

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

“ARQUITECTURA LACUSTRE: MUELLE DEPORTIVO Y
MALECÓN PARA LA LAGUNA DE YAHUARCOCHA”

Juan José Crespo-Correa

Tesis de grado presentada como requisito para la obtención del
título de Arquitecto

Quito, Mayo 2005

© Derechos de Autor
Juan José Crespo-Correa
2005

RESUMEN

La ciudad de Ibarra se ha convertido en un nuevo polo de desarrollo industrial y sobretodo turístico. Por esta razón he escogido esta ciudad y más específicamente la Laguna de Yahuarcocha para la implantación o ubicación de mi proyecto de tesis.

En las más importantes ciudades del Ecuador ya se han desarrollado proyectos que han devuelto la identidad a la ciudad e Ibarra no quiere quedar rezagada de estos proyectos de desarrollo urbano y ha optado por utilizar la misma figura conceptual e iconográfica para devolver a la ciudad su identidad perdida. Para esto el Municipio de Ibarra ha presentado el “Plan de manejo sustentable de la cuenca de la Laguna de Yahuarcocha”. En este plan se contempla la construcción de infraestructura hotelera recreativa, deportiva, comercial, cultural y de servicios dentro de la cuenca y más específicamente, en las riberas de la laguna. Es por eso que he decidido como Tesis de Diseño Arquitectónico dotar a la Laguna de Yahuarcocha de un muelle deportivo que albergue infraestructura para realizar todo tipo de deportes y actividades acuáticas tales como esquí, vela, kayak, lanchas, wave runner, etc.

Adicional a eso, se busca fomentar y desarrollar el turismo local, nacional, y extranjero y para eso pretendo complementar el tema deportivo con un malecón-paseo en donde se puedan realizar otro tipo de actividades ya no necesariamente relacionadas con el agua. Para esto desarrollaría un programa en donde exista infraestructura hotelera, comercial, cultural, de ocio, restaurantes, parques y jardines, etc.

ABSTRACT

Ibarra's city has turned into a new industrial and tourist center. For this reason I have chosen this city and more specifically Yahuarcocha's Lagoon for the location of my project of thesis.

The most important cities of Ecuador already have developed projects that have returned the identity to the city and Ibarra does not want to remain left behind of these projects of urban development and has chosen to use the same conceptual and iconographic figure to return to the city its lost identity. For this Ibarra's Municipality has presented the "Plan of Sustainable Development of the Basin of Yahuarcocha's Lagoon ". This plan contemplates the construction of a hotel, sports, commercial, cultural and service infrastructure inside the basin and more specifically, in the banks of the lagoon. It is because of it that I have decided, as Thesis of Architectural Design, to endow to Yahuarcocha's Lagoon of a sports marina that shelters infrastructure to perform all kinds of sports and such aquatic activities as skiing, candle, kayak, sports boats, wave runner, etc. Additional to it, one seeks to foment and to develop the local, national, and foreign tourism and for it I try to complement the sports activity with a embankment - boardwalk where other activities could be held not necessarily related to the water. To make it happen I'm developing a program which will have a hotel, commercial, cultural and leisure infrastructure, restaurants, parks and gardens, etc.

Tabla de Contenido

1.- Diagnóstico introductorio

- . Consideraciones iniciales sobre el Tema y el Caso
- . Razonamiento Teórico, Social, Cultural y Turístico
- . Sustento de Legitimidad

2.- Análisis de la situación actual

- . Contexto y Paisaje
- . Topografía
- . Accesibilidad
- . Flujos turísticos
- . Infraestructura hotelera, deportiva, de servicios

3.- Interpretación, clasificación, y jerarquización de los problemas y oportunidades

- . Análisis comparativo con proyectos turísticos y recreativos similares a escala nacional
- . Análisis de precedentes
- . Análisis de problemas derivados de las actividades de turismo y recreación
- . Análisis de potenciales soluciones a los problemas

4.- Estrategia Arquitectónica General

- . Definición Programática
- . Concepto
- . Plan Masa

. Ubicación e Implantación

5.- Instrumentación de la estrategia

. Desarrollo arquitectónico del concepto

6.- Conclusiones

. Análisis de la zona renovada

. Impacto ambiental, visual, socio-económico, y cultural

7.- Bibliografía

8.- Anexos

1) Análisis de la situación actual

2) Interpretación, clasificación, y jerarquización de los problemas y
Oportunidades

3) Yokohama Port Terminal

4) Ponte Parodi Harbour

5) Instrumentación de la Estrategia (Láminas)

1.- Diagnóstico introductorio

La ciudad de Ibarra se ha convertido en un nuevo polo de desarrollo industrial y sobretodo turístico. Por su ubicación es un lugar privilegiado ya que se encuentra a menos de dos horas de Quito, de la costa del Pacífico y de la frontera con Colombia. Las poblaciones aledañas tales como Otavalo, Cayambe, Cotacachi, Salinas de Ibarra, etc. contribuyen a este desarrollo también por a producción artesanal.

Por estas razones he escogido esta ciudad y más específicamente la Laguna de Yahuarcocha para la implantación o ubicación de mi proyecto de tesis.

En las más importantes ciudades del Ecuador ya se han desarrollado proyectos que han devuelto la identidad a la ciudad: La restauración del Centro Histórico de Quito, la construcción del Malecón 2000 en Guayaquil, el Proyecto de desarrollo del Barranco en Cuenca son ejemplo de esa visión.

La Ciudad de Ibarra no quiere quedar rezagada de estos proyectos de desarrollo urbano y ha optado por utilizar la misma figura conceptual e iconográfica para devolver a la ciudad su identidad perdida. Para esto el Municipio de Ibarra ha presentado el “Plan de manejo sustentable de la cuenca de la Laguna de Yahuarcocha”. En este plan se contempla la construcción de infraestructura hotelera recreativa, deportiva, comercial, cultural y de servicios dentro de la cuenca y más específicamente, en las riberas de la laguna. Es un factor importante a considerar la velocidad y dirección del crecimiento de la ciudad. Ibarra está creciendo muy rápido y en gran forma busca integrar a la laguna como su nuevo centro de desarrollo.

Se corre el riesgo de que al no implementar un plan concreto de desarrollo urbano para la laguna ésta se convierta o en la cloaca de la ciudad, o poco a

poco vaya siendo rellenada para la construcción de proyectos de vivienda u otros, o por último destinada la erosión y destrucción del ecosistema que ahí existe.

Se ha puesto en mi conocimiento que la empresa privada Ibarreña está empezando a gestionar la donación del 25% del impuesto a la renta para la implementación y desarrollo del Plan publicado por el Municipio y que ya se habla también de las necesidades de infraestructura que se debería hacer.

Es así que en este razonamiento puedo yo ya determinar el Tema de mi tesis y el Caso Correspondiente.

Es evidente que si se pretende desarrollar arquitectura en las riberas de una laguna, la relación inmediata que debe buscarse es con el elemento del agua y las posibles actividades que se puedan realizar en ella. Es por eso que he decidido como Caso dotar a la Laguna de Yahuarcocha de un muelle deportivo que albergue infraestructura para realizar todo tipo de deportes y actividades acuáticas tales como esquí, vela, kayak, lanchas, wave runner, etc.

Adicional a eso, se busca fomentar y desarrollar el turismo local, nacional, y extranjero y para eso pretendo complementar el tema deportivo con un malecón-paseo en donde se puedan realizar otro tipo de actividades ya no necesariamente relacionadas con el agua. Para esto desarrollaría un programa en donde exista infraestructura hotelera, comercial, cultural, de ocio, restaurantes, parques y jardines, etc. El propósito de esto es lograr que la gente acuda a este malecón no solo a participar de deportes acuáticos sino de esparcimiento sano y familiar. Se complementarían este programa con servicios como parqueos para más de 300 vehículos, zona de carga y descarga, dispensario médico, dique seco, etc.

En resumen, la Ciudad de Ibarra presenta un crecimiento diseccionado y controlado hacia la zona de la laguna de Yahuarcocha. Es deber de la población y de las autoridades correspondientes lograr mediante el desarrollo urbano y arquitectónico la integración de éstas áreas naturales hacia la ciudad y controlando su crecimiento, de lo contrario ocurriría la destrucción del lugar.

Por otro lado viene el tema de la identidad poblacional, sus tradiciones, cultura, y apropiación de espacios que a lo largo del tiempo se han olvidado o destruido. Se busca devolver la identidad del ibarreño, revitalizando un espacio tan importante que ya forma parte de la ciudad.

Por último, el caso de mi tesis se da por sí mismo ya que al estar hablando de desarrollar o revitalizar un espacio natural que es una laguna, lo que se desarrollará ahí es infraestructura deportiva lacustre y sus complementos para el uso y disfrute de toda la población.

2.- Análisis de la situación actual

La zona específica de la Cuenca de la Laguna de Yahuarcocha, zona escogida para el desarrollo del proyecto del Muelle Deportivo y Malecón es una zona típica de la serranía ecuatoriana.

Ubicada al norte de Ibarra a 4 kilómetros. Antes de la llegada de los españoles, el Inca Huayna-Cápac mandó a matar a más de 30.000 hombres y sus cadáveres arrojados a esta laguna tiñeron de rojo sus aguas, por eso se llama Yahuar - sangre y Cocha - lago o laguna de donde tomó el nombre de Yahuarcocha (Lago de Sangre).

Este lugar tiene una importancia histórica debido a los estudios realizados por algunos investigadores, quienes manifiestan que existe una amplia y aún no

explorada evidencia arqueológica que está dividida en dos zonas: Aloburo, localizada en las inmediaciones septentrionales de la laguna de Yahuarcocha; y en el pueblo de Yahuarcocha que está localizado en el lado este de la laguna, en un alto promontorio, a unos 200 m. del lago.

En Yahuarcocha existe una vegetación variada , en la superficie alta un bosque seco formado por cabuya, tuna, chilca, aguacate, eucalipto; en la superficie plana se encuentran cultivos de maíz, trigo, cebada, hortalizas. La zona del lago pertenece al tipo climático subhúmedo seco. En el lago existe cantidad de pequeños peces (tilapias), por lo que el pescar constituye para los moradores del sector un ingreso económico para satisfacer sus necesidades. La principal vía de acceso al lago es la carretera panamericana que viene desde Ibarra, y la pista del autódromo. La laguna como centro o núcleo y en su alrededor inmediato lomas que la rodean a baja altura. El paisaje está erosionado por la presencia no planificada de actividades que el hombre ha desarrollado ahí: el pueblo de Yahuarcocha, el autódromo José Tobar Tobar, una escuela, una zona de cultivos, un hotel con un pequeño muelle, otro hotel con un campo de golf, pequeños comercios y servicios recreativos precarios. Estos elementos de infraestructura existente se han desarrollado alrededor de la laguna y más específicamente se han apropiado del circuito antiguo que tiene aprox. 10km de largo y lo han convertido en vía de circulación y accesos a estas diferentes actividades. Existe un único acceso a la laguna por el lado noroeste que está al pie de la carretera Panamericana, exactamente a cinco minutos del centro de la Ciudad de Ibarra. Esta ciudad cuenta ya con alrededor de 125.000 habitantes y con un flujo turístico anual de 50.000 personas entre turistas nacionales y extranjeros. Según las estadísticas se plantea que la población de la ciudad

crezca al doble en aproximadamente 10 años y el flujo turístico crezca en un 30 a 35%, es decir a casi 100.000 turistas al año. Estas cifras nos dan una idea de los flujos turísticos y poblacionales actuales y futuros, indicadores que incidirán en el desarrollo de las áreas del proyecto de diseño, en su tamaño y en su implantación final.

(Ver Anexo 1)

3.- Interpretación, clasificación, y jerarquización de los

problemas y oportunidades

En el Ecuador durante los últimos cinco años se han desarrollado varios proyectos turísticos recreativos que responden al mismo propósito que busco lograr en el desarrollo de mi proyecto. Las ciudades más importantes, Quito, Guayaquil y Cuenca ya cuentan con un proyecto arquitectónico local que ha sido concebido como el nuevo icono o punto de referencia turístico de la ciudad.

Este desarrollo ha generado y generará a lo largo de los años recursos económicos importantes para la ciudad, así como flujos turísticos cada vez mayores que también aportan a la economía local. La habitabilidad temporal, o mejor dicho, la apropiación de estas áreas o espacios urbanos han dado una nueva imagen a la ciudad con miras hacia un desarrollo turístico que repercuta en el ámbito nacional e internacional. Específicamente quiero referirme a la rehabilitación del Centro Histórico de Quito, al proyecto Malecón 2000 en Guayaquil, y al proyecto “El Barranco” para la ciudad d Cuenca.

Al analizar los flujos de éstos tres proyectos he llegado a la conclusión que estos espacios urbanos antes de ser intervenidos fueron aislados, parte de un

recorrido rutinario dentro de la ciudad, sin ninguna identidad ni imagen que produzca en el habitante un deseo de permanencia ni de aprovechamiento para actividades de ocio y recreación turística. El comercio en las zonas era escaso y aislado, la seguridad también era escasa y eso convertía a estos espacios en zonas de alta peligrosidad y riesgo.

La habitabilidad era básicamente de estratos sociales bajos, hacinamiento, falta de servicios básicos y en general la calidad de vida de las personas no era buena.

El momento en el que se plantea la rehabilitación arquitectónica y urbana de estos espacios el panorama cambia radicalmente y los centros urbanos crecen, se desarrollan y empiezan a beneficiar a la gente que habita en ellos y a la gente nueva que viene desde fuera a permanecer allí. De esta forma el espacio cumple su verdadero propósito de existencia y acoge y da morada al habitante. Esto genera un repunte económico-social de la zona rehabilitada y un desarrollo que se lo planificó para la reinversión en la misma zona para posteriores intervenciones pero también se crearon nuevos problemas. Los flujos de gente que se acercaban a la zona crecieron mucho pero los servicios no estaban todavía creciendo en forma proporcional, entonces empezaron a realizarse estudios de las zonas específicas en donde se necesitaba dotar de servicios. Entendemos servicios como baterías sanitarias, locales comerciales, estacionamientos, restaurantes, bares y cafeterías, puestos de información turística, museos y galerías de arte, teatros salas de cine y espacios culturales, etc. es decir, toda la infraestructura necesaria para un espacio que se ha convertido en un lugar de permanencia y de atractivo turístico. Con esto se

logró dotar planificadamente de un programa específico y necesario para la zona rehabilitada y desarrollar aún más el espacio urbano.

Finalmente se logró el objetivo principal que era el desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de las personas, de la economía local gracias al turismo y al ocio. Gracias a éstos precedentes locales es que se plantea dotar a una importante ciudad del Ecuador como es Ibarra de un referente arquitectónico para que este desarrollo y mejora de la calidad de vida de frutos en una nueva ciudad que recibe un flujo turístico anual mayor que el que reciben las Islas Galápagos.

(Ver Anexo 2)

En cuanto al análisis de precedentes a nivel internacional he tomado a dos proyectos muy importantes y significativos que reúnen las cualidades y características antes mencionadas y con los que mi propuesta está más relacionada e identificada.

YOKOHAMA PORT TERMINAL, FOA Architects

El informe del Terminal de Puerto Yokohama Internacional pedido la articulación de un Terminal de crucero de pasajeros y una mezcla de instalaciones cívicas del empleo de ciudadanos en un edificio. El sitio tenía un papel giratorio a lo largo del frente de agua de la ciudad que, de ser declarado un espacio público, presentaría la Ciudad Yokohama con una estructura continua de espacios abiertos públicos a lo largo de los muelles. El proyecto comienza con lo que los arquitectos han llamado como " el muelle de embarque

sin vuelta ", con la ambición de estructurar el recinto del muelle de embarque como un fluido, el espacio ininterrumpido y multidireccional, más bien que una entrada a los flujos de orientación fija. Una serie de lazos de circulación programáticamente específicos que se entrelazan permite a los arquitectos para derribar la característica de estructura tradicional lineal y que se bifurca del edificio. Más bien que desarrollar el edificio como un objeto o la figura (el número) sobre el muelle de embarque, el proyecto es producido como una extensión de la tierra (razón) urbana, construido como una transformación sistemática de las líneas del diagrama de circulación en una superficie doblada y bifurcada. Estos productos de pliegues cubrieron superficies donde pueden recibir las partes diferentes del programa.

La relación entre la piel y las áreas establecidas por los pliegues estructurales de la superficie es uno de los argumentos más importantes del proyecto en el cual la tierra (razón) doblada distribuye las cargas por las superficies ellos mismos, moviéndolos en diagonal a la tierra (razón). Esta estructura es también sobre todo adecuada en enfrentarse con las fuerzas laterales generadas por los movimientos sísmicos que afectan la topografía japonesa.

La articulación del sistema de circulación con el sistema constructivo por esta organización doblada produjo dos calidades distintas espaciales; la continuidad de los exteriores y los espacios interiores y la continuidad entre los niveles diferentes del edificio.

Los arquitectos han usado una paleta muy reducida de materiales y detalles para explorar más lejos la continuidad producida por la topografía. Fines solos se extienden sobre el lado superior o inferior de la topografía independientemente de la condición exterior o interior.

Todo el sistema secundario que es aplicado a la topografía de acero, principalmente el sistema de suelo de cubierta de madera, vidriando el sistema y el sistema de cercado/barandilla usa un detalle solo a lo largo del edificio y sólo varía para explorar la variación geométrica a través de espacios. La ambición era de construir espacios continuos pero diferenciados a lo largo del muelle de embarque.

Este proyecto arquitectónico se concibe como un elemento de absoluta funcionalidad y practicidad, que tomando la topografía y el contexto natural inmediato, desarrolla formas y espacios arquitectónicos que albergarán los diferentes elementos del programa. Este icono arquitectónico logra transformar un atracadero de cruceros y naves de gran calado en un edificio donde se alberga gran cantidad de actividades relacionadas con el turismo, la recreación, y la relación inmediata con el agua. Se logra en este proyecto arquitectónico devolver a la comunidad un espacio de servicios náuticos administrativos y convertirlo en un espacio urbano de permanencia y de esparcimiento para la población en general.

(Ver Anexo 3)

PONTE PARODI HARBOUR, UN Studio

UN Studio han ganado la competición internacional ' Ponte Parodi y la ciudad de Génova '. El proyecto concierne la reestructuración de 23.000 m2 del muelle de embarque de puerto en Génova en una plaza tridimensional.

El jurado votó a favor de UN Studio porque en el diseño un eslabón fuerte es hecho con la ciudad histórica. El programa del proyecto crea un público atractivo para los habitantes, turistas y estudiantes de Génova.

Localizado sobre el muelle de embarque ' Ponte Parodi ', UN Studio ha diseñado un proyecto de 3 dimensiones ' piazza sul mediterraneo ' (la plaza sobre el agua). Localizado dentro del diseño son diferentes funciones públicas, como instalaciones de deporte, exposiciones, un Terminal para barcos de crucero, cines, tiendas, cafeterías cibernéticas, estudio, restaurantes, un auditorio y oficinas. El diseño tridimensional sigue en la azotea y es diseñado como un parque, campos de deporte, playas y otras instalaciones públicas.

Con sus contornos bajos lanzados, ondulantes las hojas de plaza abren la vista de Génova y su ajuste Alpino. La continuidad integral del diseño tiene la intención de traer la vivacidad de la ciudad a los muelles. Esto se presenta como el eslabón central en la cadena de los acontecimientos de la ciudad y el Plan de Puerto.

(Ver Anexo 4)

4.- Estrategia Arquitectónica General

A raíz de estos análisis de precedentes, flujos de personas, necesidades zonales de infraestructura y dotaciones arquitectónicas y planteamientos de desarrollo de autogestión y reinversión es que se crea un programa arquitectónico que responda a todas esas inquietudes.

He dividido en dos puntos fundamentales el tema programático: El primero es la infraestructura turístico-recreativa y el segundo es la infraestructura

deportiva. Así el planteamiento arquitectónico será por dos frentes: el malecón con sus actividades de ocio, recreación, comercio, entretenimiento y servicios, y el muelle deportivo con sus actividades de deportes, administrativas y de servicios también. Es complemento necesario la construcción de infraestructura hotelera que complemente a la infraestructura deportiva ya que uno de los propósitos es la organización de eventos nacionales e internacionales de deportes acuáticos.

El estudio de áreas y tamaños responde al estudio de los flujos turísticos básicamente y de las progresiones de crecimiento poblacional en un período de tiempo de 10 años aproximadamente

Estas primeras consideraciones se deben complementar con la concepción arquitectónica en sí del proyecto en donde yo incorporo un concepto muy personal, atractivo y claramente definido para el diseño en sí de la volumetría y programa del proyecto.

Se trata del Movimiento Perpetuo y así he bautizado a mi proyecto arquitectónico: "MOBIUS PERPETUUM"

TEORÍA DEL MOVIMIENTO CONTINUO

Como la energía ni se crea ni se destruye el movimiento debe poder ser continuo y desafiar a la entropía. Debe pues haber un mecanismo de reciclaje. Para comprender este problema hay que fijarse en qué es una onda. La onda no transporta materia pero sí un pulso energético que se transfiere a la materia y la hace vibrar constantemente y que puede ser convertido posteriormente en materia (onda-partícula). Pero toda la clave del asunto está en el punto cero que toda onda atraviesa y desaparece para posteriormente volver al mundo

mensurable.. Dependiendo de su frecuencia una onda contendrá más o menos puntos ceros, lo cual es muy significativo puesto que todo movimiento surge de ese vacío como lo hizo el propio Big Bang.

Cada punto cero de la onda es un pequeño Big Bang que impulsa de modo continuo la onda físico vital, pero toda onda cuando realiza un trabajo gasta ese impulso en tal concreto trabajo. ¿Qué impulsa pues la onda para poder vencer ese gasto y superar la entropía generada?:

Por lo que sabemos no es nada conocido, tal vez energía oscura. El caso es que surge de un estado al que no se aplica la entropía puesto que nada mensurable se genera en él ni permanece en él. No sigue noción de trayectoria y sin embargo la onda resurge cual de un sueño una y otra vez...como el ave Fénix. No le afecta ni el azar ni la causalidad, ¿que clase de estado es tal?. Es el nuevo y gran paradigma de la física y físicos del siglo XXI.

Finalmente complemento todas las consideraciones de tipo conceptual con estos breves puntos importantes.

Fuerzas del emplazamiento, topografía, paisaje, flujos de personas, infraestructura turístico-recreativa, como conceptos, conducen a un esquema en donde se deben implementar los siguientes puntos:

.Definir claramente las actividades a realizarse, que siendo independientes deben convergir en uno o varios puntos específicos

.La circulación por actividad como elemento imprescindible cuyo final es el principio de la siguiente actividad

.Actividades y elementos programáticos que comparten espacios espontáneos continuos

.Dimensionamiento de acuerdo a la relación espacio-tiempo

.Circulación responsable con el paisaje y contexto inmediato

.Crear un circuito sin principio ni fin pero definido por el espacio y el elemento arquitectónico

. La implantación del proyecto responde a factores de accesibilidad, topografía, geografía existente y en donde el impacto ambiental sea mínimo pero el impacto visual sea importante y se presente como el elemento de contención espacial de la bahía natural formada en la zona de ingreso a la laguna.

Definición programática:

- Zona comercial:

- . restaurantes
- . comercio
- . servicios
- . dispensario médico
- . estacionamientos

- Zona cultural:

- . anfiteatro
- . graderíos

- . camerinos y servicios

- . áreas verdes

-Zona deportiva:

- . muelles

- . dique seco

- . zona carga y descarga

- . servicios y almacenamiento

- . administración

- hotel

Areas generales:

- Zona comercial:

- . restaurantes 2.500 m2

- . comercio 4.000 m2

- . servicios 1.000 m2

- . dispensario médico 500 m2

- . estacionamientos 1.000 m2

- Zona cultural:

- . anfiteatro 3.000 m2

- . graderíos 1.000 m2

- . camerinos y servicios 1.000 m2

- . áreas verdes 5.000 m2

-Zona deportiva:

- . muelles 5.000 m2

- . dique seco 1.000 m2

- . zona carga y descarga 500 m2
- . servicios y almacenamiento 500m2
- . administración 300 m2
- hotel 3000 m2

Total: 34.300 m2

5.- Instrumentación de la estrategia

Ya entrando al diseño arquitectónico en sí y con las consideraciones ya previamente establecidas el proyecto arquitectónico se lo ha desarrollado así:

(Ver Anexo 5)

6.- Conclusiones

Es necesario tener en cuenta el desarrollo tecnológico de la ciudad, y del país, además considerar la importancia de un cambio en la conciencia del futuro arquitecto con respecto al manejo medio - ambiental. Se da origen entonces a una nueva conceptualización de la arquitectura en la que se miran diferentes objetivos, dentro de los cuales esta enmarcado el trabajo de la Arquitectura Paisajista. En nuestro contexto la conscientización sobre el manejo del paisaje es insuficiente, ya que este se encuentra más relacionado con factores geográficos, generando la idea de que se da por generación espontánea, favorecido por la bondad del clima y del suelo. Las Universidades como centros de investigación a nivel nacional, permiten la interacción entre profesionales y comunidad, en cuyas proyecciones ayuda al estado a la

organización y estructuración de las ciudades. Irónicamente, en un país en donde la diversidad de paisajes, climas y ambientes está muy por encima del promedio de cualquier lugar del mundo, a nivel de educación superior el manejo de cursos, líneas de profundización y estudios a nivel de posgrado referentes al tema son pocos y con una relevancia casi nula, es por ello necesario propiciar la formación de profesionales íntegros en esta rama de la arquitectura, iniciando sus estudios desde los niveles básicos de su formación profesional. Con este comentario propongo algunos puntos que se podrían implementar dentro de la comunidad para el desarrollo correcto de una arquitectura que comulgue con la naturaleza y con la vida de la ciudad:

Proporcionar a los habitantes de estos espacios un acercamiento a su medio más cercano, poniendo a su alcance los medios necesarios para el conocimiento de dicho medio.

Que sean capaces de ver con ojos críticos "qué funciona bien y qué funciona mal" dentro de ese espacio.

Que sean capaces de adquirir actitudes de responsabilidad para con su propio medio a través de las actividades que cotidianamente realizan.

Tanto la Comunidad que habita estos espacios, los promotores de los mismos y todos aquellos que los visitan deben contribuir a:

- Preservarlos lo mejor posible de agresiones: conservando su arquitectura popular, sus tradiciones, su paisaje, etc.

Las Administraciones no deberán permitir determinadas actuaciones, no tradicionales y agresivas con el entorno:

Se fomentarán pues actividades turísticas de bajo o nulo impacto y que permitan un desarrollo endógeno de la zona.

Se deberá hacer partícipes a los habitantes de estos espacios en cuántas cuestiones afecten al círculo de sus intereses, siempre implicándoles y "haciéndoles comprender", la importancia de la conservación. (La educación ambiental cobra así pues un papel esencial).

7.- Bibliografía

- . Ilustre Municipio de Ibarra, Plan de manejo de la Cuenca de la Laguna de Yahuarcocha

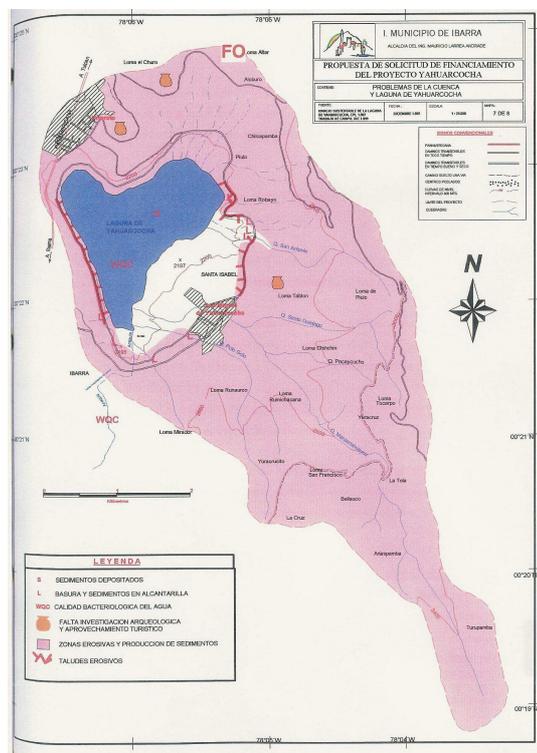
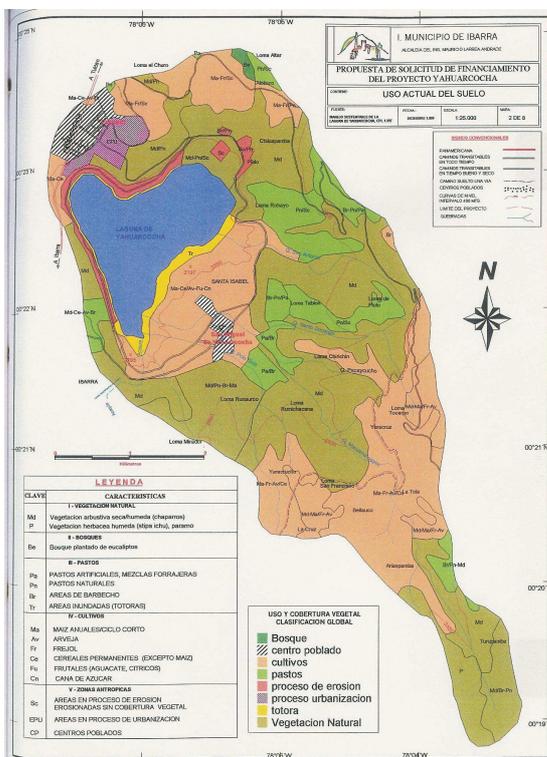
- . Vidal, Santiago, Tesis de Diseño, USFQ, Quito

- . Steenbergen, Clemens y Reh, Wouters, Arquitectura y Paisaje, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2001

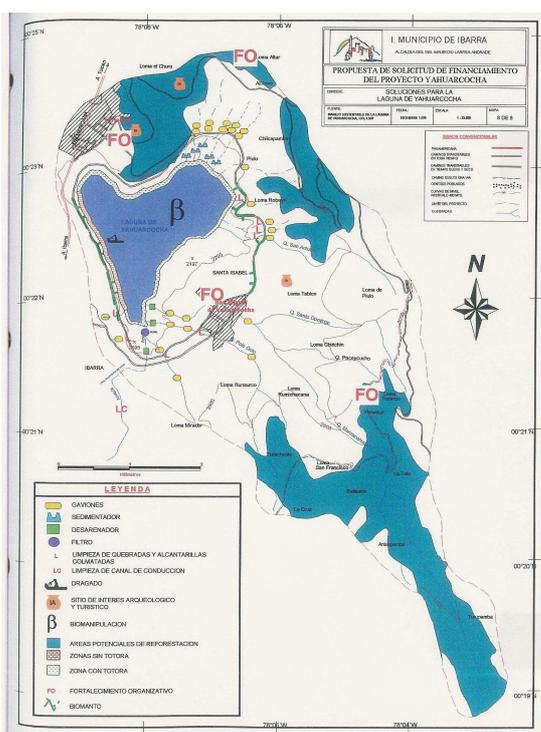
- . Laurie, Michael, Introducción a la Arquitectura del Paisaje, Editorial Gustavo Pili, Barcelona, 1983

ANEXO 1

Análisis de la situación actual



Varios análisis de usos de suelo, mantenimiento y estado de conservación de la cuenca de la Laguna de Yahuarcocha





Autódromo "José Tobar Tobar"



Pueblo de Yahuarcocha



Cultivos y Agricultura



Escuela de Yahuarcocha



Comercio informal y Recreación



Infraestructura Hotelera



Muelle y Atracadero

ANEXO 2

Interpretación, clasificación, y jerarquización de los problemas y oportunidades



Malecón 2000



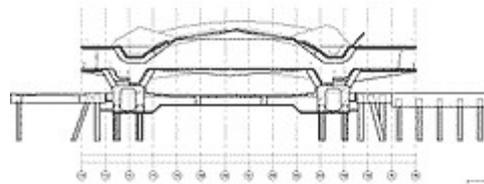
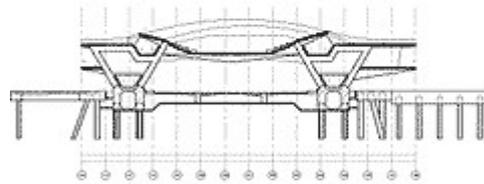
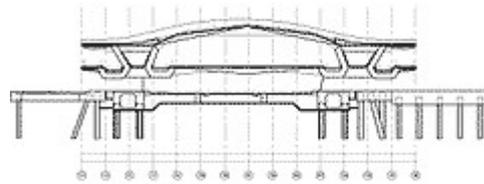
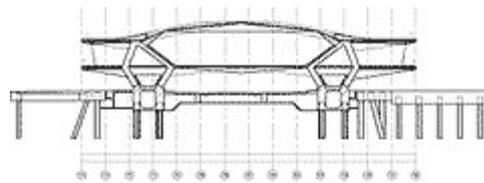
Proyecto "El Barranco"



ANEXO 3

YOKOHAMA PORT TERMINAL, FOA Architects





ANEXO 4

PONTE PARODI HARBOUR, UN Studio



