

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL
ECUADOR**

SEDE- LOJA

Facultad de Arquitectura y Diseño

**PROYECTO DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN
DE TÍTULO DE:**

Arquitecto

TEMA:

**“DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO
DEL CENTRO DE EXPOSICIONES
PERMANENTES DE LOJA”**

Autor: Diego Hernán Tapia Gutiérrez

Directora: Arq. Tatiana Trokhimtchouk

2011- Loja

~ I ~

CERTIFICACIÓN

Yo, Tatiana Trokhimtchouk, declaro que, en lo que yo personalmente conozco, el señor, Diego Hernán Tapia Gutiérrez es el autor exclusivo de la presente investigación y que esta es original, autentica y personal suya.

Arq. Tatiana Trokhimtchouk

AUTORIA

Yo, Diego Hernán Tapia Gutiérrez, declaro que soy el autor exclusivo de la presente investigación y que esta es original, autentica y personal mía. Todos los efectos académicos y legales que se desprendan de la presente investigación serán de mi sola y exclusiva responsabilidad.

Diego H. Tapia Gutiérrez

AGRADECIMIENTO

A Dios por brindarme la oportunidad de estudiar.

A mis padres por el apoyo incondicional en mis estudios.

A la Arq. Tatiana Trokhimtchouk por la eficiente dirección en la tesis.

A mis hermanas y familiares.

DEDICATORIA

A mi padre Luis Hernán Tapia Torres

A mi madre Melva Catalina Gutiérrez Viñán.

A mis hijos Aileen Carolina y David Sebastián.

A mis hermanas Viviana Katherine y Olga Johana.

**MARCO DE
CONTENIDOS**

**Centro de
Exposiciones
Permanentes
de Loja**

Complejo Ferial

MARCO DE CONTENIDOS

Capítulo I.- LA INSTITUCIÓN

1.1.- Comité de Ferias

1.2.- Estructura Organizacional

1.3.- Zona de Influencia

1.4.- Normativas

1.5.- Análisis de la situación actual

Capítulo II.- MARCO REFERENCIAL

2.1.- Casos análogos

2.1.1.- Exposición universal de Shanghái 2010

2.1.2.- Puerto de Barcelona

2.2.- Zona franca

Capítulo III.- MARCO TEÓRICO

3.1.- Los puertos en el transporte marítimo

3.1.1.- El concepto de puerto

3.1.2.- Estructura física de los puertos

3.1.3.- El concepto de puerto ciudadano

3.1.4.- Factores de competitividad de un puerto

3.2.- Componentes del espacio público

3.3.- Urbanismo social: caso Medellín

3.4.- Estacionamientos inteligentes

Capítulo IV.- COMPLEJO FERIAL: CONTEXTO

URBANO

4.1.- Antecedentes históricos

4.2.- Planimetría estado actual del terreno

4.3.- Contexto físico de la ciudad de Loja

4.3.1.- Estructura geográfica del sector Jipiro

4.3.2.- Condicionantes

4.4.- Flujos

4.4.1.- Vehicular

4.4.2.- Peatonal

4.5.- Detectando problemas

4.5.1.- Imagen urbana

4.5.2.- Vías

4.5.3.- Accesos

4.5.4.- Circulaciones

4.5.5.- Zonificación

4.6.- Casos puntuales

4.6.1.- Contexto local

4.6.2.- Contexto nacional

Capítulo V.- PROPUESTA DE DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO

5.1.- Integración del espacio a la ciudad

5.1.1- Integración del espacio al sector

5.1.2.- Integración a la ciudad

5.2.- incorporación zona de entretenimiento y ocio (zona rosa)

5.3.- Estacionamientos

5.4.- Propuesta volumétrica en el terreno

5.5.- Paisajismo y vegetación

5.6.- Proyecto final

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Recomendaciones

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS



INTRODUCCIÓN

1.- TEMA

DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO DE CENTRO DEL EXPOSICIONES PERMANENTES DE LOJA

“LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR”

(Complejo ferial)

1

2.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la ciudad de Loja , en el mes de septiembre de cada año se realiza la Feria de integración fronteriza en el complejo ferial, el mismo que ha pasado por muchas transformaciones y readecuaciones para un mejor funcionamiento, pero sin embargo no se ha dado una respuesta a la problemática que el espacio y su entorno presentan al momento de recibir a sus anfitriones y visitantes cuando se realiza el evento, ya

sea por falta de organización o por no contar con las instalaciones adecuada, sino mas bien se lo ha tratado de **maquillar con obras sin trascendencia** y que no tienen función alguna, se lo utiliza una vez al año en el mes de septiembre, que es por tradición que se la realiza en este mes, y durante el resto del año no tiene ningún uso que el de servir como mecánica y garajes para vehículos gubernamentales. No olvidemos que para Loja, la feria de septiembre es importante por su tradición cultural y religiosa, cultural porque se realizan una serie de eventos musicales, exposiciones, etc., y religiosa por la llegada de la imagen de la Virgen de El Cisne, un referente de nuestra provincia.

Por lo tanto Loja necesita un complejo multifuncional, flexible, que preste servicio durante el año, que reactive la economía local, moderno, autosustentable y sobre todo que sea un hito a nivel nacional e internacional.

2

3.- OBJETIVOS

3.1.- GENERAL:

DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO DE CENTRO DEL EXPOSICIONES PERMANENTES DE LOJA “LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR” (Complejo ferial)

3.2.- ESPECIFICOS:

- Integración del complejo a la ciudad.

- Integración del espacio a los barrios y áreas aledañas.
- Diseño arquitectónico de los equipamientos para el complejo.
- Diseño de la disposición espacial de los equipamientos internos.
- Diseño paisajístico interno.

4.- JUSTIFICACIÓN

El complejo ferial de Loja, cuenta con problemas en muchas áreas lo que hace deficiente su servicio y a pesar de que es una de las ferias más antiguas del Ecuador, no se le ha dado la importancia del caso en cuestión de infraestructura y servicios, creando conflictos urbanos, de movilidad, seguridad, estadía, lo que nos da una visión de que la ciudad de Loja necesita una propuesta que solucione estos problemas y sobre todo que llegue a ser un referente a nivel nacional e internacional. Para la ciudad de Loja es importante este evento ya que se vive un ambiente de fiesta, se comparte de las costumbres y tradiciones con personas de otras ciudades y países, llegan expositores y artistas que nos deleitan con su arte, se reactiva la economía local y se crean fuentes de trabajo. Por lo tanto es necesario investigar y proponer una nueva y adecuada disposición espacial del complejo, para un mejor funcionamiento, que se lo pueda utilizar durante el año en diferentes eventos, que sirva a la comunidad y que sea auto sostenible.

Loja debe recuperar su imagen como una ciudad limpia y ordenada, como la ciudad de poetas, escritores, artistas y ocupar en espacio en el pensamiento de cada uno de sus visitantes y se diga que en Loja hay infraestructura para este tipo de eventos.

5.- HIPÓTESIS

Loja cuenta con la infraestructura necesaria para la organización de la Feria de septiembre, sin tener que esperar año tras año a que el gobierno local de soluciones esporádicas a los problemas urbanos como el transporte, el acceso, el estacionamiento, la seguridad, etc., así mismo la organización interna, la zonificación de los productos y servicios, la disposición espacial, etc., por lo tanto el proyecto dar soluciones urbanas mas organizadas, facilidad de acceso y salida utilizando vías existentes, estacionamientos subterráneos, transporte publico seguro, mejor diseño arquitectónico para una optima disposición espacial y sea comfortable para sus visitantes, se generen fuentes de trabajo y se pueda reactivar la economía local.

URBE + PEATÓN = ESPACIO PÚBLICO

6.- METODOLOGÍA

La metodología para el desarrollo ordenado, preciso y sistemático de la fase de investigación y el proceso de diseño se lo realizará mediante los siguientes métodos:

OBSERVACIÓN, MÉTODO INDUCTIVO, DEDUCTIVO, ENCUESTAS, los que nos darán las pautas para aplicarla en el diseño y poder resolver los diferentes problemas y satisfacer las necesidades existentes.

CAPITULO I

LA INSTITUCIÓN

Comité de Ferias

CAPITULO I.- LA INSTITUCIÓN

1.1.- COMITÉ DE FERIAS

En el año 1829 el Libertador Simón Bolívar, decretó la realización de las ferias de integración fronterizas en la ciudad de Loja, constituyéndose así en la primera feria de Sur América, y como parte fundamental para la integración de los países de la Gran Colombia.

Esta feria era realizada con el fin de realizar intercambios culturales y comerciales de la zona sur de Ecuador con el norte de Perú, y el la institución encargada de la realización de la feria de septiembre y todos los aspectos culturales, sociales y comerciales era el Municipio, y de los aspectos religiosos la Diócesis de Loja, que siempre manejo los actos en honor a la imagen de La Virgen del Cisne.

2

Durante muchos años la feria de septiembre se realizaba en el parque central y en sus calles aledañas, pero en los años 1970-1974 las ferias se realizan en lugares adecuados para el evento, es entonces cuando se conforma el Comité de ferias que tenía una función limitada durante el año, ya que solo manejaba los asuntos de la feria durante la realización de la misma y luego tenía que esperar hasta la feria del año siguiente.

En el año de 1975 el gobierno nacional por medio del Municipio de Loja hace la donación del terreno donde se realiza actualmente la feria de septiembre al I. Consejo Provincial de Loja, por lo tanto sería la institución encargada de la realización de la feria de septiembre tomando el control del comité de ferias.

Desde entonces el comité de ferias estaba conformado por el Gobernador de la Provincia de Loja como Presidente, el Prefecto Provincial como Gerente, el Alcalde de Loja como Subgerente y las entidades más representativas tanto públicas como privadas, que estaban vinculadas con la producción, el comercio, banca, actividades culturales y deportivas.

Hoy en día el Comité de Ferias es la entidad encargada de la realización y organización de las distintas ferias que se realizan durante el año, conjuntamente con las diferentes Asociaciones.

1.2.- ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

INTEGRANTES DEL COMITÉ GENERAL DE FERIAS DE LOJA

- Dr. Pablo Rolando Cabrera Ordoñez,

GOBERNADOR DE LA PROVINCIA LOJA

PRESIDENTE DEL COMITÉ DE FERIAS

- Ing. Rubén Alejandro Bustamante Monteros,

PREFECTO DE LA PROVINCIA DE LOJA

VICEPRESIDENTE DEL COMITÉ DE FERIAS

- Ing. Jorge Arturo Bailón Abad,

ALCALDE DEL CANTON LOJA

- Gral. Octavio Romero Ochoa

Coord. Regional Demarcación Hidrográfica Puyango - Catamayo

- Ing. Francisco Javier Vicuña Criollo,

DIRECTOR TECNICO DEL AREA EN LA DIRECCION REGIONAL SIERRA
SUR DE LA SUBSECRETARIA DEL AUSTRO - MIPRO

4

- Ing. Luis González Morocho,

DIRECTOR TECNICO DE AREA DE LA DIRECCION PROVINCIAL
AGROPECUARIA DE LOJA

- Ing. Luis Porfirio Ludeña Misquero,

GERENTE DE LA ZONAL LOJA DEL BANCO NACIONAL DE FOMENTO;

- Lic. Fabián Leonardo Altamirano Arias,

DIRECTOR TECNICO DE AREA – REGIONAL FRONTERA SUR DEL
MINISTERIO DE TURISMO.

- Sr. Manuel Agustín Godoy Ruíz,

PRESIDENTE DE LA CAMARA DE INDUSTRIAS

- Dr. Wilmer Vicente Villamagua Montesinos,

PRESIDENTE DE LA H. CAMARA DE COMERCIO DE LOJA

- Ing. Patricio Valarezo García,

PRESIDENTE DE LA CAMARA DE LA PEQUEÑA INDUSTRIA DE LOJA

- Ing. Diego Rigoberto Gálvez Bustamante,

PRESIDENTE DE LA CAMARA ARTESANAL DE LA PROVINCIA DE LOJA

- Lic. Marco Rodrigo Pucha Sivisaca,

5

PRESIDENTE DE LA FEDERACION PROVINCIAL DE ARTESANOS DE
LOJA

- Ing. Raúl Geovanny Altamirano Arias,

PRESIDENTE DE LA CAMARA DE LA CONSTRUCCION DE LOJA

- Sra. Glenda Mireya Villavicencio Cueva,

PRESIDENTA CAMARA PROVINCIAL DE TURISMO DE LOJA

- Lic. Jorge Leonardo Veintimilla,

GERENTE DEL COMITÉ DEL COMITÉ GENERAL FERIAS DE LOJA

- Dr. Rody Suing G.

Asesor

1.3.- ZONA DE INFLUENCIA

La distintas ferias que se realizan durante el año y especialmente la feria de septiembre son realizadas con el fin de que se realicen actividades culturales, comerciales, etc., en la parte sur del Ecuador con la parte norte del Perú, pero sin embargo, las ferias que se realizan en Loja afectan a todo el país, vienen expositores a del norte del Ecuador y aun comerciantes de Colombia para exponer sus productos.

6

El plantear un proyecto que genere actividades económicas, sociales, culturales todo el año hace que se tenga una influencia local muy fuerte pero más aún que esto sirva a nivel nacional para mejorar en primer lugar las relaciones internacionales y regionales dentro de nuestro país, que se reactive la economía local y nacional, que se generen fuentes de empleo y que se ofrezcan productos de calidad, lo que mejoraría la imagen del Ecuador internacionalmente.

1.4.- NORMATIVAS

“REGLAMENTO GENERAL DE LA 182 AÑOS FERIA INTERNACIONAL

A CELEBRARSE EN LOJA DEL 02 AL 18 DE SEPTIEMBRE DEL 2011

CAPITULO I

ANTECEDENTES

Art. 1.- Con la finalidad de promover el desarrollo armónico y sustentable, en lo comercial, artesanal, industrial, cultural, social, turístico y más sectores productivos de la provincia de Loja y del sur del Ecuador, el Comité de Ferias de Loja, de conformidad a su naturaleza, ha previsto organizar para el presente año, la 182 FERIA INTERNACIONAL.

Art. 2.- Esta Feria se llevará a cabo, en la ciudad de Loja, capital de la Provincia del mismo nombre, en el Complejo Ferial “Simón Bolívar”, ubicado al norte de la ciudad, sector Jipiro, en la Av. Salvador Bustamante Celi, y Agustín Carrión Palacios.

Art. 3.- Con la llegada de la Santísima imagen de la Virgen del Cisne a nuestra ciudad, el 20 de agosto, se dará inicio al desarrollo de un amplio programa general de festividades.

CAPITULO II

DE LAS FUNCIONES Y ATRIBUCIONES DEL COMITÉ DE FERIAS DE LOJA

Art.3.- Las correspondientes funciones y atribuciones de El Comité de Ferias de Loja están contempladas en el Estatuto y Reglamentos vigentes.

CAPITULO III

DE LAS INSCRIPCIONES Y CONTRATOS DE STANDS

Art. 4.- Podrán participar en el evento ferial todas las personas naturales o jurídicas, nacionales y extranjeras que tengan registrada su inscripción y factura del local respectivas.

Art. 5.- El Registro en la ficha de inscripción y de la factura respectiva se hará directamente en las oficinas del Comité de Ferias de Loja.

Art.- 6.- Previa la autorización de Gerencia, el expositor deberá pagar en su totalidad el valor del local, en moneda oficial, mediante depósito bancario a nombre del “Comité de Ferias de Loja” y de acuerdo al precio establecido por El Comité de Ferias de Loja.

Art. 7.- Si el expositor o comerciante, luego de el pago del local, desistiera de su participación, antes o durante el evento, no tendrá derecho a la devolución del dinero por parte de El Comité de Ferias de Loja, salvo casos imponderables de las partes.

Art. 8.-El Comité de Ferias de Loja se reservará el derecho de disponer del área física determinada para el evento ferial a su mejor conveniencia, rediseñando los planos de los locales, cuando disponga de áreas no vendidas; de igual forma, podrá reubicar a los expositores en otras áreas, si su planificación así lo exige, pero manteniendo el área de los locales contratados; los locales reubicados serán aceptados por el expositor sin derecho a reclamo de existir controversias y caso fortuito.

LOCALES DEL RECINTO FERIAI

Art. 9.- El Comité de Ferias de Loja, tiene establecido la correspondiente distribución y costos para la exhibición y venta de los distintos productos en los diferentes espacios físicos que conforman el Recinto Ferial; también ha previsto designar un patio de comidas fuertes y comidas rápidas.

Art. 10.- Existen varios tipos de locales en el Complejo Ferial: (Anexo 1 del Presupuesto) Stands de 9m². c/u. en las Naves B, C, y, D, de las siguientes características, piso de baldosa y granillo, servicio eléctrico general y separaciones de melamínico, cuyo valor tanto para expositores nacionales como extranjeros, será de cuatrocientos cincuenta dólares de los Estados Unidos de América (USD. 450), incluidos impuestos y costos de servicios básicos, por el tiempo que dure el evento ferial.

Locales , en patio de comidas fuertes, cuyo valor será de quinientos dólares de los Estados Unidos de América (USD. 500), incluidos impuestos y costos de servicios básicos, por el tiempo que dure el evento ferial.

Kioscos de estructura metálica, en patio de comidas rápidas, cuyo valor será de cuatrocientos dólares de los Estados Unidos de América (USD. 400), incluidos impuestos y costos de servicios básicos, por el tiempo que dure el evento ferial.

Locales al aire libre con piso afirmado, con una área de 2,50 x 4 metros cuadrados, cuyo valor será de doscientos dólares de los Estados Unidos de América (USD. 200), incluidos impuestos y costos de servicios básicos, por el tiempo que dure el evento ferial.

Locales de estructura metálica (Habitáculos), de 3 x 3 metros cuadrados, cuyo valor será de doscientos dólares de los Estados Unidos de América (USD. 200), incluidos impuestos y costos de servicios básicos, por el tiempo que dure el evento ferial.

Se destinarán locales para Instituciones Públicas, sin costo alguno, de acuerdo a la demanda y disponibilidad de espacios.

Locales para la exposición de artesanos, ubicados en áreas destinadas para el efecto, cuyo valor será de ochenta dólares de los Estados Unidos de América (USD. 80,00), y se encuentran exentos del pago de impuestos y costos de servicios básicos, por el tiempo que dure el evento ferial.

Los stands ubicados en áreas preferenciales, y/o de más de doce metros cuadrados se negociaran de acuerdo al destino que le de el expositor o auspiciante, ya sea para promocionar autos, alimentos, juegos mecánicos, entre otros.

DE LA REALIZACION DEL EVENTO FERIAI

Art.11- Cada expositor o comerciante deberá tener su factura correspondiente, debidamente legalizada, único documento con el cual podrá ingresar la mercadería al recinto ferial, las credenciales o tarjetas de identificación únicamente servirán para el pase de directivos y/o ejecutivos, no de mercaderías. El cumplimiento de esta disposición estará a cargo del personal autorizado del Comité de Ferias de Loja y en última instancia del Gerente del Comité de Ferias de Loja.

Art.12.- El Comité de Ferias de Loja, tiene la facultad de comercializar los locales que, habiendo sido arrendados, no estén debidamente ocupados hasta el día y hora de la inauguración oficial del evento, sin indemnización alguna para el expositor. Para tal efecto el Comité de Ferias de Loja establece las siguientes fechas para el arreglo e instalación de sus locales; locales dentro de las Naves, locales ubicados en el Área Libre, área de comida fuerte y rápida, locales para artesanos y Juegos mecánicos, desde el día 21 de agosto al 1 de Septiembre del año 2011.

Art.13.- El expositor y/o comerciante se compromete a comercializar únicamente lo declarado en la respectiva factura, siendo su incumplimiento, causa suficiente para que El Comité de Ferias de Loja de por terminado el contrato de

arrendamiento del local por todo el tiempo que dure el evento ferial, por lo que el expositor perderá el pago y todo tipo de indemnización.

Art.14.- El expositor no podrá ceder, donar, arrendar o transferir el local o parte de él, a otras personas; cualquier desacato a esta disposición dará por terminado de inmediato el arrendamiento de dicho local, pudiendo El Comité de Ferias de Loja disponer de él conforme a sus intereses, por el resto que dure el evento, sin indemnización para el expositor infractor.

Art.15.- El Comité de Ferias de Loja, es responsable de la seguridad y limpieza del Recinto Ferial, así como de las instalaciones eléctricas y sanitarias existentes, por lo que, toda acción sobre el particular tendrá que ser autorizada solamente por las autoridades competentes de El Comité de Ferias de Loja. En caso de que el expositor o comerciante, realizare alguna instalación eléctrica sin la autorización previa, y causare daño a terceros será el único responsable de cubrir los daños. El Comité tomará las medidas pertinentes para que esto se cumpla.

Art.16.- **SERVICIOS:** El Comité de Ferias de Loja prestará los siguientes servicios:

El Servicio de limpieza y recolección de basura en todas las áreas de circulación del Recinto, debiendo el expositor y/o comerciantes realizar el aseo permanente al interior de su local, y además contar con su recipiente de basura propio.

El Servicio de guardianía, desde un día antes de la inauguración oficial hasta un día después de culminado el evento. El expositor o comerciante será responsable del cuidado diario de su local y de su mercadería, desde el momento de apertura del Complejo Ferial hasta que sus puertas se cierren.

El Servicio de energía eléctrica: La iluminación general del Complejo Ferial, tanto de las naves, pasillos de circulación y áreas libres. Además se permitirá la siguiente iluminación:

14

En las naves se utilizarán únicamente FOCOS AHORRADORES de luz blanca por local, hasta en un número máximo de cuatro por local.

En el área libre se utilizarán únicamente FOCOS AHORRADORES de luz blanca, en un número máximo de cuatro por local.

En el área de comidas fuertes y rápidas se utilizarán únicamente FOCOS AHORRADORES de luz blanca, en un número máximo de cuatro por local.

En los locales de estructura metálica (Habitáculos), se utilizarán únicamente FOCOS AHORRADORES de luz blanca, en un número máximo de tres por local.

En las áreas de juegos mecánicos y estratégicas, se utilizarán únicamente FOCOS AHORRADORES de luz blanca.

En locales para la exposición de artesanos, se utilizarán únicamente FOCOS AHORRADORES.

El incumplimiento de lo aquí establecido, causará por primera vez la requisición de los focos e instalaciones adicionales y en caso de reincidencia, la terminación del contrato de arrendamiento del local, sin lugar a indemnización alguna por parte del Comité de Ferias de Loja.

Art.17.- Horarios:- El Comité de Ferias de Loja tiene establecido los siguientes horarios:

Para la apertura de los locales: Las Naves B, C, y D se abrirán de lunes a jueves desde las 10H00 hasta las 22H00; los viernes, sábados y domingos desde las 10H00 hasta las 24H00;

El ingreso del público al Recinto Ferial se inicia todos los días desde las 10H00 hasta las 24H00, hora en que terminarán los espectáculos y cesará toda la actividad dentro del Recinto Ferial.

El ingreso de todo tipo de mercaderías, destinada para el abastecimiento de los locales se realizará en el horario de 08H00 hasta las 10H00, todos los días,

únicamente por la puerta de ingreso de mercadería establecida por el Comité de Ferias de Loja, previa presentación de la respectiva factura. El cumplimiento de esta disposición es de responsabilidad del Coordinador General, quien designará el personal autorizado necesario.

Art.18.- El expositor o comerciante deberá tener su local o stand perfectamente presentado hasta el mismo día de la clausura, y no podrá retirar las mercaderías, muestrarios y demás materiales de decoración antes de finalizar el evento.

Art.19.- Todas las personas que contraten un local o stand en el Complejo Ferial, y que lo destinen a preparación de comidas o utilicen elementos combustibles, están en la obligación de tener un extintor contra incendios, el desacato de esta disposición será causal para la suspensión temporal o definitiva de su participación en la Feria, sin tener derecho a reclamo al Comité de Ferias de Loja.

Art.20.- Se prohíbe la utilización de equipos de amplificación y alto-parlantes para propaganda, que ocasionen molestia a los expositores, comerciantes y público en general; en caso de incumplimiento de esta disposición, se procederá al decomiso de dichos artefactos, y se dará por terminado el contrato de arrendamiento sin ninguna responsabilidad para el Comité de Ferias de Loja.

Art.21.- Esta terminantemente prohibido la utilización de carretas o cualquier otro medio de movilización destinado a la comercialización de mercaderías dentro del Recinto Ferial; de igual forma se prohíbe la ubicación de comerciantes en los sitios destinados para la circulación peatonal. En caso de no acatar estas disposiciones, la Gerencia de El Comité de Ferias de Loja procederá, por medio de la fuerza pública y/o personal de seguridad, a retirar la mercadería, y a poner al infractor a órdenes de la autoridad competente.

Art.22.- El Comité de Ferias de Loja permitirá el montaje de estructuras de madera o metal en las naves para la exposición de mercaderías hasta la altura de los melaminicos siempre y cuando no perjudiquen la integridad de los implementos de los stands, ni a los expositores colindantes.

Art.23.- El expositor se compromete a devolver el local al término del evento, en iguales condiciones en las que lo recibió. Las adecuaciones y mejoras, en caso de ser necesarias, se las podrá realizar únicamente con autorización escrita del Gerente de El Comité de Ferias de Loja. El expositor, al utilizar el local, podrá decorarlo y realizar todo tipo de acciones tendientes a mejorar su presentación, sin deteriorarlo. Si se comprobare tal deterioro, el expositor deberá cubrir el correspondiente costo, para lo cual El Comité de Ferias de Loja, tomará las medidas legales pertinentes.

Art.24.- El evento ferial culminará el día domingo 18 de septiembre del año 2011, y por ningún motivo habrá prórroga, El Recinto Ferial, para efectos de desocupación de los locales abrirá sus puertas únicamente hasta el día miércoles 21 de septiembre del año 2011.

DE LA MERCADERIA

Art.25.- Todo expositor y/o comerciante sea este nacional o extranjero, sin excepción, está en la obligación de cumplir con lo establecido por el sistema tributario ecuatoriano vigente.

Art.26.- Para ingreso de la mercadería extranjera al País, los expositores y/o comerciantes, deberán cumplir con las leyes y demás disposiciones legales vigentes que el país tiene para el efecto, a través del distrito de aduanas respectivo o de los organismos competentes según el caso lo requiera.

Art.27.- El expositor extranjero, en forma individual, podrá internar al País, libre de gravamen, mercaderías destinadas para la venta al detal o consumo familiar, de acuerdo a los convenios existentes entre los respectivos países o según las disposiciones de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

Art. 28.- No podrán comercializarse ningún otro tipo de mercaderías que la que conste en la factura correspondiente suscrita por el comerciante. Queda estrictamente prohibida la introducción de materiales explosivos, fulminantes, así como de cualquier otra mercadería que El Comité de Ferias de Loja considere peligrosa e inconveniente para el éxito y seguridad del evento; el incumplimiento de lo señalado, será causa para dar por terminado el contrato de arrendamiento sin ninguna responsabilidad para El Comité de Ferias de Loja y el expositor será puesto a órdenes de las autoridades competentes.

COSTO DE ENTRADA Y ESPECTACULOS.

Art. 29.- El costo de la entrada al Recinto Ferial, durante el periodo de feria, a partir del 02 al 18 de septiembre del año 2011, es de un dólar de los Estados Unidos de América.

Exonerase de éstos pagos a los niños menores de 12 años, a las personas con capacidades especiales, y a los mayores adultos previa presentación de su cédula de ciudadanía.

Art.30.- Los espectáculos públicos nocturnos se iniciarán a las 20H00 y culminaran como hora máxima a las 24H00.

CAPITULO IV

DE LOS RECONOCIMIENTOS Y SORTEOS

Art.31.- Con la finalidad de incentivar a los expositores y comerciantes que intervienen en el evento ferial, El Comité de Ferias de Loja dispondrá, de crearlo conveniente, la entrega de reconocimientos, los mismos que serán entregados en acto especial.

20

De igual forma para incentivar a los asistentes al evento ferial. El Comité de Ferias sorteará entre todos los que adquieran los boletos de entrada, una serie de premios que serán debidamente promocionados antes y durante el evento ferial.

Art. 32.- El sorteo se realizará el día domingo 18 de septiembre a las 20H00, en el área de espectáculos del Complejo Ferial, con la presencia del público asistente, autoridades invitadas y Notario Público quien garantizará la transparencia del acto.

Art. 33.- Determinados los beneficiarios del sorteo y luego de cumplir los requisitos legales pertinentes, se procederá a la entrega de los premios, en acto público, el día viernes 30 de septiembre del año 2011, a las 10 AM, en el lugar que se señale para el efecto.

DISPOSICIONES GENERALES.-

Art. 34.- Como parte de los actos sociales, artísticos y culturales, El Comité de Ferias de Loja contempla la elección, proclamación, exaltación y coronación de la REINA DE LA 182 FERIA INTERNACIONAL, cuya planificación y coordinación general estará a cargo del Comité de Ferias de Loja.

Art.35.- La realización de todo espectáculo público con fines de lucro, organizados al margen de la programación del evento ferial, que se realicen dentro y/o fuera del Recinto Ferial, desde el 20 de agosto hasta el 18 de septiembre del año 2011, requerirán de la autorización previa de El Comité de Ferias de Loja, de acuerdo al reglamento que se apruebe para el efecto.

Art.36.- Los casos no previstos en este Reglamento, serán tratados en base a los Reglamentos y demás normas legales vigentes del Comité de Ferias de Loja.”¹

¹ Comité de Ferias de Loja, Loja, Marzo de 2011

1.5.- ANALISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El comité de ferias sigue funcionando de la misma manera durante los últimos cinco años, se ha hecho el esfuerzo por parte de las autoridades para ofrecer la mejor organización cada año, y satisfacer las diferentes necesidades que se presentan, sin embargo existen aún problemas que año tras año no se pueden resolver, como por ejemplo la circulación vehicular, el déficit de estacionamientos, o una buena zonificación de los servicios que se ofrecen dentro del complejo.

Durante años se ha incorporado diferentes espacios o se le ha tratado de dar una imagen diferente a la estructura, fachadas o vegetación, pero sin embargo no se ha pensado en una nueva propuesta para mejorar la imagen urbana y satisfacer todas las necesidades de los visitantes y expositores dentro y fuera del complejo.

CAPITULO II

MARCO REFERENCIAL

CAPITULO II.- MARCO REFERENCIAL

2.1.- CASOS ANÁLOGOS

En este capítulo, conoceremos los proyectos más ambiciosos y representativos a nivel mundial por su propuesta innovadora y lo que representa para el país y el lugar donde están emplazados. Son tres los ejemplos referenciales que nos darán la pauta para el desarrollo del proyecto de tesis y la concepción de la propuesta.

El primer caso es la “Exposición universal de Shanghái 2010”, la misma que ha quedado en la historia como un precedente para las futuras generaciones, por su magnitud espacial, su organización, su acogida a nivel mundial, la propuesta, etc. que la llevaron a ser una de las exposiciones internacionales más completas en la historia hasta el momento.

El segundo caso es el Puerto de Barcelona, que es un ejemplo de la evolución de los puertos en el mundo, su infraestructura, su administración, su aporte al desarrollo del país, etc., convirtiéndose en uno de los puertos más importantes y mejores equipados en el mundo por su diversidad de servicios que ofrece.

El tercer caso es el Puerto De Vigo, un puerto multifuncional con una respuesta arquitectónica interesante.

2.1.1.- EXPOSICIÓN UNIVERSAL DE SHANGHÁI DE 2010

“La Exposición Universal de Shanghái 2010, oficialmente Expo 2010 Shanghai China (en chino: 中国2010年上海世界博览会, pinyin: Zhōngguó 2010 Nián Shànghǎi Shìjiè Bólǎnhuì), fue una exposición internacional que se realizó en Shanghái (China) del 1 de mayo al 31 de octubre de 2010 bajo la organización de la Oficina Internacional de Exposiciones (BIE) y el Ayuntamiento de Shanghái. Fue la primera exposición internacional registrada (también llamada «exposición universal» o «exposición mundial») de acuerdo con la nueva clasificación de la BIE. El tema central de esta exposición fue la vida urbana, que se resume en el lema «Mejor ciudad, mejor vida».

Estuvo ubicada en un recinto de 528 ha de superficie entre las dos riberas del río Huangpu: el distrito de Puxi (orilla norte) y el de Pudong (orilla meridional), con los puentes Nanpu y Lupu conectando ambas orillas; aproximadamente 6 kilómetros al sudoeste del centro turístico y económico de la ciudad de Shanghái. Participaron en el evento 192 países de los cinco continentes (China incluida) y 50 organizaciones internacionales.

Por sus dimensiones y por la cantidad de países participantes y de visitantes que la visitaron, se convirtió en la exposición internacional más grande de todas las celebradas hasta ese momento.

Una de las peculiaridades de esta exposición es que por primera vez las ciudades tuvieron la posibilidad de participar directamente. Para ello se creó el Área de Mejores Prácticas Urbanas (Urban Best Practices Area, UBPA), en la que importantes ciudades de todo el mundo expusieron sus experiencias y propuestas sobre un mejor modelo de desarrollo urbano.



Gráfico 1.- Expo Shanghái 2010

Fuente: www.exposhanghai.com

ELECCIÓN

El 3 de diciembre de 2002, en la 132ª reunión de la BIE, celebrada en el Palacio del Príncipe de Mónaco, se realizó la votación para elegir de entre cinco ciudades candidatas a la sede de la Expo 2010. Después de cuatro rondas de votación, la ciudad de Shanghái resultó elegida al ganar con un margen de 20 votos a la última aspirante, la ciudad de Yeosu (Corea del Sur).

TEMÁTICA

El tema de la exposición fue «Mejor ciudad, mejor vida» y expresó el deseo común de todas las sociedades de contar con núcleos urbanos acordes con una vida

moderna, de bienestar y desarrollo sostenible. Cada país, organización internacional o nacional y empresa participante fue invitado a exponer su punto de vista particular, desde su propia idiosincrasia y experiencia, sobre este tema y a dar ejemplos e iniciativas de cómo resolver los problemas que atañen a las ciudades de todo el planeta. Para ello se dividió el tema central en cinco aspectos o subtemas principales:

- Convivencia multicultural en la ciudad
- Prosperidad económica en la ciudad
- Innovación científica y tecnológica en la ciudad
- Remodelación de las comunidades en la ciudad
- Interacción entre las áreas urbanas y las rurales

SIMBOLOS

El logotipo de la Expo fue una figura en color verde que muestra tres personas estilizadas cogidas de las manos, que simbolizan el tú, el yo y el él como representación de la humanidad. Su forma recuerda el carácter chino "世", que significa 'palabra', el medio básico que utilizamos todos para comunicarnos, en alusión a que la Expo 2010 fue un medio de comunicación para toda la humanidad.



Gráfico 2.- Mascota de la Expo Shanghái 2010

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Shangh%C3%A1i_de_2010.....exposici3n

La mascota oficial del evento fue un singular personaje de color azul con el nombre de Haibao, término que proviene de las palabras chinas "hai" (海), mar, y "bao" (宝), tesoro, es decir "tesoro de mar". Su forma está inspirada en el carácter chino 人, que significa 'persona'.

PARTICIPANTES

En esta Expo se presentaron en total 239 participantes: 189 estados y 50 organizaciones internacionales. Lo que representó la mayor participación en una exposición internacional.

En total 189 estados participaron en la Expo (tres países que habían confirmado su asistencia no se presentaron finalmente por causas internas: Burkina Faso, Bután y

Kuwait) se trata de 183 países independientes reconocidos por la ONU (incluido el país anfitrión, China), dos estados no reconocidos por la ONU: Taiwán y los Territorios palestinos, dos estados asociados de Nueva Zelanda: Islas Cook y Niue, y las dos regiones especiales chinas: Hong Kong y Macao.

También participaron oficialmente 50 organizaciones internacionales (de las cuales 40 fueron gubernamentales y 10 no) y una docena de empresas que patrocinaron el evento.

RECINTO

El recinto de la Expo ocupó una superficie total de 5,28 km², a ambas orillas del río Huangpu: 3,93 km² el área de la parte sur (distrito de Pudong) y 1,35 km² la de la parte norte (distrito de Puxi). Estuvo dividido en 5 zonas: las zonas A, B y C se encontraban en la parte sur de la Expo, y las zonas D y E, en la parte norte.

Entre la zona A y la B se halla el Eje Expo, un paseo de casi 1 km de longitud y de 100 m de ancho, que sirvió de vía de acceso y de intercomunicación entre la entrada, las diferentes calles que recorrían la Expo y la ribera del río. El paseo, que se mantiene como legado de la Expo, está techado por una construcción hecha a base de una membrana plástica, sostenida por 50 mástiles y por seis grandes columnas en forma de embudo. En su parte baja, la que está a ras del suelo, se encuentran una serie de establecimientos comerciales, restaurantes, puntos de información.



Gráfico 3.- Vista Nocturna del eje expo

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Shangh%C3%A1i_de_2010.....
exposición

En cada zona había varios espacios y edificios (en total fueron 32) dedicados a representaciones de todo tipo, principalmente espectáculos artísticos (algunos relacionados exclusivamente al área geográfica en cuestión). En la zona A se encontraba la plaza de Asia y el Centro Cultural de la Expo; en la zona B, la plaza de Oceanía y el Expo Center, el más grande de todos; en la zona C, las plazas de África, Asia y Europa; en la zona D, el Pabellón de Entretenimientos, y en la zona E, la plaza de Exposiciones y la plaza del UBPA.”²

30

TRANSFORMACIÓN Y EQUIPACIÓN URBANA

“Un par de años antes de la apertura de la Expo, el Ayuntamiento de la ciudad de Shanghái y el Comité Organizador de la Expo iniciaron una serie de medidas y

² http://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Shangh%C3%A1i_de_2010..... exposición

proyectos destinados a mejorar la equipación y las infraestructuras disponibles en la ciudad con vista a acoger la gran afluencia de visitantes, medios de comunicación y personalidades y ofrecerles la mejor imagen posible de la ciudad.

La obra principal fue la recuperación, saneamiento y reconstrucción de la antigua zona industrial a orillas del río Huangpu, que se encontraba en muy mal estado y cuyo suelo tuvo que ser tratado completamente.

En cuanto a las vías de acceso a la Expo, fueron abiertas cuatro nuevas líneas de metro (las líneas 7, 10, 11 y 13), además de la ampliación de otras tres líneas. Se construyeron en el recinto de la Expo seis accesos fluviales sobre el río Huangpu con rutas de transbordadores a la otra margen de la Expo y a diferentes puntos de la ciudad. Con el fin de mejorar la conexión entre la parte norte y sur del recinto de la Expo, se rehabilitaron los dos puentes existentes, Nanpu y Lupu, y se construyeron dos túneles, el de la calle Longyao, de 4,04 km de longitud, y el de la calle Xizang Sur, de 2,67 km. Este último cruza el recinto de la Expo y es usado exclusivamente por el transporte interno de visitantes, tras el fin de la Expo será abierto al tráfico normal.”³

³ http://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Shangh%C3%A1i_de_2010..... exposición

PABELLON DE ALEMANIA



Gráfico 4.- Pabellón de Alemania

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Shangh%C3%A1i_de_2010.....
exposición

“Estuvo en la sección C9 y su lema fue «Balancity». Fue un edificio de geometría caprichosa y líneas pronunciadas que asemejan a una serpiente compuesta por cuatro cuerpos, cuya fachada estuvo recubierta con una membrana textil plateada, y que reposaba en una especie de cantera que mostraba diferentes capas de tierra. Esta combinación de elementos brindó al pabellón una serie de espacios abiertos en su interior, algunos usados como áreas verdes. Por medio de pasajes, cintas transportadoras y túneles, se exploraban las diferentes áreas temáticas que mostraron diversos aspectos de un viaje por una ciudad: "A través del paisaje", "Límites de la ciudad", "El puerto", "La oficina de proyectos", "El depósito", "La fábrica", "El parque", "El taller artístico", "La plaza urbana" y "El foro", para terminar en la sala

"La central energética", un espacio cilíndrico que ofrecía una representación multimedia por medio de una enorme esfera que giraba colgada por un cable de alambre y que mostraba un vídeo espectacular. El día nacional de este país en la Expo fue el 19 de mayo.

PABELLÓN DE CHINA



Gráfico 5.- Pabellón de China

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Shangh%C3%A1i_de_2010.....
exposición

El Pabellón de China, ubicado en la Zona A, al lado del "Eje Expo", y bautizado como «Corona del Oriente», tuvo como objetivo mostrar al visitante la cultura y tradiciones chinas. La parte central del pabellón estuvo dedicada a China y la parte inferior de la construcción a los pabellones de las provincias y regiones que componen el país. El día de China en la Expo fue el 1 de octubre.

El edificio, que fue construido por el arquitecto chino He Jingtang, es una de las cinco construcciones que permanecieron después de la conclusión de la exposición. Ocupa un área de 140,000 m² y tiene una altura de 63 m. Está inspirado en la forma de las antiguas coronas imperiales chinas. La fachada está constituida por cuatro amplias columnas y el cuerpo central: una pirámide truncada, que se compone de cinco niveles exteriores, de mayor superficie conforme se sube, cubiertos por medio de vigas de acero pintada de color rojo y grandes ventanas corridas de cristal oscuro. Las vigas están entrelazadas por medio de la técnica dougong. El techo está configurado como el esquema típico de un sudoku.

La base o explanada en forma de podio del edificio es asimismo una construcción de 45,000 m² que alberga los pabellones de las 28 diferentes provincias y regiones chinas, cuyos nombres están representados gráficamente en la pared exterior, por medio de la tradicional caligrafía china.

El tema del pabellón fue «Sabiduría china en el desarrollo urbano», y mostró el desarrollo, características y avances en el desarrollo urbano de China desde tiempos antiguos hasta el presente. La exposición dedicada al país ocupó un área de 47.000 m² y estuvo organizada en tres secciones, cada una en una planta diferente del edificio, empezando por la parte superior hacia abajo: "Huella oriental", "Viaje de experiencia" y "Futuro con pocas emisiones".

PABELLÓN DE FRANCIA



Gráfico 6.- Pabellón de Francia

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Shangh%C3%A1i_de_2010.....
exposición

Estuvo en la sección C9 y su lema fue «La ciudad sensual». Fue un edificio cuadrangular cuya fachada estaba envuelta en una estructura de hormigón en forma de malla romboidal, y que estaba rodeado exteriormente por un estanque de agua; el techo estaba cubierto por setos y por plantas trepadoras que caían hacia la parte interna del edificio, que daba a un gran patio con otro estanque. La visita se iniciaba en la parte alta y conforme se iba descendiendo por una rampa en forma de espiral, se iban visitando los diferentes contenidos del pabellón: primero una serie de audiovisuales sobre las ciudades francesas, entre los que había cámaras o galerías que ejemplificaban cada uno de los cinco sentidos, y por último una serie de obras de célebres artistas franceses: Auguste Rodin, Jean-François Millet, Paul Cézanne, Paul

Gauguin, Édouard Manet, Pierre Bonnard y el neerlandés Vincent van Gogh, todas procedentes del Museo de Orsay en París. El día nacional de este país en la Expo fue el 21 de junio.”⁴



Gráfico 7.- Pabellón de Reino Unido

Fuente: <http://www.arq.com.mx/noticias/Detalles/10392.html>



Gráfico 8.- Pabellón de Japón

Fuente: <http://www.arq.com.mx/noticias/Detalles/10392.html>

⁴ http://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Shangh%C3%A1i_de_2010..... exposición

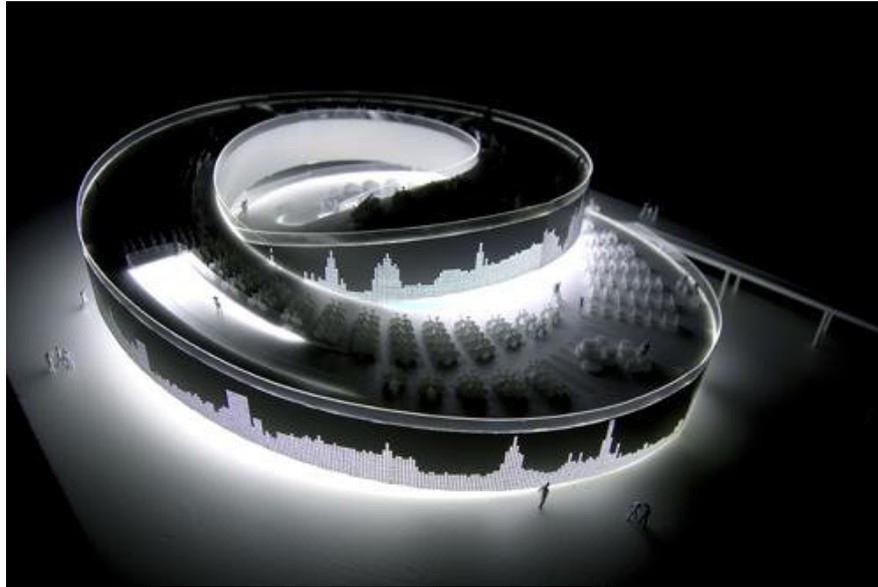


Gráfico 9.- Pabellón de Dinamarca

Fuente: <http://www.arq.com.mx/noticias/Detalles/10392.html>



Gráfico 10.- Pabellón Francia

Fuente: <http://www.arq.com.mx/noticias/Detalles/10392.html>

Se ha tomado la expo Shanghái como un referente debido a la acogida a nivel mundial y a la magnitud del evento, ya sea por su tamaño, sus participantes, y por sus propuestas con relación a la temática etc. Es un ejemplo a seguir para crear eventos

innovadores dentro de nuestra ciudad y así atraer las miradas de todas las naciones del mundo a visitar, consumir e invertir en nuevos proyectos que generen fuentes de empleo y sobre todo prosperidad económica para la ciudad y el país.

“Mejor ciudad, mejor vida”, es la temática con la cual cada país participante desarrollo su propuesta, una más innovadora que otra, en el aspecto arquitectónico como conceptual que de alguna manera cautivaron a sus visitantes.

Estamos conscientes de que Shanghái cuenta con el espacio suficiente para realizar este evento, pero así mismo se tuvo que resolver algunos problemas urbanos antes de que se genere el mismo, por ejemplo, se añadieron nuevas líneas de transporte, se rehabilito un espacio que no cumplía ninguna función dentro de la ciudad, se cambió la imagen de la ciudad, y se generaron cientos de fuentes de empleo para ciudadanos locales.

Aplicando todos los beneficios que trajo consigo esta exposición universal, hace que su temática se vuelva una realidad. Si esto aplicamos en nuestra ciudad, resolveremos problemas urbanos, reactivaremos la economía local, las grandes multinacionales expondrían su producto, habría prosperidad económica para los habitantes, seguridad, etc., por lo tanto la calidad de vida mejoraría.

2.1.2.- PUERTO MARITIMO DE BARCELONA

“El Puerto de Barcelona está encajado entre la nueva desembocadura del río Llobregat y el barrio de la Barceloneta. La gran industria turística de la región han hecho del Puerto de Barcelona el mayor del Mediterráneo en cruceros, y el quinto del mundo solo detrás de los puertos del Caribe, y la fuerza industrial de la región lo han convertido en uno de los mayores puertos de mercancías del mediterráneo, gracias a estar su Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y a la vez tener un acceso directo al centro de Barcelona y conexiones con los principales puertos del mundo.

El puerto se puede dividir en: el puerto comercial (principalmente carga contenerizada), el puerto ciudadano (cruceros, ferrys, zonas de ocio, el Port Vell), el puerto energético y el puerto logístico. Cada una de estas actividades dispone de un espacio propio y segregado de las otras, con instalaciones y personal especializado.

HISTORIA

El puerto de Barcelona nació a la vez que la ciudad de Barcelona como un puerto natural situado en una playa que estaba entre una pequeña península que formaba la montaña de Montjuic, y la antigua desembocadura del río Llobregat. Este era el único punto mínimamente resguardado que podían utilizar los antiguos navegantes en muchos kilómetros de costa. Con el paso de los siglos, la ciudad y su puerto fueron ganando importancia, hasta convertirse en la capital marítima de los reyes de Aragón. A pesar de eso el puerto se mantuvo al sur de la montaña de Montjuic hasta que en el año 1378 las autoridades de la ciudad pidieron al Pedro IV de Aragón que continuara las obras portuarias que empezó el Pedro III de Aragón, el cual había

ordenado la edificación de las Atarazanas Reales de Barcelona, que aún hoy en día siguen en pie formando en Museo Marítimo de Barcelona, y la construcción de un puerto al norte de la montaña de Montjuic, debido a que el antiguo emplazamiento había perdido calado por la acumulación de arenas. El permiso para construir el nuevo puerto artificial enfrente de la ciudad llegó el 8 de diciembre de 1438, por orden de Alfonso V el Magnánimo. Desgraciadamente una década después los temporales habían destrozado todos los trabajos realizados, y no fue hasta el 1477, bajo reinado de Juan II de Aragón, que se colocó lo que sería la primera piedra del puerto definitivo. Se unió la antigua isla de Maians con tierra firme mediante un espigón. Con las sucesivas ampliaciones del puerto, y la acumulación de arena, la isla ha quedado unida a tierra formando los terrenos donde hoy se asienta el barrio de la Barceloneta.



Gráfico 11.- Puerto de Barcelona- España

Fuente: Puerto de Barcelona - Wikipedia, la enciclopedia libre.htm

INSTALACIONES DEL PUERTO

La superficie terrestre del puerto es de 828,9 ha, y dispone de más de 20 km de muelles y atraques. En este espacio se pueden encontrar 35 terminales especializadas, y repartidas en: 3 marítimas para ferrys, 7 internacionales para cruceros, 4 de contenedores, 2 de automóviles, 1 de fruta, 2 especializados (cacao, café y metales no férricos), 1 frigorífico, 9 de líquidos a granel y 6 de sólidos a granel. Estas terminales están servidas por 45 grúas y 9 remolcadores que facilitan las tareas de carga, descarga y embarque.

El puerto dispone de dos bocanas, la bocana sur es la más antigua de las dos, aunque sucesivas prolongaciones de los espigones para la ampliación del puerto han ido trasladado su ubicación cada vez más al sur. Tiene 370 m de ancho, y un calado de más de 16 m. La bocana norte ha sido abierta recientemente para permitir la salida de embarcaciones menores y de recreo sin mezclarlas con el tráfico de grandes barcos de mercancías o de pasajeros, y evitándoles tener que dar un rodeo para dirigirse al norte. Esta segunda y nueva bocana tiene 145 m de ancho y un calado de 11,5 m.

Otras instalaciones destacadas del Puerto de Barcelona son el ZAL o Zona de Actividades Logísticas, plataforma del puerto que se encarga de la oferta de servicios logísticos relacionados con las mercancías, posee una superficie total de 2 000 000 m² concentrando a 200 empresas relacionadas con la logística y el transporte de mercancías. También existen dos terminales marítimas interiores, tmZ situada en Zaragoza y la tmT en las afueras de Toulouse.

AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BARCELONA

El Segundo Plan Estratégico del Puerto de Barcelona 2003-2015 ha permitido la ampliación del puerto hacía el sur, mediante la desviación y traslado de la desembocadura del río Llobregat 2 km hacia el sur, lo que ha permitido liberar espacios para nuevos muelles y diques, también se procederá a la mejora de los accesos a la zona, especialmente en ferrocarril, y la llegada de vías de ancho internacional conectado con la frontera francesa, permitiendo así aumentar el tráfico de mercancías por ferrocarril, y aliviando las saturadas carreteras. Cuando la mayor parte de las obras actuales del puerto finalicen, en el 2007, el puerto contará con cinco nuevos terminales integradas en un espacio re-urbanizado y 1300 metros lineales de muelle destinados a los grandes cruceros.⁵

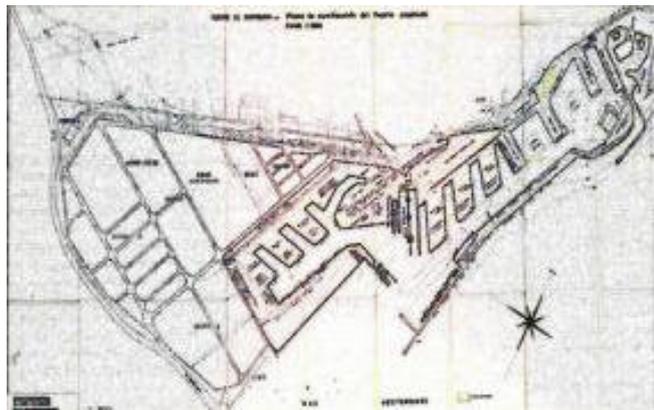


Gráfico 12.- Proyecto de ampliación del puerto de Barcelona realizado por Aurelio González Isla en 1965. Compárese con la configuración actual del puerto (figura 11) y obsérvese como se reduce la longitud de la línea de atraque para permitir la existencia de mayores explanadas de depósito

Fuente: pdf. Los puertos en el transporte marítimo/ Carles Rúa Costa

⁵ Puerto de Barcelona - Wikipedia, la enciclopedia libre.htm

“El puerto de Barcelona, por ejemplo, es un puerto multifuncional, en el que predomina la actividad comercial pero en el que también se realizan actividades pesqueras, hay marinas deportivas, transporte de pasajeros (cruceiros y ferrys con las Islas Baleares) y dentro de su actividad comercial dispone de terminales especializadas en diversos tipos de tráfico: contenedores, automóviles, graneles sólidos y líquidos, gas natural, café y cacao, etc.”⁶



Gráfico 13.- Puerto de Barcelona

Fuente: pdf. Los puertos en el transporte marítimo/ Carles Rúa Costa

El puerto de Barcelona es un ejemplo a nivel mundial de la importancia que tienen los puertos para la zona y el radio de acción al cual favorecen económicamente. Es interesante conocer la forma con la que está organizado y los múltiples servicios que ofrece, no limitándose al comercio únicamente, sino que ha implementado equipamientos que satisfagan otro tipo de necesidades, como por ejemplo, centros

⁶ PDF- RUA COSTA, CARLES. Universitat Politècnica de Catalunya. Los Puertos en el Transporte Marítimo. Pág. 10-11. Enero 2006,

comerciales, zonas de entretenimiento, áreas de ocio, etc., que hacen al puerto multifuncional y atractivo.

Los puertos han sido el punto clave del progreso económico de muchos países, por ellos entran productos extranjeros y salen productos locales, o simplemente son puntos de transición de productos y personas, lo que hace que se reactive la economía local, se generen fuentes de trabajo, se encuentren con gran variedad de productos, se promueva el turismo y se mejore la calidad de vida de sus habitantes. Por lo tanto los puertos son y serán la puerta de ingreso vía marítima de un país con el resto del mundo.

CAPITULO III

MARCO TEÓRICO

Puertos Marítimos

3.1.- LOS PUERTOS EN EL TRANSPORTE MARITIMO

“La función de los puertos es la de actuar como intercambiadores entre los modos de transporte marítimo y terrestres, lo cual resulta obvio atendiendo a que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos. Sin embargo, en la actualidad, los puertos han sobrepasado esta función y se han convertido en centros logísticos de transporte intermodal de primer orden, en los que se realizan muchas otras actividades de valor añadido. En este texto se describen las funciones de los puertos en el contexto del transporte internacional de mercancías así como su clasificación y sus tendencias de futuro.”⁷

3.1.1.- EL CONCEPTO DE PUERTO

“El Diccionario de la lengua de la Real Academia Española define puerto como “el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc.”. Así mismo, la Unión Europea define un puerto como “una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros”. Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles,...) así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura tales como almacenes, silos,

⁷ PDF- RUA COSTA, CARLES. Universitat Politècnica de Catalunya. Los Puertos en el Transporte Marítimo. Pág. 1. Enero 2006

tinglados,...) y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa (tuberías de transporte, grúas, tolvas...). Para acceder al puerto es necesaria la presencia de unas infraestructuras marítimas de acceso (canales de entrada, ayudas a la navegación) así como unas infraestructuras terrestres (carreteras, vías férreas,...).

En el mundo existen entre 6.000 y 7.000 puertos, aunque sólo unos pocos centenares tienen realmente una importancia significativa en un contexto global concentrando la mayor parte del tráfico marítimo. Tradicionalmente los puertos han sido lugares de resguardo de las embarcaciones en los que se podían desarrollar con facilidad las operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque. De hecho el crecimiento y desarrollo de algunas ciudades se ha debido en gran medida a la existencia de un puerto junto a ellas en los que estas actividades se han podido llevar a cabo en condiciones idóneas, como es el caso de Londres o de Montreal ubicadas al resguardo de los ríos Támesis y Sr. Lawrence, respectivamente.

Hoy en día, las funciones típicas que desarrolla un puerto incluyen además de la carga y descarga de la mercancía de los buques y el embarque y desembarque de pasajeros (actividades que constituyen la transferencia entre los modos marítimo y terrestre de transporte), la manipulación de mercancías, su depósito y almacenaje, la inspección y el control de la mercancía por parte de las administraciones públicas (aduana, sanidad,...), la consolidación y desconsolidación de cargas, los servicios de apoyo a los buques (aprovisionamiento, reparación, servicios auxiliares, atención de tripulaciones,...), así como servicios de valor añadido y de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que intervienen en todas estas actividades.

La definición que da la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) muestra claramente este carácter multifuncional: “Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”.

La actividad portuaria contribuye a la independencia económica de las naciones y representa un factor estratégico en su comercio internacional. Los puertos contribuyen al desarrollo de los países, no sólo por el hecho de jugar un papel esencial en el tráfico exterior, sino porque también actúan como promotores del crecimiento de las áreas en las que están emplazados, promueven determinados tráficos, generan ingresos para las arcas del estado (tasas portuarias), crean empleo, etc.

Para dar una idea de la importancia de los puertos en la actual economía podemos citar que según datos de la ESPO (European Sea Ports Organisation) en Europa trabajan de forma directa en servicios y operaciones portuarias más de 350.000 personas y, considerando los puestos de trabajo indirectos que genera el sector, proporciona unos 2.500.000 empleos. En los puertos europeos hacen escala

anualmente 2.000.000 de buques que manipulan 3.500 millones de toneladas de mercancías y transportan a 350 millones de pasajeros. Es importante destacar el carácter multiproductivo de la actividad portuaria, en la que se desarrollan múltiples servicios en los cuales intervienen numerosos agentes y organismos diferentes: consignatarios, empresas estibadoras, autoridades portuarias, remolcadores, amarradores, aduanas, astilleros y talleres de reparación naval, aseguradoras, transitarios, cargadores, provisionistas, brokers, depósitos comerciales, etc.

La tendencia, sin embargo, apunta a que la función de los puertos deberá exceder con creces la de proporcionar servicios al buque y a la carga. Aunque actuar como interfase entre el medio marítimo y el terrestre siga siendo su rol primordial, los puertos tienden cada vez más a integrarse en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución y en convertirse en verdaderos centros de valor añadido, de tal manera que actúan no como un mero eslabón más de la cadena del transporte sino que conforman un entorno productivo y logístico de gran importancia, en los se realizan actividades industriales, turísticas, de negocios, etc. que van mucho más allá del simple intercambio modal. Esto hace que, además de los mayores centros de intercambio modal que existen, los puertos sean puntos estratégicos en el actual sistema de producción, transporte y comercio mundial. En efecto, hay que tener en cuenta que los puertos son puertas de entrada y salida del transporte marítimo y este tipo de transporte es el que maneja un mayor volumen de mercancía; así, en los puertos se generan grandes concentraciones de carga que facilitan el logro de economías de escala en el conjunto de actividades logísticas. En cuanto a su participación en el ámbito productivo, hay que remarcar que en muchos puertos o en

su proximidad, por la facilidad de acceso que estos tienen a las materias primas, se han ubicado a lo largo de los tiempos industrias básicas y estratégicas (refinerías, plantas regasificadoras, acerías,...).

El actual papel que juegan los puertos en la economía mundial ha sido consecuencia de un proceso lento que se ha desarrollado a la par que el comercio mundial, pero que en las últimas décadas se ha catalizado por factores como la globalización económica, el desarrollo en las tecnologías del transporte, la integración de las cadenas logísticas, la búsqueda de economías de escala y reducción de costes, etc.

También en las últimas décadas se ha producido una intensificación de la competencia entre puertos y una especialización de las operaciones, de tal manera que la unidad operativa básica no es ya el puerto en su conjunto sino las terminales de carga, ubicadas dentro de la zona de servicios portuaria y especializada en un determinado tipo de tráfico. Por poner un ejemplo de esta especialización en la actualidad el puerto de Barcelona dispone de cuatro terminales de contenedores y multipropósito para el tráfico internacional, tres terminales de cabotaje, dos terminales para automóviles, una de fruta, una de café y cacao, una para metales no férricos, una frigorífica, nueve de líquidos a granel, seis de sólidos a granel y siete terminales exclusivas para el tráfico de cruceros.

Esta especialización ha llevado a los operadores internacionales de terminales a extender su actividad por todo el mundo. Así, por mostrar un par de ejemplos, Hutchinson Port Holdings (HPH), compañía original de Hong Kong, ha expandido

sus operaciones a más de 28 puertos de varios continentes, mientras que PSA Corporation of Singapore opera terminales en 10 puertos diferentes.”⁸

3.1.2.- ESTRUCTURA FISICA DE LOS PUERTOS

“Podemos distinguir en un puerto cuatro tipos de construcciones: obras exteriores o de abrigo, obras interiores de atraque, infraestructuras de acceso y construcciones o instalaciones complementarias.

Las obras exteriores son las necesarias para proporcionar una superficie abrigada de aguas en las que puedan permanecer los buques. Su importancia depende del tipo de puerto y puede ser prácticamente nula en puertos con las condiciones naturales adecuadas (por ejemplo Lisboa) o tener una gran importancia en aquellos casos en que los puertos se han ganado a aguas abiertas (por ejemplo Barcelona). Las infraestructuras de abrigo, al dibujar el perímetro exterior del puerto, son las que configuran su disposición en planta.

En términos generales, puede hablarse de dos grandes tipos constructivos de diques de abrigo: los diques de escollera y los diques verticales. Los diques de escollera están formados por grandes piedras, naturales o artificiales, dispuestas en talud alrededor de un núcleo; funcionan por absorción, de tal manera que las olas rompen contra la escollera cuyas piedras y los intersticios que quedan entre las mismas

⁸ PDF- RUA COSTA, CARLES. Universitat Politècnica de Catalunya. Los Puertos en el Transporte Marítimo. Pág. 1-3. Enero 2006

absorben la energía liberada, razón por la cual estos diques también reciben el nombre de rompeolas. Los diques verticales en cambio funcionan por reflexión, de tal manera que las olas no llegan a romper contra el dique sino que son reflejadas por el mismo; para ello es necesario que el paramento vertical del dique esté cimentado a suficiente profundidad como para evitar que se produzca la rotura de la ola.

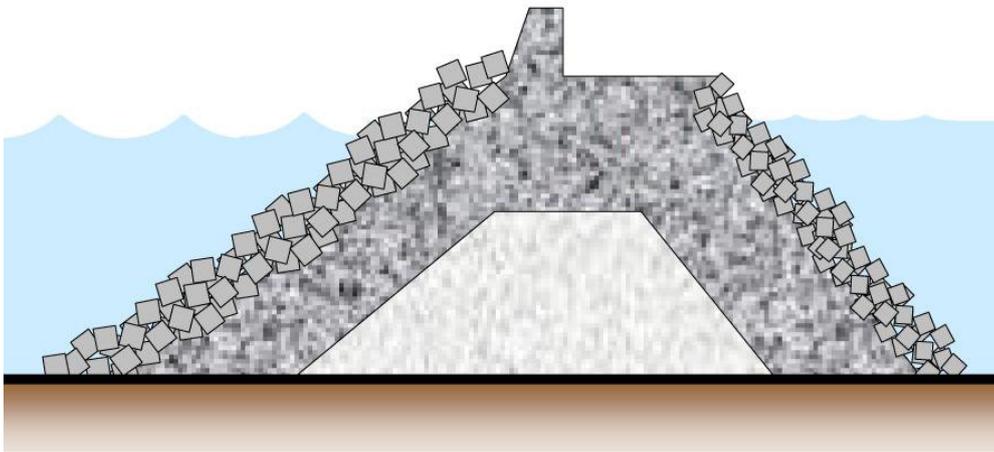


Figura 9.- Sección transversal de un dique en escollera

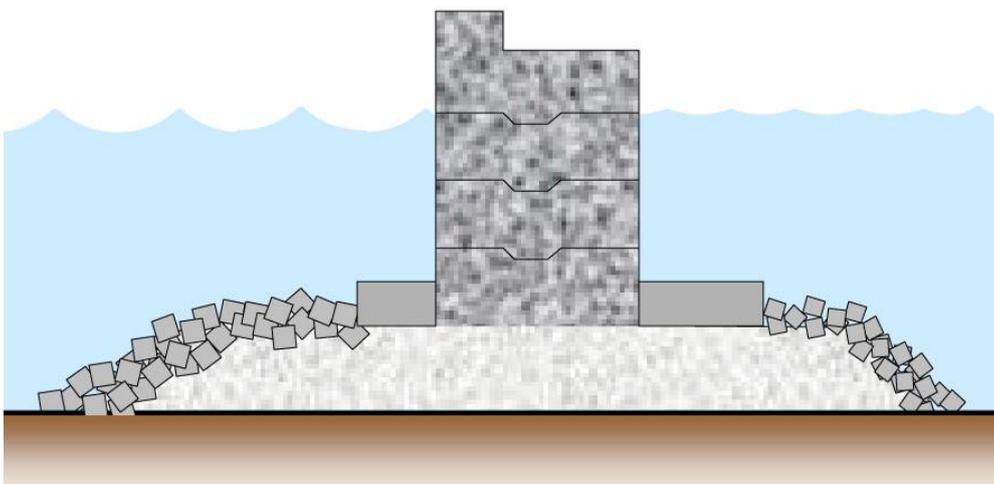


Figura 10.- Sección transversal de un dique vertical, en este caso cimentado sobre un fondo de escollera

Las infraestructuras de atraque son las que permiten la aproximación y amarre de los buques de tal manera que puedan llevarse a cabo las actividades de carga y descarga de estos.

Básicamente, existen cuatro tipos diferentes de obras de atraque: muelles, espigones, pantalanés y duques de alba. Los muelles son los paramentos verticales adosados a una explanada horizontal para la realización de las operaciones portuarias; el paramento vertical debe tener calado suficiente para que los buques atraquen junto a ellos, pudiendo realizar en esta posición las actividades de carga y descarga. Existen diversos tipos constructivos: sobre pilotes o pilas, tablestacados, de gravedad (de cajones o bloques superpuestos), de piezas especiales,... Los espigones carecen de la explanada horizontal de operaciones adosada a los mismos. Los pantalanés son estructuras, en general más ligeras que las anteriores, que permiten el atraque de los buques aunque sobre los mismos sólo hay elementos para el transporte del producto (tuberías para graneles líquidos, cintas transportadoras para graneles sólidos, pasarelas para el embarque y desembarque del pasaje,...). Los duques de alba son estructuras aisladas de atraque unidas, a los sumos, entre ellas y con la costa mediante pasarelas.

Si lo analizamos desde el punto de vista operativo, los atraques pueden ser de dos grandes tipos, los destinados a un tráfico específico (en general dedicados a tráficos de gran volumen con ritmos de carga y descarga marcados por el proceso productivo que lo precisa y que en muchos casos son utilizados por un único receptor o cargador de la mercancía, como es el caso de los muelles para la carga de crudo, gases licuados, cemento, cereales, etc.) y los destinados al tráfico comercial ordinario (en

general de uso público y común para diversos usuarios). Las infraestructuras de acceso las forman, desde el frente marítimo, los canales de navegación, debidamente dragados para permitir el acceso de los buques y las ayudas a la navegación (faros, balizas, rácones,...). Desde el frente terrestre, estas infraestructuras las forman las carreteras y vías férreas que permiten la conexión del puerto con su área de influencia.

Son obras e instalaciones complementarias los almacenes, silos, depósitos, tinglados, edificios de servicios, las grúas y otros equipos de carga y descarga, varaderos, etc. Todos estos elementos forman lo que genéricamente se denomina superestructura del puerto.

La superficie marítima de los puertos que queda delimitada por las obras de abrigo o por la propia configuración de la costa en el caso de puertos naturales y se divide en tres grandes zonas, el antepuerto, el canal o los canales de entrada o salida y las dársenas.

El antepuerto es la parte del puerto más próxima a las aguas libres. Su función es la de proporcionar espacio para las maniobras de los buques en espera de entrar en las dársenas y para su fondeo. Ejemplos de antepuertos los encontramos en las rías gallegas o en las bahías de Cádiz o Algeciras, mientras que en otros puertos este espacio es inexistente, como es el caso de Barcelona.

El canal de navegación es la parte del puerto por la que marchan los buques hasta las dársenas y que debe estar suficientemente dragado como permitir el movimiento de las embarcaciones.

Las dársenas están formados por los diferentes muelles y el espacio de agua que queda delimitado por los por mismos. La tendencia actual es a que las dársenas y los muelles estén especializados según un tipo concreto de tráfico (contenedores, graneles líquidos, graneles sólidos,...) de tal manera que la superestructura y las instalaciones en ellos ubicadas permita un mejor manejo del tipo de tráfico de que se trate.

Cabe recalcar que la mayor parte de los elementos de infraestructura y superestructura tienen un coste de construcción muy elevado y un periodo de vida largo. Por ello es relativamente habitual que las grandes infraestructuras sean aportadas por el sector público, aunque en la superestructura propia de las diferentes terminales si que suele participar el capital privado. No obstante, también es cierto que en los últimos años, en algunos países, por ejemplo en España, los poderes públicos están haciendo esfuerzos para potenciar la entrada de la inversión privada en la infraestructura de los puertos.

Sin embargo, decir que las infraestructuras portuarias responden a una inversión pública es en parte engañoso ya que si bien es cierto que las infraestructuras de transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril, lo habitual en los países europeos es que se financien mayoritariamente con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, en el transporte marítimo (y en particular en España) se aplica el principio del user pays, de tal manera que aunque figura en los Presupuestos Generales del Estado, el conjunto de inversiones del sistema portuario español se

autofinancia mediante los cánones, tasas y tarifas que deben abonar navieros, cargadores y concesionarios por el uso de las infraestructuras.”⁹



Figura 11.- Nomenclatura portuaria aplicada sobre una fotografía del Puerto de Barcelona

3.1.3.- EL CONCEPTO DE PUERTO CIUDADANO

“Desde siempre ha existido una relación muy estrecha entre los puertos y las ciudades en las que esos se han ubicado. Originalmente los puertos se situaban en las inmediaciones de las ciudades costeras o fluviales o formaban parte de la misma ciudad. En algunos casos el puerto ha sido el motor de desarrollo de la urbe mientras que en otros ha sido la ciudad y sus necesidades de suministro las que han actuado como motor de crecimiento del puerto.

⁹ PDF- RUA COSTA, CARLES. Universitat Politècnica de Catalunya. Los Puertos en el Transporte Marítimo. Pág. 7-9. Enero 2006

Sin embargo, los comportamientos sociales han ido cambiando en las últimas décadas: la existencia de núcleos potencialmente peligrosos y contaminantes y con importantes impactos visuales (como puede ser un puerto) en las inmediaciones de las ciudades a menudo no es bien vista por sus habitantes; la ocupación de zonas costeras y playas por instalaciones portuarias choca con las necesidades urbanas de los mismos espacios; la necesidad de recintos cerrados para los puertos choca con el acceso abierto al mar que desea el ciudadano.

El resultado es la generación de tensiones entre las administraciones portuarias y los ayuntamientos de las urbes en las que estos se ubican, ya que sobre los mismos espacios, ambas entidades tienen intereses diversos y, muy a menudo, contrapuestos.

Por todo ello es necesario llegar a soluciones de compromiso que permitan coexistir los usos portuarios con los usos ciudadanos de algunos espacios. En este sentido es habitual que las zonas portuarias adyacentes a las ciudades, normalmente las más antiguas de los puertos y que en muchos casos han quedado obsoletas (ya sea por falta de espacios, por dificultad de acceso o por falta de calado) se destinan a usos compartidos puerto-ciudad.

Esto implica habitualmente que estas zonas se convierten en zonas de acceso no restringido en las que se ubican instalaciones compatibles con el uso urbano, evitando la circulación de mercancías y las instalaciones potencialmente peligrosas para los viandantes. Así, en estas áreas se suelen ubicar zonas para la navegación deportiva y de recreo, paseos marítimos, equipamientos culturales (museos

marítimos, acuarios) o zonas comerciales o de ocio (bares, restaurantes, centros comerciales).

Actuaciones de este tipo se han llevado a cabo en España son el “Port Vell” de Barcelona, las actuaciones del Muelle de las Delicias en Sevilla, la liberación de los muelles interiores de la ría en Bilbao (Abandoibarra o Deusto) o el “Balcón de Mar” de Valencia.

El desarrollo de los puertos compatible con la convivencia ciudadana implica también otra serie de actuaciones: accesos directos que eviten el tránsito pesado a través de calles urbanas; extremar las precauciones en la manipulación de ciertos productos peligrosos o que por su pulverulencia, suciedad u olor desagradable puedan resultar molestos (carbón, haba de soja, cemento,...), etc.”¹⁰



Figura 16: Imagen del centro comercial Maremagnum en el Puerto de Barcelona.

¹⁰ PDF- RUA COSTA, CARLES. Universitat Politècnica de Catalunya. Los Puertos en el Transporte Marítimo. Pág. 15-16. Enero 2006

3.1.4.- FACTORES DE COMPETITIVIDAD DE UN PUERTO

“Puesto que hay diferentes usuarios de los puertos (navieros, cargadores,...) también hay múltiples criterios de preferencia.

Es un tema de discusión quién es el cliente del puerto. En el puerto de Barcelona la acepción que se ha tomado es que cliente es aquel que puede decidir sobre el paso de la mercancía por el mismo, lo que tampoco resuelve totalmente la discusión porque, según el caso, esta decisión puede provenir de diferentes figuras.

En efecto, el naviero al establecer una ruta marítima encamina la mercancía hacia unos puertos en concreto en detrimento de otros, para lo cual se basará en una estrategia global. Los transitarios, gestores del transporte internacional, pueden decidir, en función básicamente del conjunto de costes (incluyendo el transporte terrestre), enviar por un puerto u otro la mercancía. Por último, en ciertos casos el exportador o importador o los grandes fabricantes, si tiene peso suficiente (caso de SEAT o El Corte Inglés, por ejemplo), pueden decidir los puertos de entrada y salida de sus productos (en el caso de pequeños importadores y exportadores la decisión queda habitualmente en manos del transitario).

En cualquier caso los principales requerimientos que los clientes, en genérico, piden de un puerto son los siguientes:

1. La situación geográfica, próxima a los mercados, a los centros de producción o consumo o a nudos de comunicaciones importantes.
2. Abundancia de espacio para las operaciones.

3. Infraestructuras adecuadas para las nuevas características de los tráficos marítimos.
4. Buenos accesos terrestres y marítimos que permitan la conexión con las grandes rutas de transporte y garanticen la eficiencia intermodal.
5. Bajos costes
6. Sin demoras, con fiabilidad y seguridad en la operativa.
7. Autoridad comprensible, con procedimientos de control y supervisión ágiles
8. Grúas y equipamientos modernos
9. Buenos sistemas de información que permitan agilizar el flujo documental asociado a la mercancía.
10. Buenas capacidades de transbordo.

A estos se suman los requisitos que las administraciones públicas y la sociedad en general que centran sus exigencias en otro tipo de aspectos como son la seguridad y el respeto al medio ambiente, el desarrollo de actividades e infraestructuras sostenibles.

Algunos de estos requerimientos han sido, desde siempre, factores importantes para la competitividad de los puertos, como pueden ser su situación geográfica, las infraestructuras, la seguridad,... Sin embargo en los puertos de tercera generación factores como la eficiencia en la conexión entre modos o los servicios de información toman importancia creciente.

Comentamos a continuación algunos de los aspectos más significativos de los enumerados y que deben definir la evolución de los puertos en un futuro próximo.”¹¹

3.2.- COMPONENTES DEL ESPACIO PÚBLICO

“Dentro de la recuperación del espacio público realizada en la ciudad de Bogotá en la década de 1990 se establecen componentes específicos con el objeto de la protección de cada una de las partes constitutivas de lo público siendo este uno de los inicios metodológicos para la recuperación, preservación y desarrollo territorial en base al objeto ordenador y objetivo primordial de la ciudad. La guía metodológica antes mencionada distingue tres elementos: naturales, constitutivos artificiales o construidos y complementarios.

61

Elementos naturales

Son aquellos que habiendo sido modificados por el ser humano tienen funciones esenciales para el ecosistema, como productores de oxígeno, agua, y factores estéticos paisajísticos. Ayudan a delimitar las afueras de la ciudad y los espacios que gozan de importancia ecológica y recreacional. La sustentabilidad y sostenibilidad

¹¹ PDF- RUA COSTA, CARLES. Universitat Politècnica de Catalunya. Los Puertos en el Transporte Marítimo. Pág. 16-17. Enero 2006

ambiental de la ciudad dependen directamente del desarrollo adecuado de los elementos naturales designados en las siguientes áreas.

Elementos naturales	Áreas para la preservación y conservación del sistema orográfico	Componentes de la geografía física que por su relevancia ambiental deben ser protegidas, entre los que se encuentran cerros, montañas y colinas
	Áreas de preservación y conservación del sistema hídrico.	Recursos hídricos que deben ser protegidos por su relevancia ambiental, tales como mares, playas, ciénagas, ríos, represas, canales de desagüe, etc.
	Áreas de interés paisajístico, recreativo y ambiental	En esta categoría se encuentran, entre otros, los parques naturales, las reservas naturales, y los santuarios de fauna y flora.

Fuente: Guía metodológica 5, Bogotá 2005—1

La articulación planificada de cada una de estas áreas ayuda a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad creando espacios públicos con presencia de naturaleza y a prevenir desastres naturales y ambientales.

Elementos constitutivos artificiales o construidos

Son elementos construidos por el hombre para facilitar las actividades dentro del área pública, ayudan a ordenar y estructurar el espacio. Además de darle su función y característica mejoran y producen el encuentro entre personas como plazas, plazoletas, escenarios al aire libre, etc. La calidad de cada uno de los elementos contribuye al compromiso que los ciudadanos tienen con la ciudad.

Elementos artificiales o construidos	Para circulación peatonal	Estas áreas, como los andes, las alamedas y las vías peatonales, son destinadas exclusivamente al tránsito de los peatones.
	Para circulación vehicular	Son las áreas destinadas para la circulación de vehículos, tales como las calzadas, zonas viales y pasos a desnivel.
	Para encuentro y articulación urbana	Son los espacios destinados al encuentro y convivencia de los ciudadanos. Dentro de esta categoría se encuentran, por ejemplo, las plazas, plazoletas y parques.
	Conservación cultural y arquitectónica	En esta categoría se encuentran los Bienes de Interés Cultural y arquitectónico, que constituyen parte del patrimonio de la ciudad.

Fuente: Guía metodológica 5, Bogotá 2005—2

Elementos complementarios

Se trata de los elementos menores que facilitan y complementan las actividades dentro de los elementos constitutivos, sirven para consolidar las funciones de cada espacio y cumplen funciones específicas mencionadas en el siguiente cuadro.”¹²

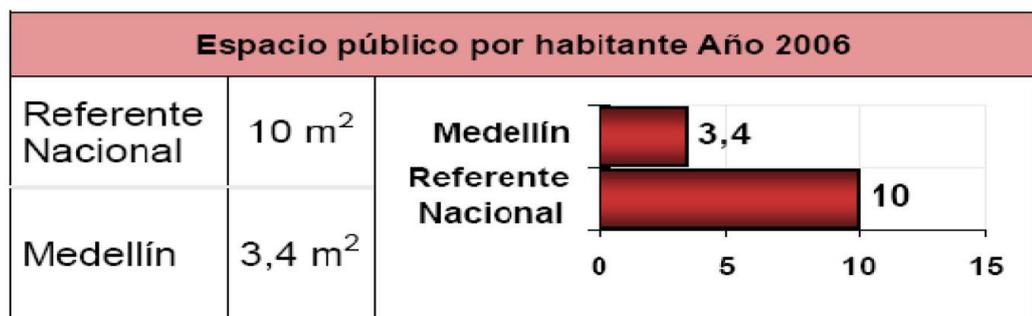
Elementos complementarios	Vegetación	Son los elementos para jardines, arborización y protección de paisajes, tales como vegetación herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques.
	Mobiliario urbano	Elementos de comunicación tales como: mapas, planos, informadores y teléfonos, entre otros. Elementos de organización tales como: bolardos, paraderos, tope llantas y semáforos. Elementos de ambientación tales como: luminarias peatonales y vehiculares, protectores de árboles, bancas, relojes, esculturas y murales, entre otros. Elementos de recreación tales como: juegos para adultos y juegos infantiles. Elementos de servicio tales como: parquímetros, ciclisteros, surtidores de agua y casetas de venta, entre otros. Elementos de salud e higiene tales como: baños públicos y canecas. Elementos de seguridad, tales como: barandas, pasamanos, cámaras de seguridad y tráfico, sirenas, hidrantes y equipos contra incendios, entre otros.
	Señalización	Elementos de nomenclatura domiciliaria o urbana. Elementos de señalización vial. Elementos de señalización fluvial. Elementos de señalización férrea. Elementos de señalización aérea.

Fuente: Guía metodológica 5, Bogotá 2005—3

¹² MONCAYO SERRANO, Fernando. Tesis de grado: El Espacio Colectivo, Un Manifiesto para la Ciudad. Pág. 12 – 14. Noviembre 2009.

3.3.- URBANISMO SOCIAL: CASO MEDELLIN

“Es preciso mencionar que la ciudad de Medellín durante varias décadas vivió bajo conflictos sociales producto del narcotráfico y de grupos armados que dificultaron la seguridad y la calidad de vida de la ciudad lo cual desarrolló mayor segregación social y miedo al espacio público que poco a poco se fue perdiendo y que es necesario recobrar.



Fuente: Planeación Municipal de Medellín

La planificación de Medellín es un proyecto integral y participativo que ha sido consciente de las necesidades urbanas y sociales de la ciudadanía estableciendo como objetivo primordial de la planificación una ciudad solidaria en la cual el espacio público y las estrategias de gestión persiguen objetivos necesarios que ayuden a solucionar la problemática social que la afectan.

La planificación del urbanismo social propuesto por la municipalidad de Medellín se compone de seis ejes fundamentales:

1. Medellín - Ciudad solidaria y equitativa.

2. Desarrollo y bienestar para toda la población.
3. Desarrollo económico e innovación.
4. Urbanismo y medio ambiente para la gente.
5. Ciudad con proyección regional y global.
6. Institucionalidad y participación ciudadana.



fuente: www.surimages.com/imagenes



Fuente: www.iniciarco.com Parque de la paz y la cultura

Estos buscan fomentar la equidad general y la inserción de los distintos grupos sociales en la ciudad logrando que los barrios de las afueras muchos de ellos, producto de asentamientos irregulares que invadieron las laderas de su orografía se conecten con la parte planificada de la ciudad por medio de soluciones de transporte que se adapten al contexto de la ciudad, así como también espacios colectivos que dignifiquen sectores olvidados y contribuyan a la conformación cultural de la ciudad.

La intervención en los espacios públicos pretende que la ciudad se conforme en base al encuentro y participación de sus ciudadanos, además de dotar de servicios y equipamientos a zonas que carecen de intervención pública, con esto se logra mejorar la calidad de vida de la ciudadanía optimizando la participación y la inclusión social

sin complejos de clases sociales en cuanto a lo que tiene que ver con la calidad de intervención.

A esto se debe sumar que el transporte público es un componente sustancial dentro de la ciudad lo que facilita la movilidad urbana disminuyendo los desplazamientos y siendo este un prerrequisito para la habitabilidad del territorio urbano y de la presencia importante del peatón.

El enfoque que se le ha dado a este plan de desarrollo reconoce las potencialidades de cada parte del territorio promoviendo la equidad territorial y garantizando la inclusión y participación comunitaria, de esta manera dignificar cada sector de la ciudad y llevarlo al ciudadano a la apropiación e identificación con el espacio público. Desde esta perspectiva la planificación reconoce que las medidas económicas para mejorar las condiciones de vida de los más pobres necesitan de acciones urbanas para lograr el desarrollo humano equitativo.

Los espacios colectivos confirman a la cultura y educación como mecanismo de conformación de ciudad apuntando al encuentro ciudadano. El principal argumento para atacar la inseguridad y violencia ha sido la promoción estratégica de la cultura mediante políticas públicas y urbanas que motiven al ser humano al desarrollo solidario y consciente.

Bibliotecas España y Leon Grieff, respectivamente, se encuentran ubicadas en barrios degradados, cada una de estas bibliotecas cuenta con espacios de gestión pública, como teatros al aire libre donde por medio de políticas urbanas se incentiva el arte, la comunicación y el encuentro.

Los modelos de gestión del espacio público son el principal incentivo de la vida colectiva y se conforman como uno de los principales aspectos de inserción social lo cual reactiva la vida de barrio y busca darle identidad a una ciudad que se venía a menos por los factores socioeconómicos que la afectaban. Las estrategias con respecto al casco histórico de la ciudad son claras con respecto a su presencia dentro de la ciudad siendo conscientes que en este sector se aloja gran parte de la memoria colectiva y que es un espacio público por excelencia.”¹³



fuelle: www.plataformaurbana.com
Biblioteca España
Biblioteca Leon Grief

El proyecto de Medellín basa la regeneración urbana desde el punto de vista cultural como principal cambio en la ciudad de esta manera la hace más inclusiva

¹³ MONCAYO SERRANO, Fernando. Tesis de grado: El Espacio Colectivo, Un Manifiesto para la Ciudad. Pág. 25-28. Noviembre 2009.

3.4.- ESTACIONAMIENTOS INTELIGENTES

“Los estacionamientos mecánicos y automatizados pueden almacenar más vehículos en menos espacio que los parqueos convencionales, incrementando la rentabilidad de sus proyectos.

Parqueos Mecánicos y Automatizados

Nuestros sistemas de estacionamiento le permitirán:

- Incrementar la rentabilidad de sus proyectos.
- Construir el estacionamiento en etapas.
- Reducir los tiempos de construcción.
- Reducir sus costos de operación.
- Mejorar la experiencia de sus clientes.
- Garantizar el resguardo de los vehículos.
- Incrementar la seguridad personal de sus clientes.
- Eliminar las colisiones dentro del estacionamiento.
- Reducir la contaminación sónica.
- Reducir sustancialmente la emanación de sustancias tóxicas dentro del estacionamiento.



Gráfico 14.- Torre Volvo en Oak Park, Chicago. Estados Unidos.

Fuente: www.equileparking.com

MAYOR RENTABILIDAD PARA SUS PROYECTOS

69

No es el número de “metros cuadrados” requeridos para estacionar un vehículo lo que importa, es la cantidad de “metros cúbicos” utilizados.

Densidad

Los sistemas mecánicos y automatizados permiten estacionar la misma cantidad de vehículos en menos espacio o permiten incrementar la cantidad de vehículos estacionados dentro del mismo espacio.

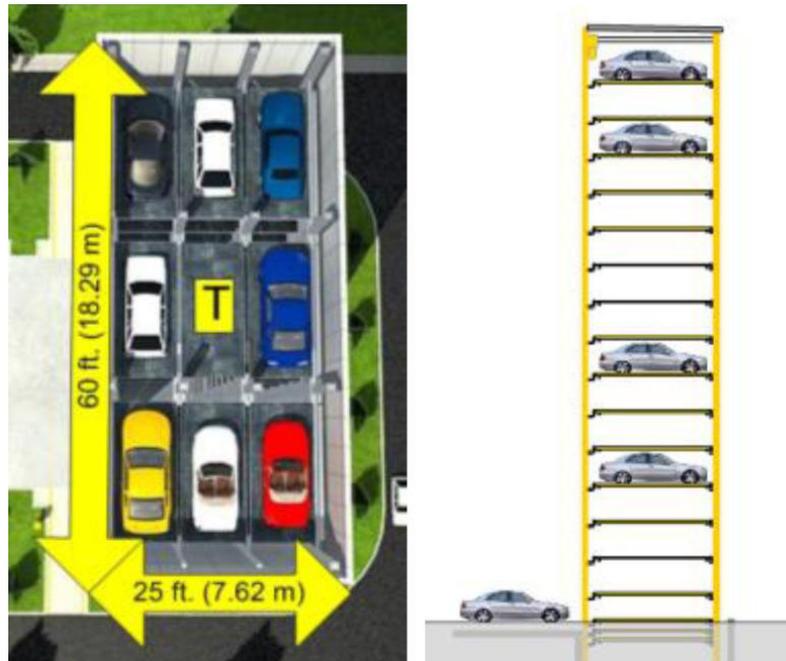


Gráfico 15.- Estacionamientos inteligentes

Fuente: www.equileparking.com

Versatilidad

Los estacionamientos mecánicos y automatizados pueden ser construidos a partir de una estructura libre que permite el uso de acabados normales, pueden ser diseñados para incorporarse dentro de edificios ya existentes, pueden ser construidos como estacionamientos subterráneos o por encima de locales comerciales.

Eficiencia

Un parqueo mecánico o automatizado diseñado adecuadamente podrá estacionar y entregar vehículos con igual o mayor rapidez que cualquier estacionamiento convencional.

Sostenibilidad

Imagine un estacionamiento en donde, una vez que ingresen los vehículos sus motores sean apagados y no sean reiniciados hasta que el vehículo haya sido entregado para egresar. Esta característica de los parqueos automatizados reduce a un mínimo el ruido y la contaminación producidos dentro del estacionamiento. Adicionalmente, al disminuirse el área de terreno para el estacionamiento permite prevenir hasta en un 90% la impermeabilización de los suelos en comparación con un estacionamiento horizontal convencional.



Gráfico 16.- Estacionamientos Inteligentes

Fuente: www.equileparking.com

SOLUCIÓN IDEAL PARA SUS NECESIDADES

El sistema adecuado para sus necesidades depende de su perfil como usuario, donde se ubica el proyecto y los requerimientos de operación para el sistema.

Centros Comerciales

Un centro comercial requiere poder agilizar el ingreso y salida de sus clientes y permitirles estacionarse lo más cerca posible a sus tiendas favoritas. Con los sistemas mecánicos y automatizados usted podrá lograr todo esto además de estacionar más vehículos en menos espacio.



Gráfico 17.- Estacionamientos Inteligentes

Fuente: www.equileparking.com

Arquitectos

Como arquitecto los sistemas mecánicos y automatizados le permitirán ajustarse a espacios o configuraciones muy inusuales.



Gráfico 18.-Estacionamientos Inteligentes

Fuente: www.equileparking.com

Ciudades y Campus Universitario

73

Si se utilizan adecuadamente sistemas mecánicos o automatizados dentro de una ciudad o campus universitarios estos pueden ayudar enormemente a reducir los problemas de tránsito dentro de los mismos.

Edificaciones Existentes

Para incrementar su parqueo, estudie los sistemas mecánicos como una opción para su parqueo. Estos le permitirán estacionar vehículos en lugares que usted nunca imaginó.



Gráfico 19.-Estacionamientos Inteligentes

Fuente: www.equileparking.com

Los estacionamientos mecánicos y automatizados pueden ser utilizados en exteriores o interiores, subterráneos, a nivel de suelo o elevados.

Desarrolladoras

Con los estacionamientos mecánicos y automatizados podrá obtener el número de espacios de estacionamiento requeridos y reducir los costos de construcción.

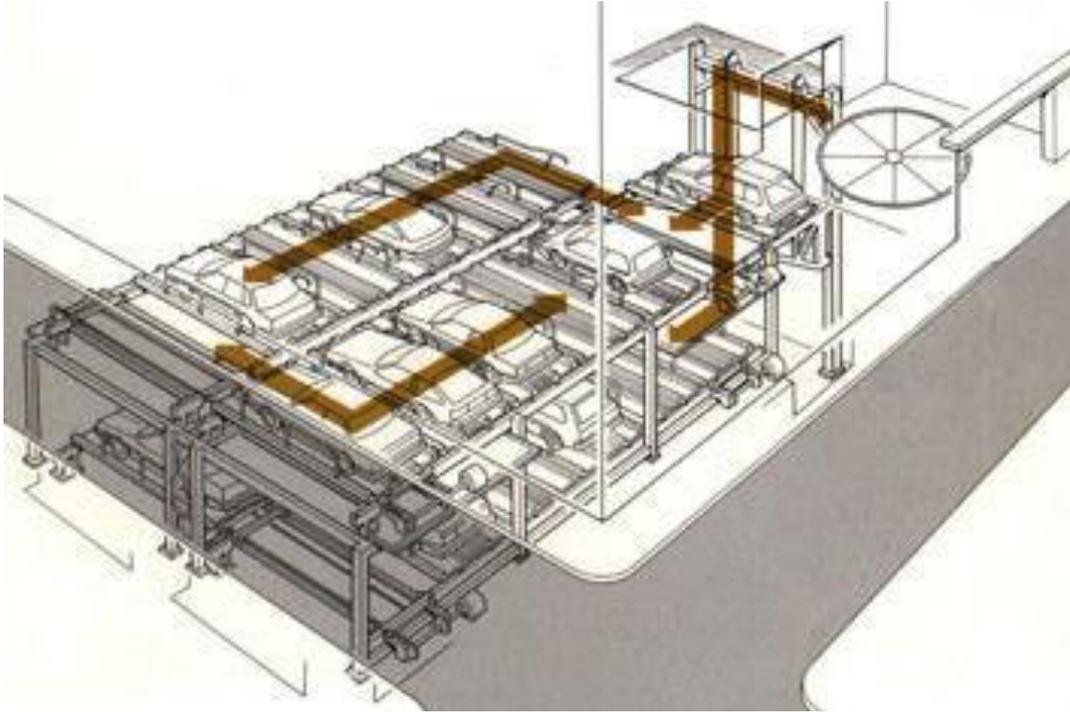


Gráfico 20.- Estacionamientos Inteligentes

Fuente: www.equileparking.com

Estacionamientos Públicos

Un propietario de parques públicos debe considerar utilizar un sistema mecánico. Estos utilizan la menor cantidad de espacio para estacionar la mayor cantidad de vehículos por el menor costo.



Gráfico 21.-Estacionamientos Inteligentes

Fuente: www.equileparking.com

Hospitales y Clínicas

Los hospitales y clínicas frecuentemente requieren construir más edificios y el único terreno con el que cuentan está siendo utilizado para estacionar vehículos. Debido a la excepcionalmente alta densidad de los sistemas de estacionamiento mecánicos y automáticos usted podrá estacionar tres veces o más vehículos dentro de cualquier espacio.

Agencias de Autos

Como vendedor de autos su prioridad es mantener su inventario seguro. Un sistema mecánico o automatizado le permitirá proveer espacios para todo su personal en adición de su inventario.



Gráfico 22.- Estacionamientos Inteligentes

Fuente: www.equileparking.com

Viviendas

Los dueños de vivienda también se pueden beneficiar de un sistema mecánico. Estos sistemas pueden ser instalados en garajes normales y cuando un vehículo es elevado el otro vehículo puede ser estacionado por debajo de este.”¹⁴

¹⁴ www.equileparking.com

CAPITULO IV

Complejo Ferial

Contexto Urbano

CAPITULO IV.- COMPLEJO FERIA

4.1.-ANTECEDENTES HISTÓRICOS

“La feria de integración fronteriza de Loja fue creada por El Libertador Simón Bolívar en 1829, mediante decreto supremo. Del 1 al 15 de septiembre se congrega el comercio, industria, artesanía; la tradición cultural de los pueblos Norte del Perú y Sur del Ecuador.

Cuando en 1829, El Libertador observó con claridad que unir en un solo Estado a toda la nación Indo ibérica, aún no era factible, tomó la decisión de realizar la Feria de Septiembre bajo la protección de nuestra Señora de El Cisne, y la puso al servicio de los habitantes.”¹⁵

Hoy en día la feria es visitada por personas de diferentes edades que disfrutan de los eventos que se realizan durante esta fecha, como conciertos con artistas de renombre, concursos, exposiciones, etc., en fin una serie de entretenimiento para la familia en general.



Gráfico 23.- Feria de septiembre

¹⁵ www.cronica.com

Fuente: www.cronina.com

La feria de septiembre es recordada por personas de avanzada edad, quienes la vivieron en su momento pero de diferente manera.

“Iván Caicedo, con su rostro entusiasta pese al paso de los años, continúa con su actividad comercial. El vende los “helados de paila el Ambateño”, golosina muy consumida en la feria septembrina. Don Iván sabe que con la llegada del evento tiene las posibilidades de despachar un poquito más y así tener lo suficiente para mantener a su familia. El comerciante cuenta que desde hace 22 años acude al Complejo Ferial a comercializar su producto.”¹⁶



Gráfico 24.- Venta de bocadillos y dulces

Fuente: www.crónica.com

¹⁶ www.crónica.com

Así como para Don Iván, la feria de septiembre es para muchas personas la oportunidad de generar ingresos económicos para sus hogares con la venta de diferentes tipos de productos, que por más pequeño que sea, diferente o con la venta de comida en pequeños carros, siempre se trata de sacar ventaja del flujo económico que se vive en el momento, lo que se ha producido por muchos años, gente que se prepara todo el año, cría sus animales, produce sus artesanías, etc., para exhibirlos y venderlos en buen precio durante el tiempo que se produce el evento, y uno de esos productos son los tradicionales bocadillos y dulces que no pueden pasar por alto.

“Don Iván recuerda que hace años acudir a la feria resultaba divertido. Familias enteras podían entrar sin preocuparse de tener que pagar la entrada. Actualmente, la realidad cambió el cobro de entradas y del parqueamiento hace que los usuarios se limiten, y ya no puedan acudir con la misma frecuencia, “este fenómeno disminuye las ventas”.

Sugiere que se reduzca el costo de las entradas o de ser posible vuelva a ser gratuita.”¹⁷

¹⁷ www.cronica.com

4.2.- PLANIMETRIA DEL ESTADO ACTUAL DEL TERRENO

4.3.- CONTEXTO FISICO DE LA CIUDAD DE LOJA

4.3.1.-Estructura Geográfica del Sector Jipiro

PAIS: Ecuador

PROVINCIA: Loja

CANTÓN: Loja

DISTRITO: 3

SECTOR: 1



Localizado al Nor-este de la ciudad de Loja, barrio Jipiro, Av. Salvador Bustamante Celi y calle Agustín Carrión Palacios esq.

Gráfico 25.- Vista aérea del complejo ferial

4.3.2.

Fuente.- I. Municipio de Loja

Elaboración: El autor

El terreno es atravesado por el río Jipiro, el cual lo divide en dos partes, la parte sur cuenta con una topografía regular con una pendiente del 5%, y la parte norte cuenta con una topografía mixta, regular en un 40 % y con pendiente del 30 % en el resto.

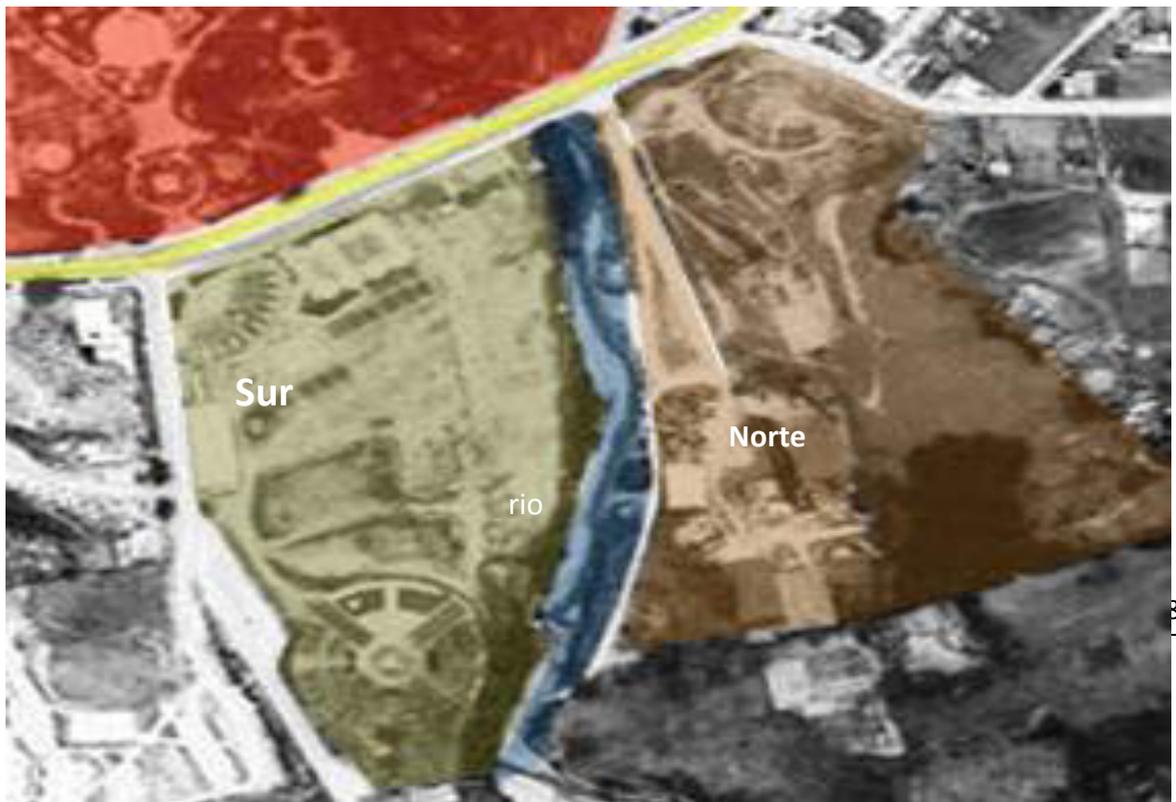


Gráfico 26.- Zonificación complejo ferial

Fuente.- I. Municipio de Loja

Elaboración: El autor

Estos son los factores naturales que intervienen en el terreno lo que nos da una perspectiva amplia de lo que se puede generar con ellos para potencializar el proyecto. El río juega un papel importante dentro del terreno, ya que se convierte en un eje que tiene lenguaje propio, marcando su paso de una manera natural sin que nada lo condicione o le imponga su rumbo, moldeando su rivera y sirviendo como sustento a la vegetación existente en el mismo.

4.4.- FLUJOS

4.4.1.- Vehicular



Gráfico 27.- Vías de acceso al complejo ferial

Fuente.- I. Municipio de Loja

Elaboración: El autor

Av.

Salvador

Bustamante

Celi



6

Gráfico 28.- Av. Salvador Bustamante Celi

Fuente: El Autor

Avenida de alto tráfico vehicular, de doble sentido, conecta la parte Nor-oriental de la ciudad con sectores como Amable María, Ciudadela La Inmaculada, Estancia Norte, La paz, Saucos Norte, Zalapa, Chinguilanchi,, etc., Es el principal acceso al complejo ferial y al Parque Jipiro. En el Mes de septiembre es cerrada casi en su totalidad para

evitar el acceso de vehículos que impidan la circulación de peatones que visitan la Feria de integración Fronteriza.

Calle Julio Jaramillo; Es una calle secundaria de doble sentido, cuenta con trafico continuo pero no intenso, conecta la Av. Salvador Bustamante Celi con la Urb. Estancia Norte , es una vía que no influye de manera directa con el terreno.



Gráfico 29.- Calle Julio Jaramillo

Fuente: El Autor

Calle Agustín Carrión Palacios; Es una calle secundaria de doble sentido, cuenta con trafico continuo pero no intenso, conecta la Av. Salvador Bustamante Celi con la Urb. El Paraíso, es uno de las vías que puede servir como descongestionante.

4.4.2.- Peatonal

El flujo peatonal durante la semana es poco, se observa mayor movimiento vehicular, pero sin embargo los fines de semana es muy intenso por la gran cantidad de visitantes que llegan al parque Jipiro, igualmente en el mes de septiembre.

Además para acceder caminando se cuenta con otra forma de acceso, por ejemplo, atravesando en parque Jipiro desde el parque lineal Nueva Granada.

3.5.- DETECTANDO PROBLEMAS

3.5.1.- Imagen Urbana

Desde el punto de vista de la imagen urbana, lo que ahora representa el complejo ferial “Libertador Simón Bolívar”, genera una serie de preguntas sin respuesta, debido a que no cuenta con un lenguaje propio que lo identifique como tal, tanto en el aspecto formal, funcional y de servicio, por lo que pasa desapercibido, además en los últimos diez años los gobiernos locales han tratado de plasmar su gobierno con desaciertos constructivos ó caprichos “arquitectónicos” lo que se ha convertido en un fracaso total y en una serie de inversiones inadecuadas, sin explicación alguna, tapando año tras año con mascararas o eventos que se generan dentro del complejo y con maquillaje absurdo la fachada para agrandar a cierto grupo de la población que no cuenta con un criterio urbano, arquitectónico y social para hacer cara al problema o

simplemente porque no nos importa, mientras encontremos donde estacionar nuestro vehículo y adquirir el boleto de acceso lo demás no cuenta, aunque esto este causando un impacto en el contexto donde se desarrolla.



Gráfico 30.- Acceso principal al complejo ferial

Fuente: El Autor

Además el sitio cuenta con un parque que es muy visitado los fines de semana lo que le da vida al lugar, el comercio juega un papel importante, se reactivan los diferentes servicios que ofrece el lugar, pero sin embargo el complejo permanece vacío y sin uso durante la mayor parte del año, convirtiéndose en garajes para vehículos gubernamentales o mecánicas para los mismos.



Gráfico 31.- Vista panorámica Complejo Ferial

Fuente: El Autor

4.5.2.- Vías

Las vías que rodean al terreno se encuentran en buen estado, son de fácil acceso, la principal vial es la Av. Salvador Bustamante Celi, vía de alto tráfico durante la semana pero con un flujo continuo, vía de doble sentido que conecta la parte norte de la ciudad con el centro, pero durante el evento que se realiza en septiembre, esta vía se convierte en un problema de congestionamiento vehicular, inaccesible,

cortando la comunicación con el resto de la urbe, por que se tiene que tomar vías auxiliares de circulación, esto se convierte en un problema urbano.





Gráfico 32.- Vías

Fuente: El Autor

4.5.3.- Accesos

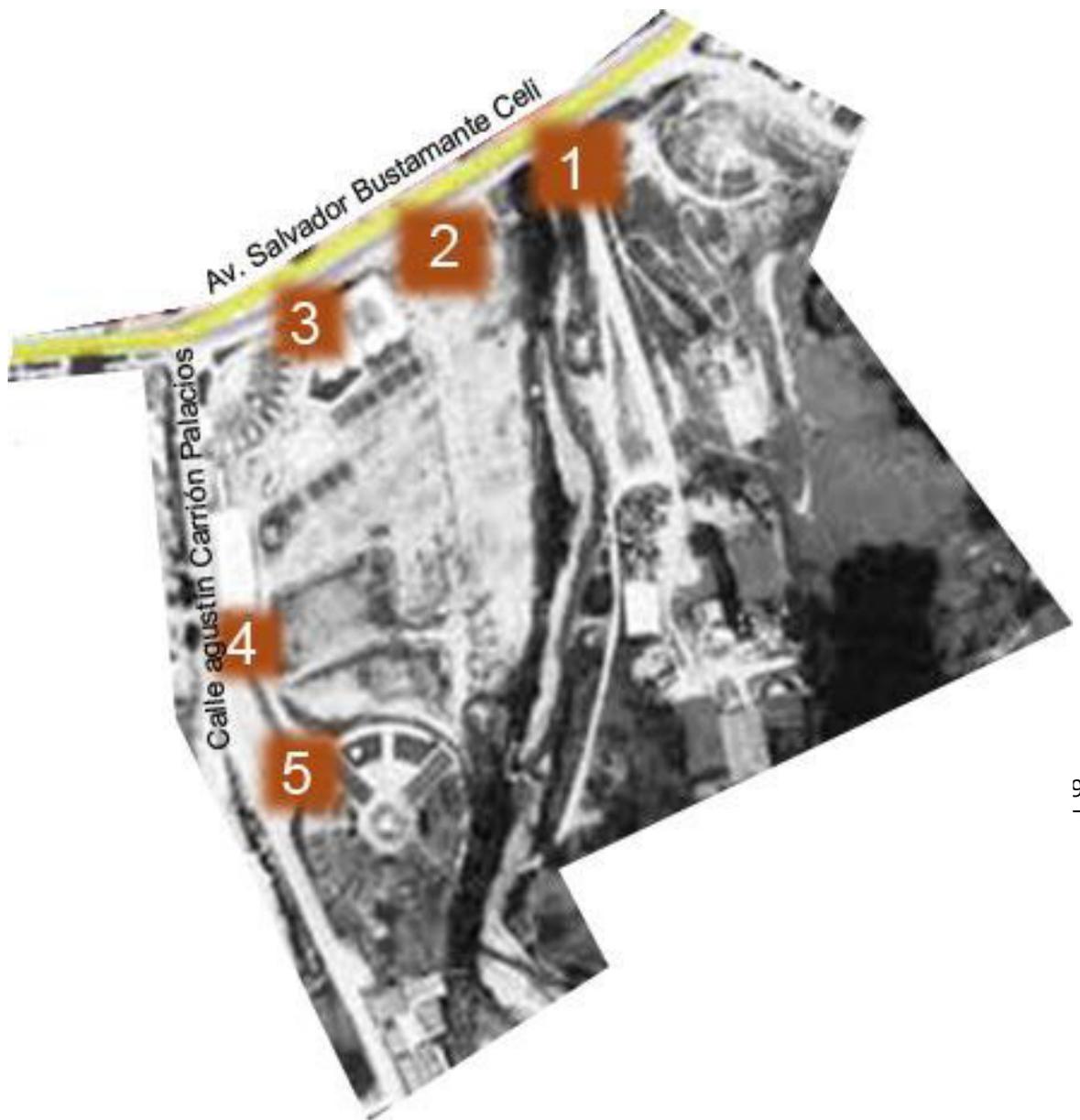


Gráfico 33.- Accesos al complejo ferial

Fuente: I. Municipio de Loja

Elaboración: El Autor

Existen cinco accesos al complejo, algunos solo habilitados para ingreso de vehículos pasados (1), otros para el ingreso de personas en la feria (2), y otros solo para salida (3-4-5).

El mayor problema en accesos es la aglomeración de personas, la falta de orden y una señalización adecuada. El ingreso es deficiente ya que no abastece la gran cantidad de visitantes, aunque se haya empleado diferentes sistemas el acceso sigue siendo malo, igualmente al adquirís los boletos de ingreso.

Al salir del complejo se lo hace de manera desordenada, por cualquier puerta existente, lo que ocasiona una congestión de personas y vehicular en las noches, hay puertas que no se las habilita, y si fuera así no existe una buena señalización para que la gente pueda conocer. Hace falta una mejor ubicación de los accesos y salidas, como también señalización para una mejor circulación.

4.5.4.- Circulaciones

En este croquis observamos las circulaciones actuales dentro del complejo ferial, circulaciones que no tienen sustento alguno porque no tienen un sistema o una trama que nos guíe para disfrutar del espacio. Las circulaciones juegan un papel importante, son las guías para el visitante y el vínculo entre una zona y otra.



Gráfico 34.- Plano del complejo ferial

Fuente: I. Consejo Provincial de Loja

Elaboración: El Autor

La forma orgánica de las circulaciones han sido realizadas de acuerdo a las circunstancias, no por un diseño predeterminado para lograr un mejor desarrollo y fluidez dentro del espacio, sino más bien en la práctica es preferible caminar por

donde hay menos congestión de gente y no por las circulaciones existentes, lo que es un fallo al sistema actual de circulación.

En algunos lugares se ha dado preferencia a la circulación de los vehículos que se reparan o se guardan en los talleres existentes, y cuando se realiza la feria estas circulaciones son improvisadas, el material empleado en el piso es de grava, y en ciertos lugares con adoquín, dando un aspecto desordenado y sin trascendencia dentro de la composición espacial del espacio.



Gráfico 35.- Zona de comercio

Fuente: El Autor

4.5.5.- Zonificación



Gráfico 36.- Plano de Zonificación

Fuente: I. Consejo Provincial de Loja

Elaboración: El Autor

Este es uno de los problemas más comunes en la feria de septiembre, debido a que no existe una zonificación adecuada de los servicios que se ofrecen dentro, la mezcla de productos que no son afines da una imagen desordenada. En algunos casos hay zonas que quedan aisladas y otras que intentan sobresalir no por su servicio, sino por su

magnitud, ya que cuentan con una estructura grande sin concepto alguno, además que se improvisa año tras año espacios para alojar la gran demanda de comerciantes pero sin embargo lo que se genera es desorden y espacios no aptos para la compra y venta de los productos.



Gráfico 37.- Vista panorámica del complejo ferial

Fuente: El Autor

Como podemos observar en el grafico 15 existen zonas que durante el año se las utiliza como mecánicas para los vehículos de uso gubernamental y zonas que permanecen desoladas sin sacarles provecho alguno.

4.6.- CASOS PUNTUALES

4.4.1.- Contexto Local

FERIA DE LOJA

La Feria de Integración Fronteriza se la realiza desde los primeros días del mes de septiembre hasta mediados del mismo mes, y es uno de los ejemplos locales de lo que modestamente tenemos como referencia de una “feria”, cuenta con aproximadamente 300,000 visitantes por año, lo que hace que sea una de las ferias más concurridas y antiguas en el Ecuador. Es una feria que simboliza la paz y las buenas relaciones entre Ecuador y Perú.

Su infraestructura es deficiente, pero cuenta con el espacio suficiente para alojar a todos sus visitantes, aunque no se la optimice en su totalidad, su área es de aprox. 12 hectáreas.

Es una feria que necesita urgentemente una intervención en todas sus áreas, físico, formal, urbana, etc. Para ofrecer un mejor servicio y este entre los hitos nacionales para que le beneficie a Loja y por ende al Ecuador.



4.4.2.- Contexto Nacional

La Feria Internacional de Durán, considerada como el



Ilustración 1 Feria de Duran

Fuente: jijijijijij

mayor festival comercial y turístico de la provincia del Guayas. La feria, que se desarrollará del 1 al 10 de octubre, contará con sketch gratuitos que tendrán como objetivo divertir a los asistentes. Es una feria reconocida a nivel nacional e internacional, cuenta con una infraestructura adecuada, aunque como es normal con una falta de concepto como sucede en otras ferias del país, pero su acogida es importante ya que atrae a mas de 300 mil personas por año, tanto por sus servicios, productos y por los mega eventos que se producen, al menos en la parte artística, con la presentación de cantantes, cómicos, que son conocidos a nivel mundial.

CAPITULO V

PROPUESTA DE DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO

Centro de Exposiciones
Permanentes

CAPITULO V.- PROPUESTA URBANO

ARQUITECTÓNICA

5.1.-INTEGRACIÓN DEL ESPACIO A LA CIUDAD

En la ciudad de Loja existen ciertos espacios que son utilizados de manera momentánea, o no son tomados en cuenta por la ciudadanía debido a que les falta o no cumplen con las condiciones adecuadas , pero sin embargo la propuesta del integrar el espacio del complejo ferial a la ciudad es romper con todos los obstáculos que no permiten este vínculo, es generar un cambio en la mentalidad de la gente para aprovechar los recursos locales para el bien común, en fin que el espacio que es del pueblo sea usado por el pueblo, que el espacio se parte de las vivencias de los residentes y los visitantes durante el año, porque un espacio público que no es usado por la gente , no sirve, por lo tanto es necesario sacar provecho de este sitio con una visión más amplia de lo que puede representar para Loja , su provincia y a nivel nacional. Ahora contamos con varios ejemplos de ciudades que readecuaron espacios que estaban olvidados, como es el caso de Medellín, espacios que mediante políticas gubernamentales de regeneración y proyectos de inclusión social lograron rescatar el espacio para que sea habitable y sea parte de la comunidad todo el tiempo, ahí se realizan eventos culturales, se incorporarán bibliotecas, canchas deportivas, sistemas

de transporte terrestre y aéreo(teleférico) en lugares muy necesitados, generando un cambio en la mentalidad de la gente y en su buen vivir.

Por lo tanto el integrar el espacio a la ciudad es abrirlo a la misma, es ahí donde aplicaremos los conceptos y elementos que son utilizados en los puertos marítimos para potencializar el espacio en servicio de la comunidad.

LOJA ZONA DE TRANSICIÓN

Denominar a la provincia de Loja una zona de transición es tener en claro que es un punto de transferencia de productos y de personas, ya que geográficamente estamos ubicados en el sur de Ecuador, y somos la entrada y salida del mismo hacia el Perú.

La gran cantidad de productos que ingresan al Ecuador por Loja y la afluencia de visitantes durante el año es importante y se la debe aprovechar, como somos la entrada hacia un país, y tenemos ahora los recursos necesarios para conectarnos con el resto de provincias, potencialicemos esa ventaja, creando un lugar que cumpla con las mismas funciones de un puerto marítimo, incorporando elementos que están definidos y que nos pueden llevar a obtener resultados exitosos.

El contar con un punto de transición de productos evitaría que se fuguen capitales por medio de la piratería, las grandes empresas multinacionales tendrían la oportunidad de exponer sus productos a tiempo completo, ya no solo contaríamos con una simple feria en el año, sino que tendríamos actividad comercial continua, lo

que generaría fuentes de trabajo, reactivación de la economía local, turismo, inversión nacional y extranjera.

5.1.1.-INTEGRACIÓN DEL ESPACIO AL SECTOR



El integrar el espacio al sector en el que pertenece es el punto clave para que luego se pueda integrarse al resto de la ciudad, en este caso contamos con el parque recreacional Jipiro, un parque que es muy concurrido durante la semana, contamos

con espacios abiertos, elementos naturales propios del sector como el río, la vegetación, la fauna, etc.,

Por lo tanto la relación que podemos hacer entre los puertos marítimos y sus elementos naturales y artificiales lo explicaremos de la siguiente manera:

Primeramente tomamos con base algunos conceptos que nos puedan llevar a definir y tener una idea clara de lo que son los puertos marítimos:

“El Diccionario de la lengua de la Real Academia Española define puerto como “el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc.”.¹⁸

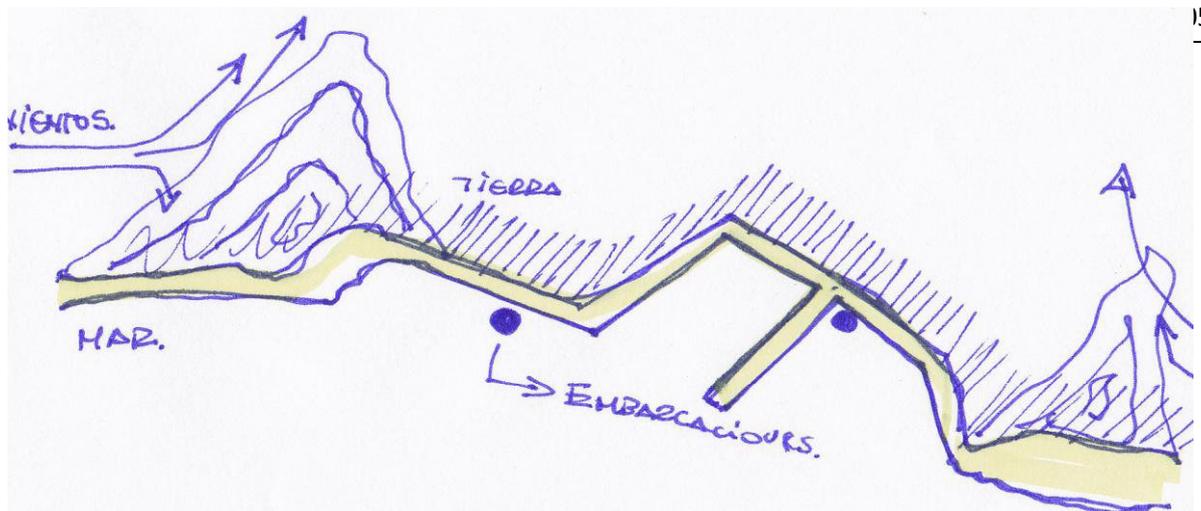


Gráfico 38.- Boceto puerto

Elaboración: El autor

¹⁸ PDF- RUA COSTA, CARLES. Universitat Politècnica de Catalunya. Los Puertos en el Transporte Marítimo. Pág. 1. Enero 2006

El hacer relación con un puerto marítimo nos lleva a pensar más allá, no solo es el querer determinar una forma o un conjunto de formas parecidas a un puerto, sino lo que estamos haciendo es analizar la esencia de los puertos y lo que estos representan para el lugar donde están emplazados. La historia hace hincapié de la importancia que tienen los puertos para el progreso económico de las naciones, ya que es un punto de transición de productos de un lugar a otro, y además las ciudades aledañas a este también han podido sacar provecho con un crecimiento económico, porque el radio de acción de un puerto es bastante amplio, genera turismo, reactiva la economía local, existe variedad de productos, se generan fuentes de trabajo, etc., en si el tener un puerto en la ciudad hace que la oportunidad de un crecimiento económico sea favorable.

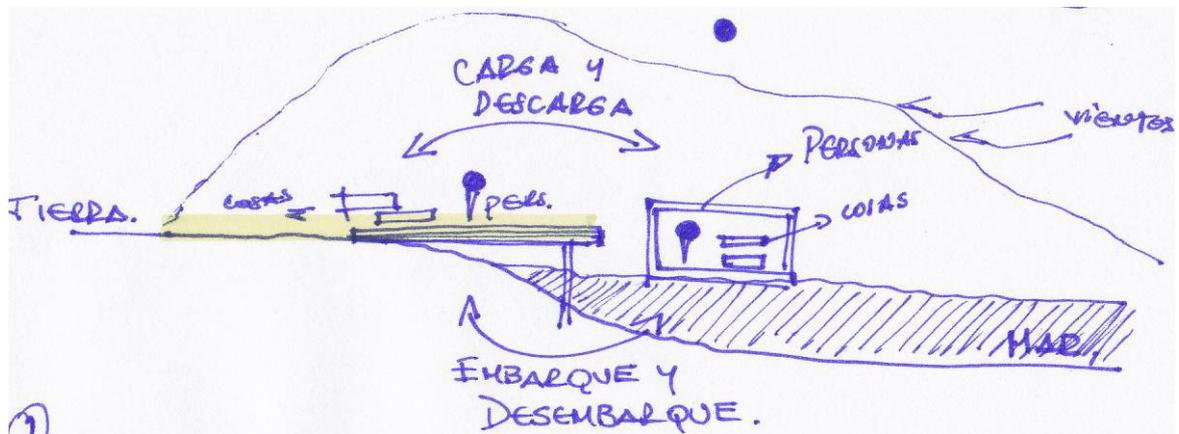


Gráfico 39.- Boceto puerto 2

Elaboración: El autor

Ahora lo importante es tener en claro la relación que existen entre estos elementos y las actividades que se producen para llegar a definir e interpretar la idea clave de lo

que significa un puerto y como integrarlo al sector y a la ciudad en la que está emplazado.

Contamos con tres elementos definidos, dos naturales y uno artificial, entendiendo como natural lo existente propio del lugar y artificial a lo que es construido por el hombre.

Estos elementos son el mar, el muelle y la tierra, claramente definidos como podemos observar en el gráfico 2, el mar y la tierra elementos naturales y el muelle elemento artificial y las actividades que se realizan son de carga y descarga cuando se trata de productos y embarque y desembarque cuando se trata de personas, y el muelle es el punto de transferencia de los productos, es donde se realiza toda la actividad comercial, de distribución, turismo, etc., ósea es el vínculo entre el mar y la tierra, por lo tanto llega a ser un elemento importante dentro de los componentes del puerto.

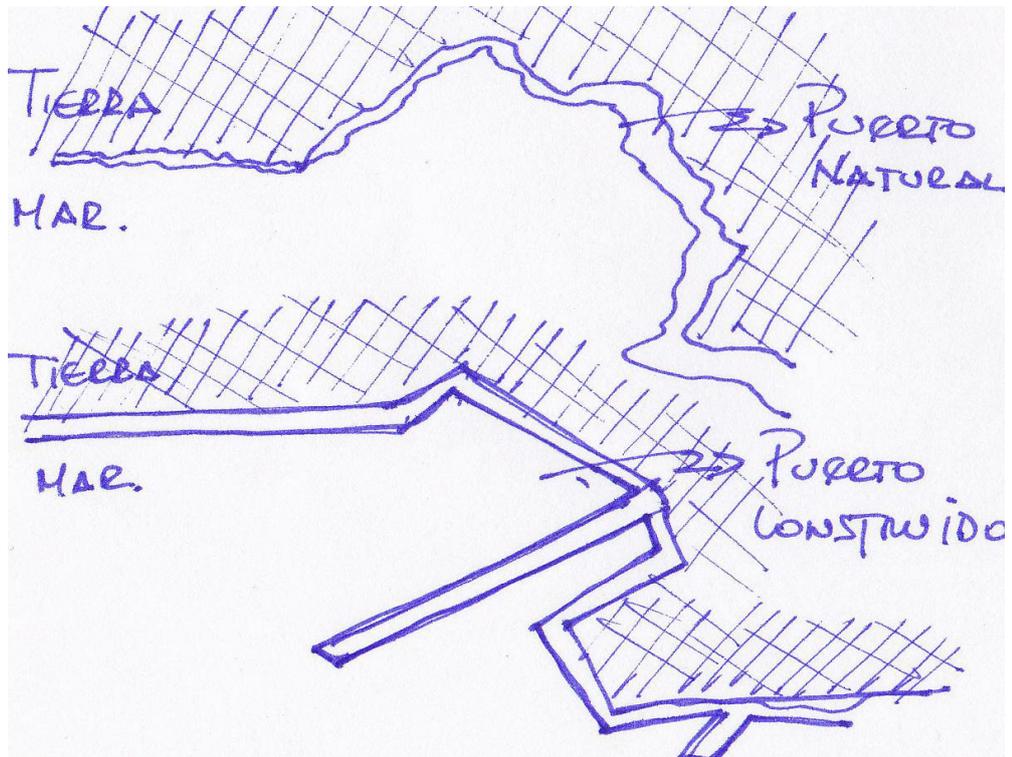


Gráfico 40.- Boceto puerto natural y puerto artificial

Elaboración: El autor

Existen otras definiciones de puertos más amplias como por ejemplo la de La Unión Europea que define un puerto como “una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros”. Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles,...) así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura tales como almacenes, silos, tinglados,...) y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa (tuberías de transporte, grúas, tolvas...). Para acceder al puerto es necesaria la presencia de unas infraestructuras

marítimas de acceso (canales de entrada, ayudas a la navegación) así como unas infraestructuras terrestres (carreteras, vías férreas,...).”¹⁹

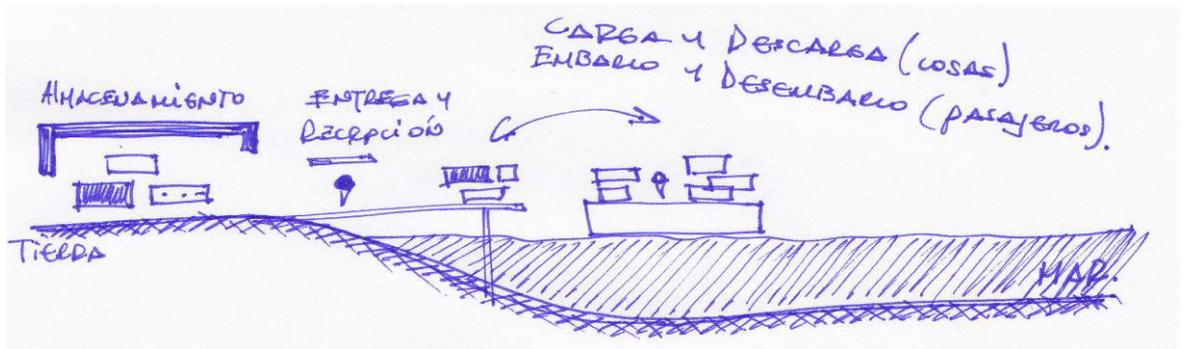


Gráfico 41.- Boceto puerto

Elaboración: El autor

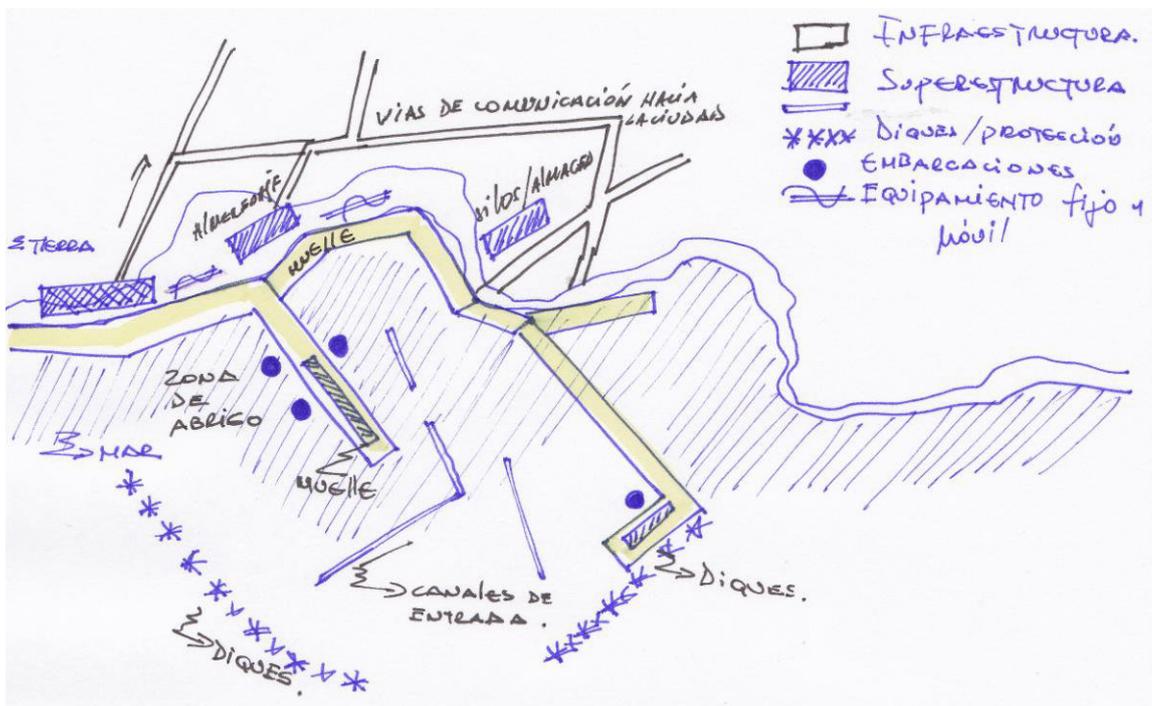


Gráfico 42.- Simbología puerto

¹⁹ PDF- RUA COSTA, CARLES. Universitat Politècnica de Catalunya. Los Puertos en el Transporte Marítimo. Pág. 1. Enero 2006

Elaboración: El autor

Ahora tenemos claro de que los puertos van más allá de la aplicación de tres elementos, sino que cuentan con infraestructura, superestructura, elementos de protección como son los diques en escollera, los muelles, las zonas de abrigo donde reposan las embarcaciones, los canales de acceso, señalización, equipamiento fijo y móvil, y las vías de comunicación con la ciudad.

Es necesario hacer una igualdad entre los elementos que son aplicables en el puerto marítimo y los que son aplicables en el puerto comercial, tomando en cuenta que dichos elementos ya están definidos y que tienen que tener una relación entre ellos para que la ecuación se vaya definiendo.

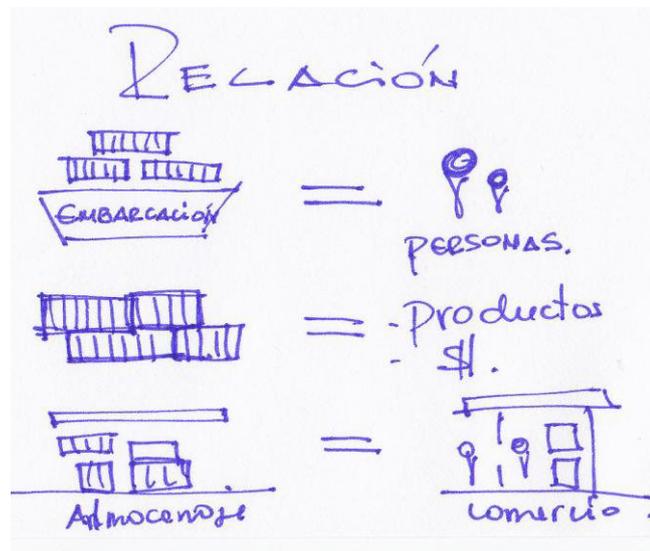


Gráfico 43.- Boceto de relaciones de elementos

Elaboración: El autor

En el grafico 6, podemos observar la relación que se propone entre estos elementos, si vemos en el grafico la embarcación está relacionada con las personas, la embarcación es la que traslada el producto de un lugar a otro, es la que hace que el producto sea dinámico y se comercialice, en el caso de las personas, cumple la misma función, traslada el producto y lo comercializa.

Las embarcaciones contienen los productos, las personas contienen los productos y contienen los que hace que ese producto sea adquirible, el dinero, y en el tercer caso, el almacenaje del producto se lo relaciona con la compra, venta y distribución de los productos o en pocas palabras comercio.

Sin embargo se puede hablar de una relación de elementos, pero ¿cómo hacer una relación del espacio para integrarlo a la ciudad?, en el siguiente grafico daremos la pautas para definir la ecuación que nos lleve a integrar el espacio a la ciudad aplicando los conceptos de puerto marítimo ya anteriormente explicados.

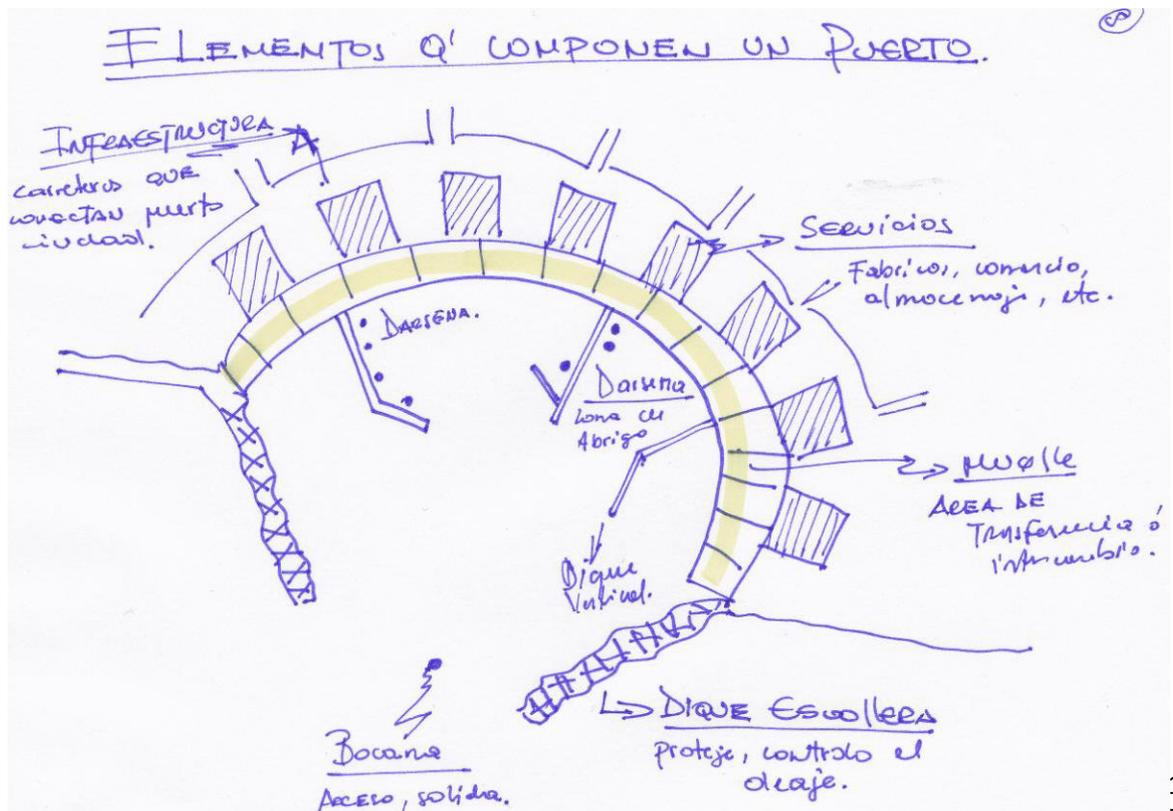


Gráfico 44.- Boceto elementos que componen un puerto

Elaboración: El autor

El grafico 7, ya nos delimita los elementos que serán parte de la propuesta, los que son útiles y los que realmente nos van a servir para que todo lo planteado sea válido, por ejemplo, el **dique de escollera** nos sirve de protección para el puerto, para protegerlo de los oleajes fuertes, y resguardar las embarcaciones que llegan a reposar en las zonas de abrigo, **la bocana** es el acceso al puerto, **las dársenas** son las zonas de reposo de las embarcaciones, lugares tranquilos y con aguas mansas, **el dique vertical** es la pasarela que forma las dársenas, ganándole terreno al mar y que además sirve como lugares de carga y descarga, **las superestructuras**, son los

servicios que el puerto ofrece, almacenaje, hospedaje, ocio, comercio, etc., y **la infraestructura** son los vínculos entre el puerto y la ciudad,. Como las carreteras, vías férreas, montacargas, etc., y **el muelle** es el lugar de intercambio de los productos y la relación entre las personas.

Con estas definiciones pasamos al siguiente grafico donde nos una idea más clara de cómo va a funcionar el puerto comercial con elementos y actividades del puerto marítimo.

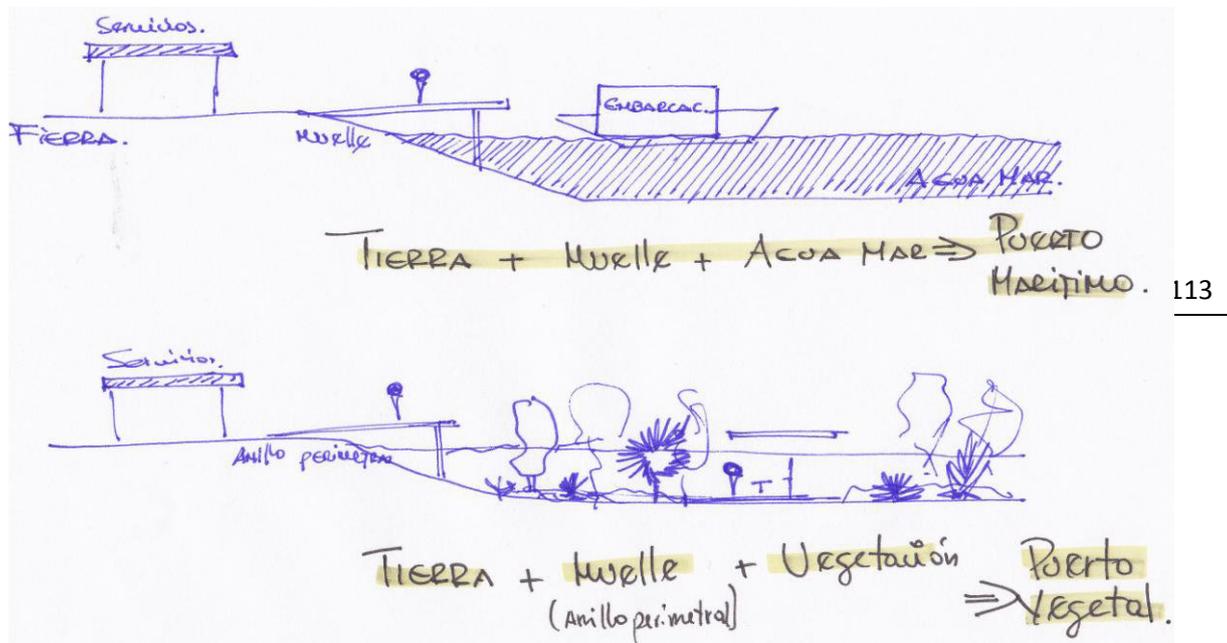


Gráfico 45.- Bocetos relaciones

Elaboración: El autor

Tomando en cuenta de que faltan elementos antes mencionados para completar las relaciones, esto nos da la pauta para asimilar lo que se puede hacer con el espacio y como se lo va a integrar a la ciudad.

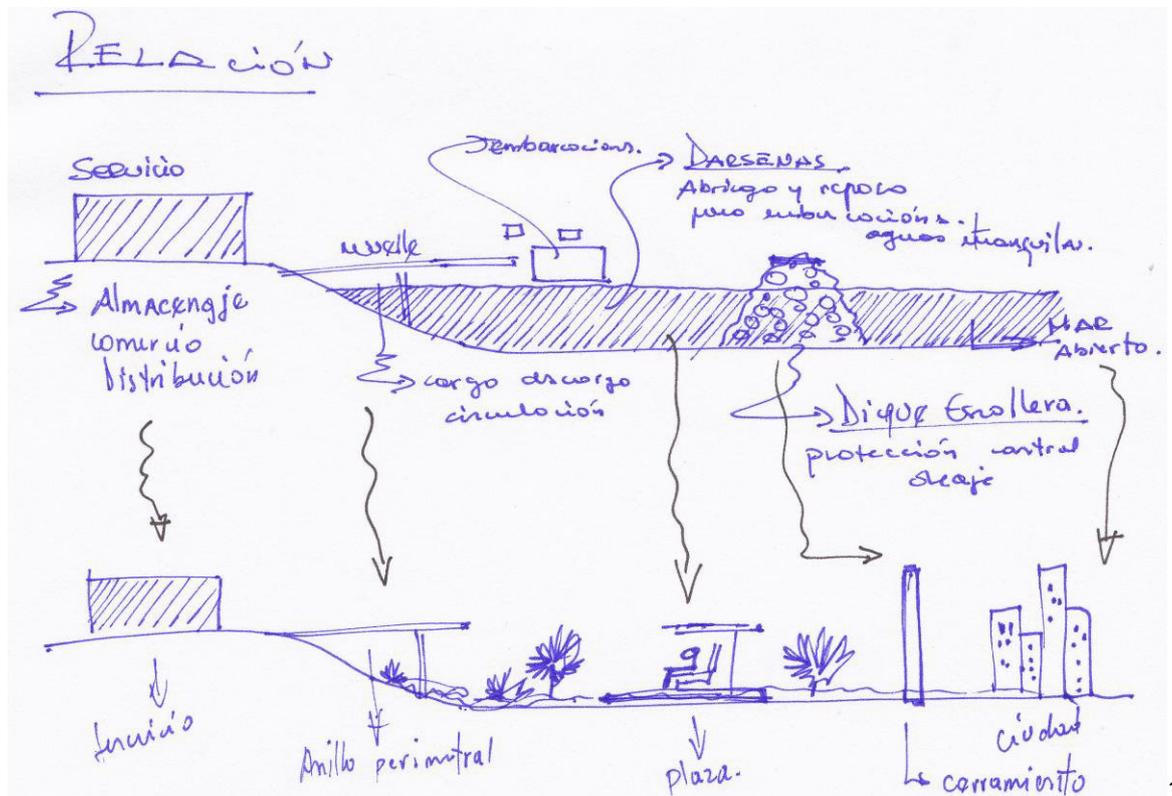


Gráfico 46.- Boceto relaciones definitivas

Elaboración: El autor

En el gráfico 9 se encuentran las relaciones definitivas, pero sin embargo daremos una explicación más clara para entender mejor la idea:

Dique de escollera = Cerramiento: es el elemento que protege del oleaje fuerte al puerto, da privacidad con el resto de espacio, pero que sin embargo es permeable.

Almacenaje= servicio: Es la infraestructura acoplada de acuerdo al tipo de puerto o al servicio que este presta dependiendo del producto o del evento que se está realizando, por lo tanto el diseño de cada elemento que ofrece un servicio variara dependiendo de las circunstancias.

Muelle = Anillo perimetral: Al proponer un anillo perimetral es con la idea de aprovechar al máximo el espacio interno, y sobre todo invitar a que los visitantes tengan una secuencia de uso para una mejor organización. El muelle es el elemento en donde se desarrolla toda la actividad comercial o de consumo, es el espacio del peatón, es el elemento guía hacia los diferentes servicios.

Embarcaciones= peatón

Darsenas= Plazas internas, lugares de estancia, recreación pasiva: Son los lugares donde los usuarios pueden descansar, o disfrutar de la visita desde un punto estratégico sin inconveniente alguno.

Mar abierto = Ciudad

Con este tipo de referente ya podemos definir de cómo vamos a integrar el espacio al sector en el que pertenece, por ejemplo, el parque Jipiro cuenta ya con un uso definido, pero además cuenta con elementos naturales como la vegetación, el río, el diseño paisajístico que nos pueden servir de enlace para vincular de manera directa el interior con el exterior, por lo tanto como dijimos anteriormente, los elementos protectores del puerto comercial en este caso los diques o cerramiento, deberán ser permeables para generar un solo ambiente y el peatón pueda hacer uso del espacio, pero sin embargo al mismo tiempo el cerramiento deberá ser el protector del puerto en el que están emplazados.

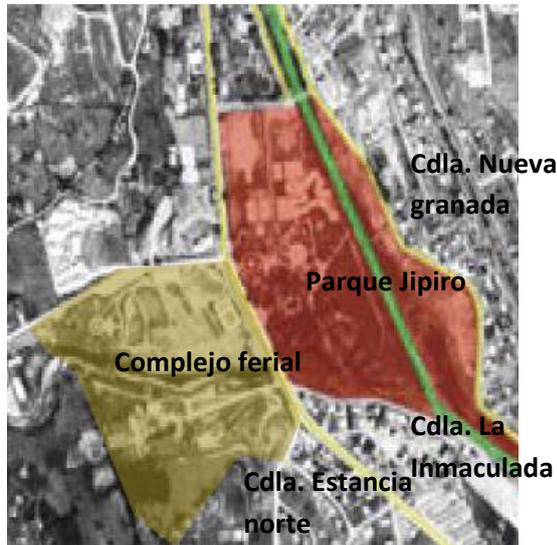


Gráfico 47.- Relación interior-exterior

Fuente: I. Municipio de Loja

Elaboración: El autor

5.1.2.-INTEGRACIÓN DEL ESPACIO A LA CIUDAD

La manera de que un espacio se integre a la ciudad es mediante otro espacio o mediante vínculos que influyan directamente sobre ellos, en este caso ya tenemos el primer vínculo que es, el que el espacio se integre al sector, ahora la única forma de vincular el espacio con la ciudad es mediante las vías de acceso.

El contar con buena accesibilidad me permite tener una conexión directa sin inconveniente alguno con el equipamiento, facilidad de acceso me permite obtener menos tiempo en llegar y más tiempo para disfrutar del lugar, por lo tanto se debería

jerarquizar los accesos para una mejor circulación y proponer vías alternas de salida para descongestionar, claro sin dejar de lado la solución para el déficit de estacionamientos que es uno de los puntos importantes a tratar en este proyecto.



Gráfico 48.- Vías de acceso y salida de vehículos

Fuente: I. Municipio de Loja

Elaboración: El autor

Fácil sería el proponer que se siga utilizando el mismo sistema de control de vehículos, cerrando la vía principal unas cuadras antes y seguir imponiendo el sistemas de estacionamientos (SIMERT), en si lo analizamos desde otra perspectiva, controla pero no descongestiona el flujo vehicular, además no se puede imponer a la ciudadanía que no utilice vehículos cuando para cierto grupo de la población es su

medio de transporte, sería alejar a la gente local y no permitirle que disfrute de un espacio propio de la ciudad.

Por lo tanto la accesibilidad sería de la siguiente manera, una vía principal de acceso unidireccional con su respectivo control y señalización y vías alternas para la salida de vehículos, como se indica en el gráfico 12.



Gráfico 49.- Movimiento Vehicular

Fuente: I. Municipio de Loja

Elaboración: El autor

Estas vías alternas de salida se conectan con las principales avenidas lo que nos permite tener un flujo vehicular dinámico y por ende mejor comunicación con el resto de la ciudad.

Al integrar el equipamiento al sector contamos con mayor área útil para la estancia de los visitantes, creando un solo conjunto entre el parque Jipiro y el complejo ferial.

El recuadro de color verde, es la ubicación de los estacionamientos dentro del complejo, los mismos que estarán ubicados de manera vertical como lo explicaremos más adelante.

Debemos tomar en cuenta que el complejo no solo debe integrarse a la ciudad, sino que también debe hacerlo con el resto de la provincia, a nivel nacional y con el vecino país, Perú. Para esto debemos tomar en cuenta que la ubicación del complejo es estratégica, contamos con vías cercanas que nos facilitan el ingreso y la salida de visitantes y productos en diferentes rumbos, costa, sierra y oriente como se lo explica en el siguiente gráfico.



Gráfico 50.- Vías de acceso interprovincial

Fuente: I. Municipio de Loja

Elaboración: El autor

Los tres puntos anteriores marcan el potencial que tiene el complejo para proponer un puerto comercial, un puerto marítimo debe contar con buena infraestructura para la distribución adecuada de los productos y de los visitantes que llegan al mismo. Debe contar con vías que conecten al puerto con la ciudad y al resto del país, y dentro del puerto debe contar con equipamiento fijo y móvil.

5.2.- INCORPORACION DE ZONA DE ENTRETENIMIENTO Y OCIO (Zona rosa)

120

En la ciudad de Loja no contamos con una zona adecuada para el ocio y el entretenimiento, todos los lugares que ofrecen este servicio se encuentran en diferentes puntos de la ciudad, lo que genera malestar en la ciudadanía por que no son lugares óptimos y no cumplen las disposiciones locales para su funcionamiento. En Loja la plaza de San Sebastián es uno de los puntos de mayor concurrencia por jóvenes y adultos, por ser un espacio abierto en donde se puede encontrar varios sitios que ofrecen servicios de bares, discotecas, cafeterías, restaurantes, o simplemente la plaza, que es el punto de encuentro y el lugar con mayor concurrencia durante la semana. Otros lugares en la ciudad, son la calle Miguel

Riofrio (Sector la Salle), se ubican algunos bares y discotecas, al igual que la Cdla. Zamora, que es otro punto dentro de la ciudad que no está adecuado para los servicios que ofrece porque aun cuneta con un uso de suelo residencial, aunque el comercio está presente por la afluencia peatonal que este tiene. Los lojanos sentimos la necesidad de identificarnos con un lugar óptimo para los momentos de ocio, que ofrezca seguridad, que se pueda encontrar variedad de productos y servicios en un solo lugar y que sobre todo a afecte a terceras personas.

En la ciudad de Cuenca, por mucho años los lugares de entretenimiento y ocio se encontraban divididos en la parte nueva de la ciudad y otros en el centro histórico, la mayoría en la parte nueva de la ciudad, por seguridad, estética e infraestructura, pero los diferentes planes de restauración vieron la necesidad de agrupar este tipo de servicios mejorando la calidad en infraestructura en la parte central de Cuenca, entre ellas la calle Larga, antes un lugar inseguro, poco agradable y ahora es la zona de mayor concurrencia por gente local y turistas debido a la variedad de servicios que se encuentran ahí. Se logró potencializar el comercio, el turismo y la calidad de vida de sus habitantes.

La Plaza Fosh en Quito es otro ejemplo a seguir, zona de ocio y entretenimiento en un solo lugar con variedad de servicios.

Hoy en día los puertos marítimos son multifuncionales y se han incorporado nuevos servicios, por ejemplo el puerto de Vigo y su propuesta hace 5 años fue el de crear espacio como acuarios, zonas deportivas, piscinas, hoteles, etc., llegando a ser un puerto multifuncional a la altura de los grandes puertos del mundo.

5.3.- ESTACIONAMIENTOS

Al sugerir implementar diferentes actividades y servicios dentro del complejo, se debe también solucionar el déficit de estacionamientos vehiculares lo que ha venido siendo un problema cada vez que se realiza alguna actividad.

Lo que se debe hacer para solucionar el déficit de estacionamientos es contener la mayor cantidad de vehículos en menos área útil para no irrumpir con el planteamiento arquitectónico.

Existen diferentes formas de establecer una solución al déficit de estacionamientos, se lo puede hacer mediante parqueaderos en altura o subterráneos para ocupar menos área en el espacio.

Los parqueaderos en altura son una buena opción, siempre y cuando la forma sea parte de la propuesta arquitectónica o formal en conjunto. En cambio los parqueaderos subterráneos son netamente funcionales, y más aún cuando se utiliza la tecnología para aprovechar el espacio y la capacidad de acogida.

Sin embargo, al proponer estacionamientos subterráneos se debe tomar en cuenta el nivel freático existente, debido a que contamos con un elemento natural como es el río Jipiro, entonces deberíamos aprovechar la parte más alta del terreno con respecto al río.

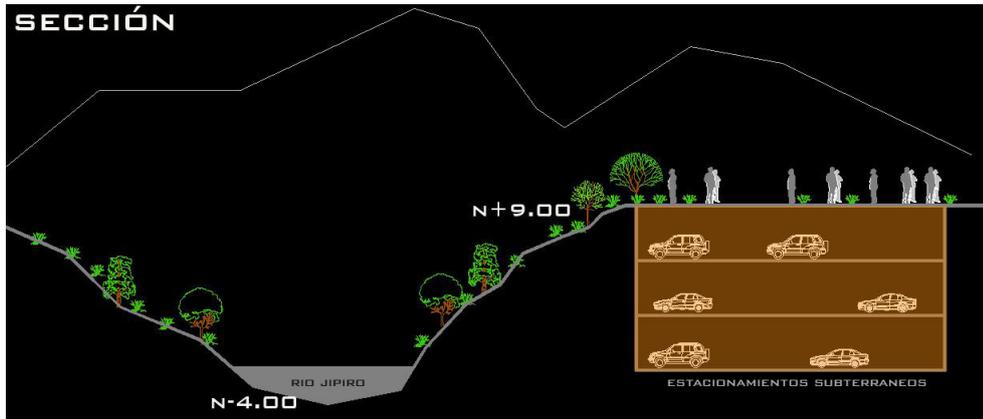


Gráfico 51.- Sección de terreno, niveles

Elaboración: El autor

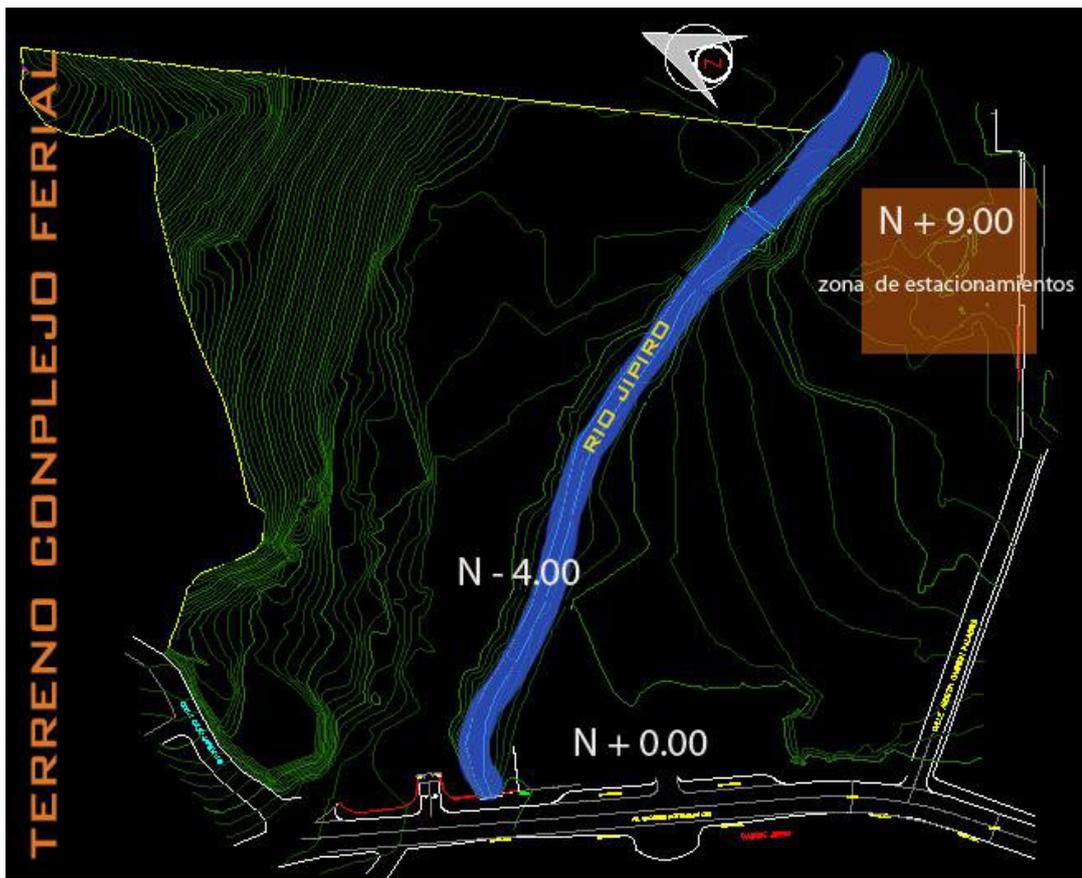


Gráfico 52.- Ubicación de zona de estacionamientos en terreno

Fuente: I. Consejo Provincial de Loja

Elaboración: El autor

De acuerdo a la afluencia vehicular durante la feria de septiembre, se debe contar con 1500 plazas para estacionamientos, por lo que la altura del estacionamiento dependerá del diseño y la capacidad de acogida por planta. En muchos casos, en estacionamientos subterráneos, se construyen rampas para facilitar la circulación de los vehículos, pero en la actualidad existen los estacionamientos inteligentes que mediante elevadores hidráulicos, facilitan la circulación y optimizan el tiempo y espacio dentro de la zona de parqueo, por lo que es una buena alternativa para aprovechar al máximo el área destinada a este servicio.

En el siguiente gráfico observamos la manera de cómo puede funcionar un sistema de estacionamientos con elevadores hidráulicos.

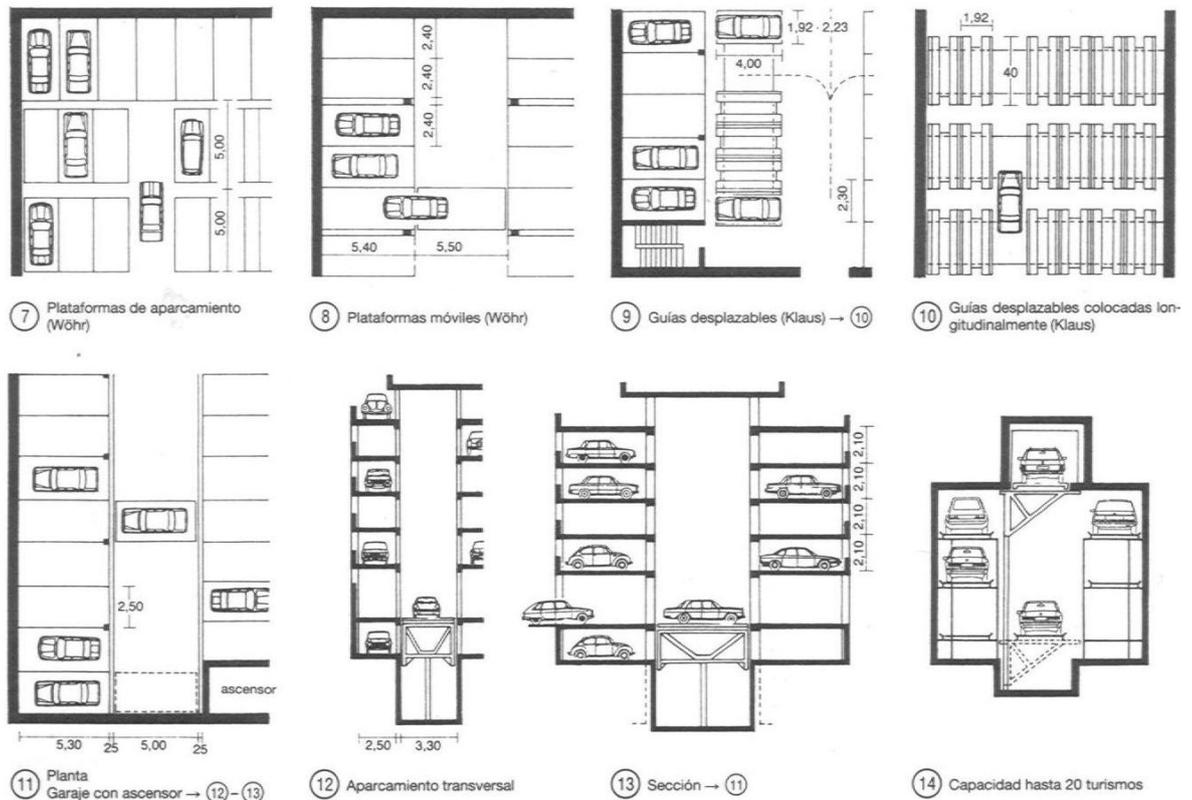


Gráfico 53.- Estacionamientos con elevadores hidráulicos

Fuente: Pdf- El arte de proyectar, Neufert, pág. 386

El diseñar un estacionamiento subterráneo inteligente nos ayuda a optimizar el espacio, por lo que las rampas ya no serían parte del diseño, por lo tanto aprovechamos en tiempo, espacio, y generamos ingresos para el mantenimiento de la misma estructura.

Los estacionamientos inteligentes o automatizados estacionan y entregan vehículos con igual o mayor rapidez que un estacionamiento tradicional, además que nos ayuda a reducir el impacto ambiental con la contaminación del aire que producen los

vehículos en el interior, y el ruido al momento de circular, y otro punto a favor, la capacidad de contener muchos vehículos en poca área.



Gráfico 54.- Estacionamientos automatizados

Fuente: www.equileparking.com

5.4.- PROPUESTA VOLUMETRICA EN EL TERRENO

La propuesta volumétrica del emplazamiento del complejo va de acuerdo a las relaciones anteriormente analizadas sobre los elementos marítimos, se trata de buscar la mejor disposición de los componentes para que la propuesta sea válida en su totalidad.

A continuación desglosaremos cada elemento y la función que cumplirá dentro del diseño urbano y arquitectónico.



Gráfico 55.- Planimetría del terreno

Fuente: I. Consejo Provincial de Loja

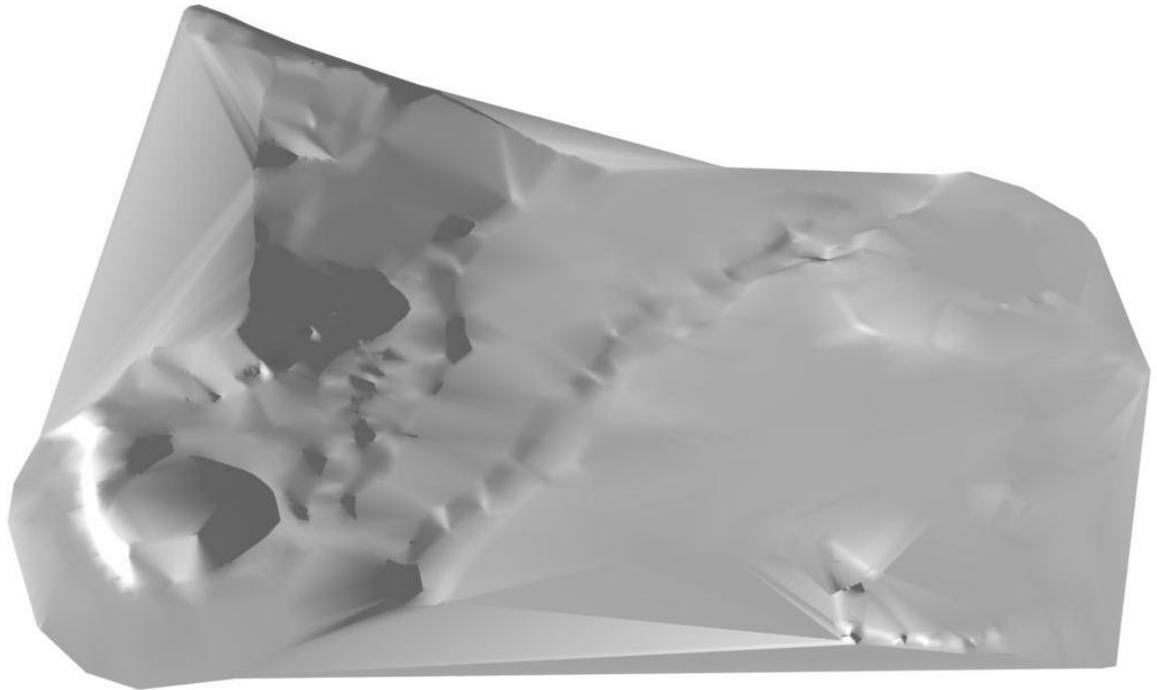


Gráfico 56.- Terreno 3d (maqueta virtual)

Elaboración: El autor

El emplazamiento está basado en los componentes que son utilizados en los puertos marítimos para un óptimo funcionamiento interno y externo.

Desglosaremos de manera ordenada la secuencia de la composición de todos los elementos a utilizarse en el diseño.

PLATAFORMA

Esta es la que cumple la función de contener todos los módulos y elementos utilizados en el diseño.

Es un plano que se encuentra a un solo nivel (+9.00 m), tomando en cuenta la topografía favorable del terreno, y está por encima del área integrada con el parque, y el único vínculo son los accesos (diques) que me llevan a ese nivel.



Gráfico 57.- Plataforma contenedora

Elaboración: El autor

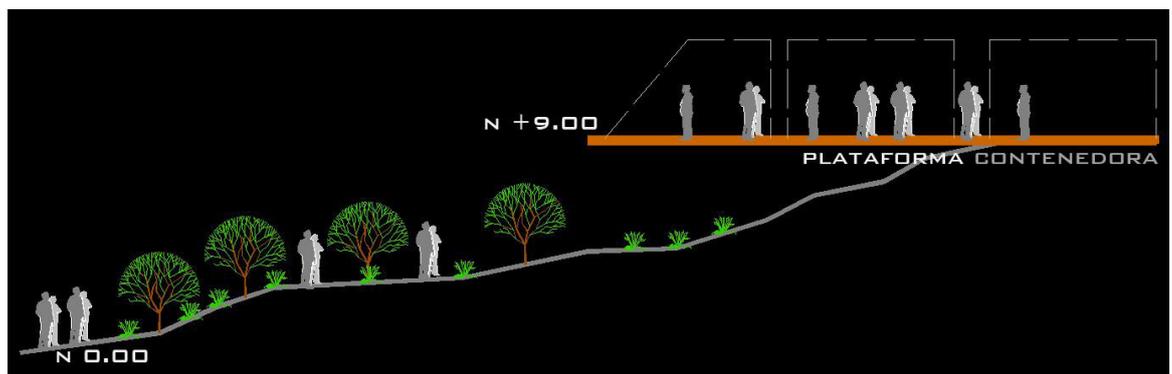
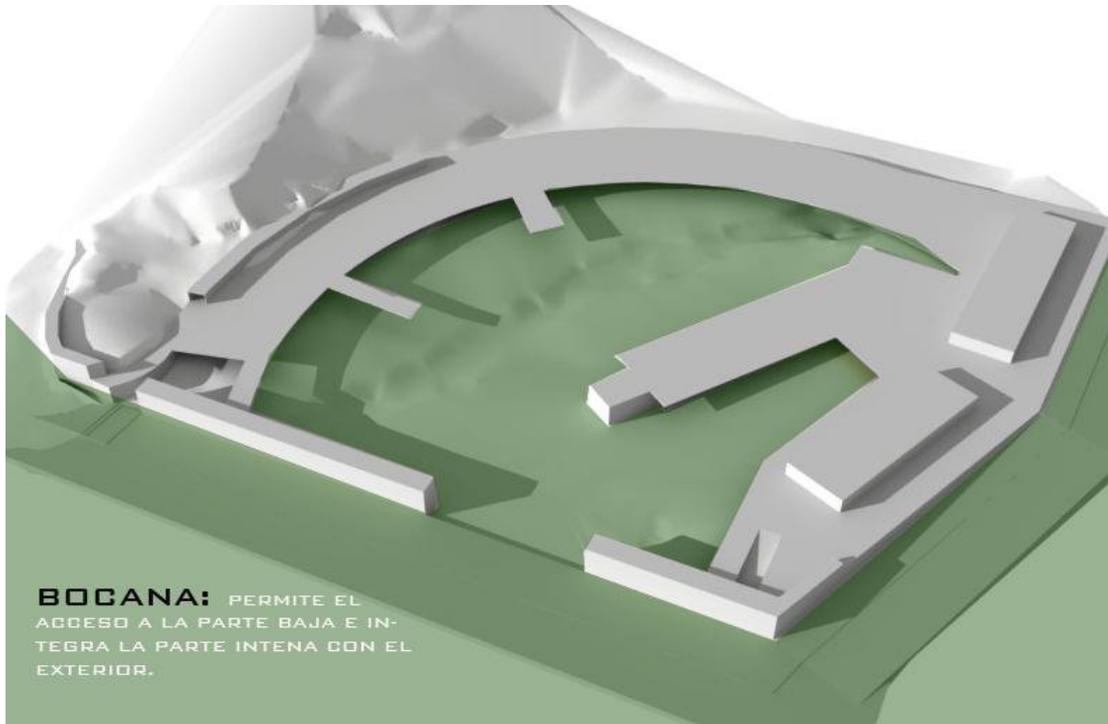


Gráfico 58.- Sección plataforma, niveles

Elaboración: El autor

Es el acceso principal a la zona integrada con el parque.



130

Gráfico 59.- Bocana (acceso parte baja)

Elaboración: El autor



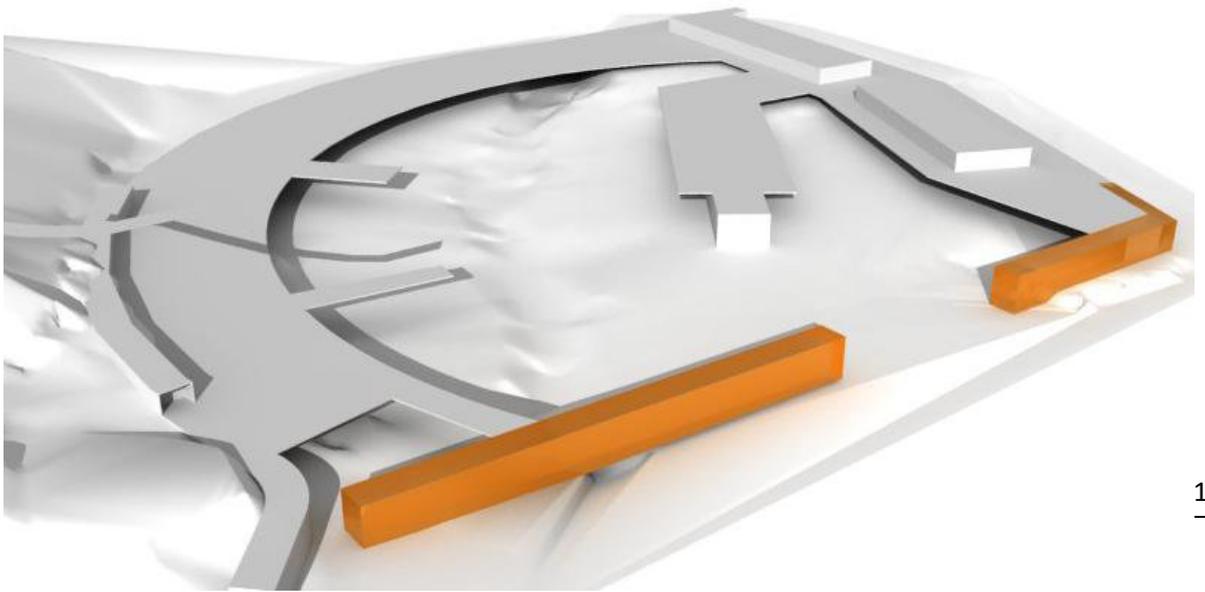
Gráfico 60.- Sección bocana

Elaboración: El autor

DIQUE DE ESCOLLERA (Cerramiento y acceso nivel +9.00)

El dique de escollera es un elemento que ofrece protección al puerto, pero también es un elemento que sirve como ingreso al muelle.

En el proyecto funciona como acceso al segundo nivel donde se encuentra la plataforma contenedora.



1

Gráfico 61.- Dique de escollera (cerramiento)

Elaboración: El autor

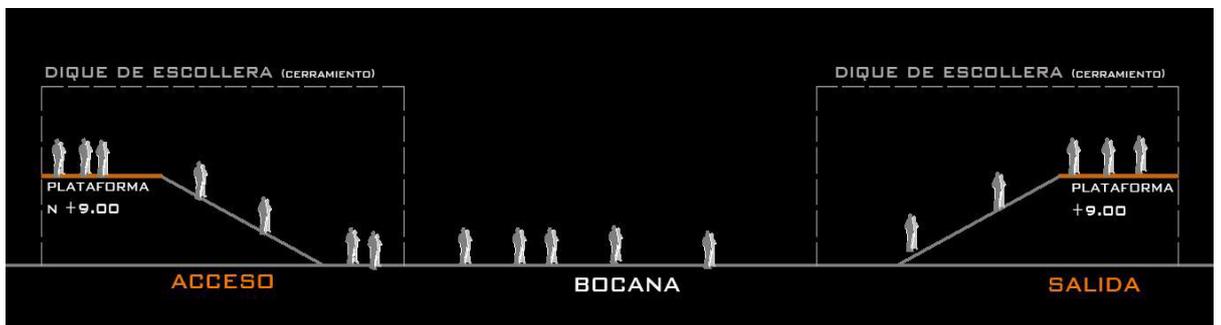


Gráfico 62.- Sección dique de escollera

Elaboración: El autor

MUELLE (pasarela comercial)

El muelle es el espacio donde se realiza toda la actividad comercial y social, lo hemos representado como una pasarela comercial que nos invita a seguir una secuencia en la visita disfrutando de una buena vista del complejo y de la ciudad.



132

Gráfico 63.- Muelle (anillo perimetral)

Elaboración: El autor

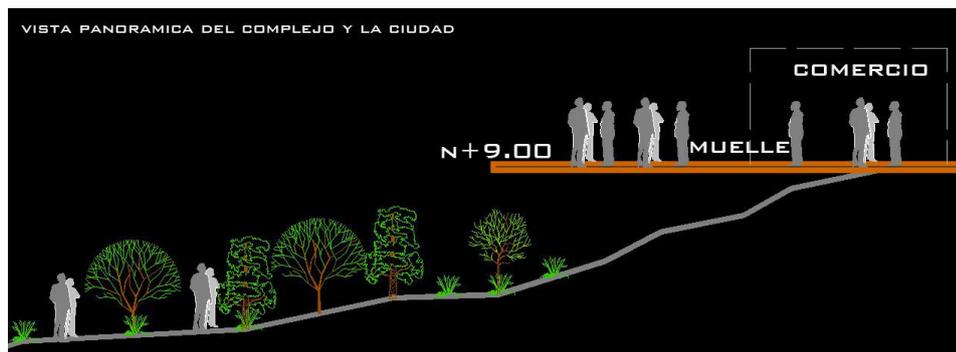


Gráfico 64.- Sección muelle

Elaboración: El autor

SUPERESTRUCTURA (equipamientos)

Esta es la zona donde se ubican los módulos para que se realicen las actividades de comercio, ocio y entretenimiento. Es una zona flexible y dinámica.

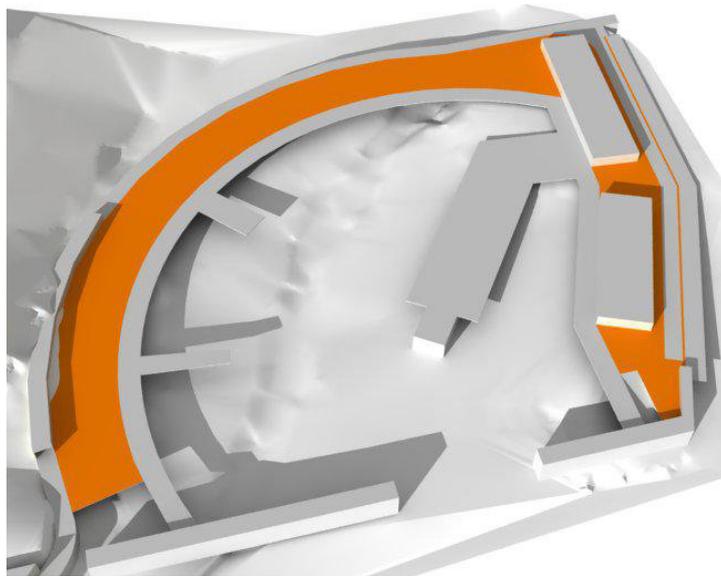


Gráfico 65.- Superestructura; zona de comercio, ocio y entretenimiento

Elaboración: El autor

MODULO TIPO

Existen diferentes tipos de puertos en el mundo dependiendo del producto o servicio que ofrezcan, algunos son netamente de alimentos, otros de turismo, otros solo pesqueros, etc. lo que nos da una variedad de ellos, pero en la actualidad los puertos más importantes del mundo cuentan con todos estos equipamientos en un solo lugar,

por lo que nos lleva a pensar que los puertos son cambiables dependiendo del producto y del servicio ofrezcan.

Entonces para lograr que un puerto sea dinámico y sea cambiable dependiendo del producto, debería haber ciertas modificaciones sin que se afecte la estructura y la conceptualización inicial, por lo tanto la manera de que en nuestro proyecto pueda haber cambios durante el año dependiendo de los eventos que se realicen , es en la superestructuras, o módulos contenedores de productos y servicios, y la forma más adecuada de hacerlo es utilizando estructuras que me permitan modificarlas, trasladarlas, etc., sin afectar su estado original, y que sobre todo que sea con materiales reutilizables.

Los elementos que se utilizan para trasladar productos de un lugar a otro en los puertos son los contenedores, estos elementos facilitan la movilidad y manipulación de los productos que llegan y salen del mismo, es un elemento que nos da la pauta para utilizarlo como modulo base por su facilidad de traslado y transformación.

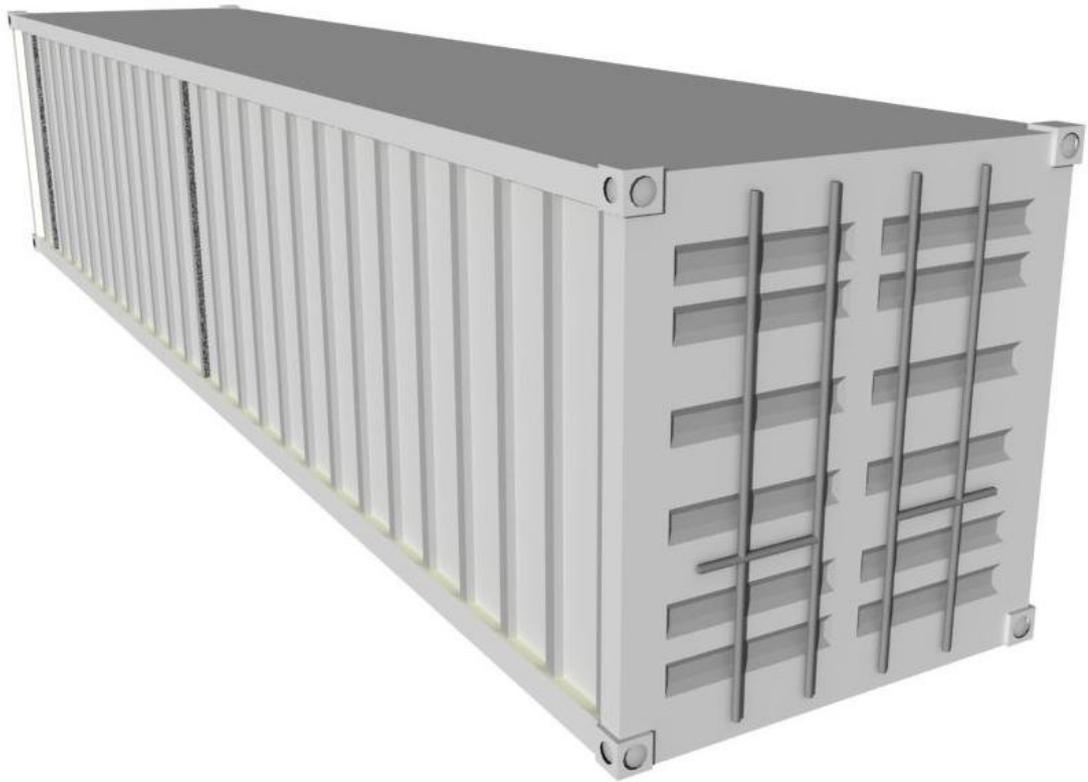


Gráfico 66.- Modelo contenedor 3d

Fuente: galería 3d de google

Elaboración: El autor

El contenedor tiene la capacidad de guardar, proteger, trasladar y es un elemento reciclable por sus dimensiones y por el material con el que está hecho. Las dimensiones que se utilizan en los contenedores son estándar, en muchas ocasiones se los utiliza como pequeños puestos de comida o también como para planes de vivienda social, el material con el que están hechos es de acero.

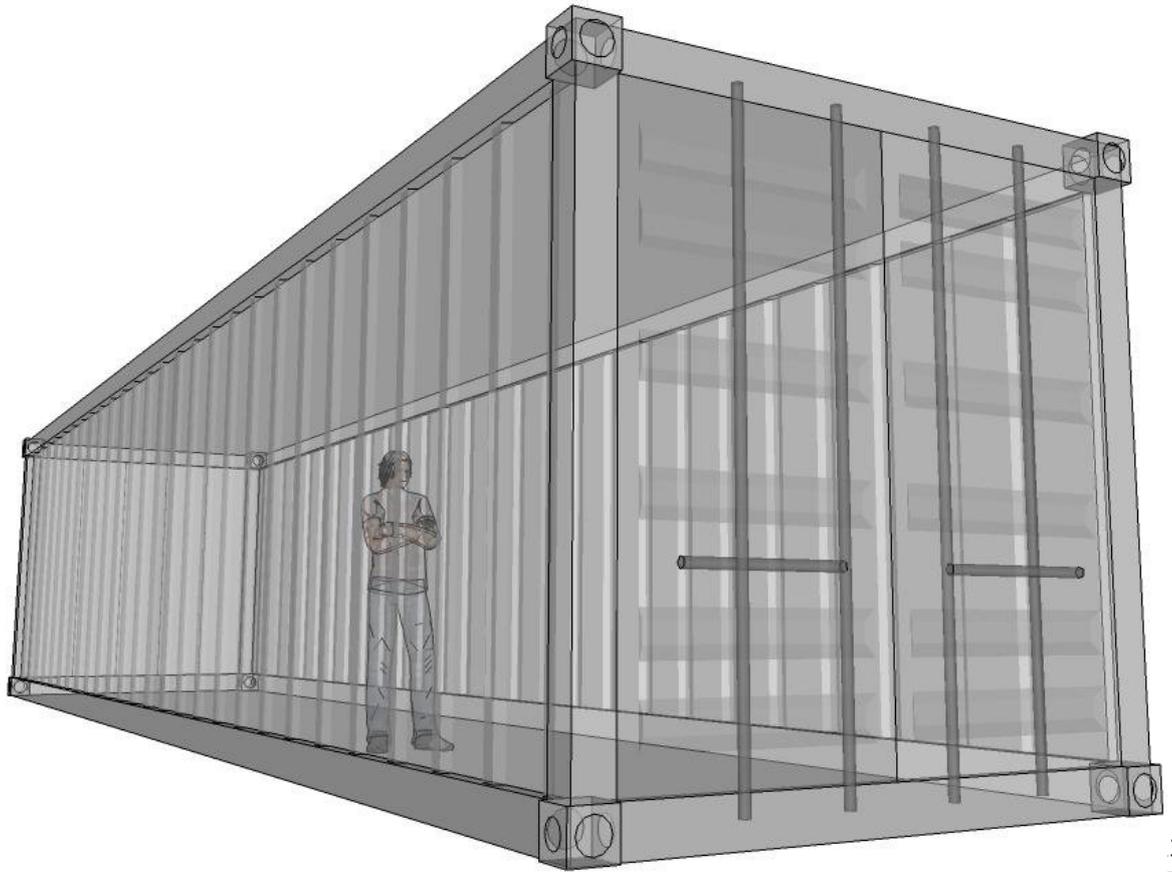


Gráfico 67.- Vista contenedor alámbrica

Fuente: galería 3d de google

Elaboración: El autor

En el gráfico 31, se hace un análisis de lo que representa el contenedor y lo que su composición estructural puede significar para la propuesta de módulos dinámicos cambiables.

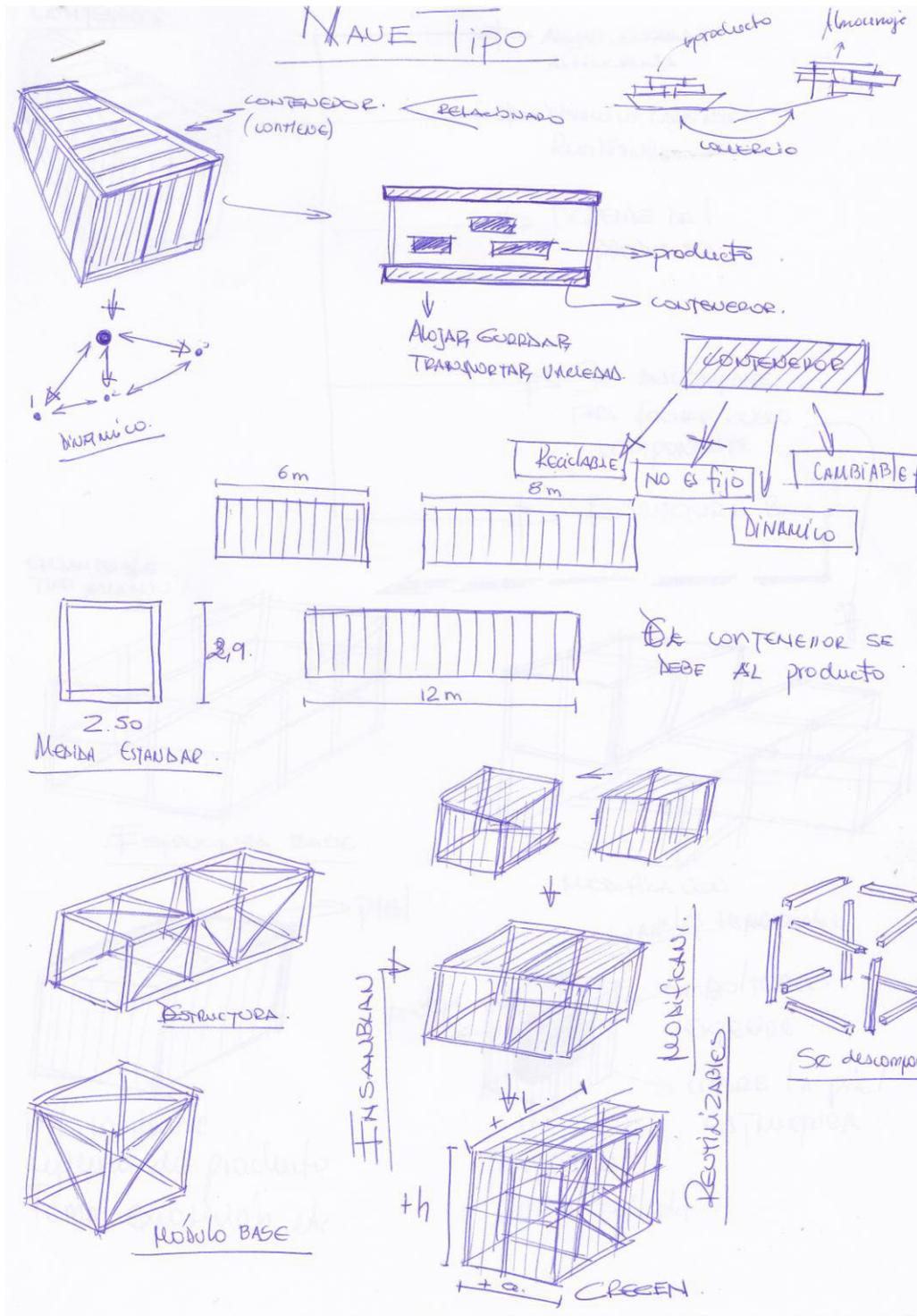


Gráfico 68.- Análisis contenedor

Elaboración: El autor

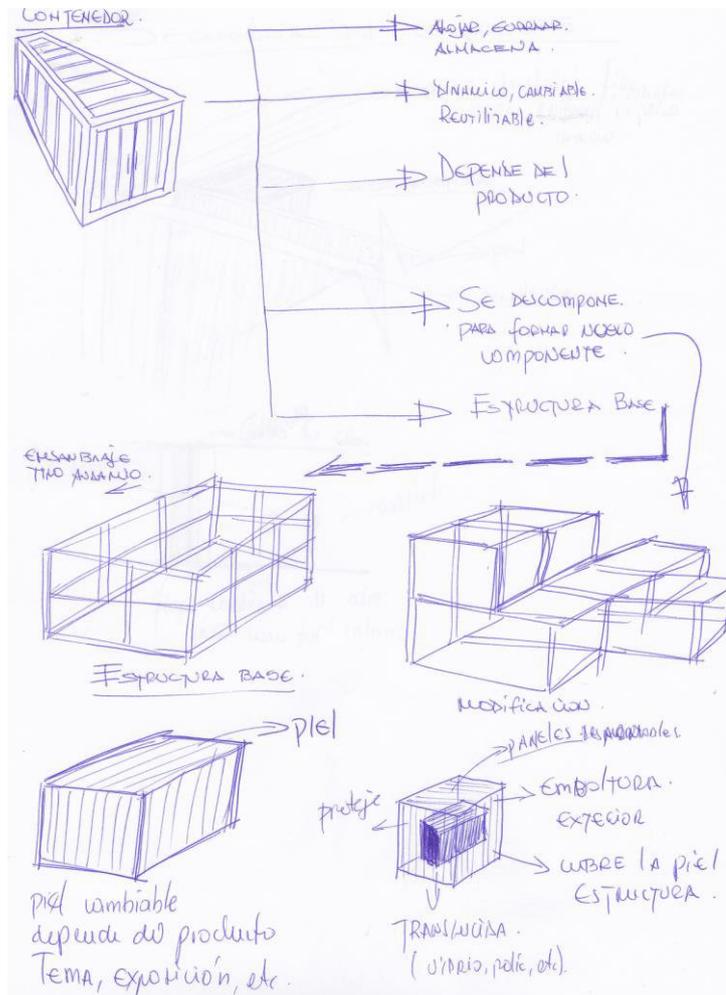


Gráfico 69.- Análisis contenedor 2

Elaboración: El autor

Por lo tanto es una buena opción trabajar con módulos que puedan ser modificados dependiendo de la necesidad que se genere en ese momento, ya sea por producto, por temática, o simplemente por servicio.

Cuando hablamos módulos que sean aptos para cierto tipo de producto es porque el espacio requerido para la venta de vehículos no es el mismo para la venta de productos de cuero, entonces la estructura dependerá del producto, tomando en

cuenta que si existirán módulos temporales para los pabellones de exposiciones, y la zona de ocio y entretenimiento.



Gráfico 70.- Propuesta residencia estudiantil/ Cité A Docks / Cattani Architects

Fuente: www.plataformaarquitectura.cl

INFRAESTRUCTURA (circulación perimetral de abasto)

En los puertos marítimos se necesita de infraestructura adecuada para que pueda circular de una manera eficiente todos los productos que ingresan y salen del puerto, y sobre todo que cuente con una conexión óptima con la ciudad sin inconvenientes para facilitar la distribución. Por lo tanto en la propuesta contamos con una circulación perimetral exclusiva para el ingreso de vehículos que abastezcan de productos a cada equipamiento, como así mismo la salida al momento de adquirir alguno. El acceso y la salida son independientes. La propuesta es que al ingresar se conecte a la parte posterior de los equipamientos y al salir los vehículos se conectan con la Av. Salvador Bustamante Celi, una calle amplia que nos permite el flujo continuo del transporte.



Gráfico 71.- Circulación perimetral de abasto

Elaboración: El autor

ADMINISTRACIÓN

El primer elemento con el que los visitantes se encontrarán antes del ingreso, es con los diques o muros de protección, estos a pesar de que sirven para el acceso al segundo nivel, cuenta con la incorporación de las zonas del área administrativa del complejo, en un lugar que les da la bienvenida y que vela por su seguridad.

Se han colocado en dos partes para cubrir la entrada y la salida de los visitantes, incorporando todo lo que tiene que ver con utilería.

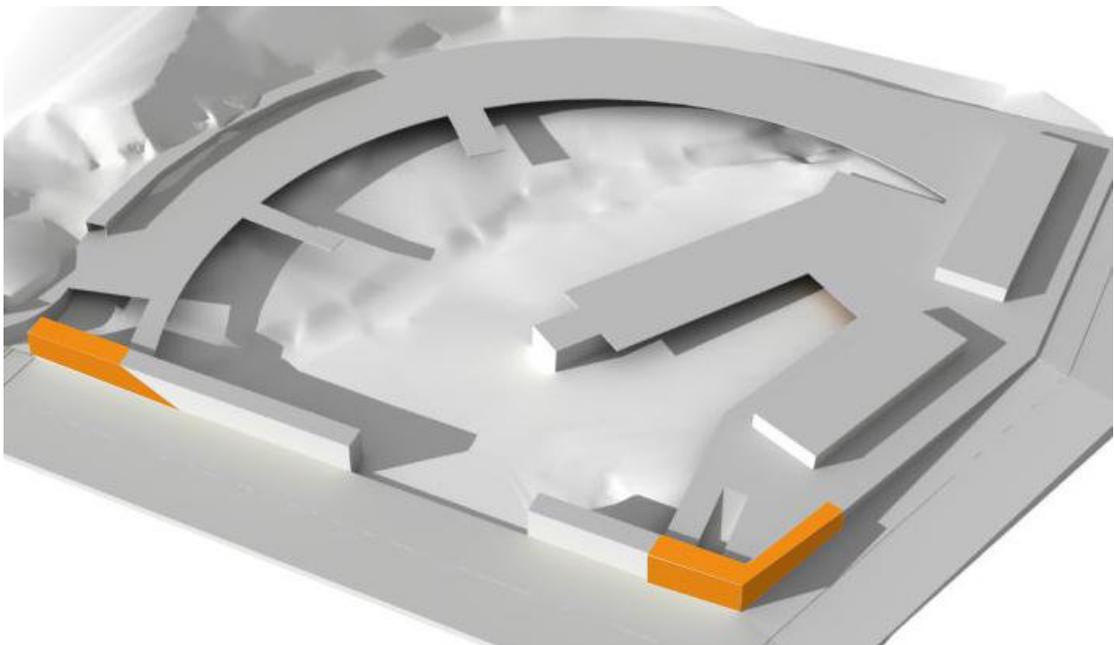


Gráfico 72.- Zonas de administración

Elaboración: El autor

DARSENAS (Zonas de estancia)

De acuerdo a los elementos que conforman los puertos marítimos, las darsenas son zonas de descanso para las embarcaciones, lugares de reposo protegidos de los fuertes oleajes.

En el proyecto son las zonas de ocio, entretenimiento, lugares de consumo de alimentos, etc., es una zona para disfrutar del complejo con una buena vista de la ciudad y de la zona integrada que es el parque Jipiro.

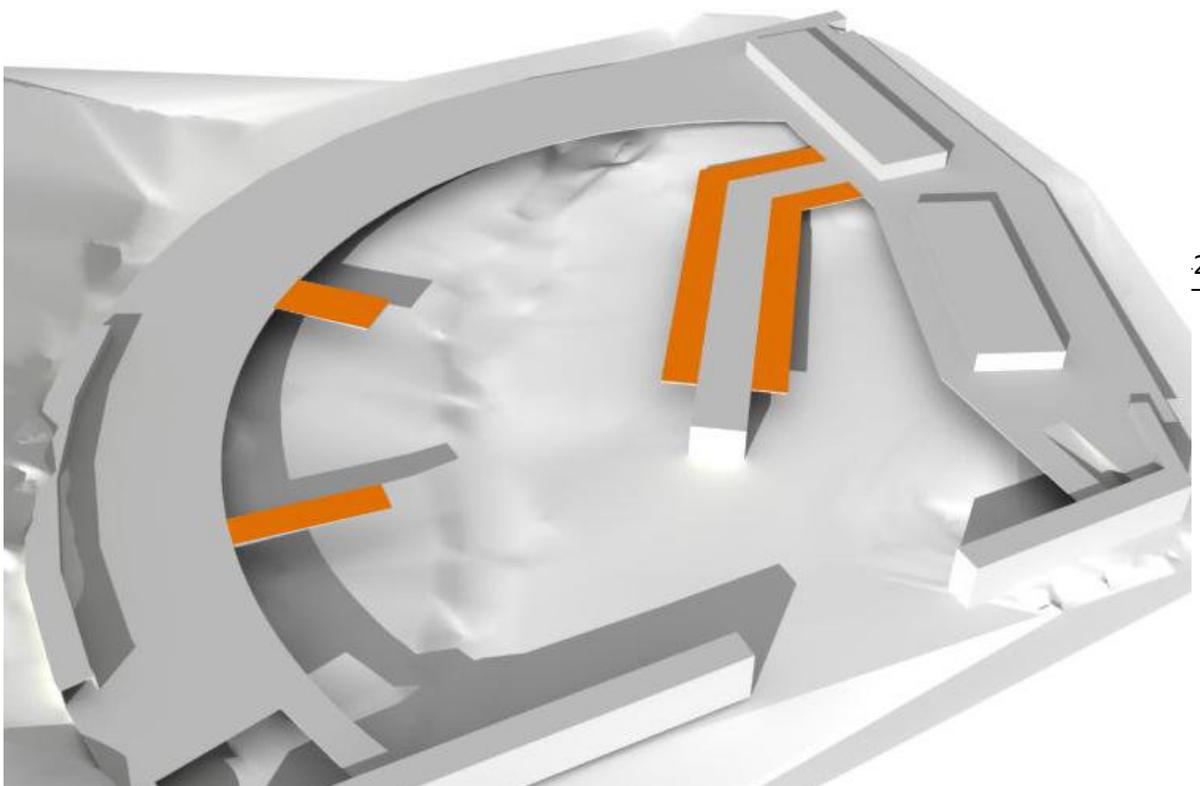


Gráfico 73.- Darsena, zona de estancia

Elaboración: El autor

Esta es la zona en la que el visitante puede encontrar los momentos para descansar, almorzar con grupo de amigos, juegos de mesa, bares y cafeterías temáticos, etc.,

todo en un mismo lugar para tener la opción de elegir o simplemente disfrutar del paisaje

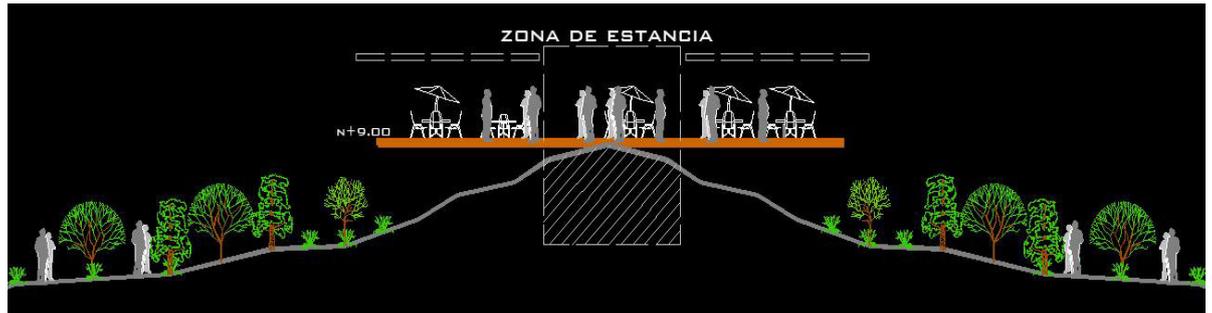


Gráfico 74.-Sección zona de estancia

Elaboración: El autor

DIQUE VERTICAL (Zonas consumo)

143

El dique vertical, es el elemento portuario que sobresale del puerto, le gana terreno al mar es una espera de las embarcaciones.

Esta es la zona de consumo, el lugar exacto donde se van a establecer los equipamientos, como restaurantes, bares, juegos, etc., y está vinculada directamente con la zona de estancia.

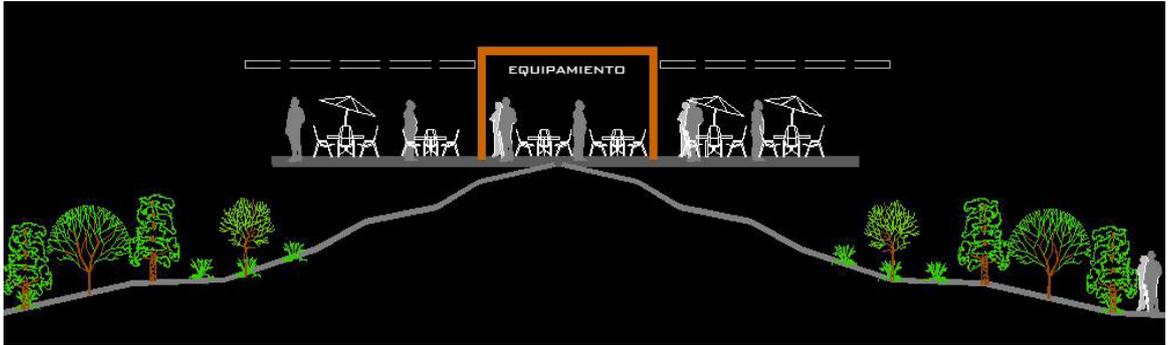


Gráfico 75.- Sección equipamiento

Elaboración: El autor



Gráfico 76.- Dique vertical, (zona de consumo)

Elaboración: El autor

COMPISICION VOLUMETRICA FINAL

Perspectivas

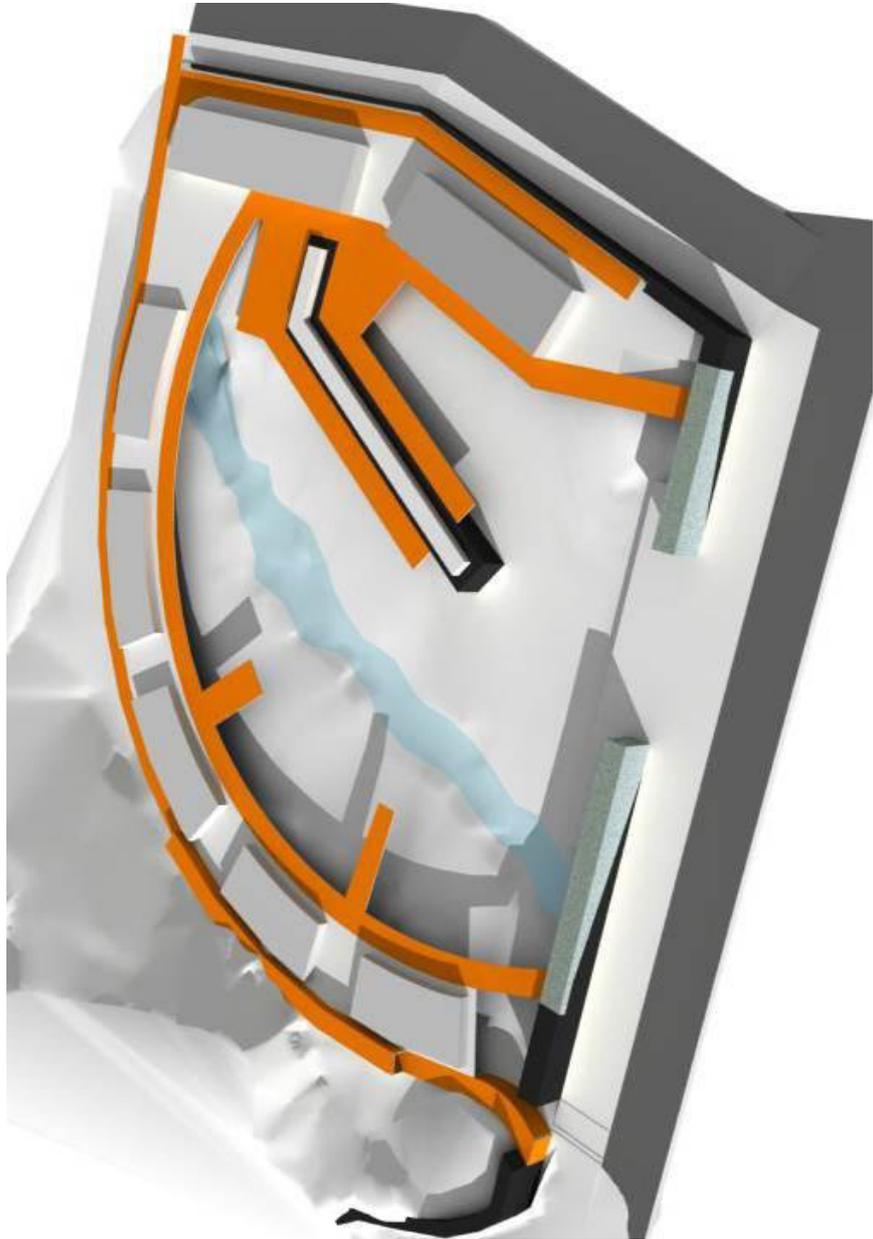


Gráfico 77.- Perspectiva 1

Elaboración: El autor

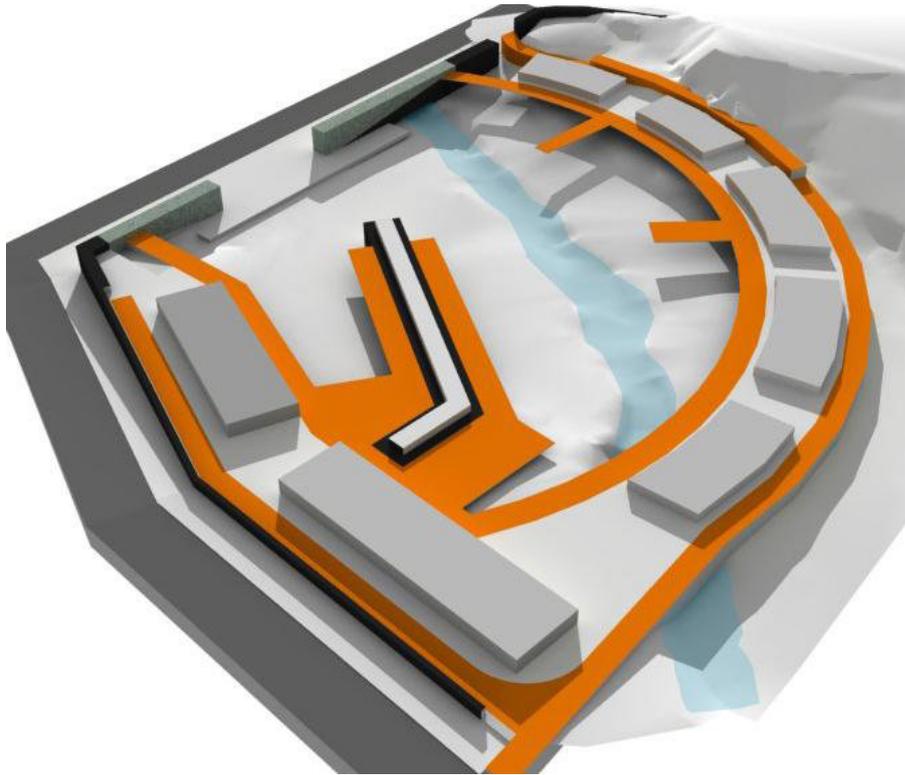


Gráfico 78.- Perspectiva 2

Elaboración: El autor

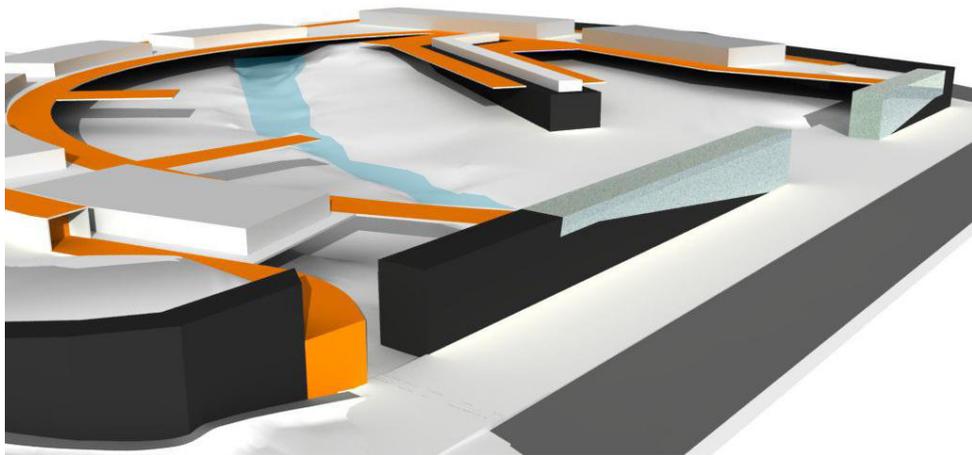


Gráfico 79.- Perspectiva 3

Elaboración: El autor

BIBLOGRAFIA

ACHER, François 2004. LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL URBANISMO. Editorial AE ALIANZA ENSAYO

CAMACHO, Mario 2004. DICCIONARIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

MÉNDEZ RODRIGUEZ, Alejandro 2006, ESTUDIOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS. Editorial Miguel

Ángel Porrúa, Editorial UNAM

ARDILA, Arturo. Control de la Congestión Vehicular con Herramientas Microeconómicas. En: Desarrollo y Sociedad (Colombia). No. 35; (1995).

MUNTAÑOLA, Josep1995. LA ARQUITECTURA COMO LUGAR. EDICIONES Upc

Pagina web visitadas

www.bifurcaciones.com

www.plataformaurbana.cl

www.plataformaarquitectura.cl

www.puce.edu.ec/arquitecturaweb/paginas/galeria/Arquitectos/Matias%20Pinto

www.recetasrbanas.net