

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



FACULTAD DE INGENIERÍA, ARQUITECTURA Y URBANISMO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

TESIS:

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN
Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI,
EN LA CIUDAD DE CHICLAYO.

PARA OPTAR EL TÍTULO DE:

ARQUITECTO

Autor:

ALEJANDRO MERINO GUERRERO

Asesor Especialista:

M. ARQ. EDUARDO ITABASHI MONTENEGRO

PIMENTEL – PERÚ

2016



INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y
AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI,
EN LA CIUDAD DE CHICLAYO.

APROBACIÓN DE TESIS

MERINO GUERRERO, Alejandro

Autor

ARQ. SAID VILLACREZ, Carlos David

Asesor Metodológico

M. ARQ. ITABASHI MONTENEGRO, EDUARDO ALFREDO

Asesor Especialista

M. ARQ. BRUNO UBILLÚS PERCY FRANCISCO

Presidente de Jurado

ARQ. SAID VILLACREZ, Carlos David

Secretario de Jurado

ARQ. NECIOSUP MONTENEGRO, Judith Amparo

Vocal de Jurado

INDICE

I. INFORMACIÓN GENERAL	8
1.1. TÍTULO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	8
1.2. LÍNEA DE INVESTIGACIÓN.....	8
1.3. AUTOR.....	8
1.3. ASESOR METODÓLOGO	8
1.4. ASESOR ESPECIALISTA	8
1.5. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	8
1.6. ÁREA DE LA INVESTIGACIÓN	8
1.7. FACULTAD Y ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL.....	8
1.8. PERIODO	8
1.9 FECHA DE INICIO Y TÉRMINO DEL PROYECTO	8
1.10. PRESENTADO POR	8
1.11. APROBADO POR.....	8
1.12. FECHA DE PRESENTACIÓN	8
DEDICATORIA	9
AGRADECIMIENTOS	10
RESUMEN	11
PALABRAS CLAVE	11

ABSTRACT	11
II. PLAN DE INVESTIGACIÓN	13
2.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	13
2.1.1. SITUACIÓN PROBLEMÁTICA	13
2.1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	20
2.1.3 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA	20
2.1.4 LIMITACIONES DE INVESTIGACIÓN	22
2.2 HIPÓTESIS Y VARIABLES	23
2.2.1 VARIABLES.....	23
2.2.2. HIPÓTESIS	25
2.2.3. OBJETIVOS.....	26
III. MARCO TEÓRICO	28
3.1. MARCO CONCEPTUAL	28
3.1.1. DEFINICIÓN DE TERMINOLOGÍA.....	28
3.1.2 BASES TEÓRICAS.....	34
3.1.3 BASES HISTÓRICAS.	41
3.2 MARCO REFENCIAL.....	46
3.2.1 TESIS REFERENCIADAS	46
3.2.2. REFERENCIA ARQUITECTÓNICA.....	57
3.3. MARCO NORMATIVO:.....	63

3.4. MARCO CONTEXTUAL:	97
V. DESARROLLO DE CONTENIDOS	99
5.1. CAPÍTULO 1: EVOLUCIÓN PROBLEMÁTICA	99
5.1.1. RECONOCIMIENTO DEL PROBLEMA	101
5.1.2. CENTRIFICACIÓN, CONCENTRACIÓN Y PRIORIZACIÓN	116
5.1.3. SECTORIZACIÓN DE LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI	128
5.2. CAPÍTULO 2: SECTOR: USUARIO Y ESTRATEGIAS	150
5.2.1. EL USUARIO Y SUS CARACTERÍSTICAS	150
5.2.2. ESTRATEGIAS SECTORIALES.....	156
5.3. CAPÍTULO 3: ESPACIO, EQUIPAMIENTO Y PROGRAMA ARQUITECTÓNICO	165
5.3.1. ESPACIO Y EQUIPAMIENTO	165
5.3.2. PROGRAMA ARQUITECTÓNICO	170
5.4. CAPÍTULO 4: PRECEDENTES DEL ESPACIO	176
5.4.1. PREEXISTENCIAS	176
5.4.2. ESTADO ACTUAL	180
5.5. CAPÍTULO 5: SISTEMATIZACIÓN DEL PROYECTO	187
5.5.1. ANÁLISIS DEL REFERENTE.....	187
5.5.2. MALLA, TRAZA Y MODULACIÓN	193
5.5.3. SISTEMA ESTRUCTURAL	198
5.5.4. IMPLANTACIÓN Y FORMA	201

5.5.5. CRITERIOS DE ORGANIZACIÓN	204
5.6. CAPÍTULO 6: PROPUESTA ARQUITECTÓNICA	210
5.6.1. ESQUEMATIZACIÓN DE LA PROPUESTA	210
5.6.2. ZONIFICACIÓN PROGRAMÁTICA	214
5.6.3. EMPAQUETAMIENTO	220
5.6.6. CIRCULACIÓN Y RECORRIDOS	224
5.6.5. PLANOS ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO.....	225
5.6.6. INTERVENCIÓN PLAZA BOLOGNESI	236
5.6.7. MOBILIARIO URBANO	240
5.6.8. CORTE CONSTRUCTIVO.....	244
5.6.9. VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA.	247
5.7. CONCLUSIONES	258
5.8. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS.....	261
5.9. ANEXOS	269

I. INFORMACIÓN GENERAL

1.1. Título del proyecto de investigación:

Intervención urbana como solución a la degradación y al caos generado en la avenida Francisco Bolognesi, en la ciudad de Chiclayo.

1.2. Línea de Investigación: Infraestructura Arquitectónica

1.3. Autor: Alejandro Merino Guerrero

1.3. Asesor Metodólogo: Arq. Said Villacréz Carlos David

1.4. Asesor Especialista: M. Arq. Eduardo Itabashi Montenegro

1.5. Tipo y diseño de investigación: Referencial - Experimental

1.6. Área de la investigación: Infraestructura

1.7. Facultad y Escuela Académico Profesional:

Facultad de Ingeniería, Arquitectura y Urbanismo (FIAU)
Escuela académico profesional de Arquitectura (EAPA).

1.8. Periodo: 18 meses

1.9 Fecha de inicio y término del proyecto: Abril 05 del 2014 / Diciembre 16 del 2016

1.10. Presentado por:

Merino Guerrero Alejandro

1.11. Aprobado por:

M.Arq. Eduardo Itabashi Montenegro Arq. Said Villacréz Carlos David

1.12. Fecha de presentación: Diciembre del 2016

DEDICATORIA

A Dios quien me demostró que estuvo conmigo en todo momento y dispuso el tiempo preciso a todo, puso a las personas correctas en cada tiempo, por guardarme del peligro, por consolar mis tristezas y realzar las alegrías, por la vida y todo lo que pude presenciar.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a todas las personas que estuvieron presentes en mi formación y culminación de mi profesión la cual acojo con pasión: Dios El Eterno, a mis padres y con mucha gratitud a mi madre Lilly Marleny, a mi abuelo Benjamín, y familia; Mis asesores y guías en la carrera Arq. Percy B.U., Arq. Eduardo I.M., Arq. Federico C.R., mis amigos quienes me brindaron todo su apoyo y su tiempo para culminar satisfactoriamente cada etapa de mi formación, Gianella, Giang, Luis y quienes siempre estuvieron presentes mis grandes amigos, mencionarlos a todos sería muy extenso, los guardo gratamente en mi memoria.

RESUMEN

La Investigación desarrolla una Propuesta de Intervención Urbana, referida a una Infraestructura Arquitectónica implantada en un sector de la Avenida Francisco Bolognesi en la ciudad de Chiclayo, la propuesta se constituye como un equipamiento especializado: Edificio de usos Mixtos, como medio de solución a la problemática inmediata suscitada en un sector específico producto del estudio de campo realizado; El análisis muestra un desorden y caos generalizado en diferentes puntos de la ciudad los cuales se analizan en diferentes escalas para su comprensión, enfocando específicamente la invasión del VEHÍCULO, de desorganización de los USOS y la ausencia de los aportes respecto a ESPACIOS PÚBLICOS en cuanto a su OCUPACIÓN Y SUPRESIÓN en el espacio, esto inducido por factores de densidad poblacional producto del desarrollo comercial de nuestra ciudad, todo sintetizado en un medio caótico que persiste en la actualidad. Se debe priorizar la necesidad de solución a este problema urbano a fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes y constituir gradualmente una mejor ciudad. Se busca constituir un artefacto que componga ciudad y genere ciudadanía, respondiendo a un ordenamiento urbano y constituyendo espacios en respuesta a la situación específica del sector a implantar. El análisis se basó en la aplicación de encuestas, entrevistas, análisis de documentos y guías de observación, estas técnicas fueron aplicadas a las personas residentes y transeúntes en la avenida en mención diferenciándolos en cuanto a sus características necesidades y requerimientos. El proyecto se rige a normatividades afines actuales, se concibe en especial consideración al peatón y al aporte en cuanto a los usos necesarios en función a la solución de la problemática estudiada, repercutiendo en la solución de diversos problemas sociales sujetos al proyecto.

PALABRAS CLAVE

Análisis Urbano / Edificio de Estacionamientos / Edificio de usos mixtos /Espacio Público Infraestructura arquitectónica / Intervención Urbana / Peatones.

ABSTRACT

The Research develops a proposal of Urban Intervention, referred to an Architectural Infrastructure implemented in a sector of the Francisco Bolognesi Avenue in the city of Chiclayo, the proposal is constituted as a specialized equipment: Building of Mixed uses, as means of solution to the problematic Immediately arising in a specific sector resulting from the field study carried out; The analysis shows a generalized disorder and chaos in different parts of the city, which are analyzed in different scales for their comprehension, focusing specifically on the invasion of the VEHICLE, disorganization of the USES and the absence of contributions regarding PUBLIC SPACES in terms of Its OCCUPATION AND SUPPRESSION in space, this is induced by factors of population density resulting from the commercial development of our city, all synthesized in a chaotic environment that persists today. The need for a solution to this urban problem must be prioritized in order to improve the quality of life of the inhabitants and gradually build a better city. It seeks to constitute an artifact that compares the city and generates citizenship, responding to an urban order and constituting spaces in response to the specific situation of the sector to be implemented. The analysis was based on the application of surveys, interviews, document analysis and observation guides, these techniques were applied to the residents and passersby in the avenue mentioned, differentiating them in terms of their characteristics needs and requirements. The project is governed by current standards, it is conceived in special consideration to the pedestrian and the contribution in terms of the necessary uses in function of the solution of the problem studied, impacting on the solution of various social problems subject to the project.

KEY WORDS

Urban Analysis / Parking Building / Mixed Use Building / Public Space
Architectural Infrastructure / Urban Intervention / Pedestrians

II. PLAN DE INVESTIGACIÓN

2.1. Planteamiento del Problema

2.1.1. Situación problemática

A nivel internacional, Al inicio del siglo XX el 10% de la población vivía en ciudades, para el año 2000, alrededor del 50% de la población mundial vive en ciudades. Se estima que para e el año 2025, La población urbana Podría llegar a los 5,000millones (dos tercios en Países pobres) Actualmente hay más de 22 megalópolis en el mundo¹. La concentración de personas, sus pautas de consumo, sus tipos de desplazamientos y las actividades económicas urbanas, ejercen efectos de consideración en el medio ambiente y es perceptible en la degradación del espacio urbano; En el Asia el espacio urbano en algunas de las ciudades más grandes, con excepción de las de Australia y Nueva Zelandia, lo utilizan en gran porcentaje a los habitantes que viven en habilitaciones irregulares, sumándose la falta de infraestructura y servicios. Los problemas ambientales con mayor incidencia recae en la contaminación atmosférica debido al aumento acelerado del parque automotor global y al incremento en la actividad industrial, muchas veces servicios inadecuados y de mantenimiento deficiente, produciendo problemas visibles como la degradación urbana, coaccionada la gran dependencia de los vehículos automotores privados, lo que produce tanto la necesidad de ocupar tierras para construir carreteras, dejando

¹ Global urban observatory - <http://unhabitat.org/urban-knowledge/global-urban-observatory-guo/>

de lado la idea de espacio para la ciudad y por ende para las personas; en Europa los problemas de desarrollo urbano y su impacto en el medio ambiente son todo un desafío, el problema se agrava en los países de Europa Central y Oriental, así como en los estados recientemente independizados atribuyéndoles una gran variedad de responsabilidades urbanas (ambientales) por parte de sus autoridades, pero ello no ha ofrecido los recursos adecuados para cumplir con estas, optando en gran medida la propuesta de Ciudades Europeas Sostenibles, en la cual marca la importancia de los enfoques integrados relacionados con la sostenibilidad, de tal forma Europa ha avanzado al mejorar la eficiencia de recursos mediante procesos tecnológicos avanzados y la instrumentación de planes y políticas para el manejo de los mismos, también se han hecho esfuerzos importantes para reducir la contaminación atmosférica y del agua mediante prevención y disminución de descargas de las sustancias más contaminantes y peligrosas, así como por incentivos para la reutilización y reciclado. No obstante, la creciente contaminación atmosférica generada por los vehículos automotores sigue siendo motivo importante de preocupación, debido a que su cantidad es inmanejable al proponer una solución que supla esta problemática. En la cultura estadounidense, la ciudad está considerada desde hace mucho tiempo como un lugar donde se concentran todos los males de la sociedad, esta se enfrenta a numerosos desafíos: La degradación de los equipamientos urbanos,

sobre todo en las ciudades afectadas por la desindustrialización; La insuficiencia de los equipamientos en las ciudades de fuerte crecimiento, Los centros de las ciudades, han visto un crecimiento de la criminalidad y el empobrecimiento, y la migración de los comercios a las afueras; No obstante, varias ciudades han probado remedios parciales: las políticas de austeridad han permitido reequilibrar los fondos municipales, en Nueva York, como en el resto de los Estados Unidos, la criminalidad y la delincuencia han disminuido desde comienzos de los años 1990. Estos resultados son la consecuencia de la "tolerancia cero", una represión más fuerte, la bajada del paro, la rehabilitación de los barrios del norte de Manhattan, la omnipresencia de la policía y la integración de las minorías étnicas en las fuerzas del orden, un trabajo concertado de las diversas instituciones municipales, en particular de las escuelas.

A nivel nacional, Uno de los principales motivos de las características problemáticas urbanas en el Perú es el acelerado desarrollo de las mayores ciudades, esto ha traído como consecuencia un crecimiento urbano desordenado; percibiéndose en la degradación en cuanto al espacio urbano, prueba de ello observemos Lima, la capital presenta deficiencia de áreas verdes, espacios desarrollados para la ciudad y el peatón, Lima y Callao tienen un déficit de al menos 2 000 ha de áreas verdes, y cada día se pierden algunas más, debido a que al ampliar avenidas y calles lo primero que se sacrifican son los jardines; La gran

cantidad de vehículos en la capital no solo genera contaminación sino que es el motivo del estrés generalizado en todos sus ciudadanos, a esto se suma vehículos antiguos e ineficientes que aún circulan por vías en su mayoría en mal estado, todo esto produciendo poca atención a la calidad de vida de la ciudad incompatibilizando con la disposición de áreas verdes, solución del asunto vial, recojo de basura, agua, y otros servicios.



¹ Espacios inadaptados al peatón, informalidad de los paraderos

² Caos del espacio urbano en Lima

³ Invasión vehicular, grandes masas de taxis provocan caos y degradación.

A nivel local, La ciudad de Chiclayo experimenta un desorden caótico generalizado, producto de las actividades económicas, de servicios y del mayor contingente poblacional acumulado durante su desarrollo y evolución, todo ello organiza la ciudad de una manera centralizada, que por su poca dimensión la dinamizan incidiendo en un centro urbano definido, donde los problemas de vialidad incurren de manera puntual. Inseguridad Peatonal, calles saturadas, contaminaciones acústicas, visuales, y ambientales; déficit de espacios públicos muchas veces ocupados por vehículos como si de un gran parqueadero público abierto se tratase; La suma de problemáticas internas van degradando no solo superficie urbana sino la salud de los habitantes, problemas reincidentes en diferentes puntos y escalas, repercutiendo en la estructura de la ciudad, estos sectores generalmente concentran el transporte público como también transporte interprovincial, interdepartamental y hasta internacional, de carácter comercial y de manera puntualizada la disposición de zonas residenciales de alta densidad y equipamientos que contribuyen a la generación de una creciente dinámica comercial sin espacios que le compensen; La avenida Francisco Bolognesi tal vez sea el uno de tantos y principales ejemplos de desorden y caos, donde se encuentran espacios desaprovechados o con intervenciones con limitadas proyecciones funcionales, como también áreas urbanas densificadas sin mayor aporte urbano, siendo los espacios públicos su gran necesidad y el vehículo su principal problema.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



¹ Invasión vehicular, grandes masas de taxis provocan caos y degradación. E los paraderos

² Peligro para el peatón, inseguridad en infraestructura vial

³ Congestión vehicular, movilidad privada densificada.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



¹ Espacios urbanos inadaptados a los diversos tipos de usuarios (niños, ancianos).

² Exclusión de los medios de transporte alternativos (bicicletas, ciclo vías).

³ Espacio urbano amplio, espacios pensados para los carros, desorganización, degradación, y contaminación, diversidad de usuarios del espacio.

2.1.2 Formulación del problema

¿En qué medida una intervención urbana aportará a la solución de la degradación y al caos generalizado en la Av. Francisco Bolognesi?

2.1.3 Justificación e Importancia

¿**Por qué?**, Urge la necesidad de dar solución al problema urbano actualmente caótico los cuales comprometen la calidad de vida de los habitantes de la ciudad; por tanto se deben planear soluciones a fin de aportar mejoras que contribuyan a la re-estructuración de la urbe.

¿**Para qué?**, Con la investigación y posterior propuesta proyectual Se busca cubrir las necesidades y contribuir a la solución de la problemática suscitada, con el fin último de mejorar su calidad de vida y contribuir en su desarrollo.

Técnica

El estudio, análisis e intervención mediante un equipamiento visto como infraestructura arquitectónica que corresponda a la necesidad de sector intervenido a fin de contribuir a la solución de la problemática que es objeto de estudio, problemas comunes que repercuten de manera general en la ciudad, estas soluciones resultantes de la investigación podrán servir de guía para propuestas futuras. Se realizará una propuesta arquitectónica planteando sistemas constructivos y

materialidad que se acople con las condiciones climáticas y necesidades funcionales y estéticas requeridas.

Económica

El proyecto propuesto será sostenible, visto desde la perspectiva de generación de ingresos económicos propios, por ello se ha tenido en cuenta:

Generar una propuesta autosustentable en dichos términos lo cual se solucionara con la consideración de áreas programáticas que generen valor monetario.

Generar áreas flexibles para diversos usos públicos y privados que contribuyan a la generación de ingresos lo cual en un supuesto será gestionado por la administración de la infraestructura resultante.

Social

El Proyecto Planteado va en busca de principios sociales que generen conexión, vinculación, integración y activación de los sectores urbanos, mediante la generación y recuperación de los sectores de la ciudad. La recreación es una de las funciones principales del ser humano, siendo una actividad voluntaria para el uso del tiempo libre, manteniendo el equilibrio, desahogan tensiones creadas por el ritmo diario del trabajo, creando una salud sana y dinámica por ello, se deberán prever los espacios públicos necesarios para cumplir con la necesidad urbana y

suplir los déficits actuales, contribuyendo a la integración familiar y social, generando ciudadanía en la ciudad.

Ambiental

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) debe existir 8m² de área verde por habitante, lo cual en nuestra ciudad es un problema, y más aún cuando estas áreas no existen o en el mejor de los casos poseen el mantenimiento adecuado. Por lo tanto es necesario priorizar en la intervención planteada la inclusión de áreas verdes como también la reforestación de áreas potenciales, Se buscará con la propuesta sumar áreas de este tipo a la ciudad las cuales contrarrestan la contaminación actual que degrada el contexto urbano.

2.1.4 Limitaciones de Investigación

Falta de instrumentos de control en el análisis de datos específicos

Falta de información básica sobre el emplazamiento actualizado de la avenida Francisco Bolognesi, como el plano de desarrollo de especialidades del sector.

Falta de colaboración por parte de nuestras autoridades municipales para el desarrollo de la presente investigación

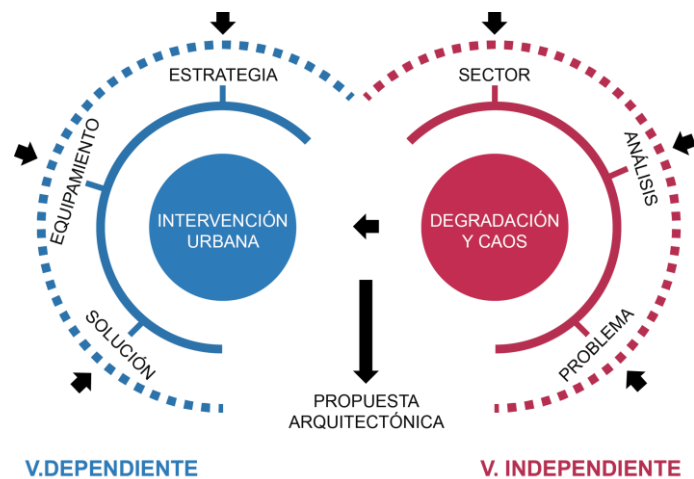
La limitación de los recursos para el desarrollo de un análisis de este tipo

La aplicación de encuestas debiendo estructurarlas y replantearlas, también debido al tiempo que requiere su desarrollo puesto que los peatones abordados en su mayoría se desplazaban de manera acelerada.

La mala estructuración de la metodología de un proyecto de investigación para una tesis especializada en arquitectura debiendo desarrollar dos versiones distintas lo cual origina tiempo y dinero desaprovechado surgiendo y reformulándolas en cuanto al procedimiento constantemente reorganizado.

2.2 HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.2.1 Variables



a. Variable dependiente (VD)

DEGRADACIÓN Y CAOS GENERALIZADO EN LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI, CHICLAYO, referido al objeto de estudio como la

degeneración de los espacios públicos orientados a los usos que se le anteponen y depredan, constituyendo una de las principales problemáticas de las ciudades peruanas.

El caos producto de la desorganización de los usos comerciales, residenciales y la de los transportes públicos como también la individualización de transporte de forma privada produciendo la densificación vehicular generando conflictos como congestionamientos, invasión e improvisación de estacionamientos en las vías perjudicando la calidad de vida y el desarrollo de la ciudad.

V. DEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES
<p>DEGRADACIÓN Y CAOS GENERALIZADO EN LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI, CHICLAYO</p> <p>PROBLEMA</p>	<p>Social</p> <p>Económico</p> <p>Recreativo</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Densificación poblacional, degradación física y descuido el espacio público. 2. Desorden y desorganización de los equipamientos urbanos 3. Densificación y obsolescencia del parque automotor. 4. Inseguridad producto de la peligrosidad del espacio urbano

b. Variable independiente (VI)

INTERVENCIÓN URBANA EN LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI, Enfocado a la intervención gradual y específica, la cual será el producto

de la investigación justificando cada una de las encalas hasta llegar al espacio intervenido, diseñando espacios para el desarrollo de actividades propias del análisis resultante a fin de plantear una mejor propuesta arquitectónica del edificios resultante.

V.INDEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES
<p>INTERVENCIÓN URBANA EN LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI, CHICLAYO</p> <p>SOLUCIÓN</p>	<p>Arquitectónico</p> <p>Infraestructura</p> <p>Equipamiento</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotación necesaria de espacios de uso público. 2. Disposición de equipamientos especializados para la organización del sector. 3. organización y dotación de estacionamientos vehiculares. 4. Espacios de permanencia, generadores de control y seguridad urbana.

2.2.2. Hipótesis

La intervención urbana planteada constituirá un aporte necesario para la solución de la degradación y al caos generalizado en la avenida Francisco Bolognesi mediante el desarrollo del equipamiento requerido; ordenará y brindará espacios de uso público a la ciudad respondiendo a la naturaleza del sector intervenido.

2.2.3. Objetivos

Objetivo general

ANALIZAR los factores e indicadores necesarios a fin de PROPONER una infraestructura arquitectónica que aporte a la solución de la degradación y al caos generalizado en la avenida Francisco Bolognesi.

Objetivos específicos

- a. RECOPIRAR, ESTUDIAR Y ANALIZAR a nivel macro y micro la evolución, desarrollo, y la problemática de la ciudad para conocer la influencia y repercusión del proyecto en el espacio urbano planteado.
- b. DIAGNOSTICAR los problemas del espacio urbano en el cual se emplazará la intervención a fin de proponer la solución más adecuada del espacio en conjunto.
- c. ESTUDIAR, ANALIZAR Y JUSTIFICAR la selección de la Av. Francisco Bolognesi como espacio urbano de prioridad y su importancia actual en cuanto a su jerarquía y uso en la ciudad.
- d. IDENTIFICAR Y DETERMINAR el espacio de intervención, las características, y los parámetros a fin de dimensionar los

espacios necesarios en el proyecto para la solución del problema planteado según requerimientos normativos y funcionales.

- e. RECOPIRAR, ANALIZAR Y SINTETIZAR información referida a los diferentes usuarios, teniendo en cuenta que poseen diferentes características.
- f. INVESTIGAR, ANALIZAR Y ESTABLECER los sistemas necesarios a fin de generar un espacio urbano seguro, para desarrollar una propuesta que incluya y genere espacios para todos.
- g. ESTUDIAR E IDENTIFICAR el entorno inmediato, densificación e inventariar el equipamiento existente del espacio a intervenir.
- h. ANALIZAR la problemática de la vía planeada, los estacionamientos públicos y cómo influye en la avenida y calles próximas; a fin corroborar la propuesta de edificios de estacionamientos con comercios y espacios públicos.
- i. ANALIZAR Y SINTETIZAR la problemática del espacio público y sus componentes y su interacción en cuanto a la secuencia de redes con los espacios públicos próximos.

- j. **SINTETIZAR Y PROPONER** el desarrollo arquitectónico de los Edificios de Estacionamientos con comercios y espacios públicos, a fin de materializar la síntesis del análisis elaborado.

- k. **IDENTIFICAR Y SEÑALAR** las contribuciones del objeto arquitectónico al contexto.

III. MARCO TEÓRICO

3.1. MARCO CONCEPTUAL

3.1.1. Definición de Terminología

- a. **INTERVENCIÓN**, Consiste en la actuación para modificar un espacio público o privado, sea urbano o natural. Se introducen elementos pensados y contruidos específicamente para ese espacio, de manera que se establezca una relación entre el espacio y la intervención¹.

- b. **INTERVENCIÓN URBANA**, Se refiere al hecho de alterar o modificar un espacio urbano, pueden ser aplicadas de diferentes maneras, desde una simple pintura, el reacondicionamiento del espacio a través de elementos, hasta complejas intervenciones que modifican por completo el espacio y lo conjugan con la nueva

¹ <http://destinoaitaca.blogspot.pe/p/intervenciones.html>

construcción que se levantará en dicho lugar. El objetivo es contribuir significativamente a la mejora de la calidad de vida en los espacios urbanos¹.

c. INFRAESTRUCTURA, Conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para la creación y funcionamiento de una organización cualquiera².

d. INFRAESTRUCTURA ARQUITECTÓNICA, Conjunto de estructuras de ingeniería y arquitectura, grandes artefactos técnicos, generalmente de larga vida útil, que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios que se consideran necesarios para el desarrollo de fines productivos, personales, políticos y sociales³.

e. EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTO, Edificación destinada exclusivamente al estacionamiento de vehículos⁴.

f. LUGAR, Puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico⁵.

¹ <http://noticias.arq.com.mx/Detalles/11489.html#.WFToylPhDIU>

² <http://www.definicionabc.com/general/infraestructura.php>

³ <http://www.archdaily.pe/pe/02-14422/infraestructura-y-arquitectura>

⁴ Reglamento Nacional de Edificaciones – Estacionamientos

⁵ Marc Augé / Los no lugares, espacios de anonimato

- g. **COMERCIO**, Se Refiere al equipamiento comercial, se define como la dotación, considerada de manera individual o colectiva, integrada básicamente por establecimientos comerciales, mercados y mercadillos, donde se realice una actividad comercial mayorista o minorista¹.
- h. **ESPACIO PÚBLICO**, Es el escenario físico donde se expresa nuestra vida política, donde se desarrollan todos nuestros conflictos y todas nuestras luchas, pero también es el espacio de la cultura, de la conversación, de la amistad y del deporte, del comercio y el intercambio, pero al mismo tiempo el lugar del disfrute y del ocio compartido².
- i. **REURBANIZACIÓN**, Renovación de las secciones deterioradas de una ciudad por medio de la demolición y nueva construcción o por una rehabilitación de gran extensión³.
- j. **VÍA**, El concepto de vía tiene diversos usos vinculados al lugar por el que se circula o se desplaza. Es un camino, Vía puede utilizarse como sinónimos de calle, rúa, pasaje, alameda, sendero o avenida, entre otros términos, aunque cada uno suele tener un significado más específico, una avenida es una calle muy amplia⁴.

¹ <http://books.google.com.pe/define+equipamiento+comercial&source>

² José Miguel Victoria – artículo el arquitecto como constructor de ciudadanía.

³ <http://www.investorguide.com/definicion/reurbanizacian.html>

⁴ <http://definicion.de/via/>

- k. **DEGRADACIÓN**, Proceso que rebaja la capacidad actual y potencial del suelo para producir (cuantitativa y cualitativamente) bienes y servicios¹.

- l. **FUNCIÓN**, Debe entenderse como el propósito que se le designa a un determinado espacio o edificación, una función se refiere a la actividad o al conjunto de actividades que pueden desempeñar uno o varios elementos a la vez, en orden a la consecución de un objetivo definido².

- m. **DISEÑO URBANO**, Se entiende por Diseño Urbano a la interpretación y a dar forma al espacio público de las ciudades o asentamientos humanos. Los criterios que priman en esta especialización de la arquitectura son de diverso tipo, siendo los más habituales los estéticos, físicos y funcionales. El Diseño Urbano busca ante todo hacer la vida urbana más cómoda a los habitantes de los núcleos urbanos y gestionar en espacio urbano dónde se lleva a cabo la vida social³.

- n. **EQUIPAMIENTO URBANO**, Conjunto de edificaciones y espacios, predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y

¹ FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations) - UNESCO

² <http://www.definicionabc.com/general/funcion.php>

³ <http://www.urbanismo.com/el-diseno-urbano/>

trabajo, o bien, en las que se proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas¹.

- o. MOBILIARIO URBANO, Se puede definir como objetos que se utilizan y se integran en la estructura urbana y que deben ser funcionales, estéticos, armónicos y proporcionar beneficios concretos a los a las ciudades y a los ciudadanos².

- p. PLAZA, Se denomina plaza a aquel espacio que forma parte de un centro urbano y que se caracteriza por estar a cielo abierto, generalmente rodeado de árboles o de edificios a cierta distancia. En muchos casos, la plaza es el centro de la ciudad tanto físico como históricamente o en términos de importancia ya que puede ser el lugar desde donde se fundó la ciudad como también la zona donde se desarrollan las actividades más importantes (económicas, políticas, administrativas, etc.)³.

- q. PLAZOLETA, Plaza pequeña que suele haber en una población o en los jardines y paseos⁴.

- r. CONTAMINACIÓN, Introducción de sustancias en un medio que provocan que este sea inseguro o no apto para su uso⁵.

¹ http://hic-al.org/glosario_definicion.cfm?id_entrada=27

² Mobiliario Urbano, por Jack Fleitman

³ <http://www.definicionabc.com/general/plaza.php>

⁴ <http://www.qsignifica.com/Plazoleta>

⁵ <https://es.wikipedia.org/wiki/Contaminaci%C3%B3n>

- s. **SEGURIDAD CIUDADANA**, Al hablar de seguridad no podemos limitarnos a la lucha contra la delincuencia, Se debe entender como la creación de un ambiente propicio y adecuado para la convivencia de las personas en el espacio urbano¹.
- t. **CALIDAD DE VIDA**, Percepción de un individuo de su situación de vida, puesto que en su contexto de su cultura y sistemas de valores, en relación a sus objetivos, expectativas, estándares y preocupaciones².
- u. **GALERÍA COMERCIAL**, son vías (o plazas) completamente cubiertas y abiertas solo al tráfico peatonal en las que se reúnen diversos establecimientos comerciales³.
- v. **USUARIO**, Es un usuario el individuo que utiliza o trabaja con algún objeto o dispositivo o que usa algún servicio en particular⁴.
- w. **ASOLEAMIENTO**, Basado en la necesidad de permitir o controlar el ingreso del sol en ambientes interiores o espacios exteriores donde se busque alcanzar el confort térmico⁵.

¹ José Miguel Victoria – artículo el arquitecto como constructor de ciudadanía.

² OMS – Organización Mundial de la salud

³ https://es.wikipedia.org/wiki/Galer%C3%ADa_comercial

⁴ <http://www.definicionabc.com/tecnologia/usuario.php>

⁵ Arq. Bianca López - <https://prezi.com/w-n8ctajw1hu/untitled-prezi/>

- x. **COMERCIO INFORMAL.** Son actividades que, a pesar de ser fielmente lícitas y convenientes, deseables de un país, tienen que servirse de medios ilícitos para llevarse a cabo¹.
- y. **CIUDAD,** Área urbana en la que predominan fundamentalmente la industria y los servicios. Se diferencia de otras entidades urbanas por varios criterios².

3.1.2 Bases teóricas.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO					
VD - DEGRADACIÓN Y CAOS EN LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI			VI – INTERVENCIÓN URBANA EN LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI		
SOCIAL	ECONÓMICO	RECREACIONAL	ARQ.	INFRAEST.	EQUIPAMIENTO
DENSIFICACIÓN POBLACIONAL, DÉFICIT DE HABITABILIDAD			CONEXIÓN Y VINCULACIÓN DE AREAS HABITACIONALES		
DEGRADACIÓN URBANA, Y DESCUIDO DEL ESPACIO PÚBLICO			RECUPERACIÓN Y APOORTE DE ESPACIOS Y USOS RECREACIONALES		
DESORGANIZACIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS			REACTIVACIÓN, ORGANIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN DE USOS		
MASIFICACIÓN, INVASIÓN, VEHICULAR			APOORTE DE ESTACONAMIENTOS		
INSEGURIDAD, FALTA DEL CONTROL DEL ESPACIO URBANO			ESPACIOS DE PERMANENCIA, CONTROL VISUAL, SEGURIDAD URBANA		

a. **LE CORBUSIER - CARTA DE ATENAS – 1942 – MARSELLA:**

ATENAS:, Es un manifiesto urbanístico redactado en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM)

¹ Díaz G. y Corredor C.: "El comercio informal y su regulación en el ordenamiento jurídico venezolano" en Observatorio de la Economía Latinoamericana N° 105, noviembre 2008.

² Dulce Núñez - <https://prezi.com/mlk9hjqjryni/una-ciudad-es-un-area-urbana-en-la-que-predominan-fundamenta/>

celebrado a bordo del Patris II en 1933 en la ruta Marsella-Atenas-Marsella siendo publicado en 1942 por Sert y Le Corbusier.

Se desarrolló con el fin de hablar sobre la situación que se vivía en esa época en las ciudades; y buscar una solución adecuada.

Recomienda que se respete en la construcción de edificios el carácter y la fisonomía de las ciudades, sobre todo, en la vecindad de los monumentos antiguos.

Recomienda con insistencia la supresión de anuncios, postes e hilos telegráficos, industrias ruinosas y chimeneas altas en las proximidades de monumentos de arte e historia. Aprueba y emplea la tecnología moderna, especialmente del hormigón armado. En cuanto a la degradación de los monumentos recomienda la colaboración de cada país y que la Oficina Internacional de los museos esté al corriente de los trabajos en cada país. Cuando se trate de ruinas se procederá a emplear materiales nuevos que sean siempre reconocibles-ANASTYLOSIS. Antes de emprender cualquier consolidación o restauración parcial ha de hacerse el análisis escrupuloso de las enfermedades de los monumentos. Desea que los Estados se presten una colaboración extensa y precisa con el fin de favorecer la conservación de los monumentos de arte e historia.

**b. ARQ. JOSÉ MIGUEL VICTORIA - ARTICULO: EL
ARQUITECTO COMO CONSTRUCTOR DE CIUDADANÍA -
2013 – LIMA:**

Este artículo es un manifiesto de cómo se debe reposicionar la profesión y su enseñanza.

El objeto central de la arquitectura es interpretar las instituciones del hombre y darles sentido espacial y cultural; Y las instituciones más valiosas del hombre son aquellas que contienen servicios colectivos y espacios públicos comunitarios.

**c. ARQ. ANGELIQUE TRACHANA - LA EVOLUCIÓN DE LA
FORMA DEL ESPACIO PÚBLICO - 2008 - EDITORIAL**

NOBUKO: Es un libro que redacta conceptos de tal manera que se va descubriendo como ha ido evolucionando la forma y usos del espacio público a lo largo de la historia. Afirma que los lugares públicos no son asuntos exclusivos de la arquitectura y el proyecto.

No hay lugar público si no hay ciudad, si no hay ciudadanos, personas que circulan, se reúnen y se expresan libremente en un espacio, que es de todos y sobre el que nadie puede reservar el derecho de admisión.

d. LA ARQUITECTURA DE LA CIUDAD – ALDO ROSI:

Lo público + lo privado , en algunos casos, estos dos aspectos aparecen como dos elementos contrapuestos, donde a partir de ellos, se pretende entender la complejidad de la ciudad; el autor sostiene que el "contraste entre lo particular y lo universal, entre lo individual y lo colectivo, es uno de los puntos principales desde los cuales se estudia la ciudad", y añade: "este contraste se manifiesta en diversos aspectos, en las relaciones entre la esfera pública y la privada, en el contraste entre el diseño racional de la arquitectura urbana y los valores del locus, entre edificios públicos y edificios privados"; y concluye: "sí la división de la ciudad en esfera pública y esfera privada.

e. ARQ. ENRIQUE GARCÍA ESPIL - HACER CIUDAD – 2006 – EDITORIAL NOBUKO:

Este libro busca alentar la reflexión y el debate sobre los temas urbanos a partir, primeramente, del análisis de la dimensión cultural de las ciudades así como de los distintos aspectos que conforman su estructura: el medio natural, las actividades, las densidades, la población, el transporte, el tránsito, la identidad, la economía. También propone un breve recorrido sobre los procesos de planificación urbana, desde la recopilación de antecedentes y elaboración de diagnósticos hasta la formulación

de propuestas y monitoreo de resultados, haciendo hincapié en las mitologías participativas de toda gestión del territorio.

f. **FERNANDO CARRIÓN MENA - FLACSO – LA CIUDAD CONSTRUIDA – 2001 – QUITO ECUADOR:**

Esta producción nos habla sobre la ciudad y que ella es uno de los productos más extraordinarios que ha construido la humanidad. Por definición es multifuncional, concentra la diversidad y está en permanente construcción-reconstrucción, porque nunca se acaba; se trata de un "producto social" en proceso de cambio constante que tiene historia. En las ciudades se puede reconocer, históricamente, los momentos por los que han atravesado. De allí que, en este último siglo, en América Latina es factible encontrar dos etapas claramente definidas:

Una primera, que se define a partir de la segunda postguerra, cuando se inicia una nueva lógica de urbanización en América Latina basada en la periferización y la metropolización, propios del modelo económico de la sustitución de importaciones y del Estado de Bienestar.

Y una segunda, medio siglo después, cuando se empieza a perfilar otro patrón de urbanización en la región: la introspección o el regreso a la ciudad construida, en el nuevo contexto del proceso de globalización.

g. LUGAR Y NO LUGAR – MARC AUGE- “LOS NO LUGARES”:

Una antropología de la sobre modernidad”, los no lugares son por definición, aquellos lugares del anonimato: supermercados, shoppings, aeropuertos, espacio público de barrios cerrados. No poseen una identidad, no tienen relación con localismos ni referencias históricas.

“Poseen una relación contractual; se debe pagar para entrar y permanecer en él. Son los espacios del viajero y no es necesario comunicarse para estar en él. Modo de ejemplo, en el supermercado, uno mira, elige, pesa, para y se va. La sumatoria de los no lugares da como resultado la no ciudad.”

g. ENRIQUE PEÑALOSA: “LAS AUTOPISTAS URBANAS SON COMO RÍOS VENENOSOS” – MEXICO.

Se recomienda precaución en la forma en que se re densifica la ciudad; cuestiona cuál es la justificación para que no haya transporte público en carriles exclusivos en los segundos pisos.

**i. ARQ. GUILLERMO GIL PEÑALOSA - CONFERENCIAS:
CIUDAD 8 – 80 (CIUDADES VIBRANTES Y COMUNIDADES
SALUDABLES PARA TODOS) – 2013 – CANADÁ.**

“... Parar! De hacer ciudades pensando que todo el mundo tiene 30 años y es un atleta...”

“... hagamos ciudades para la gente = peatones, cuando somos peatones usamos todos los sentidos...”

“... cuando hacemos ciudades pensando en los carros, lo que tenemos son más carros...”

“... cuando hacemos ciudades pensando en la gente tenemos más gente y no solo eso, si no gente más feliz y más saludable...”

“... en un mundo cada vez más globalizado es importante tener calidad de vida, porque es lo que hace que podamos atraer y retener a la mejor gente, hoy por hoy es el elemento más importante de competitividad económica...”

Ciudad 8 – 80 es una organización internacional sin ánimo de lucro con sede en Canadá. Su objetivo es contribuir a la creación de ciudades vivas y comunidades saludables, donde los residentes vivan más felices y puedan disfrutar de unos espacios públicos de calidad. Para ello, promocionan el transporte a pie y en bicicleta y fomentan estas prácticas en parques urbanos, carriles y otros espacios públicos como forma de mejorar el medioambiente, avanzar hacia una economía más sostenible, complementar el transporte público, crear un ocio más adecuado y mejorar la salud ciudadana. La organización trabaja en el mundo entero y ofrece una serie de servicios para encontrar soluciones a las necesidades locales e internacionales.

3.1.3 BASES HISTÓRICAS.

Para lograr la comprensión de la problemática suscitada de manera específica en el lugar de intervención se establece conveniente la elaboración de un escaneo de la ciudad, considero necesario el entendimiento del proceso evolutivo de nuestra ciudad y cómo repercute actualmente en la problemática de la degradación y caos, de este modo, lo que se desarrolla a continuación corresponde a una mirada que busca revelar nuevos elementos para la construcción de un criterio de importancia para la formulación de la propuesta arquitectónica.

- a. Es preciso señalar que nuestra ciudad carece de un acta de fundación y hasta se podría decir que nunca fue pensada como ciudad, se forja sobre el camino que unía Zaña y Lambayeque o viceversa, llevando y trayendo mercaderías, siempre fue un lugar de intercambio comercial.



¹ Esquema gráfico del plano geográfico e Chiclayo antes del 1600. Publicación: Construyendo la historia colonial urbano-arquitectónica de la ciudad de Chiclayo - Arq. Alberto risco vega

- b. Chiclayo en sus inicios fue declarado “parcialidad” residiendo los pueblos nativos Cinto y Collique junto con el asentamiento de una congregación Franciscana, Creció de manera improvisada alrededor de un espacio central acompañada de una construcción religiosa como es la desaparecida iglesia matriz y el convento de santa maría; en 1826 fue considerado “pueblo”.

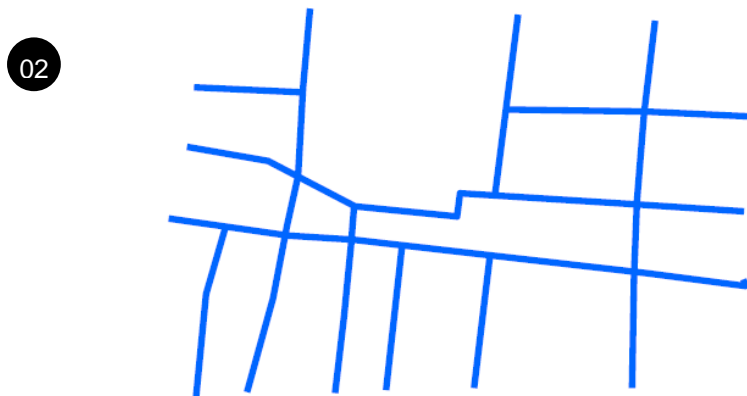


- c. sin embargo no fue hasta el 12 de noviembre de 1827, por Decreto por el Mariscal José de la Mar, fue declarada Villa tras considerar su importancia económica y social, es por estas fechas donde la ciudad comienza a tener relevancia económica en el país.

¹ Esquema gráfico del plano geográfico de Chiclayo antes del 1800. Publicación: Construyendo la historia colonial urbano-arquitectónica de la ciudad de Chiclayo - Arq. Alberto Risco Vega



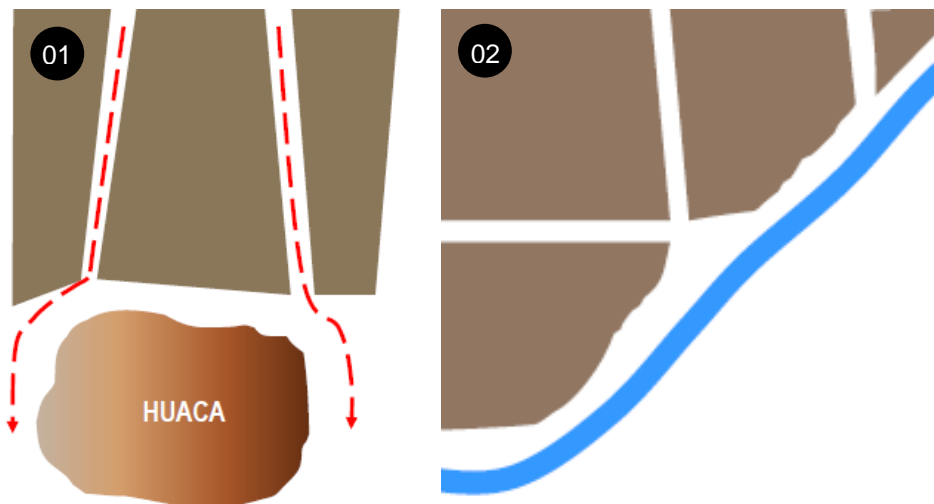
d. En estas fechas Chiclayo ya contaba con 4 distritos y comenzó a expandirse pero de manera amorfa respecto a una estructura de ordenamiento irregular. Si partimos de la hipótesis que gran parte de la actual trama del centro de Chiclayo es la original, se puede apreciar que esta no es ortogonal. Si buscamos reflexionar sobre la problemática de nuestra ciudad su ordenamiento es parte contribuyente.



¹ Esquema grafico del plano geográfico e Chiclayo antes del 1850

² Esquema grafico del ordenamiento de la ciudad Publicación: Construyendo la historia colonial urbano-arquitectónica de la ciudad de Chiclayo - Arq. Alberto risco vega

- e. Según Alberto risco puede deberse a 2 causas, la primera Se sabe que existieron grandes pirámides de barro en el perímetro urbano hasta comienzos del siglo XX que Cuando fueron demolidas, hasta comienzos del siglo XX, ya habían dejado su impronta urbana, la segunda Por la cercanía a la cuenca del rio Chancay existía una gran cantidad de acequias de riego de ancho variable, algunas muy difíciles de remover con herramientas antiguas. Los archivos indican sucesivas esfuerzos para remover el cauce sur inmediato a la ciudad, por lo menos dos veces antes del siglo XX. Ese límite físico dejo su impronta en la forma y tamaño irregular de las manzanas.

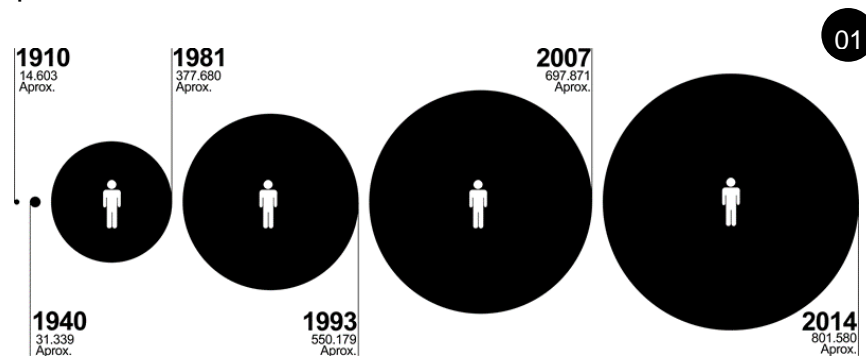


- f. Como es común en todas las ciudades, la nuestra comenzó a crecer de manera armoniosa y no fue hasta los años 20 que comenzó un crecimiento poblacional (migraciones de sierra

¹ Esquema grafico trama urbana que bordea las huacas preexistentes conformando un nuevo ordenamiento urbano

² Esquema grafico trama urbana delimitada por bordes naturales constituidas por acequias y ríos que definen el ordenamiento de la ciudad Publicación: Construyendo la historia colonial urbano-arquitectónica de la ciudad de Chiclayo - Arq. Alberto risco vega

- Lambayeque, Cajamarca y Amazonas), con ello surge la necesidad de proveer los servicios necesarios para los migrantes.
- g. La expansión física se da en función de las vías férreas (actual Avenida Bolognesi), y se empezaron a desarrollar importantes ejes comerciales, como por ejemplo la Calle Real (Elías Aguirre), entre estación de ferrocarril de Eten – Plazuela Elías Aguirre y la plaza principal.
- h. En los años 40 el crecimiento comenzó a congestionar el área central de la nueva ciudad, y la necesidad de vivienda se tornó un tema de agenda municipal, desde estas fechas hasta la actualidad la problemática ha sido una repercusión constante contenida en lo que se define como centro histórico.



- i. Inicios de los 40 empezó a operar el aeropuerto hacia el Este de la ciudad, este equipamiento logro darle jerarquía a la avenida Francisco Bolognesi (1942). Es así como podemos darnos cuenta que las vías de comunicación en cualquier perspectiva producen desarrollo, en la actualidad podemos observar la concentración de diversos equipamientos en la extensión de la vía en mención.

¹ Esquema grafico propio indica evolución de la densificación urbana.

3.2 MARCO REFENCIAL.

3.2.1 Tesis referenciadas

Se analizaron proyectos de tesis referidos al tema de investigación siguiendo la línea teórica adoptada, como también proyectos arquitectónicos ejecutados.

Pudiéndose confrontar en que existen proyectos que intervienen la ciudad incidiendo en una recurrente necesidad de recuperación de sus espacios urbanos mediante equipamientos que buscan su activación pasando de áreas desorganizadas y desestructuradas al ordenamiento y cohesión social, en busca de la solución gradual para su ciudad.

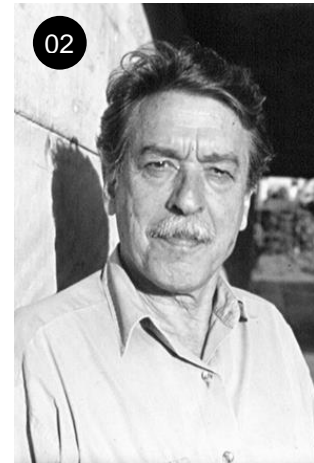
Respecto a las tesis analizadas no se busca referenciar el desarrollo proyectual pero constituyen proyectos similares que se consideran convenientes para la obtención de su lógica proyectual.

Se pretende con los análisis contribuir al entendimiento del problema y los criterios estratégicos para su solución, como también enriquecerán y permitirán la complementación del programa arquitectónico estructurado para la propuesta proyectual planteada.

10 LAMINAS DE REFERENCIAS PROYECTUALES

3.2.2. Referencia Arquitectónica

“INTERVENCIÓN CENTRO CULTURAL FIESP EN EL EDIFICIO DA FIESP”, ARQ. RINO LEVI 1979 - ARQ. PAULO MENDES DA ROCHA



Inaugurado en 1979, el edificio sigue en pie en el paisaje con su predominante fachada negro y diseño piramidal. Ahora es una postal de la ciudad y en un icono de la vocación São Paulo para el desarrollo.

Todo empezó en los años 70, con un concurso. El desafío entonces impuesto a los participantes fue el desarrollo de un proyecto de construcción de reunir características significativas capaces de convertirlo en una referencia.

El proyecto seleccionado, escrito por la oficina Rino Levi Arquitectos, creó un edificio de estructura dividida en dos bloques superpuestos, separados por un piso "zancos" (basado en el apoyo a través de los altavoces): el bloque inferior y el suelo; y el bloque superior, la torre. Lo llamativo, para aquellos que lo ven desde el exterior, es la progresión de

¹ Aproximación al edificio, Fuente: Plataforma Arquitectura.

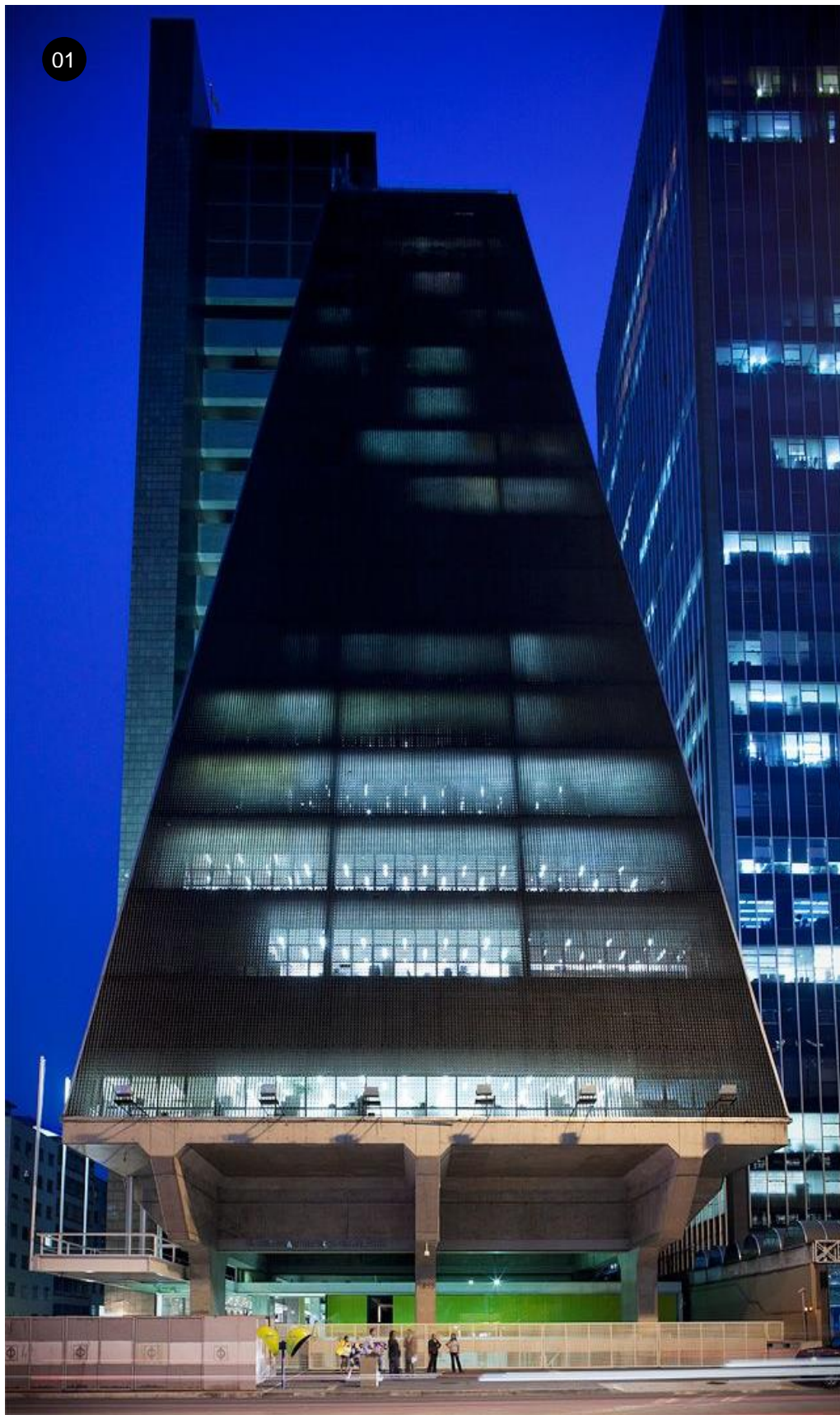
² Fotografía de Paulo Mendes Da Rocha, Plataforma Arquitectura

la historia hacia la parte superior en forma de pirámide - estética y funcional al mismo tiempo, para garantizar una mayor insolación de los pisos inferiores.

Aprovechando la brecha entre la Avenida Paulista y la calle de inmediato en paralelo, la Alameda Santos, el diseño original incluía cuatro pisos para estacionamiento, depósitos de agua y de la parte técnica, además de espacio para una galería de teatro y el arte en el pavimento de nivel medio por debajo Avenida Paulista.

En 1998, el edificio sufrió un cambio de imagen, que ha dado una nueva estructura a la planta baja. La firma de esta segunda fase del proyecto es el arquitecto **PAULO MENDES DA ROCHA**.

Uno de los hitos de esta intervención fue la recuperación de la distancia original entre el asfalto de la automoción y de la entrada principal del edificio en la Avenida Paulista. Para ello, el arquitecto hizo un "corte" de la losa del segundo piso del paseo marítimo y respaldó la losa inferior, donde hoy se encuentra el Centro Cultural Fiesp. La sede de la Fiesp tiene 16 plantas en las que también se encuentra la sede central y las actividades del centro de Sao Paulo Estado Industrias (Ciesp), Industria de Servicio Social de São Paulo (SESI-SP), Servicio Nacional de Aprendizaje Industrial Sao Paulo (Senai-SP), Roberto Simonsen Instituto y la sede de varios sindicatos afiliados. El nombre del edificio se refiere a Luis Eulalio Bueno Vidigal Filho, ex presidente de la Fiesp.



¹ Imagen del Frente principal el edificio Fiesp, Foto: Plataforma arquitectura

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



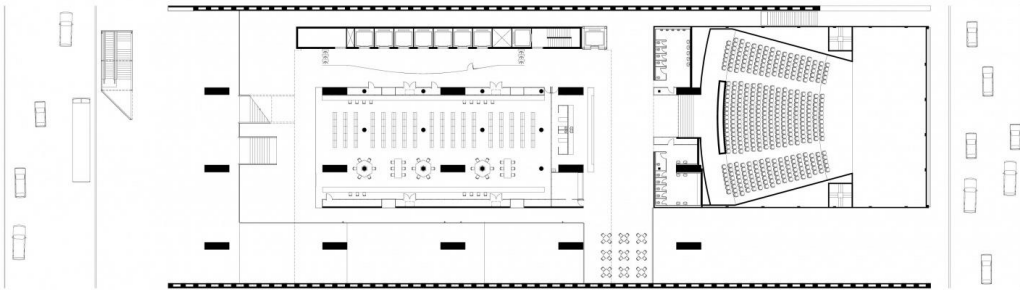
¹ Aproximación al edificio Fiesp, Foto: Plataforma arquitectura.

² Zócalo cultural, Foto: Plataforma arquitectura.

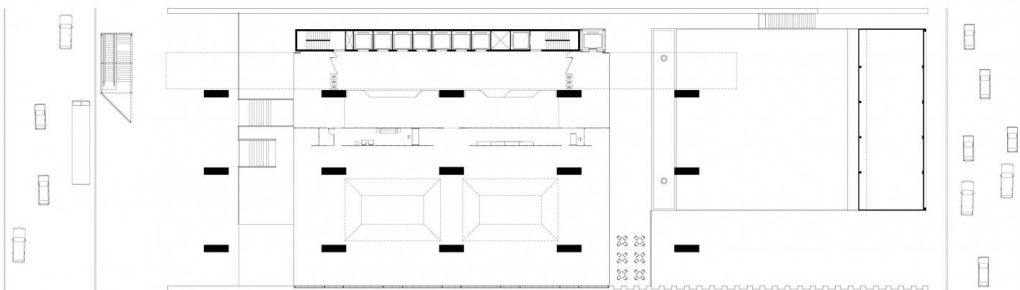
³ Depresión y planta baja del edificio, Foto: Plataforma arquitectura.

El Edificio Fiesp volumétricamente se compone de un bloque sólido de figura piramidal sobre un zócalo retranqueado configurado para el desarrollo de las actividades culturales del sector, este a su vez se encuentra solucionado con perfiles metálicos que a diferencia de la estructura general en concreto armado se dispone a manera de anclaje.

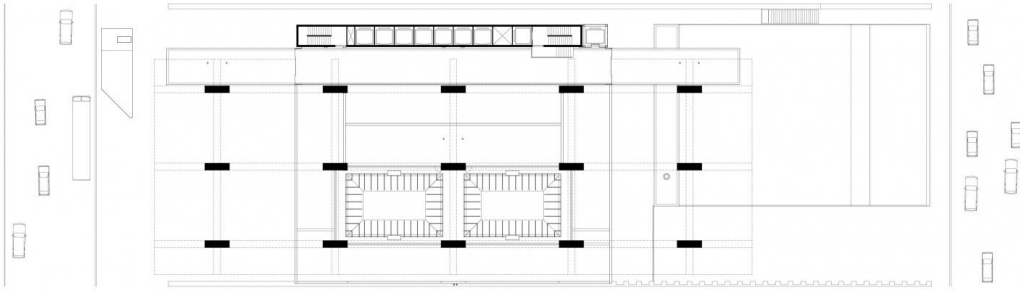
01



02



03

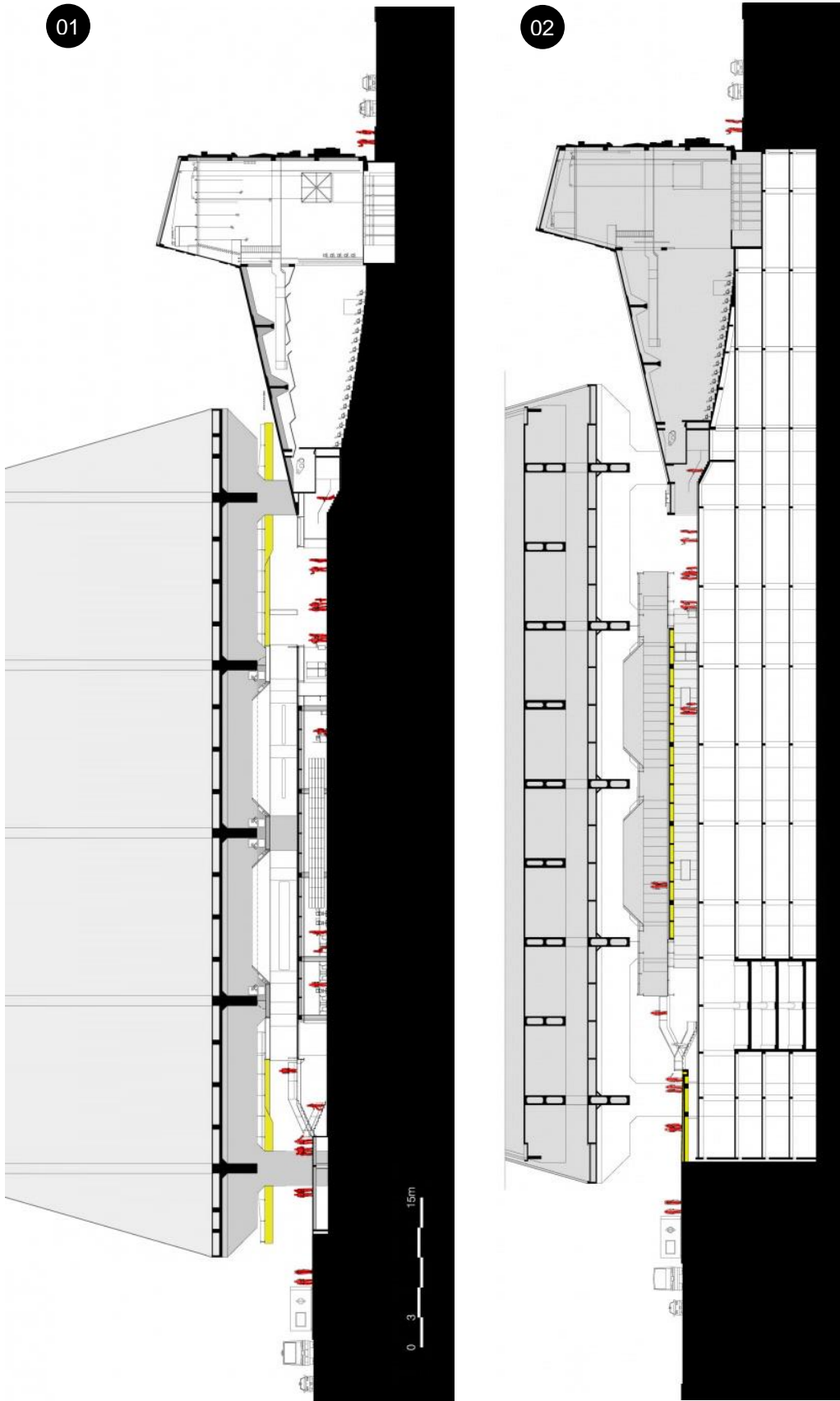


1 Planta baja, Foto: Plataforma arquitectura.

2 Primera Planta, Foto: Plataforma arquitectura.

3 Segunda Planta, Foto: Plataforma arquitectura.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



¹ Corte longitudinal 01, Foto: Plataforma arquitectura.

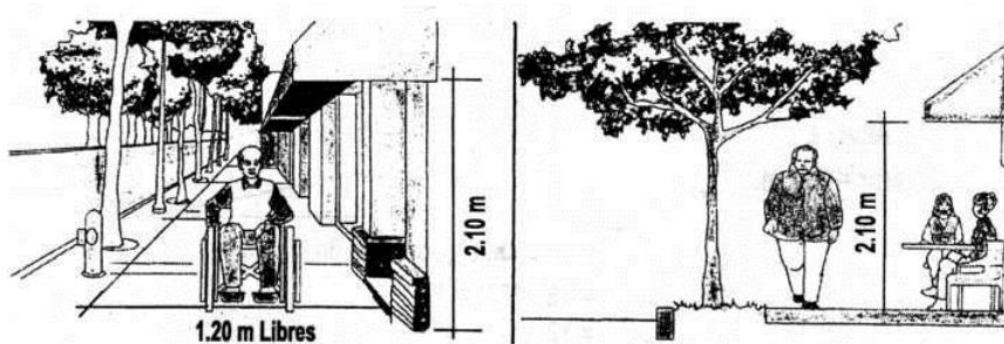
² Corte longitudinal 02, Foto: Plataforma arquitectura.

3.3. MARCO NORMATIVO:

a. NORMA A.120 - ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y DE LAS PERSONAS ADULTAS MAYORES:

ARTÍCULO 4º AMBIENTES Y RUTAS ACCESIBLES, Se deberán crear ambientes y rutas accesibles que permitan el desplazamiento y la atención de las personas con discapacidad, en las mismas condiciones que el público en general.

Las disposiciones de esta Norma se aplican para dichos ambientes y rutas accesibles.

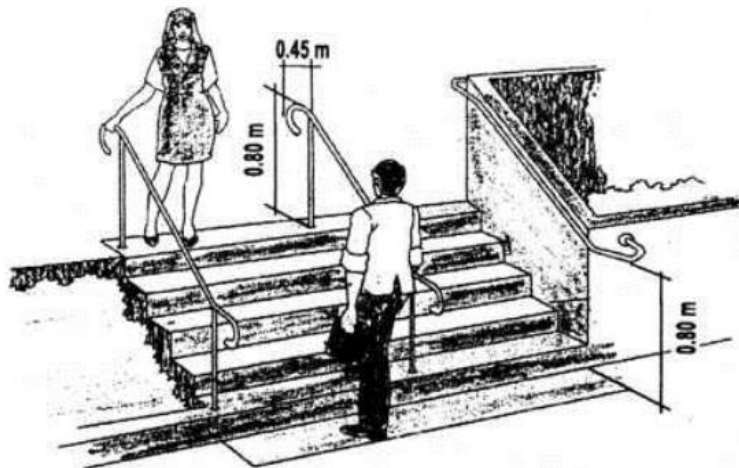


ARTÍCULO 5º SUPERFICIE DEL SUELO EN AMBIENTE Y RUTAS ACCESIBLES, En las áreas de acceso a las edificaciones deberá cumplirse lo siguiente:

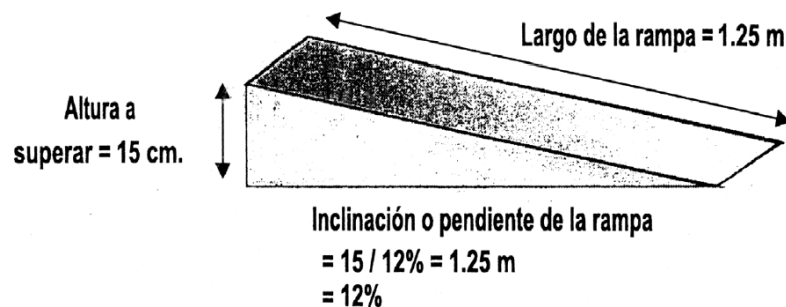
- a) Los pisos de los accesos deberán estar fijos, uniformes y tener una superficie con materiales antideslizantes.

b) Los pasos y contrapasos de las gradas de escaleras, tendrán dimensiones uniformes.

c) El radio del redondeo de los cantos de las gradas no será mayor de 13mm.

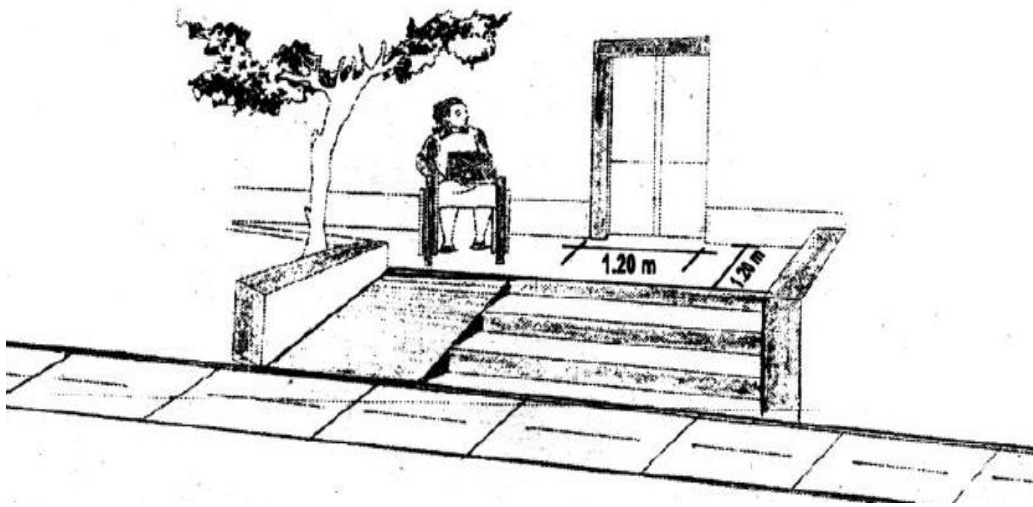


d) Los cambios de nivel hasta de 6mm, pueden ser verticales y sin tratamiento de bordes; entre 6mm y 13mm deberán ser biselados, con una pendiente no mayor de 1:2, y los superiores a 13mm deberán ser resueltos mediante rampas.



ARTÍCULO 6º INGRESOS Y CIRCULACIONES, En los ingresos y circulaciones de uso público deberá cumplirse lo siguiente:

a) El ingreso a la edificación deberá ser accesible desde la acera correspondiente. En caso de existir diferencia de nivel, además de la escalera de acceso debe existir una rampa.



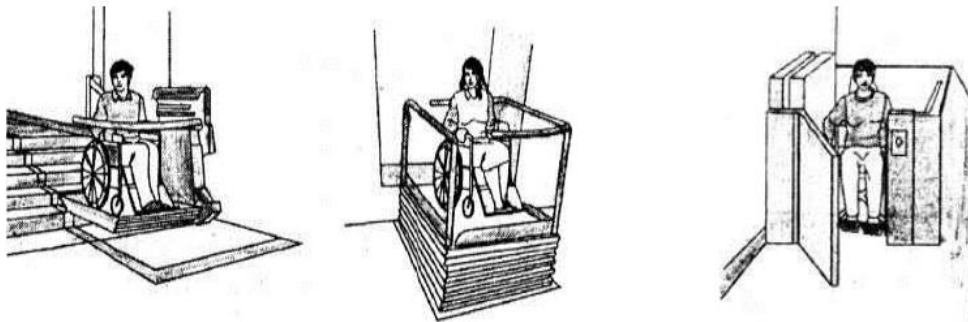
4.1.4 ARTÍCULO 7º DIMENSIONES DE ESPACIOS ACCESIBLES, Todas las edificaciones de uso público o privadas de uso público, deberán ser accesibles en todos sus niveles para personas con discapacidad.

ARTÍCULO 9° RAMPAS, Las condiciones de diseño de rampas son las siguientes:

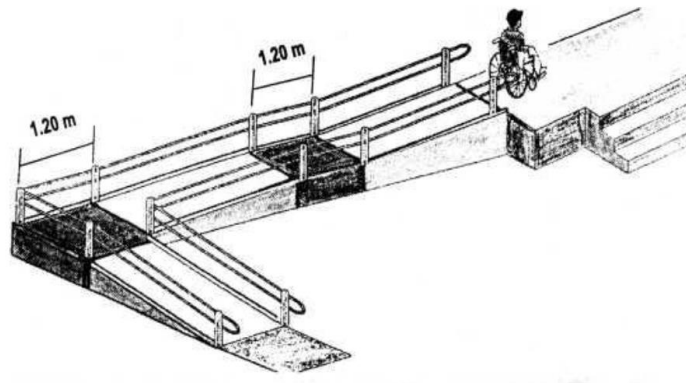
a) El ancho libre mínimo de una rampa será de 90cm. entre los muros que la limitan y deberá mantener los siguientes rangos de pendientes máximas:

DIFERENCIAS DE NIVEL	DESDE	HASTA	%
	0.013 m	0.25 m	12 %
	0.26 m	0.75 m	10 %
	0.76 m	1.20 m	8 %
	1.21 m	1.80 m	6 %
	1.81 m	2.00 m	4 %
	MAYOR A	2.01 m	2 %

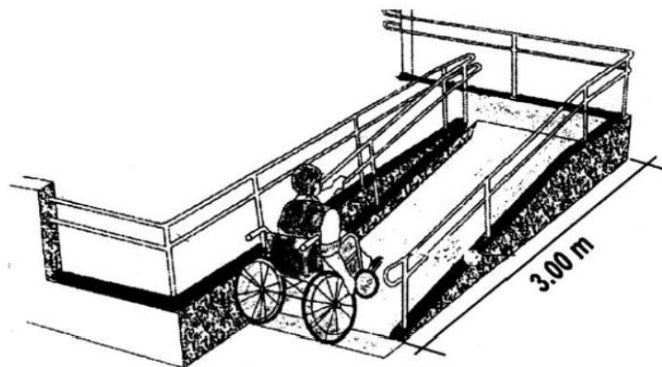
Las diferencias de nivel podrán sortearse empleando medios mecánicos.



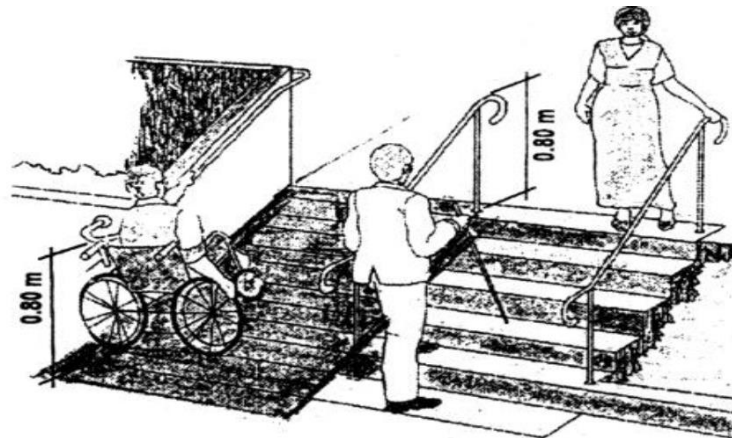
b) Los descansos entre tramos de rampa consecutivos, y los espacios horizontales de llegada, tendrán una longitud mínima de 1.20m medida sobre el eje de la rampa.



ARTÍCULO 10° PARAPETOS, BARANDAS DE SEGURIDAD Y PASAMANOS EN RAMPAS Y ESCALERAS, Las rampas de longitud mayor de 3.00m, así como las escaleras, deberán tener parapetos o barandas en los lados libres y pasamanos en los lados confinados por paredes y deberán cumplir lo siguiente:



a) Los pasamanos de las rampas y escaleras, ya sean sobre parapetos o barandas, o adosados a paredes, estarán a una altura de 80 cm., medida verticalmente desde la rampa o el borde de los pasos, según sea el caso.



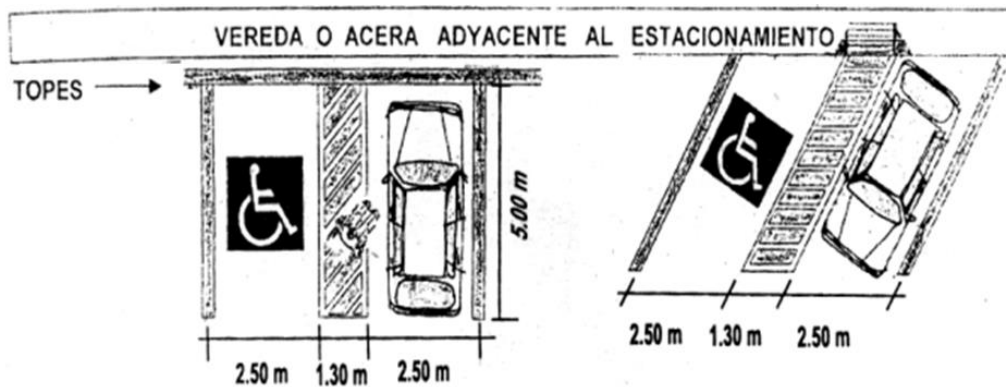
b) La sección de los pasamanos será uniforme y permitirá una fácil y segura sujeción; debiendo los pasamanos adosados a paredes mantener una separación mínima de 3.5 cm. con la superficie de las mismas.

ARTÍCULO 16° ESTACIONAMIENTO, Los estacionamientos de uso público deberán cumplir las siguientes condiciones:

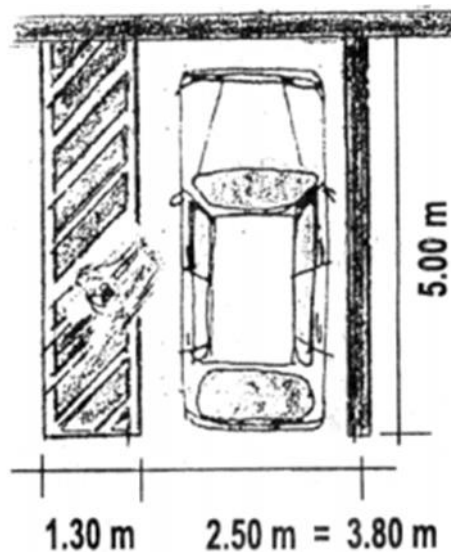
a) Se reservará espacios de estacionamiento para los vehículos que transportan o son conducidos por personas con discapacidad, en proporción a la cantidad total de espacios dentro del predio, de acuerdo con el siguiente cuadro:

NÚMERO TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS	TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES REQUERIDOS
De 0 a 5 estacionamientos	Ninguno
De 6 a 20 estacionamientos	01
De 21 a 50 estacionamientos	02
De 51 a 400 estacionamientos	02 por cada 50
Más de 400 estacionamientos	16 más 1 por cada 100 adicionales

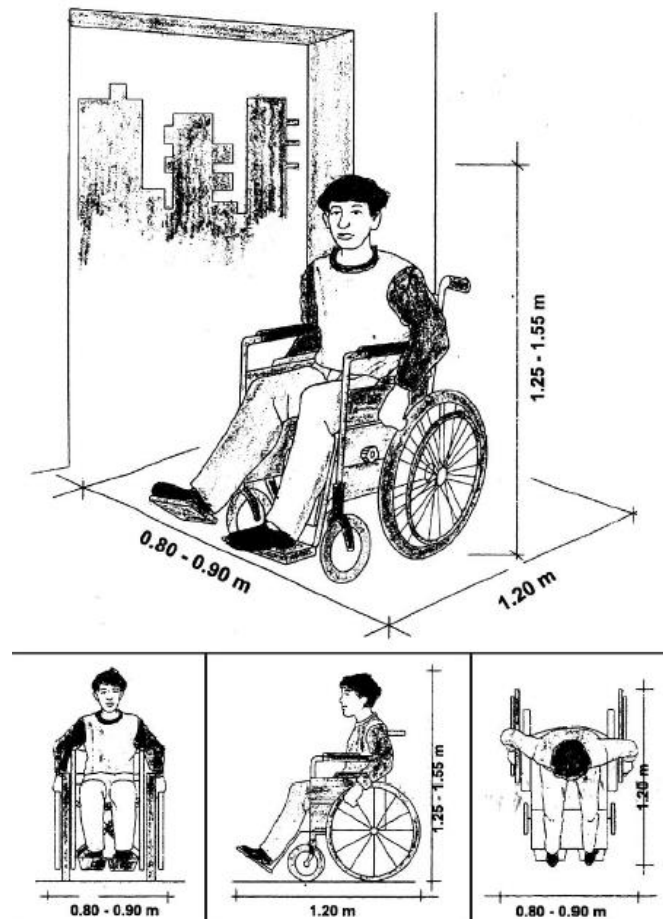
b) Los estacionamientos accesibles se ubicarán lo más cerca que sea posible a algún ingreso accesible a la edificación, de preferencia en el mismo nivel que éste; debiendo acondicionarse una ruta accesible entre dichos espacios e ingreso. De desarrollarse la ruta accesible al frente de espacios de estacionamiento, se deberá prever la colocación de topes para las llantas, con el fin de que los vehículos, al estacionarse, no invadan esa ruta.



c) Las dimensiones mínimas de los espacios de estacionamiento accesibles, serán de 3.80 m x 5.00 m.



CARACTERÍSTICAS ANTROPOMÉTRICAS, PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA EN SILLAS DE RUEDAS



b. RNE - NORMA G.20 – COMPONENTES DE DISEÑO URBANO

Artículo 1.-Los componentes de diseño de una habilitación urbana están constituidos por los espacios públicos y los terrenos aptos para ser edificados. Los espacios públicos están, a su vez, conformados por las vías de circulación vehicular y peatonal, las áreas dedicadas a parques y plazas de uso público. Los terrenos edificables comprenden los lotes

de libre disposición del propietario y los lotes que deben ser aportados reglamentariamente. Las habilitaciones urbanas que se desarrollen colindantes a áreas habilitadas, se integrarán a la trama vial existente o a la aprobada sobre dichas áreas.

CAPITULO VI MOBILIARIO URBANO Y SEÑALIZACION

Artículo 41.- El mobiliario urbano que corresponde proveer al habilitador, está compuesto por: luminarias, basureros, bancas, grifos contra incendios, y elementos de señalización horizontal y vertical. Deberán ubicarse en el espacio público sin impedir la libre circulación por las veredas. El mobiliario urbano que puede ser instalado en las vías públicas, previa autorización de la municipalidad es el siguiente: puestos comerciales, papeleras, cabinas telefónicas, paraderos, servicios higiénicos, jardineras, letreros con nombres de calles, placas informativas, carteleras, mapas urbanos, bancas, juegos infantiles, semáforos vehiculares y peatonales. Artículo 42.- En cada batería de más de tres teléfonos públicos, por lo menos uno de ellos deberá ser accesible a personas con discapacidad y estar claramente señalizado, donde el elemento más alto manipulable deberá estar a una altura máxima de 1.30m. Artículo 43.- Los soportes verticales de señales y semáforos deberán tener una sección circular y deberán colocarse al borde exterior de la acera. Artículo 44.- Cuando se instalen semáforos sonoros, éstos deberán emitir una señal indicadora del tiempo disponible

para el paso de peatones. Artículo 45.- En aquellos casos en que por restricciones propias de la topografía o complejidad vial se requiera la instalación de puentes, escaleras u otros elementos que impidan el libre tránsito de personas con discapacidad, deberá señalizarse las rutas accesibles, de acuerdo a lo siguiente: a) Los avisos contendrán las señales de acceso y sus respectivas leyendas debajo de los mismos. b) Los caracteres de las leyendas serán de tipo Helvético. Tendrán un tamaño adecuado a la distancia desde la cual serán leídos, con un alto o bajo relieve mínimo de 0.8mm. Las leyendas irán también en escritura Braille. c) Las señales de acceso y sus leyendas serán blancas sobre fondo azul oscuro. d) Las señales de acceso, en los avisos adosados a paredes o mobiliario urbano, serán de 15cm. x 15cm. como mínimo. Estos avisos se instalarán a una altura de 1.40m. Medida a su borde superior. e) Los avisos soportados por postes o colgados tendrán, como mínimo, 40cm. de ancho y 60cm. de altura. f) Las señales de acceso ubicadas al centro de los espacios de estacionamiento vehicular accesibles, serán de 1.60m x 1.60m.

c. REGLAMENTO VIAL URBANO – PDUA 2011-2016

VÍAS COLECTORAS Son aquellas que tienen por función trasladar el tránsito desde un sector urbano hacia las vías arteriales y/o vías expresas. En el caso que la vía sea autorizada para transporte público autorizado de pasajeros debe desarrollarse preferentemente por buses

ó STMP, se deben establecer y diseñara paraderos especiales. El sistema de vías colectoras se diseña cubriendo el área de la ciudad por una red con vías espaciadas entre 400 a 800 metros entre sí. Parámetros de diseño vinculados a la clasificación de las vías urbanas:

ATRIBUTOS Y RESTRICCIONES	VÍAS COLECTORAS
Velocidad de Diseño	Entre 40 y 60 Km/hora Se regirá por lo establecido en los artículos 160 a 168 del Reglamento nacional de tránsito vigente.
Características de flujo	Se permite el tránsito de diferentes tipos de vehículos y el flujo es interrumpido frecuentemente por intersecciones a nivel. En áreas comerciales e industriales se presentan porcentajes elevados de camiones. Se permite el tránsito de bicicletas recomendándose la implementación de ciclo vías.
Control de accesos y relación con otras vías	Incluyen intersecciones semaforizadas en cruces con vías arteriales y solo señalizadas en cruces con otras vías colectoras o vías locales. Reciben soluciones especiales para los cruces donde existían volúmenes de vehículos y/o peatones de magnitud apreciable.
Número de carriles	Unidireccionales: 2 a 3 carriles Bidireccionales: 1 a 2 carriles/sentido
Servicio a propiedades adyacentes	Prestan servicio a las propiedades adyacentes
Servicio de transporte público	El transporte público, cuando es autorizado, se da generalmente en carriles mixtos, debiendo establecerse paraderos especiales y/o carriles especiales para volteo
Estacionamiento, Carga y descarga de mercaderías	El estacionamiento de vehículos se realiza en estas vías en áreas adyacentes. Especialmente destinadas para este objeto. Se regirá por lo establecido en los artículos 203 al 225 del Reglamento nacional de transporte vigente.

d. NORMA A.130 REQUISITOS DE SEGURIDAD

SUB CAPÍTULO I CALCULO DE CARGA DE OCUPANTES (AFORO)

Artículo 2.- El presente Capitulo desarrollará todos los conceptos y cálculos necesarios para asegurar un adecuado sistema de evacuación

dependiendo del tipo y uso de la edificación. Estos son requisitos mínimos que deberán ser aplicados a las edificaciones. Artículo 3.- Todas las edificaciones albergan en su interior a una determinada cantidad de personas en función al uso, cantidad, forma de mobiliario y/o al área disponible para la ocupación de personas. El sistema de evacuación debe diseñarse de manera que los anchos “útiles” de evacuación y la cantidad de los medios de evacuación, puedan satisfacer los requerimientos de salida para los aforos calculados. Entiéndase por aforo a la cantidad máxima de personas que puede físicamente ocupar un ambiente, espacio o área de la edificación. Toda edificación puede tener distintos usos y por lo tanto variar la cantidad de personas ocupantes, por tal motivo se debe siempre calcular el sistema de evacuación para la mayor cantidad de ocupantes por piso o nivel. En caso se contemple usos de diferentes tipologías se deberá utilizar la sumatoria resultante de la cantidad de personas más exigente por piso o nivel y asegurar el ancho útil de evacuación en todo su recorrido hasta un lugar seguro según A-010 Art. 25. El aforo de una edificación, piso, nivel o área puede ser modificado incrementando la cantidad de personas, siempre y cuando no exceda la capacidad de los medios de salida que sirven a la edificación. Para calcular la cantidad de ocupantes de una edificación se podrá utilizar de forma parcial, total o interrelacionada cualquiera de las 3 siguientes opciones:

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

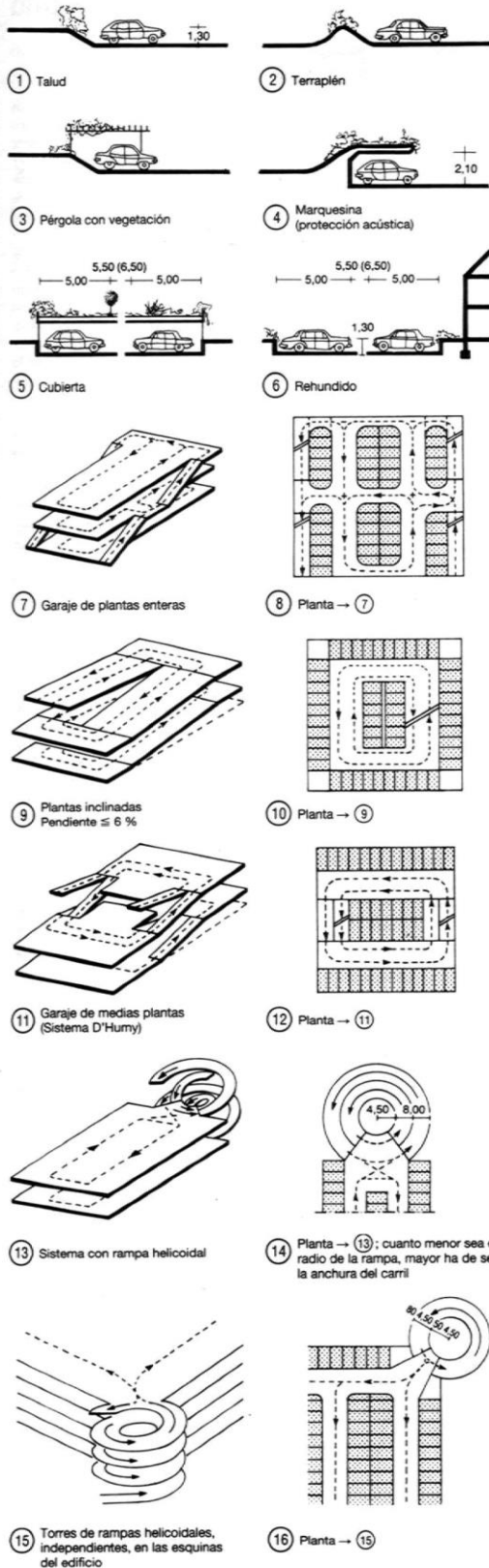
CUADRO DE COEFICIENTES DE OCUPACIÓN SEGÚN USO O TOPOLOGÍA		
TIPOLOGÍA	USO, AMBIENTE, ESPACIO O ÁREA	COEFICIENTE O FACTOR
Vivienda	1 dormitorio	2 personas
	2 dormitorios	3 personas
	3 dormitorios o más	5 personas
Hospedaje	Hotel 4 y 5 estrellas	18 m ² / persona
	Hotel 2 y 3 estrellas	15 m ² / persona
	Hotel 1 estrella	12 m ² / persona
	Apart hotel 4 y 5 estrellas	20 m ² / persona
	Apart hotel 3 y 2 estrellas	17 m ² / persona
	Apart hotel 1 estrella	14 m ² / persona
	Hostal 1 a 3 estrellas	12 m ² / persona
	Resort	20 m ² / persona
Educación	Auditorio	Número de butacas
	Salas de uso múltiple	1 m ² / persona
	Salas de clase	1.5 m ² / persona
	Camerinos	4 m ² / persona
	Gimnasio con maquinas	4.6 m ² / persona
	Gimnasio sin maquinas	1.4 m ² / persona
	Laboratorio, cafeterías, talleres	5.0 m ² / persona
	Oficinas	9.3 m ² / persona
Salud	Áreas de servicio ambulatorio y diagnóstico	6 m ² / persona
	Sector habitaciones (superficie total)	8 m ² / persona
	Área tratamiento de pacientes externos	20 m ² / persona
	Sala de espera	0.80 m ² / persona
	Servicios auxiliares	8 m ² / persona
	Guarderías	3.3 m ² / persona
	Áreas de refugio en hospitales y lugares de reposo	2.8 m ² / persona
	Áreas de refugio en instalaciones con pacientes en sillas de ruedas	1.4 m ² / persona
	Áreas de refugio en pisos que no alberguen pacientes	0.5 m ² / persona
	Depósitos	30 m ² / persona
Comercio	Tienda independiente en primer piso (nivel de acceso)	2.8 m ² / persona
	Tienda independiente en segundo piso	5.6 m ² / persona
	Tienda independiente interconectada de dos niveles	3.7 m ² / persona
	Centro comercial (vía pedestre)	Ver NFPA 101
	Supermercado	2.5 m ² / persona
	Ferretería (mejoramiento del hogar)	2.5 m ² / persona
	Mercado minorista	2.0 m ² / persona

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

CUADRO DE COEFICIENTES DE OCUPACIÓN SEGÚN USO O TOPOLOGÍA		
TIPOLOGÍA	USO, AMBIENTE, ESPACIO O ÁREA	COEFICIENTE O FACTOR
	Tienda por departamento primer nivel (nivel de acceso)	2.8 m ² / persona
	Galería comercial	2.0 m ² / persona
	Salas de juego, casinos	3.3 m ² / persona
	Gimnasio (área con maquinas)	4.6 m ² / persona
	Gimnasio (área sin maquinas)	1.4 m ² / persona
	Restaurantes (área de mesas, comedor)	1.5 m ² / persona
	Patios de comida (área de mesas, comedor)	1.5 m ² / persona
	Restaurantes (cocinas, área de servicio)	9.3 m ² / persona
	Área del local comercial para almacenamiento	27.9 m ² / persona
Oficinas	Oficinas	9.3 m ² / persona
	Salas de reuniones	1.4 m ² / persona
	Salas de espera	1.4 m ² / persona
	Salas de capacitación	1.4 m ² / persona
Servicios comunales	Asilos y orfanatos	6.0 m ² / persona
	Recintos para culto (templos)	1.0 m ² / persona
	Ambientes de reunión sentados en bancas	1pers / 45cm
	Ambientes de reunión concentrado sin asientos fijos	0.65 m ² / persona
	Ambientes de reunión menos concentrado sin asientos fijos	1.4 m ² / persona (1)
	Salas de exposición (museos)	3.0 m ² / persona
	Biblioteca (área de estantes)	9.3 m ² / persona
	Biblioteca (área de lectura)	4.6 m ² / persona (1)
	Biblioteca (área de computadoras)	Mobiliario
	Salas de espera	1.4 m ² / persona (1)
Recreación y Deporte	Discotecas y Salas de baile (pista de baile)	0.65 m ² / persona
	Bares (lounges)	1.0 m ² / persona
	Gimnasio (área con maquinas)	4.6 m ² / persona
	Gimnasio (área sin maquinas)	1.4 m ² / persona
	Piscina techada o sin techar(superficie de agua)	4.5 m ² / persona
	Piscina techada o sin techar (superficie bordes)	2.8 m ² / persona
	Pistas de patinaje	4.6 m ² / persona
	Tribunas (medido en longitud de tribuna)	1persona / 46cm
	Vestuarios y camerinos	3.0 m ² / persona
	Cines	Número de butacas
	Cines (área de espera, lobby)	Según operación y capacidad de los cines
	Depósitos y almacenes	Según el uso y sistema de operación
	Espectáculos públicos con personas de pie (concierto)	0.28 m ² / persona (1)
	Industria	Riesgo ligero (bajo) – según Norma A.010 artículo 25
Riesgo Moderado (ordinario) – según Norma A.010 artículo 25		
Riesgo alto – según Norma A.010 artículo 25		

e. NEUFERT, EL ARTE DE PROYECTAR EN ARQUITECTURA

GARAJES Y EDIFICIOS DE APARCAMIENTO



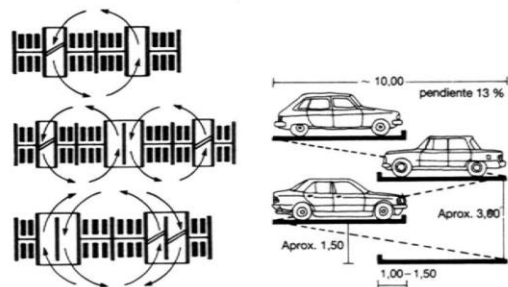
Las ilustraciones ① - ⑥ muestran diferentes ejemplos para integrar plazas de aparcamiento formalmente en el entorno, sin que disminuya su funcionalidad. Para ampliar las zonas verdes se pueden rehundir parcial o completamente o cubrirlas con una cubierta ajardinada → ③ - ⑤. La vegetación no sólo posee cualidades formales, sino que también produce sombras y mejora las características ambientales (absorción de polvo).

Para salvar las diferencias de altura y para el acceso a cada una de las plantas del garaje, existen diferentes sistemas de rampas. La pendiente de las rampas no debería ser superior al 15 %, aunque en garajes pequeños puede llegar hasta el 20 %. Entre la superficie pública de circulación y las rampas con una pendiente superior al 5 %, debe existir una superficie horizontal de ≥ 5 m de longitud; en rampas para turismos, una superficie con una inclinación de hasta el 10 % de ≥ 3 m de longitud. Las diferentes alternativas de disponer y desarrollar las rampas pueden agruparse en cuatro grupos → ⑦ - ⑭. Rampas rectas de comunicación entre varias plantas con descansillos intermedios, dispuestas una a continuación de otra o en paralelo; rampas independientes de bajada y subida.

Plantas inclinadas (no se necesitan rampas adicionales). Toda la superficie destinada a aparcamiento está formada por planos inclinados. Es un sistema que permite un gran ahorro de espacio → ⑨ - ⑩, pendiente ≤ 6 %.

Garaje de medias plantas (rampas D'Humy): las superficies de aparcamiento están desplazadas media planta, la diferencia de altura se salva con rampas cortas → ⑪ - ⑫ y → ⑰ - ⑱.

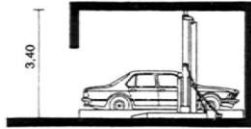
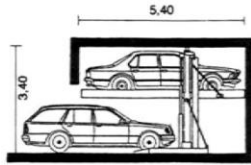
Las rampas helicoidales implican un sistema constructivo bastante complicado y de difícil control visual. Por ser de forma circular, las superficies sobrantes son de difícil aprovechamiento → ⑬ - ⑲ y → ⑳ - ㉑. Las piezas de las rampas helicoidales deben tener una pendiente transversal ≤ 3 %. Radio interior de la rampa ≥ 5 m. En los grandes garajes cuando no existan recorridos independientes para los peatones, las rampas deben tener una acera elevada de ≥ 80 cm de ancho. La anchura de los carriles de entrada y de salida de los garajes de tamaño medio o grande ha de ser al menos de: 3 m para el tránsito de automóviles de hasta 2 m de anchura y 3,50 m para el tránsito de vehículos de mayor anchura.



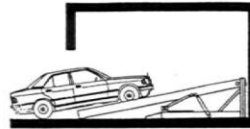
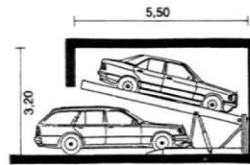
⑰ Formas básicas del sistema D'Humy. Pendiente de las rampas: 13-15 %

⑱ Solape de las medias plantas → ⑪ - ⑫

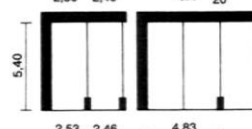
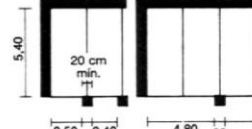
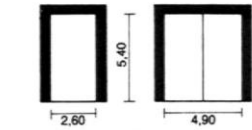
GARAJES Y EDIFICIOS DE APARCAMIENTO



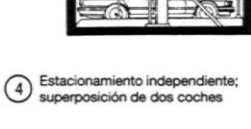
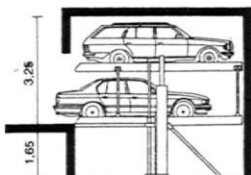
1 Garaje con montacoches sin fosa



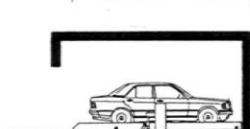
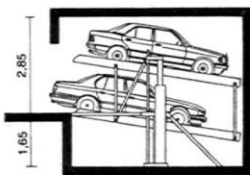
2 Sin fosa (aparcamiento condicionado)



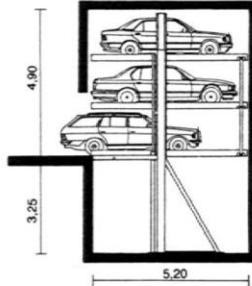
3 Plantas



4 Estacionamiento independiente; superposición de dos coches



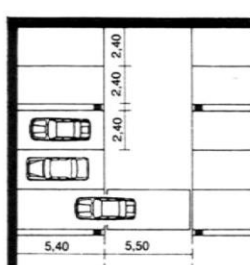
5 En el nivel inferior se puede aparcar una furgoneta



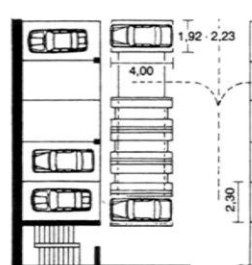
6 Estacionamiento independiente de tres coches superpuestos



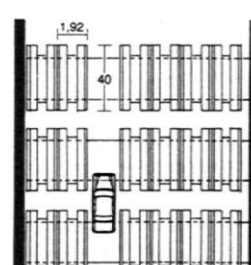
7 Plataformas de aparcamiento (Wöhr)



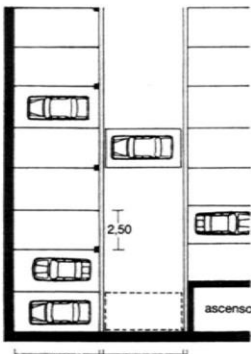
8 Plataformas móviles (Wöhr)



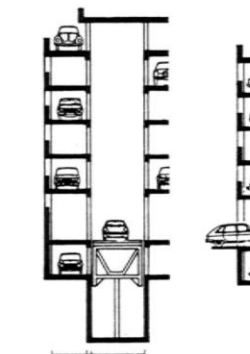
9 Guías desplazables (Klaus) → 10



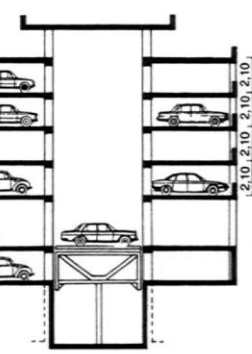
10 Guías desplazables colocadas longitudinalmente (Klaus)



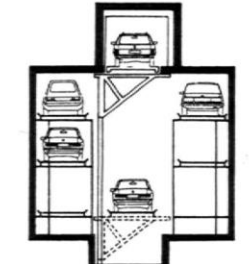
11 Planta Garaje con ascensor → 12-13



12 Aparcamiento transversal



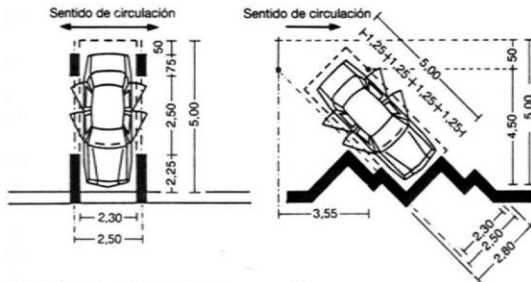
13 Sección → 11



14 Capacidad hasta 20 turismos

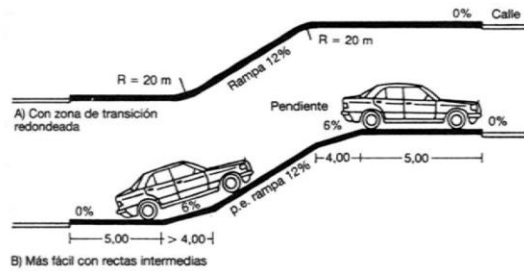
En los garajes para un solo vehículo pueden caber dos coches utilizando plataformas móviles → ①+②, de funcionamiento eléctrico, en caso de fallo del suministro se accionan con una bomba manual. Plataforma para aparcar hasta tres turismos → ⑥ para garajes en hilera, patios o edificios de aparcamiento con cuadro de mandos en la conserjería. Capacidad de carga por plaza: 2500 kg. Pendiente de la entrada y la salida ≅ 1.4%. En los sistemas → ⑦-⑧ los coches se colocan sobre unas guías que se desplazan, activando el cuadro de mandos, para dejar libre el acceso. Una plataforma móvil desplaza al turismo por el pasillo central hasta la plaza de aparcamiento, el montacoches o la salida. Las plataformas colocadas en sentido longitudinal o transversal pueden llegar a aumentar el aprovechamiento del espacio entre un 50% y un 80% → ⑦-⑩. Los garajes con aparcamiento mediante ascensores → ⑬-⑭ permiten aprovechar el espacio al máximo. Accionamiento a través de conmutadores con llave situados en la zona de entrada. Se pueden construir hasta 20 plantas. Hasta 10 plantas se puede instalar un ascensor hidráulico. Las personas no acceden al edificio de aparcamiento, por lo que las plantas pueden tener una altura menor a 2,10 m. Este sistema de aparcamiento ofrece economía de espacio, seguridad de funcionamiento, ausencia de ruidos y gases de escape. 40-80 turismos por ascensor. Tiempo necesario para aparcar y desapparcar: 1-2 minutos por término medio. En solares muy estrechos se recomienda emplear un sistema de aparcamiento lateral → ⑫.

EDIFICIOS DE APARCAMIENTO

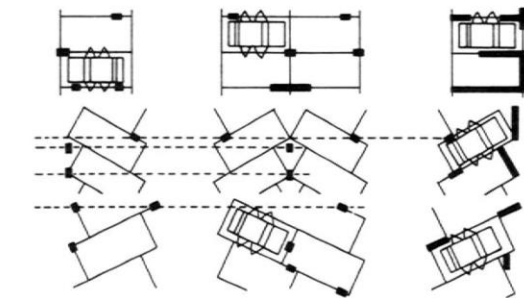


1) Posible disposición de los pilares; aparcamiento en perpendicular

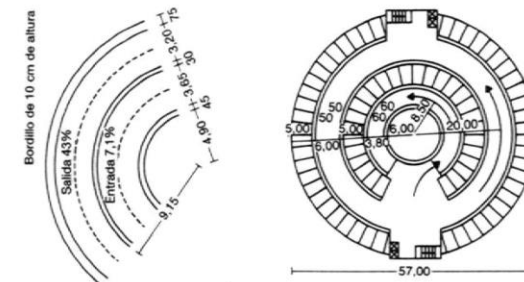
2) Aparcamiento a 45°



3) Cambios de pendiente en las rampas



4) Posible disposición de pilares



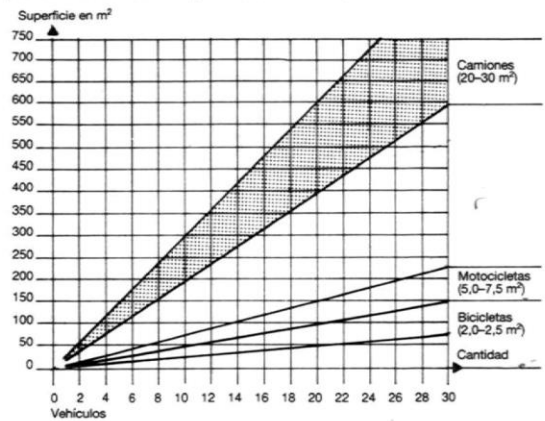
5) Cuanto menor sea el radio de la rampa, mayor ha de ser la anchura de los carriles

6) Rampa de forma helicoidal con plazas de aparcamiento incorporadas

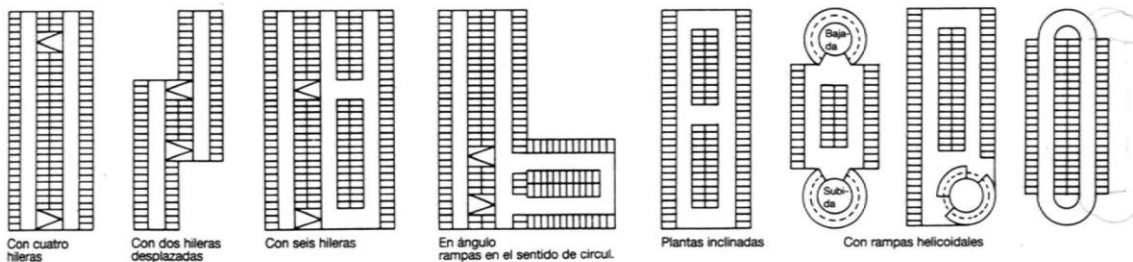
En los edificios de aparcamiento los elementos estructurales (forjados, muros, pilares, vigas) deben ser resistentes al fuego. Para construir garajes abiertos se han de emplear materiales ignífugos. En los edificios de aparcamiento y en los garajes subterráneos se aconseja una altura libre de 2,20 m. Para la señalización de orientación para peatones y conductores deberían contarse con 25 cm adicionales, para la posterior instalación de una nueva capa de pavimento se necesitan 5 cm más, es decir, lo óptimo es disponer de una altura total de 2,50 m + la estructura; por lo que, según cual sea el tipo estructural elegido, resultará una altura entre plantas entre 2,75 y 3,50 m. Una retícula de pilares relativamente estrecha puede —si se distribuye adecuadamente la planta— reducir considerablemente los costes de construcción sin reducir la funcionalidad → 1 - 2. En las estructuras de grandes luces los pilares ocupan entre un 7-12 % menos de superficie en planta → 4.

Las rampas y las pendientes se han de dimensionar y proyectar de acuerdo con la ilustración → 3. Las rampas, rectas o helicoidales, con plazas de aparcamiento incorporadas, se forman inclinando los forjados de las plantas → p. 385; en forma helicoidal con aparcamiento a ambos lados del carril de circulación → 6. Con el diagrama → 8 se puede predimensionar la superficie necesaria para un determinado número de plazas de aparcamiento en la fase de anteproyecto. Los ejemplos reproducidos → 7 muestran diferentes formas de edificios de aparcamientos y cómo disponer las rampas en cada caso.

Las estructuras de hormigón armado (hormigonadas in situ o de piezas prefabricadas) son las que mejor satisfacen la normativa de protección ante incendios. Las estructuras de acero se suelen construir por regla general como sistema estructural secundario y por motivos de protección contra incendios suelen tener que revestirse con hormigón, placas de asbesto o revoco con vermiculita. En los garajes se ha de prever una elevada sobrecarga de uso: 3,5 kN/m² en las plazas de aparcamiento y 5 kN/m² en las rampas. En las cubiertas ajardinadas: 10 kN/m².

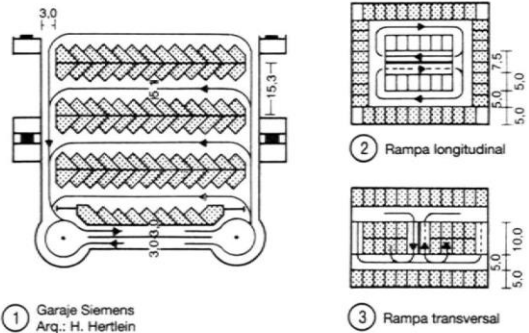


8) Superficies necesarias para aparcamientos incluidas las superficies de circulación



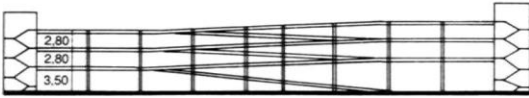
7) Plantas y ordenación de las rampas

EDIFICIOS DE APARCAMIENTO

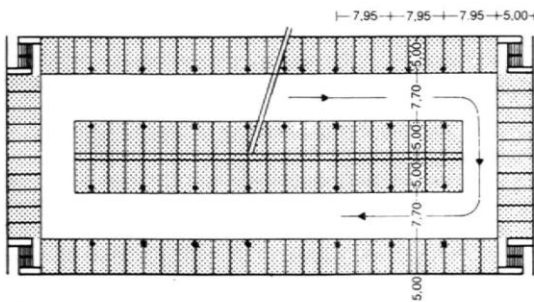


1 Garaje Siemens Arq.: H. Hertlein

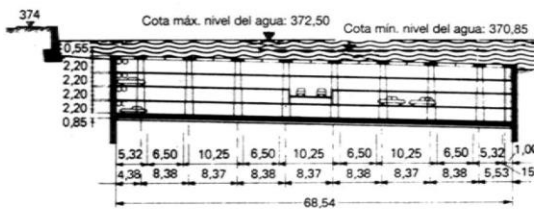
3 Rampa transversal



4 Sección → 5



5 Planta de un garaje con forjados inclinados



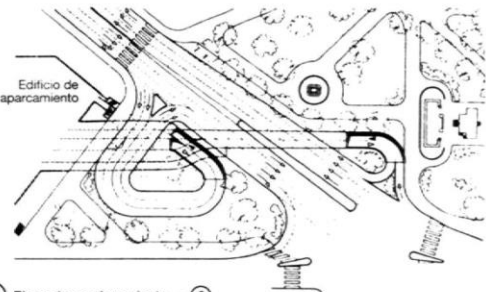
6 Sección → 8

En la normativa alemana se establece la siguiente clasificación para los garajes en función de su superficie útil: garajes pequeños $\leq 100 \text{ m}^2$, garajes medios $100-1000 \text{ m}^2$, grandes garajes $\geq 1000 \text{ m}^2$. Los garajes subterráneos son aquellos cuyas plantas se encuentran en promedio a una altura $\geq 1,30 \text{ m}$ por debajo del nivel del terreno. Los garajes grandes han de tener entradas y salidas separadas. Situación en las proximidades de lugares con gran acumulación de tráfico, como estaciones de ferrocarril, aeropuertos, centros comerciales, teatros, cines, edificios de oficinas y administración y zonas de viviendas con gran densidad de población.

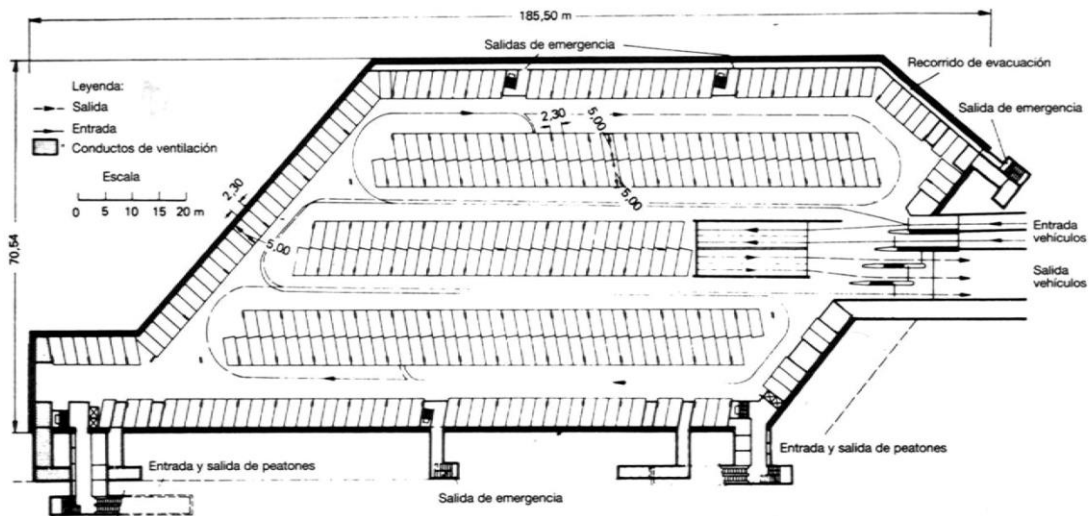
Los garajes grandes y medianos, han de tener una altura libre mínima de $2,0 \text{ m}$ en las zonas transitables, incluso debajo de las jácenas, las instalaciones de ventilación u otros elementos constructivos. La planta baja suele tener una altura mayor ya que generalmente se destina también a otros usos → p. 381.

Para pequeños vehículos de transporte altura mínima $2,5 \text{ m}$. Para conocer la sobrecarga de los forjados consultar DIN 1055; los garajes abiertos han de tener aberturas directamente al exterior y repartidas de manera que siempre exista una ventilación transversal (superficie $\cong 1/3$ de la sup. de las paredes perimetrales).

Estacionamiento ideal en el centro de Ginebra, bajo el Ródano. Entradas y salidas situadas antes del puente → 7. Gran fluidez del tráfico de entrada y salida a través de las rampas situadas a ambos lados. Con una rampa central inclinada se comunican todas las plantas → 7 - 8. No se necesita personal por estar automatizado el cobro. Criterios de calidad para los edificios de aparcamiento: seguridad en la utilización, control visual, señalización de las plazas de aparcamiento para localizar el vehículo con facilidad, integración en el entorno urbano. Ventilación natural y entrada de luz solar, contacto visual con el exterior, ajardinamiento, sistema de pago sencillo.



7 Plano de emplazamiento → 8



8 Aparcamiento debajo del lago de Ginebra. Primera planta. 372 plazas de aparcamiento.

Proyecto y ejecución AC.C. Zschokke

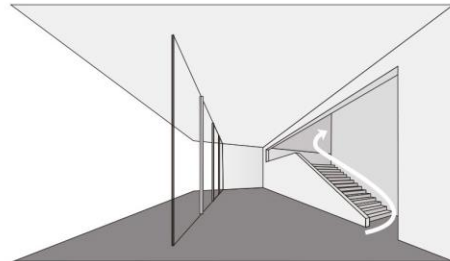
f. RNE NORMA A.010: CONDICIONES GENERALES DE DISEÑO:

ESCALERAS

Las escaleras pueden ser:

A) Integradas

Son aquellas que no están aisladas de las circulaciones horizontales y cuyo objetivo es satisfacer las necesidades de tránsito de las personas entre pisos de manera fluida y visible.



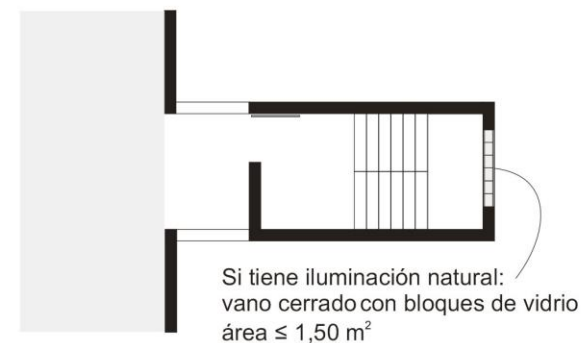
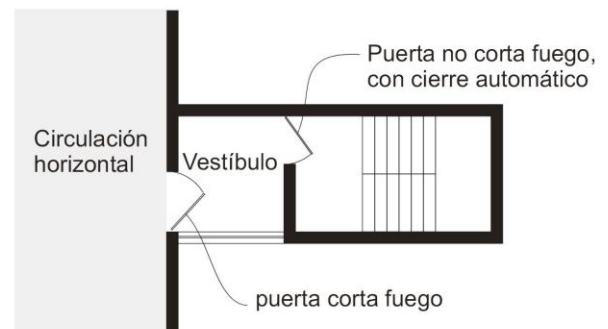
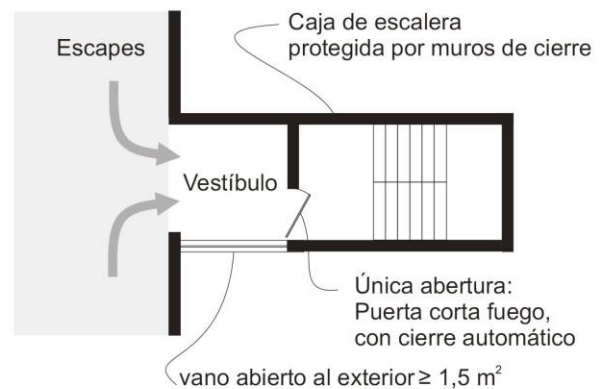
INTEGRADA

B) De evacuación

Son aquellas que son a prueba de fuego y humos y pueden ser:

Con vestíbulo previo ventilado: sus características son las siguientes:

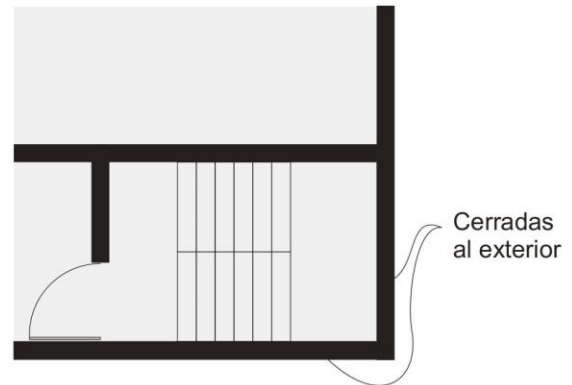
- Las cajas de las escaleras deberán ser protegidas por muros de cierre.
- No deberán tener otras aberturas que las puertas de acceso.
- El acceso será únicamente a través de un vestíbulo que separe en forma continua la caja de la escalera del resto de la edificación.
- Los escapes, antes de desembocar en la caja de la escalera deberán pasar forzosamente por el vestíbulo, el que deberá tener cuando menos un vano abierto al exterior de un mínimo de $1,5\text{ m}^2$.
- La puerta de acceso a la caja de la escalera deberá ser puerta corta fuego con cierre automático.
- En caso el vestíbulo previo esté separado de las áreas de circulación horizontal, la puerta corta fuego deberá ubicarse en el acceso al vestíbulo ventilado. En este caso, la puerta entre el vestíbulo y la caja de escalera podrá no ser cortafuego, pero deberá contar con cierre automático.
- En caso que se opte por dar iluminación natural a la caja de la escalera, se podrá utilizar un vano cerrado con bloques de vidrio el cual no excederá de $1,50\text{ m}^2$.



DE EVACUACIÓN CON VESTÍBULO PREVIO VENTILADO

Presurizadas: sus características son las siguientes:

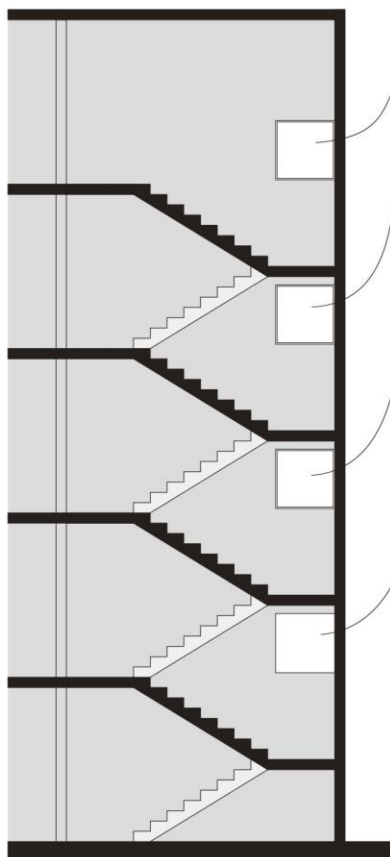
- Contarán con un sistema mecánico que inyecte aire a presión dentro de la caja de la escalera siguiendo los parámetros técnicos requeridos para estos sistemas.
- Deben estar cerradas al exterior.
- Este tipo de escaleras no está permitido en edificaciones residenciales.



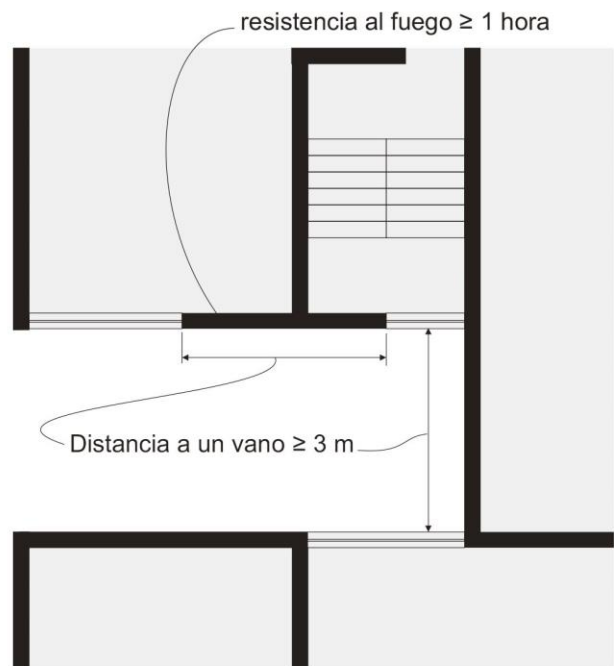
DE EVACUACIÓN PRESURIZADA

Abiertas: sus características son las siguientes:

- Están abiertas al exterior en uno de sus lados con una superficie de al menos 1 m^2 en cada piso.
- El vano abierto al exterior estará a una distancia de 3 m o más de un vano de la edificación a la que sirve.
- Esta separación deberá tener una resistencia al fuego no menor de 1 hora.
- La separación de 3 m deberá ser medida horizontal y perpendicular al vano.
- Esta escalera es sólo aceptada para edificaciones residenciales no mayores de 5 niveles medidos sobre el nivel de la calle.



Aberturas al exterior en cada piso con superficie $\geq 1 \text{ m}^2$

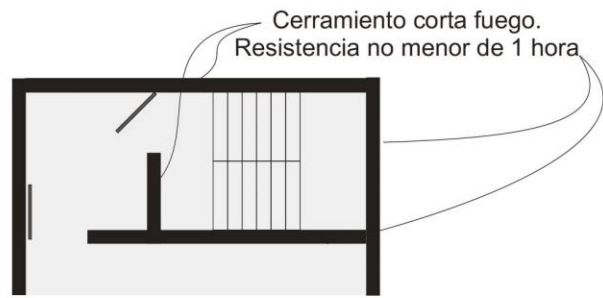


Sólo para edificaciones residenciales no mayores de 5 niveles medidos sobre el nivel de la calle.

DE EVACUACIÓN ABIERTA

Cerradas: Sus características son las siguientes:

- Cuando todos sus lados cuentan con un cerramiento corta fuego con una resistencia no menor a 1 hora, incluyendo la puerta.
- Serán aceptadas únicamente en edificaciones no mayor de 4 niveles y protegidas 100% por un sistema de rociadores según estándar NFPA 13.



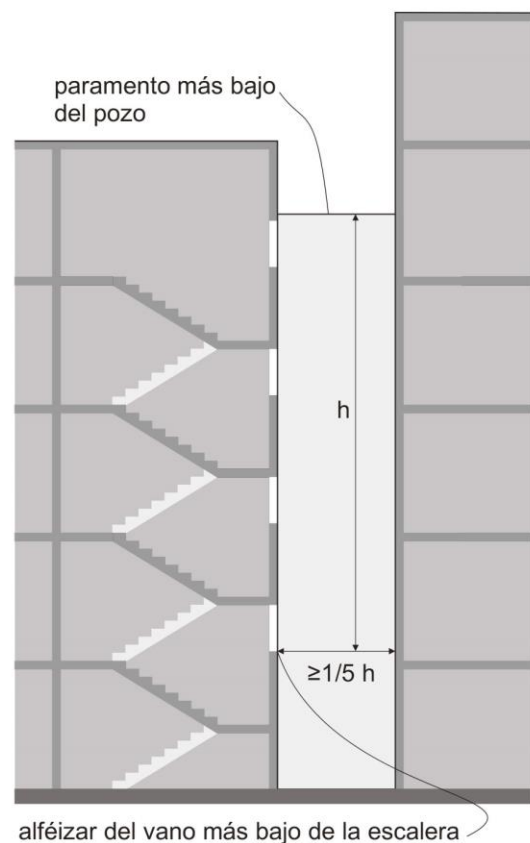
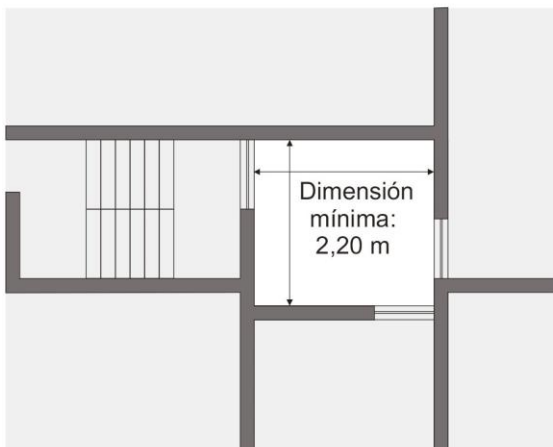
DE EVACUACIÓN CERRADA

El tipo de escalera que se provea depende del uso y de la altura de la edificación, de acuerdo con la siguiente tabla:

	Integrada	De evacuación
Vivienda	hasta 5 niveles	más de 5 niveles
Hospedaje	hasta 3 niveles	más de 3 niveles
Educación	hasta 4 niveles	más de 4 niveles
Salud	hasta 3 niveles	más de 3 niveles
Comercio	hasta 3 niveles	más de 3 niveles
Oficinas	hasta 4 niveles	más de 4 niveles
Servicios comunales	hasta 3 niveles	más de 3 niveles
Recreación y deportes	hasta 3 niveles	más de 3 niveles
Transportes y comunicaciones	hasta 3 niveles	más de 3 niveles

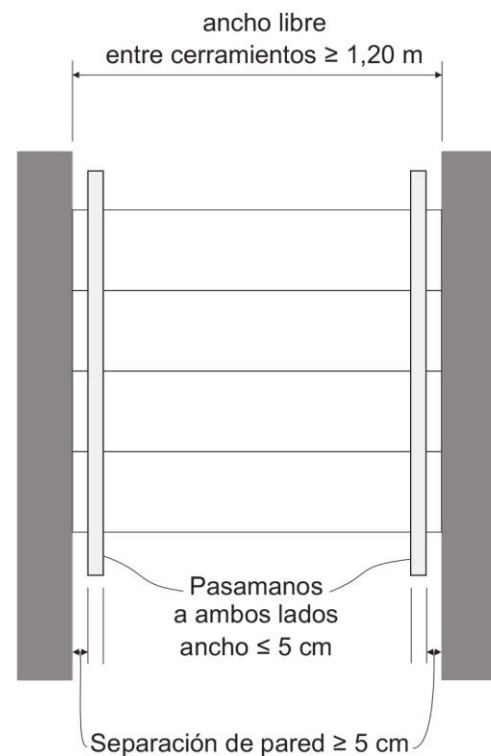
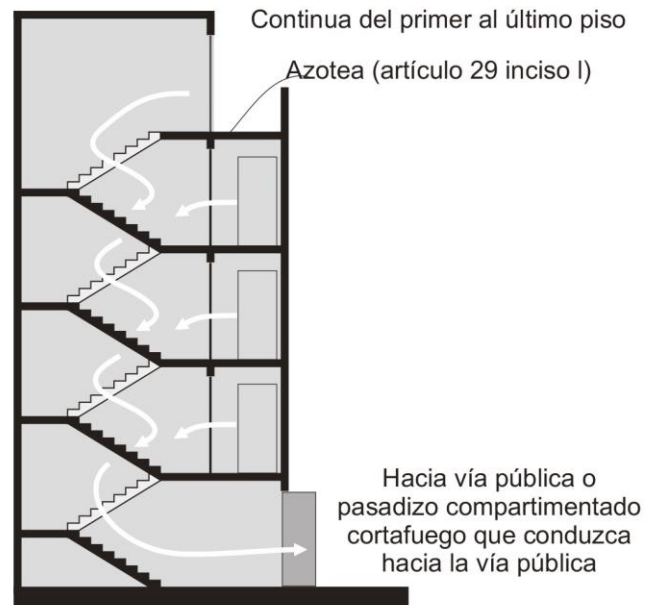
La ventilación al exterior puede ser a un pozo de luz, cuya dimensión medida perpendicularmente a la superficie abierta no debe ser menor que un quinto de la altura total del paramento más bajo del pozo, medido a partir del alféizar del vano más bajo de la escalera.

Las dimensiones del pozo no deberán ser menores que 2,20 m por lado

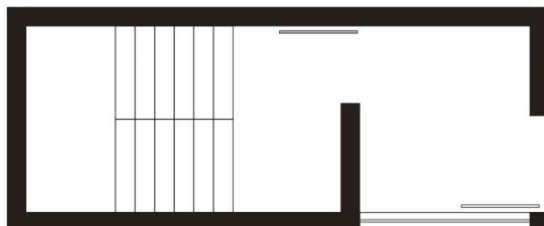


Las escaleras de evacuación deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Ser continuas del primer al último piso, entregando directamente hacia la vía pública o a un pasadizo compartimentado cortafuego que conduzca hacia la vía pública.
- b) Tener un ancho libre mínimo entre cerramientos de 1,20 m.
- c) Tener pasamanos a ambos lados separados de la pared un máximo de 5 cm. El ancho del pasamanos no será mayor de 5 cm. Pasamanos de anchos mayores requieren aumentar el ancho de la escalera.
- d) Deberán ser construidas de material incombustible.
- e) En el interior de la caja de la escalera no deberá existir materiales combustibles, ductos o aperturas.
- f) Los pases desde el interior de la caja hacia el exterior deberán contar con protección cortafuego (sellador) no menor que la resistencia contra fuego de la caja.
- g) Únicamente son permitidas instalaciones de los sistemas de protección contra incendios.
- h) Tener cerramientos de la caja de la escalera con una resistencia al fuego de 1 hora en caso que tenga 5 niveles, de 2 horas en caso que tengan 6 hasta 24 niveles y de 3 horas en caso que tengan 25 niveles o más.
- i) Contar con puertas corta fuego con una resistencia no menor del 75% de la resistencia de la caja de escalera a la que sirven.



Si el pasamanos es más ancho se debe aumentar el ancho de la escalera



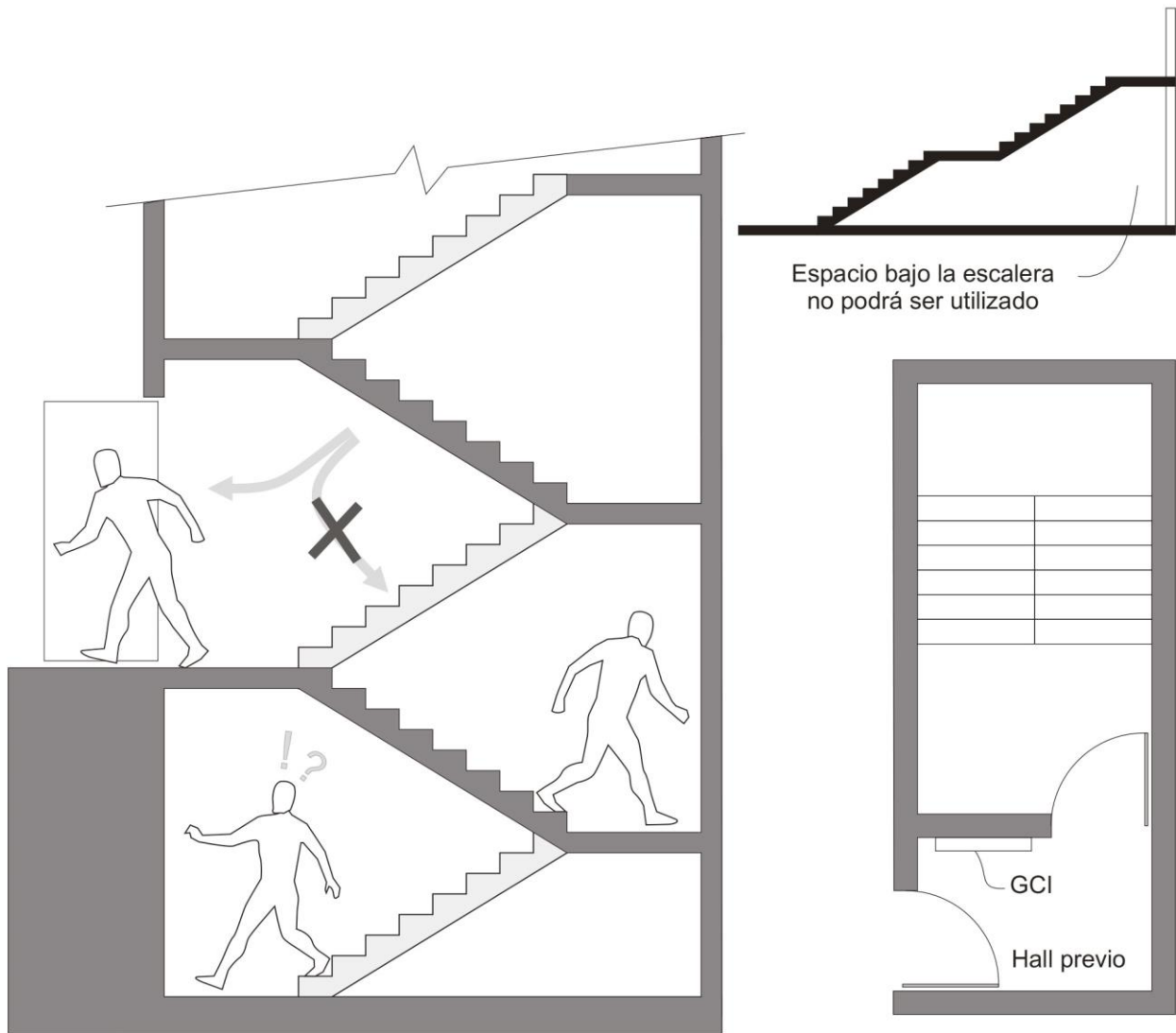
Cerramientos

Resistencia al fuego:	
5 niveles	1 hora
6 a 24 niveles	2 horas
25 niveles o más	3 horas

puerta corta fuego

resistencia $\geq 75\%$ de la resistencia de la caja de escalera

- j) No será continua a un nivel inferior al primer piso, a no ser que esté equipada con una barrera aprobada en el primer piso, que imposibilite a las personas que evacuan el edificio continuar bajando accidentalmente al sótano.
- k) El espacio bajo las escaleras no podrá ser empleado para uso alguno.
- l) Deberán contar con un hall previo para la instalación de un gabinete de manguera contra incendios, con excepción del uso residencial.



Artículo 28 NÚMERO Y ANCHO DE ESCALERAS

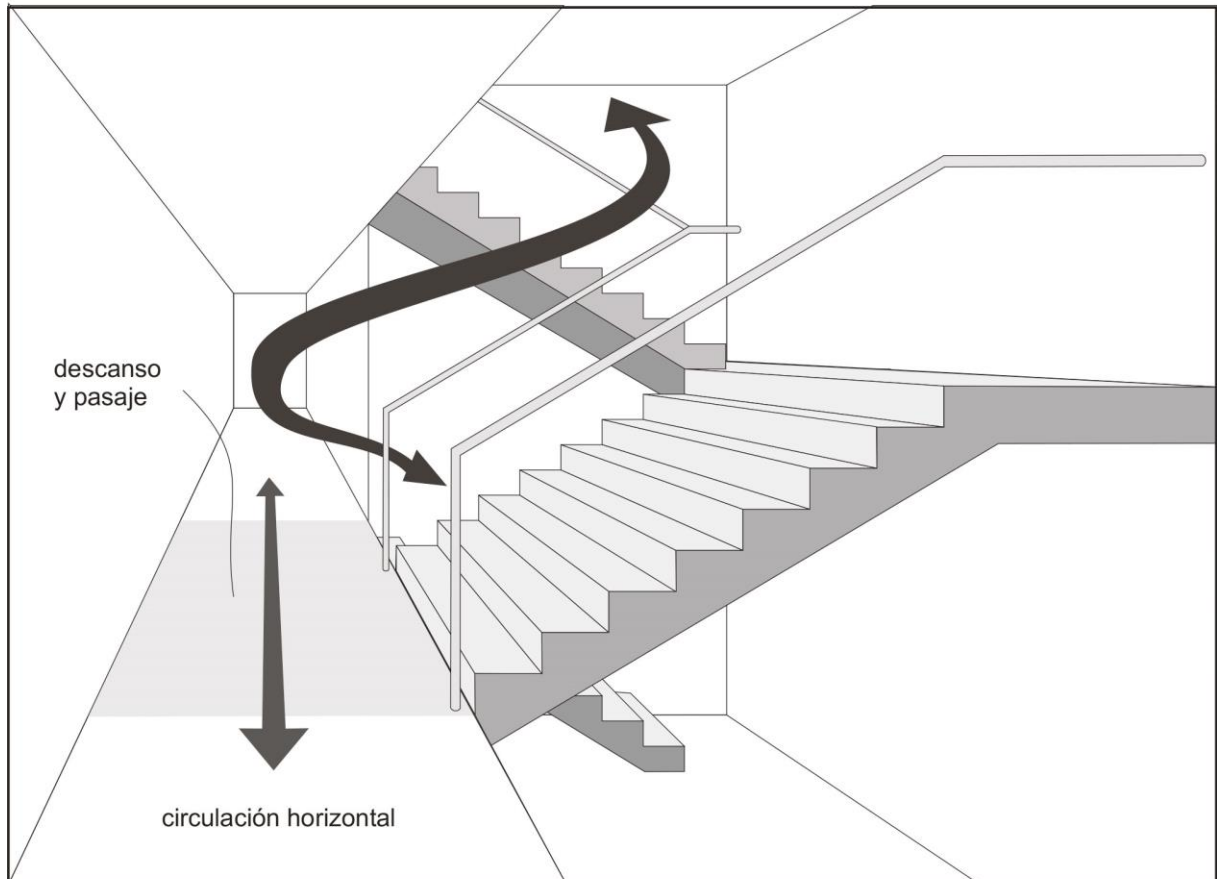
El número y ancho de las escaleras se define según la distancia del ambiente más alejado de la escalera y el número de ocupantes de la edificación a partir del segundo piso, según la siguiente tabla:

Uso residencial	ancho total requerido
De 1 a 300 ocupantes	1,20 m en escalera
De 301 a 800 ocupantes	2,40 m en 2 escaleras
De 801 a 1200 ocupantes	3,60 m en 3 escaleras
Más de 1201 ocupantes	un módulo de 0,60 m por cada 360 ocupantes

Las escaleras están formadas por tramos, descansos y barandas. Los tramos están formados por gradas. Las gradas están formadas por pasos y contrapasos.

Las condiciones que deberán cumplir las escaleras son las siguientes:

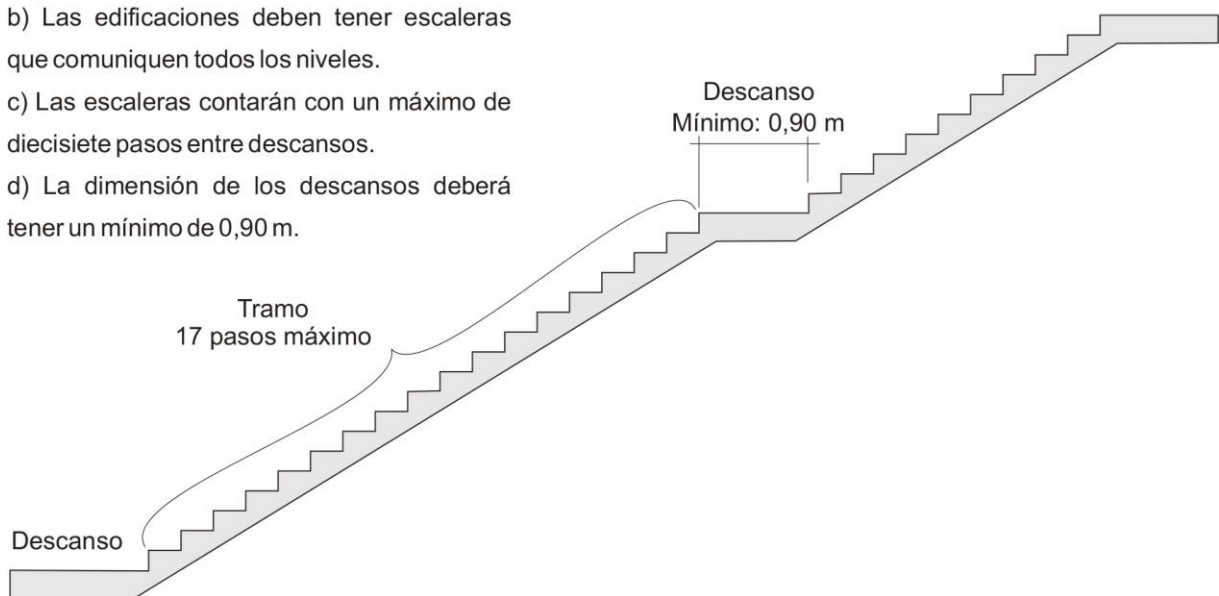
a) En las escaleras integradas, el descanso de las escaleras en el nivel del piso al que sirven puede ser el pasaje de circulación horizontal del piso.



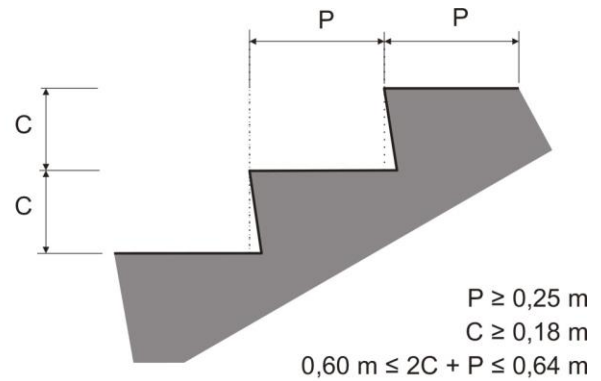
b) Las edificaciones deben tener escaleras que comuniquen todos los niveles.

c) Las escaleras contarán con un máximo de diecisiete pasos entre descansos.

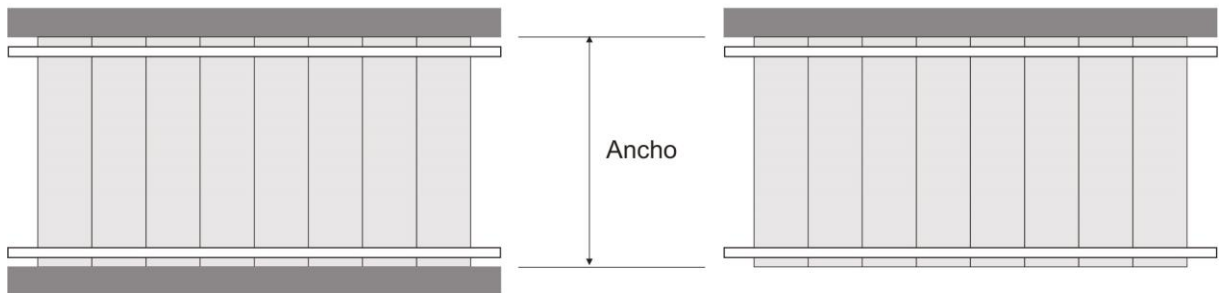
d) La dimensión de los descansos deberá tener un mínimo de 0,90 m.



e) En cada tramo de escalera, los pasos y los contrapasos serán uniformes, debiendo cumplir con la regla de 2 contrapasos + 1 paso debe tener entre 0,60 m y 0,64 m, con un mínimo de 0,25 m para los pasos y un máximo de 0,18 m para los contrapasos, medido entre las proyecciones verticales de dos bordes contiguos.



f) El ancho establecido para las escaleras se considera entre las paredes de cerramiento que las forman o sus límites en caso de tener uno o ambos lados abiertos. La presencia de pasamanos no constituye una reducción del ancho de la escalera.

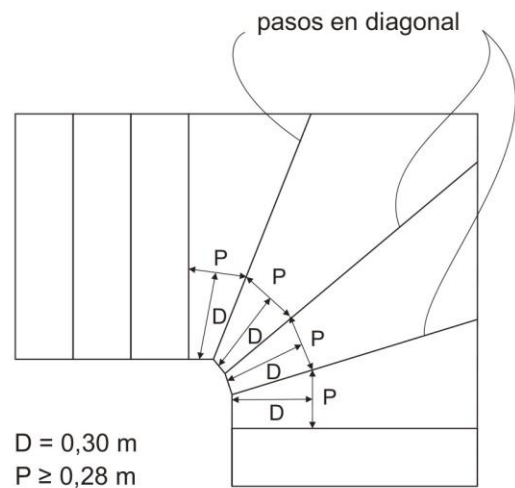
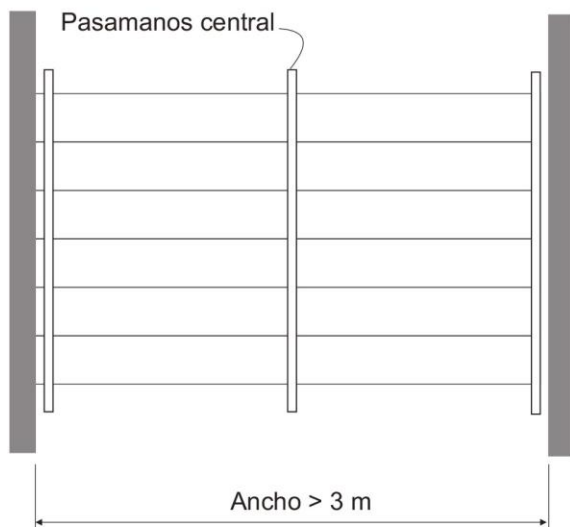


g) Las escaleras de más de 1,20 m hasta 2,40 m tendrán pasamanos a ambos lados. Las que tengan más de 3 m deberán contar además con un pasamanos central.

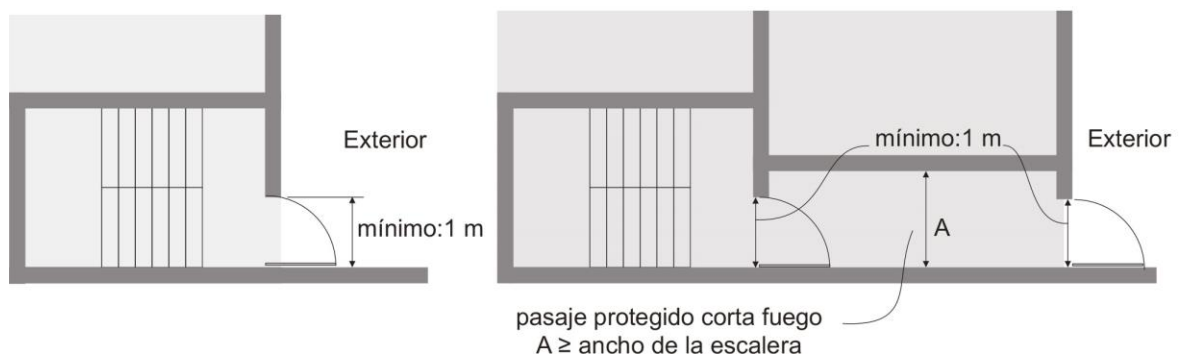
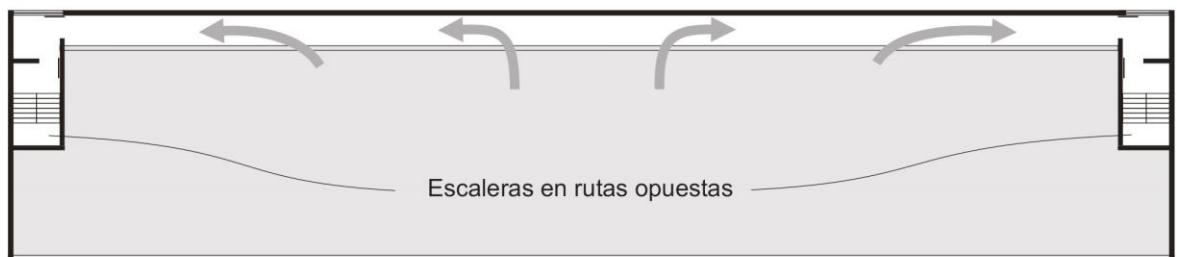
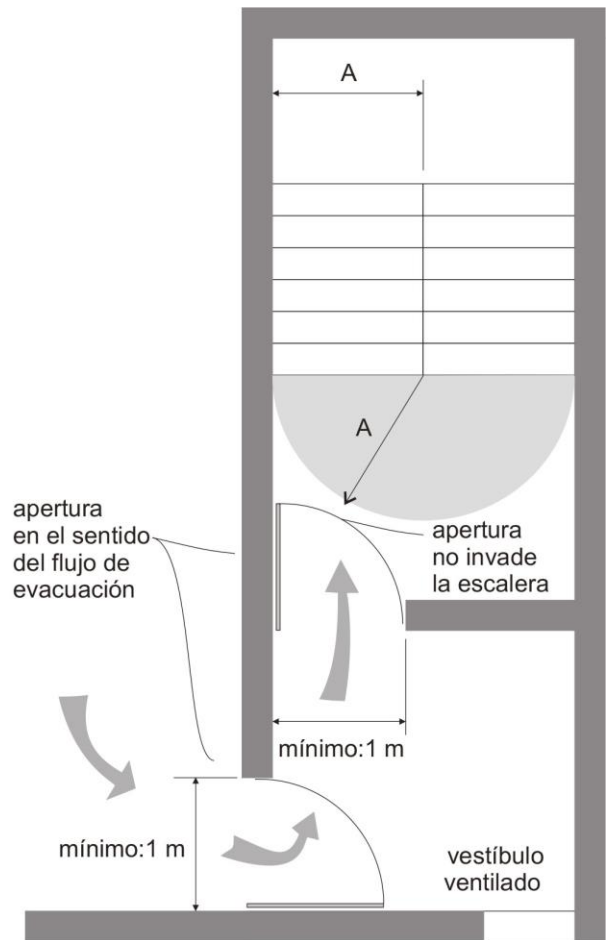
h) Las puertas a los vestíbulos ventilados y a las cajas de las escaleras tendrán un ancho mínimo de 1 m.

i) No podrán ser del tipo caracol.

j) Podrán existir pasos en diagonal siempre que a 0,30 del inicio del paso, éste tenga cuando menos 0,28 m.

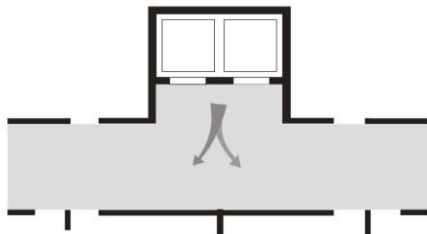


- k) Las puertas de acceso a las cajas de escalera deberán abrir en la dirección del flujo de evacuación de las personas y su radio de apertura no deberá invadir el área formada por círculo que tiene como radio el ancho de la escalera.
- l) Deberán comunicar todos los niveles incluyendo el acceso a la azotea.
- m) Cuando se requieran dos o más escaleras, éstas deberán ubicarse en rutas opuestas.
- n) Las escaleras deben entregar en el nivel de la calle, directamente hacia el exterior o a un espacio interior directamente conectado con el exterior, mediante pasajes protegidos corta fuego, con una resistencia no menor al de la escalera a la que sirven y de un ancho no menor al ancho de la escalera.
- o) Las puertas que abren al exterior tendrán un ancho mínimo de 1 m.
- p) Para el cumplimiento de lo establecido en los incisos m, n y o se aceptarán las alternativas establecidas en el Código NFPA 101 para estos casos.
- q) Las escaleras mecánicas no deberán ser consideradas como rutas de evacuación.

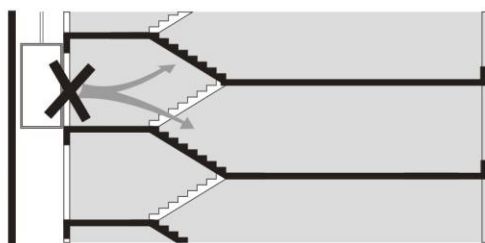


Los ascensores en las edificaciones deberán cumplir con las siguientes condiciones:

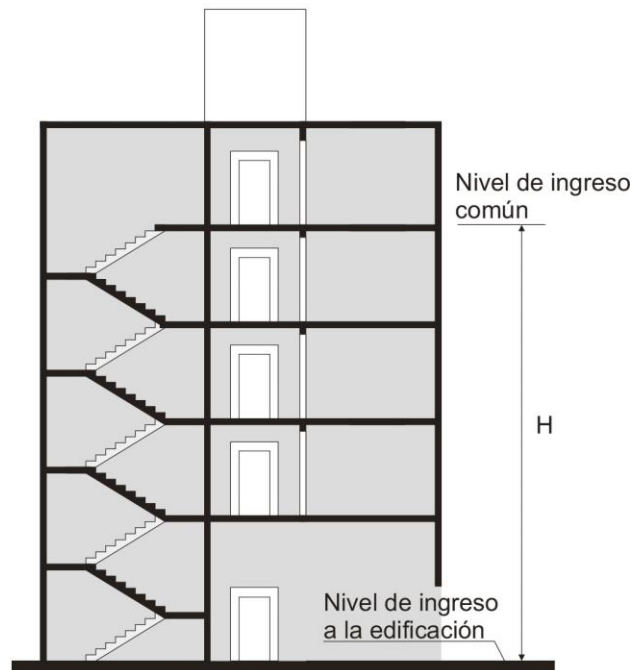
- Son obligatorios a partir de un nivel de ingreso común superior a 11 m sobre el nivel del ingreso a la edificación desde la vereda.
- Los ascensores deberán entregar en los vestíbulos de distribución de los pisos a los que sirve. No se permiten paradas en descansos intermedios entre pisos. En caso de proponerse ascensores con apertura directa a las unidades residenciales en edificios multifamiliares, éstos deberán contar con un vestíbulo previo cerrado.
- En edificaciones residenciales, no es obligatoria la llegada del ascensor al sótano de estacionamiento.



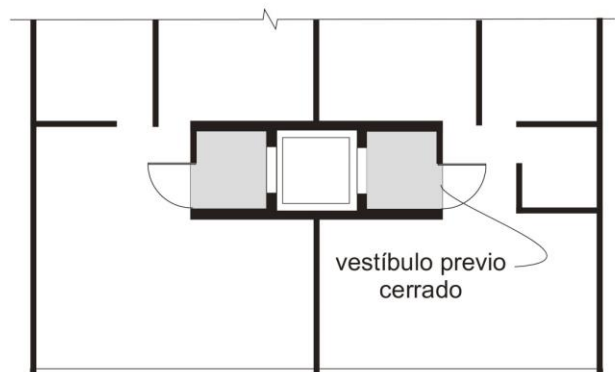
ENTREGA A VESTÍBULO DE DISTRIBUCIÓN



NO SE PERMITEN PARADAS
EN DESCANSOS ENTRE PISOS



ASCENSOR OBLIGATORIO SI $H > 11$ m



APERTURA DIRECTA A UNIDADES RESIDENCIALES

Artículo 31 NÚMERO DE ASCENSORES

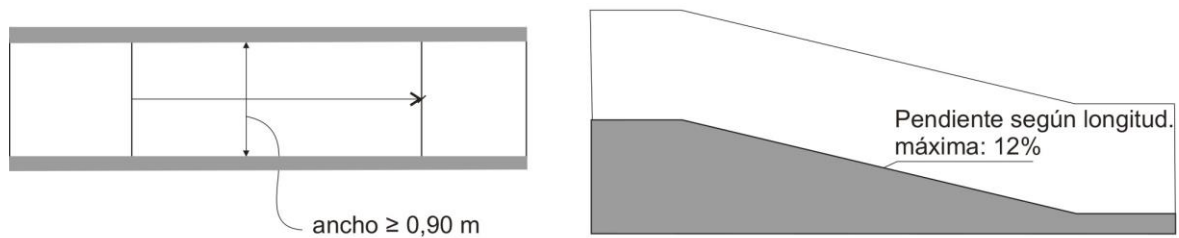
Para el cálculo del número de ascensores, capacidad de las cabinas y velocidad se deberá considerar lo siguiente:

- Destino del edificio.
- Número de pisos, altura de piso a piso y altura total.
- Área útil de cada piso.
- Número de ocupantes por piso.
- Número de personas visitantes.
- Tecnología empleada.

El cálculo del número de ascensores es responsabilidad del profesional responsable y del fabricante de los equipos. Este cálculo forma parte de los documentos del proyecto.

Las rampas para personas deberán tener las siguientes características:

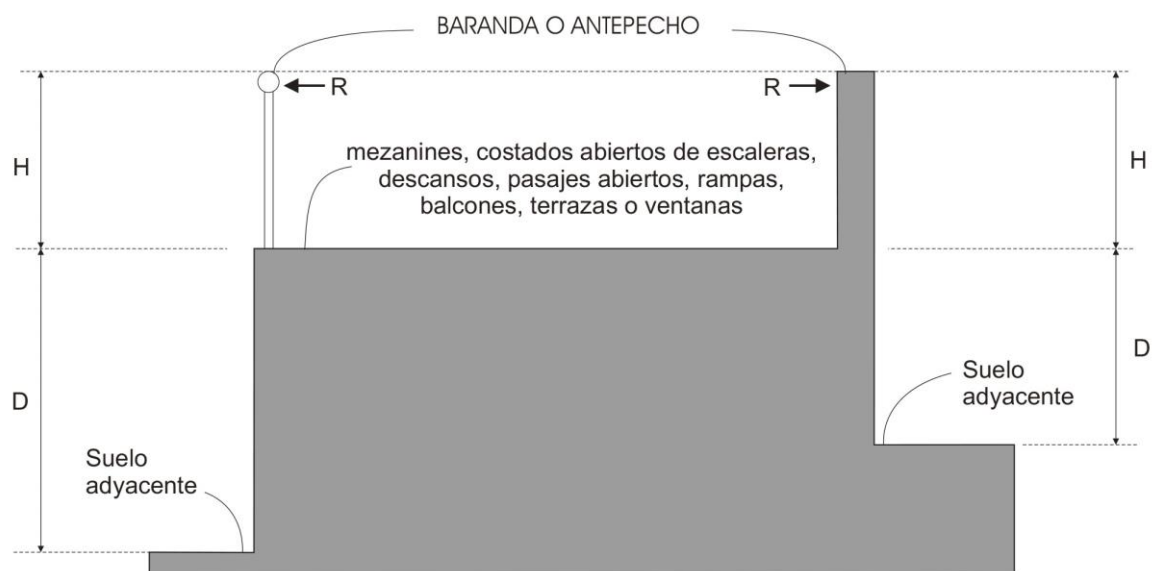
- Tendrán un ancho mínimo de 0,90 m entre los paramentos que la limitan. En ausencia de paramento, se considera la sección.
- La pendiente máxima será de 12% y estará determinada por la longitud de la rampa.
- Deberán tener barandas según el ancho, siguiendo los mismos criterios que para una escalera.



Artículo 33 PROTECCIÓN EN ABERTURAS HACIA EL EXTERIOR

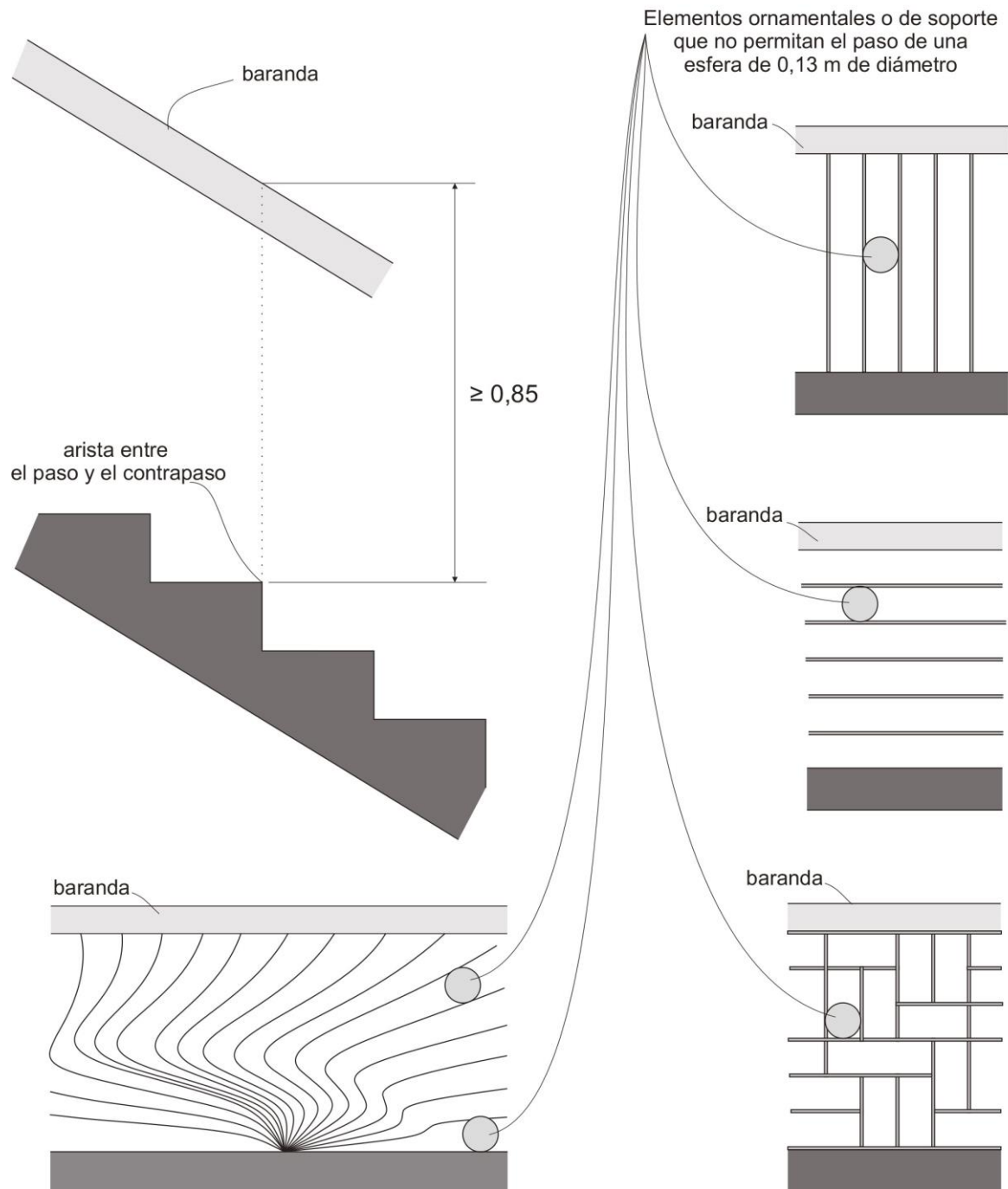
Todas las aberturas al exterior, mezanines, costados abiertos de escaleras, descansos, pasajes abiertos, rampas, balcones, terrazas y ventanas de edificios que se encuentren a una altura superior a 1 m sobre el suelo adyacente deberán estar provistas de barandas o antepechos de solidez suficiente para evitar la caída fortuita de personas. Debiendo tener las siguientes características:

- Tendrán una altura mínima de 0,9 m, medida desde el nivel de piso inferior terminado. En caso de tener una diferencia sobre el suelo adyacente de 11 m o más, la altura será de 1 m como mínimo. Deberán resistir una sobrecarga horizontal, aplicada en cualquier punto de su estructura, superior a 50 kilos por metro lineal, salvo en el caso de áreas de uso común en edificios de uso público en que dicha resistencia no podrá ser inferior a 100 kilos por metro lineal.



R: resistencia a sobrecarga horizontal > 50 kg/m
en áreas comunes de edificios públicos \geq 100 kg/m
D > 1 m : H \geq 0,90 m
D \geq 11 m : H \geq 1 m

- b) En los tramos inclinados de escaleras la altura mínima de baranda será de 0,85 m medida verticalmente desde la arista entre el paso y el contrapaso.
- c) Las barandas transparentes y abiertas tendrán sus elementos de soporte u ornamentales dispuestos de manera tal que no permitan el paso de una esfera de 0,13 m de diámetro entre ellos.
- d) Se exceptúan de lo dispuesto en este artículo las áreas cuya función se impediría con la instalación de barandas o antepechos, tales como andenes de descarga.

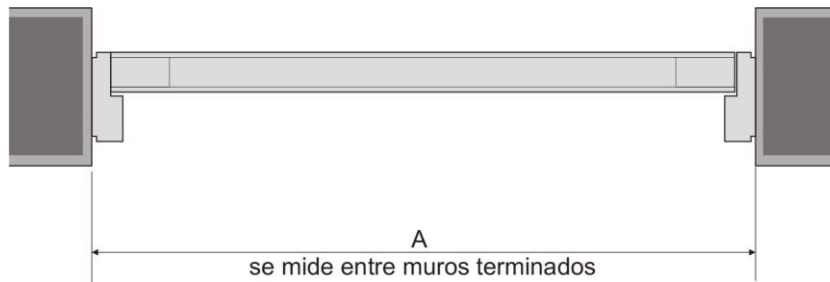
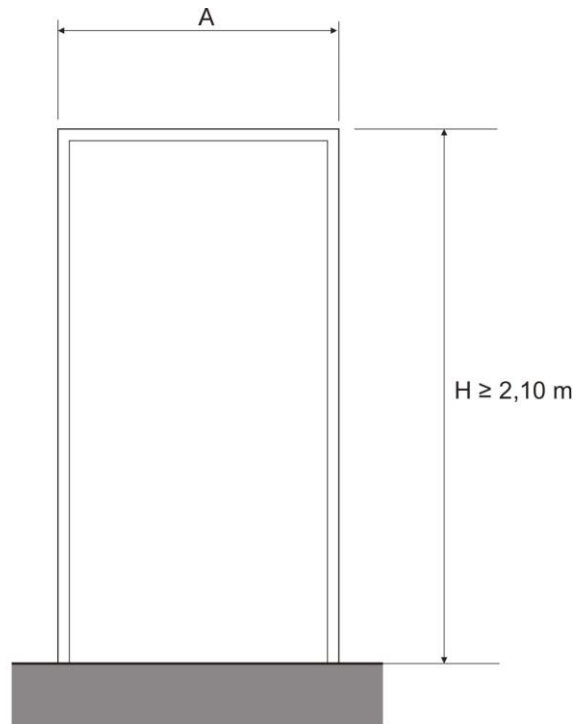


BARANDAS TRANSPARENTES Y ABIERTAS

Las dimensiones de los vanos para la instalación de puertas de acceso, comunicación y salida deberán calcularse según el uso de los ambientes a los que sirven y al tipo de usuario que las emplearán, cumpliendo los siguientes requisitos:

- a) La altura mínima será de 2,10 m.
- b) Los anchos mínimos de los vanos en que instalarán puertas serán:

Vivienda ingreso principal	0,90 m
Vivienda habitaciones	0,80 m
Vivienda baños	0,70 m
- c) El ancho de un vano se mide entre muros terminados.



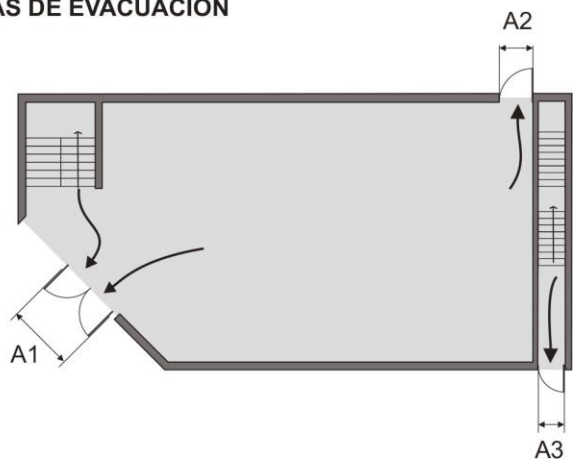
ANCHO (A) EN VIVIENDA

Ingreso principal	≥ 0,90 m
habitaciones	≥ 0,80 m
baños	≥ 0,70 m

Artículo 35 PUERTAS DE EVACUACIÓN

Las puertas de evacuación son aquellas que forman parte de la ruta de evacuación. Las puertas de uso general podrán ser usadas como puertas de evacuación siempre y cuando cumplan con lo establecido en la Norma A.130. Las puertas de evacuación deberán cumplir con los siguientes requisitos:

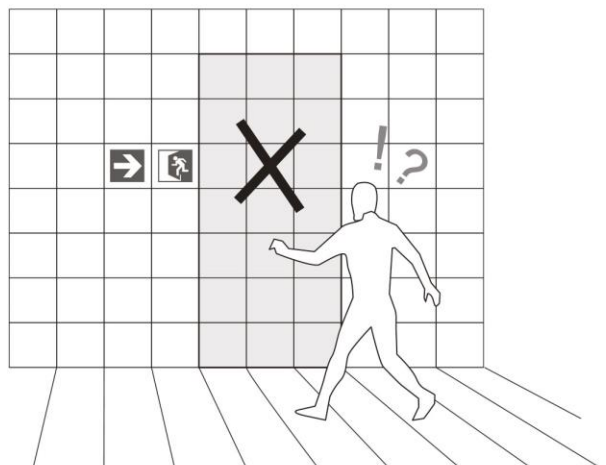
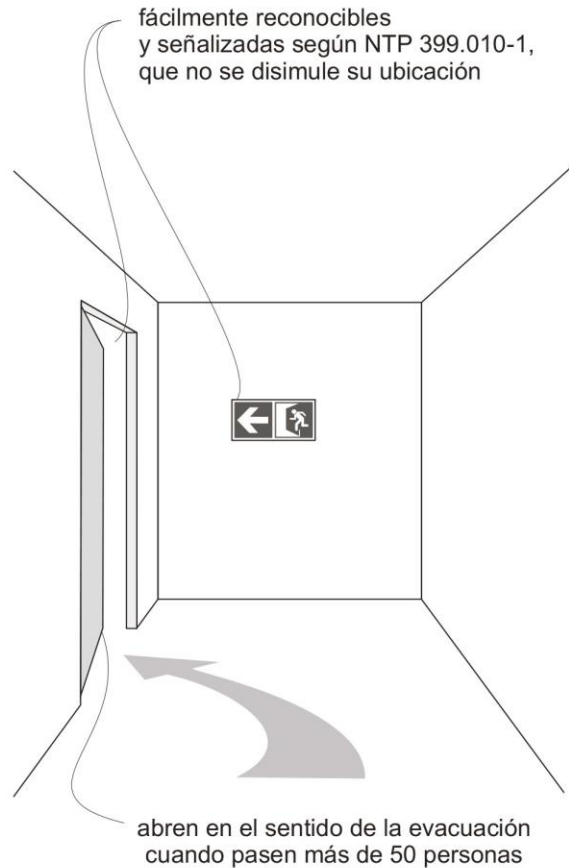
- a) La sumatoria del ancho de los vanos de las puertas de evacuación, más los de uso general que se adecuen como puertas de evacuación, deberán permitir la evacuación del local al exterior o a una escalera o pasaje de evacuación, según lo establecido en la norma A.130.



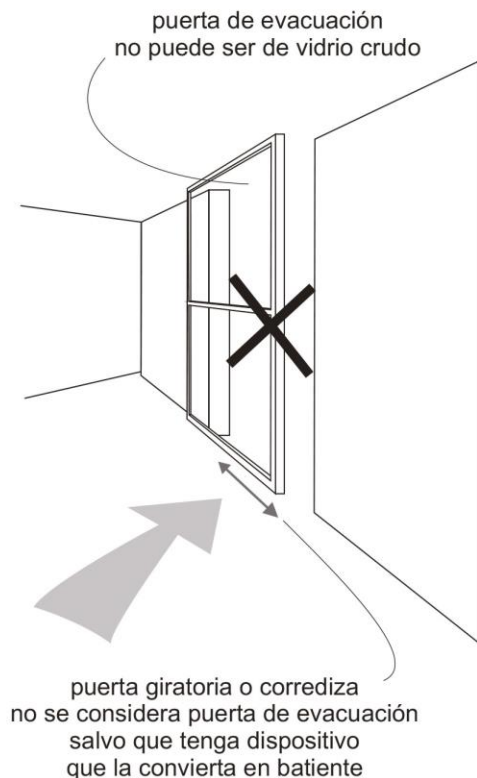
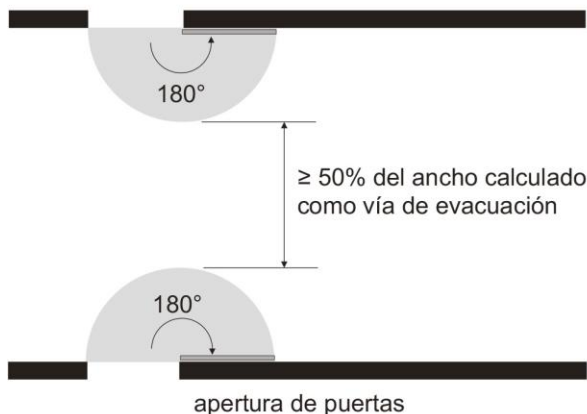
A1 + A2 + A3 deben permitir evacuación

A1: puerta de uso general usada como evacuación
A2 y A3: puertas de evacuación

- b) Deberán ser fácilmente reconocibles como tales y señalizadas de acuerdo con la NTP 399.010-1.
- c) No podrán estar cubiertas con materiales reflectantes o decoraciones que disimulen su ubicación.
- d) Deberán abrir en el sentido de la evacuación cuando por esa puerta pasen más de 50 personas.
- e) Cuando se ubiquen puertas a ambos lados de un pasaje de circulación deben abrir 180 grados y no invadir más del 50% del ancho calculado como vía de evacuación.
- f) Las puertas giratorias o corredizas no se consideran puertas de evacuación, a excepción de aquellas que cuenten con un dispositivo para convertirlas en puertas batientes.
- g) No pueden ser de vidrio crudo. Pueden emplearse puertas de cristal templado, laminado o con película protectora.



no podrán estar cubiertas con materiales reflectantes o decoraciones que disimulen su ubicación



f. RNE NORMA A.010: CONDICIONES GENERALES DE DISEÑO:

CAPITULO XI: ESTACIONAMIENTOS

Las zonas destinadas a estacionamiento de vehículos deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) El acceso y salida a una zona de estacionamiento podrá proponerse de manera conjunta o separada.

b) El ingreso de vehículos deberá respetar las siguientes dimensiones entre paramentos:

Para 1 vehículo : 2,70 m.

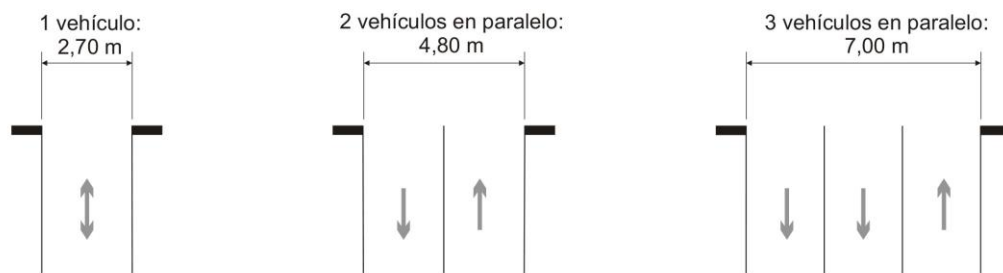
Para 2 vehículos en paralelo : 4,80 m

Para 3 vehículos en paralelo : 7,00 m.

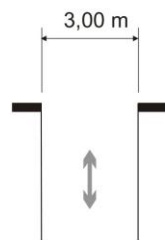
Para ingreso a una zona de estacionamiento para menos de 40 vehículos : 3,00 m.

Para ingreso a una zona de estacionamiento con más de 40 vehículos, hasta 200 vehículos : 6,00 m o un ingreso y salida independientes de 3,00 m cada una.

Para ingreso a una zona de estacionamiento con más de 200 vehículos, hasta 600 vehículos : 12,00 m o un ingreso doble de 6,00 m y salida doble de 6,00 m.

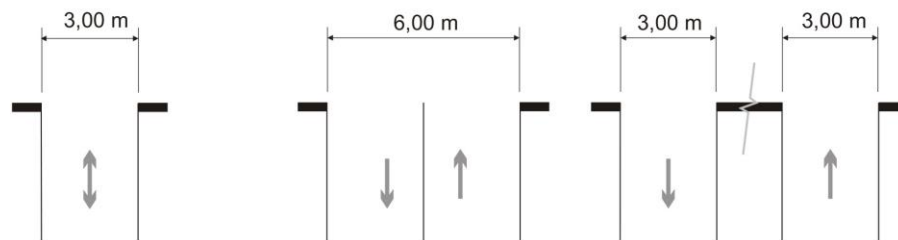


ingreso a una zona de estacionamiento para menos de 40 vehículos:

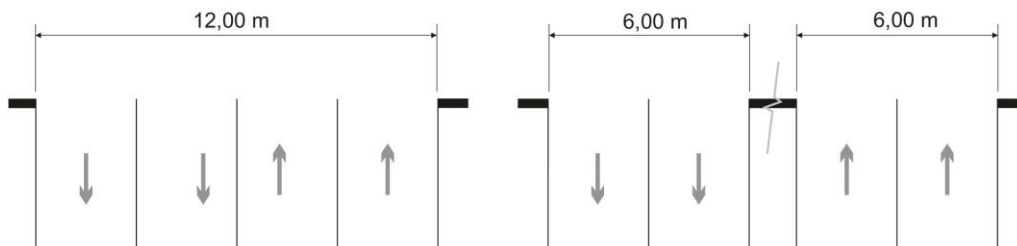


ingreso a una zona de estacionamiento con más de 40 vehículos, hasta 200:

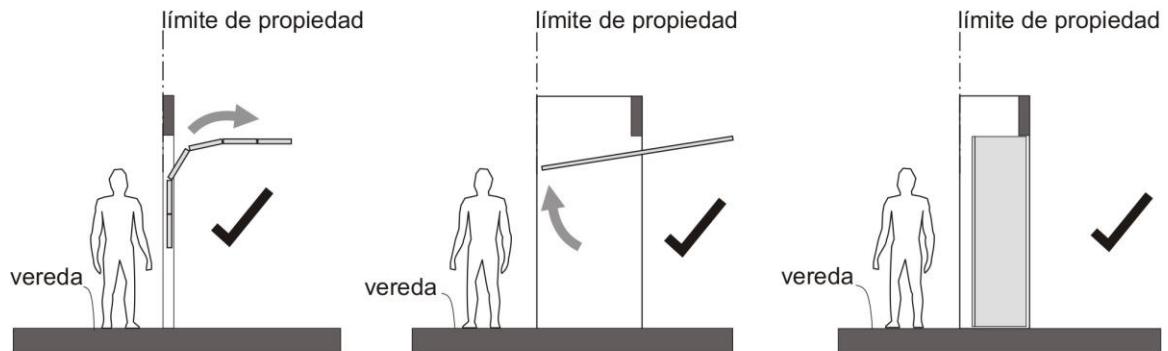
6,00 m o un ingreso y salida independientes de 3,00 m cada uno



ingreso a una zona de estacionamiento con más de 200 vehículos, hasta 600:
12,00 m o un ingreso doble de 6,00 m y salida doble de 6,00 m

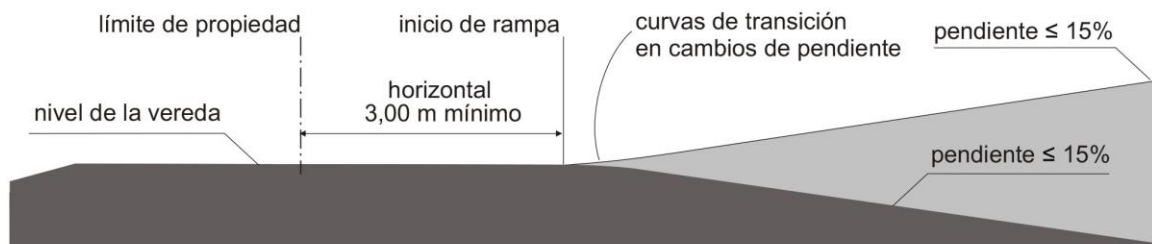


c) Las puertas de los ingresos a estacionamientos podrán estar ubicadas en el límite de propiedad siempre que la apertura de la puerta no invada la vereda, de lo contrario deberán estar ubicadas a una distancia suficiente que permita la apertura de la puerta sin interferir con el tránsito de personas por la vereda.



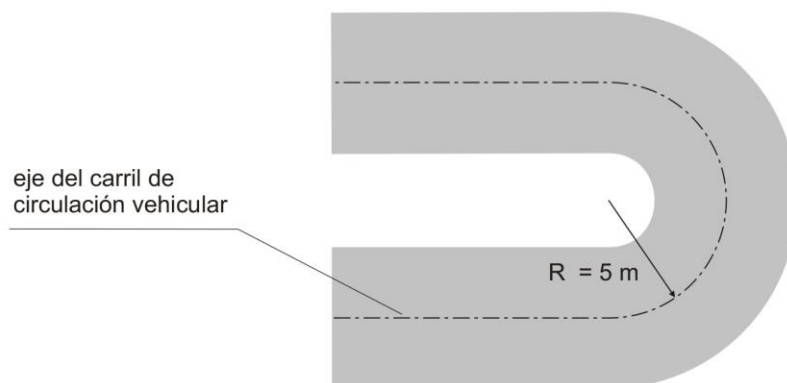
d) Las rampas de acceso a sótanos, semisótanos o pisos superiores deberán tener una pendiente no mayor a 15%. Los cambios entre planos de diferente pendiente deberán resolverse mediante curvas de transición.

e) Las rampas deberán iniciarse a una distancia mínima de 3,00 m del límite de propiedad. En esta distancia el piso deberá ser horizontal al nivel de la vereda.



f) Los accesos de vehículos a zonas de estacionamiento podrán estar ubicados en los retiros, siempre que la solución no afecte el tránsito de vehículos por la vía desde la que se accede.

g) El radio de giro de las rampas será de 5,00 m medidos al eje del carril de circulación vehicular.

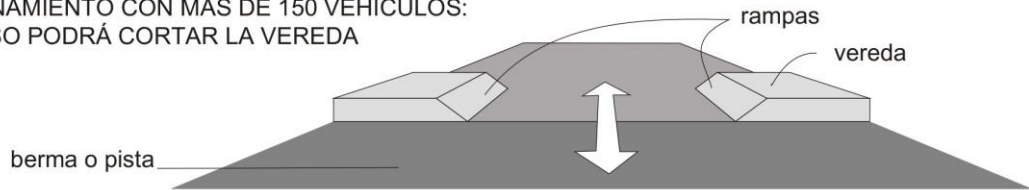


Artículo 68 VEREDAS EN EL ACCESO

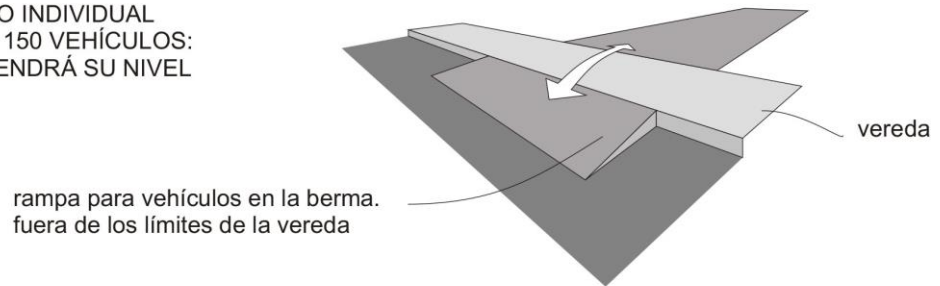
El acceso a estacionamientos con más de 150 vehículos podrá cortar la vereda, para lo cual deberá contar con rampas a ambos lados.

Las veredas que deban ser cruzadas por los vehículos a zonas de estacionamiento individuales o con menos de 150 vehículos mantendrán su nivel, en cuyo caso se deberá proveer de rampas para los vehículos en la berma y, donde no exista berma, fuera de los límites de la vereda.

ESTACIONAMIENTO CON MÁS DE 150 VEHÍCULOS:
EL ACCESO PODRÁ CORTAR LA VEREDA



ESTACIONAMIENTO INDIVIDUAL
O CON MENOS DE 150 VEHÍCULOS:
LA VEREDA MANTENDRÁ SU NIVEL



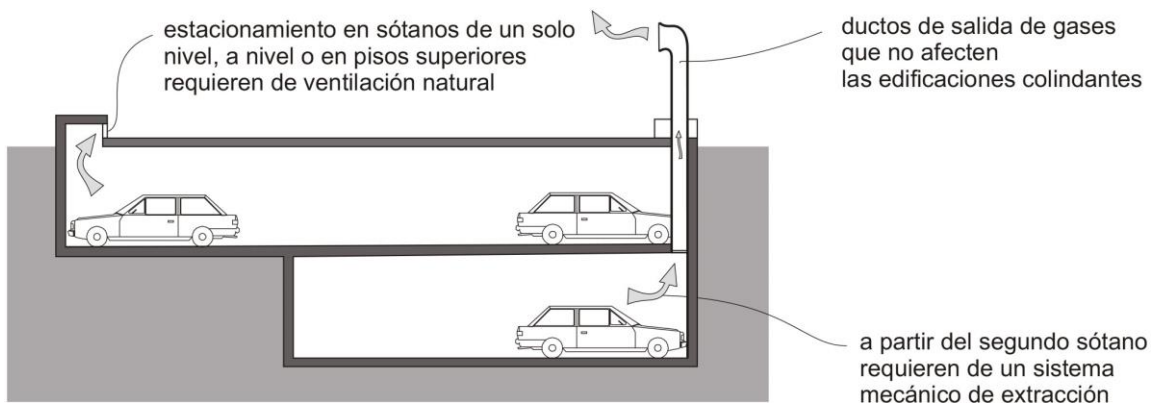
Artículo 69 VENTILACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS

La ventilación de las zonas de estacionamiento de vehículos, cualquiera sea su dimensión, debe estar garantizada, de manera natural o mecánica.

Las zonas de estacionamiento en sótanos de un solo nivel, a nivel o en pisos superiores, que tengan o no encima una edificación de uso comercial o residencial, requerirán de ventilación natural suficiente para permitir la eliminación del monóxido de carbono emitido por los vehículos.

Las zonas de estacionamiento en sótanos a partir del segundo sótano requieren de un sistema mecánico de extracción de monóxido de carbono, a menos que se pueda demostrar una eficiente ventilación natural.

El sistema de extracción deberá contar con ductos de salida de gases que no afecten las edificaciones colindantes.



3.4. MARCO CONTEXTUAL:

Si realizamos un mapeo a nivel macro de la ciudad de Chiclayo podemos apreciar una serie de deficiencias presentes en toda la zona urbana y en las áreas de expansión, problemas como desorden y una des configuración causada por el crecimiento acelerado y sin control, por la ausencia de criterios de planificación urbana que presenta nuestra ciudad desde hace muchos años.

El resultado de todas estas deficiencias son notorias en las vistas satelitales de la ciudad de Chiclayo, en donde se observan que los colores que predominan son los grises, que representan las edificaciones y las vías, identificando la masificación de viviendas y las circulaciones vehiculares, Chiclayo, a pesar de ser una ciudad rodeada de parcelas de sembríos, estos se van perdiendo en el perímetro de la ciudad emergente, y no se puede apreciar áreas verdes al interior de la ciudad, es por ello que al intentar identificarlas, estas no se logran visualizar con total claridad debido a su pequeño tamaño y a su desconexión entre ellas. Según la Organización Mundial de Salud debe poseer como mínimo 10 – 15 m²/habitante distribuidos equitativamente en relación a la densidad de población en la ciudad, lamentablemente la Ciudad de la Amistad solo cuenta con el 2,30m²/habitante de áreas verdes, es importante también recordar que la OMS aconseja que esta relación alcance valores entre 15 y 20 m² de zona verde útil.

01 EVOLUCIÓN PROBLEMÁTICA

Reconocimiento del Problema	5.1.1
Centrifugación, Concentración y Priorización	5.1.2
Sectorización de la Av. Francisco Bolognesi	5.1.3

V. DESARROLLO DE CONTENIDOS

5.1. Capítulo 1: Evolución Problemática

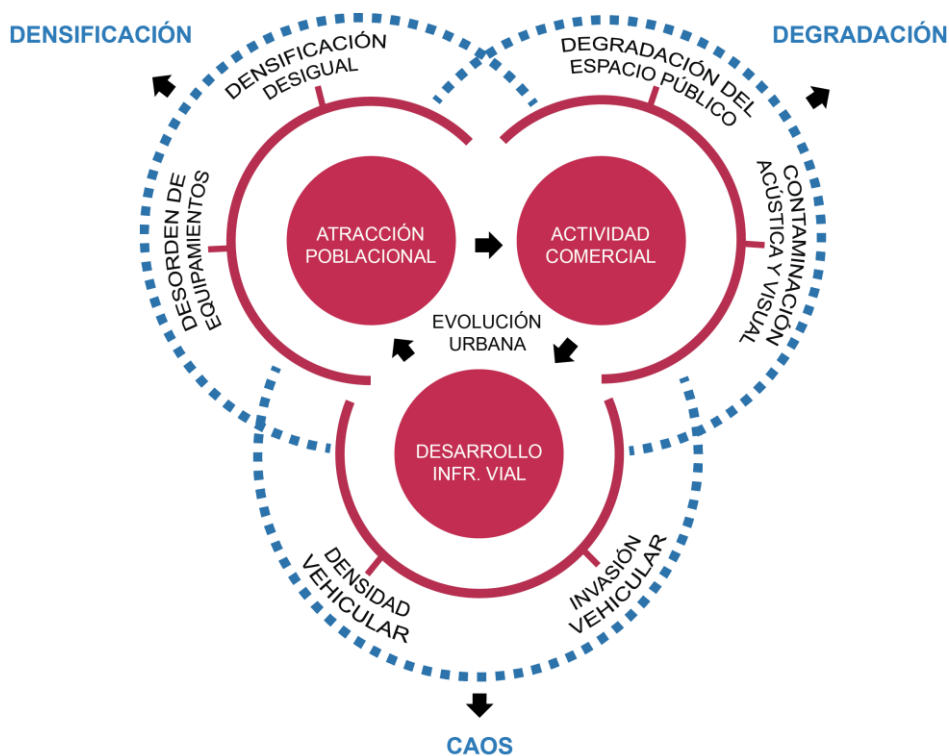
La Ciudad de Chiclayo fue producto de un continuo proceso evolutivo, de un gran acervo cultural y una vasta memoria histórica, la cual se ha ido perdiendo en cada generación de formas inconsecuentes. Paradójicamente nace a comienzos de la época republicana con menos de 2000 habitantes; como lugar de intercambio comercial surgiendo entre edificaciones generándose una plaza central como lugar de encuentro, consolidándose como el primer elemento ordenador; Llegado el 12 de noviembre de 1827, por Decreto del Mariscal José de la Mar se le declaró Villa, con ello la ciudad comienza a tener relevancia económica en el país. Logrando crecer de manera prudente logrando alcanzar en 1931 una población de 23,654 habitantes residiendo de manera concentrada en los márgenes del actual centro histórico, y es que este sector está muy marcado en su proceso evolutivo influyendo en gran medida al desarrollo de sus actividades económicas; Tras la declaración como Ciudad En 1835 por el presidente, Felipe Santiago Salaverry, y capital finalmente en 1874, se le declaró capital del nuevo departamento de Lambayeque. En sus primeros 60 años, se consolidó el auge comercial con industrias y financieras posicionadas dentro como en alrededores.

Dicho auge se vio contrastado por la atracción poblacional que generaba La inmigración a Chiclayo se incrementó especialmente por el aporte de Cajamarca (de 13,400 a 20,500), de Lima Metropolitana (de 7,400 a 11,350 personas) y de las provincias del departamento de Lambayeque (4,100 y 8,550). Con poco volumen pero ascendiendo rápidamente vienen de San Martín (275 y 3,529 personas)¹. Su acentuación fue de manera desigual debido a la falta de un plan urbano que organizara su asentamiento (fue hasta en 1992 que se consolida dicho Plan) generando un crecimiento poblacional desigual, con ello el comercio se desclasificaba en sectores industriales y financieros, se consolidaba el carácter comercial interno con ello se iban desarrollando infraestructuras de transporte, en un inicio tranvías posteriormente trenes, hasta las primeras unidades vehiculares. Esto puede no parecer irregular a un proceso de evolución de una ciudad, si es que se hubiere planificado, sabemos bien pues que nuestra ciudad es una suerte de insinuaciones de ordenamiento urbano dichas características evolutivas han jugado en gran medida en contra a su desarrollo, desarrollando problemáticas reincidentes repercutiendo en ya actual área metropolitana, en los cuales son observables los indicadores de Densificación desigual habitacional, comercial y vehicular, incidiendo en la degradación de las

¹ INEI - Instituto Nacional de Estadística e Informática
https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib0018/ca322004.htm

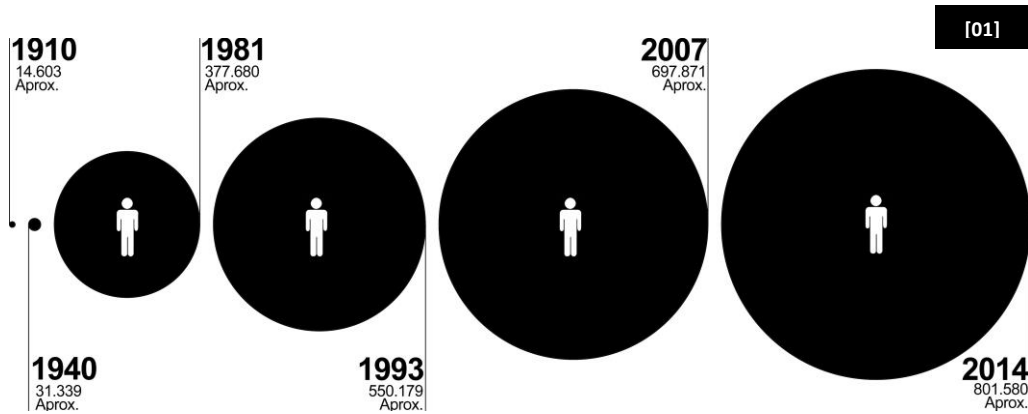
áreas urbanas de dominio público, su contaminación e invasión agresiva al ciudadano, consumiendo gradualmente la calidad de vida.

5.1.1. Reconocimiento del Problema



Chiclayo actualmente es un centro administrativo, de servicios, comercial, financiero y agroindustrial; que desempeña el rol de centro dinamizador principal del sistema urbano regional de Lambayeque, se caracteriza por su carácter uní sistémico; concentrador de actividades económicas, de servicios y del mayor contingente poblacional, lo cual se complementa por núcleos urbanos ubicados de manera dispersa al interior de la región. Actualmente Según proyecciones del INEI es la cuarta ciudad más poblada del país, la

población debe bordear el millón de habitantes, Crecimiento muy por encima de la tasa de crecimiento promedio del país.



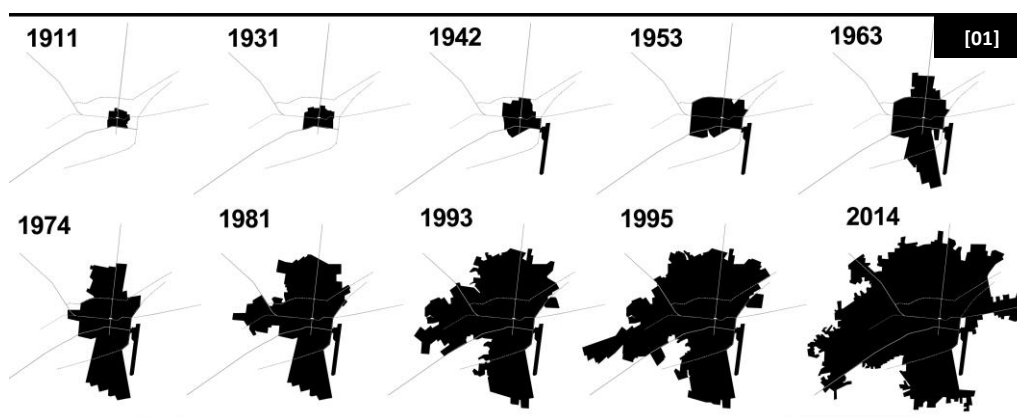
El plan de expansión metropolitana (“Chiclayo 2020”) considera implícitamente la inutilidad de oponerse al crecimiento de nuestra megalópolis “chicha”, desordenada e informal. El problema es que la ciudad no ha crecido al mismo ritmo en lo que se refiere a su “capacidad

[01] ESQUEMA GRAFICO DE EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA EN CHICLAYO / FUENTE: PDUJ - PLAN DE DESARROLLO URBANO AMBIENTAL - CHICLAYO 102

[02] PUNTO DE CONFLICTO PEATONAL COMERCIAL Y VEHICULAR, AV. PEDRO RUIZ MERCADO MODELO / FUENTE: FOTOGRAFIA PROPIA

de carga” al no expandirse orgánicamente el proceso de urbanización, servicios básicos y empleo.

El crecimiento poblacional ha traído consigo la expansión física del área urbana (calculada en 3,572 Hás. por INADUR), que se ha multiplicado por diez en un período de sólo 50 años, a costa de las mejores tierras agrícolas del valle Chancay, lo cual es otro costo social a pagar por nuestra sociedad en el largo plazo, dado que justamente las tierras agrícolas son recursos de los más escasos de nuestro país.



En términos generales el área urbana metropolitana de Chiclayo abarca una superficie de 81.85 km², donde los distritos que aportan con mayor extensión son Chiclayo con 30.89 km², José Leonardo Ortiz con 10.44 km², La Victoria con 8.9 km², Pimentel, con 8.87 km², Lambayeque con 7.53 km², Pomalca con 5.48 km² y Monsefú, 4.03 km² de área urbana respectivamente.

[01] ESQUEMA GRÁFICO DE EXPANSIÓN URBANA DE CHICLAYO / FUENTE: REGLAMENTO NACIONAL DE EDIFICACIONES, DIAGRAMACIÓN PROPIA.

Estas extensiones hasta la actualidad son producto de una continua improvisación respecto a la organización y zonificación de sus usos y equipamientos que caracterizan el territorio metropolitano de Chiclayo.

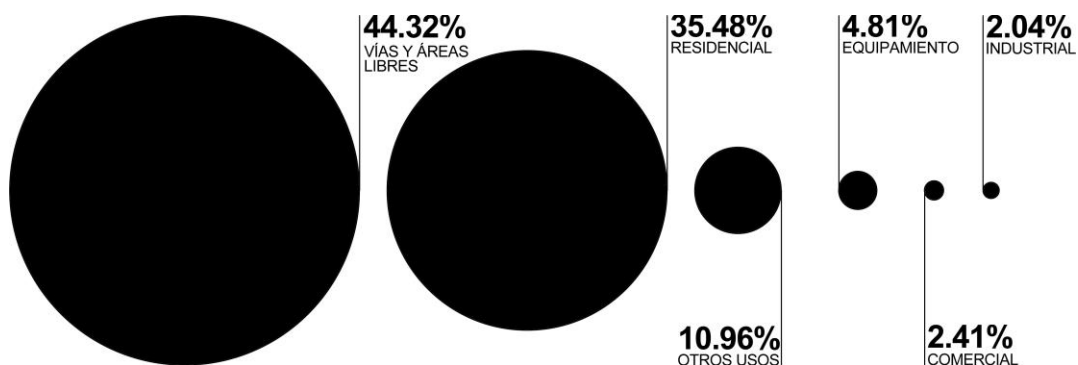
A falta de un estudio definido de la realidad problemática de la urbe considero necesario el reconocimiento de cada una de sus partes suscitadas como problemáticas genéricas de nuestra ciudad con la finalidad de tener el mínimo común denominador del objeto de estudio.

- a. USO RESIDENCIAL, hasta el 2015 el 35% del área urbana metropolitana está destinada a este uso (2,904.07 has.) caracterizada por su dispersión y desarrollo horizontal poco denso, seguida de la denominación de OTROS USOS con un 12.18% que responde a la gran infraestructura urbana (996.83 has.).
- b. El USO COMERCIAL también es muy relevante pese a que representa tan solo el 2.41% equivalente a 96.87 has. Concentradas básicamente en los distritos de Chiclayo y José Leonardo Ortiz en los ejes y manzanas que conectan los principales centros de abastos y el centro comercial metropolitano.
- c. El USO INDUSTRIAL también se encuentra focalizado, es de características livianas y está limitado pues representa el 2.04% equivalente a 164.91 has. Localizadas principalmente en el eje

Chiclayo Lambayeque donde están instaladas industrias transformadoras de alimentos.

El equipamiento en sus diversas tipologías abarca el 4.81% del Área urbana con unas 393.43 has. Es de destacar el 45.32% ocupado por las VÍAS Y EL AREA LIBRE sin uso actual que es la mayor extensión del área urbana metropolitana perimétrica en muchos casos áreas que están cambian de uso de agrícola a urbano o zonas eriazas potencialmente urbanizables.

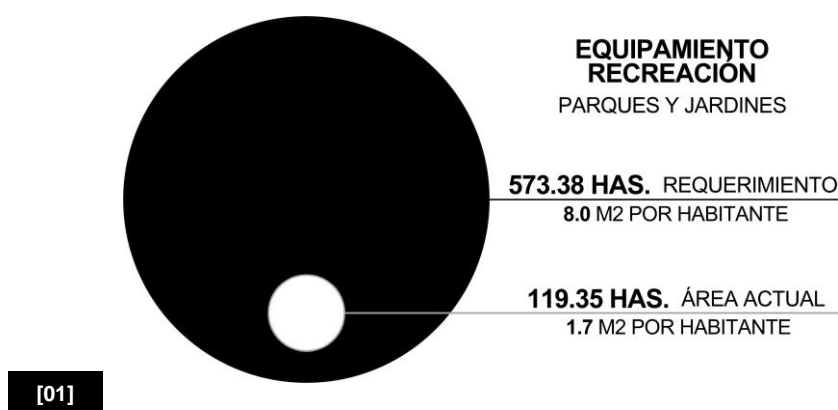
- d. LOS USOS RECREACIONAL, de mucha importancia en una ciudad ya que ellos, espacios públicos son los que dan calidad de vida a los ciudadanos, en nuestra ciudad estos espacios como los parques encontrados en Chiclayo centro no tienen el carácter verdadero de parque, ya que no cuentan con suficiente aérea verde, predominando losas de concreto. Además el poco equipamiento que existe respecto a este uso está deteriorada y los que carecen de este se debe a la mala educación ciudadana.



[01]

El área total de Chiclayo centro es de 213.49225 has que representa el 3.5% del total, donde 119.35 has son exclusivamente ÁREAS DE RECREACIÓN en todo Chiclayo y el 6.1158 has son solo en Chiclayo centro que representa el 2.8 % del total.

Este uso tan importante para lograr una calidad de vida en nuestra ciudad es de los aspectos más deficitarios, el resultado es un gran déficit de 454 Hectáreas y la necesidad de contar con parques metropolitanos de gran tamaño y brindar a las zonas periféricas (producto de procesos informales de apropiación del suelo donde el uso es casi totalmente residencial) opciones para la instalación de parques y jardines en busca de mejorar la calidad de vida urbana.



Es de suma prioridad la inserción de este equipamiento en nuestra ciudad para el desarrollo de la misma, pero a falta de políticas públicas se da cabida a intereses privados donde en la

[01] ESQUEMA DE PORCENTAJES EN RELACIÓN AL EQUIPAMIENTO RECREATIVO DE CHICLAYO / FUENTE: PDUA - PLAN DE DESARROLLO URBANO AMBIENTAL, DIAGRAMACIÓN PROPIA.

actualidad podemos percatarnos de la usurpación de estos espacios públicos comunes en que deberían contribuir a la generación de ciudadanía a cambio de espacio privatizados con la falsa característica pública que busca la individualización de la sociedad.



e. INFRAESTRUCTURA, Chiclayo ha sufrido transformaciones muy importantes a lo largo de su historia respecto a su edificaciones dirigido a la imagen de la ciudad, tanto el espacio público como el perfil y estilo de sus edificaciones, la mayor parte de estas transformaciones han sido negativas por no haberse contado con normas específicas a diferencia de otros centros urbanos importantes, de continuar así pronto la plaza principal perderá lo que le queda de armonía y representatividad como corazón de la ciudad, deviniendo en un espacio con sus edificaciones más importantes sin la jerarquía volumétrica, espacial y arquitectónica

necesarias para su función como centro de una ciudad importante a nivel del norte peruano y del país.

Chiclayo centro presenta inundaciones críticas debido a la recarga hídrica con escasa o nula posibilidad de ser drenados naturalmente y a las condiciones del terreno originándose lagunas que producen la afectación de edificios e infraestructura. Gran parte de las vías de la ciudad de Chiclayo se encuentra deterioradas esto se debe a que el tipo de pavimentación que tienen no es el adecuado, algunas no están diseñadas para soportar el tránsito pesado que reciben, debido a este deterioro se ocasionan desperfectos o fallas en los vehículos que provocan disminución de velocidad no permitiendo la fluidez del tránsito, generando caos y congestión en las calles.

- f. INSALUBRIDAD, Existe un recojo insuficiente de residuos sólidos entre otros motivos por la inexistencia de un eficaz sistema de manejo integral de los mismos, asimismo por la existencia de un parque automotor del servicio de limpieza pública insuficiente y obsoleto Inadecuada administración de residuos peligrosos, de los cuales el Problema más grave es el manejo de residuos hospitalarios; estos se Recolectan conjuntamente con los residuos comunes. La ciudad de Chiclayo presenta coberturas de servicios de agua potable y alcantarillado aún insuficientes, que alcanzan el 60.05% en agua potable y 57.07%

en alcantarillado, la periferia urbana es donde esta cobertura de atención es aún muy baja



Se evacúan clandestinamente aguas servidas domésticas e industriales a cursos de agua como ríos, acequias (Cois, Yortuque y Pulen) y drenes (dren 4000), por lo que estos presentan niveles de contaminación fecal elevados, lo que pone a la población en peligro de contraer EDA (enfermedades diarreicas agudas) al utilizarse dichas aguas para el consumo directo o para el riego de cultivo de tallo corto.

El sistema de alcantarillado del centro histórico y periferias presenta redes que colapsan e inundan con aguas residuales, contaminando el suelo, aire, etc.

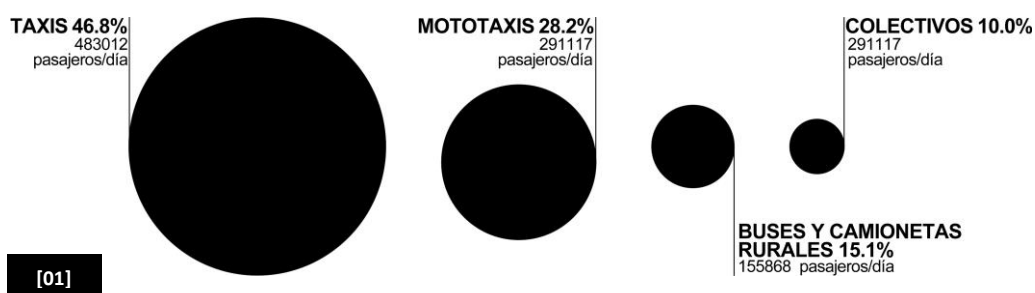


Chiclayo no cuenta con un sistema de drenaje pluvial que permita la evacuación adecuada de las aguas de lluvia; de allí que en los años de lluvias intensas, los colectores de alcantarillado absorben las aguas de lluvia ocasionando la saturación del sistema de desagüe; mientras que en las áreas urbanas no atendidas por el servicio de desagüe, la evacuación de aguas pluviales tiene que ser asistida por cámaras de bombeo.

g. VIALIDAD Y TRANSPORTE, El sistema vial de Chiclayo responde a la función de centro de intercambio que tiene respecto al radio de acción que origina su centro comercial, sistema de tipo

radial, en el cual se concentra las vías más utilizadas en la ciudad convirtiéndolas en principales aunque no todas lo sean (jerárquicamente), ya que la mayoría de ellas son estrechas y sinuosas y algunas no se encuentran completamente pavimentadas. Estorbar

En nuestra ciudad se ha consolidado un esquema de movilidad sustentado esencialmente en los modos de transporte individuales, en pérdida de alternativas masivas.

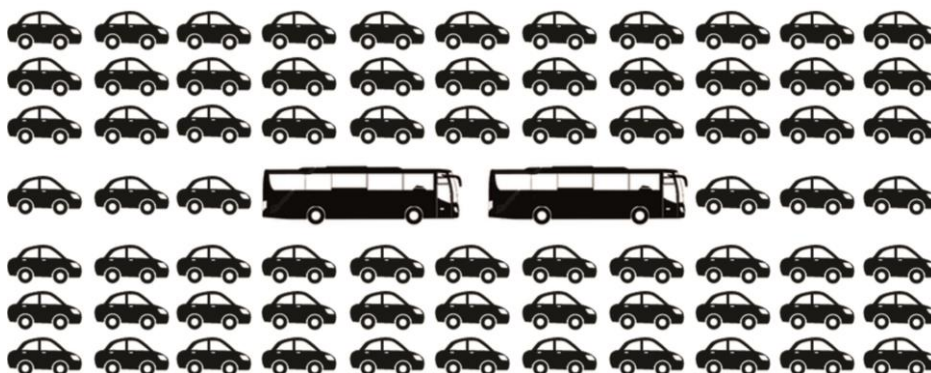


Mientras los modos masivos (micros y combis) son responsables de apenas el 15% de los desplazamientos, los modos no masivos (autos colectivos, taxis y moto taxis) movilizan el 85% de los viajes. A su vez, la elevada participación de aquéllos en la elección modal de los usuarios resta pasajeros a los modos masivos, lo cual deviene en una pérdida potencial de ingresos de éstos que les resta sustentabilidad. Esto se ve claramente manifestado en las dificultades para renovar y mantener en

[01] ESTIMACIONES REFERIDAS A LA DIVISIÓN MODAL, ASÍ COMO EL TOTAL DE PASAJEROS QUE UTILIZAN LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE EN UN DÍA LABORAL / FUENTE: CONSIA 2005

condiciones adecuadas la flota de los modos masivos de transporte de Chiclayo.

Abundan los servicios de transporte no masivos, los que compiten con rutas de micros y camionetas rurales, cuya oferta está fragmentada y en donde las Combis, reemplazan a los micros de mayores dimensiones.



Para el usuario individual el sistema posee ventajas, como buena cobertura territorial, bajo costo o elevadas frecuencias. Pero para el conjunto de la sociedad el resultado es negativo por las externalidades derivadas de la elevada siniestralidad, la contribución a la congestión vial en áreas críticas y a la degradación del medio ambiente como consecuencia de las mayores emisiones sonoras y gaseosas producidas por unidades poco compatibles con los volúmenes de demanda transportados. Al 20 de marzo del 2006 el número de vehículos de servicio público registrados en la gerencia de transportes del gobierno

provincial fue de 8 972 unidades. Considerando que la población de la ciudad de Chiclayo proyectada al 2005 es de 480.608 habitantes (INEI 2005). Siendo el índice de monitorización de 1.87 vehículos por cada 100 habitantes.

Forma concéntrica y convergente al centro. El sistema de transporte busca llevar personas de las zonas residenciales hacia el centro.

El centro de la ciudad y las principales urbanizaciones cuentan con mayor accesibilidad vial. En la periferia la accesibilidad es menor.

Vías del centro histórico con aceras angostas y elevado volumen peatonal, los peatones caminan por las calzadas.

La señalización en general es deficiente.

En horas pico la velocidad promedio es menor a 15 km/hora, en determinadas vías del centro. Vías saturadas y congestionamiento.

Concentraciones de vehículos tipo combis, micros y moto taxis en vías límite del centro impiden una operación adecuada tanto del transporte y ponen en riesgo a peatones y público en general.

Uso excesivo de cláxones por parte de los conductores en general. Servicios de taxi, sin puntos fijos para los servicios, obliga a los conductores a seguir circulando a lo largo de las vías del Área Central en búsqueda de pasajeros.

Carencia de paraderos en calles y avenidas. Los pasajeros suben y bajan de los vehículos en las esquinas, reduciendo la capacidad vial.

Esquema de movilidad de transporte individual, contrario a alternativas masivas, sobreabundancia de servicios de transporte no masivos, en abierta competencia con las rutas de micros y camionetas rurales. Se fragmenta la oferta de modos masivos.

Combis reemplazan a los micros de mayores dimensiones.

Problemas en geometría de cruces de vías principales como:

- Falta de canalización para los principales movimientos;
- Aceras sin revestimiento; radios de curva excesivos.
- Giros libres en todos sentidos, principalmente a la izquierda.
- Señalización reducida o inexistente;
- Paraderos de transporte público en las esquinas;
- Comercio de ambulantes en las esquinas;

Chiclayo es un gran nodo de transporte terrestre de carga y pasajeros, que conecta costa, sierra y selva, donde cada día llegan y salen de la ciudad más de 400 buses interprovinciales que transportan un promedio de 20,000 personas y movilizan más de 5,000 taxis a las diversas agencias de transporte interprovincial de la ciudad, en especial a la Av. Bolognesi en el tramo comprendido entre la Av. Leonardo Ortiz y la Av. Sáenz Peña.

Principales arteria como la Av. Bolognesi se encuentran saturadas por empresas de transporte interprovincial y grifos como una suerte de Terrapuerto lineal en el centro de la ciudad lo que genera congestión vehicular extrema por la maniobra de los vehículos al entrar o salir durante todo el día de los 9 terminales terrestres ubicados en este eje, generando congestión en el transporte urbano e interurbano que emplea esta vía como principal eje de conectividad

- h. MALAS CONDICIONES DE HABITABILIDAD, Dentro del ámbito del área Metropolitana de Chiclayo encontramos que los problemas relacionados con el medio ambiente se presentan de manera más aguda y las causas directas que los originan se encuentran más arraigadas en la población y a veces llegan a verse como situaciones normales y cotidianas, existiendo además otros factores como el aumento de la población, crecimiento urbano en forma desordenada, agricultura migratoria, alto índice de analfabetismo, crisis económica que ha obligado a reducir el gasto público y a mantener tarifas bajas en detrimento de la calidad de los servicios, la debilidad institucional, entre otros, que agravan estas situaciones y no garantiza la existencia de ecosistemas viables y funcionales a mediano y largo plazo.

Por la poca importancia que se le da al tema ambiental existe deficiencia en la obtención, manejo y disponibilidad de la

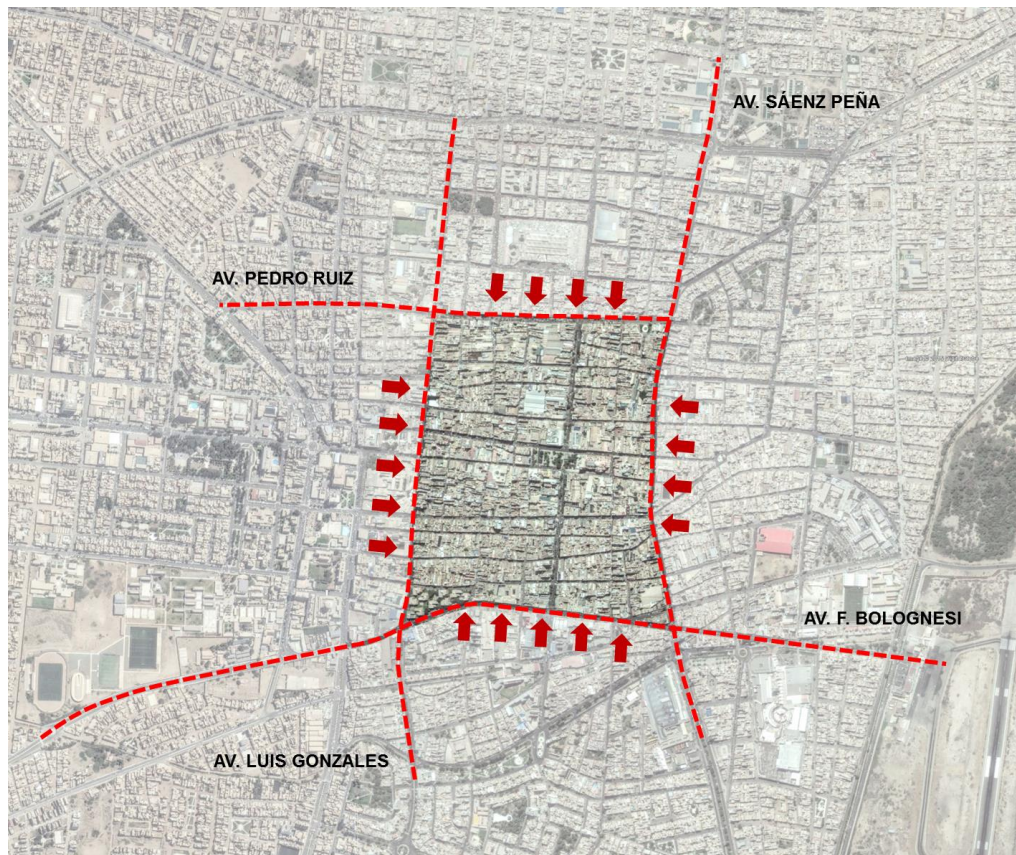
información e incluso de la que se dispone no resulta tan confiable, se encuentra desactualizada o es incipiente; determinándose que los factores que acentúan esta situación son la falta de investigación científica relacionada al tema y sobretodo la falta de trabajo de campo, para obtener datos reales y por ende confiables.

Se pueden identificar entre los problemas más importantes que afectan a la metrópoli el Impacto a la Biodiversidad, la Inadecuada Gestión de los Residuos Sólidos Urbanos, la Contaminación Atmosférica que disminuye la Calidad de Aire, Contaminación del Agua, la Contaminación Sonora, la Degradación del Suelo y la Falta de Educación Ambiental; todos ellos determinados por modelos de producción y consumo, y por los hábitos de vida, especialmente los de la sociedad moderna y gracias a los cuales, la calidad de vida de los pobladores se ve grandemente afectada.

5.1.2. Centrifugación, Concentración y Priorización

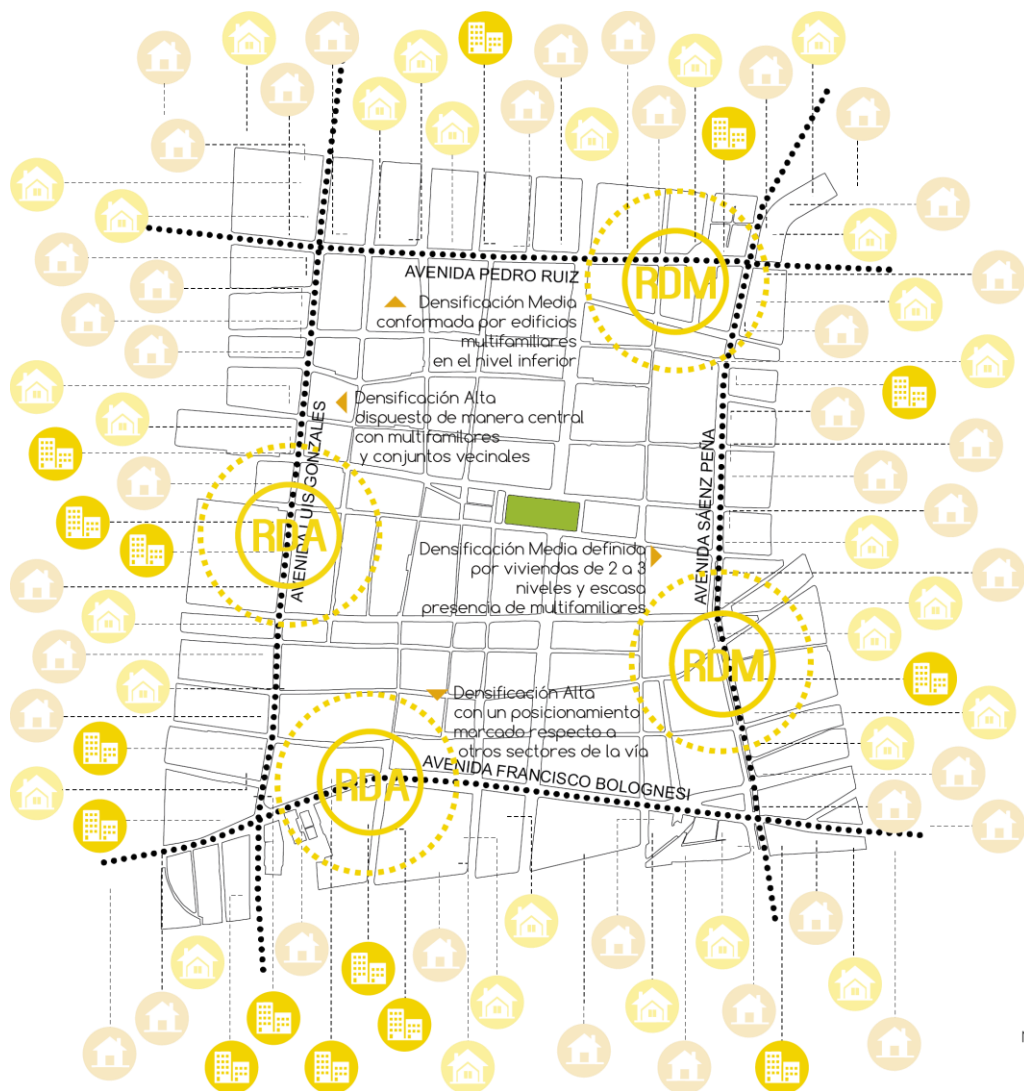
La Degradación Urbana del Centro Histórico, monumental, comercial y administrativo, el área fundacional, donde históricamente se encontraba la mayor actividad comercial y se localizan las principales instituciones financieras se encuentra abandonada, con presencia de un creciente comercio informal, sus principales calles

saturadas por excesos de taxis y des agües que colapsan frecuentemente, veredas angostas y en pésimo estado, inadecuadas para la cantidad de transeúntes , con mobiliario urbano inexistente o inadecuado, que reduce el área de uso del peatón, es la muestra más fehaciente de las problemáticas que acontecen en la ciudad. El estudio se enfoca en esta área, se hizo un sondeo previo a la ciudad y es en este lugar donde se han generado mayores conflictos y situaciones de riesgo mucho mayores que en otras escenas urbanas, la delimitación se conforma por 4 vías (Av. Pedro Ruiz, Av. Sáenz Peña, Av. Francisco Bolognesi, Av. Luis Gonzales) que han persistido en el tiempo sufriendo modificaciones para acoplarse al carácter que ha ido consolidando.



ANÁLISIS DE PUNTOS CRITICOS

POBLACIONAL, Con más de medio millón de habitantes chiclayanos mediante el proceso de conurbación con J. Leonardo Ortiz y La Victoria, se muestra la tendencia a desarrollarse de forma densificada mediante edificios multifamiliares, esta influencia de expansión y densificación es perceptible en grandes rasgos en el borde del centro histórico, cada eje desarrollo viviendas, se podría decir que es el margen transitorio entre el carácter comercial y el desarrollo habitacional.



Las áreas habitacionales de la Av. Pedro Ruiz se le define mayoritariamente como densificación media si bien es cierto existen grandes edificaciones de varios niveles pero en donde solo en pisos definidos desarrollan viviendas, son escasos los edificios multifamiliares y las viviendas se consolidan por lo general en 2 o 3 niveles habitables.

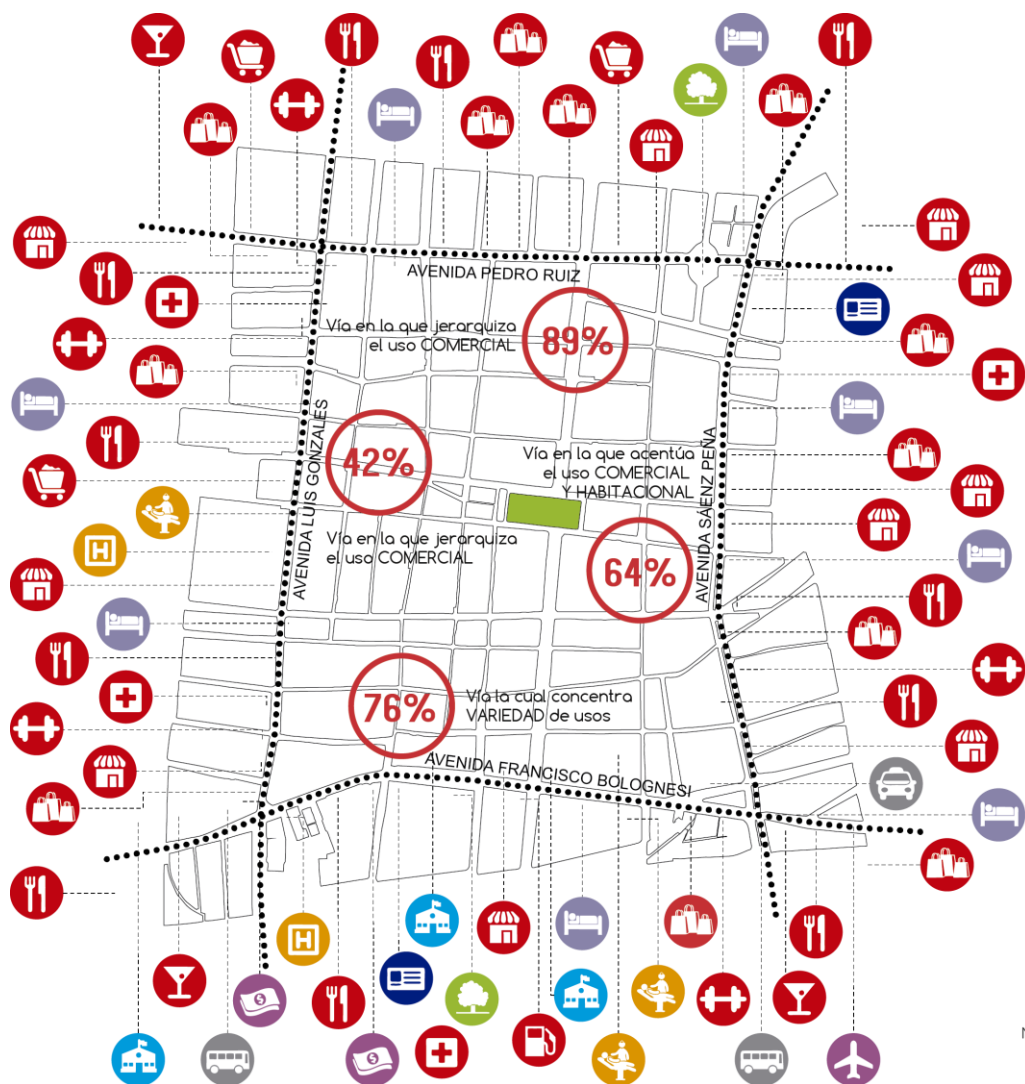
Las áreas habitacionales de la Av. Sáenz Peña tiene mayor presencia habitacional pero de viviendas disgregadas se logran encontrar desarrollos de edificios multifamiliares muy puntuales considerándose como densidad media.

Las áreas habitacionales de la av. Luis Gonzales presentan mayor presencia de edificios multifamiliares, hallando también desarrollo de conjuntos residenciales, se puede pensar que se dispone este sector en el extremo sur como área estratégica para el desarrollo de la habitabilidad incurriendo a la perimetrización del centro mediante estos edificios, logrando la densificación alta.

Las áreas habitacionales de la av. Francisco Bolognesi se presenta de manera llamativa puesto que concentra tanto habitabilidad disgregada como habitabilidad densificada esto pudo verse afectado por el desarrollo comercial se diferencian dos grandes sectores hacia el este densificación media baja, y hacia el este densificación alta en dirección

al eje Pimentel con multifamiliares y conjuntos residenciales, esto también es justificable por el poco desarrollo comercial del sector.

COMERCIAL, el borde del centro histórico posee de manera general el carácter comercial definido por viviendas comercios, galerías comerciales, boticas, farmacias, entre otros equipamientos que se implanta y que conviven con este uso. Cada eje posee equipamientos que nos dan la lectura de la jerarquía que representan entre sí, logrando determinar y generar aportes para el desarrollo comercial de la ciudad.



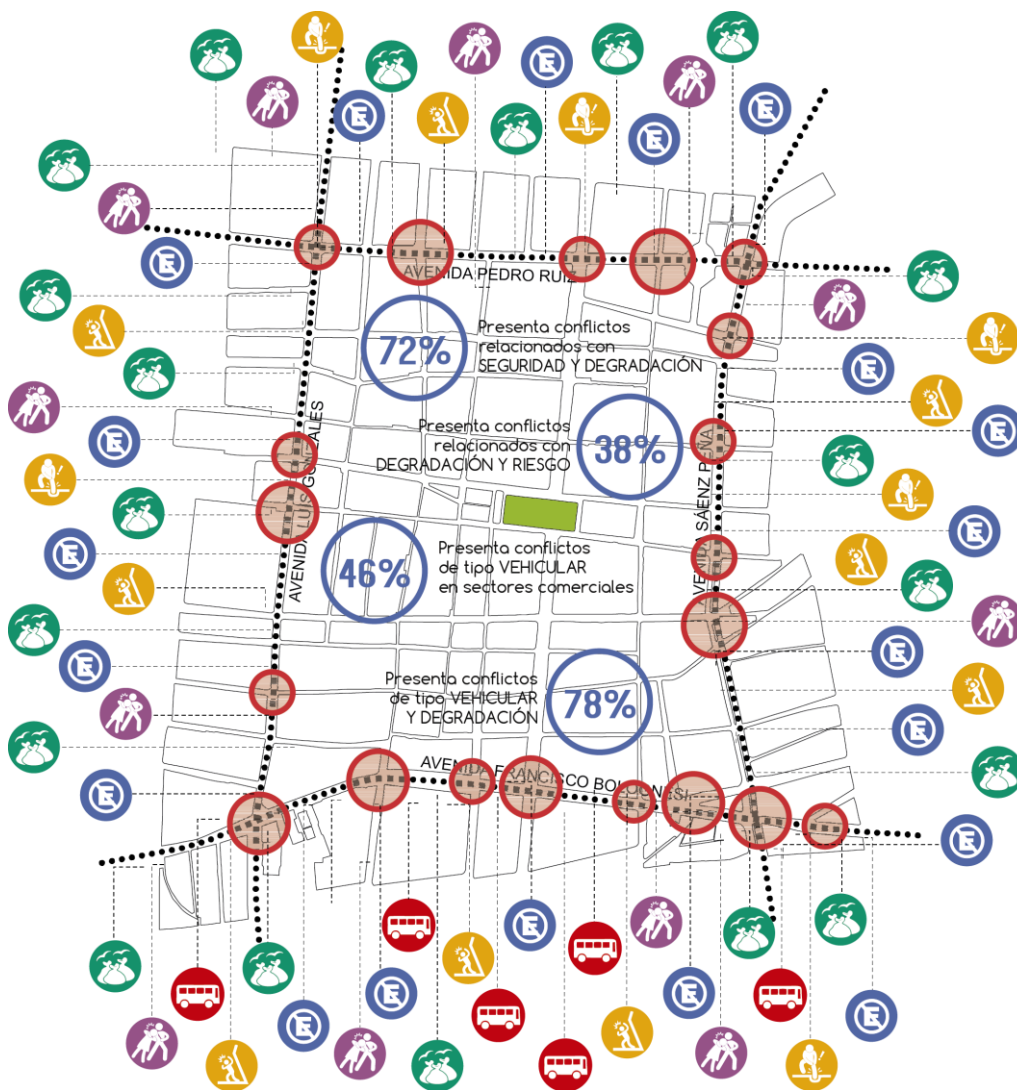
En la extensión de la Av. Pedro Ruiz El 89% de su extensión la conforman áreas principalmente comerciales con un 78%(edificios comerciales, viviendas comercio, tiendas, restaurantes, gimnasios, etc.) Además de otros usos 11% (Hoteles, y escasas áreas verdes).

En la extensión de la Av. Sáenz peña el 64% de su extensión la conforman áreas principalmente comerciales con un 56% (farmacias, viviendas comercio, tiendas, restaurantes, gimnasios, etc.) además de otros usos 8% (Hospedaje, pequeños terminales de transporte, como también equipamientos educacionales).

En la extensión de la Av. Elías Aguirre el 42% de su extensión la conforman áreas principalmente comerciales con un 36% (farmacias, viviendas comercio, tiendas, restaurantes, gimnasios, etc.) además de otros usos 6% (equipamiento de Hospedaje, equipamiento de salud, como también equipamientos educacionales).

En la extensión de la Av. Francisco Bolognesi el 76% de su extensión la conforman áreas principalmente comerciales con un 40% (edificios comerciales, malls, farmacias, viviendas comercio, tiendas, restaurantes, gimnasios, grifos, etc.) es apreciable la variedad de usos con 36% (equipamiento de Hospedaje, equipamiento de salud, equipamientos educacionales, áreas recreacionales, equipamiento financiero, equipamiento de transporte, eje internacional por aeropuerto).

DEGRADACION, la mayor parte de circunstancias degradables para la ciudad se han visto originadas en torno al centro histórico, los puntos degradantes que se han suscitado se repercuten en el borde analizado, localizando diversas problemáticas correlativas que se superponen y ponen en riesgo el desarrollo de este sector de ciudad, se analizó y ubico de manera esquemática la contaminación de suelos por residuos sólidos, inseguridad, invasión vehicular, degradación del espacio de uso público como calles y vías como también la peligrosidad de infraestructuras.



En la extensión de la Av. Elías Aguirre el 72% de su extensión presenta puntos de incidencia en degradación siendo sus principales problemas la invasión vehicular, la seguridad y la contaminación por residuos.

En la extensión de la Av. Sáenz Peña el 38% de su extensión presenta puntos de incidencia en degradación siendo sus principales problemas la peligrosidad de considerable número de infraestructuras de edificaciones en estado de colapso, la invasión vehicular por medio de usos no permitidos de estacionamientos en calles y focos de contaminación.

En la extensión de la Av. Elías Aguirre el 46% de su extensión presenta puntos de incidencia en degradación siendo sus principales problemas la gran cantidad de focos infecciosos por contaminación de residuos, la seguridad y el mal estado de calles y vías)

En la extensión de la Av. Francisco Bolognesi el 78% de su extensión presenta puntos de incidencia en degradación, incurriendo en todos de manera disgregada, problemas como congestionamiento por presencia de buses interprovinciales y de transporte público debido a que por esta vía circular gran cantidad de rutas de transporte público, Degradación del espacio urbano por contaminación de suelos, mal estado de las calles y vías, inseguridad por delincuencia y edificaciones en mal estado o simplemente en estado de colapso.

La reflexión de esta elección se complementa en un comparativo de las 4 vías ya mencionadas que definen el centro histórico, definiendo sus potencialidades y problemáticas, sin desestimar en estos ejes el requerimiento de intervenciones que solucionen la problemática que se suscita de forma frecuente en todas ellas.

	15	16	17	18
POTENCIALIDADES				
POSEE UNA UBICACIÓN ESTRATÉGICA QUE LA CONVIERTE EN NODO VIAL, UNA DE LAS PRINCIPALES CONDICIONES ESPECIALES QUE GENERAN DESARROLLO PARA LA CIUDAD, SIENDO ESTA VÍA PUNTO DE PASO OBLIGATORIO QUE PERMITE CONECTIVIDAD DE ESTE A OESTE DE LA CIUDAD.				
DIMENSIÓN VIAL QUE PERMITE SU REORDENAMIENTO Y ADECUACIÓN AL PEATÓN				
SECCIÓN ACEPTABLE PARA UN REDIMENSIONAMIENTO VIAL QUE ORDENE EL TRANSPORTE PÚBLICO POSICIONANDO LOS ELEMENTOS COMO PARADEROS EN LUGARES ESPECÍFICOS QUE CONTRIBUYAN AL ORDENAMIENTO EN BASE A LA NORMATIVIDAD VIGENTE.				
POSEE ESPACIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLO VÍAS COMO TRANSPORTE ALTERNATIVO QUE DISMINUYENDO EL IMPACTO DE LOS GASES CONTAMINANTES.				
POSEE CON EL ESPACIO URBANO NECESARIO PARA UNA PROPUESTA DE REORGANIZACIÓN DE LOS MERCADOS, REORDENANDO Y REUBICANDO AL COMERCIO AMBULATORIO, A FIN DE POTENCIALIZAR SUS RECURSOS Y DIVERSIFICAR SU OFERTA ECONÓMICA.				
UBICACIÓN ESTRATÉGICA DE COMUNICACIÓN VIAL TERRESTRE CON LOS SECTORES DE LA CIUDAD PERMITIRÁ LA UBICACIÓN DE LA MEJOR INFRAESTRUCTURA.				
EN ESTE EJE POSEE POTENCIAL COMERCIAL Y DESARROLLO TURÍSTICO POR DESARROLLAR, PUDIÉNDOSE COMPLEMENTAR CON ACTIVIDADES FESTIVAS Y ARTESANALES, EVENTOS Y FESTIVIDADES DE INTEGRACIÓN SOCIAL QUE SE PUEDEN DESARROLLAR EN ESTE ESPACIO URBANO.				
SECCIONES DE EXPANSIÓN DE LA AVENIDA APROVECHABLES PARA LA DISPOSICIÓN DE MOBILIARIO URBANO Y DISEÑO DE LAS CALLES COMO ESPACIO PÚBLICO, REFERENCIANDO PROYECTOS QUE SOLUCIONAN LA PROBLEMÁTICA Y LA DEGRADACIÓN DE LOS PATRIMONIOS MEDIANTE ELEMENTOS URBANOS.				
POSEE ESPACIOS QUE GENERAN Y CONTRIBUYEN A LA MEMORIA DE LA CIUDAD.				
ZONAS POTENCIAL DE INTERÉS TURÍSTICO, COMPLEMENTADO POR ACTIVIDADES COMERCIALES				

El análisis y a las reflexiones establecidas del lugar nos arroja la elección de un sector de ciudad con todos los indicadores para el desarrollo justificado del proyecto a realizar, es una muestra directa de la situación problemática de la urbe.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

	01	02	03	04
SINTESIS PROBLEMÁTICA				
INFRAESTRUCTURA VIAL DETERIORADA POR LA SUPERPOSICIÓN DE USOS Y FALTA DE MANTENIMIENTO.				
SERVICIOS DE TAXI, SIN PUNTOS FIJOS PARA LOS SERVICIOS, OBLIGA A LOS CONDUCTORES A SEGUIR CIRCULANDO A LO LARGO DE LAS VÍAS DEL ÁREA CENTRAL EN BÚSQUEDA DE PASAJEROS.				
SISTEMA VIAL DESORDENADO PROVOCANDO UN DEFICIENTE SERVICIO Y CAOS VEHICULAR EN LA PROVINCIA DE CHICLAYO.				
CONCENTRACIONES DE PÚBLICO Y PARTICULAR TIPO COMBIS, MICROS, TAXIS Y MOTO TAXIS EN VÍAS LÍMITE DEL CENTRO IMPIDEN UNA OPERACIÓN ADECUADA TANTO DEL TRANSPORTE Y PONEN EN RIESGO A PEATONES Y PÚBLICO EN GENERAL.				
CARENCIA, OBSOLESCENCIA O MALA DISPOSICIÓN DE PARADEROS. LOS PASAJEROS SUBEN Y BAJAN DE LOS VEHÍCULOS EN LAS ESQUINAS, REDUCIENDO LA CAPACIDAD VIAL.				
ESQUEMA DE MOVILIDAD DE TRANSPORTE INDIVIDUAL, CONTRARIO A ALTERNATIVAS MASIVAS, SOBREABUNDANCIA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE NO MASIVOS, EN ABIERTA COMPETENCIA CON LAS RUTAS DE MICROS. SE FRAGMENTA LA OFERTA DE MODOS MASIVOS.				
PRESENCIA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL Y GRIFOS, A MANERA TERRAPUERTO LINEAL EN EL CENTRO DE LA CIUDAD, GENERANDO CONGESTIÓN VEHICULAR EXTREMA POR LA MANIOBRA DE LOS VEHÍCULOS AL ENTRAR O SALIR DURANTE TODO EL DÍA. GENERANDO CONGESTIÓN EN EL TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO, EN UN PRINCIPAL EJE DE CONECTIVIDAD.				
PROBLEMAS EN GEOMETRÍA DE CRUCEROS.	AV. PEDRO RUIZ	CA. LUIS GONZALES	AV. FRANCISCO BOLOGNESI	AV. SÁENZ PEÑA
ALTO ÍNDICE DE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL QUE AFECTA A LA SALUD PÚBLICA POR LA EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES DE LOS VEHÍCULOS COMO LA MALA CULTURA DE LOS CIUDADANOS.				
INADECUADA DISPOSICIÓN Y DISPERSIÓN DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS.				
USO EXCESIVO DE CLÁXONES POR PARTE DE LOS CONDUCTORES EN GENERAL.				
ALTO ÍNDICE DE INFORMALIDAD PROVOCANDO CONFLICTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES ENTRE COMERCIANTES AMBULANTES Y AUTORIDADES MUNICIPALES.				
INAPROPIADO USO DEL SUELO,				
EQUIPAMIENTO DEFICIENTES Y DESORDENADOS, SOBRE TODO LOS DE CARÁCTER COMERCIAL EN CUANTO A LA UBICACIÓN DE ACTIVIDADES.				
FALTA DE INFRAESTRUCTURA Y COLAPSO DE SERVICIOS BÁSICOS.				
CONFLICTOS EN EL MARCO FÍSICO Y LEGAL DEL ESPACIO URBANO POR FALTA DE PLANES DE DESARROLLO URBANO TERRITORIALES LO QUE ESTARÍA PROVOCANDO LA SATURACIÓN DE SERVICIOS Y OCUPACIÓN DEL SUELO.				
SE APRECIA COMO PROBLEMA CENTRAL LA DEFICIENTE CONECTIVIDAD ENTRE LOS DISTRITOS DE LA PROVINCIA, INFRAESTRUCTURA VIAL EN MAL ESTADO Y UN SERVICIO PRECARIO CON DEFICIENTES UNIDADES.				
ESPACIOS PEATONALES INADECUADOS Y DE GRAN PELIGROSIDAD, SIN UNA POLÍTICA DE PRIORIDAD DE CIRCULACIÓN PARA ESTOS.				
POCO O NULOS EQUIPAMIENTOS DE RECREACIÓN, ESCASAS ÁREAS VERDES DESCUIDADAS, ESPACIO PÚBLICO IN CONCEBIDO.				

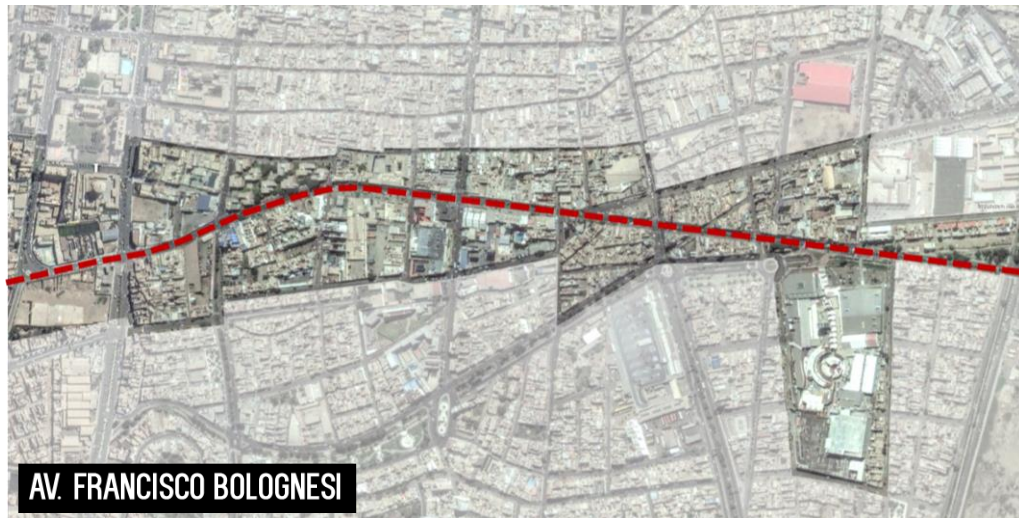
Se analizará, estudiará y delimitará la avenida Francisco Bolognesi, basándose en la necesidad, priorización y en sus características potenciales para el desarrollo de la propuesta proyectual; De estos análisis que se realizaron se procedió a sintetizar gráficamente el producto resultante arrojó esta avenida como el eje de prioridad en intervención.



$$01 + 02 + 03 = \text{PRIORIDAD}$$

Esta es una vía que tienen como función principal articular transversalmente y longitudinalmente con los anillos viales del ámbito urbano de la ciudad de Chiclayo, es uno de los ejes viales más importantes de la ciudad, se inicia en el Aeropuerto internacional José Quiñones Gonzales y culmina en el Balneario de Pimentel. Esta vía traslada el tránsito desde un sector urbano hacia las vías arteriales y/o vías expresas. Sirven por ello también a una buena proporción de tránsito de paso, actualmente concentra el gran porcentaje de transporte público como también el posicionamiento de los diferentes

equipamientos existentes puntualizando el carácter comercial de la vía, sumados a los de salud, educación, institución, histórico y financiero.



5.1.3. Sectorización de la Av. Francisco Bolognesi

El cambio de escala requiere un estudio más profundo de las situaciones problemáticas que acontecen en el sector de priorización, se elaboró diversos análisis que tienen por finalidad la determinación de un sector en el cual se deberá formular la propuesta, en él se contiene y desarrolla de manera puntual la problemática que es objeto de estudio, la reflexión de esta elección se basa en un estudios de características que define el comportamiento del eje Francisco Bolognesi, en cada análisis se localizaron puntos críticos, prevaleciendo en estas zonas ejes claramente definidos de mucha importancia para la urbe que requieren indudablemente de intervenciones que solucionen la problemática que se suscita de forma frecuente en todas ellas.

Considero necesario la elección del lugar debido a la puntualización y cambio de escala de la realidad problemática que a su vez es reiterativa en la ciudad. Los análisis que se consideraron pertinentes localizan de forma gráfica y de síntesis los aspectos y caracterizan la Av. Francisco Bolognesi, a su vez resalta la transversalidad de la av. José Balta y la define como un eje que rompe con las características de cada extremo, esta condicionante es reiterativa en los diferentes análisis, podría considerarse como una barrera imaginaria de comportamiento.

A. COMERCIO Y TRANSITABILIDAD, (Ver gráfico adjunto)

considerando la continuidad de tiempo de permanencia es perceptible la diferencia de ocupación en cuanto a su transitabilidad y desarrollo comercial, la presencia de malls como Real Plaza u Open Plaza en el extremo este, definen con notoriedad la tendencia de movilización logrando contener el 64% de peatones, el extremo oeste se muestra contrario logrando contener un 36% de peatones, situación que dista en horarios nocturnos, por la presencia de discotecas, bares y pubs.



ANÁLISIS DE COMERCIO Y TRANSITABILIDAD

ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE ORDENAMIENTO DE USOS
EL PLAN DE DESARROLLO URBANO 2011 – 2016, hace
mención a la importancia de generar focos de atracción comercial
mediante el reordenamiento y la restructuración de los usos
permitirles en la avenida, este aporte es importante ya que
generaría la equidad respecto al uso de la vía.

Mediante el cambio de usos a su vez se han considerado nuevos
valores respecto a los parámetros del sector, con una clara
intención de densificación vertical, lo que supondría prioridad en
inversión de equipamientos relacionados como el planteado en el
presente proyecto de investigación.

ANÁLISIS DE ACTIVIDAD, la actividad comercial del sector es
continuo por el carácter comercial descrito pero si hablamos de
actividades que concentran masas en un horario específico pues
en horario de tarde 5:00pm noche 2:00 am sería el más preciso
a su vez en el extremo oeste de la vía solo funciona en base a
este horario debido a la presencia de discotecas y pubs.

Centros comerciales, Son la principal causa de concentración, al
observar a los centros comerciales cercanos muestran como los
espacios privados y comerciales son apropiados sustitivamente
por la gente haciéndolos porosos, re significándolos, conformando

ANALISIS DEL ESTUDIO PDUA 2011 - 2016

espacios públicos bajo el simple expediente de pasearlos mientras conversan en el ejercicio espontáneo de su propia cultura urbana. Dicha apropiación tiene claras consecuencias en el uso del espacio y en el establecimiento de una continuidad espacial que el diseño original de los centros no solo no tiene sino que evita.

Plazas comerciales, El comportamiento de la colectividad hizo la transición de la costumbre tradicional del paseo por las plazas históricas a las plazas comerciales sin dejar de ser la ciudad de las plazas y sin abandonar su propia cultura urbana en el trayecto y apropiándose los nuevos espacios confiriéndoles una identidad de espacios públicos sustitutos a pesar del modelo errado de planeación y crecimiento urbano dominante, para seguir siendo la ciudad de las plazas, aunque ahora estas sean en su mayoría de carácter comercial.

Comercios, Entidades de tipo comercial, tiendas diversas que actúan de puntos de atracción potenciales para los peatones, movilizan grandes masas de personas, activan el centro.

Parques y plazas, referida a los Espacios públicos que cuentan con gran porcentaje de su área en espacios verdes, destinados a

la recreación, uso muy escaso repotenciado por comercios anexos a este.

Discotecas y pubs, Concentran una cantidad considerable de personas en horarios nocturnos, generalmente invadiendo las bermas las cuales no se encuentran adaptadas para acoger adecuadamente e estos usuarios.

B. CONCENTRACIÓN HABITACIONAL, (Ver gráfico adjunto), Hasta el 2015 hay 15'710 habitantes Residentes fijos en la avenida según censo de trabajo de campo, Se sabe que del total de habitantes en la avenida en mención $\frac{2}{3}$ de la población reside en el extremo oeste y $\frac{1}{3}$ de la población en el extremo este esto es razonable producto del continuo cambio de usos de los predios habitacionales por espacios comerciales.

También en este estudio se concluye que el 45% de los residentes de la avenida viven en conjuntos habitacionales o edificios multifamiliares lo que conlleva a su actual densificación vertical,

El asentamiento habitacional en la parte más poblada aumenta en gran medida la problemática, dejando de lado los aportes necesarios para la actual densificación de la vía.

ANÁLISIS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL, según la contabilización en el trabajo de campo, se estima que hay 3 540

ANALISIS DE CONCENTRACIÓN HABITACIONAL

personas transitando por minuto en la vía, en la cual el 78% se concentra al extremo este y el 24% al extremo oeste, muy por el contrario al análisis previo la transitabilidad de las persona se debe al fuerte impacto social generado por los malls

La disposición habitacional en el eje se muestra diferenciado del análisis anterior, el extremo este se compone básicamente en viviendas disgregadas, muchas viviendas antiguas que con el paso de tiempo se van convirtiendo en áreas comerciales, se le atribuye densidades, medias – bajas, puesto que se encuentran viviendas de 1 a 3 niveles, este extremo contiene el 36% de la población que reside al extremo este; En el extremo oeste se compone de viviendas disgregadas que a su vez se van convirtiendo en edificios residenciales de gran densidad, la presencia de conjuntos habitacionales como Pascual Saco y multifamiliares en la intercepción Cuglievan contienen el 64% de residentes asignándoles la densidad alta.



ANALISIS DE CONCENTRACIÓN POBLACIONAL

C. DEGRADACIÓN Y ZONAS DE RIESGO, (Ver gráfico adjunto), el eje Bolognesi posee en todas sus intercepciones puntos degradantes, considerando a los ambulantes, focos contaminantes por residuos, inseguridad por delincuencia, y riesgo estructural, este último por la gran cantidad de predios de material precario en estado de colapso, sumando todo se estima que el extremo este contiene el 27% de degradantes urbanos, y el extremo oeste el 73% de degradantes urbanos.



D. USO Y OCUPACIÓN VEHICULAR, (Ver gráfico adjunto), el eje Bolognesi acoge a gran cantidad de rutas de transporte público, posee una movilización vehicular activa, a su vez se le puede jerarquizar por la presencia del aeropuerto internacional Jorge Chávez, disponiendo en este eje fácilmente el primer encuentro con la ciudad para turistas como también para el transporte inter-

ANÁLISIS DE DEGRADACIÓN Y ZONAS DE RIESGO

ANÁLISIS DE USO Y OCUPACIÓN VEHICULAR

departamental; las problemáticas encontradas recaen en la invasión vehicular mediante el usos de las vías como estacionamientos prohibidos, variedad de predios con uso de parqueaderos públicos, grifos, paraderos, pero quizás lo más relevante la presencia de terminales de transporte interprovincial; el extremo este contiene el 32% de usos vehiculares, el extremo oeste el 68% puesto que aquí se concentran la totalidad de empresas de los buses de transporte como también la mayor necesidad de espacios vehiculares.



ANÁLISIS DE LA JERARQUÍA DE VIAS 2015, red metropolitana, vía colectora que articula los extremos este y oeste de la ciudad, a su vez esta intersectada por otras vías del mismo tipo lo cual no solo la hace de importancia sino que al no estar en buen estado ni con los aportes necesarios contribuye a la generación de conflictos, caos y degradación.

ANÁLISIS DE UBICACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL, a manera Terrapuerto lineal en el centro de la ciudad, estas empresas han ido generando congestión vehicular extrema por la maniobra de los vehículos al entrar o salir durante todo el día. Generando congestión en el transporte urbano e interurbano, en un principal eje de conectividad.

Se han reconocido 9 empresas de transporte en la extensión de la vía, a su vez cabe resaltar que solo se concentran en lo que se define como centro histórico, siendo los predios más amplios y por ende con más incidencia en la problemática los posicionados al extremo oeste.

ANÁLISIS DE CONTABILIZACIÓN VEHICULAR, es prioridad esta investigación puesto que la problemática vehicular es recurrente en la ciudad, para esta investigación se hizo un trabajo de campo consistente en la grabación de un video con el cual posterior a su análisis se obtuvo la cuantificación de cada una de las unidades en horas punta.

Se concluye que 835 vehículos transitan por minuto en la vía, a su vez se obtiene que en horas punta del día hay más vehículos

ANALISIS DE UBICACIÓN DE EMP. DE TRASNPORTE

ANALISIS DE CONTABILIZACIÓN VEHICULAR 2015 - 1

ANALISIS DE CONTABILIZACIÓN VEHICULAR 2015 - 2

de yendo hacia el oeste, más en horas punta de noche hay más vehículos yendo hacia el este.

Se procedió también a la cuantificación de cada tipo de vehículo según los siguientes esquemas:



Se concluye que del 100% de los vehículos que contiene la avenida el 48% son Taxis el 20% son estacionamientos.



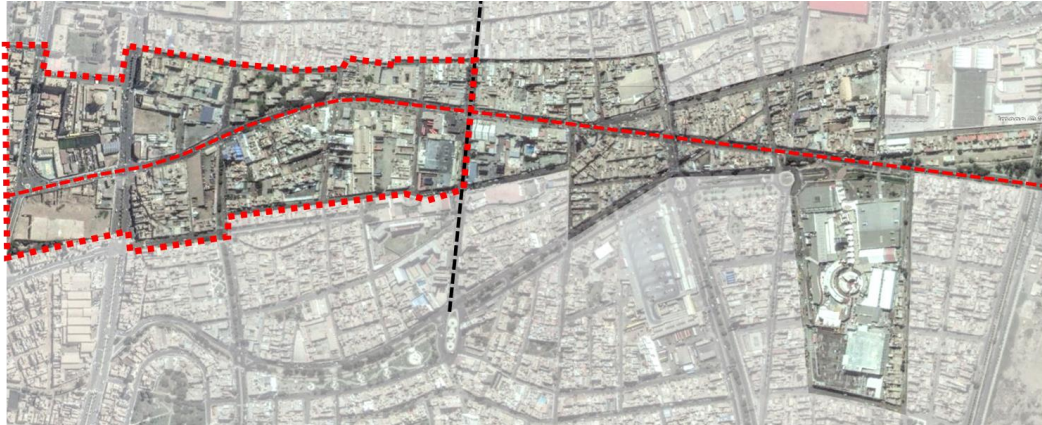
En base a los análisis elaborados podemos identificar dos características del eje Balta quien acentúa de modo sistemático el comportamiento de la Av. Francisco Bolognesi. La misma justifica el hecho de que es en ese sector de ciudad el que necesita una pronta intervención, es el extremo oeste el lugar dimensionado como muestra factible de la realidad problemática estudiada. La sumatoria compensativa de los elementos

degradantes analizados, logran concretizar el sector para la intervención de esta investigación.

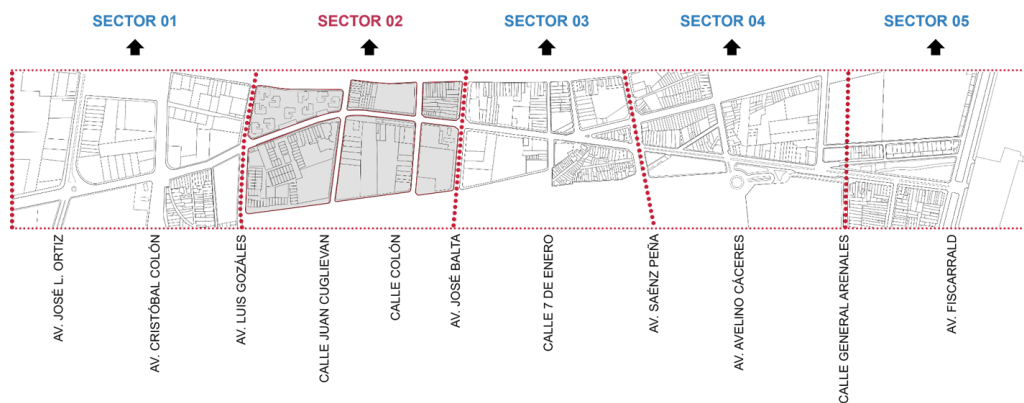


Lo que se prioriza intervenir serán los espacios poco transitados con comercios poco desarrollados, donde la densidad habitacional es mayor y su habitabilidad deficiente, donde hay mayor riesgo estructural y

muchos puntos degradantes, en cuyo sector marque el mayor impacto vehicular como también los predios con mayores usos vehiculares.



Se Consideran 5 sectores, la sectorización se conforma por ejes definidos (vías de jerarquía transversal), determinando que el sector 2 delimitada por la Av. Luis Gonzáles y La av. José Balta, esta área prioriza de una intervención, a su vez el sector pertenece a la delimitación del centro histórico, en esto se pretende analizar y generar estrategias en un escala sectorial, complementándolas con el estudio de las necesidades suscitadas en dicha área urbana.



02 SECTOR: USUARIO Y ESTRATEGIAS

El usuario y sus Características	5.2.1
Estrategias Sectoriales	5.2.2

5.2. Capítulo 2: Sector: Usuario y estrategias

Los componentes que se consideran como principales para la realización de un proyecto arquitectónico se conforman por espacio, usuario, y uso, por ello se consideró pertinente partir del en análisis consecuente del estudio previo del sector a intervenir, partiendo de la elección del sector; En él se encontraron características importantes de los usuarios, las cuales son necesarias para la obtención de las estrategias.

Es de importancia considerar que la obtención del equipamiento correspondiente al uso es el resultado del estudio del problema en diferentes escalas, ello permitirá limitar y proponer espacios que respondan a las necesidades que acontecen en el área intervenida y que serán la base del éxito del proyecto, logrando que este funcione y se adapte al medio para el cual fue diseñado.

5.2.1. El Usuario y sus características

En el análisis realizado se concluyó con el sector dimensionado en la Avenida Francisco Bolognesi, en éste se puede apreciar y distinguir una serie de deficiencias en cuanto al estudio de los espacios para dichos usuarios, ya que al ser unas poblaciones configuradas por densidad alta, multifamiliares y conjuntos habitacionales, los aportes (espacios de recreación, áreas verdes), si es que los hay, no son los adecuados.

Lo que denota la falta del estudio de las necesidades y características de cada uno de los grupos de usuarios diferenciados por edad, ya que sus espacios no se adaptan o no fueron pensados para abastecer a los usuarios cercanos según sus particularidades.

A. USUARIOS INMEDIATOS, Se refiere a los usuarios que son inherentes a la problemática planteada parte del estudio que define el tema de investigación propuesto, los cuales en síntesis serán los residentes que poseen vehículos y los vehículos privados.



Estos usuarios demanan de necesidaes y requerimientos propios tales como:

Espacios de permanencia y recreación para interacción social de residentes.

Mobiliarios urbanos que mitiguen la degradación del espacio público.

Espacios accesibles y seguros con usos específicos diferenciados.

Zonificación de los usos del sector a fin de determinar el equipamiento apropiado.

Espacios de parqueo vehicular aislado del espacio público con normativas afines.

B. USUARIOS INCIDENTES, Se refiere a los usuarios que son inherentes al espacio, forman parte del área donde se implanta la propuesta, conformados por transeúntes: personas en edad activa, grupos familiares, personas con discapacidad física, ellos transitan por la dilatación espacial en el eje bolognesi en un improvisado espacio público, actúan de manera independiente al espacio proyectado a los cuales deberá acoger dotándoles de espacios necesarios.



Se encuentra compuesto por individuos de diferente edad, condición física y condición social, enfocada a quienes usan el espacio urbano generalmente como peatón.

Dentro de estos grupos encontramos desde niños y ancianos (colectivos caracterizados por su baja velocidad), hasta jóvenes que caminan a velocidades muy superiores. Además existe una

segunda clasificación según el propósito de desplazamiento, pudiendo encontrar individuos que van de compras (a bajas velocidades) y con frecuentes parones que reducen el ancho efectivo de la vía, o personas estresadas o con prisa que caminan a una velocidad mayor y con trayectorias más impredecibles.

Usuarios Niños: Considerado entre los 7 – 12 años de edad, constituye el 5% del total de personas transeuntes; En la vía la presencia de este usuario se ve excluida dentro del espacio urbano esto debido a su edad, vive bajo la supervisión de adultos que deciden lo que es bueno o no para él.

Usuarios Jóvenes: Considerado entre 13 - 20 años de edad, constituye el 30% del total de personas transeuntes; hombres y mujeres con buen estado físico motriz, se deberá preveer.

Usuarios Adultos: Considerada entre 21 – 60 años de edad,

Usuarios condicionados: Son aquellos que ejecutan determinados movimientos con dificultad, se desplaza con la ayuda o no de aparatos ortopédicos, bastones, caminadores. Entre ellos encontramos a:

Peatones de la tercera edad, Peatones con hemiplejía (amputados), Peatones en estado de embarazo, Peatones con

carga pesada, Peatones con alguna extremidad enyesada,
Peatones con algún objeto en mano.

La movilidad del usuario condicionado se dificulta al encontrar
escaleras, espacios demasiados estrechos o tramos
excesivamente largos entre otros casos.

Usuarios en silla de ruedas: Son aquellos que precisan de una
silla de ruedas para llevar a cabo sus actividades, bien sea de
forma autónoma, o con ayuda de terceras personas. Como
resultado de su dificultad para moverse los usuarios en silla de
ruedas se encuentran con: Imposibilidad de superar niveles
bruscos y escaleras, Imposibilidad de superar pendientes
importantes, Peligro de volcar o resbalar, Riesgo de perder el
control al transitar por las rampas de los puentes peatonales,
Limitación de sus posibilidades de alcance manual y visual,
Imposibilidad de pasar por lugares estrechos, Necesidad de
espacios amplios para girar y abrir puertas.

Usuarios Sensoriales: Son aquellas personas que tienen
dificultades de percepción, debido a una limitación de sus
capacidades sensitivas, principalmente las visuales o las
auditivas. Entre ellas encontramos:

Peatones con ceguera, Peatones con baja visión, Peatones con sordera. La movilidad de los usuarios sensoriales se dificulta con: Identificación de espacios y objetos, Detección de obstáculos (desniveles, elementos salientes, huecos), Determinación de direcciones y seguimiento de itinerarios, Obtención de información escrita (textos, gráficos), Identificación de señales acústicas (alarmas, timbres), Sensación de aislamiento respecto al entorno, Obtención de información sonora (voz, música), en particular en edificios de uso público.

Estos usuarios demanan de necesidaes y requerimientos propios tales como:

Generación de espacios que promuevan la cultura y buenas practicas sociales.

Adecuación de las plazas con características para usuarios efímeros.

Reforestación de las calles y Plazas para su transitabilidad.

Integración de galerías comerciales como activadores del espacio.

Reubicación y reorganización de comercios informales ambulatorios.

5.2.2. Estrategias Sectoriales

Las estrategias plantean una síntesis realizada a partir de muchos elementos que las determinan, depende mucho de las potenciales características que posea el lugar para poder desarrollar una propuesta viable. Delimitación de la situación problemática, un cambio de escala imprescindible para la elección del equipamiento y espacio a proyectar.

Este análisis plantea en síntesis 5 problemas sectoriales localizando gráficamente lo que acontece en el sector, a su vez se propone la estrategia de solución con la que se plantea dar solución a cada problema, posterior a ello se idealiza el comportamiento hipotético que se desea lograr con la estrategias planteadas, todo ello engloba los requerimientos en gran escala para la ciudad.

A. ESTRATEGIA 01, referida al espacio público, se observa el déficit de mobiliarios urbanos apropiados para el uso de los usuarios, el descuido de las áreas verdes como también el mal estado de diversas infraestructuras en estado de deterioro y de colapso (Ex Colegio Pedro Labarte), se propone la reforestación de las áreas más potenciales, como es el caso de la plaza Bolognesi, a su vez plantea la implementación de mobiliario urbano apropiado y las modificaciones pertinentes para la accesibilidad de personas discapacitadas, y la rehabilitación de edificaciones en mal estado, interviniendo con una propuesta de

ESTRATEGIAS 1 - 2

imagen urbana, el resultado, todo ello generará la recuperación del espacio público la revitalización del sector y promoverá la peatonalización inclusiva.



RENOVACIÓN
REHABILITACIÓN DEL E.P.

B. ESTRATEGIA 02, referida a las áreas comerciales, se observa la desorganización y la falta de conexión entre los comercios, localizando en agrupaciones de menor envergadura, presencia de comercio ambulatorio y la consolidación de sectores comerciales que inciten la utilización de las áreas comerciales de este sector, se propone sectorizar los comercios definiendo el eje con un uso comercial a fin de potencializar sus áreas acentuando la importancia de la iniciativa del PDUA en cuanto a la compatibilización de los usos comerciales, reubicación y formalización de los ambulantes; Con ello se logrará la catálisis de los predios, generando factibilidad económica del sector, y la activación del sector.



POTENCIALIZAR
ÁREAS COMERCIALES

ESTRATEGIAS 3 - 4

C. ESTRATEGIA 03, referida a las áreas habitacionales, se observa la densificación por presencia de multifamiliares y del conjunto residencial Pascual Saco, este último posee aportes pero se encuentra en estado de privatización por medio de rejas y limitadores urbanos (cercas, arbustos), también se observó la desconexión y desvinculación espacial de las áreas habitacionales (con las viviendas menos densificadas) excluyéndolas espacialmente del uso de áreas comunes en la ciudad, se propone la conexión y vinculación de los sectores habitacionales, mediante el desarrollo de estancias que fomenten la permanencia en los espacios comunes incluyendo y consolidando espacialmente cada sector, esto lograra la apropiación del espacio urbano la convivencia y la permanencia en el.



CONEXION DE SECTORES
HABITACIONALES

D. ESTRATEGIA 04, referida al uso vehicular, se observa problemas recurrentes que escapan de la fiscalización municipal, la utilización de las vías como áreas de parqueo estando prohibido, también se observó la desconsideración por el espacio

urbano llegando hasta invadir áreas transitables, a ello se le suma la presencia de empresas de transporte conflictuando aún más el tráfico vehicular, y con ello el caos y la degradación por parte de los vehículos y es hasta la actualidad el problema más recurrente, es por ello que se propone generar áreas exclusivas para dotar de estacionamientos de manera densificada, también es factible la propuesta de reubicación de las empresas de transporte interprovincial considerados en el plan de desarrollo urbano 2011-2016, y la fiscalización mediante la prohibición de espacios estacionables a lo largo del eje Bolognesi logrando liberar un carril , lo que se obtendrá con lo planteado será el descongestionamiento vehicular, conciencia social y la habitabilidad y regulación vehicular del sector .



ESTACIONAMIENTOS
VEHICULARES

E. ESTRATEGIA 05, referida a la seguridad, se observa problemas sociales de delincuencia y vandalismo recurrentes en la ciudad, los cuales generan inseguridad en el espacio urbano haciéndolo vulnerable, contribuyendo a la peligrosidad y con ello a la desuso del espacio urbano, se propone generar un medio de

ESTRATEGIA 5 Y SINTESIS

solución para estos problemas sociales mediante espacios que promuevan la cultura y las buenas prácticas sociales mediante escenarios urbanos que integradas al espacio público logren su utilidad, con la utilización del espacio urbano se deberá mitigar la inseguridad por medio del mismo uso, consolidándose agrupaciones que sistemáticamente generen un control complementado por la seguridad institucional, lo que se busca generar es la sociabilidad en el sector, la flexibilidad de usos, la promoción de actividades culturales, y la mitigación social.



ESCENARIOS URBANOS
Y ESPACIOS CULTURALES

Cada estrategia considerada pretende enfocar situaciones que tomarán valor en el proceso de diseño.

Cada variable ha priorizado en función de su propio discurso. Lo que es relevante para algunos es desechado por otros, pero cada uno de los aspectos debe ser considerado dada las características del proyecto a diseñar. Se reflexiona respecto del entorno y las variables que aportan a que su concepto espacial se logre. No es solo un tema de ubicación, es más bien uno de cooperación recíproca entre el lugar y la obra de arquitectura.

03 ESPACIO, EQUIPAMIENTO Y PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

Espacio y Equipamiento	5.3.1
Programa Arquitectónico	5.3.2

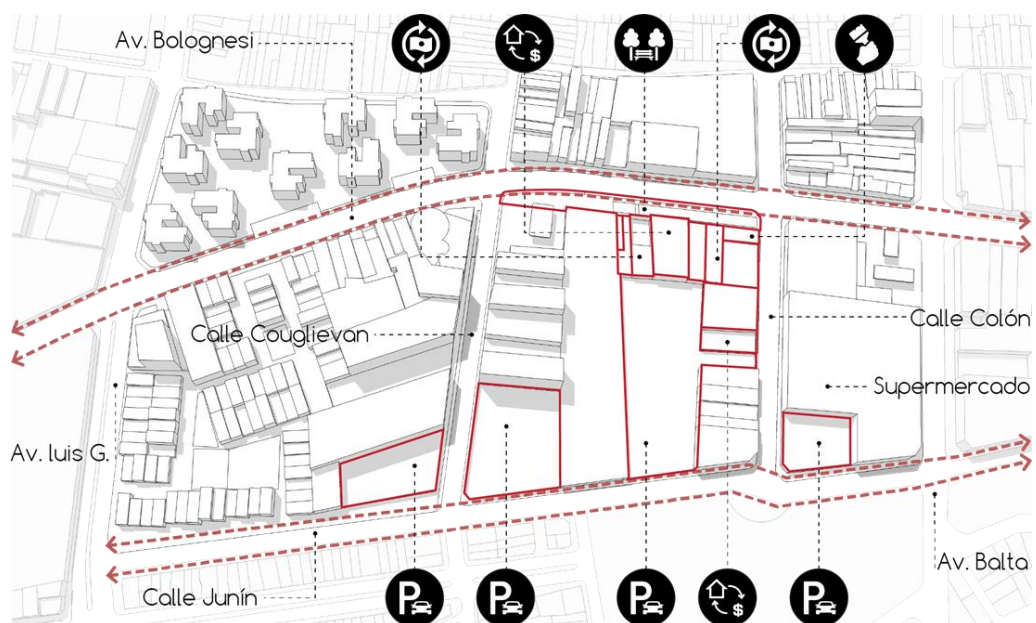
5.3. Capítulo 3: Espacio, Equipamiento y Programa arquitectónico

5.3.1. Espacio y Equipamiento

La elección del espacio y el equipamiento busca responder a las necesidades tanto del lugar de intervención por medio del estudio del usuario, de los problemas y el planteamiento de estrategias, definiendo criterios importantes en la propuesta.



Posicionando las estrategias en los espacio de potencial intervención resalta la utilización de una manzana en específico esta se caracteriza por poseer áreas para el desarrollo de espacio público por la existencia de la plaza Bolognesi, desorganización de comercios, cambios de uso, y espacios amplios para el desarrollo de los requerimientos analizados.



La manzana, contiene las características que podrían consolidar todas las intervenciones planteadas, en base a esta se enfoca una nueva escala de intervención.



Con 2,079 hectáreas, es la que contiene mayor extensión en el sector, en base a esta delimitación, al análisis, al usuario y las estrategias se plantean la obtención del equipamiento que se debe desarrollar.



La reflexión a profundidad de la síntesis de las estrategias engloba características útiles, tales como la obtención de usos que le conforman, Determinando usos como recreación, comercio, y transporte.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



Estos usos conllevan a reglamentaciones preexistentes de acuerdo al aporte por la cantidad de expansión territorial, es por ello la importancia de la ubicación y de la expansión perteneciente a la manzana que acoge en gran porcentaje todos los requerimientos analizados.

	EQUIPAMIENTO DE RECREACIÓN – PARQUES Y JARDINES					
	AREA URBANA	NORMATIVA	HAB./HAS.	AREA PROPIA	DENSIDAD	AREA REQUERIDA
	METROPOLITANA	8M2 / HAB.	400/1	2,079 HAS.	832 HAB.	6656 M2
FUENTE: PDUA 2011 / 2016 – PLAN DE DESARROLLO URBANO AMBIENTAL CHICLAYO - ÁREA METROPOLITANA						

	EQUIPAMIENTO COMERCIAL – GALERIAS Y COMERCIOS					
	AREA URBANA	NORMATIVA	HAB./HAS.	AREA PROPIA	DENSIDAD	AREA REQUERIDA
	METROPOLITANA	1M2 / HAB.	400/1	2,079 HAS.	832 HAB.	832 M2
FUENTE: PDUA 2011 / 2016 – PLAN DE DESARROLLO URBANO AMBIENTAL CHICLAYO - ÁREA METROPOLITANA						

	EQUIPAMIENTO TRANSPORTE – ESTACIONAMIENTOS					
	AREA URBANA	NORMATIVA	% MAYOR USO	AREA PROPIA	AREA M2	UNIDADES REQUERIDAS
	METROPOLITANA	1U / 50M2	OFICINAS	2,079 HAS.	20790 M2.	415 U
FUENTE: REGLAMENTO NACIONAL DE EDIFICACIONES - PARÁMETROS URBANÍSTICOS EDIFICATORIOS - MUNICIPALIDADES EN LIMA						

Cada uso arroja las áreas necesarias para cubrir requerimientos en base la normatividad, éstas son reglamentaciones preexistentes de acuerdo al aporte que se deben generar para equipamientos recreacionales, comerciales y de transporte, con ello se pudo ubicar el espacio que logra contener los requerimientos arrojados por las reglamentaciones.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



Se trata de una consolidación de predios considerándose en ello, edificaciones precarias, comercios pequeños con infraestructuras en mal estado posteriormente reubicados a inmediaciones del proyecto, predios con usos incompatibles como terminales de buses de transporte interprovincial; con esto se busca determinar el área requerida para acoger los requerimientos normativos mínimos.



Se logra obtener la cantidad de 6680m² suficientes para cubrir el equipamiento recreación (6656m²), pero insuficientes para la sumatoria de áreas de los demás usos (7903m²).

Se recurre a la verticalidad de las infraestructuras para ello se dispuso de los parámetros urbanos para lograr incrementar las áreas, haciéndose permisible la construcción de 8 Pisos, con esto el área resultante será de 53 440m².

PARÁMETROS URBANÍSTICOS – PLAN DE ZONIFICACIÓN URBANA					
NIVEL DE SERVICIO	LOTE MÍNIMO	FRENTE MÍNIMO	COEFICIENTE EDIFICACIÓN	RESIDENCIAL COMPATIBLE	ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN
COMERCIO DISTRITAL	200M ²	10ML	5,6	R5 - R6 - RDA	8 PISOS – 24 ML
FUENTE: PDUA 2011 / 2016 – PLAN DE DESARROLLO URBANO AMBIENTAL CHICLAYO – ÁREA METROPOLITANA					

Resulta como equipamiento necesario el diseño de un edificio de usos mixtos, formulándose una infraestructura que logre enlazar áreas recreacionales, comerciales y el aporte densificado de espacios de estacionamientos.

HÍBRIDO ESPACIOS PÚBLICOS, COMERCIOS Y EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTOS

Este equipamiento se formula como un híbrido, tipo de equipamiento recurrente para la solución de los problemas de la ciudad contemporánea, esta infraestructura enfatiza el carácter público; resultado de los requerimientos propios del uso que se le ha destinado.

Es necesario considerar ciertos requerimientos generales para el funcionamiento del mismo.

- a. Compatible, espacio con el área y parámetros suficientes para acoger los usos que se le han destinado.
- b. Céntrico, debido a que su carácter enfoca dos tipos de usuarios, lo con conlleva a un espacio común que genere ciudadanía.
- c. Accesible, debido a su uso mixto se debe disponer de un espacio de accesibilidad peatonal que involucre a los usuarios estudiados, a su vez accesible vialmente debido al uso de estacionamientos debiendo contar con las dimensiones adecuadas para disponer sus accesos.
- d. Reconocible, respecto a la identificación y utilidad del espacio, que se adecue fácilmente y contribuya con el funcionamiento planteado.

5.3.2. Programa Arquitectónico

El dimensionamiento de los espacios y áreas que conforman el programa se trabajó en dos dimensiones:

El primero asume el análisis de las unidades espacio-funcionales y módulo-funcionales como sistema generador de áreas métricas

específicas para cada actividad programada en mención a los usos preestablecidos.

El segundo determina las necesidades espaciales y de infraestructuras del equipamiento en mención y es resultado de la síntesis de la investigación en conjunto con el requerimiento normativo anteriormente descrito.

Se configuro una lista programática identificando los componentes del sistema y sus requerimientos particulares que deberán ser solventadas, estas contemplan 5 piezas fundamentales para su funcionamiento las 3 primeras: Recreación, comercio, Estacionamientos apuntan directamente a la solución de la problemática estudiada y producto de la normatividad descrita, las dos restantes: Administración y Servicios generales complementan y forman parte de todo equipamiento, estas son el resultado del análisis de las tesis y los proyectos anteriormente referenciados.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO					CANTIDAD	ÁREAS
FUNCIÓN	ZONA	AMBIENTE	ACTIVIDAD	MOBILIARIO		
RECREACIÓN	PÚBLICO	PLAZA Y AREAS VERDES	TRANSITAR DESCANZAR OBSERVAR	BANCAS PARASOLES JARDINERAS BASUREROS LUMINARIAS	1	1450M2
		PODIO	OBSERVAR EXPOSICIONES CULTURA	AMPLIOS ESPACIOS BASUREROS	1	360 M2
		TERRAZA	CIRCULAR ESTAR RECREARSE MULTIUSO	BANCAS JARDINERAS PARASOLES BASUREROS LUMINARIAS	1	430 M2
		SUM	MULTIUSOS EVENTOS REUNIONES	SILLAS ESCRITORIO	1	345 M2
		ESTANCIAS	ESTAR CONSUMIR PERMANECER	SILLAS MESAS JARDINERAS BASUREROS	10	570 M2
		JARDINES INTERNOS	OBSERVAR PERMANECER	JARDINERAS BANCAS	20%	1297 M2
		CIRCULACIÓN	CIRCULAR ACCESO	BARANDAS ESCALERAS RAMPAS	40%	3120 M2
TOTAL DE ÁREAS REQUERIDAS:					6656 M2	7572 M2
COMERCIO	PÚBLICO	ESPACIO DE VENTAS	EXHIBICIÓN VENTA DE PRODUCTOS	MOSTRADORESB ARRA DE ATENCIÓN Y VENTAS	28	896 M2
		ALMACÉN	ALMACENAR PRODUCTOS	ESTANTES	28	290 M2
	PRIVADO	SS.HH	SERVICIOS HIGIENICOS	01 INODORO 01 LAVABO	28	73 M2
		AREA DE ATENCIÓN Y AREA DE TRABAJO	ATENCIÓN Y PREPARACIÓN	BARRA CONTRA BARRA PASILLO DE BARRA	12	170 M2
		DESPENSA	ALMACENAR PRODUCTOS	ESTANTERÍA	12	84 M2
TOTAL DE ÁREAS:					832 M2	1513 M2
ESTACIONAMIENTO	SEMI PÚBLICO	PLAZAS	ESTACIONAR	TOPES AREA ESTAC.	415	5288 M2
		PLAZAS DISCAPACIT.	ESTACIONAR	1 CADA 50	8	
		SS.HH VARONES	SS.HH	02 INODORO 01 URINARIO 03 LAVABO	2	23 M2
		SS.HH MUJERES	SS.HH	03 INODORO 03 LAVABO	2	27M2
		SS.HH DISCAPACIDAD OS	SS.HH	01 INODORO 01 LAVABO	2	9.50 M2
	PRIVADO	CONTROL VEHICULAR	CONTROL	ESCRITORIOS SILLAS	1	4.50 M2
		SS.HH SERVICIO	SS.HH	01 INODORO 01 LAVABO	1	1.50 M2
		CUARTO DE LIMPIEZA	ALMACENAMIENTO TO LIMPIEZA	ALMACENES	1	4.50 M2
		ESCALERA DE SERVICIO	CIRCULACIÓN	ESCALERA	1	21 M2
		MONTA CARGAS	CIRCULACIÓN	ASCENSOR	1	6.00 M2
		RAMPA DE ACCESO	CIRCULACIÓN	PENDIENTE 15% JARDINERAS	2	445 M2
		FILTRO DE ACCESO	CIRCULACIÓN	MAQUINA PARA CONTROL DE TRÁNSITO	4	95 M2
		CIRCULACIÓN	RECORRIDO VEHICULAR	ANCHO MIN 6M	3 X PLAZA	15864 M2
TOTAL DE ÁREAS:					21152 M2	21789 M2

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO						
FUNCIÓN	ZONA	AMBIENTE	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	CANTIDAD	ÁREAS
ADMINISTRACIÓN	SEMPÚBLICO	ATENCIÓN AL PÚBLICO	ESPERA	BARRA DE ATENCIÓN	1	35.50 M2
		ARCHIVO	ALMACENAJE	ESTANTERÍA	1	6.50 M2
		ADMINISTRACIÓN	OFICINISTA	ESCRITORIOS SILLAS ESTANTE	1	12 M2
		CONTABILIDAD	OFICINISTA	ESCRITORIOS SILLAS ESTANTE	1	12 M2
		INFRAESTRUCTURA	OFICINISTA	ESCRITORIOS SILLAS ESTANTE	1	12 M2
		RECURSOS HUMANOS	OFICINISTA	ESCRITORIOS SILLAS ESTANTE	1	12 M2
		DIRECCIÓN	OFICINISTA	ESCRITORIOS SILLAS ESTANTE	1	20 M2
		ESPERA	ESPERAR	SILLAS	2	45 M2
		SS.HH PÚBLICO	SERVICIOS HIGIENICOS	01 INODORO 01 LAVABO	2	8 M2
		SS.HH ADMINIST.	SERVICIOS HIGIENICOS	01 INODORO 01 LAVABO	2	8 M2
		DEPÓSITO	ALMACENAJE	ESTANTERÍAS	1	24 M2
		TOTAL DE ÁREAS REQUERIDAS:			--- M2	195 M2
SERVICIOS GENERALES	PRIVADO	PATIO DE MANIOBRAS	MANIOBRAS SERVICIO	AREA PLAZAS DE PARUEO VEHIC.	1	210 M2
		JEFATURA DE SERVICIO	OFICINA	ESCRITORIO ARCHIVADOR SILLAS	1	10.50 M2
		SUBESTACIÓN	CONTROL	MAQUINARIA	1	21 M2
		CUARTO DE CISTERNA	SERVICIO	CISTERNA	1	25 M2
		CÁMARA DE COMPEACIÓN	TRATAMIENTO DE RESIDUOS	MAQUINARIA	1	40 M2
		ALMACÉN GENERAL	CONTROL	ESTANTERIA	1	112 M2
		CUARTO DE LIMPIEZA	ALMACENAJE	ESTANTERIA	1	4.50 M2
		ESCALERA DE SERVICIO	CIRCULACIÓN	ESCALERA BARANDAS	1	21 M2
		MONTACARGAS	CIRCULACIÓN	MONTACARGA	1	6.00 M2
		SS.HH SERVICIO MUJERES	SERVICIOS HIGIENICOS	03 INODOROS 03 LAVABOS 02 VESTIDORES LOCKERS	1	25 M2
		SS.HH VARONES	SERVICIOS HIGIENICOS	01 INODOROS 03 LAVABOS 02 URINARIOS 02 VESTIDORES LOCKERS	1	25 M2
		PAQUETE DE CIRCULACION	CICULACIONES VERTIICALES	ESCALERAS DE EVACUACION VESTIBULOS ASCENSORES	3	120 M2
		SS.HH VARONES	SS.HH PÚBLICO	04 INODOROS 04 URINARIOS 04 LAVABOS	3	87 M2
		SS.HH MUEJRES	SS.HH PÚBLICO	04 INODOROS 04 LAVABOS	3	93 M2
		SS.HH DISCAPACIT.	SS.HH PÚBLICO	01 INODORO 01 LAVABO	3	18 M2
CUARTO DEPÓSITO	SERVICIO	ESTANTERÍAS	3	9.00 M2		
		TOTAL DE ÁREAS:			--- M2	827 M2

ESTUDIO DE UEF Y MEF

04 PRECEDENTES DEL ESPACIO

Preexistencias	5.4.1
Estado actual	5.4.2

5.4. Capítulo 4: Precedentes del Espacio

5.4.1. Preexistencias

El lugar es la base fundamental de la planificación y del proyecto. Un estudio específico permite tener un conocimiento detallado del patrimonio cultural y natural que recoge la zona de implantación del proyecto, a la vez, el análisis bioclimático también condicionan la forma final del proyecto. Este análisis acoge el medio cultural (histórico-social), y el medio físico-natural (geomorfología, clima y elementos bióticos) y se asumen dentro del proyecto, ya que es necesario recuperarlos y potenciarlos para explicarlos de nuevo.

Equipamientos, se muestra la diversidad de usos prevaleciendo las áreas comerciales, se pueden encontrar equipamientos educacionales, institucionales y financieros.



Asoleamiento, El sitio está ubicado longitudinalmente en dirección norte incidiendo el sol naciente al extremo nor-este y el sol poniente al extremo sur-oeste. La mayor incidencia solar es la frontal hacia la Av. Bolognesi.



Ventilación, Está condicionada directamente al medio geográfico macro, orientadas por las corrientes de aire marino en dirección sur oeste a noreste; las velocidades varían desde los 25 a 30 km/hora.

Accesibilidad, Espacio colindante en perpendicular a la avenida Francisco Bolognesi cuya utilidad está fuertemente incidida por la avenida José balta, posee un acceso lateral hacia la calle colón dotada con una sección proporcionalmente similar a la vía Bolognesi y otro

acceso posterior hacia la calle Junín con una sección vía de menor jerarquía a las anteriores.

Vegetación, El espacio proyectual acoge el área del espacio en frente, un plaza de transición, con una reciente intervención aparentemente improvisada, se considerarán los arboles de copa mediana de 1.80m de alto aprox. dispuestos a manera de cordón, es el único espacio verde considerablemente potente en lo que corresponde a la extensión de la avenida en mención.



ANALISIS DE PREEXISTENCIAS

5.4.2. Estado actual



Hasta el término del 2015 sigue siendo evidente la invasión vehicular, de manera específica la incompatibilidad de algunos vehículos, como los de transporte interprovincial, que contribuyen al caos y congestión en horas punta.



INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



Degradación y contaminación del espacio urbano

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



Utilización de un carril para estacionamiento reducción de la sección vial,
estos autos se encuentran de forma permanente en la avenida.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



Déficit de espacios de parqueo vehicular, dispuestos en la Calle Juan Cuglievan, la cual cuenta con predios destinados a este uso peor que no se dan abasto para contener la demanda vehicular.



INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

A diferencia de la anterior calle, La la Calle Colon se presenta con una sección vial positiva para carga vehicular sumado a su transversalidad respecto a Bolognesi, funciona como vía de desaceleración.



Inexistente equipamiento urbano, descuido de las pocas áreas verdes, degradación y poco mantenimiento de los pavimentos duros.



Invasión vehicular en espacios públicos, espacios improvisados

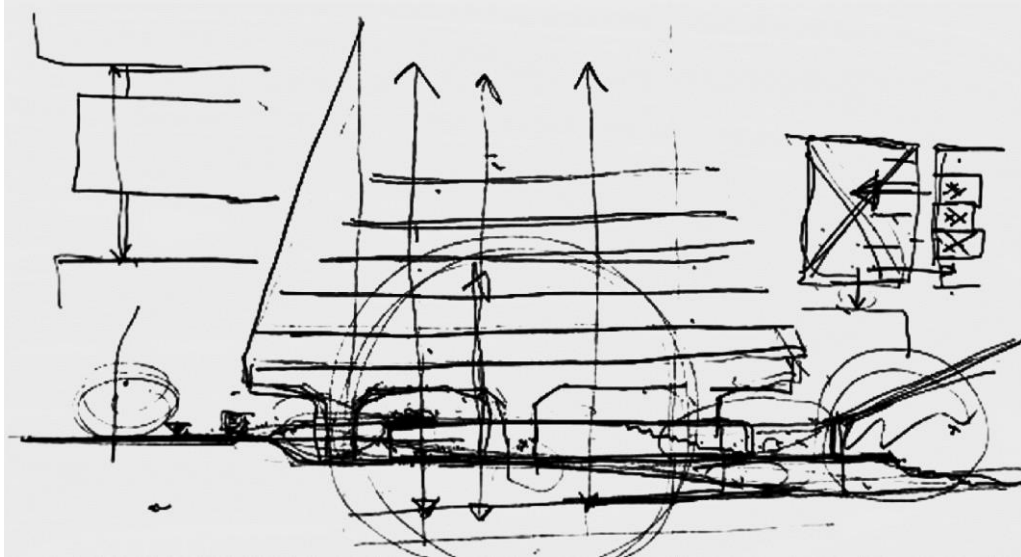
ANALISIS DE CONTRASTE DE PREEXISTENCIAS

05 SISTEMATIZACIÓN DEL PROYECTO

Análisis del referente	5.5.1
Malla y Traza y Modulación	5.5.2
Sistema Estructural	5.5.3
Posicionamiento y Forma	5.5.4
Criterios de Organización	5.5.5

5.5. Capítulo 5: Sistematización del Proyecto

5.5.1. Análisis del referente



EDIFICIO Y CENTRO CULTURAL FIESP - RINO LEVI [1979] / MENDES
DA ROCHA [1998]

Concebido con un discurso doble, el primero bloque inferior y la planta baja, refieren a la gramática y los códigos estéticos pertenecientes al movimiento moderno y el segundo dispone el bloque superior configurado como torre, vista como invasiva en primer plano, podríamos entender como una condición posmoderna en la arquitectura, tal vez justificando el bloque de forma singular, masiva y cerrada, involucrado al requerimiento formal (hito) acogiendo el programa denso.

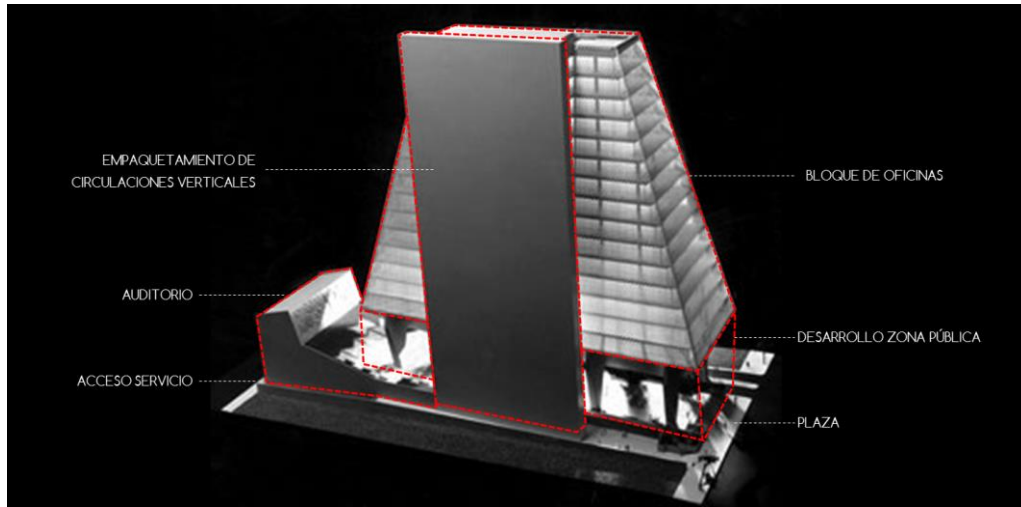
El edificio se sometió a un cambio de imagen, lo que ha dado nueva estructura de la planta baja con la intervención de Mendes Da Rocha en

1998, se busca conectar espacialmente los extremos del predio que busca la recuperación de la distancia original entre el asfalto de la automoción y la entrada principal del edificio en la Avenida Paulista, desarrollando en su recorrido el programa, libera a nivel de la calle un volumen de carácter público para el Centro Cultural Fiesp.

La sede de la Fiesp tiene 16 plantas solucionadas con estructuras muy marcadas que rige el orden espacial del proyecto, los volúmenes de uso público se retiran del límite del predio involucrando al espacio externo que define circulaciones.

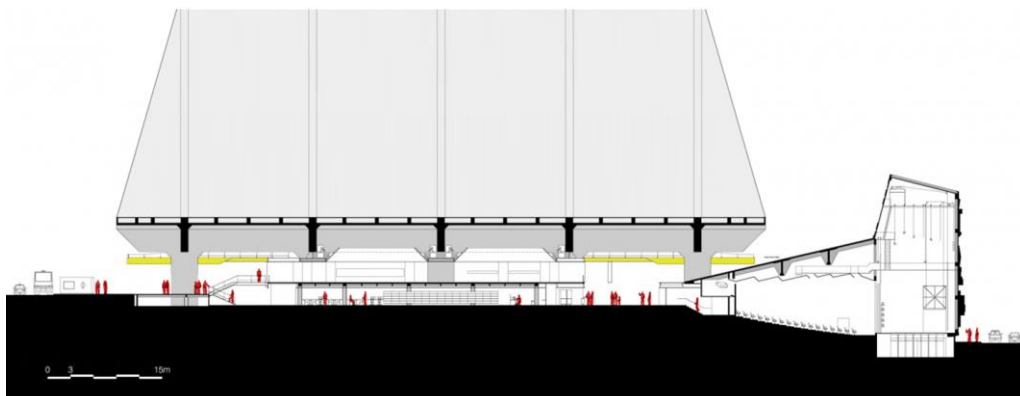


INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

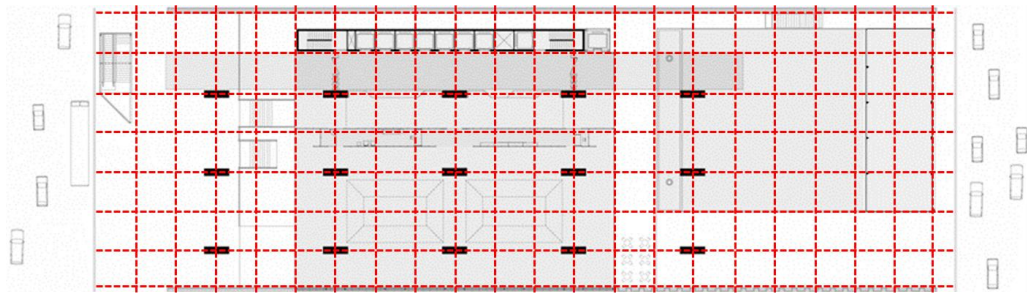


Se compone de elementos volumétricos disponiendo el programa denso en un volumen piramidal, la planta libre se dispone en la planta baja, a medio nivel por debajo de la cota 0 y esta doble altura se intervino una plataforma en la cual se diferencia un volumen de uso cultural ganando espacios adicionales al proyecto original.

En dicho bloque se le acopla un volumen de servicios complementarios definido por un auditorio, resalta el paquete de circulaciones verticales adosado al volumen principal, esta intervención se realiza con una estructura alterna respetuosa de la modulación del proyecto.

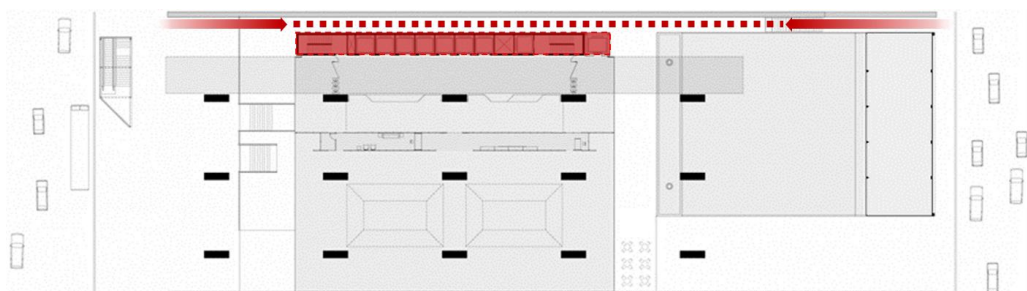


A. MODULACIÓN, el ordenamiento del proyecto es muy preciso y riuoso, la presnecia de la modulacion rigue el ordenamiento de los espacios y elementos del proyecto.

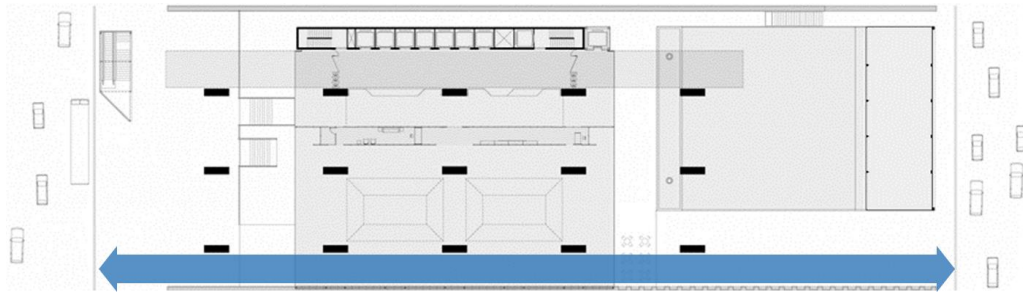


B. CIRCULACIÓN DIFERENCIADA, dispone de accesos diferenciados y estratégicamente dispuestos, es interesante la disposición de los accesos ya que conecta dos vías.

El acceso de servicio se dispone de forma lateral en este extremo se posiciona el bloque de servicios donde se desarrollan escaleras y ascensores, asu vez esta circulación posee la conexión a las demas áreas del proyecto.



El acceso vehicular se dispone lateralmente conectando ambas vías este a su vez conecta con el estacionamiento dispuestos en los sótanos inferiores.

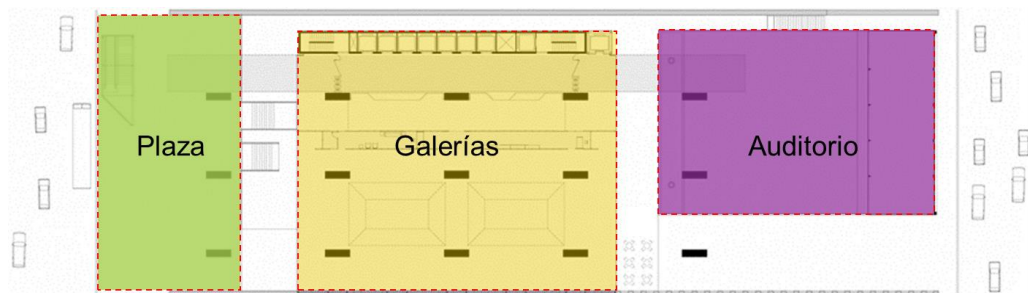


Se dispone la accesibilidad por el extremo posterior debido a la presencia del auditorio, esta zona se encuentra 1m por debajo de nivel frontal.

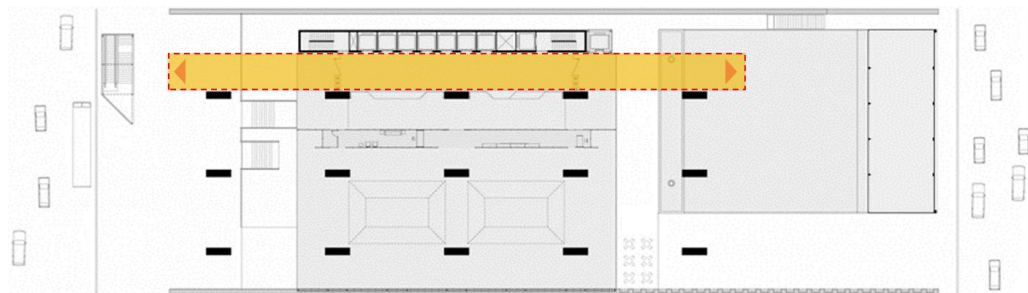


C. COMPOSICIÓN ESPACIAL, Se definen 3 espacios a nivel de la calle, generando espacios diferenciados en un sector, el primero es el retranqueo y la continuidad de la plaza frontal, el segundo las galerías culturales y el tercero el auditorio

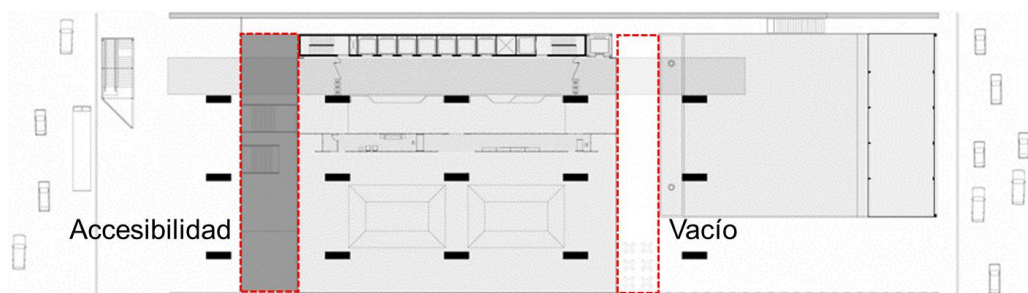
INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



La intervención de Mendes Da Rocha concibe un puente que conecta estos 3 volúmenes a su vez conecta visualmente ambos extremos.



El volumen flotante, concebido como una estructura parásito que se acopla a la estructura original define vacíos que a su vez conforman la definición espacial de cada elemento.



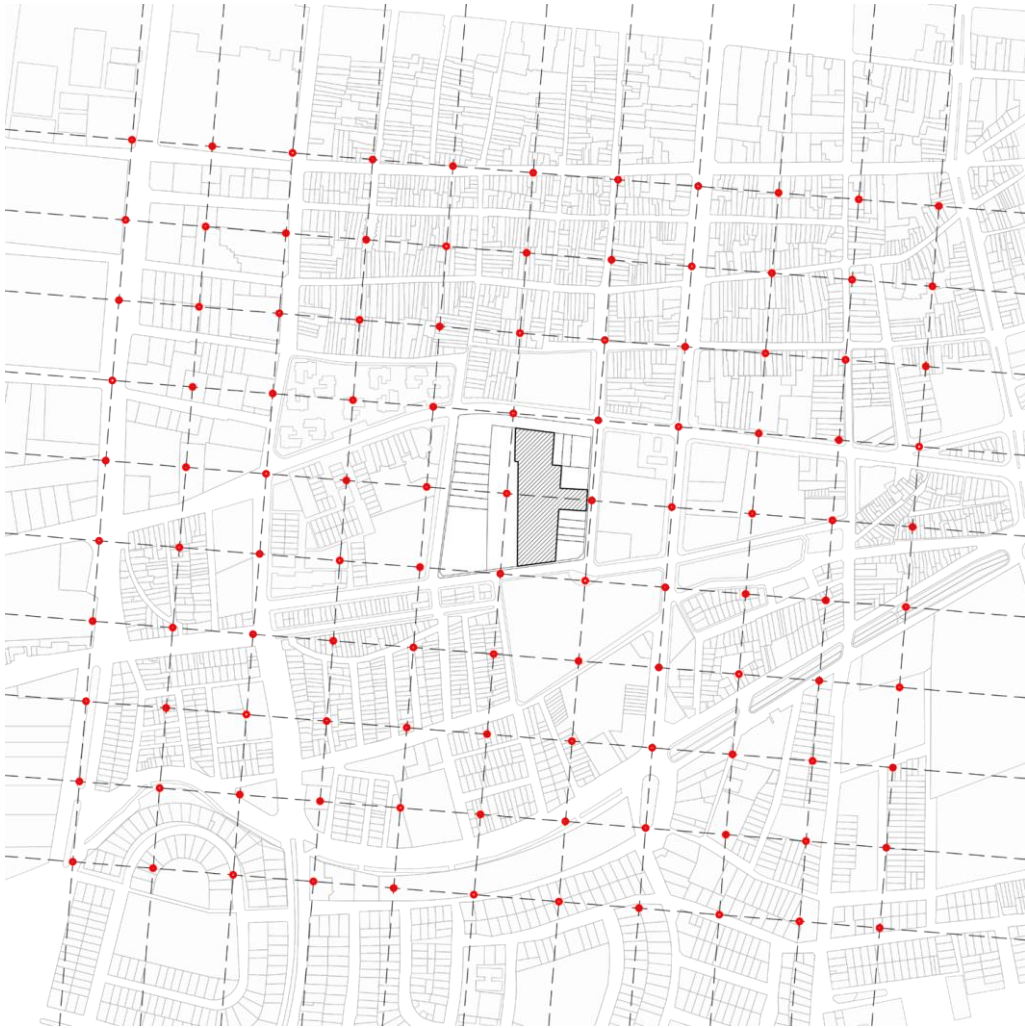
5.5.2. Malla, Traza y Modulación

Refieren al método por componentes de ordenamiento urbano para la generación de pertenencia el proyecto en el lugar emplazado.

MALLA, Puntos imaginarios con medidas que complementa posteriormente la unidad modular.

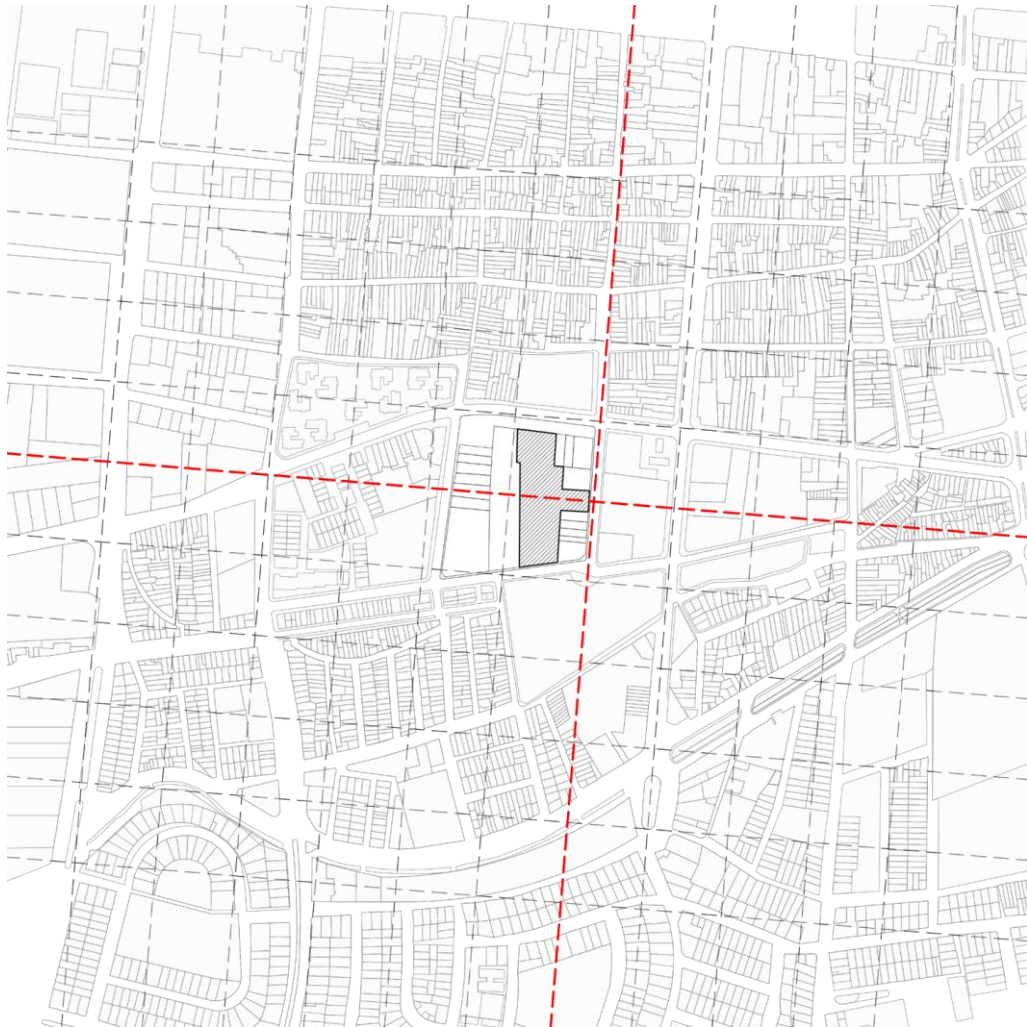


Se encontró una orden aparente organizada ortogonalmente con una equidistancia de 85ml. este análisis busca la integración de la pieza planteada con un orden, criterio y rigor directo en su implantación.



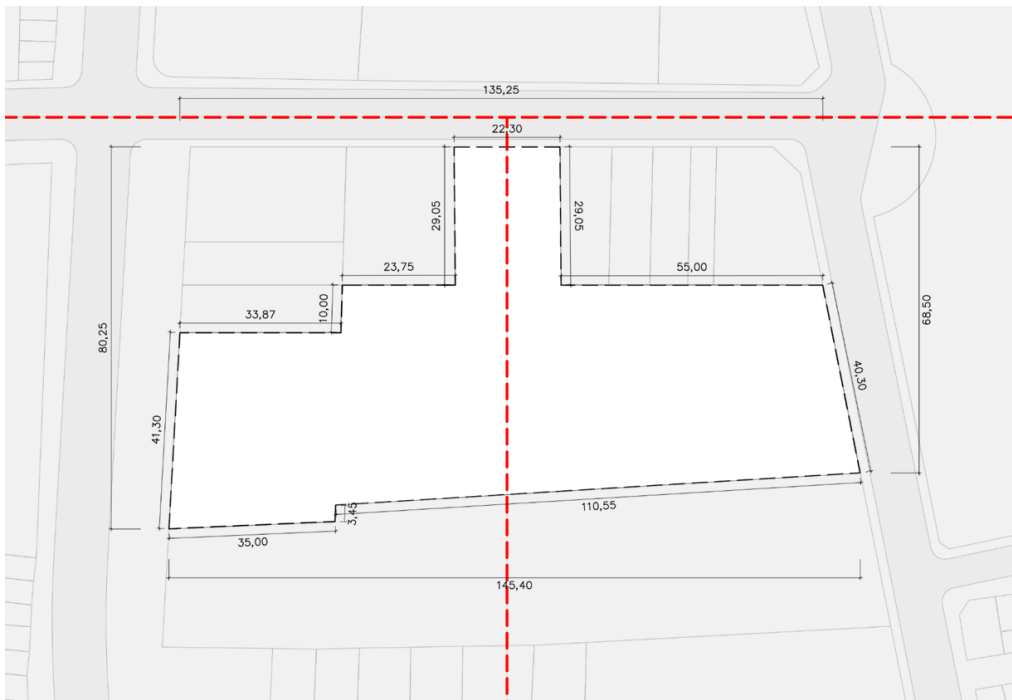
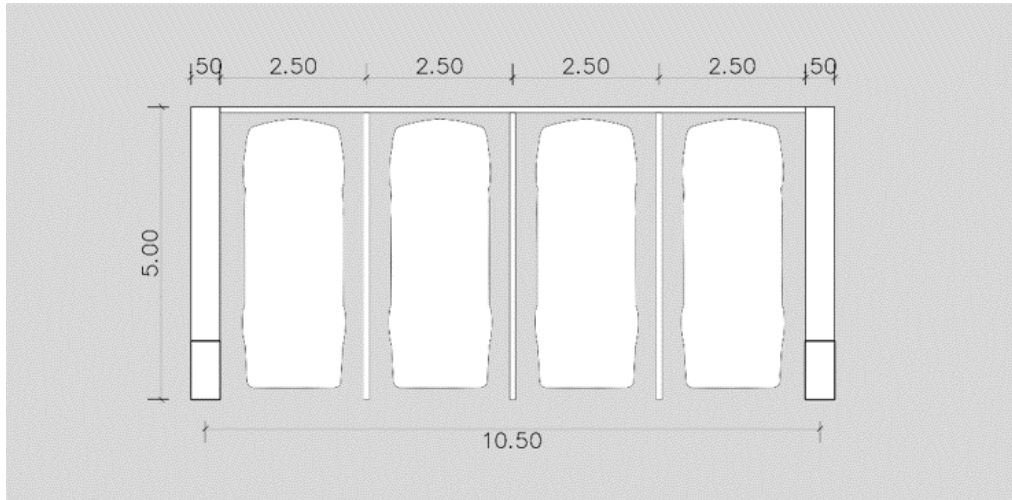
TRAZA, Es la definición de por donde se genera y organiza la ciudad que a su vez se asume como elemento ordenador de la pieza arquitectónica planteada.

Se definen dos ejes perpendiculares en dirección a los puntos cardinales una ubicada en el eje de la calle Cristóbal Colón y la segunda en la mitad del área proyectada, estos ejes definen el inicio de la modulación y del ordenamiento espacial del proyecto.



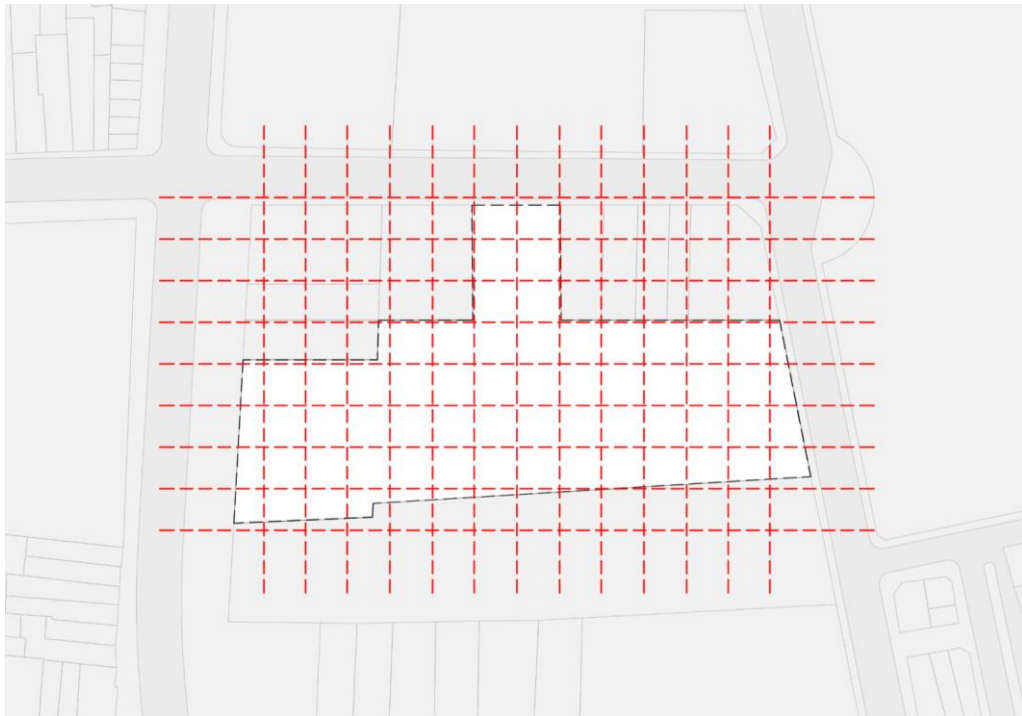
MODULACIÓN, El espacio amorpho proyectado y la función predominante del estacionamiento vehicular rigen el criterio modular el cual produce una medida reiterativa mínima para aprovechar el espacio y disponer la cantidad necesitada de plazas para vehículos; Esta posee un eje central a la cual parte del criterio de organización macro en dirección a la apertura del predio hacia la Av. Bolognesi originando una trama cuyo modulo principal es 10.50m, el cual organiza las estructuras dispuestas en el proyecto, como todas las actividades contenidas.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

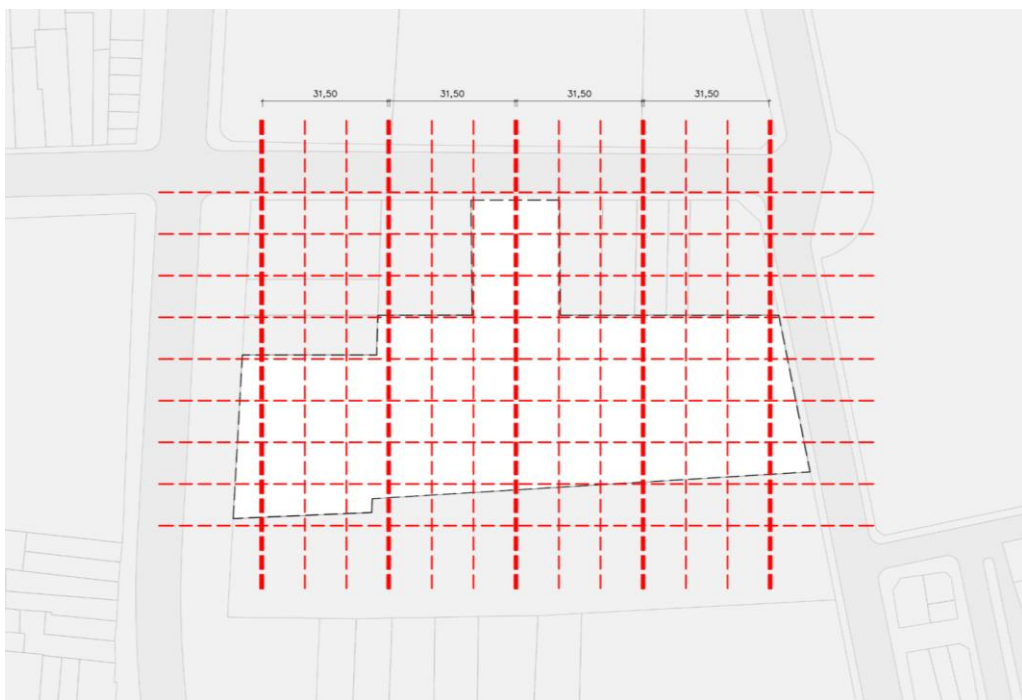


MODULACIÓN RESULTANTE, Resulta una trama ortogonal con modulo estructural de 10.50m x 10.50m. Desfasándose hacia los extremos obteniendo espacios triangulados a los extremos a manera de cuchillas que serán utilizadas en circulaciones y servicios necesarios para el funcionamiento del edificio planteado.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO
EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



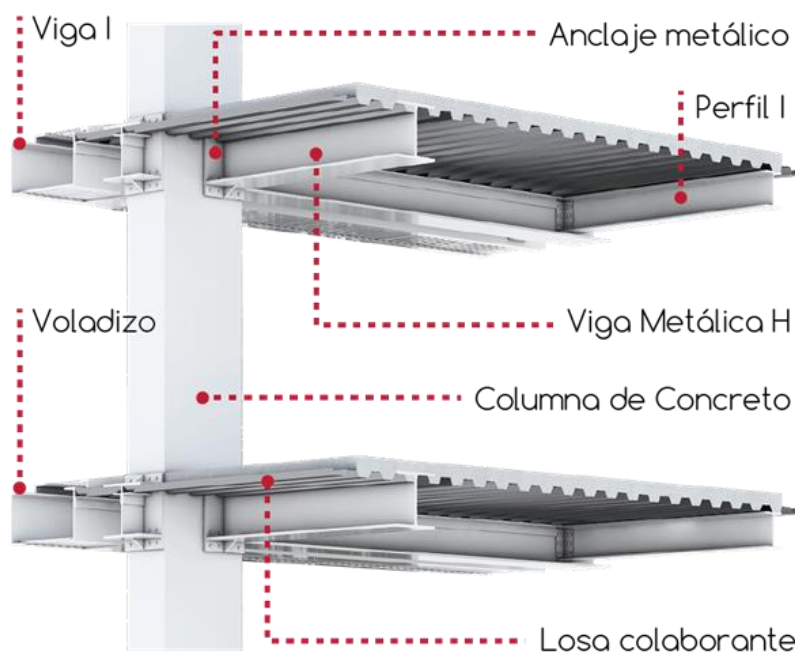
BLOQUES POR JUNTAS SÍSMICAS, Considerando la seguridad del edificio por reglamento se dispone de juntas sísmicas cada 31.50m según la modulación conformándose así por 4 bloques independientemente estructurales.



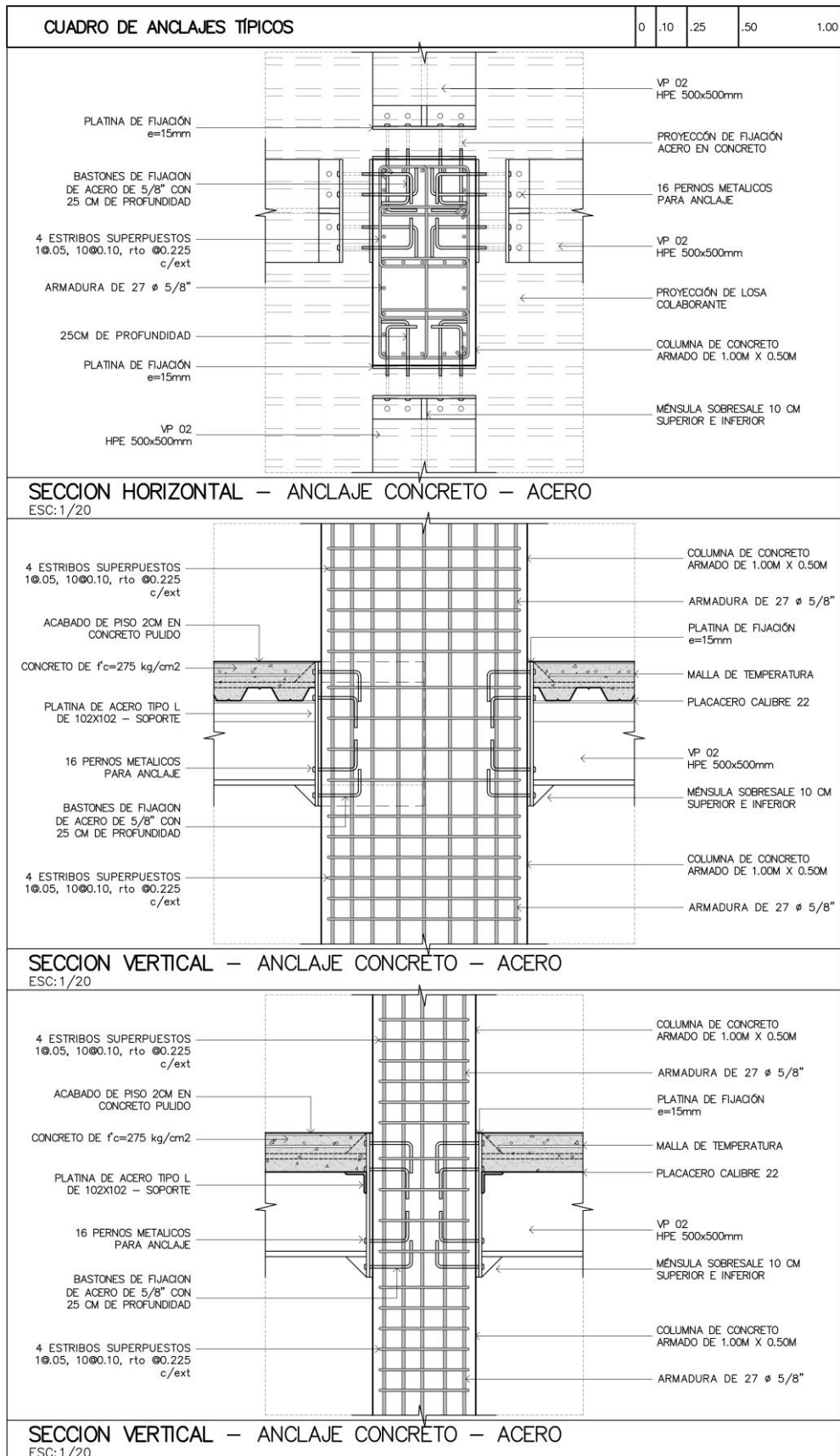
5.5.3. Sistema Estructural

Se ha considerado por la resistencia y carga el sistema estructural mixto, este sistema utiliza miembros de construcción de acero y hormigón, incluido el hormigón armado, la más común de las aplicaciones de este concepto, las estructuras mixtas son un recurso disponible al servicio de los proyectos de arquitectura de grandes dimensiones y esfuerzos. Las ventajas de las estructuras mixtas y las motivaciones son las características estructurales, resistencia al fuego y la factibilidad constructiva.

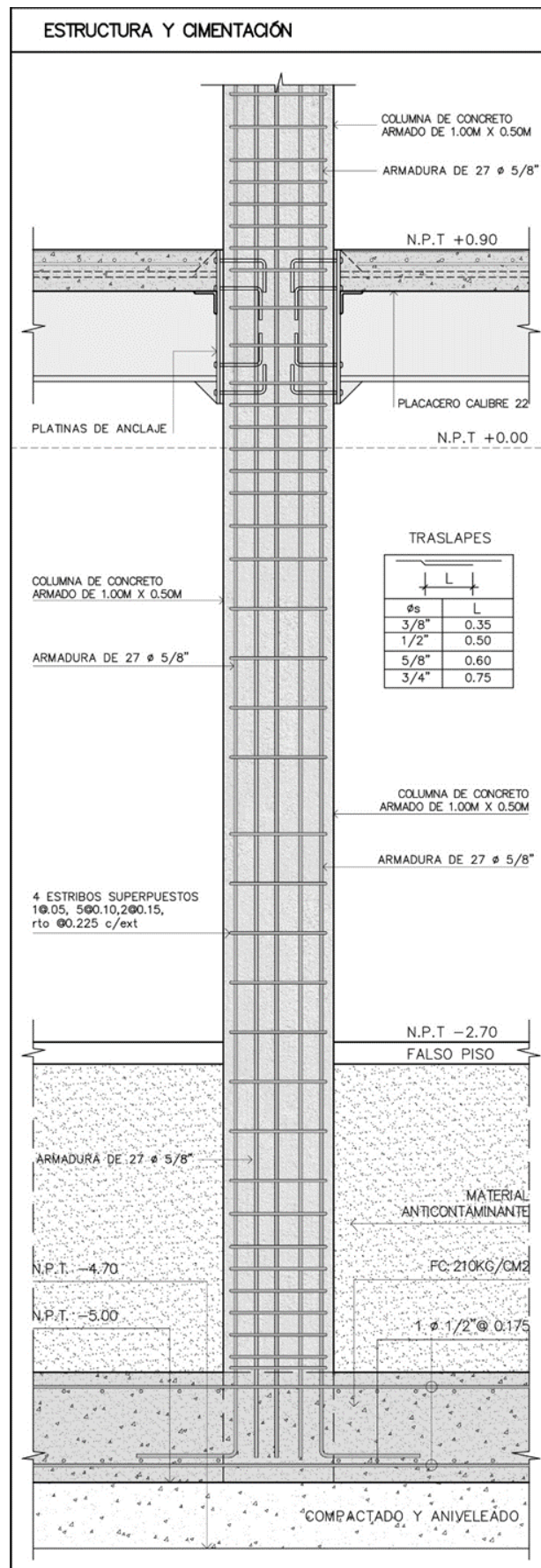
En términos estructurales, las estructuras mixtas permiten optimizar el trabajo de cada uno de los componentes (el acero a tracción o compresión, y el hormigón a compresión), logrando atractivas soluciones tanto desde el punto de vista de la estructura como del diseño.



INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

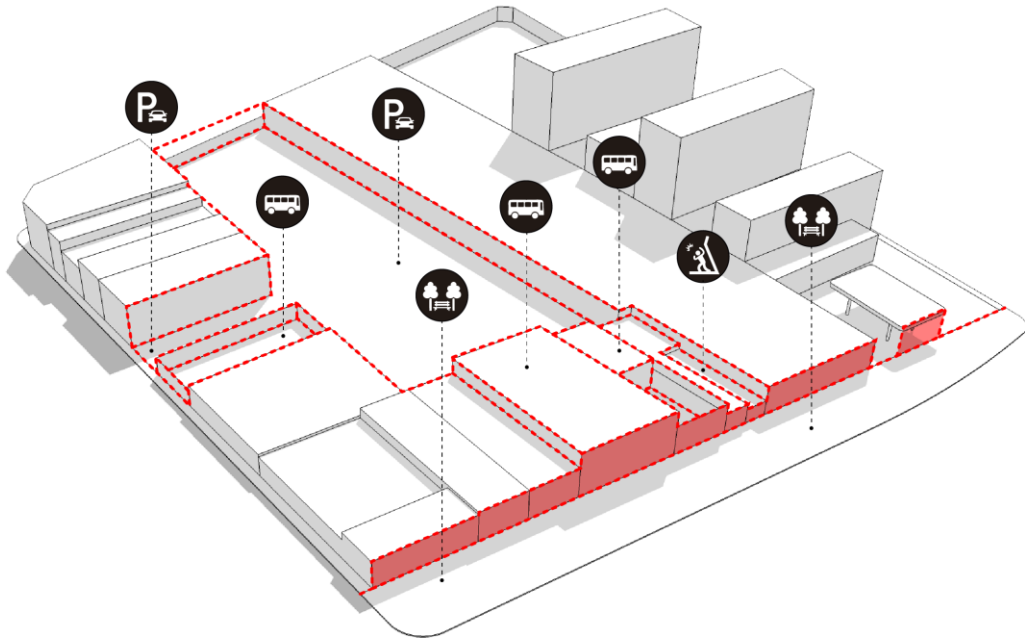


INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

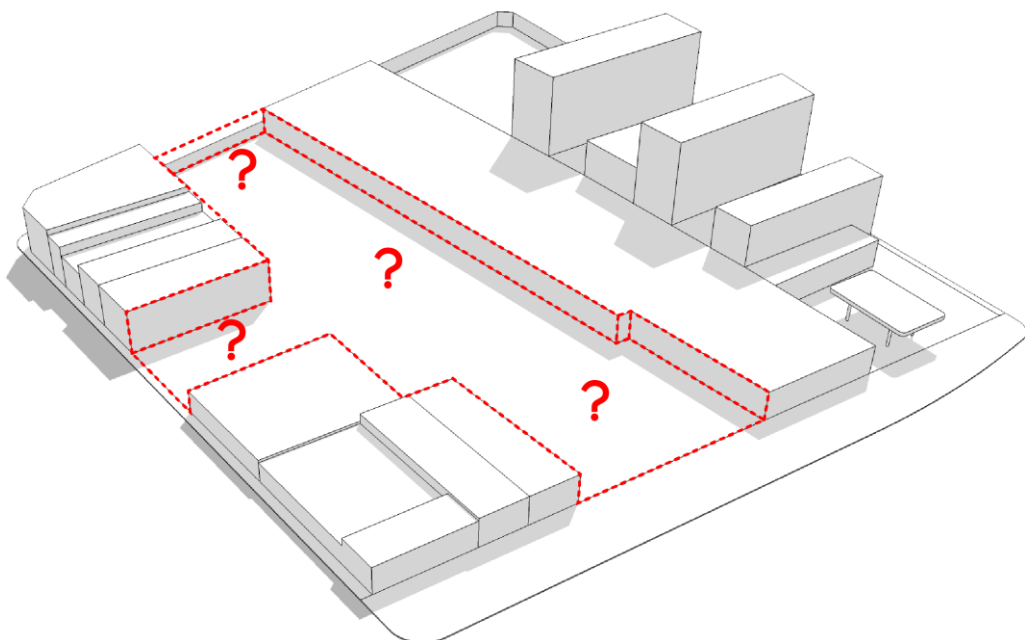


5.5.4. Implantación y forma

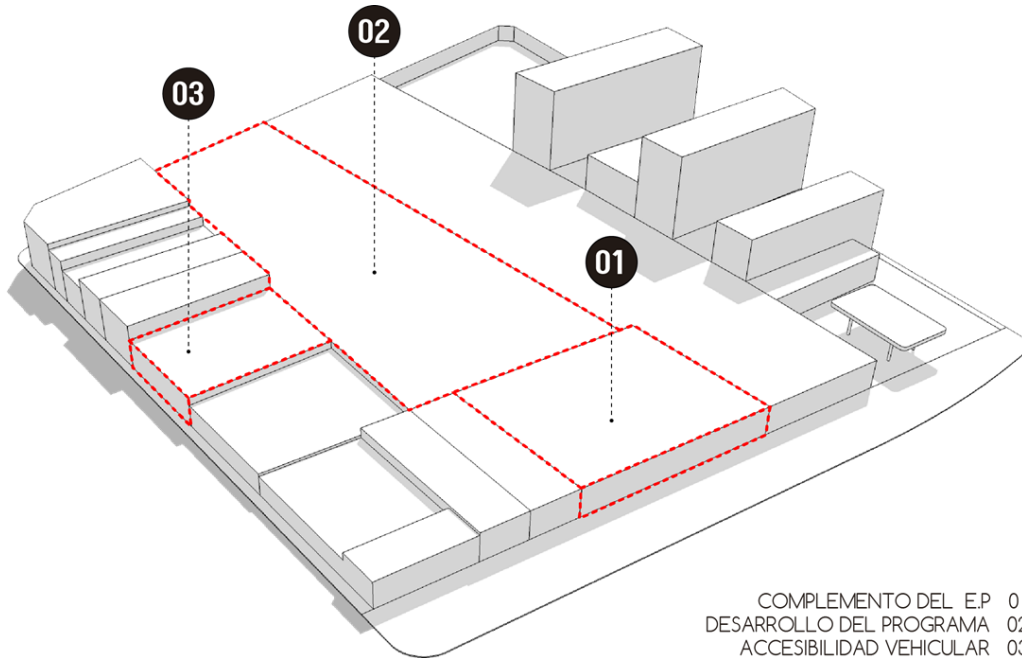
Implantación en el lugar y el criterio volumétrico del edificio planteado se dispone al criterio de los perfiles urbanos, priorizado el frente principal respetando la escala urbana.



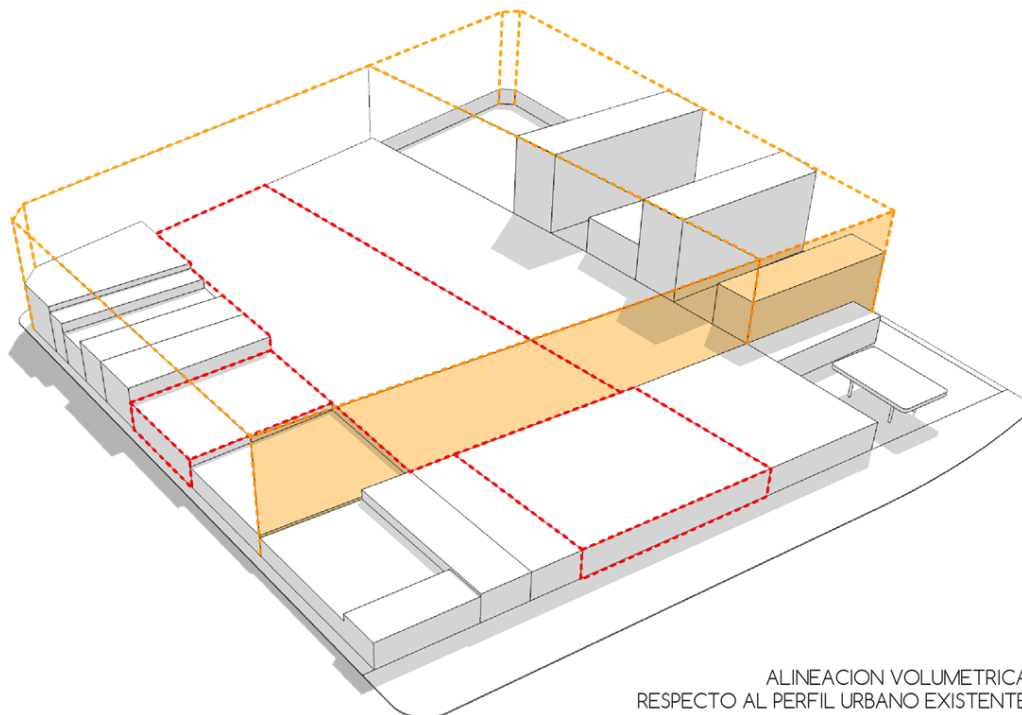
Gráficamente se libera de los usos existentes, y se dispone del predio en limpio para las composiciones formales dispuestas.



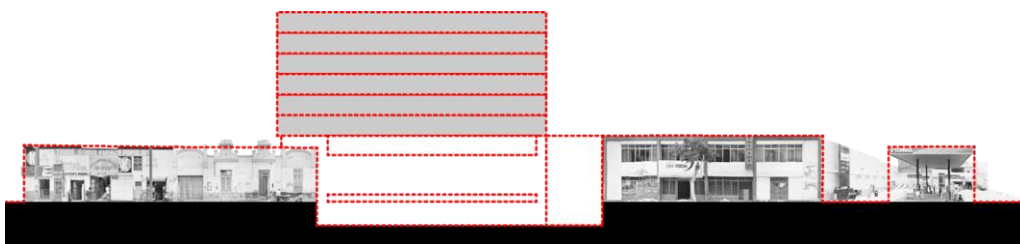
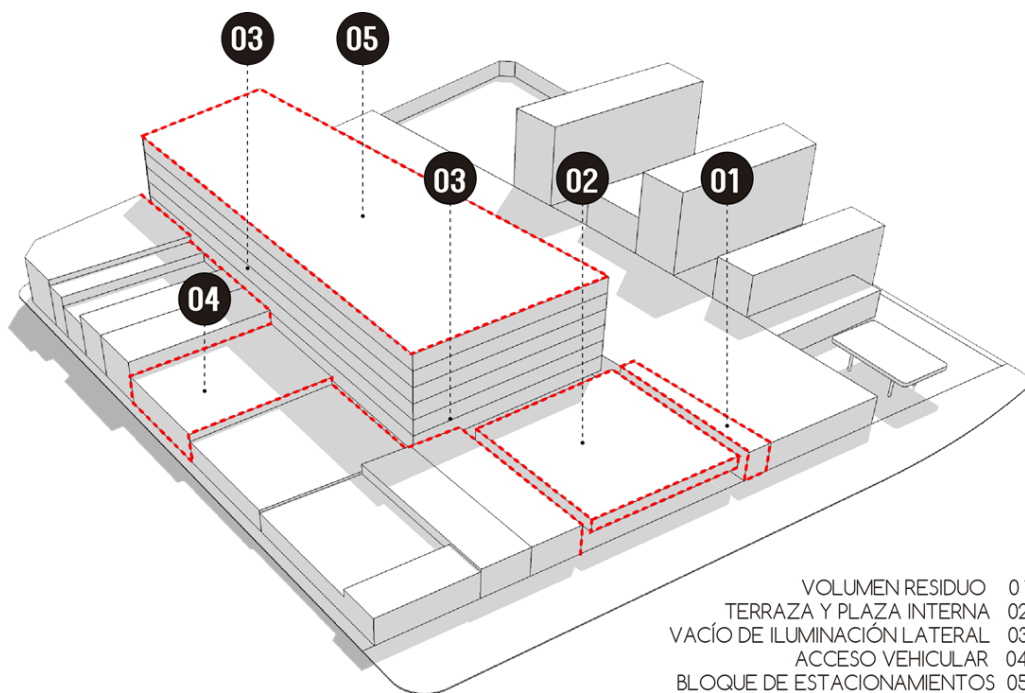
Se configura un frente de 6 metros lineales respetando el perfil urbano
de nivel y medio uniformizando la escala visto desde la plaza Bolognesi.



Por estudios de suelos según el PDUA, la zona es de riesgo medio, por
niveles altos de napa freática



Se hace difícil concebir los espacios de estacionamiento en plantas sótano, lo cual hace que el desarrollo sea vertical, el cual retranqueándose 30 metros del frente principal se erigirá en 7 pisos alineados a las edificaciones más densas y que configuran el perfil vertical del sector.

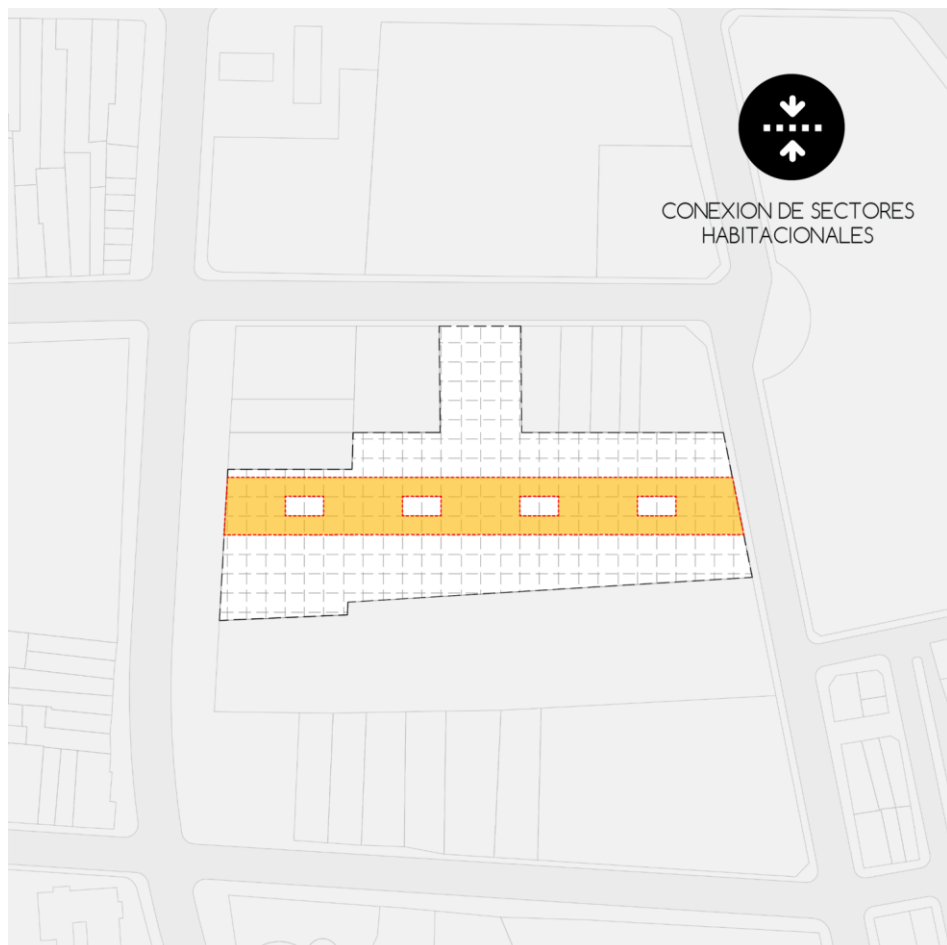


En base al análisis, se podría definir mediante elementos característicos referidos a la pieza arquitectónica esta se define como: EDIFICACION DE PLANTA LIBRE DEPRIMIDA A UN NIVEL, CON ZÓCALO RETRANQUEADO, TERRAZA PÚBLICA AJARDINADA Y BLOQUE DE ESTACIONAMIENTOSRETRANQUEADO DEL FRENTE PRINCIPAL.

5.5.5. Criterios de Organización

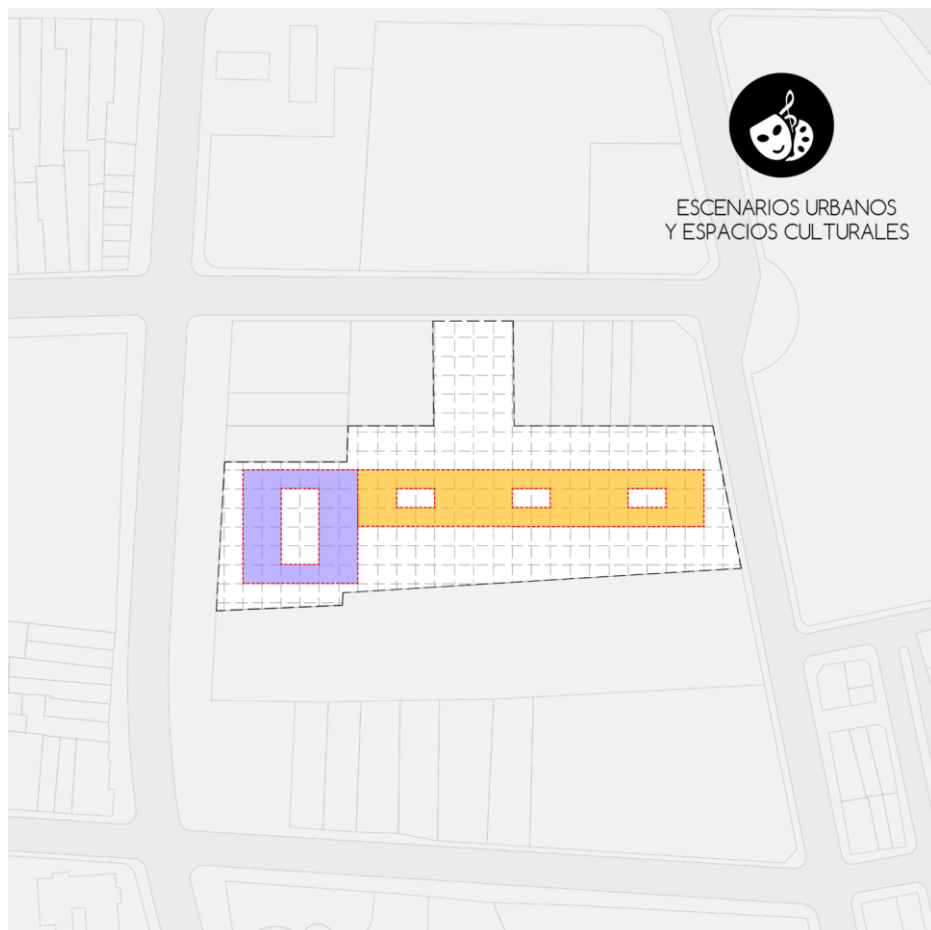
El ordenamiento espacial se define por la disposición de espacios en base a las estrategias planteadas, mediante la modulación dispuesta se conciben áreas que debe acoger el programa resultante anteriormente.

A. CONEXIÓN ENTRE SECTORES HABITACIONALES:



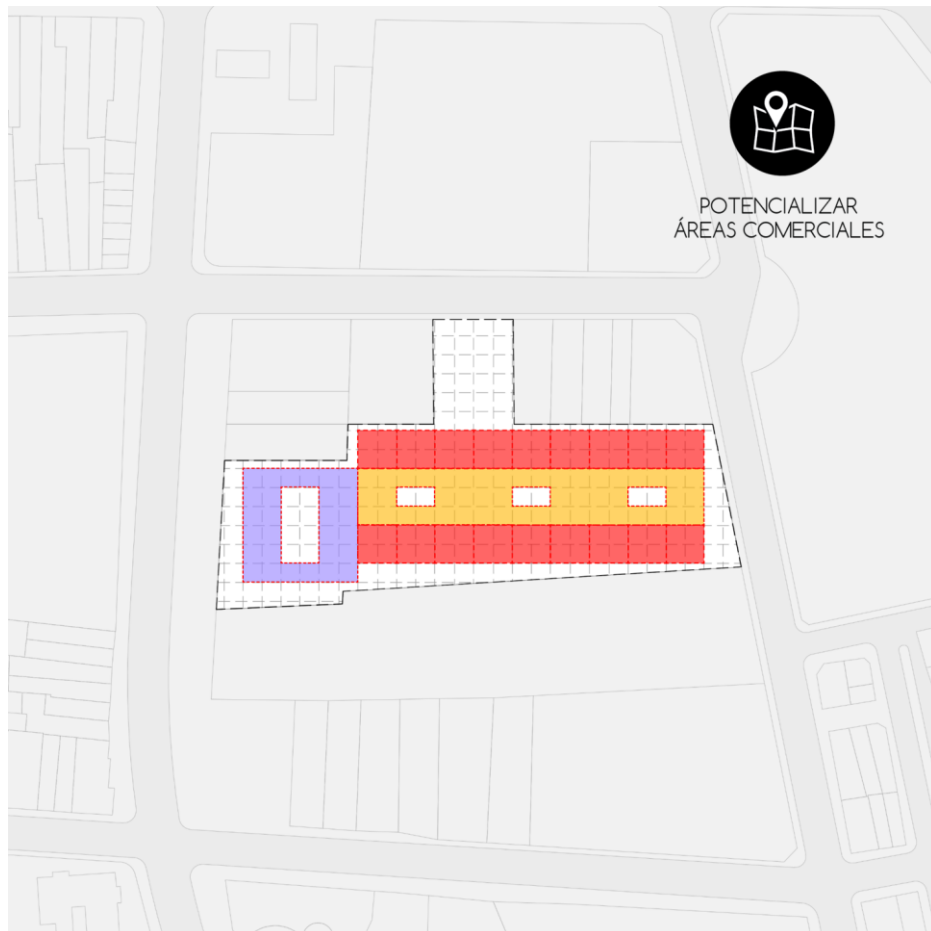
Se dispone la conexión espacial entre ambos extremos (Av. Francisco Bolognesi, Calle Junín), es necesario recordar que el proyecto por criterios modulares y estructurales se divide en 4 bloques es por ello que en cada uno se dispone de un vacío el cual servirá de vacíos de iluminación, Mediante la conexión planteada se organiza la conectividad del espacio urbano mediante, una calle central que contribuirá a la activación de ambos extremos a su vez permite la generación de estancias de permanencia y porcentajes de área verde necesarios.

B. ESCENARIOS URBANOS Y ESPACIOS CULTURALES



Se Dispone de la conformación de una plataforma dispuesta en paralelo a la planta, al igual que en el estudio referencial, esta plataforma se retranquea del margen definido por la plaza y genera un espacio previo; también se dispone la apertura del vacío generando una gran abertura definiéndose como un gran pozo de iluminación y vegetación.

C. POTENCIALIZAR ÁREAS COMERCIALES

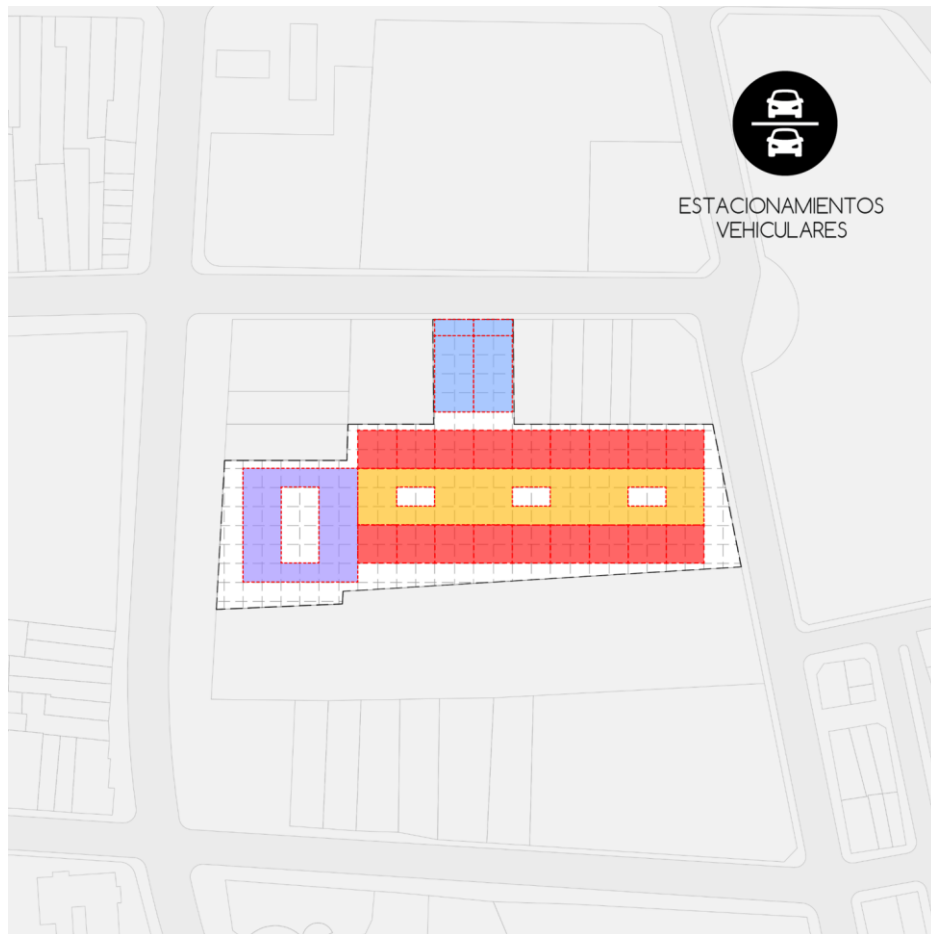


Adjuntos al recorrido se disponen espacios modulares contenidos

para uso comercial, dotándole de la doble accesibilidad necesaria.

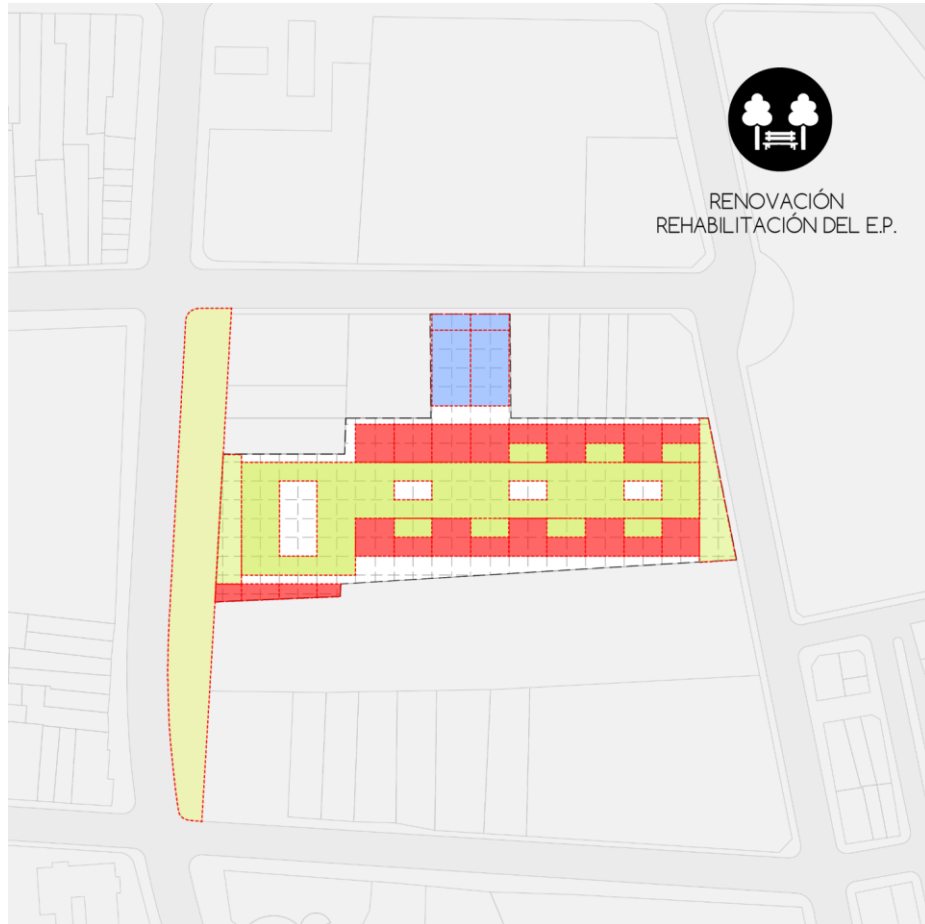
Este uso busca la activación de los espacios, a su vez responde a un programa preexistente en el lugar intervenido.

D. ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES



Se aprovecha el espacio lateral para posicionar la accesibilidad vehicular, su longitud permite la disposición de la rampa de acceso al bloque superior en donde se desarrollan los espacios de estacionamiento, esto genera un acceso independiente.

E. RENOVACIÓN Y REHABILITACION DEL ESPACIO PÚBLICO



Se disponen dentro de la conexión estancias conformadas por aperturas definiéndose estancia para la permanencia de los usuarios, toda la intervención definida por la continuidad de recorridos y espacios se ve complementado a los espacios públicos existentes tanto hacia el extremo Bolognesi como hacia el extremo Junín, generando una red espacial integrada por la propuesta y los elementos preexistentes del lugar.

06 PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

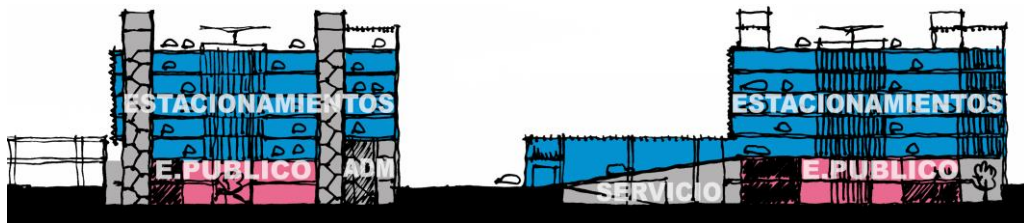
Esquemmatización de la Propuesta	5.6.1
Zonificación Programática	5.6.2
Empaquetamiento	5.6.3
Circulación y recorridos	5.6.4
Planos del Anteproyecto	5.6.5
Intervención Plaza Bolognesi	5.6.6
Mobiliario Urbano	5.6.7
Corte Constructivo	5.6.8
Visualización Arquitectónica	5.6.9

5.6. Capítulo 6: Propuesta Arquitectónica

La gran ciudad, con sus exigencias y finalidades completamente nuevas, ha producido una arquitectura nueva, diametralmente opuesta, en muchos aspectos, a la arquitectura del pasado. Está causada, sobre todo, por necesidades reales, determinada por la objetividad y la economía, por los materiales y las construcciones, por las situaciones económicas y sociales. Arquitectura es creación de espacio, Su base es la percepción del espacio, objetivado a través del material, se hace visible, los elementos materiales se configuran según la idea¹.

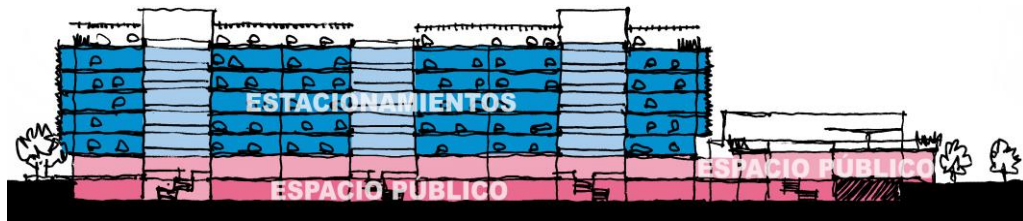
5.6.1. Esquematación de la propuesta

Corresponde a los esbozos de la propuesta arquitectónica, esta se concretiza en la formulación de 8 plantas de uso conformadas por un nivel tipo sótano y 7 niveles superiores por encima del nivel del calle.

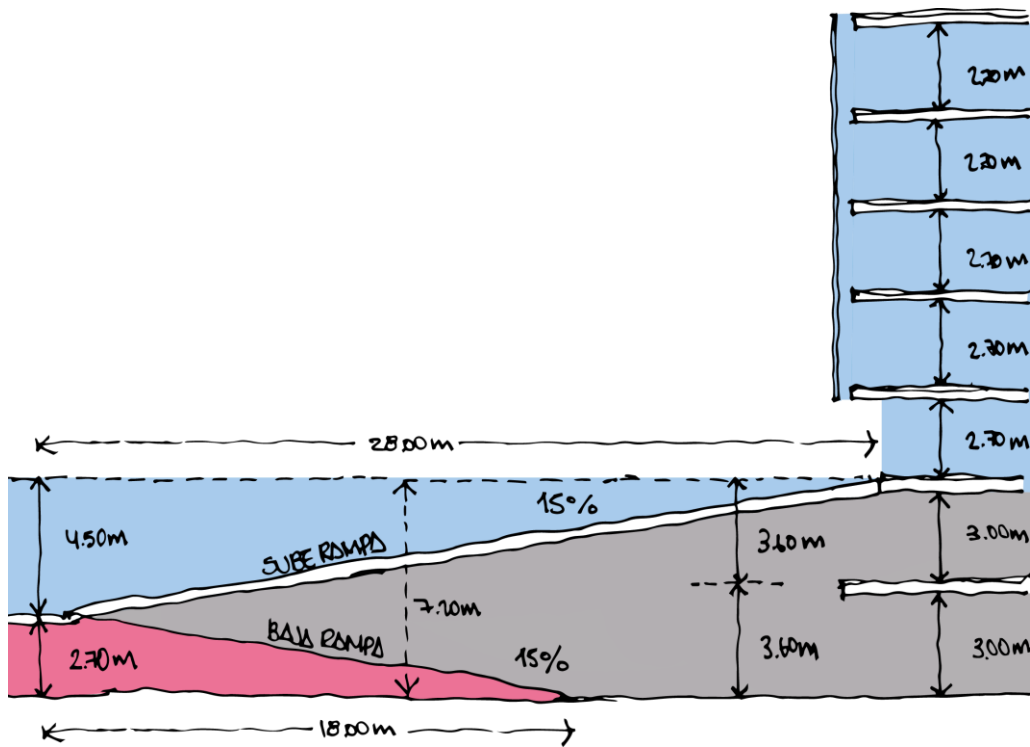


En los cortes transversales de la propuesta se muestra disposición de espacios públicos en los dos primeros niveles, de manera lateral se dispone de la rampa de acceso al bloque de estacionamientos, debajo de esta se desarrollan los servicios generales adosados los demás espacios, refiere al esquema de zonificación previa.

¹ La arquitectura de la Gran ciudad, Ludwig Hilberseimer, Editorial Gustavo Gili S.A. Barcelona 1979. Páginas 97 y 98

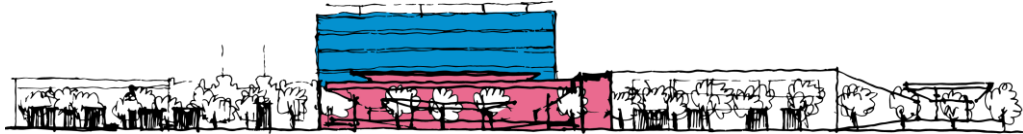


De manera longitudinal se dispone la conexión espacial, dispuestos entre aberturas de iluminación y ventilación, se diferencia la aproximación con la Plaza Bolognesi.



La solución de alturas se rige directamente a las pendientes reglamentarias de las rampas de estacionamientos y a la longitud que se dispone para su posición logrando obtener un nivel de +4.50m por encima de la cota 0 y -2.70m por debajo, generando un desnivel de 90cm, los dos primeros niveles poseen la altura reglamentaria mínima de 3.00m; los niveles restantes se solucionan una altura típica de 2.70m.

Configurándose de esta forma el volumen dispuesto en la etapa de Implantación dotando hacia el exterior de aperturas al espacio que integra la plaza Bolognesi, y hacia el interior consolidando un espacio más concentrado.

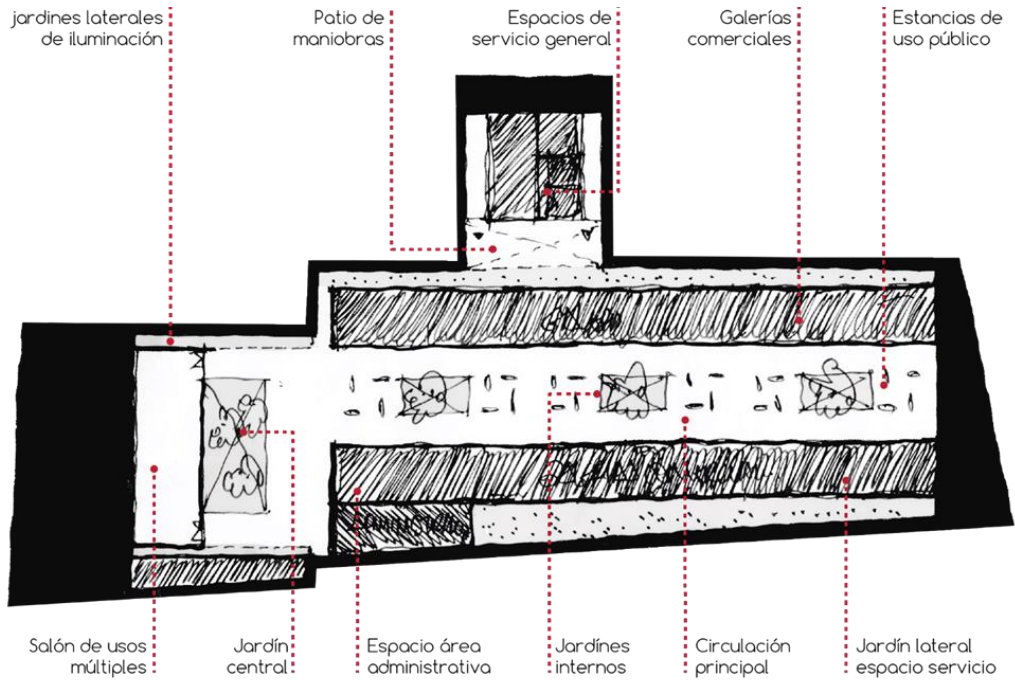


La construcción de garajes colectivos se ha convertido en una necesidad ineludible, sobre todo al dejar de ser el coche el objeto de lujo y convertirse en un objeto de uso corriente, con ello el número de conductores de su propio auto, que son los verdaderamente interesados en los grandes garajes, el gran garaje está ganando terreno como concepto nuevo y llegara a determinar nuevas composiciones arquitectónicas.

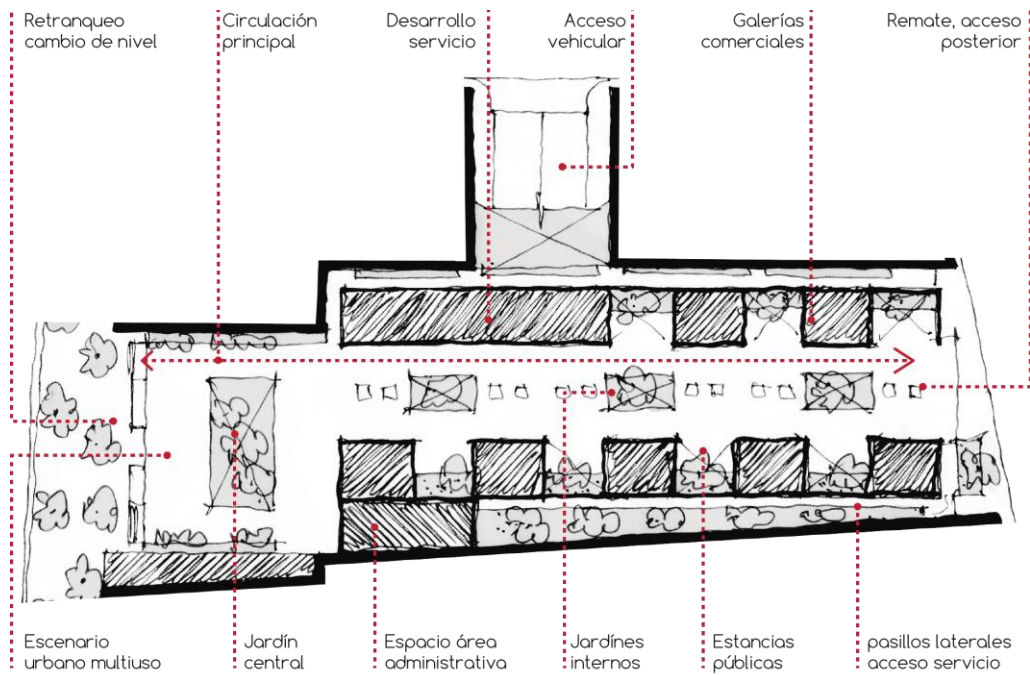
El transporte de los coches a los boxes de los pisos superiores se puede realizar por medio de rampas o de ascensores, la escasez de aparcamientos apropiados en el centro de las grandes ciudades obligara a construir grandes garajes verticales como subterráneos ¹.

¹ La arquitectura de la Gran ciudad, Ludwig Hilberseimer, Editorial Gustavo Gili S.A. Barcelona 1979. Páginas 83 y 84.

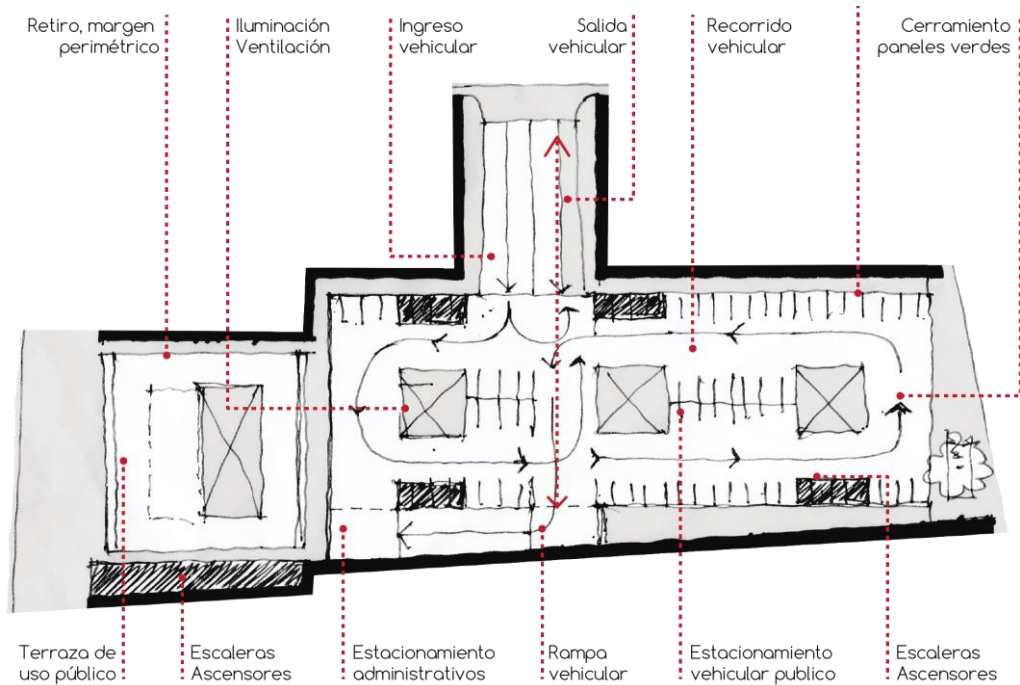
A. PLANTA BAJA DISPUESTA A -2.70M



B. PLANTA PRIMERA DISPUESTA A +0.90M



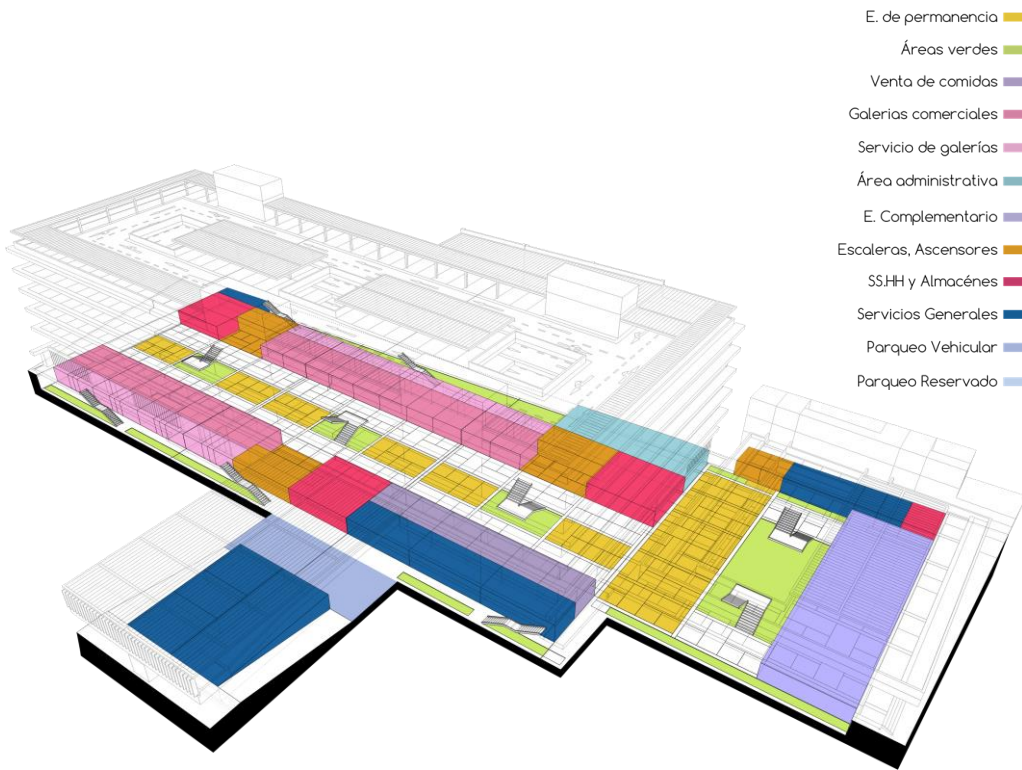
B. PLANTA TÍPICA A +4.20M, CADA 3.30M A NIVEL



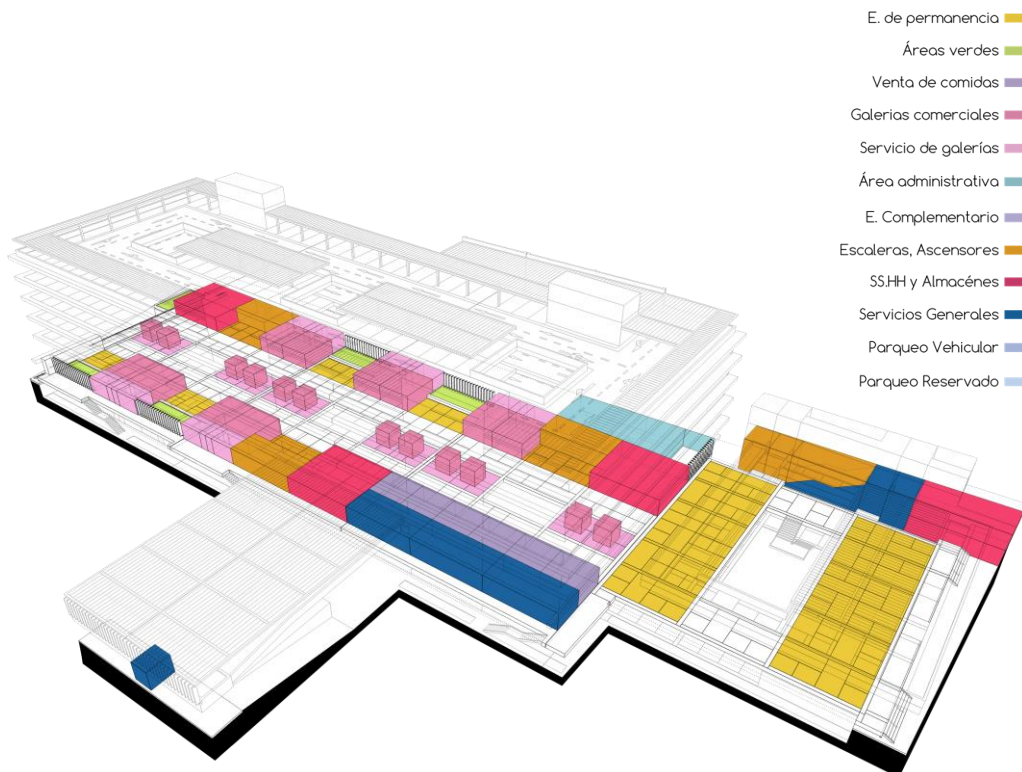
5.6.2. Zonificación Programática

Tanto en el primer nivel como en el segundo al centro se configura una plataforma tipo podio como en la planta baja se dispone un corredor central destinado al espacio público el cual recompone y ordena la irregularidad del espacio, a sus laterales se concentraran los comercios quienes activara el espacio, las llamadas cuchillas espaciales serán desarrolladas como áreas de servicio, corredores y paquetes de servicios general como también en su lado más pronunciado se dispondrá la zona administrativa.

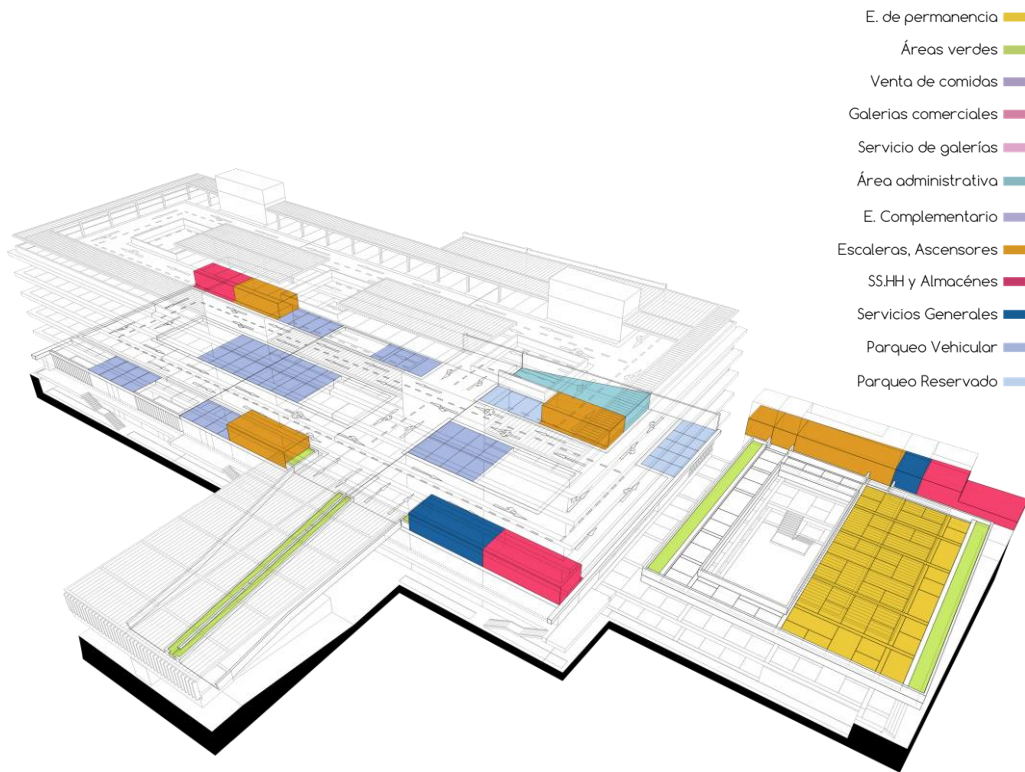
A. PLANTA BAJA -2.70M



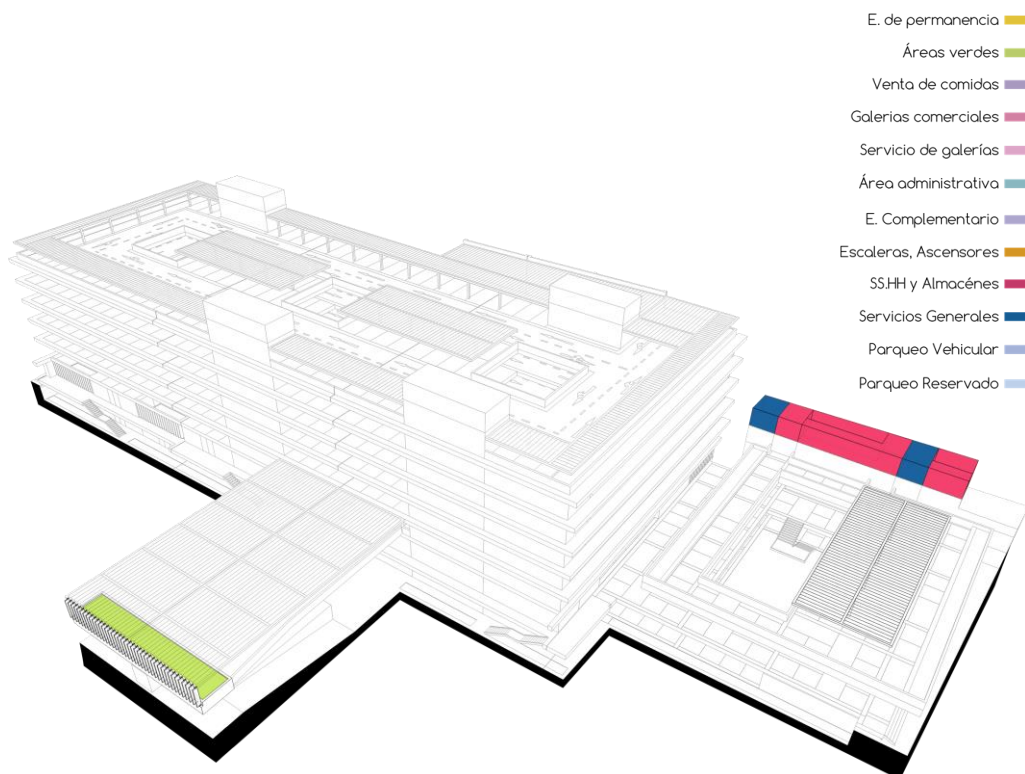
B. PRIMERA PLANTA +0.90M



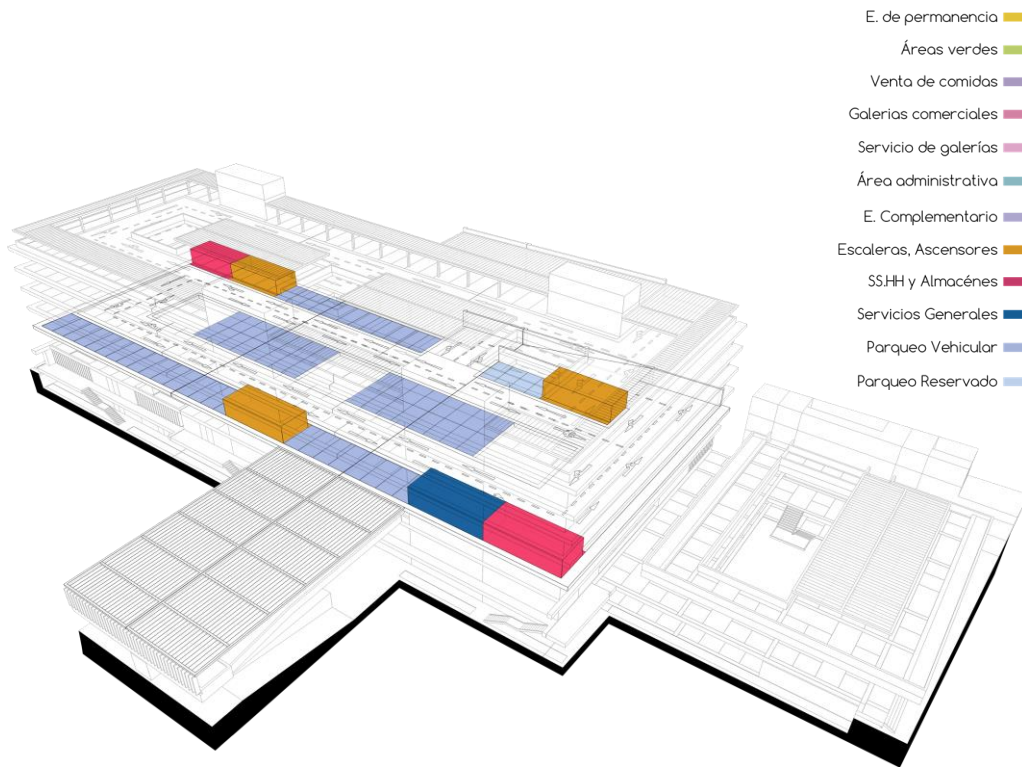
C. SEGUNDA PLANTA +4.20M



D. PLANTA A MEDIO NIVEL +9.50M

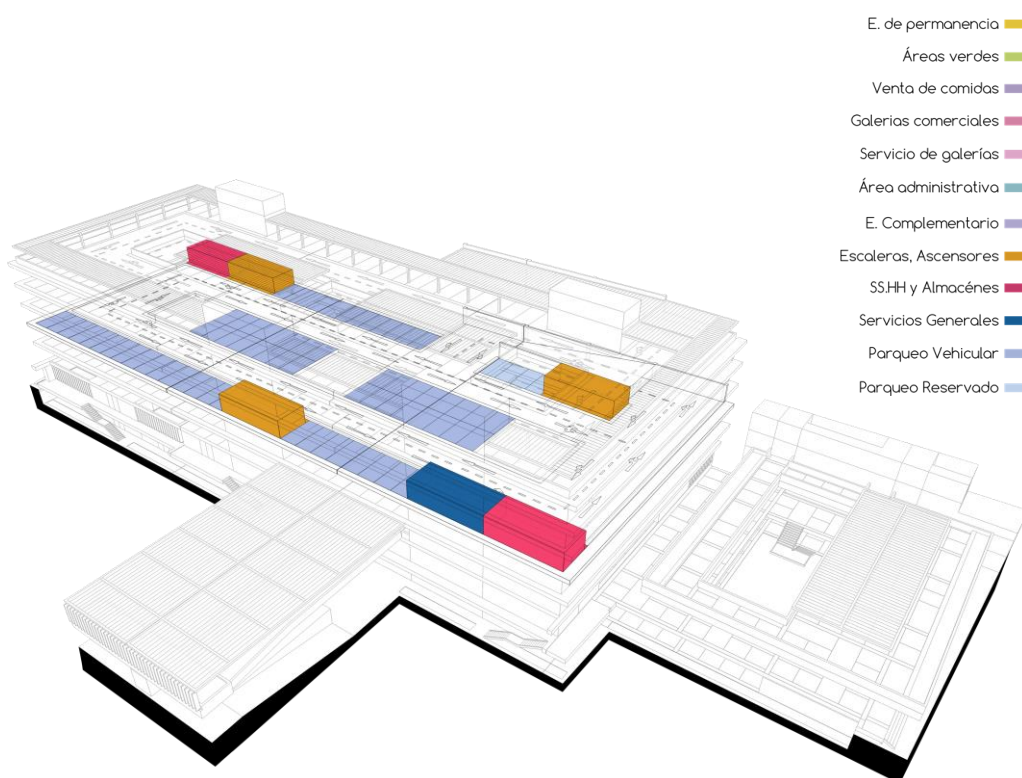


E. TERCERA PLANTA +7.50M



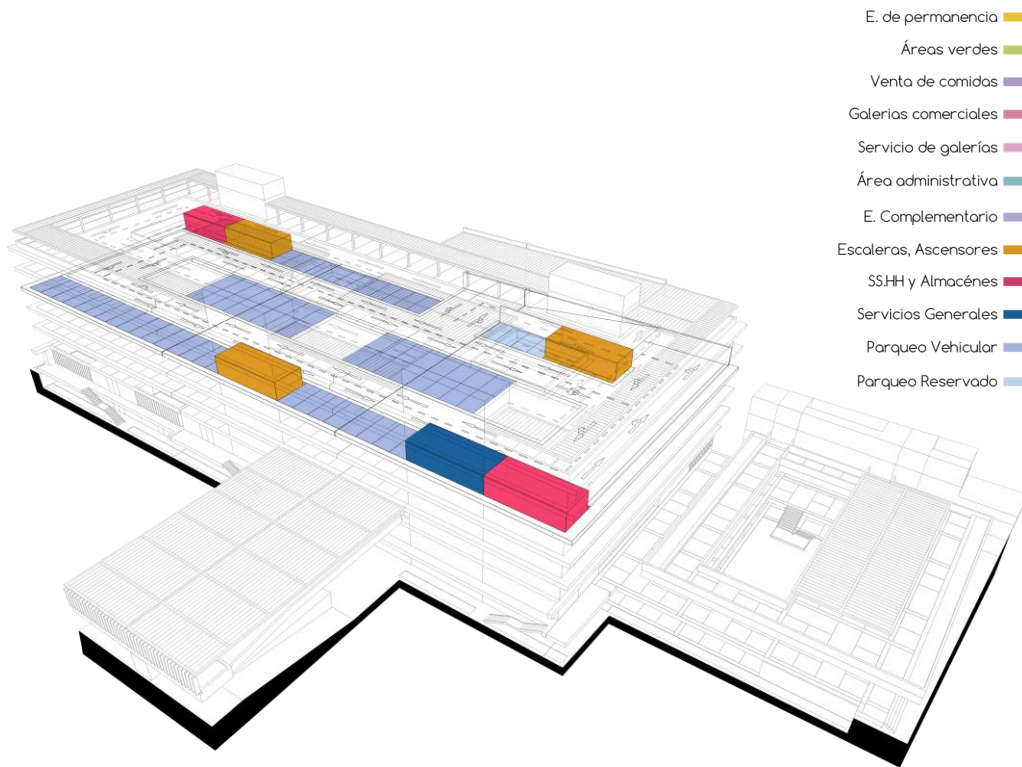
- E. de permanencia
- Áreas verdes
- Venta de comidas
- Galerías comerciales
- Servicio de galerías
- Área administrativa
- E. Complementario
- Escaleras, Ascensores
- SS.HH y Almacenes
- Servicios Generales
- Parque Vehicular
- Parque Reservado

F. CUARTA PLANTA +10.80M

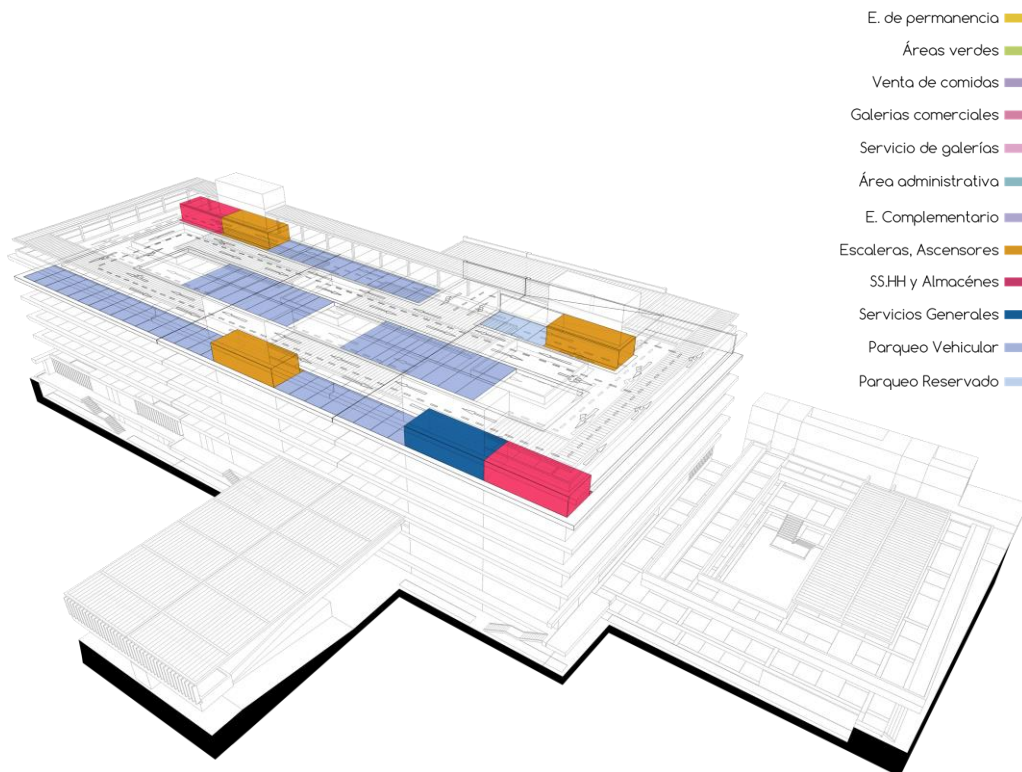


- E. de permanencia
- Áreas verdes
- Venta de comidas
- Galerías comerciales
- Servicio de galerías
- Área administrativa
- E. Complementario
- Escaleras, Ascensores
- SS.HH y Almacenes
- Servicios Generales
- Parque Vehicular
- Parque Reservado

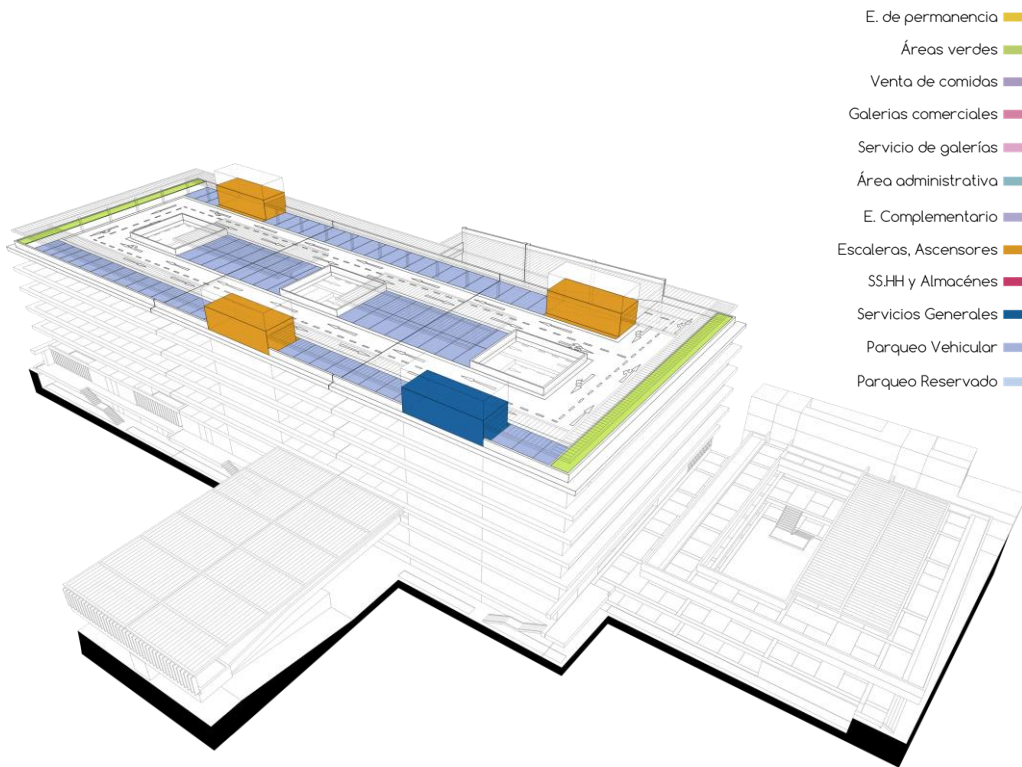
G. QUINTA PLANTA +14.10M



H. SEXTA PLANTA +17.40M

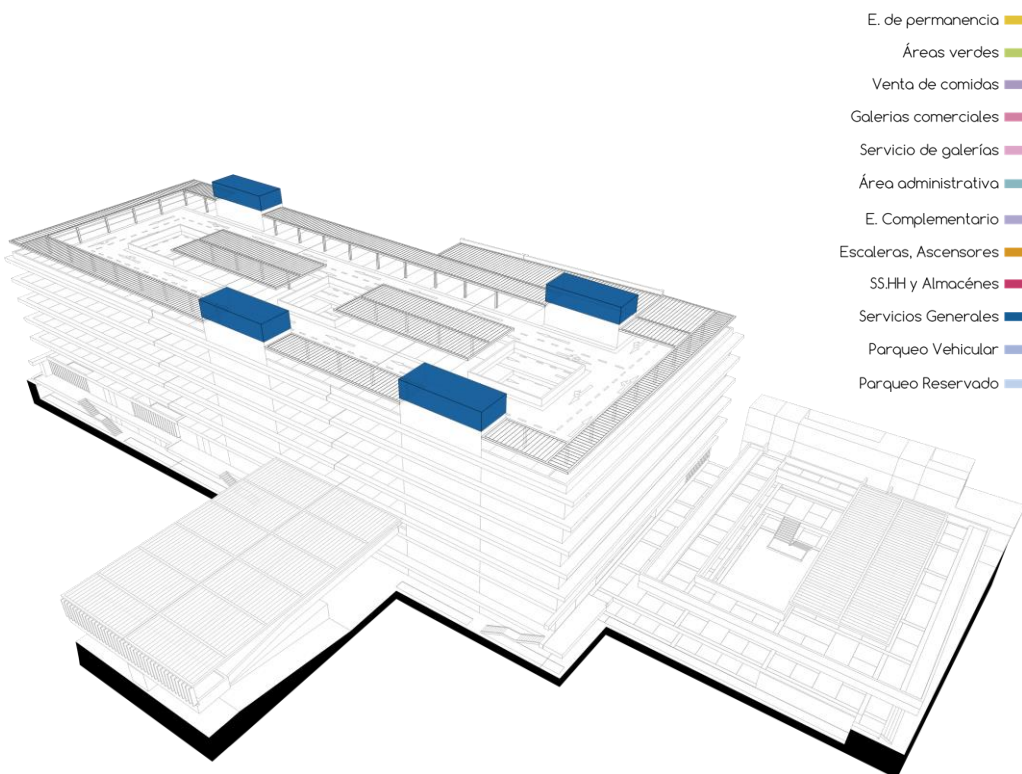


I. SÉPTIMA PLANTA +20.70M



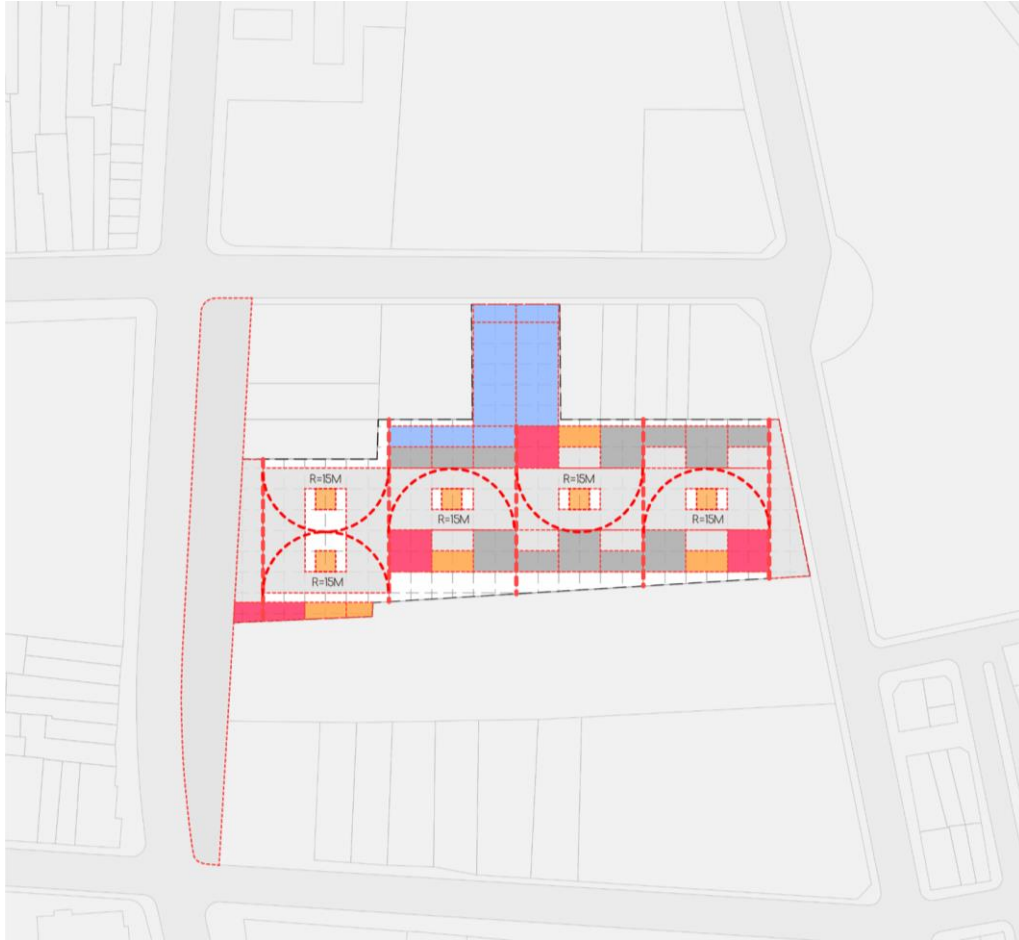
- E. de permanencia
- Áreas verdes
- Venta de comidas
- Galerías comerciales
- Servicio de galerías
- Área administrativa
- E. Complementario
- Escaleras, Ascensores
- SS.HH y Almacénes
- Servicios Generales
- Parqueo Vehicular
- Parqueo Reservado

J. OCTABA PLANTA +24.00M



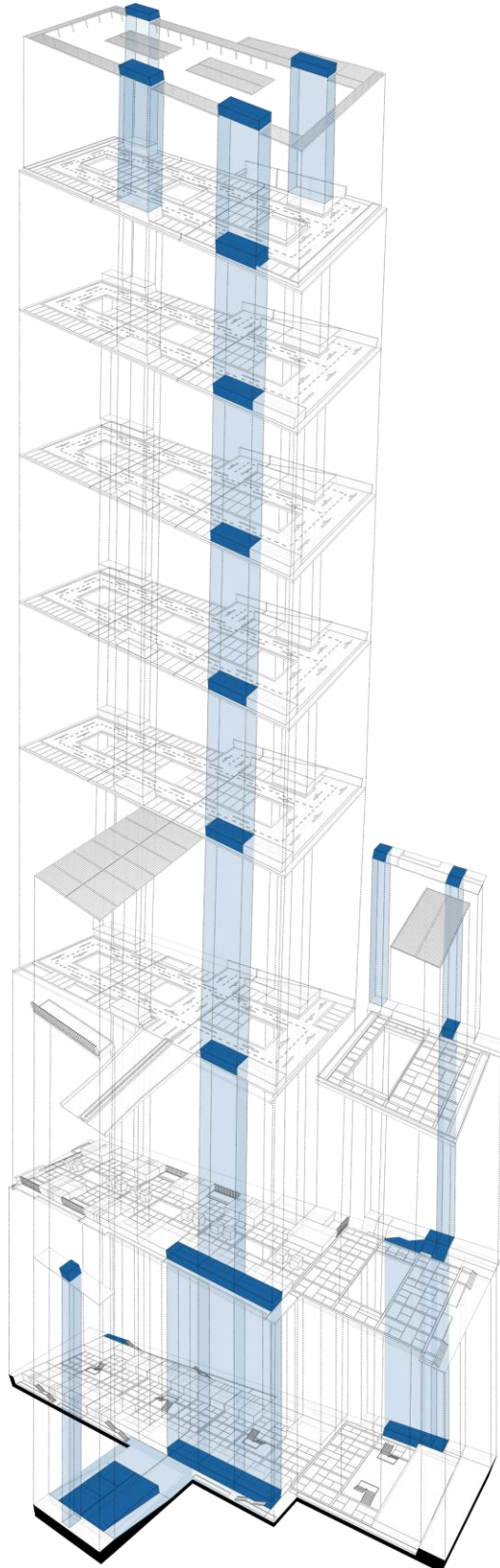
- E. de permanencia
- Áreas verdes
- Venta de comidas
- Galerías comerciales
- Servicio de galerías
- Área administrativa
- E. Complementario
- Escaleras, Ascensores
- SS.HH y Almacénes
- Servicios Generales
- Parqueo Vehicular
- Parqueo Reservado

5.6.3. Empaquetamiento

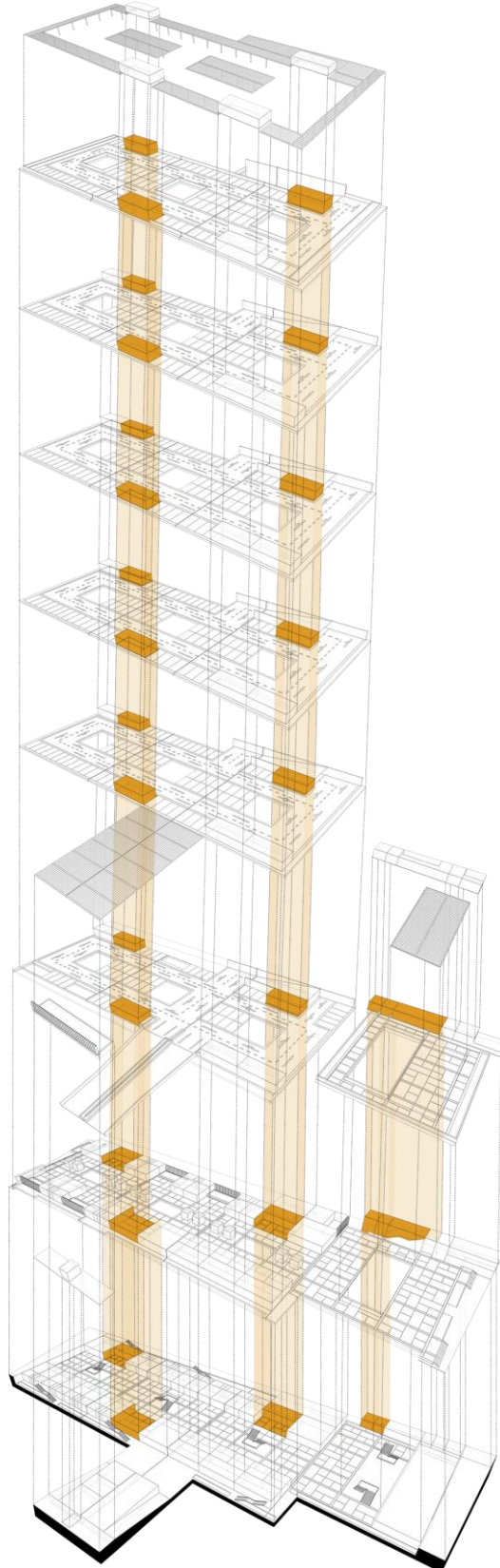


Se han empaquetado en 3 secciones, las primeras corresponde a los servicios generales dispuestos en el extremo lateral, en los cuales se desarrollan los almacenes generales y es de uso privado del personal de servicio, el segundo empaqueta a las circulaciones verticales, ascensores y escaleras de evacuación se le adiciona también de forma centro 5 escaleras integradas, el tercero corresponde al empaquetamiento de SS.HH públicos como también almacenes o depósitos destinados al uso de servicio independiente de la zona general

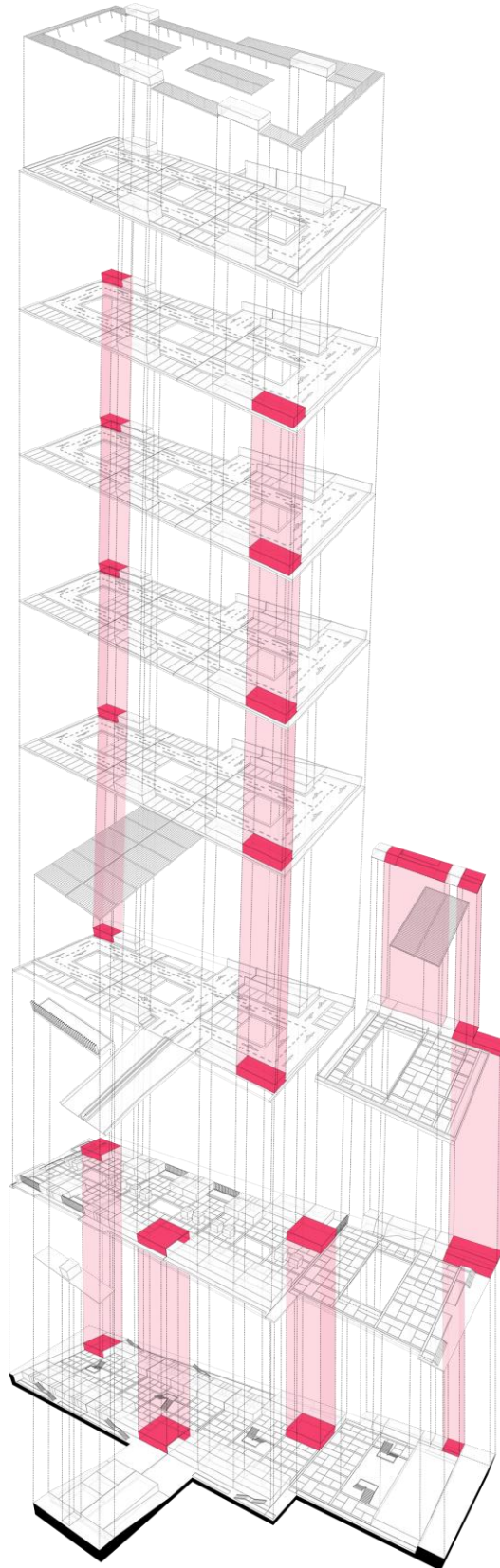
A. EMPAQUETAMIENTO DE SERVICIOS GEREALES



B. EMPAQUETAMIENTO DE ESCALERAS Y ASCENSORES



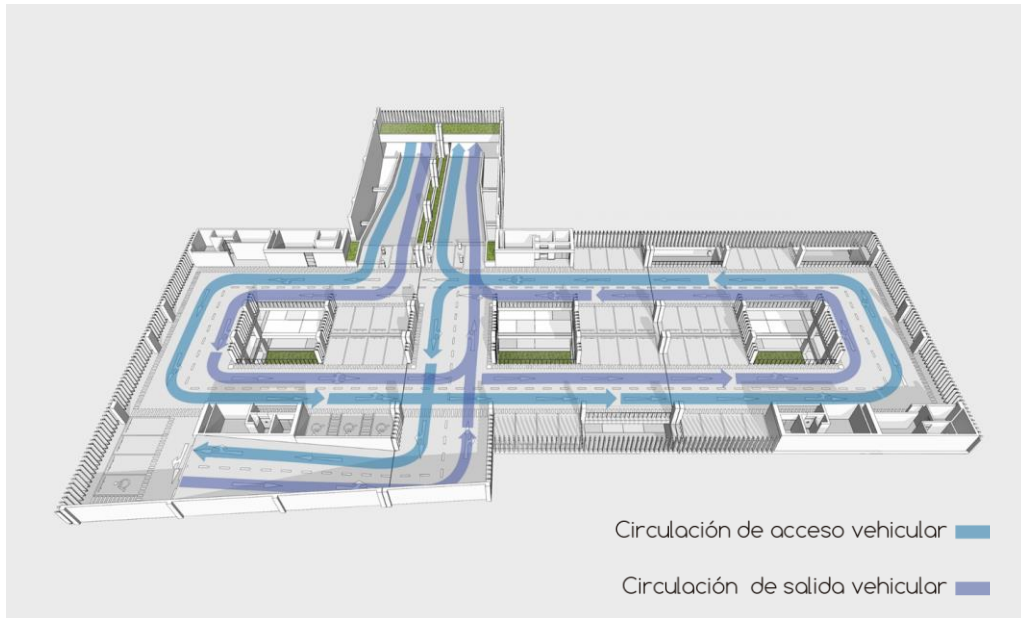
C. EMPAQUETAMIENTO DE SS.HH Y DEPÓSITOS



5.6.6. Circulación y recorridos



A. CIRCULACIÓN VEHICULAR



5.6.5. Planos Anteproyecto Arquitectónico

A. PLAN GENERAL

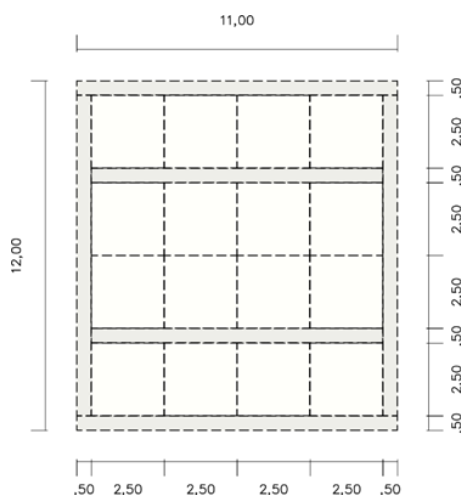


10 LAMINAS DE ANTEPROYECTO

5.6.6. Intervención Plaza Bolognesi

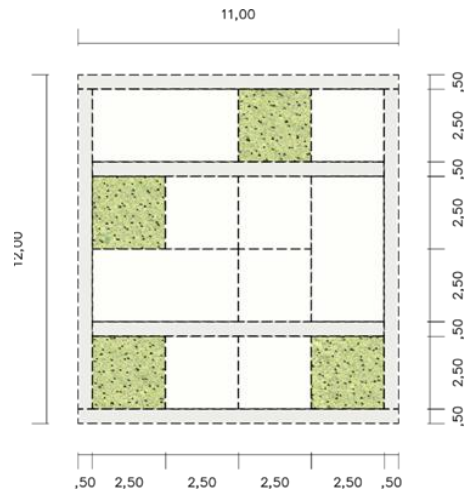
Dentro de la investigación se ha plantado la propuesta del rediseño de La Plaza Francisco Bolognesi, de tal forma que involucre al proyecto y genere la unidad espacial, consolidando nuevas propuestas de intervención en los espacios públicos ligada a infraestructuras complejas como la propuesta planteada.

A. MÓDULO URBANO, para el tratamiento y organización de las áreas de la plaza existente se respetaras la vegetación existente y se proporcionará nuevas áreas verdes, reforestándolas y proponiendo nuevos mobiliarios urbanos. Se parte desde la modulación del espacio el cual se subdivide en módulos iguales a la propuesta modular del edificio planteado (10.50m eje) este a su vez en $\frac{1}{4}$ de modulo.

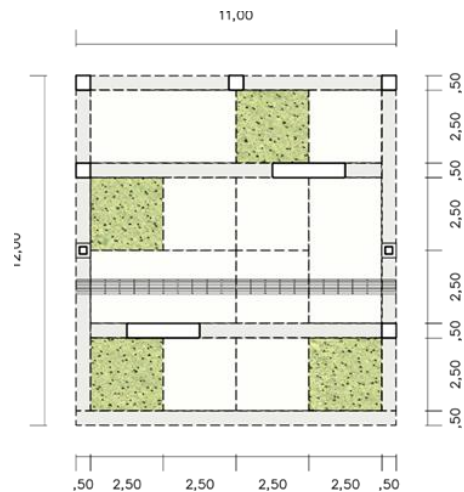


Con esta modulación se disponen pavimentos de manera consecuente a los accesos de las edificaciones existentes.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

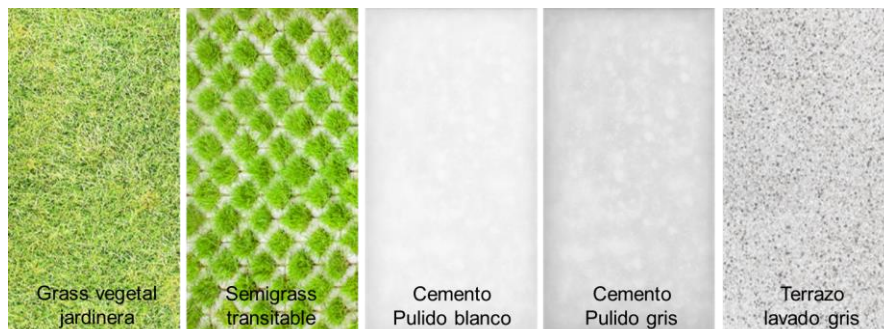


Se genera un sistema lúdico para organizar cada pavimento.



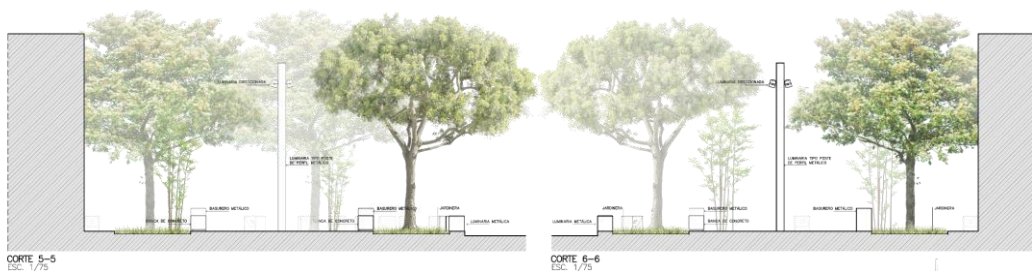
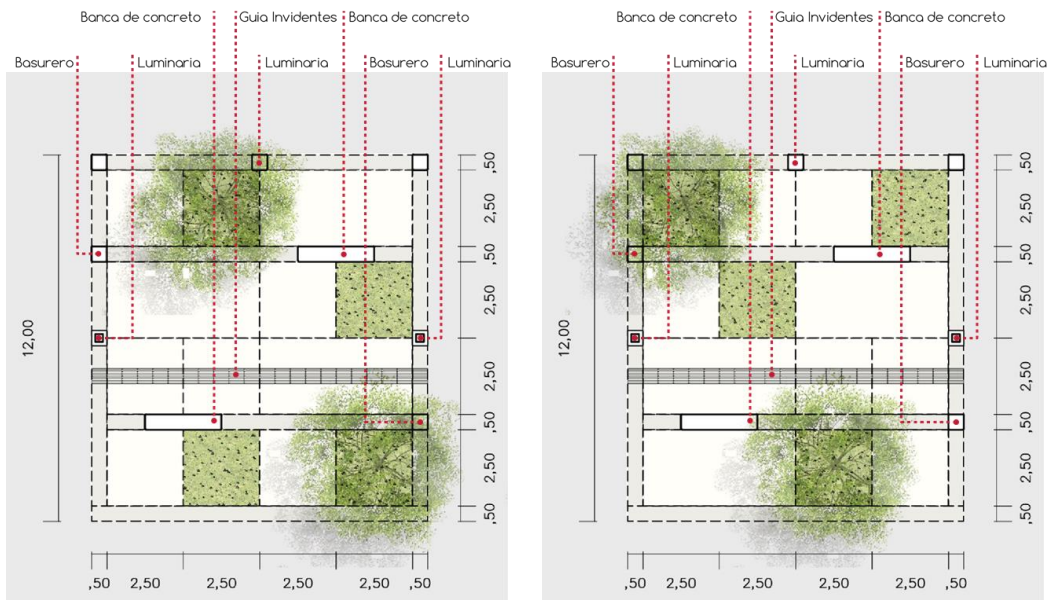
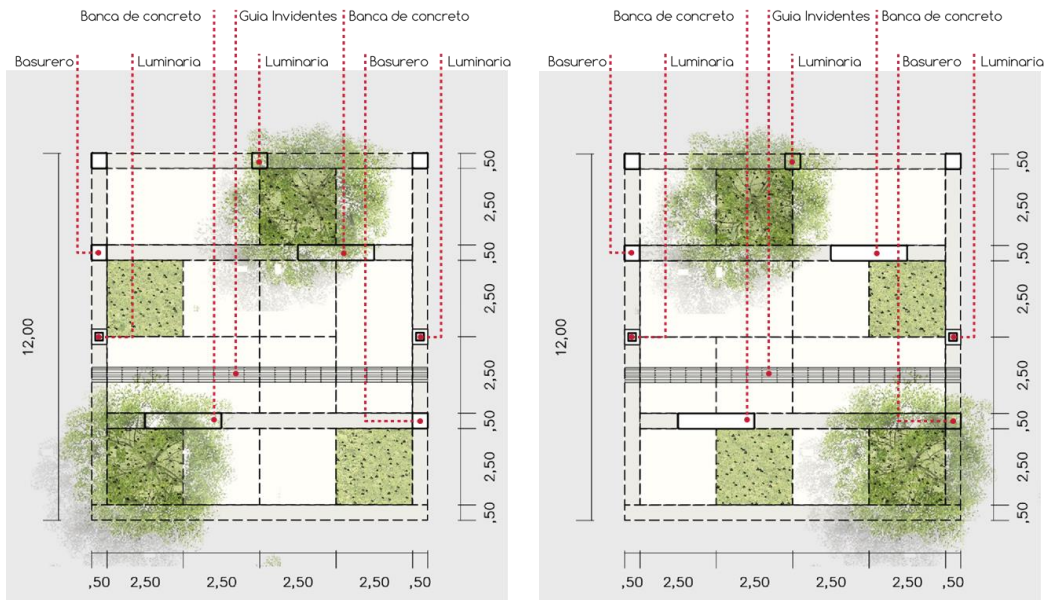
En dicha modulación se disponen mobiliarios, todos alineados.

B. PAVIMENTOS, Se proponen 5 tipos de pavimentos los mismos se usan dentro del edificio proyectado; texturas de tonalidad tenue para que la arquitectura y el espacio se muestre como tal



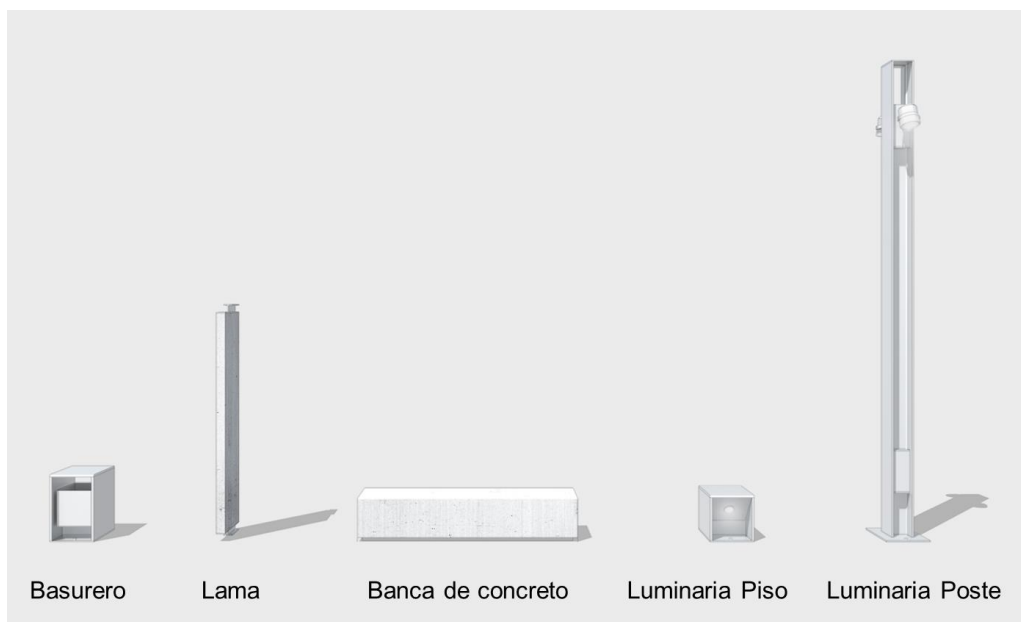
PLAN GENERAL DE PAVIMENTOS EXTERNOS

C. VARACIONES, Se pensó en módulos de iguales configuraciones pero alterando los pavimentos en su disposición, generando situaciones espaciales diversas.



5.6.7. Mobiliario Urbano

Se ha planeado mobiliarios urbanos íntegramente ligados a la nueva intervención considerando que los existentes en la Plaza Bolognesi son básicos eh improvisados, los mobiliarios planteados constituyen se en detalles arquitectónicos referidos al sistema constructivo dispuesto en el edificio; se han desarrollado 4 Mobiliarios y 1 elemento de cerramiento.



- A. BASURERO, elaborado con restos de perfiles metálicos de 50x50cm, anclados fijamente con pernos en la textura de los pavimentos, mide 0.50 x 0.50 x 0.75 y se disponen 01 unidad por eje de módulo urbano.

- B. LAMA, este elemento forma parte del cerramiento del edificio, posee detalles tanto en el encuentro con el piso como en el encuentro con la losa, se constituye e perfiles y concreto.

03 LAMINAS DE DESARROLLO DE PAVIMENTOS

- C. BANCA DE CONCRETO, se plantea una banca monolítica de concreto anclada de manera fija y alineada a la textura de pavimento propuesta, mide 2.50m x 0.50m x 0.50m, y se disponen 02 bancas por módulo urbano.

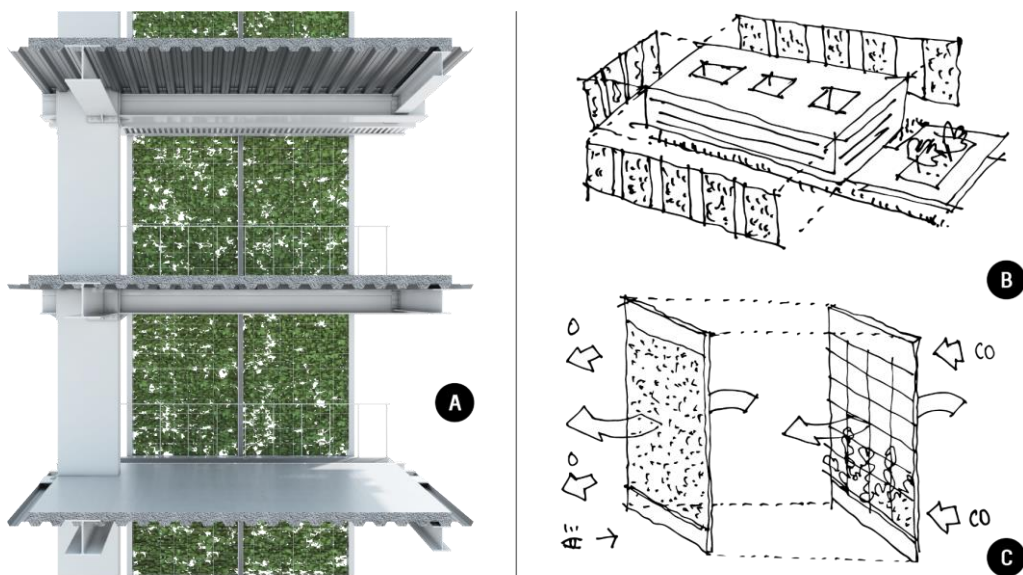
- D. LUMINARIA DE PISO, elaborado con restos de perfiles metálicos de 50x50cm, anclados fijamente con pernos en la textura de los pavimentos, posee una luminaria aislada que delimita el borde intervenido, mide 0.50m x 0.50m x 0.50m, y se disponen 0 cada medio modulo urbano.

- E. LUMINARIA TIPO POSTE, elaborado con restos de perfiles metálicos de 25x25cm, se ancla fijamente con pernos en la textura de los pavimentos, posee dos luminaria de manera lateral en la parte superior, el cableado se esconde internamente, mide 5.00 x 0.25 x 0.25 y se disponen 01 unidad por eje de módulo urbano.

5.6.8. Corte Constructivo

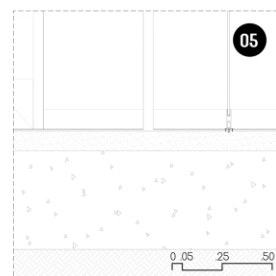
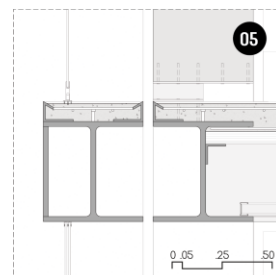
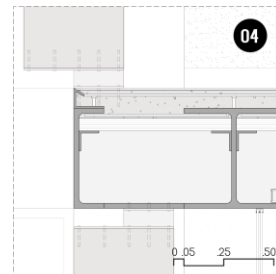
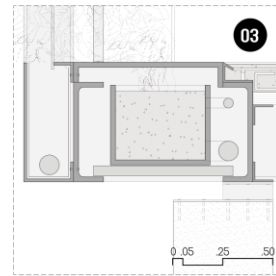
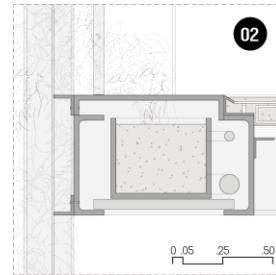
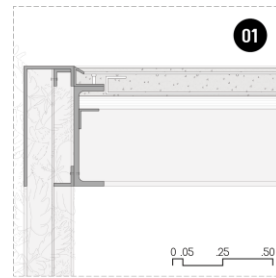
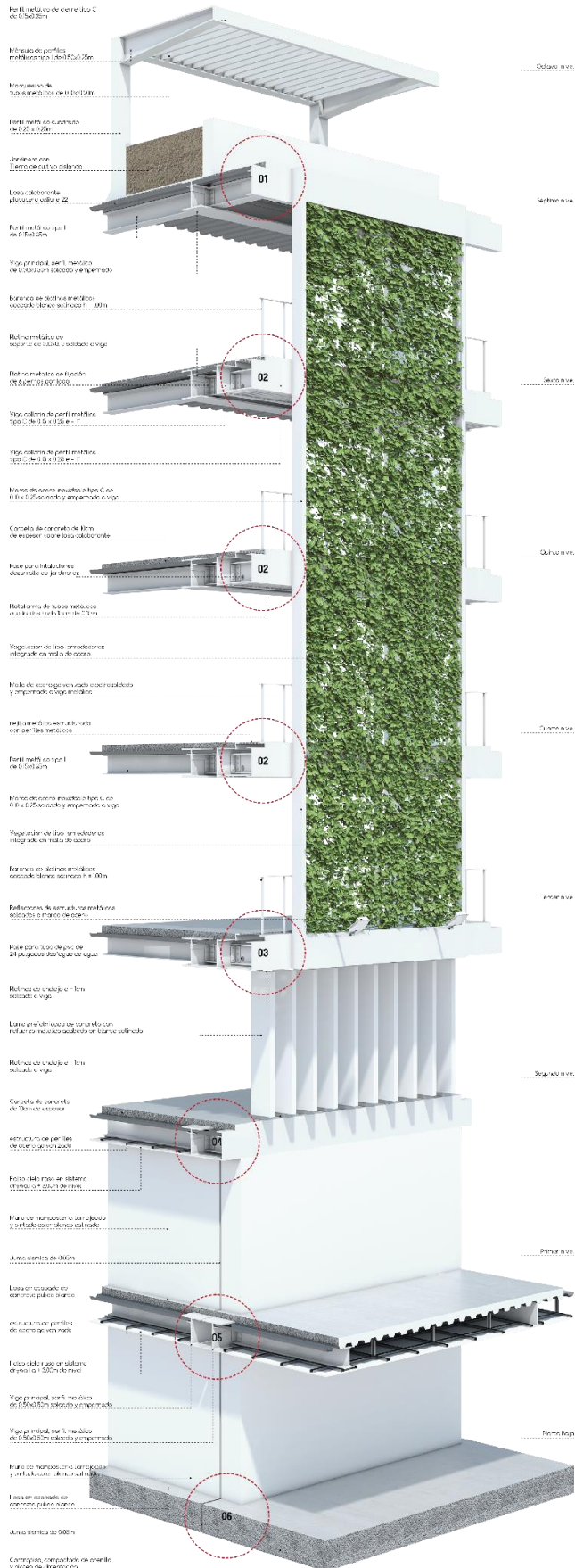
Se desarrolla con estructura metálica en los ejes horizontales y columnas de concreto armado para el traslado de cargas verticales su cimiento se constituye en vigas de cimentación embutidos en la platea de cimentación.

Se desarrollan 8 niveles contando la planta baja, los dos primeros niveles estructuralmente se concibe como una caja que se infiltra en el predio, la planta baja es la solución para darle la una profundidad necesaria, los 6 niveles restantes se solucionan a manera modular rigidizándose con placas estructurales.



Además de parecer una respuesta formal se ha propuesto un cerramiento con criterio funcional (A) en respuesta al comportamiento que se desarrolla dentro del edificio planteado, se disponen paneles modulares que funcionarán como filtros (C), estructuras permeables cuya finalidad es la absorción en gran medida del monóxido de carbono (emitido por los vehículos en el bloque superior (B) por parte de la vegetación (plantas tipo enredaderas), purificándolo este por un sistema tipo malla para liberarlo al ambiente.

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO



5.6.9. Visualización Arquitectónica.

A. RENDERS

01 Vista frontal de la intervención – Edificio Planteado



02 Vista interior de la calle de conexión urbana



03 Vista interior de la planta baja – galerías comerciales y Estares



04 Vista del acceso Posterior – Remate de la conexión



5 Vista interior del desarrollo de estacionamiento



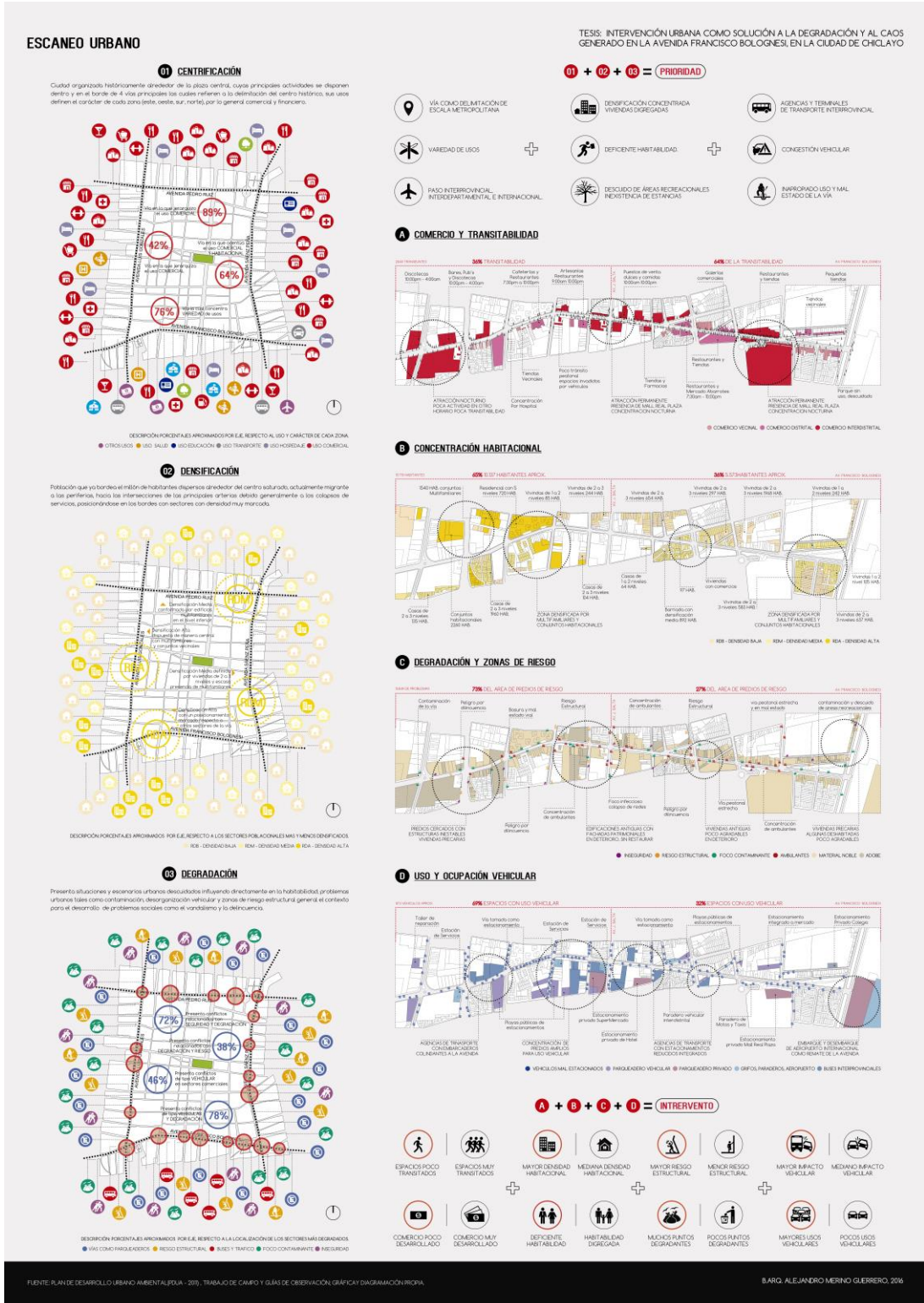
6. vista exterior – accesibilidad vehicular



INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

B. LÁMINAS SÍNTESIS

PANEL 01: ESCANEEO URBANO



INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

PANEL 02: ESTRATEGIAS

ESTRATEGIAS

TESIS: INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

A INTERVENTO

Refiere al área de intervención constituye un sector de la vía en mención y se define por el hito, avenida de gran potencia comercial y financiero que delimita y diferencia el comportamiento y uso del eje de estudio, delimita también por el eje Las González que concentra potencialmente el desarrollo de unidades habitacionales y su continuo densificación, el sector contiene concretos problemas específicos, relacionados en la degradación de la avenida. Los problemas y situaciones que acontecen en una ciudad son resultado de su comportamiento por ello se proponen acciones físicas que darán lugar a nuevos comportamientos que finalmente son necesarios para la solución de las problemáticas que es objeto de estudio.



PROBLEMA 01: DEGRADACIÓN DEL ESPACIO URBANO, DEFICIT DE ÁREAS RECREACIONALES.

ESTRATEGIA FÍSICA 01: REMEDIACIÓN, RESTAURACIÓN Y EQUIPAMIENTO DE POTENCIALES ESPACIOS.

COMPORTAMIENTO 01: RECUPERACIÓN DEL ESPACIO URBANO, REVITALIZACIÓN, RACIONALIZACIÓN.

PROBLEMA 02: DESORGANIZACIÓN DE USOS CON ÁREAS COMERCIALES DESARROJADAS.

PROYECTA FÍSICA 02: SECTORIZAR USOS DEFINIDOS, POTENCIALIZAR ÁREAS COMERCIALES.

COMPORTAMIENTO 02: CATALISIS USO COMERCIAL, FACTIBILIDAD, ACTIVACIÓN DEL ESPACIO.

PROBLEMA 03: DEFICIT DE HABITABILIDAD Y DESVINCULACIÓN DE ÁREAS HABITACIONALES.

PROYECTA FÍSICA 03: CONDICIÓN HABITACIONAL MEDIANTE ESTANCIAS QUE GENEREN PERMANENCIA.

COMPORTAMIENTO 03: APROPIACIÓN DEL ESPACIO URBANO, CONVIVENCIA Y PERMANENCIA.

PROBLEMA 04: VÍA COMO ESTACIONAMIENTO PÚBLICO INVADIENDO ESPACIOS REACIONALES.

PROYECTA FÍSICA 04: GENERAR ESPACIOS PARA USO EXCLUSIVO, ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES.

COMPORTAMIENTO 04: SOCIALIZAMIENTO, COHESIÓN SOCIAL, HABITABILIDAD.

PROBLEMA 05: INSEGURIDAD, DESARROLLANDO PROBLEMAS SOCIALES COMO DELINCUENCIA.

PROYECTA FÍSICA 05: GENERAR ESCENARIOS URBANOS QUE PROMUEVAN CULTURA Y BUENAS PRÁCTICAS.

COMPORTAMIENTO 05: SOCIALIZAMIENTO, COHESIÓN SOCIAL, ACTIVIDADES CULTURALES, MITIGACIÓN SOCIAL.

B USUARIO

Elemento determinante de la Arquitectura contemporánea, un espacio solo se concibe bajo la actividad de aquellos que lo usan, en base a ello se reconocen dos grupos los cuales presentan necesidades que influyen en el funcionamiento y comportamiento requerido en base a la solución de la problemática del sector reproducible en diferentes escalas. Los usuarios inmediatos son aquellos que habitan y pertenecen al contexto del área intervenida, los usuarios incidentales son aquellos que transitan y usan de manera efímera el espacio intervenido y acción de manera independiente. Cada uno presenta características y necesidades particulares que deberán superarse para la propuesta. La arquitectura solamente tiene un objetivo: al usuario, dependiendo de la propuesta la manera de influir en su comportamiento.

U INMEDIATO

- Espacios de permanencia y recreación para la interacción social de residentes.
- Espacios de parqueo vehicular apartado del espacio público con normativa oficial.
- Mobiliarios urbanos que mitiguen la degradación del espacio público.
- Espacios accesibles y seguros con usos específicos diferenciados.
- Zonificación de los usos del sector a fin de determinar el equipamiento determinado.



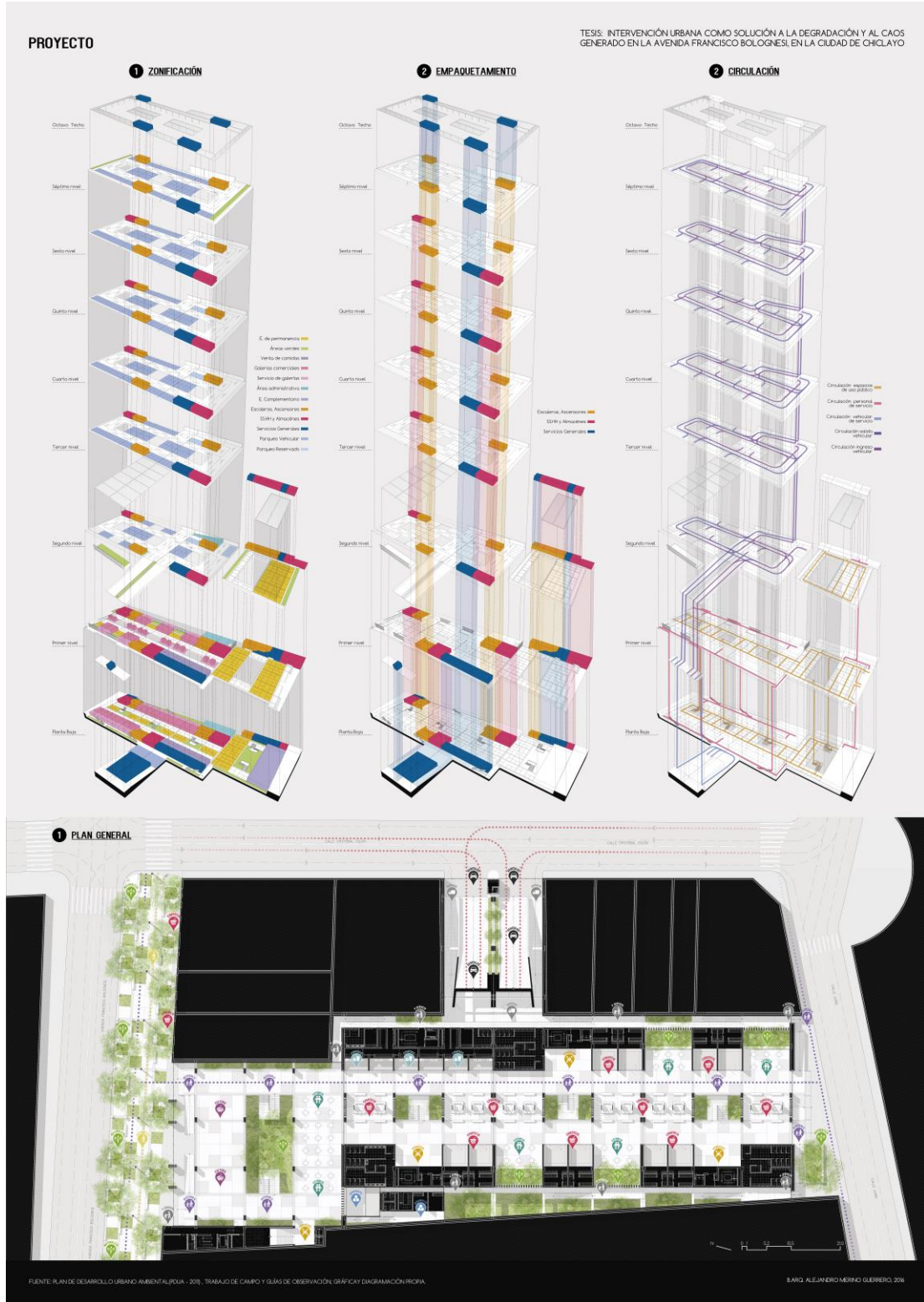
U INCIDENTE

- Generación de espacios que promuevan la cultura y buenas prácticas sociales.
- Adecuación de las plazas con características para usuarios efímeros.
- Reforestación de las calles y plazas para su transitabilidad.
- Integración de guías comerciales como activadores del espacio.
- Realización y organización de mercados informales ambulantes.



INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

PANEL 04: PROYECTO



INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

PANEL 05: PROYECTO



PROYECTO

A. PLAZA PÚBLICA
El espacio de la plaza integrará este espacio como lugar de permanencia que se vincula de manera directa y espacial al edificio proyectado, se plantea el aumento de áreas verdes (arboledanos y la dotación de nuevos mobiliarios urbanos como la contenedores de basura) para mejorar la calidad de vida y la sostenibilidad de los usos proyectados. Lo que complementará la intervención arquitectónica y urbanística en esta sector urbano.

B. EDIFICIO MIXTO
Espacio que determinará el carácter del proyecto de intervención urbana para proporcionar a diferentes actividades comerciales, dependientes de su entorno urbano.

C. SERVICIO

Dotación de espacios independientes para el personal de servicio con circulaciones propias, pudiendo ser completamente adentro y/o exterior de modo múltiple para su funcionamiento.

D. ESPACIO COMÚN

El proyecto se apoya del muro perimetral de modo que se genere espacios que se doten de mobiliarios urbanos y condiciones, como la iluminación y ventilación de las funciones mismas del edificio, volviendo a generar un espacio de calidad.

TESIS: INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

E. TERRAZA PÚBLICA

Como complemento a los espacios de permanencia, este espacio pretende desarrollar como un área flexible para actividades públicas o privadas de carácter.

F. ÁMBITO DE CIRCULACIONES

El proyecto busca la generación de espacio para su ordenamiento, dejando áreas abiertas que se favorezcan las actividades de funciones administrativas de apoyo de actividades comerciales y de servicios.

G. SERVIDOR

Caracterizado por ser un espacio de apoyo para las actividades comerciales y de servicios que funcionan como infraestructura para las actividades administrativas y de apoyo de las funciones de las actividades comerciales y de servicios.

H. SERVIDOR

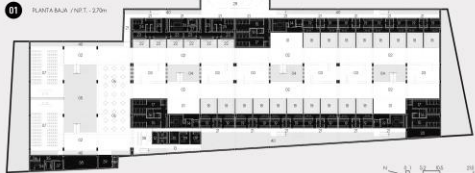
Definido por ser un espacio de apoyo para las actividades comerciales y de servicios que funcionan como infraestructura para las actividades administrativas y de apoyo de las funciones de las actividades comerciales y de servicios.

Vegetación de servicios públicos	01	SI-MH (desplazados)	11
Vegetación de servicios públicos	02	Arbolado administrativo	12
Vegetación de servicios públicos	03	Zona de arbolado	13
Vegetación de servicios públicos	04	Vegetación de arbolado	14
Vegetación de servicios públicos	05	SI-MH (arbolado)	15
Vegetación de servicios públicos	06	SI-MH (arbolado)	16
Vegetación de servicios públicos	07	SI-MH (arbolado)	17
Vegetación de servicios públicos	08	SI-MH (arbolado)	18
Vegetación de servicios públicos	09	SI-MH (arbolado)	19
Vegetación de servicios públicos	10	Arbolado de servicios	20

Pavimento de servicios públicos	21	Cemento de construcción	31
Pavimento de servicios públicos	22	Almohar general	32
Pavimento de servicios públicos	23	Almohar de servicios	33
Pavimento de servicios públicos	24	Almohar de servicios	34
Pavimento de servicios públicos	25	Almohar de servicios	35
Pavimento de servicios públicos	26	Almohar de servicios	36
Pavimento de servicios públicos	27	Almohar de servicios	37
Pavimento de servicios públicos	28	Almohar de servicios	38
Pavimento de servicios públicos	29	Almohar de servicios	39
Pavimento de servicios públicos	30	Jardines (servicio)	40

Vegetación de servicios públicos	01	SI-MH (desplazados)	11
Vegetación de servicios públicos	02	Arbolado administrativo	12
Vegetación de servicios públicos	03	Zona de arbolado	13
Vegetación de servicios públicos	04	Vegetación de arbolado	14
Vegetación de servicios públicos	05	SI-MH (arbolado)	15
Vegetación de servicios públicos	06	SI-MH (arbolado)	16
Vegetación de servicios públicos	07	SI-MH (arbolado)	17
Vegetación de servicios públicos	08	SI-MH (arbolado)	18
Vegetación de servicios públicos	09	SI-MH (arbolado)	19
Vegetación de servicios públicos	10	Arbolado de servicios	20

Pavimento de servicios públicos	21	Cemento de construcción	31
Pavimento de servicios públicos	22	Almohar general	32
Pavimento de servicios públicos	23	Almohar de servicios	33
Pavimento de servicios públicos	24	Almohar de servicios	34
Pavimento de servicios públicos	25	Almohar de servicios	35
Pavimento de servicios públicos	26	Almohar de servicios	36
Pavimento de servicios públicos	27	Almohar de servicios	37
Pavimento de servicios públicos	28	Almohar de servicios	38
Pavimento de servicios públicos	29	Almohar de servicios	39
Pavimento de servicios públicos	30	Jardines (servicio)	40

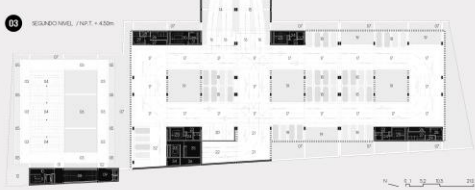


Acceso a servicios	01	Pavimento de servicios	10
Acceso a servicios	02	Escaleras de servicios	11
Acceso a servicios	03	SI-MH (desplazados)	12
Acceso a servicios	04	SI-MH (desplazados)	13
Acceso a servicios	05	SI-MH (desplazados)	14
Acceso a servicios	06	SI-MH (desplazados)	15
Acceso a servicios	07	SI-MH (desplazados)	16
Acceso a servicios	08	SI-MH (desplazados)	17
Acceso a servicios	09	SI-MH (desplazados)	18
Acceso a servicios	10	SI-MH (desplazados)	19

Vegetación de servicios públicos	21	Cemento de construcción	31
Vegetación de servicios públicos	22	Almohar general	32
Vegetación de servicios públicos	23	Almohar de servicios	33
Vegetación de servicios públicos	24	Almohar de servicios	34
Vegetación de servicios públicos	25	Almohar de servicios	35
Vegetación de servicios públicos	26	Almohar de servicios	36
Vegetación de servicios públicos	27	Almohar de servicios	37
Vegetación de servicios públicos	28	Almohar de servicios	38
Vegetación de servicios públicos	29	Almohar de servicios	39
Vegetación de servicios públicos	30	Jardines (servicio)	40

Acceso a servicios	01	Pavimento de servicios	10
Acceso a servicios	02	Escaleras de servicios	11
Acceso a servicios	03	SI-MH (desplazados)	12
Acceso a servicios	04	SI-MH (desplazados)	13
Acceso a servicios	05	SI-MH (desplazados)	14
Acceso a servicios	06	SI-MH (desplazados)	15
Acceso a servicios	07	SI-MH (desplazados)	16
Acceso a servicios	08	SI-MH (desplazados)	17
Acceso a servicios	09	SI-MH (desplazados)	18
Acceso a servicios	10	SI-MH (desplazados)	19

Vegetación de servicios públicos	21	Cemento de construcción	31
Vegetación de servicios públicos	22	Almohar general	32
Vegetación de servicios públicos	23	Almohar de servicios	33
Vegetación de servicios públicos	24	Almohar de servicios	34
Vegetación de servicios públicos	25	Almohar de servicios	35
Vegetación de servicios públicos	26	Almohar de servicios	36
Vegetación de servicios públicos	27	Almohar de servicios	37
Vegetación de servicios públicos	28	Almohar de servicios	38
Vegetación de servicios públicos	29	Almohar de servicios	39
Vegetación de servicios públicos	30	Jardines (servicio)	40

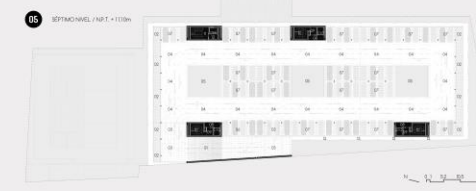


Acceso a servicios	01	Pavimento de servicios	10
Acceso a servicios	02	Escaleras de servicios	11
Acceso a servicios	03	SI-MH (desplazados)	12
Acceso a servicios	04	SI-MH (desplazados)	13
Acceso a servicios	05	SI-MH (desplazados)	14
Acceso a servicios	06	SI-MH (desplazados)	15
Acceso a servicios	07	SI-MH (desplazados)	16
Acceso a servicios	08	SI-MH (desplazados)	17
Acceso a servicios	09	SI-MH (desplazados)	18
Acceso a servicios	10	SI-MH (desplazados)	19

Vegetación de servicios públicos	21	Cemento de construcción	31
Vegetación de servicios públicos	22	Almohar general	32
Vegetación de servicios públicos	23	Almohar de servicios	33
Vegetación de servicios públicos	24	Almohar de servicios	34
Vegetación de servicios públicos	25	Almohar de servicios	35
Vegetación de servicios públicos	26	Almohar de servicios	36
Vegetación de servicios públicos	27	Almohar de servicios	37
Vegetación de servicios públicos	28	Almohar de servicios	38
Vegetación de servicios públicos	29	Almohar de servicios	39
Vegetación de servicios públicos	30	Jardines (servicio)	40

Acceso a servicios	01	Pavimento de servicios	10
Acceso a servicios	02	Escaleras de servicios	11
Acceso a servicios	03	SI-MH (desplazados)	12
Acceso a servicios	04	SI-MH (desplazados)	13
Acceso a servicios	05	SI-MH (desplazados)	14
Acceso a servicios	06	SI-MH (desplazados)	15
Acceso a servicios	07	SI-MH (desplazados)	16
Acceso a servicios	08	SI-MH (desplazados)	17
Acceso a servicios	09	SI-MH (desplazados)	18
Acceso a servicios	10	SI-MH (desplazados)	19

Vegetación de servicios públicos	21	Cemento de construcción	31
Vegetación de servicios públicos	22	Almohar general	32
Vegetación de servicios públicos	23	Almohar de servicios	33
Vegetación de servicios públicos	24	Almohar de servicios	34
Vegetación de servicios públicos	25	Almohar de servicios	35
Vegetación de servicios públicos	26	Almohar de servicios	36
Vegetación de servicios públicos	27	Almohar de servicios	37
Vegetación de servicios públicos	28	Almohar de servicios	38
Vegetación de servicios públicos	29	Almohar de servicios	39
Vegetación de servicios públicos	30	Jardines (servicio)	40



05 CREDITOS: DISEÑO DE IMAGENES - RENDER PROPRIO, GRÁFICO DIAGRAMA PROPRIO.

BARJO, ALEJANDRO MERINO GUERRERO, 2016

INTERVENCIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN A LA DEGRADACIÓN Y AL CAOS GENERADO EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI, EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

PANEL 07: CONSTRUCTIVO



CONCLUSIONES

5.7. Conclusiones

- A. La investigación se desarrolló en el transcurso del año 2015 – 2016, En la actualidad (dentro del periodo académico 2016-II) se ha dispuesto por ordenanza institucional la reubicación de terminales interprovinciales dispuestos en la Av. Francisco Bolognesi considerado en el PDUA, de forma precisa y determinante se ha efectuado la reubicación del terminal interprovincial Tepsa accediendo al cambio de uso del espacio, por ello es necesario considerar la compatibilidad del análisis desarrollado con la disposición institucional, lo cual resalta la fiabilidad de la investigación.
- B. El equipamiento resultante es producto del análisis al proyectar en base a estrategias que arrojaron características espaciales propias del sector intervenido.
- C. En la actualidad se ha intervenido ya el espacio proyectado en la presente, es necesario mencionar que la propuesta desarrollada busca justificar cada una de las piezas implantadas bajo criterios proyectuales racionales, se hace crítica a la intervención actual, en la cual se vienen formulando proyectos superfluos tanto en el caso de la plaza Bolognesi, y proyectos de criterios comerciales densos a las galerías que se vienen desarrollado sin mayor aporte a los usuarios y su comportamiento en la ciudad.

- D. El espacio urbano no debe ser tratado como cosa sino como proceso inseparable de actos y comportamientos de la sociedad, es la sociedad la que se apropia de la ciudad en función de sus propios y legítimos intereses, al valorar y priorizar lo que es más importante para ella.
- E. La arquitectura debe ser el reflejo de nuestro tiempo, las tipologías preestablecidas ya se muestran incompatibles a los requerimientos contemporáneos, la arquitectura de nuestro tiempo debe buscar el producto de la compensación entre el usuario, el espacio y su uso, es por ello que arquitecturas de carácter híbrido se vuelven ahora recurrentes, recae en nuestra labor el manejo correcto de cada elemento para aportar en la solución de problemas de diversas escalas y cubrir las necesidades de cada escenario social.

Frente a las expansiones urbanas de las ciudades emergentes y una sociedad de tipo capitalista donde todo se privatiza, el colectivo se deja de lado y se apuesta por una falsa inversión, se descuida entonces el espacio público de gran importancia para la calidad de vida de las personas se piensa la ciudad como una entidad prestadora de servicios mas no como un lugar de habitabilidad, este elemento urbano desaparece y se degrada de manera cada vez de forma más acelerada.

En la actualidad se apuesta por proyectos improvisados y sin criterios analíticos que respondan a una realidad específica, fracasando continuamente, generando desconfianza y contribuyendo al resquebrajamiento de la sociedad. La zonificación de la ciudad propicia que el creciente número de personas dentro de ella tengan que convivir con el desorden la contaminación y el caos generando en una concatenación reiterativa de problemáticas en diversas escalas aumentando la inseguridad, la consecuencia; espacios confusos que restringen el desarrollo de los espacios que generan deben generar ciudadanía. Es necesario la solución de estos problemas para propiciar el medio más adecuado de desarrollo urbano y social, para lo cual considero importante tomar en cuenta no el proyecto planteado sino el mecanismo de enfoque circunstancial o problemático para cualquier aporte proyectual en nuestra ciudad.

B. Arq. Alejandro Merino Guerrero

USS

5.8. Fuentes Bibliográficas

TESIS Y PFC (PROYECTO DE FIN DE CARRERA)

Fernández, G. (Julio de 2014). PFC. *Intercambiador Vial, Plaza las Flores*. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.

López Figueroa, J. L. (2010). TFC. *Sistema Integral de Equipamiento para el Sur de Quito, Regeneración Urbana, Espacio Público y Urbanismo Social en el Beaterio*. Quito, Ecuador: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

Marroquín Juárez, D. E. (Agosto de 2007). TESIS. *Anteproyecto de Edificio de Estacionamiento y Áreas de Expansión de la Facultad*. Guatemala: Universidad de San Carlos.

Sachahuamán Llerena, K. (Agosto de 2014). PFC. *Conector Urbano Municipal en San Miguel*. Lima, Perú: Pontificia universidad Católica del Perú.

LIBROS ESPECIALIZADOS

Augé, M. (1992). *Los No Lugares: Espacios del Anonimato*. Barcelona, España: Gedisa S.A.

Carrión Mena, F. (2001). *La Ciudad Construida*. Quito, Ecuador: FLACSO.

- García Espil, E. (2006). *Hacer Ciudad: La Construcción de la Metrópolis*. Buenos Aires, Argentina: Nobuko.
- Hilberseimer, L. (1979). *La Arquitectura de la Gran Ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili S.A.
- Le Corbusier. (1971). *Principios de Urbanismo, Carta de Atenas*. España: Ediciones Ariel.
- Lynch, k. (1984). *La Imagen de la Ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili S.A.
- Risco Vega, A. J. (2009). *La Acequia Principal de Chiclayo y su influencia en la Forma Urbana*. Chiclayo, Perú.
- Risco Vega, J. A. (Junio de 2011). *Construyendo la Historia Colonial Urbano - Arquitectónica de la Ciudad de Chiclayo*. Chiclayo, Perú.
- Rossi, A. (1971). *La Arquitectura de la Ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili S.A.
- Segovia, O., & Jordán, R. (2005). *Espacios Públicos, Pobreza y Construcción social*. Santiago de Chile: División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos.
- Trachana, A. (2008). *La Evolución de la Forma el espacio Público*. Paraguay: Nobuko.

NORMATIVAS Y PARÁMETROS

Decano CAP Lima. (2008). RNE Gráfico. *Reglamento Nacional de Edificaciones*. Lima, Perú: Colegio de Arquitectos del Perú, Regional Lima.

Dirección General de Reglamentos Y Sistemas. (1989). DGRS. *Reglamento para Estacionamiento Vehicular en Edificaciones*. República Dominicana: 2da Edición.

Dirección General de Tráfico. (2005 - 2008). Plan Estratégico de Seguridad Vial. *Plan Tipo de Seguridad Vial, Guía de Apoyo para Actuación Local*. España: Publicación Independiente.

Equipo Técnico PAT. (Enero de 2011-2016). PDUA_CAP_I, II, III, IV, V,VI. *Plan de Desarrollo Urbano Ambiental*. Chiclayo, Perú: Municipalidad Provincial de Chiclayo.

Instituto Nacional de defensa Civil. (Mayo de 2003). Ciudades Sostenibles. *Plan e prevención ante Desastres: Usos del Suelo y Medidas de Mitigación*. Chiclayo, Perú: INDECI - PNUD PER/02/051.

Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento. (17 de Junio de 2006 - Actualizaciones 2015). RNE. *Reglamento Nacional de Edificaciones*. EL Peruano.

Neufert, E. (Abril de 1995). Consultor. *Arte de Proyectar Arquitectura*.

Barcelona, España: Gustavo Gili S.A. - 14º Edición.

CONFERENCIAS Y ENTREVISTAS

Gil Peñalosa, G. (Noviembre de 2011). TEDxCeiba. *Ciudad 8 - 80*,

Ciudades Vibrantes y comunidades Saludables para todos.

Canadá: https://www.youtube.com/watch?v=5rwE_2Vjjyc.

Paredes García, C. (Enero de 2013). PRONUNCIAMIENTO. *El Estado*

de la Ciudad: Deterioro Urbano Ambiental de Chiclayo y su Área

Metropolitana. Chiclayo, Perú: Colegio de Arquitectos del Perú,

Regional Lambayeque.

Peñalosa, E. (01 de Noviembre de 2014). Las Autopistas Urbanas son

como rios Venenosos. (H. Zamarrón, Entrevistador)

Peñalosa, G. (16 de Noviembre de 2011). *Nuevos Retos, Nuevas*

Ciudades. Donostia, San Sebastián, España:

<https://www.youtube.com/watch?v=89V4AYmFVxl>.

ENLACES ELECTRÓNICOS

Arquitectura, J. S. (31 de Enero de 2014). *Arch Daily Perú*. Obtenido de

Arch Daily Web site: <http://www.archdaily.pe/pe/02->

332198/edificio-de-aparcamientos-jaam-sociedad-de-

arquitectura

BGP Arquitectura. (30 de Enero de 2014). *Arch Daily Mexico*.

Obtenido de Arch Daily Web Site:

<http://www.archdaily.mx/288339/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura/>

Definición ABC. (Actualizaciones 2015). *Tu diccionario Hecho Fácil*.

Obtenido de Definición ABC Web site:

<http://www.definicionabc.com/tecnologia/usuario.php>

Definición ABC. (12 de Marzo de 2004). *Tu Diccionario facil*. Obtenido

de Definición Abc Web site:

<http://www.definicionabc.com/general/funcion.php>

Definición ABC. (10 de Junio de 2014). *Definiciónabc*. Obtenido de

Definición ABC Web site:

<http://www.definicionabc.com/general/infraestructura.php>

Definición ABC. (Diciembre de Actualización 2015). *Tu diccionario*

hecho facil. Obtenido de Definición ABC Web site:

<http://www.definicionabc.com/general/plaza.php>

Definición.De. (5 de Agosto de 2010). *Definición De*. Obtenido de

Definición De Web site: <http://definicion.de/via/>

- Herrera Jaramillo, M. (2 de Septiembre de 2013). *De Arquitectura, Creo: Ciudad, patrimonio y Algo más*. Obtenido de De Arquitectura, Creo Web site:
<https://mayradelcisne.wordpress.com/2013/09/02/intervenciones-urbanas-ejemplos/>
- Herzog , & de Meuron. (19 de Abril de 2010). *Dezeen*. Obtenido de Dezeen Web Site: <https://www.dezeen.com/2010/04/19/1111-lincoln-road-by-herzon-de-meuron/>
- Herzog, & de Meuron. (4 de Diciembre de 2010). *1111 Lincoln Road*. Obtenido de Lincoln Road Web site:
<http://www.1111lincolnroad.com/events/>
- Infraestructura y Arquitectura. (30 de Enero de 2009). *Arch daily Perú*. Obtenido de Arch Daily Web site: <http://www.archdaily.pe/pe/02-14422/infraestructura-y-arquitectura>
- InvestorGuide. (10 de Julio de 2005). *Invertor Guide*. Obtenido de Invertor Guide Web site:
<http://www.investorguide.com/definicion/reurbanizacian.html>
- López, B. (10 de Setiembre de 2015). *Prezi.com*. Obtenido de Prezi web site: <https://prezi.com/w-n8ctajw1hu/untitled-prezi/>

Mendes da Rocha, & MMBB Arquitectos. (1996). *MMBB Arq.* Obtenido de MMBB Arquitectos Web site:

<http://www.mmbb.com.br/projects/view/40>

Namoa Architects, & Jae Kim | CoDeAU. (20 de Junio de 2014). *Arch Daily Perú.* Obtenido de Ach Daily Web site:

<http://www.archdaily.pe/pe/621904/estacionamiento-dobongsan-jae-kim-codeau-namoa-architects>

Navarro, J. A. (1 de Diciembre de 2014). *Construyendo Miradas y Conocimiento.* Obtenido de Destinoaitaca Web Site:

<http://destinoaitaca.blogspot.pe/p/intervenciones.html>

Noticias de Arquitectura. (22 de Septiembre de 2010). *Noticias Arq.* Obtenido de Noticias de Arquitectura Web site:

<http://noticias.arq.com.mx/Detalles/11489.html#.WG6Rm1PhDIV>

Nuñez, D. (7 de Marzo de 2014). *Prezi.com.* Obtenido de Prezi web site: <https://prezi.com/mlk9hjryni/una-ciudad-es-un-area-urbana-en-la-que-predominan-fundamenta/>

QLAB. (16 de Enero de 2013). *Arch Daily Perú.* Obtenido de Arch Daily Web site: <http://www.archdaily.pe/pe/02-226809/estructura-de-estacionamientos-wulai-qlab>

Que Significa. (abril de 2001). *Que significa. com*. Obtenido de Que
significa Web site: <http://www.qsignifica.com/Plazoleta>

Secretaría de Asentamientos HH y Obras Públicas. (1978). *Hic-Al. Org*.
Obtenido de Hic-Al. Org Web site: [http://hic-
al.org/glosario_definicion.cfm?id_entrada=27](http://hic-al.org/glosario_definicion.cfm?id_entrada=27)

SPBR Arquitectos. (5 de Febrero de 2013). *Spbr Arq*. Obtenido de Spbr
Arquitectos Web site: [http://www.spbr.arq.br/portfolio-
items/garagem-em-murten/](http://www.spbr.arq.br/portfolio-items/garagem-em-murten/)

Studio di Architettura. (22 de Agosto de 2014). *Arch Daily Perú*.
Obtenido de Arch Daily Web site:
[http://www.archdaily.pe/pe/625879/proyecto-de-garaje-de-
estacionamiento-studio-di-architettura](http://www.archdaily.pe/pe/625879/proyecto-de-garaje-de-estacionamiento-studio-di-architettura)

Urbanismo. (28 de Diciembre de 2002). *Urbanismo.com*. Obtenido de
Urbanismo web site: [http://www.urbanismo.com/el-diseno-
urbano/](http://www.urbanismo.com/el-diseno-urbano/)

Wikipedia. (Febrero de 2006). *Wikipedia. Org*. Obtenido de Wikipedia
Web site:
https://es.wikipedia.org/wiki/Galer%C3%ADa_comercial

Wikipedia. (Agosto de 2010). *Wikipedia. Org*. Obtenido de Wikipedia
Web site: <https://es.wikipedia.org/wiki/Contaminaci%C3%B3n>

5.9. Anexos

Se adjuntan a la presente los siguientes Documentos, dispuestos en el siguiente orden:

1. Memoria Descriptiva del Proyecto - Propuesta Arquitectónica.
2. Encuestas y Guías de Observación.
3. Desarrollo cuantitativo de Encuestas y Guías.
4. Listado De Planos Resultantes

Se adjuntan al Archivo Digital:

1. Desarrollo Digital de Planos Formato editable – DWG AutoCAD.
2. Tesis, Resumen de Tesis, Artículo Científico, en Formato editable – DOC Word, PDF.
3. Libros e información Recopilada.
4. Medios Gráficos – PSD Photoshop.
5. Exposición de Sustentación.
6. Modelos 3D Formatos editables – SKP Sketchup.
7. Esquemas, Iconos y Complementos.