



JOSE MIGUEL CHAVARRÍA AMADOR

Costarricense - Arquitecto.
Egresado de la Universidad
Hispanoamericana.

Terminal Eco-portuaria Puntarenas

El presente proyecto de graduación, tiene su fundamento en un tema de actualidad Nacional y regional en un sector de nuestra costa Pacífica y se orienta a dar solución a un problema de transporte público marítimo que necesita su intervención para mejorarlo por el impacto que representa desde el punto de vista social y económico tanto para la Provincia de Puntarenas como del país en general y por tanto, su relación directa con las políticas de desarrollo que tiene que estimular la misma Municipalidad de Puntarenas y el Ministerio de Obras Públicas y de Transportes en el campo supracitado.

Los antecedentes del presente proyecto, tienen su origen en las políticas de la facultad de Arquitectura de la Universidad Hispanoamericana en estimular proyectos que busquen un aporte al desarrollo de nuestro país y el tema se edifica sobre la base de las variables técnicas y jurídicas que lo rigen y por tanto es cierto también que el mismo para sus efectos, es del conocimiento de la Municipalidad de Puntarenas en su Departamento de Ingeniería quienes mostraron su interés y apoyo.

Palabras clave: Reordenamiento Urbano, Sustentabilidad, Bioclimatismo, Energía Mareomotriz, Innovación.





Las investigaciones sobre análisis urbano con respecto al sitio y entorno del proyecto, está sustentada en el escrito de **Raymond Ledrut en su libro de "Sociología Urbana"**, obra que describe en su contexto, los parámetros apropiados para fundamentar el estudio de la organización urbana a través de variables estáticas y dinámicas. El autor a través de sus conceptos básicos, facilita la búsqueda de un ordenamiento metodológico para el análisis urbano que corresponde al proyecto; en este caso relacionados con el estudio de áreas de trabajo, usos del suelo, las relaciones del proyecto en función de nodos e hitos en el sector, los estudios de flujos tanto peatonales como vehiculares y las mismas condicionantes que implica el sitio del proyecto. El comportamiento urbano, de acuerdo con su teoría, depende del movimiento generado por el hombre a través de sus agentes que utiliza para su

razón esencial y para el análisis morfológico del sector del proyecto involucrando las distintas variables estáticas y dinámicas o la presencia de los elementos fijos y móviles que son los que facilitan el intercambio entre las diversas partes de la colectividad con el fin de atender la organización urbana del sector.

La base ideológica de Ledrut para la sustentación de su tesis respecto a la organización de la colectividad, se resume en el concepto sociourbano que tiene la ciudad, **"descrita como una unidad humana y espacial donde florece la vida y en donde la conducta del hombre afecta el intercambio de las formas y la transformación misma del espacio"**. Respecto a la imagen urbana que debe expresar el proyecto, se apoya este trabajo, en el libro de **Kevin Lynch "Imagen de la Ciudad"**. El autor realiza un compendio

muy expresivo de las distintas variables que intervienen la percepción de la imagen urbana y detalla planteamientos prácticos para ser aplicados en el escenario urbano. Entre los aspectos retomados que tienen que ver con el autor citado, se aplican conceptos relacionados con la estructuración y la identidad de las imágenes que tienen los usuarios del medio en el sector y sitio del proyecto y de sus componentes físicos (sendas, nodos, hitos, trayectos, travesías, etc.).

En sus citas, el autor permite tener una clara definición de la información y comunicación que de expresar la obra arquitectónica; dice: **“La arquitectura, como todos los objetos reales, debe transmitir su lenguaje a través de los elementos visuales que constituye la edificación, el mismo espacio arquitectónico y las partes que lo delimitan, para que conforme un sistema de elementos susceptibles de ser percibidos por el hombre a través de su mapeo mental o sea la percepción y valoración de las cosas que lo rodean”**.

Con los planteamientos de Linch, se busca a través del proyecto, desde el punto de vista espacial, variedad de expresiones, que aparte de enriquecer enormemente a la totalidad urbana, multiplica el poder expresivo de la arquitectura involucrada en el entorno del proyecto.

En síntesis, la información utilizada en la formulación del proyecto de la **“Terminal Eco-Portuaria de Puntarenas”** constituyó la guía estructural de este proyecto, que se obtuvo además, por medio de investigación bibliográfica, trabajo de campo, entrevistas con funcionarios de instituciones interesadas en el proyecto, buscando que el diseño se manifieste en forma coherente tanto su actividad como con el contexto urbano.

CONCEPTO ARQUITECTÓNICO

Las mareas astronómicas son causadas principalmente por la atracción y magnetismo de la Luna sobre las aguas y por la traslación del astro alrededor de la tierra. Como consecuencia de atracciones y movimiento, el agua se acumula en dos lugares: en el punto más cercano a la Luna y en el lado opuesto de la Tierra. Este abultamiento se va desplazando por la rotación de la Tierra y la cambiante posición de influencia de la Luna. Los habitantes de las costas saben que el nivel de las aguas cambia de un modo regular. Por lo general, estas alcanzan un nivel alto (pleamar) dos veces al día. Asimismo, dos veces al día bajan a un nivel mínimo (bajamar). Este cambio periódico de nivel se conoce con el nombre de **Marea**. A la diferencia entre el nivel de una pleamar y la bajamar siguiente se llama “Amplitud de la marea”.

CONCEPTO APLICADO A LA VOLUMETRÍA

“La volumetría se basa en elementos lineales con cambios de ángulos, creando la sensación de atracción magnética generada por la luna y el sol con respecto al nivel del mar, a su vez atraerá a los usuarios y los vinculará tanto a la edificación como su contexto exterior. Metafóricamente la marea, el agua en movimiento será representada por los usuarios, el factor magnético que ejerce la luna y el sol estará a cargo de la edificación y la volumetría propiamente”.

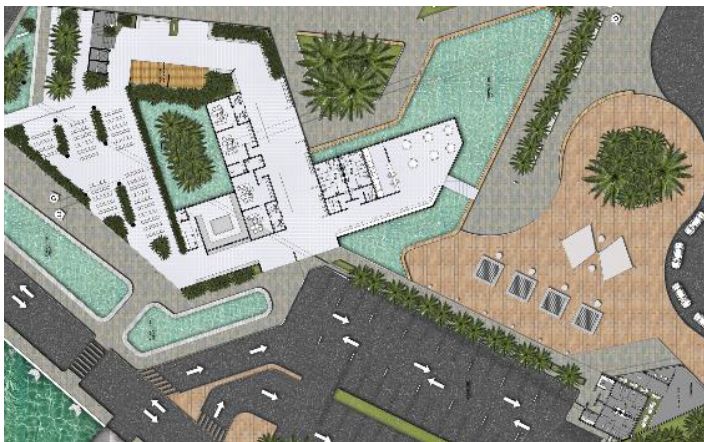
PROYECTO (20890 M2)

El flujo peatonal por excelencia hacia el sitio del proyecto, se destaca desde el faro al cuál acomete la circulación perimetral que se ha desarrollado paralelo a la playa del que se pueden extraer varias temáticas



1. Paradas de Taxi.
2. Bahía para autobuses locales.
3. Plazas.
4. Parques
5. Muelles de embarcadero.
6. Área de fila de acceso vehicular.
7. Malecones.

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO



Nivel 1 (4097M2)

variables que se han pretendido implementar como valor agregado al diseño urbano existente y en cuyo entorno se destacan atributos turísticos y comerciales relevantes; la idea de fondo, pretendió la definición para el sitio del proyecto de funciones de carácter de expresión del sector y los flujos de mayor importancia. El diseño urbano procuró respetar las relaciones calle-edificio para que el proyecto de la terminal, no fuese contrastante y se implementaron un diseño agradable de calles y aceras de tal manera que la riqueza paisajista del sitio y del entorno se vea evaluada; que el diseño urbano también procuró reactivar la actividad nocturna del sitio y sector con amueblado urbano agradable y con iluminación artificial que lo complemente.

SOSTENIBILIDAD EN EL PROYECTO

El proyecto contribuye al desarrollo económico y bienestar de la población teniendo en cuenta su potencial turístico, mejorar el servicio y atención a las demandas futuras, maximizar la seguridad de los usuarios, minimizar los efectos negativos de contaminación con una infraestructura que rime con los adelantos tecnológicos en materia de aprovechamiento de la energía renovable y por tanto amigable con el ambiente con una propuesta urbana que respete y mejore los esfuerzos que realiza la Municipalidad de Puntarenas en el entorno inmediato del sitio del proyecto. Se pretendió además, obtener un diseño fluido como respuesta a la dinámica propia de su clase, transparente y limpio con mucha área verde y espejos de agua con el fin de mejorar el confort térmico del sitio portador de un clima característico de la región en cuanto a su comportamiento hostil.



Nivel 2 (1758M2)



Nivel 3 (945M2)

