



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

TITULO DE LA INVESTIGACION

“Criterios urbano-arquitectónicos para la intervención de espacios públicos degradados en ciudades puerto”

Caso: Malecon Simón Bolívar – Puerto Madero

PROYECTO URBANO ARQUITECTONICO

“Habilitación urbana en el pueblo joven Miramar Bajo, centro de arte y cultura de la pesca y el acero”

TESIS PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO

AUTOR:

Marly Sara Eustaquio Zavaleta

ASESORES:

Metodólogo: Arq. Isis Bustamante Dueñas

Especialista: Arq. Cesar Castañeda Silva

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbano Arquitectónico

NUEVO CHIMBOTE – PERÚ

2018

DEDICATORIA

Se lo dedico a mi madre, quien estuvo brindándome su apoyo incondicional y principal motivo en mi desarrollo profesional, a mi familia que depósito su confianza y reflejar sus metas en mí.

A mi asesor y docente, que me apoyaron y tuvieron la paciencia de encaminar mi proyecto.

AGRADECIMIENTO

A mi familia por apoyarme en todos los aspectos en el proceso de desarrollo de la tesis.

A mi asesor Cesar Castañeda Silva y docente Isis Bustamante, por proporcionarme las herramientas y orientaciones necesarias para elaborar el presente proyecto de investigación.

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, **Eustaquio Zavaleta Marly Sara** con DNI N° **74820418**, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Arquitectura, Escuela de Arquitectura, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

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

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

Nuevo Chimbote 04 de Mayo del 2017

PRESENTACIÓN

El deterioro y abandono de inmuebles, existencia de sitios eriazos, predios sub utilizados o con ocupación no compatible a lo habitacional, transformación de plazas en estacionamientos, conflicto vehicular, venta ambulante desmedida y daños a peatones, la falta de alumbrado en una calle, las condiciones y/o el aspecto físico como la pintura de las paredes y el estado del mobiliario, etc. Causan la degradación y el rechazo de los ciudadanos hacia su zona portuaria.

El propósito de la presente investigación es identificar los espacios que sufrieron degradación urbana y superaron esta etapa, para rescatar los criterios que fueron empleados en dicha intervención.

Espero vuestras observaciones y sugerencias para poder mejorar la investigación con la que se pretende despertar el interés sobre el tema a generaciones futuras para que con ello se pueda lograr una relación de la ciudad con su puerto.

INDICE

PAGINA DE JURADO	II
DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTO.....	IV
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD	V
PRESENTACIÓN.....	VI
RESUMEN	XVI
ABSTRACT	XVIII
..	
I. PROBLEMA DE INVESTIGACION	20
1.1.1. Preguntas de la investigación	20
1.1.1.1. Pregunta general.....	20
1.1.2. Objetivos genéricos y específicos	20
1.1.2.1. Objetivo General.....	20
1.1.2.2. Objetivos Específicos	20
1.2. Matriz de Correspondencia	21
1.3. Justificación de la Investigación	22
1.3.1. Justificación Teórica	22
1.3.2. Justificación Práctica.....	22
1.3.3. Justificación Metodológica.....	22
1.4. Relevancia	23
1.5. Contribución.....	23
1.6. Viabilidad	23

1.7. LIMITACIONES	23
1.7.1. LIMITACION TEMPORAL	23
1.7.2. LIMITACIÓN ESPACIAL	23
1.8. Alcances de la investigación	24
1.9. TENDENCIAS	24
a) Degradación urbana	24
b) Pérdida de identidad arquitectónica cultural	24
c) Exclusión social	24
d) Falta de cultura	24
II. MARCO DE REFERENCIA	25
2.1. MARCO CONCEPTUAL	25
2.1.1. ESPACIO PÚBLICO	25
2.1.2. ASPECTO FISICO-ESPACIAL	25
2.1.4. DEGRADACION	25
2.1.5. DEGRADACION URBANA	26
2.1.6. INTERVENCIÓN URBANA	26
2.1.7. ESPACIO PUBLICO DEGRADADO	27
2.1.8. CIUDAD PUERTO	27
2.1.9. REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA	28
2.1.10. IMAGEN URBANA	28
2.1.11. PRINCIPIOS URBANOS	29
2.1.12. SOSTENIBILIDAD URBANA	29
2.1.13. IDENTIDAD CULTURAL	29
2.1.14. CONFORT TERMICO	29
2.1.15. CONFORT ACUSTICO	30
2.1.16. ERGONOMIA	30
2.1.17. PERCEPCION DE SEGURIDAD	30

2.1.18.	OCUPACION DEL ESPACIO.....	30
2.1.19.	ASPECTO FISICO-ESPACIAL	30
2.2.	MARCO CONTEXTUAL	31
2.2.1.	MARCO ESPACIAL BUENOS AIRES	31
	UBICACIÓN GEOGRAFICA	31
	MAPA POLITICO DE BUENOS AIRES – FUENTE: http://mapoteca.educ.ar/	31
2.2.1.1.	SITUACIÓN Y LÍMITES	32
2.2.1.2.	TEMPERATURA.....	32
2.2.1.3.	CLIMA.....	32
2.2.1.4.	GEOLOGIA.....	33
2.2.2.	MARCO ESPACIAL GUAYAQUIL	33
	UBICACIÓN GEOGRAFICA	33
	MAPA POLITICO DE BUENOS AIRES – FUENTE: http://mapoteca.educ.ar/	34
	SITUACION Y LÍMITES	34
	SUELOS	34
	TEMPERATURA.....	35
	CLIMA.....	35
	GEOLOGIA.....	35
2.3.	MARCO HISTORICO	36
2.3.1.	PUERTO MADERO	36
	CREACION DE PUERTO MADERO	36
	CREACION DE UN NUEVO PUERTO	37
	CLAUSURACION DEL BALNEARIO MUNICIPAL	37
	PUERTO MADERO ENTRO EN DEGRADACIÓN	38
	REGENERACION DEL PUERTO.....	38

2.3.2. MALECON DE GUAYAQUIL	39
CREACIÓN DEL PUERTO DE GUAYAQUIL	39
MALECON ENTRO EN DEGRADACION	39
2.4. BASE TEORICA	40
2.4.1. LA IMAGEN DE LA CIUDAD – Kevin Lynch	40
2.4.2. GLOBAL CONFERENCE ON THE URBAN FUTURE – CONFERENCIA REALIZADA EN BERLIN EN JULIO DE 2000.....	42
2.4.2.1. PRINCIPIO 1. ASEGURAR LA CALIDAD DEL AGUA Y EL MEDIO AMBIENTE	42
2.4.2.2. PRINCIPIO 2. DESARROLLAR LA RELACIÓN ENTRE LOS “WATERFRONTS” Y LA ESTRUCTURA URBANA.....	42
2.4.2.3. PRINCIPIO 3. RESPETAR LA IDENTIDAD DEL LUGAR	43
2.4.2.4. PRINCIPIO 4. PROMOVER LA DIVERSIDAD DE ACTIVIDADES, TANTO EN TIERRA COMO EN EL AGUA	43
2.4.2.5. PRINCIPIO 5. GARANTIZAR EL ACCESO PÚBLICO AL WATERFRONT	43
2.5.1. CLAVES PARA PROYECTAR ESPACIOS PÚBLICOS CONFORTABLES – Enrique Mínguez Martínez, Pablo Martí Ciriquián y María Vera Moure.....	44
2.5.1.1. FACTORES QUE INFLUYEN EN EL CONFORT URBANO	44
2.5.1.2. CLASIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE CONFORT	45
2.6. MARCO REFERENCIAL.....	49
2.6.1. PUERTO MADERO – BUENOS AIRES.....	49
2.6.1.1. CONTEXTO HISTORICO.....	49
2.6.1.2. ANTECEDENTES	50
2.6.1.3. SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCONTRÓ	51
2.6.1.4. PROCESO DE LA GESTION POLITICA DEL AREA.....	52
2.6.1.5. INTERVENCION ECONOMICA.....	53

2.6.1.6.	INTERVENCION URBANA.....	54
2.6.1.7.	RECICLAJE EDILICIO, CONSERVACION DE EDIFICIOS HISTORICOS	55
2.6.2.	MALECON 2000 – GUAYAQUIL	56
2.6.2.1.	CONTEXTO HISTORICO.....	56
2.6.2.2.	SITUACION EN LA QUE SE ENCONTRÓ.....	57
2.6.2.3.	PROCESO DE LA GESTION POLITICA DEL AREA.....	58
2.6.2.4.	INTERVENCION ECONOMICA.....	59
2.6.2.5.	OBJETIVOS DE LA INTERVENCION URBANA.....	60
	VISION URBANISTICA Y SUSTENTABILIDAD	60
	ANALISIS FORMAL.....	62
III.	MARCO METODOLOGICO	64
1.	MATRIZ DE CORRESPONDENCIA.....	64
IV.	RESULTADOS.....	74
V.	CONCLUSIONES.....	127
5.1.	MATRIZ DE CONSISTENCIA HIPOTESIS – CONCLUSIONES	127
VI.	RECOMENDACIONES	130
6.1.	HIPOTESIS PRINCIPAL.....	130
6.2.	HIPOTESIS ESPECIFICA 1.....	130
6.3.	HIPOTESIS ESPECÍFICA 2.....	131
6.4.	HIPOTESIS ESPECÍFICA 3.....	131
VII.	BIBLIOGRAFIA.....	132
VIII.	ANEXO.....	134
8.1.	PROBLEMÁTICA DEL LUGAR.....	134
8.2.	DESCRIPCIÓN	135
8.3.	UBICACIÓN	135
8.4.	PROGRAMA DE AREAS	136

8.5. DIMENSIONES	137
8.5.1. ARQUITECTÓNICO	137
8.5.2. URBANA	137
8.5.3. SOCIAL	137
8.5.4. AMBIENTAL	137
8.6. MARCO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICA	138
8.6.1. CARACTERÍSTICAS GEOLÓGICAS	139
8.6.2. SITUACIÓN Y LÍMITES	139
8.6.3. TOPOGRAFIA	140
8.6.4. SUELOS	140
8.6.5. TEMPERATURA	141
8.6.6. CLIMA	141
8.6.7. DEMOGRAFIA	142
8.6.8. GEOLOGIA	143

INDICE DE IMAGENES

IMAGEN N° 1 : UBICACIÓN PROVINCIAS BUENOS AIRES.....	31
IMAGEN N° 2 : UBICACIÓN PROVINCIAS BUENOS AIRES.....	34
IMAGEN N° 3 : ESQUEMA REPRESENTATIVO DE LOS ELEMENTOS DE LA IMAGEN URBANA	41
IMAGEN N° 4: SECCIÓN BIOCLIMÁTICA PLAZA SANTA LUCIA. CARTAGENA	45
IMAGEN N° 5: FRAGMENTACIÓN DE ESPACIOS SOBREDIMENSIONADOS	46
IMAGEN N° 6: PASEO MARÍTIMO DE LA MANGA DEL MAR MENOR	47
IMAGEN N° 7: ELEMENTO VEGETAL COMO BARRERA ANTIRRUIDO	48
IMAGEN N° 8: PLANO ORIGINAL DE PUERTO MADERO	49
IMAGEN N° 9: HISTÓRICO EDIFICIO DE PUERTO MADERO ESTE, FUNDADO EN 1902 COMO DEPÓSITO PARA ALMACENAR GRANOS POR MOLINOS	51
IMAGEN N° 10: VISTA DE PUERTO MADERO.....	54
IMAGEN N° 11: VISTA GENERAL DEL PROYECTO QUE SIRVIO COMO CATALIZADOR DEL PROCESO QUE DARIA COMIENZO DE LA TRANSFORMACION DEL CENTRO A LA CIUDAD Y DE ELLA MISMA	57
IMAGEN N° 12: VISTA DE MALECON 2000.....	61
IMAGEN N° 13: VISTA DE CUBIERTAS.....	62
IMAGEN N° 14: VISTA DEL MOBILIARIO URBANO.....	62
IMAGEN N° 15: MERCADO SUR ANTES Y DESPUES	78
IMAGEN N° 16: ANTES Y DESPUES.....	82
IMAGEN N° 17: LUMINARIAS DE CONCRETO.....	90
IMAGEN N° 18: LUMINARIAS DE METAL.....	91
IMAGEN N° 19: BANCAS MALECON SIMÓN BOLIVAR.....	91
IMAGEN N° 20: TACHO DE BASURA DEFICIENTE	92
IMAGEN N° 21: TACHO DE BASURA ACERO INOXIABLE.....	92
IMAGEN N° 22: TACHO DE BASURA PLASTICO	93
IMAGEN N° 23: COBERTURAS ZONA DE ESTUDIO.....	94
IMAGEN N° 24: FUENTES DE AGUA MALECON SIMON BOLIVAR.....	94
IMAGEN N° 25: FUENTES DE AGUA MALECON SIMON BOLIVAR.....	95

IMAGEN N° 26: LUMINARIAS	97
IMAGEN N° 27: BANCAS MALECON PIENA DEALESSI.....	98
IMAGEN N° 28: TACHO DE BASURA	99
IMAGEN N° 29: ACCESOS PEATONALES MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR	105
IMAGEN N° 30: ACCESOS PEATONALES MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR	106
IMAGEN N° 31: ACCESO PEATONAL EMA DE LA BARRA.....	108
IMAGEN N° 32: ACCESO PEATONAL MANUELA SÁENZ	108
IMAGEN N° 33: Jr. Azucena Villafior.....	109
IMAGEN N° 34: Jr. Azucena Maizani	109
IMAGEN N° 35: Familia caminando a lo largo del malecón	113
IMAGEN N° 36: Usuario reposando bajo un árbol	113
IMAGEN N° 37: Familia observando el río	113
IMAGEN N° 38: Pareja reposando bajo el árbol.....	113
IMAGEN N° 39: Personas caminando a solas	114
IMAGEN N° 40: Actividad de reposar en el malecón Pierina Dealesi.....	116
IMAGEN N° 41: Grupo de jóvenes caminando por el malecón	116
IMAGEN N° 42: Parejas de jóvenes	117
IMAGEN N° 44: Madre e hija malecón Pierina Dealesi	118
IMAGEN N° 43: Usuario caminando a lo largo del malecón.....	118

INDICE DE GRAFICOS

GRAFICO N° 1: MATERIALES CASO 1	101
GRAFICO N° 2: MATERIALES CASO 2	101
GRAFICO N° 3: PROMEDIO CASO 1 y CASO 2.....	102
GRAFICO N° 4: ESTADO MOBILIARIO CASO 1	102
GRAFICO N° 5: ESTADO MOBILIARIO CASO 2	103
GRAFICO N° 6: PROMEDIO ESTADO MOBILIARIO	103
GRAFICO N° 7: Resultados accesibilidad peatonal	105
GRAFICO N° 8: Resultados accesibilidad vehicular	106
GRAFICO N° 9: Resultados accesibilidad peatonal	108
GRAFICO N° 10: Resultados accesibilidad vehicular	109
GRAFICO N° 11: Promedio accesibilidad vehicular caso 1 y caso 2	111
GRAFICO N° 12: Promedio accesibilidad vehicular caso 1 y caso 2	111
GRAFICO N° 13: Actividades del usuario Malecón Simón Bolívar.....	112
GRAFICO N° 14: Tipo de Usuario Malecón Simón Bolívar	113
GRAFICO N° 15: Grupo de Usuario Malecón Simón Bolívar	114
GRAFICO N° 16: Actividades del usuario Malecón Pierina Dealessi	116
GRAFICO N° 17: Tipo de usuario Malecón Pierina Dealessi	117
GRAFICO N° 18: Grupo de Usuario Malecón Pierina Dealessi.....	118

RESUMEN

El panorama urbano en América Latina, en ciudades portuarias ha devenido en espacios públicos, por diversos factores, algunas de ellas pueden ser: deterioro y abandono de inmuebles, existencia de sitios eriazos, predios sub utilizados o con ocupación no compatible a lo habitacional, transformación de plazas en estacionamientos, conflicto vehicular, venta ambulante desmedida y daños a peatones, la falta de alumbrado en una calle, las condiciones y/o el aspecto físico como la pintura de las paredes y el estado del mobiliario, etc. Causando la degradación y el rechazo de los ciudadanos hacia su zona portuaria, ya que esta clase de factores influye directamente sobre el comportamiento del usuario de forma colectiva o individual.

Los espacios públicos que presentan degradación urbana, perjudican la elaboración de una imagen propia y que en definitiva hace que la ciudad sea altamente vulnerable a las propias condiciones físicas del medio, (procesos naturales, inundaciones, factores climáticos, etc.)Y a la invasión de su aspecto cultural.

“Ciudades como Buenos Aires: Puerto Madero, tuvieron como objetivo general revitalizar y preservar el espacio público de la ciudad, a través de la promoción de la riqueza paisajística del entorno urbano y el mejoramiento de la calidad ambiental, recalificando las áreas que habían sufrido procesos de degradación o abandono, proyectando esta transformación a través de una Renovación urbana, con el objetivo de establecer una vinculación más precisa entre la ciudad y el Río de la Plata, a través del Puerto.” (Guillermo Tella, 2010 p.70)

“Nuestro país se caracteriza por poseer un borde costero orientado hacia el Pacífico, extenso en distancia, rico en productos y variado en paisaje. Podríamos decir que nuestras ciudades portuarias serían hoy día más atractivas y beneficiosas para los porteños y el país, si los usos portuarios y sus accesos, en lugar de cerrar el paso de la ciudad al mar, hubieran permitido un uso urbano, turístico y recreacional desarrollado armónicamente en conjunto con el puerto.” (Victor Gubbins, 2012, p. 45)

Es por ello importante que los Espacios Públicos ubicados en la zona portuaria deban plantearse respetando criterios urbanos, principios y condiciones de confort, el planteamiento y uso de estos, lograra que se construya un hábitat urbano, capaz de otorgar a los habitantes de la ciudad espacios que reúnan las condiciones necesarias para desarrollar integralmente sus actividades.

Los espacios públicos deben ser vistos como el motor de nuevas perspectivas en la ciudad, el escenario para el desarrollo de necesidades colectivas y de vida pública, el generador de la identidad del lugar y alto determinante de su paisaje; indisoluble con la naturaleza, la gente y sus dinámicas ya que es el que permite reconocerla y vivirla en sus sitios urbanos: naturales y culturales.

La presente investigación busca estudiar e investigar criterios urbano-arquitectónicos en espacios públicos ubicados en ciudades portuarias que hayan presentado degradación urbana, analizando los principios que contribuyeron para lograr una relación urbana con su borde costero, las condiciones de confort que son adecuadas para intervenir espacios que presentan estas características. Para que a través de ello se pueda aprovechar y hacer mejor uso de estos espacios y así poder mejorar el vínculo de la ciudad con el borde marítimo desarrollando una identidad en los ciudadanos.

Se analizará 2 casos internacionales, Puerto Madero y Malecón 2000 con el fin de comprender y tener información teórica sobre estas construcciones.

Esta investigación servirá como base teórica para futuras intervenciones en ciudades tipo puerto que hayan sufrido este tipo de degradación.

Palabras clave: Espacios públicos degradados, ciudades puerto, criterios urbano-arquitectónicos, entorno urbano.

ABSTRACT

The skyline in Latin America in port cities has turned into public spaces, by various factors, some of which include: deterioration and abandonment of buildings, existence of vacant lots, sub occupying land used or not compatible to housing, transformation spaces in parking, vehicular conflict, excessive peddling and damage to pedestrians, lack of lighting in a street, conditions and / or physical appearance as the paint on the walls and state of furniture, etc. Causing the degradation and rejection of citizens towards its port area, as this kind of factors directly affects user behavior collectively or individually.

Public spaces that present urban degradation, harm the development of a self-image and ultimately makes the city highly vulnerable to the specific physical conditions of the environment (natural processes, floods, weather conditions, etc.) and invasion its cultural aspect.

Cities like Buenos Aires: Puerto Madero, had as general objective to revitalize and preserve the public space of the city, through the promotion of the rich landscape of the urban environment and improving environmental quality, re-qualifying the areas that had suffered processes degradation or neglect, projecting this transformation through an urban renewal, in order to establish a more precise relationship between the city and the Rio de la Plata link through the Port.

Our country is characterized by a forward-Pacific, extensive in distance, products rich and varied landscape coastline. We could say that our port cities would now more attractive and profitable day for the locals and the country, if port and uses its access, instead of the shutting of the city to the sea, would have allowed an urban, tourist and recreational use developed harmoniously together with the port.

It is therefore important that public spaces located in the port area should be raised respecting urban criteria, principles and comfort conditions, approach and use of these, achieved an urban habitat, able to grant the inhabitants of the city spaces to be built meeting the requirements to fully develop their business conditions.

Public spaces should be seen as the engine of new perspectives in the city, the stage for the development of collective needs and public life, the generator of the identity of the place and high determinant of the landscape; indissoluble with nature,

people and their dynamics as it is the one that allows to recognize and live in its urban sites: natural and cultural.

This research aims to study and investigate urban-architectural criteria in public spaces located in port cities that have submitted urban degradation, analyzing the principles that helped to achieve an urban relationship with its coastline, comfort conditions that are suitable for intervening spaces characteristics are present. So that through this you can take advantage and make better use of these spaces and thus improve the link of the city with developing a maritime border identity in citizens.

2 International cases, Puerto Madero and Malecon 2000 in order to understand and have theoretical information about these buildings will be analyzed.

This research will serve as a theoretical basis for future interventions in type port cities that have suffered this type of degradation.

Keywords: Urban-architectural criteria, port cities, urban degradation.

I. PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.1. Formulación del problema de investigación

1.1.1. Preguntas de la investigación

1.1.1.1. Pregunta general

¿Cuáles son los criterios urbano-arquitectónicos para la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias?

1.1.1.2. Preguntas Específicas

a) ¿Cuáles son los principios urbano-arquitectónicos que se evidencian en intervenciones sobre espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades puerto?

b) ¿Cuáles son las características físico-espaciales que se requieren para intervenir en espacios públicos degradados en ciudades puerto?

c) ¿Cuáles son las condiciones de confort que deben lograrse en espacios públicos degradados en ciudades puerto?

1.1.2. Objetivos genéricos y específicos

1.1.2.1. Objetivo General

Identificar los criterios urbano-arquitectónicos para la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias.

1.1.2.2. Objetivos Específicos

a) Identificar los principios urbanos que se evidencian en intervenciones sobre espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades puerto.

b) Analizar las características físico-espaciales que se requieren para intervenir en espacios públicos degradados en ciudades puerto.

c) Determinar las condiciones de confort que deben lograrse en espacios públicos degradados en ciudades puerto.

1.2. Matriz de Correspondencia

CUADRO N ^o MATRIZ DE CORRESPONDENCIA PREGUNTAS - OBJETIVOS		
TEMA	PREGUNTAS	OBJETIVOS
CRITERIOS URBANO-ARQUITECTÓNICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO	GENERAL	GENERAL
	<p>¿Cuáles son los criterios urbano-arquitectónicos para la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias?</p>	<p>Identificar los criterios urbano-arquitectónicos para la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias.</p>
	ESPECIFICO	ESPECIFICOS
	<p>a) ¿Cuáles son los principios urbano-arquitectónicos que se evidencian en intervenciones sobre espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades puerto?</p>	<p>a) Identificar los principios urbano-arquitectónicos que se evidencian en intervenciones sobre espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades puerto.</p>
	<p>b) ¿Cuáles son las características físico-espaciales que se requieren para la calidad del espacio público que presenta degradación en ciudades puerto?</p>	<p>b) Analizar las características físico-espaciales que se requieren para la calidad del espacio público que presenta degradación en ciudades puerto.</p>
	<p>c) Determinar las condiciones de confort que deben lograrse en espacios públicos degradados en ciudades puerto.</p>	<p>c) Determinar las condiciones de confort que deben lograrse en espacios públicos degradados en ciudades puerto.</p>

1.3. Justificación de la Investigación

1.3.1. Justificación Teórica

La realización de la presente investigación nos permitirá estudiar los espacios públicos ubicados en ciudades puerto que hayan sufrido degradación urbana, para poder identificar los criterios urbano-arquitectónicos que se deben considerar para una intervención en espacios públicos degradados en zonas costeras. Consolidándose como base teórica para futuras intervenciones en ciudades tipo puerto que hayan sufrido este tipo de degradación.

1.3.2. Justificación Práctica

Mediante el desarrollo de la investigación se busca aportar criterios, principios, condiciones de confort y la búsqueda de una identidad cultural, según los objetivos planteados, para futuras intervenciones en espacios públicos que presentan degradación urbana y de esta forma contribuir al desarrollo de la identidad en ciudades portuarias.

1.3.3. Justificación Metodológica

Esta investigación es descriptiva y correlativa. Teniendo variables cuantitativas: Criterios urbano-arquitectónicos (rehabilitación de la infraestructura urbana, imagen urbana), degradación urbana en ciudades puerto, principios urbanos (sostenibilidad urbana, identidad cultural), condiciones de confort (confort térmico, confort acústico, ergonomía, ocupación del espacio público,), grado de adecuación para intervenir y características físico-espaciales.

1.4. Relevancia

Es relevante porque a través de esta investigación se conocerá el importante potencial que tienen los espacios públicos ubicados en ciudades portuarias que están degradados y en base a este estudio se realizara una propuesta que beneficiara a la sociedad, desarrollando la relación entre el mar y la estructura urbana y respetar la identidad del lugar.

1.5. Contribución

La contribución de esta investigación, es que ayuda a conocer el potencial y la importancia que tienen estos espacios públicos que están olvidados a los cuales la ciudad les da la espalda, y servirá como base teórica para futuras intervenciones.

1.6. Viabilidad

Esta dada en el sentido que no se cuenta con fuentes de primera mano, sin embargo se cuenta con textos, artículos, facilidad de acceso a información requerida vía internet, haciendo factible la recolección y el análisis de datos, permitiendo también ser puesta en valor para futuras investigaciones en casos nacionales.

1.7. LIMITACIONES

1.7.1. LIMITACION TEMPORAL

Esta investigación se va a centrar en las ciudades tipo puerto a partir del año en que su espacio público (malecón) encaro la etapa de degradación hasta la actualidad.

1.7.2. LIMITACIÓN ESPACIAL

El objetivo de estudio de la presente investigación se circunscribe en el departamento de Ancash, provincia del Santa distrito de Chimbote.

1.8. Alcances de la investigación

La presente investigación permitirá obtener información detallada de los criterios urbano-arquitectónicos que se emplearon en espacios públicos de ciudades tipo puerto, para analizar los principios que intercedieron para lograr la vinculación de la ciudad con su zona portuaria, extinguiendo la degradación urbana para poder conocer las características físico-espaciales que se necesita para intervenir en espacios públicos degradados, así mismo, culminar con una propuesta que beneficie a la ciudad en lo cultural y social, incentivando así el desarrollo de la identidad.

1.9. TENDENCIAS

- a) Degradación urbana
- b) Pérdida de identidad arquitectónica cultural
- c) Exclusión social
- d) Falta de cultura

II. MARCO DE REFERENCIA

2.1. MARCO CONCEPTUAL

2.1.1. ESPACIO PÚBLICO

Es donde se desarrollan múltiples funciones, propias de la vida en sociedad, y sobre el cual se han construido significados como resultantes de procesos sociales, económicos, políticos e históricos en relación con el territorio, independientemente de su tenencia. “La función del espacio público está relacionada con el rol que cumple para el desarrollo de actividades propias de la vida en sociedad como la recreación, la educación, deporte y la contemplación entre otras.” (Gamboa Samper Pablo, 2012, p. 47)

2.1.2. ASPECTO FISICO-ESPACIAL

Abarca la ubicación espacial de las infraestructuras que se están estudiando. También incluye el estudio de la forma del espacio urbano, es decir, su morfología.

2.1.3. ELEMENTOS DEL ESPACIO PUBLICO

“Es el conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos. En este conjunto se incluyen bancos, papeleras, barreras de tráfico, buzones, bolardos, baldosas, adoquines, paradas de transporte público (en las que podemos encontrar marquesinas y tótems), cabinas telefónicas, entre otros.” (Rios Licia, 2012, p. 30)

2.1.4. DEGRADACION

En definitiva, se consideran espacios degradados paradigmáticos los espacios marginales abandonados, los deforestados y/o erosionados, las extracciones mineras, los vertederos colmatados, los espacios afectados por obras de grandes infraestructuras y los suelos contaminados o con vertidos intencionados. En menor medida, los espacios periurbanos, las riberas fluviales, eriales y cultivos abandonados son a menudo los que más se ofrecen a la vista de la ciudadanía

común como algo que hay que recuperar, devolverle la funcionalidad socio ecológica.

2.1.5. DEGRADACION URBANA

“Es la homogenización, deterioro, desuso o falta de calidad de los espacios, calles, infraestructuras y edificios que conforman las ciudades. Perjudicando la elaboración de una imagen propia y que en definitiva hace que la ciudad sea altamente vulnerable a las propias condiciones físicas del medio (procesos naturales, inundaciones, factores climáticos, etc.) y a la invasión de su aspecto cultural, por ejemplo con los factores producto del proceso de globalización cultural, económica, política, etc.” (Degradación Urbana, 2015, p. 31)

2.1.6. INTERVENCIÓN URBANA

Una ordenación de espacios y arquitecturas (en la tradición del urbanismo), o una ordenación de acontecimientos interrelacionados en el tiempo. “La ciudad en su análisis ya no es entendida solamente como una estructura funcional, económica y social, o una ordenación de espacios y arquitecturas (en la tradición del urbanismo), o una ordenación de acontecimientos interrelacionados en el tiempo, a partir de estas tradiciones se la observa como un dispositivo de significación y de sentido, de encarnación y promoción de ciertos códigos, valores y pautas culturales.” (Paredes Johan, 2014, p. 17)

2.1.7. ESPACIO PUBLICO DEGRADADO

El concepto de espacio degradado responde a una situación que se considera indeseable, no satisfactoria, que exige precaución e incluso causa efectos regresivos, o sea que ha dejado de cumplir su función para la sociedad. Esta función puede ser ecológica, paisajística, científico-cultural, productiva, conservadora, etc. En definitiva, se consideran espacios degradados paradigmáticos los espacios marginales abandonados, los deforestados y/o erosionados, las extracciones mineras, los vertederos colmatados, los espacios afectados por obras de grandes infraestructuras y los suelos contaminados o con vertidos intencionados. En menor medida, los espacios periurbanos, las riberas fluviales, eriales y cultivos abandonados son a menudo los que más se ofrecen a la vista de la ciudadanía común como algo que hay que recuperar, devolverle la funcionalidad socio ecológica.

2.1.8. CIUDAD PUERTO

Son aquellas ciudades que se instalan en un frente marítimo, río, lago, etc. En ellas es notable el movimiento de pasajeros y cargas. Son centros de conexión de transportes terrestres y acuáticos. Una ciudad portuaria es por definición ambas cosas a la vez, es por un lado un puerto con sus características técnicas portuarios, una instalación, y por otro lado la ciudad complementaria, un establecimiento o fundación. “La relación Ciudad-Puerto, no obstante, se centra fundamentalmente en la zona costera urbana, que viene a ser el punto de coincidencia entre la ciudad y el puerto. Tal relación, por otra parte, está basada en vínculos de tipo funcional y espacial: el primero, producto de la relación que entre ambos existe en razón de las actividades industriales, comerciales y de transporte; el segundo, producto de la proximidad geográfica de los dos.” (Jorge, 2008, p. 14)

2.1.9. REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA

“Actuación integrada, que comienza con el diagnóstico pluridisciplinar que permite el conocimiento del barrio y que va más allá de los edificios, las infraestructuras o los espacios públicos, para implicar a los diferentes actores y habitantes”. Según David Novo (2011)

El objetivo es el de situar sobre el terreno una estrategia de regeneración que permita detener el deterioro del tejido urbano y social, preservar sus valores patrimoniales, reforzar la cohesión social y favorecer la actividad económica. Es el incremento de la calidad de las estructuras, es el trabajo desarrollado para mejorar las condiciones edilicias y de habitabilidad. Estos procesos suelen desarrollarse en edificios antiguos o espacios públicos dañados por algún fenómeno.

2.1.10. IMAGEN URBANA

“Imagen urbana se le puede denominar a los diferentes elementos naturales y contruidos por el hombre que se conjugan para conformar el marco visual de los habitantes de la ciudad. Todo esto con una relación directa con las costumbres y usos de sus habitantes. Esta imagen urbana juega un papel importante en el ciudadano ya que por medio de ella, se genera un entendimiento mental acerca de la misma. Este entendimiento mental, organiza a la ciudad y es por la cual el habitante relaciona las diferentes zonas de la ciudad. Estas diferentes zonas de la ciudad el habitante las distingue según el uso que le dé a cada una de ellas, sean lugares por los cuales transita, se recrea o directamente donde habita. Crea zonas de “conflicto” las cuales el cree inseguras o desconocidas por lo cual no transita por ellas apenas que sea absolutamente necesario”. (Héctor Javier García Gutiérrez, 2008 p. 32)

“La imagen urbana es el conjunto de elementos naturales o artificiales que conforman a una ciudad o asentamiento urbano, los elementos naturales se entienden por ríos, montañas, lagos, etc... Todo lo creado por la zona geográfica donde se encuentra dicha zona urbana, y los elementos artificiales son que fueron

creados como los edificios, las calles, los monumentos, los parques, etc...” (Orlando Barraza, 2010, p. 39)

2.1.11. PRINCIPIOS URBANOS

Un principio es la base, el punto, fundamento, origen o razón fundamental. También llamados ideas generatrices, son los conceptos de los que se vale el diseñador para influir o conformar un diseño. Los principios ofrecen vías para organizar las decisiones para ordenar y generar de un modo consciente el urbanismo.

2.1.12. SOSTENIBILIDAD URBANA

Es la búsqueda de un desarrollo urbano sostenible que no degrade el entorno y proporcione calidad de vida a los ciudadanos. Según Sabin Intxaurreaga, (2002)

2.1.13. IDENTIDAD CULTURAL

Se entiende por identidad a todos aquellos elementos que permiten identificarnos, caracterizamos, mostrar que tenemos en común y que nos diferencia de otros pueblos, mientras que al hablar de cultura, nos estamos refiriendo a elementos materiales y espirituales, que han sido organizados con lógica y coherencia, donde participan los conocimientos, creencias, arte, moral, derecho, costumbres, etc. que fueron adquiridos por un grupo humano organizado socialmente, oficialmente reconocida o marginal, la entendamos o no, es cultura.⁽¹²⁾

2.1.14. CONFORT TERMICO

“Podríamos decir que existe «confort térmico» cuando las personas no experimentan sensación de calor ni de frío; es decir, cuando las condiciones de temperatura, humedad y movimientos del aire son favorables a la actividad que desarrollan”. (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2010, p.105)

2.1.15. CONFORT ACUSTICO

“El confort acústico es el nivel de ruido que se encuentra por debajo de los niveles legales que potencialmente causan daños a la salud, y que además ha de ser aceptado como confortable por el usuario. El confort acústico es el nivel sonoro que no molesta, que no perturba y que no causa daño directo a la salud.” (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2010, p.105)

2.1.16. ERGONOMIA

La ergonomía, analiza la interacción entre el ser humano y otros elementos de un sistema con el objetivo de promover el bienestar humano y el rendimiento del sistema. (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2010, p.26)

2.1.17. PERCEPCION DE SEGURIDAD

“La sensación de seguridad es una pieza clave para entender el uso del espacio público, además de un indicador muy importante de la calidad de vida de las personas.” (Pedro Fraile, 2007, p.132)

2.1.18. OCUPACION DEL ESPACIO

Este parámetro depende directamente de la actividad que se vaya a realizar en el espacio público. Es fundamental conseguir un equilibrio en la ocupación de los espacios que nos garantice el grado de seguridad y diversidad necesarias para el confort sin caer en la sobreexplotación. (Constanza Cabezas, 2013, p. 29)

2.1.19. ASPECTO FISICO-ESPACIAL

Abarca la ubicación espacial de las infraestructuras que se están estudiando. También incluye el estudio de la forma del espacio urbano, es decir, su morfología.

2.2. MARCO CONTEXTUAL

2.2.1. MARCO ESPACIAL BUENOS AIRES

UBICACIÓN GEOGRAFICA

Buenos Aires, capital de la República Argentina, se halla ubicada en el hemisferio sur del continente americano sobre un terreno llano y con una superficie de 202 km cuadrados.

En la Provincia de Buenos Aires encontramos el barrio de Puerto Madero está conectado con Buenos Aires por las calles Brasil, Av. Ingeniero Huergo, Av. Eduardo Madero, Cecilia Grierson, y por el Río de la Plata, el Riachuelo y la Dársena Sur.

IMAGEN Nº 1 : UBICACIÓN PROVINCIAS BUENOS AIRES



MAPA POLITICO DE BUENOS AIRES – FUENTE: <http://mapoteca.educ.ar/>

2.2.1.1. SITUACIÓN Y LÍMITES

La Provincia de Buenos Aires se extiende sobre un terreno llano a la orilla derecha del Río de la Plata de 19,4 km de norte a sur y 17,9 km de este a oeste.

Limita por el norte con las provincias de Santa Fe, Entre Ríos y Córdoba; al este con las aguas del Mar Argentino y el Río de la Plata; al sur con la provincia de Río Negro y el Mar Argentino, y al oeste con las provincias de Río Negro, La Pampa y Córdoba.

Mientras que el Barrio de Puerto Madero limita con los barrios de Boca al suroeste, San Telmo, Monserrat y San Nicolás al oeste y Retiro al noroeste, con la localidad de Dock Sud al sur, y con la Reserva ecológica de Buenos Aires y el Río de la Plata al este.

2.2.1.2. TEMPERATURA

La temperatura promedio de la ciudad es de 17,7 °C y al igual que la precipitación anual que llega a los 1150 mm. De igual forma esto con los años fue cambiando, la temperatura en los últimos 20 años ha subido 1,5°C, esto se debe al desarrollo de la urbe. Y esto ocurre por las noches, por eso el verano nocturno dificulta el sueño de los "porteños".

2.2.1.3. CLIMA

El clima de la ciudad de Buenos Aires se caracteriza por ser templado húmedo con veranos cálidos e inviernos frescos e irregulares, con precipitaciones más abundantes en la época estival, muy influido por el Río de La Plata y por el efecto de la urbanización. Por lo general, posee una amplitud térmica diaria moderada. Como pertenece a la zona de clima templado, la variación térmica es bien diferenciada entre una estación y otra. Las precipitaciones suelen ser moderadas.

El clima de la región es del tipo subhúmedo-húmedo, con una media pluviométrica de alrededor de 1000 mm, con máximas diarias puntuales de 149 mm, de 157 mm para 48 hs. y de 218 mm para 72 horas. Los meses con mayores precipitaciones

son febrero, marzo, abril, octubre, noviembre y diciembre. Las precipitaciones no son de tipo estacional. Las tormentas son predominantemente asociadas a frentes fríos y cálidos y ocurren preferentemente durante los meses de marzo-abril-mayo y agosto-septiembre-octubre. La dinámica de las lluvias está regida por los choques entre las masas de aires fríos y secos del sudoeste procedentes del anticiclón del Pacífico sur con las masa de aire cálido y húmedo provenientes del anticiclón del atlántico sur. Debido a este accionar ocurren las intensas lluvias relacionadas con el pampero húmedo y las sudestadas. Las lluvias de tipo convectivo, en cambio, son de menor duración y ocurren en verano. Valores pluviométricos especialmente altos, a partir de lluvias de gran intensidad, constituyen el principal motivo de inundaciones en la ciudad de Buenos Aires.

2.2.1.4. GEOLOGIA

La ciudad se encuentra casi totalmente ubicada en la región geológicamente pampeana, sólo las áreas orientales en donde se encuentran Puerto Madero, la Reserva Ecológica de Buenos Aires, el Aeroparque, la Ciudad Deportiva de Boca Juniors, entre otras zonas- son de terreno emergido artificialmente por relleno de las costas del Río de La Plata.

2.2.2. MARCO ESPACIAL GUAYAQUIL

UBICACIÓN GEOGRAFICA

Guayaquil está ubicado al noroeste de América del Sur en la costa del Océano Pacífico. Específicamente se encuentra en la parte central de la región litoral, mejor conocida como costa, en la República del Ecuador.

De acuerdo a la división territorial del Ecuador, la ciudad de Guayaquil, junto a varios territorios aledaños, conforman el cantón Guayaquil, de la cual la ciudad es su cabecera cantonal. Adicionalmente, tanto la ciudad como el cantón, forman parte de la provincia del Guayas, de la cual Guayaquil es su capital.

TEMPERATURA

La precipitación anual es del 80% en el primero y del 20% en el segundo. La temperatura promedio oscila entre los 20 y 27 °C, un clima tropical benigno si consideramos la latitud en que se encuentra la ciudad. La combinación de varios factores da como resultado el clima de Guayaquil. Debido a su ubicación en plena zona ecuatorial, la ciudad tiene una temperatura cálida durante casi todo el año.

CLIMA

El clima de Guayaquil es el resultado de la combinación de varios factores. Por su ubicación en plena zona ecuatorial, la ciudad tiene una temperatura cálida durante casi todo el año. No obstante, su proximidad al Océano Pacífico hace que las corrientes de Humboldt (fría) y de El Niño (cálida) marquen dos períodos climáticos bien diferenciados. Uno lluvioso y húmedo, con calor típico del trópico, que se extiende diciembre a abril (conocido como invierno que corresponde al verano austral); y el otro seco y un poco más fresco (conocido como verano que corresponde al invierno austral), que va desde mayo a diciembre.

GEOLOGIA

La costa ecuatoriana se ubica al Oeste de la Cordillera de los Andes, sobre la cual se ha depositado materiales detríticos, que constituyen las formaciones geológicas de origen marino del litoral ecuatoriano y posteriormente formaciones de origen sublitorales-continental de la cuenca del Río Guayas.

Vía a la Costa forma parte del sector de la llanura del estero Puerto Hondo y el pie de monte de la cordillera Chongón-Colonche. Esta llanura está conformada por suelos aluviales y roca caliza.

Continuando con la descripción de la geología de este sector, se tiene la presencia de depósitos de carácter aluvial, coluvial y estuarino (Cuaternario), que ocurren conformando la llanura marginal del río Guayas, en el pie de monte de la cordillera Chongón-Colonche y en el sistema estuarino respectivamente.

2.3. MARCO HISTORICO

2.3.1. PUERTO MADERO

CREACION DE PUERTO MADERO

A fines del siglo XIX la necesidad de crear un puerto que conectara a Buenos Aires con Europa. En 1872 se construyen el muelle y los depósitos Las Catalinas, en la bajada de las actuales calles Córdoba y Viamonte. Es entonces cuando, una vez resuelta la federalización de Buenos Aires, se acordó la necesidad impostergable de construir un puerto completo. En 1881 el ingeniero Luis Huergo presenta un original proyecto y un año después el comerciante Eduardo Madero expone el suyo. Se trata de dos propuestas muy diferentes, que representaban intereses contrapuestos y provocaron encendidas polémicas en la época.

El Plan de Huergo consistía en la construcción de dársenas abiertas o dentiformes desde el Riachuelo hacia el Norte, permitiendo ampliaciones futuras. El de Madero, en cambio, requería la construcción de una serie de diques cerrados, interconectados mediante puentes. En 1882, bajo la presidencia de Julio A Roca, el Congreso Nacional aprueba el proyecto de Madero, desestimando así el presentado por Huergo. El contrato ascendía a 20 millones de pesos oro sellado. La construcción de este puerto vino a llenar un espacio despoblado y agreste.

A fines de 1884, y entre 1900 y 1905 se construyeron los dieciséis docks de ladrillos rojizos, claros exponentes de la arquitectura utilitaria inglesa. Los docks tenían entre tres y cuatro pisos con sótano, depósitos que serían utilizados para guardar granos y otros artículos de exportación.

Las obras comenzaron el 1° de abril de 1887 y finalizaron el 31 de marzo de 1898. Sin embargo, en menos de una década las instalaciones portuarias evidenciaron sus limitaciones, cuando el fuerte crecimiento del intercambio comercial las volvió claramente disfuncionales, poniendo de manifiesto el tiempo y los recursos desperdiciados.

CREACION DE UN NUEVO PUERTO

El Puerto Nuevo es la parte del Puerto de Buenos Aires (Argentina) que continúa funcionando en la actualidad, ya que el Puerto Madero fue desactivado y transformado en un barrio. Se comenzó a construir en 1911 y se terminó en 1928, fue en su momento el más grande de Latinoamérica y el Hemisferio Sur, e informalmente es parte del barrio de Retiro. Tiene un formato "dentado", compuesto por seis dársenas abiertas al Río de la Plata. La historia de la construcción de un puerto para la ciudad de Buenos Aires se remonta a la primera mitad del siglo XIX. En esos tiempos, el Río de la Plata alcanzaba el eje de las actuales avenidas Alem y Paseo Colón, y debido a su poca profundidad las embarcaciones debían anclarse río adentro, y los pasajeros y cargas tenían que ser llevados a la ribera en botes o sobre animales.

CLAUSURACION DEL BALNEARIO MUNICIPAL

Sin embargo, este abandono no se extendió necesariamente a toda la zona. En efecto, la inutilidad del puerto diseñado por Madero no impidió que durante varias décadas se desarrollara de espaldas a sus instalaciones una movida popular memorable, en el corazón mismo de la Costanera Sur.

En 1918 se inauguró el Balneario Municipal, en el que en sus épocas de esplendor se dieron cita unas 45.000 personas por semana. Asimismo, a fines de la década del 20, se abrieron por la zona una serie de cervecerías, que ofrecían a los visitantes números de variedades (o varieté, como se llamaba en la época). De allí surgieron cómicos reconocidos, como José Marrone y Adolfo Stray. El lugar de encuentro más famoso fue sin dudas la Munich, que hoy es sede de la dirección General de Museos. Sin embargo, en la década del 50 la Costanera Sur empezó a perder terreno en las preferencias de los porteños. El río comenzó a dar evidencias de su creciente contaminación y el balneario dejó de ser tan concurrido. Asimismo, las cervecerías fueron cerrando y los números de variedades se habían mudado hace un tiempo a la floreciente calle Corrientes.

En las décadas del 70 y 80 se rellenaron terrenos aledaños al río, clausurando definitivamente el balneario y dando origen, sin saberlo, a lo que hoy es la Reserva Ecológica. De esta manera, la zona se introdujo en un nuevo período de ostracismo.

PUERTO MADERO ENTRO EN DEGRADACIÓN

Puerto Madero entró en una decadencia de varias décadas, convirtiéndose en una de las zonas más deterioradas de la ciudad, con sus depósitos abandonados y enormes terrenos baldíos que nunca llegaron a edificarse. Hubo muchas propuestas para reactivarlo o transformarlo para nuevas funciones (en 1925, 1940, 1960, 1969, 1971, 1981 y 1985), pero ninguna llegó a realizarse. En 1929 el arquitecto francés Le Corbusier se imaginó una gran plataforma sobre pilotes donde construir rascacielos de oficinas.

REGENERACION DEL PUERTO

Fue recién en 1989, con la creación de la Corporación Antiguo Puerto Madero, que se tomó la decisión de incorporar definitivamente la zona al tejido urbano, impulsándose también la simbólica reconciliación de la ciudad con su río.

La Corporación se hizo cargo de la comercialización de las 170 hectáreas que conformaban la zona y en 1991 llamó a un Concurso de Ideas para pautar su urbanización.

Finalmente, en febrero de 1992, tres proyectos resultaron ganadores del primer premio. Según establecían las bases del concurso, tres integrantes de cada una de las propuestas se unieron para constituir un nuevo equipo, responsable del diseño del "Plan Maestro".

Primero llegaron los restaurantes, convirtiéndose así en un sitio ideal para el esparcimiento, luego se multiplicaron los edificios corporativos y las oficinas comerciales, y hoy la tendencia son los departamentos residenciales.

2.3.2. MALECON DE GUAYAQUIL

CREACIÓN DEL PUERTO DE GUAYAQUIL

El siguiente paso fue la creación de la Fundación Malecón 2000 -entidad de derecho privado y sin fines de lucro, conformada por las instituciones públicas y privadas más representativas de la ciudad y presidida por el Alcalde- que recibió el área del malecón en comodato por 99 años y que tendría la responsabilidad de proyectar, ejecutar y administrar el proyecto Malecón 2000, el cual siguiendo los más modernos criterios de perdurabilidad, autosuficiencia y rentabilidad de la inversión buscaría propiciar la revalorización del centro de la ciudad y mejorar la calidad de vida de los guayaquileños. Su presentación y la del anteproyecto ante la opinión pública fueron realizadas en enero de 1997.

El siguiente paso fue la creación de la Fundación Malecón 2000 -entidad de derecho privado y sin fines de lucro, conformada por las instituciones públicas y privadas más representativas de la ciudad y presidida por el Alcalde- que recibió el área del malecón en comodato por 99 años y que tendría la responsabilidad de proyectar, ejecutar y administrar el proyecto Malecón 2000, el cual siguiendo los más modernos criterios de perdurabilidad, autosuficiencia y rentabilidad de la inversión buscaría propiciar la revalorización del centro de la ciudad y mejorar la calidad de vida de los guayaquileños. Su presentación y la del anteproyecto ante la opinión pública fueron realizadas en enero de 1997.

MALECON ENTRO EN DEGRADACION

En los años de 1970 dejó de tener importancia debido a la construcción de un moderno puerto a unos 50 kilómetros hacia el sur, iniciándose un proceso de abandono y deterioro urbano sin una aparente solución. Para 1996 el centro histórico adolecía de problemas tales como: creciente despoblamiento residencial, alta especialización funcional, grandes congestiones vehiculares, déficit de aproximadamente 10 000 espacios de parqueo, estancamiento de la inversión inmobiliaria, creciente inseguridad y delincuencia; suciedad, contaminación ambiental, problemas conocidos por la mayoría de residentes en los centros históricos de muchas ciudades de Latinoamérica.

2.4. BASE TEORICA

2.4.1. LA IMAGEN DE LA CIUDAD – Kevin Lynch

La teoría de Kevin Lynch contribuirá en esta investigación para conocer la percepción que tiene la población de sus espacios públicos, y por medio de dicha teoría se podrá identificar los elementos de su imagen urbana.

La percepción es un proceso activo donde se canalizan las impresiones del mundo exterior que captan los sentidos humanos, principalmente la visión, y cuyo producto son imágenes mentales de la ciudad que vinculan al ser humano con su entorno. Lynch caracteriza a la percepción como "...una operación activa, selectiva, productiva y creativa, cuya organización se configura a través de grupos de sensaciones homogéneas"

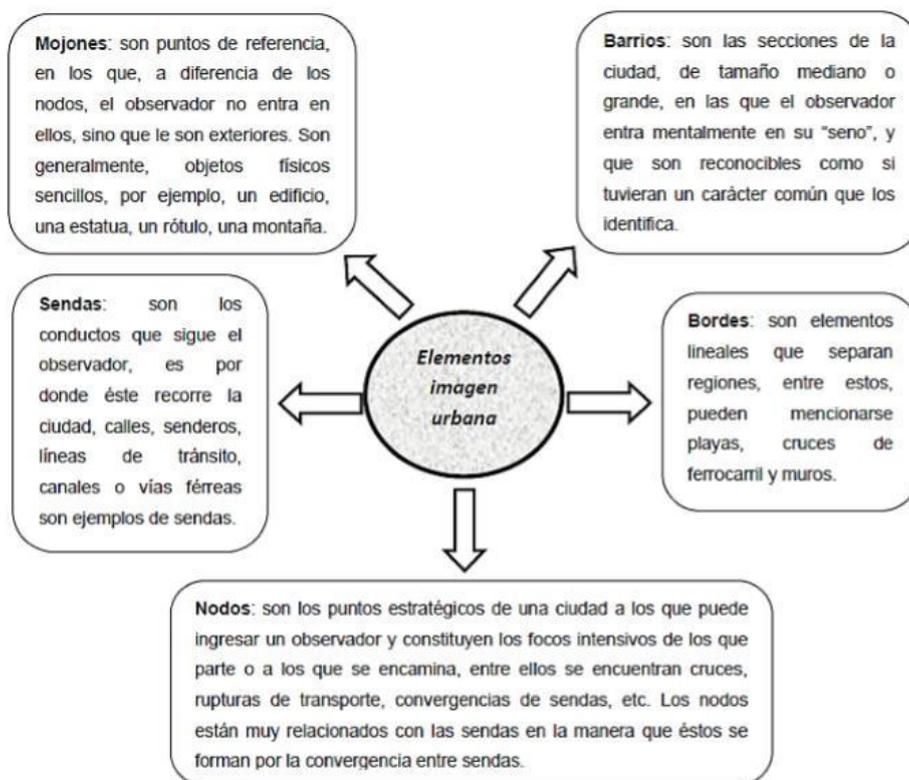
"La calidad de las sensaciones o rasgos sensoriales son fundamentales para la elaboración de una buena imagen urbana, la cual se presenta determinada por las posibilidades que brinda el ambiente percibido." (Lynch, 1998, p. 79), imagen urbana es "...la representación mental generalizada de un mundo físico exterior que posee un individuo. La imagen establece relaciones entre los distintos objetos del ambiente y en la percepción mental de estos por parte de los individuos.

Lynch considera que la imagen urbana consta de tres componentes: identidad, estructura y significado. La identidad es la distinción de un determinado objeto respecto de los demás, es su reconocimiento como una entidad propia y separable.

La estructura es la relación entre objeto observado, observador y demás objetos que permite organizar el esquema mental del espacio. Por último, el significado es aquel valor emotivo que el objeto deja en el observador.

A pesar de que cada representación mental es única, existen ciertos elementos que aparecen en una gran parte de las imágenes ambientales de las personas, y que, por lo tanto, pertenecen a la imagen colectiva. Lynch (1998) los agrupan dentro de siguientes cinco tipos de elementos:

IMAGEN Nº 3 : ESQUEMA REPRESENTATIVO DE LOS ELEMENTOS DE LA IMAGEN URBANA



FUENTE: ROBERTO GARCIA (2007)

2.4.2. GLOBAL CONFERENCE ON THE URBAN FUTURE – CONFERENCIA REALIZADA EN BERLIN EN JULIO DE 2000

En esta conferencia fueron aprobados los 10 Principios para el Desarrollo de los “Frente al mar” Urbanos. En el contexto de las iniciativas de la “Global Conference on the Urban Future” con ocasión de la Expo 2000 World Exhibition.

Estos preceptos fueron previamente desarrollados por WASSERSTADT GMBH de Berlín, en colaboración con CENTRO INTERNAZIONALE CITTÀ D’AQUA de Venecia, en el transcurso de unos seminarios internacionales en los que participaron diferentes actores involucrados en procesos de recualificación de los “waterfronts” urbanos.

La presente redacción de estos 10 Principios, corresponde a la actualización efectuada en 2008 con motivo de la celebración de la Exposición Internacional de Zaragoza (España), que estuvo dedicada al tema del agua. Algunos organismos y entidades de carácter internacional han venido adoptando estos principios como referencia para la concepción y diseño de actuaciones en áreas “Frente al mar”.

2.4.2.1. PRINCIPIO 1. ASEGURAR LA CALIDAD DEL AGUA Y EL MEDIO AMBIENTE

La calidad del agua en el sistema de arroyos, ríos, canales, lagos, bahías y mares, es un requisito previo en todo tipo de intervención sobre los “Frente al mar”. Las administraciones son responsables de la recuperación sostenible de las riberas abandonadas y de las aguas contaminadas.

2.4.2.2. PRINCIPIO 2. DESARROLLAR LA RELACIÓN ENTRE LOS “WATERFRONTS” Y LA ESTRUCTURA URBANA

Las nuevas intervenciones sobre los “Frente al mar” deberán ser concebidas como parte integrante de la ciudad existente, debiendo contribuir a la vitalidad urbana. El agua forma parte del paisaje urbano y se debe utilizar para funciones específicas, tales como el transporte marítimo, el ocio y la cultura.

2.4.2.3. PRINCIPIO 3. RESPETAR LA IDENTIDAD DEL LUGAR

El patrimonio colectivo, configurado por objetos, paisaje y naturaleza, deberá ser utilizado como punto de referencia para dar carácter y significado a las operaciones de recuperación de los “waterfronts”. La preservación del pasado industrial es un elemento fundamental en recuperación sostenible de estos espacios.

2.4.2.4. PRINCIPIO 4. PROMOVER LA DIVERSIDAD DE ACTIVIDADES, TANTO EN TIERRA COMO EN EL AGUA

Los “Frente al mar” deberán poner en valor la presencia del agua, ofreciendo una variedad de funciones culturales, comerciales y residenciales, dándose prioridad a aquellas actividades que requieran del uso y acceso al agua. Las áreas residenciales deberán ser mixtas e integradas, tanto desde el punto de vista funcional como social.

2.4.2.5. PRINCIPIO 5. GARANTIZAR EL ACCESO PÚBLICO AL WATERFRONT

Los “Frente al mar” deberán ser accesibles física y visualmente, tanto para la población local, como para los visitantes y turistas de todo tipo de edad y nivel de renta. Los espacios públicos deben construirse con niveles de alta calidad, que permitan un uso intensivo de los mismos.

2.5.1. CLAVES PARA PROYECTAR ESPACIOS PÚBLICOS CONFORTABLES – Enrique Mínguez Martínez, Pablo Martí Ciriquíán y María Vera Moure.

Esta teoría contribuye al conocimiento de cómo crear espacios públicos confortables, para lograr las condiciones óptimas que deben coincidir simultáneamente los espacios, obteniendo su máximo aprovechamiento o disfrute para una actividad y un momento concreto.

2.5.1.1. FACTORES QUE INFLUYEN EN EL CONFORT URBANO

a) Características del Entorno

Definir unas condiciones de Confort aplicables a cualquier tipo de espacio público urbano, a todas las actividades humanas susceptibles de ser desarrolladas en ellos en cualquier momento y ubicación geográfica, resulta una tarea sumamente compleja y en muchos casos imposible dada la variedad de casuísticas.

El Confort en el espacio público urbano viene determinado por distintos factores: condicionantes térmicos, escala urbana, ocupación del espacio público, paisaje urbano, percepción de seguridad, condiciones acústicas, calidad del aire, ergonomía,... Todos estos parámetros están interconectados. La alteración de uno de ellos repercute en la calidad de los demás. Planteamos analizar los factores que influyen en el Confort Urbano y sus Estrategias de Mejora para garantizar Espacios Públicos Confortables.

b) Condicionantes

Condiciones Térmicas: Datos climáticos, Materiales del E. Público Escala Urbana: Ancho de la Sección, Altura de las Edificaciones Ocupación: Uso Previsto, Aforos, Masa Crítica

Paisaje: Atractivo del entorno

Percepción de Seguridad: Transparencias y visibilidad, Ocupación

Condiciones Acústicas: Decibelios día/noche - Calidad del aire: T CO₂ hab/año

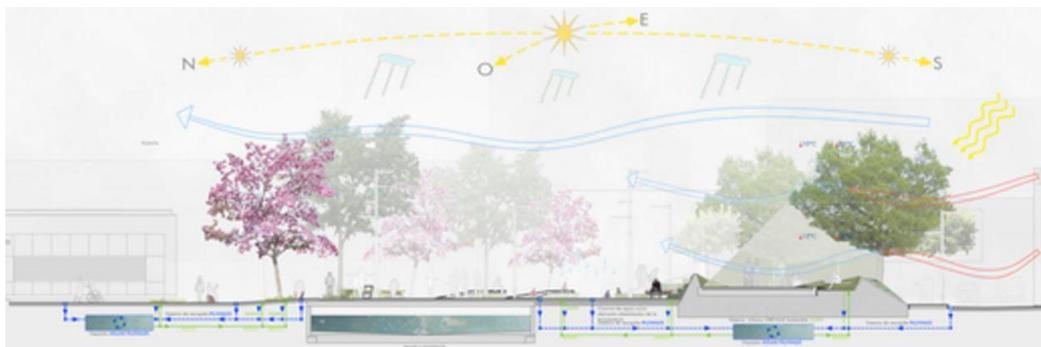
Ergonomía: Calidad del diseño urbano

2.5.1.2. CLASIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE CONFORT

a) CONDICIONANTES TÉRMICOS

Son los condicionantes necesarios para lograr unas condiciones térmicas óptimas del espacio urbano atendiendo a características bioclimáticas: orientación, temperatura, radiación solar, época del año, humedad, viento y a características ambientales: vegetación, láminas de agua, entre otros.

IMAGEN Nº 4: SECCIÓN BIOCLIMÁTICA PLAZA SANTA LUCIA. CARTAGENA



FUENTE: Plan Estratégico de Intervención en la Travesía Urbana de Pliego, E. Mínguez, 2009.

Estas condiciones de confort han sido ampliamente estudiadas en diversos Indicadores de Sostenibilidad Ambiental. El Indicador “Dotación de árboles según la proyección vertical de sombra en el suelo” pretende alcanzar un mínimo de 50% de horas útiles en condiciones de confort al día (6 horas) y el Indicador “Potencial de habitabilidad térmica en espacios urbanos” indica el porcentaje del tiempo en el que una persona se encuentra en condiciones críticas, tolerantes o de confort térmico en función de las características de los materiales, la configuración espacial y las condiciones del microclima. El Confort Térmico de los espacios públicos implica garantizar su exposición a la radiación solar, acondicionando zonas para cada una de las estaciones con temperatura y humedad diferentes.

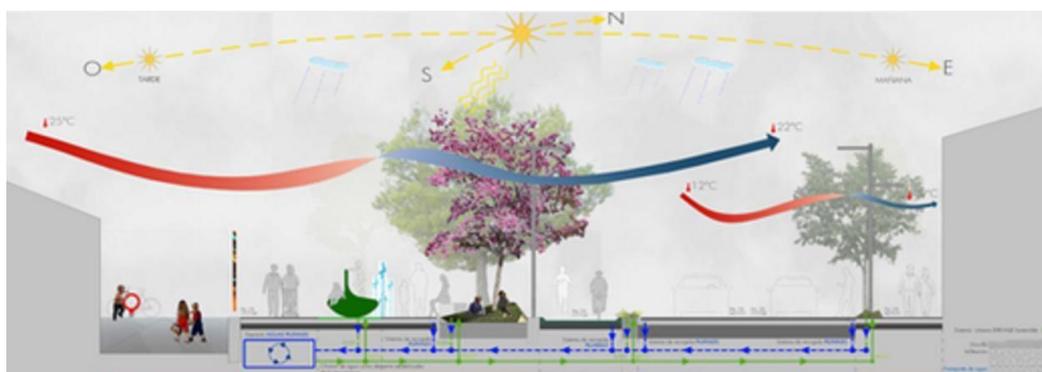
Deberán proyectarse dichos espacios con zonas de sombra en verano y áreas suficientemente protegidas en invierno.

Conocer los vientos locales para lograr el bienestar de los espacios exteriores urbanos y mejorar las condiciones del microclima local.

c) ESCALA URBANA

La proporción de la calle también es determinante para la colocación de arbolado de porte grande o pequeño en las aceras, plazas, jardines y la creación de corredores verdes urbanos. La forma y tamaño de los espacios libres deben guardar proporcionalidad con los niveles de frecuentación y de actividad esperados, una mayor superficie no presupone una mayor calidad como ha demostrado la experiencia de los espacios interbloques de la ciudad funcional. Si se multiplican las actividades en los espacios libres se enriquece la vida en ellos, se aumenta el número de usuarios y se reutiliza la inversión.

IMAGEN Nº 5: FRAGMENTACIÓN DE ESPACIOS SOBREDIMENSIONADOS



FUENTE: Plan Estratégico de Intervención en la Travesía Urbana de Pliego, E. Mínguez, 2009

d) OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Este parámetro depende directamente de la actividad que se vaya a realizar en el espacio público. Es fundamental conseguir un equilibrio en la ocupación de los espacios que nos garantice el grado de seguridad y diversidad necesarias para el confort sin caer en la sobreexplotación. Debemos crear el escenario óptimo para el encuentro, regulación, intercambio y comunicación entre personas y actividades constituyentes de la esencia de la ciudad.

e) PAISAJE URBANO

Existen múltiples formas de paisaje: comercial, histórico, arquitectónico, natural, todas ellas con gran carga subjetiva. El componente estético del paisaje es una herramienta muy valiosa para generar confort. Paisaje Urbano entendido desde una

perspectiva puramente visual, como la idea de la percepción que tenemos del entorno y de una posición específica dentro del área urbana.

IMAGEN Nº 6: PASEO MARÍTIMO DE LA MANGA DEL MAR MENOR



FUENTE: Plan Estratégico de Intervención en la Travesía Urbana de Pliego, E. Mínguez, 2009

f) **PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD**

Para lograr un entorno libre de amenazas debe existir cohesión social y proyectar la ciudad de modo que se potencie la visibilidad del espacio y su transparencia, utilizando elementos arquitectónicos que fomenten la vigilancia natural entre conciudadanos. Debemos conseguir la diversidad suficiente para garantizar flujos variables a lo largo de todo el día.

g) **CONFORT ACÚSTICO**

El ruido por el tráfico rodado es un fenómeno tan típico de nuestro entorno urbano invadido por vehículos a motor que se ha integrado plenamente en el paisaje urbano.

Estrategias de Mejora:

- Crear barreras anti ruidos con elementos vegetales dispuestos en franjas.

IMAGEN Nº 7: ELEMENTO VEGETAL COMO BARRERA ANTIRRUIDO



FUENTE: Plan Estratégico de Intervención en la Travesía Urbana de Pliego, E. Mínguez, 2009

h) Ergonomía en el diseño urbano

La ergonomía se aplicará tanto en el diseño del espacio urbano como en el diseño de cada uno de los elementos que lo configuran (mobiliario, luminarias, pavimentos...), teniendo en cuenta su correcta distribución y número.

Estrategias de mejora:

Estudiar el entorno y sus características (climatológicas, geográficas, de uso, durabilidad...) antes de seleccionar los elementos que constituyen el Espacio Público y utilizar sistemas de ordenación contrastados, (sistema de bandas funcionales o similar)

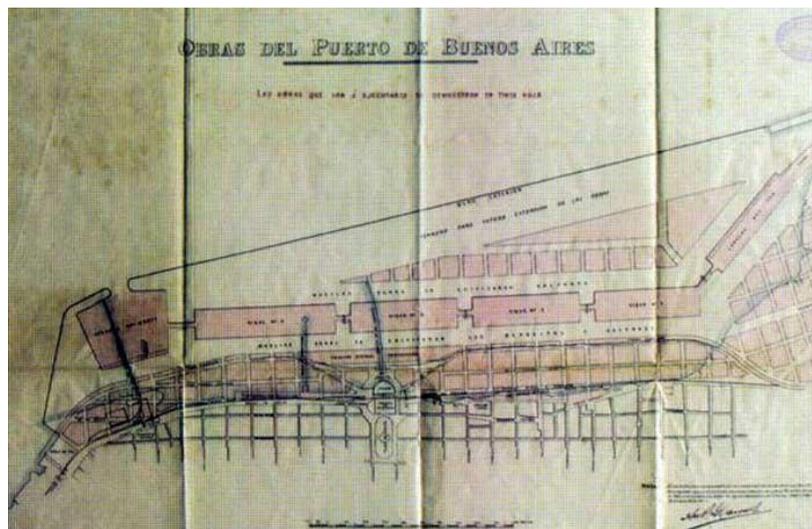
2.6. MARCO REFERENCIAL

2.6.1. PUERTO MADERO – BUENOS AIRES

2.6.1.1. CONTEXTO HISTORICO

En 1882 el gobierno nacional del Presidente Julio Roca contrató al comerciante Eduardo Madero (sobrino del vicepresidente Francisco Madero) para que se encargara de la construcción de un nuevo puerto que solucionara estos inconvenientes. El proyecto de Madero (realizado por los ingenieros ingleses Hawkshaw, Son & Hayter¹) resultó elegido de entre muchos otros y proponía un sistema de diques intercomunicados con dos canales de acceso, hacia el norte y hacia el sur. Para la ejecución se contaría con el apoyo financiero británico a través de la Baring Brothers.

IMAGEN Nº 8: PLANO ORIGINAL DE PUERTO MADERO



FUENTE: WIKIPEDIA

El proyecto de Madero era pretencioso, complejo y costoso. Se trataba del relleno de toda la costa del Río de la Plata desde la calle Córdoba hasta la boca del Riachuelo, generando una inmensa isla artificial de aproximadamente 350 hectáreas, separada de la ciudad por cuatro diques y dos dársenas de acceso para los barcos.

La construcción se inició el 1 de abril de 1887 y fue llevada adelante por la empresa inglesa Thomas Walker & Co. La Dársena Sur se inauguró el 28 de enero de 1889.

“La etapa final del Canal Norte se habilitó el 31 de marzo de 1898,1 y la obra del Puerto se dio por terminada. Para llegar por tierra, se construyeron además cuatro puentes giratorios de última tecnología, conectando al puerto con el centro de Buenos Aires: estos puentes al girarse permitían que los barcos pudieran pasar sin inconvenientes de un dique a otro. Madero falleció en 1894, antes de que el puerto estuviera terminado.” (Guillermo Tella, 2012)

2.6.1.2. ANTECEDENTES

Desde su fundación, la ciudad de Buenos Aires no tenía un puerto adecuado para que barcos de gran calado pudieran cargar o descargar mercaderías (por la baja profundidad del Río de la Plata). Si bien esta característica del río había servido como una tradicional defensa para evitar desembarcos enemigos (como ocurrió durante las invasiones inglesas de 1806 y 1807), se convertía en un fuerte obstáculo en la nueva etapa de creciente actividad comercial.

“Los barcos, al no poder acercarse demasiado a la costa, debían permanecer anclados en los llamados "Pozos" del río (con profundidad suficiente), que funcionaban como un puerto natural. Hacia allí se dirigían grandes carretas y precarias barcas para recoger a los pasajeros y a las mercaderías. Los barcos, anclados durante varios días, quedaban expuestos con frecuencia a los variables vientos y a fuertes tormentas. El antecedente directo del nuevo puerto fue la construcción hacia 1860 de dos largos muelles que se introducían en el río: el de pasajeros se encontraba a la altura de la actual calle Perón y el de cargas detrás de la Casa Rosada (donde se hallaba el edificio semi circular de la Aduana, actual Plaza Colón).” (Guillermo Tella, 2012)

2.6.1.3. SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCONTRÓ

Unos diez años después de terminado, Puerto Madero ya había quedado totalmente obsoleto, debido al aumento del tamaño cada vez mayor de los buques. El gobierno tuvo que encarar la construcción de un nuevo puerto, y esta vez siguió las ideas de Huergo de una serie de dársenas abiertas en forma de peine, y el resultado fue el Puerto Nuevo, que se inauguró en 1919 y sigue activo hoy en día.

Así, Puerto Madero entró en una decadencia de varias décadas, convirtiéndose en una de las zonas más deterioradas de la ciudad, con sus depósitos abandonados y enormes terrenos baldíos que nunca llegaron a edificarse. Hubo muchas propuestas para reactivarlo o transformarlo para nuevas funciones (en 1925, 1940, 1960, 1969, 1971, 1981 y 1985), pero ninguna llegó a realizarse. En 1929 el arquitecto francés Le Corbusier se imaginó una gran plataforma sobre pilotes donde construir rascacielos de oficinas.

IMAGEN Nº 9: HISTÓRICO EDIFICIO DE PUERTO MADERO ESTE, FUNDADO EN 1902 COMO DEPÓSITO PARA ALMACENAR GRANOS POR MOLINOS



FUENTE: DANIEL WONG

2.6.1.4. PROCESO DE LA GESTION POLITICA DEL AREA

“Tras varias décadas de abandono, en 1989 el gobierno nacional y el gobierno local acordaron impulsar la urbanización del área de Puerto Madero, a partir de la conformación de una sociedad mixta denominada “Corporación Antiguo Puerto Madero”, como socios igualitarios: uno aportó al proyecto las tierras, el otro los indicadores urbanísticos para su desarrollo y, en conjunto, promovieron un plan para la zona y tendieron las infraestructuras necesarias, de modo de orientar la actividad inmobiliaria. Luego de un intenso debate, para la operación de Puerto Madero se definió un plan maestro para urbanizar las 170 hectáreas del antiguo puerto, a partir de cinco objetivos estructurales” (Guillermo Tella, 2012):

- La re convertibilidad del área para rescatarla de su estado de deterioro.
- la recomposición de su carácter, preservando el fuerte poder evocativo.
- el alojamiento de actividades terciarias que requieren de una ubicación central.
- la reconquista de una nueva y efectiva aproximación de la ciudad a su río.
- La contribución a re-centrar el área central, equilibrando sus sectores norte y sur.

“Un proceso participativo, que integra la transformación urbanística, el crecimiento económico, la equidad social, la preservación de la diversidad cultural y el uso racional de los recursos ambientales, con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población y minimizar la degradación o destrucción de su propia base ecológica de producción y habitabilidad, sin poner en riesgo la satisfacción de las futuras generaciones.” (Alfredo Garay, 2010 p. 149)

2.6.1.5. INTERVENCION ECONOMICA

En este caso, la zona era considerada como una gran fuente de oportunidades porque se trataba de una zona de la ciudad abandonada y cerrada por largo tiempo, pero sus características (la extensión muy grande, la alta calidad de edificación de proyecto, el valor simbólico de la transformación) determinaban un valor final muy alto.

La urbanización de Puerto Madero ha significado el rescate de una zona del puerto en desuso, muy grande y ubicada en un lugar estratégico, cerca del nuevo centro financiero y administrativo pero con edificios degradados que se podrían recalificar, utilizando el gran valor patrimonial. Todas estas características, sumadas a la congestión del centro de la ciudad, a la falta de nuevas infraestructuras y a los altos precios de venta, han otorgado la real posibilidad de otorgar ganancias de este proyecto. Toda la gestión del proyecto Puerto Madero es la expresión de un proyecto urbanístico, pero también tiene objetivos económicos muy claros e interesantes: se ha tratado en general de un producto inmobiliario que ha producido una inversión de capitales de los cuales el estado había recuperado una parte. Se ha tratado modificar el funcionamiento de la inversión pública, para mejorar la propiedad de los privados sin la posibilidad de un provecho económico directo, creando un mecanismo que permitiría recuperar el surplus generado para poderlo repartir con fines sociales.

“En una situación de crisis económica como la de América Latina, parece oportuno que los gobiernos busquen nuevas modalidades de gestión para la política urbana y el ejemplo de Puerto Madero podría ser considerado un modelo aplicable también en otros contextos, con el solo cuidado de evitar de construir regímenes urbanos con un número reducido de empresarios sostenidos por una élite de profesionales y funcionarios del Estado, de manera que no se dejen atrás las críticas de las organizaciones sociales, que representan la misma población de la ciudad.” (Alfredo Garay, 1191, p. 149)

2.6.1.6. INTERVENCION URBANA

La intervención urbanística Puerto Madero aparece como el paradigma de la nueva urbanización, junto con el surgimiento de los barrios cerrados, las torres jardín y la gentrificación de algunas zonas de la ciudad, todas experiencias urbanísticas altamente cuestionadas con base en los efectos polarizantes sobre la estructura urbana (Belil et ál. 2012).

El objetivo general es revitalizar y preservar el espacio público de la ciudad, a través de la promoción de la riqueza paisajística del entorno urbano y el mejoramiento de la calidad ambiental. La puesta en marcha de operaciones tendientes a la valorización del espacio público tienen un efecto directo sobre la recalificación de áreas que han sufrido procesos de degradación o abandono, y permiten también resolver los problemas de la calidad de vida y seguridad de sus habitantes; en este sentido la protección del patrimonio urbano arquitectónico es el instrumento para recuperar espacios urbanos donde sus habitantes se identifiquen y reconozcan.

IMAGEN Nº 10: VISTA DE PUERTO MADERO



FUENTE: WIKIPEDIA

La concentración de actividades establece situaciones críticas por el uso de los espacios, especialmente en el área central donde el espacio público mantiene las características de los trazados fundacionales, con veredas y calles angostas y falta de espacios verdes. La congestión vehicular, la contaminación sonora, atmosférica y visual repercuten en la calidad de los espacios y sus posibilidades de uso.

El recuperación del área de Puerto madero permitió volver a tener una relación con el Río, revalorando el borde fluvial como sector para espacio público y para

crear nuevos vínculos con las áreas alrededor. Este programa tiene como objetivo valorizar las fajas urbanas sobre el Río de la Plata y el Riachuelo, bonificando algunos terrenos para obtener nuevos espacios recreativos. (Bruschetti, 2007)

2.6.1.7. RECICLAJE EDIFICIO, CONSERVACION DE EDIFICIOS HISTORICOS

Los característicos edificios de ladrillo rojo, construidos entre 1900 y 1905, son un claro exponente de la arquitectura utilitaria inglesa. Sus sólidas estructuras de hormigón armado fueron traídas por piezas desde Inglaterra y armadas en el lugar donde siguen en pie.

Alineados a intervalos regulares frente a los espejos de agua de los diques, otorgan una gran identidad al puerto con el ladrillo a la vista de sus fachadas y la forma abovedada de sus recovas, galerías y aberturas. El empleo de materiales industriales en su construcción, hierro, vidrio y ladrillo, distingue a esta arquitectura en serie de la época. En 1991, el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires aprobó una norma de protección patrimonial que dictó pautas de preservación para el ámbito de los dieciséis edificios.

Esta norma protege desde entonces, al conjunto de los docks y su entorno, con todos los elementos de reminiscencia portuaria que lo conforman. “Para reciclar sus estructuras hubo que atenerse a estrictas condiciones, respetando las fachadas y los materiales originales, con el fin de mantener el carácter histórico del lugar. En el diseño del paseo peatonal, el malecón y las cabeceras de los diques se emplearon materiales y elementos del antiguo puerto. Se recuperaron adoquines y durmientes y se pintaron e iluminaron viejas grúas que, ubicadas estratégicamente contribuyen a evocar el fuerte espíritu portuario.” (Manso Juana, 2010)

2.6.2. MALECON 2000 – GUAYAQUIL

2.6.2.1. CONTEXTO HISTORICO

El centro histórico, que desde su fundación (1537) a través del malecón había sido el puerto natural, por el cual entraban y salían los productos hacia los años de 1970 dejó de tener importancia debido a la construcción de un moderno puerto a unos 50 kilómetros hacia el sur, iniciándose un proceso de abandono y deterioro urbano sin una aparente solución. Para 1996 el centro histórico adolecía de problemas tales como: creciente despoblamiento residencial, alta especialización funcional, grandes congestiones vehiculares, déficit de aproximadamente 10 000 espacios de parqueo, estancamiento de la inversión inmobiliaria, creciente inseguridad y delincuencia; suciedad, contaminación ambiental, problemas conocidos por la mayoría de residentes en los centros históricos de muchas ciudades de Latinoamérica. En muy pocos casos se ha logrado revertir esta situación mediante una decidida acción de autoridades y habitantes.

“Compartiendo con diversas personalidades la inquietud de cambiar este estado de cosas, el economista Álvaro Guerrero Ferver, presidente ejecutivo del Banco La Previsora en 1996 decide realizar un aporte cívico a la ciudad de Guayaquil por los setenta y cinco años de la institución para lo cual invita a Oxford Brookes University (OBU) de Inglaterra a elaborar el perfil de un proyecto urbanístico para el área del malecón, en proceso de deterioro en esa época. Este perfil de proyecto contendría los lineamientos para que mediante la remodelación y mejoramiento del malecón, generar el impacto necesario para iniciar la regeneración del centro de la ciudad. La presentación y donación de estos estudios se realizaron el mismo año a la Alcaldía en representación de la ciudad.” (Manso Juana, 2010)

2.6.2.2. SITUACION EN LA QUE SE ENCONTRÓ

En 1937 se realizan nuevos trabajos de ampliación del malecón, desde la avenida Olmedo hacia el Norte. Para 1963, se construye el Puerto Marítimo y el malecón queda relegado a un segundo plano. A partir de este año, el malecón quedaría abandonado por décadas y los guayaquileños comenzarían a darle la espalda al río.

El malecón Simón Bolívar comienza un proceso de degradación que lo convierte en un lugar conocido como zona roja por su inseguridad; se le consideraba un sector sumamente peligroso en las noches, debido a los continuos asaltos, mendigos, prostitutas y borrachos que deambulaban, la falta de iluminación apropiada y la venta de droga.

A pesar de numerosas intenciones por reconstruirlo, y revertir esta situación, ninguna se concretaría. Sin embargo, sería en el año 1996 cuando comienzan a esbozarse las primeras ideas del proyecto de regeneración del malecón, conocido como malecón 2000, con lo que los guayaquileños volverían “a ver el río”.

IMAGEN Nº 11: VISTA GENERAL DEL PROYECTO QUE SIRVIÓ COMO CATALIZADOR DEL PROCESO QUE DARÍA COMIENZO DE LA TRANSFORMACION DEL CENTRO A LA CIUDAD Y DE ELLA MISMA



FUENTE: DANIEL WONG

2.6.2.3. PROCESO DE LA GESTION POLITICA DEL AREA

Guayaquil, segunda ciudad en orden de importancia del Ecuador y capital económica del país, había sido abandonada por décadas, cayendo en un letargo de abandono, descuido e indiferencia que, día a día, la destruía, tanto a su estructura urbana como a la sociedad que la conformaba.

La llegada de la democracia significó, para muchas ciudades del Ecuador, el poder cambiar. A partir de ese momento, se reescribe la historia de las ciudades ecuatorianas, al descentralizarse el poder y los recursos, y al comenzar la recuperación de las autoridades locales como legítimos líderes y administradores del desarrollo urbano.

Salir del desastre significó, antes que nada, recuperar la confianza y credibilidad de la ciudadanía, promover, primero, un cambio socio-cultural, proceso que, comúnmente, se resume en “recuperar la autoestima del guayaquileño”. Es a partir de este punto o, al menos, habiendo comenzado el proceso de cambio social y cultural, que Guayaquil puede dar comienzo a su cambio material que se refleja en las obras que hoy representan el “cambio”.

“En 1992, una nueva administración, fuerte y decidida, emprendería el cambio de la ciudad y, quizá, sin querer, un modelo que trascendería y que tendría fuertes influencias sobre la estructura de otras ciudades, incluso, sobre la misma capital que se vio beneficiada por el modelo empleado en Guayaquil y por la normativa que permitió su desarrollo. Empezó a dejar atrás la imagen de ser una ciudad con graves problemas de organización y con un futuro incierto, ha cumplido un proceso de transformación positiva, en calidad y cantidad.” (Noé Carbajal, 2010)

2.6.2.4. INTERVENCION ECONOMICA

Aunque en todos los planes y programas de los diferentes gobiernos de la década hay un reconocimiento de las oportunidades que ofrece el turismo y de sus actividades conexas para el desarrollo del país. El actual gobierno ha impulsado el turismo como sector básico y estratégico para la economía que contribuya a mejorar el ingreso de divisas, disminuir el déficit fiscal y sobre todo a generar empleo. Este gobierno a través del Ministerio de Turismo y con el apoyo de organismos nacionales e internacionales, ha realizado diagnósticos sobre el sector y cuenta con un “Plan de Competitividad Turística”.

Este plan propone desarrollar una modalidad turística compatible con un desarrollo sostenible, lineado a una política de turismo presente en la agenda internacional, en la que el crecimiento turístico va a la par con la calidad de vida de los habitantes. Reconoce, expresamente, que la sostenibilidad no incluye únicamente el tema ambiental, sino que se refiere también a la equidad social y de género, a la participación ciudadana y a la participación local.

Las políticas propuestas consideran la descentralización como una premisa básica para el desarrollo del turismo sostenible. Se propone diversificar el turismo en el país dando prioridad a productos de “ecoturismo y convivencia cultural” o aquellos de carácter “eco-cultural”, que resalten la identidad local, así como los valores culturales y naturales. Igualmente se impulsará el turismo verde, de playa y el turismo urbano.

2.6.2.5. OBJETIVOS DE LA INTERVENCION URBANA

- a) Reafirmar la diversidad e integración de funciones, espacios y uso de suelo del Centro Urbano.
- b) Incrementar la población residente.
- c) Atraer el turismo nacional e internacional
- d) Restablecer la relación de la ciudad con su río.
- e) Racionalizar la direccionalidad y densidad de la movilidad interurbana (laboral, intercambiadora de bienes y servicios, turística, ocio recreacional y cultural).
- f) Crear una imagen urbano-arquitectónica legítima de pertenencia de lugar, de su cultura y su gente preservante de su patrimonio y orgánicamente innovadora.

VISIÓN URBANISTICA Y SUSTENTABILIDAD

Crear un gran espacio público destinado para todos los habitantes de Guayaquil, sin distinción de ningún tipo, que restablezca la relación de la ciudad con su río, perdure y se conserve en el tiempo y sirva de percutor para iniciar el proceso de regeneración urbana del centro de la ciudad.

La finalidad era rescatar el potencial turístico, recreacional y comercial del centro histórico de la ciudad de Guayaquil aprovechando su relación con el río, la isla Santa y al frente, los cantones de Durán y Babahoyo y el Golfo de Guayaquil en su conjunto.

El proyecto no era un objetivo en sí, sino el medio para crear el impacto (proyecto bandera) necesario para impulsar la regeneración urbana del centro de la ciudad.

IMAGEN Nº 12: VISTA DE MALECON 2000



FUENTE: NICOLE BRIONES

Aprovechando la calidad paisajística del lugar, se crea un agradable recorrido a lo largo de la franja costera que permite tener una experiencia continua del proyecto, el cual incorpora los edificios de valor histórico y simbólico e incluye a su vez los locales y usos más importantes del lugar, respetando los derechos de vista y de situación de las edificaciones actuales del Malecón.

Se ha buscado recrear la escena original del lugar incorporando los antiguos esteros en forma de espejos de agua tratada y los antiguos servicios, tal como el tren que comunicaba a Guayaquil con el resto del país, convirtiéndolo en un museo. La relación con el río se ve reforzada por medio de una serie de embarcaderos y miradores.

ANALISIS FORMAL

a) Características de Diseño

Todos los edificios y las áreas libres están inspirados en las cubiertas de un conjunto de barcos anclados a la vera de la ciudad – metáfora naviera que evocaría la memoria perdida del lugar.

IMAGEN Nº 13: VISTA DE CUBIERTAS



FUENTE: EL COMERCIO

El éxito del malecón y su intenso uso, está explicado también por la construcción de un complejo sistema de mobiliario urbano, de servicios, de edificaciones de carácter lúdico y de detalles que crean espacios de uso de los visitantes. De otra manera un espacio simple de tales dimensiones no sería suficiente para permitir una “colonización” de visitantes congregados en definidos puntos.

IMAGEN Nº 14: VISTA DEL MOBILIARIO URBANO



FUENTE: Dirección de Prensa del Municipio de Guayaquil

III. MARCO METODOLOGICO

1. MATRIZ DE CORRESPONDENCIA

CUADRO Nº 4: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TITULO	FORMULACION DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES		DEFINICION CONCEPTUAL DE LA VARIABLE	DIMENSIONES DE LA VARIABLE	INDICADORES		DEFINICION OPERACIONAL DE LA VARIABLE	INSTRUMENTO	
	PROBLEMA PRINCIPAL ¿Cuáles son los criterios urbano-arquitectónicos para la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias?	OBJETIVO GENERAL Identificar los criterios urbano-arquitectónicos para la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias.	HIPOTESIS PRINCIPAL Los criterios urbano-arquitectónicos como: rehabilitación de la infraestructura urbana y búsqueda de una imagen urbana son los que permiten la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias	CRITERIOS URBANO-ARQUITECTÓNICOS	Rehabilitación de infraestructura urbana	La rehabilitación es el trabajo desarrollado para mejorar las condiciones edilicias y de habitabilidad.	URBANO	Uso de suelo por Edificación	Viviendas	Nº de viviendas	Unifamiliares Multifamiliares	Fuente fotográfica Ficha de observación
					Comercio				Pisos edificados	Cambio de altura		
									Nº Locales	Activos Inactivos		
					Oficinas				Pisos Edificados	Cambio de altura		
									Nº de oficinas			
					Otros edificios				Nº de edificios			
				Pisos Edificados		Cambio de altura						
				FISICO	Imagen urbana	Diferentes elementos naturales y contruidos por el hombre que se conjugan para conformar el marco visual de los habitantes de la ciudad. Todo esto con una relación directa con las costumbres y usos de sus habitantes.	URBANO	Mojones	Nº de puntos de referencia	Naturales Físicos	Nº	Ficha de observación
					Nodos			Nº de puntos estratégicos				
					Sendas			Nº de conductores	Principales Secundarios			
					Bordes			Nº de elementos separadores				
				ARQUITECTONICO	Espacios públicos degradados en ciudades portuarias.	Situación que se considera indeseable, no satisfactoria, que exige precaución e incluso causa efectos regresivos, o sea que ha dejado de cumplir su función para la sociedad.	URBANO	Elementos del espacio público	Bancos	Resistencia ante el clima		Fuente fotográfica inventario
Estado	Bueno Regular Malo											
Luminarias	Resistencia ante el clima											
	Estado	Bueno Regular Malo										
Materiales		Madera										

									Grupos	Personas a solas	
										Grupo de niños	
										Grupo de jóvenes	
										Grupo de adultos	
										Familia	
										Parejas	
				Identidad cultural	Se entiende por identidad a todos aquellos elementos que permiten identificarnos, caracterizarnos, mostrar que tenemos en común y que nos diferencia de otros pueblos	SIMBOLICO	Respeto por la historia	Conservación de edificios históricos y monumentos			inventario
			Espacios públicos degradados en ciudades portuarias.	[verificar variable, pregunta1]							
PROBLEMA ESPECIFICO 2	OBJETIVO ESPECIFICO	HIPOTESIS ESPECIFICA 2	Características físico-espaciales	Condición del estado físico	La condición está vinculada al estado o la situación en que se encuentra el espacio público. La noción de física, por su parte, puede relacionarse con la naturaleza o con elementos exteriores.	FISICO - ESPACIAL	Características físicas	Vulnerabilidad	Riesgo	Amenaza sísmica	Moderado
¿Cuáles son las características físico-espaciales que se requieren para intervenir espacios públicos degradados en ciudades puerto?	Analizar las características físico-espaciales que se requieren para intervenir espacios públicos degradados en ciudades puerto	Las características físico - espaciales como: condición del estado físico y la ocupación del espacio; son las que se requieren para intervenir espacios públicos degradados en ciudades puerto.		Ocupación del espacio							Amenaza de inundación
								Peligroso	Muy Peligroso		
							Contaminación	Aire	Calidad	Bueno	Regular
										Agua	Calidad
							Suelo	Acumulación de basura			
			Espacios públicos degradados en ciudades portuarias.	[verificar variable, pregunta1]							
							Uso de suelo por edificación	[verificar variable, pregunta1]			

	PROBLEMA ESPECIFICO 3 ¿Cuáles son las condiciones de confort que deben lograrse en espacios públicos degradados en ciudades puerto?	OBJETIVO ESPECIFICO 3 Determinar las condiciones de confort que deben lograrse en espacios públicos degradados en ciudades puerto.	HIPOTESIS ESPECIFICA 3 Las condiciones de confort como: confort térmico, confort acústico, ocupación del espacio; son los que deben lograrse en espacios públicos degradados en ciudades puerto	CONDICIONES DE CONFORT	Confort térmico	Bienestar físico no se experimenta sensación de calor ni de frío. Es decir, cuando las condiciones de temperatura y movimientos del aire son favorables a la actividad que desarrollan.	AMBIENTAL	Asoleamiento	Protección solar	Control de asoleamiento		
					Confort acústico	El confort acústico es el nivel sonoro que no molesta, que no perturba y que no causa daño directo a la salud.		Acústica	Acondicionamiento acústico	Dirección de viento		Norte
										Sur		
										Este		
					Ocupación del espacio	Crecimiento del uso de suelo		FISICO-ESPACIAL	Uso de suelo por edificación	Protección de viento		Oeste
										Control de vientos		
				Grado de adecuación para intervenir espacios públicos degradados en ciudades puerto	Situación en la que se encuentra el espacio público para poder intervenir.	AMBIENTAL	Contaminación	Acondicionamiento acústico	Bueno			
								Control de la acústica	Regular			
								Protección acústica	Malos			
									Control de la acústica			
					[verificar variable, pregunta1]							
					[verificar variable, pregunta2]							
				FÍSICO	Vulnerabilidad	[verificar variable, pregunta2]						

2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

2.1. CORRELACIONAL

El tipo de investigación que realizara es correlacional, ya que tiene como objetivo medir el grado de relación que existe entre dos o más variables.

2.2. DESCRIPTIVA

La presente investigación es descriptiva, porque implica observar y describir los diversos elementos del estudio, y mediante ella, se puede llegar a conocer las situaciones y actitudes predominantes a través de la descripción de las actividades, objetos, procesos y personas.

2.3. CUANTITATIVA

El tipo de estudio que se desarrollara en la investigación, es la Investigación Cuantitativa ya que se recoge y analiza datos cuantitativos donde se estudia la relación entre las variables para obtener una realidad estadística y así poder identificar el tipo de herramienta utilizaremos para la investigación.

3. ESCENARIO DE ESTUDIO (Universo)

Se ha considerado como el escenario o universo de estudio a las ciudades puerto más representativas de américa latina, las cuales posean un espacio público ubicado en su zona costera.

POBLACIÓN	GUAYAQUIL - ECUADOR
	BUENOS AIRES - ARGENTINA
	PUERTO VALLARTA - MEXICO
	VALPARAISO – CHILE
	PUERTO BALBOA – PANAMA

Ya que es imposible tomar todas las ciudades puerto se ha escogido los puertos de Buenos Aires y Guayaquil por motivos de cobertura en material de

información. Por otro lado, para hacer factible la investigación y lograr un mejor análisis de los espacios públicos que sufrieron de degradación urbana, se analizará solo 2 de ellos considerando los criterios urbano-arquitectónicos que tuvieron en cuenta para optimizar las con condiciones edilicias.

4. IDENTIFICACIÓN DE LA MUESTRA

Las muestras en estudio son Malecón 2000 – Guayaquil y Puerto Madero - Buenos Aires. Se ha considerado estos espacios públicos como **muestra intencionada**, dado que superaron una crisis de degradación urbana y me otorga la facilidad de obtener material fidedigno virtual, lo cual aporta a la viabilidad y culminación de la investigación.

5. DISEÑO DE LA INVESTIGACION

5.1. TECNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCION DE DATOS

- Inventarios
- Ficha de observación
- Ficha de análisis

5.2. DISEÑO DE LOS INSTRUMENTOS DE RECOLECCION DE DATOS

Inventarios

INVENTARIO			
CASO: MALECÓN SIMÓN BOLIVAR – MALECÓN 2000			
VARIABLE: SOSTENIBILIDAD URBANA		INDICADOR: COHESIÓN SOCIAL	
DIMENSIÓN SOCIAL			
A: PREDOMINANTE B) SEGUNDO PREDOMINANTE C) TERCER PREDOMINANTE			
ACTIVIDADES DE USUARIOS			
LEER		COMER	
JUGAR		REUNIRSE	
REPOSAR		OBSERVAR	
CAMINAR			
TIPO DE USUARIOS			
NIÑOS		ADULTOS	
JOVENES		ADULTOS MAYORES	
GRUPOS			
PERSONAS A SOLAS		GRUPO DE ADULTOS	
GRUPO DE NIÑOS		FAMILIA	
GRUPO DE JOVENES		PAREJAS	
	CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO		DOCENTE: DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS
	AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALETA MARLY SARA		ASESOR: ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR
			Nº DE FICHA <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; font-size: 24px; font-weight: bold;">05</div>

INVENTARIO

Nombre del espacio público (malecón):
VARIABLE: ESPACIO PUBLICO DEGRADADO – DIMENSIÓN ARQUITECTONICA

		ELEMENTOS DEL ESPACIO PUBLICO							CANTIDAD
		MATERIALES				ESTADO			
		MADERA	METAL	CONCRETO	PLASTICO	BUENO	REGULAR	DEGRADADO	
BANCAS		X							
LUMINARIAS						%			
BASUREROS									
PERGOLAS O COBERTURAS							%		
FUENTE DE AGUA				X					
JUEGOS INFANTILES	TOBOGÁN								
	SUBE Y BAJA								
	COLUMPIO								



CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCION DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO CASO: CHIMBOTE

Nº DE FICHA:

Ficha de análisis

FICHA DE ANALISIS		
NOMBRE DEL ESPACIO PUBLICO:		
VARIABLE: CONDICION DEL ESTADO FISICO - VULNERABILIDAD		
AMENAZA DE INUNDACION		UBICACION DEL DEPARTAMENTO
PLANO / IMAGEN	DESCRIPCION	PLANO / IMAGEN
AMENAZA DE SISMICA		
PLANO / IMAGEN	DESCRIPCION	CONCLUSION
 CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALA MARLY SARA		DOCENTE: DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS ASESOR: ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR

Ficha de observación

FICHA DE OBSERVACION		
NOMBRE DEL ESPACIO PUBLICO (MALECON):		
VARIABLE:		DIMENSION :
PLANO / IMAGEN	DESCRIPCION:	
 CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALA MARLY SARA	ASESOR: ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR RICHARD	Nº DE FICHA

IV. RESULTADOS

1. ANALISIS DE LOS RESULTADOS

Se realizó el análisis de dos espacios públicos (malecones), los cuales hayan encarado una etapa de degradación, con la finalidad de estudiar y analizar los criterios que se tuvieron en cuenta para afrontar y mejorar las condiciones edilicias, habitabilidad y abandono, de acuerdo a los objetivos establecidos en el estudio.

1.1. **HIPOTESIS PRINCIPAL:** Los criterios urbano-arquitectónicos como: rehabilitación de la infraestructura urbana y búsqueda de una imagen urbana son los que permiten la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias.

1.1.1. VARIABLE: CRITERIOS URBANO – ARQUITECTÓNICOS

SUB VARIABLE: REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA

DIMENSIÓN: URBANA

INDICADOR: EDIFICACIONES

SUB INDICADOR: USO DE EDIFICACION – ALTURA DE EDIFICACIÓN

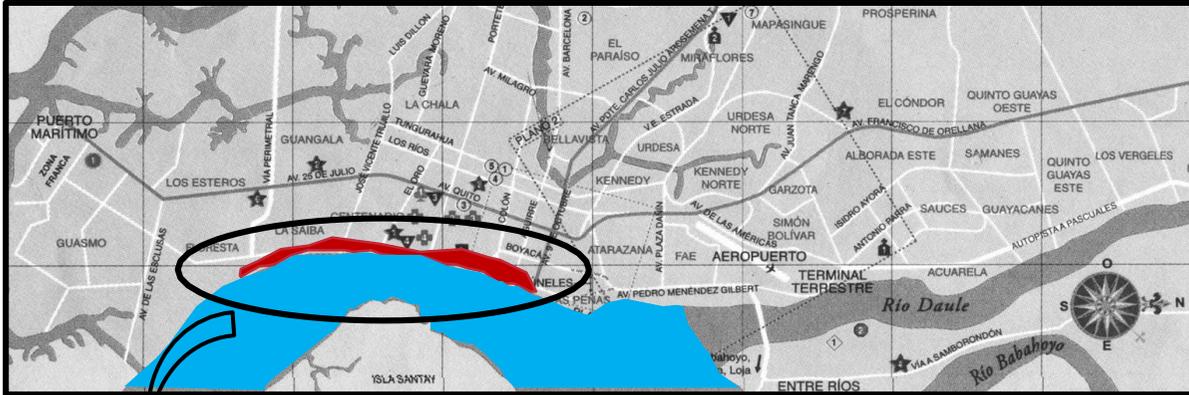
Según el marco conceptual, por rehabilitación comprendemos el incremento de la calidad de las estructuras, es el trabajo desarrollado para mejorar las condiciones edilicias y de habitabilidad. El objetivo es el de situar sobre el terreno una estrategia de regeneración que permita detener el deterioro del tejido urbano y social, preservar sus valores patrimoniales, reforzar la cohesión social y favorecer la actividad económica.

Este indicador mostrará la influencia que genera el espacio público ante la rehabilitación de los edificios que rodean a este. Se analizaran 2 casos, Malecón Simón Bolívar y Malecón Pierina Dealessi. Para determinar la rehabilitación de la infraestructura, es necesario analizar el número de usos por edificación y la altura de edificaciones según su uso, haciendo una comparación entre la etapa de degradación y la actualidad, referenciándonos de los datos brindados por el google earth para ambos casos.

MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR

MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR "MALECÓN 2000" - UBICACIÓN

UBICACIÓN



El malecón Simón Bolívar está ubicado en Guayaquil a orillas del río Guayas, cuenta con una extensión de 2.5 km.

Se limitó la zona de estudio para un mejor análisis, desde el JR. LEÓN DE FEBRES CORDERO Y OBERLO hasta la AV. 9 DE OCTUBRE.

LEYENDA

-  RIO GUAYAS
-  MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR
-  JR. LEÓN DE FEBRES
-  AV. 9 DE OCTUBRE



**CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCION DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO
CASO: CHIMBOTE**

AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALETA MARLY SARA

DOCENTE:
DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS

ASESOR:
ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR R.

Nº DE FICHA

01

FICHA DE OBSERVACIÓN

CASO: MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR

DIMENSIÓN: URBANA

VARIABLE: REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA

INDICADOR: EDIFICACIONES

Nº DE USOS POR EDIFICACIÓN

GRAFICO 1



LOCALES ACTIVOS E INACTIVOS

GRAFICO 2



ALTURA DE EDIFICACIÓN 1996 - 2015

GRAFICO 3



GRAFICO 4



CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO

AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALA MARLY SARA

DOCENTE: DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS

ASESOR: ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR

Nº DE FICHA

02

a) CASO 1: MALECON SIMON BOLIVAR

VARIABLE: CRITERIOS URBANO – ARQUITECTONICOS

SUB VARIABLE: REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA

INDICADOR: Nº DE USOS POR EDIFICACIONES 1996 – 2015

Como se aprecia en el *gráfico Nº 1 de la ficha Nº 2*, se puede observar que a comparación del año 1996 donde solo se contaba con la existencia de 28 edificios de uso residencial, hubo un incremento importante, ya que en la actualidad se cuenta con 75 viviendas multifamiliares. En la etapa de degradación el uso predominante fue el residencial, sin embargo el impacto que generó el espacio público ocasionó que algunas viviendas colindantes al malecón cambien su uso a locales comerciales; la regeneración consistió en recuperar funcionalmente los pisos superiores de las multifamiliares para luego pasar a cambiar la distribución interna solo del primer piso, se conservó las fachadas a partir del segundo nivel en adelante.

El uso edilicio de oficinas en el año 1996 Malecón Simón Bolívar tenía 10 edificios destinados a este uso, sin embargo en la actualidad el número aumentó a 31. Al inicio de la regeneración no existían edificios de oficinas, aparentemente estaba diseñado para viviendas, comercio y el uso turista; sin embargo en los últimos años empezaron a aparecer edificios modernos de oficinas.

En este caso se observa que los edificios destinados a otros usos aumentan su número, por la demanda turística que ofrece el malecón, ya que en el año 1996 solo existían 8, de los cuales contaba con la existencia de 3 clubes, la universidad Politécnica, entre otros. En la actualidad se enumeran 16 edificios conservando los anteriores mencionados, además de la existencia de hoteles, locales de recepción, entre otros.

En cuanto a locales comerciales, se observa en el *gráfico Nº 2 de la Ficha de observación Nº 2*, que en el año 1996 (etapa de degradación) se contaba con la existencia de 15 locales activos y 132 locales inactivos, a diferencia del año 2015 que el número de locales activos se incrementó a 352 y reduciendo el número de locales inactivos a solo 18. El uso comercial aun es intenso y predominante,

sin embargo el uso residencial cada vez es mayor; el anteriormente maltratado y abandonado malecón es hoy el principal atractivo de la ciudad.

IMAGEN Nº 15: MERCADO SUR ANTES Y DESPUES



FUENTE: Urvia Corporación andina de urbanistas

b) CASO 1: MALECON SIMÓN BOLÍVAR

VARIABLE: CRITERIOS URBANO – ARQUITECTONICOS

SUB VARIABLE: REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA

INDICADOR: ALTURA DE EDIFICACIONES 1996 – 2015

En cuanto a la altura de edificación que rodea al malecón Simón Bolívar según la **ficha de observación Nº 2 gráficos 3 y 4**. Los edificios de 1 – 5 pisos en el año 1996 existían 28 edificios los cuales en su mayoría eran de uso residencial, en el año 2015 se enumeran 39 obteniendo de la misma forma el porcentaje más alto el uso residencial.

La altura de edificación en cuanto 6 – 10 pisos son los que predominan en la actualidad alrededor del malecón Simón Bolívar ya que se contabilizaron un total de 62, sin embargo en el año 1996 solo existían 18 edificios con esta característica.

A diferencia de Puerto Madero aquí no predominan el uso de edificios de 11 – 15 pisos ya que en este caso la mayoría de estos fueron rehabilitados, sin embargo se cuenta con un número bajo en la actualidad 12 edificios, en cambio en el año 1996 no existía ninguno. Si nos referimos a los edificios de 16 – más pisos, en la etapa de degradación no existía ninguno, pero en la actualidad se enumeran 9, de los cuales los usos en su mayor número son viviendas multifamiliares y oficinas.

MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR

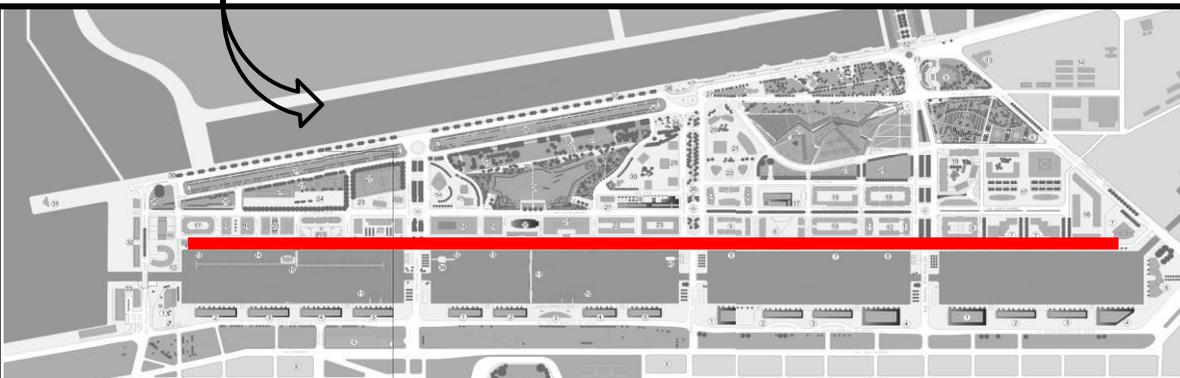
MALECON PIERINA DEALESSI "PUERTO MADERO" – UBICACIÓN

UBICACIÓN



El malecón Pierina Dealessi está ubicado en Puerto Madero – Buenos Aires, se extiende a lo largo de los 4 diques con una longitud de 3 km.

Se limitó la zona de estudio para un mejor análisis, ya que Puerto madero cuenta con 5 espacios públicos, en este caso se estudiara el malecón.



LEYENDA

-  DARSENAS DEL SUR Y NORTE
-  MALECON PIERINA DEALESSI

CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCION DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO CASO: CHIMBOTE

AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALETA MARLY SARA

DOCENTE:
DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS

ASESOR:
ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR R.

Nº DE FICHA

03

FICHA DE OBSERVACIÓN

CASO: PUERTO MADERO

DIMENSIÓN: URBANA

VARIABLE: REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA

INDICADOR: EDIFICACIONES

N° DE USOS POR EDIFICACIÓN

GRAFICO 1



LOCALES ACTIVOS E INACTIVOS

GRAFICO 2



ALTURA DE EDIFICACIÓN 1989 - 2015

GRAFICO 3



GRAFICO 4



CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO

AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALA MARLY SARA

DOCENTE:
DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS

ASESOR:
ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR

N° DE FICHA

04

a) CASO 2: MALECON PIERINA DEALESSI

VARIABLE: CRITERIOS URBANO – ARQUITECTONICOS

SUB VARIABLE: REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA

INDICADOR: N° DE USOS POR EDIFICACIONES 1989 – 2015

De acuerdo al *gráfico N° 1 de la Ficha de Observación N° 4*, se puede apreciar que a comparación del año 1989 donde solo se contaba con la existencia de 10 edificios de uso residencial, las cuales fueron demolidas ya que sus condiciones edilicias eran desfavorables para la regeneración del lugar; hubo un incremento ya que en la actualidad se cuenta con 22 viviendas multifamiliares.

En cuanto a edificios de oficina hubo un incremento bastante importante, en el año 1989 Puerto madero tenía 8 edificios destinados a este uso, sin embargo en la actualidad el número aumento a 35 edificios de oficina. En los inicios de la regeneración, Puerto Madero fue reconocido como una zona de oficinas y restaurantes. Sin embargo, con el nuevo siglo comenzó la construcción de edificios de viviendas y hoy se estiman en 7000 los residentes permanentes.

A diferencia de los edificios destinados a vivienda y oficinas, el número de otros usos disminuye ya que en la etapa de degradación existían 23 edificios destinados a depósitos, el proyecto buscaba enfrentar esta tendencia, demostrando que se pueden reciclar áreas y edificios para adecuarlos a nuevas funciones, estos en la actualidad son el principal atractivo de la ciudad los cuales fueron reciclados, se conservó en todos los casos solo las fachadas y su uso fue cambiado y se cuenta con 10 edificios destinados a hotelería, locales de recepciones, la universidad Católica Argentina, entre otros.

Los locales comerciales activos incremento su número drásticamente, como se puede apreciar en el *gráfico N° 2 de la ficha de observación N° 4*, en el año 1989 (etapa de degradación) se contaba con la existencia de 15 locales activos y 52 locales inactivos, a diferencia del año 2015 que el número de locales activos se incrementó a 240 y reduciendo el número de locales inactivos a solo 10.

Muchos de estos locales son restaurantes y bares, que poseen su propio tango-club en el subsuelo; estos cafés y restaurantes se encuentran en las plantas bajas de los reciclados Docks.

Los docks, son antiguos edificios de ladrillo rojo que albergaban originariamente a la administración del puerto. Las plantas altas, se reservan a departamentos tipo lofts y modernas oficinas comerciales.

IMAGEN Nº 16: ANTES Y DESPUES



FUENTE: DANIEL WONG

b) CASO 2: MALECON PIERINA DEALESSI

VARIABLE: CRITERIOS URBANO – ARQUITECTONICOS

SUB VARIABLE: REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA

INDICADOR: ALTURA DE EDIFICACIONES 1989 – 2015

Con respecto a la altura edificada en la zona, las construcciones que oscilan entre 1 y 2 pisos en el año 2015, solo cuenta con un numero de 9 (**verificar grafico 3 de la ficha de observación N° 4**) los cuales se encuentran en uso de oficina en su mayor numero; a diferencia del año 1989 que contaba con una cifra importante de 23 edificios (**verificar grafico 4 de la ficha de observación N° 4**). El número de edificios de esta tipología disminuyó en la actualidad.

Continuando con los edificios entre 6 – 10 pisos se contabilizaron 18 en el año 1989 y en el año 2015 se contabilizaron 37 teniendo su mayor numero de uso las oficinas; haciendo una comparación entre el grafico 3 y 4 se puede apreciar que hubo un incremento en cuanto a los edificios de 6 – 10 pisos.

En el año 1989 no existían edificios entre 11 – 15 pisos sin embargo en la actualidad se cuentan con 9 edificios los cuales están destinados en su mayoría a uso de oficinas (**ver gráfico 3 de la ficha de observación N° 4**).

Las mayores alturas se registran en la actualidad en los edificios de vivienda ya que cuenta con 8 edificios de esta magnitud y oficinas que solo se contabilizan 2 haciendo un total de 10 edificios que oscilan entre 11 – 15 pisos.

1.1.2. VARIABLE: CRITERIOS URBANO – ARQUITECTÓNICOS

SUB VARIABLE: IMAGEN URBANA

DIMENSIÓN: FISICO

INDICADOR: MOJON, NODO, SENDA, BORDE, BARRIO

“Imagen urbana se le puede denominar a los diferentes elementos naturales y contruidos por el hombre que se conjugan para conformar el marco visual de los habitantes de la ciudad. Todo esto con una relación directa con las costumbres y usos de sus habitantes. Esta imagen urbana juega un papel importante en el ciudadano ya que por medio de ella, se genera un entendimiento mental acerca de la misma. Este entendimiento mental, organiza a la ciudad y es por la cual el habitante relaciona las diferentes zonas de la ciudad. Estas diferentes zonas de la ciudad el habitante las distingue según el uso que le dé a cada una de ellas, sean lugares por los cuales transita, se recrea o directamente donde habita”. Según Orlando Barraza (2010)

En este indicador el mojón pondera los puntos de referencia que pueda tener el usuario, pueden ser físicos o naturales, si nos referimos a nodos se estudiará los puntos estratégicos, en este caso se tomó como nodos a las intersecciones viales más transitadas para acceder al espacio público (malecón). Como senda se establecieron dos categorías principales y secundarias estudiando aquellas vías que nos llevan al espacio público, en cuanto a borde se describirá los elementos separadores.

FICHA DE OBSERVACIÓN

CASO: MALECON SIMON BOLIVAR

DIMENSIÓN: FISICO

VARIABLE: IMAGEN URBANA

INDICADOR: MOJONES, NODOS, SENDAS, BORDES, BARRIO



MOJONES

ELEMENTO MAYOR



Hemicielo De La Rotonda



Escultura de la Plaza Olmedo

ELEMENTO MENOR



Torre Morisca

NODOS

- a Intersección de la Av. 9 de Octubre y la Av. Simón Bolívar
- b Intersección de la Av. Cristóbal Colón y la Av. Simón Bolívar
- c Intersección de la Av. José de Olmedo - Av. Simón Bolívar



SENDAS

PRINCIPALES	SECUNDARIAS
AV. 9 de Octubre	Jr. Aguirre
AV. Cristóbal Colón	Jr. 10 de Agosto
AV. José de Olmedo	Jr. León de Febres

BORDES



RIO GUAYAS - AV. SIMÓN BOLÍVAR



CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO

AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALETA MARLY SARA

DOCENTE:
DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS

ASESOR:
ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR

Nº DE FICHA

05

a) CASO 1: MALECON SIMON BOLIVAR

VARIABLE: CRITERIOS URBANO – ARQUITECTÓNICOS

SUB VARIABLE: IMAGEN URBANA

Ficha de Observación N° 5, dentro del contexto del Malecón Simón Bolívar, los elementos más destacados son los mojones, ya que sirven como puntos de referencia para el usuario, entre ellos tenemos el monumento Hemiciclo de la Rotonda y el monumento de la plaza Olmedo, como se aprecia en la ficha de observación no se destacan los elementos naturales, más bien el usuario se referencia a través de los físicos. Otros elementos que se usan como referencia pero en menor grado son la Torre Morisca y el Barco Morgan. Los puntos de referencia tienen una relación directa con la tradición cultural y usos de sus habitantes como se observa en la ficha n° 5 se usan de puntos de referencia monumentos históricos.

Si nos referimos a nodos, los puntos estratégicos más reconocidos son las intersecciones viales más frecuentadas por los usuarios para acceder al espacio público estas son: Intersección de la Av. 9 de Octubre y la Av. Simón Bolívar, Intersección de la Av. Cristóbal Colón y la Av. Simón Bolívar, Intersección de la Av. José de Olmedo y la Av. Simón Bolívar. La Avenida Nueve de Octubre, es la principal arteria vial del centro comercial de la ciudad de Guayaquil, la cual remata en uno de los lugares más frecuentados del malecón que es la plaza Olmedo. Esta vía fue nombrada así en honor a la fecha en que se dio la Revolución del 9 de octubre de 1820. Sirve como eje comercial del centro de Guayaquil.

En cuanto a sendas se destacan las vías principales, donde casualmente se encuentran los accesos en dirección a los mojones, como sendas principales están: la av. 9 de Octubre, av. Cristóbal Colón y la avenida José Olmedo. Como sendas secundarias encontramos las vías que transitan los usuarios con menor frecuencia, estas son: Jr. Aguirre, Jr. 10 de Agosto y Jr. León de Febres. El malecón Simón Bolívar esta contenido por dos bordes, el río Guayas y el otro es la avenida Simón Bolívar.

FICHA DE OBSERVACIÓN

CASO: PUERTO MADERO

DIMENSIÓN: FISICO

VARIABLE: IMAGEN URBANA

INDICADOR: MOJONES, NODOS, SENDAS, BORDES, BARRIO



MOJONES



Hotel Madero - Puente de la Mujer - Yatch Club

NODOS



SENDAS

PRINCIPALES	SECUNDARIAS
Jr. Peña Vera	Jr. Manuela Sáenz
Jr. Azucena Villaflor	Jr. Martha Lynch
Jr. Macacha Guemes	Jr. Julieta Lanteri

BORDES



4 DIQUES



CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO

AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALAETA MARLY SARA

DOCENTE:

DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS

ASESOR:

ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR

Nº DE FICHA

06

b) CASO 2: MALECON PIERINA DEALESSI

VARIABLE: CRITERIOS URBANO – ARQUITECTÓNICOS

SUB VARIABLE: IMAGEN URBANA

Ficha de Observación N° 6, el malecón Pierina Dealessi a comparación del malecón Simón Bolívar no tiene muchos puntos de referencia, solo cuenta con 3 los cuales son físicos estos son: el puente de la mujer, Hotel Madero y el Yatch Club; aquí tampoco destacan los elementos naturales.

Si nos referimos a nodos, los puntos estratégicos más reconocidos son las intersecciones viales más frecuentadas por los usuarios para acceder al espacio público estas son: Intersección de la Av. Rosario Vera y la Av. Olga Cossettini, Intersección de la Av. Azucena Villaflor y la Av. Olga Cossettini e Intersección de la Av. Macacha G. y la Av. Olga Cossettini.

Las avenidas Rosario Vera Peñaloza, Azucena Villaflor y Macacha Güemes son avenidas que conectan la isla de Puerto Madero con el centro de la ciudad de Buenos Aires, atravesando una tira de diques artificiales sobre una serie de puentes giratorios y la avenida Olga Cossettini se desarrolla en paralelo al malecón Pierina Dealessi. Puerto Madero se identifica

Allí se instaló el debate para evitar todas las formas de discriminación contra la mujer y darle un merecido reconocimiento. De ahí, que se haya revisado el tema y que el barrio se vea poblado de calles que responden a mujeres talentosas, comprometidas y luchadoras que enorgullecen al género.

Las sendas más usadas en este caso son las vías principales: Jr. Peña Vera, Jr. Azucena Villaflor y Jr. Macacha Guemes. Como sendas secundarias considero las vías que transitan los usuarios con menor frecuencia, estas son: Jr. Manuela Sáenz, Jr. Martha Lynch y Jr. Julieta Lanteri. Los bordes que hacen de elemento separador son dos, los 4 diques ya que este malecón se realiza a lo largo de estoy y la Av. Olga Cossetti.

1.1.3. VARIABLE 2: ESPACIO PUBLICO DEGRADADO

DIMENSIÓN: ARQUITECTÓNICA

INDICADOR: ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO (MALECÓN)

Según el marco conceptual, los elementos del espacio público son el conjunto de objetos y piezas de equipamiento, instalados en la vía pública para varios propósitos según las necesidades del usuario.

En este indicador se hará un análisis sobre el estado y el tipo de material con los que han sido elaborados los elementos del espacio público y de esta forma poder demostrar la resistencia del material ante el clima, en este caso los malecones Simón Bolívar y Pierina Dealessi. Se contara cada elemento como: bancas, luminarias, tachos de basura, pérgolas o coberturas, fuentes de agua y juegos infantiles y de esta forma poder caracterizar el estado en el que estos se encuentran, para poder rescatar el tipo de material adecuado para intervenir en espacios públicos que sufrieron degradación.

En función del estado de conservación de los elementos del espacio público, se establecen las siguientes categorías:

Buen estado: Mobiliario sin raspaduras con pintura y estructuras conservadas.

Regular Estado: Pintura desgastada en pequeñas proporciones

Mal estado: Estructura rajada o rota

a) CASO 1: MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR

VARIABLE: ESPACIO PUBLICO DEGRADADO

INDICADOR: ELEMENTOS DEL ESPACIO PUBLICO

LUMINARIAS

Dentro del área de estudio en el Malecón Simón Bolívar existen 669 luminarias (*Verificar Ficha N° 1*). Las cuales están elaboradas en materiales de concreto y metal en diferentes diseños.

El 96% de estas se encuentran en buen estado y solo en 4% se encuentra en estado regular ya que la pintura se torna un poco corroída, lamentablemente no se puede acceder al espacio público de noche para verificar si todas tienen las bombillas funcionando; sin embargo podemos observar que aparentemente todas están en un muy buen estado.

El mayor número de este mobiliario fue elaborado en concreto porque este ofrece resistencia a la intemperie, a la erosión del tiempo, al vandalismo y se convierten en piezas que forman parte del lugar mismo por su apariencia como se pueden observar en las imágenes n° 17.

El otro porcentaje de luminarias posee una estructura de metal, los cuales están recubiertos en esmalte esto ayuda a protegerlos contra la lluvia por el clima de Guayaquil, además que el malecón se realiza a lo largo del río Guayas y está expuesto a la humedad durante todo el año.

El material empleado en luminarias como el concreto y metal son adecuados por las características ya mencionadas.

IMAGEN N° 17: LUMINARIAS DE CONCRETO



IMAGEN Nº 18: LUMINARIAS DE METAL



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

BANCAS

A diferencia de las luminarias, las bancas de la zona de estudio del malecón Simón Bolívar solo cuenta con dos diseños, las cuales tienen un diseño bastante común, estas fueron elaboradas en madera y metal en su totalidad.

El estado en el que se encuentra, en su mayoría es bueno, con un 92% es decir 314 bancas del total, un 8% se encuentra en estado regular, se les considero en estado ya que la pintura del metal esta desgastada y ninguna de ellas se encuentran en mal estado.

Por su ubicación en plena zona ecuatorial, la ciudad tiene una temperatura cálida durante casi todo el año. Una temporada húmeda y lluviosa, que se extiende enero a mayo y la

IMAGEN Nº 19: BANCAS MALECON SIMÓN BOLIVAR



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

temporada seca que va desde junio a diciembre; es por este motivo que toda la

madera de las bancas en su totalidad se encuentran aislada del piso por sujetadores de metal, ya que la humedad provoca hinchazón y aumenta la probabilidad de ataques de insectos y hongos, estas a su vez están bajo coberturas o la copa de los árboles evitando el contacto con el sol porque este ocasiona una degradación superficial que vuelve la madera grisácea. Además de haberle aplicado un protector hidrosoluble y el mantenimiento que se le hace.

TACHOS DE BASURA

Dentro del área de estudio en el Malecón Simón Bolívar existen 157 tachos de basura en metal y plástico; 4 de ellos se encuentran en mal estado, estos están elaborados de metal y casualmente es el mismo modelo que presenta deficiencias, se consideró como mal estado ya que estos tienen la tapa rota y la pintura corroída lo cual equivale un 3% del total. El 13 % se encuentra en estado regular ya que estos no se encuentran rotos solo tienen la pintura un poco desgastada este modelo deficiente se puede observar en la imagen n°19.

El 84% está en buen estado, la mayor parte de este porcentaje son tachos de plástico resistentes a la corrosión, no se oxidan a diferencia de los elaborados en metal, lo que facilita su limpieza no se astillan o abollan, el deterioro de los contenedores de residuos de plástico es algo que raras veces sucede y su acabado es muy duradero resistente al clima o zonas de alto tráfico de personas, sin embargo el mayor número de este mobiliario está elaborado de acero inoxidable porque este ofrece ventajas

IMAGEN N° 20: TACHO DE BASURA DEFICIENTE



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

IMAGEN N° 21: TACHO DE BASURA ACERO INOXIABLE



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

IMAGEN Nº 22: TACHO DE BASURA PLASTICO



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

como una larga vida útil y un atractivo estético y resistencia al impacto, se tiene un acabado que minimiza la adherencia de la suciedad y facilita la limpieza “natural” por el agua de lluvia. Estos dos materiales ofrecen una larga durabilidad ya que a diferencia de las bancas estos no cuentan con cobertura, más bien están expuestos a la intemperie, sin embargo existe un modelo deficiente el cual se ha ido retirando y reemplazando, está elaborado en fierro y el modelo no hace fácil la recolección de basura, además que la pintura se corroe con facilidad

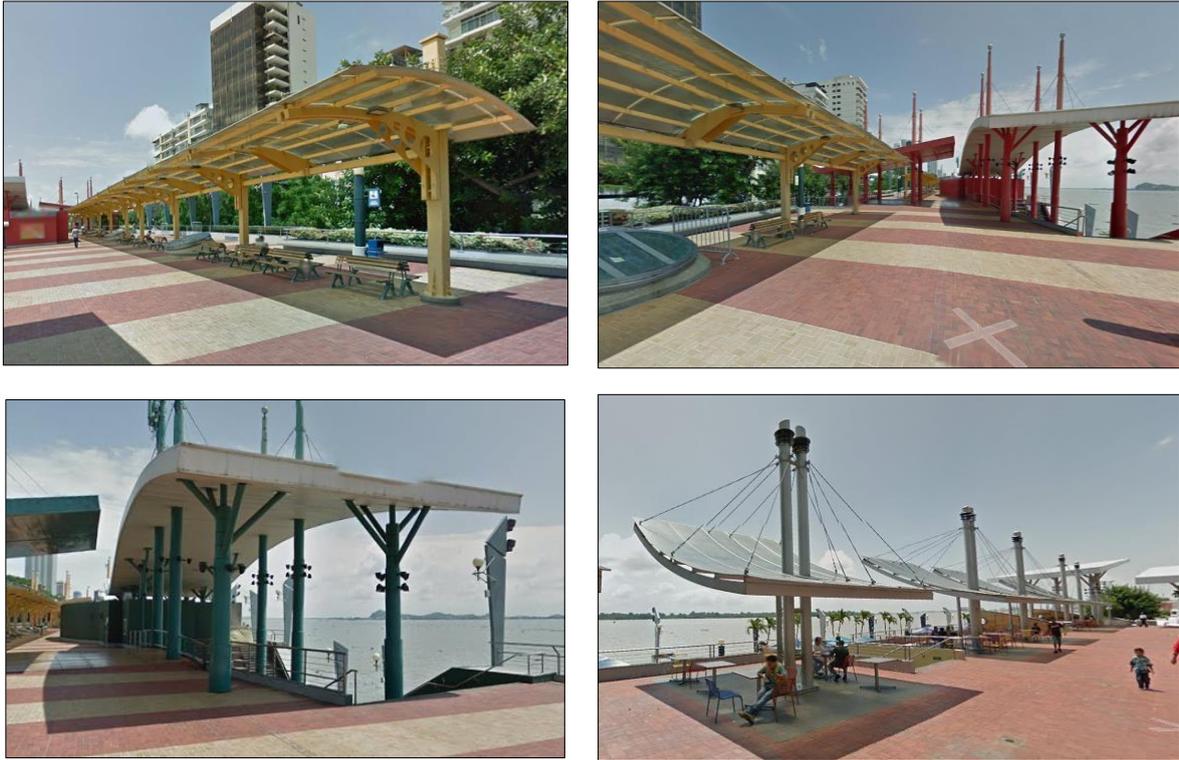
debido a la humedad y su tapa se encuentra deficiente en un porcentaje considerable.

PERGOLAS O COBERTURAS

A lo largo de la zona de estudio se encontró 24 coberturas las cuales se encuentran en buen estado, tienen estructura de metal y el techo de concreto o policarbonato; la mayor parte de estas se encuentran en la zona donde se ubica el centro comercial. Todas ellas cumplen una importante función ya que cubren del sol a bancas y comedores que se encuentran a lo largo del malecón, es por ello también que son de grandes dimensiones.

Es bien sabido que el policarbonato tiene la propiedad de preservarse a lo largo de un buen tiempo, ahorrando en costos de mantenimiento y revalorizando su propiedad, además de ofrecer aislamiento térmico es buenísimo eludiendo el calor, motivo por el cual su uso pondera si nos referimos a coberturas, como se observa en la imagen nº 23. El segundo material es el concreto, este ofrece resistencia a la intemperie, a la erosión del tiempo y se convierten en piezas que forman parte del lugar mismo por su apariencia. Cabe recalcar que a este mobiliario al igual que el resto se le hace un mantenimiento, esto influye también a que ninguno presente signos de degradación.

IMAGEN Nº 23: COBERTURAS ZONA DE ESTUDIO



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

FUENTES DE AGUA

La zona de estudio del Malecón Simón Bolívar posee 15 fuentes de agua de diversos diseños y tamaños, las cuales están elaboradas de concreto, en un buen estado ya que todas funcionan y no presentan ningún signo de deterioro.

IMAGEN Nº 24: FUENTES DE AGUA MALECON SIMON BOLIVAR



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

JUEGOS INFANTILES

A lo largo de la zona de estudio se encontró 3 mobiliarios dedicados a la recreación infantil, los cuales son multiusos y se encuentran en buen estado; los materiales empleados para su elaboración fueron madera, deslizaderos y túneles en fibra de vidrio.

IMAGEN Nº 25: FUENTES DE AGUA MALECON SIMON BOLIVAR



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

b) CASO 2: MALECÓN PIERINA DEALESSI

VARIABLE: ESPACIO PUBLICO DEGRADADO

INDICADOR: ELEMENTOS DEL ESPACIO PUBLICO

LUMINARIAS

Dentro del malecón se enumeran 588 luminarias en dos diseños, de las cuales el 96% está en buen estado y solo el 4% en estado regular, se dice que se encuentran en estado regular ya que presentan zonas donde la pintura presenta un poco de desgaste, sin embargo ninguna está en mal estado. Lamentablemente no se puede acceder al sitio de estudio para verificar si

INVENTARIO									
MALECON SIMÓN BOLIVAR									
VARIABLE: ESPACIO PUBLICO DEGRADADO – DIMENSIÓN ARQUITECTONICA									
ELEMENTOS DEL ESPACIO PUBLICO									
		MATERIALES				ESTADO			CANTIDAD
		MADERA	METAL	CONCRETO	PLASTICO	BUENO	REGULAR	DEGRADADO	
BANCAS		X	X			314	26	0	340
						92%	8%	0%	
LUMINARIAS			X	X		640	29	0	669
						96%	4%	0%	
BASUREROS			X		X	132	21	4	157
						84%	13%	3%	
PERGOLAS O COBERTURAS			X	X	X	19	0	0	19
						100%	0%	0%	
FUENTE DE AGUA				X		14	0	0	14
						100%	0%	0%	
JUEGOS INFANTILES	TOBOGÁN	X			X				3
	SUBE Y BAJA	X			X	100%	0%	0%	
	COLUMPIO	X			X				

CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCION DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO CASO: CHIMBOTE

Nº DE FICHA:

07



todas las luminarias funcionan correctamente, es decir si todas tienen en buen estado las bombillas y solo se describió según los datos obtenidos a través del google earth.

Todas las luminarias del sitio están elaborada en metal porque los materiales y elementos fueron recuperados del viejo puerto. El clima de Buenos Aires es benigno todo el año. La temperatura media anual de 18° torna escasos los días de calor y frío intensos, lo que permite pasear por la ciudad en cualquier época. Sin embargo el mobiliario (luminarias) presenta una protección en pintura selladora, por la humedad al que está expuesto por su ubicación, realizándose frente a los 4 diques.

IMAGEN Nº 26: LUMINARIAS



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

BANCAS

Las bancas que están distribuidas a lo largo del malecón presentan dos diseños comunes una de ellas no tiene espaldar, están elaboradas en metal y madera, El estado en el que se encuentran, en su mayoría es bueno, con un 96% es decir 249 bancas del total, un 4% se encuentra en estado regular que conforman 11 del total, se les considero en estado ya que estaban manchadas con spray y ninguna de ellas se encuentran en mal estado.

Las temporadas más lluviosas son el otoño y la primavera (de marzo a junio y de septiembre a diciembre). Son

generalmente lloviznas o lluvias breves que no impiden el desarrollo de las actividades, por este motivo toda la madera de las bancas en su totalidad se encuentran aislada del piso por sujetadores de metal, ya que la humedad provoca hinchazón y aumenta la probabilidad de ataques de insectos y hongos, sin embargo aquí no se cubre el mobiliario ante la lluvia, por lo tanto se optó por aplicarle pintura selladora al metal y protector hidrosoluble a la madera para prevenir, ya que este mobiliario está a la intemperie prevenido también del sol porque este ocasiona una degradación superficial que vuelve la madera grisácea.

TACHOS DE BASURA

El material que se empleo fue el acero inoxidable en todos los tachos de basura existentes en este espacio público los cuales están sujetos a una estructura de concreto, siendo el único diseño empleado a lo largo del malecón, en total es una suma de 128 tachos de los cuales ninguno presenta deficiencias estando todos en un perfecto estado de conservación, por el material con el que ha sido

IMAGEN N° 27: BANCAS MALECON PIENA DEALESSI



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

elaborado este mobiliarios porque este ofrece muchos beneficios, como una larga vida útil, un atractivo estético y resistencia al impacto, se tiene un acabado que minimiza la adherencia de la suciedad y facilita la limpieza “natural” por el agua de lluvia por los pequeños agujeros que posee, como se observa en la imagen nº 25. Al igual que el mobiliario mencionado anteriormente a este también se le hace mantenimiento.

IMAGEN N° 28: TACHO DE
BASURA



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

INVENTARIO

MALECON PIERINA DEALESSI – PUERTO MADERO

VARIABLE: ESPACIO PUBLICO DEGRADADO – DIMENSIÓN ARQUITECTONICA

ELEMENTOS DEL ESPACIO PUBLICO

		MATERIALES				ESTADO			CANTIDAD
		MADERA	METAL	CONCRETO	PLASTICO	BUENO	REGULAR	DEGRADADO	
BANCAS		X	X			249	11	0	260
						96%	4%	0%	
LUMINARIAS			X			563	25	0	588
						90%	10%	0%	
BASUREROS			X	X		128	0	0	128
						100%	0%	0%	
PERGOLAS O COBERTURAS		-	-	-	-				
FUENTE DE AGUA		-	-	-	-				
JUEGOS INFANTILES	TOBOGÁN	-	-	-	-				
	SUBE Y BAJA	-	-	-	-				
	COLUMPIO								



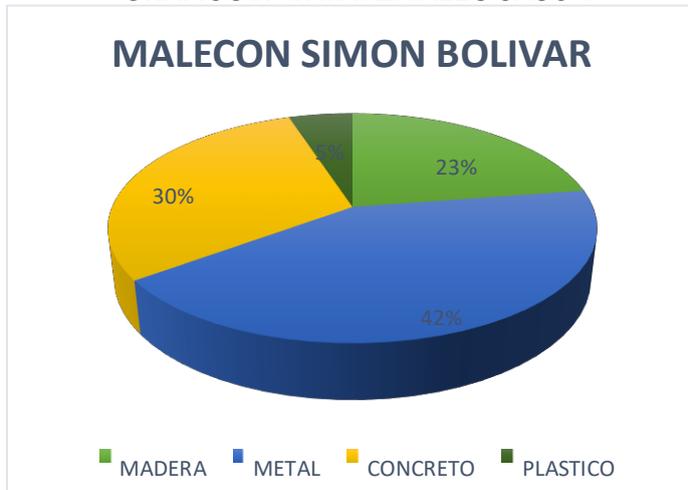
CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCION DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO CASO: CHIMBOTE

Nº DE FICHA:

08

PROMEDIO DE MATERIAL EN INTERVECION DE EPACIOS PUBLICOS QUE PRESENTARON DEGRADACIÓN

GRAFICO Nº 1: MATERIALES CASO 1



FUENTE: Elaboración propia

GRAFICO Nº 2: MATERIALES CASO 2



FUENTE: Elaboración propia

La intervención ante el espacio público degradado en cuanto al aspecto arquitectónico, se determina mediante los materiales empleados en los elementos del espacio público (malecón); entonces se deduce que mediante el estudio realizado en los dos casos, después de elaborar los gráficos se realizó un promedio de los materiales empleados, entre ellos tenemos, madera, metal, concreto y plástico.

Grafico 1 (Malecón Simón Bolívar) aquí se aprecia el uso de los 4 materiales sin embargo el predominante es el metal teniendo un 42% del promedio total, continuado

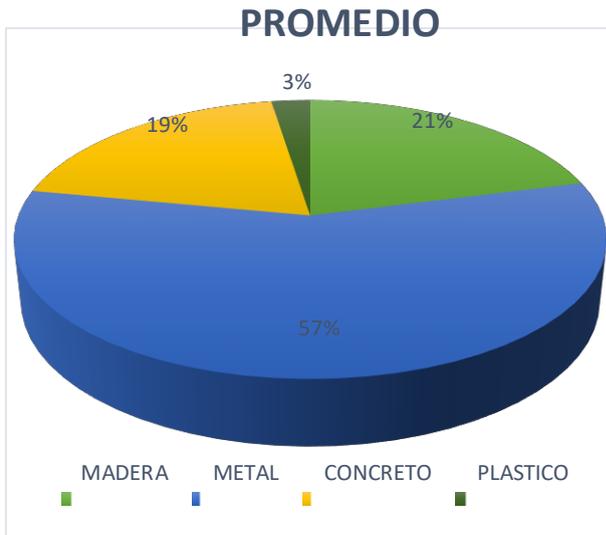
por el concreto que cuenta con el 30% como tercero se encuentra la madera con 23% y el menos usado el plástico con tal solo 5%.

Grafico 2 (Malecón Pierina Dealessi) a diferencia del caso 1 aquí no se tomo en cuenta el uso del plástico, sin embargo el uso del metal es el predominante con un 72%, continuando con la madera que tiene un 19% del porcentaje total y finalmente el concreto que no es tan usado y solo contiene el 9%.

Realizando el promedio entre el grafico 1 y el grafico 2 se pudo deducir que:

GRAFICO Nº 3: PROMEDIO CASO 1 y CASO 2

Grafico 3



FUENTE: Elaboración propia

Metal: Se ha empleado en un promedio de 57% del total de los materiales.

Concreto: Se ha empleado en un promedio de 19% del total de los materiales.

Madera: Se ha empleado en un promedio de 21% del total de los materiales.

Plástico: Se ha empleado en un promedio de 3% del total de los materiales.

PROMEDIO DE EL ESTADO DE CONSERVACION DEL MOBILIARIO

La intervención ante el espacio público degradado en cuanto al aspecto arquitectónico, se determina mediante el estado en el que se encuentran los elementos del espacio público (malecón); entonces se deduce que mediante el estudio realizado en los dos casos, después de elaborar los gráficos se realizó un promedio.

GRAFICO Nº 4: ESTADO MOBILIARIO CASO 1

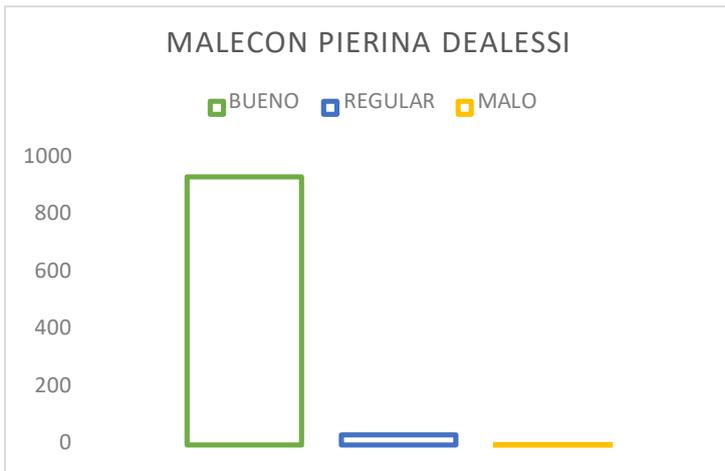
Grafico 4 (Malecón Simón Bolívar) en este grafico podemos apreciar que el estado en el que se encuentran los elementos del malecón es un 94% bueno ya que el mobiliario urbano está elaborado de materiales durables que resisten los cambios de temperatura y el desgaste del exterior, solo tiene un 6% del total



FUENTE: Elaboración propia

en estado regular y un 0% en mal estado.

GRAFICO Nº 5: ESTADO MOBILIARIO CASO 2



FUENTE: Elaboración propia

Grafico 5 (Malecón Pierina Dealessi) los elementos arquitectónicos de este espacio público cuenta con un 96% en buen estado, por el material con los que estos han sido elaborados; tiene solo un 4% de sus elementos en estado regular y 0% en mal estado.

Realizando el promedio entre el grafico 1 y el grafico 2 se pudo deducir que:

GRAFICO Nº 6: PROMEDIO ESTADO MOBILIARIO



FUENTE: Elaboración propia

Grafico 6

Bueno: El estado promedio en el que se encuentran los elementos del espacio público (malecón) es de 95% del total

Regular: El estado promedio en el que se encuentran los elementos del espacio público

(malecón) es de 5% del total

Malo: El estado promedio en el que se encuentran los elementos del espacio público (malecón) es de 0% del total

1.2. **HIPOTESIS ESPECÍFICA 1:** Los principios urbanos como: sostenibilidad urbana e identidad cultural; son los que se evidencian en intervenciones sobre espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades puerto.

1.2.1. VARIABLE: PRINCIPIOS URBANOS

SUB VARIABLE: SOSTENIBILIDAD URBANA

DIMENSIÓN: TRANSPORTE

INDICADOR: MOVILIDAD

ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

“Es la búsqueda de un desarrollo urbano sostenible que no degrade el entorno y proporcione calidad de vida a los ciudadanos”. Según Sabin Intxaurreaga, (2002)

Se trata de un indicador que pondera la accesibilidad de los tramos de calle en función del ancho de aceras que estos presenten, asumiendo que ambos atributos pueden limitar los desplazamientos de personas hacia el espacio público en este caso el Malecón Pierina Dealessi y el Malecón Simón Bolívar. Para determinar el grado de accesibilidad es necesario contar con la anchura y el número de las aceras y vías que nos llevan hacia estos espacios públicos (malecón).

En función de las dimensiones de las aceras, se establecen las siguientes categorías:

Buena accesibilidad: Aceras de 2.50 metros de ancho o más.

Suficiente accesibilidad: Aceras de 1.20 metros de ancho o más.

Insuficiente accesibilidad: Aceras de menos de 1.20 metros de ancho o más.

En función de las dimensiones de las vías, se establecen las siguientes categorías:

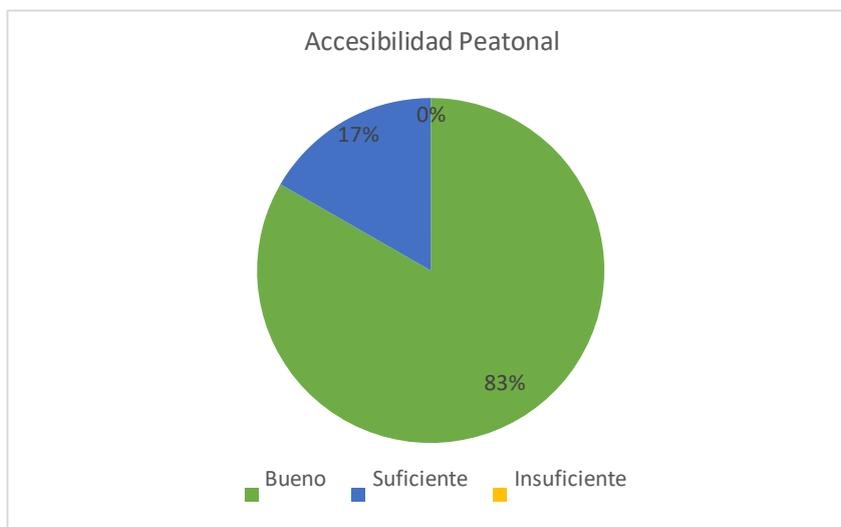
Buena accesibilidad: Vías de más de 6.00 metros de ancho o más.

Suficiente accesibilidad: Vías de 6.00 metros de ancho.

Insuficiente accesibilidad: Vías de menos de 6.00 metros de ancho.

a) ACCESIBILIDAD MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR

GRAFICO Nº 7: Resultados accesibilidad peatonal

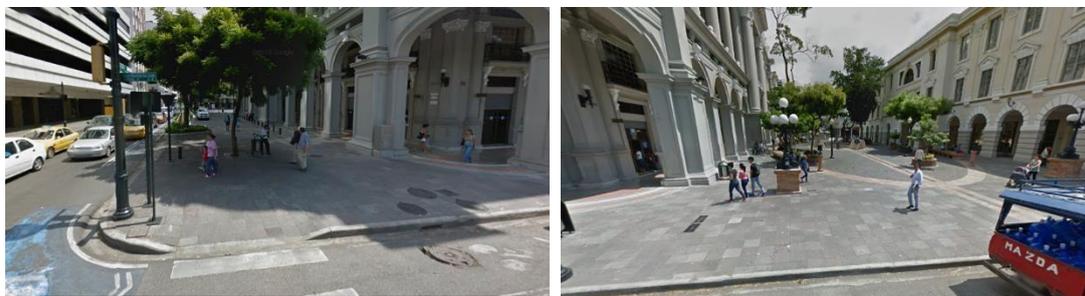


Fuente: Elaboración Propia

Según el inventario N° 3 se puede apreciar que se enumeran 12 accesos peatonales y 10 accesos vehiculares.

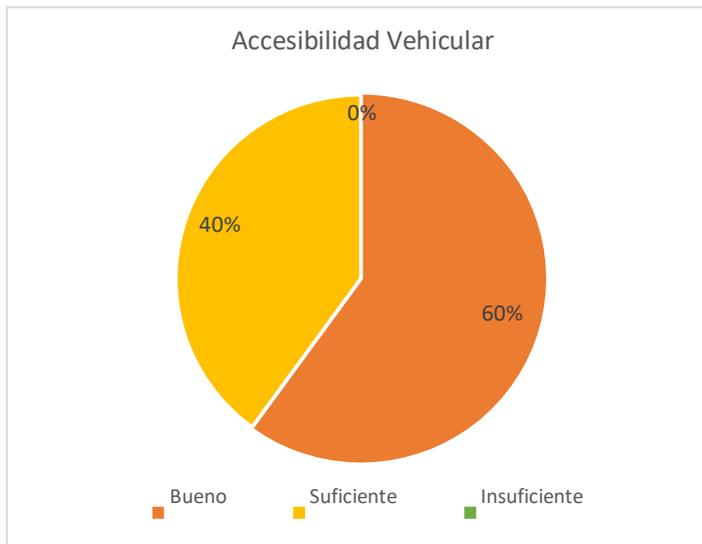
En cuanto a accesibilidad peatonal el gráfico de resultados N° 1 arroja que el 83% está considerado como buena accesibilidad por contar con aceras de 2.50 m de ancho o más, sin embargo existe un 17% que equivale a 2 aceras que tienen 1.20 m. de ancho la cual se considera como accesibilidad suficiente y un 0% de aceras insuficientes para el acceso peatonal.

IMAGEN Nº 29: ACCESOS PEATONALES MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

GRAFICO N° 8: Resultados accesibilidad vehicular



Fuente: Elaboración Propia

La accesibilidad vehicular hacia el malecón Simón Bolívar es buena ya que se cuenta con el 60% de vías que tienen más de 6 m. de ancho, el 8% del total son vías suficientes para poder acceder y el 0% son vías insuficientes es decir vías menores a 6 m. de ancho (verificar grafico nº 8, resultados de accesibilidad vehicular).

IMAGEN N° 30: ACCESOS PEATONALES MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

b) TIPO DE VEREDA

El tipo de material que se ha empleado en las aceras, es solería de hormigón, adoquín de terracota y Ado pasto; se emplearon estos materiales por la resistencia que estos tienen, el adoquín de terracota lo usan mezclándolo en colores como rojo, amarillo y gris.

INVENTARIO			
CASO: MALECÓN SIMÓN BOLIVAR – MALECÓN 2000			
VARIABLE: SOSTENIBILIDAD URBANA		INDICADOR: MOVILIDAD	
DIMENSIÓN DE TRANSPORTE			
Nº DE ACCESOS			
PEATONAL	12		
VEHICULAR	10		
ANCHO DE ACERAS			Nº
ACCESIBILIDAD PEATONAL	BUENA	ACERAS DE 2,5 M. DE ANCHO O MAS	10
	SUFICIENTE	ACERAS DE 1.20 METROS DE ANCHO	2
	INSUFICIENTE	ACERAS DE MENOS DE 1.20 METROS DE ANCHO	0
ANCHO DE VÍAS			
ACCESIBILIDAD VEHICULAR	BUENA	VÍAS DE MAS DE 6 M. DE ANCHO	6
	SUFICIENTE	VÍAS DE 6 M. DE ANCHO	4
	INSUFICIENTE	VÍAS DE MENOS DE 6 M. DE ANCHO	0
TIPO DE VEREDA			
CEMENTO		ADOQUÍN DE GRANITO	
CANTO RODADO		ADOPASTO	X
SOLERIA DE HORMIGON	X	ADOQUÍN DE HORMIGÓN	
ADOQUIN DE TERRACOTA	X	BALIZA TACTIL	
ADOQUIN DE PIEDRA		PAVIMENTO GUIA TACTIL	
ADOQUÍN DE HORMIGÓN		LOSETA TACTIL	
 UCV <small>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</small>	CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO		DOCENTE: DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS
	AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALA MARLY SARA		ASESOR: ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR
			Nº DE FICHA <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">11</div>

a) ACCESIBILIDAD MALECON PIERINA DEALESSI

GRAFICO Nº 9: Resultados accesibilidad peatonal



Fuente: Elaboración Propia

Según el inventario Nº 4 se puede apreciar que se enumeran 15 accesos peatonales y 12 accesos vehiculares.

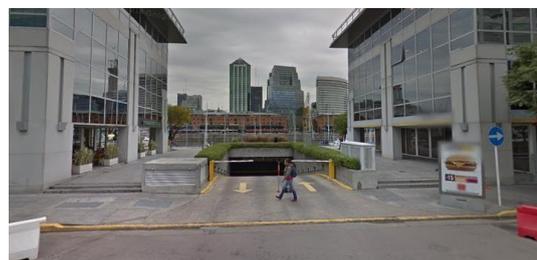
En cuanto a accesibilidad peatonal el gráfico de resultados Nº 9 arroja que el 100% está considerado como buena accesibilidad por contar con aceras de 2.50 m de ancho o más, este es el tipo de aceras que predominan en Puerto Madero ya que no se cuenta con la existencia de aceras de 1.20 m de ancho o menor a esa longitud.

IMAGEN Nº 32: ACCESO PEATONAL MANUELA SÁENZ



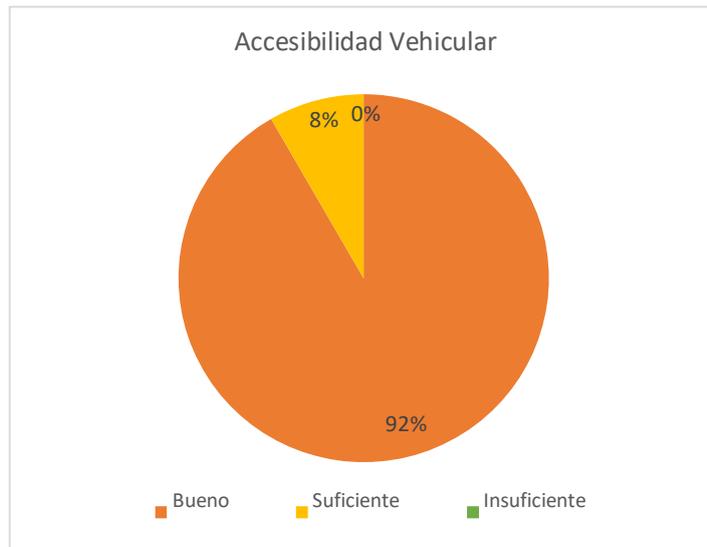
FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

IMAGEN Nº 31: ACCESO PEATONAL EMA DE LA BARRA



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

GRAFICO N° 10: Resultados accesibilidad vehicular



Fuente: Elaboración Propia

La accesibilidad vehicular en Puerto Madero es Buena ya que se cuenta con el 92% de vías que tienen más de 6 m. de ancho, el 8% del total son vías suficientes para poder acceder y el 0% son vías insuficientes es decir vías menores a 6 m. de ancho (verificar gráfico n° 10, resultados de accesibilidad vehicular)

IMAGEN N° 33: Jr. Azucena Villafior



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

IMAGEN N° 34: Jr. Azucena Maizani



FUENTE: GOOGLE EARTH MARZO 2015

b) TIPO DE VEREDA

En cuanto al tipo de vereda existen 3 materiales con las que estas han sido trabajadas, entre ellas está el cemento pulido, adoquín de piedra y adoquín de hormigón (verificar ficha N° 12) se emplearon estos por las ventajas físicas que estos poseen, son materiales muy resistentes a las raspaduras, el tráfico de maquinaria e incluso al polvo.

INVENTARIO

CASO: PUERTO MADERO - MALECON PIERINA DEALESSI

VARIABLE: SOSTENIBILIDAD URBANA

INDICADOR: MOVILIDAD

DIMENSIÓN DE TRANSPORTE

Nº DE ACCESOS

PEATONAL	15
VEHICULAR	12

ANCHO DE ACERAS

ANCHO DE ACERAS			Nº
ACCESIBILIDAD PEATONAL	BUENO	ACERAS DE 2,5 M. DE ANCHO O MAS	15
	SUFICIENTE	ACERAS DE 1.20 METROS DE ANCHO	0
	INSUFICIENTE	ACERAS DE MENOS DE 1.20 METROS DE ANCHO	0

ANCHO DE VÍAS

ACCESIBILIDAD VEHICULAR	BUENO	VÍAS DE MAS DE 6 M. DE ANCHO	11
	SUFICIENTE	VÍAS DE 6 M. DE ANCHO	1
	INSUFICIENTE	VÍAS DE MENOS DE 6 M. DE ANCHO	0

TIPO DE VEREDA

CEMENTO	X	ADOQUÍN DE GRANITO	
CANTO RODADO		ADOPASTO	
SOLERIA DE HORMIGON		ADOQUÍN DE HORMIGÓN	X
ADOQUIN DE TERRACOTA		BALIZA TACTIL	
ADOQUIN DE PIEDRA	X	PAVIMENTO GUIA TACTIL	
ADOQUÍN DE HORMIGÓN		LOSETA TACTIL	



CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO

AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALETA MARLY SARA

DOCENTE:

DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS

ASESOR:

ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR

Nº DE FICHA

12

COMPARACION DE ACCESIBILIDAD CASO 1 Y CASO 2

Los espacios públicos que sufrieron degradación, hoy en día cuentan con una buena accesibilidad tanto peatonal como vehicular, con un 93% y el 7% restante tiene una accesibilidad que es suficiente para el usuario (ver gráfico 11) y en cuanto al acceso vehicular cuenta con un 77% de buena accesibilidad y un 23 % (ver gráfico 12) con accesos que son suficientes para que el vehículo pueda transitar sin ocasionar tráfico. En cuanto al tipo del material empleado en las aceras se puede apreciar que el predominante es el adoquín por su resistencia, extensa duración, homogeneidad, facilidad de colocación sin aglomerante, bajo precio y con múltiples posibilidades expresivas que presta por su imagen. Pierina Dealessi y Simón Bolívar, tuvieron como principio la sostenibilidad urbana, buscando un

desarrollo urbano sostenible que no degrade el entorno a través de la accesibilidad peatonal y vehicular, de esta forma poder crear un vínculo de la ciudad con su espacio público.

GRAFICO Nº 11: Promedio accesibilidad vehicular caso 1 y caso 2

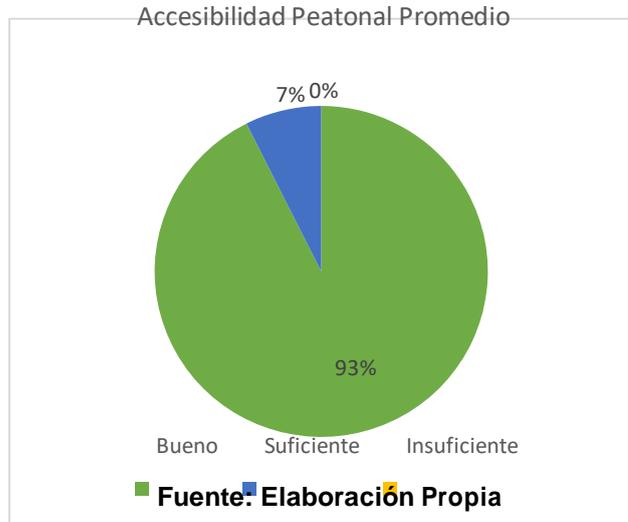
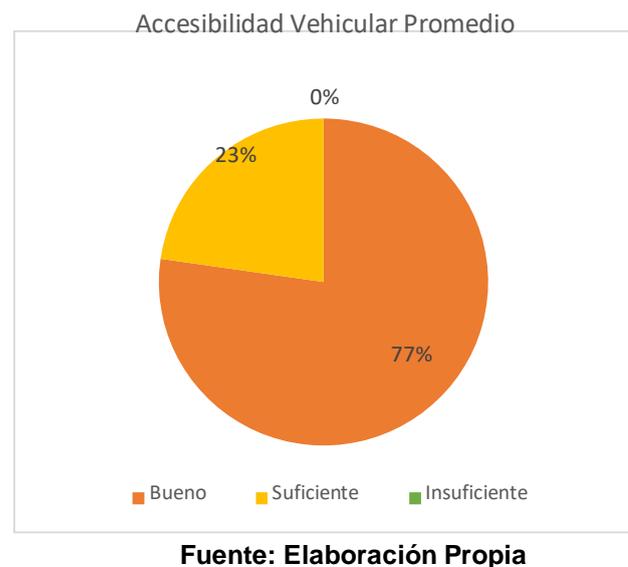


GRAFICO Nº 12: Promedio accesibilidad vehicular caso 1 y caso 2



1.2.2. VARIABLE: PRINCIPIOS URBANOS

SUB VARIABLE: SOSTENIBILIDAD URBANA

DIMENSIÓN: SOCIAL

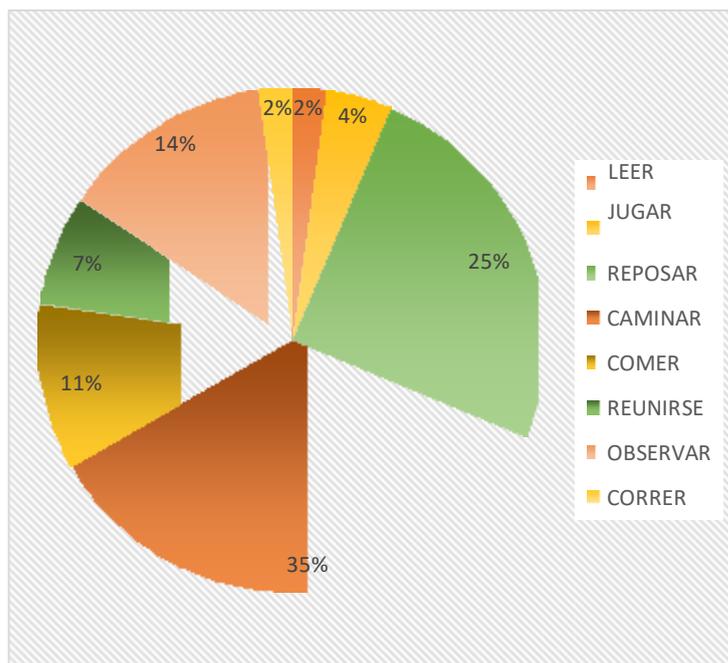
INDICADOR: COHESIÓN SOCIAL

Es un indicador que muestra las actividades del usuario, el tipo de usuario y los grupos que acuden al espacio público en este caso malecón Simón Bolívar y Pierina Dealessi; se realizará una evaluación en función a los datos que nos proporcione el google earth.

CASO 1: MALECON SIMON BOLIVAR

a) ACTIVIDADES DE USUARIOS

GRAFICO Nº 13: Actividades del usuario Malecón Simón Bolívar



Fuente: Elaboración Propia

En este espacio público en cuanto a las actividades que realiza el usuario, se puede apreciar en el gráfico nº 13 que los usuarios acuden en su mayoría a caminar a lo largo del malecón como se aprecia en la imagen nº 34, el segundo uso predominante es reposar, se puede apreciar a mucha

gente sentada bajo las coberturas y los árboles (observar imagen nº 35); en cuanto al tercer uso predominante se pudo observar mucha gente contemplando el río (observar imagen nº 36).

IMAGEN Nº 35: Familia caminando a lo largo del malecón



IMAGEN Nº 36: Usuario reposando bajo un árbol



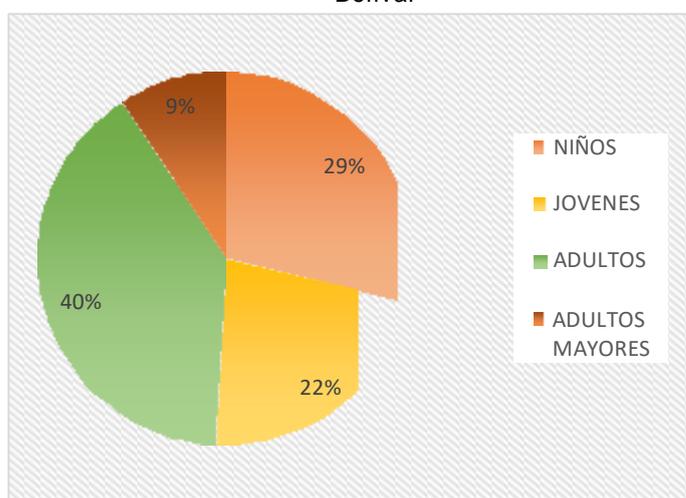
IMAGEN Nº 37: Familia observando el río



FUENTE: GOOGLE EARTH FEBRERO 2015

b) TIPO DE USUARIO

GRAFICO Nº 14: Tipo de Usuario Malecón Simón Bolívar

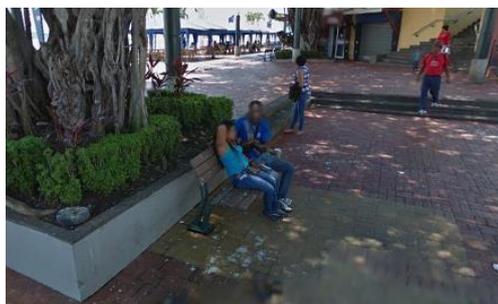


Fuente: Elaboración Propia

Si nos referimos al tipo de usuario que frecuenta el malecón, se apreció que en su mayoría son adultos representando un 40% de porcentaje total, los cuales acuden con sus hijos a la zona de juegos infantiles es por ello que los niños ocupan un porcentaje importante

29%, muchos jóvenes también acuden a este espacio público, en su mayoría vienen en pareja. (Verificar inventario nº 13).

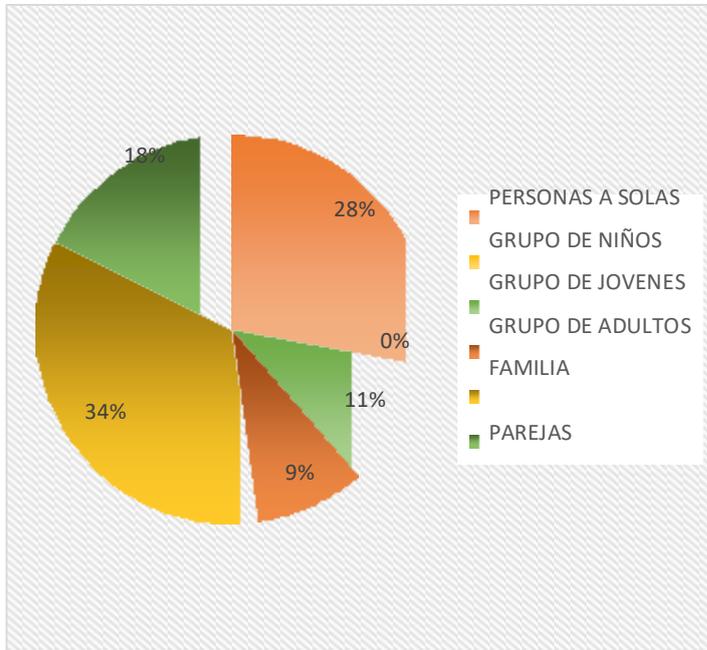
IMAGEN Nº 38: Pareja reposando bajo el árbol



FUENTE: GOOGLE EARTH FEBRERO 2015

GRUPO DE USUARIOS

GRAFICO N° 15: Grupo de Usuario Malecón Simón Bolívar



Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a los grupos de usuarios que acuden con más frecuencia al malecón Simón Bolívar, son las familias que en su mayoría acceden a caminar a lo largo del malecón como se observa en la imagen n°39, con un 34%, en segundo lugar con un porcentaje alto se observó muchas personas caminando a solas como se muestra

en la imagen n° 36 obteniendo un 28% del total, y el tercer predominante son las parejas que en su mayoría se sientan bajo el regazo de los arboles como se aprecia en la imagen n° 38, contando con un 11% del porcentaje total (verificar grafico n° 15)

IMAGEN N° 39: Personas caminando a solas



FUENTE: GOOGLE EARTH FEBRERO 2015

INVENTARIO

CASO: MALECÓN SIMÓN BOLIVAR – MALECÓN 2000

VARIABLE: SOSTENIBILIDAD URBANA

INDICADOR: COHESIÓN SOCIAL

DIMENSIÓN SOCIAL

A: PREDOMINANTE B) SEGUNDO PREDOMINANTE C) TERCER PREDOMINANTE

ACTIVIDADES DE USUARIOS

LEER		COMER	
JUGAR		REUNIRSE	
REPOSAR	B	OBSERVAR	C
CAMINAR			A

TIPO DE USUARIOS

NIÑOS	B	ADULTOS	A
JOVENES	C	ADULTOS MAYORES	

GRUPOS

PERSONAS A SOLAS	B	GRUPO DE ADULTOS	
GRUPO DE NIÑOS		FAMILIA	A
GRUPO DE JOVENES		PAREJAS	C



CRITERIOS URBANO-ARQUITECTÓNICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO

AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALA MARLY SARA

DOCENTE:

DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS

ASESOR:

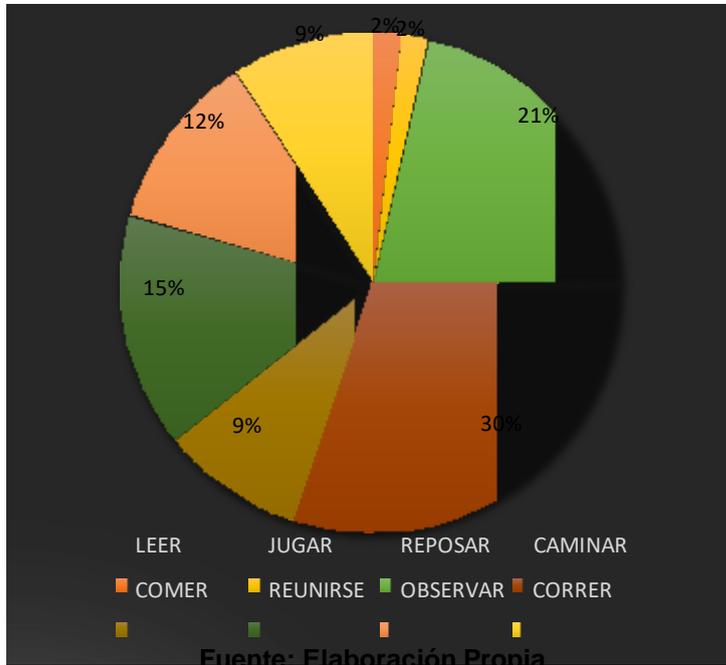
ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR

Nº DE FICHA

13

CASO 2: MALECON PIERINA DEALESSI
a) ACTIVIDADES DE USUARIO

GRAFICO Nº 16: Actividades del usuario Malecón Pierina Dealesi



Al igual que en el primer caso, aquí se puede observar que la actividad que el usuario realiza con más frecuencia, es caminar a lo largo del malecón, el porcentaje de personas que realiza esta actividad es de un 30% (verificar grafico nº 16). El segundo predominante es reposar, se pudo

observar que muchas personas reposan en las bancas que están distribuidas a lo largo del malecón para conversar con sus amigos, familiares, etc algunos sin compañía. En este malecón se resalta la presencia de numerosos jóvenes que acuden a reunirse con sus amigos, en un menor número grupos de adultos, también se resalta que muchas personas observan los diques, pues el malecón se realiza a lo largo de estos.

IMAGEN Nº 41: Grupo de jóvenes caminando por el malecón

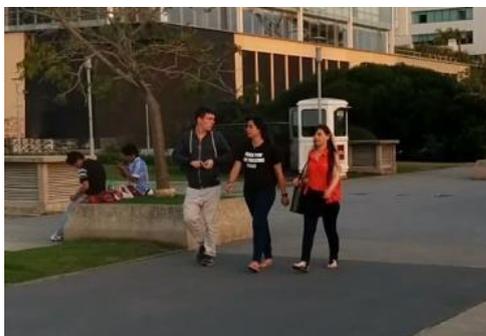


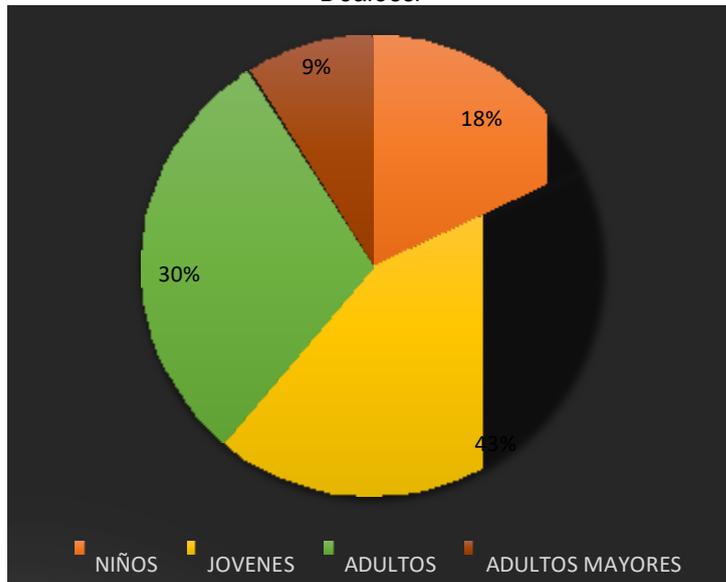
IMAGEN Nº 40: Actividad de reposar en el malecón Pierina Dealesi



FUENTE: GOOGLE EARTH AGOSTO 2015

b) TIPO DE USUARIO

GRAFICO Nº 17: Tipo de usuario Malecón Pierina Dealesi



Fuente: Elaboración Propia

En cuanto al tipo de usuario se observó que ha este malecón acuden en un gran número jóvenes en pareja representando un 38% del total, sobre todo por el buque museo Fragata y el puente de la mujer, como se aprecia en las imágenes nº 42. En segundo lugar se

observó la presencia de adultos, muchas veces caminando a solas a lo largo del malecón, como se observa en la imagen nº 43 contando con un 30%. Los niños siempre acompañados de sus padres, pues en este espacio público no se cuenta con una zona de juegos lamentablemente. Y finalmente el adulto mayor al igual que en el caso anterior no representa un porcentaje muy alto (verificar gráfico nº 17).

IMAGEN Nº 42: Parejas de jóvenes



FUENTE: GOOGLE EARTH AGOSTO 2015

IMAGEN N° 44: Usuario caminando a lo largo del malecón

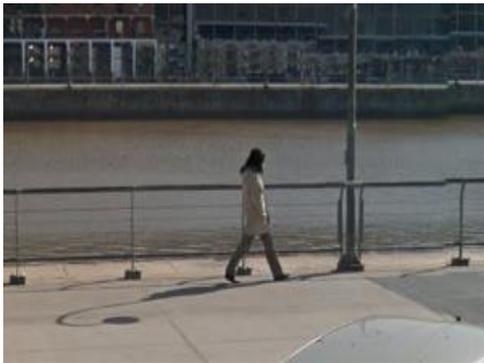


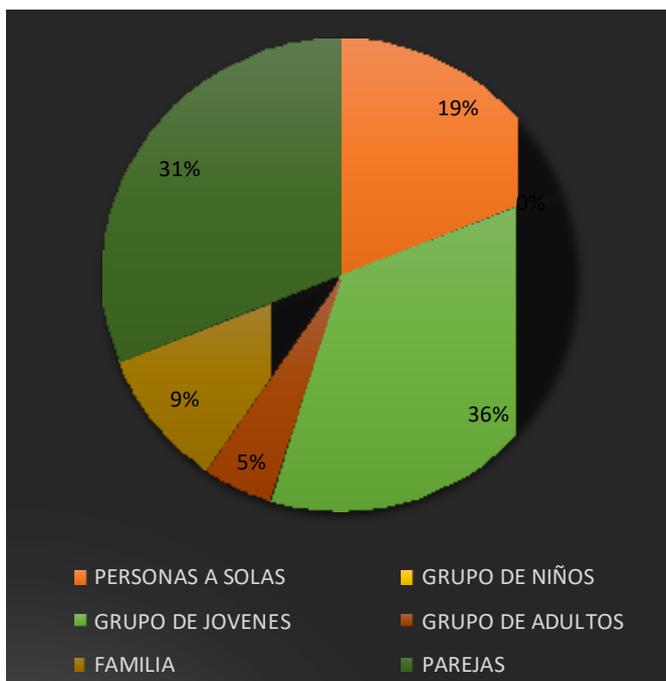
IMAGEN N° 43: Madre e hija malecón Pierina Dealessi



FUENTE: GOOGLE EARTH AGOSTO 2015

c) GRUPO DE USUARIOS

GRAFICO N° 18: Grupo de Usuario Malecón Pierina Dealessi



Fuente: Elaboración Propia

El tipo de usuario predominante en este espacio público es el joven, los cuales se reúnen en grupos para realizar diversas actividades, obteniendo un 36% del total de grupos que acceden al malecón, con un porcentaje de 31% que no es una gran diferencia se encuentran las parejas, los cuales se reúnen en su mayoría cerca al puente de la mujer como se puede apreciar en las imágenes n° 42, como tercer predominante

se encuentran las personas que transitan a solas ocupando un 19% del total en su mayoría son adultos. A diferencia del Malecón Simón Bolívar aquí no predomina el grupo de familias más bien cuenta con un porcentaje de 9%, y finalmente el grupo de adultos que no se hace muy visible ya que su porcentaje es bajo 5% (verificar grafico 18).

INVENTARIO**CASO: MALECÓN PIERINA DEALESSI – PUERTO MADERO**

VARIABLE. SOSTENIBILIDAD URBANA

INDICADOR. COHESIÓN SOCIAL

DIMENSIÓN SOCIAL

A: PREDOMINANTE B) SEGUNDO PREDOMINANTE C) TERCER PREDOMINANTE

ACTIVIDADES DE USUARIOS

LEER		COMER	
JUGAR		REUNIRSE	C
REPOSAR	B	OBSERVAR	
CAMINAR	A	CORRER	

TIPO DE

NIÑO	C	ADULTO	B
JOVENE	A	ADULTOS	

GRUPO

PERSONAS A	C	GRUPO DE ADULTOS	
GRUPO DE NIÑOS		FAMILIA	
GRUPO DE JOVENES	A	PAREJA	B



CRITERIOS URBANO-ARQUITECTONICOS PARA LA INTERVENCIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS DEGRADADOS EN CIUDADES PUERTO

AUTOR: EST. ARQ. EUSTAQUIO ZAVALA MARLY SARA

DOCENTE:

DRA. BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS

ASESOR:

ARQ. CASTAÑEDA SILVA CÉSAR

Nº DE FICHA

14

1.2.3. VARIABLE: PRINCIPIOS URBANOS

SUB VARIABLE: IDENTIDAD CULTURAL

DIMENSIÓN: ARQUITECTÓNICA

INDICADOR: RESPETO POR LA HISTORIA

Según el marco conceptual, se entiende por identidad a todos aquellos elementos que permiten identificarnos, caracterizamos, mostrar que tenemos en común y que nos diferencia de otros lugares, mientras que al hablar de cultura, nos estamos refiriendo a elementos materiales, que han sido organizados con coherencia, donde participan las costumbres.

En este indicador se estudiará aquellos edificios y monumentos que han sido conservados a través de los años por su importante valor histórico.

CASO 1: MALECON SIMON BOLIVAR

CONSERVACION DE EDIFICIOS HISTORICOS Y MONUMENTOS

En la Plaza Cívica se encuentran los monumentos de mayor importancia histórica, que se conservan del malecón anterior como son: Monumento del Hemiciclo de la Rotonda que es el más representativo de la ciudad de Guayaquil y conmemora la reunión de los libertadores Simón Bolívar y San Martín, la Galería de Guayaquileños Ilustres en la Plaza Cívica se creó la como un homenaje a todos aquellos ciudadanos nacidos en la provincia, que han contribuido desde sus diversos campos, está ubicado entre dos clubes privados establecidos en esta zona; el Club Naval y el Yacht Club de Guayaquil. Junto a este espacio se han previsto ágoras destinadas a representaciones culturales como música, danza y teatro al aire libre. Este espacio público es un pilar histórico de la ciudad, ya que desde él se expandió su crecimiento y a los inicios de la urbe tuvo un importante papel en su desarrollo y embellecimiento.

CASO 2: MALECON PIERINA DEALESSI

CONSERVACION DE EDIFICIOS HISTORICOS Y MONUMENTOS

Las nuevas construcciones no borrarían el estilo portuario y aseguró la preservación de edificios históricos que podían ser reciclados pero no destruidos, como los docks de ladrillo que se ven hoy, el depósito de Molinos “El Porteño”, el ex silo de la Junta Nacional de Granos y otros (*Ver ficha N° 09*). Es decir: los diques mantendrían la arquitectura original industrial inglesa de principios del siglo XX, con los típicos ladrillos a la vista. Su creación tuvo como objetivo recuperar la antigua zona portuaria, e integrarla a la ciudad como una prolongación de su centro. La conservación de grúas también forma parte de la identidad del puerto ya que estas se instalaron en la fachada de los docks para poder cargar y descargar las embarcaciones, una de las obras más atrapantes en Puerto Madero es la Fuente de las Nereidas que fue pensada como una valorización de lo femenino en una sociedad que se destacaba por su machismo.

Es de hacer notar que Puerto Madero es un sitio creado para rendir honor a la mujer. En consecuencia, éste objetivo se ve reflejado en los monumentos, en las plazas, en los parques y las calles las cuales llevan el nombre de personalidades femeninas vinculadas a las ciencias, al arte, a la política y a otras ramas del saber.

En síntesis, Puerto Madero es un lugar donde convergen la cultura y la historia, el diseño contemporáneo y el estilo portuario. La fusión de todos estos aspectos le otorgan a Puerto Madero una identidad bien marcada.

1.3. **HIPOTESIS ESPECÍFICA 2:** Las características físico - espaciales como: condición del estado físico y la ocupación del espacio; son las que se requieren para intervenir espacios públicos degradados en ciudades puerto.

1.3.1. VARIABLE 1: CARACTERÍSTICAS FÍSICO – ESPACIALES

SUB VARIABLE: CONDICIÓN DEL ESTADO FÍSICO

DIMENSIÓN: FÍSICO – ESPACIAL

INDICADOR: VULNERABILIDAD – CONTAMINACIÓN

Según el marco conceptual *“La condición está vinculada al estado o la situación en que se encuentra el espacio público. La noción de física, por su parte, puede relacionarse con la naturaleza o con elementos exteriores.”* (Domingo Gómez Orea, 2004)

Este indicador muestra el estado físico que presentan los espacios públicos que sufrieron degradación, analizando la vulnerabilidad a la que están expuestos y la contaminación a la que estuvo sujeta durante la etapa de decadencia. Para desarrollar el análisis se clasifica la amenaza sísmica de acuerdo al caso en 3 diferentes niveles: Moderado, peligroso, muy peligroso. En cuanto a amenaza por inundación también se clasifico en 3: No inundable, inundable y muy inundable. Finalmente refiriéndonos a la contaminación se estudiara la contaminación del agua, suelo y aire, los cuales también se medirán en 3 niveles: Bueno, malo, regular.

CASO 1: MALECON SIMON BOLIVAR

INDICADOR: VULNERABILIDAD – CONTAMINACIÓN

SUB INDICADOR: AMENAZA POR INUNDACIÓN – AMENAZA SISMICA

Guayaquil es la más expuesta a inundaciones futuras por su ubicación a orillas del río Guayas y por su poca elevación sobre el nivel del mar. Además se sitúa en la desembocadura de la segunda cuenca hidrográfica más amplia del país, lo que explica los caudales potencialmente considerables del río Guayas. El principal factor que incidió en su degradación son los químicos que arrojan los pesticidas y

plaguicidas usados en las prácticas agrícolas y el ingreso de aguas de alcantarillado sin tratar, además de las grandes acumulaciones de basura a lo largo del río.

Los aires contaminantes y el ruido se volvieron un problema para los alrededores del Malecón Simón Bolívar. Tenía innumerables puntos críticos de contaminación, debido a las grandes congestiones vehiculares, al excesivo claxon de automotores y a las concentraciones de dióxidos de azufre y de nitrógeno, que superaban los límites ambientales permisibles.

El centro urbano que rodea a este espacio público está expuesto a un riesgo sísmico potencial medianamente elevado (*ver ficha N° 11*) por el tipo de suelo donde se desarrolla. Se puede decir que Guayaquil es una zona inundable en cuanto a amenaza por inundación y peligrosa si nos referimos a amenaza sísmica.

CASO 2: MALECON PIERINA DEALESSI

INDICADOR: VULNERABILIDAD – CONTAMINACIÓN

SUB INDICADOR: AMENAZA POR INUNDACIÓN – AMENAZA SISMICA

Buenos Aires posee una red fluvial bien definida, la misma cuenta con un grupo de ríos y quebradas que se pueden considerar el punto focal de las amenazas de inundación. A lo anterior en la etapa de degradación, se suma el lanzamiento de desechos sólidos a los cauces, redundando en la reducción de la capacidad de la sección hidráulica, y provocando el desbordamiento de ríos.

A diferencia del grado de inundación Buenos Aires tiene un grado de amenaza sísmica bajo (*ver ficha N° 12*) el lugar donde está situada la ciudad prácticamente no hay riesgo debido a que no se producen los choques de diferentes placas tectónicas.

Se puede decir que Buenos Aires es una zona inundable en cuanto a amenaza por inundación y en cuanto a nivel sísmico el peligro es moderado.

1.3.2. VARIABLE 1: CARACTERÍSTICAS FÍSICO – ESPACIALES

SUB VARIABLE: OCUPACION DEL ESPACIO

DIMENSIÓN: FÍSICO – ESPACIAL

INDICADOR: USO DE EDIFICACIONES ETAPA DE DEGRADACIÓN

CASO 1: MALECON SIMON BOLIVAR

USO DE EDIFICACIONES ETAPA DE DEGRADACIÓN

Desde sus inicios el Malecón Simón Bolívar fue un puerto natural, por el cual entraban y salían los productos. Sin embargo con la construcción de un moderno puerto a unos 50 kilómetros hacia el sur. Este entraría en etapa de abandono y degradación urbana. En esta etapa el malecón encaró el creciente despoblamiento residencial, abandono de locales comerciales y el estancamiento de la inversión inmobiliaria. *(Ver ficha N° 4).*

CASO 2: MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR

USO DE EDIFICACIONES ETAPA DE DEGRADACIÓN

Unos diez años después de terminado, Puerto Madero ya había quedado totalmente obsoleto, debido al aumento del tamaño cada vez mayor de los buques. El gobierno tuvo que encarar la construcción de un nuevo puerto, y esta vez siguió las ideas de Huergo de una serie de dársenas abiertas en forma de peine, y el resultado fue el Puerto Nuevo, que se inauguró en 1919 y sigue activo hoy en día. Así, Puerto Madero entró en una decadencia de varias décadas, convirtiéndose en una de las zonas más deterioradas de la ciudad, con sus depósitos abandonados y enormes terrenos baldíos que nunca llegaron a edificarse. *(Ver ficha N° 5).*

1.4. **HIPOTESIS ESPECIFICA N°3:** Las condiciones de confort como: confort térmico, confort acústico, ocupación del espacio; son los que deben lograrse en espacios públicos degradados en ciudades puerto.

VARIABLE: CONDICIONES DE CONFORT

SUB VARIABLE: CONFORT TERMICO

DIMENSIÓN: AMBIENTAL

INDICADOR: ASOLEAMIENTO – VENTILACIÓN – ACUSTICA

SUB INDICADOR: PROTECCIÓN SOLAR – PROTECCION DE VIENTOS –
PROTECCION ACUSTICA

Según el marco conceptual, confort térmico es el bienestar físico donde no se experimenta sensación de calor ni de frío. Es decir, cuando las condiciones de temperatura y movimientos del aire son favorables a la actividad que desarrollan.

El confort acústico es el nivel sonoro que no molesta, que no perturba y que no causa daño directo a la salud.

En este indicador se estudiara el grado de confort con el que cuenta los espacios públicos malecón Simón Bolívar y malecón Pierina Dealessi, y el tipo de elementos tanto físicos como naturales que se emplearon para lograr este objetivo.

CASO 1: MALECÓN SIMÓN BOLÍVAR

SUB INDICADOR: PROTECCIÓN SOLAR – PROTECCION DE VIENTOS –
PROTECCION ACUSTICA

Existen dos tipos de protección solar una mediante elementos (coberturas), y la otra mediante elementos naturales (vegetación).

A lo largo del malecón se encuentran 4 tipos de coberturas las cuales ofrecen protección solar, siendo de 10.00 am a 4.30 p.m. el momento en el cual ofrecen mayor protección (*ver ficha n°13*), mientras que en las primeras horas de la mañana su protección es mínima. La vegetación en el ambiente urbano cumple múltiples funciones que mejoran las condiciones ambientales de la ciudad y, por consiguiente, aumentan la calidad de vida de la población. A comparación de las coberturas, los árboles y vegetación existentes en el recorrido de los jardines

ofreciendo una protección solar permanente, gracias a las distintas especies vegetales del espacio público, las cuales son de diversos tamaños oscilando desde tamaños muy pequeños hasta los 20 metros de alto.

Los vientos predominantes provienen del Suroeste. Debido al clima tropical se busca intensificar y aprovechar los vientos, es por ello que se emplearon dos estrategias:

Uso de coberturas, estos elementos fueron diseñados de tal manera que puedan captar la mayor cantidad de viento para luego direccionarlos hacia el malecón.

Uso de aboles y vegetación, dispuestos a lo largo del malecón (Norte- Sur), por lo que receptionan los vientos provenientes del Suroeste y los direccionan hacia Norte.

Uno de los factores que contribuyen a deteriorar la calidad del ambiente de las ciudades es el ruido, que aparece como una de las consecuencias del aumento de la población, de los medios de transporte, entre otros. Por lo tanto, su disminución debe implicar tanto el control de sus fuentes y emisiones, como la implementación de barreras, las cuales pueden ser elementos artificiales o naturales como árboles y arbustos, con lo que se lograra adicionalmente que las personas encuentren estos espacios más agradables.

El acondicionamiento acústico en este espacio público es bueno, ya que se creó un colchón con relación a las características y estructura de las franjas de vegetación que actúan como barrera de sonido en la Av. Simón Bolívar, evitando el ruido que se generaba debido a las grandes congestiones vehiculares que se suscitaban a los alrededores del malecón.

CASO 2: MALECÓN PIERINA DEALESSI

SUB INDICADOR: PROTECCIÓN SOLAR – PROTECCION DE VIENTOS – PROTECCION ACUSTICA

En este espacio público no se pensó en la protección solar todas las bancas están expuestas al sol sin brindar confort, los arboles solo se usaron para marcar el eje, el usuario está expuesto al sol constantemente. Los vientos provienen del sur oeste teniendo un acceso directo, sin protección alguna. En cuanto a protección acústica el malecón no está expuesto a ruidos, la avenida Olga Cossettini no es muy transitada y solo esta paralela al malecón en un corto tramo.

V. CONCLUSIONES

5.1. MATRIZ DE CONSISTENCIA HIPOTESIS – CONCLUSIONES

HIPOTESIS	CONCLUSIONES
<p data-bbox="237 443 416 510">HIPOTESIS PRINCIPAL</p> <p data-bbox="237 555 579 1189">Los criterios urbano-arquitectónicos como: rehabilitación de la infraestructura urbana y búsqueda de una imagen urbana son los que permiten la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias.</p>	<p data-bbox="603 443 999 479">CONCLUSION PRINCIPAL</p> <p data-bbox="603 544 1394 1402">La hipótesis que se planteó en la investigación es correcta, luego del análisis de los resultados se ha llegado a la conclusión que los criterios como rehabilitación de la infraestructura urbana y la búsqueda de una imagen urbana, son los que permitieron la intervención en espacios públicos que presentaron degradación, ya que mediante estos se logró mejorar las condiciones edilicias y de habitabilidad, a través del cambio de uso de suelo, la reactivación de locales inactivos, la rehabilitación de viviendas abandonadas y el reciclaje de edificios patrimoniales que se utilizó como artificio para conformar el marco visual de los habitantes hacia su ciudad, generando una imagen urbana que está sujeta a la identidad de cada lugar; además de la adecuada colocación del mobiliario, pensado para soportar las condiciones climáticas y el constante uso.</p>
<p data-bbox="237 1556 459 1624">HIPOTESIS ESPECIFICA 1</p> <p data-bbox="237 1668 579 1975">Los principios urbanos como: sostenibilidad urbana e identidad cultural; son los que se evidencian en intervenciones sobre</p>	<p data-bbox="603 1556 1043 1592">CONCLUSION ESPECIFICA 1</p> <p data-bbox="603 1664 1394 1865">Los principios urbanos como: sostenibilidad urbana e identidad cultural; son los que se evidencian en intervenciones sobre espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades puerto.</p> <p data-bbox="603 1888 1394 1975">La hipótesis es acertada los principios como: sostenibilidad urbana e identidad cultural son los que se</p>

<p>espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades puerto.</p>	<p>evidencian en espacios públicos que presentaron degradación, tuvieron como principio la sostenibilidad urbana, buscando un desarrollo urbano sostenible que no degrade el entorno a través de la accesibilidad peatonal y vehicular, de esta forma se creó un vínculo de la ciudad con su espacio público, además de tener una variedad de actividades lo que permite tener todo tipo de usuario y una identidad cultural arquitectónica bien marcada ya que se conservó los edificios históricos y monumentos.</p>
<p>HIPOTESIS ESPECIFICA 2</p> <p>Las características físico - espaciales como: condición del estado físico y la ocupación del espacio; son las que se requieren para intervenir espacios públicos degradados en ciudades puerto.</p>	<p>CONCLUSION ESPECIFICA 2</p> <p>La hipótesis formulada es correcta ya que las características físico – espaciales como la condición del estado físico y la ocupación del espacio, son las que se requieren para intervenir en espacios públicos que sufrieron degradación, dado que es necesario saber las condiciones en las que estos se encuentran, como la vulnerabilidad y la amenaza sísmica a la que pueden estar expuestos, de la misma forma es necesario saber cuál fue el principal factor que inicio su proceso de degradación.</p>
<p>HIPOTESIS ESPECIFICA 3</p> <p>Las condiciones de confort como: confort térmico, confort acústico, ocupación del espacio; son los que deben lograrse en espacios públicos</p>	<p>La hipótesis es correcta ya que con las condiciones de confort como: confort térmico, acústico y la ocupación del espacio son los que deben lograrse en espacios públicos que sufrieron degradación, ya que estos producen un bienestar físico en el usuario haciendo favorables las actividades que se realizan en el espacio, ya que uno de los factores que contribuyo a deteriorar la calidad del ambiente fue el ruido, que aparece como una de las consecuencias por la aglomeración de los</p>

degradados en ciudades puerto.	medios de transporte, entre otros. Por lo tanto, su disminución implicó el control de sus fuentes y emisiones, a través de la vegetación; el adecuado control del asoleamiento restringió el ingreso directo de la radiación en las diversas actividades que se realizan el malecón, con lo que se logró adicionalmente que las personas encuentren estos espacios más confortables.
--------------------------------	--

VI. RECOMENDACIONES

6.1. HIPOTESIS PRINCIPAL

Los criterios urbano-arquitectónicos como: rehabilitación de la infraestructura urbana y búsqueda de una imagen urbana son los que permiten la intervención en espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades portuarias.

RECOMENDACIÓN PRINCIPAL

Se recomienda que al rehabilitar el espacio público también rehabilite las viviendas en abandono, activar locales y preservar los edificios y monumentos históricos, así mismo emplear materiales adecuados en mobiliarios como: madera y metal en bancas, luminarias de metal, tachos de basura de acero inoxidable y plástico, pérgolas y coberturas en metal con el techo de policarbonato y juegos infantiles en fibra de vidrio.

6.2. HIPOTESIS ESPECIFICA 1

Los principios urbanos como: sostenibilidad urbana e identidad cultural; son los que se evidencian en intervenciones sobre espacios públicos que presentan degradación urbana en ciudades puerto.

RECOMENDACIÓN ESPECÍFICA 1

Se recomienda que las vías de acceso al espacio público sean en mayor número peatonales ya que caminar tiene un gran potencial para lograr la sostenibilidad urbana por que no degrada el entorno; asimismo las vías de acceso vehicular deben ser de doble carril para evitar el congestionamiento. El espacio público debe tener una variedad de actividades teniendo un respeto por los edificios y monumentos, conservando su valor histórico ya que esto forma parte de la identidad cultural del lugar, y de esta forma lograr acceda todo tipo de usuario ya sean niños, adultos jóvenes y adultos mayores.

6.3. HIPOTESIS ESPECÍFICA 2

Las características físico - espaciales como: condición del estado físico y la ocupación del espacio; son las que se requieren para intervenir espacios públicos degradados en ciudades puerto.

RECOMENDACIÓN ESPECÍFICA 2

Se recomienda hacer un análisis de la condición física espacial actual teniendo en cuenta la vulnerabilidad, tanto sísmica como la de inundación, para tomar medidas de precaución ante el riesgo, así mismo debe estudiarse la contaminación a la que está expuesto ya sea de agua, mar o aire.

6.4. HIPOTESIS ESPECÍFICA 3

Las condiciones de confort como: confort térmico, confort acústico, ocupación del espacio; son los que deben lograrse en espacios públicos degradados en ciudades puerto.

RECOMENDACIÓN ESPECÍFICA 3

Se recomienda utilizar la vegetación como elemento generador de microclimas, zonas de sombra y cortavientos en ámbitos sobreexpuestos. Mediante la acción de “dotar de árboles para la mejora del confort térmico” podemos lograr dicha mejora a través de la sombra producida por el arbolado, naturalizando y consiguiendo que la vegetación se integre a lo largo de todo el espacio público, haciendo participe de los elementos artificiales.

VII. BIBLIOGRAFIA

- Guillermo Tella, Buenos Aires: "Estrategias De Renovación Y Desarrollo Urbano El Caso Del Waterfront De Puerto Madero" (2010)
<http://www.guillermotella.com/enfoques/estrategias-de-renovacion-y-desarrollo-urbano/> Recuperado: 15/09/2015 13:05 pm
- Victor Gubbins B. Perú "Reflexiones sobre el borde costero" (2012)
<http://www.gubbinsarquitectos.cl> Recuperado: 13/10/15, 18:57 pm
- Patricia Rodríguez Aloma, La Habana: "*El espacio público, ese protagonista de la ciudad*" <http://ciudad.blogs.uoc.edu>. Recuperado: 18/09/15, 2:03 pm
- Ríos Licia, Argentina: "*Espacios en borde costero*" (2012)
<http://www.buenosaires.gob.ar/buenosaires> 14/10/2015 hora: 11.31 am
- Definición, "*Definición Degradación*" (2007)
<http://www.definicionabc.com/general/degradacion.php> Recuperado: 14/10/2015 hora: 12:47 pm
- Domingo Gómez Orea, Madrid "*Recuperación de espacios degradados*" (2004)
<http://www.terra.org>. Recuperado: 14/10/2015 hora: 12:59 pm
- Paredes Johan, Perú: "*Algunas definiciones urbanas*" (2014)
<http://apuntesdearquitecturadigital.blogspot.pe>. Recuperado: 21/09/2015 hora: 19:43 pm
- FERRADA, Jorge 2008 "*La ciudad portuaria y su complementariedad territorial*". Punta Arenas: Universidad de Magallanes – Escuela de Arquitectura.
- Milagros Huisa, Perú "*Identidad Cultural*" (2009)
<http://identidadculturalfacem.blogspot.pe/> 02/11/2015 hora: 11:47 am

- MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL SANTA (2012) Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022. Chimbote: Municipalidad Provincial del Santa.
- BAZÁN, Fernando, 2003 *“Historia de Chimbote”*. Primera Edición. Lima: Editorial San Marcos.

VIII. ANEXO

8.1. PROBLEMÁTICA DEL LUGAR

Las ciudades costeras del Perú se encuentran bordeadas por el Océano Pacífico, es por este emplazamiento geográfico del país, que se han desarrollado ciudades paralelas al litoral denominadas ciudades puerto. Podríamos decir que nuestras ciudades portuarias serían hoy día más atractivas y beneficiosas para los porteños y el país, si los usos portuarios y sus accesos, en lugar del cerrar el paso de la ciudad al mar, hubieran permitido un uso urbano, turístico y recreacional desarrollado armónicamente en conjunto con el puerto. (Noé Carbajal, 2010)

Sin embargo el panorama urbano en América Latina, en ciudades portuarias ha devenido en espacios públicos, a partir de la ineficiencia e incapacidad de gestión y planificación urbana por parte de las autoridades.

El espacio puede degradarse por diversos factores, algunas de ellas pueden ser: deterioro y abandono de inmuebles, existencia de sitios eriazos, predios sub utilizados o con ocupación no compatible a lo habitacional, transformación de plazas en estacionamientos, conflicto vehicular, venta ambulante desmedida y daños a peatones, la falta de alumbrado en una calle, las condiciones y/o el aspecto físico. En tal sentido, diversos países realizan labores de intervención dirigidos a esta degradación en sus zonas portuarias tratando de rescatar el potencial turístico, recreacional y comercial aprovechando su relación con la zona costera, utilizando diversos criterios urbanos y principios, para hacer del conocimiento de la ciudadanía en general la importancia que tienen los bienes materiales que hoy forman parte de nuestro acervo.

Chimbote, es una ciudad puerto ubicada a orillas del Océano Pacífico en la bahía El Ferrol, en la desembocadura del río Lacramarca que, debido a su potencial en cuanto a recursos naturales tuvo un desarrollo y proceso de modernización acelerado. Su etapa de degradación empezó cuando dinamitan el Cerro Colorado para un muelle de rocas para Siderperú y para la pesquera (la harina de pescado). Para su construcción se utilizó material de roca, dinamitando el histórico Cerro Colorado, obstaculizando el natural discurrir de la corriente marina y ocasionando el embalse del lado sur. La corriente del mar fue bloqueada, el nivel del mar en la

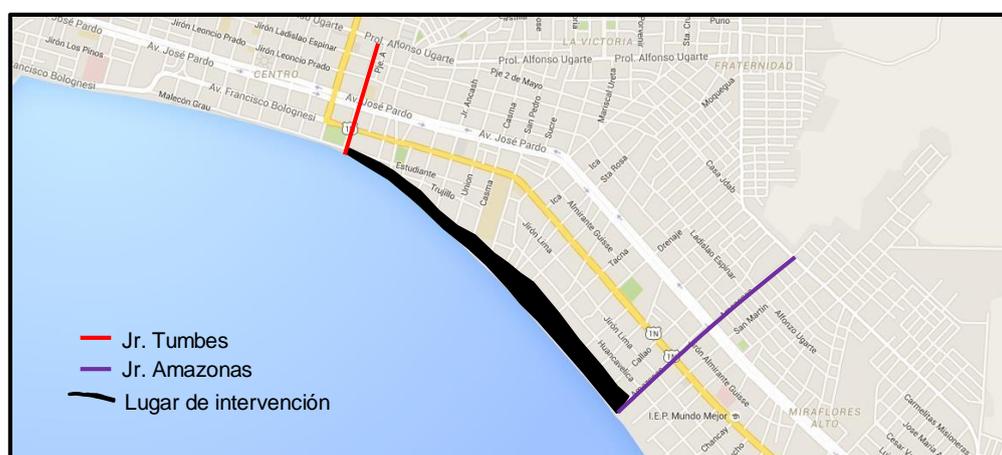
bahía aumentó, las playas desaparecieron, y desde ese año los desagües no pueden salir más y toda la bahía de Chimbote fue convertida en una cloaca. (BAZÁN, 2003) En la actualidad la ciudad que ha crecido dando la espalda al mar y olvidando la preservación de la identidad arquitectónica cultural, la contaminación y degradación de la infraestructura urbana y la existencia de sitios eriazos. Por otro lado, las diversas gestiones municipales no han desarrollado planes que estén ligados a la erradicación de estos espacios públicos degradados urbanísticamente.

8.2. DESCRIPCIÓN

La presente investigación estudia parte de la intervención en espacios públicos (malecones) que sufrieron degradación urbana en ciudades portuarias, comparando esta etapa con la actualidad. Desde esta perspectiva la investigación se centra en la evaluación de los criterios que fueron empleados en la regeneración, para erradicar el abandono, inseguridad y la existencia de terrenos baldíos, a los que está sujeto; con el propósito de darle vida, valor, función y lo más importante lograr la vinculación de la ciudad con su frente marítimo, con acciones que respeten la identidad cultural a la que está sujeta y convertir de este uno de los principales tractores de la ciudad a través de la regeneración urbana.

8.3. UBICACIÓN

El proyecto se encontrara ubicado en la ciudad de Chimbote, provincia del Santa, Ancash; localizado entre Jr. Tumbes y Jr. Amazonas, paralelo a la ex Av. Costanera, en el Pueblo Joven Miramar Bajo, en la ribera del mar.



8.4. PROGRAMA DE AREAS

8.5. DIMENSIONES

8.5.1. ARQUITECTÓNICO

Presenta problemas en la infraestructura edilicia, un número considerable de predios se encuentra en estado de abandono, existencia de viviendas informales y precarias, mobiliario urbano degradado.

8.5.2. URBANA

El espacio público se encuentra degradado, el P.J. Miramar bajo le da la espalda a su frente marítimo.

8.5.3. SOCIAL

El espacio tiene problemas como la inseguridad, por la existencia de viviendas informales las personas viven en estado denigrantes, sin contar con servicios básicos, además de ser una de las zonas más deterioradas de la ciudad.

8.5.4. AMBIENTAL

Presenta problemas ambientales como la contaminación del mar, las pesqueras arrojan sus desechos sin un tratamiento, el suelo se encuentra contaminado ya que existe la acumulación de desechos en un porcentaje considerable.

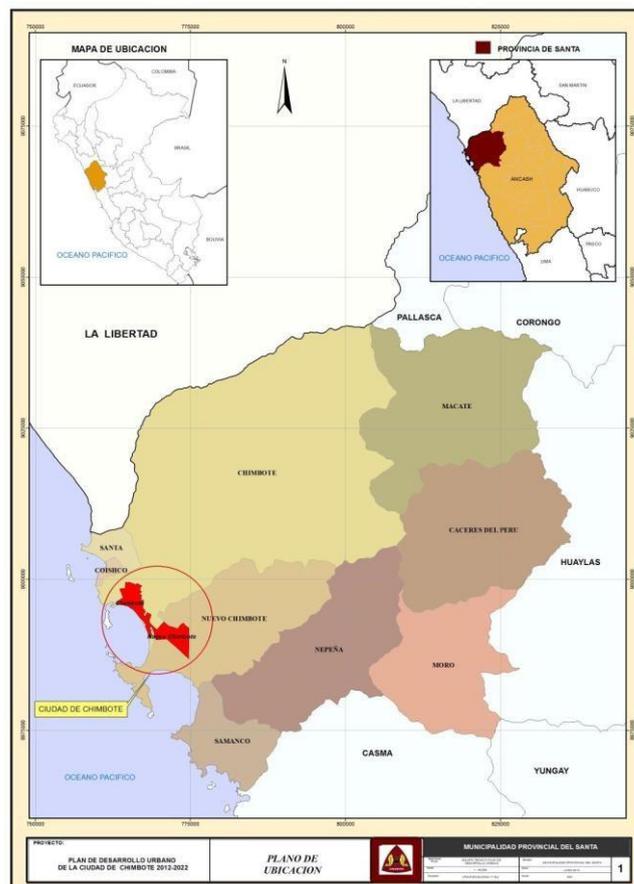
8.6. MARCO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICA

Se encuentra en la Región Ancash, Provincia de Santa, Distrito de Chimbote y Nuevo Chimbote (Mapa 01).

“La ciudad de Chimbote está en la costa noroccidental del Perú, ubicada a siete horas de la Ciudad de Lima y a dos horas de la Ciudad de Trujillo vía terrestre, Se ubica a orillas del Océano Pacífico en la bahía El Ferrol, en la desembocadura del río Lacramarca. (Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022)

“La Bahía El Ferrol se encuentra comprendida geográficamente, entre el Océano Pacífico y la zona costera de Chimbote en la provincia del Santa, departamento de Ancash a 450 Km. Al norte de la ciudad de Lima”. (Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022)

IMAGEN N°01: PLANO DE UBICACIÓN



FUENTE: MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL SANTA

8.6.1. CARACTERÍSTICAS GEOLÓGICAS

La mayor parte de la ciudad de Chimbote está establecida a lo largo de la bahía. En la parte sur – o zona de expansión Nuevo Chimbote – el suelo es plano, arenoso, de compacidad media, cubierto de dunas en algunos sitios. Al sureste y sur de la ciudad se hallan montañas rocosas y cerros cubiertos parcialmente de arena eólica. El área circuncidante al puerto, estuvo conformada por terrenos pantanosos y lagunales cubiertos de juncos y totoras, que han ido desapareciendo con el asentamiento urbano. La geología del área de Chimbote, puede dividirse en llanuras aluviales, depósitos costeros, área eólica, pantanos y rocas cubiertas de arena eólica antigua.

En el ámbito distrital el relieve es poco accidentado en la costa, hay contrafuertes que se desprenden de la cordillera negra, y la zona yunga y la chala toman sus propias características.

8.6.2. SITUACIÓN Y LÍMITES

La ciudad de Chimbote y su puerto se encuentran en el Distrito de Chimbote, provincia del Santa, departamento de Ancash, al norte del Perú, a 432 km, al norte de la ciudad de Lima.

“En la cartografía geodésica se haya a 9°05’00” de latitud sur y 78°37’00” de longitud oeste del meridiano de Greenwich. Limitada por el norte con el distrito de Coishco y Santa; por el este con el distrito de Macate y Cáceres del Perú; por el sur con el distrito de Nepeña, últimamente, con el distrito de Nuevo Chimbote, porque antes lo era con el distrito de Samanco, y por el oeste con el Océano Pacífico.” (BAZÁN BLAS, 2003, p. 48)

8.6.3. TOPOGRAFIA

El relieve topográfico es suave y uniforme; se inicia desde la orilla del mar hasta alcanzar la máxima altura al norte del distrito de Chimbote (150 m.s.n.m.).

El distrito de Nuevo Chimbote se desarrolla entre la cota 10 m.s.n.m. en la margen izquierda del río Lacramarca hasta la cota 50 m.s.n.m., al Sur Este de la ciudad hasta las proximidades del Cerro Médano Negro (300m.s.n.m.).

En la divisoria de ambos distritos el relieve topográfico presenta una ligera depresión por la cual discurre el río Lacramarca con una cota máxima 5 m.s.n.m. hasta el nivel del mar.

La configuración que circunda las pampas de Chimbote – desde el mar – la conforman el cerro de Chimbote y la cadena contigua que lo separa de Coishco y Santa; las colinas de la quebrada del Lacramarca, del portachuelo de Nepeña y los cerros azules de Samanco. El litoral contiene un istmo que separan las bahías de Samanco y de Chimbote, y une una tierra con el Monte División, las Islas Ferrol y la Isla Blanca que cubre la bahía.

8.6.4. SUELOS

Las características de mecánica de suelos, han determinado la división de la ciudad en tres sectores: Sector norte, Sector central y Sector Sur. La investigación se centrara en el sector central.

SECTOR CENTRAL, que abarca desde el A.H. 21 de Abril por el extremo Norte hasta Villa María Baja al Sur, en donde el suelo está cubierto por material fino de relleno o material orgánico como en Miramar Bajo. En general el estrato superior es arenoso de granos finos a medios hasta los 10 m. Subsiguientemente se observa arenas limosas o con lentes de arcillas y grava fina, como en el caso de Miramar Bajo y Gran Trapecio respectivamente. La napa freática en promedio se encuentra a poca profundidad entre 0.70 y 1.40 m., salvo el caso de Villa María Baja donde la napa freática es superficial. La capacidad portante en promedio p es de 1.20 kg./cm² siendo menor en el de Villa María Baja

De acuerdo a los estudios de microtrapedación se deduce que las rigideces de los estratos del terreno son irregulares. Sin embargo de acuerdo a los ensayos, la ciudad puede dividirse en 3 sectores: Sector Norte donde el periodo predominante tiene un rango de 0.1 a 0.2 de segundo el sector centro con periodo predominante de 0.3 segs. Y el sector Sur donde se han hallado una variación irregular de periodos predominantes. (Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022)

8.6.5. TEMPERATURA

Durante el periodo 1964-2005, la temperatura mínima promedio se registró en el mes de septiembre (14,59°C) y la temperatura máxima en febrero (27,56°C). La temperatura promedio máxima en ese mismo periodo se registró en el año 1997 y fue de 27,34°C, mientras que la temperatura promedio mínima se presentó en el año 1967 y fue de 12,26°C.

8.6.6. CLIMA

El clima de la ciudad de Chimbote es el resultado de la interrelación de los siguientes factores:

- La situación geográfica del territorio provincial y su configuración con dos regiones naturales: Costa y Sierra.
- La Cordillera de los Andes, en particular la Cordillera Negra y su participación en la conformación de la red hidrográfica.
- El Anticiclón del Pacífico Sur Oriental cuya influencia directa se efectúa sobre la zona litoral.
- La Corriente Oceánica de Humboldt o Corriente Peruana que debido al cambio climático modifica las temperaturas y precipitaciones.

Cuya interacción le brinda a la ciudad de Chimbote la clasificación climática según Thornthwaite de árido sin precipitación en el año, semicálido-húmedo. (Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022)

8.6.7. DEMOGRAFIA

Desde el año 1940 hasta 1972 la población urbana de Chimbote se incrementó considerablemente con tasas de crecimiento anuales mayores a 9%, debido a fuertes corrientes migratorias que se orientaron hacia esta ciudad atraída por el desarrollo creciente de la actividad pesquera e industrial.

Durante los años posteriores, hasta 1993 se ha registrado una desaceleración en el ritmo de crecimiento, que se observa en la disminución de la tasa promedio de crecimiento anual que para el último período intercensal 1981 -1993 fue del orden del 1.8%. (Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022)

CUADRO N^o 1: EVOLUCION DE POBLACION CENSADA CIUDAD DE CHIMBOTE

EVOLUCION DE POBLACION CENSADA CIUDAD DE CHIMBOTE
1940 - 1993

AÑOS	POBLACION (hab.)	INCREMENTO		TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL %
		ABSOLUTO	RELATIVO %	
1940	4,243			
1961	59,990	55,747	1314	13.4
1972	160,430	100,440	167	9.4
1981	216,579	56,149	35	3.4
1993	268,979	52,400	24	1.8

ELABORACION : Equipo Técnico INADUR. Estudio: Mapa de Peligros y Plan de Usos del Suelo de la Ciudad de Chimbote. Febrero 2000
FUENTE : Censos Nacionales de Poblacional y Vivienda - INEI

La estructura poblacional por sexo demuestra casi una paridad similar al resto del país, descomponiéndose en 49.19% hombres y 50.81% mujeres. En la composición de la población por grupos de edades se observa que el grupo de menores de 20 años representa el 44% lo que demuestra una población eminentemente joven. Sin embargo el grupo niños menores de 10 años decrece con respecto al grupo de 10 – 14 años lo que probablemente se deba a una decreciente tasa de natalidad.

8.6.8. GEOLOGIA

La ciudad de Chimbote se localiza en los depósitos aluvionales del río Lacramarca, a lo largo de la bahía de Chimbote. Al Norte y Sur Este de la ciudad se presentan montañas de rocas y colinas, las cuales están cubiertas parcialmente por arenas eólicas. La superficie geológica de la ciudad puede ser clasificada de la forma siguiente: base de rocas, depósitos aluvionales, ribera de playa, arenas eólicas, pantanos, tierras bajas.

RIVERA PLAYA: alrededor de la ciudad hay actuales y antiguas riberas de playa a lo largo de la actual costa. La actual Ribera de Playa; se desarrolla a lo largo de la bahía de Chimbote y comprende aproximadamente 20 y 100 mts. de ancho y 3 y 5 mts. de altura sobre el nivel del mar.

Esta consiste en capas de arena de playa de granos gruesos y laminados con fragmentos de conchas marinas. Las arenas de playa se encuentran mezcladas parcialmente con arcilla en la parte superior del declive de la parte central de Chimbote. Antiguas Riberas de Playa; la parte Norte de la ciudad de Chimbote está conformada por 3 riberas de playa, de las cuales 2 están al interior de la tierra y son riberas de playa antiguas, cuando la línea costera estaba ahí.

Una de las más profundas y claras está a 7 m. de altura por encima del nivel del mar; la Av. Olaya esta justo en la cima de esta ribera de playa. Otra antigua ribera de playa es reconocida en la mitad del área de la laguna al sur de Chimbote, limitando al Este con el barrio de Villa María. Esta antigua playa está a 1 mt. de altitud sobre el área que circunda la laguna.