

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

Facultad de Arquitectura y Diseño de interiores

**Recuperación del borde marítimo de Puerto Ayora-Galápagos: Terminal
Marítimo**

Sheila Gabriela Rosero Pérez

Tutor: Arq. Jaime López Andrade

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

Quito

Diciembre, 2012

Universidad San Francisco de Quito

Colegio de Arquitectura

HOJA DE APROBACIÓN DE TESIS

“Borde Marítimo Puerto Ayora Galápagos”

Sheila Rosero

Jaime López, Arq.

Director de Tesis

Pedro Gómez, Arq.

Miembro del Comité de Tesis

Patricio Malo, Arq.

Miembro del Comité de Tesis

Cristina Bueno, Arq.

Miembro del Comité de Tesis

Diego Oleas Serrano, Arq.

Decano del Colegio

Quito, 17 de Mayo de 2012

© DERECHO DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído la Política de Propiedad Intelectual de la Universidad San Francisco de Quito y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo de investigación queda sujetos a lo dispuesto a la Política.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma:

Nombre: Sheila Gabriela Rosero Pérez

C.I.: 2000059044

Fecha: 12/13/2012

Dedicatoria

A Dios.

Por haberme permitido culminar mi carrera y haberme dado salud para lograr mis objetivos, igualmente por su bondad y amor constante en este proceso de mi vida.

A mi madre Lucia.

Por haberme brindado todo el apoyo en todo momento, por sus consejos, sus valores, su amor incondicional y la motivación constante que me dado y me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada por el sacrificio constante que ha hecho por mí, para culminar mi carrera. Dedico esta tesis a mi madre por ser mi ejemplo de superación.

Agradecimiento

El presente trabajo de tesis de grado primeramente me gustaría agradecer a Dios por haberme bendecido por haber logrado culminar mi carrera, pues hizo posible mi sueño anhelado.

A mi madre, ya que gracias a su apoyo y amor incondicional no habría sido posible terminar mi carrera. El esfuerzo y los ánimos que me infundía fueron factores importantes en este proceso. Agradezco a mi madre por ser parte de esto y permitirme ser una persona de bien.

A la UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO por darme la oportunidad de estudiar y formarme profesionalmente.

Por último agradezco a mi profesor de investigación de tesis de grado, Arq. Jaime López por su rectitud en su profesión como docente, en la visión crítica de muchos aspectos cotidianos de la vida, por sus consejos, que hicieron posible que esta tesis culminara con éxito.

Resumen

Este proyecto urbano denominado “Recuperación del borde de Puerto Ayora –Galápagos: Terminal Marítimo”. Se establece un plan estratégico para la recuperación del frente marítimo, en donde la naturaleza es un factor principal para la toma de decisiones en cuanto a intervención urbanística y arquitectónica. El proyecto inicia con un análisis de las condiciones de contexto y su principal problemática paisajista en la cual influyen en la toma de decisiones para el concepto urbano e arquitectónico. Conjuntamente se establece las prioridades principales del borde urbano para finalizar con la relación del objeto arquitectónico del paisaje original. El programa abarca varios espacios necesarios para la población que a su vez generan soluciones de usos de suelo saturados con el fin de organizar la zona portuaria con diferentes tipos de flujos de transporte terrestre, marítimo y peatonal. Con este proyecto se plantea generar una relación entre la naturaleza y el contexto urbano del sitio, con el propósito de fusionar el paisaje y la arquitectura.

Abstract

This urban project called "Recovery edge of Puerto Ayora-Galapagos: Marine Terminal." the project establishes a strategic plan for the recovery of the waterfront, in which nature is a major factor in making decisions about planning and architectural intervention. The project begins with an analysis of the context and conditions of main landscape problematic in which influence to making decisions for urban and architectural concept. Moreover, urban intervention establishes the main priorities of urban edge to end the relationship with the original landscape architectural object. The program covers several areas required for the population which in turn generates solutions for saturated uses, because is important to organize the port area with different types of land, sea and pedestrian flows. This project is proposed to generate a relationship between nature and the urban context of the site, in order to merge the landscape and architecture.

Tabla de contenido

1. Introducción

2. Marco Teórico

Capítulo I

2.1.1. Imagen de la ciudad

2.1.1.1. Borde Urbano

2.1.1.2. Borde Marítimo

Capítulo II

2.1.2. Características del borde

2.1.3. Tipos de Bordes Marítimos

Capítulo III

2.1.4. Integración de la edificación en los Borde Marítimos

2.1.5. Paisaje Marítimo

2.1.6. Balcón Urbano

2.1.7. Principios de un Borde Marítimo

2.1.8. Paseos Marítimos

2.1.9. El hombre ante el mar

3. Caso de estudio

Capítulo IV

3.1.1. Área de estudio

3.1.1.1. Análisis Urbano de Galápagos Puerto Ayora

4. Sitio de Intervención

Capítulo V

- 4.1.1. Justificación del terreno
- 4.1.2. Análisis del sitio - Borde Marítimo
- 4.1.3. Análisis del sitio – Zona portuaria

5. Precedentes

- 5.1. Puerto de Génova Rem koolhaas, Italia
- 5.2. Terminal de Ferry en Estocolmo, Suecia
- 5.3. Mar / Maritime youth house

6. Conclusiones

7. Memoria

8. Propuesta Urbana

9. Propuesta Arquitectónica

10. Perspectivas

11. Fotos de maqueta

12. Lamina XVIII Bienal Panamericanas de Arquitectura de quito

13. Bibliografía

14. Ilustraciones

1. Introducción

El proyecto está ubicado en el Archipiélago de Galápagos en la isla Santa cruz. Es la Isla de mayor movilidad y concentración de flujos, la cual ha llevado al deterioro por la falta de una planificación adecuada para el borde Marítima. Se requiere de una estrategia que permita la recuperación de la relación por medio de una configuración de puntos focales de concentración e integración en sitios de mayor deterioro del borde, a través de una franja de transición que establece un recorrido con el objetivo de recuperar la relación del puerto con el mar.

El proyecto Arquitectónico se concentra en uno de los puntos focales de mayor deterioro. Se encuentra en la parte de los muelles donde se concentra la mayor parte de movilidad terrestre, peatonal y marítima. Se plantea una infraestructura urbana que permita ordenar los flujos de transporte marítimos por medio de la extensión del borde que acceda a los diferentes flujos marítimos y rehabilite la bahía. El concepto Arquitectónico permite la permanencia de relacionarse con el mar donde el objeto arquitectónico se difumina con el borde para respetar la condición natural del sitio.

La propuesta arquitectónica es un Terminal Marítimo donde sirva como elemento arquitectónico que reorganice el sobre usos del frente marítimo. El terminal se genera por dos condiciones de borde que recupera el equilibrio natural del sitio brindando un verdadero sistema de espacio colectivo para los usos mixtos. Es por esto que se plantea una infraestructura de acuerdo al sitio donde exista factores como encima, debajo y superficie con el objetivo de generar una relación entre sí para generar un equilibrio natural. Así, se toma un factor importante en el borde que tiene la necesidad de rehabilitar el frente marítimo para ofrecer a los habitantes espacios colectivos que evitan deteriorar el sitio generando una pieza del paisaje.

2. Marco Teórico

Capítulo I

2.1.1. Imagen de la ciudad

2.1.1.1. Borde Urbano

“Los borde son aquellos elementos lineales que no son considerados sendas; son por lo común, pero no siempre necesariamente, los límites entre zonas de dos clases diferentes” (Lynch, 1985, pág. 79). Los bordes urbanos son visualmente prominentes y tienen unas formas continuas penetrables al movimiento transversal. De igual manera el borde de un barrio puede caracterizarse por su forma y su morfología. Un borde puede ser denominado como barrera, pero al permitir la permeabilidad deja de ser una barrera urbana y se alinea con la estructura urbana de la ciudad. Este está generado por muchas conexiones visuales y de circulación con la dinámica urbana se convierte en un ordenador donde se alinean los demás elementos urbanos y permite ser visible a grandes distancias. La continuidad y la visibilidad son de importancia decisiva, los bordes fuertes no son necesariamente impenetrables. Muchos bordes son verdaderamente suturas y unen, en vez de ser vallas.

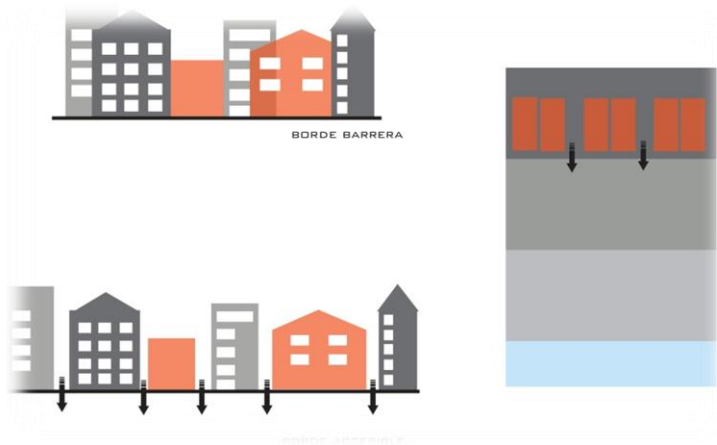


Diagrama 1

Cuando un borde no es continuo este pierde cierta visibilidad, carece de perspectiva y ambos extremos se convierten en un elemento indeciso y confuso para la imagen de la ciudad. Existen bordes construidos sobre elevados que permiten dar visibilidad a grandes distancias de la ciudad.

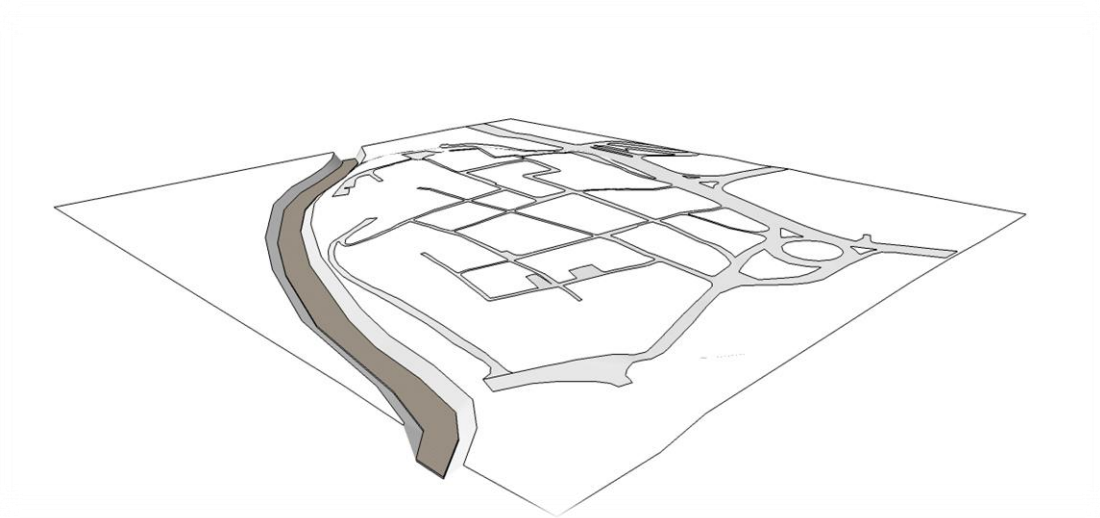


Diagrama 2

Los bordes urbanos se han convertido en el principal eje de interés de una serie de ciudades portuarias, que buscan proporcionar su imagen a través de un marketing urbano. Los bordes urbanos marítimos son focos eminentes por la diversidad de actividades colectivas, económicas y públicas que se desarrollan con mayor enfoque de ingresos económicos para la ciudad.

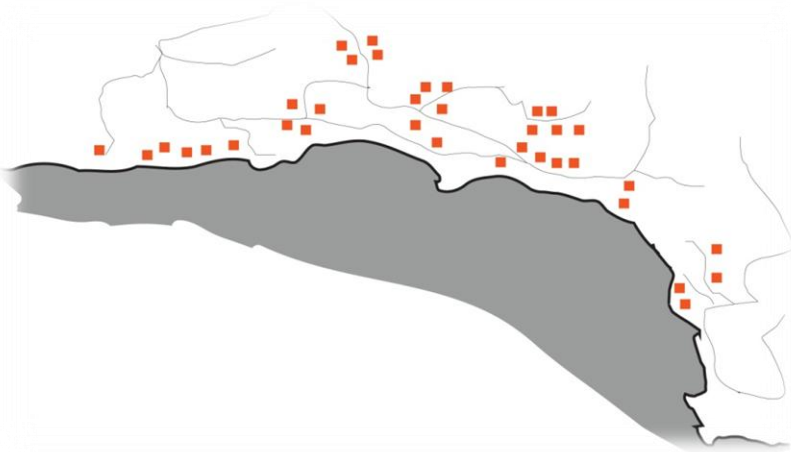


Diagrama 3

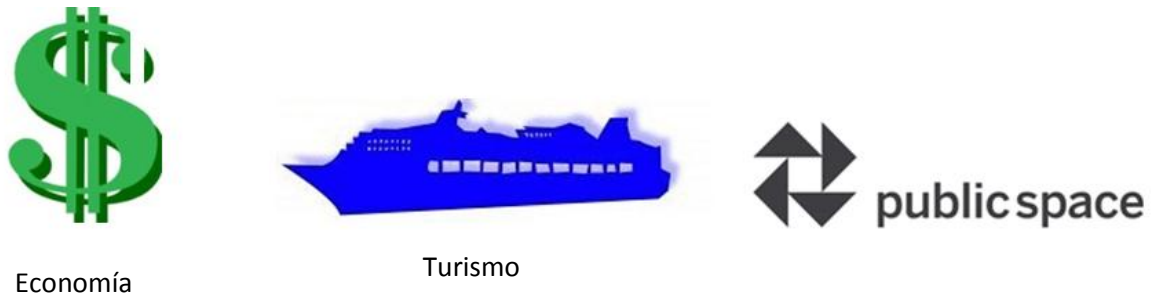
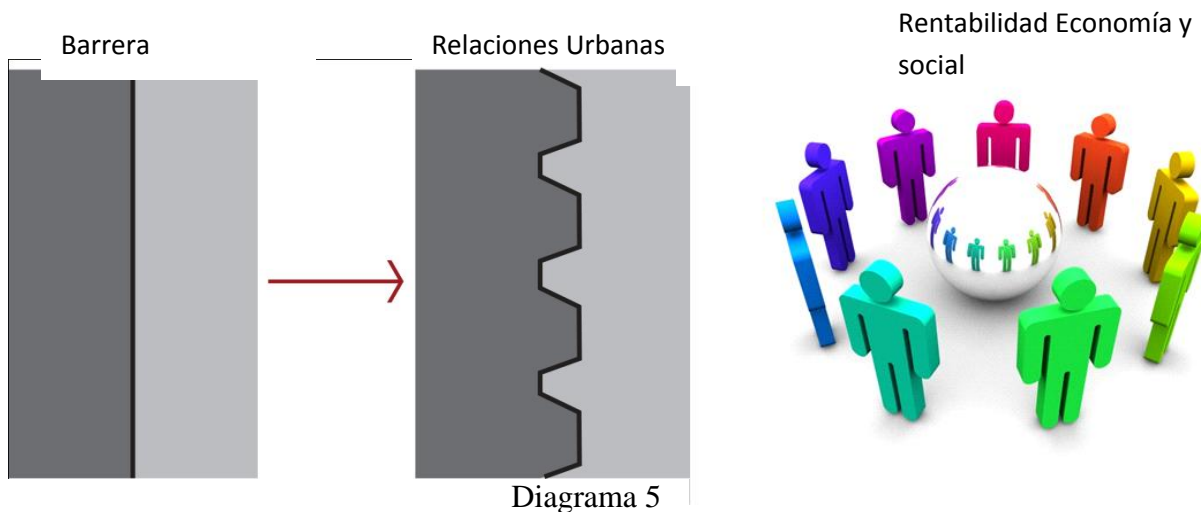


Diagrama 4

2.1.1.2. Borde Marítimo

“El borde de la ciudad es una región filosófica donde se superponen paisaje natural y urbano, coexistiendo sin elección ni expectativas. Estas zonas llaman a visiones y proyectos que definan una nueva frontera entre lo artificial y lo natural”. (Edge of a city, 1991) Los bordes Marítimos se caracterizan por tener dos condiciones diferentes, el mar y la tierra, los bordes marítimos se consideran nodos por el vínculo que se genera en el borde y la ciudad costera por medio de actividades colectivas, transporte fluvial, pesca y espacios públicos.

Sin embargo estos bordes han sufrido una degradación por la indiferencia de actividades antiguas que se realizaban en un borde costero, en la cual se daba importancia a este borde ya que las actividades urbanas y la subsistencia se desarrollaban en él.



En ocasiones el borde marítimo se convierte en un borde fragmentado por las intervenciones del hombre que con el tiempo se van deteriorando por el uso inapropiado del borde.

Los bordes marítimos toman un rol muy importante para la imagen de la ciudad. La intervención del hombre considerando la calidad del medio ambiente, la identidad local, y garantías de acceso y uso público, son las condiciones que potencia un diseño de mayor rentabilidad a nivel económico y social. Pero es preocupante los fracasos de intervenciones en los bordes urbanos porque no consideran las dinámicas urbanas locales, poseen una visión limitada de su desarrollo estratégico como una pieza dentro de una estructura urbana mayor.

Estos bordes portuarios solían ser históricamente estratégicos como espacios de intercambio de mercancías y donde ocurrían fenómenos de transculturalización. Con la llegada de la era post-industrial, las principales actividades económicas ahí especializadas emigran hacia el interior, en la búsqueda de infraestructura más flexible, eficiente y rentable. Ocasionando el deterioro del borde que se habían comportando como elemento principal de una ciudad costera.

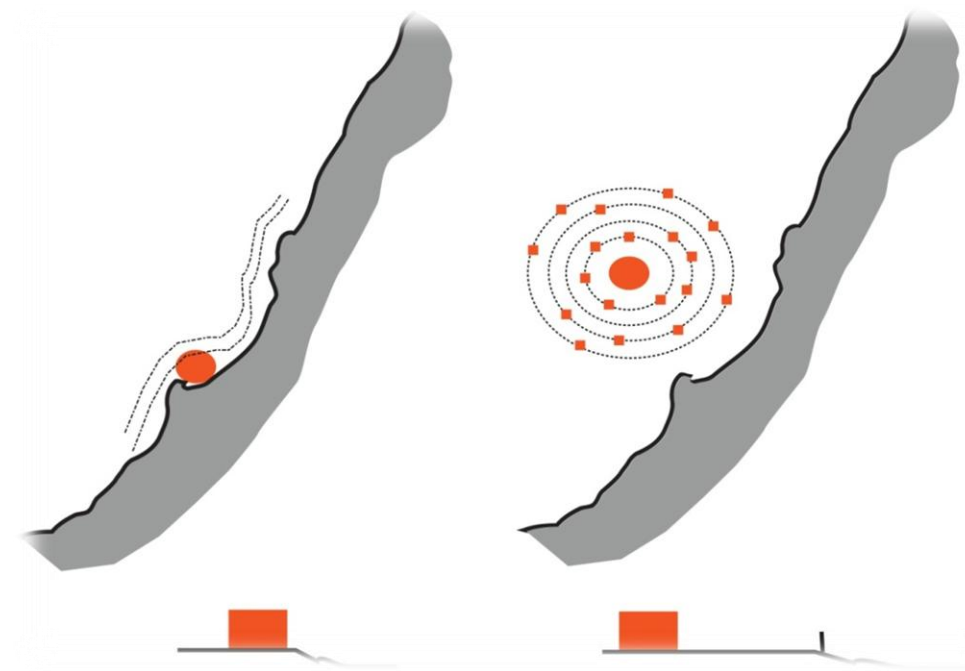


Diagrama 6

El Borde establece la frontera entre la tierra y el mar, ha sido desde siempre un territorio clave en el desarrollo de las ciudades. De hecho, el origen de muchos asentamientos humanos se vincula fuertemente a la presencia del mar, tanto por ser éste fuente de recursos, como por su condición de vehículo de intercambio comercial y comunicacional.

Capítulo II

2.1.2. Características del borde

Los bordes se definen por su adaptación topográfica, orientación y protección frente al viento, la accesibilidad al mar, y su capacidad de acoger usos diversos. El borde marítimo establece los paseos marítimos donde se unifican 3 elementos: el paseo, la ciudad y el mar. El recorrido es un movimiento de transición de sólido ciudad y líquido mar. Estos paseos siempre están cambiando según el desarrollo de la estructura de la ciudad. La continuidad de estos paseos enlaza con espacios significativos de la estructura urbana de la ciudad, parques o plazas que complementan su oferta de espacio de sosiego y ocio generando accesibilidad desde la ciudad hasta el frente costero.

Relaciones costeras

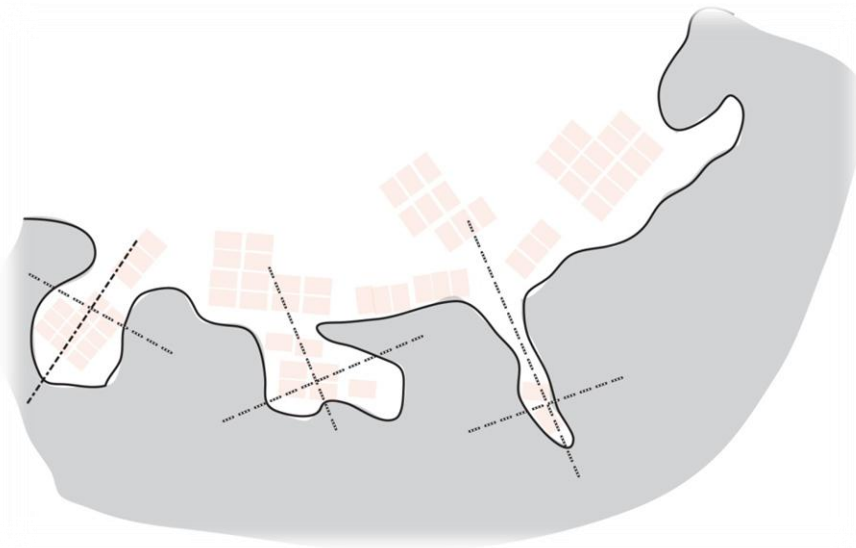


Diagrama 7

2.1.3. Tipos de Bordes Marítimos

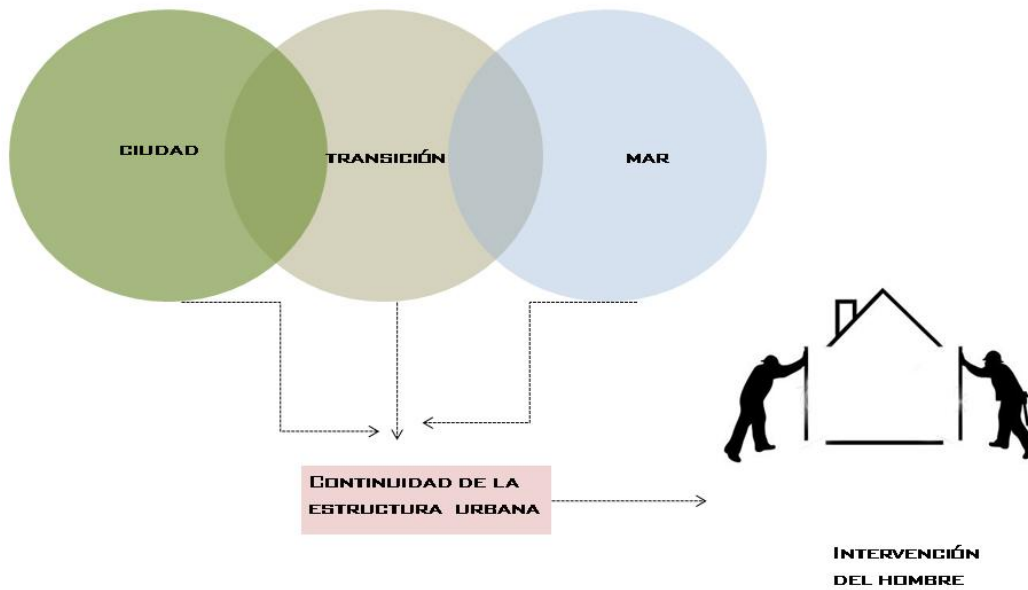


Diagrama 8

- Mar interior establece un dialogo permanente

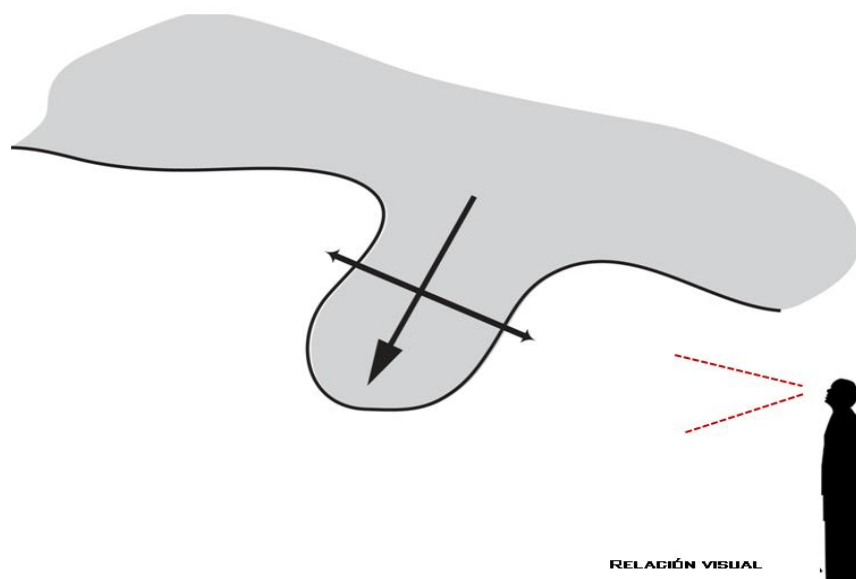


Diagrama 9

- Paisaje como horizonte que construye la orilla

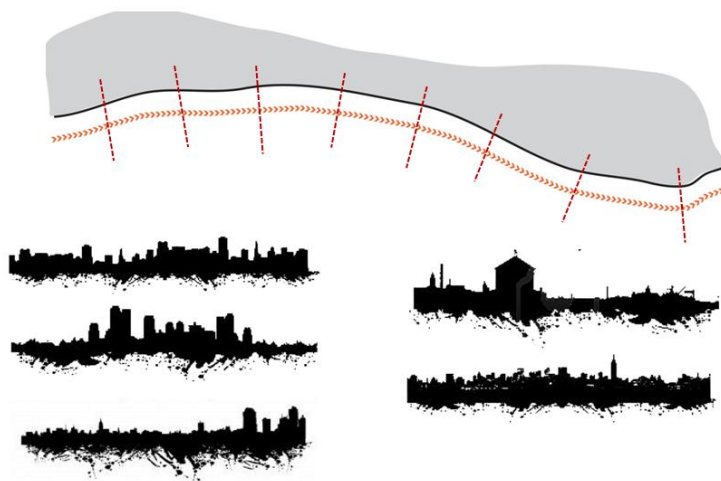


Diagrama 10

- Borde Ramificado, la ciudad se expande a través del borde

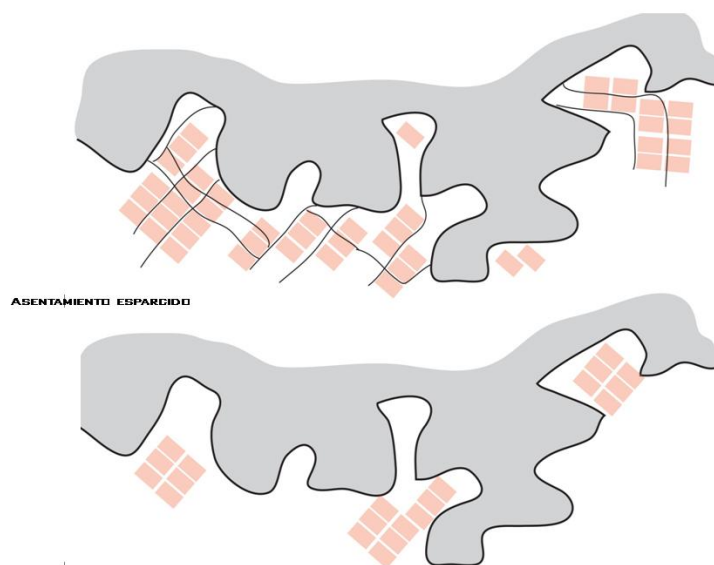


Diagrama 11

- Borde Interior de conexión



Diagrama 12

Capítulo III

2.1.4. Integración de la edificación en los Borde Marítimos

Las edificaciones son piezas que se acoplan a la estructura urbana. La continuidad en las intervenciones urbanas y arquitectónicas toma un rol importante, porque son las que conectan las dinámicas urbanas. La integración del paisaje y el borde se da cuando no se pierde la continuidad visual con el frente marítimo. Edificios o instalaciones se van relacionando por su altura, volúmenes, y sobre todo el vínculo que se genera con la estructura urbana.

El estudio del espacio entre lo artificial y lo natural nos sirve para entender y enfrentar el fenómeno de creación y dilución de bordes en la ciudad, tiende a fagocitar. Dichos elementos urbanos y rurales, artificial y natural son una oportunidad de tejer redes morfológicas que redefinan y caractericen dichos bordes. Pero los bordes urbanos resultan hoy cada vez más difícilmente abordables, por la complejidad urbana contemporánea. Su geométrica parece desbordar, más que delimitar o definir. Naciendo la utopía entre la dura realidad de las ciudades y los sitios concretos, entre la visión actual y un más cercano futuro que confronta con fuerza la falta de imaginación en la construcción de la ciudad contemporánea.

Los proyectos realizados en el borde deberán ser diseñados, no como soluciones generalizables, sino atendiendo a cada caso particular y situación individualizada, que permita encontrar la forma intrínseca, la no forma que recurra a todo el arsenal imaginativo de la nueva arquitectura. En una visión dinámica-sintética el proyecto en bordes adquiere una identidad renovada en la ciudad siempre y cuando sea producto del rechazo al desarrollo agresivo, que tiende a consumir el paisaje. Proponiéndose aportaciones al paisaje planteadas como intervenciones estratégicas y diluidas que producen paisajes operativos de máxima eficiencia, vinculados a la cultura de la percepción del territorio.

Perfiles Urbanos en el borde

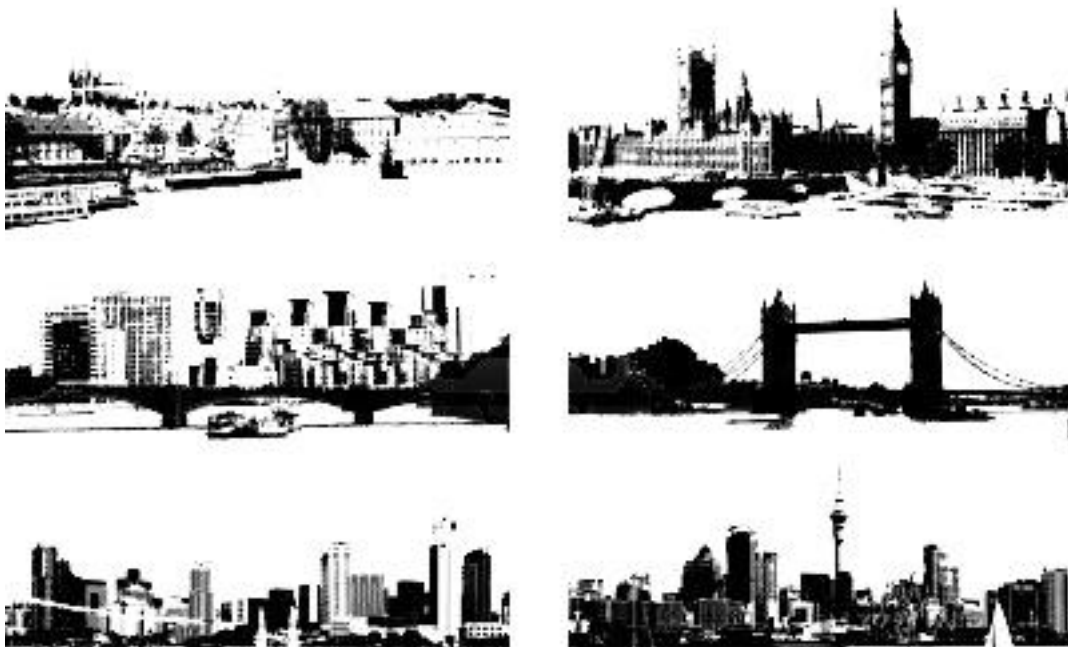


Diagrama 13

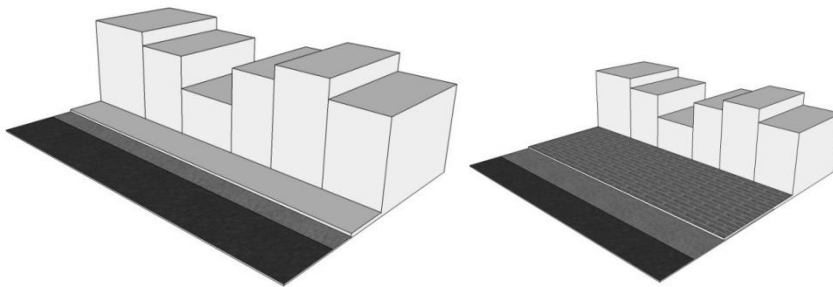
2.1.5. Paisaje Marítimo

El paisaje natural es aquello que no está modificado por el hombre a pesar de algunas pequeñas poblaciones. Son las tierras que no pertenecen a la población urbana o sea que no están habitadas, o las que no han sido reformadas por la acción del hombre como: las regiones polares, la alta montaña y alguna selva tropical. Algún parque nacional etc. El

paisaje natural será un espacio recorrido pero no organizado, y con densidades de población bajas. Se trata de los espacios ocupados por sociedades de recolectores, pastores, cazadores y pescadores que tienen un conocimiento muy íntimo y especializado del medio, es decir no lo agreden. En la actualidad se ha pasado de ver el paisaje como el marco estético de la actividad humana a considerarlo como un recurso. El paisaje como recurso y patrimonio cultural de la humanidad adquiere una enorme consideración. Existen dos tipos de paisajes naturales: el paisaje costero y el paisaje de interior. El paisaje costero, como su nombre bien indica, es el que está más próximo al mar. El paisaje de interior es el que está más alejado de la costa. En él podemos estudiar distintos tipos de paisajes: el de montaña, el del valle, y el de la llanura.

La ciudad portuaria no se puede explicar sin el puerto, con la que ha tenido y tiene, los estrechos vínculos sociales y económicos. La fachada marítima de la ciudad portuaria es incomprendible sin el puerto que lo identifica y le da forma. Esta relación se intensifica a medida que la ciudad y el puerto a ser físicamente más entrelazados.

“El puerto es una puerta entre un interior conocido y un exterior desconocido.”(Eduardo Chillida).



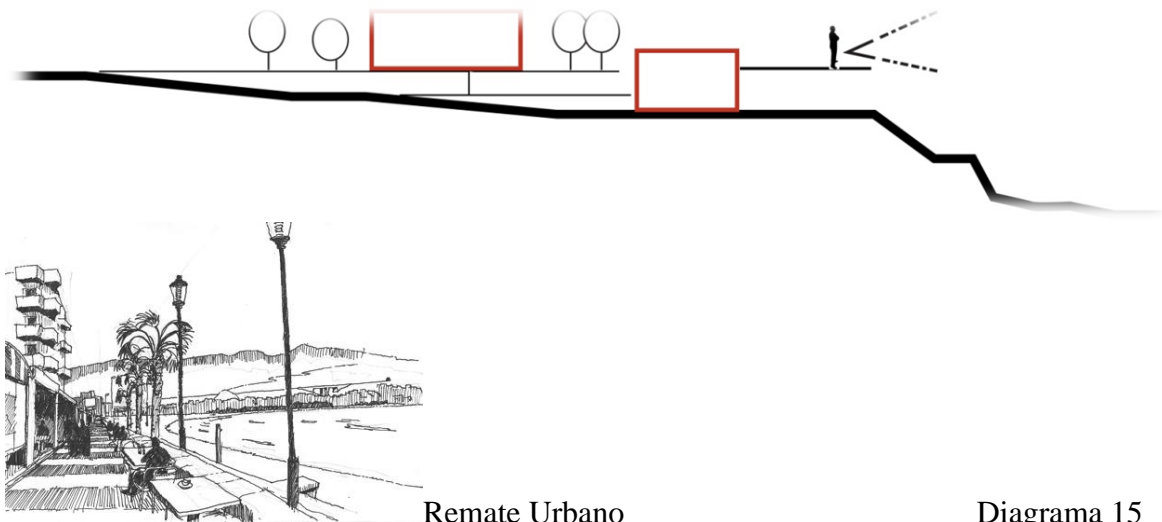
Zona de transición entre la ciudad y el borde costero

Diagrama 14

El borde marítimo es donde la ciudad se acaba se considera el remate urbano. Tiene un carácter específico, que se encuentra al frente del mar, pero a su vez con cualidades comunes al sistema de espacios libres de la ciudad. El adecuado diseño deberá atender a sus conexiones y accesos, Los recorridos que se relacionan con el entramado urbano y la continuidad de paseo que lo enlazan con otros espacios significativos o de interacción.

2.1.6. Balcón Urbano

- Paseo como una gran terraza como presentación de la ciudad al mar.
- Espacio de arquitectura.
- Espacio de distinto carácter; a diferencia de los paseos marítimos que enfrentan uno a uno, este espacio de mirador acoge a la colectividad.



Remate Urbano

Diagrama 15

2.1.7. Principios de un Borde Marítimo

- Asegurar la calidad del agua y el medio ambiente.
- Desarrollo de la relación entre el borde marítimo y la estructura urbana.
- Respetar la identidad del lugar.
- Promover la diversidad de actividades tanto en la tierra como en el agua.
- Garantizar el acceso público a los bordes marítimos (paseos).
- Infraestructuras actúan como fuente de equilibrio social.
- Participación público como elemento de sostenibilidad.
- Las intervenciones de los bordes marítimos son a largo plazo.
- Rehabilitación en un proceso continuo.



Diagrama 16

2.1.8. Paseos Marítimos

El paseo marítimo es el elemento de borde urbano que permite rematar las áreas urbanas y es el espacio público urbano más representativo de las poblaciones marítimas y de las urbanizaciones que se asientan junto al mar. Por tanto la construcción de un paseo marítimo sirve desde el punto de vista urbano para:

- Mejorar la calidad de vida urbana y favorecer la relación ciudadana. En efecto, es un espacio público de relación en el cual al tiempo se da lugar a disfrutar del ambiente que ofrece el mar y sus bordes, se permite el encuentro de los ciudadanos y se propicia su relación
- Acondicionar el borde marítimo de las ciudades y urbanizaciones, convirtiéndose el paseo marítimo en los elementos urbanos más representativos que ayuda a configurar la fachada urbana.
- Contribuir a mejorar la estructura urbana. En el mayor parte de los casos la construcción de un paseo marítimo es aprovechada para solucionar ciertos problemas que presenta la estructura del conjunto urbano.
- Conviene insistir en las circunstancias relevantes que ocurren en los paseos marítimos, lo cual permitirá aproximarse a su caracterización.

El paseo marítimo, en una primera fase, fue una infraestructura utilizada para limitar la expansión urbanística sobre la estrecha franja litoral y preservar el dominio público del inmobiliario. El paseo marítimo se concibió como frontera, primando el concepto de defensa, o frontera física, sobre el diseño. En una segunda fase el criterio de diseño gana posiciones, se busca su integración en el entorno, e intentan convertirlo en la imagen, “marca”, de la playa que “venda” el producto turístico. Se busca que el Paseo sea la imagen que identifique la playa sin necesidad de verla. Actualmente a los criterios de diseño se añaden los medioambientalistas, sobre todo en aquellos tramos, escasos, a los cuales la presión urbanística es escasa, pasando de defender el espacio de dominio público, a proteger el medioambiente. Con anterioridad a este nuevo rumbo la construcción de paseos estuvo muy denigrada, pero la ordenación del espacio costero-litoral, necesita un elemento vertebrado del medio, y es el paseo el elemento que puede permitir el desarrollo integrado del medio.



diagrama.17

2.1.9. El hombre ante el mar

El mar es el protagonista de muchos pueblos del pacifico, brinda oportunidades al hombre. Existen dos generalidades, la primera el temor por el mar y el otro el mar siempre ejerce sobre nosotros una intensa atracción. Las actividades que el hombre realiza en el mar presentan unas características diferentes a las que se desarrollan en la tierra, pues resulta condicionado por la propiedad mientras que el mar es un medio sin dueño reconocido. Es

importante contrarrestar estos dos elementos: el mar genera recursos económicos mediante la pesca y la tierra la agricultura.

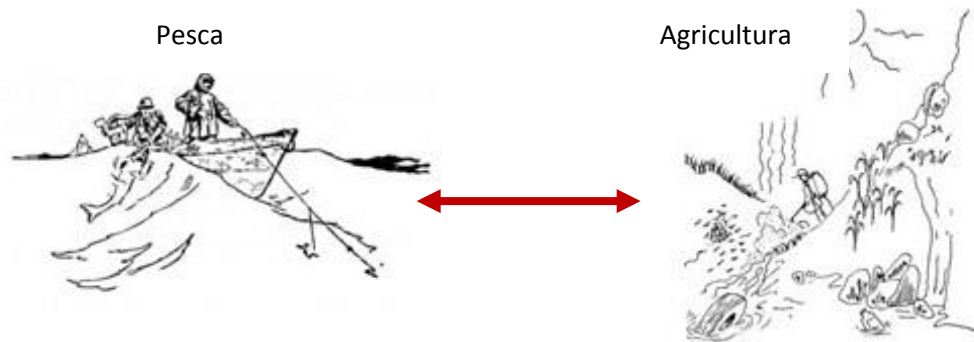


Diagrama 18

Las posturas colectivas ante el mar han cambiado radicalmente, las cercanías al mar como las playas ejercen una atracción tan creciente que los territorios son los más codiciados, a esto se une al tipo de construcción de los edificios que determinan el recelo ante el mar. Es por esto que se genera el turismo de playa como la principal fuente de ingreso que se integra al paisaje urbano de la ciudad. En el borde costero se da gran diversidad de ocupación comercial estos son fundamentales económicamente pero al mismo tiempo son generadores de grandes degradaciones que sufren los frentes que a largo plazo son negativos para el puerto.

3. Caso de estudio

Capítulo IV

3.1.1. Área de estudio

El Área de estudio se encuentra en el Archipiélago de Galápagos. Esta área es denominada Patrimonio de la humanidad y la cual requiere de ciertos cuidados del Ecosistema. Su localización apartada del continente ha permitido la evolución de condiciones ecológicas únicas con condiciones favorables para el desarrollo de un conjunto de especies endémicas.

Las islas albergan varios de los ecosistemas marinos y terrestres más excepcionales del mundo.

Los ecosistemas marinos y terrestres se encuentran amenazados por las actividades económicas estrechamente vinculadas con el fenómeno migratorio, en primer lugar por la colonización, y en las últimas décadas por las actividades que se han desarrollado rápidamente con el turismo, ocasionando un deterioro paisajístico a pesar de tener diversidades de sitios turísticos, el puerto se ha deteriorado al mismo tiempo que se ha desarrollado turísticamente. A consecuencia de la migración cada vez se pone en riesgo la relación del hombre – naturaleza, ya que hay un mayor interés económico dejando a un lado a consideración la parte paisajística que hay en Galápagos. Simplemente se ha construido por construir sin tener en cuenta áreas públicas para la recreación de los habitantes, generando un desequilibrio entre las condiciones naturales y la edificación.

Es por esto que es importante hacer un análisis urbano sobre el porqué no se ha considerado la parte urbana, la falta de espacios público y una concientización de recuperar las condiciones naturales de Galápagos sin que el hombre sea excepto de las islas.

Archipiélago de Galápagos
Isla Puerto Ayora

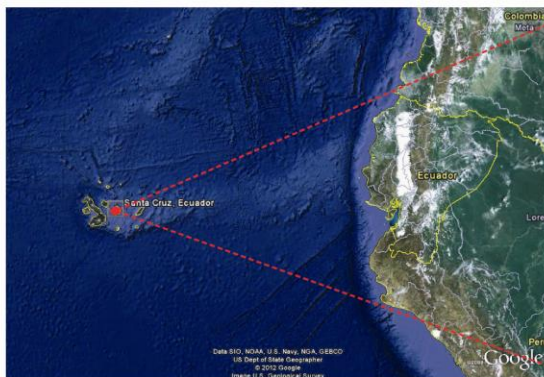


fig. 13

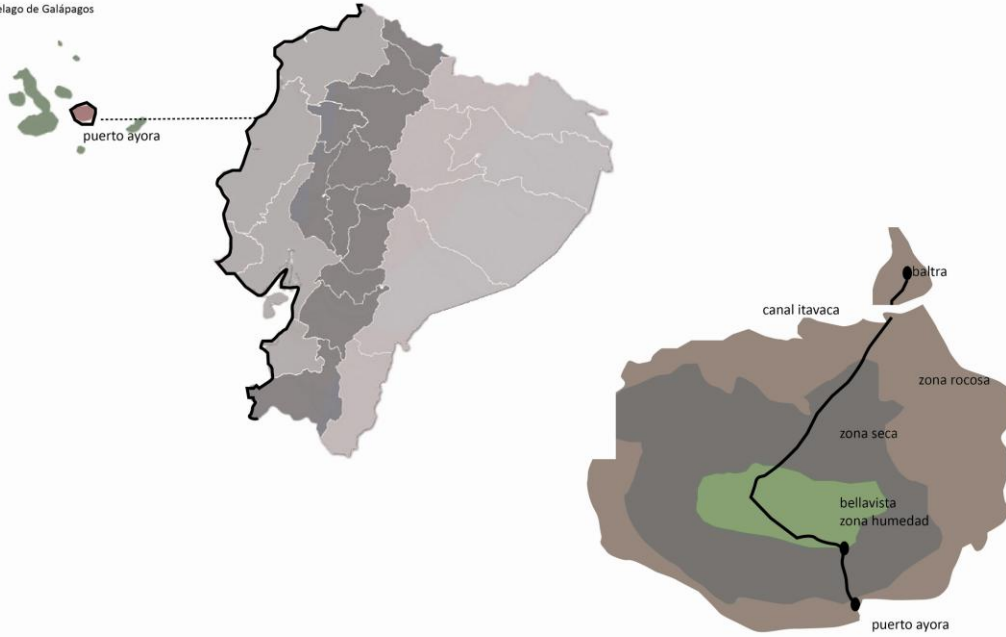


fig. 14

3.1.1.1. Análisis Urbano de Galápagos Puerto Ayora

Sitio y Situación

Archipiélago de Galápagos



Etapas de Generación Morfológica

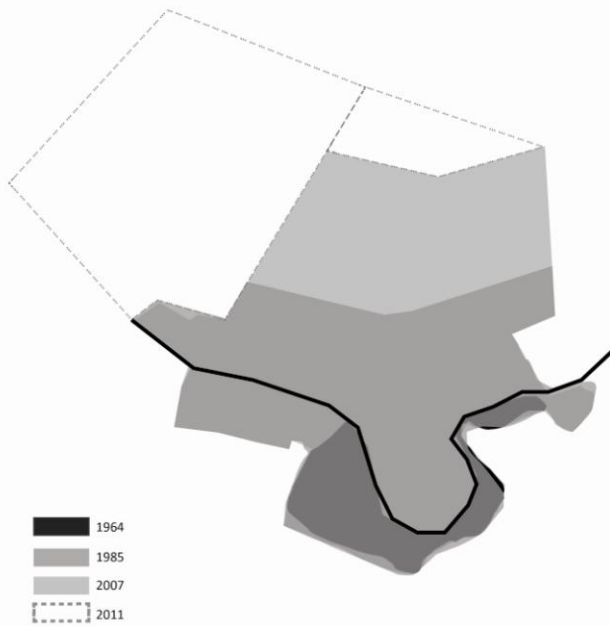
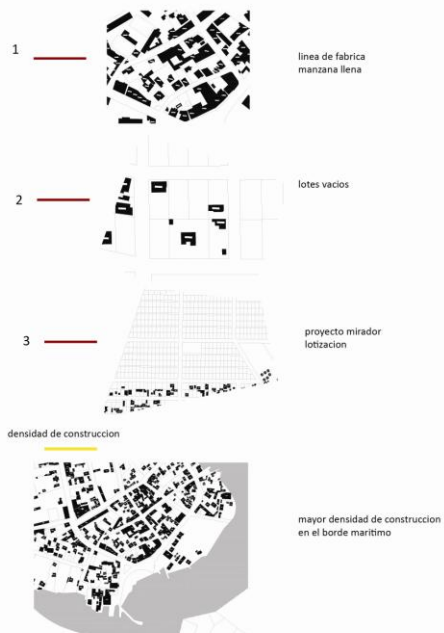


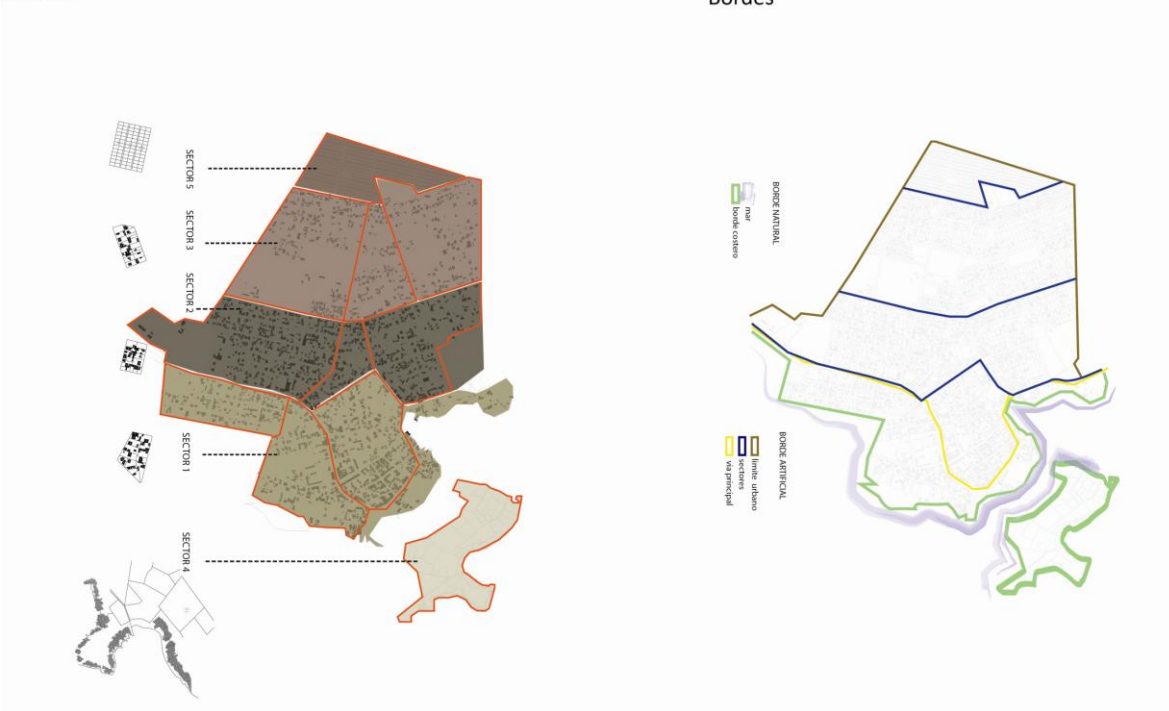
Figura a Fondo



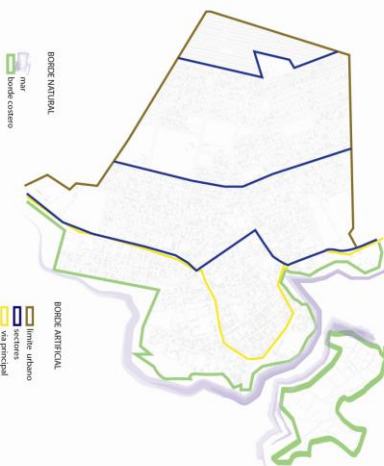
figura a fondo - amanzamiento



Barrios



Bordes



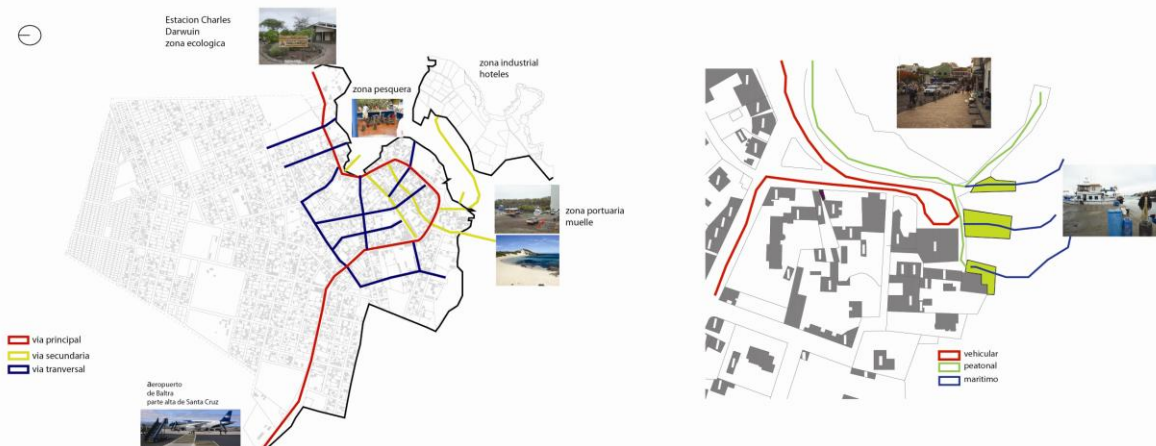
Sendas



Tipología



Conectividad del borde



Datos fotográficos



Muelle



Borde destruido



Muelle



Calle principal

fig. 17

4. Sitio de Intervención

Capítulo V

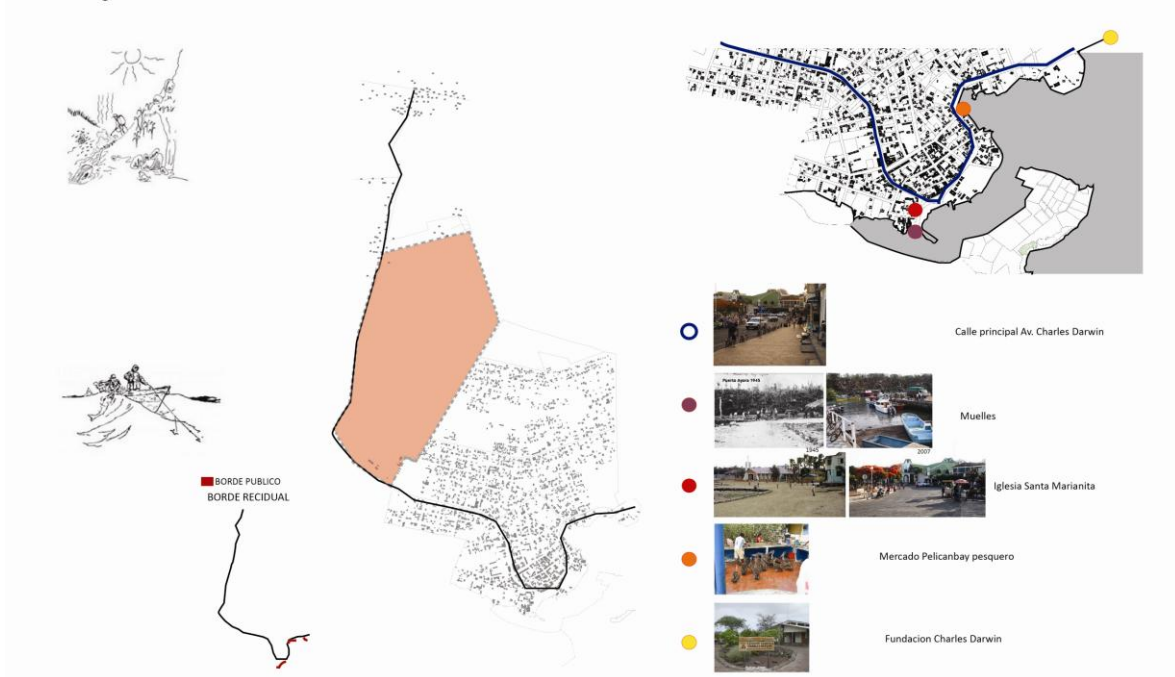
4.1.1. Justificación del terreno

El terreno de intervención se encuentra en la isla Santa Cruz, se toma como caso de estudio el Borde costero que se encuentra en deterioro por las edificaciones de gran escala que generan una barrera urbana y la falta de infraestructuras adecuadas para el puerto. El sitio es el remate del borde que tiene 3 muelles que funcionan como embarque y desembarque de carga y pasajeros. Se elije esta terreno ya que es más evidente el deterioro del borde por el sobre uso que existe de transporte fluvial que no están adecuadamente instalados.

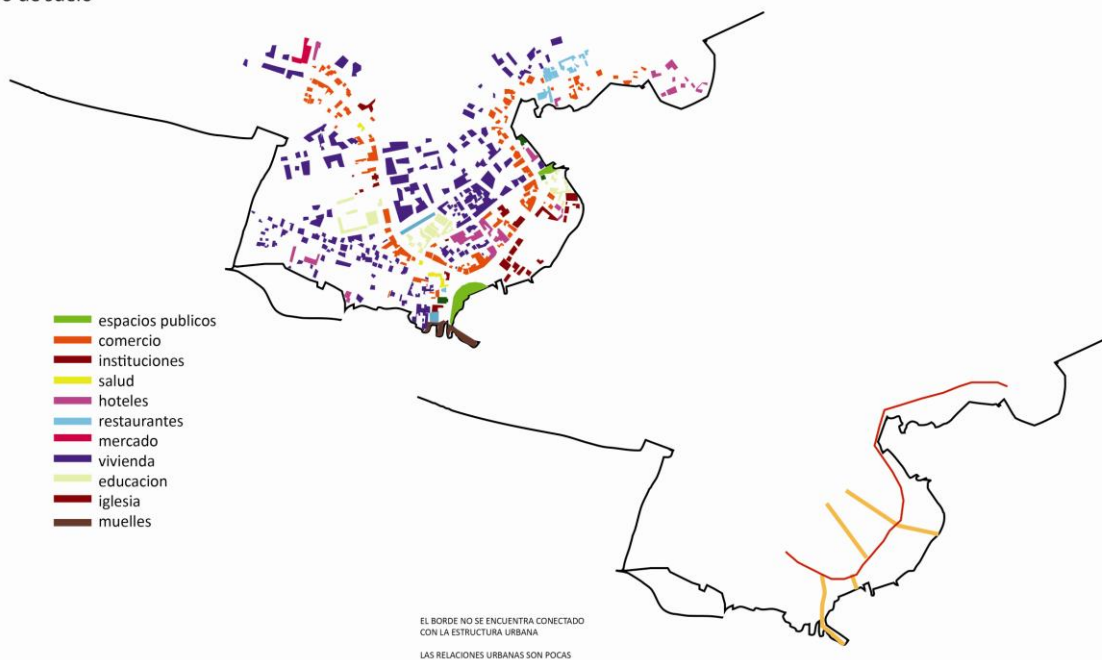
Un problema que se presenta, es la falta de una infraestructura que abarque todas las áreas de servicio que se dan en la zona del borde portuario. Esta zona es muy importante para el puerto ya que existe una gran movilidad de turismo, pero al mismo tiempo no genera un espacio adecuado que unifique todo el borde ya que se encuentra en el remate urbano. El terreno cuenta con 3 muelles, el malecón, equipamiento de servicios y es la zona que ha tenido más permanencia desde sus asentamientos por ser la zona de intercambio mercantil. Este frente requiere de una regeneración donde organice los usos existentes para dar una mejor fluidez y recuperar la vista de la ciudad hacia el mar. Por ser una zona muy importante y jerárquica del puerto, se plantea un terminal en la zona de muelles, para recuperar el deterioro del borde y mejorar las instalaciones de áreas de servicios fluviales y lograr conectar esta zona con el borde costero de todo el puerto, para dar un espacio público con servicios necesarios. Se plantea lograr unificar todo el borde con dos remates importantes; el terminal como espacio de servicios, el borde como zona pública y el remate al otro extremo con el mercado pesquero que ha sido un elemento primario para el puerto con la finalidad de recuperar la relación del hombre y la naturaleza.

4.1.2. Análisis del sitio- Borde Marítimo

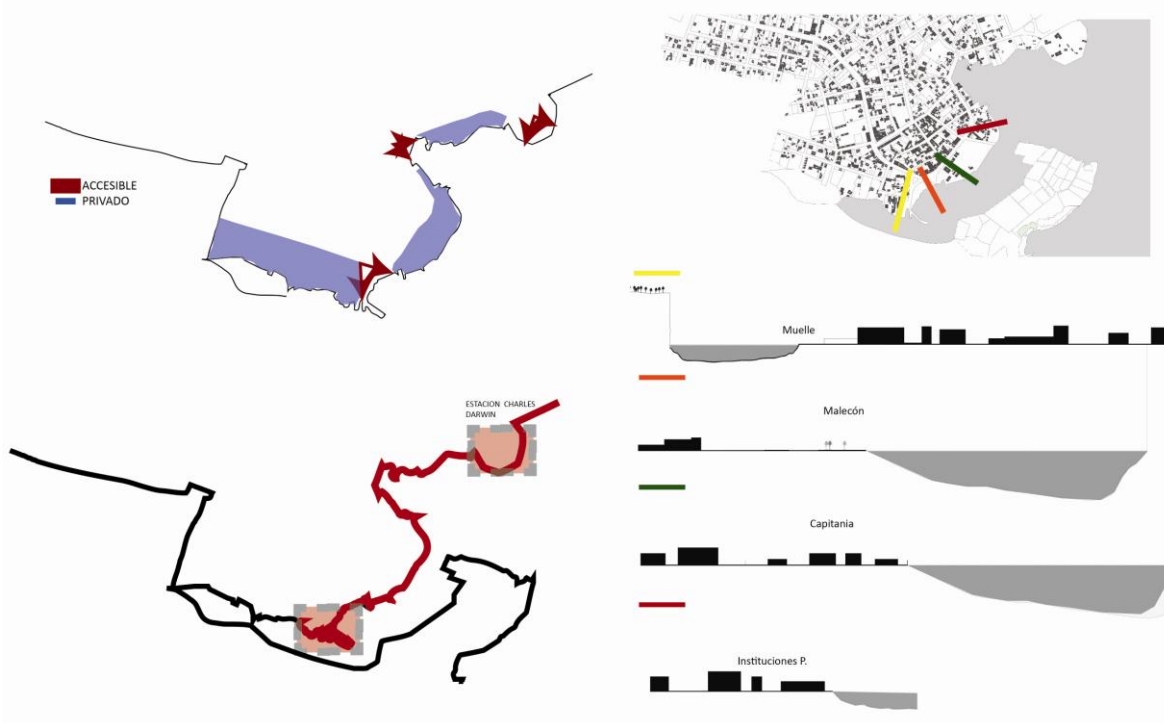
Borde degradado

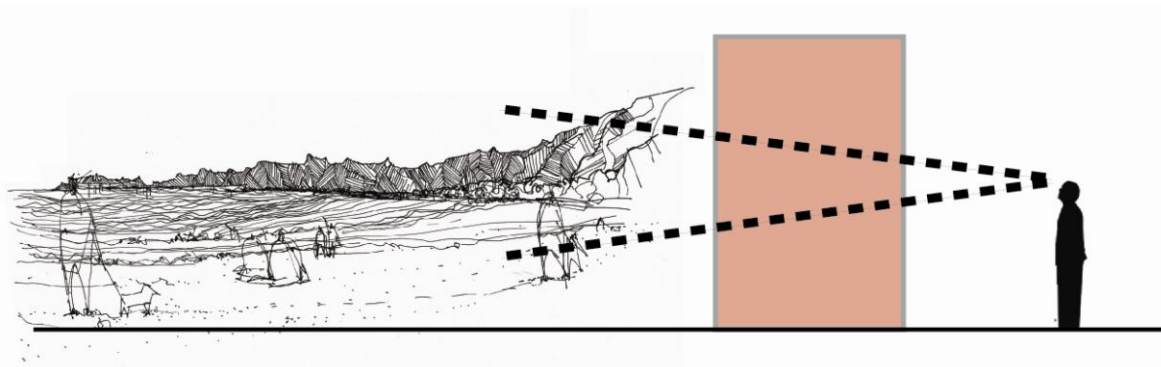


Uso de suelo



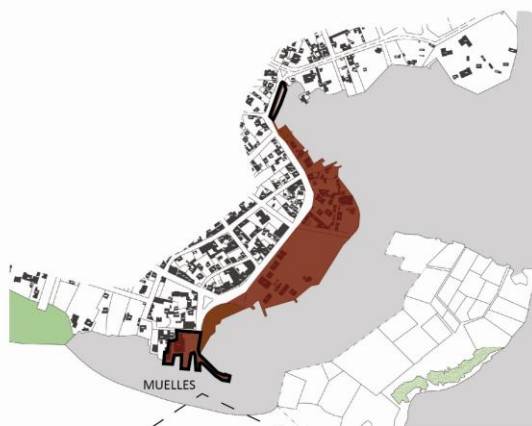
Cortes Urbanos



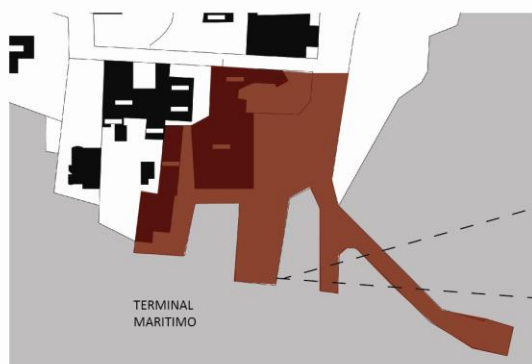


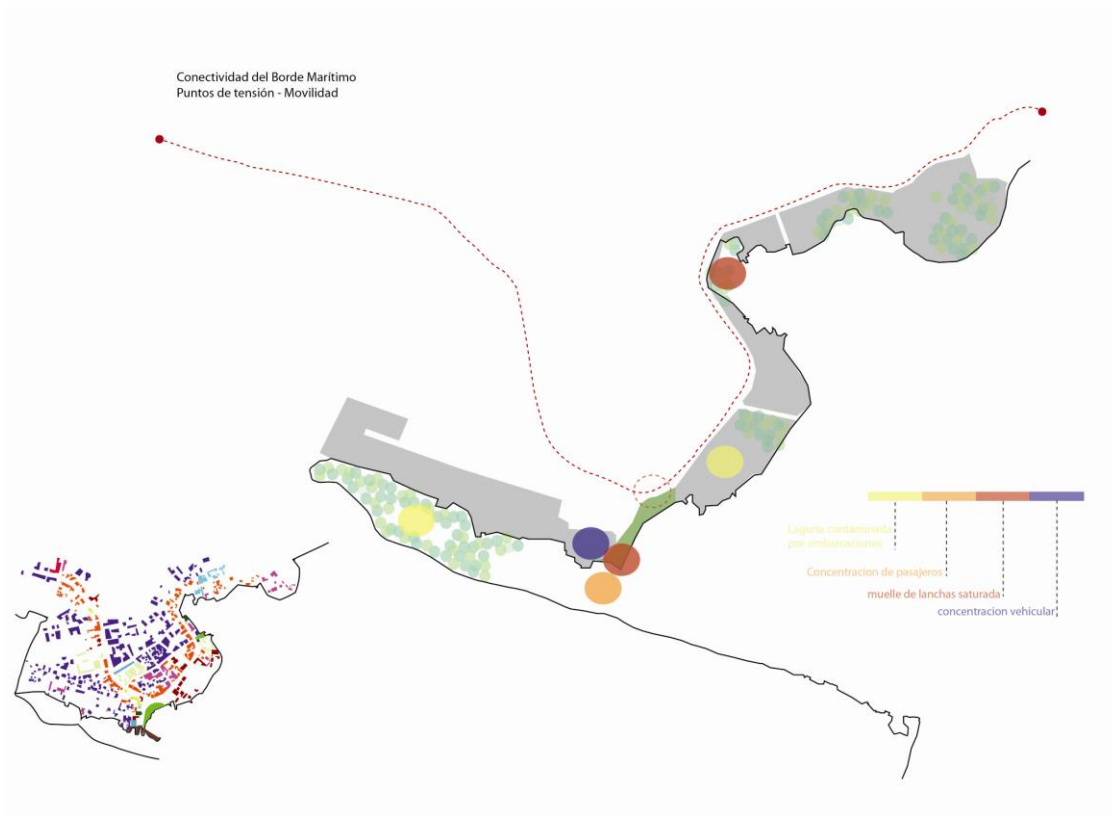
“Recuperar la vista al mar ha sido un anhelo de todos los santacruceños, que viviendo rodeados por el océano pacífico, no divisan y contemplan el mar, pues, la zona costera, está llena de construcciones”.

Intervención del Borde con una estrategia



Sector de mayor degradación en el borde con la necesidad de una infraestructura adecuada para los transportes marítimos.



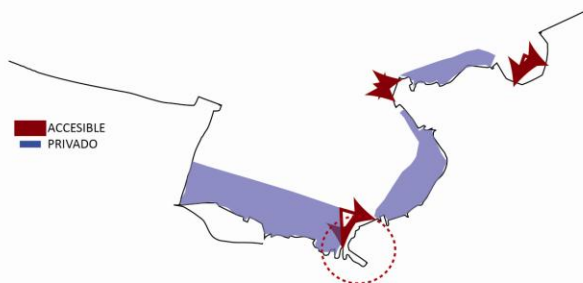


Relaciones del borde



4.1.3. Análisis del sitio- Zona de portuaria

Propuesta de Infraestructura Terminal Marítimo

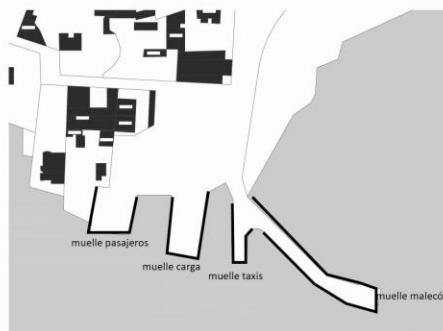


PROGRAMA EXISTENTE

PROBLEMA:
Reorganizar todos los usos informales para un mejor servicio portuario

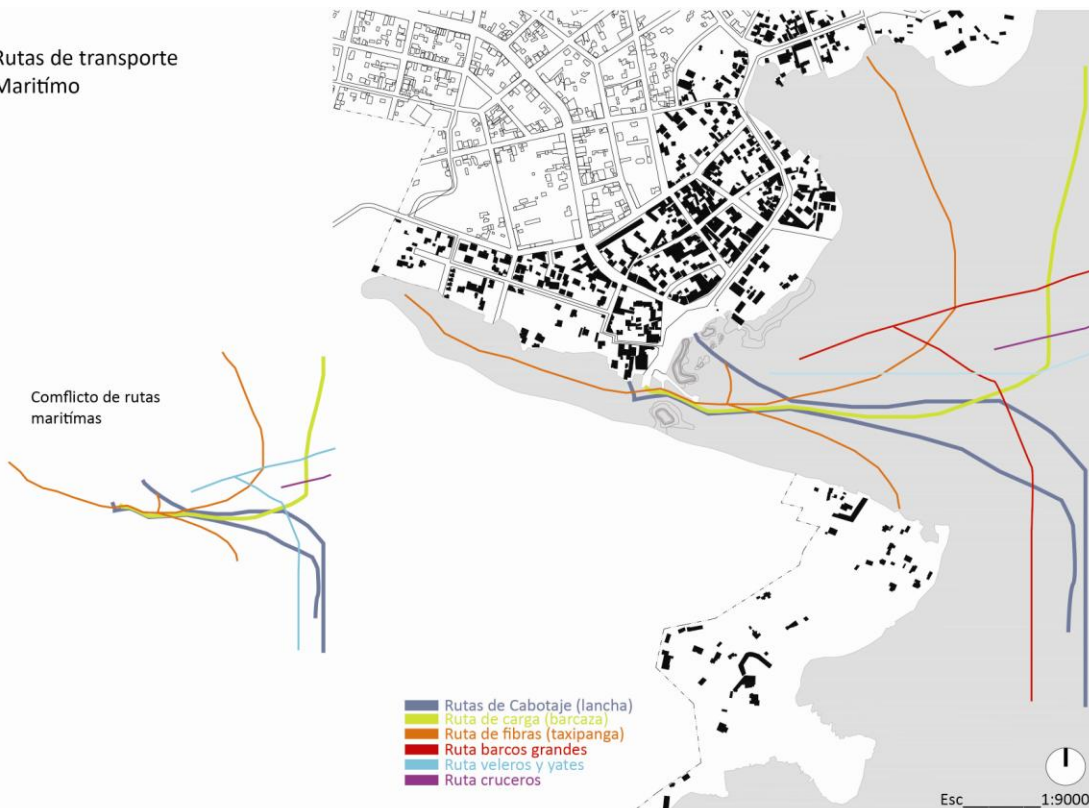


- muelles
- restaurante
- oficinas
- supermercado
- malecón
- iglesia
- calle Charles Darwin
- instituciones

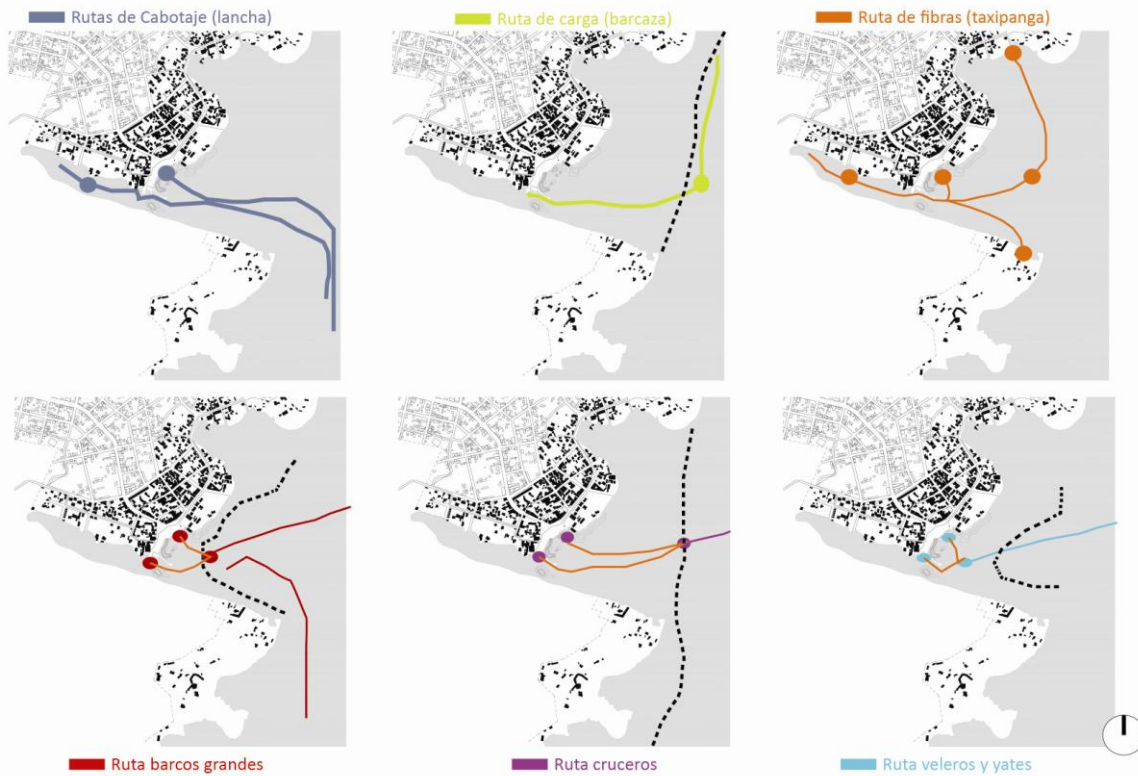


Rutas de transporte Marítimo

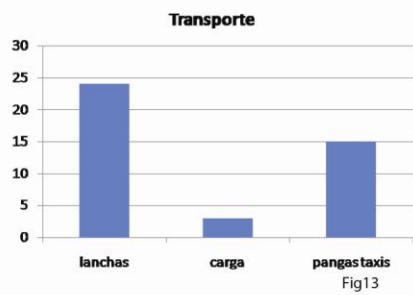
Conflicto de rutas marítimas



Flujos y límites de acceso Transportes Marítimos



Concentración de transporte Marítimo y Terrestre



- lanchas
- fibras
- barcos turísticos
- barcos pesqueros
- barcos de carga
- cruceros
- veleros
- buses turísticos
- tanques
- camiones
- carros convencionales



Comportamientos de Mareas

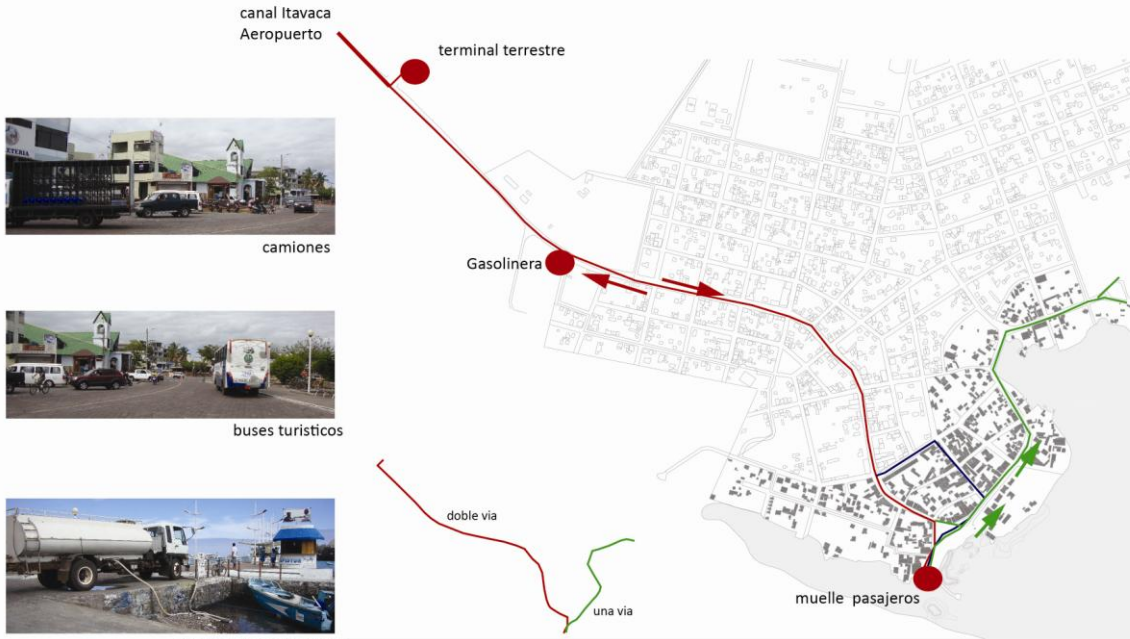


Fig. 55
Fig. 10

- Mareas tranquilas
- Mareas suaves
- Mareas fuertes
- Mareas alta mar fuertes

Esc 1:9000

Rutas de transporte Terrestre



camiones



buses turisticos



tanques de combustible

Fig. 56

Esc 1:7000

flujos



Fig12

5. Precedentes

5.1. Terminal de Ferry en Estocolmo, Suecia

Arquitectos: C.F. Moller Architects

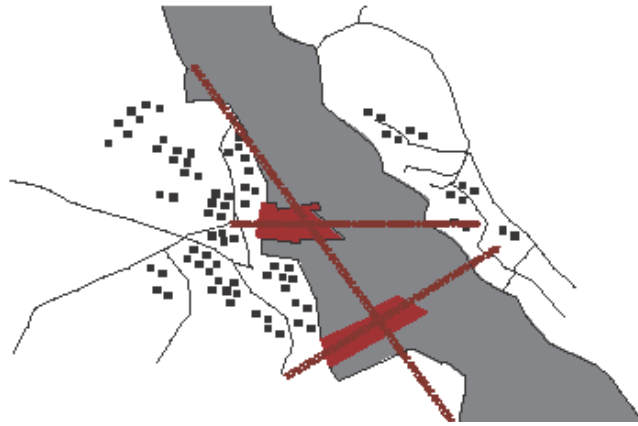
Ubicación: Estocolmo, Suecia

Cliente: Stockholms Hamn AB

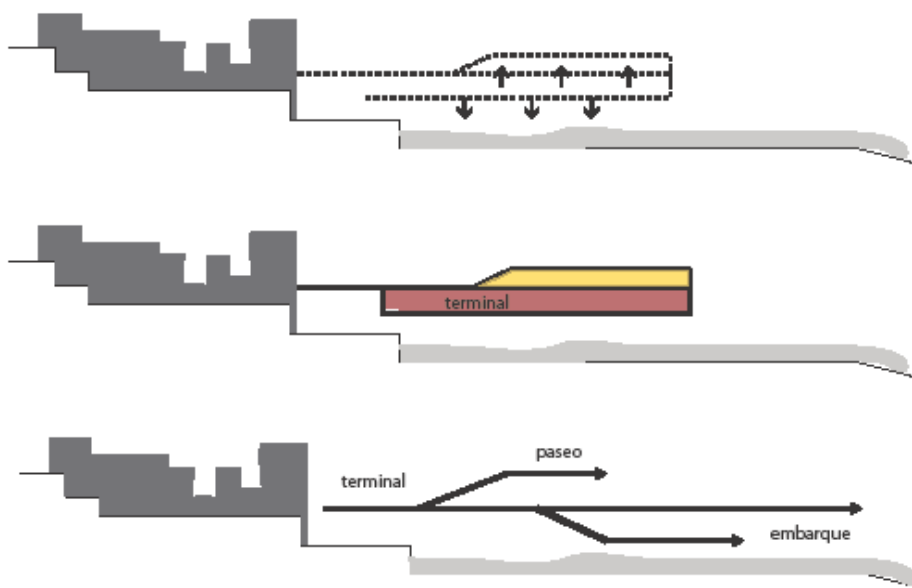
Superficie: 16,500 m² + 1,100 m² (tiendas tradicionales)

Fecha: 2009-2010

Concepto Arquitectónico

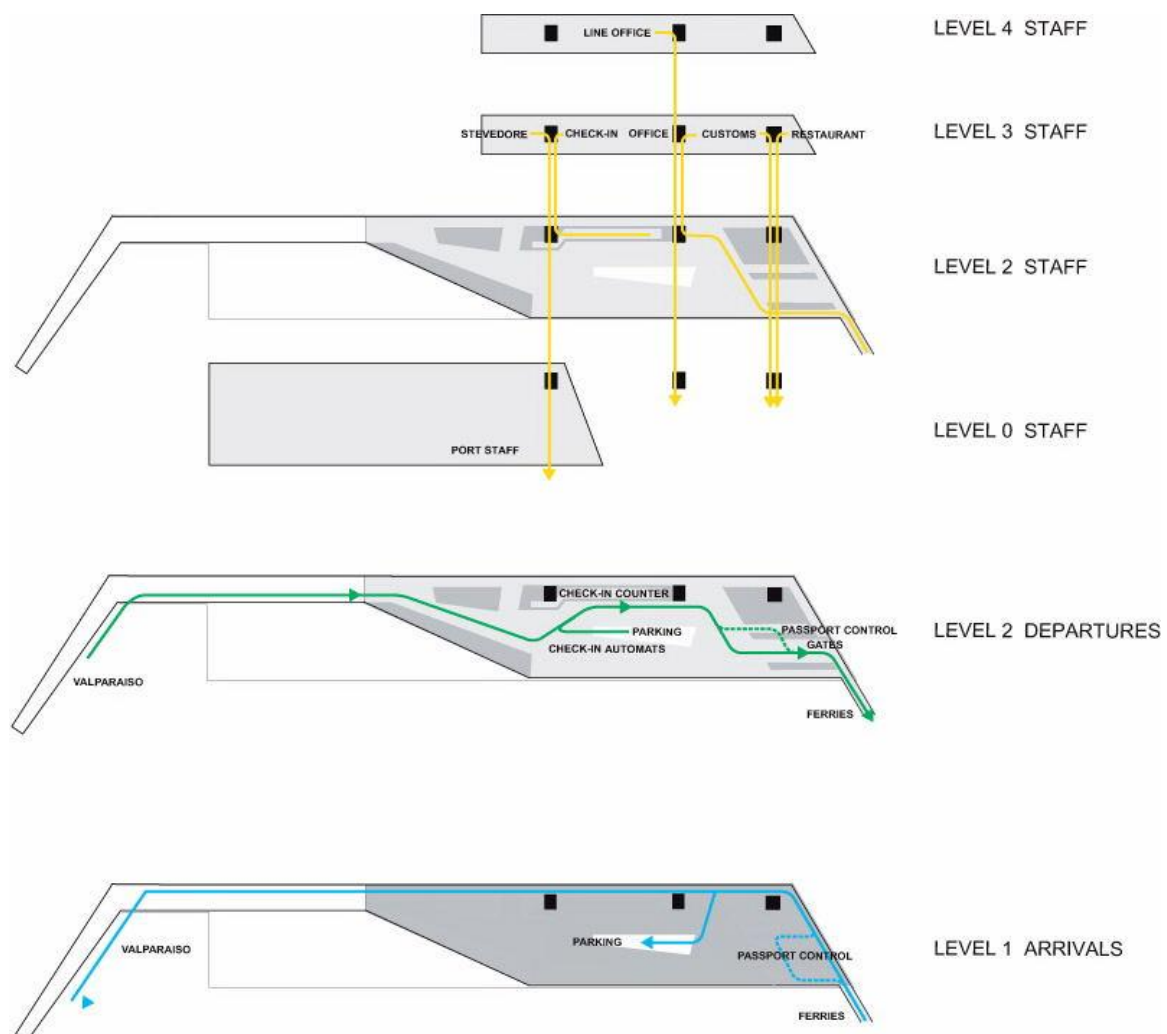


La idea principal fue generar un enlace natural entre el centro de Estocolmo y la nueva zona urbana en conexión con la terminal, de manera que la vida urbana fluyera naturalmente hacia esta nueva área. Por esa razón la terminal emerge para estar a nivel con la zona urbana nueva terminal de Estocolmo es una conexión marítima permanente con Finlandia y los países bálticos, y se convertirá en un hito para el nuevo desarrollo urbano de Norra Djursgårdsstaden, tanto a nivel arquitectónico como medioambiental. La terminal, que tiene una fachada cubierta por una especie de malla estirada, recalca la forma de un buque y la arquitectura (con grandes grúas y bodegas) que previamente caracterizaba a los puertos. Al mismo tiempo, la terminal tiene un ambicioso perfil sustentable, característico del desarrollo urbano en general.



Centro de Estocolmo y la nueva zona urbana en conexión con la terminal, de manera que la vida urbana fluyera naturalmente hacia esta nueva área. Por esa razón la terminal emerge para estar a nivel con la zona urbana, para que se fácil tanto para el tráfico vehicular como peatonal poder acceder al edificio. Al mismo tiempo, el techo de la terminal está diseñado como un paisaje verde, con escaleras, rampas, y acogedores rincones, invitando a los pasajeros y a los habitantes de Estocolmo a disfrutar de un momento relajado, mientras disfrutaran de las vistas de los ferry's, el archipiélago, y la ciudad.

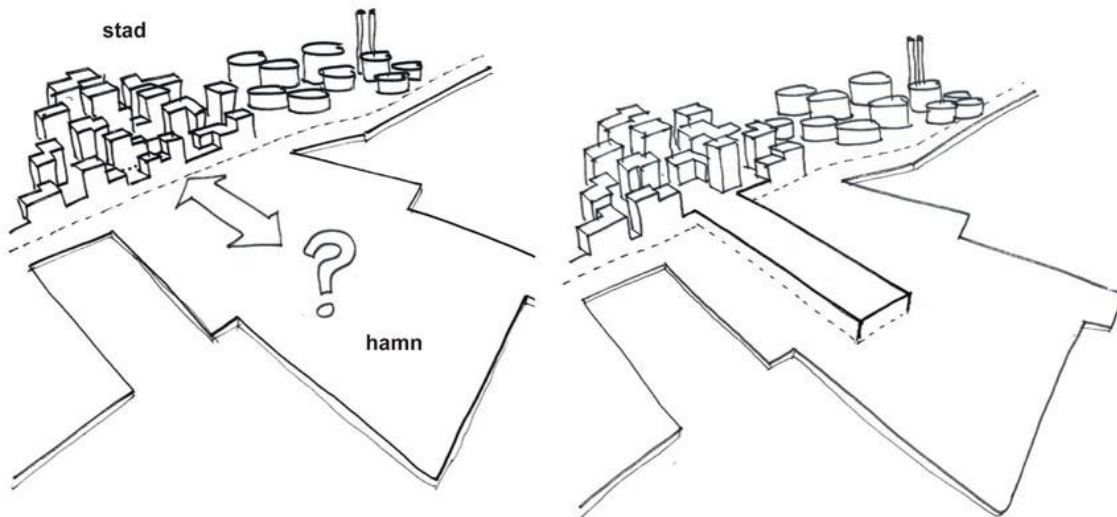
Programa



El techo de la terminal está diseñado como un paisaje verde, con escaleras, rampas, y acogedores rincones, invitando a los pasajeros y a los habitantes de Estocolmo a disfrutar

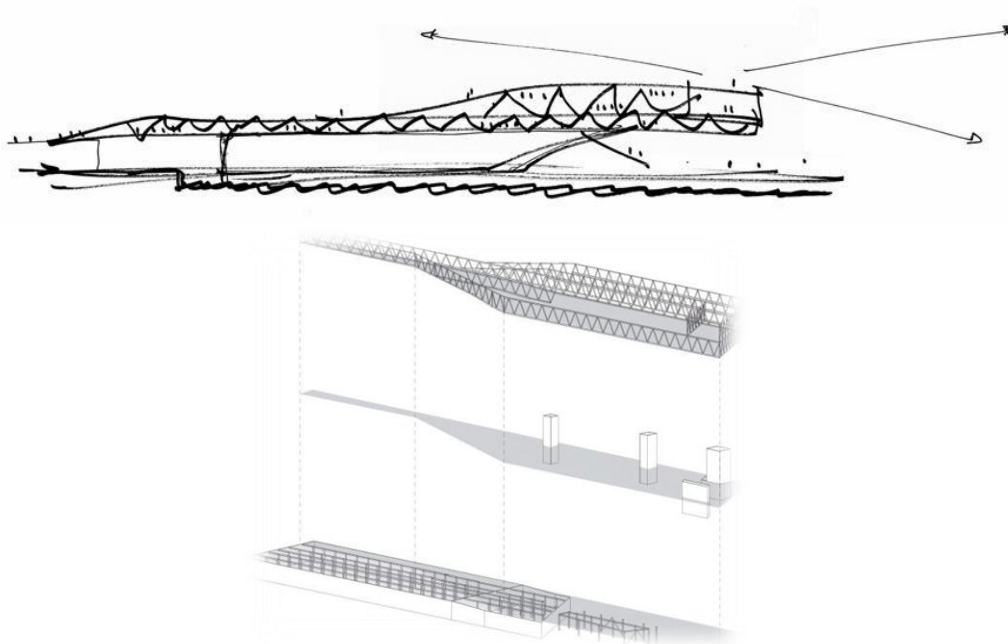
de un momento relajado, mientras disfrutan de las vistas de los ferry's, el archipiélago, y la ciudad.

Relación con el contexto



Continuidad por medio de un recorrido desde la ciudad hasta el puerto.

Concepto estructura

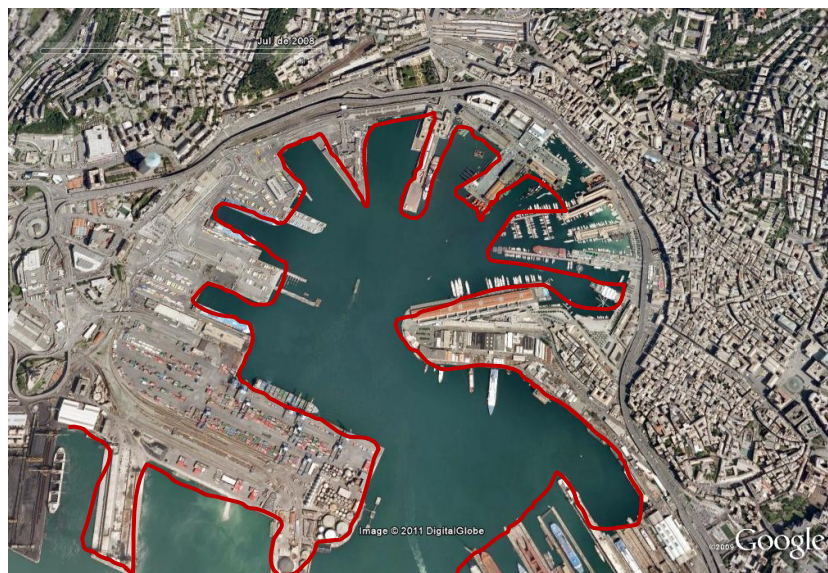


Cobertura



5.2 Puerto de Génova Rem koolhaas, Italia

Rem Koolhaas, concurso 1998 - Situación Urbana



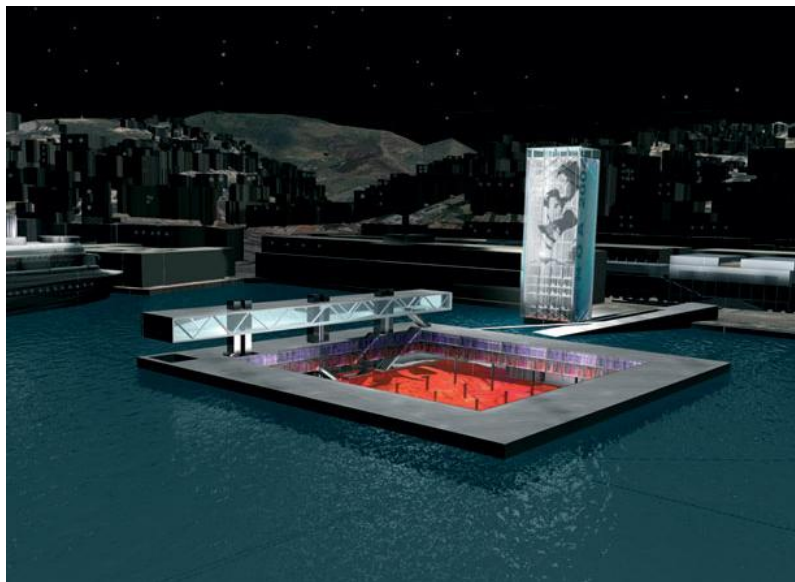
El puerto se sitúa a los pies de las laderas montañosas de la ciudad y mira hacia el mar de Liguri. Como el litoral esta en pendiente, la ciudad y el puerto se ven obligados a coexistir en la misma franja costera. El resultado es una ciudad histórica frente a un puerto en constante evolución. Todo esto llevo a la conclusión de que la respuesta podría ser una rehabilitación no convencional del frente marítimo.



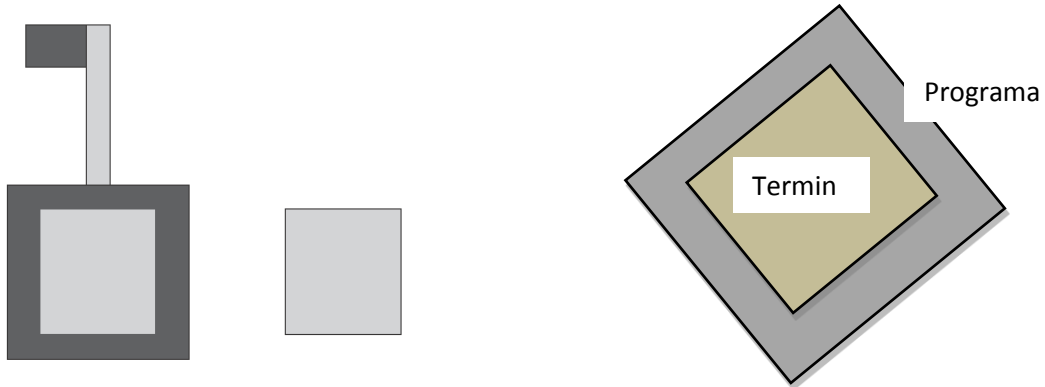
Puerto de Génova

Partido Arquitectónico

El objetivo del proyecto es mostrar que la ciudad de Génova no tiene porque pararse ante la costa, sino que pueda continuar adentrándose en el mar, es una propuesta con doble carácter territorial y marítimo.



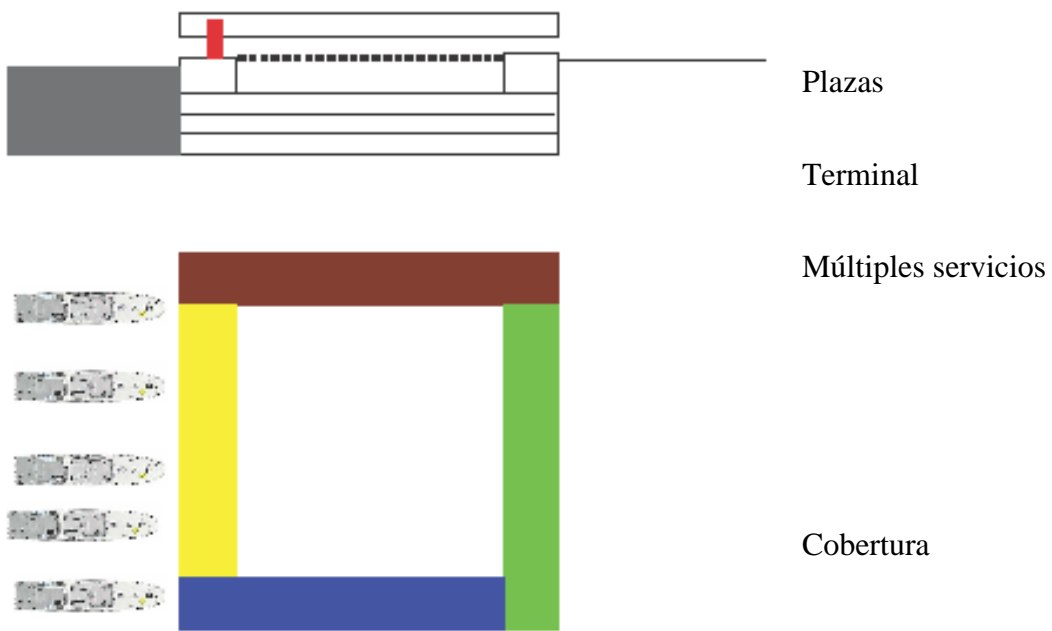
Se plantea un nuevo muelle para aumentar el número de atraque, la renovación de la logística para acoger buques, grúas, trenes y camiones, y nuevo servicios para la población.



Se toma la tipología de la ciudad: patio

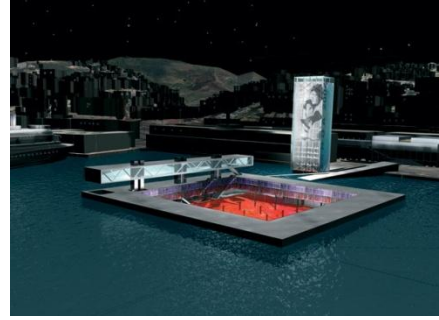
Se excava un agujero en el mar se pone de manifiesto la identidad sumergida de la ciudad, se coloca una torre para darle un aspecto simbólico de Génova como capital de Europa de la cultura.

Programa





Vista del Terminal

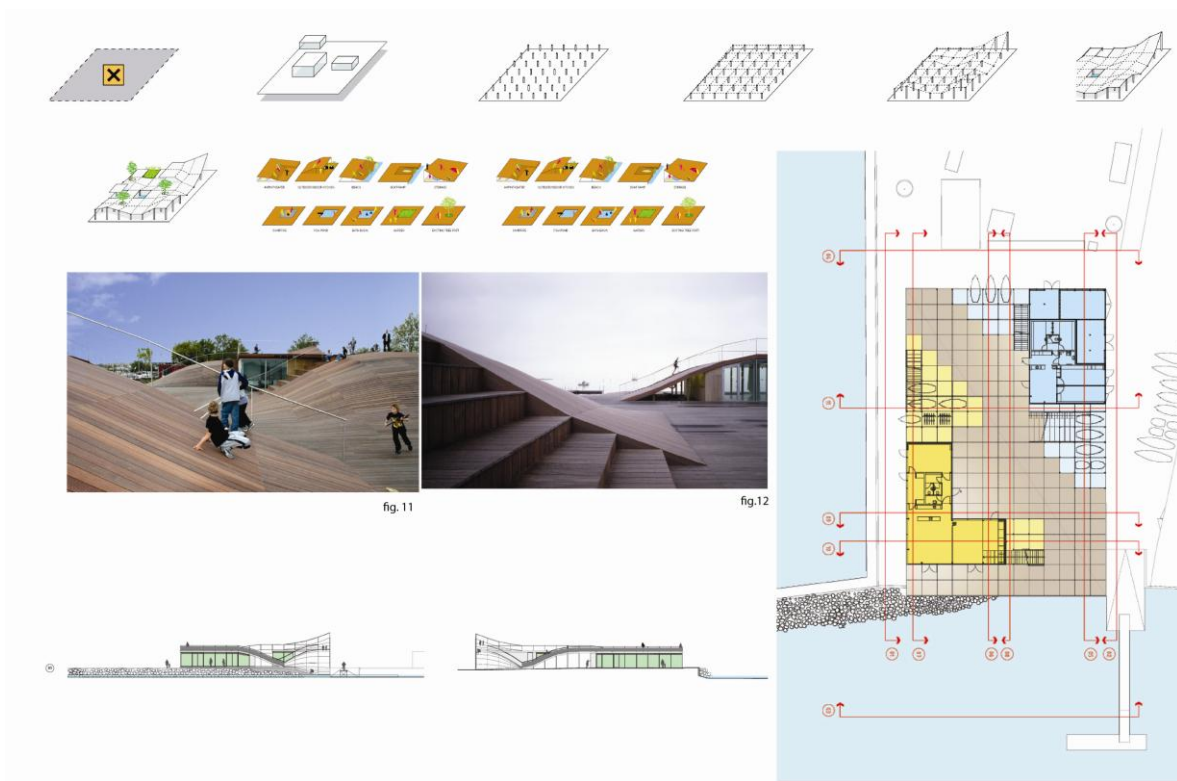


5.3 Mar / Maritime youth house



Este concepto permite una solución ventajosa para el programa de multi-cliente. Dos clientes comparten las instalaciones: un club de vela y una casa de la juventud. Sus deseos eran lo contrario: la casa de la juventud quería un espacio al aire libre para que los niños jueguen, mientras que el club náutico el espacio necesario para estacionar sus barcos. El proyecto es el resultado arquitectónico de nuestras negociaciones entre estas dos exigencias contradictorias: que permite almacenamiento debajo del barco y área de juegos anteriores. A través de una serie de olas onduladas, parecidas a las rampas, el programa se extiende por el interior del sitio de la creación de capas de espacio. Una plataforma de observación se convierte en un patio interior. El techo de los espacios interiores se dobla como caminar, el espacio jugable, que puedan utilizarse en el exterior. La presencia de superficies frías y duras en el interior de las instalaciones que se entiende como un contraste con el exterior de

madera, ayudando a reforzar aún más la actitud dominante de la actividad al aire libre promovido por la Casa de la Juventud y el club náutico. En general, el proyecto intenta lograr una presencia acorde con el contexto que lo rodea. El uso de la cubierta para conservar el suelo también se reduce el uso total de materiales en el proyecto, lo cual reduce su huella de carbono potencial. La forma del proyecto invoca el movimiento de los muelles adyacentes y el movimiento de juego. Distintivo y sin embargo familiar, la Casa de la Juventud Marítima sigue siendo un gesto de éxito y jugueteón a su sitio, los clientes y usuarios.



6. Conclusiones

- El borde marítimo de Puerto Ayora requiere de una regeneración adecuada a las condiciones naturales donde predomine lo natural en el puerto.
- Recuperar la vista al mares un aspiración de todos los santacruceños, que viven rodeados del Océano Pacífico, no pueden tener una relación directa con el mar, pues la zona costera, está llena de edificaciones.

- El borde marítimo requiere de una organización a través de una estrategia de borde que unifique el borde y a la vez recupere la relación del puerto y el mar.
- El programa es importante crear espacios de ayuden a evitar la confluencia de los flujos existentes, ya que es un problema actual.
- Para el objeto arquitectónico es importante tomar decisiones desacuerdo a la composición natural de lugar que permita difuminarse en el paisaje mas no genere un impacto de contrariedad entre el borde

7. Memoria

El proyecto Arquitectónico se concentra en uno de los puntos focales de mayor deterioro. Se encuentra en la parte de los muelles donde se concentra la mayor parte de movilidad terrestre, peatonal y marítima. Se plantea una infraestructura urbana que permita ordenar los flujos de transporte marítimos por medio de la extensión del borde que acceda a los diferentes flujos marítimos y rehabilite la bahía. El concepto Arquitectónico permite la permanencia de relacionarse con el mar donde el objeto arquitectónico se difumina con el borde para respetar la condición natural del sitio. La propuesta arquitectónica es un Terminal Marítimo donde sirva como elemento arquitectónico que reorganice el sobre usos del frente marítimo. El terminal se genera por dos condiciones de borde que recupera el equilibrio natural del sitio brindando un verdadero sistema de espacio colectivo para los usos mixtos. Es por esto que se plantea una infraestructura de acuerdo al sitio donde exista factores como encima, debajo y superficie con el objetivo de generar una relación entre sí para generar un equilibrio natural. Así, se toma un factor importante en el borde que tiene la necesidad de rehabilitar el frente marítimo para ofrecer a los habitantes espacios colectivos que evitan deteriorar el sitio generando una pieza del paisaje.

8. Propuesta Urbana



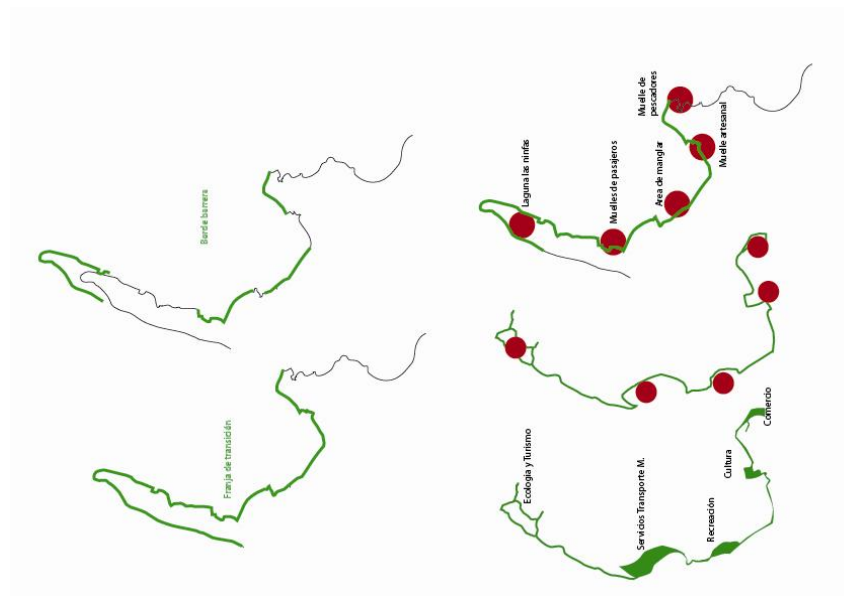
Estado actual

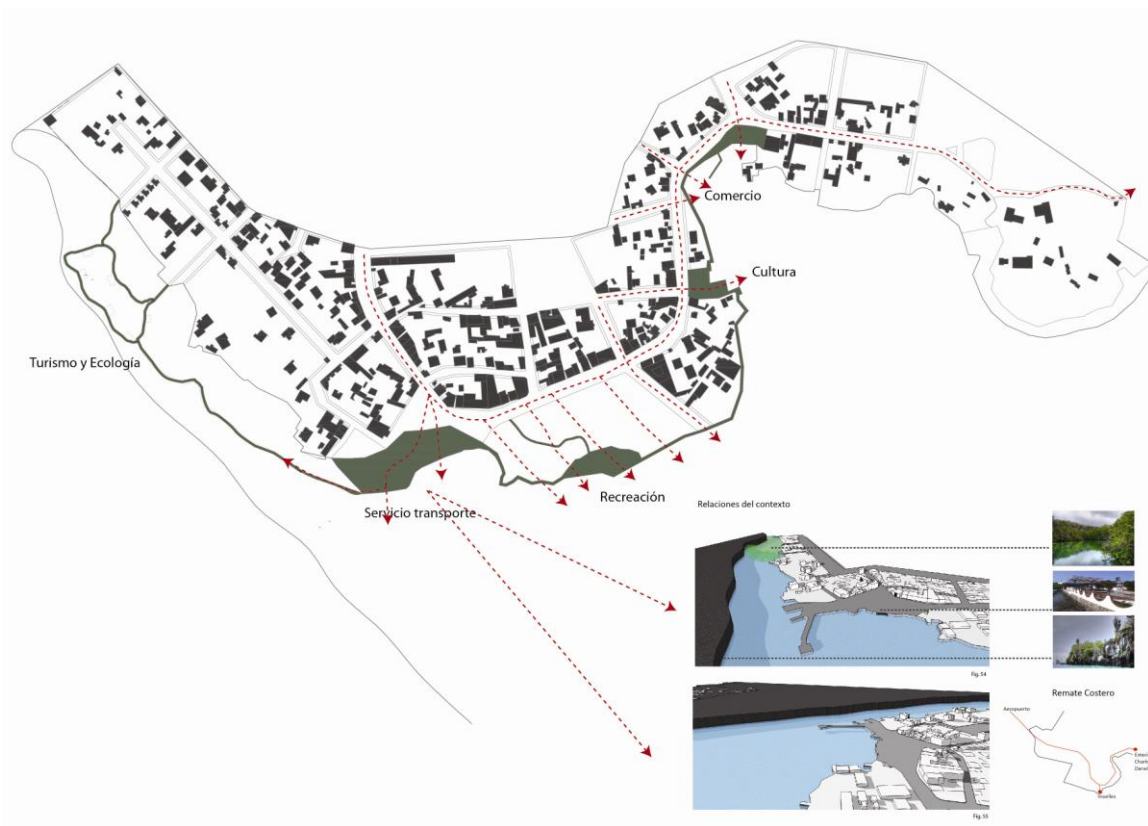


Propuesta

Se plantea una estrategia que permita la recuperación de la relación por medio de una configuración de puntos focales de concentración e integración en sitios de mayor deterioro del borde, a través de una franja de transición que establece un recorrido con el objetivo de recuperar la relación del puerto con el mar. El proyecto Arquitectónico se concentra en uno de los puntos focales de mayor deterioro. Se encuentra en la parte de los muelles donde se concentra la mayor parte de movilidad terrestre, peatonal y marítima. Se plantea una infraestructura urbana que permita ordenar los flujos de transporte marítimos por medio de la extensión del borde que acceda a los diferentes flujos marítimos y rehabilite la bahía. El concepto Arquitectónico permite la permanencia de relacionarse con el mar donde el objeto arquitectónico se difumina con el borde para respetar la condición natural del sitio.

Concepto Urbano

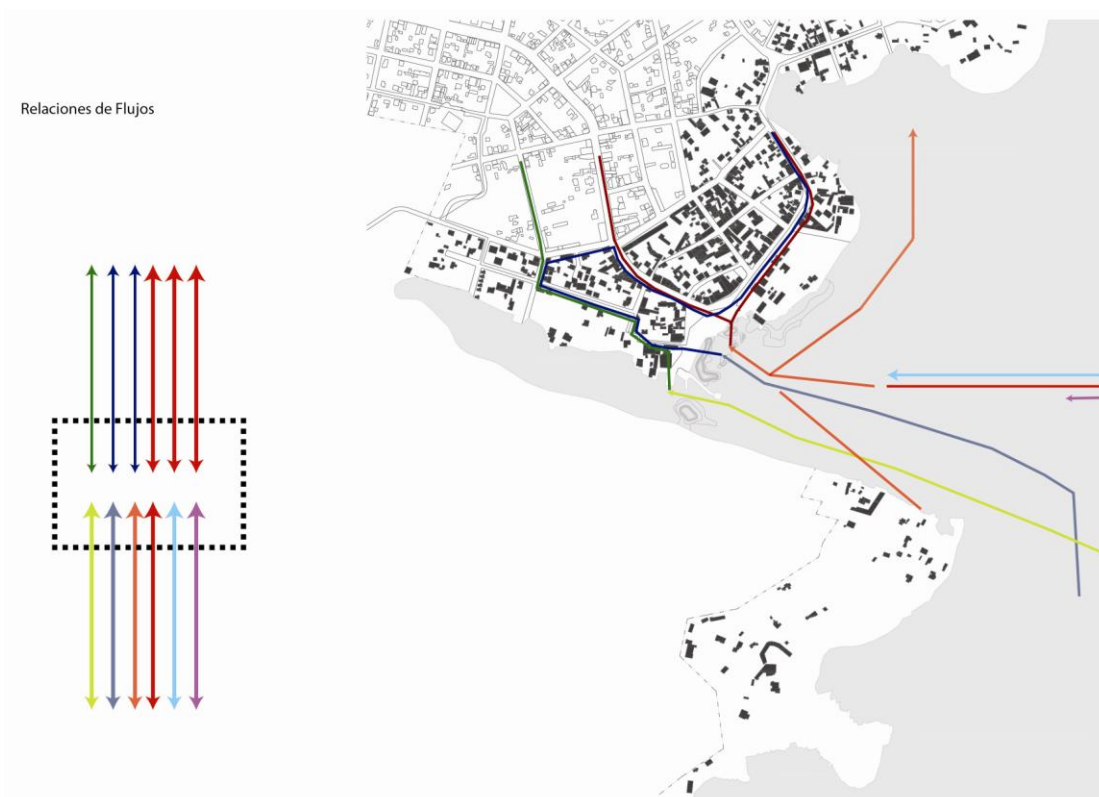
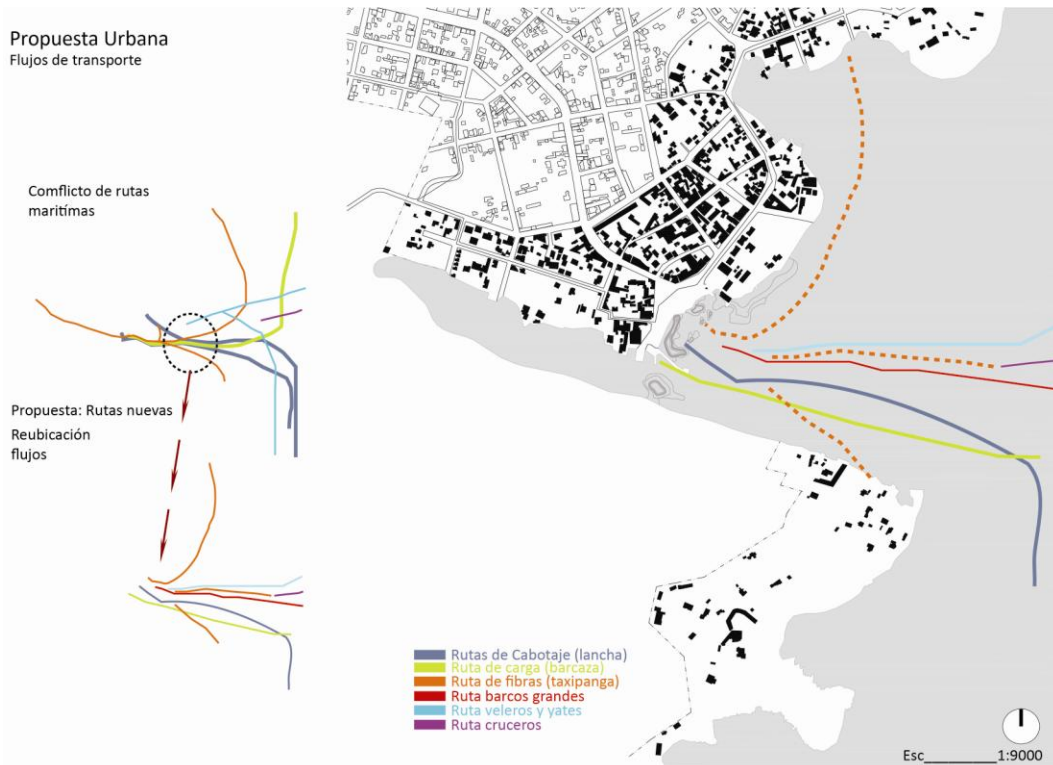




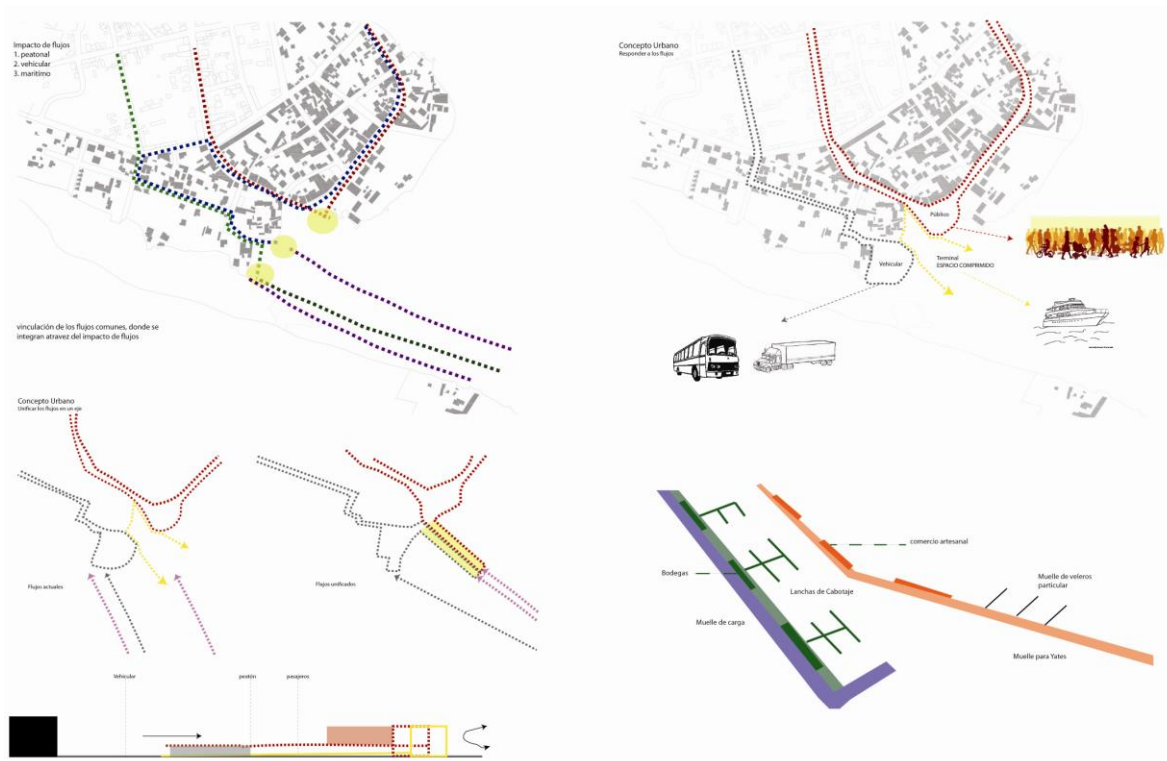
Puntos Focales

	<p>Laguna las Ninfas Turismo</p>	<p>Recreación Área de vegetación</p>
	<p>Terminal Marítimo Servicio de transporte marítimo</p>	<p>Muelle artesanal Cultura</p>

Solución de flujos del borde



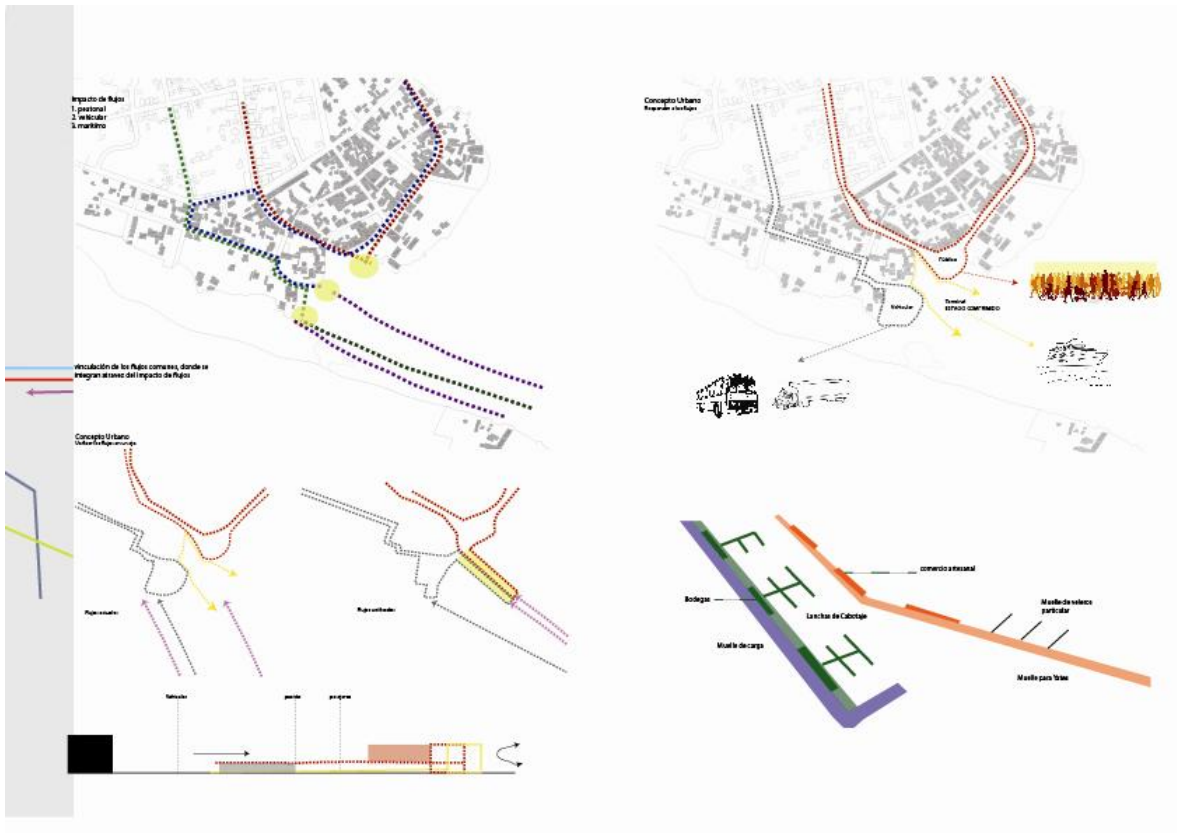
Concepto Urbano – zona portuaria



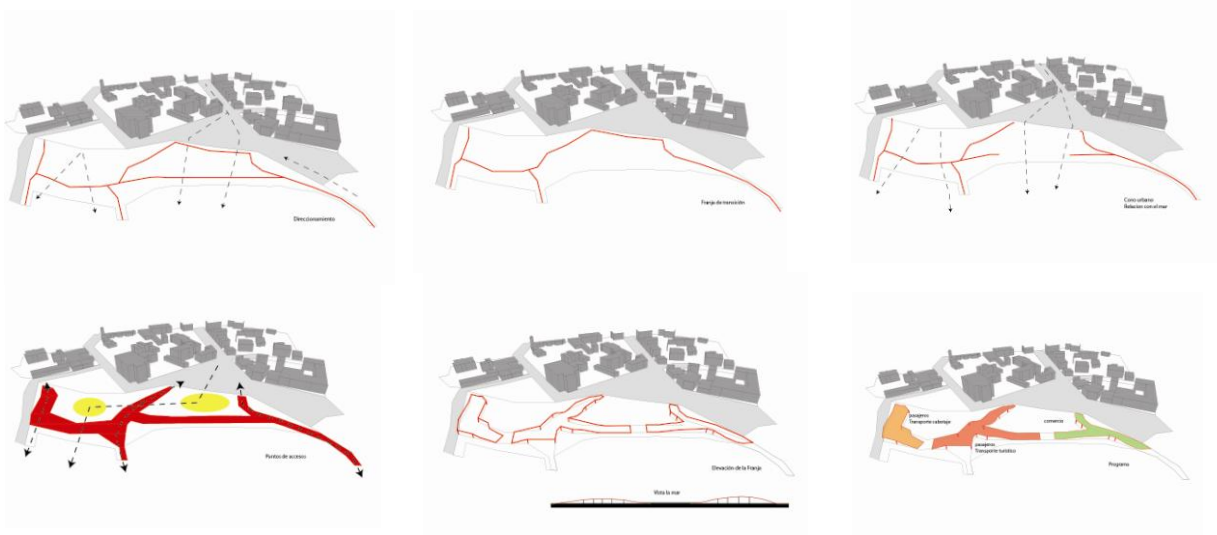
Implantación



9. Propuesta Arquitectónica

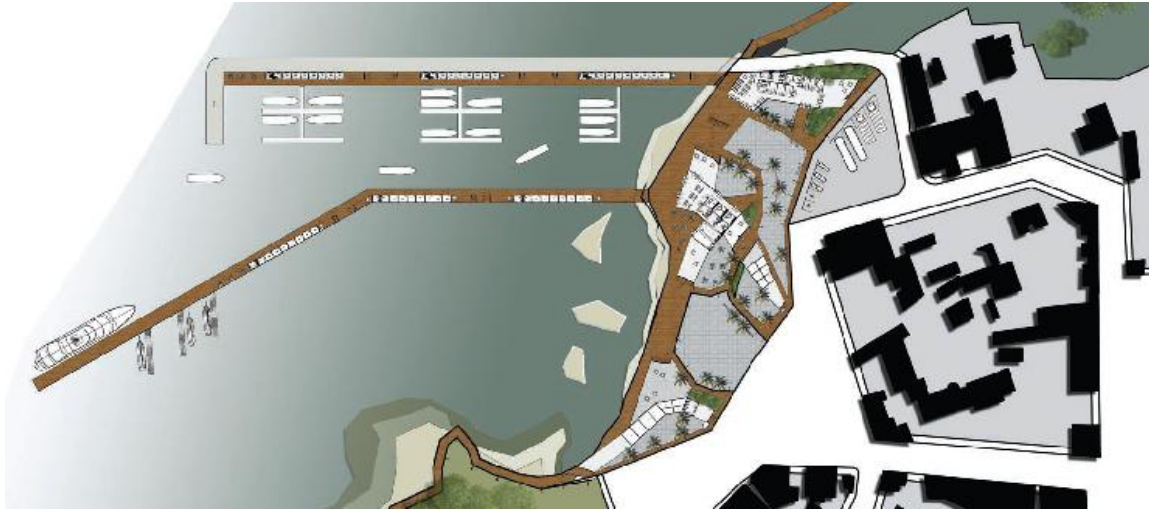


Proceso Arquitectónico: Programa

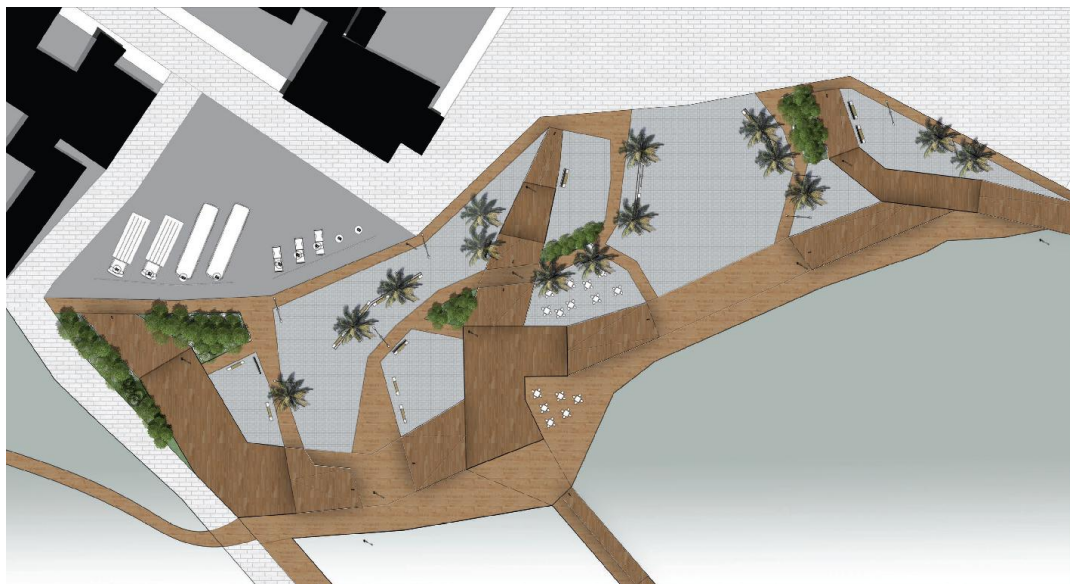


Planta baja

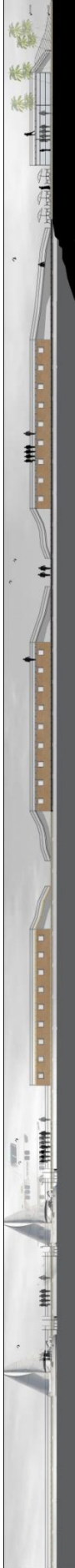
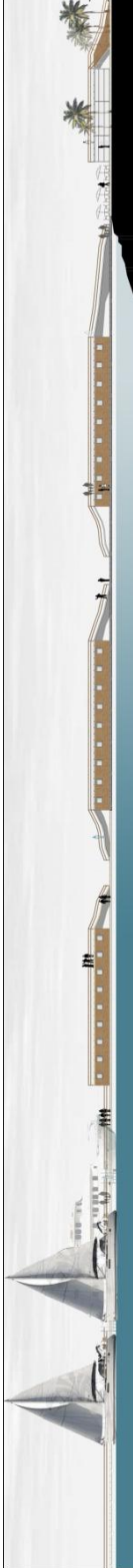
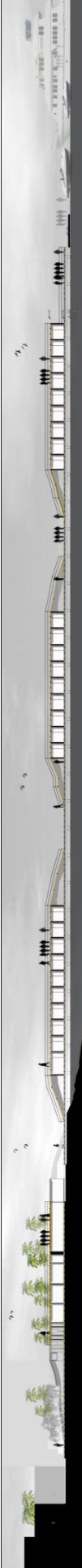
Terminal Marítimo



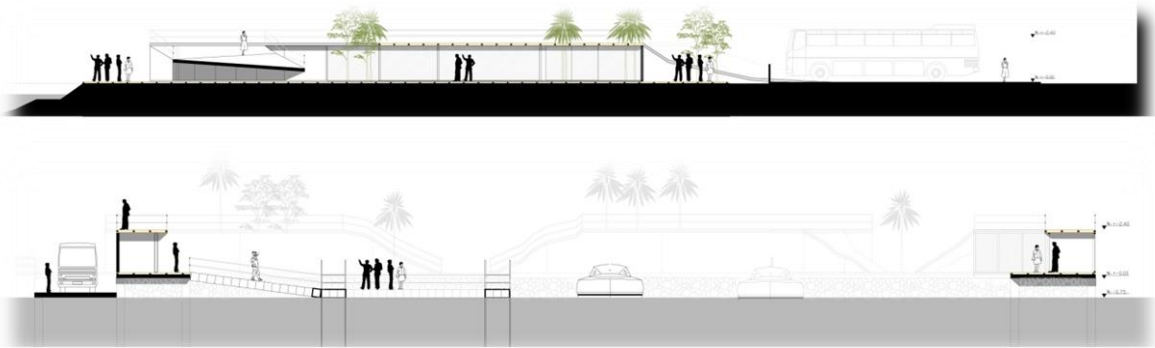
Implantación



Cortes y fachadas longitudinales

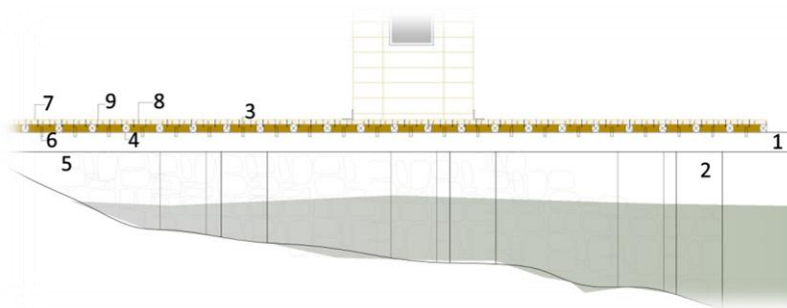
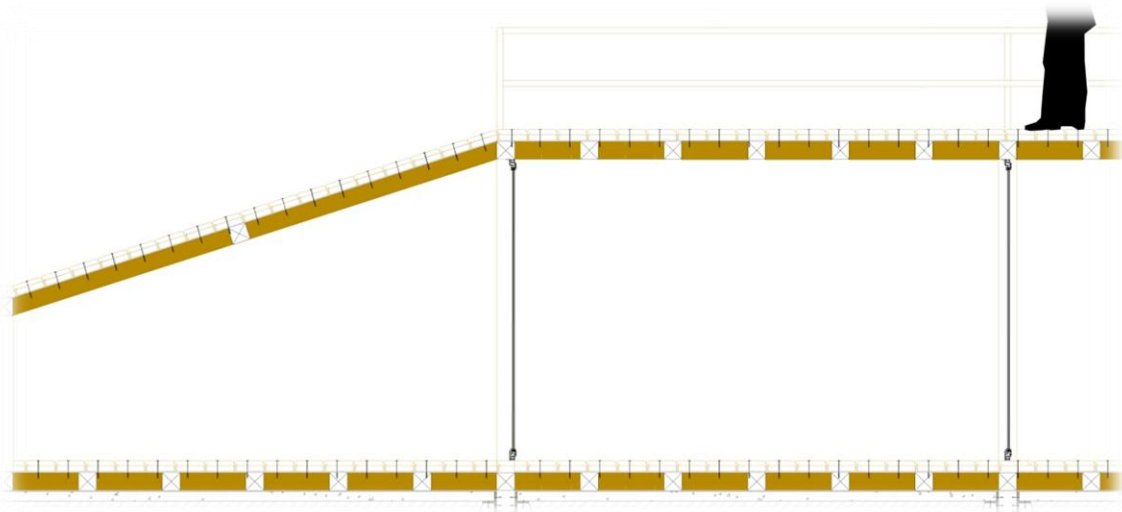


Cortes transversales

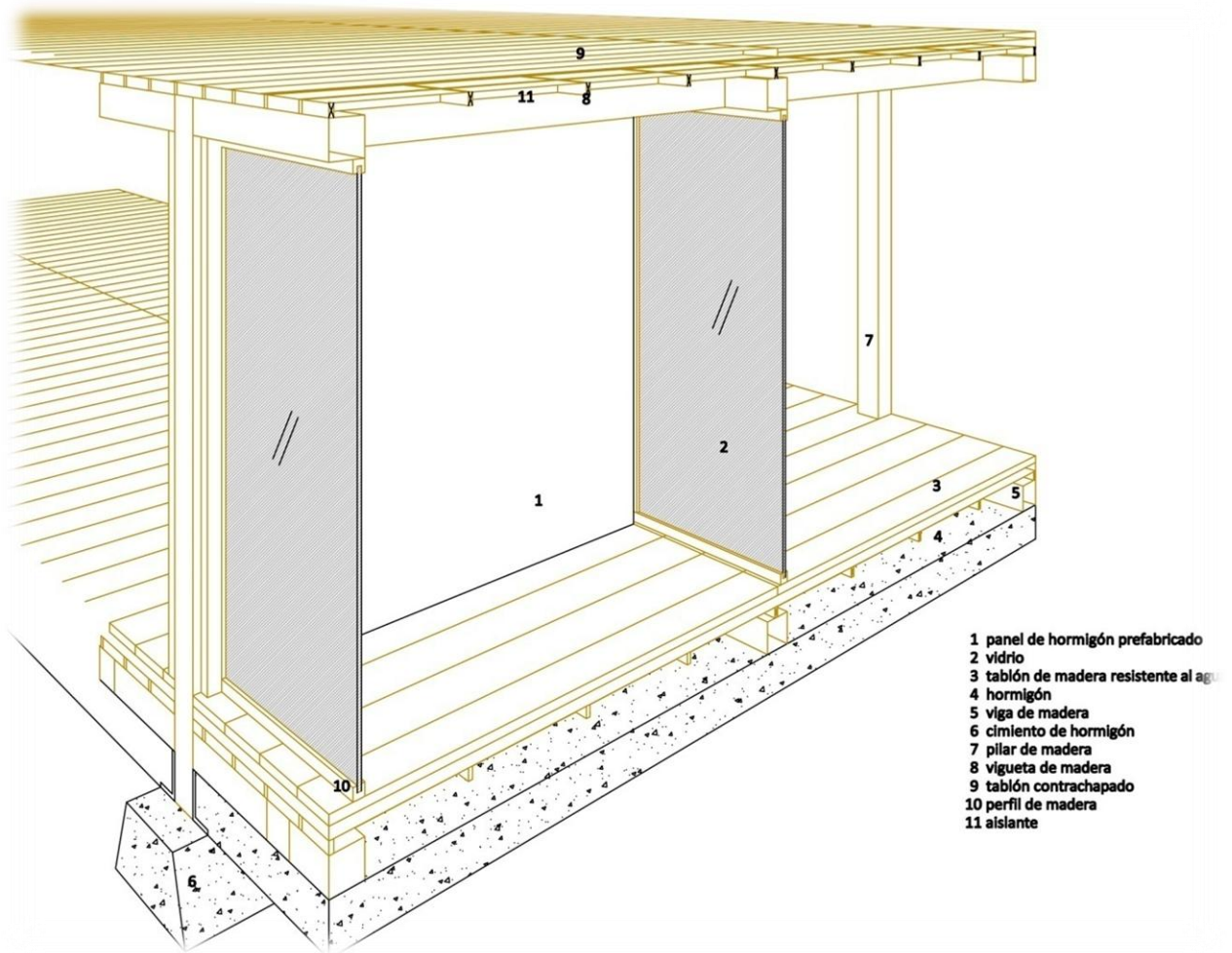


Estructura

Muelle de madera



- 1 viga de madera resistente al agua
- 2 cemento de hormigón
- 3 aislante resistente al agua
- 4 viga de madera
- 5 muro de contención de piedra natural
- 6 platina de acero
- 7 tablón de madera contrachapada
- 8 vigueta de madera
- 9 perno de acero



10. Perspectivas

Perspectiva principal



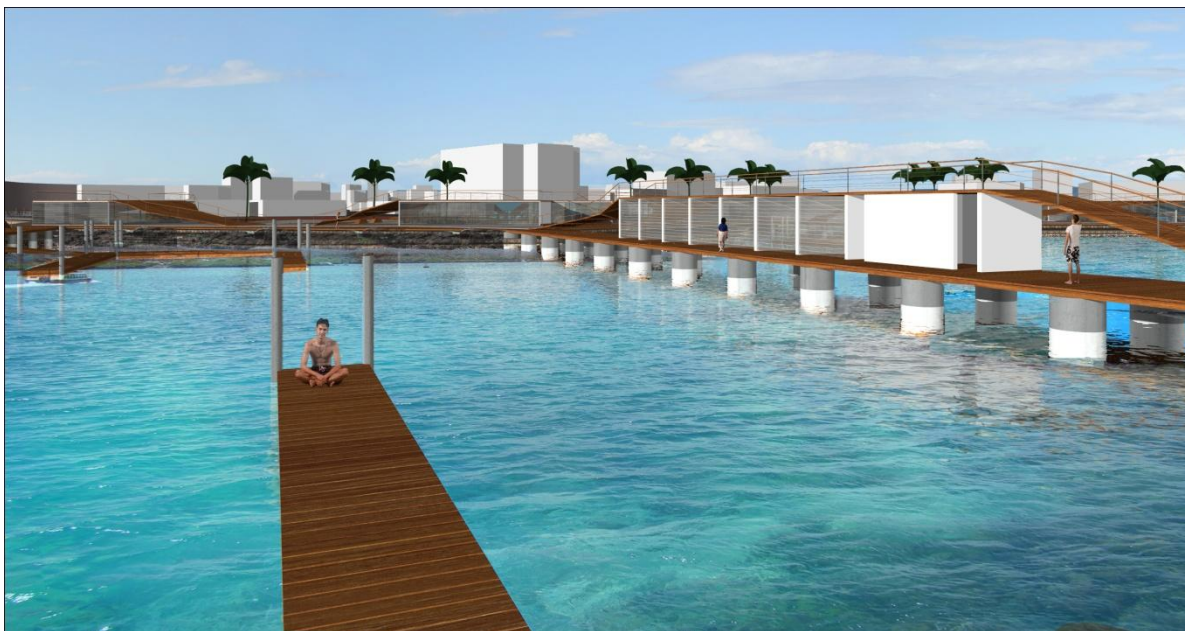
Perspectiva Laguna las Ninfas



Vistas generales - cafetería



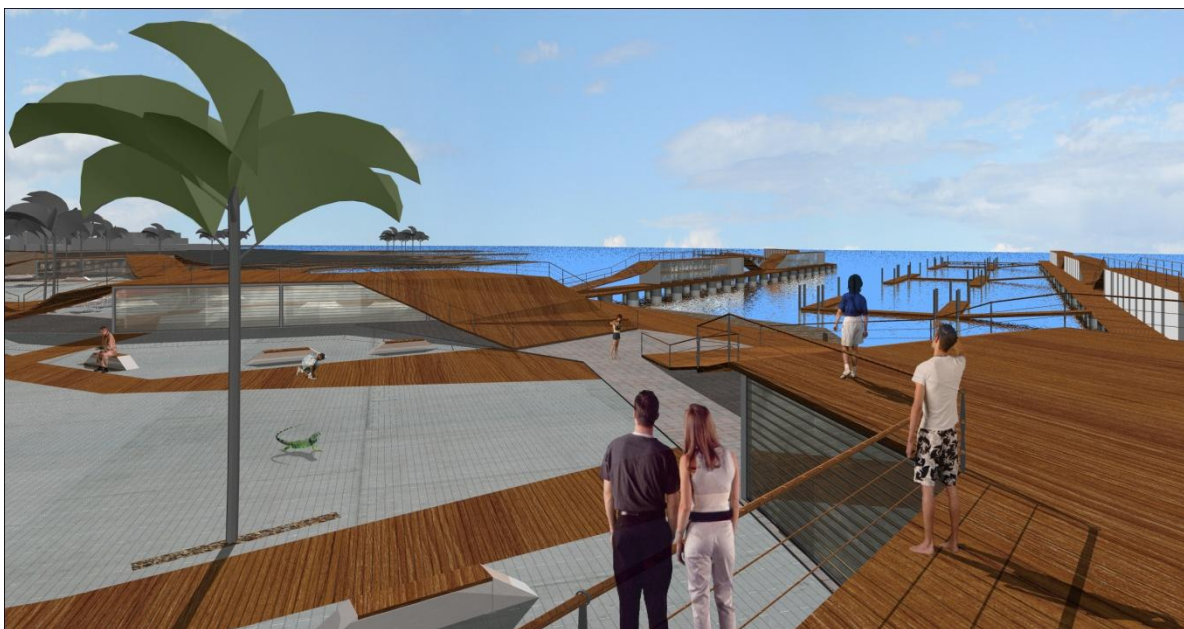
Vista general - muelle de lanchas



Vista general - plaza principal



Vista general - muelle

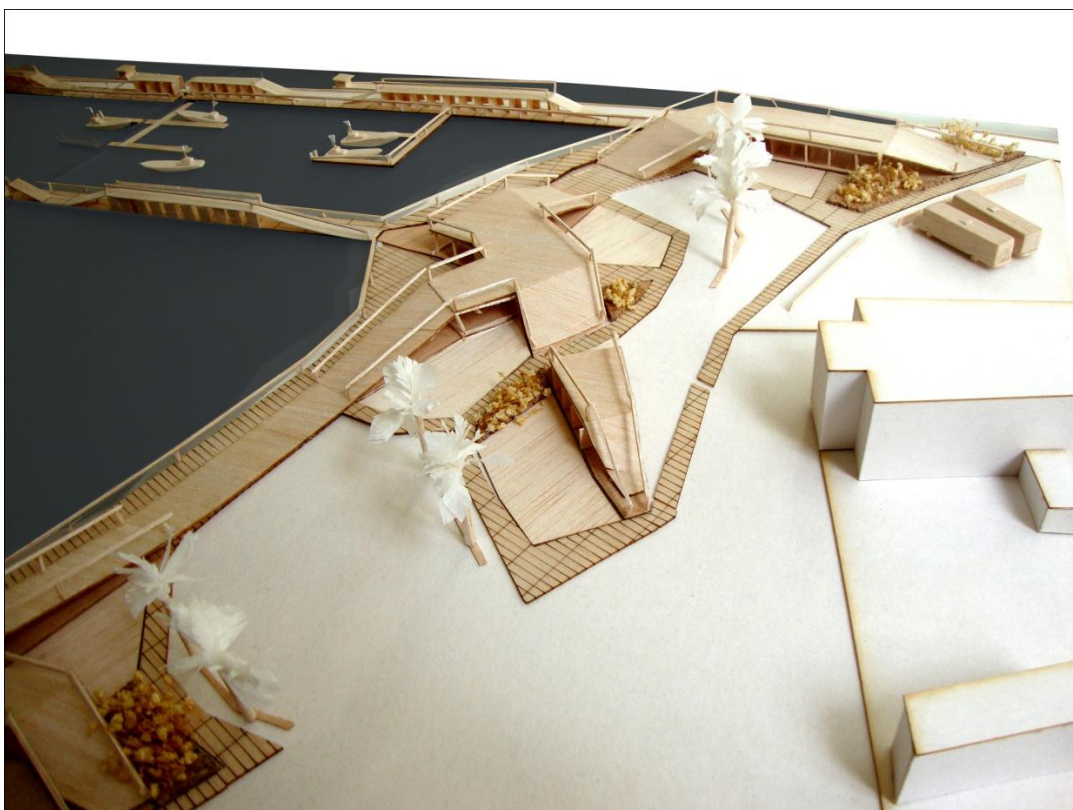


Vista general – zona comercial



11. Fotos de maqueta





13. Bibliografía

Kevin Lynch. *The Image of the City*. Argentina: Buenos Aires, 1960, la imagen de la ciudad y sus elementos cap. III.

Kevin Lynch. *Planificación del sitio*. Argentina: Buenos Aires, 1980 Cap. II.

Juan Jesús Traperó. *Los paseos marítimos españoles: su diseño como espacio público*. España, 1998.

Vicent Ortells Chabrera, Robert B. Kent, Javier Soriano Martín. “Cities and urban geography in LATIN América”, Universitat Jaume, 2005 cap. VI.

Gordon Cullen, “El paisaje urbano”, Barcelona, 1974, cap. X.

Iza Andrés, María “Paseos Marítimos urbanos. Análisis urbano de un frente marítimo”, Bilbao, 2004.

Paisaje Portuario y Arquitectura, vía-arquitectura, www.via-arquitectura.net

Francisco Gil. Las Galápagos gravemente amenazadas. Abril 21, 2011. <http://www.cienciaysociedad.info/2007/04/las-galapagos-gravemente-amenazadas/>

Carolina Toro, Vanesa Velasco, Alexander Niño, “El borde como espacio articulador de la ciudad actual y su entorno”, red de revistas científicas de América latina y el Caribe, México, 2005.

Mario Piu Guime. M.Sc. la Reserva marina de Galápagos. Galápagos, Parque Nacional Galápagos

Iglesias Lucas, Raúl. Urbanista. “malos usos del suelo”. El espacio público marítimo terrestre. 2 de Mayo 2011. <http://www.urbanismo.com/malos-usos-del-suelo-vi-el-espacio-publico-maritimo-terrestre-de-las-playas-los-chiringuitos-playeros-y-las-explotaciones-petroliferas-en-zonas-costeras/>

Documental. ¿Qué hacemos aquí? El futuro de la ayuda externa en Galápagos Arutam Films. Narrado en español por Francisco Ordoñez. Julio 2008.

<http://www.santacruz.gob.ec>

14. Ilustraciones

15. Diagrama1 Borde barrera y borde accesible
16. Diagrama2 Borde sobre elevado
17. Diagrama3 Borde como eje Económico
18. Diagrama4 Factores Económicos en el borde costero
19. Diagrama5 Relaciones Urbanas
20. Diagrama6 Deterioro del borde
21. Diagrama7 Relaciones físicas y visuales de la ciudad con el borde costero
22. Diagrama8 Continuidad de la estructura urbana y le borde
23. Diagrama9 Borde con un mar interior
24. Diagrama10 Borde como paisaje horizontal
25. Diagrama11 Borde ramificado
26. Diagrama12 Borde interior de conexión con la ciudad
27. Diagrama13 Perfiles urbanos en el borde
28. Diagrama14 paseos marítimos
29. Diagrama15 Condición de borde
30. Diagrama16 Actividades colectivas en el borde
31. Diagrama17 Tipos de paseos marítimos
32. Diagrama 18 el hombre y sus comportamientos con el mar