

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



**Nuevo Centro para el Desembarcadero Pesquero Artesanal del Callao  
[ Umbral entre la Ciudad y el Puerto]**

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

**AUTOR**

Malory Leonor Fuentes Minaya

**CÓDIGO**

20155873

**ASESOR**

Rodolfo Jaime Cortegana Morgan  
Patricia María Llosa Bueno

Lima, setiembre, 2022



# PUCP

Facultad de Arquitectura  
y Urbanismo

## INFORME DE SIMILITUD

CORTEGANA MORGAN, RODOLFO JAIME y LLOSA BUENO, PATRICIA MARIA docentes de la Facultad de ARQUITECTURA Y URBANISMO de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesores de la tesis titulado: NUEVO CENTRO PARA EL DESEMBARCADERO PESQUERO ARTESANAL DEL CALLAO [ UMBRAL ENTRE LA CIUDAD Y EL PUERTO]


del/de la autor(a)/ de los(as) autores(as)


FUENTES MINAYA, MALORY LEONOR

dejamos constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 23%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software Turnitin el 07/04/2024.
- Hemos revisado con detalle dicho reporte y que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio alguno.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima. 30 de abril de 2024.

|   |   |
|---|---|
| Apellidos y nombres del asesor / de la asesora:<br><b>CORTEGANA MORGAN, RODOLFO JAIME</b> |   |
| DNI: 07862584   | Firma<br> |
| ORCID: 0009-0003-7748-6344  |   |

|   |   |
|---|---|
| Apellidos y nombres del asesor / de la asesora:<br><b>LLOSA BUENO, PATRICIA MARIA</b> |   |
| DNI: 10065209   | Firma<br> |
| ORCID: 0009-0001-0846-477X  |   |

## RESUMEN

El conjunto infraestructural que niega su rol dentro del sistema puerto-ciudad que, a pesar de ser fuera de lo relacionado con las industrias portuarias, niega su medio y características en lugar de potenciarlas e integrar las dentro de su cotidiano. El sector por intervenir es un área de gran escala industrial ubicado en la Provincia Constitucional del Callao que colinda con el barrio obrero del Frigorífico y, por el litoral, con un gran paisaje que se direcciona a la isla San Lorenzo. Esta zona se caracteriza por su importante aporte económico productivo gracias a su puerto artesanal que proveen a toda la ciudad de Lima. Sin embargo, en la actualidad, la desvinculación del puerto con la ciudad ha negado espacios de encuentro que permiten la contemplación y valorización de esta, marcando una disputa entre el encaje del espacio portuario y el espacio urbano.

Frente a este problema el Organismo Supervisor de Contrataciones del Estado (OSCE) Y FONDEPES (Fondo Nacional de Desarrollo Pesquero) proponen un desembarcadero artesanal (DPA) cuyo objetivo es promover solo el desarrollo adecuado de la actividad pesquera artesanal y acuícola a nivel nacional, a favor de los acuicultores y pescadores artesanales a través de lógicas programáticas que no se vinculan con el entorno portuario. Es por lo que, de la situación actual de disputa entre el encaje del espacio portuario y el espacio urbano, se propone el nuevo Centro para el Desembarcadero Pesquero Artesanal del Callao que busca diseñar una infraestructura capaz de ser una interfaz entre ciudad y puerto.

Por lo tanto, se ha concebido al proyecto no solo como un edificio de referencia sino como una operación urbanística capaz de abrir al callao una zona de la ciudad que tradicionalmente le había dado la espalda. Asimismo, pensar al edificio y al muelle como elementos físicos donde las zonas públicas pueden interpretarse como un umbral, un lugar intermedio en transición con la transparencia del contexto portuario y las zonas internas del edificio partiendo de un esquema organizado de funciones y de interrelaciones, se llega a un sistema de fusión del espacio acorde a la relación, la escala y la forma necesaria a cada actividad donde se van a concentrar la mayoría de interacciones y dependencias que van a vincular la ciudad con su puerto y al mismo tiempo actividad privada con actividad pública y viceversa, marcando así el comienzo y el final de esta disputa del encaje del espacio portuario con el espacio urbano.

Título original:

Nuevo Centro para el Desembarcadero Pesquero Artesanal del Callao  
[Umbral entre la ciudad y el puerto]

Editorial: Pontificia Universidad Católica del Perú

Dirección: Av.Universitaria 1801, San Miguel

Impresión: Lima, Perú 2022

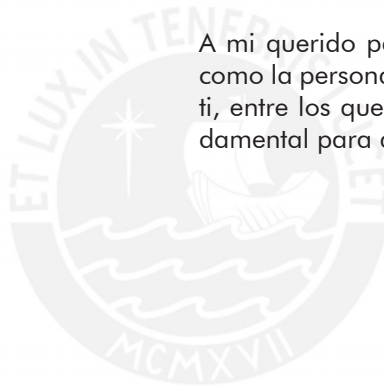
Diseño: Malory Fuentes Minaya

E-mail: [malory.fuentesm@pucp.edu.pe](mailto:malory.fuentesm@pucp.edu.pe)



## Dedicatoria

A mi querido padre, que está en el cielo, por haberme guiado como la persona que soy, muchas de mis metas logradas son por ti, entre los que se incluye este. Tu apoyo incondicional fue fundamental para que pudiera lograr siempre mis sueños. Gracias







# índice

## 01 EL ESPACIO ACUÁTICO Y EL ESPACIO URBANO: LIMA METROPOLITANA

1.1. La forma urbana a partir del encaje entre el espacio portuario y el espacio urbano

## 02 EL PROGRAMA

2.1. El programa más allá del edificio

2.2. El desembarcadero como dispositivo de umbral entre la infraestructura mar y la infraestructura tierra

## 03 LÍMITE FÍSICO: EL MUELLE

El muelle y su rol dentro del sistema puerto-ciudad

## 04 LÍMITE COMO FENÓMENO

Análisis del imaginario portuario y sus máquinas

## 05 LÍMITE COMO LUGAR DE ENCUENTRO

Umbral tras trazos sin masa

## 06 INFRAESTRUCTURA HÍBRIDA

El edificio y el muelle como elementos físicos de umbral

## 07 EL EDIFICIO COMO INTERFAZ ENTRE EL ESPACIO PORTUARIO Y EL ESPACIO URBANO

Ubicación  
Plot plan

## 08 LÍMITE FÍSICO: EL MUELLE

El muelle como parte del programa principal del edificio

## 09 LÍMITE COMO FENÓMENO: condiciones sensoriales que afectan al individuo

Pasarela umbral y la desmaterialización del cerramiento

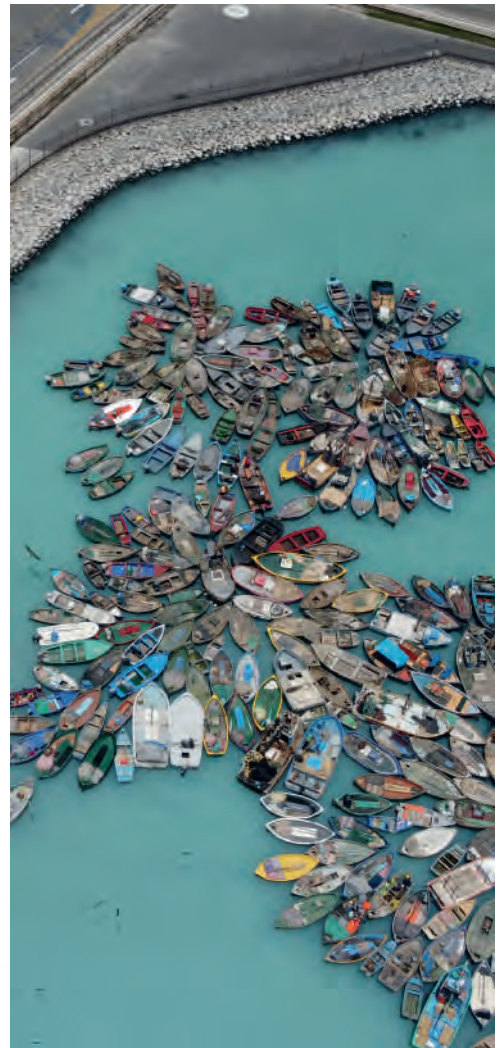
## 10 LÍMITE COMO LUGAR DE ENCUENTRO

Umbral sin masa, entre el interior y exterior

## 11 EL DESEMBARCADERO COMO INFRAESTRUCTURA HÍBRIDA

Conclusiones  
Planimetría  
Bibliografía





# INTRODUCCIÓN

El conjunto infraestructural que niega su rol dentro del sistema puerto-ciudad que, a pesar de ser fuera de lo relacionado con las industrias portuarias, niega su medio y características en lugar de potenciarlas e integrarlas dentro de su cotidiano. Por ello, se busca una propuesta de intervención que genere una nueva infraestructura que integre ambas partes, ciudad y puerto.

El sector a intervenir es un área de gran escala industrial ubicado en la Provincia Constitucional del Callao que colinda con un barrio y, por el litoral, con un gran paisaje que se direcciona a la isla San Lorenzo. Esta zona se caracteriza por su importante aporte económico gracias a su puerto industrial y artesanal que proveen a toda la ciudad de Lima pero que ha estado completamente desvinculado de la ciudad y sus habitantes.

Se ha concebido al proyecto no solo como un edificio de referencia sino como una operación urbanística capaz de abrir al callao una zona de la ciudad que tradicionalmente le había dado la espalda. De esa manera, se proponen volúmenes regulares que se integren al paisaje del puerto a través de paralelepípedos de planta rectangular con iluminación natural en las partes altas de los muros perimetrales y con teatinas de forma longitudinal. Estos volúmenes se unen por una estructura de espacios y pasarelas que se adentran al puerto y que al mismo tiempo se convierten en el distribuidor principal de todo el edificio. Desde la organización espacial, los componentes que estructuran el conjunto y el plano del suelo marcan la experiencia interior del espacio tanto público como privado.

En el sentido de estimar las condiciones sensoriales que afectan al individuo, estamos hablando de espacios ligeros y maleables capaces de modificar su presencia, transparente por la acción de la luz y semitransparente con la luz natural. En altura se busca generar un límite entre dentro-fuera, abierto-cerrado, opaco-cubierto para formar un paisaje de líneas entrecruzadas capaces de estimular los sentidos del habitante. Por lo tanto, el sistema constructivo responde a múltiples funciones y proporciona la transparencia a los espacios destinados a cada programa. En el interior la vista fluye libre debido a los elementos constructivos, la cobertura permite introducir al público de forma natural y desdibujar las fronteras con el paisaje natural. En el nivel 2 y 3 las líneas continuas delimitan los subespacios y originan largos corredores que conectan los espacios abiertos y los cerrados para crear un recorrido continuo entre los volúmenes. Así, se logra que el edificio traslade las actividades cotidianas y propias del ámbito privado al espacio urbano de la ciudad portuaria.

Como consecuencia, el nuevo Centro para el Desembarcadero Artesanal del Callao busca crear una infraestructura capaz de ser una interfaz entre ciudad y puerto más no un borde. Pensar al edificio y al muelle como elementos físicos donde las zonas públicas pueden interpretarse como un umbral, un lugar intermedio en transición con la transparencia del contexto portuario y las zonas internas del edificio. Por lo tanto, partiendo de un esquema organizado de funciones y de interrelaciones, se llega a un sistema de fusión del espacio acorde a la relación, la escala y la forma necesaria a cada actividad donde se van a concentrar la mayoría de interacciones y dependencias que van a vincular la ciudad con su puerto y al mismo tiempo actividad privada con actividad pública y viceversa marcando así el comienzo y el final de esta disputa del encaje del espacio portuario con el espacio urbano.



**01**

**EL ESPACIO ACUÁTICO Y EL ESPACIO URBANO: Lima Metropolitana**



“Interfaz entre la ciudad y el puerto es un concepto que podría haber sido incomprensible en tiempos pasados, cuando una ciudad y un puerto interdependientes compartían una identidad en común. [...] A medida que los puertos y las ciudades van desarrollando nuevas funciones dentro de los contrastantes, aunque interrelacionados e interdependientes, sistemas a escala local, nacional y regional, en muchas personas ha surgido, durante los últimos cincuenta años, una importante inquietud en torno a la nueva interfaz entre la ciudad y el puerto [...]” (Brian S. Hoyle).



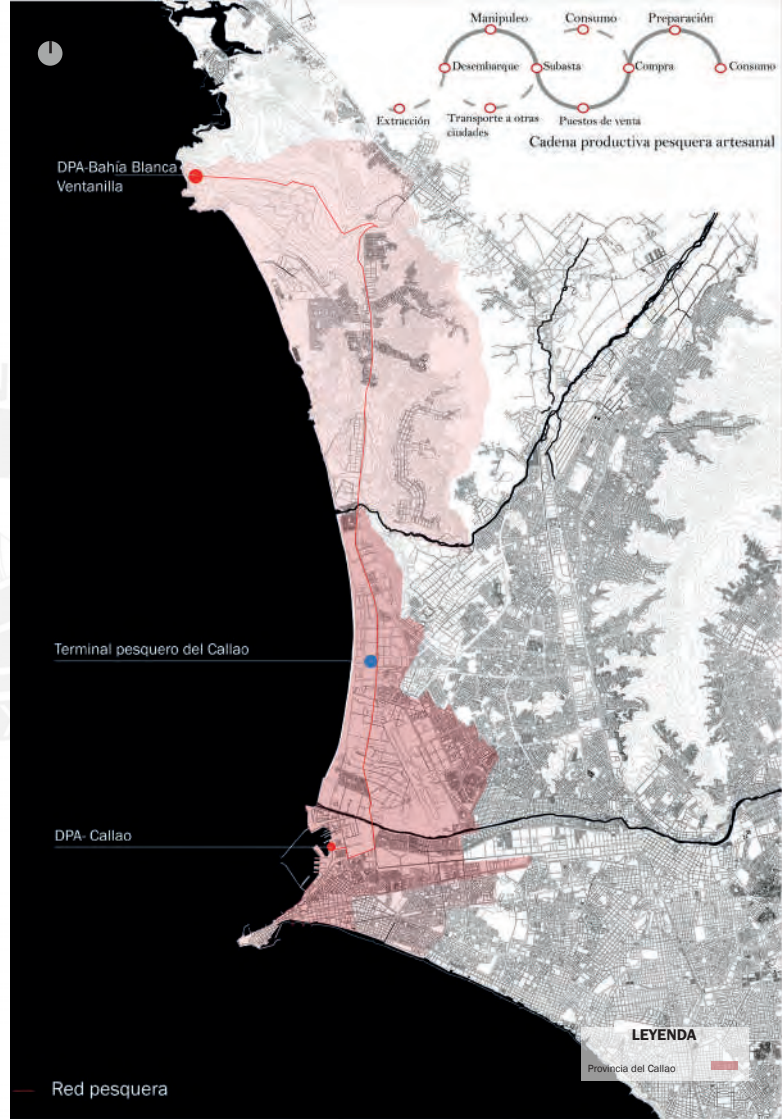
Diagrama. El encaje entre el espacio acuático y el espacio urbano.  
Fuente: Elaboración propia

## 1.1. La forma urbana a partir del encaje entre el espacio portuario y el espacio urbano

El espacio urbano y el espacio portuario se encuentran en un proceso permanente de ajuste, donde el espacio acuático conformado por el mar y los ríos determinan la forma del territorio de la ciudad de Lima y Callao.

El espacio marítimo se puede considerar como el centro del territorio, caracterizado porque genera un dominio en todo el litoral metropolitano.

Por otro lado, el sistema de los ríos constituyen una base que estructuran la forma urbana de la ciudad como principales ejes de internación y configuración principal de los espacios públicos urbanos de la ciudad. De esa manera, en este complejo marco de transformación y encaje de la ciudad y el puerto, que suelen percibirse como espacios de disputa, son espacios fronterizos como interfaces receptoras sujetas a diversos cambios.







| LEYENDA                   |   |
|---------------------------|---|
| Barrio Obrero Frigorífico | ■ |
| AA.HH Puerto Nuevo        | ■ |
| Área proyecto DPA         | ■ |
| Océano Pacífico           | ■ |



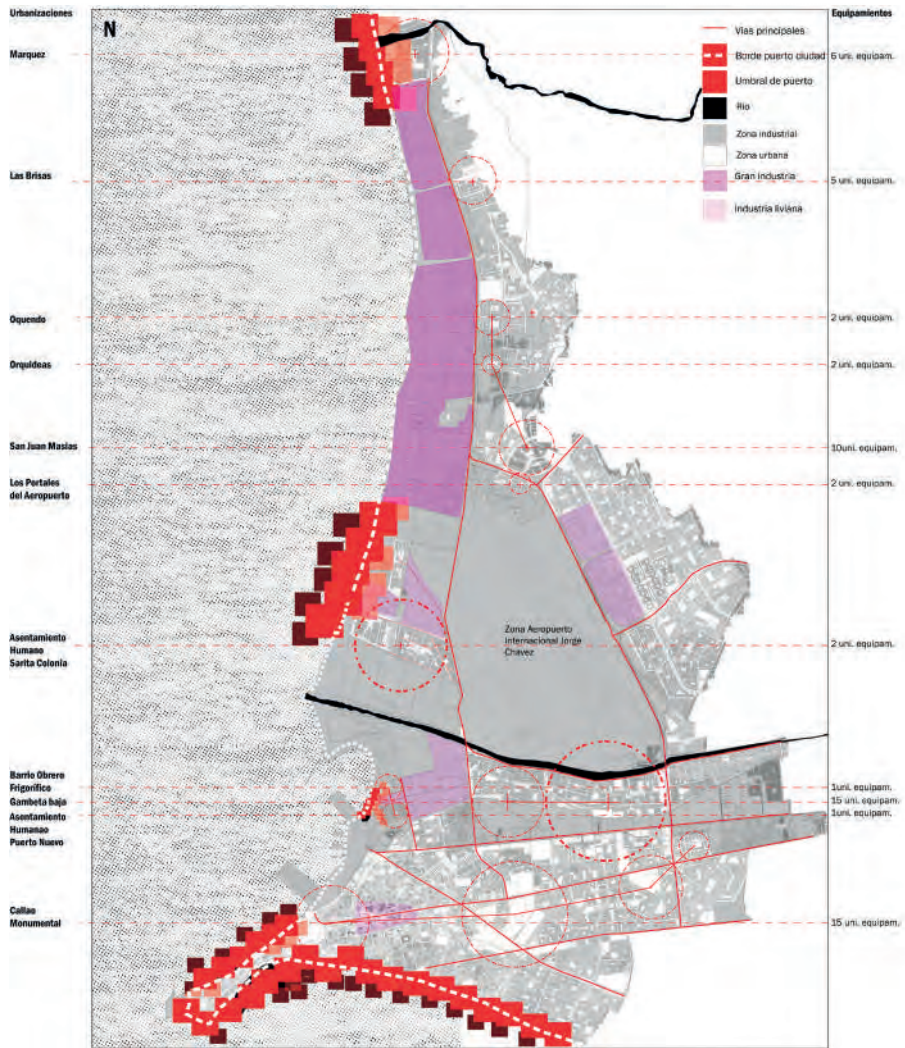
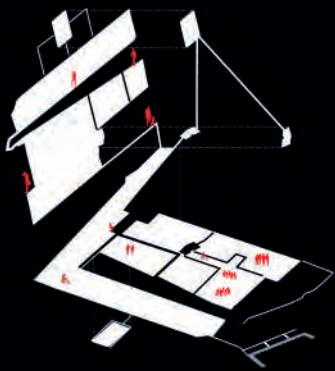
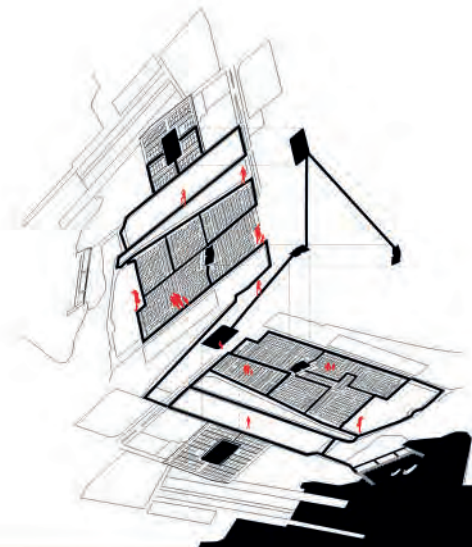


Diagrama. Encaje entre el espacio portuario y el espaciourbano  
 Fuente: Elaboración propia



- Zona industrial privada (acceso restringido)
- Zona borde controlado libre
- Vacíos verticales industriales
- Otros vacíos
- Equipamiento urbano
- Vacíos verticales urbanos
- Río Rincón
- Vías principales
- Ferrovía

Diagrama. Análisis del encaje de la ciudad portuaria y la ciudad urbana  
Fuente: Elaboración propia



# 02

## EL PROGRAMA

El desembarcadero pesquero artesanal o DPA es una infraestructura que cumple con las normas sanitarias para desembarque y despacho de recursos hidrobiológicos. Este garantiza una actividad pesquera artesanal de calidad y mejora las condiciones de trabajo para los pescadores artesanales, sus familias y los trabajadores del puerto.

Sin embargo, el conjunto infraestructural que niega su rol dentro del sistema puerto- ciudad que a pesar de ser fuera de lo relacionado con las industrias portuarias niega a su medio y características particulares en lugar de comprenderlas, potenciarlas e integrarlas dentro de su cotidiano. Esta infraestructura no permite que se desarrollen adecuadamente las actividades para experimentar el paisaje portuario. Este espacio se encuentra desarticulado del puerto, convirtiéndolo en una barrera del límite de la zona industrial y los barrios aledaños, lo cual hace que sea un espacio monótono sin atractivo a escala urbana y no resuelve una buena relación del encaje entre el espacio portuario y el espacio urbano. Asimismo, su entorno inmediato, con altos índices de contaminación y desorden, tanto en el aire como en el mar dificultan las actividades pesqueras con calidad.

Ante estos problemas, el desembarcadero como dispositivo de umbral entre el puerto - ciudad se aborda como una recopilación de ideas de lo que sucede entre las máquinas, actividades y los espacios a través del análisis de lo que sucede en el puerto del Callao a manera de integrarla en el proyecto.

# Desembarcadero Pesquero Artesanal

rama OSCE

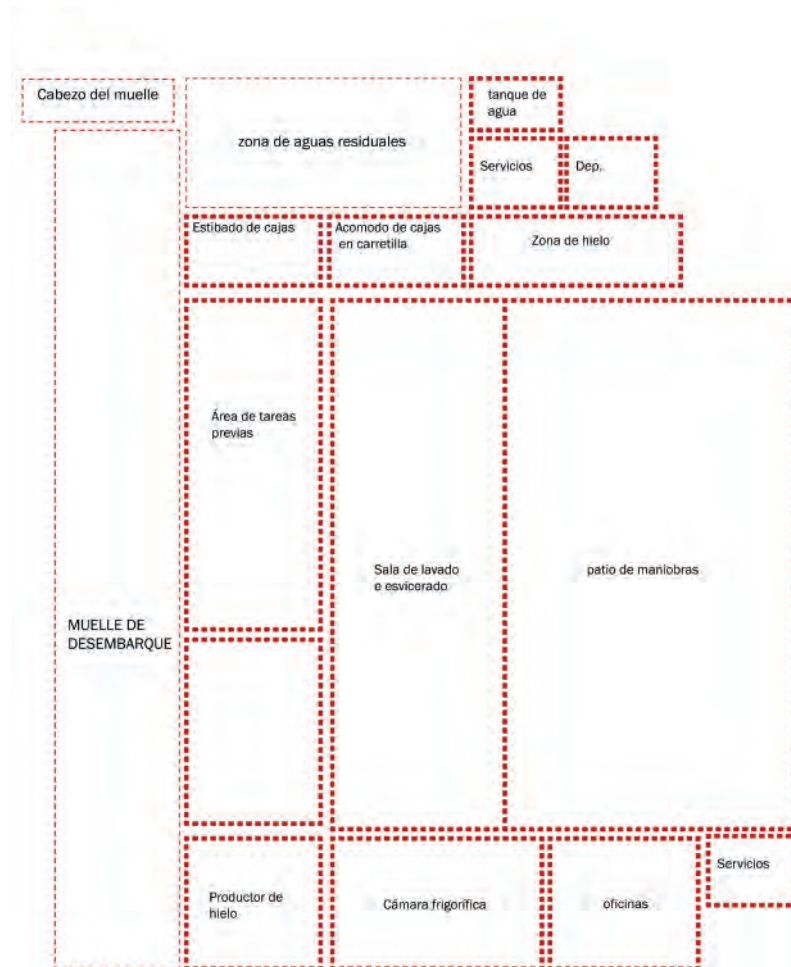


Diagrama. Esquema del programa actual del desembarcadero propuesto por la OSCE  
Fuente: Elaboración propia

## **2.1. EL PROGRAMA MÁS ALLÁ DEL EDIFICIO**

Actualmente, el Organismo Supervisor de Contrataciones del Estado (OSCE) y Fondo Nacional de Desarrollo Pesquero (FONDEPES) proponen un desembarcadero pesquero artesanal (DPA) en la provincia constitucional del Callao, cuyo objetivo es solo promover el desarrollo adecuado de la actividad pesquera artesanal y acuícola a nivel nacional, a favor de los acuicultores y pescadores artesanales para que mejoren sus condiciones de salubridad de manera responsable. De esa manera, se determina, en primer lugar, la función y el espacio que requiere el pescador para el programa principal como el muelle y la sala de lavado y esvicerado. A partir de ese análisis y estudio específicos se empiezan a organizar los espacios para el programa del desembarcadero. Así, el nuevo programa replanteado permite integrar nuevos usuarios e identificar nuevos espacios para nuevas funciones. El objetivo de ello consiste en integrar el nuevo programa de la infraestructura mar con el nuevo programa de la infraestructura puerto, a través de niveles que conecten o asocien a todos los espacios del edificio.

Por ello, se organiza, en primer lugar, el muelle como principal organizador programático de todo el conjunto en el que se concentran los servicios principales a través de recorridos exteriores en distintos niveles. Como resultado, se logra que la actividad pesquera no se limite a un único sector sino que el edificio sea una interfaz entre la ciudad y el puerto.

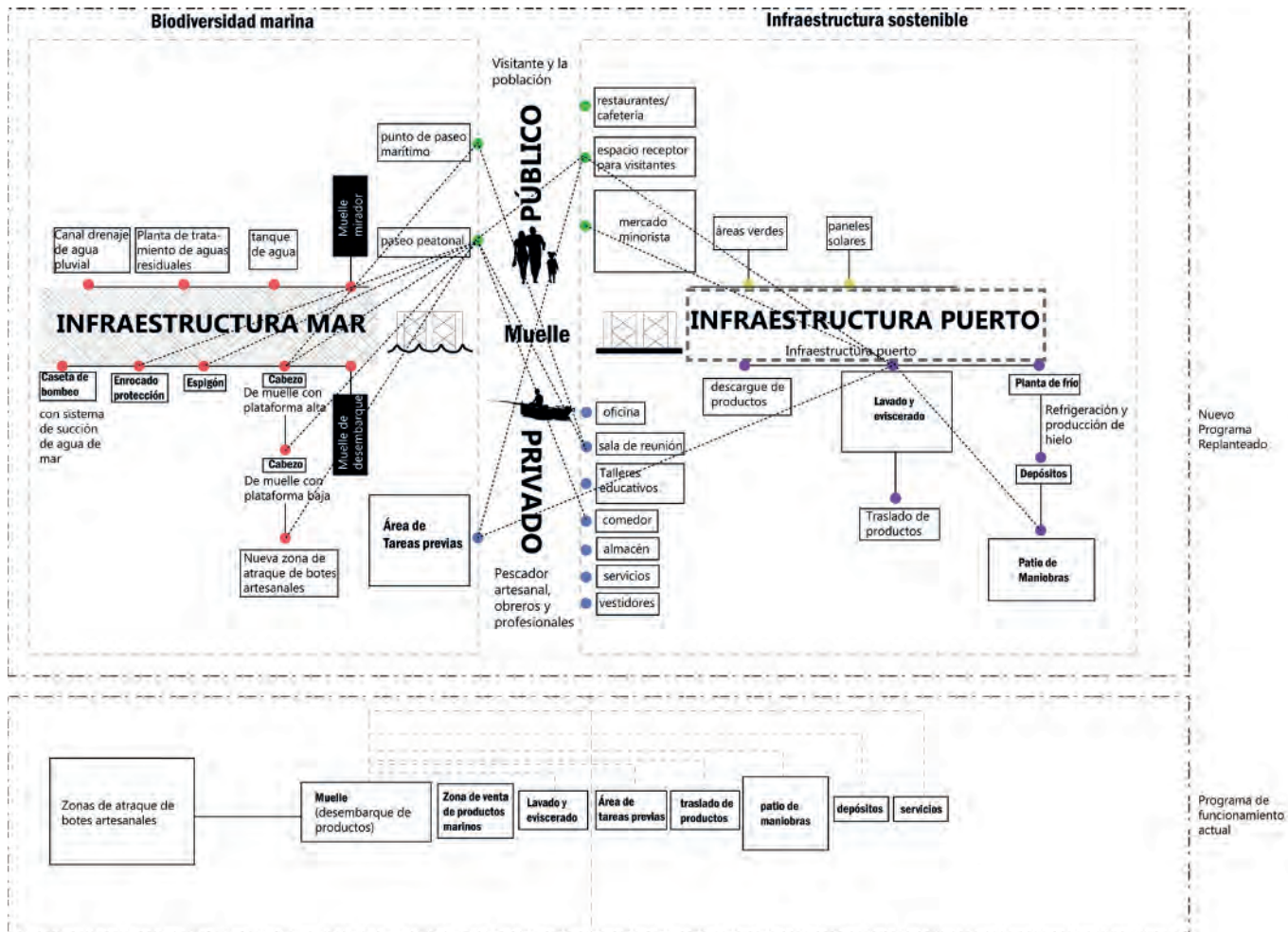


Diagrama. Esquema del nuevo planteamiento del programa  
Fuente: Elaboración propia

**DEL PUERTO A LA CIUDAD  
HORARIO DE ACTIVIDADES**

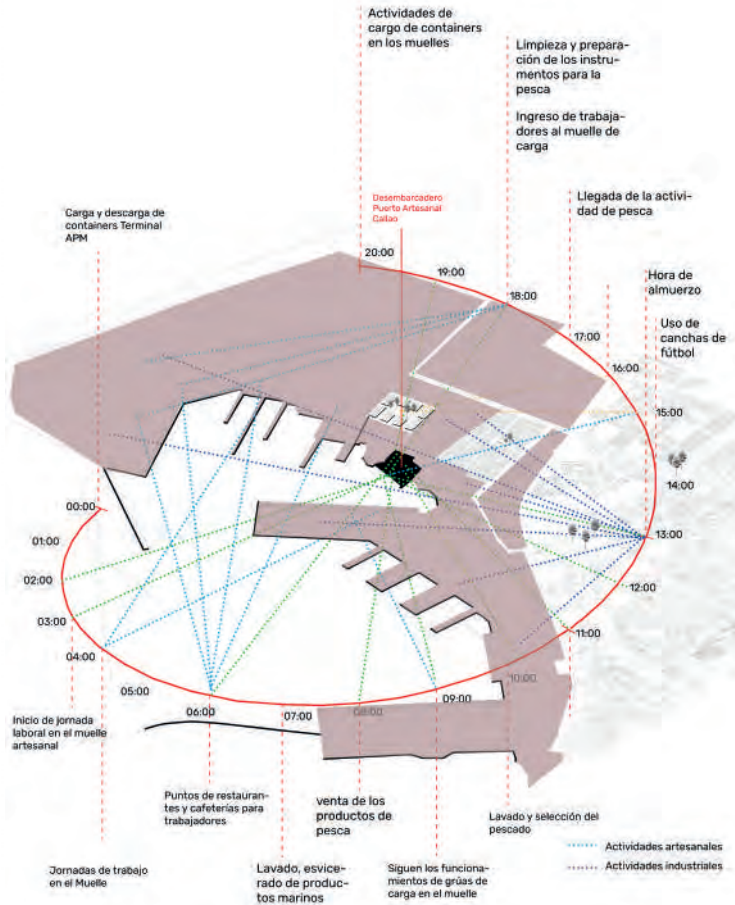
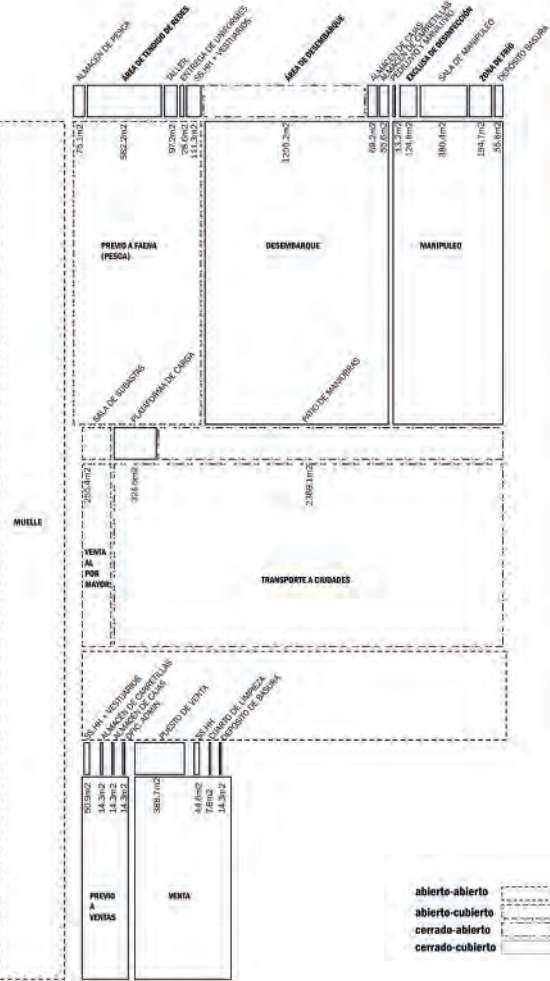


Diagrama. Análisis actividades en el puerto por hora  
Fuente: Elaboración propia



# Transición programática

DESEMBARCADERO



MERCADO DE PESCADO

MUELLE

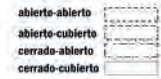


Diagrama. Transición programática  
Fuente: Elaboración propia









**Flujograma de necesidades, funciones y espacios  
del programa para el pescador artesanal**

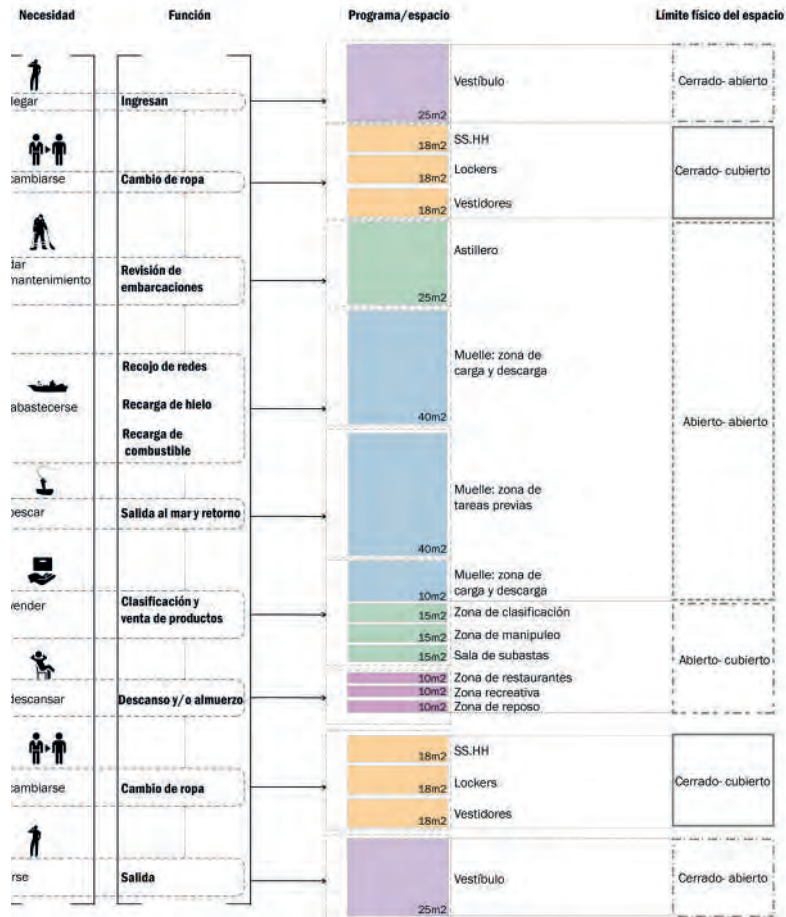


Diagrama. Flujograma del programa para el pescador artesanal  
Fuente: Elaboración propia

## Flujograma de necesidades, funciones y espacios del programa para los jaladores y estibadores

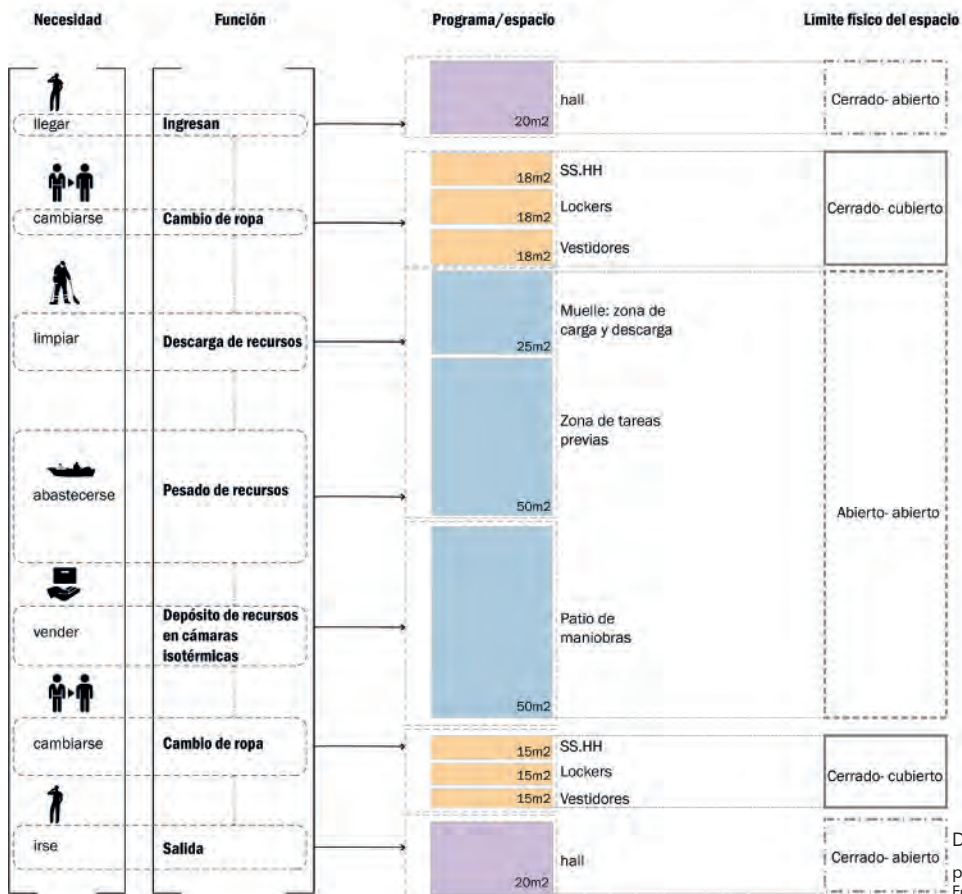


Diagrama. Flujograma del programa para los estibadores y jaladores  
Fuente: Elaboración propia

## Flujograma de necesidades, funciones y espacios del programa para los comerciantes

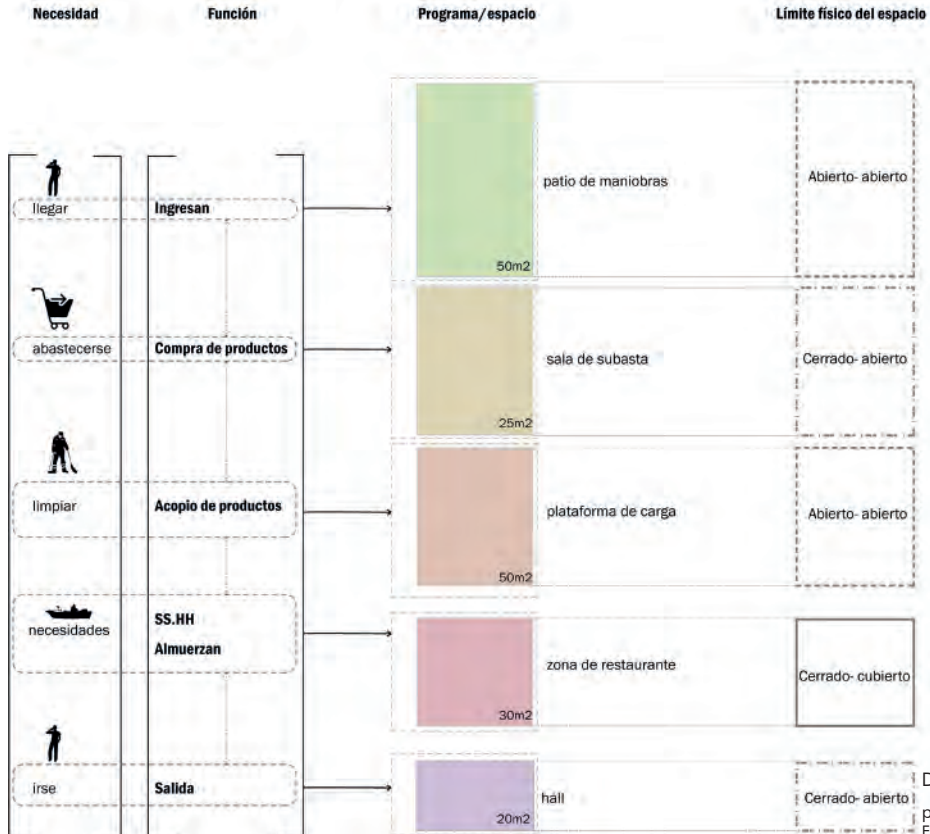


Diagrama. Flujograma del programa para los comerciantes  
 Fuente: Elaboración propia



**DESEMBARCADERO PESQUERO ARTESANAL**  
Compatibilidad por paquetes funcionales

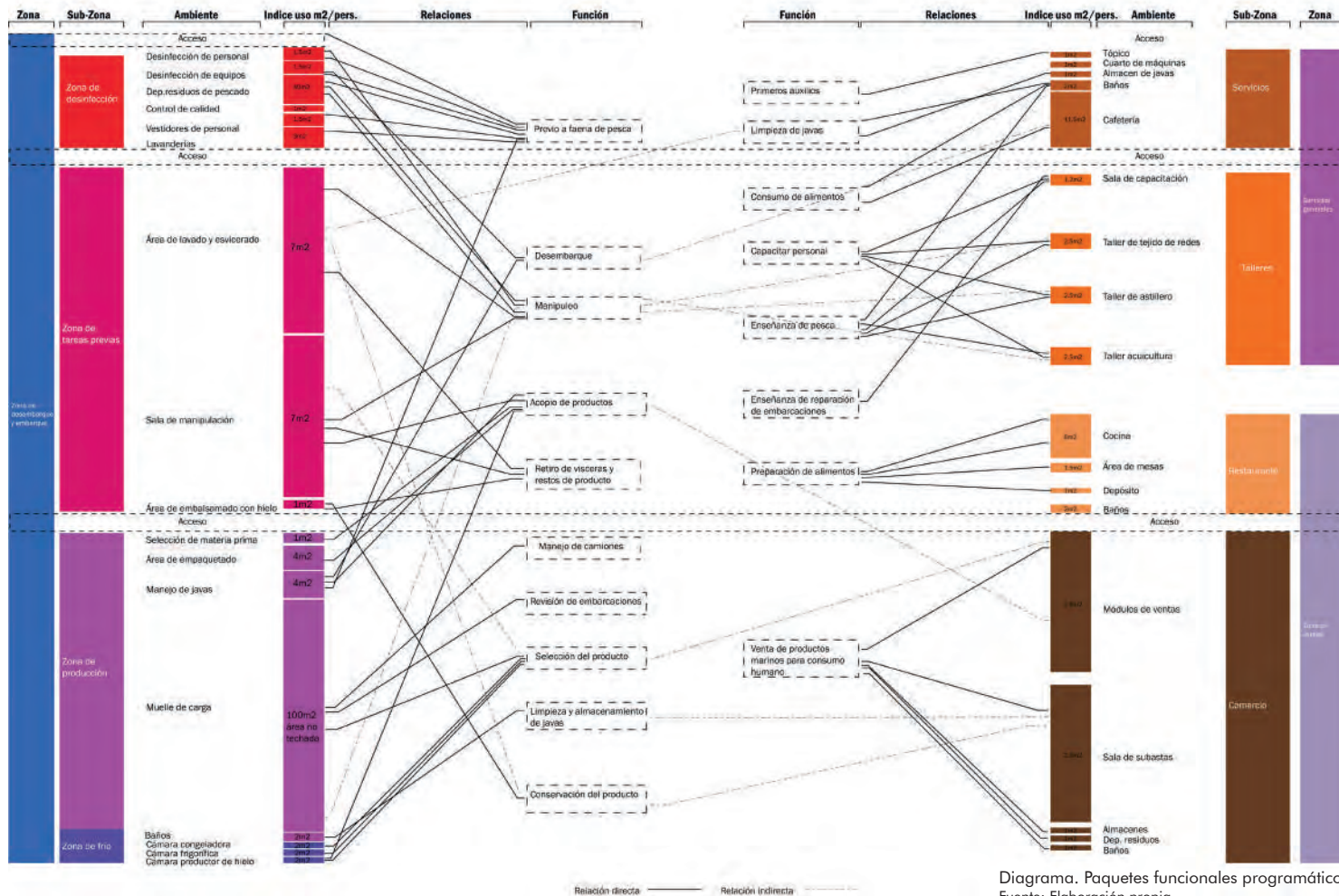


Diagrama. Paquetes funcionales programáticos  
Fuente: Elaboración propia

## DESEMBARCADERO PESQUERO ARTESANAL

La circulación como envoltorio del programa y el territorio

- Acceso público/ visitante
  - Acceso privado
  - Acceso público- privado
- Envoltorio territorial

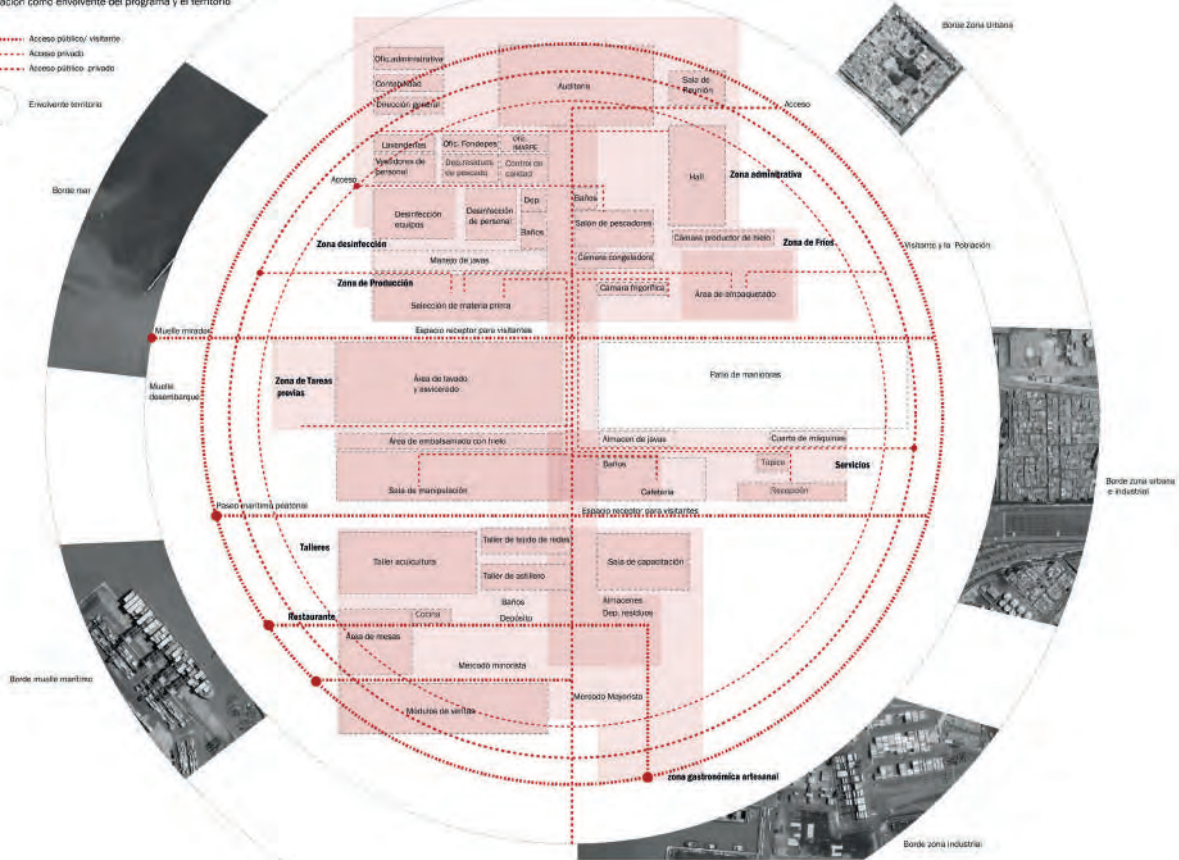


Diagrama. Sistema de circulación programática  
Fuente: Elaboración propia

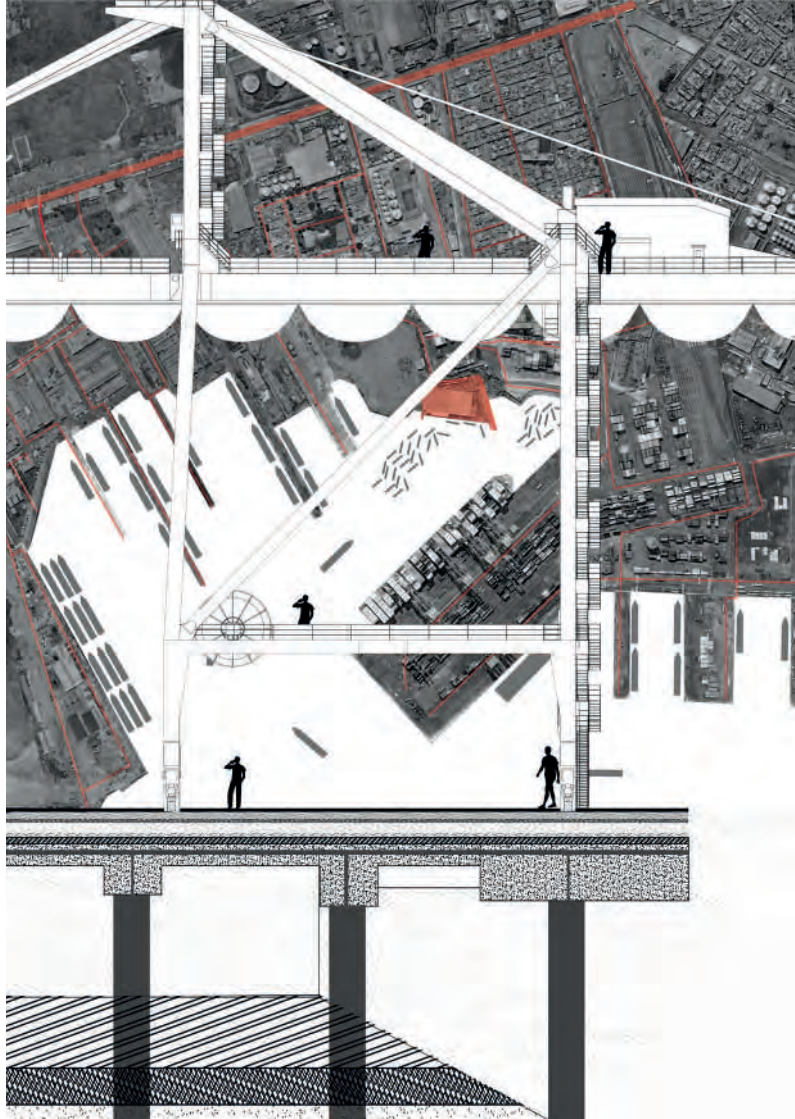


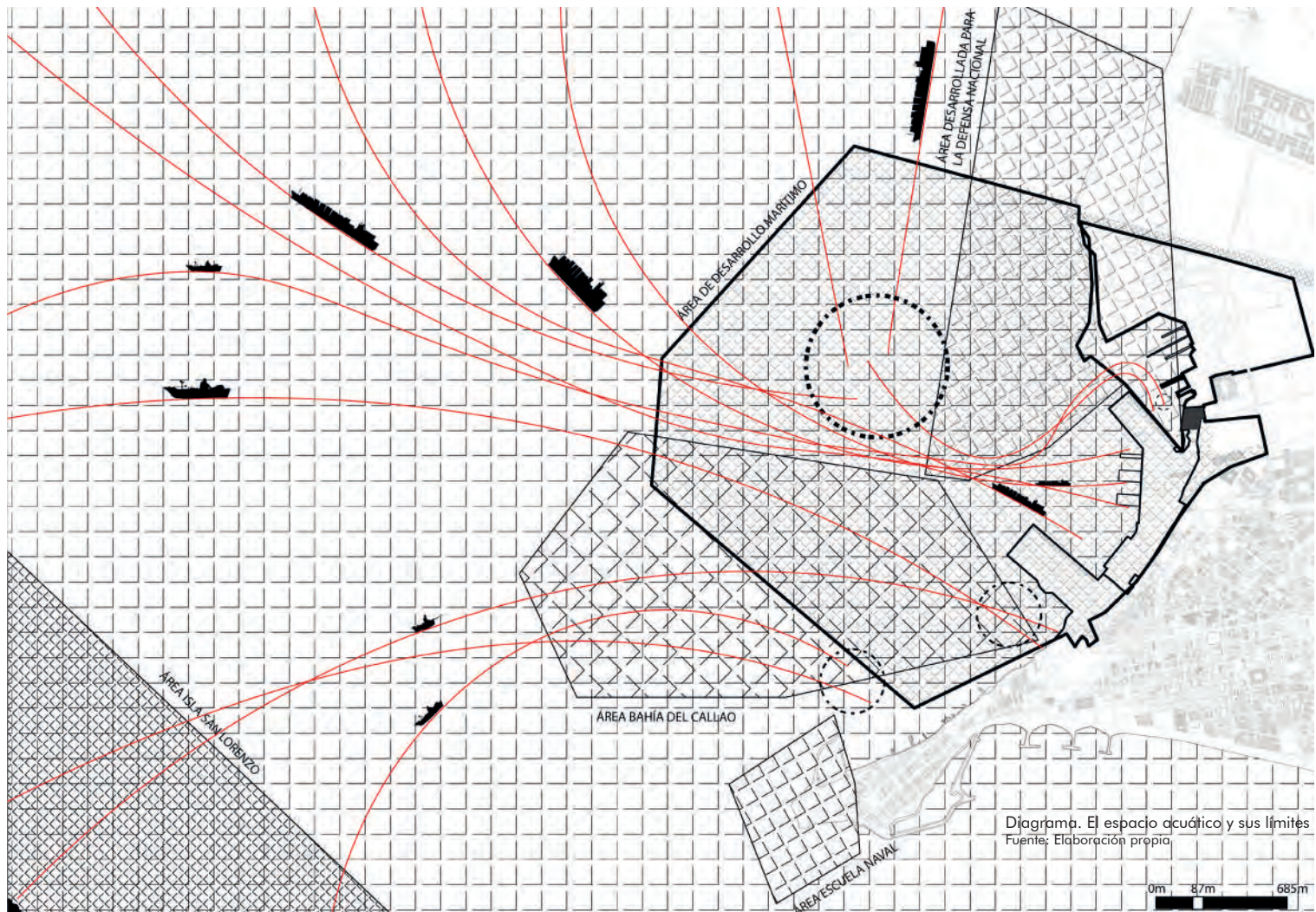
Diagrama. El imaginario portuario en el Callao  
Fuente: Elaboración propia

## **2.2. EL DESEMBARCADERO COMO DISPOSITIVO DE UMBRAL:** entre la infraestructura mar y la infraestructura tierra

El desembarcadero pesquero artesanal o DPA es una infraestructura que cumple con las normas sanitarias para desembarque y despacho de recursos hidrobiológicos. Este garantiza una actividad pesquera artesanal de calidad y mejora las condiciones de trabajo para los pescadores artesanales, sus familias y los trabajadores del puerto.

Sin embargo, el conjunto infraestructural que niega su rol dentro del sistema puerto- ciudad que a pesar de ser fuera de lo relacionado con las industrias portuarias niega a su medio y características particulares en lugar de comprenderlas, potenciarlas e integrarlas dentro de su cotidiano. Esta infraestructura no permite que se desarrollen adecuadamente las actividades para experimentar el paisaje portuario. Este espacio se encuentra desarticulado del puerto, convirtiéndolo en una barrera del límite de la zona industrial y los barrios aledaños, lo cual hace que sea un espacio monótono sin atractivo a escala urbana y no resuelve una buena relación del encaje entre el espacio portuario y el espacio urbano. Asimismo, su entorno inmediato, con altos índices de contaminación y desorden, tanto en el aire como en el mar dificultan las actividades pesqueras con calidad.

Ante estos problemas, el desembarcadero como dispositivo de umbral entre el puerto - ciudad se aborda como una recopilación de ideas de lo que sucede entre las máquinas, actividades y los espacios a través del análisis de lo que sucede en el puerto del Callao a manera de integrarla en el proyecto.



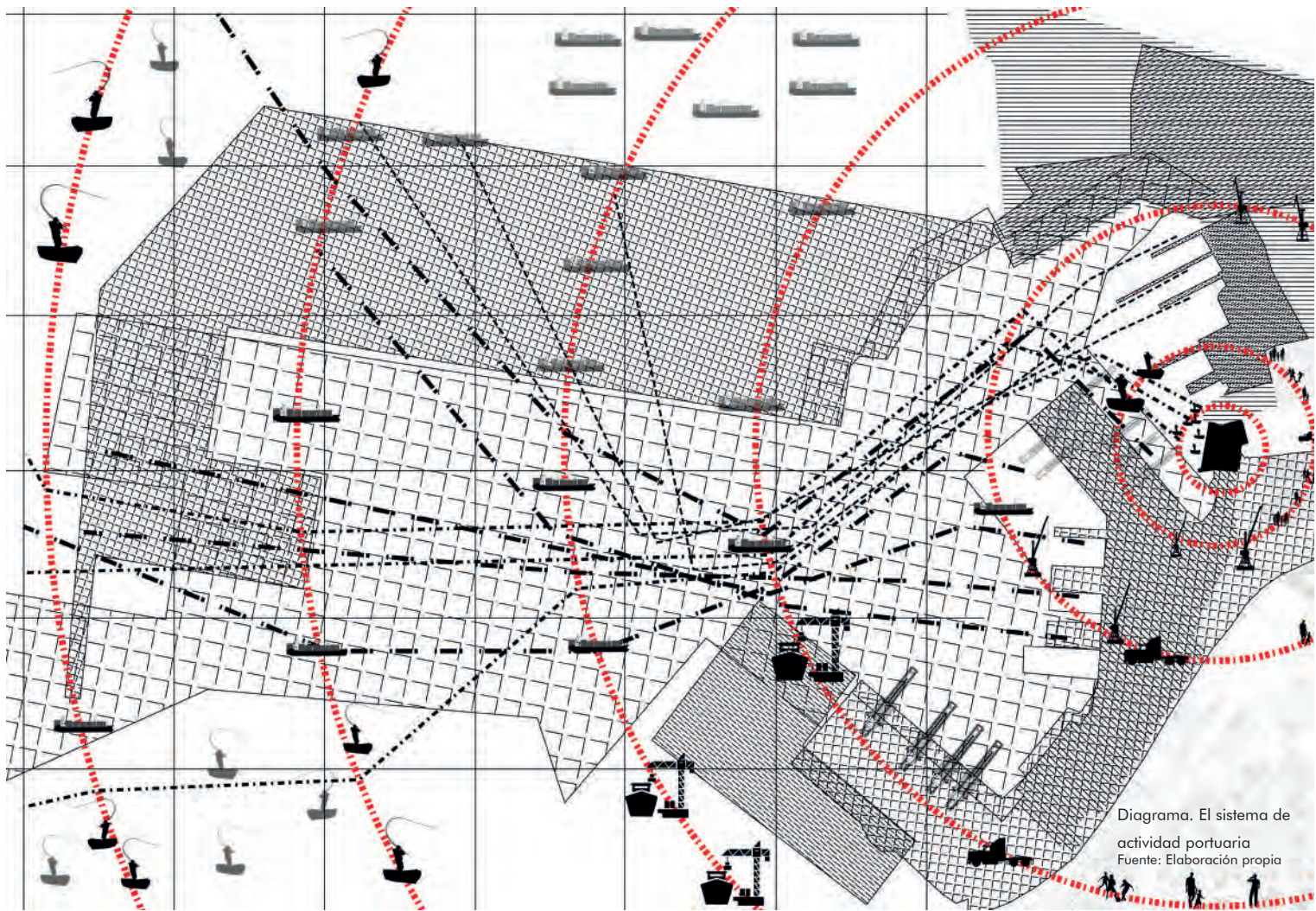


Diagrama. El sistema de actividad portuaria  
Fuente: Elaboración propia

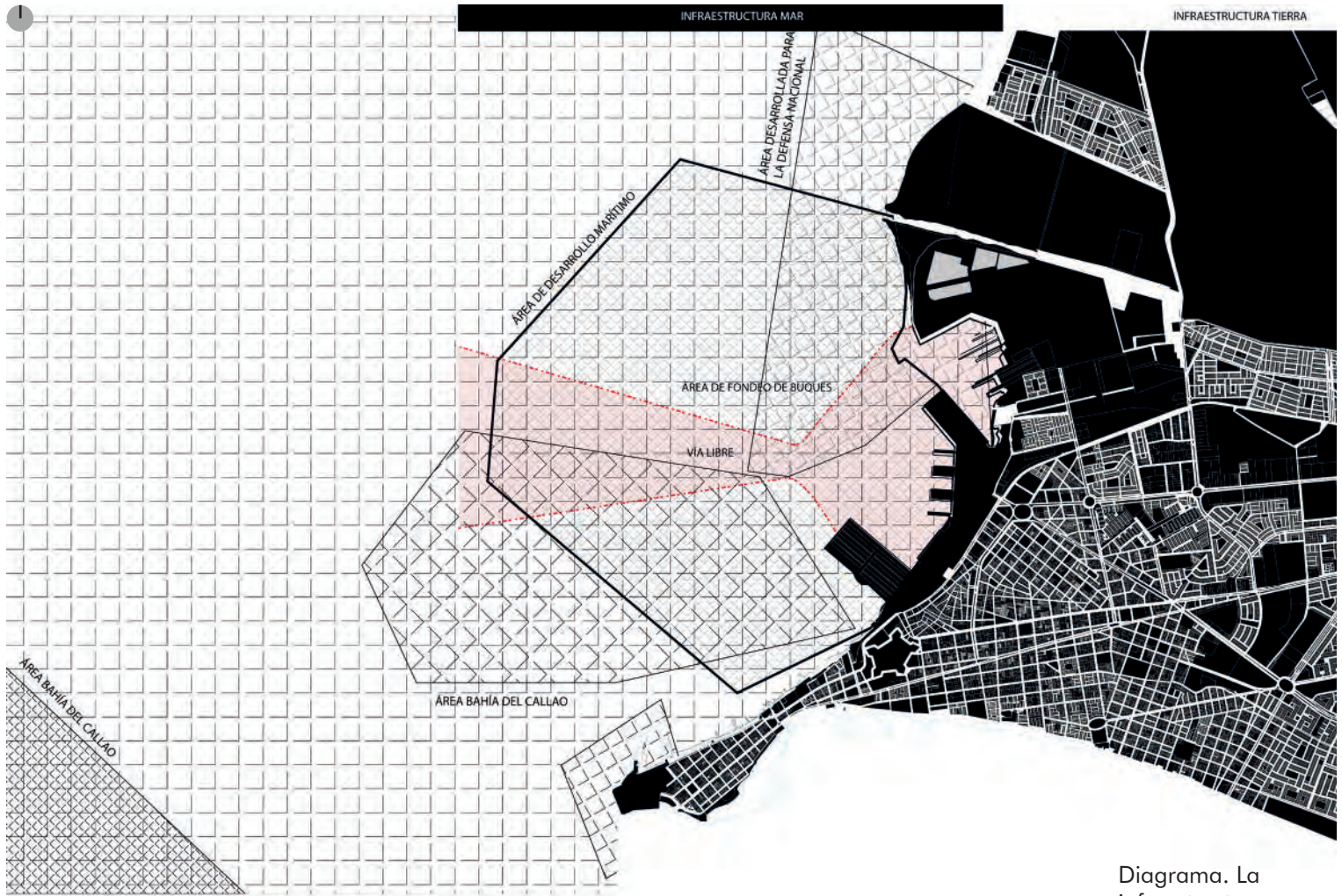


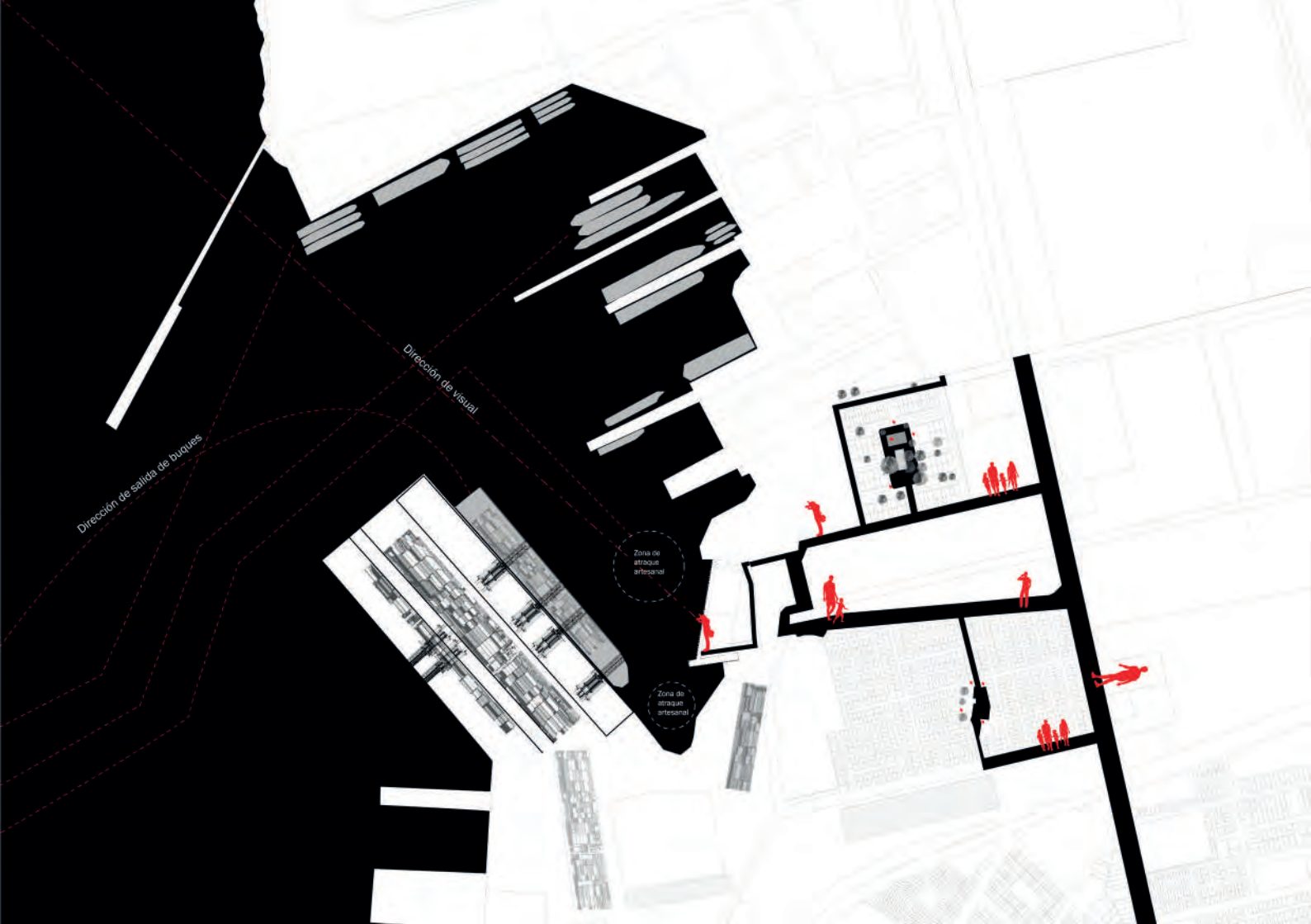
Diagrama. La infraestructura mar

Dirección de salida de buques

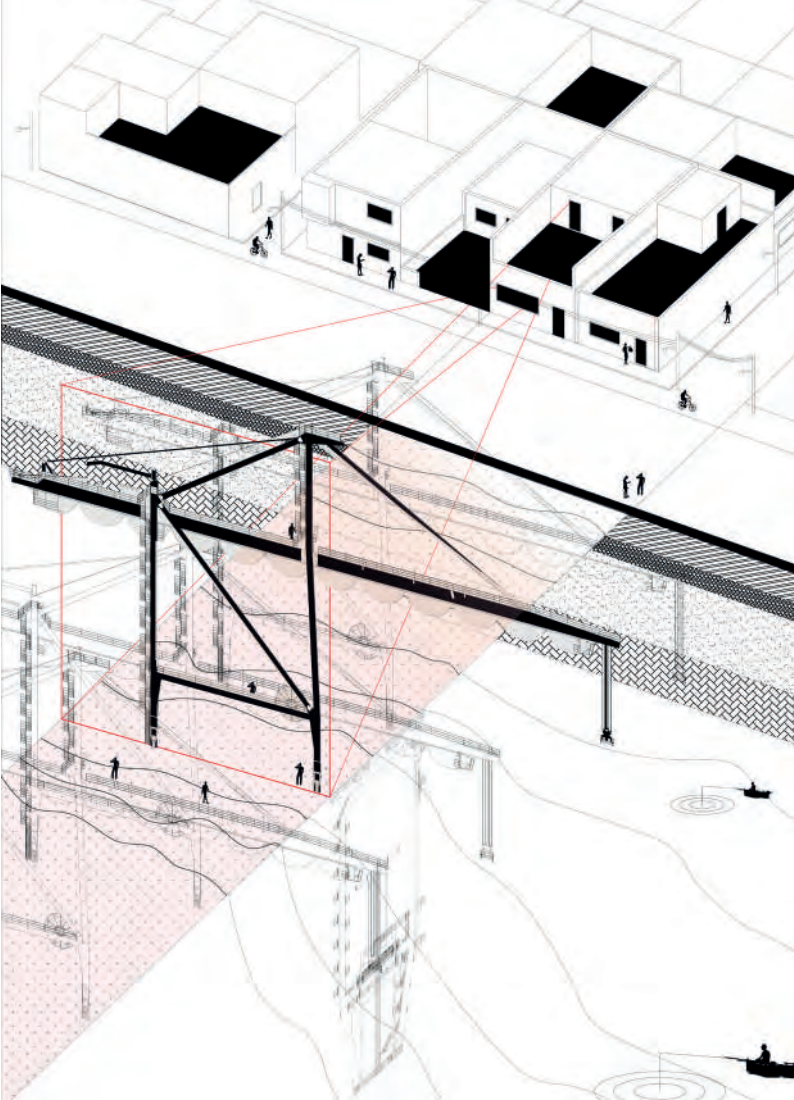
Dirección de visual

Zona de atraque artesanal

Zona de atraque artesanal







**03**

**LÍMITE FÍSICO: El muelle y su rol dentro del sistema puerto-ciudad**

Se determina como elemento físico importante del programa al muelle, como parte de un elemento arquitectónico el que determina una relación de actividades entre el interior y exterior. En este elemento físico se confluyen las actividades visuales a modo de imágenes que exponen a la ciudad portuaria y el movimiento del público como un teatro de sombras continuas.

Este elemento físico : muelle, incorpora el entorno portuario en ella, desvinculando la diferencia de actividades que se dan en el agua como en el puerto. El muelle es ese espacio donde se genera la principal actividad del pescador artesanal y , al mismo tiempo, se relaciona de una u otra manera a otras funciones y espacios que concentra todas las actividades.

“Literalmente, el umbral entre la ciudad y el puerto es la línea de un grosor variable producida por la presencia de un límite administrativo que separa los territorios de la ciudad y del puerto. Es un elemento físico, pero también es un sistema en el que se concentra la totalidad de interacciones y dependencias que vinculan, de manera irreversible, a la ciudad con su puerto” (Beatrice Moretti en *Beyond the Port City*, 2020).

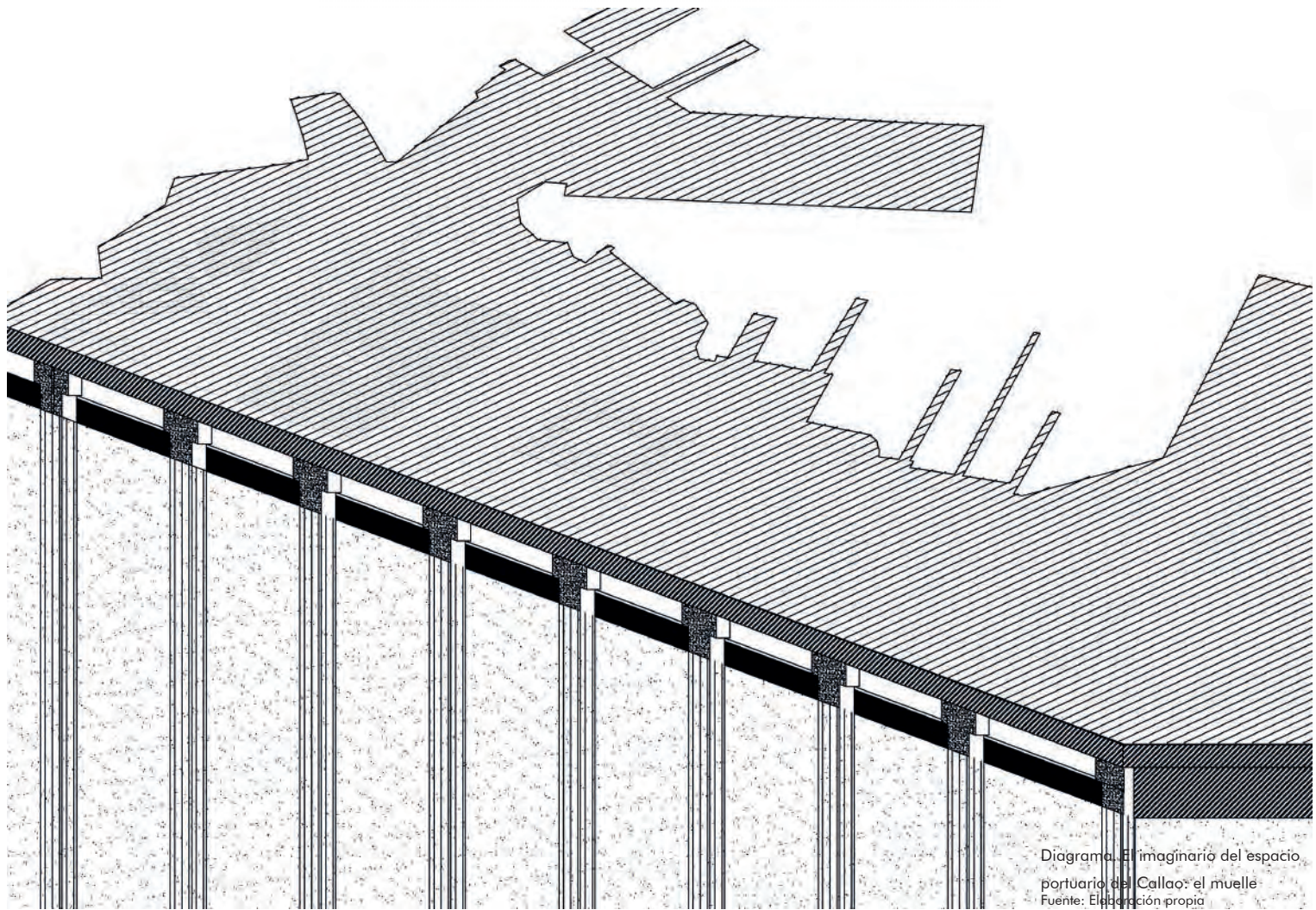


Diagrama. El imaginario del espacio  
portuario del Callao: el muelle  
Fuente: Elaboração propia

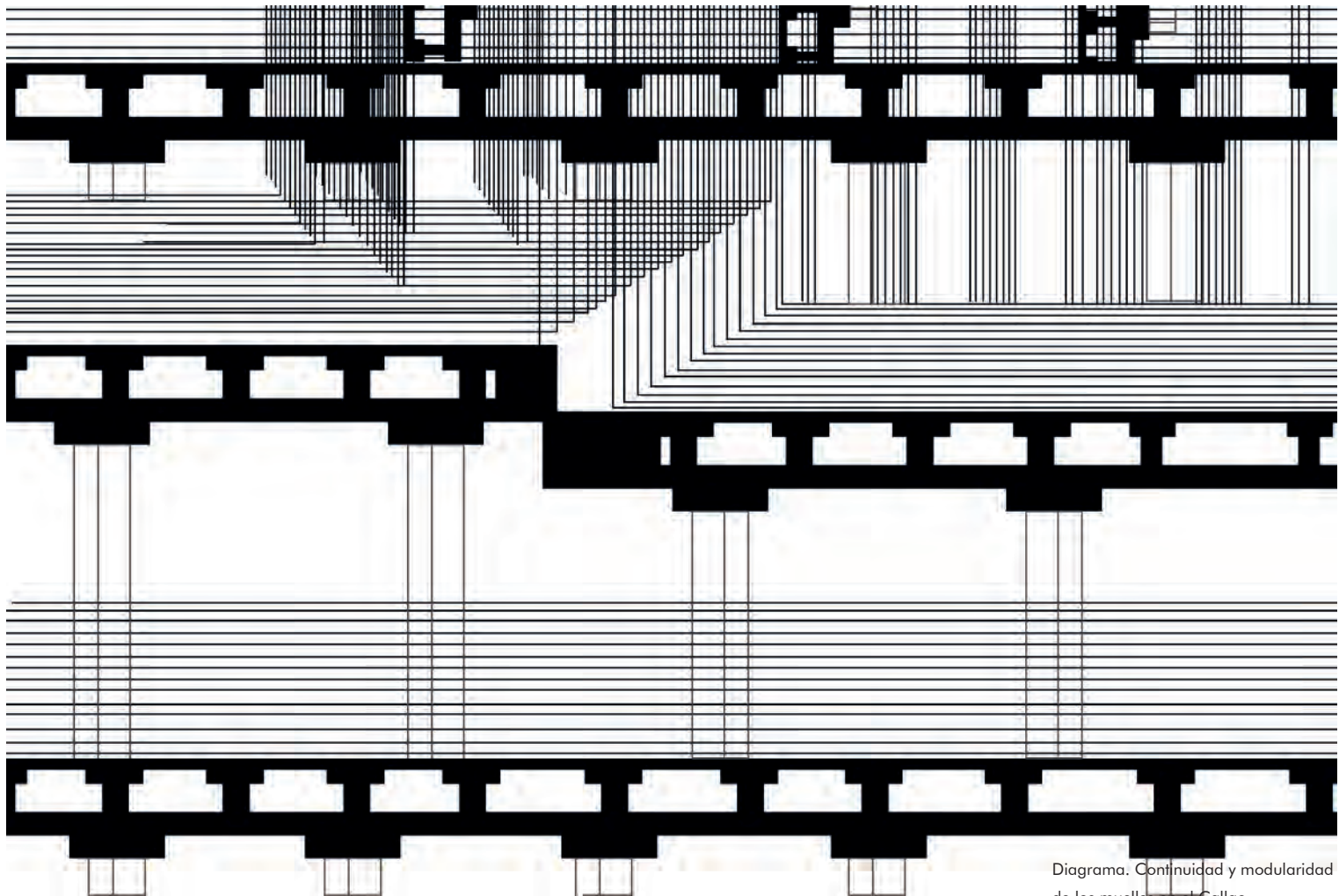
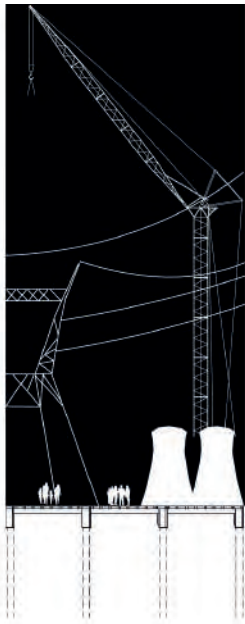
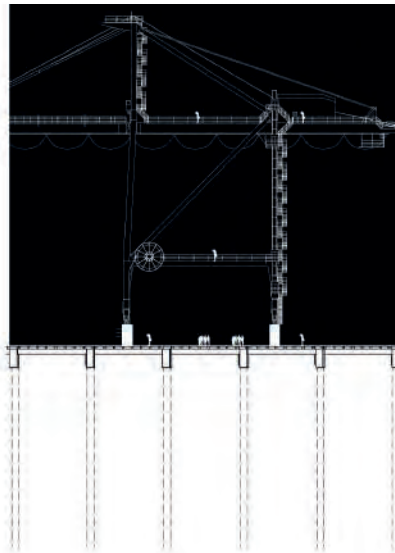


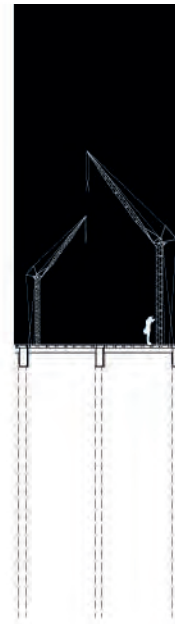
Diagrama. Continuidad y modularidad  
de los muelles en el Callao  
Fuente: Elaboración propia



Muelle grúas



bahía del Callao



DPA-Callao

Barrio Obrero  
Frigorífico



Diagrama. Jerarquización de los espacios en el muelle  
Fuente: Elaboración propia

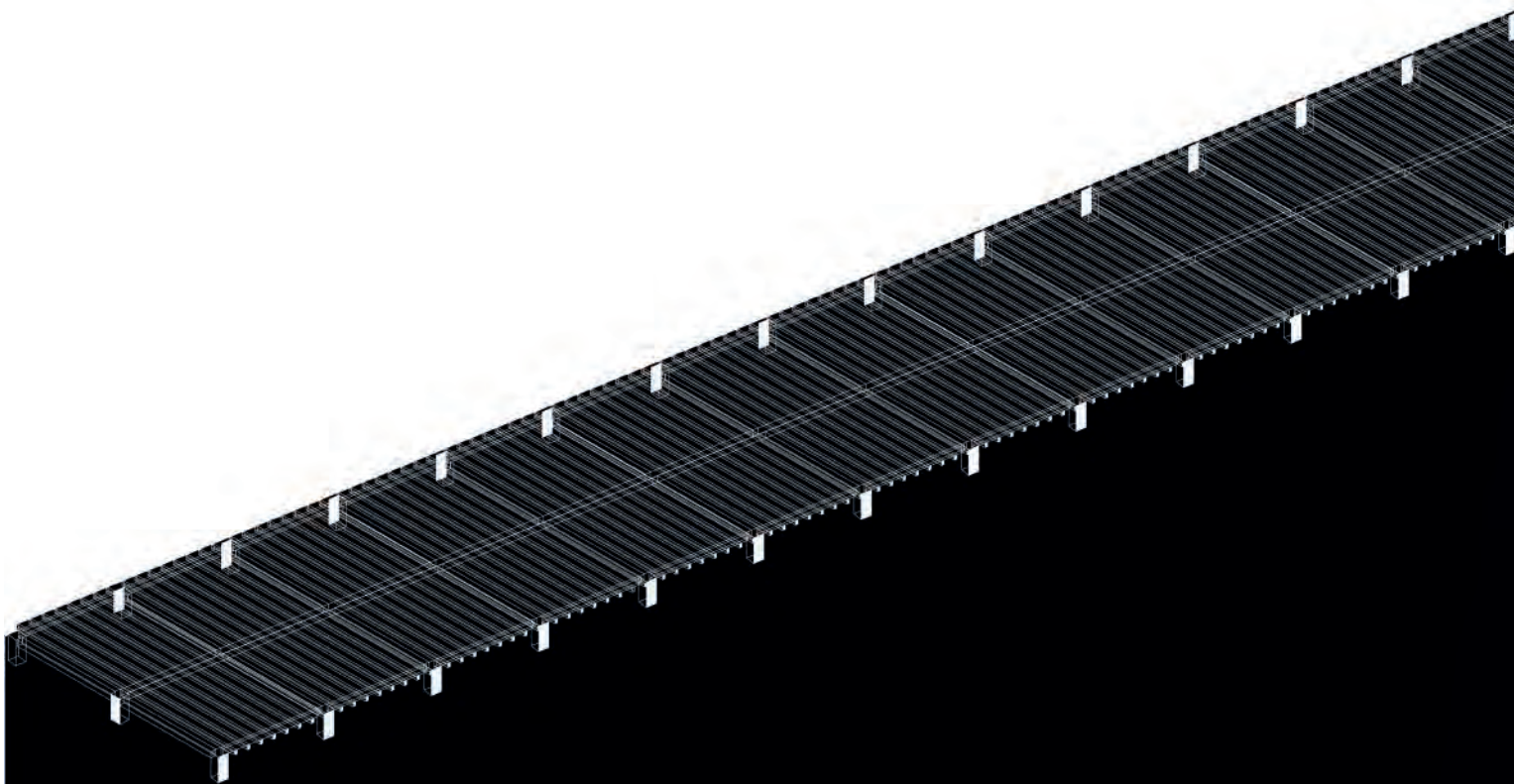


Diagrama. Secuencialidad y linealidad de las estructuras de los muelles  
Fuente: Elaboración propia

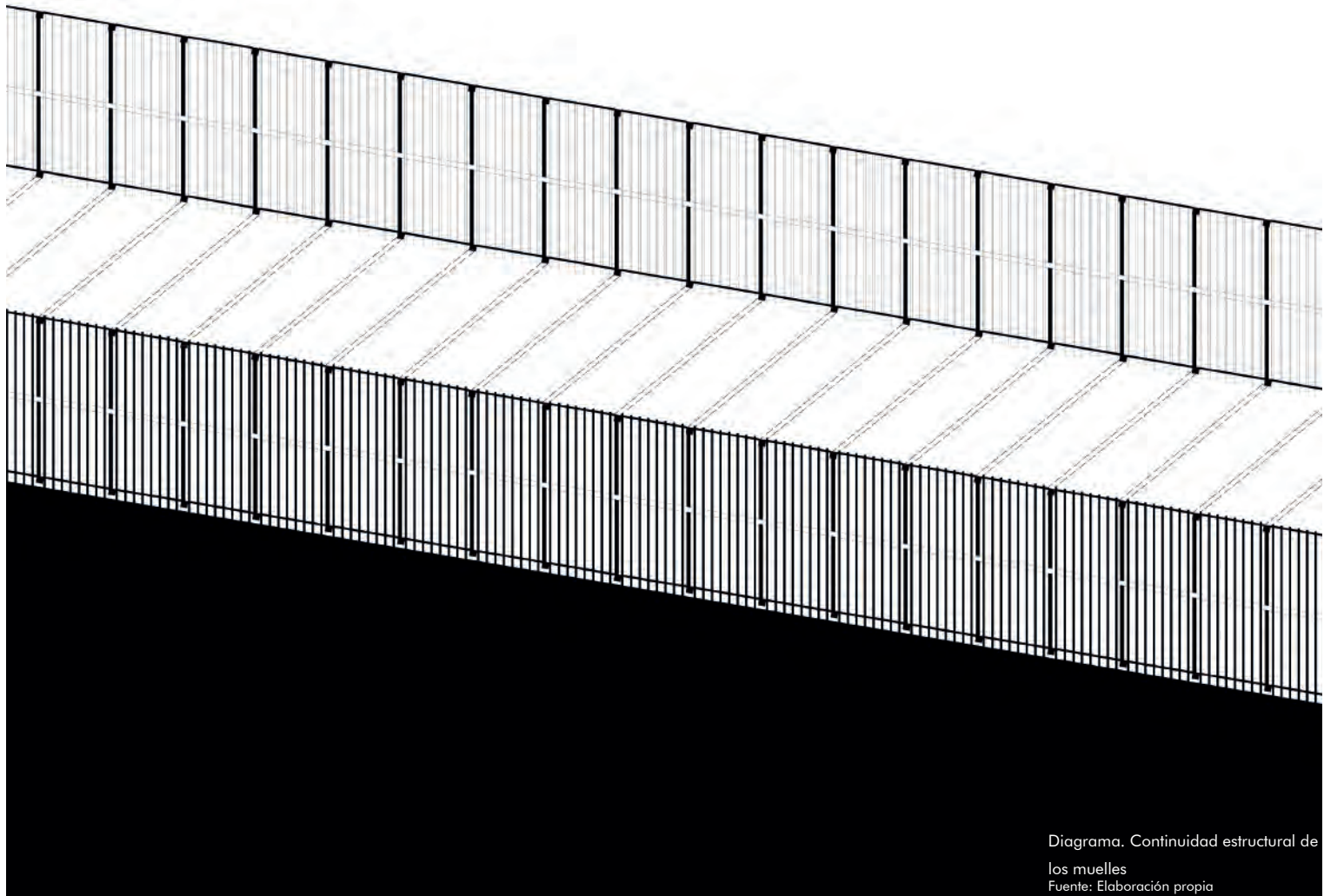


Diagrama. Continuidad estructural de los muelles  
Fuente: Elaboración propia

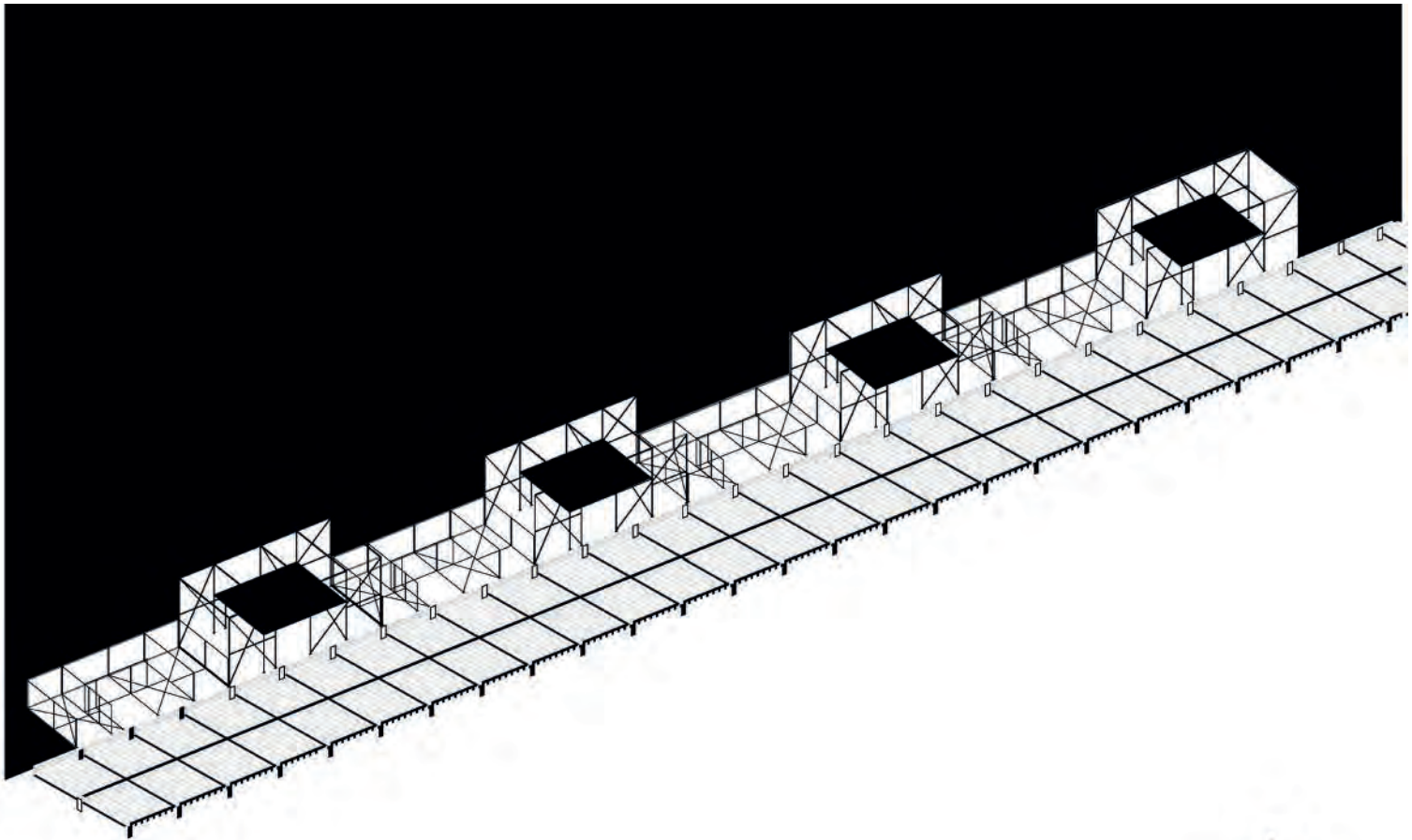
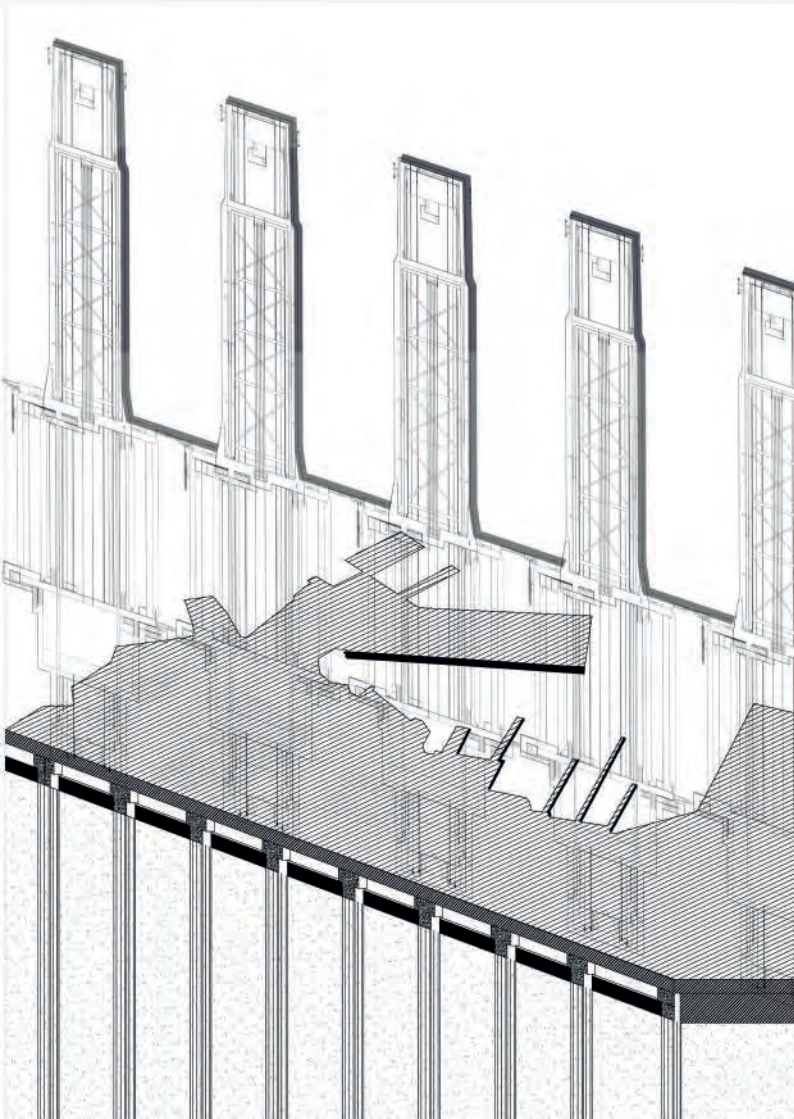


Diagrama. El sistema repetitivo  
Fuente: Elaboración propia





## 04

**LÍMITE COMO FENÓMENO:** las condiciones sensoriales que afectan al individuo a través de los elementos constructivos

Desde el punto de vista de las condiciones sensoriales que afectan al individuo a través de la búsqueda de la inmaterialidad con los elementos constructivos y mecanismos que se encuentran en el sistema portuario permiten comprender la forma de habitar el espacio y su identificación con la naturaleza.

A partir del análisis del imaginario portuario donde las máquinarias de los muelles, los barcos, los containers, los almacenes, silos, depósitos, naves industriales, fábricas, etc forman parte de fragmentos de un sistema particular que representan al puerto.

La necesidad de diseñar un borde con cualidad flotante, flexible y liviano en el que las actividades cotidianas y propias del edificio en el ambito privado se trasladen al espacio urbano de la ciudad para crear un habitat que mira hacia el exterior. Asimismo, este límite en el que se concentran la totalidad de interacciones y dependencias relacionan a la ciudad con su puerto y viceversa. Por ello, bajo esta premisa del límite se busca diseñar espacios que tengan la capacidad de modificar su presencia con la acción de la luz interior, la luz natural y en la oscuridad de la noche.

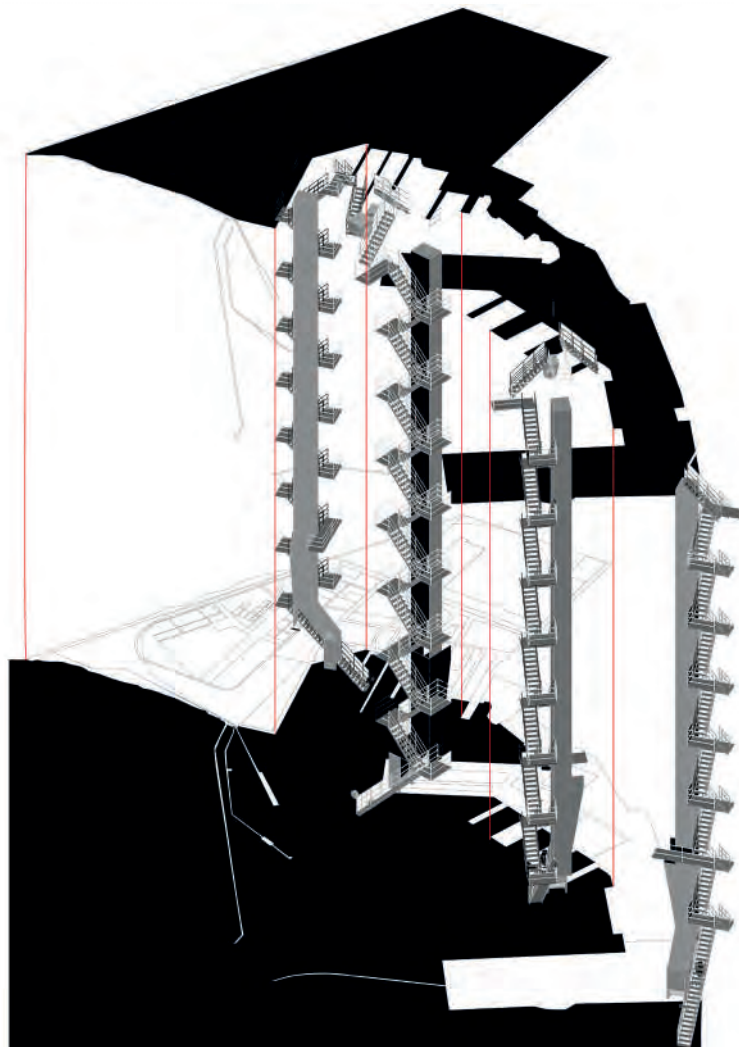


Diagrama. El imaginario en altura del paisaje portuario  
Fuente: Elaboración propia

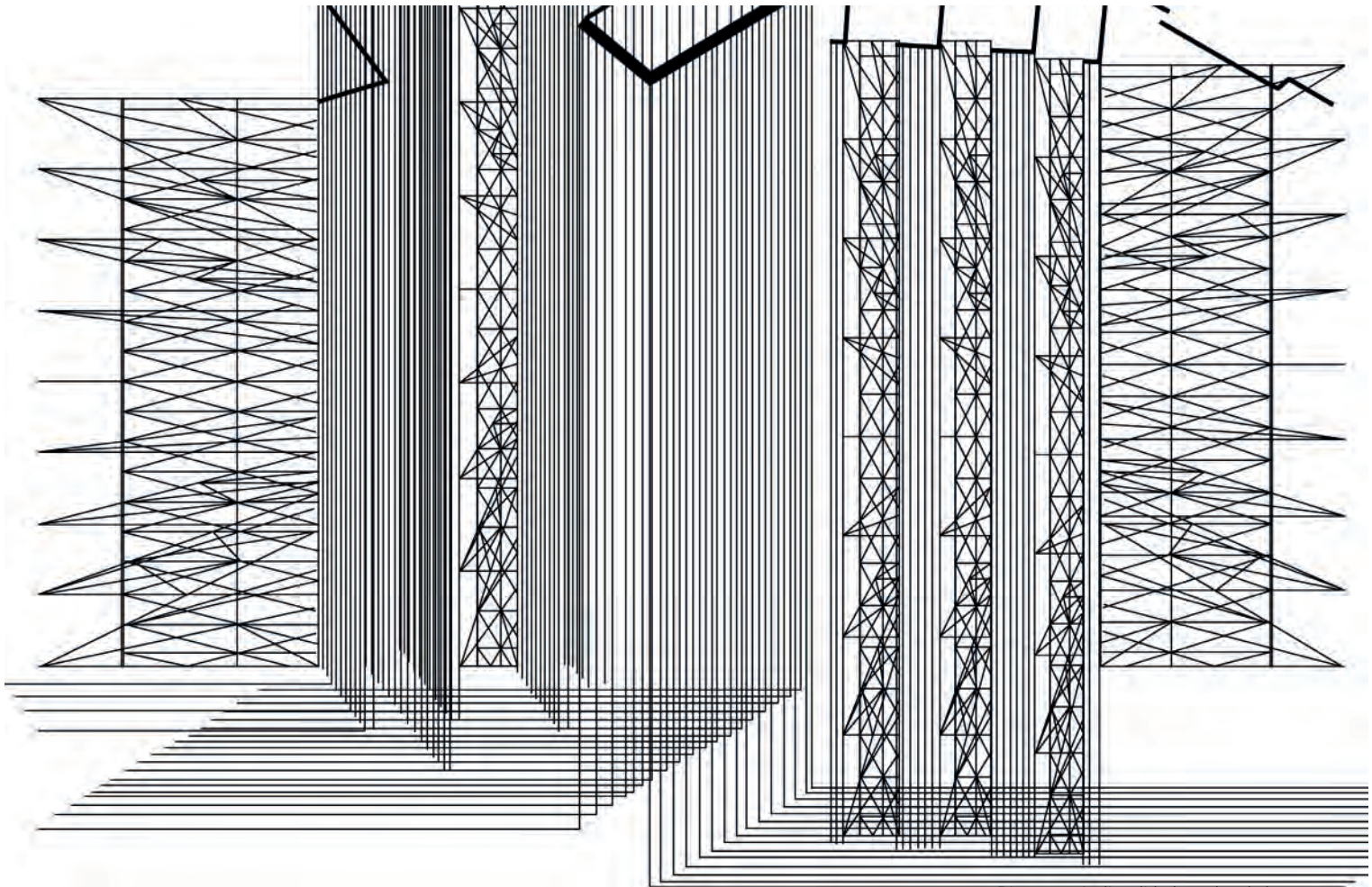


Diagrama. La linealidad y orden de las estructuras en el paisaje portuario  
Fuente: Elaboración propia

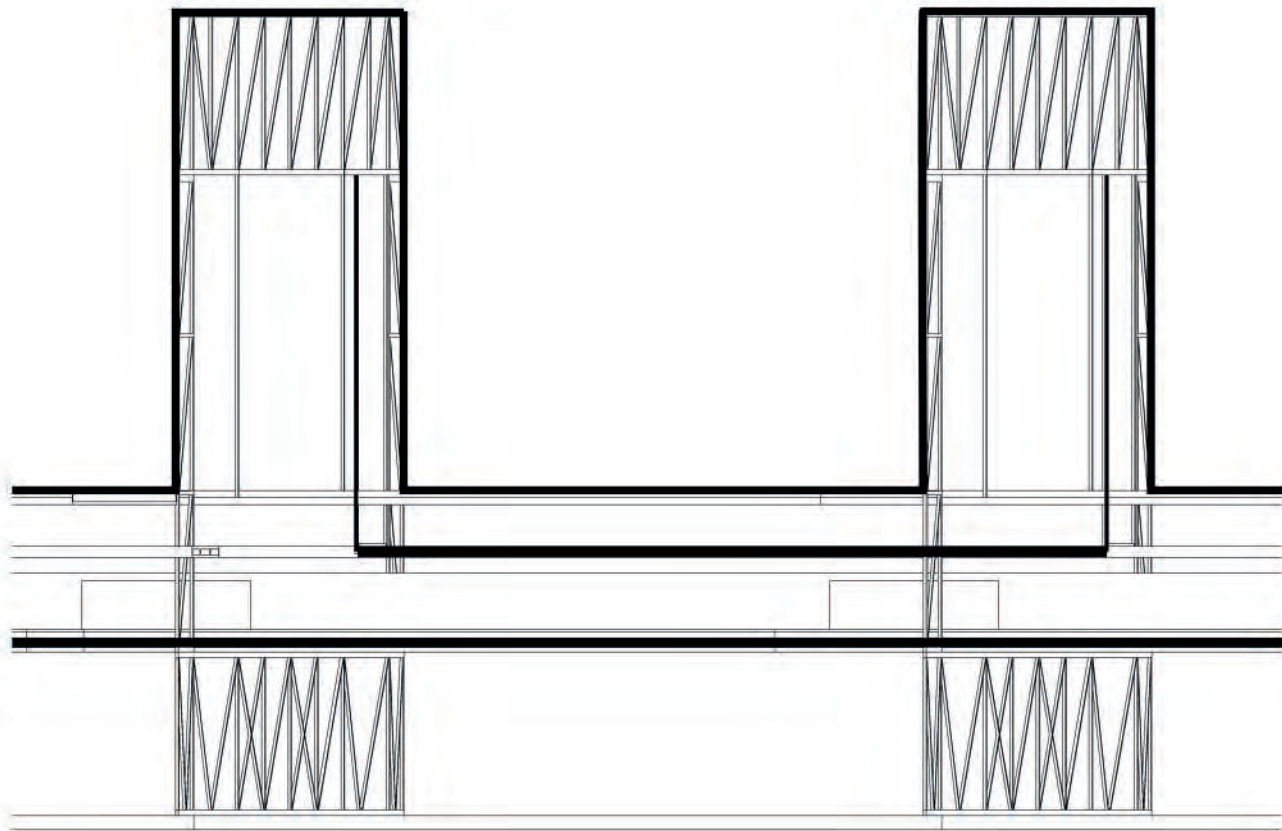


Diagrama. La fachada límite  
Fuente: Elaboración propia

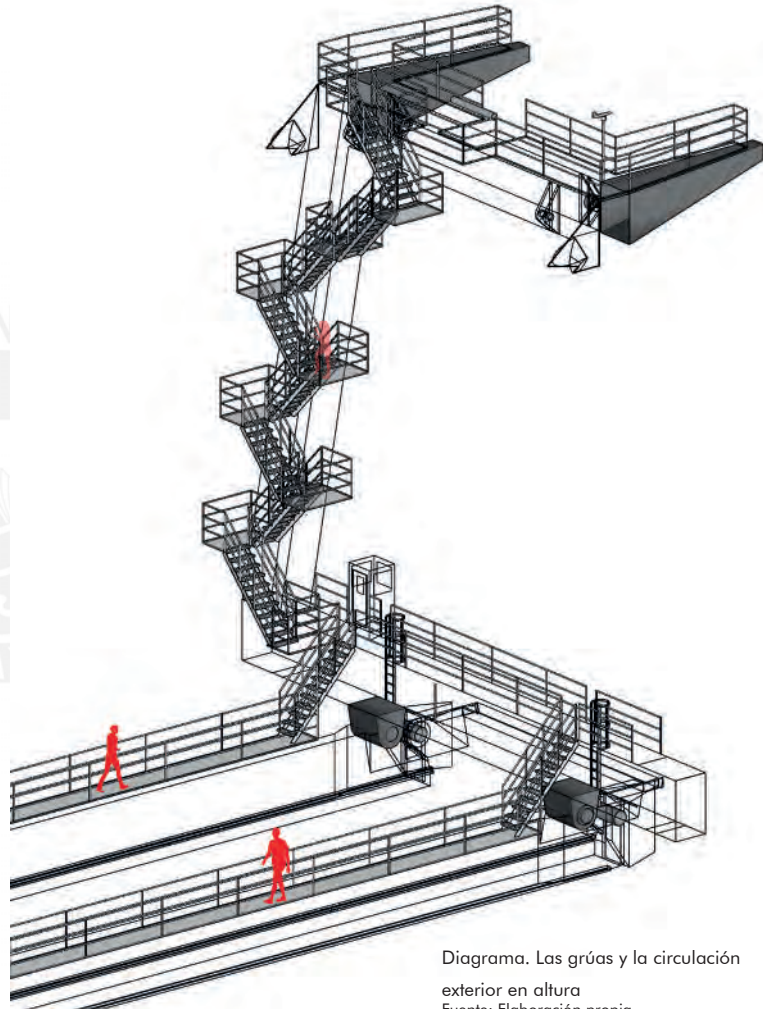
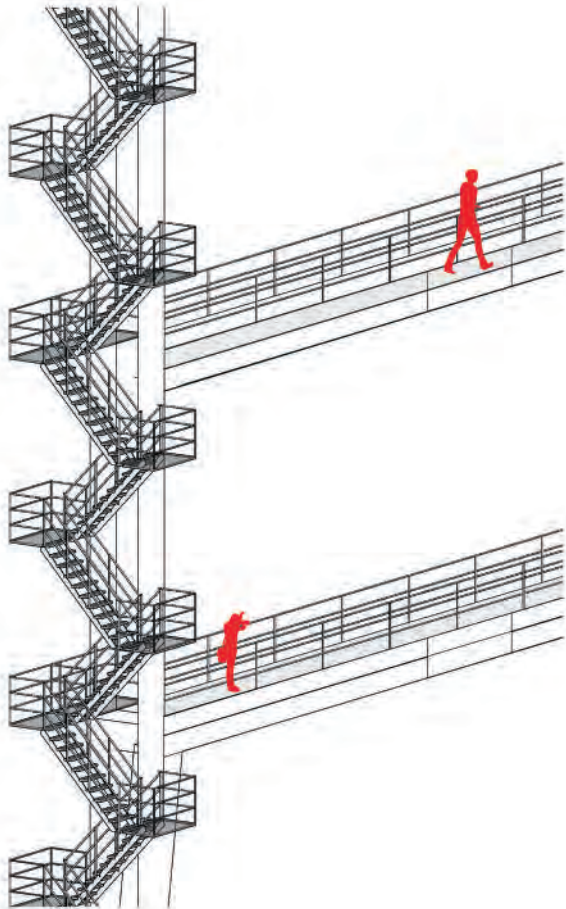


Diagrama. Las grúas y la circulación exterior en altura  
Fuente: Elaboración propia

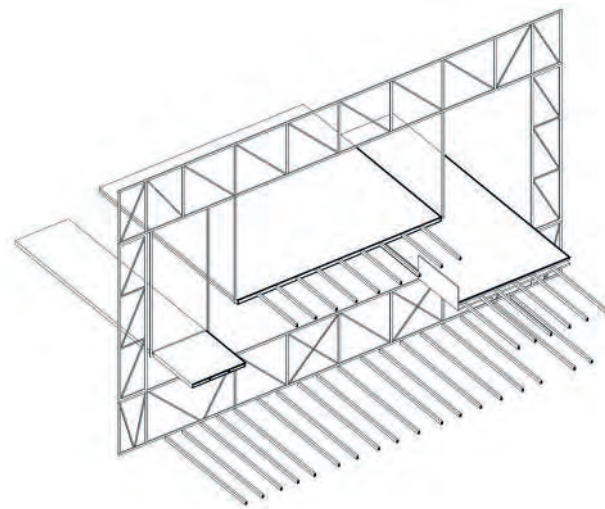
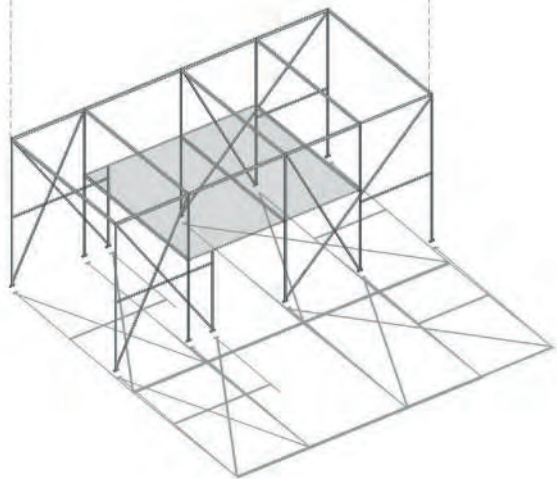
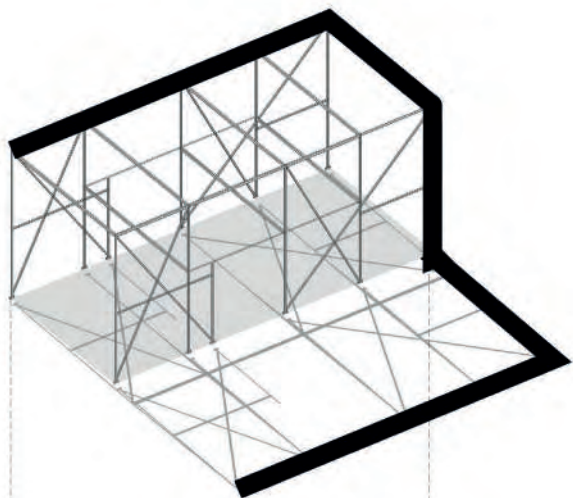


Diagrama. La pieza estructural como  
envolvente del vacío  
Fuente: Elaboración propia

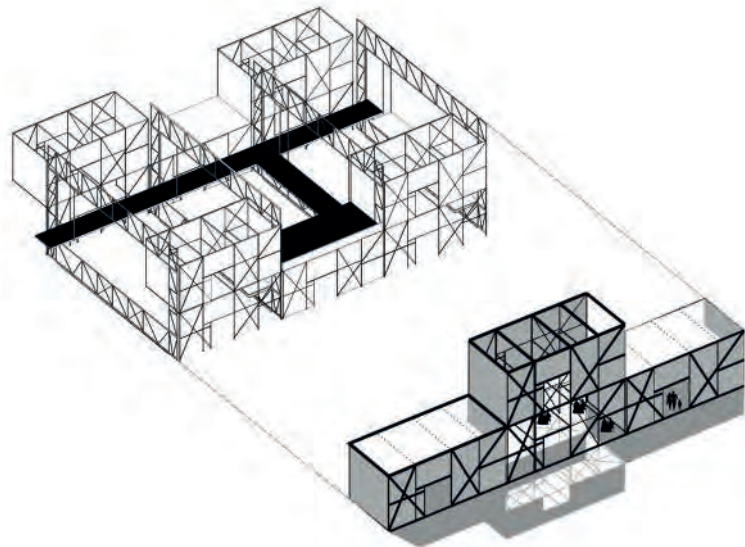
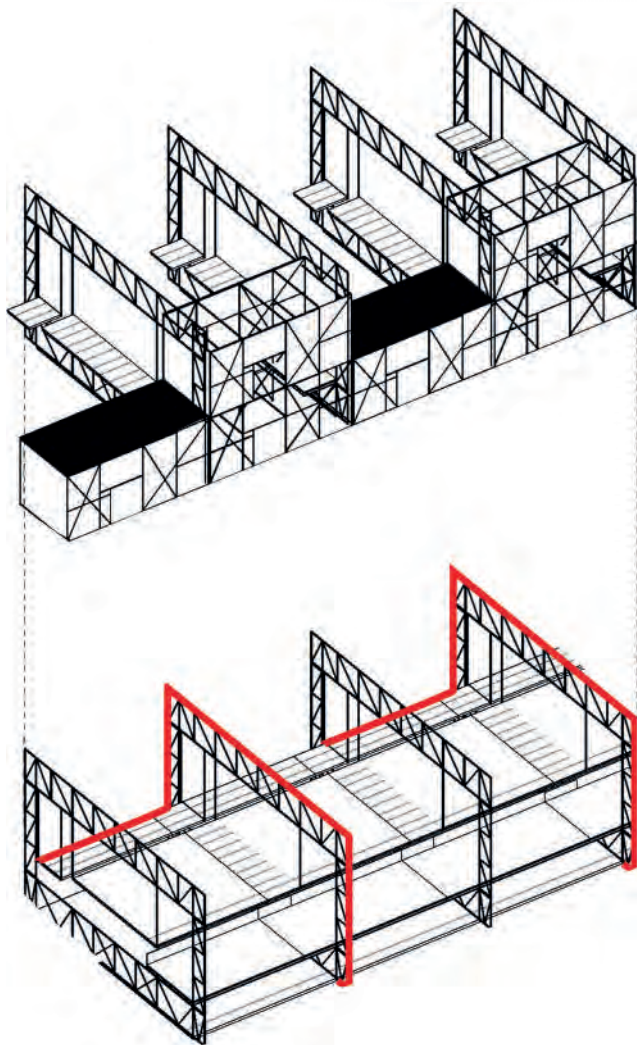


Diagrama. El espacio entre volúmenes  
Fuente: Elaboración propia



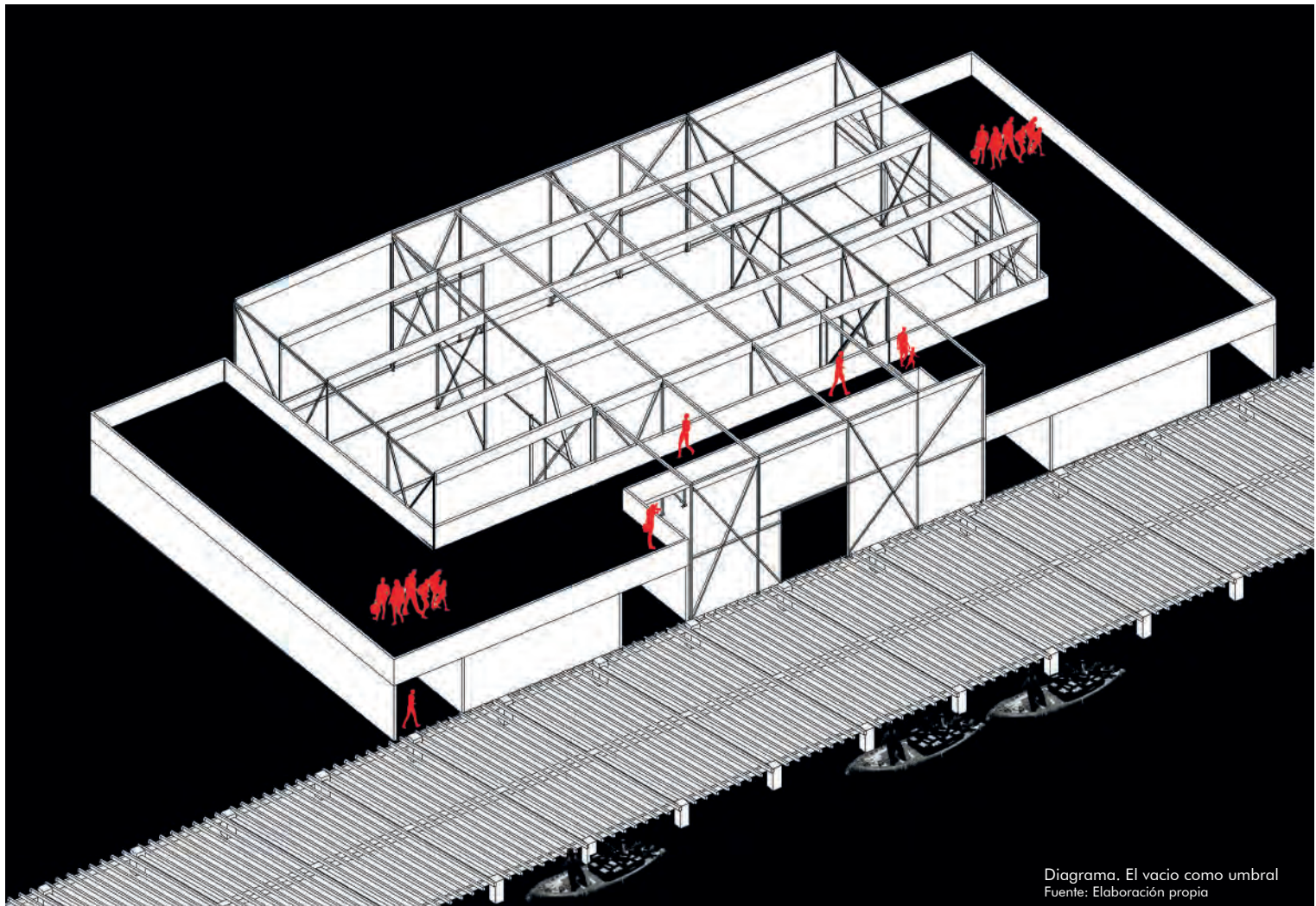


Diagrama. El vacío como umbral  
Fuente: Elaboración propia

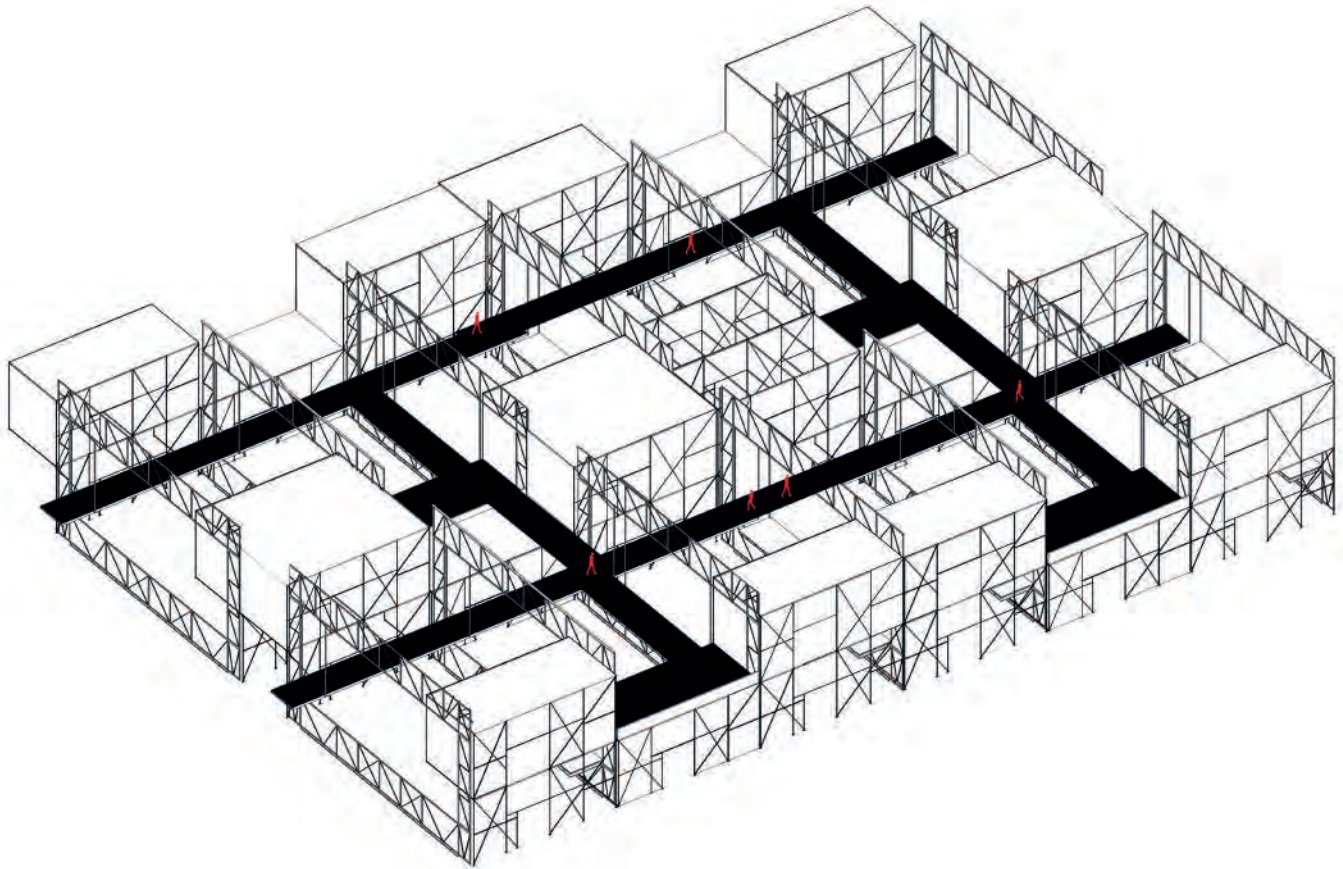


Diagrama. Continuidad del espacio  
intermedio  
Fuente: Elaboración propia

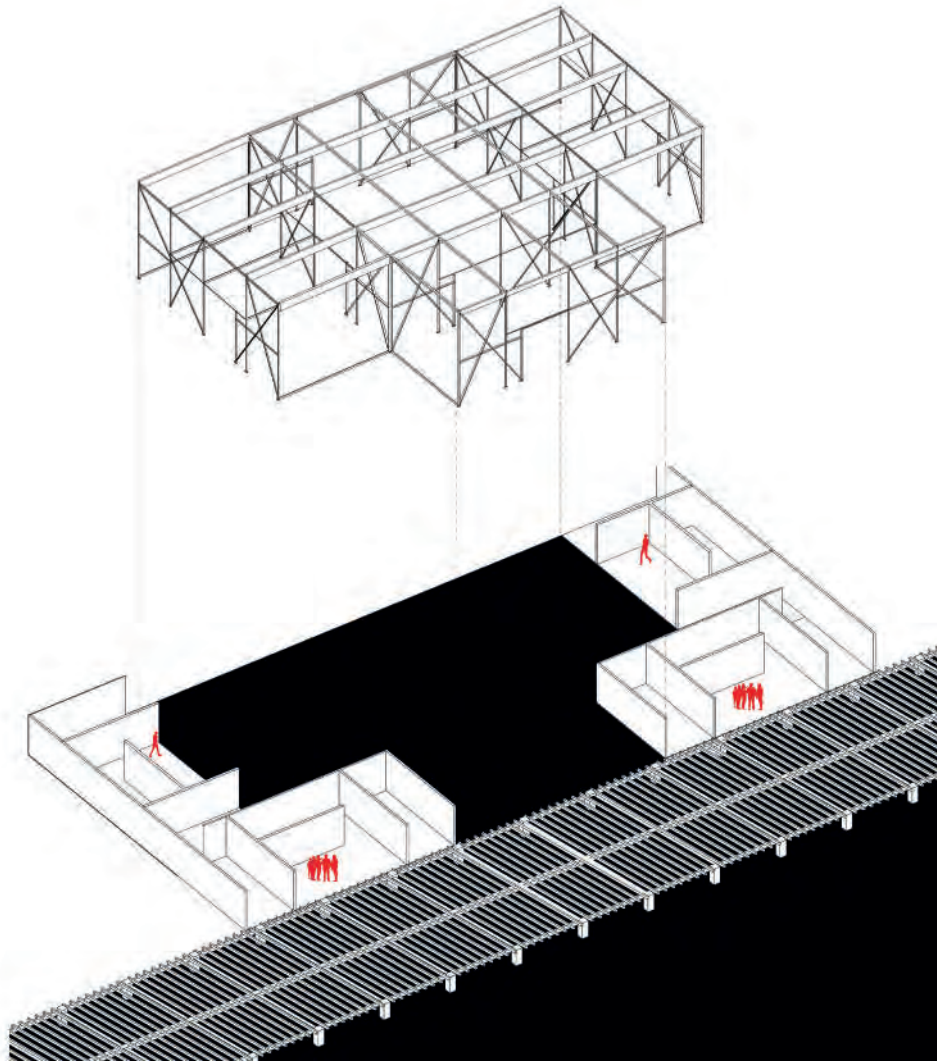


Diagrama. El vacío interior  
Fuente: Elaboración propia

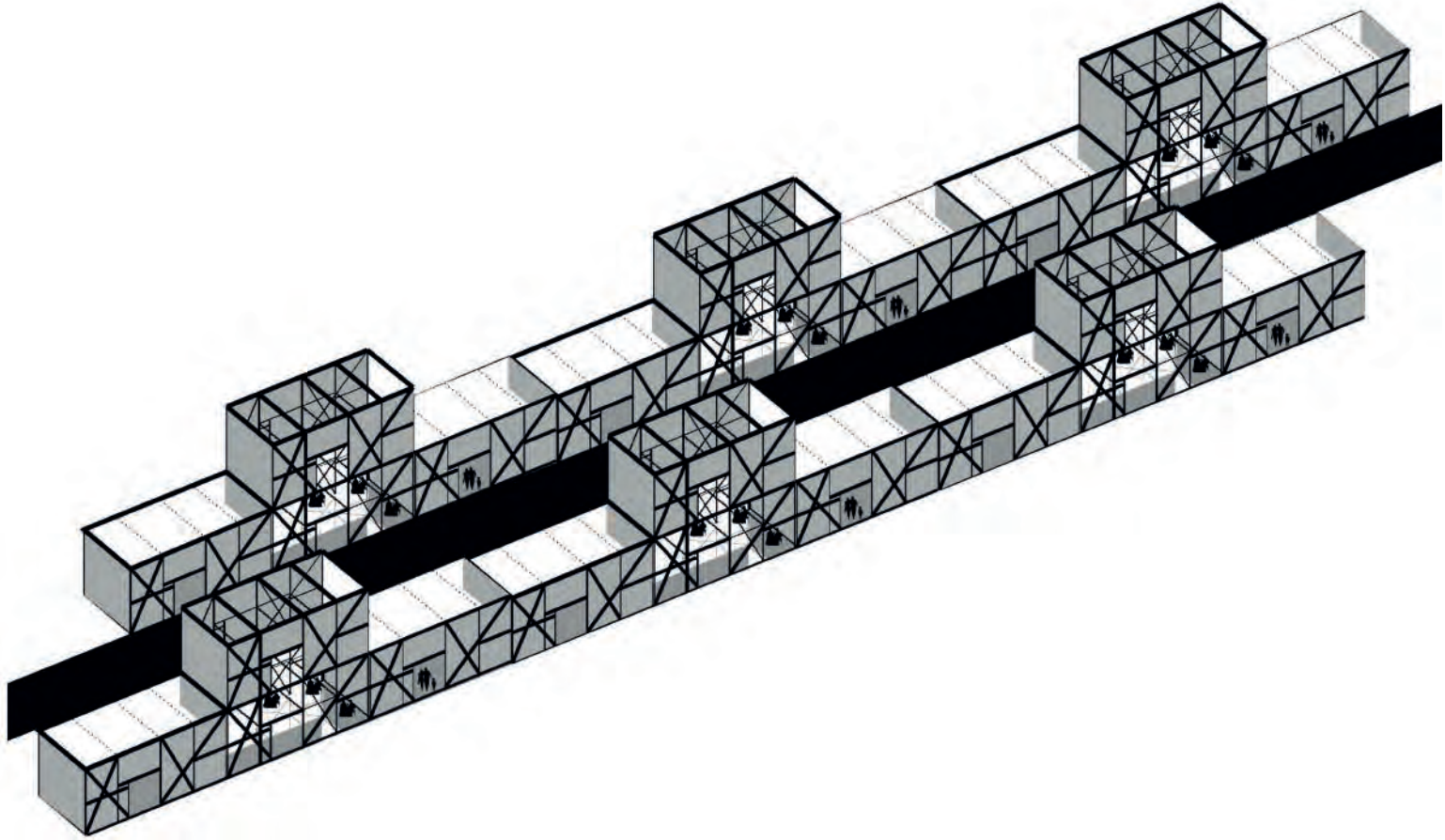
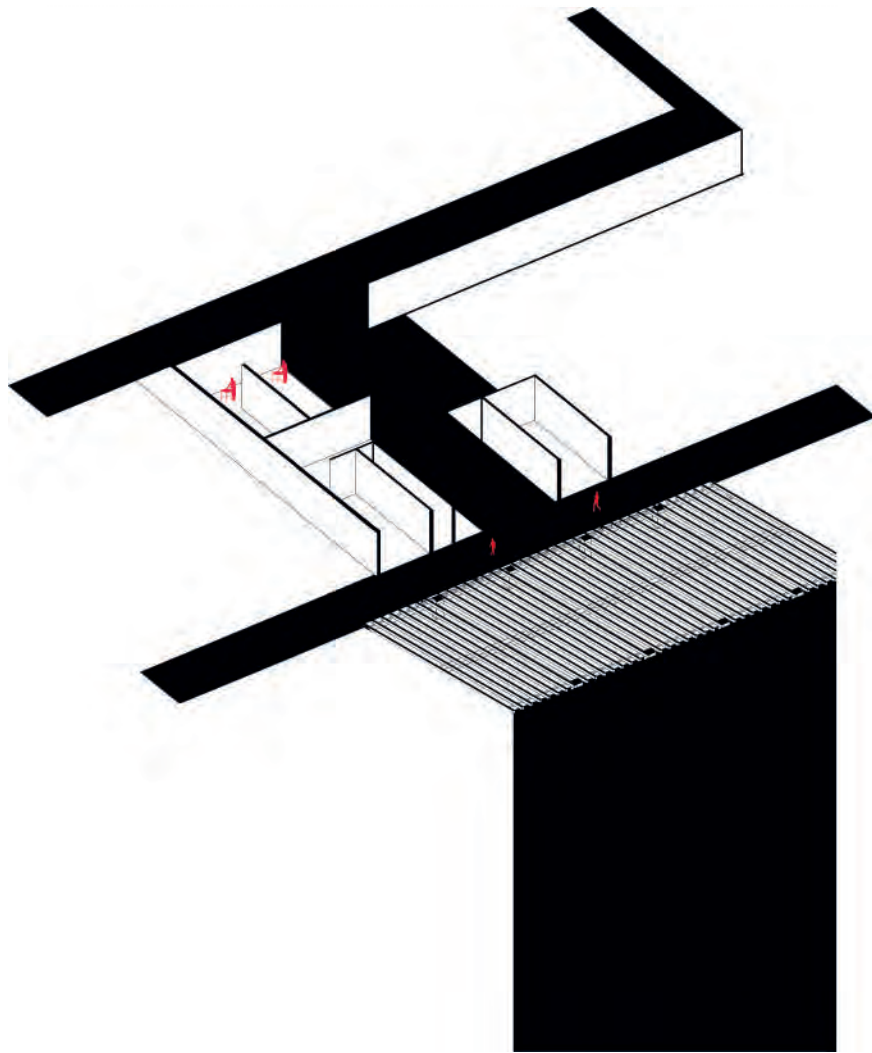


Diagrama. El espacio entre  
Fuente: Elaboración propia



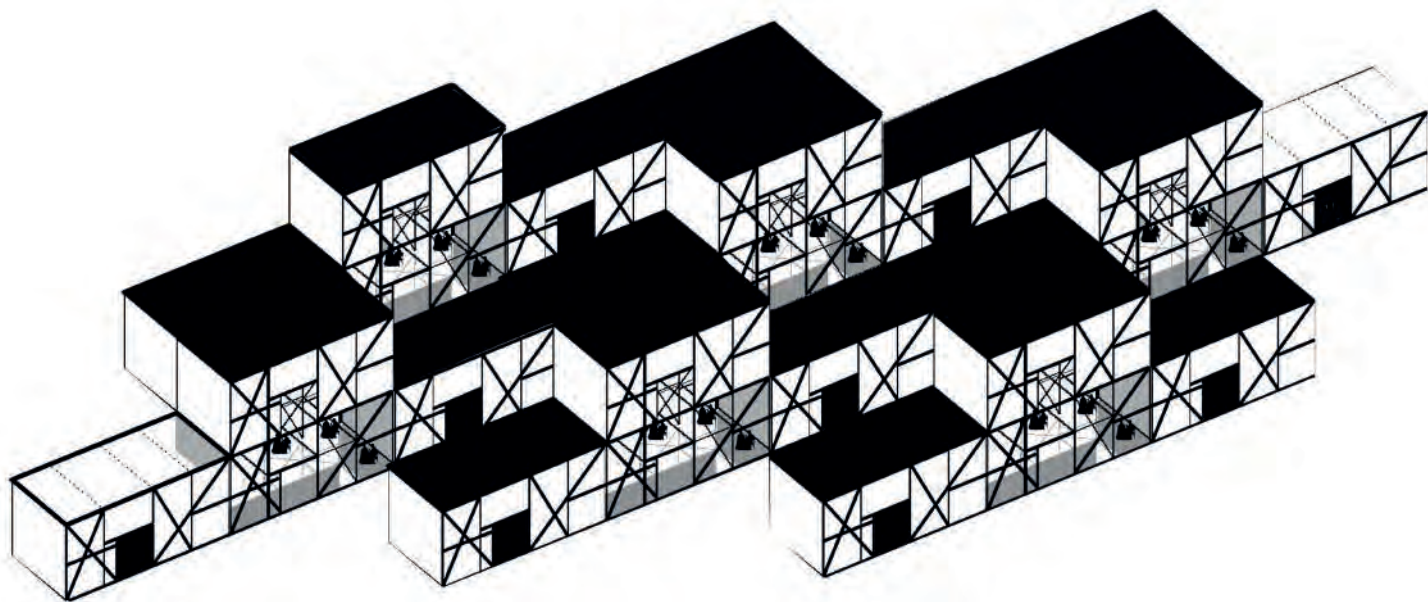
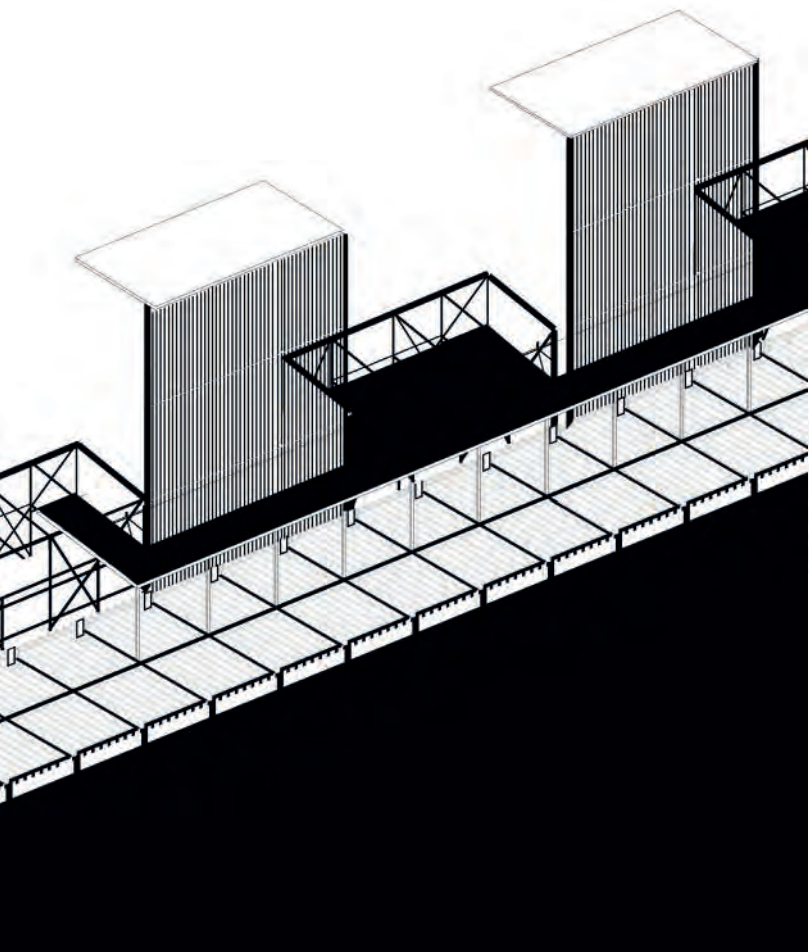


Diagrama. Sistema aterrazado  
Fuente: Elaboración propia



**05**

**LÍMITE COMO LUGAR DE ENCUENTRO: un umbral tras trazos sin masa**

Las zonas públicas pueden interpretarse como un umbral, un lugar donde se devela las actividades externas del contexto portuario y las zonas internas del edificio; es decir, es un lugar intermedio en transición.

En altura se busca generar un límite entre dentro-fuera, abierto-cerrado, opaco-cubierto para formar un paisaje de líneas entrecruzadas capaces de estimular los sentidos del habitante. Por lo tanto, el sistema constructivo responde a múltiples funciones y proporciona la transparencia a los espacios destinados a cada programa. En el interior la vista fluye libre debido a los elementos constructivos, la cobertura permite introducir al público de forma natural y desdibujar las fronteras con el paisaje natural. En el nivel 2 y 3 las líneas continuas delimitan los subespacios y originan largos corredores que conectan los espacios abiertos y los cerrados para crear un recorrido continuo entre los volúmenes. Así, se logra que el edificio traslade las actividades cotidianas y propias del ámbito privado al espacio urbano de la ciudad portuaria.



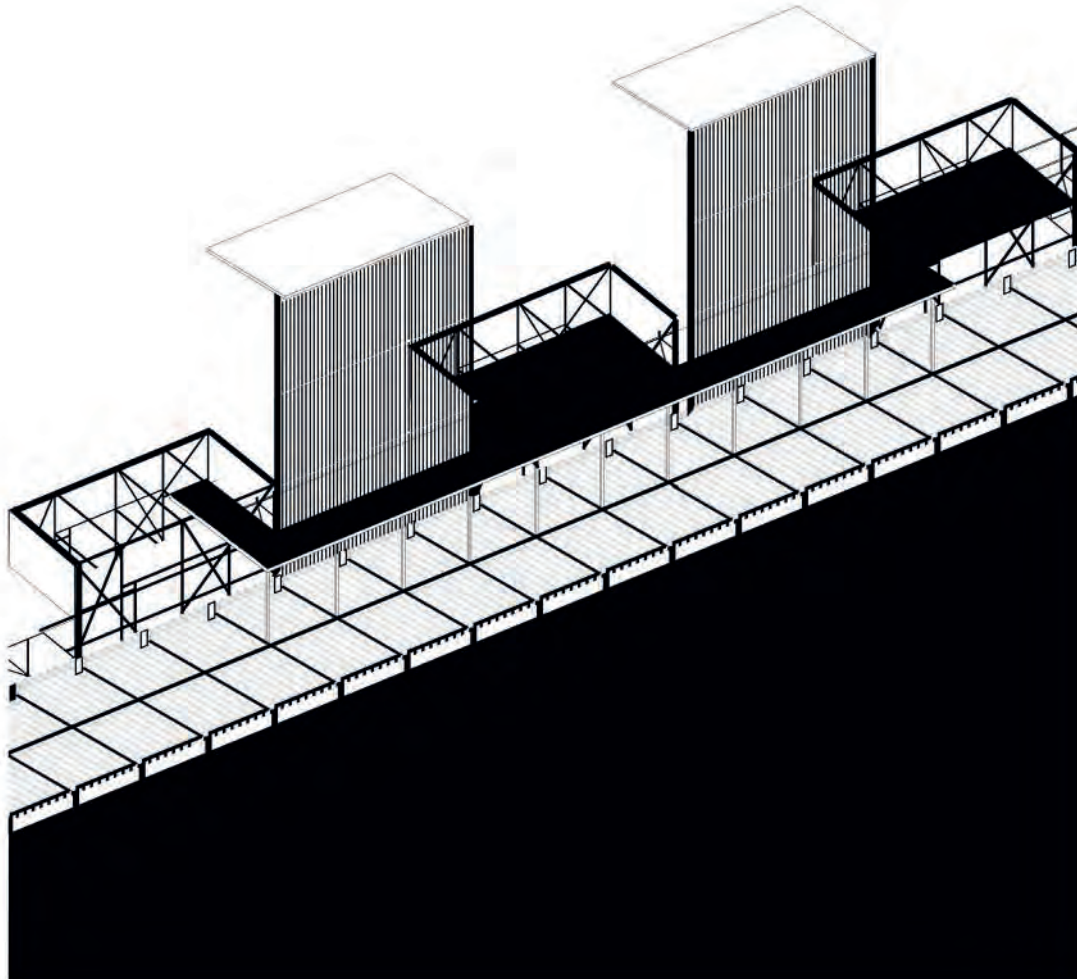


Diagrama. Fachada límite en el  
muelle  
Fuente: Elaboración propia

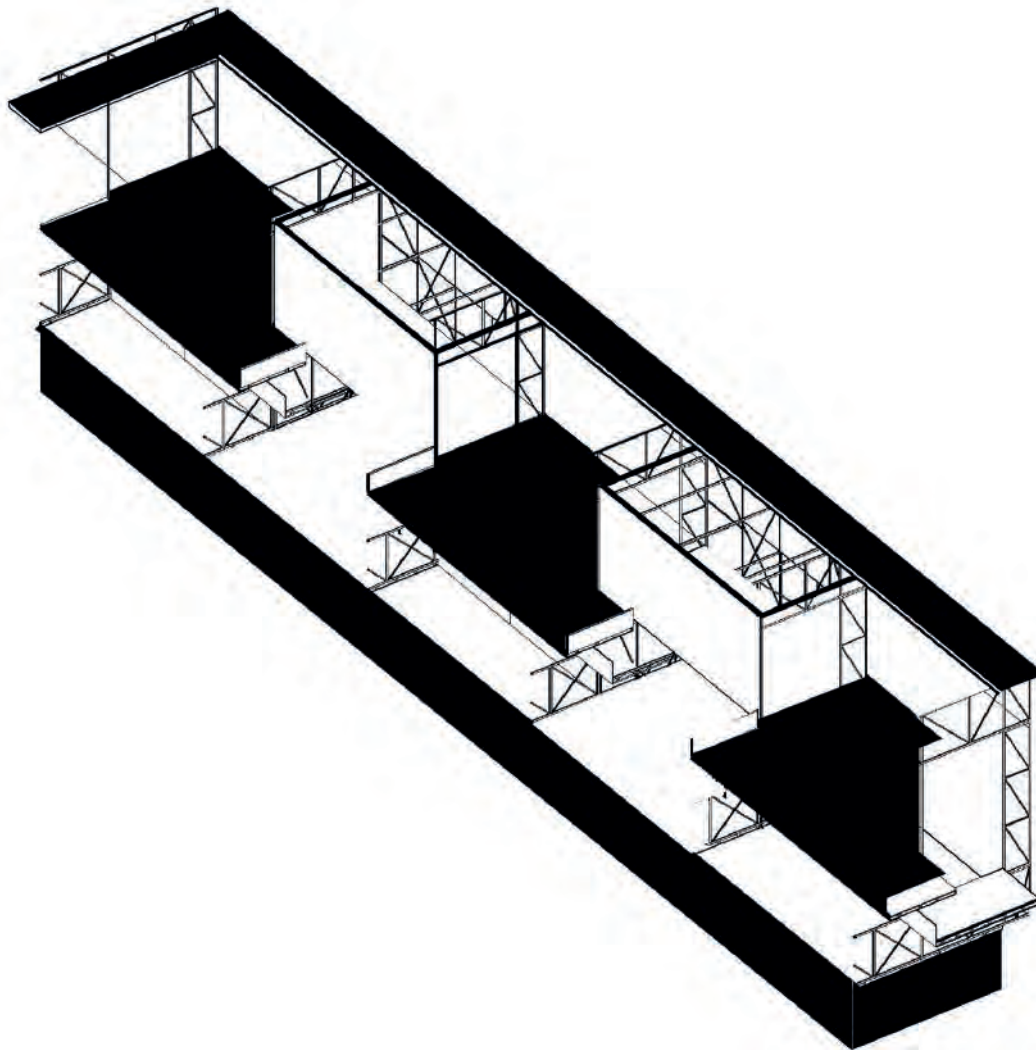


Diagrama. Entre el interior y exterior  
Fuente: Elaboración propia

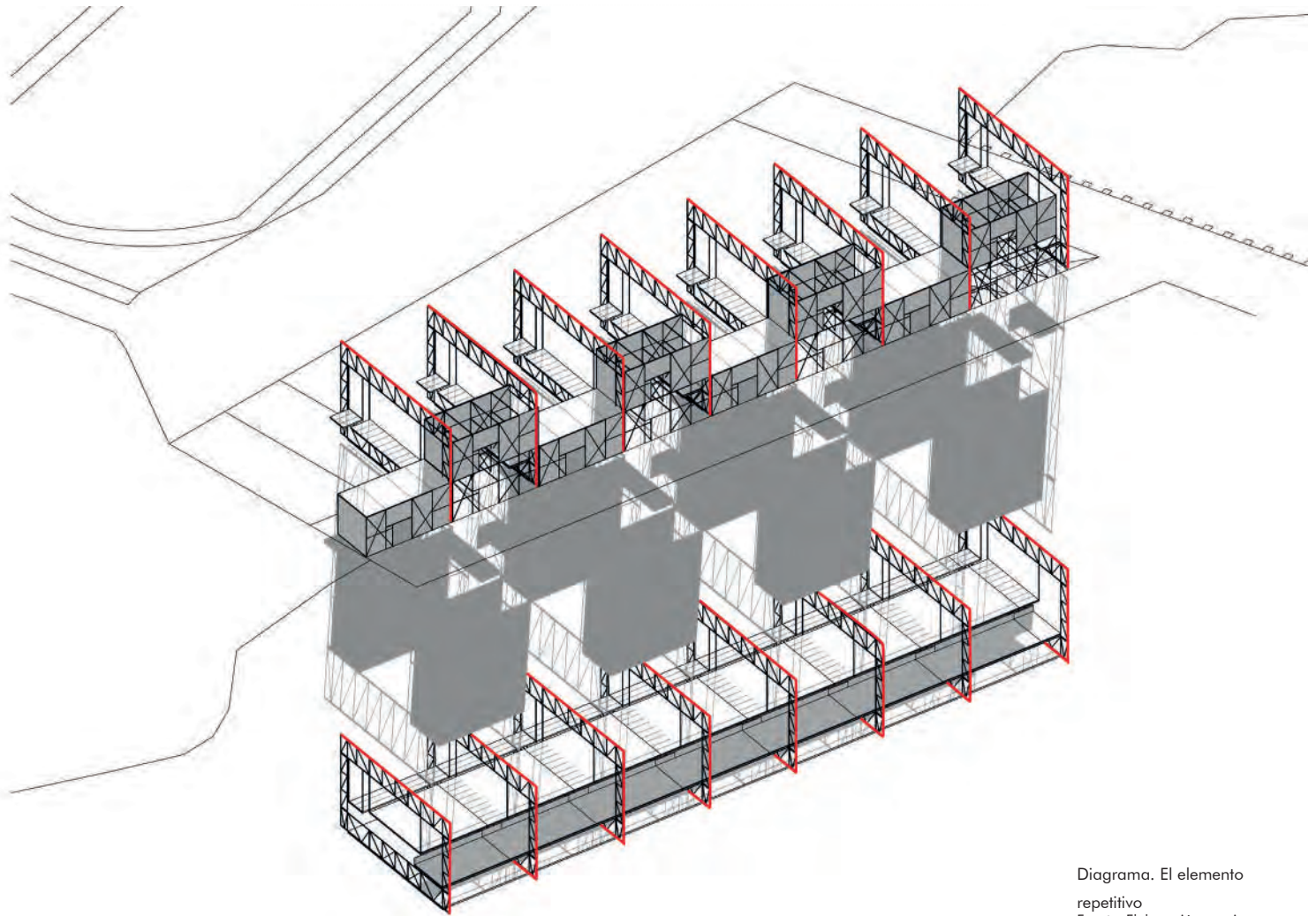


Diagrama. El elemento  
repetitivo  
Fuente: Elaboración propia

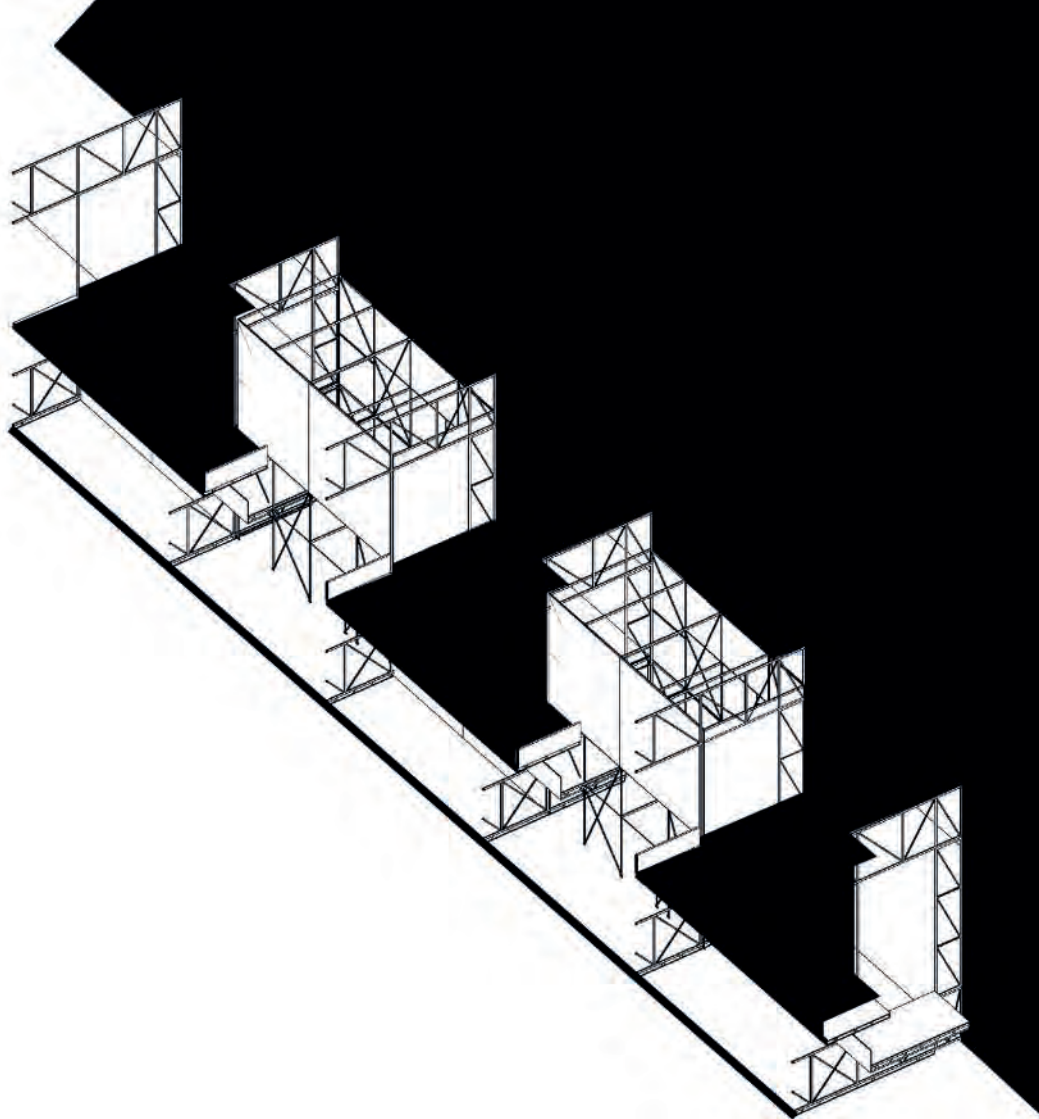
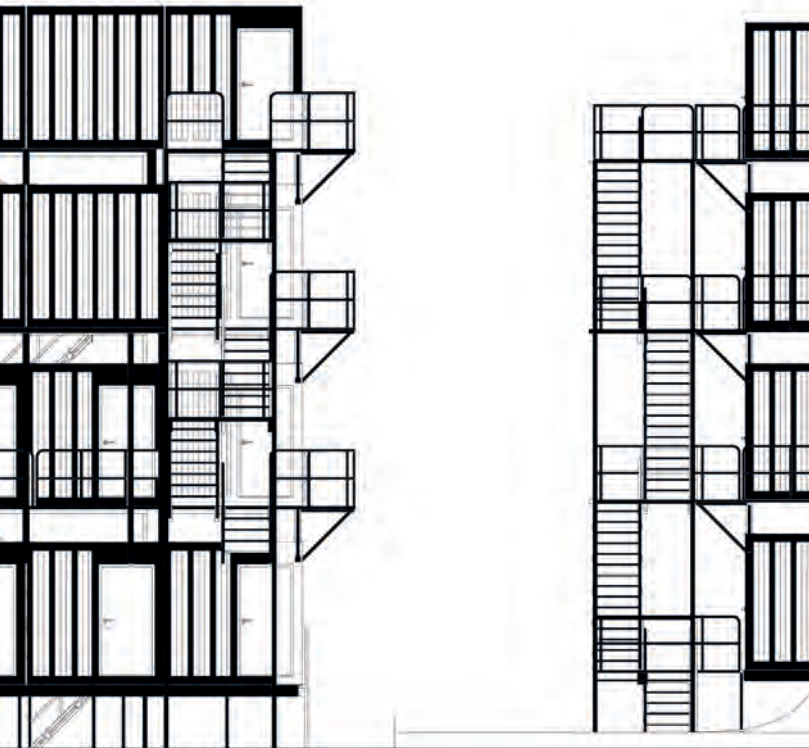


Diagrama. Continuidad del  
vacio exterior  
Fuente: Elaboración propia



**06**

**INFRAESTRUCTURA HÍBRIDA**

El nuevo Centro para el Desembarcadero Artesanal del Callao busca crear una infraestructura capaz de ser una interfaz entre ciudad y puerto más no un borde. Pensar al edificio y al muelle como elementos físicos donde las zonas públicas pueden interpretarse como un umbral, un lugar intermedio en transición con la transparencia del contexto portuario y las zonas internas del edificio. Por lo tanto, partiendo de un esquema organizado de funciones y de interrelaciones, se llega a un sistema de fusión del espacio acorde a la relación, la escala y la forma necesaria a cada actividad donde se van a concentrar la mayoría de interacciones y dependencias que van a vincular la ciudad con su puerto y al mismo tiempo actividad privada con actividad pública y viceversa marcando así el comienzo y el final de esta disputa del encaje del espacio portuario con el espacio urbano.

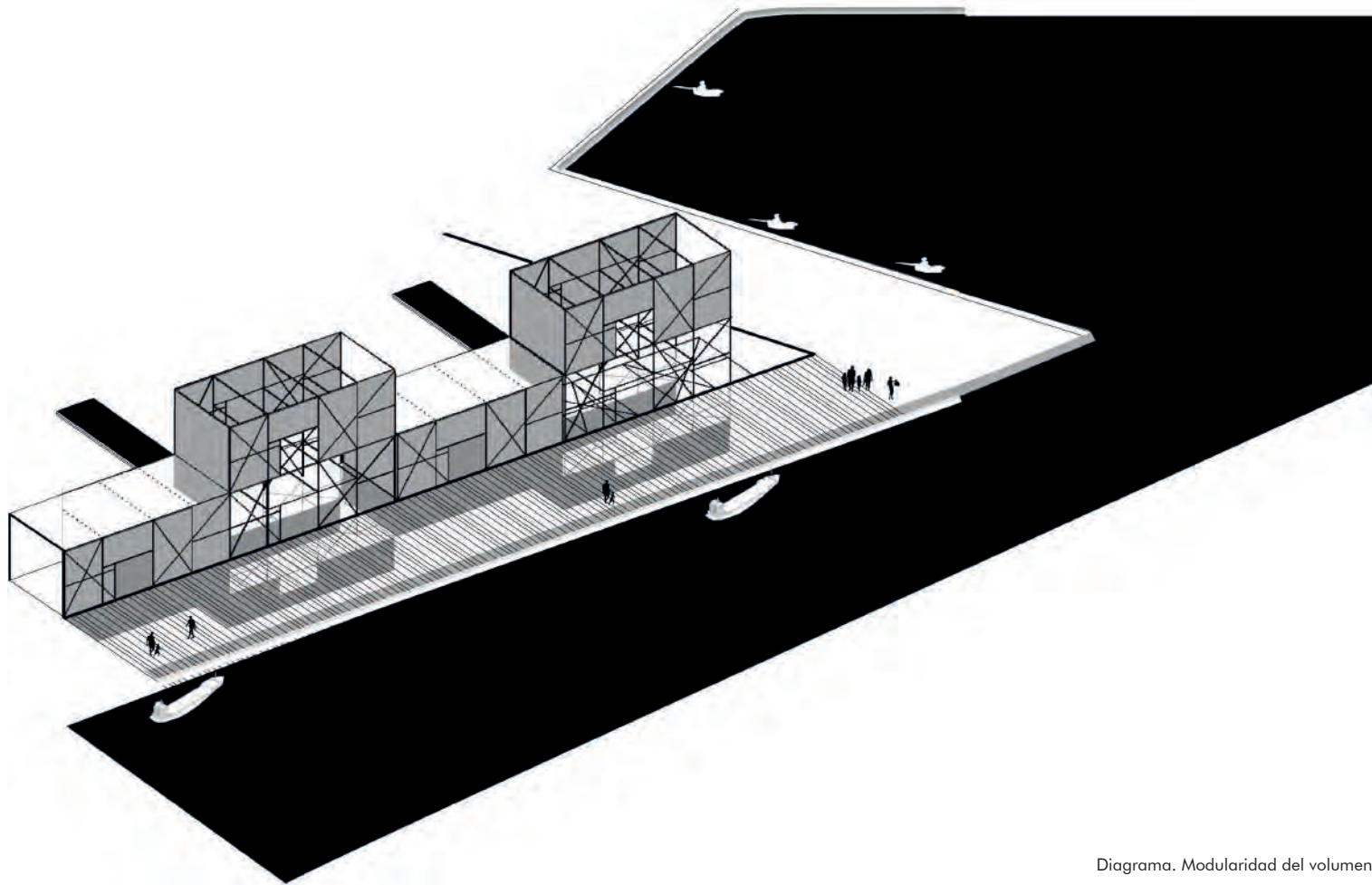


Diagrama. Modularidad del volumen  
y el muelle  
Fuente: Elaboración propia

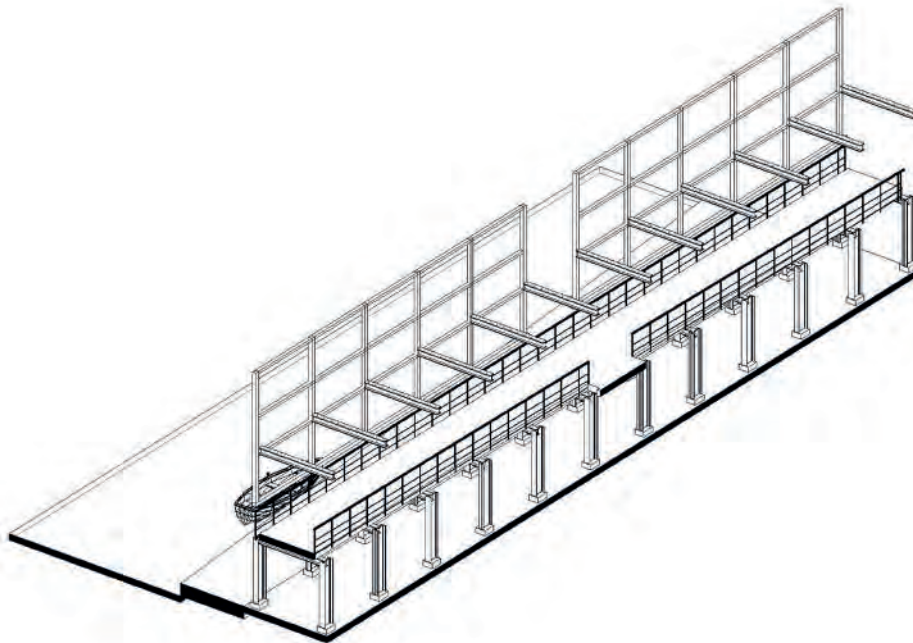


Diagrama. Continuidad del muelle en altura  
Fuente: Elaboración propia



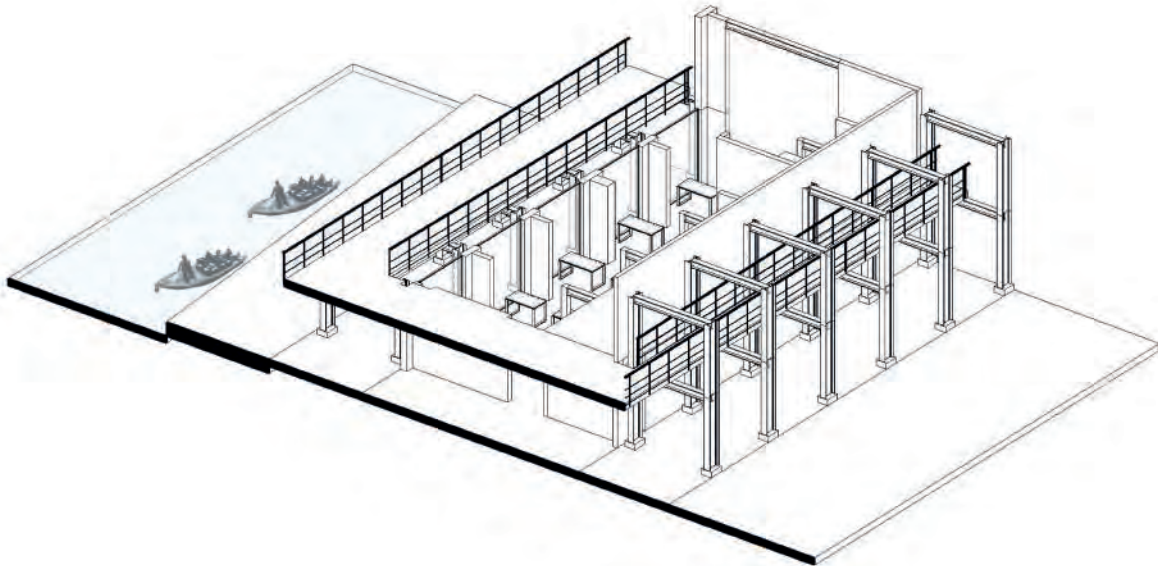


Diagrama. Intermedios de circulación  
Fuente: Elaboración propia

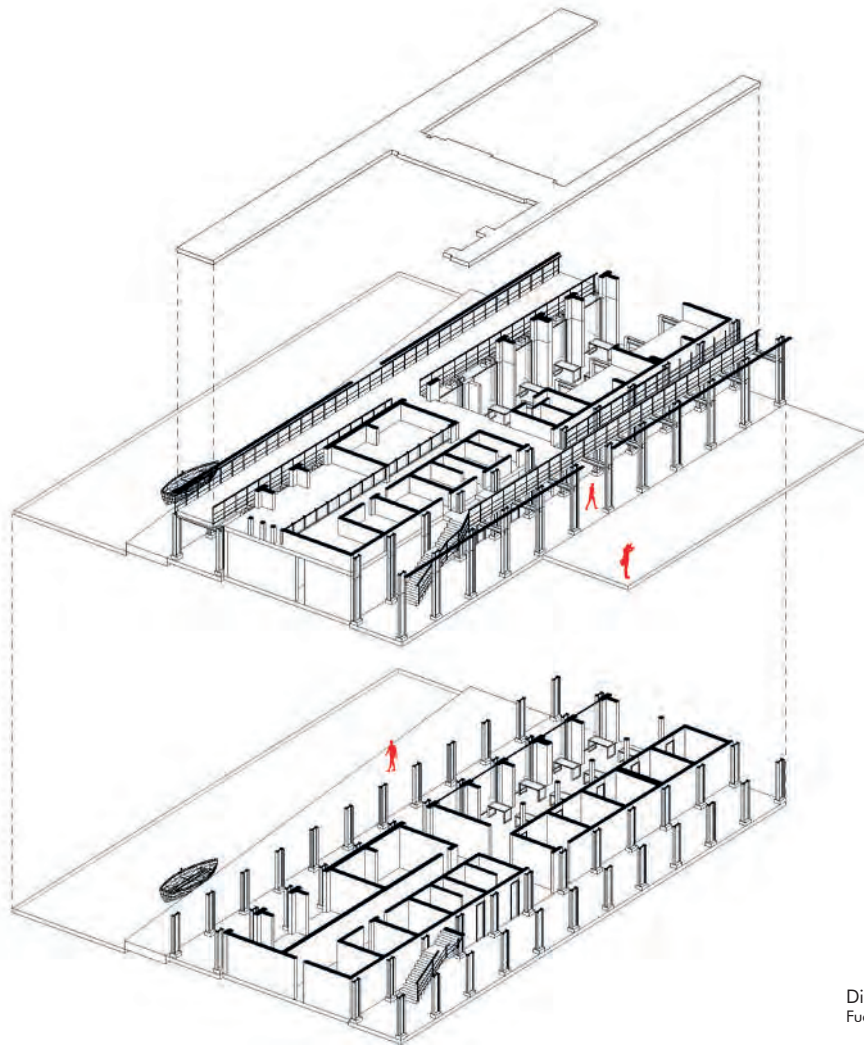


Diagrama. Continuidad programática  
Fuente: Elaboración propia

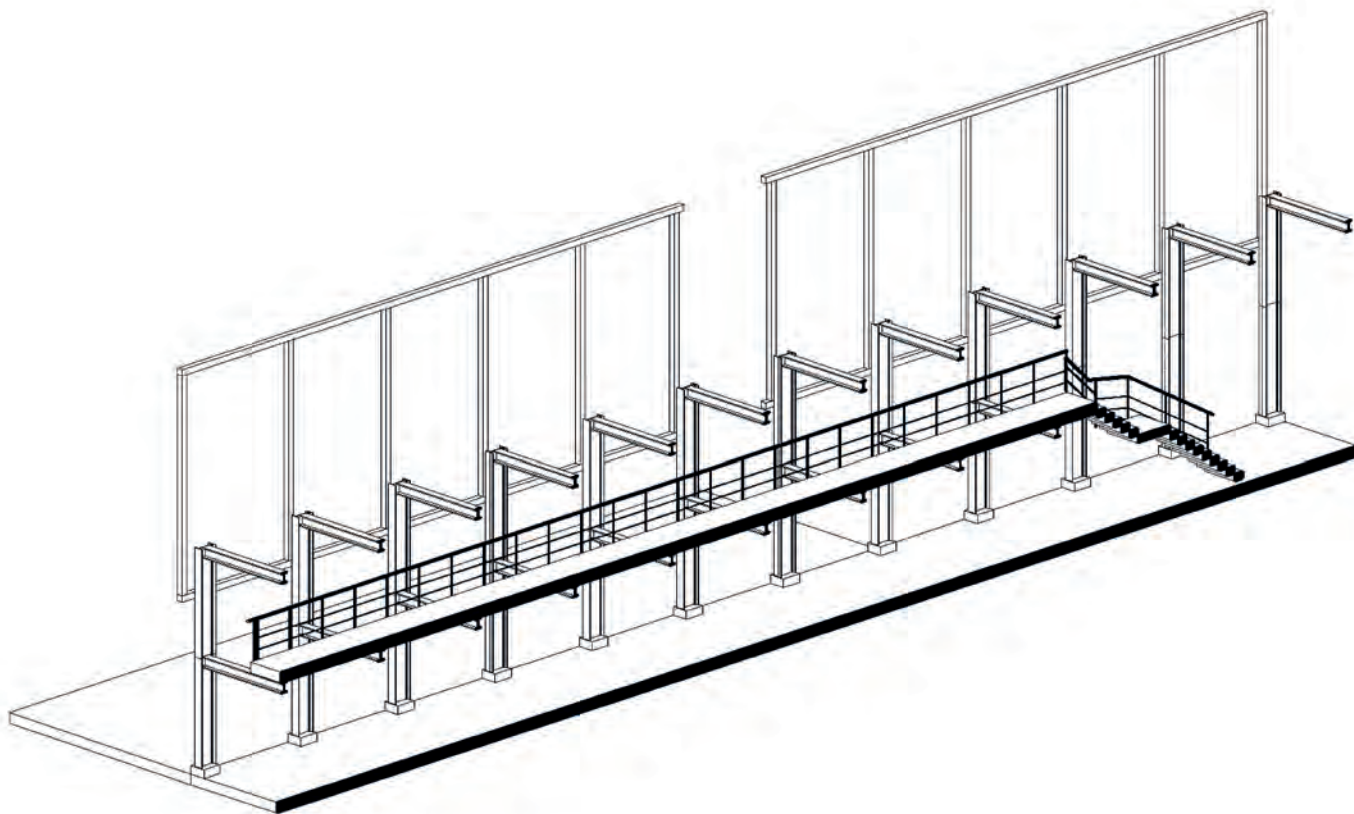
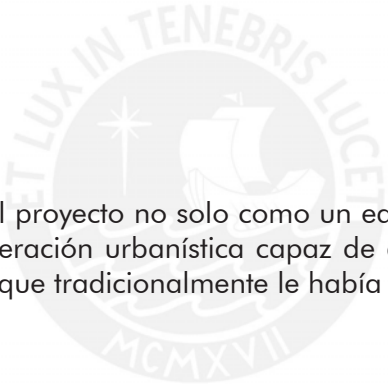


Diagrama. Umbral de circulación horizontal

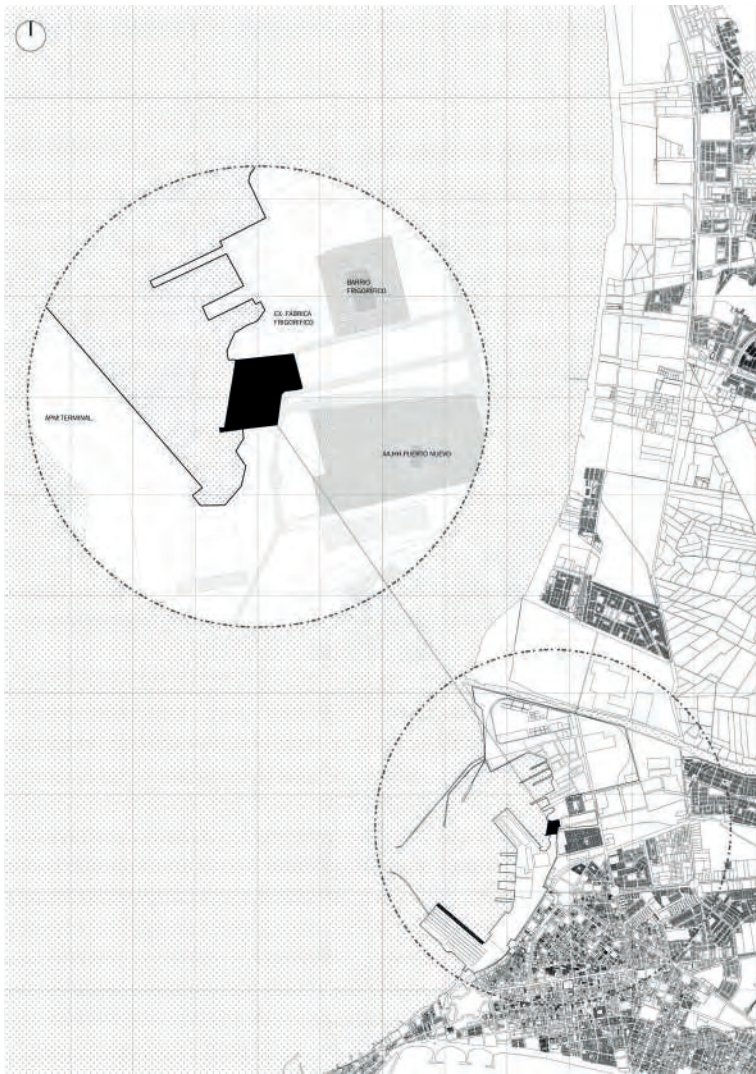


## 07

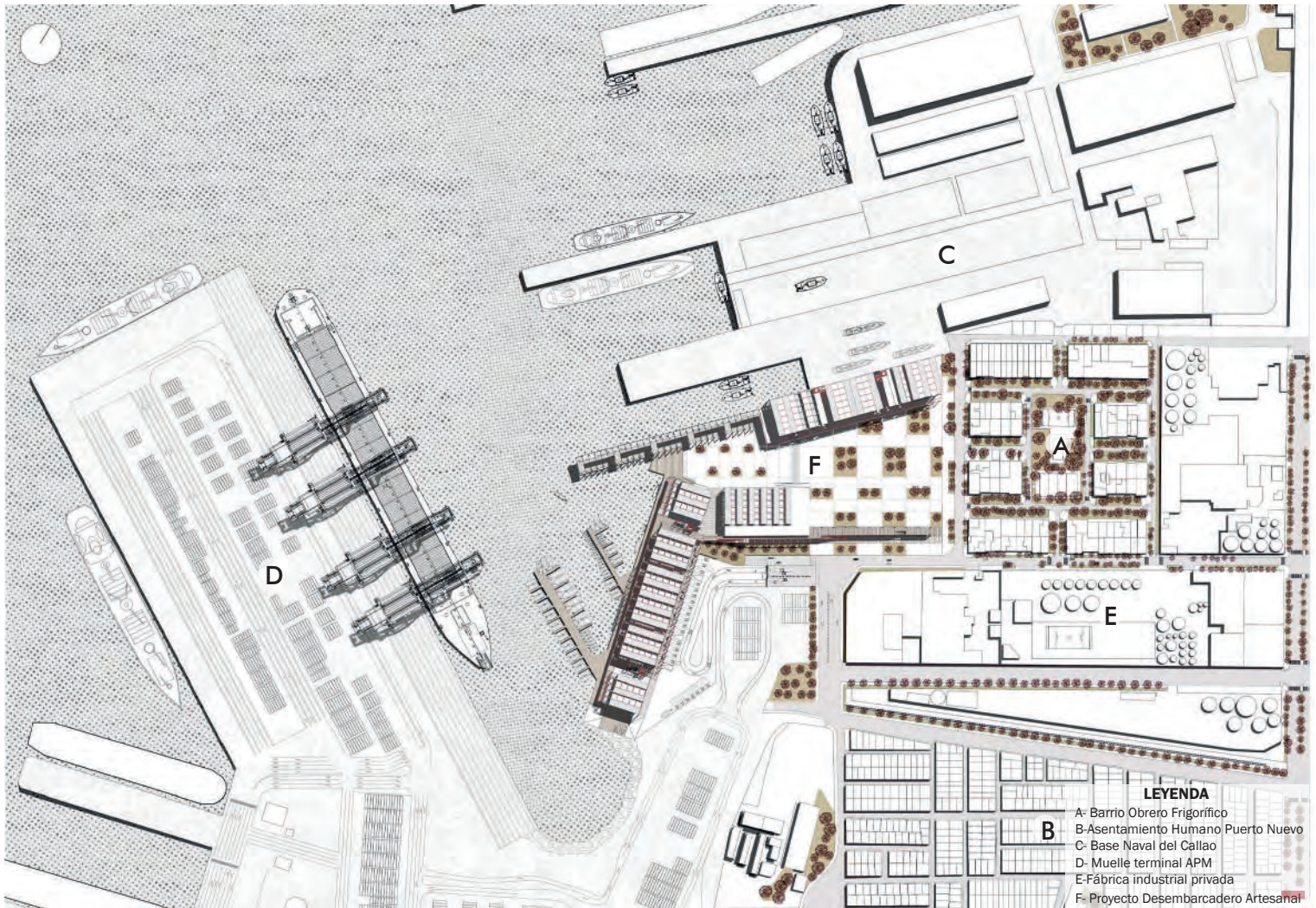
**EL EDIFICIO COMO INTERFAZ ENTRE EL ESPACIO PORTUARIO Y EL ESPACIO URBANO**



Se ha concebido al proyecto no solo como un edificio de referencia sino como una operación urbanística capaz de abrir al callao una zona de la ciudad que tradicionalmente le había dado la espalda.

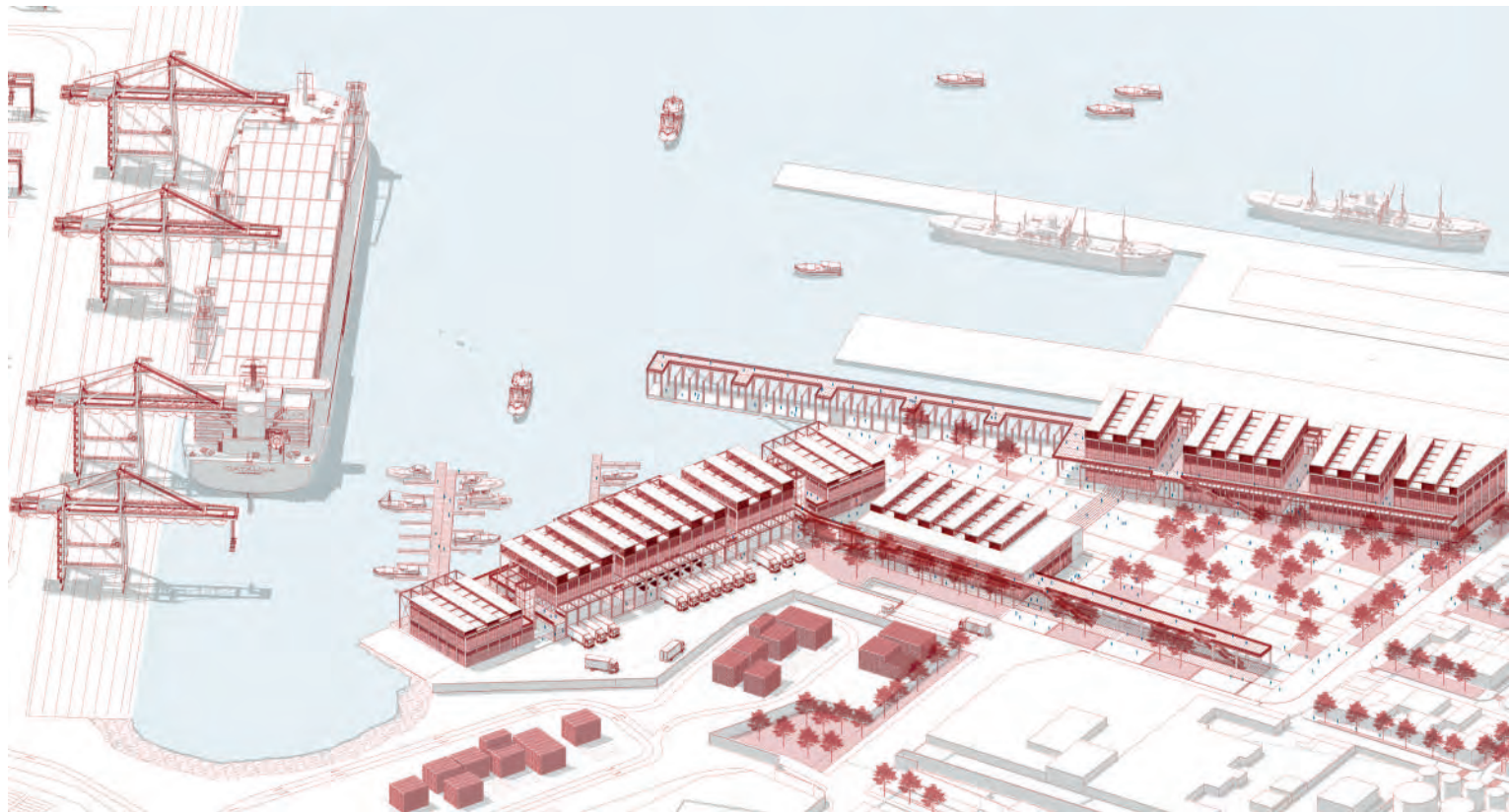


El sector a intervenir es un área de gran escala industrial ubicado en la Provincia Constitucional del Callao que colinda con el barrio obrero del frigorífico y por el litoral con un gran paisaje que se direcciona a la isla San Lorenzo. Esta zona se caracteriza por ser una de las más importantes de la ciudad de Lima por su importante aporte económico gracias a su puerto industrial y artesanal.

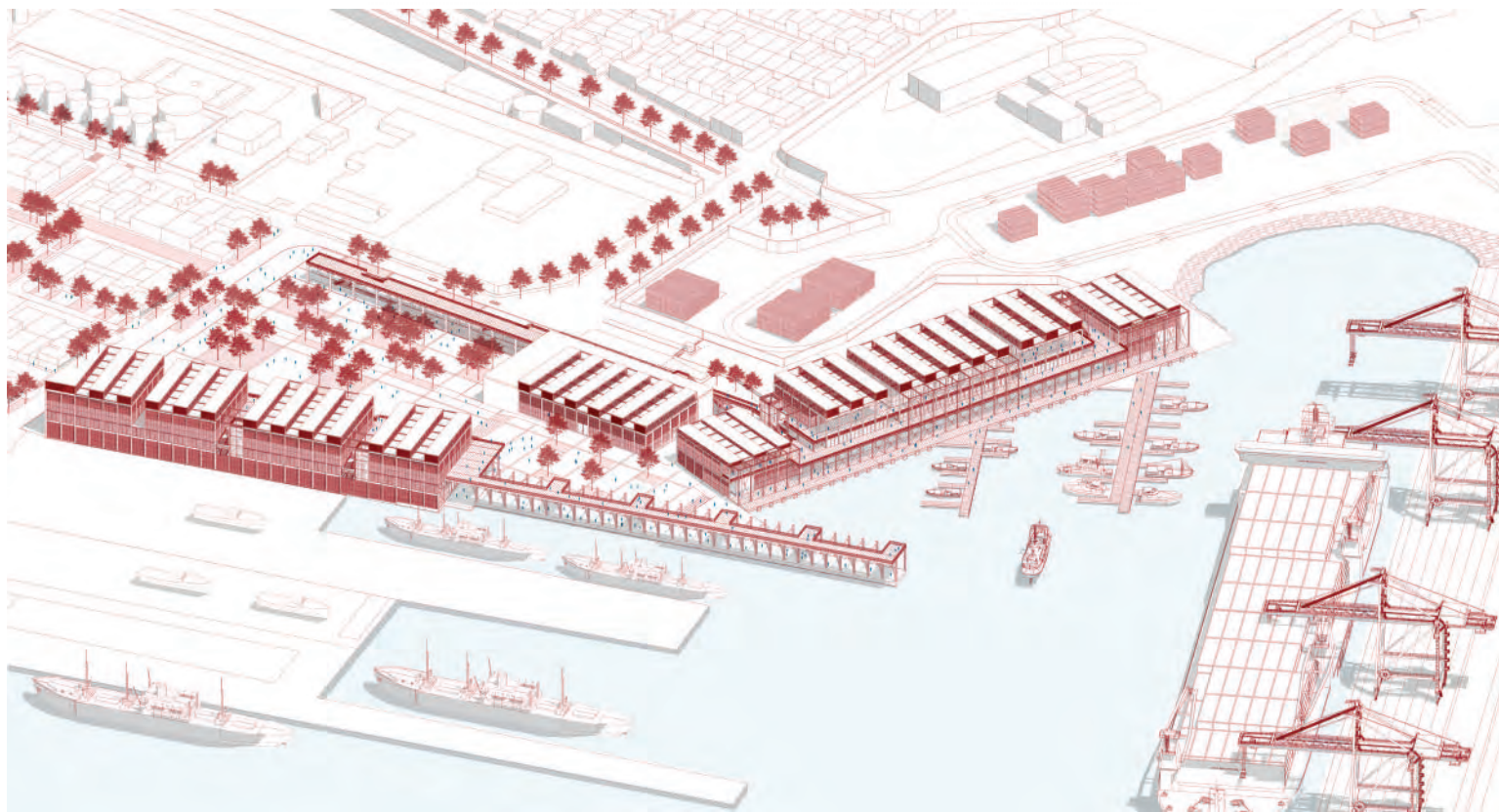


**LEYENDA**

- A- Barrio Obrero Frigorífico
- B-Asentamiento Humano Puerto Nuevo
- C- Base Naval del Callao
- D- Muelle terminal APM
- E-Fábrica industrial privada
- F- Proyecto Desembarcadero Artesanal



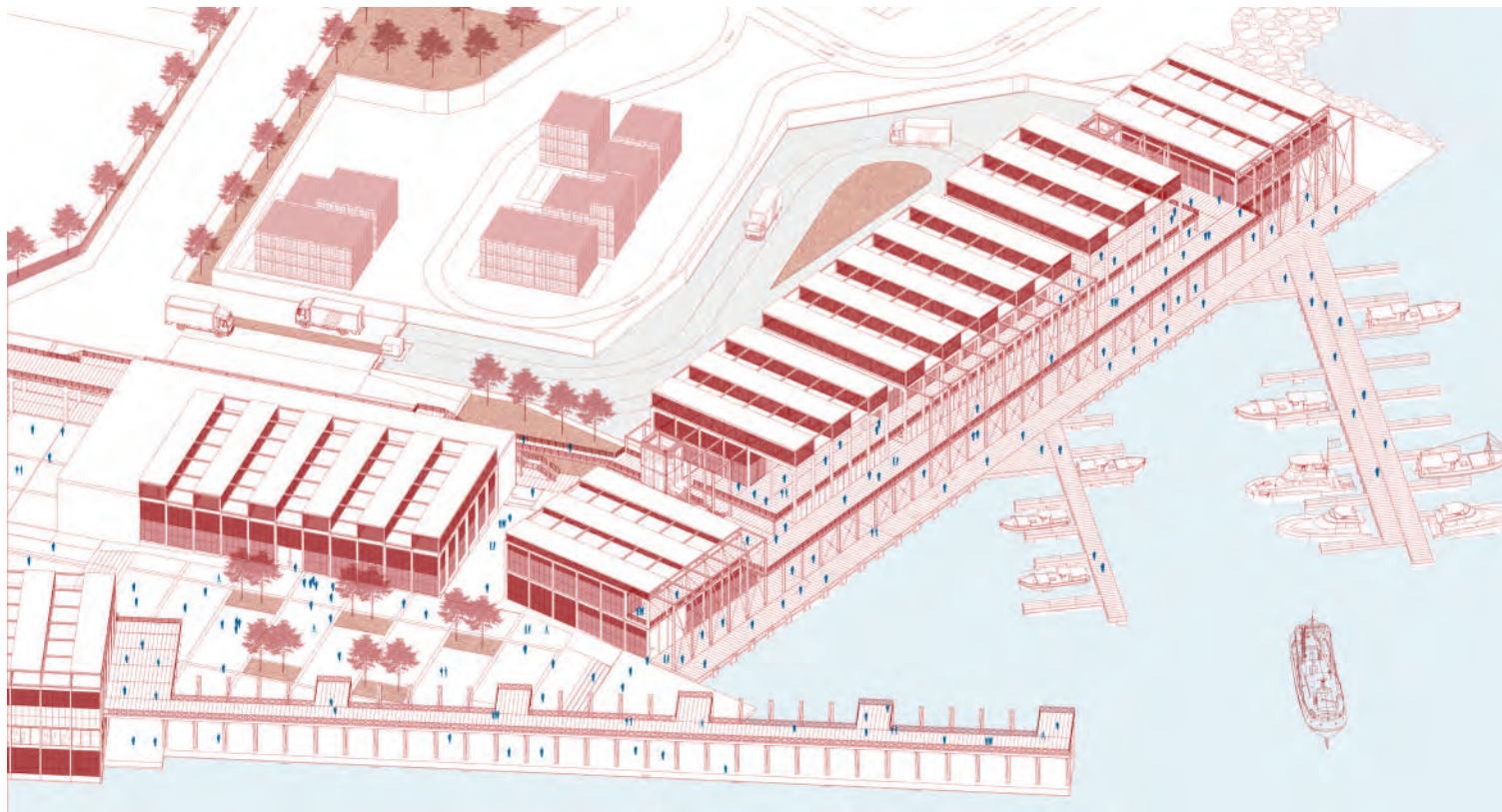




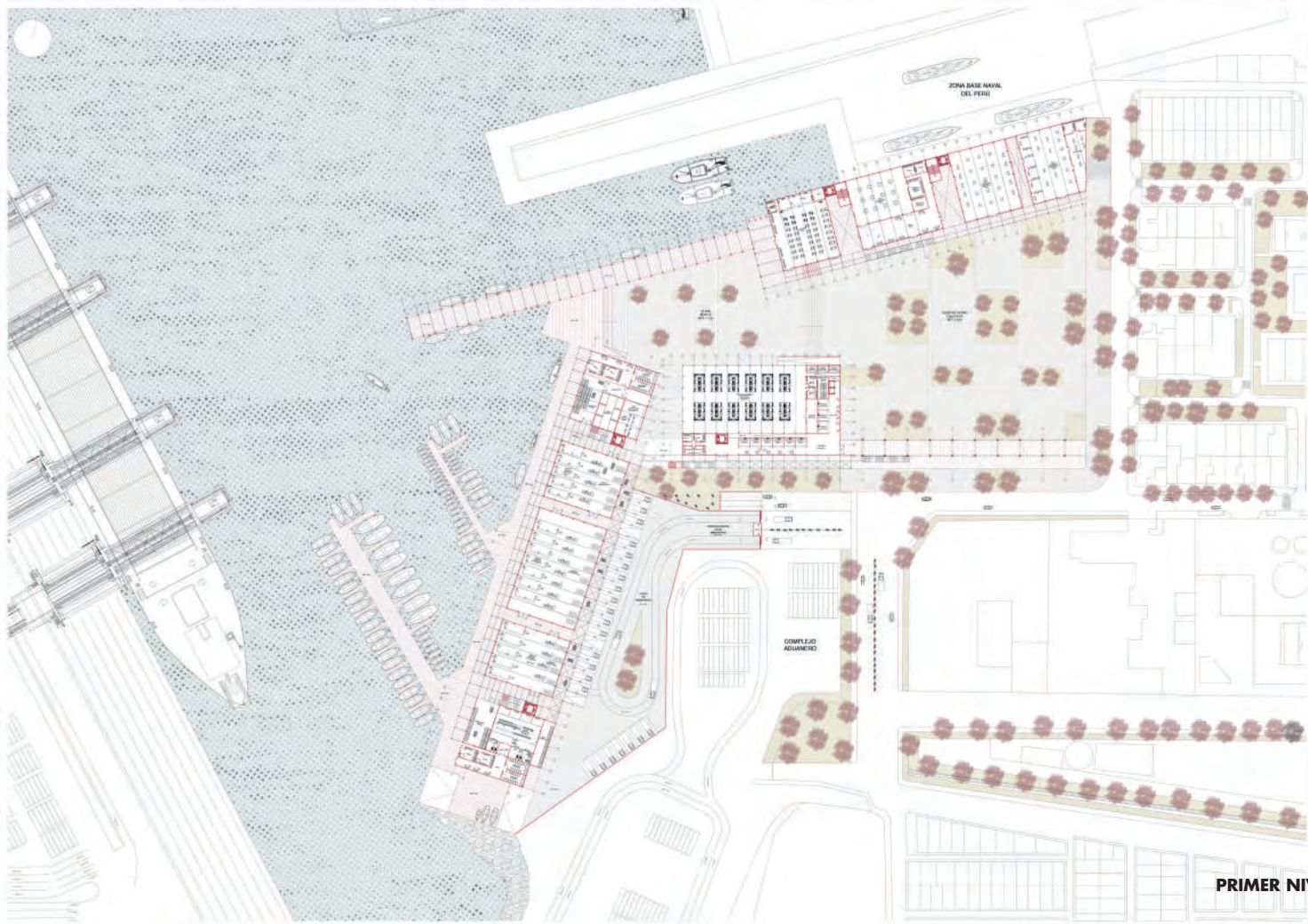


Este elemento físico incorpora el entorno portuario en ella, desvinculando la diferencia de lo que sucede entre lo que está en el agua y lo que sucede en el puerto. Asimismo, se define al muelle como un elemento capaz de adaptarse con flexibilidad al terreno del agua y al terreno de tierra donde las fronteras entre interior y exterior desaparecen.

El muelle alberga el programa principal del pescador artesanal que se desarrolla en el exterior e interior del edificio en el área de lavado y esvicerado.



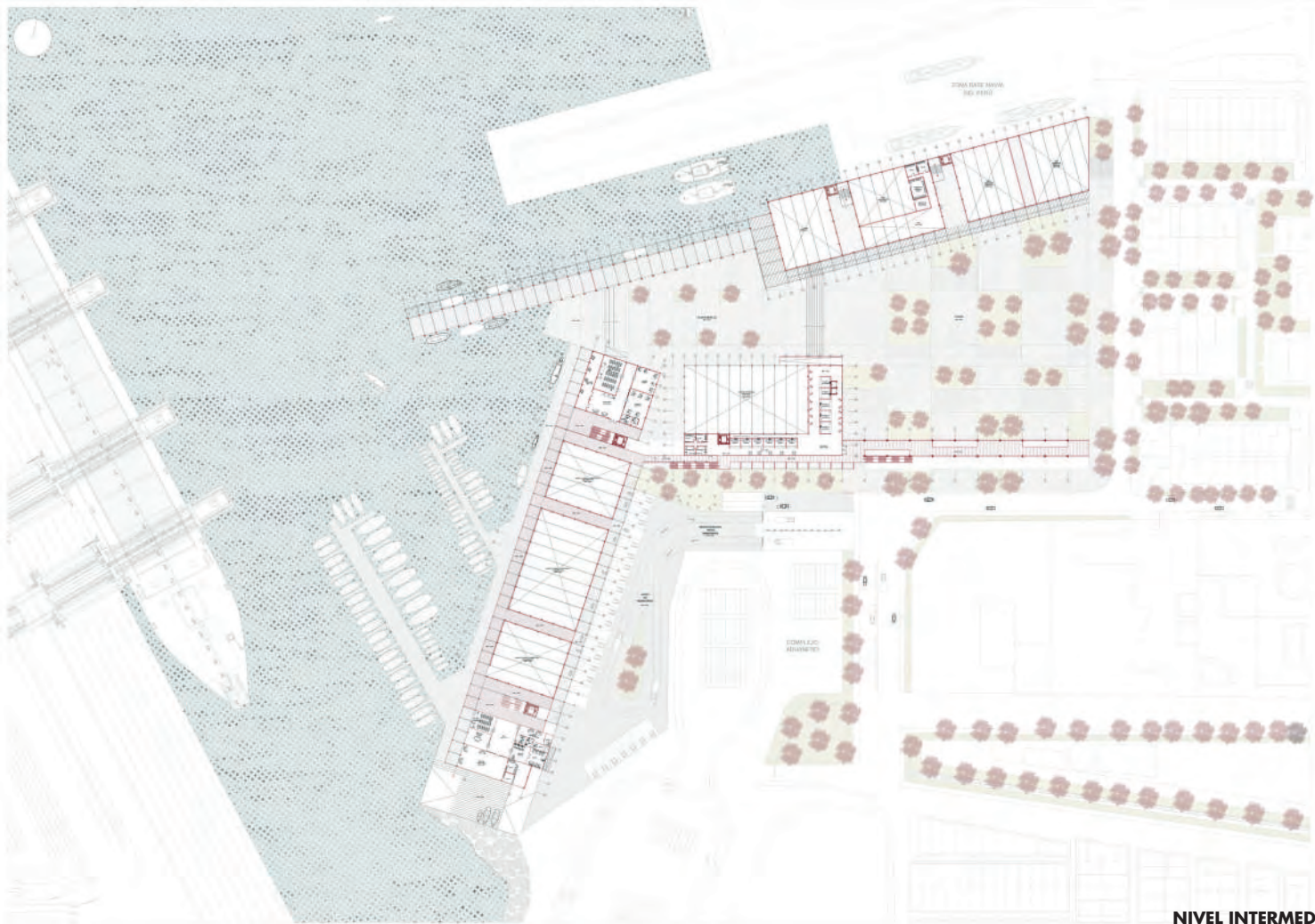
**NUEVO CENTO PARA EL DESEMBARCADERO PESQUERO  
ARTESANAL DEL CALLAO**  
AXONOMETRÍA  
CONTINUIDAD DEL MUELLE EN ALTURA

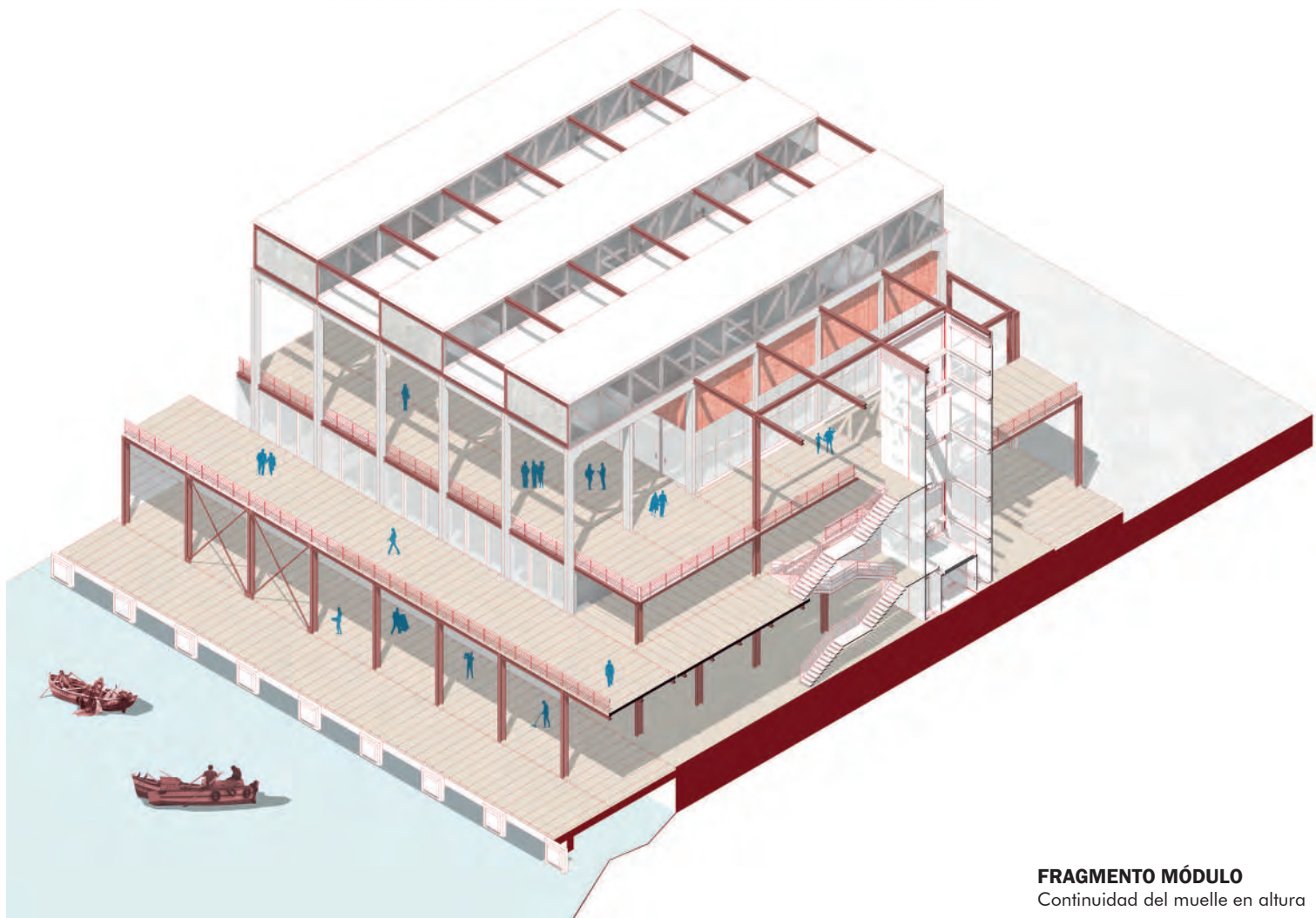


ZONA BASE NAVAL  
DEL PERU

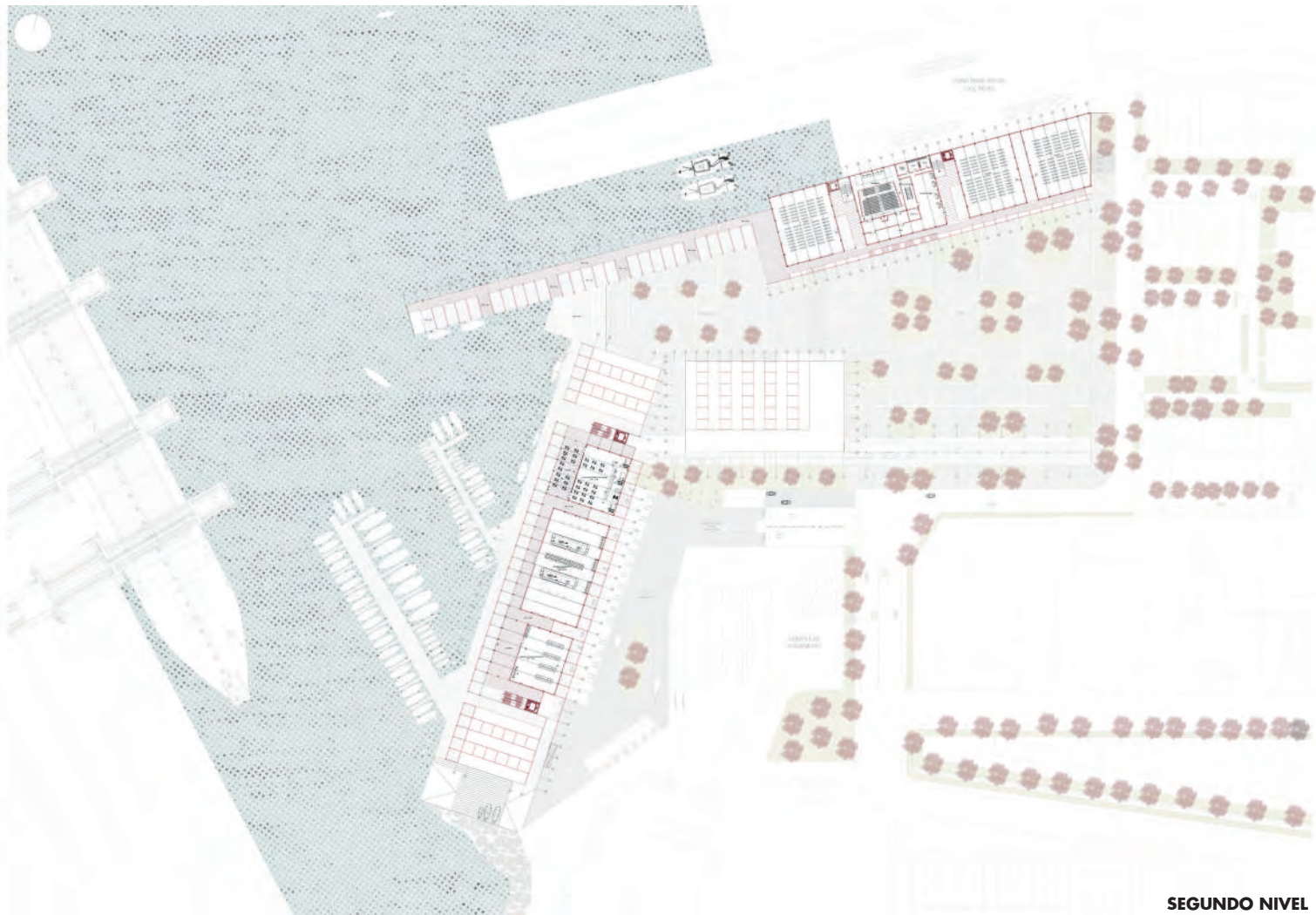
COMPLEJO  
AJUMERADO

PRIMER NIVEL

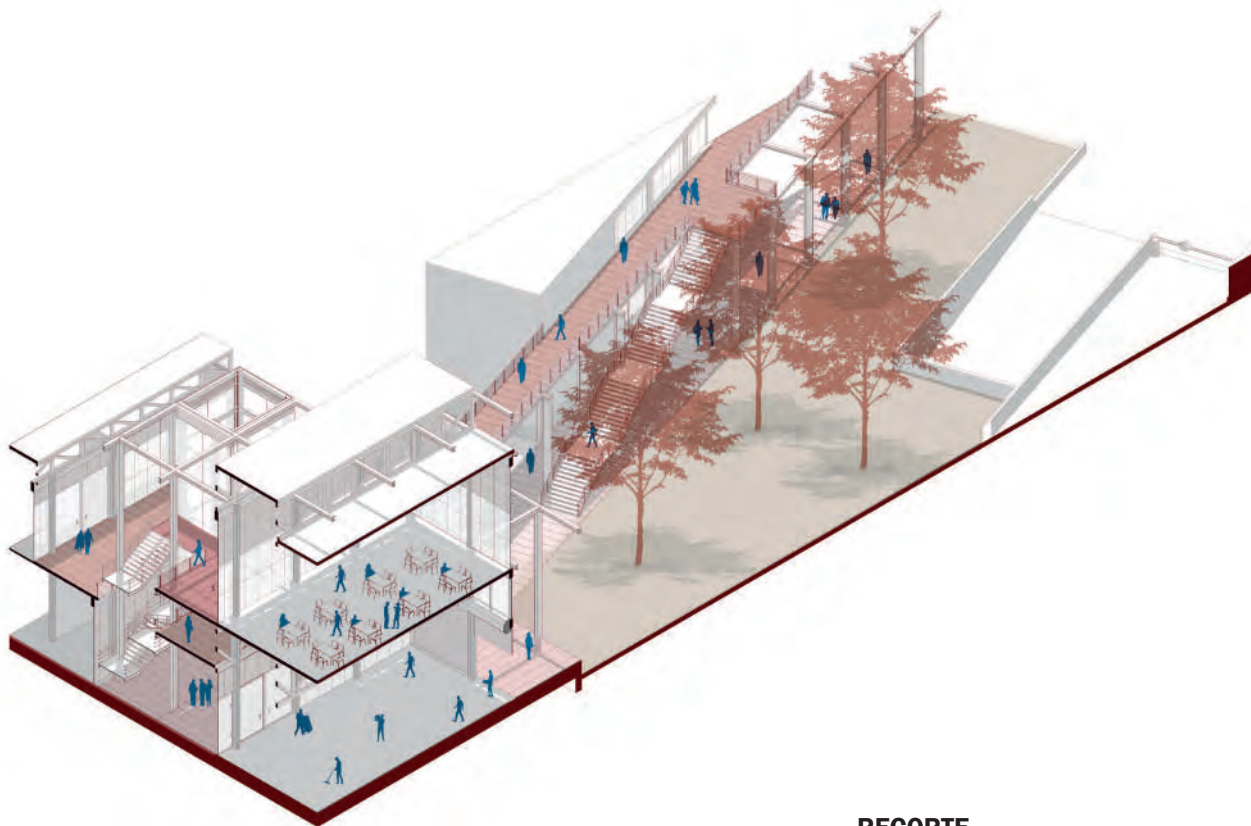




**FRAGMENTO MÓDULO**  
Continuidad del muelle en altura







**RECORTE**

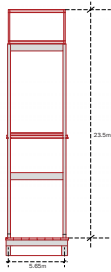
Intermedios de circulación horizontal y vertical: el muelle en altura



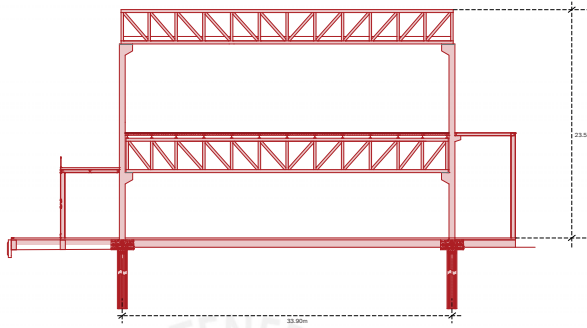
09

**LÍMITE COMO FENÓMENO:** pasarela umbral y la desmaterialización del cerramiento

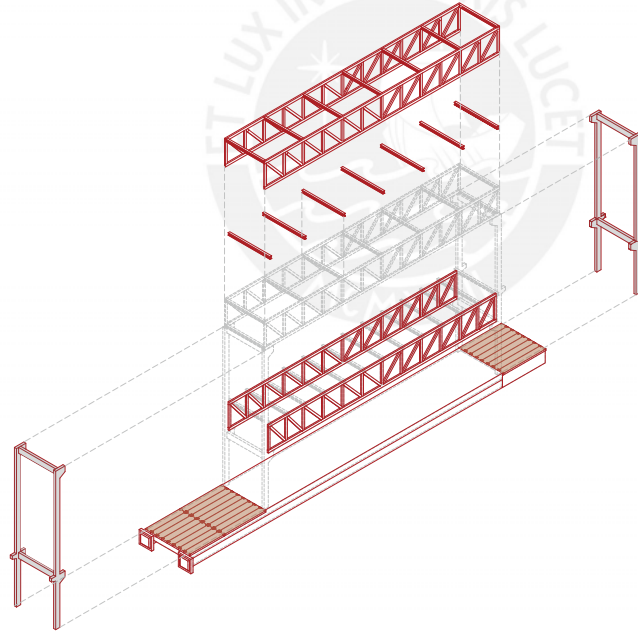
Desde la organización espacial, el edificio se estructura de dos niveles muy importantes, el nivel técnico y el nivel público. El nivel técnico que se encuentra en el primer nivel contiene al programa industrial con los espacios adecuados para desarrollar la actividad pesquera artesanal; por otro lado, el nivel público, que se encuentra en el segundo nivel, alberga los espacios como el restaurante gastronómico, el supermercado gastronómico, terrazas y pasarelas para contemplar el espacio portuario. En el interior, la vista fluye libremente debido a la utilización de materiales ligeros y translúcidos o semi opacos que permitan que las actividades externas del edificio se trasladen al interior del mismo. Esta estructura de la fachada pasa inadvertida o se mantiene en un segundo plano, donde las zonas públicas de circulación crean un recorrido continuo con vistas panorámicas del puerto del Callao donde el borde se disuelve entre el entorno natural del puerto y las áreas internas del edificio permitiendo que las vistas fluyan en distintas direcciones.



VISTA FRONTAL

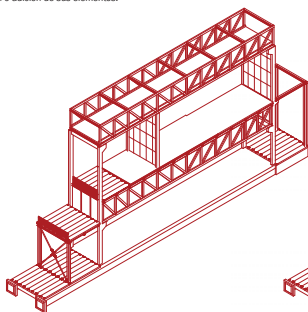


CORTE TRANSVERSAL

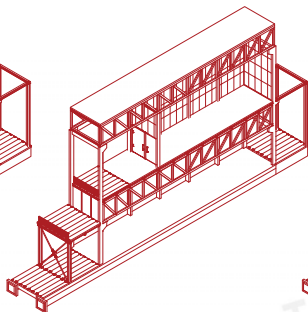


VISTA ISOMÉTRICA

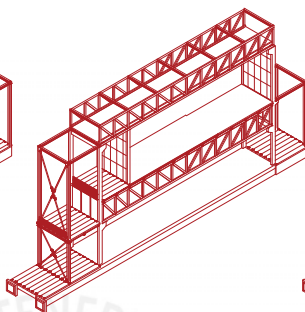
**VARIACIONES DE LA PIEZA:** el valor arquitectónico de la propuesta se centra en la adaptabilidad y montaje de la pieza a través de la sustracción o adición de sus elementos.



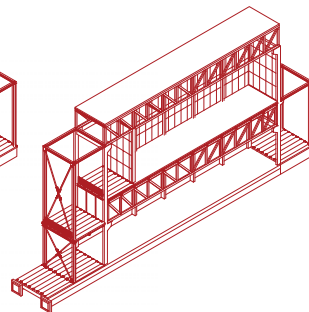
PASARELA+TERRAZA+TECHO DESCUBIERTO



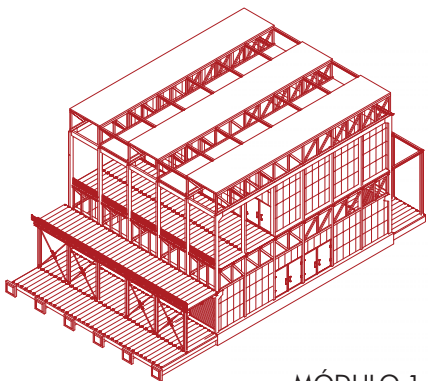
PASARELA+TERRAZA+TECHO CUBIERTO



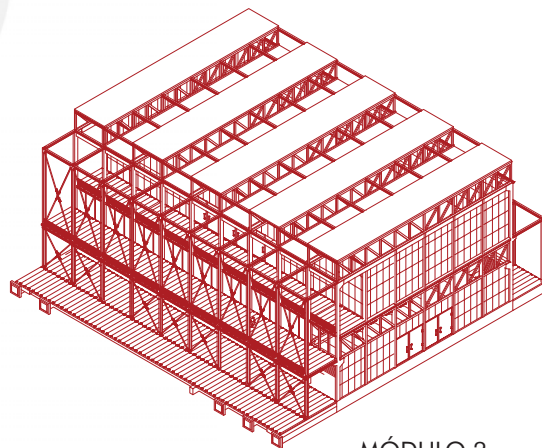
PASARELA UMBRAL+TERRAZA+TECHO CUBIERTO



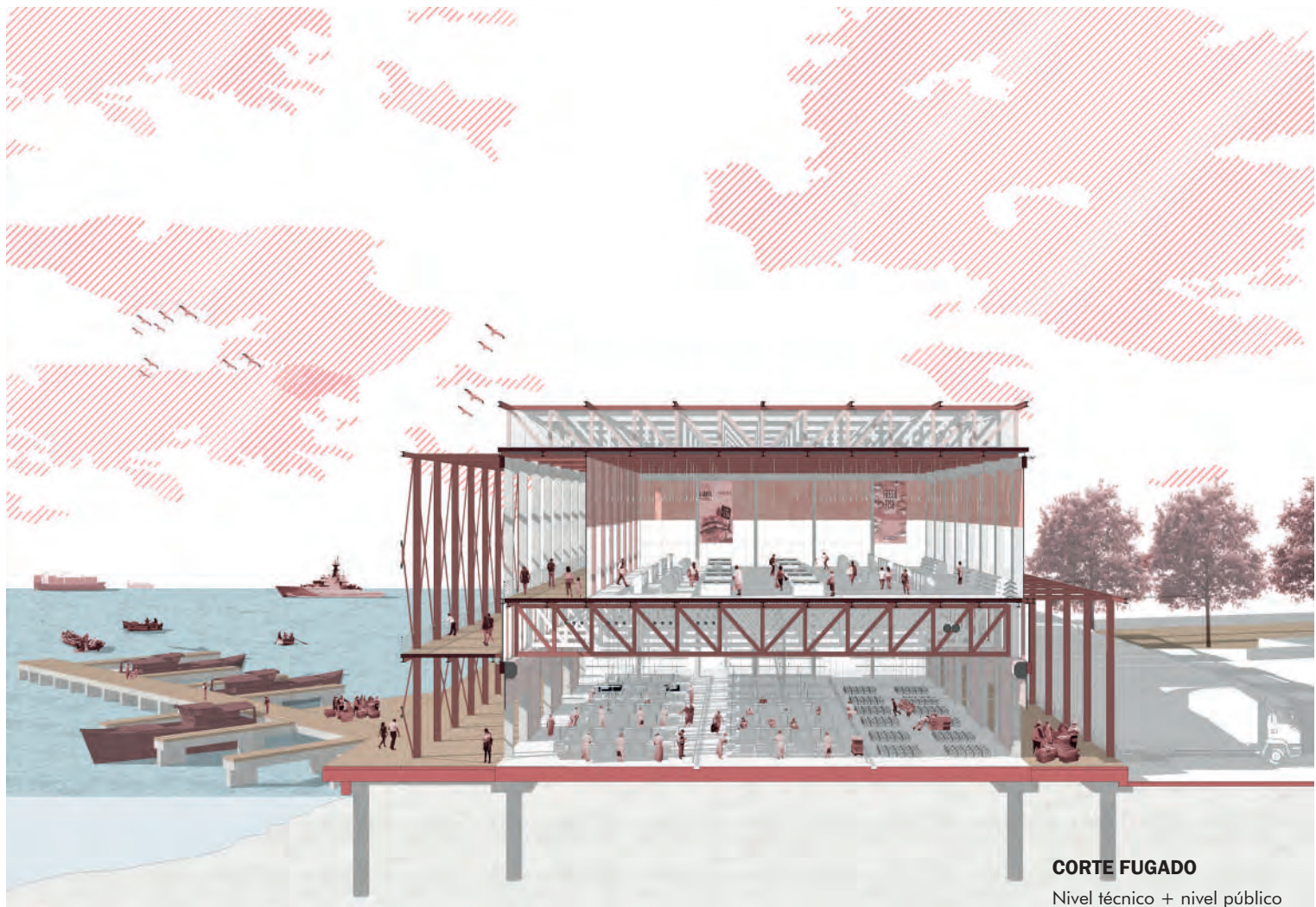
PASARELA UMBRAL+TERRAZA+TECHO DESCUBIERTO



MÓDULO 1  
5 piezas

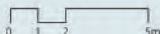
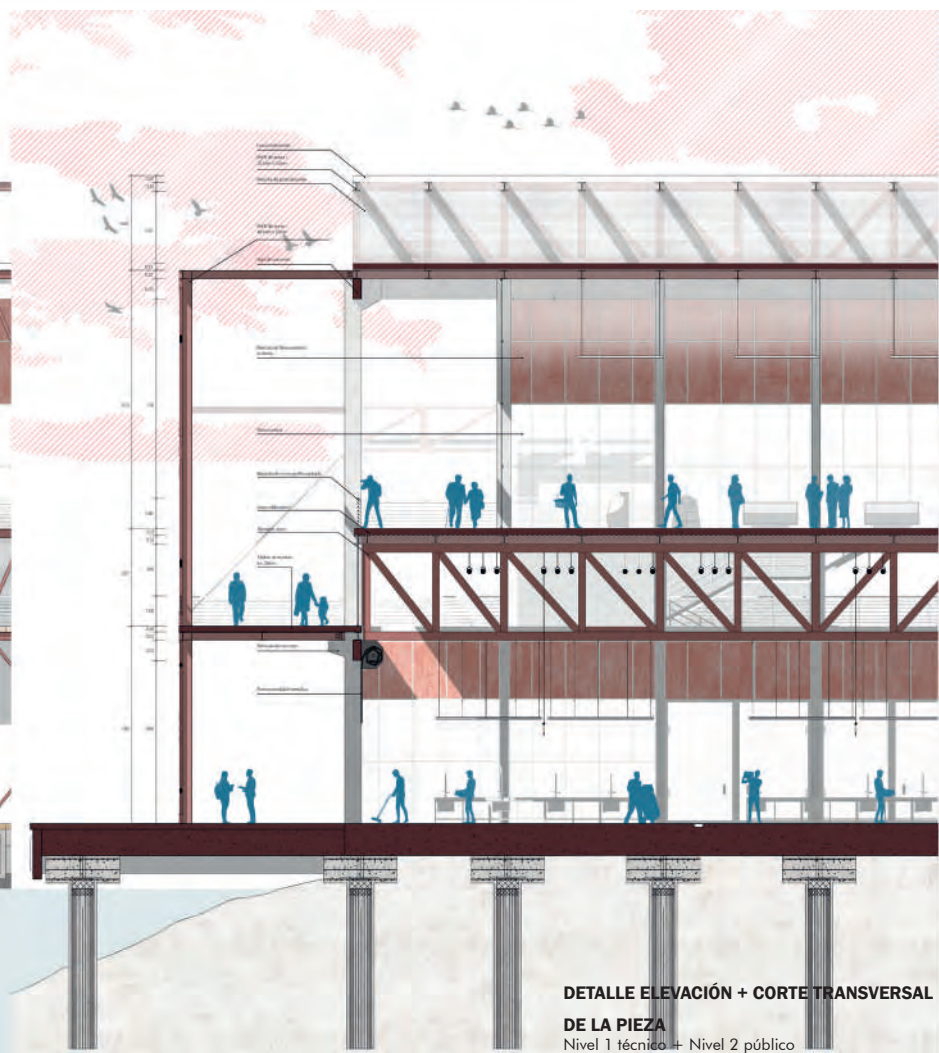
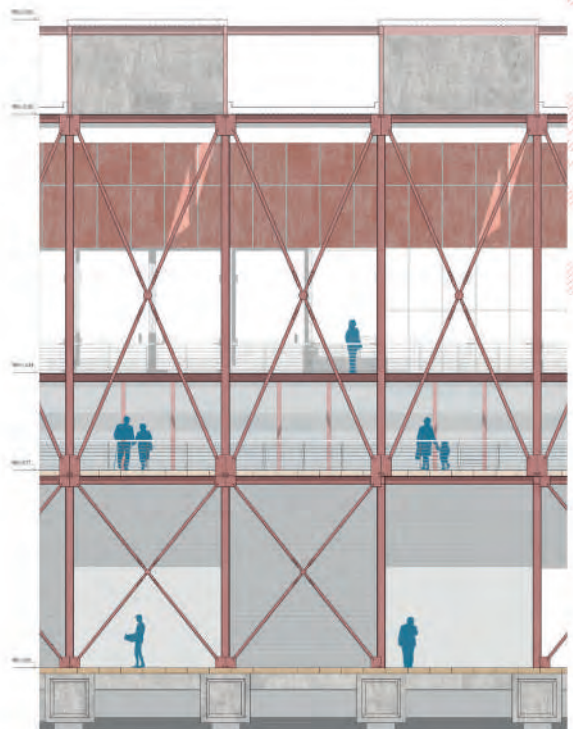


MÓDULO 2  
9 piezas

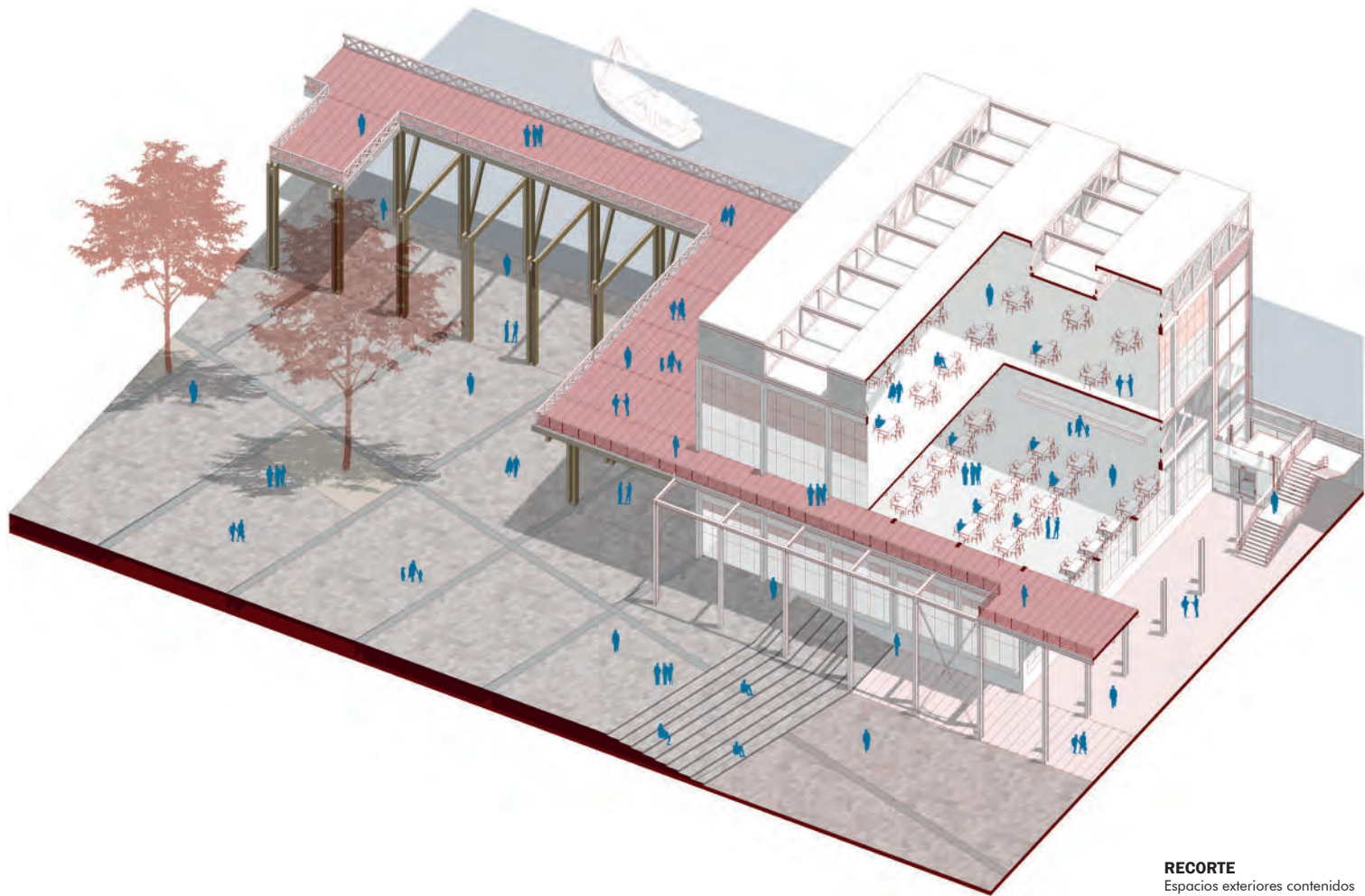


**CORTE FUGADO**

Nivel técnico + nivel público

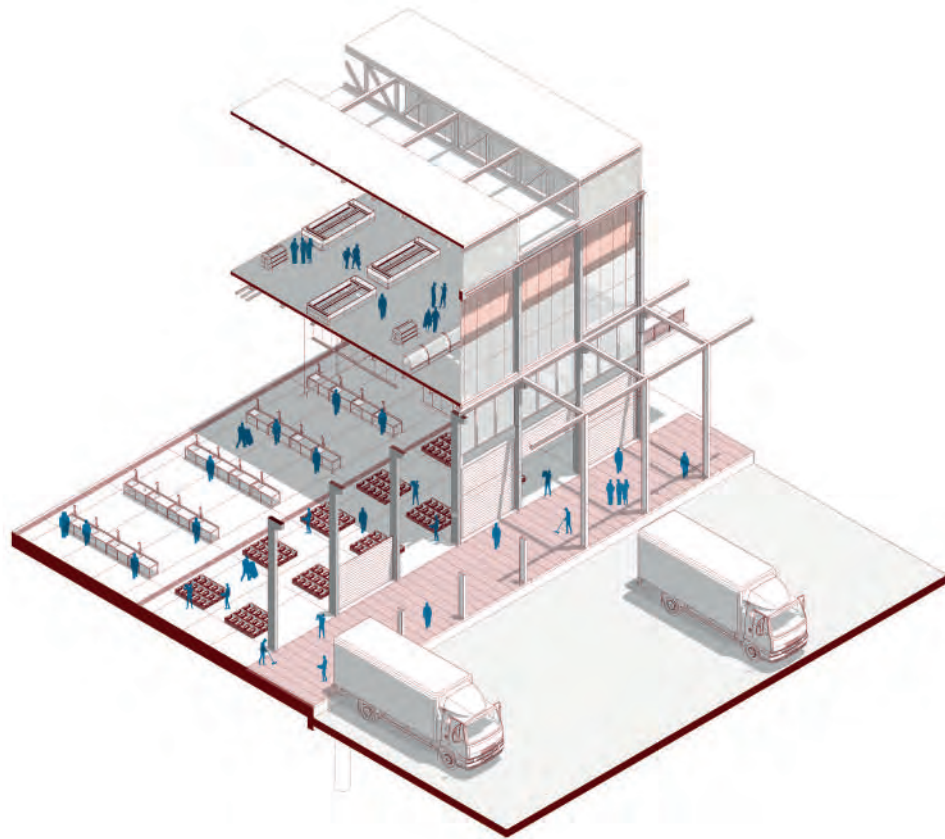


**DETALLE ELEVACIÓN + CORTE TRANSVERSAL**  
**DE LA PIEZA**  
 Nivel 1 técnico + Nivel 2 público

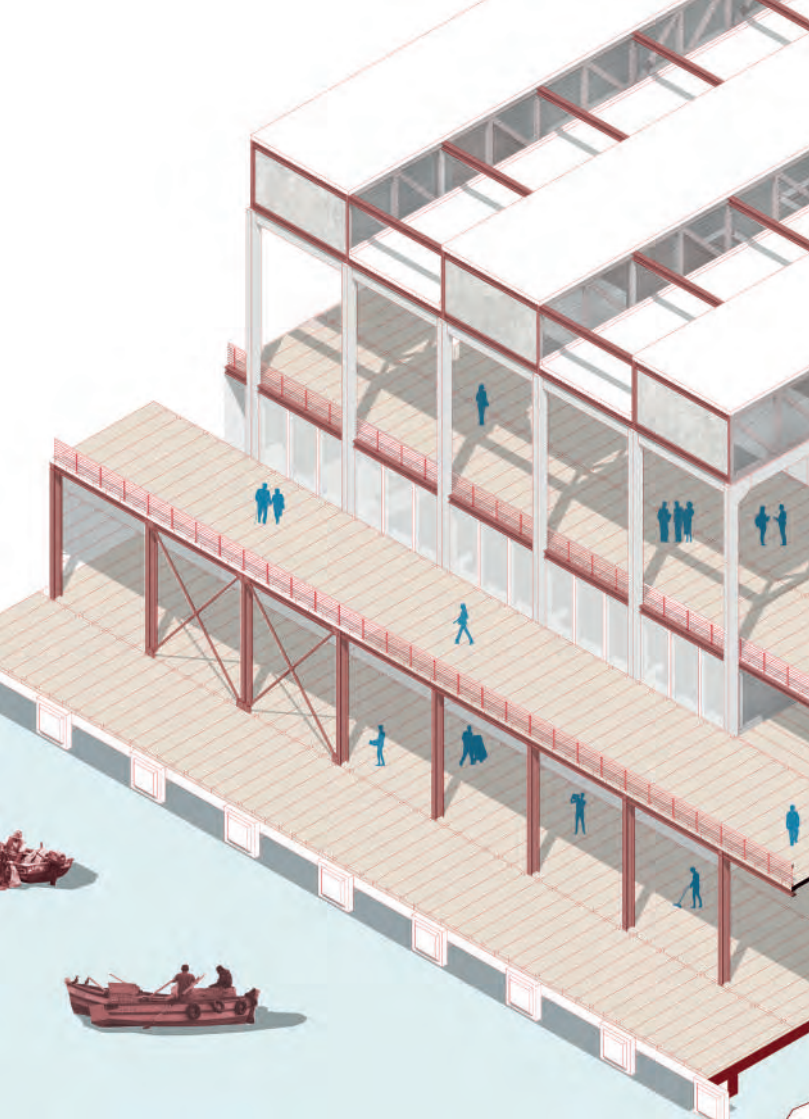


**RECORTE**  
Espacios exteriores contenidos





**RECORTE**  
Relación espacial entre interior y exterior

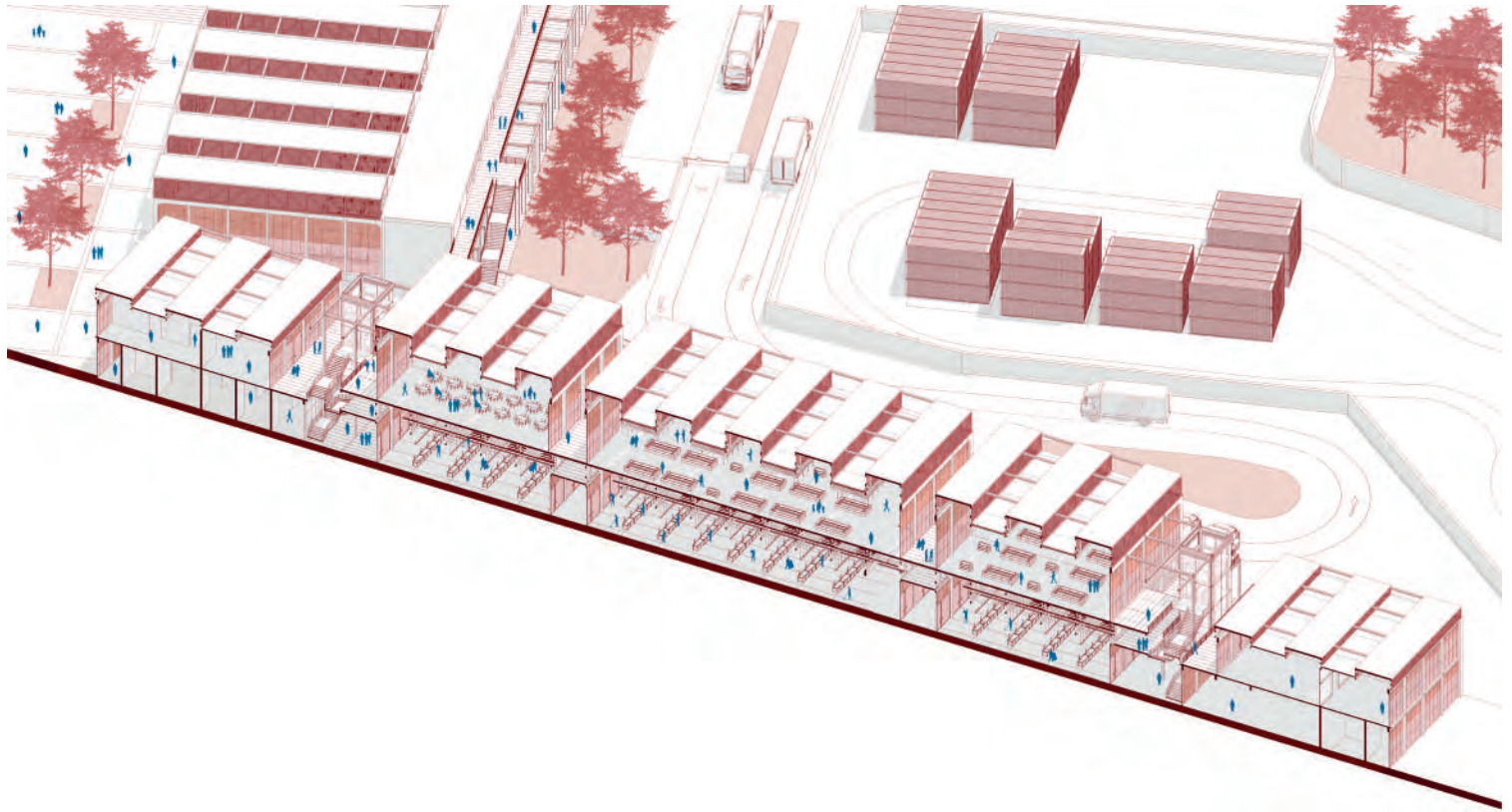


# 10

**LÍMITE COMO LUGAR DE ENCUENTRO:**  
**Umbral sin masa, entre el interior y exterior**



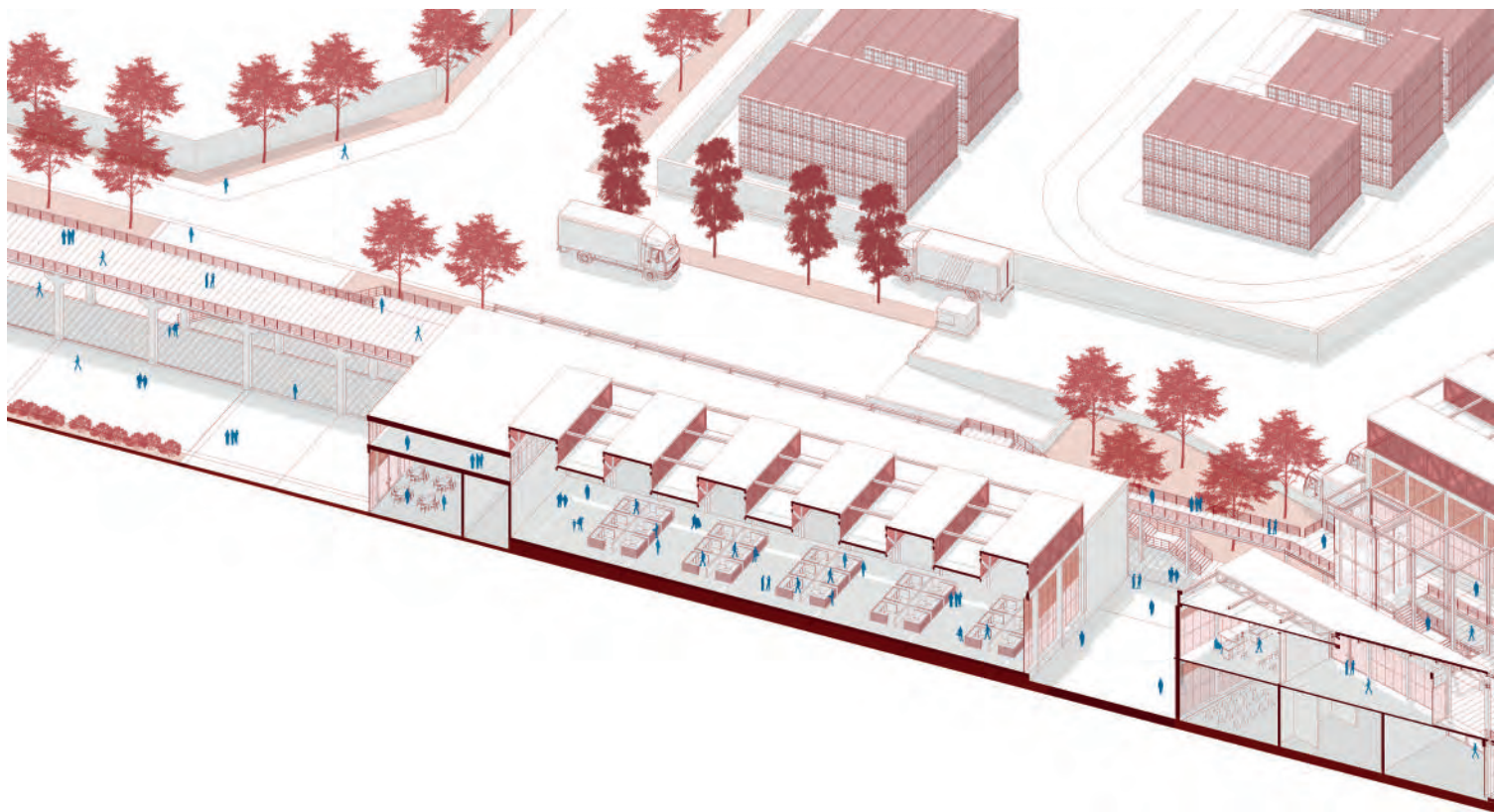
Se crea un patrón que alberga estructura, cerramiento, cubierta y organiza el plano del suelo a través de llenos y vacíos con doble altura. La organización de volúmenes muy regulares que se integran al paisaje portuario permite crear espacios intermedios que se conectan a través de las pasarelas que rodean al edificio. Asimismo, el edificio se organiza por volúmenes rectangulares con iluminación cenital por las teatinas que organizan el conjunto de forma longitudinal.



**CORTE ISOMÉTRICO**

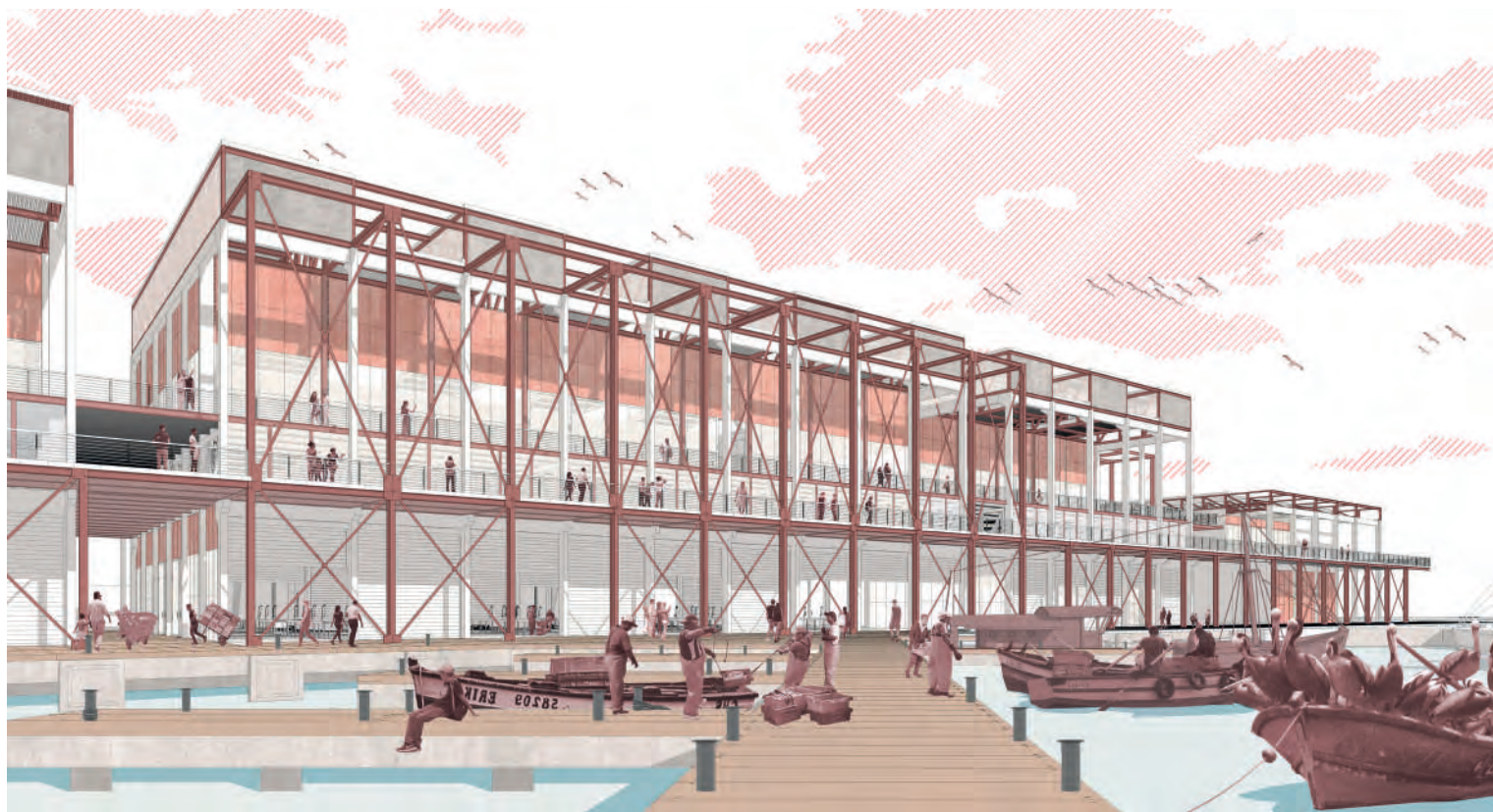
Nivel 1 técnico + nivel 2 público

Una secuencia de volúmenes muy regulares que se integran al paisaje portuario conectados por espacios intermedios



**CORTE ISOMÉTRICO**

Mercado gastronómico + plaza

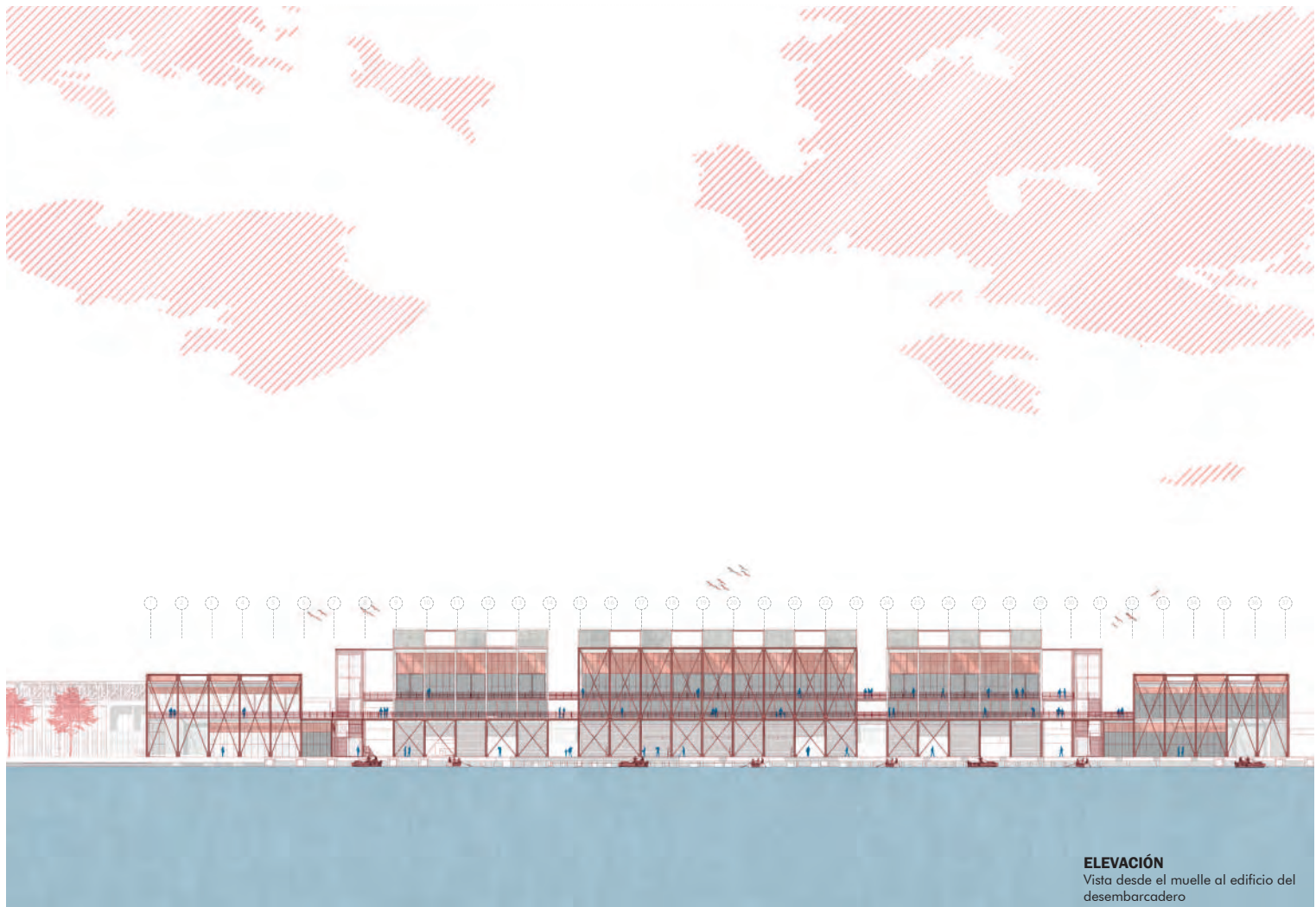


**PERSPECTIVA**  
Vista desde el muelle al edificio del  
desembarcadero



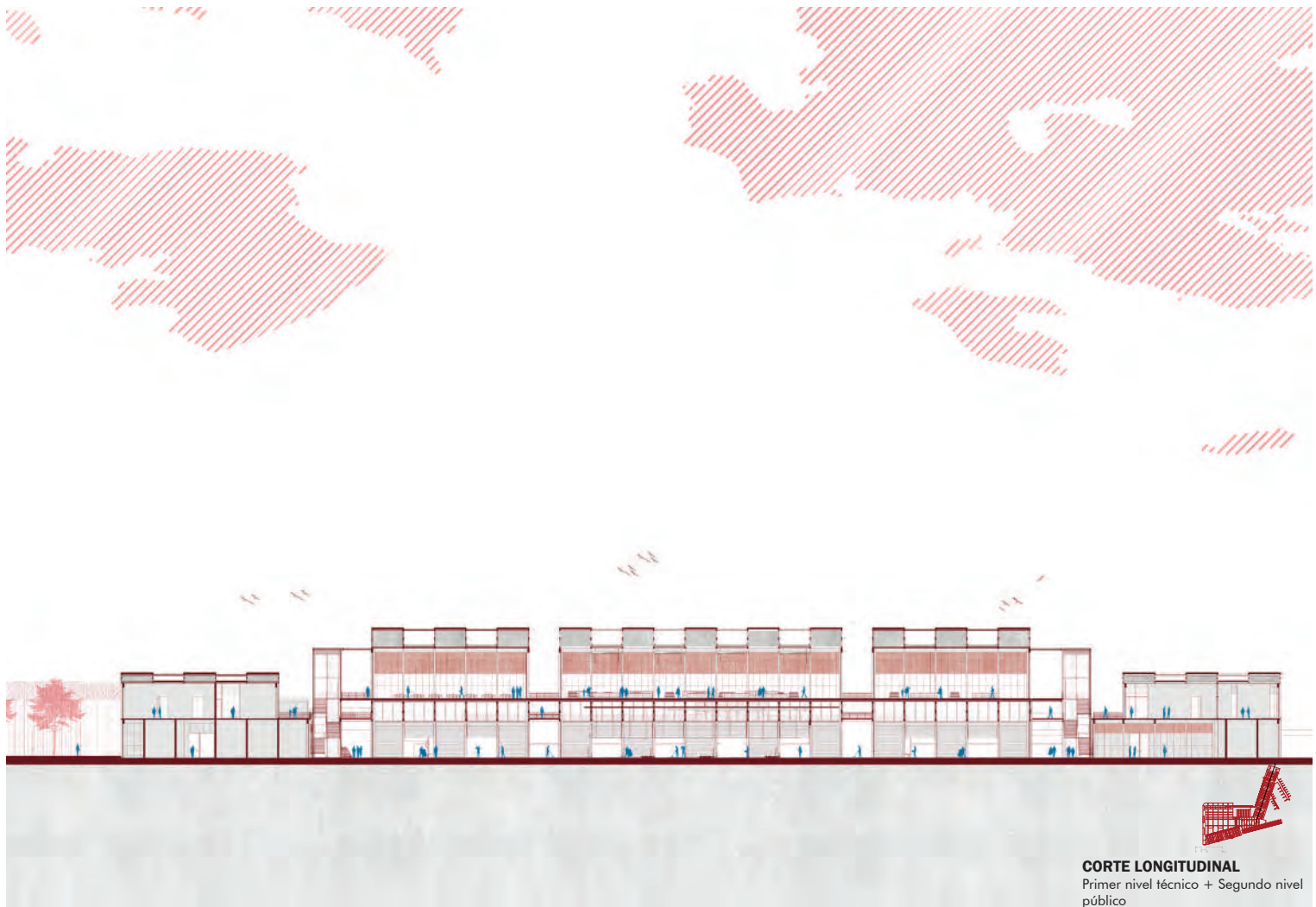
**PERSPECTIVA**

Vista desde la pasarela umbral hacia el puerto



**ELEVACIÓN**  
Vista desde el muelle al edificio del  
desembarcadero



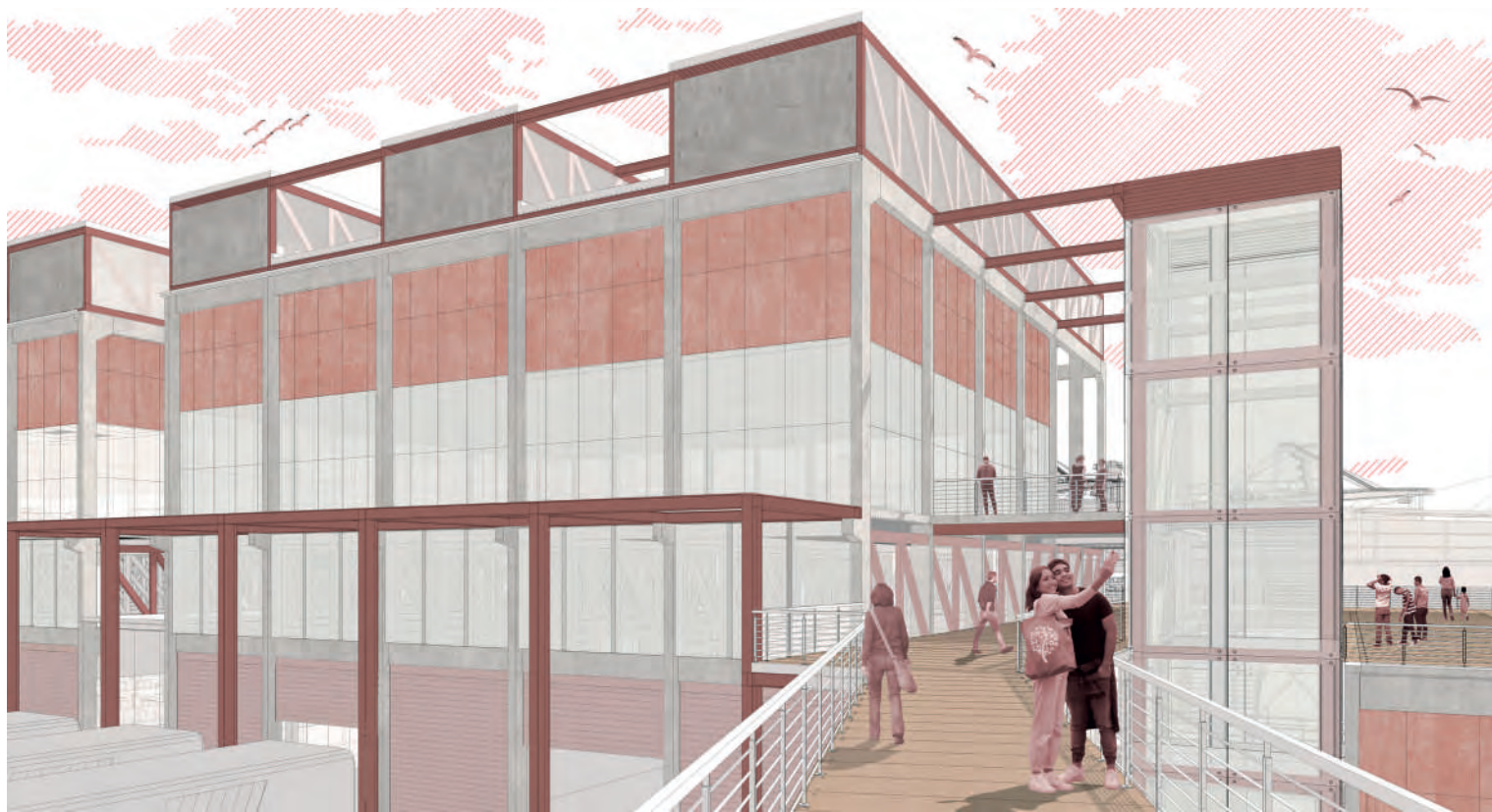


**CORTE LONGITUDINAL**  
Primer nivel técnico + Segundo nivel público



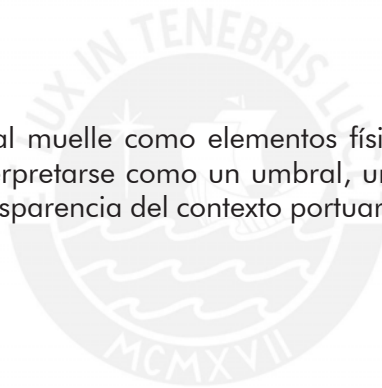
**PERSPECTIVA**

Vista desde la plaza central hacia el patio de maniobras



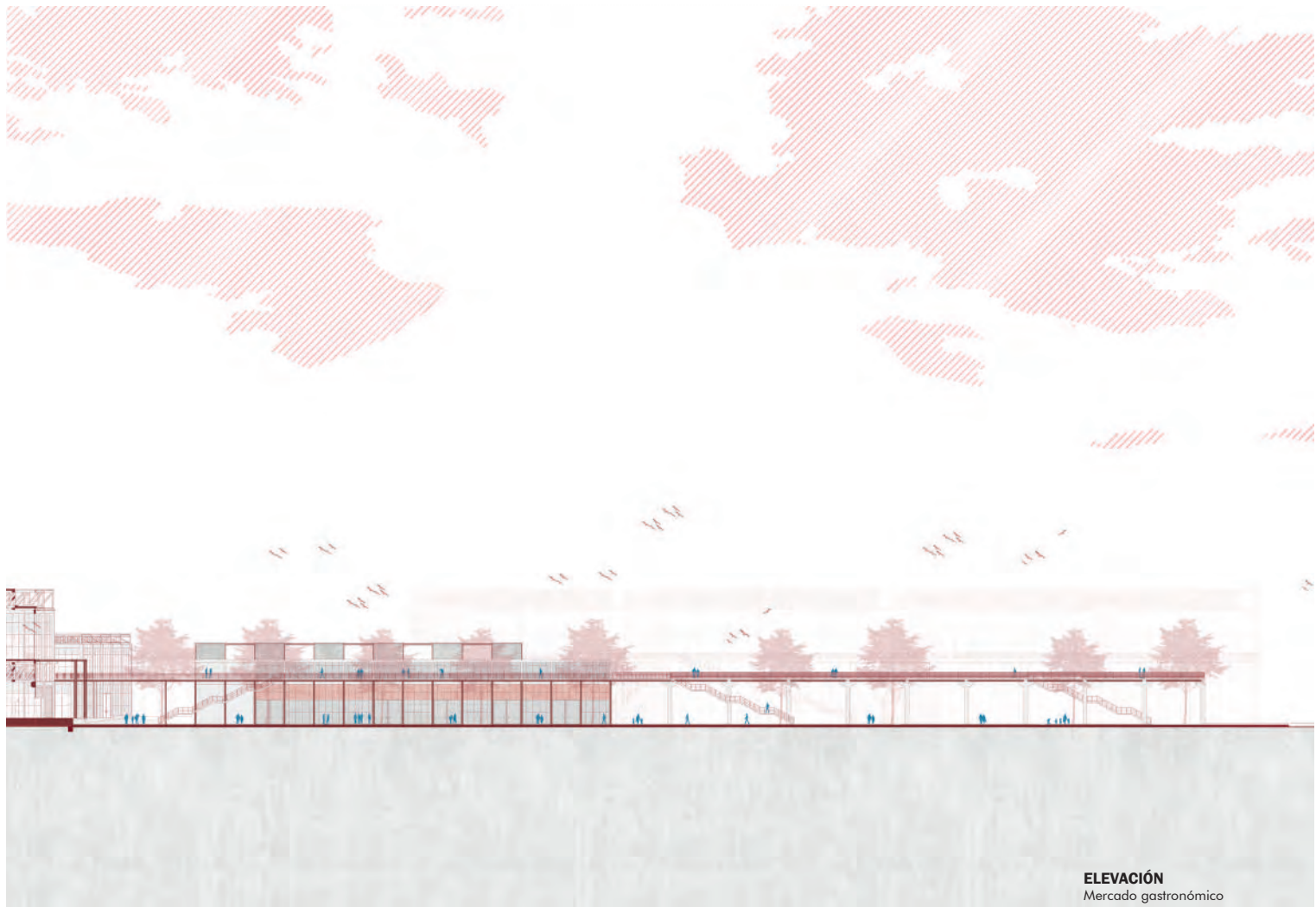
**PERSPECTIVA**  
Vista terraza pública hacia el puerto

Pensar al edificio y al muelle como elementos físicos, donde las zonas públicas pueden interpretarse como un umbral, un lugar intermedio en transición con la transparencia del contexto portuario y las zonas internas del edificio.

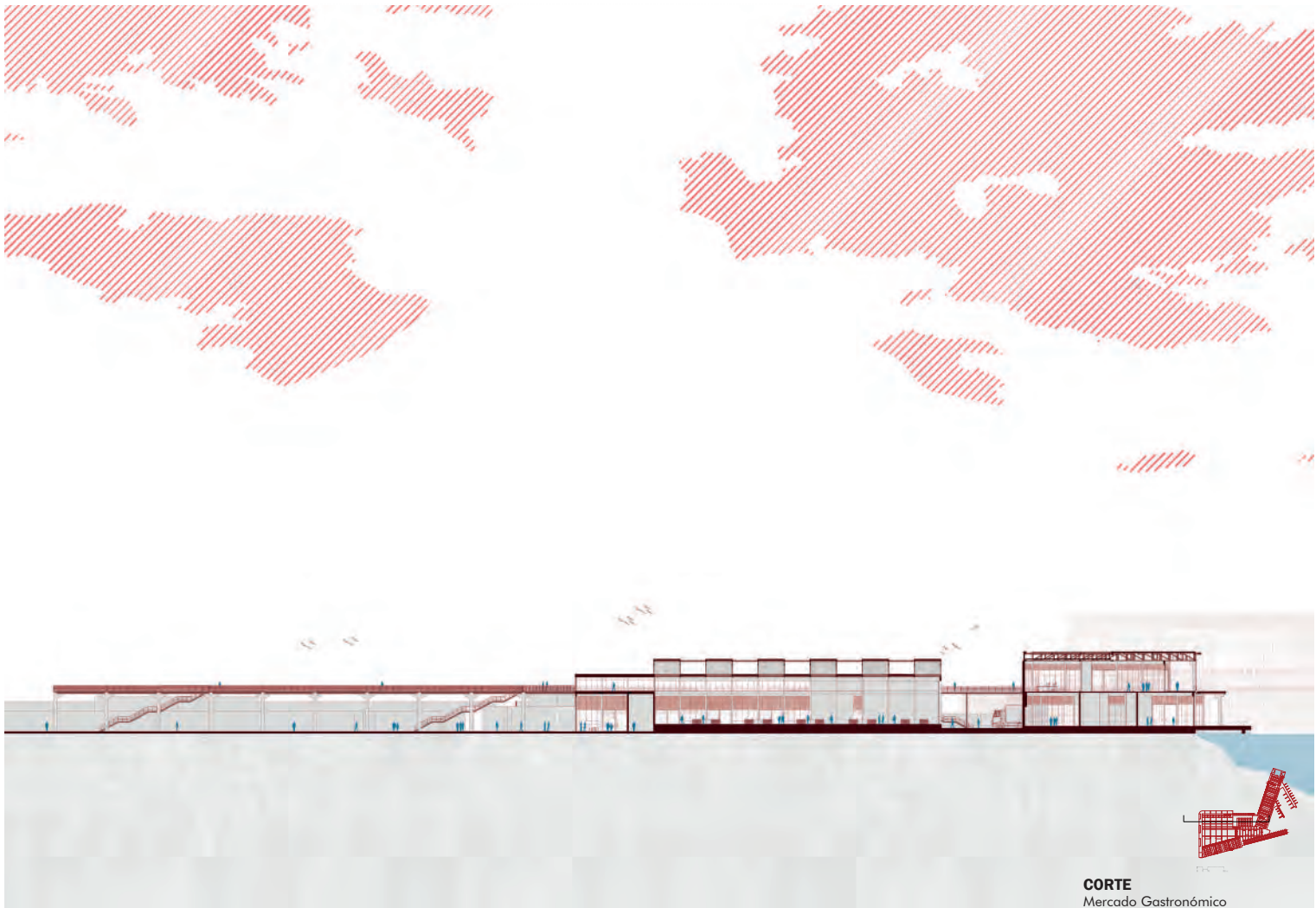




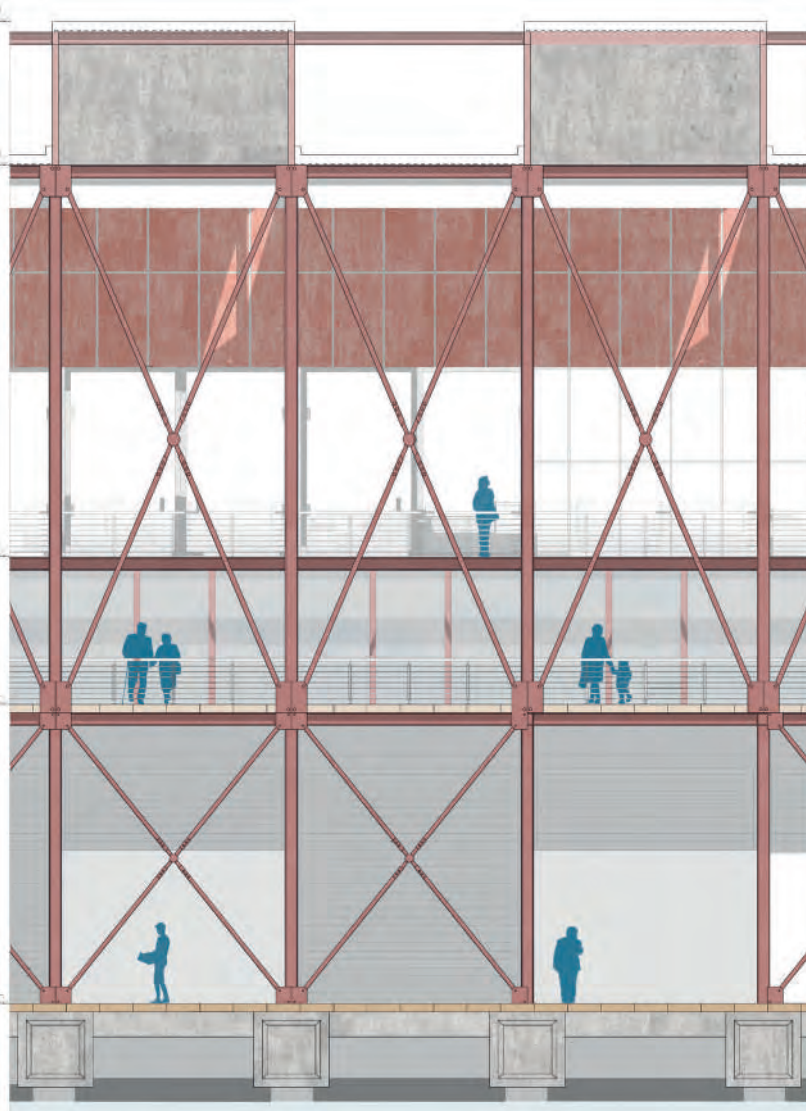
**ELEVACIÓN**  
Vista muelle turístico y talleres



**ELEVACIÓN**  
Mercado gastronómico



**CORTE**  
Mercado Gastronómico

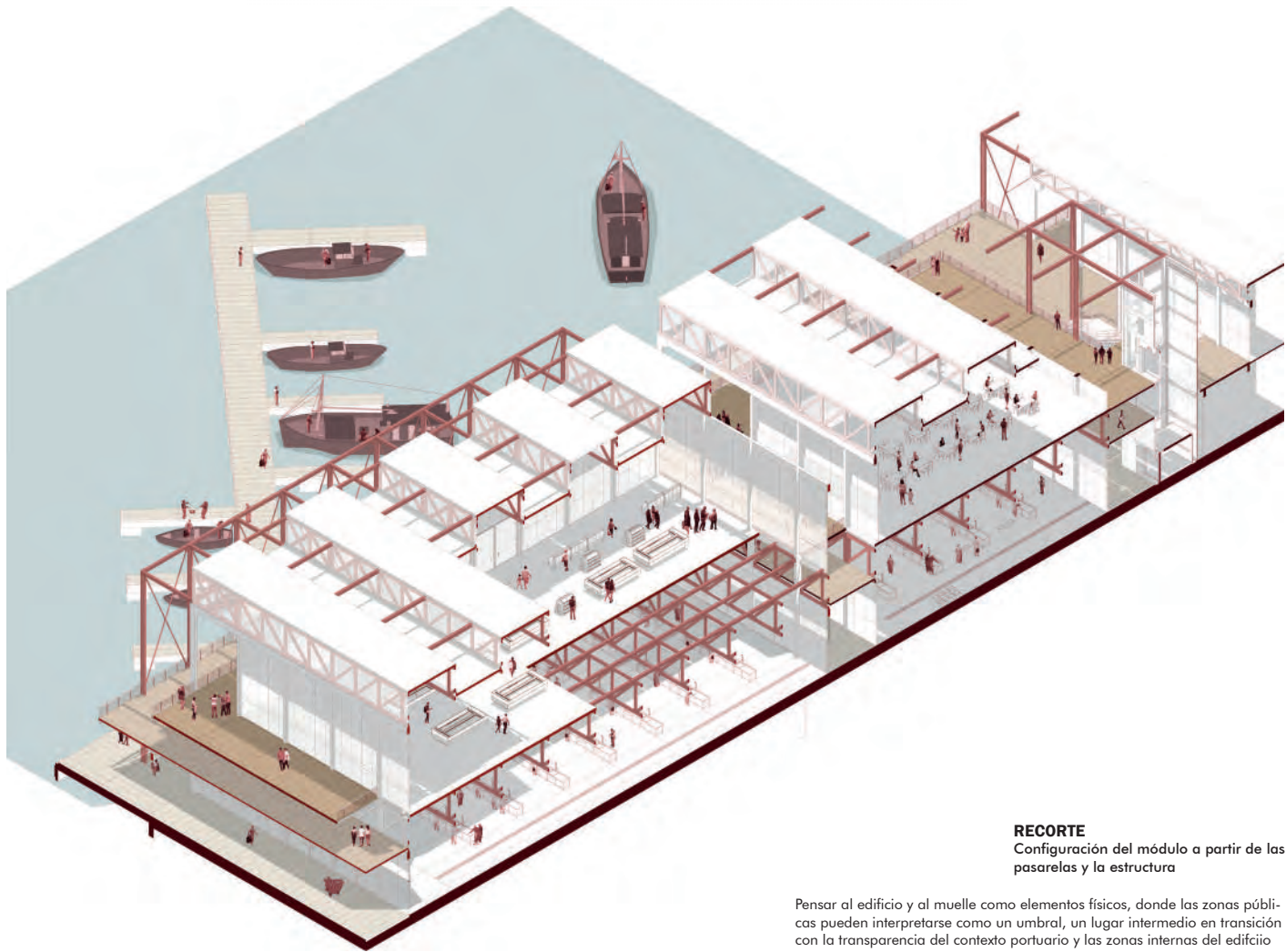


11

EL DESEMBARCADERO COMO INFRAESTRUCTURA HÍBRIDA



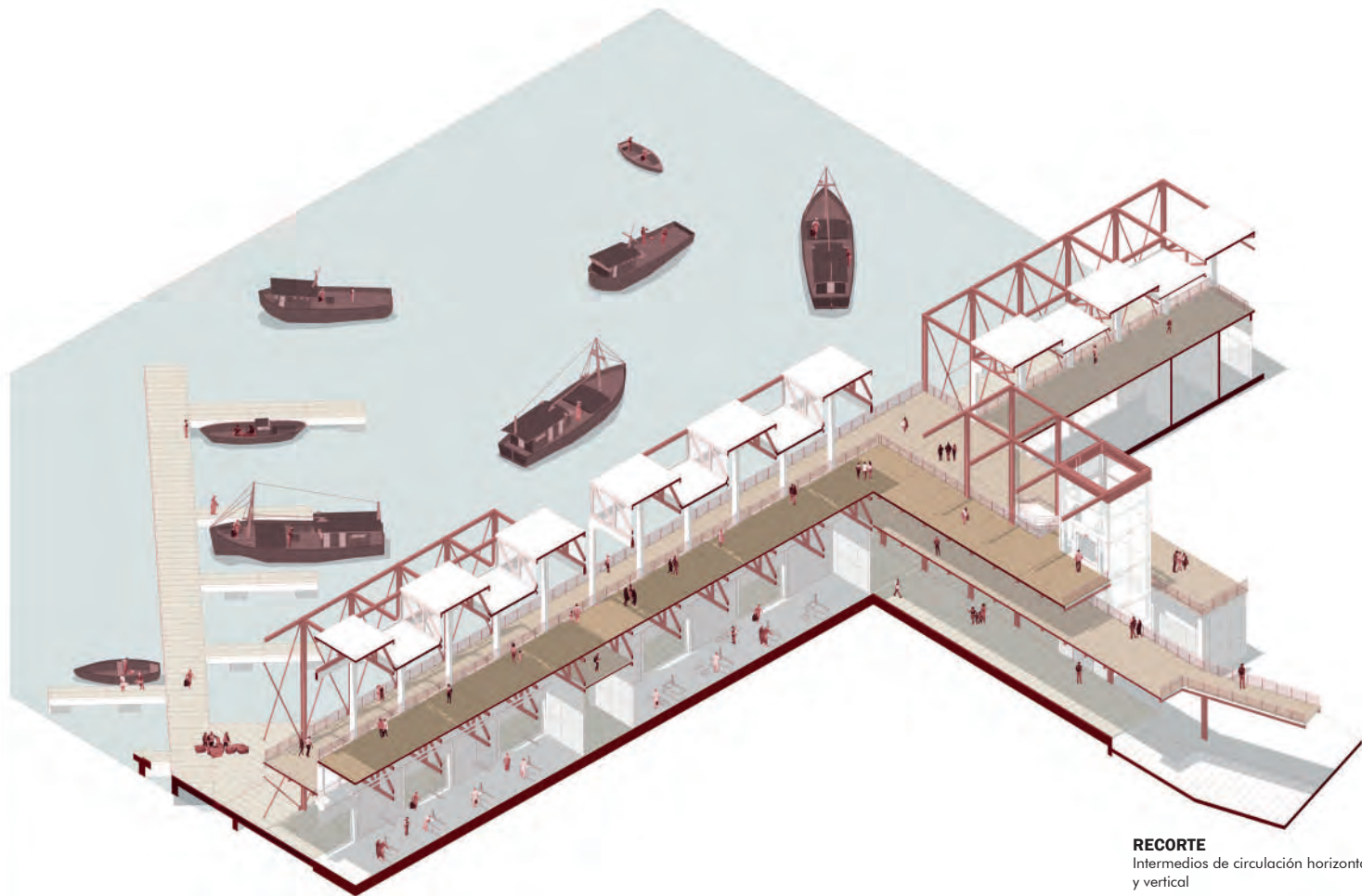
La circulación se convierte en una cualidad importante del concepto arquitectónico del proyecto, ya que conforma la mayor parte de los espacios del edificio. Asimismo, en relación a la dimensión programática, el espacio asignado a la movilidad es parte importante del sistema de circulación horizontal y vertical para la propuesta porque los espacios de circulación ocupan superficies elevadas en todo el conjunto del proyecto. De esa manera, en relación a lo programático el edificio se compone de un sistema prefabricado de elementos que conforman una pieza que se va armando para formar módulos donde se insertan los programas para cada actividad. Partiendo de ese esquema organizado de funciones y de interrelaciones se llega a un sistema de fusión del espacio a corde a la relación, la escala y la forma del edificio.



### RECORTE

Configuración del módulo a partir de las pasarelas y la estructura

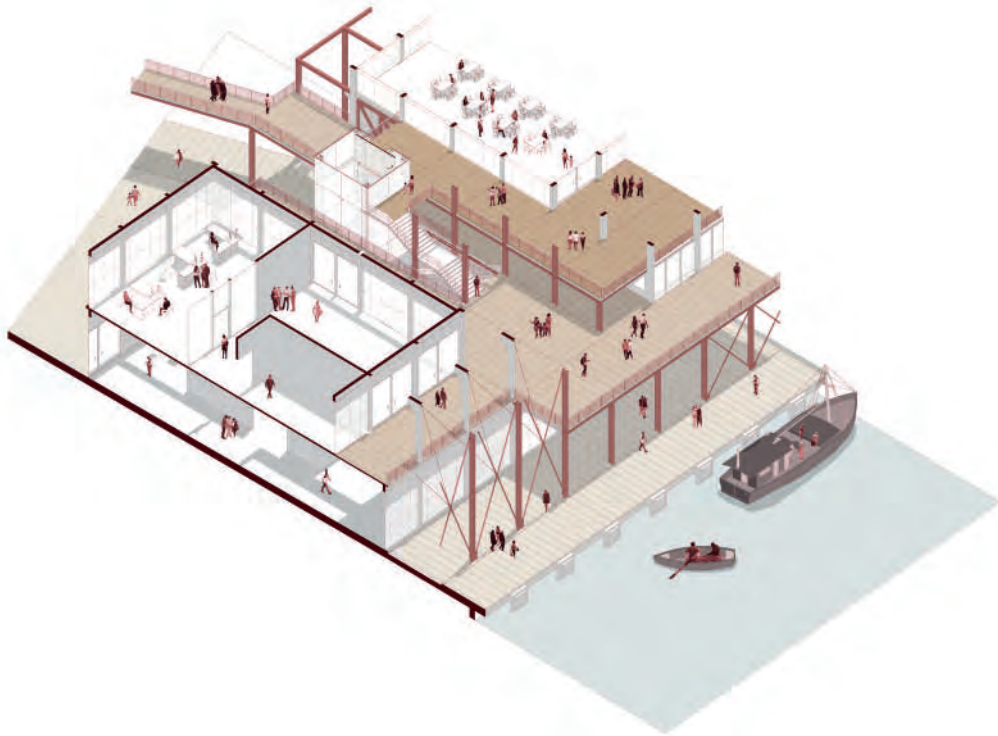
Pensar al edificio y al muelle como elementos físicos, donde las zonas públicas pueden interpretarse como un umbral, un lugar intermedio en transición con la transparencia del contexto portuario y las zonas internas del edificio



### RECORTE

Intermedios de circulación horizontal y vertical

Partiendo de un esquema organizado de funciones y de interrelaciones, se llega a un sistema de fusión del espacio acorde a la relación, la escala y la forma necesaria para cada actividad, donde se van a concentrar la mayoría de interacciones y dependencias que van a vincular la ciudad con su puerto.



**RECORTE**  
Intermedio público

Se busca crear una infraestructura capaz de ser una interfaz entre ciudad y puerto, donde se van a concentrar las interacciones de las actividades privadas y las actividades públicas marcando así el comienzo y el final de la disputa del encaje del espacio portuario con el espacio urbano.



# Nuevo Centro para el Desembarcadero Artesanal del Callao

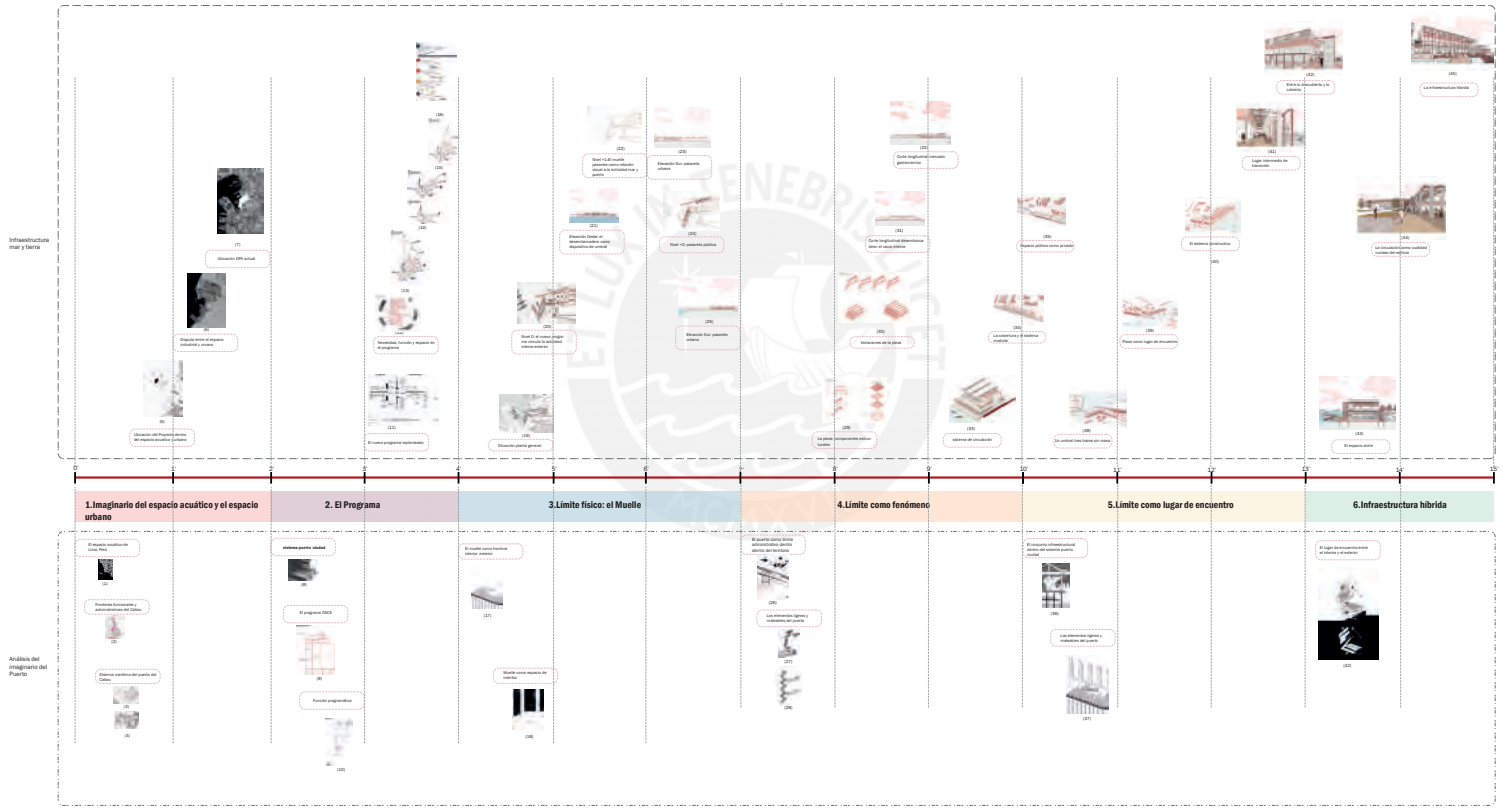


Diagrama. Estructura ponencia  
Fuente: Elaboración propia

## BIBLIOGRAFÍA

### **Autoridad Portuaria del Callao**

2020 Plan maestro del terminal portuario del Callao. Consulta: 15 de junio de 2022.

<https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/1423305-plan-maestro-del-terminal-portuario-del-callao-2020>

**El Callao que se nos fue** [página de Facebook]. Consulta: 15 de abril del 2022

<https://www.facebook.com/page/461056290629778/search/?q=pilsen%20callao>

### **Fundación Mies van der Rohe**

2016 Fish Market. Consulta 15 de junio de 2022

<http://miesarch.com/work/678>

### **FONDEPES**

2021 Fondo nacional de desarrollo pesquero. Plataforma digital del Estado Peruano. Consulta: 20 de mayo del 2022

### **KOOLHAAS, Rem**

2006 La ciudad genérica. Barcelona Consulta: 15 de junio de 2022.

<https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/10295/CIUDADES-2008-11-CIUDADES.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

### **MORENO, Alejandro**

2008 Ciudades y puertos. Consulta: 15 de junio de 2022.

<https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/10295/CIUDADES-2008-11-CIUDADES.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

### **MORETTI, Beatrice**

2020 Beyond the port city. Consulta: 15 de junio de 2022.

<https://www.aivp.org/es/newsroom/the-port-city-threshold-a-new-conception-of-the-city-port-interface/>

### **Municipalidad provincial del Callao**

2015 Zonificación urbana del Callao. Gerencia general de desarrollo urbano. Consulta: 15 de junio de 2022.

<https://www.aivp.org/es/newsroom/the-port-city-threshold-a-new-conception-of-the-city-port-interface/>

### **SOLÓRZANO, Javier**

2015 Puerto y Centro de Pesca Artesanal. Tesis, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima. Consulta: 20 de mayo del 2022

<http://hdl.handle.net/10757/550246>