

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA



**RECUPERACIÓN DEL BORDE COSTERO MEDIANTE LA PROPUESTA DE
TERMINAL PESQUERO EN EL DISTRITO DE SAN JOSÉ**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE
ARQUITECTO**

AUTOR

HECTOR FERNANDO PISFIL SANDOVAL

ASESOR

OSCAR VÍCTOR MARTÍN CHOZO VARGAS

<https://orcid.org/0000-0002-6364-8846>

Chiclayo, 2021

**RECUPERACIÓN DEL BORDE COSTERO MEDIANTE LA
PROPUESTA DE TERMINAL PESQUERO EN EL DISTRITO DE SAN
JOSÉ**

PRESENTADA POR:

HECTOR FERNANDO PISFIL SANDOVAL

A la Facultad de Ingeniería de la
Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo
para optar el título de

ARQUITECTO

APROBADA POR:

Yván Paúl Guerrero Samamé

PRESIDENTE

Rosario Balcázar Llúncor

SECRETARIO

Oscar Víctor Martín Chozo Vargas

VOCAL

Dedicatoria

A Dios, a mis Padres Fanny y Jimmy, a mis hermanos Giovanni y Jimmy, quienes han sido el primer cimiento para la construcción de mi vida profesional, sabiendo apoyarme y guiarme con responsabilidad y humildad para lograr culminar con éxito el desarrollo de mi formación profesional.

Agradecimientos

En primera instancia, le doy gracias a Dios por darme salud y ser el guía de mi camino para poder culminar exitosamente la carrera. A mis padres, hermanos y amigos, por brindarme su apoyo incondicional, experiencias y conocimientos durante todo el trayecto académico.

Índice

Resumen	5
Abstract	6
I. Introducción.....	7
II. Revisión de Literatura	9
2.1. Antecedentes del Problema	9
2.1.1. Revisión Bibliográfica de Revistas científicas y tesis	11
2.1.2. Bases teóricas y científicas	13
III. Materiales y Método	17
3.1. Tipo y Nivel Metodológico.....	17
3.2. Diseño de investigación	17
3.3. Población y Muestra.....	17
3.4. Criterios de selección	17
3.5. Operacionalización de variables	18
3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	19
3.7. Procedimientos	19
3.8. Plan de procesamiento y análisis de datos	20
3.9. Matriz de consistencia.....	23
IV. Resultado y discusiones.....	24
4.1. O.E.1: Identificación de los Factores que influyen en la Degradación del Borde Costero	24
4.2. O.E.2: Evaluar la situación actual de las actividades económicas en el Distrito de San José	33
4.3. O.E.3: Selección de manera eficaz referentes que ayudan a argumentar	41
4.4. O.E.4: Master Plan en relación con las actividades y necesidades del Borde Costero ..	53
4.5. O.E.5: Diseño de un Terminal Pesquero como propuesta arquitectónica en San José ..	57
V. Conclusiones	73
VI. Recomendaciones	74
VII. Lista de Referencias	75
VIII. Anexos.....	76

Resumen

La presente investigación pretende valorar el territorio del borde costero de San José como un espacio físico - territorial que conlleve a diversas soluciones y escenarios claves para la continuidad del tejido urbano, vinculando la ciudad con su borde, donde se han manifestado transformaciones de privatización de accesos, mal uso de espacios y recursos del mar por parte de los pobladores, teniendo como actividad económica primordial la pesca, siendo está la influyente a lo largo del borde. Se tiene como objetivo principal transformar mediante la recuperación del borde costero, una propuesta de infraestructura de actividades comerciales y de capacitación que permita la conexión con la ciudad. De este modo en el proceso de investigación se elaboró cartografías, fichas de observación y fichas de referentes que nos permita describir y analizar el espacio físico territorial y sus actividades económicas en san José. Por lo tanto, con esta investigación se logra identificar factores que influyen en el desarrollo de la ciudad y se propone una intervención urbana que consiste un master plan con estrategias proyectuales que permitan el realce de las actividades económicas y una intervención proyectual que consiste en un Terminal Pesquero articulado con actividades de acorde al usuario y su entorno inmediato.

Palabras Clave:

Terminal, Borde, Recuperación, Costa, Pesca

Abstract

This research aims to assess the territory of the coastal border of San José as a physical-territorial space that leads to various solutions and key scenarios for the continuity of the urban fabric, linking the city with its border, where access privatization transformations have been manifested, misuse of spaces and resources of the sea by the inhabitants, having fishing as a primary economic activity, being the influential one along the edge. The main objective is to transform, through the recovery of the coastal edge, a proposal of infrastructure for commercial and training activities that allows connection with the city. Thus, in the research process, cartographies, observation files and reference files were drawn up that allow us to describe and analyze the physical territorial space and its economic activities in San José. Therefore, with this research it is possible to identify factors that influence the development of the city and an urban intervention is proposed that consists of a master plan with project strategies that allow the enhancement of economic activities and a project intervention that consists of a Terminal Fishing articulated with activities according to the user and their immediate environment.

Keywords:

Terminal, Edge, Recovery, Coast, Fishing.

I. Introducción

El borde costero, es una unidad geográfica espacial de diversas características. Las ciudades aledañas al elemento natural del mar condicionan que existan diferentes y variados usos en las distintas zonas del territorio. Las ciudades puerto son un claro ejemplo de los usos del borde costero, estas ciudades fueron determinadas por una actividad económica productiva específica lo que generó que estas crecieran y se desarrollaran hasta ser hoy en día ciudades con una actividad de gran importancia dentro de nuestro país. Por consiguiente, la pesca en el Perú es muy importante desde tiempos prehispánicos, debido a que la fría temperatura de la corriente peruana hace de nuestro mar una de las zonas más ricas del planeta. Dicha pesca está liderada por la captura de anchoveta y la pota, ambas destinadas a la industrialización y la exportación.

En ocasiones el borde marítimo se convierte en un borde fragmentado por las intervenciones del hombre que con el tiempo se van deteriorando por el uso inapropiado de actividades. Estos toman un rol muy importante para la imagen de la ciudad. En efecto, la intervención del hombre considerando la calidad del medio ambiente, la identidad local, y garantías de acceso y uso público, son las condiciones que potencia un diseño de mayor rentabilidad a nivel económico y social. Pero es preocupante los fracasos de intervenciones en los bordes urbanos porque no consideran las dinámicas urbanas locales, poseen una visión limitada de su desarrollo estratégico como una pieza dentro de una estructura urbana mayor.

La presente investigación trata de la recuperación del borde costero mediante la propuesta de un Terminal Pesquero en el distrito de San José, debido mal al uso de las actividades pesquera (Desembarque, comercialización y fabricación de embarcaciones pesqueras) se han apoderado del borde costero, dejando a la ciudad apartada del mar y privatizando el espacio marítimo, generando inseguridad, focos infecciosos y que no sea utilizable para otros escenarios donde converja el ciudadano y donde se puedan dar actividades sociales como lugares turísticos, recreacionales, etc. Sumado a esto, el crecimiento constante va en aumento, ya que quiere responder a las necesidades y demandas de nuestro país en cuanto al intercambio económico que aquí se generan. Es en este punto donde se debería atacar el problema y planificarlo en beneficio, no tan solo de las empresas pesqueras, si no que de los propios habitantes del lugar.

Bajo esta perspectiva se enmarca el proyecto, el cual busca ser un aporte, tanto a la problemática física de la ocupación del borde costero de San José, con un aporte para el mejoramiento de calidad de vida de los habitantes de la comuna que hoy en día esta mermada. Ante esta problemática no planteamos la siguiente pregunta: ¿De qué manera una propuesta arquitectónica aporta a la recuperación del borde costero en el distrito de San José?; teniendo como objetivo general de la investigación: Recuperar el borde costero del distrito de San José mediante la propuesta de un equipamiento estructurador; y los siguientes objetivos específicos: Identificar los factores que influyen en la degradación del borde costero, evaluar la situación actual de las actividades económicas en el distrito de San José, seleccionar de manera eficaz referentes que ayuden argumentar el programa de necesidades,

elaborar un máster plan para la recuperación del borde costero del distrito de San José, considerando las actividades y necesidades del mismo y por último diseñar un terminal pesquero como propuesta arquitectónica en San José.

Por lo tanto, esta investigación permite evidenciar cómo fortalecer el desarrollo de las actividades locales, También de como reactivar la playa y que se generen puntos de convergencias sociales donde se den distintos escenarios ya sean comerciales, turísticos, recreacionales etc. Permitiendo de una manera eficaz y adecuada el desarrollo de la ciudad de San José.

II. Revisión de Literatura

2.1. Antecedentes Del Problema

Los bordes Costeros o marítimos se caracterizan por tener dos características diferentes, la tierra y el mar, estos se consideran nodos por el vínculo que se genera en el borde y la ciudad costera por medio de actividades colectivas, transporte fluvial, pesca y espacios públicos.

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

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

Se puede decir que el borde costero viene hacer la franja del terreno que esta junto al mar, extenso en distancia, rico en productos, variado en paisajes y es el espacio donde se manifiestan distintas actividades ya sean recreativas, comerciales culturales, etc. Esto también depende a la zona en la se encuentre.¹ Existen casos como es en nuestro país vecino Chile que se encuentra situado en toda una franja costera en la que su gran mayoría de recintos arquitectónicos están ligados a una integración y relación del paisaje natural y lo construido. La Caleta de Boyeruca es uno de los ejemplos en la que estas actividades económicas como es la pesca cumplen doble función, la primera son las actividades netas de esta producción y la otra es la integración con su entorno donde se desarrollan más actividades y genera convergencias sociales activando la zona.

En nuestro caso, en Perú, las caletas más importantes debido a la mayor actividad productiva en a pesca se encuentra al norte, en el departamento de Piura; Una de esas es la caleta de El Ñuro, un verdadero edén donde el desierto se funde con el color turquesa del mar creando un bello paisaje de formas y colores, cuyas profundidades guardan la más encantadora vida marina.

¹ Rosero Pérez, Sheila Gabriela. «Recuperación del borde marítimo de Puerto Ayora-Galápagos: Terminal Marítimo.» Tesis, Quito, 2012.

Este pequeño pueblo es la continuación natural del balneario de Los Órganos y no tiene nada que envidiarles a playas extranjeras, según refieren los miles de veraneantes que admiran la belleza natural de su fauna.

Y es que, en los últimos años, El Ñuro se ha convertido en uno de los lugares turísticos más visitados donde el centro de atracción, sin duda alguna, son las tortugas marinas que han hecho de este lugar su hábitat perfecto.

Una atracción impresionante que congrega a más de mil visitantes diarios en el desembarcadero artesanal, donde estas especies marinas suelen agruparse, pues aprovechan los peces de descarte que caen al mar durante la llegada de las embarcaciones.

Pero en el caso del borde costero de San José, rico en productos ya que es uno de los doce distritos de la provincia de Lambayeque con mayor actividad pesquera artesanal para el consumo humano y para el procesamiento industrial del departamento. Pero la falta de un espacio adecuado de desembarque, de comercialización y fabricación de medio de transporte marítimo (Chalanas, barcos de mayor y menor escala) lo que han generado una Destrucción de la ciudad.

La actividad extractiva - Desembarque, la extracción diaria se realiza en mar afuera, buscando el lugar adecuado para la adquisición de las riquezas que brinda el litoral peruano. Esta actividad requiere de embarcaciones grandes, medianas y pequeñas (pesca de playa) las cuales no cuenta con desembarcadero o un lugar propicio para su desembarque, Las de mayor dimensión se queda fondeadas en el mar, las medias y pequeñas son llevadas a las orillas del mar y luego jaladas con tractores dejándolas estacionadas en borde costero apropiándose de la mayor parte de la playa de la ciudad San José, haciendo de esta un borde fragmentado debido a que no permite el desarrollo de otras actividades en todo el litoral de la ciudad.

El problema de la comercialización que afecta la vida de los pescadores es que, una vez en tierra, los pescadores ya no se mueven con la misma facilidad que en el agua y entonces caen en la red de los comerciantes cuyas reglas no manejan y, por ello, generalmente pierden. Y pierden porque tienen que vender – sí o sí – presionados por la necesidad urgente de dinero para llevar a casa. Adicionalmente les resulta oneroso o en todo caso muy complicado almacenar el producto de la pesca. Por lo tanto, la comercialización de estos productos se da en orillas del mar y otras en el centro de acopio de productos hidrobiológicos.

Finalmente el último problema es el inadecuado uso del espacio donde se dan las construcciones y mantenimiento de las embarcaciones(de mayor y menor escala), en cuanto a las embarcaciones que necesitan mantenimiento son llevadas en tractor hasta el litoral, donde se quedan varadas en la playa generando focos de contaminación tanto residual, olfativa y visual (por ejemplo: residuos sólidos que son tirados en la playa generando mal olor, haciendo en consecuencia que la aves se asienten y contaminen peor el lugar y que el ciudadano no transite por esos lados).

Estos factores han logrado la Destrucción del borde costero haciendo que el litoral no se integre con la ciudad, no se encuentre en condiciones óptimas para el ciudadano generando inseguridad, focos infecciosos y no sea utilizable para otros escenarios donde converja el ciudadano y que se puedan dar escenarios sociales como lugares turísticos recreacionales. Por este motivo se da como necesidad de elaborar una propuesta de renovación urbana que reactive todo el borde costero e integre el mar con la ciudad, de tal forma que esta propuesta como estrategia principal de recuperación del borde costero termine en el diseño de un terminal marítimo que abarque estos tres problemas fundamentales que son el desembarque, comercialización y la fabricación de embarcaciones pesqueras. Por lo tanto, este proyecto sirva para activar la ciudad, reactivar la playa y que se generen puntos convergencias social desarrollando distintos escenarios ya sean comerciales, turísticos, recreacionales etc.

2.1.1. Revisión Bibliográfica de Revistas Científicas y Tesis

García. M., A. (2009). *Terminal Pesquero Regional en Lebu: espacio productivo cultural*. Universidad de Chile. En esta investigación consiste en generar una infraestructura arquitectónica que enmarque las actividades portuarias de la identidad local y potencie su desarrollo en el borde costero. En este proyecto se estudió las características principales con su desarrollo histórico de la ciudad, también se realizó un diagnóstico local de conectividad, vialidad, áreas verdes y las actividades públicas de la zona, por otro lado, se estudió el manejo de la pesca artesanal respecto a sus flujos, morfologías y actividades. Todo esto se llevó a cabo con el fin indagar y proponer factibles soluciones integrales que conlleven a aprovechar la condición de “apertura Global” (extender límites y alcances económicos) que ofrece la franja costera a su comunidad. Se tiene como objetivo arquitectónico el desarrollo de un terminal pesquero con espacios urbanos que reconozca la actividad de la zona con el fin de favorecer económicamente la actividad pesquera local y el esparcimiento de la comuna generando focos de intercambio socio cultural como hito de borde.

Chambergo. L., G. (2020). *Estrategias de intervención sostenible para la revalorización del paisaje cultural urbano del borde costero, en el distrito de Pimentel*. Universidad Cesar Vallejo. Perú. El siguiente estudio de investigación pretende desarrollar estrategias de intervención sostenible para la revalorización del paisaje cultural urbano del borde costero de la Ciudad de Pimentel en departamento de Lambayeque, En este se estudió el perfil costero de acuerdo a los factores Histórico – patrimonial, físico – natural y Urbano – Arquitectónico a través de encuestas para la caracterización de áreas involucradas en el paisaje costero, fichas de observación para la caracterización del paisaje urbano cultural y con gráficas para la caracterización del perfil urbano. Bajo al enfoque analizado se logra identificar 3 aspectos fundamentales para propuesta que son: Primero en la Dimensión Histórico – patrimonial; el valor intangible, el patrimonio construido y las actividades atractores que se ha ido perdiendo en el tiempo en cuanto al crecimiento consolidado de la ciudad. Segundo en el Factor físico Natural determinando su paisaje natural, usos de suelo y condicionantes medio ambientales y, por último, en el factor urbano arquitectónico que no responde el perfil natural a una tipología constructiva que valore el borde costero. En síntesis, se planteó un modelo de intervención compositivo en el malecón sur con infraestructura representativa de Pimentel teniendo en cuenta los espacios de valoración (Histórico–cultural), las intervenciones que eliminen elementos contaminantes (físico – naturales) y normativas de composición tipológica (urbano – arquitectónico).

Marinov Mladineo, I. (2013). *Recuperación borde Histórico de Antofagasta: Parque costero de la pesca y de la gastronomía*. Universidad de Chile. En este tema de investigación se pretendió recuperar el borde histórico de Antofagasta como un espacio de encuentro urbano-sostenible a partir de la infraestructura turística y productiva ya que hoy en día, carecen de actividades sociales debido a que los espacios públicos están destinadas mayormente a entidades privadas. En relación a la problemática expuesta, se estudió la trayectoria histórica- urbana de la franja costera y se hizo un diagnostico actual del borde a fin de encontrar el debilitamiento de la identidad urbana y las oportunidades de desarrollo tras la economía que se maneja en la región de Antofagasta. De este modo, se propone un paseo costero que logre asociar la ciudad con el mar. Por último, se llegó a la conclusión que para la recuperación del borde histórico de Antofagasta se debe plantear una mirada sustentable y consiente con el ecosistema logrando integrar la naturaleza, hombre y ciudad ya que, de esta manera, se cumplen los estándares medioambientales que se necesitan para generar espacios de calidad y que sus funciones prevalezcan con el tiempo favoreciendo a los sistemas productivos tradicionales como las actividades relacionadas a la pesca y el turismo.

Mendoza, B., (2016) *Estudio y Diseño de terminal pesquero artesanal sostenible en la Libertad, provincia de Santa Elena*. Universidad de Guayaquil. Ecuador. En este tema de investigación se estudia el borde costero debido a la alta contaminación ocasionado por falta de infraestructura para el buen manejo de las actividades pesqueras que ha generado mal aspecto en la localidad. Para ello se tomó en cuenta 4 aspectos: primero analizar el estado actual (uso actual, condicionantes y compatibilidad de suelos), Segundo, identificar los criterios de diseño para una propuesta integral. Tercero, aprovechar de la problemática (contaminación por desperdicios de peces) para generar energía eléctrica en el proyecto. Y por último se realizó encuestas y entrevistas para la elaboración de un modelo de gestión la sostenibilidad de la propuesta. En síntesis, el proyecto enmarca facilitar al poblador seguir con sus actividades garantizando el desarrollo sostenible de la economía local a través de una infraestructura pesquera mitigando los impactos ambientales y que genere una integración con las actividades turísticas.

Padilla, P., J. (2018) *Nuevo Terminal pesquero y complejo cultural de la gastronomía peruana en Pucusana*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Lima. Esta investigación estudia el borde costero y la infraestructura pesquera precaria existente ya que el distrito de Pucusana a lo largo de los años ha sido un lugar propicio para el desarrollo de actividades ligadas a los recursos marítimos, pero presenta carencia de infraestructuras que abarquen las actividades netas de la zona y de logística para cubrir el volumen de oferta y demanda en la ciudad, De esta manera, analizan la infraestructura actual con sus déficits, referentes arquitectónicos y artículos en mención a información de espacios públicos para la mejora del borde. Además, interpretan la teoría de “límites Difusos” de Toyohito Ito para lograr una conexión entre la naturaleza (el mar) y el contexto Urbano (Ciudad). En resumen, este proyecto comprende la propuesta de un malecón y terminal pesquero con estrategias que integran la franja costera con su entorno natural optimizando y agregándole condiciones favorables para la ciudad.

2.1.2. Bases Teóricas y Científicas

Guallart en su libro “Geologies” nos presenta lógicas geográficas importantes que se deben tener en cuenta al abarcar una intervención de proyectos a múltiples escalas como son: la geografía, la geometría, la lógica y la estructura. Dentro de estas lógicas básicas, se han recopilado tres que permiten generar impacto al momento de intervenir un plan de recuperación del borde costero tomando en cuenta las características y actividades de la ciudad.

- Re- Conectar: Tiempo atrás se veían a los límites del territorio como bordes no definidos considerados espacios peligrosos donde no existía una dinámica inteligente entre la ciudad y la naturaleza, sin embargo,

ahora se denotan como espacios potencialmente activos, que adquieren un valor estratégico para desarrollar actividades integradoras con el fin de tener una conexión entre entorno urbano y natural.

- Re - programar: En el borde y la ciudad se debe adicionar una estructura temporal, reconociendo al usuario y actividades que identifican la zona y generando de nodos funcionales que permitirán potencializar las actividades sociales y económicas lo cual crea una consistencia e inteligencia urbana.
- Re- urbanizar: localizar y definir, aquellos espacios claves que permitan transformar y crear redes de inteligencia urbana asimismo lo conviertan en espacios de carácter abierto y continuo potenciando con nuevas actividades que se den en el lugar, lo que permite integrar mayor diversidad de perfiles sociales y recuperar el protagonismo a la ciudad.

Por otra parte, Lynch en su libro “La imagen de la Ciudad” nos habla de elementos fundamentales de una ciudad como son las sendas, nodos, bordes, hitos y barrios. Dentro de estos elementos descritos en el libro, se rescatan tres, que impactan y que nos sirven como nociones básicas al momento de investigar la recuperación el borde costero.

- Sendas: Se le llama senda a los senderos o líneas que percibe el observador. Estas son las que organizan, conectan y estructuran una ciudad. Un ejemplo de senda puede estar interpretada como calles, los canales, líneas de tránsito, etc.
- Bordes: Se define como borde a los componentes lineales que el espectador no considera una senda o no hace uso de esta. Lynch lo considera como límites entre dos secciones de la continuidad o rupturas lineales (rupturas, ejes no coordinados, vayas). Un ejemplo claro sería la playa.
- Nodo: Se definen como puntos estratégicos en un determinado lugar de la ciudad a los que el usuario puede ingresar y desarrollar actividades, además se le puede conocer el cruce de sendas, en una estructura donde encamina concentraciones de personas y existe una convergencia social

También Jan Gehl, en su libro la humanización del espacio urbano nos explica sobre los espacios mono funcionales que son una condición para la vinculación e integración de una multiplicidad de actividades y situaciones sociales habituales. Como requisito para proyectar debemos entender la base de la estructura social donde la seguridad, la privacidad y la interacción de permanencia juegan un rol importante para el lenguaje de viabilidad del proyecto. Esto nos da entender el concepto de integración y como se manifiesta en la arquitectura al momento de realizar un proyecto, por ello la convergencia de varias actividades en un solo punto incorpora al usuario a formar parte de ello, haciendo de estas situaciones a ser propicias al momento de realizar una regeneración urbana.

Noguera (2011), en su libro “la ordenación Urbanística” nos habla de instrumental básico de la ordenación urbanística en el cual hace referencia de la definición de la estructura urbana y sus elementos principales que vertebran la ciudad, también elementos para la nueva creación de ellos. Entre estos elementos a tomar en cuenta están:

- Elementos principales de la topografía del espacio urbano.
- Los espacios centrales y el sistema de centralidades.
- Sistema de espacios representativos y cívicos.
- Estructura de la morfología urbana.
- Estructura de accesos y de movilidad.
- Tejidos básicos de tipología, usos y densidad.
- Elementos estructurantes del entorno rural.

Por otro lado, hace referencia a que las actividades económicas también es el espacio de la ciudad, que si bien estas actividades, tienen la finalidad de intercambio económico, de bienes y de servicios. Estas tienen que ser organizadas de manera estratégica con el fin de que se desarrollen satisfactoriamente con respecto a edificios y parcelas, a la función de actividades con otros usos y las interferencias con la vivienda.

La ordenación de los suelos no consolidados, hace referencia a espacios que no han logrado obtener una configuración del sistema de espacios abiertos ya sea parcelados o públicos. Estos espacios no consolidados están comprendidos en el límite de la ciudad (en la periferia - bordes) o vacíos urbanos dentro de ella. En estos casos en un plan de ordenación urbanística se requiere hacer nueva configuración con respecto a las nuevas áreas de edificación (ya sea Rehabilitación, Remodelación o transformación de uso), trazos de calles y espacios públicos con el fin de tener un cambio sustancial en la inserción de la estructura urbana.

Otro punto fundamental son los sistemas funcionales de la red de espacios públicos, que hace referencia a dos categorías diferenciadas:

1. Los espacios parcelados: que abarcan las actividades económicas, los equipamientos y las viviendas
2. La red de espacios libres, compuesta de 3 sistemas funcionales: de espacios cívicos (donde se generan una estructura social) de espacios verdes (proporción de área verde con respecto a su entorno urbano con el objetivo de generar un microclima) y de espacios de movilidad (que abarca todo el tránsito vehicular y los elementos vialidad).

En el siguiente punto María José Rodríguez – Tardauchy en su libro Forma y ciudad (2011) hacen referencia a las centralidades que presenta una ciudad, sus características y como repercute estas en ellas tanto en los cascos de la ciudad

como en las periferias, explican los tipos de clasificación tipológica ya sean áreas de centralidades internas o áreas de centralidades externas. También hace referencia a la problemática de estas centralidades periféricas de gran envergadura que reducen el comercio tradicional micro, provocando estas, empobrecimiento de vida de los espacios públicos como las calles y las plazas, aunque existen distintas causas, se debilita más por la falta de integración de estos espacios en su entorno inmediato urbano. Ante esta coyuntura de acciones se habla del futuro de las áreas de centralidad y cómo manejar la conexión de áreas de centralidad con la estructura urbana de la ciudad.

En cuanto a Domínguez J. y Gonzales L. en su libro de Transformaciones Urbanas hace referencia a los espacios públicos transformados, en el cual se plantean la capacidad de nuevas edificaciones como catalizadores de actividades colectivas: operaciones arquitectónicas que son realizadas en una trama urbana consolidada. También parte del reciclaje de edificado, partiendo de la necesidad de repensar otros usos más adecuados para lo construido. Este patrón se observa especialmente en la regeneración de los barrios de las primeras periferias, pero en menor o mayor medida, extiende su influencia tanto a la ciudad central como a los bordes urbanos. Además, en los paisajes urbanos y los paisajes recuperados, se habla de una integración paisajística a través de los vacíos que se generan en la ciudad, éstos presentan una importante segregación con los barrios vecinos, lo que obliga a una casi exclusiva vinculación con el resto de la ciudad.

Por último, Cicutti, Bibiana (2007). En su libro hace referencia a la situación analizada desde la condición periférica de la ciudad de Rosario, cuya impronta portuaria la razón de ser de la ciudad y su ser percibida como tal. Aquí también se desarrollan ciertas búsquedas en relación con la necesidad de abordar estudios que, desde una perspectiva que se pretende superadora de los enfoques tradicionales, se acercan a la cuestión urbana asumiendo matices con que la modernidad emerge en los escenarios de borde. En estos espacios transitarán las prácticas sociales materializadas con una estética configurada desde observaciones que tienen que ver, fundamentalmente, con la experiencia urbana: el recorrer, el deambular y hasta el perderse en la ciudad.

III. Materiales y Método

3.1. Tipo y Nivel Metodológico

Según Kerlinger (1979, P. 116) La investigación tipo no experimental es “observar fenómenos tal y como se dan en un contexto natural, para después analizarlos”. De esta manera, la presente tesis de arquitectura es de estudio Descriptivo No Experimentales ya que se limita a la observación de los fenómenos presentes en el lugar de estudio para su análisis e interpretación.

3.2. Diseño de Investigación

Para Sampieri (2003) el diseño de investigación Longitudinal recopila información a través del tiempo en puntos o periodos, con el fin de hacer inferencias respecto al cambio, sus determinaciones y sus consecuencias. Por lo tanto, el diseño de investigación en la tesis es Longitudinal, ya que se recolecta información en distintos momentos, por ejemplo: El Dinamismo de la Ciudad a través de la situación actual y de las actividades económicas.

3.3. Población y Muestra

- Población: la población de estudio se encuentra delimitado por el Borde Costero Lambayecano.
- Muestra: Borde costero del Distrito de San José

3.4. Criterios de Selección

Se opta por estudiar el borde de San José ya que es una ciudad activa económicamente con buen potencial, pero su mal uso y falta de planificación afecta su entorno natural, lo que trae por consiguiente una degradación del paisaje.

3.5. Operacionalización de Variables

VARIABLE	DIMENSIONES	SUBDIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTOS
(X) Independiente: Terminal Pesquero	Estrategia de Diseño		Ubicación	Planos
			Emplazamiento	
			Posicionamiento	
	Infraestructura	Programa Arquitectónico	Programa	Planos
			Áreas	
			Diagramas	
		Materialidad	Concreto	Cartografías
			Madera	
Acero				
Ladrillo				
(Y) Dependiente: Borde Costero en el Distrito de San José	Degradación		Fragmentación	Cartografías y Registro Fotográfico
			Continuidad de Estructura urbana	
			Concentración de Actividades	
			Carencia de espacios públicos	
			Contaminación	
			Vacíos Urbanos	
	Actividades Económicas		Pesca	Registro Fotográfico y Ficha de Observación
			Comercio	
			Industrial	
			Recreación	
			Turística	
	Referentes Arquitectónicos		Astilleros	Análisis de Proyectos- Ficha de Referentes
			Emplazamiento	
			Situación - Problema	
			Estrategias Consideradas	
		Proyecto Arquitectónicos		

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

- Técnicas:
Se tienen como técnicas de estudio la observación y la revisión de literatura.
 - La observación: la cual consistió en observar los acontecimientos para la toma y registro de información para su posterior análisis.
 - La revisión de literatura que consistió en revisión de proyectos Análogos, para la toma de partida de soluciones al problema observado.

- Instrumentos:
 - Registro planimétrico y cartografías: recolección grafica de mapas actuales en relación con el uso y planificación del suelo, de tal manera que ayuden a entender el territorio.
 - Registro fotográfico: recolección fotográfica de varias épocas.
 - Fichas de observación: recolección de información In Situ sobre las características físicas-espaciales en del borde costero de San José.
 - Análisis de referentes: mediante la revisión de literatura digital e impresa.

3.7. Procedimientos

- Registro Planimétrico:
Mediante la utilización de archivos virtuales se logra plasmar la construcción de planos que permitan procesar el proyecto.

- Registro fotográfico
Se Hace visita de campo y se reconoce del área de estudio en tiempo real para procesar y realizar interpretaciones a través de un análisis.

- Ficha de observación
Mediante la técnica de observación y mapeo se realizó visitas de campo con las cuales se llegó a elaborar fichas de observación con una lista de indicadores en donde se evidencian con facilidad las Actividades económicas y los factores que degradan el borde costero en San José.

- Cartografías
Instrumento el cual se evidencia y mapea todo lo físico en el área de estudio para poder interpretar resultados que nos manifieste.
- Análisis de proyectos Análogos (Ficha de Referentes).
Se realiza una selección de proyecto nacionales e internacionales los cuales han sido investigados a detalle que aporten estrategias y soluciones viables a la puesta en valor del borde costero.

3.8. Plan de procesamiento y análisis de datos

De acuerdo con los instrumentos realizados en la investigación se llegó a obtener distintos resultados acordes con los cinco objetivos. El primer instrumento que se utilizó fue el registro fotográfico y el registro planimétricos en donde se recopila información para la construcción de planos. De esta manera se elaboran cartografías en las que se analiza – evidencia y se interpreta cuáles son los factores que degradan el borde costero (objetivo 1).

Como segundo instrumento se realizó Fichas de observación que está basado en indicadores (el tipo de actividad económica, la ubicación, el nivel de productividad, la participación laboral ciudadana, el estado de conservación y registro fotográfico) los cuales permiten Evaluar la situación actual de las actividades económicas del distrito de San José (Objetivo 2).

Cómo tercer instrumento se realizó un Análisis de proyectos análogos en Fichas de referentes, estos proyectos fueron elegidos por la forma de intervenir en el territorio, estrategias proyectuales, viabilidad, emplazamiento, materialidad, espacialidad, confort morfológica y programa. Lo cual permiten seleccionar de manera eficaz referentes que ayuden argumentar estrategias urbanas y programa de necesidades. (Objetivo 3).

Para elaborar un máster plan en relación con las actividades y necesidades del borde costero (objetivo 4), se tomó en cuenta un conjunto de instrumentos ya realizados en objetivos anteriores como las cartografías, fichas de observación y estrategias urbanas para poder realizar un plan integral.

Finalmente, para Diseñar un Terminal pesquero como propuesta en San José (Objetivo 5), Se toma en cuenta el programa básico (realizado del análisis de proyectos análogos) y se considera de manera global todos los instrumentos y conclusiones de los 4 objetivos mencionados para su desarrollo.

3.9.Matriz de Consistencia

RECUPERACIÓN DEL BORDE COSTERO MEDIANTE LA PROPUESTA DE TERMINAL PESQUERO EN EL DISTRITO DE SAN JOSÉ							
PREGUNTA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	HERRAMIENTAS	MÉTODO
<p>Problema General: ¿De qué manera una propuesta arquitectónica aporta a la recuperación del borde costero en el distrito de San José?</p>	<p>Objetivo General: Recuperar el borde costero del distrito de San José mediante la propuesta de un equipamiento estructurador.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar los factores que influyen en la degradación del borde costero. 2. Evaluar la situación actual de las actividades económicas en el distrito de San José. 3. Seleccionar de manera eficaz referentes que ayuden argumentar el programa de necesidades. 4. Elaborar un máster plan en relación a las actividades y necesidades del borde costero. 5. Diseñar un terminal pesquero como propuesta arquitectónica en San José. 	<p>Hipótesis General: La propuesta arquitectónica de un terminal pesquero recuperará el borde costero en el distrito de San José</p>	Variable Independiente Terminal pesquero	Estrategia de Diseño	Ubicación	Planos	Método de Investigación
					Emplazamiento		
					Posicionamiento		
				Infraestructura	Programa	Planos	
					Áreas		
					Diagramas		
			Materialidad	Concreto	Cartografías		
				Madera			
				Acero			
				Ladrillo			
			Variable Dependiente borde costero en el Distrito de San José	Degradación	Fragmentación	Cartografías y registro Fotográfico	Tipo de Investigación
					Continuidad de Estructura urbana		
					Concentración de Act.		
					Carencia de espacios públicos		
					Contaminación		
					Vacios urbanos		
Actividades Económicas	Pesca	Registro Fotográfico y ficha de Observación		Población de Estudio			
	Comercio						
	Industrial						
	Recreación						
Referentes arquitectónicos	Turística	Ficha de Referentes	Población Local Población Turista Población Laboral				
	Astilleros						
	Emplazamiento						
	Situación - Problema						
			Estrategia Consideradas				
			Proyecto Arquitectónico				

IV. Resultado y Discusiones

4.1.O.E.1: Identificación de los Factores que Influyen en la Degradación del Borde Costero.

Cuando los bordes de lo urbanizado no están bien acondicionados, cosa que sucede bien a menudo, presentan las características de los territorios fronterizos, pues constituyen, a ambos lados del límite, una especie de “Tierra de nadie”. En efecto cuando a ambos lados del borde no existe un uso concreto y vivo, se produce una degradación grave tanto en los espacios urbanizados como en el campo colindante. Así, los bordes se caracterizan por la brusca discontinuidad funcional y formal, presentando ausencia o mala radicación de usos específicos y por ello adolecen de falta de concreción de la forma. El mal uso o el abandono de un terreno da a lugar a una rápida utilización marginal y su degradación física. De tal modo existen diversos factores que pueden llevar al cabo la degradación del borde de una ciudad entre ellas tenemos.

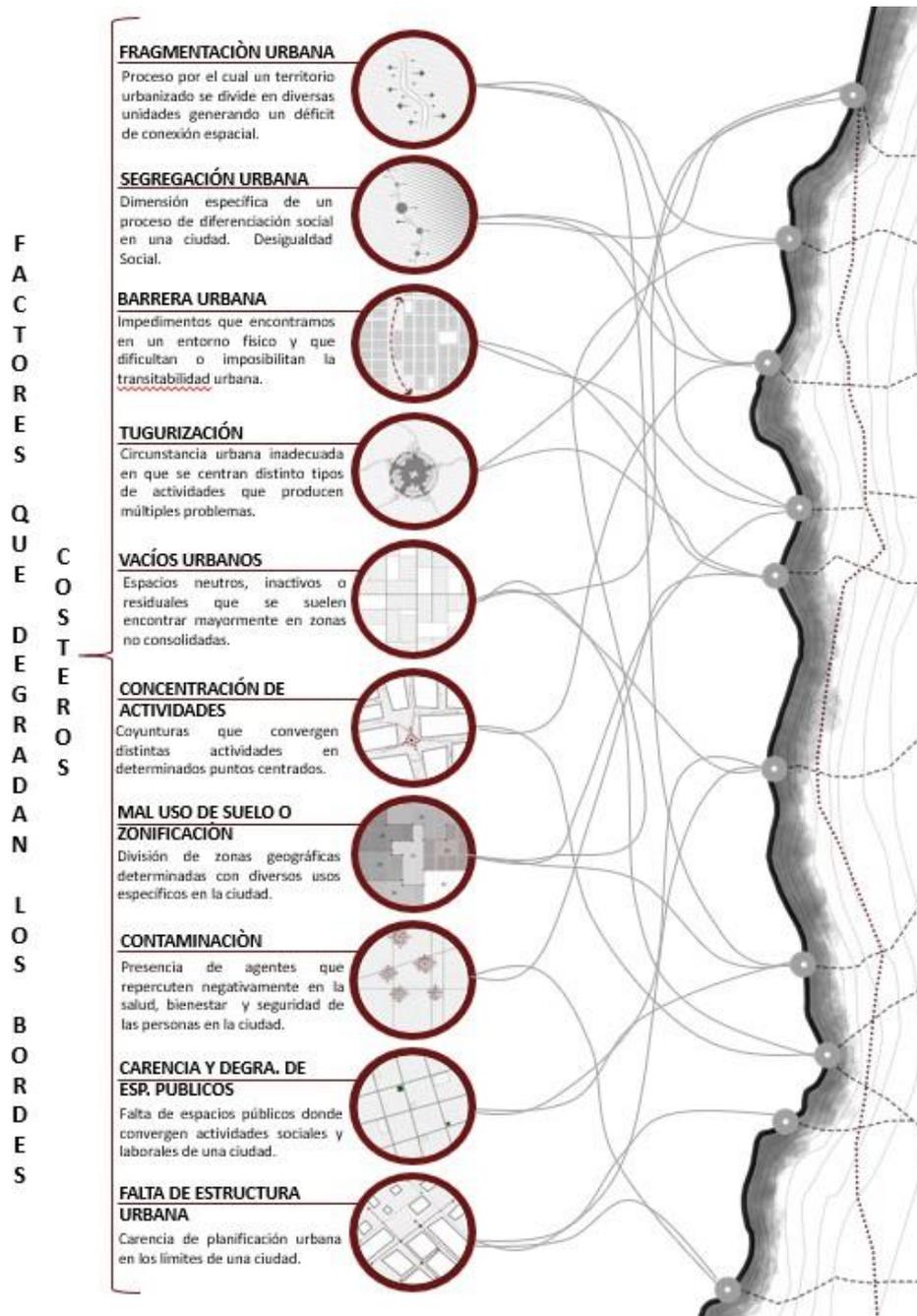


Ilustración 1. Factores que Degradan un borde. Fuente: Propia.

En el caso del borde costero de San José, existe una franja costera con una superficie de 2.82 kilómetros de longitud la cual, tiene un gran potencial para desarrollar distintas actividades que caracterizan y dan identidad al distrito, pero han influido distintos factores para que exista una discontinuidad y diversos factores que han influido en la degradación paisajística, física y medioambiental de este borde que afecta primordialmente a la calidad de vida, tanto del poblador de San José como en la ciudad y pone en peligro el futuro de ecosistemas naturales. Por lo tanto, al no tomarse en cuenta y que no se valore la trascendencia medioambiental, social y económica de los efectos adversos que se produce

por acciones del hombre, ponen en juego el futuro del turismo ya que los visitantes no tengan interés de llegar a la ciudad. Estos factores intervienen como barreras entre la ciudad y el medio natural (mar) hacen que existan distintas maneras inadecuadas de convivir, relacionarse, trabajar, recrear, etc.

De este modo a través de cartografías identificamos los siguientes factores que han contribuido a la degradación del borde costero en el distrito de San José:

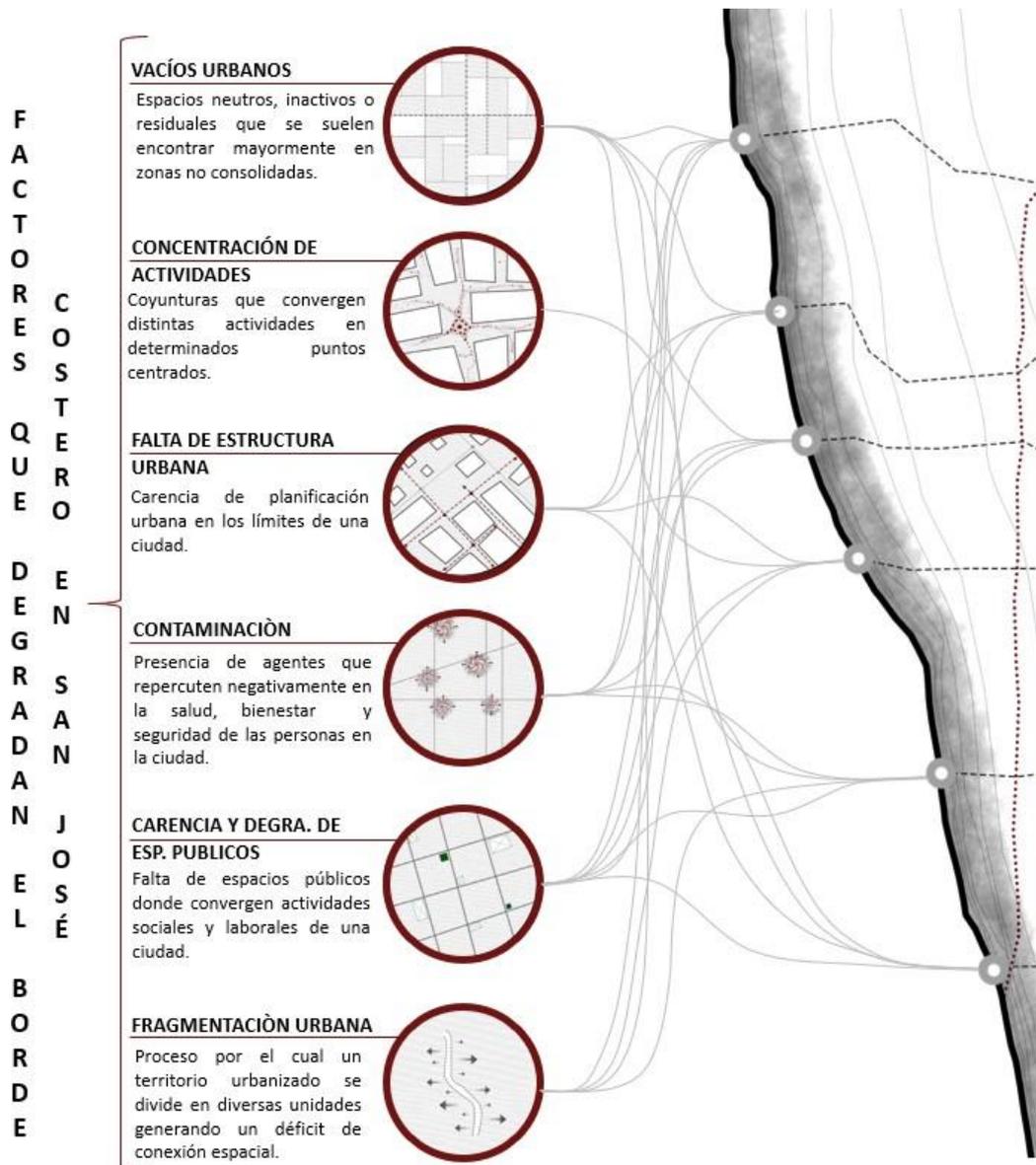


Ilustración 2. Factores que degradan el borde costero en San José. Fuente: Propia.

- **Vacíos urbanos**

Los vacíos urbanos cuando no se saben tratar, sirven como espacios neutros y sin uso que propician inseguridad y una sutura urbana en el ámbito urbano y social del distrito. De este modo en San José se identifican la presencia de diversos vacíos urbanos en el borde, estos vacíos que existen en toda la franja del borde costero hacen que las personas los usen como botaderos de basura, espacios obsoletos(muertos), que no se llegan a utilizar adecuadamente y conllevan a que no exista una relación directa entre el mar y la ciudad (segmentar). Estos espacios que dan mal aspecto a la ciudad no permiten que haya un vínculo social y genera que el ciudadano local como turista tenga una percepción de espacios inseguros y contaminados.



Ilustración 3. Vacíos Urbanos en San José. Fuente: Propia.

- **Concentración de actividades**

El distrito de San José destaca por tener un potencial en la pesca artesanal, que es la principal actividad económica de la ciudad y que identifica a cada poblador de San José. Esta actividad conlleva a diversas acciones para que se de dicha pesca, como es la comercialización de productos hidrobiológicos, fabricación de medios marítimos como botes, lanchas y barcos (medio para la captura de especies marinas) y desembarcadero (espacio de recepción para el ingreso y salida de botes, lanchas y barcos).

De este modo se identifica una concentración de actividades que convergen en una sola área, en donde se dan tres acontecimientos más importantes en el borde costero de San José que son: Embarque y Desembarque, Fabricación y Reparación y por último la comercialización Pesquera.



Ilustración 4. Concentración de Actividades en San José. Fuente: Propia.

1. Embarque y desembarque: San José al no contar con los recursos necesarios para el desembarque de los productos hidrobiológicos, genera que dicha actividad se de en el litoral de manera inadecuada en donde los barcos, botes, lanchas y chalanas después de la extracción de los recursos marinos se queden estacionados a orillas del mar sin tener en cuenta la relación del borde costero con su entorno inmediato (ciudad) generando un desorden en el litoral. Por tal motivo se pierde visibilidad desde la ciudad al mar y no permite que el poblador que se dedica a otras actividades o el turista, puedan utilizar estos espacios.
2. Fabricación y reparación: los botes y lanchas son los medios de transporte más importantes para dichas actividades de la pesca, pero estos medios que sirven para la extracción de productos hidrobiológicos necesitan de mantenimiento y a veces se necesita fabricar nuevos para un mejor abastecimiento y que tenga las condiciones aptas para la extracción del pescado. Al no tener espacios adecuados requeridas para estos procesos se quedan varadas en el borde y contribuyen a la degradación del borde. Entre estos aspectos tenemos los desechos que se sacan de las embarcaciones, la

falta de mantenimiento generando malos olores, los materiales obsoletos que son tirados a las orillas del mar lo que generan contaminación tanto visual como residual.

3. Comercialización pesquera: San José al ser unos de los distritos con potencial en actividades pesqueras, no establece un control adecuado en la extracción del pescado los cuales se pueden comercializar de dos maneras; la primera es para una venta directa (Comercio Minorista) y la segunda para el procesamiento industrial (comercio Mayorista). Una vez dada la extracción de recursos marinos, se procede a la comercialización de distintas especies, estas suelen dar en el centro de acopio o en las orillas del mar que por consiguiente genera aspectos que contaminan el borde debido al inadecuado uso de espacio que utilizan por necesidad para dicha venta.

Estas 3 actividades mencionadas anteriormente se encuentran focalizadas en una determinada área de toda la franja costera haciendo que no haya un equilibrio dejando inactiva el resto de la franja costera y no se puede utilizar para otras actividades que se puedan dar.

- **Falta de continuidad de la estructura urbana**

La estructura urbana hace referencia a una serie de componentes como las manzanas, calles, espacios públicos entre otros que determinan las distintas zonas de la ciudad. La falta de una estructura urbana en la ciudad de San José permite que se dé un crecimiento desordenado ya que no existe una continuidad que conecte la ciudad con su borde dejando desvinculada la franja costera. Este crecimiento desordenado y las zonas no consolidadas permiten que se disgregue el tejido que compone la estructura urbana a través de sus ejes trasversales que comienzan a desaparecer cuando se aproxima hacia su franja costera lo que genera que el borde no establezca una relación activa a su entorno inmediato tanto para la playa y para la ciudad, haciendo de estos espacios no concurridos.



Ilustración 5. Falta de Continuidad de la estructura Urbana en San José. Fuente: Propia.

- **Contaminación**

La contaminación es un problema a nivel mundial, en algunos más que otros, esto depende que tan desarrollado sea y el tipo de cultura que maneje las personas.

La contaminación es uno de los factores principales en la degradación del borde costero de san José, los puntos más críticos se encuentran en toda la franja, esto se debe más como respuesta a la comercialización de especies marinas que se da, ya que el poblador que se encarga a la extracción y ventas no cuenta con espacios adecuados para dicha acción, haciendo que el poblador vea como una salida y se acostumbre que los pescados que no tenga la medida apropiada o que no estén aptos para su ventas sean arrojados a la arena, generando esto malos olores y dando aspectos visuales negativos, dando como desventajas de que el poblador local no use la playa como medio de recreación y que el turista no tenga la intención de concurrir a la playa. Para dicha investigación se hizo un mapeo de la contaminación de los puntos más críticos que se manifiestan en la ciudad de san José y su franja costera, dando como resultado que las áreas con mayor contaminación se encuentran en el borde costero.



Ilustración 6. Cartografía de Contaminación en San José. Fuente: Propia.

- **Falta de espacios públicos**

En el urbanismo, las ciudades actuales tienen presente los criterios en relación con el desarrollo sostenible y la calidad de vida de las personas. Se debe tener en cuenta que la organización mundial de la salud (OMS) establece que es imprescindible que una ciudad tenga 9 m² de área verde por persona como proporción mínima (la superficie óptima establecida es de 10 a 15m² por habitante), lo que es totalmente distinto en la ciudad san José que cuenta con un déficit de áreas verdes y no exista una red de espacios públicos que te ayuden a vincular y exista un dinamismo en la ciudad.

Los espacios públicos son elementos esenciales en la configuración y estructura de una ciudad, en donde se pueden realizar actividades sociales con el fin de satisfacer necesidades integrales de los habitantes. Estos espacios públicos se centran en la ciudad lo que genera que el poblador de san José y el turista se puedan relacionar hacia adentro de la ciudad, dejando apartado su borde lo que se convierte en una zona de espacios frágiles en permanencia y permite que no exista una continuidad donde se podría generar diversas actividades desde recreativas hasta laborales.



Ilustración 7. Gráfico de Vacíos urbanos. Fuente: Propia.

- **Fragmentación**

La fragmentación urbana es otro factor que contribuye a la degradación urbana esto se debe como acciones resultantes dichas anteriormente como los vacíos urbanos, la contaminación, falta de espacios públicos y falta de estructura urbana. Existe una desintegración entre el medio natural y la ciudad, esto se identifica debido a que no existe vinculo de interacciones o conjuntos de actividades sociales a lo largo de la franja costera haciendo de estos espacios que sirvan como espacios neutros que el poblador de san José no utiliza, de tal manera que la playa no se utiliza mucho de manera recreativa.

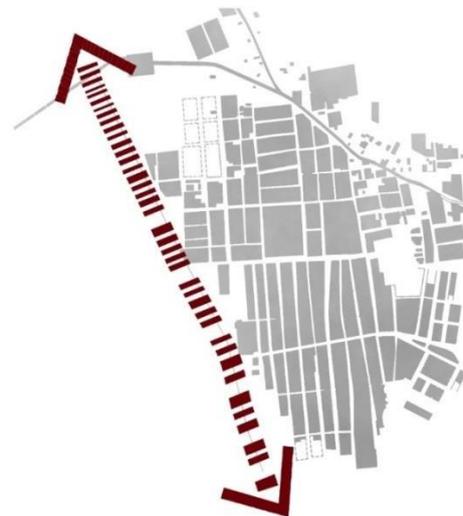


Ilustración 8. Fragmentación Urbana en San José. Fuente: Propia.

De Acuerdo con Vicente Guallart en su libro Geologics nos habla de la definición activa y entre el borde urbano y el espacio natural, que, en varias ocasiones, se forma una “línea Roja” creada para limitar el avance de lo construido, donde se ha obtenido bordes no definidos entre la ciudad y la naturaleza. En estos bordes no se ha tenido

una mirada más profunda que con lleve a la interacción dinámica inteligente entre dos sistemas diferentes, haciendo que sean espacios del miedo a lo desconocido. En La actualidad “Lo no urbano ya no es el Resto sino, un territorio potencialmente activo” de esta manera los sistemas deben funcionar como una simbiosis urbana, (sistemas que se necesitan uno del otro) ya que estos espacios son la llave para definir el valor de la transición y hagan que el borde de la ciudad funcione integralmente.

4.2.O.E.2: Evaluar la Situación Actual de las Actividades Económicas en el Distritode San José

El distrito de San José, “pueblo de rica tradición y de extraordinaria historia” denominada así porque cuenta la leyenda que Naylamp arribó a las playas de la caleta San José y se asentó en esas tierras fértiles y productivas. Este distrito Pesquero, se encuentra ubicada en el norte de la costa peruana a una distancia de 765km. de la capital (Lima) y a unos 16 km de la Ciudad de Lambayeque. Esta región de San José se encuentra en las costas del mar peruano con una extensión de 43.73 km² representando el 0.5% de la superficie de toda la provincia de Lambayeque.

San José al tener una ribera muy amplia y pintoresca con mariscos de toda clase y fecunda en peces, es reconocida en el departamento de Lambayeque por ser una de las ciudades principales en tener un nivel de desarrollo alto y productivo en la pesca artesanal y pesca industrial para el consumo humano.

En este distrito de Lambayeque existen diversas actividades económicas, la principal corresponde a las actividades marino-extractivas (la Pesca) y actividades conexas que de ella se desprenden como el comercio, el procesamiento marino y los astilleros, sin embargo, en este distrito pesquero también existen otras actividades de suma importancia como la agricultura (que, aunque los suelos estén degradados por distintos factores, estos generan áreas de pastizales destinados para los ganados).

Según los datos estadísticos de la INEI (instituto nacional de estadística e informática) realizados en el censo 2007 manifiesta que la base de la población económicamente activa es de 469 habitantes, 264 desocupadas y 1501 habitantes son trabajadores independientes. (Ver Gráfico en anexos)

De acuerdo con estos datos la base económica de san José es la pesca, agricultura y ganadería y el resto se dedica a otras actividades mencionadas anteriormente. Esta

producción en su mayoría es para su autoconsumo y los excedentes son comercializados en mercados de pequeña escala.

Rama De Actividad Economica	Total	Categoría De Ocupación						Desocupado
		Empleado	Obrero	Trabajador Indep.	Empleador O Patrono	Trabajador Familiar No Remunerado	Trabajador Del Hogar	
Distrito SAN JOSE	3502	469	933	1501	74	182	79	264
Agríc., ganadería, caza y silvicultura	539	1	185	255	10	88		
Pesca	727		357	327	26	17		
Industrias manufactureras	435	12	210	189	19	5		
Suministro de electricidad, gas y agua	8	5	2	1				
Construcción	164	4	99	56	3	2		
Comerc., rep. veh. autom.,motoc. efect. pers.	551	85	14	389	9	54		
Venta, mant.y rep. veh.autom.y motoc.	44	6	10	25	1	2		
Comercio al por mayor	21	8	3	10				
Comercio al por menor	486	71	1	354	8	52		
Hoteles y restaurantes	61	25	1	27	4	4		
Trans., almac. y comunicaciones	258	65	35	155	1	2		
Intermediación financiera	5	5						
Activid.inmobil., empres. y alquileres	50	28	2	18	1	1		
Admin.pub. y defensa; p. segur.soc.afil	75	65	10					
Enseñanza	94	79		15				
Servicios sociales y de salud	31	23		8				
Otras activ. serv.comun.soc.y personales	65	35	3	24	1	2		
Hogares privados con servicio doméstico	79						79	
Actividad economica no especificada	96	37	15	37		7		
Desocupado	264							264

Ilustración 9. Rama de Actividades Económicas en San José. Fuente: INEI 2007

Por lo tanto, de acuerdo con un análisis previo mediante cartografías y fichas de observación realizadas en campo (borde costero de San José) sobre las actividades económicas principales que se dan en este sector se reconocieron las siguientes.

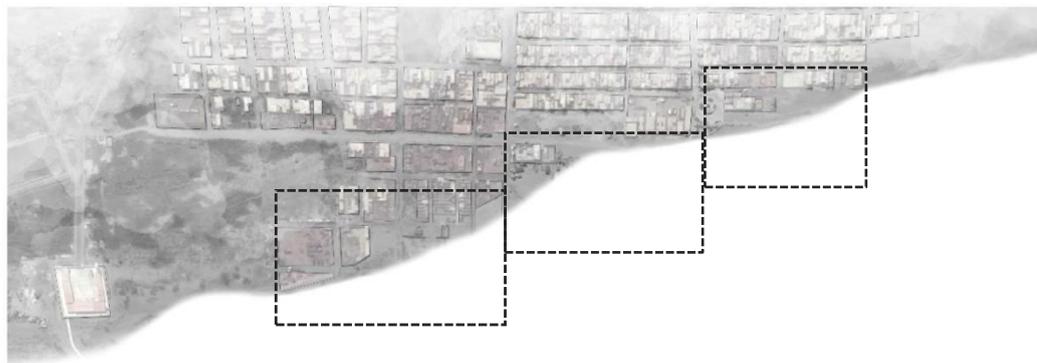


Ilustración 10. Mapa de estudio de San José sectorizado. Fuente: Propia

A. Actividad Pesquera.

El litoral peruano presenta una riqueza en productos hidrobiológicos (más de 750 especies marinas) esto se debe a la gran presencia de fitoplancton y zooplancton que es de lo que se alimentan los peces. Estas diversidades de especies marinas sirven como alimento para la población, a las aves guaneras y de materias primas para la fabricación de harina y aceite de pescado. La especie más comercializada en el mar peruano es la

anchoveta, aunque también se ha da las capturas de caballa o sardina y jurel (sustentadas por el comercio). Si bien tenemos riqueza marina, también “tenemos gran cantidad de pescadores artesanales informales los cuales se encuentran en el norte del país (Lambayeque y Piura) y cuentan con infraestructuras deficientes con respecto al desembarque ordeno del producto” Di Paolo (2014).

La pesca en San José es la actividad económica principal de este distrito pesquero y es la actividad neta que identifica a este pueblo. Es eminentemente de tipo artesanal y es una actividad socioeconómica importante por ser fuente de trabajo e ingreso para las familias. Según el diario “La Industria”, Se dice que de unos 1500 jefes de familia San Josefina se dedican a la pesca y son apoyados por sus familiares. Hasta un 16.8% de las mujeres encuestadas apoyan directamente a la actividad del esposo en la pesca, ya sea llevando víveres (8.1%) arreglando redes (4.0%) llevando vivieres y arreglando redes (3.4%) y administrando el hogar (1.3%). (Ver Gráfico).



Ilustración 11. Cuadro de Apoyo en la Actividad Pesquera. Fuente: La Industria.

Por otro lado, el sector de la pesca en Lambayeque (Santa Rosa, San José y Pimentel) cuenta con un total de 531 embarcaciones, destinando a la pesca artesanal el 47.65%, éstas siendo de menor capacidad de bodega (4-30t) y lo restante se dedica a la pesca industrial de la anchoveta.

Caleta y/o Puerto	Artesanal	Industrial	Total
Santa Rosa	75	208	283
San José	140	70	210
Puerto Pimentel	38	0	38
TOTAL	253	278	531

Ilustración 12. Cuadro de Embarcaciones en la Región de Lambayeque. Fuente: INEI.

De acuerdo con los cuadros del sector pesquero, San José, cuenta con un total de 210 embarcaciones de las cuales 140 son destinadas a la pesca artesanal (dirigida al consumo humano donde se utilizan embarcaciones tradicionales como las chalanas, botes, etc.) y 70 embarcaciones son a la pesca industrial (que tiene como finalidad la producción de harinas de pescado y conservas; y se caracteriza por usar embarcaciones como barcos de arrastre y bolicheras.) por lo que se interpreta que el sector pesquero en San José se dedica más a la pescar artesanal.

El desembarque o la actividad extracción pesquera en San José se separa en dos, lo que es la pesca de playa y “pesca mar afuera”. La pesca diaria artesanal o también pesca de playa, abarca el recorrido por las playas en busca de un lugar adecuado. Este tipo de pesca se conoce en el norte del Perú como el chinchorro debido a la red especial que arman los pescadores y que utilizan. Esta actividad, además del chinchorro (Tipo de pesca informal escrita en la resolución Presidencial N°038-2011 SERNANP), requiere un bote pequeño a remos para introducir y extender la red en el mar y de Chalanitas (embarcaciones pequeñas de fondo plano, proa aguda y se utiliza para el transporte en aguas poco profundas). Estas también sirven de transbordo a las embarcaciones de consumo más grande (embarcaciones industriales) que están fondeadas en medio del mar y no pueden acercarse al muelle o a la orilla debido a que no cuenta con puerto marítimo. Cabe mencionar que cada grupo de pesca se encuentra agrupado por un promedio de 20 personas. Sin embargo, en este tipo de pesca artesanal no pueden permanecer más de 3 días en el mar, debido a que espacios y sistemas de almacenamiento para la captura de pescado no son las óptimas y no garantizan la prolongación de vida útil de las especies marinas y evitarían la descomposición.

En cambio, la pescamar afuera se realiza, en embarcaciones que son controladas a motor y equipadas con bodegas, instrumentos de navegación además de medios de comunicación y que pueden permanecer algunos días al fondo del mar. Este tipo de pesca requiere mayor tener un mayor capital, tiene más riesgos, pero brindan mayor rendimiento. Dicha pesca tiene como destino las fábricas de procesamiento de pescado (ya sea conservas o harinas de pescado.)

La pesca ya sea Pesca mar afuera o pesca de playa son dependientes de las estaciones del año, pues en épocas de verano son más propicias que las épocas de invierno y esto es lo que determina las alzas y bajas de los ingresos que se dan.



Ilustración 13. La pesca en San José. Fuente: La Industria.

B. Actividad Comercial.

El comercio en San José se distingue por tener tres categorías. El comercio local que está conformado por las bodegas, boticas y ferreterías de menor escala que se tienen en diversos lugares de la ciudad y que son destinado a la venta de mercadería para el consumo doméstico. El comercio sectorial que está conformado por los restaurantes y el mercado municipal que se tiene en la ciudad. En este tipo de comercio, la venta de pescado influye elevadamente en la degradación del borde costero, debido a que no cuenta con las condiciones óptimas para su venta y dejando el litoral contaminado y fuera de uso para otras actividades como la recreativa, turística etc. Y por último el comercio especializado, que está conformado por los establecimientos que se dedican a la venta de materiales de construcción y un grifo que abastece la ciudad.



Ilustración 14. Locales de Comercio en San José. Fuente: Propia.

C. Actividad Industrial (Redes Y Secado).

De acuerdo con la información del gobierno regional de Lambayeque del diagnóstico ambiental de San José hace referencia al procesamiento del pescado seco – salado y a la fabricación y armado de redes como uso industrial de la zona. Es por eso por lo el que uso industrial en san José está referidas a las actividades conexas de la pesca que se dan, como secado del pescado. Este producto (el pescado) por principio es un alimento altamente nutritivo por sus propiedades de omega 3 y proteico, el procesamiento de deshidratación producida por las incidencias solar(oreado) y la sal, hace que se obtenga un producto fácil de transportar y que no pierda su valor nutritivo. Estas actividades se dan en la zona Nor -Oeste del borde costero y en varias ocasiones se ocupa en las zonas de playa. Esto genera focos infecciosos (malos olores, asentamiento de mosquitos) debido a la limpieza del pescado, ya que los residuos varias veces son tirados en cualquier lado logrando así, que no sea lugares muy transitables por el ciudadano. La descripción del procesamiento artesanal en San José es:

- Corte: Los cortes se efectuarán de acuerdo con la especie y al producto que se quiera obtener (medallones, trozos, filetes, etc.)
- Lavado: el lavado del pescado se hará en bateas y será para eliminar la sangre y las vísceras, esto se efectuará con abundante agua.
- Salado: Se espolvorea con abundante sal sobre ambos lados del pescado para que este producto tenga una mejor conservación y se mantenga en buen estado.
- Empacado: se hace con la finalidad de proteger el producto de daños físicos y la contaminación además facilita el transporte, distribución y venta.
- Almacenamiento y distribución: una vez efectuado todas las fases el producto final deberá ser almacenado en un lugar fresco y sin incidencias solares.



Ilustración 15. Procesamiento del Pescado. Fuente: Seminario Expresión.

Otro uso importante es la fabricación y armado de redes, estas también se suelen dar en el borde costero en ocasiones se usan la playa y en otras ocasiones alrededor de las viviendas (en las vías apropiándose de ella y parte de las veredas obstaculizando el paso vehicular y Peatonal). Estas redes (pueden ser de nylon o de cáñamo y la luz de su malla varía entre 1.5 y 2cm) sirven para la extracción de peces que son arrojadas desde las embarcaciones y generalmente se emplean en aguas poco profundas. Cabe resaltar que estas redes llevan plomo en su borde, lo que hace que la red pueda hundirse.



Ilustración 16. Armado de Redes en San José. Fuente: Propia.

D. Astilleros – Aserraderos.

Esta actividad es muy practicada a lo largo de los años del distrito ya que está ligada con la pesca debido se encarga de la fabricación y reparación de embarcaciones. Estos astilleros se encuentran al nor- oeste contigua del litoral donde en varias ocasiones también se utiliza parte de la playa debido que estos Astilleros en la gran mayoría no cuenta con las condiciones óptimas para un buen trabajo, estos terrenos que son dedicados a la fabricación y reparación son cercados ya sea con muros perimétricos o con caña la cual solo delimita el terreno.

En estos espacios los San josefinos construyen embarcaciones ya sean artesanales (cortineras, botes) e industriales (bolicheras) empleando en ellas tres tipos de maderas: para la estructura utilizan el Faique, para el revestimiento la madera tornillo y para las casetas la madera copaiba.

Cabe resaltar que en san José existen establecimientos que operan de manera ilegal y en ocasiones emplean recursos naturales protegidos (prohibidos por ley), para usarlas en las construcciones pesqueras artesanales y de menor escala.



Ilustración 17. Aserraderos en San José. Fuente: Propia.

E. Actividad Turística.

Los atractivos turísticos por excelencia es la playa, la percepción y la tranquilidad que le puede manifestar hacia las personas, estas actividades se dan, pero a menor escala, debido a que existen diversos factores como las actividades principales (la pesca y los astilleros) que se apropian de todo el borde generando la disminución de actividades turísticas en san José.



Ilustración 18. Plaza de San José. Fuente: Propia.

En el contexto del libro *la Humanización del espacio urbano* escrito por Jan Gehl, interpreta que las zonas que funcionan como mono funcionales es una condición para la vinculación e integración de una multiplicidad de actividades y de personas. Trata de rescatar los proyectos en sus escalas ya sea mediana o pequeña. En el Caso de las actividades que se desarrollan en la ciudad San José también funcionan como “monos funcionales” las cuales al ser actividades económicas que identifican al distrito (como la Pesca y anexos) tienen un enorme potencial para manejar adecuadamente una integración y vinculación entre las múltiples actividades laborales, recreacionales, educacionales etc. Aportándole y reactivando al distrito de San José, en usos, flujos e incorporando al usuario a formar parte de ello ya sea local o turista siendo esto la clave para el desarrollo de la ciudad.

4.3.O.E.3: Selección de Manera eficaz referentes que ayudan argumentar estrategias Urbanas y el programa de Necesidades.

El Borde Costero se manifiesta con dos espacios; uno marítimo y otro terrestre, los cuales comprende gran cantidad de recursos naturales, renovables y no renovables, y que el hombre explota de acuerdo con su necesidad y beneficio. La Arquitectura del Borde Costero varía según las condicionantes culturales y climáticas de cada lugar, pero éstas se deben expresar más allá de sí misma, de su función y de la cultura a la que se enfrenta. Es fundamental que la Arquitectura del Borde Costero esté acorde con la situación geográfica, y que tenga un vínculo de integración entre paisaje natural y urbano. Es por eso, que las intervenciones en los bordes costeros tienen por objetivo, recuperar urbanística y económicamente una determinada zona de la ciudad que se encuentra en malas condiciones, renovando así su imagen que cuenta con un valor histórico, social y urbano. Como medio básico de solución se tiene el vínculo entre la ciudad y el borde costero, recuperándolo como elemento natural de grandes valores paisajísticos, culturales o recreacionales, en conjunto de proyectos (ya sean de infraestructuras, paisajistas o solo mobiliarios) que contribuyan al mejoramiento del borde.

De acuerdo con referentes urbanos analizados de recuperación de borde costero y referentes

de proyectos de terminales pesquero se abstraigo una lista de estrategias tanto urbanas como proyectuales de como intervenir un borde costero de acuerdo con las condiciones del lugar ya sean físicas, sociales, culturales y económicas. Estas intervenciones que se hacen en los bordes a través de proyectos tienen distintas estrategias y enfoques, estos varían de acuerdo con la problemática y cualidades que se manifieste en el territorio.

Como resultado se reconoce las siguientes estrategias que enmarcan la rehabilitación y puesta en valor de los bordes costeros:

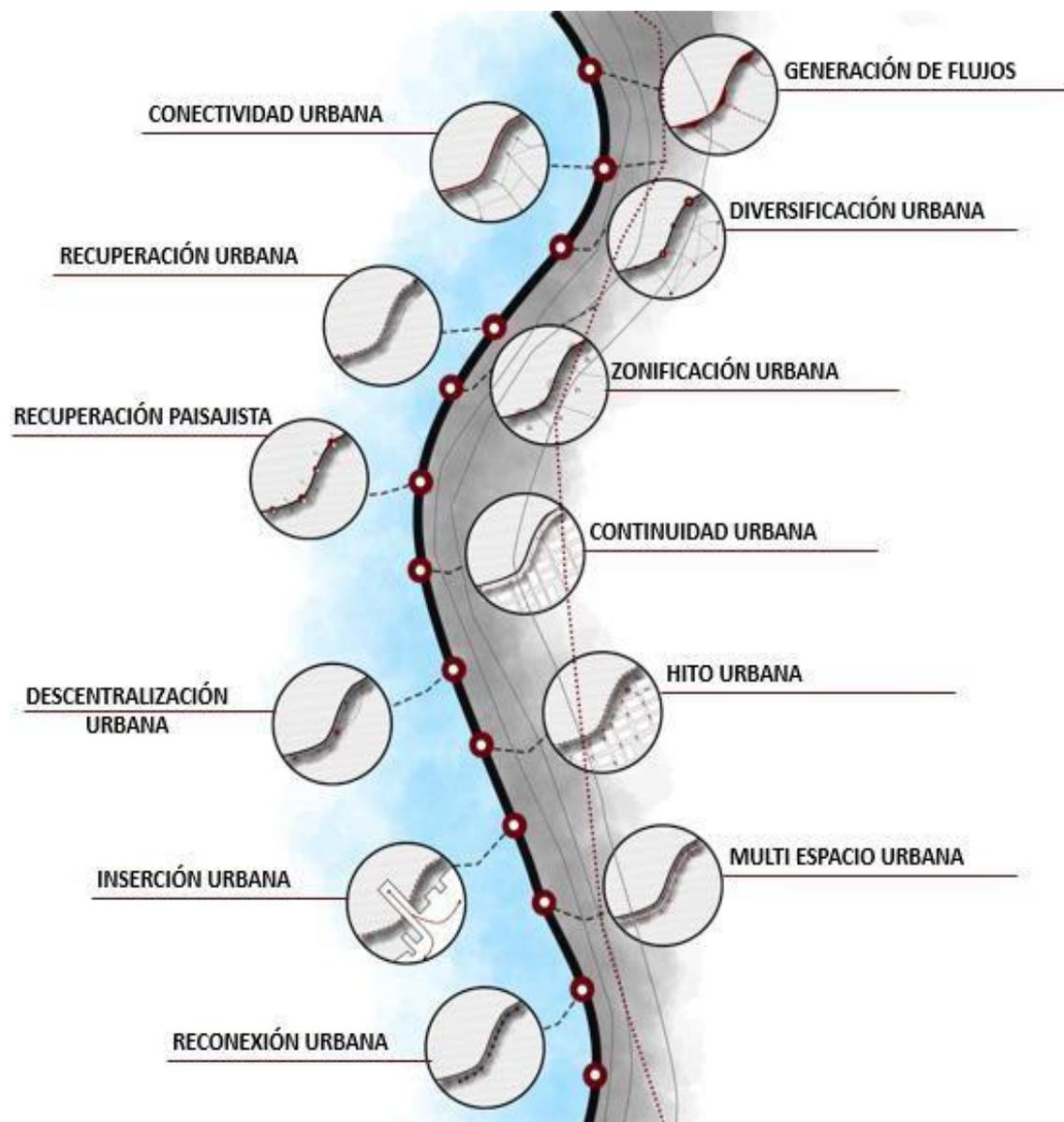


Ilustración 19. Estrategias Urbanas para Bordes. Fuente: Propia.

- **Recuperación Urbana:**

Trata de una Renovación urbana del borde costero, proporcionándole una forma al tránsito de la orilla donde se piensa intervenir, manteniendo su condición del lugar.

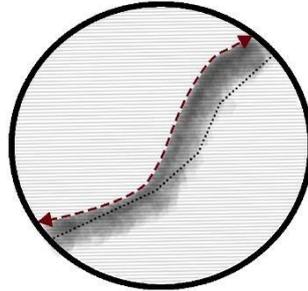


Ilustración 20. Esquema de Recuperación Urbana. Fuente: Propia.

- **Conectividad urbana:**

Consiste en vincular el tejido urbano de la ciudad con el nuevo borde, permitiendo una solución integral de conectividad.

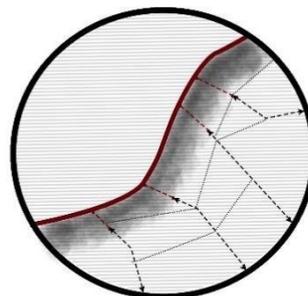
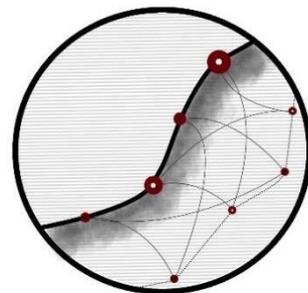


Ilustración 21. Esquema de Conectividad Urbana. Fuente: Propia.

- **Diversificación urbana:**

Creación del borde como franja de diversos usos comerciales, turísticos o recreativos como: espacios de Esparcimiento, servicios nexos a la playa y calzadas para el peatón y vehículo.

Ilustración 22. Esquema de Diversificación Urbana. Fuente: Propia.



- **Zonificación:**

Ordenación de zonas con respecto a los puntos focales de mayor concentración de flujos y movilidad.

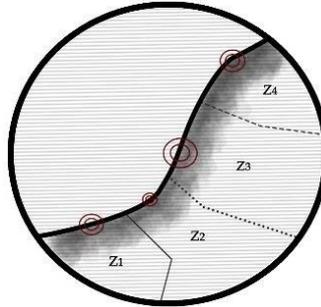


Ilustración 23. Esquema de Zonificación Urbana. Fuente: Propia.

- **Generación de flujos:**

Apertura y fortalecimiento de accesos anexas al frente marítimo que permita la integración.

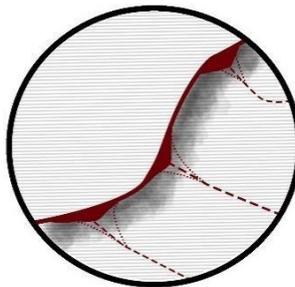


Ilustración 24. Esquema de Generación de Flujos. Fuente: Propia.

- **Recuperación Paisajista:**

Continuidad a través de recorridos en el borde costero que permita una mirada más allá de lo urbano contemplado los atributos físicos que el paisaje natural marítimo ofrece.

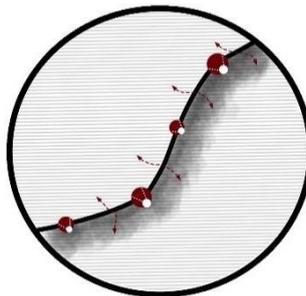


Ilustración 25. Esquema de Recuperación Paisajista. Fuente: Propia.

- **Continuidad urbana:**

Conexión por medio de un recorrido desde la ciudad hasta la intervención propuesta en el borde costero.

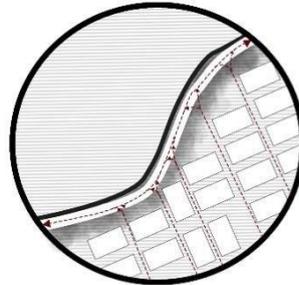


Ilustración 26. Esquema de Continuidad Urbana. Fuente: Propia.

- **Hito Urbano:**

Infraestructura como hito arquitectónico que destaca en su propio entorno Costero. Puedes ser también elementos en el espacio urbano - marítimo.

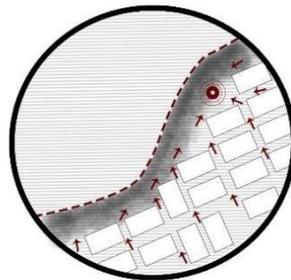


Ilustración 27. Esquema de Hito Urbano. Fuente: Propia.

- **Inserción Urbana:**

Se trata de que tal borde marítimo no sea una barrera para la ciudad sino, que la ciudad pueda ingresar al mar, teniendo como respuesta con doble carácter Territorial - marítimo

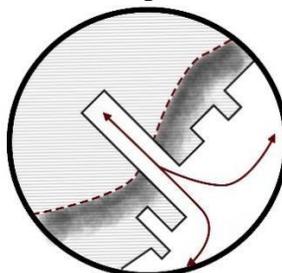


Ilustración 28. Esquema de Inserción Urbana. Fuente: Propia.

- **Multi Espacios Urbanos:**

Solución ventajosa para acabar dos o más usos en un solo espacio de intervención integrando escenarios sociales nexos al mar.

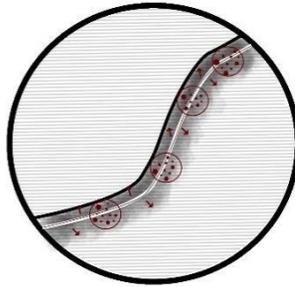


Ilustración 29. Esquema de Multi Espacios Urbanos. Fuente: Propia.

- **Reconexión Urbana:**

Busca la conexión en su propia expresión de la palabra, conectar dos senderos, límites o bordes en busca de la unión – integración.

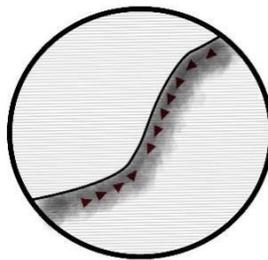


Ilustración 30. Esquema de Reconexión Urbana. Fuente: Propia.

- **Descentralización Urbana:**

Se trata de una estrategia que distribuye los usos en el borde generando que la diversificación y multiplicidad de usos en todo el borde costero.

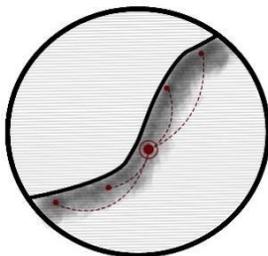


Ilustración 31. Esquema de Descentralización Urbana. Fuente: Propia.

Cada estrategia determina un enfoque productivo en relación a su contexto con la problemática que se desea solucionar o disipar. Acorde a las diversas estrategias analizadas en las fichas de referentes de cada proyecto se logra concatenar algunas relaciones como flujos, problemáticas, actividades y contextos que tengan similitud al contexto del borde de San José.

San José al ser un borde fragmentado por la discontinuidad de su tejido urbano, acentúa actividades pesqueras en puntos centrales y de manera desordenada, dejando de lado a otras actividades que pueden repotenciar el borde. Por lo tanto, descentralizar algunas actividades, conlleva a la generación de nuevos flujos y recomponer el sistema de movilidad, para generar mayor dinamismo en la ciudad. Al descentralizar actividades y generar hitos en espacios con déficit de infraestructura también lograremos potenciar dichas actividades y generar nuevas actividades sociales que amplifiquen la oferta programática y contribuyan al realce de la ciudad.

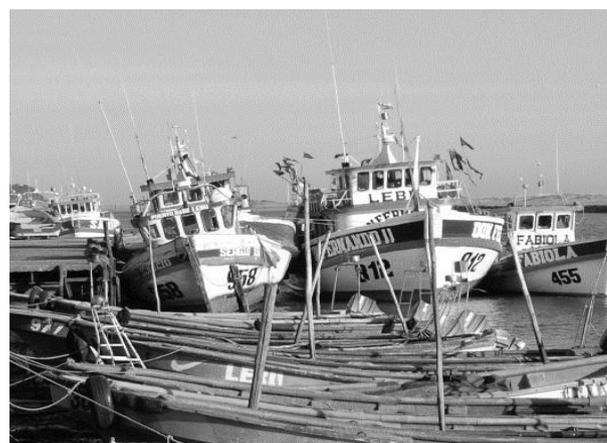
Programa Arquitectónico:

Se hace análisis detallado con respecto a 06 proyectos arquitectónicos que tenga la similitud a un Terminal Pesquero, con el fin de concatenar usos, distribución, flujos y ambientes. De este modo nos ayuda a tener un programa básico para la propuesta a realizar en San José. además, se anexarán otros ambientes que salen de las necesidades básicas y la relación de flujos del contexto analizado. Los referentes arquitectónicos son:

Referente 01 Caleta Boyeruca – Chile.



Referente 02 Terminal Pesquero Regional en la localidad de Lebur.



Referente 03 Parque Costero de la Pesca y Gastronomía - Antofagasta.



Referente 04 Centro Pesquero Artesanal – Caleta San Pedro (Renovación).



Referente 05 Caleta Pesquera “Malecón” - Coliumo.



Referente 06 Departamento de Pescadores en el puerto de Cangas – España.



Catalogando estos proyectos surge el programa arquitectónico y se plasma el análisis de todos ambientes a través de una cartografía para reconocer los requerimientos básicos de funcionamiento de un proyecto de esta envergadura.

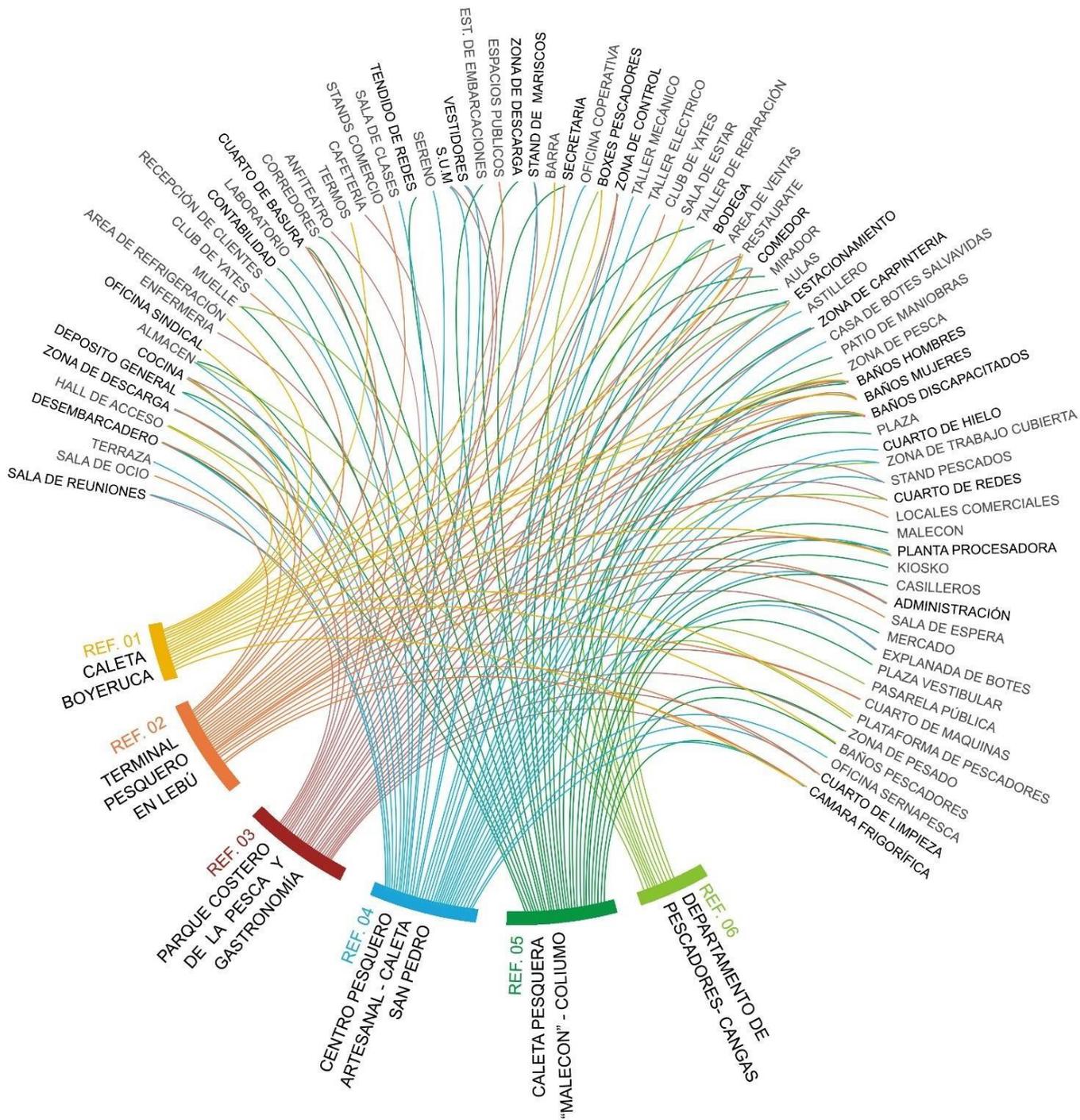


Ilustración 32. Cartografía de Programa Arquitectónico en Referentes. Fuente: Propia.

En esta primera cartografía evidenciamos los ambientes de los referentes y cuales eran aquellos espacios que caracterizaban a cada uno de los proyectos, en algunos casos los ambientes varían en su nombre, pero cumplen la misma función que los otros. De esta manera, al interponer capas, la confluencia de las líneas nos hace referencia a un ambiente básico y fundamental en un tipo de proyecto como Terminal Pesquero.

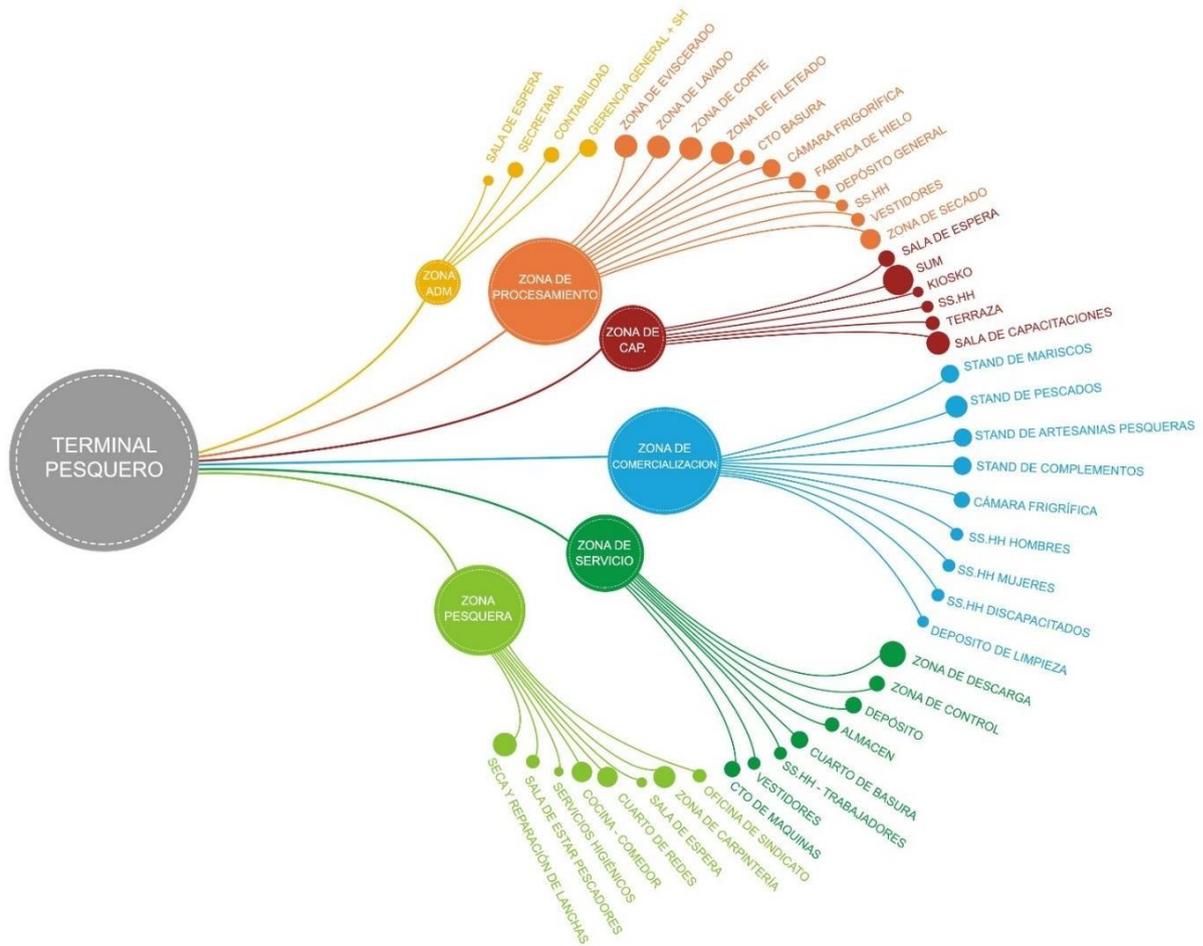


Ilustración 33. Cartografía de Programa Arquitectónico en San José. Fuente: Propia.

Esta cartografía nos muestra el programa básico de terminal pesquero y se le adicionaron ambientes de acuerdo con el contexto y las necesidades del área de estudio en San José. Además, se reconoció las zonificaciones por colores y la dimensión proporcional de cada ambiente. Por lo tanto, definido el programa el terminal pesquero cuenta con las siguientes áreas:

CUADRO DE AREAS			
Zona	Ambiente	Área parcial	Total
Zona Administrativa	Sala de Espera	9m2	49.5 m2
	Secretaría	10m2	
	Contabilidad	9.5m2	
	Baños	2.5m2	
	Gerencia G.	18.5m2	
Zona de Comercialización	Stand Artesanías pesqueras (8)	5.5m2	335.5m2
	Stand de Complementos (10)	6.5m2	
	Stand de Recursos Pesqueros (4)	8.5m2	
	Stand de Pescados Tipo A (4)	17.5m2	
	Stand de Pescados Tipo B (2)	9.5m2	
	Stand de Mariscos Tipo B (2)	9.5m2	
	Stand de Mariscos Tipo B (2)	9.5m2	
	Baños Hombres	16m2	
	Baños Mujeres	13.5m2	
	Baños Discapacitados	6.5m2	
	Deposito de Limpieza	4m2	
	Cámara Frigorífica	25.5m2	
	Zona de Procesamiento	Hall de ingreso	
Zona de Eviscerado - Corte - Lavado - Fileteado		105m2	
Cuarto de Basura		16m2	
Patio		6.5m2	
Camara Frigorífica		58m2	
Hall		7.6m2	
Deposito General		35m2	
Fabrica de Hielo		27 m2	
Baño de Hombres		13m2	
Vestidores de Hombres		27.5m2	
Baño de Mujeres		13m2	
Vestidores de Mujeres		16.m2	
Zona de Capacitaciones	SUM	98m2	310.5m2
	Sala de Capacitacion(5)	25.5m2	
	Sala de Estar	5m2	
	Kiosko	10.5m2	
	Terraza	40m2	
	Baño Hombres	13.5m2	
	Baño Mujeres	16m2	
Zona Pesquera	Of. De Sindicato	8.5m2	526m2
	Patio	7.5m2	
	Sala de Espera	6m2	
	Zona de Carpinteria(2)	34m2	
	Cto de Redes	45m2	
	Secado y Reparación de lanchas	315m2	
	baño hombres	13 m2	
	Cocina	34m2	
	Comedor	40m2	
	Sala de Estar	23m2	
	Zona de Descarga	41.5m2	
	Depósito de descarga	11.5m2	

Zona de Servicio	patio	18m2	161.5m2
	Baño de Hombres	13m2	
	vestidores hombres	27.5m2	
	Baño de mujeres	13m2	
	vestidores mujeres	16m2	
	Cto de maquinas	10.5m2	
	Control de seguridad	10.5m2	

4.4.O.E.4: Máster Plan en relación con las Actividades y Necesidades del Borde Costero.

En este contexto para establecer la puesta en valor y recuperación el borde costero se opta por la articulación del territorio con el frente marítimo tomando como aspecto fundamental los tejidos urbanos. Para esto tenemos se tiene presente que San José tiene configurada una estructura vial muy marcada que funciona como eje y punto de partida de movilidad a las distintas sendas de la ciudad.



Ilustración 34. Esquema de Convergencia de Usos en San José. Fuente: Propia.

La generación de un Máster plan consistirá en tejer una malla de vías horizontales que generen el vínculo con el mar a través de espacios (Vacíos urbanos) y permitan la conexión e integración de la ciudad con su borde. Además de repotenciar el eje vertical (borde costero) generando un Franja de transición que permita el recorrido y tenga como objetivo la conexión de recintos arquitectónicos que se plantean estratégicamente de acuerdo con las necesidades y el uso que tiene cada sector de san José. De este modo se tuvieron en cuenta las siguientes estrategias de intervención en el borde:

La ciudad de san José marca una zona determinada donde convergen distintas actividades y que en la actualidad no logran generar una conexión y una relación espacial entre el borde y la ciudad principalmente por su actividad productiva que es la base económica de la ciudad. Como primera estrategia se optó por la Descentralización de nodos de convergencia tanto de las actividades laborales y sociales que se dan en zonas específicas por el poblador de san José.

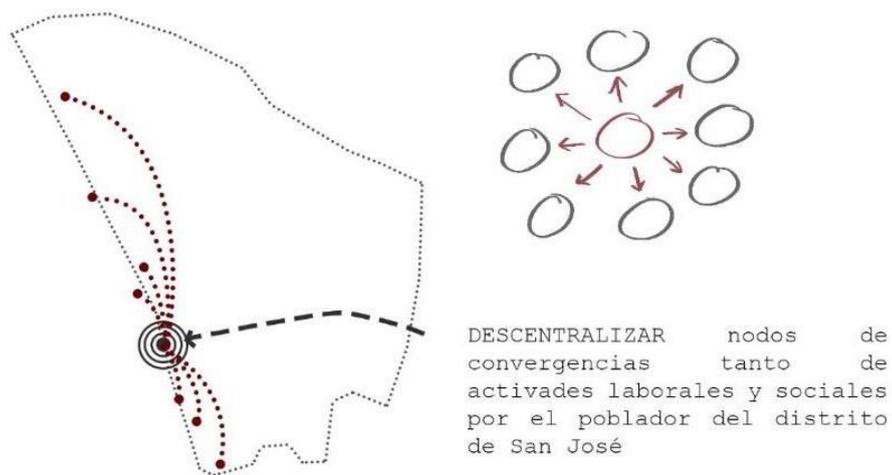
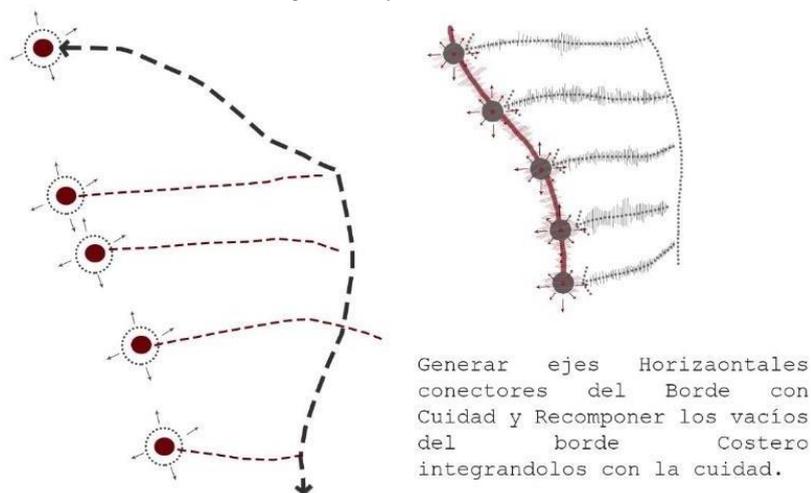


Ilustración 35. Estrategia de Descentralizar. Fuente: Propia.

El Borde de san José presenta un ineficiente sistema de playa o costa, lo que genera una insipiente y confusa accesibilidad a ella, afectando a una serie de actividades relacionadas al comercio micro y macro, el turismo, recreación y sistema de movilidad (tanto vehicular como peatonal). De este modo como segunda estrategia se optó por generar ejes horizontales conectores que vayan desde la ciudad a la zona costanera y recomponer los vacíos del borde.

Ilustración 36. Estrategias de Ejes Horizontales en San José. Fuente: Propia.



La variedad de actividades que se dan en el borde Costero ha llevado al crecimiento económico de la ciudad de San José, pero al mismo tiempo han contribuido a la desintegración de su borde, generando puntos focales con mayor deterioro. Esto se debe a que San José no tiene clara una zonificación en su programa y que en la actualidad no ha logrado generar una conexión ciudad – borde marítimo, lo que

requiere una intervención urbana de estas características que presente un marco funcional diverso y claro en zonificación. Por este motivo como estrategia se plantea Reactivar y potenciar el eje vertical del borde costero a través de la vinculación de los vacíos del sector, proponiendo usos de acuerdo con las actividades que se realizan en un determinado grado de acción de actividades sociales y productivas del sector.

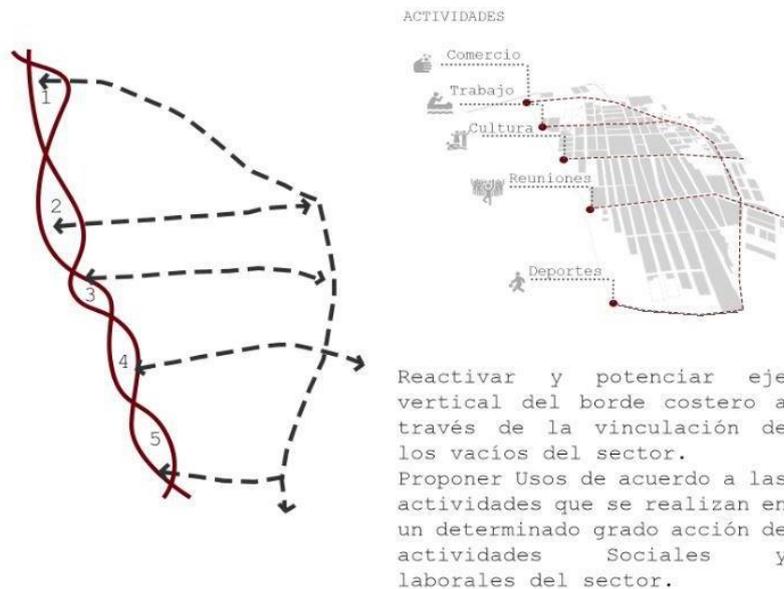


Ilustración 37. Estrategia de Reactivación y Potenciación de usos. Fuente: Propia.

El plan maestro se enmarca en desarrollar diversos puntos a lo largo de la franja costera de San José, esto no solo permite la recuperación de este borde sino, que a su vez genera permeabilidad de la ciudad hacia el mar a través de la creación de una red de espacios públicos que son interconectados con infraestructura que permitan ordenar distintos tipos de flujos. En Esta Propuesta se plantea la creación de 5 núcleos incorporándole nuevos usos que complementen a los escenarios urbanos existentes en relación con las actividades productivas que se realizan día a día en san José con la finalidad dos objetivos principales, por un lado, amplificar la oferta programática de la zona y por último generar un circuito o paseo costero que active el turismo y potencie la economía local.

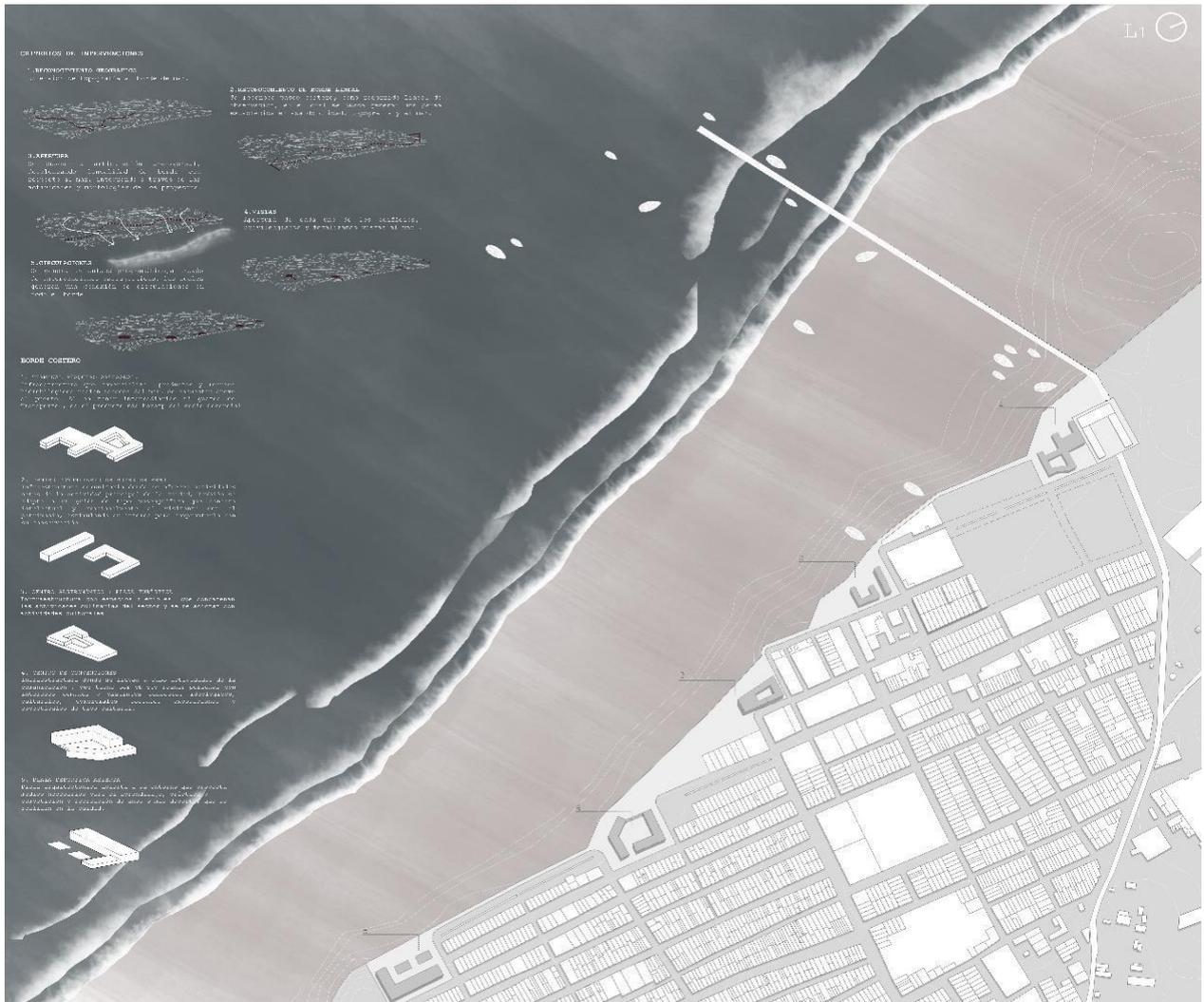


Ilustración 38. Propuesta de Master Plan en San José. Fuente: Propia.

A lo largo del borde costero de San José se inserta dentro del marco los siguientes usos que permiten crear un recorrido continuo por distintos tipos de usuario:

1. Terminal Pesquero Artesanal: Infraestructura que comercializa productos y recursos hidrobiológicos recién sacados del mar. Se encuentra anexo al puerto. Al no tener intermediarios ni gastos de transporte, es el producto más barato del medio local.
2. Centro Comunitario de Botes: Infraestructura comunitaria donde se ofrende actividades netas de la ciudad, también se adapta a un guion de tipo museográfico que conecta intelectual y emocionalmente al visitante con el patrimonio, estimulando su interés para comprometerlo con su conservación.
3. Centro Gastronómico y Plaza turística: infraestructura con espacios flexibles que concatenan las actividades culinarias del sector y se relacionas con las actividades culturales.

4. Centro de Convenciones: Infraestructura donde se lleva al cabo actividades de la comunicación, que tiene por objeto reunir personas con interés comunes y distintos conceptos ideológicos, culturales, comerciales, sociales exposiciones y espectáculos de tipo cultural.

5. Plaza deportiva abierta: Infraestructura abierta a su entorno que proyecta medios necesarios para el aprendizaje, practica y competición y recreación de unos o más deportes que se realizan en la ciudad.

Con Estos Proyectos se pretende fortalecer los ejes establecidos como un remate que termina vinculándose en el eje vertical (Paseo costero), otorgándole una variedad de usos y actividades.

4.5.O.E.5: Diseño de un Terminal Pesquero como Propuesta arquitectónica en SanJosé.

El Territorio (Contextualización)

En búsqueda de la Recuperación del borde costero en relación con los proyectos enmarcados en el máster plan como hitos de conexión en su eje vertical como horizontal; Se desarrolla el proyecto más importante tanto económico como cultural que identifica a la Ciudad de San José siendo este, un “Terminal Pesquero artesanal” que se emplaza como remate del Máster plan.

El Lugar del Proyecto se sitúa al límite del borde costero (nexo al mar), teniendo dos aperturas y escenarios importantes, Por el Oeste que conecta con la parte urbana de la ciudad y por el este que conecta toda la zona de playa. Por otro lado, se reconoce que el lugar del proyecto tiene un enorme potencial, dado que el proyecto colinda por el norte con un desembarcadero de suma importancia para el mejoramiento de la actividad extractiva pesquera y de integración al Terminal pesquero propuesto, lo que permite un mejor desarrollo económico y desplazamientos consolidados en la zona.

El Desarrollo del Terminal Pesquero Artesanal tiene como objetivo contribuir al mejoramiento de la situación actual de las faenas de los pescadores San josefinos y a su vez la difusión de estas actividades como parte de la cultura que identifica la ciudad, al mismo tiempo que el proyecto forme parte de recuperar la integración de la parte urbana con su franja costera, no solo albergando el uso actividades pesqueras, sino contribuyendo a espacios de convergencia donde se realice la cohesión social tanto Local como Turística.

Zonificación

De acuerdo a las faenas actuales de los Pescadores San Josefinos se han tomado en cuenta las condiciones básicas para la comercialización de los productos hidrobiológicos de la zona, así también se opta la necesidad de complementar con talleres de capacitación que mejoran y fortalecen dicha actividad, espacios de descanso y mantención de sus herramientas de trabajo que serán articuladas con los empaquetamientos básicos de servicios y circulaciones que permitan organizar delimitar y controlar las actividades internas que se realicen en el proyecto además de espacios libres que permitan la integración de su entorno costero y ciudad. En el proyecto se conforma de 6 zonas y son:

ZONIFICACIÓN	
1	Zona Administrativa
2	Zona de Procesamiento
3	Zona de Comercialización
4	Zona de Capacitaciones
5	Zona de Servicios
6	Zona Pesquera

Zona Administrativa:

En esta zona se Desarrollará todas las actividades de Gestión y servicios que se realicen dentro de todo el Proyecto optando así por un buen control de su funcionamiento.

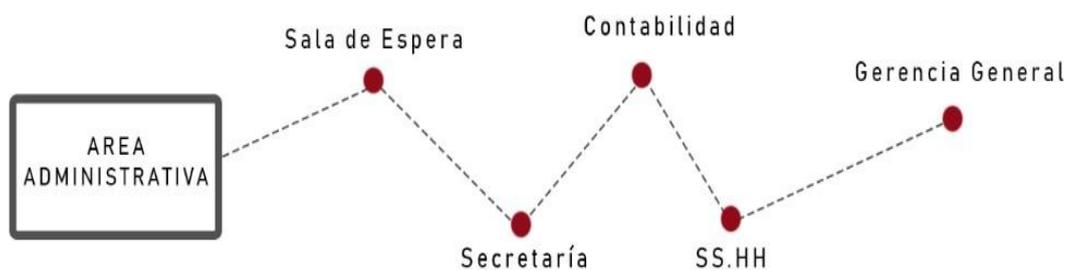
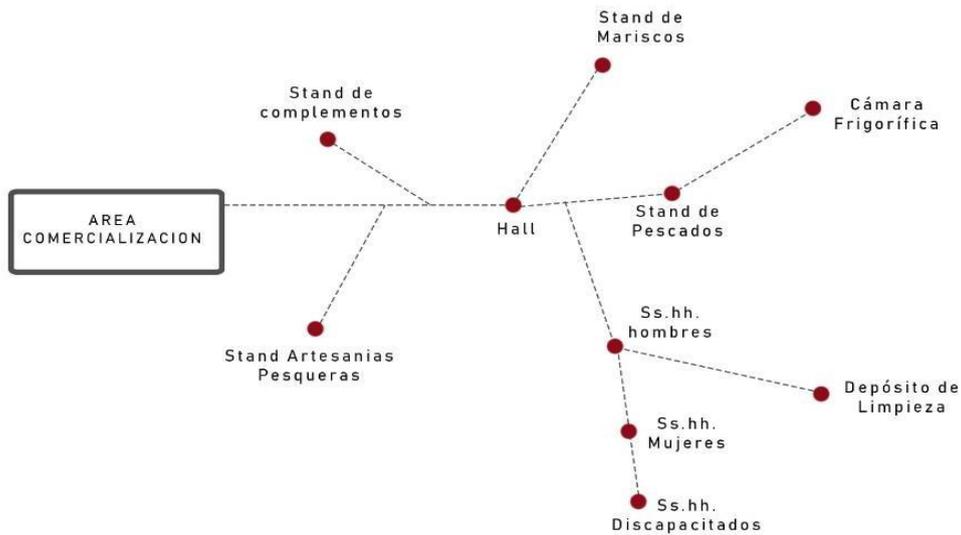


Ilustración 39. Diagrama de Relaciones - Zona Administrativa. Fuente: Propia.

Zona de Comercialización:

Son las zonas en las que se realizara la comercialización de los productos hidrobiológicos que pasaron por un proceso artesanal en la zona de procesamiento. Además, ventas de otros tipos relacionados a la pesca que complemente el uso del proyecto.

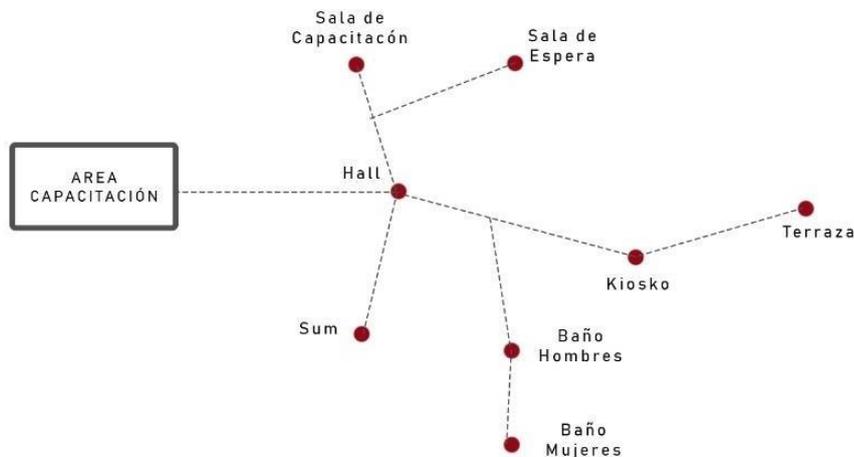
Ilustración 40. Diagrama de Relaciones - Zona de Comercialización. Fuente: Propia.



Zona de Capacitaciones:

Son espacios de Formación constate la cual permitirán llevar al cabo una capacitación para un mejor manejo y control de los recursos hidrobiológicos, desde su extracción hasta su comercialización, del mismo modo contarán con zonas de reuniones y zonas de estar.

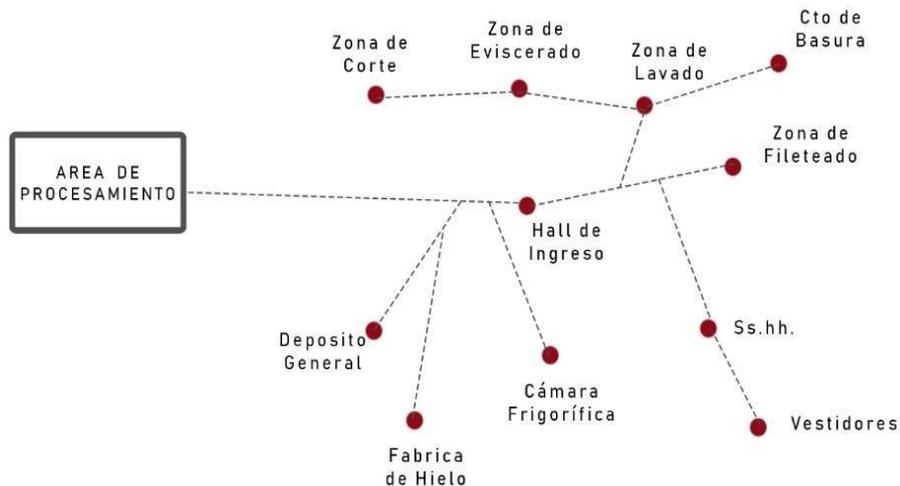
Ilustración 41. Diagrama de Relaciones - Zona de Capacitaciones. Fuente: Propia.



Zona de Procesamiento:

Esta Zona es una de las más importantes ya que en esas zonas se hará los distintos procesos del pescado para el consumo humano, además contará con espacios de almacenamiento y cuidado para los productos extraídos del desembarcadero.

Ilustración 42. Diagrama de Relaciones - Zona de Procesamiento. Fuente: Propia.



Zona de Servicio:

Comprende las zonas descargas, depósitos, circulaciones donde se llevará a cabo los procesos previos al pescado, además de los servicios básicos como baños y vestidores para los trabajadores del Terminal Pesquero.

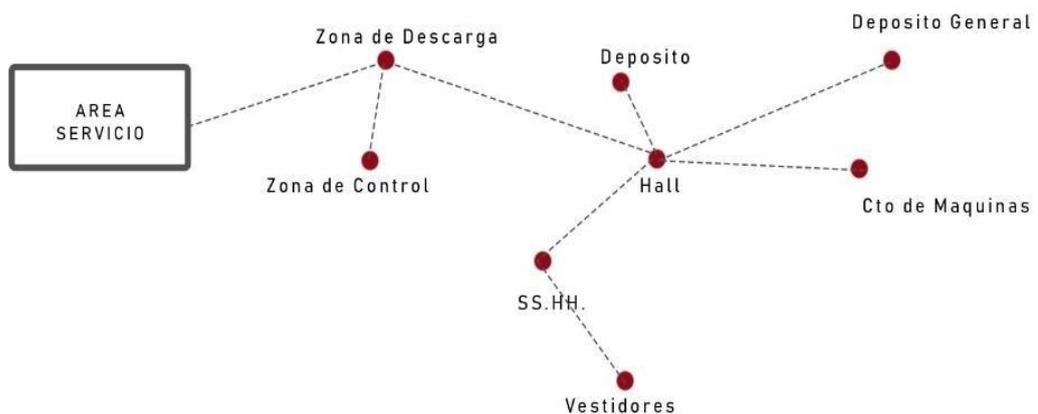


Ilustración 43. Diagrama de Relaciones - Zona de Servicio. Fuente: Propia.

Zona de Pesquera:

Esta zona comprende los ambientes de trabajo y descanso para los pescadores de San José, donde desarrollan actividades previo a la pesca, como armado de redes, reparación de y secado de lanchas, etc. Además, cuenta con zona de descansos, espacios de almacén (lockers) y comedor.

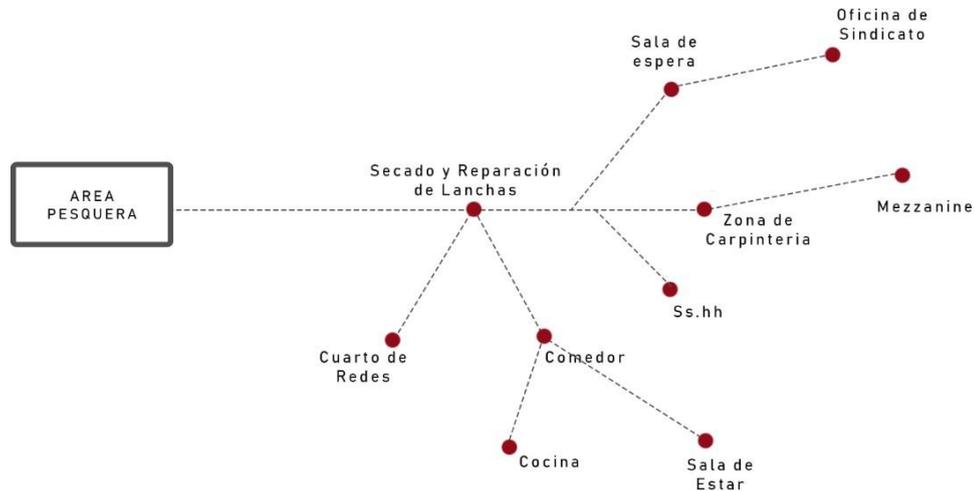


Ilustración 44. Diagrama de Relaciones - Zona Pesquera. Fuente: Propia.

Materialidad

La Materialidad utilizada en el proyecto es el Concreto Expuesto de Color Gris que se inserta en su entorno mimetizándose con respecto al desembarcadero que abarca un puente de acceso con más de 834 metros de longitud con pilotes de concretos prefabricados. Todo el proyecto es envuelto en una piel Metálica con un procesamiento “Cincado” (Este lleva un recubrimiento o baño de Zinc al acero el que ayuda a protegerla contra la corrosión y oxidación.) lo que permite que la infraestructura de concreto sea Ligera y permeable en todos sus espacios ayudando a la integración del medio natural y urbano. De este modo en el Terminal Pesquero, se materializa como elemento dual. Por un lado, el Concreto surge como elemento que configura y diversifica espacios, mientras la envolvente metálica surge como elemento unificador visual y de contención perimetral donde la relación interior - exterior toma protagonismo dentro del proyecto.

Emplazamiento

La selección del emplazamiento dentro del borde se determina en base a dos primicias; la primera es poder vincular y articular la zona costera con la parte urbana y la segunda es complementar de manera integral faenas diarias de los pescadores teniendo una

proximidad al desembarcadero artesanal cuya actividad fundamentalmente es la extracción de productos hidrobiológicos.



Ilustración 45. Emplazamiento del Proyecto en San José. Fuente: Propia.

La concepción del Terminal Pesquero nace tres puntos fundamentales:

- Ejes: La Forma y función del Proyecto se organiza a dos ejes importantes, El primero el puente del desembarcadero y el segundo el eje vial que conecta con la zona urbana perpendicular al desembarcadero.
- Retícula: El proyecto se traza de acuerdo con una retícula ortogonal que nace a partir de la lectura del lenguaje del muelle pesquero.
- Volumen: a partir del lenguaje del muelle se abstrae nace 3 bloques (cada uno representando la abstracción del mismo muelle) los cuales son vinculados con un bloque perpendicular que permite concatenar usos con respecto a su función Programática (Procesamiento – Comercialización – Capacitación) que se dan en el proyecto.

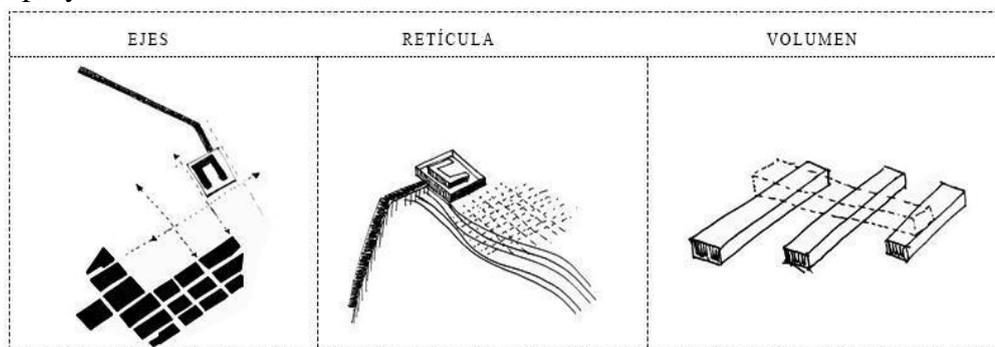


Ilustración 46. Concepción Projectual del Terminal Pesquero. Fuente: Propia.

Las Estrategias proyectuales consideradas en el Terminal Pesquero son:

- Aperturas: El edificio mediante la forma emplazada genera grandes aperturas tanto para la zona costera como para la parte urbana GENERANDO distintas actividades donde dentro de ella, donde impacta la cohesión social.
- Permeabilidad: El edificio permite tener un vínculo de conexión entre el espacio interior con su entorno urbano (público y privado) con el fin de tener una relación visual, sonora, física y auditiva.
- Sustracción: Se abstrae algunos espacios dentro de la forma arquitectónica con el fin de generar espacios de vinculación dentro del edificio.



Ilustración 47. Esquema de Estrategias Proyectuales. Fuente: Propia.

El conjunto.

Los criterios técnicos básicos tomados en cuenta:

Clima, Topografía, Orientación, Asoleamiento, Ventilación, Iluminación y RNE. El edificio está emplazado en el terreno con uso servicios complementarios de comercio y capacitación para el sector pesquero artesanal. En el bloque 1 (Zona de procesamiento), Bloque 2 (Comercialización) y Bloque 3 (sala de Capacitación).

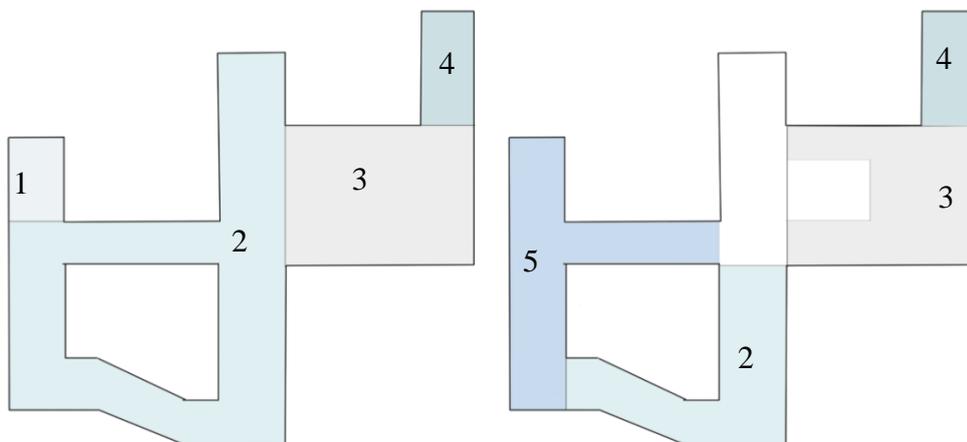


Ilustración 48. Zonificación de Terminal Pesquero. Fuente: Propia.

1. Administración
2. Comercio
3. Procesamiento
4. Pesquera
5. Capacitación

Los Accesos.

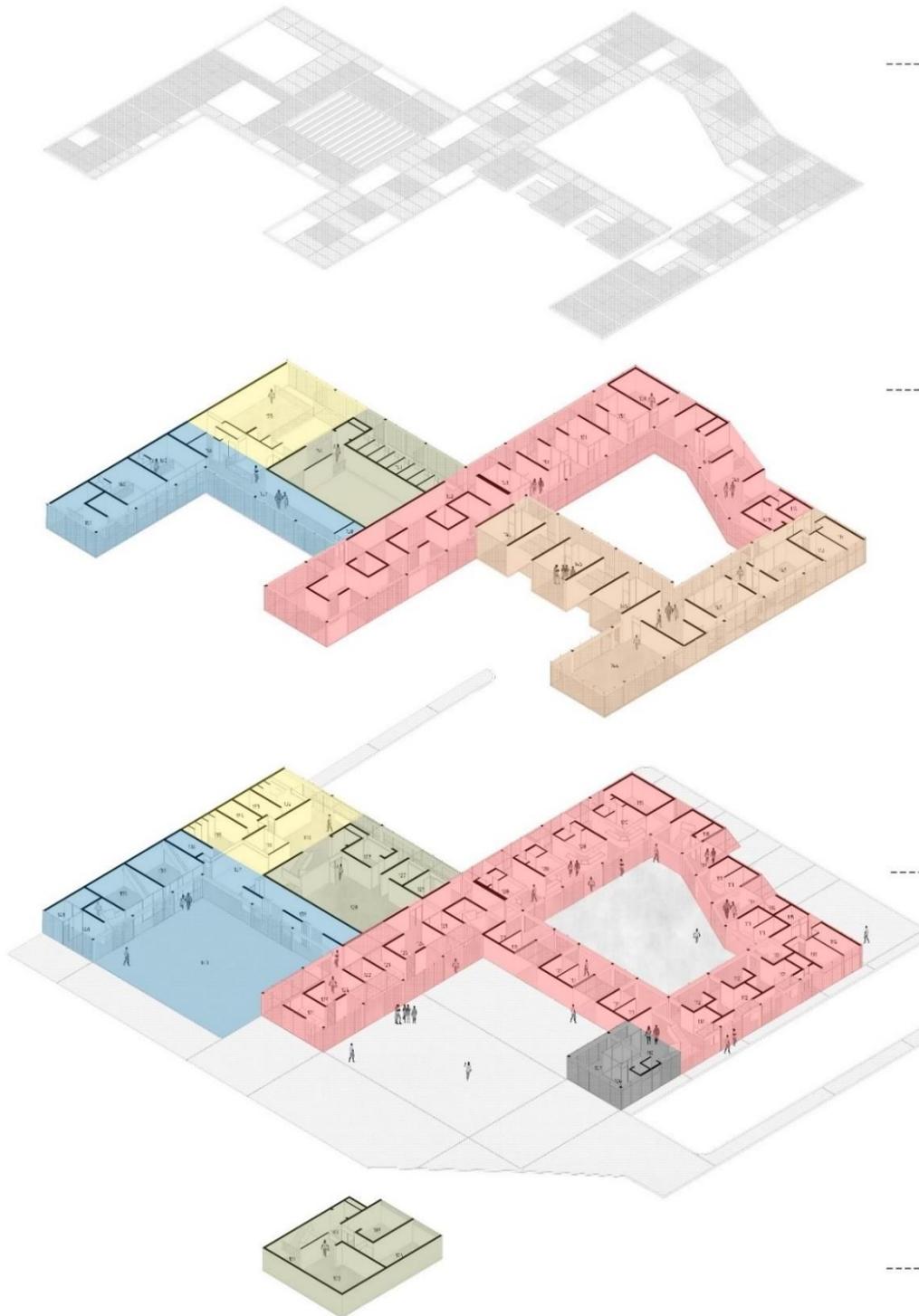
La propuesta consta de un acceso principal por la zona este, a través de una un retranqueo que conecta los Bloques de comercio y de capacitaciones, llegando a un patio principal que distribuye a Todos los Bloques. El proyecto presenta diversos ingresos secundarios por todos los lados generando que sea más permisible la propuesta

El ingreso de servicio se da a través de la apertura de los bloques de comercialización y procesamiento para poder abarcar el ingreso de vehículos pesados y que se realiza la zona de descarga.

El ingreso de acceso vehicular se da por el sur por el bloque que conecta la zona de comercio y la zona de capacitaciones.

El ingreso a la zona pesquera se da por el lado oeste generada por la tensión de los bloques de procesamiento y el bloque de comercialización.

Isométrico



CUBIERTA 7.12

La cubierta son pequeñas losas de concreto independientes adosada a una estructura metálica con una envolvente metálica en forma de malla que permite ser un elemento de conexión visual y delimitador especial.

SEGUNDO PISO +2.80

En el segundo nivel aperturándose al mar se encuentra: hacia el norte el comedor y la zona de descanso para los pescadores y por el sur 4 volados donde están las Salas de capacitación. También esta la zona donde se da el secado del pescado que es una zona libre y mirando a la zona de servicio

- Zona Pesquera
- Zona Servicio
- Zona de Procesamiento
- Zona Comercial
- Zona de Capacitación

PRIMER PISO + 0.15

En el primer nivel cada zona se apertura a espacios que relacionan con la ciudad y la zona playera, al centro se genera un patio de transición pública que articula toda la zona comercial y la capacitación además cuenta con estacionamiento.

- Zona Pesquera
- Zona Servicio
- Zona de Procesamiento
- Zona Comercial
- Zona Administrativa

SÓTANO - 2.80

En el sótano se encuentra los espacios donde se Almacrá los productos hidrobiológicos y la fabricación de Hielo los cuales son ventilados por un patio y por vanos que dan a la zona de Descarga.

- Zona de Procesamiento

Ilustración 49. Esquema de Isométrico de Terminal Pesquero. Fuente: Propia.

Planimetría

La propuesta de Terminal pesquero consta de dos pisos más un sótano de servicio. Cuenta de 4 accesos principales por la zona este, a través de una plaza intermedia que articula el proyecto y genera circulaciones externas alrededor de ella. Al ingresar al edificio se encuentra la zona comercial, que cuenta con módulos de comercio como venta de pescados, mariscos, de complementos etc. Desde el ingreso vehicular se accede directo a la zona de comercio, al lado izquierdo se encuentra la zona administrativa y al lado derecho como remate se accede a los baños públicos. Por cuestiones de abastecimiento y servicio se genera un ingreso vehicular y peatonal la cual se encuentra junto al muro perimetral del desembarcadero, accediendo a la zona de descarga y a un hall que distribuye a hacia el lado derecho la zona de procesamientos (ambiente de doble altura) y hacia el lado izquierdo los baños y vestidores para trabajadores.

Siguiendo la secuencia, desde la zona de procesamiento se puede acceder a la zona de pescadores, por el lado derecho se encuentra el cuarto de redes y hacia el lado izquierdo los baño que conectan a través de corredor (que limita la envolvente, sin privar la conexión visual y espacial) los ambientes de Taller de Reparación, Escalera, y la oficina de Sindicato. Cabe resaltar que la zona de pescadores se apertura a gran patio de servicio el cual es usado para el sacado y mantenimiento de botes y lanchas.



Ilustración 50. Planta 1er Piso - Terminal Pesquero. Fuente: Propia.

En el segundo piso se ubica en el lado oeste y sur la zona de capacitación que cuenta con aulas de capacitaciones y una sala de usos múltiples, estos espacios están intercalados generando espacios de estar, los cuales tienen vistas a las plazas interiores y exteriores. Por otro lado, frente a estos ambientes, se encuentra tiendas de recursos pesqueros, un kiosko con área de mesas – terrazas y los baños de acceso público.

También se accede al segundo piso por la el que se encuentra en el área zona de descarga la cual cuenta con una escalera y un montacarga (núcleo de circulación vertical). Esta nos distribuye al área de secado y almacenes o al comedor, que cuenta con cocina, depósito y baño, seguido de un área de estar al lado oeste con vistas al patio exterior y al mar. Cabe resaltar que el proyecto maneja una envolvente de malla metálica, la cual cubre todas las fachadas exteriores y la cubierta. Las circulaciones son techadas con la propuesta de la malla dando variaciones (llenos y vacios) y generando 2 dobles alturas.

Ilustración 51. Planta 2do Piso - Terminal Pesquero. Fuente: Propia.

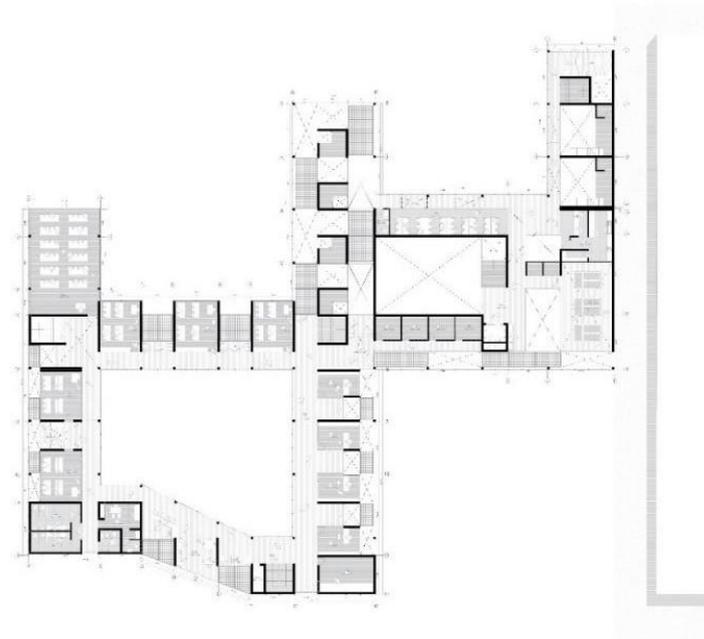


Ilustración 52. Corte Arquitectónico Terminal Pesquero. Fuente: Propia.

Sistema Constructivo

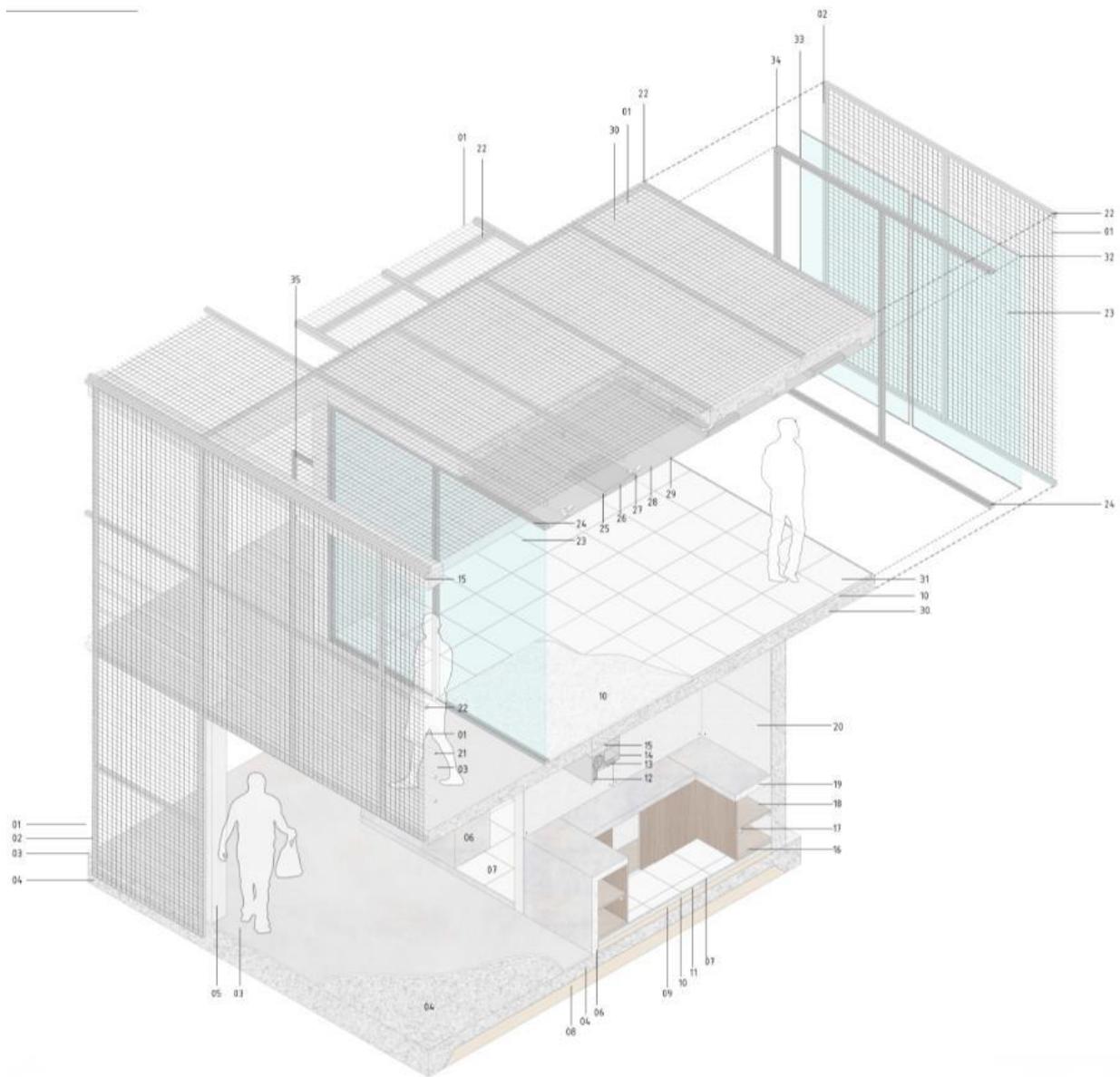
El proyecto se basa en 2 elementos: el concreto y el acero (elemento envolvente y estructura). La estructura está compuesta con una losa de cimentación con columnas de .25 x .25 cm. Los muros son de concreto expuesto gris, modulado (0.90 x 1.75cm). Las cubiertas de los ambientes son de losa maciza con vigas de sección variable de 0.30 a 0.20cm. Cabe resaltar que según la Norma E- 0.60 de Concreto armado, “el recubrimiento mínimo se deberá incrementar a un 50% cuando este expuesto a medios corrosivos o a otras condiciones severas de exposición”.

El proyecto presenta 3 tipos de pavimentos. Los pavimentos exteriores como patios, plazas y veredas serán con adoquín de concreto. Los pasillos internos, zona de descarga, área de procesamiento y almacenes serán de cemento pulido. Los ambientes como aulas, stands de ventas, enfermería y baños serán de porcelanato (el tipo de porcelanato es de acuerdo con el ambiente).

El tratamiento de cerramientos translucidos como mamparas o ventanas será de cristal templado de 8mm con lamina de seguridad. Cabe resaltar que los cerramientos translucidos que dan al exterior estarán adosados a las mallas metálicas que sirven como elemento de protección solar y acabado del edificio.

La envolvente será de malla metálica (con procesamiento Cincado) que se utilizará como elementos verticales y horizontales en el proyecto delimitando y generando espacialidades sin impedir las conexiones visuales entre ambientes. La envolvente cuenta con 3 componentes, la estructura metálica .25 x .25cm – la subestructura metálica 5cm x 5cm y la malla metálica.

Con respecto al sistema de recogida de aguas pluviales, debido a que los pasillos quedan expuestos, se optó por la alternativa de canaletas de drenaje oculto con rejillas ranurada de acero inoxidable.



LEYENDA

- | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 01.Malla Metálica. | 08. Relleno para compactar,h=20cm | 15.Viga de Concreto 0.30 x 0.25 cm | 22.Perfil de acero Vertical. | 29.Perfil secundario Hd. |
| 02.Perfil de Acero Vertical. | 09.Arenilla Compactada h=20cm | 16.Bastidor de Madera 2" | 23.Vidrio Templado e=8mm. | 30.Techo - Losa Matiza. |
| 03.Cemento Pulido. | 10.Contra piso | 17.Perfil Soporte de Madera 1"x2" | 24.Perfil de Aluminio color Natural. | 31.Porcelanato 0.60 x 0.60cm. |
| 04.Losa de Cimentación. | 11.Falso piso h=4cm | 18.Repisa de Madera e=1" | 25.Platina metálica. | 32.Burlete de Aluminio. |
| 05.Columna de Concreto 0.25 x 0.25. | 12.Puerta Enrollable 8.5cm | 19.Reposero de Concreto con acab. Pulido. | 26.Luminaria Led T5 Blanco 4.500ºk. | 33.Mampara Fija e= 1cm. |
| 06.Reposero con Acab. Cemento Pul. | 13.Luminaria Led Cuadrada metálica | 20.Muro Concreto Expuesto e=25cm. | 27.Alambre Galvanizado. | 34.Perfil de Aluminio para Vanos. |
| 07.Cerámico 0.30 x 0.30 cm. | 14.Cajón de Aluminio 20 x 25 cm | 21.Travesaños: pletina de acero | 28.Placa de cielo modular. | 35.Baranda de Acero. |

Ilustración 53. Axonometría Constructiva- Terminal Pesquero. Fuente: Propia.

Visualización 3ds

Vista interior de la zona de descarga, este espacio se encuentra en un N.t.p + 0.50, Manejando doble altura, hacia el lado izquierdo se aprecia el ingreso a la zona de procesamiento de los productos hidrobiológicos.

Ilustración 54. Visualización 3D. Fuente: Propia.



Vista interior de la zona comercial, donde se aprecia al lado izquierdo los módulos de venta de pescados y mariscos, en este pasillo se genera con la misma envolvente juego de altura, hacia el lado izquierdo se delimita con la envolvente, lo que permite tener conexión visualmente con la plaza exterior.

Ilustración 55. Visualización 3D. Fuente. Propia.



Vista interior de la zona de capacitaciones que se encuentra en el segundo nivel donde se aprecia un espacio de estar con vistas a la plaza exterior y al mar, seguido de las aulas de capacitación.

Ilustración 56. Visualización 3D. Fuente Propia.





Ilustración 57. Visualización Exterior de Terminal Pesquero. Fuente: Propia.

Maqueta de Estudio

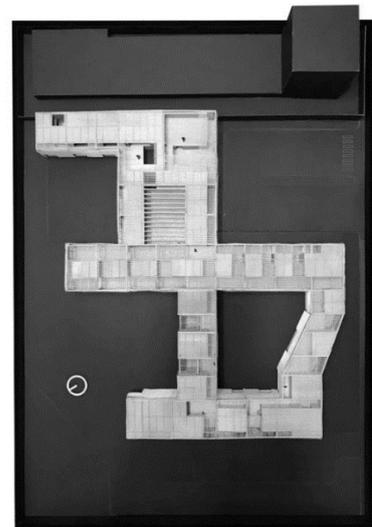


Ilustración 58. Maqueta de Estudio Vista 1. Fuente: Propia.

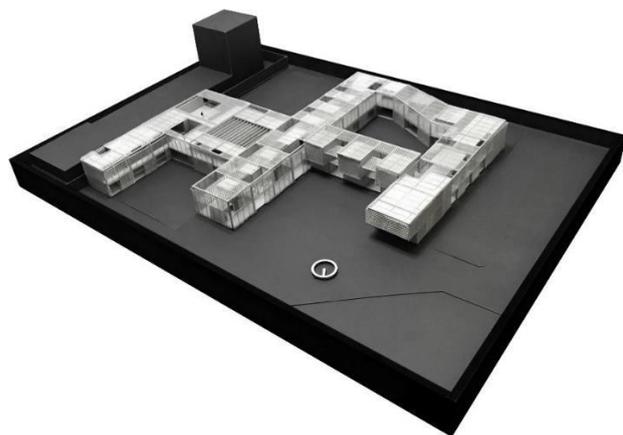


Ilustración 59. Maqueta de Estudio Vista 2. Fuente: Propia.

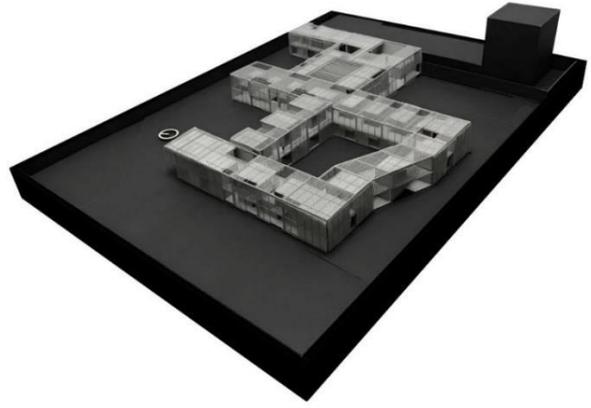


Ilustración 60. Maqueta de Estudio Vista 3. Fuente: Propia.



Ilustración 61. Maqueta de Estudio - Corte Constructivo Vista 1. Fuente: Propia.



Ilustración 62. Maqueta de Estudio Corte Constructivo Vista 2. Fuente: Propia.

V. Conclusiones

- Los resultados mostrados nos sirven para poder entender el territorio costero y sus factores que determinan el valor actual del territorio dando a conocer posibles soluciones de acuerdo con las estrategias previstas en los referentes, teniendo en cuenta las condicionantes físicas y sociales.
- Recuperar la vista al mar sería una propuesta ideal para los ciudadanos San-josefinos y turistas, en donde el borde costero requiera de una organización a través de estrategias que diversifiquen y descentralicen las actividades que se dan en una determinada zona y que a la vez recupere el vínculo de relación del mar con la zona urbana.
- San José es una ciudad dedicada a la pesca artesanal y comercializa a nivel local y distrital, pero mantiene deficiencias en el funcionamiento de sus actividades, la cual repercute en su borde costero distanciando otras actividades que también pueden aportar el mejoramiento de la ciudad.
- La recuperación del borde costero puede ser aplicada por diversas estrategias urbanas. El fin de este tipo de propuestas integrales es desarrollar espacios de conexión realzando las actividades de cada lugar. En el caso de la ciudad de San José se realiza una intervención en el límite costero a través de un máster plan que abarca distintas estrategias y recintos arquitectónicos y en particular uno de los edificios es la propuesta de Terminal Pesquero, mediante este proyecto se da la creación de espacios necesarios y mejoras urbanas con el fin de descentralizar la aglomeración de actividades pesqueras en todo el borde costero y recuperar el espacio invadido ofreciéndole a la Ciudad de San José otros usos potenciándola con otras actividades económicas en el sector.
- La construcción del desembarcadero y la propuesta de Terminal Pesquero determinan una solución integral en el funcionamiento del borde costero de San José, potenciando la actividad pesquera, ofreciéndole mejoras en el aspecto urbano, social y económico.

VI. Recomendaciones

Para los Futuros investigadores:

- A lo largo de una investigación cuando se requiera intervenir el borde costero se debe basar en distintos criterios de urbanismos donde se identifique los componentes del territorio para enfocar los aspectos positivos y negativos de la ciudad.
- Se debe tomar en cuenta que para este tipo de investigación sea una propuesta más eficaz, tendrá que abarcar una metodología multidisciplinaria donde intervengan especialistas en ingeniería civil, economía y sociología.

Para las Autoridades:

- Para la propuesta de un programa de Terminal Pesquero se debe tener en cuenta el programa básico de referentes homólogos y abarcar las necesidades funcionales del usuario local previo estudio.
- Para la cartera de proyectos presentada el desarrollo del máster plan se tendrá que llevar a cabo un análisis particular de cada propuesta entorno a la relación y escala de la ciudad y el borde costero.
- Se debe llevar a cabo la propuesta Terminal Pesquero en relación con la construcción del desembarcadero para descentralizar “usos y flujos” y funcione como propuesta integral de la ciudad.

VII. Lista de Referencias

- García. M., A. (2009). Terminal Pesquero Regional en Lebu: espacio productivo cultural. Universidad de Chile.
- Chambergo. L., G. (2020). Estrategias de intervención sostenible para la revalorización del paisaje cultural urbano del borde costero, en el distrito de Pimentel. Universidad Cesar Vallejo. Perú.
- Marinov Mladineo, I. (2013). Recuperación borde Histórico de Antofagasta: Parque costero de la pesca y de la gastronomía. Universidad de Chile.
- Mendoza, B., (2016) Estudio y Diseño de terminal pesquero artesanal sostenible en la Libertad, provincia de Santa Elena. Universidad de Guayaquil. Ecuador.
- Padilla, P., J. (2018) Nuevo Terminal pesquero y complejo cultural de la gastronomía peruana en Pucusana. Universidad Peruana de Ciencias Aplicada. Lima.
- Guallart, Vicente. (2008) Geologies (Geography information architecture). Barcelona: Actar.
- Lynch Kevin (2015) La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili SL.
- Gebel, Jan. (2013). La Humanización del espacio urbano, La vida social entre los edificios. Barcelona: Reverté, S.A.
- Juli Esteban Noguera (2011) La ordenación Urbanística, conceptos, herramientas y prácticas. Barcelona: Torre Girona.
- M.J. Rodríguez – Tarduchy, I. Bisbal, E. Ontiveros. (2011) Forma y Ciudad. En los límites de la arquitectura y urbanismo. Madrid: Cinter Divulgación Técnica, S.L.L
- Ezquiaga D. José María - Alfaya, Luciano G. (2011) Transformación Urbanas Sostenibles. España: Universidad Internacional Menéndez Pelayo.
- Cicutti, Bibiana (2007) Registros urbanos de una modernidad periférica: Representaciones y transformaciones materiales en el frente costero de Rosario entre 1920 y 1940. Buenos Aires: Editorial Nobuko.
- Rosero Pérez, Sheila Gabriela . (2012) Recuperación del borde marítimo de Puerto Ayora-Galápagos: Terminal Marítimo. Universidad San Francisco de Quito, Quito.
- Hernandez, Fernandez y Baptista. (2001) Metodología de la Investigación. México: Mc Graw Hill.
- Di Paolo, J., A. (2014) Pesca Artesanal en el Perú. Lima: Universidad d

VIII. Anexos

FICHA DE OBSERVACIÓN	
TIPO DE ACTIVIDAD :	En este ítem se ubican las actividades económicas que se encuentran en el sector a analizar.
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:
Registro de mapeo sobre la ciudad de San José	En este ítem se hace un Registro fotográfico del borde costero de San José y la sectorización en que se divide.
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Se evalúa el nivel de productividad de cada actividad económica para tener en cuenta como repercute en el borde de la ciudad
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	Este ítem se evalúa la cantidad de personas que se necesita para las actividades laborales
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	en este ítem se evalúa la presencia de infraestructura para tener en cuenta donde realizan dichas actividades y si tienen las condiciones óptimas de infraestructura.
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	Se evalúa dependiendo si existe una infraestructura o no, si existiera se analiza el estado de conservación en que se encuentra para poder analizar en que condiciones se dan estas actividades.
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:
se ubica la localización exacta de donde se dan dichas actividades económicas	En este ítem se hace un registro fotográfico de como se realizan las actividades económicas y saber si ocasiona algún impacto y como esta repercute en el borde costero.
COMENTARIO:	
Persepción personal que se manifiesta através del registro hecho en campo y los datos encontrados.	

Ilustración 63. Modelo Ficha de Observación. Fuente: Propia.

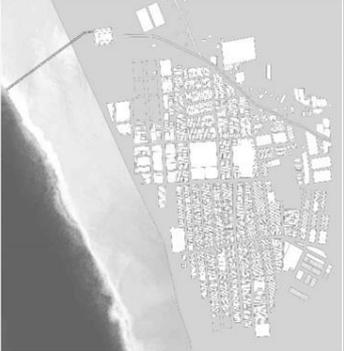
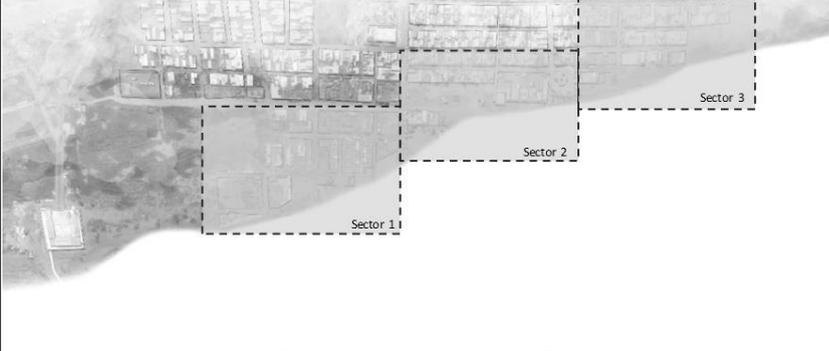
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
Aquí se puede ver la extracción de los pescado a través de redes, este tipo de pesca se le llama Chinchorro y se puede apreciar que se necesitan de varios trabajadores(desde niños hasta adultos mayores). Esta actividad suele ser más productivas en épocas de verano.						

Ilustración 64. Ficha de Observación 1 Fuente: Propia.

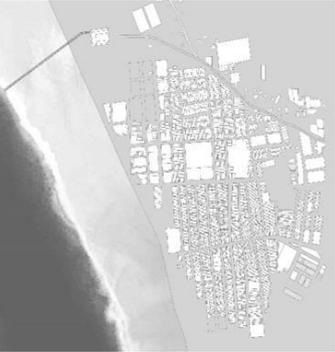
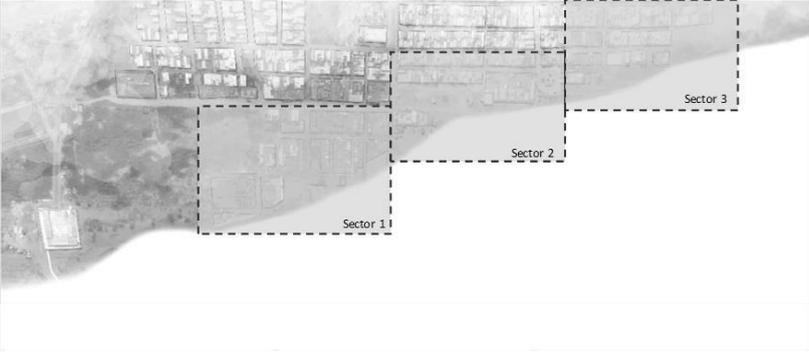
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
<p>La Pesca es una actividad principal en el distrito de San José, las épocas de pesca pueden variar y se necesitan de varias personas para esta actividad. Como se puede apreciar no existe un desembarcadero donde se pueda extraer los recursos hidrobiológicos lo que conlleva a que dicha extracción se de de manera desordenada, generando focos de contaminación.</p>						

Ilustración 65. Ficha de Observación 2. Fuente: Propia.

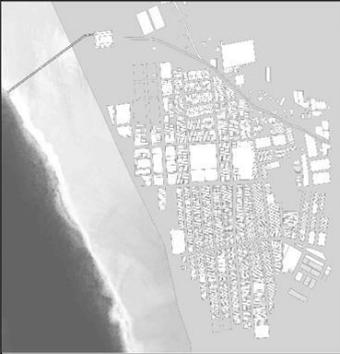
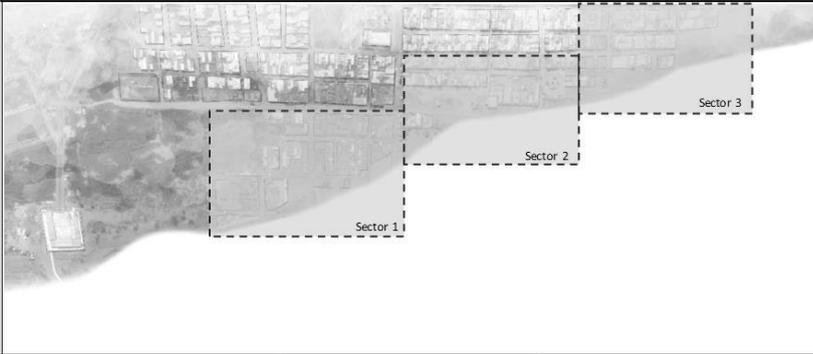
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
<p>Esta actividad deriva a la pesca, aquí se puede ver pequeños vehículos motorizados las cuales van desde la ciudad hasta la orilla del mar, con sacos de hielo que serán transportados a las embarcaciones (grandes o medianas) con el propósito para mantener el pescado en condiciones óptimas. estas escenarios no tienen un lugar establecido para dicha descarga, haciendo que puedan converger de manera desordenada varias actividades en un solo lugar como por ejemplo (recreación, deporte, comercio, etc.)</p>						

Ilustración 66. Ficha de Observación3. Fuente: Propia.

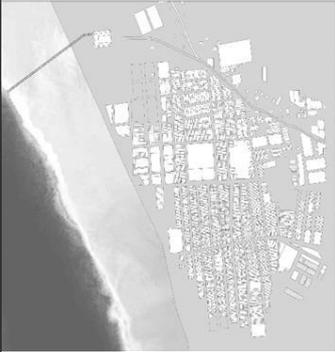
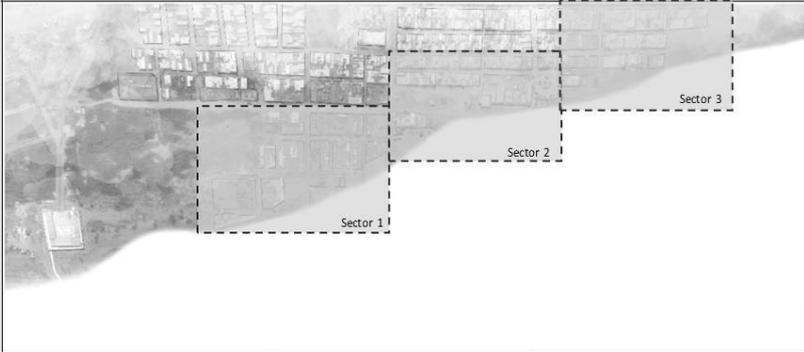
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
<p>Para la extracción pesquera, debido a que no cuenta con infraestructuras pesqueras, necesitan de maquinarias pesadas (Tractores) que ingresen a las orillas del mar empujando a las embarcaciones que se encuentren en condiciones de navegar para extracción de especies marinaa y posteriormente se de su comercialización. Del mismo modo ingresan los tractores para ayudar a sacar las embarcaciones. Además cabe resaltar que esta actividad también se da en cualquier parte la playa contribuyendo al desorden de usos que se dan borde costero.</p>						

Ilustración 67. Ficha de Observación 4. Fuente: Propia.

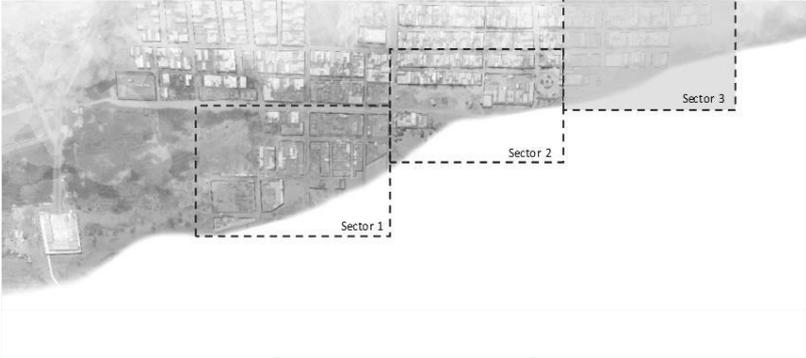
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
<p>Las actividades comerciales que corresponde a los restaurantes son pocos frecuentados esto se puede deber a la mala utilización de recursos y usos que hacen que el borde costero se encuentre degradado y desintegrado de la ciudad, haciendo que no sea tan transcurrida por el pobladores de otros distritos para otras actividad que no sea relacionada a la pesca . Cabe resaltar que son los mismo pobladores locales que hacen uso de estos locales.</p>						

Ilustración 68. Ficha de Observación 5. Fuente: Propia.

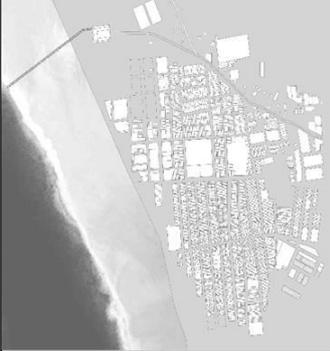
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
<p>Como se puede observar la extracción de los recursos hidrobiológicos se dan a orillas del mar, donde existe aglomeración de personas desde comerciantes hasta personas quienes llevan directo para su consumo, de esta manera nos damos cuenta que no tienen un espacio para la venta, además una vez terminada esta acción la orillas del mar quedan descuidadas y contaminadas por los propios ciudadanos.</p>						

Ilustración 69. Ficha de Observación 6. Fuente: Propia.

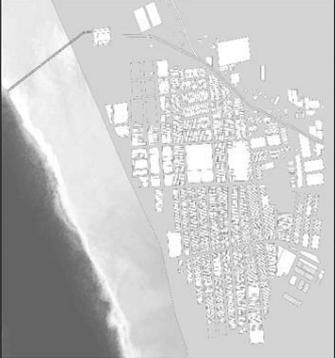
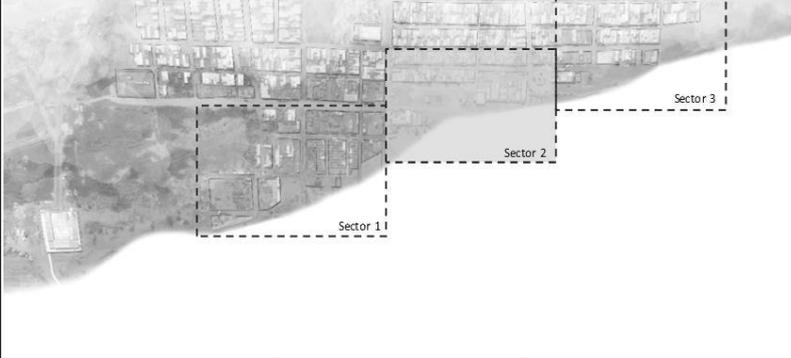
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
Este trabajo de armado de redes se dan en la calle, no existe un lugar exacto donde se realice esta actividad, en la foto se observa que se apoderan de las vías y expanden sus redes para hacer su trabajo, en algunas ocasiones obstaculiza el paso tanto vehicular como peatonal.						

Ilustración 70. Ficha de Observación 7. Fuente: Propia.

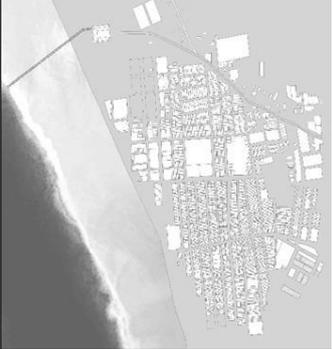
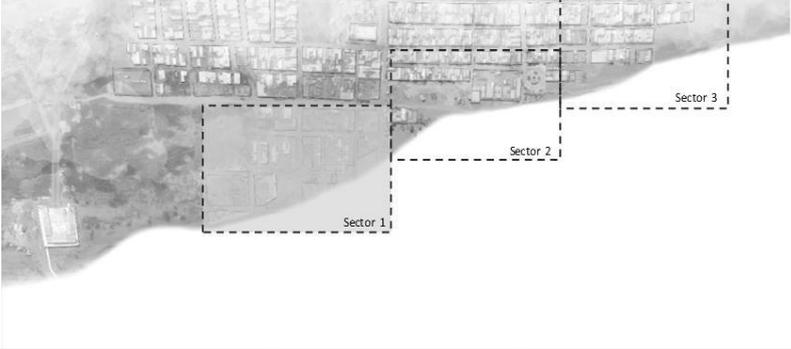
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
<p>Aquí se puede observar el salado y secado del pescado, una vez extraído el pescado del mar es llevado a estos lugares donde se corta, se lava y se sala el pescado para luego ponerlos en unas barillas de madera donde se expone al sol para secarlo, al final de todo este proceso se empaca y se lleva a ser vendido ya sea local o distrital. Estos procesos debe tener lugares optimos ya que ocasiona malos olores y plagas como mosquitos.</p>						

Ilustración 71. Ficha de Observación 8. Fuente: Propia.

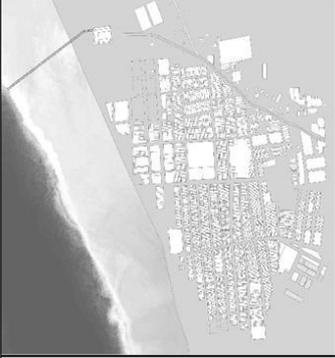
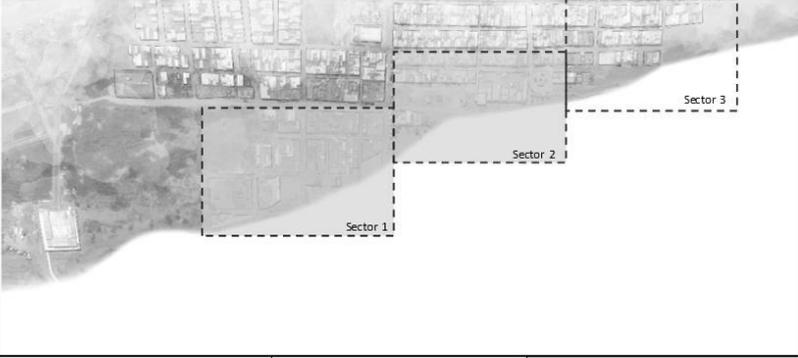
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
<p>Se puede observar que las embarcaciones que están baradas son de dimensiones grandes, haciendo que en los astilleros entren dos o tres embarcaciones por terreno, las demás ocupan parte de la playa. Estos terrenos como se pueden apreciar que estan siendo construido (los cuales estas construcciones son solo muros perimetrales generando que en estos lugares sean espacios de barrera entre el entorno natural y urbano). Por otro lado existen astilleros que se encuentra en estado de deterioro convirtiendose en zonas donde se encuentras desechos lo que genera lugares no transitables y que afecta de manera directa la integración entre la ciudad y su borde.</p>						

Ilustración 72. Ficha de Observación 9. Fuente: Propia.

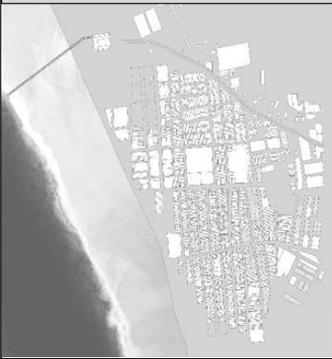
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
<p>La ciudad de san José carece de actividades turísticas que se den en el litoral debido a que no se encuentra consolidado y en diversas zonas de este borde se encuentre en condiciones no óptimas para el turismo generado por diversos factores externos que derivan de la pesca, haciendo de esto un borde fragmentado y desintegrado con la ciudad.</p>						

Ilustración 73. Ficha de Observación 10. Fuente: Propia.

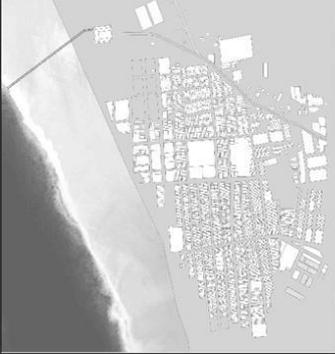
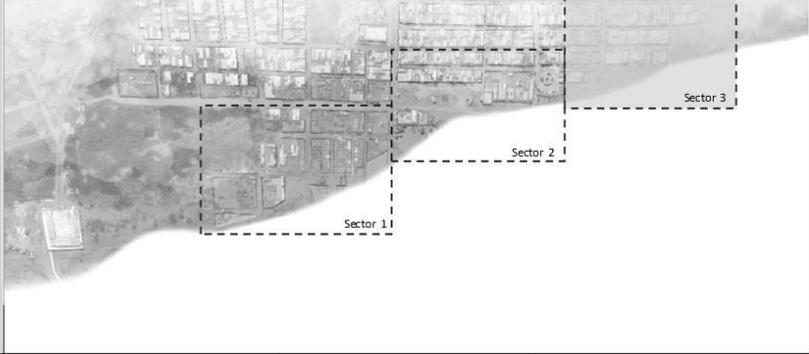
FICHA DE OBSERVACIÓN						
TIPO DE ACTIVIDAD :	Comercio	Pesca	Industrial	Recreativa	Turística	Astilleros
UBICACIÓN:	BORDE COSTERO:					
						
NIVE DE PRODUCTIVIDAD :	Bajo		Medio		Alto	
PARTICIPACIÓN LABORAL - CIUDADANA:	1 a 5 personas	6 a 10 personas	11 a 20 personas	21 a 30 personas	40 a 50 personas	50 a más personas
INFRAESTRUCTURA COMO SOPORTE A LA ACTIVIDAD :	No existe			Existe		
ESTADO DE CONSERVACIÓN:	—			Condiciones bajas	Condiciones medias	Condiciones óptimas
MAPEO:	REGISTRO FOTOGRÁFICO:					
						
COMENTARIO:						
<p>El poblador de San José, hace uso de esta cancha deportiva o sino ocupa una parte de la playa para realizar esta actividades (fútbol o voley). Los niños y jóvenes son los que realizan estas actividades. Otras Escenarios urbanos que se dan son los paseos o recreación en las playas, estas se pueden localizar al sur del sector debido a que existe varios actividades conexas a la pesca que ocupan la mayor parte del borde de San José.</p>						

Ilustración 74. Ficha de Observación 11. Fuente: Propia.

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

DATOS GENERALES DEL EXPERTO O ESPECIALISTA.

- Apellidos y Nombres:
Cesar Fernando Jiménez Zuloeta
- Profesión:
Arquitecto.
- Grado académico:
Magister en Arquitectura.
- Actividad laboral actual:
Docente en la escuela de Arquitectura - Facultad de Ingeniería.

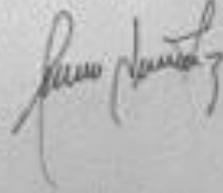


Ilustración 75. Validación de Instrumentos Hoja 1. Fuente: Propia.

Estimado(a) experto(a):

El instrumento de recolección de datos a validar es una Ficha de Observación, cuyo objetivo es Evaluar la situación actual de las actividades económicas en el distrito de San José.

Con el objetivo de corroborar la validación del instrumento de recolección de datos, por favor le pedimos responda a las siguientes interrogantes:

1. ¿Considera pertinente la aplicación de esta ficha de observación para los fines establecidos en la investigación?

Es pertinente: Poco pertinente: No es pertinente:

Por favor, indique las razones:

DETERMINA CARACTERÍSTICAS CUANTITATIVAS Y CUALITATIVAS DEL SECTOR

2. ¿Considera que la ficha de observación formula las preguntas suficientes para los fines establecidos en la investigación?

Son suficientes: Insuficientes:

Por favor, indique las razones:

3. ¿Considera que los ítems de la ficha de observación están adecuadamente formulados de manera tal que sus respuestas precisen lo que se desear recopilar?

Son adecuadas: Poco adecuadas: Inadecuadas:

Por favor, indique las razones:

claras según sector

4. Califique los ítems según un criterio de precisión y relevancia para el objetivo del instrumento de recolección de datos.

Ítem	Precisión			Relevancia			Sugerencias
	Muy precisa	Poco precisa	No es precisa	Muy relevante	Poco Relevante	Irrelevante	
1	/			/			
2	/			/			
3	/			/			
4							
5							
6							

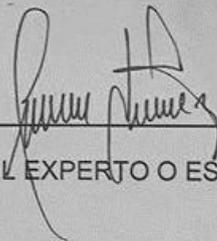
Ilustración 76. Validación de Instrumentos Hoja 2. Fuente: Propia.

5. ¿Qué sugerencias haría Ud. para mejorar el instrumento de recolección de datos?

utilizar terminos según informan a resp. lar.

Le agradecemos por su colaboración.

Fecha de evaluación: **06/12/2018**



FIRMA DEL EXPERTO O ESPECIALISTA

Ilustración 77. Validación de Instrumentos Hoja 3. Fuente: Propia.

INDICACIONES AL EXPERTO O ESPECIALISTA.

En la tabla siguiente, se propone una escala del 1 al 5, que va en orden ascendente del desconocimiento al conocimiento profundo. Marque con una "X" conforme considere su conocimiento sobre el tema de la tesis evaluada.

1	2	3	4	5
Ninguno	Poco	Regular	Alto	Muy alto

1. Sírvase marcar con una "X" las fuentes que considere han influenciado en su conocimiento sobre el tema, en un grado alto, medio o bajo.

FUENTES DE ARGUMENTACIÓN	GRADO DE INFLUENCIA DE CADA UNA DE LAS FUENTES EN SUS CRITERIOS		
	A (ALTO)	M (MEDIO)	B (BAJO)
a) Análisis teóricos realizados. (AT)		/	
b) Experiencia como profesional. (EP)		/	
c) Trabajos estudiados de autores nacionales. (AN)	/		
d) Trabajos estudiados de autores extranjeros. (AE)	/		
e) Conocimientos personales sobre el estado del problema de investigación. (CP)		/	
f) Su intuición. (I)	/		

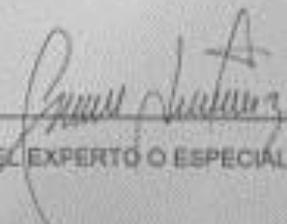
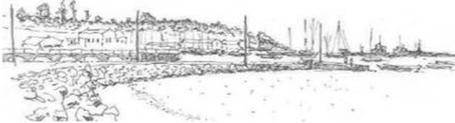

 FIRMA DEL EXPERTO O ESPECIALISTA

Ilustración 78. Validación de Instrumentos hoja 4. Fuente: Propia.

Fichas de Referentes

OBJETIVO 3: ANÁLISIS DE REFERENTES Y PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

1. BORDE COSTERO "QUINTANA – LONCURA"



- **Ubicación:** Este proyecto se encuentra en la bahía de Quintana en la ciudad Valparaíso – Chile.
- **Situación - problema:** El borde costero de esta ciudad presentaba diversos usos que se clasificaba en dos sectores:
 - Sector Industrial: Donde se remueve y se extra el 50% del petróleo que se consume en Chile.
 - Sector Turístico: Dirigido a la Playa y a la práctica de deportes acuáticos.

La coyuntura que se presentaba era que la ciudad de Quintero fue afectada y desunida urbanamente con la localidad de Loncura (Caleta Pesquera) debido a la ocupación de la base aérea de la **FAGB**. Dando por hecho que el crecimiento de la ciudad se ve afectada y su continuidad se ve postergada.



- **Estrategias Consideradas:** La propuesta urbana se basa en 4 premisas fundamentales:
 1. **RECUPERACIÓN:** Renovación urbana del borde costero, proporcionándole una forma al tránsito de la orilla, manteniendo su condición de balneario.
 2. **CONECTIVIDAD:** vincular el tejido urbano de la ciudad de Quintero con el nuevo borde y con la trama de la localidad de Loncura.
 3. **DESTINO:** Creación del borde como franja de diversos usos recreativos como: espacios de Esparcimiento, servicios nexos a la playa y calzadas para el peatón y vehículo.
 4. **PRESERVACIÓN:** Se propone para la construcción una infraestructura que no requiera asistencia, es decir cero Mantención.
- **Propuesta Arquitectónica:** El proyecto consistió en dar la debida importancia del límite urbano para la ciudad como espacio público que vincule peatonalmente el trazado urbano transversal de Loncura con el trazado del borde de quintero, a través de una propuesta que refleje un respeto espacial y arquitectónico de su entorno que permita el encuentro distintas actividades relacionadas a la cultura de dicha ciudad, fomentando así la integración social.

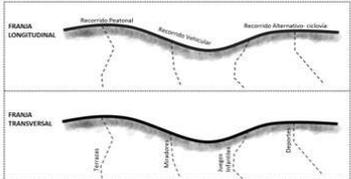
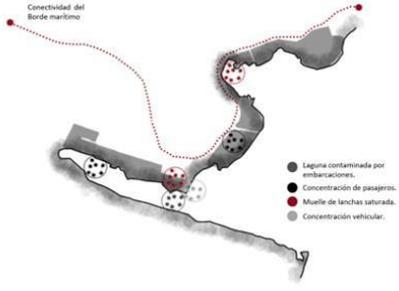


Ilustración 79. Ficha Análisis de Referentes 1. Fuente: Propia.

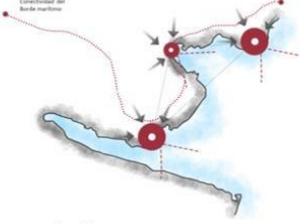
2. RECUPERACIÓN DEL BORDE MARÍTIMO DE PUERTO AYORA – GALÁPAGOS: TERMINAL MARÍTIMO



- **Ubicación:** Este proyecto se sitúa archipiélagos de Galápagos en la isla de Santa Cruz – Ecuador.
- **Situación – Problemática:** Los ecosistemas terrestres y marinos se han visto amenazados por el fenómeno migratorio y por algunas actividades económicas como el turismo, ocasionando un deterioro paisajístico. El borde Costero se encuentra en deterioro por las edificaciones que generan una barrera urbana, además de la falta de infraestructuras que abarque las áreas de servicio de la zona portuaria ya que generan diversos problemas.



- **Estrategias Consideradas:** Esta intervención se requiere estrategias que permitan la recuperación de la relación por medio de una configuración de puntos focales de concentración e integración en sitios de mayor deterioro del borde, a través de una franja que permita la transición de recorridos con el objetivo de recuperar la relación del puerto con el mar.
- 1. **REORGANIZACIÓN DE ZONIFICACIÓN:** Ordenación de zonas con respecto a los puntos focales de mayor concentración de flujos y movilidad.
- 2. **GENERACIÓN DE FLUJOS:** Apertura de accesos que permitan la integración
- 3. **RECUPERACIÓN PAISAJÍSTICA:** Continuidad a través de Recorridos en el borde marítimo.



- **Propuesta Arquitectónica.** El proyecto arquitectónico se concentra en uno de los puntos focales con mayor deterioro, donde se concentra la mayor parte de movilidad terrestre, peatonal y marítima. Se plantea una infraestructura Urbana que permita ordenar los flujos de transporte marítimos por medio de la extensión del borde que acceda a los diferentes flujos marítimos y rehabilite la bahía, también servirá como elemento que reorganice los usos en el frente marítimo además, permitiendo la permanencia de relacionarse con el mar, objeto arquitectónico donde se difumina con el borde para respetar la condición natural del sitio.

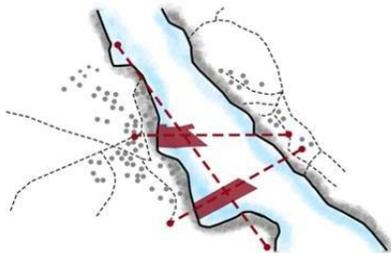


Ilustración 80. Ficha Análisis de Referentes 2. Fuente: Propia.

3. TERMINAL DE FERRY EN ESTOCOLMO



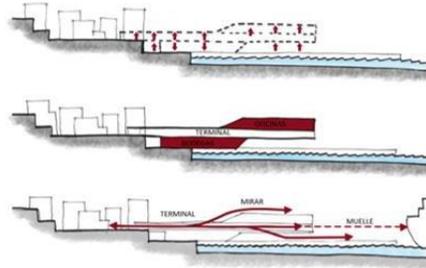
- **Ubicación /Arquitecto:** Estocolmo Suecia / C.F. Møller Architects
- **Estrategias Consideradas:** La Estrategia principal de este proyecto es generar un vínculo natural entre el centro de Estocolmo y la nueva zona urbana en conexión con el terminal de tal forma que la vida urbana fluyera naturalmente hacia esta nueva zona. Convirtiéndose en un hito para el desarrollo urbano.
 1. CONTINUIDAD URBANA: Conexión por medio de un recorrido desde la ciudad hasta el puerto.
 2. HITO URBANO – CONEXIÓN: Infraestructura como hito arquitectónico.
 3. ENVOLVENTE: fachada cubierta por una especie de malla estirada que permite visuales.



• Programa:

AMBIENTES		
Administración	Terminal	Recepción
Estacionamiento	Desembarque	Almacenes
Oficinas	Salas de Espera	Terminal
Comercio	Ss,hh.	Terrazas verdes

• Propuesta Arquitectónica:



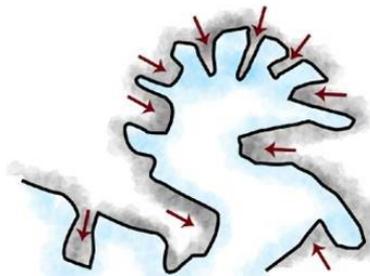
La razón la terminal emerge para estar a nivel con la zona urbana, para que se fácil tanto para el tráfico vehicular como peatonal poder acceder al edificio. Al mismo tiempo, el techo de la terminal está diseñado como un paisaje verde, con escaleras, rampas, y acogedores rincones, invitando a los pasajeros y a los habitantes de Estocolmo a disfrutar de un momento relajado, mientras disfrutan de las vistas de los ferry's, el archipiélago, y la ciudad

Ilustración 81. Ficha Análisis de Referentes 3. Fuente: Propia.

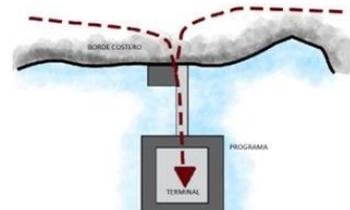
4. PUERTO DE GÉNOVA



- **Ubicación/ Arquitecto:** Rem Koolhaas, Génova Italia.
- **Situación- problema:** El puerto se sitúa a los pies de las laderas montañosas de la ciudad y mira hacia el mar de Liguria. Como el litoral está en pendiente la ciudad y el puerto se ven obligados a coexistir en la misma franja costera. El resultado es una ciudad histórica frente a un puerto en constante evolución. Todo esto llevó a la conclusión de que la respuesta podría ser la rehabilitación no convencional del frente marítimo.



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



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

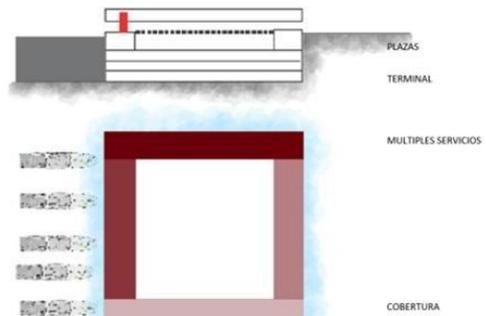


Ilustración 82. Ficha Análisis de Referentes 4. Fuente: Propia

Laminas síntesis

TERMINAL PESQUERO ARTESANAL EN EL DISTRITO DE SAN JOSÉ

PIÉL SANCHEZ FERNANDEZ

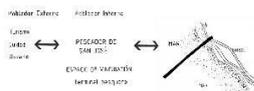
L1

Micromercado que comercializa productos y recursos hídricos recién sacados del mar. Se encuentra cerca al puerto. Al fin, tiene instalaciones de gestión de Trasmar, uno de los productos más cotizados del medio General.

UBICACIÓN PROYECTADA

Se basó en ubicar la planta con una amplia de actividades, con un comercio que permita al público acceder a servicios y servicios, con un centro de trabajo y de estudio que permita al público acceder a los servicios de la zona, con un espacio no solo un edificio de comercio sino también de negocio de nuevos productos de mar.

Resultados obtenidos



COMPRENSIÓN PROYECTIVA

El proyecto está planteado en una estructura simple que hace a partir de la estructura de fachadas de base y columnas.



DESARROLLO Y TIPOLOGÍA ORGANIZADA A BASE DE DOS TIPOS FUNDAMENTALES DE CUBIERTA EN LA BASE Y EL SECTOR DE LA PLANTA.

VOLUMENES: Los volúmenes se basan en el proyecto de una zona de volúmenes de base que se desarrollan de manera que se conectan a través de un sistema de puentes que permite conectar los volúmenes en un espacio integralmente más amplio en 3 ejes y 2 Transversales, generando un espacio.

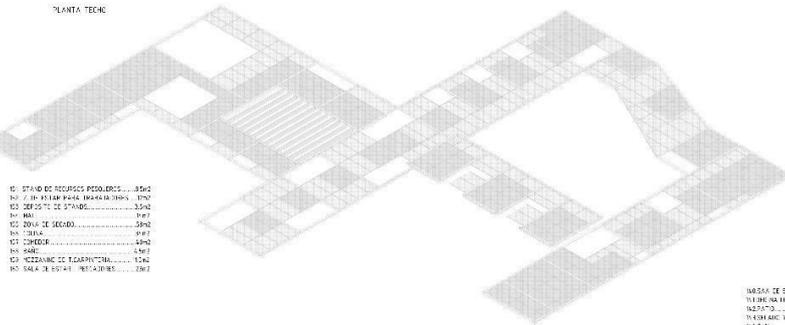
FORMAS PRINCIPALES

1. ORGANIZACIÓN EN UN ESPACIO VISUAL Y DESENVOLUPADO DEL ESPACIO.

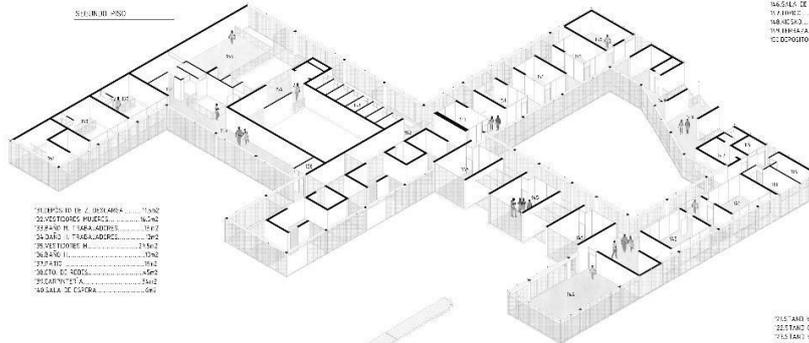
2. ORGANIZACIÓN EN UN ESPACIO DE VISUALIZACIÓN EN UN ESPACIO.

3. ORGANIZACIÓN EN UN ESPACIO DE VISUALIZACIÓN EN UN ESPACIO.

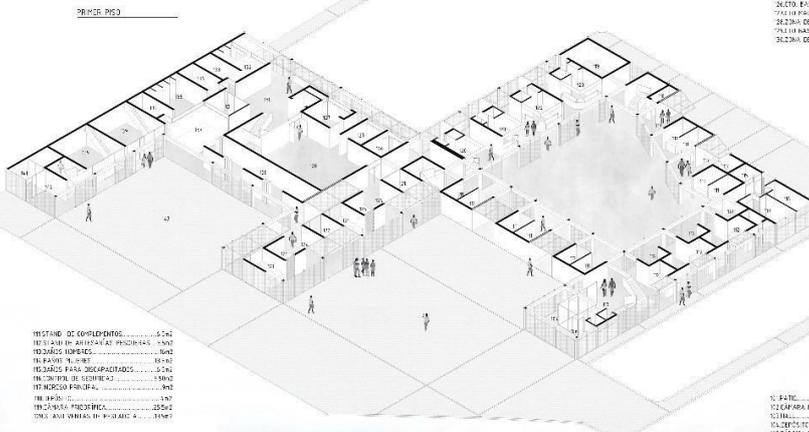
PLANTA TÉCNICA



SEGUNDO PISO



PRIMER PISO



SÓTANO



ESTRUCTURA DE CUBIERTA PESQUEROS	1500

ESTRUCTURA DE CUBIERTA PESQUEROS	1500

ESTRUCTURA DE CUBIERTA PESQUEROS	1500



TERMINAL PESQUERO ARTESANAL EN
EL DISTRITO DE SAN JOSÉ
PISFL SANDOVAL FERNANDO

L2 



VISTA 01 - ZONA DE RESERVA



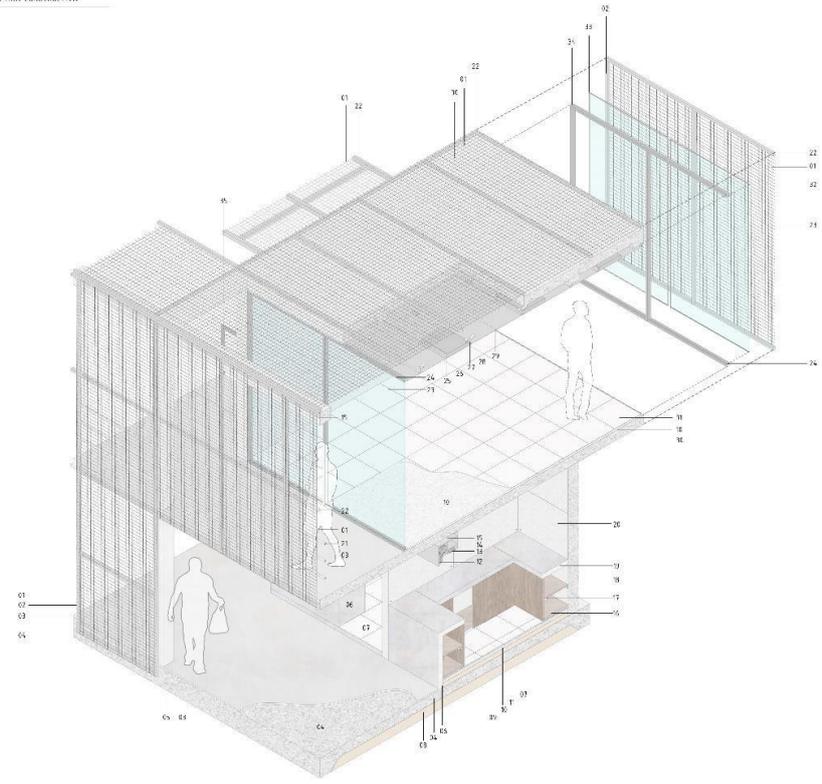
VISTA 02 - ZONA DE COMERCIALIZACIÓN



VISTA 03 - ZONA DE CAPACITACIÓN



AXONOMETRÍA CONSTRUCTIVA



LEYENDA

- | | | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------------|------------------------------------|
| 01 Malla Metálica | 08. Redes para estacionamiento | 15 Vigas de Concreto 230 x 225 cm | 22 Perfil de acero vertical | 29 Perfil secundario 44 |
| 02 Perfil de Acero Vertical | 09. Armilla Compuesta h=20cm | 16 Bastidor de Placa 2" | 23 Vidrio Templado 6+6mm | 30 Tercio - Lasa Metálica |
| 03 Cemento Pulido | 10 Contra piso | 17 Perfil Soporte de Madera 1"x2" | 24 Perfil de Aluminio color Naturi | 31 Forclanato 0.60 x 0.60cm |
| 04 Lasa de Orientación | 11 Lasa piso h=1cm | 18 Madera de Madera 6"x1" | 25 Placa metálica | 32 Soporte de Aluminio |
| 05 Columna de Concreto 0.25 x 0.25 | 12 Pulpita Enrollada 85cm | 19 Replastero de Cemento con Asa: Pulido | 26 Luminaria Led TS Blanco 4-5000°K | 33 Plancha o Fija en: Acero |
| 06 Espuma con Acero: Cemento Pul. | 13 Luminaria LED Enrollada 85cm | 20 Muro Concreto Espuma 400mm | 27 Alabara Fotoluminosa | 34 Perfil de Aluminio para Vitrina |
| 07 Cerámico 0.30 x 0.30 cm | 14 Caja de Aluminio 20 x 25 cm | 21 Travesaños: Jijina de acero | 28 Placa de piso modular | 35 Baranca de Acero |

