

UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

TRABAJO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

TEMA:

**“PROPUESTA DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO - URBANO
PARA LA REHABILITACIÓN DEL MALECÓN DE CHIPIPE,
SALINAS, PROVINCIA DE SANTA ELENA.”**

AUTORES:

Pedro Javier Moncayo Torres
Paúl Miguel Moscoso Riofrío

DIRECTOR:

Arq. Boris Albornoz Vintimilla

Diciembre del 2014



UNIVERSIDAD DE CUENCA
desde 1867

FAUC
FACULTAD DE
ARQUITECTURA
Y URBANISMO
UNIVERSIDAD DE CUENCA



Universidad de Cuenca

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Propuesta de diseño arquitectónico – urbano para la rehabilitación del Malecón de Chipipe, Salinas, Provincia de Santa Elena.

Trabajo previo a la obtención del título de arquitecto

Autores:

Pedro Javier Moncayo Torres

Paúl Miguel Moscoso Riofrío

Director:

Arq. PhD. Boris Albornoz Vintimilla

Diciembre 2014

RESUMEN

El presente trabajo nace de la voluntad de responder a una problemática en el barrio de Chipipe, ciudad de Salinas, provincia de Santa Elena, para lo cual se concibió una extensa labor de estudio, análisis y diagnóstico.

El objetivo que se persigue es proyectar elementos arquitectónicos urbanos que al igual que muchos otros espacios de este tipo -sobre los cuales se realizan pocos proyectos finales de carrera-, necesitan un debate académico más amplio en torno a su proyección y diseño.

Para la implementación del proyecto, se trazó un camino mediante la construcción de un marco teórico que permitió el conocimiento de definiciones y conceptos establecidos en distintas partes del mundo. Además, con el estudio de casos se logró descubrir en la práctica las definiciones del marco teórico y a su vez abrir la discusión en torno al estudio arquitectónico de la ciudad de Salinas y, en especial, del barrio de Chipipe. Al esclarecer el contexto histórico del área de estudio, se delimitó un espacio, lo que permitió un diagnóstico físico amplio y minucioso. Este diagnóstico buscó que los espacios que formaban el área a intervenir se muestren en sus condiciones físicas actuales para tener

una visión integral de todas las cualidades así como de los limitantes para una proyección adecuada.

El punto de partida fue el análisis del diagnóstico que permitió desarrollar una serie de estrategias de diseño preliminares, las mismas que se acompañaron de la valiosa opinión de usuarios y habitantes del lugar para poder tener una visión más completa del diseño definitivo.

La propuesta se planteó en torno a un eje longitudinal. El malecón pretende romper la discontinuidad que existe tanto entre los extremos de la ensenada de Chipipe, como entre la ciudad y la playa. Por lo tanto, un peatón logrará desplazarse de un punto a otro sin ningún obstáculo físico y con toda la libertad de usar distintos niveles de desplazamiento, logrando ser el protagonista del espacio y apropiarse del mismo.

En torno al malecón, se plantean diversos usos y equipamientos que posibilitarán actividades comerciales y de servicios, para que tanto los habitantes de la ciudad como los transeúntes y visitantes puedan acceder a los mismos de manera fácil y accesible. En la parte final del malecón se implementarán

dos grandes equipamientos urbanos que lograrán diversificar y enriquecer la vida de la ciudad. El presente trabajo pretende demostrar que el espacio público puede repercutir positivamente en una ciudad.

Para terminar el diseño, se implementarán dos espacios turísticos en la zona como apéndices de los equipamientos mayores, espacios que a través de su lenguaje y uso, buscan que las personas los interpreten como una transfiguración de lo que es la ciudad y su espacio natural y despierte en ellos la idea de recuperación y vivencia del espacio público a niveles que difícilmente se puede llegar en la actualidad.

Palabras clave: Espacio Público, Diseño Urbano, Rehabilitación, Frentes de Agua, Eje Longitudinal, Malecón, Chipipe, Salinas, Base Naval, Yacht Club, Miradores.

ABSTRACT

The following work is the result of an extensive analysis and diagnosis of unfinished and unpolished urban architectural elements around the Coasts of Ecuador. Like many other similar sites, the place chosen is an example that easily welcomes new and innovative academic debates about their projection and design, making this space a correct and dynamic choice for thesis and end-of-year projects.

The project began with tracing a “course of action plan” through the construction of a theoretical framework led by well-established and successful examples from around the world. Subsequently, the study of specific cases and the day-to-day practice also opened the discussion on the architectonic work and study that could be developed for the city of Salinas, and especially the Chipipe neighborhood. Clarification of the historical context of this particular neighborhood, defined even a more strategic space for the continued thorough of physical diagnosis. This diagnosis aimed to show the current physical condition of the entire space necessary for adequate projection. As a result, a series of preliminary design specifications, accompanied by valuable feedback from users and locals, slowly started to build a more complete picture about the final design and gradually allowed

the development of a project from multiple fronts.

The proposal arises around a longitudinal axis which converts the waterfront, also known as jetty, boardwalk or pier, as a travelling medium to different parts of the area. The new waterfront aims to break the discontinuity of access that forms in between the extremes of Chipipe from the city to the beach so a pedestrian can easily move from one point to another without any physical obstacles and with all the freedom to use different levels of displacement, making him the protagonist of a pleasant trail and space. Complementary to the selected site, a variety of facilities for formal and commercial activities and services, available for the inhabitants of the city as well as visitors, have also been taken into consideration and proposed. At the end of the waterfront, two large urban facilities are suggested to be implemented to diversify and enrich the life of the city. At one end a college campus, implemented to awaken student life and dynamic human activity at the Naval and at the other end a cultural center that revives the cultural and social identity of the city, designated for events and performances to develop. With these new points, the goal is not to remove their current uses, but rather

share the same space so that be Salinas' gains new areas intended to demonstrate that public space can have a positive impact on a city. To complete the design, two tourist areas complementary to the new architectonic spaces, will seek to attract people that will be able to enjoy the transfiguration of the city and its natural space and enable in them a sense of recovery and positive experience of public spaces at levels that can hardly be interpreted now.

Keywords: Public Space, Urban Design, Rehabilitation, Waterfronts, Longitudinal Axis, Boardwalk, Chipipe, Salinas, Base Naval, Yacht Club, Viewpoints.

INDICE

<i>INTRODUCCIÓN</i>	1		
<i>CAPÍTULO 1, MARCO TEÓRICO</i>			
1.1 DISEÑO URBANO	2		
1.2 BORDES	4		
1.3 ESPACIOS DE ALTO VALOR PAISAJÍSTICO	9		
1.4 ESPACIOS DE ALTO VALOR AMBIENTAL.	11		
1.5 ESPACIOS DE ALTO VALOR TURÍSTICO.	14		
1.6 REHABILITACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS	18		
1.7 PROPUESTAS APLICADAS	23		
<i>CAPÍTULO 2, CHIPIPE COMO CASO DE ESTUDIO DIAGNÓSTICO HISTÓRICO</i>			
2.1 REFERENTES HISTÓRICOS Y EVOLUCIÓN DEL ESPACIO	60		
2.2 ACTORES	78		
2.3 CRONOLOGÍA	100		
2.4 DELIMITACIÓN	104		
<i>CAPÍTULO 3, CHIPIPE COMO CASO DE ESTUDIO DIAGNÓSTICO INTEGRAL</i>			
<i>CAPÍTULO 4, ESTRATEGIAS DE DISEÑO</i>			
4.1 ANÁLISIS Y PROGRAMA PRELIMINAR	190		
4.2 PERCEPCIÓN CIUDADANA	204		
4.3 ESTRATEGIAS DE DISEÑO A NIVEL DE CIUDAD	208		
4.4 ESTRATEGIAS DE DISEÑO - MALECÓN	211		
4.5 ESTRATEGIAS DE DISEÑO- BASE NAVAL	214		
4.5 ESTRATEGIAS DE DISEÑO- YATCH CLUB	218		
		<i>CAPÍTULO 5, DISEÑO</i>	
		5.1 PROPUESTA URBANA.	225
		5.2 MALECÓN EJE LONGITUDINAL	239
		5.3 MALECÓN PROPUESTAS PUNTUALES	269
		5.4 BASE NAVAL	305
		5.5 SALINAS YACHT CLUB	333
		5.6 MOBILIARIO Y MATERIALIDAD	351
		<i>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</i>	377
		<i>BIBLIOGRAFIA</i>	379
		<i>CRÉDITOS DE IMÁGENES</i>	381



Pedro Javier Moncayo Torres, autor de la tesis "Propuesta de diseño arquitectónico – urbano para la rehabilitación del malecón de Chipipe, Salinas, Provincia de Santa Elena", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor.

Cuenca, 05 de diciembre del 2014

A handwritten signature in blue ink, enclosed in a large, loopy oval shape. The signature is stylized and appears to read "Pedro Javier Moncayo Torres".

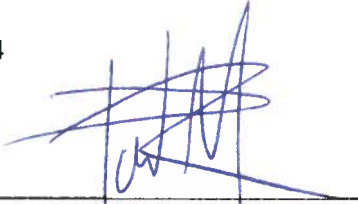
Pedro Javier Moncayo Torres

C.I: 0104642111



Paúl Miguel Moscoso Riofrío, autor de la tesis "Propuesta de diseño arquitectónico – urbano para la rehabilitación del malecón de Chipipe, Salinas, Provincia de Santa Elena", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor.

Cuenca, 05 de diciembre del 2014



Paúl Miguel Moscoso Riofrío

C.I: 0104640958



Pedro Javier Moncayo Torres, autor de la tesis “Propuesta de diseño arquitectónico – urbano para la rehabilitación del malecón de Chipipe, Salinas, Provincia de Santa Elena”, reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser este requisito para la obtención de mi título de arquitecto. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autor

Cuenca, 05 de diciembre del 2014

Pedro Javier Moncayo Torres

C.I: 0104642111



Paúl Miguel Moscoso Riofrío, autor de la tesis “Propuesta de diseño arquitectónico – urbano para la rehabilitación del malecón de Chipipe, Salinas, Provincia de Santa Elena”, reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser este requisito para la obtención de mi título de arquitecto. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autor

Cuenca, 05 de diciembre del 2014

Paúl Miguel Moscoso Riofrío

C.I: 0104640958

DEDICATORIA

*A mis padres: Pedro y Ana Lucía,
A mis hermanos: Cristina y José David
Por el apoyo brindado, los consejos y experiencias compartidas.
Pedro.*

*a miguel, ana lucía, vanessa, tomas, simón.
a miguel, jaime, helena y pia.
paúl.*

AGRADECIMIENTOS

A Boris por todo el apoyo y aprendizaje tanto en el mundo de la arquitectura como en la vida misma. Por la confianza dispuesta.

*Nelson Carofilis
Santiago López
Eduardo McIntosh
Florencio Compte
Gloria Rueda
Pablo Morales
Victoria Chávez
José Luis Maldonado
Juan José Padrón
Francisco Monsalve
Caridad Pérez
Rafael Enríquez
Franklin Manya
Senne Peeters
A los amigos de Chiclayo
GAD Municipal Salinas
REMACOPSE*

INTRODUCCIÓN

La rehabilitación de espacios con frentes de agua, se ha desarrollado con mayor intensidad en los últimos años, y ha constituido una estrategia importante en la recuperación de espacios urbanos que han caído en deterioro por diversos motivos. Estas propuestas buscan mejorar no solo el área inmediata de intervención, sino que en muchos casos es el punto de partida para la rehabilitación de barrios y ciudades enteras.

Salinas se ha convertido en un foco de atracción turística nacional e internacional, provocando el crecimiento acelerado de la misma, esta condición ha creado situaciones favorables y desfavorables para la ciudad. Similares condiciones también serán estudiadas desde el punto de vista ambiental y paisajístico, y conducirán al resultado final de este estudio.

La playa de Chipipe es un claro ejemplo de fenómeno de privatización de áreas públicas, convirtiéndolos en espacios restringidos para el público en general.

Por estas razones se ha realizado una intervención arquitectónica – urbana en malecón de la playa de Chipipe, con la intención

de generar un elemento de borde que sea el articulador, de las zonas restringidas y un reactivador de las zonas que han perdido el interés debido al fenómeno causado por el turismo.

Para lograr estos objetivos se propone realizar dos intervenciones a escala urbana, en las zonas antes mencionadas, las cuales buscan dinamizar las actividades a lo largo del malecón.

Además se refuerza las intervenciones urbanas con propuestas puntuales dentro las mismas, los cuales buscaran potenciar las cualidades de la zona y su importancia en la ciudad.

Objetivo general:

Estudiar y conocer sobre espacios públicos de alto valor ambiental, paisajístico y turístico, comprender la problemática y las intervenciones en espacios públicos degradados, y así formular una propuesta de diseño arquitectónico-urbano para la rehabilitación y potencialización del Malecón de Chipipe y su articulación con la ciudad a nivel de anteproyecto.

Objetivos particulares:

Establecer los fundamentos teóricos que permitan afrontar la temática del trabajo de grado.

Recopilar la información necesaria, antecedentes históricos, intervenciones y propuestas anteriores, que ayuden a delimitar el área a intervenir.

Realizar un estudio y análisis del estado actual del sitio con la finalidad de identificar los problemas y atributos del área de estudio.

Definir los conceptos que guiarán la propuesta final, en base a los estudios realizados en etapas anteriores, incluyendo la participación de la comunidad.

Formular un anteproyecto de diseño arquitectónico-urbano para la rehabilitación del espacio público que genera el malecón de Chipipe en el tramo definido entre la Base Naval y el Yatch Club, la interacción entre estos dos puntos y su relación con el área de influencia inmediata establecida en el estudio.

1

MARCO TEÓRICO

En el capítulo que se presenta a continuación, se desarrollan conceptos y reseñas, que han sido considerados para el desarrollo del trabajo de grado. Buscando crear una plataforma sobre la cual enmarcar este proyecto, se tomó como punto de partida el diseño urbano, y debido a las condiciones específicas del lugar se continuó con los siguientes temas: Bordes y frentes de agua, espacios de alto valor paisajístico, ambiental y turístico, y Rehabilitación de espacios públicos.

Una vez establecidos los conceptos mencionados, se ha realizado análisis de diferentes proyectos que tienen consideraciones similares a las del presente estudio, y que han servido como referentes para el desarrollo del mismo.

1.1 DISEÑO URBANO

“Urban design is essentially about place making, where place is not just a specific space, but all the activities and events that it makes possible”
(URBAN DESIGN GROUP, 2011)

“El diseño urbano es esencialmente sobre hacer lugares, donde el lugar no es solo un espacio específico, sino todas las actividades y eventos que este hace posible”
(URBAN DESIGN GROUP, 2011)

En el libro *Diseño Urbano, Fundamentos de paisajismo*, de los autores Ed Wall y Tim Waterman; el diseño urbano o urbanismo, es la coordinación del trabajo de los asentamientos humanos –aldeas y ciudades-, que son la manifestación física de las comunidades humanas y de la civilización; considerando a esta como un proceso más que una institución, y una tendencia a la convivencia en sociedad, en extrema proximidad y a disfrutar de beneficios crecientes que surgen de esta asociación física. (Wall, Ed; Waterman Tim, 2010)

Los autores antes mencionados, consideran el diseño urbano como el trabajo de configu-

rar los espacios tridimensionales de los asentamientos urbanos, a fin de mejorar no solo la belleza de un lugar, sino también permitir una mejor interacción entre las personas y entre ellas y su entorno. Un buen diseño urbano contribuye a la calidad general de la vida en sociedad, más no solo implica un proceso de diseño físico, sino el equilibrio entre los factores políticos, económicos, culturales y físicos que tienen impacto en determinado lugar. (Wall, Ed; Waterman Tim, 2010)

El diseño urbano está orientado a interpretar la forma y el espacio público con criterios físico-estético-funcionales, buscando satisfacer las necesidades de las comunidades o sociedades urbanas, dentro de una consideración del beneficio colectivo en un área urbana existente o futura, hasta llegar a la conclusión de una estructura urbana a seguir. Por lo tanto el diseño urbano realiza la planeación física en niveles de análisis como son la región, el centro urbano, el área urbana y hasta el mismo mobiliario urbano. (Wall, Ed; Waterman Tim, 2010)

El Urban Design Group de Londres, define al diseño urbano como el proceso colaborativo y multidisciplinario de dar forma a la configu-

ración del entorno físico para la vida en las ciudades, pueblos y aldeas; el arte de hacer lugares; diseñar en un contexto urbano. El diseño urbano involucra el diseño de edificios, grupos de edificios, espacios y paisajes, y el establecimiento de marcos y procesos que facilitan el desarrollo exitoso. (URBAN DESIGN GROUP, 2011)

Según el arquitecto y urbanista norteamericano, Lee Copeland, el diseño urbano está dirigido a la calidad de la experiencia en el ambiente. Esto incluye aspectos funcionales de los programas de construcción de infraestructura, con capacidad para la circulación y el paisaje, la comodidad, seguridad y accesibilidad, y los elementos de carácter más subjetivo. Pero de igual importancia, también incluye la realización de ambientes hermosos e inspiradores. La base sobre la cual se concibe el diseño urbano son las metas de una comunidad, la expresión de las aspiraciones de la misma. (Copeland, 2000)

DISEÑO URBANO Y ESPACIO PÚBLICO.

“Se entiende como espacio público todos aquellos lugares que son usados de una manera libre por los ciudadanos, como puedan ser las calles, plazas, parques e infraestructuras públicas. Existen también algunos elementos de índole privado que también influyen en el Diseño Urbano, como puedan ser las fachadas de los edificios o incluso algunos jardines privados.” (Urbanismo.com)

“El espacio público es el lugar de encuentro, de mercadeo y de tránsito en una ciudad; se define como un lugar donde cualquier individuo tiene el derecho de entrar o permanecer sin ser excluido por condición personal, social o económica. En parques, plazas, calles y demás espacios públicos los habitantes se encuentran como iguales haciendo uso de un espacio común. Los espacios públicos enriquecen la experiencia de vivir la ciudad: proporcionan placer y entretenimiento, otorgan interés visual, son sitios de expresión individual y colectiva y, a la vez, escenarios ideales para las actividades recreativas, culturales, comerciales y deportivas. Los diferentes tipos de espacios contribuyen a la construcción de la identidad de la ciudad” (Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno

de México, 2007)

Después de leer y analizar algunos autores, se puede definir como espacio público a los lugares de uso comunitario que existen en los centros urbanos, que pueden ser parques, plazas, calles, infraestructura pública, etc., donde los individuos, sin ninguna exclusión y de forma libre, realizan actividades como: encuentro, comercio, tránsito, recreación, deporte, cultura. Estos espacios ayudan a crear identidad y constituyen lugares en donde se enriquece la forma de vida en la ciudad.

El espacio público tiene una importancia mayor en una ciudad, si este es de calidad puede:

- Propiciar la expresión social; fortalecen los lazos comunitarios, proveen lugares de oportunidad cultural, expresión artística y democrática; fomentan el trabajo voluntario de la comunidad para su cuidado.

- Apoyar a la economía y fomentan el desarrollo local; pueden ser el catalizador de inversión privada en la zona, al promover nuevas construcciones de vivienda, comercio y servicios; asimismo, atraen al turismo cuando

se conjuga con actividades recreativas y tradicionales del lugar.

- Favorecer la salud personal; aunada a los beneficios ecológicos, crean la posibilidad de recorridos peatonales, áreas para realizar ejercicio físico y fomentan la salud mental. (Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno de México, 2007),

1.2 BORDES

“Las ciudades buscan un frente de agua que es un lugar para el disfrute público. Ellas quieren un frente de agua donde existan amplias visuales y acceso público físico a ambos, agua y tierra. Las ciudades también quieren un frente de agua que sirva más de un propósito: ellas quieren que sea un lugar para trabajar y vivir, así como un lugar para jugar. En otras palabras, ellas quieren un lugar que contribuya a la calidad de la vida en todos sus aspectos – económica, social y cultural”
(Urban Land institute, 2007)

El malecón de Chipipe, constituye un elemento de borde entre la ciudad y el espacio natural de la playa, uno de los principales objetivos de este proyecto es realizar una adecuada intervención para potenciar la condición que tiene este elemento en lugar de convertirse en un espacio limitante para la ciudad y las personas que ocupan el espacio público, es por esto que se considera necesario citar algunas posturas de diversos autores acerca del tema, y en especial de los bordes con frentes de agua, con la finalidad de tomar un adecuado partido que tenga

como finalidad el cumplimiento de los objetivos planteados.

Kevin Lynch, en su libro, la Imagen de la ciudad, busca entender la configuración o el aspecto de una ciudad a través de ciertos elementos representativos (01) (senda, borde, nodo, barrio, mojón) que facilitan al usuario común entenderla y habitarla, y desde la perspectiva del diseño urbano, buscar mejorar la misma. El objetivo de este trabajo de grado es la intervención en uno de los elementos mencionados por Lynch, un borde, por lo que partiremos de sus definiciones y consideraciones sobre los mismos.

Los bordes son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. (Lynch, 2008)

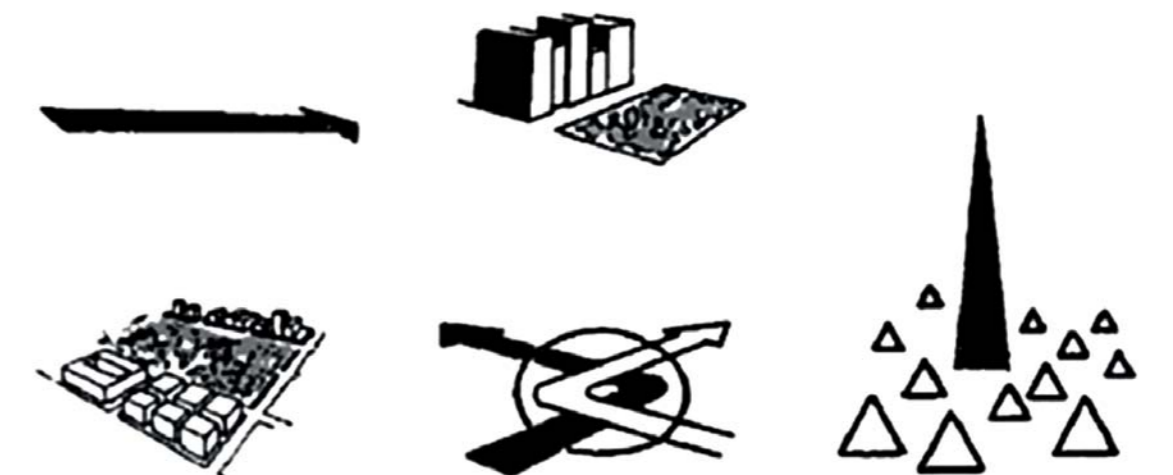
Estos bordes pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones. Estos elementos fronterizos, si bien posi-

blemente no son tan dominantes como las sendas, constituyen para muchas personas importantes rasgos organizadores, en especial en la función de mantener juntas zonas generalizadas, como ocurre en el caso del contorno de una ciudad trazado por el agua o por una muralla (02). Los bordes que parecen más fuertes son aquellos que no solo son visualmente prominentes sino que también tienen una forma continua y son impenetrables al movimiento transversal. (Lynch, 2008) . A pesar de que el autor considera en un inicio los bordes como elementos limitantes, afirma que la continuidad y la visibilidad son de importancia decisiva, es decir, los bordes fuertes no son necesariamente impenetrables. Muchos bordes son verdaderas suturas y unen, en vez de ser vallas que separan; y resulta interesante observar las diferencias de efecto. (Lynch, 2008)

Se entiende entonces que un Borde tiende a ser una barrera que divide una ciudad, un elemento que de alguna manera constituye un límite entre dos partes de la misma. Para el caso del malecón de Chipipe, se puede decir que el elemento construido puede generar ciertas dificultades de permeabilidad de los usuarios del mismo hacia un espacio natural

existente, la playa y el mar. Sin embargo, y como una consideración importante dentro de este proyecto, el borde debe tratarse de manera que constituya un elemento importante dentro de la imagen urbana (03).

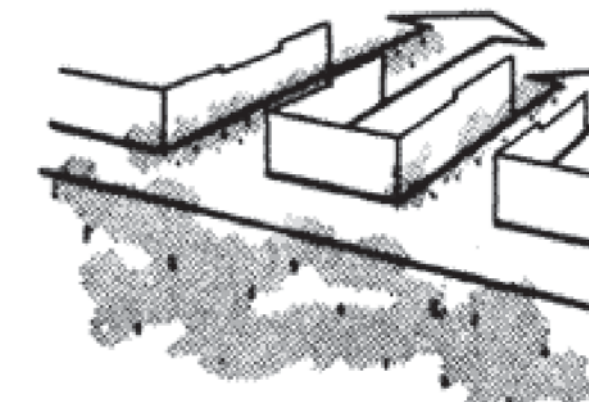
Un borde puede ser algo más que una barrera dominante, tan solo si se permite que pase a través de él una penetración visual o de movimiento; si por así decirlo, se lo estructura en cierta profundidad con las regiones laterales. Entonces se convierte en una junta y deja de ser una barrera, constituyéndose en una línea de intercambio en cuya extensión las dos zonas están trabadas. Si un borde importante está provisto de muchas conexiones visuales y de circulación con el resto de la estructura urbana, se convierte en un rasgo con el que fácilmente se alinea todo lo demás. Una manera de aumentar la visibilidad de un borde consiste en aumentar su accesibilidad o uso, como cuando se abre una ribera para el tráfico o el recreo. Otra manera podría consistir en construir bordes sobre elevados, visibles desde grandes distancias. (Lynch, 2008).



01. LOS ELEMENTOS DE LAS IMÁGENES COGNITIVAS DE LA CIUDAD



02. BORDES: LOS ELEMENTOS DE LAS IMÁGENES COGNITIVAS DE LA CIUDAD.



03. BORDE CON CONEXIONES. LOS ELEMENTOS DE LAS IMÁGENES COGNITIVAS DE LA CIUDAD

FRENTES DE AGUA

El caso del malecón de Chipipe constituye también un tipo de borde que ha despertado el interés de muchos profesionales de la arquitectura, y han generado muchas teorías y conceptos, y una serie de proyectos importantes que buscan mejorar la imagen de una ciudad mediante intervenciones en estos elementos de borde, los frentes de agua (04).

Los frentes de agua son lugares dinámicos por naturaleza. Como un entorno de borde, la superposición de diferentes comunidades de usuarios y diferentes condiciones genera enormes cantidades de complejidad y de energía. En relación con la historia humana y el uso, los frentes de agua tienen un largo historial de cambio de tipos y niveles de usos, actualmente están regresando a un uso público potencialmente próspero y en capas. Alguna vez fueron el sitio de los primeros asentamientos y exploración, han servido durante mucho tiempo como los corredores de transporte y puertos, centros comerciales, centros de viaje, lugares de recreación, y mucho más. Los frentes de agua han sido ampliamente utilizados por los seres humanos por su utilidad en los viajes, el comercio, la recreación y el disfrute general y también han sufrido los ciclos de abuso y negligencia de



04. The BIG U, New York, Estados Unidos

estos patrones. (Open Space Seattle 2100)

Los proyectos de frentes de agua, en el contexto de unión entre el hombre y el medio ambiente, presentan contenidos patrimoniales y simbólicos particulares, pues en general tienen como principal virtud el reconocimiento de valores en el entorno físico. En muchos casos, los grandes cuerpos de agua en cuyos bordes se levantaron las ciudades fueron fundamentalmente un recurso, y no un elemento fundamental, del disfrute de la ciudad. El

malecón, por ejemplo, hoy prácticamente sinónimo de espacio de paseo paralelo al borde del agua, era originalmente el muro o terraplén construido como obra de protección contra el efecto de las aguas. (Ramírez Potes, 2012)

La amenaza física de los cuerpos de agua fue una suerte de símbolo negativo durante mucho tiempo. Pero solo en el siglo XIX y comienzos del siglo XX, con el higienismo, cambia la relación de lo urbano con la na-

turalidad. El agua, además del aire y del sol, pasa a ser no solo necesarios sino deseables, dando origen a las primeras intervenciones físicas al borde del agua dirigidas a su disfrute. Aparecen así las ciudades balneario con sus ramblas y paseos marítimos o costaneras con pérgolas, terrazas y arboledas. Se integran áreas de borde de agua que tenían usos prácticos a las nuevas actividades al aire libre. El paisaje, incorporado al espacio urbano, es un nuevo ámbito para la vida social, en el que los cuerpos de agua se asumen como elementos arquitectónicos, generadores de un orden capaz de organizar el espacio o el territorio. (Ramírez Potes, 2012)

Actuar sobre un elemento de borde con frente de agua es una tendencia que se ha venido utilizando para revitalizar las ciudades, sacando provecho de los recursos naturales que tienen las mismas en beneficio de optimizar la calidad de vida de quienes la habitan (05 - 09).

En condiciones normales, las autoridades locales se valen de dichos recursos para mejorar la calidad de vida, incentivar la inversión y atraer al turismo. Uno de los temas recurrentes para llevar a cabo ese discurso es: el acondi-

cionamiento de los bordes urbanos que miran hacia las zonas acuáticas. Ciudades como Venecia, París, Londres, Hamburgo o Nueva York, tienen tradición histórica en este tipo política urbana. Han acondicionado sus orillas, riberas y frentes costeros apoyándose en diferentes tipos de paseos, plazas, cafés, puentes, plataformas y mobiliarios que dan fuerza y presencia a esta privilegiada geografía. En todos estos casos, la arquitectura, el diseño industrial y urbano han tenido un rol protagónico en la configuración de los espacios, fomentando un tipo de vida urbana que a diario se nutre de esta particular condición. Aunque reconocer la presencia del agua y los bordes que la contienen pareciera ser evidente y necesario, aun así, ciertas ciudades han redescubierto estas zonas de contacto (agua-tierra) hace poco, presentándose un fuerte despunte a partir de los años noventa. Podemos afirmar que el tema de la recreación en la vida de ciudad puede ser un motor para el empuje de proyectos de gran magnitud. Si entendemos el ocio como una cesación de las horas de trabajo para recargar fuerzas o, más bien, el tiempo libre para nutrir la mente con placeres, parece evidente que no es un lujo, sino un aspecto necesario en la cotidianidad. Por tanto, beneficiarse de un

recurso "de toda la vida" como es el agua y moldear y ajustar sus recorridos, en función de fomentar el disfrute, es casi un acto reflejo. (Sánchez Taffur, 2008)



05. The BIG U, The Reverse Aquarium, New York, Estados Unidos



06. Paseo marítimo Poniente, Benidorm, España



07. BILBAO, 1992



08. BILBAO, 2005



09. Frente marítimo, Tel Aviv

1.3 ESPACIOS DE ALTO VALOR PAISAJÍSTICO

“Arquitectura del Paisaje es la disciplina comprometida con la configuración consciente, del ambiente externo a la especie humana.” (Sociedad Colombiana de Arquitectos Paisajistas)

El lugar de intervención propuesto para este trabajo de grado, debido a sus condiciones geográficas, constituye un lugar con un alto valor de paisaje natural. Debido a esta condición, se considera necesario reforzar ciertos contenidos referidos a la arquitectura del paisaje o paisajismo, de este modo se podrá tener una mejor visión para la concepción de un proyecto que busque realzar este potencial natural del que goza la playa de Chipe (10).

En primer lugar es necesario citar de manera breve algunos conceptos que nos faciliten la comprensión de lo que es el paisajismo, y cuál es la función de un arquitecto del paisaje.

Victor Manuel Oropeza Burelo, define al paisajismo como la rama de la arquitectura que maneja el espacio abierto y los elementos que lo conforman, en busca de crear una relación entre lo abiótico y lo biótico, con un aprovechamiento lógico y estético, aplicando conocimientos de biología, urbanismo,

ecología y arquitectura para llegar a un resultado óptimo que procure a la naturaleza. (Oropeza, 2004)

Esta rama involucra planificación, diseño y administración del paisaje, para crear, mantener, proteger y enriquecer los lugares para que sean funcionales, bellos y sostenibles (en todo el sentido de la palabra), y apropiados ante las diversas necesidades ecológicas y humanas. La multifacética naturaleza del paisaje y de la interacción humana con él, significa que esta área del conocimiento es de una amplitud poco común, la cual acoge e integra conceptos y aproximaciones entre las artes creativas, las ciencias naturales, aspectos de las humanidades y la tecnología. (Sociedad Colombiana de Arquitectos Paisajistas)

Tim Waterman, en su libro Fundamentos de Paisajismo, afirma que el Paisajismo esta en todo, en cualquier espacio externo, y los paisajistas están cambiando la configuración de las ciudades. La arquitectura paisajista consiste en configurar y gestionar el mundo físico y los sistemas naturales donde vivimos. Todas las cosas vivas son interdependientes y el paisaje es donde todo se integra. El contexto



10. Playa Nido del Cóndor

social, cultural, ambiental e histórico, entre otras consideraciones. Los paisajistas están constantemente pasando de escala micro -los detalles- a la escala macro, para garantizar que el equilibrio sea mantenido. Los arquitectos paisajistas combinan arte y ciencia para crear lugares. El arte proporciona una imagen de un paisaje, utilizando bocetos, maquetas, imágenes generadas por computador y texto. Los elementos del proyecto, como línea, forma, textura, y color, son utilizados para crear esas imágenes, y el proceso permite que el proyectista se relacione con un público y visualice el sitio para trabajar en él. La ciencia implica la comprensión de los sistemas naturales, incluyendo geología, suelo, vegetación, topografía, hidrología, clima y ecología. Los arquitectos paisajistas vienen desempeñando un papel cada vez más importante en la solución de los grandes problemas de nuestra Era como lidiar con los cambios climáticos y generar comunidades sustentables. Ellos están trabajando en la rehabilitación urbana y en elaboración de planes maestros, resolviendo peligros ambientales, proyectando espacios deportivos y creando las plazas, parques públicos y las calles que nosotros utilizamos. (Waterman, 2010) Según la Sociedad Americana de Arquitec-

tos del Paisaje, ASLA, por sus siglas en inglés, La arquitectura paisajista es el análisis, la planificación, el diseño y el manejo del entorno natural y edificado. Los arquitectos paisajistas mejoran la calidad de nuestras vidas al agregar belleza, pero también solucionan problemas al analizar el impacto ambiental del desarrollo propuesto, plan para tráfico de peatones y automóviles, y determinan el mejor uso para cada terreno. (ASLA)

TENDENCIAS:

Oropeza nos dice que el paisajismo en la actualidad se dirige hacia ciertos objetivos, como son:

- a) Mejoramiento de la calidad de vida del hombre
- b) Relación equitativa entre hombre y medio natural

Estas tendencias se manejan de manera unilateral en los proyectos que plantea el paisajismo de la manera más pura, independientemente del tipo de proyección paisajista que se tenga planeada. Ya sea funcional, o de orden ecológico.

En la actualidad el estudio y la aplicación del paisajismo han evolucionado hacia concep-

tos más profundos, creando nuevas posturas, que rigen el diseño y el manejo de los espacios abiertos:

- a) Paisajismo cultural
 - b) Construcción del paisaje
 - c) Conservación del paisaje en su estado natural.
- (Oropeza, 2004)

Como podemos notar en las definiciones citadas de diversas fuentes, la arquitectura del paisaje o paisajismo, es una disciplina en la cual se combina la importancia del medio ambiente, de la naturaleza con el bienestar del ser humano, buscando una relación respetuosa entre ambas partes. Estos criterios se deben aplicar al momento de intervenir en un espacio público en el cual se goza de un medio natural de gran importancia, como se dijo anteriormente, es el caso del área de estudio propuesta en este trabajo de grado.

1.4 ESPACIOS DE ALTO VALOR AMBIENTAL.

“Los entornos marinos y costeros abarcan un hábitat diverso, los mismos son un activo ambiental para crear las bases de las actividades turísticas a desarrollar en las zonas costeras. Por lo tanto, la degradación ambiental y los cambios en las mismas repercuten directamente en su desarrollo sostenible y su capacidad de proveer servicios ambientales”.
(*Foundation for environmental Education,)*

Para entender el medio ambiente es necesario entender lo que es un recurso natural, según las Naciones Unidas, es “todo aquello que encuentra el hombre en la naturaleza y que puede utilizar en beneficio propio”, tanto por vía directa como mediante transformaciones (López Cabrera, 2011).

Una definición del medio ambiente dice que es el compendio de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y un momento determinado, que influyen en la vida material y psicológica del hombre y en el futuro de generaciones venideras. Es decir, no se trata sólo del espacio en el que se desarrolla la vida de los seres vivos. Abarca, además,

seres humanos, animales, plantas, objetos, agua, suelo, aire y las relaciones entre ellos, así como elementos tan intangibles como la cultura (Analitier).

Otro concepto dice que el medio ambiente es un sistema complejo y dinámico de interrelaciones ecológicas, socioeconómicas y culturales. (López Cabrera, 2011)

Por lo tanto, el medio ambiente se puede definir, a grandes rasgos, como todo espacio que rodea al hombre, desde lo natural a lo artificial. En el presente Trabajo de Grado se estudia el correspondiente a los espacios costeros y urbano-costeros, sobre todo los ecosistemas de playa.

Las playas de arena según los criterios del Centro Regional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas de Mendoza, Argentina, son regiones que mantienen la línea de costa de forma dinámica, es la zona de transición (ecotono) entre los sistemas terrestres y los marinos, y son sumamente importantes en lo que respecta al turismo y la recreación. (Penchaszadeh)

Entender al medio ambiente dentro del contexto del Trabajo de Grado permite una sen-

sibilización frente a un contexto natural como es un ecosistema costero, al mismo tiempo se presenta como un reto a afrontar en los siguientes capítulos hasta el diseño de una propuesta para el malecón de Chipipe una vez que se ha entendido la fragilidad de estas zonas, por lo mismo se ha afrontado la aplicación de un proyecto sobre espacios de alto valor ambiental considerándolo como un contexto artificial que es la ciudad y como parte de un contexto natural que es la costa y las playas (11y12).



11. Playa de Mar Bravo



12. Ensenada de Chipipe

TENDENCIAS.

En el caso de los ambientes costeros se habla de un manejo integro de los recursos, resulta importante para el Trabajo de Grado saber cómo interaccionan los distintos espacios abordados (turístico, ambiental, etc) y como se han venido abordando en otros lugares.

El manejo integrado de las playas en América Latina tiene una importancia creciente, debido al incremento del turismo “sol y playa” y el “ecoturismo”. Mientras los ingresos financieros correspondientes son bienvenidos, el impacto fuerte de la actividad turística, pone la sostenibilidad del recurso en peligro. (Geerders)

En Europa se ha venido dando la “certificación” de las playas como una señal de confianza. Un ejemplo de una certificación internacional de playas es Bandera Azul, pero existen varios otros estándares, cada uno con sus características y particularidades. La certificación se apunta al uso turístico de las playas y las marinas adyacentes, donde los gestores se enfrentan a la tarea de ofrecer y administrar correctamente los recursos, los servicios y la seguridad, dentro de los cuales se puede nombrar:

- Recursos: superficie de playa, calidad ambiental (limpieza de la playa, calidad del agua), morfología costera, área navegable, etc.
- Servicios: accesos a las playas, duchas, baños, puertos de atraque, etc.
- Seguridad: puestos de socorro, zonas peligrosas, señalización, vías navegables, etc. (Geerders).

Sin ser un objetivo del Trabajo de Grado la certificación internacional de las playas de Chipipe, por tratarse de una tendencia actual que se viene utilizando en otros lugares y además procurar la conservación y potenciación de las playas, será importante considerarlos para el proyecto final.

1.5 ESPACIOS DE ALTO VALOR TURÍSTICO.

“El turismo es simultáneamente un producto cultural y un productor de cultura, un importante catalizador en un proceso complejo y gradual de intercambio cultural centrado en la experiencia del entorno construido.” (Lasansky)

Debido a la complejidad del tema, se ha optado por definir y señalar los conceptos del turismo de acuerdo a tres criterios diferentes:

a) Definición según el diccionario de la Real Academia Española: El Turismo (del ingl. tourism) es una actividad o hecho de viajar por placer (DRAE, Diccionario de la lengua española).

b) Para la Organización Mundial del Turismo (OMT), el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su residencia habitual por menos de un año y con fines de ocio, negocios, estudio, entre otros.

La sociedad puede llegar a beneficiarse de la actividad turística de distintas maneras, por ejemplo, posee carácter social, dado que está dirigido a satisfacer las necesida-

des de las personas. También tiene naturaleza económica, ya que es capaz de generar divisas al país receptor de los flujos turísticos; política, porque responde a los lineamientos y planes de desarrollo de los sistemas de gobierno; cultural, porque permite conocer la vida e idiosincrasia de personas de diferentes realidades geográficas y educativa, en tanto que puede ser un medio de formación personal e intelectual. (MINCETUR).

c) La Ley del Turismo vigente en el Ecuador, dice que el turismo es el ejercicio de todas las actividades asociadas con el desplazamiento de personas hacia lugares distintos al de su residencia habitual, sin ánimo de radicarse permanentemente en ellos (Congreso Nacional del Ecuador, 2002).

Sintetizando los tres conceptos entendemos al turismo como la actividad de viajar a un lugar distinto al de su residencia habitual y que genera distintas repercusiones tanto en las personas que realizan estas actividades (turistas) como en los habitantes locales que los reciben.

ESPACIO TURÍSTICO E IMPACTO EN EL MEDIO.

Es necesario apuntar que al igual que otras actividades socio-económicas, la turística, no tiene como resultado la ocupación absoluta y homogénea del territorio. En general los atractivos turísticos son puntuales y aunque en ocasiones puedan abarcar áreas mayores (parques nacionales, reservas naturales, etc.) dejan importantes vacíos donde se localizan otras actividades no turísticas. Eduardo Salinas Chávez define a un espacio turístico y en general al turismo como una práctica social colectiva, esta práctica integra mecanismos singulares de relación que afectan a la identidad del espacio.

La inserción espacial del turismo no debe pasar por alto el marco territorial que lo acoge y en particular, la existencia de funciones productivas no turísticas en mayor o menor grado que afectan a la propia forma y a las capacidades de desarrollo del turismo (Salinas Chávez, 2002).

Se debe analizar los posibles impactos que tiene el turismo en el medio, para ello la OMT define tres tipos de impacto que el turismo genera:

a) Impacto económico: La industria turística involucra a distintos sectores económicos en su desarrollo. Así, su condición de producto de “exportación” acarrea una serie de beneficios y rentas al lugar receptor, entre ellas la creación de empleo, la entrada de divisas, el aumento de los ingresos públicos y el fomento de la actividad empresarial (MINCETUR).

Un ejemplo del turismo como generador de actividad económica local, es el ocurrido en las islas Baleares a raíz del boom del turismo en España de los años 60, Gabriela Kacelnik, habla de lo difícil que resulta establecer un límite ante una actuación turística, debido a que la economía de las islas Baleares se basa principalmente en el turismo. Gran parte de las viviendas unifamiliares y plurifamiliares se destinan a segundas residencias además que la gran parte de la población se dedica al sector de servicios. El resultado para romper la dependencia de la economía respecto a esta actividad, ha sido una mayor innovación en la diversificación de los productos turísticos, surgen establecimientos vinculados directamente al deporte, como al tenis o al golf, o se oferta la vida rural, hoteles temáticos dedicados al bienestar y a la salud, entre otros, es decir una diversificación que es

parte de una evolución que evidentemente no es exclusiva de Baleares pero que sí produjo necesidades nuevas que la arquitectura pudo y puede responder. (Kacelnik)

b) Impacto sociocultural: la calidad de la experiencia turística depende no sólo de las atracciones principales ofrecidas en el destino, sino también de la infraestructura y los servicios disponibles. En ese sentido, el turismo busca incentivar y colaborar con las mejoras de servicios e infraestructura que se realicen en las regiones en las que se desarrolla, especialmente, los de tipo sanitario, pues los turistas dan prioridad a los aspectos relacionados con la salud. Dichas mejoras suelen extenderse a otros servicios: alumbrado, recolección de basura, mejora de las comunicaciones, nuevas sucursales de entidades financieras, etc. Con ello, la calidad de vida de los residentes se eleva. Por otro lado, el turismo suele estimular el interés de los residentes por la propia cultura, sus tradiciones, costumbres y patrimonio histórico. Además, muchos de estos elementos son rescatados y puestos en valor cuando hay demanda de turistas. Este despertar cultural puede constituir una experiencia positiva para los residentes que toman conciencia del valor histórico y cultural de su

patrimonio. (MINCENTUR)

c) Impacto medioambiental: Los problemas de contaminación, depredación, deforestación, etc. que, a veces, genera el turismo han dado lugar a la formulación de medidas de conservación y mejoramiento de la calidad ambiental. En ese sentido, el turismo puede y debe contribuir con la revalorización del entorno natural de las zonas en las que desarrolla su actividad, pues un entorno bien preservado ayuda a elevar la calidad de la actividad turística y a dinamizar la economía local y nacional. (MINCENTUR)

TURISMO DE SOL Y PLAYA

La aparición y consolidación de la actividad turística en el litoral ha supuesto una radical transformación del sistema productivo de este territorio en unas pocas décadas (13).

El fenómeno turístico condiciona, por lo tanto, la capacidad de adaptación o la vulnerabilidad de los sistemas locales hacia los cambios globales. Ante la magnitud y la velocidad de los cambios los destinos desarrollados se enfrentan a la necesidad de introducir mejoras y elementos de renovación para evitar entrar en una fase de declive o de obsolescencia. (González Reverté, 2012)

Francesc González sintetiza la aplicación que se les ha dado a los destinos turísticos de sol y playa de la siguiente manera:

- 1) La estrategia de renovación de los destinos y de la cualificación de los establecimientos turísticos (usada desde los años 80)
- 2) La estrategia de la singularización a través de la incorporación de nuevos productos (usada desde principios de los años 90)

3) La estrategia de la sostenibilidad (usada desde mediados de los años 90) (González Reverté, 2012).

No hay que olvidar que el turismo de sol y playa genera una actividad específica pero que no representa la única dentro de una ciudad y su región, a ello aclara el autor "La condición urbana es un elemento que afianza la posición competitiva de los destinos maduros. A medio y largo plazo las ciudades turísticas maduras pueden generar incertidumbre en cuanto a su capacidad para seguir atrayendo turistas, pero difícilmente van a dejar de consolidarse como espacios urbanos. Se trata de ciudades nuevas que han puesto los cimientos para perdurar a partir de una base de producción y consumo de ocio. Los iniciales centros recreativos han creado ciudad durante décadas, y ello ha permitido atraer nueva población y diversificar su tejido productivo y de servicios. La elevada movilidad turística y residencial parece haber establecido entre sus habitantes un estilo de vida diferente insertado en un medio socialmente innovador y que proporciona oportunidades laborales y de ascenso social. El hecho urbano trasciende, pues, y va más allá de la mera ciudad turística. De la localidad

con funciones turísticas se pasa a espacios urbano-turísticos con capacidad para generar atracción residencial y para aglutinar funciones de servicios de alcance supralocal." (González Reverté, 2012).



13. Vista Yatch Club y playa de Salinas.

TURISMO RESIDENCIAL

El turismo residencial es una forma especial de hacer turismo, ya que tiene características particulares, dentro de las cuales se tiene que el turista no hace uso de servicios de alojamiento tradicional, el poder adquisitivo de los turistas es alto, en virtud de que se debe cubrir el mantenimiento de una segunda residencia, la principal actividad que realiza el turista es el descanso, y por lo general la estancia es realizada los fines de semana o puentes, dichas cualidades lo distinguen del resto de la actividad turística (Arias, 2007).

El Turismo Residencial presenta rasgos particulares descritos a continuación:

- a) Presenta un conjunto de relaciones y fenómenos originados por el desplazamiento. Los fenómenos se aprecian claramente con la presencia de éste tipo de turismo, ya que los inmuebles y en sí la urbanización, se ven modificados a consecuencia de la intervención de los turistas residenciales (14). (Arias, 2007).
- b) Motivación de desplazamiento. La principal motivación del turista residencial es el descanso y la recreación, por ejemplo: actividades deportivas, sociales o de diversión nocturna. (Arias, 2007)



14. Vista Chipipe desde muelle

1.6 REHABILITACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS

“La existencia de un paisaje degradado en una comunidad transmite una imagen impropia en la escala de valores sociales de dicha comunidad, demostrando una falta de sensibilidad por la belleza así como una inadecuada ordenación del territorio, que repercuten ampliamente en la calidad de su turismo”.
(Gómez Orea, 2011)

Para hablar de rehabilitación de espacios públicos es necesario conceptualizar primero los espacios degradados, por lo mismo se ha visto necesario continuar con las siguientes definiciones.

ESPACIOS DEGRADADOS

Domingo Gómez Orea, profesor de la Universidad Politécnica de Madrid, define a un espacio degradado como una situación que se considera total o parcialmente indeseable con respecto a otra que se considera satisfactoria, y ello en las circunstancias económicas, sociales y ambientales en que se inscribe. (Gómez Orea, 2004)

Calificar de degradado a un espacio requiere precaución y flexibilidad, porque tal califi-

cación depende de diferentes grados al que es sometido el espacio, además se debe dar una calificación de acuerdo a un punto de vista en especial y no de manera general. Para entender este concepto, Gómez Orea, en su libro, Recuperación de Espacios Degradados, expresa una síntesis del concepto de degradación.

Pueden haber puntos de vista o dimensiones del valor: ecológico, paisajístico, científico cultural, productivo o funcional, y puede ser, integral o sectorial. Estos admite grados de intensidad, pudiendo ser de carácter intenso o extenso y ser objeto de mejoras relativas, sectoriales o marginales. (Gómez Orea, 2004)

De acuerdo con lo citado, calificar a un espacio como degradado exigirá una doble condición:

1. Primera condición; en relación con el valor:
 - Valor negativo del espacio para todas las dimensiones que conforman tal concepto: ecológica, paisajística, científica, cultural, funcional y productiva.
 - Valor inferior al que podría tener en una situación más o menos ideal.
2. Segunda condición; en relación con la fun-

ción que cumple con la sociedad.

- Carencia de una función que justifique el estado parcialmente degradado.
- Práctica negligente o insatisfactoria de dicha función, cuando existe, o localización inadecuada de la actividad gestionada en el entorno en que se ubica. (Gómez Orea, 2004).

El autor dice que existe degradación sectorial, si el estado de un espacio que cumple una función es insatisfactorio desde alguno de los puntos de vista citados, y sólo puede justificar la mejora de este punto de vista. El tratamiento dependerá de las circunstancias económicas y sociales, las cuales son las que determinan el nivel de calidad ambiental que se desea y el grado de sacrificio económico que la sociedad está dispuesta a hacer para obtenerla. Es importante indicar que en todo espacio público debe haber una gestión encargada de velar por el mismo, ya que la falta de vigilancia y cuidados suele llevar a utilidades inadecuadas. Por último, el tratamiento puede afectar a todas o a alguna de las dimensiones del valor, a una parte o a la totalidad del espacio degradado y plantear unos objetivos de mayor o menor intensidad o de simple mejora. (Gómez Orea, 2004)

Se entiende que cada uno de los procesos de transformación del territorio o de abandono de las actividades dejan espacios alterados, en el sentido amplio de la palabra, ya sea con carácter paisajístico o bien bajo una alteración menos perceptible que afecta a alguno de los elementos del sistema físico, entonces se habla de un espacio del medio físico alterado que constituye un área degradada. (Master Universitario de Jardinería y Paisaje)

TIPOS DE ESPACIOS DEGRADADOS

En el libro Recuperación de Espacios Degradados de Domingo Gómez Orea, se mencionan espacios que pueden ser considerados modelos de degradación, cuyo enunciado ayuda a entender y puntualizar el mismo; y por lo tanto asumir algún tipo de tratamiento espacial. (Gómez Orea, 2004)

Tomando la clasificación del libro citado y aplicándolo al presente trabajo, se han tomado los siguientes conceptos que se consideran pertinentes:

Espacios degradados por la forma en que se ordena, transforma y utiliza; se define como la degradación de ciertos espacios que derivan de una inutilización y gestión inadecuada de las actividades que se practican sobre

ellos. A su vez las actividades que se practican sobre ellos y generan la degradación son: actividades turísticas y/o recreativas, agricultura intensiva bajo plástico, el entorno de las ciudades, los cursos de agua desnaturalizados, la deposición espontánea de residuos y los espacios mineros; siendo las dos primeras actividades las que generarían los espacios degradados sobre el área de estudio (Gómez Orea, 2004).

Los espacios degradados por actividades turísticas y recreativas son generados por dos causas fundamentales: la construcción de infraestructuras, edificios e instalaciones (15 carreteras de acceso, conducciones eléctricas o de agua, viviendas de segunda residencia, puertos deportivos, etc.) y del propio comportamiento de usuario: deposición de todo tipo de residuos, daños directos a la vegetación y a la fauna, etc (Gómez Orea, 2004).

Las degradaciones producidas por la construcción de infraestructuras, edificios e instalaciones se engrandece por el hecho de que su localización suele ser selectiva respecto a los espacios más valiosos: zonas arboladas, con agua, paisajísticamente bellas, etc.



15. Vista espigón del Yatch club

Los desarrollos urbanísticos orientados al turismo afectan fundamentalmente a las zonas litorales, se suele tratar de espacios ambientalmente privilegiados y de alta fragilidad. Pero el problema tiene mucho que ver con el carácter ilegal de muchos asentamientos turísticos ocupando parte del dominio público marítimo, terrestre, de titularidad pública, con fenómenos especulativos que llevan a la

densificación y con la insuficiente capacidad planificadora y de gestión de las autoridades locales. La restauración en las zonas así afectadas no puede contar, en el supuesto de que fuera deseable, con la eliminación de los elementos introducidos (edificios e infraestructura), porque la fuerte inversión realizada haría difícilmente viable la actuación; por ello, el tratamiento deberá orientarse a integrar lo mejor posible los elementos construidos en su entorno, tratando las zonas, directa o indirectamente, alteradas por ellos. En cuanto a los espacios afectados por la simple utilización recreativa, el problema es menor a condición de que se disponga de capacidad para controlar dicha utilización dirigiéndola en una dirección adecuada: acotamiento de ciertas zonas y épocas, comportamiento de los usuarios, recogida de basuras, tratamiento culturales, etc. (Gómez Orea, 2004)

Sobre la degradación de espacios por actividades turísticas y recreativas, los dos efectos que alteran un espacio, antes mencionados, se encuentran presentes en el barrio de Chipipe, en la ciudad de Salinas y en la península de Santa Elena en general.

La construcción de obras de infraestructura y los desarrollos urbanísticos en la zona de estudio claramente han cambiado la imagen original que se supone debió tener, sería iló-

gico pensar que no existe consecuencias a los cambios de uso del suelo, que ha tenido el barrio, en sus pobladores originales y los que han llegado posteriormente, además de contar con espacios recreativos, esta parte de la ciudad se ha llenado de edificaciones en altura que, se supone, en su mayoría sirven de segunda residencias para familias de otras localidades del país, así como también incluir dos importantes "hitos" – "equipamientos" que cierran la Ensenada de Chipipe por sus extremos, la Base Naval de Salinas al noroeste y el Salinas Yatch Club al sureste, que constituyen puntos de propiedad estatal y privada respectivamente con restricciones de paso al público en general. Para este trabajo es importante continuar el análisis en función de encontrar las causas del estado actual del área de estudio.

Las condiciones naturales de la playa de Chipipe ameritan acotar un tipo de espacios degradados que el autor también menciona, degradación de espacios marinos o litorales. En las zonas costeras ocurre el efecto ecológico denominado ecotono: fenómeno asociado a las zonas frontera entre ecosistemas diferentes; en ellos se intensifican los procesos naturales y de origen antrópico. Existen dos tipos de fenómenos relacionados con los aprovechamientos marítimo-terrestres, de los cuales hay que diferenciar:

- Los de origen terrestre: extracción de arenas marítimas para la alimentación artificial de playas, creación de estructuras artificiales (espigones) para la formación de ensenadas o playas, localización de puertos deportivos, etc.

- Los que tienen su origen en el mar: limpiezas ilegales de las sentinas de los barcos, accidentes que afectan a los grandes petroleros, etc. (Gómez Orea, 2004)

El Malecón de Chipipe resulta en un ecotono entre el ambiente natural (océano-playa) y el alterado por el hombre o edificado (barrio de Chipipe), resulta importante agregar áreas que también forman parte de esta frontera entre ecosistemas, empezando por el espigón y las marinas del Salinas Yatch Club -club privado que ocupa el lugar de un antiguo accidente costero natural-, el malecón que nace de este sitio y termina en la avenida Los Almendros, la línea de edificios en altura que se han construido desde la playa y el malecón y demás edificaciones en la Base Naval de Salinas. Es decir una línea imaginaria que envuelve la totalidad de la Ensenada de Chipipe y que ha sido construido a través de distintas épocas y razones, generando un tipo degradación que debe ser estudiado.

RESTAURACIÓN AMBIENTAL

Para encontrar la forma de revertir la degradación se debe conceptualizar el término restauración ambiental, al cual se define como el proceso de reconversión de terrenos perturbados a su estado original u otro uso productivo. La restauración ambiental trata del conjunto de actuaciones que se llevan a cabo con el fin de reducir, mitigar e incluso revertir en algunos casos, los daños producidos en el medio físico. El término de la restauración implica o lleva implícito dos cuestiones que es necesario abordar: lo que provocó la alteración sobre el medio y la corrección de la afección que se haya producido. (Master Universitario de Jardinería y Paisaje)

La primera tarea consiste entonces en la comprensión de los procesos que determina la degradación. Esta tarea comprende los siguientes análisis:

- Identificación de las causas responsables del proceso de degradación.
- Formas en que se manifiesta la degradación sobre el medio.
- Efectos o repercusiones en el territorio, las personas y las actividades humanas.
- Valoración de la gravedad de las manifestaciones y de sus efectos.
- Relaciones con otros problemas y espacios.
- Agentes implicados en las causas y los efectos.

- Evolución previsible si no se interviene y tendencias de todo tipo.
- Sensibilidad de los agentes en general y de las autoridades implicadas.
- Percepción que la población tiene del problema.

Hecho este análisis debe definirse y delimitarse el ámbito o espacio afectado por el proceso de degradación, es decir el área de extensión del problema a tratar. (Gómez Orea, 1995)

Resulta importante contar con un análisis de la zona de estudio, para comprender, estudiar y lograr una intervención que solucione los aspectos negativos que producen la degradación de este espacio y de la misma manera potencie los aspectos positivos que hacen del lugar un punto turístico y económico de la ciudad. La delimitación final del área ha sido tomada referencialmente como la zona de influencia inmediata del Malecón de Chipipe aunque se tomará una decisión final al respecto una vez realizado un análisis y estudio de sus condiciones físicas, sociales y económicas reales, así como después de estudiar sus antecedentes históricos.

Teniendo en cuenta el diagnóstico anterior hay que reflexionar sobre las posibilidades de actuación. Esta tarea debe concluir con la definición del enfoque que se va a dar al tra-

tamiento, es decir la orientación y estilo de la restauración. Los enfoques que se puede dar a la actuación en función de la imagen final perseguida son:

- Recuperación: cuando lo que se pretende es conseguir las condiciones más o menos exactas que existían antes del proceso de degradación; esto es muy difícil de alcanzar ya que siempre permanece un impacto residual y hay ciertos elementos y proceso de imposible reproducción. Todo ello sin tener en cuenta el elevado costo de este proceso.
- Reformación: se refiere al tratamiento necesario para que el área vuelva a ser habitable por la flora y fauna propias del lugar.
- Rehabilitación: consiste en adecuar el espacio alterado para actividades diferentes a las originarias; los posibles usos pueden ser recreativos, siempre que sean viables desde un punto de vista técnico y económico.
- Restitución: busca un uso final distinto pero similar al primitivo. (Gómez Orea, 1995)

REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO DEGRADADO

Después de enunciar los diferentes enfoques de actuación sobre espacios degradados, nombrados por Gómez Orea, y debido a las condiciones del presente Trabajo de Grado, se enmarca el mismo dentro de un proceso de rehabilitación de un espacio degradado. La forma de actuación será la siguiente:

1. Análisis del medio físico en el espacio alterado: Esta tarea consiste en estudiar los aspectos relevantes del medio físico en función de la problemática y de las posibilidades aplicando la rehabilitación.

2. Análisis del entorno: Se estudiará superficialmente el entorno, socioeconómico, territorial y ambiental, del espacio degradado con tres objetivos:

- Detectar las posibles demandas, necesidades, aspiraciones o expectativas sociales sobre el espacio a restaurar.
- Definir las características ambientales del entorno. En términos de ecología, paisaje y usos del suelo, como referencia para diseñar la imagen final de la rehabilitación.
- Entender los efectos mutuos o intercambios de todo tipo (materiales, energía, animales o personas) que se producen o pueden producir entre ambos sistemas.

Como entorno consideramos aquí el territorio

externo al propio espacio a tratar con el que existe algún tipo de interacción y entendido como sistema constituido por un territorio, una población determinada, un poblamiento o modelo de asentamientos humanos y unas actividades tanto económicas como sociales.

3. Actividades posibles: Se procederá a identificar los usos y aprovechamientos potenciales, complementarios o alternativos, que se pueden dar en el espacio objeto de tratamiento, así como las relaciones entre ellos. Dichos usos estarán agrupados por la orientación general definida.

4. Fase de diseño: modelo o imagen final del espacio rehabilitado, esta tarea, la más creativa del proceso, consiste en definir y representar la imagen final que tendrá el espacio una vez restaurado. (Gómez Orea, 2004)



16. High Line, New York, Estados Unidos

1.7 PROPUESTAS APLICADAS

El siguiente contenido tiene como objetivo conocer, estudiar y analizar proyectos de rehabilitación de espacios públicos en frentes de agua con alto valor ambiental, paisajístico y turístico, que sirvan como referentes de la propuesta final y además como ejemplos de las posibilidades de actuación sobre el área de estudio.

Parte de este análisis consiste también en tomar proyectos relevantes de seis ciudades brasileñas – Sao Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasilia, Curitiba, Florianópolis – que se ha considerado, servirán para fortalecer el estudio teórico.

PASEO MARÍTIMO DE LA PLAYA PONIENTE

Benidorm, España

Diseño: OAB Office – Carlos Ferrater, Xavier Martí Galí

Colaboradores: Lucía Serullo, Núria Ayala, Sofía Machado dos Santos, David Jiménez, David Abondano.

Promotor: Generalitat Valenciana – Ayuntamiento de Benidorm

Área Aproximada: 4,00 Ha

Realización : 2005-2009

Bibliografía: Franco Calderón, 2011

- Área de intervención
- Hitos (naturales y construidos)



17. Ubicación

ANTES DE LA INTERVENCIÓN:

• Antes de la intervención el malecón contaba con una calzada de circulación, con un aparcamiento lineal adyacente y un escaso paseo peatonal, de esta forma, el espacio que separa los edificios de la playa estaba organizado de una manera poco funcional, caótica y poco estética.

ESTRATEGIAS:

• Eliminar del tratamiento del suelo toda diferencia de niveles (aceras, calzadas) y estableciendo un solo nivel, desde la acera que da a los edificios hasta el borde del muro que limita la playa.

• Lograr un espacio dinámico que permita el paseo y el mirador sobre el mar pero también organizar diferentes zonas de estancia para la contemplación.

MATERIALIZACIÓN:

• El proyecto consistió en un colorido y lúdico malecón, desde la creación de este nuevo paseo marítimo la calidad e identidad, es mucho más agradable y funcional.

• Se logra un espacio dinámico que permite el paseo y el mirador sobre el mar pero también organiza diferentes zonas de estancia para la contemplación.

• Conexión entre el nivel superior y la playa a través de rampas y escaleras.

• Al nivelar el proyecto, se permite recoger los flujos longitudinales y transversales de las diferentes circulaciones y los canaliza permitiendo accesos cómodos a la playa.



19. Benidorm antes de la intervención



20. Vista aérea de Benidorm después de la intervención



21. Benidorm después de la intervención

PLAN DE REVITALIZACIÓN DE ABANDOIBARRA

Bilbao, España

Diseño: BILBAO Ría 2000 Cesar Pelli (autor de los Planes Maestros de Abandoibarra),

Colaboración: Diana Balmori y Eugenio Aguinaga.

Promotor: Ayuntamiento de Bilbao

Área Aproximada: 34,85 Ha

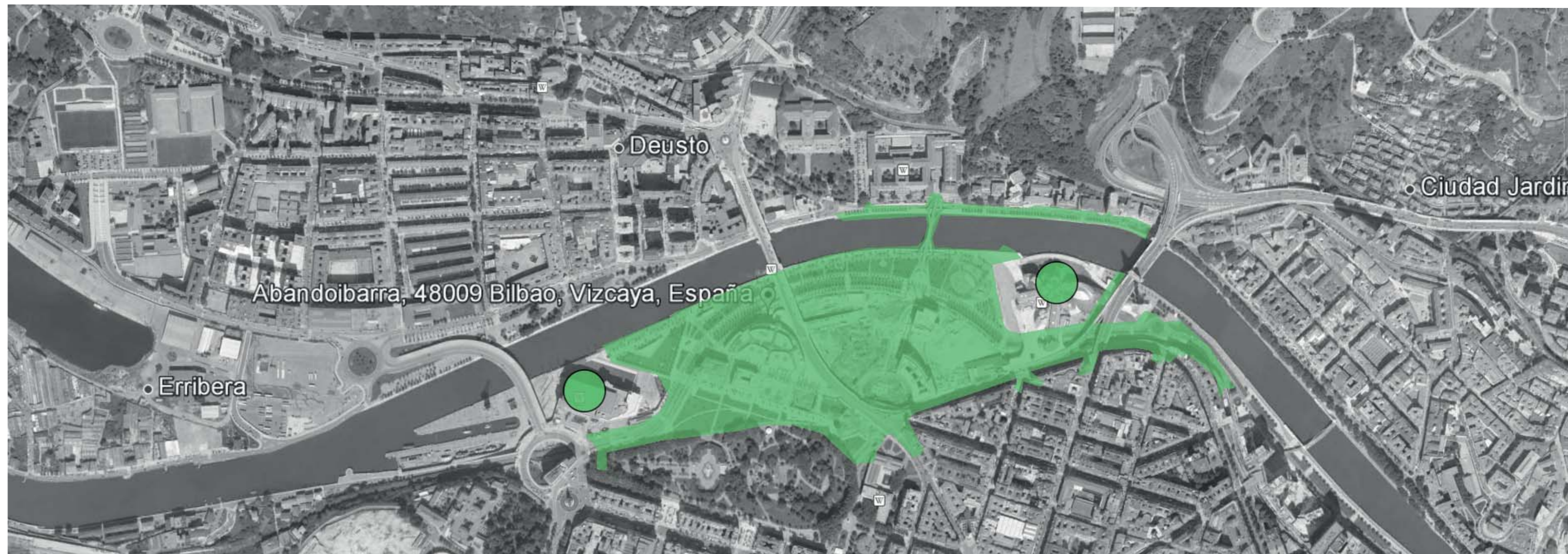
Realización: 1998

Bibliografía: Franco Calderón, 2011

- Área de intervención
- Hitos (naturales y construidos)



22. Ubicación



23. Emplazamiento

ANTES DE LA INTERVENCIÓN:

- La crisis industrial de los 80 afectó enormemente a Bilbao. El cierre y la modernización de importantes industrias supusieron un gran impacto para todo el entorno de la Ría.

ESTRATEGIAS:

- La recuperación de estos antiguos espacios industriales y el traslado de las actividades portuarias hacia la bahía exterior, para que la ciudad mire su frente fluvial e inicie un proceso general de transformación urbana.
- Los proyectos arquitectónicos construidos en la zona de estudio, son llevados a cabo por las empresas privadas que adquirieron los terrenos, quienes contratan arquitectos privados que han realizado intervenciones emblemáticas, como es el caso del Museo Guggenheim de Frank Ghery, que se han convertido en centros de atención que realzan las cualidades del espacio público intervenido.

MATERIALIZACIÓN:

Los espacios que antes ocuparon los astilleros, las playas de contenedores o los altos hornos, se convierten ahora en paseos, parques, galerías de arte al aire libre, nuevos barrios y zonas de negocio en donde la arquitectura de calidad se presenta como uno de los factores clave de esta renovación.



24. Bilbao antes de la intervención



25. Bilbao después de la intervención

CALLE PEATONAL DE SPRATT BIGHT

Isla San Andrés, Colombia.

Diseño: Lorenzo Castro y Juan Camilo Santamaría.

Colaborador: Arq. Jheny Nieto.

Promotor: Gobernación Departamental del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, y Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo (FONADE)

Área Aproximada: 2,37 Ha

Realización: 2004-2007

Bibliografía: Franco Calderón, 2011

- Área de intervención
- Hitos (naturales y construidos)



26. Ubicación



27. Emplazamiento

ANTES DE LA INTERVENCIÓN:

- Con la intervención se eliminan los impactos auditivos, visuales y los peligros de atravesar una avenida.

ESTRATEGIAS:

- Peatonalización que reemplazó por espacio público 1.5 km de las calzadas vehiculares de la Avenida Colombia, entre la pista del aeropuerto y la Av. Providencia.
- Crear un espacio público que consolidará el frente de agua, recuperando de esta manera las conexiones perdidas entre la ciudad y el mar.
- El proyecto contribuye en la recuperación ambiental de 4000 m² de playa.

MATERIALIZACIÓN:

- Se reemplaza el área de la avenida por la superficie adoquinada de uso exclusivo para peatones y ciclistas, ampliando y reduciendo la sección del andén cada 200 m aproximadamente, para darles un ritmo distinto a los diferentes tramos.
- A lo largo de la vía peatonal acompañada por una vegetación predominante de palmeras, se construyeron muros bajos que cumplen la doble función de bancas y elementos de contención de la arena de la playa.



28. Spratt Bight antes de la rehabilitación



29. Espacio peatonal después de la rehabilitación



30. Frente de agua y vegetación después de la rehabilitación

MALECÓN 2000

Guayaquil, Ecuador

Diseño: Pedro Gómez Centurión (Fundación Malecón 2000). Luis Zuloaga, Douglas Dreher y Patricia Alarcón (Arquitectos coordinadores). Cecilia Von Buchwald y Martha Chang (Paisajismo).

Promotor: Fundación Malecón 2000

Área Aproximada: 17.37 Ha

Realización: 1998-2002

Bibliografía: Franco Calderón, 2011

- Área de intervención
- Hitos (naturales y construidos)



31. Ubicación



32. Emplazamiento

ANTES DE LA INTERVENCIÓN:

- Insuficiencia de áreas verdes y espacios libres utilizables; un lugar degradado, con deficiente iluminación, creciente inseguridad.

- El Malecón Simón Bolívar fue quedando relegado poco a poco debido a la concentración de las actividades comerciales y portuarias en otras zonas de la ciudad que se dio a partir de la década de los sesenta.

ESTRATEGIAS:

- Crear un gran espacio público destinado para todos los habitantes de Guayaquil, sin distinción de ningún tipo, que restablezca la relación de la ciudad con su río, perdure y se conserve en el tiempo y sirva de percutor para iniciar el proceso de regeneración urbana del centro de la ciudad

- El proyecto no solo consistió en una intervención formal en el Malecón, también buscaba la regeneración de las áreas adyacentes, las cuales se encontraban deterioradas como síntomas de la degradación del Centro Histórico de la ciudad.

MATERIALIZACIÓN:

- Se subió a 3m² el espacio abierto por habitante en la ciudad.

- Se crearon 1,700 parqueos dentro de los edificios.

- Se incrementó en un 30% el número árboles.
- Se buscó mayor eficiencia en la transportación pública, mediante la implementación de la paradas de buses.

- La losa del Malecón actúa como represa para prevenir las inundaciones de 1m. sobre el nivel más alto del río.



33. Malecón Simón Bolívar 1954



34. Malecón 2000

PARQUE IBIRAPUERA

Sao Paulo, Brasil

Diseño: Oscar Niemeyer, Zenon Lotufo, Eduardo Kneese de Mello y Hélio Cavalcanti, Burle Marx (paisajismo)

Promotor: Municipio de Sao Paulo

Área Aproximada: 158,4 Ha

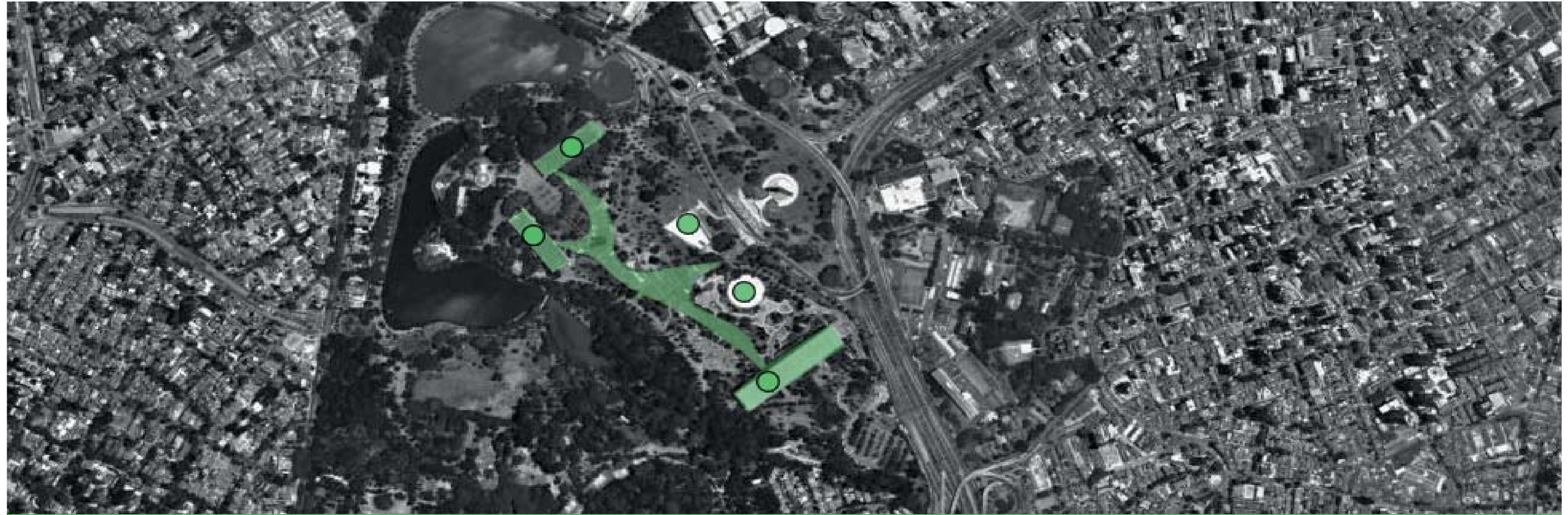
Realización: 1951-1954

Bibliografía: Municipio de Sao Paulo, Administración del Parque Ibirapuera, Lemes de Oliveira, Castilho Barone, Fundación Oscar Niemeyer, Centro Niemeyer

- Área de intervención
- Hitos (naturales y construidos)



35. Ubicación



36. Emplazamiento

Fue concebido como un espacio moderno, destinado al ocio y la cultura de los habitantes de la ciudad.

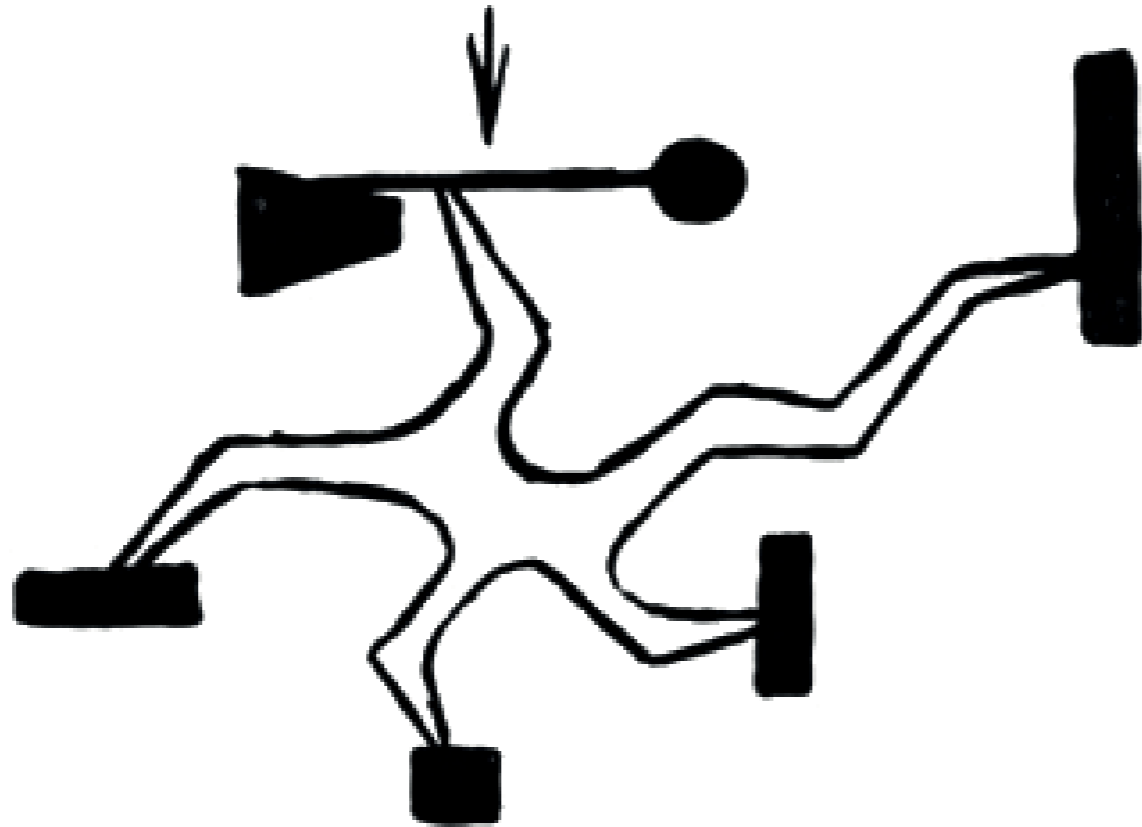
Los primeros estudios de la zona (1952), presentaban un conjunto de grandes edificios conectados por una marquesina y rodeado por un lago de dimensiones extendidas.

La marquesina se conecta en cuatro puntos con diferentes edificios y en su centro se encuentra un restaurante.

El Parque marcó un momento en el desarrollo de la "arquitectura moderna brasileña," y representa una oportunidad para la recuperación del espacio público.

La conexión por medio de pérgolas o marquesinas, se convierte, a partir de entonces, en una estrategia compositiva básica para la resolución de programas medianos y grandes.

Aunque el principio de descomposición en partes menores sea realmente apropiado para grandes programas, el alejamiento excesivo entre componentes elimina la tensión resultante de la proximidad entre volúmenes diferentes y genera problemas en la relación entre el artefacto arquitectónico y su contexto.



37. Boceto, conexión entre edificaciones



38. Vista aérea Marquesina, parque de Ibirapuera

PASEO COPACABANA

Río de Janeiro, Brasil

Diseño: Roberto Burle Marx

Colaboradores: Haruyoshi Ono y Jose Tabacow.

Promotor: Municipio de Río de Janeiro

Área Aproximada: 59,000 m²

Realización: 1970

Bibliografía: Burle Marx y la construcción del paisaje moderno en Río de Janeiro. Julia Rey Peres.

- Área de intervención
- Hitos (naturales y construidos)



39. Ubicación



40. Emplazamiento

ANTES DE LA INTERVENCIÓN:

• En 1970, debido al aumento de la densidad poblacional de la ciudad, la Avenida Atlántica se convirtió en un lugar caótico, donde el vehículo fue tomándose el espacio peatonal

• Las vías que estaban actuando como barrera para el acceso a la playa.

ESTRATEGIAS:

• Recuperar el espacio desplazando al vehículo y ganando espacios peatonales. El peatón debía tener prioridad sobre el vehículo.

• La idea de un pavimento con un diseño dominante fue decisiva ya que su intervención estaría basada en el concepto de jardinería dura donde predominaría la pavimentación con un dibujo libre y abstracto.

• Establecer nuevas relaciones tales como la interacción entre individuo y naturaleza, el disfrute de una singular experiencia estética, etc.

MATERIALIZACIÓN:

• Los dibujos de la Avenida Atlántida son abstractos, no hay figuración. La única preocupación para relacionar aquellas formas con el mundo real fue el anclaje de las líneas que llegan a los edificios estableciendo vínculos formales con las características geométricas y constructivas de sus fachadas, tales como

escalones y puertas existentes.

• Los materiales utilizados en esta intervención estuvieron constituidos, entre otros, por mosaicos de piedra portuguesa lo que permitió a los paisajistas recuperar valores artesanales desaparecidos en las grandes ciudades.

• Al espacio urbano diseñado por Burle Marx, se han incluido algunos equipamientos, como quioscos, baños públicos, casilleros, puntos para refrescarse, para ejercitarse,



41. Copacabana década de los 50



42. Espacio peatonal y circulación vehicular

COMPLEJO ARQUITECTÓNICO DE PAMPULHA

Belo Horizonte, Brasil

Diseño: Arq. Oscar Niemeyer, Joaquim Cardoso, Roberto Burle Marx (Paisajismo)

Promotor: Universidad de Sao Paulo

Área Aproximada: 47,13 Km²

Realización: 1942-1944

Bibliografía: Gallego, Susana y Miguel Garcia, mi primera vez: Oscar Niemeyer Pampulha.

- Área de intervención
- Hitos (naturales y construidos)



43. Ubicación



44. Emplazamiento

Ubicado al norte de la ciudad de Belo Horizonte, creado para ser el polo de atracción turística y rodeado por un barrio de casas unifamiliares tenía un programa inusitado; casino, club náutico, casa hotel y la iglesia de San Francisco de Asís. La obra es proyectada por Niemeyer como un único conjunto, pero en el que se ve cada elemento como una forma independiente y autónoma.

Los edificios están pensados en estrecha relación con el entorno, que suministra el marco natural y la inspiración para los diseños y plantas

Desde cada una de las edificaciones se puede observar la totalidad del conjunto. A pesar de que cada edificación fue concebida como una forma independiente, todas ellas guardan una estrecha relación entre sí.

El casino es el primer edificio construido. Situado en un lugar privilegiado en la laguna, puede ser visto desde varios ángulos. Su composición está basada en un juego de contrastes entre volúmenes planos y curvos. La planta del casino se resuelve mediante la combinación de un bloque de planta circular con otro rectangular soportado por pilares de diferentes alturas en relación a la topografía del terreno. Los dos bloques se conectan mediante rampas rectas, permitiendo un fácil recorrido entre las distintas salas.



45. Complejo de Pampulha en construcción



46. Vista aérea de la iglesia de San Francisco de Asís y el lago de Pampulha

AVENIDA BEIRA MAR

Florianópolis, Brasil

Diseño: Cristiano Sampaio Raymundo

Promotor: Municipio de la Ciudad de Florianópolis

Área Aproximada: 2,15 Ha

Realización: 2010

Bibliografía: Pinto de Souza, Sampaio Raymundo

- Área de intervención
- Hitos (naturales y construidos)



47. Ubicación



48. Emplazamiento

ESTRATEGIAS:

- Añadir nuevos usos a la zona
- Se valoriza una de las mejores zonas de la ciudad, estimula su uso por la noche casi inexistente antes de la intervención.
- Rescata también su identidad histórica y propicia el encuentro de jóvenes y de la sociedad general.
- Se crea un ambiente atractivo para tráfico peatonal, prácticas deportivas y el ocio.

MATERIALIZACIÓN:

- Implantación de quioscos, cubiertas de contemplación del paisaje y barreras de protección en zonas de riesgo, pavimento adecuado para la práctica de deportes al aire libre, mobiliario y equipamiento para uso de la comunidad
- La relación del proyecto con los barrios de la ciudad fue clave para asegurar que las personas se apropien del espacio, para ello se implantó una ciclovía y las conexiones
« Para el proyecto de revitalización y mejora de la Avenida Beira Mar Norte, se utilizaron ejemplos de otros países, en donde se observó que un proyecto en línea con el mar es una buena salida para la recuperación de los espacios públicos y el patrimonio; y que también añade valor a la vecindad y las propiedades cercanas, de manera que la gente a adopte y conserve en la espacio urbano. »
Christiano Sampaio



49. Vista aérea Av. Beira Mar



50. Vista aérea Av. Beira Mar

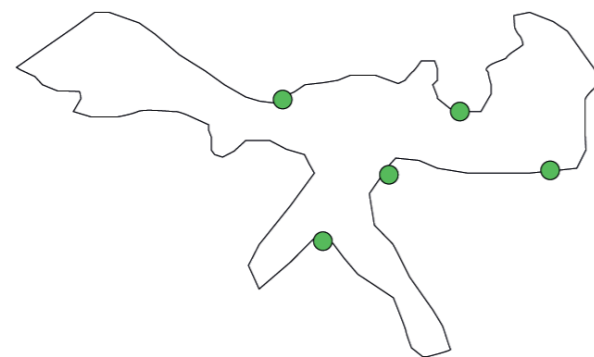
Después de analizar estos proyectos, es necesario hacer un recuento de algunas estrategias comunes entre ellos, y que serán de gran influencia al momento de desarrollar el anteproyecto para la rehabilitación de Chipipe:

Puntos de atracción o de gran concentración de personas:W

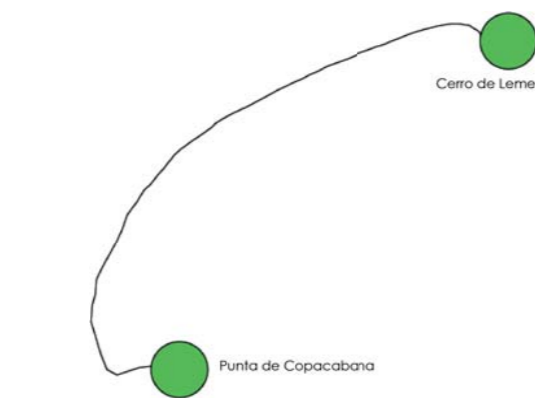
Los proyectos de borde van acompañados de intervenciones puntuales, se puede notar en el caso de Pampulha, donde los diferentes equipamientos (Iglesia, Yatch Club, Casa de Baile, el museo de arte de Pampulha) cierran un circuito, que genera movimiento continuo alrededor del lago(51).

De igual forma, en proyectos de borde con condiciones similares a las del caso de estudio, como la playa de Copacabana, el proyecto se encuentra claramente marcado por dos puntos o hitos de esta parte de la ciudad, La punta de Copacabana, donde se emplaza el Fuerte de Copacabana, y por el otro extremo el Cerro de Leme(52). Por su parte, el Fuerte de Copacabana funcional actualmente como un museo, equipamiento cultural que capta la atención de muchas personas, locales y turistas; mientras el cerro de Leme, debido a su topografía, lo convierte en un hito natural, además al pie de este se concentra gran cantidad de pescadores.

De esta forma, las intervenciones en los bordes dejan de ser tan solo un pavimento, y se convierten en elementos conectores de diferentes tipos de actividades, la presencia de estos hitos garantiza la continua circulación de personas, bicicletas, vehículos, etc, de un punto a otro.



51. Equipamientos al rededor del lago Pampulha



52. Esquema playa de Copacabana

Superioridad del peatón sobre el automóvil:

En proyectos como Spratt Bight, Copacabana, Benidorm, y Bieira Mar, es común la intención de resolver un problema entre los espacios otorgados a la circulación vehicular y los otorgados al peatón, debido a la inseguridad y riesgos que genera esta relación. La estrategia en estos proyectos es dejar espacios de circulación peatonal amplios, y claramente diferenciados, donde la movilidad de diferentes tipos (carros, bicicletas, peatonal, etc.) no interfieran entre sí (53).

Además, las áreas de circulación peatonal gozan de espacios amplios donde se pueden realizar diferentes actividades, ya sean de descanso, áreas de juegos, áreas de acondicionamiento físico, áreas de contemplación, etc., y estas están conectadas directamente con el paisaje y el frente de agua que se quiere potenciar.



53. Espacio público vs. espacio vehicular en Benidorm

Recuperación de espacios privatizados:

Estrategia que se ve plasmada especialmente en el caso de Bilbao, donde las orillas de los ríos, ocupadas por las industrias durante algunos años, y que debido a su abandono se convirtieron en espacios degradados, fueron rehabilitadas y transformadas en espacio público para el disfrute de toda la ciudad. De manera parecida, en el Malecón 2000 de Guayaquil, se utilizó una estrategia de proyecto que consistía en el uso compartido del espacio, entre instalaciones privadas y espacio público, específicamente en el caso del Club de la Unión. Esta medida menos radical es útil en casos en los que las instituciones ubicadas en el área a intervenir contribuyen para el desarrollo del área de estudio y de la ciudad en general, y resulta conveniente su presencia en el mismo.

Los frentes de agua son espacios que enriquecen la imagen de la ciudad, y que deben ser acondicionados para el disfrute de la ciudad. Desafortunadamente muchas veces son espacios ocupados por personas o instituciones privadas, por los beneficios económicos que estos pueden llegar a generar, por eso es importante destacar esta estrategia de diseño, como un importante referente para intentar conseguir que la ciudad sea el único, o el mayor beneficiario del proyecto de rehabilitación del malecón de Chipipe.

Constituir el borde como un elemento generador de ciudad.

En el caso de la intervención en la Av. Bieira Mar, en Florianopolis, se incluyeron nuevos usos al borde, con la intención de que las personas empiecen a utilizarlo, esta estrategia concuerda con la teoría propuesta por Lynch, en la que el borde deja de ser un elemento de límite, y que al ser utilizado trae consigo un sin número de actividades que van influyen en el resto de sectores de la ciudad.

Este fue también uno de los objetivos de la intervención en el Malecón Simon Bolivar (Malecón 2000), ya que al encontrarse este espacio público en un estado de degradación evidente, influenciaba directa y negativamente al sector del centro histórico de Guayaquil, ocasionando el abandono y depreciación de la zona. Es por esto que la recuperación de este elemento de borde, fue planteado como una herramienta para la recuperación de esta sector de la ciudad.

Es importante resaltar la influencia que puede tener este tipo de proyectos en la ciudad en general, y es necesario considerar este aspecto para el caso de estudio de este trabajo, de esta manera la intervención no se ve concluida con un diseño de malecón, sino que buscará que la propuesta inflencie de

tal manera que todos los sectores del barrio de Chipipe sean participes de la rehabilitación urbana que tendrá como punto de partida el borde natural que conformado entre la ciudad y la playa.

Estas estrategias, y los conceptos obtenidos de la investigación teórica realizada en este capítulo, conformarán las bases de las decisiones de proyecto que se tomarán en las etapas posteriores, adaptándose evidentemente a las condiciones del área de estudio, las cuales deberán ser analizadas en diversos aspectos, como la historia, la evolución y los actores que participan en la configuración de la misma.

2

CHIPIPE COMO CASO DE ESTUDIO DIAGNÓSTICO HISTÓRICO

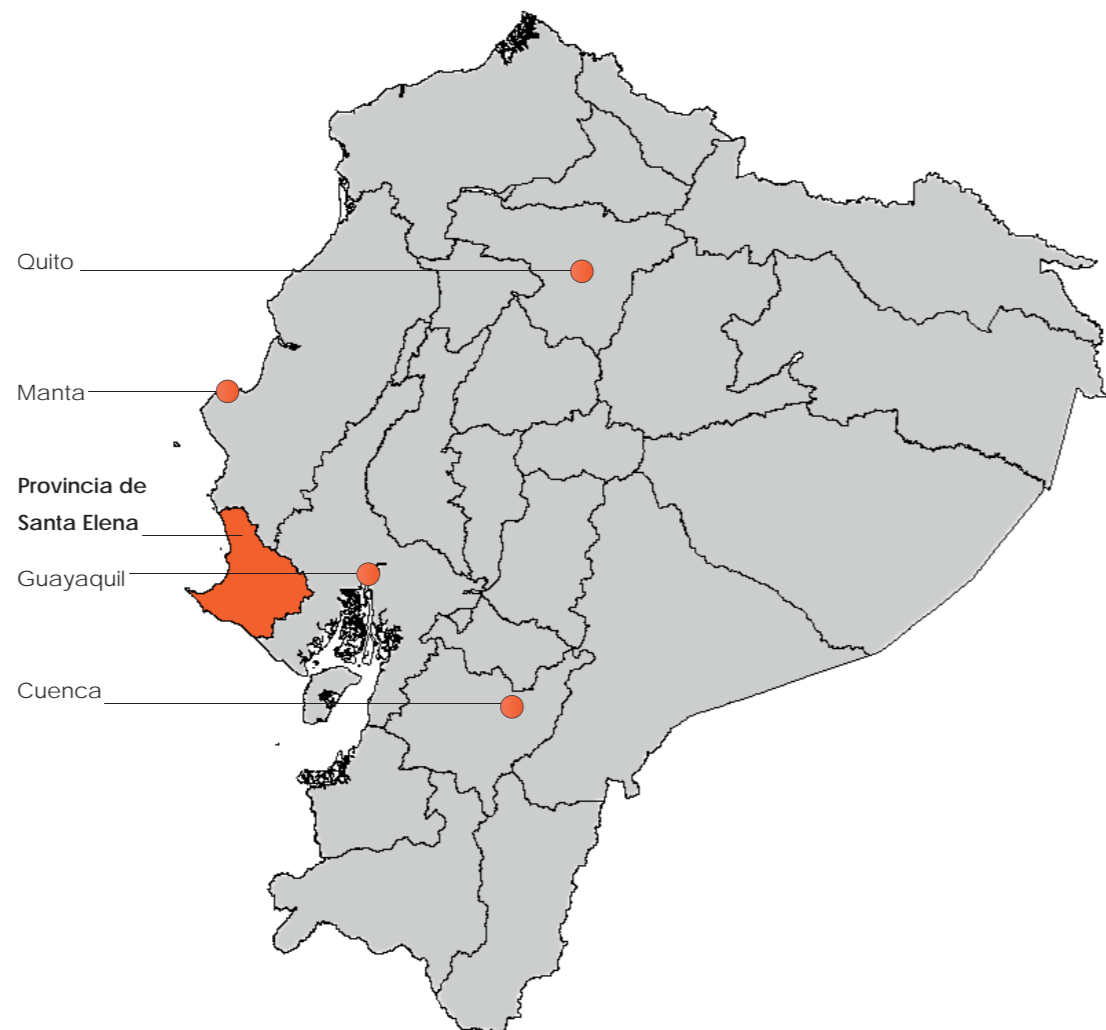
En el capítulo que se presenta a continuación, se realiza una recopilación de información de diferentes fuentes bibliográficas, las cuales ayudan a comprender el desarrollo y la evolución de la ciudad desde sus inicios hasta la actualidad, haciendo énfasis en las principales zonas que están vinculadas con el área de estudio; para así tener como resultado una delimitación apropiada del área sobre la que se actuará en las etapas posteriores del trabajo.

2.1 REFERENTES HISTÓRICOS Y EVOLUCIÓN DEL ESPACIO

“La Salinas del gran desarrollo urbanístico y de la dinámica convocatoria y concentración turística de hoy es el producto de ese proceso que se inició en ese pasado lejano” Willington Paredes.

El desarrollo del actual malecón Chipipe no es aislado a su territorio geográfico, es parte de un espacio mayor que parte de la provincia de Santa Elena, la conurbación de las ciudades de Santa Elena, La Libertad y Salinas y el barrio de Chipipe. Para ello es importante mostrar la desarticulación de este territorio dentro de los anteriores citados y a partir de ello, proceder al estudio específico del mismo.

El Malecón de Chipipe ha tenido que ser estudiado a partir de referentes históricos que muestran el proceso de avance social, cultural, económico, político, entre otros, que se han dado en el pasado hasta su composición presente. Bajo este contexto se permitirá entender los cambios y razones que permiten a la ciudad de Salinas ser hoy un polo de crecimiento urbano y económico en la provincia de Santa Elena, además de entender la situación del barrio de Chipipe como una sección importante de la ciudad y para fines del presente trabajo, el área a estudiar en especial.



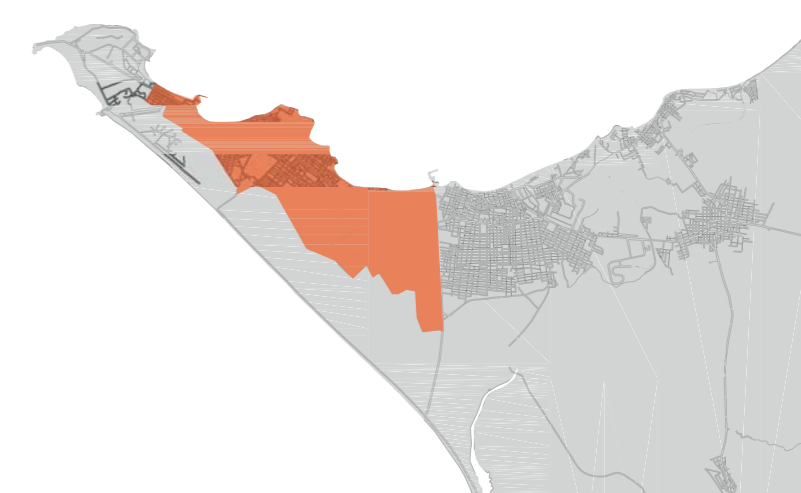
01. Ubicación de la provincia de Santa Elena respecto al Ecuador

espacio ampliado

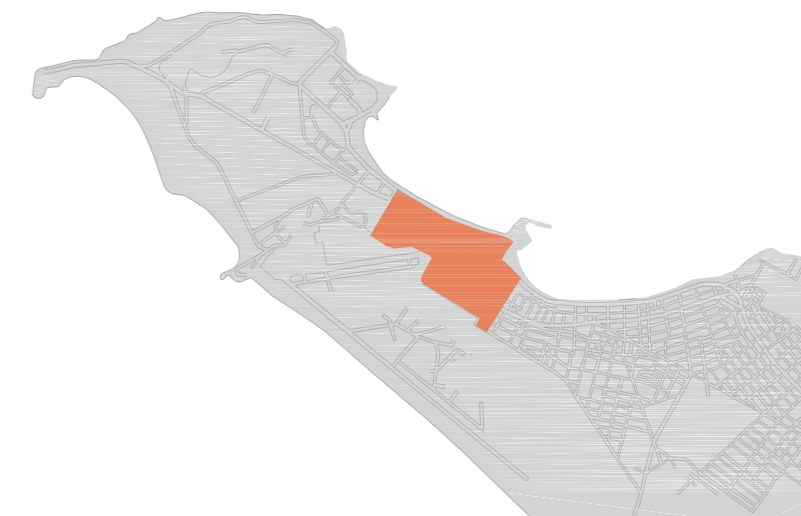
La ubicación del área a estudiar se enmarca después de conocer la ubicación de la provincia de Santa Elena respecto al resto del país (01), la ubicación de la conurbación de las ciudades de Santa Elena, La Libertad y Salinas respecto a la provincia (02), la ubicación de la ciudad de Salinas dentro de esta conurbación (03) y por último la ubicación del barrio de Chipipe dentro de la ciudad (04).



02. Conurbación Santa Elena, La Libertad y Salinas



03. Ciudad de Salinas



04. Barrio Chipipe

PRIMEROS ASENTAMIENTOS - 1526: PUEBLOS Y CULTURAS ORIGINARIAS

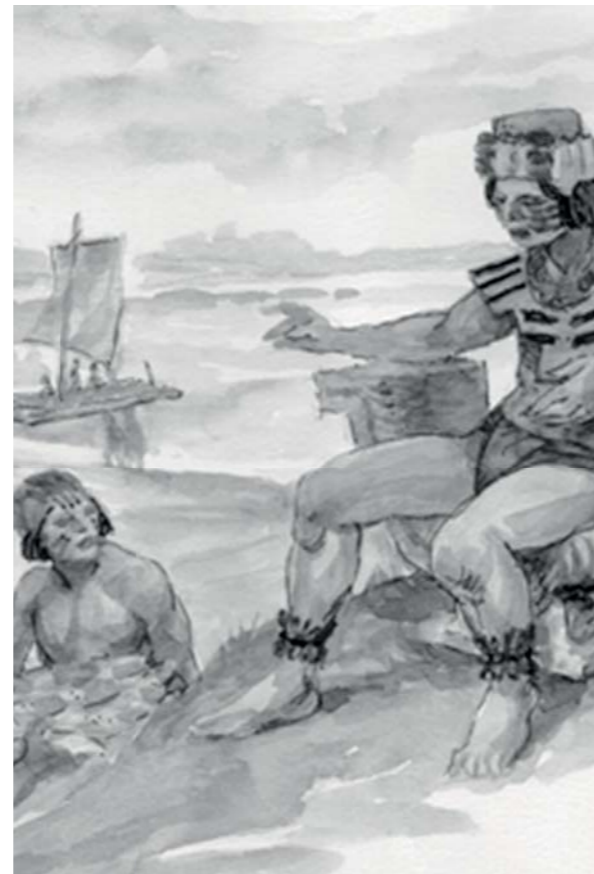
La historia de la ciudad de Salinas tiene una historia de más de 12.000 años aproximadamente, iniciándose con de la cultura Las Vegas. Para efectos de entender la evolución del espacio público se ha realizado una reconstrucción hipotética a raíz de las etapas de desarrollo de la ciudad, la reconstrucción responde a los contenidos explicados en las etapas que se encuentran acentuados.

La Punta y la Península de Santa Elena, es el lugar geográfico donde se asentaron las más antiguas culturas del Ecuador pre cerámico, al igual que donde se han encontrado los vestigios de la cerámica más antigua de América. En un primer momento los pueblos que se asentaron en la punta de Salinas, tuvieron como base de su economía la caza-pesca-recolección. Luego, al desarrollar y perfeccionar sus fuerzas productivas y al adquirir un mejor acervo cultural, **conocieron y expandieron la agricultura**; primero incipiente y luego como base socioeconómica de ellas hasta lograr el excedente y comercializarlo (05). Combinando diversas actividades productivas lograron crear y desarrollar sociedades agro alfareras, de excedente económico y de estratificación social. Y, finalmente, dieron lugar a la constitución de sociedades mercantiles con vínculos amplios hacia el exterior a través del mar (Paredes, 2004).

Del desarrollo inicial, surge una actividad mercantil primitiva, primero de cortas y luego de grandes distancias, especialmente por mar. Este periodo histórico corresponde a lo que se conoce como cultura Valdivia, Machalilla, Chorrera y los Mantños-Huancavilcas. **La comunidad agrícola de aldea es la base de este tipo de sociedades.** Exploran probablemente el primer uso de la breca (hidrocarburos) en la historia del Ecuador. Hay ejemplos de **construcciones y organización espacial urbana y demográfica que evidencian relaciones comunitarias más complejas.** Uno de ellos es el caso del Centro Ceremonial de Real Alto (3500 AC) que muestra relaciones sociales entre comunidades agrícolas de aldea y un centro de poder o de dominio ideológico y político (Paredes, 2004).

De acuerdo a la Fundación Pedro Vicente Maldonado, existen prospecciones arqueológicas que revelan una densidad de siete sitios por kilómetro cuadrado en amplias áreas de la península (Maldonado, Fundación Pedro Vicente, 1987), esto ha llevado a la sociedad de Salinas y Santa Elena plantearse la necesidad de desarrollar actividades culturales que despierten el interés y el conocimiento del valioso pasado peninsular. La misma fundación plantea la construcción de un gran Museo Regional Peninsular por citar un ejemplo, pero esta aspiración podría ser parte de una

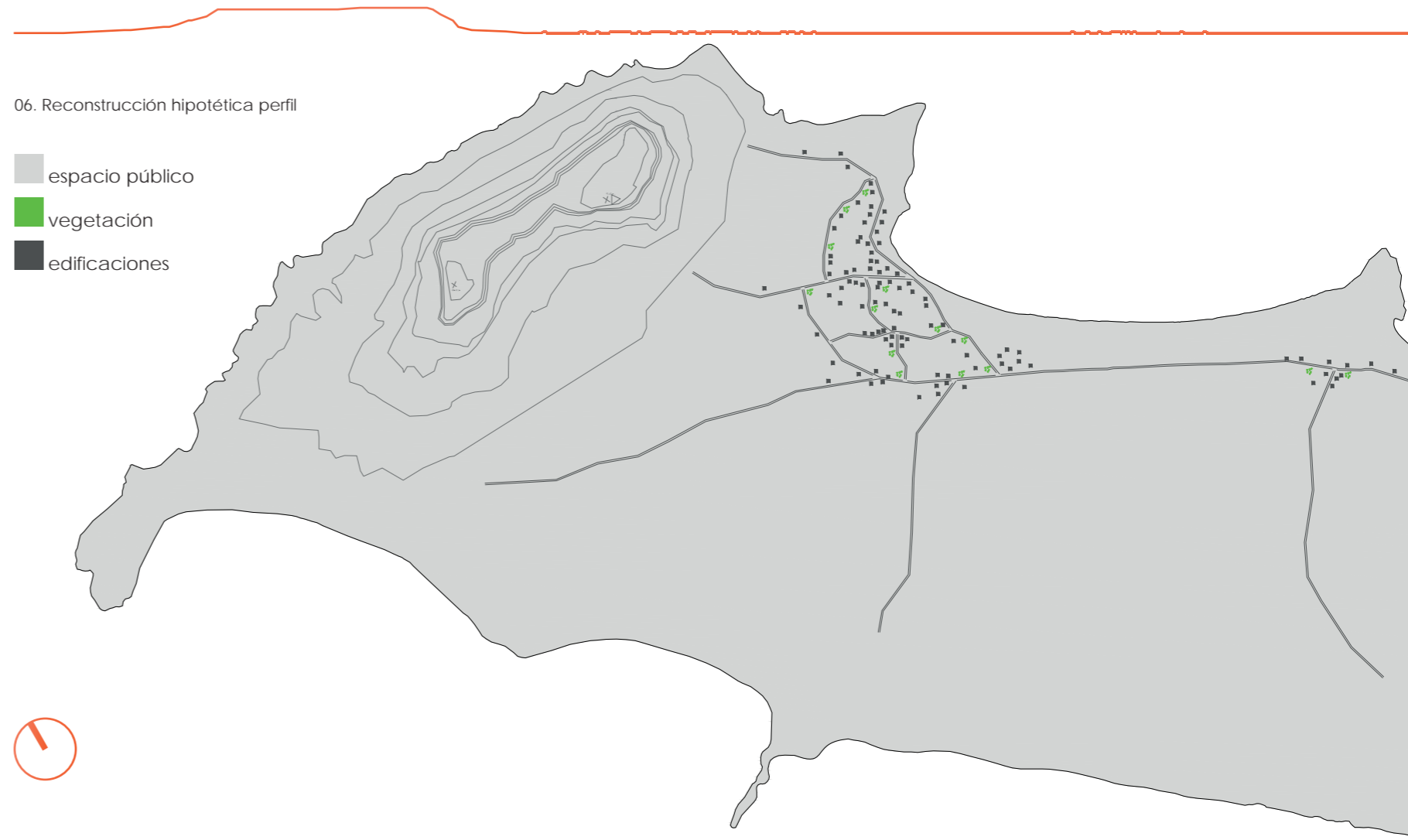
red de proyectos direccionados hacia la cultura en diferentes puntos de la península, las mismas que servirían para uso de los habitantes locales como turistas.



05. Ilustración cultura Huancavilca y un galeón español

06. Reconstrucción hipotética perfil

- espacio público
- vegetación
- edificaciones



07. Reconstrucción hipotética planta

1526 - 1821: ETAPA COLONIAL Y ORIGEN DEL NOMBRE SALINAS

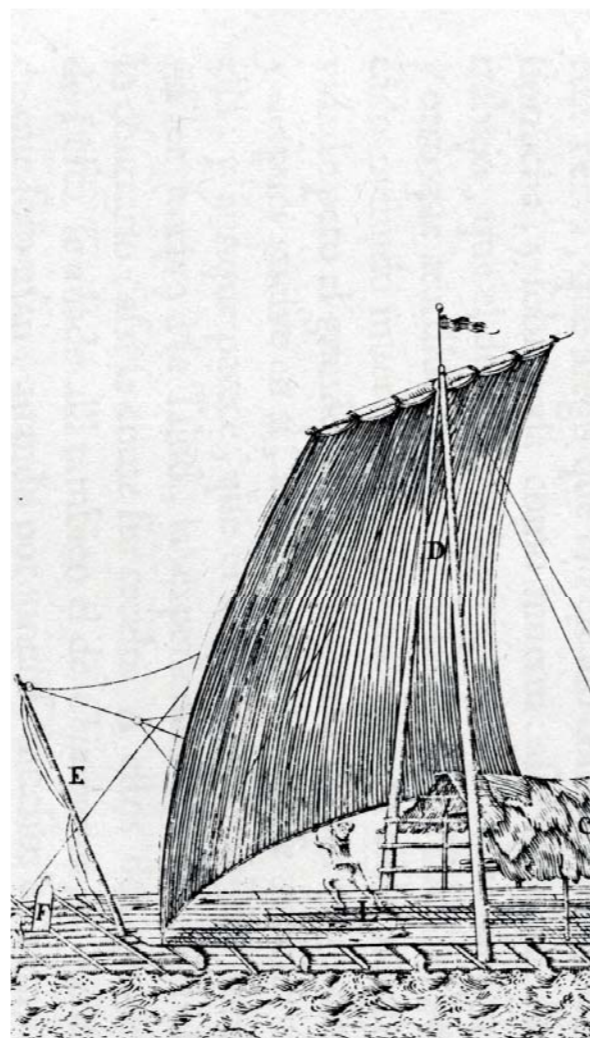
En 1526 el explorador español Bartolomé Ruiz dividió por primera vez las costas del Pacífico de lo que hoy es Ecuador y el 18 de agosto de 1527, día de Santa Elena según el calendario católico, se cree que Francisco Pizarro dividió la península o tierra de "Sumpa" como era conocida por sus habitantes originales, nombrándola con su actual denominación Península de Santa Elena (Paredes, 2004).

El nombre actual de la ciudad hace referencia a la historia de la extracción de la sal de las minas y de los pozos de la zona. Los mismos ya eran explotados por los aborígenes y pueblos punteños precolombinos. La ciudad de Salinas ha tenido cuatro denominaciones importantes en su historia, ellas son: la Punta de Santa Elena, Colonchillo, Salinas y Costa Azul de Salinas (Paredes, 2004), el nombre de la Ensenada de Chipipe y su barrio no han podido ser esclarecidos en las fuentes bibliográficas consultadas.

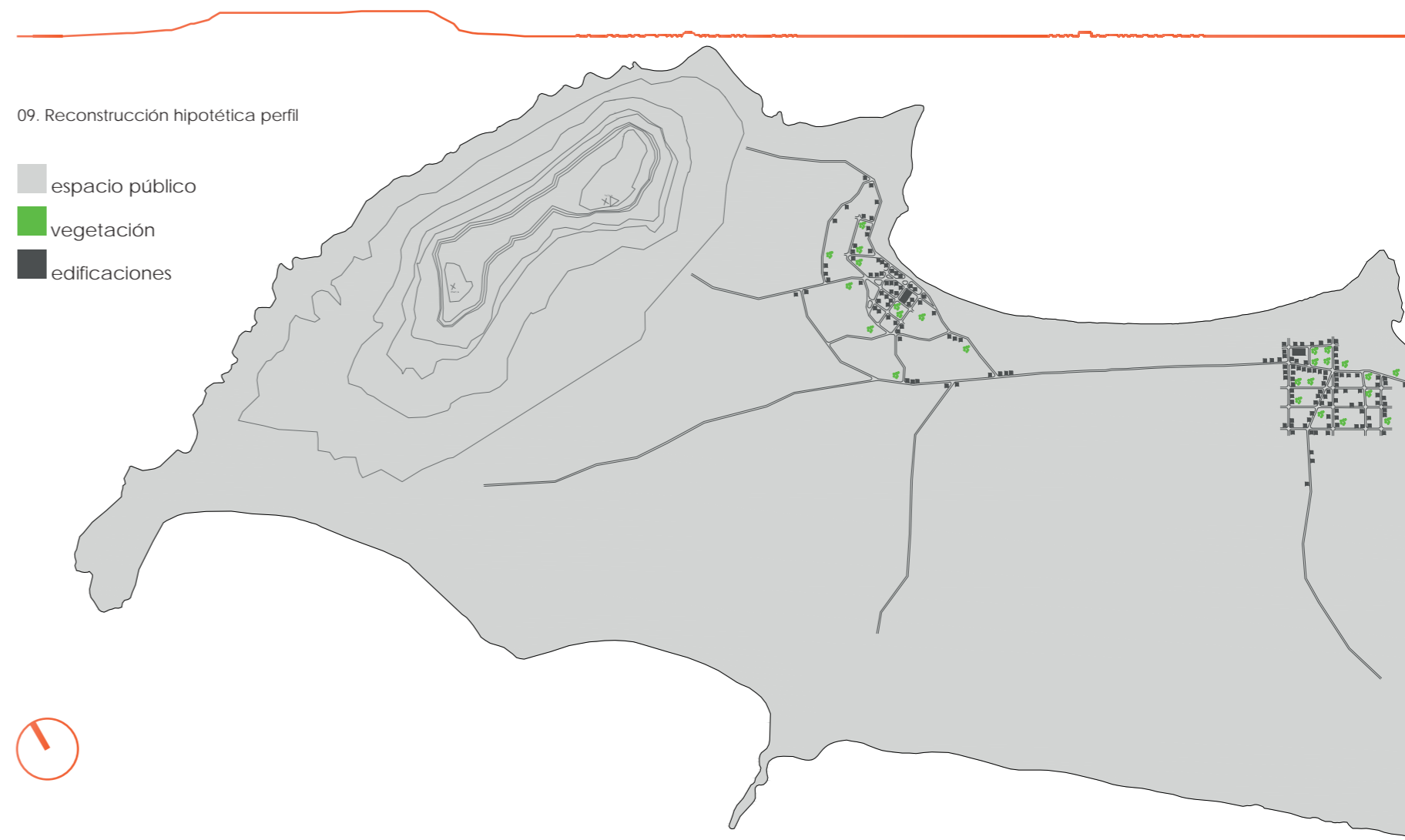
Con la llegada de los españoles, en la Punta y la península de Santa Elena, se produce una situación particular, pues en ella no existía gran cantidad de minerales preciados como el oro o la plata, ni circulaban abundantes cantidades de objetos elaborados en estos metales, que hubieran interesado un asentamiento destacado. Por tal razón los españoles buscan otros recursos que

les puedan ser útiles para explotar, esto supone el comercio de la sal (Paredes, 2004).

En el periodo colonial las relaciones y circuitos mercantiles preexistentes, sobre todo los usados para el **comercio marítimo**, sirvieron de referencia y fueron ampliamente utilizados. Esto es visible en el comercio de la sal y el copé - especie de brea, extraído de pozos en toda la península -, además de la función portuaria de la Punta de Santa Elena (Paredes, 2004). Los oficiales reales de la Corona española Jorge Juan y Antonio de Ulloa, a mediados del siglo XVIII expresan: **"El puerto de la Punta es tan abundante en salinas que él solo provee de sal a toda la provincia de Quito y jurisdicción de Guayaquil"** (Paredes, 2004). (08)



08. Ilustración balsa Huancavilca. Antonio y Jorge Juan de Ulloa



09. Reconstrucción hipotética perfil

- espacio público
- vegetación
- edificaciones



10. Reconstrucción hipotética planta

1822 – 1899: ETAPA REPUBLICANA

El siglo XIX estuvo marcado por eventos y procesos históricos importantes, como: En el periodo 1820-1822, el ascenso de la lucha independentista y su desenlace, en 1827, el **bloqueo del Golfo de Guayaquil - y sus costas cercanas** – (11) por las tropas peruanas, que finalmente fueron desalojadas por el ejército gran colombiano, en 1842, la presencia e incidencia devastadora de la epidemia de fiebre amarilla en la ciudad de Guayaquil, esta realidad determinará un **fuerte flujo de población hacia la península** huyendo de la epidemia (Paredes, 2004).

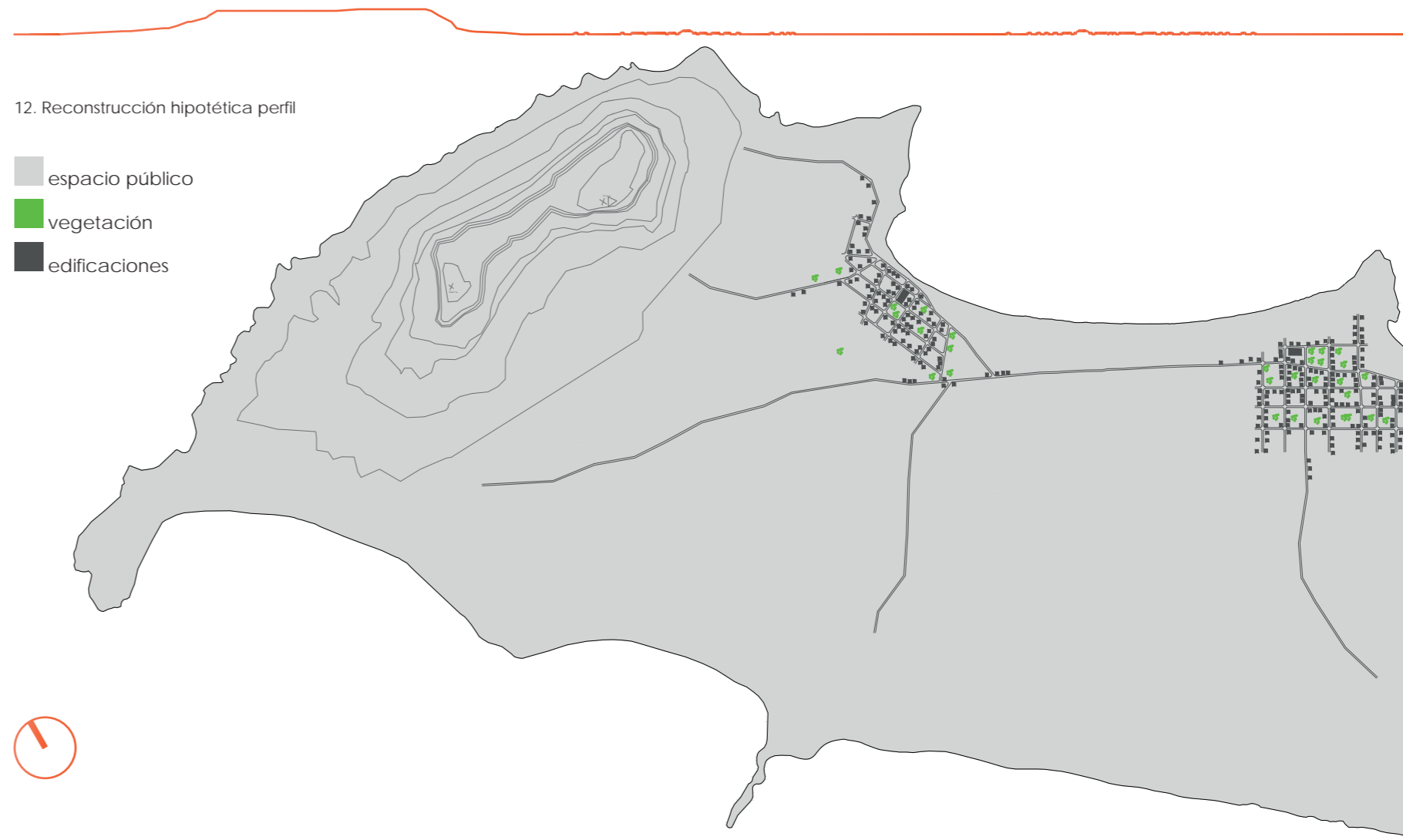
Otro aspecto que está presente en el desarrollo punteño y peninsular, de este siglo, es la presencia de inversionistas y exploradores de los terrenos peninsulares para establecer negocios de la extracción petrolera. Finalmente la elevación y dinamismo en este siglo está marcada por la mirada en la **importancia marítima y portuaria que se ve en Salinas**, para que sirva como **puerto marítimo complementario del de Guayaquil** (Paredes, 2004).

Para fines de este siglo toda la economía peninsular entra en un proceso de reordenamiento, nuevas actividades económicas aparecen, y algunas tradicionales entran en crisis. La extracción y comercialización petrolera y de la sal son los aspectos básicos de su socioeconomía. Además en este

periodo es cuando, por primera vez, se habla del **turismo para Salinas, lo cual supone el inicio del desarrollo urbanístico de Salinas** (Paredes, 2004).



11. Ilustración Corregimiento de Guayaquil. Antonio y Jorge Juan de Ulloa



12. Reconstrucción hipotética planta

1900 - 1935: EMPODERAMIENTO GEOPOLÍTICO, CREACIÓN Y DESPEGUE DE LA CIUDAD BALNEARIO MODERNA

El siglo XX se inicia en Ecuador la necesidad de asumir y avanzar hacia la modernización que trajo e inició la revolución de Eloy Alfaro en 1895. Se abrió un período en donde nuevos proyectos surgieron, Salinas se abre a nuevas realidades, junto con empresarios, en su mayoría guayaquileños, que avizoran su **futuro turístico**. En lapso de 37 años el pueblo de Salinas pasa de ser recinto a cantón (Paredes, 2004).

Este ascenso –geopolítico- se dio bajo un proyecto turístico, comercial y productivo que estimuló su ascenso urbano. Se definió una línea diferente a la influencia petrolera que actuó sobre otros pueblos peninsulares (14). El triángulo de actividades socioeconómicas –**producción salinera, pesca artesanal y turismo**- es la base y el eje de desarrollo, del progreso y la modernización de Salinas en el siglo XX (Paredes, 2004).

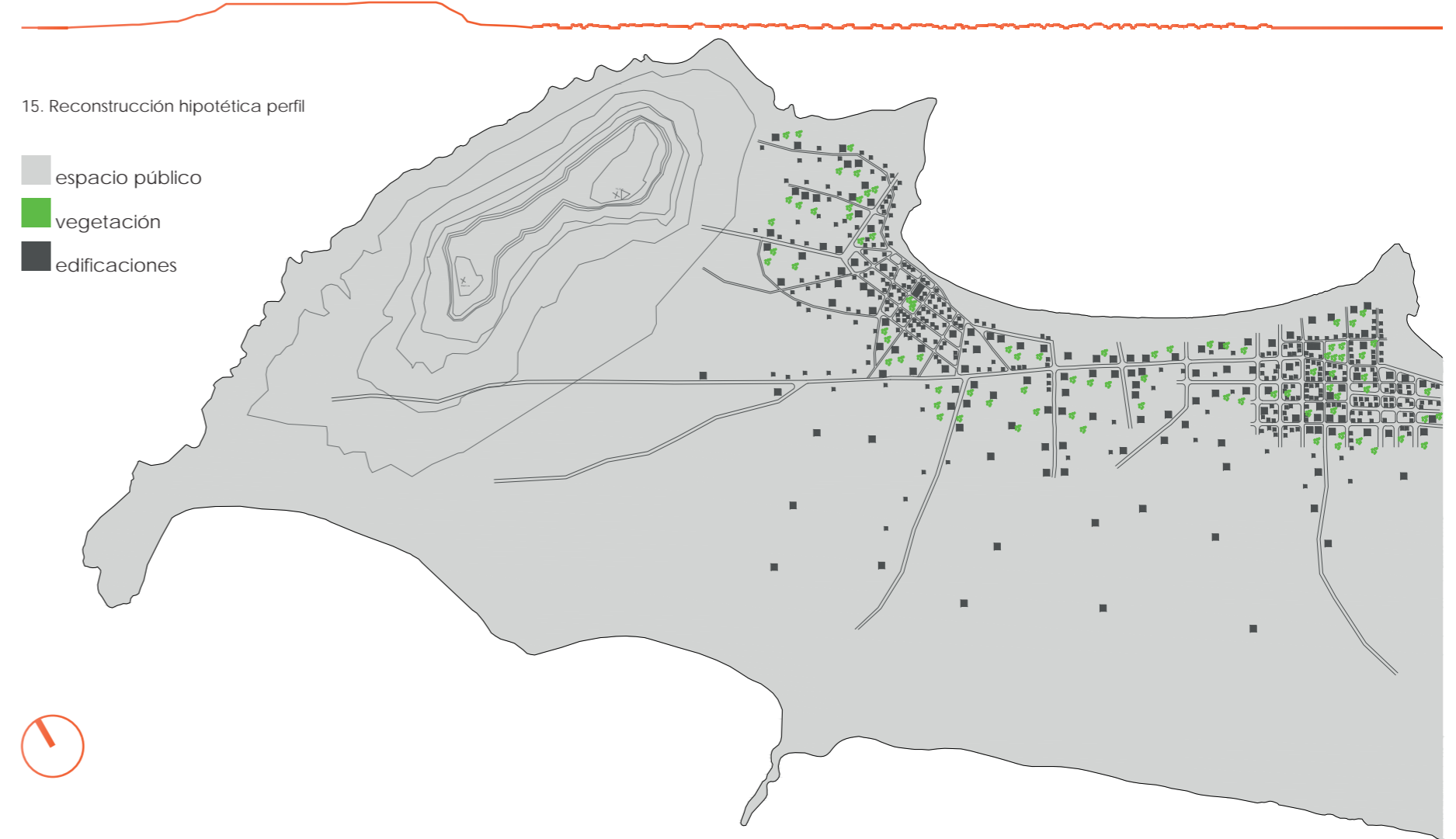
Entre 1903 y 1927 se constituyen tres proyectos para Salinas: el proyecto de transporte ferroviario Guayaquil-Salinas, la constitución de la Sociedad “Progreso de Salinas” (1927) y el ascenso hotelero-salinero-pesquero. Como evidencias del crecimiento en Salinas, las actas del cabildo desde 1908 hacia adelante, señalan sucesivas y crecientes solicitudes y peticiones de adjudicación de terrenos para construcción de viviendas en Salinas,

la Ensenada y Chipipe. Esto evidencia que Salinas es el **polo dinámico y desarrollo urbano peninsular** (Paredes, 2004).

Entre los meses de mayo-julio de 1928, en Chipipe, se crea la “Sociedad Progreso de Salina” como una sociedad empresarial de capitales para el desarrollo y urbanización de la ciudad por la vía del turismo para lo cual se hace imprescindible extender, hacer crecer y mejorar la infraestructura turística (Paredes, 2004).. En esta época, Chipipe, era uno de los barrios con más potencial de desarrollo, Ismael Pérez Pazmiño, propietario del diario El Universo y quien tenía una extensa propiedad en la zona, lo calificaba como **“el barrio progresista del balneario de Salinas...”** (Paredes, 2004).



14. Puerto de La Libertad inicios del siglo XX



15. Reconstrucción hipotética perfil

- espacio público
- vegetación
- edificaciones



16. Reconstrucción hipotética planta

1936 - 1949: ASCENSO TURÍSTICO, DESARROLLO SOCIOECONÓMICO Y POLÍTICO

La llegada del ferrocarril, en 1936, inicia un proceso de mayor expansión sociourbana de la localidad y un mayor desarrollo turístico (Paredes, 2004).

El hecho de que Salinas esté servida por teléfono, telégrafos y varios medios de transporte dice que esta **ciudad-balneario es el punto más desarrollado de la península (17)**. A fines de los años treinta, la compañía de aviación SEDTA tenía itinerarios a Guayaquil, Quito y otras ciudades. Siendo Salinas el único balneario con este tipo de servicio aéreo (Paredes, 2004).

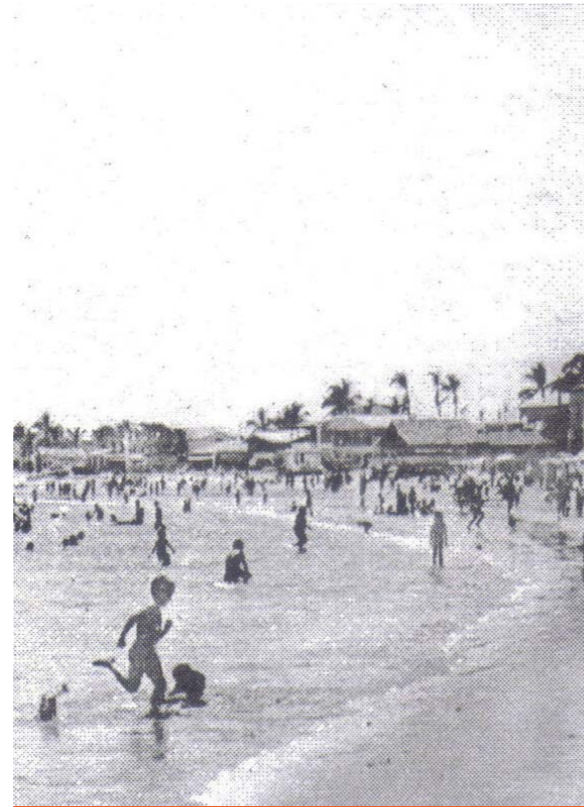
Para 1940 Salinas tiene un activo comercio, estimulado por el desarrollo turístico pero también por el crecimiento urbano y demográfico que va adquiriendo. Se crean los primeros clubes y organizaciones para las elites de Guayaquil. **Se crea el Yatch Golf & Tenis Club en el barrio de Chipipe**. El municipio entra en una actividad intensa de promoción urbana incitando y facilitando la adquisición de terrenos municipales (Paredes, 2004).

En 1942, la ocupación militar norteamericana de la Ensenada de Chipipe obligó al pueblo de pescadores, ubicado en la Puntilla de Santa Elena, a desalojar sus tierras y hogares. De ahí en adelante la sociedad civil de Salinas perdió parte de su territorio que fue enajenada a una potencia ex-

tranjera y luego utilizada por el ejército nacional. El objetivo del gobierno de los Estados Unidos era proteger la zona estratégica del canal de Panamá y tener una base militar para vigilar buena parte del Pacífico Sur y evitar cualquier intento de invasión de las potencias del eje en la Segunda Guerra Mundial (Paredes, 2004).

Dado que se trató de un cambio brusco, existió y existe un pensamiento entre la población del lugar de que la zona fue ilegalmente enajenada a sus habitantes originales, prueba de ello son los siguientes testimonios “La Ensenada (de Chipipe), era un pueblito de pescadores, era una rada mansa y bella, muy linda, como aún se la puede ver (...), allí recolaban los barcos de pesca, los bongos; había muchas casitas de caña y techo de paja, y redes extendidas en la playa, todo resultaba pintoresco y propio nuestro” testimonio de un habitante original del lugar. Otro importante testimonio de un reconocido empresario guayaquileño, Guillermo de Rubira, que pasaba largas temporadas en Salinas dice “La Ensenada para la segunda guerra mundial fue cedida, con Puntilla, Chocolatera, cerro y faro, a Estados Unidos por 99 años y para base militar, que estos abandonaron al final de la guerra, y que pasó junto con varias villas y terrenos particulares, a poder de nuestros militares que se apropiaron, sin acuerdo alguno con

el Municipio, impidiendo así el desarrollo urbano del primer balneario del Ecuador” (Paredes, 2004).



17. Turismo en Salinas, década 1950



18. Reconstrucción hipotética perfil

19. Reconstrucción hipotética planta

1950 - 1979: CONSOLIDACIÓN DEL PROYECTO TURÍSTICO - MERCANTIL

Este periodo es el momento de mayor desarrollo socioeconómico local, se mejora la infraestructura hotelera, se incrementa su desarrollo urbano. Para los años cincuenta Salinas tenía medios de transporte aéreo, marítimo, terrestre y ferroviario que la unían con el resto del país e incluso internacionalmente. El turismo interno se incrementó y se institucionalizó la llamada temporada playera o temporada alta, cuando en los cuatro primeros meses del año la ciudad se ve copada por un intenso flujo de turistas que estimulan un crecimiento urbano y activan el micro comercio local (Paredes, 2004).

El transporte se modernizó con la presencia de un creciente uso de carros y buses, y el mejoramiento de las carreteras, favoreciendo el traslado de los turistas. La afluencia turística de Guayaquil hacia Salinas comienza a **generar saturación a lo largo de los malecones y playas principales**. A partir de los años sesenta las villas tradicionales son reemplazadas por edificios altos. En 1967 se inicia la construcción de la "Torre Blanca", frente al Salinas Yatch Club, edificación de 10 pisos de altura, considerado el primer edificio en altura de la ciudad (Paredes, 2004).

Entre 1970-80 continúa el desarrollo económico, turístico, sociourbano y mercantil de Salinas. Los beneficios del boom petrolero generan un gran

movimiento inmobiliario de inversionistas guayaquileños (Paredes, 2004).

Para estimular el desarrollo urbano, y su articulación con los intereses privados, se buscó la reconstrucción de una ciudad moderna, teniendo como **eje la atracción turística**. En 1964 la municipalidad encargó al arquitecto chileno Alamiro González un **Plan Regulador** (20) que buscó resolver el desequilibrio que se evidenciaba entre el crecimiento y desarrollo dinámico del sector privado con los trabajos públicos cada vez más lentos e inconsistentes (Paredes, 2004).



20. Presentación del proyecto plan regulador de Salinas, Arq. Alamiro González



21. Reconstrucción hipotética perfil

- espacio público
- vegetación
- edificaciones
- espacio restringido



22. Reconstrucción hipotética planta

1980 - 2014: CONTINUIDAD Y ACTUALIDAD

En 1983 el estado ecuatoriano a través de sus instituciones dedicadas a la promoción del turismo asignan la categoría de atractivo turístico internacional a las playas de Salinas Norte (Chipiye) y Salinas Sur, siendo de esta manera, las únicas playas con esta consideración en la actual provincia de Santa Elena (Maldonado, Fundación Pedro Vicente, 1987).

Esta consolidación en el **desarrollo turístico** vendrá afianzándose con la construcción de la autopista Guayaquil - Salinas y la ruta del Sol (actual ruta del Spondylus) que parte de Salinas y se dirige hacia el Norte bordeando la mayoría de playas ecuatorianas. Otros medios de transporte y comunicación explotados son el aéreo con la inauguración de la Terminal Aérea de Salinas en 1998 (Paredes, 2004) que actualmente se encuentra remodelada completamente.

A partir del año 2000, Salinas busca el asesoramiento de la Escuela Politécnica del Litoral - ESPOL - para tener un "Plan Estratégico de Desarrollo Urbano Cantonal de Salinas". Para impulsar este plan en el desarrollo turístico, se buscó sin éxito, construir el primer "Parque Ecológico" de la ciudad para uso y distracción de turistas y peninsulares, ubicado junto al Yatch Club en la playa de Salinas (Paredes, 2004).

La ciudad llega nuevamente a una etapa de empuje económico con el desarrollo inmobiliario de construcción de edificios y planes habitacionales de segunda residencia, en el 2003, el diario Expreso reseña que la ciudad de Salinas es quien lleva la batuta del desarrollo en la Costa del país. Según el mismo diario, el Municipio costeño, revitalizado por el sector inmobiliario, aspira a dejar atrás su pasado de destino turístico estacional (Paredes, 2004). La misma reseña dice: "El ayuntamiento de Salinas tiene claro que para consolidarse como ciudad debe apostar por políticas que favorezcan la llegada de habitantes que no conciben la localidad como un destino estacional" (Paredes, 2004).

Actualmente el debate en torno a Salinas y su actividad económica principal gira en torno a cambiar el unidireccionamiento del turismo de playa y con descuido en otro tipo de actividades. Esta sobrecarga del mismo tipo de turismo genera una sobreconcentración humana en determinados sectores y crea espacios sobreocupados y otros de baja densidad. Esta asimetría denota un sesgo de la actividad turística cuyos costos finalmente los paga la población a través de la atención que el Municipio debe dar a esa excesiva concentración turística y hotelera que solo ocupa los espacios en un pequeño espacio del año (Paredes, 2004).

Otros acontecimientos a destacar serían los fenómenos de El Niño, que causan severos efectos negativos para el medio ambiente, la infraestructura y la socioeconomía, los más violentos fueron los de 1982-83, 1986-87 y 1997-98, afectando severamente la infraestructura física especialmente la red vial y la zona de la playa. La reconstrucción del Malecón que fue seriamente afectada por los efectos del fenómeno El Niño de 1982-1983, recién se emprendió en 1987 (Paredes, 2004).

En 1992, la Escuela Naval del Ecuador decidió trasladarse a la base naval de Salinas (Paredes, 2004). En el 2008 el Ministerio del Ambiente junto con el Ministerio de Defensa, reconociendo la importancia ambiental de la Puntilla de Santa Elena, crearon la Reserva de Producción Faunística Marino Costera Puntilla de Santa Elena -REMACOPSE-, con el propósito de conservar los ecosistemas existentes y potenciar un desarrollo armónico del área, con una visión de largo plazo para el beneficio de sus habitantes y de la comunidad en general. A partir de este suceso las zonas con potencial turístico dentro de las Reservas Militares son abiertas, parcialmente, por primera vez al público desde la década de los años cuarenta. (25-34)



23. Reconstrucción hipotética perfil

- espacio público
- vegetación
- edificaciones
- espacio restringido.



24. Reconstrucción hipotética planta



25. Vista aérea Ensenada de Salinas y Chipipe en temporada alta



26. Edificaciones barrio San Lorenzo, Salinas



27. Vista aérea barrio San Lorenzo, Salinas Yatch Club y barrio Chipipe



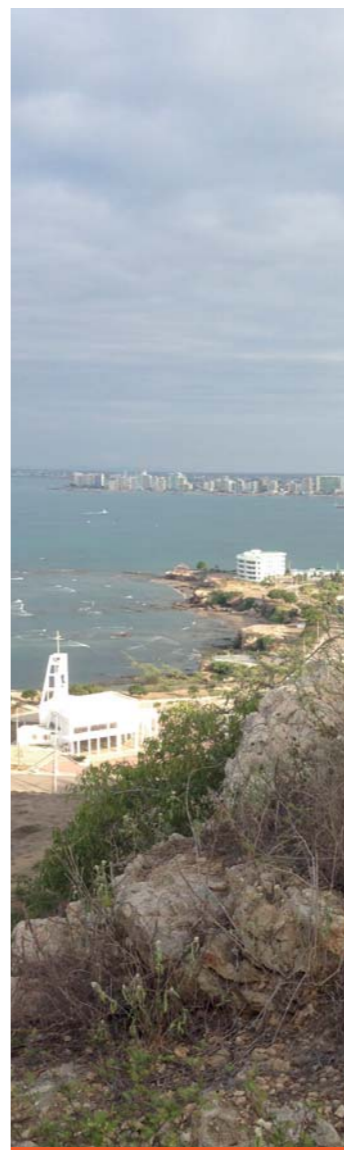
28. Vista Ensenada de Salinas



29. Vista aérea playas de Salinas y San Lorenzo



30. Muelle base naval y barrio Chipipe



31. Cerro Salinas, base naval y ensenada de Salinas



32. Playa de Chipipe y Salinas Yatch Club



33. Cerro Salinas e instalaciones militares



34. Regata organizada por el Salinas Yatch Club en la ensenada de Chipipe

2.2 ACTORES

El área de trabajo está conformada por diferentes actores, El barrio de Chipipe, el Salinas Yatch Club, la Reserva Militar Puntilla de Santa Elena y la Reserva Marino Costera Península de Santa Elena, los cuales condicionan los alcances de la intervención a realizarse en este proyecto de grado. Es por esto que a continuación se detallan las características más relevantes de los mismos.

ENSENADA Y BARRIO CHIPIPE

El barrio de Chipipe está asentado sobre la ensenada del mismo nombre (36), ubicada en la costa Norte de la península de Santa Elena en la ciudad de Salinas. La ensenada es una playa de arena fina y aguas mansas comprendida entre la Punta Mandinga en la zona de la Base Naval y la Punta Chipipe donde se halla ubicado el Yatch Club de Salinas (Hidalgo, 1979).

Su desarrollo empezó a partir del siglo XX cuando el pueblo La Ensenada, ubicado al pie del cerro Salinas, empieza su transformación de punto de embarco y desembarco de lanchas pesqueras a un destino turístico de familias guayaquileñas acaudaladas. El historiador Wellington Paredes describe la zona a inicios de siglo, "En la Ensenada de Chipipe había entre 200 y 300 pescadores,

además de los testimonios que hemos recogido se señala la existencia de 50 viviendas de las elites y clase media de Guayaquil" (281), esta transformación sería el inicio de la conformación urbana de la zona de Chipipe. En la década de 1920, en Chipipe empieza un avance vertiginoso en sus construcciones y desarrollo urbano e incluso turístico, con los primeros hoteles de Salinas establecidos en el barrio. Las décadas de 1930 y 1940 seguirían aportando progreso y adelantos, varios servicios y medios de transporte mejoran la calidad del barrio. Para 1940, se crea el Yatch Golf & Tennis Club en el barrio de Chipipe (Hidalgo, 1979).

El desarrollo de la Segunda Guerra Mundial resultó en la ocupación por tropas norteamericanas de una zona considerable de la puntilla de Santa Elena, incluyendo al pueblo La Ensenada que hasta ese entonces formaba parte de la zona de Chipipe. Tanto los consejos cantonales de 1942-43, como el gobierno ecuatoriano, resolvieron autorizar al gobierno de los Estados Unidos que instale una Base Aeronaval en Salinas con la finalidad de defender desde ese punto estratégico con motivo de la Segunda Guerra Mundial. Con este motivo se resuelve desalojar a los habitantes del sector y reubicarlos en el sitio denominado "Santa Rosa" (Hidalgo Delgado, 44) y a los dueños de predios y viviendas vacacionales en la zona de ocupación,

proceder a su expropiación sin recibir compensación a cambio.

La construcción de la autopista Guayaquil-Salinas y sucesivos periodos de bonanza económica en el país, en especial las décadas de 1970-80 y a partir del año 2000, traen consigo un mayor desarrollo urbano e inmobiliario en el barrio. La construcción de la "Torre Blanca", en 1967, marca el inicio de la construcción de edificios en altura en la zona del malecón (Paredes, 2004).

Por último vale destacar la continua reconstrucción y rehabilitación del malecón del barrio, considerado su espacio público más significativo, debido a diferentes episodios de desastres naturales en especial los fenómenos de El Niño de los años 1982-83, 1986-87 y 1997-98. De estas sucesivas actuaciones se ha despertado una conciencia creciente de mejorar la infraestructura turística de la ciudad. En el año 2000, el "Plan Estratégico de Desarrollo Urbano Cantonal de Salinas", define las consideraciones para que el Municipio pueda actuar sobre varias partes de la ciudad incluyendo los malecones de Chipipe, Salinas, etc. Con la ayuda de diferentes instituciones de enseñanza superior, ministerios y organismos privados se ha puesto énfasis en varios puntos a actuar aunque no se ha podido concretar varios de los mismos.



35. planta ubicación

36. El barrio de Chipipe es uno de los principales polos de crecimiento de la península de Santa Elena y de la costa ecuatoriana.



SALINAS YACHT CLUB

El club social privado está construido sobre lo que fue originalmente el área natural de la Punta Chipipe (38), accidente costero ubicado entre las ensenadas de Chipipe y Salinas. Conforme se fue expandiendo y consolidando, el lugar fue creciendo y tuvo una importante actuación ingenieril para ganar área al mar y formar el espigón, las marinas, y emplazar las instalaciones sociales del club. Este club oficialmente denominado Salinas Yacht, Golf & Tennis Club, surge en 1940 con la intención de formar un espacio social y deportivo, con su sede junto al mar, para fomentar los deportes náuticos (SYC, 2014).

Una vez fundado, el Gobierno Nacional, a cargo del Dr. José María Velasco Ibarra, donó 5820m² para la sede en el mismo sitio que actualmente ocupa el club y a su vez, el Municipio de Salinas, donó otros 850m² una vez aprobados los planos definitivos. La edificación finalizó en enero de 1942, fecha oficial de la inauguración (SYC, 2014).

Todas las áreas del club son de uso exclusivo para los socios, por lo tanto su acceso es restringido. A continuación se nombra los sitios más destacados:

Espigón y Faro

En 1992 se emprendió la reconstrucción del espigón del club, con la idea de agrandar el espacio para nuevas embarcaciones y tener una mayor protección de las áreas de la marina contra eventuales desastres naturales.

El faro que se encuentra dentro de las instalaciones del club, es el faro de la Isla de Santa Clara (situada en el golfo de Guayaquil), el cual tiene gran valor histórico debido a que la linterna -aparato de iluminación y su estructura de soporte- fue parte del segundo faro de dicha isla, construido en 1872 y parte del primer sistema de faros del país (SYC, 2014).

Marinería

El área de Marinería concentra los servicios relacionados con los deportes y pasatiempos náuticos -vela, pesca deportiva, buceo, motonáutica- y el mantenimiento general de las instalaciones del club. Las oficinas están ubicadas en el edificio de Marinería y en ella se realizan todos los trámites de contratación de los servicios brindados (SYC, 2014).

Áreas Sociales

Las áreas sociales están compuestas por diez restaurantes y bares, dos salones de recepciones, una sala para organizar seminarios y una cabaña para actividades exteriores (SYC, 2014).

Otras Áreas

- Gimnasio
- 3 Canchas de tenis de cemento alísado
- Cancha multipropósito
- Piscina
- Pista de patinaje
- Cinemar
- Parque con juegos infantiles
- Control y seguridad: garitas de control de acceso
- Estacionamiento



37. ubicación

38. El club atrae anualmente numerosos turistas y visitantes debido a la organización de eventos de renombre nacional y regional, algunos de ellos como las competencias de regatas y pesca deportiva han dado a Salinas notoriedad internacional.



RESERVA MILITAR PUNTILLA DE SANTA ELENA

El extremo de la península de Santa Elena es un Área Reservada de las Fuerzas Armadas del Ecuador desde diciembre de 1941, esto significa, según el Ministerio de Defensa, que el sitio es un área de naturaleza estratégica, en donde se aplicará en forma temporal o permanente, restricciones necesarias para la seguridad nacional, utilizado también para operaciones militares, navales y aéreas. Su uso se debe a que durante la Segunda Guerra Mundial, se firma un Convenio mediante el cual Ecuador cede al Gobierno norteamericano el área de la Puntilla en Salinas e islas Baltra y Seymour en Galápagos. En abril del siguiente año inicia la construcción de la Base de Salinas, la cual fue terminada a mediados de 1943. En mayo de 1944, las actividades aéreas cesaron y posteriormente se realizó la evacuación total de las instalaciones. En 1946, los Estados Unidos de América, entregaron su jurisdicción sobre la "Base Naval de Salinas", entregando todas sus instalaciones permanentes para ser usadas por el Ejército Ecuatoriano (Pacheco, 2009).

Una vez establecida la Reserva Militar de Salinas, el sitio se dividió para las tres ramas del Ejército Ecuatoriano, conformado la Base Aérea, el Fuerte Militar y la Base Naval de Salinas. La Base Aérea pertenece a las Fuerza Aérea Ecuatoriana, en ella funciona la Escuela Superior Militar de Aviación

"Cosme Rennella Barbatto" (42), la misma que aprovecha la construcción de pistas e instalaciones por parte de los norteamericanos. La Escuela de Aviación cuenta con instalaciones militares y civiles, entre ellas consta; dos pistas de aterrizaje, una para avionetas pequeñas y otra, recién ampliada y remodelada, para aviones militares y civiles, terminal Aérea civil "General Ulpiano Páez" reinaugurada en enero de 2014 para servicio de los habitantes de la península y turistas, clínica para uso de los militares y público en general, capilla, coliseo y estadio, villas para oficiales y personal militar, hangares y puestos de abastecimiento aéreo, instalaciones deportivas y de entretenimiento varios para uso militar, instalaciones de servicios administrativos y complementarios y un importante complejo turístico conocido como "Alfonsina" o "La Lobería" y la playa de "La FAE". Sitios de especial interés por ser el único espacio de apareamiento y reunión de lobos marinos en el Ecuador continental el primero y por sus características naturales como una playa de surfistas muy bien valorada por los aficionados de este deporte a nivel nacional e internacional el segundo (ESMA, 2014).

El Fuerte Militar Salinas es parte del área de reserva militar de Salinas es ocupado por las Fuerzas Terrestres Ecuatorianas (43), en su jurisdicción se encuentra el colegio Militar No. 9 "Eugenio Espejo",

instalaciones de uso militar, campos de entrenamiento, instalaciones de servicios administrativos y complementarios y un área turística conocida como "La Puntilla", que constituye el sector más occidental del Ecuador y América del Sur y donde se halla situado la Chocolatera (Hidalgo, 1979).

La Base Naval de Salinas está emplazada en el sitio donde se ubicó el pueblo "La Ensenada" (44). Bajo su autoridad se encuentra también el Cerro de Salinas y toda su área circundante. Sus instalaciones existentes son la Escuela Superior Naval y Universidad Naval "Comandante Rafael Morán Valverde", para la formación naval, militar, académica, deportiva y cultural, escuela de Grumetes Contramaestre "Juan Suárez", para la formación de marineros, policlinico, edificio de segunda residencias para personal militar y familiares, alojamiento y villas de oficiales, capilla, muelle para guardacostas, cine, banco, instalaciones de servicios administrativos y complementarios y el cerro de Salinas, donde se encuentran ubicadas antenas de televisión de uso comercial y otras instalaciones de radio ayudas militares, además se halla el faro "Santa Elena" para la navegabilidad de los barcos (Pacheco, 2009).

BASE AÉREA DE SALINAS



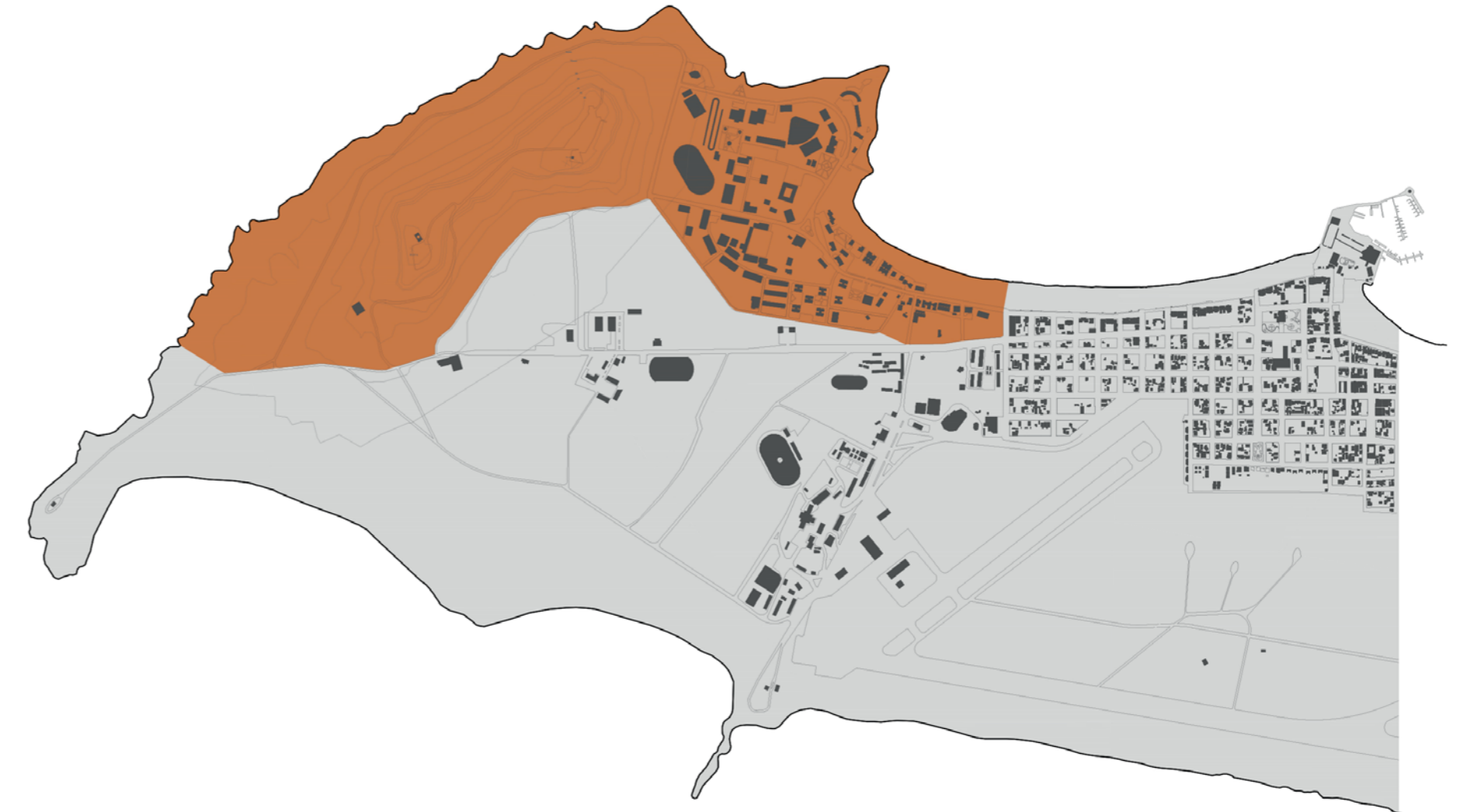
39. ubicación

FUERTE MILITAR SALINAS



40. ubicación

BASE NAVAL DE SALINAS



41. ubicación

42. La antigua pista de aterrizaje de la base aérea ha sido recientemente renovada y después de la construcción de una nueva terminal de pasajeros se posibilita la apertura de nuevas rutas que seguramente atraerán visitantes y turistas en grandes cantidades a la zona.



43. En los últimos años el fuerte militar ha abierto sus puertas para que turistas y habitantes de la península puedan apreciar y valorar los recursos naturales que posee.



44. La Base Naval posee una gran cantidad de equipamientos y servicios que solo pueden ser usados por los propios militares, parte de la playa de Chipipe que ocupa la institución ha sido abierta al público recientemente.



RESERVA DE PRODUCCIÓN FAUNÍSTICA MARINO COSTERA PUNTILLA DE SANTA ELENA -REMACOPSE-

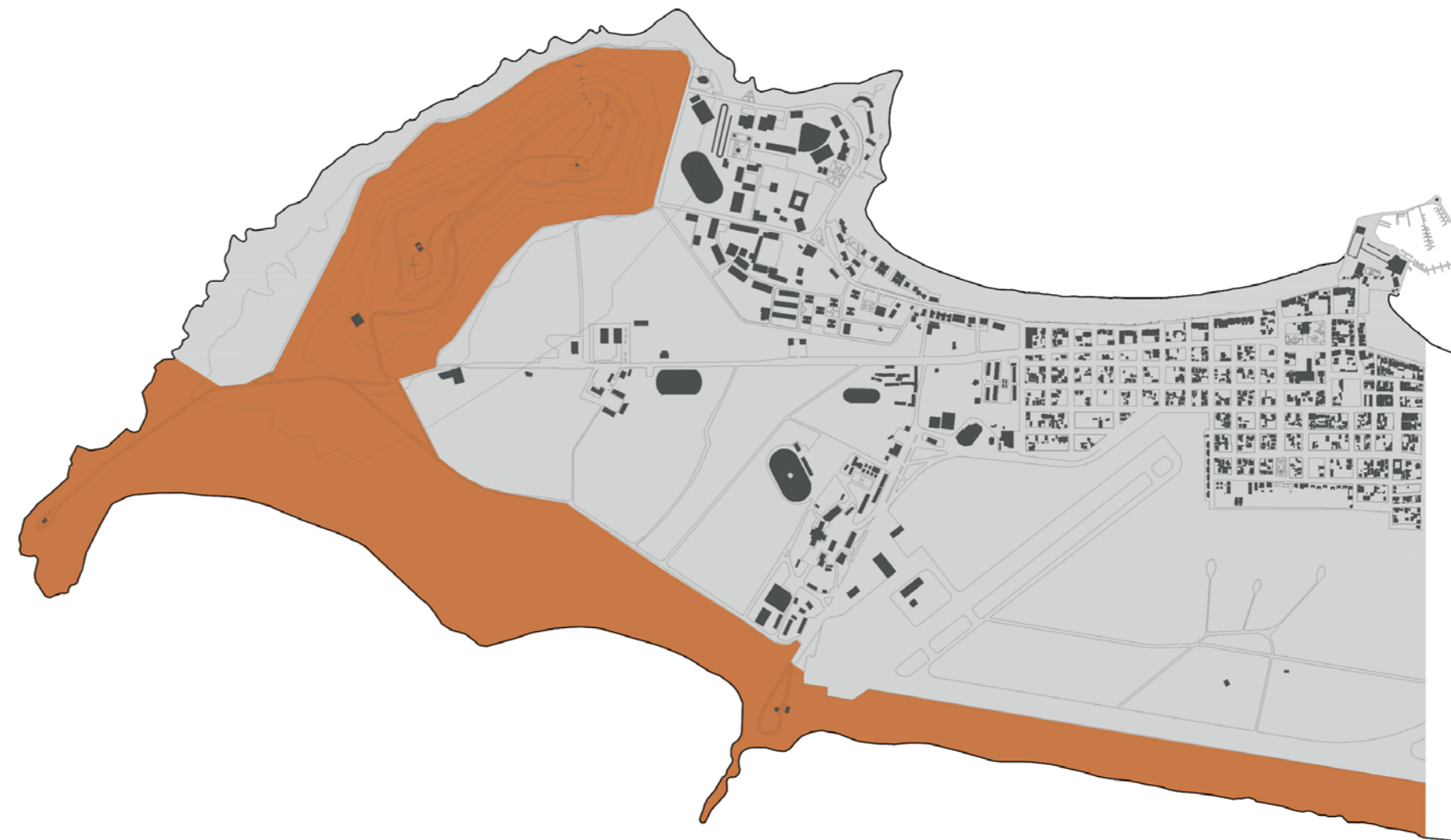
La REMACOPSE es un área protegida ubicada en la zona geográfica del mismo nombre, la cual comprende 52.231.37 Ha de área marina, 203.82 Ha de área terrestre que hacen un total de total de 52.435.19 Ha y encierra ecosistemas como: aguas costeras; arrecifes rocosos; playas de arena; playas mixtas (arena y roca); acantilados; matorral seco de tierras bajas; matorral seco litoral y espinar litoral (FEMM, 2005).

El proceso de creación de la REMACOPSE inició en el 2005, y contó con la participación de autoridades civiles y militares, instituciones públicas y privadas, organizaciones sociales y ciudadanía en general, durante su desarrollo, hasta alcanzar la declaratoria de la misma en septiembre del 2008, celebrada entre el Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Defensa. La Reserva es parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) y se enmarca en sus objetivos de manejo y conservación de recursos (FEMM, 2005).

Parte de sus objetivos son; conservar los ecosistemas existentes y potenciar un desarrollo armónico del área, con una visión de largo plazo para el beneficio de sus habitantes y de la comunidad en general. Su área de protección está bajo la administración del Ministerio del Ambiente, pero se especifica que los espacios delimitados como áreas

protegidas que se encuentran dentro del Área Reservada AR-9 establecida con fines de seguridad y defensa nacional, seguirán bajo control de las Fuerzas Armadas (FEMM, 2005).

El área terrestre de la REMACOPSE se extiende desde la Puntilla de Santa Elena (46) siguiendo el borde costero por la playa de la FAE, Mar Bravo, Punta Carnero, La Diablica, hasta Punta Ancón. Incluye el cerro Salinas o de La Puntilla (FEMM, 2005).



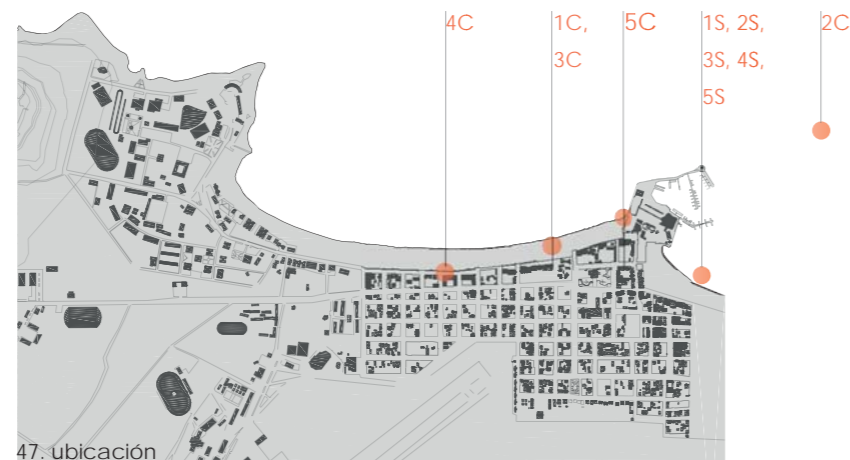
45.ubicación

46. La conformación de la Reserva Marino Costera y puesta en marcha de un plan de trabajo interinstitucional convirtieron a la puntilla de Santa Elena en un atractivo turístico destacado.



2.3 CRONOLOGÍA

Después de haber comprendido el contexto histórico y definido los diferentes actores de la zona de Chipipe, se realiza una recopilación fotográfica en la cual se puede comparar y analizar los cambios que han generado las diversas intervenciones de las que ha sido objeto el espacio urbano de estudio.



PLAYAS DE SALINAS Y CHIPIPE

década 1940 década 1960 década 1970 década 1990 década 2000



48. Playa de Salinas (1S)



49. Playa de Salinas (2S)



50. Playa de Salinas (3S)



51. Playa de Salinas (4S)



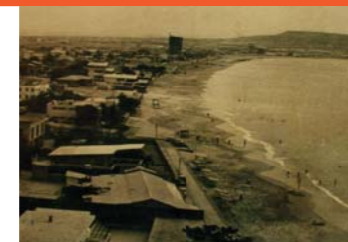
52. Playa de Salinas (5S)



53. Chipipe (1C)



54. Punta Chipipe (2C)



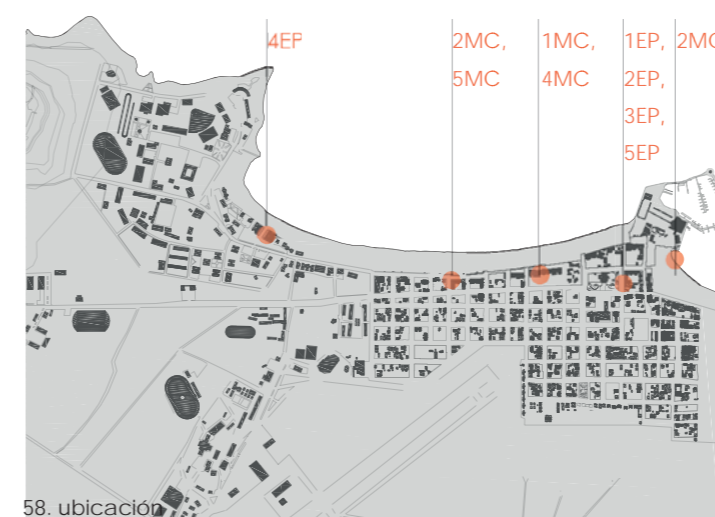
55. Playa de Chipipe (3C)



56. Playa de Chipipe (4C)



57. Playa de Chipipe (5C)



MALECÓN DE CHIPIPE Y ESPACIOS PÚBLICOS

década 1940 década 1960 década 1970 década 2000



59. Playa de Chipipe (1MC)



60. Malecón de Chipipe (2MC)



61. Malecón de Chipipe (3MC)



62. Playa de Chipipe (4MC)



63. Malecón de Chipipe (5MC)



64. Municipio de Salinas (1EP)



65. Parque central Salinas (2EP)



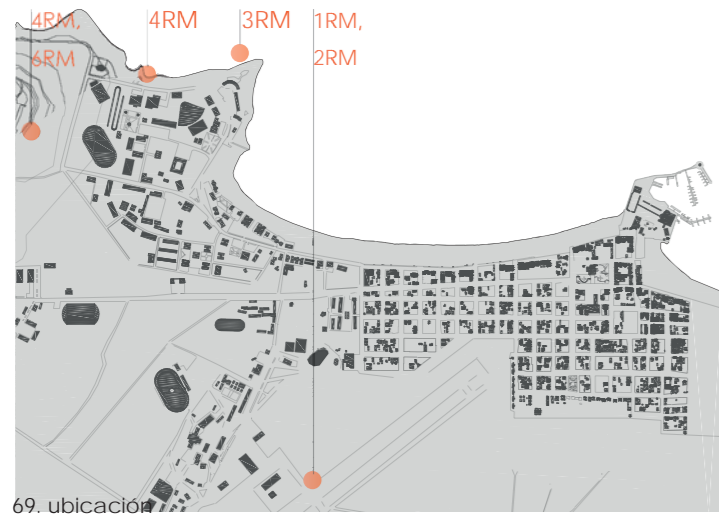
66. Parque central Salinas (3EP)



67. Base Naval (4EP)



68. Parque central Salinas (5EP)



69. ubicación

RESERVA MILITAR

década 1940 década 1950 década 2000



70. Primer aeropuerto (1RM)



71. Sobrevuelo Salinas (2RM)



72. Base Naval y Cerro (3RM)



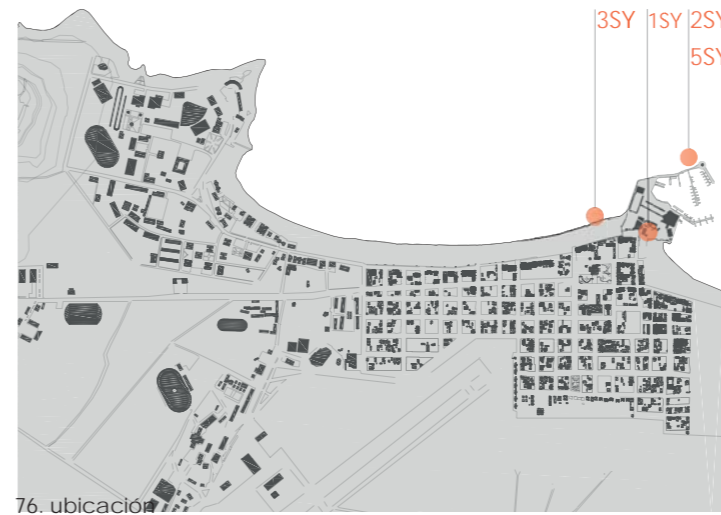
73. Base Naval (4RM)



74. Iglesia Stella Maris (5RM)



75. Base Naval, Fuerte Militar y Base Aérea (6RM)



76. ubicación

SALINAS YACHT CLUB

década 1940 década 1950 década 1960 década 1970 década 2000



77. Punta Chipipe (1SY)



78. Muelle y sede social (2SY)



79. Sede social (3SY)



80. Barrio Chipipe y SYC (4SY)



81. Faro y espigón (5SY)



82. Playas de Salinas y Chipipe, sede social y marinas - muelles (6SY)

2.4 DELIMITACIÓN

El área de estudio total representa aproximadamente 612 hectáreas, el frente de agua de Chipipe representa un área aproximada de 3.500 metros cuadrados y una longitud de 2.700 metros, incluyendo a esta medida las áreas que ahora no son parte del malecón como los predios ubicados frente a la playa y la vía de la Base Naval. El malecón tiene una longitud de 1.680 metros. Motivos históricos y presentes hacen que el área sobre el cual se ha planteado el trabajo de grado, se superpongan diversos actores públicos y privados.

Para diseñar posibles actuaciones sobre el área de estudio se debe tomar en cuenta los actores que influyen en el territorio, estos son espacios públicos sin restricción para su uso como es el barrio de Chipipe, otros de carácter público pero por ser parte de una entidad estatal su acceso es restringido como en la Reserva Militar y otros son de carácter público pero con horarios de uso como la reserva marino costera, REMPACOPSE. Por ultimo existe un actor privado que limita completamente el uso del espacio pero que utiliza un lugar que se debería considerar público como es el Salinas Yatch Club.

De esta manera se define un área con características particulares alrededor del frente de agua de

la ensenada de Chipipe y su malecón, marcando un espacio de intervención en el cual interactúan y se conectan seis actores con el lugar, los mismos que serán diagnosticados en el siguiente capítulo.



83. Barrio de Chipipe Espacio público sin restricciones



84. Base Naval
Espacio público con restricciones



87. REMACOPSE
Espacio público con restricciones parciales



88. Salinas Yacht Club
Espacio privado



85. Fuerte Militar
Espacio público con restricciones



86. Base Aérea
Espacio público con restricciones

MALECÓN

— malecón actual 1.680 m



89. Vista satelital área de estudio

FRENTE DE AGUA

— frente de agua actual 2.700 m



90. Vista satelital área de estudio



3

CHIPIPE COMO CASO DE ESTUDIO DIAGNÓSTICO INTEGRAL

En el capítulo que se presenta a continuación, se muestran mapas y fotografías, las cuales son resultado de los diferentes estudios realizados en la zona a intervenir. De esta manera se han identificado los problemas y las cualidades que se podrán solucionar y reforzar con la intervención propuesta. Para entender de mejor manera el espacio los análisis han sido trabajados a diferentes escalas, empezando desde un nivel urbano, como ha sido indicado en la delimitación del proyecto; posteriormente se realizaron análisis a mayor detalle, abarcando la zona de influencia inmediata del área a intervenir, y finalmente se trabajó a menor escala sobre el área de intervención estudiando elementos puntuales de la misma.

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS GENERALES

- tropical megatérmico semi árido
- tropical megatérmico seco
- tropical megatérmico semi húmedo

El influjo del mar y la corriente de Humboldt, con sus vientos muy fríos, modifican notoriamente el clima de Salinas (Hidalgo, 1979). La península de Santa Elena se compone de pampas y colinas que tienen mucha semejanza con los desiertos o casi desiertos del norte del Perú (Maldonado, Fundación Pedro Vicente, 1987).

Criterios del tipo de clima

1. Régimen de lluvias:
Tropical: cuando se registra únicamente un máximo lluvioso y una sola estación seca muy marcada.
2. Para distinguir temperaturas anuales:
Megatérmico: para temperaturas medias superiores a 22° C.
3. Altura anual de las precipitaciones:
Árido a semi-árido: para precipitaciones totales inferiores a 500 mm.

El cruce de estos criterios permite entender las clases de clima.

Temperatura

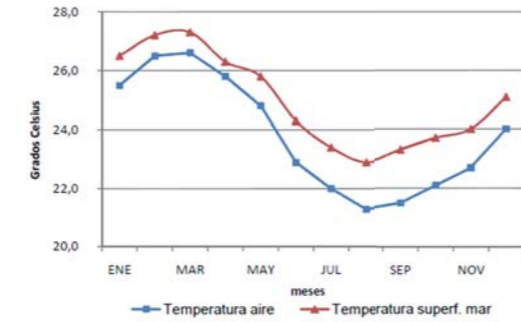
En los meses más calurosos las temperaturas máximas rara vez superan los 32° C. En los meses de invierno a partir de abril y sobretodo desde junio hasta noviembre se caracterizan por un cielo muy nuboso, neblinas y garúas sin impacto notable en la vegetación y con un descenso de la temperatura considerable (INOCAR, 2011).

Precipitaciones

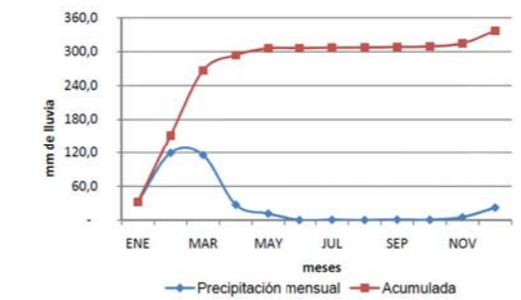
Después de ciclos que duran de seis a siete años, se producen inviernos fuertemente lluviosos. Fenómeno asociado generalmente con El Niño y que constituyen la única ocasión en que reverdece el paisaje (Hidalgo, 1979).

Vientos

Los vientos dominantes toman dirección suroeste, cambiando en ocasiones al sur, otras al oeste; la fuerza del viento es variable y la velocidad mayor al medio día. La velocidad promedio es de 4 m/s, aunque a veces alcanza valores cercanos a los 10 m/s en la época de verano especialmente. (Hidalgo, 1979).



01. Promedio mensual de temperatura



02. Precipitación mensual acumulada

HORAS/MES	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
ENE	23,6	23,2	23	23,4	25,4	26,3	27	26,7	25,8	24,8	24,2	23,9
FEB	23,6	23,2	23	23,4	26	27,2	28	27,6	26,5	25,2	24,5	24
MAR	23,6	23,2	23	23,4	28	29,3	28	27,6	26,5	25,2	24,5	24
ABR	22,8	22,3	22	22,6	25,6	27	28	27,4	26,2	24,7	23,8	23,3
MAY	21,5	21,2	21	21,4	24,4	25	24,7	24,2	23	22,2	21,8	21,8
JUN	21,4	21,2	21	21,4	22,8	23,5	24	23,7	23	22,3	21,9	21,6
JUL	20,3	20,1	20	20,2	21,2	21	22	21,8	21,4	20,8	20,6	20,4
AGO	19,5	19,2	19	19,4	20,8	21,5	22	21,8	21	20,3	20	19,6
SEP	19,5	19,2	19	19,4	20,8	21,5	22	21,8	21	20,3	20	19,6
OCT	20,4	20,2	20	20,3	21,8	22,5	23	22	22	21,2	20,8	20,5
NOV	20,7	20,3	20	20,5	23	24,3	25	24,5	23,5	22,2	21,6	21
DIC	21,5	21,2	21	21,4	23,4	24,4	25	24,7	23,7	22,8	22,2	21,8

■ confort
■ fuera de confort

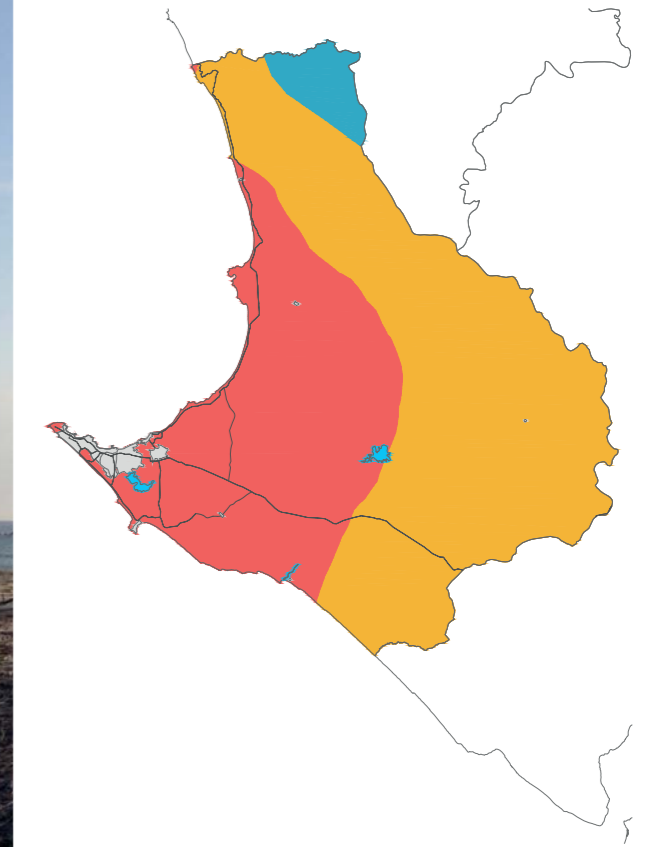
03. Temperatura en un día promedio



04. Paisaje natural de la zona del cerro Salinas



05. Paisaje natural de la zona de la Chocolatera



06. Tipo de clima en la provincia de Santa Elena

TOPOGRAFÍA

- Terreno 0 - 5 % de pendiente
- Acantilados
- Puntas
- Playas
- Cerro

La altitud promedio del territorio de estudio se encuentra entre 1.5 y 7m sobre el nivel del mar. Las pendientes en todo el sector se encuentran dentro del rango 0-5%, a excepción de accidentes geográficos ubicadas en la zona de uso militar donde podemos encontrar elevaciones y acantilados (Roditti & Orus, 2001).

Accidentes geográficos importantes

Los principales según su ubicación de este a oeste son:

a. Punta Chipipe: donde se encuentra ubicado el yatch club de Salinas.

b. Ensenada de Chipipe: apacible playa de arena fina y aguas tranquilas, preferida por turistas y en cuyas márgenes se alzan importantes edificaciones en altura (Hidalgo, 1979). El área de playa de

la ensenada es de 50.000m² aproximadamente, teniendo una área de 26.000m² en marea alta y 50.000m² en marea baja.

c. Punta Mandinga: ocupada por la base naval.

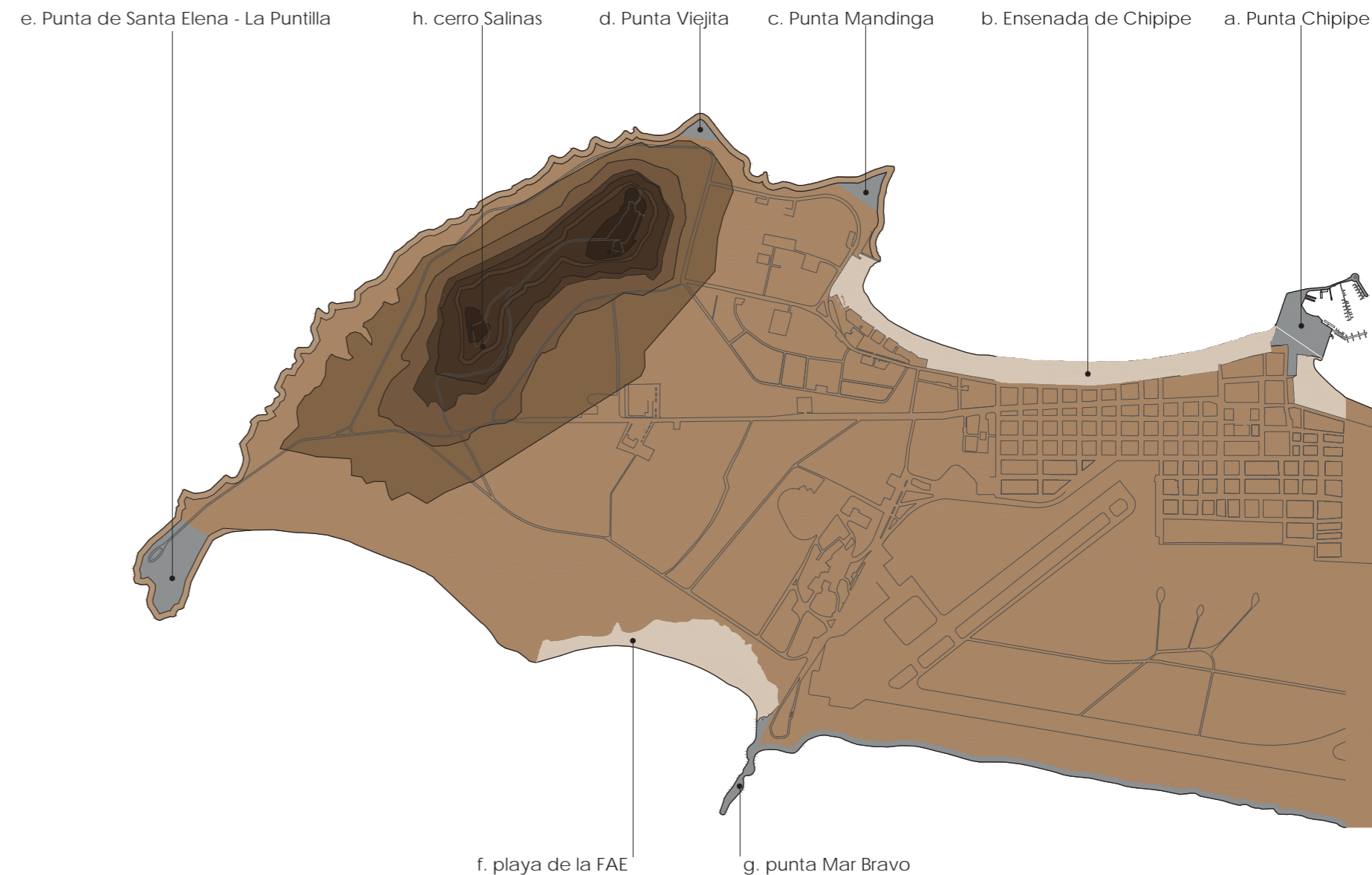
d. Punta Viejita: ocupada por la base naval.

e. Punta de Santa Elena - La Puntilla: caracterizada por un pronunciado acantilado, donde se sitúa la chocolatera (Hidalgo, 1979).

f. playa de la FAE: playa abierta recientemente para el turismo, especialmente para la práctica de surf.

g. Punta Mar Bravo: importante accidente geográfico, conocido como La Lobería.

h. Cerro Salinas: constituye un lugar estratégico como punto de referencia para la navegación (Hidalgo, 1979). Altura máxima: 92.5 msnm, en su punta se ubican varias antenas repetidoras de radio y televisión, además de un faro operado por la Armada.



07. planta

CERRO SALINAS

- 0 - 5 msnm
- 5 msnm
- 10 msnm
- 20 msnm
- 40 msnm
- 60 msnm
- 80 msnm

El cerro de Salinas forma parte de la Reserva Militar y de la Reserva Marino Costera de la Península de Santa Elena, es decir, dos diferentes dependencias estatales la utilizan de acuerdo a sus intereses. Su cima está ocupada por antenas repetidoras de televisión y radiodifusión, y un faro, administrado y mantenido por la Armada del Ecuador, denominado Santa Elena que ayuda a la navegabilidad de embarcaciones. La única forma de acceder al cerro es a través de un camino asfaltado que parte del Fuerte Militar.



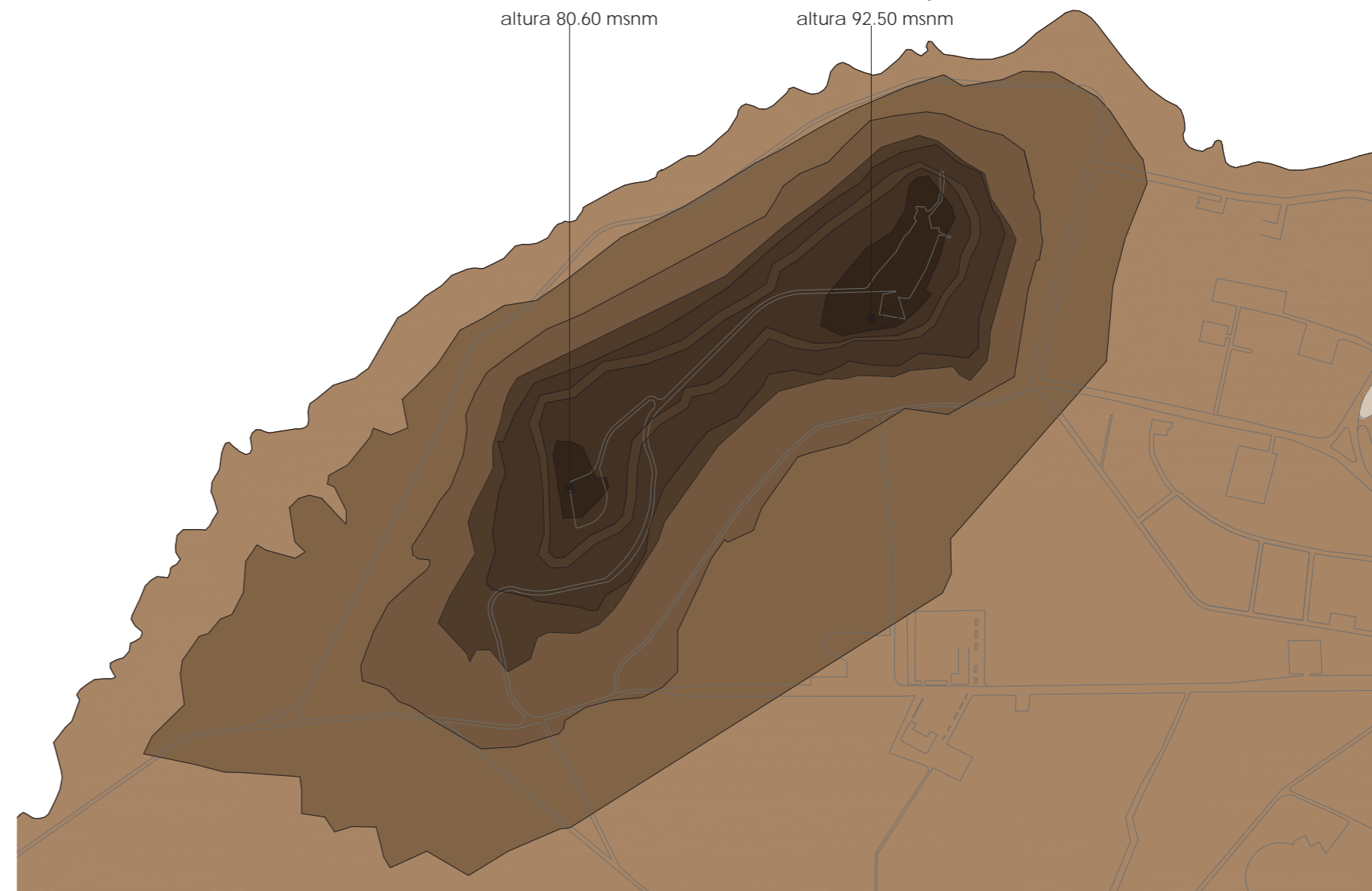
08. Vista del cerro Salinas desde Chipipe



09. Vista del cerro Salinas desde la base aérea

faro Santa Elena
altura 80.60 msnm

antenas de TV y radio
altura 92.50 msnm



HIDROLOGÍA Y OCEANOGRAFÍA - RIESGOS NATURALES

- alta
- media
- baja
- área inferior a la cota + 2.00 msnm

Salinas carece de ríos de importancia, apenas pequeños esteros de invierno (FEMM, 2005). Por ser una península se encuentra rodeada de mar y eso crea condiciones especiales en la zona, una de ellas son los riesgos naturales que enfrenta.

Mareas

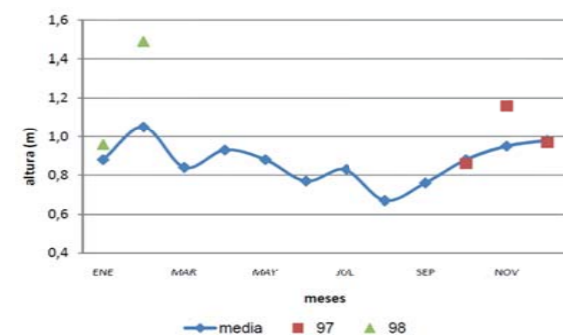
La altura de las olas en Salinas se incrementa en los días de aguaje y la altura máxima de ola fue de 3.1 m, registrada en el mes de febrero de 1998 durante el evento El Niño (FEMM, 2005).

En condiciones normales la altura de la marea máxima en pleamar es de 2.50 m y la altura menor en bajamar es de 0.78 m. Resultando en un promedio de marea que no supera la cota de 2.0 m sobre el nivel de reducción (0.00 msnm) (Hidalgo, 1979).

Inundaciones

En la zona de Chipipe no se presentan inundaciones frecuentes. Durante el fenómeno El Niño en 1982 y 1993, se registraron inundaciones de zonas urbanas bajas en pleno centro de Chipipe y otros sectores de la península de Santa Elena (FEMM, 2005).

La Secretaría Nacional de Gestión de Riesgo ha localizado las zonas de alta, media y baja amenaza frente a un periodo de inundación o incluso un eventual Tsunami, para así identificar los sitios de mayor peligro así como las rutas y lugar seguros de escape (SNGR, 2012).



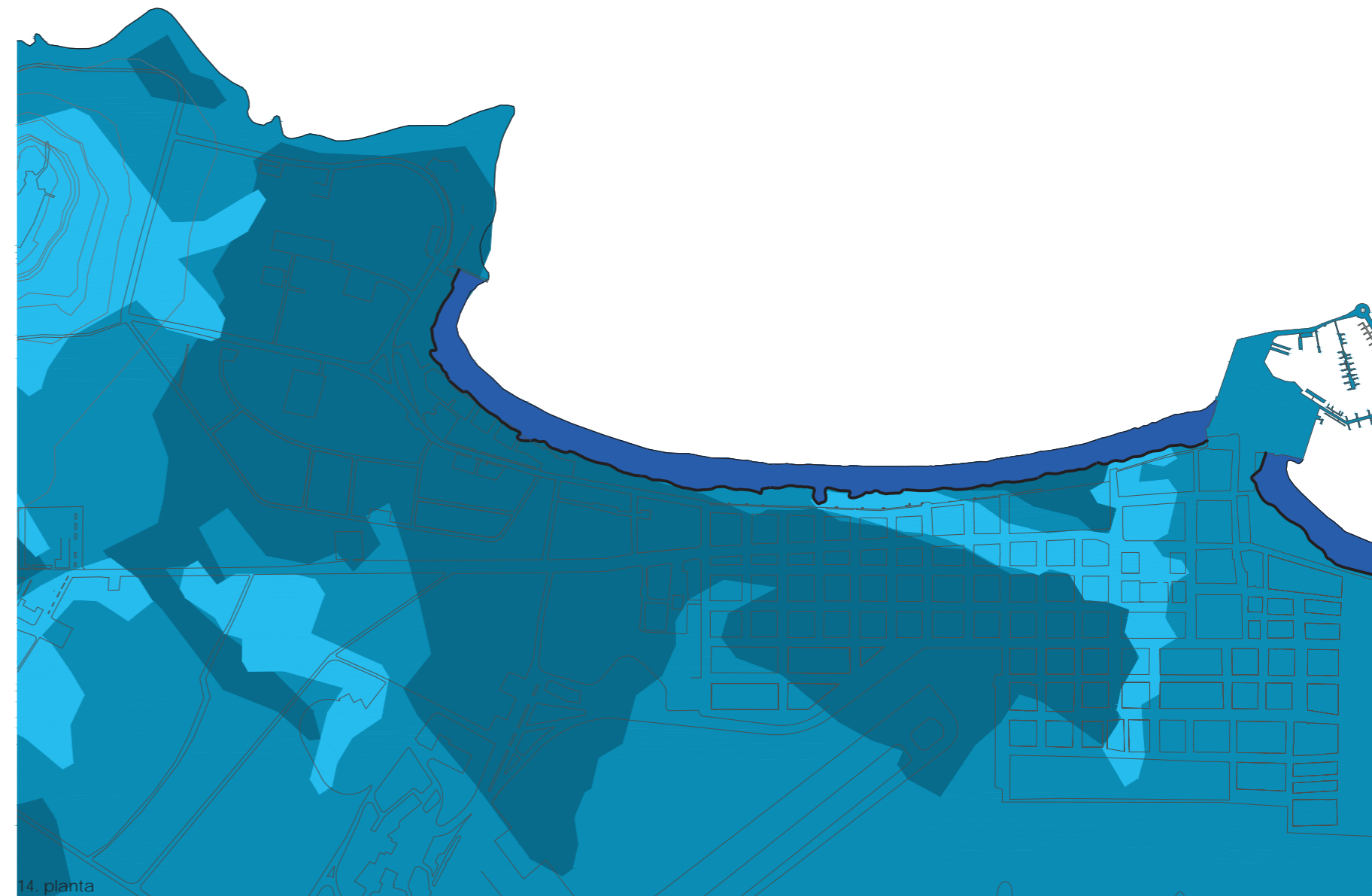
11. Promedio mensual de altura de las olas



12. Playa de Salinas durante un fuerte aguaje



13. Playa de Chipipe con marea baja



14. planta

VEGETACIÓN ORIGINAL

■ vegetación original existentes

■ áreas construidas

□ REMACOPSE

El área de estudio constituye una zona muy seca, su vegetación original es arbustiva y de hierbas adaptadas a la escasez de agua. Las especies más características son las de tipo matorral seco y espinoso de hasta seis metros de altura, con notable presencia de cactus. Otras especies han logrado adaptarse al contacto con el agua de mar durante periodos de marea alta y logran crecer en arena y rocas. Según estudios se han identificado hasta 80 especies de plantas en el área de la Reserva Marino Costera (REMACOPSE, 33-34). Las continuas sequías y bajas precipitaciones, son las principales limitantes para la recuperación de la vegetación forestal natural (PDTO, 102).



15. Matorral seco y espinoso, *captus*



16. planta

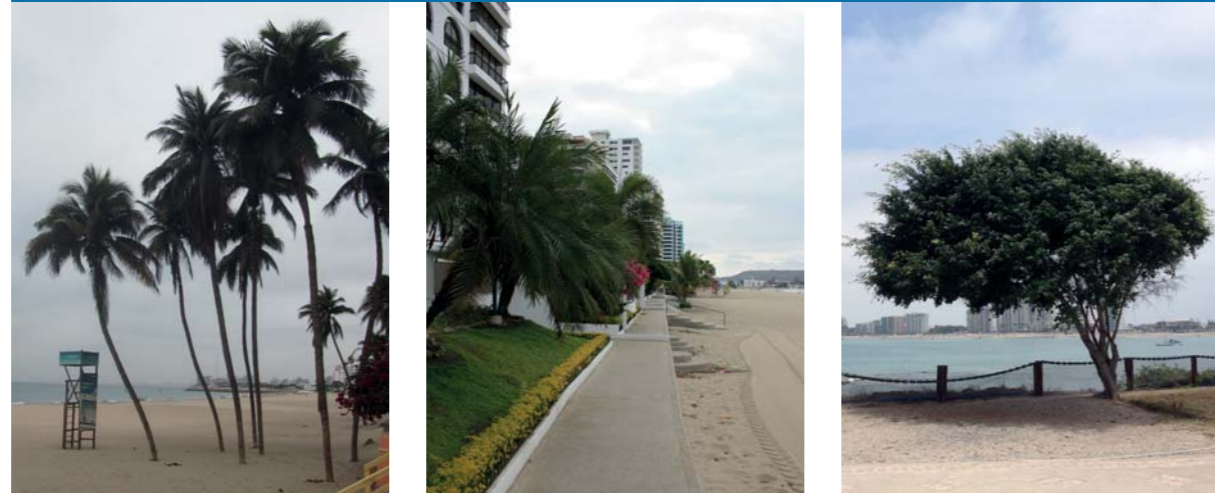
VEGETACIÓN INTRODUCIDA

● vegetación original existentes

La urbanización del barrio de Chipipe y la Reserva Militar trajo un cambio en la vegetación de la zona, las especies originales fueron reemplazadas por especies consideradas estéticamente atractivas, entre las que destacan palmas y palmeras que han sido sembradas en diferentes puntos de la ciudad, también se han introducido exitosamente especies arbóreas de copa ancha, sobre todo en la zona de la Base Naval y por ultimo a lo largo de las principales avenidas y malecones se han sembrado plantas bajas ornamentales de flores y hojas de distintos tamaños y especies. Cabe destacar que no existe un estudio adecuado de la capacidad del suelo y el clima para mantener y sostener la vida de la flora introducida y si es compatible con la limitada capacidad de agua existente.



17, 18, 19. Diferentes especies introducidas



20, 21, 22. Diferentes especies introducidas



23. planta

USO DE SUELO Y DEMOGRAFÍA

- vivienda
- segunda vivienda
- equipamientos
- comercio
- turístico
- desocupado

Del total de predios existentes en el barrio de Chipipe y las manzanas de las bases militares, el uso de suelo corresponde a los siguientes porcentajes:

Vivienda:	45.15 %
Segunda vivienda:	37.77 %
Equipamiento:	5.35 %
Comercio:	11.72 %

Como parte del estudio se considera el uso turístico de la playa de Chipipe para evidenciar el tamaño y no confundirle como un predio desocupado. Existen predios en el área de estudio desocupados, en el barrio de Chipipe existen 76 predios mientras que los predios sin ocupación en las bases son áreas naturales.

Vivienda

El Cantón Salinas cuenta con una población de 68.675 habitantes, y su zona urbana tiene una densidad bruta de 1175,30 Hab/Km² (GAD Municipal Salinas, 2011). En el barrio de Chipipe el uso de suelo de vivienda tiene una extensión de 45.12 ha (Roditti & Orus, 2001). Al cruzar los dos valores, se puede tener un aproximado 530 habitantes en el barrio.

Los datos demográficos de las bases militares no pudieron ser obtenidos, aunque el número de habitantes se podría considerar mayor al de habitantes en Chipipe ya que existen centros educativos y varias dependencias militares donde el personal realiza una tarea continua y se alojan en las mismas áreas.

Segunda vivienda

En la ciudad de Salinas existe una población flotante –que ocupa vivienda de segunda residencia– de alrededor del 40.25% (Roditti & Orus, 2001). Un alto número de segunda residencia está concentrado en los edificios en altura de los malecones de Salinas y Chipipe. Existen viviendas y edificaciones en las bases militares – sobre todo en la base naval – que sirven de viviendas vacacionales para perso-

nal militar y sus familiares.

Los equipamientos, el comercio y las áreas turísticas constituyen actividades económicas que la población de Chipipe y la ciudad de Salinas desempeñan en el sector, los mismos que son estudiados a continuación.





25. Zona residencial del barrio Chipipe



26. zona de segunda residencia frente malecón de Chipipe

ACTIVIDADES SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN Y EQUIPAMIENTOS

■ equipamientos

■ comercio

■ turismo

Las principales actividades que se realizan en Chipipe son equipamientos públicos y privados, turismo de "sol y playa" y ecológico y actividades comerciales – hoteles, hostales, restaurantes, servicios – y administrativas – base naval, fuerte militar y base aérea–.

Equipamientos

Los equipamientos son de tipo públicos y privados. Las edificaciones públicas y de servicios se concentran alrededor del Parque Central (Roditti & Orus, 2001). Los más importantes son: el Palacio Municipal, la Iglesia Central de Salinas, el Parque Central, el Yatch Club y dentro de las bases militares, la Escuela y Universidad Naval, la Escuela de Aviación y el Aeropuerto, el Policlínico de la FAE.

Turismo

Las atracciones principales son las playas de Chipipe y la FAE, la puntilla de Santa Elena donde se encuentra La Chocolatera. Las atracciones del Salinas Yatch Club y de las bases militares son de

beneficio exclusivo de los miembros del club y los militares respectivamente (Roditti & Orus, 2001).

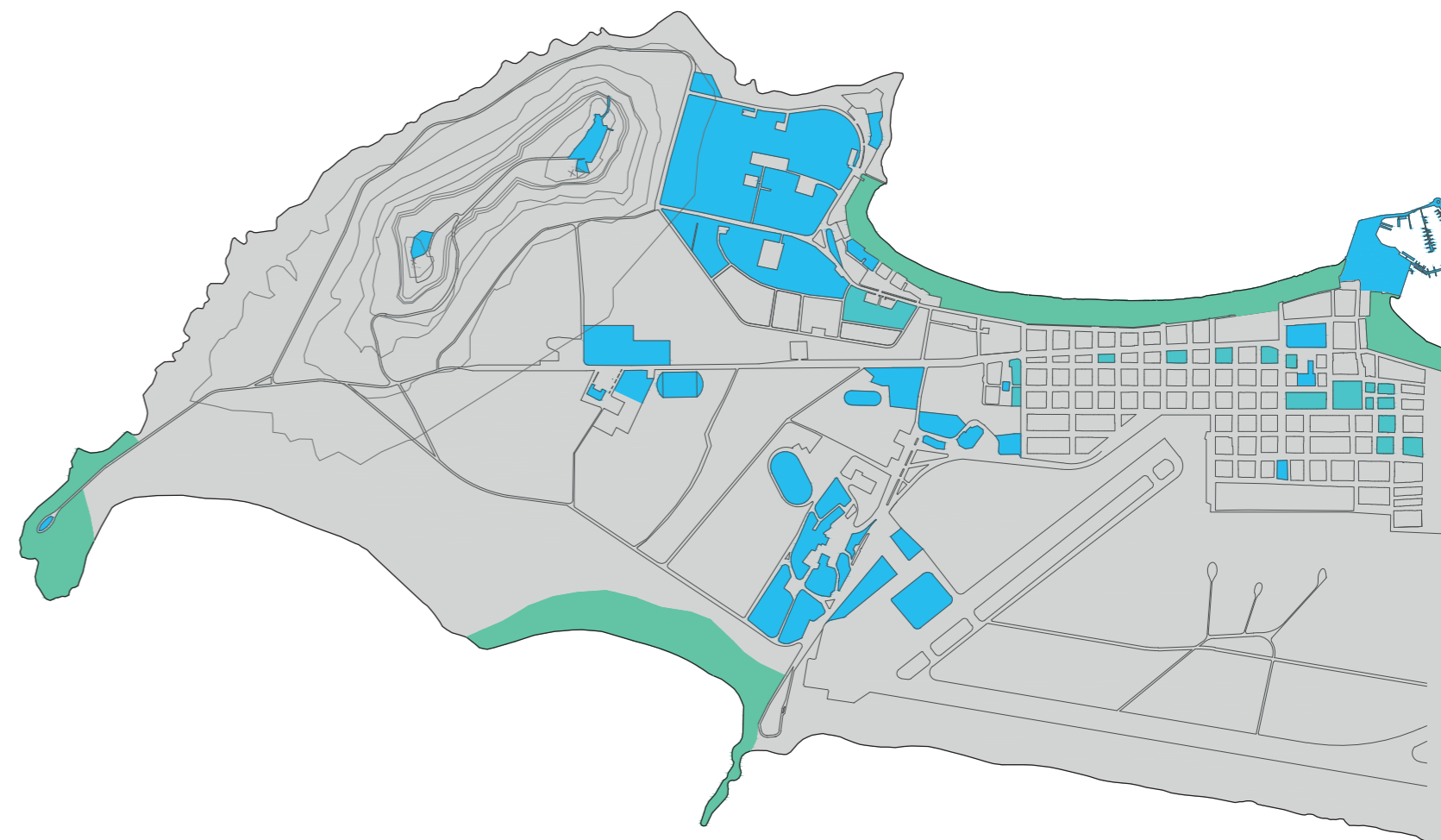
La temporada alta del turismo – desde diciembre a marzo- atrae un promedio de 80 mil turistas mensuales, con picos en los feriados y puentes vacacionales que incrementan a más del doble ese número, durante el resto del año la afluencia de turistas es mucho menor. La playa de Chipipe tiene una capacidad física de 7.877 personas (Endara, 2009).

Comercio

El comercio ocupa el 6.54% de la superficie del barrio. El comercio formal se concentra al extremo Este del barrio (Roditti & Orus, 2001).

Las bases militares, concentran servicios comerciales, pero estos solo pueden ser utilizados por los miembros de las Fuerza Armadas. Además estas áreas concentran servicios administrativos derivados de su uso militar como oficinas administrativas de la Base Naval, el Fuerte Militar y la Base Aérea.

El comercio informal se concentra en las zonas de las playas y el malecón y se incrementa notablemente durante la temporada alta.



27. planta



28. Iglesia Stella Maris, parte de la Base Naval



29. Instalaciones del Salinas Yatch Club



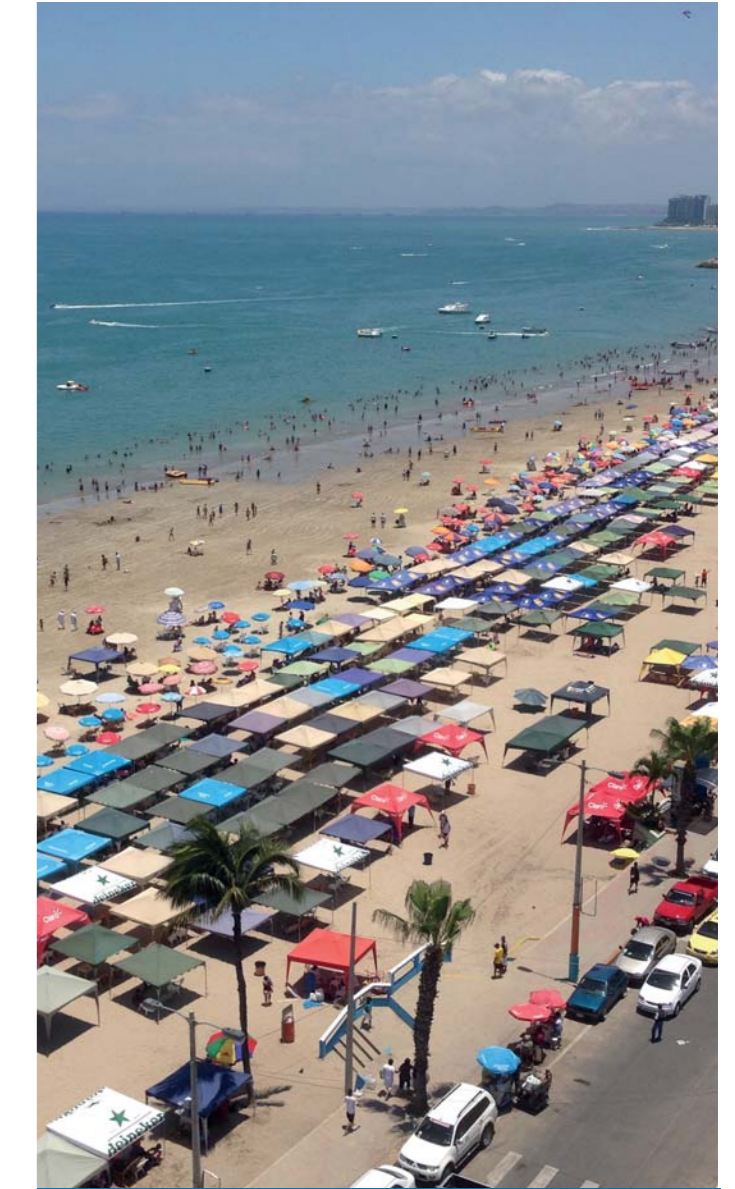
30. Palacio Municipal Salinas



31. Comercio formal en el malecón de Chipipe



32. Ventas informales en la playa de Chipipe



33. Playa de Chipipe en temporada alta

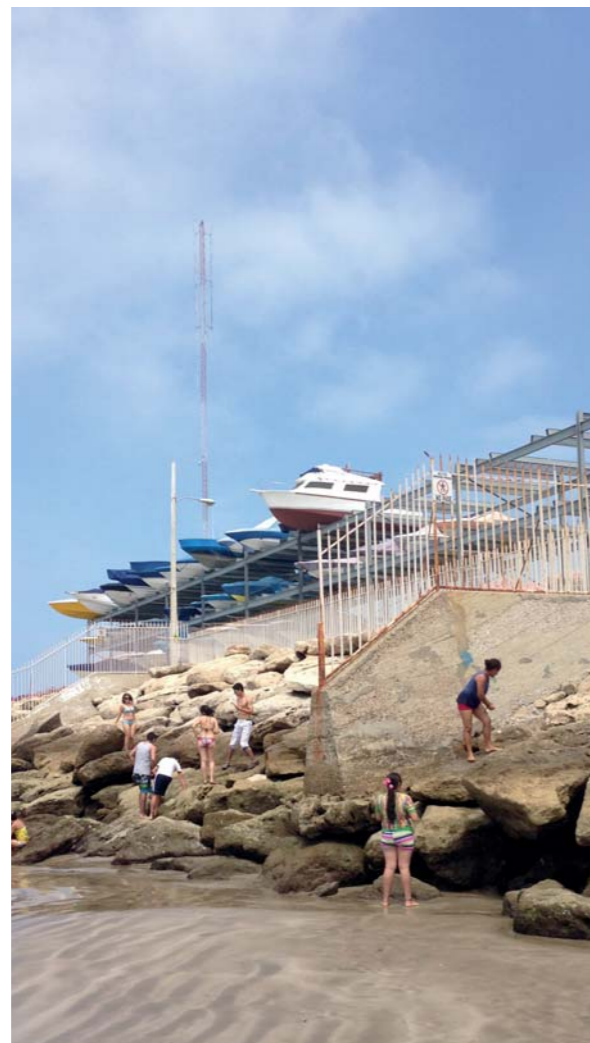
RESTRICCIONES

- áreas restringidas
- áreas con restricción parcial
- áreas sin restricción

Las áreas de la ciudad con restricciones, como las Bases Militares y el Yacht Club, no se pueden acceder libremente y cuentan con vigilancia a tiempo completo.

Existen áreas de la ciudad, que han sido abiertas al público a partir de la creación de la REMACOP-SE, pero que por estar localizadas dentro de los territorios pertenecientes a la Reserva Militar su acceso es controlado por las Fuerzas Armadas, siendo el mismo restringido entre las 6pm y 6am.

El resto de la ciudad es de libre acceso al público en general.



34. Yates privados y espigón del Yacht Club Salinas



35. Parte del cerro Salinas restringido al público



36. planta

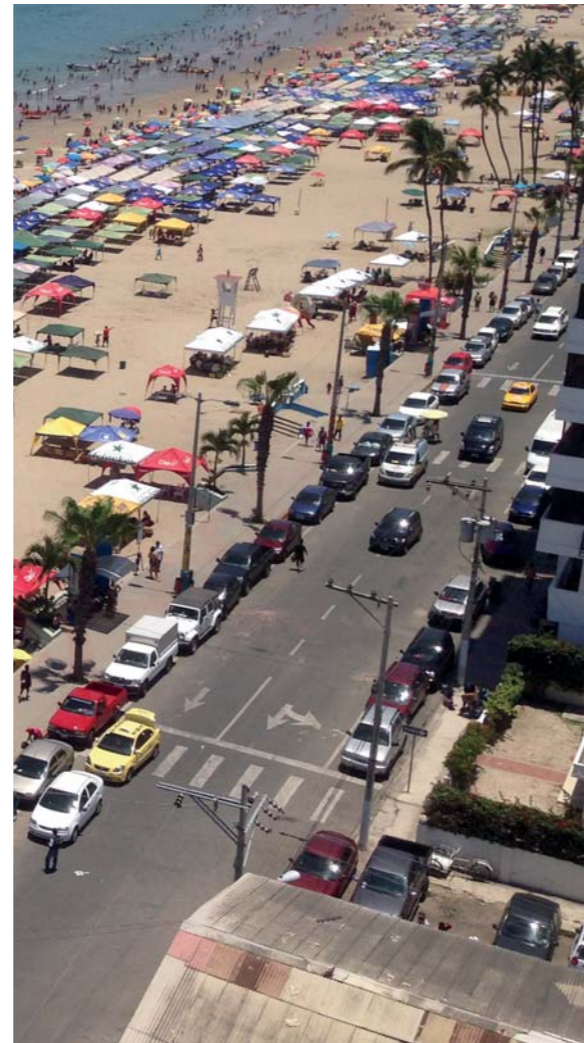
VIALIDAD Y TRÁFICO

- vías arteriales
- vías colectoras
- vías locales
- congestión vehicular

Existen vías arteriales, colectoras y locales en el barrio de Chipipe y la Reserva Militar, en las intersecciones de estas vías se produce zonas de congestión vehicular las cuales están identificadas en el plano (Roditti & Orus, 2001). Las vías arteriales son las avenidas del malecón y las dos paralelas a ella que recorren el barrio de Este a Oeste y que constituyen las únicas entradas y salidas vehicular del barrio y las bases militares. La puntilla de Santa Elena y el barrio de Chipipe constituyen el km. 748 de la ruta del Spondylus, antiguamente conocida como Ruta del Sol, que es una carretera estatal que bordea la costa ecuatoriana y se le impulsa como un atractivo turístico a nivel nacional e internacional.

En el barrio de Chipipe el tráfico se incrementa en la temporada alta de enero a marzo durante el resto del año las vías a excepción

de las zonas de congestión se encuentran libres. En las bases militares el tráfico y la congestión es menor, aunque se nota que en las zonas abiertas al público - acceso a la Chocolatera, FAE y otros - son de mayor tráfico que las otras vías. El estado de las vías se encuentra en buenas condiciones, la mayoría de las mismas se encuentran a nivel de asfalto a excepción de vías que aún son de tierra, sobre todo en las vías más alejadas del malecón.






37. Malecón Chipipe, vía arterial, en temporada alta



38. planta

TRANSPORTE PÚBLICO Y CICLOVÍAS

-  más de una línea de buses urbanos
-  una línea de buses urbanos
-  ciclovías

En la ciudad de Salinas y las ciudades vecinas de La Libertad y Santa Elena existe una red transporte público servido por buses urbanos, taxis y camionetas de alquiler que conectan varios puntos y barrios de la zona, las líneas y recorridos que se dirigen hacia el barrio de Chipipe utilizan las avenidas paralelas al malecón hasta la avenida Atahualpa, la última avenida antes de iniciar la Reserva Militar, es decir, ninguna cruza por el malecón. El transporte público de buses urbanos está conformado por 5 líneas. Ninguna de las líneas de buses entra a la Reserva Militar.

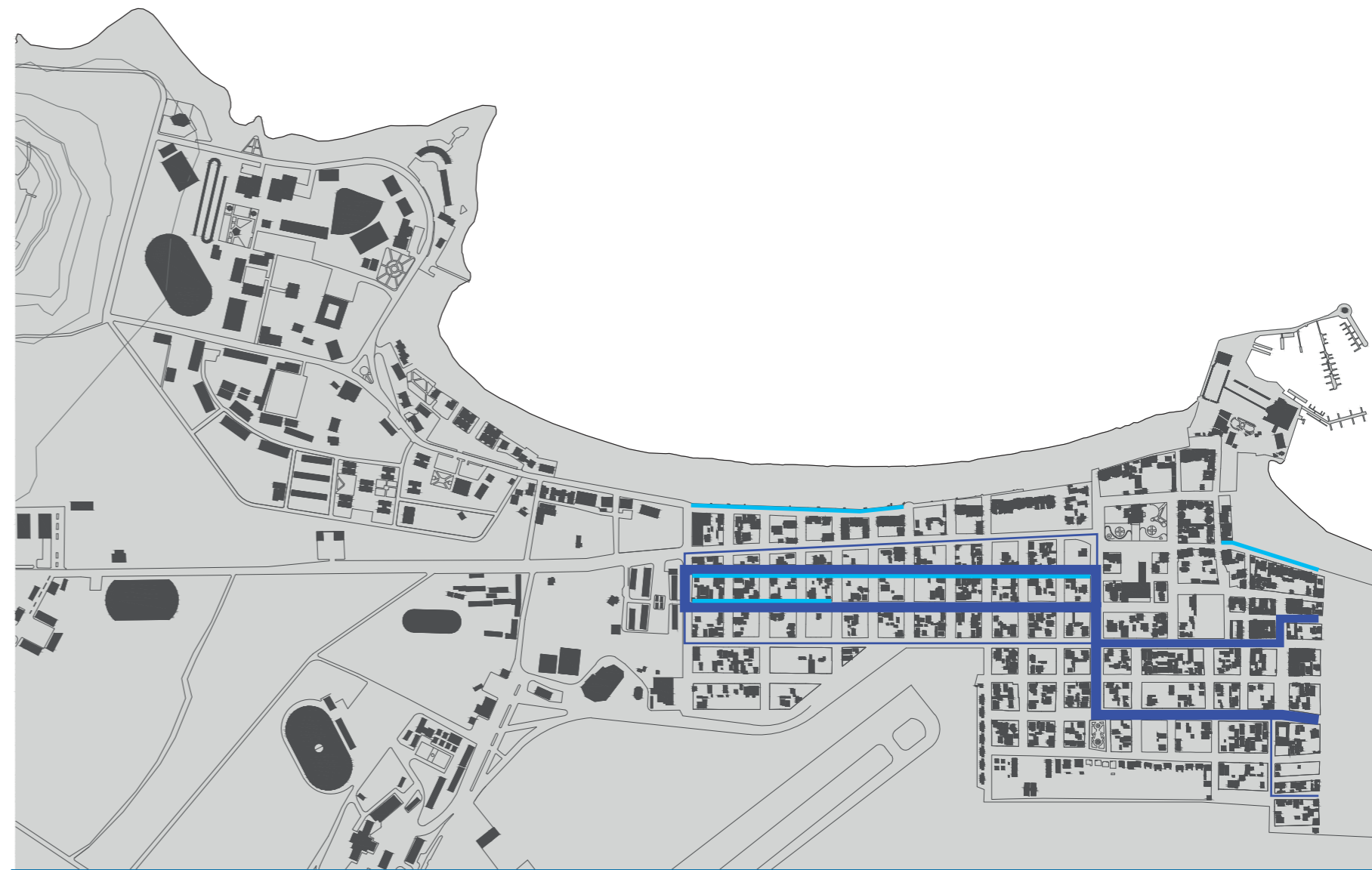
La red de ciclovías construidas actualmente está desconectada entre sí y por lo general terminan al terminar la avenida donde se encuentran. En el barrio de Chipipe se las encuentra en los malecones y la primera avenida paralela al mismo.



39. Línea de transporte público en el barrio Chipipe



40. Parte de la ciclovía en el malecón de Chipipe



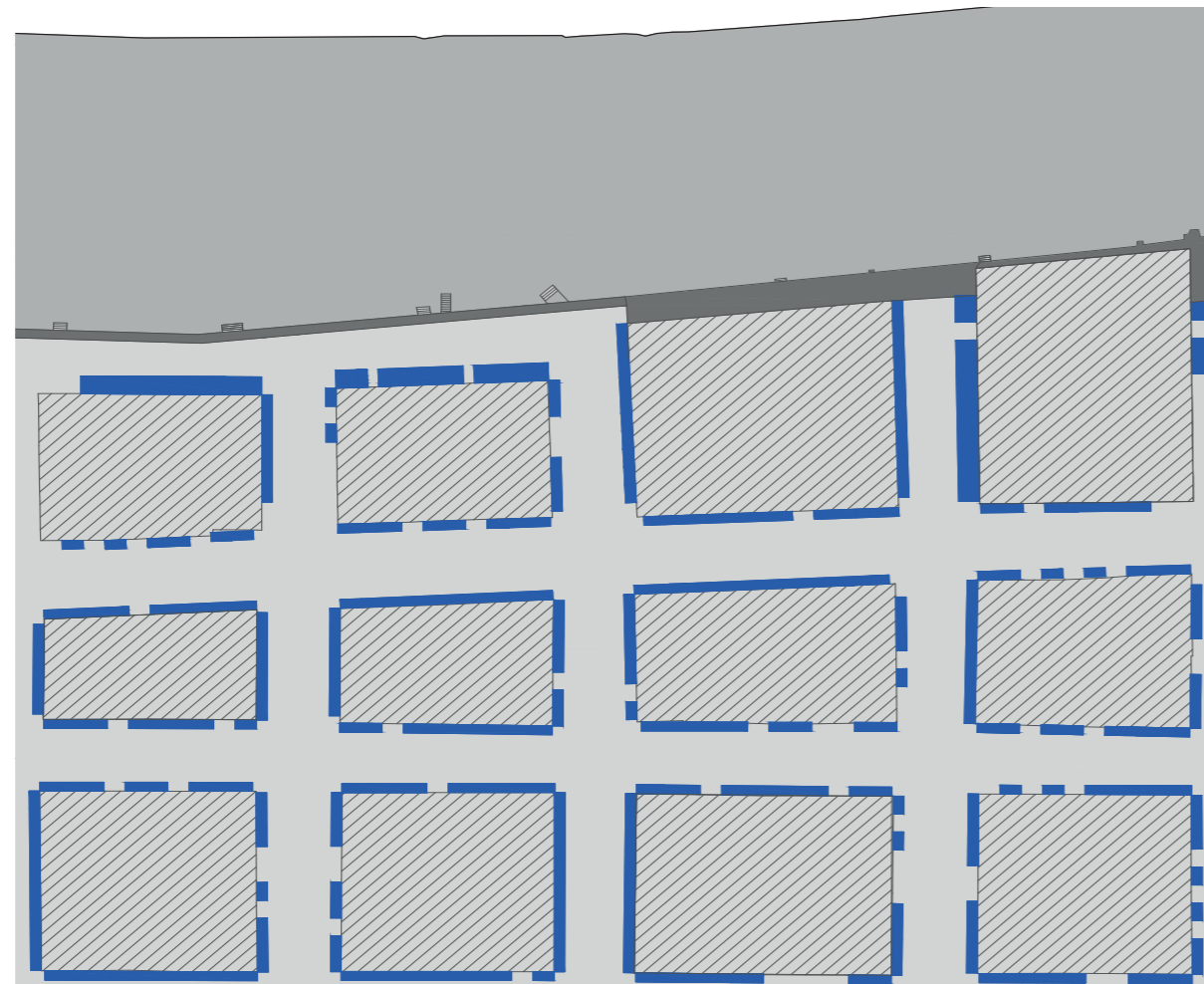
41. planta

ESTACIONAMIENTOS

■ plazas de estacionamientos

Debido a que las playas de Salinas son muy codiciadas por los turistas, sobretodo en temporada alta, existe un déficit de estacionamientos y saturación de los mismos en distintas épocas del año, ello se debe a que el 77% de los turistas que llegan a Chipipe lo realizan en carro propio y solo el 4% arriban a la playa en buses o taxis, es decir, la gran mayoría usa su carro propio para transportarse a la zona y se espera que utilicen los estacionamientos libres para dejar el vehículo y pasar el día en la playa (GAD Municipal Salinas, 2011). No existe en la zona de estudio parqueos o patios de estacionamientos cercanos al malecón y la playa lo que ocasiona conflictos vehiculares y peatonales (GAD Municipal Salinas, 2011).

En la Reserva Militar no es posible usar las vías para estacionamiento a menos que se tenga una autorización especial, las únicas vías abiertas el tránsito son las que permiten llegar a los atractivos turísticos de la Chocolatera y la playa de la FAE y solo en los sitios mencionados existe áreas diseñadas para estacionamientos masivos.



42. Esquema de las plazas de estacionamientos en una zona de Chipipe



43. planta



44. Malecón de Chipipe en mayo



45. Malecón de Chipipe en marzo, semana santa



46. Malecón de Chipipe en mayo



47. Malecón de Chipipe en marzo, semana santa

IMAGEN URBANA

- sendas
- bordes
- nodos
- hitos

Como ejercicio práctico del presente trabajo de grado se ha buscado dentro del diagnóstico del área de estudio la elaboración de una imagen de la zona de estudio. Se lo realiza partiendo de lo que el autor Kevin Lynch describe en su libro "La Imagen Urbana". La estructura e identidad de una ciudad como se describe, resulta interesante para generar una realidad, desde una perspectiva de los autores, de la zona de estudio que pueda servir de base y sustento para el desarrollo de una propuesta final (Lynch, 2008).

Los contenidos de las imágenes de la ciudad son clasificados dentro de cinco tipos de elementos (Lynch, 2008):

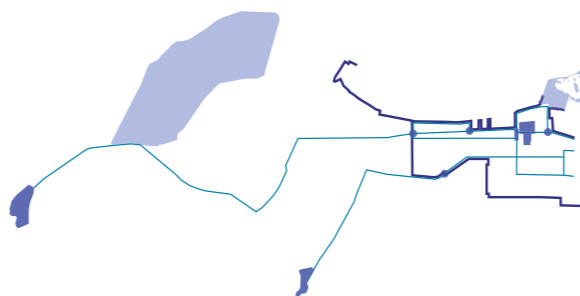
Sendas: son los conductos que sigue el observador normalmente. Está representado por las principales rutas de acceso y salida del barrio de Chipipe.

Bordes: son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad. Está representado por los límites entre la Reserva Militar y el barrio de Chipipe, además de la playa y el Yatch Club.

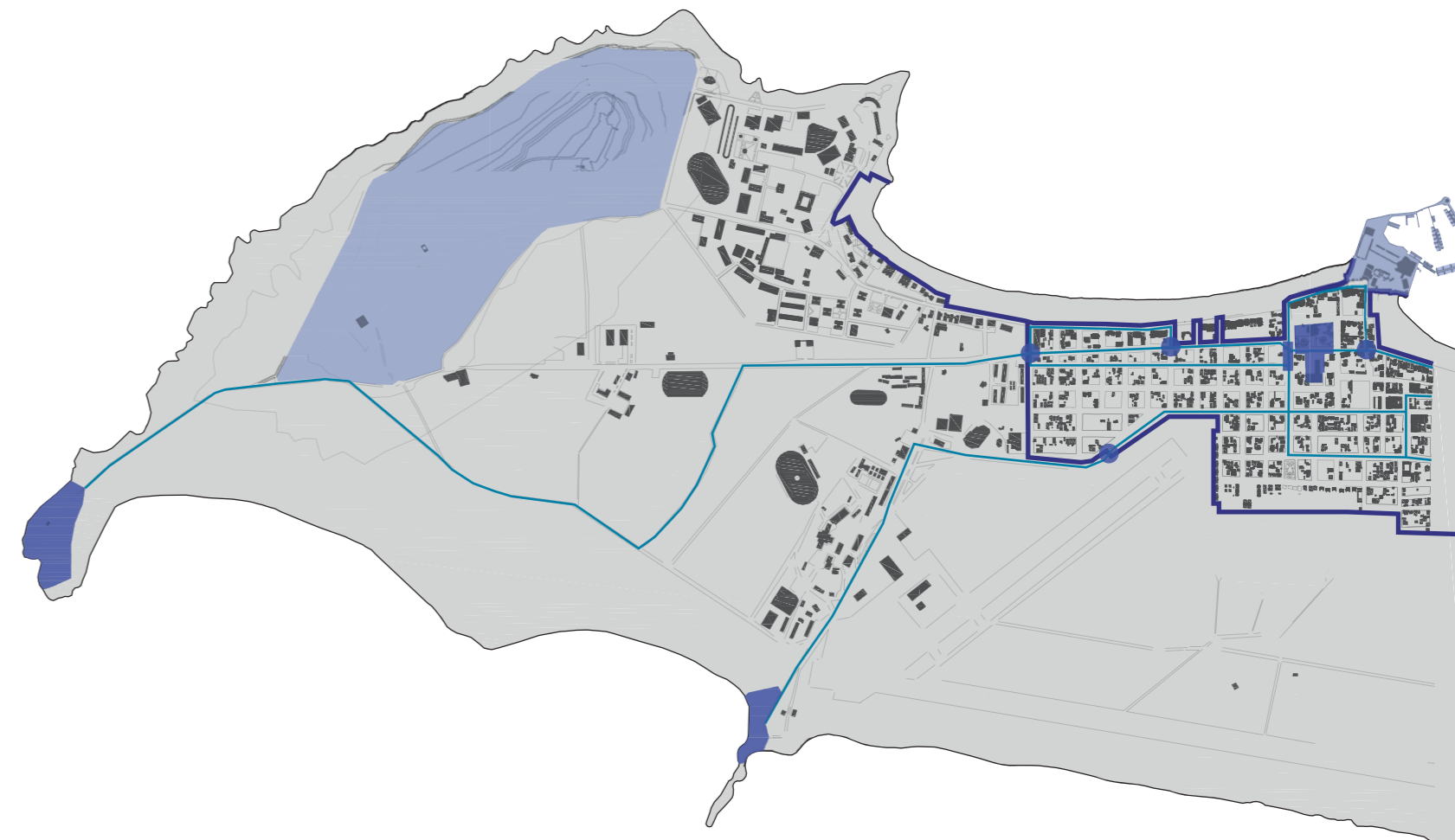
Barrios: Los barrios son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes. Toda la zona de estudio se considera un solo barrio.

Nodos: Son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador. Son los grandes puntos de aglomeración de autos y personas del barrio, el malecón y las zonas turísticas.

Mojones: Son puntos de referencia, pero el observador no entra en ellos. Constituyen el Cerro de Salinas y el Yatch Club como puntos de referencias importantes y donde el observador no puede acceder.



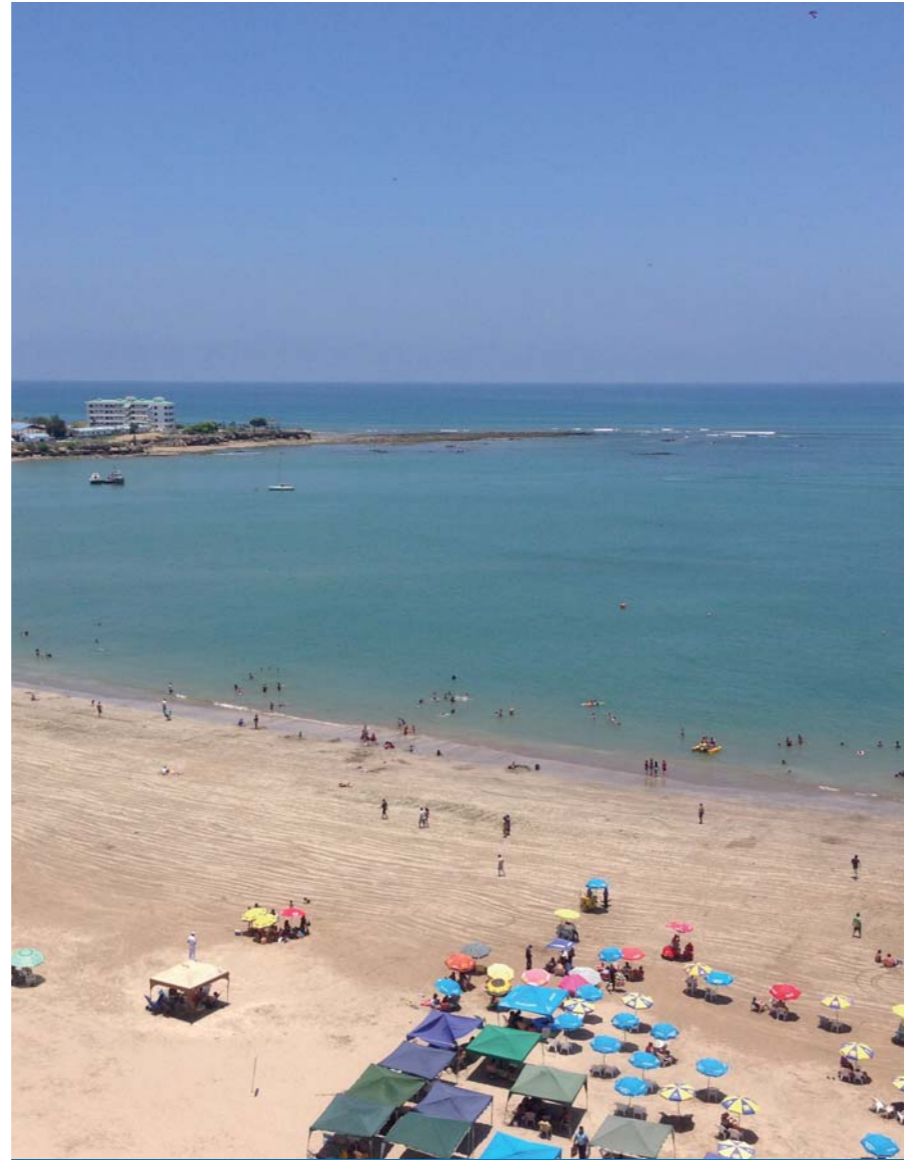
48. Esquema interpretación área de estudio según Lynch



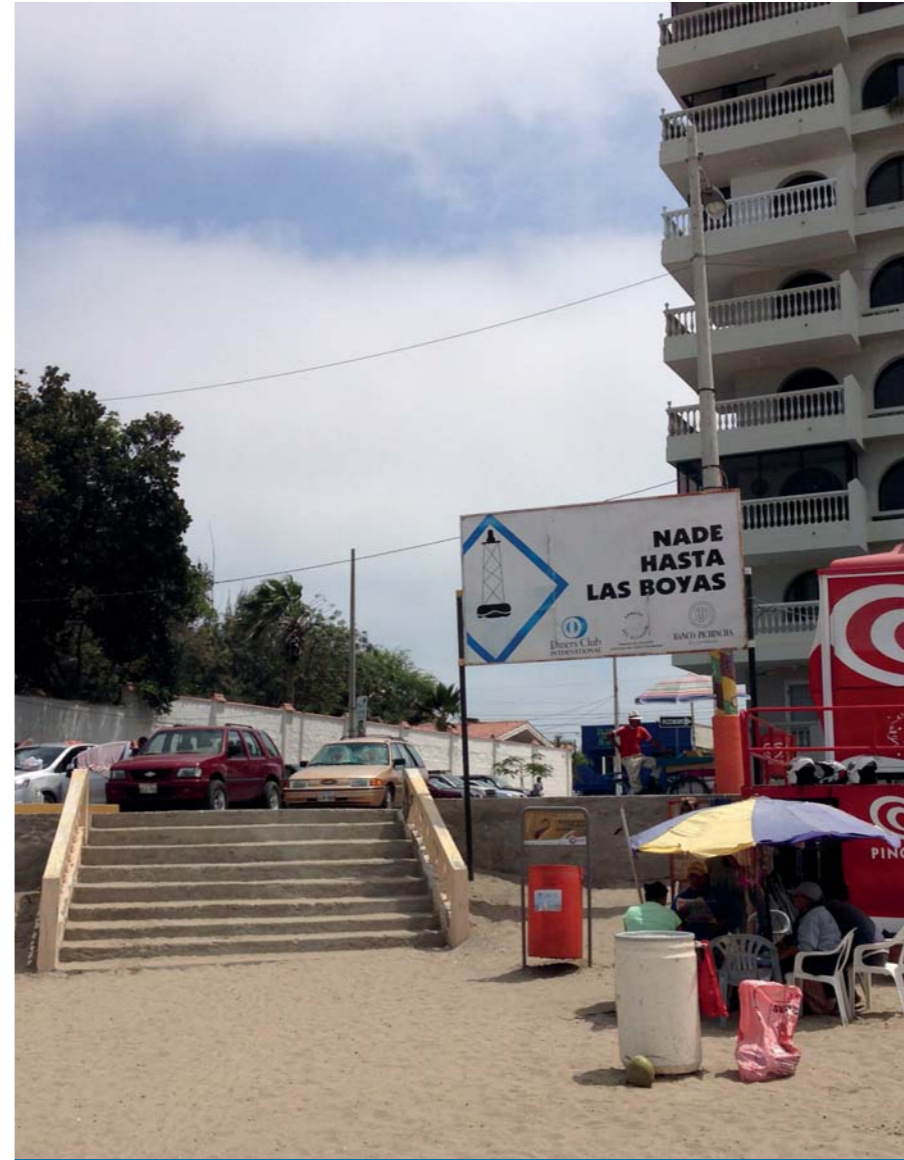
49. planta



50. Senda, escalinata que conecta el barrio Chipipe con la playa de Salinas



51. borde, artificial entre la zona militar donde no se puede colocar carpas y la pública, y natural entre la playa y la ciudad



52. Nodo, intersección vial y del malecón con la playa zona de mucha actividad comercial



53. Hito, cerro de Salinas punto de referencia desde varios puntos de la ciudad y zona de acceso restringido

ÁREA NATURAL

- área verde
- vegetación
- playas

La mayor cantidad de área natural en el área de estudio ha sido alterada en cierto grado por el hombre, las áreas más pristinas se encuentran dentro de la REMACOPSE que incluye al cerro de Salinas con la vegetación original presente en sus laderas, la cabecera o tablazo del cerro ha sido debrocada. La vegetación en el barrio de Salinas, como ya ha sido estudiado, es introducida y tiene fines estéticos. Las áreas construidas tienen poca vegetación en su interior. Las playas de la península tienen diferentes grados de alteración, las ubicadas en las zonas urbanas casi no se conserva su estado original mientras que en las ubicadas en la Reserva Militar y la actual REMACOPSE tienen un grado de conservación mayor aunque han sido objeto de intervenciones puntuales en los últimos años.



54. planta



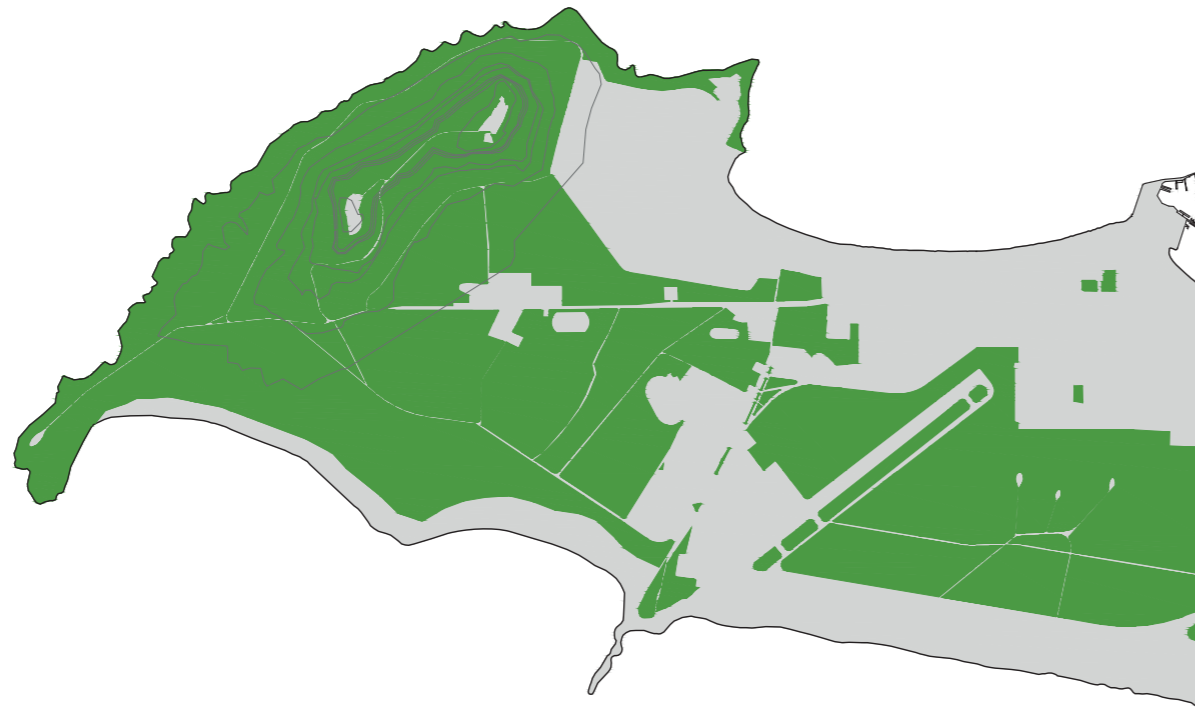
55. planta

ÁREA NATURAL Y CONSTRUIDA

- área natural
- área construida

El área natural se refiere al espacio donde no existen construcciones o hay una intervención mayor, este espacio está presente sobretodo en la zona Oeste y Sur del área de estudio y corresponde en mayor medida a la Reserva Militar y la REMACOPSE, dentro del barrio de Chipipe no quedan vestigios de áreas naturales sin intervención.

El área construida es la zona intervenida por el hombre y que responde al desarrollo de la ciudad de Salinas y las bases militares de la Reserva Militar. Aunque la ocupación de la zona de estudio se remonta milenios atrás, la mayor intervención se dio durante el siglo XX y fue tal que redefinió el perfil costero y su zona circundante. La zona de mayor intervención corresponde a la zona Este y Norte del área de estudio y corresponde al barrio de Chipipe, el Salinas Yatch Club y las bases militares.



56. planta

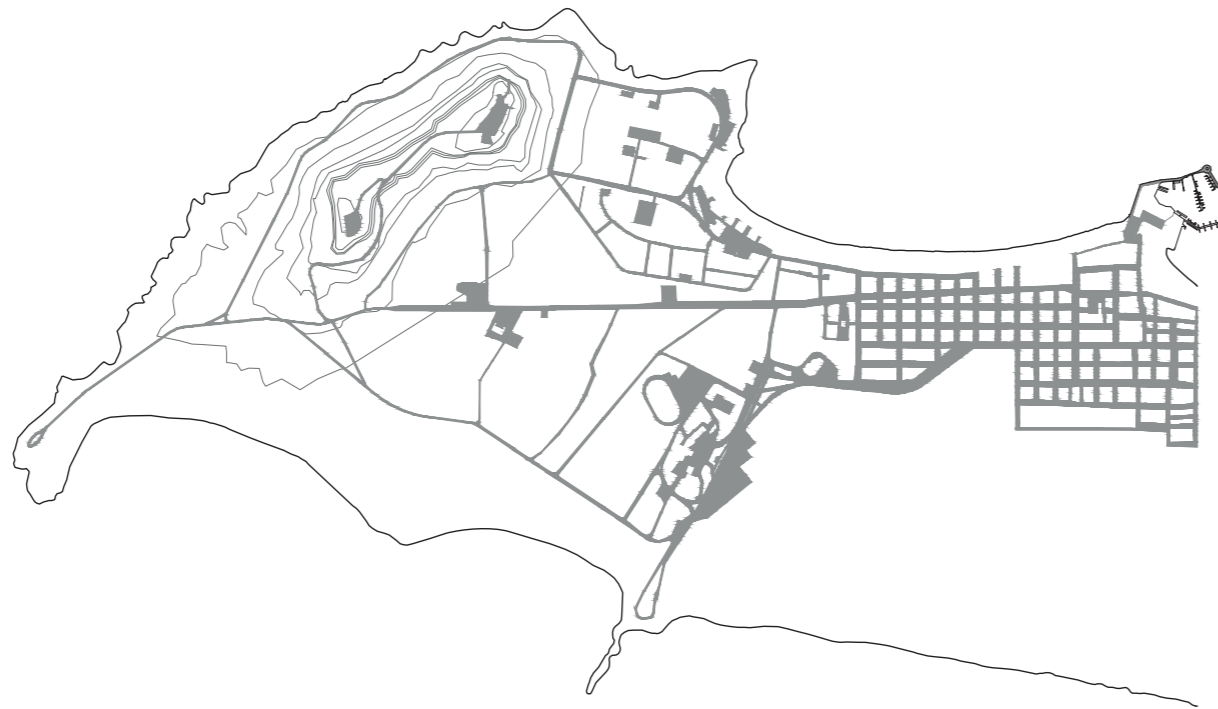


57. planta

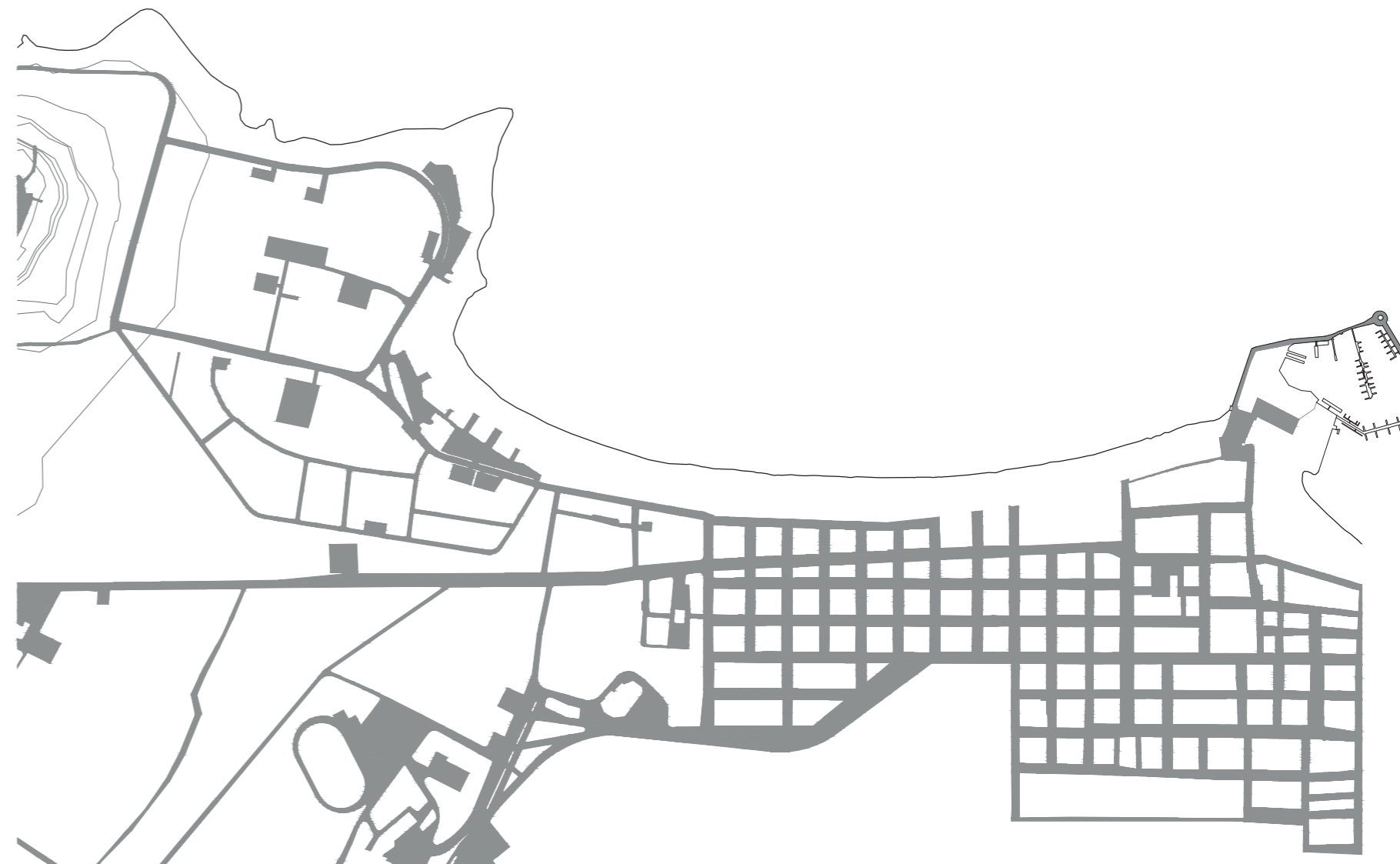
SISTEMA VIAL

■ vías

Las vías en la zona de estudio están estructuradas a dos circunstancias específicas, la primera en la zona del barrio de Chipipe se debe al Plan Regulador del año 1964 que definió las vías y manzanas en forma de cuadrícula regular paralelas al perfil costero de la Ensenada de Chipipe. La segunda consideración se debe a la toma de la puntilla de Santa Elena por parte de tropas militares en la Segunda Guerra Mundial y el establecimiento de bases y regimientos militares desde entonces en la zona, por ello la zona se ha desarrollado sin un orden especial y se nota que la división interna entre Base Naval, Fuerte Militar y Base Aérea ha provocado diferentes nodos y estructuras viales que se llegan a unir solo a partir de las garitas de ingreso desde la Ciudad.



58. planta



59. planta

MANZANAS

■ manzanas

La forma y ubicación de las manzanas que se encuentran en el área de estudio, al igual que el sistema vial, responden a las mismas circunstancias. El Plan Regulador en el barrio de Chipipe y la ocupación y desarrollo de las bases militares en la Reserva Militar. El Salinas Yatch Club, que se fundó y desarrollo en el mismo periodo, es la única manzana que ocupa área de protección de costera.



60. planta

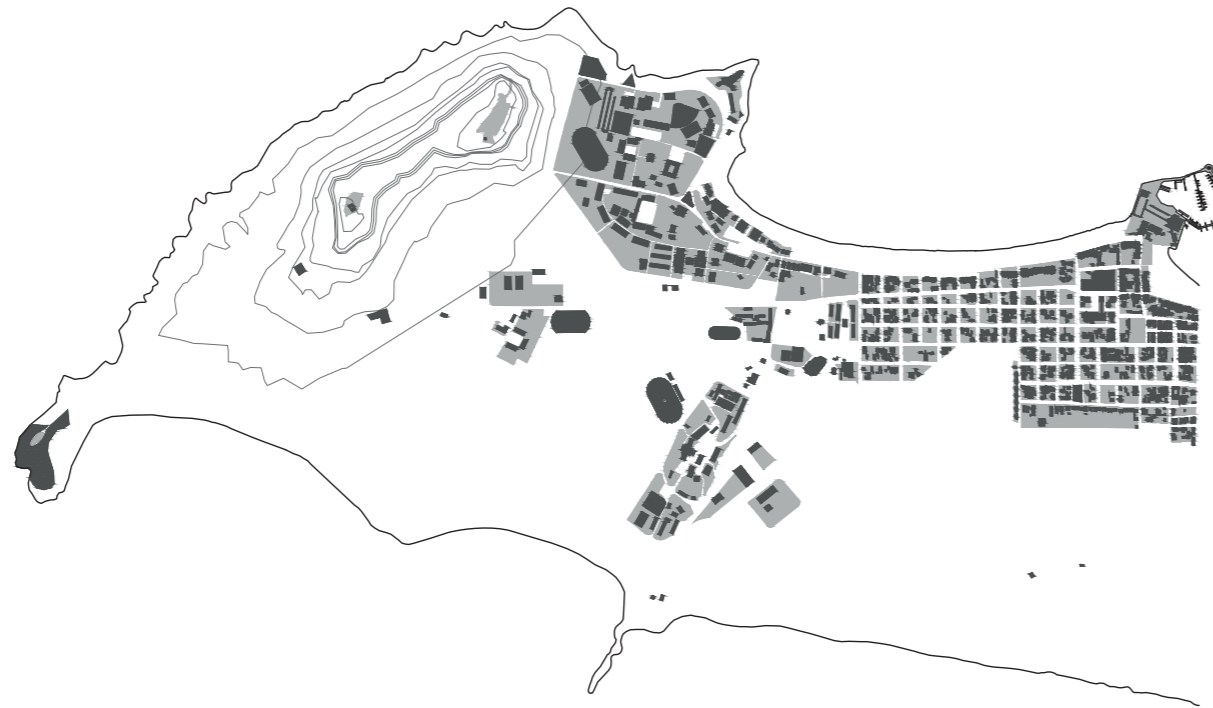


61. planta

MANZANAS Y EDIFICACIONES

- manzanas
- edificaciones

A la trama conformada por las manzanas en el área de estudio se puede sumar las edificaciones existentes para poder observar el nivel de ocupación de las mismas con respecto a una unidad mayor que es la propia manzana y como el conjunto de edificaciones conforman la trama urbana de la ciudad de Salinas y la Reserva Militar.



62. planta



63. planta

EDIFICACIONES

■ edificaciones

En el área de estudio las edificaciones y zonas ocupadas se muestran agrupadas por la conformación de las propias manzanas, a pesar de ello si se les aísla, se puede observar como una gran parte de la zona tiene potencial de crecimiento y densificación. Y a su vez puede constituir zonas de importantes actuaciones urbanas.



64. planta



65. planta

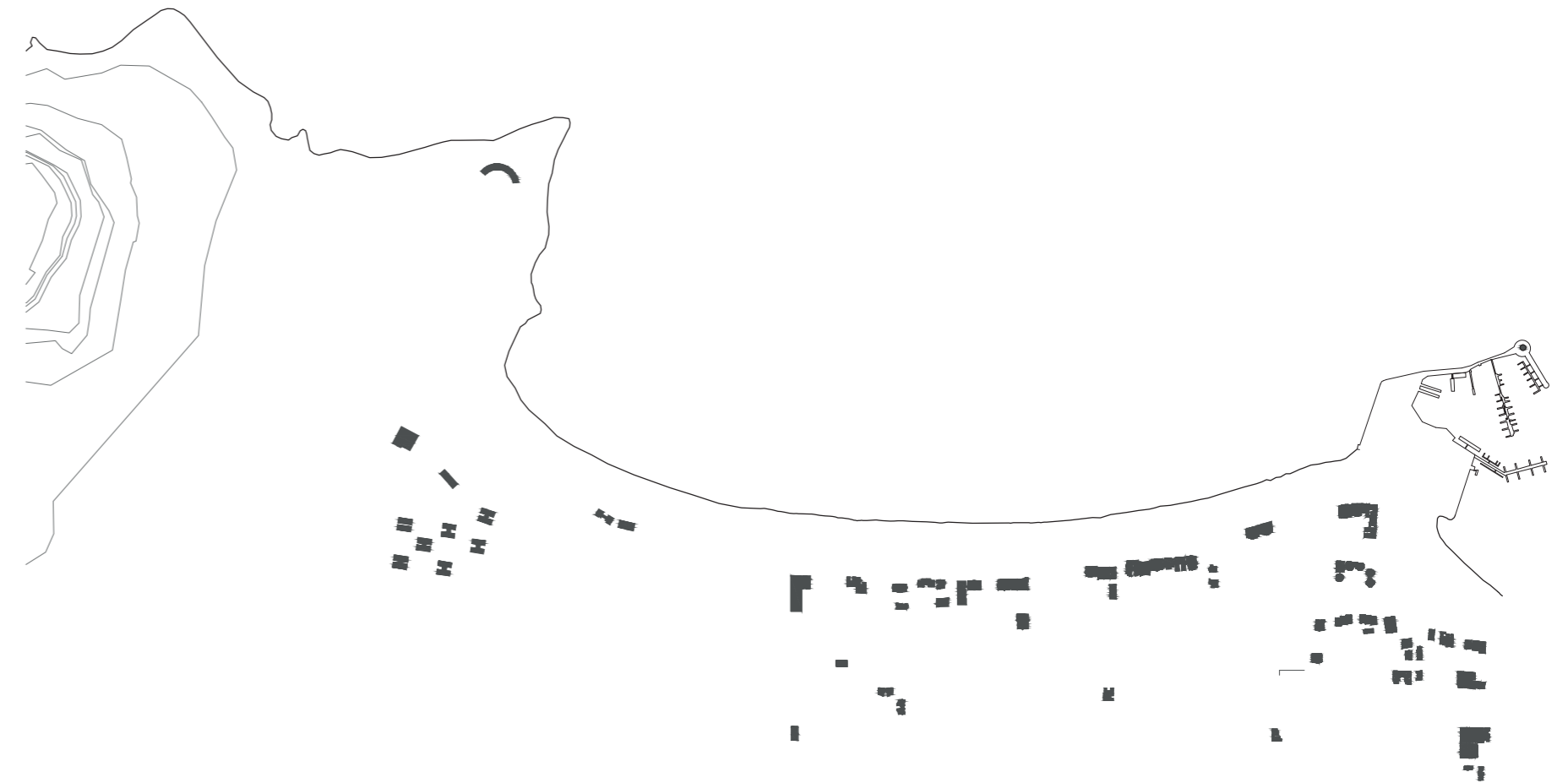
EDIFICACIONES EN ALTURA

■ edificaciones

Las edificaciones en altura se entienden como las que tienen cuatro o más niveles. Estas se encuentran desarrolladas sobre el malecón de Chipipe y en zonas aisladas de la Reserva Militar. El desarrollo de las mismas se ha debido a un empuje inmobiliario causado por la necesidad de unidades habitacionales de segunda residencia de personas externas a la península y que demandan condiciones específicas que solo los edificios en altura pueden ofrecer.



66. planta



67. planta

EQUIPAMIENTOS

■ equipamientos

Los equipamientos ubicados en el área de estudio corresponden a entidades públicas que brindan servicios a la ciudadanía en general como escuelas, colegios, universidades, clínicas. Además de otros con fines de gestión y administrativos como los ubicados en las bases militares y algunos en el barrio de Chipipe, destacando el Palacio Municipal de la ciudad de Salinas.



68. planta



69. planta

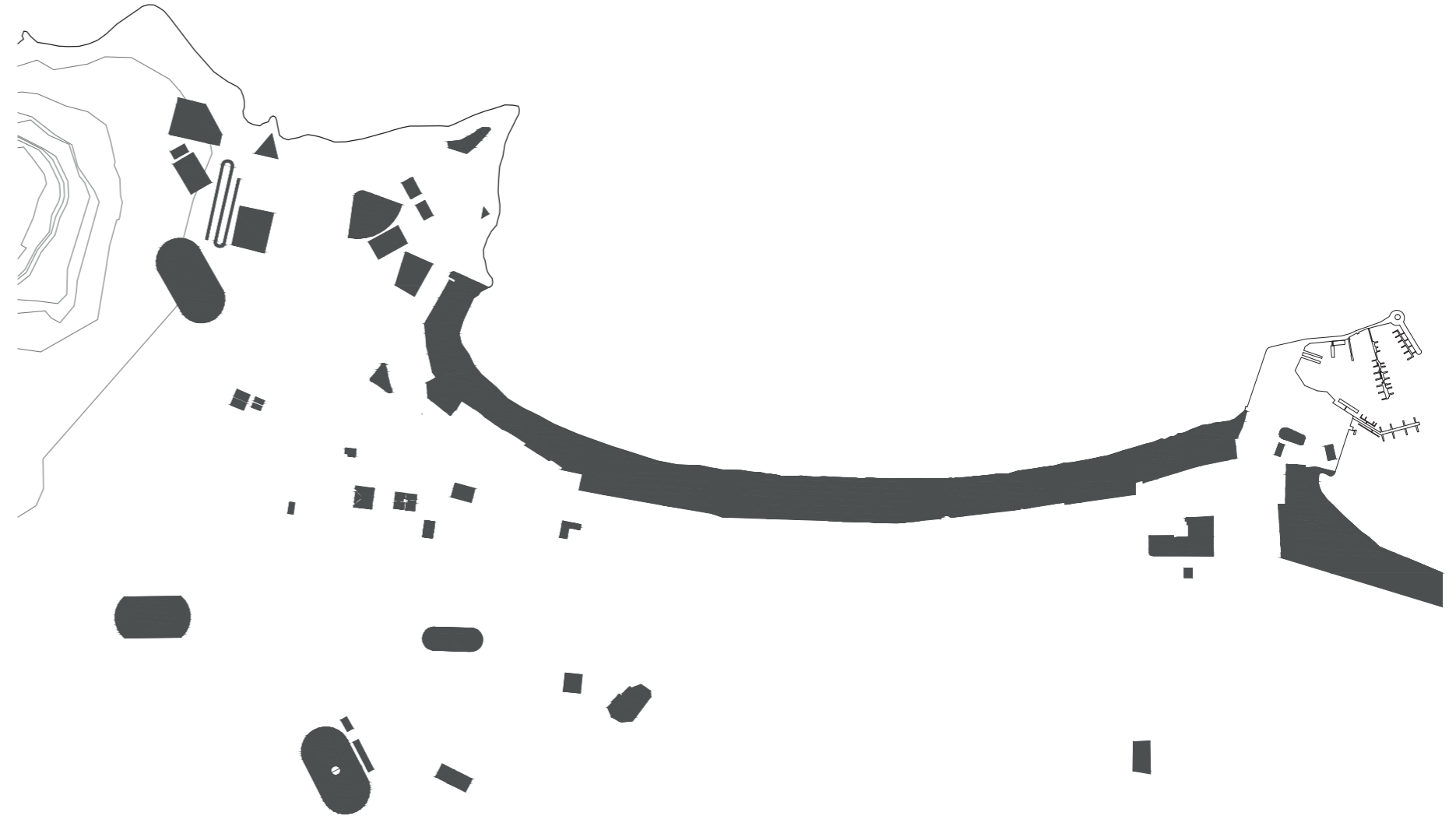
ESPACIO PÚBLICO

■ espacio público

Los equipamientos ubicados en el área de estudio corresponden a entidades. Los espacios públicos presentes en la zona son variados y se encuentran ubicados en distintos sectores. Existen parques y áreas recreacionales de canchas y espacios deportivos que se ubican en la Reserva Militar, en el barrio de Chipipe no existe parque de gran tamaño pero destaca el parque central que une la iglesia mayor de la ciudad al Palacio Municipal. El área de uso pública de mayor importancia y uso son las playas que se encuentra ubicadas en toda la península, debido a que solo la de Chipipe y Salinas son las de uso público sin restricciones, durante temporada alta y en distintas épocas del año se saturan y exceden su capacidad normal. Las demás playas de la zona han sido abiertas al público recientemente pero son espacios de uso restringido.



70. planta

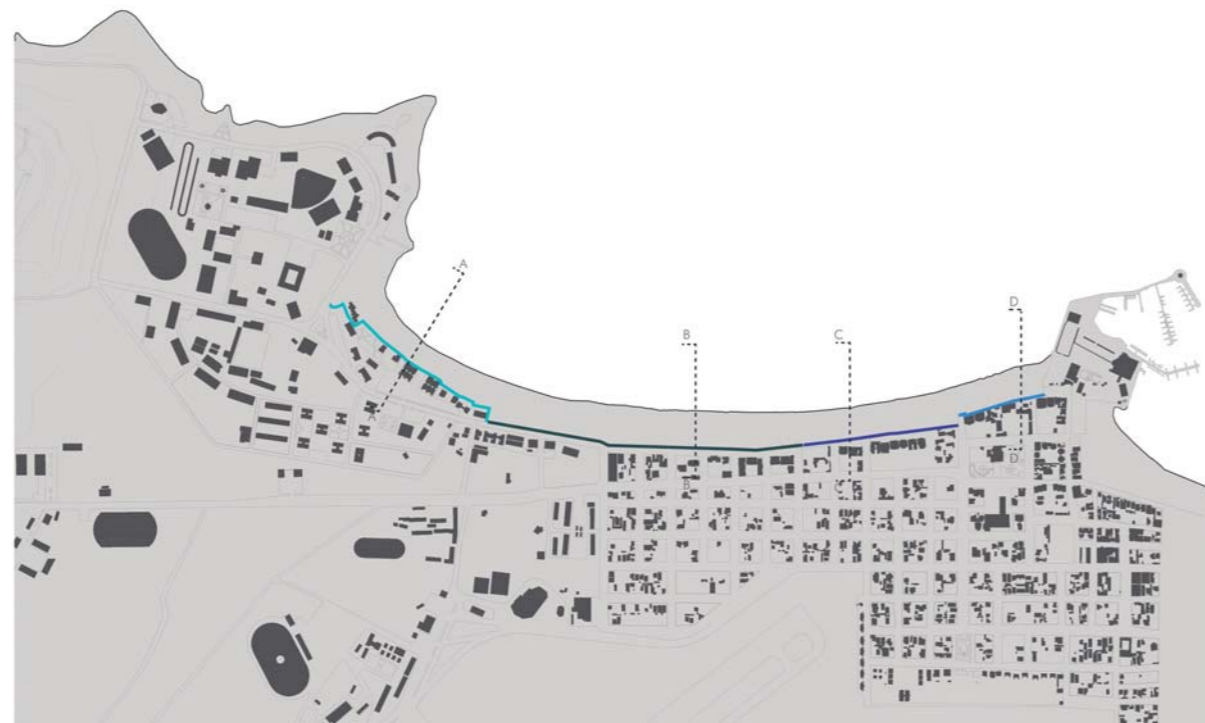


71. planta

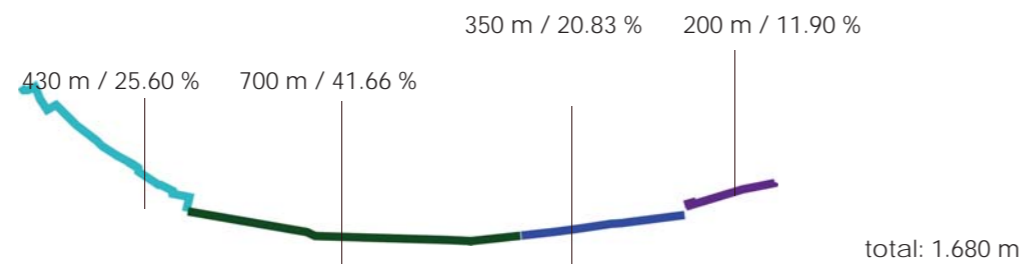
SECCIONES URBANAS

- sección tipo A
- sección tipo B
- sección tipo C
- sección tipo D

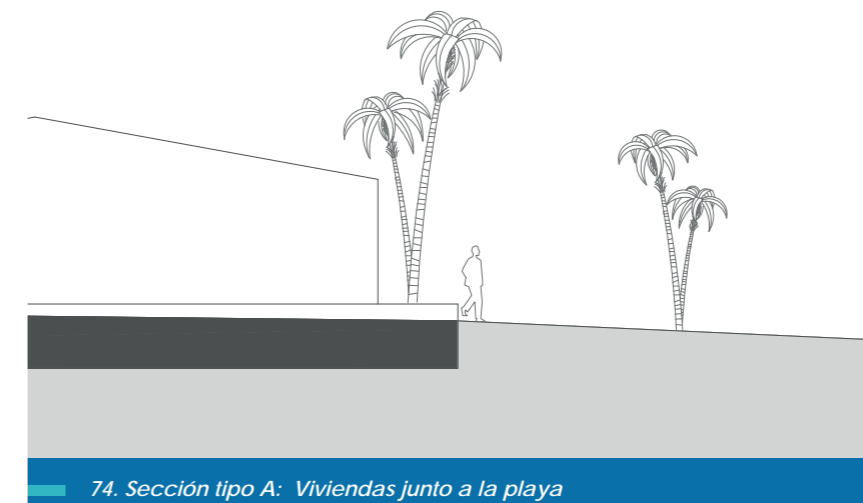
Las secciones urbanas se realizan en cuatro sitios a lo largo de la ensenada de Chipipe de tal manera que se vea y entienda el espacio en general. Estas cuatro secciones responden a que en los cuatro sectores del área de estudio existe una tipología similar así que se puede entender que estas muestran el entorno actual del lugar. Como se verá en ningún caso el porcentaje de malecón supera el 10% del área de estudio.



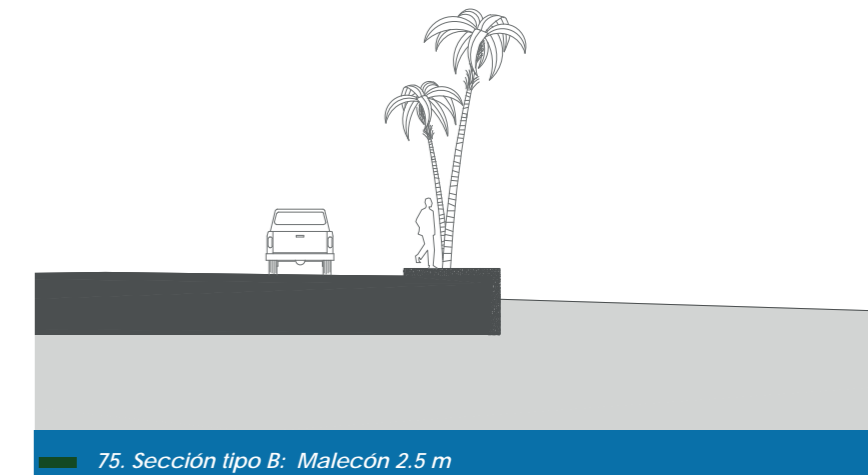
72. planta



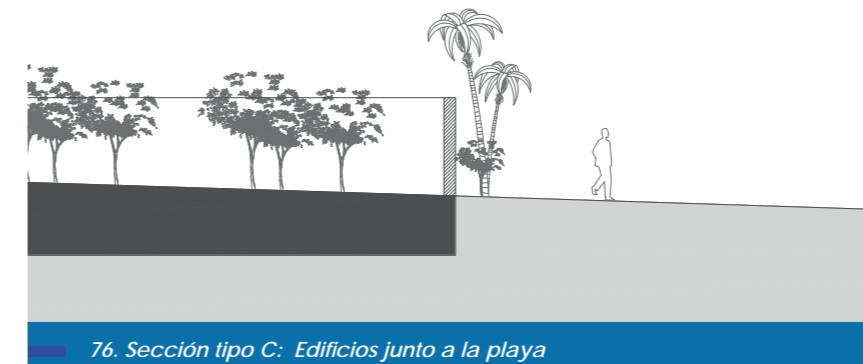
73. esquema



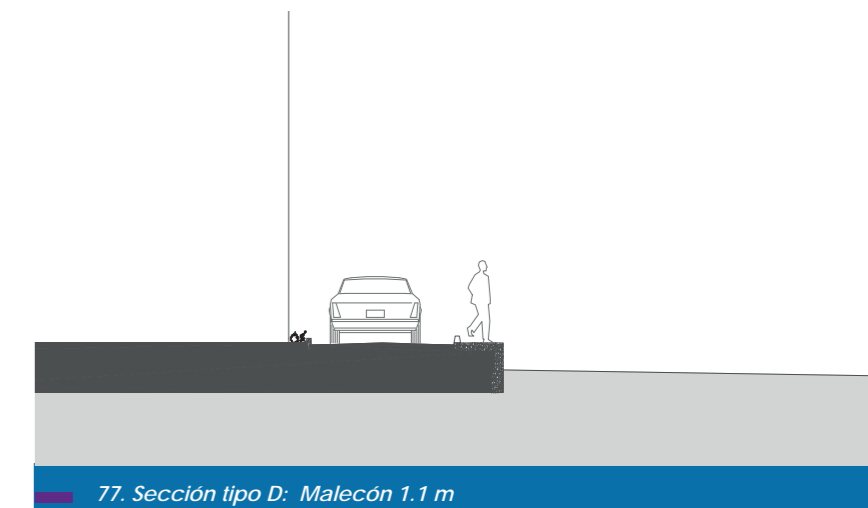
74. Sección tipo A: Viviendas junto a la playa



75. Sección tipo B: Malecón 2.5 m



76. Sección tipo C: Edificios junto a la playa



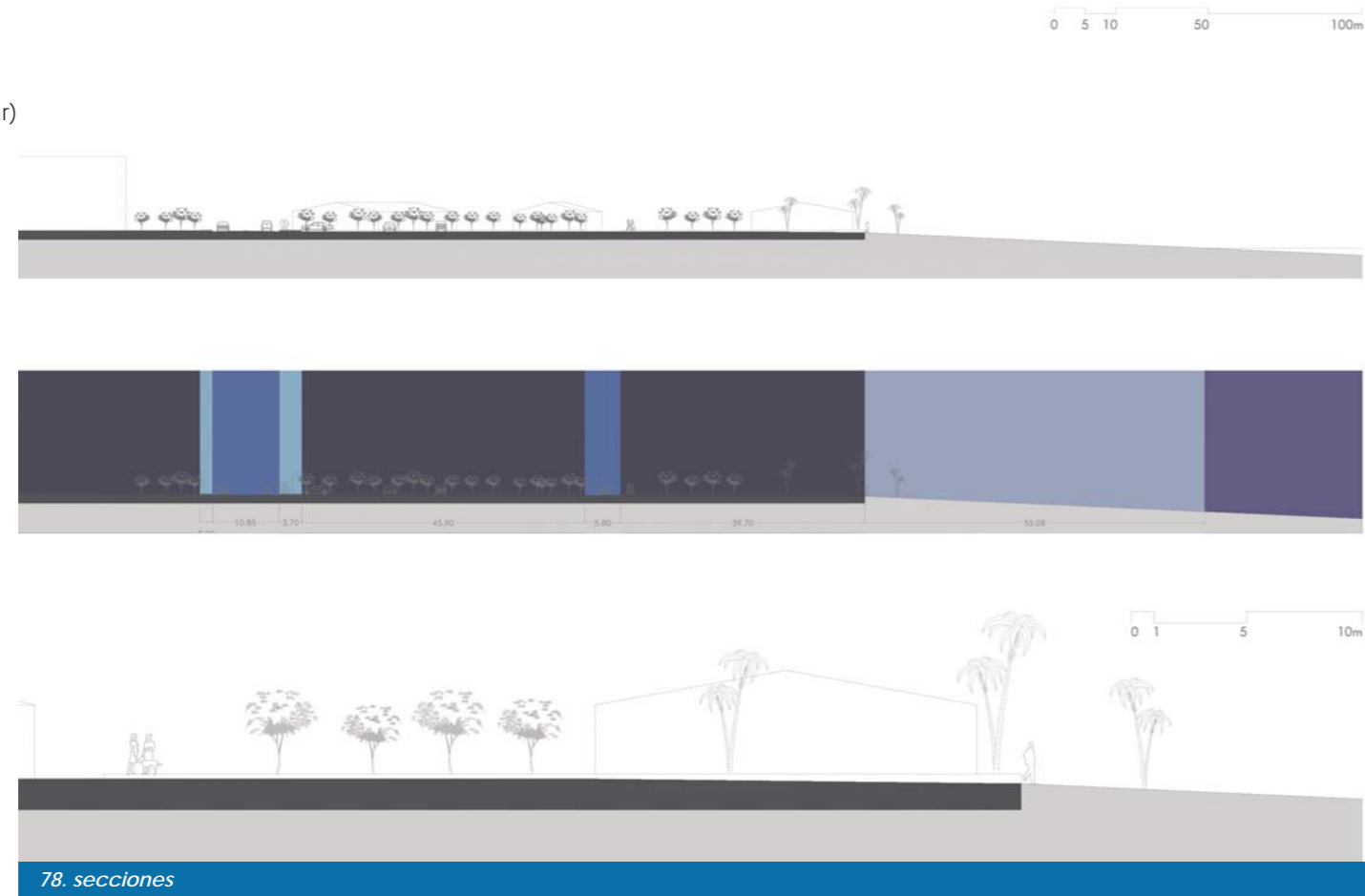
77. Sección tipo D: Malecón 1.1 m

SECCIÓN TIPO A

- espacio público
- espacio público natural
- circulación vehicular
- espacio construido (vehicular)
- mar

Vía: 16.65 m – 21.52 %
 Malecón: 5.71 m – 7.38 %
 Playa: 55.00 m – 71.10 %

Total espacio: 77.36 m – 100%



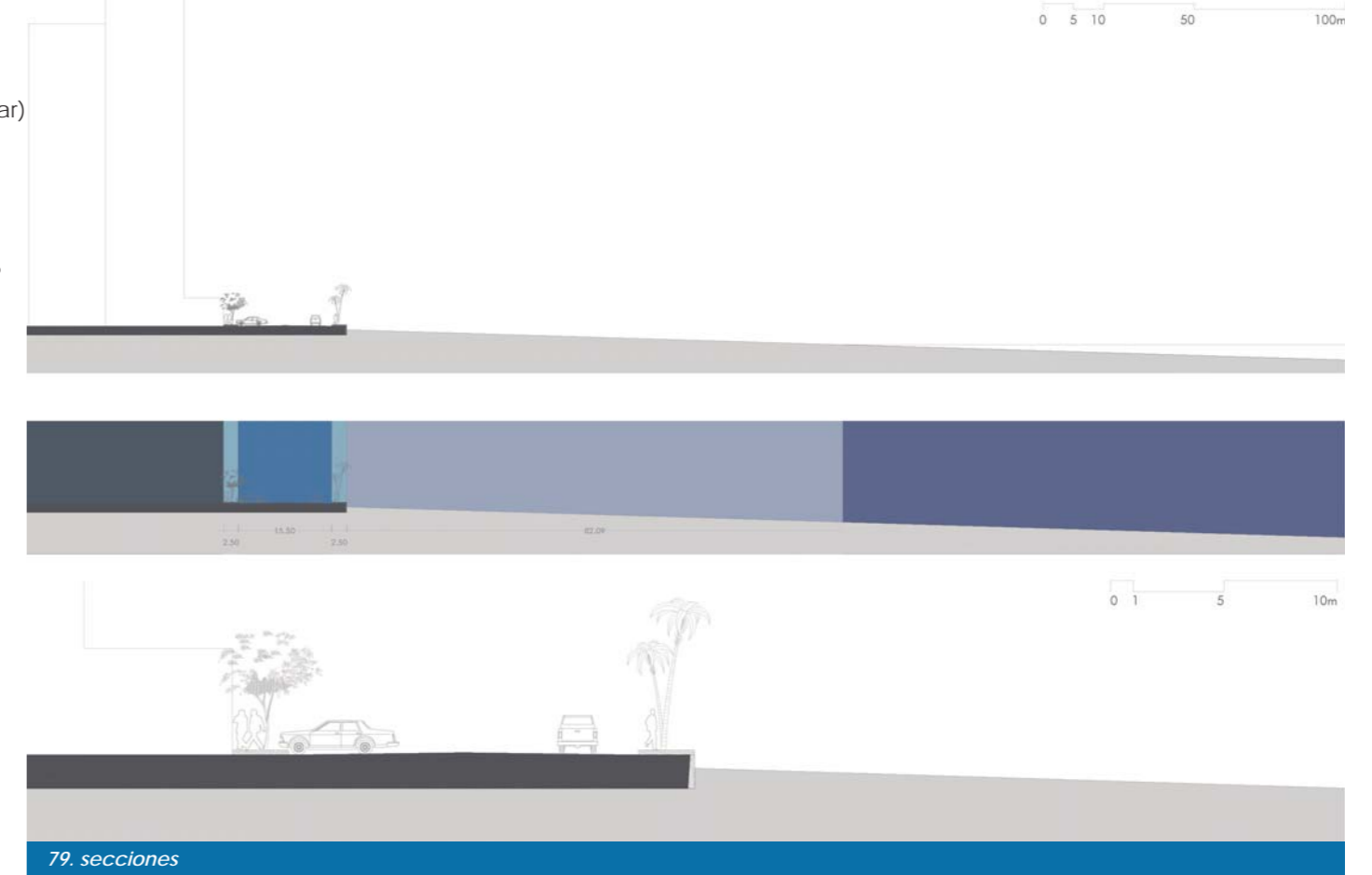
78. secciones

SECCIÓN TIPO B

- espacio público
- espacio público natural
- circulación vehicular
- espacio construido (vehicular)
- mar

Vía: 15.50 m – 15.12 %
 Malecón: 5.00 m – 4.88 %
 Playa: 82.00 m – 80.00 %

Total espacio: 102.50 m – 100%



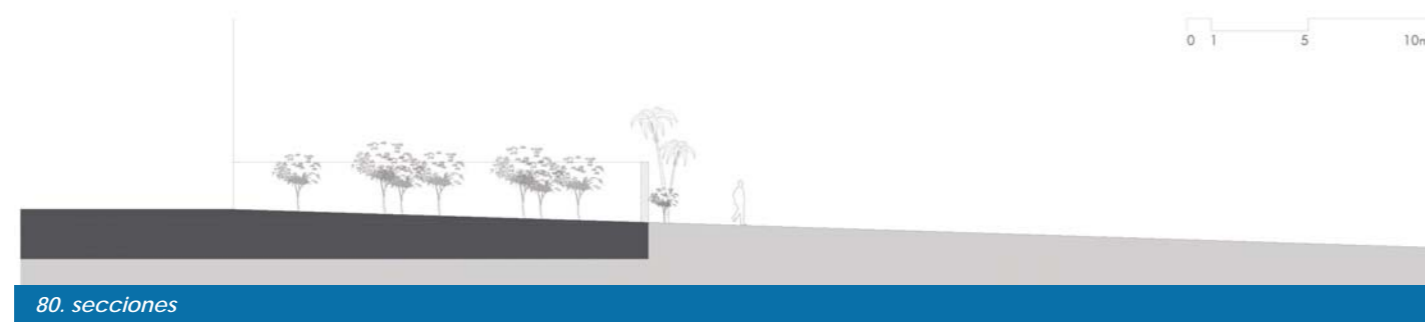
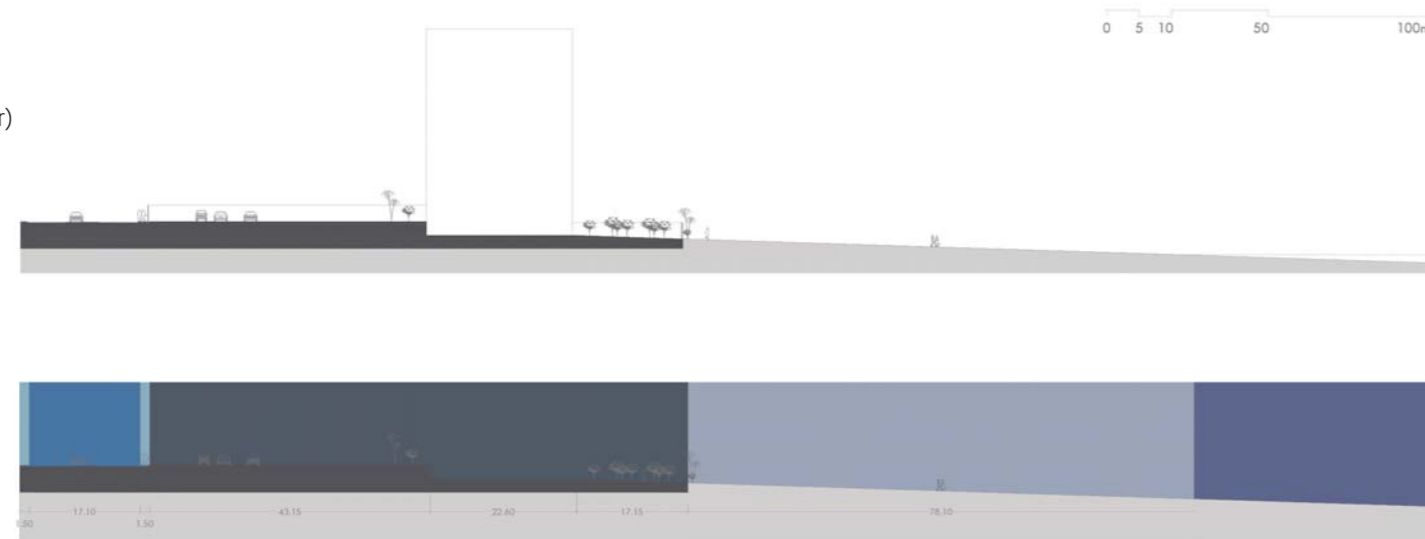
79. secciones

SECCIÓN TIPO C

- espacio público
- espacio público natural
- circulación vehicular
- espacio construido (vehicular)
- mar

Vía: 0.00 m – 0.00%
 Malecón: 0.00 m – 0.00 %
 Playa: 78.10 m – 100.00 %

Total espacio: 111.56 m – 100%

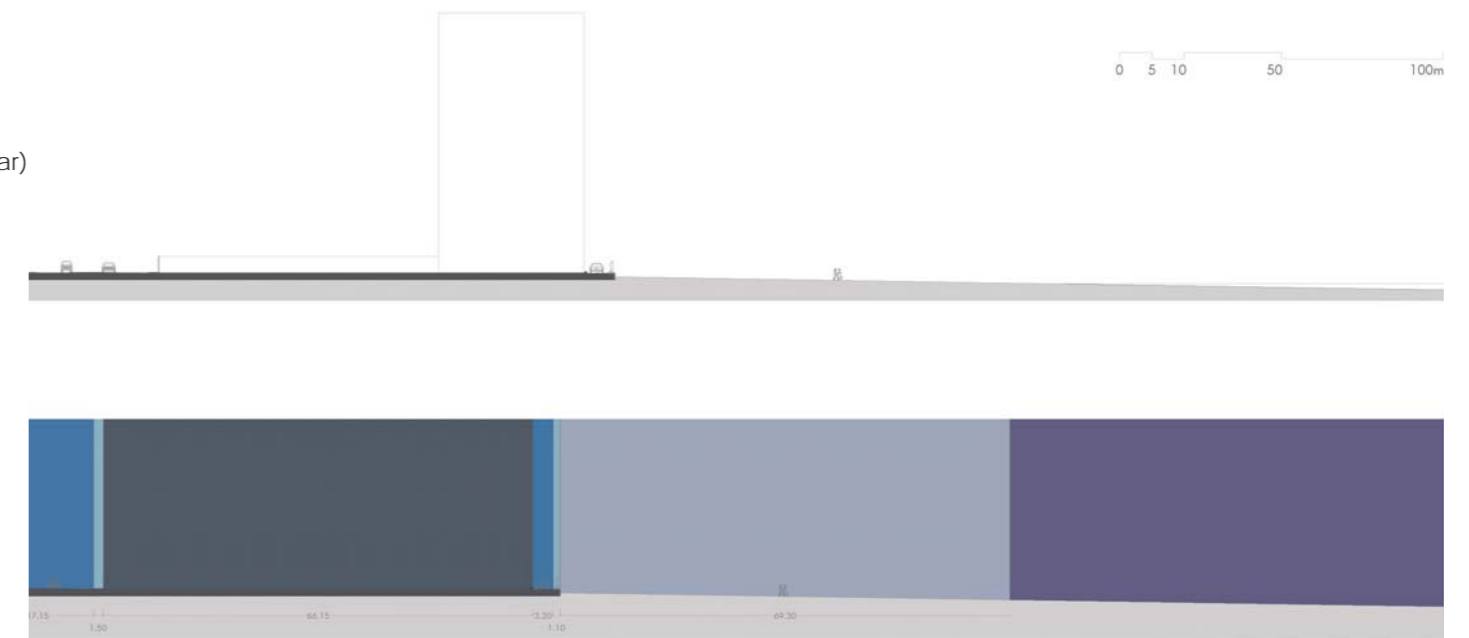


SECCIÓN TIPO D

- espacio público
- espacio público natural
- circulación vehicular
- espacio construido (vehicular)
- mar

Vía: 3.20 m – 4.28 %
 Malecón: 1.50 m – 2.00 %
 Playa: 70.00 m – 49.86 %

Total espacio: 74.70 m – 100%



MOBILIARIO LUMINARIAS Y POSTES

- luminarias
- postes de electricidad

Las luminarias y postes contabilizadas en el área de estudio no tienen un mismo diseño, cada una y por razones distintas tiene una forma y criterio de iluminación especial. Los postes de electricidad se concentran en las calles y avenidas paralelas al malecón ya que sobre él ha existido un plan de soterrar los cables. Como se observa en el mapa existe una buena distribución de postes de iluminación en el barrio de Chipipe pero una deficiencia de los mismos en la zona del malecón y la playa.

No se pudo hacer un estudio de observación y diagnóstico de los elementos en la Reserva Militar por impedimento de los administradores de los recintos.



82, 83, 84. Ejemplos de mobiliario existente



85, 86, 87. Ejemplos de mobiliario existente



88. planta

MOBILIARIO BANCAS

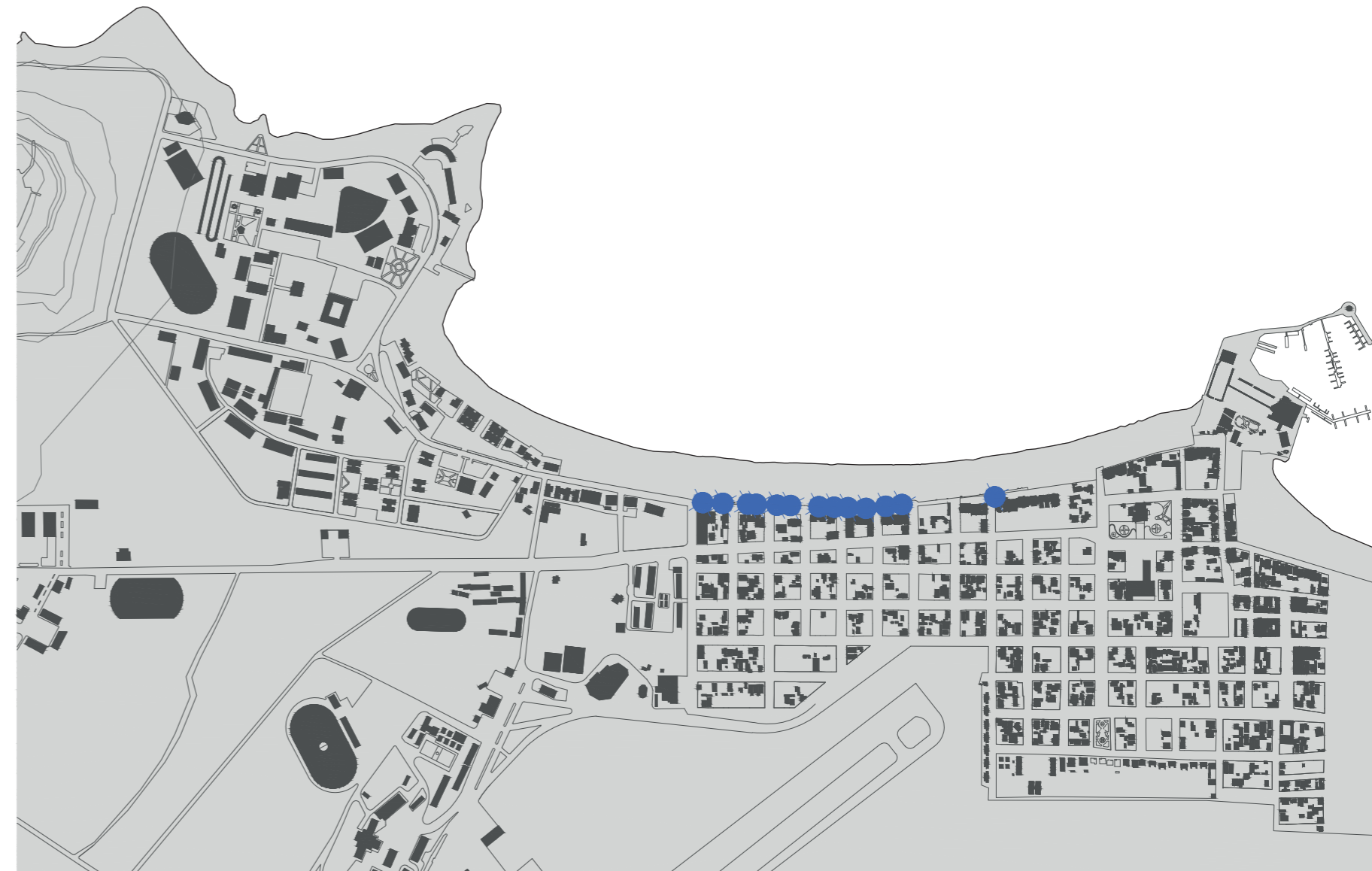
● bancas

Elementos urbanos para poder sentarse y descansar son escasos en el área de estudio, en la zona del malecón de Chipipe existen bancas de distintos diseños que cumplen la función de mobiliario para descanso pero estos son empotrados al piso y no permiten visuales a varios sectores del lugar, es decir, su implantación solo permite ver hacia la ciudad y la avenida y no al mar. También hay elementos construidos similares a paradas de bus pero que sirven para sentarse y tener sombra aunque su emplazamiento fuerte provoca un obstáculo visual para el peatón que transita el malecón. Por iniciativa privada existen bancas empotradas a edificios en distintas partes del sector.

No se pudo hacer un estudio de observación y diagnóstico de los elementos en la Reserva Militar por impedimento de los administradores de los recintos.



89. Ejemplo de mobiliario existente



90. planta



91. Ejemplo de mobiliario existente



92. Ejemplo de mobiliario existente



93. Ejemplo de mobiliario existente



94. Ejemplo de mobiliario existente

MOBILIARIO SERVICIOS Y COMERCIO

- servicios
- comercio

En el área de estudio se observó que existe un módulo de baterías higiénicas portátiles que se encuentran ubicadas en la playa a pocos metros del malecón y que por su estado se pudo deducir que no existe un plan de limpieza o mantenimiento de las mismas.

En el malecón de Chipipe existen dos módulos de comercio que han sido construidos por una empresa privada de helados y que solo dan ese servicios comercial, los mismos que solo se encuentran activos en temporada alta.

A pesar del impedimento para diagnosticar en el área de la Reserva Militar, en la zona de la playa y malecón de la misma, no se observó servicios o comercio implantados. Existen bungalós y carpas móviles instaladas en la playa pero no se vio un uso existente a las mismas.



95. Ejemplo de mobiliario existente



96. Ejemplo de mobiliario existente



97. planta

MOBILIARIO PAPELERAS

● papeleras

Las papeleras que han sido localizadas en el área de estudio están en malas condiciones físicas y no hay un solo diseño. Existen papeleras de gran capacidad ubicadas en la playa de Chipipe y unas de menos capacidad en el malecón de Chipipe. Todas las papeleras contienen publicidad privada por lo que se deduce que las mismas fueron implantadas por iniciativa de las mismas empresas que publicitan su imagen.

No se pudo hacer un estudio de observación y diagnóstico de los elementos en la Reserva Militar por impedimento de los administradores de los recintos.



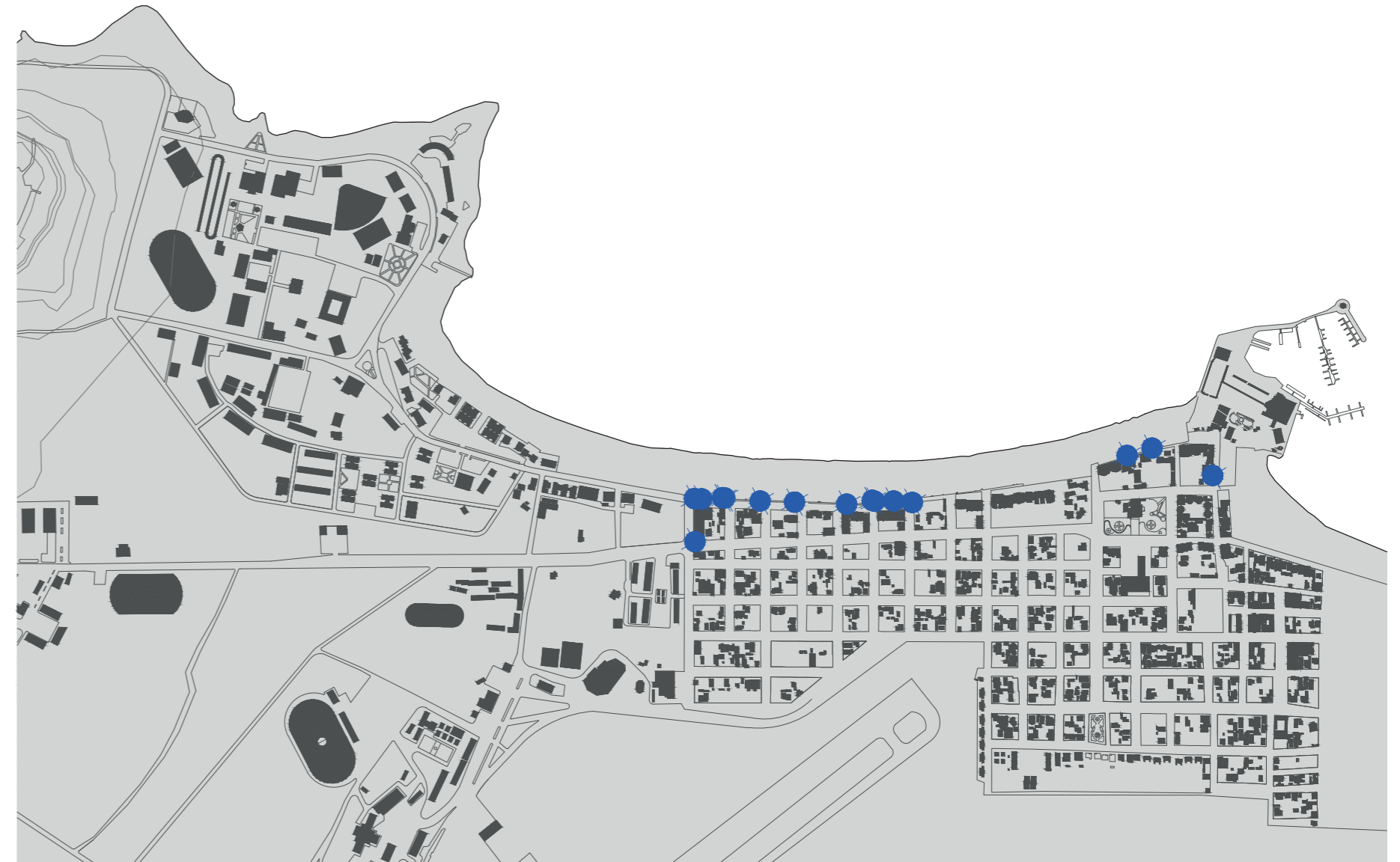
98. Ejemplo de mobiliario existente



99. Ejemplo de mobiliario existente



100. Ejemplo de mobiliario existente



101. planta

MOBILIARIO SALVAVIDAS

● salvavidas

La ensenada de Chipipe es considerada una playa de aguas mansas, a pesar de ello la gran cantidad de personas que utilizan la playa con fines turísticos, sobre todo en temporada alta, hace pensar de la posibilidad y riesgo de ahogados o accidentes en el agua que pueden provocar fatales consecuencias. En toda el área de estudio se encontraron seis puestos de salvavidas, los mismos que están localizados en la zona del malecón de Chipipe y cerca al yatch club. No se pudo observar puestos de salvavidas y socorro en la zona de la Reserva Militar.

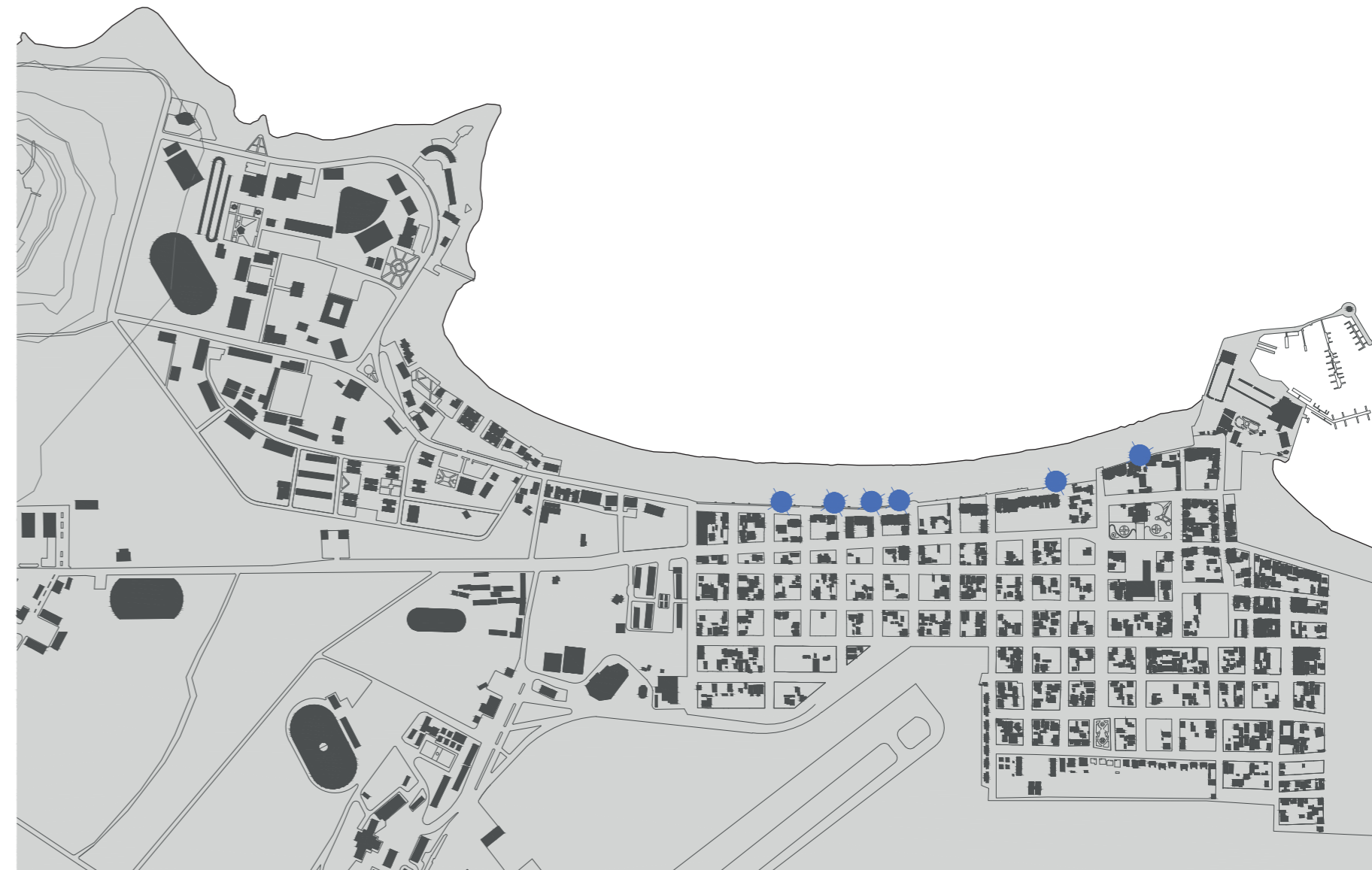
Por la publicidad ubicada en los puestos de salvavidas se presume que fue la empresa privada quien proveyó dichos elementos.



102. Ejemplo de mobiliario existente



103. Ejemplo de mobiliario existente



104. planta

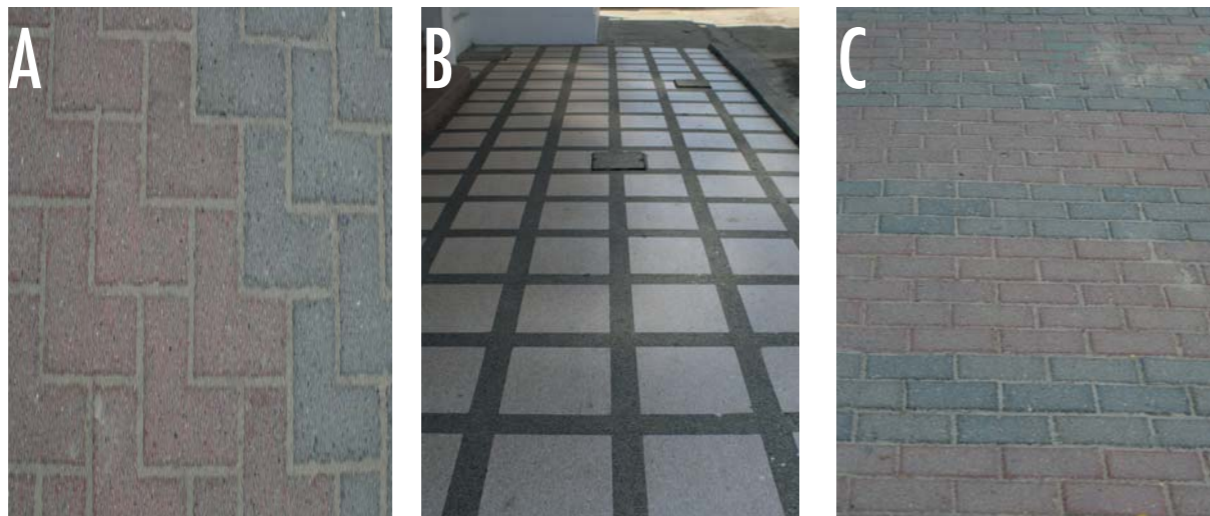
MATERIALIDAD PISOS

■ materialidad

□ pisos

En el área de estudio los espacios públicos han sido intervenidos por distintos organismos y en distintas épocas, las manzanas en el barrio Chipipe han sido objeto de intervenciones puntuales propiciadas por los frentistas de cada predio por ello se observa que existen cuadras enteras con tratamientos especiales como jardinerías y mobiliario urbano mientras que en otros espacios no existe actuación.

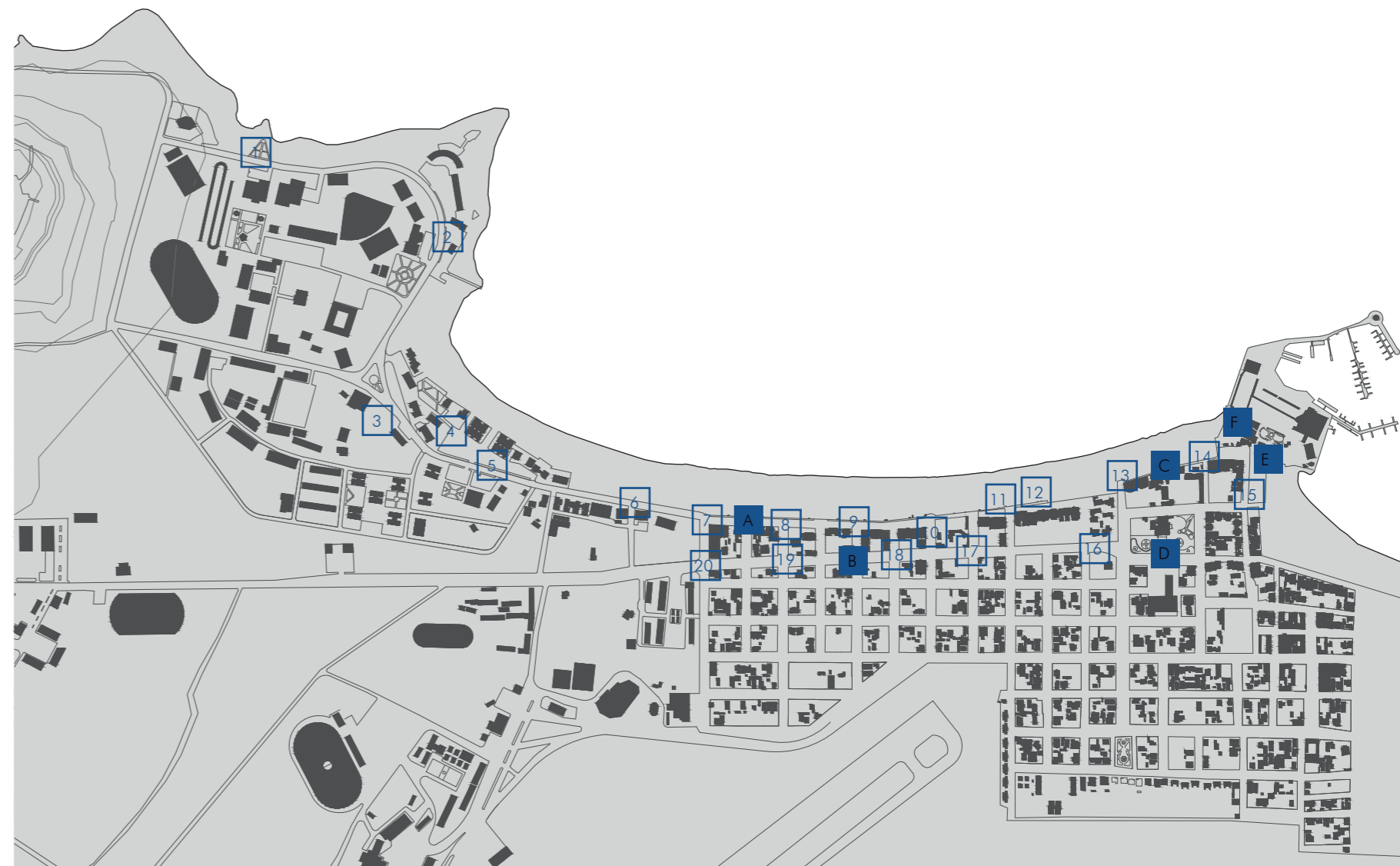
El malecón de Chipipe tiene dos tratamientos en su materialidad, la zona del Salinas Yatch Club en donde existen jardinerías bajas y un tratamiento especial en el piso. El otro sector del malecón existe un malecón de adoquín y espacios para descanso con materiales específicos.



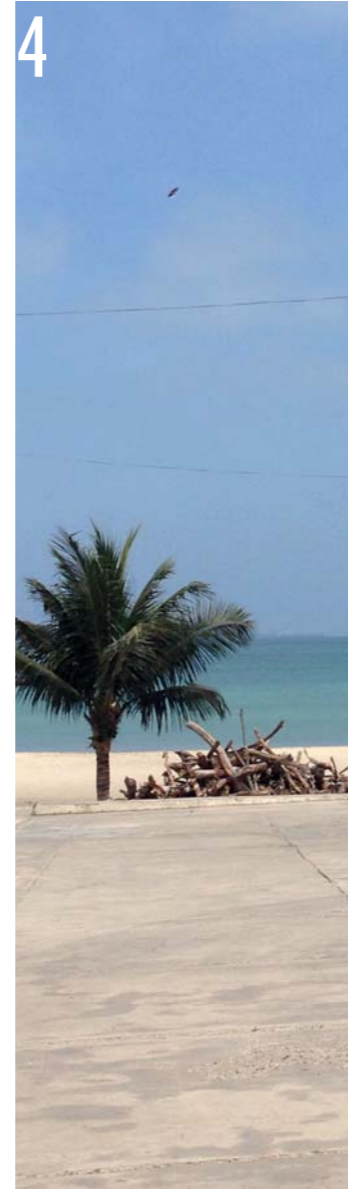
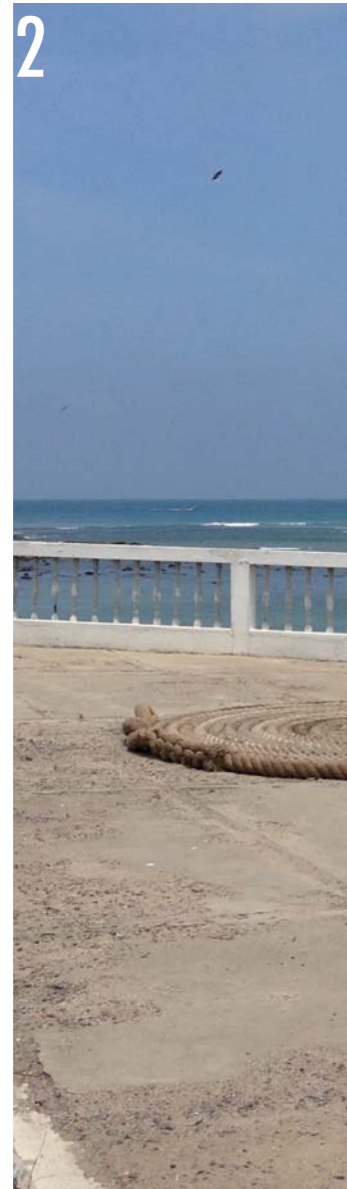
105, 106, 107. Ejemplos de materialidad existente



108, 109, 110. Ejemplos de materialidad existente



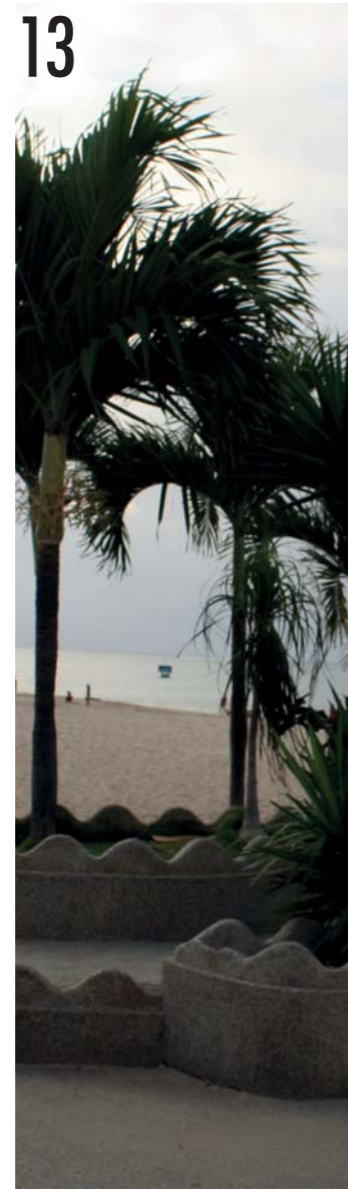
111. planta



112, 113, 114, 115, 116. Ejemplos de materialidad existente



117, 118, 119, 120, 121. Ejemplos de materialidad existente



122, 123, 124, 125, 126. Ejemplos de materialidad existente



127, 128, 129, 130, 131. Ejemplos de materialidad existente

4

ESTRATEGIAS DE DISEÑO

Se realiza una síntesis a partir del diagnóstico del área de estudio, dando como resultado las estrategias preliminares de diseño. Posteriormente se incluye a esta etapa la participación de la comunidad, para complementar y reforzar los criterios propuestos inicialmente por los autores, dando como resultado estrategias de diseño que serán la base de la propuesta final del trabajo.

4.1 ANÁLISIS Y PROGRAMA PRELIMINAR

Del diagnóstico previo se han tomado medidas que sirvan para el desarrollo de la propuesta de trabajo, de esta manera la siguiente sección desarrolla los atributos diagnosticados y una respuesta preliminar hacia una intervención completa adelante.

Las condiciones climáticas de la zona de estudio tiene un clima representan un clima agradable, durante gran parte del año, para actividades al aire libre y posibilita una serie de alternativas para que el espacio público se desarrolle como un lugar donde pobladores y visitantes compartan largas horas del día y noche. Durante más de seis meses al año las condiciones al exterior en la zona exceden el confort térmico establecido, por lo que se deben implementar áreas de sombra como cubiertas o vegetación de tal manera que las personas que usen el espacio no se vean obligadas a dejarlas. Las precipitaciones en el sector de estudio no son comunes y ello abre la posibilidad de construir elementos arquitectónicos y urbanos que tengan cualidades morfológicas difíciles de lograr en áreas con precipitaciones regulares.

Por la posición geográfica de la península de Santa Elena, el sol se ubica de tal manera

que es posible observar las salidas y puestas del mismo desde el mar, algo que en el Ecuador continental no es posible, lo que llama como un fuerte atractivo turístico que puede ser explotado de una manera especial. A más de lo anterior el adecuado soleamiento que recibe la zona y las horas de sol diarias posibilitan actividades exteriores apropiadas, sumándose a las condiciones anteriores, lo cual debe ser tomado para una propuesta de diseño urbano en el espacio.

La ensenada de Chipipe constituye en su totalidad un terreno con características planas, con menos del 5% de pendiente, las excepciones son los acantilados que nacen en Punta Mandinga en la zona de la Base Naval y un ligero desnivel de 4.32 m sobre la Punta Chipipe, en el lugar actualmente ocupado por el Salinas Yatch Club. Al final de la península, cerca de la puntilla, se ubica el único elemento orográfico destacado es el Cerro de Salinas, una colina de 92.5 metros de altura y que por sus condiciones estratégicas ha servido de referencia para la navegabilidad y comunicación desde tiempos remotos. Las condiciones topográficas para un diseño posibilitan un desarrollo horizontal sin mayores desniveles en todo el territorio sin considerar

el Cerro de Salinas. Para el cerro se puede pensar la mejor forma de acceder al mismo para poder aprovechar las esplendidas visuales que posee y sin que sea un elemento que altere las condiciones naturales del lugar.

Parte del área de estudio es una reserva natural que pretende mantener la vegetación original de la península de Santa Elena, esta área incluye al Cerro de Salinas y las áreas no construidas en la Reserva Militar. Estas zonas también son el único remanente natural de la zona de estudio y debido a ello sus condiciones naturales se deberían preservar. La vegetación en las demás zonas de Chipipe ha sido introducida con fines ornamentales estéticos y por lo tanto no muestra las condiciones originales que mantenía a la península como una zona de vegetación adaptada a la escasez de agua. Se debería pensar en estudios amplios sobre la adaptabilidad y correcto manejo de esta vegetación para la zona. A pesar de lo anterior muchas de las especies de árboles, sobre todo las palmeras ubicadas en el Malecón y la playa son un referente y característica de la, lo cual hace pensar de su uso para fortalecer la identidad del lugar y completar los espacios con su fun-

ción como elementos de sombra y refugio.

Las características del uso de suelo en la zona se dan por repercusiones históricas y socioeconómicas. En el barrio de Chipipe los predios frente al mar son considerados de mayor valor económico frente a los posteriores, su principal uso es un ejemplo de ello al tener la mayor cantidad de segundas residencias en la primera línea de predios, mientras que en los posteriores es en donde viven los residentes del lugar. En la Reserva Militar, los usos de suelo son variados pero debido a la subocupación del suelo y la prohibición del público en general de entrar, hace que sus equipamientos y comercios sean poco utilizados. Respecto a estos dos escenarios que comparten la misma zona pero su uso no es el adecuado se piensa que la propuesta de diseño puede ayudar a resolverlos empleando el espacio público como conector entre la playa de Chipipe y los espacios posteriores, que además sirvan de dinamizador de la economía y revalorización de los espacios.

El transporte público en la ciudad de Salinas se resuelve con líneas de buses urbanos que al llegar al barrio de Chipipe, usan las avenidas paralelas al malecón. Debido a ello la

posibilidad de incorporación de los mismos a una propuesta que intervenga sobre el malecón se podría desarrollar con un extenso estudio de los flujos de pasajeros que llegan y van a la zona.

Analizar y comparar distintos valores para la zona de estudio, ha permitido que se pueda llegar a distintas formas de apreciar el espacio a intervenir. Entender el área natural que posee el lugar, su comparación con el área construida, el sistema vial de calles y avenidas existentes, las manzanas construidas que forman el barrio y la Reserva Militar, las edificaciones emplazadas en esas manzanas y de ellas las consideradas en altura, los equipamientos y el espacio público existente, todas las cuales dan una imagen urbana a la ciudad de Salinas, incluyendo las áreas militares, que permiten tener una visión clara de la capacidad y limitantes que se tiene para poder diseñar un espacio arquitectónico urbano adecuado para el lugar.

Las características y elementos urbanos que se encuentran en el espacio, tales como su materialidad, mobiliario y demás elementos que ayudan a comprender mejor el estado actual del sitio, permiten observar lo hetero-

géneo que ha convertido al área del malecón de Chipipe y sus alrededores en un lugar sin identidad ni un adecuado manejo del espacio y sus elementos. Por lo anterior, el motivo del diseño presente debería estar encaminado en presentar una imagen unificadora y acorde con un espacio de alto valor paisajístico, natural y turístico.

LÍMITE DE INTERVENCIÓN

- área restringida por acantilados
- área restringida por marea máxima
- área de intervención propuesta

Los riesgos naturales presentes y los limitantes físicos del lugar hacen que se establezca un áreas propuestas de intervención que tengas ciertas demarcaciones, se considera que el área adyacentes al malecón actual en la ensenada de Chipipe que limitan por accidentes geográficos a sus dos extremos, además de la curva de marea máxima y la disposición de la primera línea de manzanas serán el marco de actuación de la propuesta a nivel de su espacio público. Por otro lado para intervenciones puntuales este limitante de espacio podría desarrollarse de acuerdo a criterios y justificaciones establecidas.

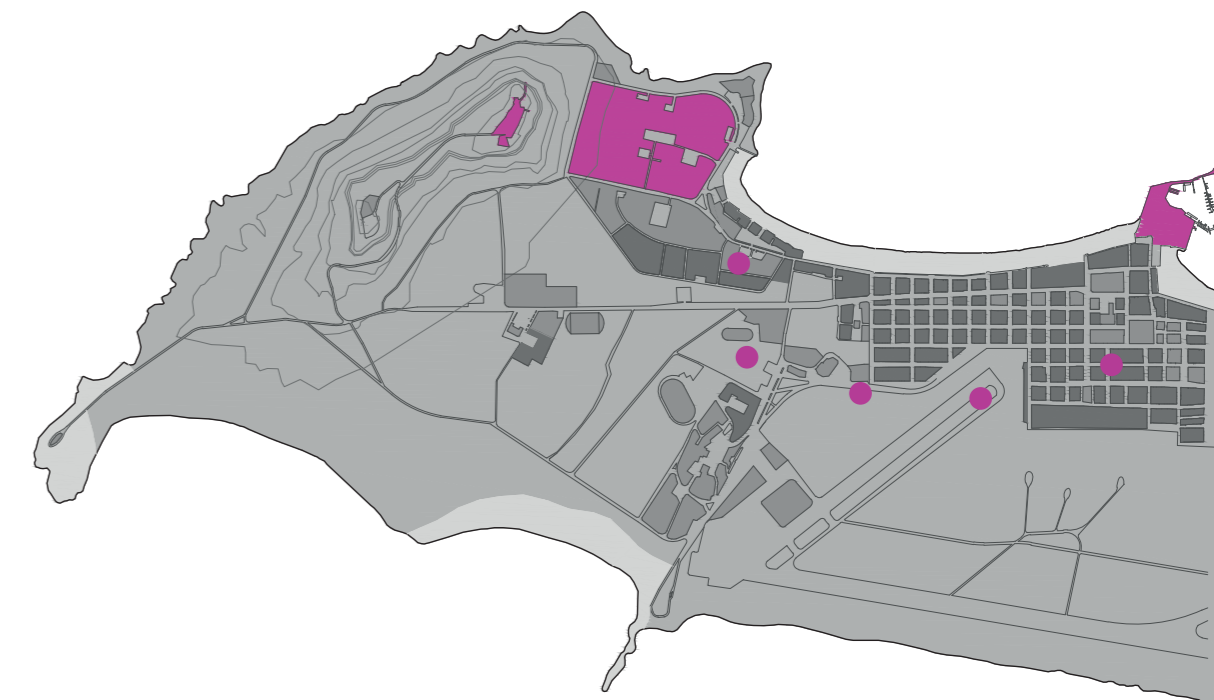


01. Planta

USO DEL SUELO Y ACTIVIDADES SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN

- nuevos equipamientos
- comercio - equipamiento
- vivienda
- playa
- nuevo espacio de comercio y servicios

La necesidad de diversificar los espacios destinados a comercios y servicios que actualmente se encuentran concentrados en pocos espacios del sector y la insuficiencia de los mismos en el malecón de Chipipe, donde además el limitante de los mismo ha hecho que exista una alta concentración de comercio informal crean la necesidad de crear nuevos espacios destinados a diferentes tipos de comercio y con una serie de servicios que puedan lograr una mejora en el espacio a intervenir. Para los extremos del sitio, tanto en la Base Naval como en el Yatch Club se plantean nuevos usos para equipamientos que puedan completar las actividades urbanas de Salinas y además transformen positivamente los usos que se puedan dar en estos espacios.



02. Planta

RESTRICCIONES

■ áreas sin restricción propuestas

Una historia de más de setenta años de ocupación de la Reserva Militar ha hecho que el espacio sea utilizado y definido por las actividades militares. La posibilidad que el espacio sea usado ampliamente por el público en general han empezado de manera paulatina, primero las atracciones turísticas de La Puntilla, la playa de la FAE y últimamente la playa de Chipipe correspondiente a la Base Naval han sido abiertas al público con un horario definido. Para continuar esta tendencia y además lograr que el espacio a intervenir se integre a todos los lugares, se busca quitar ciertas restricciones de uso del espacio en la Reserva Militar, sobre la Base Naval y el Cerro de Salinas. Las mismas condiciones de restricción se dan en el Salinas Yatch Club, debido a que es un club privado no existe hasta el momento la posibilidad de ampliar el espacio para el público general, a pesar que el uso y actividades que se desarrollan en el lugar son de provecho para la ciudad de Salinas se considera que existen espacios que actualmente son subutilizados que podrían permitir usos comunales. Para los dos espacios que se intenta sean abierto al público

y con equipamientos para la ciudad, no se pretende eliminar sus usos actuales, al contrario, se pueden permitirse usos compartidos entre las actividades del club y militares, que enriquezcan la vida de la ciudad y los atractivos para los visitantes.



03. Planta

VIALIDAD Y TRÁFICO

- vías arteriales
- vías colectoras
- vía locales

Debido a una planificación en la ciudad de Salinas desde años atrás evidencias que los problemas comunes, en otras partes del país, como la reducida sección de las vías o la falta de capacidad de las mismas no sean impedimentos mayores para el área de estudio. Sin embargo se encontraron problemas de congestión vehicular en varios puntos debido por lo general a intersecciones conflictivas. Además de lo anterior se vio que la saturación de vehículos en temporada alta hace que el malecón de Chipipe se convierta en un espacio poco amigable para los peatones. Por los motivos anteriores se intenta proponer una conversión de las vías para que las arteriales, que deben dirigir el tráfico desde y hacia la ciudad y que además tienen la mayor capacidad, sean las avenidas paralelas al malecón. Las colectoras las que nazcan de las últimas y sirvan para desfogar y dirigir el tráfico hacia lugares específicos y por último las locales que sirvan solo para propietarios de los predios ubicadas en ellos, para casos de emergencias y para un tráfico lento sin que cause peligro a los peatones.



04. Planta

CICLOVÍAS

■ ciclovía

Para que un sistema de ciclovías funcione adecuadamente se debe lograr un circuito cerrado de circulación y con bifurcaciones que permitan a los usuarios dirigirse a distintos puntos de una ciudad con comodidad y seguridad. Por lo mismo se ha visto la necesidad de unir las actuales rutas de ciclovías y enlazarlas a un circuito mayor que en lo posible incluya a gran parte de la ciudad de Salinas y sus alrededores.



05. Planta

ESTACIONAMIENTOS

■ primera línea de predios

■ predios vacíos

○ concentración estacionamientos

Seguido a los cambios en la vialidad, se debe pensar en la demanda y capacidad actual de estacionamientos para la zona, en especial para la playa de Chipipe en temporada alta y feriados nacionales cuando los turistas acuden a los destinos turísticos en gran cantidad y en un porcentaje alto en auto propio. La propuesta pretende eliminar la superioridad del vehículo en los espacios próximos a la playa y por ello la vía propuesta es una local con una capacidad de circulación mínima. Colocar estacionamientos en dicha vía podría convertir a la zona en un caos por la gran demanda de estacionamientos que existiría. Se ha visto la necesidad de no ubicar los espacios para estacionamientos en la zona a intervenir, sino en lugares ubicados a una distancia adecuada. Estos espacios pueden estar ubicados en lugares que actualmente acogen gran cantidad de estacionamientos o en lotes vacíos que se pueden permitir este nuevo uso. Es importante pensar en la necesidad de estos espacios no solo para los usos

actuales de la zona, sino para el potencial de crecimiento que tendría la zona de implantarse nuevos equipamientos propuestos, por lo cual se pretende ubicar edificios o espacios de estacionamientos ubicados a distan-

cias adecuadas de los sitios y así los usuarios disfrutar de espacios públicos libres de autos y al mismo tiempo tener la posibilidad de estacionar los autos propios cerca.



06. Planta

SECCIONES URBANAS

— sección tipo

A pesar de que el espacio a intervenir es un espacio que goza de una topografía relativamente plana, se encontraron cuatro distintas secciones que conforman el malecón de Chipipe. El uso de suelo también provoca que el malecón se interrumpa por predios construidos lo que obliga al peatón a descender a la playa o rodear los mismos para poder continuar el trayecto. Por tal motivo se intentará frenar la situación actual y convertir al malecón de Chipipe en un espacio continuo y son obstáculos que no permitan el desplazamiento. Por tal motivo es necesario pensar en la implantación de un tipo de intervención que posibilite al malecón recorrer su actual prolongación, así como los espacios donde no existe el mismo. Debido a las anteriores propuestas en vialidad, estacionamientos y ciclovías, la sección también variara por lo que el malecón tendrá una sección mayor al resto de los usos actuales (vías, ciclovías y veredas).



07. Planta



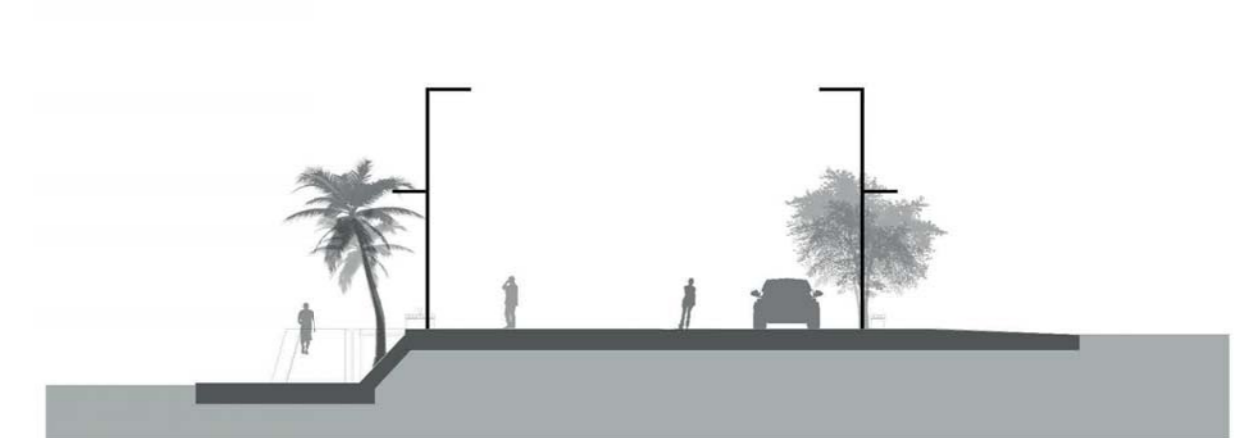
SECCIONES URBANAS

- espacio público
- espacio público natural
- espacio construido (privado)
- mar

Vía: 6.50 m – 6.85%
Malecón: 13.50 m – 14.21 %
 Playa: 75.00 m – 78.94 %
 Total espacio: 95.00 m – 100%



09. Sección



— sección tipo

10. sección tipo

IMAGEN URBANA

- sendas
- bordes
- nodos
- nodos
- hitos

Los cambios que se quieren implementar para el espacio de estudio pretenden cambiar la imagen urbana del lugar, para lo mismo según la terminología de Kevin Lynch que se usó para el diagnóstico se pretende crear un imaginario de la ciudad al ser intervenida. Sendas: se refuerza las sendas para peatones y transeúntes del malecón de tal manera que el mismo se convierta en paso obligado para desplazarse de un punto a otro de la ciudad, sendas para vehículos se mantienen las sendas actuales, a excepción de los cambios en el malecón. Bordes: fortalecer la idea de frentes de agua y al mismo tiempo convertir al borde en una senda es lo que se pretende realizar en el malecón. Barrios: Los barrios son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre me-

dianas y grandes. Toda la zona de estudio se considera un solo barrio y se rompe la división entre Chipipe y la Reserva Militar. Nodos: Los puntos destinados para nuevos comercios y servicios se podrían convertir en los sitios de encuentro y aglomeración de usuarios. Al mismo tiempo los equipamientos en los extremos del sitio se convertirían en sitios estratégicos para la concentración de personas y el uso del espacio público de manera comunal. Hitos: Los hitos seguirán siendo el Cerro de Salinas y el Yatch Club pero con la posibilidad de que se abran a los habitantes y visitantes del lugar y se conviertan en atracciones turísticas importantes de la zona.



11. Planta

ESPECIFICACIONES DE DISEÑO PRELIMINARES

Después de dar pautas para el diseño potencial, se establecerá pautas de diseño preliminar que serán empleados en las secciones siguientes del trabajo de grado. Una síntesis de estas especificaciones son las siguientes:

Delimitar el malecón con dos intervenciones en los extremos de la propuesta y ampliar el espacio público a través de equipamientos que sirvan para la ciudad y sus visitantes. Identificar un uso apropiado para los equipamientos.

Conectar la propuesta con espacios públicos próximos y así generar un tejido que abarque un área mayor.

Abrir la propuesta hacia la ciudad y hacia la playa, generando un elemento de interconexión e intercambio.

Conectar las ciclovías existentes y formar una red de ciclovías que rodeen al barrio y la Reserva Militar.

Limitar el tráfico vehicular en el malecón y los espacios a intervenir para dar mayor protagonismo al peatón.

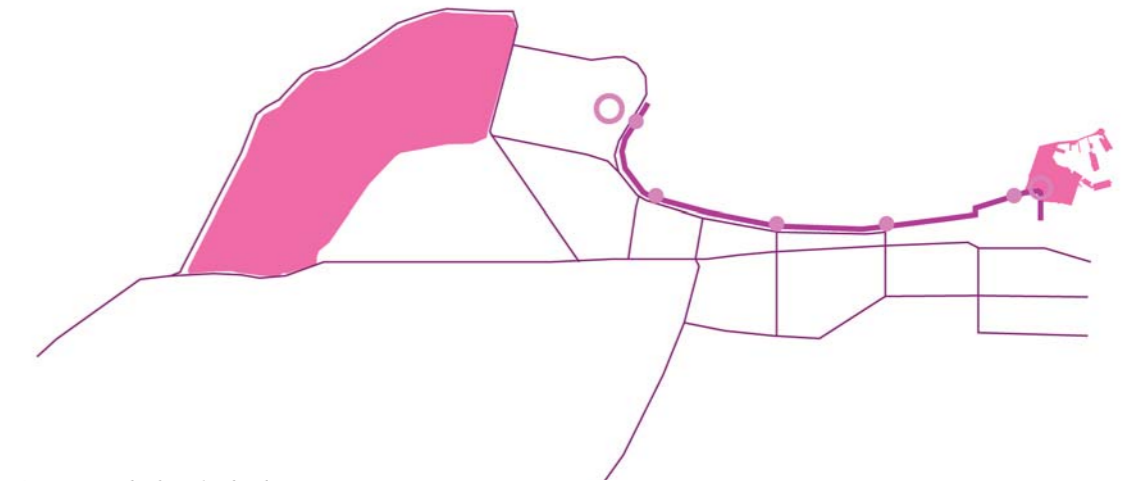
Convertir a las vías paralelas al malecón en las canalizadoras y conectoras principales del tráfico. Abrir las bases militares al tráfico público mediante la apertura de conexiones viales nuevas.

Liberar de estacionamientos las manzanas próximas al malecón, para dar mayor capacidad y área de uso a la propuesta. Identificar los predios vacíos en el barrio y las bases militares para su potencial uso como estacionamientos públicos.

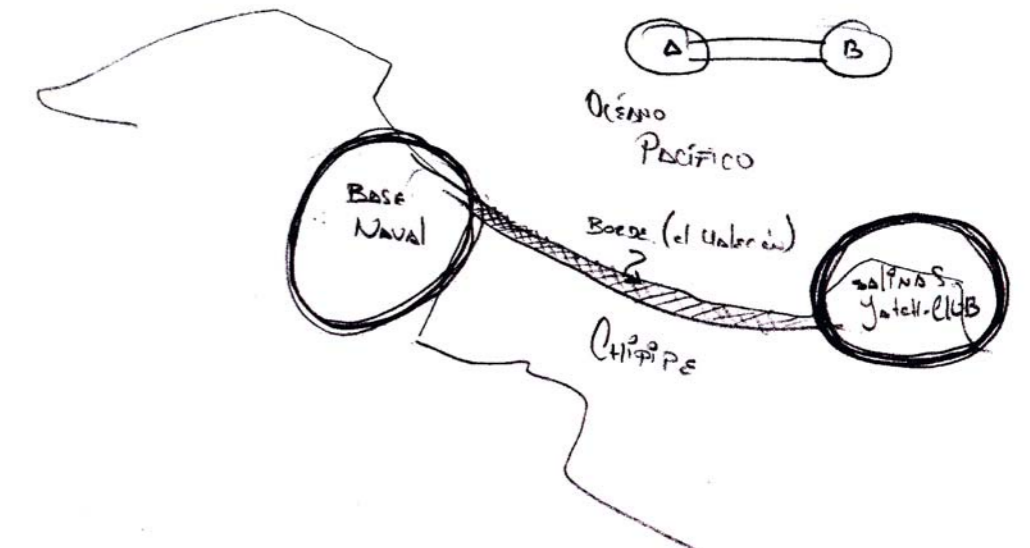
Generar una oferta formal de comercio y servicios a través de puntos fijos. Generar estos sitios para el descanso, entretenimiento y comercio que sirvan para la ciudad como para los usuarios de la playa. Potenciar y diversificar el uso de la playa en toda su longitud a través de una oferta igual de accesible desde cualquier sitio. Estudiar los comercios y servicios a ofrecer y una óptima distancia entre ellos para su ubicación.

- sendas
- bordes
- nodos
- nodos
- hitos

Potenciar los principales hitos del sector, el cerro de Salinas y la punta Chipipe, con una intervención en cada uno de ellos. Las intervenciones apoyadas por su ubicación privilegiada generarán un recorrido que inciten el desplazamiento de los usuarios de un extremo a otro de la Ensenada de Chipipe. Concentrar usos y servicios para locales y visitantes, así como generar actividades que la ciudad y el sector necesitan o pueden ser mejoradas. Modificar las sendas actuales para un mejor y rápido desplazamiento. El malecón y la franja costera como un espacio donde el peatón tenga predominio. Volver el borde accesible a todos los usuarios y potenciar su uso como eje de la ciudad. Conseguir que el borde sea permeable y de interconexión entre las distintas zonas de la ciudad.



12. Imagen de la ciudad



13. Esquema de la intervención

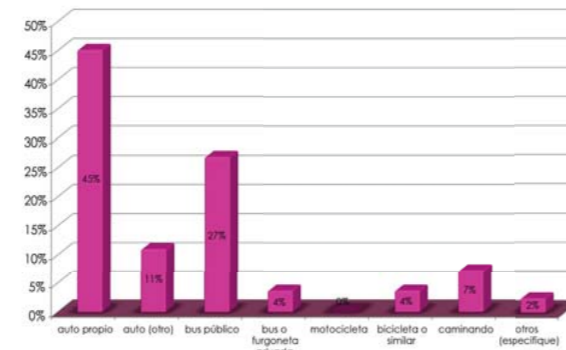
4.2 PERCEPCIÓN CIUDADANA

Es importante conocer la percepción que tienen las personas sobre el espacio público a intervenir, ya que son ellos quienes interactúan con el mismo, es por esto que se incluyó su opinión, mediante una encuesta ciudadana relacionada con el uso del espacio público estudiado y su criterio frente a posibles actuaciones en el mismo. El día 28 de febrero del 2014, entre las diez y catorce horas, se realizaron 74 encuestas escogiendo aleatoriamente personas que se encontraban en la playa y el malecón de Chipipe. Se incluyó entre las mismas, turistas, trabajadores y habitantes locales con la finalidad de conocer la opinión respecto al tema.

Como resultado de la encuesta se ha conseguido tomar ciertos indicadores que son de gran utilidad al momento de tomar las decisiones del proyecto.

Uno de los problemas que ha tomado fuerza en el malecón de Chipipe, es la gran cantidad de vehículos que transitan y que se encuentran estacionados en el mismo, como se puede ver en el gráfico (14) el 45% de las personas encuestadas han llegado al área de estudio en vehículo propio, y un 27% en el sistema de transporte público, esta condición ha reducido el espacio del peatón, e incluso en temporadas de alta afluencia turística el espacio se torna inseguro para quienes circulan por el malecón. Como acción para resolver este problema, se propone limitar el acceso de los vehículos a la Av. Malecón, reduciendo la sección de la misma, así se evita crear áreas de parqueo y se convierte en una vía de tráfico bajo y con velocidades reducidas.

La decisión de eliminar las plazas de estacionamientos existentes en el área de estudio, deberá ir acompañada de una reubicación de los mismos, para lo cual se identificarán posteriormente los diferentes lotes vacíos que pueden ser utilizados como parqueaderos públicos.

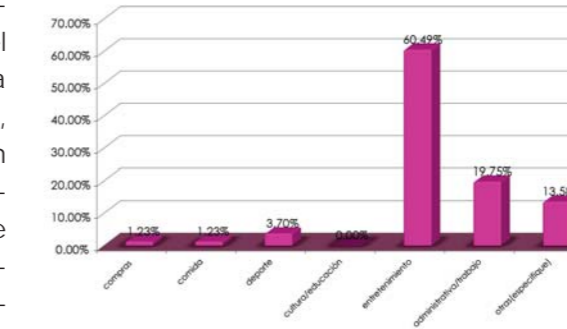


14. ¿Por qué medio de transporte ha llegado al malecón con mayor frecuencia?

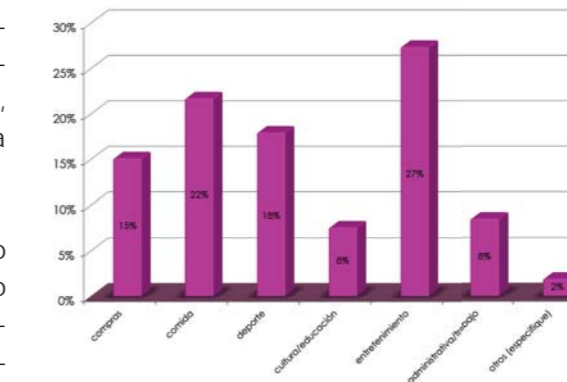
El malecón de Chipipe, por su condición natural, es un lugar en donde el mayor número de personas que lo frecuentan son turistas (15), esta condición convierte al sector en un espacio público desolado en las épocas de temporada baja. Es evidente que las personas que habitan en Salinas solo utilizan el malecón como un lugar de trabajo. Con la intención de reactivar el uso del malecón, por parte de turistas y personas que viven en el sector, el proyecto buscará dotar al malecón de nuevos servicios y actividades, que sean resultado de las opiniones de sus futuros usuarios, entre los que se encuentran actividades de entretenimiento, espacios para comida, deporte, compras, cultura y educación, tal como se refleja en los resultados de la encuesta, y servicios tales como: Dispensarios médicos, espacio público y áreas naturales, servicios higiénicos, duchas, vestidores, puntos de venta de comida, espacios para ejercicio físico. (16 y 17)

Es importante mantener un significativo flujo de personas a través del proyecto, para lo cual hemos considerado crear nuevos equipamientos que den un nuevo carácter al malecón, y no solo se convierta en un elemento de paso entre la ciudad y la playa sino en un conector entre actividades diferentes al

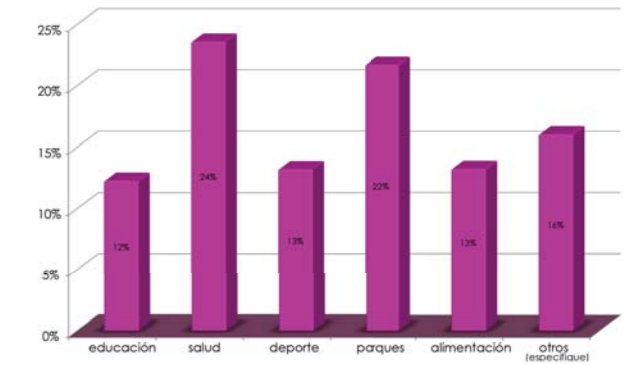
turismo, actividades culturales, actividades al aire libre, entre otras. De esta manera, se genera un espacio urbano, de uso más continuo y con actividades propias de quienes hacen el día a día de una ciudad (18).



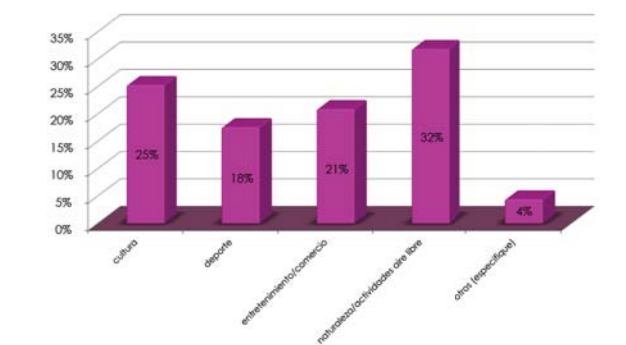
15. ¿Cuál es el motivo de su estancia en Chipipe?



16. ¿Además del turismo de playa que otras actividades realizó o ha deseado realizar en Chipipe?



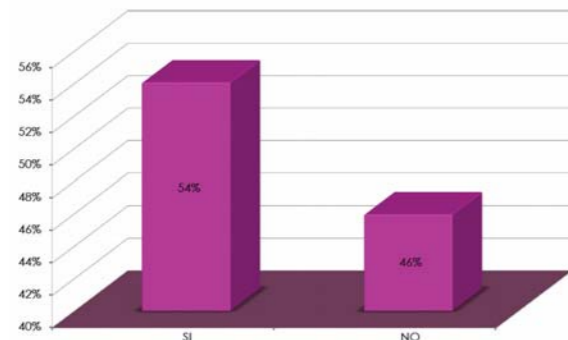
17. ¿Considera necesario alguno de los siguientes equipamientos para el barrio de Chipipe?



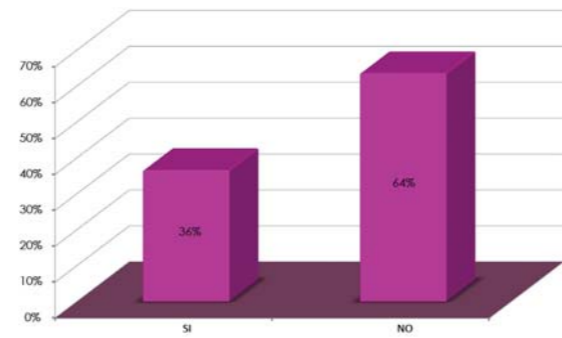
18. ¿De las siguientes cuatro actividades, cual cree que necesita la ciudad de Salinas y el barrio de Chipipe potenciar?

- Existen zonas del barrio de Chipipe que han sido privatizadas, por lo tanto una gran parte de quienes frecuentan la playa no las conocen o no han intentado acceder a ellas por distintas reglas que se han establecido en las mismas (19, 20 y 21). El Yatch Club de Salinas, y las Bases Militares, incluyendo el cerro Salinas, son puntos privilegiados de la ensenada de Chipipe, y el proyecto buscará potenciar las mismas con intervenciones puntuales que sean de acceso para todas las personas, de manera que sean devueltos espacios que fueron cedidos a diferentes entidades en épocas anteriores, y que a nuestro criterio deberían gozar de acceso público.

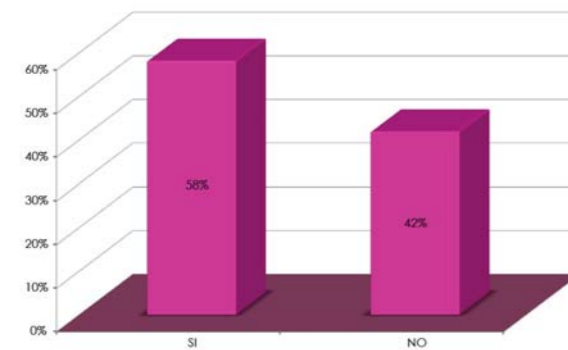
La propuesta de rehabilitación del Malecón busca además incidir de manera positiva no solo en área de estudio, puesto que hasta ahora se ha restado importancia a los lotes que no tienen acceso directo al mar (22). De esta forma, el proyecto intenta crear conexiones con las playas ubicadas en el sector de la FAE, y que a nuestra consideración deberían ser rescatadas, ocasionando esto una revalorización del suelo de la ciudad de Salinas, dando así un tratamiento igualitario a todos los sectores de la misma.



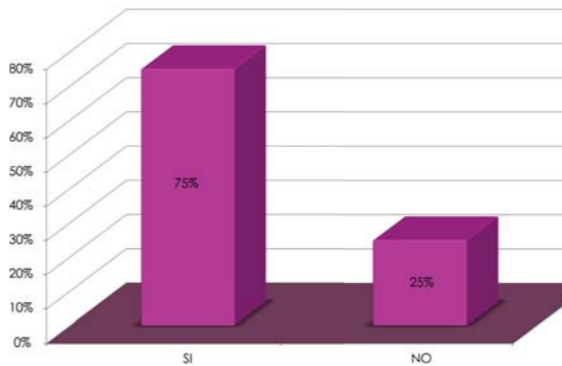
19. ¿Alguna vez en sus pasadas estadias en Chipipe ha decidido pasar a la Chocolatería como una alternativa de turismo?



21. ¿Alguna vez en sus pasadas estadias en Chipipe ha decidido pasar al Yatch Club de Salinas como una alternativa de turismo?



20. ¿Alguna vez en sus pasadas estadias en Chipipe ha decidido pasar a las bases militares como una alternativa de turismo?



22. ¿Considera que los predios ubicados frente al mar tienen mayor protagonismo sobre los posteriores?

Con las consideraciones tomadas del marco teórico, diagnóstico histórico y análisis del sitio, se han elaborado las estrategias para la actuación en el malecón de Chipipe. Estas a su vez han sido separadas en diferentes niveles de actuación, buscando así resolver todos los problemas encontrados durante las fases antes mencionadas.

Como punto de partida, se plantean las estrategias a escala urbana, en la cual se muestran las decisiones de diseño propuestas a nivel del Barrio de Chipipe y de la ciudad de Salinas en general.

Posteriormente, se trabajó a escala de espacio urbano el malecón y los puntos propuestos como polos de concentración de masas, el Yatch Club y la Base Naval, manteniendo al malecón como elemento de conexión entre ellos. Y finalmente, con esta intención, se ha trabajado a menor escala en cada uno de los puntos antes mencionados con propuestas puntuales, que sean los focos de atracción y generadores de movimiento a través del malecón propuesto.

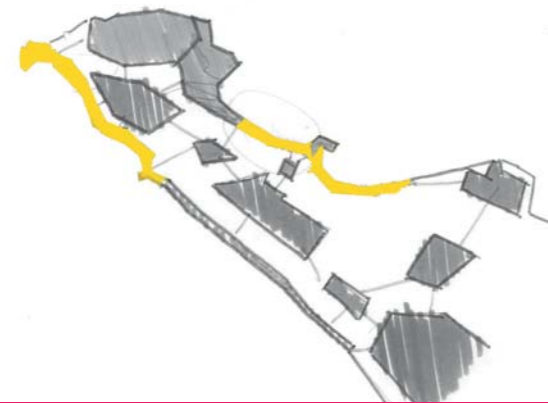
4.3 ESTRATEGIAS DE DISEÑO A NIVEL DE CIUDAD

Conectar los equipamientos y áreas verde existentes en la ciudad, con la intención de crear un elemento que no funcione aislada-mente, sino que reactive en gran parte todos los sectores de la misma (23).

Integrar de las bases militares (Naval, Avia-ción, Fuerza terrestre) con conexiones e inter-vencciones que mediante nuevos usos inviten y permitan el acceso de todas las personas, de esta forma se elimina el actual limite exis-tente entre la ciudad y las mimas (24).

enerar una propuesta que considere una co-nexión con la ciudad y la región, es decir, el pruecto no solo se deberá limitar a resolver un espacio público existente como lo es el malecón, sino que pretende tener mayor in-cidencia en toda la región (25).

Crear una propuesta que articule el frente de la ciudad -espacios de segunda residencia-con los barrios y zonas interiores, de esta forma se buscaría equiparar la importancia que tienen tanto los lotes que tienen frente al mar con los de las manzanas posteriores (26).



23. Areas verdes y playas



25. Salinas y la región



24. Ciudad y zonas restringidas



26. Zona con edificaciones de Segunda residencia

Conectar puntos de interés, barrios y equipa-mentos ubicados en el interior de la ciudad con ejes de conexión, los mismos consistiran en prolongaciones de la actual propuesta. Proponer dos ejes de conexión principales (27).

1. Eje de conexión Malecón - ciudad - Mar Bravo: uniría Chipipe con el centro de Salinas, incluyendo la iglesia central y el municipio, barrios de la ciudad, el actual aeropuerto hasta la playa de Mar Bravo. Longitud apro-ximada 1.5Km

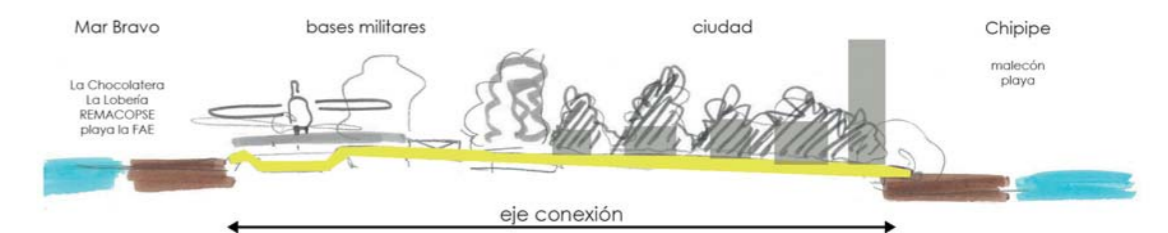
Este eje se fortalecería al unir los equipamien-tos deportivos existentes y nuevos reubidados, generando concnetración de actividades deportivas y de recreación de playa a playa en el mismo.

2. Eje de conexión Malecón - bases militares - Mar Bravo: uniría Chipipe con la base naval, militar y aérea hasta la playa de la FAE y la Lobería. Longitud aproximada 1.5km

Este eje conectaría importantes equipamien-tos del centro de la ciudad y sería un acceso a una playa que está restrignida al uso pú-blico -Mar Bravo- atravesando el aeropuerto con un tunel o una conexión adecuada.

■ Zona de la ciudad a intervenir

■ Zona de equipamientos



27. Zona con edificaciones de Segunda residencia

Recuperación y rehabilitación del Malecón de Chipipe como un espacio sin interrupciones, es decir, un espacio público en el cual el usuario pueda recorrerlo de extremo a extremo sin ningún tipo de obstáculos conectando así las dos propuestas puntuales que se propondrá en los mismo (28).

Las propuestas emplazadas en cada uno de los extremos del malecón, es decir, el Cerro de Salinas, ubicado dentro de la Base Naval, y Yatch Club, ubicado en la Punta de Chipipe, deberán ser nuevas zonas para incrementar el desarrollo urbano y el espacio público para los habitantes y los turistas (29).

Emplazar equipamientos urbanos que generen actividades dinamizadoras para la ciudad, creando espacios que inviten y concentren grandes números de personas, turistas y locales. Así el proyecto del Malecón de Chipipe se convertirá en un elemento de conexión entre ambos, y que irá generando múltiples actividades a lo largo de su recorrido, reactivando y dinamizando el sector.

- intervención Malecón
- intervención Cerro Salinas
- Intervención Base Naval
- Intervención Yatch Club



28 El malecón como conector



29. Lugares a intervenir

4.4 ESTRATEGIAS DE DISEÑO - MALECÓN

Crear espacios de circulación peatonal amplios, en los que el usuario sea el protagonista del espacio público.

Generar espacios amplios en las intersecciones de la avenida del malecón con las calles, los cuales funcionarán como sitios de reunión y descanso (30).

Eliminar las barreras existentes entre el malecón y la playa, resolviendo los cambios de nivel con rampas, las mismas que generarán un recorrido continuo y que no interfiere en los espacios de descanso o circulación mencionados anteriormente.

El espacio destinado a la circulación peatonal será dividido en tres partes, una a nivel del malecón, otro a través de las rampas, y un tercero a nivel de la playa, de esta forma el usuario tendrá varias opciones que no interfieran entre sí (31).

Dirigir el tráfico vehicular y de bicicletas en un espacio exclusivo para ellos, liberando el resto del espacio para los peatones. El espacio para automóviles se reducirán a un solo carril de circulación, evitando así dejar posibles espacios estacionamiento en el mismo.

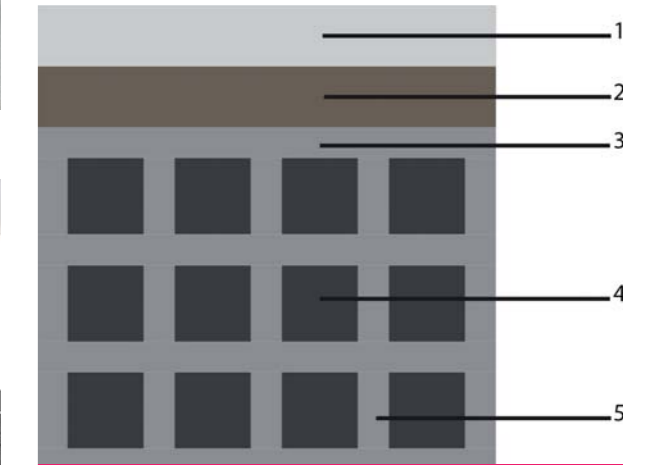


30. Inicio de rampa a nivel del malecón



31. El malecón resuelto en tre niveles

ceso a las playas y con espacios de reunión de 20mts coincidiendo con las intersecciones (Alternados el nivel de la playa y el del malecón).



32. Trama urbana del Plan Regulador

- 1. mar
- 2. playa
- 3. malecón 20m
- 4. manzana tipo 50x50m
- 5. via tipo 20m

Optar por un módulo de diseño acorde con el sitio a intervenir, adaptándose a la trama urbana existente, para esto se considerará el Plan Regulador de Salinas como base por sus condiciones espaciales e históricas. El mismo tiene como base manzanas regulares de 50x50mts y calles de 20mts de ancho(32). Es por esto que se generará un módulo de 50mts para el desarrollo de las rampas de ac-

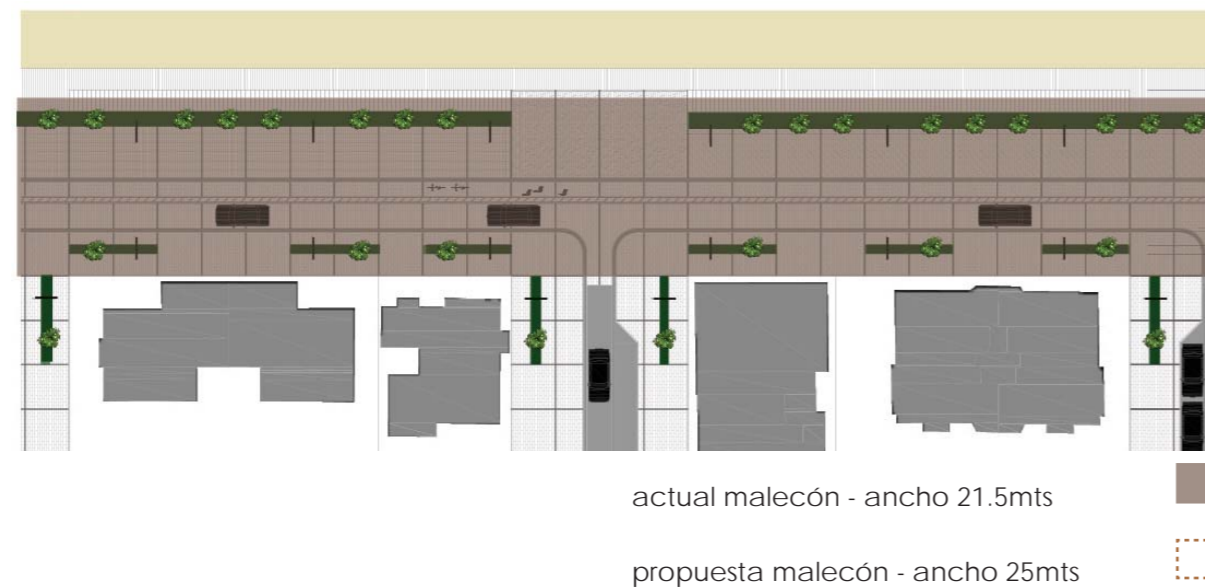
Dividir el uso del malecón según la circulación, de manera que esta no sea interrumpida:

1. Tramo peatonal junto a los edificios 2.5m
2. Módulo de mobiliario para bancas, luminaria y papeleras 10m
3. Carril vehicular con canal de evacuación de agua a su extremo 3.5m
4. Espacio de protección al peatón para cruzar la vía 1.0m
5. Carril de bicicletas con canal de evacuación de agua a su extremo. 2.0m
6. Tramo peatonal central 7.5m
7. Módulo de mobiliario para bancas, luminarias y papeleras. 1.0m
8. Espacio para ubicación de palmeras y vegetación 1.5m
9. Rampas de acceso a la playa con canal de evacuación de agua a su extremo. 2.5m
10. Pasarela de madera a nivel de la playa. 2.5m

Al reorganizar los servicios y equipamientos y los diferentes espacios para resolver el malecón de esta manera, la propuesta nueva ocupa un espacio de 25mts desde la línea de fábrica de los edificios, manteniendo una diferencia de 3.50mts con el malecón existente, el cual se desarrolla en un espacio de 21.50mts.



33. Zonificación del malecón



34. Superposición de la propuesta del malecón y el estado actual.

MÓDULOS DE EQUIPAMIENTOS.

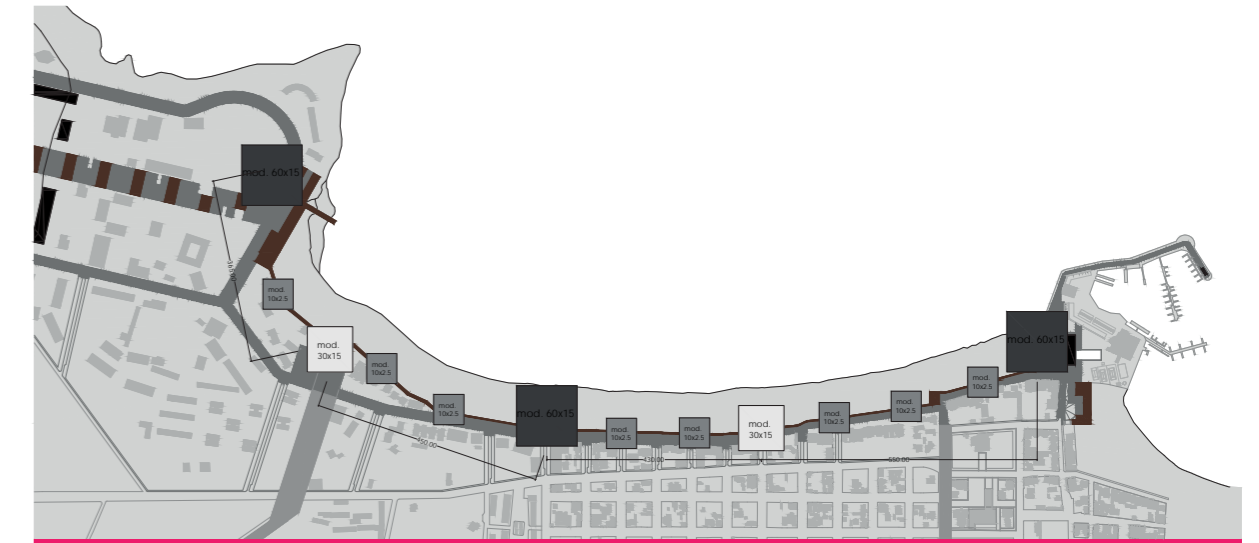
En respuesta a las necesidades planteadas en las encuestas realizadas en la etapa anterior, se propone crear módulos que agrupen los servicios y equipamientos, los cuales se emplazarán en diferentes sitios a lo largo del malecón, con la finalidad de que logren abastecer a todos los usuarios del mismo (35).

La ubicación de los mismos debe ser tal que no interrumpa los flujos de la circulación a través del proyecto.

Los módulos a su vez funcionarán como espacios de descanso y de concentración de personas, debido a las diversas actividades que se desarrollarán en los mismos.

Se han creado tres tipos diferentes de módulos, agrupando las actividades como se puede apreciar en el diagrama (36).

- módulo 60x15m
- módulo 30x15m
- módulo 10x2.5m



35. Emplazamiento de módulos de equipamientos en el malecón



36. Diagrama de distribución de los módulos de equipamientos

4.5 ESTRATEGIAS DE DISEÑO- BASE NAVAL

PROPUESTA URBANA:

CAMPUS UNIVERSITARIO

El principal objetivo de esta intervención es recuperar la zona de la escuela naval y el cerro Salinas, áreas que actualmente están restringida para la ciudad o tienen un acceso controlado, creando un espacio en el cual pueden coexistir actividades públicas y privadas.

Reubicar las instalaciones deportivas existentes, para emplazar aquí un Campus Universitario sugerido para la facultad de biología marina de la Universidad de Santa Elena, debido a su cercanía con el mar y las zonas protegidas de la REMACOPSE, además de generar un punto de concentración de diferentes actividades que acompañan a este quipamiento y su interacción con la ciudad.

El emplazamiento de este campus universitario será tal que permita crear un recorrido continuo desde el malecón de Chipipe hacia el Cerro Salinas, el cual ha sido un hito natural de la ciudad de Salinas, y que ha sido aislado de la misma durante algunos años.



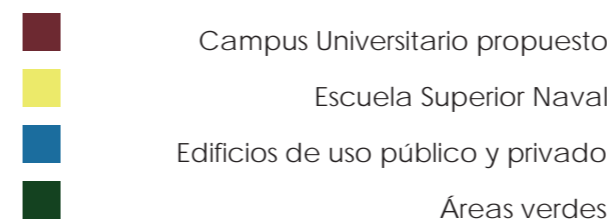
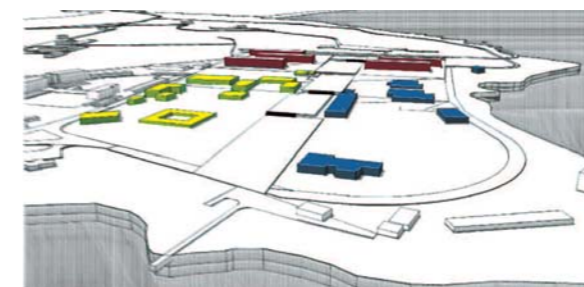
37. Estado actual Base Naval

PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO: EJE BASE NAVAL

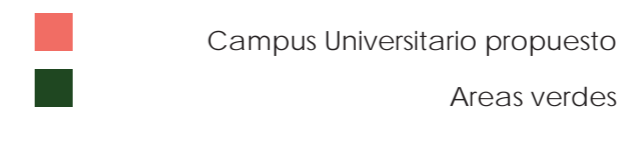
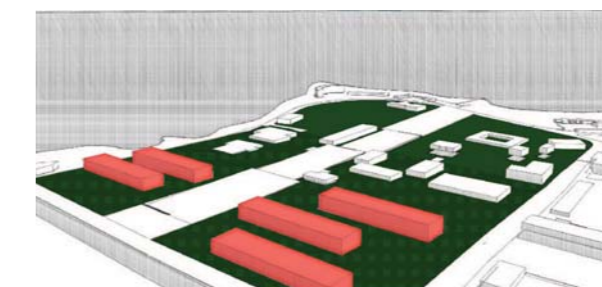
Crear un eje en la manzana ocupada por la Escuela Superior Naval y el nuevo campus Universitario propuesto. De esta forma el espacio público atraviesa lo privado, devolviendo a la ciudad áreas que fueron ocupadas en épocas anteriores(40)

De esta forma se puede aprovechar la infraestructura existente, y crear un espacio en el que coexista las instituciones actuales con las propuestas, proponiendo el uso público y privado de edificaciones existentes como, auditorio, cine, hospital, capilla, entre otras (38).

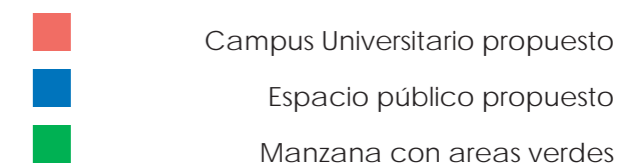
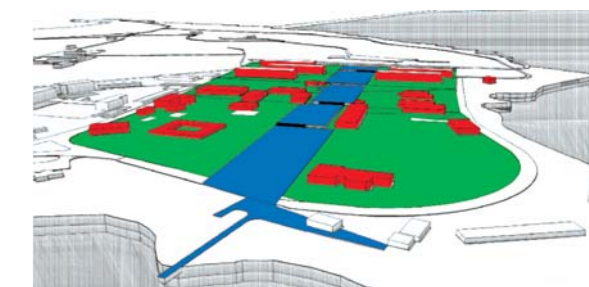
Los bloques de edificaciones se han dispuesto de manera que generen espacios a menor escala, donde predomine el área verde y que, junto con las plazas y áreas verdes existentes, sirvan para el desarrollo de actividades propias de un campus universitario así como de la ciudad en general (39).



38. Zonificación propuesta Base Naval



39. Emplazamiento campus



40. Espacio público continuo

Este eje busca crear la conexión entre la playa y el Cerro Salinas, espacios naturales que conforman la ciudad de Salinas. Así, el espacio público inicia en el muelle existente actualmente, punto de inicio de la playa de Chipipe, que al ser recuperado, puede ser el punto de embarque y desembarque de actividades turísticas, como el avistamiento de ballenas, paseos en barcos, deportes acuáticos, entre otras, que se realizan en la playa de Chipipe sin un lugar apropiado para ello; y termina en la vía ubicada al pie del cerro, para conectarse mediante caminerías con la intervención sobre el Cerro (41 y 42).

Debido a la diferencia de niveles existente entre el muelle y el pie del cerro, se propone crear 8 plazas tipo con diferentes niveles, estas plazas se unen mediante rampas con pendientes mínima para dar accesibilidad a todos los usuarios (43).

Este espacio público servirá a los edificios educativos existentes y propuestos, y además a la ciudad en general, creando una mezcla de diferentes actividades y potenciando el uso del mismo (44).

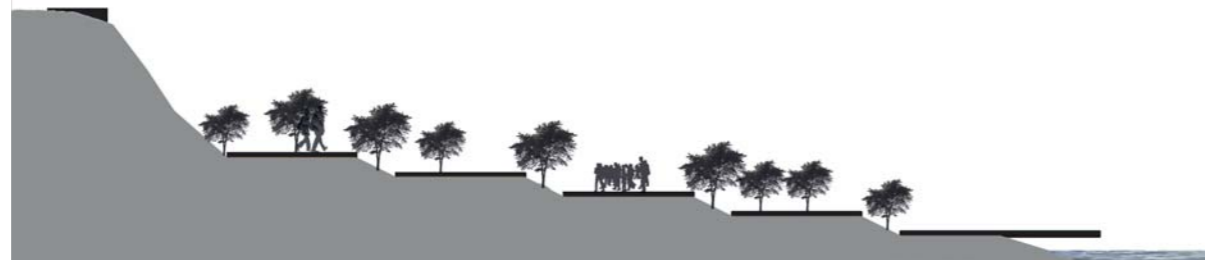
La propuesta busca mantener el predominio de áreas verdes sobre espacio construido (45).



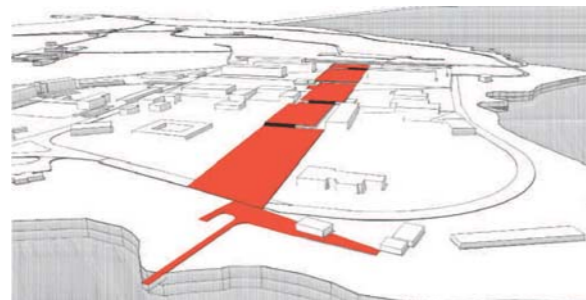
41. Vista desde el eje propuesto hacia el Cerro



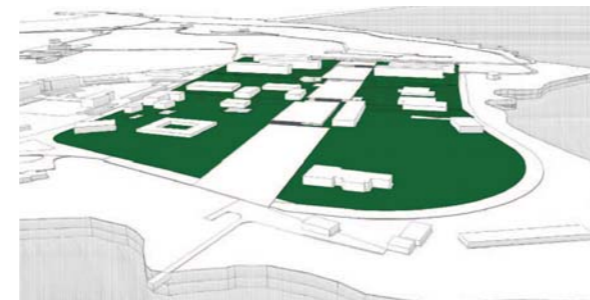
42. Vista desde el eje propuesto hacia la playa y la ciudad de Chipipe



43. Corte esquemático de el eje y sus plazas a diferentes niveles



44. Espacio público - Eje propuesto



45. Areas verdes propuestas

INTERVENCIÓN PUNTUAL : MIRADORES CERRO

Reactivar el uso del Cerro Salinas, hito natural de la ciudad y un punto importante a lo largo de la historia de la misma. Para lograrlo se propone una intervención puntual en la cima del mismo.

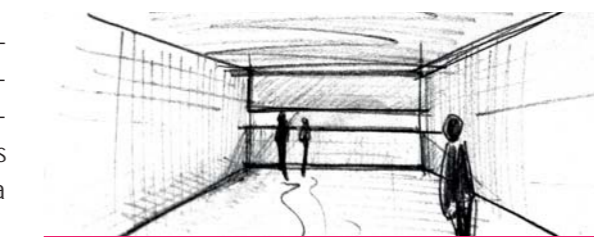
Esta intervención consiste en crear un complejo de miradores que rescaten los diferentes puntos turísticos de la ciudad de Salinas, de esta forma, los miradores se ubican en tres lugares desde donde se puede lograr una conexión visual con los mismos:

1. Playa de la Lobería
2. Centro de la ciudad - Torre Mirador del Yatch Club
3. Vista al mar y eventualmente la cordillera de Colonche.

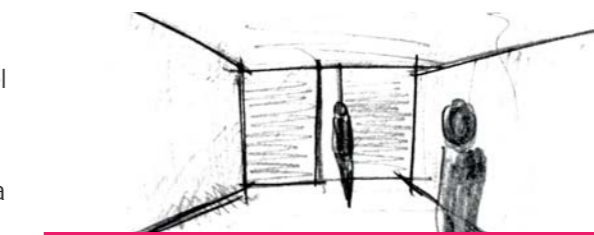


46. Ubicación de miradores

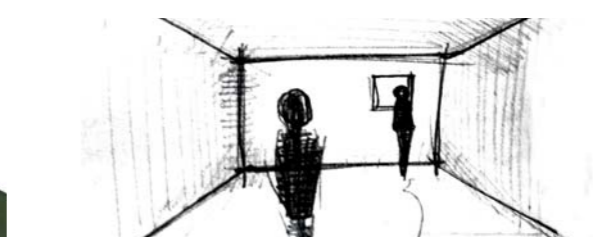
Cada uno de estos miradores tendrá una abertura según el escenario que se quiera mostrar:



47. mirador con escenario horizontal



48. mirador con escenario lineal vertical



49. mirador con escenario puntual

Con el objetivo de mantener al Cerro Salinas como un hito, se busca introducir elementos que no compitan con la parte formal del mismo, es decir que se pierdan dentro de él, los miradores tendrán dimensiones mínimas, (capacidad para una o dos personas), y se ubicarán dentro de la roca.



50. boceto mirador dentro de la roca

4.5 ESTRATEGIAS DE DISEÑO- YATCH CLUB

PROPUESTA URBANA: CENTRO CULTURAL

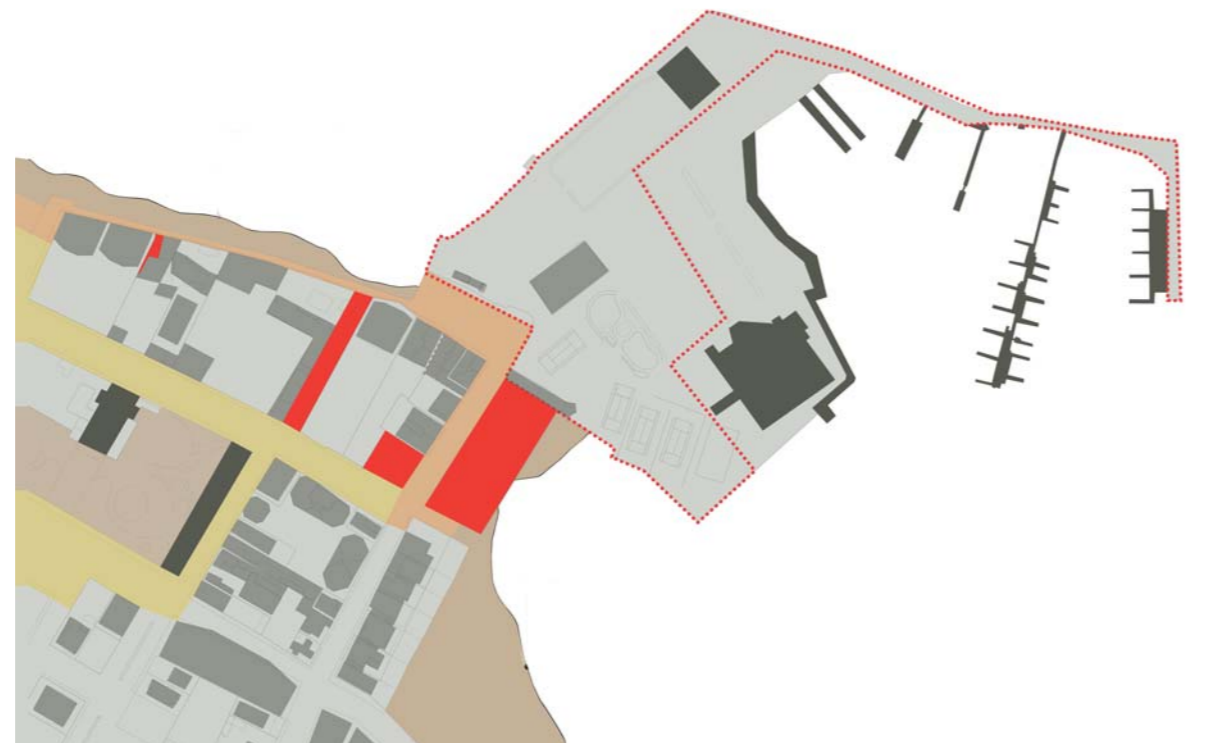
Potenciar la zona del Salinas Yatch Club para que funcione como un equipamiento para la ciudad y un espacio de uso y disfrute público.

Identificar las áreas del yatch club que pueden ser restituidas por espacios con nuevos usos para el público.

Aprovechar para el diseño las áreas de menor importancia para el club, como el espacio utilizado por estacionamientos y áreas verdes, sin intervenir en sitios como las marinas, el edificio de la marinería, la sede social, que interrumpirían las actividades privadas. (51)

Generar un espacio en donde puedan convivir las actividades privadas y publicas.

El espacio de las escalinatas y su área inmediata se considera el punto de inicio de la propuesta y una conexión con la playa de Salinas, convertir el espacio entre el club y las escalinatas en una plaza de conexión y acceso al equipamiento planteado.



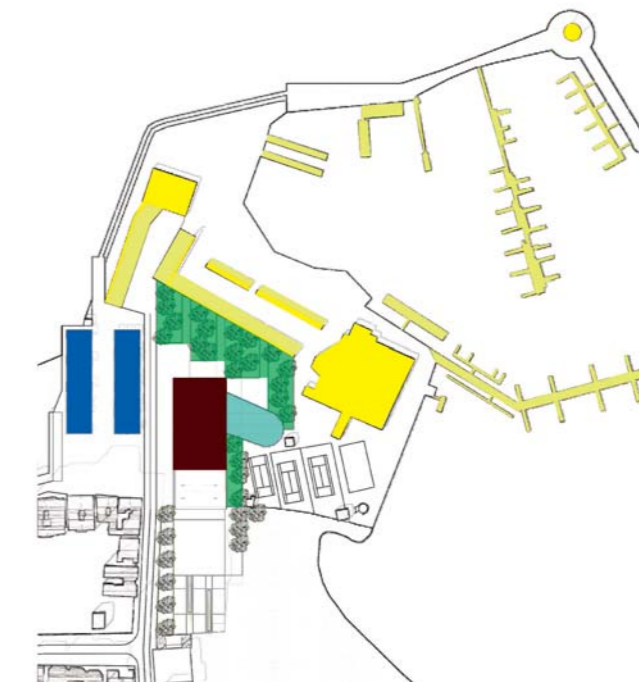
51. Estado actual Salinas Yatch Club

Convertir la diferencia de nivel entre el yatch club y la playa de Salinas en una plaza-rampa - plaza Las Palmeras- para aumentar las visuales hacia la ciudad y ser accesible para cualquier usuario.

Ubicar un equipamiento que permita ganar un espacio cultural que actualmente carece Salinas. Un centro cultural, como un espacio de reunión de los habitantes y generador de actividades que actualmente la ciudad no ofrece al visitante, con áreas de fomento a la cultura y espacios para espectáculos -aulas, oficinas, auditorio, etc-.

Mantener los actuales espacios verdes y el espejo de agua del club social para convertirlos en espacios comunales. De forma indirecta y persuasiva demarcar el límite público del privado con estas áreas.

Restituir los estacionamientos privados del actual club social que se pierden al realizar la propuesta con un módulo de estacionamientos ubicado en los predios baldíos disponibles en la parte posterior de la ciudad.



52. Propuesta de intervención en el Yatch Club Salinas

**PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO:
ESPIGÓN**

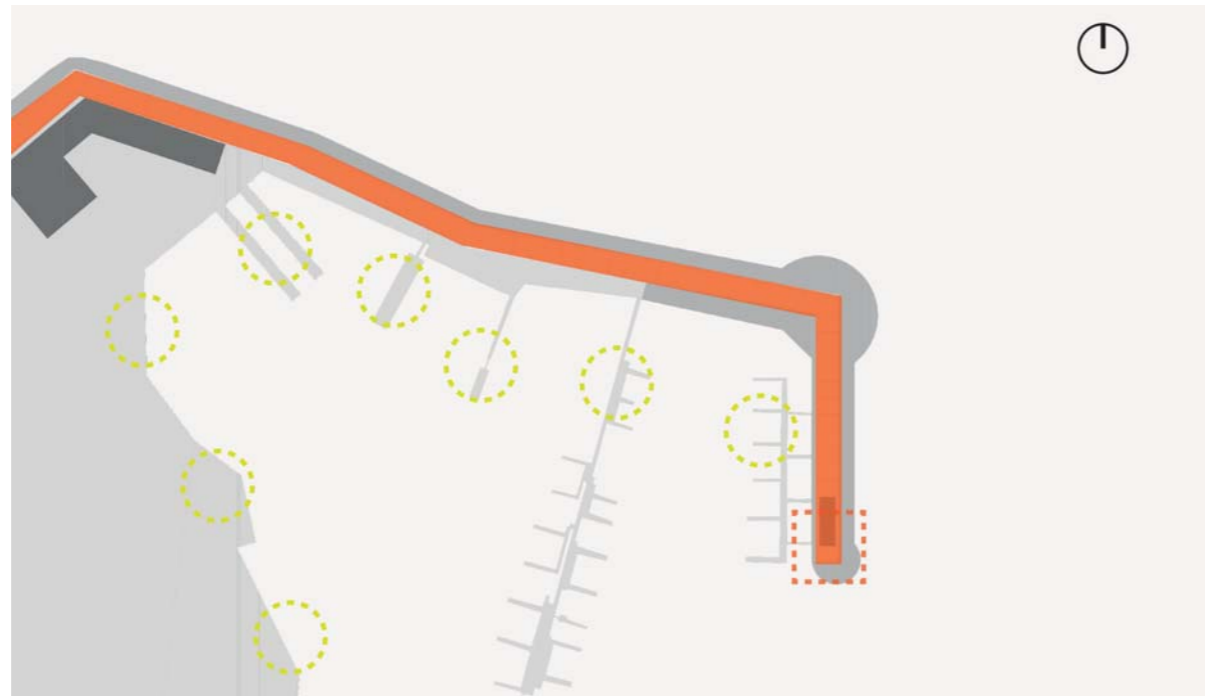
Incluir el espigón y el faro como parte de la propuesta y provocar un nuevo uso. El espigón privado se transformará en espacio público que conecte el malecón de Chipipe con un nuevo uso propuesto al final del mismo.

Generar nuevas actividades recreativas y contemplativas que permitan la zona al abrir el espacio público (53).

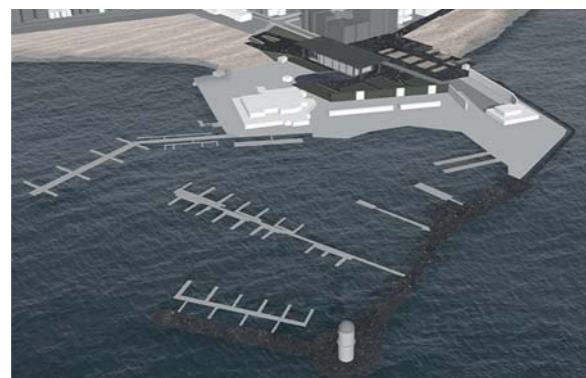
La curvatura que realiza el espigón con respecto a la ciudad de Salinas permite la visualización de la ciudad desde un ángulo privilegiado lo cual favorece espacios para descansar y contemplar (54).

Combinar el espacio público con el privado al permitir el libre acceso y circulación sobre el espigón y al mismo tiempo limitar el acceso a los muelles donde se encuentran los yates privados (55).

- uso público
- espacio para nuevo uso
- muelles privados



53. Espacio público en el espigón del Yatch Club



54. Vista del espigón a intervenir



55. Vista de la intervención en el Yatch Club

**INTERVENCIÓN PUNTUAL:
TORRE MIRADOR**

Para lograr que la gente ocupe el espacio público propuesto en el espigón del Yatch Club, se incluye al final del mismo el diseño de una torre mirador. (56)

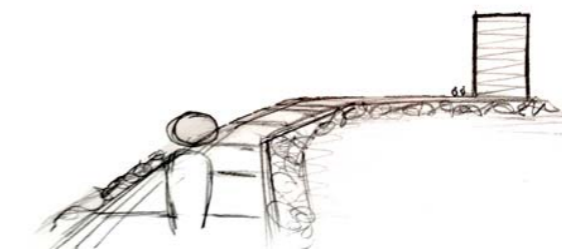
Esta pretende mostrarse como un elemento construido que destaque en el entorno de Salinas, que se convierta en un hito construido del proyecto, contrario a la condición de hito natural que tiene el Cerro Salinas y los miradores emplazados en el mismo.

Es por esto que se ha concebido como un esbelto edificio de 36mts de alto, que compita con las edificaciones existentes en el sector, además su altura permite tener conexiones visuales con el resto de la ciudad, y sobre todo con el otro hito de la ciudad, el Cerro.

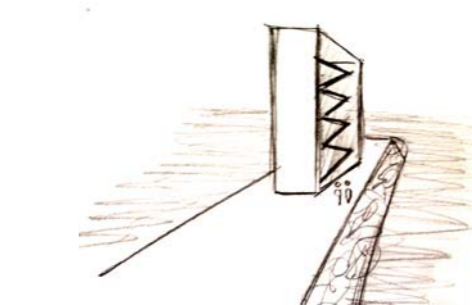


56. Ubicación del mirador en el espigón

El tramo final del espigón se encuentra emplazado en dirección Norte-Sur lo cual permite generar un elemento con un espacio privilegiado para las salidas y puestas de sol en la ciudad, por esto las fachadas este y oeste de la torre mirador no tienen ningún cerramiento, para impedir los obstáculos visuales.

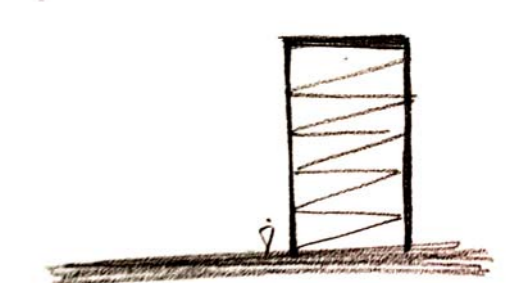


57. Fachada Este de la torre mirador

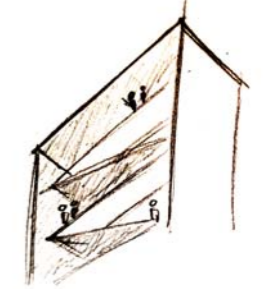


58. Vista en dirección Norte Sur del mirador

La torre mirador se desarrolla a través de rampas accesibles para cualquier usuario sin importar sus limitaciones de movilidad. (59). En el remate del edificio se desarrollará un espacio de reunión pública para visualizar la ciudad, el mar y el entorno. (60)



59. Desarrollo de rampas



60. Remate de la torre

5

DISEÑO.

5.1 PROPUESTA URBANA.

Como punto de partida de este capítulo se han desarrollado las propuestas a nivel urbano del proyecto, es decir, la incidencia que tiene el malecón de Chipipe, no solo como un espacio público aislado, sino como un elemento que pretende, de acuerdo a las estrategias, ser un generador de ciudad. Es decir, influenciar y reactivar las zonas que están alejadas del frente de agua.

Con este objetivo, se muestran a continuación los diagramas que representan la relación de la propuesta con la ciudad, en cuanto a:

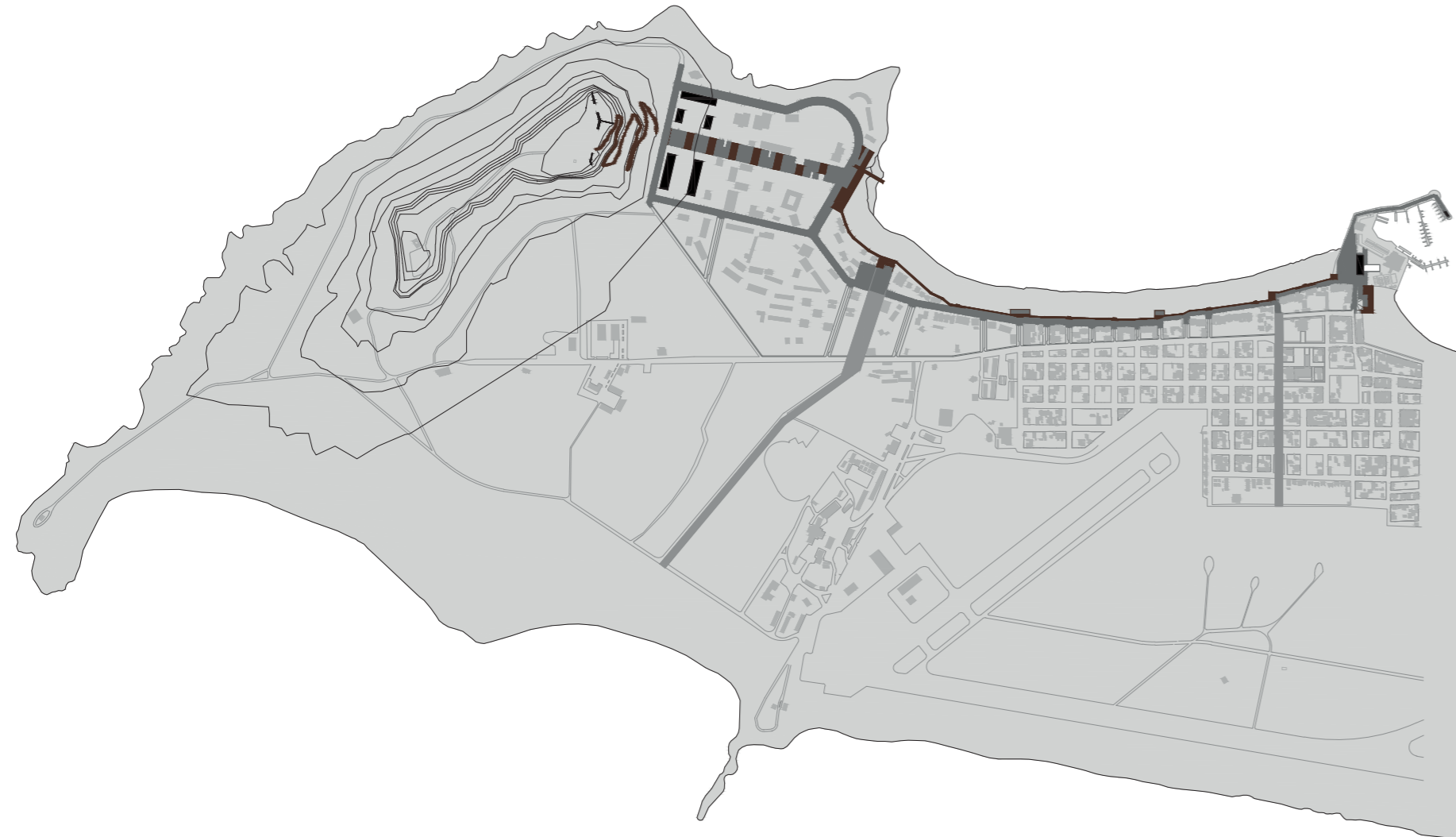
Áreas recuperadas como espacio público.

La función de conexión que el elemento de borde cumple entre el espacio natural (playa) y el espacio construido (trama urbana).

Y la relación de espacio con los puntos de interés que se han propuesto integrar mediante recorridos urbanos, creando así una red que cubre la mayor parte de los sectores que se encontraban restringidos para la ciudad.

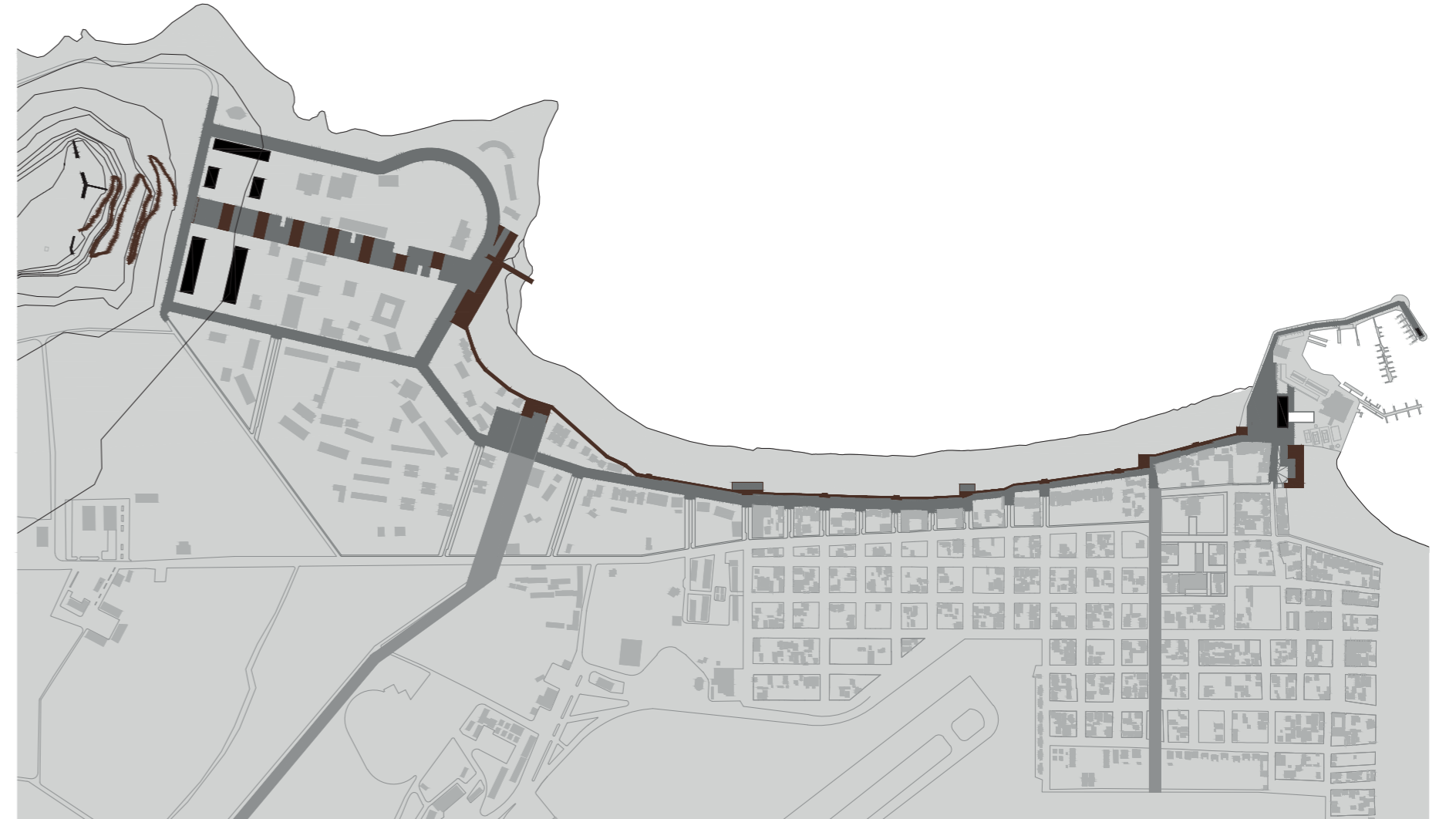


PLANO DE UBICACIÓN



02. Planta

escala 1:20000



03. Planta

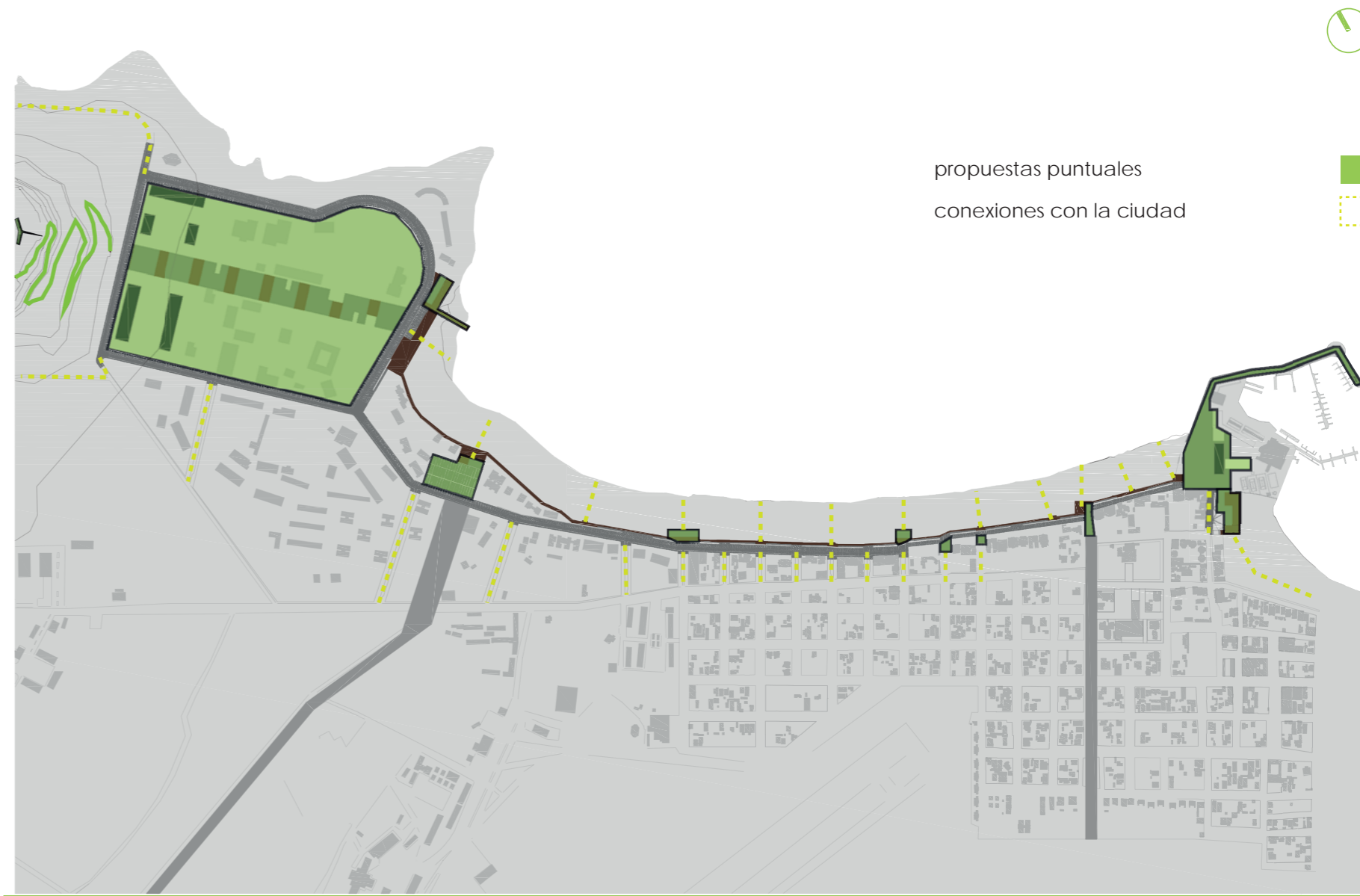
escala 1:10000





04. Propuesta urbana y espacio público

escala 1:10000



05. Conexiones

escala 1:10000



06. Ejes Urbanos escala 1:20000



07. Zonificación escala 1:10000





08. Vista aérea de las intervenciones Yacht Club, Base Naval y ejes de conexión



09. Vista nocturna desde el Cerro Salinas hacia el malecón y el Yacht Club



10. Vista diurna desde la Base Naval hacia el Yacht Club



11. Vista aérea del proyecto, desde el Yacht Club hacia el Cerro Salinas

5.2 MALECÓN: EJE LONGITUDINAL

A continuación se presenta la propuesta de diseño de la intervención a lo largo del malecón de Chipipe, elemento de unión entre la intervención en la Base Naval, y el Yacht Club.

Se muestra inicialmente las plantas, cortes y elevaciones de los diferentes tipos de propuestas arquitectónicas utilizados para resolver tanto las zonas del malecón en las que existe circulación vehicular, es decir desde las calles Cosme Rennella hasta la escuela Superior Naval, como las zonas en las que solo existe circulación peatonal, desde el Yacht Club hasta la Av. Cosme de Rennella.

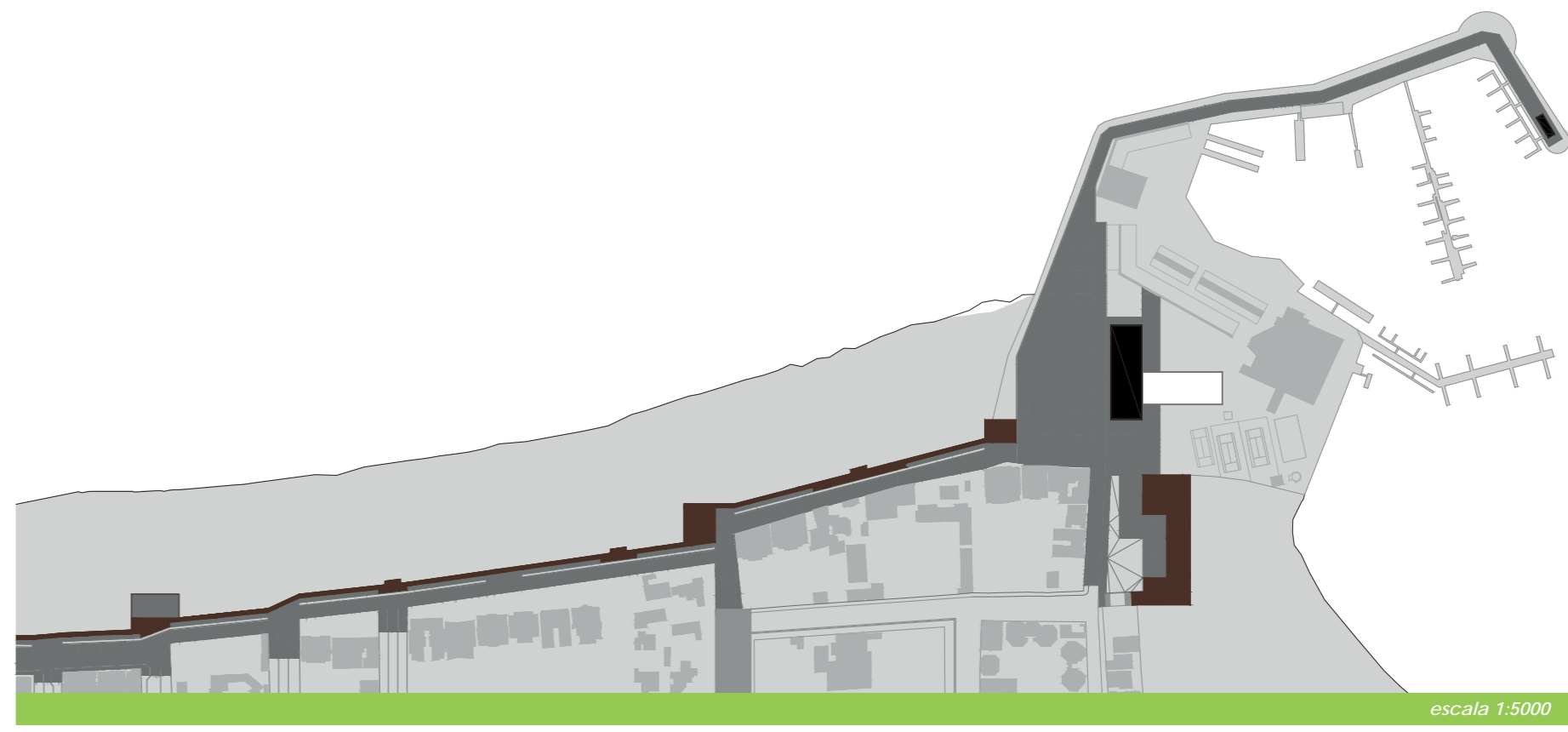
Se incluye además, las plantas cortes y elevaciones de los tres tipos de módulos de equipamientos propuestas, lo cuales se han resuelto de acuerdo a las especificaciones indicadas en las estrategias del proyecto.

Finalmente se muestra los planos de la propuesta aplicada de acuerdo con los criterios presentados previamente

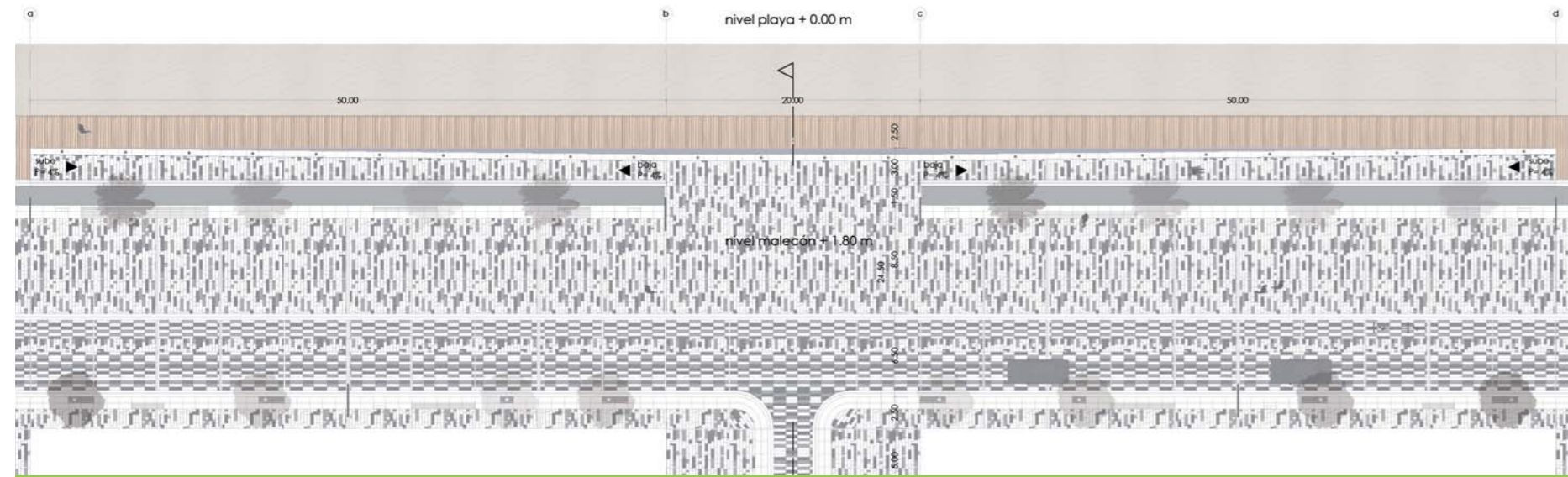


escala 1:5000

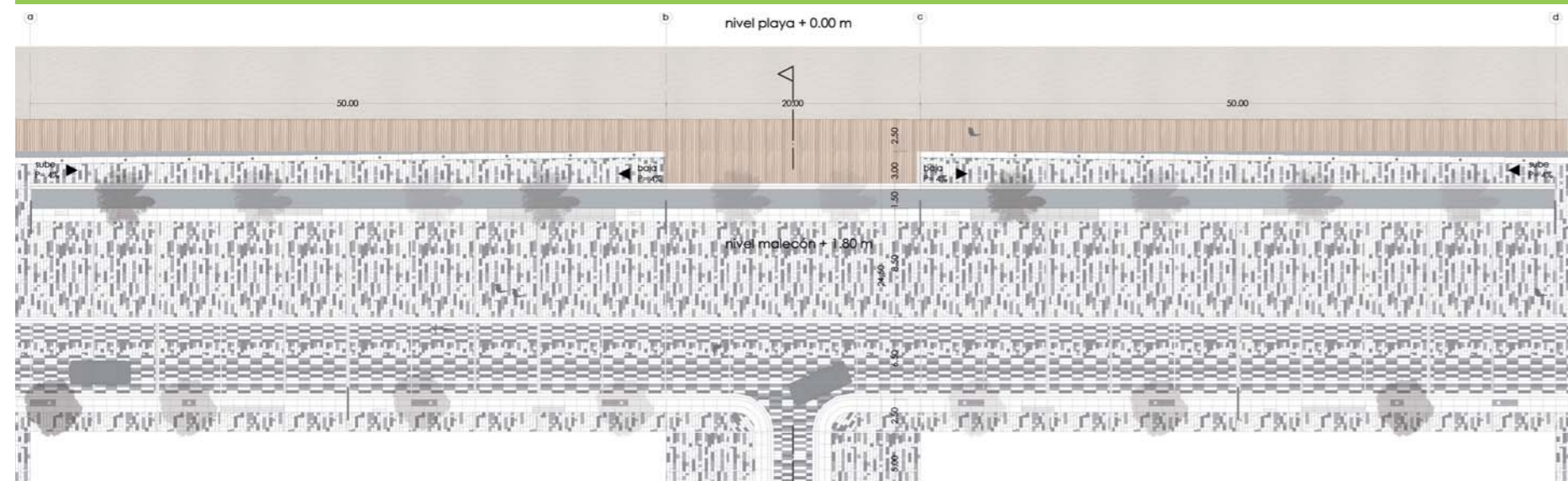




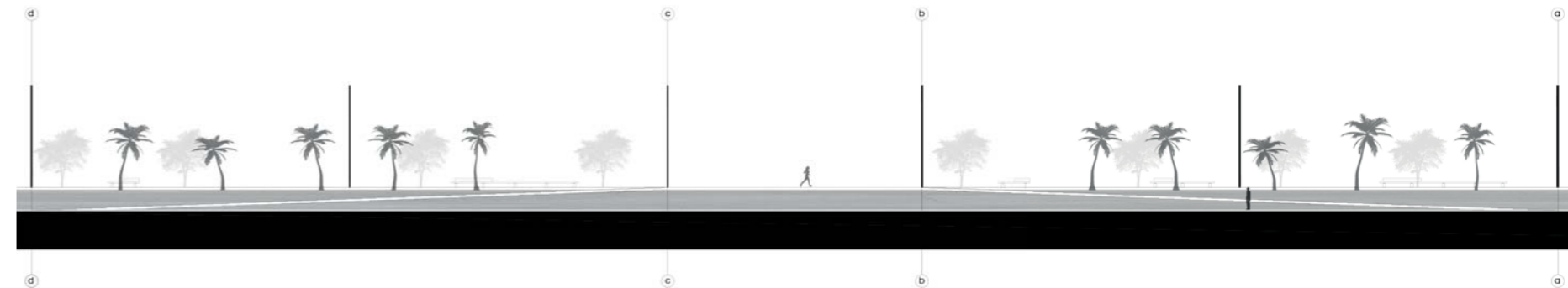
SOLUCIÓN DE ZONA CON CIRCULACIÓN VEHICULAR



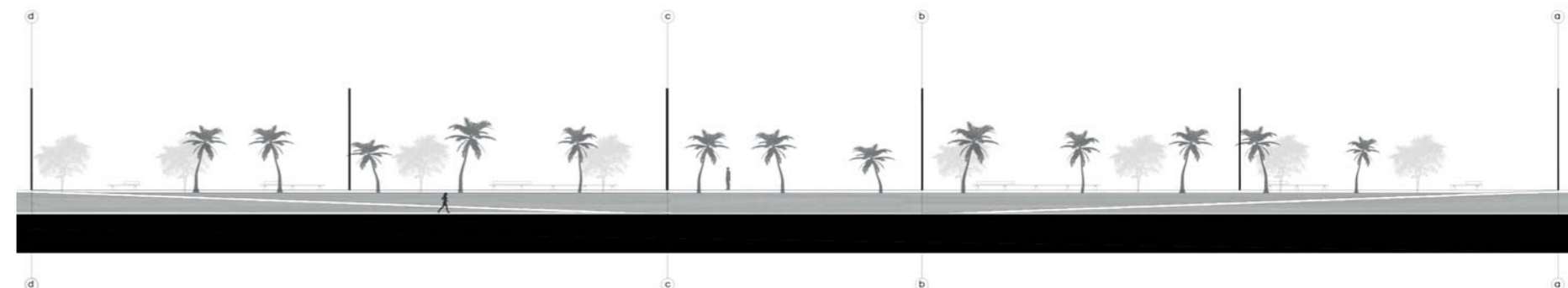
13. Planta: encuentro de rampas a nivel del malecón escala 1:500



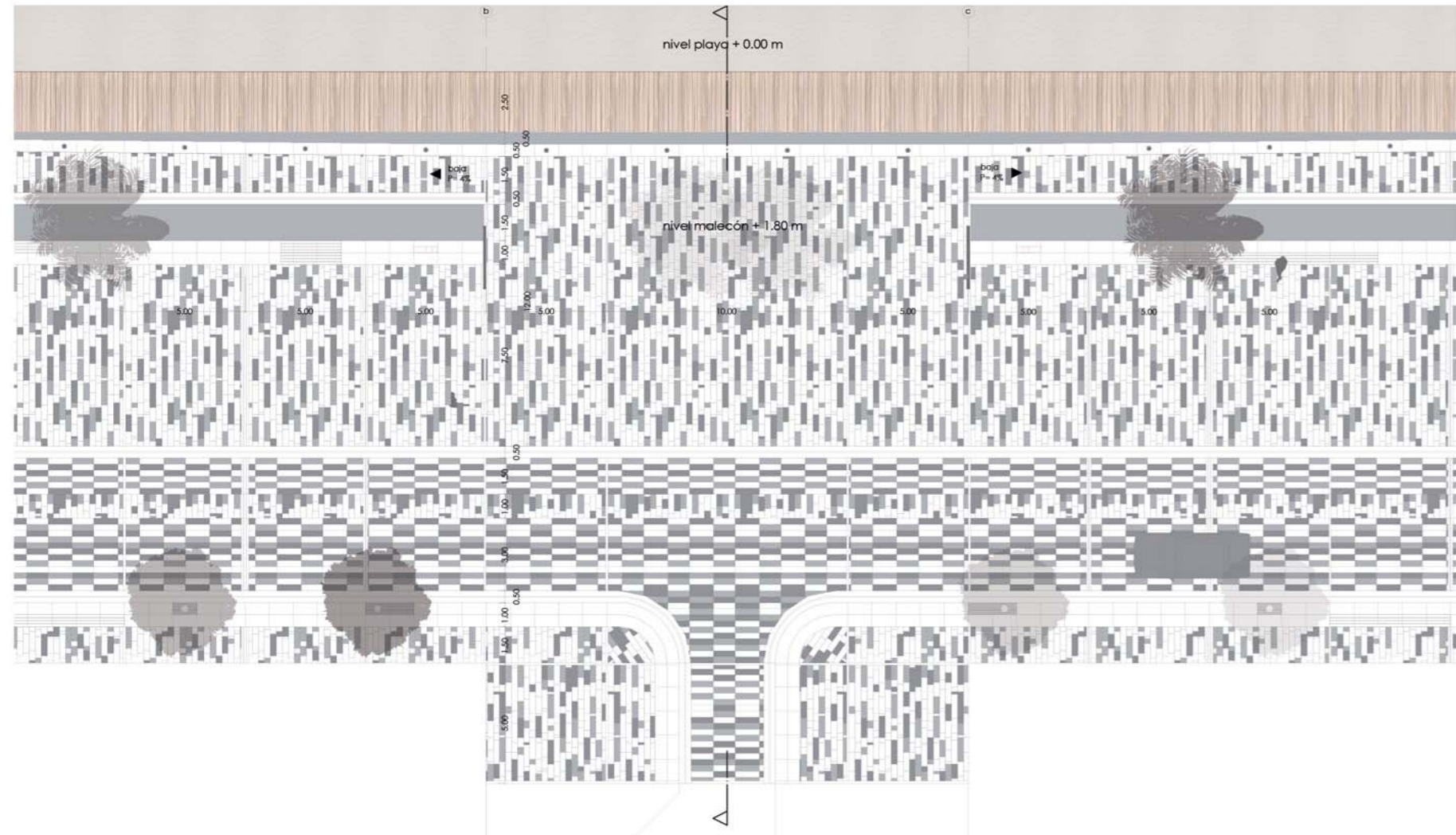
14. Planta: encuentro de rampas a nivel de la playa escala 1:500



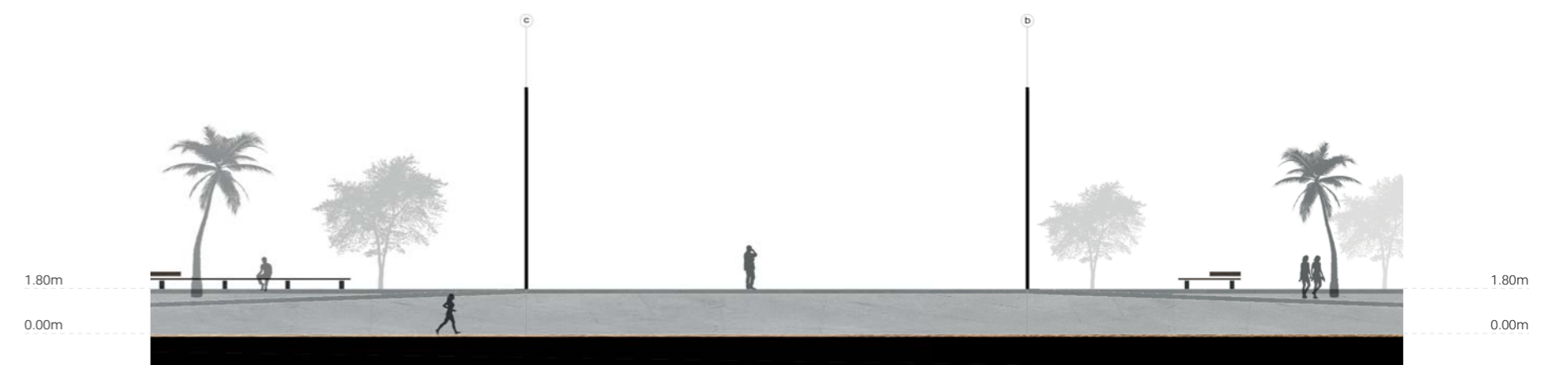
15. Elevación: encuentro de rampas a nivel del malecón escala 1:500



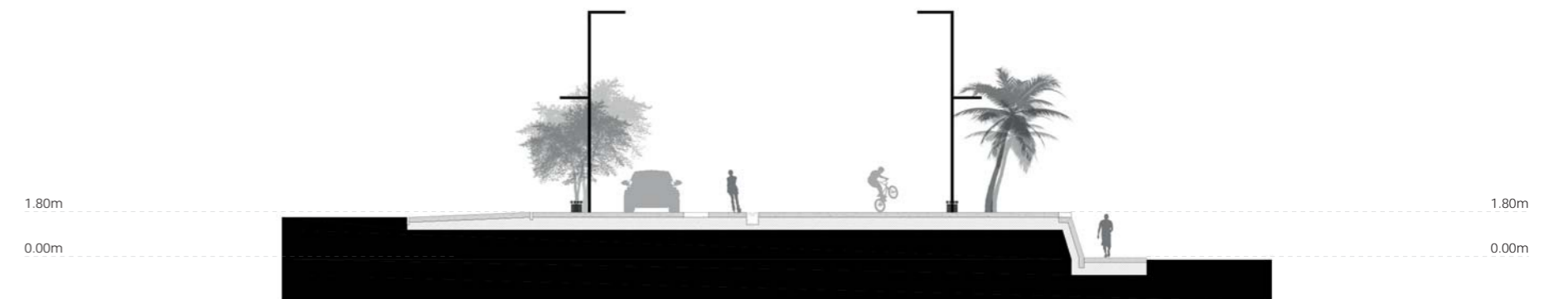
16. Elevación: encuentro de rampas a nivel de la playa escala 1:500



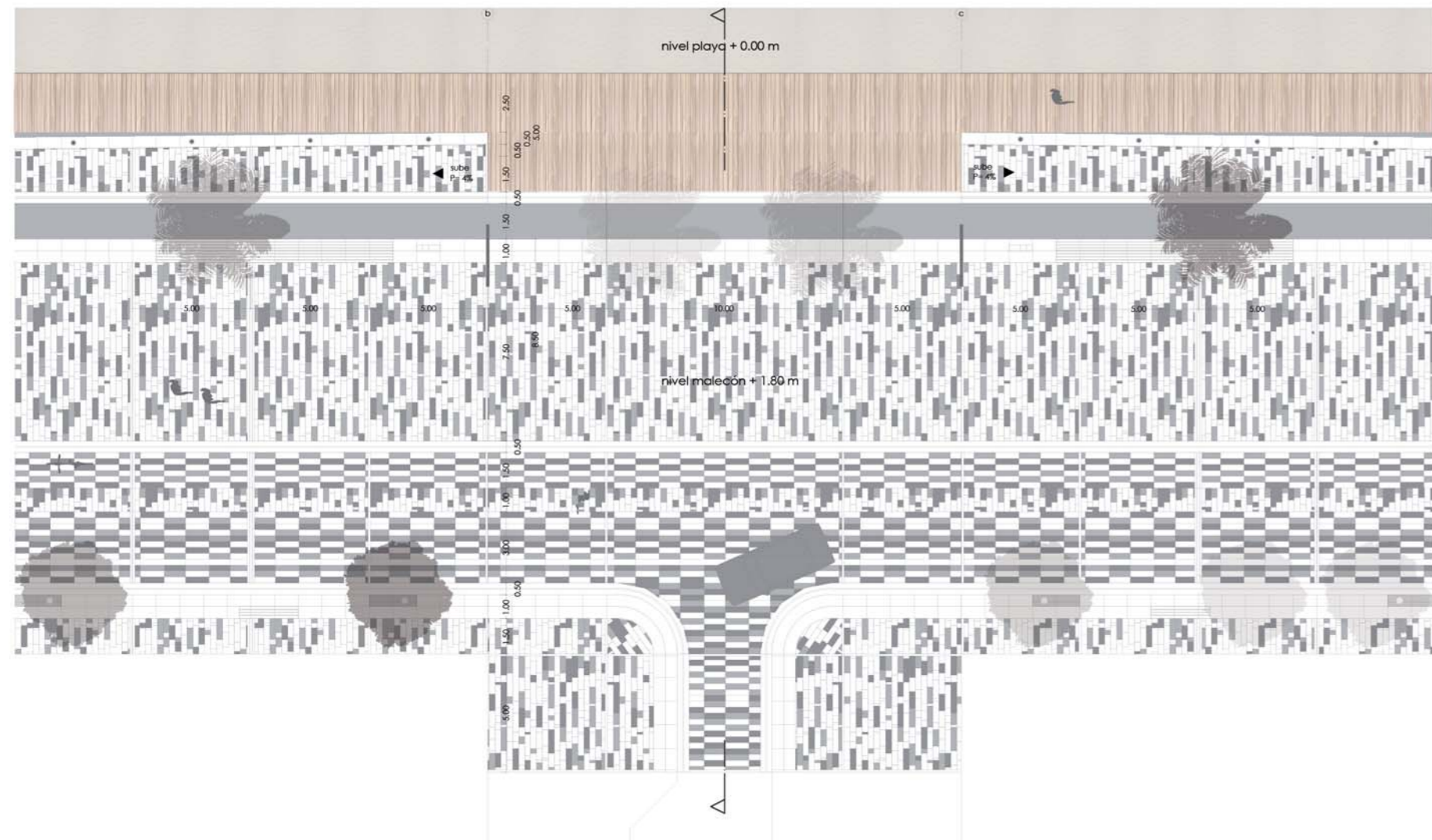
17. Planta: encuentro de rampas superior - sitio de reunión a nivel del malecón escala 1:250



18. Elevación escala 1:250



19. Sección escala 1:250



20. Planta: encuentro de rampas inferior - sitio de reunión a nivel de la playa

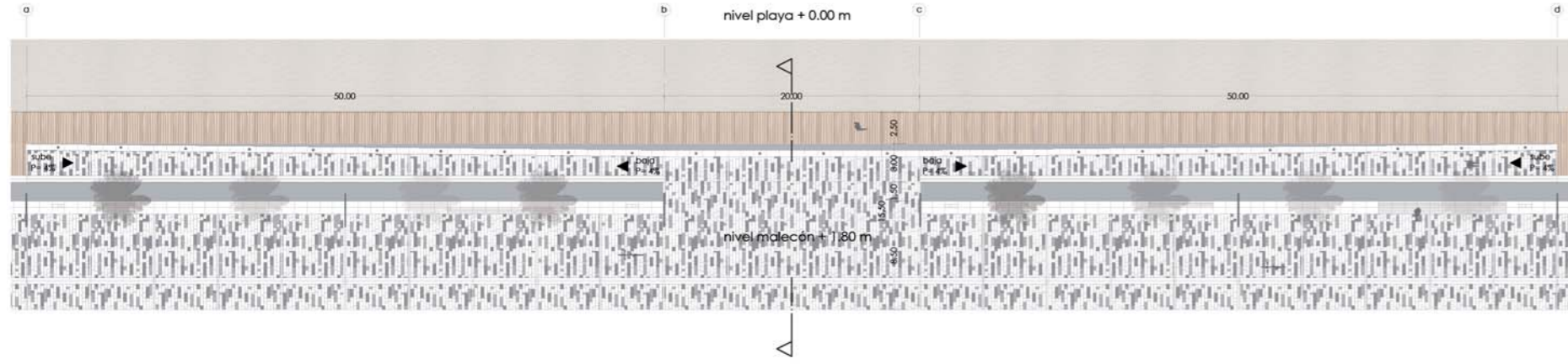


21. Elevación



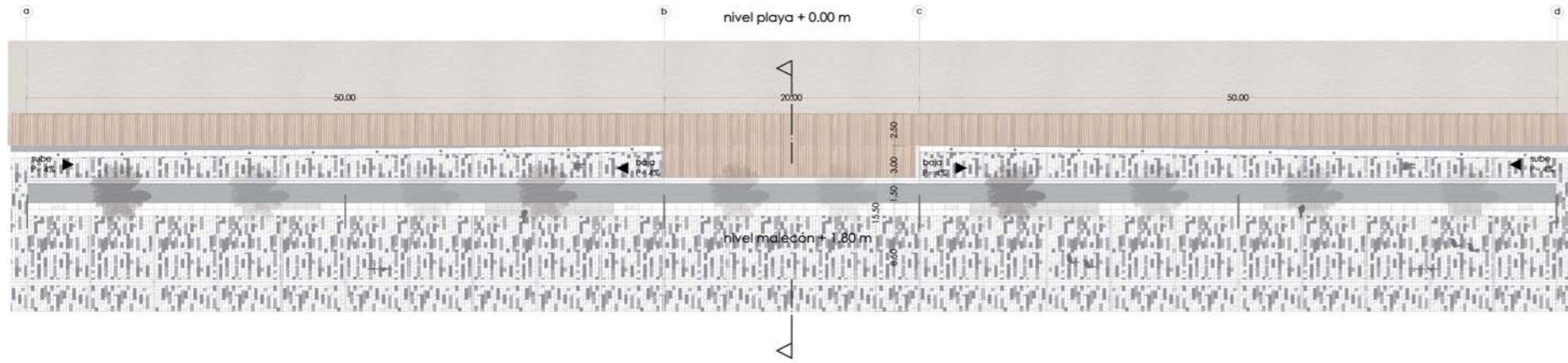
22. Sección

SOLUCIÓN DE ZONA CON CIRCULACIÓN PEATONAL



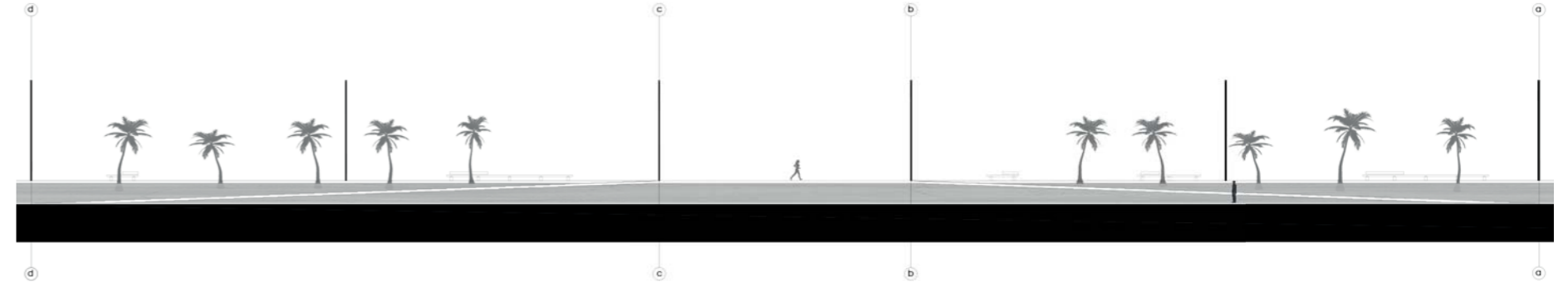
23. Planta: encuentro de rampas a nivel del malecón

escala 1:500



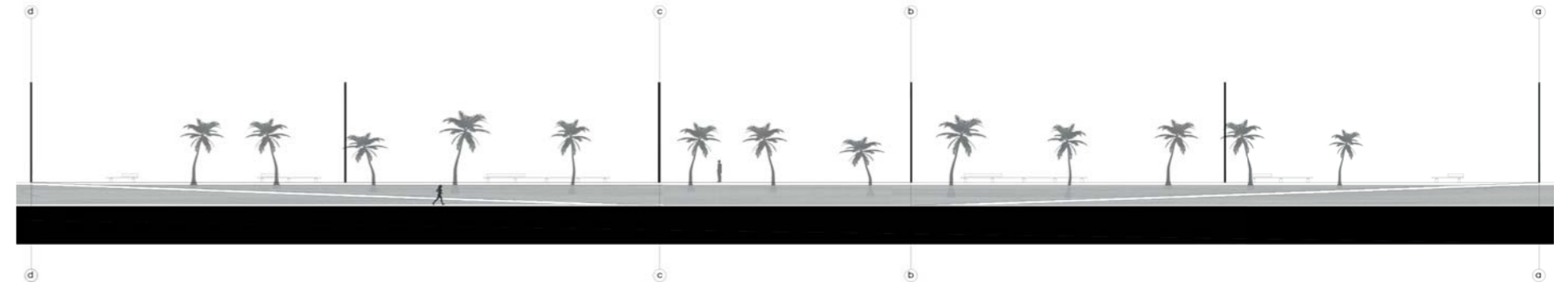
24. Planta: encuentro de rampas a nivel del malecón

escala 1:500



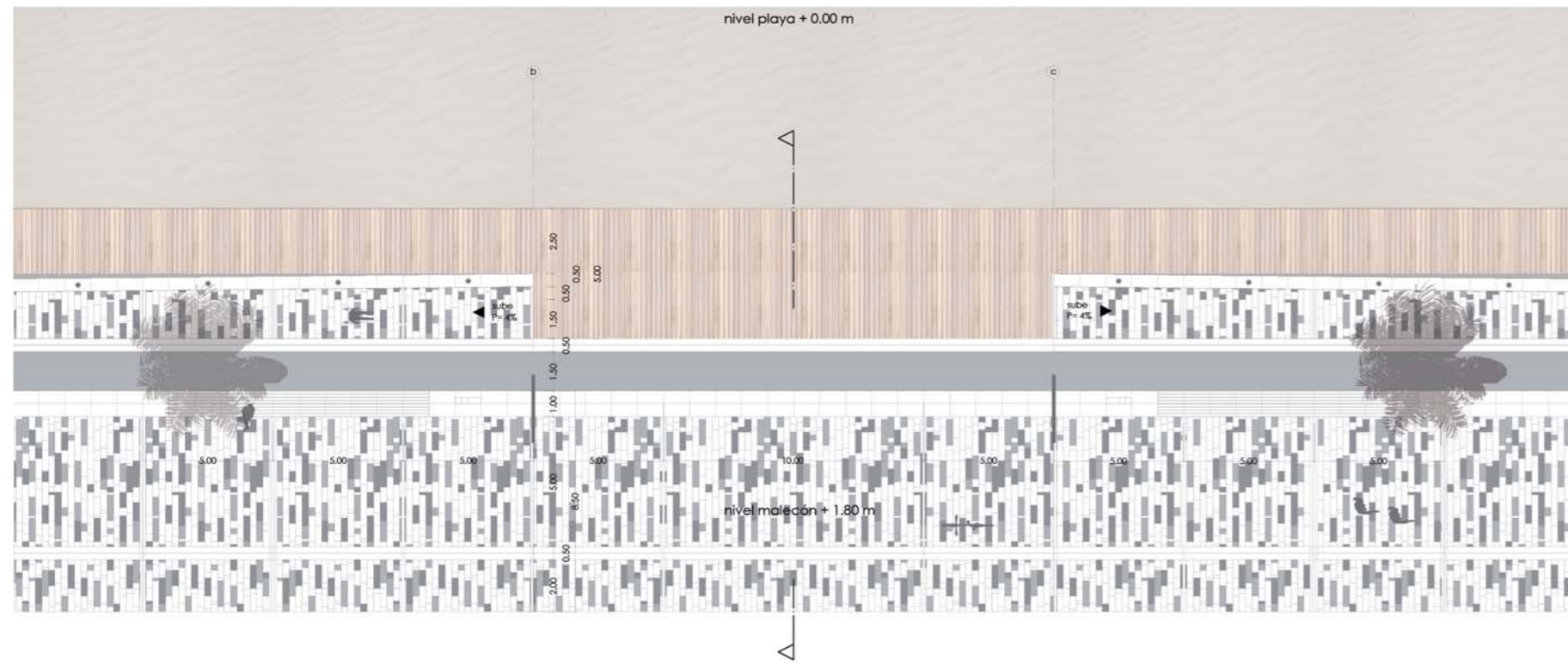
25. Planta: encuentro de rampas a nivel del malecón

escala 1:500

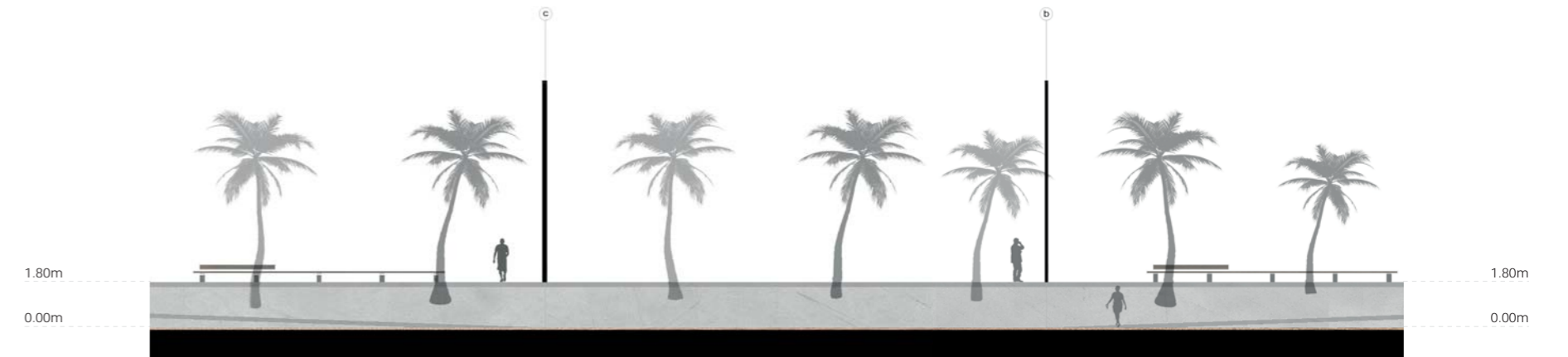


26. Planta: encuentro de rampas a nivel del malecón

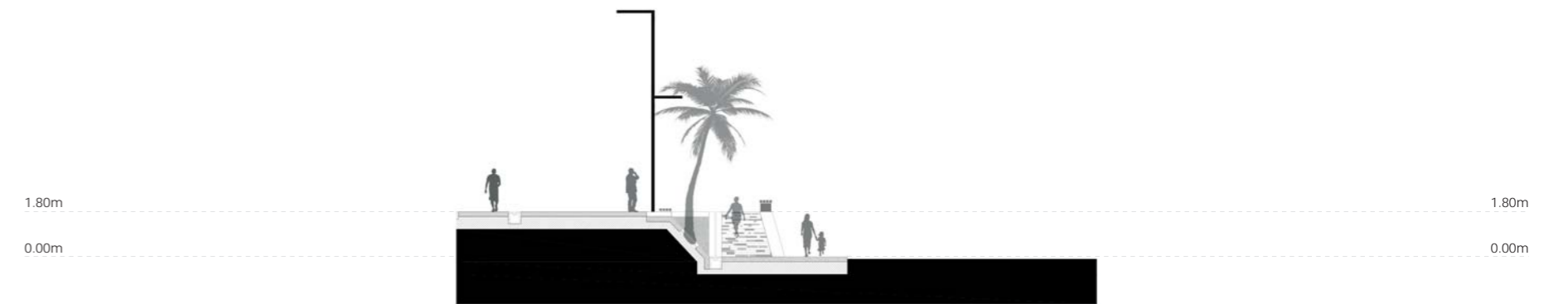
escala 1:500



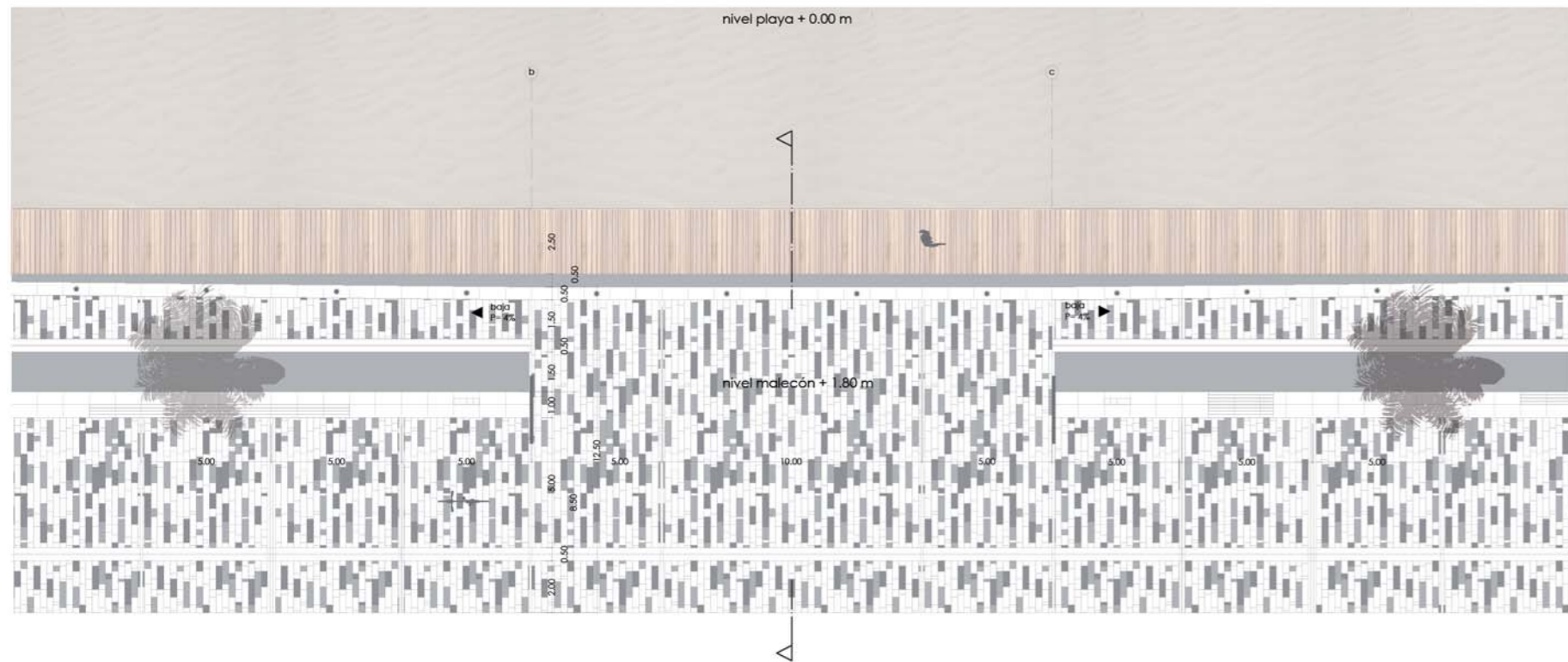
27. Planta: encuentro de rampas inferior - sitio de reunión a nivel de la playa escala 1:250



28. Elevación escala 1:250



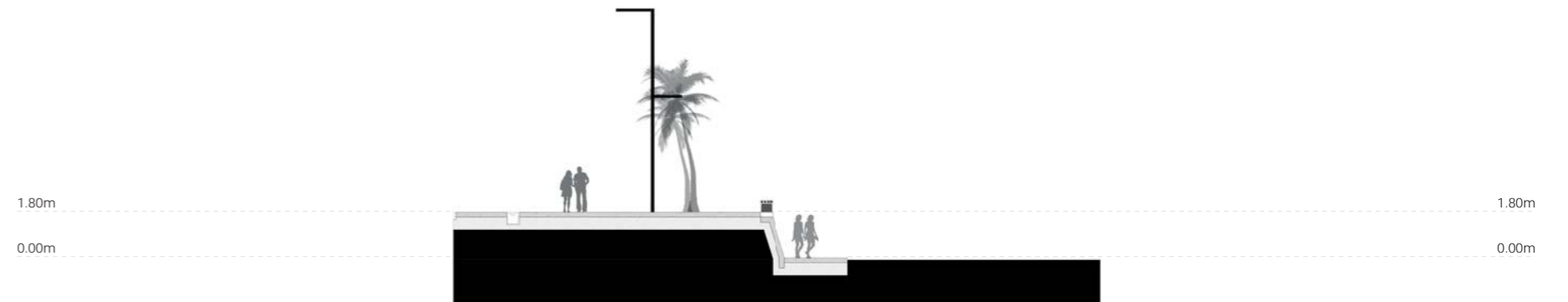
29. Sección escala 1:250



30. Planta: encuentro de rampas superior - sitio de reunión a nivel del malecón escala 1:250

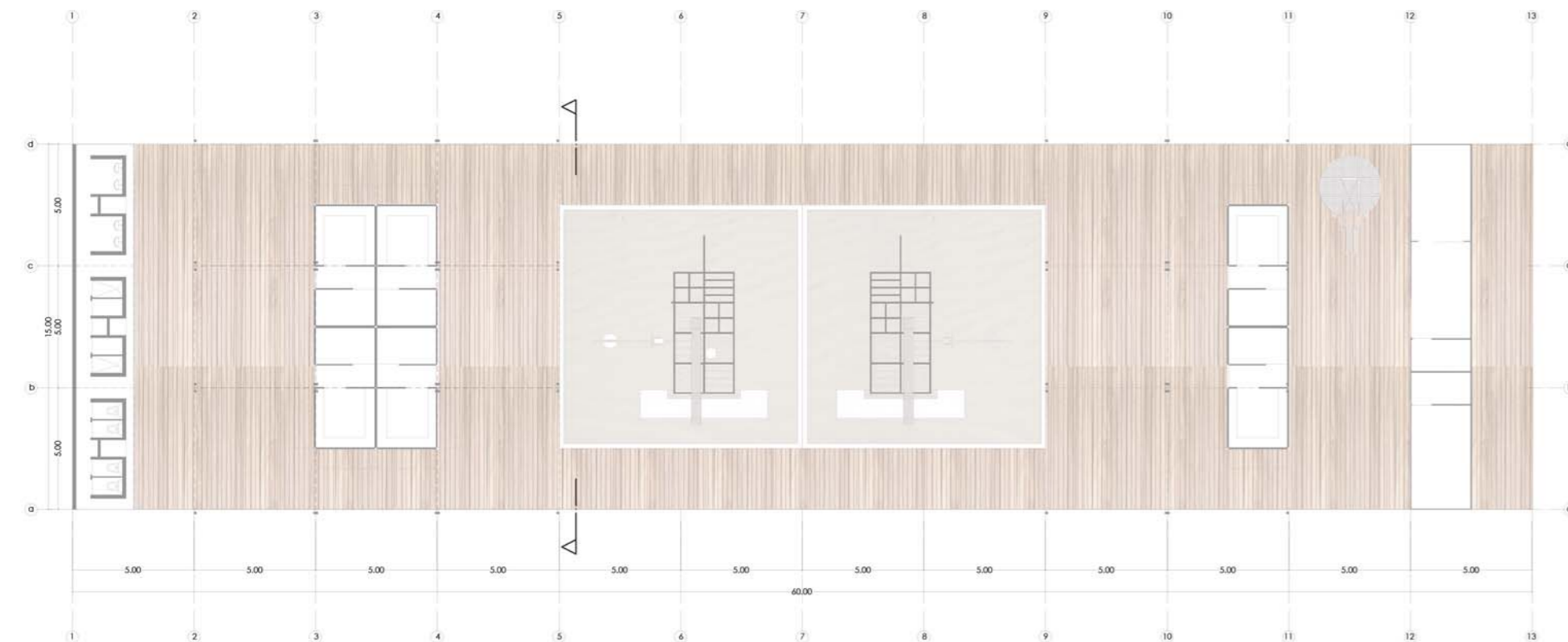


31. Elevación escala 1:250



32. Sección escala 1:250

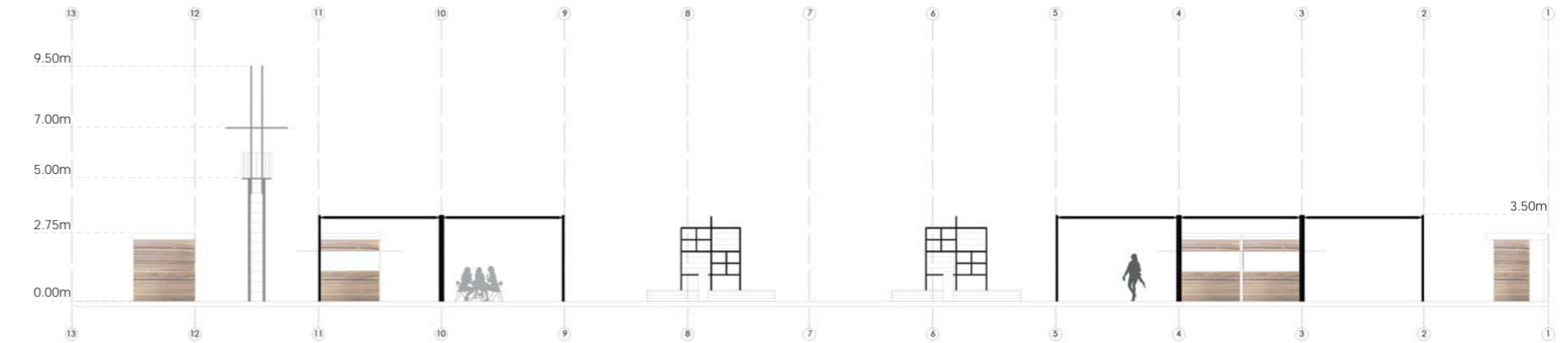
MÓDULOS DE EQUIPAMIENTOS



baño hombres 3 urinarios 1 lavabo 2 duchas 2 vestidores baño mujeres 4 inodoros 1 lavabo área 37.5 m²	4 comedores 9 pérgolas área 50.0 m² área cubierta 225.0 m²	2 comedores 6 pérgola área 25.0 m² área cubierta 150.0 m²	salvavidas dispensario médico seguridad/ información turística área total 37.5 m²
---	---	--	---

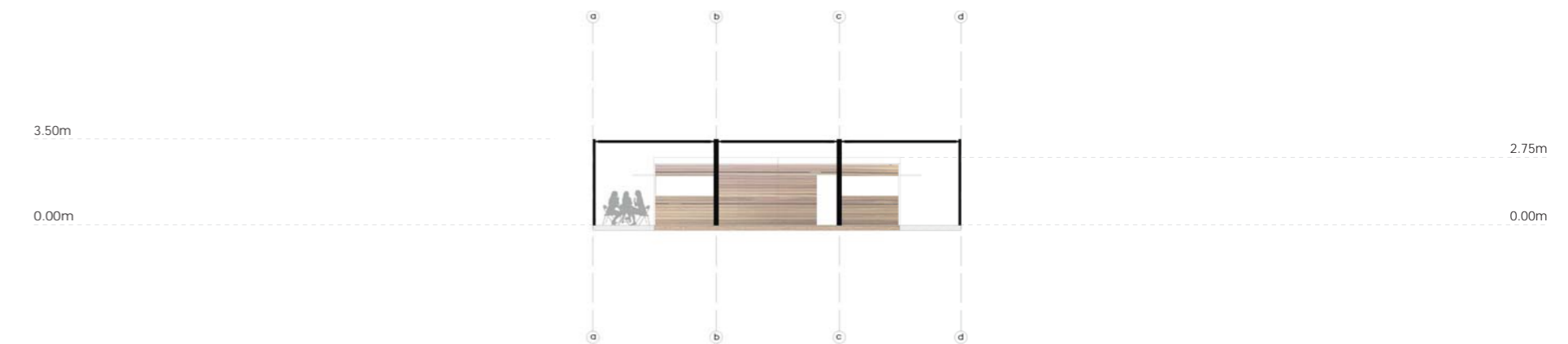
33. Planta: Módulo de equipamientos 60x15 m

escala 1:250



34. Elevación

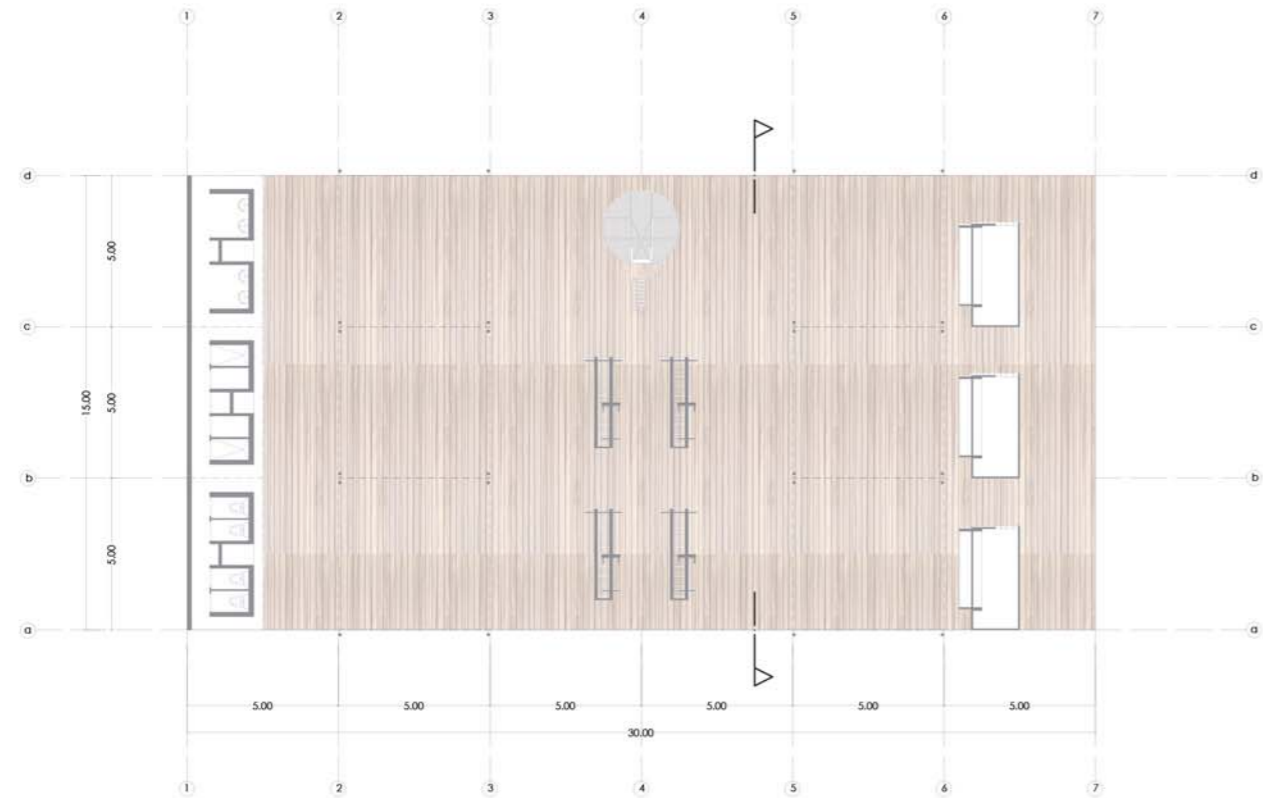
escala 1:250



35. Sección

escala 1:250

área total 450 m²
 área ocupada 105 m²
 área cubierta 150 m²
 área circulación 195 m²



baño hombres
 3 urinarios
 1 lavabo
 2 duchas
 2 vestidores
 baño mujeres
 4 inodoros
 1 lavabo

3 pergolas

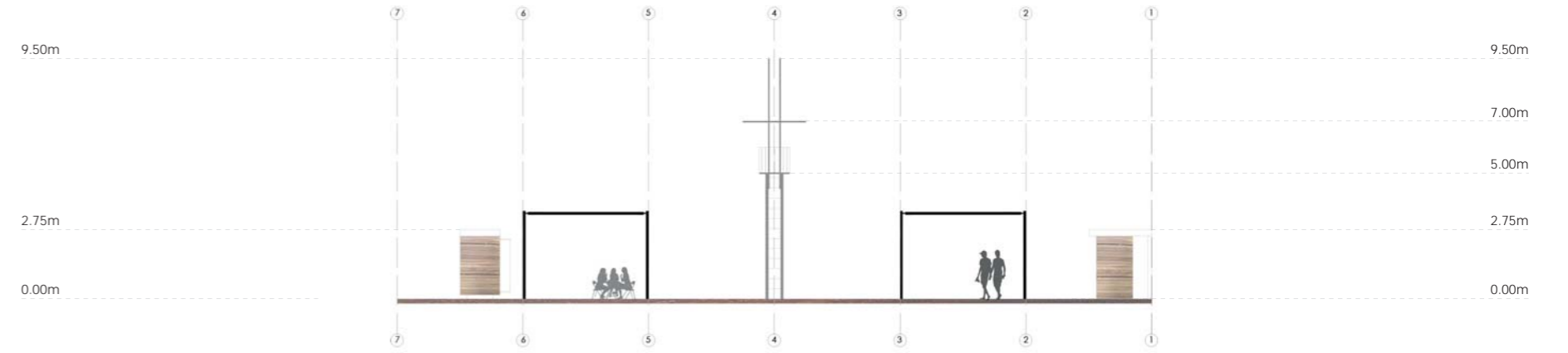
salvavidas
gimnasion/acond. físico

3 pergolas

3 quioscos

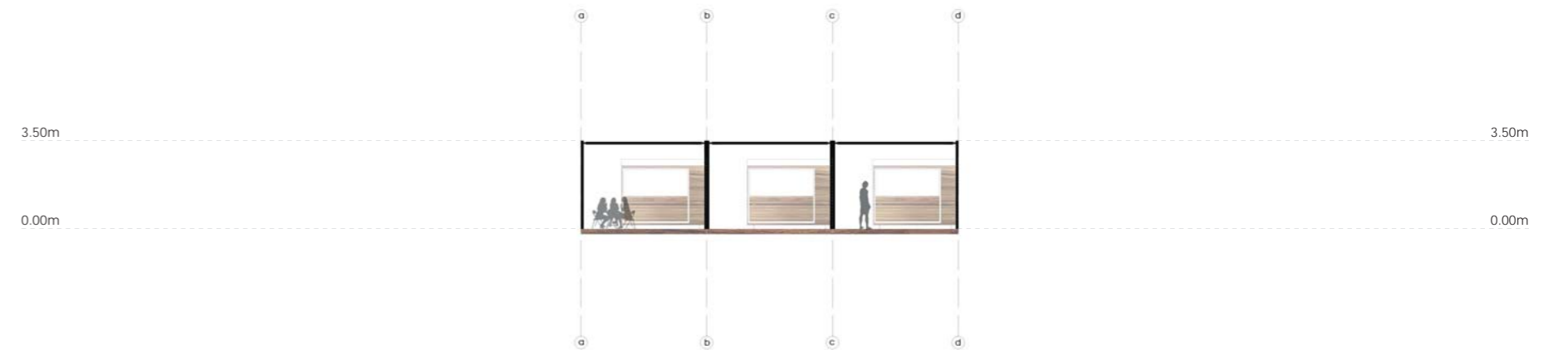
36. Planta: Módulo de equipamientos 30x15 m

escala 1:250



37. Elevación

escala 1:250

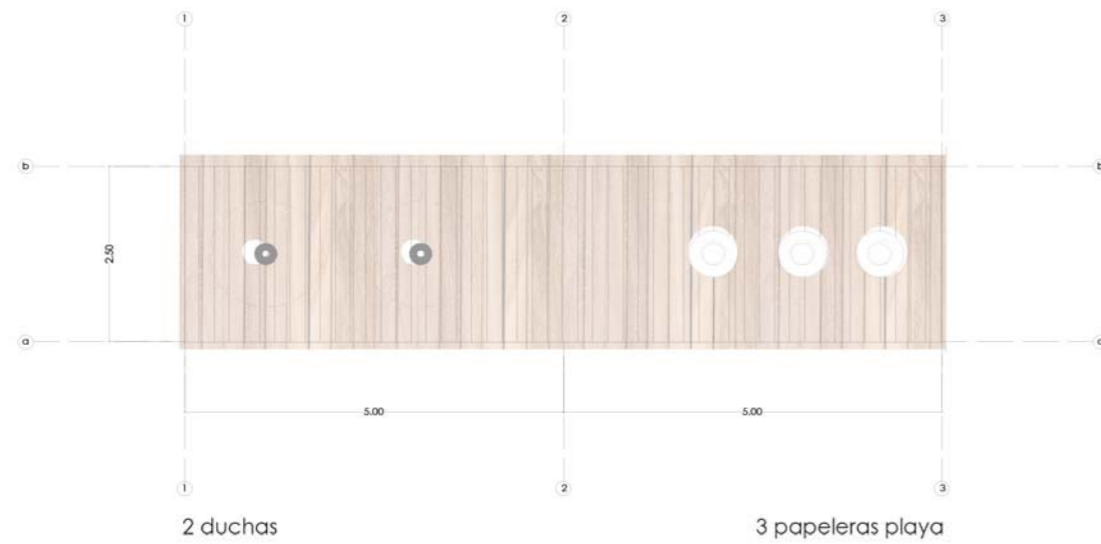


38. Sección

escala 1:250

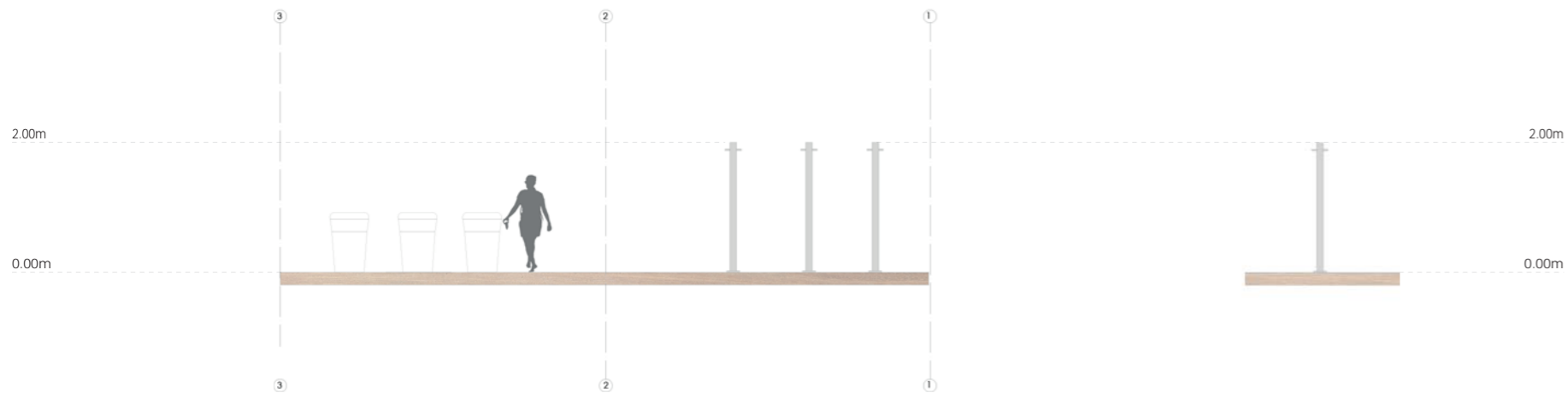


área total 25 m²
 área ocupada 4.6 m²
 área cubierta 0 m²
 área circulación 20.4 m²



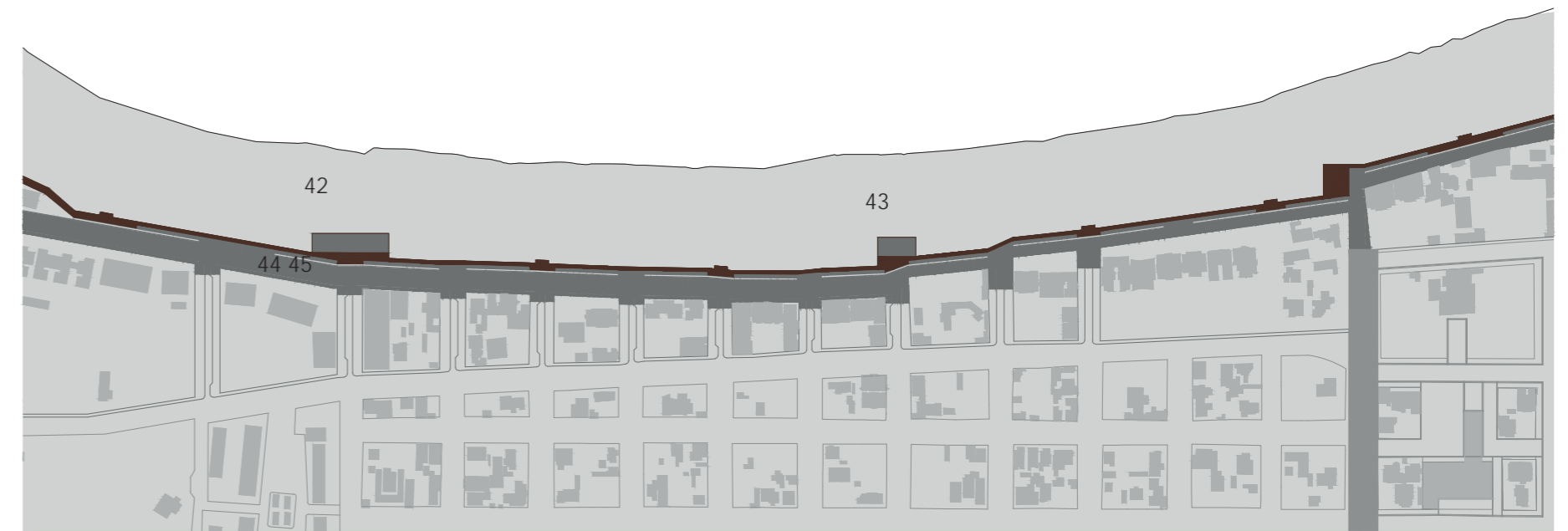
39. Planta: Módulo de equipamientos 10x2,5 m

escala 1:100



40. Elevación frontal y elevación lateral

escala 1:100



41. Ubicación de perspectivas

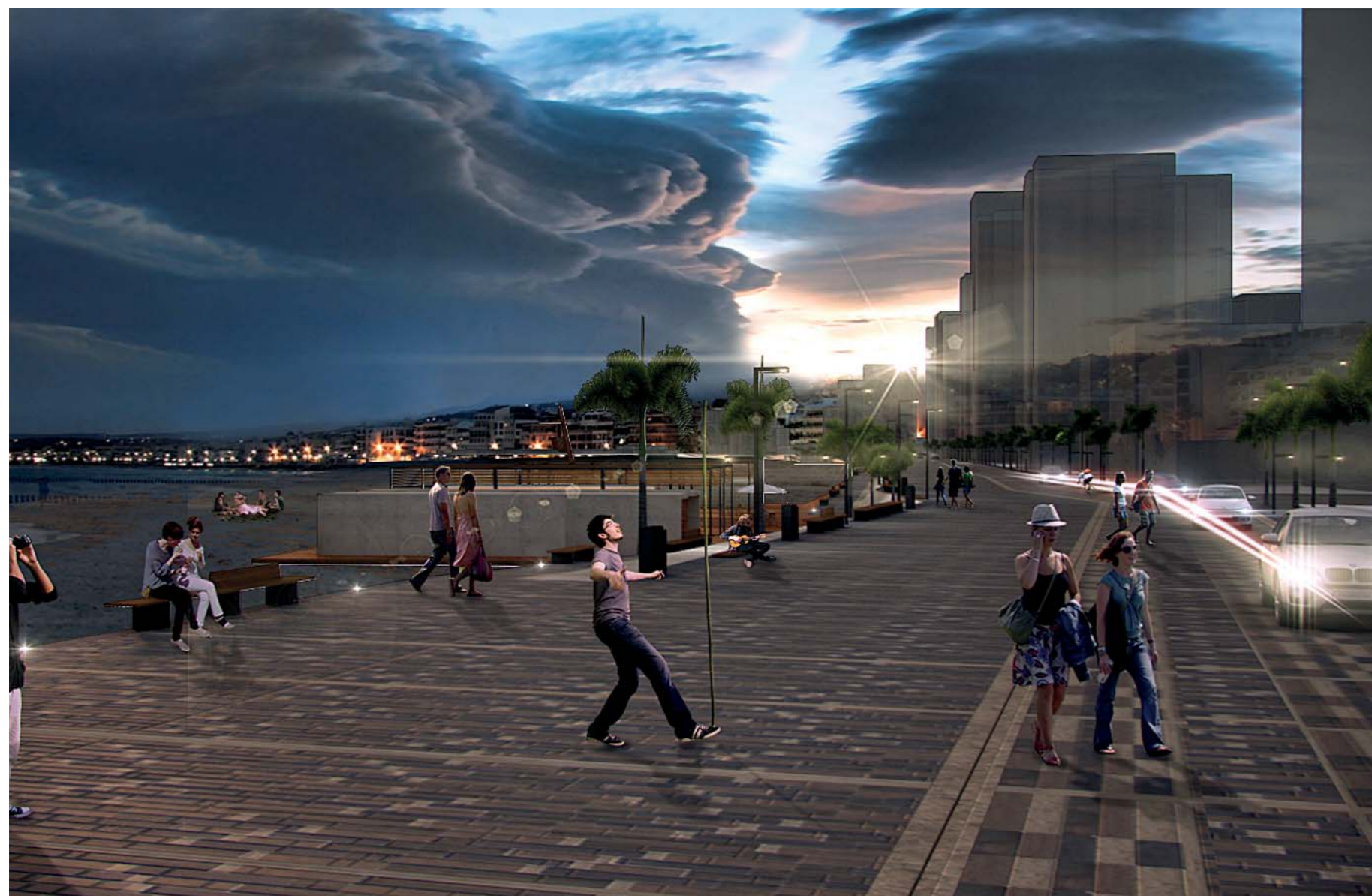
escala 1:5000



42. Vista nocturna del malecón. Módulo de equipamientos de la calle Atahualpa



43. Vista diurna del malecón. Módulo de equipamientos de la calle Cosme de Rennella



44. Vista nocturna del malecón. Sector calle Atahualpa



45. Vista diurna del malecón. Sector calle Atahualpa



46. Módulo de equipamientos 10x2.5m



47. Malecón peatonal

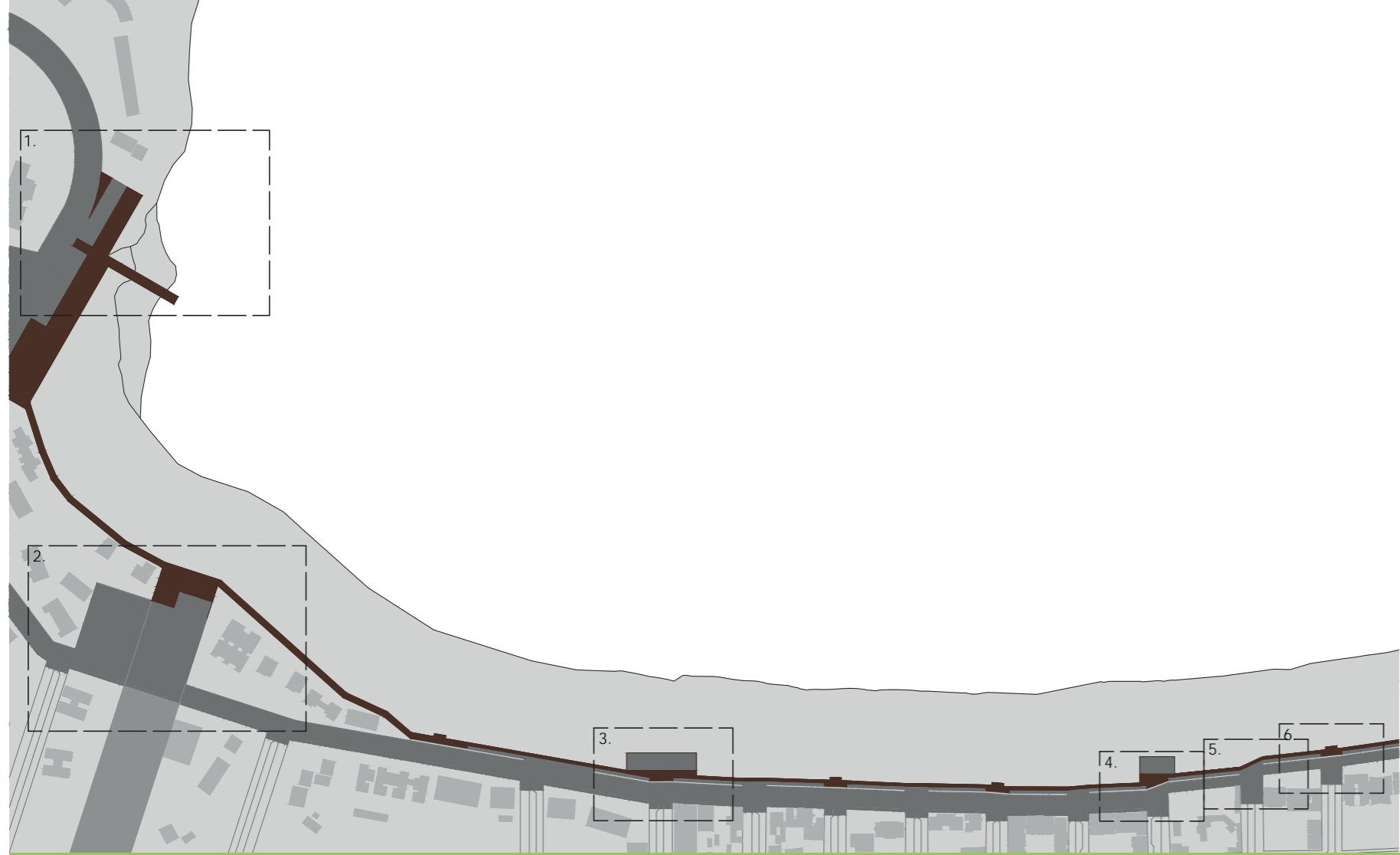
5.3 MALECÓN: PROPUESTAS PUNTUALES

A medida que se ha ido desarrollando el eje longitudinal sobre la Av. Malecón, han surgido algunos casos de intersecciones en los que por sus condiciones formales, ha sido necesario darles un tratamiento diferente al de las manzanas típicas de la trama urbana construida de acuerdo al Plan Regulador de Salinas.

Respetando las condiciones de la trama urbana en estos lugares se decidió aprovechar esta condición para crear sitios de descanso, o plazas pequeñas, proponiendo así que el malecón no se convierta en una línea de borde, sino que se introduzca dentro de algunas manzanas, convirtiéndose en un borde dinámico que interactúe con la ciudad.

Estas intervenciones puntuales favorecen a la creación de espacios en los cuales se pueden desarrollar diferentes actividades, como descanso, ocio, etc. sin intervenir de manera directa con el desarrollo del malecón. Además, existen dos propuestas que marcan el inicio de los ejes urbanos propuestos anteriormente, con la intención de que el frente de agua afecte positivamente al resto del entorno urbano.

PLANO DE UBICACIÓN



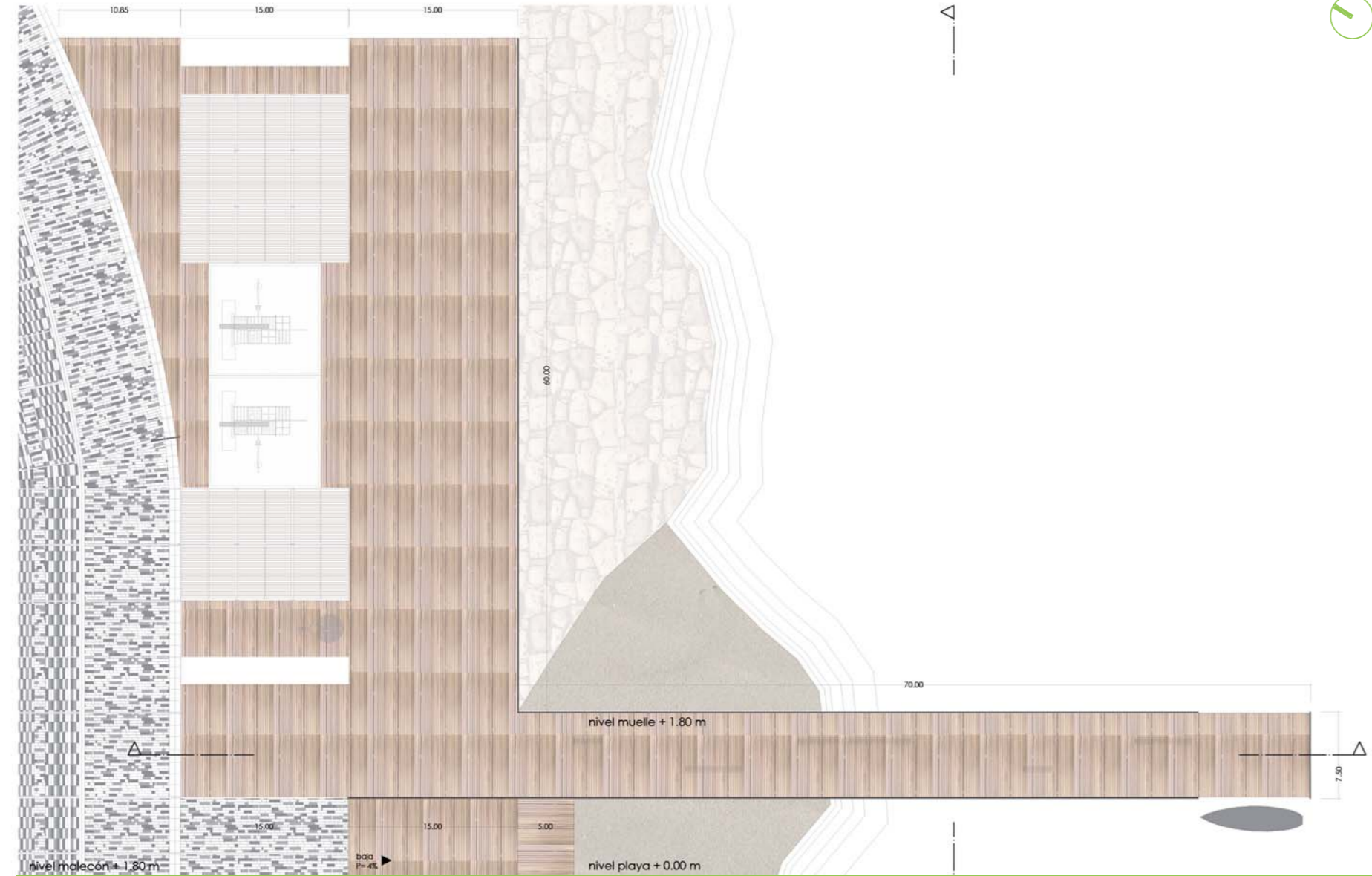
48. Planta



- 1. EMBARCADERO MUELLE
- 2. PLAZA ESCUELA DE GRUMETES
- 3. INTERSECCIÓN CALLE ATAHUALPA
- 4. INTERSECCIÓN CALLE COSME RENNELLA
- 5. PLAZA EUGENIO ESPEJO
- 6. PLAZA JUAN SANTANDERCIÓN SUR
- 7. PLAZA LOS ALMENDROS
- 8. PLAZA LAS PALMERAS

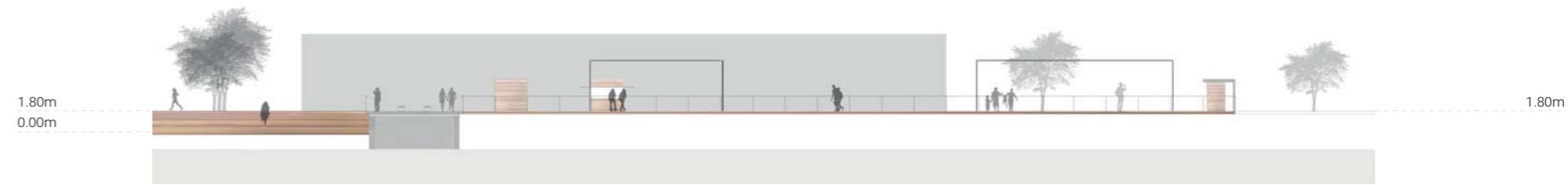
escala 1:2500

EMBARCADERO - MUELLE



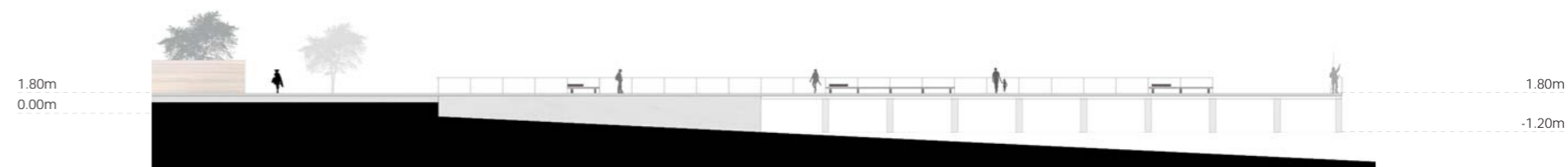
49. Planta

escala 1:500



50. Elevación

escala 1:500



51. Sección

escala 1:500

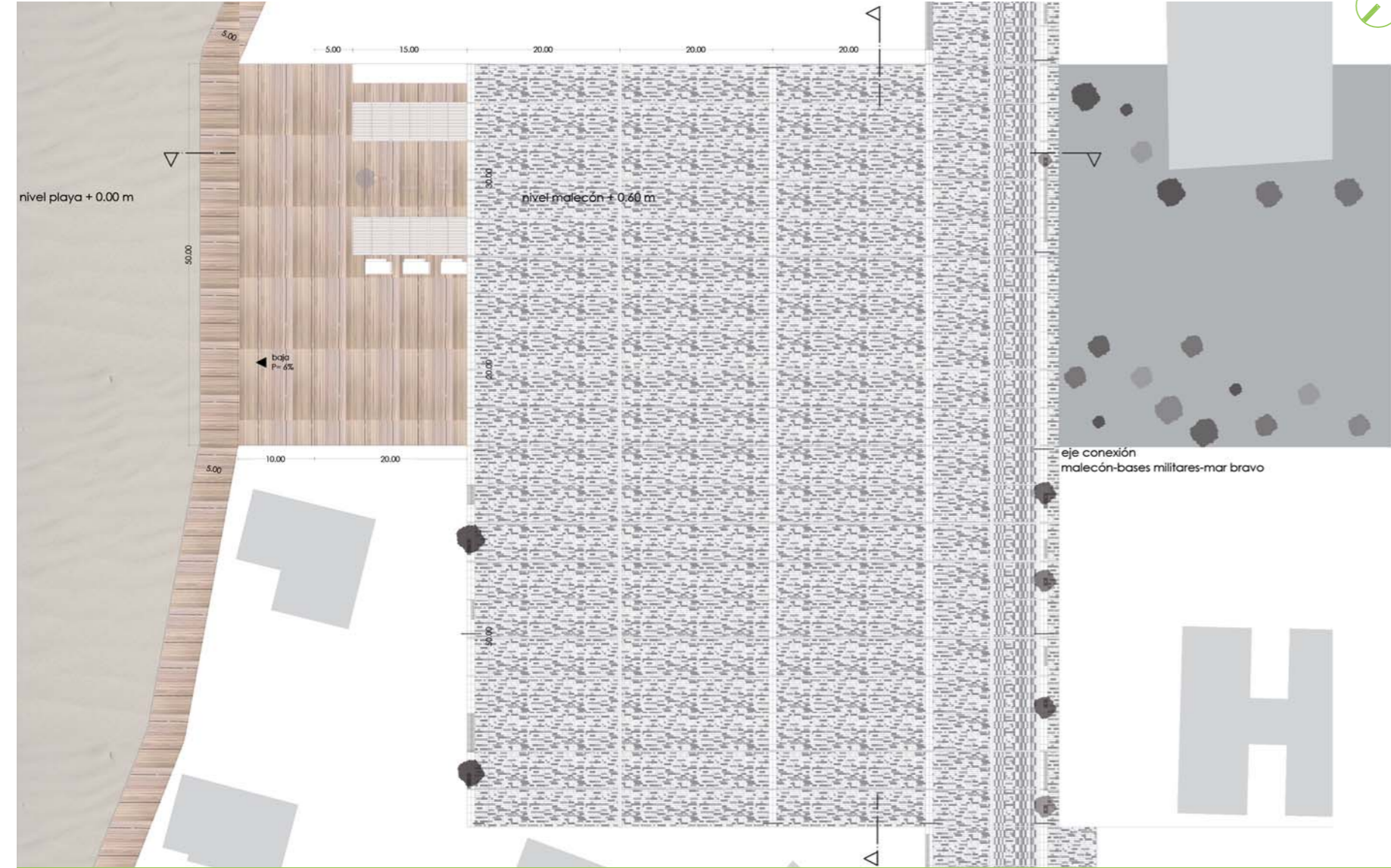


52. Vista diurna desde el muelle hacia el Cerro Salinas



53. Vista nocturna desde el muelle hacia el Cerro Salinas

PLAZA ESCUELA DE GRUMETES



54 . Planta

escala 1:750



55. Sección 1

escala 1:750



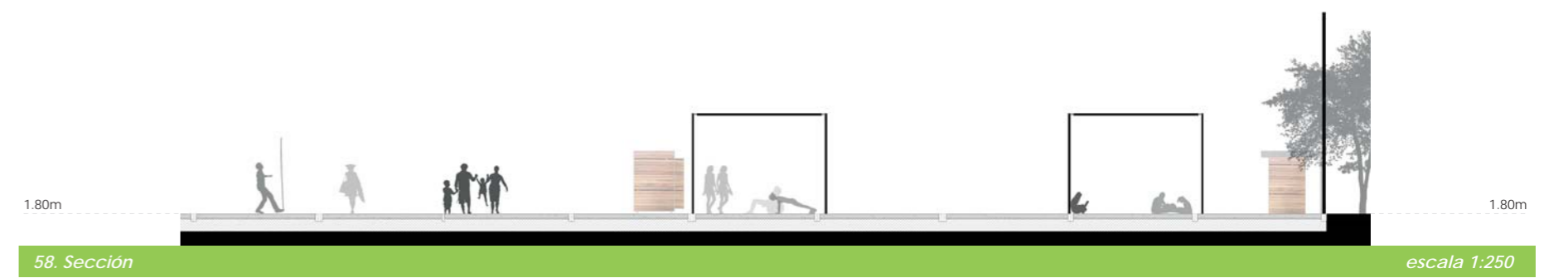
56. Sección 1

escala 1:250



57. Sección 1

escala 1:750



58. Sección

escala 1:250

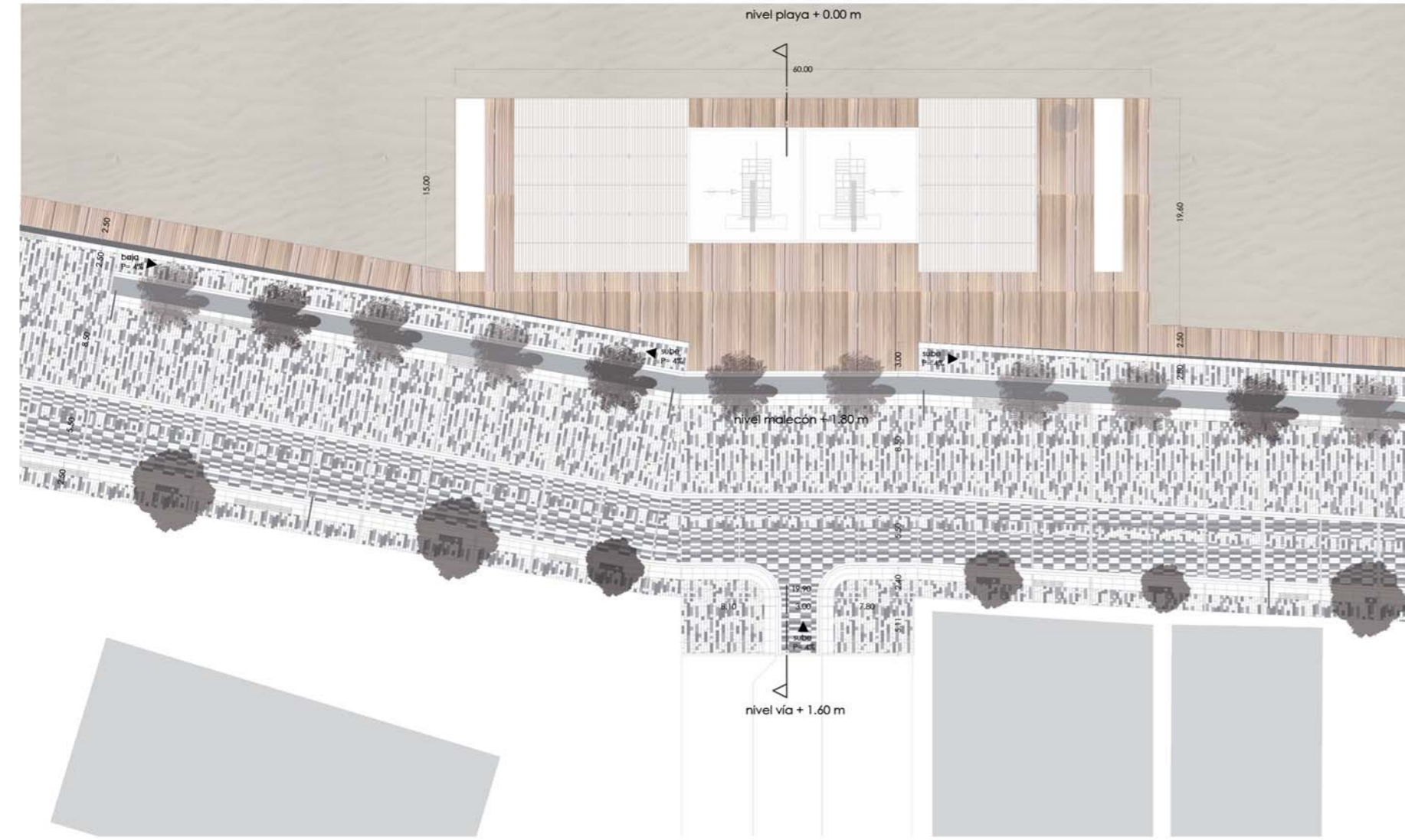


59. Vista diurna desde el muelle hacia el Cerro Salinas



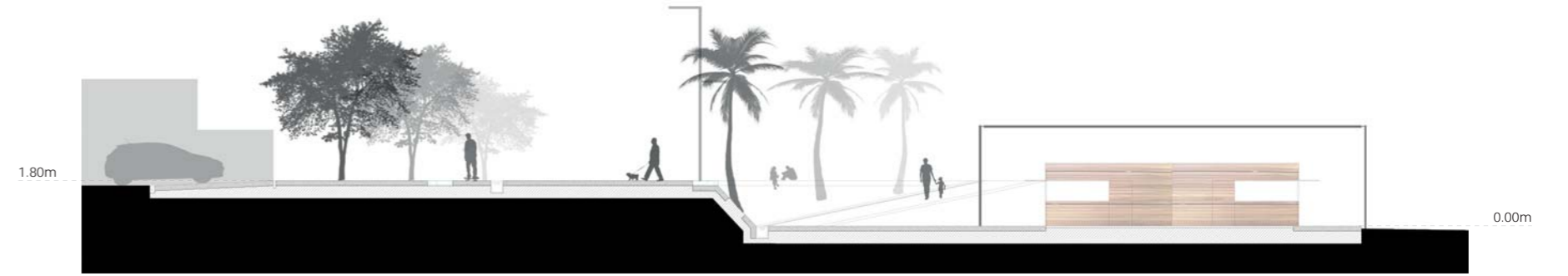
60. Vista nocturna desde el muelle hacia el Cerro Salinas

INTERSECCIÓN CALLE ATAHUALPA



61. Planta

escala 1:500



62. Sección

escala 1:250





63. Vista diurna del Equipamiento 60x15m. Calle Atahualpa



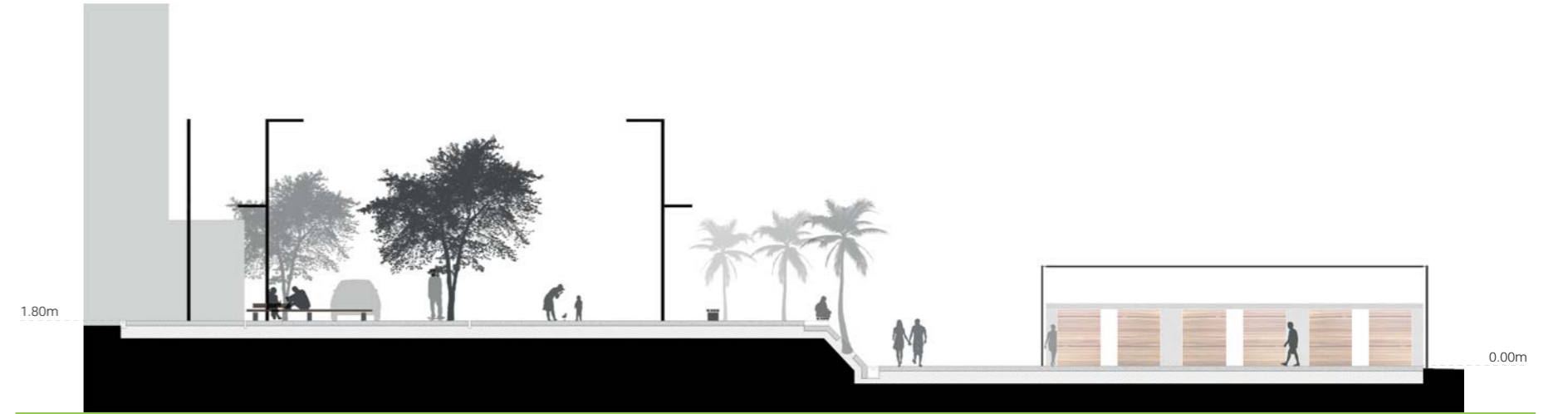
64. Vista nocturna del Equipamiento 60x15m. Calle Atahualpa

INTERSECCIÓN CALLE COSME RENNELLA



65. Planta

escala 1:250



66. Sección 1

escala 1:250



67. Sección 2

escala 1:250



68 . Vista desde la playa del equipamiento 30x15m. Calle Cosme Rennella



69. Vista desde el malecón del Equipamiento 30x15m. Calle Cosme de Rennella

PLAZA EUGENIO ESPEJO



70. Planta escala 1:250



71. Sección 1 escala 1:250



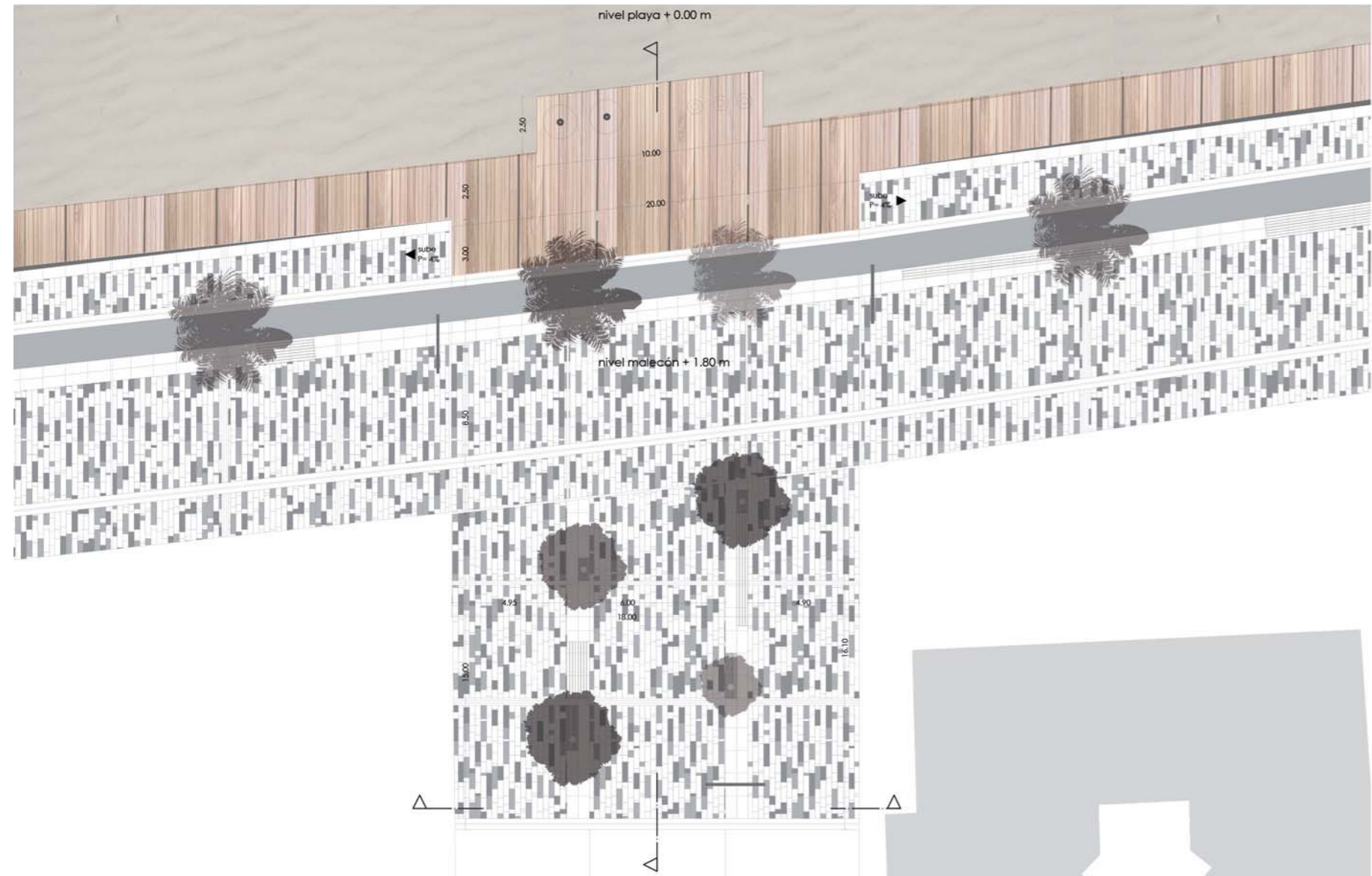
72. Sección 2 escala 1:250



73. Vista desde el malecón hacia la plaza Eugenio Espejo



74. Vista desde la plaza Eugenio Espejo hacia el malecón



75. Planta

escala 1:250



76. Sección 1

escala 1:250



77. Sección 2

escala 1:250



78. Vista desde el malecón hacia la plaza Jaime Santander



79. Vista desde la plaza Jaime Santander hacia el malecón

PLAZA LOS ALMENDROS



80. Planta

escala 1:500



81. Sección 1

escala 1:500



82. Sección 1

escala 1:250



83. Sección 2

escala 1:250

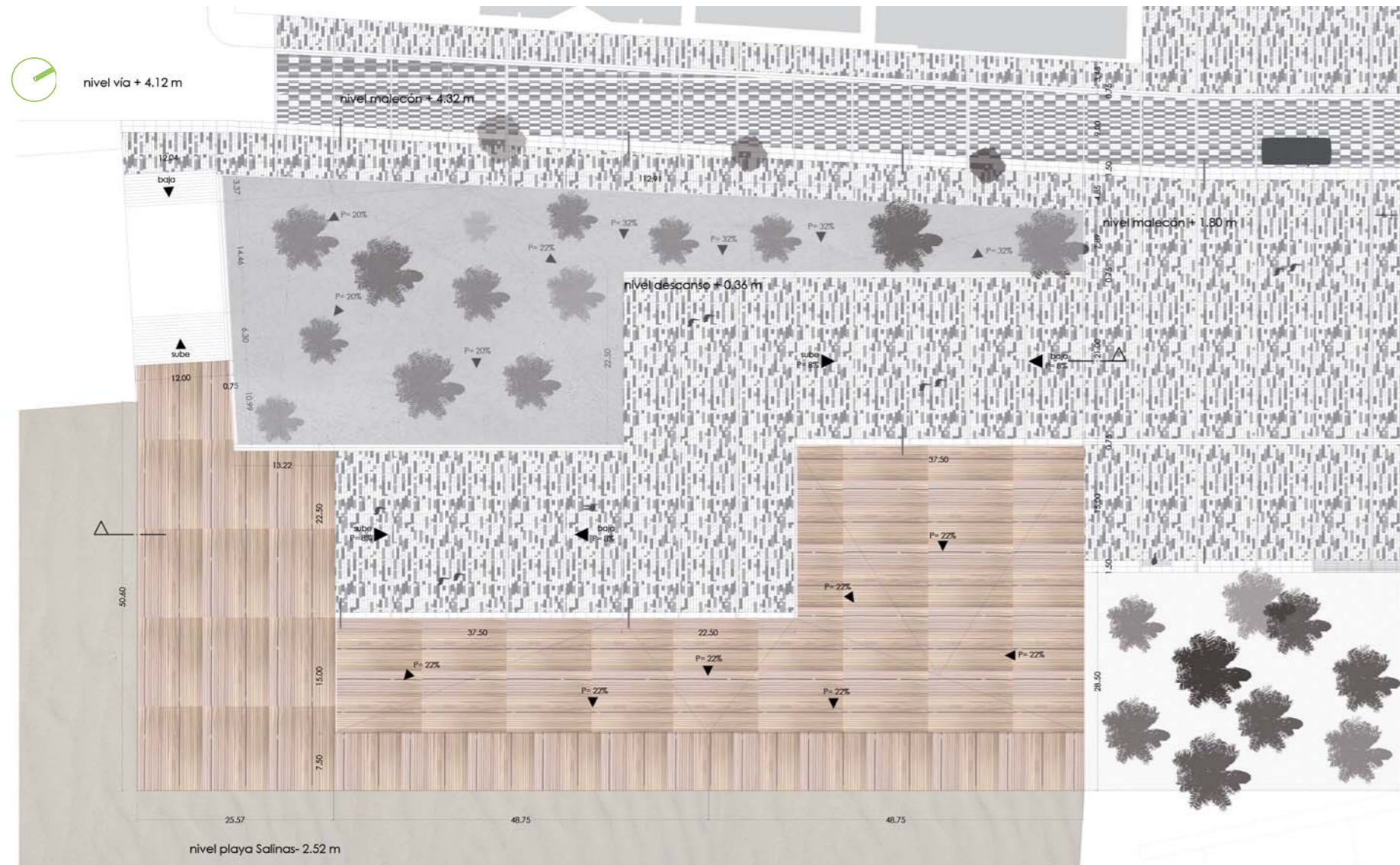


84. Vista desde la Plaza los Almendros hacia el malecón



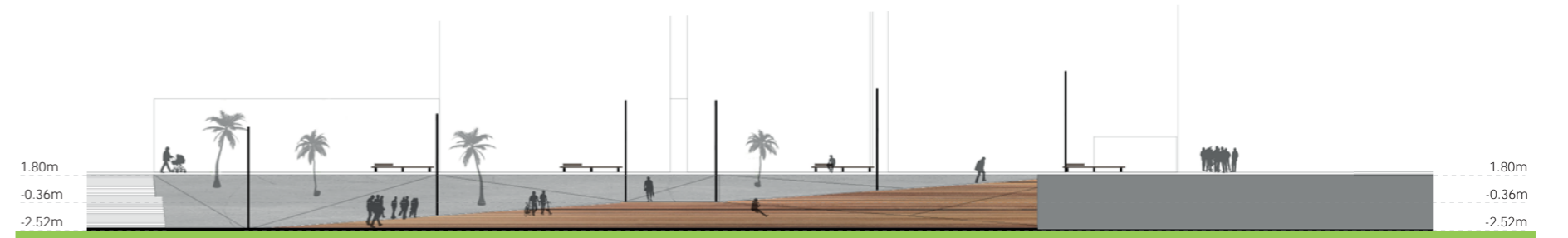
85. Vista desde el malecón hacia la plaza Los Almendros, eje malecón-ciudad-Mar Bravo

PLAZA LAS PALMERAS



86. Planta

escala 1:500



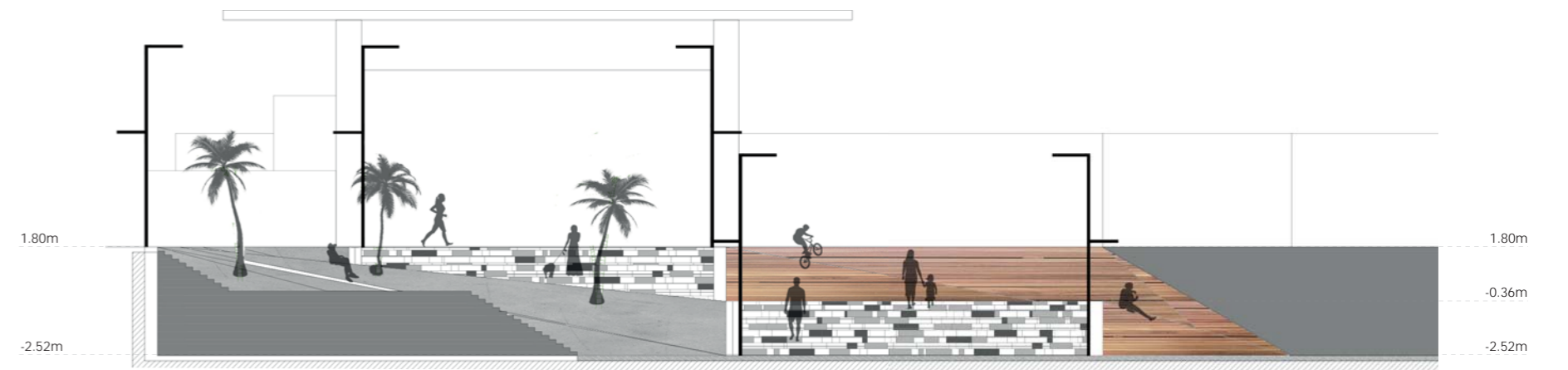
87. Elevación frontal

escala 1:500



88. Sección

escala 1:500



89. Elevación lateral

escala 1:500



90. Vista desde la playa de Salinas hacia el Yacht Club



91. Vista desde el Yacht Club hacia Salinas

5.4 BASE NAVAL

Con el objetivo de convertir al malecón en un elemento dinámico y que tenga un uso frecuente, por parte no solo de los bañistas, sino de la ciudadanía en general, se planteó como estrategia la creación de dos polos de atracción en los extremos del mismo.

Como se indicó en las estrategias, el primer punto a intervenir es la Base Naval, por su cercanía con el cerro y por la importancia histórica del sector.

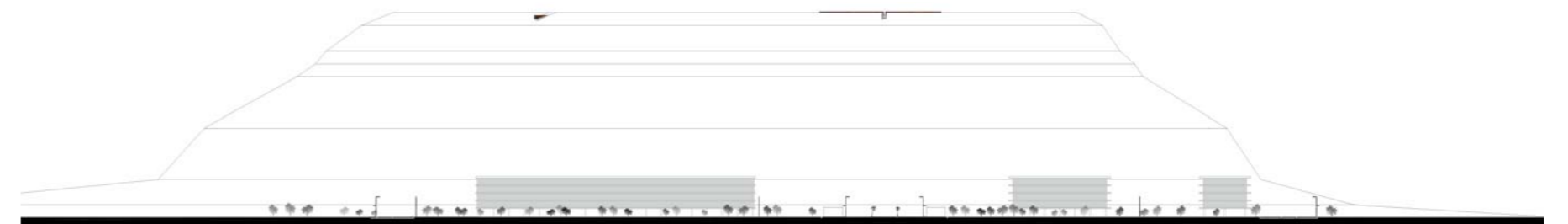
A continuación se muestra como propuesta urbana, el posible emplazamiento de un Campus Universitario. Como intervención a nivel de espacio público se desarrolla la Plaza en el eje Central de la Base Naval, el cual es el vínculo entre el mar y el Cerro Salinas, ya que inicia desde el muelle - embarcadero presentado anteriormente como propuesta puntual del malecón y culmina al pie del mismo. A partir de este punto se desarrolla la caminería que conduce hacia los miradores emplazados en la cima de este hito natural, intervención puntual que se muestra como destino final o punto de partida del proyecto.



92. Emplazamiento general intervención Base Naval

escala 1:5000

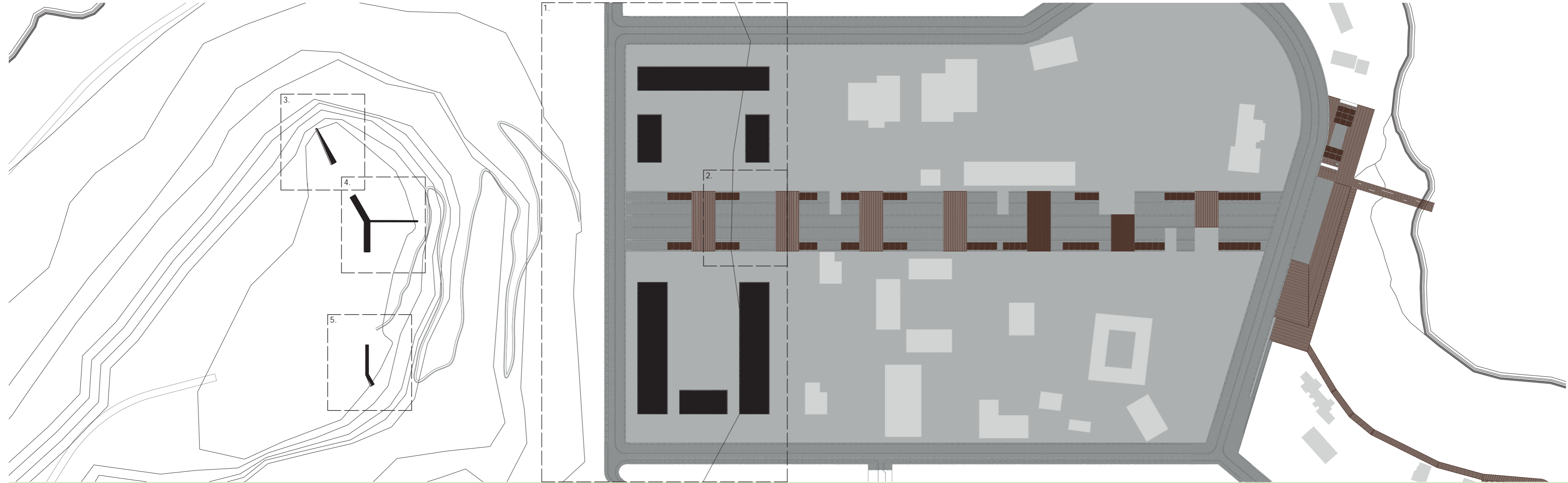
- 1. CAMPUS UNIVERSITARIO
- 2. PLAZA TIPO- BASE NAVAL
- 3. MIRADOR DIRECCIÓN NORTE
- 4. MIRADOR DIRECCIÓN SURESTE
- 5. MIRADOR DIRECCIÓN SUR



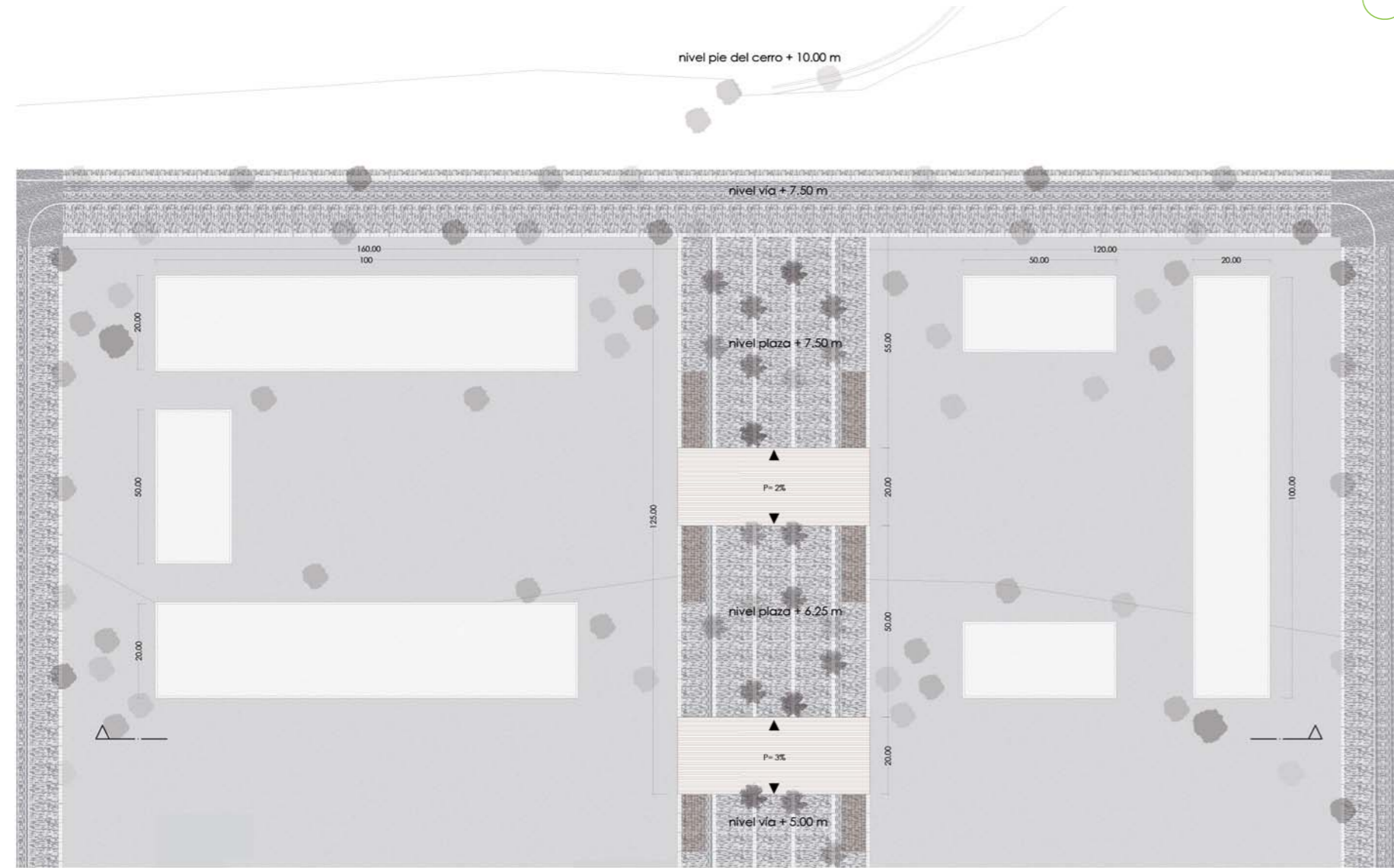
93. Elevación Campus Universitario y Cerro Salinas

escala 1:2500

PLANO DE UBICACIÓN

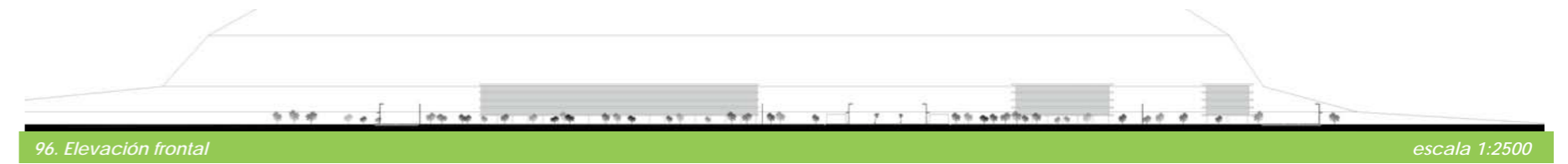


escala 1:2500



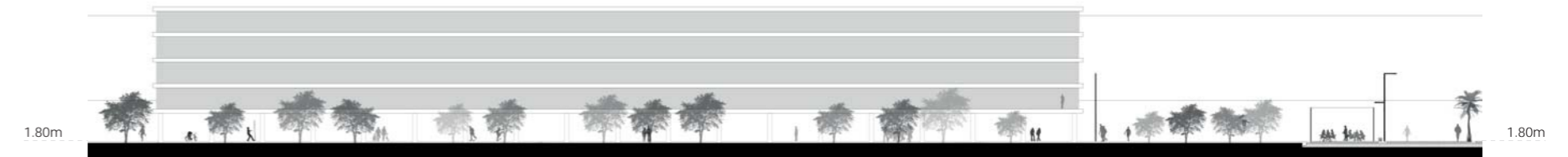
95. Planta

escala 1:1500



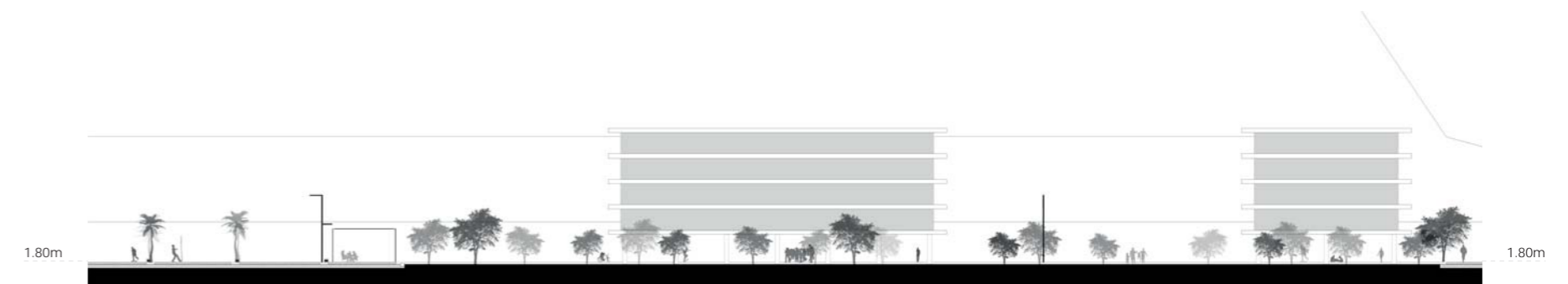
96. Elevación frontal

escala 1:2500



97. Ampliación de Elevación

escala 1:750



98. Ampliación de Elevación

escala 1:750

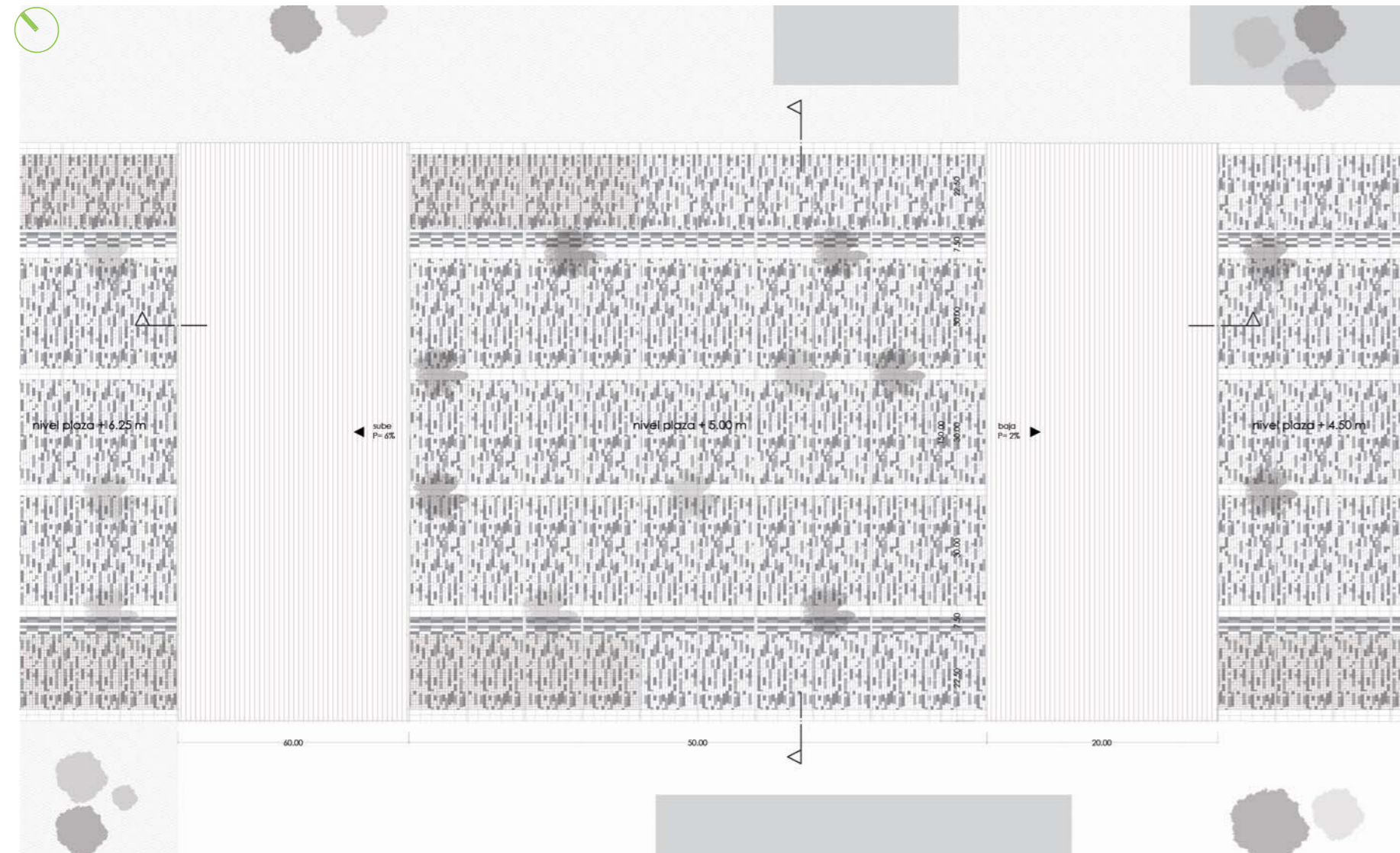


99. Vista desde el malecón hacia el Cerro Salinas



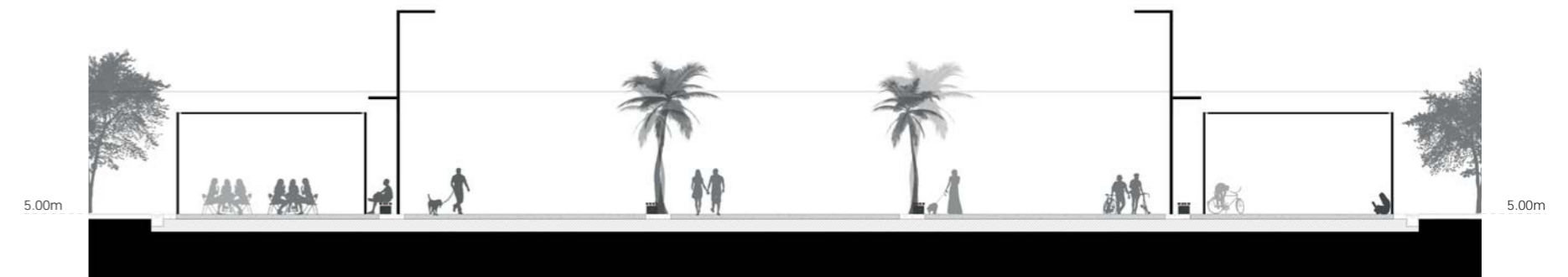
100. Vista desde plaza central del Campus hacia la playa

ESPACIO URBANO: EJE BASE NAVAL



101. Planta

escala 1:500



102. Sección transversal

escala 1:250



103. Sección longitudinal

escala 1:250

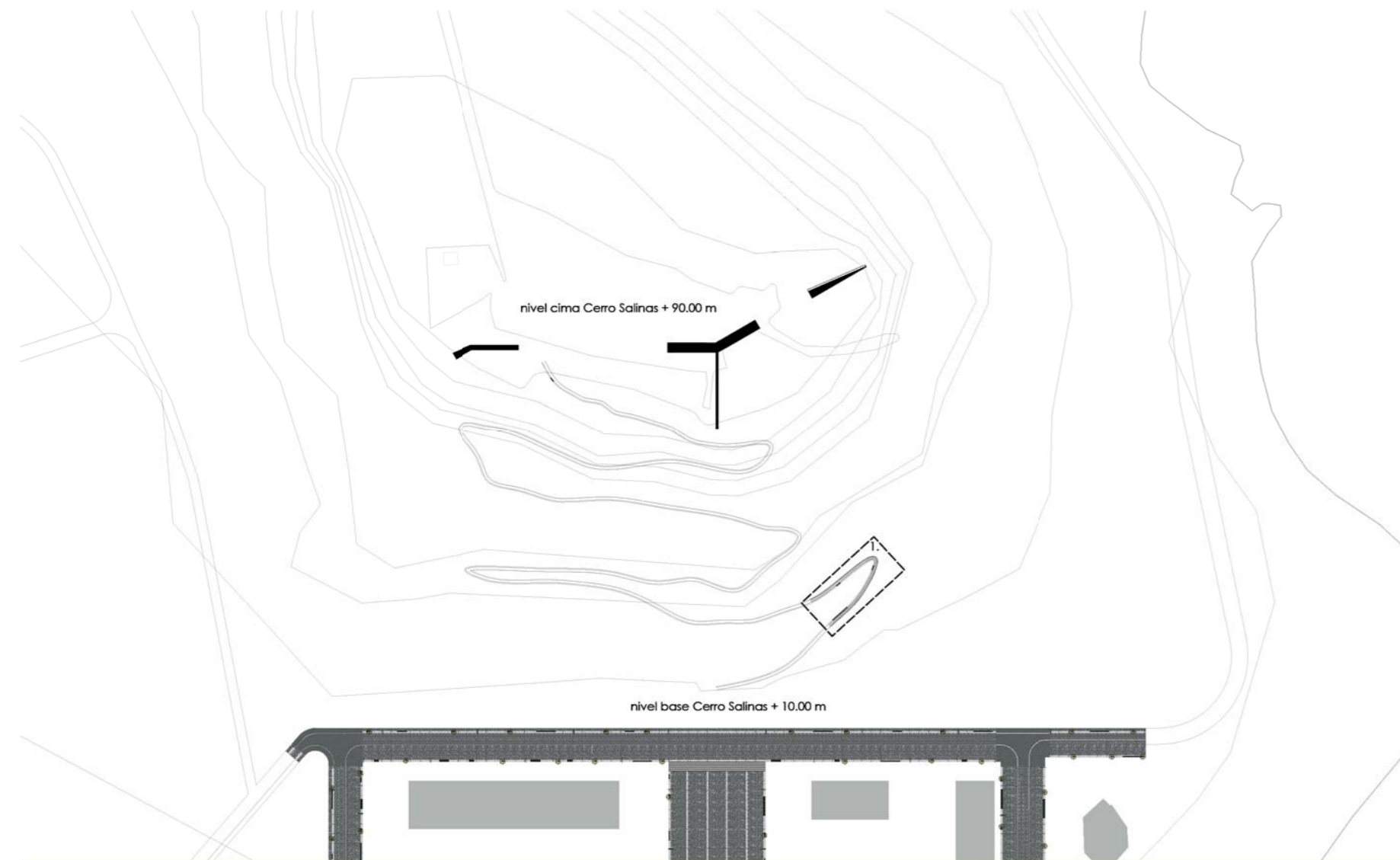


104. Vista diurna del espacio público

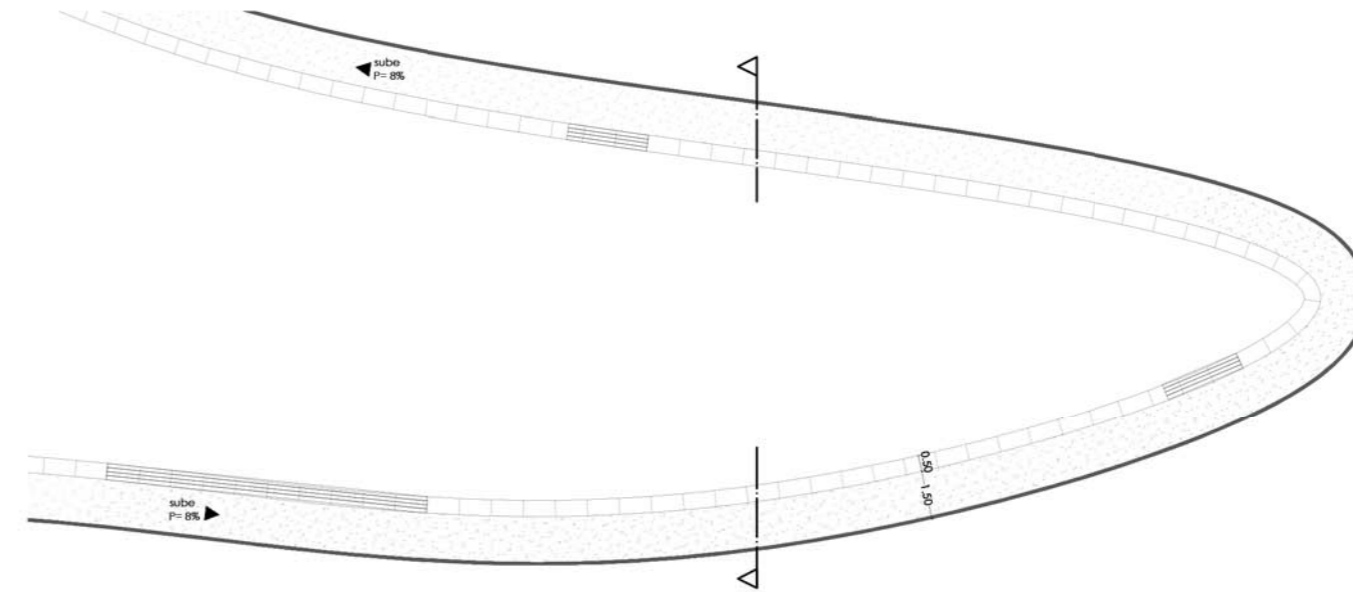


105. Vista nocturna del espacio público

ESPACIO URBANO: EJE BASE NAVAL

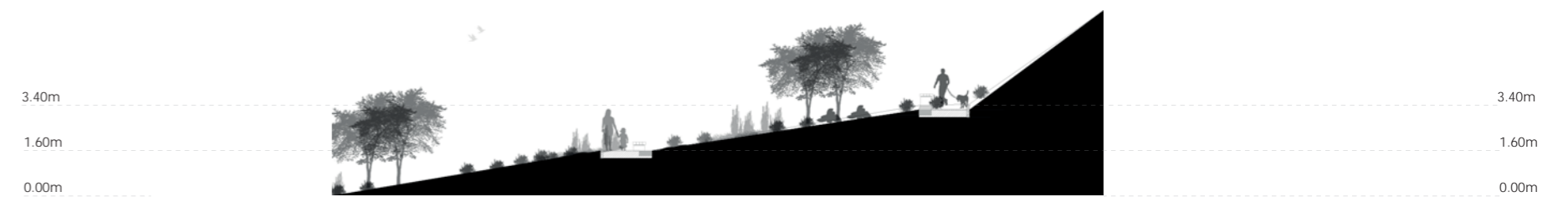


106. Planta



107. Ampliación

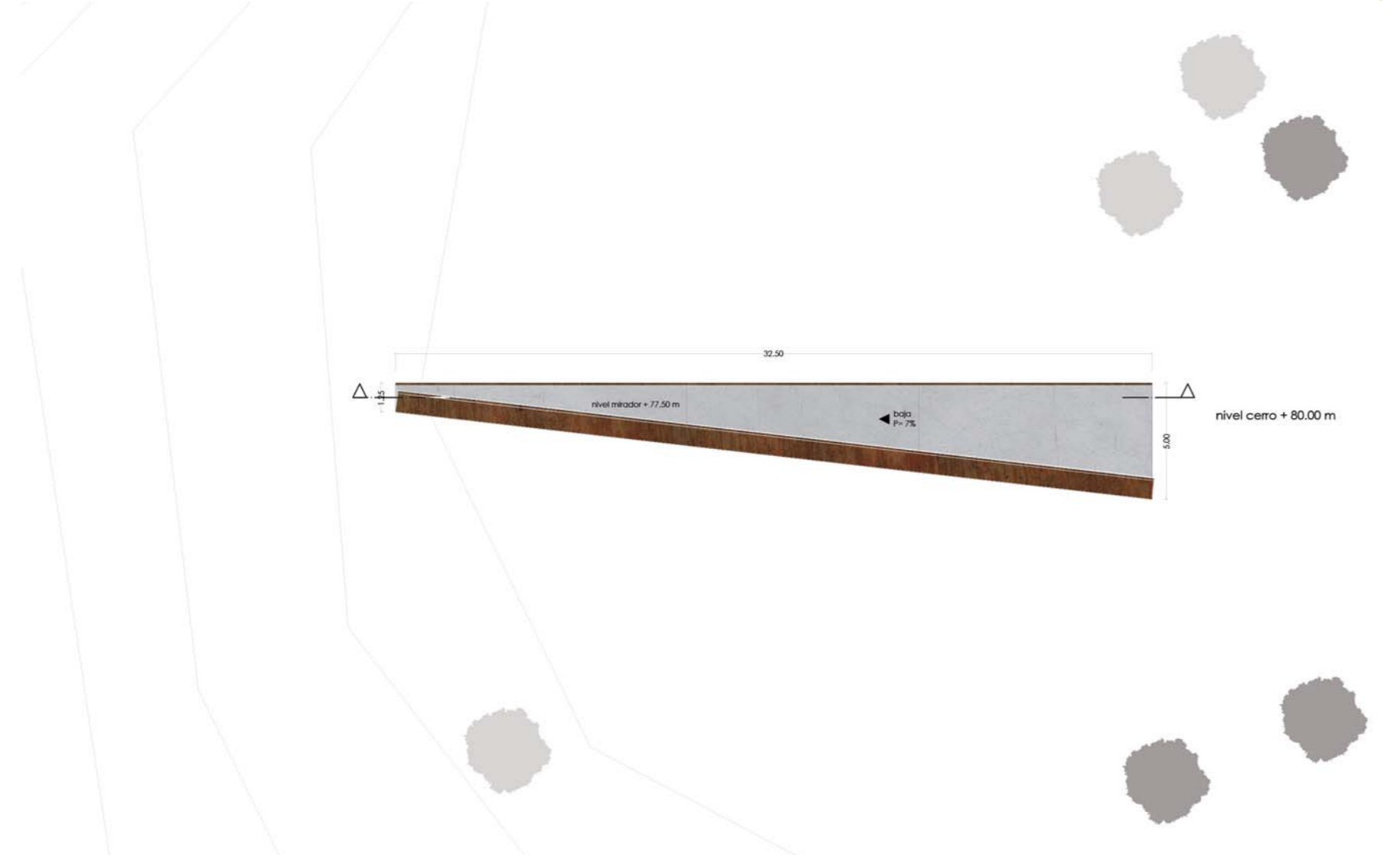
escala 1:250



108. Sección

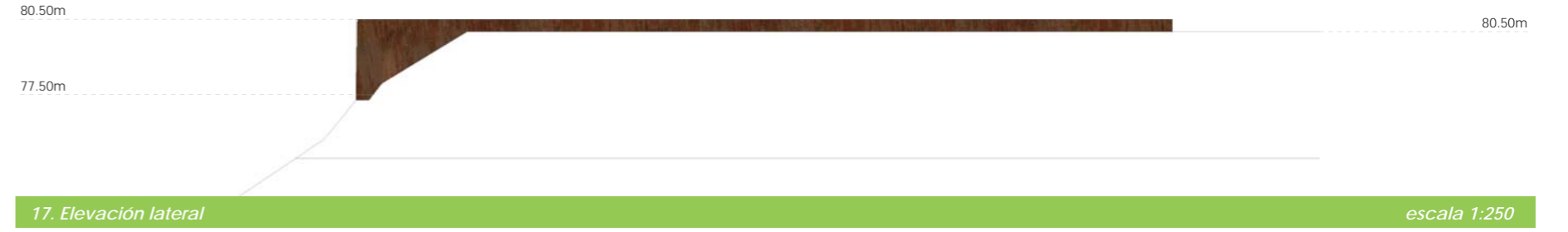
escala 1:250

INTERVENCIÓN PUNTUAL: MIRADOR CERRO - VISTA OCEANO PACÍFICO.



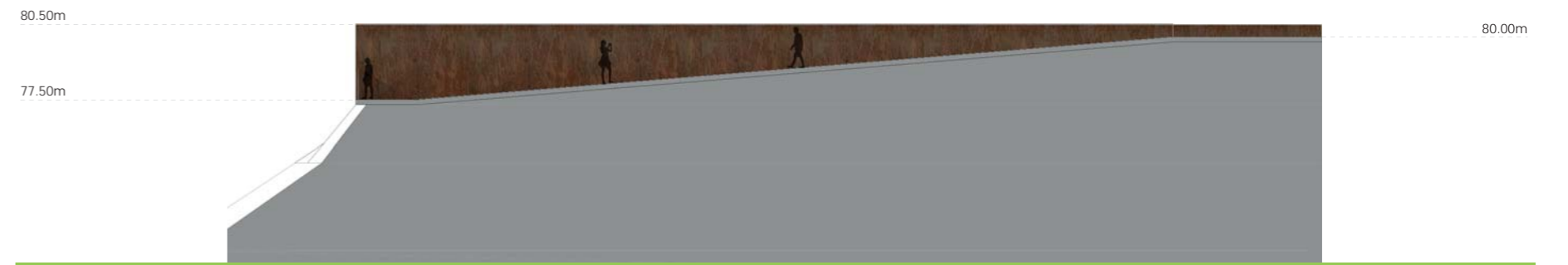
109. Planta

escala 1:250



17. Elevación lateral

escala 1:250



17. Sección

escala 1:250

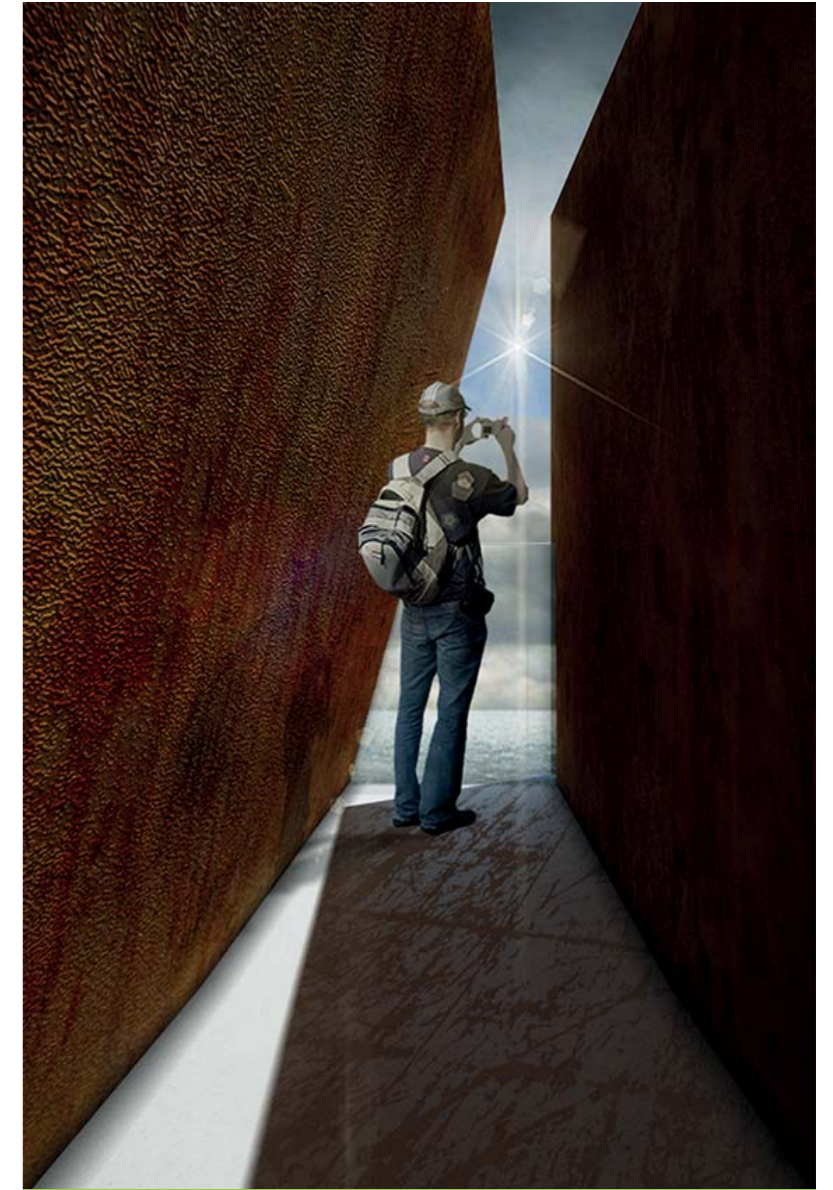


110. Elevación frontal

escala 1:100

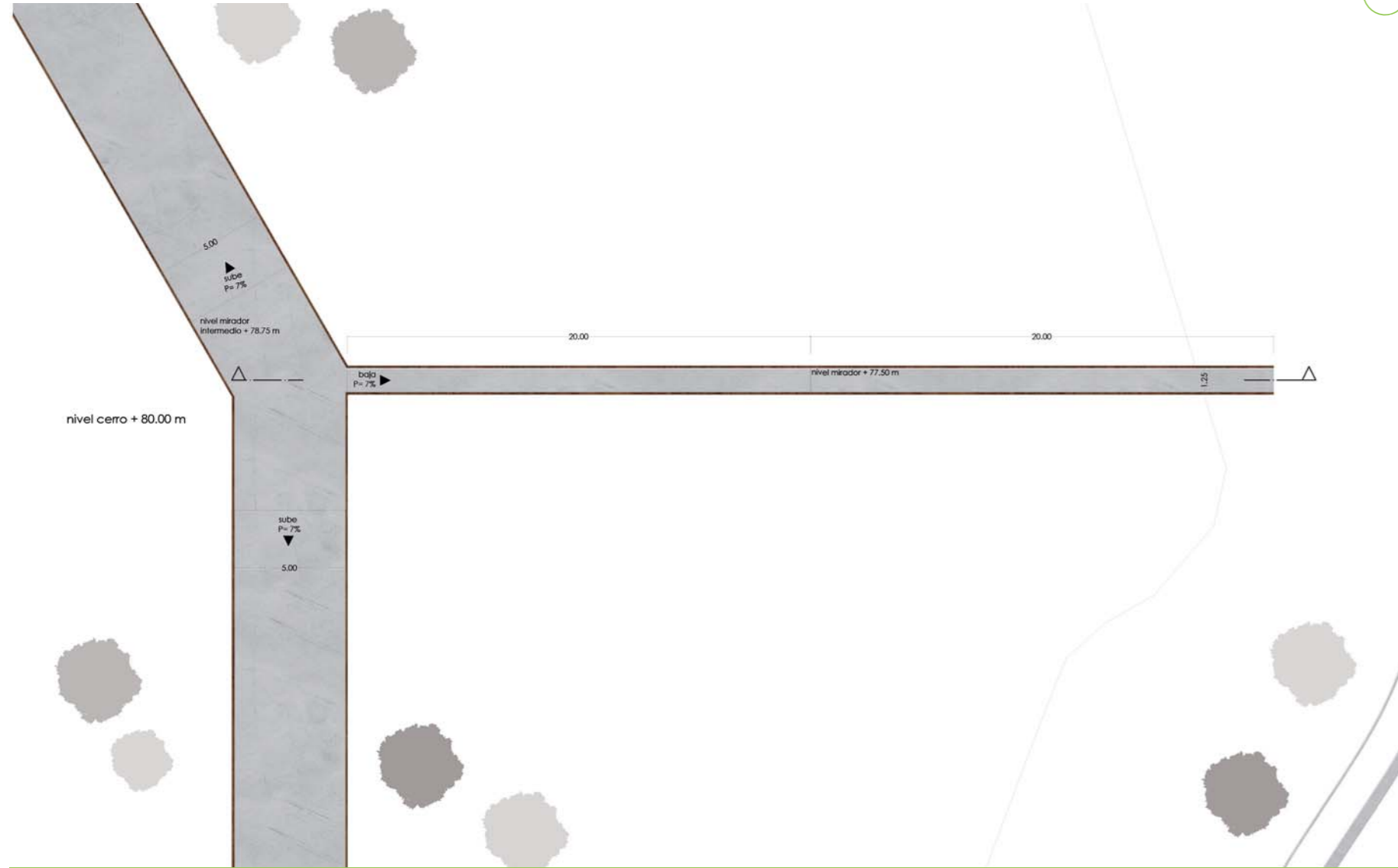


111. Vista del acceso del mirador



112. Vista desde el mirador hacia el mar

INTERVENCIÓN PUNTUAL: MIRADOR CERRO - VISTA CENTRO DE CHIPIPE.



113. Planta

escala 1:250



114. Elevación lateral

escala 1:250



115. Sección

escala 1:250



116. Elevación frontal

escala 1:100

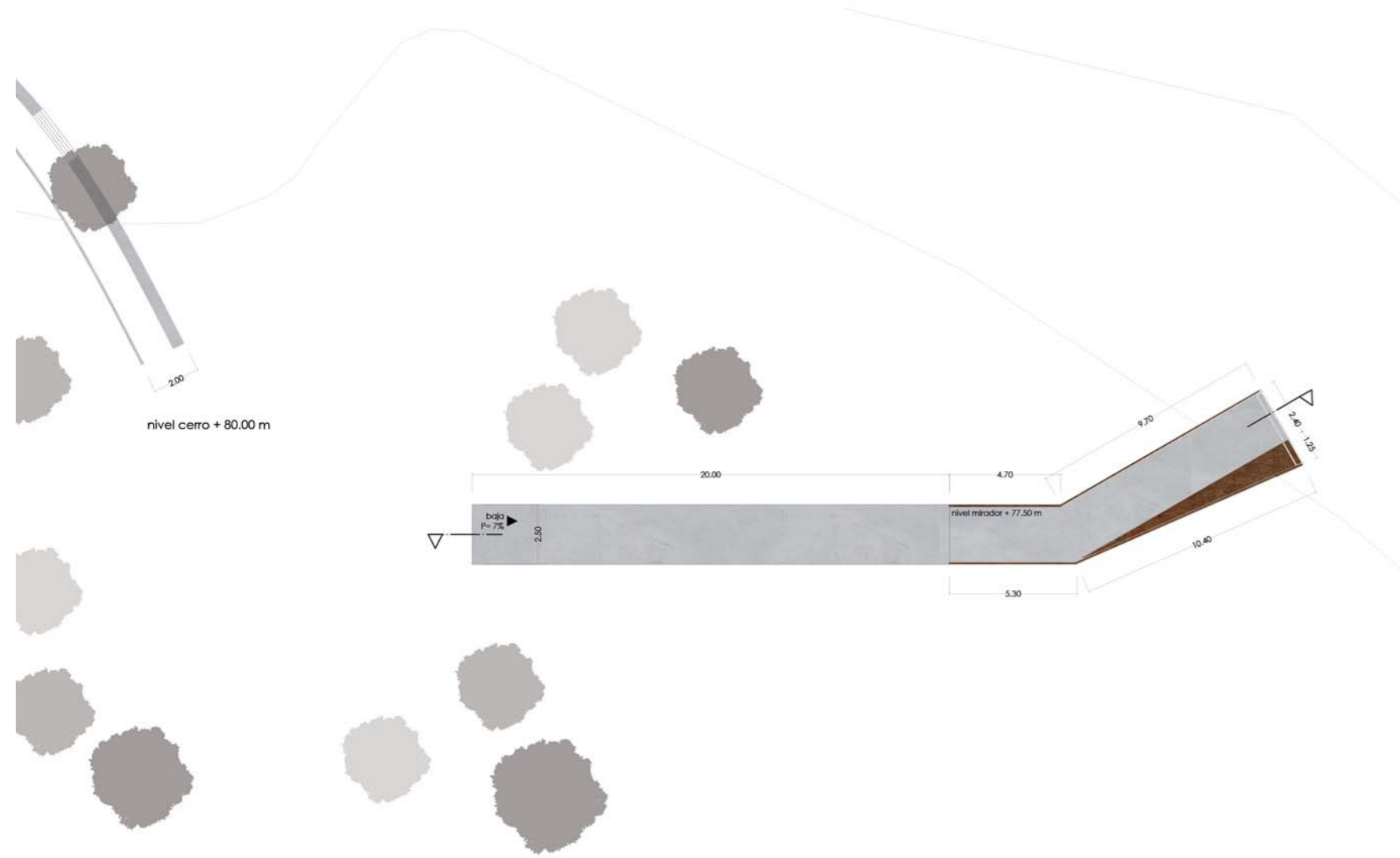


117. Vista del acceso del mirador



118. Vista desde el mirador hacia Yacht Club

INTERVENCIÓN PUNTUAL: MIRADOR CERRO - VISTA LA LOBERÍA



119. Planta

escala 1:250



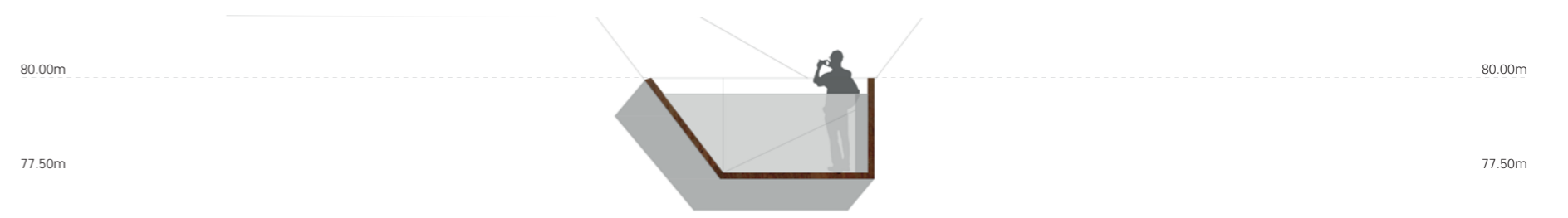
120. Elevación lateral

escala 1:250



121. Sección

escala 1:250



122. Elevación frontal

escala 1:100





123. Vista del acceso del mirador



124. Vista desde el mirador hacia La Lobería (Mar Bravo)

5.5 SALINAS YACHT CLUB

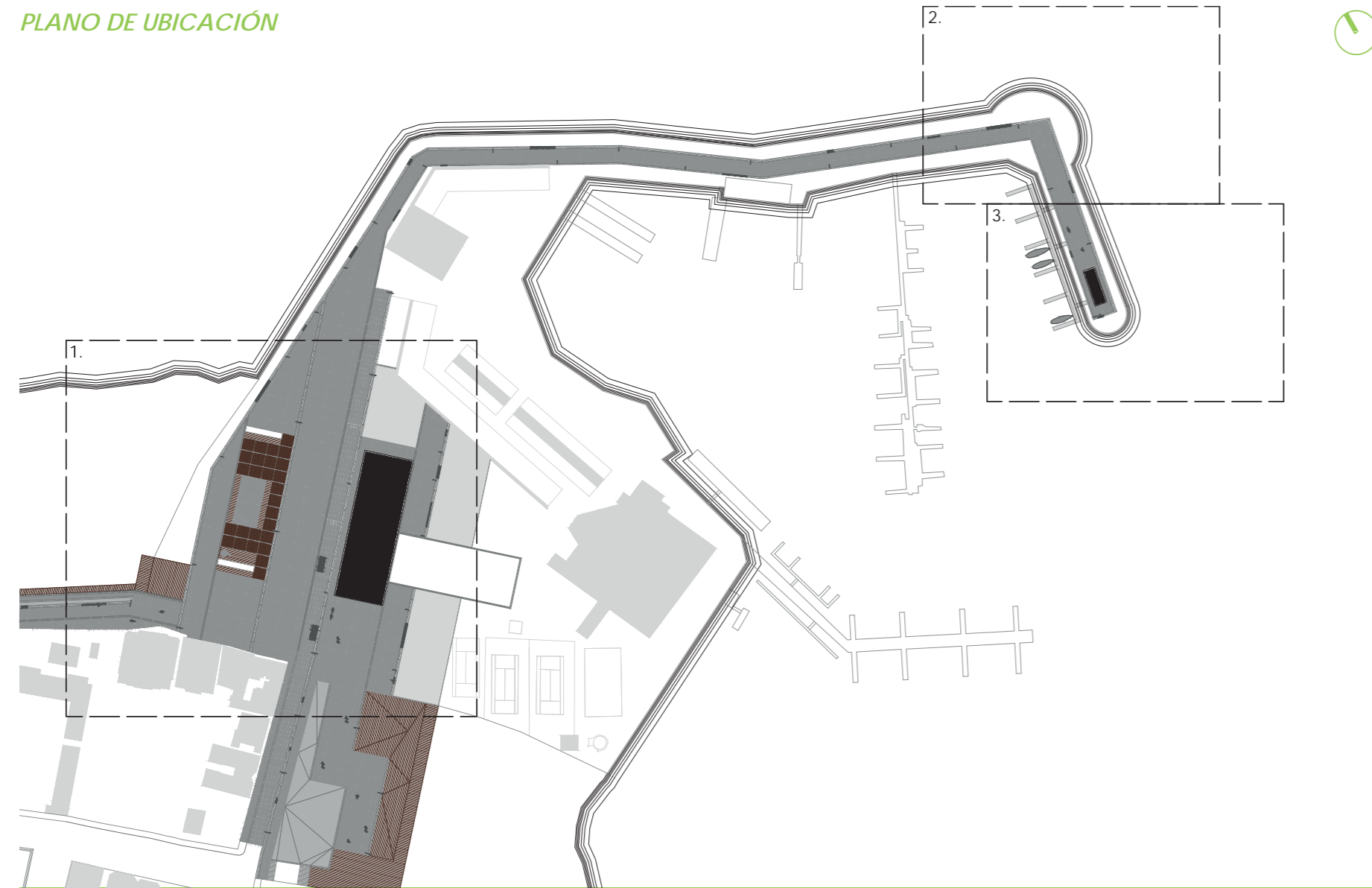
El segundo punto a intervenir es el Salinas Yacht Club, ya que es el accidente geográfico que cierra la ensenada de Chipipe, convirtiéndose al igual que el Cerro Salinas en un hito para la ciudad.

Al igual que en la propuesta anterior, se realiza en primer lugar una intervención a nivel urbano, con el emplazamiento sugerido de un Centro Cultural para la ciudad de Salinas. A nivel de espacio público se propone la recuperación del espigón, convirtiéndolo en un elemento que conecta el inicio del malecón con la intervención puntual situada al final del mismo.

La Torre mirador es el punto de atracción que invitará a mantener en uso el espacio público al convertirse en un hito construido.

De esta forma se conectan ambos extremos del malecón, no solo físicamente, sino que sus miradores guardan una conexión visual importante para el proyecto.

PLANO DE UBICACIÓN



- 1. CENTRO CULTURAL
- 2. ESPIGÓN
- 3. TORRE MIRADOR

125. Emplazamiento general intervención Yacht Club

escala 1:2500



126. Elevación Campus Universitario y Cerro Salinas

escala 1:2500

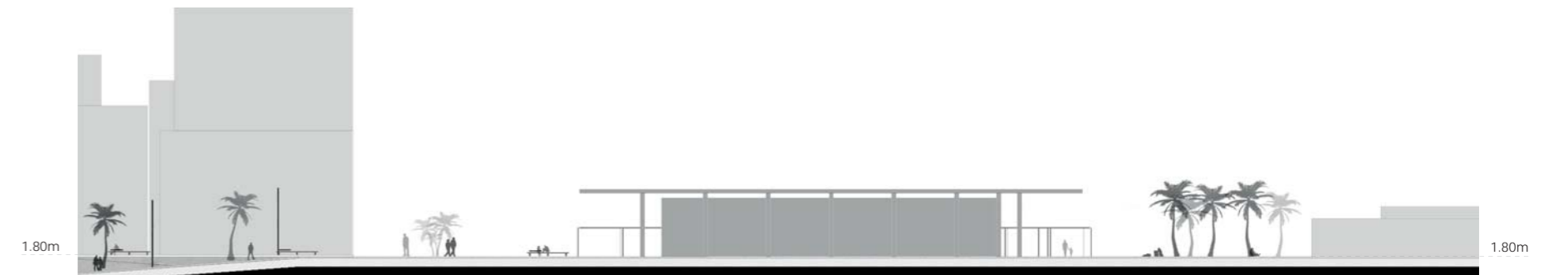


PROPUESTA URBANA: CENTRO CULTURAL



127. Planta

escala 1:750



128. Sección longitudinal

escala 1:750



129. Sección transversal

escala 1:750

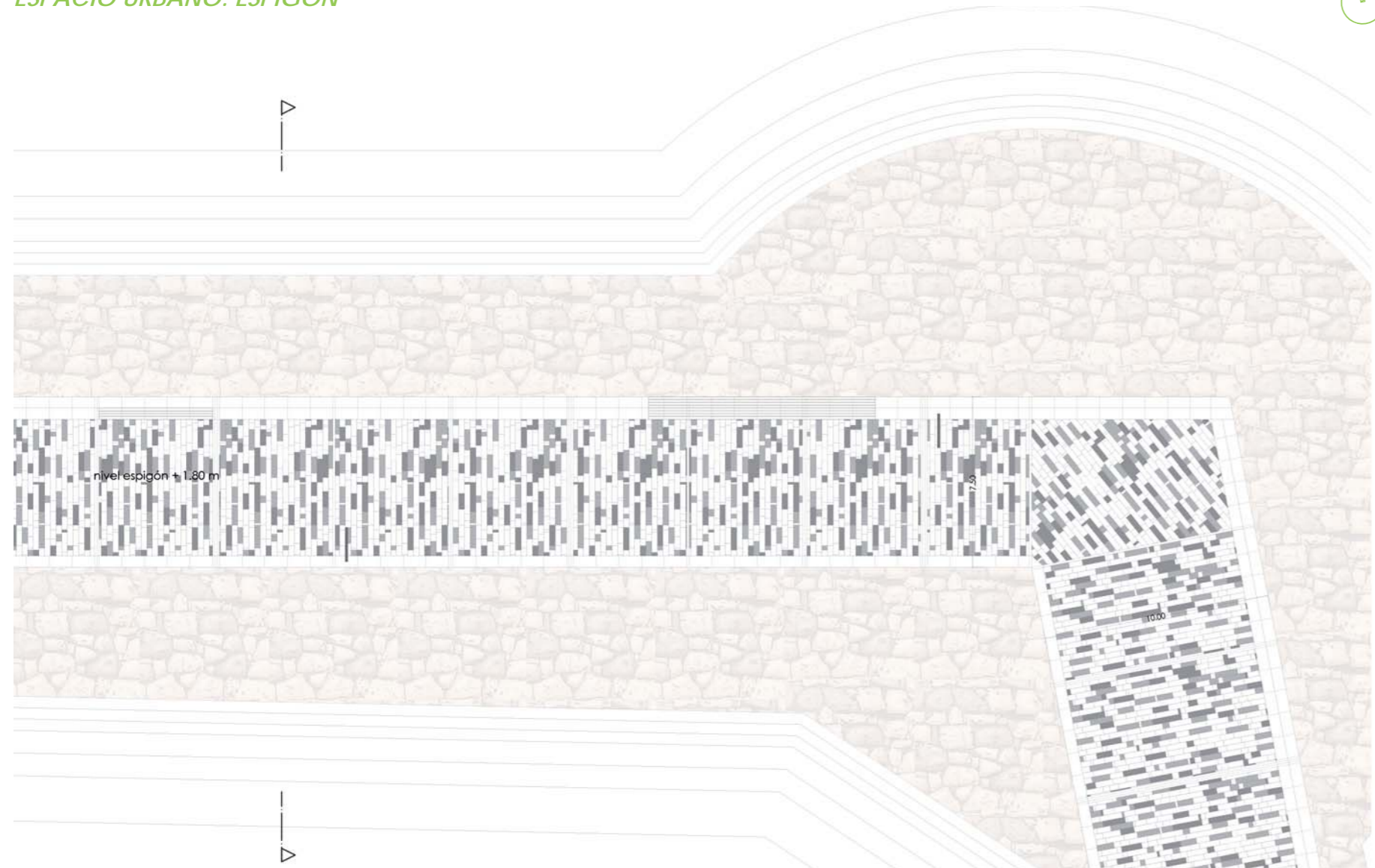


130. Vista del Centro Cultural y espejo de agua del Yacht Club



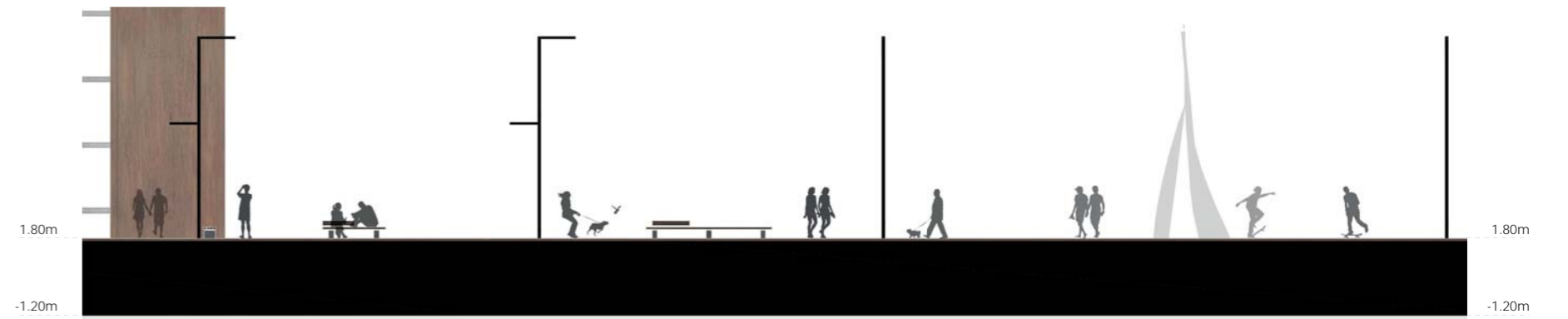
131. Vista hacia Salinas

ESPACIO URBANO: ESPIGÓN



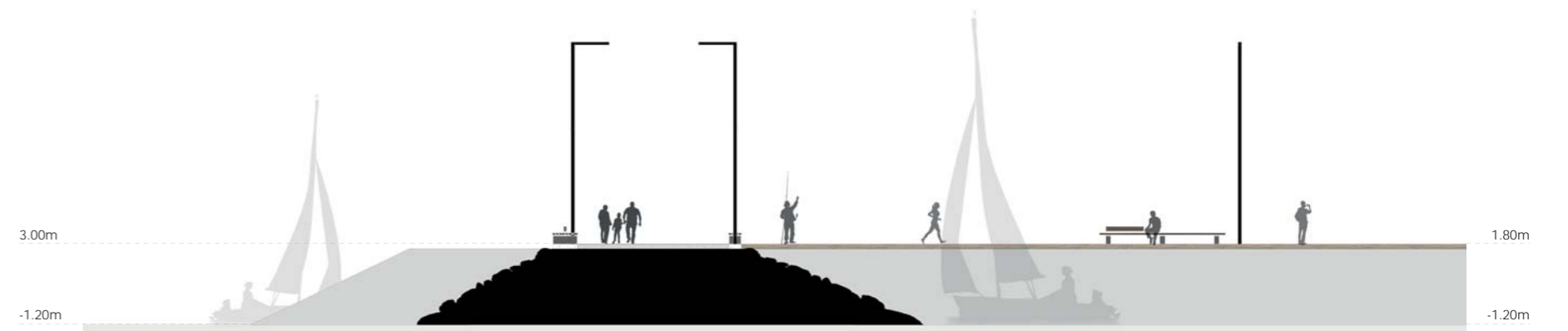
132. Planta

escala 1:250



133. Sección longitudinal

escala 1:250



134. Sección transversal

escala 1:250



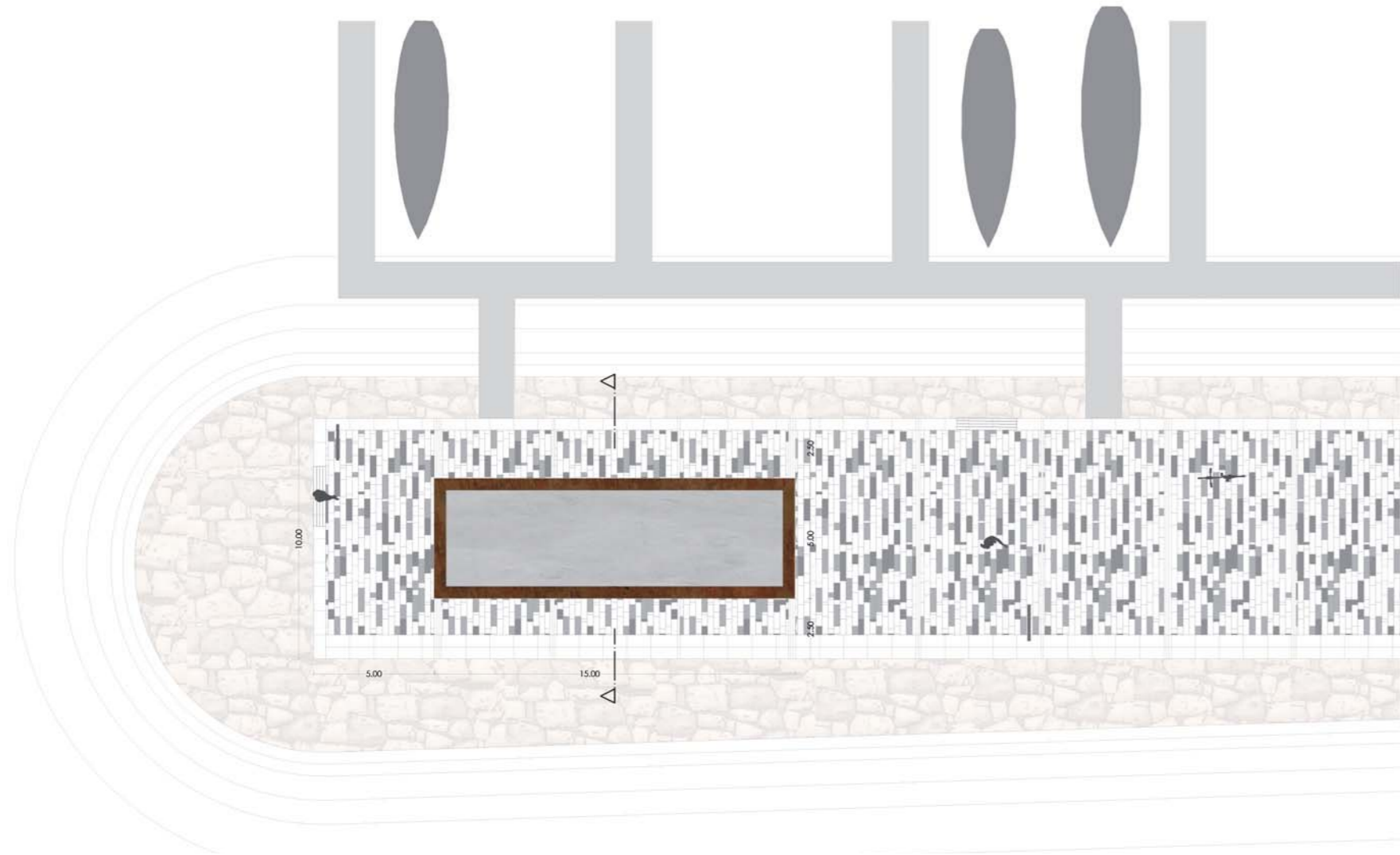


135. Vista del Espigón hacia la Torre Mirador



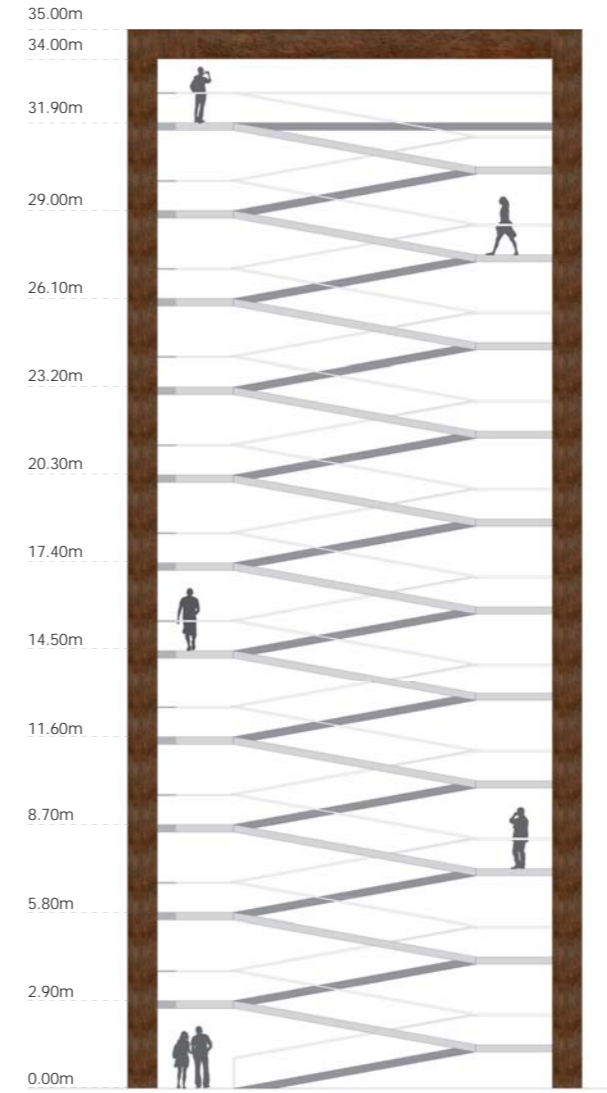
136. Vista hacia el final del espigón

INTERVENCIÓN PUNTUAL: TORRE MIRADOR



137. Planta

escala 1:250



138. Elevación lateral

escala 1:250



139. Elevación frontal

escala 1:250

escala 1:250



140. Sección

escala 1:250



141. Vista del acceso a la Torre Mirador



142. Vista desde el mirador hacia Salinas



143. Vista desde el mar hacia la Torre Mirador



144. Vista desde la marina hacia la Torre Mirador

5.6 MOBILIARIO Y MATERIALIDAD

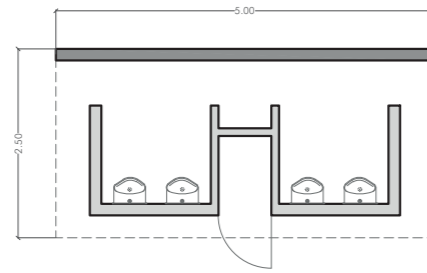
Para fines de diseño y dimensionamiento de los diferentes espacios que forman parte de este anteproyecto, ha sido necesario recurrir a diferentes autores para encontrar el mobiliario urbano que se adapte de plenamente a las necesidades y objetivos del mismo. A continuación se presentan sus redibujo y fuentes de consulta.

De igual manera, se muestra la materialidad utilizada tanto en el malecón, como en las intervenciones puntuales desarrolladas previamente, sin ser una propuesta de diseño definitiva debido a los objetivos de este trabajo de grado.

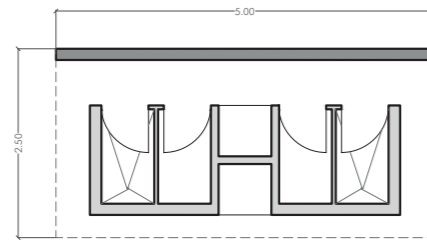
MOBILIARIO URBANO



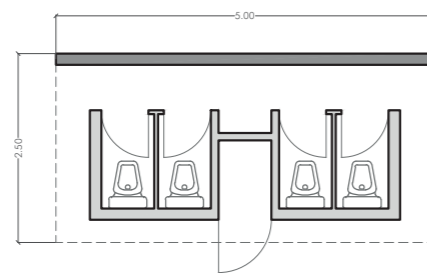
Baño público



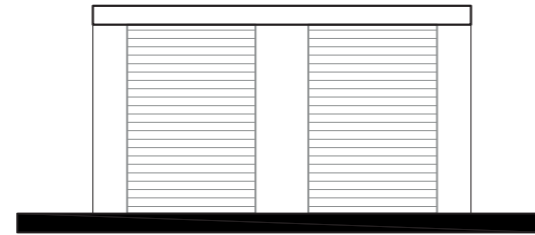
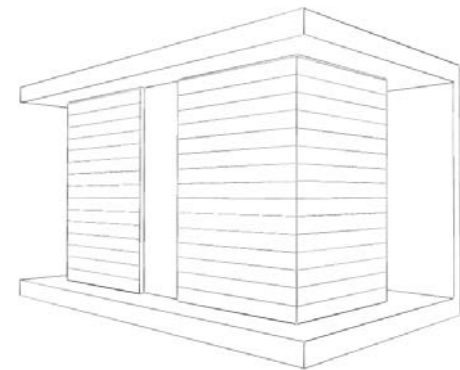
Planta baño de hombres



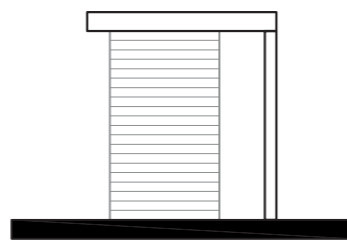
Planta vestidores y duchas



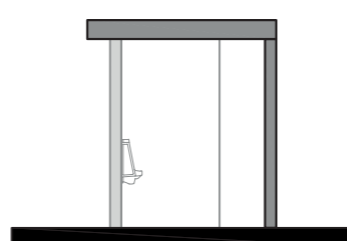
Planta baño de mujeres



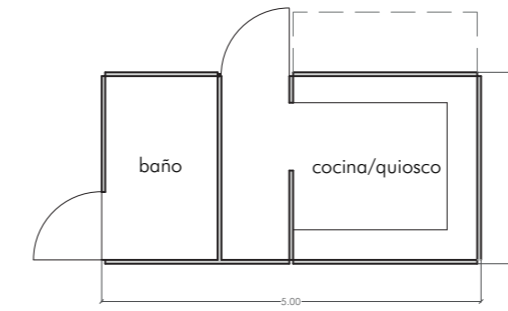
Elevación frontal



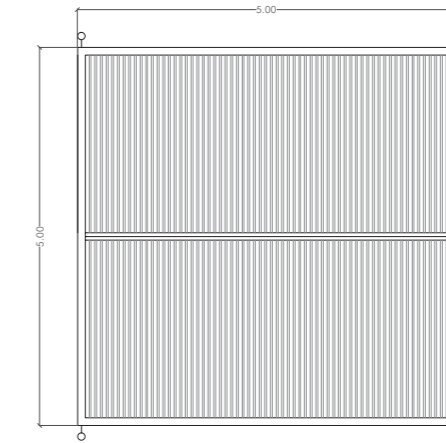
Elevación lateral



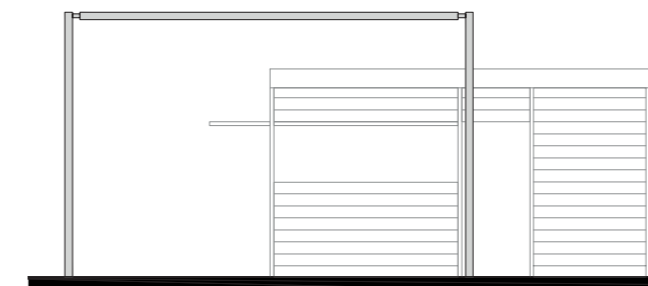
Sección



Planta



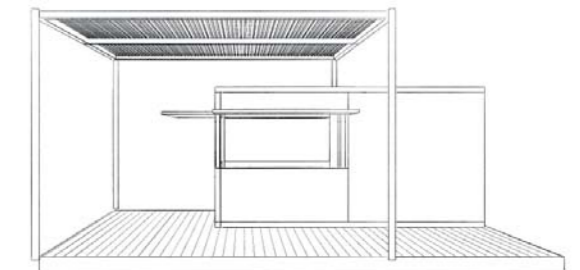
Cubierta - Pérgola



Elevación lateral



Elevación frontal



145. Módulo de baños y vestidores

Referencia: baños públicos Heidelberg - Alemania



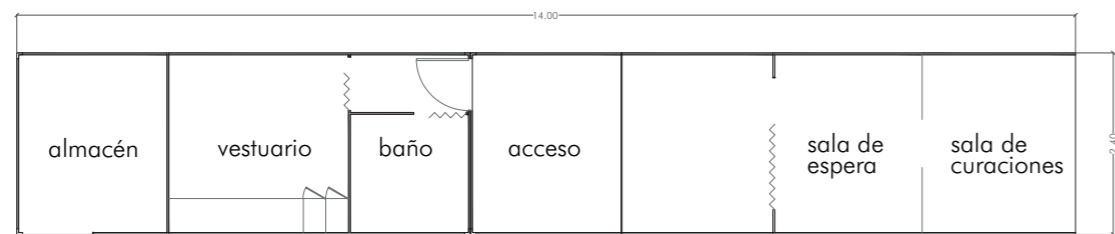
146. Módulo de cocina

Referencia: Quiosco habana + pérgola "microarquitectura"

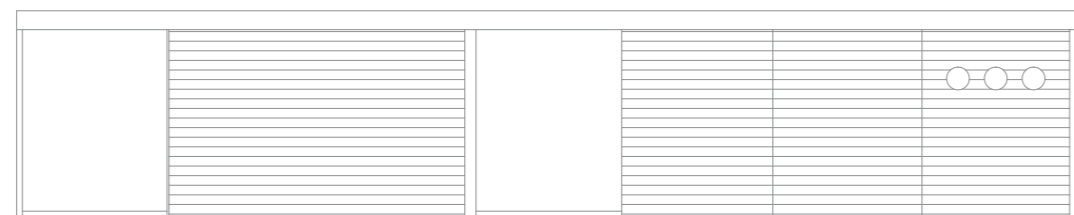




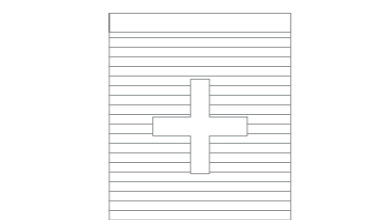
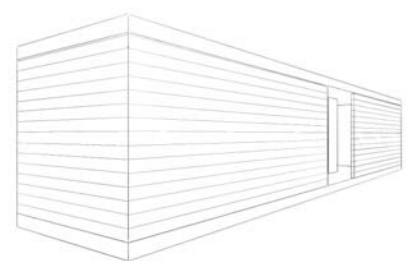
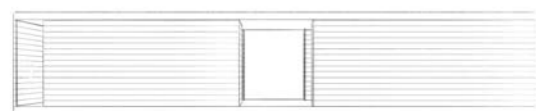
Unidad Móvil Dispensario



Planta



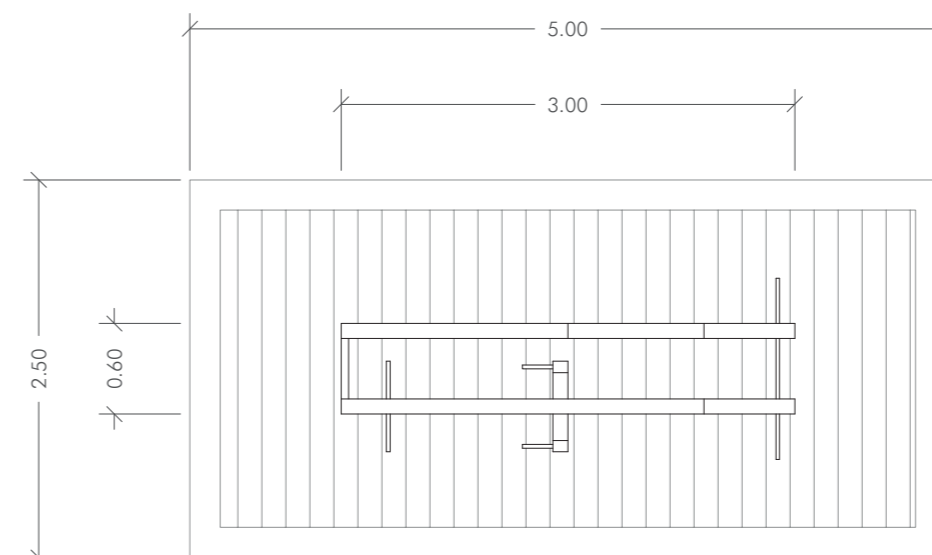
Elevación frontal



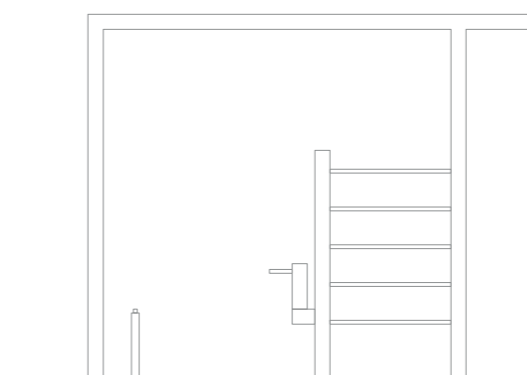
Elevación lateral

147. Dispensario médico

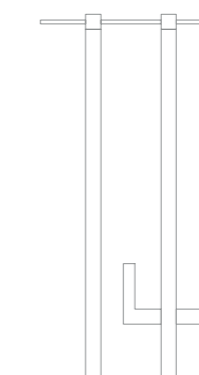
Referencia: UMD, Antoni Roselló



Planta



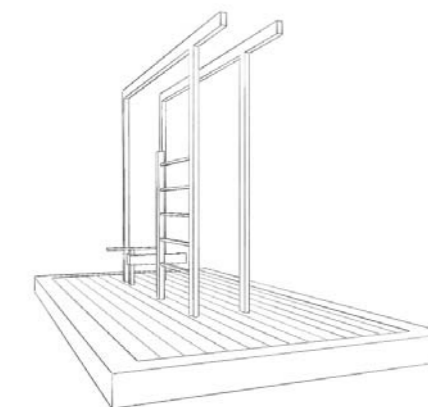
Elevación frontal



Elevación lateral



Módulo de ejercicios

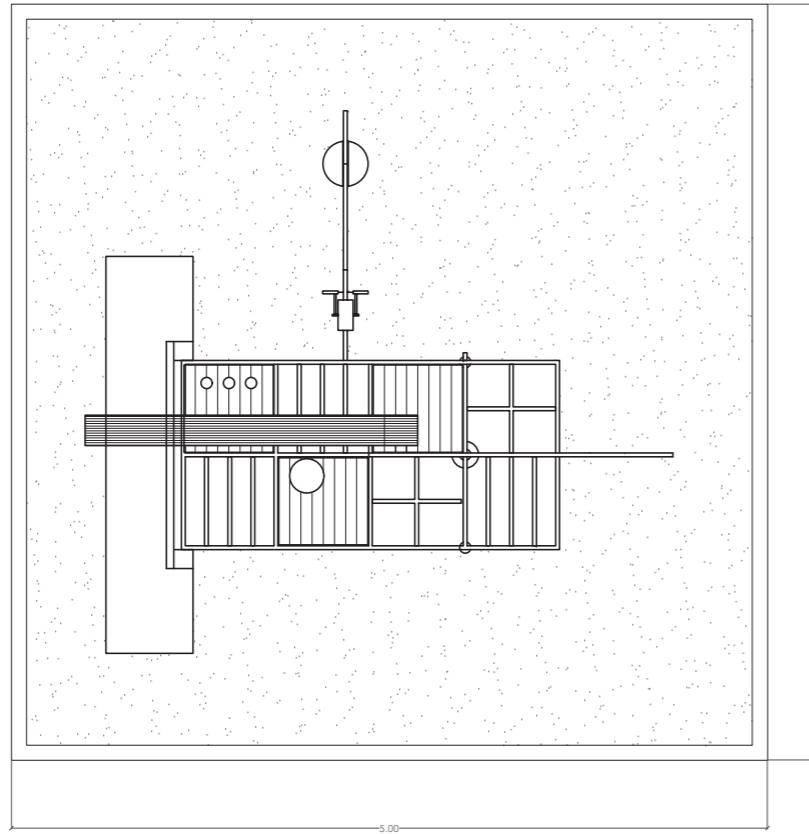


148. Módulo de gimnasio y acondicionamiento físico

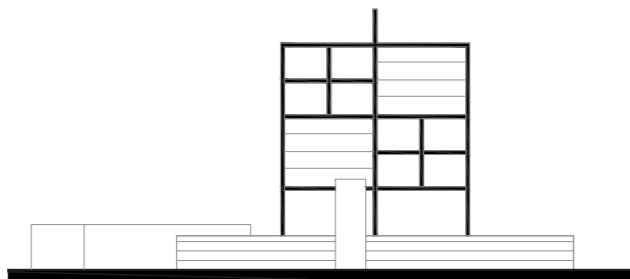
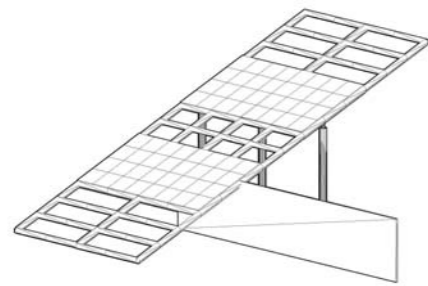
Referencia: Mobiliario Rio de Janeiro



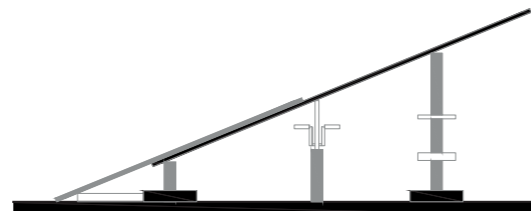
Plano inclinado



Planta



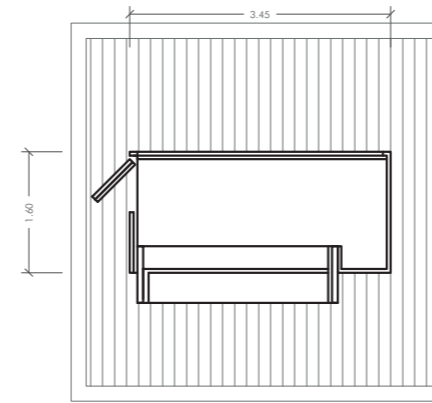
Elevación frontal



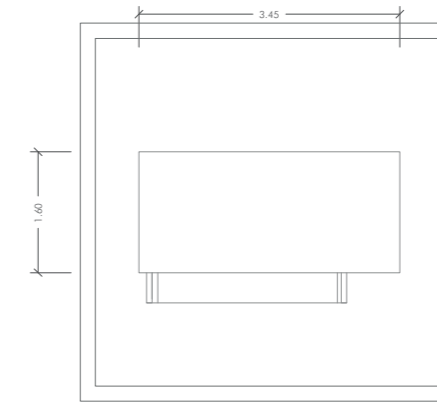
Elevación lateral

Referencia: Plano inclinado . Roberto Ferreira

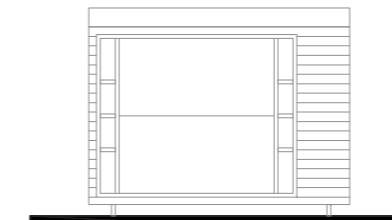
149. Módulo de juegos infantiles



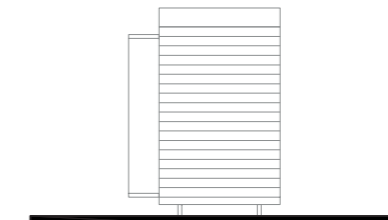
Planta



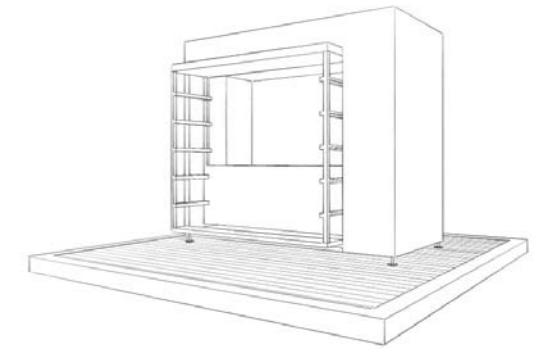
Cubiertas



Elevación frontal



Elevación lateral



Referencia: Pausanias. Antoni Roseló

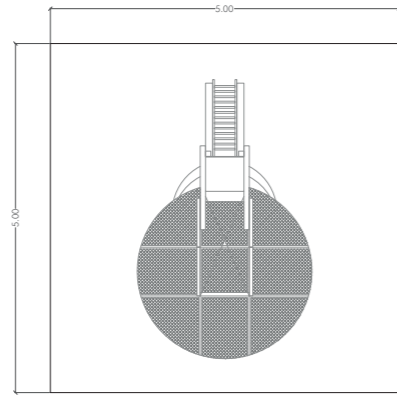
150. Quiosco



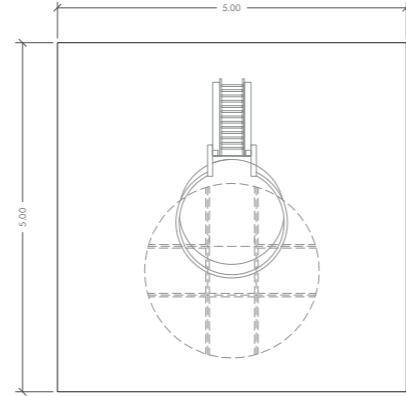
Torre de Vigilancia



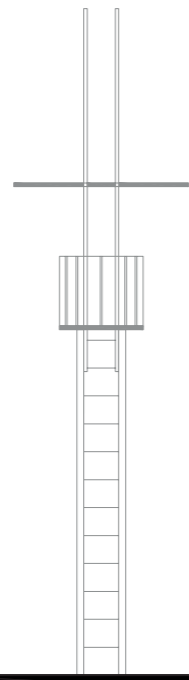
151. Módulo de Salvavidas



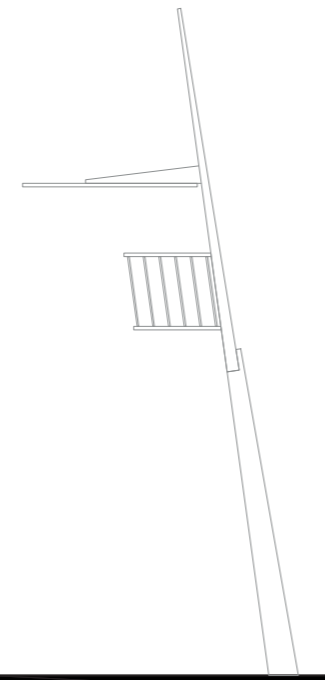
Planta



Cubierta

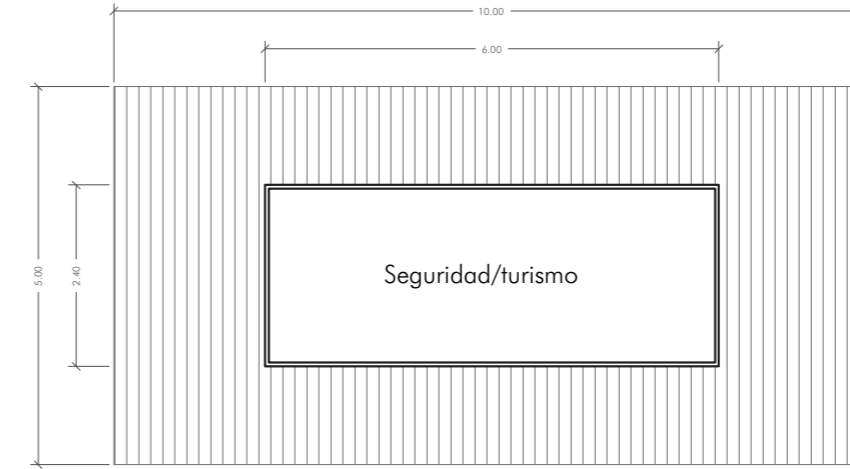


Elevación frontal

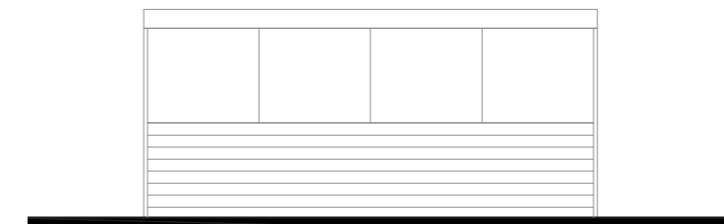


Elevación lateral

Referencia: Torre Vigilancia Playas. Jordi Costa



Planta



Elevación frontal

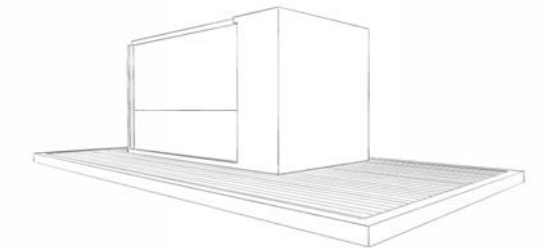


Elevación lateral

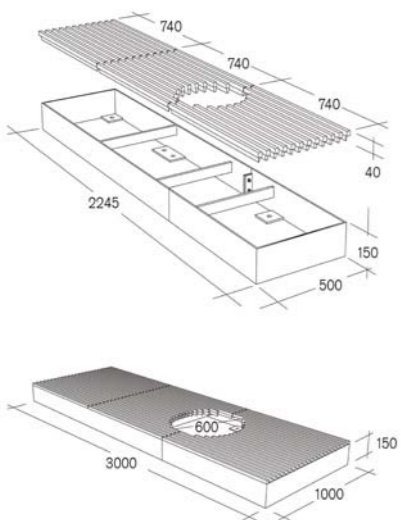
152. Módulo de Seguridad/Turismo



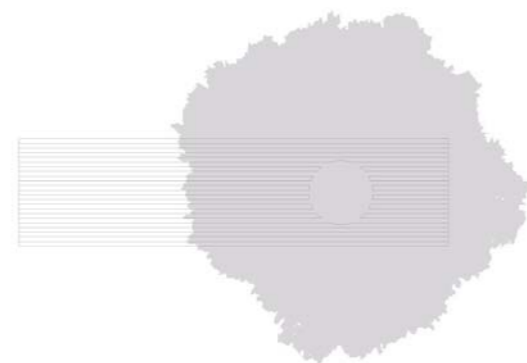
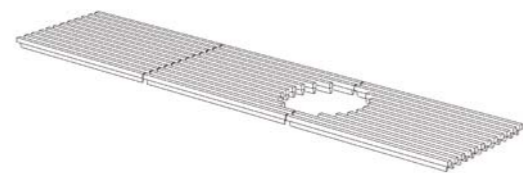
Unidad Médica Polivalente



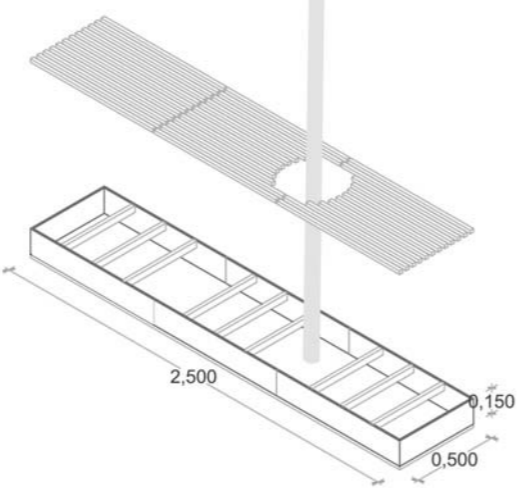
Referencia: UMP. Antoni Roseló



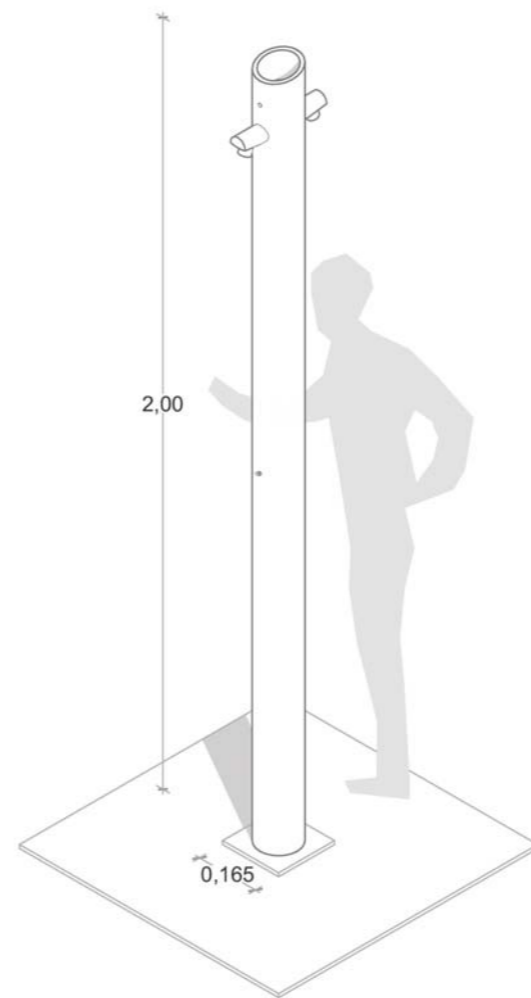
153. Alcorque



Planta



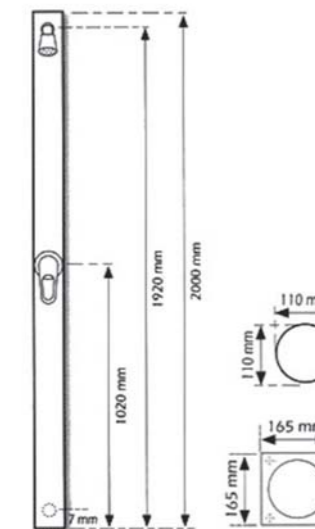
Referencia: Campus Traehuksrist. rektangulaer



154. Duchas



Planta



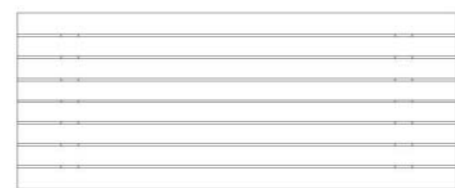
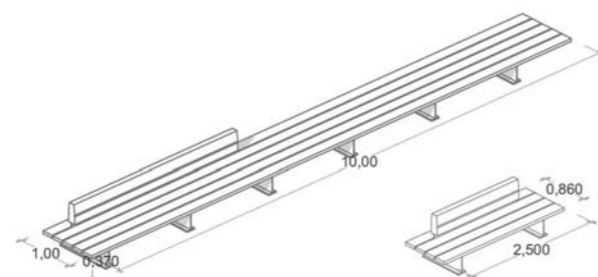
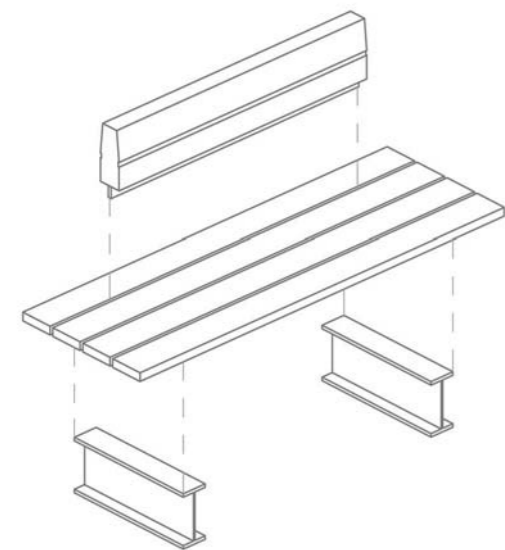
Referencia: Ducha redonda. Beach Trotters



bancas tipo 1

2.5 x 1.0 m
5.0 x 1.0 m
10.0 x 1.0 m

2.5 x 0.5 m
5.0 x 0.5 m
10.0 x 0.5 m



Planta

Referencia: Comunitaria. Santa & Cole

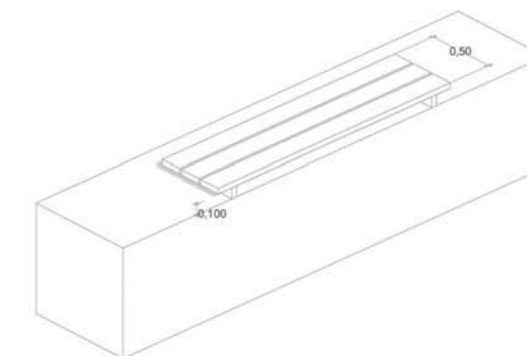


bancas tipo 2

2.5 x 1.0 m
5.0 x 1.0 m
10.0 x 1.0 m

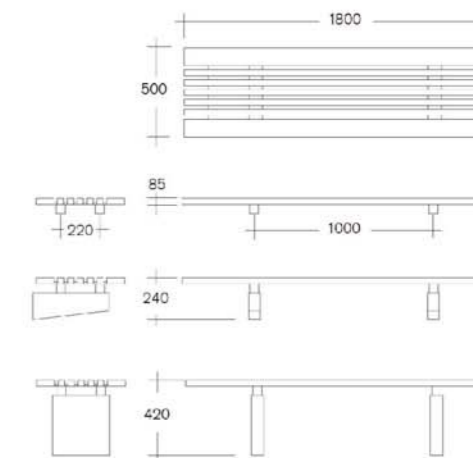
2.5 x 0.5 m
5.0 x 0.5 m
10.0 x 0.5 m

referencia: SÆDET. GH Form. <http://www.gh-form.dk/>



Planta

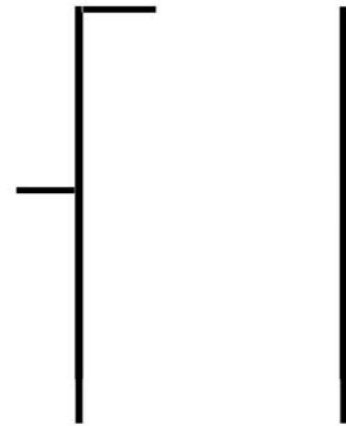
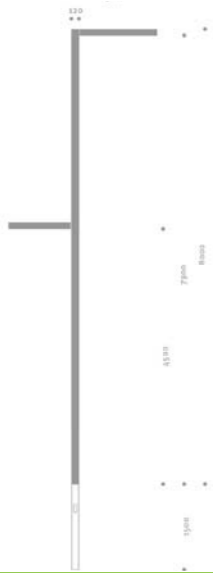
Referencia: SÆDET. GH Form



Referencia: SÆDET. GH Form

155. Bancas con espaldar

156. Bancas sin espaldar



157. Luminarias altas

Referencia: Linea. HESS



Ø 220



Ø 170



Ø 160

Planta

Ø 160

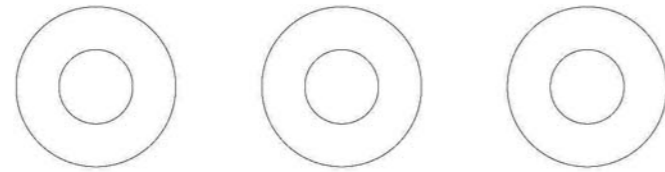
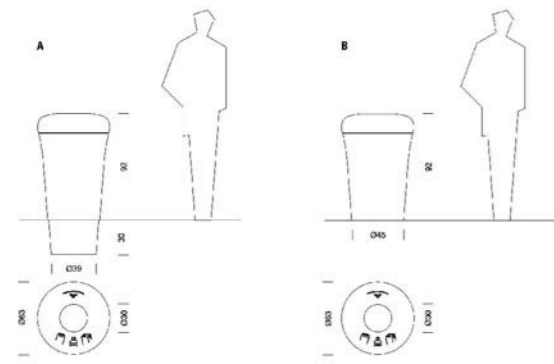


290
360

158. Luminarias de piso

Referencia: Ravenna. HESS

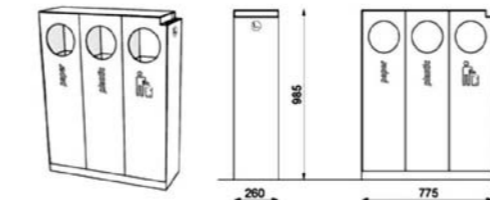




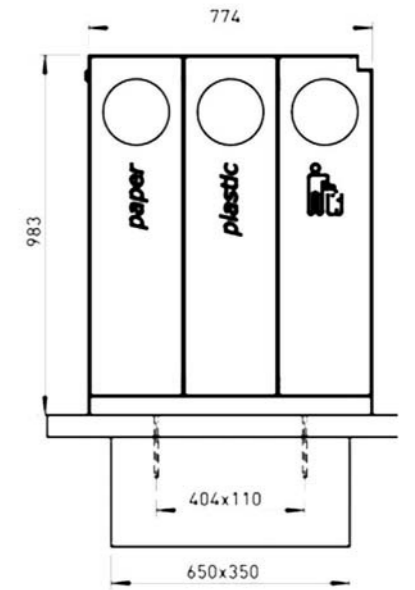
Planta

159. Papelera de playa

Referencia: Bina. Santa&Cole



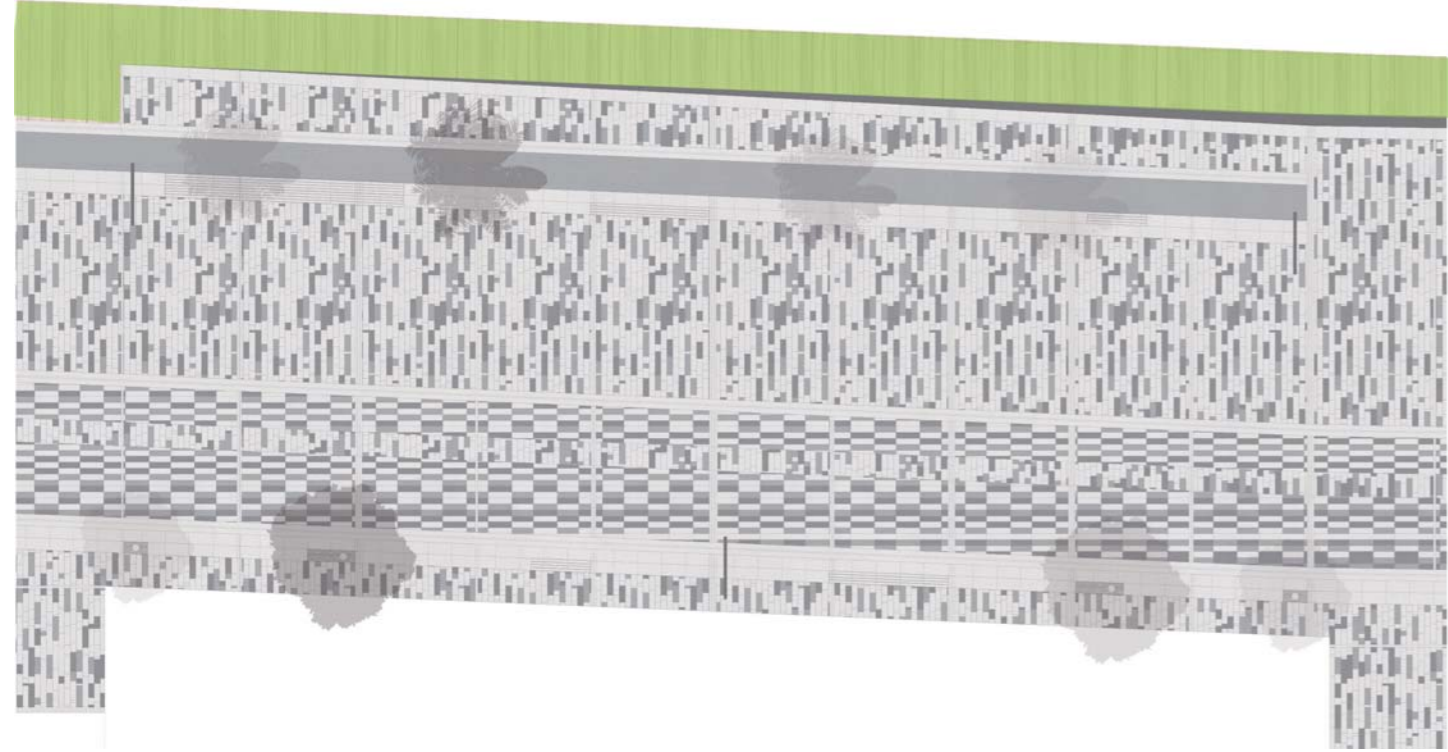
Planta



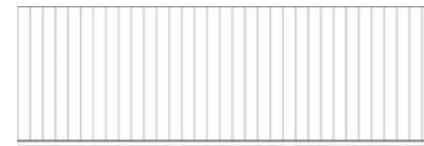
Referencia: CRYSTAL. mncite

160. Papelera malecón

MATERIALIDAD



DECK

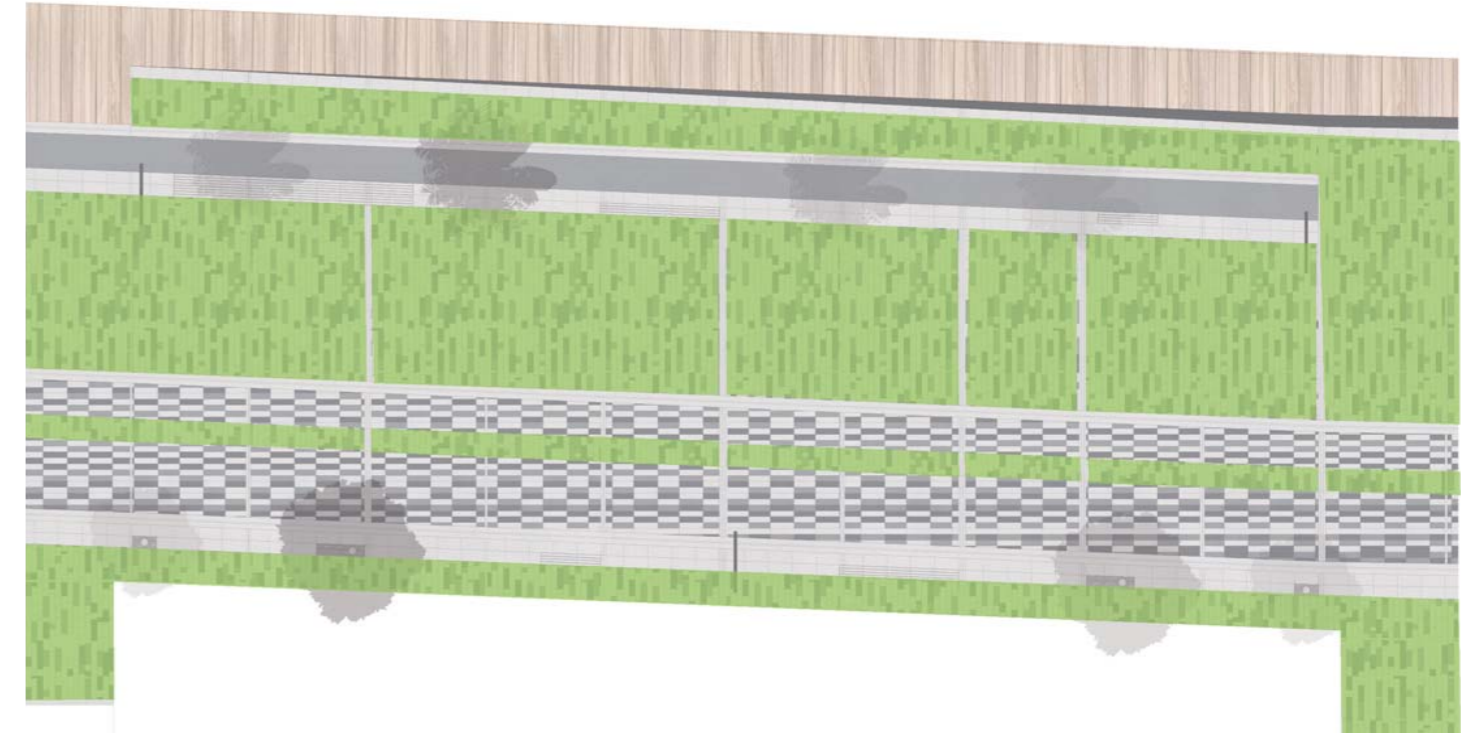


PISO DE MADERA DE TECA (DECK) TIPO I

DECK DE MADERA DE TECA

Utilizado en las caminerías al borde del malecón a nivel de la playa, como circulación peatonal, creando una transición entre la arena y la piedra que se colocará en el malecón.

161. Piso de Teca para caminerías



PISO GRANITO



COLD STEEL



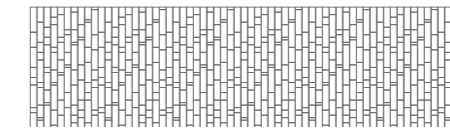
OXIDE



PIETRA ADOBE

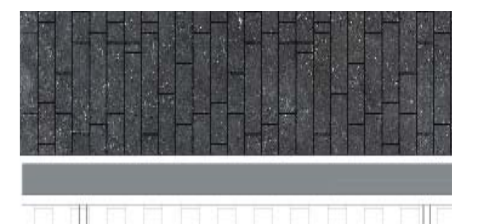


STUCCO NERO



PISO DE GRANITO _ TRABA TIPO I

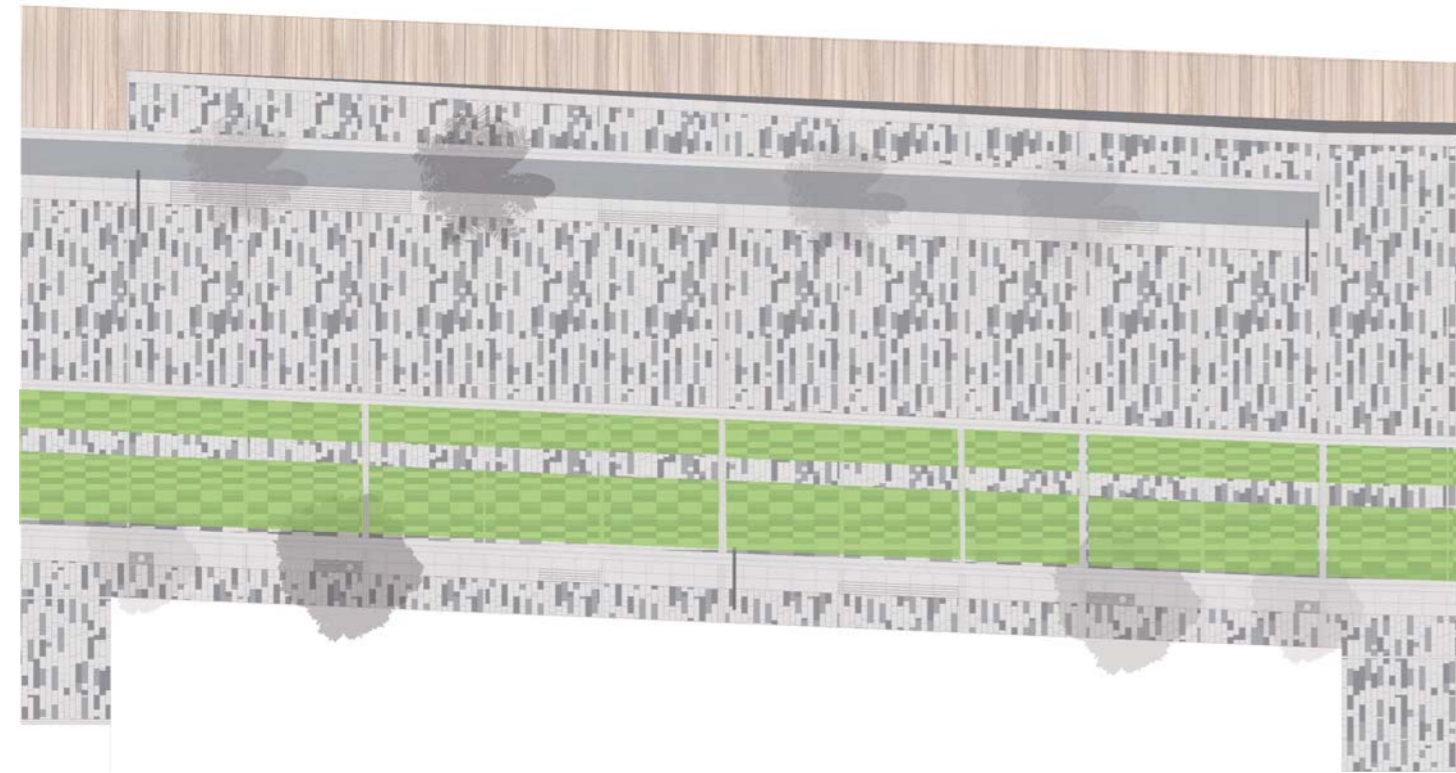
Utilizado en el área de circulación



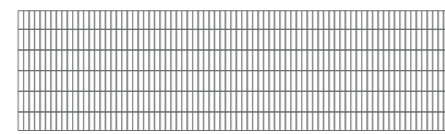
Formato de piedra 0.25x1.00m.

162. Piso de granito TIPO 1

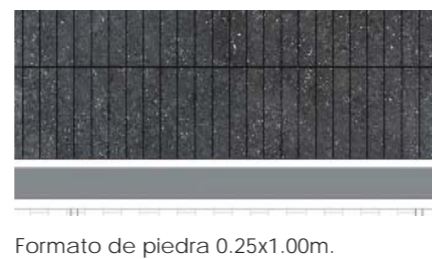
Referencia: baños públicos Heidelberg - Alemania



PISO GRANITO

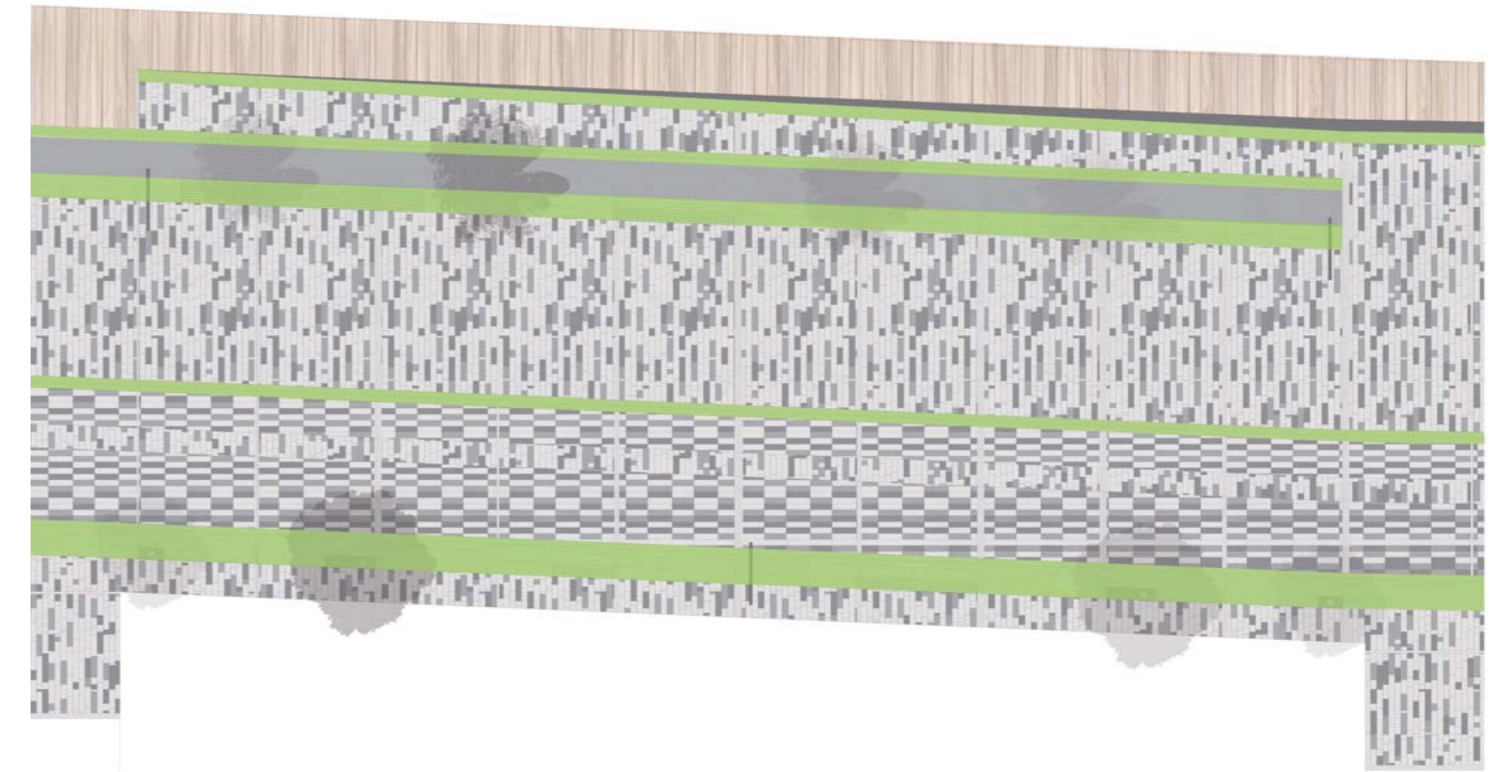


PISO DE GRANITO _ TRABA TIPO II
 Utilizado en el área de circulación vehicular y ciclovías propuestas en el malecón.



Formato de piedra 0.25x1.00m.

163. Piso de granito tipo 2



PISO GRANITO



PISO DE GRANITO _ TRABA TIPO III
 Utilizado para crear las franjas de equipamientos y los canales dentro del malecón.
 Formato de piedra 0.50x1.00m

El malecón será trabajado con diferentes tipos de granito para romper la uniformidad que se da en este elemento al colocar un mismo tono de material.

Los diferentes usos existentes a lo largo del malecón son diferenciados según la colocación de la piedra.

164. Piso de granito TIPO 3



PISO HORMIGÓN PULIDO BLANCO



PISO DE HORMIGÓN PULIDO BLANCO

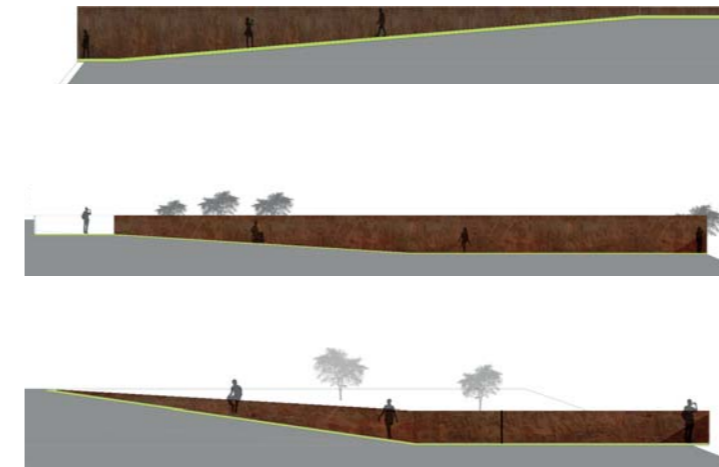
Utilizado en la zona de desnivel entre el malecón y la playa.

La zona de desnivel que se genera entre la playa y el malecón será trabajada con áreas de piso con hormigón pulido por ser un material de fácil mantenimiento cuya finalidad será la de no acumular arena.

165. Piso de Hormigón Pulido blanco



PISO MIRADORES

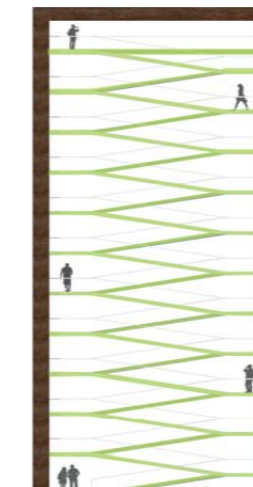


166. Materialidad de los miradores



PLACAS DE ACERO CORTEN OXIDADO

El acero corten serán colocadas en las fachadas de los miradores ubicados tanto en el yacht club como en el Cerro Salinas, siendo un material durable y que responde a las condiciones climaticas del lugar.



PISO DE HORMIGÓN ALISADO BLANCO

En los diferentes miradores implementados en el proyecto se usa hormigón alisado antideslizante blanco como elemento de durabilidad y facil mantenimiento de las caminerías.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La culminación del presente trabajo de grado ha permitido trazar ideas y propuestas que presentadas como un anteproyecto han sido objeto de distintos niveles de discusión y debate sobre la forma en que la arquitectura, el diseño urbano y el urbanismo son pensados y reflexionados en nuestro medio.

La Facultad nos abrió el camino para pensar que las tesis pueden mirar hacia territorios, actores y métodos que no se ajustan a la cotidianeidad, el cual creemos es el nuestro. De esta manera el actual trabajo surgió con una imprevista autonomía que nos permitió mirar por varios caminos y en el trayecto descubrir que una propuesta que busca rehabilitar un territorio amplio puede ser abordada por diferentes frentes y escalas. Situarnos en un área de estudio que no conocíamos a profundidad y encontrar que las actuaciones previas y las perspectivas de desarrollo creaban un nuevo frente permitió, al pasar de los meses, replantear y emprender un trabajo de una manera poco convencional. No solo fue el hecho de ubicarnos en una situación geográfica diferente a la habitual, sino de responder a la misma a través de continuos viajes hacia el sitio y después hacia la ciudad de Quito en donde, en la oficina de

nuestro director, encontrábamos un espacio para el desarrollo de estas ideas y que poco a poco fueron materializándose en esquemas, diagramas, bocetos y demás elementos de diseño que permitían armar extensas y muchas veces enérgicas discusiones entre los autores, quienes proveíamos los insumos a reflexionar, y los muchos sujetos que de una manera u otra entregaron su punto de vista para ampliar y valorizar el esfuerzo realizado. Es así que el desarrollo de los capítulos se ajustó a una práctica de perseguir los objetivos plantados y de la misma manera abrir una respuesta con las muchas fuentes de información e insumos que se generaban.

Los resultados al cual hacemos mención pretenden abrir múltiples líneas de discusión del espacio público en nuestras ciudades. Nos permitió valorar la extensa bibliografía a la cual se puede dirigir para poder responder a un problema y la discreta intención de armar un marco teórico, que más que ajustarse a la realidad, sirva para poder iniciar un estudio del lugar escogido. La forma en que es usado el espacio público en las ciudades tiene consideraciones especiales para cada caso, por ello no hemos querido enfocar el presente trabajo a un estudio específico o

paradigmático de lugares que pueden tener un proceso similar. El diagnóstico del sitio y la elaboración de estrategias de diseño para abordar el proyecto, sin generar un esquema definitivo de análisis y actuación, permitió crear una respuesta de diseño a nivel urbano, arquitectónico y de detalle que plantea un nuevo escenario para el barrio de Chipipe y su espacio público.

Conjuntamente a lo anterior, en la península de Santa Elena existen actores que comparten y reclaman un mismo espacio considerado público, pero que en la realidad tiene muchas restricciones de uso. Una valoración alta en aspectos como los naturales, espaciales, paisajísticos, ambientales, turísticos, un uso común de los espacios por parte de pobladores y visitantes, entre más consideraciones, nos llevan a presentar una propuesta que busca rescatar el espacio para el peatón, que el malecón cambie el actual esquema de borde-frontera y que se convierta en un borde-conexión. Romper barreras y obstáculos con una movilidad continua y sin contratiempos convirtiendo al malecón en un enlace entre puntos, hasta el momento, de difícil accesibilidad y que de esta manera, por un lado los pobladores de la ciudad y por otro los

visitantes de la playa, no se limiten a sus actividades domésticas y de "sol y playa", sino que despierten una serie de intereses que a su vez repercuta en la manera como es usado el espacio público. Convenientemente dotar de servicios y facilidades necesarias en la población con una distribución equitativa en todo el tramo de actuación.

Continuando con el trabajo proyectamos anclar dos grandes equipamientos en los extremos del malecón con la intención de crear nuevos puntos que concentren usos y actividades que atraigan habitantes como turistas. Por un extremo, en los predios de la actual Base Naval, se planteó un nuevo uso educativo, un campus universitario con carreras afines a las actividades marinas, que con todos los usos complementarios que demandan los estudiantes y la juventud en especial, concebir una reactivación y explotación del espacio para un fin provechoso para la ciudad. Afin a las actuales intenciones del cambio de uso de los predios militares en todo el país, se mostraría esta propuesta como una opción potencial, abriendo todo un cambio en la forma de ver la Reserva Militar de la Puntilla de Santa Elena.

Por el otro extremo, en el actual Salinas Yacht Club, se formuló un cambio radical del uso del espacio, emplazando un centro cultural

que funcione como un lugar en el que interactúan los actuales usuarios y los habitantes de la región. Podría convertirse en un medio de canalización de un público demandante de este tipo establecimientos y permitiría crear una cultura de espectáculos y distintos eventos para la ciudadanía en general. La propuesta, al igual que el punto anterior, es una opción posible, de buscarse el diálogo consensuado, entre los beneficiarios privados del club con las autoridades pertinentes, teniendo la posibilidad de compartir y coexistir espacios privados de manera pública, creando elementos de disuasión para el respeto tanto de los bienes privados como los públicos.

Las actuaciones presentadas, crearían un circuito de espacios públicos conectados que estimulen el desarrollo a futuro de otras zonas de la ciudad. Por ello se han planteado plazas de acceso y uso desde la playa de Salinas, las intersecciones del barrio Chipipe y las de la Base Naval, que se proyectan incluso hacia el otro extremo de la península, Mar Bravo, una zona sin uso general, y que puede instigar a una articulación entre varios puntos de Salinas.

El proyecto se define con dos intervenciones puntuales, los miradores, que al ubicarse en la cima del Cerro Salinas por un extremo y en

una torre en la Punta Chipipe por otro, generan un atractivo complementario y cierran el recorrido. La ciudad se percibe y observa desde dos perspectivas diferentes: el Cerro, entorno natural que lleva al usuario a buscar la ciudad en una condición apartada y personal; y la Torre Mirador, entorno construido donde el usuario se encuentra en medio de la ciudad observándola y compartiendo colectivamente la experiencia. La alegoría se completa con un estímulo de mutua observación entre los dos extremos del proyecto, los miradores.

Este trabajo de grado, como es descrito anteriormente, surge, se desarrolla y se presenta como un espacio para valorar el quehacer de un tesista, y cómo los medios y las circunstancias hacen que los resultados finales puedan ser enriquecedores. El método y debate de cómo los futuros arquitectos nos encontramos proyectando nuestras ciudades y a su vez pensando como los usuarios se encuentran y responden al espacio público, crean perspectivas de pensamiento/reflexión posterior.

BIBLIOGRAFIA

Analiter. (s.f.). Módulo de sensibilización ambiental. Sevilla: Red de Autoridades Ambientales del Gobierno Español.

Arias, E. (2007). Análisis del papel del turismo residencial en la cabecera municipal de Ixtapan de la Sal, Estado de México". Tesis de licenciatura en turismo. . Mexico: Universidad Autónoma del Estado de México.

ASLA. (s.f.). AMERICAN SOCIETY OF LANDSCAPE ARCHITECTS. Recuperado el 15 de Febrero de 2013, de <http://www.asla.org/design/index.html>

Castilho Barone, A. C. (s.f.). Ibirapuera Parque Metropolitano (1926-1954). Sao Paulo: FAU-USP.

Centro Niemeyer. (s.f.). Biografía. Recuperado el 26 de julio de 2014, de <http://www.niemeyercenter.org/15/centro-niemeyer/22/oscar-niemeyer/67/biografia.html>

Congreso Nacional del Ecuador. (2002). Ley de Turismo. Quito: Registro Oficial.

Copeland, L. (10 de Agosto de 2000). Urban Development. Recuperado el 16 de Julio de

2013, de DJC.com: www.djc.com/special/development2000/copeland.html

DRAE, Diccionario de la lengua española. (s.f.). Recuperado el 26 de Julio de 2014, de <http://lema.rae.es/drae/?val=turismo>

Endara, V. (2009). ESTUDIO ESTRATEGICO TURISTICO DELCORDON COSTERO DE LAS PROVINCIAS GUAYAS Y SANTA ELENA. Guayaquil: Fundación Nobis.

ESMA. (2014). ESCUELA SUPERIOR MILITAR DE AVIACIÓN. Recuperado el 02 de 07 de 2014, de Nuestra Historia: <http://www.esmafae.mil.ec/nuestra-historia/historia-de-la-esma.html>

FEMM, F. M. (2005). Diagnostico Integral REMACOPSE. Guayaquil: Fundación Ecuatoriana para el Estudio de Mamíferos Marinos.

Foundation for Environmental Education. (s.f.). Premios al mejoramiento del entorno costero: El ejemplo de la Bandera Azul. Copenha.

Franco Calderon, Á. M. (2011). Frentes de agua. Diseño y paisajismo. Santiago de Cali: Programa Editorial Universidad del Valle.

Fundación Oscar Niemeyer. (s.f.). Obra. Recuperado el 26 de julio de 2014, de <http://www.niemeyer.org.br/preobra>

GAD Municipal Salinas. (2011). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Salinas 2011 - 2016. Salinas: GAD Municipal Salinas.

Geerders, P. (s.f.). Gestión y certificación de playas: La información, base esencial para el manejo integrado de playas en América Latina. Recuperado el 16 de Julio de 2014, de http://www.oceanografosinfronteras.org/index.php?option=com_content&task=category§ionid=63&id=220&Itemid=401

Gómez Orea, D. (Enero de 1995). Restauración de espacios degradados, II, Metodología de la restauración. Agricultura: Revista agropecuaria(751), 90-93.

Gómez Orea, D. (2004). Recuperación de Espacios Degradados. Madrid: Mundi-Prensa.

Gómez Orea, D. (2011). En B. López Rodríguez, & R. Marzo Martínez, Paisaje Degradado (pág. 7). La Rioja: El Hall, Colegio de Arquitectos de La Rioja/Logroño.

González Reverté, F. (2012). "El modelo de reestructuración turística de la Costa Daurada". Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras: Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades. (F. Vera Rebollo, & I. Rodríguez Sánchez, Edits.) Valencia: Universidad Valenciana.

Hidalgo, K. (1979). Estudio Geográfico Histórico Socioeconómico del Cantón Salinas. Salinas: MI Municipal del Cantón Salinas.

INOCAR, I. (2011). Características Geográficas y Marinas Península de Santa Elena. Guayaquil: INOCAR.

Kacelnik, G. (s.f.). Arquitectura para Turismo. Recuperado el 23 de abril de 2013, de <http://www.estudiodearquitectura.net/arquitectura/arquitectura-para-turismo/>

Lemes de Oliveira, F. (s.f.). O Parque do Ibirapuera: Projetos, Modernidades e Modernismos. Sao Paulo: Departamento de Arquitetura e Urbanismo – EESC – USP.

López Cabrera, C. (2011). Introducción al conocimiento del medio ambiente. La Habana: Grupo Editorial Academia.

Lynch, K. (2008). La imagen de la ciudad (primera ed.). Barcelona: Gustavo Gili. Maldonado, Fundación Pedro Vicente. (1987). Proyecto de Manejo de Recursos Costeros. Guayaquil.

Máster universitario de Jardinería y Paisaje. (s.f.). Espacios Degradados y Restauración Ambiental. Valencia: Universidad Politécnica Valenciana.

MINCETUR, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú. (s.f.). Conceptos Fundamentales del Turismo. Lima: MINCETUR.

Open Space Seattle 2100 . (s.f.). <http://greenfutures.washington.edu/>. Recuperado el 15 de Febrero de 2014, de <http://greenfutures.washington.edu/powerpoints/OpenSpaceSeattle2100Public.pdf>

Oropeza, V. M. (2004). Parque Reserva, Península del Carrizal. (E. d. Departamento de Arquitectura, Ed.) Puebla, México: Universidad de Las Américas.

Pacheco, L. (2009). Historia Marítima Naval del Ecuador. Guayaquil: Armada del Ecuador.

Paredes, W. (2004). Historia Social de Salinas. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas.

Penchaszadeh, P. (s.f.). Playas Arenosas. Recuperado el 15 de Julio de 2014, de <http://www.cricyt.edu.ar/enciclopedia/terminos/PlayasAren.htm>

Ramirez Potes, F. (2012). Presentación. En Á. M. Calderón, Frentes de Agua, Diseño urbano y paisajismo (págs. 9-11). Bogotá: Escala.

Roditti, J., & Orus, L. (2001). Investigación Urbana de la Cabecera Cantonal de Salinas. Guayaquil: Universidad Católica de Guayaquil.

Salinas Chavez, E. (2002). "Ordenación, Planificación y Gestión de los Espacios Turísticos: Aspectos teórico- metodológicos". Turismo y Sustentabilidad. Un acercamiento multidisciplinar por el análisis del movimiento y de las estrategias de planificación territorial. Genova: A. Cappaci: Universidad degli Studi di Genova.

Sampaio Raymundo, C. (s.f.). Intervenção Paisagística na av. Beira Mar norte –Florianópolis / SC. Florianópolis: Oficina Sampaio Raymundo.

Sánchez Taffur, V. (2008). El ocio y las posibilidades de los bordes. Recuperado el 11 de Diciembre de 2013, de <http://sancheztaffurarquitecto.wordpress.com/2008/09/18/el-ocio-y-las-posibilidades-de-los-bordes/>

Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno de México. (2007). Guía de diseño del espacio público seguro, incluyente y sustentable. MÉXICO.

SNGR, S. N. (2012). Carta de Inundación por Tsunami. Salinas: SNGR.

Sociedad de Arquitectos Paisajistas Colombia. (s.f.). Sociedad de Arquitectos Paisajistas Colombia. Recuperado el 10 de Febrero de 2014, de Qué es la arquitectura del Paisaje: <http://www.sapcolombia.org/profession/whatis.php>

SYC, S. (2014). www.salinasyachtclub.com. Recuperado el 01 de 07 de 2014, de http://www.salinasyachtclub.com/quienes_somos.aspx

URBAN DESIGN GROUP. (2011). URBAN DESIGN GROUP. Recuperado el 18 de Marzo de 2013, de What is urban design?: <http://www.udg.org.uk/about/what-is-urban-design>

Urban Land institute. (2007). Remaking the Urban Waterfront. Washington: ULI.

Urbanismo.com. (s.f.). Recuperado el 10 de Diciembre de 2013, de <http://www.urbanismo.com/el-diseno-urbano>

Wall, Ed; Waterman Tim. (2010). DESENHO URBANO. (A. Salvaterra, Trad.) Porto Alegre, Brasil: Bookman.

Waterman, T. (2010). Fundamentos de Paisajismo. Porto Alegre: Bookman.

CRÉDITOS DE IMÁGENES

CAPITULO 1:

1. Lynch Kevin. La imagen de la ciudad. Primera edición, Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona, 1984, 1998
2. <http://blogs.qu.edu.qa/qatarurbanism/urban-design-in-history/the-city-image-and-its-elements/>
3. Lynch Kevin. La imagen de la ciudad. Primera edición, Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona, 1984, 1998
4. http://www.archdaily.com/493406/the-big-u-big-s-new-york-city-vision-for-rebuild-by-design/533eba68c07a8091a0000096_the-big-u-big-s-new-york-city-vision-for-rebuild-by-design-_big-u1_the-harbor-berm-jpg/
5. www.archdaily.com
6. <http://skfandra.wordpress.com/2010/05/21/paseo-maritimo-de-benidorm-reconstruyendo-la-idea-de-paraiso/>
7. www.skyscrapercity.com
8. www.skyscrapercity.com
9. <http://www.plataformaarquitectura.cl/2010/10/23/regeneracion-del-espacio-publico-del-puerto-de-tel-aviv-mayslits-kassif-architects/tel02/>
10. Fotografía propia
11. Fotografía propia
12. Fotografía propia
13. Cortesía GAD Municipal Salinas
14. Elaboración propia
15. Elaboración propia
16. www.thehighline.org
17. Fotografía propia
18. Google Earth
19. www.google.com
20. <http://6biennialpaisatge.wordpress.com/2010/09/10/the-finalists/>
21. Panoramio.
22. Elaboración propia
23. Google Earth
24. www.skyscrapercity.com
25. http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/imagenesZonas/1/abandoibarra_02.jpg
26. Fotografía propia
27. Google Earth
28. www.google.com
29. www.panoramio.com
30. www.panoramio.com
31. Elaboración propia
32. Google Earth
33. <http://www.skyscrapercity.com/>
34. <http://turismo.guayaquil.gob.ec/?-q=es/malecones/malecones-urbanos/malecon-simon-bolivar>

35. Elaboración propia
36. Google Eearth
37. http://www.mexican-architects.com/en/projects/review-detail/27109_memories_of_ibirapuera
38. <http://blog.brasilbrokers.com.br/blog/2013/01/25/parabens-sao-paulo/>
39. Elaboración propia
40. Google Earth
41. <http://blog.brasilbrokers.com.br/blog/2013/01/25/parabens-sao-paulo/>
42. www.panoramio.com
43. Elaboración propia
44. Google Earth.
45. <http://3.bp.blogspot.com/-CCyJE-jZvv4M/TmgBhgWpz0I/AAAAAAAAAw0/3FD0zyfBr2U/s1600/X++ANO+1948++LAGOA++DA+PAMPULHA.jpg>
46. <http://blog.lopes.com.br/pampulha/pampulha-belo-horizonte/#axzz3KneCx5NZ>
47. Elaboración propia
48. Google Earth
49. <http://linkphoto.com.br/imagensae-reas/wp-content/uploads/2014/09/DJI00333.jpg>
50. <http://parqueculturaldas3pontas.files.wordpress.com/2011/07/dsc7211.jpg>
51. Elaboración propia

52. Elaboración propia
53. <http://www.pgiengineering.com/es/pseo.-martimo-benidorm>

CAPITULO 2:

- 1-4. Elaboración propia
5. Enciclopedia del Ecuador <http://www.encyclopediadelecuador.com/Indice-Fotos.php?Ind=1357>
6. Elaboración propia
7. Elaboración propia
8. Fondos Bibliográficos (Sección Siglo XVIII o Etapa Colonial) del Archivo Histórico del Guayas; Guayaquil, Ecuador
9. Elaboración propia
10. Elaboración propia
11. Enciclopedia del Ecuador. <http://www.encyclopediadelecuador.com/Indice-Fotos.php?Ind=2613>
12. Elaboración propia
13. Elaboración propia
14. Cortesía Ministerio de Cultura y Patrimonio
15. Elaboración propia
16. Elaboración propia
17. Cortesía Biblioteca Municipal de Salinas
18. Elaboración propia

19. Elaboración propia
20. Cortesía Biblioteca Municipal de Salinas
- 21-24. Elaboración propia
- 25-29. Cortesía Biblioteca Municipal de Salinas
- 30-34. Fotografía propia
35. Elaboración propia
36. Fotografía propia
37. Elaboración propia
38. Fotografía propia
- 39-41. Elaboración propia
- 42-44. Fotografía propia
45. Elaboración propia
46. Fotografía propia
47. Elaboración propia
- 48-51. Cortesía Biblioteca Municipal de Salinas
52. Fotografía propia
- 53-56. Cortesía Biblioteca Municipal de Salinas
57. Fotografía propia
58. Elaboración propia
- 59-61. Cortesía Biblioteca Municipal de Salinas
62. Fotografía propia
63. Fotografía propia
- 64-66. Cortesía Biblioteca Municipal de Salinas
18. Elaboración propia

67. Fotografía propia
68. Fotografía propia
69. Elaboración propia
- 70-72. Cortesía Biblioteca Municipal de Salinas
73. Fotografía propia
74. Fotografía propia
75. Elaboración propia
- 76-80. Cortesía Biblioteca Municipal de Salinas
81. Fotografía propia
82. Fotografía propia
- 83-88. Elaboración propia
89. Google Earth
90. Google Earth
91. Elaboración propia

CAPÍTULO 3

1. Fundación Ecuatoriana para el Estudio de Mamíferos Marinos
2. Fundación Ecuatoriana para el Estudio de Mamíferos Marinos
3. Fundación Ecuatoriana para el Estudio de Mamíferos Marinos
4. Fotografía propia
5. Fotografía propia
6. Ministerio de Agricultura Ganadería Acuicultura y Pesca

7. Elaboración propia
8. Fotografía propia
9. Fotografía propia
10. Elaboración propia
11. Fundación Ecuatoriana para el Estudio de Mamíferos Marinos
12-13. Fotografía propia
14. Elaboración propia
15. Fotografía propia
16. Elaboración propia
17-22. Fotografía propia
23. Elaboración propia
24. Elaboración propia
25. Fotografía propia
26. Fotografía propia
27. Elaboración propia
28-35. Fotografía propia
36. Elaboración propia
37. Fotografía propia
38. Elaboración propia
39-40. Fotografía propia
41-43. Elaboración propia
44-47. Fotografía propia
48-49. Elaboración propia
50-53. Fotografía propia
54-81. Elaboración propia
82-87. Fotografía propia
88. Elaboración propia
89. Fotografía propia

90. Elaboración propia
91-96. Fotografía propia
97. Elaboración propia
98-100. Fotografía propia
101. Elaboración propia
102-103. Fotografía propia
104. Elaboración propia
105-110. Fotografía propia
111. Elaboración propia
112-131. Fotografía propia

CAPÍTULO 4

1-60. Elaboración propia

CAPÍTULO 5

1-166. Elaboración propia