

UNIVERSIDAD PERUANA UNIÓN
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



Una Institución Adventista

**Puerto Mercado como Eje Dinámico para el Mejoramiento de
la Cultura y el Espacio Público de Nauta, Loreto.**

Por:

Marina Raigel López Huaccho
Leslie Rocio Medina Rojas

Asesor:

Mg. Arq. Cristian Yarasca Aybar

Lima, Diciembre de 2019

Lima, diciembre de 2019

**DECLARACIÓN JURADA
DE AUTORIA DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

Cristian Pedro Yarasca Aybar, de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura, Escuela Profesional de Arquitectura, de la Universidad Peruana Unión.

DECLARO:

Que el presente informe de investigación titulado: "PUERTO MERCADO COMO EJE DINAMICO PARA LA REVALORIZACION DE LA CULTURA Y EL ESPACIO PÚBLICO DE NAUTA, LORETO" constituye la memoria que presenta la Bachilleres: Marina Raigel López Huaccho y Leslie Rocio Medina Rojas para aspirar al Grado Académico de Bachilleres en Arquitectura cuyo trabajo de investigación ha sido realizado en la Universidad Peruana Unión bajo mi dirección.

Las opiniones y declaraciones en este informe son de entera responsabilidad del autor, sin comprometer a la institución.

Y estando de acuerdo, firmo la presente constancia en Lima, al 2 de diciembre del año 2019.



Mg. Arq. Cristian Pedro Yarasca Aybar

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

En Lima, Ñaña, Villa Unión, a 02..... día(s) del mes de DIEMBRE..... del año 2019 siendo las 16:30 horas, se reunieron los miembros del jurado en la Universidad Peruana Unión Campus Lima, bajo la dirección del (de la) presidente(a) : ARQ. PAUL PLATÓN CHURAYRA FLORES....., el (la) secretario(a): ARQ. SAMUEL JACOB PACHECO CHÁVEZ..... y los demás miembros: ARQ. WILFREDO RAMOS QUISPE , LIC. JUAN MANUEL TAPIA LUJAN..... y el (la) asesor(a) MG. CRISTIAN PEDRO YARASCA AYBAR..... con el propósito de administrar el acto académico de sustentación del trabajo de investigación titulado: "PUERTO MERCADO COMO EJE DINÁMICO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CULTURA Y ESPACIO PÚBLICO DE NAUTA - LORETO"



de los (las) egresados (as): a) MARINA RAIGEL LOPEZ HUACCHO
b) LESLIE ROCO MEDINA ROJAS
..... conducente a la obtención del grado académico de Bachiller en ARQUITECTURA
(Denominación del Grado Académico de Bachiller)

El Presidente inició el acto académico de sustentación invitando A LAS candidato (a)/s hacer uso del tiempo determinado para su exposición. Concluida la exposición, el Presidente invitó a los demás miembros del jurado a efectuar las preguntas, y aclaraciones pertinentes, las cuales fueron absueltas por LAS candidato (a)/s. Luego, se produjo un receso para las deliberaciones y la emisión del dictamen del jurado.

Posteriormente, el jurado procedió a dejar constancia escrita sobre la evaluación en la presente acta, con el dictamen siguiente:

Candidato/a (a): MARINA RAIGEL LOPEZ HUACCHO

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
<u>APROBADO</u>	<u>18</u>	<u>A-</u>	<u>MUY BUENA</u>	<u>SOBRESALIENTE</u>

Candidato/a (b): LESLIE ROCO MEDINA ROJAS

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
<u>APROBADO</u>	<u>18</u>	<u>A-</u>	<u>MUY BUENA</u>	<u>SOBRESALIENTE</u>

(*) Ver parte posterior

Finalmente, el Presidente del jurado invitó A LAS candidato (a)/s a ponerse de pie, para recibir la evaluación final y concluir el acto académico de sustentación procediéndose a registrar las firmas respectivas.

[Firma]
Presidente/a

[Firma]
Asesor/a

[Firma]
Candidato/a (a)

[Firma]
Miembro

[Firma]
Secretario/a

[Firma]
Miembro

[Firma]
Candidato/a (b)

Dedicatoria

El presente trabajo lo dedicamos a Dios, por ser el inspirador guía de nuestros caminos y por brindarnos fortaleza estos 5 años.

A nuestros padres y familias, por su amor, trabajo, compromiso, apoyo y sacrificio, gracias a su ayuda hemos logrado llegar hasta aquí y cumplir esta meta en nuestras vidas.

A nuestras hermanas por estar siempre presentes, acompañarnos y brindarnos su apoyo moral en esta etapa. Este trabajo no lo hubiéramos podido llegar hasta aquí. También a las personas que impartieron sus conocimientos estos años y a las personas que han hecho posible que este trabajo se realice con éxito, gracias por su apoyo.

Agradecimientos

Agradecemos a Dios por sus cuidados y bendiciones, por nuestro apoyo y fortaleza. A nuestros padres y familiares por su esfuerzo y ayuda. Nuestro profundo agradecimiento a todas las autoridades de la institución. A todos nuestros docentes que con su conocimiento impartido estos años nos hicieron crecer cada día.

Finalmente queremos expresar nuestros sinceros agradecimientos al nuestro asesor quien con su conocimiento, enseñanza y dirección permitió que lográramos desarrollar este trabajo de investigación.

Índice

1. Planteamiento del Problema	4
1.1. Definición del Tema.....	5
1.2. Planteamiento del Problema.....	6
1.3. Justificación del Proyecto.....	7
1.4. Objetivos.....	9
2. Revisión Teórica	10
2.1. Referentes Teóricos.....	11
2.2. Argumentación Teórica.....	12
El Comercio Informal y su Relación con el Espacio Público.....	
Puertos fluviales y su relación con el crecimiento en las ciudades de la selva.....	
La cultura en la amazonia del Perú.....	
2.3. Definición de Términos.....	22
3. Metodología	24
3.1. Metodología.....	25
4. Desarrollo de la Investigación	30
4.1. El Paisaje Amazonico de Nauta.....	31
4.2. Tipología de Viviendas.....	46
4.3. Comercio Informal y Espacio Público.....	52
4.4. Puertos Informales.....	64
4.5. Conclusión del Desarrollo.....	89
5. Aproximación Proyectual	90
5.1. Referentes Proyectuales.....	91
5.2. Aproximación Territorial.....	118
5.3. Estudio del Lugar.....	128
5.4. Estrategias Proyectuales.....	144
6. Estrategias proyectuales	148
7. Conclusiones	164
7.1. Conclusiones.....	165

Resumen

El presente trabajo de investigación busca explicar la problemática existente en la ciudad de Nauta y plantear una serie de soluciones a las problemáticas del espacio público y comercio informal, porque se ha visto afectado algunas áreas del lugar. El comercio informal es muy característico verse desarrollado en los bordes del río debido a que este es un eje conector de las ciudades importantes y en la mayoría de los casos es el único medio de comunicación para llegar a otras ciudades. Se tuvo como objetivo principal reconocer, analizar y plantear soluciones tratando de entender cómo funcionan estos puertos en la selva, además de mejorar el área urbana de este distrito. Así mismo buscamos elevar la importancia de la ciudad y cómo percibe la gente este espacio que es invadido por el comercio informal. Todo esto con la finalidad de realizar una intervención en la ciudad de Nauta-Iquitos, que ayude a mejorar la situación actual de la ciudad. Se ha visto conveniente plantear un punto mercado ya que la mayoría de sus problemáticas gira entorno al puerto y al comercio, ya que los resultados del análisis nos indican que la población no se siente satisfecha con el puerto ni el manejo del comercio en la zona y creen que un buen proyecto puede ayudar a mejorar la zona y como se maneja. Por ende se generaron una serie de propuestas al borde del río para intervenir y darle un espacio público más a la ciudad.

Palabras clave: Comercio Informal, Puertos Informales, Nauta, Etnias Nativas.

Abstract

This research work seeks to explain the problem in the city of Nauta and propose a series of solutions to the problem of public space and informal commerce, because some areas of the place have been affected. Informal commerce is very characteristic to be developed on the banks of the river because this is a connecting axis of important cities and in most cases it is the only means of communication to reach other cities. Its main objective was to recognize, analyze and propose solutions trying to understand how these ports work in the jungle, in addition to improving the urban area of this district. We also seek to raise the importance of the city and how people perceive this space that is invaded by informal commerce. All this with the purpose of carrying out an intervention in the city of Nauta-Iquitos, which helps to improve the current situation of the city. It has been convenient to raise a market point since most of its problems revolve around the port and commerce, since the results of the analysis indicate that the population does not feel satisfied with the port or the management of trade in the area and They believe that a good project can help improve the area and how it is managed. Therefore, a series of proposals were generated at the edge of the river to intervene and give a public space to the city.

Keywords: Informal Trade, Informal Ports, Public Space, Culture, Native Ethnicities.

1. Planteamiento del Problema

1.1. Definición del Tema

El presente trabajo de investigación pretende dar a conocer el efecto del comercio informal en los espacios públicos de la ciudad de Nauta (Loreto) además de analizar la relación que tienen los puertos informales con el comercio informal, para así poder conseguir obtener una solución a la problemática y de la misma manera enlazar la cultura para demostrar que es un eje importante en la ciudad y exhibir como las tradiciones y costumbres influyen en la urbe. Además, se busca plantear diversas soluciones al problema de informalidad que afecta el espacio público y al tener una relación el comercio informal con los puertos informales nos conlleva a la degradación de la imagen de la ciudad. Para esta problemática se está proponiendo tratar de revalorizar a cultura relacionándolo con el mejoramiento del espacio público teniendo en cuenta como la cultura y la historia enriquece el espacio mediante sus tradiciones y sus actividades. Como parte de la investigación también se trazará la importancia de los puertos fluviales en la zona de la selva ya que este es un eje el cual unifica y relaciona a diferentes ciudades que se pueden encontrar en la región, así mismo se va a demostrar la influencia que tiene los puertos entorno a las actividades desarrolladas en el lugar y cómo esta marca su crecimiento urbano en la ciudad.

Además, se plantea una solución para la falta de espacios públicos a través de un proyecto arquitectónico en el cual pueda unificar todas las características descritas y no solo el espacio público. También se busca proponer un lugar en el cual se puedan hacer las actividades comerciales y portuarias, haciendo que el conjunto proyectual pueda ser de ayuda para los habitantes que se encuentran en la ciudad y de esta manera poder recuperar la imagen de la ciudad y restituir el turismo, a lo cual se adherirá como un punto de atracción a la cultura ya que la zona de la selva se caracteriza por tener una riqueza cultural invaluable, así que para que el proyecto se pueda sostener no solo cumplirá con aspectos de programación arquitectónica sino que también será un lugar en donde las personas podrán tener actividades sociales y de intercambio cultural.

Esta investigación será un ejemplo para la solución de una problemática que existe en el Perú y más específicamente en la selva, ya que las características en algunas ciudades de la selva son similares. Pero este no solo abarcará el tema de espacio público y su desarrollo en las riveras del río, sino que también será un edificio que plantee características culturales, ya que en muchas ciudades de la selva del Perú se está perdiendo sus tradiciones. Por otro lado, planteamos dar a conocer un estudio sobre el eje fluvial que existe a lo largo de la selva el cual viene a ser uno de los principales distribuidores de productos y fuente económicas, todo esto se da a través de una actividad portuaria en el cual se dará a conocer las rutas que utilizan los diferentes tipos de embarcaciones y la importancia de este eje para el crecimiento y el abastecimiento de las ciudades que se encuentran en la rivera del río. También se indica como este eje puede intervenir e influir mucho en el comercio de las ciudades, ya sean comercios a gran escala o a pequeña escala, siendo así el eje fluvial el principal medio de transporte a nivel de toda la selva peruana, así mismo se especificará el funcionamiento del comercio formal e informal en la Ciudad de Nauta, que características tiene y que tipo de productos se venden en la ciudad y cuales son para consumo nacional, además, veremos la distribución de productos a las ciudades cercanas de la ciudad de Nauta, se tomará en consideración el recorrido de los productos y la variación de la precios desde el puerto hasta los principales Mercados de la región.

1.2. Planteamiento del Problema

El trabajo de investigación aborda la problemática de degradación del espacio público entorno a la administración de los ejes fluviales en la ciudad de Nauta (Loreto), los cuales generan puertos informales y estos traen como consecuencia la contaminación, apoderamiento del espacio público y el comercio informal. Esto repercute en el crecimiento y desarrollo de la ciudad, además de que algún punto va a generar conflicto dentro de este lugar. Así mismo, con un crecimiento de la ciudad y la inexistencia de un plan de desarrollo urbano hace que no se genere o se proyecten áreas designadas a espacios públicos. Por otro lado, existen amenazas como son la contaminación ambiental por residuos sólidos, la tala ilegal, el comercio informal y los puertos informales que generan diversos problemas en la gente de este lugar, generando una serie de consecuencias en nuestro espacio público.

Otro punto a recalcar es la importancia de la cultura en la zona de la selva y más que todo en la ciudad de nauta, ya que a través de los años esta se ha visto un poco afectada porque las creencias y tradiciones se están perdiendo por la gran influencia que están teniendo la modernización, haciendo que la mayoría de jóvenes hayan olvidado y no tengan los mismos pensamientos que sus padres, como ya se ha mencionado las comunidades nativas que migraron a la ciudad de nauta tuvieron un pensamiento de unidad hacia la naturaleza, pero la generación de hoy no contempla a la naturaleza de la misma manera de como lo hacían las generaciones pasadas, pero también se ha visto un pequeño grupo de jóvenes que al ver que la sociedad o los jóvenes de hoy no le prestan atención a la importancia de la naturaleza tomaron la decisión de acabar con sus vidas, siendo así que el 4.25% de los jóvenes aún están arraigados a las costumbres de sus antepasados.

Muchas de las situaciones descritas son consecuencia de no darle la importancia suficiente a aspectos tan esenciales como el medio ambiente y el espacio público, también el cómo afecta a las personas y el desorden que se genera es lo más importante, porque si, hay gente que viene a vender sus productos, pero no hay el abastecimiento de áreas suficientes para albergar las personas necesarias.

Si no se consigue mejorar la vida urbana de este distrito, este a la larga traerá consigo muchas consecuencias por una falta de planificación de la ciudad. Además, es muy probable que en algún punto los equipamientos no serán los suficientes para abastecer las diversas necesidades del distrito demás de que el comercio informal genera ya de por si un desorden urbano que está ligado a los puertos informales, los cuales pueden llegar a ser una ventaja en caso de que estos sean bien planteados y se genere un orden en ellos. Algo que también que afecta a esta área es la tala ilegal la cual se está generando en las reservas nacionales de la zona y esto perjudica a las áreas ya que hay sectores en las cuales hay lugares turísticos referidos a animales y estos pueden verse en peligro y como consecuencia perjudicaran a toda el área además de afectar el turismo que se genera en este lugar por los diversos atractivos que existen .

Claro no todo es negativo ya que la ciudad de Nauta (Loreto tiene grandes fortalezas para utilizar como son una serie de lugares turísticos interesantes que se pueden manejar, también cuenta con reservas nacionales cerca, las comunidades nativas que son importantes y que es una centralidad del comercio

del comercio en el distrito, lo cual hace que este lugar tenga grandes fortalezas para trabajar, además esto lo hace un lugar muy interesante para la gente que quiera llegar y conocer este lugar.

Así mismo en la realidad del distrito de Nauta ya que encontramos diversas oportunidades como son que tiene áreas para que la ciudad siga creciendo de forma ordenada, también cuenta con áreas de producción tiene una interesante conectividad fluvial además de que hay un proyecto para la mejora de los puertos fluviales en la ciudad de Iquitos. A mi parecer tiene grandes oportunidades al no ser un sitio tan poblado de la selva, además de grandes ventajas es el río que en estos casos es el único medio de comunicación que se da en la zona.

Esto nos permite recoger el nivel de importancias para el departamento y para el país, ya que al contar con un flujo fluvial importante, este sería una gran conexión con Brasil, además de poder incrementar los visitantes turísticos y mejorar la economía de la gente de la zona y también ayudar con la producción que ayudaría también a mejorar la forma vida de las personas.

Es importante focalizar la evaluación realizada para así poder plantear de mejor manera un diagnóstico y de este sacar nuestras propuestas para la mejora de los lugares que aquí existen, por eso se vuelve necesario el estudio en esta zona del país. Una vez culminado se pasó a la formulación de los problemas de investigación.

Las preguntas de investigación representan el eje del problema de investigación y están directamente relacionadas a los objetivos del proyecto.

1.3. Justificación del Proyecto

El presente proyecto tiene una gran relevancia a nivel nacional ya que son muy pocos los estudios que se hacen sobre la selva peruana y sus características, una clara muestra es la poca información sobre los puntos a tratar. Un claro ejemplo sería la información entorno a los ejes fluviales ya que, pese a ser una de las principales formas de conexión con otras ciudades y con la capital no cuentan con una gran base de datos, ni sobre cuál es su recorrido. Además, el estudio ayudara a entender la realidad de la selva entorno a su comercio y su producción ya que estos puntos no se manejan de la misma forma en todas las ciudades. Otro punto importante que se va a tomar en cuenta es el desarrollo de las riveras de los ríos, como se relacionan con los puertos, el comercio y su manejo. A nivel regional este proyecto es importante porque nos ayudara a entender su relación con la ciudad principal que en este caso es Iquitos y como se relacionan estas dos ciudades mediante una conexión vial que facilita la relación entre estas dos ciudades.

Los principales alcances del estudio es poder entender como los habitantes de la zona se identifican con los espacios públicos y también su relación con el comercio informal, además de su desarrollo y manejo frente a los puertos informales ubicado en la ribera del río. También se busca entender el manejo de los sistemas fluviales y cómo funcionan los puertos en las ciudades ya que son de los principales medios de comunicación y es lo único que hace que estas diversas ciudades se mantengan relacionadas ya que no existe una vía terrestre. A nivel de estudio buscamos obtener la data para poder tener información más precisa sobre el lugar y sus características ya que al no ser un

lugar muy estudiado la información es escasa. También plantear un modelo de recuperación del espacio público que se perdido, pero sin olvidar las características que tienen los puertos de la selva además de cómo mejorar el comercio informal en la rivera de los ríos y plantear soluciones que se puedan aplicar en otros lugares. La recuperación del espacio público es de vital importancia porque es este lugar en el cual las personas pueden crear diferentes interacciones ya sean sociales o culturales. Entonces el comercio informal es una problemática que se desarrolla en todas las regiones de nuestro país. La ciudad de Nauta no es la excepción, el espacio público que se ha perdido fue más que todo un descuido por parte de la municipalidad, ya que el actual recinto donde se llevan a cabo las actividades de comercio no cuenta con la capacidad necesaria para albergar a todos los comerciantes, pero además el comercio informal se desarrolla como característica en las ciudades alrededor de grandes lugares comerciales o mercados, pero en casos de la selva no solo se desarrollan a los alrededores de los mercados si no que los puertos fluviales al ser un eje de conexión concentran en los bordes de los ríos a el comercio informal.

La ciudad de nauta es claramente una centralidad comercial a nivel del distrito de Nauta, ya que muchas de las personas que viven en las zonas aledañas viajan hasta nauta para poder vender sus productos, pero al migrar de sus ciudades natales crean un espacio comercial donde antiguamente era un espacio público, esto provoca que el comerciante y las personas se vea expuestas al desorden y contaminación. La investigación indagara más profundamente sobre los sucesos de expansión de la informalidad ya sea comercial y portuaria a nivel en la ciudad de nauta y como el espacio público puede recuperarse. Para de esta manera proponer recursos que mejoren el ambiente de los comerciantes informales.

En la investigación del proyecto encontramos varias limitantes como la necesidad de emplear herramientas para la recolección de datos por la poca data existente de la zona, ya que se a busca diferentes fuentes para que se nos proporcione ciertas informaciones, pero no cuentan con ningún tipo de información las entidades públicas del lugar. Otras de las limitantes serian la lejanía que tenemos con la zona de estudio ya que se encuentra en la selva del Perú (Loreto), y eso conlleva a que necesitamos hacer un viaje de estudios para adquirir toda la información necesaria para el desarrollo de nuestro proyecto. La región no es una zona de fácil acceso por su ubicación y sus únicos medios de ingreso al lugar es por vía fluvial y aérea. Así mismo como uno de los ejes principales del proyecto son los ejes fluviales nuestra limitación radica en la poca información sobre el desarrollo de los sistemas fluviales en la selva, es por eso que uno de los principales puntos del estudio abarca el entender el funcionamiento de este eje.

Para hacer viable el proyecto se desarrollarán una serie encuestas para la recolección de data del lugar entorno al comercio informal y el espacio público. Además, se entrevistarán a la población para entender que percepción tienen ellos sobre el espacio público, también su perspectiva sobre la cultura y el manejo de este en la ciudad. Se buscará entender mediante una encuesta el cómo la población y los comerciantes se ven afectada por el comercio informal y los puertos informales del lugar. Conjuntamente, se va a realizar taxonomías para entender los tipos de viviendas flotantes, y su sistema de flotación del lugar. Otro punto interesante es la taxonomía de las festividades y el desarrollo de esta en la región. Igualmente, buscaremos estudiar y analizar los tipos de botes que llegan a los diversos puertos informales, sus lugares de procedencia y los tipos de productos del lugar. Todos estos puntos ayudaran con la viabilidad del proyecto propuesto.

1.4. Objetivos

El objetivo es proponer un puerto - mercado en la ciudad de Nauta (Loreto), el cual propone solucionar la problemática del comercio y el espacio público, de esta manera ayudar a mejorar y renovar la imagen de la ciudad mediante las diversas propuestas a desarrollarse en la rivera del río Marañón las cuales buscan darle una nueva imagen al distrito, plantear soluciones a los tres principales problemas del lugar como son los puertos informales, el comercio informal y un desarraigo en lo que está relacionado a las comunidades nativas. También se busca un mejor desarrollo de esta área del distrito, con una mejor organización, dándole mayor importancia y valor a los ejes fluviales los cuales se caracterizan por ser el principal conector entre las diversas ciudades y relacionando esto con una característica importante del lugar, el cual es la cultura que se desarrolla en el área, además de revitalizar su área comercial dándole un mayor orden, proponiendo áreas para los comerciantes informales lo cual ayudara a tener un mejor control de los comerciantes estables y los comerciantes que no son estables en esta área, todo para buscar tener una mayor organización, y mejorar la calidad de vida de los habitantes del lugar y sus alrededores, pero al mismo tiempo fortalecer este punto comercial y reforzar el aspecto turístico para volverlo un lugar atractivo. .

- 1) Evidenciar y analizar la relación del comercio informal con el espacio público y como este afecta al cotidiano vivir, asimismo poder resolver la falta de espacios públicos a través de un proyecto que recupere estas áreas como son, la rivera de río, áreas verdes, en lo cual se realizara un master plan del área, haciendo entender que estos espacios estarán unidos al eje fluvial que existe en la zona de estudio ya que el comercio que existe en nauta está ligado al eje fluvial que existe a lo largo de la selva peruana. De igual modo, se tendrá en cuenta la recuperación de los espacios que han sido afectados por el comercio informal y los embarcaderos informales.
- 2) Analizar la potencialidad del transporte fluvial como conector en la selva peruana además de estudiar sus características y el flujo de la embarcaciones con los tipos de productos que se venden en la zona de tal manera poder crear un proyecto que se convierta en un puerto conector con las diferentes ciudades de la selva, el cual podrá ser un punto de unión no solo en temas portuarios sino también un lugar en donde se pueda reflejar la cultura, las características de los puertos y el comercio, siendo así este un híbrido en el cual se desarrollará diferentes actividades ya sean económicas o culturales.
- 3) Sistematizar los valores culturales de la ciudad de nauta y ser este un punto de referencia para que el proyecto este destinado no solo a lo comercial si no también a lo cultural y de esta manera poder promover la importancia de la cultura en el lugar ya que las diversas comunidades nativas son parte de la historia del lugar y se les debe considerar un eje importante en la zona, además de reforzar las ideas sobre la preservación de la cultura, las etnias nativas y sus áreas las cuales se han visto en peligro por la tala indiscriminada. Además, mostrar sus estilos de vida y enseñar a la población su perspectiva sobre la importancia de mantener y preservar las áreas verdes. De esta manera ayudar a las personas de la ciudad que se sientan identificadas con la cultura que los rodea.

2. Revisión Teórica

2.1. Referentes Teóricos

Ensalada de Frutas

Arquitectos: Alejandro Alaniz, Chrisian Barrera, Iván Baez, Patricio Cuello. El proyecto consiste en vincular la ciudad con el río y de esta manera quitar el pensamiento de que es un eje que fragmenta los territorios. El proyecto plantea la integración de la ciudad al río con una nueva propuesta urbana que permite que las ciudades no sigan siendo extensas, además el proyecto busca promover la integración de diversas actividades dentro del edificio. El proyecto tiene diversas líneas de acción (1) disolver los límites que se generaron en el borde del río y mover la infraestructura existente ya que este fragmenta el área, luego mover las actividades que se realizan en la costa liberando el borde del río y luego generar un proyecto que conecte con la ciudad. (2) Tenemos que entender el agua como área habitable en este caso se estudió varios aspectos como son la velocidad de la corriente del río y su crecimiento horizontal y vertical, por ello se ha propuesto que este proyecto se adapte a estas características del río. (3) La mezcla de la programación busca una mayor relación de las actividades que se realizan en la rivera en un mismo proyecto. El proyecto responde a los diversos cambios de clima que se da en la ciudad, también de su construcción se basa en sistema modular además el sistema utilizado para hacerlo flotar es el de pontones flotantes las cuales son construidas por celdas de hormigón.

Grapa – Plataforma Programática Transversal

Arquitectos: Jorge Aid, Maria Yoma. Grapa es un proyecto que ayuda a eliminar los límites entre el área urbana y el área natural de la ciudad, buscando mejorar el área de la selva, además este proyecto ayuda a resolver un problema de segregación en la ciudad. Está compuesta por una programación flexible y también busca tener una relación interior y exterior haciendo a este un proyecto flexible. El proyecto se centra en un área donde es muy claro el caso de segregación social, física y ambiental. Entonces la acción busca relacionar dos áreas residenciales con unos anillos en los bordes el cual está integrado por un espacio de uso peatonal. Su estructura se basa en pilotes, columnas de perfil metálico y cubiertas, cerramientos metálicos, tensores y asimismo lo compone una fachada vegetal.

PIC – Plataforma de Intercambio Comercial

Arquitectos: Noelia Varga Vásquez, Andrea Videla, María Cruz Villar. Es una plataforma puente entre dos barrios en el cual se propone una zona de descarga de mercadería y pasajeros, convirtiendo a este proyecto en el mercado central del área, su ubicación estratégica favorece al proyecto, también se ha propuesto esta infraestructura como eje conector, se ha propuesto plazas para tener ingresos marcados por espacios públicos, el proyecto busca apartarse a su topografía, generar una conectividad vial también de permitir una navegabilidad en el área y generar puertos pluviales. Su estructura está hecha a base de pilotes, anclajes y base. El proyecto lo que busca en si es conectar dos áreas que han sido divididas por un medio natural, en este caso el río para hacer más eficiente el área y además resuelve problemas sociales ya que uno de estos puntos se considera un barrio marginado.

2.2. Argumentación Teórica

El Comercio Informal y su Relación con el Espacio Público

Según Eliana Chavez el comercio informal desde sus inicios ha sido menospreciado por la sociedad y por los diversos estudios que se ha hecho con respecto a esto, tanto que en algunos casos se le ha dado un enfoque marginal. Este enfoque empieza a darse a partir de los años 60 con el proceso de urbanización que se dio en América Latina y las diversas migraciones que se empiezan a dar, y esto también trae como consecuencia las diversas deficiencias urbanas junto con los asentamientos urbano periférico pero que se empiezan a desarrollar. Esto consigo trae lo que conocemos como comercio informal. Como bien sabemos manejamos un enfoque capitalista, esto hizo que la población migrante se alejara de este enfoque y ellos mismo constituyeran su propio espacio urbano. Los migrantes con el comercio informal no invadieron ni ocuparon las ciudades si no adaptaron a sus realidades y buscaron su propia solución al capitalismo. Agrupándose ello generaron estrategias ocupacionales el cual no tenían que ver con un enfoque empresarial generando así una economía informal Chávez (1987 p.81). Aníbal Quijano describe que a nueva articulación de los sectores urbanos y una economía fabril genera consecuencias en las áreas rurales. Esto se debe a que los agricultores generan poca cantidad de productos, al agotamiento de la tierra, a la falta de financiamiento y un crecimiento de la población consigue que lo productores no abastezcan y disminuye su producción influencia y también el nivel de consumo de la gente. Como consecuencia tenemos pocos ingresos, muy poca actividad comercial y bajos niveles de organización Aníbal Quijano (1990 pp. 83-84). Una economía informal es la consecuencia de un sistema capitalista, pero no se debe considerar tampoco como un error del sistema. Se pensó en algún momento que el comercio abastecía a las familias, pero tenemos que tener en claro que esta actividad no va a sacar a las familias de la pobreza. Portes (1995). El comercio informal se puede entender también como las actividades comerciales que no se acatan a las normas legales realizadas. Mejía & Posada (2007).

Moncada nos dice que el comercio informal es desarrollado usualmente en la calle, veredas, vías, plazas, parques, entre otros. Se le denomina comercio informal porque este en caso es un comercio estático, además estos no están sujetos a una normativa específica, así que la mercadería puede variar. También se tiene que entender que los principales lugares en los cuales existe el comercio ambulatorio son alrededor de áreas comerciales ya sea un mercado, centros comerciales o lugares donde se encuentre un gran flujo de gente. Becerra (1997). El comercio informal es una actividad que se da en toda Latinoamérica, este se da desde el inicio de la expansión urbana de las ciudades en Latinoamérica, y es la respuesta a diversas necesidades del ciudadano el cual busca mejorar su calidad, independizarse de un trabajo y tener una solvencia económica

El comercio informal es muy característico en las ciudades del Perú, se puede entender, que el comercio informal es la respuesta a una necesidad económica de la gente dado por diversos factores como pueden ser la falta de empleo, que el gobierno no genere la cantidad de empleos adecuados para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas, esto tiene relación con que una parte de la población que tiene una buen solvencia económica además de la poca capacidad de gestión y como consecuencia hace que estos no se encuentran dentro de los grupos formales. El comercio informal trae una serie de consecuencias en el espacio público ya que este se encuentra invadido y la

población pierde un área libre de tránsito además también puede perder un parque, veredas, etc. Algo que debemos tener en claro es que la gente con el comercio informal busca tener una solvencia económica, pero en realidad no es la solución para ayudar a mejorar el tipo de vida de las personas, si no que esta sirve quizá para mantener a las familias pero solo con una ganancia mínima.

La ciudad de Lima es de las ciudades del Perú en el cual podemos hacer más referencia al comercio ambulante ya que como bien se dijo el comercio ambulante tiende a desarrollarse en lugares donde la actividad comercial es fuerte y variada, uno de los ejemplos de comercio informal es el emporio comercial de Gamarra el cual es una de las áreas con gran cantidad de comerciantes informales en sus espacios públicos, en este caso el comercio informal está desarrollado en las pistas del emporio comercial, entonces podemos notar no solo la invasión del espacio público si no también lo inseguro que puede llegar a ser en determinadas zonas ya que al estar ocupando las pistas el área en el cual la gente puede caminar se reduce y en caso de que ocurra alguna accidente la gran cantidad de gente que está ahí no tendrían una facilidad en la evacuación y eso sería perjudicial para las personas. Pero en realidad este tema nos muestra dos posturas muy marcadas, la primera es que el comercio informal es la invasión al espacio público, la otra postura que planteada es que el comercio informal es una muestra de pluralismo en las ciudades. Luego se plantea que para mantener un orden en la ciudad no debería haber comercio en las áreas públicas ya que desde algunos puntos de esta esto degrada la ciudad. Lo que debemos mantener en las ciudades es un orden, pero también tenemos que entender que el espacio público es un lugar donde la población puede coexistir, donde no se debería plantear la desigualdad y la exclusión social, pero actualmente esto es algo que no se aplica en las ciudades porque definitivamente la gente con mejor ingreso económico es la que tiene más acceso a áreas de espacio público adecuadas para la convivencia de la gente, lo que la población debe entender es que el espacio público es una forma de reconectarse con la ciudad y mejorar las experiencias urbanas en las ciudades. Pero algo que tenemos que tener en claro es que un buen espacio público está constituido por lo siguiente: Tiene que ser un espacio vital, un área segura, además tiene que ser sostenible y saludable estos criterios para la mejora de la población y para tener un buen espacio público con una gran interacción de la gente.

Nauta es un distrito de la región de Iquitos, la región de la selva tienen la particularidad de estar al borde de los ríos y utilizan este como eje de conector fluvial y en base a esto tenemos el crecimiento y desarrollo de las ciudades, pero también cuenta con una carretera que conecta con la ciudad de Iquitos y diversos centros poblados que se encuentran al borde de la carretera y esta carretera hace más eficiente la comunicación con la ciudad principal ya que los únicos medios para llegar a la ciudad de Iquitos es por vía fluvial y vía aérea, entonces esta carretera Nauta- Iquitos facilita la comunicación y también ayuda al ahorro de tiempo de traslado ya que por vía fluvial las horas de recorrido son mayores y por vía terrestre es menos. Entonces es una de las principales características que hace que Nauta se convierta en otro de los principales centros de comunicación hacia la ciudad principal de la región. Al tener la única conexión terrestre con la región la mayor parte de los botes con productos que se distribuyen a esta área de la región desembarcan aquí por la rapidez y la facilidad que se tiene

facilidad que se tiene mediante la conexión terrestre. Entonces estas características generan el primer punto que a traído como consecuencia del comercio informal en el distrito, entonces lo que ocurre es que los botes llegan a la rivera del río e desembarcan los productos en estos lugares, esto genera un desorden en este lugar ya que no hay un lugar establecido para desembarcar entonces lo hacen en un lugar donde hay espacio, luego ocupan un lugar en la rivera y la gente empieza a realizar sus actividades comerciales informales al borde de los puertos y como no hay un ente controlador y organizador y tampoco en este caso, los comerciantes informales toman el borde del río y las calles cercanas generando un desorden en la ciudad en el puerto y muy aparte de eso se genera la contaminación ya que estos lugares quedan sucios y se pierde el orden y la limpieza del lugar. Otras de las razones por la cual se dé el comercio informal, es porque la infraestructura comercial ya que este lugar no cuenta con la capacidad suficiente para albergar a todos los comerciantes y muchas de las personas viven mediante la venta de productos, pero al no tener el mercado la capacidad suficiente para albergar a los comerciantes, estos ocupan sus propias calles generando una incomodidad no solo a la población comerciantes informales.

Otro punto que colabora con el comercio informal es que cerca del lugar hay muchas comunidades nativas, uno de los autores que se ha leído le da mucho énfasis al comercio informal ya que habla sobre la necesidad de los productores a pequeña escala y cómo influye mucho el capitalismo en su estilo de vida, pero no solo eso sino que también explica que el estado tiene un grado de culpa ya que no ayuda a mejorar la producción de la población y no solo eso, en este caso también perjudica el acceso al interior del país ya que la gente tiene que sacar por dos medios sus productos y esos se vuelven muy caros para la venta en los exteriores. La población en la región cuentan con productos necesarios para vivir, pero ellos también necesitan comercializar sus productos, por ende ellos acuden a los puertos más cercanos y principales del lugar de comercialización para poder vender sus productos, e intentar tener ingresos, entonces como bien se dijo esto no suplente sus necesidades financieras y quizás no provee un monto mínimo de ganancia para mejorar la calidad de vida de las personas decir, estas ventas no ayudan a mejorar su calidad de vida. Además algunos recorren largas distancias para poder vender sus productos y así mejorar su calidad de vida, pero esto va del lado de que no pueden mejorar su producción como bien ya se dijo esto se debe al costo del traslado de los productos y también porque sus producciones no son a gran escala entonces, no solo los productos son caros en este lugar si no que en algunos casos no suplen las necesidades de las personas y también demuestra el poco interés en la producción de la gente entonces, esto junto genera pobreza en el lugar. Además esto demuestra que tenemos productores que no son estables en el lugar, que van a vender en el lugar sus productos pero que en realidad no son de la zona si no que ellos vienen un fin de semana a vender sus y luego regresan al lugar de donde vivieron y esto demuestra que tenemos a personas que no están comúnmente en el lugar entonces uniendo estas tres perspectivas nos damos cuenta que el comercio informal en este lugar deriva de varios problemas dentro de la región.

Todo esto es lo que genera un comercio informal en el distrito de Nauta que no se controla, que se expande y que afecta a la población que vive en el lugar, afecta también a las personas ya que no pueden mejorar su calidad de vida y generan un desorden en la ciudad porque no se está haciendo

nada para darle una solución a este problema que a queja al lugar.

Además, ciudades de hoy en día sufren cambios, en la que algunos casos pueden ser de gran acogida ya que son necesarios, pero hay cambios en las que afecta no solo al espacio público sino también a la ciudad en general, estos cambios desorientan, confunden, marginan y nos aleja. Estos cambios pueden arruinar el espacio común de todos ya que la ciudad se empieza a fragmentar, creando así las categorías sociales, la discriminación empieza a tomar las calles, estas problemáticas afectan al espacio público y hace que este sea útil ocasionalmente, esto aleja a la ciudad de un espacio integrador y de servicio múltiple. Alberto Peñín (2006, p. 4). También se tiene que recalcar que no todo es malo, porque esto maneja una característica importante de las regiones de la selva, el crecimiento al borde del río, su medio de comunicación, muestra además que es parte de su paisaje parte de su cultura, y una conexión importante y principal de la región entonces lo que se busca es mejorar estos lugares, sin perder la características de este, generando un orden para tener un mejor ambiente y albergar a las personas que no son estables en sus ventas en la ciudad si no que son como estos comerciantes que van y vienen que en realidad lo que están buscando es tener una mejor calidad de vida y también darles lo mismo a sus familia.

Puertos fluviales y su relación con el crecimiento en las ciudades de la selva.

Los puertos fluviales que existen en la selva de nuestro país, han perdido su valor, no solo en el valor infraestructural, sino de cómo esto apoya a la economía del Perú. Uno de los que están conectados a la zona de estudios se encuentra en Yurimaguas, que en el pasado el puerto estaba tomado por la informalidad pues la ciudad no contaba con un proyecto o una infraestructura ideal para los movimientos que había en este lugar, ahora que los años han pasado Yurimaguas se ha vuelto uno de los puertos principales a nivel de la selva del Perú ya que en este eje se planeó hacer la ruta IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), la cual indudablemente sea un eje logístico y económico, que no solo unirá los pueblos de la selva sino que también tendrá una conexión con nuestro vecino geográfico. La ruta que esta presenta parte desde la ciudad de Piura conectándose con la ciudad de Yurimaguas vía fluvial y de este se partiría en el eje a las ciudades de Nauta, Iquitos, después a Manaus y finalmente a Puerto Belén que queda en Brasil en el Océano Atlántico.

El eje propuesto ayudaría a la economía de ambos países, pero más que nada en la zona de región Loreto ya que la sería como un juego de carga de uno y otro. El puerto de Yurimaguas actualmente está en ejecución, pero al ser esta ciudad la única que cuenta con un puerto adecuado no se le toma mucha importancia a los demás puertos que existen en la zona , pese a que son uno de los pocos puntos de referencia y de ingreso a la ciudad . En la región de Loreto existen ciudades portuarias las cuales son Nauta e Iquitos, pero al igual que la ciudad de Yurimaguas estas ciudades son invadidas por los embarcaderos informales, José Ignacio Andrade Sosa (2014. P.12) "Los usuarios del terminal portuario son las embarcaciones que navegan por los ríos Huallaga, Ucayali y Amazonas y se ha verificado una migración hacia los embarcaderos informales, fundamentalmente debido a la insuficiente oferta de servicios portuarios en el Terminal existente", la informalidad que existe en la selva del Perú a nivel fluvial es claramente una problemática que ha perseguido a las autoridades de gobierno en gobierno.

Al margen de problema ya especificado, a nivel de nuestra zona de estudio que es la ciudad de Nauta la cual también es parte del eje fluvial ha presentado la misma problemática que existió en Yurimaguas, la cual ha sido un problema no solo de toma de la ribera del río sino también que la falta de un equipamiento adecuado para el recibimiento de embarcaciones ha hecho que la imagen de la ciudad se vea dañada por el desorden creado en la rivera del río, añadiendo esto justamente en la ciudad el comercio y los puertos informales tuvieron un mismo eje en el cual el principal punto de atracción de esta coordenada es el puerto que sigue por el comercio y por qué estos dos factores se ven unidos en un mismo eje en la ciudad, bueno la ciudad de Nauta se encuentra situada en la rivera del río y aunque esta ciudad no cuenta con un equipamiento, los embarcaderos han tomado toda la rivera del río y la cual no solo usan para el tránsito de barcos sino que también este se conectó con el comercio zonal que existe en esta ciudad. Los puertos que existen en la zona de la selva tienen que pasar por diferentes estudios sobre la creciente del agua ya que este factor podría ser muy importante para que las embarcaciones puedan desembarcar en la ciudad, ya que cuando el río baja las embarcaciones pueden pasar por diferentes problemas técnicos y es lo que pasa en la ciudad de Nauta. En los meses de mayo y agosto es donde surge la vaciante en el cual el nivel del agua está en su mínima altura, durante los 8 meses restantes es cuando el caudal del río aumenta.

Siendo los puertos un ingreso económico para el país y para la ciudad, Nauta gracias este factor ha crecido 2.5% en su economía actual, pero pese a este ser un factor de crecimiento el lugar en el cual se lleva a cabo esta actividad se ha visto olvidada, en el efecto espacial y pérdida del espacio público pero al ser este lugar un sitio en el cual el movimiento de las personas sea de manera orgánica y no forzada hace que la calidad de vida en la zona se vea afectada por los rápidos movimientos entorno a las embarcaciones. La vida en los puertos fluviales gira entorno a las embarcaciones que proceden de otras ciudades ya que estas traen mercancías para compra y venta de las ya mencionadas. Luisa Galarza Lucich (2010, P.13) "Esos corredores y esas ciudades generan mercados para el desarrollo de la propia agricultura creando oportunidades en términos de mercados de bienes, de mercado de trabajo, de capital etc." Como se planteó anteriormente los puertos han sido un crecimiento económico para Nauta y gracias a esto se ha generado un eje comercial, así como este factor tiene un lado positivo este también cuenta con un lado negativo y es que los habitantes de la ciudad al invadir la zona y unirlo con el puerto hizo que de alguna u otra manera se juntara con el eje comercial creando un desorden a nivel de toda la rivera del río y perdiendo la importancia del hombre en la ciudad.

Los puertos fluviales a nivel de toda la selva peruana crean una conexión entre todas las ciudades de esta ya que vía terrestre estas se ven distanciadas y algunas olvidadas ya que la única conexión vía terrestre a nivel de toda la región Loreto es de Iquitos- Nauta e Iquitos- Belén siendo esto un problema de comunicación e intercambio de mercadería. A pesar de los extensos estudios sobre como unir todas las ciudades de la amazonia, se tiene un gran riesgo y es que al momento de crear este gran eje en el cual puedan transitar las embarcaciones las 24 horas del día, esto podría afectar al ecosistema que vive en el río los cuales podrían desaparecer por las actividades que se daría gracias al movimiento de las embarcaciones, sin embargo al momento de preguntarle a las personas de las comunidades nativas las cuales se encuentran a pocos metros de nuestra zona de estudio, ellos

describieron al río como un ser vivo que no debe ser modificado o molestado ya que los animales que viven dentro de él morirían y es su principal fuente de alimentos. Gloria Alvitres Aliaga (2016, P.7).

Lo cual nos lleva reflexionar sobre la importancia de los ríos no solo como medio de transporte sino también como una fuente de vida la cual enriquece nuestra cultura, mediante su historia y su ecosistema que vive dentro de ellas y las leyendas que fueron contadas de generación en generación. La ciudad de Nauta no es ajena a esta realidad ya que gracias al río esta se vio beneficiada gracias a las actividades que en ella se ejercen y claro como no mencionar a la exportación e importación de los productos, pero cabe resaltar que como hay puntos positivos también existen puntos negativos los cuales gracias a la contaminación del río en la ciudad de Nauta los jóvenes que migran de las comunidades nativas se ven ofuscados por que ven que uno de sus principales capitales de dinero se esta viendo afecta ya que el ecosistema que se encuentra dentro de este ser líquido se extingue cada vez mas y esto crea una inseguridad en los jóvenes los cuales toman la decisión de acabar con su vida siendo el 4.5% de los jóvenes que toman esta iniciativa para no sufrir las consecuencias de la contaminación en el futuro, cabe resaltar que este solo es un factor del porque los jóvenes toman esta decisión. Sonia Condori Sánchez (2015, P.1).

En cuanto al transporte fluvial que existe en el río marañón, las embarcaciones que tienen un mayor recorrido a lo largo del río son clasificados en 3, los cuales son: embarcaciones turísticas, embarcaciones comerciales y embarcaciones personales, en cuanto a una data sobre la cantidad de movimiento que tienen los mencionados ítems no cuenta con una data exacta, pero el cual tiene un movimiento de 7.2% es en cuanto a embarcaciones comerciales y la mas baja con un 3.1% son embarcaciones turísticas. Los puertos fluviales que existe a lo largo del eje fluvial de la selva solo cuentan con un equipamiento que abastece la capacidad de personas y embarcaciones el cual se encuentra en Yurimaguas, siendo que más de 10 ciudades o comunidades nativas no cuentan con un puerto con capacidad para albergar embarcaciones comerciales. Parte del comercio de la región se basa en la exportación de madera y esta esta incluida en el eje de transporte fluvial, siendo esto un factor en el cual el eje fluvial en la zona de la selva y mas que todo en el puerto de nauta ya que seria un atractivo comercial como de turismo ya que el transporte de madera legal y su comercio es un gran atractivo para todos los pobladores.

El eje fluvial del cual hablamos también tiene diferentes prototipos de navegación que viajan a lo largo del río Amazonas, en los cuales se distinguen las chatas, moto nave remolcador, etc. Los cuales tienen cada uno su ruta de viaje, estos se dividen en turismo, comercio y transporte. Los transportes que tienen una mayor ruta en el río son las denominadas "peque peque" los cuales sus rutas son locales, están navegando ya sea de una comunidad nativa hacia una ciudad que este cercana, claro esta, que estas embarcaciones son de uso personal y no de compañías; "La Chata" su recorrido empieza en Yurimaguas hasta la ciudad de Iquitos, estas embarcaciones tienen distintos paraderos y uno de los principales es Nauta, se sabe que esta embarcación no solo sirve para el transporte de comercio sino también de pasajeros; "La Motonave" uso turístico, este tipo de navegaciones son de uso turístico y también de viajeros locales, su ruta principal es desde Iquitos a Nauta hacia la reserva Pacaya Samiria o a las comunidades nativas como son los Kukama, Uraninas, etc. Las principales rutas

de navegación son de Yurimaguas hacia Nauta y de Nauta hacia Iquitos, aunque las embarcaciones de gran calado (industriales) tiene do tipos de eje de navegaciones los cuales unos parten desde Pucallpa hacia la ciudad de nauta y de nauta hacia Iquitos, otros parten desde Yurimaguas a Iquitos, haciendo que el rio Marañón y Ucayali no solo sea un eje de navegación turística sino también industrial. Pedro Felipe Cortázar (1976, p 61) . Al dar una respuesta a todo lo estudiado en cuanto a los puertos fluviales y su impacto en la economía de las personas que viven en la selva nos damos cuenta que el eje fluvial que tenemos en el peru es de gran importancia no solo como un exportador sino tambien como un comunicador de las ciudades, aunque los puertos fluviales son de gran ayuda se han visto afectados por la informalidad ya que muchas de las embarcaciones que existe n la selva son netamente informales han hecho que los puertos formales no puedan funcionar de una manera adecuada ya que muchos prefieren un servicio barato y a uno que quizas es costoso pero que a la vez es seguro, muchas personas que vienen en la selva ya estan acostumbradas a esta metodologia de trabajo portuario por lo cual ahora no lo ven como una problematica mas bien lo ven como algo cotidiano lo cual a hecho que el diario vivir sea un desorden en la ciudad y mas que todo en nauta.

La cultura en la amazonia del Perú

La selva ha sido uno de los principales atractivos turísticos de nuestro país ya que en este territorio cuenta con más de 78 comunidades nativas entre ellos los Bora, Matsés, Shipibos, entre otros. A lo largo de la historia peruana la cultura a sido un símbolo representativo de nuestras tradiciones y costumbres, pero al ser el estudio en la selva amazónica y mas que todo en nuestra zona de estudio, muchas de estas costumbres y tradiciones que practican en la selva se ven afectadas por los proyectos que tratan de mejorar el transporte o la calidad de vida, mas no se dan cuenta que están amenazando con las practicas culturales que tienen las personas de la selva con su medio natural, tal es el caso de la comunidad nativa de Kukama Kukamiria que se encuentra a 50 metros de la ciudad de Nauta, las cuales piensan que el rio no solo es una fuente de alimento, de agua de bañarse o lavar; sino es también el espacio donde habitan sus seres queridos que se han ahogado, cuyos cuerpos nunca fueron hallados, pero que continúan vivos en grandes ciudades debajo del rio. Miguel Angulo Giraldo (2016, P.8-9). Las principales actividades como son la pesca y la agricultura que viven en el rio no resistirían al impacto de los proyectos de transporte fluvial ya que este mismo incluye el dragado de lugares donde los peses y espíritus descansan (según los aldeanos).

A lo largo de la amazonia peruana existen tradiciones y costumbres que todavía se practican, pero también hay algunas practicas que se han olvidado, hay comunidades nativas que están desapareciendo y mucho de los lenguajes nativos están desapareciendo por la modernización o por necesidad de comunicarse con el idioma que mas se habla en el Perú la cual es el español que con un aproximado de un 85.92% de las personas habla este idioma, lo que resta del porcentaje se encuentra el idioma quechua y aimara que juntos suman la cantidad de 14.97% Aguirre, Diana (2015, P.11), aunque algunas de las comunidades nativas actualmente son un atractivo turístico como son el caso de las comunidades shipibas y los Bora que se encuentran en la región loreto, estas comunidades se ven afectadas en el momento de hacer un intercambio cultural las personas pueden tomar las costumbres o tradiciones de otra cultura y practicarlas quizá no de forma cotidiana. Las comunidades

nativas que existen a lo largo del río Marañón y las que se encuentran en el bosque siempre han unido sus costumbres con la naturaleza, las cuales no solo han creado diferentes tipos de leyendas o tomas a la naturaleza como seres espirituales que los alimenta y les da un trabajo para mantener a sus familias, las costumbres, tradiciones y los mitos hacen que la cultura de la selva pueda ser de gran atractivo para diferentes factores no solamente turístico sino también en cuanto a el estudio de la forma de vida de estas personas.

En cuanto a la ciudad de Nauta a pesar de los años siguen manteniendo algunas tradiciones, pero también se perdió muchas costumbres que los primeros pobladores habían enseñado a hermandad, una de las principales tradiciones que tenían los habitantes de Nauta era la importancia del río, no solo lo veían como un medio de trabajo sino también como un ser viviente que cuidaba de sus seres queridos, pero ahora todo a cambiado dado que el derrame del petróleo ha alejado a los animales del río, a esto se suma la contaminación por residuos sólidos, aunque la mayoría de personas que se ven afectados por esta pérdida de entendimiento del río son los pobladores de la etnia Kukama quienes tienen una estrecha relación con el río y que han migrado de sus pequeñas etnias a Nauta para poder tener una mejor capital económica, ahora Nauta se a convertido en una ciudad en el cual movimiento a aumentado no solo en lo comercial sino en migraciones, las cuales se ampliaron en un 15.3% desde el año 2004; la mayoría de migraciones que se da a la ciudad de nauta no solo son de la etnia Kukama, sino también de las diferentes comunidades nativas que existen en el distrito de Nauta, existen 5 etnias nativas en el distrito de nauta, las cuales son: Tupi-Guaraní, Kukama, Cocama-Amahuaca, Omagua, de las cuales la etnia Kukama tiene un gran índice de migración a la ciudad de nauta y la etnia con mas migraciones con un 1.05% es Omagua.

Como la naturaleza es parte de la cultura en la selva no solo el río es conocido como un lugar donde habitan los espíritus o que existen ciudades bajo el agua, sino que también los bosques son considerados ciudades en las que seres vivos y seres espirituales conviven y cuidan de las personas que habitan en este medio natural, pero al igual que el río los bosques se ven afectados por la tala ilegal de madera, la cual a arrasado con miles de hectáreas, que a las ves destruyen un medio natural, no solo la tala informal a destruido este lugar, entre ellos también se encuentran la minería ilegal, la cual a hecho que las personas que viven entorno a este medio natural, se vean afectadas ya que sus cosechas pueden estar contaminadas por el agua que se esparce de las zonas afectas. A pocos metros de la ciudad de nauta existe una tala de arboles ilegal, siendo que las personas se vean afectadas por que la gran mayoría viven de los frutos de los arboles y claro esta que las especies que existen en este medio natural migran a otros lugares buscando un lugar donde refugiarse.

Las actividades turísticas que existen en la zona de estudio están unidas con lo que es la reserva nacional Pacaya Samiria en la cual existen por lo menos mas de 500 especies de animales las cuales se han vuelto un punto atracción para los turistas, dentro de la ciudad de Nauta se cuenta con un atractivo turístico, el cual es: la laguna Sapi Sapi , pero el problema que a suscitado por el desorden la visita a estos lugares a decrecido desde el 2006, siendo las vistas de turistas extranjeros 0.5%, turistas nacionales 1.0% y turistas locales 98.5%, dado los gráficos se ha de saber que aunque existen lugares turísticos no existe un gran numero de visitas al lugar, por lo cual es importante poder recuperar la imagen de la ciudad y la calidad de vida del poblador.

La vida turística en la ciudad de Nauta se vio afectada por el imaginario de desorden que existe hoy en día, ya que no solo los espacios públicos han sido tomados, sino también un lugar como es la rivera del río. La rivera es un espacio público que recibe a los turistas extranjeros como nacionales, pero una realidad que se vive en esta ciudad es que las personas que llegan de las ciudades conectadas por el río solo llegan a Nauta vía fluvial para luego dirigirse vía terrestre a la ciudad de Iquitos, quedando esta zona solo como un lugar de paso mas no un lugar de turismo, a pesar de tener un 45% de áreas públicas y 25% de áreas turísticas Nauta a perdido su valor turístico, para tener una idea de cuan real es esta problemática al momento de llegar a la zona de estudio, se pregunto a las personas que arribaban a la ciudad si este lugar contaba con algún lugar turístico, pero el 50% de ellas nos comentaba que no conocían tal lugar, un 45% no sabe/no opina, solo un 5% sabia que la ciudad contaba con lugares turísticos.

Uno de los principales atractivos del Distrito de Nauta es la reserva de Pacaya Samiria la cual forma parte del sistema de áreas naturales protegidas por el estado- SINANPE, ya que en esta zona existe una diversidad biológica, esta destinada a la conservación de tal, esta reserva es la mas grande a nivel nacional que cuenta con mas de 2 millones de hectáreas y que cuenta con una población humana que hace uso de recursos. En esta reserva habitan aproximadamente 92.125 personas en las cuales se distribuyen entre 208 centros poblados (caseríos, poblados menores y comunidades) de los cuales 92 comunidades (23.930 personas) se encuentran en la zona de la reserva y 116 comunidades (68.195 personas) en la zona de amortiguamiento de la reserva, esto refleja la existencia de presencia humana dentro de la reserva en el cual se puede presenciar las dos capitales de la provincia que son Nauta y Requena. En gran parte de la reserva se puede apreciar que varias comunidades nativas abarcan gran parte de la Reserva Pacaya Samiria de los cuales se encuentran: Los Kiwcha , Los Shipobo Conito, Los Shiwilu, Los Kacha Edze o Urarinas (shimaco).Manolo Martin Brañas (2009, P. 32) Sabiendo que la reserva es un lugar en el cual se hayan diferentes comunidades nativas, se podría tomar este como un atractivo turístico o como un punto de cultura ya que en estas comunidades aún mantienen sus tradiciones y costumbres.

Al mencionar la cultura en la selva, no solo se tiene que hablar de las creencias o mitos que tiene esta región sino que también se necesita saber que la flora y fauna son parte de este gran eje, muchas de las personas de la selva, en especial los nativos han creado costumbres y tradiciones junto a los animales y vegetales de la zona tanto así que muchos de ellos llaman protectores a los animales, un ejemplo de esto son la comunidad nativa de los Kukama los cuales creen que los bufeos colorados son espíritus del río que cuidan de las personas que mueren ahí, demostrando así su amor por el río una vez más. Los Kukama también consideran que su origen es el río y que este es su dios principal y que el mundo tiene varias fases de los cuales existen 5 mundos de los en el que rigen 5 dioses, los cuales reinan en diferentes ámbitos, cuando los cazadores quieren y atrapar algo ellos oran al dios de los animales para que este le pueda ayudar para que uno de sus hijos caiga en sus trampas, el dios principal que rigen en este mundo es el dios sol ya que gracias a el tiene comida y no pasan frío. Los Kukama en su mitología piensan que su origen viene de una unión del hijo del sol y una boa de los cuales al unirse ellos tuvieron un hijo y es por eso que los Kukama adoran a al río. comida, no es solo pedir si no que ellos entienden que los animales de los ríos son seres vivos igual que nosotros que viven

viven con un fin a este mundo pero también es son seres que necesitan alimentarse y esto es parte de su relación entre lo mágico y lo sagrado.

Además, parte de su creencia radica en que el individuo se convierte en uno de ellos, una vez que la persona muere. Entonces lo que debemos rescatar de esto es la importancia que se le da a la naturaleza como su eje creador y también se tiene que entender su perspectiva y sus creencias las cuales radican en una importancia todos sus mundos y a la naturaleza, ya que ellos son creyentes de que la naturaleza y sus dioses les darán lo que necesitan. Esto hace que tengan un gran respeto al medio natural que les rodea. Definitivamente hay cosas de sus costumbres que se deben rescatar y la principal es el cuidado y preservación de la naturaleza, ya que es una perspectiva que se ha perdido en este nuestro mundo "moderno" pero es algo que ellos mantienen en generaciones, lo cual es el cuidado y la preservación de todas las áreas naturales. Además, considero que tienen sus perspectivas sobre sus diferentes problemas la principal es la delimitación de sus áreas ya que ellos justifican que no deberían delimitarlos porque ellos viven en esas áreas desde el inicio de su creación. Son perspectivas de vidas diferentes en las cuales deberíamos mantener un equilibrio para que las diversas comunidades nativas no sientan que estamos degradando sus áreas en las cuales viven. Pero también hay que tener en cuenta que la economía del país es importante, pero todo se basa en la población, como dijo ellos sienten que han sido arrancados de sus tierras que están le han sido limitadas y pese a haber leyes que viene estas áreas son territorios protegidos no pueden evitar que incluso las áreas que se les dio sean taladas por madereros ilegales los cuales arrasan con todo tipo de árboles ya que no están dentro de las normas. Además, cabe decir que en muchos de los enfrentamientos que ocurren entre personas de las comunidades nativas que exigen se respeten sus áreas y estas personas dedicadas a la informalidad culmina en tragedias ya que quieren hacer respetar las áreas que les pertenece. En este problema también tienen cierto grado de culpa los gobiernos ya que ellos no toman las medidas correctas para que no se invadan estas áreas protegidas las cuales son dadas por el estado.

De este punto tenemos que aprender ciertas posiciones, el principal es el amor a la naturaleza que es una de las cosas que nos mantiene en este planeta, el otro es el respeto, porque como ciudadanos tenemos que respetar la creencia de las comunidades, además de respetar sus áreas protegidas las cuales son muy importantes para la población ya que ese es el área que utilizan para desarrollar sus actividades diarias.

2.3. Definición de Términos

Vias fluviales: los ríos constituyen las vías fluviales por donde transitan diferentes tipos de embarcaciones trasladando pasajeros o carga entre puertos ubicados en las margenes de estas vías para facilitar el transporte de mercancías (Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción dirección general de transporte acuático, p 1)

Puertos fluviales: Es un lugar el cual está situado en la riberas de una vía fluvial navegable, adecuado y condicionado para las actividades en tales lugares, se ubican mayormente en las zonas de río. (Ani, p 1)

Espacio público: El espacio público es conocido como un no lugar, o lugar que no pertenece a nadie, es un territorio virgen en el cual puede haber diferentes tipos de actividades (Auge, 1993)

Comercio Informal: A pesar de los avances de la ciencia en las últimas décadas, la informalidad ha sido una problemática que trascendió y es una de las problemáticas que el Perú ha tenido que soportar durante años, pero esto también es por la gran diversidad que existe en nuestro país, aunque ya se ha hablado de cómo esto afecta al espacio público, ha sido una lucha constante por parte de las autoridades para erradicar esta problemática. (Richard Webb, 2015)

Cultura: Es el conocimiento de ideas, tradiciones y costumbres que caracterizan a la ciudad o las diferentes clases sociales estas pueden ser recibidas de generaciones pasadas. (Wikipedia, p 1)

Migración: Movimiento de la población, en el cual consiste dejar el lugar de residencia para establecerse en otro lugar, ya sea país o ciudad. (Diccionario de la Real Academia Española, p 1)

Comunidades Nativas: Grupos triviales de que se ubican en la selva y están constituidas por conjunto de familias vinculadas por elementos principales como: idioma dialecto, características culturales y sociales. (Cultura Gobierno del Perú, p 1)

Contaminación Ambiental: Es la presencia de sustancias nocivas para los seres vivos que irrumpen con la composición de los elementos naturales. (Diccionario de la Real Academia Española, p 1)

Turismo: Es la actividad recreativa que consiste en conocer diferentes lugares por placer. (Diccionario de la Real Academia Española, p 1)

Motonave: Es una embarcación que está provista por un motor que generalmente está destinada al transporte de personas o mercancía a la vez. (MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO, P 2)

Motochata: Es una embarcación con propulsión que cuenta con una bodega la cual está provista por un motor. (MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO, P 2)

ejerce su misión empujando, están embarcaciones se propulcionan por un motor. (MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO, P 2)

Bote motor: También conocida como lancha motora, es movido por un motor de combustión interna que propulsa un reactor o un helice. (MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO, P 2)

Chata: La chata es una embarcación con una propulcion que cuenta con una bodega y un amplio patio para el transporte de mercaderia y vehículos. (MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO, P 2)

Amazonas: Es un rio que se forma por la afluencia de los ríos marañon y Ucayali a unos 125 kilometros arriba de Iquitos, de Iquitos aguas abajo corre unos 440 kilometros por el territorio peruano hasta ramon castilla cerca de la población colombiana de leticia, y su longitud total de Iquitos a belem do para, cerca de su boca es alrededor de 3.50 kilometros. Es nablegable por barcos de 15' pies de calado hasta Iquitos y por embarcaciones fluviales de 100 a 200 toneladas de capacidad y 9' pies de calado en toda su extensión. (MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO, P 2)

Marañon: Tiene su origen en lo alto de los andes y entra a la selva después de pasar por la cordillea oriental en el pongo de manseriche. Desde este punto es navegable durante todo el año por embarcaciones de 4' pies de calado; el rio es navegable desde ña boca del rio Huallaga por embarcaciones de mayor calado, aun en máxima vaciante. Desde el pongo de manseriche hasta la boca del rio Huallaga hay alrededor de 390 kilometros y de ahí al punto donde, juntamente con el rio Ucayali, forma el rio amazonas, hay otros 400 kilometros. (MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO, P 2)

Ucayali: Se forma por la confluencia de los ríos tambo y Urubamba. Corre al este de los ríos hualla y marañon, y casi totalmente en la región baja de la selva, bordeando el área de la ceja de la montaña. Es navegable por todo el año por embarcaciones de 7' pies de calado desde su confluencia con el marañon hasta Pucallpa en una distancia de 890 kilometros. Es navegable, también por embarcaciones de 3' pies de calado, durante todo el año en toda su extensión, u otros 530 kilometros aguas arriba de Pucallpa. (MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO, P 2)

3. Metodología

3.1. Metodología

La metodología que se a propuesto para la siguiente investigación consta de mapeos, encuestas, fotografías , entrevistas encuestas, etc., esto se hará para poder entender mejor el territorio y sus potencialidades y a la ves sus problemáticas; la primera metodología la cual es mapeos nos ayudara a identificar y acercarnos a la problemática y se vera los antecedentes de esta, es por ello que el mapeo e identificación de problemas así como potencialidades es de vital importancia en la investigación, las encuestas nos ayudaran a verificar a entender y resumir de cómo la población vive cada día los problemas que tienen en la ciudad de nauta, pero este tipo de encuesta no solo estará dándose a la comunidad adulta sino que los adolescentes y los niños serán participes de la encuesta, ya que esta nos acercara más a la opinión publica da cada persona, por lo cual es de suma importancia poder llevar acabo este estudio. Las fotografías nos ayudara gráficamente haran que las personas que lean esta investigación puedan entender mediante estas el diario vivir de los seres humanos en el noroeste del Perú, cabe resaltar que con este tipo de gráficos se estará enseñando los problemas que se dan en la ciudad de Nauta; las entrevistas son parte de nuestra metodología ya que con esta nos podremos acercar mas a la gente y podremos saber de una manera mas especifica de como se sienten ello o de como ellos han vivido todo estos años.

Las metodologías nos ayudaran a entender de manera mas profunda y ordena de los acontecimientos pasados que afectan al presente y de como las consecuencias del presente podrían afectar al futuro, estas metodologías estarán presentes en la investigación para así resolver de una manera adecuada los problemas que existen hoy en día, la importancia de estas herramientas nos ayudara también a nosotras como estudiantes , ya que gracias a las métodosologías podremos indagar mas en la historia y en los problemas que quizá nosotras no hemos encontrado o no se han descubierto. Si nos ponemos a indagar de una manera mas especifica cada una de las metodologías unos nos darán resultados diferentes a las otras pero esto hará que la investigación pueda tener un mayor grado de complejidad , al igual que todos los ya mencionado se hará una investigación con diferentes autores que hayan hablado de algún tema relacionado con nuestro análisis, por lo se hará una indagación sobre los problemas que pasan la ciudades de las selva y si estas se conectan de alguna u otra manera.

Gracias a la metodología (pag, 27) se podrá entender de una manera mas simple los resultados de la aplicación, el sistema y la lógica de nuestro proyecto dado de los conceptos y fundamentos presentados en el marco teórico y que este sea un ejemplo para futuros investigadores que quieran saber mas de esta ciudad y sus costumbres; al tener todas esta metodologías en la investigación, esto nos ayudara a entender a la población de una manera mas personalizada en la cual se podrá tener los resultados de manera eficiente y creible.

DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Objeto de estudio



Puerto Mercado para la restauración y el mejoramiento de la cultura y espacio público en Nauta.

Delimitación espacial



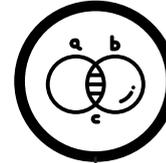
Nauta - Iquitos - Loreto

Delimitación temporal



Actualidad

Delimitación teórico



El comercio informal y su relación con el espacio público, Puertos informales y su relación con el crecimiento en las ciudades de la selva. La cultura en la amazonia peruana.

POBLACIÓN

Cantidad



30 086 habitantes

Ecorregión



Selva Baja
111 m s. n. m.

Nivel Socioeconómico



Sueldo mínimo promedio S/. 825.00

Actividad Económica



Otros servicios 31.0 %
Maderas

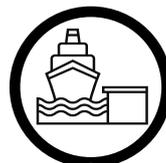
CATEGORÍAS

Espacio Público y Comercio informal



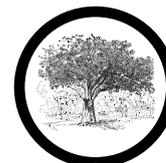
Relación entre el comercio informal y el espacio público y como afecta a la ciudad.

Puertos Fluviales



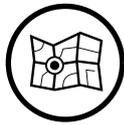
Descripción del sistema fluvial y como afecta a la rivera de los rios.

Paisaje Amazónicos

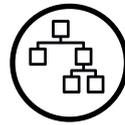


Tomar en consideración el paisaje y cultura amazonica para la promoción de la cultura.

TÁCTICAS

**Mapeo**

- Espacios públicos más frecuentados.
- Espacios ocupados por el comercio informal.

**Diagrama**

- Recorrido de los productos desde el puerto hasta el puesto informal.

**Entrevista**

- Dirigentes de los comerciantes para poder entender su posición y que soluciones buscan a su problema.

**Observar**

- Que tipo de productos se venden en el área.

**Taxonomía**

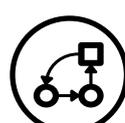
- Tipos de puestos públicos de comercio informal. La materialidad y su estructura.

**Fotografía**

- Fotografía a los puntos en el que se encuentra el comercio informal.

**Fotografía**

- Fotos de los puestos informales.

**Taxonomía**

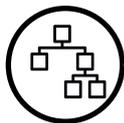
- Taxonomía de embarcaciones según escala, modelo y si es formal o informal. Además de plantas elevaciones y cortes.

**Encuesta**

- Degradación del espacio público.
- Actividades económicas.
- Nivel socio económico.

**Observar**

- Observar y anotar la cantidad de gente que trabaja en los puertos y su lugar de origen.

**Diagrama**

- Nivel socio económico, sueldo mínimo y la principal actividad económica.
- Diagrama de clima, productividad y la corriente del río.

**Mapeo**

- Ubicación de las actividades económicas.

**Entrevista**

- Entrevista a las personas para entender su perspectiva sobre los paisajes.

**Mapeo**

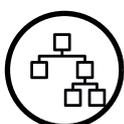
- Recorrido que hacen los botes, productos y puestos informales.
- Comunidades nativas más cercanas.

**Taxonomía**

- De iconografías del lugar.
- Tipo de viviendas flotantes.

**Observación**

- Estado de los botes.
- Cantidad de gente que llega.
- Tipo de productos.

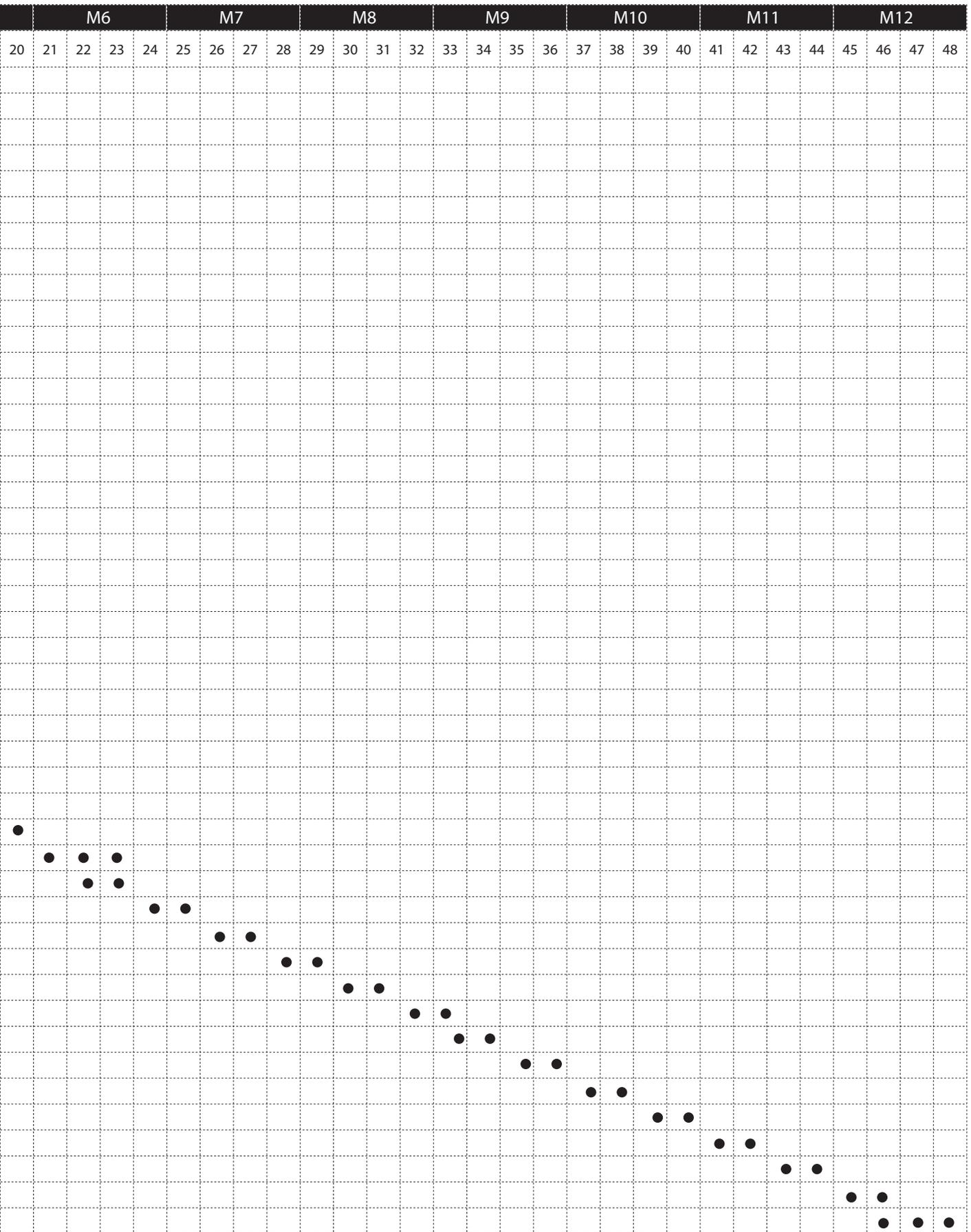
**Diagrama**

- Perspectiva cultural de las personas.
- Sistemas de flotación de viviendas y embarcaciones.

**Fotografía**

- Puertos informales
- Identidad cultura y paisaje

	Tácticas y Actividades	M1			M2				M3				M4				M5			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Recolección	1 Visita de Campo	●																		
	2 Degradación del espacio público.		●	●																
	3 Diagrama actividades economicas.		●																	
	4 Taxonomía de embarcaciones	●																		
	5 Actividades economicas.		●																	
	6 Ubicación del comercio informal.	●																		
	7 Tipos de puestos de comercio.	●	●																	
	8 Iconografías del lugar.	●	●																	
	9 Tipo de viviendas flotantes.	●			●															
	10 Referentes	●	●	●	●	●														
Síntesis	11 Mapeos					●														
	12 Mapeos					●														
	13 Diagramas					●														
	14 Taxonomía					●														
	15 Economía					●														
	16 Planteamiento del Problema						●													
	17 Revisión teórica							●	●											
	18 Metodología									●										
	19 Desarrollo de la investigación										●	●								
	20 Aproximación proyectual									●	●	●	●	●						
Proyecto	21 Ante proyecto															●				
	22 Criticas																●			
	23 Localización y ubicación																●			
	24 Perimetro y topografía																●			
	25 Paisajismo																	●		
	26 Plantas																	●		
	27 Crítica																		●	
	28 Cortes																		●	
	29 Elevaciones																			●
	30 Plano Sector																			●
	31 Acabados																			
	32 Detalles arquitectonicos																			
	33 Plano de estructuras																			
	34 Criticas																			
	35 Sección Constructivas																			
	36 Detalle Constructivo																			
	37 3D																			
	38 Renders y recorrido virtual																			
	39 Maqueta Teritorial																			
	40 Maqueta de ubicación																			
	41 Maqueta de proyecto																			
	42 Maqueta de detalle 01																			
	43 Maqueta de detalle 02																			
	44 Perspectiva 8																			
	45 Artículo científico																			



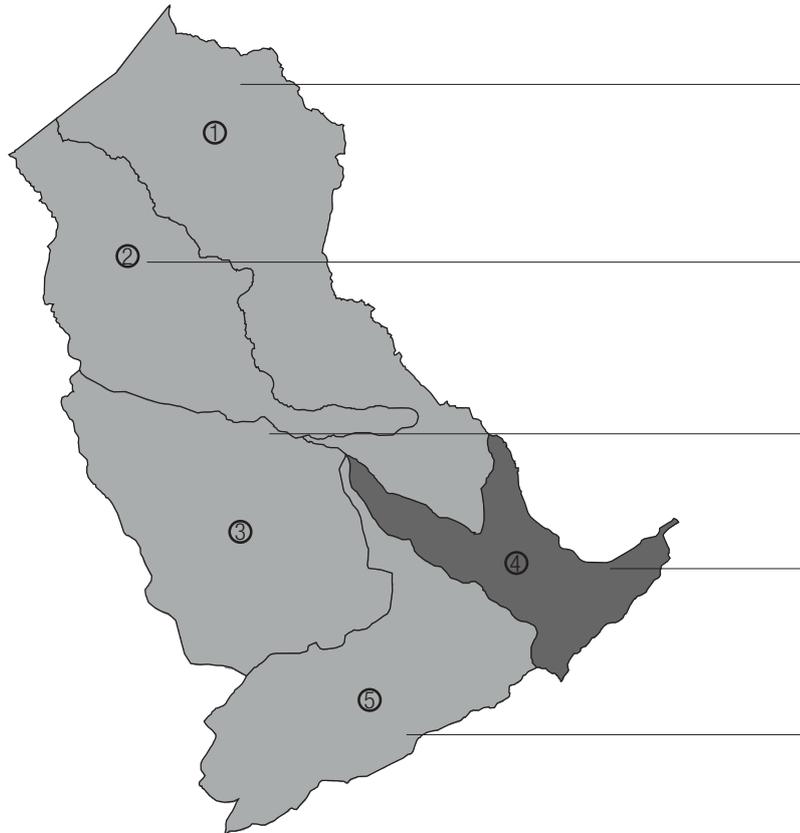
4. Desarrollo de la Investigación

4.1. El Paisaje Amazonico de Nauta

El país de Perú cuenta con diversas regiones (figura 1), la zona estudiada queda en el norte del Perú, en la región Loreto a 2 horas la capital Iquitos, esta ciudad fue descubierta por un grupo de personas que provenían del pueblo de lagunas, molestos y cansados de los maltratos de sus jefes ellos huyeron, siendo el líder el curaca Manuel Pacaya, juntos construyeron una balsa y abandonaron el pueblo de lagunas y se dirigieron al río Ucayali, después de muchos días de navegación, adocenaron y acamparon a orillas del río, donde encontraron una vasija que en su idioma es llamada “Mauta”. Como les gusto el lugar acudieron con el subprefecto de Maynas para solicitar una autorización para fundar un pueblo en aquel lugar, el subprefecto contesto a la solicitud con un documento que data del 17 de diciembre de 1829, dirigiéndose al gobernador de misiones en virtud de la comunicación oficial del prefecto del departamento. En esa misma fecha Don Damián, mando un oficio al padre Mariano cura de San Regis, dándole cuenta de la autorización dada a Don Manuel Pacaya para que funde el pueblo de Nauta. La fundación de Nauta inicio oficialmente el 30 de abril de 1830, el mismo día, el nuevo subprefecto de la provincia de Maynas, Don Carlos del Castillo nombra al ciudadano Juan Gosendi como primer gobernador interino del pueblo de nauta. Luego de casi 12 años la ciudad de nauta se vuelve la ciudad capital del distrito de Nauta.

Luego de largos años la ciudad de nauta ya no cuenta con las mismas costumbres (figura 2) y formas de vestir ya que muchos de los primeros habitantes han muerto y esto a hecho que las nuevas generaciones no se sientan identificadas con sus raíces (mapa 1), en la ciudad de nauta tienen 3 costumbres que aún mantienen, como la fiesta de San Juan y el corpus Christi y el mas importante de la ciudad de nauta los cuales son las celebraciones por el aniversario, en esta festividad ellos representan la llegada de los primeros pobladores y en los días restantes se lleva a cabo diferentes tipos de fiestas por el aniversario. Aunque las personas de nauta ya no se identifiquen con las costumbres y forma de vivir de los cocamas, los pobladores aun siguen creyendo en las leyendas de la zona; cuando se fue hizo las entrevistas a los pobladores de los principales leyendas en que ellos creían muchos dijeron que a la leyenda que le tienen miedo es la de “ el Chuyachaqui” ya que espíritu del bosque, que trata de tomar la forma de una persona y si te lo encuentras en medio de la selva este espíritu te llevara a lo mas profundo del bosque y te aleja de las ciudades, entre ellos también están la leyenda del “Yakuruna” el espíritu de las profundidades del río, el Yakuruna rapta a las personas y los lleva al fondo del río para que sean sus esclavos y si eres una mujer muy hermosa, el espíritu te rapta para que se case contigo; “El Ayaymama” mito de una madre indígena amazónica, que queriendo salvar a sus hijos se fue a buscar comida en el bosque, pero la madre nunca volvió entonces los niños fueron a buscarla al bosque, cuando intentaron entrar mas se perdieron, así que ellos lloraban y gritaban “mama”, cuando el ayaymama (el ave) los vio llorando el ave les dio de comer y los cobijo, se dice que si entras a la selva y escuchas a dos voces gritando “ayaymama” son los dos pequeños niños convertidos en aves, tratando de encontrar a su madre. La vestimenta que usaban las personas de nauta eran típica de la selva peruana, esta se caracterizaba por no ser muy cubierta para las mujeres y en los hombres se caracteriza por cubrir con un taparrabo a los hombres; la mujeres usan pequeñas mantas que van desde el ombligo hasta la mita del muslo, otra manta para cubrir la parte de los pechos, en las pantorrillas se atan las chaquiras y otros accesorios también como las plumas de algunas aves que habitan en la zona de la selva. Los hombres se visten con prendas de algodón y utilizan mantas llenas de colores, utilizan coronas hechas a base de llanchana, también fajas y otros accesorios como chaquiras y las plumas de algunas aves.

Provincia de Loreto



① Distrito del Tigre

En este distrito de la Amazonia peruana habitan las siguientes etnias:
Grupo sin clasificar conocido como Urarina .
Quechua, grupo Quechua del Pastaza y del Tigre, autodenominado Alama / Inga.

② Distrito de Trompeteros

En este distrito de la Amazonia peruana habitan las siguientes etnias: Urarinas y Alama.
Su lengua materna es el Achuar

③ Distrito Urarinas

En este distrito de la Amazonia peruana habita la etnia del grupo sin clasificar conocido como Urarina.

④ Capital del Distrito de Loreto: Nauta

En la ciudad de Nauta actualmente cuenta con una población de 29,963 personas, entre adultos y niños.

⑤ Distrito Parinari:

En este distrito de la Amazonia peruana habita la etnia Tupi-Guaraní grupo Cocama-Amahuaca.

DEPARTAMENTOS



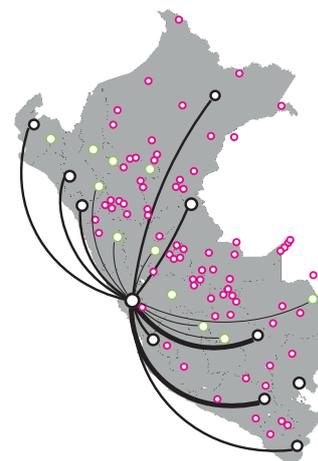
■ Perú
■ Departamento de Loreto

RED VIAL NACIONAL



■ Red Vial Nacional
■ Red Vial Departamental

RED AEREO NACIONAL



○ Aeropuerto Internacional
○ Aeropuerto Nacional
○ Aeropuerto Helipuerto

Trafico de Pasajeros

— 400,001 - 548,401
— 100,001 - 400,000
— 4,117 - 100,000

Figura 1. Ubicación

Fuente: Archivo Propio

La lamina presente muestra la ubicación de la ciudad de Nauta junto con la red vial y la red aérea del país , además esta mostrando el distrito de Nauta con todos los distritos de la provincia de Nauta.

Costumbres



Fiesta de San Juan



Celebraciones de Aniversario



Pasa caye de Aniversario

Leyendas



Leyenda del Yacurana



Leyenda de la Curupira



Figura...
Fuente: Arch...
La lan...
región, vestimentas, leyendas y habla también sobre sus costumbres y danzas.

Danzas



La danza de la amazonia



La danza Apu Cashi



La danza de la Boa

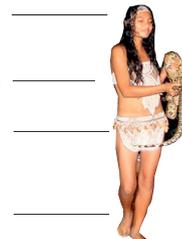
Vestimenta

Corona a base de plumas

Mantilla de algodón

Falda de Algodon

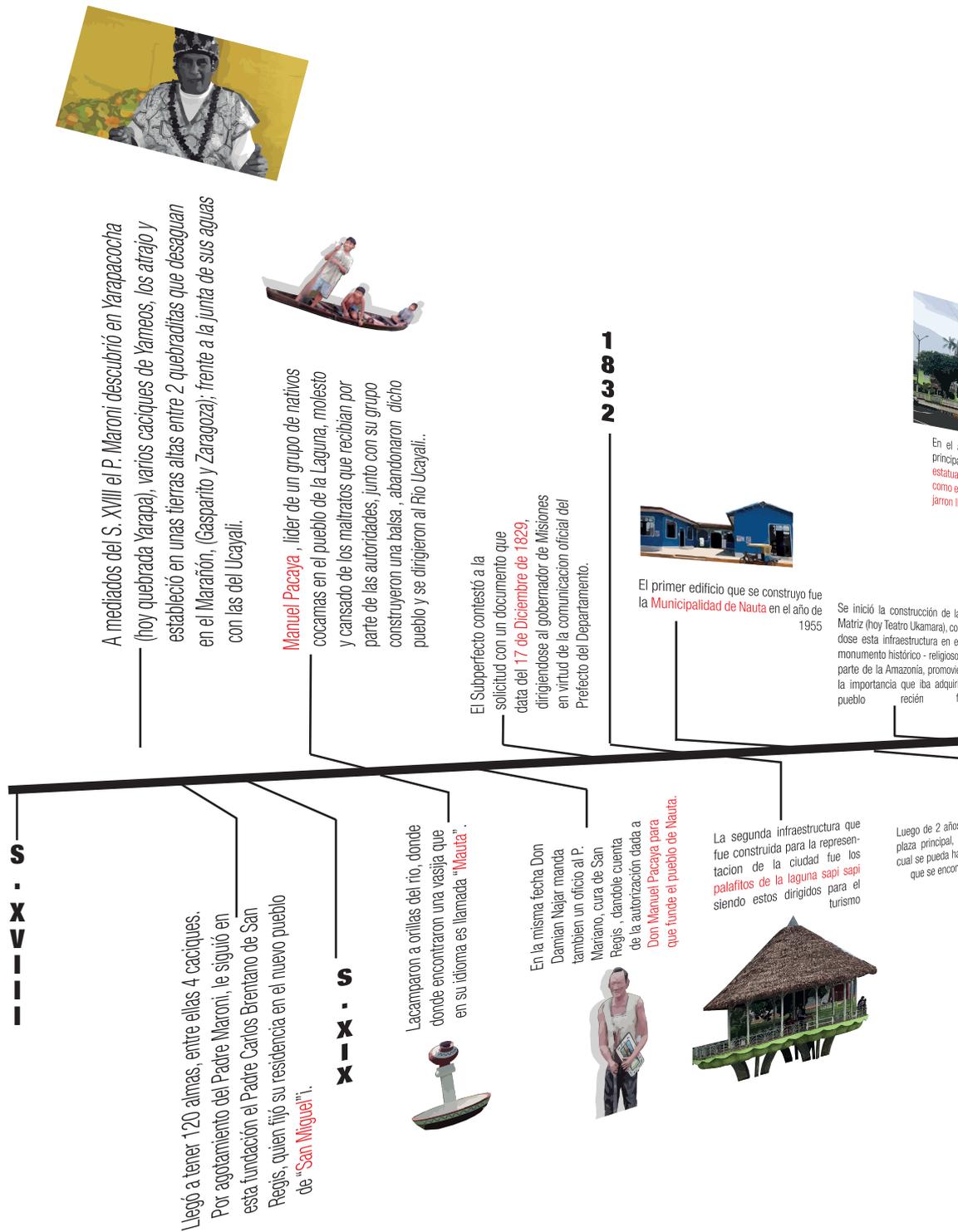
Chaquiras



Corona de plumas

Tatuajes representativos

Prenda de Algodon



HISTORIOGRAFIA DEL DISTRITO DE NAUTA

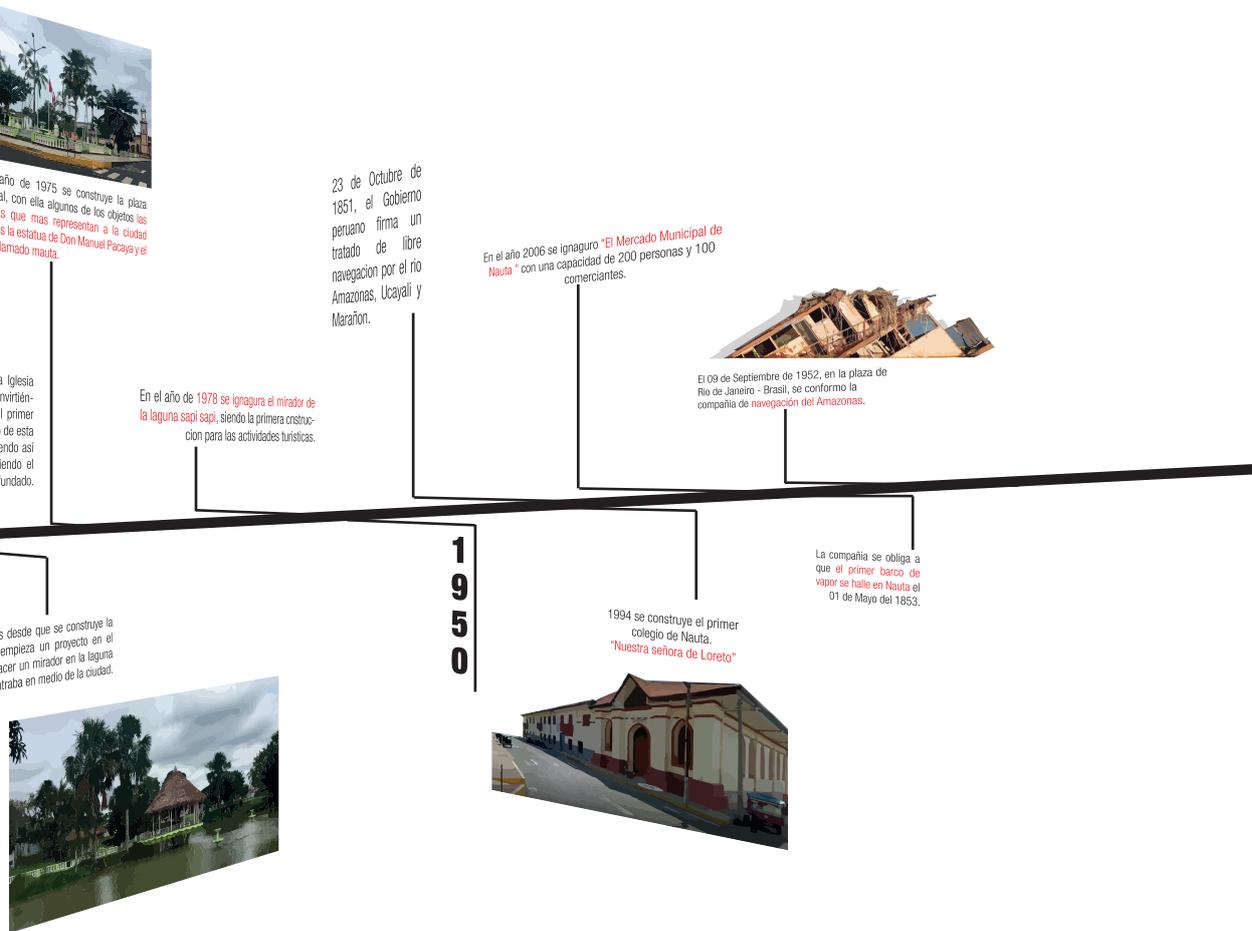


Figura 3. Cultura

Fuente: Archivo Propio

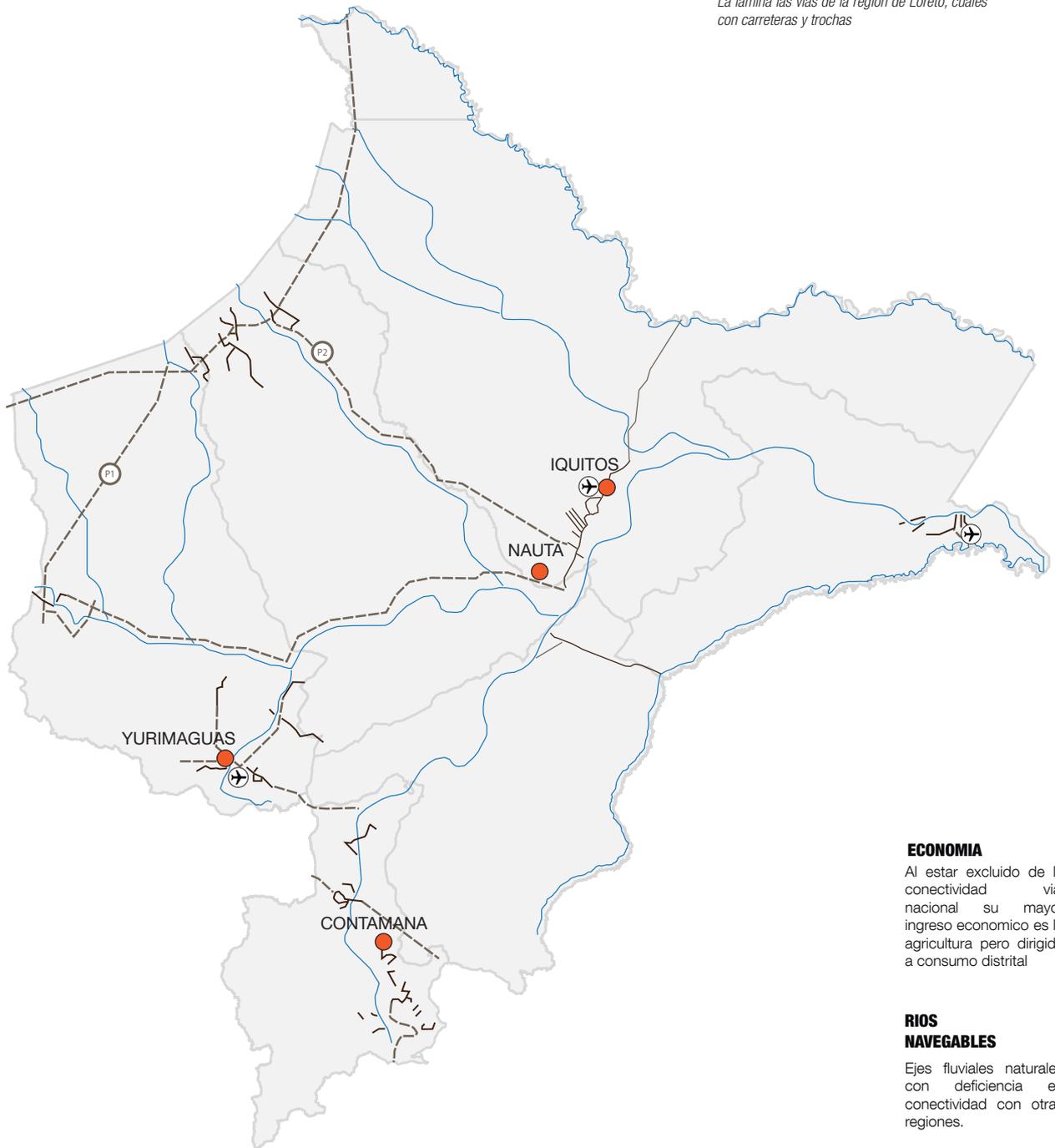
La lamina describe la historia de la ciudad de Nauta y su infraestructura urbana.

RUTAS DE TRANSPORTE REGIONAL

Figura 4. Vías

Fuente: Convivir en la Amazonia

La lamina las vías de la región de Loreto, cuales con carreteras y trochas

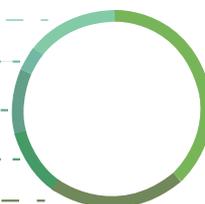


LEYENDA

- Ciudades Principales
- Aeropuerto
- Vías Actuales
- Vías proyectadas
- P1 LO 104 Lote petrolero
- P2 LO 100 Saramiriza

ACTIVIDADES ECONOMICAS

Otros	15.3
Artesanía	3.1
Comercio	10.3
Gobierno	11.2
Servicios	21.9



38.2 %
AGRICOLA
Pecuario forestal

ECONOMIA

Al estar excluido de la conectividad vial nacional su mayor ingreso económico es la agricultura pero dirigida a consumo distrital

RIOS NAVIGABLES

Ejes fluviales naturales con deficiencia en conectividad con otras regiones.

CARRETERA IQUITOS - NAUTA

Es una de las principales carreteras y esta aislado del sistema viario nacional.

TROCHAS CARROZABLES

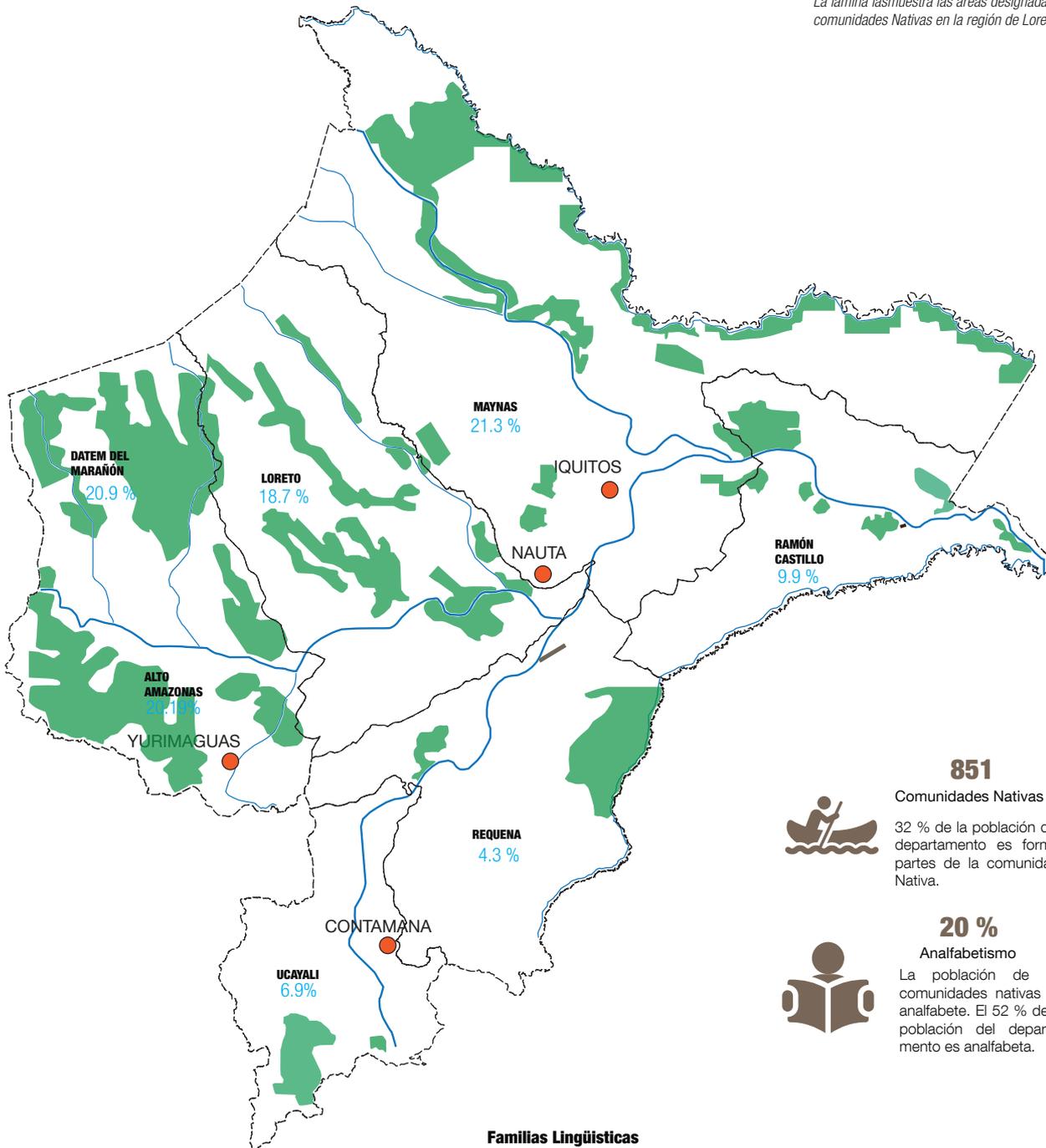
Facilita conectividad de algunos puntos de la región a zonas más alejadas.

ÁREAS DE COMUNIDADES NATIVAS

Figura 5. Comunidades Nativas

Fuente: Convivir en la Amazonia

La lamina muestra las áreas designadas a las comunidades Nativas en la región de Loreto.



851
Comunidades Nativas
32 % de la población del departamento es forma partes de la comunidad Nativa.

20 %
Analfabetismo
La población de las comunidades nativas es analfabeta. El 52 % de la población del departamento es analfabeta.

LEYENDA

- División de provincia
- Áreas de Cuminidades Nativas
- Ciudades Principales

Familias Lingüísticas

Huitoto	4.5 %	■ ■ ■ ■ ■
Urarina	4.0 %	■ ■ ■ ■ ■
Peba Yagua	4.7 %	■ ■ ■ ■ ■
Tikuna	5.8 %	■ ■ ■ ■ ■
Tipu Guaruni	9.0 %	■ ■ ■ ■ ■
Quichua	15.8 %	■ ■ ■ ■ ■
Cahuapana	17.6 %	■ ■ ■ ■ ■
Jivaro Candao	18.8 %	■ ■ ■ ■ ■
Pano	19.1 %	■ ■ ■ ■ ■

Nauta

C. Nativa:

Kukama

Sin existencia de más representantes o identidad.

Centro Poblado

Comunidad Nativa:

Kukama

Sin existencia de más representantes o identidad.

Gran Punta Puerto Perú

Comunidad Nativa:

Awajún

Sin existencia de más representantes o identidad.

San Pedro de Tipishca

Comunidad Nativa:

Kukama

Sin existencia de más representantes o identidad.

20 de Enero

Comunidad Nativa:

Asheninka

Sin existencia de más representantes o identidad.

20 de Enero

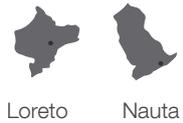
Comunidad Nativa:

Asheninka

Sin existencia de más representantes o identidad.

Comunidad Nativa	Lengua	Iconografía	Poblacion Inicial	Poblacion Actual
Awajún	Jíbaro		1257	200
Asheninka	Arawak		8774	200
Kukama	Arawak		8078	Peligro de des.
Yurarinás	Arawak		7000	300
Bora	Bora		3785	456

Las cifras son del área de estudio, no abarca toda la zona del Perú



Puerto Prado
Comunidad Nativa:
Bora Bora
Sin existencia de más representantes o identidad.

Nauta Caño
Comunidad Nativa:
Bora
Sin existencia de más representantes o identidad.

Yurarinas
Comunidad Nativa:
Yurarinas
Si hay existencia de más representantes e identidad.

Centro Poblado n°23
Comunidad Nativa:
Ashaninka
No hay existencia de más representantes o identidad.

Centro Poblado n°25
Comunidad Nativa:
Ashaninka
No hay existencia de más representantes o identidad.

Centro Poblado n°27
Comunidad Nativa:
Ashaninka
No hay existencia de más representantes o identidad.

Leyenda

- Cuerpos de Agua en Reposo
- Río
- Vías Regionales
- Via de Iqitos Nauta
- Comunidades Nativas



**MAPA DE IDENTIDAD CULTURAL
DISTRITO DE NAUTA**



Entrevista

Vanessa Greysy M.N

Maestra de la Institucion Educativa Jorge Bardales Ruiz

Años que reside en Nauta: 10 años



¿Los Pobladores de Nauta se sienten identificados con su cultura o en si todo el Distrito de Nauta (Loreto)?

Lamentablemente desde hace mucho tiempo se **a perdido la identidad cultural en toda la selva del Perú, y aquí en Nauta (Loreto) ya casi nadie, para ser mas exactos nadie se siente identificado con la cultura, ya nadie habla el idioma, es tanto así que la lengua de los Kukama se esta extinguiendo**, al igual que las costumbres y la vestimenta.

Nauta y toda la selva se a modernizado, si tu vas a diferentes centros poblados ya no vas a ver a personas que usen sus trajes tipicos o hablen su lengua natal, creo que lo unico que todavia mantenemos vivos como Nautinos o selvaticos son algunas festividades y algunas leyendas, la unica comunidad de toda la selva creo yo que sigue con sus costumbres y hablan su lengua Natal son los urinas, ellos son los unicos que siguen fervientes a su cultura.

¿Los habitantes de nauta mantienen las costumbres de los primeros habitantes?

Hay festividades que todavia se mantien pero a lo largo de los años han ido desaparacion lo cual a hecho que las nuevas generaciones no se sientan identificados con nuestras raices, y no solo han ido desapareciendo nuestras costumbres sino que tambien el lenguaje esta desapareciendo.

¿Usted se siente identificado con su Comunidad Nativa?

No, me siento identificada por ahora, al movimiento que estamos creando.

¿Siente usted que la municipalidad deberia tener actividades que apoyen o esparsan la cultura?

Creo que seria de ayuda para las nuevas generaciones que la municipalidad tenga este tipo de actividades, ya que son las generaciones de hoy en dia que ya nisiquiera saben uestra lengua materna, seria de gran ayuda tambien para representar mas a nuestra ciudad y poder hacer llegar nuestra cultura mas alla de la selva.

¿Porque creé usted que se a perdido la cultura?

Los tiempos han cambiado y este tiempo en donde la tecnologia reina, ha sido el principal causante del poque ya la gente no se interza mas en nuestra cultura, ven otras culturas extranjeras mas novedosas por su forma de vestir de hablar y es por eso que ya casi nadie esta viviendo de acuerdo a nuestros antecesores.

¿Cuales son las actividades culturales que predomina en Nauta (Loreto)?

La principal festividad que se lleva a cabo cada año es el aniversario de Nauta en el cual se hacen escenificaciones de las llegada de los primeros pobladores y la segunda festividad es el San Juan, esos son los unicos dos que mas predominan en Nauta (Loreto)

Conclusión

Los nautinos han perdido casi toda su identificacion con la comunidad nativa con el cual nacio esta ciudad, se podría decir que no solo a pasado en la ciudad de nauta sino que la mayoría de los centros poblados que se encuentran a lo largo del rio han perdido su identidad con sus raices, el caso es muy preocupante ya que muchas de estas cmunidades nativas han desaparecido,tal es el caso de la comunidad nativa de los Kukama los cuales son los fundadores de Nauta (Loreto) esta comunidad se a extinguido a tal grado de que la lengua natal hay pocos hablantes, por lo cual se esta tratando de enseñar a las generaciones de hoy , es por eso que la identidad en la selva respecto a su cultuta es muy baja.

Domingo Gonzales

Motorista de la Empresa Aron-Tammy

Años que reside en Nauta: Toda su vida



¿Los Pobladores de Nauta se sienten identificados con su cultura o en si todo el Distrito de Nauta (Loreto)?

Lamentablemente no señorita, aqui en la selva **ya casi nadie usa las vestimentas de antes , ya nadie habla su idioma natal, pareciera que hemos olvidado nuestras raices, por lo menos aqui en Nauta (Loreto) ya no hay muchos respresentas de lo que eran la comunidad nativa de los Kukama** y lo mismo pasa en todos los centros poblados a los que e ido, ya nadie se siente identificado con sus tradiciones antiguas.

¿Los habitantes de nauta mantienen las costumbres de los primeros habitantes ?

Hay costumbres que aun se mantien pero muchos de ellos han desaparecido, mayormente ya solo se festeja festividades mas generales de la selva, lo unico nuestro son las festividades de aniversario de la ciudad, pero algo muy preocupante es que nuestra lengua natal ya esta desapareciendo.

¿Usted se siente identificado con su Comunidad Nativa?

Si, la verdad es que si me siento identificado ya que mis padres siempre me han hablado y mis abuelos tambien.

¿Siente usted que la municipalidad deberia tener actividades que apoyen o esparsan la cultura?

No creo que sea necesario, peri si estas actividades ayudarian a la exparcion de nuestra cultura, entonces creo que si, ya que si nosotros exparcimos nuestros principios y nuestros ideales entonces podremos obtener atencion de los turstas que se encuentran lejos de aqui.

¿Porque creé usted que se a perdido la cultura?

Las generaciones cambian, pero creo que el principal factor es **la modernisacion , no solo nos a cambiando nuestra forma de pensar sino tambien nuestra forma de vestirnos** y la celebracion dias festivos que no son parte de nuestra cultura.

¿Cuales son las actividades culturales que predomina en Nauta (Loreto)?

Como todos sabemos la principal actividad que se realiza es el aniversario se Nauta, ahi recordamos todo lo que pasaron nuestros ancestros para poder llegar aqui asi que yo creo que ese es el unico que representa a Nauta (Loreto)

Conclusión

Las personas de nauta han perdido su identidad a tal grado en que muchas de ellas ya no quieren saber mas sobre el tema o que quiza ya no se identifiquen con esa cultura sino con otras, pero tambien muchas de ellas lo ven como un ingreso economico en el cual la ciudad puede ganar por la visita de turistas a la ciudad y es por eso que la mayoría ya no lo ve como algo de importancia, sino que lo ven como un comercio y ayuda economica para la ciudad.



Figura 6. Nauta Caño

Fuente: Archivo Propio

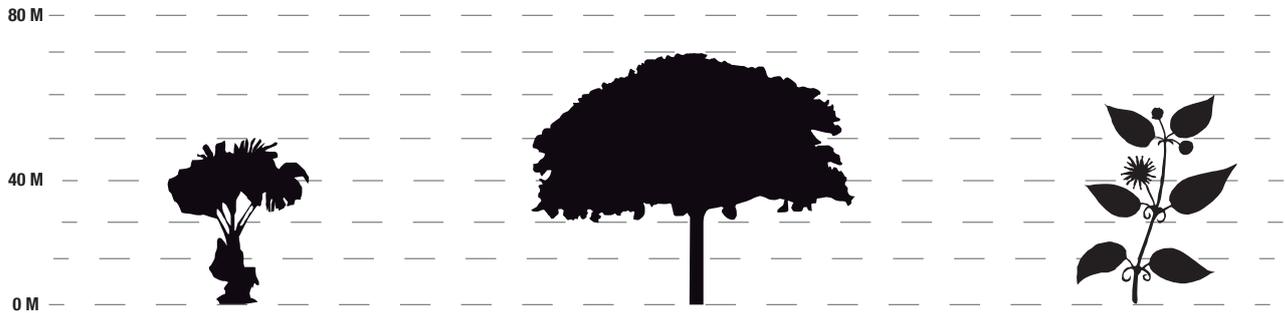
Centro poblado en el borde del río Marañon su materialidad y los tipos de construcción ya que vemos viviendas en palafito.



Figura 7. Medio de Transporte

Fuente: Archivo propio

La imagen muestra a la embarcación "Pongero" que se transporta a diferentes comunidades del lugar



Familia:
Mauritia flexuosa L. f.
Nombre Común:
Aguaje
Sistema Natural:
Aguajales

Familia:
Ceiba petandra
Nombre Común:
Lupuna
Sistema Natural:
Bosques inundables o Llanuras de inundación

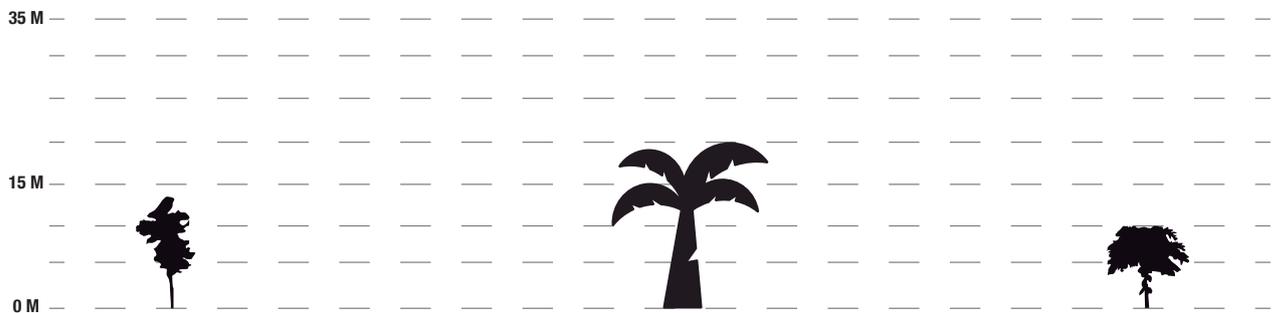
Familia:
Caricaceae
Nombre Común:
Cedro
Sistema Natural:
-



Familia:
Phytelephas macrocarpa
Nombre Común:
Yarina
Sistema Natural:
Restingas o Bosques de Terrazas

Familia:
Cedrelinga cateniformis
Nombre Común:
Tornillo
Sistema Natural:
Bosques inundables o

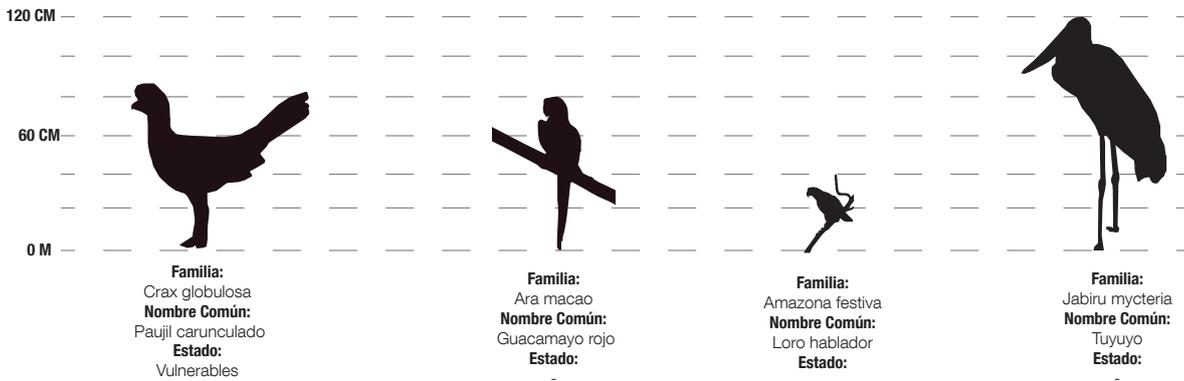
Familia:
Ceiba petandra
Nombre Común:
Yuca
Sistema Natural:
Bosques inundables o Llanuras de inundación



Familia:
Calycophyllum spruceanum
Nombre Común:
Capirona
Sistema Natural:
Bosques de colina

Familia:
Phytelephas macrocarpa
Nombre Común:
Yarina
Sistema Natural:
Restingas o Bosques de Terrazas

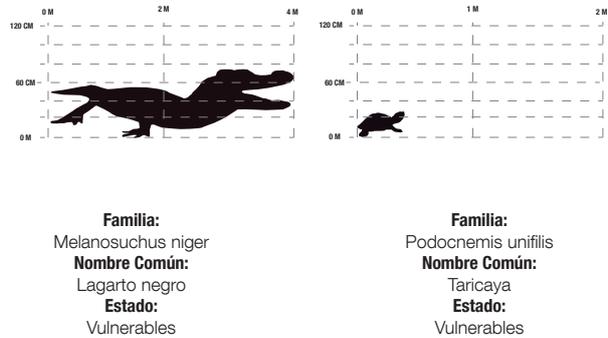
Familia:
Caricaceae
Nombre Común:
Papaya
Sistema Natural:
-



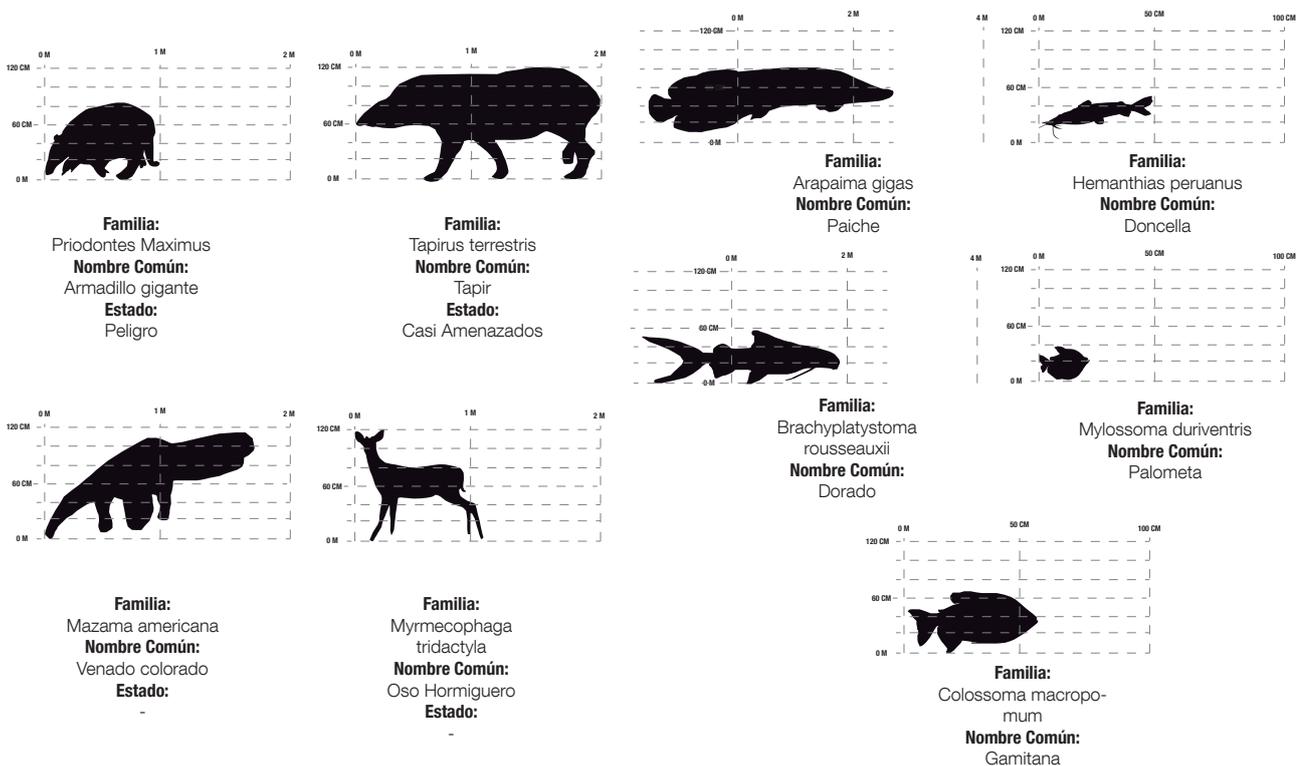
MAMÍFEROS



REPTILES



PECES



4.2. Tipología de Viviendas

En la selva peruana se encuentra una gran variedad de viviendas las cuales están adaptadas a l entorno y a los constantes cambios de niveles de rio. Uno de las viviendas más representan-tes de esta región son los palafitos que tiene 3 tipos de uso, las cuales son: las viviendas, las edificaciones para las reuniones y las viviendas de guarda; a todos estos tipos de vivienda se les denomina palafito, caracterizadas por usar la planta libre y reposar en aguas de vertien-te tranquila o a orillas del rio. Este tipo de viviendas son muy útiles para la zona de la selva ya que no solo la adaptación al entorno y el material que se usa hacen que el vivir dentro de esta edificación sea de una manera agradable; los materiales que se usa mayormente en estas construcciones son: la madera, la hoja de plátano seca . En la zona de estudio todavía existe este tipo de viviendas con las mismas características a las ya mencionadas, cabe resal-tar que muchas de estas han sido heredadas por familiares o compradas por personas que han migrado de la ciudad a otro lugar.

Muchas de estas construcciones han perdido su identidad rustica ya que ahora que existen nuevos tipos construcción han hecho que la gente prefiera usar los denominados “materiales resistentes” lo que ha hecho que los palafitos tomen nuevas formas o existan nuevas vivien-das pero que ya no sigan las tradiciones de la selva; este problema ha pasado en la zona de estudio Nauta (Loreto) el cual la mayoría de la gente ha empezado a olvidar las primeras construcciones y ha creado nuevas tipologías de viviendas manchando así la antigua visual que tenía la ciudad se ha perdido y ahora la visual que se presenta es uno de nuevos edificios y ya no de una ciudad de la selva con sus edificaciones tradicionales, aunque todavía existen muchas construcciones que mantienen la tipología de los Palafitos, muchos de estos se en-cuentran en mal estado o son usados para fines recreativos (discotecas, bares y pub).

Aunque muchos de los pobladores ya no sienten la necesidad de unas viviendas con ese tipo de diseño, el entorno en el cual viven se ha visto distorsionado por las malas adaptaciones de los nuevos edificios que fueron construidos por materiales resistentes y los malos manejos ante el diseño y el respeto a la naturaleza siendo asi que antes las personas de las comuni-dades nativas mantenían un respeto de la naturaleza al momento de edificar pero las nuevas generaciones han ido destruyendo la naturaleza y el medio en que estos se reproducen.



Figura 8. Viviendas en la rivera del río

Fuente: Archivo Propio

Tipos de vivienda en la rivera del río.



Figura 10. Invasión del Río
Fuente: Archivo Propio
Tipos de vivienda en la rivera del río.

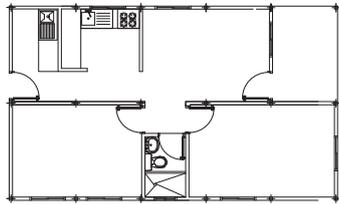


Figura 11. La apropiación del río Marañón

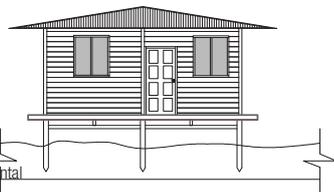
Fuente: Archivo Propio

La imagen puede mostrar los tipos de viviendas y embarcación que se sitúan a lo largo de la rivera del río.

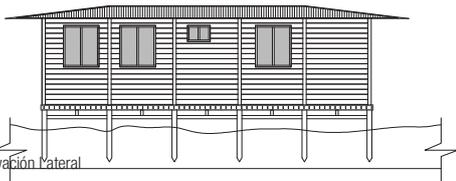
T1 Casa Palafito **T2 Casa de Reuniones - Palafito 2**



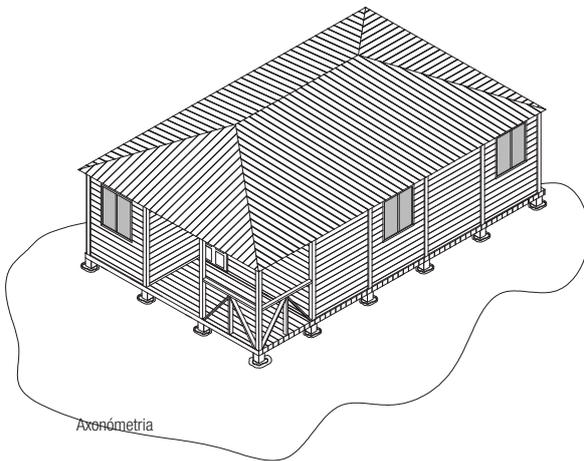
Primera Planta



Elevación Frontal

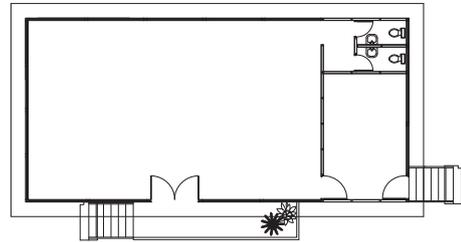


Elevación Lateral

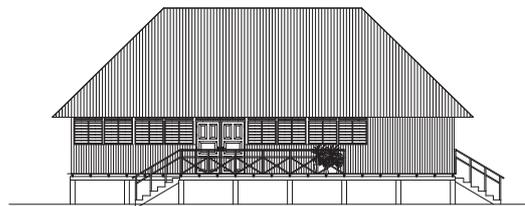


Axonometría

Este tipo de casas se encuentran en todos los centros poblados y mas que todo en las comunidades nativas, sus materiales son la madera, hojas de platano secas.



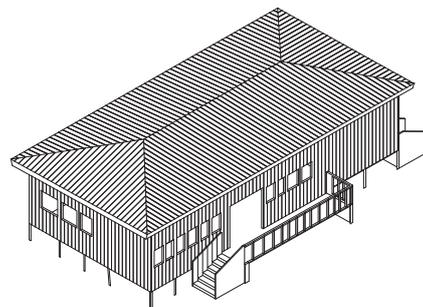
Primera Planta



Elevación Lateral



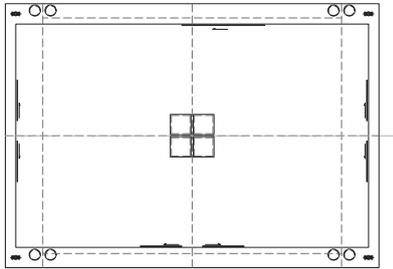
Elevación Frontal Principal



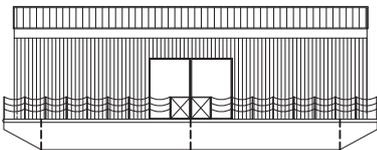
Axonometría

Este tipo de edificaciones tiene dos tipos de los cuales pueden ser de reuniones o uso residencial.

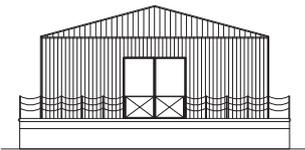
T3 Casa Flotante de Agua



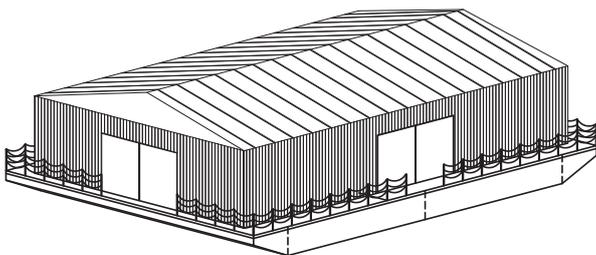
Primera Planta



Planta de Techos



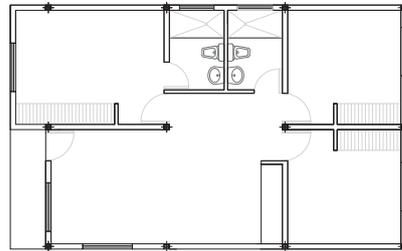
Elevación Lateral



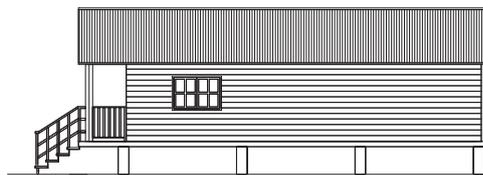
Axonometría

Las edificaciones flotantes se encuentran en la rivera del río y su uso es mayormente de cuidado de botes.

T4 Casa Palafito 2



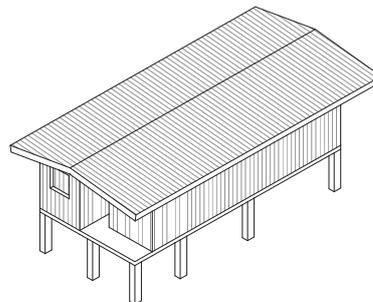
Primera Planta



Elevación Lateral



Elevación Frontal Pricipal



Axonometría

Este tipo de casas se encuentran en todos los centros poblados, sus materiales son la madera, hojas de platano secas.



4.3. Comercio Informal y Espacio Público

Nauta es un lugar muy interesante para analizar, el cual no tiene gran cantidad de población en comparación con otras ciudades, pero si puede generar un gran dinamismo en las ciudad. Al ser este una ciudad no tan grande los puntos de espacios públicos y áreas verdes son muy pocas al igual que los puntos de encuentros, además muchas de estas áreas de la ciudad coinciden cuando se analiza la concentración de la gente y otros factores. En este caso se buscó cuáles son los puntos con más concentración de un área determinado de la ciudad, luego los puntos más atractivos dentro de la ciudad. Además de analizar la distribución de los comercios informales y cuáles son los espacios públicos más frecuentados; teniendo como resultado la coincidencia en varios puntos de la ciudad, los cuales se pueden relacionar. Una vez terminado el análisis nos damos cuenta que los puntos más frecuentados del lugar son la laguna Sapi, Sapi y la plaza principal de Nauta y alrededores. Esto debido a que cerca de estos lugares se encuentran entidades importantes y colegios consiguiendo que se dé una interacción en la población en determinadas horas, pero eso genera que solo el centro de la ciudad tenga una interacción importante entre ellos. Cerca al puerto encontramos un punto importante que es una losa deportiva la cual es utilizada en determinadas horas, además en estos lugares se puede encontrar siempre a gente realizando actividades. (Fig. 1)

Al no tener grandes puntos de interacción se puede ver que en determinadas horas las calles son ocupadas por la población de todas las edades, siempre vamos a ver un puesto de comida en una de las esquinas donde la población se junta para degustar la comida, o vemos a vecinos hablando, o gente caminando en la tarde cuando baja el sol. Otro punto importante es que los niños toman diversos puntos de la calle para realizar actividades como el deporte, siempre se ponen a jugar en las calles menos transitadas de la zona y en las tardes, se abastece una calle donde la gente interactúa. Por ello se han analizado el desplazamiento de la población según actividad. Se han analizado seis diferentes actividades como son: Turismo, deporte, actividad laboral, comercio, académicas, portuarias. Todas estas actividades se han analizado en un día y coincidiendo que el turismo tiene un mayor desplazamiento entre las 8 am y las 12 pm. Luego tenemos lo que son actividades laborales, los cuales generan un mayor movimiento de gente entre las 6:00 am y 9:00 am. A diferencia de las actividades laborales, las actividades académicas tiene dos horas con gran movimiento de alumnado y eso es a las siete de la mañana y a las doce del mediodía que son las horas de ingreso y salida de los alumnos. En el caso de las actividades deportivas se da mayormente en la tarde / noche aproximadamente hasta las nueve de la noche. El comercio se da en dos puntos diferentes de la ciudad en los cuales uno cuenta con mayor movimiento en las horas de la mañana, el otro punto de la ciudad tiene mayor acogida en las horas de la tarde, un aproximado entre las 5 y 7 de la noche. El puerto maneja sus actividades en relación con el comercio y el turismo por eso se puede ver que en mucho de los casos hay horas que coinciden con el puerto por la relación que guardan. (Fig. 2)

Algo importante a recalcar son los actores que le dan un gran dinamismo a la ciudad y los cuales guardan una gran relación con las actividades desarrolladas en la ciudad. El primer usuario es el turista el cual se considera que tiene una relación importante con su entorno y el espacio y al se le analiza y tiene una relación intermedia con el espacio. Luego tenemos al cargador, el cual podemos encontrarlo en lugares como mercados y/o puertos el cual tiene una muy baja relación con el espacio público, también tenemos a los comerciantes los cuales tiene una mayor relación con el espacio y la cual es alta, pero además tiene una buena interacción con la misma población. Los deportistas al igual que los comerciantes tienen una relación alta con el espacio, ya que al no contar con las suficientes áreas deportivas, los niños se apropian de las calles y convierten estos lugares en su espacio de juego, o la población se sienta en las veredas de la calle a conversar, dándole a este lugar una interacción interesante.

Los estudiante tiene una relación media con la zona y los lugares en los que se puede encontrar es la plaza principal y la laguna sapi, sapi ya que cerca esta zona se encuentra uno de los colegios del lugar. En cambio en trabajador administrativo tiene una relación muy baja con el espacio público de la zona sus mayores puntos de concentración son alrededor de la plaza principal y la laguna ya que en ese sector se encuentran los puntos administrativos de la ciudad como son la municipalidad, SUNARP, RENIEC, Osinerming etc. (Fig. 3)

También se realizó unos mapeos en los cuales ubica los puertos informales en la ciudad, los cuales son diversos y están ubicados al borde del rio se dividen entre formales e informales, además se han ubicado los diversos equipamientos que se encuentran en el borde el rio en la ciudad los cuales van desde Municipalidades, Policías, y los cuales están más cerca al rio son los mercados, además se a mapeado el área de ocupación de los tipos de embarcaciones de la zona las cuales se distribuyen en gasolineras flotantes, fohoteles, pongueros, Deslizadores y Peque peque, los cuales están distribuidos en l borde del rio y además son los medios de transporte de la población de la región ya que no existen vías que conecten con otras regiones. También manejamos el recorrido de los productos de la región los cuales están divididos entere el recorrido que hace el pescado, el arroz, plátano, yuca, y naranja. Todos estos estudios nos muestras la relación que mantiene la ciudad con el puerto y también demuestra su importancia. (Fig. 4)

El comercio informal en cambio está muy conectado con el puerto, en la ciudad de Nauta solo se cuenta con un mercado principal y cerca de este encontramos un terminal pesquero. Lo curioso de la zona es que en el terminal pesquero y en mercado son de los lugares más vacíos del lugar ya que la mayor cantidad de comerciantes se encuentra en la vía pública ocupando aproximadamente 4 cuadras y siendo un aproximado de 200 vendedores informales. Cada vendedor tiene un tipo diferente de productos que vender. Se puede encontrar que vende, ropas, zapatillas, productos de la región hay puestos de comida puestos de abarrotes etc. Lo interesante de este lugar es que cada tipo de puesto es un diseño diferente de puesto, cada puesto es adaptado al tipo de producto que se vende, se han encontrado aproximadamente 7 tipos de puestos, una característica importante es que todos estos puestos están hechos del mismo material el cual es madera y además tiene como pequeños almacenes para guardar sus productos. Este mercado se convierte en un espacio público en las mañanas ya que la gente no solo va a comprar en el lugar si no que también hay una interacción entre la población ya que al ser una ciudad no tan grande la gente se conoce entre ellos. (fig. 5)

En las tardes la interacción se mueve al mercadillo en el cual encontramos puestos hechos de madera pero más simples del que encontramos en el mercado principal. Pero este punto se encarga más de la venta de pescados, algunos tipos de comidas bebidas de la región como son la aguajina, además muestra importantes ventas en el día y a precios muy accesibles para la población. Otro punto a rescatar es que la población de este mercadillo ha adaptado sus veredas para convertirla en puestos para sus ventas del día.

Todo esto nos demuestra que Nauta un gran movimiento de gente y de interacción entre ellas, algo a rescatar y además importante es la interacción entre la gente de la ciudad, vecinos y conocidos, además de que al no ser una ciudad con gran movimiento de personas como lima, la gente todavía puede ocupar la calle para realizar actividades como la recreación o venta de comidas ya que estos también ocupan la calle de la zona. Pero también debemos decir que faltan puntos de recreación como parques pequeños en la zona, ya que los únicos parques en buen estado están lejos del ciertas zonas dela ciudad.

ANÁLISIS DE ESPACIO PÚBLICO

CONCENTRACIÓN DE LA GENTE



PUNTOS DE ATRACCIÓN



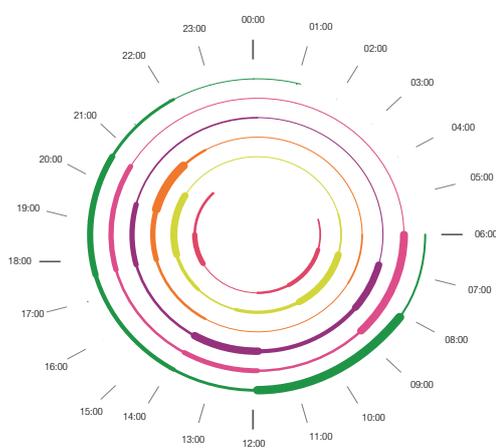
COMERCIO INFORMAL



COMERCIO INFORMAL



DESPALZAMIENTO DE PERSONAS SEGÚN ACTIVIDADES



TURISMO

El turismo que se desarrolla en Nauta es mínimo, pero hay ciertas en los que se pueden ver turistas, ya que Nauta es un punto de conexión con otras ciudades.

DEPORTE

El deporte es una de las actividades que se practica en la zona y pese a no contar con equipamientos adecuados para dicha actividad, su mayor practica se da en las tardes

ACTIVIDAD LABORAL

Las principales horas en la que la población se desplaza a su puesto de trabajo es entre las 6 a 9 am y otra hora que muestra el desplazamiento de gente por actividad laboral es de 12 a 14 pm .

COMERCIO

El comercio se desarrolla en horas de la mañana en el mercado principal y también en otro de los puntos de la ciudad en la tarde y que se convierte en un pequeño mercadillo.

ESTUDIOS

Al tener colegios estatales en la zona los horas principales de desplazamiento son de 7 a 8 am, también al medio día y entre las 5 y 6 de la tarde.

PUERTO

El mayor movimiento generado en el puerto de Nauta es en los horarios de la mañana y en la tarde entre las 7 y 10 am ya que en ese horario llegan los productos .

ACTORES EN NAUTA



Usuario:
TURISMO

El turismo no es uno de los principales ingresos económicos del lugar, pero la ciudad de Nauta es utilizada como un punto de conexión con puntos de turismo importante de la región como son la reserva Pacaya Samiria.

Edad: 20 - 40 años

Presencia:

Relación con el espacio:

Uso del espacio:



Usuario:
DEPORTISTA

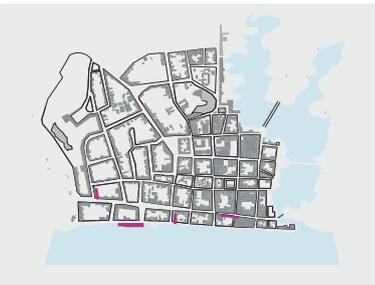
El deporte es uno de los principales actividades que se desarrollan en los espacios públicos de la ciudad, al no contar la ciudad con muchos puntos deportivos, este se desarrolla en la calle consiguiendo que la gente ocupe las calles.

Edad: 10 - 40 años

Presencia:

Relación con el espacio:

Uso del espacio:



Usuario:
CARGADOR

Es de los que pasan mayor tiempo en el puerto esperando a que llegue algún producto, como muchos no se sienten satisfechos con el espacio que tiene para trabajar, pasan gran parte del tiempo en estos lugares pero tienen muy poca relación con el ya que solo lo ven como área para laborar.

Edad: 25 - 50 años

Presencia:

Relación con el espacio:

Uso del espacio:



Usuario:
ESTUDIANTE

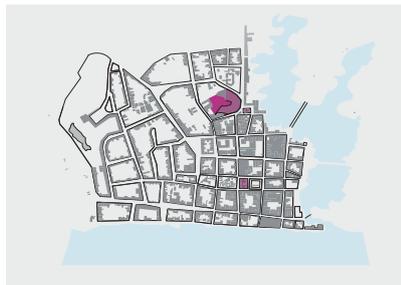
Los estudiantes ocupan los lugares principales de la ciudad ya que en el centro de la ciudad hay un colegio primario y otro secundario, entonces utilizan la plaza principal como punto de encuentro, también utilizan la laguna Sapi Sapi, que no se encuentra lejos de estos colegios.

Edad: 7 - 17 años

Presencia:

Relación con el espacio:

Uso del espacio:



Usuario:
COMERCIANTE

El comerciante tiene una mayor relación con el espacio público ya que lo utiliza para la venta de productos y esto de la a estas áreas un mayor dinamismo produciendo mayor interacción en la población

Edad: 30 - 50 años

Presencia:

Relación con el espacio:

Uso del espacio:



Usuario:
TRABAJADOR

El trabajador es de los pocos actores que interactúa con el espacio público pese a tener puntos importantes ubicados cerca a su zona de trabajo, es decir su comunicación con el espacio es poca.

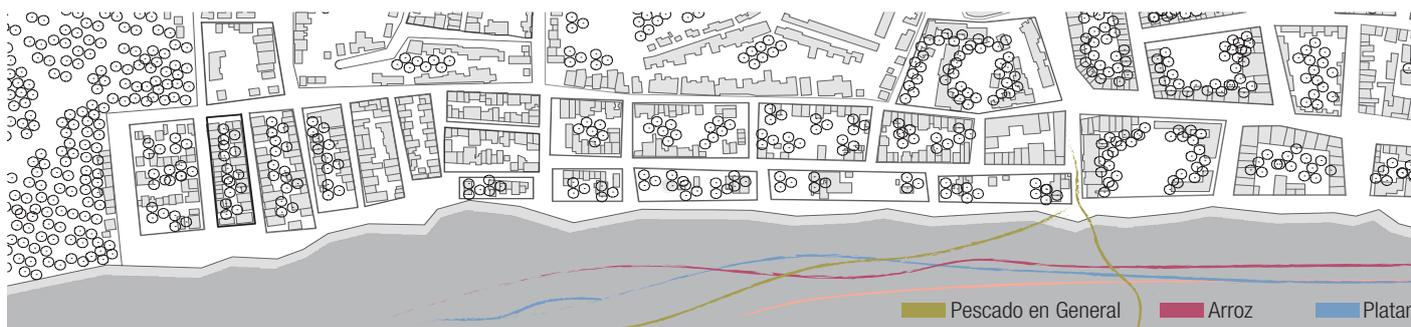
Edad: 30 - 50 años

Presencia:

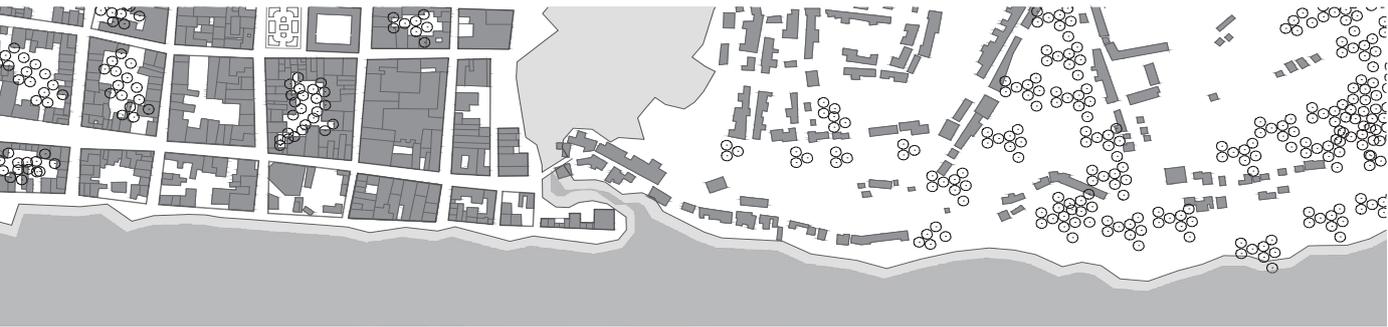
Relación con el espacio:

Uso del espacio:

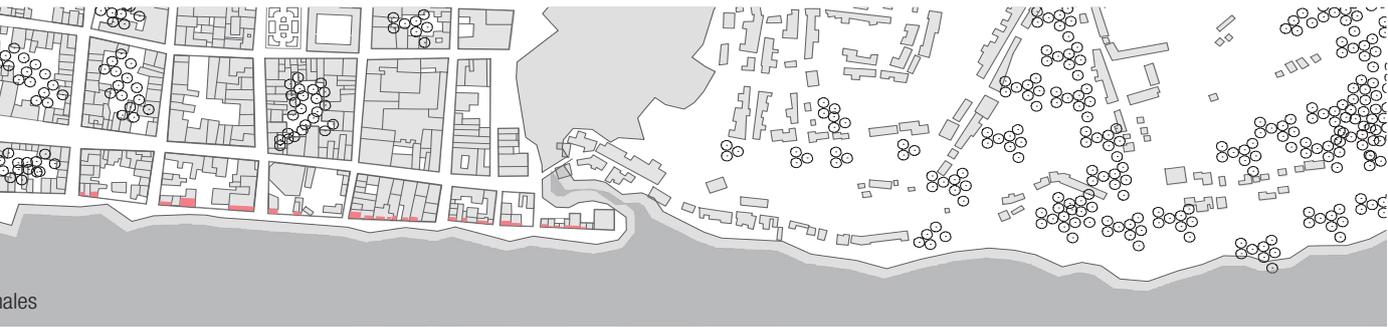




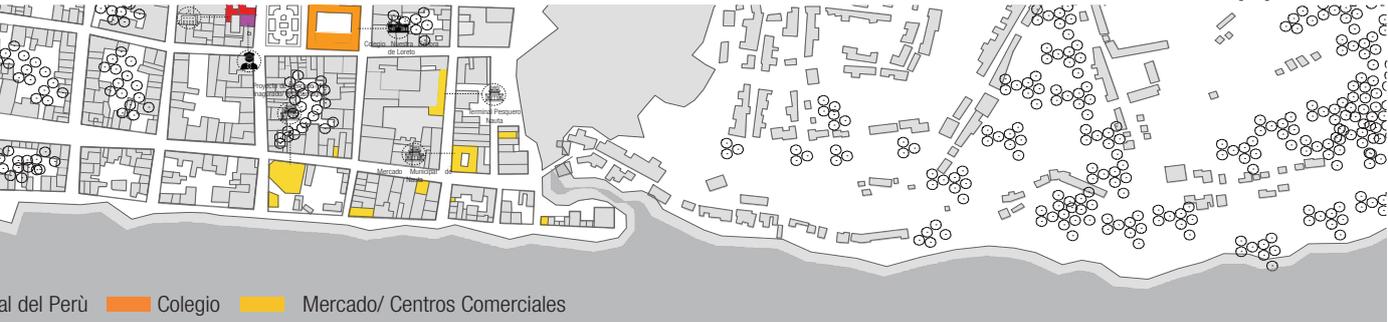
Llenos y Vacios



Puertos Informales y Puertos Formales

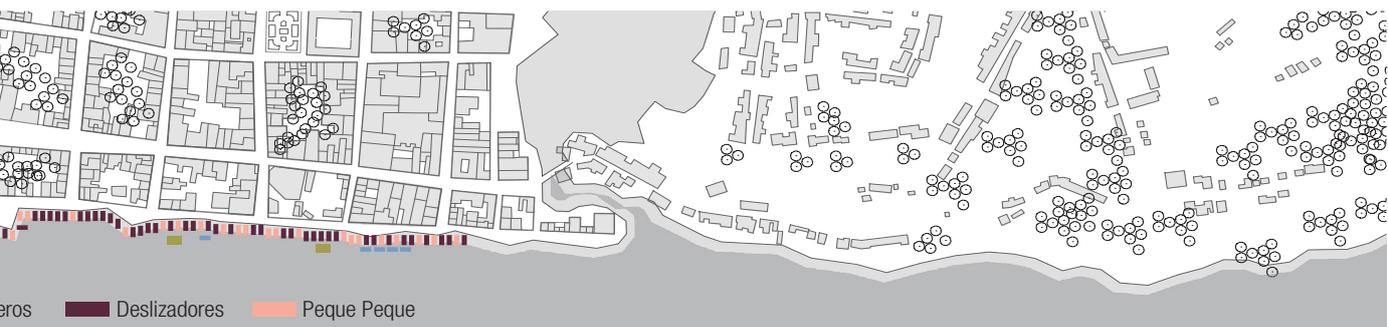


Equipamientos



al del Perú Colegio Mercado/ Centros Comerciales

Área de Ocupación Portuaria



eros Deslizadores Peque Peque

Recorrido de Productos



nos Yuca Naranja

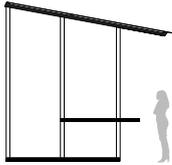
PUESTOS DE VENTA

PUESTO DE COMIDAS

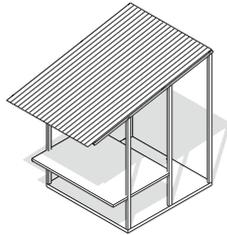
T1



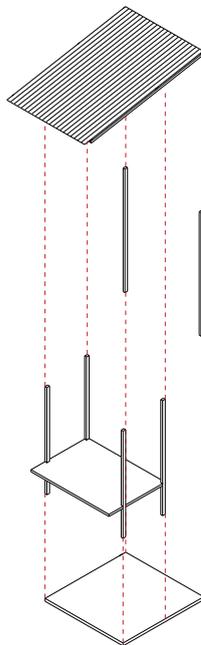
Planta



Cortes



Perspectiva



DATOS

Área: 4.6 m²
Material: Madera
Medidas: 2.3 m x 2.00 m

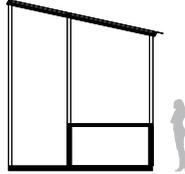
Altura: 3.00m
Tipo de productos: Platano

PUESTO DE ZAPATILLAS

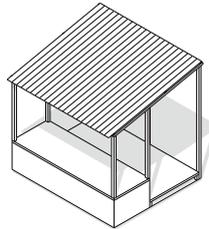
T2



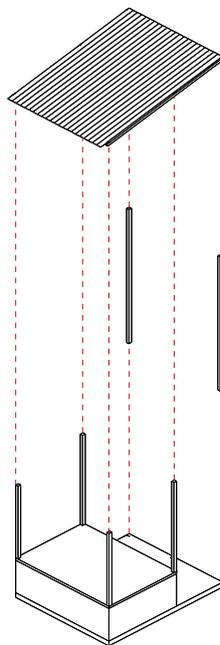
Planta



Cortes



Perspectiva



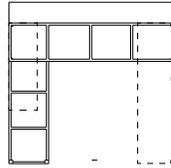
DATOS

Área: 4.6 m²
Material: Madera
Medidas: 2.3 m x 2.00 m

Altura: 3.00m
Tipo de productos: Zapatillas

PUESTO DE VERDURAS

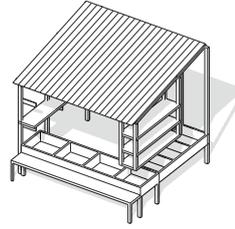
T3



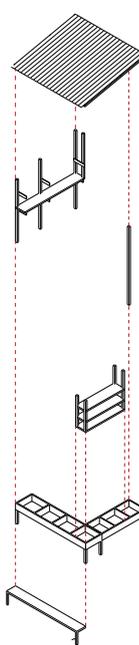
Planta



Cortes



Perspectiva



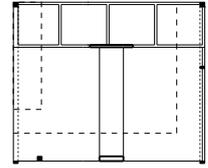
DATOS

Área: 4.6 m²
Material: Madera
Medidas: 3.00 m x 3.00 m

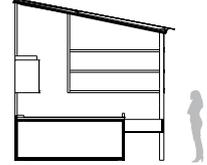
Altura: 3.00m
Tipo de productos: Zapatillas

PUESTO DE VERDURAS

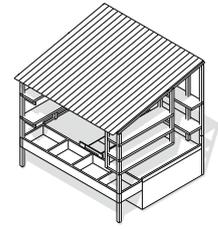
T4



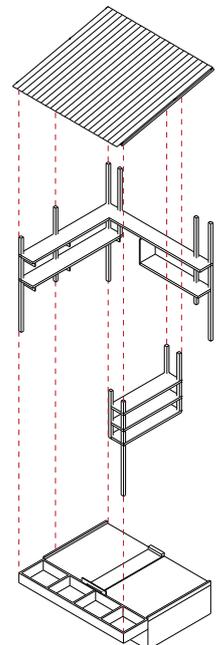
Planta



Cortes



Perspectiva



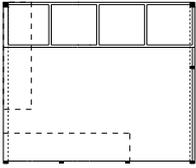
DATOS

Área: 7.5 m²
Material: Madera
Medidas: 2.5 m x 3.00 m

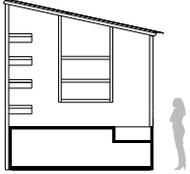
Altura: 3.00m
Tipo de productos: Abarrotes

PUESTO DE ABARROTOS

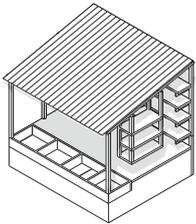
T5



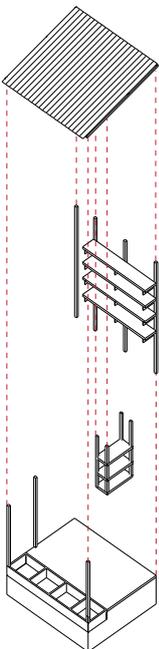
Planta



Cortes



Perspectiva

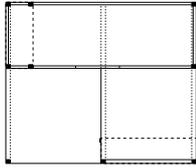


DATOS

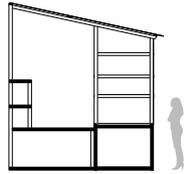
Área: 7.5 m²
Material: Madera
Medidas: 2.5 m x 3.00 m
Altura: 3.00m
Tipo de productos: Abarrotos

PUESTO DE ZAPATILLAS

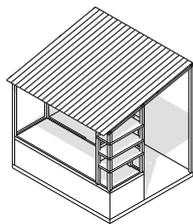
T6



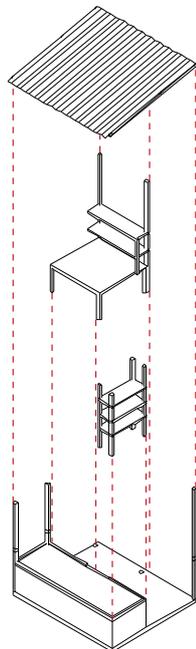
Planta



Cortes



Perspectiva

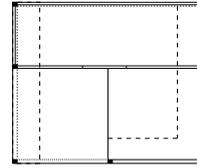


DATOS

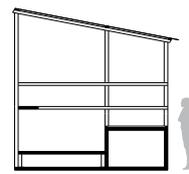
Área: 4.6 m²
Material: Madera
Medidas: 3.00 m x 3.00 m
Altura: 3.00m
Tipo de productos: Zapatillas

PUESTO DE ZAPATILLAS

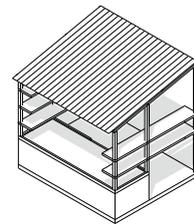
T7



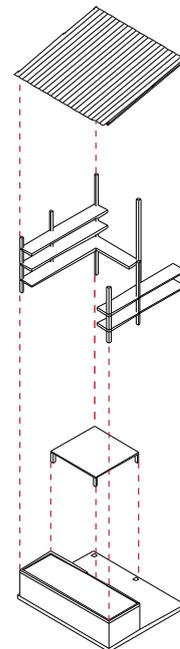
Planta



Cortes



Perspectiva



DATOS

Área: 4.6 m²
Material: Madera
Medidas: 3.00 m x 3.00 m
Altura: 3.00m
Tipo de productos: Zapatillas



Entrevista

Luis K. Rodriguez Gupio
Estudiante
Años que reside en Nauta: 19 años



Figura 1. Greysy
Vanessa V.M

¿Cree usted que el comercio informal afecta a la imagen de la ciudad?

Si, porque de tal modo, esto **afecta al crecimiento economico** de la ciudad ya que esto **causa desorden** y tambien a su desarrollo por los pocos tipos de productos que se comercializan en la ciudad.

¿Usted cree que un proyecto podria recuperar los espacios públicos de Nauta?

Si, porque esto puede dar un impacto positivo en la ciudad lo cual **permitiría un cambio en estas áreas** de la ciudad mejorando las calles.

¿El comercio informal afecta al diario vivir de la personas de la ciudad?

Si, ya que esto no **permite el pase de la gente en determinadas zonas**, y esto se debe en mayor parte a los comerciantes, ya que **dejan poca área de transito**.

¿Cree usted que le comercio que se da en Nauta es el principal factor por el cual existe contaminación en las calles aledañas al lugar?

No, principalmente considero que esto es **parte de la disciplina y educación de las personas** pero, definitivamente esto podria mejorar, **no es lo más adecuado pero podria mejorar**.

¿Que actividad cree que genera el mayor ingreso economico de la ciudad?

Se considera que el **comercio es una de las principales ingresos economicos de la ciudad**, pero de igual forma el **comercio informal perjudica al comercio porque muestra una ciudad desordenada**.

Se siente usted satisfecho por los parque públicos que existen en la ciudad

1 2 3 4 5

Se siente usted satisfecho con el comercio que existe en la ciudad

1 2 3 4 5

Cree que se deberian intervenir los actuales parques de Nauta

1 2 3 4 5

Conclusión

Esta entrevista muestra la insatisfacción de una de las personas del lugar, también muestran la incomodidad debido al comercio informal, esto muestra que las personas son conscientes de la problemática que existe en lugar, y la poca educación de sus habitantes con respecto a temas simples, pero también muestra la poca preocupación por estos problemas de parte del estado, ya que no hacen nada para solucionar problemas tan simples como el espacio público.

Entrevista

Arelis Vásquez
Docente
Años que reside en Nauta: 32 años



Figura 2. Domingo Gonzales

¿Cree usted que el comercio informal afecta a la imagen de la ciudad?

Si, la informalidad hace que la ciudad crezca de una manera desordenada perjudicando el orden y la limpieza de la ciudad .

¿Usted cree que un proyecto podría recuperar los espacios públicos de Nauta?

Si, cualquier proyecto de una u otra manera a largo o corto plazo ayudan al mejoramiento y a la recuperación de estos espacios públicos.

¿El comercio informal afecta al diario vivir de las personas de la ciudad?

No, ya que Nauta es considerada con extrema pobreza y existe la libre elección del libre mercado (oferta y mercado) y las personas son libres de elegir.

¿Cree usted que el comercio que se da en Nauta es el principal factor por el cual existe contaminación en las calles aledañas al lugar?

No, creo que es cuestión de cultura y educación se tiene que seguir con cientizando a las personas al cuidado del medio ambiente.

¿Que actividad cree que genera el mayor ingreso economico de la ciudad?

Anteriormente Nauta fue el primer productor de arroz y yute, en la actualidad esto esta desapareciendo , se debería tecnificar este producto la cual genera el crecimiento agricola.

Se siente usted satisfecho por los parque públicos que existen en la ciudad

1 2 3 4 5

Se siente usted satisfecho con el comercio que existe en la ciudad

1 2 3 4 5

Cree que se deberian intervenir los actuales parques de Nauta

1 2 3 4 5

Conclusión

Esta entrevista muestra el conocimiento de las personas lo cual hace que esté de acuerdo que el desorden perjudica en la ciudad, además muestra que la población está de acuerdo en que se recupere la ciudad de diversas maneras, además se ve la preocupación de las personas por su economía, en realidad toda la población y las autoridades regionales deben tomar más interés en estos problemas del lugar.



Figura 11. Plaza Central

Fuente: Archivo Propio

Las imágenes muestran las áreas verdes de la zona y el area publica



Figura 12. Plaza Central

Fuente: Archivo Propio

Las imágenes muestran las áreas verdes de la zona.



Figura 12. Laguna Sapi

Fuente: Archivo Propio

Las imágenes muestran las áreas verdes de la zona.



Figura 15. Puerto Mercado

Fuente: Archivo Propio

Las imágenes muestran los puestos informales ubicados en la localidad de Nauta.



Figura 16. Puestos Mercadillo

Fuente: Archivo Propio

Las imágenes muestran los puestos informales ubicados en la localidad de Nauta en el mercadillo de la zona.

4.4. Puertos Informales

La ciudad de Nauta cuenta con más de 25 puertos fluviales los cuales solo 1 de ellos es de uso formal, en cuanto a como a degradado el espacio público de la rivera del río, los puertos informales han creado una degradación de tal manera que el tránsito de personas como vehículos sea vea afectada de manera muy notoria, esto ha hecho que muchos de los habitantes de Nauta ya no utilicen la ladera como antes, a esto se adhiere que gran parte de la ladera se a perdido gracias a las subidas del río, a fabilidad a este fenómeno el río ha ido arrastrando parte de la rivera, mas que todo en la zona central de Nauta, siendo así que casi 6 metros de tierra fueron llevados por el río, con ello la pérdida de viviendas y parte del espacio público. Los puertos informales no solamente afectaron a lo que era el espacio público o a la degradación de esta, sino que también ha afectado en la reserva del río, el constante transporte de productos ha hecho que los embarcaderos al momento de exportar o vender los productos han contaminado con todo tipo residuos en su mayoría residuos sólidos siendo el plástico uno de los principales contaminantes del río.

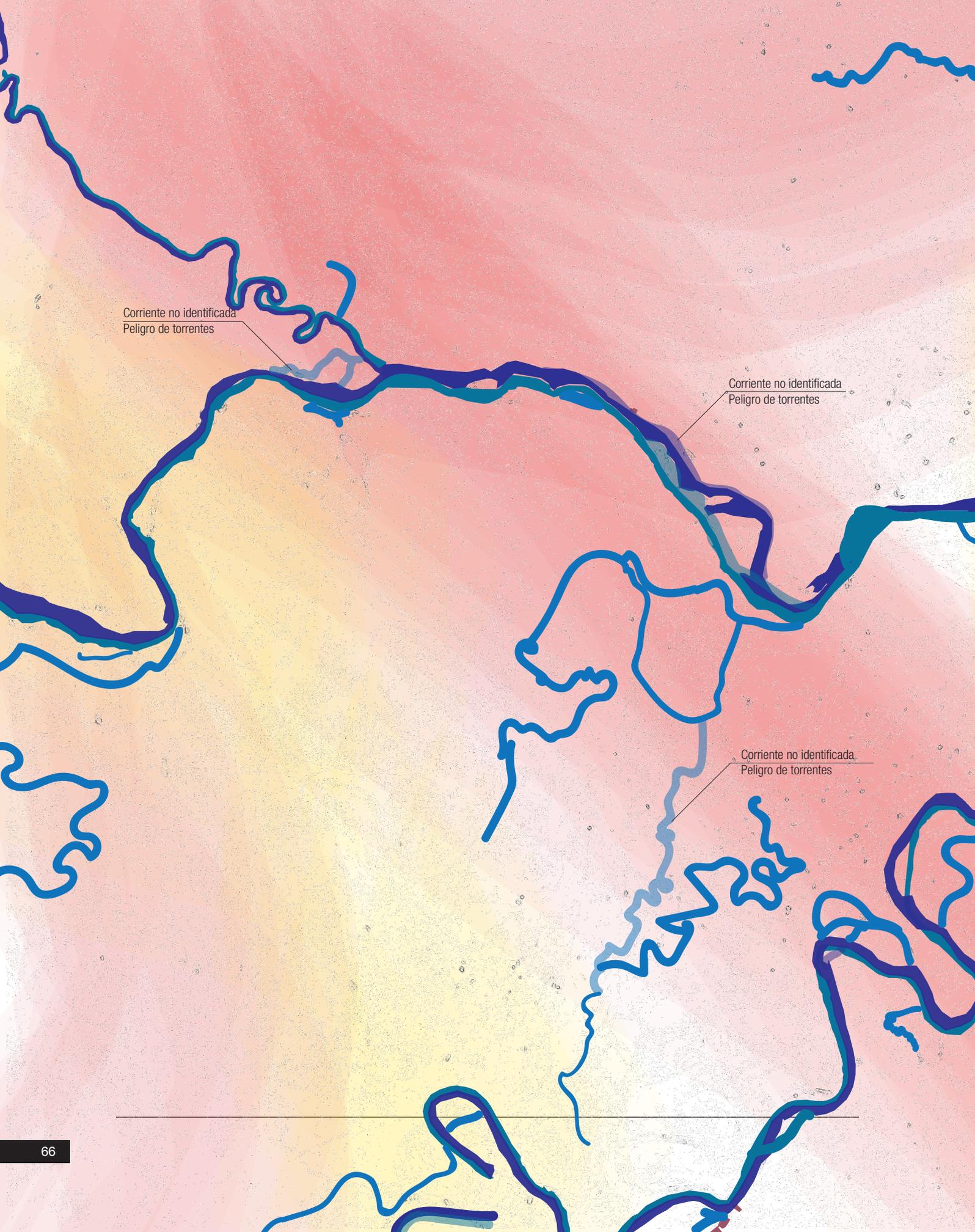
En cuanto a los tipos de transporte que existen en la ciudad, hay 8 tipos de vehículos flotantes los cuales tienen como destino lugares turísticos o ciudades de la selva peruana, entre estas ciudades se encuentra: Requena, Lagunillas, Yurimaguas, Trompetero, 9 de octubre, San Jorge, San Pedro, San Pedro 2 e Iquitos, los costos para los viajes oscilan desde S/.20 a el mas caro que es de S/.70 soles el cual el destino es Lagunillas siendo este la ciudad mas alejada de Nauta, en cuanto a los vehículos flotantes que existe en los nombres que se le da a estos son: Lanchas, Deslizadores, Peque Peque, Flotel, Transportadores de Gasolina, Chatas, Moto Deslizadores, Pongeros, etc. Los puertos fluviales que existen en todo el eje fluvial de la selva son netamente informales a eso se añade que los centros poblados al igual que las ciudades no cuentan con un equipamiento en el cual pueda efectuarse las actividades portuarias, siendo así que la mayoría de la población se siente ofuscada ya que el gobierno no apuesta por proyectos en la zona es por eso que en la encuesta que e hizo un 95% de la población marco la necesidad de una construcción que este dirigida a la actividad portuaria, ya que a falta de esto a hecho que el espacio público se degrade y se haya perdido una gran parte de espacios gracias a la ilegalidad del comercio y las embarcaciones que existen hoy en día.

Se podría reinterpretar que la informalidad de las embarcaciones no ha afectado a la imagen de la ciudad o al espacio público ya que a la mayoría de personas no le importa la imagen de la ciudad piensan que esto es muy normal, ya que se debe a que muchas de las ciudades que existen a lo largo de la selva peruana tienen la misma imagen y esto hace que los pobladores de la ciudad no lo vean como una problemática de como las embarcaciones invadan lo que es la rivera del río y no solo son las embarcaciones que se apoderan de este espacio los llamado peque peque y deslizadores han hecho que con su continuo movimiento la rivera del río se vea más poblada de estos dos vehículos en particular y porque y es que estos dos vehículos son de uso personal y de trabajo , pero lo que más genera economía entre estos son los deslizadores ya que estos vehículos pueden hacer dos tipos de viaje, viajes comerciales y viajes turísticos, otro punto que ha hecho que la imagen de la ciudad se vea perjudicada ha sido la conservación de las embarcaciones y es que casi el 2% de las embarcaciones que se encuentran en la rivera del río se encuentran en pésimas condiciones y algunas de estas han sido abandonadas en el río asiendo que el desorden y la contaminación sea una problemática muy fuerte en la ciudad de Nauta; en total de las embarcaciones que se encuentran de en malas condiciones son : deslizadores (8), botes (1), peque peque (11); estado regular: lanchas (4), deslizadores (38), peque peque (23), botes (8); buenas condiciones : Pongeros (4), deslizadores (11), gasolineras flotantes (11); viviendas flotantes en mal estado (3).

En cuanto a los puertos fluviales dentro de la Reserva Pacaya Samiria la entrada de cualquier tipo de bote es de manera restringida ya sean de productos, etc. Solo con la autorización de los funcionarios del ministerio del Ambiente del Perú dando así un permiso de entrada para los productos de abastecimiento para los centros poblados; en cuanto al numero de puertos que existe a lo largo de la reserva son 16 siendo estos también los únicos centros poblados que existen a lo largo de los 2 millones de hectáreas que existen en la Reserva Pacaya Samiria. Los únicos centros poblados que existen dentro de la reserva son 11 los cuales son: 20 de Enero, Yarina, Nueva esperanza, San José de Saramuro, San Martín de Tipishca, Manco Cápac, Huarmi Isla, Victoria, Samán, Monte Bello y Santa Rosa de Tibillo, en estas centros poblados los habitantes no sobrepasan 300 pobladores, en estos centros poblados solo se puede recepcionar los productos de importación solo si estas han sido autorizadas la entrada a la misma zona, lo que se puede recalcar de los centros poblados es que ellos mismo consumen sus productos o entre los centros poblados que existen dentro de la reserva transportan los productos que cada Centro Poblado produce y hace que los productos que existen en la zona sean mas valorizados y que sean un impulsor de ventas a nivel nación, aunque no se permite la extracción de materiales naturales en cantidades industriales gracias al constante apoyo que ha dado el Ministerio del Ambiente, con sus constantes charlas a la población sobre cómo utilizar los medios naturales como un medio de ingreso económico.

Una dificultad que esta arraigado a los puertos fluviales en la ciudad de Nauta, es que siendo Nauta el intermedio entre el marañón y el Ucayali este maneja una gran cantidad de entrada de productos a nivel de toda la selva, pero el único problema que se da en el importe de productos es que la mayoría de los mismos no se quedan en la ciudad sino que estos son enviados a la capital de la selva Iquitos (Loreto) siendo así que la mayoría de los productos naturales se tengan que exportar a dicha ciudad y que los comerciantes tengan que ir a comprar el producto para luego venderlo en Nauta (Loreto) siendo este una subida en los precios de los productos que venden los mercaderes, los mismos mercaderes según las entrevista que se a hecho a creado una gran discusión ya que muchos de ellos pierden dinero al estar entre este ir y venir de productos, por lo cual ellos al momento de querer una construcción que se dedique a las actividades portuarias quiere que estas tengan un espacio en donde se pueda separar los productos que se quedan en Nauta y los que son llevados a Iquitos (Loreto).

En conclusion a los puertos informales que existe en la rivera del rio estos han tomado el espacio publico lo han convertido en suyo, a lo que los diferentes tipos de embarcaciones a tomado lugar en toda la rivera del rio y esto a hecho que exista diferentes tipologias de puertos entre ellas la vivienda puerta, los puertos flotantes a falta de terrenos o áreas para para la construcciones de nuevos puertos, y aunque Nauta (Loreto) sea la ciudad que mas recibe cargamentos a nivel de toda la selva peruana, no a tenido la atencion de las autoridades en cuanto a un proyecto para que los productos ya sea provinciales e interprovinciales puedan tener un lugar en el cual se pueda dividir igualmente para las ciudades; Nauta esta estrategicamente ubicada en el rio Marañón el cual esta unido al rio Ucayali por lo cual la mayoría de productos ya sean perecibles o no perecibles desembarcan en esta ciudad para luego alimentar a otras ciudades que estan cerca a esta ciudad. Por lo cual se muestra que en la ciudad de Nauta existe un gran movimiento portuario y hay diferentes interacciones con distintos distritos y centros poblados hace que Nauta sea la ciudad mas activa en cuanto a actividades portuaria a nivel del distrito de Loreto.



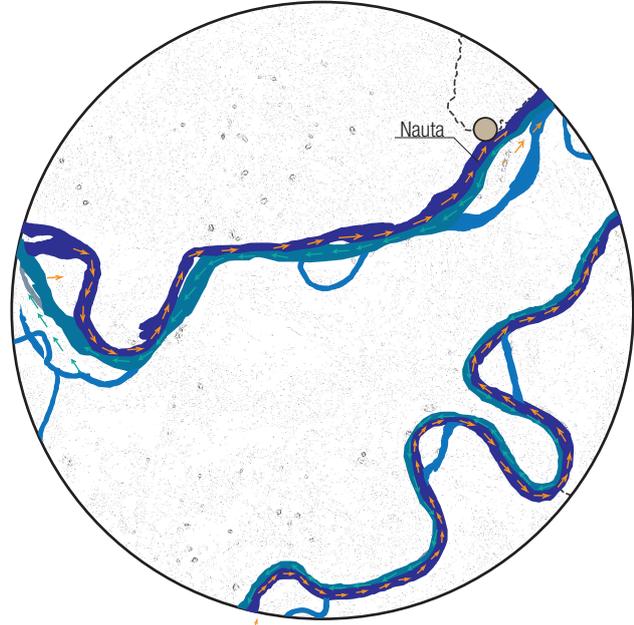
Corriente no identificada
Peligro de torrentes

Corriente no identificada
Peligro de torrentes

Corriente no identificada.
Peligro de torrentes



Corriente del Rio



¿Como afecta el clima a el entorno natural de Nauta?

Los altos grados de calor que se presentan la zona de la selva a empezado a afectar al medio natural, y esto tambien a afectado al rio y as us seres vivientes ya que el alto calor a empezado cambiar los grados del rio, tambien a afectado a los bosques ya que los altos grados de calor a empezado a quemar de forma natural los bosques.

¿El cambio de clima afecta a la direccion del rio?

El cambio climatico puede afectar a la subida a bajada del rio, los meses en la que baja el rio es de septiembre hasta enero, pero si el clima cambia puede ser que los meses de la altura del rio se alarguen creando que el rio puede subir u no bajar, esto trae problema a los motoristas ya que si esto pasa la corriente trera los torrentes a la coriente.

Leyenda

■ Cuerpos de Agua en Reposo

■ Rio

--- Vias Regionales

Clima

■ 35° F

■ 22° F

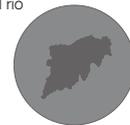
Corriente del Rio

■ De Este a Oeste

■ De Oeste a Este

■ Aguas no Turbias

■ Direcciones del rio



MAPA DE CLIMA Y CORRIENTE DEL RIO DISTRITO DE NAUTA



Conectividad Fluvial

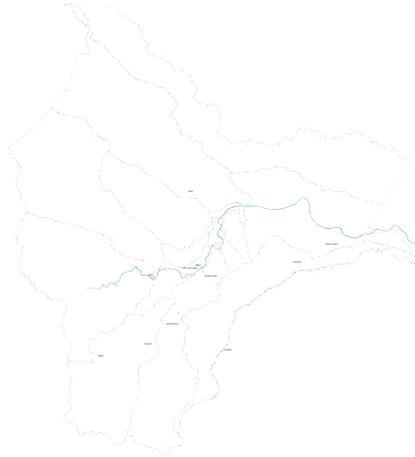
Tipos de Embarcaciones y Rutas



■ Embarcacion tipo Chata

Rutas: Este tipo de Embarcaciones tiene como ruta todo el marañón y parte del Amazonas, la ruta que ellos hacen es la ruta comercial, ya que este tipo de embarcaciones transporta productos, etc.

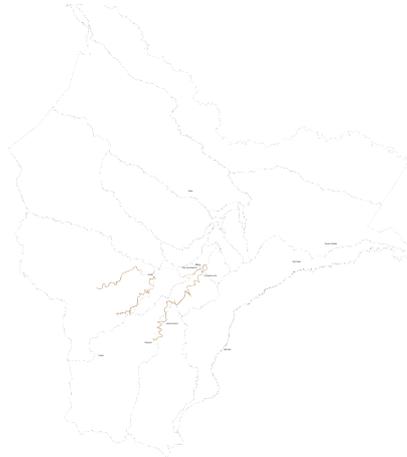
Tiempo: 10 días



■ Embarcacion tipo Chata 2

Rutas: La embarcacion chata tipo 2 tiene una ruta comercial, pero es mas distrital ya que este tipo de embarcaciones recoge los productos para llevarlos a Nauta.

Tiempo: 10 días a 15 días

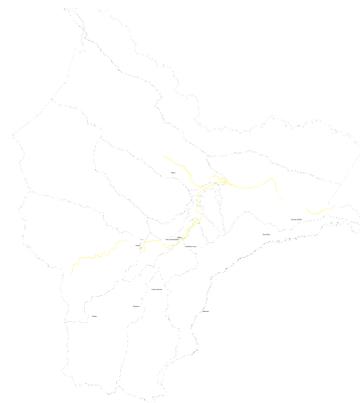


■ Embarcacion Pongero

Rutas:

Nauta - Yurimaguas
Nauta - Lagunillas
Nauta - Castilla
Nauta - Miraflores

Tiempo: 1 semana

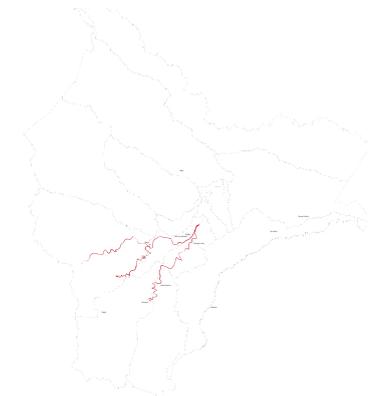


■ Embarcacion Yate - Expreso - Rapido

Rutas:

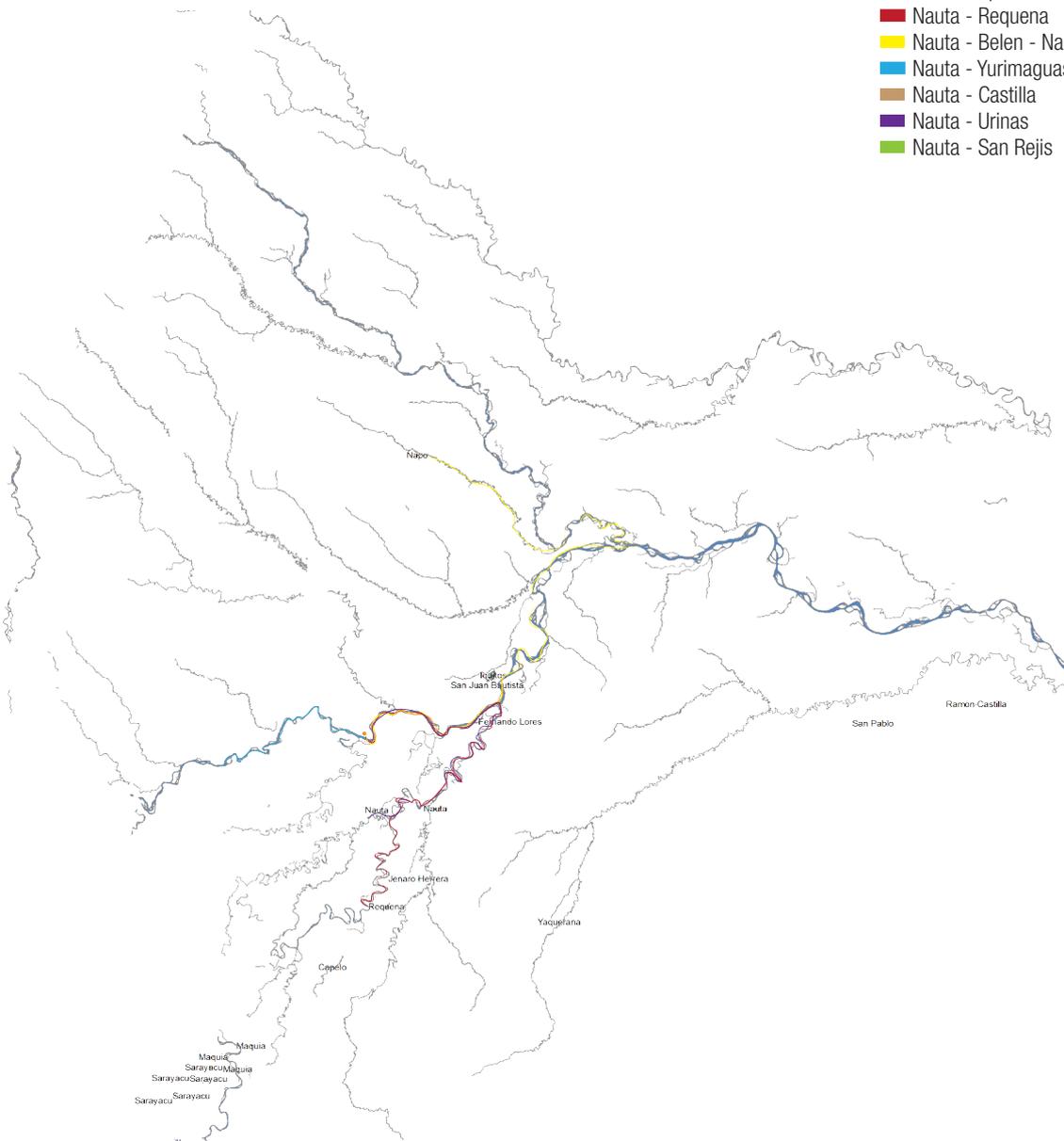
Nauta - Yurimaguas
Nauta - Lagunillas
Nauta - Castilla
Nauta - Miraflores
Nauta - Áreas Turísticas

Tiempo: 12 horas



Rutas

- Nauta - Iquitos
- Nauta - Requena
- Nauta - Belen - Napo
- Nauta - Yurimaguas
- Nauta - Castilla
- Nauta - Urinas
- Nauta - San Rejis



Costos

- Costos por menor Distancia
1. S/ 20
 2. S/ 30
- Costos por mayor Distancia
1. S/ 50
 2. S/ 60
 3. S/ 70
 4. S/ 200

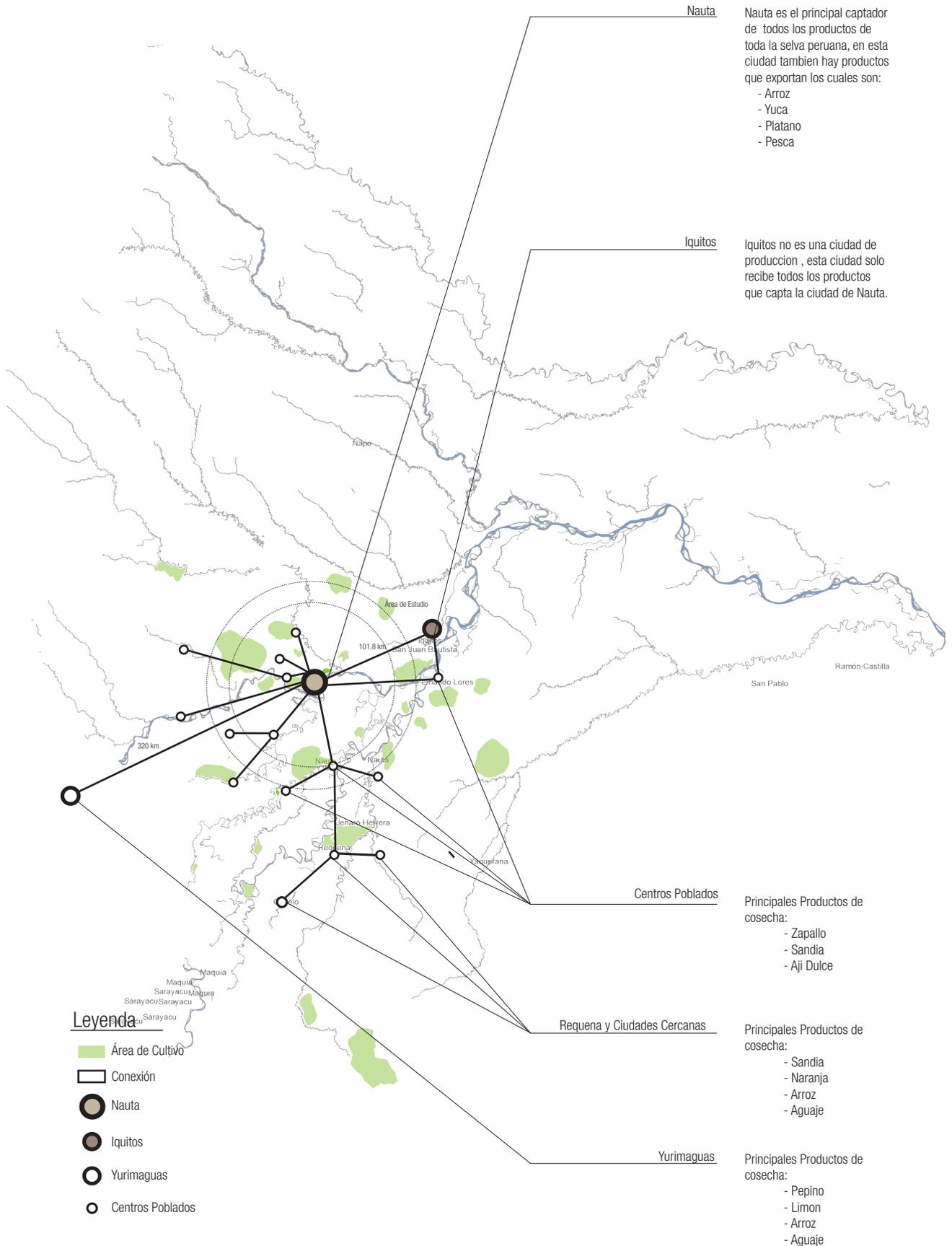
Distancia

- Nauta - Iquitos : 101.8 km
- Nauta - Yurimaguas: 320 km
- Nauta - Requena: 68,9 km
- Nauta - Trompeteros: 181 km
- Nauta - Lagunilla: 75.3 km
- Nauta - Urinas: 216 km
- Nauta - Castilla: 76.9 km
- Nauta - San Rejis: 32.0 km

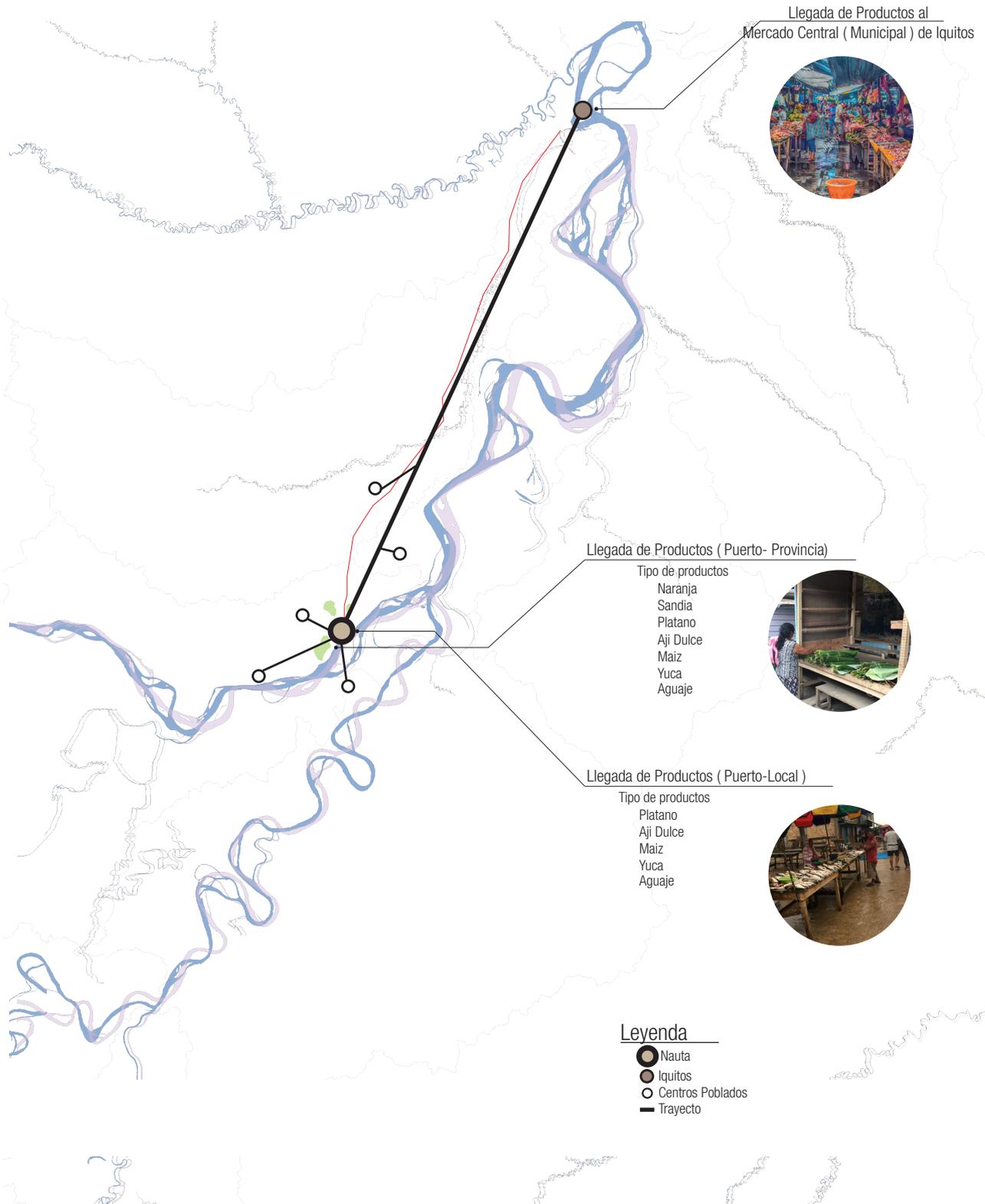
Dias y Horas

Los dias en que este tipo de servicio estan en activos son de lunes a sabado, los cuales las horas de atencion desde las 8 de la mañana hasta las 5 de la tarde ya que despues de esta hora no se ve a muchos botes circulando en las horas de la noche, ya que es donde los motoristas no tienen una buena vision de la ruta por a noche.

Ruta de Productos Provinciales



Ruta de Productos Locales



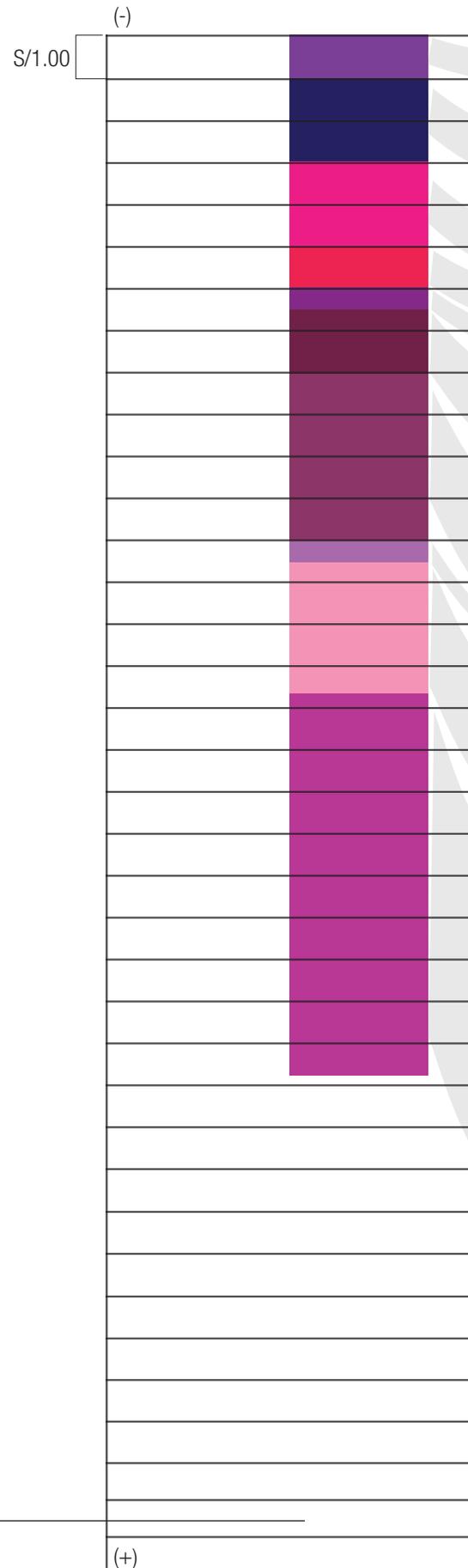
LEYENDA

- Platano
- Arroz
- Yute
- Maiz
- Aji Dulce
- Pepino
- Zapallo
- Sandia
- Aguaje
- Yuca
- Precio

MAYOR PRODUCCION /NAUTA

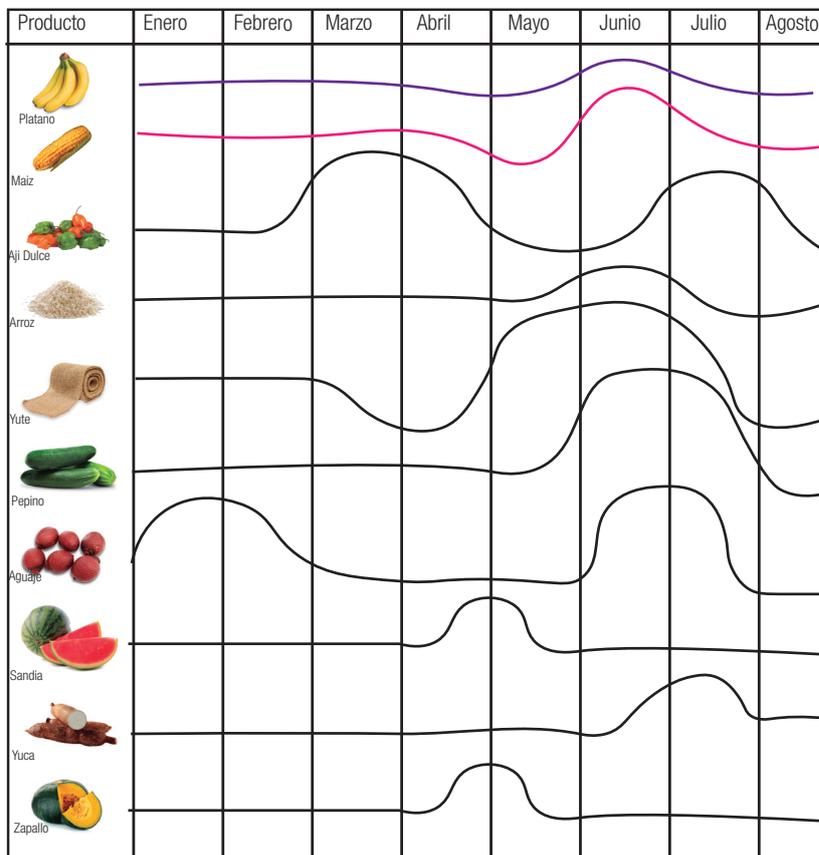
- Platano 45%
- Yuca 18%
- Arroz 15%
- Maiz 15%
- Yute 1%
- Aji Dulce 1%
- Pepino 1%
- Zapallo 1%
- Sandia 1%
- Aguaje 1%

NAUTA/ PUERTO



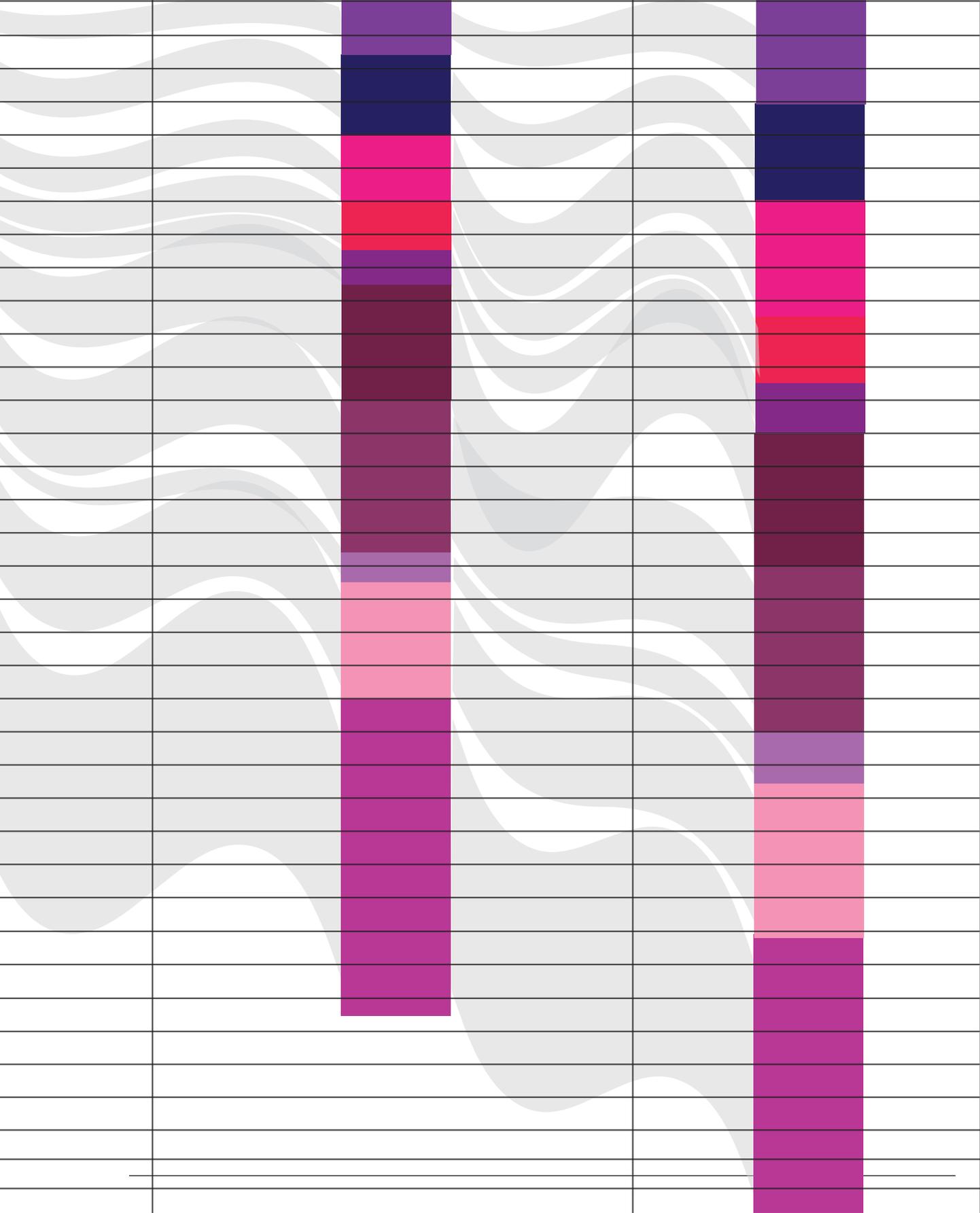
Los productos que más representan o son mas producidos en Nauta (Loreto) son:

- 1) Platano con 45% de producción.
- 2) Yuca con 18% de producción.
- 3) Arroz con 15% de producción.
- 4) Maiz con 15% de producción.

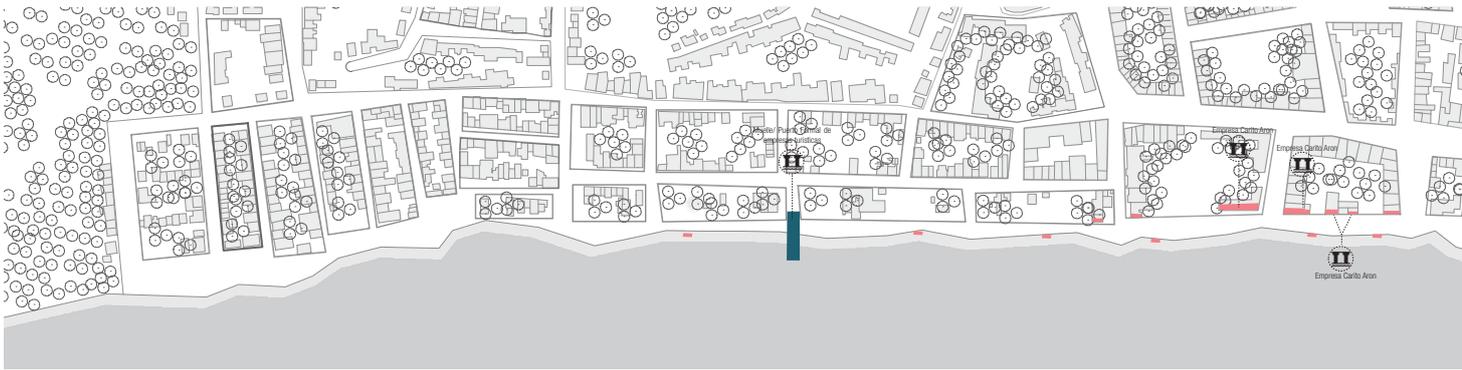


IQUITOS

NAUTA



Puertos Informales y Puertos Formales

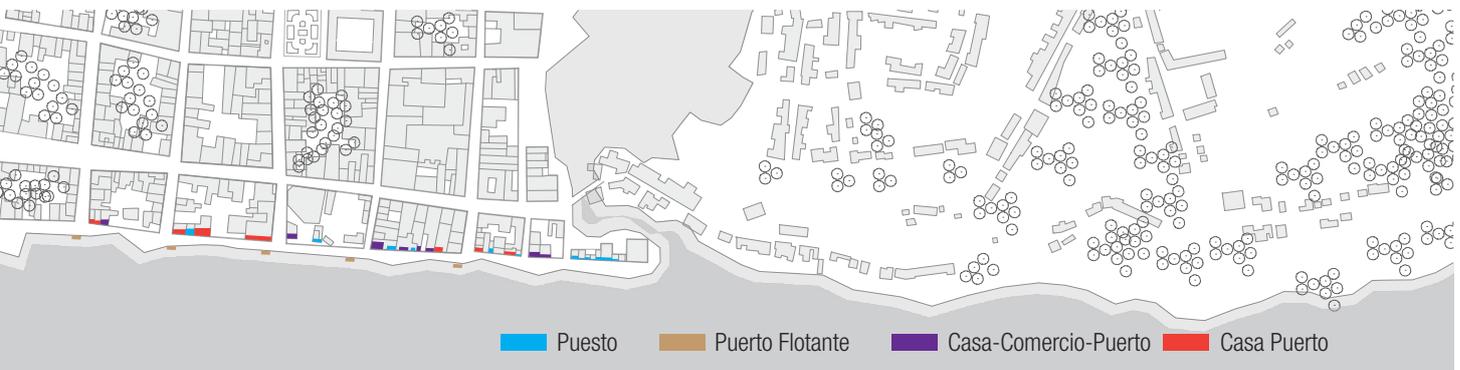
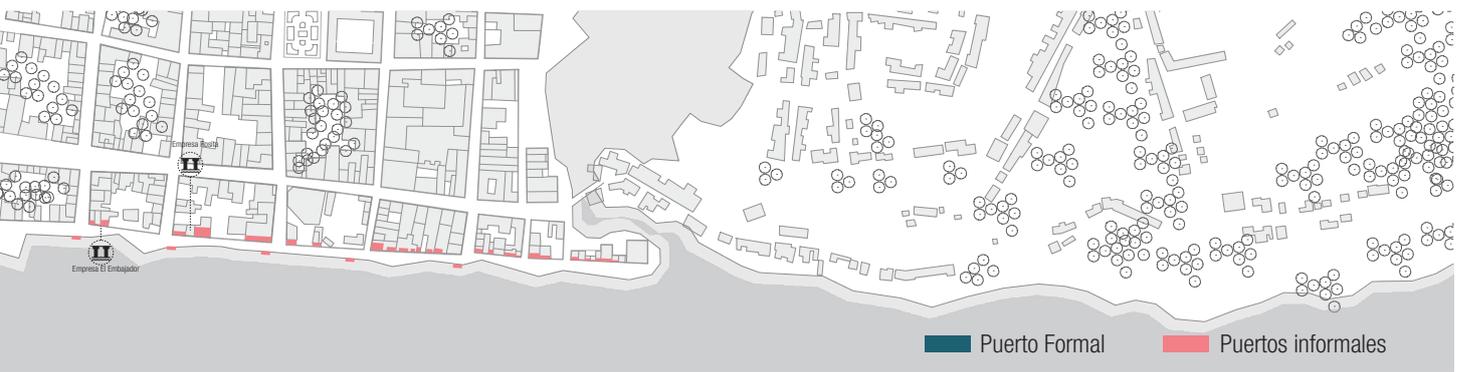


Tipos de Puertos

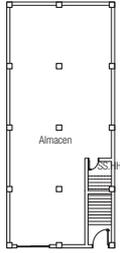


Ubicación del los puertos

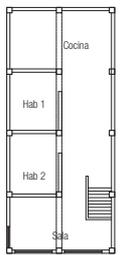




Tipología de Puertos



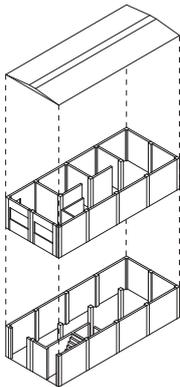
Primera Planta



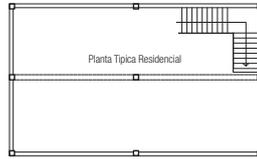
Segunda Planta



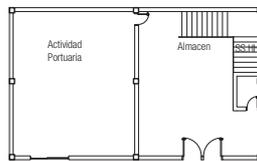
Elevación



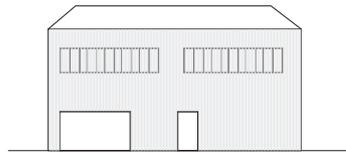
Axonometría



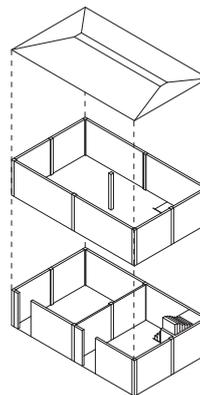
Primera Planta



Segunda Planta



Elevación



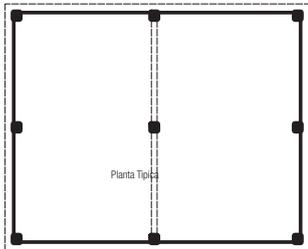
Axonometría

Casa Puerto

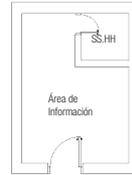
Este tipo de edificaciones tiene dos tipos de usos diferentes en los cuales el primer nivel es de uso para los respuestos de las embarcaciones y venta de boletos y en el segundo piso es de uso residencial.

Casa-Comercio- Puerto

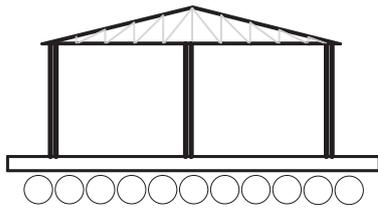
Al igual que al primer tipo de puertos, este tipo de edificios es residencial y portuaria, pero a estas dos actividades se le suma lo comercial; en la primera planta se realizan las actividades comerciales como portuarias y en el segundo piso el uso es completamente residencial.



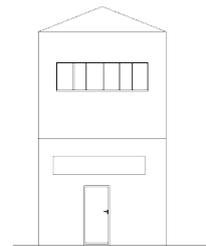
Primera Planta



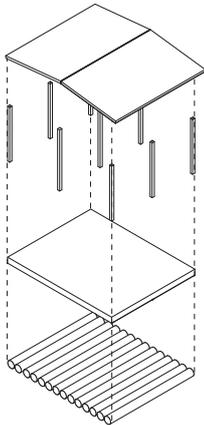
Primera Planta



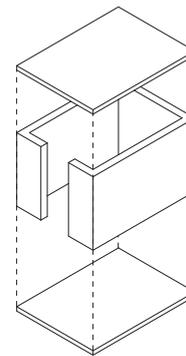
Elevación Frontal



Elevación



Axonometría



Axonometría

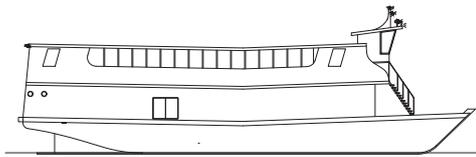
Puerto Flotante

Este tipo de edificaciones flotantes se encuentran en la rivera del río, estos puestos estacionarios son de uso de ventas, información y reparación de embarcaciones, los puertos flotantes también sirven como espacios de vigilancia para las embarcaciones.

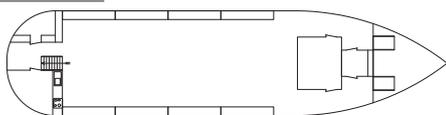
Puestos

Este tipo de puestos se encuentran a lo largo de la rivera del río, el uso que se da a los puestos son de información y venta de boletos.

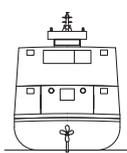
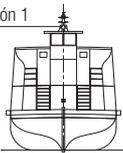
Tipología de Embarcaciones



Plantas

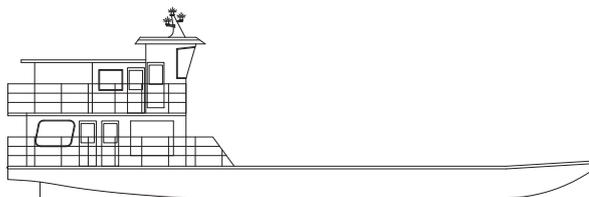


Elevación 1

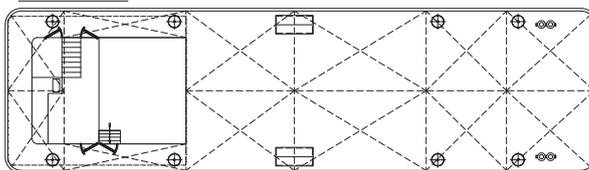


Elevación 2

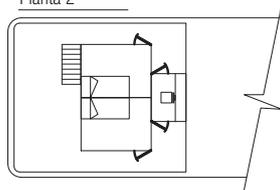
Elevación 2



Planta 1



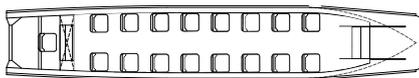
Planta 2



Elevación 1



Plantas



Elevación 1



Pongero tipo 2

Capacidad: 60 incluyendo Motorista
 Ruta: Nauta- Zonas turísticas - Centros Poblados
 Material: Madera
 Uso: Viajes a diferentes puntos de la selva
 Costo: s/50 a s/150



Imagen de referencia

Chata Motorizado tipo 1

Capacidad: 25 incluyendo Motorista (No incluye Carga)
 Ruta: Nauta-Centros Poblados
 Material: Madera - Acero
 Uso: Transporte de vehículos y ganado
 Costo: Varía al tipo de Productos o vehículos que serán transportados

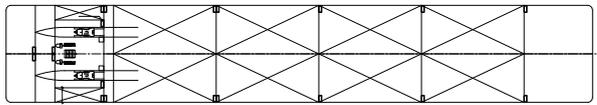


Imagen de referencia

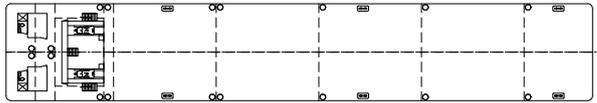
Deslizador Tipo 1

Capacidad: 17 incluyendo Motorista
 Ruta: Nauta-Centros Turísticos
 Material: Madera
 Uso: Transporte de personas, viajes a centros poblados cercanos y áreas turísticas
 Costo: Varía al lugar que será transportado

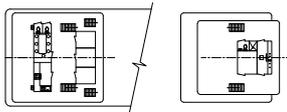




Plantas 1



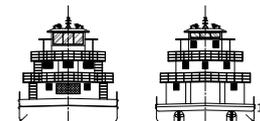
Plantas 2



Plantas 3

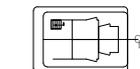
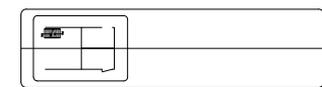
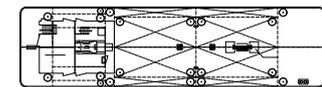
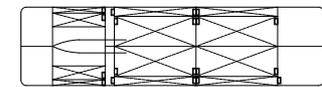


Elevación 1

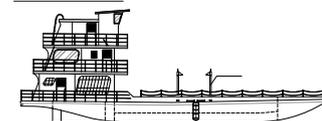


Elevación 2

Elevación 3



Plantas



Elevación 1



Elevación 2



Chata Motorizado tipo 3

Capacidad: 10 incluyendo Motorista
 Ruta: Nauta- Zonas turísticas-- Centros Poblados
 Material: Madera - Acero
 Uso: Transporte de productos y vehiculos pesados,
 tambien se transportan a personas.
 Costo: Varia la distancia y el peso.



Imagen de referencia

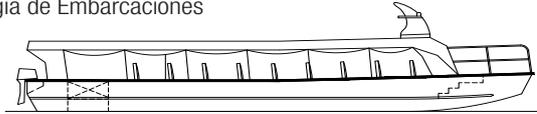
Chata Motorizado tipo 2

Capacidad: 7 incluyendo Motorista (No incluye Carga)
 Ruta: Nauta-Centros Poblados
 Material: Madera - Acero
 Uso: Transporte de Ganado y Productos
 Costo: Depende a la cantidad de animales o al peso
 del producto.

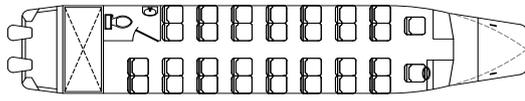


Imagen de referencia

Tipología de Embarcaciones



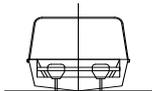
Elevación 1



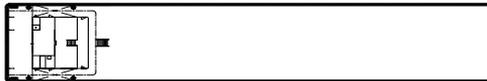
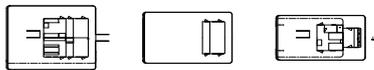
Planta



Elevación 2



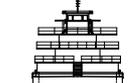
Elevación 3



Plantas



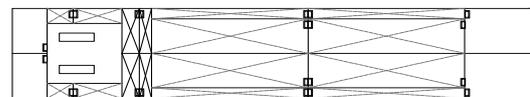
Elevación 1



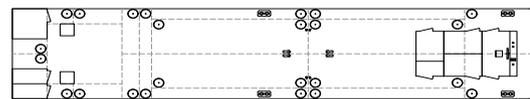
Elevación 2



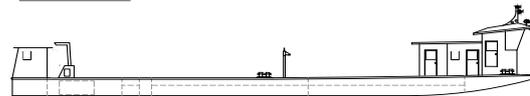
Elevación 3



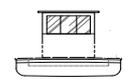
Planta 1



Planta 2



Elevación 1



Elevación 2

Deslizador tipo 2

Capacidad: 32 incluyendo Motorista
 Ruta: Nauta- Zonas turísticas-- Centros Poblados
 Material: Acero- Metal
 Uso: Transporte de personas a diferentes centros poblados o a centros turísticos
 Costo: El costo varia segun al lugar hacia donde se dirige



Imagen de referencia

Chata Motorizado tipo 1

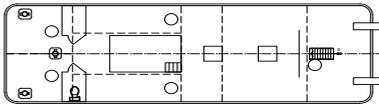
Capacidad: 25 incluyendo Motorista (No incluye Carga)
 Ruta: Nauta-Centros Poblados
 Materiales: Madera - Acero
 Uso: Transporte de productos, vehiculos y ganado
 Costo: Varía depende a lo que trasportes



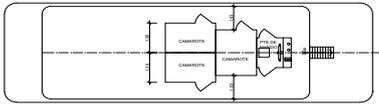
Imagen de referencia

Motonave (Carga Ligera- Minichata)

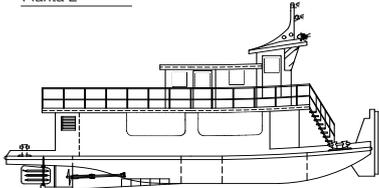
Capacidad: 7 incluyendo Motorista (No incluye Carga)
 Ruta: Nauta-Centros Poblados
 Material: Madera - Acero
 Uso: Transporte de Productos ligeros, no lleva ganado ni vehiculos.
 Costo: Este tipo de vehiculos transporta productos de compañías o personales



Planta 1



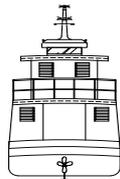
Planta 2



Elevación 1



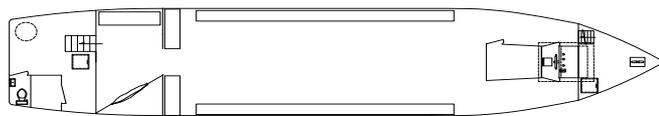
Elevación 2



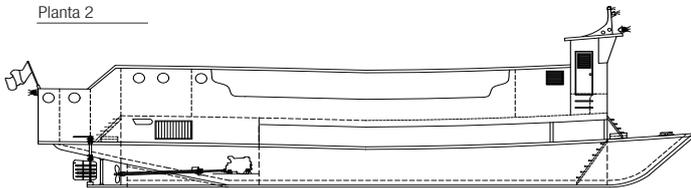
Elevación 3



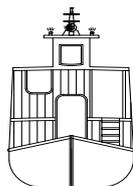
Planta 1



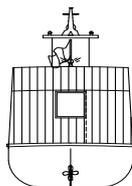
Planta 2



Elevación 1



Elevación 2



Elevación 3

Motonave de Empuje

Capacidad: 9 incluyendo Motorista
 Ruta: Son naves de ayuda a las embarcaciones baradas, se encuentran en los centros poblados
 Material: Madera - Acero
 Uso: Son Vehiculos de apoyo para las navegaciones que se quedan varadas en el rio, estas son tambien llamadas jaladoras.
 Costo: Su variacion es depende al vehiculo que empuja, se estima que el costo es de s/50 a s/150.



Imagen de referencia

Pongero Tipo 1

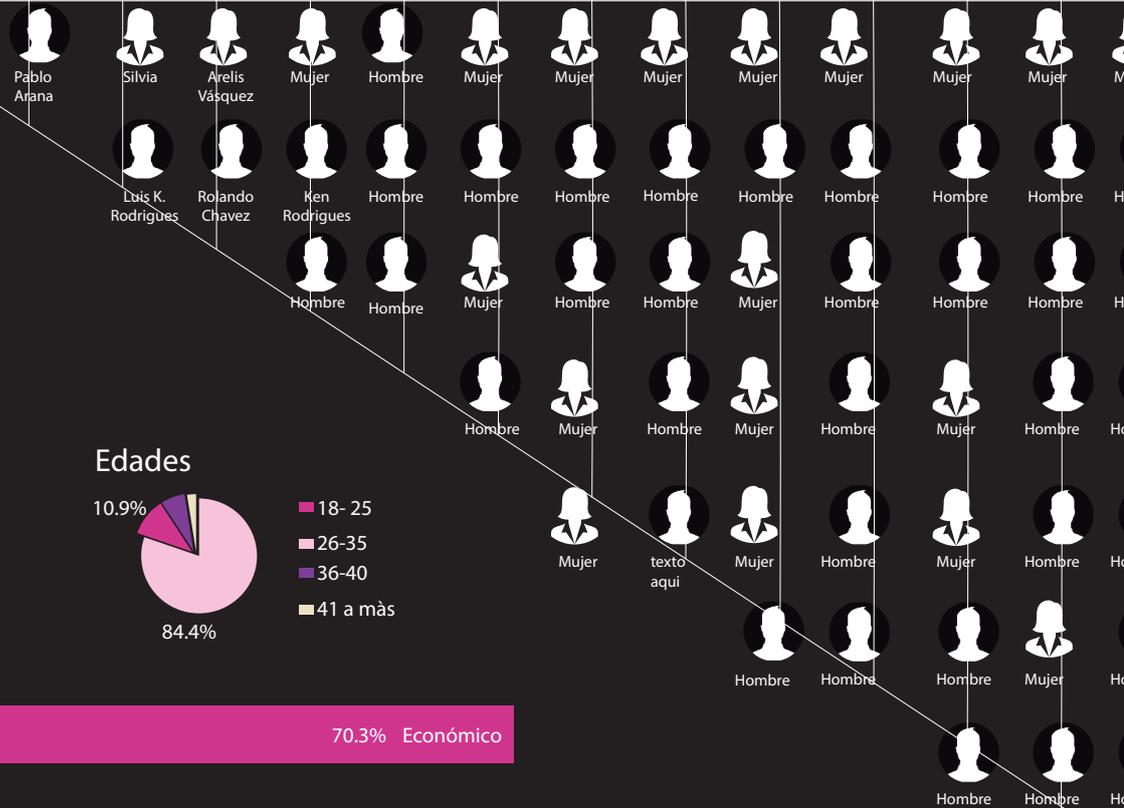
Capacidad: 50 incluyendo Motorista
 Ruta: Nauta-Centros Poblados
 Material: Madera
 Uso: Transporte de personas a diferentes ciudades de la selva como del distrito.
 Costo: 100 a 200 soles



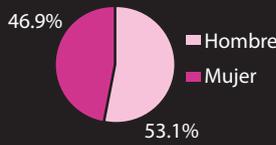
Imagen de referencia

ECONOMÍA

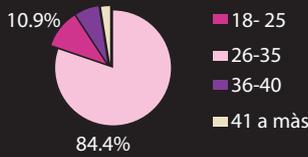
La palabra **Economía** tubo una mayor mencion en cuanto a encuestas ya que el 80% de las personas cree que el equipamiento portuario ayudara a la economia de la ciudad de Nauta(Loreto)



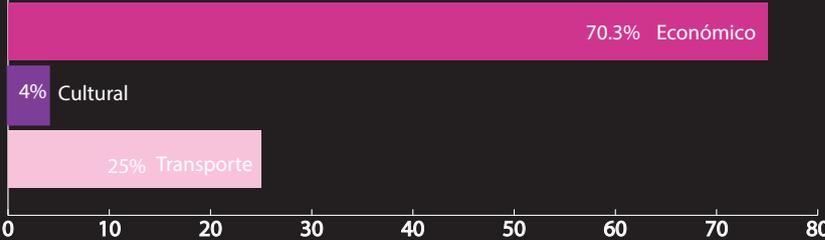
Genèro



Edades

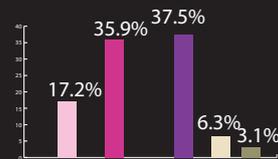


Estadísticas

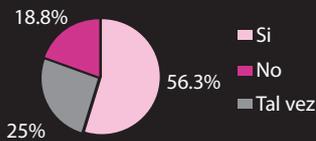


Preguntas hechas a los Pobladores

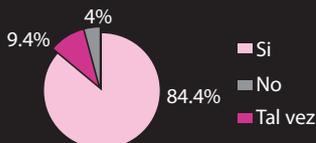
1) Se siente usted satisfecho por los parques públicos que existe en la ciudad



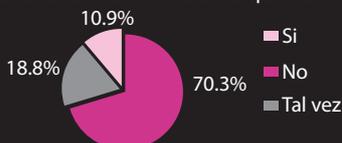
2) ¿Cree usted que las embarcaciones que se encuentran en la ribera del río afecta al espacio público o a la imagen de la ciudad?



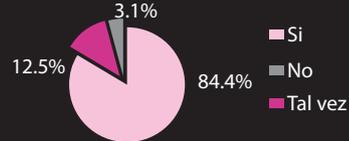
3) ¿Siente usted la necesidad de una construcción que este dirigido a la actividad portuaria?



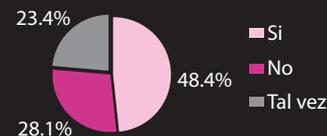
4) ¿Cree usted que el actual equipamiento del mercado cerca al río abastece a la cantidad de comerciantes que existe ?



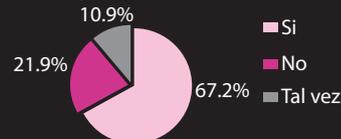
5) ¿Cree usted que el actual equipamiento del mercado cerca al río abastece a la cantidad de comerciantes que existe ?



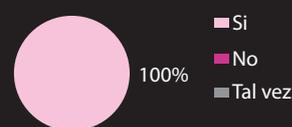
6) ¿Usted cree que el eje fluvial afecta al comercio de la ciudad generando comercio informal? ¿Por qué?



7) ¿Cree usted que el comercio que se da en los puertos es el principal factor por el cual existe la contaminación en las calles aledañas al lugar? ¿Por qué?



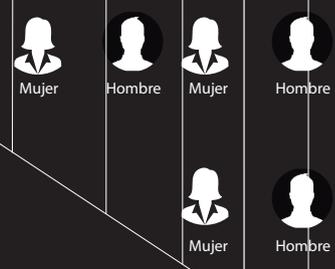
8) ¿Le gustaría que se propusiera un proyecto de recuperación de la ribera del río?





TRANSPORTE

La palabra **transporte** se encontro en la mayoría de las respuestas de las personas que señalaron la construcción de un edificio a la actividad portuaria.



CONCLUSIÓN

La mayoría de las personas que respondieron la encuesta apuntaron que las actividades portuarias como las comerciales estan ligadas pero estas actividades han degradado el espacio publico de la ciudad , más que todo en los lugares en donde se practica estas actividades. Por lo cual la mayoría de las personas opto por responder que la necesidad de de un equipamiento portuario es de vital importancia para el orden y el crecimiento economico de la ciudad.

TURISMO

En cuanto a la palabra **Turismo** hubo una poca cantidad de personas que el edificio portuario aportaria a una mayor presencia de turismo en la ciudad.

Entrevista

Vanessa Greysy M.N

Maestra de la Institucion Educativa Jorge Bardales Ruiz

Años que reside en Nauta: 10 años



¿Siente usted la necesidad de una construcción que este dirigido a la actividad portuaria?

La necesidad de un puerto en la ciudad es importante ya que esto no solo un orden a la rivera del rio , y esto no solo **traeria el orden en los puertos sino que tambien traeria el orden al recibimiento de los producto**, ya que al momento de desembarcar los productos la Municipalidad de Iquitos lleva la mayoría de mercancía y luego las vuelven a traer aqui y lo que antes costaba S/1.00 luego cuesta S/3.00 lo cual afecta tanto a los comerciantes como a los pobladores.

¿Usted cree que las embarcaciones que se encuentran a lo largo de la rivera afectan a la imagen de la ciudad?

Si, la mayoría de **las embarcaciones que se encuentra en la rivera del rio no solo han malogrado la imagen de la ciudad sino que tambien han contaminado la rivera del rio** ya que al momento de transportar los productos a tierra firme hay residuos que caen y esto a hecho que el espacio que existia en toda la rivera desapareciera, no solo por la invacion de los puestos estacionarios informales sino que tambien la contaminación a hecho que el espacio publico se degradara en la rivera del rio, lamentablemente.

¿Cree usted que el eje fluvial afecta al comercio de la ciudad?

Las dos actividades mas importantes que se dan en la Ciudad de Nauta (Loreto) son **los puertos y el comercio , los cuales estan conectados ya que al mismo eje en donde se encuentran los puertos informales se encuentran los comerciantes informales**, pero antes los productos se quedan en Nauta, pero ahora la mayoría de los productos que vienen de diferentes ciudades de la selva, la municipalidad de Iquitos se los lleva a su ciudad y eso hace que los productos suban el precio aqui en Nauta (Loreto) ya que los comerciantes van a comprar los productos a Iquitos (Loreto) y luego lo vienen a vender y eso nos afecta mucho a nosotros.

¿Cuales son los productos que que son caracteristicos de la ciudad y cuales son los productos que suben de precio ?

Los productos que son más característicos de la ciudad son: la yuca, el arroz, el plátano, maíz, ají dulce, zapallo, pepino.

La mayoría de productos son los que suben el precio, menos lo que es el ají dulce, lo que mas sube su costo es el plátano , el arroz y la yuca.

¿Porqué cree usted que es malo que el eje fluvial y el comercial esten en un mismo eje o unidos ?

Lo unico malo que a traido que estas dos actividades se posicionen en una misma dirección es que al estar conectadas a creado un desorden entodo este eje, ya que las personas sienten que si estan mas cerca de donde desembarcan las embarcaciones, van a tener los mejores productos.

Conclusión

La importancia de un edificio portuario en la ciudad de Nauta (Loreto) va mas a aya de un monumento estetico, la mayoría de los pobladores se ve afectado por el gran desorden que existe en la rivera del rio y hasta me atreveria a decir que estan cansados y aburridos de que el Gobierno Regional no haga nada por el restablecimiento de esta zona ya que Nauta (Loreto) se a vuelto un lugar importante para zona de la selva; el puerto no solo ayudaria al orden de la rivera sino tambien podria crear un orden en la distribución de los productos, ya que muchos de ellos actualmente tienen un costo muy elevado a como era en años anteriores, y esto no solo ayudaria al ordenamiento del eje fluvial sino que el eje comercial se veria beneficiado no solo para lo vendedores sino tambien para los compradores .

Entrevista

Domingo Gonzales

Motorista de la Empresa Aron-Tammy
Años que reside en Nauta: Toda su vida



¿Siente usted la necesidad de una construcción que este dirigido a la actividad portuaria?

Creo que es muy importante que haya un edificio que tenga que ver con los puertos, con esto se **podria crear un orden en cuanto a las embarcaciones que existe a lo largo de la rivera del rio** asi mismo podriamos mejorar la economia que tenemos ahora, ya que al no tener un puerto oficial las embarcaciones estan esparcidas por toda la rivera y eso hace que perdamos cli

¿Usted cree que las embarcaciones que se encuentran a lo largo de la rivera afectan a la imagen de la ciudad?

No, lo que si creo es que estamos muy desordenados, como ya dije como nunca hubo propuestas en las cuales se tuviera un puerto oficial y como es una de las actividades que más genera dinero **las empresas que se establecieron a lo largo del rio no tuvieron otro remedio ya que son empresas personales**, en cuento a malograr la imagen no lo creo, lo que creo que malogra la imagen de la ciudad es el comercio, ya que desde el 2006 no ha dejado de crecer y de una forma muy desordenada.

¿Cree usted que el eje fluvial afecta al comercio de la ciudad?

Creo que mas que afectar la fructifica, ya que si no fueramos una ciudad fluvial Nauta(Loreto) no seria importante, el eje fluvial o los puertos hacen que **la mayoría de los productos de todas las zonas de la selva lleguen aqui lo cual tambien lo facilita para el transporte a la ciudad de Iquitos (Loreto)**. Las dos actividades mas importantes en la ciudad de Nauta (Loreto) es el comercio y los puertos, estos se encuentran unidos ya que estos se encuentran en la misma linea y eso facilita el desembarque de productos.

¿Cuales son los productos que que son caracteristicos de la ciudad y cuales son los productos que suben de precio ?

Los más característicos de Nauta(Loreto) son el platano y el arroz. Los productos que más suben de precio son el platano, antes cuando los productos se quedaban en Nauta (Loreto) el manojito de de platanos valia 1 sol, pero ahora por lo que se llevan los productos el platano a llegado a costar dos veces mas de lo normal y eso no solo se adhiere al platano sino que a muchos productos.

¿Porqué cree usted que es malo que el eje fluvial y el comercial esten en un mismo eje o unidos ?

No creo que sea un problema, ya que los productos podran tener un acceso directo al vendedor, pero ya que eso no pasa por lo que hace la municipalidad de Iquitos entonces, bueno lo unico seria que crea un desorden y que se incrementan mas comerciantes.

Conclusión

Los más característicos de Nauta(Loreto) son el platano y el arroz. Los productos que más suben de precio son el platano, antes cuando los productos se quedaban en Nauta (Loreto) el manojito de de platanos valia 1 sol, pero ahora por lo que se llevan los productos el platano a llegado a costar dos veces mas de lo normal y eso no solo se adhiere al platano sino que a muchos productos.

En cuanto al comercio y los puertos informales para algunas persona no esta mal visto sino que ellos piensan que el desorden que existe en nauta se debe a que los gobernadores no hacen nada y que nunca podran poner un proyecto para que se restablezca el orden en la ciudad de nauta.



Figura 17. Puerto Privado

Fuente: Archivo Propia

En las imágenes se muestra uno de los puertos privados de Nauta en el cual se encuentra en el río un taller para refaccionar dichos medios de transporte, además se puede ver que se encuentra a desordenado este sector.



Figura 18. Fotografías

Fuente: Archivo Propia

Las imágenes muestran uno de los botes desembarcando en la orilla de la parte del puerto principal, además de una de las gasolineras del lugar junto con la basura en la rívera del río.



Figura 19. Botes Nauta

Fuente: Archivo Propia

Las imágenes muestran uno de los botes desembarcando en la orilla de la parte del puerto principal, además de una de las gasolineras del lugar junto con la basura en la rivera del río.

4.5. Conclusión del Desarrollo

Como los estudios lo demuestran la Región de Loreto – Nauta tiene muchas potencialidades y problemáticas, creo que una característica a destacar de la región son las diversas culturas existentes en la zona, pero toda esta cultura se ve dañado por la pérdida de sus raíces y costumbre, por la llegada de la modernización a la zona, y las actividades y lenguas se mantienen en lagunas zonas solo para las actividades turísticas. Además los mismos pobladores muestran que esta cultura se ha perdido. También otro punto que nos damos cuenta al analizar la zona es la caza y tala ilegal que se produce en la zona la cual no es controlada por las autoridades. Es por eso que se concluye que no solo las comunidades Nativas han perdido su cultura si no también lo han perdido las personas que viven en la ciudad de Nauta, ya que por la modernización se han olvidado de sus costumbre y tradiciones y todo esto llega a un desarraigo cultural de las personas que viven en esta área del país. Además se da una pérdida del estilo de vida y también del idioma, ya que las personas empiezan a cambiar su lengua por el idioma común que es el español, pero que en realidad también parece radicar en otros problemas como son la educación, y esto se basa en que los profesores no saben mucho de estos dialectos y los pobladores tiene que adaptarse para una mejor educación y estilo de vida.

Analizando también las ciudad de Nauta nos damos cuenta que esta ciudad tiene un gran dinamismo e interacción de las personas, pero tiene deficiencias en el orden de la ciudad ya que no puede manejar el comercio informal que existen en las calles además de no poder controlarlo, pero también tiene relación con la economía de la zona la cual es muy pobre. Otro punto importante es que la ciudad no cuenta con espacios públicos que generen interacción o en las cuales las personas puedan ir a sentarse, además de que los espacio públicos principales están en lugares céntricos y hay zonas que están muy alejados de estos parque que no cuentan con espacio públicos interesantes en donde desarrollar sus actividades deportivas a o de interacción.

Los puesto informales son de los principales problemas que tiene esta pequeña ciudad, lo principal es que no hay un orden en la organización de los puertos y tampoco existe un control en ellos para tener un mejor orden en el lugar, lo que ocurre usualmente es que las embarcaciones llegan a este punto y simplemente se estacionan. No hay una autoridad que controle la los pasajeros que llegan los cargamentos o el tiempo que radican estas embarcaciones en estas zonas, además se dejan sucio estas partes de la rivera del rio. El borde del rio se maneja como un propiedad para muchos de ellos pobladores los cuales estacionan como si estacionaran una moto lo más cerca de su casa posibles. Debido a que muchos de los dueños de las embarcaciones tienen una denominada caseta en el rio el cual sirve para la reparación de las embarcaciones. Además otro de los problemas es la lentitud y el precio de los productos que llegan a la ciudad, esto debido a que pese a desembarcar los productos en la ciudad de Nauta esos pasan primero por la ciudad de Iquitos ya que ahí se encuentra los comerciantes al por mayor y al retornar los productos a la zona estos regresan con un precio mucho mayor. La población muestra su desagrado con muchas de las actividades que se desarrollan en la región y recalcan que ellos viven en una zona muy pobre, y muestra de esto es la huelga que se ha realizado en este año en la ciudad de Nauta ya que se sienten olvidados pese a ser la primera ciudad de la región de Loreto.

5. Aproximación Proyectual

5.1. Referentes Projectuales



Figura 20. Fotografía
Fuente: tesis de Manaos (2013)

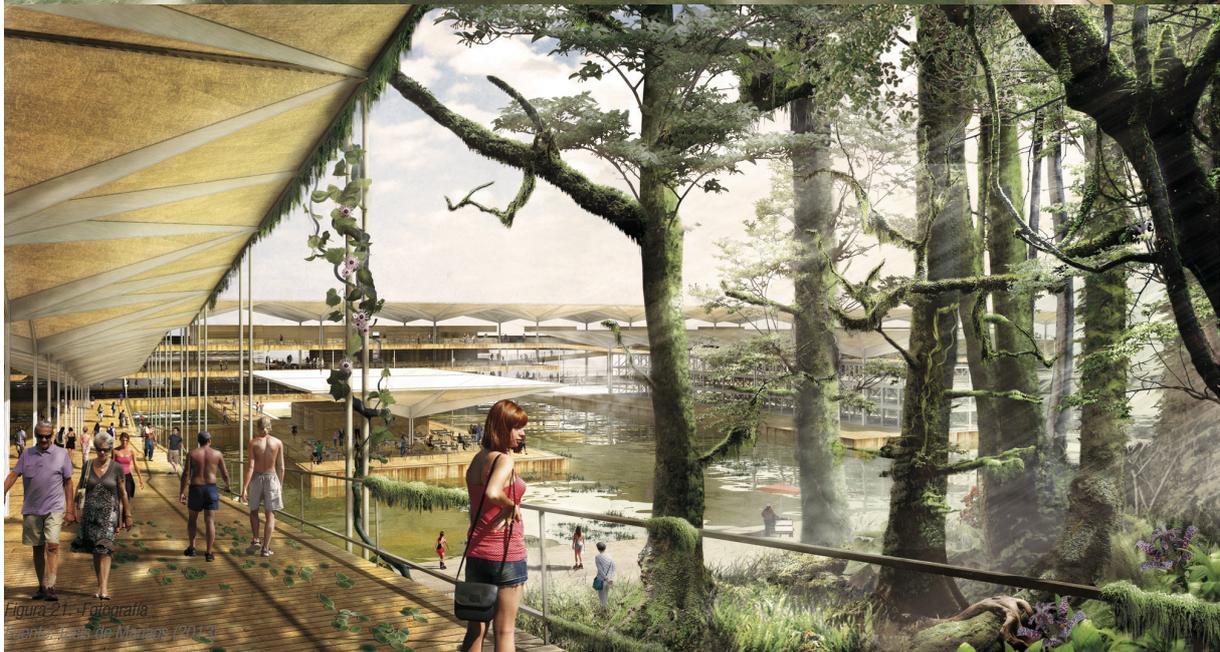


Figura 21. Fotografía
Fuente: tesis de Manaos (2013)



Figura 22. Fotografía
Fuente: tesis de Manaos (2013)

PIC MAO PLATAFORMA DE INTERCAMBIO COMERCIAL

Arquitecto: Noelia Varga, Andrea Videla, Maria Cruz Villar
País: Manaos (2013)

PIC MANAOS, es una plataforma de intercambio comercial, ubicada en la ciudad de Manaos, esta ciudad se encuentra al norte de Brasil en el corazón de la selva amazónica, situada en medio de las aguas del río Salimoes y Negro los cuales al juntarse forman el Río Amazonas, el caudal más importante y longitud de la tierra, la intervención que se está dando se sitúa en el Igarapé San Raimundo siendo un brazo lateral del río Negro.

El proyecto es un puente que se junta con el eje vehicular, pero del cual su principal actividad es el eje comercial, siendo este un polo de dinamismo, diversidad y complejidad social, constituyendo así un eje fundamental de vínculo urbano. La ubicación estratégica próxima al puerto, favorece el intercambio comercial y productivo. La inserción de la edificación es de una manera armónica en relación a su contexto, siendo la conexión entre estos, los ingresos, grandes plazas públicas que contienen en el subsuelo estacionamientos. El puente consta de una planta única de 260m de largo x 40 de ancho, este proyecto está diagramada a través de 3 corredores: de servicio, peatonal y mirador.



DESCRIPCIÓN

+NOVO PORTO FLUTUANTE

Arquitecto: David Barcudi. Pablo Lanfranco. Juan Mayuli
País: Manaos (2013)

Novo Porto Flutuante es parte de las diversas propuestas que se dieron en la ciudad de Manaus, este proyecto está ubicado en el culmine de un gran sistema social y público es un remate del accionar del ocio, la puerta y el hito de un gran espacio natural y local de la costa de la ciudad de Manaus formando el perfil visual de la zona, otorgando la posibilidad desde el punto de vista turístico de realzar la ciudad por sobre las demás del territorio y apoyando la gran cantidad comercial y cultural que sustenta la ciudad. Esta infraestructura emerge del estudio y ubicación del antiguo puerto de Manaus como borde que envuelve el centro histórico, lugar que trataron muy sutilmente permitiendo la permeabilidad derecha-izquierda arriba-abajo atando todas las situaciones de borde-costanera-tejido. Estratégicamente es un aglomerador social y recreativo, dando la bienvenida al área desde el río y al mismo tiempo al punto focal culmine de todo un arco lineal, fomentando la apropiación por parte del usuario de la ciudad, pudiéndose aprovechar al máximo la relación de las actividades al aire libre.



DESCRIPCIÓN

ENSALADA DE FRUTAS

Arquitecto: Alejandro Alaniz, Chrisian Barrera, Iván Baez, Patricio Cuello.

País: Manaos (2013)

Este proyecto es una de las diversas propuestas que solicitó el estado de Manaos para la mejor de la ciudad y para mantener una mayor vinculación, este edificio busca que se tenga una mayor vinculación entre el río y la ciudad y de esta manera revertir la fragmentación que se genera por el frente costero. Los arquitectos basan esta relación en la disolución que existe entre el edificio y el territorio urbano. El proyecto presenta un programa arquitectónico mixto para hacer mucho más eficaz el proyecto además de ayudar a la conectividad. El Proyecto trabaja con un sistema modular de 20 x 40 que permite facilitar la construcción del proyecto, además de reducir el tiempo de construcción. Además el proyecto responde a las características del clima. Su estructura de flotación se basa en diversas estructuras aligeradas de grandes dimensiones que están hechas por celdas de hormigón las cuales pueden flotar una vez terminadas. Además el proyecto cuenta con una cubierta que ayuda a la recolección de agua de lluvia la cual se dirige a las cisternas de almacenamiento las cuales sirven para las funciones de las áreas sanitarias del edificio.



DESCRIPCIÓN

MERCADO AMBULANTE “LA DEMOCRACIA”

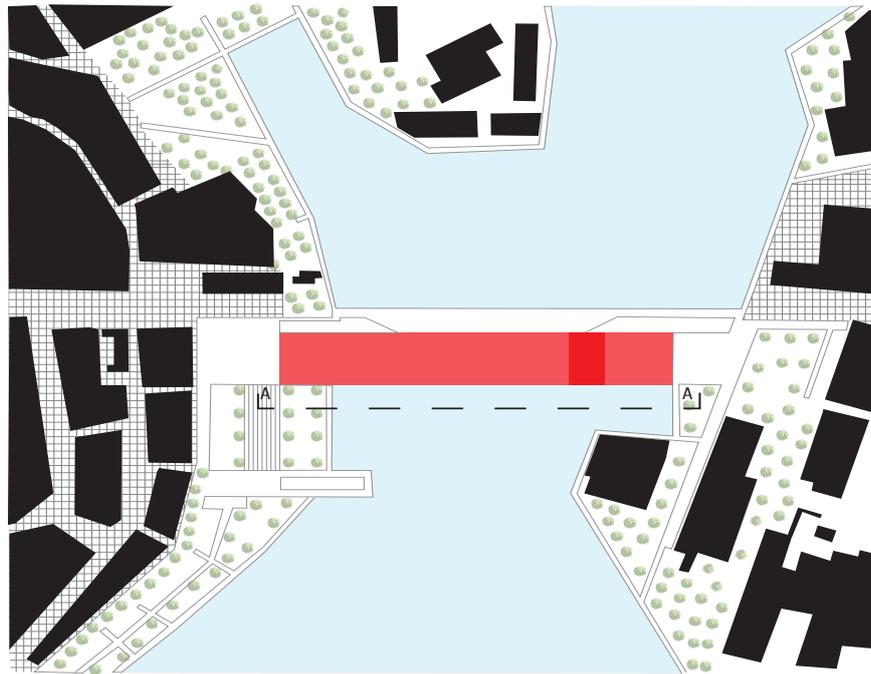
Arquitecto: Jorge Aid, Maria Yoma

País: Manaos (2013)

El proyecto trata de abordar la zona comercial de “La Democracia desde sus mercados: El Centro Comercial La Democracia, el mercado de artesanías Rosmo, predio Ritcher y el mercado ambulante, pero desde una perspectiva distinta, partiendo desde su complejidad, su forma, su morfología y sobre todo, de su componente humano social. De tal manera se plantean respuestas que surgen de los pensamientos y reflexiones con los líderes y miembros de las distintas partes del mercado. El mercado como objeto arquitectónico a tratado de abordar la problemática que es muy común en todas las ciudades de Latinoamérica la cual es el comercio informal, también cabe resaltar que este proyecto se encuentra en Montemorelos, México en el cual zona de estudio cuenta con un equipamiento pero este no abastece la cantidad de comerciantes que existe hoy en día, el mercado cuenta con 4 niveles los cuales estarán centrados más que todo en la actividad comercial, los planteamientos surgen desde la perspectiva de los líderes y distintos miembros del mercado, dando así una perspectiva diferente de la problemática que se vive ahí.



DESCRIPCIÓN

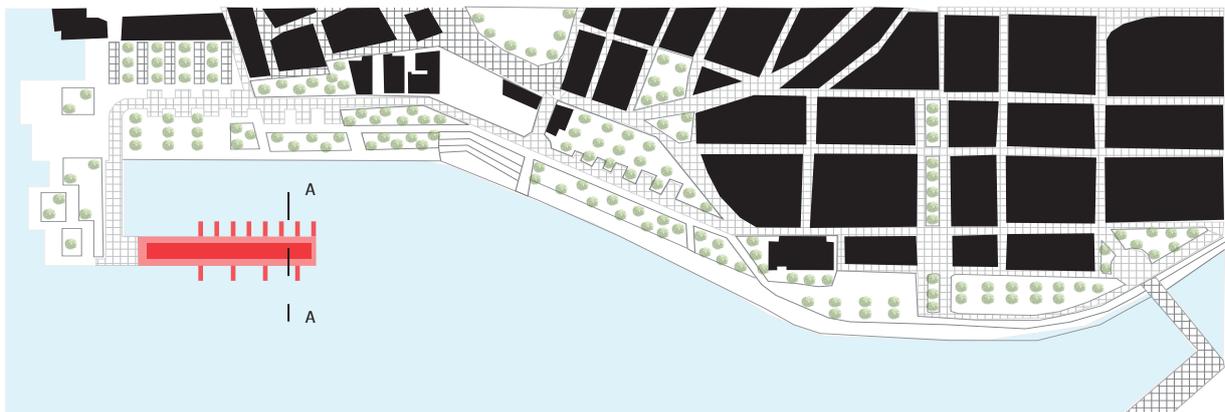


El proyecto muestra su relación con su entorno a través de la planta mostrando que sigue manteniendo la linealidad del eje vehicular

Fuente: Noelia Vargas Vásquez, Andrea Videla, María Cruz Villar

Área Lote		181,000 m ²
Área Techada		40,000 m ²
Área libre		140,000 m ²

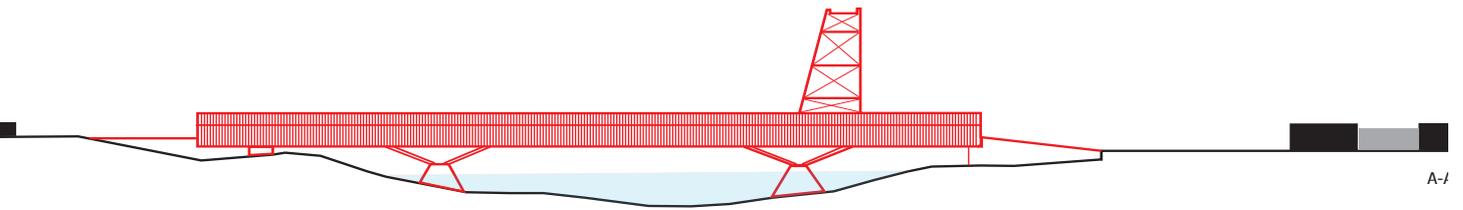
INSERCIÓN URBANA / RURAL



El puerto mantiene un diseño discreto con una propuesta de una recuperación del río en el cual es un eje de entrada para el proyecto, el Puerto mantiene una relación con su entorno a pesar de ser un elemento flotante

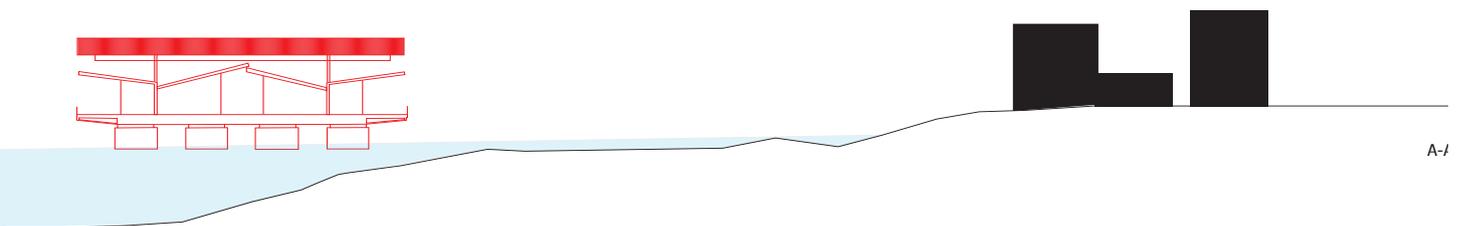
Área Lote		10,000 m ²
Área Techada		5,000 m ²
Área libre		5,000 m ²

INSERCIÓN URBANA / RURAL (SECCIÓN)



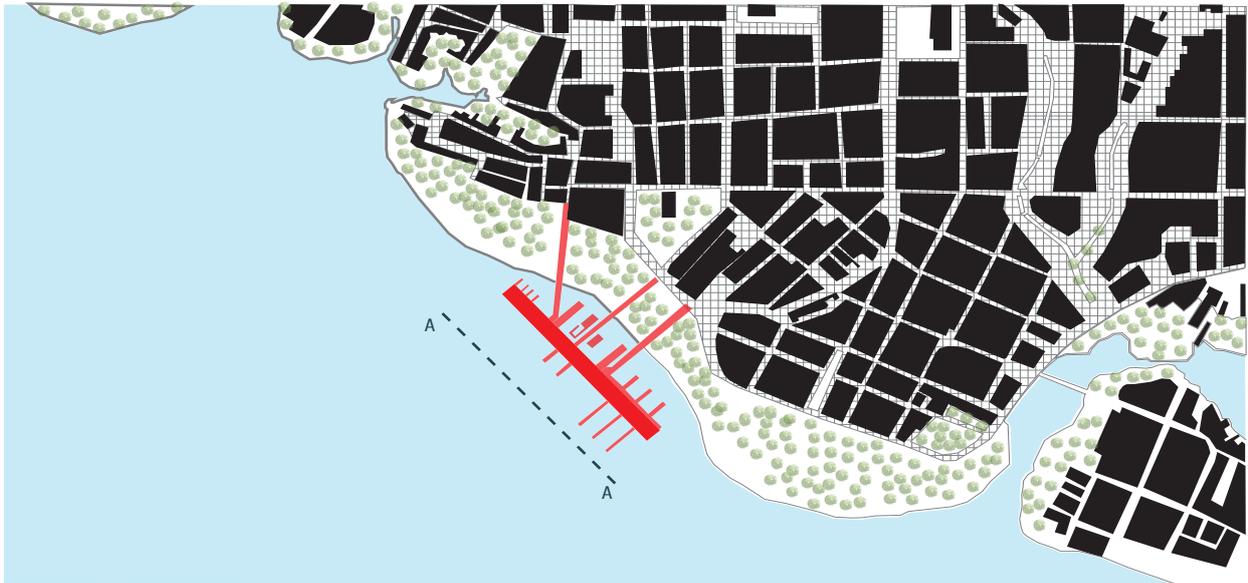
El siguiente corte se demuestra junto con su entorno y como el proyecto se a envuelto al contexto y como no mancha su entorno

INSERCIÓN URBANA / RURAL



El area urbana puede ser parte de la visual del proyecto en el cual no solo mantiene una relacion con el entorno inmediato y como este no afecta apesar de ser un elemento flotante.

INSERCIÓN URBANA / RURAL (SECCIÓN)

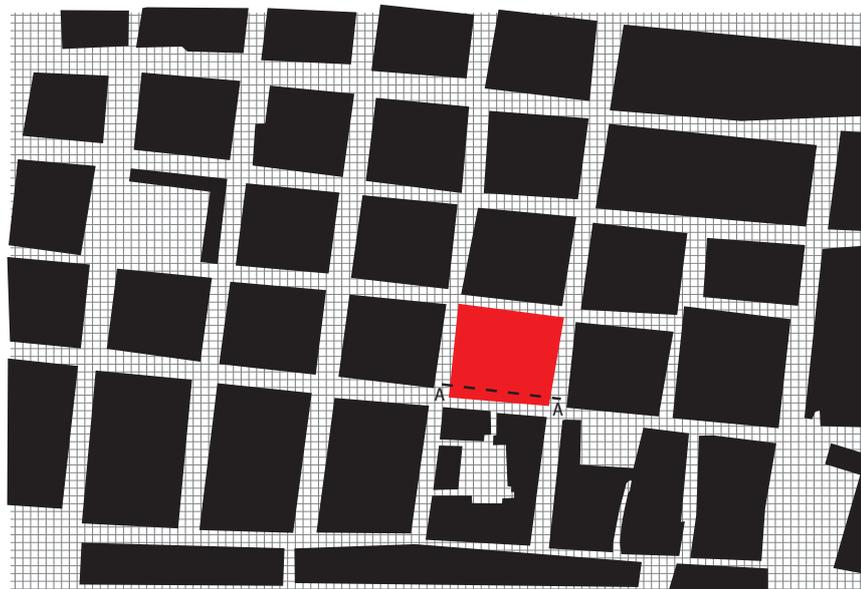


El puerto mercado se propuso para la recuperación de la rivera del río y para que se uniera el río con la ciudad, siendo así el río parte del entorno urbano, "ensalada de frutas" trata de juntar estos dos cuerpos a través de su diseño.

Fuente: Nicolas Valencia

Área Lote		181,000 m ²
Área Techada		40,000 m ²
Área libre		140,000 m ²

INSERCIÓN URBANA / RURAL

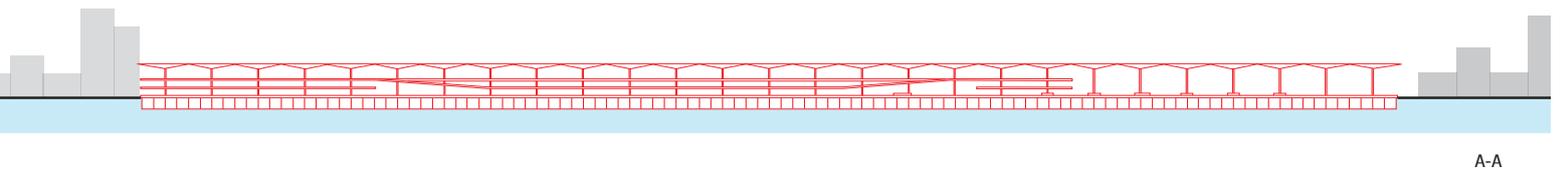


El mercado se encuentra en una zona urbana, mas especificamente en la capital de guadalajara, el cual contiene la problematica de comercio informal.

Fuente: Jairo Ademar de Leonn Gonzales

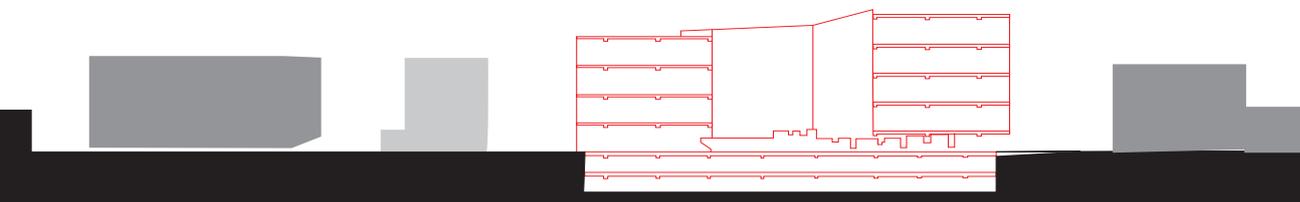
Área Lote		14,000 m ²
Área Techada		6,000 m ²
Área libre		2,580 m ²

INSERCIÓN URBANA / RURAL (SECCIÓN)



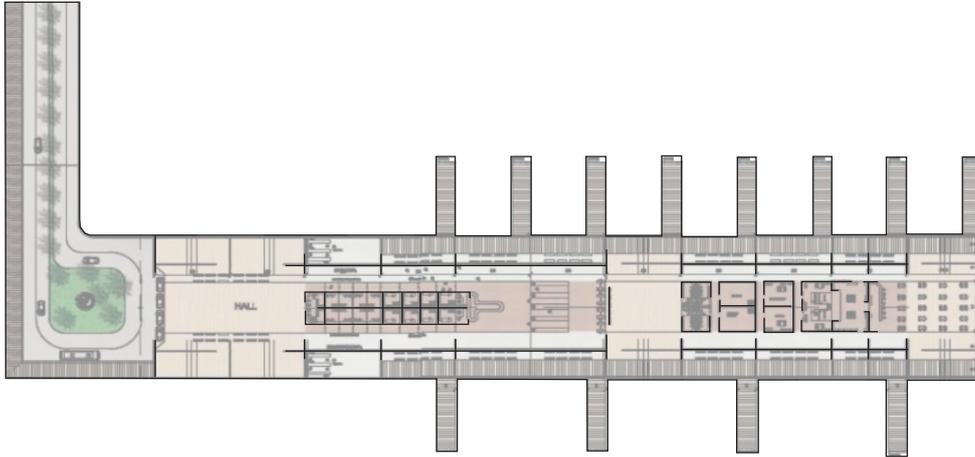
En la elevacion el proyecto es como si fuera parte del contexto y que este no ses separa por el rio haciendo que la visual desde el rio se vuelva un placer para los visitantes.

INSERCIÓN URBANA / RURAL



El proyecto opto por formas cubicas, las cuales estan relacionadas al entorno inmediato.

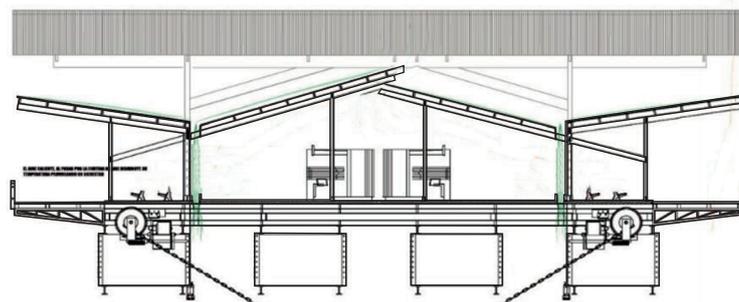
INSERCIÓN URBANA / RURAL (SECCIÓN)



Primera Planta

La planta está representada en una forma lineal la cual hace que el acceso ya sea peatonal o vehicular sea de una forma más eficiente, los espacios que están dentro del lugar son las empresas de viajes, un espacio de espera o recreación, en la cual en los lados se puede ver el espacio de embarque y desembarque.

MASA Y VACÍO (PLANTA)

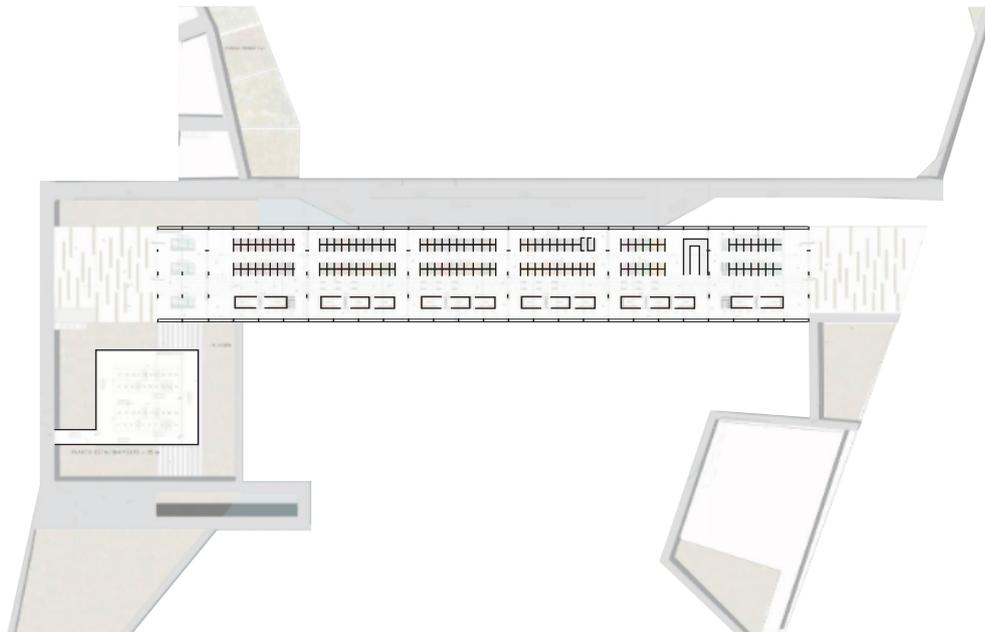


Sección Longitudinal

La sección del puerto demuestra la espacialidad de la parte central y el espacio de embarque y desembarque, dando así un espacio público y uno semi público por el área de embarque.

Fuente: David Agustín Barcudi, Pablo Landfranco

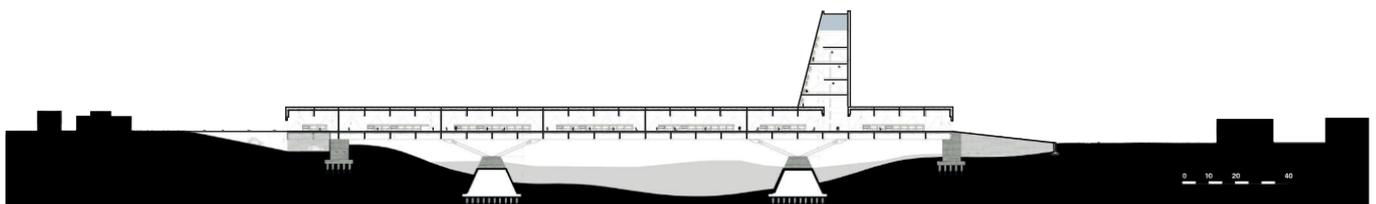
MASA Y VACÍO (SECCIÓN)



Primera Planta

Los espacios centrales son los comercios que se propusieron también se cuenta con un gran objeto el cual sirve como mirador y un espacio de actividades dinámicas y área verde.

MASA Y VACÍO (PLANTA)

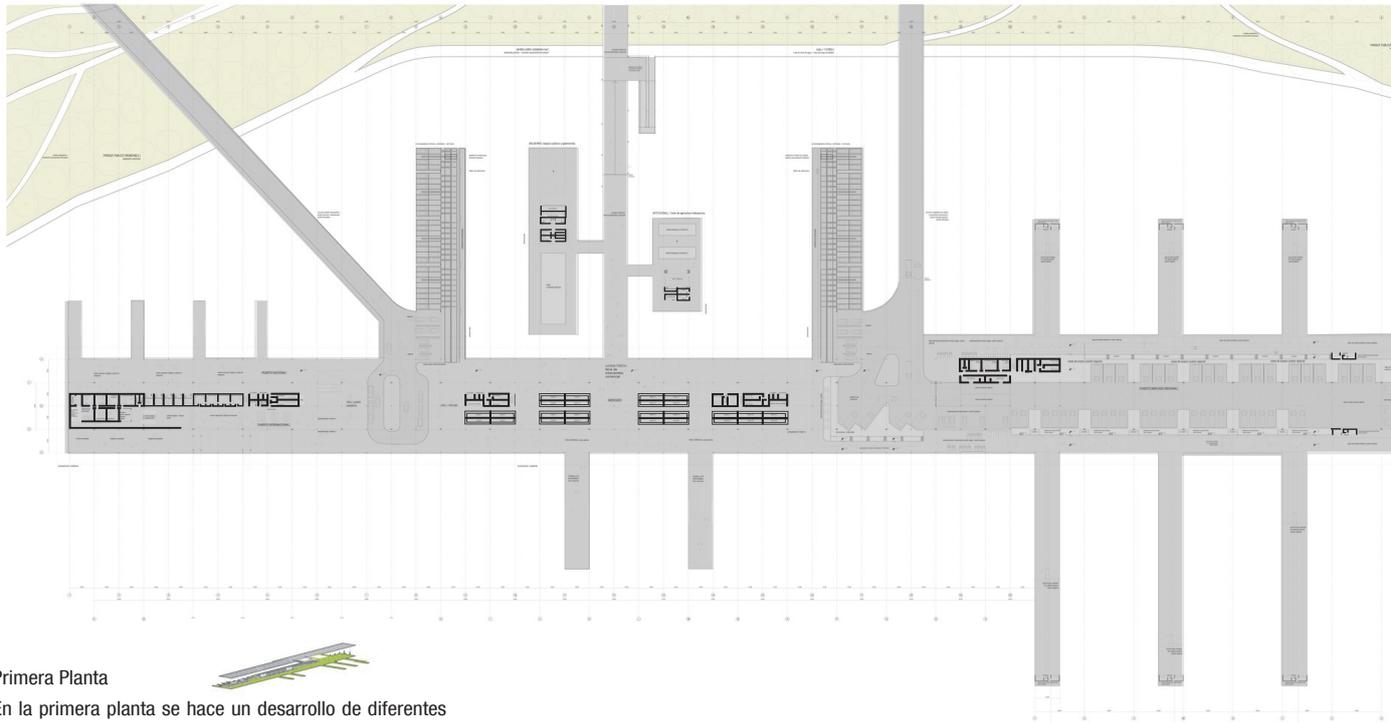


Sección Longitudinal

La sección principal demuestra que el objeto se relaciona con su entorno siendo este un objeto rectangular con un gran saliente en el techo.

Fuente: Noelia Vargas Vásquez, Andrea Videla, María Cruz Villar

MASA Y VACÍO (SECCIÓN)

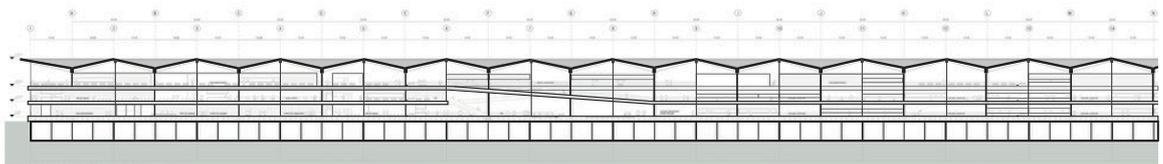


Primera Planta

En la primera planta se hace un desarrollo de diferentes tipos de actividades las cuales están diferenciadas por tipos comerciales y transporte e importe, por lo cual en la parte central se propuso el mercado, para así poder unir el transporte e importe hacia este espacio central

Fuente: Nicolas Valencia

MASA Y VACÍO (PLANTA)



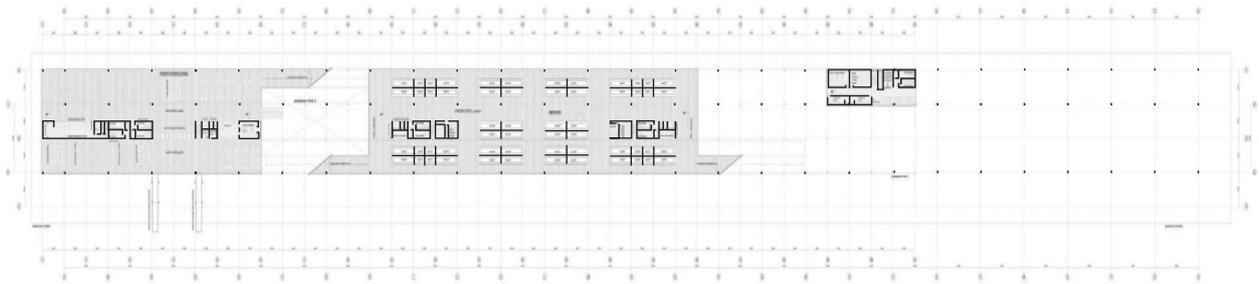
Sección Longitudinal



El proyecto integra el espacio a través de rampas o de grandes espacios, también el espacio se ve enriquecido ya que estos tratan de visualizarse entre los 3 pisos sin ninguna interrupción creando así la triple altura en todo el edificio.

MASA Y VACÍO (SECCIÓN)

Fuente: Nicolas Valencia

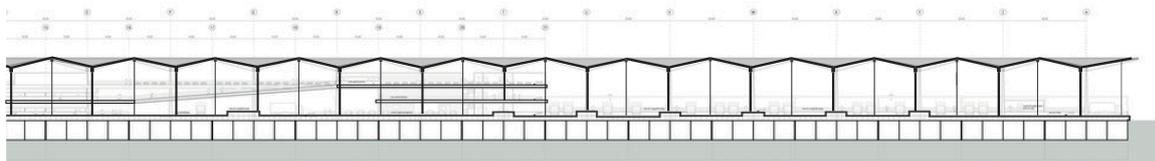


Planta Baja



En la planta baja se da las actividades comerciales y claro lse encuentran las zonas de servicios una dirigida a lo portuario y otro al comercial.

MASA Y VACÍO (PLANTA)

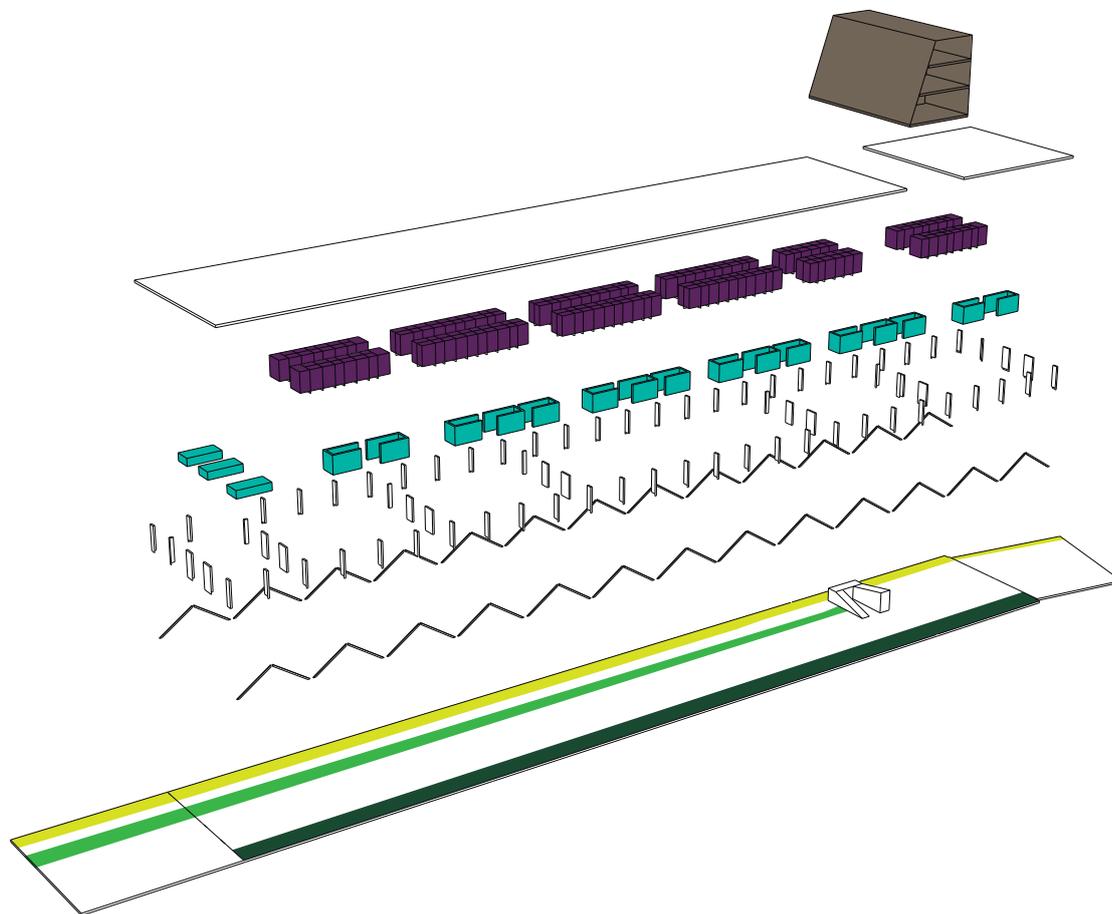


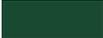
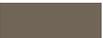
Sección Longitudinal



En el corte del nivel portuario se crea una triple altura dando a conocer que este lugar tiene mas importancia, lo cual llamara la atencion a los turistas que desembarquen en este espacio.

MASA Y VACÍO (SECCIÓN)

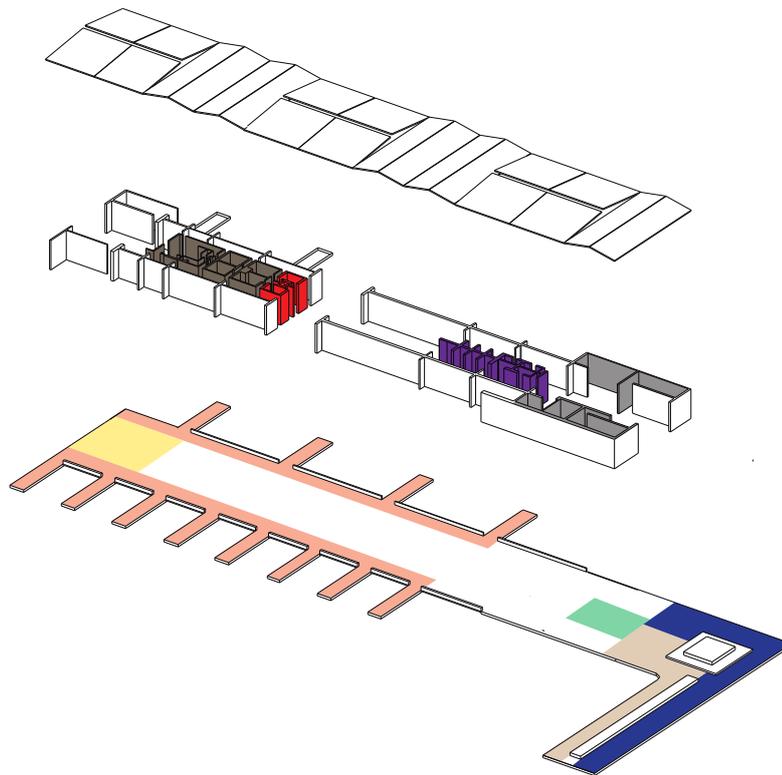


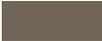
- | | | | |
|---|----------------------|---|-------------------|
|  | Mercado |  | Corredor Peatonal |
|  | Bar |  | Corredor Mirador |
|  | Corredor de Servicio |  | Mirador |

PIC MAO Plataforma de Intercambio Comercial

Los espacios principales en el mercado es la zona comercial en el cual se divide por 3 pasadizos los cuales son el peatonal, el de servicio y el del mirador.

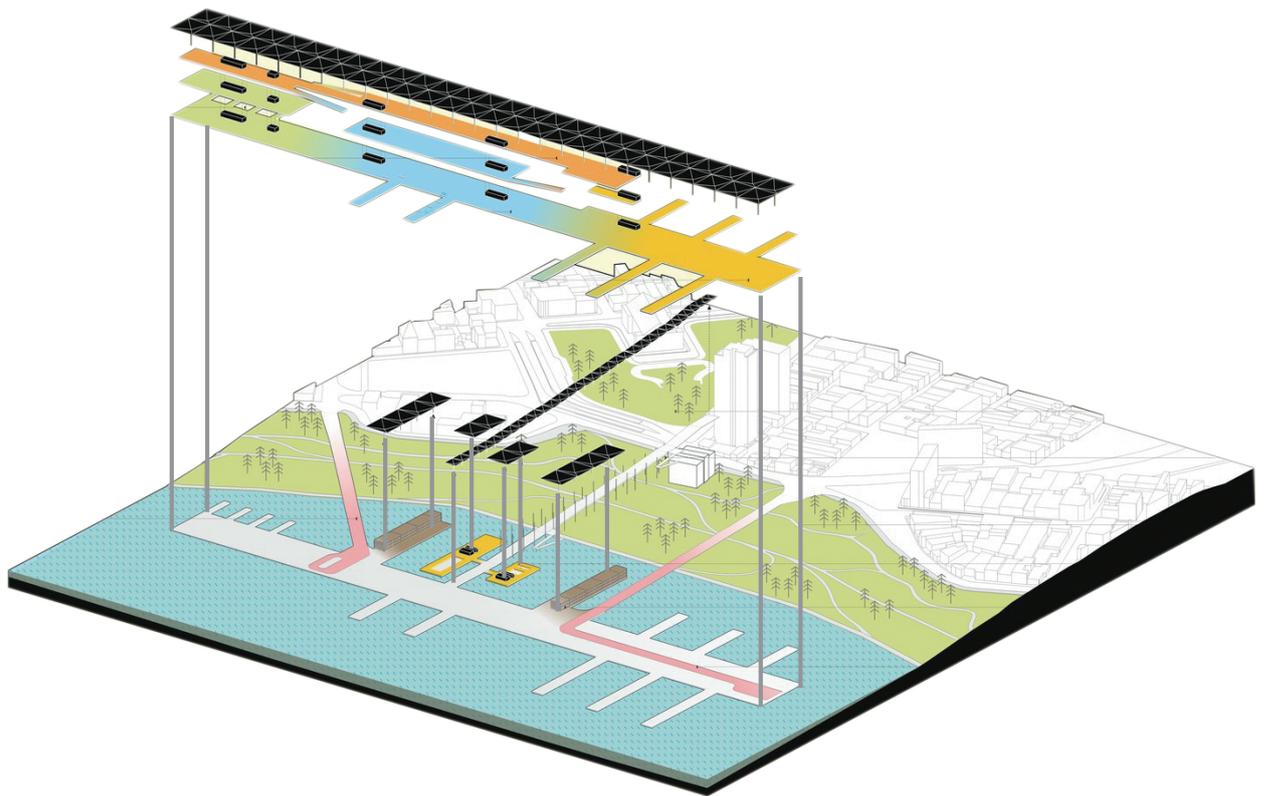
Fuente: Noelia Vargas Vásquez, Andrea Videla, Maria Cruz Villar



	Área de Embarque y Desembarque		Área Restaurante		Área de Espera
	Empresas de Viajes		Área Administración		Ingreso Vehiculos
	Servicios Higienicos		Hall		Ingreso Peatonal

El programa arquitectonico del puerto esta basado en los viajes por lod cual en la programacion se propuso empresas de embarcacion , una administracion y areas comerciales/comida.i.

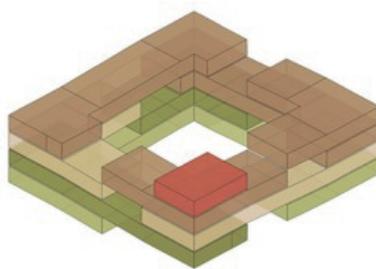
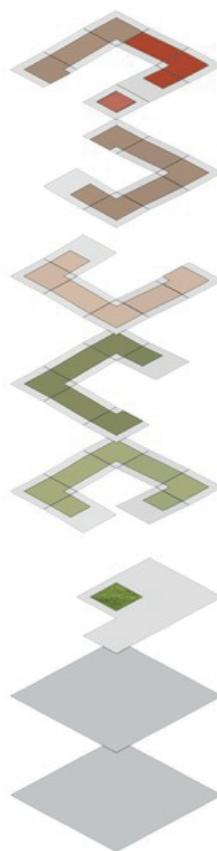
Fuente:David Agustin Barcudi, Pablo Landfranco

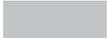
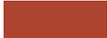
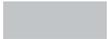
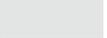


- | | | | |
|---|-------------------------------|---|---------------------------|
|  | Mercado |  | Nivel Gastronomico |
|  | Estacionamiento |  | Puerto de Pasajeros |
|  | Puerto Regional de Mercadería |  | Via de acceso de camiones |
| | |  | Equipamientos recreativos |

El programa arquitectónico que tiene el proyecto ensalada de frutas cuenta con un puerto de mercadería, un mercado y un puerto de pasajeros, haciendo que este proyecto se comporte como un híbrido.

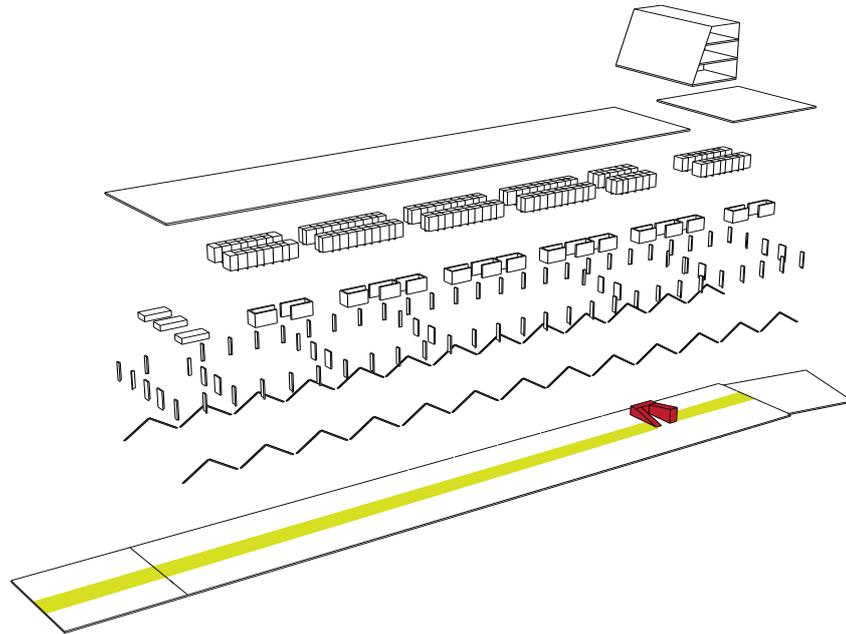
Fuente: Nicolas Valencia



	Parqueo Sub 1		Comestible		Comida Preparada
	Parqueo Sub 2		Frutas / Verduras		Articulos de Vestir
			Plaza		Mixto

El mercado cuenta con un area publica en la primera planta la cual es tambien el principal acceso a los espacios comerciales

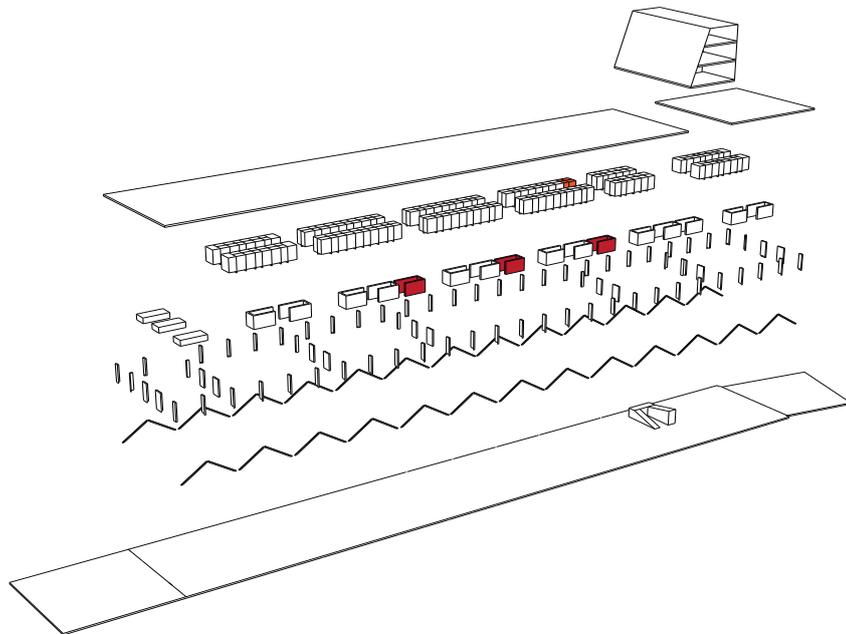
Fuente: Jairo Ademar de León González



La circulación que se propuso fue la vertical , uno por el flujo de personas que iban a pasar y por el eje principal el cual es la pista

■ Circulación Vertical
■ Circulación Horizontal

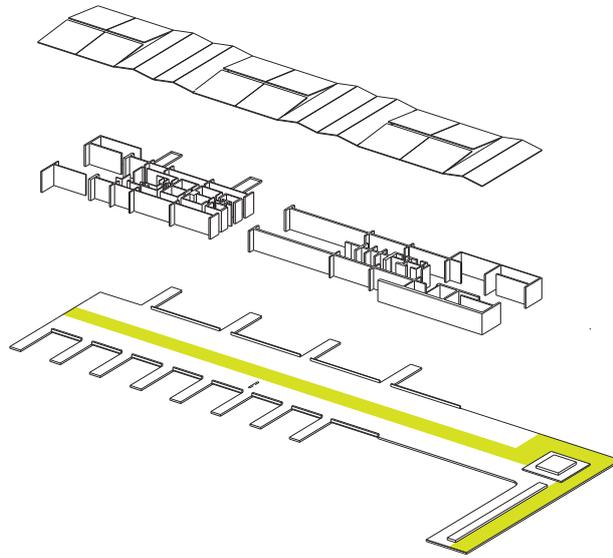
CIRCULACIÓN



El mercado cuenta con 3 puntos de areas de servicio, el baño esta situado en el primer y segundo piso en la torre.
Fuente:Noelia Vargas Vásquez, Andrea Videla, Maria Cruz Villar

■ Servicios Genera
■ SS.HH

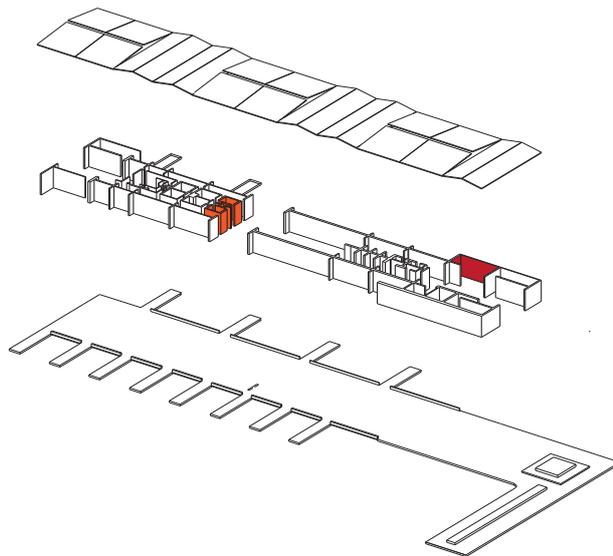
SERVICIOS



Al ser un espacio relativamente pequeño el puerto cuenta con una circulación vertical y al ser de un solo piso no cuenta con ninguna escalera.

■ Circulación Vertical
■ Circulación Horizontal

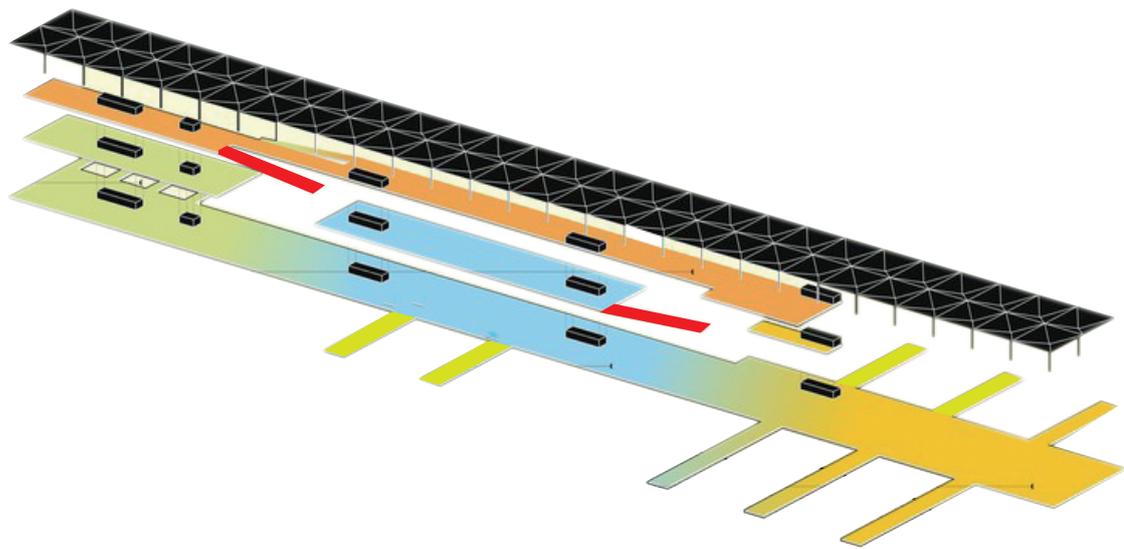
CIRCULACIÓN



Los equipamientos para el puerto son area de servicio y un area de baños los cuales abastecen a todo el equipamiento
Fuente:David Agustin Barcudi, Pablo Landfranco

■ Servicios Generales
■ SS.HH

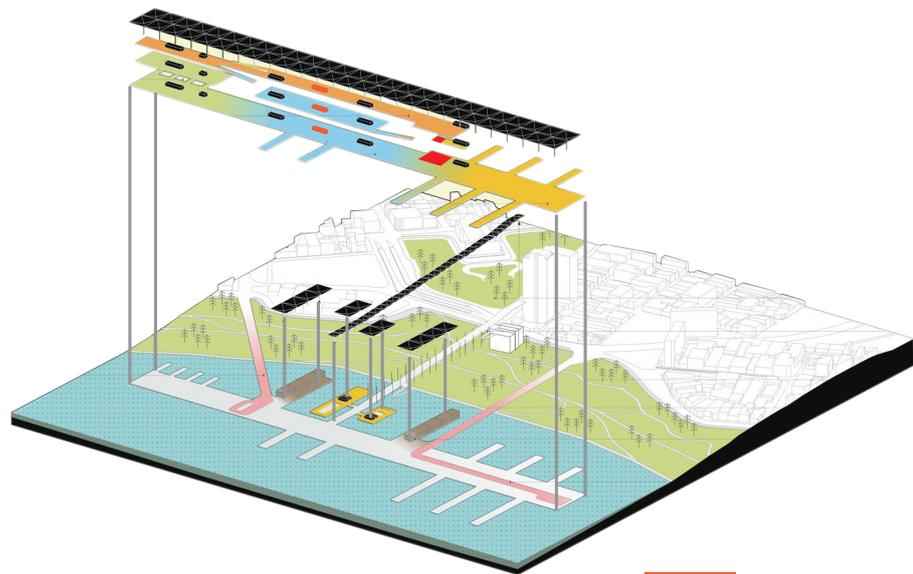
SERVICIOS



- Circulación Vertical
- Circulación Horizontal

El proyecto es de fácil acceso ya sea vehicular o peatonal, su fácil acceso es por su circulación vertical y con esto también se apoya a la circulación horizontal el cual accede a los pisos superiores.

CIRCULACIÓN

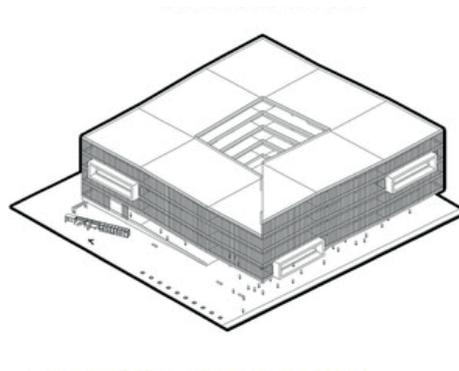
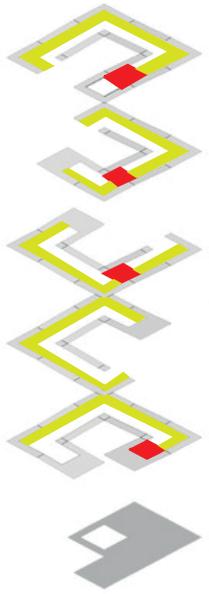


- Servicios Higienicos
- Área de Servicios Generales

El mercado cuenta con 4 servicios higienicos y 3 areas de servicios generales en los 3 pisos para el abastecimiento de los pisos del mercado

SERVICIOS

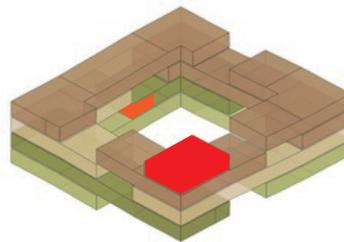
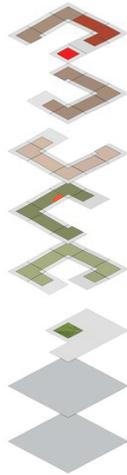
Fuente: Nicolas Valencia



- Circulación Vertical
- Circulación Horizontal

El mercado cuenta con las circulaciones verticales y horizontales, los cuales hace mas facil el acceso a todo el edificio.

CIRCULACIÓN

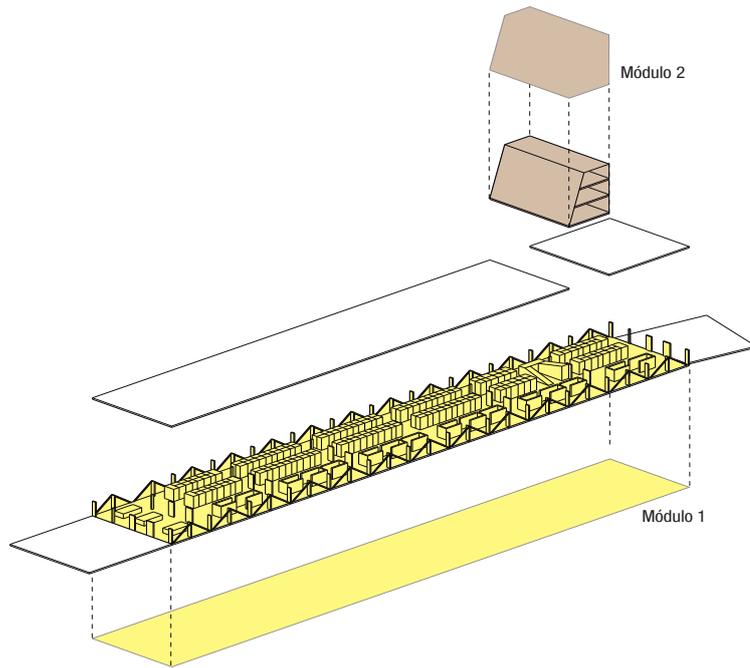


- Servicios Higienicos
- Área de Servicios Generales

Con 4 pisos el mercado cuenta con 4 baños en en sus cuatro niveles, en cuanto el area de servicios generales se encuentra entre el primer zotano y el ultimo piso

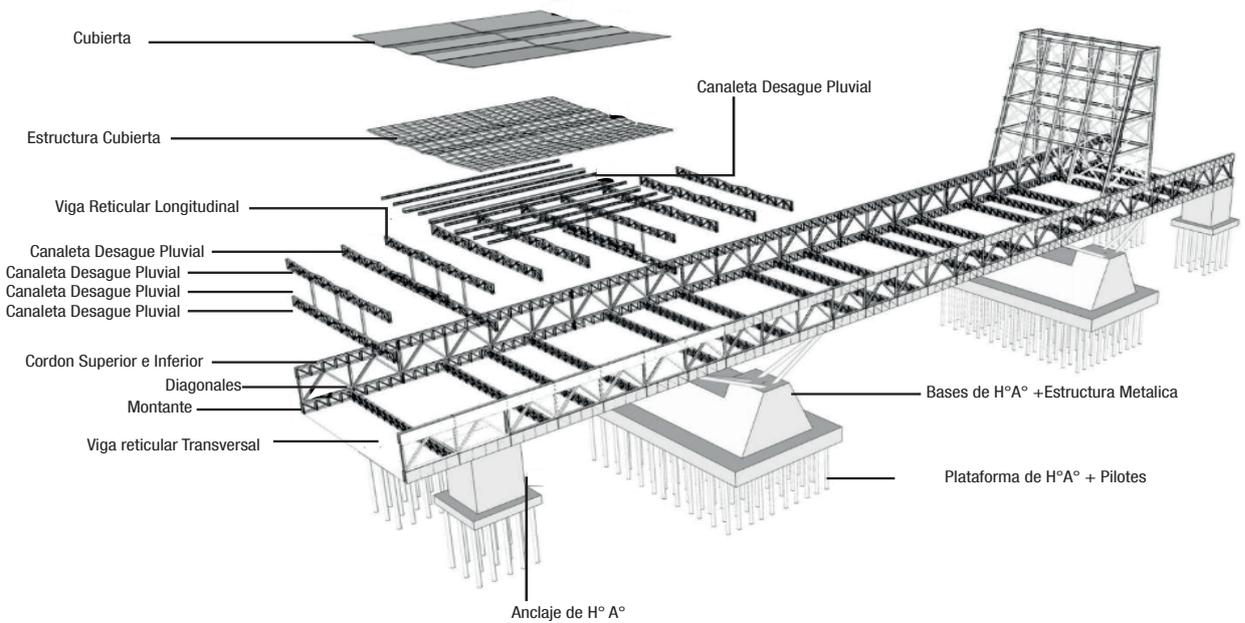
Fuente: Jairo Ademar de León González

SERVICIOS



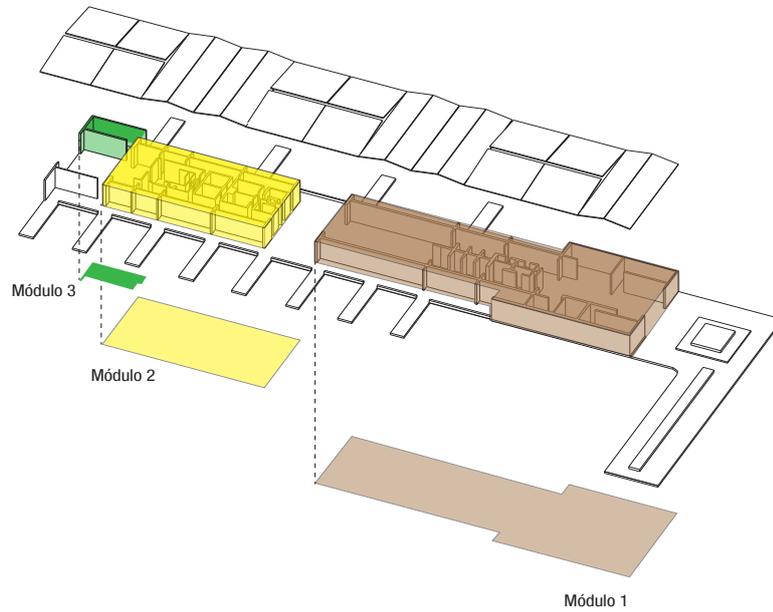
El volumen se divide en dos los cuales el principal es un gran rectángulo, y el segundo volumen es una torre con una forma semi triangular.

MODULACIÓN



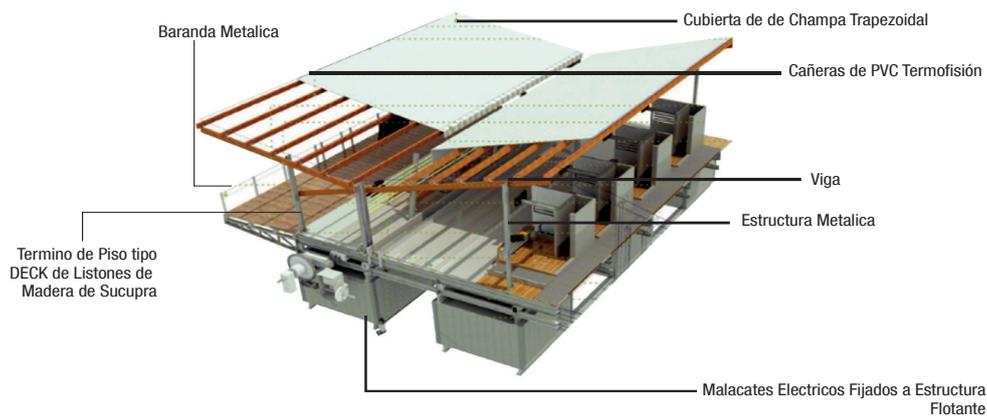
La estructura que se propuso para el proyecto fue una fución entre los materiales metalicos y concreto
Fuente: Noelia Vargas Vásquez, Andrea Videla, Maria Cruz Villar

ESTRUCTURA



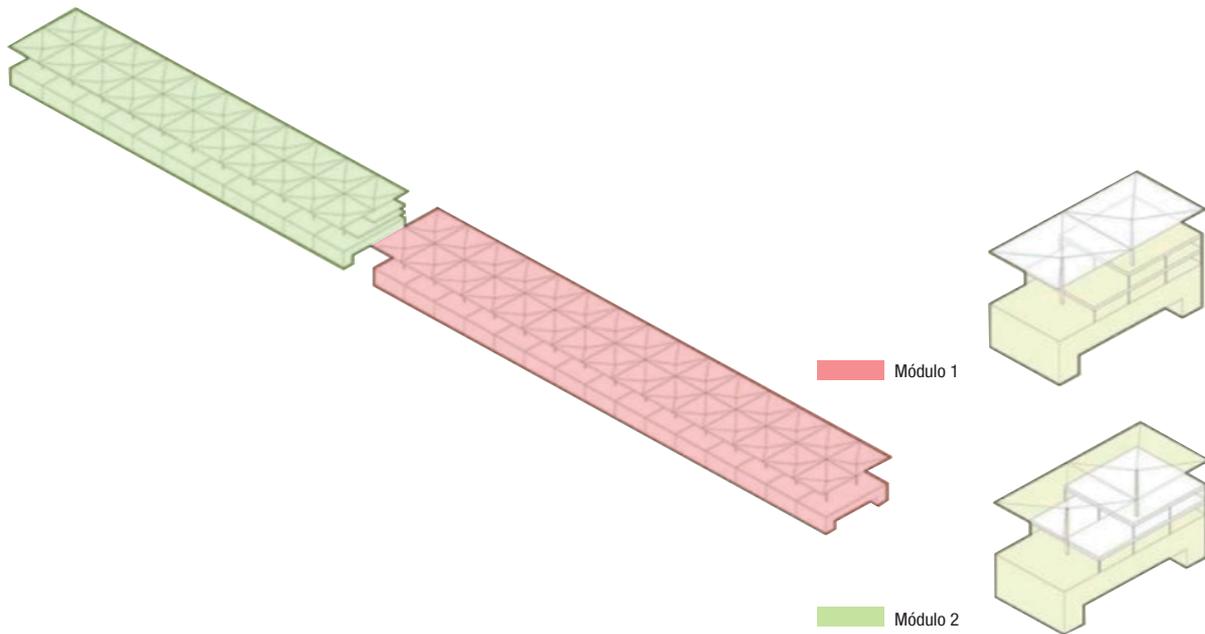
Los volúmenes que están compuestos por 3 el principal es un cuadrado unido a un rectángulo, el segundo volumen es un cuadrado casi a 2.5 metros separados del primero, el tercer volumen es un rectángulo pequeño.

MODULACIÓN



La estructura es una propuesta flotante, ya que este no cuenta con pilotes que hagan que el proyecto se pueda quedar rígido, en ves este se eleva obaja con la altura del río.
Fuente: David Agustin Barcudi, Pablo Landfranco

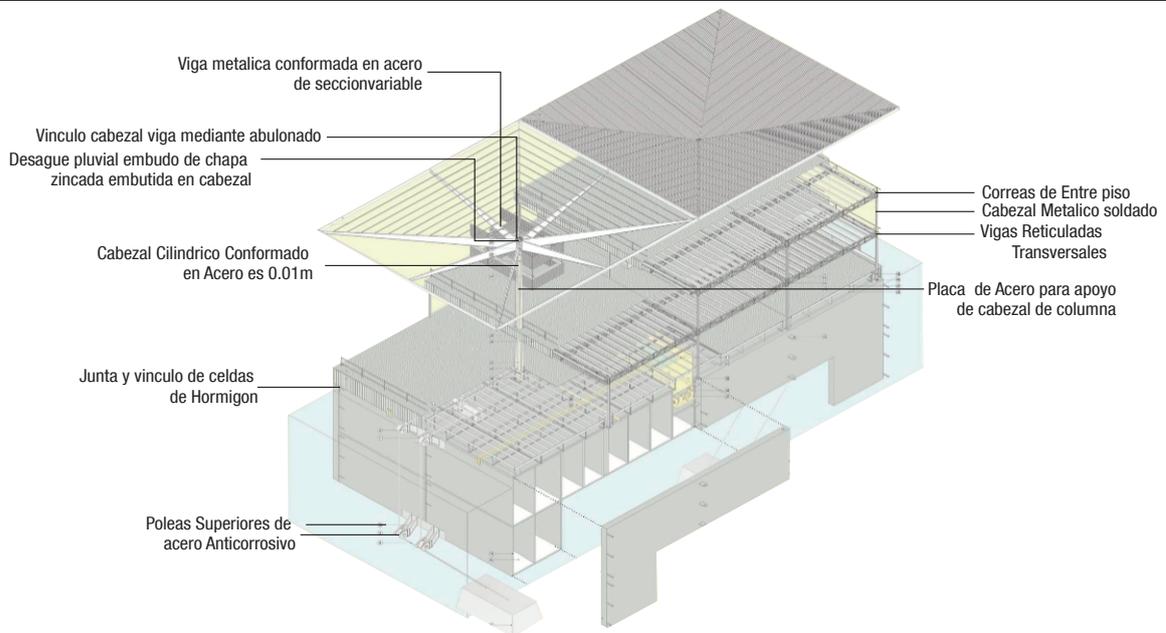
ESTRUCTURA



La modulación del proyecto se basa en la lógica modular, racionalizando los procesos constructivos. Mediante un Módulo construido de 20 x 40 metros se facilita la ejecución y el montaje.

Fuente: Nicolas Valencia

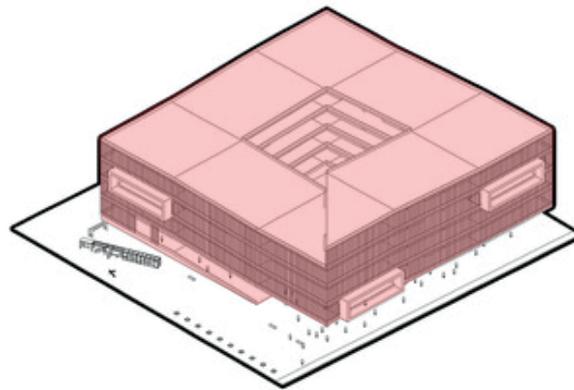
MODULACIÓN



Los módulos del mercado están estructurados para soportar las bajas y subidas del río teniendo en cuenta la materialidad de igual manera.

Fuente: Nicolas Valencia

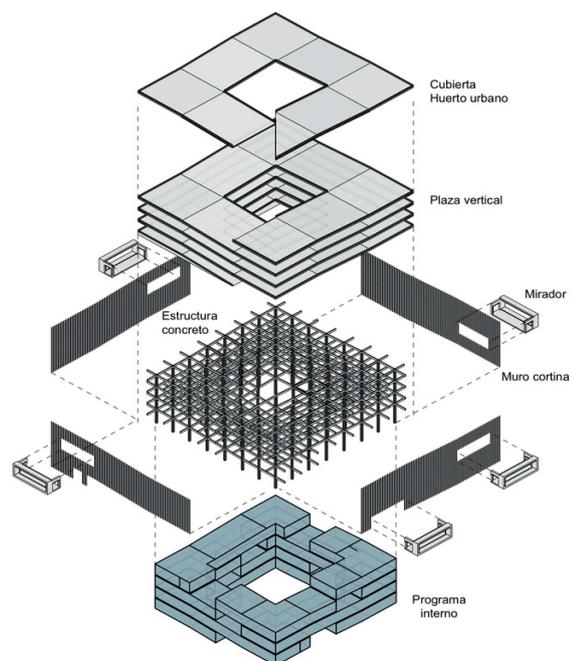
ESTRUCTURA



La modulación del mercado cuenta con un solo modulo el cual es de forma cubica.

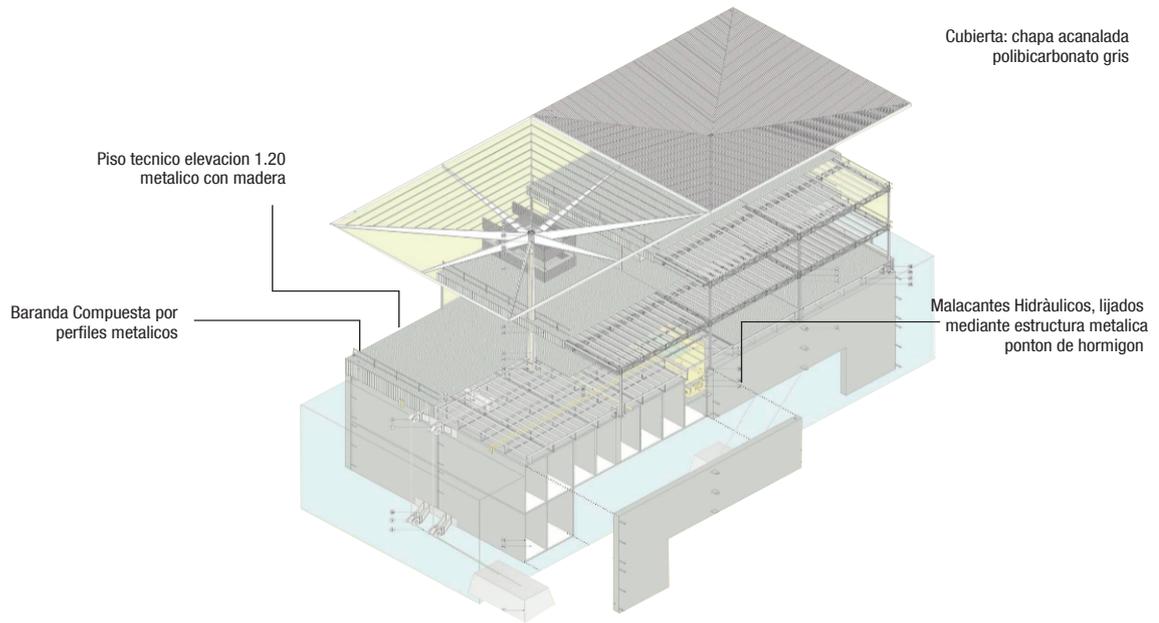
 Módulo 1

MODULACIÓN



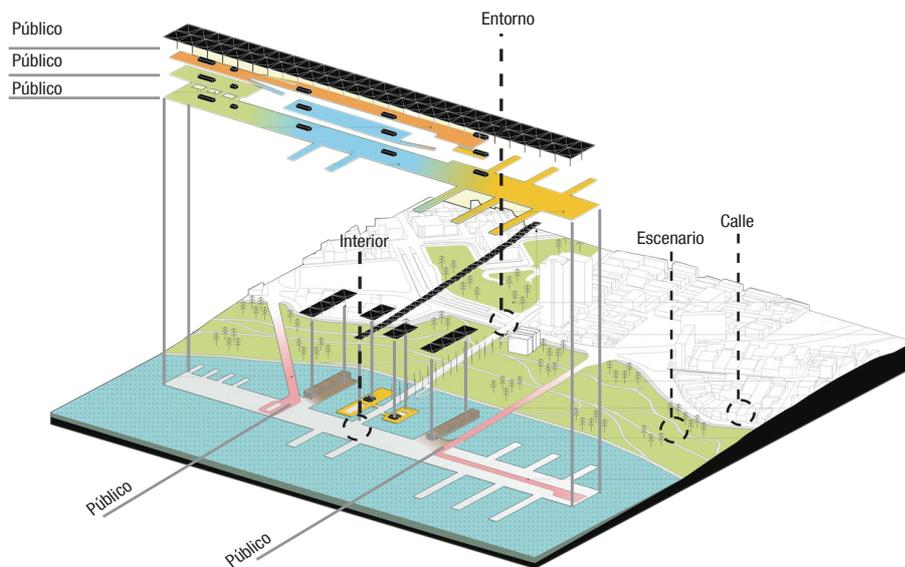
La estructura esta pensada para soportar las fuerzas longitudinales, este tambien esta reforzado por zapatas y bases para las columnas.

ESTRUCTURA



Los materiales que se presentan son mas que todo para poder enfrentar los diferentes cambios climaticos que se da en la selva de Manaus.

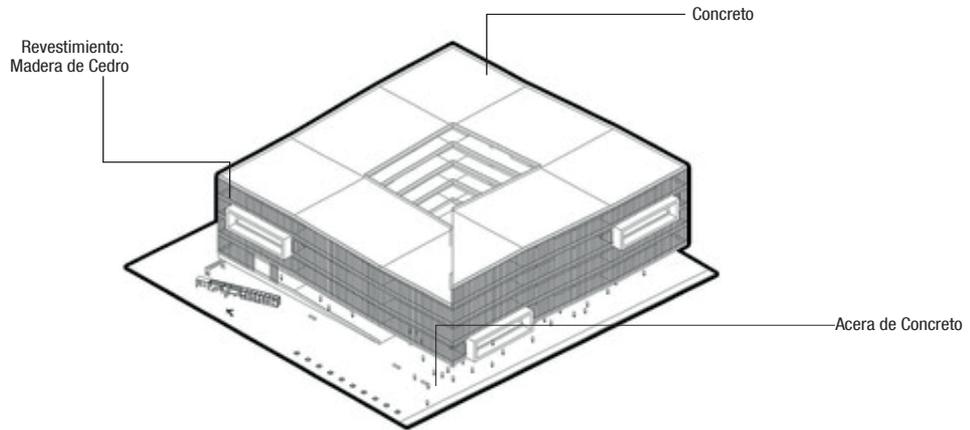
MATERIALIDAD



La estrategia del proyecto era poder romper la segregacion de que habia entre el rio y la ciudad, creando espacio publico y recuperando la rivera del rio con un gran bosque verde.
Fuente: Nicolas Valencia



ESTRATEGIAS PROYECTUALES



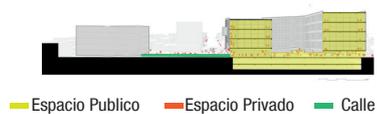
La materialidad en el parque son simples ya que la mayoría es para la estructura.

MATERIALIDAD

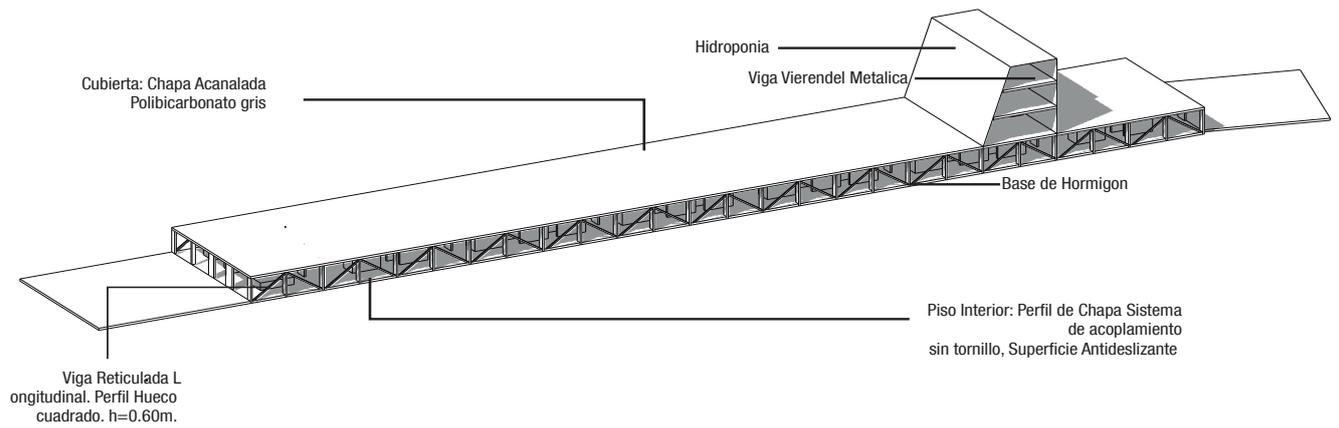


Las estrategias para este proyecto fue poder unir al mercado con el espacio público y que este no sea un distractor para el peaton, sino que este también sea un invitador a la zona comercial.

Fuente: Jairo Ademar de León González



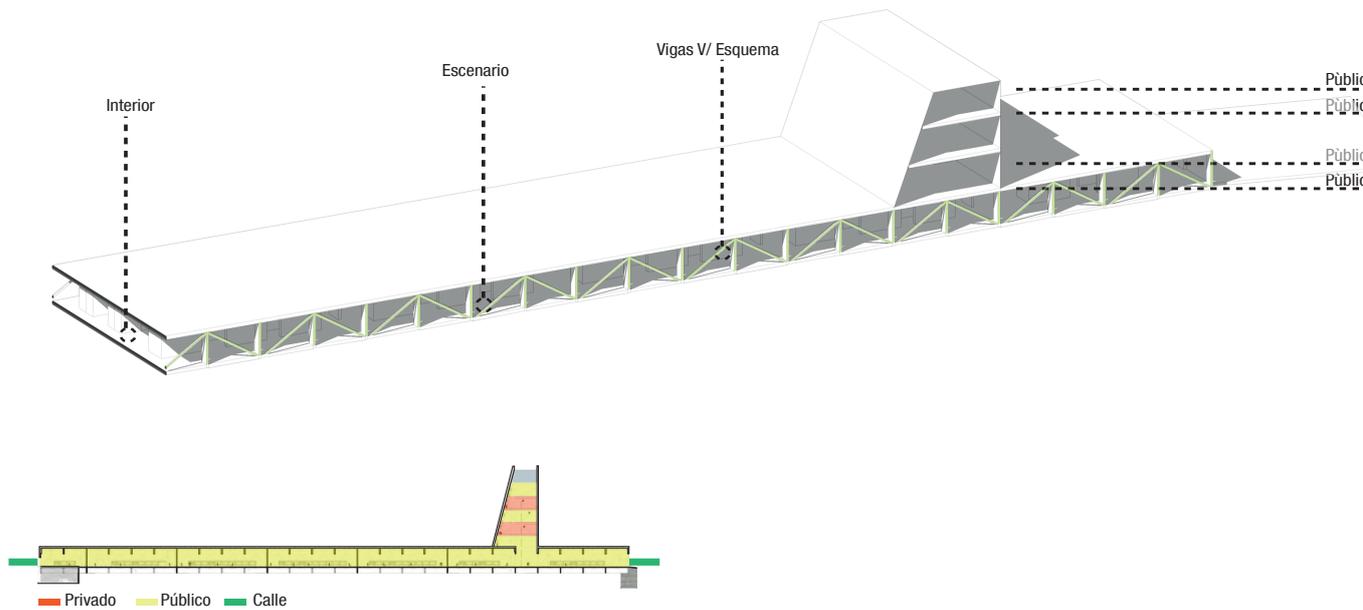
ESTRATEGIAS PROYECTUALES



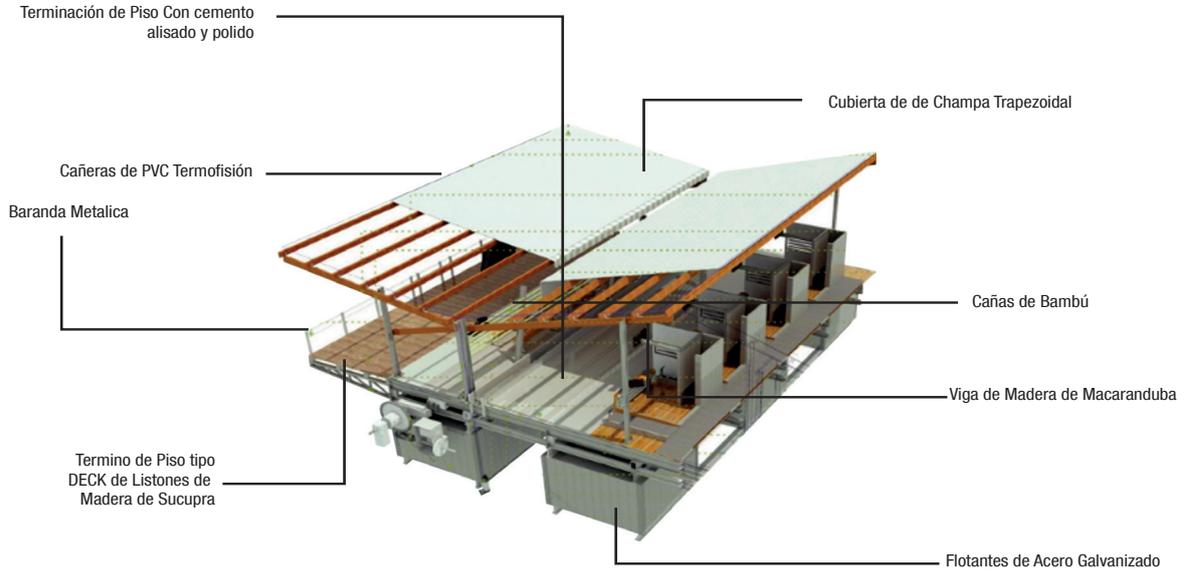
La materialidad que se escogio para este proyecto en el cual se tuvo que realizar un estudio de los materiales y si estos resistirian al medio ambiente en el cual estaban expuestos.

Fuente: Noelia Vargas Vásquez, Andrea Videla, Maria Cruz Villar

MATERIALIDAD



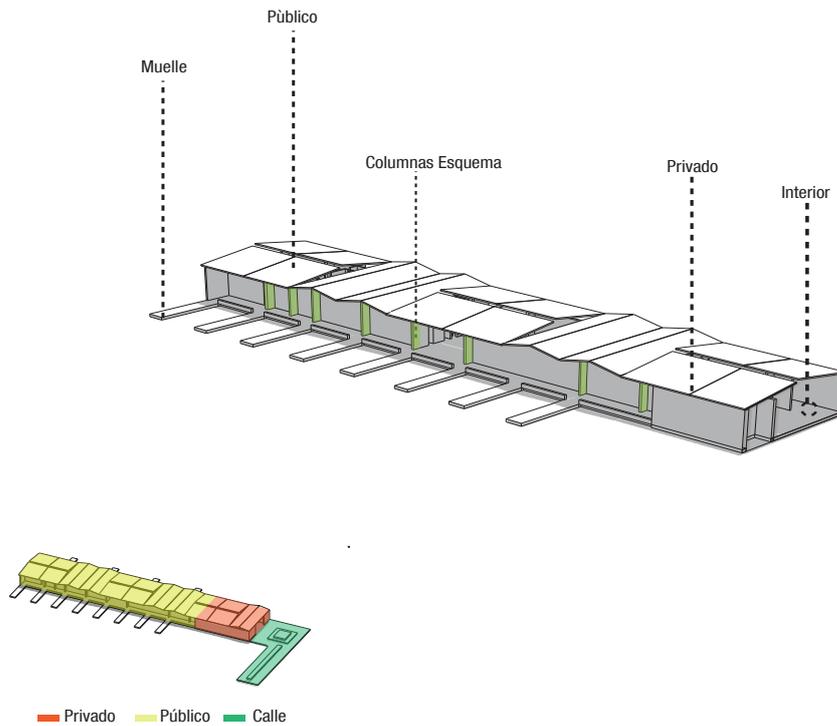
ESTRATEGIAS PROYECTUALES



Fuente: Noelia Vargas Vásquez, Andrea Videla, Maria Cruz Villar

Área Lote	10,000 m ²
Área Techada	5,000 m ²
Área libre	5,000 m ²

MATERIALIDAD



ESTRATEGIAS PROYECTUALES

5.2. Aproximación Territorial

Las problemáticas que existen en la zona de nauta a hecho que estas de alguna u otra manera se vean unidas a través de factores que se vuelven a repetir entre los centros poblados, una de las problemáticas que afecta a casi todas las ciudades de la selva del Perú es el comercio informal, y de que manera afecta este a las ciudades, al momento de identificar la palabra "informalidad" se empieza a pasar ejemplos de ciudades las cuales pasa este mismo problema, pero en la selva del Perú afecta de otra manera ya que esta es retroalimentada por eje fluvial es cual hace el transporte de todo tipo de mercaderías (entre ellos vegetales, ganados, etc.) esto a hecho que cada ciudad que tiene un puerto el comercio informal a tomado toda una cuadra para poder estar cerca a este eje tan importante y es que la mayoría de personas que existen en estas ciudades han optado por tener este tipo de negocios o este tipo de actividades ya que este es una gran fuente económica para ellos, pero esto también ha afectado no solo a las personas, sino que esto a hecho que los espacios públicos que habían en la ciudades vayan desapareciendo en un 5.5% cada año, esto a sido de total preocupación para las autoridades; como ejemplo de falta de espacio públicos se encuentra la ciudad de nauta, ya que las personas que quieren ir a un centro recreativo o a un parque tienen que viajar por lo menos 2 horas y media hacia la ciudad de Iquitos para poder ser parte de este espacio.

Aunque es muy difícil de crear estos dos eje importantes ha traído secuelas para el medio ambiente y para el ser vivo, ya que gracias a la contaminación por residuos sólidos las riveras del río están siendo contaminadas, las calles están siendo apoderadas por estos recursos, pero los seres que se ven más afectados son los nativos que migran hacia ciudades grandes o en crecimiento en las cuales ven su principal ente religioso ser abatido con estos contaminantes por el cual el 4.5% de los jóvenes provenientes de la comunidades nativas y más que todo los Kukama deciden quitarse la vida, ya que ellos piensan que el río es un Dios que cuida de ellos y que le da trabajo ser dañado, muchos de los muchachos que viven en la zonas aledañas se ven afectados por este cambio, por que cada vez que van a pescar (su principal fuente económica) ya no pescan tantos pescados como antes y al ver que su futuro esta siendo modificado ellos toman la decisión de acabar con sus vidas para ya no ser afectados por la represalias de esta.

La tala de árboles, aunque este prohibida en casi toda la zona de Nauta, sigue habiendo este tipo de actividades, este factor también a indignado a varias comunidades nativas que viven aledañas a estas, uno de los lugares en el cual no se puede talar ningún tipo de árbol es en la reserva pacaya Samiria el cual también ha sido afectado de alguna u otra manera al diario vivir de los Kukama; a la par de esta problemática la caza ilegal que existe en la zona de nauta a empezado a hacer sus primeros frutos ya que varias especies de lagartos y venados están desapareciendo, la pesca ilegal también va de la mano con la caza pero esta se lleva a cabo en el río, mas que nada se empezó a tomar este punto mas en cuenta gracias a que una especie de tortugas estaba desapareciendo los llamados "charapitas" los cuales son muy caros y preciados en nuestro país. Las problemáticas que se acaan de mencionar son algunas de las muchas que existen en esta zona del Perú.

La selva se considera un lugar muy hermoso en las cuales se hace señal a sus costumbres tradiciones y su bello paisaje; la selva peruana se considera una de las más alegres y joviales que existen en el Perú pero esta vez enmarcaremos las potencialidades que existen en la zona de nauta. Uno de los lugares turísticos más bellos de la zona son la reserva pacaya Samiria la cual tiene más de 1.000 especies de animales más de 48 comunidades nativas, a esto se adhiere a l eje fluvial el cual es el único conector con las diferentes comunidades nativas centros poblados habiendo que el viaje sea más y entretenido.



Figura 23. Fotografías

Fuente: Archivo Propio

Las imágenes muestran la importancia del medio Natural para un lugar en la selva donde se puede apreciar tanta calidad de paisajes y espacios naturales.

TALA DE ARBOLES

La tala de árboles en Nauta a ido creciendo con el transcurso de los años, las áreas mapeadas en las cuales se encuentran la mayor cantidad de deforestación están entorno a las carreteras que conectan Nauta - Iquitos la cual se inauguró en el 2005. Muchas de las áreas deforestadas han ocurrido entre los años 2001 - 2017 y también se han depredado algunas de las áreas de las comunidades Nativas, para realizar plantaciones de caña de azúcar o plantaciones de plátano para mejorar sus vidas.

Área perdidas desde el 2001

El área perdida es aproximadamente 6.1 millones de hectáreas la cual es un aproximado de 8 % de bosques vírgenes.

PACAYA SAMIRIA

FLORA



Tala de árboles como la Lupuna

FAUNA



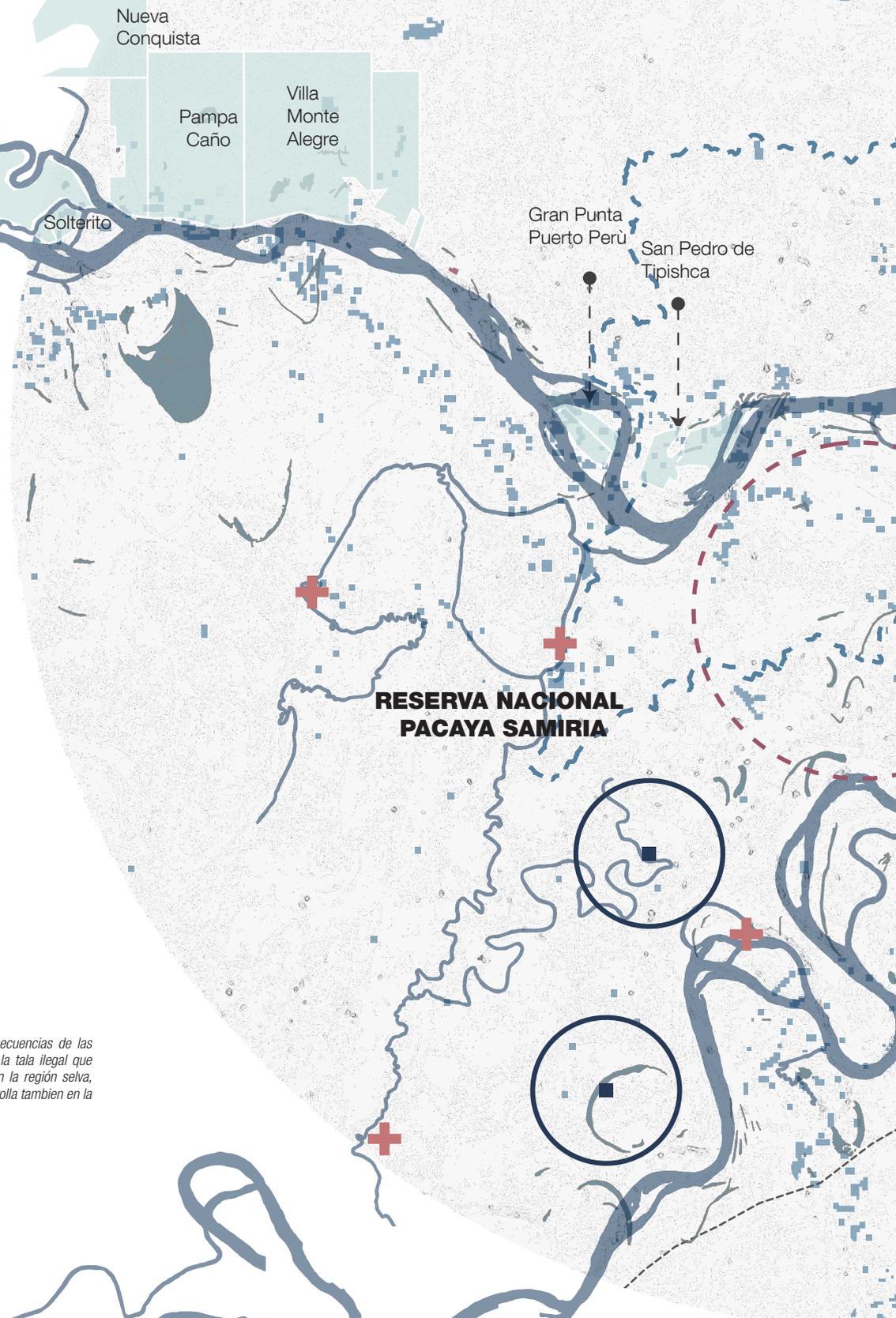
22 especies en peligro de extinción

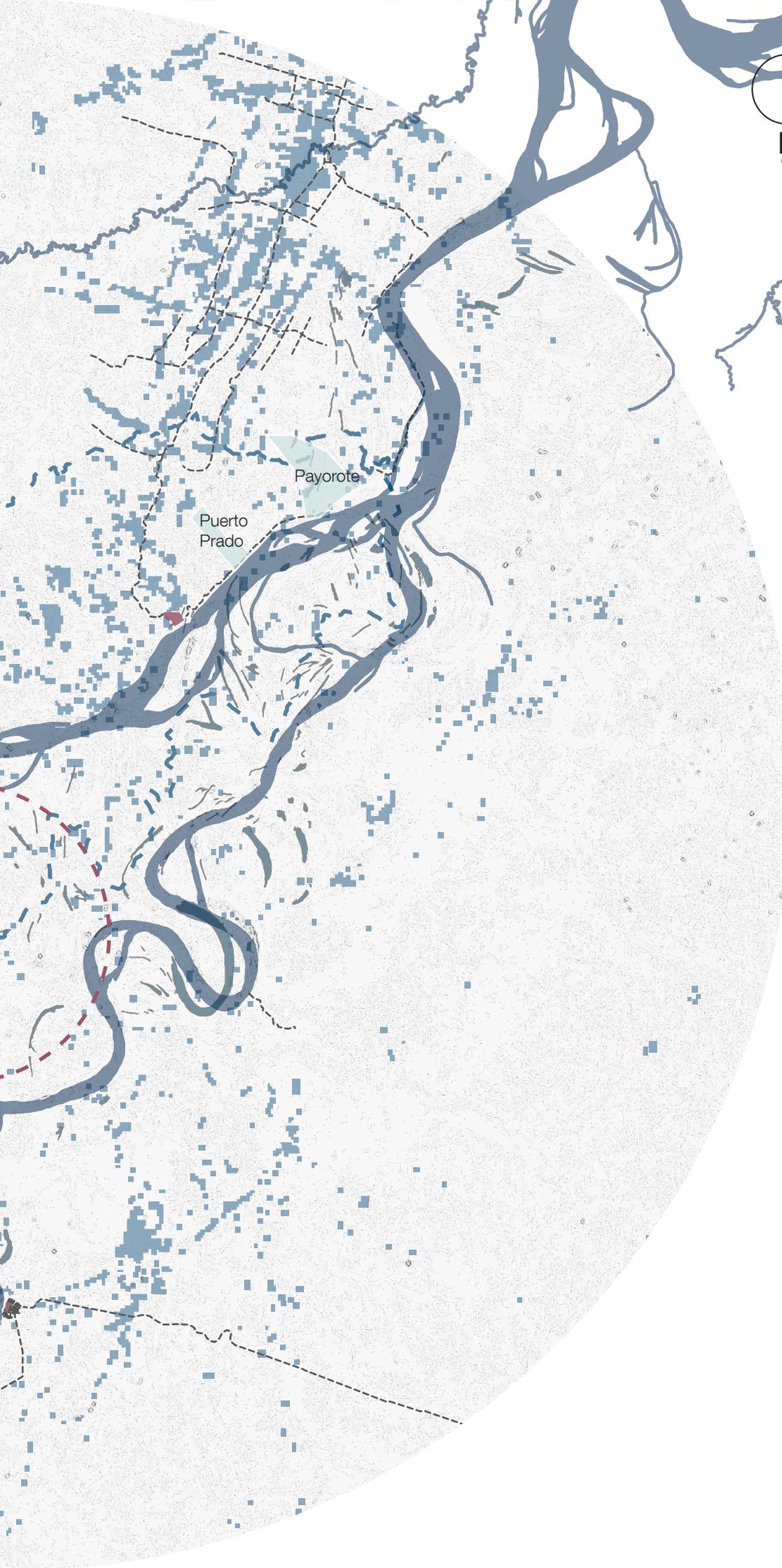
La Tala de árboles en Pacaya Samiria se basa en que no hay el control suficiente para un área tan grande y a la importancia de los árboles maderables del área como son la Caoba y el Cedro. Además se da en esta área la caza sin control, en algunos casos de las comunidades campesinas del lugar, por eso es que los que trabajan en los puntos de control de la reserva se enseñan a la población a utilizar moderadamente los productos de la región, además de en estos lugares encontramos la pesca indiscriminada la cual se utiliza para la venta del lugar.

Figura 6. Problemática

Fuente: Porpia-(2019)

Esta lámina específica sobre las consecuencias de las comunidades nativas, la caza ilegal y la tala ilegal que es una problemática muy frecuente en la región selva, pero con la característica que se desarrolla también en la reserva Nacional Pacaya Samiria.





Fuente: RPP



Fuente: Diario El Comercio

El análisis de problemáticas del lugar, muestra deficiencias en el manejo de la reserva pacaya Samiria y esto afecta a la población del lugar y sus alrededores, además de que esta es una de las consecuencias de las migraciones a la ciudad principal de la zona en este caso Nauta.

Leyenda

-  Cuerpos de Agua en Reposo
-  Rio
-  Vías Regionales
-  Pesca Ilegal
-  Tala Ilegal de PAcaya Samiria
-  Caza ilega
-  Sub - cuenca
-  Casco Urbano
-  Botadero de basura



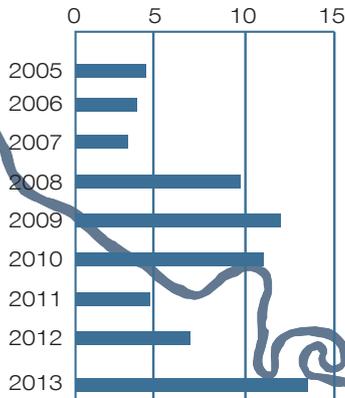
SUICIDIOS COLECTIVOS

Los suicidios se dan en la población Kukama. Los Kukama pertenecen a la familia lingüística Tupí guaraní, la población que pertenece a este tronco se caracteriza por tener suicidios altos. Estas personas están entre de 15 a los 29 años

Razones del suicidio

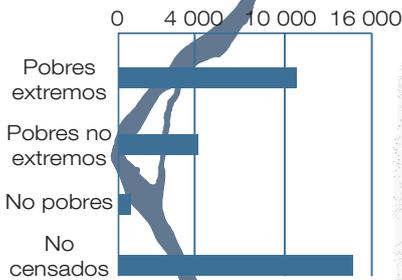
- Arrebatamiento de sus tierras.
- Abusos sufridos.
- Malas condiciones de vida.
- Sensación de desposesión.
- Pobreza.

Años en que sucedieron los suicidios



MIGRACIONES

Las migraciones en Nauta ocurren en su mayoría por los Kukama o por la gente que vive en los centros poblados,



CONTAMINACIÓN POR RESIDUOS SÓLIDOS

El Distrito de Nauta se encuentran uno de los 23 botaderos que existen en todo el país. En estos lugares falta implementar es infraestructura de limpieza, además de que el distrito produce grandes cantidades de de basura de las cuales un porcentaje va a parar al río.

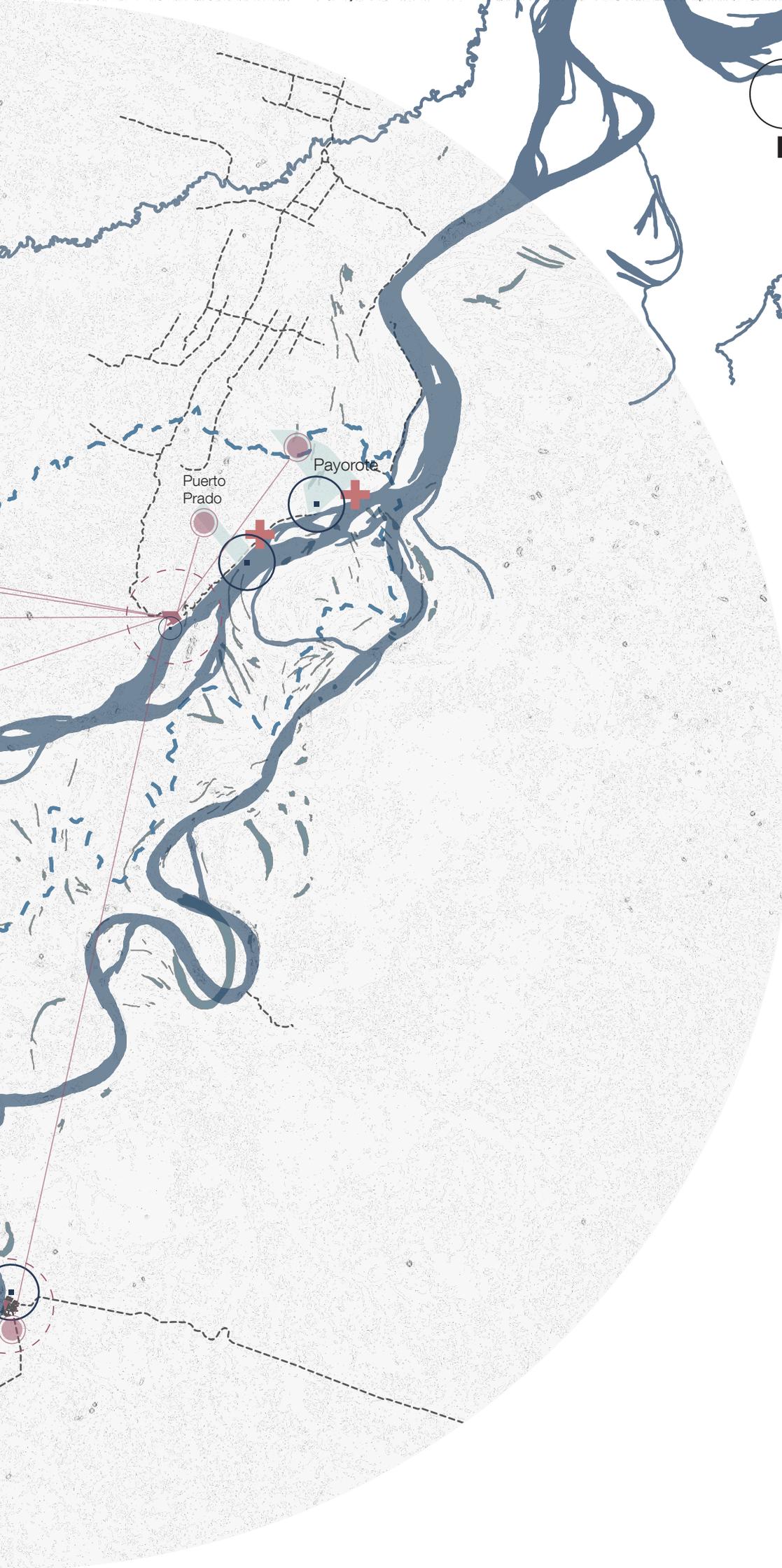
Residuos Sólidos

	Diario	Semanal	Mensual
Toneladas diarias	12 toneladas	84 toneladas	360 toneladas
Toneladas al río	4 toneladas	28 toneladas	120 toneladas
Total Toneladas	16 toneladas	112 toneladas	480 toneladas

Figura 25. Problemática

Fuente: Propia (2019)

La lamina explica las problemáticas ubicadas en Nauta las cuales varían entre, contaminación, comercio informal y suicidio colectivo, las cuales se encuentran relacionados uno con otros además de hablar de basura.



Fuente: Diario el País



Fuente: Diario el País



Fuente: Diario el País

El análisis de problemáticas del lugar, muestra deficiencias en el manejo de la reserva pacaya Samiria y esto afecta a la población del lugar y sus alrededores, además de que esta es una de las consecuencias de las migraciones a la ciudad principal de la zona en este caso Nauta.

Leyenda

-  Migraciones
-  Cuerpos de Agua en Reposo
-  Rio
-  Vias Regionales
-  Suicidios
-  Contaminación por Residuos Solidos
-  Comercio informas
-  Sub - cuenca
-  Casco Urbano
-  Botadero de basura



CENTROS POBLADOS

- | | | |
|--------------------------|-------------------------|---------------------|
| 1. Flor de Castaña | 26. 9 de Octubre | 50. Puerto Perú Li |
| 2. Iricahua | 27. San Marcos | 51. Puesto Guerra |
| 3. Jorge Chavez | 28. 25 de Julio | 52. Santa Rosa |
| 4. Sapuena | 29. Vista Alegre | 53. Puerto Lima |
| 6. Nuevo San Isidro | 30. Buen Retiro | 54. Pumacahua |
| 7. San Pedro Zona II | 31. Nuevo Curahuaytil | 55. Nuevo Pumacahua |
| 8. Pampa Hermosa | 32. Puerto Franco | 56. Jenaro Herrera |
| 9. San Jose de Sarapanca | 33. Puerto Loreto | 57. Florida |
| 10. Huacarayco | 34. Elmer Faucett | |
| 11. San Isidro | 35. Contamanillo | |
| 12. Chigana | 36. Yuracocha | |
| 13. Aucayacu | 37. Sinchi Roca | |
| 14. Lucana | 38. Peña Negra | |
| 15. San Mateo | 39. Luciana | |
| 16. Villa Buen Fin | 40. Fundo Moncada | |
| 17. 23 de Junio | 41. Pura Cocha | |
| 18. Villa Belen | 42. Nuevo Pucate | |
| 19. San Antonio | 43. Fundo Bandoles | |
| 20. Iracahua | 44. Fundo Monte Carmelo | |
| 21. Santa Clara | 45. Pucate | |
| 22. Monte Alegre | 46. Fundo Lavi | |
| 23. Clavero | 47. San Gerardo | |
| 24. Bello Horizonte | 48. Santa Clara | |
| 25. San Antonio | 49. Puerto Perú | |

COMUNIDADES NATIVAS

Son áreas designadas a las comunidades nativas de las cuales no el estado no puede disponer sirve para mantener sus áreas, no perderlas y también para la preservación de las culturas en estas, aquí se puede realizar turismo.

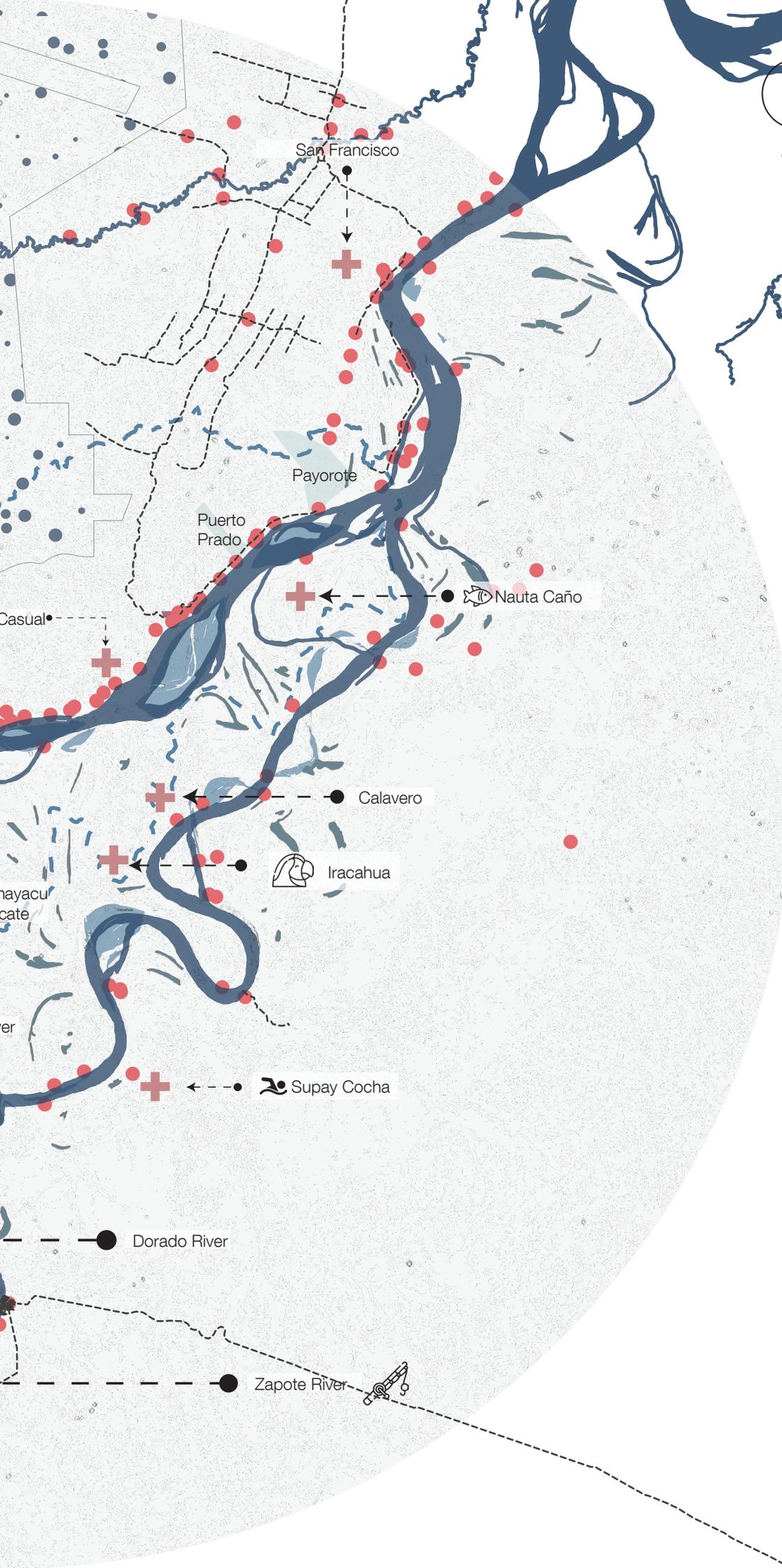
LUGARES TURÍSTICOS

- | | | |
|--------------------|---|---|
| 1. Puerto Miguel | → |  |
| 2. Nauta Caño | → |  |
| 3. Yarapa River | → |  |
| 4. Casual Trail | → |  |
| 5. Yanayacu Pucate | → | |
| 6. Clavero | → | |
| 7. Iracahua | → | |
| 8. Tabuauo River | → | |
| 9. Supay Cocha | → | |
| 10. Pucate River | → | |
| 11. San Regis | → | |
| 12. Jacinto Cocha | → | |

Figura 26. Potencialidades

Fuente: Propia (2019)

Esta potencialidad habla sobre la diversidad de población encontrada en el área de estudio, las actividades turísticas y como las crecidas y bajadas de río generan playas en el lugar.



Fuente: Propia



Fuente: Propia

El mapa de Potencialidades muestra las áreas de las etnias Nativas, además tenemos las diversas áreas campesinas que existen en la zona, junto con un área de producción de madera, el mapa trata de ayudar a ubicar los puntos más importantes del lugar. Además muestra los puntos turísticos para visitar cerca de lugar siendo uno de los más cercanos la reserva pacaya samaria, además se muestra las áreas costeras que aparecen cuando el río empieza su descenso.

Leyenda

- Comunidades Nativas
- Cuerpos de Agua en Reposo
- Comunidades Campesinas
- Vías Regionales
- Bosque de producción
- Cuerpos de Agua
- Puntos Turísticos
- Áreas Costeras
- Sub - cuenca
- Casco Urbano



CONSESIONES FORESTALES

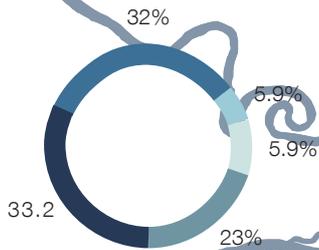
Estas áreas son de concesiones forestales las cuales tienen como objetivo el control de la productividad de los bosques lo cual busca preservar el ecosistema y de esta manera regenerar las áreas naturales.

RESERVA PACAYA SAMIRIA

La reserva Pacaya Samiria es una de las reservas Nacionales más grandes de la selva, la cual cuenta con diversas especies de flora y fauna. Se caracteriza por albergar diversas comunidades las cuales son aproximadamente 116 entre inscritas y no inscritas como tales.

Área: 2 millones de hectareas

Zonificación



Áreas

- Área estricta
- Área Silvestre
- Aprovechamiento directo
- Uso Especial
- Uso Especial

FLORA



956 especies de plantas

FAUNA



1 025 especies de animales

ZONA DE AMORTIGUAMIENTO PACAYA SAMIRIA

Áreas donde el Uso de suelo debe estar restringido. Sirve para extender el área de vida de los animales y zonas seguras.

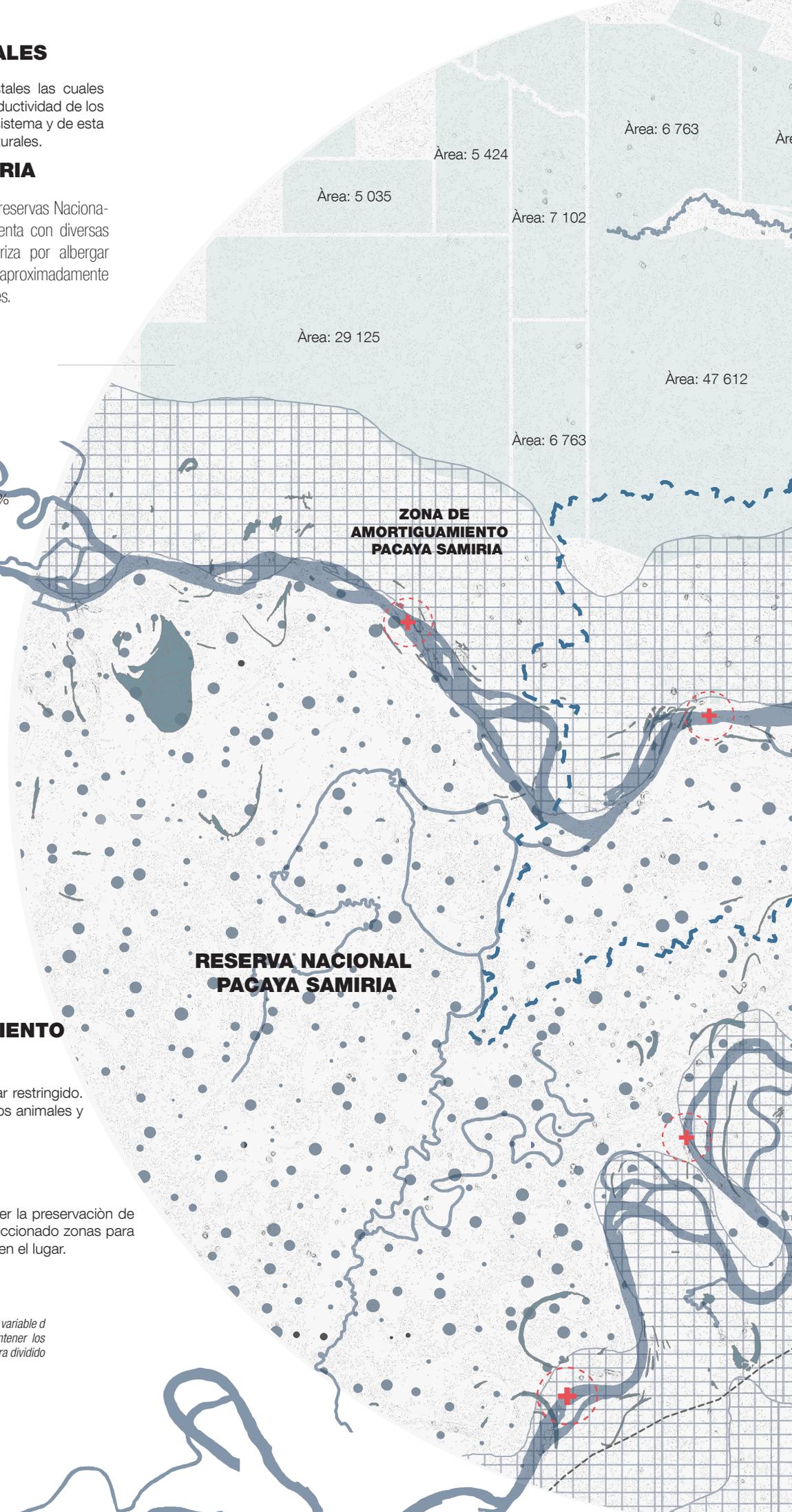
ÁREAS DE PESCA

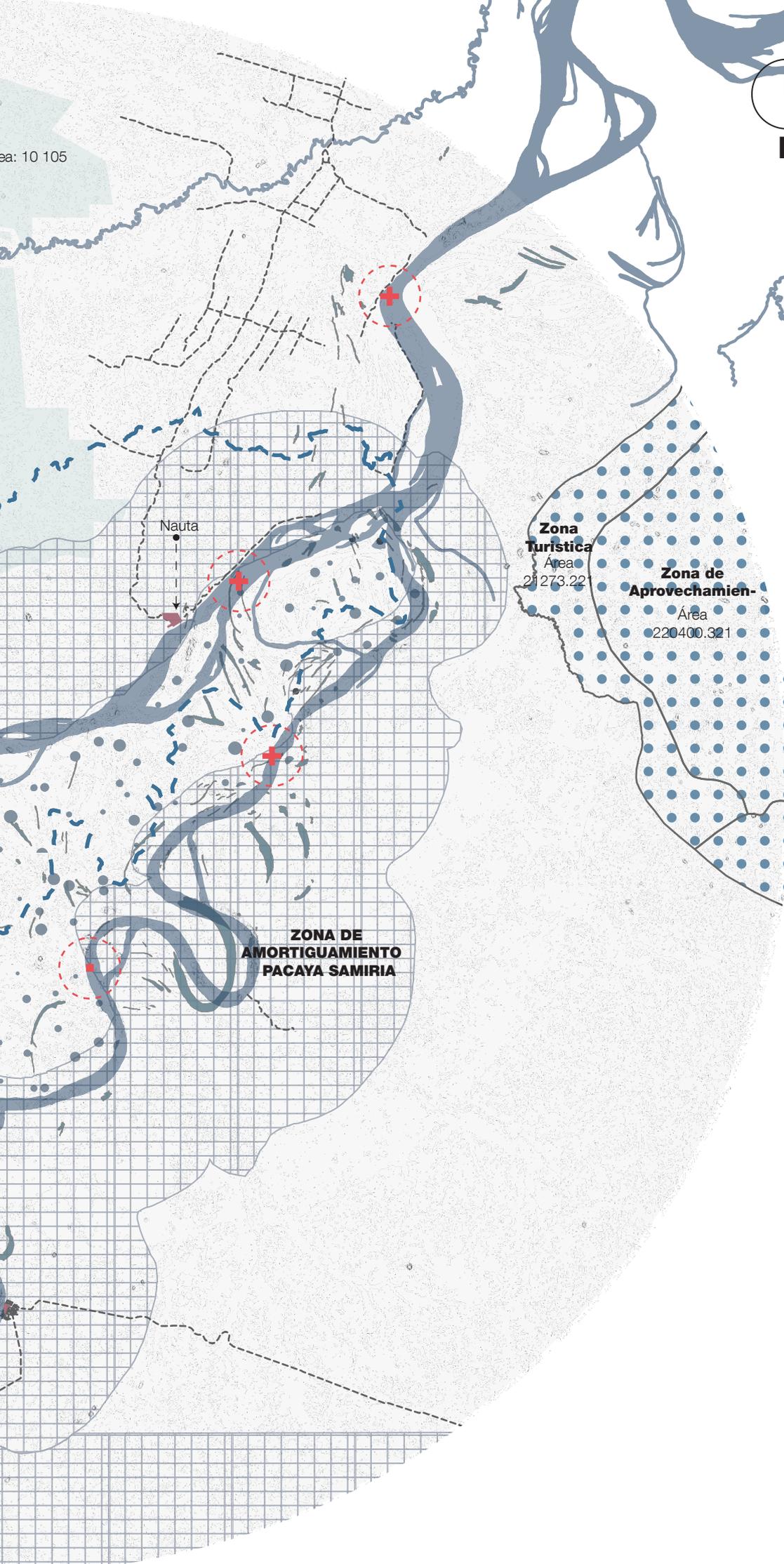
Las áreas de pesca sirven para mantener la preservación de animales como la charapita, se han seleccionado zonas para seguir manteniendo la pesca en el lugar.

Figura 27. Potencialidades

Fuente: Propio (2019)

Las potencialidades de esta lamina radica en llo variable d ela vegetación de la zona, los metodos para mantener los recursos forestales del lugar y como se encuentra dividido la reserva pacaya Samiria.





ea: 10 105



Fuente: Andina Difusión



Fuente: Caaap.org

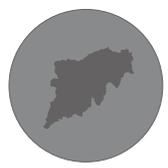


Fuente: Tripadvisor

El análisis de potencialidades del lugar analiza concesiones forestales, cuerpos de agua, reservas nacionales y áreas de protección regional y las áreas de pesca, además muestra las grandes extensiones de concesiones forestales y la importancia de las áreas de amortiguamiento del lugar y los cascos urbanos de la ciudad.

Legenda

-  Concesiones Forestales
-  Cuerpos de Agua en Reposo
-  Rio
-  Vias Regionales
-  Reserva de Administración Nacional
-  Áreas de Protección Regional
-  Áreas de pesca
-  Áreas de amortiguamiento
-  Sub - cuenca
-  Casco Urbano



MAPA DE POTENCIALIDADES DISTRITO DE NAUTA

5.3. Estudio del Lugar

En cuanto al estudio del lugar se tuvo que levantar el plano base ya que la ciudad no contaba con una, al momento de estudiar la zona nos pudimos percatar de 6 ítems los cuales debíamos estudiar, el primero son sobre las alturas que tiene la ciudad aunque la mayoría e casa su altura mínima es de 6 metros, las nuevas construcciones que se han realizado en los últimos años han sobrepasado los 15 metros, esto se debe a que muchos de ellos son equipamientos que son dirigidos al turismo, pero en cuanto a casa y comercio las edificaciones no sobrepasan de 6 a 12 metros. Lo segundo a analizar fueron los principales equipamientos que tiene la ciudad, entre ellas el hospital, la municipalidad, la comisaría, reniec, estos como equipamientos administrativos, como equipamientos educativos contamos con 2 principales instituciones el cual "Nuestra Señora de Loreto" cuenta con las tres enseñanzas básicas las cuales son: inicial, primaria y secundaria; este mismo caso pasa con el colegio "Jorge Barones Ruiz" el cual también cuenta con las tres principales enseñanzas, en cuanto es el comercio solo existe un mercado el cual no abasta con todos los comerciantes que hay hoy en día; cabe resaltar que uno de los equipamientos más importantes de la zona el cual es el hospital de ESSALUD o cuenta con los equipos necesarios.

El espacio público que existe en la ciudad de nauta gira en torno a las actividades portuarias y comerciales, pocos son los espacios que están dirigidos para una actividad diferente a las ya mencionadas, la mayoría de espacios que se destinan a actividades recreativas son espacios privatizados por las cuales las personas para poder ingresar necesitan pagar, el porcentaje de espacio público que tiene la ciudad de nauta es de un 10%, siendo estos espacios áreas verdes y parques mal cuidados; el área verde existente mayormente son bosques que se encuentran alrededor de la ciudad, existen áreas verdes dentro de la ciudad pero muchas de ellas son privatizadas. Así como los espacios públicos giran en torno al comercio la movilidad peatonal se basan en torno al movimiento económico por lo cual el estudio se basó en dos usuarios que se encuentran en la ciudad, los cuales son los comerciantes y los agricultores siendo estos dos los principales usuarios que tienen más recorrido dentro de la ciudad.

Un ítem muy importante son los recorridos de los barcos, estos tiene un recorrido variado que es desde las 6 de la mañana hasta las nueve de la noche siendo su hora pico las 12 del día ya que a estas horas en n donde llega la mayor, mercadería y el recojo de pasajero, los diferentes tipos de botes que recorren el río, también tienen diferentes tipo de puertos en las cuales desembarcar, la mayoría de estos puertos son informales, la ciudad de nauta solo cuenta con un puerto formal.



Figura 26. El espacio afuera del Mercado

Fuente: Google Maps (2015)

Una perspectiva de lo que es el comercio en la ciudad de Nauta.

©STEPHANIE CRANE



Figura 2.2. Plano de la zona.
Fuente: MVCS (2015)

Descripción de la figura Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Aenean commodo ligula eget dolor. Aenean massa. Cum sociis Cum sociis Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient parturient montes, nascetur ridiculus mus. Donec quam felis

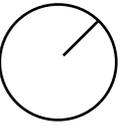




Leyenda
■ 3 pisos
■ 2 pisos
■ 1 piso

Figura 30. Alturas
Fuente: Archivo Propio

Plano que muestra los llenos y vacíos en la ciudad de Nauta en la cual la mayor altura de los edificios esta en 3 pisos.



Leyenda

Equipamiento Administrativo

Municipalidad de Nauta

135 personas

Sub Gerencia Regional de Loreto Nauta

135 personas

Comisaria de Nauta

100 personas

Reniec, Osiderm

200 personas

Equipamiento Salud

ESSalud Nauta

400 personas

Tipo 1 por atención y capacidad de personas.

Hospital de Nauta

450 personas

Tipo 1 por atención y capacidad de personas.

Equipamiento Educación

Nuestra Señora de Loreto

1,030 personas

Niveles:

Inicial: 30 personas

Primaria: 400 personas

Secundaria: 600 personas

Educación Privada

Jorge Barones Ruiz 61022

850 personas

Niveles:

Inicial: 50 personas

Primaria: 300 personas

Secundaria: 500 personas

Educación Publica

Equipamiento Comercial

Comercio Zonal

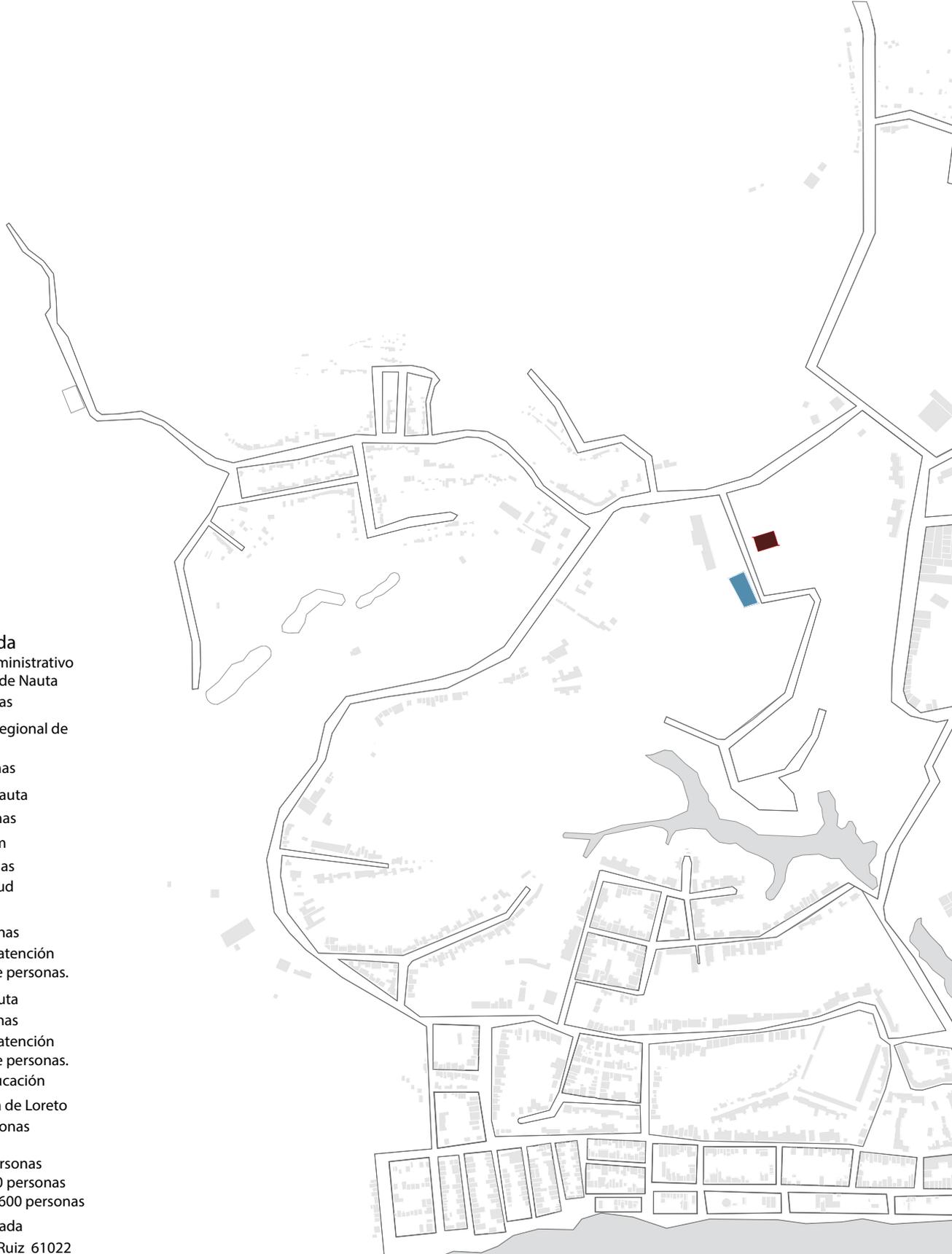
700 personas

Categ: Tipo zonal coincide con la categoría residencial RDMA

Comercio Vecinal

N/n.o (Informalidad)

Categ: Tipo vecinal coincide con la categoría residencial RDMA



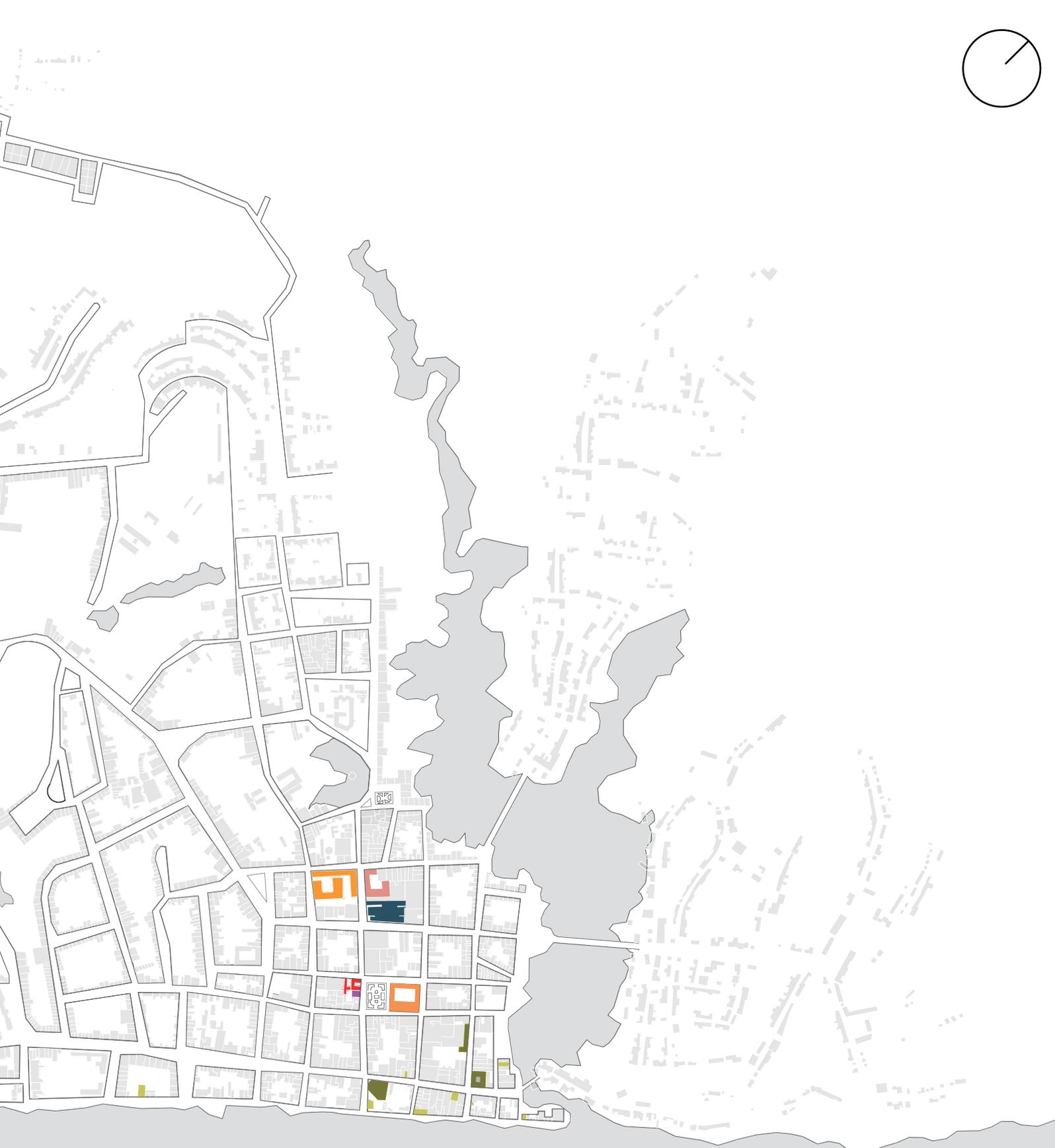
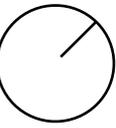


Figura 31. Equipamientos

Fuente: Archivo Propio

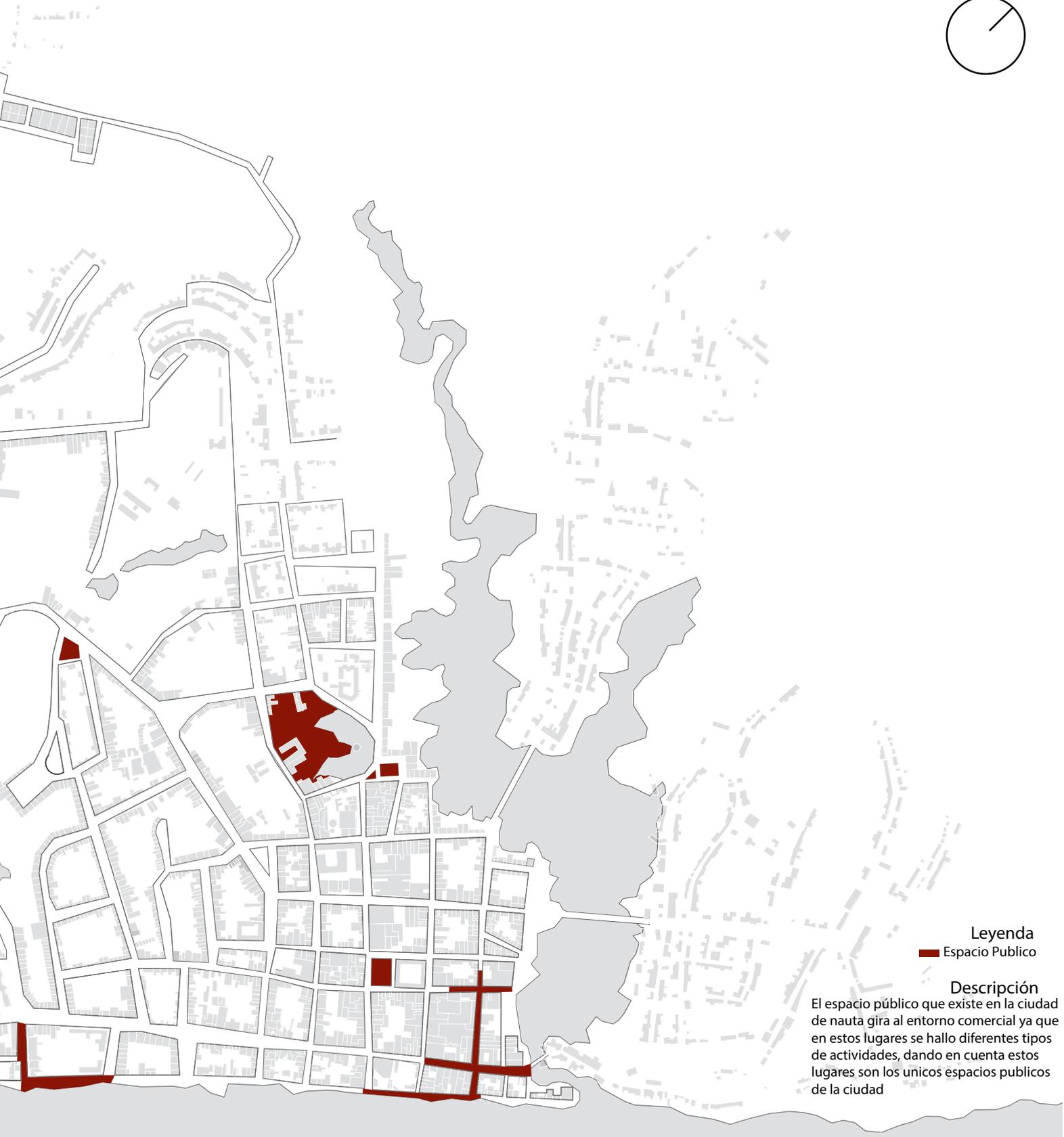
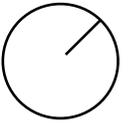
Plano de equipamientos existentes en la ciudad de Nauta, en la cual encontramos mercados, colegios y zonas de administración pública.



Figura 32. Espacios Públicos

Fuente: Archivo Propia

Áreas de espacios públicos más utilizados en el lugar.



Leyenda
■ Espacio Publico

Descripción
El espacio público que existe en la ciudad de nauta gira al entorno comercial ya que en estos lugares se halló diferentes tipos de actividades, dando en cuenta estos lugares son los únicos espacios públicos de la ciudad

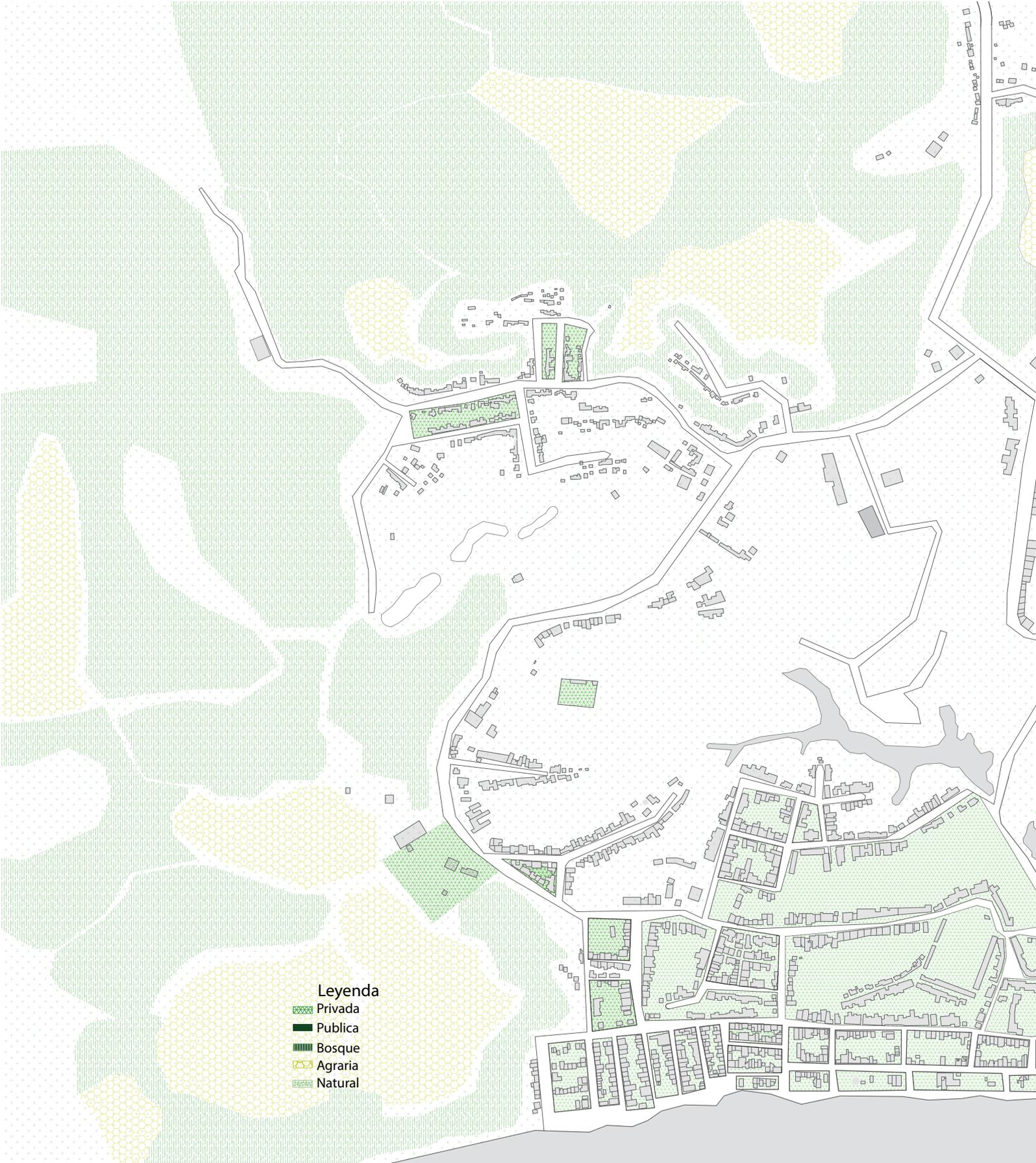
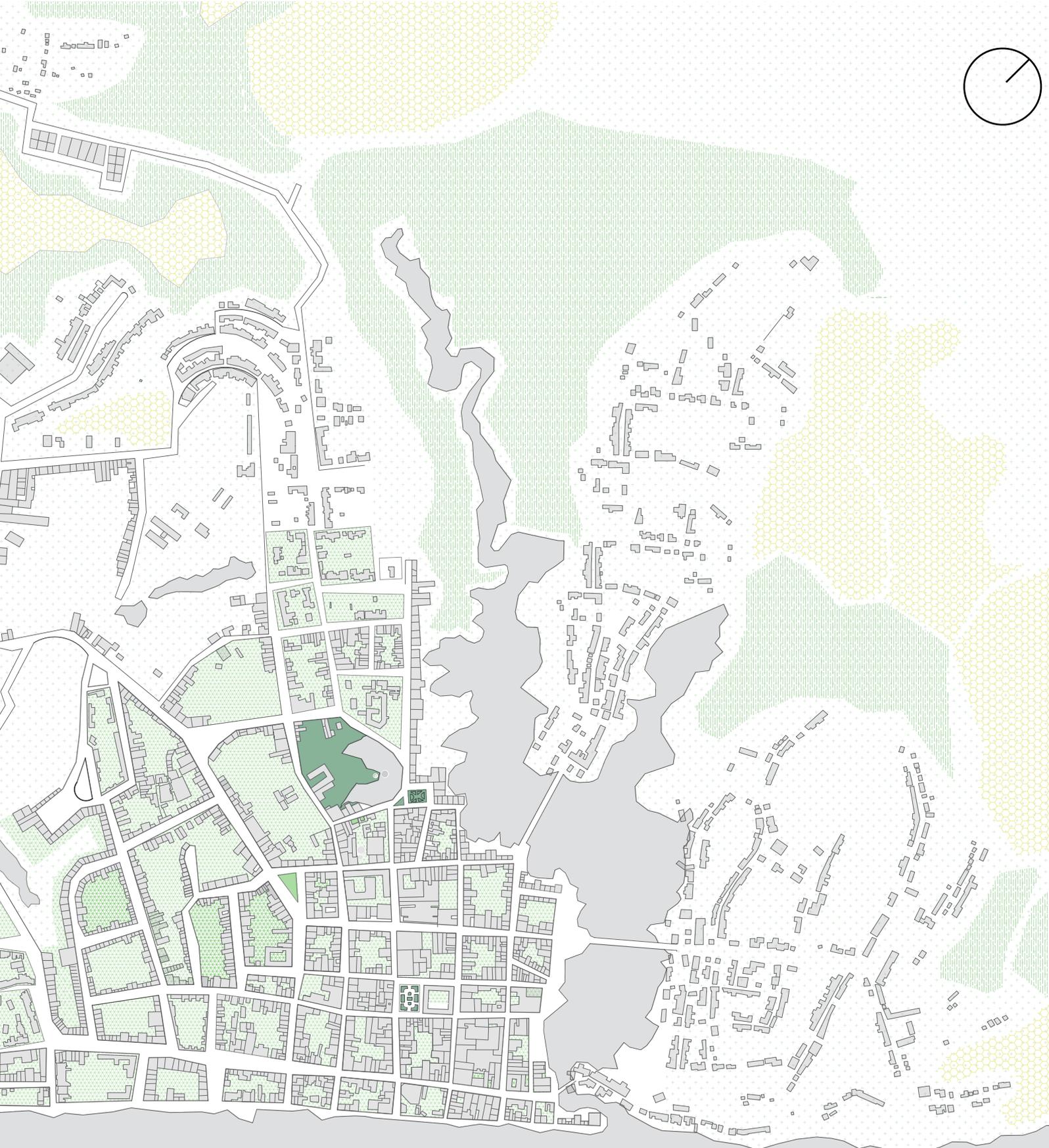
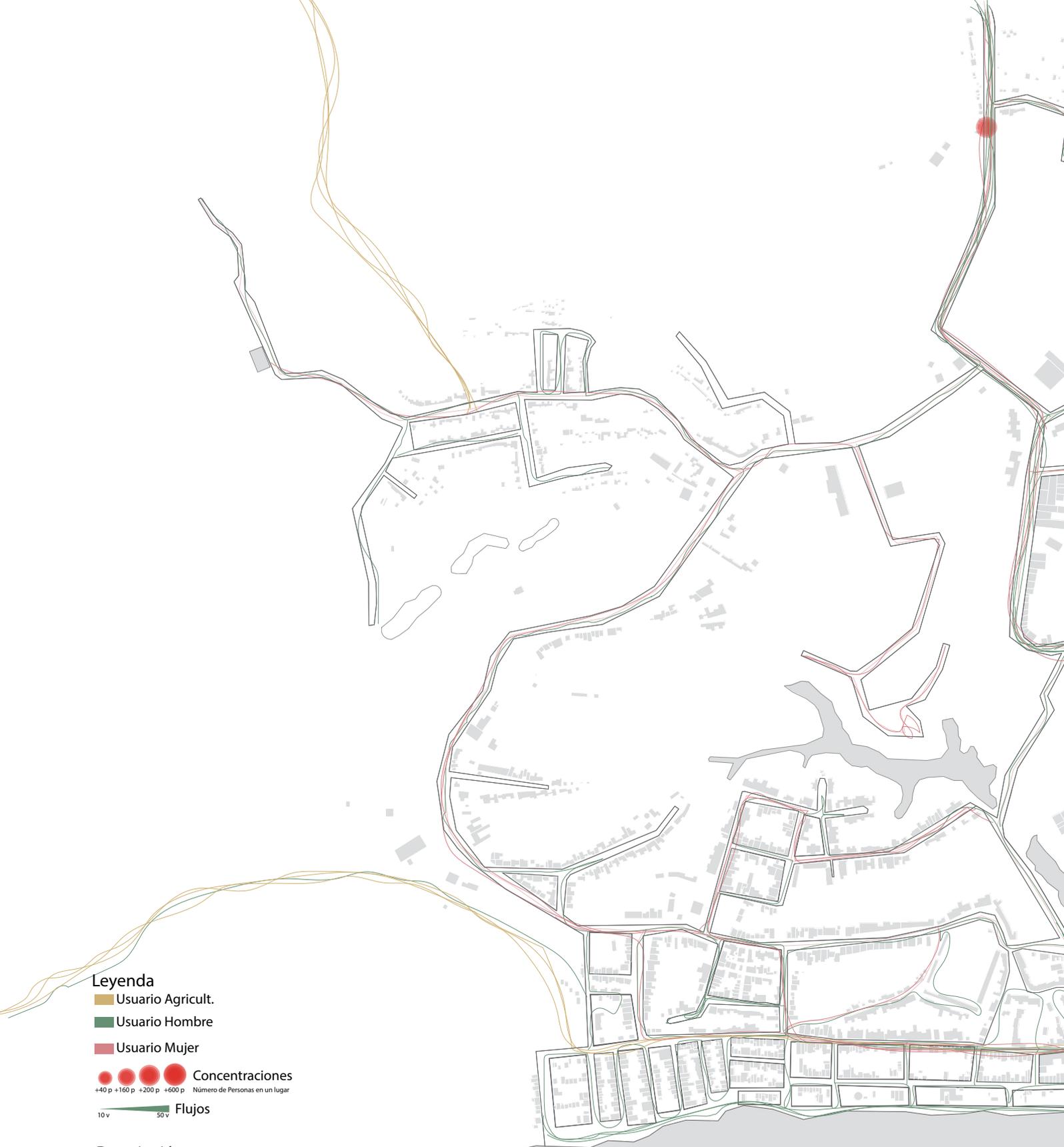


Figura 33. Áreas Verdes

Fuente: Archivo Propia

Mapeo de áreas verdes y áreas de producción de la zona.





Descripción

La movilidad peatonal se baso en los dos principales usuarios que se encuentran en la ciudad y un usuario que tiene recorrido fuera de esta, los cuales son los hombres y las mujeres, y el tercero el agricultor, a pesar de que estos usuarios viven en la misma ciudad estos tienen diferentes trayectos, como son el de las mujeres siendo así un flujo de 30 ya que muchas de las zonas donde no recorren son las descampadas, los hombres a su vez tienen un recorrido casi completo teniendo así un flujo de 45; los agricultores tienen uno menor al de las mujeres pero queremos resaltar este usuario ya que este recorre afuera de la ciudad para poder adentrarse a la selva.

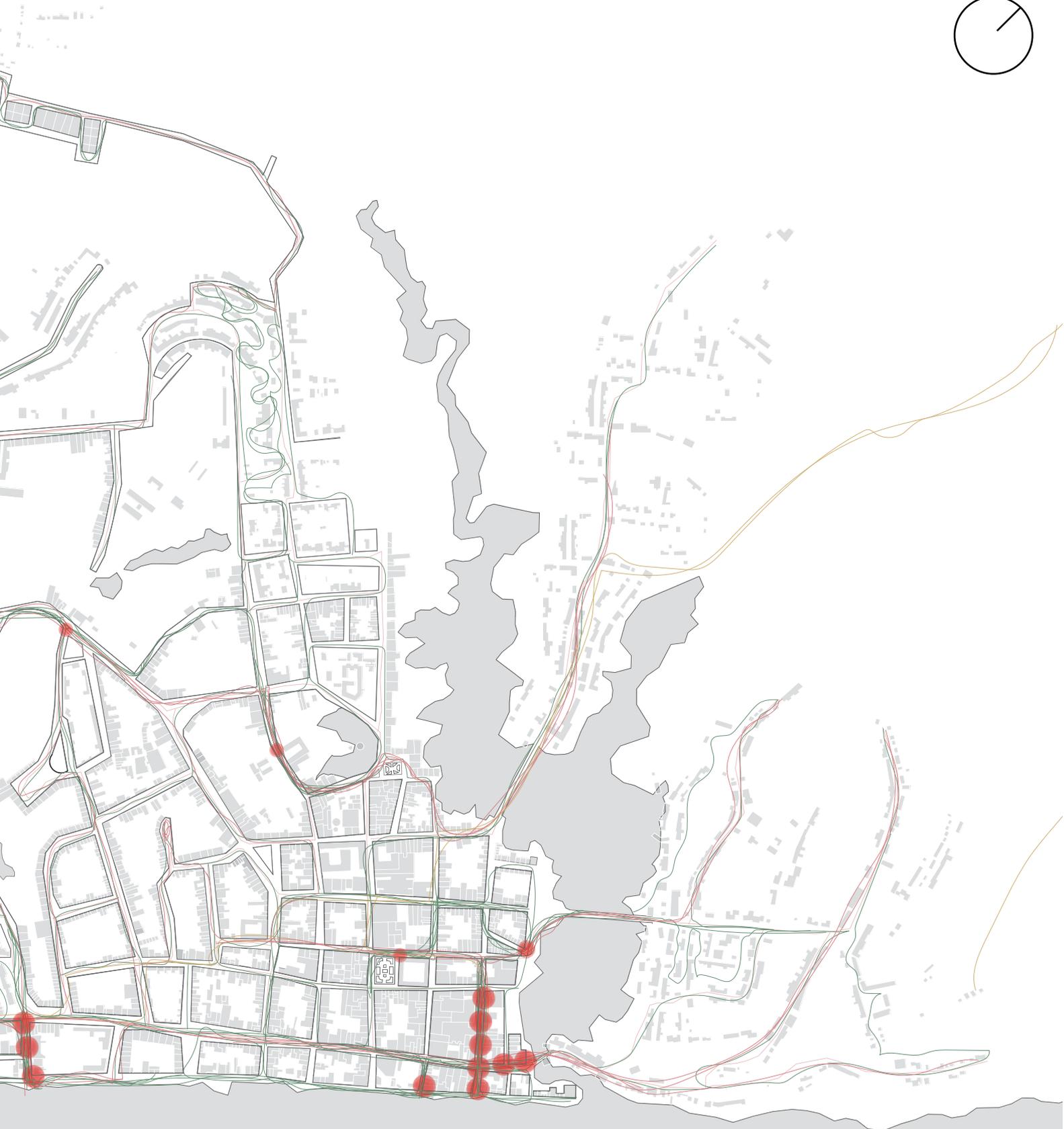
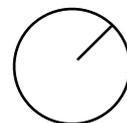


Figura 34. Flujos

Fuente: Archivo Propia

Áreas de flujos y movilidad peatonal, junto con movilidad en el eje fluvial.

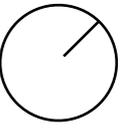


- Leyenda**
- Peque Peque (Ruta)
 - Chata (Ruta)
 - Mototaxi - Moto Li (Ruta)
 - Vehiculos Públicos (Ruta)
 - Paraderos Informales
 - Paraderos Formales

Figura 35. Flujos

Fuente: Archivo Propia

Áreas de flujos y movilidad peatonal, junto con movilidad en el eje fluvial.



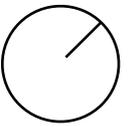
5.4. Estrategias Projectuales

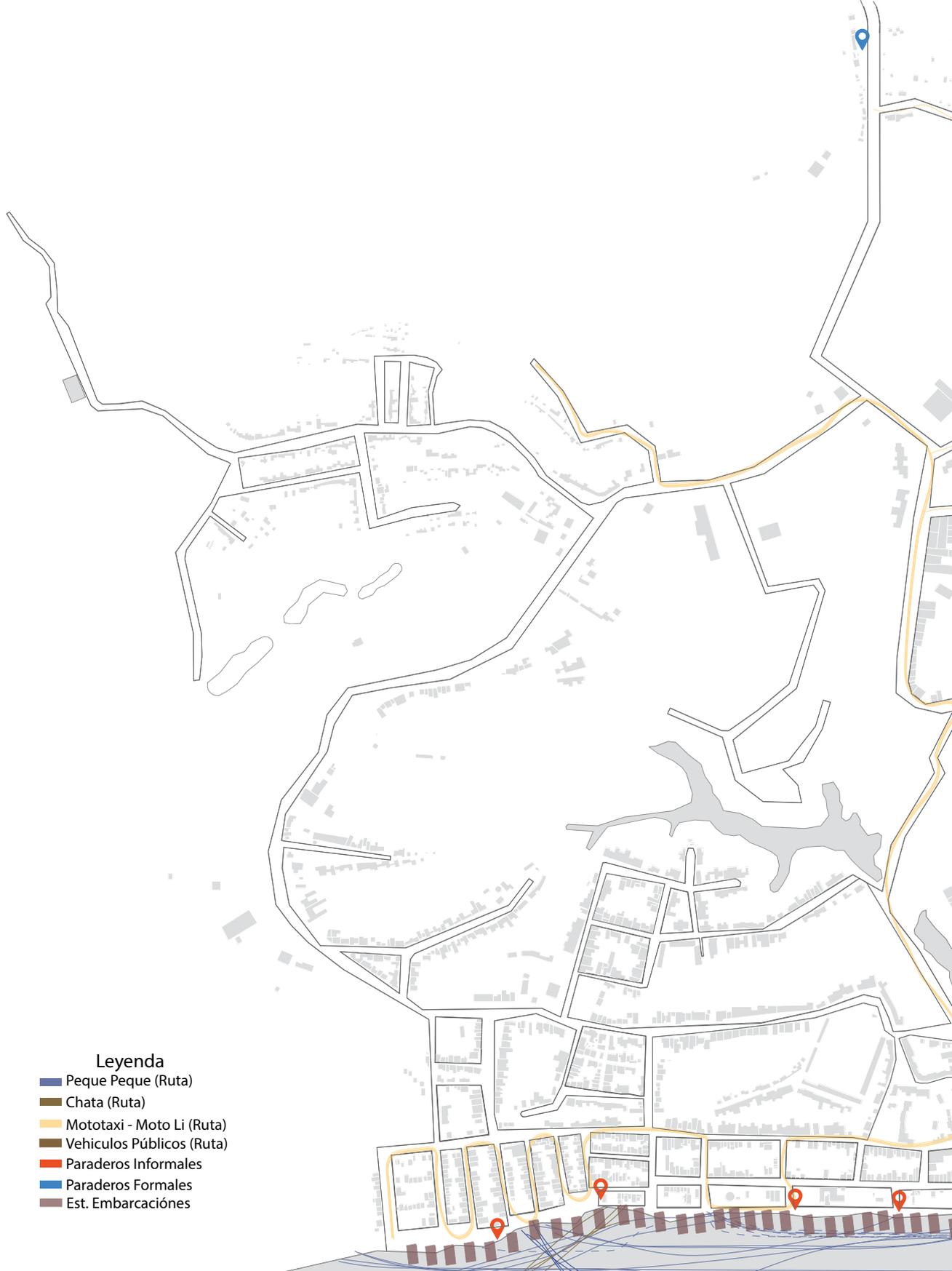
- Leyenda**
- Peque Peque (Ruta)
 - Chata (Ruta)
 - Mototaxi - Moto Li (Ruta)
 - Vehiculos Públicos (Ruta)
 - Paraderos Informales
 - Paraderos Formales
 - Est. Embarcaciones

Figura 36. Flujos

Fuente: Archivo Propio

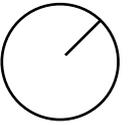
Áreas de flujos y movilidad peatonal, junto con movilidad en el eje fluvial.





- Leyenda**
- Peque Peque (Ruta)
 - Chata (Ruta)
 - Mototaxi - Moto Li (Ruta)
 - Vehiculos Públicos (Ruta)
 - Paraderos Informales
 - Paraderos Formales
 - Est. Embarcaciones

Figura 37. Flujos
 Fuente: Archivo Propio
 Áreas de flujos y movilidad peatonal, junto con movilidad en el eje fluvial.



6. Estrategias proyectuales

Todas las problemáticas analizadas nos han llevado a una serie de estrategias propuestas en 7 diferentes ítems la primera es el emplazamiento en la cual se a planteado intervenir puntos de la ciudad y uno de los principales la rivera del rio Marañón para mejorar la vista de la zona y también convertirlo en un punto de interacción para la población, además de generar más puntos de espacio público en la zona, y esto relacionado al puerto y mercado propuestos en la zona. Con lo que respecta a lo que es programación se a propuesto en un mismo edificio las actividades y programas que tendrá tanto el puerto como el mercado dentro de la programación tenemos las áreas administrativas, áreas verdes, áreas de ventas de pasajes, además, también se han propuestos actividades en las ademada, que son más actividades de interacción entre las personas o la naturaleza, generando esto una mayor interacción entre las personas

Luego tenemos el Módulo – Espacio ideal en el cual se encuentra propuestas que se van a utilizar en el proyecto como son relacionar los principales colores de la etnia con el proyecto, el desarrollo de la arquitectura de las etnias propuestas en el lugar como son las malocas además de utilizar eso para relacionarlo a nuestro proyecto. En el Caso de cerramiento se han propuesto muros que no impida la visual para resaltar el área en el que se encuentra ubicado esta zona, en cerramiento se proponen doble alturas y triples alturas para una mejor conexión visual con el edificio y todo en busca de darle una mejor calidad de espacio al lugar. En conectores buscamos lo mismo que los muros, que no se impida la visual y que además no se sienta limitado con estas conexiones. En el caso de cubierta se ha referenciado al plan selva y el cómo se utilizan los techos para el desarrollo de estos proyectos.

Atmosfera es la un poco lo que se propone para el mercado de la ciudad de Nauta, se esta buscando mantener la hermosa visual a la reserva pacaya Samiria, además del juego de luz que se proyecta en la propuesta, junto con este remate que es este ventanal que ayuda a apreciar el entorno que es en realidad lo que se busca en proyecto tratar de no interrumpir la visual y seguir apreciando la belleza de la zona.

Todos los puntos propuestos ayudan a mejorar la ciudad y su interacción entre la población además de regalarles espacio de calidad done la familia puede ir a descansar, o interactuar lo importante es que la población entienda que merece tener buenos espacios para la interacción, que sean espacio acorde a sus necesidades.



Ejes

- Carretera Iquitos-Nauta
- Av. Circular
- Terreno

Los ejes principales de la ciudad están conectados con el terreno, y estos ejes crearán un fácil acceso para el proyecto.



Área Verde

- Privada
- Pública

El área verde que existe en Nauta es mayormente privada, la ciudad cuenta con 0.2% de área verde pública. Esto hace que el cuento con más espacio público, con un área verde para diferentes tipos de actividades.

PROPUESTA



Mercado Municipal



Construcción de una alameda flotante



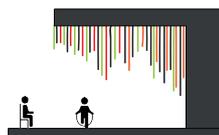
Mejoramiento de puentes y construcción de espacio peatonal.



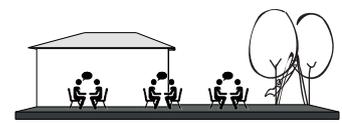
Actividades para el Espacio Urbano



Área de Festejos



Área Dinámica para niños



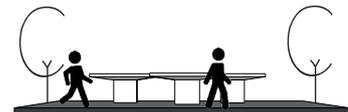
Área de Restaurantes



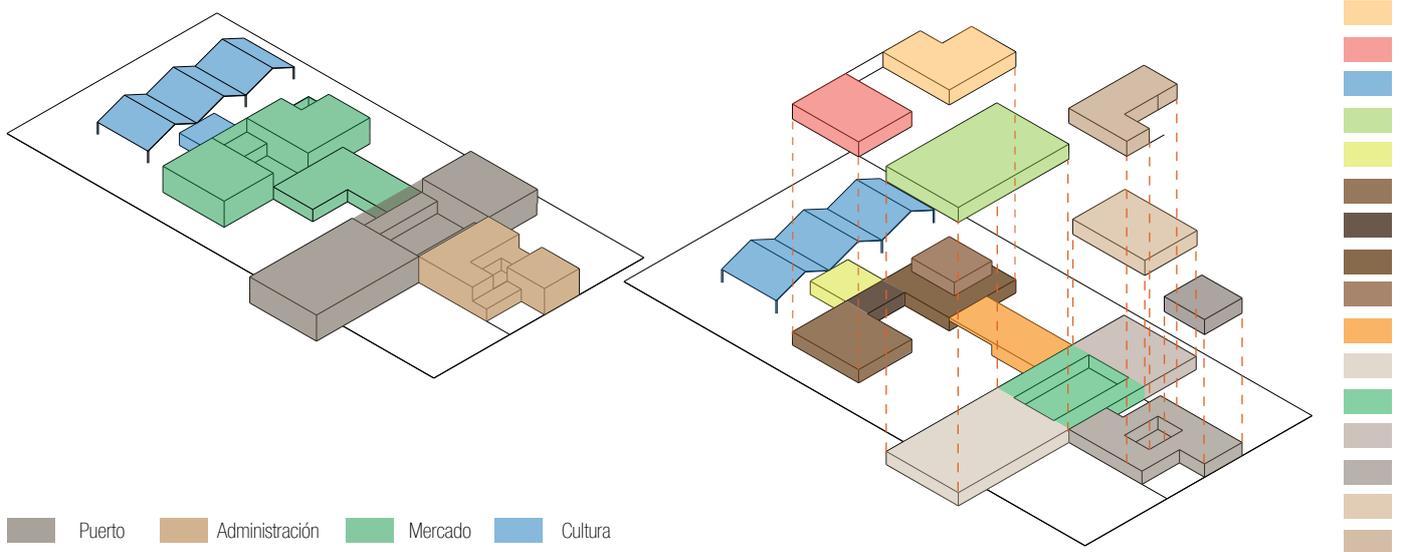
Anfiteatros



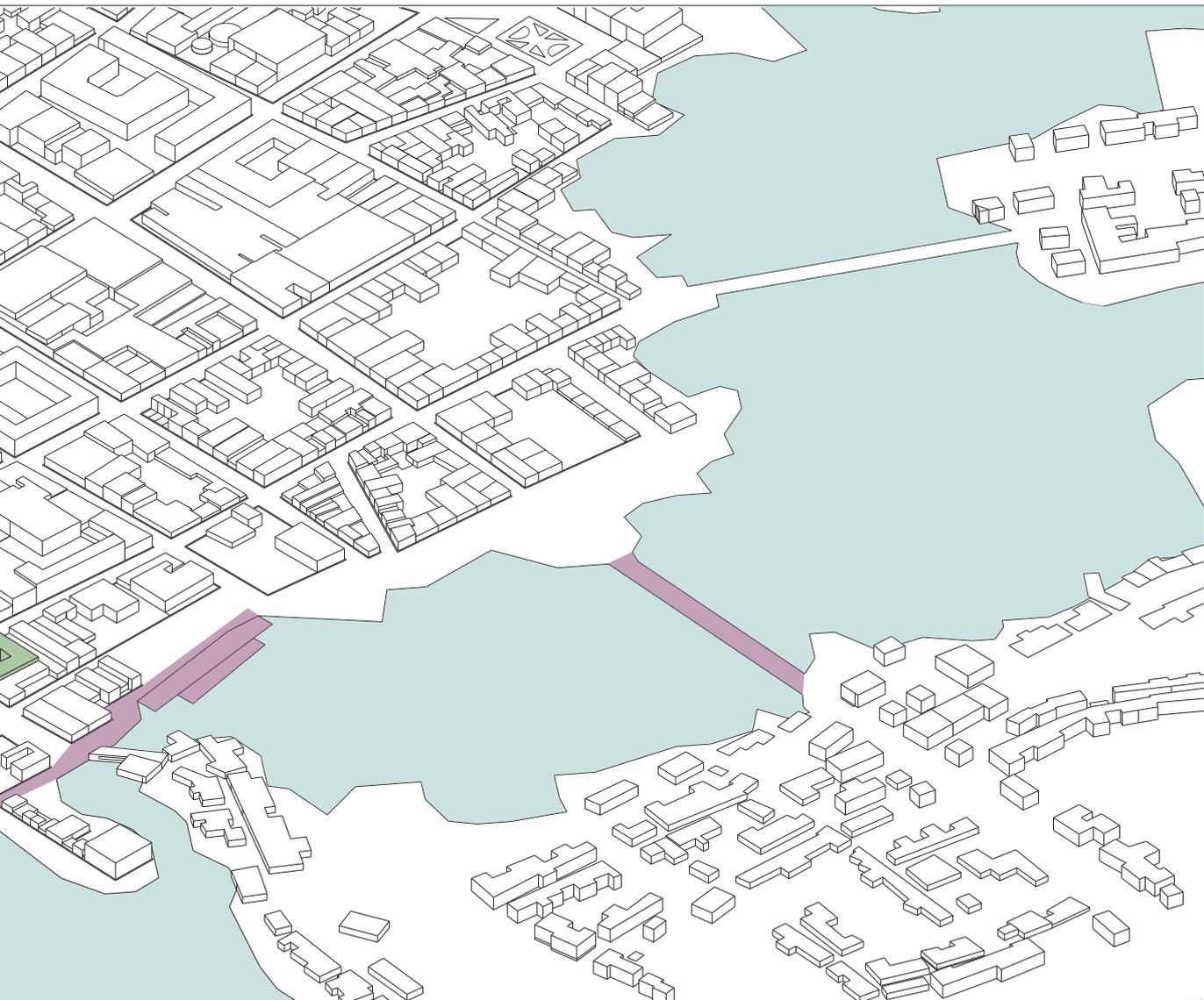
Área Libre



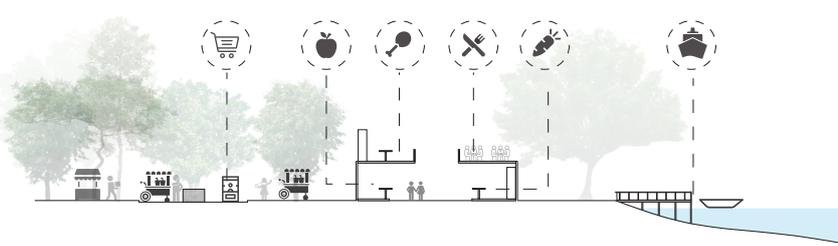
Área recreación y descanso



PROGRAMÁTICO

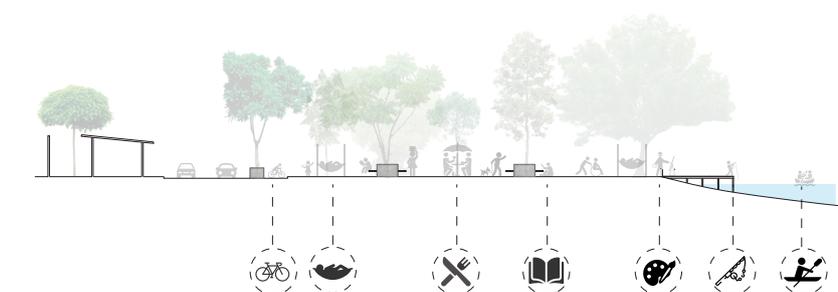


- Área de comidas
- Área de verduras
- Área cultural
- Patios de comidas
- Ingreso
- Zona Humedas
- Zona Semihumeda
- Zona Seca
- Área de Ropas
- Ingreso Principal
- Zona de Espera
- Patio
- Venta de Pasajes
- Recepción de Ropas
- Administración 1
- Administración 2



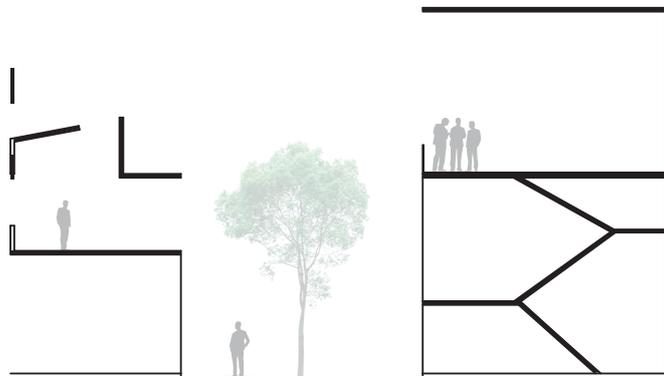
ACTIVIDADES ALAMEDA

En la alameda que se ha propuesto en el lateral se encuentran diversas actividades para realizar y actividades de ocio, tenemos una ciclo vía, área de descanso, zonas para comer, áreas de lectura pintura y pesca además una zona para manejar canoas.

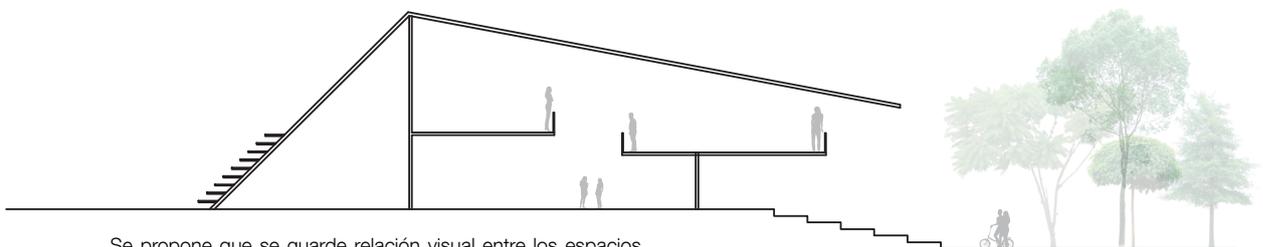


ACTIVIDADES ALAMEDA 2

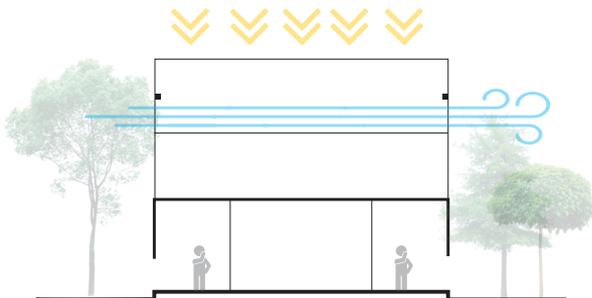
Otro de los sectores a intervenir es el mercado el cual cuenta con una programación variada, en que cual busca otorgar puntos de puestos venta en la parte exterior del mercado. En el interior está dividido por zonas de frutas verduras etc. Y al final tenemos el área de puerto considerado en la zona.



Se genera plazas en el proyecto para generar áreas de descanso internas, además los pasadizos internos también guardan relación con el espacio.



Se propone que se guarde relación visual entre los espacios, además de generar una visual con el exterior y se genera gradearías para relacionarlos en los espacios.



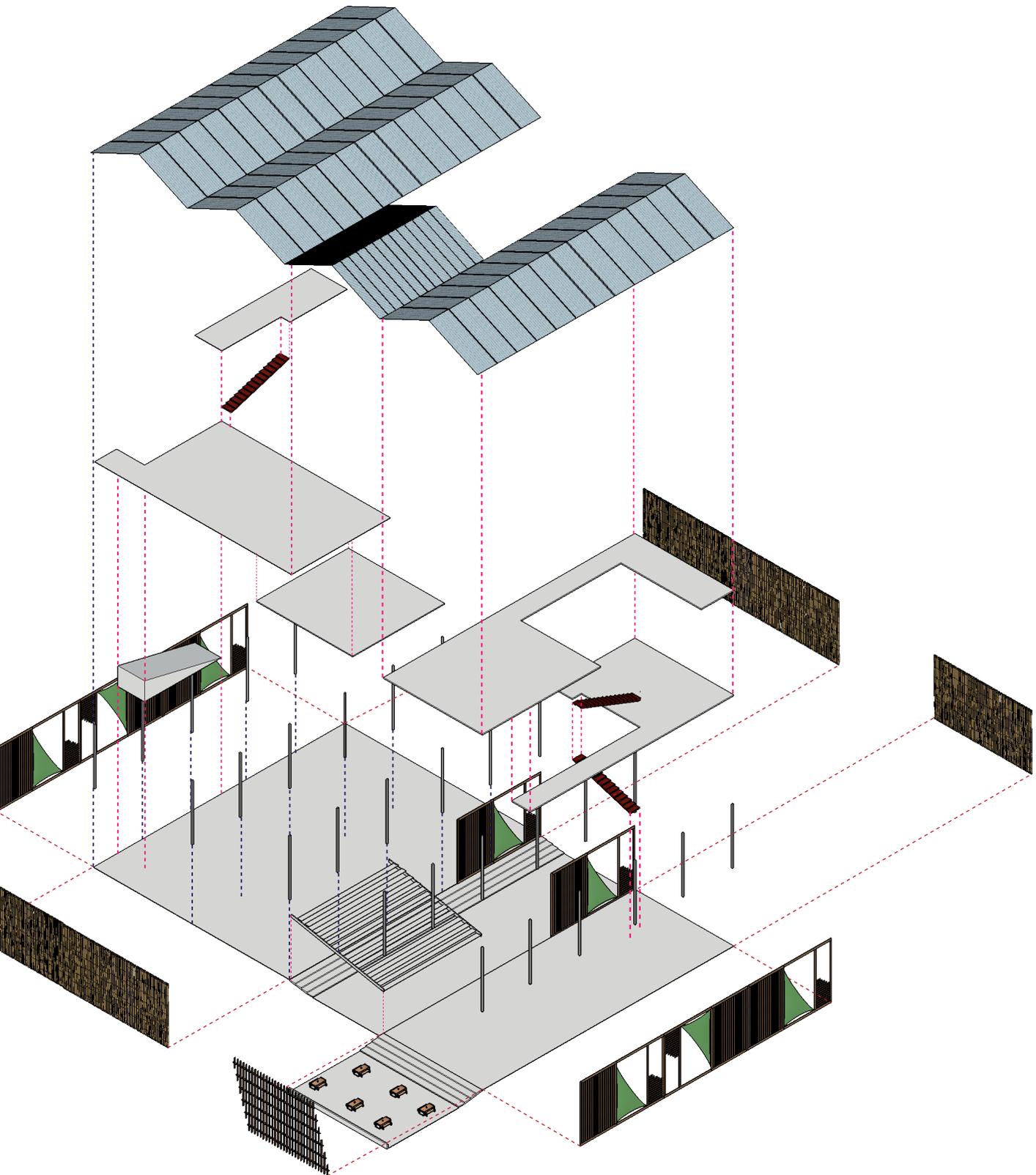
MALOCA

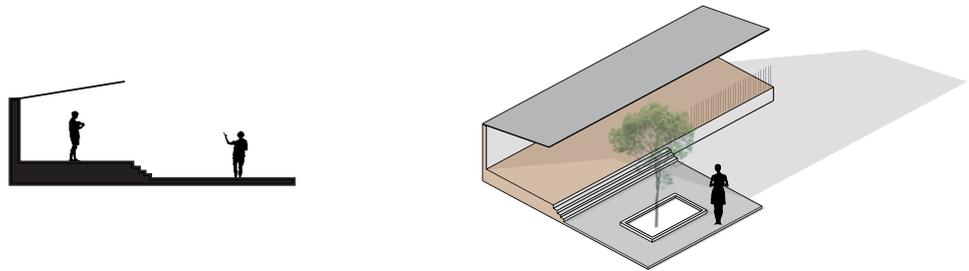
La maloca es un espacio interesante el cual es básicamente el centro de la comunidad y es el lugar donde vive una persona, lo interesante de eso es que se adapta a las altas temperatura y tiene circulación de aire lo que permite la reducción de la temperatura dentro de este espacio.

El modulo espacio ideal está compuesto por diversas ideas que se desean proyectar, las estrategias propuestas son generar plataformas en desniveles para dar una mejor calidad espacial al proyecto. Además se genera también medios niveles junto con una conexión visual interior a los principales puntos. También se busca generar conexión interior exterior mediante visuales, junto con patios internos que nos van a permitir generar áreas de descanso. Un punto que también se ha considerado en el proyecto es el funcionamiento de las malocas ya que esto nos va a ayudar a jerarquizar ciertos puntos del proyecto.

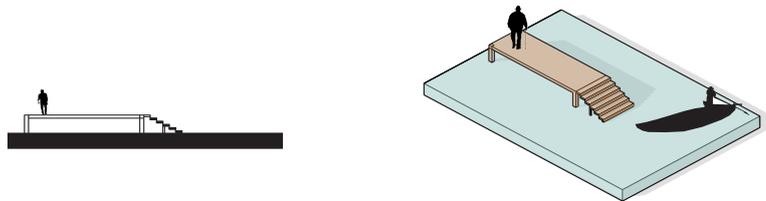


MÓDULO - ESPACIO IDEAL

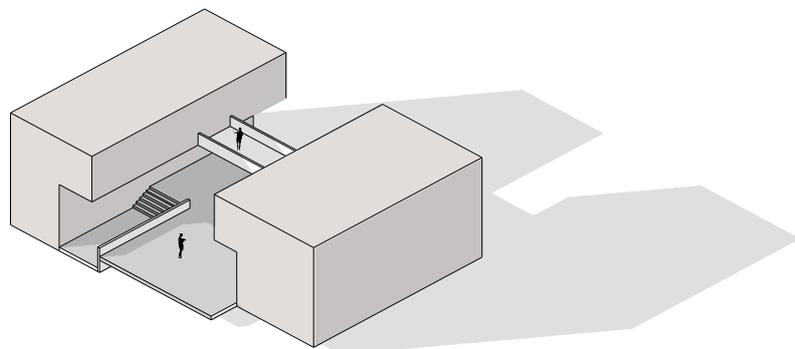
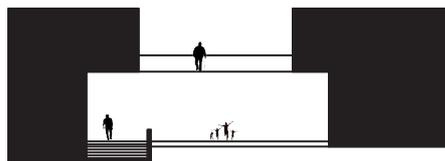




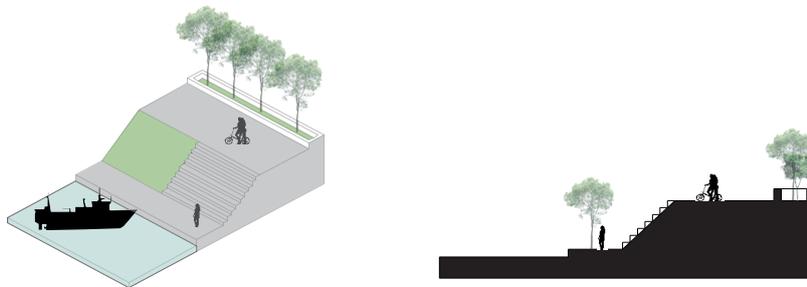
Conectividad de el proyecto con el espacio publico.
a1: Mercado Nauta



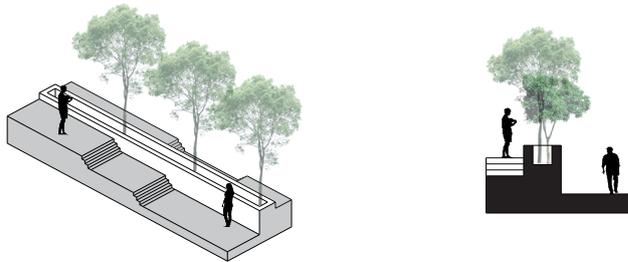
Como la ciudad de Nauta tiene al rio como principal eje, el espacio publico como el proyecto estaran conectados y tendran una circulacion de facil acceso, para los que quieren ingresar ya sea via terrestre o via fluvial.



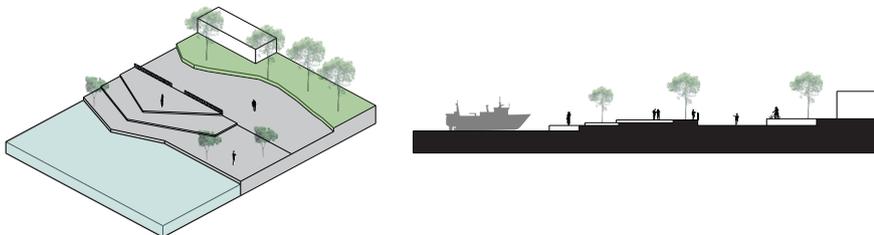
Como principales conectores de espacios principales ya sea espacio publico como proyecto, se utilizaran puentes que puedan conectar el proyecto, el rio y a la ciudad.



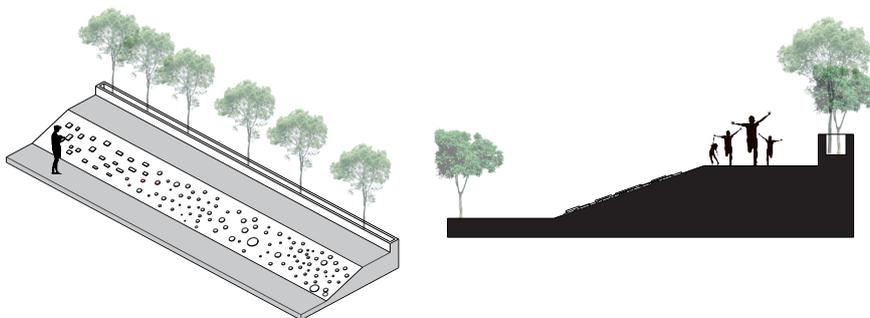
A) En el grafico 1 se crea una coneccion entre la alameda y el rio.
b1: Ribera del rio



A) En el grafico 2 desniveles propuestos en el diseño de la alameda para poder conectar con los diferentes espacios del proyecto.

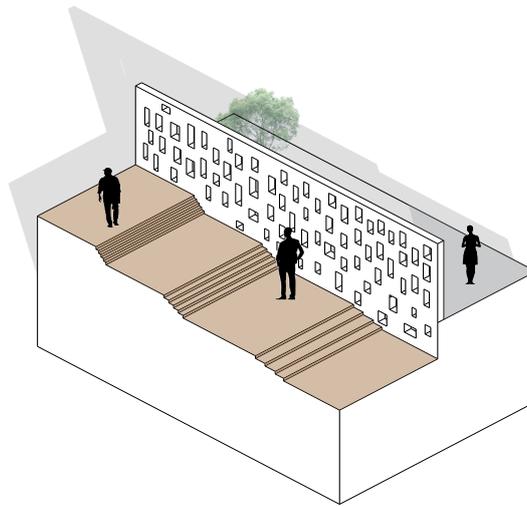
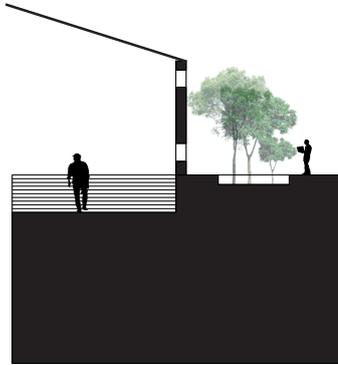


A) En el grafico 3, se conectaran los espacios entre la ciudad y el rio con desniveles y rampas paara un mejor acceso a la ciudad.,



A) En el grafico 4, conectividad entre las actividades dinamicas con las agricolas.

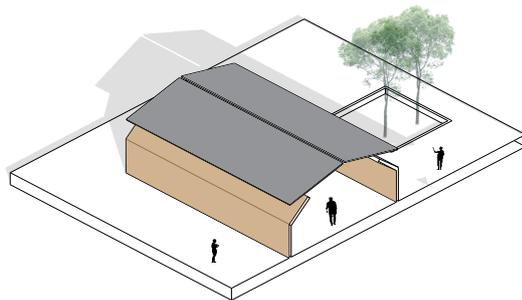
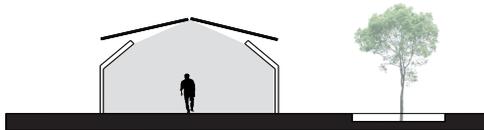
Iluminación en áreas de Transición



Los espacios de transición no tendrán un cerramiento totalmente cerrado ya que estos necesitan iluminación y ventilación, también ya que no se quiere perder la conexión o romper con cerramientos el proyecto con el

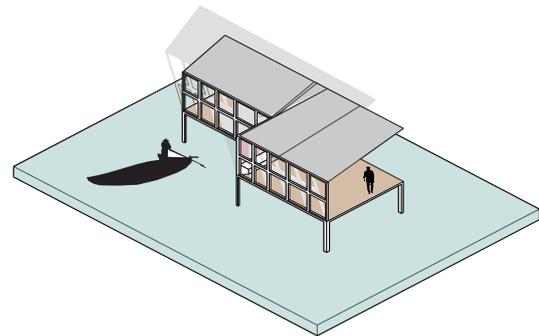
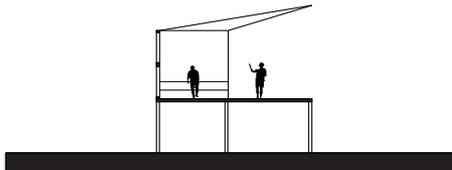
espacio público se trata de conectar visualmente los espacios de transición con el espacio público. Estos tipos de cerramientos pueden apreciarse en los puentes y Área de tránsito pesado de personas.

Captación de Luz y Viento



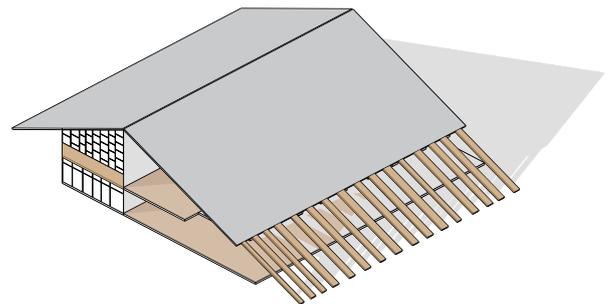
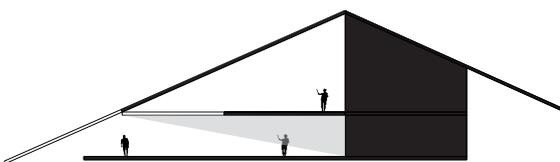
El espacio tendrá una menor incidencia solar, los cerramientos en los espacios tendrán una mayor captura de aire, ya que el proyecto se encuentra en la zona de la selva.

Conección con el río



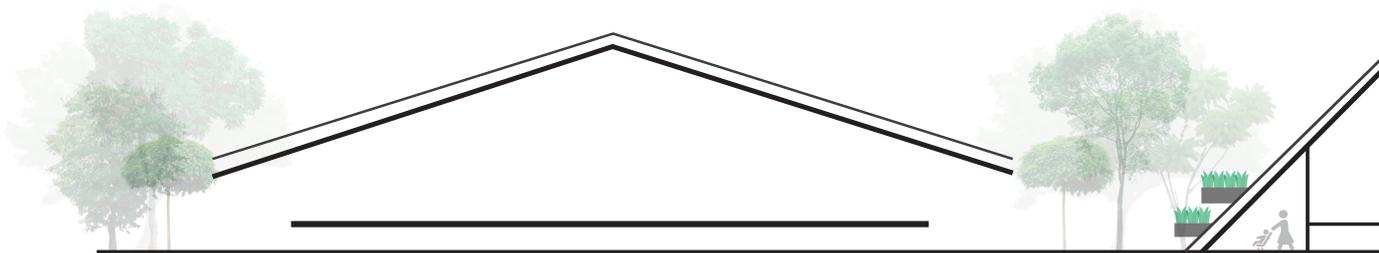
Los cerramientos que se encuentran en el área del río, no se inpondrán con la conexión del río, en ves los cerramientos ayudaran a una mejor visualización del río y su entorno.

Cerramientos virtuales



Los cerramientos virtuales tratan de captar una mayor insidencia de aire y sol ya sea espacios centrales o de transición dentro del proyecto.

Este tipo de cerramientos se dirigen para espacios de tránsito más ligeros de personas.



18° pendiente

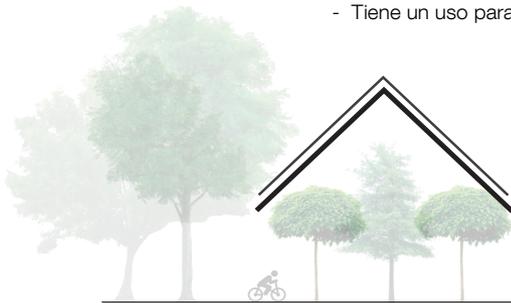
TECHO AMPLIO

- Se caracteriza porque en él se pueden realizar grandes programas.
- Tiene un uso para espacios comunitarios.

45°

TECHO

- Adaptabilidad del t
- Se puede utilizar e
- Actividades de me



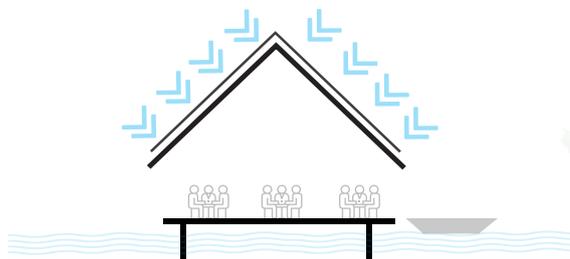
RELACION CON LA NATURALEZA

Relacionar la naturaleza con los techos y su materialidad.



LUZ NATURAL

El techo funciona para el manejo de la luz solar y la radiación por su dimensión ayuda a disminuir la sensación de calor.



LLUVIA / INUNDACIONES

El techo sirve para que no se empiece el agua en los techos además de controlar la dirección del agua.



EFFECTO CHIMENEA

El techo sirve para mejorar la ventilación y que el calor que mantengan en la parte superior del techo, esto genera una buena ventilación.

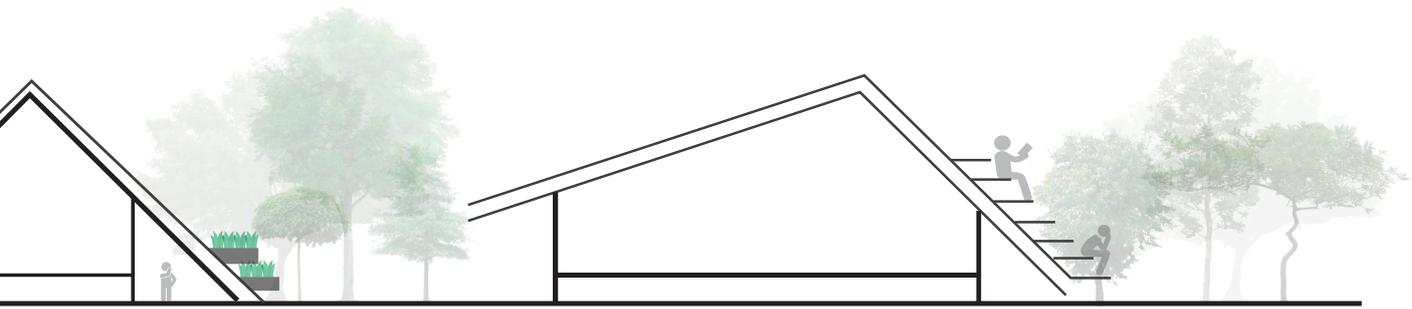
El desarrollo de la cubierta se da según la pendiente y el tipo de actividad que se deba desarrollar, las pendientes varían entre actividades públicas y privadas, estas pendientes son de 18° y 45°, además de poder mezclarse. Las estrategias varían según las actividades, además estos tipos de techos tienen un beneficio para la zona por sus altas temperaturas y su adaptación al clima. Además estos techos ayudan a diferenciar las actividades que se pueden realizar y al ser tan altos se pueden utilizar plataformas para el desarrollo del espacio, además la unión de estos techos genera un ritmo y se pueden utilizar en conjunto. Además los techos se pueden relacionar con la naturaleza utilizando espacios naturales. Además por su forma ayudan a conectar con el entorno visualmente.



USO TOTAL DEL TECHO

El techo sirve para mejorar la ventilación y que el calor que mantengan en la parte superior del techo, esto genera una buena ventilación.

CUBIERTA



pendiente

COMPARTIDO
techo a diversos terrenos.
n actividades exteriores.
enor escala

18° + 45° pendiente

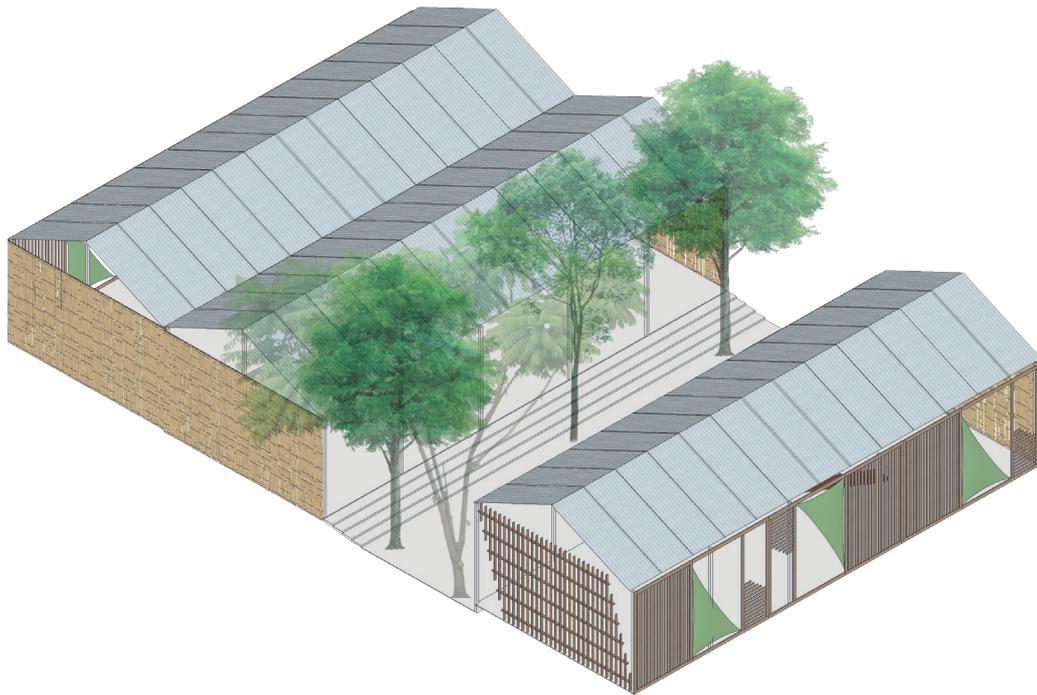
TECHO MIXTO

- Adaptabilidad a diversos usos.
- Se adapta tanto a actividades interiores como exteriores.



COBERTOR DE TECHOS MIXTOS

Estos techos sirven para dar continuidad a los espacios además de relacionarse con el entorno.







7. Conclusiones

7.1. Conclusiones

Nauta (Ilo) es una ciudad de la selva con diversos problemas en el área de puertos y espacio público, al ser una ciudad emplazada al borde del río, una de sus principales problemáticas son los puertos informales. Una característica de esta ciudad es que el río funciona como eje conector entre ciudades a falta de vías que las conecten es por ello que al borde de los ríos se da una interacción interesante entre la población de estas zonas. En el caso de Nauta tanto el espacio público el espacio público juega un papel importante, ya que los lugares en los que puede interactuar la gente son muy pocos y usualmente la gente realiza actividades entorno a estos puntos específicos. Los puertos ayudan a una pequeña parte de la economía de la zona, la cual es muy baja. Los ejes fluviales también muestran un sistema no muy estudiado en la zona y de la cual no hay una gran cantidad de información, el desarrollo de la investigación muestra los tipos de puertos encontrados, además de los tipos de botes que se desplazan en la zona y los cuales cumplen una función diferente, además para terminar de reforzar la información se ha estudiado la ruta de los pasajeros de la zona y el tiempo aproximadamente en el cual se demora la población en el moverse de una ciudad a otra. Lo interesante de la investigación es el análisis que se ha realizado sobre los puertos y entender el funcionamiento de los puertos y su interconexión fluvial en la selva, entre zonas a las cuales no puedes acceder por carretera, además de mostrar lo variado que es la economía de la zona. Algo importante es el planteamiento que se a propuesto una vez estudiado la ciudad de Nauta (Ilo), la primera es el emplazamiento en el cual se han agarrado dos sectores de la ciudad no muy distanciados uno de otro para resolver la problemática del espacio público, el cual va puede ayudar a mejorar la apariencia de la ciudad además de generar más espacios públicos. En base al puerto informal el cual se basa se tiene algunas propuestas las cuales se basan en mejorar la rivera del río marañón el cual se va a mejorar con diversas actividades propuestas. Lo que se han propuesto son en realidad dos ejes que conectan con las vías principales de Nauta las cuales son la carretera Iquitos Nauta y Av. Circular, también se tuvo en cuenta que para que el proyecto tuviera mayor relevancia, como se dijo se planteó restaurar la rivera. Dentro de las propuestas se han generado un puerto y un mercado para la mejora de la ciudad. En el caos de Programación, se muestra las series de actividades que se van a desarrollar en el lugar y más específicamente en los dos ejes propuestos de la zona, además se busca con esto integrar a la población al proyecto y buscar una mejora en los espacios públicos.

Todas las estrategias propuestas y el análisis realizada busca resolver la problemática que tiene la ciudad de Nauta, el análisis nos ha planteado diversos resultados para tomar en consideración y así saber cómo plantear nuestras estrategias para mejorar la ciudad. Además, este proyecto responde a una necesidad de la población y también ayuda a su mejoramiento de la ciudad ya que encontramos deficiencia con lo que respecta a áreas verdes y espacios públicos además de la necesidad de mejorar los puertos ubicados en la ciudad. Pero también ayuda a fortalecer la economía del lugar, ya que la ciudad de Nauta se puede volver un punto importante para la economía de la región y mejorar la economía de los pobladores.

Índice de figuras

Figura 1. Ubicación	32
Figura 2. Cultura	33
Figura 3. Cultura	35
Figura 4. Vías	36
Figura 5. Comunidades Nativas	37
Figura 6. Nauta Caño	42
Figura 7. Medio de Transporte	43
Figura 8. Viviendas en la rivera del río	47
Figura 10. Invación del Río	48
Figura 11. La apropiación del río Marañón	49
Figura 14. Plaza Central	62
Figura 13. Fotografías	62
Figura 12. Fotografías	62
Figura 15. Fotografías	63
Figura 16. Fotografías	63
Figura 17. Puerto Privado	86
Figura 18. Fotografías	87
Figura 19. Botes Nauta	88
Figura 20. Fotografía	91
Figura 21. Fotografía	91
Figura 22. Fotografía	91
Figura 23. Fotografías	119
Figura 24. Problemática	120
Figura 25. Problemática	122
Figura 26. Potencialidades	124
Figura 27. Potencialidades	126
Figura 28. El Espacios afuera del Mercado	129
Figura 29. Llenos y vacíos	130
Figura 30. Alturas	132
Figura 31. Equipamientos	135
Figura 32. Espacios Públicos	136
Figura 33. Áreas Verdes	138
Figura 34. Flujos	141
Figura 35. Flujos	142
Figura 36. Flujos	144
Figura 37. Flujos	146

Bibliografía

Augé, Marc (1993).

Los "no lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Barcelona: Gedisa. 245

GALARZA LUCICH, Luisa. "El Enfoque", Capítulo II. En: GALARZA LUCICH, Luisa. Descentralización, organización económica del territorio y potencial de recursos, Cuadernos PNUD, Serie: Desarrollo Humano N° 3. PNUD, Lima, 2002, p. 3-9.

Jorge Burga Batra. (2010). Arquitectura Vernácula Peruana un análisis tipológico. Colegio de Arquitectos del Perú: Biblioteca Nacional del Perú.

Yolanda Guzmán. (2009). DIAGNÓSTICO Y MARCO ESTRATÉGICO PARA LA GESTIÓN INTEGRADA DE LA CUENCA DEL RÍO NANAY, LORETO. 2009, de Iquitos, PERU Sitio web: https://www.gwp.org/globalassets/global/gwp-sam_files/publicaciones/varios/estrategia-nanay-loreto.pdf?fbclid=IwAR27TdsVGccvVXh1yQU3eiKIOjhiKymxK_kvSJgZ2P8M-vsMhYUWHL9Quc7k

Pedro Felipe Cortazar. (1976). Documental del Perú. Lima: La prensa- Universidad Mayor de San Marcos.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO. (2014). TRANSPORTE FLUVIAL Y VIAS NAVEGABLES EN EL PERU. 2015, de Ministerio de Transporte Sitio web: http://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/materiales/rembarcaciones/doc1.pdf?fbclid=IwAR1uXEaC-bR-fAFGcFuty8JSYe4a9CUScXbv-5r9a7_XuKxUKBGBVnS2jY1k

Richard Webb. (2015). La informalidad, 2015, de El Comercio Sitio web: <https://elcomercio.pe/opinion/rincon-del-autor/informalidad-richard-webb-250104>

Manolo Martín Brañas. (2009). Plan Maestro Reserva Nacional Pacaya Samiria. 2009, de Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas - Jefatura de la Reserva Nacional Pacaya Samiria Sitio web: http://old.sernanp.gob.pe/sernanp/archivos/biblioteca/publicaciones/RN_Pacaya/Plan%20Maestro%202009-2014%20RN%20Pacaya%20Samiria%20ver%20pub.pdf

Jose Maria Guallart S.J. (Febrero de 1997). La tierra de los 5 Rios. Pontificia Universidad Católica del Perú: Banco Central de Reserva del Perú-Fondo Editorial.

Eduardo Huarag Alvarez. (2011). Mitos de Origen y el Transfondo en las Culturas Prhehispanicas y Amazonicas. Limas-Peú: Editorial Universitaria.

Andrades Sosa, José Ignacio. (2014). Medición del impacto socio económico de la reconversión del puerto de Yurimaguas. 2015, de Universidad Nacional Mayor de San Marcos Sitio web: <http://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/cybertesis/3753>

Diana Aguirre. (13 de Diciembre del 2015). ¿Qué lenguas se hablan en el Perú?. 2015, de tagsEl Ministerio de Educación- Ministerio de Cultura Sitio web: <https://diariocorreo.pe/cultura/lenguas-originarias-del-peru-en-riesgo-de-desaparecer-639596/>

- Gloria Alvitres Aliaga. (2015). ¿Puede un río convertirse en una carretera?. 2015, de Municipalidad de Nauta Sitio web: http://www.noticiasaliadas.org/objetos/informe/32PE_informe-especial-nauta.pdf?fbclid=IwAR0NUBYXoDVFAMDRK3hFHTVroHDir_jGJPt20MJ-6_aSHqVAGAWnBBbl_AM
- Miguel Angulo Giraldo. (2015). Hidrovía Amazónica amenaza prácticas culturales de los kukama kukamiria. 2015, de Municipalidad de Nauta Sitio web: http://www.noticiasaliadas.org/objetos/informe/32PE_informe-especial-nauta.pdf?fbclid=IwAR0NUBYXoDVFAMDRK3hFHTVroHDir_jGJPt20MJ-6_aSHqVAGAWnBBbl_AM
- Sonia Condori Sánchez. (2015). Problema social silencioso: suicidios de jóvenes indígenas en Loreto. 2015, de Municipalidad de Nauta Sitio web: http://www.noticiasaliadas.org/objetos/informe/32PE_informe-especial-nauta.pdf?fbclid=IwAR0NUBYXoDVFAMDRK3hFHTVroHDir_jGJPt20MJ-6_aSHqVAGAWnBBbl_AM
- Chávez (1987 p.81). De Marginales a Informales
Aníbal Quijano (1990 pp. 83-84) De Marginales a Informales
Portes (1995) De Marginales a Informales
Mejía & Posada (2007) De Marginales a Informales
Becerra (1997) De Marginales a Informales
- Jaime Saavedra Chanduvi. (2015). Plan selva Infraestructura Educativa En la Amazonia Peruana. 2016, de Ministerio de Educación del Perú Sitio web: <http://www.iccgsa.com/assets/noticias-pdf/e7a1d-plan-selva-infraestructura-educativa-en-la-amazonia-peruana.pdf>
- David Agustin Bacurdi, Pablo Lanfranco, Juan Ignacio Mayuli. (2015). Ensalada de Frutas. 2015, de ISSU Sitio web: https://issuu.com/nahuelrecabarren/docs/manaos_tesis_para_el_territorio_ama_d1d4208b12db22
- David Agustin Bacurdi, Pablo Lanfranco, Juan Ignacio Mayuli. (2015). Novo Porto Flutuante. 2015, de issuu Sitio web: https://issuu.com/nahuelrecabarren/docs/manaos_tesis_para_el_territorio_ama_d1d4208b12db22
- María Cruz Villar, Andrea Videla, Noelia Vargas. (2015). PIC: Plataforma de Intercambio Comercial. 2015, de ISSUU Sitio web: https://issuu.com/nahuelrecabarren/docs/manaos_tesis_para_el_territorio_ama_d1d4208b12db22
- Jairo Ademar de León González. (2016). Mercado Ambulante 'La Democracia': rehabilitando un área comercial olvidada en Quetzaltenango, Guatemala. 2016, de U. Mesoamericana de Quetzaltenango Sitio web: <https://www.archdaily.pe/pe/797790/mercado-ambulante-la-democracia-rehabilitando-un-area-comercial-olvidada-en-quetzaltenango-guatemala>
- Belen Desmaison, Giovanna Astolfo, Camilo Boano, José Canzani, Karina Castañeda, Kleber Espinoza, Pedro Gamio Angus Laurie, Paola Moschella, Luis Mujica, Urphy Vasques y Pablo V.. (2019). Casa: Ciudad Auto-Sostenible Amazonicas. 2019, de Universidad Católica Sitio web: https://issuu.com/casapucp/docs/casa_libro
- Belen Desmaison, Kleber Espinoza, Kelly Jaime, Luciana Gallardo, Maira Peña y Carolina Rivera. (2019). Convivir en la Amazonia en el Siglo XXI Guia de planificacion y diseño urbano para las ciudades en la selva peruana. 2019, de Universidad Católica del Perú Sitio web: https://issuu.com/casapucp/docs/casa_guia
- Enrique Arriols. (28 de enero del 2019). Flora y fauna de la Selva Peruana. 2019, de Ecología Verde Sitio web: <https://www.ecologiaverde.com/flora-y-fauna-de-la-selva-peruana-1779.html>
- Anonimo. (24 de enero del 2018). Danzas de la selva: historia, para el fuego, la pesca y mucho más. 2018, de Hablemos de Culturas Sitio web: <https://hablemosdeculturas.com/danzas-de-la-selva/>