

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



**Metodología de escenarios para la implementación de un museo abierto en
la ex estación ferroviaria de Puerto Eten**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE
ARQUITECTO**

AUTOR

Winnie Nicole del Carmen Chavez Ecurra

ASESOR

Cesar Fernando Jimenez Zuloeta

<https://orcid.org/0000-0002-5714-6815>

Chiclayo, 2023

**Metodología de escenarios para la implementación de un museo
abierto en la ex estación ferroviaria de Puerto Eten**

PRESENTADA POR

Winnie Nicole del Carmen Chavez Escurra

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

ARQUITECTO

APROBADA POR

Yvan Paul Guerrero Samame

PRESIDENTE

Carlos Bauza Cortes

SECRETARIO

Cesar Fernando Jimenez Zuloueta

VOCAL

Dedicatoria

A mis padres, Wendy y José Emilio, por todo el amor, apoyo y aliento que me han brindado a lo largo de mi vida y durante este camino académico.
Gracias por siempre creer en mí, incluso ni cuando yo misma lo hacía.

Agradecimientos

A todos los que formaron parte de este caótico y lindo viaje.
Gracias por el tiempo, los consejos, el aprendizaje y ser siempre una fuente de inspiración.

Winyne Nicole del Carmen Chavez Escurra

INFORME DE ORIGINALIDAD

| | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|
| 10% INDICE DE SIMILITUD | 10% FUENTES DE INTERNET | 1% PUBLICACIONES | 2% TRABAJOS DEL ESTUDIANTE |
|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|

FUENTES PRIMARIAS

| | | |
|----------|--|---------------|
| 1 | upcommons.upc.edu Fuente de Internet | 1% |
| 2 | tesis.usat.edu.pe Fuente de Internet | 1% |
| 3 | hdl.handle.net Fuente de Internet | 1% |
| 4 | wwwq.vitruvius.com.br Fuente de Internet | 1% |
| 5 | dialnet.unirioja.es Fuente de Internet | 1% |
| 6 | www.researchgate.net Fuente de Internet | <1% |
| 7 | uvadoc.uva.es Fuente de Internet | <1% |
| 8 | sedici.unlp.edu.ar Fuente de Internet | <1% |
| 9 | qdoc.tips Fuente de Internet | <1% |

Índice

| | |
|---|-----------|
| Resumen | 9 |
| Abstract | 10 |
| Introducción | 11 |
| Revisión de literatura | 13 |
| Bases teóricas | 13 |
| Materiales y métodos | 22 |
| Resultados y discusión | 25 |
| Diagnosticar el rol que cumple la manzana y sus infraestructuras dentro de la dinámica urbana actual de la ciudad. | 25 |
| Nivel urbano..... | 25 |
| Nivel manzana: La estación como espacio catalizador de actividades..... | 30 |
| Nivel edificio | 34 |
| Investigar referentes de intervenciones ejecutadas o proyectadas en situaciones similares al problema planteado | 39 |
| Proponer los tipos de escenarios y las intervenciones que se realizarán en los inmuebles del conjunto, en relación con los escenarios propuestos | 44 |
| Elaborar estrategias proyectuales para la transformación de la manzana y de sus espacios planificando su articulación al espacio urbano, para que responda a las necesidades y escenarios de la ciudad | 48 |
| Conclusiones | 52 |
| Recomendaciones | 53 |
| Referencias | 53 |
| Anexos | 56 |

Lista de Figuras

| | |
|--|----|
| Figura 1 Reutilización de un antiguo depósito de agua en la Biblioteca Municipal de Albacete, España. Nota: Galería de imágenes de la red pública de bibliotecas municipales del ayuntamiento de Albacete. Fuente: https://www.albacete.es/es/directorio/biblioteca-municipal-depositos-sol-planta-2a | 15 |
| Figura 2 Fragmentos-Contra Monumento - Granada Garces Arquitectos. (2018) Fuente: https://www.archdaily.pe/pe/919532/fragmentos-nil-contra-monumento-granada-garces-arquitectos | 16 |
| Figura 3 Modelo propuesto por Neumann y Verland para el desarrollo de escenarios. Schmalbach et al. (2010, pág. 25) Fuente: La planeación por escenarios: Revisión de conceptos y propuestas metodológicas (2010)..... | 18 |
| Figura 4 The Paradise Lost in Time - Interbreeding Field (2010) Fuente: https://www.archdaily.com/135333/the-paradise-lost-in-time-interbreeding-field | 19 |
| Figura 5 Encabalgamientos, maclas, acoples o solapamientos de una cosa sobre otra, ocupación sobre lo existente. (Metapolis, p. 186, 2003) Fuente: The metapolis dictionary of advanced architecture : city, technology and society in the information age. (2003)..... | 21 |
| Figura 6 Ruta metodológica. Fuente: Elaboración propia..... | 23 |
| Figura 7 Mapa de la evolución urbana de Puerto Eten. Fuente: Elaboración propia | 26 |
| Figura 8 Clasificación de las estructuras urbanas: ejes principales, calles activas, mixtas e inactivas. Fuente: Elaboración propia | 28 |
| Figura 9 Identificación de usos de suelo de la ciudad. Fuente: Elaboración propia | 29 |
| Figura 10 Vista desde la zona norte de la estación, viviendas que rodean la manzana. Fuente: Elaboración propia | 30 |
| Figura 11 Vista desde la zona sur de la estación, calle Diego Ferre y ruta al muelle. Fuente: Elaboración propia | 31 |
| Figura 12 Vista desde la Av. Dos de mayo a la zona este de la estación. Fuente: Elaboración propia..... | 31 |
| Figura 13 Estado actual de las edificaciones de la estación, vista del material que compone los muros. Fuente: Elaboración propia | 32 |
| Figura 14 Estado actual del área de maniobras de la estación, vista de zona de edificaciones desaparecidas y vehículos de uso municipal. Fuente: Elaboración propia | 32 |
| Figura 15 Vista del cerco perimétrico que rodea la estación. Fuente: Elaboración propia..... | 33 |

| | |
|--|----|
| Figura 16 Identificación de los elementos que componen la estación actualmente. Fuente: Elaboración propia. | 33 |
| Figura 17 Clasificación de los tipos de bloques existentes en la estación. Fuente: Elaboración propia..... | 34 |
| Figura 18 Exterior de los almacenes laterales, vista del tipo de cubierta, tipo de acceso, lateral y estado actual espacio exterior que rodea las edificaciones. Fuente: Elaboración propia. | 35 |
| Figura 19 Interior del almacén principal, vista del estado actual de muros, tijerales y cubierta. Fuente: Elaboración propia. | 35 |
| Figura 20 Estado actual de los depósitos de locomotoras, estructuras en riesgo de colapso. Fuente: Elaboración propia. | 36 |
| Figura 21 Estado actual del depósito principal de locomotoras, en su interior las locomotoras que aún se conservan. Fuente: Elaboración propia. | 37 |
| Figura 22 Fachada principal de la maestranza por el cual ingresaban las locomotoras, estado actual de los muros y espacios exteriores inmediatos. Fuente: Elaboración propia. | 38 |
| Figura 23 Vista lateral de la maestranza, estructura de soporte que refuerza el muro. Fuente: Elaboración propia. | 38 |
| Figura 24 Vista exterior del proyecto, Image Studio at the trees – GLP Studio. Mumbai, India, 2015. Fuente: https://www.archdaily.com/916722/imagine-studio-at-the-trees-studio-lotus-plus-gpl-design-studio | 40 |
| Figura 25 Síntesis de análisis del proyecto. Fuente: Elaboración propia..... | 40 |
| Figura 26 Gráficos de diferenciación de materiales existentes y los incluidos en la propuesta del edificio el Mallol, Carles Crosas + SOG desing (2019). Fuente: https://www.archdaily.pe/pe/944942/rehabilitacion-edificio-el-mallol-carles-crosas-plus-gemma-domingo-s | 41 |
| Figura 27 Sección del proyecto, donde se explica la relación generada entre la propuesta y el espacio existente. Fuente: Proyecto para el nuevo espacio público en las reales Atarazanas de Sevilla. Morales (2014) | 42 |
| Figura 28 Síntesis de estudio del proyecto, Reinterpretación de la ex Estación de ferrocarril de Golla, Urban Desing lab. Fuente: Elaboración propia. | 43 |
| Figura 29 Clasificación de tipos de escenarios utilizados para el proyecto. Fuente: Elaboración propia..... | 44 |
| Figura 30 Escenario A. Estado actual de la estación de Puerto Eten. Fuente: Elaboración propia..... | 45 |
| Figura 31 Gráficos conceptuales de los escenarios propuestos. Fuente: Elaboración propia. . | 46 |
| Figura 32 Visualización previa de escenario C. Fuente: Elaboración propia. | 47 |

| | |
|---|----|
| Figura 33 Estrategias proyectuales, Relacionar y Conectar. Fuente: Elaboración propia. | 48 |
| Figura 34 Propuesta de intervención de estructuras independientes, adecuando las estructuras a diferentes situaciones. Fuente: Elaboración propia. | 49 |
| Figura 35 Incorporar estructuras temporales a los usos agregados. Estrategias proyectuales. Fuente: Elaboración propia. | 50 |
| Figura 36 Adaptar el espacio a las diferentes dinámicas y usos estacionales de la ciudad. Estrategias proyectuales. Fuente: Elaboración propia. | 51 |

Resumen

Los espacios industriales se destacan por su arquitectura utilitaria y espaciosa, generando un contraste con respecto al contexto en el que se ubiquen, en ocasiones convirtiéndose en hitos urbanos siendo clasificados como referentes colectivos; sin embargo, cuando hay presencia de un notorio deterioro y obsolescencia funcional, estos espacios terminan convirtiéndose en una problemática dentro las dinámicas urbanas de las ciudades, ejemplo de esta situación es el de la ex estación ferroviaria ubicada en el distrito de Puerto Eten, Chiclayo. Se introduce la metodología de planificación por escenarios como una herramienta para anticipar y diseñar soluciones en entornos inciertos, siendo los escenarios representaciones de situaciones futuras posibles. Siendo aplicable en la planificación urbana y pudiendo ser utilizada en la recuperación de áreas históricas degradadas. El tema de la problemática antes mencionada se abordó en la presente investigación a través de la aplicación de una metodología basada en el uso de escenarios, tomando esta como una herramienta de planeación y exploración. En este caso teniendo como objetivo la reutilización del patrimonio edificado, abordando la intervención en espacios históricos y su relación con el entorno urbano; siendo vistos los escenarios como un mecanismo para indagar en nuevas formas de abordar la realidad de un espacio con la finalidad de lograr arquitecturas más flexibles y adaptables ligadas a un cambio constante.

Palabras clave: metodología de escenarios, espacio histórico, prospectiva, reutilización, patrimonio edificado, escenarios exploratorios

Abstract

Industrial spaces stand out for their utilitarian and spacious architecture, generating a contrast with respect to the context in which they are located, sometimes becoming urban landmarks being classified as collective references; however, when there is a notorious deterioration and functional obsolescence, these spaces end up becoming a problem within the urban dynamics of the cities, an example of this situation is that of the former railway station located in the district of Puerto Eten. It introduces scenario planning methodology as a tool for anticipating and designing solutions in uncertain environments, scenarios being representations of possible future situations. It is applicable in urban planning and can be used in the recovery of degraded historical areas. The topic of the problem mentioned above was addressed in this research through the application of a methodology based on the use of scenarios, taking this as a tool of planning and exploration. In this case, aiming at the reuse of the edified heritage, addressing the intervention in historical spaces and their relationship with the urban environment; the scenarios are seen as a mechanism to investigate new ways to address the reality of a space in order to more flexible and adaptable architectures linked to a constant change.

Keywords: methodology of scenarios, historical space, foresight, reuse, built heritage, scenario.

Introducción

La degradación y obsolescencia de las edificaciones a lo largo del tiempo es algo inevitable, cuando nos referimos a espacios o edificios de interés histórico al que se les vincula parte de la historia y memoria de un determinado lugar, la necesidad de re-aprovecharlos como piezas arquitectónicas se vuelve un punto de interés. No todos los espacios de carácter histórico pueden adaptarse a nuevas funciones, buscando la interrelación de aspectos sociales, urbanos y culturales. (Álvarez, 2010). Para poder hablar de intervención sobre el patrimonio edificado se asume que el concepto que se tiene de este término ya no se limita a una serie de características definidas como monumentales, sea este su valor técnico, funcional o simbólico; sino que este concepto ha llegado a abarcar a otros edificios de varios usos como lo son los conjuntos edilicios, espacios industriales, cascos y sitios históricos y otros elementos de interés. (Álvarez Prozorovich, 2011).

Tal es el caso de las edificaciones industriales, estas presentan ciertas características particulares siendo concebidas como una arquitectura útil y de espacios diáfanos, de carácter funcional, caracterizados por sus formas y composición simples, estas edificaciones tienen una predominante influencia neoclásica principalmente en la primera mitad del siglo XIX (Cappel, 1996) Este tipo de edificaciones se lee por sus formas puras, regulares y claro contraste con respecto al contexto en el que se ubiquen, llegando a ser clasificados como espacios históricos o referentes colectivos de la ciudad, sin embargo, cuando hay un notorio deterioro y presencia de obsolescencia funcional, estos espacios terminan convirtiéndose en una problemática dentro las dinámicas urbanas de las ciudades.

En el Perú, así como nos expone Ludeña-Urquiza (2008) lo relacionado al patrimonio industrial no forma parte de un discurso cotidiano interesado en reconstruir y valorar permanentemente la memoria de estos espacios. Ejemplo de esta situación es el distrito de Puerto Eten, este nace a consecuencia inmediata de la construcción de la línea férrea en el año 1871, desde ese momento, hasta el cese de sus funciones en 1978, la ciudad portuaria se consideró uno de los puntos comerciales más importantes durante la época del ferrocarril en el norte de Perú. El posterior abandono y descuido de la estación, conformadas por el patio de maniobras y diversa infraestructura ferroviaria, generó poco a poco el deterioro urbano de la manzana que la componen, pasando de ser el espacio más importante dentro de la ciudad, a ser un muro ciego que se desconecta y se oculta dentro de esta. Este espacio histórico aparece como

una sombra desvanecida en la memoria de la ciudad de puerto, siendo vista como un objeto físico autónomo que no forma parte de un sistema y de un contexto. (Velásquez et al.,2021) La comprensión del contexto y la historia de estos espacios, así como la incorporación de nuevas visiones y usos, permiten preservar su valor histórico y adaptarlos a las necesidades actuales de la ciudad. A través de la metodología de escenarios, se busca anticipar y diseñar soluciones que promuevan la flexibilidad y la adaptabilidad de estos espacios en constante transformación.

En la actualidad, se reconoce que el espacio histórico abarca diversos tipos de edificaciones, como conjuntos edilicios, espacios industriales, sitios arqueológicos y otros elementos de interés. Estos espacios no deben considerarse como entidades aisladas, sino como parte integral del perfil urbano y del tejido de la ciudad. La reutilización de estos espacios, especialmente aquellos de carácter industrial, ofrece amplias posibilidades de adaptación a diversos usos.

Plantear la transformación del espacio edificado, nos lleva a comprender el territorio desde una perspectiva multidimensional, siendo necesaria la adopción de metodologías y técnicas que desde una mirada integral y estratégica posibiliten identificar las configuraciones posibles de un espacio y seleccionar la más adecuada dentro de las aspiraciones colectivas y elaborar las acciones específicas para lograrlas (Salas, 2013). El análisis de un espacio mediante la aplicación de metodologías basadas en escenarios, nos propone una nueva manera de abordar la intervención en espacios históricos, permitiéndonos representar un conjunto de escenarios posibles tomando en cuenta las condiciones del contexto actual y futuro. El uso de escenarios nos permite comprender la diversa gama de soluciones posibles en respuesta a incertidumbres existentes, lo que permite planificar y proyectar frente a una diversidad de situaciones, para dar respuesta a los nuevos condicionantes que puedan presentarse en el espacio. (Hopkins y Zapata, 2007)

Para esto, la investigación tuvo como fin la reutilización del espacio histórico, a través de una metodología basada en el diseño de escenarios, tomando esta como una herramienta de planeación y exploración; siendo la finalidad la reconexión del espacio histórico a la ciudad de puerto Eten, que sirva además como punto de conexión del sistema urbano existente, recuperando el espacio en desuso y aprovechando las edificaciones existentes, interviniendo sobre estas. Transformando esta manzana en un espacio metropolitano que favorezca su conservación y el de la ciudad portuaria; siendo la planificación por escenarios presentada como una metodología útil para anticipar posibles alternativas de diseño y tomar decisiones

estratégicas en la intervención de espacios históricos, con la finalidad de lograr arquitecturas más flexibles y adaptables ligadas a un cambio constante, involucrando la incorporación de nuevos usos y lenguajes modernos, manteniendo la esencia de la edificación original.

Es así como el objetivo principal de esta investigación está orientado en: aplicar la metodología de escenarios para la reconversión de la manzana de la ex estación de ferrocarril mediante un proyecto que permita albergar los usos necesarios para su articulación sobre el espacio urbano. Este se realizó a través de los siguientes objetivos específicos:

En primer lugar, se diagnosticó el rol que cumple la manzana y sus infraestructuras dentro de la dinámica urbana actual de la ciudad, lo que nos permitió visualizar la realidad del espacio histórico, su interacción con la zona de intervención y la delimitación del espacio de actuación. En segundo lugar, se analizaron referentes de intervenciones ejecutadas o proyectadas en situaciones similares al problema planteado, se tomó esto una estrategia para la exploración, descripción y comprensión de las diversas interacciones que pueden darse en un espacio. En tercer lugar, se propuso los tipos de escenarios y las intervenciones que se realizan en los inmuebles del conjunto, en relación con los escenarios propuestos. En cuarto lugar, se elaboraron estrategias proyectuales para transformación de la manzana y de sus espacios, planificando su articulación al espacio urbano, para que responda las necesidades y escenarios de la ciudad. Buscando resolver la problemática en la que hoy en día se encuentra inmersa, la desconexión de este espacio de las dinámicas urbanas actuales que se vienen desarrollando.

Así, esta investigación se enfoca en la aplicación de una metodología basada en escenarios como una nueva forma de abordar la intervención en espacios históricos. Partiendo de la concepción de los escenarios como nuevas formas de intervenir en la realidad de un espacio, ya sea histórico, un vacío urbano o un sector específico de la ciudad. Proponiendo los tipos de escenarios y las intervenciones que se realizarán en los inmuebles del conjunto, esto en base a un previo análisis de la realidad física del lugar y su interacción con el espacio de intervención tomando en cuenta los actores que pueden influir como factores de cambio.

Revisión de literatura

Bases teóricas

Cuando hablamos de intervención en el espacio histórico se asume el hecho de que este concepto ya no se restringe a una serie de espacios definidos como monumentales, sino que el concepto de patrimonio se ha extendido a otros muchos edificios de variados usos como, conjuntos edilicios, espacios industriales, sitios históricos u otros elementos de interés (Álvarez Prozorovich, 2011). Las posibilidades de reconversión de estos espacios de valor histórico van mucho más allá de su reconversión a museos o galerías de arte, el amplio volumen que muchos de estos espacios poseen, sobre todo aquellos edificios de carácter industrial, los convierte en grandes contenedores, adaptables a los usos más variados. (Cano, 2007) Los espacios históricos no deben considerarse entidades aisladas, para Pérez & Esteve (2012) estos espacios forman parte del perfil urbano como un elemento más de la ciudad, estos deben buscar integrarse al resto de construcciones de su entorno.

Se debe reconocer la naturaleza compleja de una ciudad que en muchos casos se manifiesta como un poli-territorio entre lugares, escenarios y dimensiones. (Gausa, 2015, p. 19) Es así como más allá de manifestarse como piezas fuera del tiempo, los espacios históricos en muchas ocasiones logran integrarse dentro del medio urbano. Según De Gracia (1992) para intervenir sobre la ciudad construida, es necesario reconocer determinados aspectos fundamentales de la ciudad, estos definen su forma y estructura, estableciendo límites para sus intervenciones. Al mencionar la importancia de la edificación reutilizada, nos referimos al valor que adquiere el edificio dentro de la ciudad (Cárdenas Arroyo, 2008).

Dicha interacción simultánea entre el objeto y su contexto tiene efectos establecidos de forma objetiva. Esta relación no solamente debe incluir las condiciones ofrecidas para la mente perceptora, sino aquellas que prevalecen en el mismo observador. Debemos buscar siempre favorecer la participación activa de los espacios históricos en el entorno urbano, buscando la integración de estos y evitando la desconexión entre ambos elementos (De Gracia, 1992), los espacios históricos son mucho más que entidades cerradas, estos ayudan a la construcción de los tejidos urbanos. Para Cano (2007) es necesario entender la relación del espacio histórico con la ciudad de la que forma parte, lo que conforma es su entorno inmediato y ninguno de los dos tiene un significado completo sin la presencia o recuerdo del otro.

Por ejemplo, al hablar de reutilización en espacios industriales, nos referimos a aquellas estructuras abandonadas vinculadas a la crisis posterior a la revolución industrial, que, con la llegada de las nuevas tecnologías y los grandes desplazamientos globales, se dejaron un gran número de este tipo de espacios obsoletos y en desuso, creándose así grandes vacíos en los

tejidos urbanos. Según Cappel (1996) las edificaciones de carácter industrial marcan una serie de características particulares, estas se caracterizan por su arquitectura utilitaria y espaciosa, de carácter estrictamente funcional, con una gran influencia neoclásica. Este tipo de construcciones ofrecen grandes ventajas para su reutilización, como su solidez, diafanidad interior, resistencia, así como su facilidad de rehabilitación sin intervenciones excesivas dependiendo de la conservación que se les brinde, esto los hace espacios favorecedores para la implantación de los más diversos usos.



Figura 1 Reutilización de un antiguo depósito de agua en la Biblioteca Municipal de Albacete, España. Nota: Galería de imágenes de la red pública de bibliotecas municipales del ayuntamiento de Albacete. Fuente: <https://www.albacete.es/es/directorio/biblioteca-municipal-depositos-sol-planta-2a>

Estos espacios se leen por sus formas puras, regulares y claro contraste con respecto al contexto en el que se ubican, siendo fácilmente identificables y en muchas ocasiones convirtiéndose en hitos urbanos. Sin embargo, cuando hay un notorio deterioro y una obsolescencia funcional, estos espacios terminan convirtiéndose en una problemática dentro de las dinámicas urbanas. Posee además características que justifican aún más su posible reutilización como su versatilidad, tipologías, técnicas y materiales constructivos; y su gran escala, correspondiente a grandes conjuntos o edificios de gran tamaño, la reutilización de estos espacios puede contribuir en el proceso de rehabilitación de determinadas áreas urbanas. Los edificios industriales fueron parte de la transformación y el desarrollo histórico de muchas ciudades, por lo cual algunas mantienen su uso y otras están abandonadas, convirtiéndose en puntos estratégicos de intervención y articuladores con las nuevas dinámicas de su entorno. Es importante anexar estos espacios nuevamente a la ciudad, dándoles una continuidad y buscando

la reutilización de ellos por medio de la conservación y reestructuración de aquellas edificaciones deterioradas. (Ortiz et al., 2017, P. 17)

De acuerdo a Ortiz et al. (2017) es importante analizar el contexto en el que se desarrollan los espacios históricos, comprender su historia y entorno para con esto formular una idea de imagen y de historia, y cómo esta influye en los demás edificios, las calles y su contexto actual; un diálogo constante entre el contexto y el espacio histórico. Al mencionar el contexto en el que se desarrollan estos espacios, es importante destacar que su análisis e intervención estará vinculado a la investigación y estudio de su memoria, así como los demás elementos que influyen en él, incluyendo los edificios circundantes, su entorno urbano y contexto actual.

Según explica Vásquez-Piombo (2016), los edificios mantienen su vitalidad a través de lo que representan para la ciudad. El paso del tiempo es un proceso inevitable en cualquier edificación, todas ellas están condicionadas a su entorno y los diversos usos que se les puede atribuir a lo largo de su vida útil. La reutilización de los espacios históricos debe buscar ser más que una recuperación en la que se busque conservar los elementos originales, sino también incorporar nuevos usos y lenguajes modernos, conservando la esencia de la edificación original.



Figura 2 Fragmentos-Contra Monumento - Granada Garcés Arquitectos. (2018) Fuente: <https://www.archdaily.pe/pe/919532/fragmentos-nil-contra-monumento-granada-garces-arquitectos>

Esta relación entre el presente y el futuro se concreta, por un lado, en los pronósticos y los escenarios, donde la actividad asume parcial o globalmente los posibles escenarios futuros. Cuando hablamos de una metodología basada en la planificación por escenarios, esta se ve directamente ligada al uso de la prospectiva, la cual entiende el futuro como un proceso participativo y sistemático de construcción de posibilidades a largo o corto plazo, esto ligado a

la toma de decisiones y planificación de lo que puede suceder como una proyección de potenciales o posibles escenarios. La metodología de planificación por escenarios o metodología de escenarios, según nos explican Schmalbach et al. (2010), tiene su origen en la planeación militar durante la Segunda Guerra Mundial, pero se consolida como un método de planeación organizacional en el año 1950, llegando a tener un gran desarrollo en el sector empresarial, gubernamental e incluso la planificación territorial.

A través del uso esta metodología podemos identificar y evaluar diversas soluciones en respuesta a situaciones o entornos diversos e inciertos. Stojanovic et al. (2014) nos explican que las ventajas de la planificación de escenarios se reflejan en la reducción de la incertidumbre al crear e identificar posibles alternativas de diseño. Según Godet & Durance (2007), la finalidad de esta metodología es proponer una serie de directrices y acciones estratégicas sobre una determinada situación o espacio. La elaboración de estos escenarios nos permite anticipar y diseñar soluciones con una mayor capacidad de previsión. Estas nuevas estrategias de planificación mediante escenarios proporcionan variaciones en los modelos tradicionales del proceso proyectual, que derivarán en ciudades y arquitecturas más flexibles, adaptados a los recurrentes cambios en las próximas décadas (García Sánchez, 2020, p. 08).

Pero ¿cómo se definen los escenarios? Hopkins y Zapata (2007) nos explican el término de escenario como una proyección de lo que será el futuro en un momento determinado, considerando las relaciones previas e identificando las posibles dificultades que puedan presentarse en el espacio. Según Godet & Durance (2007), también se pueden ver como un conjunto formado por la descripción de una situación o trayectoria de eventos que permiten pasar de una situación original a una situación futura. Por otro lado, Eilouti (2018) los define como una descripción amplia y dinámica de las interacciones de un usuario con su entorno. Podemos entonces definir un escenario, como una representación de una situación futura posible, sus posibles consecuencias e interacciones. Además, este puede ser tomado como una herramienta aplicable en diversos contextos y su configuración se ve condicionada al contexto, su entorno y otros factores. Los escenarios, en consecuencia, nos permiten adelantarnos a los hechos, a menudo inesperados, que pueden llegar a darse durante la vida del proyecto; no es una realidad futura, sino una manera de representarla con el objetivo de aclarar la acción presente frente a los futuros posibles y deseables que se buscan conseguir.

Esta construcción de escenarios se elabora en base a la percepción del presente, delimitando el problema a estudiar y el contexto en el que este se ubica. La percepción de un futuro probable,

considerando los principales indicios de cambio dentro de esa realidad, el diseño de un futuro probable, iniciando con el diseño de escenarios alternativos en base a los cambios más probables, sus relaciones y las transformaciones que puedan surgir en base a eso y finalmente en la selección de estrategias de desarrollo, considerando hacia dónde se puede ir de acuerdo a la realidad (Mideplan, 2005). El Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2016) clasifica los escenarios de tres maneras: óptimo, que describe el mejor estado posible relacionado con cada variable planteada; el tendencial, que refleja el comportamiento estratégico de acuerdo a las dinámicas del entorno, y el exploratorio, que implica cambios en determinadas variables para generar cambios significativos en el futuro.

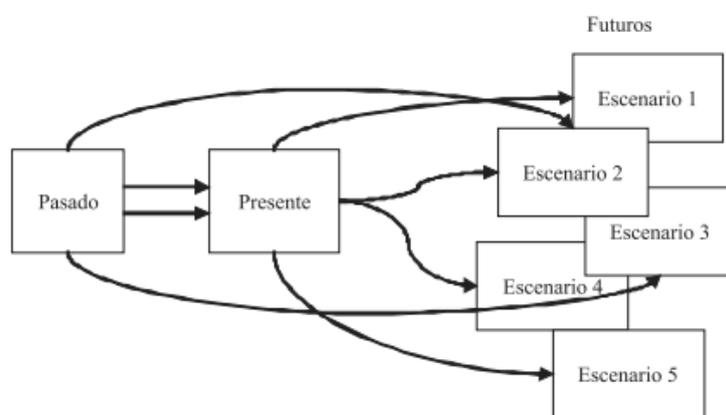


Figura 3 Modelo propuesto por Neumann y Verland para el desarrollo de escenarios. Schmalbach et al. (2010, pág. 25) Fuente: La planeación por escenarios: Revisión de conceptos y propuestas metodológicas (2010).

La creación de escenarios en sistemas complejos posibilita la modificación de variables estratégicas y su consecuente impacto en el futuro. Además, brinda una herramienta para el desarrollo y creación de estrategias acordes a las condiciones del entorno (Espinosa, 2006). El método de escenarios es una herramienta útil en la planificación urbana pudiendo ser aplicable también para la recuperación de áreas históricas degradadas y deterioradas dentro de la trama urbana, siendo esta usada como un enfoque de planificación alternativo que acepta una perspectiva a largo plazo. La metodología consta de: (1) definir el espacio de intervención, (2) identificar las variables y analizar el estado actual del entorno, (3) definir los escenarios y las tendencias actuales, (4) comparar y analizar los escenarios, (5) definir estrategias y elección de escenarios (6) implementar las estrategias finales.

Su aplicación en espacios históricos o industriales en desuso se piensa con la finalidad de mejorar la gestión de estos espacios y su adaptación a los cambios de su entorno, así cómo

ayudar al proceso de análisis y entender las estrategias de intervención sobre los espacios históricos dentro del paisaje urbano, como una estrategia para transformar las ciudades y sus áreas urbanas, sin tener que crear nuevos elementos. De acuerdo a Brito Luna (2015) esto puede presentarse como una forma sostenible y eficiente de reutilizar recursos ya existentes, estas intervenciones pueden proponerse como espacios efímeros y adaptables, lo que permitiría una mayor flexibilidad en su implementación y la experimentación de nuevas formas de uso del espacio.

Estos espacios efímeros no necesariamente mueren al desaparecer el escenario del que formaron parte. Pueden ser incorporados de forma permanente a lo preexistente modificando su uso y función original, alterando su entorno inmediato. De modo que, lo efímero no se orienta necesariamente a lo permanente, generando un contraste que se adapta a las mutaciones temporales. Es inevitable el proceso de modificación de las ciudades, esto implica saber actuar conscientemente en el desarrollo de nuevos sistemas, reconociendo límites de actuación y garantizando la estabilidad de las nuevas dinámicas generadas.



Figura 4 The Paradise Lost in Time - Interbreeding Field (2010) Fuente: <https://www.archdaily.com/135333/the-paradise-lost-in-time-interbreeding-field>

Para Ibáñez (2016) el espacio urbano, se puede utilizar para hacer reivindicaciones conmemorativas que transforman el espacio. Estas reivindicaciones pueden ser temporales o permanentes y llegar a tener un impacto en el sentido simbólico o físico de estos lugares. Es decir, estas acciones pueden transformar la forma en que las personas perciben y utilizan estos espacios.

El modificar lugares existentes sólo puede justificarse si estas modificaciones lo convierten en algo más adecuado para la vida del hombre. De acuerdo a Pérez y Esteve (2012) los espacios históricos son un elemento más dentro de la ciudad, estos deben buscar adaptarse al resto de construcciones de su entorno, por ejemplo, al transformar, ampliar, construir un nuevo volumen o conectarlo con alguna edificación existente, debemos procurar no afectar la integración que ya existía entre la preexistencia y el paisaje urbano, por lo cual debemos poder delimitar el espacio de intervención y el área de influencia que esta tendrá. Esta nueva edificación en su caso, se debería entender como una práctica eficiente capaz de salvaguardar y organizar esa transferencia, aceptando que la incorporación de una nueva arquitectura en los espacios históricos siempre tiene una dimensión crítica. (De Gracia, 1992, p. 13)

Debemos entender el edificio en relación con la ciudad de la que forma parte, pues éste es su entorno inmediato y ninguno de los dos tiene un significado completo sin la presencia o el recuerdo del otro. (Cano, 2007, p. 267) Uno de los sentidos de la intervención y reconversión de espacios abandonados de carácter histórico va por la relación entre el inmueble con el medio urbano, siendo uno de los objetivos principales de esto salvaguardar el espacio histórico, preservando así su valor, además de dotar al espacio urbano de nuevos equipamientos e infraestructuras necesarias para la ciudad. Según Guevara (2018) podemos considerar los espacios históricos como recursos renovables capaces de ser adaptados a las nuevas necesidades del entorno en el que se encuentran. Siendo la intervención sobre estos espacios algo más que una restaurar y preservar la propiedad original, se trata de la integración de nuevas funciones y nuevos lenguajes contemporáneos, con el fin de buscar un diálogo entre lo antiguo y lo moderno, los edificios conservan su vitalidad a través de las ideas que producen en su entorno, de lo que representan para la ciudad.

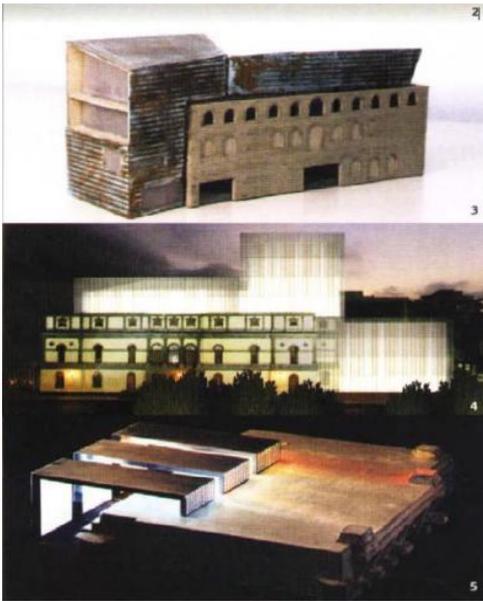


Figura 5 Encabalgamientos, maclas, acoples o solapamientos de una cosa sobre otra, ocupación sobre lo existente. (Metapolis, p. 186, 2003) Fuente: The metapolis dictionary of advanced architecture : city, technology and society in the information age. (2003).

La percepción del paisaje y la postura ante un determinado entorno están influidas por el contexto particular donde se desarrollan y por la sociedad que lo conforma, la arquitectura se encarga de la distribución del suelo, siempre relacionada con las exigencias de la sociedad. (Thornberg, 2000) Es así como los edificios pueden participar en la dinámica de la ciudad a través de su forma como imagen, actuando ésta como un medio o un campo visual, insertándose en la ciudad como una estructura formal permitiendo así su reconocimiento dentro de un contexto determinado. Para Piombo (2016) este diálogo entre pasado y presente, se da a través de la cultura material, los edificios y la configuración de la traza urbana, estos no se comprenden desde conceptos estáticos, están adaptados para un desarrollo constante.

La comprensión y posterior intervención sobre un espacio entendido como histórico supone su detallada descripción física, así como las relaciones entre los agentes que intervinieron en su construcción, también debemos considerar la relación entre las tipologías edificatorias y sus morfologías urbanas, podemos interpretar entonces la transformación de la arquitectura como la transformación de su entorno. Estas intervenciones contribuyen a la conservación de espacios de valor histórico y cultural. En lugar de restaurar dichos espacios históricos a su estado original, convertirlas en estructuras contemporáneas permitiendo que su patrimonio perdure a través de un nuevo propósito.

Materiales y métodos

Esta investigación se enfocó en la metodología de escenarios y su aplicación en la ex estación ferroviaria de Puerto Eten. Se inició con la concepción de esta metodología como un proceso, un mecanismo que se puede aplicar a diferentes espacios, permitiéndonos proyectar diferentes paisajes que surgen de la esencia del territorio y son construidos basándose en la realidad de este mismo. Según lo explicó Eilouti (2018), los escenarios son una herramienta que puede ser utilizada en diferentes ámbitos, y su configuración dependerá del contexto, las dinámicas del lugar y otros factores. Se realizó una investigación de tipo aplicada, con un enfoque propositivo y una lógica cualitativa. Según Navarrete (2011), el análisis cualitativo se concibe como un proceso flexible en el que todas las etapas de la investigación están relacionadas, por lo cual el análisis se adapta y moldea según la dinámica que va adoptando la investigación.

El diagnóstico de esta investigación comenzó con el análisis documental relativo a la metodología de la planeación por escenarios, la cual se relaciona con el estudio y análisis de la prospectiva. Esta metodología se considera una herramienta útil para la planificación, ya que permite abordar la exploración del territorio desde distintos enfoques, así como la adaptabilidad de espacios obsoletos a nuevos perfiles y necesidades de la población. García Sánchez (2020) sostiene que el uso y aplicación de esta metodología nos permite comprender la diversa gama de soluciones posibles en respuesta a las incertidumbres existentes en un espacio o territorio determinado. Se tomó como base la identificación del espacio de intervención y el análisis del lugar, dinámicas y tendencias que se desarrollan en el espacio. Para este caso, la metodología se estructuró desde el análisis de la dimensión urbana hasta el análisis del factor individual, el elemento edificado. Dadas sus características arquitectónicas, se utilizó como escenario de estudio la ex estación de ferrocarril de Puerto Eten como un espacio de exploración e interacción en el territorio. El objetivo principal de esta investigación fue aplicar la metodología de escenarios para la reconversión de la manzana de la ex estación de ferrocarril de Puerto Eten, a partir de un estudio de la realidad, su contexto urbano e histórico.

La investigación se centró en la construcción y diseño de los escenarios, con el objetivo de fundamentar lo planteado en el análisis previo como una percepción del presente. A continuación, se elaboraron los escenarios alternativos, teniendo en cuenta las interacciones que pueden surgir en el espacio y las transformaciones que surgirán consecuencia, finalizando con la proyección de esta información en gráficos bidimensionales y tridimensionales para su mayor comprensión

Para el procesamiento de esta información se desarrollaron diversas técnicas de recolección de información, tales como el mapeo de información acompañado de imágenes satelitales y visitas de campo. Además, se incluyó el análisis de material bibliográfico y análisis de referentes. Por su parte, estas técnicas, contaron con instrumentos los cuales se elaboraron en función de las necesidades de la investigación; siendo representadas de manera gráfica a través del mapeo en planos, imágenes satelitales, el uso de modelos 3D y registros fotográficos, realizados en visitas de campo.

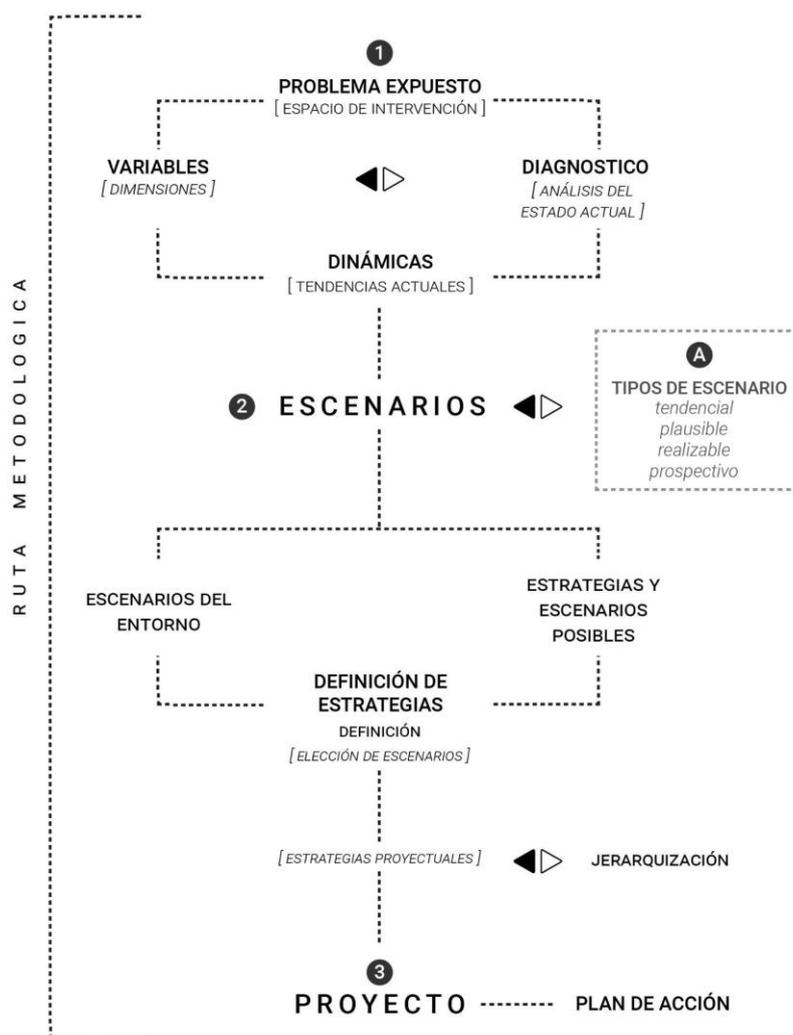


Figura 6 Ruta metodológica. Fuente: Elaboración propia.

En la primera fase de la investigación, se analizó la realidad física y su interacción con el espacio de intervención y delimitación del espacio de actuación. Además, se realizó un análisis de referentes y material bibliográfico sobre el tema investigado. Estos dos aspectos permitieron establecer los primeros dos objetivos de la investigación:

El primer objetivo consistió en diagnosticar el rol de la manzana y las infraestructuras que conforman la estación, lo que permitió visualizar la realidad del espacio. Para ello, el análisis se divide en tres escalas: nivel urbano, centrado en la articulación urbana del espacio de intervención con su entorno, analizando la evolución de la forma urbana y el uso del área. Se tomó en cuenta la integración de la ciudad con el territorio. A nivel de manzana, se enfocó en el análisis de las ventajas, desventajas y puntos de oportunidad de la manzana como espacio urbano; y finalmente nivel edificio, se analizó la forma, dimensiones y estado actual de las naves industriales. Para el desarrollo de este diagnóstico se emplearon técnicas como el mapeo, fichas de observación y registros fotográficos, que ayudaron al correcto análisis de cada uno de estos elementos. Se tomaron como base los estudios realizados por Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI), y el método de análisis Rehabimed (2017) para el estudio de los espacios de carácter histórico. Continuando con el segundo objetivo, orientado al análisis de referentes como estrategia para la exploración, descripción y comprensión de las diversas interacciones que pueden darse en un espacio, se recopiló esta información mediante fichas de observación y análisis documental de referentes con la finalidad de rescatar ciertos factores de interés capaz de ser aprovechados y reinterpretados para ser usados dentro del proyecto. El análisis se centró en el tipo de intervención que puede darse dentro del espacio histórico, su ubicación respecto al elemento arquitectónico existente, el estado inicial del espacio previo a su intervención, así como el contraste entre la intervención y lo existente.

La segunda fase de la investigación, se centró en la construcción y diseño de los escenarios, tomando como base lo recopilado anteriormente como una percepción del presente. Se elaboraron escenarios alternativos teniendo en cuenta las posibles interacciones que pueden generarse en el espacio y las transformaciones que surgirán a partir de ellas. También se retomó el análisis de referentes, finalizando con la proyección de esta información en gráficos bidimensionales y tridimensionales con la finalidad de una mayor comprensión de estos. Finalmente, se concluyó con el desarrollo del último objetivo, que buscó elaborar estrategias para el desarrollo de la propuesta. La información se proyectó, al igual que en la fase precedente, en gráficos bidimensionales y tridimensionales, lo que permitió la adecuada visualización del resultado final.

Resultados y discusión

Diagnosticar el rol que cumple la manzana y sus infraestructuras dentro de la dinámica urbana actual de la ciudad.

Nivel urbano

Evolución de la forma urbana

En esta primera fase de la investigación, se partió de lo observado e investigado previamente, tomando en primer lugar el análisis del contexto urbano en el cual se desarrolla el espacio de intervención. Troitiño (1998) nos explica la importancia de analizar del espacio histórico desde el territorio, resaltando la raíz histórica y los factores externos que afectan directamente la pieza arquitectónica, lo que nos permite comprender cómo se origina y evoluciona la ciudad y sus tramas urbanas en torno al elemento histórico, así como nos ayuda identificar y delimitar sus influencias y relaciones funcionales.

De esta manera, la investigación inició centrándose en abordar el análisis de desarrollo y cambio de la configuración urbana de la ciudad, considerando el espacio histórico no como un elemento aislado dentro del tejido urbano, sino como un elemento que en muchos casos estructura y da origen a la ciudad.

Entonces, el origen de Puerto Eten se presentó como resultado de la construcción de la línea del ferrocarril y la puesta en marcha del muelle de Eten, aproximadamente en el año 1871. La estación ferroviaria fue el lugar que dio origen a la ciudad y su posterior crecimiento se orientó en torno a ella. La importancia histórica de la ciudad se basó en gran parte en el rol que ejerció la antigua estación hasta el año 1978. Dando a entender que la consolidación de la estación ferroviaria originó el desarrollo de la traza urbana de la ciudad, la cual se basa en la ubicación de la estación, con dos vías que forman los principales ejes de la ciudad, conectados a través de una trama ortogonal. (ver figura 7).

Basándose en lo anterior, se identificaron tres periodos de cambio en la evolución de la forma urbana. El primer periodo, desde 1874 hasta 1905, abarcó la fundación del puerto y la consolidación de las primeras líneas férreas que conectaban la ciudad con Ferreñafe, Chiclayo y Lambayeque. En esta primera etapa, la ciudad portuaria conformaba un 8.4% del área existente actualmente y su crecimiento se daba hacia el oeste en relación con la playa. Durante

el segundo periodo, entre 1927 a 1978, la ciudad se expandió hasta un 20.2%. Es en este momento cuando se produjo un mayor crecimiento a nivel urbano (ver figura 7), consecuencia al desarrollo del puerto y las relaciones comerciales que se realizaban gracias a la línea férrea que conectaba la ciudad con los demás distritos de Chiclayo. También fue en esta etapa que se produjo el cese de actividades en la estación ferroviaria, en el año 1978, como consecuencia de la baja actividad del puerto.

El último periodo abarca desde 1998 hasta 2020. Esta etapa se vio marcada por el cierre de la estación y como consecuencia de ello, el abandono progresivo de la ciudad. Se identificó como la ciudad tuvo un crecimiento urbano lento a lo largo de este periodo, 18% respecto al periodo anterior. Este se dio principalmente hacia el este de la estación, siendo parte de la nueva extensión de la ciudad. En la figura 7 puede observarse la tendencia de crecimiento hacia este sector, así como las proyecciones que se tienen planteadas para la ciudad.

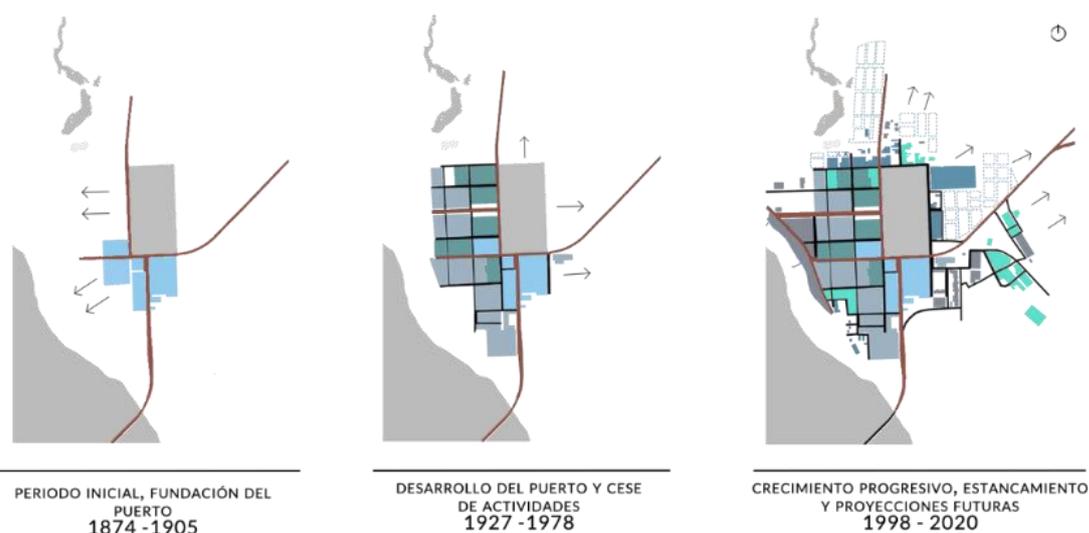


Figura 7 Mapa de la evolución urbana de Puerto Eten. Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, se afirmó la idea de cómo la morfología de la ciudad se ha visto marcada por el crecimiento y posterior clausura de la estación, lo que demuestra la importancia que tiene este espacio en el contexto urbano. Siendo desde un inicio, Puerto Eten consecuencia de dos elementos mencionados previamente: la construcción de la estación y la vía férrea, y la puesta en funcionamiento del muelle.

Estructuras urbanas

En el análisis de este elemento se agruparon las diferentes estructuras urbanas presentes en el distrito. Esto se basó en la premisa de que Puerto Eten es una ciudad en gran parte de recorrido peatonal, teniendo la mayoría de sus servicios en un rango de 500 metros aproximadamente. Esta medida se fundamenta en lo explicado por Jan Gehl (2014), quien sostiene que los servicios urbanos no deben estar aislados, sino integrados en la ciudad para generar así una mayor versatilidad urbana, centrándose en la movilidad a escala humana.

Se definieron tres tipos de estructuras urbanas: las vías activas, aquellas de mayor actividad y alta variedad de funciones, así como un flujo permanente de personas a lo largo del día. Las vías mixtas, se identifican por tener actividad funcional media, siendo espacios donde el paso peatonal es mayor. Finalmente, las vías inactivas son aquellas donde hay una ausencia de variedad funcional, con presencia de muros ciegos o vacíos urbanos. Además de esta clasificación, se remarcaron los dos ejes principales de la ciudad, siendo considerados los ejes estructuradores de esta misma.

La cartografía presentada en la figura 8 muestra la síntesis de la identificación de estas vías. Esta síntesis nos mostró a primera instancia como la mayoría de las vías que conforman el distrito parten de los dos ejes principales. Estas entran en la categoría de vías activas, junto a la vía principal, la calle Diego Ferre, que conecta con la zona de playa. Asimismo, las calles que tienen dirección al muelle, así como la avenida García y García que parte desde la municipalidad a la playa se clasificaron como vías mixtas, siendo la época de verano donde su actividad suele cambiar y transformarse en vías activas. En lo que respecta a las demás calles, se clasifican como inactivas, siendo estas en gran parte peatonales. Además, se observó cómo las dinámicas actuales se concentran alrededor de la manzana de la estación, principalmente en los ejes principales de la ciudad, siendo las vías que dan a los muros ciegos de la estación los espacios inactivos. También se identificó que las vías con mayor actividad son aquellas que tienen conexión directa a la zona de playa, y esta actividad incrementa durante la temporada de verano.



Figura 8 Clasificación de las estructuras urbanas: ejes principales, calles activas, mixtas e inactivas. Fuente: Elaboración propia.

Uso del área

Para este punto de análisis se identificó los usos de la ciudad. Este análisis se realizó con el fin de identificar las necesidades funcionales que puede tener el distrito. En la cartografía de la figura 9 se muestra la síntesis de usos que comprende el distrito. Se dividió lo encontrado en: los usos dotacionales, que abarcan uso sanitario, educativo y recreativo, el espacio histórico, el comercio y vivienda comercio, y finalmente la vivienda consolidada.

En base a esto se encontró lo siguiente en relación a los dotacionales: El equipamiento educativo representa el 0.68% del espacio urbano, lo que abarca zonas destinadas a espacios educativos en los niveles básicos. A su vez, el uso recreativo comprende el 1.01% del espacio urbano. En este punto se consideraron plazas, losas deportivas, y el coliseo municipal. El uso sanitario ocupa 0.30% del área urbana. Puerto Eten tiene un centro de salud, en buen estado de conservación y cuenta con los servicios básicos, sin embargo, su ubicación es zona de riesgo en caso de inundaciones (Instituto Nacional de Defensa Civil [INDECI] 2003). Por otro lado, el área ocupada por la vivienda comercio abarca un 1.87%, mientras que el área de vivienda consolidada es del 19.8% del total del área urbana de la ciudad. Finalmente, el área ocupada por el espacio histórico abarca un 5.08% del total del área urbana. Sin embargo, este espacio no tiene uso alguno y se ha dejado en abandono.

Al día de hoy, el área de vivienda abarca gran parte del espacio urbano (ver figura 9), y la población ha descendido a lo largo de los años. Es importante tener en cuenta el pasado de la ciudad de puerto, puesto esto influye en cómo se ve y funciona la ciudad hasta el día de hoy. Parte de esto es ver como la ciudad, a raíz del cese de operaciones tanto de los ferrocarriles como del puerto entró en un estado de estancamiento. La ciudad como tal tiene poca actividad a lo largo del año, siendo los meses de verano los espacios con mayor dinámica dentro del puerto, debido a su principal atractivo turístico: la playa.

De esta manera, el distrito se convirtió con el tiempo en una ciudad dormitorio, caracterizada por la ocupación residencial, teniendo una densidad promedio de 166.7 hab./km², ubicado dentro del rango de densidad baja. A pesar de esto, los usos que alberga actualmente la ciudad cubren las necesidades básicas de esta. Sin embargo, la necesidad de otros espacios comerciales y recreativos hacen que sea necesario trasladarse a otras zonas fuera del distrito.

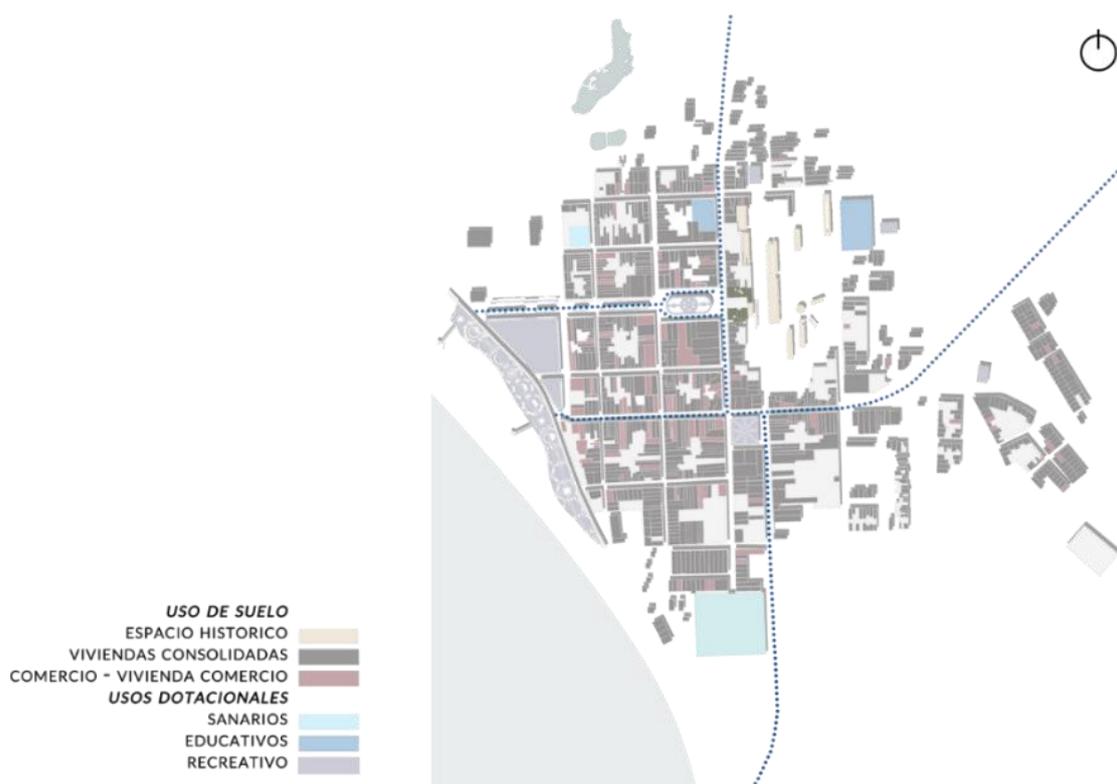


Figura 9 Identificación de usos de suelo de la ciudad. Fuente: Elaboración propia

Nivel manzana: La estación como espacio catalizador de actividades

La estación está ubicada dentro de lo que es considerado como el centro histórico de la ciudad portuaria. Además, está sujeta a una reglamentación especial debido a su carácter de patrimonio histórico y está proyectada dentro de los planes territoriales (Plan de Acondicionamiento Territorial [PAT] 2011-2021) para fines culturales. En el análisis de la manzana de la estación se identificaron tres puntos importantes: las fortalezas, debilidades que tiene el espacio y la identificación de los puntos de oportunidad dentro de la estación.

En primer lugar, se encontró como principal fortaleza la conexión que establece la estación tanto directa como indirecta a todo el distrito, e integra a este por sus cuatro linderos: por el norte y el este con espacios de uso deportivo y educativo, y parte de la nueva expansión del distrito. Se puede ver parte del cerco perimétrico que se realizó al posterior cierre de la estación, limitando el acceso a la estación (ver figuras 10 y 12). Por el oeste, la entrada a la estación está ubicada dentro de la municipalidad, siendo en un inicio la entrada principal de la estación. Ahora es el único acceso permitido a ella, además de estar conectada directamente con la zona de playa. Y por el sur, conectada con la plaza principal de la ciudad, así como la ruta al muelle (ver figura 11). Las dos conexiones más fuertes y que pueden ser aprovechadas son aquellas que dan hacia el sur y hacia el oeste de la estación, debido a los espacios con los cuales conecta y el tipo de vías que la rodean (ver figura 8).



Figura 10 Vista desde la zona norte de la estación, viviendas que rodean la manzana. Fuente: Elaboración propia.



Figura 11 Vista desde la zona sur de la estación, calle Diego Ferre y ruta al muelle. Fuente: Elaboración propia.



Figura 12 Vista desde la Av. Dos de mayo a la zona este de la estación. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al espacio que ocupa la estación, es importante destacar que no cuenta con instalaciones de ningún tipo en su interior. Sin embargo, debido a la cercanía con las redes públicas, es posible implementar servicios debido a la cercanía con las redes públicas. Actualmente, el lugar presenta un evidente estado de abandono, muchas de las edificaciones que componen la estación están en riesgo de colapso y algunos de los cuales ya se han desplomado dejando a la vista el material de los muros (ver figura 13). Otro factor que afecta a la estación son las viviendas que poco a poco han invadido el terreno.

Durante la época de mayor actividad en la estación, elementos como la red vial férrea, locomotoras y vagones, de carga y peatonales; así como infraestructuras para el mantenimiento

del espacio, eran visibles. Sin embargo, gran parte de las infraestructuras que la componen han desaparecido, como las líneas férreas, que fueron retiradas o reutilizadas luego del cierre de la estación, así como de las locomotoras. El antiguo patio de maniobras de la estación, ahora es terreno natural cubierto de arena con amplias áreas de vegetación entre maleza y árboles de algarrobo, acumulaciones de desmonte y basura (ver figura 14) arrojada por los trabajadores de la municipalidad y visitantes del lugar.



Figura 13 Estado actual de las edificaciones de la estación, vista del material que compone los muros. Fuente: Elaboración propia.



Figura 14 Estado actual del área de maniobras de la estación, vista de zona de edificaciones desaparecidas y vehículos de uso municipal. Fuente: Elaboración propia.

Esta zona que en su momento fue el patio de maniobras y donde estuvieron las líneas férreas que conectaban Puerto Eten con otras ciudades, puede ser considerada como un área de gran potencial para su conversión en espacio público, usando los bloques que la componen como elementos que articulan el espacio. Sin embargo, la incorporación del cerco perimétrico que fue

construido posterior al cierre de la estación, actúa como un elemento que limita la integración del espacio con las dinámicas actuales (ver figura 15).



Figura 15 Vista del cerco perimétrico que rodea la estación. Fuente: Elaboración propia.

Además, se identificaron los elementos que componen actualmente la estación, lo cual incluye zonas de desmonte, la ubicación de la especie arbórea existente, las edificaciones en pie y aquellas edificaciones desaparecidas, así como los depósitos con coberturas en riesgo de colapso y zonas que pueden ser aprovechadas en el proyecto como lo son, por ejemplo, las plataformas elevadas. Esta identificación de elementos se da con la finalidad de entender el espacio existente y poder aprovechar aquellas zonas que pueden ser empleadas para un nuevo uso.



Figura 16 Identificación de los elementos que componen la estación actualmente. Fuente: Elaboración propia.

Nivel edificio

Una parte importante del espacio de la estación la conforman los almacenes, los cuales en su momento eran utilizados como espacios de almacenaje de productos, depósitos y espacios para el mantenimiento de las locomotoras. Se identificaron tres tipos de bloques (ver figura 11), cada uno de estos con características diferentes de acuerdo a la función que desempeñaban. Estos se clasificaron de la siguiente manera:

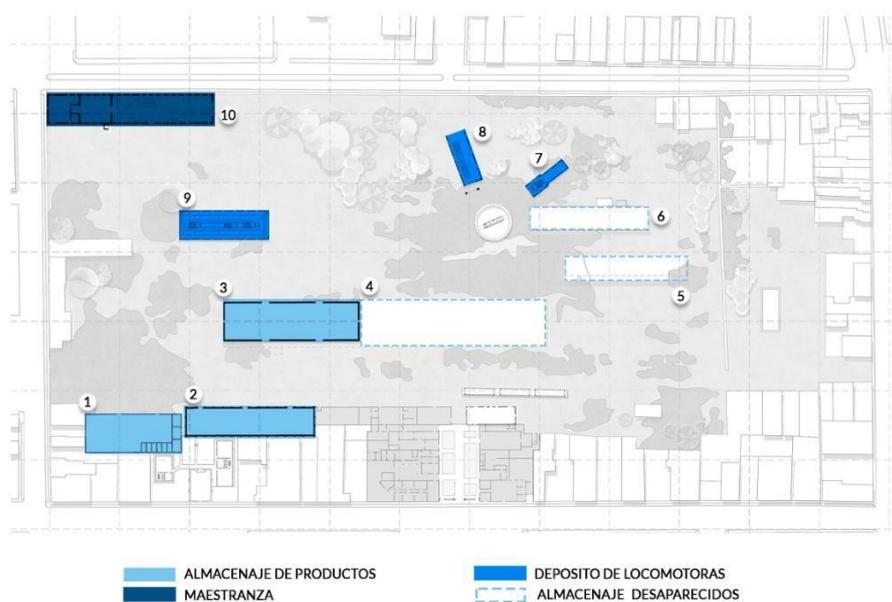


Figura 17 Clasificación de los tipos de bloques existentes en la estación. Fuente: Elaboración propia.

Almacenaje de productos

Se identificó la existencia de seis almacenes (ver figura 17). Tres de ellos aún existen en su totalidad, uno solo conserva un muro y de dos solamente quedan parte de las plataformas donde se ubicaron. Estos bloques, de tipo industrial, se caracterizan por ser espacios diáfanos y alargados, sin ventanas y con más de un acceso por los laterales de la edificación (ver figura 18). Su altura útil no supera los cuatro metros. La estructura está compuesta por tijerales de madera de pino, que sostienen una cubierta originalmente de caña a dos aguas (ver figura 19), apoyados sobre muros de quincha o adobe. A pesar de ser espacios con pocos cerramientos, la cubierta permite que tengan ventilación e iluminación adecuada.

En la figura 18, se observan dos de los almacenes que aún se conservan en su totalidad. Estos están ubicados en el lateral de la estación. Sus muros, de adobe y quincha presentan pérdida de

revestimiento debido a la erosión, así como manchas de salitre en la parte inferior de los muros. Ambas edificaciones tienen los accesos cerrados, lo que impidió observar el estado actual del espacio interior. Respecto a la figura 19, se muestra el interior del almacén principal, el cual se encuentra en la parte central de la estación (ver figura 17). Este bloque tiene acceso por ambos laterales, su estructura es de muro de adobe. Los muros de la edificación presentan pérdida de revestimiento, dejando a la vista parte de la cimentación. Estos muros sostienen los tijerales de madera y la cubierta de eternit con estructura de soporte, listones de caña sobre los tijerales.



Figura 18 Exterior de los almacenes laterales, vista del tipo de cubierta, tipo de acceso, lateral y estado actual espacio exterior que rodea las edificaciones. Fuente: Elaboración propia.



Figura 19 Interior del almacén principal, vista del estado actual de muros, tijerales y cubierta. Fuente: Elaboración propia.

Depósitos de locomotoras

Se identificaron tres depósitos (ver figura 17), todas estas estructuras están en mal estado, presentan signos de erosión, pérdida de revestimiento y dos de ellas en riesgo de colapso debido a la caída de sus coberturas (ver figura 20) y parte de los muros que las conforman. Estas edificaciones son de menor proporción que las anteriores. Su altura útil no es mayor a tres metros, poseen ventanas en sus laterales y tienen dos accesos, estos orientados según la ruta por donde accedía la locomotora. Su estructura se basa en una trama de pilares de madera, con muros de quincha o fábrica de ladrillo. La cubierta es una subestructura de caña y lámina de eternit (ver figura 21).

En la figura 20 se observa el estado actual de uno de los depósitos que contiene una de las locomotoras en su interior. Parte de la cobertura y de la estructura que la sostiene ha colapsado y debido a la pérdida de revestimiento, se puede observar la estructura de madera. Por otro lado, los muros del depósito de la figura 21 presenta también pérdida de revestimiento, desprendimiento de los marcos de las ventanas de los laterales de la edificación, así como una subestructura de caña y lámina de eternit, que cubre a las locomotoras que alberga en su interior. Este bloque es el que alberga gran parte de las locomotoras que existen actualmente en la estación.



Figura 20 Estado actual de los depósitos de locomotoras, estructuras en riesgo de colapso. Fuente: Elaboración propia.



Figura 21 Estado actual del depósito principal de locomotoras, en su interior las locomotoras que aún se conservan. Fuente: Elaboración propia.

Maestranza

Esta edificación es la de mayor tamaño de todo el complejo, siendo la que mayor importancia tiene ya que era el espacio donde se le daba mantenimiento a las locomotoras, contiene dos accesos principales por donde ingresaban los trenes (ver figura 22), su estructura es parecida a la de los almacenes, muros de adobe, tijerales de madera pino y cubierta a dos aguas de tablonés de madera y subestructura de caña. En el interior de la edificación aún se conservan, ancladas en el piso o en el techo, parte de las piezas para el mantenimiento de las locomotoras.

Esta nave es la mejor conservada, en relación a las demás que componen la estación, gran parte de su estructura se encuentra en pie, puede observarse manchas de salitre en la parte inferior de los muros, así como pérdida de parte de los muros exteriores y del revestimiento interior y exterior de la edificación (ver figura 22), esto se debe a las condiciones climáticas del lugar. La edificación como tal ha tenido mínimas intervenciones para reforzar la estructura exterior como la que se puede observar en la figura 23.



Figura 22 Fachada principal de la maestranza por el cual ingresaban las locomotoras, estado actual de los muros y espacios exteriores inmediatos. Fuente: Elaboración propia.



Figura 23 Vista lateral de la maestranza, estructura de soporte que refuerza el muro. Fuente: Elaboración propia.

La maquinaria y edificios que quedan de lo que en algún momento fue la estación están expuestos no solo a las condiciones climáticas de la zona, presentando en su mayoría erosión en el revestimiento y presencia de salitre en todas las edificaciones; estas están expuestas también ante las personas que visitan el lugar y los trabajadores municipales que usan la estación como espacio de desmonte y almacenaje de vehículos abandonados, el aspecto actual de muchas de estas edificaciones es preocupante, gran parte de estas como se observó, en riesgo de colapso.

Investigar referentes de intervenciones ejecutadas o proyectadas en situaciones similares al problema planteado

Para ello se tomó como referencia proyectos previamente realizados o propuestos sobre arquitecturas existentes. Durante este análisis se tuvo en cuenta la ubicación en relación con el elemento arquitectónico existente, así como su estado inicial previo a la intervención, las estrategias empleadas para su conservación, y su integración con su entorno actual. Este análisis se dividió en dos categorías: el primero consideró la reutilización progresiva del espacio y el segundo tomó en cuenta el proyecto en relación con el paisaje urbano.

La reutilización adaptativa como nueva forma de intervención

Toda obra está abierta a diversas interpretaciones, las cuales dependen del contexto o del espectador que la observa. La percepción que se tiene del espacio histórico, cambia con las épocas y se adapta a su nuevo contexto, pero no siempre se vuelve obsoleta. Esta reutilización puede ser más que una recuperación en la que, no solo se busca mantener los elementos originales, sino también la incorporación de nuevos usos y lenguajes contemporáneos, sin perder la esencia del edificio. Vasquez-Piombo (2016) plantea que los edificios conservan su vitalidad a través de la memoria de lo que representan para la ciudad.

En el proyecto *Image studios at the tree* (GLP Desing Studio, Studio Lotus, 2015), se propuso reemplazar un antiguo campus industrial reutilizando y remodelando el interior de los edificios existentes con la finalidad de no perjudicar las infraestructuras antiguas, adaptándose a las formas existentes y al entorno inmediato (ver figura 25), así como el reciclaje de sus elementos y espacios interiores.



Figura 24 Vista exterior del proyecto, Image Studio at the trees – GLP Studio. Mumbai, India, 2015.
Fuente: <https://www.archdaily.com/916722/Imagine-studio-at-the-trees-studio-lotus-plus-gpl-design-studio>

El objetivo principal de la intervención fue mimetizar el edificio con la naturaleza y los elementos que lo rodean, transformando el conjunto industrial generando formas arquitectónicas atemporales derivadas de los edificios existentes del complejo. Además, se diseñó el paisaje, convirtiendo el entorno industrial en un entorno más urbano y centrado en la comunidad, integrándose a su nuevo contexto inmediato.

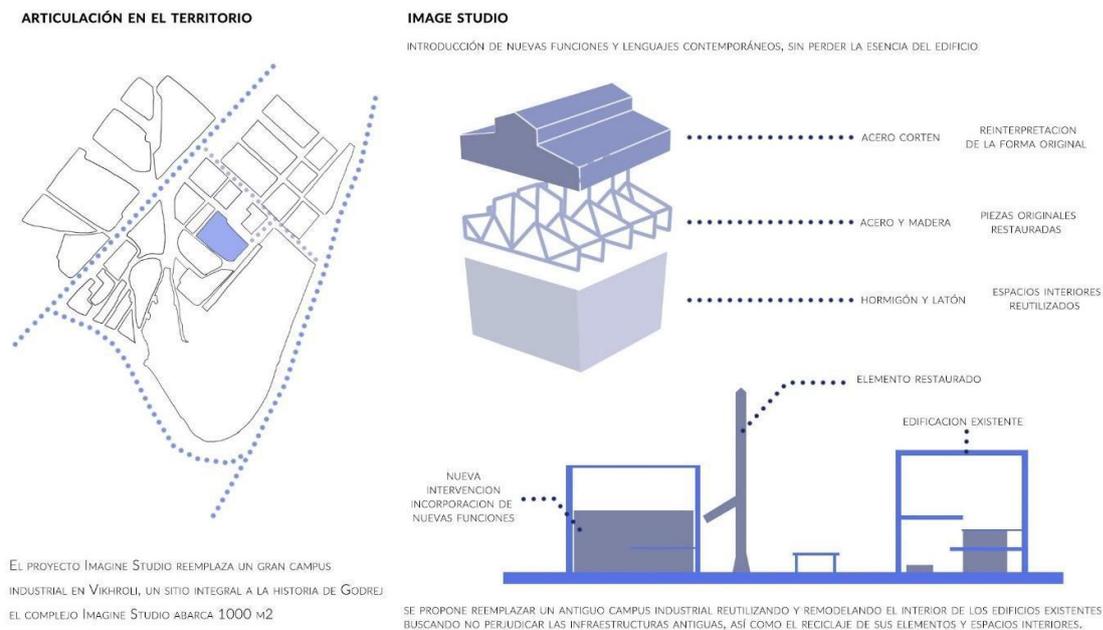


Figura 25 Síntesis de análisis del proyecto. Fuente: Elaboración propia

En otra perspectiva tenemos, la remodelación y rehabilitación del edificio El Mallol (Carles Crosas + SOG desing 2019). Para el proyecto, se planteó la reconstrucción del caserío en un espacio polifuncional a través de la apertura y reconversión de los antiguos espacios de la edificación, los cuales estaban abandonados y carecían de iluminación. Se buscó completar ciertos elementos del edificio, teniendo como estrategia principal la continuidad de las estructuras existentes, además de tomar la luz como elemento fundamental para dar nueva vida al edificio. Logrando con esto nuevas relaciones espaciales que transforman la estructura a través de la demolición de los muros existentes sin carga estructural, conservando la lógica estructural y constructiva de la edificación.

Este proyecto, por su parte, se caracteriza por sus espacios que permiten el ingreso de luz a lo largo de todo el edificio, así como la clara diferenciación entre lo intervenido y lo existente (ver figura 26), dejando en evidencia aquello que fue intervenido. Este tipo de intervenciones abrió parte hacia la preservación de espacios históricos y culturales en el lugar donde se desarrolló el proyecto. En lugar de restaurar los sitios históricos a su antigua forma, convertirlos en estructuras contemporáneas permite que el espacio siga viviendo a través de un propósito diferente.



Figura 26 Gráficos de diferenciación de materiales existentes y los incluidos en la propuesta del edificio el Mallol, Carles Crosas + SOG desing (2019). Fuente: <https://www.archdaily.pe/pe/944942/rehabilitacion-edificio-el-mallol-carles-crosas-plus-gemma-domingo-s>

Comprendemos, por tanto, la reutilización adaptativa como un proceso que transforma espacios abandonados o en desuso en nuevos espacios que pueden ser utilizados para un propósito diferente al original. Cuando este concepto se aplica dentro de un entorno construido, las estructuras abandonadas se perciben como espacios de oportunidad con capacidad para continuar siendo utilizadas. Estos espacios son renovados con el objetivo de darles un uso nuevo, que en su mayoría difiere del original, buscando mantener la esencia constructiva de la edificación.

El espacio histórico en el paisaje urbano

Al integrar una nueva pieza arquitectónica dentro de una infraestructura existente, la selección de materiales y el enfoque de la intervención tienen un papel importante para demostrar el contraste entre las diferentes etapas de la vida del edificio. El objetivo no solo es lograr una armonía entre estas etapas, sino también establecer una relación y armonía con el entorno urbano.

La propuesta elaborada para el diseño de un nuevo espacio público en las reales Atarazanas de Sevilla (Morales 2014), se basa en el uso inadecuado que se le da a los espacios públicos de la ciudad, principalmente los que rodean al centro histórico. En esta situación, se propuso la creación de un espacio público techado en el centro de la ciudad, con un programa desarrollado en los espacios ya definidos por las naves que conforman el espacio. De esta manera, se busca resaltar el pasado histórico de la ciudad, dotando a la estructura la capacidad para acoger usos culturales, como la recuperación de actividades artesanales. Además, se pretende mostrar la dimensión vertical de la construcción, dejando a la vista las diferentes etapas históricas del edificio de modo simultáneo, revelando las marcas dejadas por el paso del tiempo en la estructura.

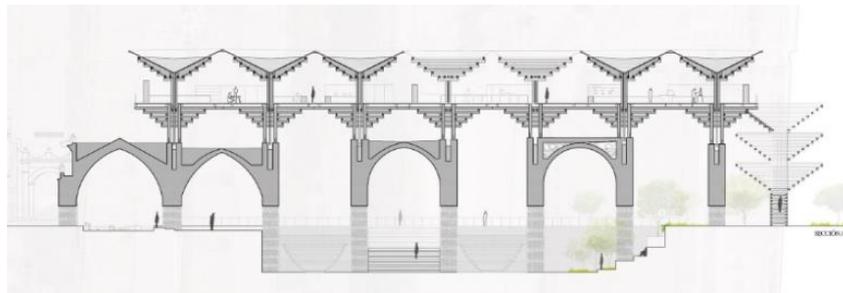


Figura 27 Sección del proyecto, donde se explica la relación generada entre la propuesta y el espacio existente. Fuente: Proyecto para el nuevo espacio público en las reales Atarazanas de Sevilla. Morales (2014)

Por otro lado, el proyecto de reinterpretación de la antigua estación de ferrocarril en la ciudad de Goya (Urban Desing Lab, 2016) se buscó lograr una integración entre el espacio urbano y el espacio histórico a través del desarrollo de espacios intercambiadores a lo largo del proyecto, adaptando la funcionalidad del diseño al paisaje circundante.

La intención principal del proyecto fue proponer una nueva centralidad aprovechando el espacio histórico existente, mediante la formulación de una estrategia urbana que se basó en la conceptualización de diferentes escenarios en el espacio y el diseño de proyectos en base a ellos. Se buscó integrar las estructuras de carácter histórico con los nuevos elementos del paisaje urbano, buscando fomentar el desarrollo y la integración del espacio a la ciudad. Además, se configuró el perfil urbano adyacente a la antigua estación, y se propuso la incorporación de espacios abiertos marcados por la necesidad de equipamientos en la zona de intervención, promoviendo así recuperación de la escala humana perdida por las líneas férreas que rodeaban el espacio. También se crearon recorridos con la finalidad de explorar y mostrar la evolución del espacio urbano.

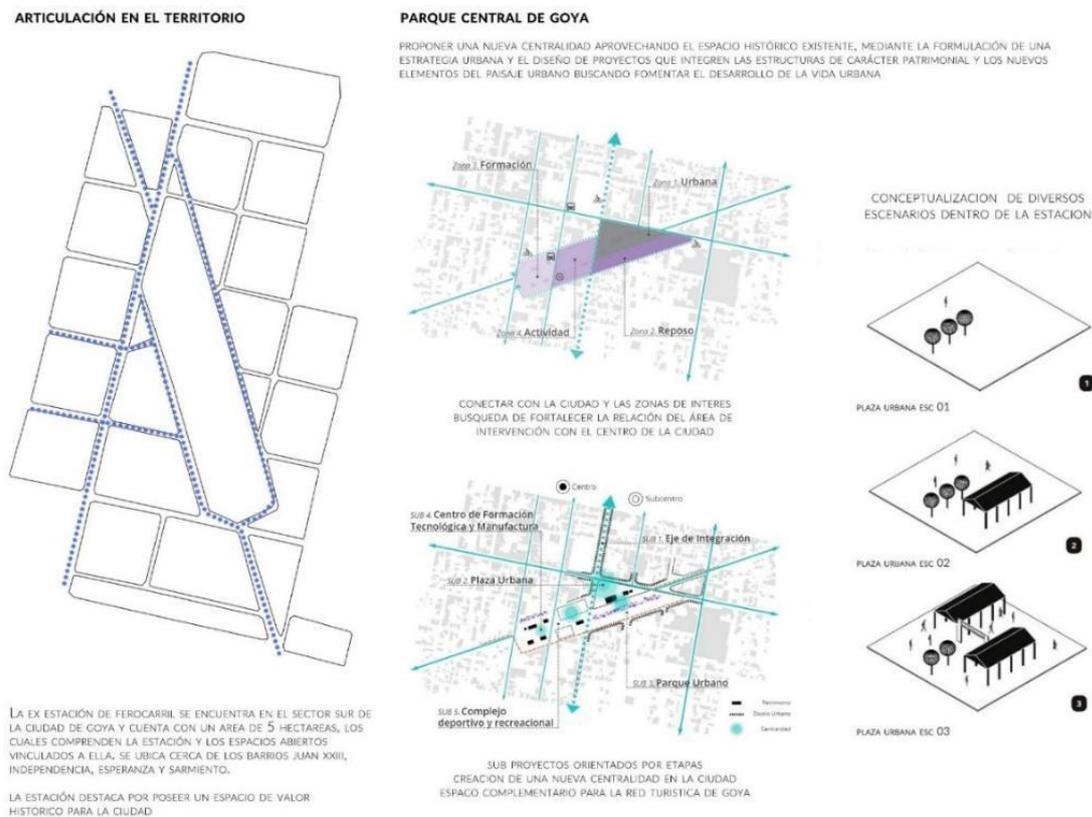


Figura 28 Síntesis de estudio del proyecto, Reinterpretación de la ex Estación de ferrocarril de Golla, Urban Desing lab. Fuente: Elaboración propia.

Cuando se incorpora un nuevo objeto arquitectónico en una infraestructura existente, es importante elegir materiales y formas de intervención que creen contraste y armonía con las diferentes épocas del edificio y su entorno urbano. En ambos proyectos, se busca la recuperación del espacio histórico a través de usos contemporáneos y su integración al espacio urbano, recuperando en muchos casos la escala humana, fomentando la integración del espacio histórico en la ciudad y creando nuevos elementos en el paisaje urbano.

Proponer los tipos de escenarios y las intervenciones que se realizarán en los inmuebles del conjunto, en relación con los escenarios propuestos.

Se continúa esta fase de la investigación, centrada en la construcción y diseño de los escenarios. Se tomó como base lo planteado por Godet (2007), quien define los escenarios como un conjunto formado por la explicación de una situación futura, siendo este un método de representación con el objetivo de proponer orientaciones y estrategias de acción para una determinada situación.

Para esto, se tomó a los escenarios como diferentes modos de habitar un espacio, partiendo de una comprensión del presente, la delimitación del problema y su contexto, así como la identificación de las dinámicas actuales (Ver figura 29). A partir de estos elementos, se procede al diseño de escenarios alternativos, considerando las interacciones que pueden generarse en el espacio y las transformaciones que podrían surgir en dicho espacio.

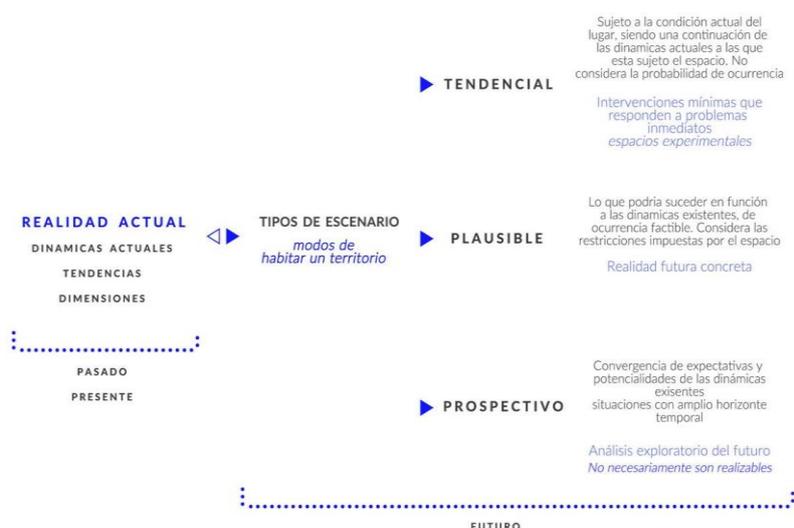


Figura 29 Clasificación de tipos de escenarios utilizados para el proyecto. Fuente: Elaboración propia.

En el escenario inicial (Escenario A) se analiza la situación actual del espacio de la estación, se tomó en cuenta su entorno, la estructura y dinámicas previas que lo condicionan. En este contexto, se pone en contexto el rol que desempeñó la estación en la ciudad portuaria de Eten, siendo en su momento un importante punto económico para la región. Sin embargo, en la actualidad, la estación pasa casi desapercibida en la ciudad, en un completo estado de abandono, y las pocas dinámicas que se generan ocurren en torno a este espacio, actuando como una pieza fuera de tiempo y ajena a su entorno urbano actual. (ver figura 30) Esta situación conlleva a la desarticulación del área urbana donde se encuentra ubicada la estación y plantea una amenaza con la eventual desaparición del espacio histórico que hoy alberga.



Figura 30 Escenario A. Estado actual de la estación de Puerto Eten. Fuente: Elaboración propia.

Considerando este escenario inicial se procedió a desarrollar diversos escenarios futuros representando posibles situaciones dentro del espacio, tomando en consideración las dinámicas y tendencias existentes en la ciudad, analizadas previamente (ver figura 31). Estos escenarios serán utilizados como herramientas para diseñar una propuesta de intervención en el espacio permitiendo explorar distintas posibilidades y generar estrategias de acción.

El segundo escenario (escenario B), consideró la continuación de las dinámicas actuales a las que está sujeto el espacio de intervención. Su creciente estado de abandono, desconexión del espacio de intervención con el entorno urbano actual, edificaciones en riesgo de colapso, la ocupación no autorizada por viviendas y su uso ocasional como área de desmonte. Esto afectaría no solo la estética del lugar, sino también la preservación de las estructuras de la estación, poniendo en riesgo su integridad. Resultando esto en el colapso definitivo de las infraestructuras existentes, así como el aumento de ocupación del espacio libre comprendido dentro de la ex estación ferroviaria por parte de viviendas informales, lo que contribuiría a la pérdida del

espacio histórico y a la descontextualización de la manzana en la zona monumental del distrito. (ver figura 31)



Figura 31 Gráficos conceptuales de los escenarios propuestos. Fuente: Elaboración propia.

Tanto el escenario C como el escenario D (ver figura 31) se basaron en la modificación de las tendencias actuales, considerando las necesidades de la ciudad, las dinámicas existentes en torno al espacio de la estación. En el escenario C (ver figura 31) se plantea una intervención parcial aprovechando el estado actual de las infraestructuras existentes y la incorporación de nuevos usos. Partiendo por la apertura de la estación al espacio urbano, demoliendo el cerco perimétrico que limita la integración de la estación con las dinámicas actuales, fomentando la integración del espacio histórico con la ciudad, generando nuevos accesos peatonales. Se propone la reutilización de los espacios existentes en espacios destinados a actividades culturales, como exposiciones, eventos o talleres. Además, transformar los antiguos patios de maniobras y espacio exteriores, en plazas y áreas verdes junto a la incorporación de estructuras temporales, como pabellones modulares o estructuras tensadas, que permitan la flexibilidad en los usos y la posibilidad de experimentar con nuevas propuestas. Estas estructuras serían fácilmente modificables y reubicables, adaptándose a las necesidades del distrito, con el objetivo de revitalizar el espacio, promover la participación comunitaria resaltando su valor

histórico dentro del contexto urbano; siendo finalmente este escenario el considerado para la continuación de la investigación.



Figura 32 Visualización previa de escenario C. Fuente: Elaboración propia.

El último escenario (Escenario D) propone la revitalización y puesta en valor de la estación como un espacio de importancia histórica, partiendo por una renovación integral de los edificios existentes, reforzando aquellas estructuras en riesgo de colapso, rescatando su valor arquitectónico. Estas edificaciones existentes pueden ser adaptadas para albergar diferentes usos como salas de exposiciones, temporales o permanentes, galerías de arte, salas de conciertos y eventos culturales. Además, se propone la apertura total de la estación al espacio urbano y la reubicación de viviendas a nuevas zonas de expansión de la ciudad, generando nuevos accesos peatonales desde las calles circundantes; con la finalidad de tener mayor fluidez y conexión entre la estación y la ciudad, facilitando el acceso y la interacción con el espacio urbano. Transformar los espacios exteriores en plazas y áreas verdes, e introducir estructuras temporales como pabellones modulares o estructuras tensadas, adaptándose a las necesidades cambiantes del distrito y permitiendo la innovación en el espacio, así como la incorporación de nuevas infraestructuras como edificios públicos, equipamientos culturales, centros educativos o espacios comerciales; promoviendo la participación comunitaria y resaltando el valor histórico del lugar. El enfoque principal de este escenario se centra no solo en la transformación del espacio físico, sino también en la planificación integral de la ciudad, considerando aspectos sociales, culturales y económicos.

Elaborar estrategias proyectuales para la transformación de la manzana y de sus espacios planificando su articulación al espacio urbano, para que responda a las necesidades y escenarios de la ciudad.

Esta última fase de la investigación se enfocó en el desarrollo de estrategias para transformar el espacio que conforma la manzana de la estación. Adoptando diversas estrategias que surgen del análisis realizado en los objetivos anteriores. Es importante considerar que Puerto Eten ya cuenta con una estructura y dinámicas urbanas previas que influyen en el funcionamiento actual de la ciudad. Como base para dar continuidad a la investigación, se ha seleccionado el escenario C, enfocándose en la articulación del territorio con el espacio histórico, las estructuras urbanas actuales y los recorridos internos de la estación. El objetivo de esta intervención es transformar el espacio en un intercambiador de las actividades que se desarrollan en la ciudad, a través de la reutilización del espacio edificado y la reinterpretación de rutas existentes. Además, se incorporarán nuevas estructuras abiertas que permitan el uso libre del espacio, con la finalidad de resaltar su valor histórico y paisajístico. La transformación del espacio de la estación y su integración al espacio urbano requiere de estrategias que respondan a las necesidades de la ciudad.

En primer lugar, se propone conectar el espacio histórico con el espacio urbano, rompiendo las barreras visuales existentes, como el cerco perimetral que rodea actualmente la estación (Ver figura 33). Esta apertura al espacio urbano se complementa con el diseño de espacios públicos dentro de la manzana conectados con dicho entorno, permitiendo que las dinámicas urbanas actuales atraviesen el espacio y relacionen la estación con su entorno con el fin de ver este como una prolongación de la ciudad (Ver figura 33) lo que permitirá que las dinámicas actuales atraviesen el espacio, generando actividad dentro del mismo.

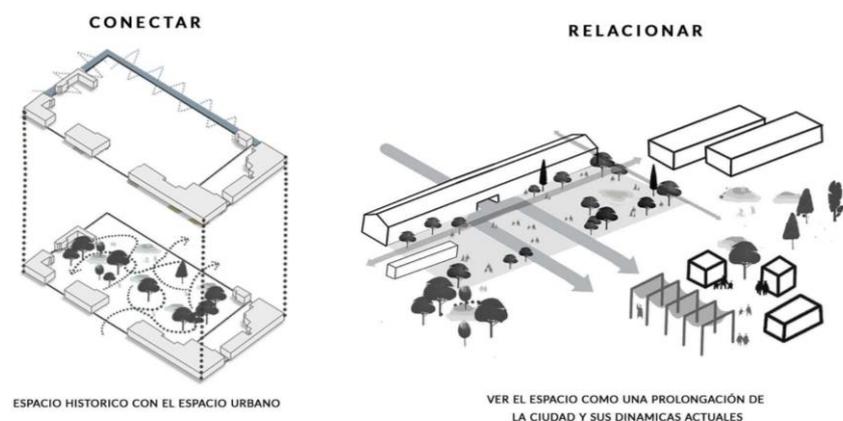


Figura 33 Estrategias proyectuales, Relacionar y Conectar. Fuente: Elaboración propia.

Además de destacar el valor histórico de la estación a través de la reutilización adaptativa de las edificaciones existentes, aprovechando estas estructuras y combinando los elementos antiguos con nuevos materiales y funciones, tomando como ejemplo lo realizado en el proyecto “Imagine studio at the trees” de GPL Design Studio y Studio Lotus.

Esto deriva en la rehabilitación y adaptación de los edificios antiguos para nuevos usos (Ver figura xx), comenzando por la mejora estructural de aquellas edificaciones en mal estado, e incorporando usos como espacios culturales, salas de exposiciones, eventos o talleres, oficinas, espacios educativos o viviendas. Además de la creación de espacios flexibles y modulares, como por ejemplo el uso estructuras independientes dentro de algunas edificaciones que, al no tocar el edificio original, no perjudica la estructura existente y mantiene su valor histórico buscando el equilibrio entre la intervención y la conservación. Estas estructuras propuestas pueden ser reconfiguradas según las necesidades cambiantes de la ciudad (Ver figura 34). Teniendo como fin el desarrollar el uso del espacio y convertirlo en un punto de atracción para la comunidad local y los visitantes.

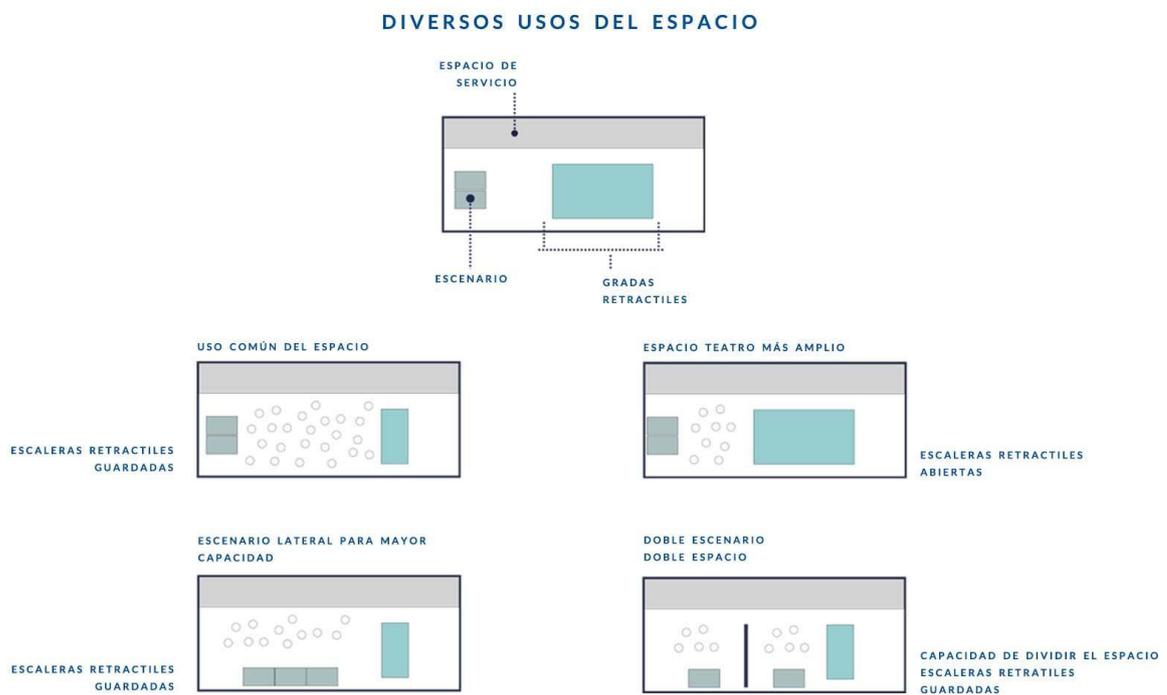


Figura 34 Propuesta de intervención de estructuras independientes, adecuando las estructuras a diferentes situaciones. Fuente: Elaboración propia.

Estas estructuras independientes en las naves existentes pueden desarrollarse en edificios puntuales, como las naves ubicadas en la zona sur de la estación (almacén de productos 01 y 02), dejando el almacén 03 y la maestranza (ver figura 17) como espacios de recepción para conferencias o espacios de exposición con la incorporación de paneles informativos o exposiciones que cuenten la historia del lugar y la promoción de actividades culturales del distrito.

Por otro lado, se propone incorporar nuevas estructuras temporales en los espacios exteriores de la estación, el antiguo patio de maniobras y la zona de la rotonda, como pabellones modulares o estructuras tensadas (Ver figura 35). Estas estructuras complementarán los usos agregados a las edificaciones estas deben ser fácilmente modificables y reubicables, adaptándose a las necesidades cambiantes del distrito.

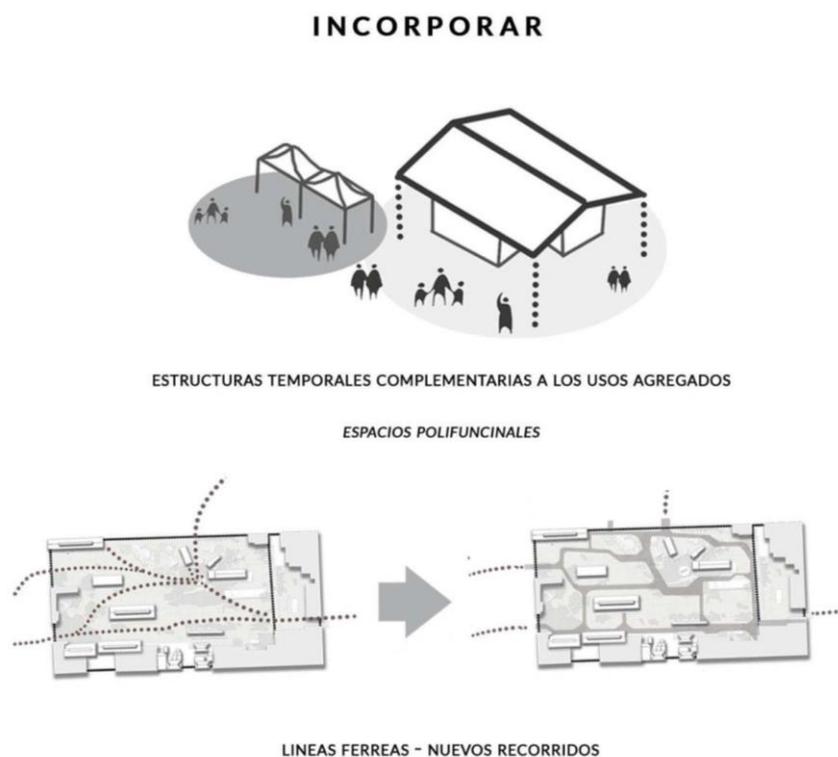


Figura 35 Incorporar estructuras temporales a los usos agregados. Estrategias proyectuales. Fuente: Elaboración propia.

Se diseñarán espacios que fomenten la participación y la interacción de la comunidad, creando espacios abiertos para eventos culturales, nuevas áreas de encuentro, buscando darle a la estación un enfoque de uso mixto, integrando diferentes funciones y actividades en un mismo espacio (Ver figura 36). Así como la limpieza de desmontes y la reubicación de los vehículos

municipales, con la finalidad de aprovechar el espacio público que se generará al momento de abrir el espacio.

Se busca lograr una transformación integral de la manzana de espacios, adaptando el espacio urbano a las diferentes dinámicas e interacciones que puedan generarse en el espacio de la estación (Ver figura 36), de manera que responda de manera efectiva a las necesidades y cambios de la ciudad, esta transformación se plantea con una perspectiva a largo plazo. Estas estrategias se proponen tanto como soluciones temporales, en lo que respecta a la incorporación de nuevas estructuras dentro de la estación, así como permanentes, por ejemplo, la apertura del espacio al entorno urbano

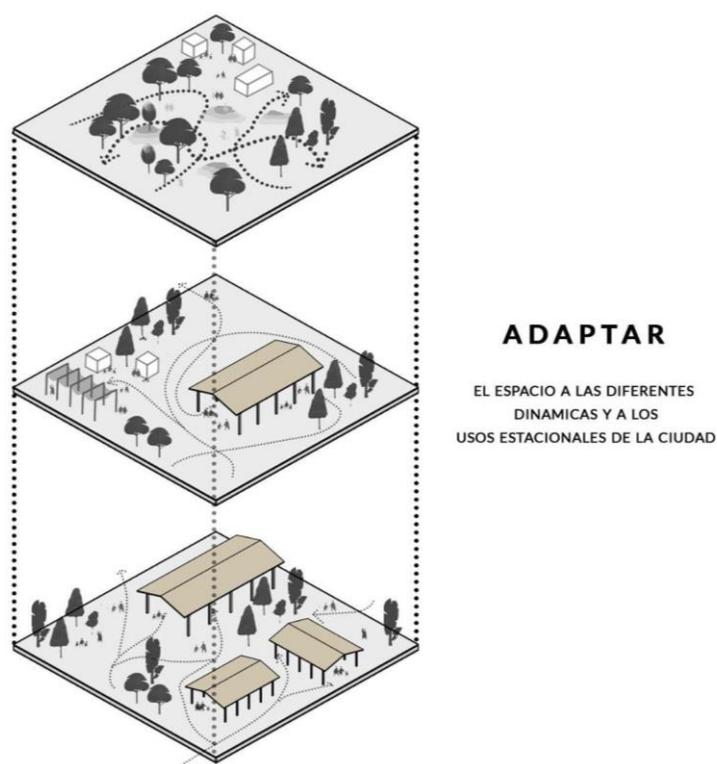


Figura 36 Adaptar el espacio a las diferentes dinámicas y usos estacionales de la ciudad. Estrategias proyectuales. Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones

La estación de Puerto Eten, a pesar de su estado actual de abandono, representa una oportunidad para revitalizar un espacio histórico y culturalmente significativo para el distrito. Sin embargo, para lograr esta transformación, es necesario abordar los desafíos que enfrenta actualmente la estación, así como la identificación y valoración de los elementos presentes en ella. Permitiendo una planificación dentro del espacio más informada y consciente de los recursos disponibles. Esto nos puede servir como base para la incorporación de nuevos usos y funciones que se alineen con las necesidades de la comunidad local, que atiendan a la complejidad del espacio y a los efectos pueda tener el proyecto en las distintas escalas dentro del espacio urbano.

La aplicación de una metodología basada en el diseño de escenarios nos permite la exploración de diversas posibilidades que van más allá del proyecto para abordar la falta de adaptabilidad que llegan a tener los espacios históricos frente a los nuevos perfiles y necesidades de la población. Siendo está tomada como un mecanismo de exploración aplicable en la práctica académica, suponiendo un cambio en las metodologías de trabajo proyectual ayudándonos a comprender la diversa gama de soluciones posibles en un proyecto.

Esta metodología deriva en la reutilización de los espacios históricos, así como la integración de nuevas estructuras arquitectónicas en entornos urbanos existentes con estrategias que permitan transformar los espacios abandonados o en desuso en lugares con nuevos propósitos. Buscando conservar la memoria del espacio edificado, al tiempo que se incorporan elementos contemporáneos adaptándose al contexto actual, resaltando el valor histórico y promoviendo la recuperación de espacios culturales, y la integración de nuevos elementos en el paisaje urbano.

Los escenarios planteados exploraron posibles soluciones e intervenciones para revitalizar el espacio, siendo el escenario C el que representa soluciones viables para revitalizar el espacio de la estación a través de una renovación integral de los edificios existentes buscando no solo transformar el espacio físico, sino también la participación comunitaria.

Godet & Durance (2007) nos explicaban que el objetivo de esta metodología es proponer orientaciones y acciones estratégicas para actuar sobre un espacio, estos no tienen una visión

finalista, siendo que la selección de un escenario específico no implica ignorar las demás opciones planteadas.

Se propone la aplicación de esta metodología como un mecanismo que nos permita repensar y transformar las ciudades sin necesidad de crearse nuevos elementos, en consecuencia, a la necesidad de cambio, viendo los espacios históricos, en este caso los de tipo industrial, como recursos existentes capaz de ser aprovechados, tomando como ventaja la versatilidad y la escala de estos espacios, siendo estos capaces de contribuir dentro del proceso de rehabilitación de áreas urbanas.

Recomendaciones

Se propone que esta investigación sirva como base para posteriores investigaciones, además de producir un material que pueda ser utilizado de manera flexible por cualquier tipo de usuario en cualquier etapa de formación. Se sugiere adoptar el uso de esta metodología basada en escenarios como un mecanismo de práctica académica y profesional, siendo una variación del modelo tradicional de proceso proyectual que estamos acostumbrados, que nos permita repensar y transformar las ciudades sin necesidad de recurrir a la creación de nuevos elementos; tomando los escenarios como nuevas formas de abordar un espacio.

Finalmente, para la correcta conservación y puesta en funcionamiento del espacio de la estación, es recomendable ampliar el análisis de las edificaciones existentes, así como contar con un inventario actualizado de los elementos que la conforman. Además de destacar la necesidad de implementar medidas concretas de recuperación y conservación de este espacio histórico, para garantizar su preservación y asegurar su potencial como un espacio cultural de gran relevancia para la ciudad portuaria.

Referencias

Álvarez Prozorovich, F. V. (2011). El patrimonio histórico como punto de vista. *Visions*, (9), 94-101.

Alvarez, M.Á. (2010). Patrimonio industrial, paisaje y desarrollo territorial. *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, (29), 21-29.

Brito Luna, M. (2015). *Reuso adaptativo de vacíos urbanos: caso de estudio: la experiencia del PlaBuits de Barcelona* (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).

Cano Sanchiz, J. M. (2007). La Fábrica de la memoria. La reutilización del Patrimonio Arqueológico Industrial como medida de conservación.

Capel, H. (1996). La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial. *Documents d'anàlisi geogràfica*, (29), Pág. 19-50

Cárdenas Arroyo, E. (2008). *Arquitecturas transformadas: reutilización adaptativa de edificaciones en Lisboa 1980-2002. Los antiguos conventos*. [Disertación de doctorado]. Universitat Politècnica de Catalunya.

Cely, A. V. (1999). Metodología de los escenarios para estudios prospectivos. *Ingeniería e investigación*, (44), 26-35. Chicago

Ceplan - Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2016). Guía Metodológica Fase de Análisis Prospectivo para Sectores. Proyecto: Fortalecimiento de los Gobiernos Regionales para el Desarrollo Social y Económico en el Norte del Perú. Lima y Canadá. Recuperado de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/836E396187E51FF805257F6C00779613/\\$FILE/guia_metodologica_-_fase_de_analisis_prospectivo_para_sectores.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/836E396187E51FF805257F6C00779613/$FILE/guia_metodologica_-_fase_de_analisis_prospectivo_para_sectores.pdf)

Cuervo, J. O. (2006). La prospectiva territorial: Un camino para la construcción social de territorios de futuro.

De Gracia, F. (1992). Construir en lo construido: la arquitectura como modificación. Editorial Nerea.

Eilouti, B. (2018). Scenario-based design: New applications in metamorphic architecture. *Frontiers of Architectural Research*, 7(4), 530-543. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2018.07.003>

Espinosa, J. P. (2016). Espacios de reacción. La ruina industrial en el paisaje urbano. *La cultura y la ciudad*, 2016, ISBN 9788433859396, págs. 827-834, 827-834

Gausa, M. (2015). Entre Escalas: Complejo No Siempre Es Complicado. Actar.

Gausa, M., Guallart, V., Muller, W., Soriano, F., Porras, F., & Morales, J. (2003). The metapolis dictionary of advanced architecture. Actuar, Barcelona, 517-518.

Godet, M., & Durance, P. (2007). Prospectiva Estratégica: problemas y métodos. *Cuadernos de LIPSOR*, 104 (20), 169-187.

Guevara, T. V. (2017). Reflexiones teóricas contemporáneas sobre patrimonio edificado y su significado. *Devenir-Revista de estudios sobre patrimonio edificado*, 4 (8), 123-123.

Hopkins, L. D., & Zapata, M. (2007). *Engaging the Future: Forecasts, Scenarios, Plans, and Projects*. Lincoln Institute of Land Policy. Humanes.

Ibáñez, I. G. V. (2016). Los espacios de la memoria (y del olvido) en la ciudad y sus discursos narrativos: Creación, transformación, revitalización, tematización. In *La cultura y la ciudad* (pp. 561-568). Editorial Universidad de Granada.

Jarrín García, P. (2017). “Re-utilización creativa” para un edificio referente patrimonial: caso de estudio Residencia Universitaria, Universidad Central del Ecuador, en Quito (Proyecto Final de Máster Oficial). UPC, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Departament de Projectes Arquitectònics. Obtenido de <http://hdl.handle.net/2117/116733>

Ludeña-Urquiza, W. (2008). Patrimonio industrial en el Perú del siglo XX: ¿exotismo cultural o memoria sin memoria? Apuntes. *Revista de estudios sobre patrimonio cultural*, 21(1). 92-113.

Mideplan (2005). Cuaderno 3: Prospectiva y construcción de escenarios para el desarrollo territorial. Santiago de Chile. Recuperado de <http://www.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/btca/txtcompleto/mideplan/cuad3-prospect.desterrit.pdf>

Navarrete, J. M. (2011). Problemas centrales del análisis de datos cualitativos. *Revista latinoamericana de metodología de la investigación social*, (1), 47-60.

Pérez, L. P., & Esteve, S. T. I. (2012). *24 lecciones sobre conservación del patrimonio arquitectónico: su razón de ser : Máster en conservación del Patrimonio Arquitectónico (Título propio UPV)*.

Plan de prevención ante desastres: uso del suelo y medidas de mitigación ciudad de puerto Eten. (2003) Instituto Nacional de Defensa Civil. Puerto Eten Salas, M. (2013). Prospectiva

territorial: aproximación a una base conceptual y territorios de futuro. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Salas, M. (2013). *Prospectiva territorial. Aproximación a una base conceptual y metodológica. Universidad de Los Andes: Mérida, Venezuela*

Sánchez, F. A. (2021). Los escenarios de planificación como medio para la gestión de la incertidumbre. *Palimpsesto*, 22, 8-9. <https://doi.org/10.5821/palimpsesto.22.9641>

Schmalbach, J. C. V., Herrera, T. J. F., & Ávila, F. M. (2010). La planeación por escenarios: Revisión de conceptos y propuestas metodológicas. *Prospectiva*, 8 (2), 21-29.

Seltzer, E. (2008). Engaging the Future: Forecasts, Scenarios, Plans, and Projects edited by Lewis D. Hopkins and Marisa A. Zapata. *Journal of Regional Science*, 48(5), 1008-1010. https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2008.00596_1.x

Stojanovic, M., Mitkovic, P., & Mitković, M. (2014). The scenario method in urban planning. *Facta Universitatis*, 12 (1), 81-95. <https://doi.org/10.2298/fuace1401081s>

Thornberg, J. M. (2000). *Arquitectura y cultura: nuevos paradigmas. Univ. Politèc. de Catalunya*

Troitiño Vinuesa, M. Á. (1998). Patrimonio arquitectónico, cultura y territorio. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, (4), 95-104.

Velásquez García, J., Moya Avalos, W., & Rodríguez Mogollón, C. (2021). Los fantasmas industriales del pasado y una aproximación a la dimensión pragmática de la semiosis: caso fábrica de Cerveza Pilsen Trujillo, La Libertad, Perú. *Devenir - Revista De Estudios Sobre Patrimonio Edificado*, 8(15), 117-138. <https://doi.org/10.21754/devenir.v8i15.969>

Wong, L. (2016). Adaptive Reuse. In *Adaptive Reuse*. Birkhäuser.

Anexos

Anexo 01: Ficha recopilación de información

FICHA DE RECOPILACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN. INSTRUMENTO 01: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades. HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías. TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO



EL EQUIPAMIENTO DE SALUD OCUPA 0.29 HA (0.30%) DEL PDM URBANO. LOS EQUIPAMIENTOS DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE SALUD, IMPACTA EN SU ENTORNO CON UN GRADO DE SALUD DE ENTORNO DE CONSERVACIÓN BUENO, CUENTA CON IMPACTO EN AGUA, EN PNEUMÁTICA Y EN ENERGÍA POR SU UBICACIÓN EN LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.

EL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO REPRESENTA 2.17 HA (2.23%) DEL PDM URBANO. CONTIENE LAS ÁREAS DESTINADAS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS EDUCATIVOS EN LOS NIVELES BÁSICOS.

EL EQUIPAMIENTO RECREATIVO REPRESENTA 1.02 HA (1.03%) DEL PDM URBANO Y ESTÁ DESTINADO A LA RECREACIÓN ACTIVA.

LAS DINÁMICAS ACTUALES OCURREN ALREDEDOR DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN, OCURTIENDO ENTRE OTRAS:

LEYENDA

- LINEA PUNTEADA: LÍNEA DE SERVIDORIO DE SERVIDORIO DE SERVIDORIO
LINEA SOLIDA: LÍNEA DE SERVIDORIO DE SERVIDORIO DE SERVIDORIO
USOS PRODUCTIVOS
USOS DOTACIONALES
USOS RESIDENCIALES

ESCALAS DE ANÁLISIS

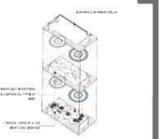
- ESCALA 1: CIUDAD DE PUERTO ETEN
ESCALA 2: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
ESCALA 3: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/5000

ESCALA 1: ÁREA DE ESTUDIO EN EL PDM URBANO DE PUERTO ETEN. ESCALA 2: ÁREA DE ESTUDIO EN EL PDM URBANO DE PUERTO ETEN. ESCALA 3: ÁREA DE ESTUDIO EN EL PDM URBANO DE PUERTO ETEN.

USO DEL ÁREA

VARIACIÓN DE MEDIDA DE USOS QUE CONSERVA ALGUN TIPO DE INTERÉS DENTRO DEL ESPACIO URBANO. RELACIONALES EN UN MISMO SECTOR SON COMO LA PROPIEDAD EN SU TANTÍA A LOS DERECHOS TIPO DE EQUIPAMIENTO



SI CENTRO DE TRABAJO NO SE LA CALIDAD DE PUERTO ETEN, EN OBTENIENDO, ATRAVÉS COMO QUISIERO DENTRO DEL MUNDO. CARACTERÍSTICA DE LA CALIDAD DE PUERTO ETEN, LA TÉCNICA PERMANENTE EN LA MANZANA URBANA CON UN PISO DE ALTEZA PROMEDIO DE 3.00 M

FICHA DE RECOPILACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01º: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades.
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO



LEYENDA

- EMPL. URBANO PUERTO ETEN
- PLAN DE CIUDAD
- BARRIO DE LA ESTACIÓN (MANZANA DE ESTUDIO)
- BARRIO DE "SANDRETTI" (BAR. + COLECTIVO)
- CAMINOS RACIONALES
- CAMINOS TEMPORALES

ESCALAS DE ANÁLISIS

ESCALA 1: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA 2: MANZANA DE LA ESTACIÓN
 ESCALA 3: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/5000

ESCALA: ACCIONES VISTAS DEL DISEÑO DE INTERIORES CON SU PLANTAS, CON PLANOS DE DISTRIBUCIÓN DE ESPACIOS PARTICULARES Y FOTOGRAFÍAS, TIPO DE PLANTAS Y SU PLANTACIÓN EN LA REALIZACIÓN DE INTERIORES.



ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO

PROXIMIDAD A LAS REDES DE TRANSPORTE ALTERNATIVO, ACCESO SIMULTÁNEO A TRES O MÁS REDES DE TRANSPORTE (RUE, COLECTIVO O CAMINOS RACIONALES)

DISTANCIAS — TEMPOS CON OTRAS CIUDADES

LA MANZANA ESTÁ ANEXADA POR LAS VÍAS INTERSECTORIALES Y DE MAYOR FLUJO EN BASE A ESTA SE GUSTAN LAS EDIFICAS MÁS QUE TONC LA CIUDAD

DISTANCIAS

AL NOROCC

CHICLAYO ● 30 MIN ● 20.1 KM
 MONTEFU ● 11 MIN ● 6 KM
 CIUDAD ETEN ● 4 MIN ● 2 KM

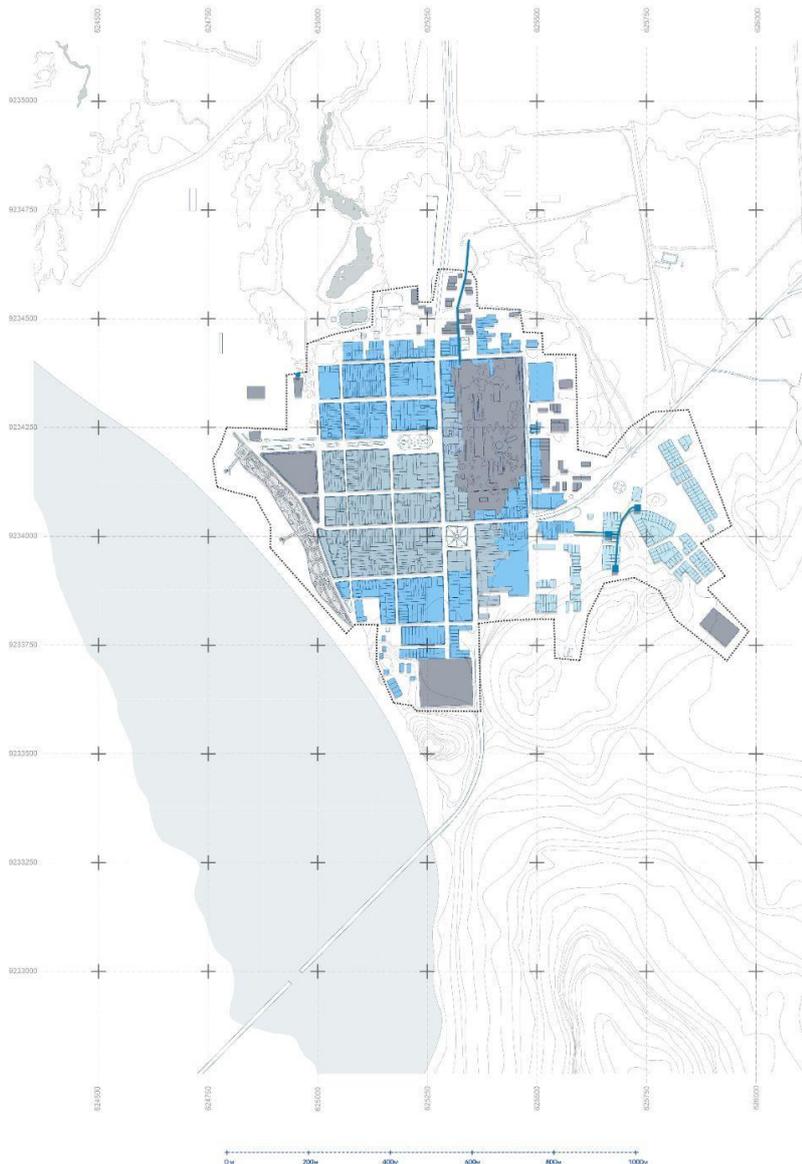
AL ESTE

CHICLAYO ● 41 MIN ● 23 KM
 REGIDE ● 14 MIN ● 9.4 KM

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01º: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades.
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO



LEYENDA

- LÍMITE URBANO PUERTO ETEN
- PERÍMETRO DE ESTUDIO
- EL FERROCARRIL (LÍNEA DE LA E + DEL A.M.D.)
- COBERTURA CON NUEVAS MANZANAS INTEGRADAS
- COBERTURA DE SERVICIOS POR RED
- STY COBERTURA
- COBERTURAS DE EDO Y BOMBEROS

ESCALAS DE ANÁLISIS

- ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
- ESCALA M: ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
- ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/5000

ESCALA:
 UTILIZAMOS UNA MISMA ESCALA DE REPRESENTACIÓN EN TODAS LAS PARTES DEL DISEÑO PARA FACILITAR LA COMPARENCIA DE LOS DIFERENTES ESPACIOS Y SU RELACIÓN CON EL ENTORNO URBANO Y NATURAL.



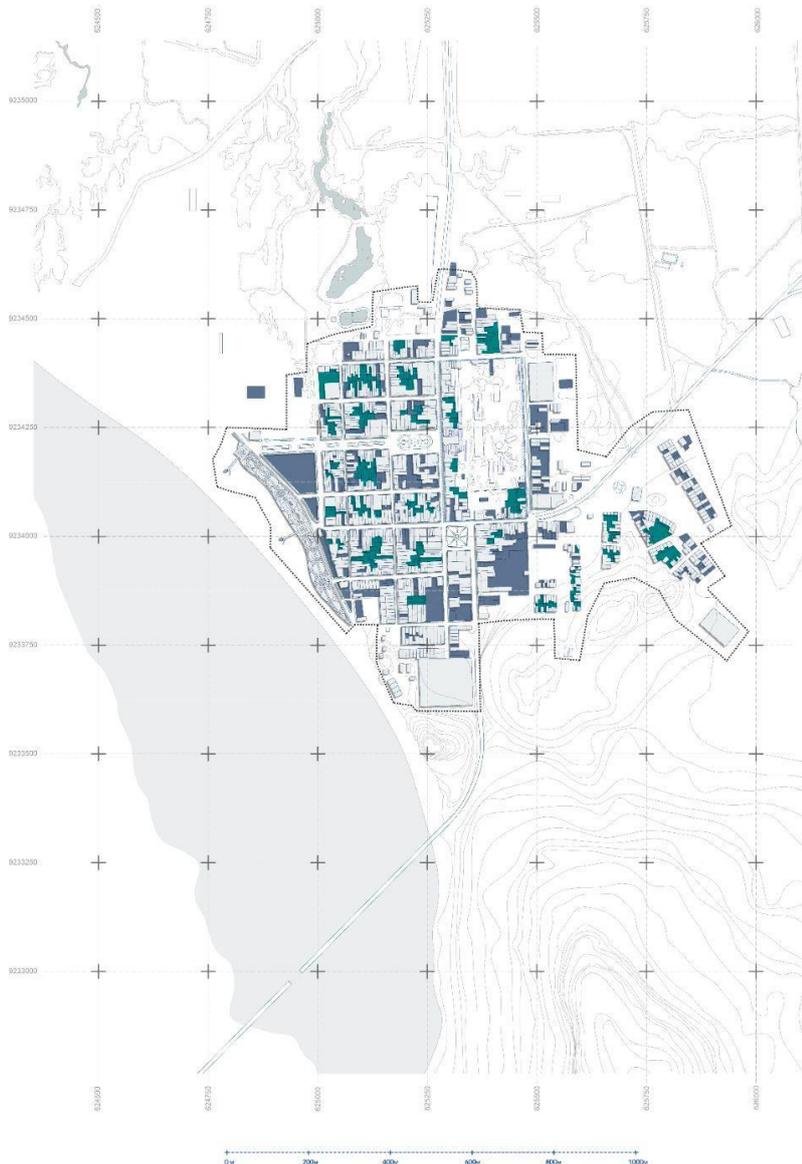
COBERTURA DE SERVICIOS

TIPO DE COBERTURA Y CAPACIDAD DE COBERTURA DE SERVICIO.
 EXISTEN FINE COBERTURAS RESULTA CON UNA POBLACION ATENDIDA DE 2.284 HABITANTES
 ALCANZANDO UNA COBERTURA DEL SERVICIO DE 95 % (RUBRO: 4998)

FICHA DE RECOPILACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01º: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades.
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO



LEYENDA

- LÍMITE URBANO PUERTO ETEN
- LÍMITE DE ESTUDIO
- BLOQUES DE EDIFICIOS [REMANENTE + DUELA]
- PREDIOS VACÍOS
- VACÍOS A TERNOS

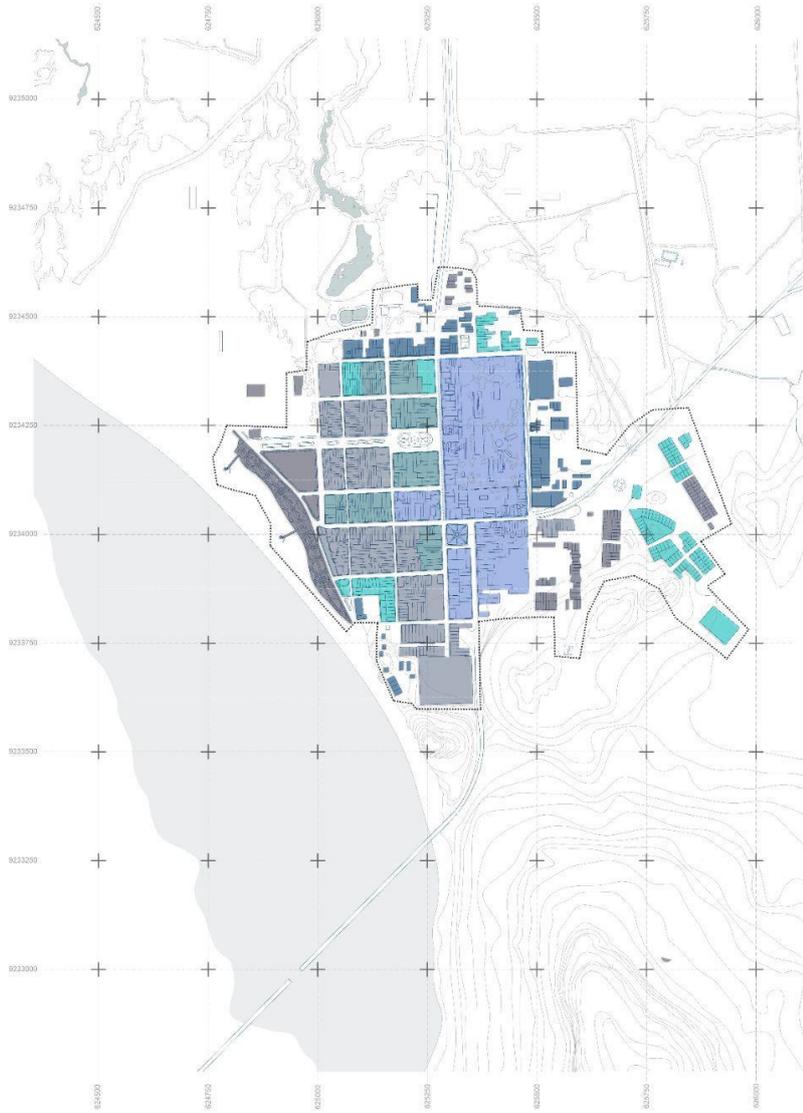
ESCALAS DE ANÁLISIS
 ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: 1:10.000 (PLAN FERROCARRIL)
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES
ESC: 1/5000
 ESCALA: ACTUALIZACIÓN DEL DISEÑO DE INTERIORES CON SU PLANTAS (CON PLANOS, 400x2000) Y LA DISTRIBUCIÓN DE LOS ESPACIOS PARA LA PROTECCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE INTERIORES.

PREDIOS VACÍOS
 CANTIDAD DE ESPACIOS SIN EDIFICACIÓN EN USO DENTRO DE LA MANZANA.
 SITUACIÓN DE PREDIOS SIN USO DENTRO DE LA MANZANA PARA USO RESIDENCIAL Y ACTIVIDADES DE SERVICIOS EN EL INTERIOR DE LA MANZANA.
 LA MANZANA CONFORMADA POR EL CONDOMINIO FERROVIARIO, QUE CORRESPONDE ACTUALMENTE AL 28% DE LA SUPERFICIE TOTAL DEL DISTRITO.

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01º: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades.
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO



LEYENDA

- EMILIO URRUTIO PUERTO ETEN
- PLAN DE CIUDAD
- BARRIO DE CASAS (BARRIO DE LA GUARDIA)
- 1874 - 1905
- 1927 - 1955
- 1965 - 1990
- 1971 - 1998
- 1999 - 2010
- 2010 - 2020

ESCALAS DE ANÁLISIS
 ESCALA CIUDAD: 1/50000
 ESCALA ESTACIÓN DE FERROCARRIL: 1/5000
 ESCALA BARRIO DE CASAS: 1/5000
ESC: 1/5000
 ESCALA: 1/5000
 NOTAS: Se basa en el plano de distribución del territorio, con la información catastral de Puerto Eten, 1965 y 1998. Se han utilizado los planos de catastro de la zona de estudio.



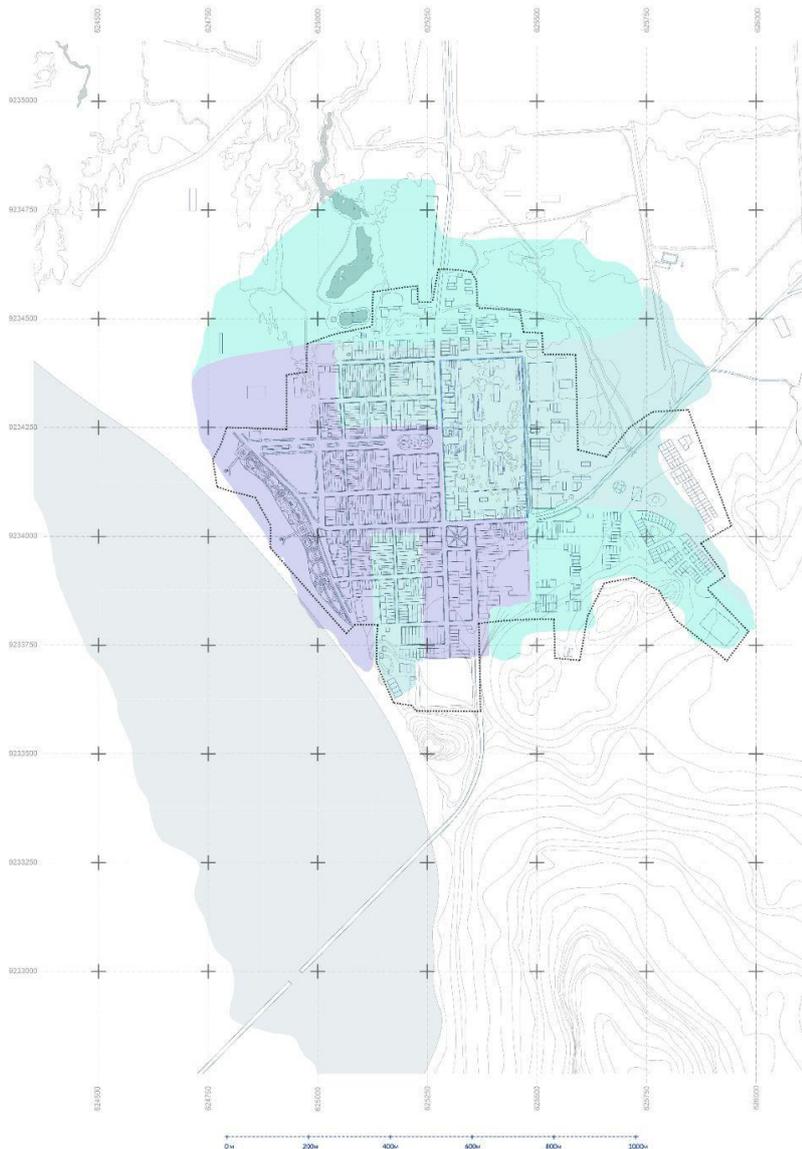
EVOLUCIÓN DE LA FORMA URBANA
 CONFINAMIENTO DEL TERRITORIO POR EL FERROCARRIL. SEDE DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO, IDENTIFICACIÓN DE ZONAS DE EXPANSIÓN.
 LA ESTACIÓN QUEDA FUERA DEL TERRITORIO DE LA CIUDAD, SE LA QUISIERA ORIGIN Y SE ENCIERRO EN EL TERRITORIO A ELA.
ESTANCAMIENTO POBLACIONAL.
 LA TASA DE CRECIMIENTO DE PUERTO ETEN ES RELATIVAMENTE BAJA ORIGINADA POR LA REACTIVACIÓN DEL PUERTO, MEDIANTE DE ELLOS VIVEN EN BUSCA DE OTRAS OPORTUNIDADES.

TENDENCIA DE CRECIMIENTO Y LANZAMIENTO

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01º: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades.
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO



LEYENDA

- LIMITE URBANO PUERTO ETEN
- ZONA DE SERVIDIO
- ZONAS DE ALTO RIESGO DE INUNDACIONES (100 años)
- ZONAS DE ALTO RIESGO DE INUNDACIONES (5 años)
- ZONAS DE ALTO RIESGO DE INUNDACIONES (1 año)

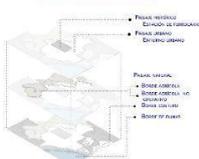
ESCALAS DE ANÁLISIS

ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/5000

BOTIGA: MÓDULO DE ALTO RIESGO DE INUNDACIONES (100 años)
 MÓDULO DE ALTO RIESGO DE INUNDACIONES (5 años)
 MÓDULO DE ALTO RIESGO DE INUNDACIONES (1 año)

ELEMENTOS COMPOSITIVOS DEL PAISAJE



ESPACIOS DE ALTO RIESGO - INUNDACIONES

DETERMINAR LAS ZONAS RELACIONALES DE ALTO RIESGO CON LOS REGISTROS HISTÓRICOS

RIESGO ALTO: CON ALTURA DE OLA DE 3.00 a 10.00 m DE ALTURA. SE TRATA DE LA ZONA QUE REPRESENTA MAYOR PELIGRO, PUES EN CASO DE OCURRENCIA DE UN TSUNAMI, VA SEA ESTE DE PEQUEÑA O GRAN MAGNITUD, ESTAS ZONAS SERÍAN LAS MÁS DAÑADAS EN CUALQUIERA DE LOS CASOS.

RIESGO MEDIO: CORRIENTES ENTRE UNOS 80 a 300 m DE LA ORELLA HASTA UNOS 400 a 600 m DE ESTA, CON ALEJANOS. EXCEPCIONES QUE SE PRESENTAN DEBIDO A EXISTENCIA DE BARRERAS FISICAS COMO ESCALINAS A LA ORELLA.

RIESGO BAJO: ALTURA DE OLA CON MENOR PROBABILIDAD DE OCURRENCIA ES DE 10.00 m ZONAS COMPRENDIDAS ENTRE LOS 400 y 800 m DE LA ORELLA CON LAS MISMAS EXCEPCIONES DEL CASO ANTERIOR, ES DECIR CUANDO SE PRESENTAN SOBRE ELEVACIONES.

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01*: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades.
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO



POSICIÓN DEL TERRENO EN LA CIUDAD

CALLES QUE RODEAN LA MANZANA, IDENTIFICACIÓN DE ACCESOS Y RELACIONES EXTERIORES

EL DIBUJO DE LA ESTACIÓN PARA CAIR DESARROLLADO EN LA CIUDAD, LAS ENIMAS DE ESTA MANZANA TRANSCRIERON AJUSTADO DE LA MANZANA DE LA ESTACIÓN.

LA MANZANA EN GENERAL ACTUA COMO UNA PIEZA FUERA DE TIEMPO, TOTALMENTE AJENA AL ESPACIO URBANO ACTUAL, DESCONTINUIDAD DEL MISMO

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01º: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades.
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO



VEGETACIÓN EXISTENTE



CONTAMINACIÓN Y DESMONTES



LEYENDA

- LÍMITE ESTACIÓN FERROCARRIL
- GALPONES INDUSTRIALES
- DESMONTES
- MASAS DESPARSICIDAS
- COQUELUMAS
- PLATAFORMAS E EVAJAS
- PASADIZO EXISTENTE
- EFECTO ÁRBOL EXISTENTE (ALGARRUJO)

ESCALAS DE ANÁLISIS
 ESCALA I: PUERTO DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/5000

ESCALAM
 AZÚCAR DE LA QUINUA (CASA DE LA QUINUA),
 QUINUA, PORTULACA, HERRERERIA Y LUMINERÍA,
 PORTULACA

ESPACIOS EXTERIORES

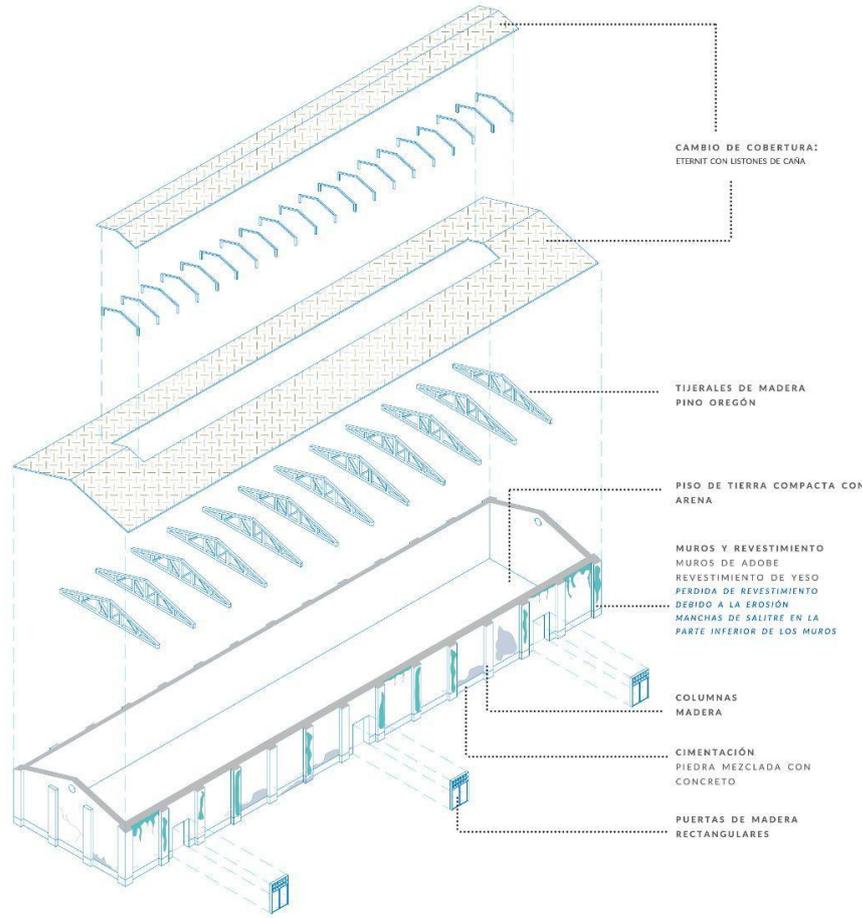
LÍMITE CON EL ESPACIO PÚBLICO, IDENTIFICACIÓN DE PAVIMENTOS,
 DIMENSIONAL, FORMAS, IDENTIFICACIÓN DE VEGETACIÓN EXISTENTE.



RECORRIDOS DE LA LINEA FERREA

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación



UBICACIÓN DEL EDIFICIO EN LA ESTACIÓN



LEYENDA

- GRIETAS O FISURAS
- PERDIDA DE REVESTIMIENTO POR EROSIÓN
- VEGETACIÓN MALEZA
- CAMBIO DE CUBIERTA
- ESTRUCTURAS DE SOPORTE
- PERDIDA DE PIEZA
- MANCHA DE SALTRE

ESCALAS DE ANÁLISIS
 ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES
ESC: 1/250

ESCALA S
 ANÁLISIS DE LA FORMA Y ESTADO ACTUAL, DIMENSIONES Y CONSERVACIONES A NIVEL GENERAL



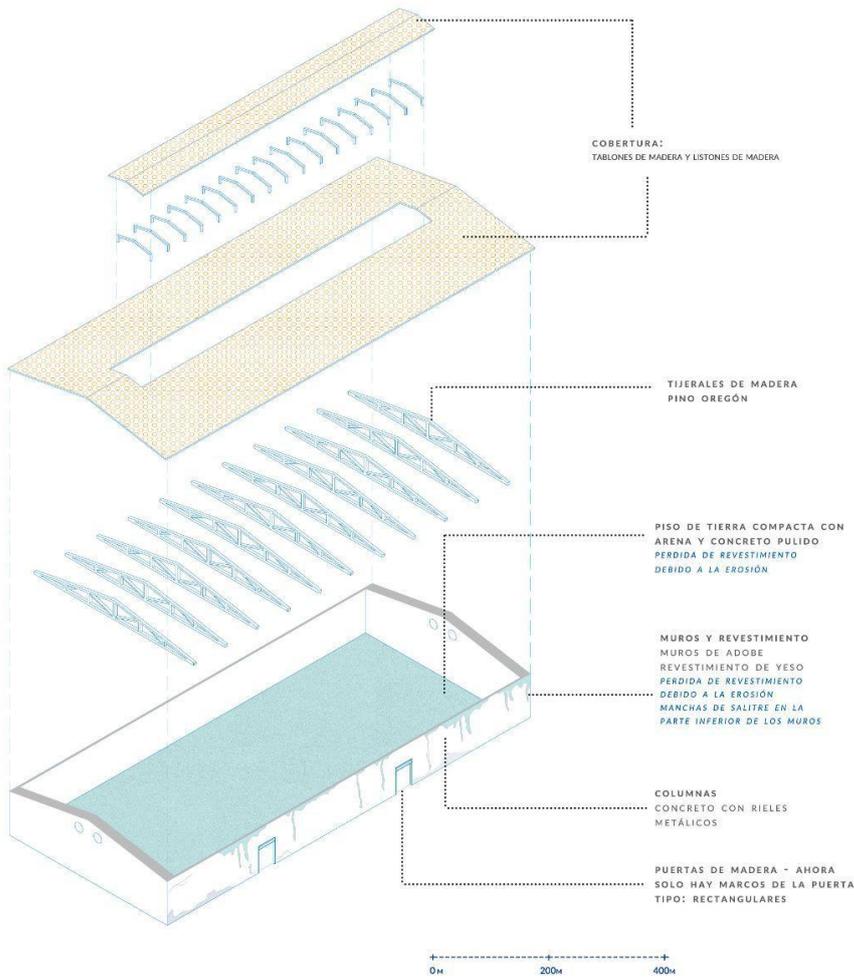
ELEMENTOS ARQUITECTONICOS

- | | | |
|--|--|--|
| <p>A. CIMENTACIONES:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. PIEDRA MEZCLADA CON CONCRETO 2. CONCRETO SOLIDO (MAYORMENTE EN LOS EDIFICIOS CON URO DE QUINCHA) <p>B. MUROS Y REVESTIMIENTO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. MURO DE ADOBE 2. MURO DE QUINCHA 3. MURO DE FABRICA DE LADRILLO 4. REVESTIMIENTO DE YESO | <p>C. COLUMNAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. CON RIELES METÁLICOS 2. MADERA <p>D. CUBIERTA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TABLONES DE MADERA (COBERTURA ORIGINAL) 2. ETERNIT CON LISTONES DE CAÑA 3. ETERNIT, TABLONES DE MADERA Y LISTONES DE MADERA <p>E. PUERTAS DE MADERA (FORMA DE LA PUERTA)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. DE ARCO 2. RECTANGULAR | <p>F. VENTANAS DE MADERA (FORMA DE LA VENTANA)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ARCO DE MEDIO PUNTO 2. RECTANGULARES 3. CUADRADAS <p>G. PISOS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. CONCRETO PULIDO 2. PIEDRA 3. TIERRA COMPACTA Y ARENA |
|--|--|--|

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS



OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación



UBICACIÓN DEL EDIFICIO EN LA ESTACIÓN



LEYENDA

- GRIETAS O FISURAS
- PERDIDA DE REVESTIMIENTO POR EROSIÓN
- VEGETACIÓN MÁLEZA
- CAMBIO DE CUBIERTA
- ESTRUCTURAS DE SOPORTE
- PERDIDA DE PIEZA
- MANCHA DE SALITRE
- COBERTURA ORIGINAL

ESCALAS DE ANÁLISIS

ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/250

ESCALA S
 ANÁLISIS DE LA FORMA Y ESTADO ACTUAL, DIMENSIONES Y CONSERVACIONES A NIVEL GENERAL

ELEMENTOS ARQUITECTONICOS

- A. CIMENTACIONES:
1. PIEDRA MEZCLADA CON CONCRETO
 2. CONCRETO SOLIDO (MAYORMENTE EN LOS EDIFICIOS CON URO DE QUINCHA)
- B. MUROS Y REVESTIMIENTO:
1. MURO DE ADOBE
 2. MURO DE QUINCHA
 3. MURO DE FABRICA DE LADRILLO
 4. REVESTIMIENTO DE YESO

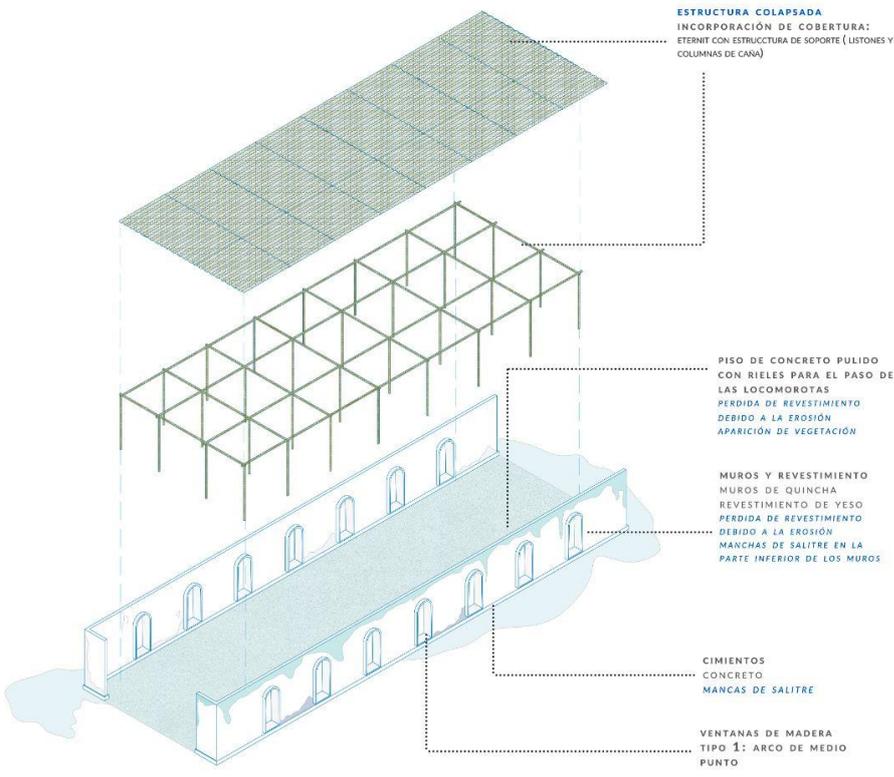
- C. COLUMNAS
1. CON RIELLES METÁLICOS
 2. MADERA
- D. CUBIERTA
1. TABLONES DE MADERA (COBERTURA ORIGINAL)
 2. ETERNIT CON LISTONES DE CARA
 3. ETERNIT, TABLONES DE MADERA Y LISTONES DE MADERA
- E. PUERTAS DE MADERA (FORMA DE LA PUERTA)
1. DE ARCO
 2. RECTANGULAR

- F. VENTANAS DE MADERA (FORMA DE LA VENTANA)
1. ARCO DE MEDIO PUNTO
 2. RECTANGULARES
 3. CUADRADAS
- G. PISOS
1. CONCRETO PULIDO
 2. PIEDRA
 3. TIERRA COMPACTA Y ARENA

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS



OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación



UBICACIÓN DEL EDIFICIO EN LA ESTACIÓN



LEYENDA

- GRIETAS O FISURAS
- PERDIDA DE REVESTIMIENTO POR EROSIÓN
- VEGETACIÓN MALEZA
- CAMBIO DE CUBIERTA
- ESTRUCTURAS DE SOPORTE
- PERDIDA DE PIEZA
- MANCHA DE SALITRE
- COBERTURA ORIGINAL

ESCALAS DE ANÁLISIS
 ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES
ESC: 1/200

ESCALA S
 ANÁLISIS DE LA FORMA Y ESTADO ACTUAL, DIMENSIONES Y CONSERVACIONES A NIVEL GENERAL



ELEMENTOS ARQUITECTONICOS

- | | | |
|---|---|--|
| <p>A. CIMENTACIONES:</p> <ol style="list-style-type: none"> PIEDRA MEZCLADA CON CONCRETO CONCRETO SOLIDO (MAYORMENTE EN LOS EDIFICIOS CON URO DE QUINCHA) <p>B. MUROS Y REVESTIMIENTO:</p> <ol style="list-style-type: none"> MURO DE ADOBRE MURO DE QUINCHA MURO DE FABRICA DE LADRILLO REVESTIMIENTO DE YESO | <p>C. COLUMNAS</p> <ol style="list-style-type: none"> CON RIELES METÁLICOS MADERA <p>D. CUBIERTA</p> <ol style="list-style-type: none"> TABLONES DE MADERA (COBERTURA ORIGINAL) ETERNIT CON LISTONES DE CAÑA ETERNIT, TABLONES DE MADERA Y LISTONES DE MADERA <p>E. PUERTAS DE MADERA (FORMA DE LA PUERTA)</p> <ol style="list-style-type: none"> DE ARCO RECTANGULAR | <p>F. VENTANAS DE MADERA (FORMA DE LA VENTANA)</p> <ol style="list-style-type: none"> ARCO DE MEDIO PUNTO RECTANGULARES CUADRADAS <p>G. PISOS</p> <ol style="list-style-type: none"> CONCRETO PULIDO PIEDRA TIERRA COMPACTA Y ARENA |
|---|---|--|

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS



OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO

PUERTO ETEN



ESCALA L

ESTACIÓN FERROVIARIA

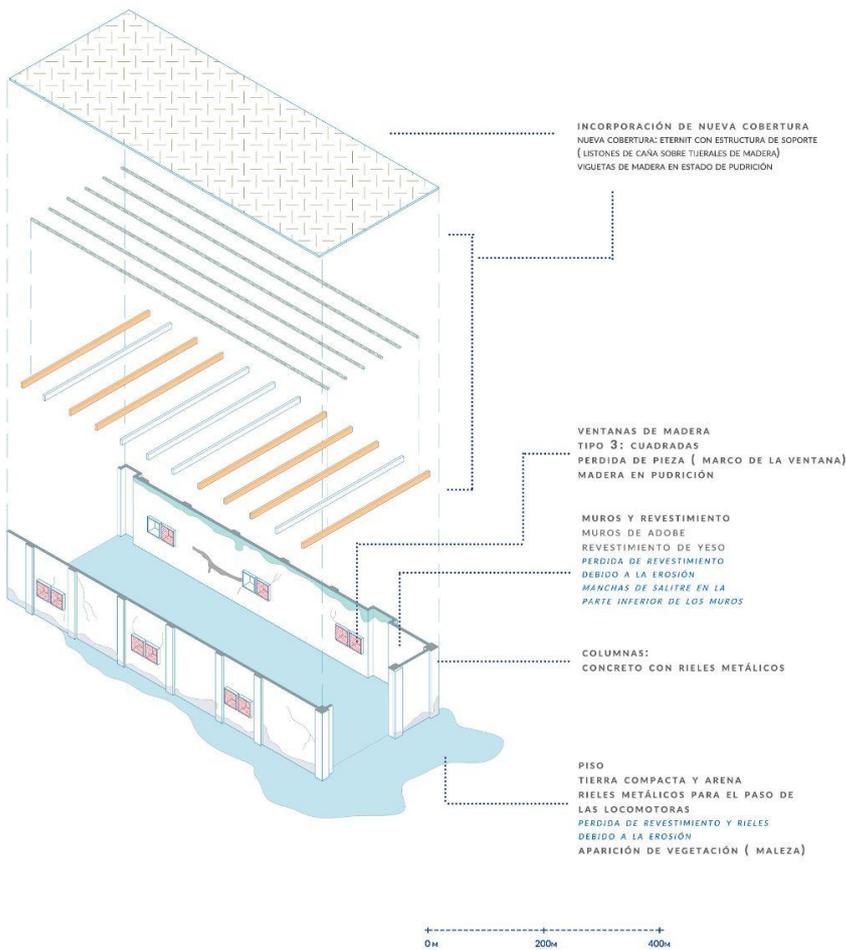


ESCALA M

GALPONES INDUSTRIALES



ESCALA S



UBICACIÓN DEL EDIFICIO EN LA ESTACIÓN



LEYENDA

- GRIETAS O FISURAS
- PERDIDA DE REVESTIMIENTO POR EROSIÓN
- VEGETACIÓN MALEZA
- CAMBIO DE CUBIERTA
- ESTRUCTURAS DE SOPORTE
- PERDIDA DE PIEZA
- MANCHA DE SALITRE
- COBERTURA ORIGINAL
- VIGUETA DE MADERA (EN PUDRICIÓN)

ESCALAS DE ANÁLISIS

ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/150

ESCALAS

ANÁLISIS DE LA FORMA Y ESTADO ACTUAL, DIMENSIONES Y CONSERVACIONES A NIVEL GENERAL

0m 200m 400m

ELEMENTOS ARQUITECTONICOS

A. CIMENTACIONES:

1. PIEDRA MEZCLADA CON CONCRETO
2. CONCRETO SOLIDO (MAYORMENTE EN LOS EDIFICIOS CON URO DE QUINCHA)

B. MUROS Y REVESTIMIENTO:

1. MURO DE ADOBE
2. MURO DE QUINCHA
3. MURO DE FABRICA DE LADRILLO
4. REVESTIMIENTO DE YESO

C. COLUMNAS

1. CON RIELES METÁLICOS
2. MADERA

D. CUBIERTA

1. TABLERONES DE MADERA (COBERTURA ORIGINAL)
2. ETERNIT CON LISTONES DE CAÑA
3. ETERNIT, TABLERONES DE MADERA Y LISTONES DE MADERA

E. PUERTAS DE MADERA (FORMA DE LA PUERTA)

1. DE ARCO
2. RECTANGULAR

F. VENTANAS DE MADERA (FORMA DE LA VENTANA)

1. ARCO DE MEDIO PUNTO
2. RECTANGULARES
3. CUADRADAS

G. PISOS

1. CONCRETO PULIDO
2. PIEDRA
3. TIERRA COMPACTA Y ARENA

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS



OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO

PUERTO ETEN



ESCALA L

ESTACIÓN FERROVIARIA

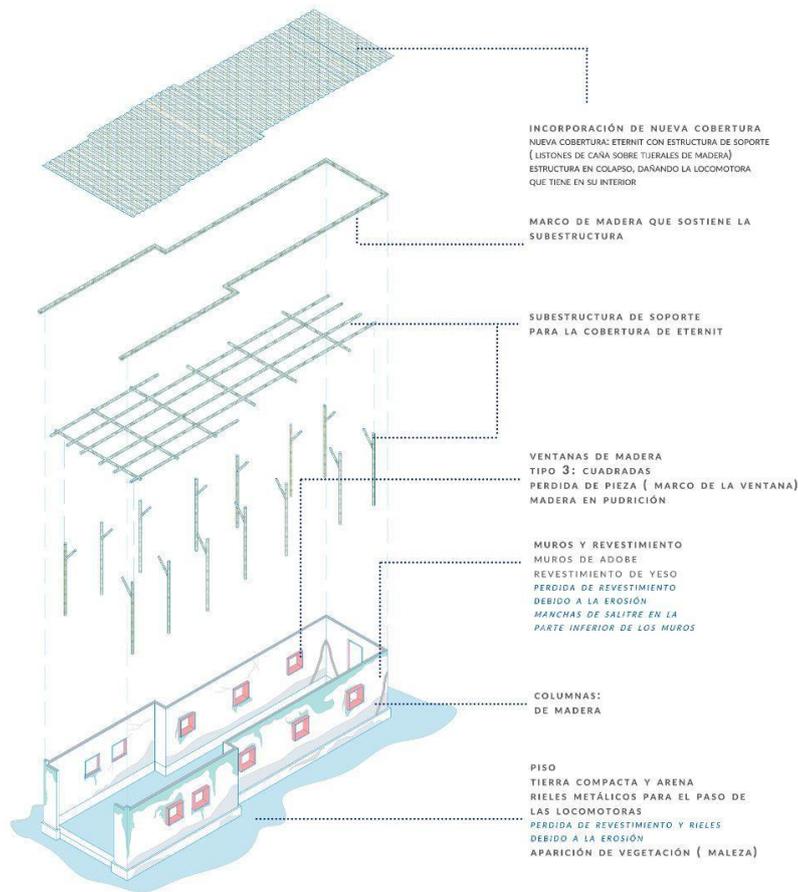


ESCALA M

GALPONES INDUSTRIALES



ESCALA S



UBICACIÓN DEL EDIFICIO EN LA ESTACIÓN



LEYENDA

- GRIETAS O FISURAS
- PERDIDA DE REVESTIMIENTO POR EROSIÓN
- VEGETACIÓN MALEZA
- CAMBIO DE CUBIERTA
- ESTRUCTURAS DE SOPORTE
- PERDIDA DE PIEZA
- MANCHA DE SALITRE
- COBERTURA ORIGINAL
- VIGUETA DE MADERA (EN PUDRICIÓN)

ESCALAS DE ANÁLISIS

ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/150

ESCALAS

ANÁLISIS DE LA FORMA Y ESTADO ACTUAL, DIMENSIONES Y CONSERVACIONES A NIVEL GENERAL



ELEMENTOS ARQUITECTONICOS

A. CIMENTACIONES:

1. PIEDRA MEZCLADA CON CONCRETO
2. CONCRETO SOLIDO (MAYORMENTE EN LOS EDIFICIOS CON URO DE QUINCHA)

B. MUROS Y REVESTIMIENTO:

1. MURO DE ADOBE
2. MURO DE QUINCHA
3. MURO DE FABRICA DE LADRILLO
4. REVESTIMIENTO DE YESO

C. COLUMNAS

1. CON RIELES METÁLICOS
2. MADERA

D. CUBIERTA

1. TABLONES DE MADERA (COBERTURA ORIGINAL)
2. ETERNIT CON LISTONES DE CAÑA
3. ETERNIT, TABLONES DE MADERA Y LISTONES DE MADERA

E. PUERTAS DE MADERA (FORMA DE LA PUERTA)

1. DE ARCO
2. RECTANGULAR

F. VENTANAS DE MADERA (FORMA DE LA VENTANA)

1. ARCO DE MEDIO PUNTO
2. RECTANGULARES
3. CUADRADAS

G. PISOS

1. CONCRETO PULIDO
2. PIEDRA
3. TIERRA COMPACTA Y ARENA

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS



OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrias
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación

LOCALIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO

PUERTO ETEN



ESCALA L

ESTACIÓN FERROVIARIA

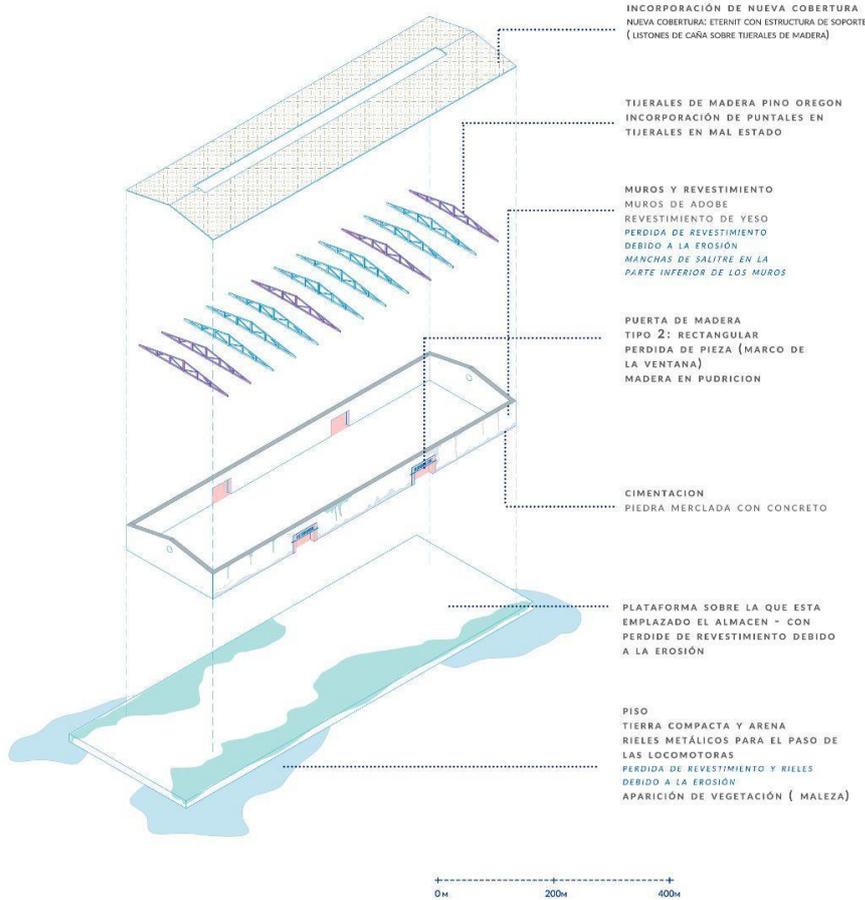


ESCALA M

GALPONES INDUSTRIALES



ESCALA S



UBICACIÓN DEL EDIFICIO EN LA ESTACIÓN



LEYENDA

- GRIETAS O FISURAS
- PERDIDA DE REVESTIMIENTO POR EROSIÓN
- VEGETACIÓN MALEZA
- CAMBIO DE CUBIERTA
- ESTRUCTURAS DE SOPORTE
- PERDIDA DE PIEZA
- MANCHA DE SALITRE
- COBERTURA ORIGINAL
- VIGUETA DE MADERA (EN PUDRICIÓN)

ESCALAS DE ANÁLISIS

ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/150

ESCALAS

ANÁLISIS DE LA FORMA Y ESTADO ACTUAL, DIMENSIONES Y CONSERVACIONES A NIVEL GENERAL



ELEMENTOS ARQUITECTONICOS

A. CIMENTACIONES:

1. PIEDRA MEZCLADA CON CONCRETO
2. CONCRETO SOLIDO (MAYORMENTE EN LOS EDIFICIOS CON URO DE QUINCHA)

B. MUROS Y REVESTIMIENTO:

1. MURO DE ADOBE
2. MURO DE QUINCHA
3. MURO DE FABRICA DE LADRILLO
4. REVESTIMIENTO DE YESO

C. COLUMNAS

1. CON RIELES METÁLICOS
2. MADERA

D. CUBIERTA

1. TABLONES DE MADERA (COBERTURA ORIGINAL)
2. ETERNIT CON LISTONES DE CAÑA
3. ETERNIT, TABLONES DE MADERA Y LISTONES DE MADERA

E. PUERTAS DE MADERA (FORMA DE LA PUERTA)

1. DE ARCO
2. RECTANGULAR

F. VENTANAS DE MADERA (FORMA DE LA VENTANA)

1. ARCO DE MEDIO PUNTO
2. RECTANGULARES
3. CUADRADAS

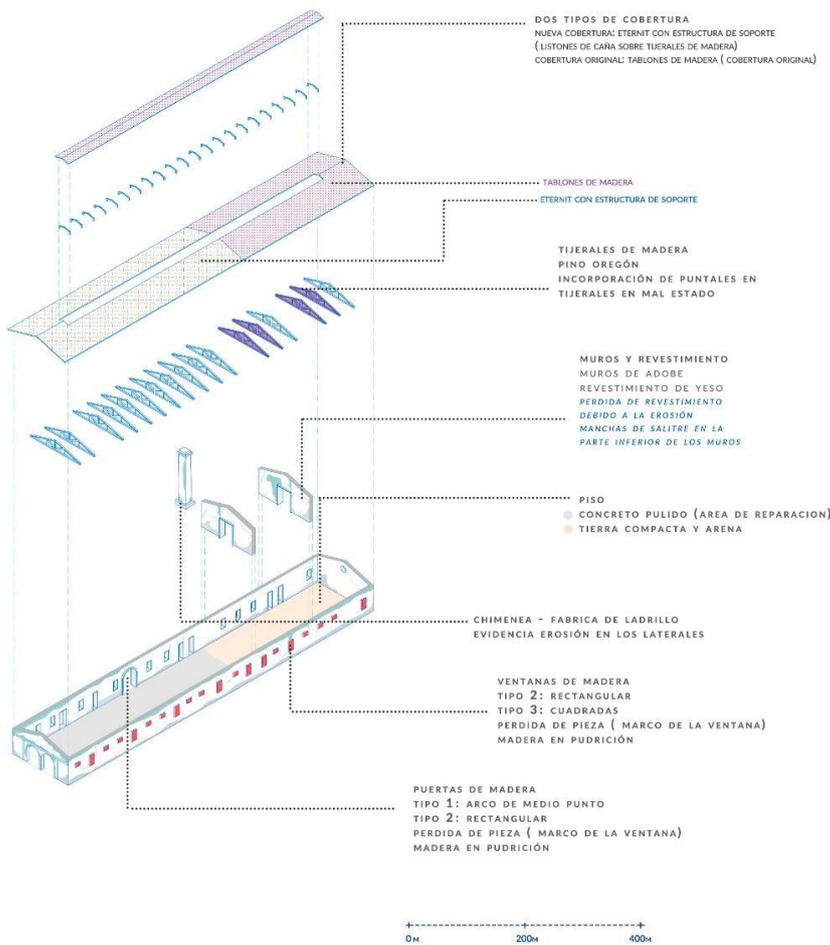
G. PISOS

1. CONCRETO PULIDO
2. PIEDRA
3. TIERRA COMPACTA Y ARENA

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS



OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 01: Análisis del espacio urbano mediante uso de planos catastrales y análisis previos de la ciudad realizados por el PDM, PDU y otras entidades
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica | Diagramas | Axonometrías
 TÉCNICA: Mapeo y documentación | observación



UBICACIÓN DEL EDIFICIO EN LA ESTACIÓN



LEYENDA

- GRIETAS O FISURAS
- PERDIDA DE REVESTIMIENTO POR EROSIÓN
- VEGETACIÓN MALEZA
- CAMBIO DE CUBIERTA
- ESTRUCTURAS DE SOPORTE
- PERDIDA DE PIEZA
- MACHA DE SALITRE
- COBERTURA ORIGINAL
- TIJERA DE MADERA CON PUNTALE

ESCALAS DE ANÁLISIS

ESCALA L: CIUDAD DE PUERTO ETEN
 ESCALA M: ESTACIÓN DE FERROCARRIL
 ESCALA S: GALPONES INDUSTRIALES

ESC: 1/500

ESCALA S
 ANÁLISIS DE LA FORMA Y ESTADO ACTUAL, DIMENSIONES Y CONSERVACIONES A NIVEL GRÁFICO

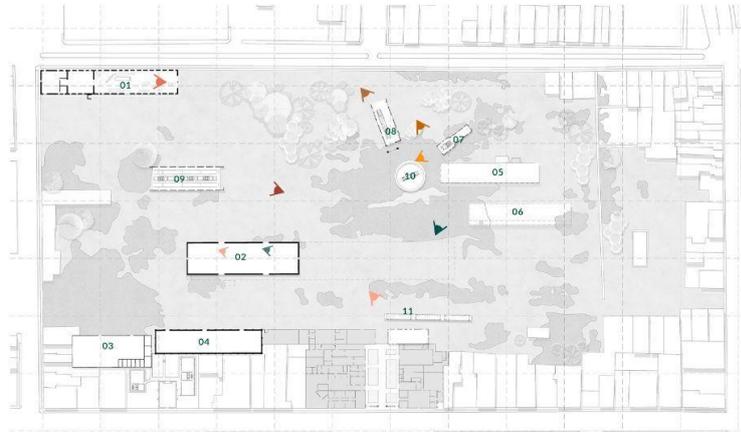
ELEMENTOS ARQUITECTONICOS

- | | | |
|--|--|--|
| <p>A. CIMENTACIONES:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. PIEDRA MEZCLADA CON CONCRETO 2. CONCRETO SOLIDO (MAYORMENTE EN LOS EDIFICIOS CON URO DE QUINCHA) <p>B. MUROS Y REVESTIMIENTO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. MURO DE ADOBE 2. MURO DE QUINCHA 3. MURO DE FABRICA DE LADRILLO 4. REVESTIMIENTO DE YESO | <p>C. COLUMNAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. CON RIELES METÁLICOS 2. MADERA <p>D. CUBIERTA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TABLONES DE MADERA (COBERTURA ORIGINAL) 2. ETERNIT CON LISTONES DE CAÑA 3. ETERNIT, TABLONES DE MADERA Y LISTONES DE MADERA <p>E. PUERTAS DE MADERA (FORMA DE LA PUERTA)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. DE ARCO 2. RECTANGULAR | <p>F. VENTANAS DE MADERA (FORMA DE LA VENTANA)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ARCO DE MEDIO PUNTO 2. RECTANGULARES 3. CUADRADAS <p>G. PISOS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. CONCRETO PULIDO 2. PIEDRA 3. TIERRA COMPACTA Y ARENA |
|--|--|--|

Anexo 02: Ficha registro fotográfico

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 02: Registro fotográfico
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Fotografías TÉCNICA: Observación y documentación



- INFRAESTRUCTURAS DE LA ESTACION
- 01 MAESTRANZA
 - 02 ALMACEN PRINCIPAL
 - 03 ALMACEN A
 - 04 ALMACEN B
 - 05 ALMACEN CAYALTI
 - 06 ALMACEN DESAPARECIDO
 - 07 DEPOSITO LOCOMOTORAS A
 - 08 DEPOSITO LOCOMOTORAS B
 - 09 DEPOSITO LOCOMOTORAS C
 - 10 ROTONDA
 - 11 VAGON PEATONES

VISTA DE LA FOTOGRAFIA

ALMACEN PRINCIPAL



VISTA INTERIOR ALMACEN PRINCIPAL, DONDE SE PUEDE OBSERVAR EL ESTADO DE LOS TIJERALES DE MADERA, LOS MUROS Y LOS PISOS

DEPOSITO LOCOMOTORAS C



VISTA DE LAS LOCOMOTORAS, PATERSON Y PHIL ADELFA (ESTADOS UNIDOS) E INGLATERRA, ACTUALMENTE CUBIERTAS POR LÁMINAS DE ETERNIT

DEPOSITO LOCOMOTORAS A



COLAPSO DE LA COBERTURA DE LAMINAS DE ETERNIT EN EL DEPOSITO, AFECTANDO A LA INFRAESTRUCTURA QUE LA SOSTIENE Y A LA LOCOMOTORA QUE ALBERGA

MAESTRANZA



VISTA INTERIOR DE A MAESTRANZA Y LAS MAQUINARIAS QUE ERAN UTILIZADOS PARA DAR MANTENIMIENTO A LAS LOCOMOTORAS

DEPOSITO LOCOMOTORAS B



VAGON PEATONES



ABANDONO DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, MAL ESTADO Y POCO CUIDADO DEL ESPACIO PUBLICO

ALMACEN CAYALTI



COLAPSO DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESENCIA DE VEGETACION PRINCIPALMENTE ALGARROBO

DEPOSITO LOCOMOTORAS A Y ALMACEN CAYALTI



ALMACEN PRINCIPAL



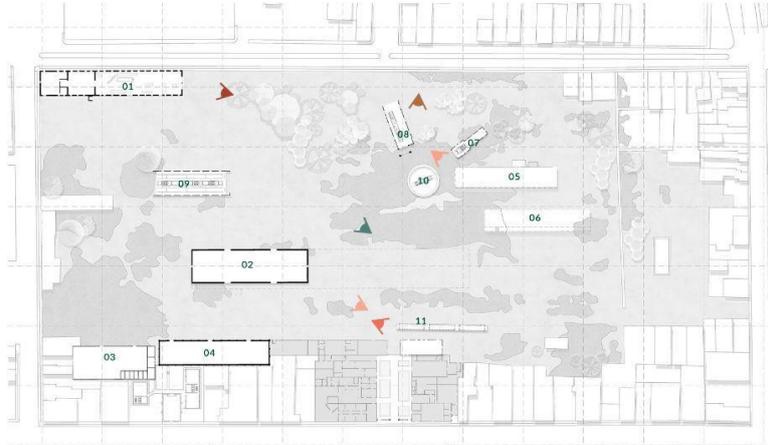
ESTADO ACTUAL DEL ALMACE PRINCIPAL, DIFERENTE TIPO DE COBERTURA, A LA DERECHA, LAMINAS DE ETERNIT Y A LA IZQUIERDA LA CUBIERTA ORIGINAL DE TABLONES DE MADERA; DESGASTE DE TIJERALES Y DESPRENDIMIENTO DEL REVESTIMIENTO DE LOS MUROS

FICHA DE RECOPIACIÓN DE DATOS



OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 02: Registro fotográfico
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Fotografías TÉCNICA: Observación y documentación

- INFRAESTRUCTURAS DE LA ESTACION
- 01 MAESTRANZA
 - 02 ALMACEN PRINCIPAL
 - 03 ALMACEN A
 - 04 ALMACEN B
 - 05 ALMACEN CAYALTI
 - 06 ALMACEN DESAPARECIDO
 - 07 DEPOSITO LOCOMOTORAS A
 - 08 DEPOSITO LOCOMOTORAS B
 - 09 DEPOSITO LOCOMOTORAS C
 - 10 ROTONDA
 - 11 VAGÓN PEATONES



VISTA DE LA FOTOGRAFÍA

ALMACEN PRINCIPAL



EXTERIOR DEL ALMACEN PRINCIPAL, SE PUEDE OBSERVAR EL ESTADO DE LOS MUROS Y LA ANTIGUA PLATAFORMA, ASI COMO DESMONTES Y MAQUINARIA QUE HA SIDO ABANDONADA EN LA ESTACIÓN

MAESTRANZA



DESGASTE DE MUROS EXTERIORES Y DE LAS MAQUINARIAS, DESPINDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS DEBIDO A LA EROSIÓN, ASI COMO LA PRESENCIA DE DESMONTES Y MALEZA

ROTONDA



ALTA PRESENCIA DE VEGETACIÓN, ASI COMO EL DESPLOME Y PERDIDA DE PIEZAS COMO LOS RIELES

VAGÓN PEATONES



PERDIDA DEL REVESTIMIENTO DE LOS MUROS DEBIDO A LA EROSIÓN, PRESENCIA DE DESMONTES Y LA GRAN CANTIDAD DE BASURA ABANDONADA EN EL LUGAR.

DEPOSITO LOCOMOTORAS B



PRESENCIA DE EROSIÓN EN LOS MUROS DE LADRILLO, ASI COMO FISURAS, PERDIDA DE PIEZAS EN LA ESTRUCTURA DE LA COBERTURA.

ALMACEN CAYALTI



PERDIDA DE PIEZAS, DE ESTE EDIFICIO QUEDA SOLO UN MURO LATERAL EN PIE, ESTE PRESENTA DESPINDIMIENTO DE REVESTIMIENTO POR EROSIÓN, LA NUEVA COBERTURA SE ENCUENTRA TAMBIEN EN MAL ESTADO.

ALMACEN PRINCIPAL Y DEPOSITO LOCOMOTORAS C



EVITENTE DESCUIDO DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y EL ESPACIO PÚBLICO, PRESENCIA DE DESMONTES Y BASURA, ASI COMO LA APARICIÓN DE VEGETACIÓN COMO POR EJEMPLO EL ALGAROBO.

Anexo 03: Ficha análisis referente

FICHA DE ANALISIS REFERENTES

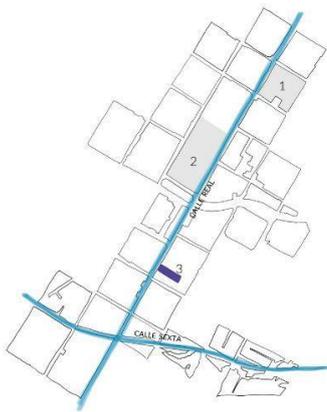


OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 02º: Análisis de referentes TÉCNICA: Observación y documentación
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica / Diagramas / Fotografías / Axonometrías

FRAGMENTOS – CONTRA MONUMENTO / GRANADA GARCÉS ARQUITECTOS
 BOGOTÁ, COLOMBIA

ESPACIO PARA LA PRODUCCIÓN Y EXPOSICIÓN DE OTRAS OBRAS ARTÍSTICAS

ARTICULACIÓN EN EL TERRITORIO

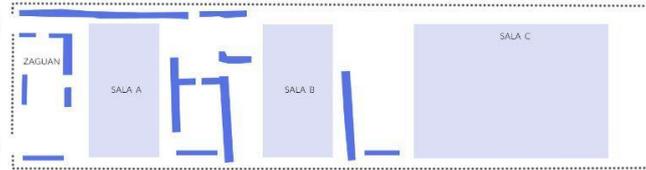


EL PROYECTO ESTA UBICADO SOBRE EL EJE NORTE-SUR DE LA CIUDAD, A DOS CUADRAS AL SUR DEL PALACIO DE NARIÑO, CASA DE LOS PRESIDENTES DE COLOMBIA Y DOS CUADRAS AL NORTE DEL BARRIO LAS CRUCES, EN EL CENTRO DE BOGOTÁ.

- 1 CATEDRAL PRIMADA DE COLOMBIA
- 2 PALACIO DE NARIÑO
- 3 FRAGMENTOS-CONTRAMONUMENTO

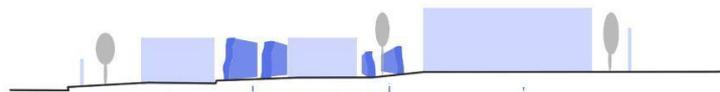
CONTRA MONUMENTO

ANTIGUA CASONA DE TIPOLOGÍA COLONIAL, MEDIANERA, ABANDONADA Y EN RUINAS. EL EDIFICIO SE POSICIONA EN EL VACIO SIN TOCAR LOS POCOS MUROS EXISTENTES



EL VOLUMEN SE INSERTA AL REDEDOR DE LAS RUINAS CONSTA DE 3 SALAS ARTICULADAS A TRAVES DE UN CORREDOR GENERANDO PATIOS INTERNOS AL REDEDOR LOS MUROS EXISTENTES

- MUROS EXISTENTES
- NUEVA EDIFICACIÓN
- LIMITE DE LA PROPIEDAD

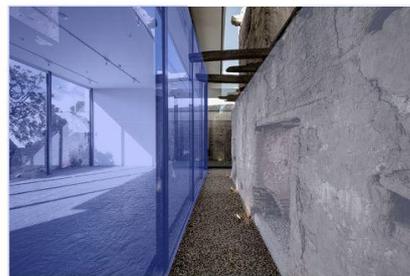


LAS RUINAS, FUERON AMBIENTADAS CON JARDINES DE VEGETACIÓN NATIVA Y SELVÁTICA REPRESENTATIVA DEL PAÍS.

LOS VOLUMENES EXISTENTES ALBERGAN SALAS DE EXPOSICIÓN, LOS SERVICIOS Y ARCHIVOS



MIMETIZACIÓN DE LA NUEVA EDIFICACIÓN Y LAS RUINAS
 NECESIDAD DE CREAR UNA ARQUITECTURA INVISIBLE, HORIZONTAL Y SIN JERARQUÍA



INTERVENCIÓN RUINAS ACTUALES



CONEXIÓN DIRECTA ENTRE EL NUEVO VOLUMEN Y LAS RUINAS EXISTENTES





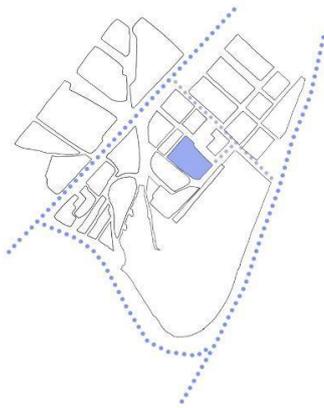
FICHA DE ANALIS REFERENTES

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 02: Análisis de referentes TÉCNICA: Observación y documentación
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica / Diagramas / Fotografías / Axonometrías

IMAGINE STUDIO EN TREES / STUDIO LOTUS + GPL DESIGN STUDIO
 MUMBAI, INDIA

FORMAS ARQUITECTONICAS ATEMPORALES

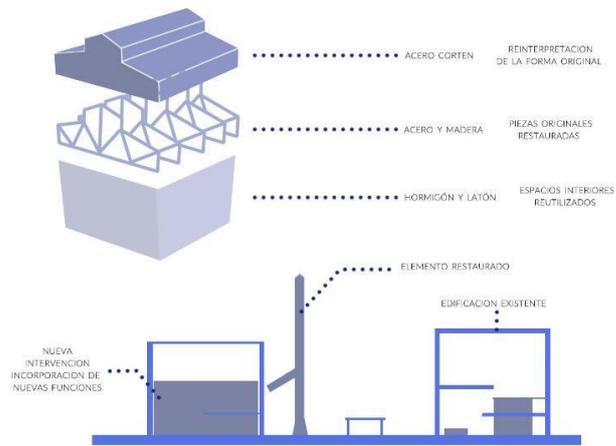
ARTICULACIÓN EN EL TERRITORIO



EL PROYECTO IMAGINE STUDIO REEMPLAZA UN GRAN CAMPUS INDUSTRIAL EN VIHAROLI, UN SITIO INTEGRAL A LA HISTORIA DE GODREJ. EL COMPLEJO IMAGINE STUDIO ABARCA 1000 M2.

IMAGE STUDIO

INTRODUCCIÓN DE NUEVAS FUNCIONES Y LENGUAJES CONTEMPORÁNEOS, SIN PERDER LA ESENCIA DEL EDIFICIO



SE PROPONE REEMPLAZAR UN ANTIGUO CAMPUS INDUSTRIAL REUTILIZANDO Y REMODELANDO EL INTERIOR DE LOS EDIFICIOS EXISTENTES BUSCANDO NO PERJUDICAR LAS INFRAESTRUCTURAS ANTIGUAS, ASÍ COMO EL RECICLAJE DE SUS ELEMENTOS Y ESPACIOS INTERIORES.



DISEÑO DEL PAISAJE REUTILIZANDO EL ENTORNO INDUSTRIAL EN UNO MÁS URBANO



MIMETIZAR EL EDIFICIO CON LA NATURALEZA Y LOS ELEMENTOS URBANOS QUE LO RODEAN



ESPACIO PARA LA PRODUCCIÓN Y EXPOSICIÓN DE OTRAS OBRAS ARTÍSTICAS



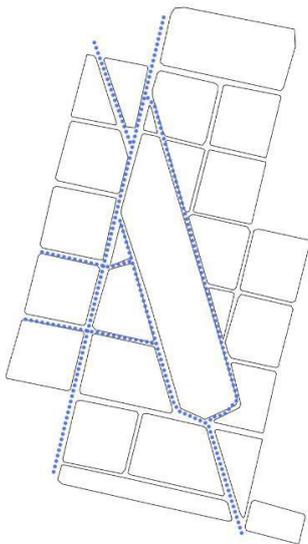
FICHA DE ANALIS REFERENTES

OBJETO DE ESTUDIO: APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DE ESCENARIOS EN EL DISEÑO DE LA MANZANA DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN.
 INSTRUMENTO 02º: Análisis de referentes TÉCNICA: Observación y documentación
 HERRAMIENTA DE REPRESENTACIÓN: Planimetría arquitectónica / Diagramas / Fotografías / Axonometrías

REINTERPRETACIÓN DE LA EX ESTACIÓN DEL FERROCARRIL, PARQUE CENTRAL DE GOYA - URBAN DESING LAB
 CIUDAD DE GOYA, ARGENTINA

NUEVAS ESTRUCTURAS Y CONTRASTES EN EL TERRITORIO

ARTICULACIÓN EN EL TERRITORIO

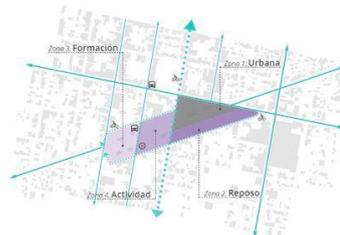


LA EX ESTACIÓN DE FERROCARRIL SE ENCUENTRA EN EL SECTOR SUR DE LA CIUDAD DE GOYA Y CUENTA CON UN ÁREA DE 5 HECTÁREAS, LOS CUALES COMPROMIEN LA ESTACIÓN Y LOS ESPACIOS ABIERTOS VINCULADOS A ELLA. SE UBICA CERCA DE LOS BARRIOS JUAN XXIII, INDEPENDENCIA, ESPERANZA Y SARMIENTO.

LA ESTACIÓN DESTACA POR POSEER UN ESPACIO DE VALOR HISTÓRICO PARA LA CIUDAD.

PARQUE CENTRAL DE GOYA

PROPONER UNA NUEVA CENTRALIDAD APROVECHANDO EL ESPACIO HISTÓRICO EXISTENTE, MEDIANTE LA FORMULACIÓN DE UNA ESTRATEGIA URBANA Y EL DISEÑO DE PROYECTOS QUE INTEGREN LAS ESTRUCTURAS DE CARÁCTER PATRIMONIAL Y LOS NUEVOS ELEMENTOS DEL PAISAJE URBANO BUSCANDO FOMENTAR EL DESARROLLO DE LA VIDA URBANA

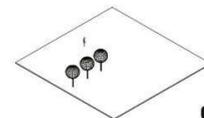


CONECTAR CON LA CIUDAD Y LAS ZONAS DE INTERÉS BUSQUEDA DE FORTALECER LA RELACIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN CON EL CENTRO DE LA CIUDAD



SUB PROYECTOS ORIENTADOS POR ETAPAS CREACIÓN DE UNA NUEVA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD ESPACIO COMPLEMENTARIO PARA LA RED TURÍSTICA DE GOYA

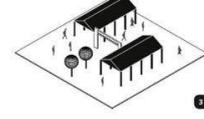
CONCEPTUALIZACIÓN DE DIVERSOS ESCENARIOS DENTRO DE LA ESTACIÓN



PLAZA URBANA ESC 01



PLAZA URBANA ESC 02



PLAZA URBANA ESC 03



RECLIPERACIÓN A LA ESCALA HUMANA,



INCORPORACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS MARCADOS POR LA NECESIDAD EQUIPAMIENTOS