** clasificación del tipo de asentamiento urbano según su forma, densidad, patrón y estructura (ciudad lineal, concéntrica, policéntrica, etc.).
g) **Espacio público**: Áreas accesibles a toda la población, como plazas, parques, aceras y calles, que cumplen funciones recreativas, sociales y de movilidad.
h) **Impacto ambiental:** Efecto que una determinada acción o proyecto tiene sobre el medio ambiente, incluyendo aspectos como contaminación del aire, ruido y consumo de recursos naturales.
i) **Urbanismo sostenible**: enfoque de planificación que promueve el equilibrio entre desarrollo urbano, conservación ambiental y equidad social.
j) **Resiliencia urbana:** capacidad de una ciudad para adaptarse, resistir y recuperarse frente a crisis sociales, ambientales o económicas.
k) **Densificación equilibrada:** aumento de la densidad urbana sin sacrificar la calidad de vida ni el acceso a servicios e infraestructura.

l) **Huella urbana:** extensión física de una ciudad sobre el territorio y su impacto ambiental.

m) **Regeneración urbana:** revitalización integral de áreas urbanas degradadas mediante intervenciones físicas, sociales y económicas.

n) **Espacio verde urbano:** zonas naturales o plantadas dentro del área urbana que cumplen funciones ecológicas, paisajísticas y recreativas.

Fuente principal: ONU-Hábitat – Manual de planificación urbana y ordenamiento territorial

Referencia: ONU-Hábitat (2017). Manual de planificación urbana y ordenamiento territorial para América Latina y el Caribe. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

Enlace: https://unhabitat.org

Fuente secundaria: Kevin Lynch – La Imagen de la Ciudad

Fuente complementaria: Ministerio de Vivienda de Bolivia – Lineamientos de Planificación Territorial

Referencia: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia (2020). Guía para la Planificación del Desarrollo Territorial Municipal.

Enlace general: https://www.obraspublicas.gob.bo

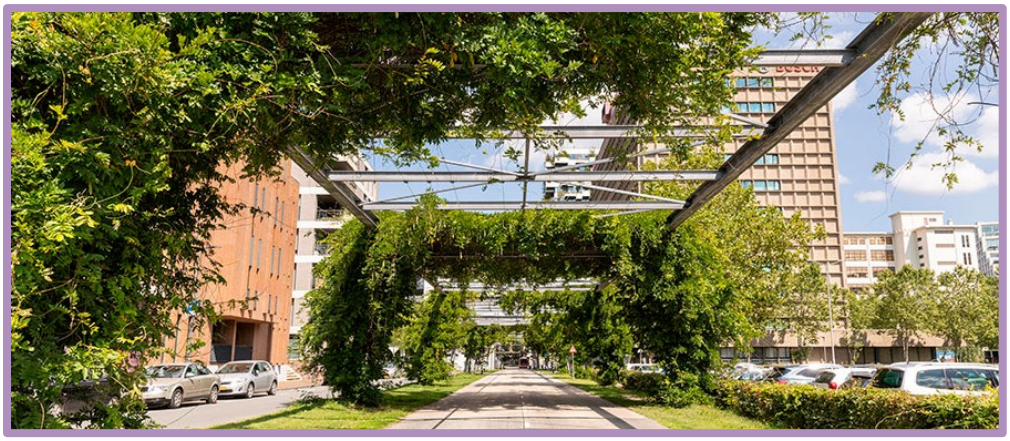
Seguridad Vial La seguridad vial en el contexto de la movilidad urbana sostenible busca garantizar la integridad física de todos los usuarios del espacio público, priorizando a los más vulnerables como peatones, ciclistas, niños y personas mayores. En zonas como el Valle de la Concepción, donde el crecimiento urbano no siempre ha estado acompañado por una adecuada planificación vial, se evidencian riesgos derivados del mal estado de las vías, la falta de señalización adecuada, el exceso de velocidad y el uso compartido del espacio entre diferentes tipos de transporte. La seguridad vial también se vincula con la visibilidad, el diseño de cruces, la iluminación, y la existencia de infraestructura que permita una movilidad segura, cómoda y predecible. Su implementación efectiva contribuye a reducir accidentes y promover un entorno urbano más inclusivo, responsable y sostenible.



a) **Accidentalidad vial:** Frecuencia y características de los accidentes de tránsito ocurridos en un área determinada, reflejo de deficiencias en infraestructura, señalización o comportamiento vial.
b) **Infraestructura segura**: Diseño de calles, cruces y espacios que priorizan la seguridad de todos los usuarios, especialmente los más vulnerables.
c) **Visibilidad urbana:** Capacidad de los usuarios para identificar obstáculos, señales y otros actores viales, esencial para evitar accidentes.
d) **Gestión del tránsito**: Conjunto de acciones y políticas destinadas a regular, controlar y optimizar el flujo de vehículos y peatones en la ciudad.
e) **Cruces peatonales**: Espacios designados para el paso seguro de peatones sobre la calzada, usualmente señalizados y visibles.
f) **Reducción de velocidad**: Estrategias como lomos de burro o señalización que obligan a los vehículos a disminuir la velocidad en zonas sensibles.
g) **Educación vial:** Proceso formativo que busca concientizar a los ciudadanos sobre normas y comportamientos seguros en el tránsito.
h) **Zonas de riesgo vial:** Sectores con alta probabilidad de accidentes debido a factores como mal diseño, visibilidad limitada o tráfico denso.
i) **Calmado de tráfico**): Intervenciones físicas o visuales para reducir la velocidad de circulación y aumentar la seguridad.
j) **Percepción del riesgo:** Grado en que los usuarios identifican una situación como potencialmente peligrosa; afecta su comportamiento vial.

Fuente: Organización Mundial de la Salud (OMS) – "Informe Mundial sobre la Seguridad Vial"
Referencia: OMS (2018). Informe Mundial sobre el Estado de la Seguridad Vial.
Enlace: https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684
Fuente secundaria: Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)
Referencia: OISEVI (2019). Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial en Ciudades.

Paisaje Urbano y Entorno El paisaje urbano y el entorno son componentes clave para lograr una movilidad sostenible, ya que inciden directamente en la experiencia de los usuarios en el espacio público. Un entorno atractivo, limpio y bien cuidado no solo mejora la percepción del lugar, sino que incentiva el uso de medios de transporte no motorizados como caminar o andar en bicicleta. En el Valle de la Concepción, un territorio vitivinícola con alto valor cultural y paisajístico, el diseño urbano debe respetar e integrar el entorno natural, los cultivos, los cursos de agua y la identidad local. El paisaje urbano debe incorporar vegetación, arbolado, mobiliario adecuado, zonas de sombra y lugares de permanencia, articulando la funcionalidad con la estética, y fomentando así una movilidad más humana y conectada con el entorno inmediato.



a) **Calidad ambiental urbana:** Condición del aire, vegetación, ruido y limpieza de un entorno urbano, que influye en la salud y el bienestar.
b) **Espacio público:** Áreas accesibles a toda la población como plazas, calles, parques y veredas, que fomentan la interacción social.
c) **Atractivo visual:** Grado en que un entorno urbano resulta estéticamente agradable y armónico para quienes lo recorren.
d) **Arbolado urbano:** Conjunto de árboles ubicados en zonas urbanas, que contribuyen al confort climático, la biodiversidad y la estética.
e) **Diseño sensible al contexto:** Enfoque proyectual que considera las condiciones sociales, culturales y ambientales del lugar.
f) **Patrimonio paisajístico:** Conjunto de elementos naturales y construidos que tienen valor cultural, histórico o estético para una comunidad.
g) **Identidad urbana:** Conjunto de características visuales, históricas y culturales que hacen única a una ciudad o comunidad.
h) **Corredores verdes**: Ejes ecológicos o paisajísticos dentro de la ciudad que conectan espacios naturales y fomentan la biodiversidad.

i) **Microclima urbano:** Condiciones climáticas específicas dentro de un entorno urbano influenciadas por la vegetación, los materiales y el diseño.

j) **Percepción del espacio:** Interpretación subjetiva del entorno por parte de los usuarios, basada en sus sentidos y experiencias.

Fuente principal: UNESCO –Re

Referencia: UNESCO (Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico. Conferencia General de la UNESCO

Enlace: [https://whchttps://whc.unesco.org/en/activities/638/

Fuente Cullen, Gordon – Paisaje

Referencia: Cullen, Gordon (1961). El. Prensa de arquitectura.

(Es uno de los libros más importantes en el diseño y percepción del entorno urbano.)

Fuente complementaria: Observatorio Urbano de Manual para la Gestión del Referencia: Observatorio Urbano Bolivia (201Manual para la Gestión y. Público

Estrategias y Normativas Urbanas Las estrategias y normativas urbanas constituyen el marco legal, técnico y de gestión que orienta el desarrollo de la ciudad y regula el uso del suelo, la infraestructura vial y la movilidad. Para implementar un sistema de movilidad urbana sostenible es fundamental contar con una planificación integral que articule el transporte, la accesibilidad, el espacio público y la participación ciudadana. En Bolivia, leyes como la 165 de Transporte y la 755 de Gestión Integral de Residuos proporcionan lineamientos generales, pero en el caso del Valle de la Concepción se requiere una adaptación local mediante planes municipales, normativas técnicas y estrategias participativas que respondan a su escala, identidad y necesidades específicas. Estas herramientas permiten establecer prioridades, asignar recursos y promover intervenciones coherentes con los principios del desarrollo sostenible, la equidad territorial y la resiliencia urbana.

a) **Gestión territorial:** Conjunto de acciones destinadas al uso ordenado y sostenible del territorio, integrando aspectos sociales, económicos y ambientales.

b) **Ordenamiento del espacio:** Distribución racional de actividades, servicios e infraestructuras en el espacio urbano.

c) **Instrumentos de planificación**: Herramientas técnicas y legales (como planes, reglamentos, zonificaciones) utilizadas para orientar el desarrollo urbano.

d) **Política pública urbana:** Conjunto de decisiones del Estado que orientan el desarrollo urbano en función del bien común.

e) **Normativa municipal:** Reglas y regulaciones locales que definen cómo debe desarrollarse la ciudad (usos del suelo, infraestructura, vialidad, etc.).
f) **Planes de desarrollo urbano:** Documentos técnicos que guían el crecimiento de una ciudad a corto, mediano y largo plazo.
g) **Zonificación:** Asignación de usos específicos al suelo urbano (residencial, comercial, industrial, etc.) para un desarrollo ordenado.
h) **Participación ciudadana:** Inclusión de la comunidad en los procesos de planificación y toma de decisiones urbanas.
i) **Agenda urbana:** Línea de acciones estratégicas para orientar el desarrollo sostenible de ciudades, basada en principios como equidad y resiliencia.
j) **Evaluación normativa:** Proceso de análisis y revisión de las leyes y reglamentos para garantizar su pertinencia, eficacia y aplicación justa.

De la Serna Torrez, Carlos Pablo (2020). Reordenamiento y densificación de la zona de San Blas en la Ciudad de Tarija (Proyecto de grado). Universidad Autónoma Juan Misael Saracho

Enlace: https://biblioteca.uajms.edu.bo/biblioteca

Componente socio-económico

Influyen directamente en la configuración física del área urbana.

a) Actividad económica de la población, identificar por distritos y zonas, las características de las actividades económicas de la población ocupada y desocupada detallando los sectores económicos, además de la población en edad laboral.
b) Sector secundario, es el sector de la economía relacionado con la industria, con la transformación de la materia prima.
c) Sector terciario, es el sector relacionado con la actividad comercial y con la prestación de servicios.
d) Geografía económica, estudia la riqueza económica potencial o en explotación.
e) Autonomía, cualidad gubernativa que adquiere una entidad territorial de acuerdo a condiciones y procedimientos establecidos en la constitución y ley 031
f) Marco jurídico, conjunto de disposiciones legales, leyes y normas dictadas para el efecto, con preferencia orientadas a mejorar la calidad de vida de la población.

g) Competencia, es la titularidad de atribuciones ejercitables respecto de las materias determinadas por la constitución y las leyes; pueden ser privativa, exclusiva, concurrente o compartida.
h) Encuesta, estudio sobre la percepción de la población con relación a diversos temas políticos, sociales, económicos, técnicos, etc.
i) Entrevista, técnica de recopilación de información.
j) Muestreo, selección de un conjunto de personas o cosas que se consideran representativos del grupo al que pertenecen, con la finalidad de estudiar o determinar las características del grupo. Fuente: Los 3 Sectores Principales de la Economía. Ana P. Ferrari

Medio físico natural Es la descripción de las características físico – naturales del territorio comprendido por el área urbana en estudio.

a) Geomorfología, describe y explica la forma de la superficie terrestre, identificando unidades (geoformas), paisajes, relieve, pendientes, estabilidad de laderas, procesos de erosión, entre otros; donde el levantamiento topográfico del área urbana constituye un insumo fundamental.
b) Calidad de suelos, es el análisis de las características físicas y químicas del suelo; textura, pedregosidad, riqueza nutritiva y demás aspectos determinantes a cualquier forma de vida vegetal; propiedades que le confieren aptitud o vulnerabilidad frente a las actividades que se desarrollen sobre la misma.
c) Hidrología, identifica y describe las fuentes del recurso hídrico existente en el área urbana, en calidad y cantidad, como ser cuerpos (lagos o lagunas) y cursos (ríos, arroyos, vertientes) de agua, superficiales o subterráneos, que además de producir efectos sobre la conformación física del centro poblado, son fuentes potenciales de abastecimiento de agua en el futuro.
d) Vegetación, consisten en la identificación y delimitación de las áreas forestales o vinculadas con la preservación ecológica para el ámbito municipal que estén relacionadas en el área urbana

e) Clima, se refiere a las características climáticas predominantes en el área urbana, identificando las estaciones meteorológicas existentes, temperaturas máximas, medias y mínimas; precipitación pluvial (en mm, por épocas), humedad, vientos (dirección, velocidad, época), heladas, granizadas u otros fenómenos propios de la región. Estos datos serán usados para la elaboración de las normas urbanísticas.

De la Serna Torrez, Carlos Pablo (2020). Reordenamiento y densificación de la zona de San Blas en la Ciudad de Tarija (Proyecto de grado). Universidad Autónoma Juan Misael Saracho

Enlace: https://biblioteca.uajms.edu.bo/biblioteca

Medio físico transformado Se refiere a las características físico-espaciales del área de estudio transformado por el hombre, sus componentes y de sus condiciones funcionales para establecer el grado de consolidación y relación entre la comunidad y el asentamiento propiamente dicho, es decir, el “territorio transformado”. Identificamos varios y complejos aspectos como:

a) Usos del suelo Es la identificación y tipificación de las actividades actuales que se desarrollan sobre los predios del área urbana, sean de dominio público o privado.

- Uso residencial, corresponde a los predios urbanos con uso destinado a la vivienda, puede ser identificado como vivienda unifamiliar y multifamiliar. Asimismo.
- Uso comercial, corresponde a los predios urbanos destinados al desarrollo de actividades de comercialización de bienes y servicios como ser: galerías comerciales, grandes almacenes, distribuidoras, supermercados, mercados, ferias, entre otros.
- Uso terciario o de servicios, corresponde a los predios urbanos destinados a las actividades de producción industrial y/o artesanal como ser; fabricas, talleres, almacenes, silos, entre otros.
- Uso agropecuario urbano, corresponde a los predios urbanos destinados a las actividades agropecuarias como ser: granjas, sembradíos, entre otros.
- Uso mixto, es la combinación de usos de suelo, como ser: uso vivienda con uso comercial, productivo, terciario u otro, en el mismo predio. Es importante notar que por lo general existe un uso de suelo predominante en el predio y otros complementarios.

- Uso equipamiento social, corresponde a los predios urbanos destinados al equipamiento de servicios de educación, salud, abasto y asistencia pública.
- Uso culto o cultura, corresponde a los predios urbanos destinados a establecimientos destinados a las actividades de desarrolle cultural y de culto, como ser: templos, teatros, iglesias, centros culturales, museos galerías de arte, cementerio, bibliotecas, entre otros.
- Uso equipamiento de transporte, corresponde a los predios urbanos que forman parte de la infraestructura de transporte del área urbana, como ser: terminal de buses, estaciones de transporte, entre otros.
- Uso de recreación, corresponde al espacio público de recreación pasiva y activa; como ser: parques, plazas y áreas verdes, entre otros.
- Uso deportivo, corresponde a los predios urbanos destinados a las actividades de desarrollo deportivo, como ser: campos deportivos, polideportivos, coliseos, piscinas entre otros.
- Uso de gestión y administración, corresponde a los predios urbanos donde se ubican establecimientos destinados a la prestación de servicios de administración y gestión pública de interacción entre los niveles del gobierno central, departamental y municipal con la población.
- Uso equipamiento especial, corresponde a los predios urbanos destinados a infraestructura especial como ser relleno sanitario, plantas de tratamiento de aguas residuales, estaciones de transferencia u otras instalaciones de impacto urbano.
- Uso forestal urbano, referida a aquellas zonas que concentran masas arbóreas.

De la Serna Torrez, Carlos Pablo (2020). Reordenamiento y densificación de la zona de San Blas en la Ciudad de Tarija (Proyecto de grado). Universidad Autónoma Juan Misael Saracho

Enlace: https://biblioteca.uajms.edu.bo/biblioteca

b. MARCO HISTORICO

El Valle de la Concepción se encuentra al sur de la ciudad de Tarija, en un entorno caracterizado por su geografía montañosa y su clima templado, lo que lo convierte en un lugar privilegiado para el cultivo de uvas y la producción de vinos. Este valle tiene una historia que se remonta a la época precolombina, cuando fue habitado por comunidades indígenas, quienes se dedicaban a la agricultura, el pastoreo y las actividades artesanales. Tras la llegada de los colonizadores españoles en el año de 1574, la región experimentó una serie de transformaciones, sobre todo en la organización territorial y el establecimiento de haciendas agrícolas.

A lo largo de los siglos, el Valle de la Concepción pasó de ser una zona rural a una región donde las actividades urbanas empezaron a ganar importancia. En el siglo XIX y XX, la expansión de la agricultura, especialmente la viticultura, promovió el desarrollo de pequeñas poblaciones que comenzaron a formar parte del área metropolitana de Tarija. Sin embargo, las infraestructuras viales seguían siendo rudimentarias y limitadas, con caminos de tierra que conectaban los diferentes centros de producción, los cuales, en muchos casos, eran inaccesibles durante la temporada de lluvias.

Durante las primeras décadas del siglo XX, la movilidad en el Valle de la Concepción estuvo fuertemente vinculada al uso de caminos rurales y carreteras que no estaban pavimentadas. La única forma de transporte era a través de vehículos rústicos, carros tirados por animales y, en algunas zonas, a pie. La ausencia de infraestructura vial adecuada limitaba la conectividad entre el Valle de la Concepción y otros puntos de la provincia de Uriondo y la ciudad de Tarija.

En las últimas décadas, la movilidad urbana en el Valle de la Concepción comenzó a experimentar cambios importantes debido a las políticas de urbanización impulsadas por el gobierno municipal. El crecimiento de la población y la expansión de los viñedos y bodegas impulsaron la construcción de nuevas vías de acceso, algunas de ellas pavimentadas, y el establecimiento de servicios de transporte público que conectaban el Valle de la Concepción con la capital Tarija. Sin embargo, a pesar de estos avances, la infraestructura vial sigue siendo insuficiente para atender el aumento del tráfico, especialmente durante la cosecha y el turismo relacionado con la producción de vino.

En la actualidad, la movilidad urbana en el Valle de la Concepción enfrenta varios desafíos. La falta de una red de transporte público eficiente y la congestión vehicular, especialmente en los puntos de acceso al valle, son problemas persistentes. Además, la infraestructura vial aún no está completamente desarrollada, lo que genera complicaciones en la accesibilidad, sobre todo para los residentes rurales y los turistas que visitan la zona.

En este contexto, un enfoque de movilidad urbana sostenible se presenta como una necesidad. Esto implica promover alternativas como el transporte público masivo, el diseño de calles peatonales que favorezcan a los habitantes y turistas, y carriles exclusivos para bicicletas. La articulación de las políticas urbanísticas con la movilidad sostenible se ha convertido en una de las principales estrategias a nivel municipal y departamental, buscando mejorar la conectividad sin comprometer el entorno natural del valle.

La provincia Concepción, actual provincia Avilés, identidad y cultura en torno a la herencia y cultivo de la vid desde el año 1538

En 1538, comandados por Pedro de Candia arribaron a esta región los primeros españoles, entre los que se encontraba Don Pedro Ortiz de Zarate. El conquistador Pizarro, mediante Cedula Real de 1540, otorgó a Francisco Retamozo una encomienda, con cerca de 4.000 indios dispuestos en diferentes tierras de Tarija, una de ellas fue precisamente la llamada del Valle de La Concepción.

Al fallecer Francisco Retamozo y quedar vacante la encomienda, el Gobernador Pedro de la Gasca, mediante Cedula Real en el año 1548, la transfirió a Ortiz de Zarate, quien estableció grandes haciendas y ganadería, aprovechando la excelente calidad de la tierra fértil, con paisajes ecológicos diversos, donde se obtenía fácilmente trigo, maíz, árboles frutales y viñedos.

Don Pedro Ortiz de Zarate se dedicó íntegramente a trabajar sus tierras, falleciendo diez años después en 1558, dejando su cuantiosa herencia a su hermano Juan Ortiz de Zarate quien continuó el trabajo de la hacienda con más entusiasmo, tanto en la parte agrícola como la ganadera. El Virrey Diego López Zúñiga nombro a Juan Ortiz de Zarate “Adelantado del Rio de La Plata”, y fue así que comenzó a llevar el ganado de tan buena calidad que tenía en sus estancias tarijeñas al Rio de La Plata, trabajo que a su muerte continuó su sobrino y albacea testamentario Juan de Garay, quien posteriormente fundaría la ciudad de Buenos Aires. Según el padre Corrado se trató de cuatro mil cabezas de ganado vacuno, quinientos caballos y quinientas cabras, que fue la base de la futura riqueza de ganado de la vecina Argentina.



Meses después de la fundación de la Villa de San Bernardo de la Frontera de Tarixa por el capitán Luis de Fuentes y Vargas en 1574, grupos de conquistadores españoles e indios Chichas exploraron el valle tarijeño en la influencia de los ríos Guadalquivir y Camacho llegando al caserío de los Churumatas.

Siendo el 8 de diciembre de 1574, bautizaron el lugar con el nombre de Valle de Nuestra Señora de la Santísima Virgen de la Concepción, dando inicio a la formación de estancias dedicadas a la actividad agrícola por la fertilidad del suelo. La zona de la Compañía, que comprendía la parte más productiva y pintoresca del valle de la Concepción, fue propiedad de Luís de Fuentes y Vargas en el periodo 1530 – 1598.

La historia del Valle de Nuestra Señora de la Concepción está íntimamente ligada a las luchas por la independencia americana, donde destacan notables ciudadanos como Francisco de Uriondo, intelectual, patriota, estratega, guerrillero Jefe de la Republíqueta de Tarija y Gobernador de Tarija en 1817, héroe de las batallas de Suipacha, Río Piedras, Tucumán, Salta, Chocloca, Guerrahuaico, La Tablada, Coronel del Ejército de las provincias Unidas del Río de la Plata y del Regimiento de Granaderos a caballo de Salta, pariente y compañero de lucha de Martín Miguel Güemes (1780 – 1821) y amigo de José Manuel Belgrano, próceres argentinos. Francisco de Uriondo falleció en Salta, Argentina, el 7 de febrero de 1822. Manuel Uriondo, defendió en Tarija al General tucumano Gregorio Araoz de la Madrid y luchó bajo las órdenes de Martín Miguel Güemes. Murió fusilado en el año 1851. José María Avilés, nació en Tojo el 7 de abril de 1784. Luchó en la guerra de la independencia en las batallas de Guerrahuaico, La Tablada, Concepción, Padcaya y Bermejo, en la campaña de la Confederación Perú-Boliviana al mando del Batallón 1º en las batallas de Yanacocha, Uchumayu y Socabaya. Falleció en Lima, Perú el 27 de noviembre de 1838.



La provincia Avilés tiene una superficie de 2.966 km2, constituye el 7.95 del territorio del Departamento, registra una población de 20.271 habitantes, según datos oficiales del censo de Población y Vivienda 2012 del INE y registra una densidad de 6.8 habitantes/km2. Está conformada por dos Secciones, la primera Sección Municipal con su capital Uriondo, con una superficie de 1.178 km2 y una población de 14.781 habitantes con una densidad de 12.5 habitantes/km2. La Segunda Sección Municipal es Yunchará con una superficie de 1.788 km2 y 5.490 habitantes con una densidad de 3 habitantes/km2. Yunchará fe creada mediante Ley de 26 de diciembre de 1957 durante el gobierno del presidente Hernán Siles Zuazo.

Su principal actividad económica es la vitivinicultura, cadena productiva uva, vinos y singanis, de significativa importancia para la región con un aporte social expresada en la generación de 3.900 empleos directos. El 78% de estas fuentes de trabajo está relacionado con la producción de vino y singani y el 22% exclusivamente con la producción de uva de mesa

Un estudio publicado por la Fundación FAUTAPO para la gestión 2012 consideraba que el sector movilizó 102 millones de dólares y aportó 14 millones de dólares en impuestos. Según el informe, la producción de vino asciende a 5 millones de litros cada año y la de singani a 3.6 millones de litros. Se estima que el sector crece a un ritmo del 7% cada año. En la gestión 2015 esta actividad movilizó más de 122 millones de dólares. La virtud del sector vitivinícola respecto a otras bebidas alcohólicas que se producen y consumen en Bolivia es que constituye una cadena de valor más compleja y con casi la totalidad de insumos locales, por lo que genera empleo masivo. El aporte social de esta cadena productiva uva, vinos y singanis, se expresa en la generación de 3.900 empleos directos. El 78% de estas fuentes de trabajo está relacionado con la producción de vino y singani y el 22% exclusivamente con la producción de uva de mesa.

El rubro vitivinícola ha contribuido en Tarija al desarrollo y consolidación de la “Ruta del vino”, un atractivo turístico que aporta a la actividad económica de la región y repercute en la generación de empleo especialmente en la gastronomía, turismo y hotelería. La cadena vitivinícola representa el 0,5% del PIB nacional y 3,7% del PIB del Departamento de Tarija.

La actividad y producción de uva permitió que la mayoría de los emprendedores agrícolas salieran de la pobreza, toda vez que el 85% de los productores cuentan en promedio con una hectárea. El 5% de los productores son medianos que cultivan entre 1 a 5 hectáreas y el restante 10% corresponde a los grandes productores

Fuente: Periódico el País

Historia del Valle de la Concepción

• Proceso histórico de ocupación del territorio del valle central de Tarija

Los colonizadores españoles llegaron al Valle de Tarija, comandados por Don Luis de Fuentes y Vargas, posteriormente fundaron esta villa el 4 de julio de 1574. El avance de los colonizadores fue primero al Gran Chaco y, cambiando de rumbo en forma posterior se dirigieron hacia el suroeste. Estos nuevos pasos de la conquista contenían varios elementos como ser: la ampliación del territorio conquistado, aprovechamiento de las riquezas naturales, usos de los recursos humanos y paralelamente la catequización de los nativos.

La colonización del suroeste de la Villa de Tarija resultó relativamente fácil. Ésta se produjo por doble partida, o sea los colonos y colonizadores que llegaron, pasando por Salinas hasta el río Bermejo, y los que partieron de Tarija, estableciendo a su paso pequeñas aldeas, como puntos estratégicos para garantizar su avance. Entre las aldeas establecidas podemos citar a La Concepción, convertida luego en un centro importante en la producción de la vid. Siguiendo la ruta, soldados y religiosos después de su primer encuentro con los Chiriguanos y Mataguayos de la región próxima a Bermejo, continuaron hasta establecerse y fundar la misión en la zona de Tariquia (Comunidad que forma parte del municipio de Padcaya).

Una vez lograda la relación con estos pueblos (Tariquia, Garrapatas y Cuyambuyu), la misión de los religiosos se amplió al fortalecimiento del uso de pequeñas parcelas de tierra, cultivando otras especies vegetales. La crianza de ganado vacuno y ovino, permitió a los colonizadores un mayor estrechamiento de las relaciones. La siembra de maíz siguió igualmente practicándose, por constituir este cereal la materia prima fundamental para la elaboración de la chicha o Cangui, muy apreciada por los nativos y elemento infaltable en la celebración de ritos y festejos.



El uso de la madera de los bosques que hasta entonces sólo servía como combustible en la cocción de alimentos y en las fogatas nocturnas permanentes, pasó a ocupar una nueva función; pues los religiosos y colonos la usaron, primero en la construcción de pequeñas cabañas, construcción de pequeñas iglesias, algunos muebles rudimentarios y otros enseres de uso doméstico.

La conquista española introdujo nuevos cultivos y nuevas técnicas de manejo, los cuales causaron el gradual abandono de técnicas y prácticas agrícolas ancestrales de conservación de suelos y aguas, causando en parte un desequilibrio ecológico por el sobrepastoreo y la degradación de los suelos. A estos factores se deben en gran parte los procesos de erosión y degradación en las zonas altas y valles.

• Bautizo por los españoles con el nombre de Valle de Nuestra Señora de la Concepción

Este lugar fue bautizado por los españoles con el nombre de Valle de Nuestra Señora de la Concepción, luego de la fundación de la Villa de San Bernardo de la Frontera de Tarixa, el 4 de julio de 1574, por el sevillano Capitán Luís de Fuentes y Vargas (1530-1598). Revela un significativo potencial turístico con un ramillete de atractivos turísticos naturales y culturales. La Concepción, La Compañía, Chocloca y Juntas, cuentan con el valioso legado cultural histórico de los jesuitas (1572-1776), franciscanos y de los heroicos patriotas de la Guerra de Guerrillas (1810-1825), Guerra del Pacífico (1879-1880), Guerra del Acre (1900) y Guerra del Chaco (1932- 1935).

Su fascinante paisaje natural está bañado por el agua cristalina de la quebrada El Rujero, que fluye hacia el noreste para confluir con el río Guadalquivir entre el pueblo de Concepción y el cañón de La Angostura del río Tarija. Cuenta con viñedos y balnearios, en el tramo Concepción – Juntas. También existe una gran riqueza paleontológica de mamíferos en los lugares de Rujero, quebradas del Waykho, Armados, Juntas y Ancón Grande.



Historia de la vid y el vino en Bolivia

En Bolivia, el cultivo de la vid se remonta a la época colonial (siglo XVI) y fue introducida por los conquistadores españoles, acompañados por misioneros religiosos. Fueron los misioneros agustinos los primeros en fabricar vino, cuya elaboración tenía fines litúrgicos. El crecimiento de la viticultura se extendió rápidamente a los valles de Mizque y Camargo.

Pero fue suspendida por órdenes del Rey de España, temiendo que la producción regional compitiera con los vinos procedentes de España. Con el tiempo, se desmanteló la actividad en Mizque, pero pudo sobrevivir la tradición en los valles de Camargo. A pesar de los obstáculos, los viñedos se extendieron ampliando la distribución de vides a otros valles del país como Caracato y Luribay, en el Departamento de Potosí y La Paz respectivamente, hasta llegar a los valles de Tarija.

En Bolivia, el cultivo de la vid se mantuvo en un nivel mínimo de crecimiento, reiniciándose a partir de inicios del siglo XX una expansión de la actividad en el Sur del país. La causa principal de la expansión se debe esencialmente a la inclinación de los agricultores hacia esta actividad y a los suelos y clima propicios para la producción de uvas, singanis y vinos.



• Conceptos “Viñedos de Altura” y “Denominación de Origen”

La vitivinicultura boliviana goza de una característica única en el mundo, que debidamente utilizada puede traer grandes beneficios al país y al sector en su conjunto.

Esta particularidad consiste en que toda la vitivinicultura boliviana se encuentra plantada entre los 1,500 y 2,850 metros sobre el nivel del mar, mientras que la mayoría de los viñedos del mundo no pasan los 500 msnm. Bolivia, puede exportar sus productos con el logo “viñedos de altura” o como los “vinos más altos del mundo”, esta particularidad le permite obtener dentro de sus vinos

una mayor concentración de sabores y aromas que incrementan la calidad del producto. Y le dan a Bolivia la exclusividad de los “vinos de altura”, al ser este el único país productor de vinos con esta denominación. Existe un estudio para la implementación de las denominaciones de origen, tanto para vinos como para singanis. Dicho sistema fue creado para la protección y promoción de productos de calidad y es utilizado ampliamente por los productores de vinos y destilados en el mundo con diversas variantes según el país de origen.

Vendimia Chapaca



La tradición del vino en el Valle de la Concepción se remonta a los jesuitas afincados en estas tierras. Los religiosos cultivaron vides para su consumo. La producción se arraigó en el territorio chapaco por sus características climáticas y la abundancia de agua para el riego.

Con el paso de los años esa actividad fue concentrándose primero en la región de Santa Ana La Nueva, donde para entonces el señor Julio Kohlberg Chavarría instaló la primera viña productora para los vinos de su marca.

En el Valle de la Concepción se ampliaron tierras donde algunas familias tenían hectáreas sembradas y desde allí se expandió hacia el sur, para llegar a Padcaya, mientas que, hacia el norte, en dirección a Tarija, se llegó hasta El Portillo, para dar paso a toda la planicie de Yesera, que en la actualidad está unida con Santa Ana Norte.

Las primeras vendimias tuvieron como sede a la ciudad de Tarija y como expositores a los entonces únicos dos productores industriales de vinos, que eran Kohlberg y Milton Castellanos.

Para determinar la historia de Tarija, es muy difícil acceder a información primaria, Edgar Ávila Echazú afirma que en base a las manifestaciones artísticas que se conservan y se van descubriendo, más o menos entre los años 1.000 y 1.200 de nuestra Era, en el territorio tarijeño estaban naciendo formas culturales con cierta originalidad conceptiva, una vez que se hubo

superado a fase primitiva de la organización social étnica aborigen que presentó paralelas características confirmativas con los demás centros habilitados en Bolivia, aquellas formas que, en arqueología se conocen como propias de la cultura “Tarija Policromo”, tuvieron sus antecedentes en la llamada cultura “Tarija Incisa” perteneciente a las primeras agrupaciones étnicas del territorio, sobre las cuales no existen noticias verídicas, aunque es seguro que son originarias de los primeros cazadores paleolíticos orientales que comenzaron a poblar América.

En algunas piezas arqueológicas de la cultura Tarija, hay evidencias de cerámica incisa, en la primera se nota el influjo de la poderosa fuerza creadora kolla, con una debilidad técnica y expresiva y una ingenua pureza muy diferentes a las manifestaciones artísticas pre-tiahuanacotas, influencia más o menos cierta – al menos en algunas manifestaciones arqueológicas-, de la cultura kolla tiahuanaquense, y a través de ella de las culturas Chiripa, Sauces, Nazca, entre otras, si bien es discutible todavía, no es menos evidente en algunos restos arqueológicos que están siendo descubiertos. [1]

Vivian pacíficamente en los diversos valles chapacos hacía años, los tomatas, churumatas, chichas, mientras no interrumpían su calma los saltos de alevosos guaraníes. Crecía el Tahuantinsuyo, consolidando sus dominios; el Inca Yupanqui trae sus huestes hacia este lado y al conquistar a los chichas ingresan sus gentes y cuando Viracocha Inca recorre el Collasuyo, recibe una embajada del Tucman (Tucumán), que le pide incorporar este territorio al dominio incaico. Cumplió el monarca el anhelo expresado tan vivamente. Producentes mezclas de sangre, de costumbres; mejora de condiciones, visión religiosa superior, al paso de las caravanas que iban hacia los valles calchaquíes, diaguitas, lules. De esa etapa quedan la toponimia, como, por ejemplo:

Taxara, Iscayachi, Chorcoya, Sama, Chijmuri, Calama, Chayaza, Paicho, Churquihuayco, Sunchuhuayco, Padcaqya, Chaguaya, Chocloca, Chalamarca, Tullcamarca, Rumicancha, Pircacancha, Cahupicancha, Pilcomayo, Kjarachimayo, Lluppir y muchos más……[2]

Gregorio Araoz de La Madrid partió junto a su tropa desde San Miguel de Tucumán (Argentina), el 18 de marzo de 1817 rumbo a Oruro (Bolivia). Gregorio Araoz de La Madrid arribó a la Villa de Tarija por el "Abra del Gallinazo", con su tropa a horas 15:30 del día lunes 14 de abril de 1817. Inmediatamente, recibió el total apoyo (logístico, hombres y armas), de los "Montoneros" de

---

La independencia y la Republica

Méndez y Uriondo. Luego, desplegó a sus hombres y a los propios "Montoneros" alrededor de la Plaza Mayor de la Villa, sitiándola.

Entre las 17:00 a 18:00 horas, Araoz de La Madrid y sus tropas se enfrentaron y repelieron a más de 200 infantes al mando del comandante español Mateo Ramírez, obligándoles a retroceder y permanecer dentro de las trincheras que rodeaban la Plaza Mayor de la Villa. La primera intimidación por parte de Gregorio Araoz de La Madrid al comandante español Mateo Ramírez, se realizó desde la "Abra del Gallinazo" pasadas las 19:00 horas del día lunes 14 de abril de 1817.

Gregorio Araoz de La Madrid al mando de 70 hombres, entre las 10:00 y las 12:00 horas del día martes 15 de abril de 1817 se enfrentaron en el campo de la "Tablada de Tolomosa" a la tropa española acantonada en Concepción al mando del Subcomandante español de apellido Mala cabeza. Dicha tropa estaba compuesta por los escuadrones de caballería e infantería haciendo un total de 140 hombres, venciéndoles y tomando más de 40 prisioneros. El comandante de dicha tropa era en realidad el San Andrés de Santa Cruz Villavicencio y Cala humana que desde el 14 de abril se encontraba en la Villa de Tarija.

Entre las 16:00 y 17:00 Araoz de La Madrid envió desde el alto de la Loma de "San Juan" la segunda intimidación a Mateo Ramírez, quien aceptó rendirse –en el campo de "Las Carreras"- junto a 233 hombres que formaban parte del Batallón "Gerona". Entre los tres tenientes coroneles Realistas prisioneros, figura Andrés de Santa Cruz Villavicencio y Cala humana (futuro presidente de Bolivia y creador del Departamento de Tarija por Ley de 24 de septiembre de 1831).



El sitiaje por parte de los "Montoneros" de Méndez y Uriondo a las tropas españolas comandadas por Mateo Ramírez dentro del perímetro de la Plaza Mayor de la Villa, imposibilitó que éste último auxilie a la tropa del Subcomandante Malacabeza. Este significativo dato, sumado a la participación de otros "Montoneros" en la batalla en sí, demuestra contundentemente qué, sin el apoyo de los "Montoneros" al mando de *Uriondo*, el "Moto" Méndez, Rojas y otros, hubiese sido imposible el triunfo militar patriota al mando de Araoz de La Madrid.

La Batalla de “La Tablada” se realizó un día martes 15 de abril de 1817. Araoz de La Madrid permaneció en Tarija hasta el 4 de mayo de 1817. El 5 del mismo mes, partió rumbo a la Ciudad de La Plata con el propósito de cumplir las instrucciones de Belgrano. Pero en realidad, se dirigió a la ciudad de La Plata para tomarla militarmente donde ingresó a fines de mayo de 1817. Allí, las tropas Patriotas sufrieron una significativa derrota contra los Realistas. Una vez que Araoz de La Madrid dejó Tarija, fue designado como Gobernador de la misma, *don Francisco Pérez de Uriondo.*

El 11 de julio de 1817, el sanguinario comandante español Mariano Ricafort ingresó con sus tropas a la villa de Tarija con la decisión de recuperar el control español de Tarija y su estratégico territorio. Para ese fin, cometió una serie de actos de venganza contra la población en general y mandó incendiar el Cabildo y el Archivo Capitular de Tarija.

Una vez que Mariano Ricafort tomó la Villa de Tarija, acosado y perseguido Francisco Pérez de Uriondo se trasladó a la localidad de Padcaya y estableció allí su Estado Mayor.

A fines de octubre de 1818, por órdenes del General en jefe de las tropas españolas José de La Serna, el Cnel. Vigil luego de atrapar a Eustaquio Méndez Arenas, le cortó la mano derecha como castigo personal y escarmiento a todos los paisanos del área de San Lorenzo donde Méndez tenía una influencia por demás importante.

En el valle de la Concepción tiene una historia que va más allá del cultivo de la vid; el pueblo del Valle de la Concepción fue clave en la guerra de independencia, ya que estuvo preso y fue feliz Andrés de Santa Cruz. Hoy es la capital del vino y quiere convertirse en centro artístico y cultural del departamento. Desde ese lugar, rodeado de cerros verdes, canosos de neblinas y con ríos siempre activos.

Antes de esa batalla, Andrés de Santa Cruz estaba en este pueblito de Uriondo (que se llamó así por uno de los jefes patriotas que venció a Santa Cruz, “Francisco Pérez de Uriondo”. Ya entonces ésta era la tierra del vino, de modo que cuando Santa Cruz recibió la orden de salir del Valle de la Concepción para atacar a los patriotas en La Tablaba, a este no le gustó mucho la idea. Pero

tras ser derrotado y hecho prisionero, el futuro mariscal de Zepita, volvió a Uriondo, como volvería muchos años después, siendo presidente de Bolivia, no para quemar el pueblo como muchos lo supondrían, sino para visitar a los amigos que dejó allí

Francisco Pérez de Uriondo, nació el 14 de noviembre de 1784 en el Virreinato del Río de la Plata, era hijo de Dr. Joaquín Antonio Pérez de Uriondo y Martiarena y de Inés Menéndez Valdés de Cornellana.

Entre finales del siglo XVIII y comienzos del siguiente, inició su carrera militar en el Regimiento de Infantería de Buenos Aires, al cual se incorporó en calidad de cadete.

Como tal, hizo sus primeras armas en la Reconquista de Buenos Aires (1806), luchando contra los invasores británicos.

Tras la Revolución de mayo de 1810, adhirió al nuevo orden establecido y sirvió en varias acciones de guerra.

En 1815, siendo capitán graduado de sargento mayor del Regimiento de Dragones de la Patria, solicitó y obtuvo célula de retiro del Ejército de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Aunque ese mismo año partió a Salta, donde se incorporó al Ejército del Norte (y al Ejército Auxiliar al Perú, parte integrante de aquel), siguió así combatiendo a los realistas dentro de las Provincias Unidas; luego se puso a las órdenes del caudillo salteño Don Martín Miguel de Güemes teniendo destacada participación en las provincias de Chichas y Tarija en donde fue uno de los comandantes que obtuvieron la victoria patriota en la batalla de La Tablada de Tolomosa. En esta última etapa de su carrera militar llegó a ser coronel del Regimiento de Granaderos a Caballo de la Provincia de Salta.

Falleció en Salta, el 7 de febrero de 1822. Además, era nieto de los III marqueses de Yavi, Dr. Joaquín Pérez de Uriondo y Murguía y de Doña Antonia Prudencia Martiarena del Barranco y Fernández Campero, y primo hermano del Cnel. My. Juan José Feliciano Fernández Campero y Pérez de Uriondo Martiarena, conocido como el marqués de la Guerra Gaucha y hermano del Sgto. My. Pedro Nolasco Pérez de Uriondo y Tte. Cnel. Manuel Pérez de Uriondo.



Por estas calles anduvieron realistas y luego patriotas en la lucha independentista

Calle Ancha



Foto: SIC. Srl.

Calle Campero



Foto: SIC. Srl.

Calle Comercio



Foto: SIC. Srl.

Villena Iglesias, Isabel Alejandra (2015). Revitalización de espacios públicos en el Valle de la Concepción (Proyecto de grado). Universidad Autónoma Juan Misael Saracho

Enlace: https://biblioteca.uajms.edu.bo/biblioteca

c. MARCO LEGAL

Nacionales

Constitución Política del Estado

1. Derecho al Transporte y Accesibilidad (Artículo 20) "Toda persona tiene derecho a la movilidad y al acceso a la infraestructura básica".

2. Desarrollo Sostenible y Protección del Medio Ambiente (Artículo 33) "El Estado promoverá el uso racional y sostenible de los recursos naturales, para contribuir al bienestar colectivo y el equilibrio con el medio ambiente".

3. Descentralización y Autonomías (Artículo 269 y 270)

Artículo 269, CPE: "Las entidades territoriales autónomas ejercen la competencia de la gestión del transporte y la movilidad dentro de su territorio".

Artículo 270, CPE: "Los gobiernos municipales tienen la facultad de regular el transporte urbano y la movilidad de acuerdo con sus necesidades".

Ley N° 117 - Ley General de la Gestión y Planificación de la Infraestructura Vial

Esta ley Esta ley establece el marco normativo para la planificación, gestión y ejecución de proyectos relacionados con la infraestructura vial en Bolivia. Es relevante para la movilidad urbana, ya que regula el diseño, construcción y mantenimiento de las infraestructuras viales tanto en áreas urbanas como rurales.

Ley N° 165 de 8 de agosto de 2011: Ley General de Transporte y Tráfico

Esta ley Esta ley establece los principios y normas para el transporte en Bolivia, incluyendo el transporte urbano. Regula las condiciones de seguridad vial, las infraestructuras viales, la organización y planificación del transporte, y los derechos y obligaciones de los usuarios y operadores de transporte.

- Establece la creación de un sistema integrado de transporte, tanto en áreas urbanas como rurales.
- Promueve la sostenibilidad y la seguridad vial, y busca reducir los accidentes de tránsito.
- Regular el transporte de pasajeros, mercancías y carga, así como la infraestructura vial necesaria para su buen funcionamiento.

Ley N° 164 de 8 de junio de 2011:

Ley de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial Esta ley establece medidas para la seguridad vial y la mejora de Esta ley establece medidas para la seguridad vial y la mejora de la movilidad en general. Está orientado a la prevención de accidentes de tránsito, al control del transporte de carga y pasajeros, ya la promoción de la movilidad sostenible.

- Regula las normativas para la circulación de vehículos, la educación vial y la implementación de señales de tránsito.
- Establece mecanismos para la fiscalización y sanción de conductores que infringen las normas de tránsito.
- Promueve la accesibilidad para personas con discapacidad, asegurando que el diseño de las infraestructuras viales sea inclusivo.

Ley N° 150 de 5 de mayo de 2011:

Ley de la Madre Tierra y Desarrollo Integral para Vivir Bien, Aunque no está centrada exclusivamente en la movilidad urbana, esta ley tiene un enfoque integral sobre el uso y manejo del espacio urbano y rural, promoviendo la sostenibilidad ambiental, la accesibilidad y la equidad social en el desarrollo de infraestructuras.

- Establece el concepto de "movilidad sostenible", buscando reducir la huella de carbono en las ciudades y fomentar el transporte público, la bicicleta y caminar.

Ley N° 337 de 28 de septiembre de 2013:

Ley Marco de la Autonomía y Descentralización "Andrés Ibáñez “departamento de competencias, Aunque esta ley no está directamente relacionada con la movilidad urbana, establece las competencias y responsabilidades de los gobiernos departamentales y municipales, lo que les otorga la autoridad para crear y gestionar normas y políticas en torno a la movilidad y el transporte dentro de su territorio.

Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia

Capítulo Sexto 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.- I. 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.

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 indígena originario 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.

Artículo 101.- Las manifestaciones del arte y las industrias populares, en su componente intangible, gozarán de especial protección del Estado. Asimismo, disfrutarán de esta protección los sitios y actividades declarados patrimonio cultural de la humanidad, en su componente tangible e intangible.

Carta del Turismo

Artículo I.- Se reconoce universalmente a toda persona el derecho al descanso y al tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo, a vacaciones periódicas pagadas y a la libertad de viajar, sin limitación, dentro de los límites legales.

Artículo IV.- Los Estados deberían:

a) Favorecer el acceso de los turistas nacionales e internacionales al patrimonio de las comunidades visitadas, en aplicación de las disposiciones de los instrumentos de facilitación existentes,
b) Fomentar la conciencia turística y facilitar los contactos de los visitantes con las comunidades visitadas, con un objetivo de comprensión y enriquecimiento mutuos,
c) Garantizar la seguridad de los visitantes y de sus bienes por una acción de prevención y de protección.

Código del Turista Artículo X.- Los turistas deberían favorecer, con su comportamiento, la comprensión y la amistad entre los hombres, en las esferas nacional e internacional, y contribuir así al mantenimiento de la paz. Artículo

XII.- En los lugares de tránsito y de estancia, los turistas deben respetar el orden establecido en las esferas política, social, moral y religiosa y acatar las leyes y reglamentos en vigor. En esos mismos lugares, los turistas también deben:

a) Mostrar la mayor comprensión con respecto a las costumbres, creencias y comportamientos de las comunidades visitadas, y el mayor respeto por el patrimonio natural y cultural de esas comunidades,
b) Evitar que se pongan de relieve las diferencias económicas, sociales y culturales que existen entre ellos y la población local,
c) Abrirse a la cultura de las comunidades visitadas, que forma parte integrante del patrimonio de la humanidad.

Plan Nacional De Desarrollo

Capítulo IV.- Bolivia

Política. - Promoción y gestión del turismo con énfasis en lo indígena, originario comunitario

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 se implementarán programas de capacitación, asistencia técnica para la recuperación y preservación de saberes locales, técnicas, tecnologías y promover el acceso al financiamiento para la creación de emprendimientos comunitarios de turismo.

Estrategias: Democratización de Turismo a través de la articulación intercultural e interterritorial, orientará, fomentará y promocionará a los pueblos indígenas, originarios y a las comunidades rurales en la actividad turística. Cualificación de la oferta turística en los destinos existentes y por crearse, estará orientada al fortalecimiento de las capacidades de los recursos humanos del sector, a través de planes formativos avalados por las instancias competentes, con contenidos vinculados con la formación continua y ocupacional. Promoción, mercadeo y difusión de la oferta turística se orienta a la mejora de la competitividad de los destinos turísticos del país, que, a través del programa Promoción y Mercadeo de la Oferta Turística Nacional en el Mercado Interno e Internacional, pondrá en marcha e impulsará la calidad de servicios y destinos.

Plan Departamental de Desarrollo Económico y Social

Economía Plural

Política 4. Fomentar la oferta del turismo departamental y comunitario como importante destino internacional, nacional y regional

a) Formación y fortalecimiento del sector empresarial y operadores turísticos. Se pretende impulsar una gran alianza estratégica entre los actores públicos Universidad Autónoma Juan Misael Saracho Revitalización de Espacios públicos en el Valle de la Concepción 27 (Gobernación y Municipios) y sector privado (operadores de turismo, Cámara Hotelera, agencias de viajes) para la elaboración del Plan Departamental de Turismo.
b) Promover y desarrollar la oferta turística departamental diversificada y de calidad. Se considera la consolidación de los circuitos turísticos y su promoción, lo cual, será de mucha importancia en el logro de los objetivos de captación del turismo interno y externo, considerando que se pretende desarrollar y potenciar áreas tradicionales y no tradicionales, tales como el turismo de aventura, ecológico, paleontológico, arqueológico, ecoturismo, turismo rural y comunitario etc., en condiciones de calidad de servicio turístico.
c) Promover el turismo comunitario Lo que se pretende es fomentar y desarrollar el turismo inclusivo comunitario como uno de los más importantes en la oferta turística departamental, incluyendo e integrando a los actores de la comunidad para que sean partícipes en la prestación de servicios turísticos, consolidando y potenciando los circuitos existentes, pero también identificando y desarrollando nuevos circuitos turísticos en todo el departamento.

Armonía con la Naturaleza

Política 1. Manejo integral y sostenible de los recursos naturales en el departamento de Tarija

a) Proteger la biodiversidad y contribuir al equilibrio ecológico Implementar el Plan Estratégico Ambiental del Departamento por parte del Gobierno Autónomo del Departamento de Tarija con el objetivo de proteger la biodiversidad existente y restaurar en las tres provincias fisiográficas del departamento de Tarija.

Desarrollo y Justicia Social

Política 10. Preservar el patrimonio natural y cultural del departamento.

a) Programa: Defensa, preservación y promoción del patrimonio cultural El desarrollo del programa de defensa, preservación y promoción del patrimonio cultural, comprende ejecutar programas de divulgación del patrimonio cultural y natural, declarar patrimonio histórico a festividades e infraestructura histórica y tradicional con potencial turístico,

programas de renovación y mejoramiento de centros con potencial turístico; además, la capacitación, actualización y especialización en gestión del patrimonio cultural.

Economía Plural

Política 4. Fomentar la oferta del turismo departamental y comunitario como importante destino internacional, nacional y regional.

a) Programa: Desarrollo turístico.

El programa busca construir infraestructuras, estudios y servicios en zonas de atractivo turístico, así como aprovechamiento de las cualidades naturales, paisajistas, históricas, culturales, religiosas, paleontológicas, etnográficas y deportivas.

2.3.6. Bolivia: Ley General de Turismo “Bolivia Te Espera”

Capítulo I.- Disposiciones generales

Artículo 4.- La importancia estratégica del turismo radica en:

a) Revalorizar el patrimonio natural y cultural de los pueblos indígena originarios campesinos, comunidades interculturales y afro bolivianas.
b) Contribuir en el 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 interrelacionado 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°. - (Desarrollo armónico y sustentable del turismo) La actividad turística realizada por las formas de organización económica, comunitaria, estatal y privada, será efectuada en el marco de un desarrollo armónico y sustentable, de manera que tenga sostenibilidad económica a largo plazo y promueva su crecimiento en base a un manejo racional y responsable en lo ambiental, cultural, social y económico.

Artículo 13°. - (Modalidades de la actividad turística) La actividad turística se desarrolla bajo las modalidades de turismo: comunitario, cultural, de naturaleza, ecoturismo, rural, urbano, de aventura, agroturismo, de salud, gastronómico y otras que surjan en base a las demandas del sector y conforme a las particularidades socioculturales, naturales y geográficas del país.

2.3.7. Ley del Patrimonio Cultural Boliviano, N.º 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:

Integralidad. El Patrimonio Cultural Boliviano es íntegro, la interdependencia que existe entre sus componentes inmateriales y materiales, debe ser conservada y salvaguardada, en la gestión, planificación y ejecución de política.

Transversalidad. El Patrimonio Cultural Boliviano, se interrelaciona con todos los ámbitos, públicos y privados, reflejándose en la actuación coordinada entre las diferentes entidades territoriales autónomas del Estado, privadas, sectores sociales y población en general.

Desarrollo Sostenible. La diversidad cultural es una gran riqueza para las personas y los pueblos. La protección, la promoción y el mantenimiento de la diversidad cultural son una condición esencial para un desarrollo sostenible en beneficio de las generaciones actuales y futuras. La diversidad cultural sólo se puede preservar si se mantiene la identidad de los pueblos y culturas, expresada en sus bienes y manifestaciones culturales.

2.3.8. Ley de Fomento al Turismo Rural Comunitario del Departamento de Tarija

Artículo 3.- (Finalidades)

1. Promover, fomentar, desarrollar, incentivar, garantizar y proteger el turismo rural comunitario en todo el Departamento Autónomo de Tarija.
2. El uso, manejo y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y/o ambientales de las comunidades campesinas e indígenas.
3. La promoción y conservación de los ecosistemas naturales de las comunidades campesinas e indígenas.
4. La promoción y conservación del patrimonio cultural, histórico, artístico, arquitectónico, tangible e intangible de las comunidades campesinas.
5. Desarrollar, incentivar y proteger las actividades turístico - económicas a largo plazo, de las comunidades campesinas e indígenas como una alternativa para la reducción de la pobreza.

Artículo 6.- (Declaratoria de Interés) Se declara de Interés Público Departamental, el turismo rural comunitario, como actividad socio - económica estratégica y esencial para el desarrollo de las comunidades rurales y poblaciones intermedias del departamento de Tarija.

2.3.9. Ley N° 2080, 19 de abril De 2000

Artículo 1.- Declárase de necesidad y utilidad regional y nacional, la recuperación preservación y conservación del Patrimonio Histórico-Religioso y Cultural de la Mancomunidad “Héroes de la Independencia Méndez – Avilés”, constituida por los Municipios de San Lorenzo, El Puente, Uriondo y Yunchará, del Departamento de Tarija.

Artículo 3.- Se dispone la ejecución de un programa de recuperación, restauración, preservación y puesta en valor de todo el Patrimonio Histórico –Cultural y Religioso, tangible e intangible de la Mancomunidad.

Artículo 6.- Se declara de prioridad la puesta en valor de los lugares históricos de San Lorenzo, Carachi mayo, La Calama, Canas moro, Tomayapo, Paicho, San Juan de Oro, Ñoquera, Yunchará, San Luis de Palqui, El Valle de la Purísima Concepción, Chocloca, Calamuchita, La Angostura, Juntas, Alisos, Antigal, Miscas Caldera y otros de interés regional, departamental y nacional.

Artículo 7°. - Se dispone la ejecución de las acciones necesarias para lograr la recuperación y preservación de todos los lugares con riquezas arqueológicas, paleontológicas, etnográficas y de conjuntos urbanos de la Mancomunidad, tarea que estará a cargo de las autoridades comunales, municipales, prefectorales de la Mancomunidad y del Ministerio correspondiente del Gobierno Central

d. MARCO REAL

El Valle de la Concepción, ubicado en el municipio de Uriondo del departamento de Tarija, Bolivia, es una localidad reconocida principalmente por su producción vitivinícola, su tradición cultural y su entorno natural privilegiado. Es parte fundamental de la Ruta del Vino y Singani de Altura adecuada, lo cual lo posiciona como un eje turístico y económico dentro del sur del país. Sin embargo, a pesar de sus cualidades positivas, el crecimiento urbano que ha experimentado en los últimos años no ha sido acompañado por una adecuada planificación en términos de movilidad y accesibilidad urbana.

Dentro de la estructura de los centros poblados y su configuración en el espacio geográfico departamental, el Plan Departamental de Ordenamiento Territorial, propone la situación actual y futura de centros funcionales, dándole al Valle de la Concepción la categoría de centro terciario, el mismo que forma parte de la unidad territorial denominada valle centra, cuyo potencial básico es el agrícola , sus tierras son aptas para la producción intensiva de hortalizas y frutales, entre ellos la vid, cuya transformación ha generado la mayor industria vitivinícola del país .

Debido a su economía rural fuertemente vinculada a economías urbanas, se le asignan los siguientes roles y/o funciones:

- Centro proveedor de servicios de la zona central del Valle Central, entre Tarija y Padcaya
- Centro agropecuario (lechería, vid y forrajes) y vitivinícola
- Centro turístico, histórico cultural.

El desarrollo espontáneo de los asentamientos humanos, la expansión de la mancha urbana sin una estructura vial planificada y la falta de inversión en infraestructura vial adecuada han derivado en una serie de limitaciones en la movilidad urbana, vía de acceso, iluminación. La principal vía de acceso, la carretera que conecta con la ciudad de Tarija, presenta sectores deteriorados, falta de señalización, iluminación escasa y ausencia de espacios seguros para el tránsito peatonal y ciclista. Dentro del propio núcleo urbano del Valle, las calles estrechas, muchas sin pavimentar o en mal estado, dificultan el tránsito fluido, generando congestión vehicular en días festivos y temporadas turísticas.

Asimismo, la movilidad peatonal se ve limitada por la atención de veredas continuas y accesibles, cruces seguros y mobiliario urbano adecuado, lo que afecta especialmente a adultos mayores, niños y personas con discapacidad. Esta situación contribuye a una percepción de inseguridad y reduce la calidad del espacio público. Los medios de transporte alternativos como la bicicleta no

están debidamente promovidos ni integrados en la estructura vial, lo cual restringe opciones de movilidad sostenible para la población local y visitantes.

El transporte público, por su parte, es casi inexistente o deficiente, dependiendo en su mayoría de vehículos privados, taxis y minibuses que operan sin rutas fijas ni horarios establecidos. Esto genera una alta dependencia del automóvil particular, agravando la congestión, el consumo energético y la contaminación del aire. Además, las zonas rurales alejadas al núcleo urbano presentan problemas aún mayores de conectividad, limitando el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas para la población campesina.

Todo este panorama evidencia una realidad urbana fragmentada, donde las oportunidades de desarrollo turístico, económico y social del Valle se ven obstaculizadas por la falta de un sistema de movilidad urbana eficiente, seguro, equitativo y sostenible. Esta situación se traduce no solo en una baja calidad de vida para los residentes, sino también en una imagen urbana que no está alineada con los objetivos de sostenibilidad ni con el potencial de proyección turística del territorio.

Por lo tanto, la implementación de un proyecto de movilidad urbana sostenible es una necesidad urgente y estratégica para el Valle de la Concepción. Este tipo de intervención permitiría reorganizar el sistema vial con criterios de jerarquía y funcionalidad, priorizando al peatón y al ciclista, introduciendo soluciones de transporte colectivo eficientes, y recuperando el espacio público como un escenario de encuentro, seguridad y cohesión social.

Además, una movilidad bien planificada contribuiría significativamente a la dinamización económica, al mejorar la accesibilidad a bodegas, mercados, zonas rurales y puntos turísticos; potenciaría el desarrollo inclusivo, facilitando el acceso a todos los sectores de la población; y fortalecería la identidad del territorio, mediante un diseño urbano coherente con sus valores culturales, ambientales y sociales.

En síntesis, el Valle de la Concepción se encuentra en una etapa clave de su desarrollo, donde el crecimiento urbano y el potencial turístico demandan soluciones integrales e innovadoras. El proyecto de movilidad urbana sostenible no solo responde a una problemática actual, sino que se proyecta como una herramienta fundamental para transformar la calidad de vida de sus habitantes, promover un desarrollo territorial más justo y equilibrado, y consolidar al Valle como un referente de sostenibilidad urbana en el contexto boliviano.

Caracterización de la Trama urbana

El centro poblado del Valle de la Concepción, configura espacialmente una trama urbana cuyas manzanas no guardan una estructuración ortogonal, sino por el contrario, conserva las formas indefinidas que le otorgan las vías, que en este caso son las que marcan las directrices de la estructura urbana Al igual que las formas, las dimensiones varían acorde con el grado de consolidación que va adquiriendo el poblado, las centrales de menor tamaño que las periféricas, al interior de las mismas se desarrolla de manera importante la actividad agrícola y en menor grado la agropecuaria.

Tipología Arquitectónica de Uriondo

La edificación en el Valle de Concepción se concreta a la construcción de viviendas, dentro una tipología arquitectónica que hoy sobrevive con dificultad, al interior de las cuales se han ido incorporando otras actividades como el comercio, la industria artesanal y las oficinas administrativas, se trata de la vivienda colonial urbana, que está siendo destruida con la incorporación de elementos arquitectónicos que no responden a la morfología ni a los materiales originales.

Los rasgos más importantes a destacar están referidos a su organización espacial, la que se ha organizado entorno a patios, cuya ubicación de las habitaciones responde a esquemas en “L”, “C” y “U”, esta organización interna se conecta con el exterior de la calle mediante un zaguán. C, mientras que en el patio se mantienen los árboles, el parral y finalmente el huerto.

Otra característica a apuntar es que las edificaciones en su mayoría son de una sola planta, existiendo también las de dos plantas, que son los menos.



Foto: SIC. Srl.

Morfológicamente la vivienda está dada por un lenguaje arquitectónico común, que se refleja en el uso de materiales predominantes como tierra, tejas y madera; y un sistema constructivo basado en muros y tabiquerías de adobe y elementos de estilo, como aleros, canes, pilares y zócalos, pero más allá del repertorio formal

aparente, están aquellos valores sustantivos que la acreditan como un eslabón insustituible

en la breve cadena que constituye la historia de la arquitectura que permanece viva en esta ciudad, este conjunto define la esencia de un pueblo rural, donde conviven en perfecta armonía el asentamiento humano con el clima y el paisaje.

División Político Administrativa

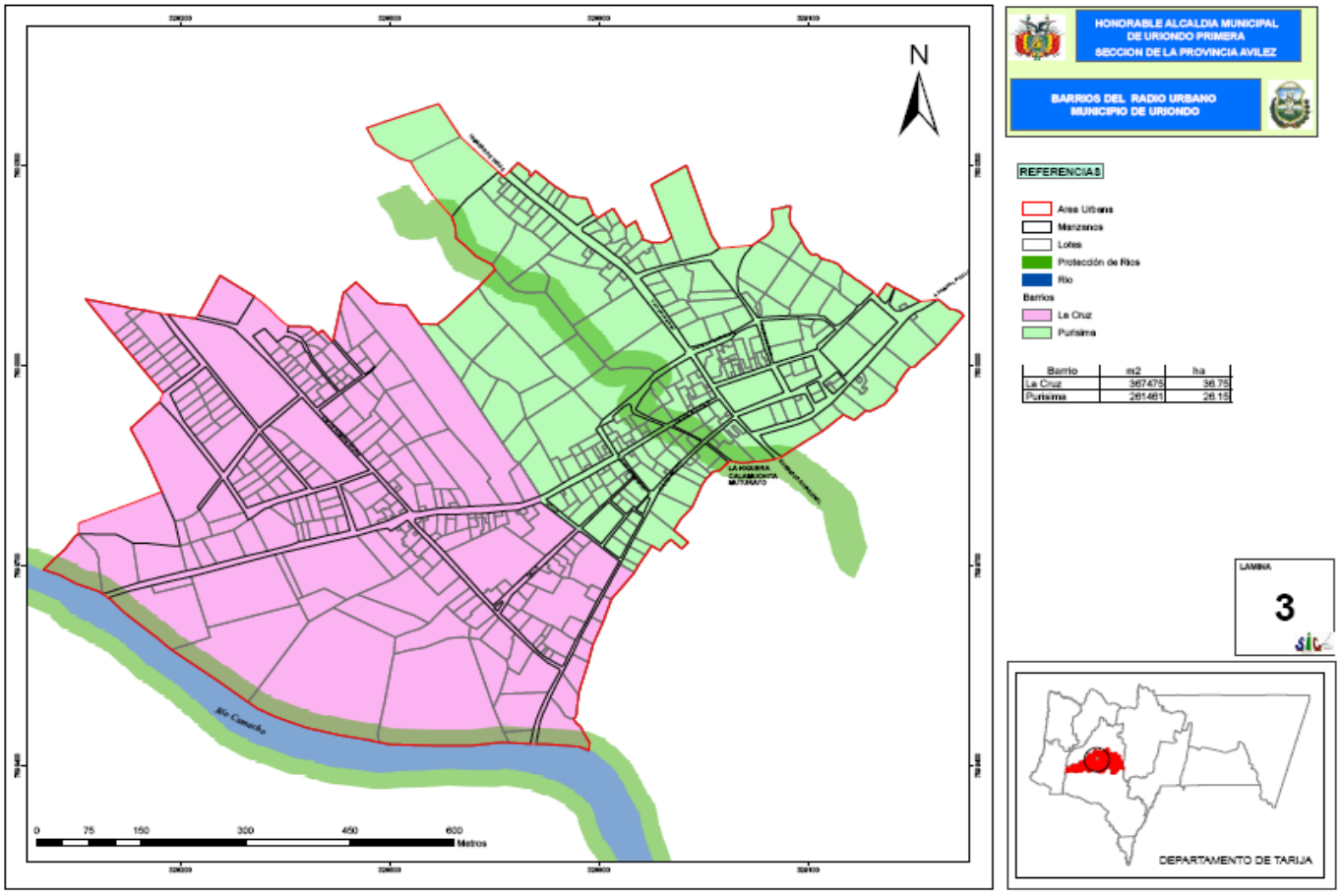
La división político administrativa del municipio, da cuenta de 9 distritos, dentro del distrito 7 se encuentran los dos barrios del área urbana además de cuatro comunidades rurales.

El área urbana del Valle de Concepción, comprende dos barrios: La Cruz y La Purísima, cuyas superficies están expresadas en el cuadro 1 y lámina 3, las superficies no son homogéneas, destacándose el barrio la Cruz con la mayor superficie con 36,75 hectáreas y el barrio la Purísima con 26,15 hectáreas.

Superficies de Barrios de área urbana

BARRIO	SUPERFICIE HAS
LA PURISIMA	26,15
LA CRUZ	36,75

Fuente: Boletas Barriales, Plano Base, SIC. Srl.
Elaboracion: SIC. Srl.



Introducción al Contexto Territorial

El Valle de la Concepción, ubicado en el municipio de Uriondo, departamento de Tarija, se caracteriza por su entorno rural-urbano, con una población en crecimiento y una economía centrada en la vitivinicultura y el turismo. Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), la población ha experimentado un aumento significativo en las últimas décadas, pasando de 911 habitantes en 1992 a 1,722 en 2012.

El Valle de la Concepción, situado en el municipio de Uriondo en el departamento de Tarija, Bolivia, es una región de gran valor productivo, cultural y turístico. Sin embargo, la movilidad urbana en esta zona enfrenta diversas limitaciones derivadas de condiciones estructurales, sociales, económicas y ambientales. Este marco real tiene por objeto contextualizar la situación actual del Valle de la Concepción en relación con la movilidad urbana sostenible, abordando sus características más importantes desde una perspectiva nacional, regional, departamental y local.

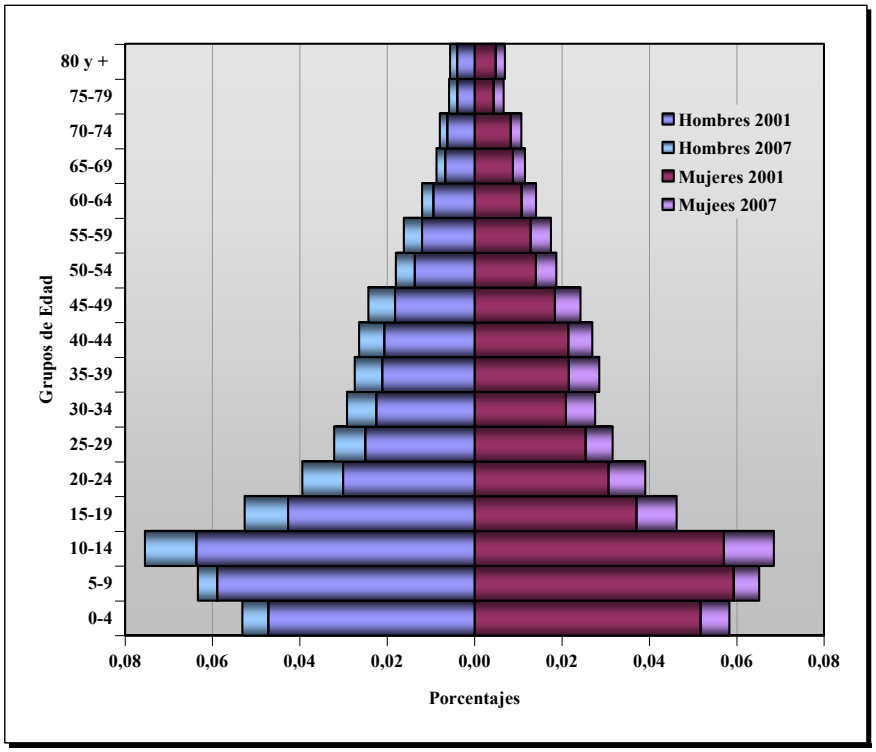
Demografía: El Departamento y el Municipio de Uriondo

El departamento de Tarija, según el censo del año 2001, cuenta con 391.221 habitantes, Por su parte, la primera sección de la provincia Méndez de Tarija alcanza a un total de 12.331 habitantes.

Como se ha manifestado anteriormente, la misma situación de desplazamiento campo-ciudad, verificado en el contexto nacional se ha venido registrando en los diferentes departamentos y particularmente en nuestro caso: del municipio de Uriondo hacia la ciudad capital del Departamento de Tarija principalmente y hacia otros puntos del departamento. Pero también se presentan desplazamientos de la zona despoblada del municipio hacia las zonas mayor pobladas, como por ejemplo de comunidades ubicadas en la zona del distrito 1 cuyos habitantes en su mayoría adolescentes y jóvenes migran hacia la comunidad de Miscas Calderas, esto debido a que la mencionada comunidad cuenta con el nivel Secundario; con la finalidad de poder continuar sus estudios. Cabe señalar que existe un alto grado de emigración de la población en estudio, donde las personas de sexo masculino son más propensas a migrar que del sexo femenino. Los comunarios emigran como destino final a la Argentina, Bermejo y Santa Cruz, donde el destino más escogido es precisamente la republica de la Argentina, salen de la comunidad en los meses de enero y febrero y retornan en los meses de mayo y octubre.

La distribución de los habitantes por grupos etáreos en el municipio de Uriondo nos muestra una población concentrada principalmente entre los 10 a 14 años. Ver pirámide poblacional en el gráfico siguiente.

Municipio de Uriondo: Pirámide Poblacional 2001 y 2007



Fuente: INE y Boletas Comunales, 2007
Elaboración: SIC, Srl.

Demografía: Centro Urbano Uriondo

La dinámica permanente de las actividades en el campo social y económico del departamento, los municipios y sus centros urbanos, requieren cada vez de una información más desagregada de las proyecciones de la población disponibles, con el propósito de examinar su volumen, composición y estructura para incorporar los mismos en los Planes de Desarrollo Departamental, Planes de Desarrollo Municipal, Planes de Ordenamiento Urbano y los Planes de Ordenamiento Territorial a nivel regional y local. Asimismo, se demanda esta información para la construcción de indicadores sociodemográficos.

Contexto Nacional

En Bolivia, la movilidad urbana ha comenzado a ser abordada con mayor énfasis en las últimas décadas. Normativas como la Ley N° 165 de Transporte y la Ley N° 117 de Movilidad Urbana Sostenible orientan a los gobiernos autónomos municipales a implementar políticas de accesibilidad, equidad y sostenibilidad. Sin embargo, muchas regiones intermedias y rurales carecen aún de planes concretos, lo cual genera una desigualdad en la distribución de infraestructuras adecuadas para el transporte y desplazamiento.

Contexto Regional y Departamental

En el departamento de Tarija, la geografía y la estructura vial representan un desafío importante para la integración regional. La mayoría de los municipios, incluyendo Uriondo, poseen vías de acceso estrechas, sin mantenimiento adecuado y sin infraestructura para peatones o ciclistas. A nivel departamental, los esfuerzos para mejorar la movilidad están mayormente concentrados en la capital, mientras que los municipios más pequeños dependen de gestiones limitadas por recursos técnicos y financieros.

Contexto Local - Valle de la Concepción

El Valle de la Concepción es un centro vitivinícola y turístico de Tarija, con gran afluencia de visitantes durante todo el año. No obstante, presenta síntomas visibles de una movilidad urbana deficiente: calles en mal estado, falta de señalización, ausencia de veredas adecuadas, contaminación por vehículos y congestión en temporadas altas. Estas condiciones afectan no solo la calidad de vida de los residentes, sino también el potencial turístico y productivo del valle.

La Vendimia Chapaca se festeja en el Valle de la Concepción, en el municipio de Uriondo, Tarija. Es también conocida como el encuentro del arte, música, danza, uvas y vinos.

Uvas de todos los tamaños, en tonalidades verde oscuro, amarillas y rubíes, son las protagonistas de la vendimia, a 24 kilómetros de la ciudad de Tarija.

El Valle de Concepción, ubicado a 27 kilómetros de la capital del departamento, se caracteriza por su actividad económica dedicada al cultivo de vid y a la producción de vinos y singanis, tanto artesanales como industriales.

La fiesta de la Vendimia es la celebración por un año más de cosecha y por el trabajo cumplido de un periodo arduo de cuidado de la vid por parte del productor.

Dimensión Social, Cultural, Económica y Política

Socialmente, la población del Valle de la Concepción es mayormente tradicional, con un arraigo profundo a sus costumbres y formas de vida. Culturalmente, es un lugar de alta identidad patrimonial y fiestas locales, lo cual genera eventos de alta concentración poblacional que no son acompañados por un sistema adecuado de transporte. Económicamente, la zona depende del turismo y la producción vitivinícola, actividades que requieren una conectividad eficiente para su desarrollo. Políticamente, la capacidad de gestión local está limitada por recursos y la falta de planificación a largo plazo en temas de movilidad urbana.

Dimensión Físico-Espacial y Medioambiental

El valle presenta una morfología urbana lineal, con espacios públicos y vías principales deterioradas. Existen escasos espacios para el peatón y ningún diseño pensado para la inclusión de bicicletas o transporte público eficiente. Además, el impacto ambiental de los vehículos motorizados incrementa la contaminación del aire y el ruido, afectando la salud y el entorno natural del valle, especialmente su riqueza paisajística y agrícola.

Pronostico

Si no se toman medidas correctivas, la situación de movilidad urbana en el Valle de la Concepción tenderá a agravarse. Se prevé un aumento de la congestión vehicular, deterioro de la calidad de vida de los residentes, menor accesibilidad para el turismo y un crecimiento urbano desordenado. Implementar un modelo de movilidad sostenible permitiría mejorar la infraestructura vial, promover medios de transporte no motorizados, reducir la contaminación y fortalecer la cohesión social y económica del valle.

e. Realidad y contexto espacial medio ambiental

Expediente Urbano

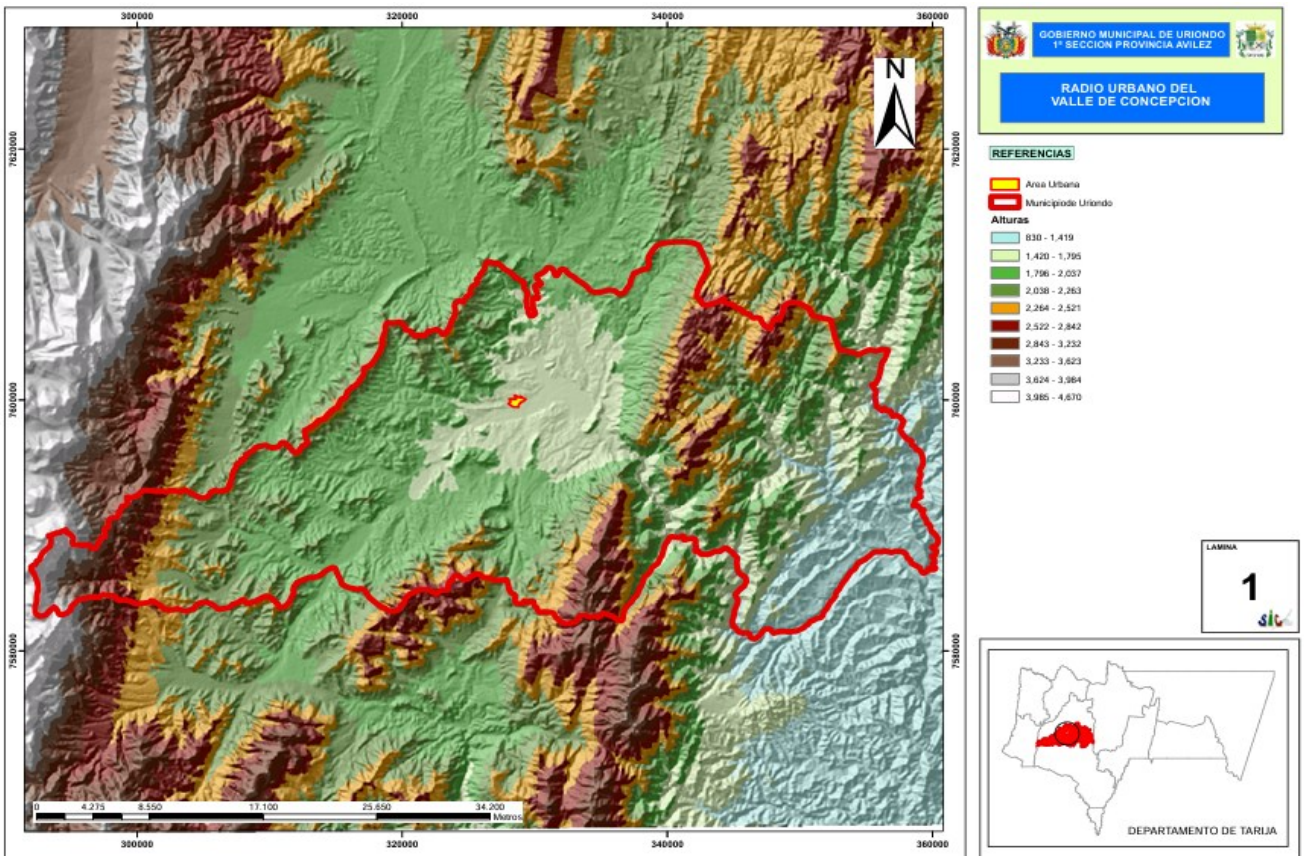
i. Ubicación

El Valle de la Concepción se encuentra en el municipio de Uriondo, en la provincia Avilés del departamento de Tarija, al sur de Bolivia. Esta localidad forma parte de la región conocida como la Ruta del Vino y Singani de Altura, famosa por su producción vitivinícola.

Se sitúa a aproximadamente 25 kilómetros al sur-oeste de la ciudad de Tarija, accesible principalmente por la carretera asfaltada Tarija–Camargo (Ruta 1). Este camino forma parte de la red vial fundamental del país y conecta el valle con el resto del departamento.

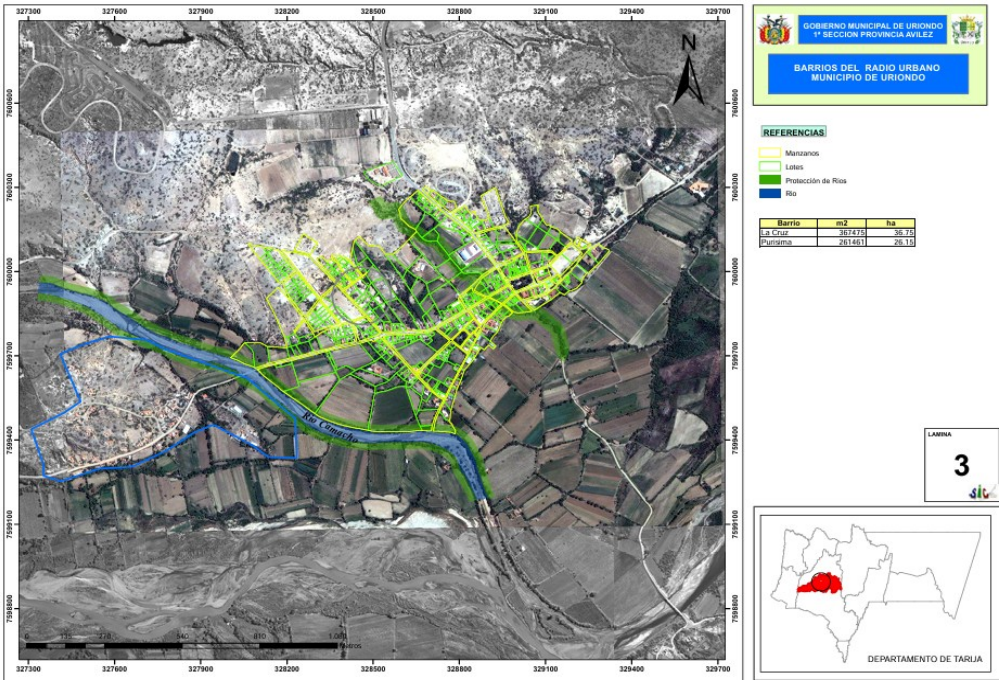
ii. Ubicación geográfica

El valle de la concepción, la primera sección de la provincia Avilés, se encuentra al margen izquierdo del rio Guadalquivir y al margen derecho de la quebrada el Rujero, a 25 km al sur de la ciudad de Tarija, capital del departamento.



iii. División política administrativa

La división política administrativa del valle de la concepción, cuenta con dos barrios en el área urbana: La Cruz, con 36.75 ha y abarca el 59% del valle de la concepción, y La Purísima, con 26.15ha que abarca 41% del área del valle de la concepción.





iv. Topografia

La Comunidad del Valle de la Concepción, ubicada en el municipio de Uriondo, presenta una topografía predominantemente regular, característica que incide directamente en las dinámicas de uso del suelo y el desarrollo urbano y productivo de la zona.

Las pendientes predominantes en el área urbana y sus alrededores oscilan entre 4% y 12%, clasificándose como terrenos planos a ligeramente inclinados, lo cual favorece tanto la construcción de infraestructura como la movilidad urbana en condiciones relativamente accesibles y estables. En ciertas zonas específicas, donde la morfología natural presenta un relieve más accidentado, las pendientes pueden alcanzar valores de hasta 18%, sin llegar a condiciones críticas de inestabilidad geotécnica, pero sí requiriendo soluciones particulares en diseño de vías, drenajes y estructuras.

El comportamiento general de las pendientes puede describirse como plano, ligeramente inclinado a ligeramente ondulado, donde la disección hídrica y erosiva es prácticamente nula. Esto significa que los cursos de agua, aunque presentes en el entorno, no han generado una fragmentación severa del terreno, permitiendo un aprovechamiento más continuo del territorio, tanto para actividades agropecuarias como para asentamientos humanos.

La región, desde su conformación, se ha constituido en una fuente importante de recursos primarios, especialmente en el sector agrícola y vitivinícola. Sin embargo, dichos recursos han sido históricamente incorporados al mercado sin procesos de transformación o valor agregado, limitando así el potencial económico integral del área. Desde el punto de vista técnico, las características topográficas del Valle ofrecen condiciones óptimas para la mecanización de la producción agropecuaria, dado que las pendientes suaves permiten el uso eficiente de maquinaria agrícola, facilitando labores de cultivo, riego y cosecha de manera más sostenida y menos dependiente de técnicas manuales tradicionales.

En relación a la dinámica urbana, es importante destacar el comportamiento diferenciado en función de la topografía interna del Valle. El sector norte y noroeste de la mancha urbana, que presenta condiciones de relieve más agreste y pendientes moderadamente mayores, ha sido aprovechado en las últimas décadas para el asentamiento de nuevas urbanizaciones. Estas áreas, aunque menos planas que el centro histórico del Valle, han permitido la expansión residencial gracias a intervenciones urbanísticas estratégicas.

El proceso de consolidación de estas nuevas urbanizaciones ha sido acompañado por obras de infraestructura vial primaria, como la apertura de nuevas calles y caminos que buscan ordenar el crecimiento urbano y direccionar de forma planificada la futura ocupación del suelo. Asimismo, se han implementado acciones orientadas a la incorporación progresiva de equipamientos urbanos básicos —servicios de agua potable, electricidad, saneamiento y espacios públicos—, esenciales para garantizar la calidad de vida de los nuevos residentes.

La topografía, por tanto, no solo condiciona las posibilidades productivas del Valle, sino que también determina y orienta las dinámicas de expansión urbana. La correcta interpretación y aprovechamiento de las características del terreno son fundamentales para promover un desarrollo urbano ordenado, seguro y sostenible, respetuoso de las capacidades del entorno natural y de la identidad rural-urbana de la comunidad.

En conclusión, el alivio suave y aprovechable del Valle de la Concepción representa una oportunidad para fortalecer tanto su vocación agrícola como su estructura urbana, siempre y cuando las intervenciones territoriales respetan la lógica topográfica natural y se planifiquen bajo principios de sostenibilidad, accesibilidad y resiliencia.

v. Hidrología

El recurso hídrico se presenta como aguas superficiales y subterráneas, la primera conformada por la quebrada El Rujero y la quebrada Quilquinal que atraviesa por medio de la comunidad. Las cuencas y sub cuencas se constituyen en las principales fuentes de abastecimiento de agua, tanto para el uso doméstico como para el ganado y el riego.

QUEBRADA HONDA

La cuenca del río Camacho está ubicada en el departamento de Tarija, al sur de Bolivia y cubre una superficie aproximada de 950 km2. Políticamente, la parte baja y media de la cuenca corresponde a la sección municipal de Uriondo, mientras que la parte alta corresponde a Padcaya, dentro de las provincias Avilés y Arce respectivamente.

QUEBRADA RUJERO

La cuenca del río Camacho está ubicada en el departamento de Tarija, al sur de Bolivia y cubre una superficie aproximada de 950 km2. Políticamente, la parte baja y media de la cuenca corresponde a la sección municipal de Uriondo, mientras que la parte alta corresponde a Padcaya, dentro de las provincias Avilés y Arce respectivamente.

RIO CAMACHO

La cuenca del río Camacho está ubicada en el departamento de Tarija, al sur de Bolivia y cubre una superficie aproximada de 950 km2. Políticamente, la parte baja y media de la cuenca corresponde a la sección municipal de Uriondo, mientras que la parte alta corresponde a Padcaya, dentro de las provincias Avilés y Arce respectivamente.

vi. Clima

Temperatura

La temperatura mínima media anual en el Valle de Concepción es de 9.7 °C, con una máxima de 26.4 y mínima extrema promedio de -9.0°C y temperatura extrema 40 °C respectivamente. Los días con helada se registran en los meses de mayo a septiembre.

Vientos

La dirección del viento predominante es el Sud - Este con una velocidad promedio de 2.6. km/h,

Precipitación pluvial

Muestra un clima templado semiárido con temperatura media mensual, entre 15 – 23 ºC, la precipitación media anual varía entre 500 - 700 mm y un período libre de heladas de 6 - 7 meses; son condiciones agroclimáticas favorables para la agricultura y horticultura intensiva.

Humedad Relativa

La humead relativo promedio es de 47%.

Riesgos Climáticos

El Municipio cuenta con cuatro estaciones meteorológicas, consiste en una climática, dos pluviométricas y una con dos parámetros de temperatura y precipitaciones. Sin embargo, las sequías, irregularidad en las precipitaciones, granizadas, heladas tardías e inundaciones en los valles son importantes limitaciones naturales que afectan esta región.

Asoleamiento

El sol sale de este y se pierde hacia el oeste. Los vientos van de sud-este a norte- oeste.

CUADRO 1: RESUMEN CLIMATOLOGICO

RESUMEN CLIMATOLOGICO Período Considerado: 1989 - 2020														
Estación: CeNaVit.											Latitud S.:	21° 41' 31"		
Provincia: AVILEZ											Longitud W.:	64° 39' 29"		
Departamento: TARIJA											Altura:	1.730 m.s.n.m.		
Indice	**Unidad**	**ENE.**	**FEB.**	**MAR.**	**ABR.**	**MAY.**	**JUN.**	**JUL.**	**AGO.**	**SEP.**	**OCT.**	**NOV.**	**DIC.**	**ANUAL**
Temp. Max. Media	°C	27,9	27,7	27,2	26,6	24,8	24,5	23,6	25,9	26,6	27,4	27,4	28,3	26,5
Temp. Min. Media	°C	14,9	14,3	13,6	10,9	5,7	1,8	2,0	4,0	7,1	11,6	13,0	14,6	9,5
Temp. Media	°C	21,4	21,0	20,4	18,7	15,3	13,2	12,8	15,0	16,9	19,5	20,2	21,4	18,0
Temp.Max.Extr.	°C	37,0	38,0	38,0	39,0	36,0	37,0	39,0	40,0	40,0	41,0	40,0	39,0	41,0
Temp.Min.Extr.	°C	6,0	5,0	6,0	-5,0	-5,0	-9,0	-12,0	-9,0	-6,0	0,0	2,5	0,0	-12,0
Dias con Helada		0	0	0	0	3	11	12	5	2	0	0	0	34
Humed. Relativa	%	64	65	65	62	56	49	47	44	47	51	55	60	55
Nubosidad Media	Octas	4	4	4	3	2	2	2	2	2	3	4	4	3
Insolación Media	Hrs	7,0	7,2	6,5	6,5	6,9	7,2	7,5	8,1	8,8	7,7	7,6	7,1	7,3
Evapo. Media	mm/dia	5,70	5,51	5,04	4,55	3,89	3,57	3,83	4,94	6,10	6,41	6,40	6,22	5,18
Precipitación	mm													0,0
Pp. Max. Diaria	mm													0,0
Dias con Lluvia														0
Velocidad del viento	km/hr	7,7	7,8	8,4	8,7	8,8	7,9	8,6	9,0	9,7	8,9	8,5	7,5	8,5
Direccion del viento		SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE

vii. Ecología

Vegetación

La imagen urbana que presenta la comunidad del Valle de la Concepción, no muestra vegetación en sus calles (0,63 has superficie que da como promedio 0,0004 m.²/Hab); sin embargo, sus alrededores y senderos, están delimitados precisamente por grandes masas de árboles, que además de convertirse en un factor determinante del equilibrio climático y ecológico, ofrecen un paisaje y una calidad espacial inigualable.

Sin embargo, cuando se habla de las áreas verdes existentes al interior del espacio urbano, sobre todo en el área central, se dirá que las mismas son escasas y de pequeñas dimensiones cuya vegetación tiene características arbustivas

Es descrita combinando la fisiografía, clima y altura. En cada distrito se observa tres formaciones de vegetales: bosque, matorral y vegetación herbácea. Además, se incluye las áreas de agricultura y plantaciones forestales.

han determinado la evolución de una cobertura vegetal dispersa, adaptada a factores limitantes. A esto hay que añadir la influencia, marcada, antrópica que paulatinamente han modificado la vegetación nativa lo que demuestra su importancia de biodiversidad florística.

Uriondo tiene un clima húmedo templado tiene vegetación Arborea en buena cantidad compuesta por molle, churquis, sauces, eucaliptos, etc. Asimismo, vegetación arbustiva abundante

Tipo de vegetación

La vegetación nativa es descrita combinando la fisiografía, clima y altura. En cada barrio se observa tres formaciones de vegetales: bosque, matorral y vegetación herbácea. Además, se incluye las áreas de agricultura y plantaciones forestales.

han determinado la evolución de una cobertura vegetal dispersa, adaptada a factores limitantes. A esto hay que añadir la influencia, marcada, antrópica que paulatinamente han modificado la vegetación nativa lo que demuestra su importancia de biodiversidad florística.

Las familias de mayor a menor proporción

Vegetación alta. - No existe una gran variedad de vegetación alta, entre las cuales podemos mencionar: Molle, Tipa, Jarca, Churqui y Chañar.

Vegetación media. - Limonero, Higuera, Vid, Duraznero, etc.

Vegetación baja. - Rosas, cobertura de plantas florales, y mayormente arbustos y matorrales.

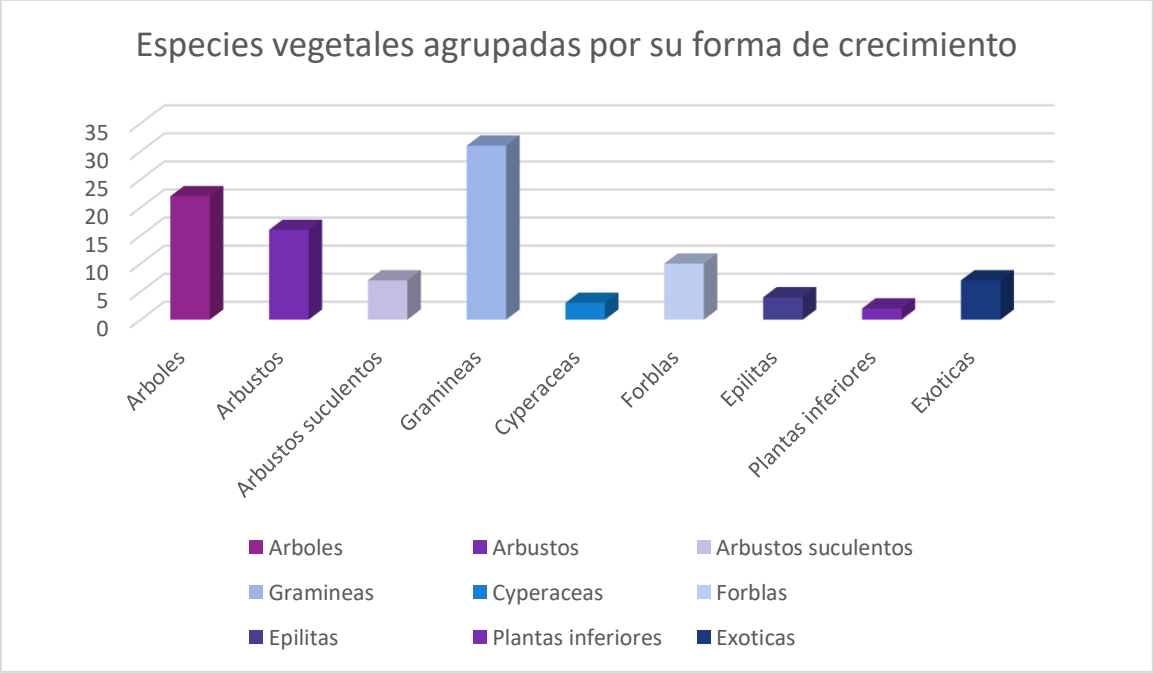
Vegetación productiva del lugar. - Vid, Duraznero, Nogal y Ciruelo

La superficie de áreas verdes identificadas en la ciudad tan solo alcanza a 0,63 has, superficie que da como promedio 0,0004 m.²/hab., promedio completamente negativo, muy lejos de toda norma, sin embargo por las características rurales que tiene El Valle, el porcentaje esta traducido en los espacios verdes trabajados y no en los de carácter natural, los que se enriquecen con vegetación nativa, espacios que se encuentran al fondo de las viviendas, lo que constituyen los huertos familiares, que ofrecen una gran riqueza sobre todo de carácter paisajística.

Una comparación con normas internacionales, muestran que estos datos de aéreas verdes por habitantes, están por debajo del valor recomendado por la OMS (Organización Mundial de la Salud), que es de 9 m^2 por habitante, como in referente, la ciudad de Tarija cuenta con 4,8 m^2 de área verde por habitante y es la ciudad de Lima que tiene el menor valor con 1,7 m^2 de área verde por habitante.

SUPERFICIE POR TIPO DE COBERTURA VEGETAL EN EL MNICIPIO DE URIONDO		
Tipo de Cobertura Vegetal	Superficie por Has	%
Bosques	4966.88	4.22
Matorrales	48385.93	41.14
Pastizales	30430.83	25.87
Áreas antrópicas y otros	5644.73	4.80
Área de Protección	28183.66	23.96
Total	117612.04	100.00

Fuente: SIC Srl, 2008



Fuente: SIC Srl, 2008

viii. Uso de suelo

La comunidad de “El Valle de la Concepción” cuenta con equipamientos diversos, entre ellos se encuentran algunos que necesitan de mejoras o ampliaciones como ser el centro policial, el hospital o el mercado central de la comunidad,

La comunidad de El Valle de la Concepción, perteneciente al municipio de Uriondo, presenta una distribución de usos de suelo diversificada, adaptada a su condición de centro productivo, cultural y turístico dentro del departamento de Tarija. Esta diversidad de funciones y actividades ha dado lugar a la existencia de equipamientos urbanos de diferentes categorías, que buscan satisfacer las necesidades básicas de la población local y de los visitantes que frecuentan la región.

Dentro de esta configuración territorial, se identifican equipamientos de tipo institucional, de salud, de seguridad, comercial y recreativo, que forman parte fundamental del tejido urbano. Entre los equipamientos más relevantes se encuentran instalaciones como el centro policial, encargado de la seguridad ciudadana; el hospital comunitario, que brinda servicios de atención médica básica y de emergencias; y el mercado central, espacio vital para el intercambio comercial de productos locales, en especial agrícolas y vitivinícolas.

Asimismo, el mercado central de la comunidad, que constituye un nodo económico y clave social, exige mejoras significativas en su estructura física, condiciones de higiene, organización interna y accesibilidad, factores fundamentales para potenciar la actividad comercial local y fortalecer la economía de base agrícola del Valle.

ix. Estructura Urbana

La comunidad de Uriondo, se genera por amanzanamientos presenta una estructura Urbana línea irregular.

Se puede observar una estructura urbana mixta, donde varias tramas urbanas forman distintos barrios.

El centro poblado del Valle de la Concepción, configura espacialmente una trama urbana cuyas manzanas no guardan una estructuración ortogonal, sino por el contrario, conserva las formas indefinidas que le otorgan las vías, que en este caso son las que marcan las directrices de la estructura urbana Al igual que las formas, las dimensiones varían acorde con el grado de consolidación que va adquiriendo el poblado, las centrales de menor tamaño que las periféricas, al interior de las mismas se desarrolla de manera importante la actividad agrícola y en menor grado la agropecuaria.

TRAZADO LINEAL

Es un tipo de diseño de forma alargada (en sus orígenes) regular, dispone de una larga vía geométrica definida y se forma a partir de una avenida o vía principal.

TRAZADO IRREGULAR

Es una traza que crece en forma orgánica, otorga variedad a la visual, pero dificulta la orientación y el tránsito.

En la zona se puede observar una estructura urbana mixta, se observan también varias tramas urbanas que forman distintos barrios. Normalmente en un mismo plano aparecen varios trazos.

x. Jerarquización Vial

El valle de la concepción en general presenta una irregular conexión vial contando con una articulación en proceso de consolidarse. Cuenta con 2 vías primarias (de primer orden) que articulan el tránsito vehicular en el valle, también cuenta con vías de segundo y tercer orden, algunas ya consolidadas y otras en estado de consolidación.

VIA DE PRIMER ORDEN: En un sistema de intercomunicación entre la Red fundamental y la Red vecinal, llegando a vincular zonas pobladas de importancia de la Sección.

VIA DE SEGUNDO ORDEN: Estas vías no cuentan con mantenimiento adecuado, ya que existen baches, desniveles, además de no contar con la longitud adecuada con respecto a la norma

VIA DE TERCER ORDEN: La mayoría de vías se encuentran asfaltadas, y empedradas.

TRANSPORTE Y ESTADO DE VIAS

El Transporte Publico en el área del valle de la concepción es abastecido por Taxi Trufis línea V cubriendo el recorrido donde se presenta una conexión vial con otras comunidades o la ciudad de Tarija.

El transporte interno dentro de los comunitario se encuentra abastecido por los mototaxis (“toritos”), la asociación encargada de brindar el transporte es la asociación torito valluno

La frecuencia de los peatones no es muy transitada por la originalidad de la región, su gente es dedicada a las labores de casa y la producción.

Solo se ve transitable en las fechas de festejo de la vendimia y otras.

En el análisis de campo realizado previamente, se observó unas falencias en el la estructura vial, algunas de sus calles no cuentan con las dimensiones suficientes para para proporcionar una segura circulación para peatones y automóviles, también un deteriores en las calles ya con solidadas y algunas requieren ser pavimentadas.

Las calles son estrechas y la construcción de las viviendas se las realiza de manera desordenada impidiendo un crecimiento urbano adecuado. Las calles no cuentan con línea nivel, están en mal estado, no cuentan con la extensión requerida y están sin veredas. Falta de mantenimiento y equipamiento de lugares de recreación.

xi. Servicios Básicos

Agua Potable En la actualidad la fuente de agua proviene de Saladillo, los dos barrios del área urbana son beneficiados de esta fuente, aunque estas aguas no tienen ningún tratamiento, pero debido a la deficiencia de la fuente, se está construyendo una nueva toma o fuente de agua en Juntas del Rosario donde también el municipio se está encargando de la construcción de la nueva red de agua potable.

El agua potable tiene una cobertura del 83 por ciento y territorialmente su cobertura

- **Valle de Concepción: Longitud de Cobertura Agua Potable**

Barrio	Cobertura (Longitud)		%
	Metros	Kilometros	
La Purisima	2.628,19	2,63	41%
La Cruz	3.797,64	3,80	59%

Fuente: Boletas Barriales 2007, SIC. Srl.
Elaboracion: SIC. Srl.

En el Valle de Concepción existe un Comité de Agua Potable ubicado en la calle la Verdiguera casi frente del mercado central entre la calle Sucre y la Bolívar, que es el encargado de la administración de este servicio, sobre todo de la fijación de las tarifas para la cobranza del mismo a los dos barrios, donde sus usuarios cancelan las tarifas a la cooperativa el CHURQUI situada en el mismo valle de Concepción.

La distribución del agua potable en un 59 por ciento es por cañería dentro de la vivienda, el 34 por ciento es por cañería fuera de la vivienda, pero dentro de lote o terreno y el 8 por ciento no se distribuye por cañería. Ver gráfico 20

Si realizamos el análisis por fuentes de agua potable, un 80 por ciento se abastece por cañería de red, un 14 por ciento por pileta pública, el 5 por ciento por río/vertiente/acequia y el 1 por ciento por pozo o noria sin bomba al igual que por pozo o noria con bomba, como se aprecia en el gráfico 21.

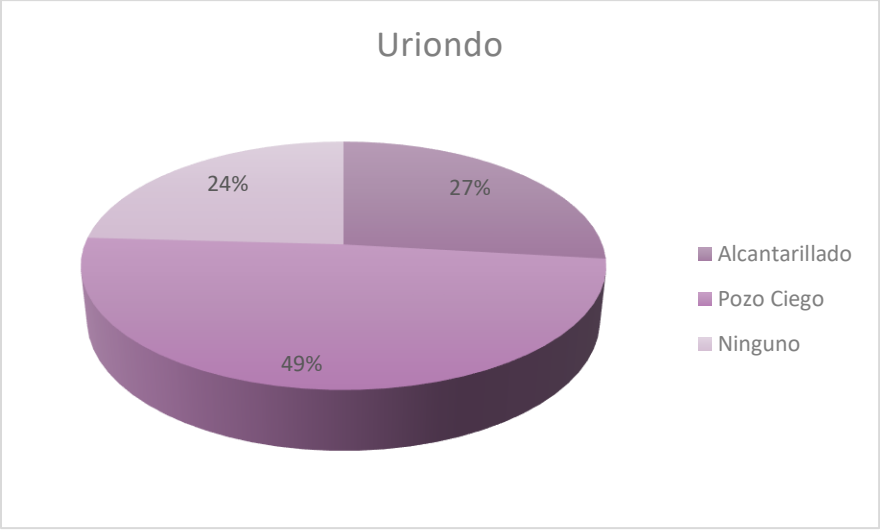
Alcantarillado Sanitario: Alcantarillado solamente existe en El Valle de La Concepción (capital del Municipio), el número de hogares con este servicio representan el 5 por ciento del total de hogares en el Municipio. En otras comunidades los hogares utilizan pozos ciegos (52 por ciento), y al campo abierto (43 por ciento). Todos los desechos sanitarios, aguas hervidas y desagüe pluviales van a desembocar al río de la comunidad.

El Valle de la Concepción no cuenta con una laguna de oxidación o una planta de tratamiento del agua, sus aguas residenciales se están vertiendo directos a los ríos sin previo tratamiento.

Alcantarillado Pluvial En la comunidad no existe ningún drenaje en las calles en tiempo de lluvia las aguas se acumulan a la plaza.

Distrito	Servicios Sanitarios			Total
	Alcant.	Pozo Ciego	Ninguno	
1. Miscas	-	272	174	446
2. Juntas	-	52	208	260
3. Chocloca	-	241	144	385
4. Colón	-	207	244	451
5.La Compañía	-	132	262	394
6. La Choza	-	253	201	454
7. Uriondo	196	358	176	730
8. Calamuchita	-	453	244	697
9. Laderas	-	60	55	115
Total	**196**	**2.028**	**1.708**	**3.932**
Porcentaje	**5%**	**52%**	**43%**	**100%**

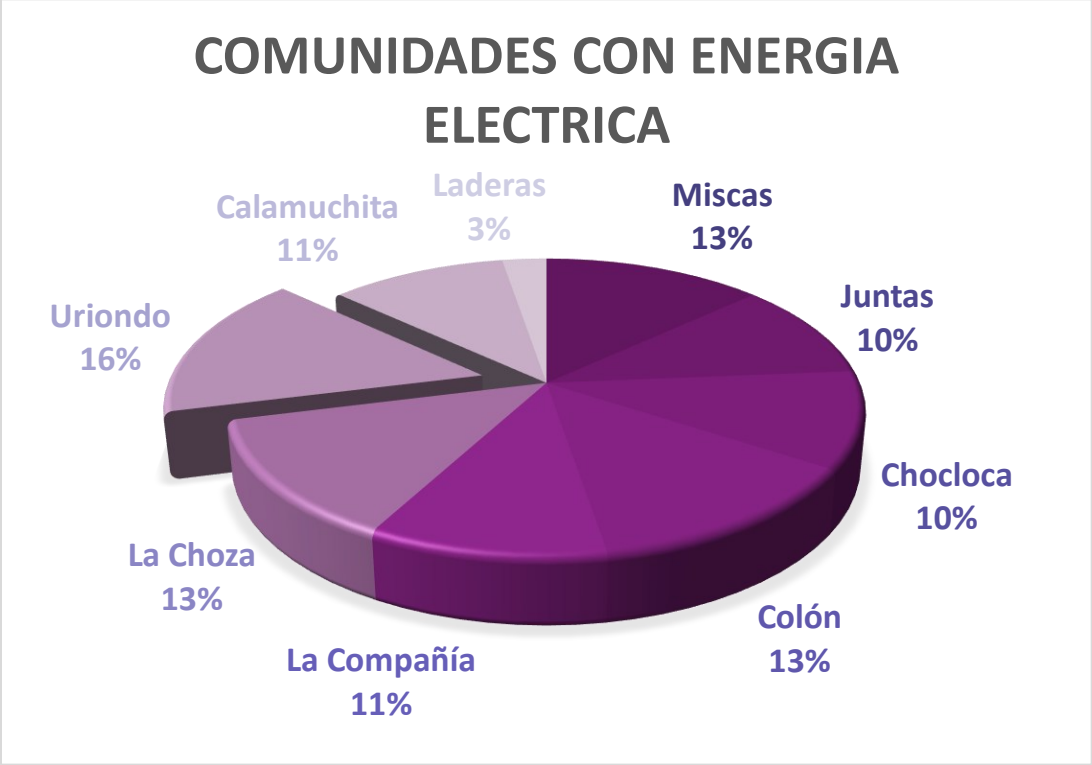
Fuente: Boletas Comunales 2007, SIC. Srl.
Elaboracion: SIC. Srl.

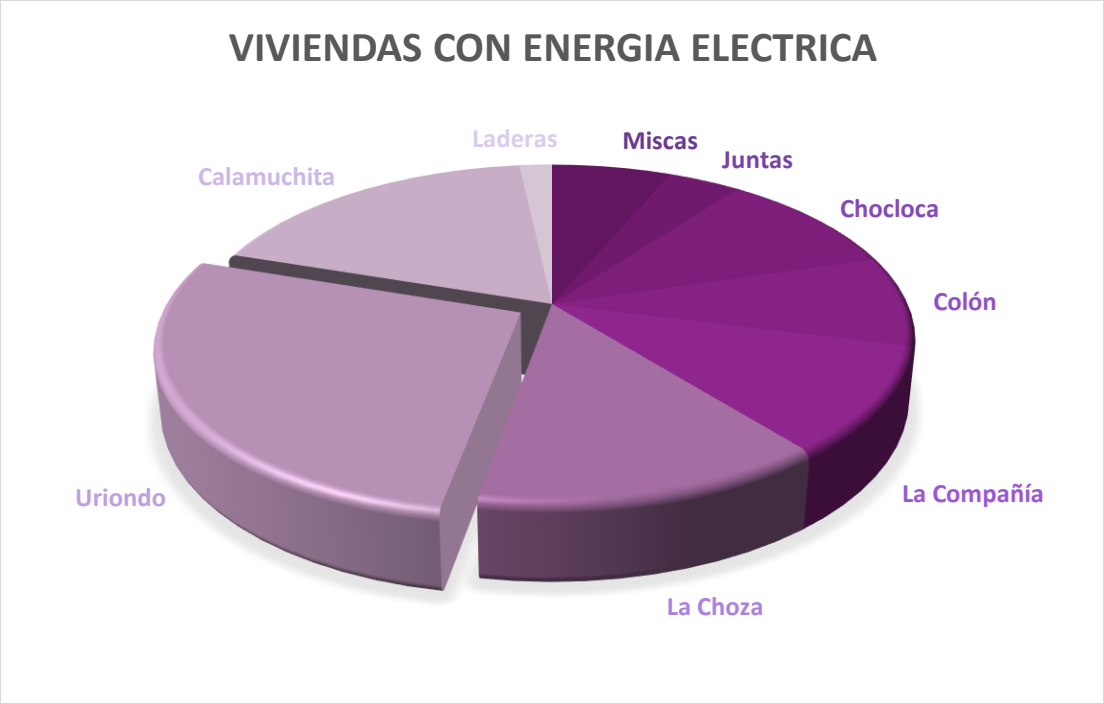


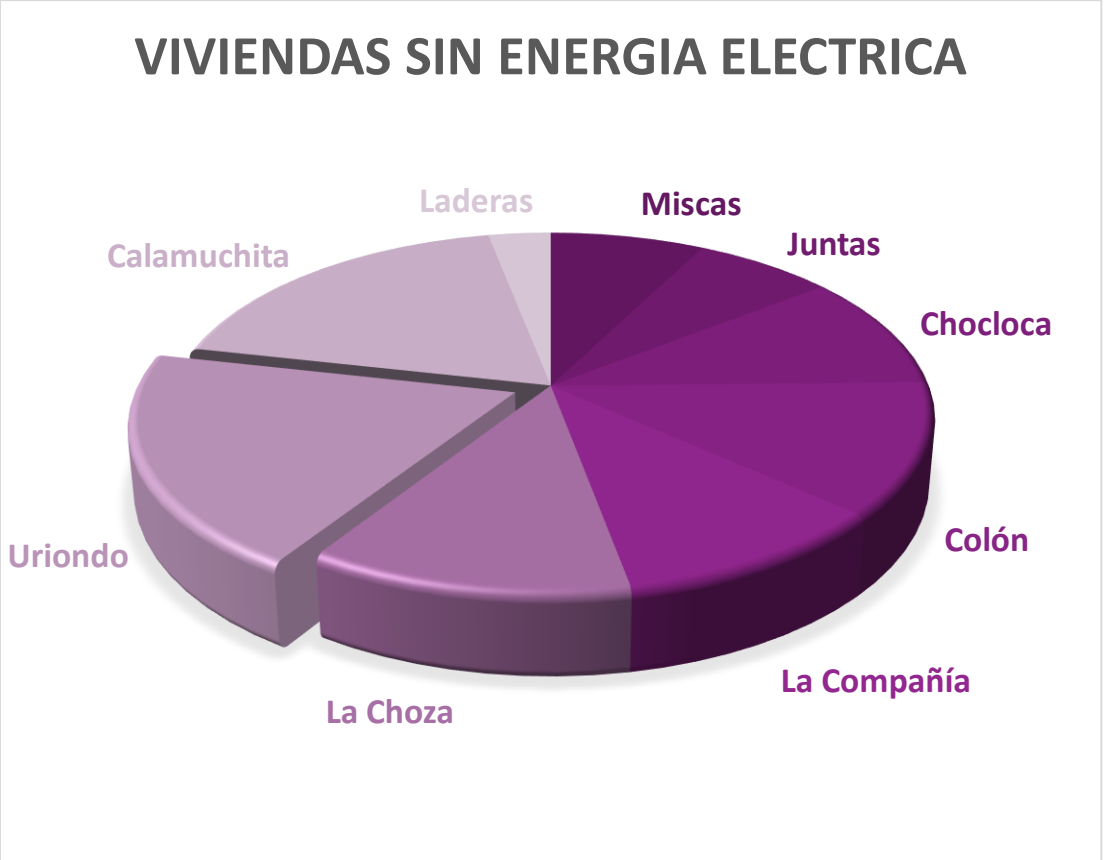
Energía Eléctrica: Un 76 por ciento de las comunidades cuenta con el servicio de energía eléctrica, mientras que 24 por ciento no tiene. Sin embargo, hay que tomar en cuenta que dentro las comunidades donde existe electricidad no todas las viviendas tienen energía domiciliaria, porque hay casas muy dispersas que no están conectadas a la red; en otros casos a pesar de que la red del tendido pasa por encima de sus viviendas, no acceden a la energía eléctrica por el elevado costo. En el cuadro siguiente se pueden ver que el 65 por ciento de las viviendas cuentan con energía eléctrica y el 35 por ciento no cuenta con este servicio.

La empresa que genera y distribuye energía eléctrica para el municipio de Uriondo es SETAR S.A., que abarca la ciudad de Tarija y todo el Valle Central denominado Sistema Central

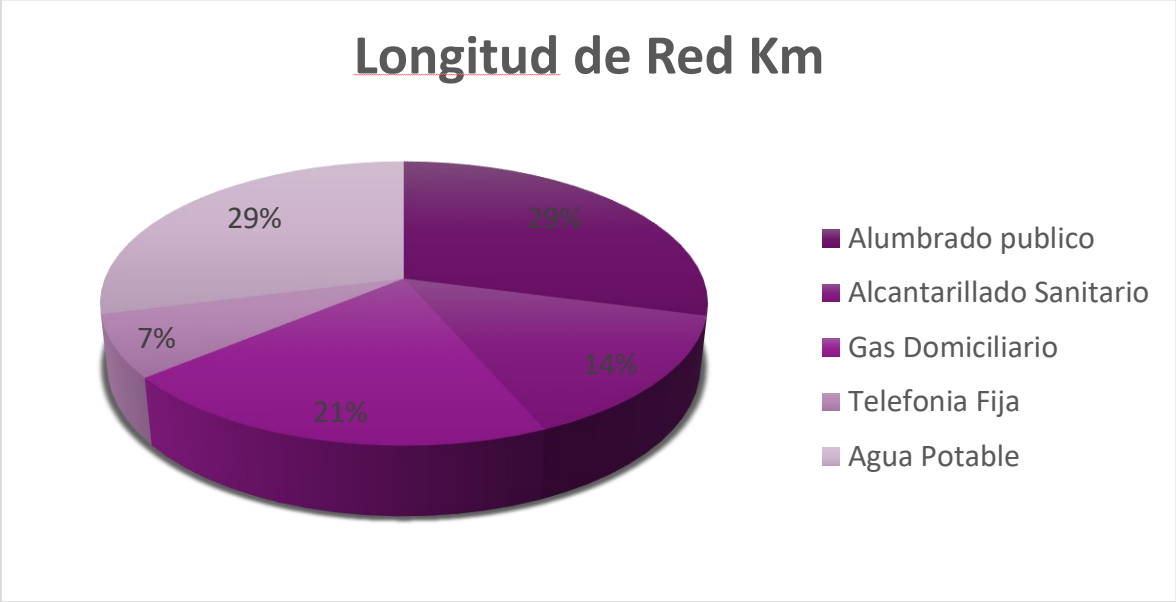
Para el 2001, el 13 por ciento de las viviendas del Valle de Concepción no contaban con el servicio de energía eléctrica y el 87 por ciento restante si estaba conectado a la red de energía eléctrica. Ver gráfico siguiente




VIVIENDAS CON ENERGIA ELECTRICA
Laderas
Miscas
Juntas
Calamuchita
Chocloca
Colón
Uriondo
La Compañía
La Choza


VIVIENDAS SIN ENERGIA ELECTRICA
Laderas
Miscas
Juntas
Calamuchita
Chocloca
Colón
Uriondo
La Compañía
La Choza

Gas Domiciliario el gas domiciliario a llegado a cubrir el 58 por ciento del área urbana, sin embargo, tan solo un porcentaje cuenta con el servicio de forma efectiva,



La cobertura en el Valle de Concepción se va ampliando a consecuencia del plan de instalación de gas domiciliario gratuito, el mismo que origina algunos problemas a esta empresa, sobre todo los referidos al excesivo número de empresas instaladoras, inexistencia de planos que les permita coordinar con otras instituciones de servicio como COSAALT, con el propósito de no perfora tuberías, movimiento de suelos en las distintas calles y barrios y sobre todo la fuerte presión ejercida por grupos sociales, que buscan contar con este servicio.

En el municipio de Uriondo el 98 por ciento de las utilizan leña para cocinar sus alimentos, el 54 por ciento de las comunidades utilizan gas por garrafa y solamente en 2 comunidades tienen gas natural a domicilio.

Distrito	Energia que se utiliza para la coccion de los alimentos			
	Carbon	Leña	GLP	GN
1	0	5	5	0
2	0	6	2	0
3	0	6	3	0
4	0	6	2	0
5	0	7	1	0
6	1	6	4	0
7	0	6	4	2
8	0	4	4	0
9	0	3	2	0
Total	**1**	**49**	**27**	**2**
Porcentaje	**2%**	**98%**	**54%**	**4%**

Fuente: Boletas Comunales 2007, SIC. Srl.
Elaboracion: SIC. Srl.

Aunque cuesta relativamente mucho tiempo la recolección de leña, este tipo de energía es gratis; sin embargo, cuando la gente está cocinando con leña, está expuesta a humo y gases tóxicos que se producen al cocinar con el fogón tradicional, normalmente son las mujeres que cocinan. Además, la salud de la población la cocción en leña también afecta al medio ambiente, porque árboles y arbustos son talados, aun que cuando es posible la gente recolecta madera muerta para leña. Por ejemplo, para la elaboración de pan para vender, se utiliza montones de leña.

Residuos Sólidos. - La recolección de residuos sólidos en el Valle de Concepción está a cargo de la Empresa Municipal de Aseo de Tarija (EMAT), siendo esta una entidad descentralizada del Gobierno Municipal, sin fines de lucro legalmente constituida mediante Ordenanza Municipal, cuyos camiones vienen al Valle de Concepción para el acopio de la basura. Lamentablemente no se cuenta con información diferenciada en cuanto a la cantidad de basura que se recolecta en el Valle de Concepción específicamente, el dato que se tiene es que la cantidad de basura que recolecta EMAT es un promedio de 0,467 kilo por persona diariamente, unos 170,5 kilos de desechos por año

Degradable	%	No degradable	%	Otros	%	Total
Residuos Orgánicos	27.53	Cuero y goma	4.60	Material inerte	5.75	
Hojas y hierbas	12.37	Plasticos	6.50	Material no clasificac	13.83	
Papel y Carton	6.09	Metales	11.23			
Telas y trapos	3.00	Vidrios	9.10			
Total	**48.99**		**31.43**		**19.58**	**100.00**

Fuente: EMAT
Elaboración: SIC. Srl.

Comunicación Fija y Móvil El servicio de telefonía en el Valle de Concepción lo brinda la Cooperativa de Servicios Telefónicos Tarija hoy cuenta con una longitud de aproximadamente 1,58 Kilómetros (ver cuadro 32 y Lámina 10), además del servicio de telefonía que presta ENTEL sobre todo en lo que a telefonía móvil se refieres además de cabinas de telefonía pública como: Punto ENTEL, también existe el servicio telefónico móvil que prestan las empresas TELECEL, VIVA y TIGO.

Los medios de comunicación existentes en el Valle de Concepción son radio emisoras y canales televisivos pertenecientes a redes nacionales o a locales, ya que en la propia ciudad no existen estos medios de comunicación.

Barrio	Cobertura (Longitud)		%
	Metros	Kilometros	
La Purisima	119,78	0,12	8%
La Cruz	1.455,16	1,46	92%

Fuente: Boletas Barriales 2007, SIC. Srl.
Elaboracion: SIC. Srl.



Cámaras de seguridad Las cámaras de seguridad se encuentran ubicadas en la Plaza Uriondo únicamente

xii. Tipología de Vivienda

Para entender mejor la composición y características del tipo de viviendas se ha realizado la clasificación convencional de las viviendas en varios tipos:

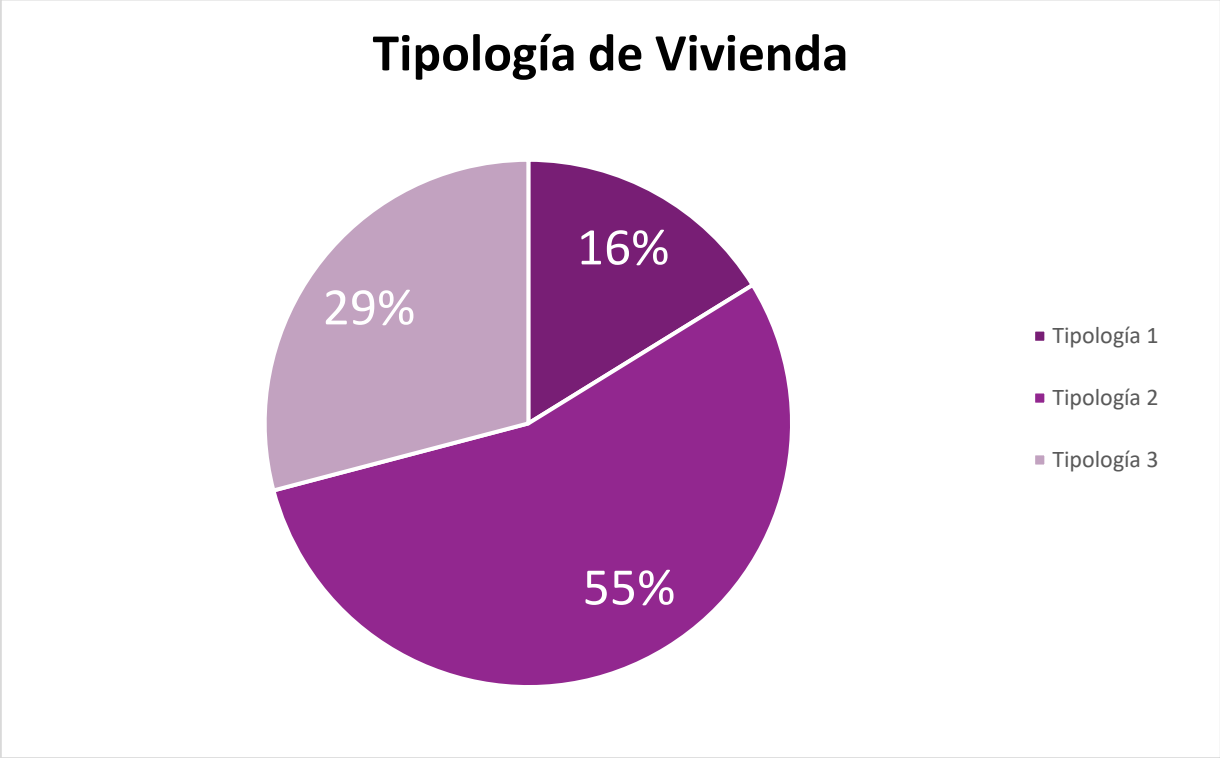
- Tipo I: La pared es de ladrillo, el piso de mosaico y el techo de teja o chapa.
- Tipo 2: La pared es de ladrillo, el piso de cemento y el techo de teja o chapa.
- Tipo 3: viviendas económicas, vivienda sin revoque de ladrillo



Existen 637 viviendas del Tipo I, es decir con paredes de ladrillo, pisos de mosaico y techos de teja.

Hay 2.151 viviendas del Tipo II, con paredes de ladrillo, pisos de cemento y techo de teja o chapa.

Y por último viviendas del Tipo III son 1.144, con paredes de piedra, pisos de tierra y techo de tierra



Estado de la vivienda

Se encuentra en su mayoría con una vivienda tradicional con materiales del lugar que predomina, son paredes de piedra o adobe y construidas por ellos. Casi todas las familias poseen vivienda propia.

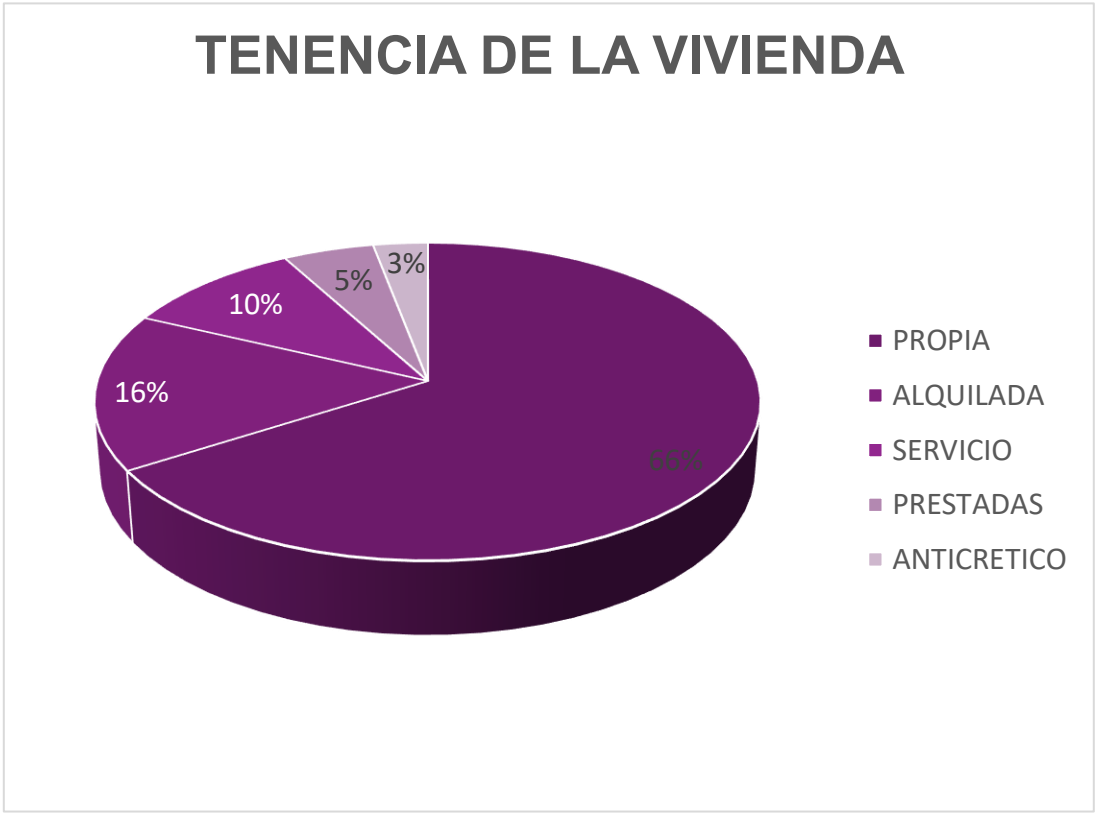
Las viviendas son de tipo unifamiliar y unifamiliar-comercio.

Morfológicamente la vivienda está dada por un lenguaje arquitectónico común, que se refleja en el uso de materiales predominantes como tierra, tejas y madera; y un sistema constructivo basado en muros y tabiquerías de adobe y elementos de estilo, como aleros, canes, pilares y zócalos, pero más allá del repertorio formal

aparente, están aquellos valores sustantivos que la acreditan como un eslabón insustituible en la breve cadena que constituye la historia de la arquitectura que permanece viva en esta ciudad, este conjunto define la esencia de un pueblo rural, donde conviven en perfecta armonía

Con referencia a la tenencia de la vivienda

- 66 por ciento de ellas es propia de quienes la habitan.
- 16 por ciento son alquiladas.
- 10 por ciento son cedidas por servicio.
- 5 por ciento son prestadas.
- 3 por ciento son viviendas en anticrítico o tienen otra condición.



11. FODA; HERRAMIENTA PARA LA VALORACIÓN INTEGRAL DEL TEMA OBJETO DEL PROYECTO Y VALORACIÓN DEL ÁREAS DE INTERVENCIÓN Y/O LOCALIZACIÓN.

F.O.D.A.	
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Territorio compacto y caminable, ideal para sistemas de movilidad no motorizada.	Posibilidad de implementar políticas sostenibles aprovechando el interés nacional por ciudades verdes.
Presencia de espacios públicos que pueden integrarse a redes de movilidad activa.	Acceso a programas de cooperación internacional para mejorar infraestructura vial sostenible.
Comunidad con identidad cultural fuerte que favorece la apropiación del espacio urbano.	Potencial turístico que puede impulsar la mejora de vías y rutas peatonales o ciclovías
Red vial básica existente que puede ser mejorada progresivamente	Avance normativo nacional y departamental en temas de planificación urbana sostenible.
DEBILIDADES	AMENAZAS
Infraestructura vial deteriorada y con poca accesibilidad para peatones y personas con discapacidad.	Aumento de vehículos particulares sin control puede generar congestión en un centro urbano pequeño.
Escasa señalización, mobiliario urbano e iluminación en áreas clave de circulación	Falta de continuidad en políticas públicas locales por cambios de gobierno o prioridades.
Carencia de transporte público eficiente dentro del Valle y conexión limitada con zonas rurales.	Vulnerabilidad frente a eventos climáticos que afectan caminos rurales y urbanos
Poca conciencia ciudadana sobre movilidad sostenible y seguridad vial	Presión del crecimiento urbano informal que afecta la planificación del espacio vial y público.

MATRIZ ESTRATÉGICA		
	Combinación	Estrategias
F+O	Aprovechar lo que se tiene para potenciar lo que se puede lograr.	- Integrar espacios públicos existentes a redes de ciclovías y sendas peatonales con fines turísticos y funcionales. - Impulsar el diseño participativo con la comunidad aprovechando su identidad cultural para fortalecer la apropiación del espacio. - Aprovechar el tamaño compacto del valle para aplicar planes piloto de movilidad sostenible con apoyo de programas nacionales o internacionales
D+O	Superar las limitaciones internas aprovechando factores externos.	- Gestionar apoyo técnico y financiero para mejorar infraestructura vial y accesibilidad. - Desarrollar campañas educativas con enfoque en seguridad vial y sostenibilidad, utilizando fondos de cooperación internacional. - Implementar un sistema de transporte público local adaptado al contexto rural-urbano con apoyo de políticas nacionales.
F+A	Usar fortalezas para enfrentar posibles riesgos externos.	- Promover normativas locales que preserven la caminabilidad del valle y eviten el desorden vehicular. - Utilizar la fuerte identidad local para fomentar la participación en el cuidado del entorno urbano y la vigilancia vecinal. - Consolidar una red vial coherente que prevenga el crecimiento desordenado y preserve el equilibrio urbano-rural.
D+A	Reducir vulnerabilidades internas frente a riesgos del entorno.	- Crear una planificación urbana y vial integral que prevenga asentamientos informales y desborde vehicular. - Fortalecer la institucionalidad local para garantizar continuidad en los proyectos de movilidad. - Mejorar la señalización, iluminación y accesibilidad con recursos que también mitiguen los efectos del cambio climático en la infraestructura.

12. ANÁLISIS DE MODELOS REFERENCIALES

INTERNACIONALES

1. Valle de Guadalupe – Baja California, México

Contexto similar: Es una región productora de vinos, de características rurales, con una creciente atracción turística.

Movilidad urbana sostenible aplicada: Enfrentó problemas similares a los del Valle de la Concepción: calles rústicas, escasa señalización y tránsito turístico poco regulado.

Implementaron circuitos diferenciados para transporte agrícola, turismo y peatones, reduciendo la congestión y mejorando la seguridad vial.

Se fortalecieron vías secundarias con estabilizados naturales y señalética ecológica, integrando paisaje y movilidad.

También fomentaron el uso de bicicletas para rutas entre bodegas y alojamientos rurales, reduciendo el impacto del vehículo privado.

Aplicabilidad en el Valle: Estas estrategias permiten ordenar los flujos entre producción, residentes entre producción, residentes y turistas, algo vital en un pueblo como el Valle de la Concepción donde coinciden actividades productivas, culturales y turísticas.





2. Mendoza – Maipú y Luján de Cuyo, Argentina

Contexto similar: Provincia vitivinícola reconocida internacionalmente, con pueblos intermedios y zonas rurales articuladas a la ciudad.

Movilidad urbana sostenible aplicada: Implementación de ciclovías rurales, conexión del transporte público urbano con áreas de producción vitivinícola.

Priorización de movilidad peatonal en centros históricos y calles de interés turístico, generando espacios compartidos.

Integración del transporte multimodal con enfoque regional.

Desarrollo de corredores turísticos sostenibles y planificación del uso del suelo con enfoque paisajístico.

Aplicabilidad en el Valle: Se pueden aplicar rutas Sé pueden aplicar rutas interconectadas para bicicletas, mejoramiento de accesos rurales, e integración de Uriondo-Valle con transporte público eficiente, además de potenciar el turismo sostenible.





NACIONALES

3. Samaipata – Santa Cruz

Contexto similar: Pueblo turístico con crecimiento desordenado en los últimos años, calles angostas y presión por urbanización.

Movilidad urbana sostenible aplicada: Se impulsaron proyectos de ordenamiento vial, priorizando al peatón en el centro urbano.

Se promovió el uso de calles compartidas, con señalética clara, mobiliario urbano adecuado y campañas de seguridad vial.

Fomentaron la educación vial comunitaria, clave en comunidades donde el tránsito es mixto y poco regulado.

Aplicabilidad en el Valle: El caso de Samaipata demuestra que aún con recursos limitados se puede avanzar en intervenciones urbanas sostenibles, con bajo impacto ambiental y alta participación social.



4. Villa Abecia – Chuquisaca

Contexto similar: Comunidad vitivinícola, con valor cultural y actividades tradicionales, similar en escala al Valle de la Concepción.

Movilidad urbana sostenible aplicada: Propuestas de revalorización de calles patrimoniales de calma, con estrategias de calmado de tráfico, pavimentos adoquinados y mejoras en la accesibilidad peatonal.

Uso de materiales locales y diseño contextualizado. con la identidad del pueblo.

Proyectos que consideran la funcionalidad productiva (cosecha, transporte de uva) y la comodidad de los residentes y turistas.

Aplicabilidad en el Valle: Este modelo permite pensar en una movilidad funcional pero estética, manteniendo la identidad del lugar y respondiendo a las dinámicas productivas sin dañar el paisaje.



LOCALES (TARIJA)

5. San Lorenzo

Contexto similar: Centro tradicional con fuerte atracción turística y festividades que generan alta carga vehicular.

Movilidad urbana sostenible aplicada: Desarrollo de circuitos peatonales en zonas patrimoniales, señalización orientada al visitante, y control temporal del tráfico en fechas clave.

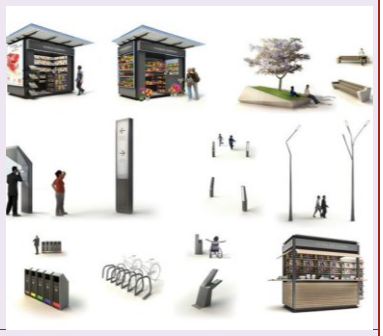
Se ha impulsado el mejoramiento de calles secundarias para desviar el tráfico de carga o de largo recorrido.

Implementación gradual de rutas seguras para peatones y ciclistas.

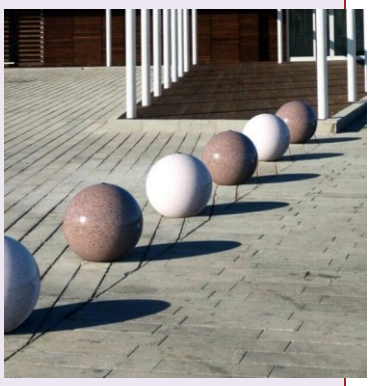
Aplicabilidad en el Valle: San Lorenzo es un modelo claro de cómo se pueden gestionar eventos masivos o turismo rural sin colapsar la movilidad, aplicando soluciones de bajo costo, pero alto impacto.



13. PREMISAS DE DISEÑO URBANO

PAISAJISMO, ARBORIZACIÓN, EQUIPAMIENTO URBANO		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
PAISAJISMO	El paisajismo es una de las mejores formas de mejorar la imagen urbana y es fundamental implementar un diseño paisajístico en municipio para así poder lograr una mejor imagen urbana.	
ARBORIZACION	La implementación de árboles en áreas verdes beneficiará a la disminución de CO2, lo cual ayudará a que la población sea menos propensa a contraer alguna enfermedad respiratoria y disponga de una mayor calidad de oxígeno.	
EQUIPAMIENTO URBANO	Se implementará diferentes mobiliarios urbanos como ser bancas sustentables, botes de basura, aparca bicicletas, parada de buses, bolardos, alcorques, sillas, mesas, bebederos, luminarias peatonales, luminarias urbanas, señalamientos, etc.	
SEÑALETICA	Se colocará señalizaciones en el distrito para una mejor transitabilidad, tanto vehicular como peatonal, para así lograr un municipio mucho más seguro.	

MOBILIARIO URBANO Y SEÑALETICA		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
ASIENTOS	Estarán situados en espacios protegidos y próximos a las actividades de áreas de recreación, los materiales de los que pueden ser construidos son: madera, concreto prefabricado y metal.	
PARADA DE AUTOBUSES	En la elección del diseño debe tenerse en cuenta aquellos que admitan señales en la propia estructura, teniendo una ubicación óptima para su desarrollo.	
LUMINARIAS PEATONALES	Lograr el máximo confort y ayudar a compartir el espacio público de forma más segura, reduciendo la frecuencia y gravedad de los accidentes en distintas zonas como escuelas, vías de tránsito alto y medio, asegurando una consistencia estética en el paisaje urbano.	
ELEMENTOS DE CIRCULACION VERTICAL	El ancho mínimo de las escaleras en caminos peatonales públicos será de 1.50 m y lo ideal de 2.50 m. se establecerá una buena iluminación para hacer efectivo el paso peatonal.	

MOBILIARIO URBANO Y SEÑALETICA		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
BOLARDOS	Método para impedir que los vehículos invadan las áreas peatonales también son prácticos para definir espacios y delimitar contornos, existe una variedad de diseños el cual se pretende utilizar los más adecuados para la propuesta.	
PERCHAS PARA BICICLETA	Son estructuras de hierro tubular usado como parqueo para bicicletas.	
ALCORQUES	Hoyo cavado al pie de un árbol que servirá para almacenar agua de lluvia tambien para prevenir que el árbol quebrante el pavimento al crecer.	
SEÑALIZACION HORIZONTAL	Aplicación de marcas viales para regularizar la circulación, alerta y orientar a los conductores y al peatón siendo necesarias para seguridad vial.	

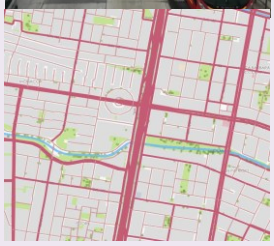
MOVILIDAD URBANA		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
LA IMPORTANCIA DE UN ADECUADO DISEÑO DEL ESPACIO PUBLICO	El espacio público tiene un gran valor para la vida social desde muchos puntos de vista y su diseño puede influir en la economía, en la integración social de sus habitantes, en su salud, etc. Al mismo tiempo que puede expresar, a través de su imagen, la capacidad de organización y orden, de acogida, la cultura, o la dinamicidad del barrio	
EFECTOS ECONÓMICOS	Han sido puesto de manifiesto por numerosas investigaciones, que muestran su positiva influencia en el valor de los edificios próximos, sean estos residenciales, comerciales o de oficinas, en el funcionamiento y el volumen de los negocios e, incluso en la generación	
EFECTOS SOCIALES	Los espacios públicos bien diseñados y mantenidos reúnen a las personas proporcionando lugares de encuentro y proporcionando el desarrollo de relaciones sociales pueden acoger eventos comunitarios. Son en ese sentido, básicos para integrar las comunidades y proporcionar un sentido de lugar y pertenencia y conformar una sociedad civil y demócrata	
EFECTO SOBRE LA SALUD	En lo relativo a la salud física, la obesidad se ha convertido ya en un importante problema, por su reacción con la aparición de ciertos tipos de diabetes y problemas cardiacos	

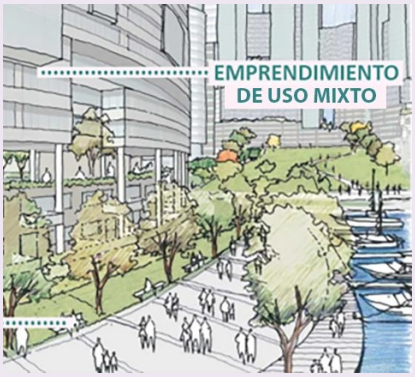
SOCIO CULTURAL		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
EFECTOS SOBRE LA MOVILIDAD	Los espacios públicos bien diseñados pueden animar a formas de movilidad más sostenibles, como los recorridos a pie, en bicicleta, etc., reduciendo los accidentes. Los beneficios en ese sentido de las zonas 30 y otras medidas son suficientemente conocidos.	
LA IMPORTANCIA DE PARTICIPACION EN EL DISEÑO DE PROYECTOS.	La importancia de la participación pública en la rehabilitación/regeneración de áreas urbanas es admitida prácticamente por la generalidad de los expertos como una necesidad para el éxito de las operaciones.	
INTEGRACION DEL ESPACIO PUBLICO Y CONEXIÓN CON EL EXTERIOR	En la medida en que se pretende generar lugares de encuentro de las personas y de desarrollo de las relaciones sociales más libres el espacio público debe coincidirse de forma interconectada abierta a múltiples flujos que puedan insertarse los desplazamientos de las personas.	
LA IMPORTANCIA DE ESPACIOS VERDES	Los espacios verdes constituyen uno de los elementos presentes casi siempre en los espacios públicos, pero con una característica especifica la presencia de plantaciones vegetales sobre el suelo. Su presencia es importante y existen evidencias, por estudios realizados en chicago se usan más si contienen elementos naturales	

REHABILTACION Y RENOVACION DE LOS ESPACIOS PUBLICOS		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
PLAZAS Y PLAZUELAS	Proponer en una zona estratégica este espacio púbico con el fin de realizar actividades sociales, culturales, que brinde salubridad al tejido urbano. Renovar estos espacios ya existentes proponiendo nueva vegetación y mobiliario urbano.	
PARQUE URBANO	Diseño de un parque urbano con el fin de mejorar el entorno, integrando espacios para zonas verdes, canchas, etc. Para la diversidad de actividades recreativas tanto para niños, jóvenes y personas de la tercera edad.	
ALAMEDA	Proponer estos espacios en vías peatonales y también a orillas del rio con el fin de mantener firme en el suelo.	
PARQUE INFANTIL	Brindar espacios y servicios para la recreación, espacios y convivencia de niños y jóvenes, proporcionando con ello un desarrollo mental, físico y socialmente sano.	

REHABILITACION Y RENOVACION DE LOS ESPACIOS PUBLICOS		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
VIA PUBLICA, VIA PEATONAL	Proponer nuevas vías priorizando al peatón, asi tambien revitalizar algunas vías existentes sin perder la esencia del lugar	
CICLOVIAS	Contribuye a mejorar la calidad del aire y proteger el medio ambiente, como tambien proteger al ciclista.	
BIBLIOTECA	Proponer una biblioteca con la finalidad de facilitar recursos informativos y prestar servicios mediante diversos medios	

REVALORIACION DE POTENCIALIDADES CULTURALES Y TURISTICAS		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
RUTAS TURISTICAS	Con el fin de revitalizar el turismo, rutas que van a permitir admirar viñedos, paisajes, y zonas turísticas únicas de la comunidad	
PARQUEO DE BUSES DE VISITANTES	Proponer el servicio necesario para que se pueda considerar como destino turístico y no solo como atractivo turístico	
SERVICIO DE ALOJAMIENTO	Diseño del sistema de equipamiento turístico urbano y seguro sin perder la esencia de la comunidad	

FUNCIONALIDAD DE LA TRAMA URBANA		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
MALLA VIAL	Se propone un sistema conformado por mallas, la “malla roja” que está conformada por vías vehiculares que conectan y articulan las diferentes centralidades, equipamientos, comerciales de servicio a la comunidad e institucionales a lo largo del valle, por una “malla verde” conformado por las vías peatonales arborizadas, parques y espacios públicos que conectan los diferentes equipamientos de tipo educacional, de salud, de recreación, deporte y cultural. A su vez estas mallas se complementan y permiten dar a la ciudad una infraestructura clara que mejore la calidad y condiciones de vida de sus habitantes.	 
ESTRUCTURA ECOLOGICA	En la estructura ecología ambiental se cuenta con un sistema de espacio público, paseos peatonales arborizados que se articulan con el sistema ambiental a escala macro y dentro del área de estudio, articulan los equipamientos de cultura, de recreación y deporte, de educación y de salud de nivel zonal así mismo se contara con un espacio de recreación para los habitantes y turistas del sector.	
MALLA DE USO MIXTO	En cuanto a los usos del suelo se propone la conformación de una malla de uso mixto en la que sobre av. Principal se ubicaran las áreas de comercio y de oficinas de nivel urbano para que este se establezca como el centro de la centralidad a consolidar, las siguientes ramificaciones de la malla conectan y articulan con el eje central y en estas se propone igualmente un uso mixto con comercial local que sirve de soporte a los barrios colindantes que conforman centralidades locales de segundo nivel.	 

FUNCIONALIDAD DE LA TRAMA URBANA		
ASPECTO	REQUERIMIENTO	GRAFICO
USO DE SUELO MIXTO	Propuesta de una malla de usos mixtos sobre la cual se ubican el comercio y los diferentes establecimientos de servicio a la vivienda, esto pretende desarrollar la conformación de cuatro centralidades, una principal y central sobre la avenida de escala urbana, que cuentan con los equipamientos necesarios y para dar una buena calidad de vida a los habitantes del valle.	
APLICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS	Implementar mejoras de los equipamientos y ampliación en caso que no estén bien estructurados para que abarquen a toda la población.	
REORDENAMIENTO DE CULTIVOS	El reordenamiento de cultivos vitivinícolas se plantea como estrategia de ordenamiento urbano-rural, orientada a preservar la vocación productiva del Valle de la Concepción, consolidando cinturones verdes y corredores agrícolas que definan límites claros de expansión urbana, garanticen la conectividad entre áreas de cultivo y vialidades principales, y refuercen la identidad paisajística del valle como territorio vitivinícola.	

14. PROGRAMA URBANO

Actividad o Componente	Descripción
Lineamientos Generales	Aplicar principios de movilidad urbana sostenible, diseño de circulación jerarquizada, accesibilidad universal y protección de espacios públicos.
Mejoramiento Vial	Pavimentación de calles, mejoramiento de calzadas y aceras, ampliación de veredas para peatones.
Red Peatonal Segura y Accesible	Diseño de veredas continuas, rampas de acceso, pasos peatonales elevados, iluminación adecuada.
Incorporación de la Movilidad Ciclista	Ejecución de ciclovías seguras, conexión de rutas ciclistas con puntos turísticos, instalación de bici estacionamientos.
Organización del Transporte Público	Reorganización de rutas de transporte, diseño de paradas accesibles, planificación de transporte público ecológico.
Implementación de Señalética Vial Urbana	Instalación de señalización peatonal, ciclista, vehicular y turística.
Mobiliario Urbano Sostenible	Colocación de bancos, basureros, luminarias solares, pérgolas y espacios de descanso.
Mejoramiento de Áreas Públicas Estratégicas	Recuperación de plazas, parques, corredores verdes conectados a la red de movilidad.
Gestión de Áreas de Parqueo	Organización y regulación del estacionamiento vehicular y creación de parqueos periféricos.
Plan de Educación y Concienciación Vial	Campañas de educación vial, promoción de movilidad activa y sostenible.
Sistema de Emergencia y Evacuación	Diseño de rutas claras de evacuación y accesibilidad para servicios de emergencia.