

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



REDES:
Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde
portuario proyectado de Puerto Eten

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL
DE ARQUITECTO**

AUTOR

Fernando Jerry Armas Fernandez

CÓDIGO

20130965

ASESOR

Luis Elias Rodriguez Rivero

Lima, febrero, 2022

RESUMEN

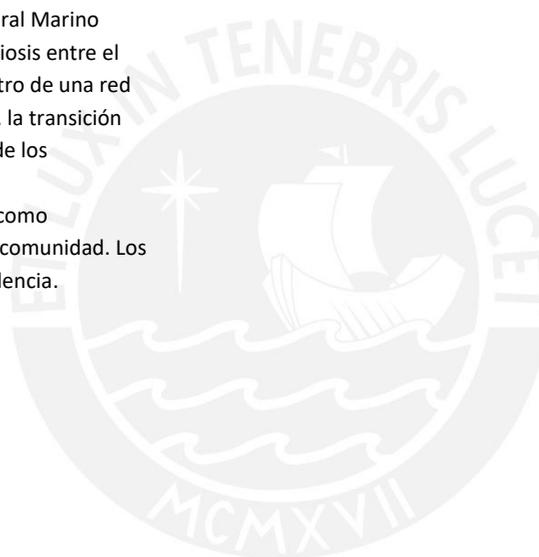
La dinámica de las ciudades de nuestro litoral marino posee una gran incógnita frente al agente más importante del mismo. El pescador.

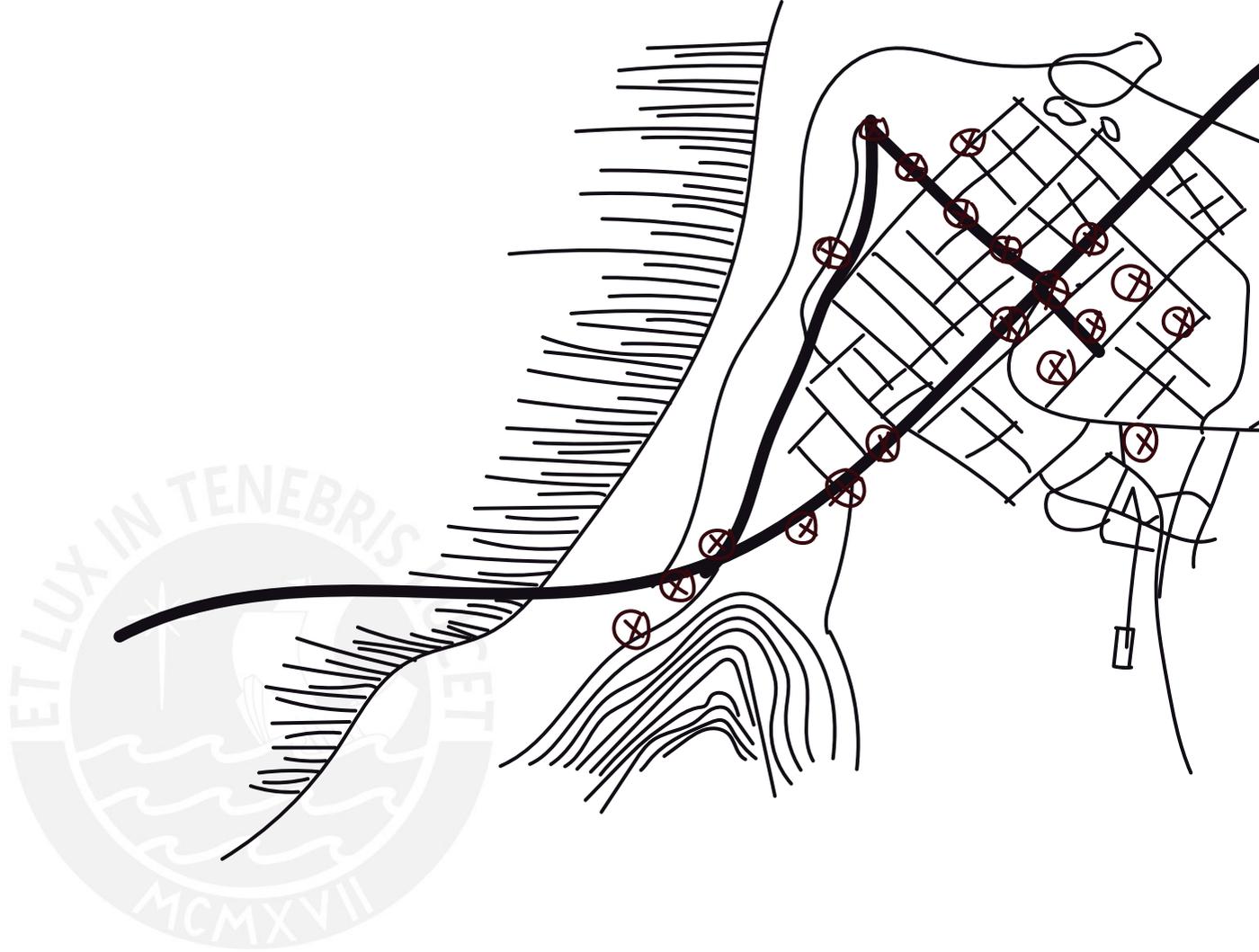
Este artesano utiliza el espacio público como zona de trabajo y preserva pasivamente la subsistencia del mismo; es pues, estos lugares, en donde la ciudad converge la necesidad de diversión y esparcimiento. Creando un ecosistema complejo.

Son estos, donde los actores generan una desorganización y una fuerte disociación de actividades, y donde se manifiesta la oportunidad de crear sinergia en un espacio urbano importante.

El Balneario de puerto Eten es parte de uno de los casos cruciales que el litoral Marino Peruano posee y donde el proyecto ubica la oportunidad, creando una simbiosis entre el espacio de trabajo y recreación, que lejos de sectorizar, une a la ciudad dentro de una red de espacios públicos de múltiples usos, interacciones y movilidad. REDES es, la transición entre una ciudad divisora hacia la reinterpretación del pescador como uno de los preservadores más indispensables del paisaje urbano costero.

Lo público como unificador, lo natural como intrínseco, y la infraestructura como indispensable; hacen que un imaginario de sesgo social se convierta en una comunidad. Los pescadores conviven y disfrutan de su espacio de trabajo. Y la ciudad lo evidencia.





REDES

Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

*Fernando Jerry Armas Fernández
Proyecto de Fin de Carrera*



Morro Puerto Eten, Lambayeque
2018

MCMXVII

En una época muy remota, apareció por el mar una caravana de balsas tripulada por muchos hombres que con sus familias vinieron del norte. Que los tripulantes de las balsas en la que venían su jefe. Al ver que ya atardecía sin encontrar lugar por donde debían desembarcar le preguntaron a aquel ANGAS NERREN ¿INSTUCH?

(ya es tarde ¿A dónde desembarcaremos?), y el jefe contestó INIS ATIN, ATIN AZ NERREN (en donde amanece, allí desembarcaremos). Que en efecto, al día siguiente al nacer el sol y ver el hermosos cerro y las aguas turbias, exclamaron ¡ATIN ¡ ¡ATIN! (¡amaneció! ¡amaneció!) y todos desembarcaron en la desembocadura de un torrentoso y ancho río, al sur del "cerro de las campanas", lugar al que desde entonces le llaman Eten. Que todas las familias de la gran tribu se posesionaron, desimanadas, del inmenso y riquísimo valle levantando chozas y procediendo a construir elevadas huacas de adobe para a la adoración de sus ídolos y para sus fortalezas.



Foto aérea de Puerto Eten, Lambayeque
1967

1 pg. 10

Introducción

2 pg. 14

El ferrocarril de Chiclayo.
Industria del azúcar

3 pg. 28

El litoral urbano.
Entre la pesca y la playa

4 pg. 38

Puerto Eten.
Un balneario olvidado

5 pg. 64

Referentes y proceso de
diseño

6 pg. 90

Infraestructuras de
integración

7 pg. 108

Sistema de puntos, líneas y
superficies.

8 pg. 124

Redes para la regeneración
urbano costera

9 pg. 150

Planimetría

1.

Introducción

¿Cómo intervenir en el balneario post-industrial para permitir las dinámicas urbanas costeras ante las posibilidades del futuro?

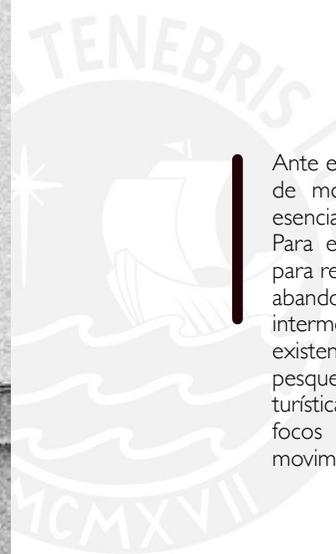
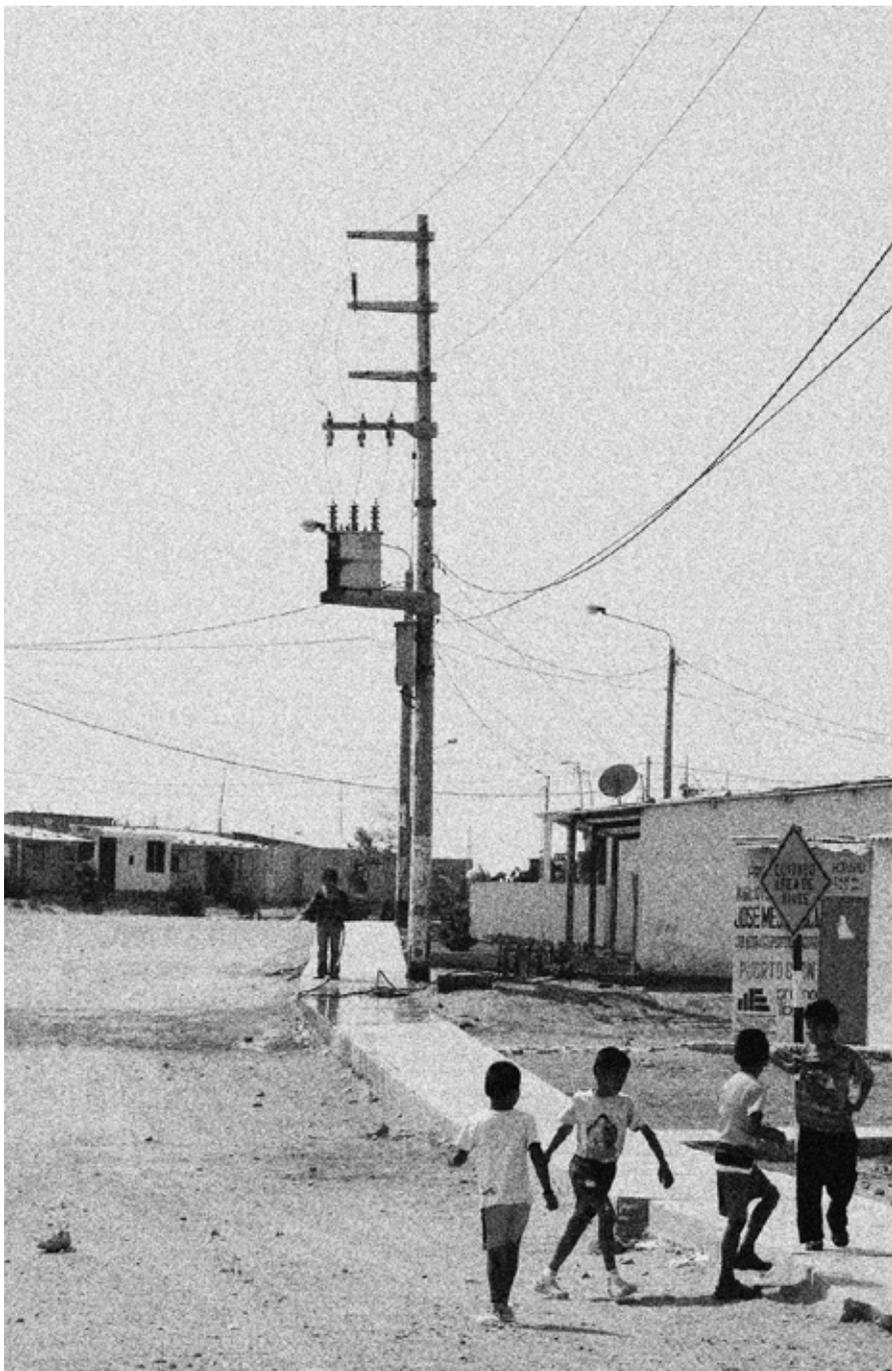
Autoridades y pescadores en el muelle de Puerto Eten
2020 (Actualidad)



El presente proyecto se ubica en Puerto Eten, en el departamento de Chiclayo al norte de Perú, que colinda con el litoral del Océano Pacífico. El borde costero de este lugar sirvió como base de la industria de exportación de azúcar albergando una estación de ferrocarriles y un muelle como parte del circuito para colocar las toneladas de carga y equipaje en las embarcaciones hasta 1978.

Hoy, sus usos convierten al lugar en un paisaje cultural conformado por su actividad y tradición pesquera artesanal y la diversidad de especies marinas y paisajes que permiten el encuentro entre actores locales y visitantes identificados con este espacio.

Sin embargo, actualmente el balneario se encuentra en una situación de informalidad y contaminación debido al incremento del volumen de pesca y visitantes turísticos a la playa. Asimismo, la estación del ferrocarril es un lugar abandonado y el muelle sirve como infraestructura para los pescadores artesanales de la zona, a pesar de su poco mantenimiento y deterioro en las estructuras.



Ante ello, la propuesta se establece a partir de módulos que permitan regenerar la esencia de estos espacios con alto potencial. Para ello, se plantean estrategias urbanas para reconfigurar el gran lote de la estación abandonada, rehabilitar una estación intermodal y articularla con los sistemas existentes de pesca (desembarcadero pesquero artesanal) y de playa (actividades turísticas). Estas acciones permiten insertar focos de atracción que generan un movimiento de usuarios a lo largo de esta.

En el eje longitudinal y del tren se propone una nueva plaza y parque de uso público que permite la continuidad de las vías y la conexión de la actividad portuaria entre el mar y la geografía. Esto se complementa con módulos que consolidan y regulan las funciones del desembarcadero pesquero artesanal actual y propone programas que integran a los actores visitantes y locales para diversificar las actividades económicas de los pescadores en Puerto Eten. Por último, en el eje transversal, se proponen otros focos que responden a la actividad turística relacionada a la playa democrática, los deportes acuáticos y actividades de recreación y ocio. Estas acciones permiten la consolidación de los actores generadores del paisaje cultural de Puerto Eten y un desarrollo sostenible en el litoral urbano.

2.

El ferrocarril de Chiclayo. Industria del azúcar

Ferrocarril de Puerto Eten. Industria azucarera
1910



El auge de la construcción de ferrocarriles en el Perú se produjo con la llegada de Enrique Meiggs en el año 1868, y el ascenso a la presidencia de la república de Don José Balta y Montero, habiéndose construido más de 4,500 km., de red ferroviaria al cierre de los mismos en la década de los 70. Las estaciones de ferrocarril, fueron edificaciones arquitectónicamente funcionales, con novedosos sistemas tecnológicos y constructivos, y también transformadores

de los ambientes urbanísticos donde se construyeron.

El muelle data su construcción desde el año de 1873 y entra en servicio público el 28 de marzo de 1874. Tenía un largo de 803 m. (se destruyeron 60 m.), de ancho 9.75 m. y de altura 4.27 m. sobre el nivel del mar; descansa sobre 459 columnas solidadas de hierro dulce. Muelle de hierro, sistema Mitchell. Hoy solo los pescadores artesanales lo utilizan. El muelle sigue siendo importante para los porteños, recuerda que fue el único puente comercial y cultural con el Mundo y que sigue brindando los más variados peces para la alimentación.



Puerto Eten es un distrito de la ciudad de Chiclayo, en donde podemos encontrar un cementerio de trenes en la antigua estación de ferrocarril. El 31 de julio de 1986 se declara a la antigua estación de ferrocarril de Puerto Eten como Monumento Histórico Artístico y se incluye en el Patrimonio Monumental de la Nación. En la actualidad solo podemos apreciar 5 locomotoras, una de ellas es la "Locomotora n2 Chiclayo" reconstruida en 1953, la cual es la más antigua del mundo fabricada por "Roggers" en 1871.



“““

El 30 de junio del 86, la estación de trenes de Puerto Eten fue considerada un patrimonio arquitectónico de la nación. Hace más de 22 años que la estación no está siendo utilizada, y a causa de la ignorancia de nuestras autoridades civiles, esta es abandonada.

Historiador Raúl Vásquez Castellanos.
Junio, 2020



En el departamento de Lambayeque, con su Capital Chiclayo, existió hace varias décadas atrás en el tiempo, una regular Red ferroviaria muy importante, que transportaba pasajeros y carga, proveniente de las Haciendas Azucareras de Pomalca, Cayalti, Pucala, Vista Alegre, Tuman, Patapo, Ferreñafe, Monsefu, que se interconectaban unas a otras con los principales puertos de la época que eran Eten y Pimentel, donde descargaban la producción azucarera para su exportación hacia el extranjero. Para tener una idea de la importancia de la plataforma portuaria, vale decir que entre 1921 y 1932 se transportaron 719 mil 462 pasajeros y 84 mil 220 toneladas de carga y equipajes. El 44.78% de lo embarcado fue azúcar; el 25% arroz, 14% leña, 10.29% carbón vegetal, 3.75% guano y el 16.04% otros productos. Todo este período de bonanza se acabó el 31 de diciembre de 1978 cuando se declaró el cierre definitivo del muelle de Puerto Eten.



Ferrocarriles del Norte del Perú						
Recorrido	Uso	Administrado	Años en funcionamiento	Extensión	Trocha	Condición
Tumbes - Pucallpa	Pasajero y carga	Estado Peruano	1909 - 1949	11 km	0,750 m	Abandonado
Talara - Negritos - Lobitos - El tablazo - El Alto más ramales	Ferrocarriles petroleros de Piura	Estado Peruano - International Petroleum Company	---	150 km	0,750 m	Abandonado
Piura - Suliana - Piura	Pasajero y carga	Peruvian Corporation	1879 - 1959	105 km	1,435 m	Abandonado
Piura - Catacaos	---	Private ¿?	1889 - 1937	10 km	0,750 m	Abandonado
Baybér - Reventazón	Minería	Estado Peruano - Azúñera Sechura	1903 - 1920	45 km	1,000 m	Abandonado
Pimentel - Hacienda Pomalca	---	Haciendas Pomalca y Pucallá	1916 - ¿?	43 km	0,914 m	Abandonado
Pimentel - Chiclayo - Lambayeque	Pasajero y carga	Estado Peruano	1873 - 1975	24 km	0,914 m	Abandonado
Eten - Chiclayo	Pasajero y carga	Estado Peruano	1871 - 1965	67 km	1,435 m	Abandonado
Eten - Hacienda Cayalti	Pasajero y carga	---	1904 - 1970	66 km	0,600 m	Abandonado
Pacasmayo - Gudakope - Chileté más Ramal San Pedro	Pasajero y carga	Estado Peruano - Peruvian Corporation	1871 - 1967	131 km	1,435 m	Abandonado
Puerto Chicama - Valle Chicama	Pasajero y carga	Gillemester y Company	1915 - 1969	194 km	0,914 m	Abandonado
Hacienda Cantayo interconectado con el del Valle Chicama	Pasajero y carga	Empresa Norteamericana ¿?	1906 - 1969	26 km	0,914 m	Abandonado
Ascopia - Trujillo - Salaverry	Pasajero y carga	Estado Peruano	---	76 km	0,914 m	Abandonado
Trujillo - Laredo - Galindo - Menecuccho	Pasajero y carga	---	1896 - ¿?	53 km	---	Abandonado
Ascopia - Chocope	Pasajero y carga	Peruvian Corporation	1876 - 1966	24 km	---	Abandonado
Trujillo - Huanchaco	Pasajero y carga	---	1914 - 1920	14 km	---	Abandonado
Huanchaco - Tres Palos	Pasajero y carga	---	1898 - 1920	34 km	---	Abandonado
Hacienda Roma interconectado con el del Valle Chicama	Pasajero y carga	Hacienda Roma	---	53 km	0,914 m	Abandonado
Chimbón - Tablonés - Huallanca	Pasajero y carga	Estado Peruano - Peruvian Corporation	1872 - 1943	266 km	0,914 m	Abandonado
Chugucana - La Galgada	Pasajero y carga	Estado Peruano	1921 - 1970	29 km	0,914 m	Abandonado
Samanco - Nepeña	Pasajero y carga	Estado Peruano	1920 - ¿?	47 km	1,060 m	Abandonado
				Total Km	1478 km	

FCCA. Ferrocarril Central Andino S.A. 2020

Después de largas décadas de gran desarrollo y de ser los medios de transportes y comunicación modernos, van decayendo, debido a la implementación de nuevas carreteras y medios de transportes veloces, como los automóviles, ómnibus, camiones y tráilers, desplazándolos del servicio de transporte de pasajeros y carga. Llega, para acelerar su decadencia el año 1966, que señala el fin de la Concesión dada a la Empresa de Ferrocarril y Muelle de Puerto Eten, para la explotación de los servicios que brindaba el Ferrocarril y Muelle por cerca de cien años,

En la fotografía de Jorge Luis Rojas Jordán, se aprecia una locomotora descarrilada. Pomalca año 1960

El 13 de enero de 1966, año que gobernaba el Perú el arquitecto Fernando Belaunde Terry, se promulgo la Ley N° 15974 que adjudica a las municipalidades de Lambayeque, Chiclayo, Pimentel, Ferreñafe, Ciudad Eten, Monsefú y Puerto Eten la propiedad e instalaciones del Ferrocarril y Muelle. La municipalidad de Puerto Eten arrienda los depósitos, locomotoras y maquinaria de la Empresa del Ferrocarril el 1° de enero de 1967 a la Empresa de Transporte y Embarque del Norte S.A.-(TIENSA), y las otras municipalidades levantan las líneas férreas y las instalaciones que se encuentran al interior de sus límites y proceden a su venta como chatarra.



Dstrucción de las líneas férreas. Ley 15974. 1966

Relación del muelle con las vías férreas



Trabajadores de TIENSA. Transportes y Embarques del norte 1966



Ferrocarril nº2 Azucarero. Salida de la estación 1959

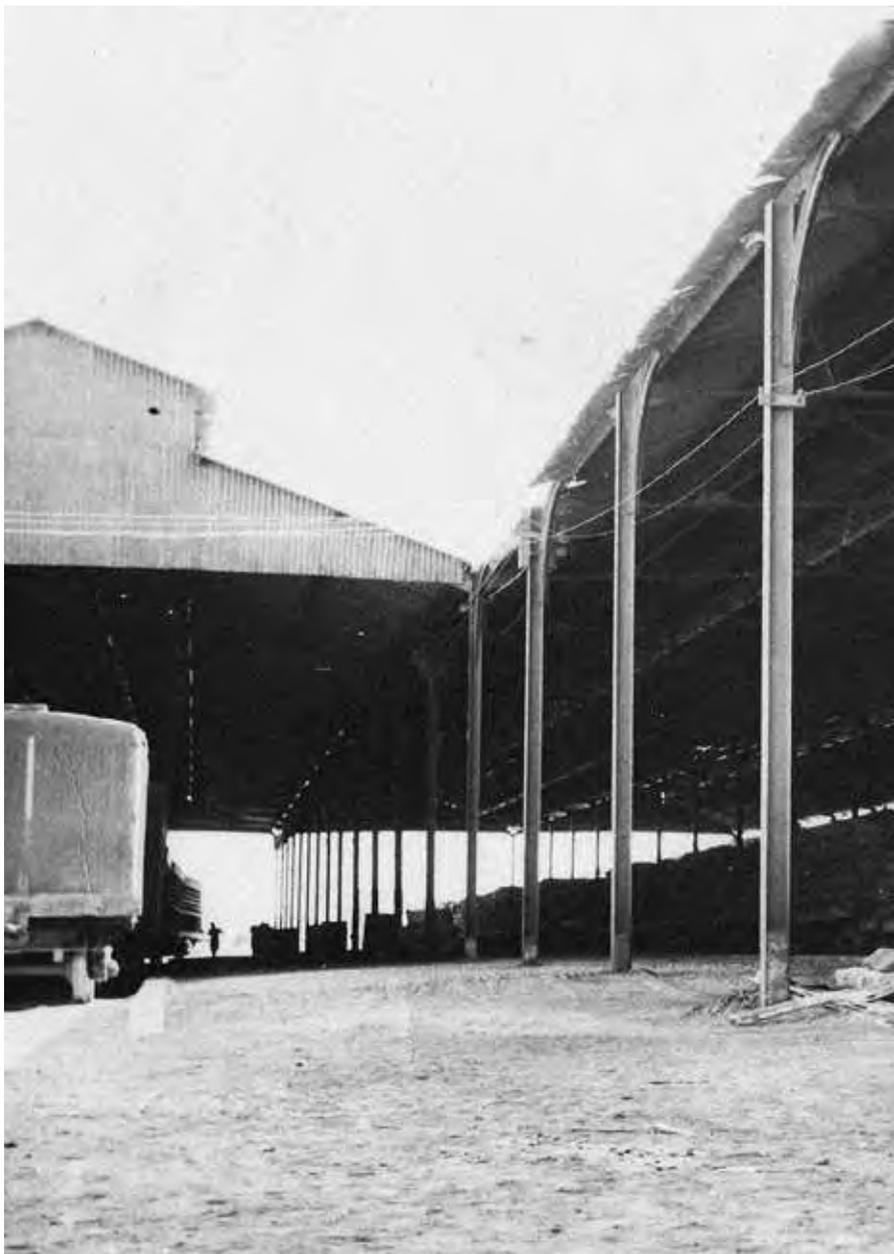
Relación del ferrocarril con las vías férreas



Muelle como infraestructura de exportación.
1908



Muelle con vías férreas deterioradas y destruido en la mitad.
2014



Estación del ferrocarril. Almacenes de costales de azúcar
1925



Foto aérea de la estación. Museo del ferrocarril en Puerto Eten. Estado de abandono
Febrero de 2020

3.

El litoral urbano. Entre la pesca y la playa



“”

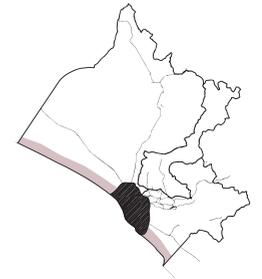
La actividad económica predominante en Puerto Eten es la pesca artesanal, tenemos una organización que se llama “La Asociación de Pescadores San Pedro” con más de 300 participantes.

Historiador Raúl Vásquez Castellanos.
Junio, 2020



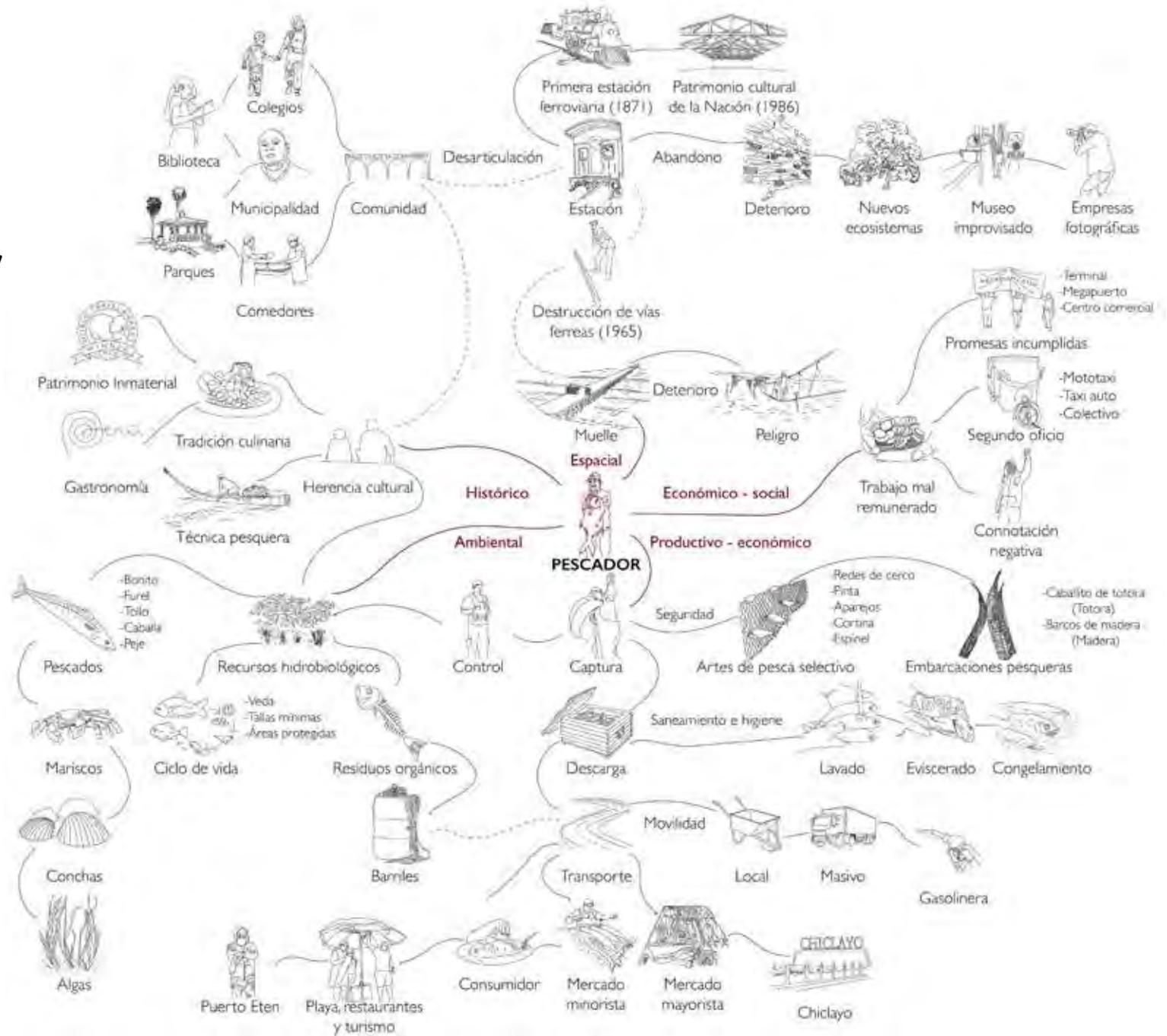


Usos diversos del surf y la pesca en el muelle
2018



Usos en la costa de Chiclayo. La pesca y la recreación.

Círculo del pescador





Pesca artesanal. Principal sustento económico.
2017



Salida en caballito de totora. Pesca artesanal
2015



Pesca en el invierno. Vista desde el muelle hacia la orilla
2019



Escalera del muelle. Bajada al caballito de totora
2015

Tradición pesquera



Ciudad congestionada por el uso recreativo de la playa
2018



Playa de Puerto Eten en temporada de verano
2015



Concierto en la playa de Puerto Eten
2018



Bañistas en la playa de Puerto Eten
2018



Balneario Recreativo

4.

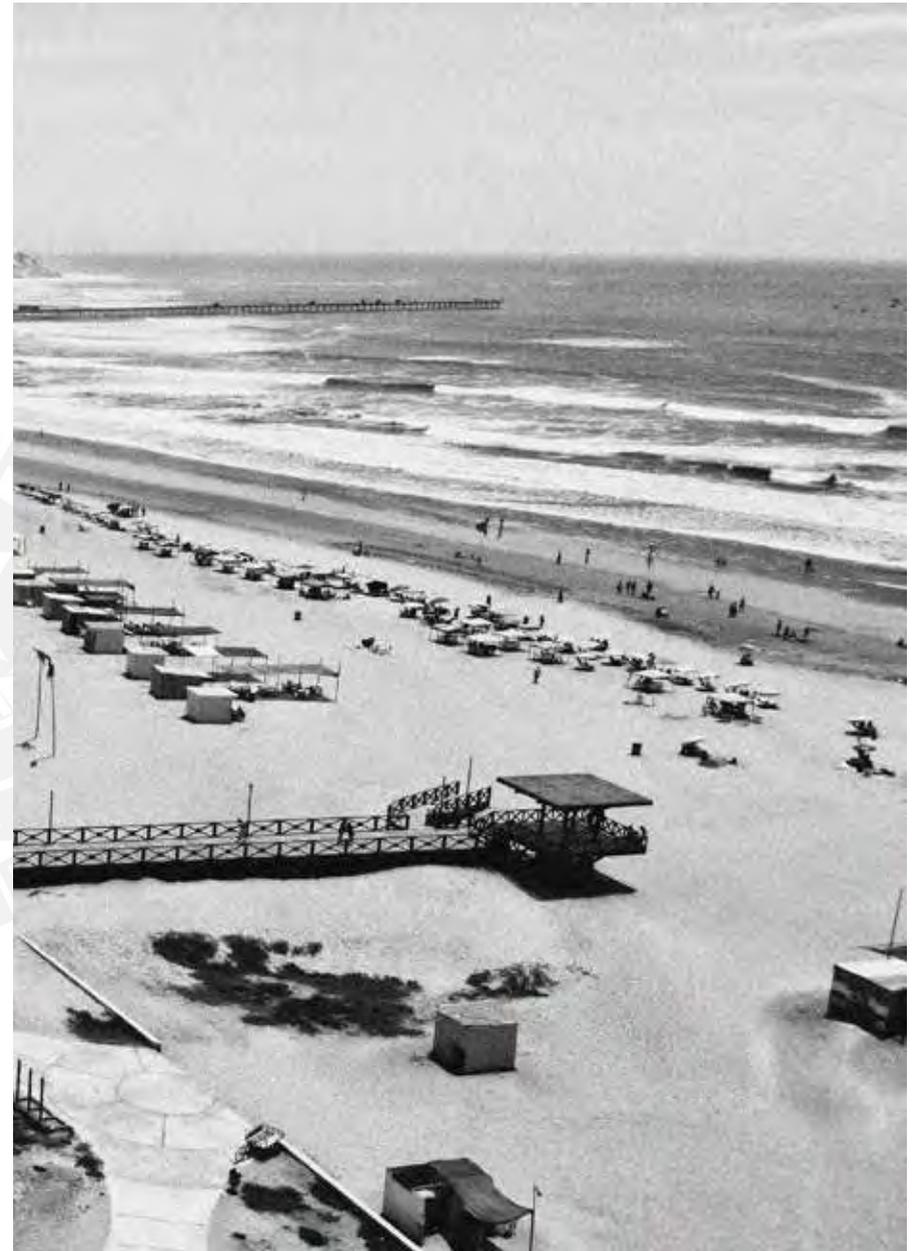
Puerto Eten. Un balneario olvidado



“”

Actualmente, el balneario de Puerto Eten se encuentra inmerso en una situación de informalidad y contaminación debido al incremento descontrolado de la actividad pesquera local, lo cual ha generado una degradación de la playa y una invasión al espacio público.

Historiador Raúl Vásquez Castellanos.
Junio, 2020

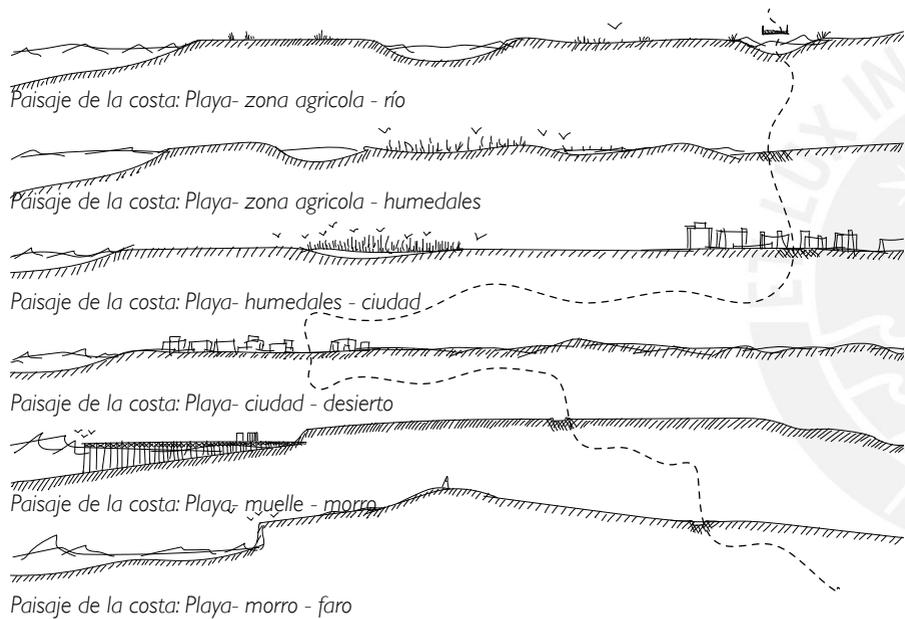


Vista aérea de la playa en relación al muelle. Un paisaje que invisibiliza 2020

Una ciudad detenida en el tiempo



Desarticulación
entre paisajes





MCMXVII

*Mega Puerto Eten, la gran promesa del terminal marítimo.
1970*

Promesas incumplidas

La importancia de Puerto Eten como centro de la actividad portuaria fue notoria en la década de 1920. En su lapso, movilizó un promedio anual de 719462 pasajeros y 184220 toneladas de carga, especialmente azúcar y arroz.

El cierre del muelle en 1978 puso fin a la época de bonanza. Hoy, los lugareños esperan la construcción de un terminal marítimo que facilite la exportación de minerales y productos agrícolas.

Promesas incumplidas



Marcha para la promoción y divulgación del proyecto para Puerto Eten.
2009



'''

Puerto Eten tiene un proyecto de construcción de un terminal marítimo, se han involucrado una gran cantidad de autoridades para realizar estudios de la zona; sin embargo, hasta la fecha no tenemos algún avance o progreso con respecto a esta obra. En algún momento, hubo la intención de construir un muelle pesquero pero la población lo rechazó debido a que viven con la promesa de la construcción del terminal marítimo.

Historiador Raúl Vásquez Castellanos.
Junio, 2020

Problemática en noticias

Recopilación de noticias acerca de Puerto Eten.
Una mirada desde los periódicos

Recogen una tonelada de basura en tres playas de Chiclayo

Limpeza se realizó en los distritos de Pimentel, Puerto Eten y Santa Rosa



Recogen una tonelada de basura en tres playas de Chiclayo
Actualizado el 23/04/2019 a las 15:07

La República

SOCIEDAD



Lambayeque: Servicio Regional de Salud validó mediante prueba de competencia cantidad microbiológica del agua

Playas de Lambayeque consideradas saludables para la población

Los balnearios cumplieron con todos los evaluadores, entre ellos el índice microbiológico del agua, correcta limpieza y la presencia de servicios higiénicos.

La República

DEPORTES



Pimentel permanecerá cerrado como medida de prevención (FOTO: Internet)

Chiclayo: Cierran playas de Pimentel ante expansión del Coronavirus

Municipalidad adoptó medida e invoca a la población a permanecer en sus casas.

La República

SOCIEDAD



Fiscal anticorrupción Ana Zepeda se constató hasta la comuna de Puerto Eten.

Coronavirus: intervienen comuna de Puerto Eten por entrega de canastas a familias no vulnerables

A familias con mejores condiciones de viviendas se les había entregado de dos a tres canastas y en otras una.

La Industria

EL GRAN DIARIO DEL NORTE

LOCAL

Publicado el Domingo, 10 de Marzo del 2019

Pampas de Reque camino a ser un "botadero mortal"



Califica de "ineficiente" labor de CEFA. Se desconoce si existen procesos y sanciones por mal manejo de residuos sólidos.

Verano 2020: el 63% de las playas no son saludables

Según la Dirección General de Salud Ambiental (DIGESA), solo 50 playas son aptas para el público.

02 de enero del 2020 - 9:36 PM Redacción

ACTUALIDAD



Con estos banderines, ubicados a la entrada de cada playa, podrás saber si esta es saludable o no. / Fuente: Ministerio de Salud

La Industria

EL GRAN DIARIO DEL NORTE

Humedales de Eten en peligro de desaparecer



Uso ilegal del agua por agricultores y el desinterés de las autoridades por promover su conservación pondría fin a una zona importante para la preservación y alimentación de aves

La República

SOCIEDAD



Seña contra el Cáncer: lanza campaña denominada El Fundido Prevención

Chiclayo: una de las provincias más vulnerables al aumento de casos de cáncer a la piel [VIDEO]

SEMANARIO Expresión

La noticia veraz de cada semana...

HUMEDALES DE CIUDAD ETEN: EN PELIGRO DE DESAPARECER

Escribe: Semanario Expresión el 02/10/14



Un total de 163 especies de aves, 38 de vegetales, 9 de peces, 4 de crustáceos, y 51 especies fitoplancton, están en peligro de desaparecer, si en el curso de los próximos meses no se d Humedales de Ciudad Eten como Área de Conservación Regional y Patrimonio Natural de la situación se refleja en que hace sólo 9 años el Humedal comprendía 1,377 hectáreas. Ahora invasiones, compra o depredación de tierras, ha perdido 1,113 Has. Sólo cuenta con 26-LARCERY DÍAZ SUÁREZ En medio del puente de Ciudad Eten, distrito de Chiclayo, en la nueva desde esta capital a 13 kilómetros al suroeste, una visión panorámica me advierte lo boscoso de lo comprobar en el lugar los rumores que circulan entre los vecinos de ese distrito y representantes organizaciones ambientales, respecto al mal uso de los Humedales. Esta zona constituye un área características biofísicas requieren ser conservadas y protegidas, por contener ecosistemas espec el departamento de Lambayeque, donde se albergan importantes recursos de la diversidad biológica de los pocos espacios significativos de belleza escénica, productora de bienes y servicios y genero hídricos para la población, que podría desarrollar actividades productivas. Así, se reclama la neces acciones de recuperación y remediación en los Humedales con medidas de urgencia de protección beneficiar a la población de Eten y Monsefú, conservando y protegiendo una de las pocas reserva existen muy cerca de un medio urbano, y hacer prevalecer con urgencia el Área Ecológica, a fin d administración sostenible y participativa. Siempre escuché versiones de antiguos pobladores del d

andina

COMUNICACIÓN DE NOTICIAS

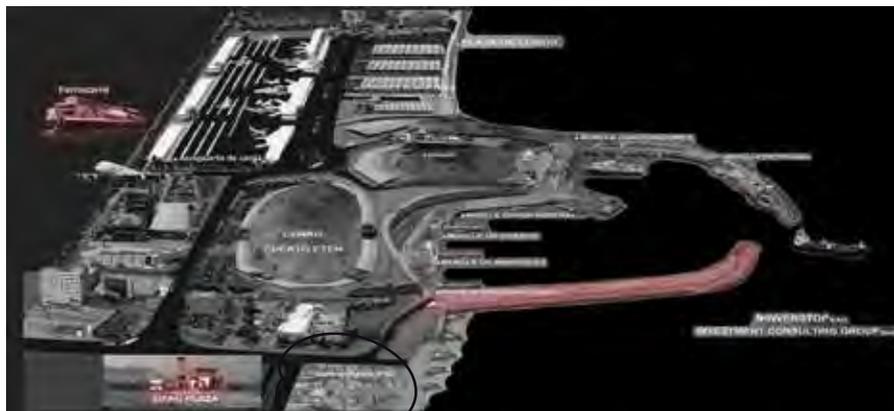
Lambayeque invertirá S/. 8.5 mlns. en obras turísticas en Puerto Eten

Construirán museo de sitio y de acondicionamiento turístico



INTERNET/Andino

Y sin embargo, muchos proyectos por delante...



Mega Puerto 2030

Trenes Lima-Ica y Trujillo-Chiclayo aportarán 552 km de infraestructura ferroviaria, ¿cuánto costarán?

Serán trenes de pasajeros y de mercancías que viajarán a una velocidad máxima de 200 km/h, según el MTC.



Es el 10% de la inversión con financiamiento público y el 12% de gestión privada, según el MTC.

Tren de cercanías Trujillo - Chiclayo

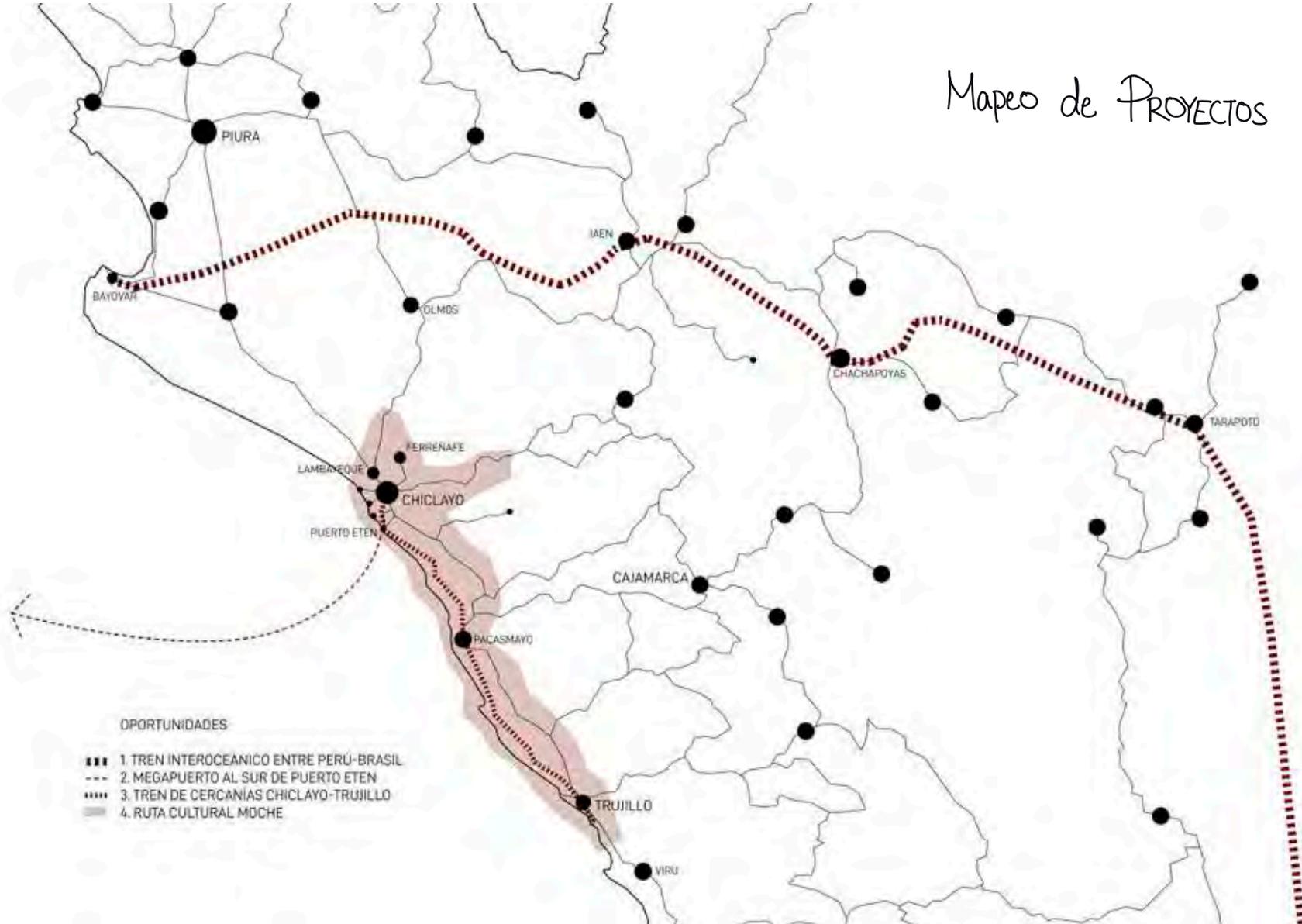


Ruta cultural Moche 2035

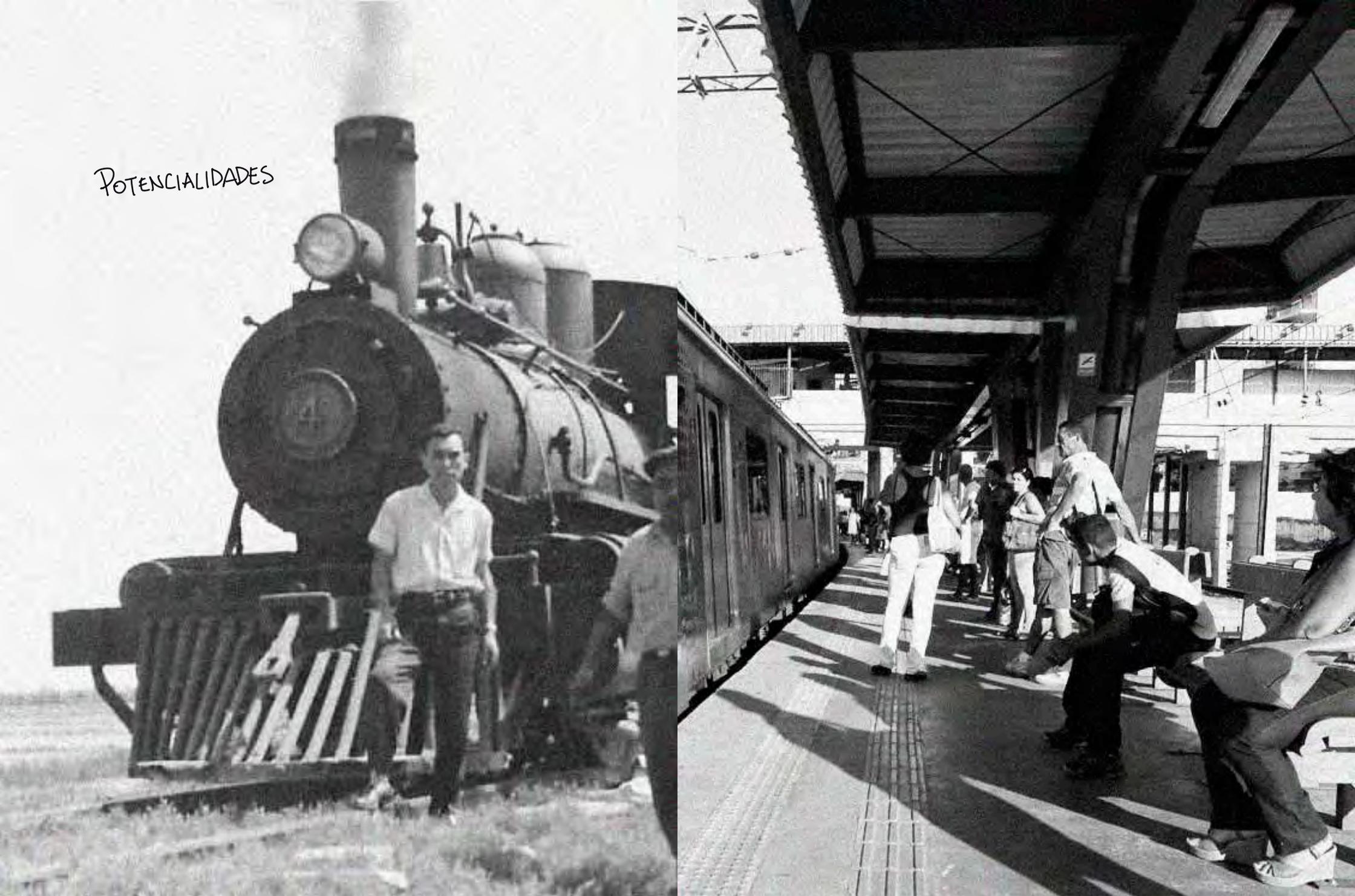


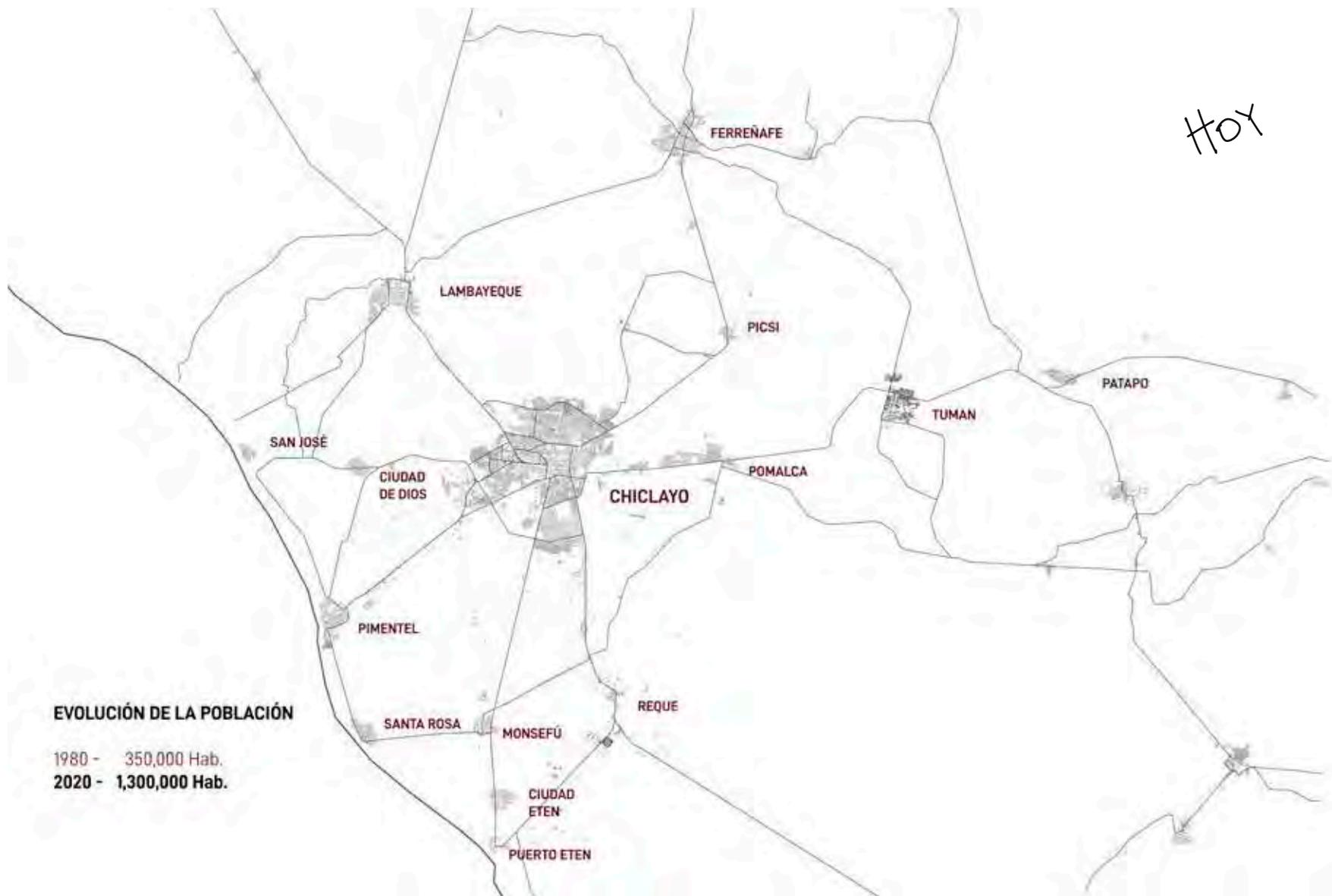
Tren de Iquitos a Chiclayo

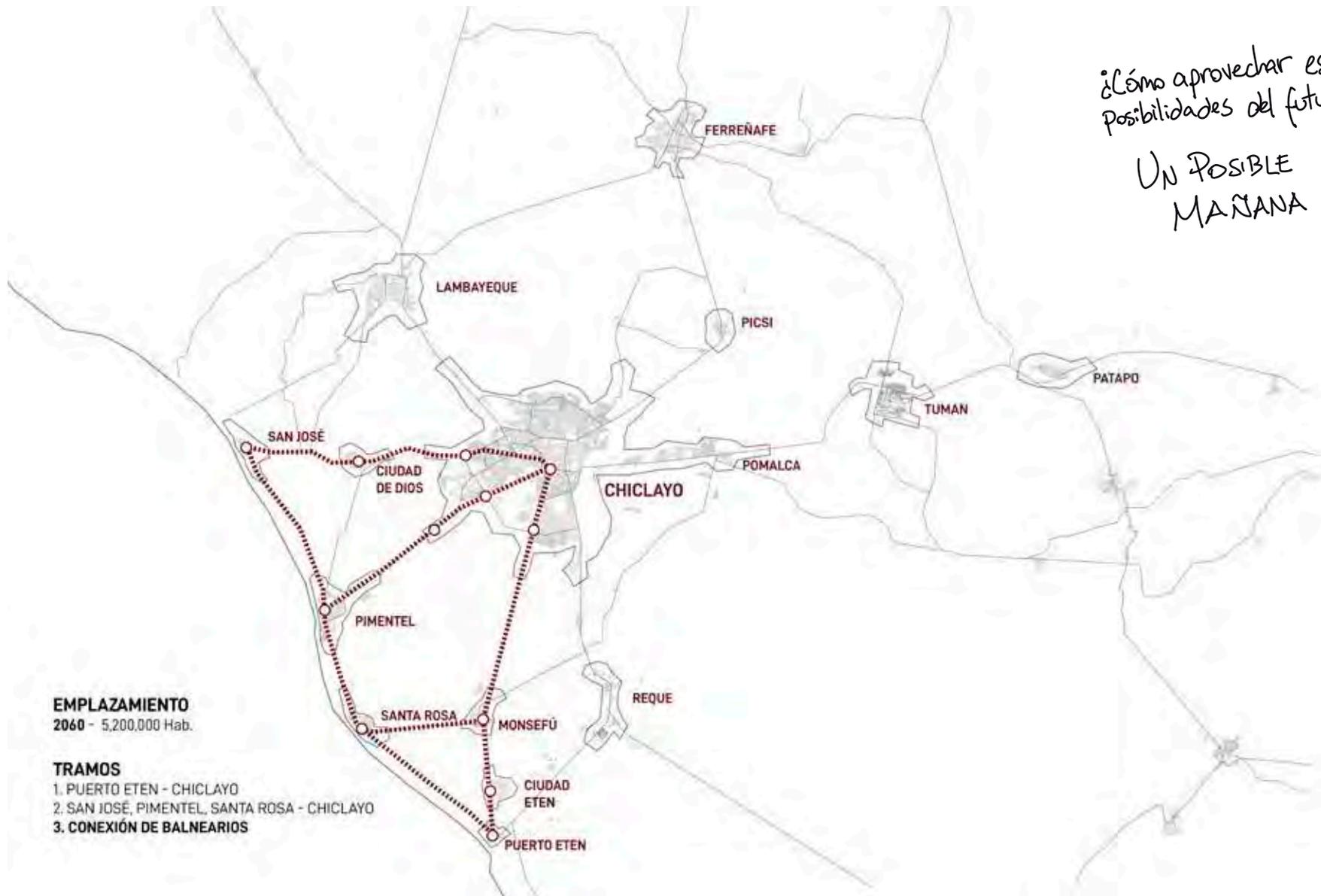
Mapeo de PROYECTOS



POTENCIALIDADES







¿Cómo aprovechar estas posibilidades del futuro?

UN POSIBLE MAÑANA

EMPLAZAMIENTO
2060 - 5,200,000 Hab.

TRAMOS

- 1. PUERTO ETEN - CHICLAYO
- 2. SAN JOSÉ, PIMENTEL, SANTA ROSA - CHICLAYO
- 3. CONEXIÓN DE BALNEARIOS

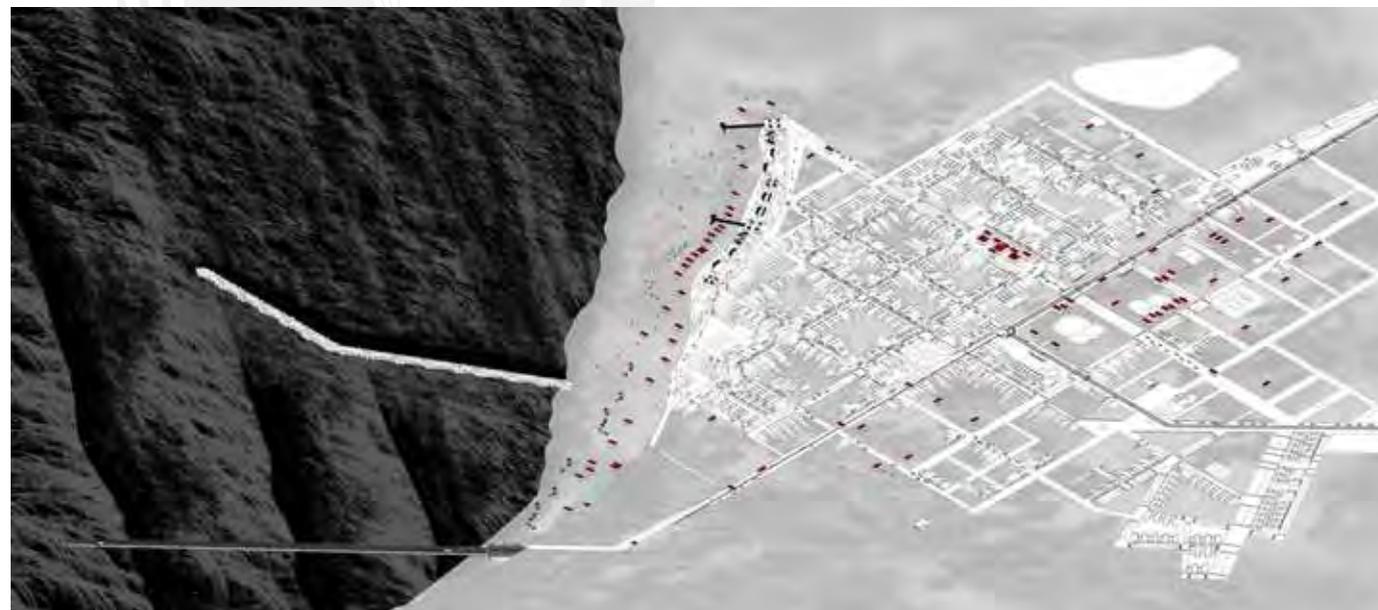


Escenario SIN INTERVENCIÓN x(-10)
Una ciudad congestionada y saturada

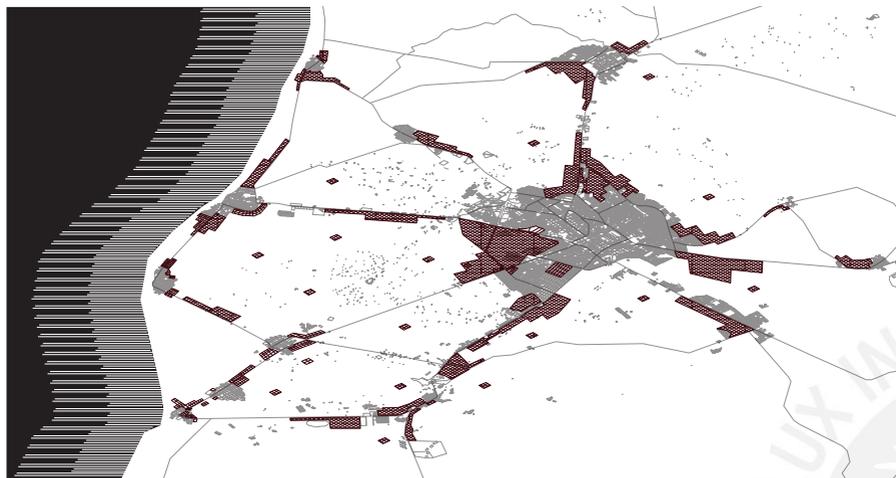
Inmobiliaria interviene en el lote de la estación. Destrucción del muelle por deterioro de estructuras. Turismo acelerado y descontrolado. Congestionamiento vehicular y saturación urbana. Conflicto entre los barcos de la pesca y playistas

Escenario PROYECTADO [IDEAL] x(+10)
Una ciudad con infraestructuras rehabilitadas y articuladas

Proyección del tren de cercanías y rehabilitación de la estación. Mantenimiento correcto del muelle para la pesca artesanal. Correcta gestión del sector turístico y articulado a la ruta moche. Generación de intervenciones en la ciudad para la integración. Equipamiento urbano para el uso peatonal



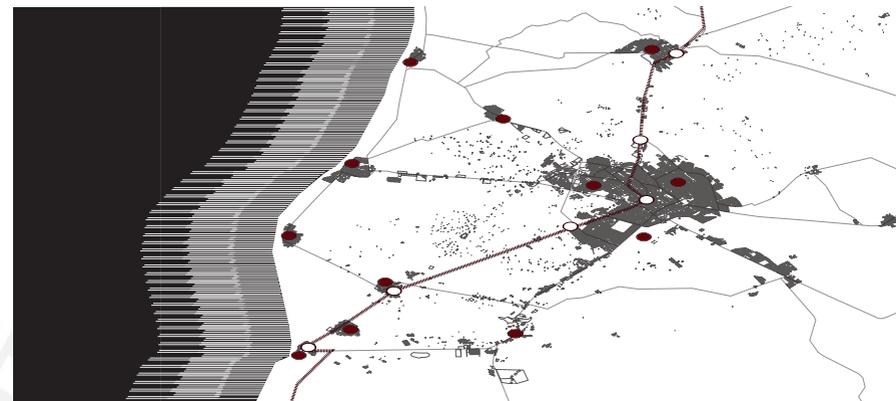
Escenario SIN INTERVENCIÓN x(-10)
Una ciudad congestionada y saturada



Población

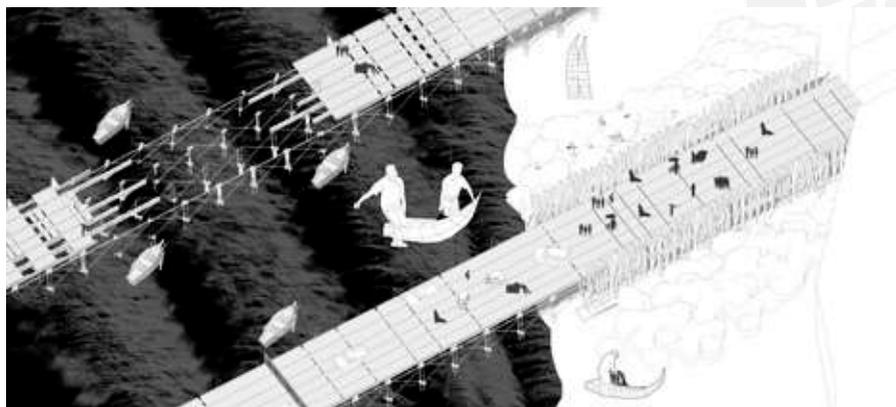
Crecimiento acelerado de la metrópolis disgregada de Chiclayo. Se busca evitar el aprovechamiento de las inmobiliarias.

Escenario PROYECTADO [IDEAL] x(+10)
Una ciudad con infraestructuras rehabilitadas y articuladas



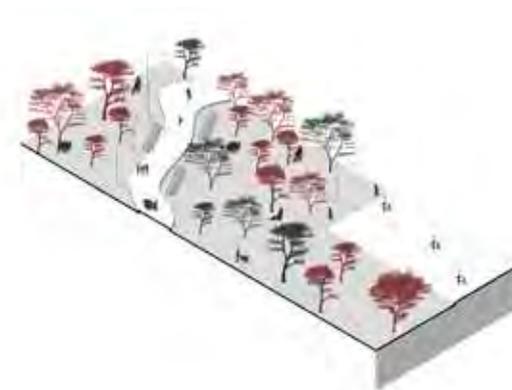
Proyectos

Articular el tren de cercanías proyectado al espacio abandonado y deteriorado de la antigua estación.



Pescadores

Prevenir la falta de mantenimiento al muelle porque afecta a los pescadores de Puerto Eten.



Ecosistemas

Permitir la propiación de la naturaleza en los espacios de poco uso como la estación.

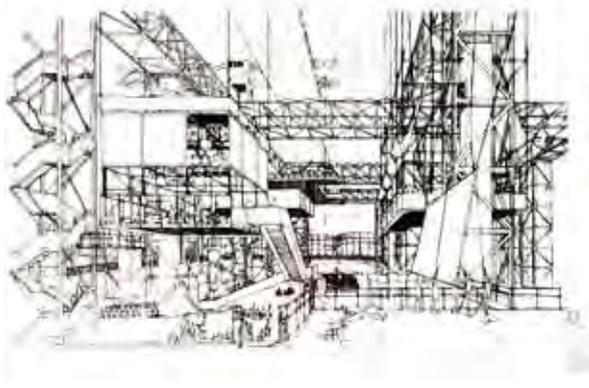
5.

Referentes y Proceso de Diseño



Folies de Tschumi
1983

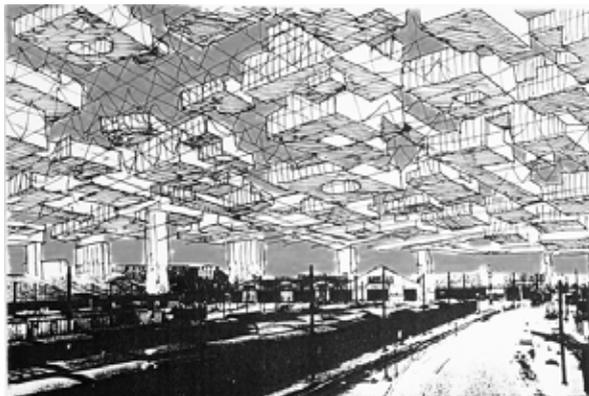
Referentes de diseño



Fun palace
Cedric Price



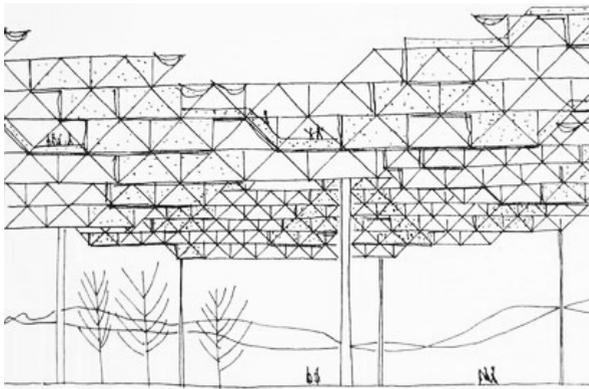
Aviario Snowdon
Cedric Price



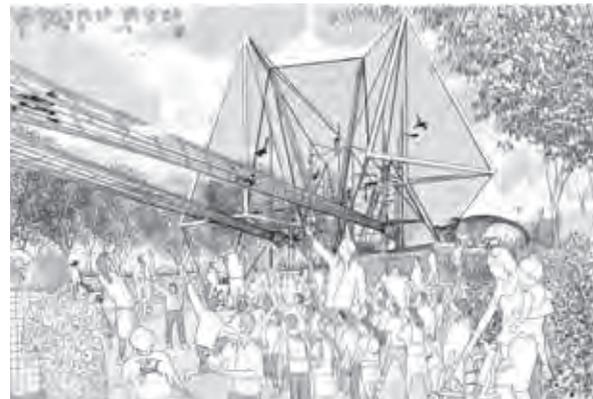
Spacial city
Yona Friedman



Aviario Snowdon
Cedric Price

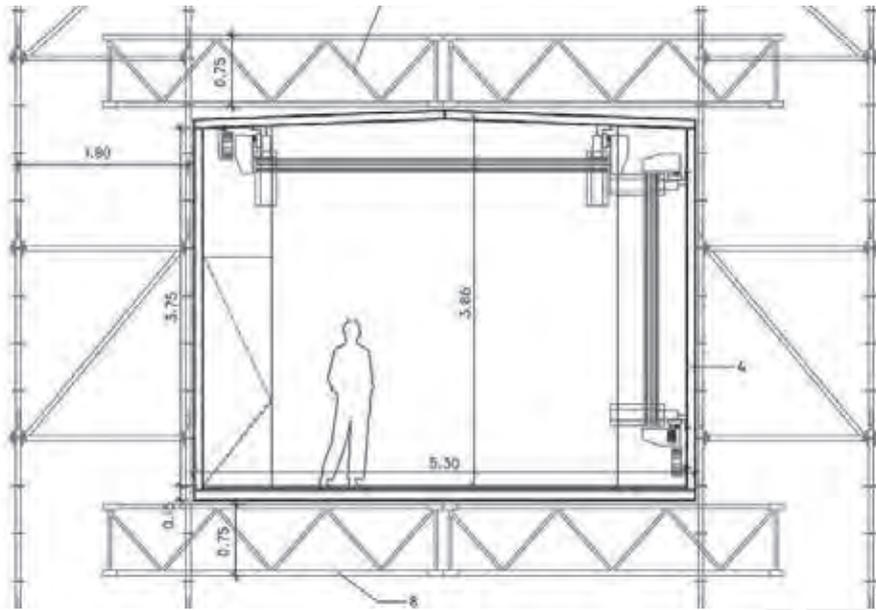


Spacial city
Yona Friedman

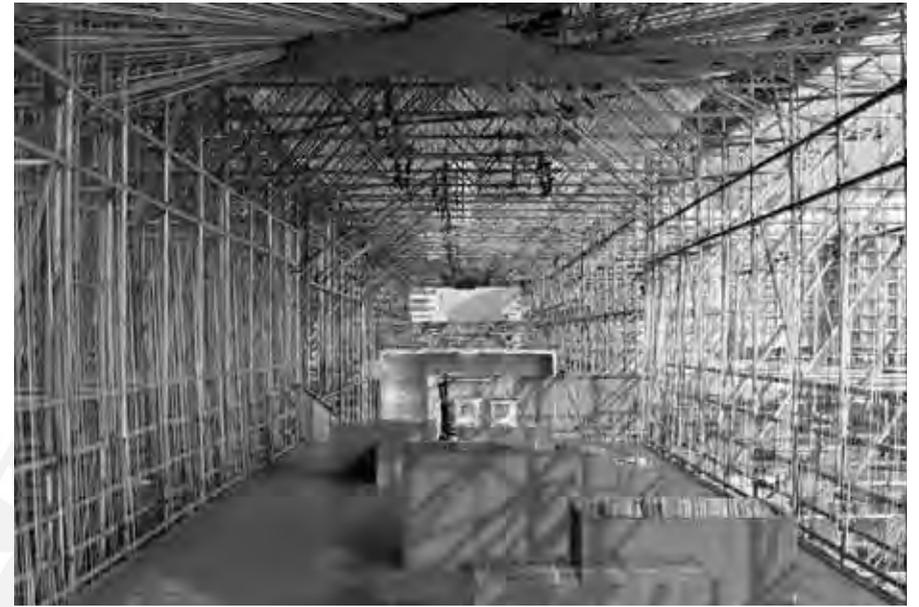


Aviario Snowdon
Cedric Price

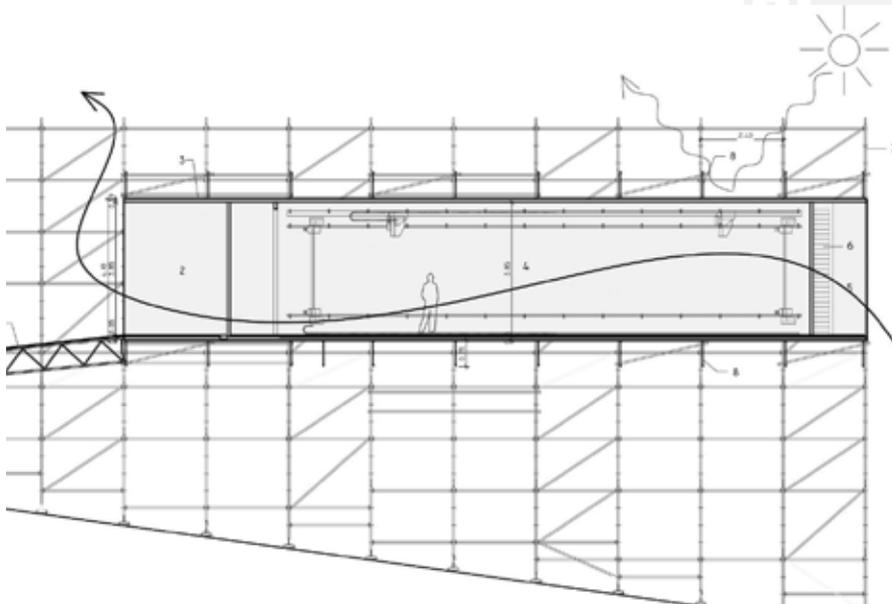
Referentes de diseño



Centro de exhibición. Pabellón de humanidades. Carla Juaçaba + Bia Lessa 2012



Centro de exhibición. Pabellón de humanidades. Carla Juaçaba + Bia Lessa 2012

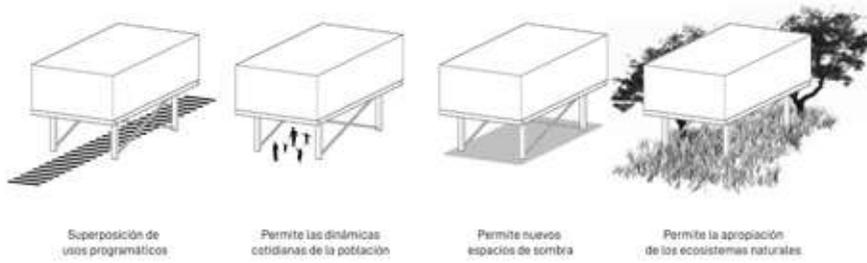


Centro de exhibición. Pabellón de humanidades. Carla Juaçaba + Bia Lessa 2012

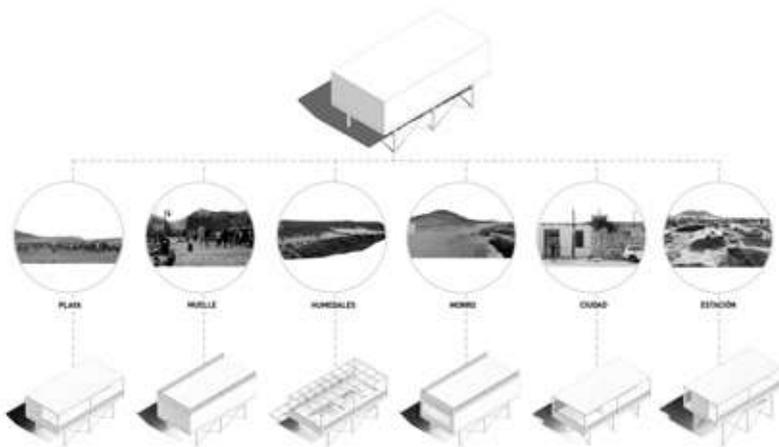


Centro de exhibición. Pabellón de humanidades. Carla Juaçaba + Bia Lessa 2012

Procesos.
Una micro intervención urbana a manera de módulo con diferentes capacidades

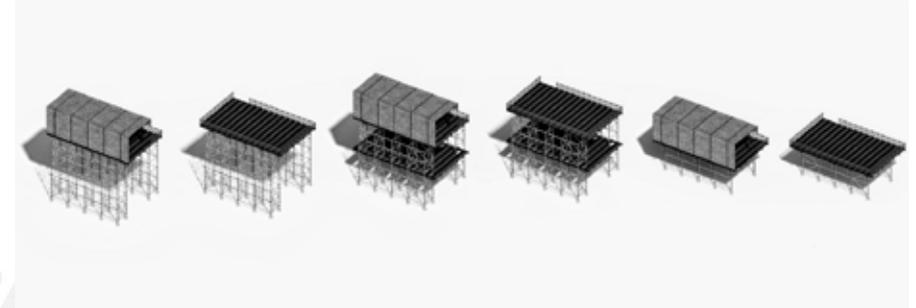


Micro intervención con distintas capacidades
2 pisos. 3 metros de altura cada una

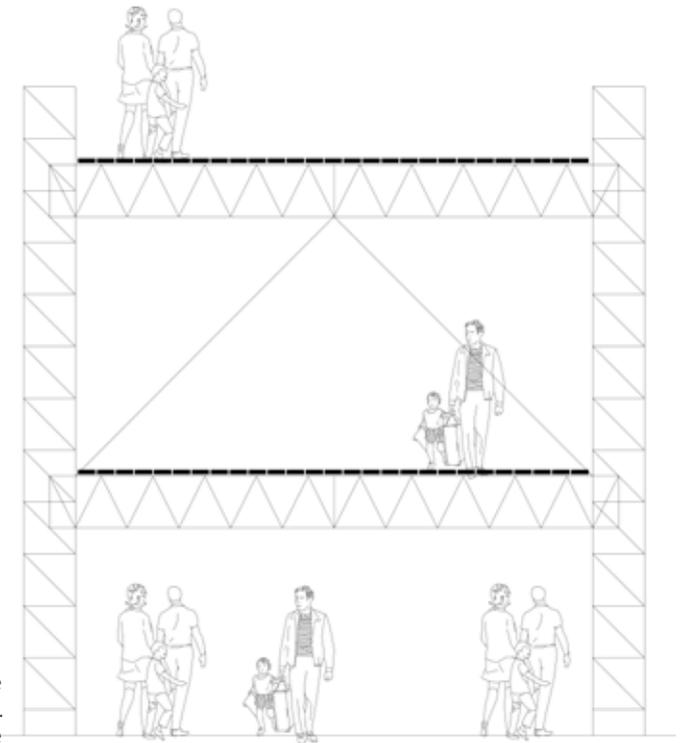


El paisaje transforma al módulo
La estructura permanece

Procesos.
Un pasado industrial que carga con los sistemas actuales de relaciones.



6 tipologías de módulo. Sistema constructivo de andamios para estructurar las plataformas.



Relación posible
entre alturas y pisos.
Exploración del detalle

Lugar: Atin



Las ciudades y los muertos 6

No hay ciudad más propensa que Atin a gozar de la vida y huir de los afanes. Y para que el salto de la vida a la muerte sea menos brusco, los habitantes han construido una copia idéntica de su ciudad bajo el agua. Esos cadáveres desecados de manera que no quede sino el esqueleto revestido de piel escamosa, son llevados allá abajo para seguir con las ocupaciones de antes. Cuando el tren y el muelle seguían en funcionamiento, de estas, son los momentos despreocupados los que gozan de preferencia: los más de ellos se instalan en torno a vagones puestas, o en actitudes de danza hacia el mar o con el gesto de tocar la trompeta por el mirador en el faro.

Sin embargo, todos los comercios y oficios de Atin de los vivos funcionan bajo el agua, o por lo menos aquellos que los vivos han desempeñado con más satisfacción que fastidio: el pescador, en medio de todos los pescados detenidos de su barco, arrima una oreja apergaminada a unas redes desordenadas; una vendedora jabona con la brocha seca las escamas del pescado mientras este mira hacia el horizonte clavando en el sol las orbitas vacías, una muchacha de calavera risueña ordena unas espinas de jurel y las ancla en la orilla.

Claro, son muchos los vivos que piden para después de muertos un destino diferente del que ya les toco: la necrópolis esta atestada de cazadores, banqueros, generales, más de cuanto conto nunca la ciudad viviente detenida en el tiempo.

La obligación de acompañar abajo a los muertos y de acomodarlos en el lugar deseado ha sido confiada a una cofradía de encapuchados. Ningún otro tiene acceso a Atin de los muertos y todo lo que se sabe de abajo se sabe por ellos. Dicen que la misma cofradía existe entre los muertos y que no deja de darles una mano. Dicen que cada vez que descienden encuentra algo cambiado en Atin de abajo, los muertos introducen innovaciones en su ciudad; no muchas, pero si fruto de su reflexión ponderada, no de caprichos pasajeros. Dicen que esto no ocurre solo ahora: en realidad habrían sido los muertos quienes construyeron Atin de arriba a semejanza de su ciudad. Dicen que en las dos ciudades gemelas no hay ya modo de saber cuáles son los vivos y cuáles son los muertos. Dicen que ayer fue, es y será el ahora.

El gran Kan ha soñado una ciudad; la describe a Marco Polo:

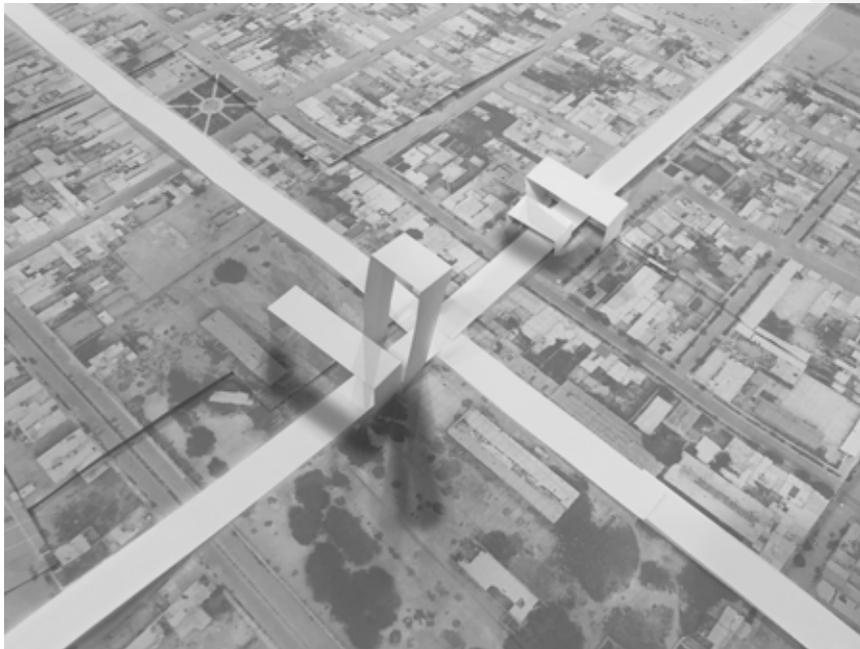
- *El puerto esta expuesto al norte, en la sombra. Los muelles son altos sobre el agua turbia que golpea contra el acantilado; escaleras de piedra bajan resbalosas de algas. Barcas de totora esperan en el fondeadero a los viajeros que se demoran en el muelle diciendo adiós a sus familias. Las despedidas son silenciosas. Hay mucho viento, todos se tapan el rostro por las gotas del mar; desde la orilla no se distinguen los contornos; hay neblina; la barca aborda una nave anclada. Los que se quedan se asoman a las escarpas del muelle para seguir con los ojos al barco hasta que dobla el cabo; y se despiden así con las manos agitando un trapo blanco. Busca a Atin, vete de viaje, explora las costas y busca a Atin. Después vuelve a decirme si mi sueño corresponde a esta bonesta historia.*

- *Perdóname, señor: no hay duda de que tarde o temprano me embarcare en aquel muelle – Marco suspira -, pero no volveré para contárselo.*

La ciudad tiene una condición simple: existen partidas, pero no retornos.

Composición

La imagen representa un poco de todo, una secuencia de espacios que se ancla en el lugar de manera pertinente y desarrollándose para permitir las dinámicas culturales locales. Redes que entrelazan las historias, las personas, los espacios y los ecosistemas. Los materiales: la madera, la totora, el fuego. Los artefactos usados para la pesca: las redes, los anzuelos, las boyas, las sogas, el ancla. El paisaje: las piedras, la arena, las dunas, el humedal. Redes de cercanías representa la materia de Puerto Eten.



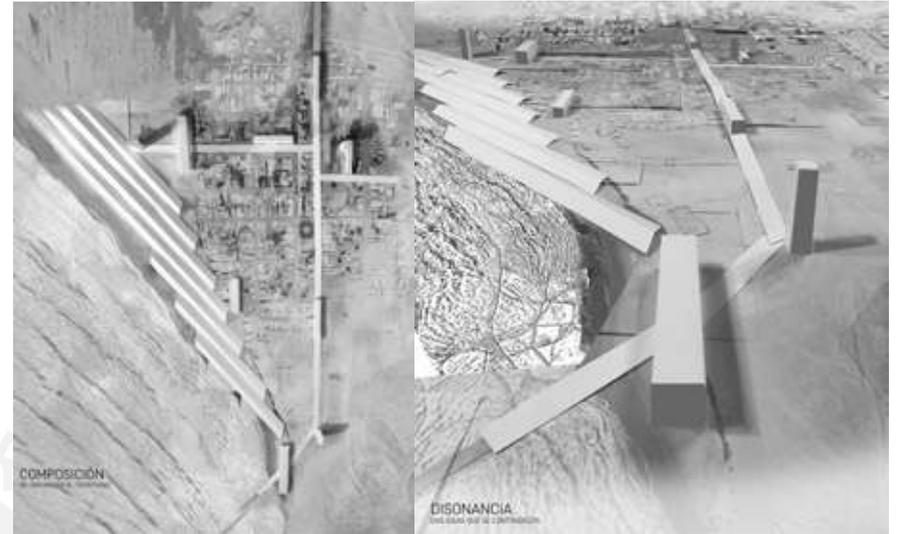
Entre cruces



Expansión y límites



Ingreso al borde



Composición y disonancia

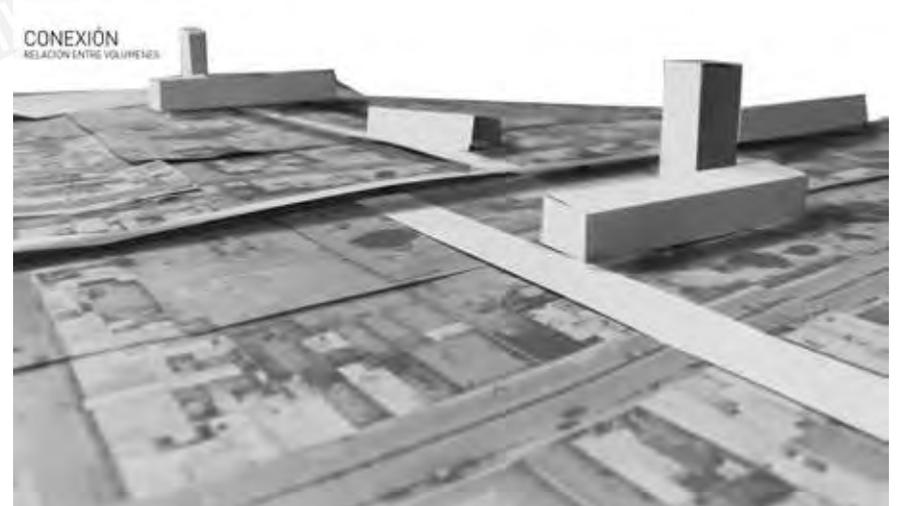
Transformaciones en el balneario

detalles

proceso



Perforaciones al terreno



CONEXIÓN
RELACION ENTRE VOLÚMENES

03 Materialidad



Superficies, arena y rocas

Los materiales se juntan, se dispersan, se relacionan y acomodan. Las volumetrías flotan en la superficie. La maqueta explora la relación de los distintos materiales, usos y formas para sintetizar las estructuras y los instrumentos usados en Puerto Eten. Desde la red que cae en los techos hasta el camino que recorre las infraestructuras.



Quemar la madera, la materia



Superficies y materiales de Puerto Eten



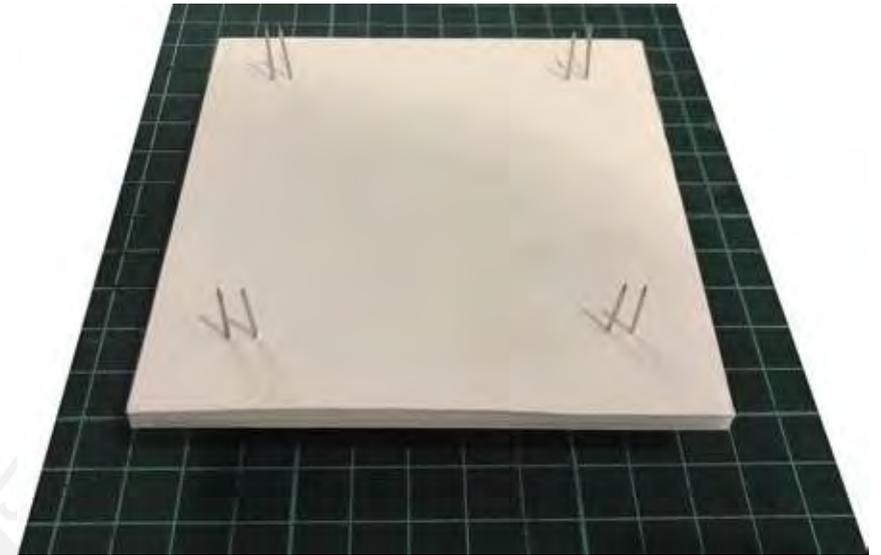
Superficies y materiales de Puerto Eten



Texturas y colores



Geometría de la materia



Alturas y escalas

proceso

ideas



Escala de las estructuras

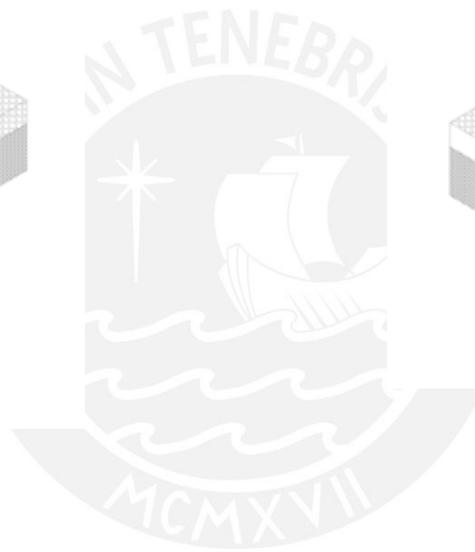
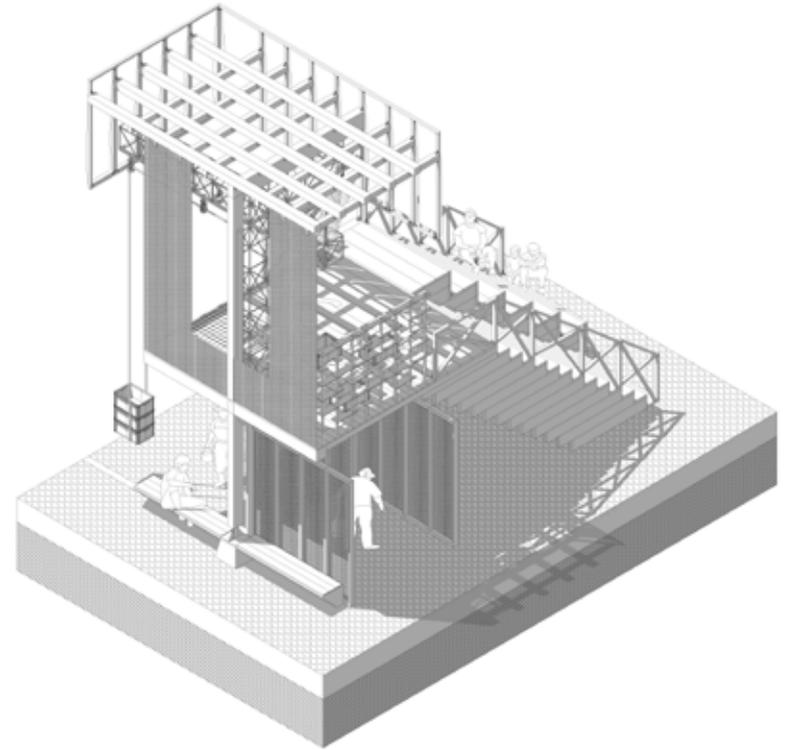
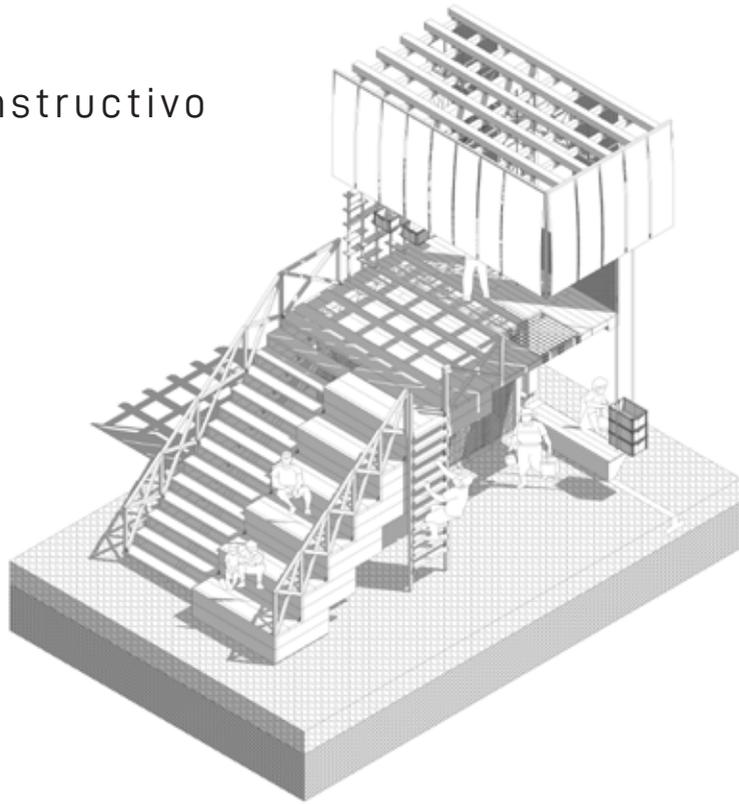


Geometría de la materia



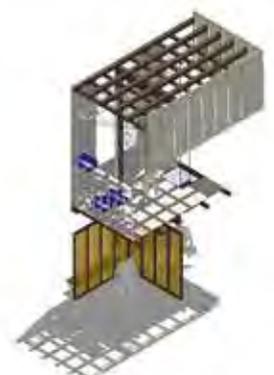
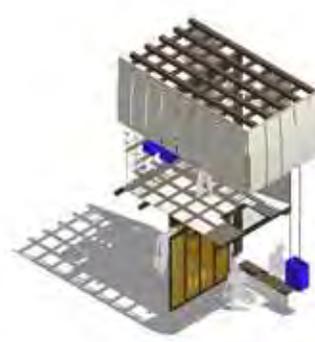
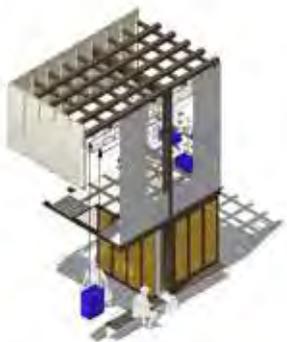
Tensiones

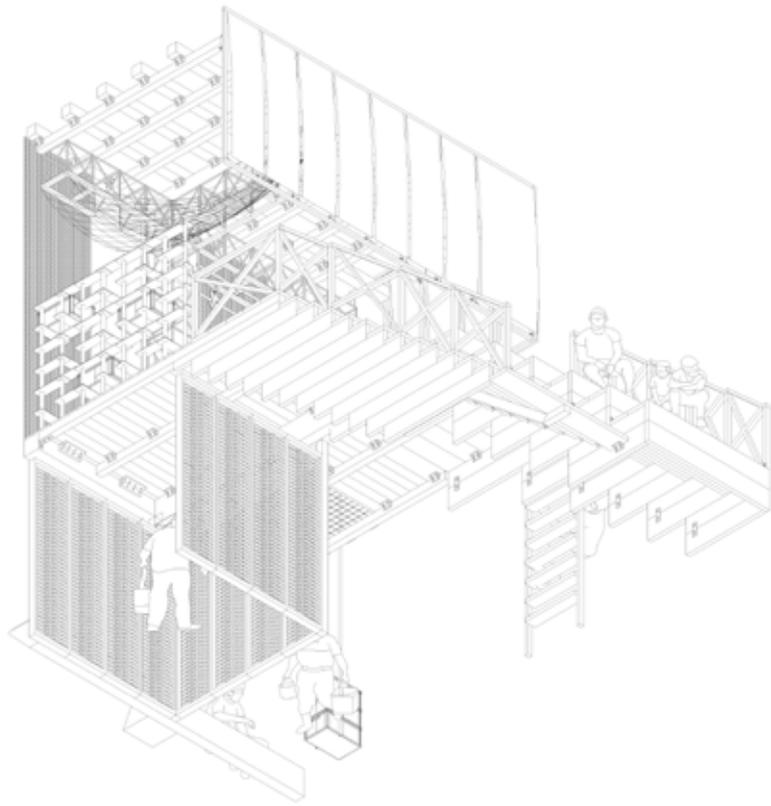
04
Constructivo



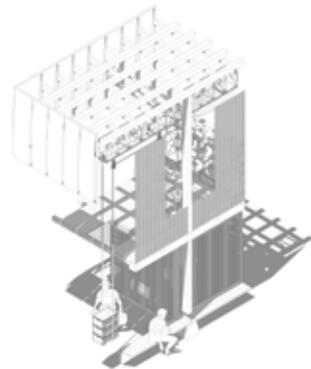
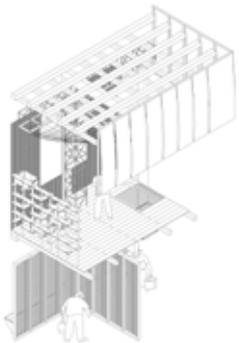
proceso

proceso





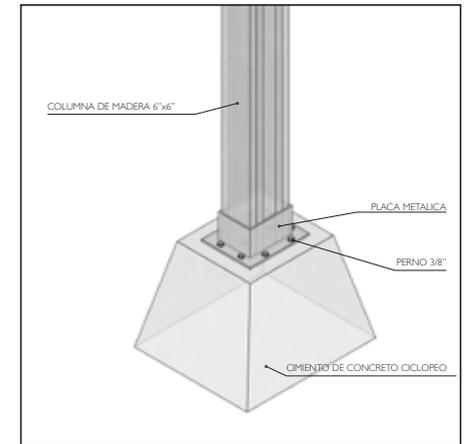
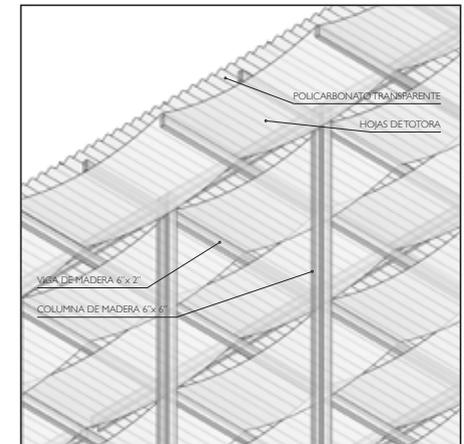
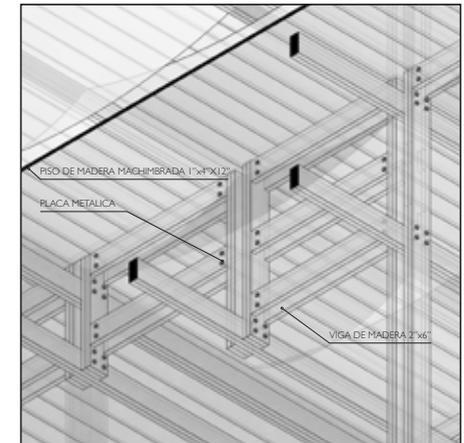
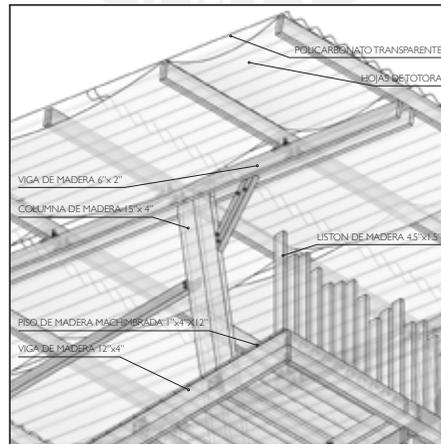
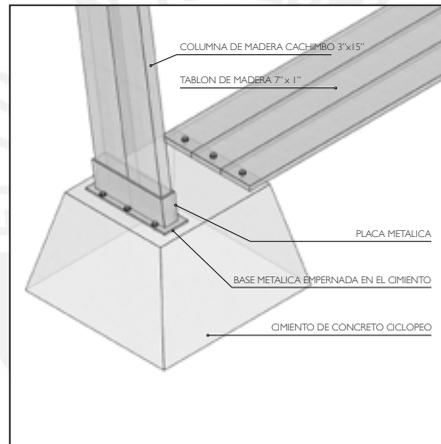
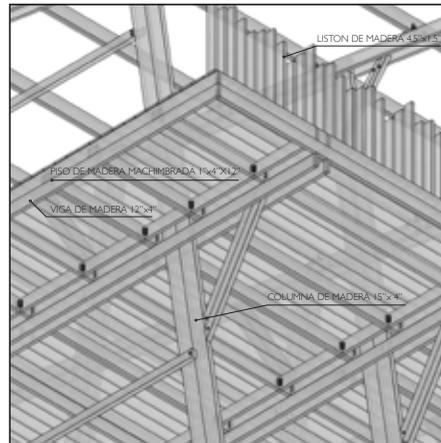
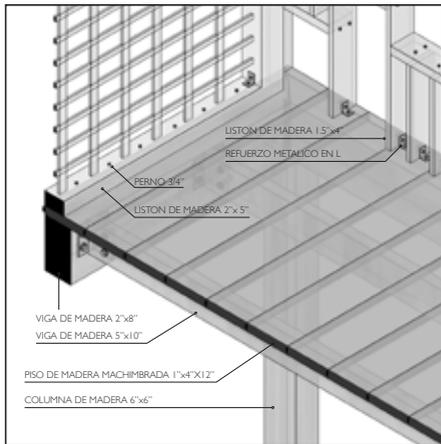
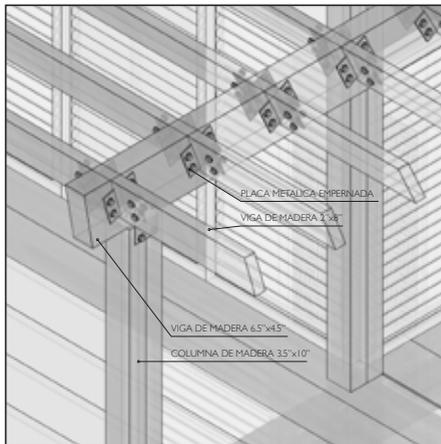
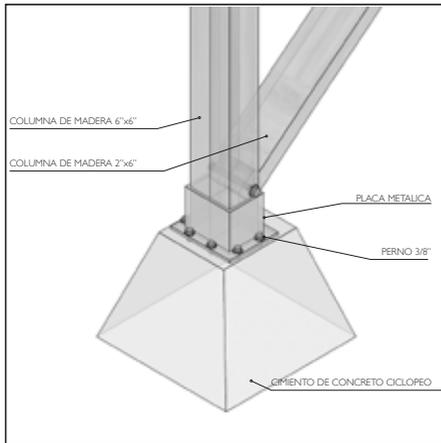
proceso

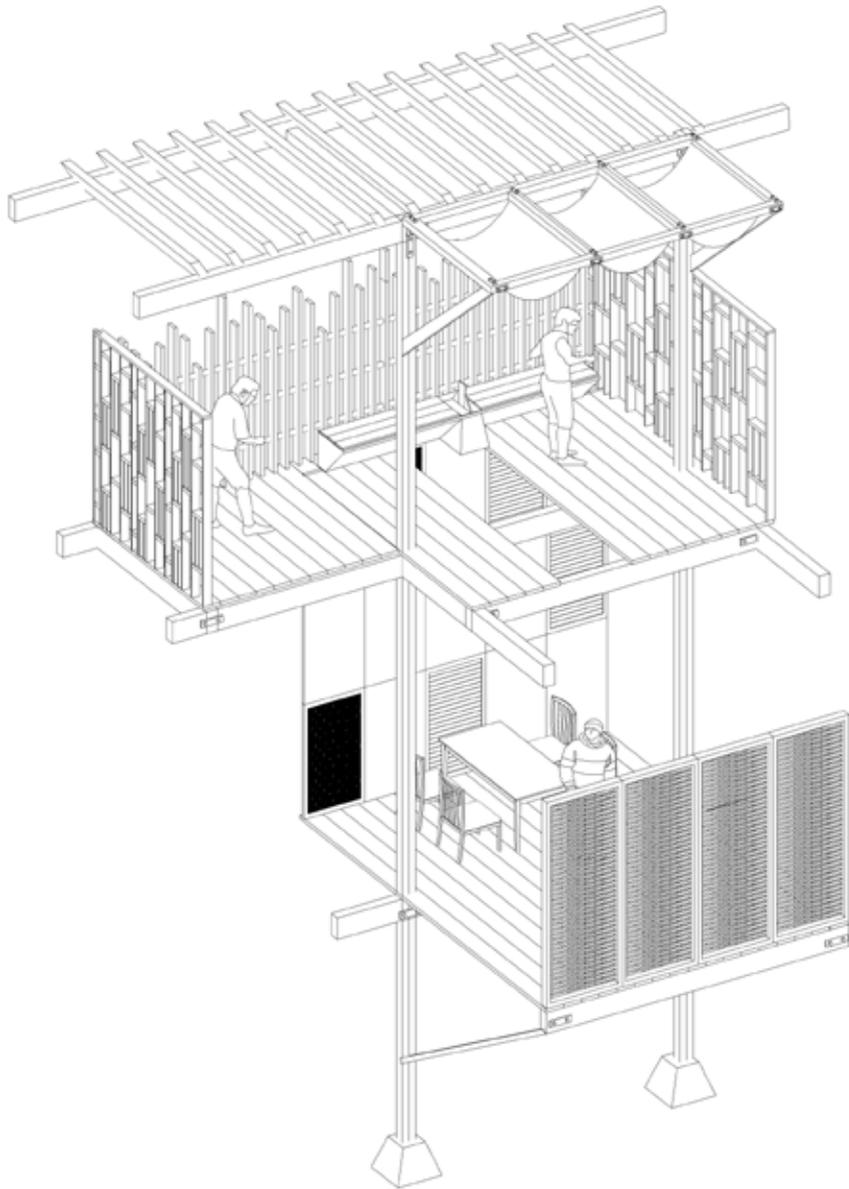


Superficies y materiales de Puerto Eten



Superficies y materiales de Puerto Eten





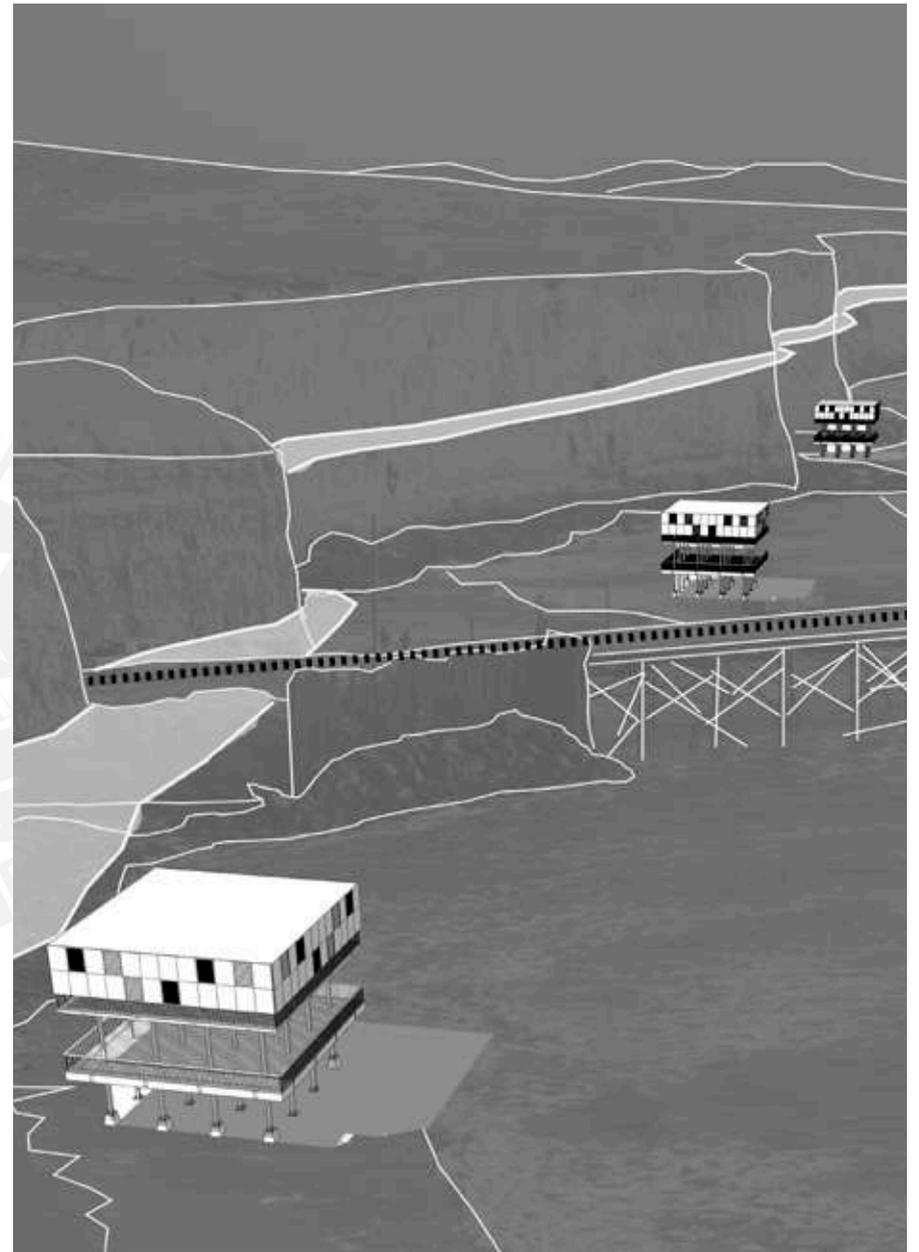
Superficies y materiales de Puerto Eten



Superficies y materiales de Puerto Eten

6.

Sistema de puntos, líneas y superficies.



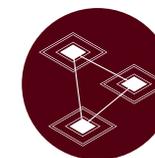
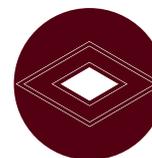
Líneas que recorren el morro Makero. Puntos en la orilla y muelle que conecta a la ciudad

Distribuir Puntos

El proyecto integral busca generar focos de atracción en torno a las relaciones del borde costero, de la pesca principalmente y de las dinámicas de la comunidad. Busca distribuir los espacios en toda la ciudad para regenerar sus espacios y activar económicamente la fuente de trabajo más importante para Puerto Eten: la pesca artesanal.



Módulos

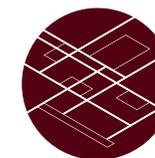
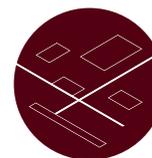


Articular Líneas

Las calles transversales al eje longitudinal de la vía del tren se articulan para generar una red que conecte peatonalmente al malecón y la playa. Las dinámicas permiten entender la configuración en torno a las actividades de pesca sobre la calle y la ciudad. Se toman distintas estrategias sobre las vías de Puerto Eten para hacer posible la red pesquera.



Red

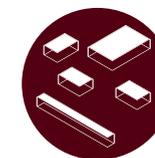
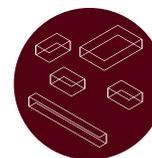


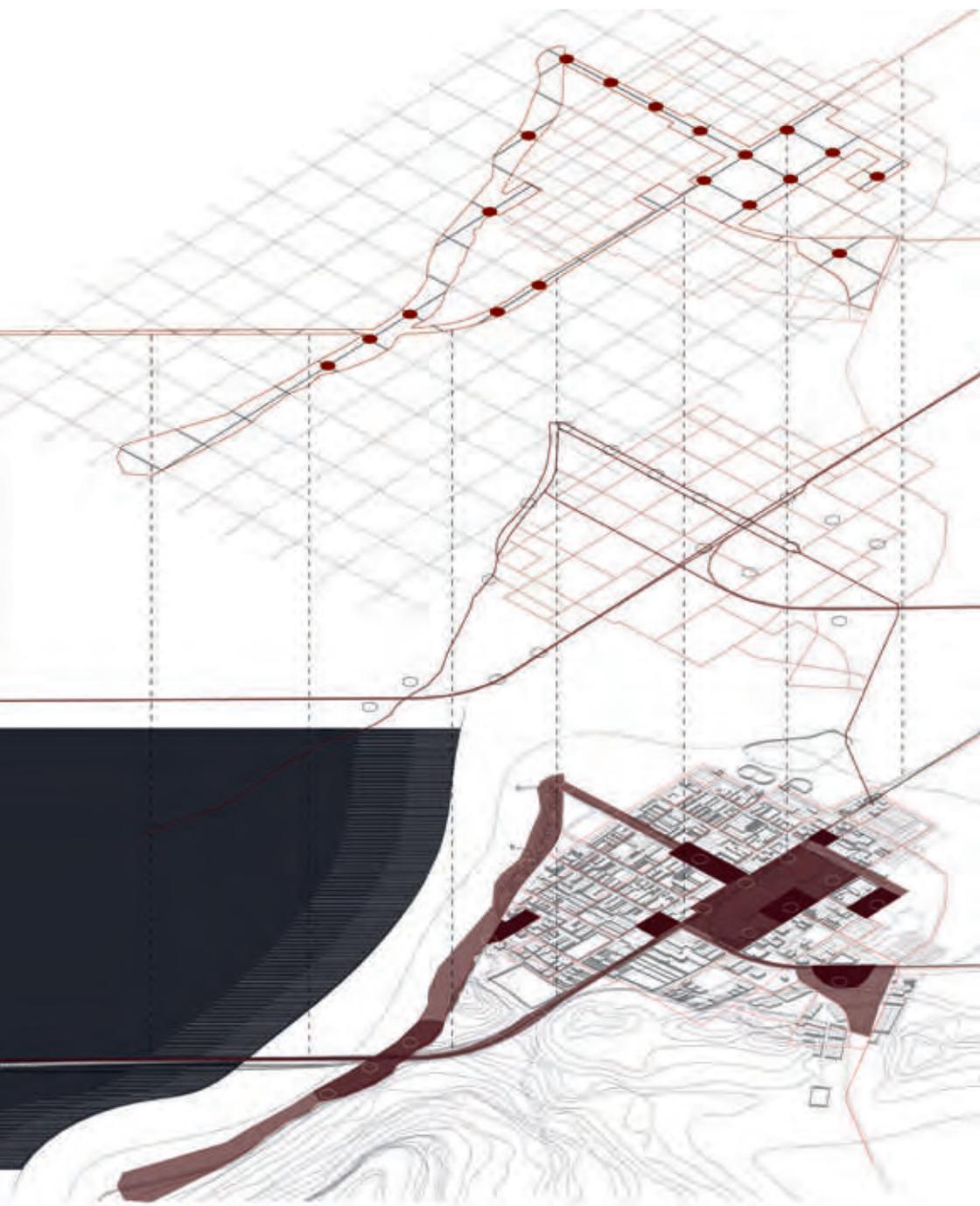
Recuperar Superficies

El proyecto busca integrar los proyectos a futuro sobre Puerto Eten para entender al centro poblado como un nodo articulador de cercanías entre Trujillo y Chiclayo desde la estación abandonada, integrando sus ecosistemas. Además, constituir el paisaje natural del morro y playa con el muelle para regenerar la actividad productiva de pesca.

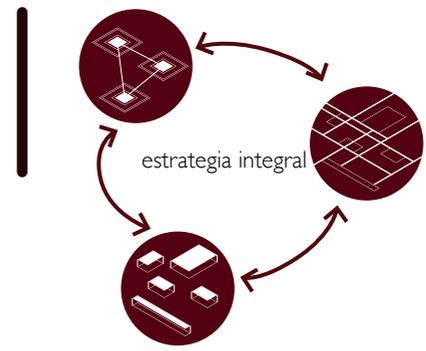


Paisaje



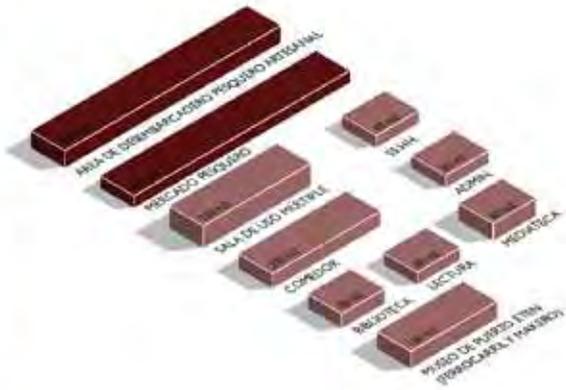


Programa y estrategias: Redes pesqueras
- Líneas, puntos y superficies

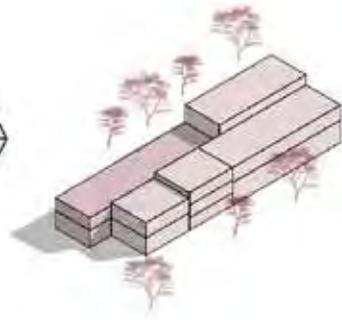


EMPLAZAMIENTO

PROGRAMA
dpa + comunidad



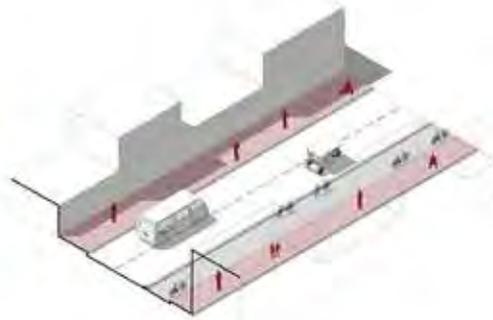
EDIFICIO
ideal



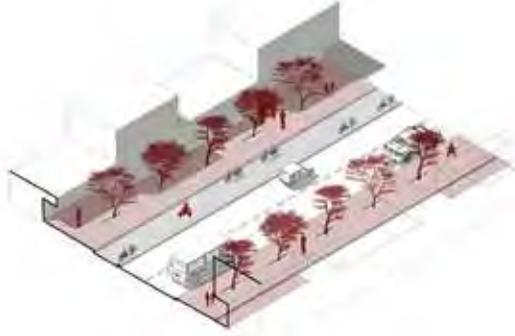
PAISAJE
articulado y distribuido



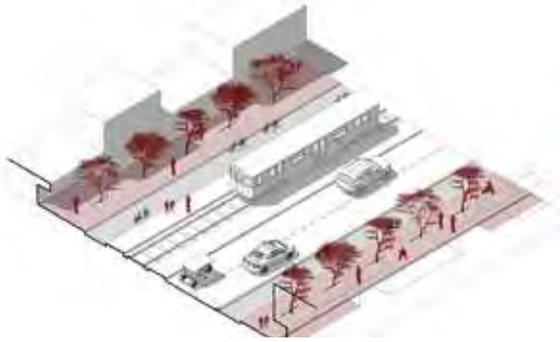
TIPOLOGÍA 1
vía: **peatón** |
bicicleta | auto



TIPOLOGÍA 2
vía: **peatón** | bicicleta
| vegetación | auto



TIPOLOGÍA 3
vía: **peatón** | bicicleta |
tren | vegetación | auto



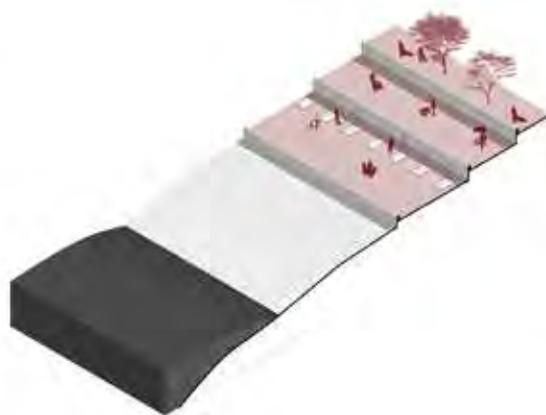
CALLES

SUPERFICIES

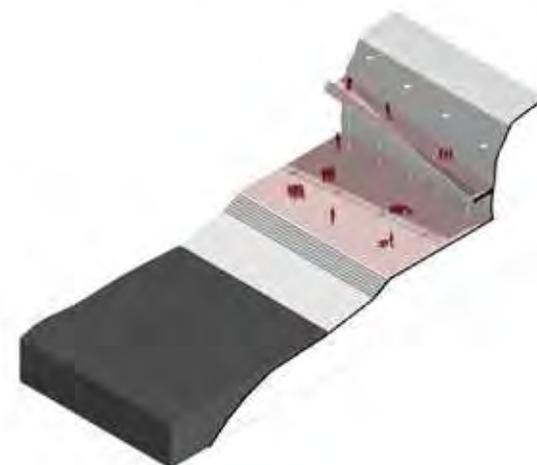
MAR 1
zona de estar



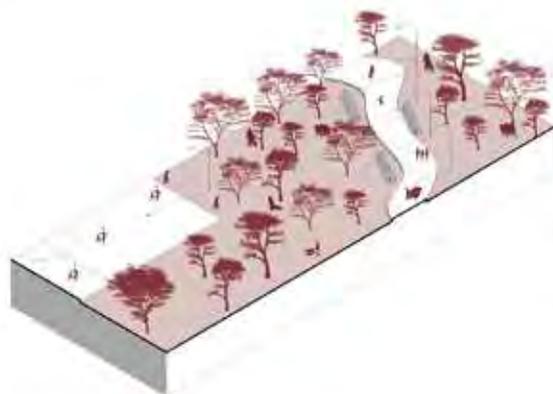
MAR 2
zona de esparcimiento



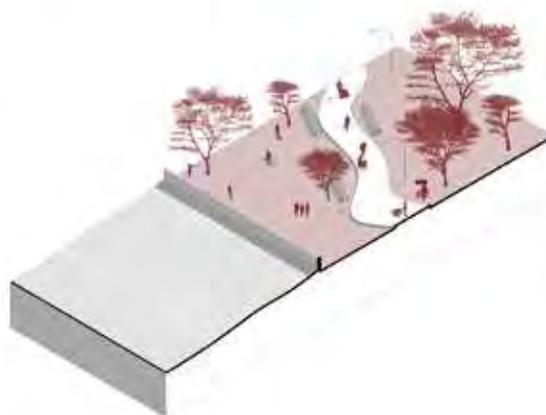
MAR 3
zona de paso



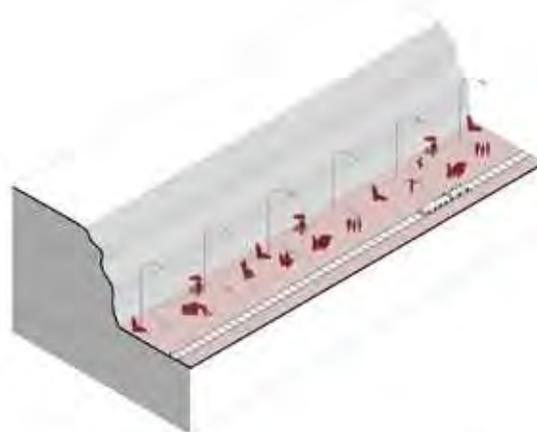
CIUDAD 1
zona de estar



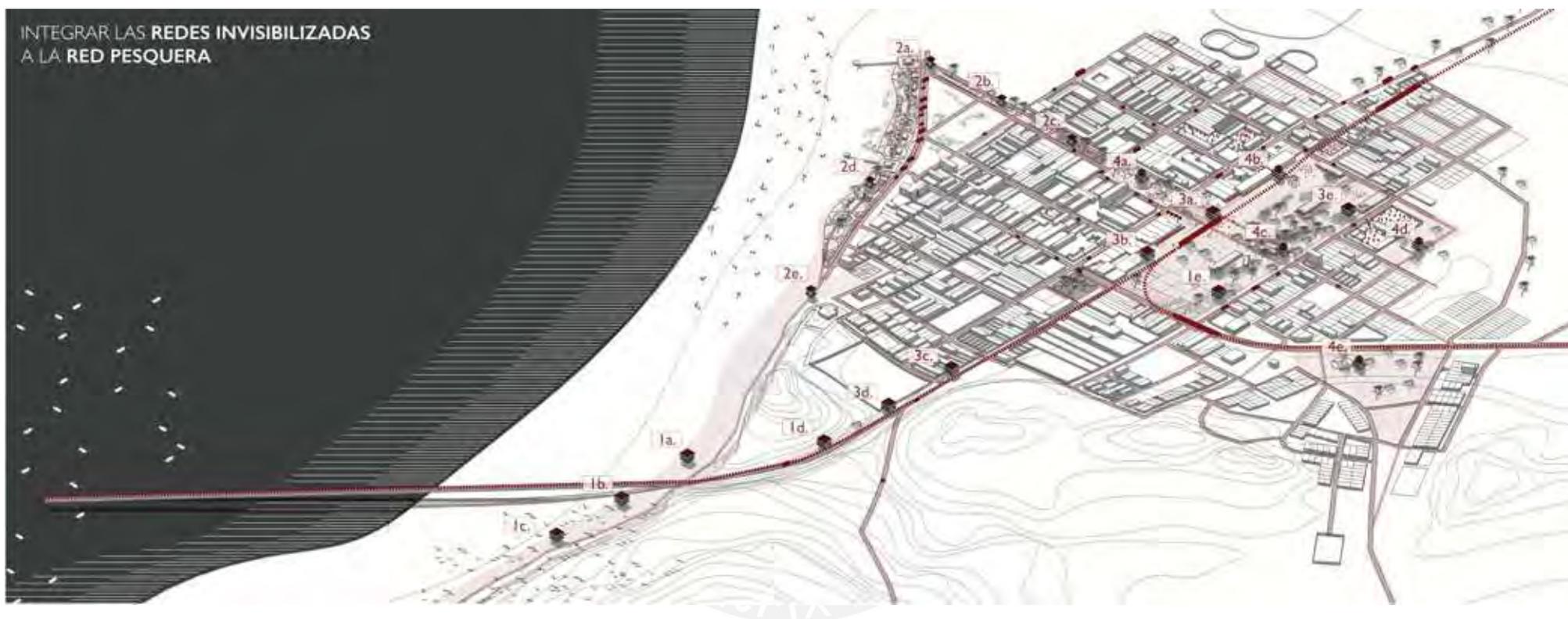
CIUDAD 2
zona de esparcimiento



CIUDAD 3
zona de paso

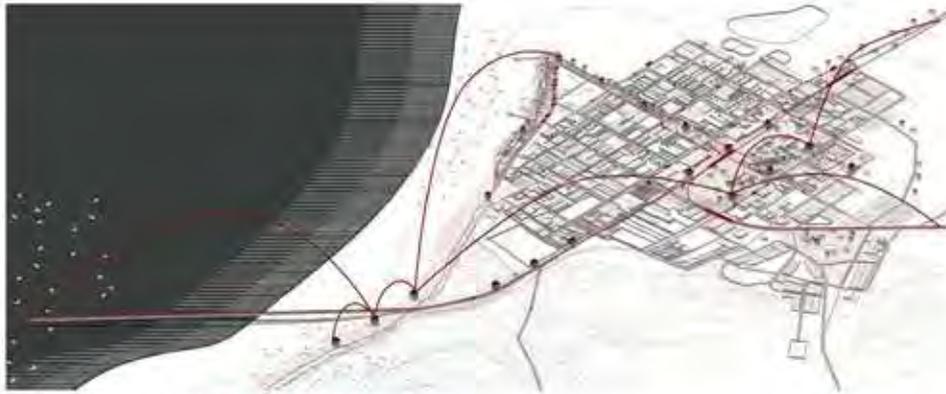


INTEGRAR LAS REDES INVISIBLES
A LA RED PESQUERA



Integrar

El balneario de Puerto Eten ofrece distintos paisajes segmentados, fragmentados y deteriorados. Al potenciar y revalorar mediante la actividad pesquera, se proyecta una red que integre a todas las redes de la población para generar una nueva identidad en torno al pescador. Actividad económica, recreativa, cultural y educativa importante para reforzar una ciudad detenida y desarticulada de sus espacios, sus tradiciones y su comunidad



1. RED PRODUCTIVA

- 1a. Muelle - Playa - Malecón - Morro
- 1b. Muelle - Playa - Rieles - Morro
- 1c. Muelle - Playa - Morro
- 1d. Muelle - Rieles - Eje cultural
- 1e. Estación - Salida a Chiclayo



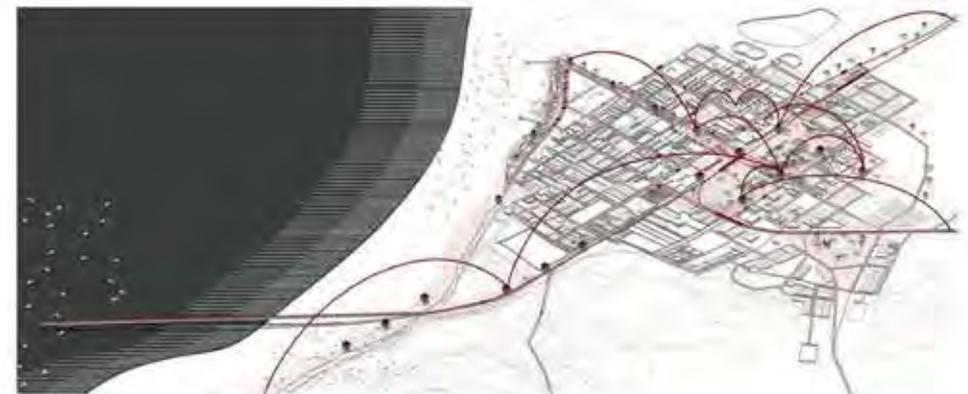
2. RED RECREATIVA

- 2a. Playa - Malecón - Eje recreativo
- 2b. Playa - Comunidad - Comercio
- 2c. Eje recreativo - Vegetación - Comunidad
- 2d. Playa - Malecón - Comunidad
- 2e. Playa - Eje productivo - Comunidad



3. RED CULTURAL

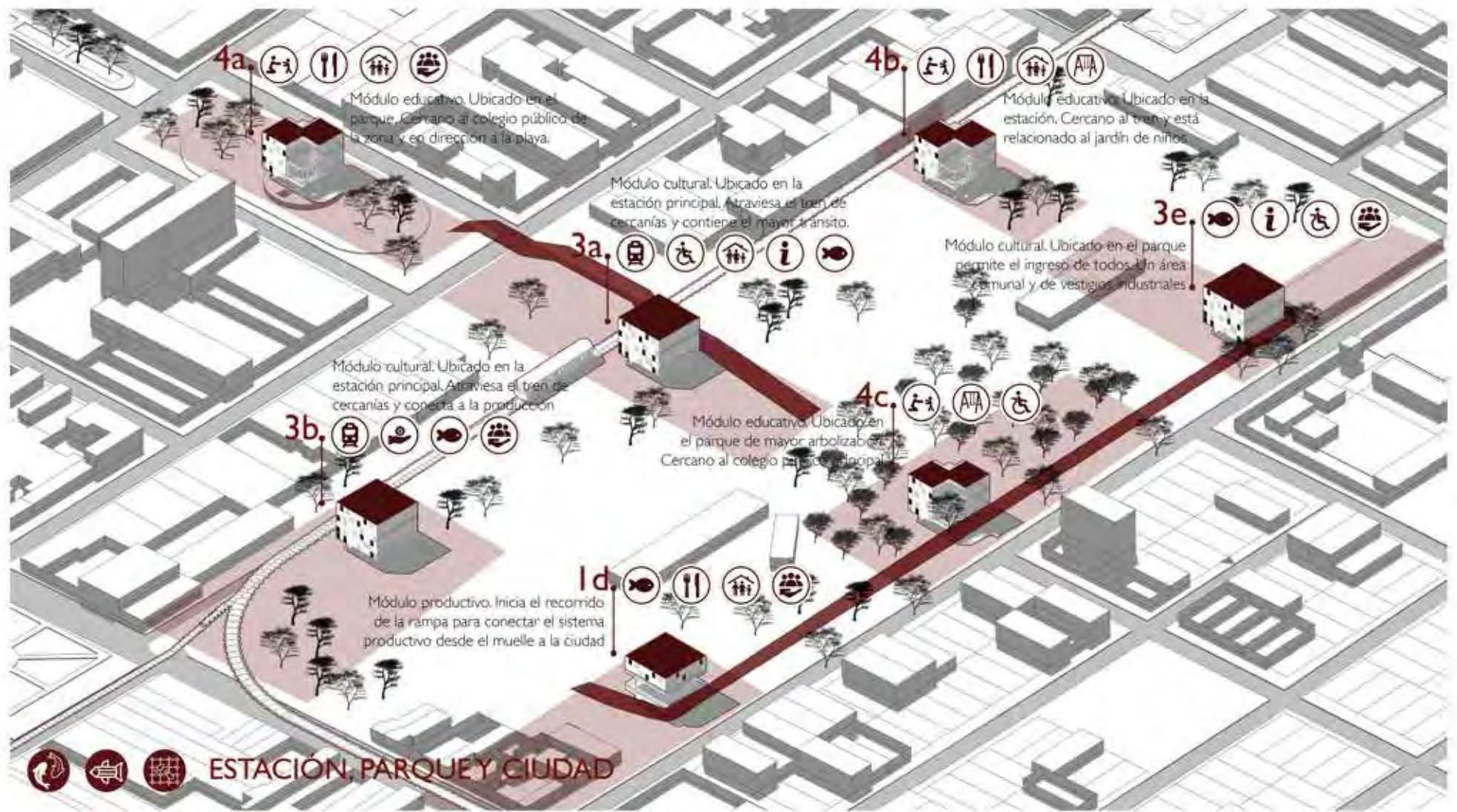
- 3a. Estación - Comercio - Vegetación
- 3b. Estación - Comercio - Eje cultural
- 3c. Eje cultural - Comunidad - Rieles
- 3d. Eje cultural - Morro - Rieles
- 3e. Estación - Eje educativo - Vegetación

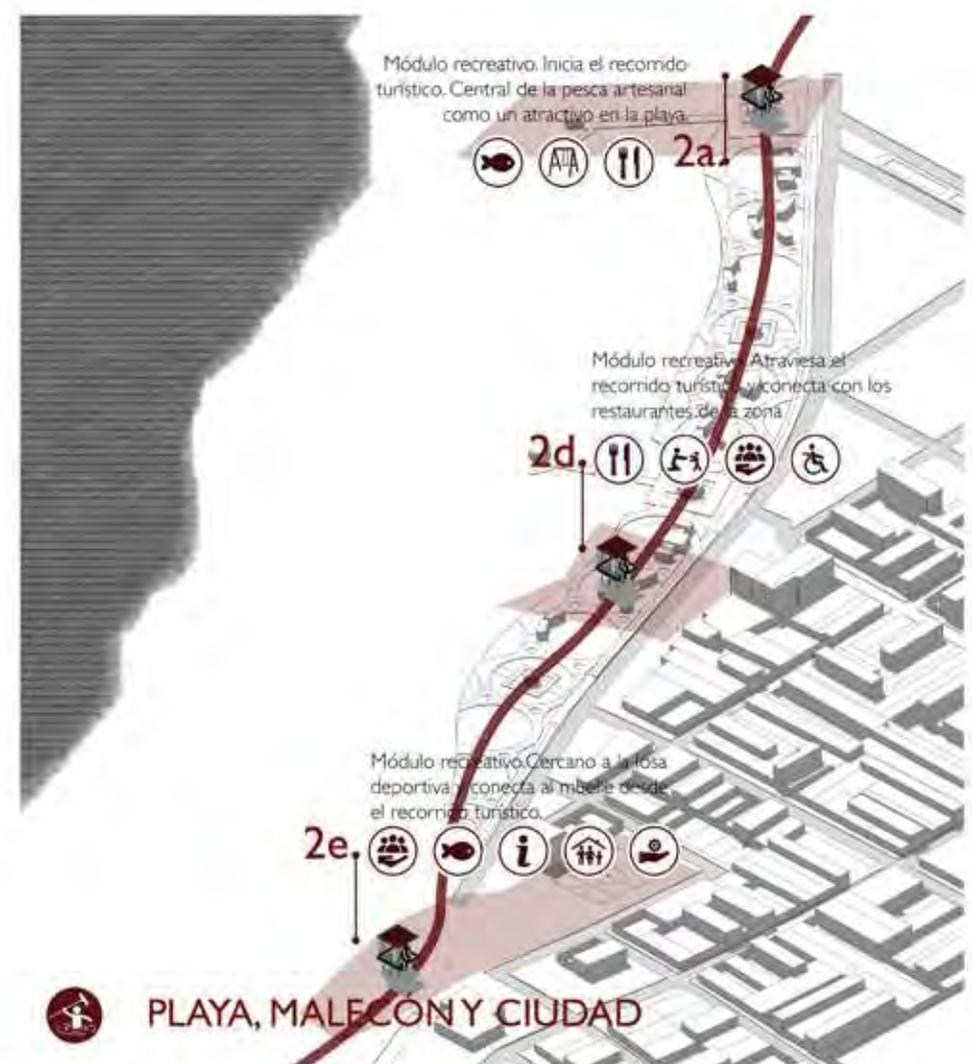
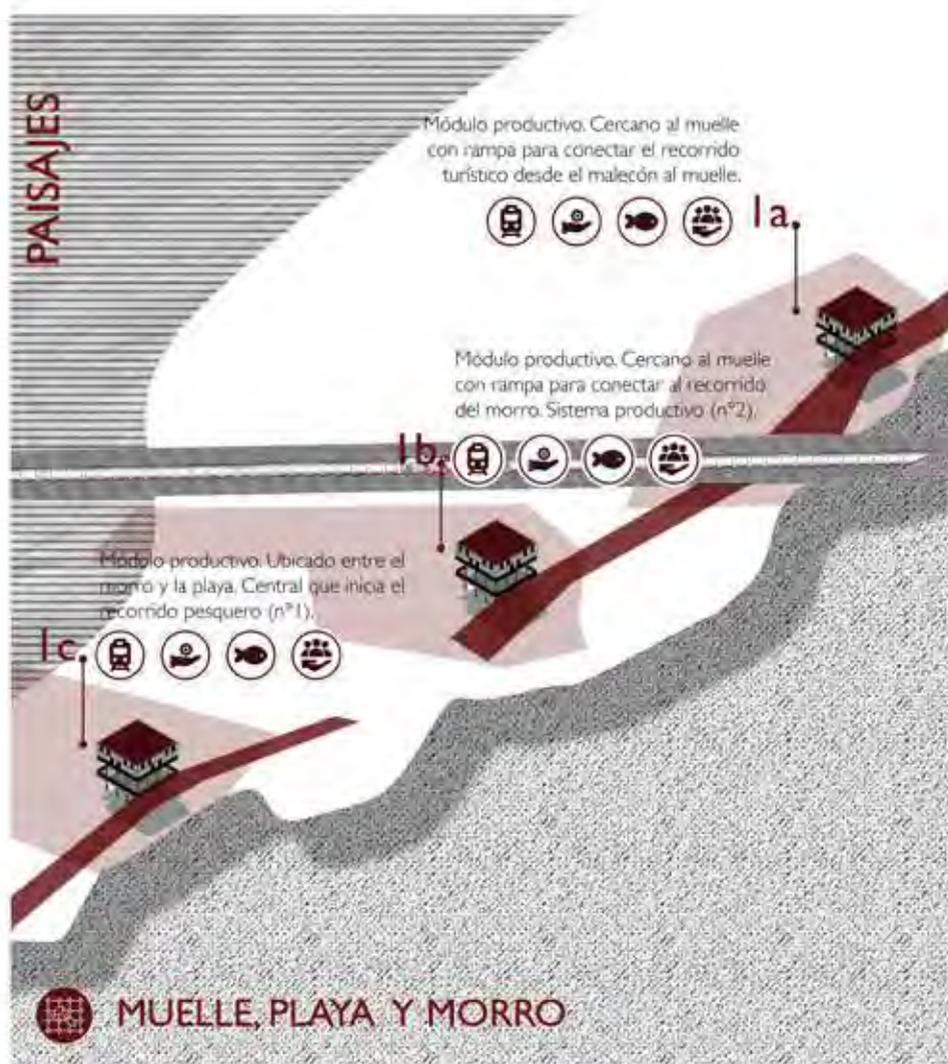


4. RED EDUCATIVA

- 4a. Eje recreativo - Vegetación - Colegios
- 4b. Estación - Rieles - Comunidad
- 4c. Estación - Vegetación - Colegios
- 4d. Colegios - Vegetación - Comunidad
- 4e. Rieles - Comunidad - Salida a Chiclayo

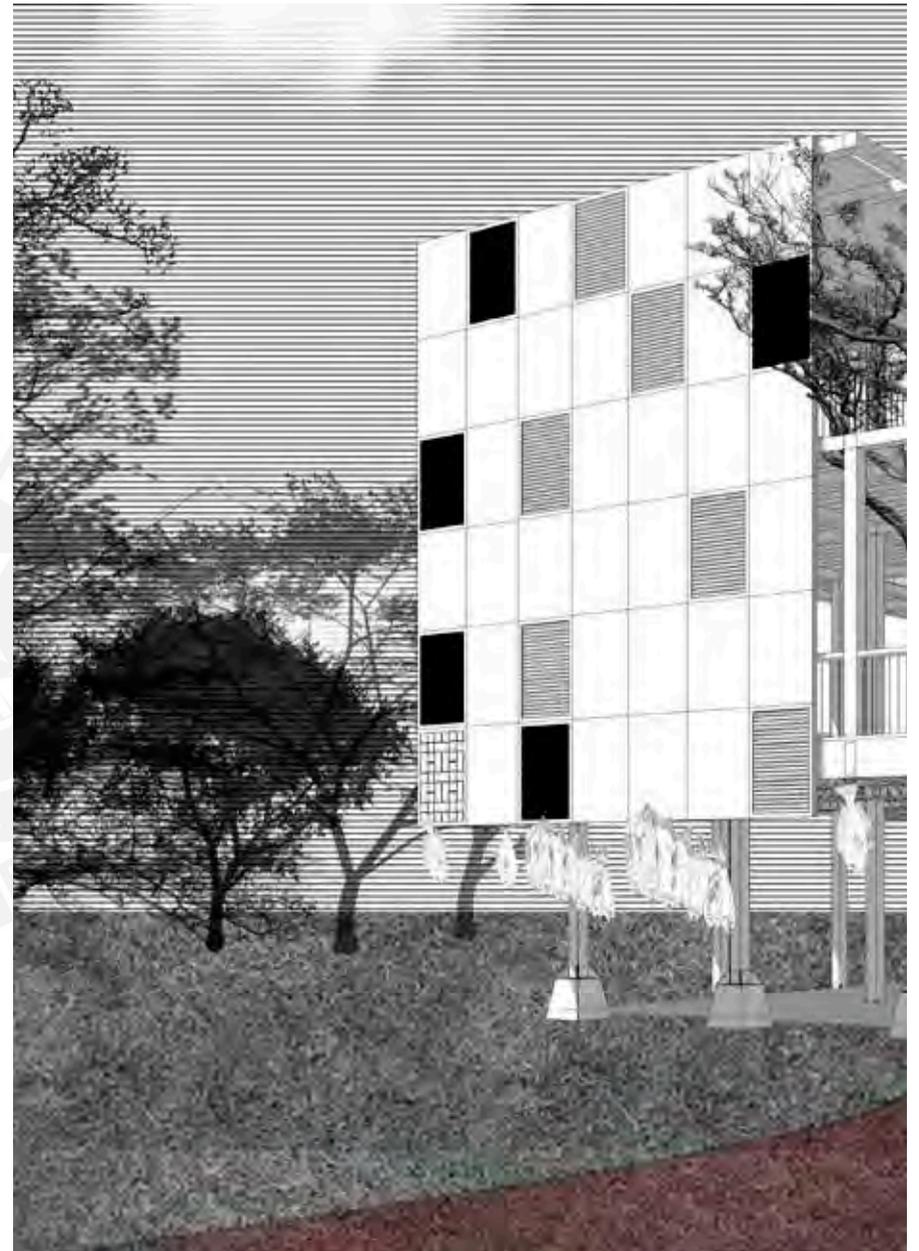






7.

Infraestructuras de integración en el balneario



Módulo educativo. Pesca y arboles

PERCEPCIONES

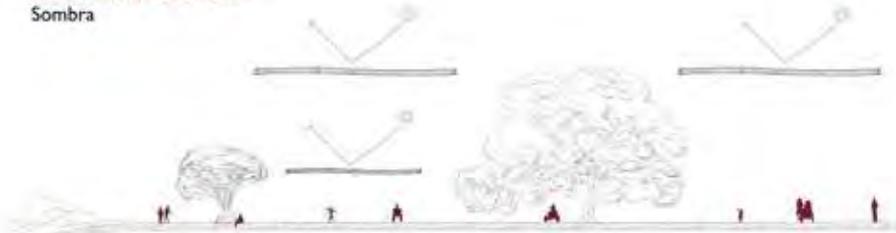


ESTRATEGIAS

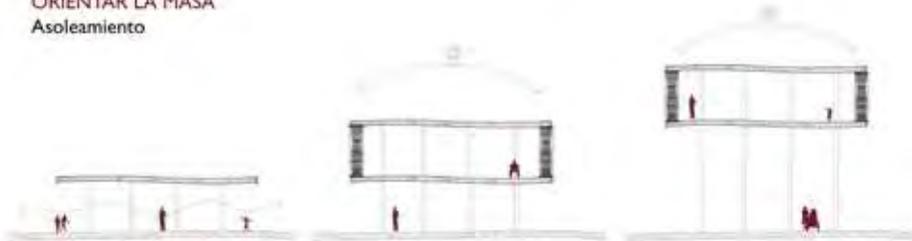
RECUPERAR EL PAISAJE
Síntesis



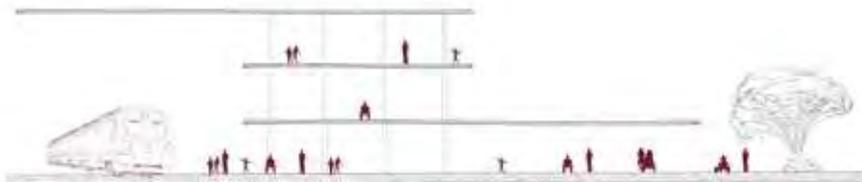
CONSERVAR LA ALTURA
Sombra



ORIENTAR LA MASA
Asoleamiento



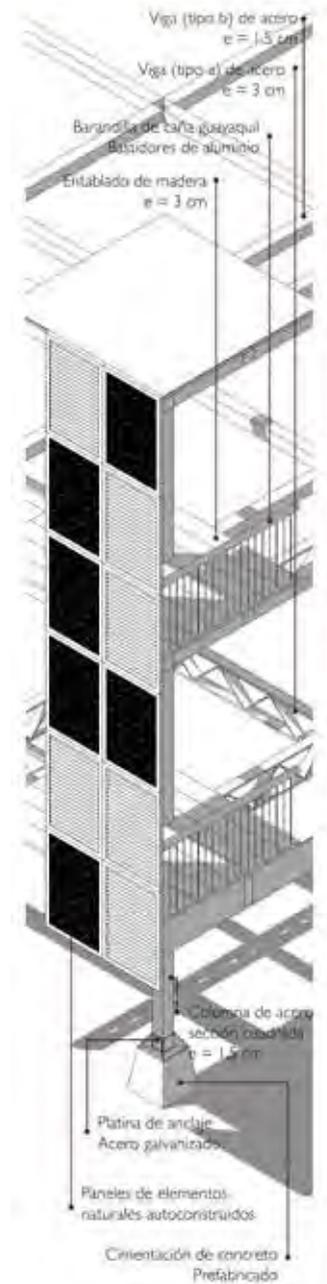
PERMITIR LA EXPANSIÓN
Actividades



DEBORDAR EL BOSQUE
Conexión



DETALLE DEL MÓDULO Estructura y cerramiento

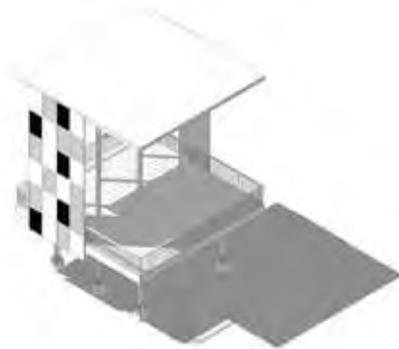


TIPOLOGÍAS DE MÓDULOS

Tipología (1.) PRODUCTIVO



Tipología (2.) RECREATIVO



Tipología (3.) CULTURAL



Tipología (4.) EDUCATIVO



CONSTRUIR COMUNIDAD Paneles



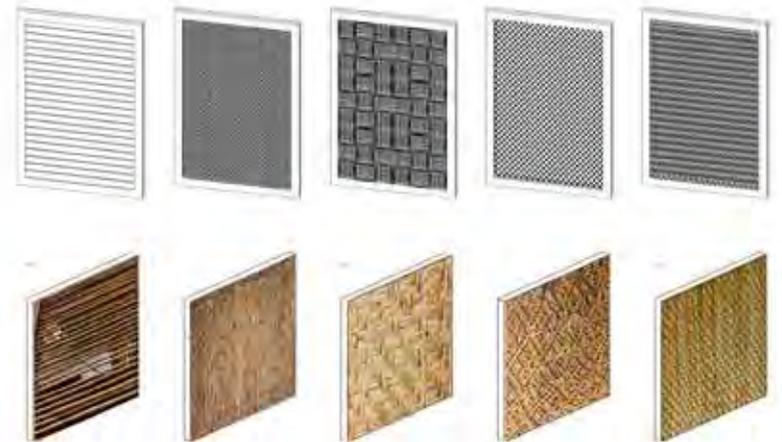
ELEMENTOS NATURALES
hoja palma, totora y caña

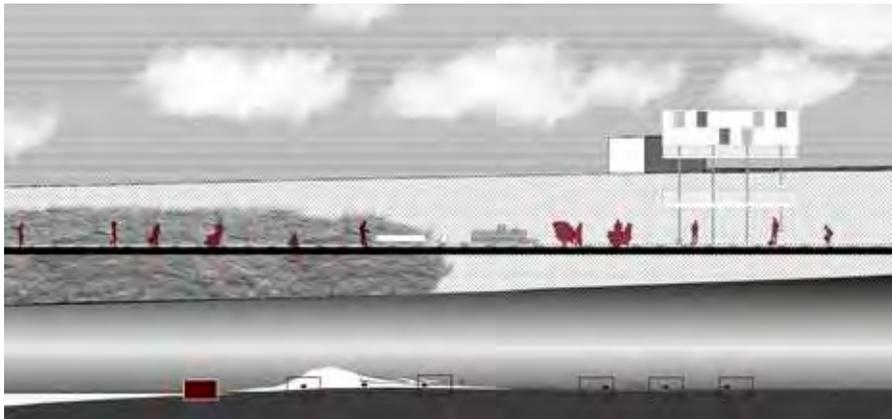


ARTESANOS RECOLECTORES
hoja palma, totora y caña

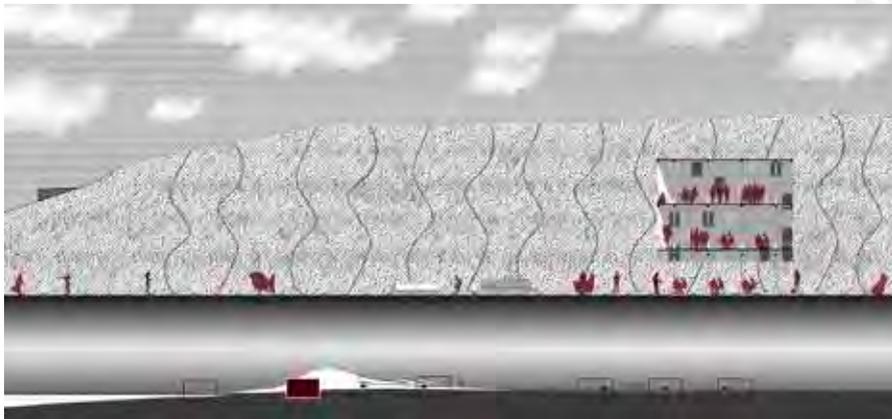


ARTESANOS TEJEDORES
hoja palma, totora y caña

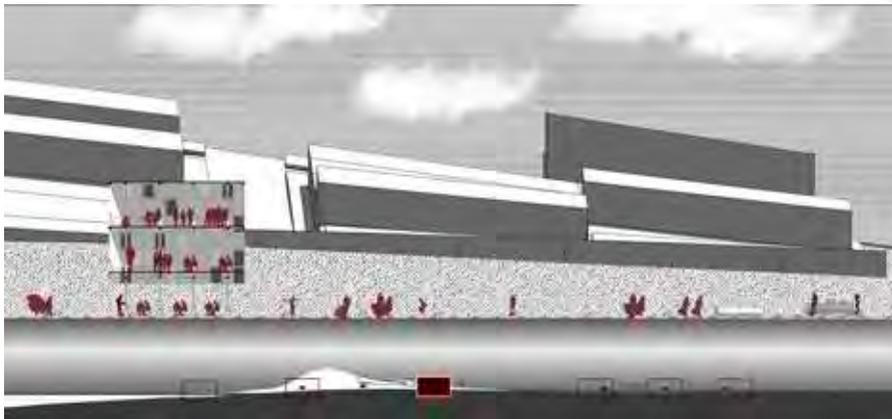




1a. *Una pesca desde el muelle*



1d. *Atravesando el morro Makero*



3c. *Llegando a la ciudad de Puerto Eten*



3b. *Entrefutando los sistemas de movilidad*



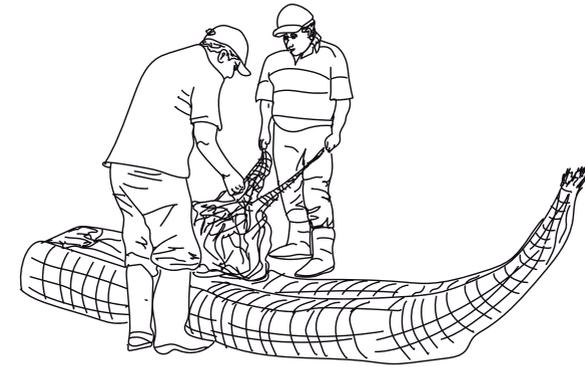
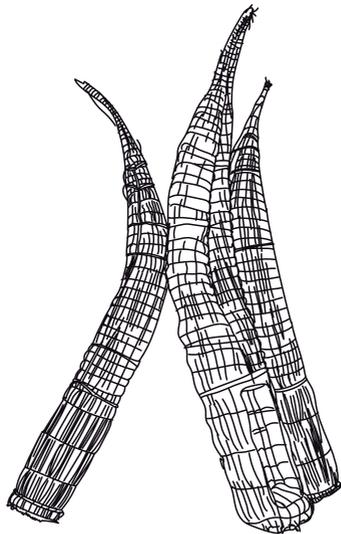
3a. *Disolviendo la escala de la estación*



4b. *Recuperando el paisaje desde el muelle a la estación*



Tradición y Comunidad

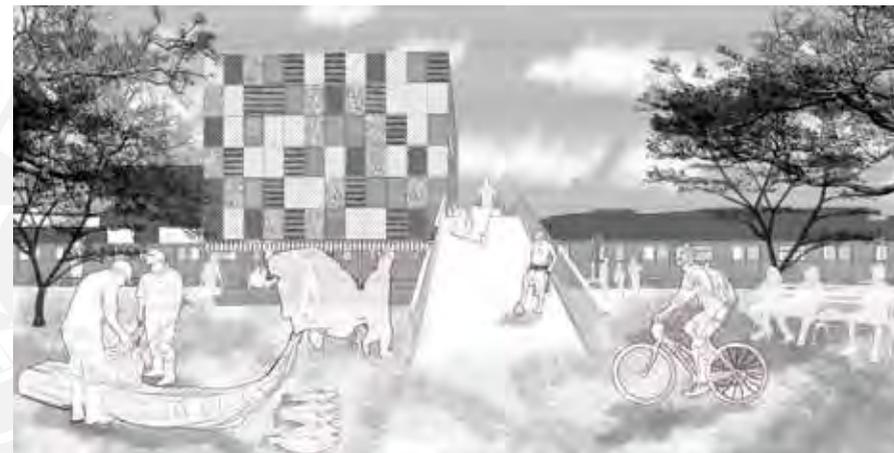


Artesanos y Pescadores





1d.
*red de la estación al muelle
carga
morro
comercio
pescadores*



3a.
*red de la estación a la playa
tren
estación
comercio
ecosistemas*



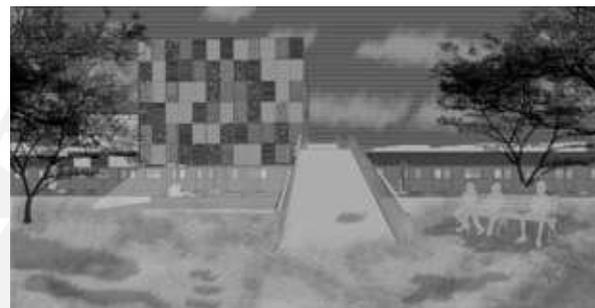
1d. día verano cotidiano



3a. día verano cotidiano



1d. noche verano cotidiano



3a. noche verano cotidiano



1d. día invierno cotidiano



3a. día invierno cotidiano



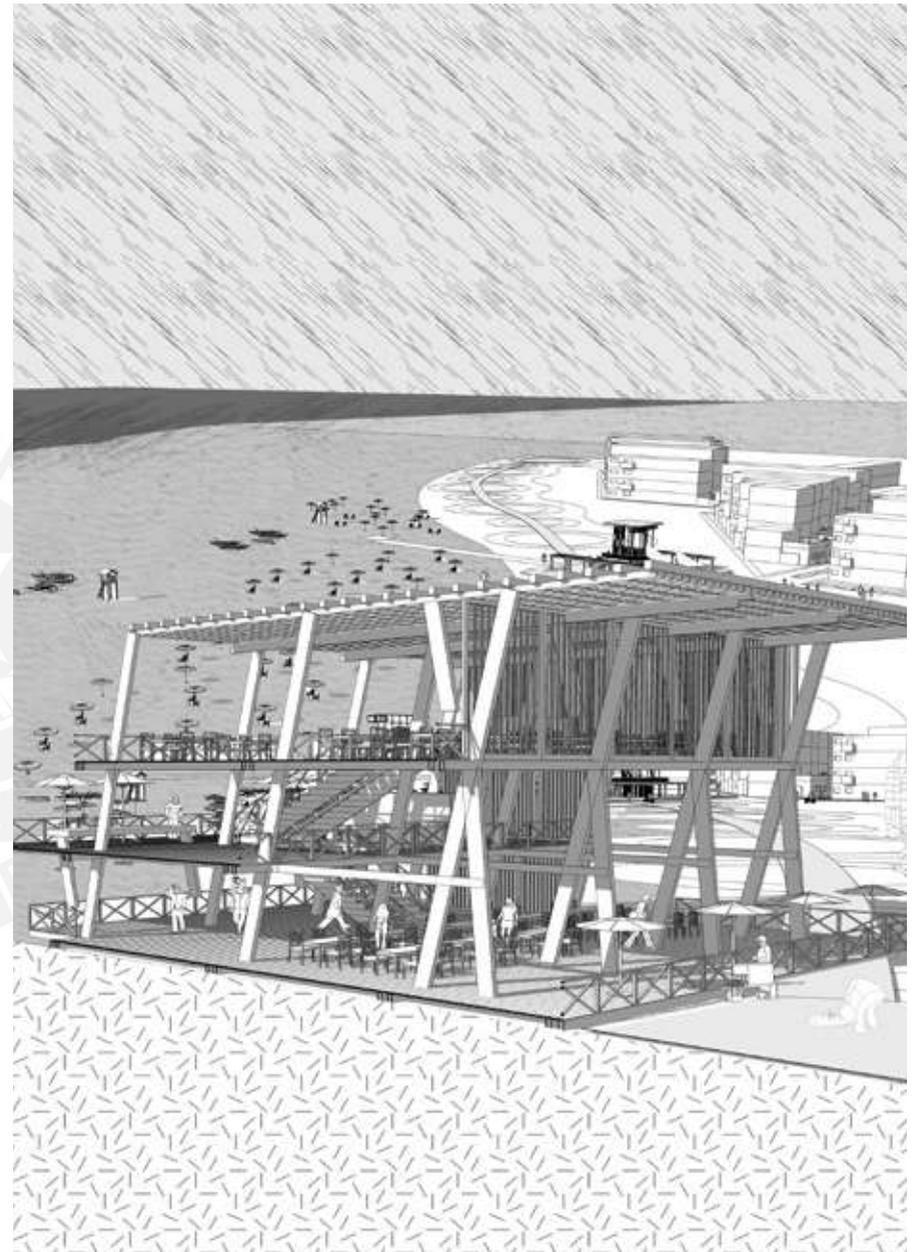
1d. día verano festivo



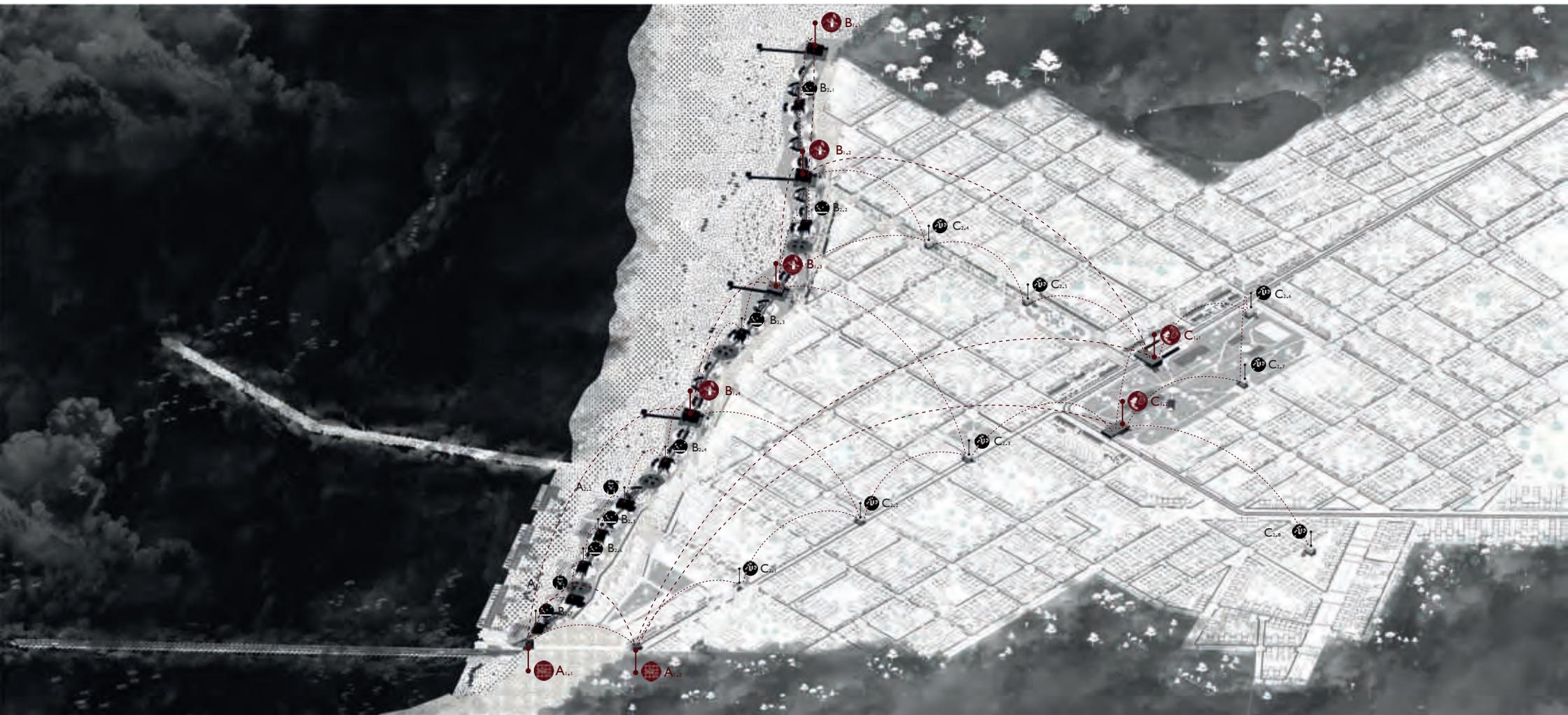
3a. día verano festivo

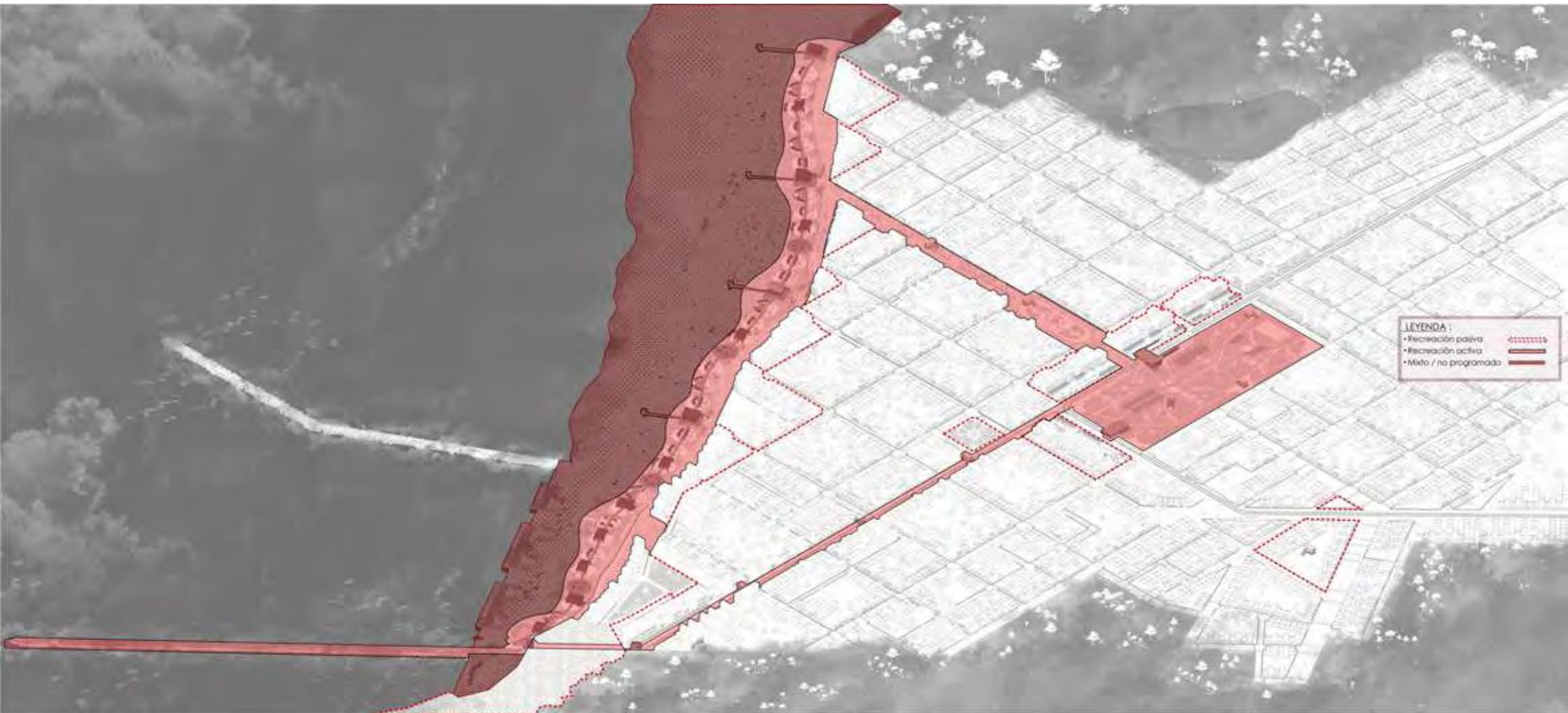
8.

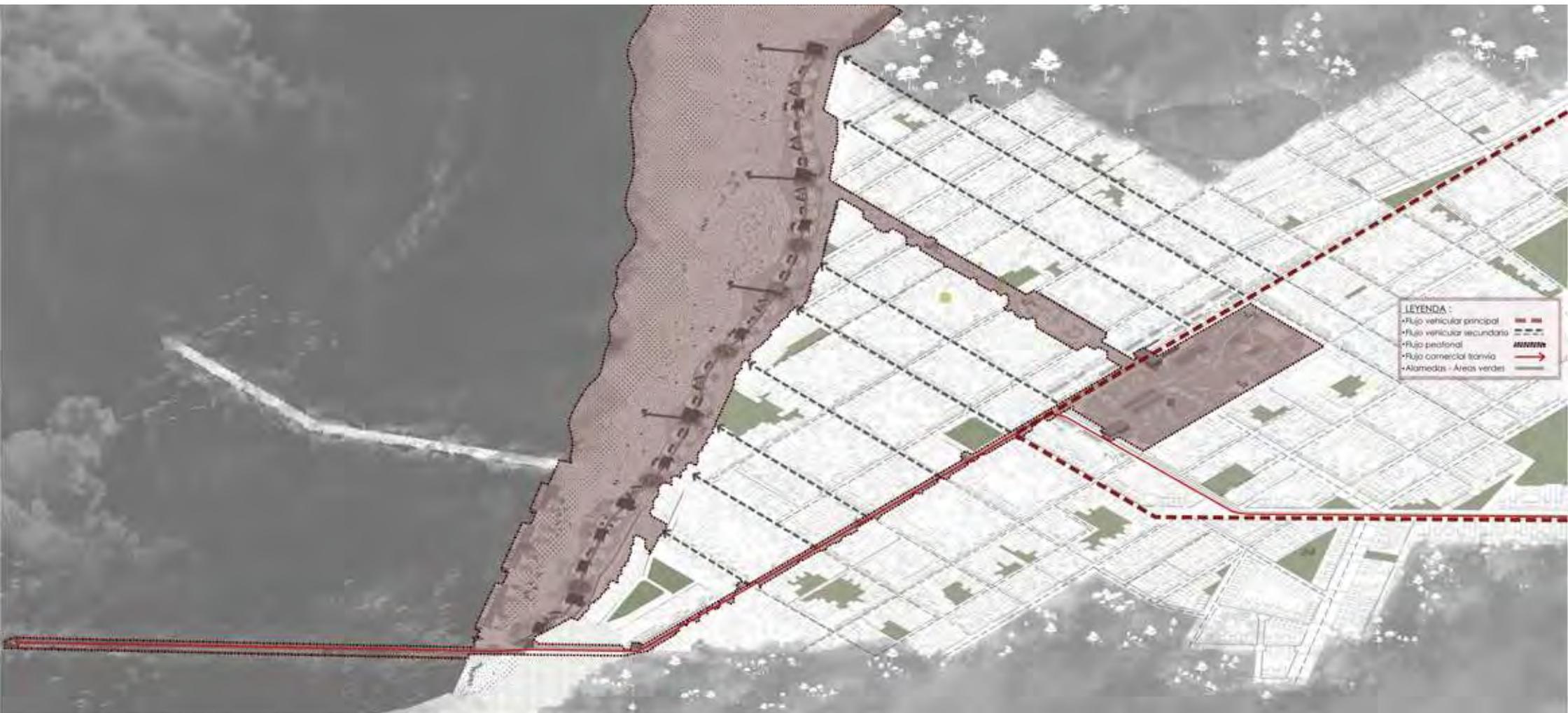
Redes para la regeneración urbano costera

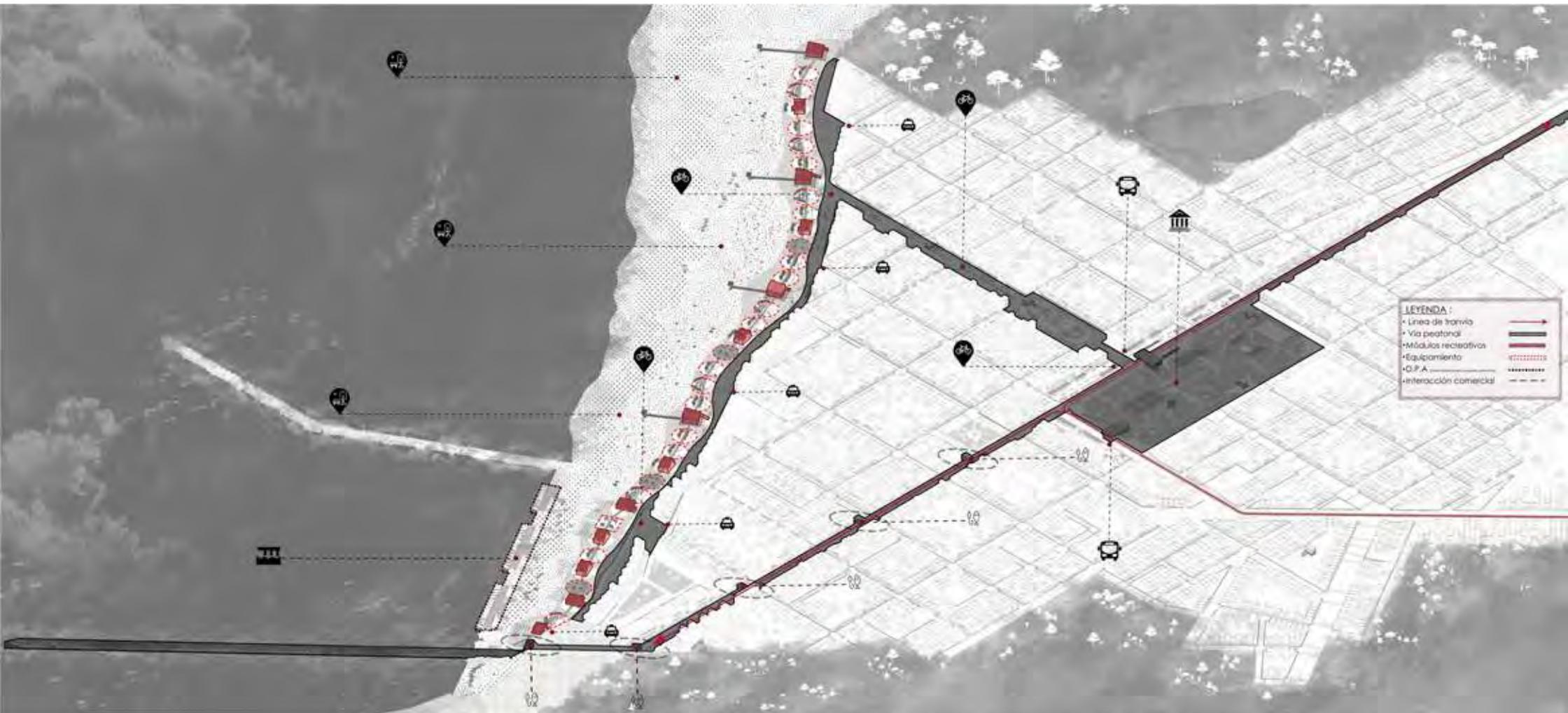


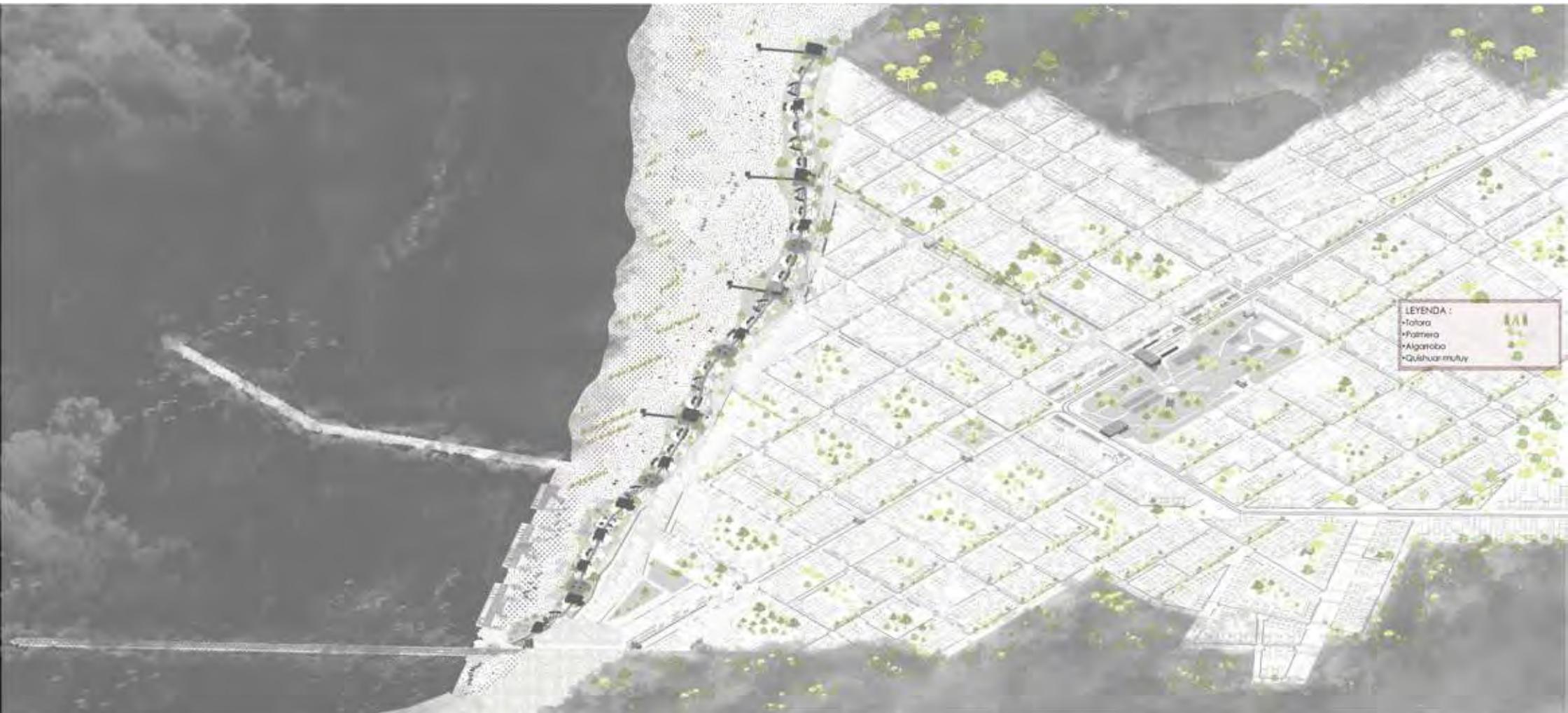
Folies de Tschumi
1983











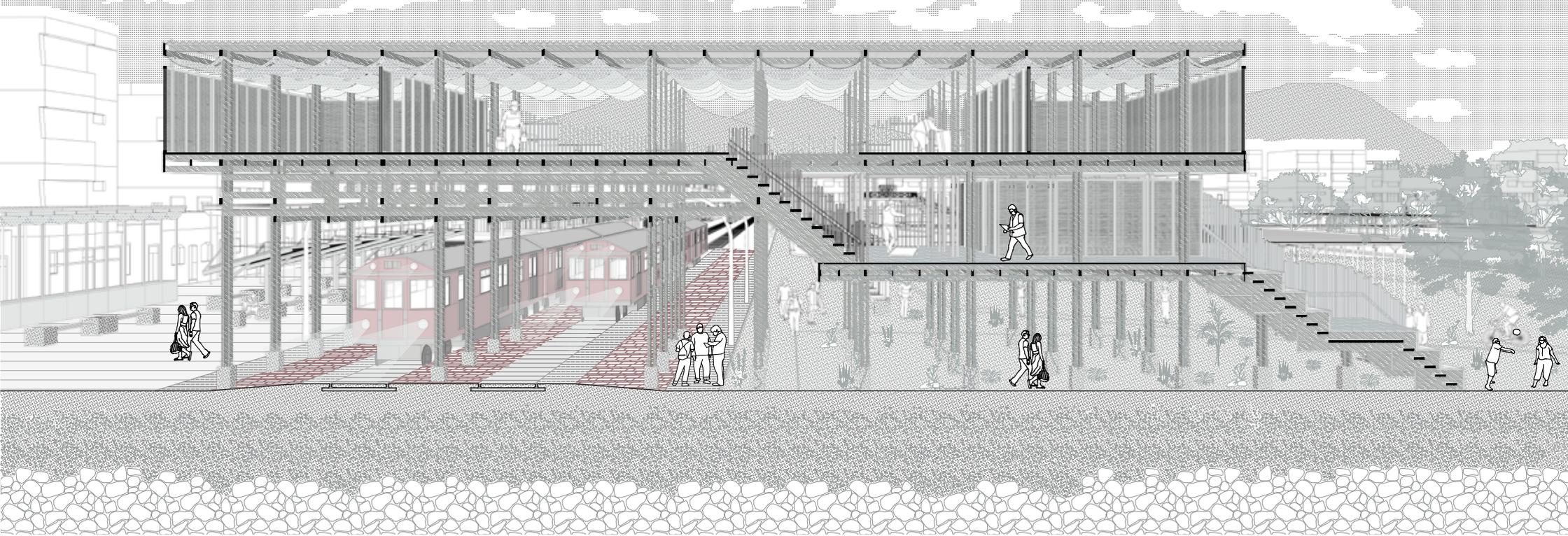
LEYENDA :
• Totora
• Palmera
• Algarrobo
• Quishuar muñuy

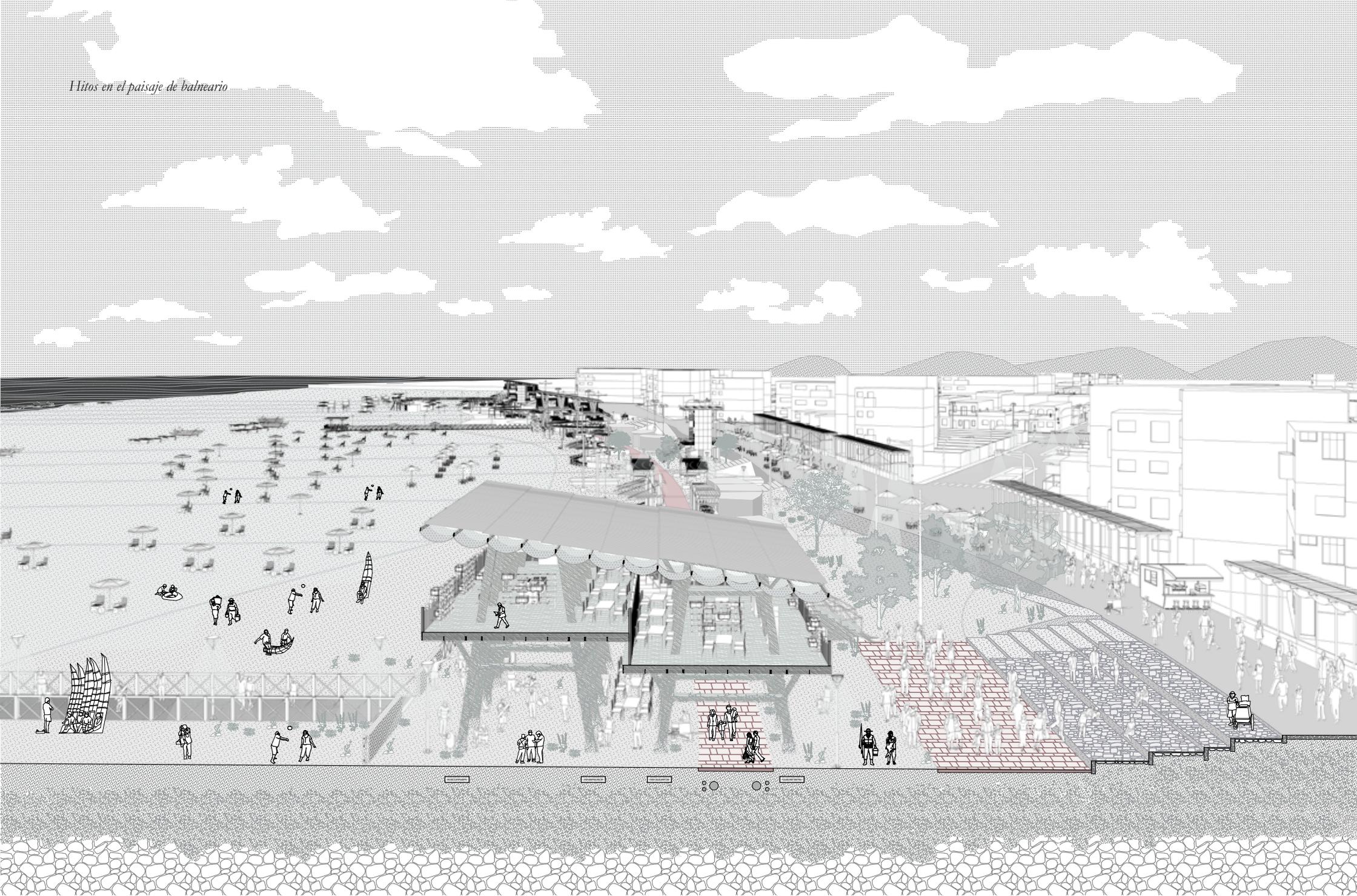




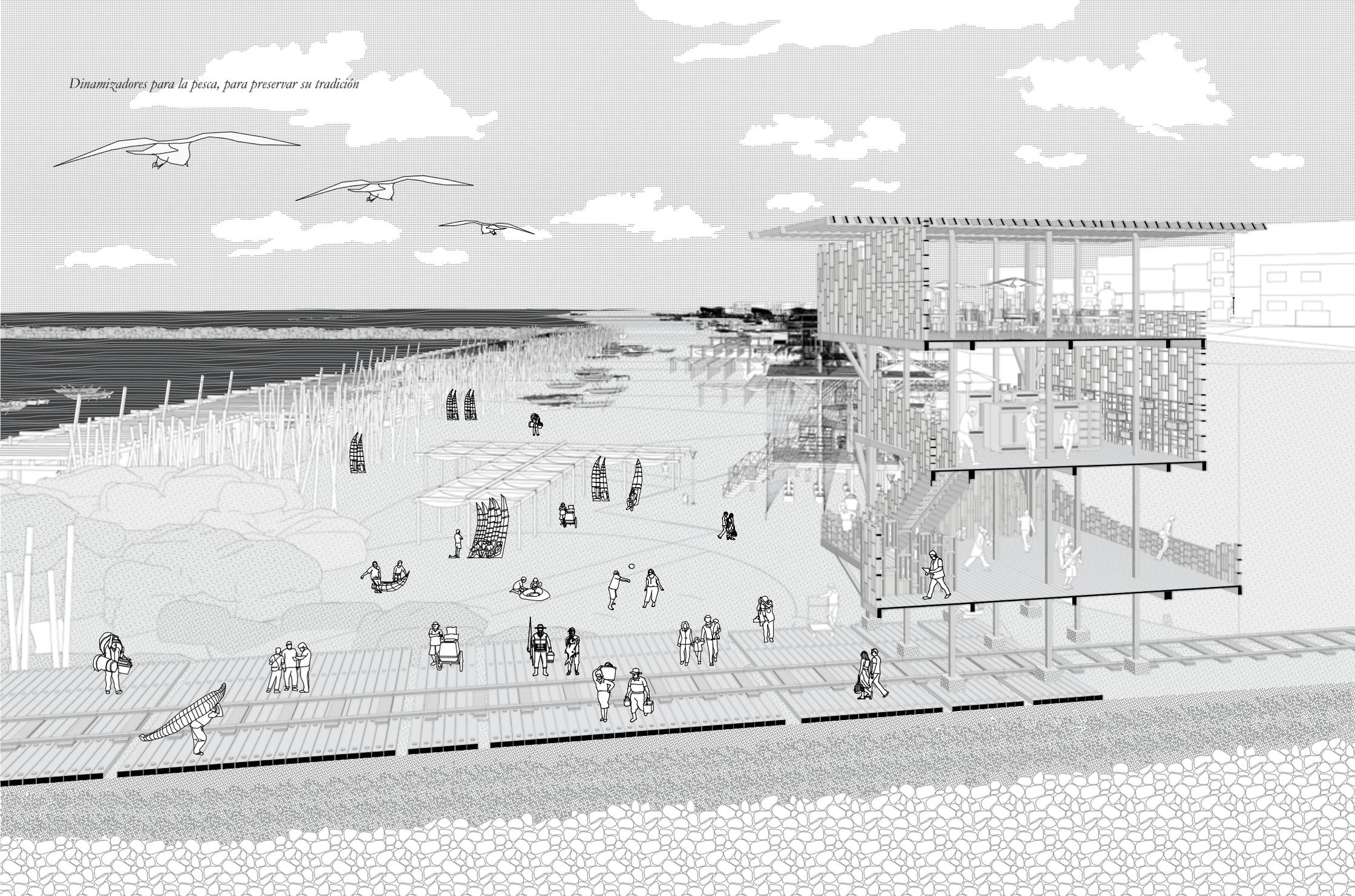


05
Fugado





Dinamizadores para la pesca, para preservar su tradición



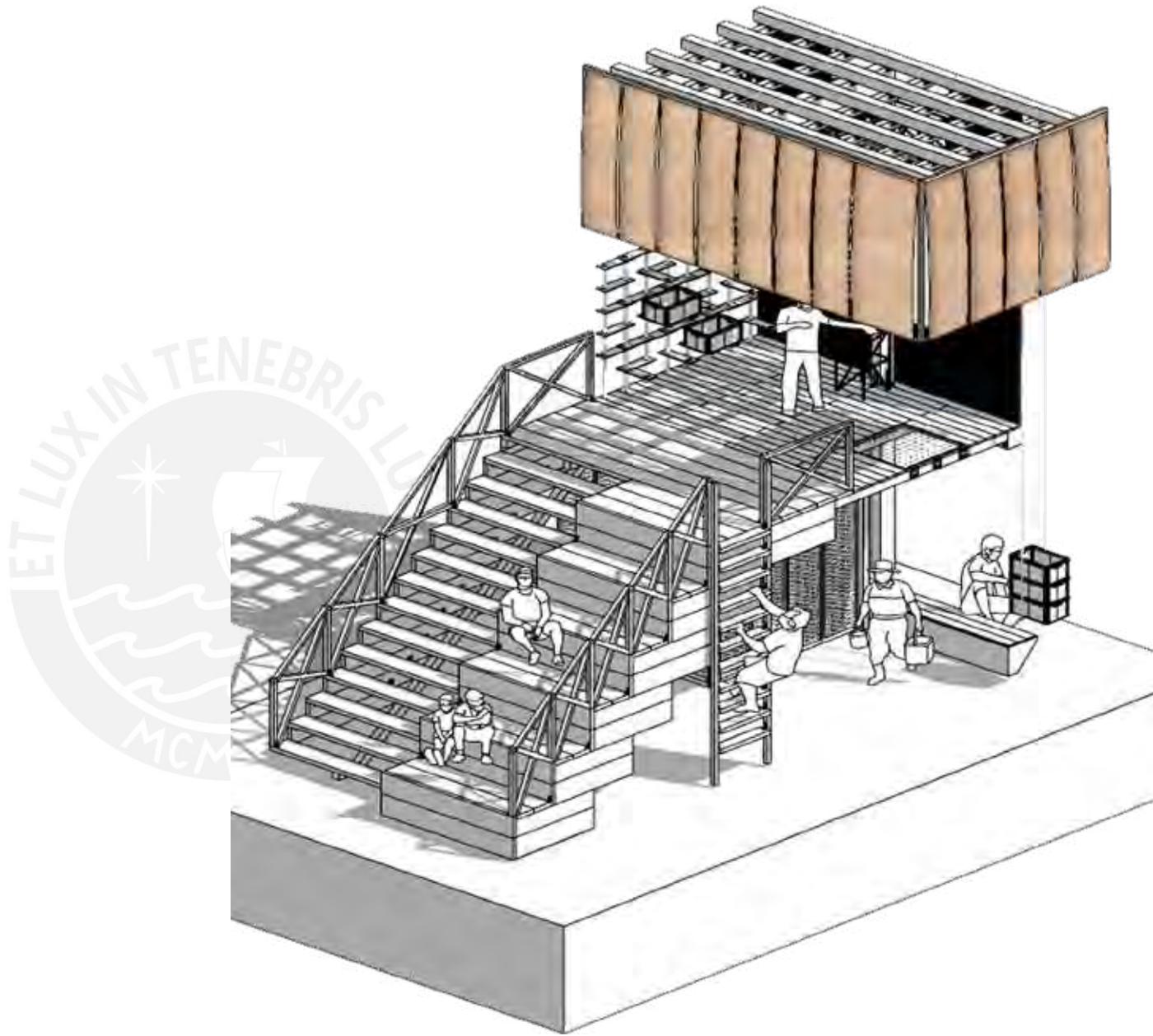


El barco del puerto va a zarpar.

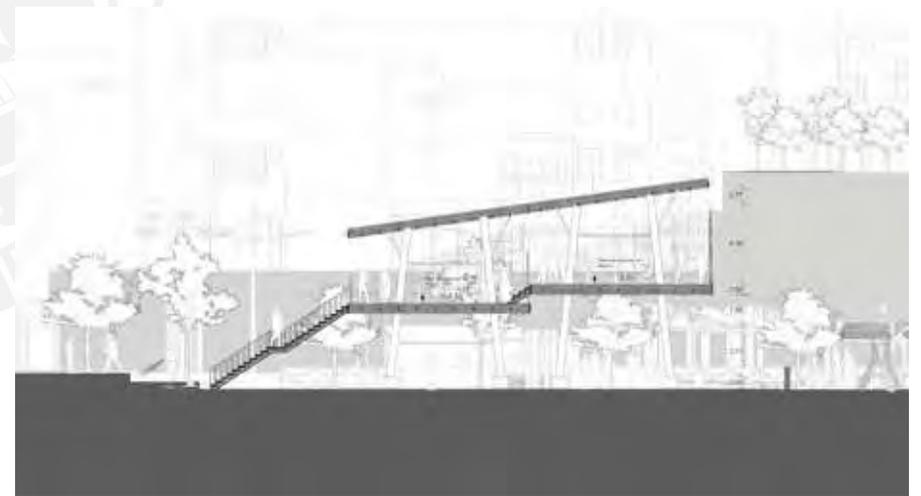
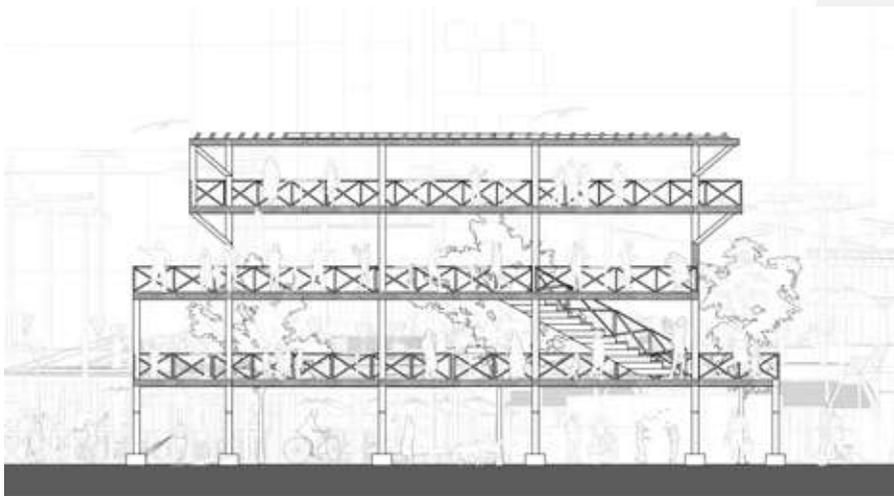
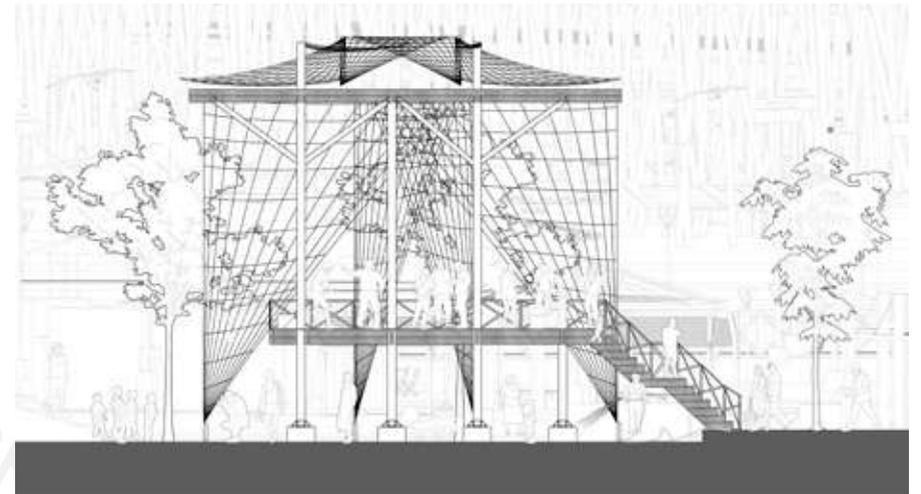
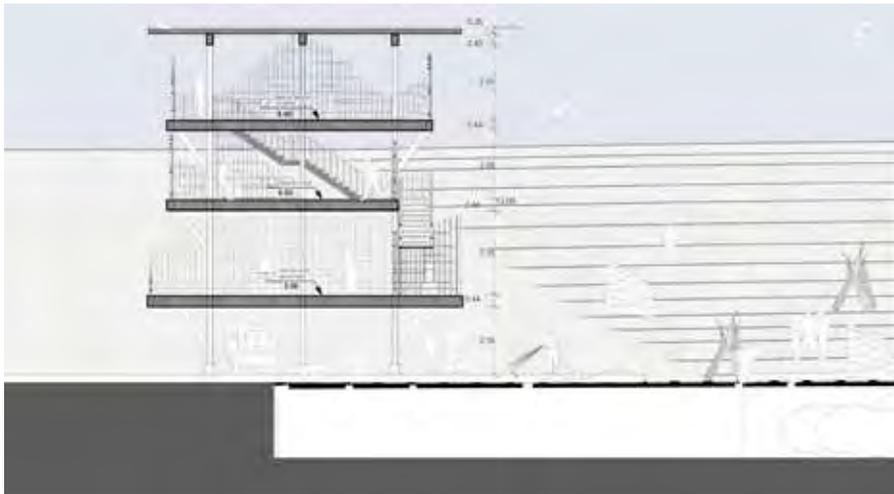
Puerto Eten es conocido por sus hermosas playas en el norte de Perú. Infraestructuras olvidadas, debido a la falta de operación del muelle y la estación para la comercialización del azúcar. La playa se concibe como el imaginario de ocio y recreación para la mayoría de chichlayanos. ¿Cómo cambiar el enfoque hacia el pescador y otras dinámicas del lugar?

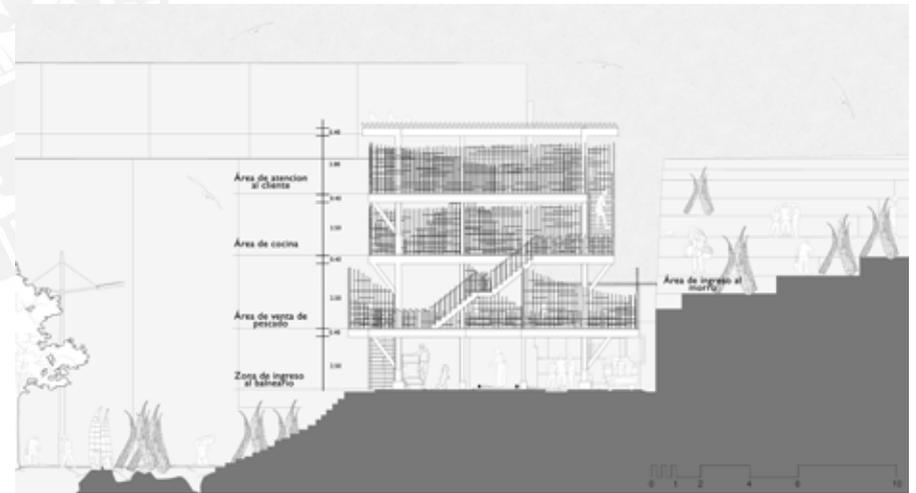
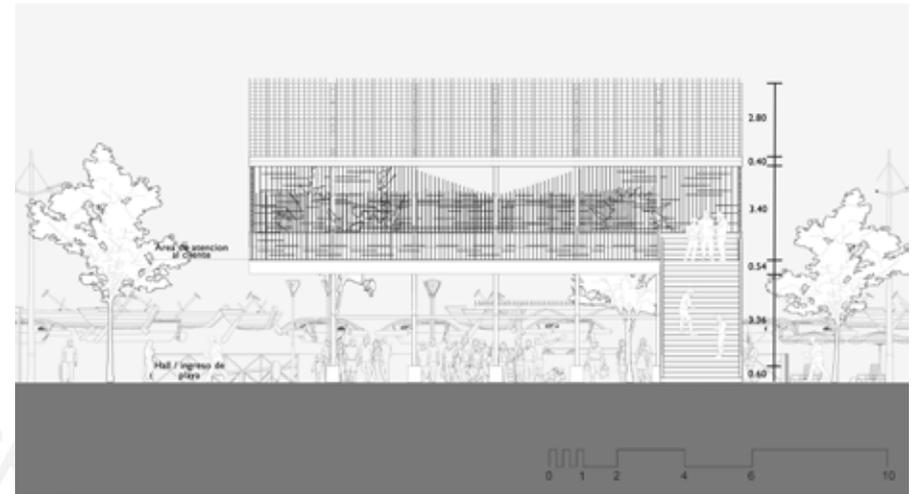
9.

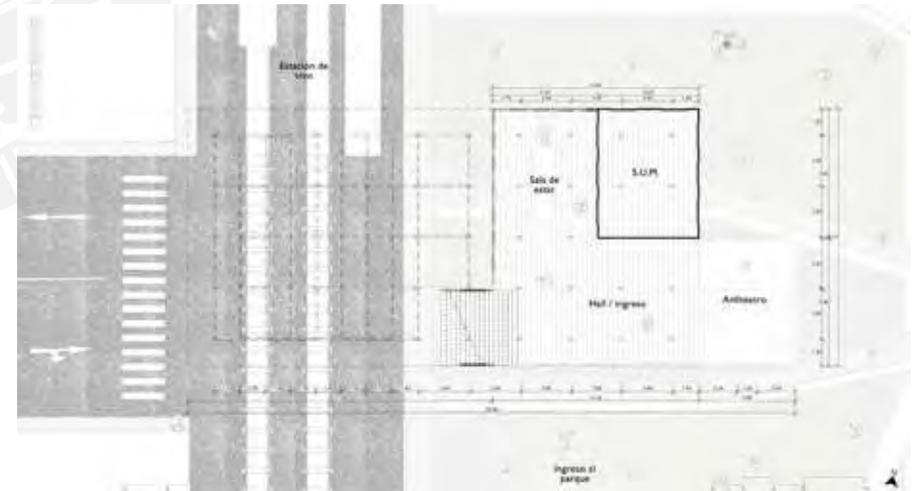
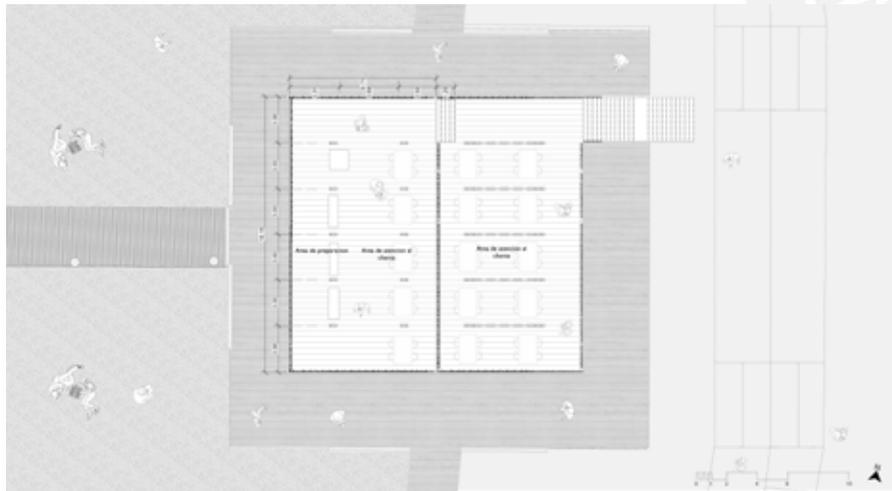
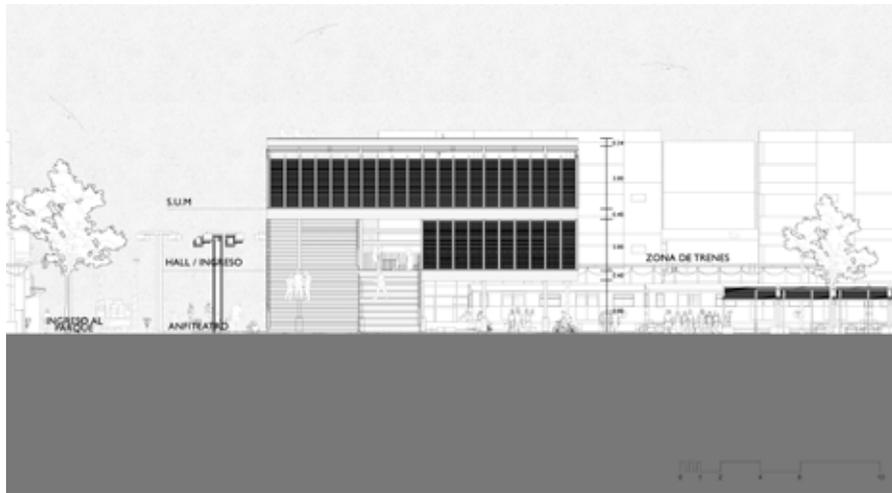
Planimetría

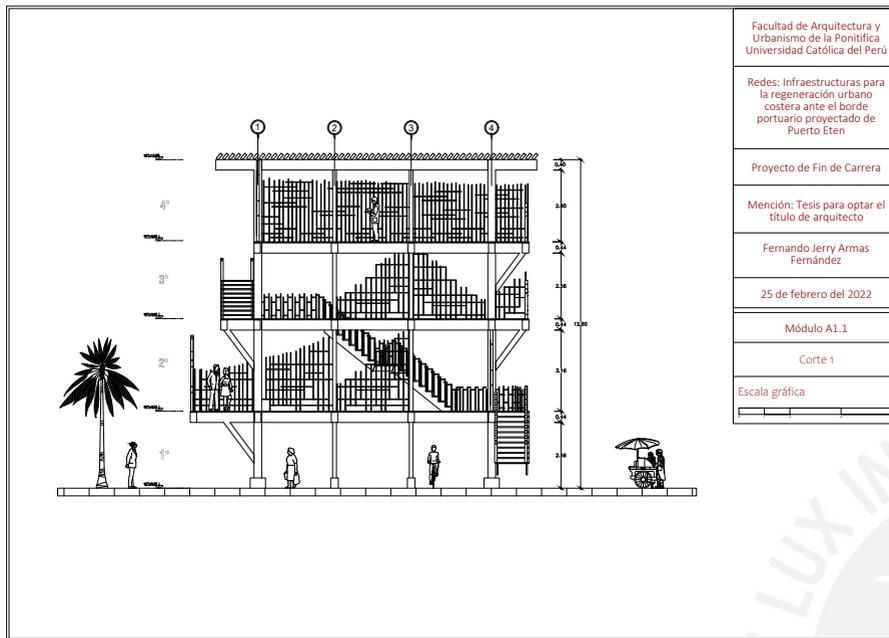


Folies de Tschumi
1983









Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

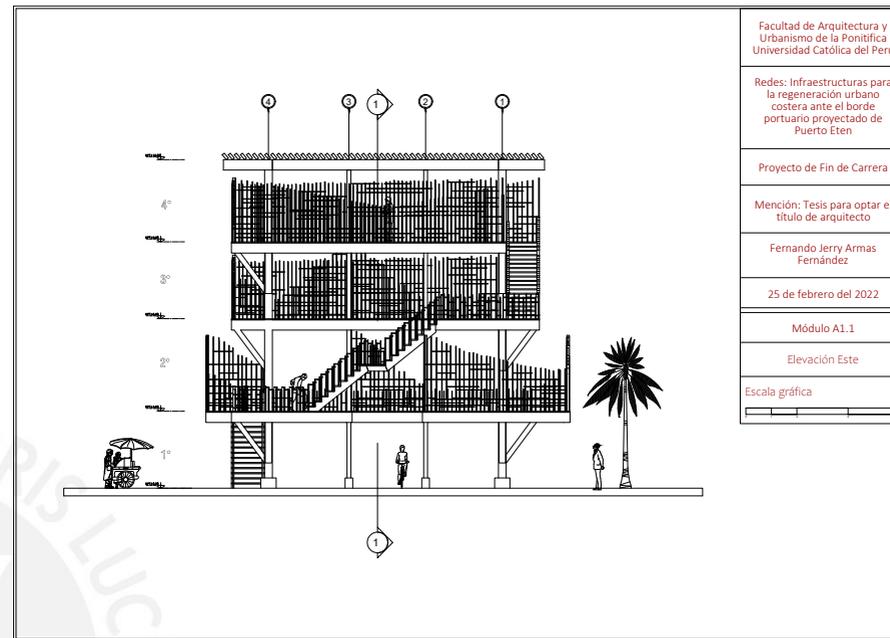
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A1.1

Corte 1

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

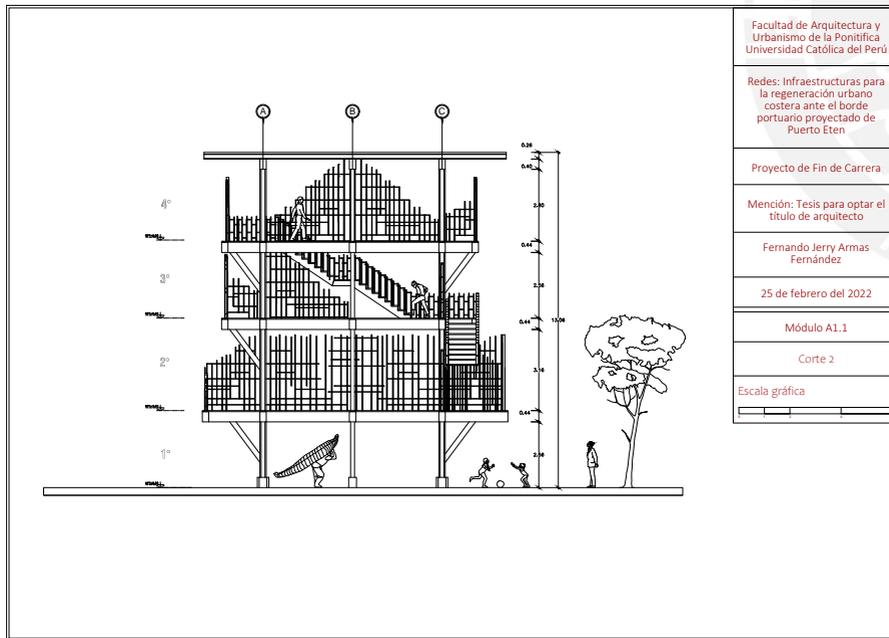
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A1.1

Elevación Este

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

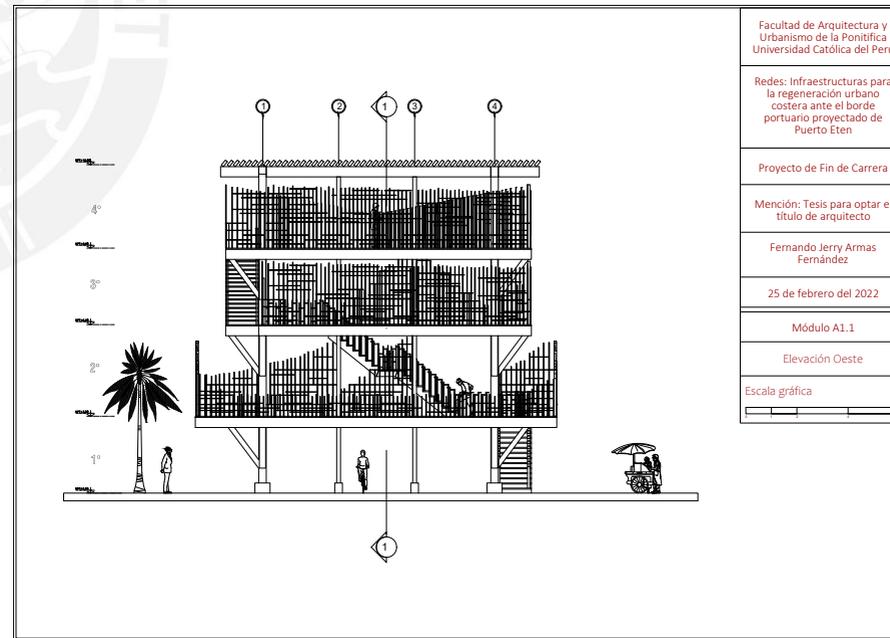
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A1.1

Corte 2

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A1.1

Elevación Oeste

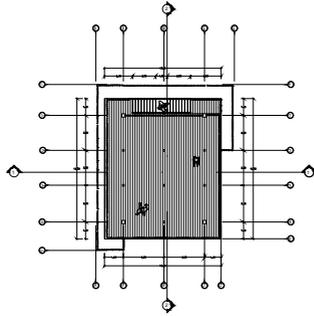
Escala gráfica

Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú
Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten
Proyecto de Fin de Carrera
Mención: Tesis para optar el título de arquitecto
Fernando Jerry Armas Fernández
25 de febrero del 2022
Módulo A1.1
Elevación Norte
Escala gráfica

Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú
Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten
Proyecto de Fin de Carrera
Mención: Tesis para optar el título de arquitecto
Fernando Jerry Armas Fernández
25 de febrero del 2022
Módulo A1.1
Planta 1er Nivel
Escala gráfica

Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú
Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten
Proyecto de Fin de Carrera
Mención: Tesis para optar el título de arquitecto
Fernando Jerry Armas Fernández
25 de febrero del 2022
Módulo A1.1
Elevación Sur
Escala gráfica

Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú
Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten
Proyecto de Fin de Carrera
Mención: Tesis para optar el título de arquitecto
Fernando Jerry Armas Fernández
25 de febrero del 2022
Módulo A1.1
Planta 2do Nivel
Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

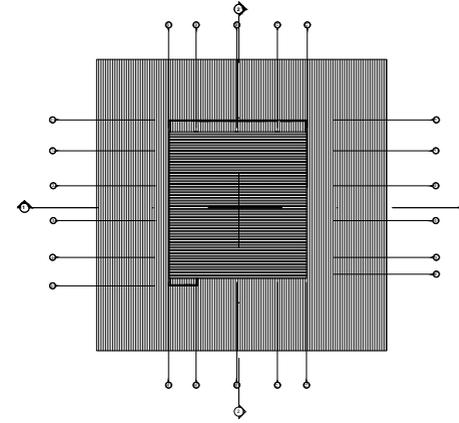
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A1.1

Planta 4to Nivel

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

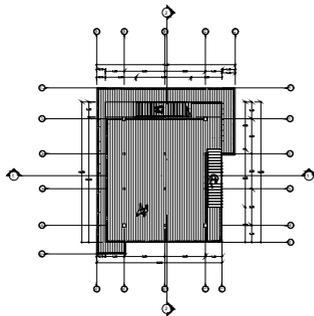
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A1.1

Planta de Techo

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

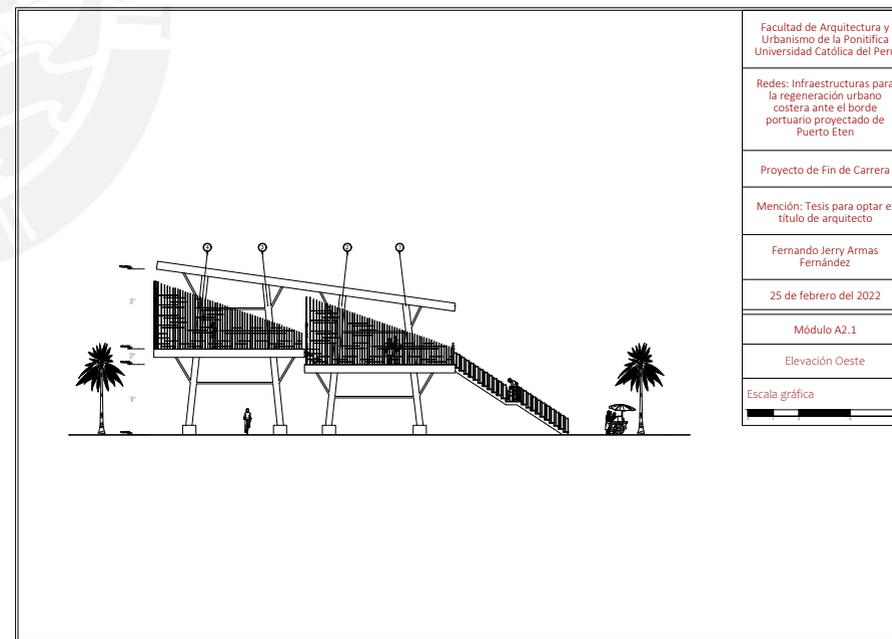
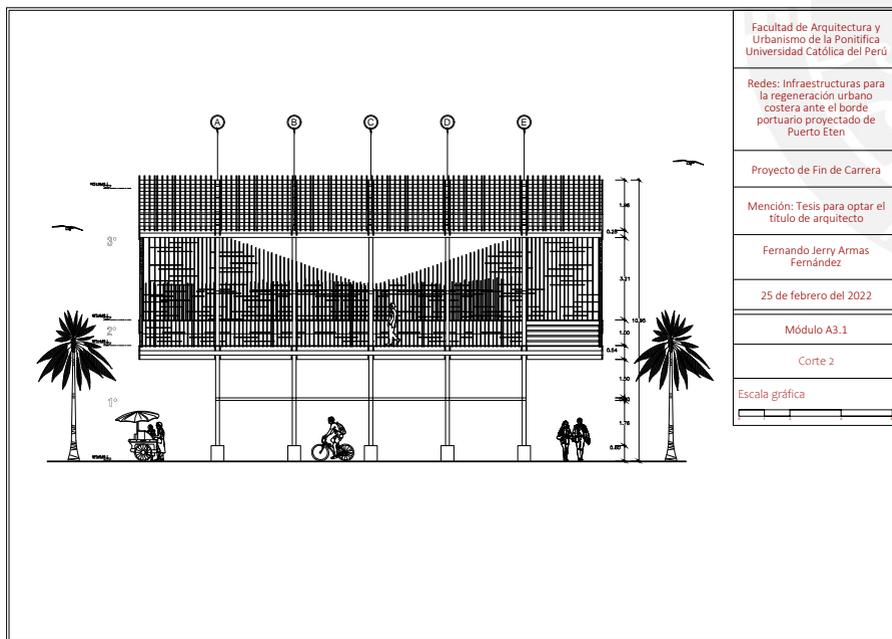
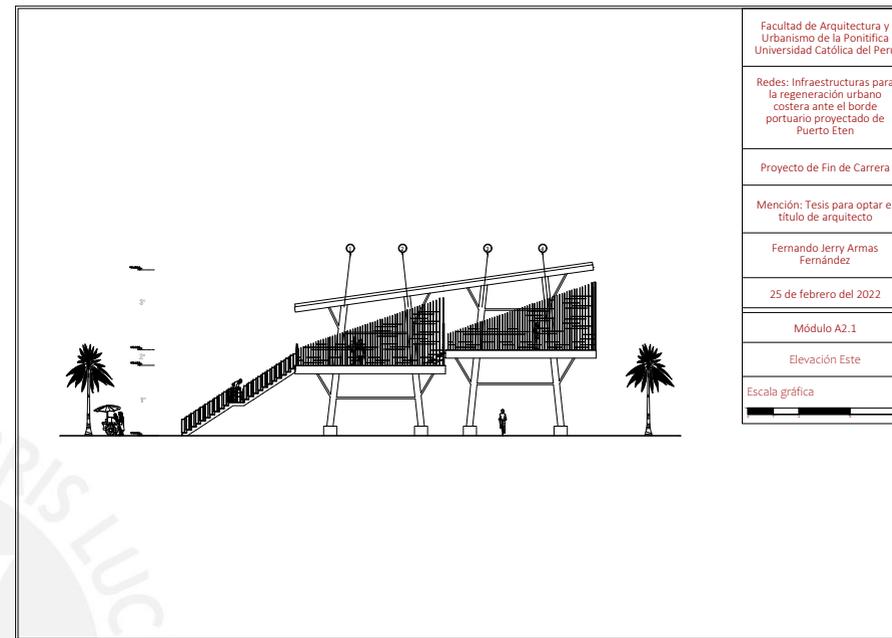
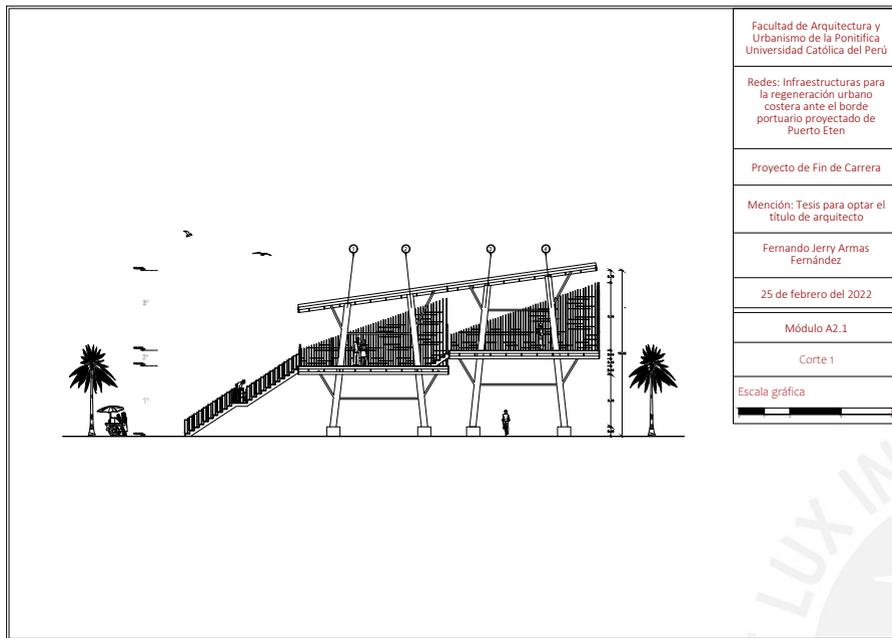
Fernando Jerry Armas Fernández

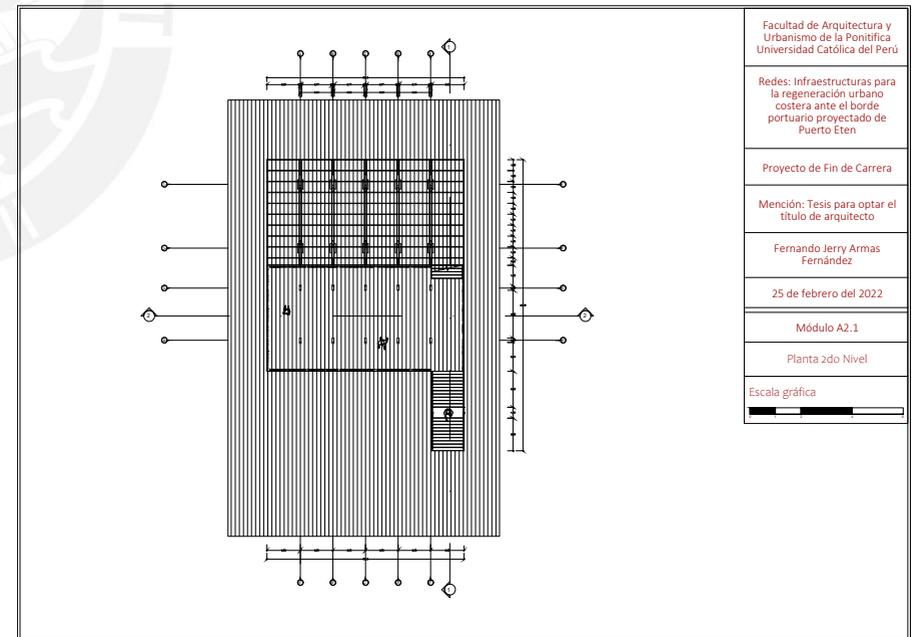
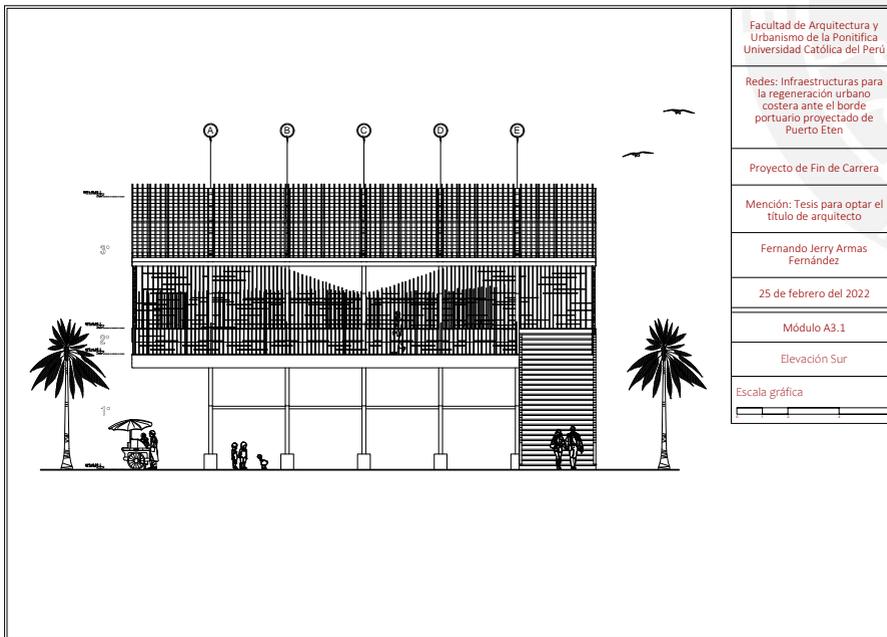
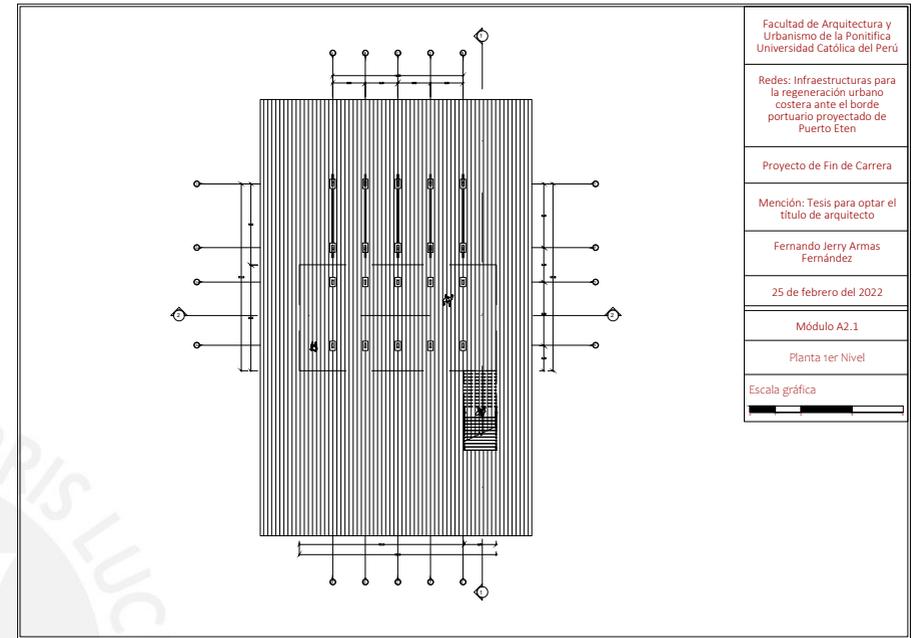
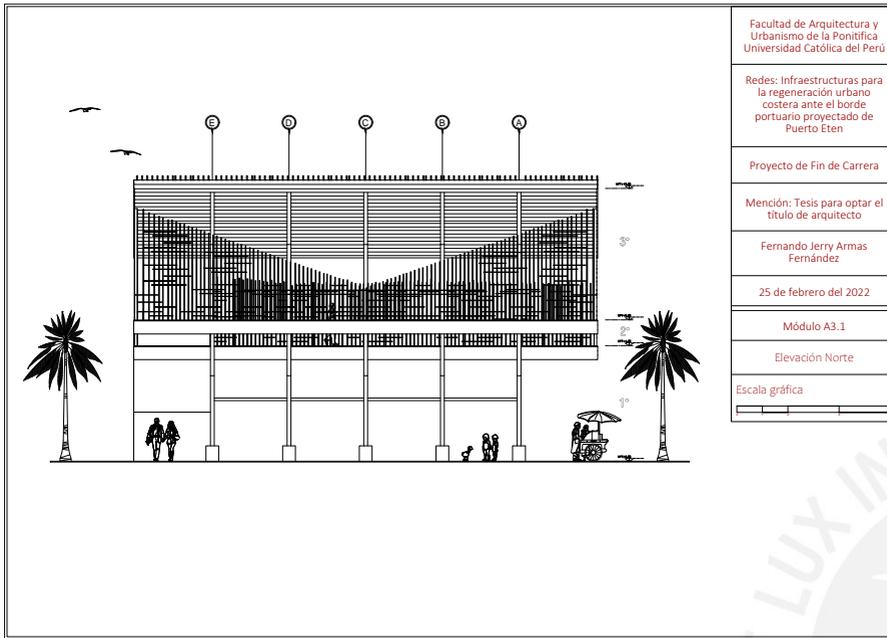
25 de febrero del 2022

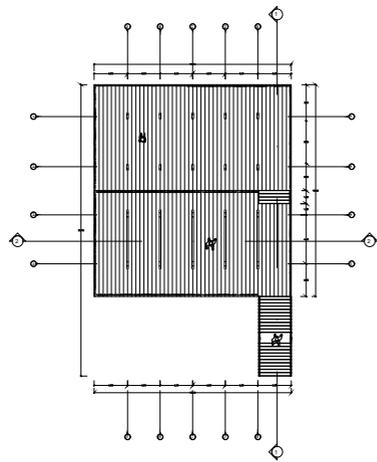
Módulo A1.1

Planta 3ER Nivel

Escala gráfica







Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

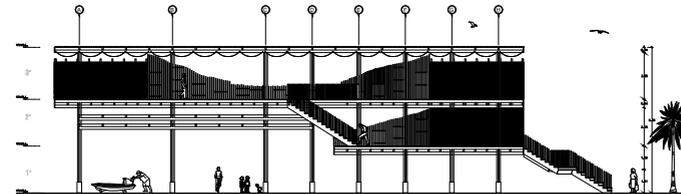
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A2.1

Planta 3er Nivel

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

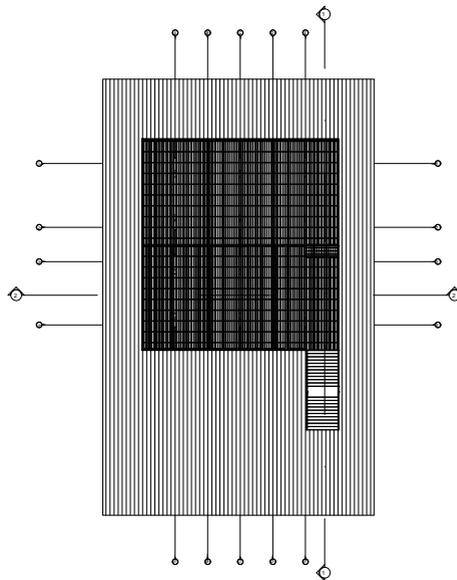
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A3.1

Corte 1

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

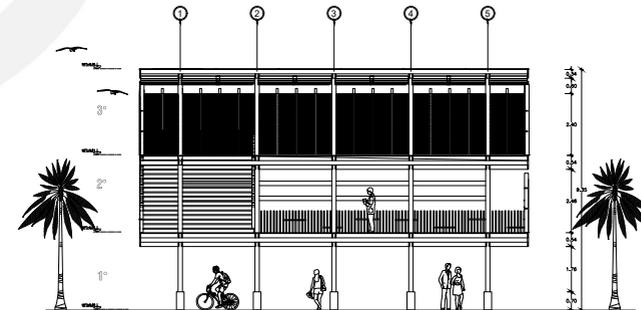
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A2.1

Planta de Techo

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

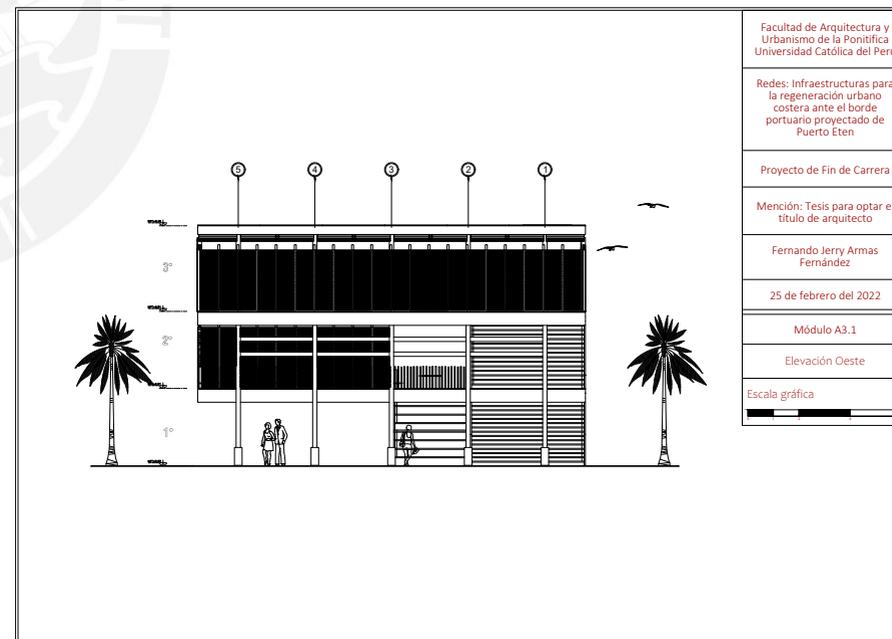
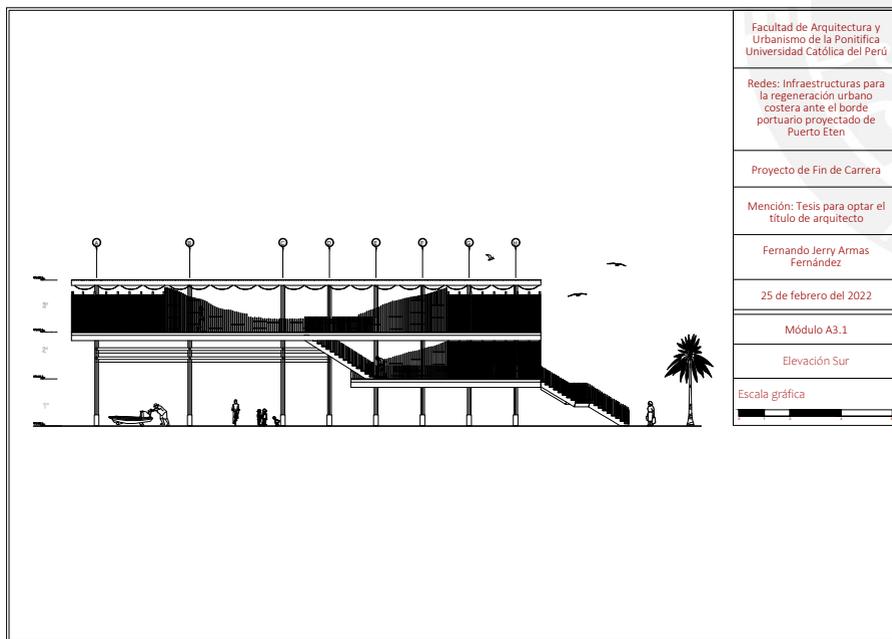
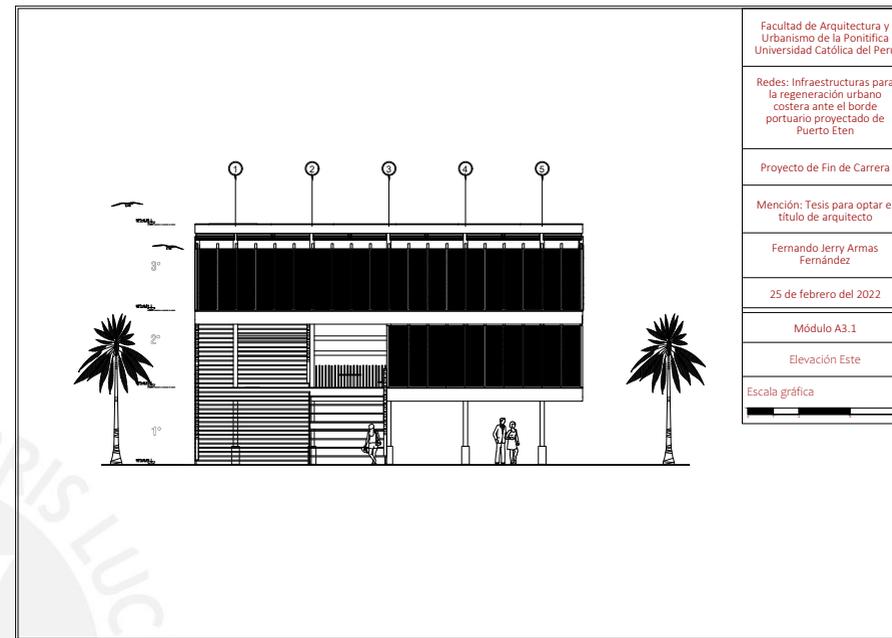
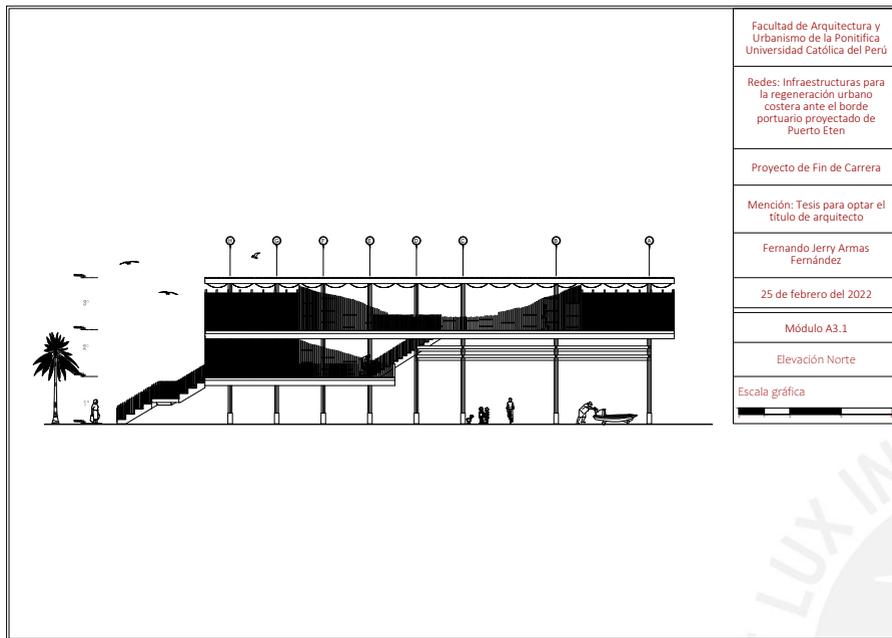
Fernando Jerry Armas Fernández

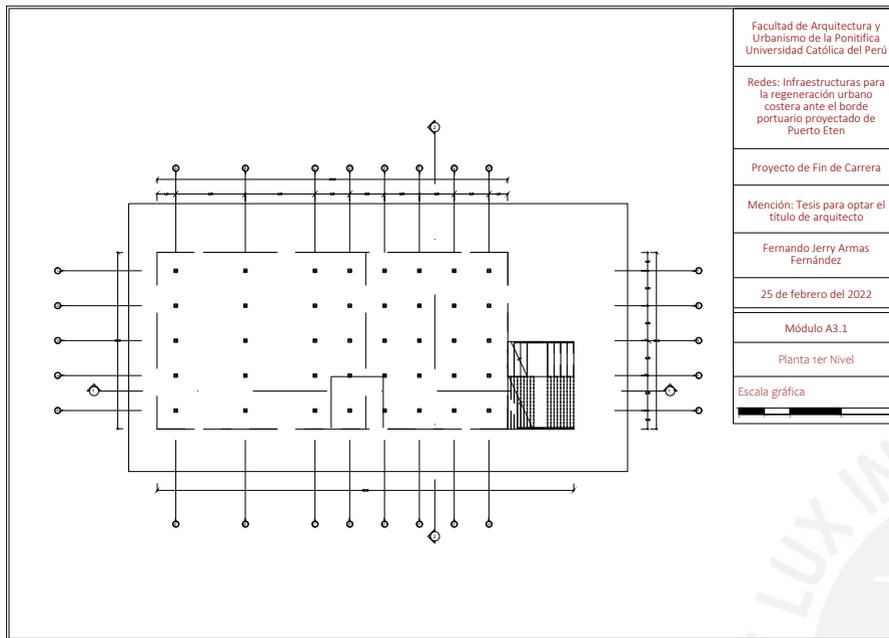
25 de febrero del 2022

Módulo A3.1

Corte 2

Escala gráfica





Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

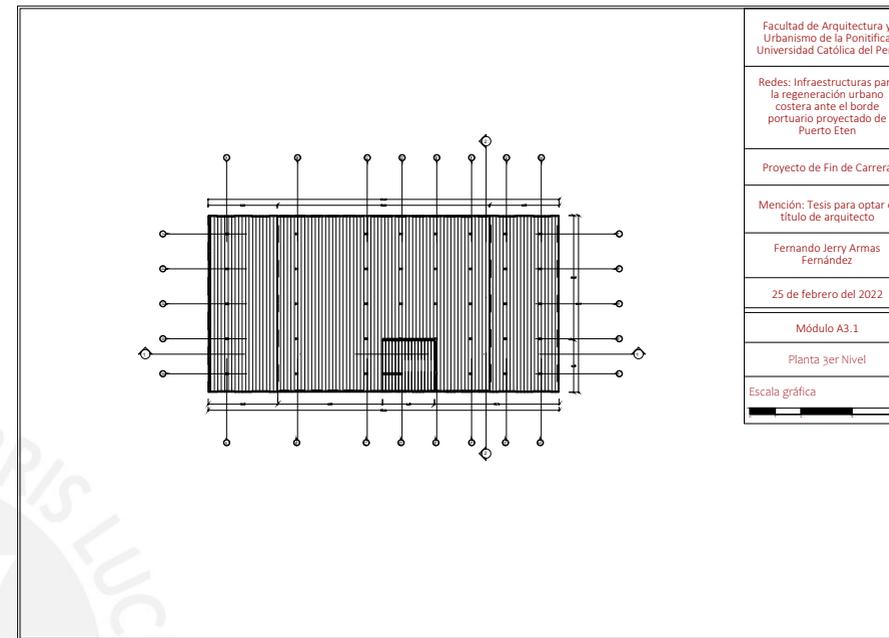
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A3.1

Planta 1er Nivel

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

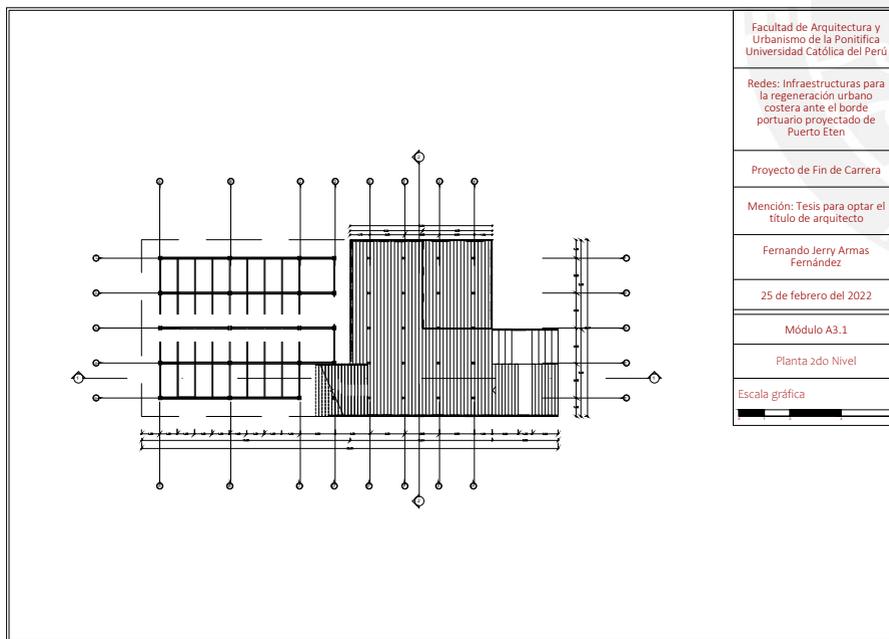
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A3.1

Planta 3er Nivel

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

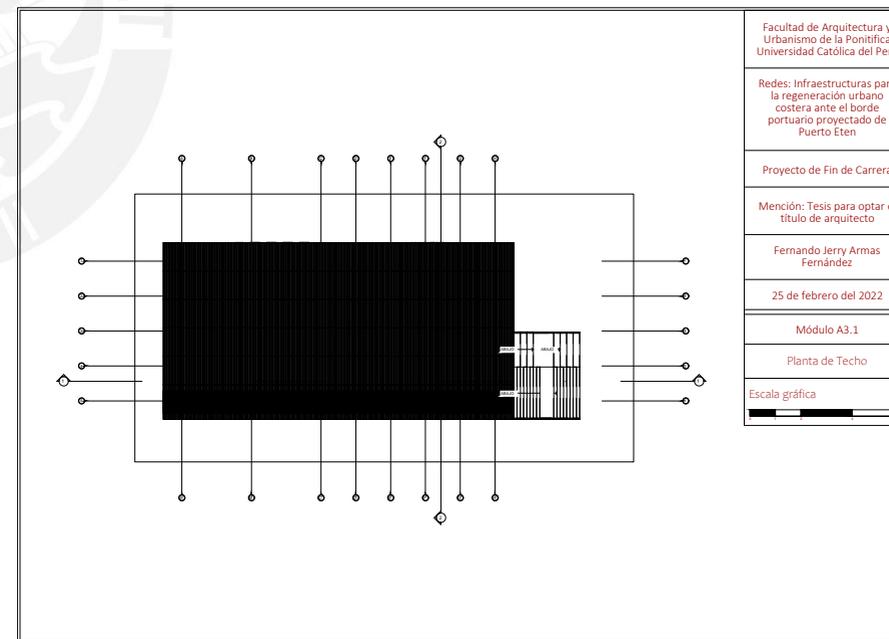
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A3.1

Planta 2do Nivel

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

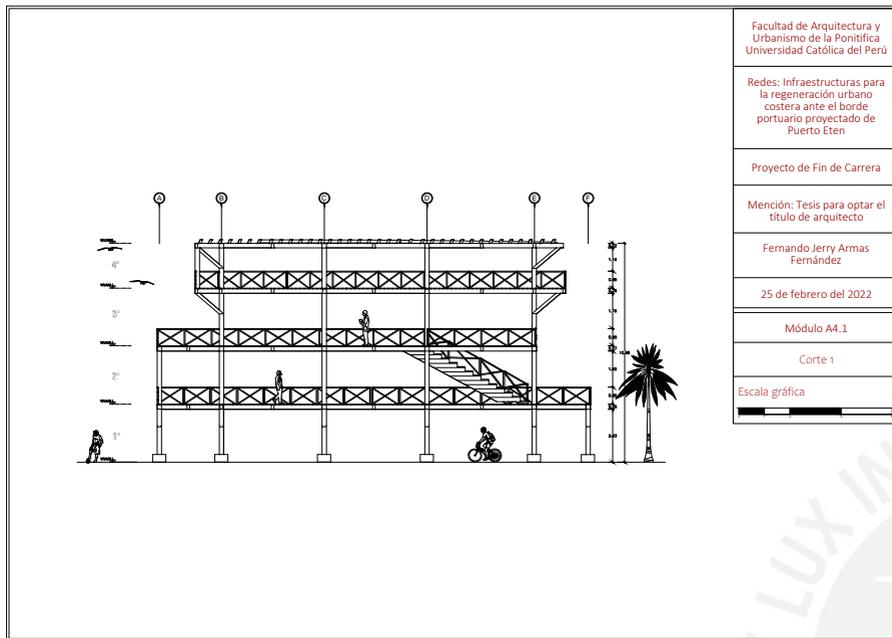
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A3.1

Planta de Techo

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

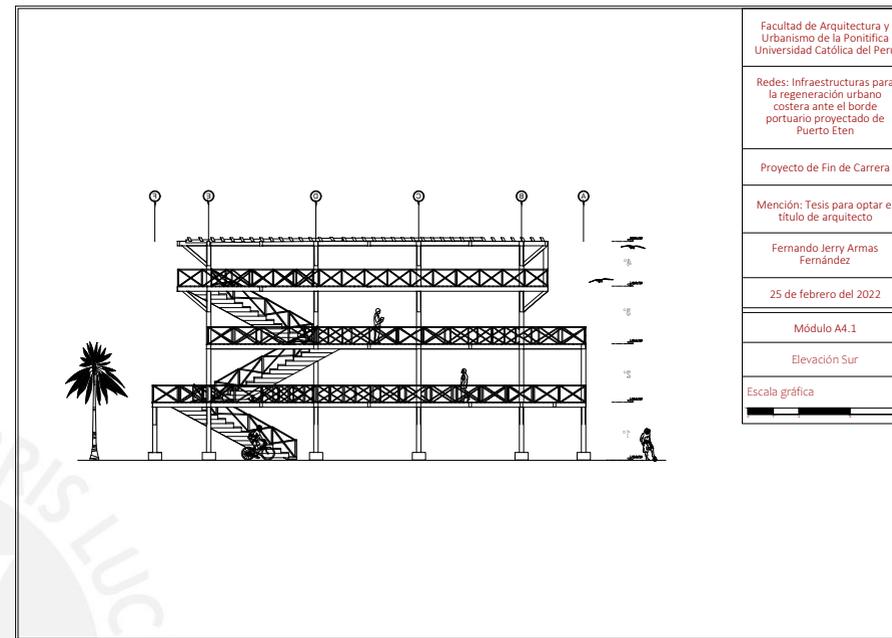
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A4.1

Corte 1

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

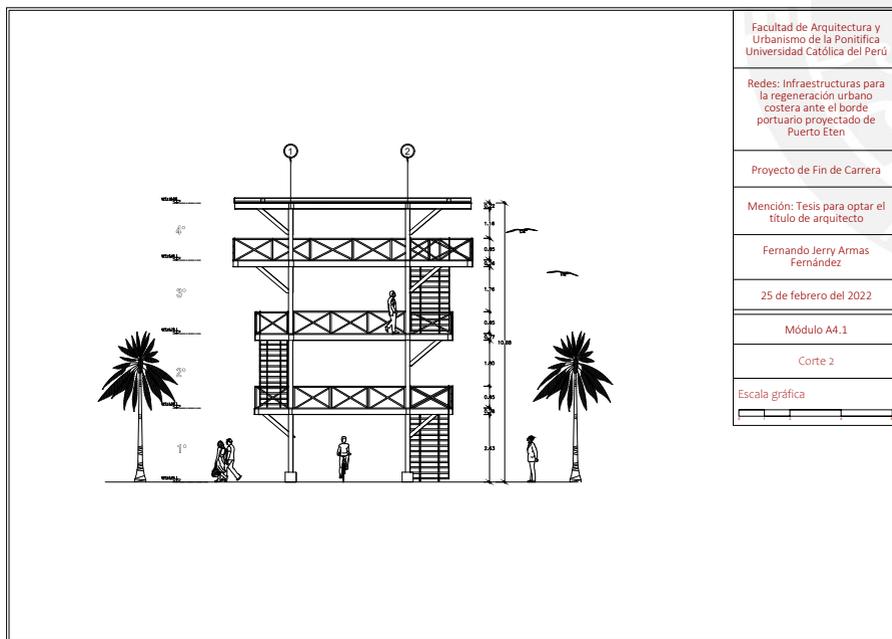
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A4.1

Elevación Sur

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

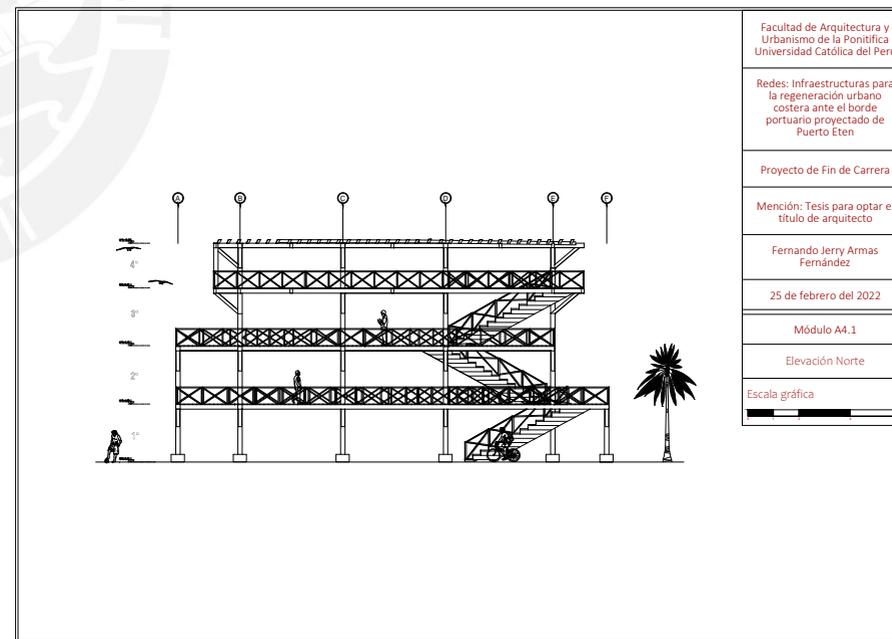
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A4.1

Corte 2

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

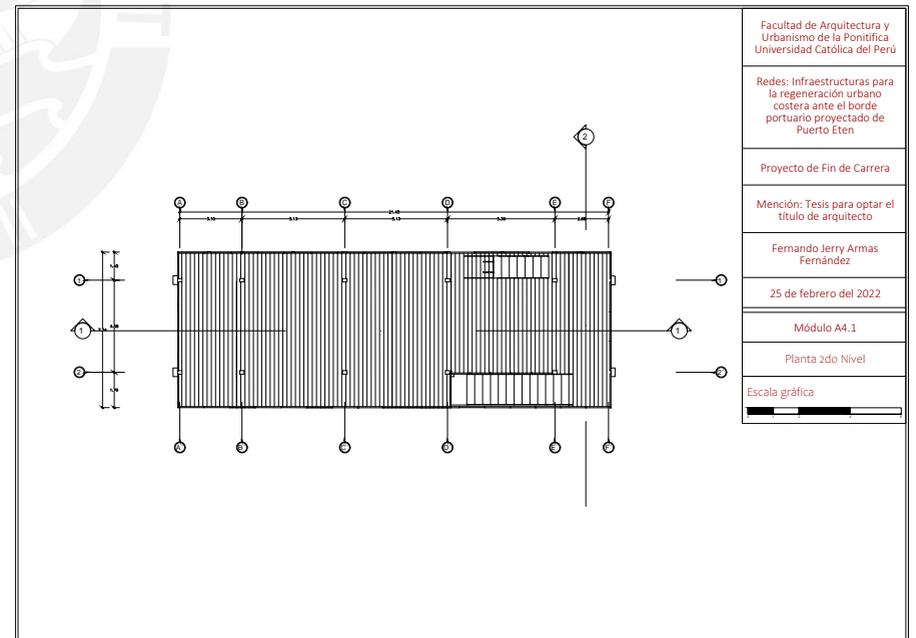
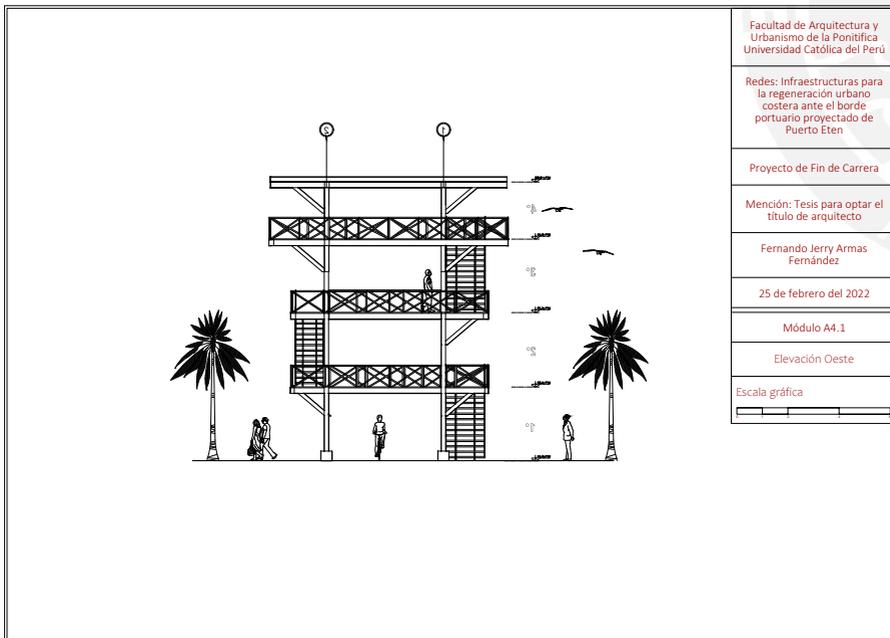
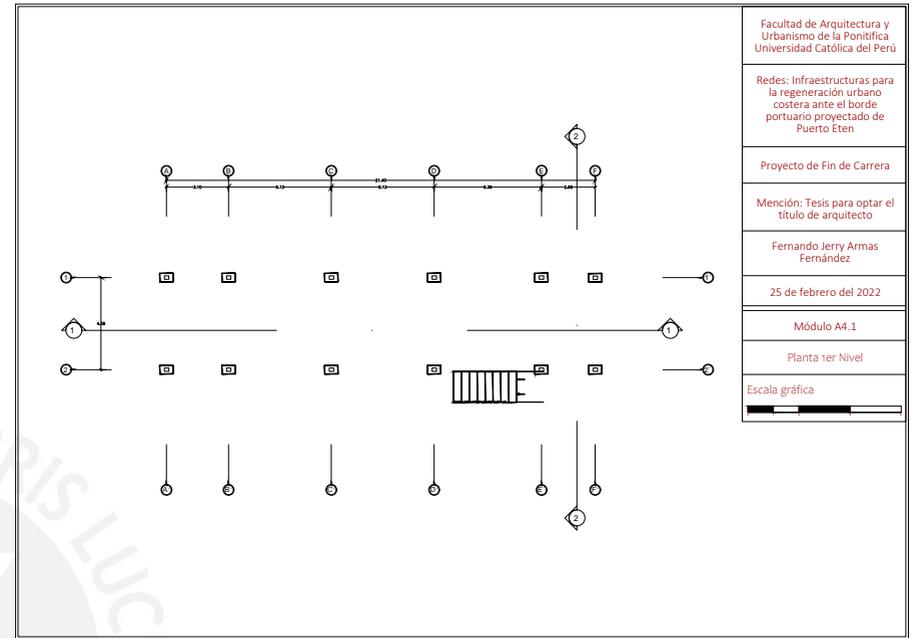
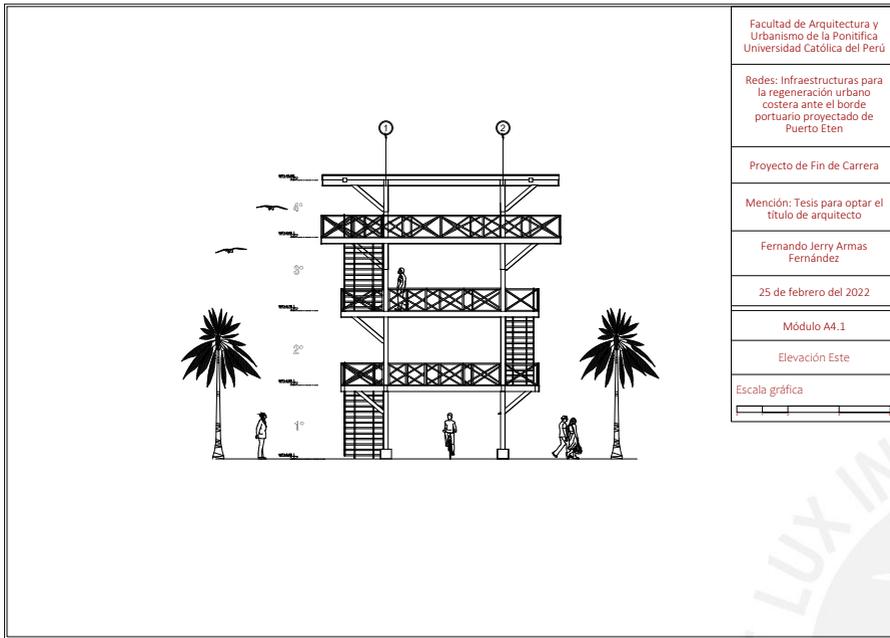
Fernando Jerry Armas Fernández

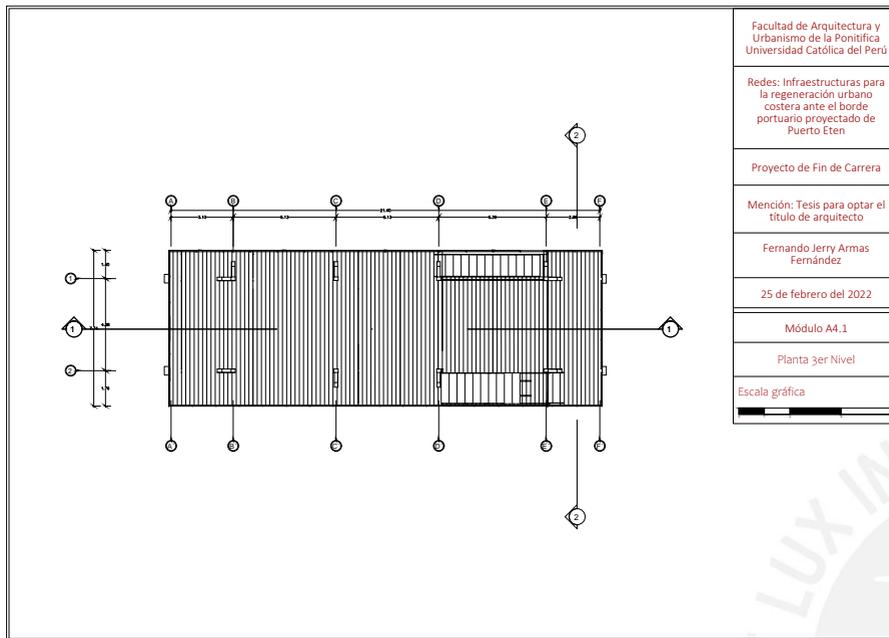
25 de febrero del 2022

Módulo A4.1

Elevación Norte

Escala gráfica





Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

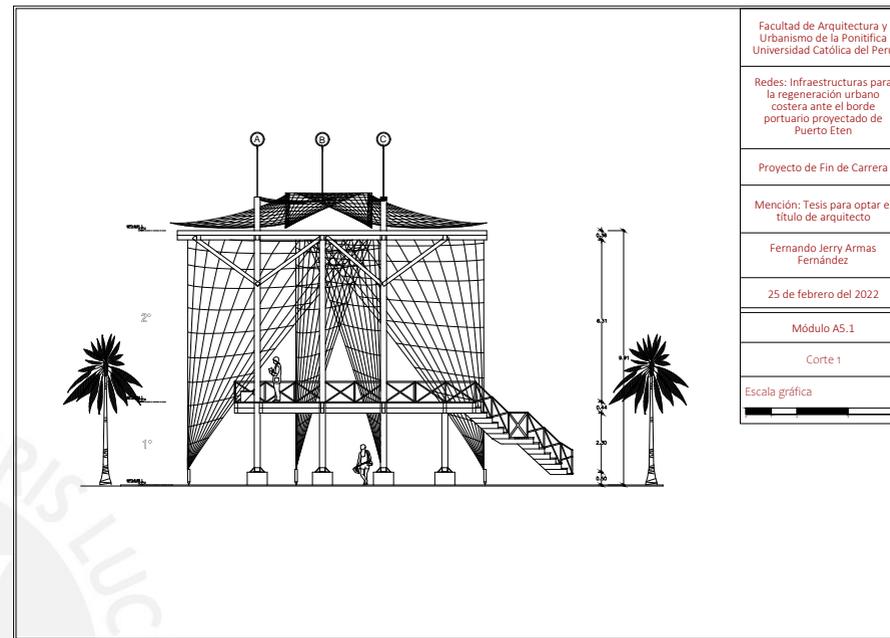
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A4.1

Planta 3er Nivel

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

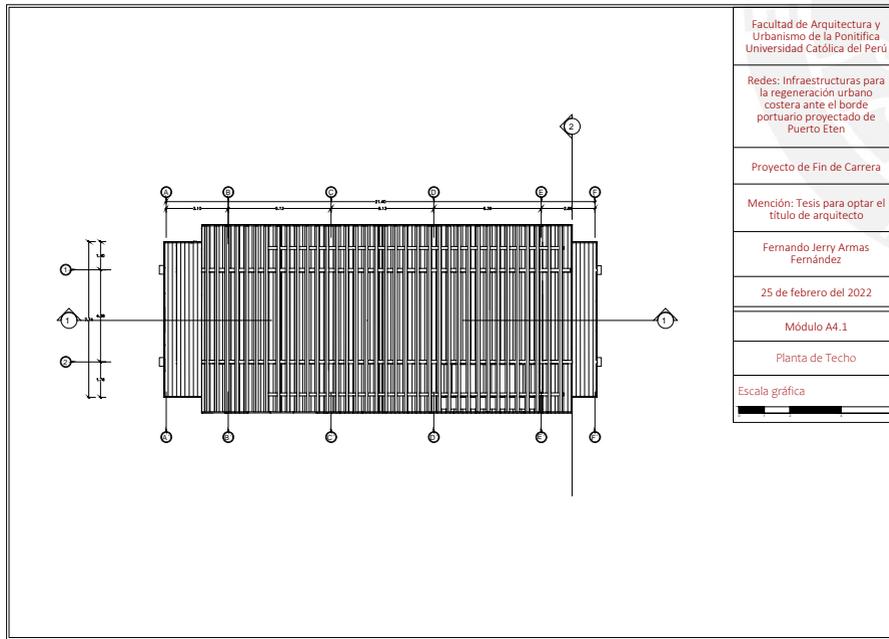
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A5.1

Corte 1

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

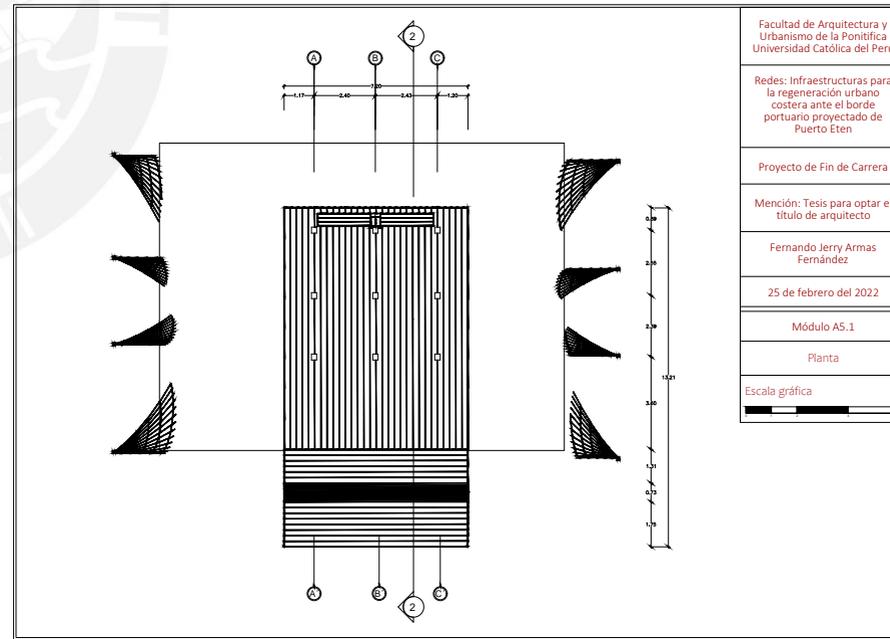
Fernando Jerry Armas Fernández

25 de febrero del 2022

Módulo A4.1

Planta de Techo

Escala gráfica



Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Redes: Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: Tesis para optar el título de arquitecto

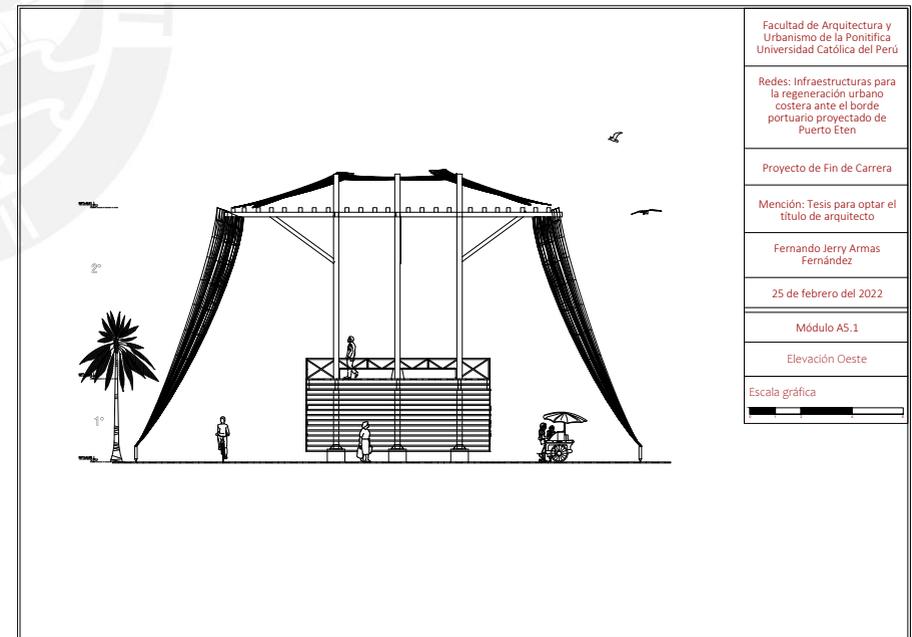
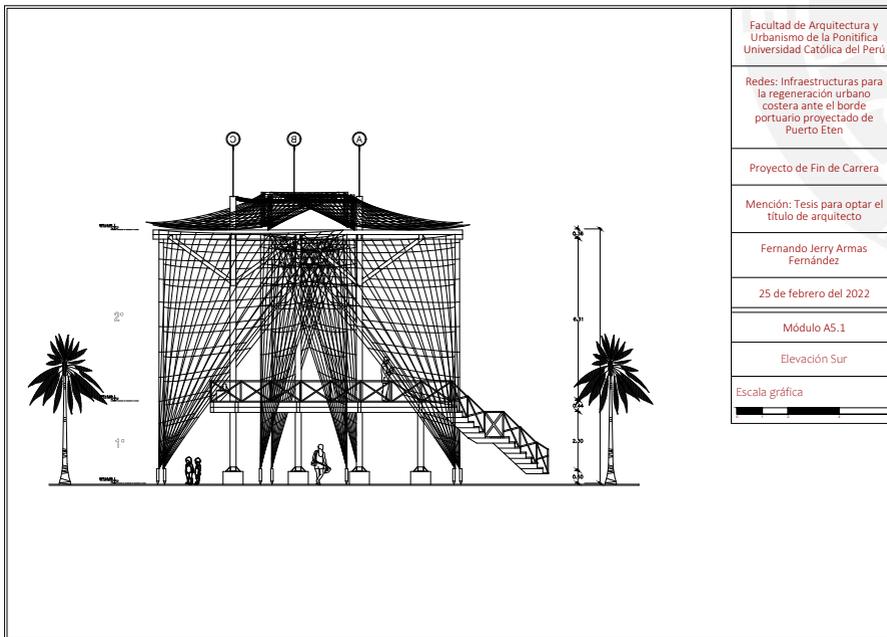
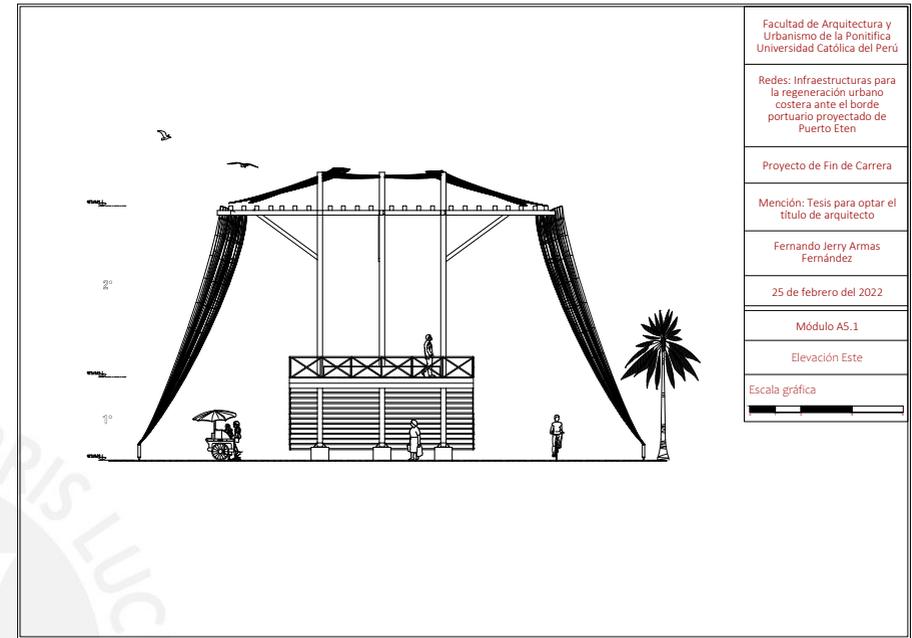
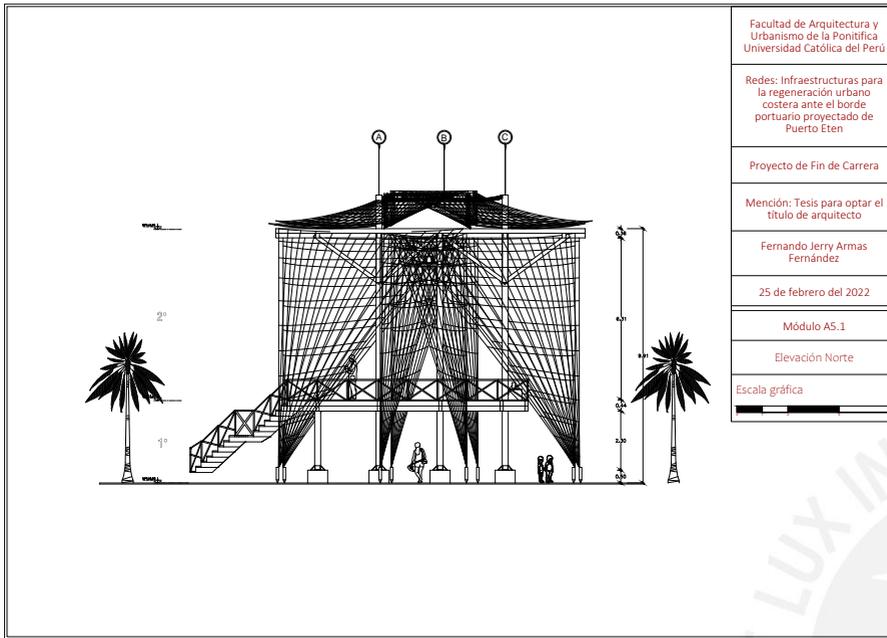
Fernando Jerry Armas Fernández

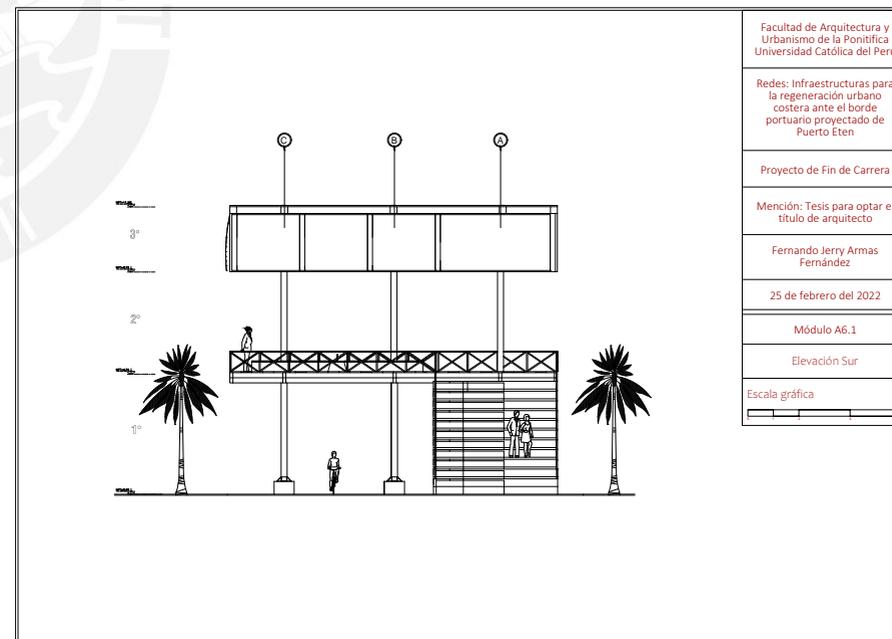
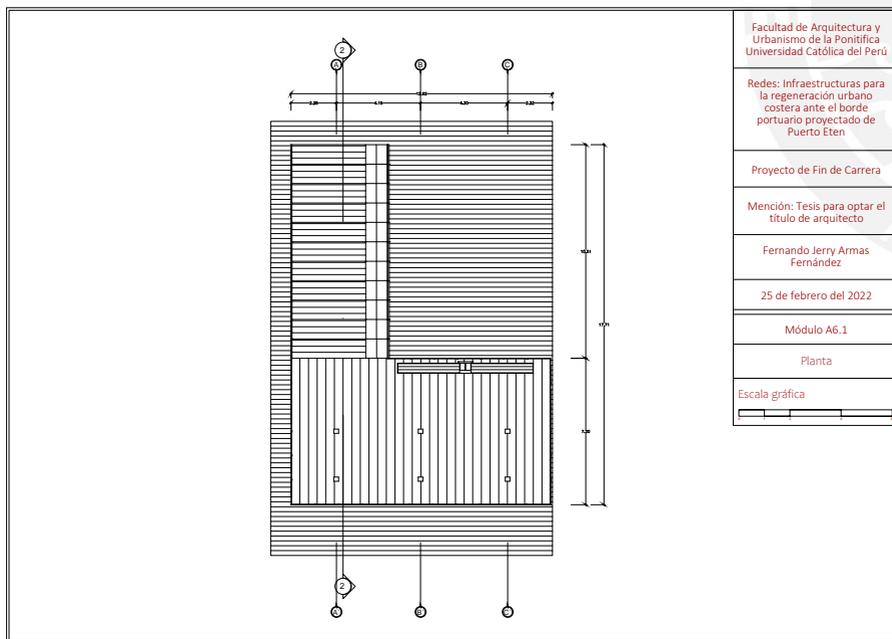
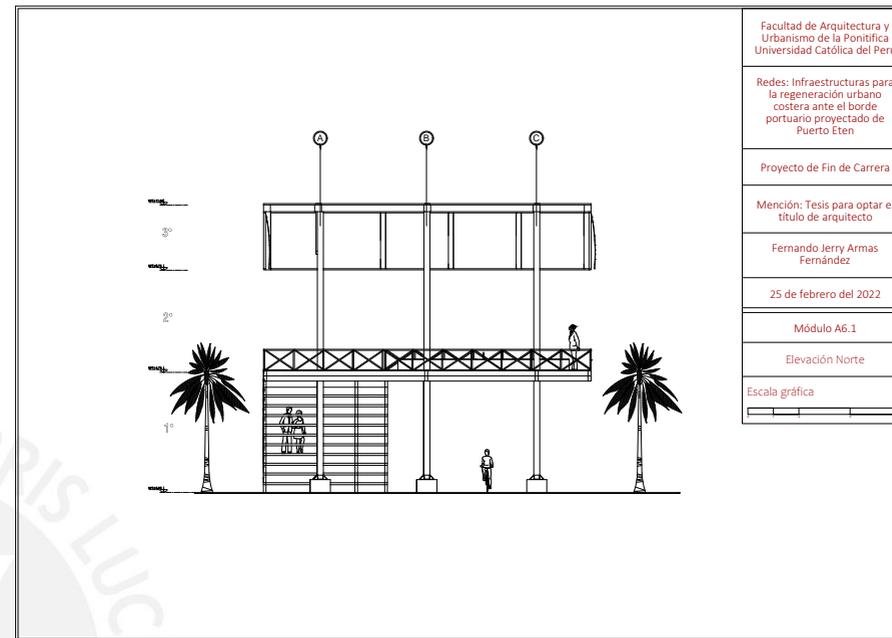
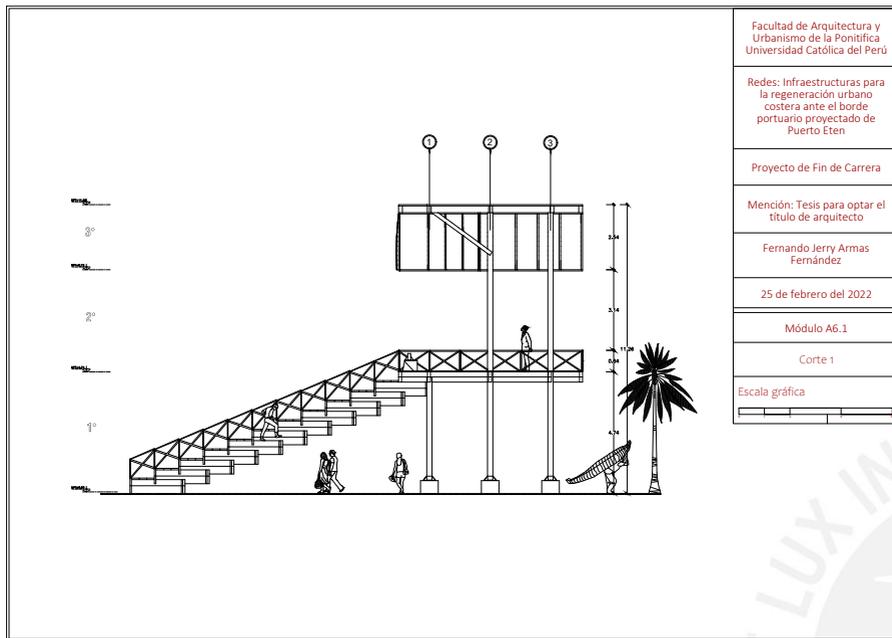
25 de febrero del 2022

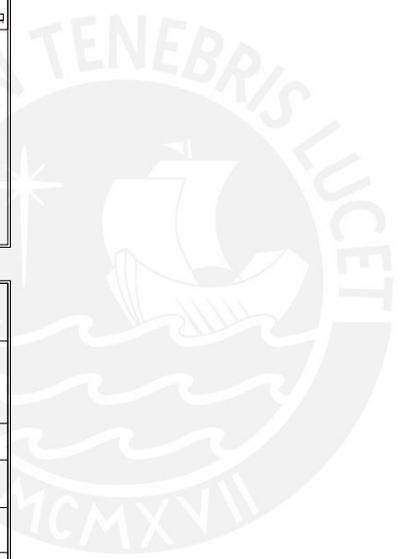
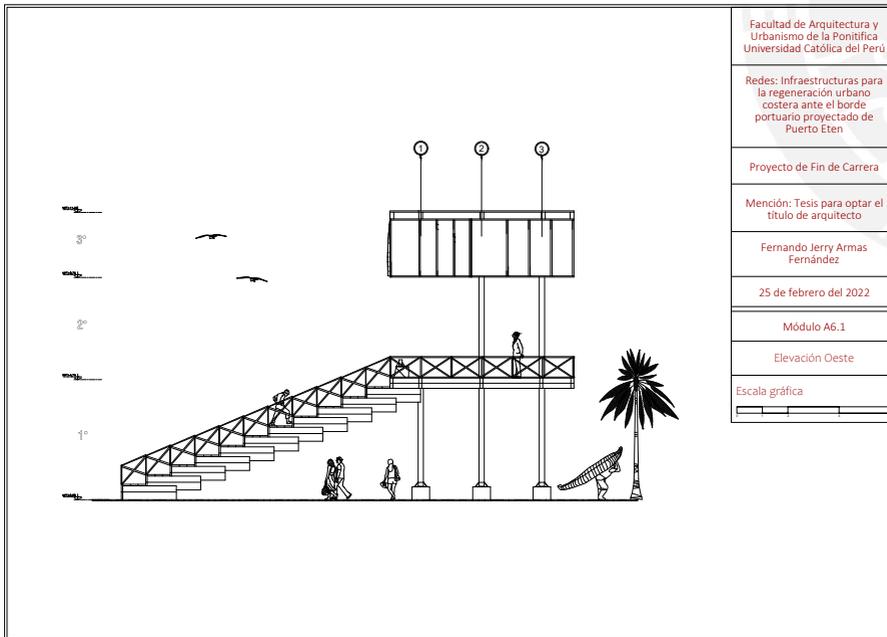
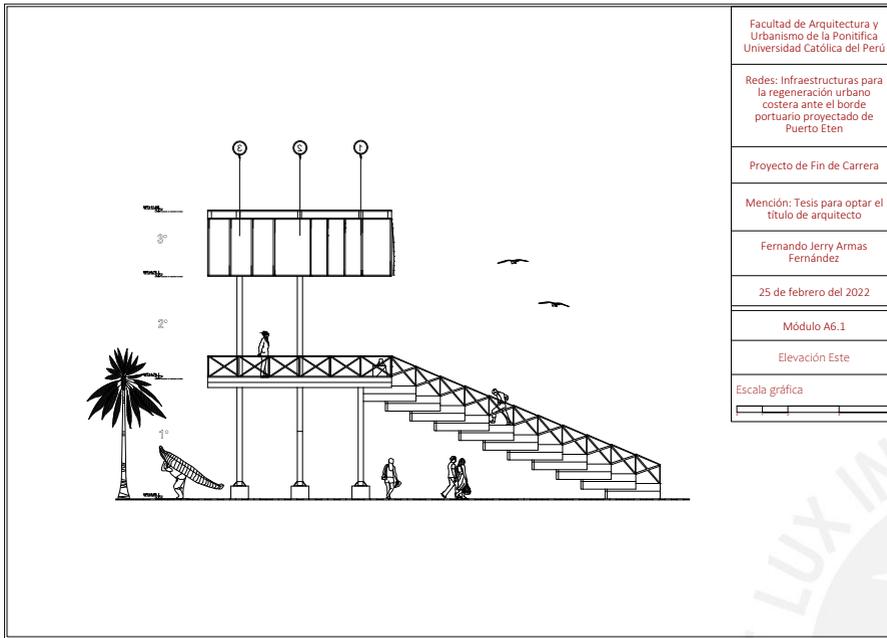
Módulo A5.1

Planta

Escala gráfica







REDES

Infraestructuras para la regeneración urbano costera ante el borde portuario proyectado de Puerto Eten

El presente proyecto se sitúa en Puerto Eten en el departamento de Chiriquí al norte de Perú, en zona con el nivel del Océano Pacífico. El borde costero de este lugar sirve como base de la industria de exportación de azúcar albergando una estación de ferrocarriles y un muelle como parte del circuito de carga pesada. En las décadas de 1960 y 1970 se realizaron varias inversiones hasta 1978. Hoy sus usos convierten a la ciudad en un destino privilegiado por su cercanía y tradición pesquera artesanal y la diversidad de especies marinas y paisaje que permiten el desarrollo de actores locales y visitantes identificados con este espacio.

En embargo, el desarrollo de Puerto Eten no ha desarrollado sus actividades económicas productivas y recreativas en torno a la pesca artesanal y dinámica de balneario comunitario en una ciudad elevada en el tiempo. A pesar de que sus infraestructuras existentes como el muelle y la antigua estación de ferrocarril encuentran deterioradas, el turismo y proyectos de Megapuerto, el cual no atiende en cuenta las dinámicas urbano-costeras y la relación con el diseño urbano comunitario frente al desarrollo de la pesca y sus espacios para la pesca artesanal.

DINÁMICAS DE BALNEARIO

Actividades recreativas de playa en verano con población flotante



PERDIDA DE TRADICIÓN PESQUERA

Una comunidad desarticulada de artesanos, toreros, pesca y madera

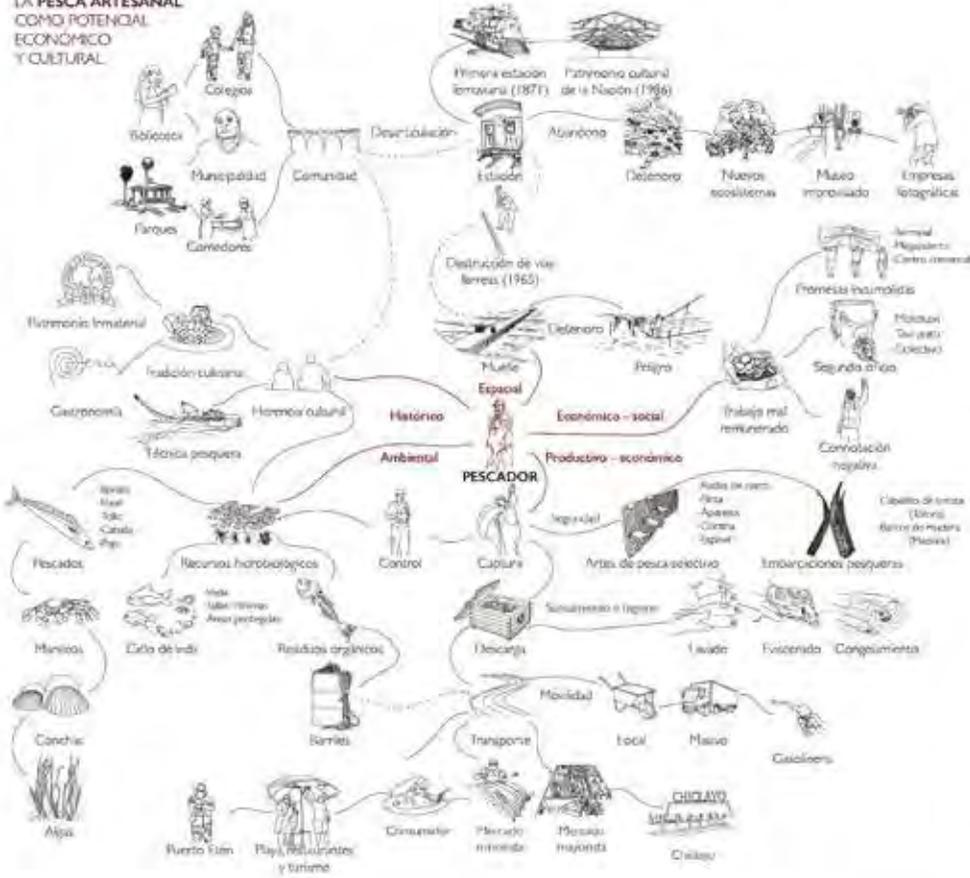


RELACIONES COMERCIALES

Actividad comercial en torno al mar de Puerto Eten



LA PESCA ARTESANAL COMO POTENCIAL ECONÓMICO Y CULTURAL



PRIMER FERROCARRIL DEL NORTE ÚLTIMO BALNEARIO EN DESARROLLO

Última variante de gran expansión demográfica



CONFLICTO EN LA PESCA ARTESANAL
16 - 70 años
Bajo nivel educativo
Mayor pesca informal que formal

CRECIMIENTO ACCELERADO A NIVEL REGIONAL
Cada 20 años, se duplica la población por lo que en 60 años, Lima y Arequipa (2080) tendrá la misma población que tiene Lima en el 2003 (1.200.000 hab.)

CONFLICTO ENTRE USOS DE PLAYA Y PESCA ARTESANAL
479 PESCADORES
Las actividades productivas se concentran en los balnearios de la metrópolis degradada de Chiriquí

CIUDAD DETENIDA EN EL TIEMPO
Período de 90 años (1930-2020). Crecimiento paralizado

CIUDAD DE INVESTIGIOS INDUSTRIALES
Espacios abandonados y deteriorados

INFRAESTRUCTURAS DEL MEGAPUERTO

El proyecto busca aprovechar los sistemas de un Puerto en construcción



PUERTO ETEN A TRAVÉS DEL TIEMPO

ESTACIÓN ABANDONADA

MUELLE DETERIORADO

BALNEARIO DEL MALECÓN AL MUELLE



REDES SATURADAS / REDES INTEGRADAS

ESCENARIO SIN INTERVENCIÓN x(-10) Una ciudad congestionada y saturada

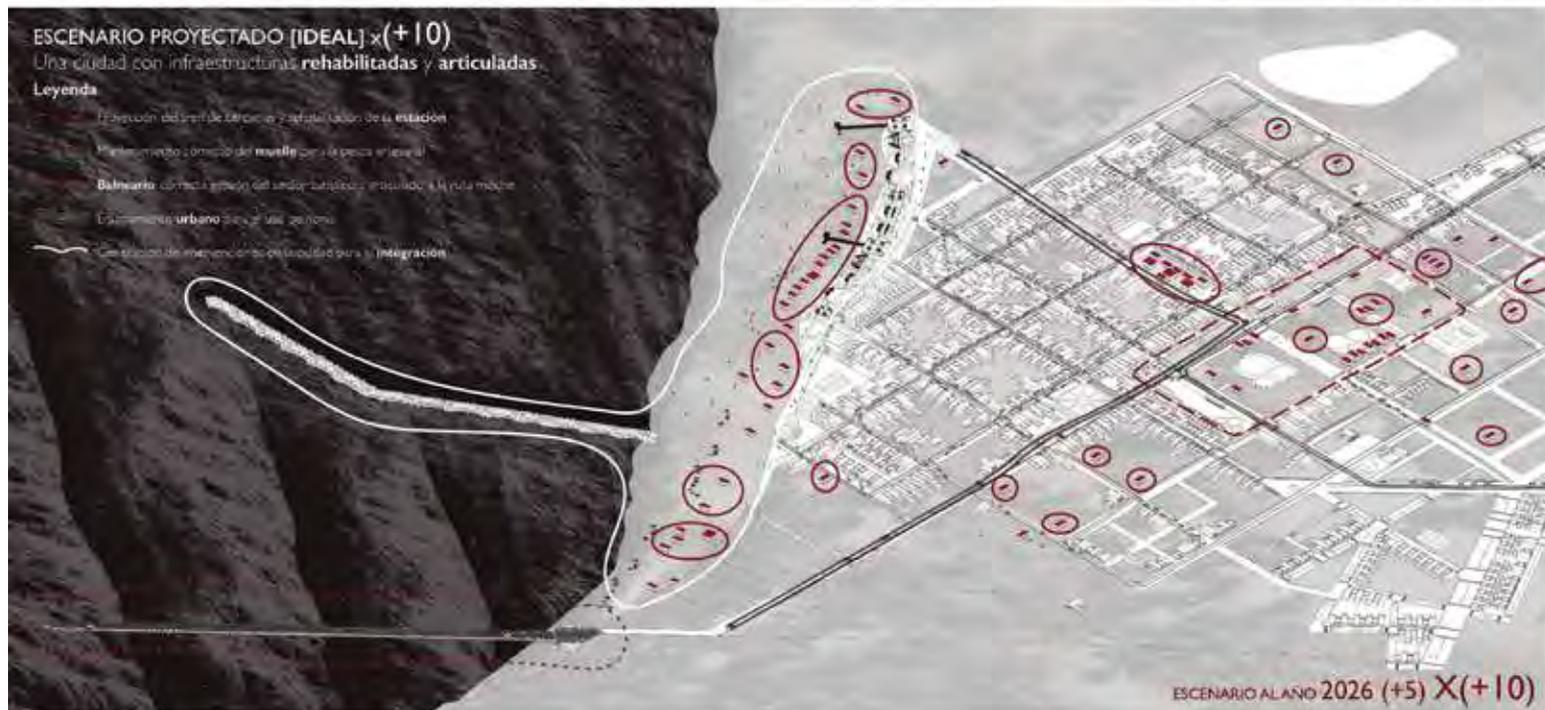
- Leyenda**
- Immobiliaria promoviendo el loteo de las estancias.
 - Distribución del muelle por desarrollo de estancias.
 - Balneario saturado, urbanizado y desconectado.
 - Congestión en el tránsito vehicular y saturación urbana.
 - Conflicto entre las parcelas de la zona y el plan maestro.



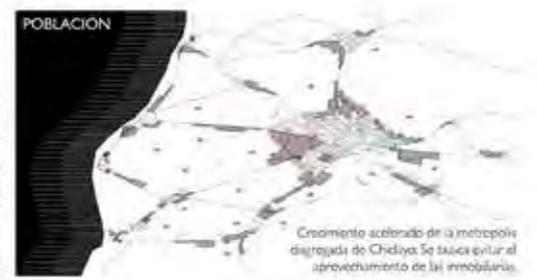
ESCENARIO AÑO 2026 (+5) X(-10)

ESCENARIO PROYECTADO (IDEAL) x(+10) Una ciudad con infraestructuras rehabilitadas y articuladas

- Leyenda**
- Revisión del sentido de circulación y rehabilitación de la estación.
 - Mantenimiento completo del muelle por la pesca artesanal.
 - Balneario conectado al centro urbano, integrado a la ruta turística.
 - Equipamiento urbano para el ocio peatonal.
 - Calificación de intervención en la ciudad para la integración.



ESCENARIO AÑO 2026 (+5) X(+10)



Crecimiento acelerado de la metrópolis del área de Chidlaya. Se busca evitar el aprovechamiento de la inmobiliaria.



Prevenir la falta de mantenimiento al muelle porque afecta a los pescadores de Puerto Star.



La inversión de Mega Puerto genera proyectos inmobiliarios, económicos y nuevos dinámicas en la ciudad de Puerto Star.

año 2051



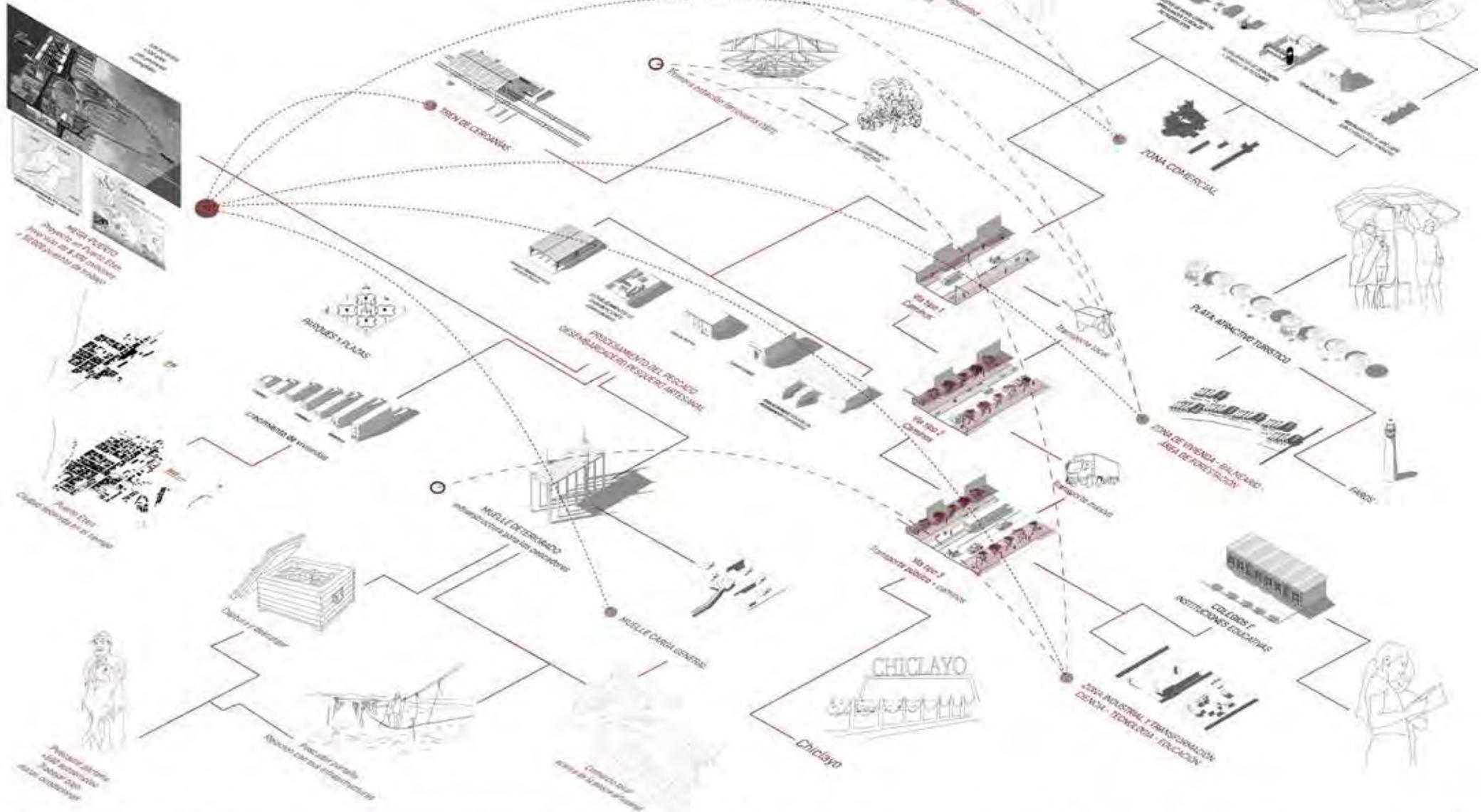
Permitir la preservación de la naturaleza en los espacios de ocio que como la recreación.



Articular el tren de cercanías proyectado al espacio abandonado y deteriorado de la antigua estación.

REDES GENERADORAS PARA UNA CIUDAD PUERTO

Se trata en la inversión sobre muestras para distintos usos, grandes almacenes, aeropuertos, ferrocarriles e infraestructuras innovativas en el territorio. Lo cual genera, por un lado, crecimiento económico, mayor empleo y por consiguiente mayor crecimiento demográfico en la zona. Y por el otro lado, mayor contaminación marina, industria que deteriora el paisaje del litoral y bordes urbanos que degeneran las ciudades.

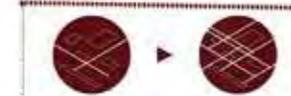


SUPERPOSICIÓN: VÍAS + SUPERFICIES + DISPOSITIVOS

¿Cómo generar intervenciones urbanas en el litoral de Puerto Dren no desarrollado para permitir las dinámicas urbano-costeras vinculadas al proyecto del Mega-Puerto?

Para ello se propone una superposición de líneas, superficies y puntos dispersos, con el objetivo de articular, recuperar y distribuir infraestructuras para generar redes de conexiones entre los actores locales y la ciudad portuaria contemporánea. Intervenciones urbanas que distribuyen las intermedialidades de un puerto.

ARTICULAR LINEAS



RECUPERAR SUPERFICIES



DISTRIBUIR DISPOSITIVOS



LÍNEAS / VÍAS

TIPOLOGÍA 1
vía: peatón | bicicleta | auto



TIPOLOGÍA 2
vía: peatón | bicicleta | vegetación | auto



TIPOLOGÍA 3
vía: peatón | bicicleta | tren | vegetación | auto



SUPERFICIES / ZONAS

MAR 1
zona de estar



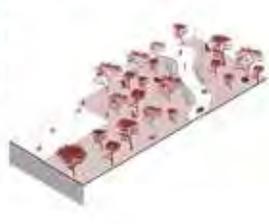
MAR 2
zona de esparcimiento



MAR 3
zona de paso



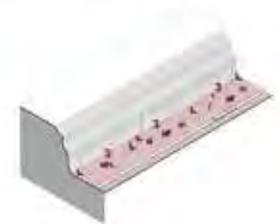
CIUDAD 1
zona de estar



CIUDAD 2
zona de esparcimiento



CIUDAD 3
zona de paso

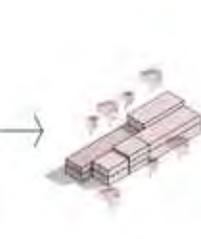


PUNTOS

PROGRAMA
dpa + comunidad



EDIFICIO
ideal



PAISAJE
articulado y distribuido



SISTEMA DE REDES INTEGRADAS: PRODUCTIVAS Y RECREATIVAS

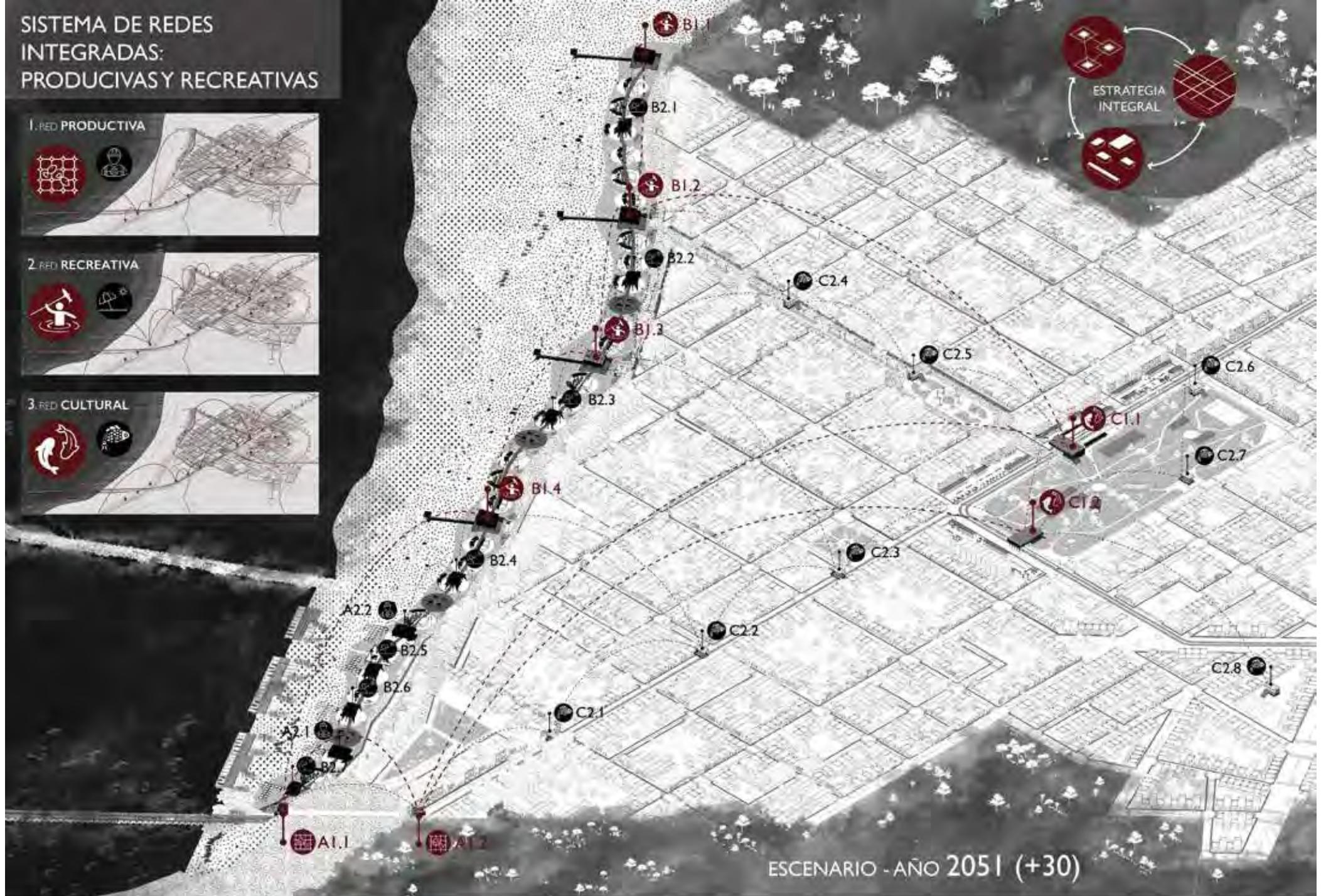
1. RED PRODUCTIVA



2. RED RECREATIVA



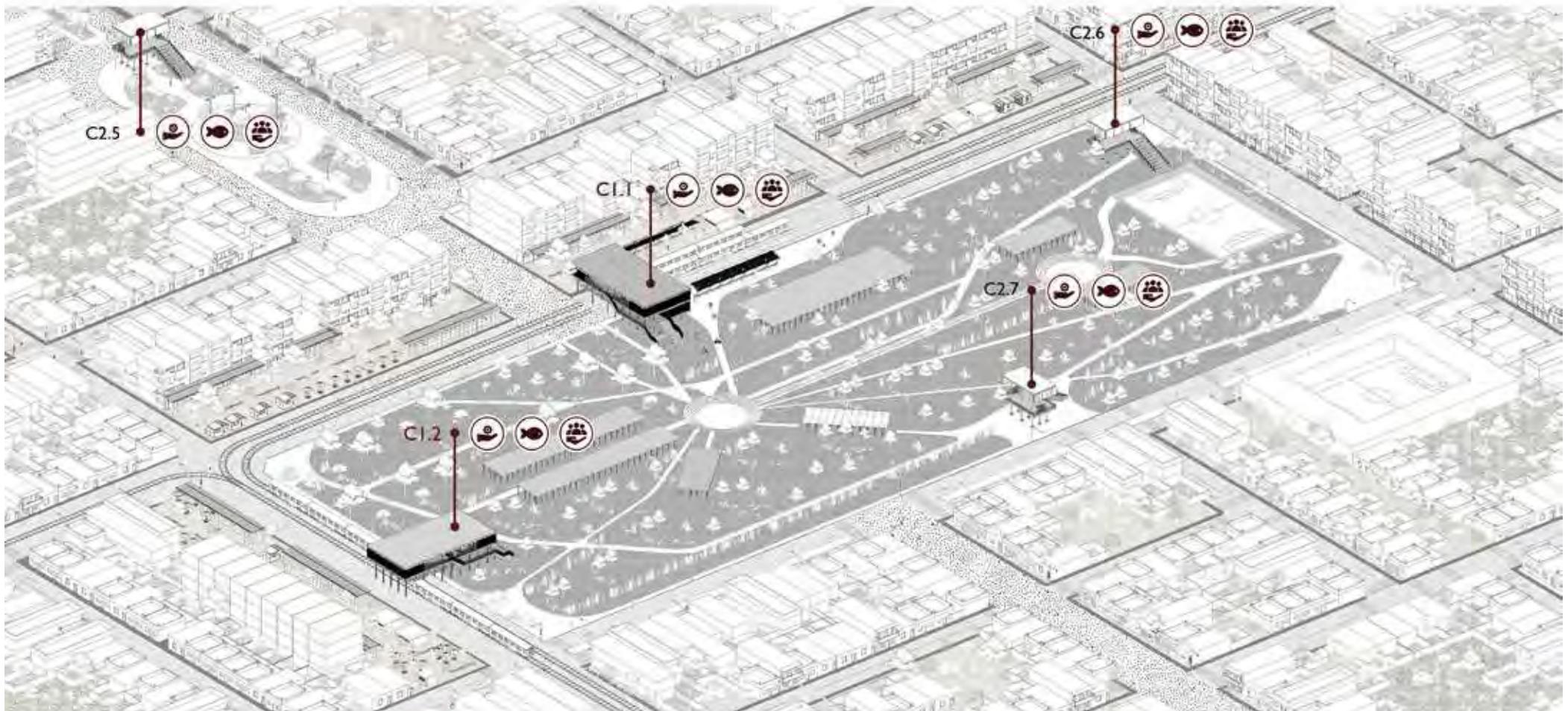
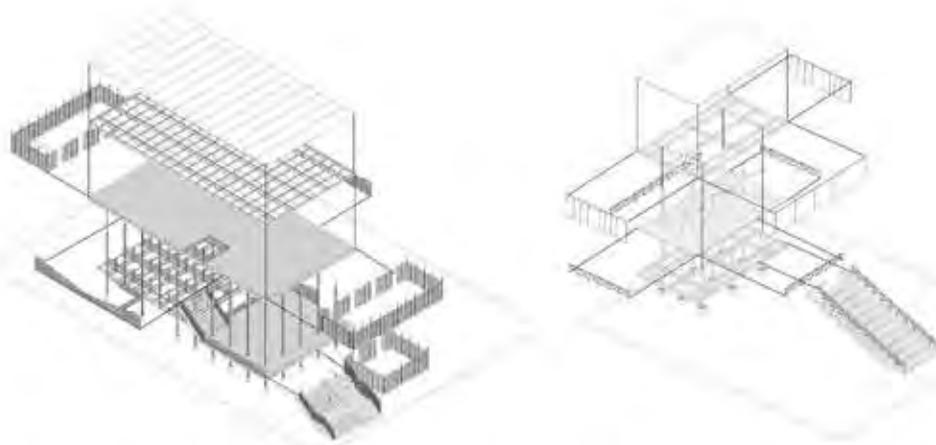
3. RED CULTURAL



ESCENARIO - AÑO 2051 (+30)

RECUPERAR LA ANTIGUA ESTACIÓN: PARQUE MUSEO

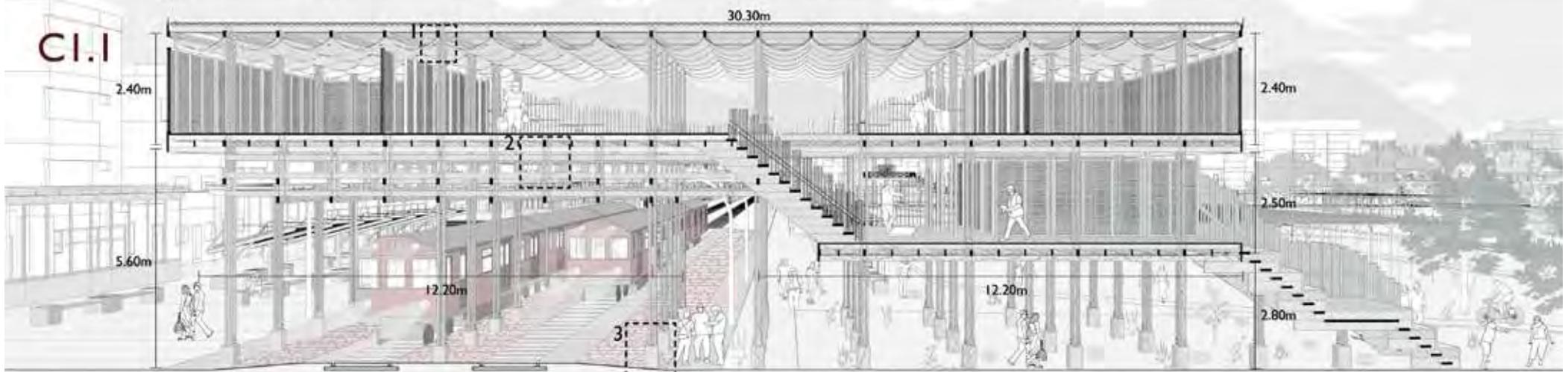
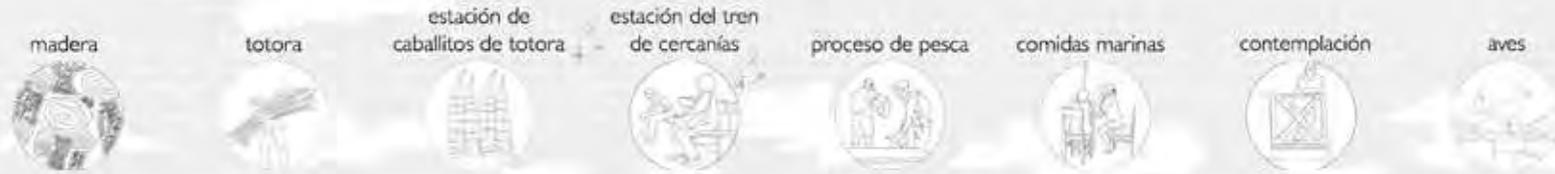
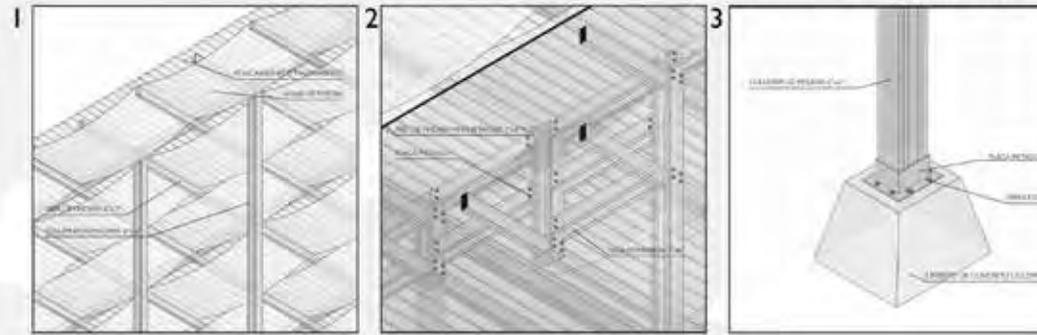
El Museo Puerto es un proyecto de escala nacional que no se integra a la realidad local y urbana de Puerto Rico. En base a las infraestructuras portuarias propuestas por el Museo Puerto, se articulan las vías principales y las redes de conexión íntima con el sistema urbano-costero de Puerto Rico. Se agregan aquellas infraestructuras que permiten humanizar a la ciudad y tener como prioridad al peatón y ciclista para lograr un desarrollo económico sostenible del puerto. Para ello, el caso de la estación se aprovecha de manera que se convierte nuevamente en una estación del tren de cercanías propuesta conectando así con la región de Lambanque.



SUPERPONER OPORTUNIDADES ECONÓMICAS Y SOCIALES

Se trata de construir una superposición de propósitos: en el primer nivel un uso contemplativo, turístico y abierto; en el segundo nivel un uso más productivo y como parte del procesamiento del pescado; y en un tercer nivel acerca de un uso público alternativo, como biblioteca, centro comunal, comedores múltiples.

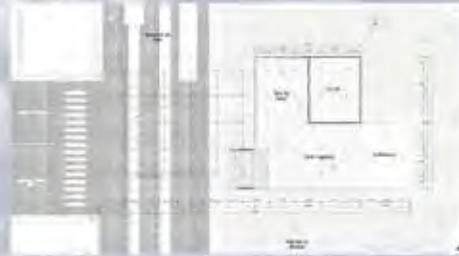
DETALLES CONSTRUCTIVOS



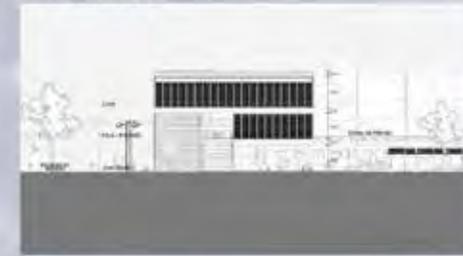
CORTE



PLANTA

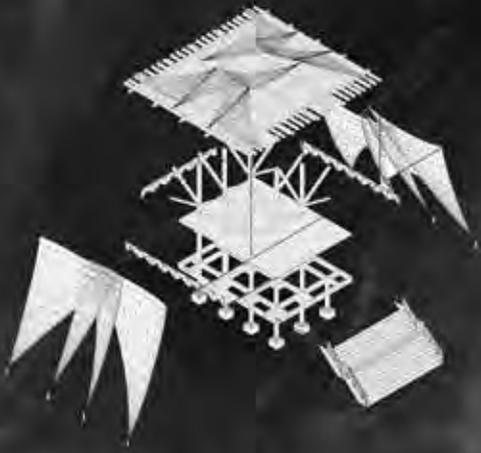
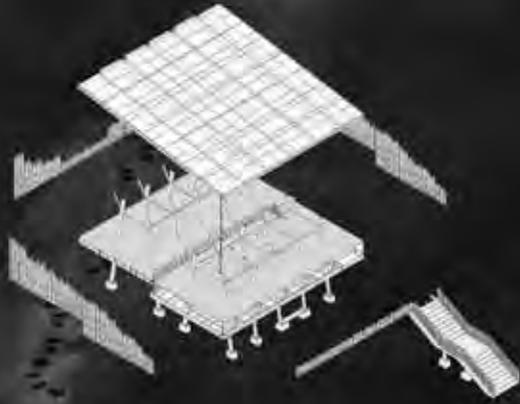


ELEVACIÓN



HABITAR EL MALECÓN

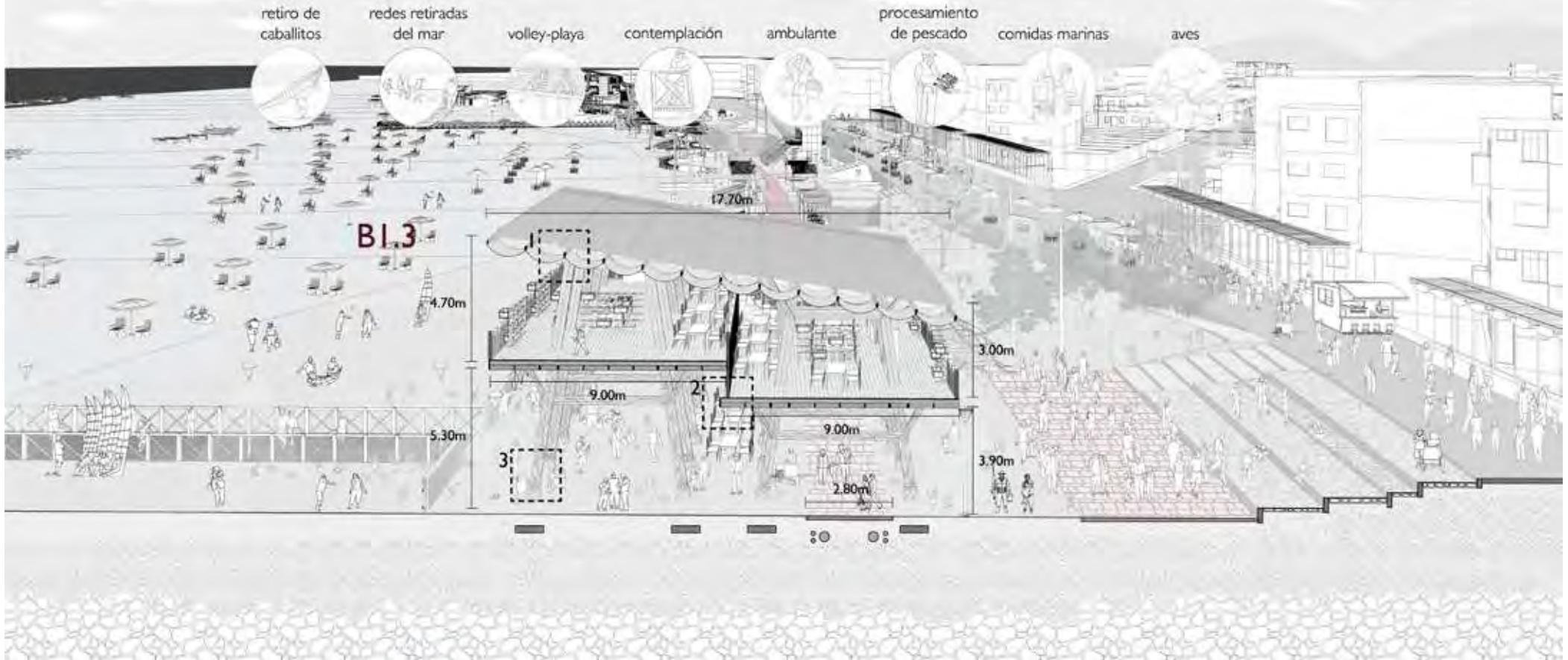
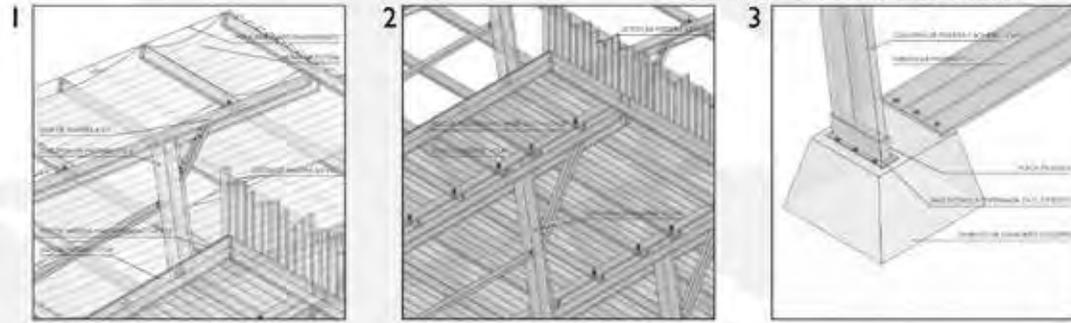
Una gran parcela en el Puerto Viejo nos coloca a Puerto Viejo como un hito de conexión y futuro en beneficio al usuario en la zona costera del norte peruano. El proyecto permite conectar una zona urbana y en beneficio a sus habitantes. El desarrollo se plantea en un eje de la playa a través del malecón y la estación para mejorar la estructura productiva, económica y comercial. El nivel de playa, por tanto, es un eje de conexión importante que genera un borde de desarrollo viable con los ecosistemas de la zona. La infraestructura y la relación entre el viento, la arena y el mar, a través de nuevas intervenciones, permitirán recuperar espacios como parte del tejido urbano.



HITOS ACTIVOS DEL BALNEARIO

El proyecto se constituye como un sistema de módulos como focos de atracción o dinamizadores para generar una red sobre la pesca artesanal. Se busca integrar la red pesquera a las distintas redes de la ciudad: redes productivas, redes recreativas y redes culturales.

DETALLES CONSTRUCTIVOS



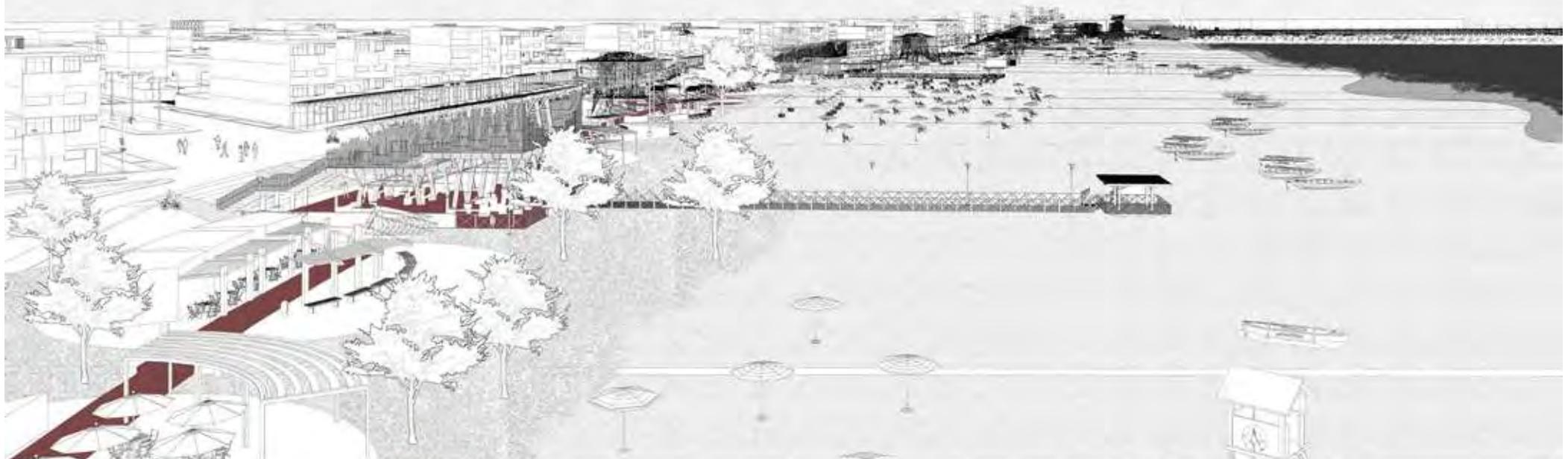
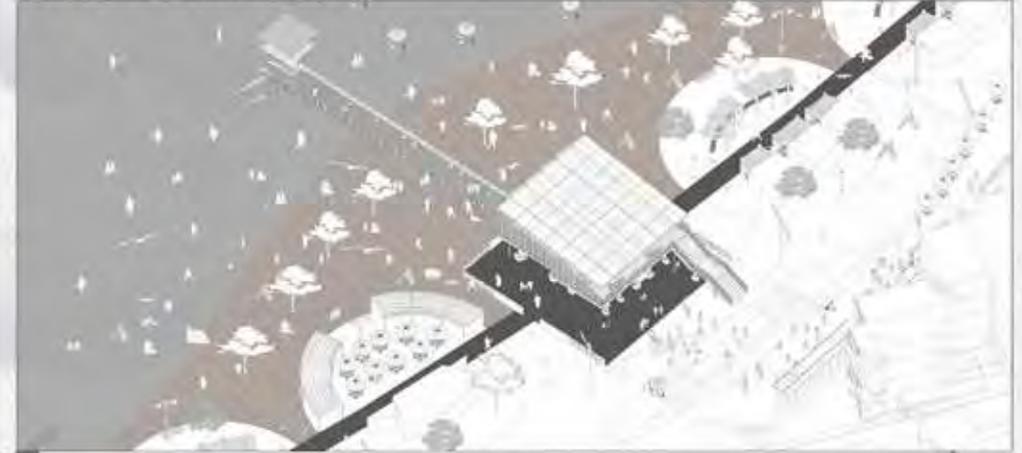
BORDE MARINO COMO ESPACIO ACTIVO

De manera que las dinámicas urbano-costeras se consolidan como identidad pesquera en Puerto Elten para regenerar las actividades económicas y productivas de pesca y balneario. A través de estos módulos como concentraciones e hitos en el paisaje. Relacionando así a los actores locales, los pescadores artesanales, los bañistas, turistas, surfistas, los vecinos y la nueva población, que buscan preservar la tradición artesanal y vincular con el proyecto del Meja-Fuente.

IMPLEMENTACIÓN PROGRESIVA



DISPOSITIVO APROPIADO



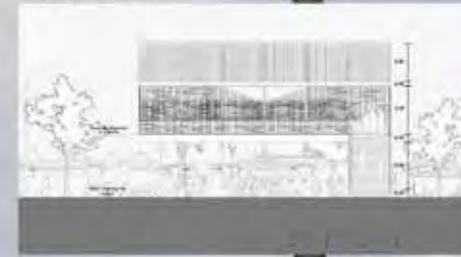
CORTE



PLANTA



ELEVACIÓN





HABITAR EL PUERTO: MUELLE + MALECÓN

Por estar situado en un área rodeada por edificios antiguos, por el paso del tiempo y por el uso del muelle se encontraba en proceso de destrucción, a pesar de ser la única infraestructura que permite la pesca artesanal y además el deporte surfista. Además de ser un lugar de descanso para los turistas.

RECICLAJE DE MATERIALES



HABITAR EL MUELLE + ACTIVAR EL MALECÓN

Como parte de un proceso de apropiación por actividades pesca y de surfistas han generado nuevas dinámicas en torno al mar. Estos dispositivos están generados a base de madera reciclada de barcos en desuso y en deshecho. También se busca recibir las redes de pesca que continúan al mar y en construcción participativa activa ciudadana para lograr una ciudad puerto justa para sus habitantes.

IMPLEMENTACIÓN PROGRESIVA



DISPOSITIVO APROPIADO



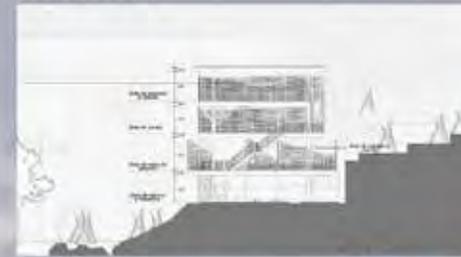
CORTE



PLANTA



ELEVACIÓN





SUPERPOSICIÓN DE VÍAS Y PUNTOS ACTIVOS

La necesidad de tener los espacios comerciales y de ocio no se cumplió con respecto a los proyectos cuando se planificó la ciudad por tanto, el hecho que los habitantes se muden de Puerto Rico a buscar otros puntos de vías para sus actividades productivas.



CIUDAD PUERTO EN CONSTRUCCIÓN

En el balneario fue una tradición pesquera, el cual permanece como actividad primaria desde sus inicios y genera diferentes usos e intercambios en la ciudad. El proyecto busca la regeneración urbana costera como defensa del balneario de Puerto Eten para el desarrollo económico y productivo de la pesca artesanal y comercial del balneario que el borde portuario proyectado del Mega Puerto. Es aquí en donde el tiempo actúa como un recurso para la transformación del paisaje del balneario de Puerto Eten. Una ciudad en donde pervive la técnica y tradición artesanal.

extracción contemplación carga procesamiento venta



Pesca artesanal / Inicio de redes
Actividad pesquera desde sus inicios. Incentivar la pesca responsable con el medio ambiente y conservar tradiciones.



Comunidad / Bañerío
Usos recreativos y feria gastronómica como parte de las redes que conectan al pescador con su ciudad.



Mega Puerto / Estación
La articulación de los proyectos de infraestructura y la estación pesquera del Puerto.

AI.I

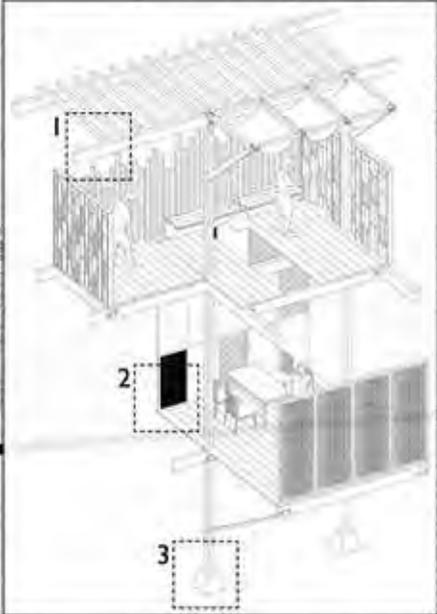
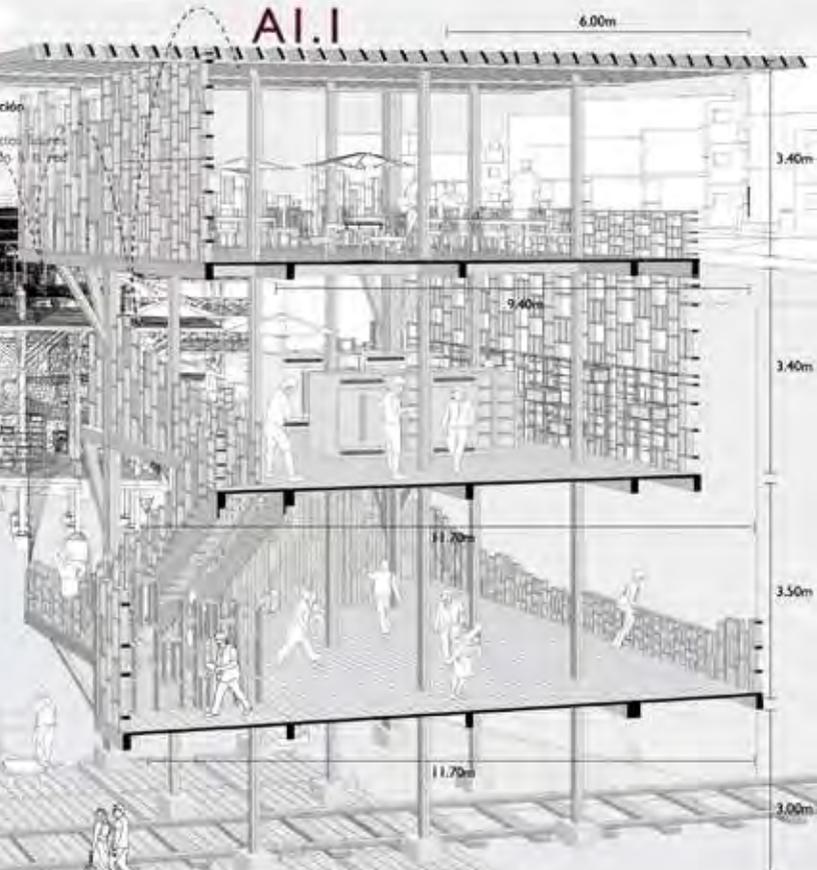
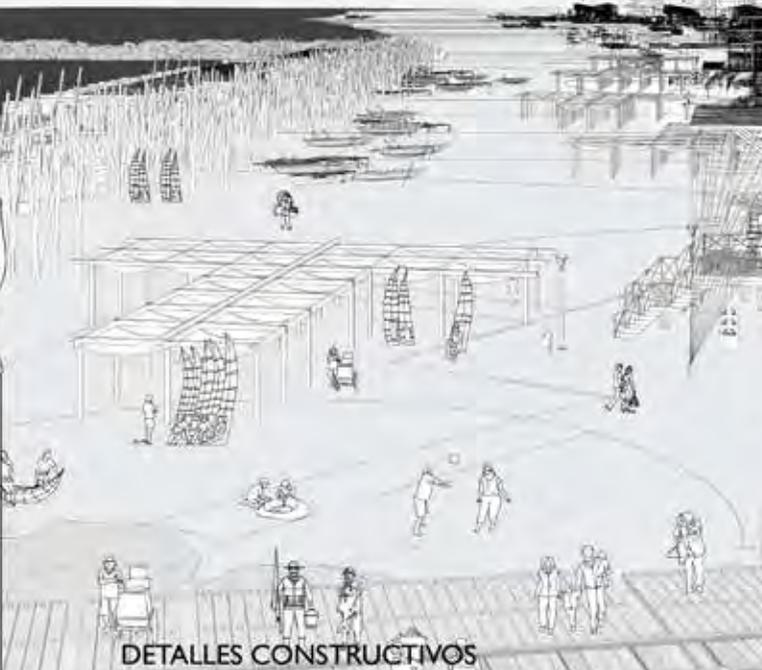
6.00m

3.40m

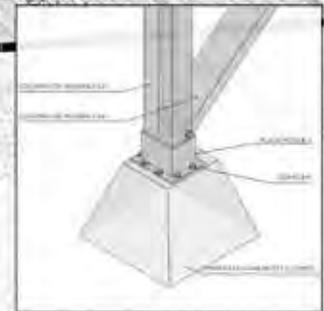
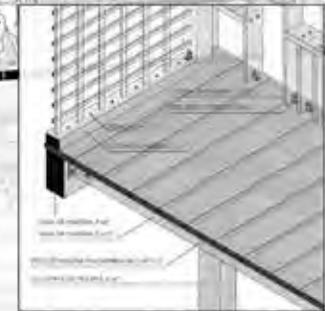
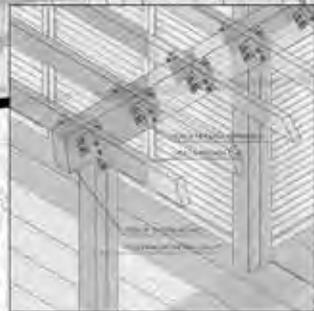
3.40m

3.50m

3.00m



DETALLES CONSTRUCTIVOS





El Pescador en el Futuro



Poema de Mario Puga Imaña

Pescador de Distancias.

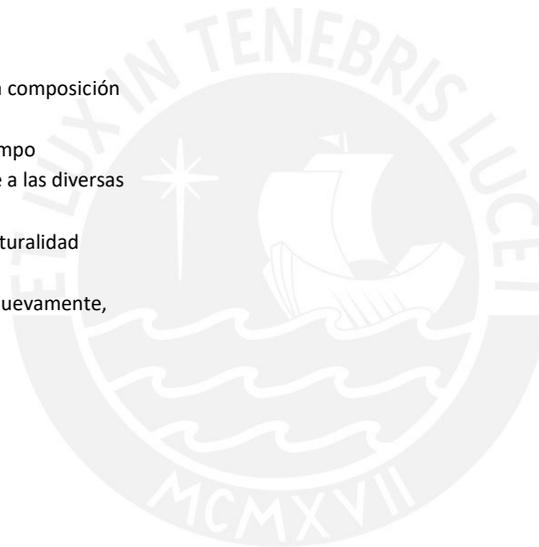
*El pescado más grande se comió tus palabras
hablas casi nada y el espacio te entiende
tu caballo-totora agitó la cabeza y se echó en la playa
a dormir los encantos de los peces de plata.
Todas las tardes llegas con tu carga que muere
en las manos extrañas a cambio de monedas
y saliste de noche – todos tenían miedo-
y llegaste de día con tu carga tranquila
y tus ojos hermosos de tentar las distancias.
Tus manos callosas arrastraron la Nada
con la punta del remo las gotas cristalinas
me guiñaron los ojos y el misterio dijeron:
“es que la noche es buena y la mar es tranquila
y en no viendo ya nada yo te veo los ojos
y te doy en los brazos mis cargas más gratas.
El golpe de remo se robó las distancias
tus brazos de bronce callados no sienten
el vaivén de tu tronco y tu carga de plata
el azul de los mares y la vela más alta
no es como el negro pelo y tu carga tan blanca.*



Hacia un nuevo amanecer en Puerto Eten

CONCLUSIONES

- Se integran los espacios relegados en el tiempo a la ciudad
- Se manifiesta la necesidad de contener diversas actividades dentro de los espacios que actualmente poseen tiempos de interacción
- Se incorpora la valorización del pescador al conocimiento colectivo social
- La ciudad integra el trabajo de oficio (la pesca) como un sistema de control y cuidado de los espacios públicos
- Se reintegra el muelle como espacio indispensable, pensado desde lo social
- Se posiciona a los usuarios del espacio recreativo del balneario como complemento de la actividad económica
- La conectividad peatonal se manifiesta como nueva estrategia de recomposición urbana
- La arquitectura modular compone una unidad dentro del espacio público
- El pescador se toma como agente integrador
- Se mantiene la actividad tradicional latente dentro del ecosistema urbano
- Se usa la materia prima derivada de la actividad económica como parte de la composición arquitectónica, para así reducir la huella de carbono
- Se condiciona el espacio a ser de uso múltiple, siendo este perenne en el tiempo
- Posiciona a la ciudad a una multiculturalidad, sin zonificaciones y que responde a las diversas actividades que se den a lo largo del tiempo
- Se rompen los paradigmas sociales de segregación y se manifiesta la pluriculturalidad
- El espacio marítimo se mantiene naturalmente y no forzado
- Los antiguos mecanismos de transporte se utilizan como medio de utilidad nuevamente, consolidando su uso a lo largo del tiempo
- Se constituye la identidad local
- Se resuelve la necesidad de espacio
- Se crean oportunidades secundarias a partir del espacio público
- La territorialidad costera se sigue manifestando de manera intuitiva



Bibliografía

Historia

PUICAN CARREÑO, G. (2018). Puerto Eten (1867-2018). Pasado y porvenir. Fondo editorial del congreso de Perú.

Geografía

ZAMORA, R. (2007). Playa Santiago: Balneario para armar. Pontificia Universidad Católica de Chile.

ZAMORA, R. (2007). Playa Lima, paisajes de un litoral urbano. Ediciones Universidad San Sebastián.

FERNANDEZ-CONCHA, J. (1958). Geología del Morro Solar. Boletín de la Sociedad Geológica de Perú. Tomo 33. 1-50, Lima.

Espacio Público

TONUCCI, F. (2015). La ciudad de los niños. Barcelona: Graó.

TONUCCI, F. (2016). Cuando los niños dicen ¡Basta! Barcelona: Graó.

MENDES DA ROCHA, P (2007). Maquetes de papel. Brasil: Cosac Naify.

LEFEBVRE, H (1968). El derecho a la ciudad. París: Editions Anthropos.

Paisaje

SAUER, C. (1925) The morphology of landscape. University of California Publications in Geography 2: 19-54.

REINOSO, S. (2012) Conciencia hacia el paisaje: Los Humedales de Ventanilla (s. ed.) Lima: PUCP.

JARAMILLO, G. (2003). La categoría de paisaje cultural y la noción de territorio, una reflexión antropológica. Ecuador.

