

Planificación Urbana de Piura

En el Siglo XX

Arq. José Luis Hernández Yaguana

El artículo se propone abordar desde una mirada histórica y crítica, el proceso de la planificación de la ciudad de Piura, desde sus albores hasta el final del siglo XX. El contexto social, los catalizadores y las ideas que acompañaron los documentos de planificación y organización en este rango temporal, así como el impacto que generaron. Tales planes son; El propuesto por la Comisión de la Reconstrucción de Piura 1912 – 1914, el Plan Regulador de Piura de 1941, el Plan director de Piura de 1954, el Plan director de Piura de 1974 y el Plan director de Piura y Castilla de 1992.

La planificación de la ciudad de Piura se desarrolló originalmente en el marco de las ideas de modernización de la ciudad. La higienización, respuesta a las constantes epidemias, como la peste bubónica que impactó en Piura debido a la estrecha relación con el puerto de Paita. Eventos abordados con propuestas aisladas de organización tanto a nivel de circulación urbana, edificios y espacios públicos deteriorados.

De este proceso destacan las ideas generadas para la gestión del mercado de abastos de la ciudad y la propuesta para la avenida Grau, ambas en las dos últimas décadas del S. XIX. La primera introduce la tipología a la especificidad de los edificios con función en Piura, y reunirá todo el comercio desarrollado en las plazas para regular la limpieza y concentrar actividades que se realizaban de manera ambulatoria y temporal.

Por otro lado, la avenida Grau, nace con la idea de tener un espacio de circulación limpio y ordenado con una sección vial nueva y amplia que hiciera parte del tránsito desde la estación del ferrocarril hacia la plaza de armas de Piura. De esta manera la sociedad veía en ella una avenida tipo alameda que se convirtiera en un paseo importante.

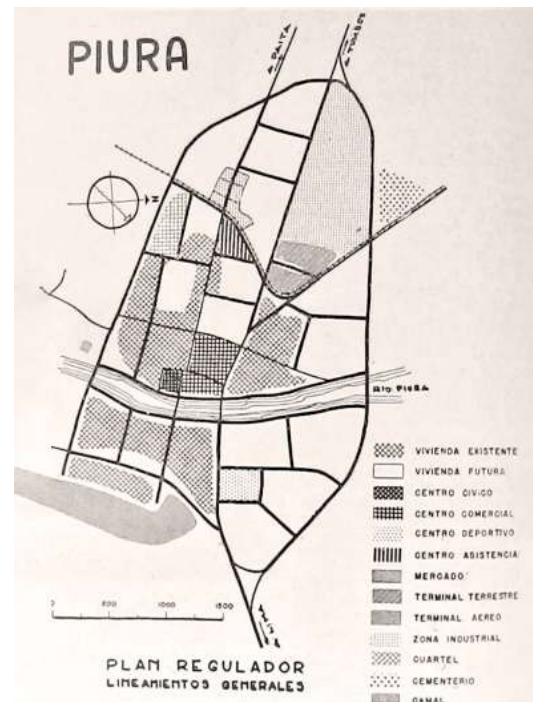
Comisión de la reconstrucción 1912 – 1914

Designada por el gobierno central a solicitud del gobierno local, producto del terremoto ocurrido en julio de 1912, con gran porcentaje de viviendas en condición inhabitable. Esta comisión liderada por Teodoro Elmore y conformada por Jesús Gamarra, Antenor Borja y posteriormente Carlos Romero Sotomayor reemplazando a Teodoro Elmore, trabajará durante dos años en Piura.

El equipo observa el trazado irregular de la ciudad “... Hay que corregir la planta de la ciudad sin omitir gastos, discretamente, previo estudio, pero inflexiblemente” (Piura B. M., 1912). Indicado en los primeros informes y para ello trabajarán en propuestas de edificios públicos, pero con énfasis en el levantamiento detallado de la ciudad con el objetivo de rectificar el trazado urbano y la expansión al oeste. La rectificación del trazado se realiza sostenidamente durante las siguientes dos décadas, reedificando los predios afectados al nuevo alineamiento de las calles. Del primer informe de la Comisión de la Reconstrucción se leen las ideas que sostendrán los lineamientos de la ciudad;

**JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ
YAGUANA**

Magister en Ciencias con
mención en Historia, Teoría y
Crítica de la Arquitectura por la
FAUA - UNI.



“..., el centro del comercio y de la industria se establecerá, a la moderna, en otra parte, quedando Piura reducida a elemento histórico: la prosperidad y el carro del progreso no entra en callejuelas y callejones. Pasaron los tiempos de capital avariento: Hoy se derrama, obediente al movimiento social contemporáneo, exige satisfacciones en la vida y ellas, repito, no se halla sino en localidades en que quepa vegetación abundante y vialidad amplia. (Piura B. M., 1912) obtenido de (Seminario Stulpa, 2001, págs. 45,46)

La idea de mover la ciudad a un mejor emplazamiento era una solicitud considerada en la sociedad piurana. Elmore y el equipo no aceptan, y por el contrario sustentan con la conservación, el valor histórico de la ciudad de aquel momento, dándole énfasis a las ideas de reconstrucción y rectificación. Es importante acotar el estado de irregularidad del damero español heredado y deteriorado producto del crecimiento espontáneo con forma de ensanche que se había generado en las calles más alejadas del malecón como Cusco y Junín, y la fragmentación interior de las manzanas en las primeras calles como Lima, Libertad y Tacna.

La temprana incorporación de una zonificación de la ciudad en el ideario, separando el comercio hacia la expansión de la ciudad, así como la conservación del núcleo histórico como un elemento de valor, representan el origen de las ideas de planificación y organización de la ciudad existente y la ciudad futura, siendo estas características específicas de la modernidad de Piura.

En las ideas de Elmore también se visualiza la introducción a una ciudad moderna, tipo jardín, con énfasis en la circulación y el bienestar, referidas a las ideas de Tony Garnier y su ciudad industrial, así

como la ciudad Jardín de Howard. Sin embargo, la sugerencia de las avenidas diagonales para conectar puntos importantes, tal como él mismo ejemplifica, son referencias directas al urbanismo de George - Eugene Haussmann.

De las avenidas diagonales no hay evidencia de intervención en el trazado existente, sin embargo, herencia de la rectificación del trazado de la ciudad son los cortes en diagonal de las esquinas (ochavos) en el casco central histórico de la ciudad.

Finalmente, las propuestas realizadas en este periodo, tanto la rectificación del trazado como la expansión urbana, son documentos que regularon y modificaron la ciudad con resultados que deben ser considerados semilla de la planificación de Piura.

Plan Regulador para Piura – 1941

Realizado por Enrique Dañino en 1940 para la Municipalidad de Piura y entregado a revisión e informe a la Sección de Estudios Urbanos – Lima, por parte de Emilio Harth - Terre, el 20 de abril de 1941 y publicado en junio de 1941 para su vigencia. Este plan regulador es, formalmente, el primer documento

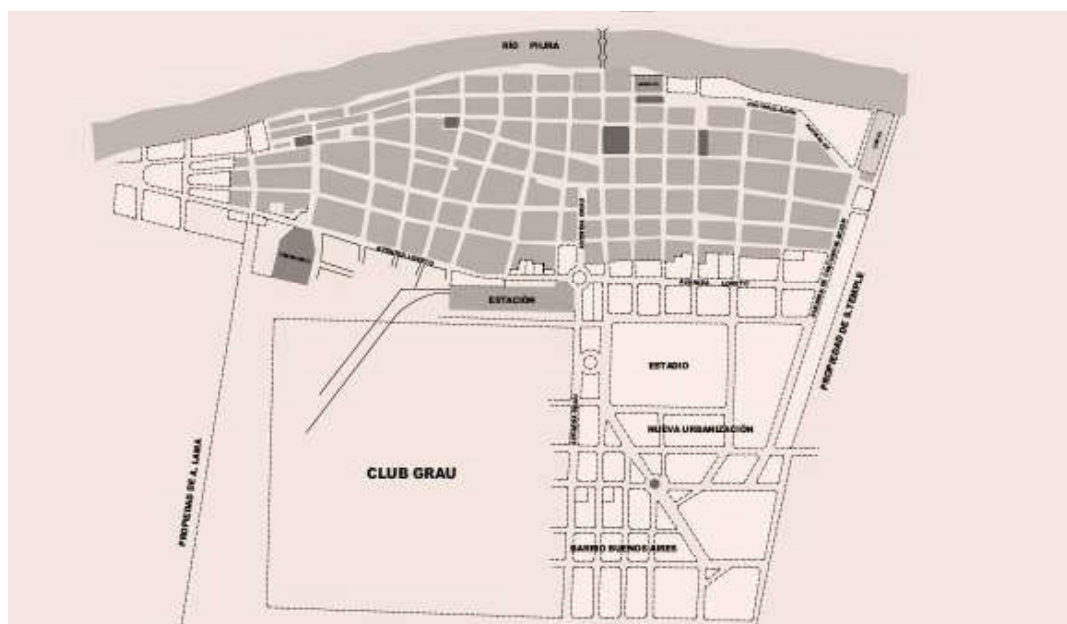
Figura 1. Revista de Piura, octubre de 1959, “Piura, su plan regulador”

denominado como tal para ordenar la ciudad en un escenario estadístico nacional en progreso, como el censo nacional realizado en 1940 del que se sabe que Piura y Castilla contaban con 19 027 y 8892 habitantes respectivamente.

Este plan tiene como premisa la continuidad de los acuerdos realizados por la comisión de 1912 - 1914 en la rectificación del trazado, agregando, con el mismo criterio de adecuación de la ciudad existente

y las intervenciones en la circulación, enfocándose en el recorrido fluido (automotor) de calles integradas con el crecimiento de la ciudad. La expansión zonificada (zona industrial en la prolongación de la avenida Grau) será atendida con estas intervenciones, así como la continuidad hacia Castilla con las vías de circunvalación (Avenida Bolognesi y Avenida San Teodoro) que formaran los primeros anillos viales interprovinciales.

“Como base para la ejecución del referido plano, ha sido necesario contemplar la necesidad de conservar y activar en lo posible el ensanchamiento de las calles que está en proceso de realización desde el año 1913, en que se acordó. Retirar las líneas de la fachada de las reconstrucciones que se efectuasen, para lograr así, gradualmente, un ancho de 9m, para los jirones N. S. Y 7.50m para las transversales.” (Daño, 1941, pág. S/N)



2

Respecto a la ampliación de calles se proponen las siguientes intervenciones; Ampliar jirón Huancavelica (del puente hasta la calle Tacna). Ampliar jirón Ancash (actual avenida Sánchez Cerro) a veinte metros. Ampliar jirón Tarapacá (actual avenida Bolognesi) a veinticinco metros y creación de una plazuela de planta cuadrada con vías de recorrido circular (Plaza Bolognesi), ésta última, recomendada en el informe de Harth - Terre.

avenidas Norte y Sur (parcialmente avenida Gulman) y serviría también de separación del casco urbano, sus proyecciones de crecimiento y la Zona Industrial, que se desarrollará en la prolongación de la avenida Grau.

La propuesta crea un límite al sur con el jirón Tarapacá (avenida Bolognesi), creando con ello la necesidad de construcción de un segundo puente (no realizado).

Respecto al anillo de circunvalación, propone las siguientes intervenciones; Creación de la Avenida Sur (Don Bosco) y avenida Norte (Eguiguren), Prolongación del Malecón Eguiguren que conecte las avenidas norte y sur generando espacios públicos de recreación en su recorrido con grandes parques a los extremos. La creación del límite al Oeste, (la línea alterna del ferrocarril a La Legua es la vía que se convertirá en límite histórico) que permita la unión de las

Este plan finalmente promoverá y definirá transformaciones históricas del tejido, como la prolongación de la avenida Grau hasta la iglesia matriz, consolidación de la avenida Loreto, realizando las gestiones de permutación y expropiación a lotes que impedían el nuevo trazado, propuesto desde 1914, así como las proyecciones de urbanización con las limitaciones de propiedad de la tierra, flanqueando la ciudad al sur y norte con propiedad privada.

Figura 2.
Plan Regulador de Piura 1941
Fuente: Recuperado de
Ciuterra N° 2; Planes Urbanos
en el Perú 1938 - 2020 (I).
Piura, Trujillo.

Plan Regulador – 1954

Elaborado por el equipo técnico de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, liderado por Mario Bernuy Ledesma. Propuesto dentro de los criterios de organización y zonificación de la ciudad, “como influencia del urbanismo funcional que se desarrolló en Europa en las primeras décadas de del siglo XX” (Castillo Garcia, 2022, pág. 11), aplicado en distintas ciudades del Perú por la ONPU.

Piura tuvo la particularidad de la estancia en la ciudad durante toda esta década a Mario Bernuy en la oficina técnica de Piura, tiempo que le permitió desarrollar numerosos complementos y ajustes al plan, así como proyectos urbanos tanto para vivienda social como para vivienda obrera, incluso tuvo a cargo la proyección de urbanizaciones de inversión y gestión privada como Miraflores.

El plan se desarrolla en un nuevo escenario de población, con 44 000 habitantes entre Piura y Castilla, proyectado en 1955, la condición de la vivienda es 55% de carácter provisional en Piura, y 85% en Castilla, el estado de la vivienda en Piura es de 60% regular y 28% bueno, en Castilla es 85% ruinoso, con tendencia natural de expansión hacia el norte en Castilla y Oeste en Piura.

Las propuestas están concentradas en tres grupos; circulación (sistema arterial), zonificación (organización) y expansión urbana (proyección). La primera centralizó el transporte ferrocarril, autobús y carga en una zona de terminales terrestres (no realizado), y creación de anillos viales que controlan el flujo del transporte. Proyectos para el camal, el complejo de mercados, centros asistenciales, nueva cárcel y el

nuevo cementerio, son propuestas para una nueva estructura de ciudad funcional que logra ejecución superando la vigencia del documento.

Respecto a la zona industrial que se desarrollaba en la prolongación de la avenida Grau hacia el oeste, se planteó mover hacia el norte, en la prolongación de la Avenida Sánchez Cerro, eje de conexión interprovincial, teniendo como límite el complejo de mercados al este. La zona industrial se desarrollará proponiendo a los usuarios un proceso de permutación de lotes con la antigua zona en la avenida Grau.

La proyección de la nueva zona industrial incorpora un anillo vial de cerramiento urbano, que sigue teniendo como límite al Sur, la denominada avenida Sur del Plan Regulador de 1941, hacia el norte, la avenida Sánchez Cerro cuyo puente no será parte de una circulación interprovincial y se desplaza el anillo hasta la zona de El Chipe, creando la necesidad de un nuevo puente en ese sector, esta conexión de Castilla a Piura no se realiza hasta la década de 1990 (Puente Cáceres).

Un centro administrativo concentrando varias oficinas del Estado, “Con el fin de propiciar una vida cívica funcional y digna, propone la edificación del Centro Cívico y Administrativo de Piura. Ubicado en la manzana comprendida por los jirones Tacna, Apurímac, Libertad y Ayacucho.” (Bernuy Ledesma, 1959). Y cuyo primer planteamiento arquitectónico del Centro Cívico de Piura, fue realizado por Lidia Gálvez Arévalo como tesis de grado de la Universidad Nacional de Ingeniería en 1959, inicia así el gobierno local un proceso de expropiación para la adquisición total de la manzana, que culmina en 1968 con la realización parcial del Centro Cívico.



Figura 3.
Plan Urbano de Piura 1954
Fuente: Recuperado de
Ciuterra N° 2: Planes Urbanos
en el Perú 1938 – 2020 (I).
Piura, Trujillo.

Plan director de Piura – 1974

Realizado por un equipo multidisciplinario liderado por Cesar Lama More, para el Ministerio de Vivienda en la unidad de dirección de Planeamiento Urbano y la Ex Corporación de Desarrollo Económico y Social del Departamento de Piura (CORPIURA) junto al Municipalidad Provincial de Piura. Realizado con visión descentralizada más allá del ámbito urbano, considerando la realidad potencial a nivel territorial de Piura en su plano regional.

Este es el primer estudio que observa a Piura como una metrópoli, la ubica en un sistema global de correspondencia y relaciones a nivel nacional, desarrollando roles centrales de articulación de sus provincias a través de ejes de difusión (intensa, relativa y restringida) nacionales, como centro de la Macro Región Norte en dos áreas de estudio; urbano (local) y territorial (regional).

A nivel territorial se observan propuestas importantes de administración de los recursos de la región, desarrollando la función histórica de la provincia de Piura (centro administrativo de recursos).

El análisis muestra déficit en la industria, reflejada con la escasa transformación de la materia prima en la región, relegándose a solo exportación de los productos del sector agrícola. Hace visible también la desorganización del proceso productivo en el sector pesca, “la ausencia de infraestructura de servicios producen un elevado costo de instalación para las posibles oportunidades industriales” (Ministerio de Vivienda, Ex Corpiura, Municipalidad de Piura, 1974).

Producto de lo anterior surge la primera propuesta. La creación del Complejo Regional de Curumuy, que pretende crear las condiciones óptimas para concentrar las posibilidades de industria, para lo cual se proponen cuatro proyectos complementarios. Trasladar el aeropuerto a esta zona, creación de un camal y frigorífico regional, complejo textil y el centro de comercialización de materias primas. Con esta intervención se esperaba el fortalecimiento de la dinámica Piura – Sullana, y a nivel regional, la relación entre Piura y Tumbes a través de la relación comercial.

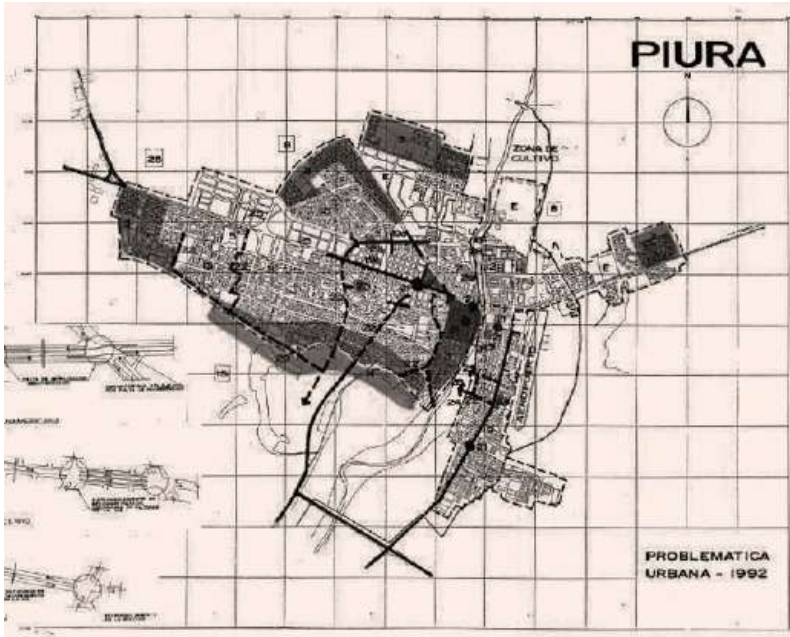
La segunda propuesta de carácter regional es la denominada Costa Caliente, un eje de tratamiento para el turismo de descanso y recreación comprendido entre Cabo Blanco y Puerto Pizarro, con la finalidad de promover una dinámica de intercambio turístico entre Piura y Tumbes que contribuya en el desarrollo de los estudios de las ciudades del eje.

A nivel urbano convergen condiciones que el estudio observa, la falta de planificación del sistema de transporte público y la falta de regulación promueve la congestión y densificación de áreas, la comercialización de los recursos y traslado fuera de la región

para su tratamiento, generan desempleo y desequilibrio económico. La ausencia de la industrialización de la materia prima, omitiendo gran parte del proceso productivo que genera trabajo, incrementa la brecha social y se ve reflejado en el trazado urbano y la ocupación de la tierra con informalidad y marginalidad. También estiman un incremento del porcentaje de crecimiento de la población debido a los proyectos Chira Piura y Bayóvar.

Las propuestas establecidas inciden directamente en la expansión de la ciudad recomendando la utilización de terrenos eriazos y conservando terrenos agrícolas como tal, incluyendo como factor de evaluación para la expansión el menor costo posible de la tierra. Otra propuesta importante es la referida al acondicionamiento ambiental, con programas de saneamiento ambiental y forestación, incluyendo la recuperación y conservación de bosques secos como áreas recreativas. La condición desértica de la ciudad es atendida con la creación de un filtro natural ubicado como barrera en la ciudad a manera de “una cortina verde en la zona suroeste que proteja la ciudad de los vientos arenados del desierto” (Ministerio de Vivienda, Ex Corpiura, Municipalidad de Piura, 1974). El sistema vial sería aumentado con dos anillos, uno de circulación regional y otro de circunvalación a nivel urbano, este último plantea nuevamente el puente Andrés Avelino Cáceres. Las reformas incluían el terminal terrestre y dos grandes mercados (no realizados).

A nivel de gestión y operatividad del plan, aborda propuestas para la estructura administrativa con las respectivas competencias y relaciones de entidades estatales involucradas en todos los niveles de gobierno, tanto local, a través de las oficinas municipales hasta el ministerio de vivienda. En este sentido se propone la permanente actualización del plan mediante la Oficina del Plan de Desarrollo Urbano de Piura. Por otro lado, también pretende la gestión y financiamiento de proyectos urbanos orientados en el plan director, y para tal fin, se propone la creación de la Corporación financiera Municipal de desarrollo urbano de Piura.



4

Plan director de Piura y Castilla de 1992

Tiene la particularidad de integrar Piura y Castilla en un documento y estudio. Desarrollado por el equipo técnico liderado por Beatriz Sologuren Capuccini, para el Instituto Nacional de Desarrollo Urbano y la Municipalidad Provincial de Piura, con una vigencia de 19 de años (hasta el 2010).

Antecedido por el plan regulador de 1982 realizado por la Municipalidad Provincial de Piura, realiza un análisis de propuestas y resultados, obteniendo datos de relevancia, como la reincidencia en la economía mayoritaria de actividades primario – extractivas y estancamiento de la actividad agrícola. En consecuencia, la industria avanzó poco y se desarrolló la actividad informal.

A nivel de población y ocupación del suelo, los valores incrementaron considerablemente, la primera aumento a casi el doble en 10 años (1982 – 1992) de 193 326 Habitantes a 366 206 Habitantes entre Piura y Castilla, tal crecimiento repercute en el déficit vivienda aumentando de 3300 viviendas a 12000 viviendas, y la ocupación del suelo incrementó 63% reflejado en crecimiento radial hacia el noroeste en Piura y transversal hacia el este en Castilla, generando déficit vial del 76% de vías sin afirmar aproximadamente.

Destaca en las observaciones los proyectos no realizados antecedentes al plan. El traslado del aeropuerto, la base aérea, la fábrica San Cristóbal y los cuarteles, así como las propuestas para el mercado mayorista, el camal regional, terminal terrestre y puentes recomendados para completar anillos viales. Concluye con la visibilización de la incapacidad

Figura 4.
Plan Urbano de Piura 1992
Fuente: Recuperado de
Ciuterra N° 2; Planes Urbanos
en el Perú 1938 – 2020 (I).
Piura, Trujillo.

que tienen los centros urbanos para recibir la acelerada migración desde territorios agrícolas, afectando directamente con despoblación y ausencia de fuerza laboral humana para su producción tradicional.

Las propuestas específicas del plan parten de la premisa de mantener a Piura y Castilla como centro administrativo de servicios en la región Grau. Estatus que genera una dinámica de población y migraciones que requieren especial atención en la estructura urbana, así como una intervención a la administración y ordenamiento de la ciudad.

El sector industria es el primero en abordarse, con propuesta de mejora del servicio eléctrico y así fomentar la actividad para constituirse como un soporte más para la economía local.

La desconcentración de la administración pretende gestionar la migración y promover la urbanización en los diferentes distritos. Asimismo se propone la validación de la expansión y crecimiento hacia el este de Castilla y Noroeste de Piura para generar con esto la proyección del equipamiento urbano en tales zonas y así orientar la organización del territorio.

El transporte público es considerado con la propuesta para el terminal terrestre interprovincial y la rectificación de los anillos viales para concluir los circuitos pendientes de vías existentes. La evacuación pluvial a través de canal vía, la reforestación y filtros verdes para controlar la acción eólica de las arenas del desierto, son consideraciones para mejorar las condiciones de habitación.

Dos puntos de consideración en sus propuestas. La captación de recursos económicos para la municipalidad a través de la actualización catastro, formalización de asentamientos humanos para incluirlos en la tributación y la depuración del listado de monumentos históricos. Y segundo, la intervención del tejido existente con renovación urbana a través de la reubicación de funciones como el aeropuerto, el camal, el cuartel Grau y la cárcel pública.

Por otro lado, el desarrollo de la zonificación y estructuración de la norma local para establecer las condiciones de uso del suelo, y la propuesta de centro cívico en el sector oeste (parque centenario), pretende creación de nuevos núcleos urbano-administrativos.

Finalmente propone la creación de la Oficina de Planificación Metropolitana y Provincial para la gestión y ejecución del plan a través del asesoramiento y programación del desarrollo urbano, como parte del organigrama de la municipalidad, cuya independencia será a través de la formación de un comité consultivo integrado por representantes de diferentes instituciones.

	año	Tipo de plan	Institución gestora	Jefe de equipo	AFILIADO	
					SI	NO
PIURA	1941	Plan Regulador	Municipalidad de Piura Rev. Sección de Estudios Urbanos -	Enrique Dallino Revisado: Harth Terra	x	
	1954	Plan Director	ONPU	Mario Benrey Ledesma	x	
	1967	Actualización del Plan Director de Piura	Municipalidad Provincial de Piura	-----	x	
	1971 - 1974	Plan Director de Piura (incluye Castilla)	Ministerio de Vivienda Municipalidad de Piura CORPIURA	Cesar A. Lama More	x	
	1982	Plan Regulador de Piura	Municipalidad Provincial de Piura	-----	x	
	1992 - 1993	Plan Director de Piura y Castilla al año 2010	INADUR - Municipalidad Provincial de Piura	Beatriz Sologuren Cappuccini	x	
	1999	Actualización del Plan Director de Piura y Castilla a 1999 - 2010	Municipalidad Provincial de Piura	Dulio Quinto Ch	x	
	2012 - 2014	Plan De Desarrollo Urbano de Piura, 26 de Octubre, Castilla y Catacaos al 2032	Municipalidad Provincial de Piura	SIG Ingenieros SAC	x	
	2019	Plan de Desarrollo Metropolitano de Piura, Catacaos, Castilla y 26 de Octubre del 2020 al 2040	Ministerio de Vivienda - Municipalidad provincial de Piura	AYESA - UG21		x

5

Conclusiones

La planificación en Piura inicia con ideas tempranas de modernización de la ciudad estimuladas por eventos naturales que continuamente impulsaron la ejecución de los diferentes planes. Desde el documento de la Comisión de la Reconstrucción, realizado dentro del pensamiento racional, hasta el Plan director de 1954 con ideas sostenidas en el tiempo, ya sea en gestión política o vecinal, 28 años hasta el plan de 1941 y 13 años más hasta 1954, basados en el mismo objetivo convertido en ideario común de rectificación del trazado existente y proyección de la ciudad en expansión.

El factor económico ausente fue una constante, clave en la pausada ejecución de los primeros planes. Sin embargo, la combinación de dos escenarios, por un lado, la gestión política y su importante participación nacional en las primeras décadas del siglo XX y eventos naturales que se convirtieron en catalizadores de cambio y desarrollo, aprovechados por la planificación y la sociedad organizada. Estos catalizadores son entre otros; el terremoto de 1912, el fenómeno El Niño de 1926 y la gestión para la ley Eguiguren en la década de 1930. Determinan las 3 primeras décadas de planeamiento.

Se observa que las propuestas de los diferentes planes expuestos no logran consolidarse en el tiempo, creando huellas visibles en la expansión y crecimiento de la ciudad. Los anillos viales propuestos desde 1941 hasta 1994 fueron iniciados en el mejor de los casos e interrumpidos y desviados para crear nuevos anillos que se alteran nuevamente en un ciclo interminable de creación y propuesta vial cuya duración de ejecución es invalidada por la relación, tiempo de ejecución y vigencia de estas. Concluyendo en la realización de vías con muchas décadas

de postergación, y su realización no cabe en lectura actual, casos como la avenida Sánchez Cerro concluida como vía interprovincial en el presente siglo y cuya ejecución termina por dividir la zona urbana de su nueva dinámica adquirida en el tiempo.

Con más de cien años de planificación en documentos, planes y planos, se esperaría haber constituido una tradición en el planeamiento de la ciudad. Sin embargo, se observa que hay una clara distancia entre los estudios realizados (objetivos y expectativas) y la gestión política indiferente e ignorante a ellos. Salvo por las propuestas de zonificación y expansión que coinciden con la adquisición de tierras en área de expansión urbana generando especulación y obstrucción a las propuestas de los planes directores.

Es importante destacar los proyectos y propuestas que se repiten constantemente en los planes sin lograr gestión ni ejecución. Los diferentes terminales terrestres, el camal regional, el complejo de mercados, el complejo industrial (industria pesada). La creación de una entidad autónoma de soporte de los planes, instituto de urbanismo, oficinas metropolitanas de planificación. Todas propuestas sin materialización en más de medio siglo de planificación.

Finalmente es necesario reflexionar sobre la planificación de la ciudad y su estado actual, posterior a los casi cien años revisados, la ciudad muestra el resultado de la falta de ejecución de estos, con un ideario expansionista sin un vector reconocible de crecimiento. Las habilitaciones urbanas son propuestas sin integración y estrictamente comerciales, promoviendo un escenario de auto-segregación con barreras urbanas y disposición del espacio público y circulación a merced de la 'exclusividad de zonas' o 'seguridad vecinal'.

Figura 5.
Cuadro de los diferentes planes directores, reguladores y actualizaciones para la ciudad de Piura.
Fuente: Elaboración propia

Figura 6.
Plano de Crecimiento de la ciudad de Piura y Castilla, tomando como referencia los siguientes documentos; (1) 1847 por Miguel Zavala, para el Atlas Geográfico del Perú de Mariano Paz Soldán. (2) 1932 del plano de elaboración por Enrique Drouard. (3) 1946, 1956, 1964 y 1985 de las fotografías aéreas revisadas en el Servicio Aerofotográfico Nacional y el Instituto Geográfico Nacional del Perú.
Fuente: Elaboración y digitalización; JLHY, CINC y EFSC.



BIBLIOGRAFÍA

- Bernuy Ledesma, M. (Octubre de 1959). Piura, su plan regulador. Revista De Piura, 14 - 17.
- Castillo Garcia, R. (2022). Evolución de la planificación en el Perú 1946 - 2021 y retos futuros. Revista Ciuterra, 11.
- Cordova Valdivia, A. (1958). La vivienda en el Perú. Lima, Perú: Comision para la Reforma Agraria.
- Cueva Palacios, N. (2017). Piura: Apuntes para su historia 1883 - 1940. Piura: Casa editora "Pirurand".
- Dañino, e. (31 de Junio de 1941). PPlan Regulador para la ciudad de Piura. Piura: Municipalidad de Piura.
- Humberto Delgado, L. (1928). Monografia de Piura. Lima: Talleres graficos de la Imprenta Garcilazo.
- Instituto Nacional de Desarrollo Urbano. (1992). PPlan Director de Piura y Castilla 1992. Piura: Municipalidad de Piura.
- Ministerio de Fomento, Comision nacional de la vivienda. (1945). Plan de Vivienda del Gobierno Peruano. Lima.
- Ministerio de Vivienda, Ex Corpiura, Municipalidad de Piura. (1974). PPlan Director de Piura 1974. Piura: Municipalidad de Piura.
- Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (1954). PPlan director de Piura 1954. Piura: Municipalidad de Piura.
- Piura, B. M. (23 de agosto de 1912). Boletin Municipal de Piura. Boletin Municipal de Piura.
- Piura, M. P. (1948 - 1965). Archivo Municipal. Piura, Perú.
- Robles Razuri, C. (1971). Piura y el Club Grau. Boletin N°6 del Club Grau(6), 23.
- Seminario Stulpa, P. -G. (2001). El ingeniero Teodoro Elmore Fernandez de Córdova (1851 - 1920): Su contribución a la arquitectura. Lima: Proyecto Historia - UNJ 2001 - Universidad Nacional de Ingenieria.
- SIP. (1950). Informaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros. Sociedad de Ingenieros del Perú. Lima: Sociedad de Ingenieros, d. P. (Mayo de 1950). Informacion Tecnica; El Puente "Presidente Sanchez cerro". Infomaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros del Perú, LI(5), S/P.
- Temple Seminario, R. (2009). Piura Intemporal. Piura: WR Impresores.
- Vicente Razuri, J. (1961). Recuerdos Piuranos. Piura.
- Vivienda, C. N. (junio de 1949). Centro Habitacional 1 y 2 para Piura. El Arquitecto Peruano, 42.