



FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA INTERIOR

**TEMA: REDISEÑO Y AMPLIACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL DEL
AEROPUERTO CAMILO PONCE ENRÍQUEZ DE LA CIUDAD DE LOJA**

TRABAJO DE TITULACIÓN PRESENTADO EN CONFORMIDAD A LOS
REQUISITOS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTURA INTERIOR

Profesor Guía: Arq. Carlos Ponce

Autor: Pamela Bermeo Rodríguez

2009

Quito-Ecuador

DECLARACIÓN PROFESOR GUÍA

Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con la estudiante Pamela Bermeo Rodríguez, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema y tomando en cuenta la Guía del trabajo correspondiente.

Quito, Junio del 2009



Arq. Carlos Ponce

PROFESOR GUÍA

AUTORÍA

Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.

Quito, Junio del 2009


Pamela Bermeo Rodríguez

ESTUDIANTE UNIVERSIDAD DE LAS AMERICAS

AGRADECIMIENTO

A mis padres por su apoyo incondicional, y mi gratitud a todos mis profesores por haber estado siempre prestos a ayudarme en todo lo que necesité durante la Universidad.

*A mis padres, hermanos y amigos
con quienes he compartido los
mejores momentos de mi vida...*

RESUMEN

El aeropuerto de la ciudad de Loja es una edificación que ha sido descuidada por mucho tiempo sin darle la importancia que debería tener. El presente proyecto permite mejorar la funcionalidad de las distintas áreas y actividades que se desarrollan aquí, logrando de esta manera un mejor servicio.

Mediante la arquitectura interior, con la utilización de una amplia gama de elementos decorativos representativos de la provincia de Loja, se pretende brindar un esquema agradable tanto para las personas que trabajan aquí como para quienes lo visitan. Se ha trabajado bajo el concepto de identidad, tomando en cuenta formas, texturas, y colores de distintos lugares de Loja, con el objetivo de lograr que las personas que llegan al aeropuerto puedan conocer más acerca de la ciudad y provincia donde se encuentra la edificación, logrando crear una expectativa en las personas de fuera que con una pequeña muestra de todo lo que la provincia de Loja ofrece sienta la necesidad de regresar.

ABSTRACT

Loja city airport is an edification that has been miscarried for a long time, without giving it the importance that it deserves. The present project, allows to improve the functionality of the distinct areas and activities developed, in order to achieve a better service.

Throughout interior design, by using a wide variety of decorative elements that represent Loja and its province, it is pretended to grant an enjoyable panorama for the airport employees as well as for the tourists.

This project has been carried out, through the concept of identity, taking care of forms, textures and colours of the different places in Loja, having as a purpose that people visiting the airport, learn more about the city and province where the edification is placed, creating an expectation in tourists, who, after showing what Loja offers, will feel the necessitate of coming back.

ÍNDICE

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL TEMA

1.1. Introducción.....	2
1.2. Justificación.....	4
1.3. Objetivos.....	6
1.4. Alcance.....	7

CAPITULO II

DESARROLLO DEL MARCO TEORICO

2.1. Marco Histórico

2.1.1. Introducción.....	9
2.1.2. Historia del Aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez.....	12
2.1.3. Evolución del Aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez.....	17
2.1.4. Conclusiones.....	20

2.2. Marco Conceptual

2.2.1. Componentes y funcionamiento de un Aeropuerto.....	23
2.2.2. Infraestructura del Aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez.....	26
2.2.3. Principios de Interiorismo en terminales Aéreas.....	32
2.2.4. Ítems claves en el planeamiento de un Aeropuerto.....	39
2.2.4.1. Acceso al edificio terminal.....	39
2.2.4.2. Hall de chequeo	40
2.2.4.3. CUTE.....	40
2.2.4.4. Señalización.....	41
2.2.4.5. Oficinas de las aerolíneas.....	41

2.2.4.6. Locales Comerciales.....	42
2.2.4.7. Salas de pre-embarque.....	42
2.2.4.8. Reclamo de equipaje.....	43
2.2.4.9. Hall de llegada de pasajeros.....	43
2.2.5. Evaluaciones para el rediseño del edificio terminal.....	47
2.2.6. Elementos complementarios que definen el funcionamiento de un aeropuerto.....	50
2.2.7. Conclusiones.....	57

2.3. Marco Referencial

2.3.1. Introducción.....	60
2.3.2. Aeropuerto José Joaquín de Olmedo.....	62
2.3.3. Aeropuerto de Punta Cana.....	67
2.3.4. Conclusiones del Marco Referencial.....	71
2.3.5. Diagnóstico.....	129
2.3.6. Anexos.....	72

CAPITULO III

DELINEACIÓN DE LA PROPUESTA

3.1. Análisis de la ubicación y contexto actual.....	75
3.2. Análisis de la edificación.....	81
3.3. Concepto.....	87
3.3.1. Calvas.....	89
3.3.2. Celica	90
3.3.3. Espíndola.....	91
3.3.4. Macará.....	92
3.3.5. Paltas.....	94

3.3.6. Puyango.....	95
3.3.7. Zapotillo.....	96
3.3.8. Sozoranga.....	97
3.3.9. Chaguarpamba.....	98
3.3.10. Gonzanamá.....	99
3.3.11. Olmedo.....	100
3.3.12. Pindal.....	101
3.3.13. Quilanga.....	101
3.3.14. Saraguro.....	102
3.4. Cuadro de Síntesis de la Provincia de Loja.....	104
3.5. Aplicación del concepto dentro del interiorismo del Aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez.....	106
3.6. Programa Arquitectónico.....	109
3.6.1. Áreas a utilizar.....	113
3.7. Condicionantes y determinantes.....	125
Conclusiones.....	127
Anexos.....	129
Bibliografía.....	132
Grillas de Relación	
Cuadro de Relaciones de áreas	
Cuadro de Acabados	
Catálogo	



***“Saludemos el nombre bendito
de la Patria en cantar soberano;
gloria a Loja; procure el lojano
al impulso filial del amor”¹***

¹ “Rodríguez Jaramillo Máximo Agustín. (2008). Poesía y teatro. Cuenca – Ecuador. Editorial Monsalve Moreno.”



CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL TEMA

1.1. INTRODUCCIÓN

Jardín Botánico del Ecuador, capital musical del Ecuador, centinela del sur, son sólo algunos de los nombres con que se conoce a la ciudad de Loja, situada al sur del Ecuador se encuentra asentada sobre el valle de Cuxibama a 2.060 msnm.

Desde sus inicios Loja ha dado muestra de ser una ciudad próspera y con futuro, se ha distinguido por ser la primera ciudad del Ecuador, en contar con servicio de energía eléctrica, provisto por una represa hidroeléctrica "Empresa Eléctrica de los Burneos" que fue completada en 1896, como también fue la primera ciudad del Ecuador, en poseer un colegio secundario "Colegio Bernardo Valdivieso", además por ser cuna de la primera mujer en acceder a educación superior y la primera mujer en votar en elecciones; "Doña, Dra. Matilde Hidalgo". Actualmente ha sido reconocida dentro de las ciudades que forman la reserva de Biósfera por parte de la Organización de las naciones Unidas para la Educación, la ciencia y la cultura (UNESCO) y del programa Hombre y la Biósfera.

Loja es una ciudad próspera de gran crecimiento cultural, educativo, y económico, siendo esta una de las razones por las que se vincula con ciudades como Cuenca con una distancia de 205 km, Quito 687 km, Machala 230 km, Guayaquil 421 km de distancia. Las principales empresas de transporte nacional que brindan servicios de transporte terrestre desde la distintas provincias del Ecuador hasta Loja son: Santa, cooperativa de transportes Loja, Panamericana, etc, cubriendo

rutas hacia todo el país. Se llega también a la Ciudad de Loja, por vía aérea; una aerolínea mantiene vuelos regulares hacia Quito y Guayaquil, TAME .

El Aeropuerto se encuentra en la Ciudad de Catamayo, perteneciente al cantón del mismo nombre, popularmente es conocida como La Toma, que dista de Loja unos 35 Km, el Aeropuerto lleva el nombre de un ex presidente ecuatoriano, Dr. Camilo Ponce Enríquez.

Desde su inicio el Aeropuerto de Loja ha sido implementado en equipamiento, servicios e infraestructura, sin significar esto que se haya logrado un buen diseño interior en sus instalaciones, que denote una terminal aérea meritoria de todo lo que la ciudad de Loja ofrece a sus ciudadanos como turistas.

Al analizar la parte funcional como formal del aeropuerto de Loja, se pueden identificar varios problemas en el mismo, radicados principalmente por el olvido en que éste se ha encontrado, además la falta de presupuesto para realizar un proyecto estéticamente atrayente y que en su interior funcione de la mejor manera. Varios proyectos se han presentado en el transcurso del tiempo para la construcción de un nuevo y más completo aeropuerto, pero el final es siempre igual; la construcción por zonas del inmuebles, como único recurso en un proceso de modernización.

1.2. JUSTIFICACIÓN

La búsqueda del sentido, de el porqué la ciudad de Loja exhorta la presencia de una nueva imagen para su aeropuerto, está vinculada con la exigencia de caminar al ritmo que la sociedad actual demanda, hablando en un sentido general, y de forma más específica centrar toda la atención que la Ciudad de Loja requiere ante un inminente crecimiento social y económico.

El turismo dentro la ciudad y la provincia de Loja, es sin duda alguna, una de las fuentes de ingreso más importantes para la zona, siendo esta, razón suficiente para la búsqueda de un alto grado de desarrollo vial, que, para quienes empelan las carreteras como principal medio de desarrollo, se van a ver beneficiados, acortando distancias, disminuyendo gastos y aumentando su cantidad y calidad de trabajo.

De la misma manera, la ejecución de un proyecto que mejore la calidad estética, como funcional de la terminal aérea de la ciudad de Loja, va a permitir a todos los usuarios de este servicio de transporte, sientan mayor confort al momento de llegar a la ciudad, como una cálida bienvenida que sólo un ambiente bien logrado lo puede brindar.

Sería conveniente favorecer la ampliación y remodelación del espacio físico del edificio terminal, tomando en cuenta todas las necesidades que el aeropuerto demanda. Al realizar un análisis partiendo desde su exterior son varias las mejoras que se pueden realizar, cito a continuación las mismas:

- Dotar de un mayor número de lugares de parqueo, implementado la señalización necesaria, mejorando de esta manera la organización entre el transporte público y privado.
- El cambio en la fachada es una de las mayores necesidades, logrando unificar las distintas facetas de la edificación que se han realizado con el tiempo, empleando materiales y formas que permitan dar una identidad a la edificación, además de dar mayor número de áreas verdes en la parte exterior del edificio.
- El manejo del interiorismo dentro del aeropuerto se lo tiene que emplear en todos sus aspectos; se debe comenzar con un análisis de su funcionalidad, para brindar de esta manera mejores servicios con recorridos cortos, con lugares amplios y cómodos para el usuario.

El manejo del color, texturas, mobiliario, señalética, iluminación, entre otros permitirán la eficiencia en el servicio para los usuarios, y mejorarán la percepción visual y sensitiva del espacio. Y si por un momento dejamos a un lado la estética, la funcionalidad y el confort, se puede argumentar la imperiosa necesidad, que en pleno siglo XXI una ciudad en vía de desarrollo, demanda del crecimiento de la terminal aérea, de un aeropuerto meritorio de su gente y evidencie de esta manera, la permutación que se da en el diario vivir dentro de la ciudad como la provincia de Loja.

1.3. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL:

- Plantear una propuesta de Arquitectura Interior para el aeropuerto de Loja, que conjugue con su entorno, en la búsqueda de una identidad a la edificación en conjunto con el entorno. Satisfaciendo de esta manera las necesidades físicas y sociales que demanda la ciudadanía Lojaña como también sus visitantes.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Reordenar las áreas de acuerdo a las nuevas tendencias usadas en el diseño interior. Buscando la armonización entre las partes internas, externas, los materiales usados y el entorno.
- Integrar las distintas edificaciones del lugar, a fin de obtener un solo ambiente funcional y organizado.
- Conjugar y complementar la arquitectura interior a través de la propuesta de diseño del área exterior del Edificio Terminal de Aeropuerto Camilo Ponce Enríquez.

1.4. ALCANCE

El aeropuerto de la ciudad de Loja, físicamente es la primera impresión que se llevan todas las personas que visitan ésta ciudad con frecuencia o por primera vez, éste es uno de los motivos principales por el cual se necesita un cambio, para prestar mejores servicios a los viajeros, brindándoles áreas en las que se sientan cómodos, espacios interiores como exteriores agradables.

Desde este punto de vista nace el principal alcance de este proyecto; el rediseño interior y exterior del Edificio terminal del Aeropuerto de la ciudad de Loja. Como también la redistribución de las áreas que se contemplan es esta edificación en busca de mejorar la funcionalidad de las actividades que se desarrollan aquí, lo cual nos va a permitir, mayor orden y por ende mejor servicio.

Al mejorar la parte funcional y estética correspondiente al interior del edificio terminal del Aeropuerto, se planifica también un cambio estético exterior de la fachada, buscando la unificación de los tres cuerpos que se pueden distinguir al ver la edificación, el primero correspondiente al área de la cafetería y salas de pre-embarque, el segundo al área de los counters, y el tercero y más nuevo el área de arribo, logrando un vínculo entre éstos.

El rediseño, la redistribución de espacios, la búsqueda de materiales propios de la zona para dar una identidad a esta edificación son las principales propuestas de este proyecto que sin duda alguna van a brindar un gran beneficio para los usuarios de este servicio como para la ciudad de Loja en General.



**“Somos hijos de Loja, y debemos
procurarle continuo adelanto;
que no cese el cantar sacrosanto
del trabajo, que es vida y honor”²**

² “Rodríguez Jaramillo Máximo Agustín. (2008). Poesía y teatro. Cuenca – Ecuador. Editorial Monsalve Moreno.”



CAPITULO II

DESARROLLO DEL MARCO TEÓRICO

2.1. Marco Histórico

2.1.1. Introducción

El interés por la aeronavegación, viene desde que el hombre presenta el sueño y la inquietud de poder volar. Hay relatos que se confunden con la realidad sobre el deseo de viajar por el aire, pero en tal caso simplemente nos demuestran las ganas que el hombre presenta desde tiempos inmemorables de poder hacer sus sueños realidad, teniendo que incluso presentarse un poco en contra de la religión, ya que en las religiones judía y cristiana, el vuelo estaba restringido a los ángeles, que se presentan como seres creados antes que los humanos que formaban parte de una corte celestial junto a Dios.³

Los aeropuertos en un principio constaban de estructuras simples y pistas de hierba o tierra sin embargo, el aumento de tamaño y de peso de los aviones alemanes durante la primera guerra mundial en el año 1914 precisan la construcción de pistas pavimentadas y de recorridos más largos. Cronológicamente las primeras pistas pavimentadas presentadas en un aeropuerto civil se construyeron en 1928 en Estados Unidos, y para el año de 1930 se experimenta en el mismo lugar las luces de aterrizaje. En Europa, las primeras pistas civiles pavimentadas se construyen para finales de 1930.

³ CFR. "Vara Sánchez Alberto (2008). La Aviación y los aeropuertos en Guayaquil. Guayaquil-Ecuador. GRAFINPREN S.A., Guayaquil, año 2008, propiedad intelectual, Registro IEPI No. 029192"

La expansión de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, aportó en la construcción de bases militares en todo el mundo, muchas de éstas sirvieron a priori de apoyo para rutas aéreas civiles. De esta manera después de la segunda guerra mundial, los aviones comerciales exigían una mejora en las instalaciones, tanto en pistas como en edificaciones, y así se construyeron miles de aeropuertos o se adaptaron a bases militares existentes.

Al finalizar la primera década del siglo XX nuestro país vivía un desarrollo acelerado de sus sistemas de transporte, por ejemplo para el año de 1908 se había culminado la obra del ferrocarril que unía a la costa y a la sierra, de igual manera el transporte automovilístico iniciado en 1901 comenzaba a popularizarse mucho más, y se puede mencionar también los conocidos ferro-carriles de sangre en 1910, que fue el adelanto que se dio frente a los tranvías a vapor y los tirados por mulas.

El día miércoles 8 de Octubre de 1913, llega al Ecuador el momento del primer vuelo nacional en un avión propio de una institución nacional, era un pequeño monoplano al que se lo llamó "Patria I", se lo adquirió en Italia y llegó al Ecuador el 30 de Septiembre en el vapor Inglés que zarpó desde Panamá. Los vuelos se realizaban en el Club "Guayas" de tiro y aviación en manos del Piloto Sr, Cosme Rennella, quién realizó sus estudios en Europa y estaba ansioso de demostrar lo que sabía.

Con el afán de pagar todos los gastos que trajo la compra de este avión se hicieron presentaciones públicas, que por medio de hojas volantes y anuncios de prensa daban a conocer al público los precios para acudir al espectáculo, de esta manera, además de ayudar a los gastos del primer aeroplano se tenía ya previsto la adquisición de un nuevo equipo.

Campo de Aviación

EN LOS TERRENOS DEL JOCKEY CLUB

Miércoles 8 de Octubre de 1913.

Inauguración de la temporada de Aviación
por el CLUB "GUAYAS" de Tiro y Aviación, con su
Pilotó Maestro Sr. COSME RENNELLA.

ESPECTACULO A LAS 2 P. M.

Sensacionales vuelos por el Señor Rennella

AL PUBLICO

Impulsos por un móvil completamente eléctrico, el aviator Cosme Rennella, nos ofrecerá hoy á las 2 p. m. un espectáculo de aviación en la ciudad de Loja, que en su género no tendrá nuestros precedentes, para servir la magna obra que hemos emprendido, cual es el desarrollo de la Aviación en la República y la pronta instalación de una Escuela de pilotos y pilotos, para el Ecuador.

Si conseguimos la ayuda que necesitamos, apostarán colmados nuestros deseos y entusiasmo al patrioterismo nacional.

EL DIRECTOR DEL CLUB GUAYAS DE TIRO Y AVIACION.

PRIMERA PARTE

1º.—Tras de las banderas del Ejército, volará voluntariamente por el señor Coronel Jefe de Zona, intendente del espectáculo.

2º.—El piloto del aeroplano, será enviado expresamente por la Srta. Chirra y Co. de Tarma, Italia, por pedido del "Club de Tiro y Aviación de Guayaquil".

3º.—Solamente instalación del aeroplano por Monsiñor Ezequiel Obispo de la Diócesis, apadrinando el acto las personas siguientes:
Ejército, Gral. Lesdinas Plaza G. y señora Evelina Lasso de Plaza.
Doña Leontina Aspínza con la Srta. María Cecilia de Aspínza, porque ocuparán las primeras y mejores que saldrán del aparato.

El nombre del aeroplano será "PATRIA" No 1.

4º.—Prueba del aviator Rennella á la señal de bandera por el Presidente del Club y á las órdenes de la ciudad patria con dirección Sur y vuela horizontal, aterrizando en el mismo lugar de partida. Este vuelo está decidido al congreso Nacional.

SEGUNDA PARTE

5º.—El aviator Rennella hará solamente entrega al Director del Club del aeroplano.

6º.—Recepción del aparato por los miembros del Club, quienes el nombre del Director lo entregará al servicio de la comunidad del aviator Rennella.

7º.—Ayudo del vuelo al Excmo. Gral. Lesdinas Plaza G. Presidente de la República. Elevará este vuelo elevándose á 1.500 metros y al bajar elevará el ábil y sensacional viraje en ocho, primera vez hecho en el Ecuador, en el viento no exceda de 7 metros por segundo.

8º.—Después de 10 minutos de intervalo volverá á subir el aviator Rennella para ejecutar durante evoluciones debidas al Ejército Nacional y al bajar lanzará un saludo al pueblo del Jockey Club.

PRECIOS:	Palcos con 4 entradas	\$ 20.00
	Entrada á Tribuna	.. 1.60
	Entrada General	.. 0.40

NOTAS.—Las anteriores precios incluyen el agua para la necesidad de otros valores, poniendo á impulso del momento al ramo de Aviación.

El Club se reserva el derecho de alterar el programa y transferir el espectáculo á otro sitio ó en otro día.

Para todo lo referente á las localidades, entienda con el señor Díaz G. Secretario del Club.

En esta oportunidad no se validan las entradas de favor.

Imp. Buco, Guayaquil

Como se mencionó, muchos cambios se dan dentro del Ecuador, y particularmente en el año 1940 comienzan los cambios para la ciudad de Loja, cuando se realiza la adquisición del terreno donde se ubicaría el aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez.

En las siguientes hojas se señalarán los principales acontecimientos suscitados en la construcción del Aeropuerto de la ciudad de Loja, que involucran desde la adquisición del terreno, hasta las distintas etapas de construcción que se han dado desde sus inicios. Vale la pena recalcar en este punto que para buscar la historia del aeropuerto de Loja no se tienen datos oficiales ya que la Dirección de Aviación Civil (D.A.C.) cada 10 años quema toda la información existente, por lo cual los datos que se ponen a continuación son principalmente producto del relato en línea social por parte de las personas de Catamayo; La Toma.

2.1.2. Historia del Aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez

“Condiciones geográficas únicas, configurando una identidad cultural propia, conocida como “Capital musical del Ecuador”, la ciudad de Loja tuvo dos fundaciones, la primera en el año de 1546 en el valle de Garrochabamba, bajo la orden del General Gonzalo Pizarro; quien mandó a fundar Loja con la intención de tener una ciudad fortaleza equidistante de las poblaciones donde se había encontrado oro; Zaruma y Nambija. Y la segunda y definitiva fue del 8 de Diciembre de 1548 dirigida por el Capitán Alonso de Mercadillo en el valle de Cuxibamba (“llanura alegre”), quien era originario de la ciudad española de Loja, en Granada.

El 18 de noviembre de 1820 se proclamó la independencia de la ciudad y provincia de Loja, en la plaza de San Sebastián, de esta forma Loja se sumaba al movimiento independentista de Guayaquil, proclamado el 9 de Octubre de este año.”⁴

Loja cuenta con una geografía urbana muy rica y en ésta con grandes focos de actividades sociales, culturales, turísticas y económicas, los valles Lojanos son privilegiados, cuentan con una tibieza y verdor prodigiosos. Son ricas las actividades que se pueden realizar dentro de la ciudad como provincia de Loja, en solo unas horas se puede pasar desde el valle de la longevidad “Vilcabamba”, pasando por coloridos parques e iglesias, y llegar finalmente a disfrutar de una deliciosa y típica cecina, o arveja con guineo para llegar finalmente al santuario de de la patrona de la ciudad, a quien la historia de Loja está muy ligada. La

⁴ “González de Torres Martha. (1992). Fechas Luminosas de la Patria. Loja – Ecuador. Editorial Gráficas Santiago.”

basílica de la virgen del Cisne está asentada en la parte más alta de un risco junto a un pequeño pueblo que lleva el mismo nombre de la Virgen.

Todos los años en el mes de Septiembre se lleva a cabo una feria anual, en donde uno de los mayores acontecimientos es el traslado por medio de una peregrinación de la virgen del Cisne desde su iglesia hasta la ciudad de Loja. La escultura de la Virgen fue obra de Diego Robles, uno de los más famosos escultores de la colonia. La "Churona", como se la llama a la Virgen revoca su devoción debido a la aparición a sus habitantes cuando estos resolvieron abandonar su pueblo debido a la hambruna que arrasaba la región, debido a una prolongada sequía; fue ahí cuando la Churona se les apareció para decir que su deseo era que funden ahí una iglesia.

Una de las paradas más comunes que se realizan antes de llegar a la Loja, es justamente ésta, la visita a la Basílica de la milagrosa Virgen del Cisne, que queda a 15 minutos en carro, del aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez, en el cantón Catamayo.

Catamayo nace de las voces griegas CATA que significa hacia abajo y MAYO, quinto mes del año, nombre evocado por los españoles.

Sobre la historia del aeropuerto, no es mucho lo que se puede encontrar, al comenzar la investigación, algunas dificultades se presentaron, al descubrir que la D.A.C. cada diez años quema toda la información que ha guardado en este periodo de tiempo de los aeropuertos que están bajo su cargo. El hecho de no contar con información directa de quién sería la fuente más fiable para esta investigación, solo queda basarse en las historias contadas por las personas de la

región, como en los planos conseguidos y analizar de esta manera la permutación que este aeropuerto ha tenido hasta días actuales.

Dieciocho mil sucres, (0,72 centavos actuales) fué la suma de dinero fijada el 19 de Noviembre de 1940 para realizar la expropiación de un lote de terreno por parte del gobierno, (Gobierno del Dr. Carlos Arroyo del Río) para destinarlo al campo de aviación en el sitio, La Toma, en la parroquia de Catamayo, de propiedad de la señora Isabel María Carrión Vda. De Arias. Cito a continuación parte del texto de la escritura.

“Loja, noviembre 19 de 1940. Of, No. 429. Señor Notario Público primero del Cantón Loja. Ciudad. El señor ministro de Obras Públicas, en oficio No. 3608 (Sección: Secretaría), del 6 del presente mes, me dice: “SEÑOR GOERNADOR DE LA PROVINCIA DE LOJA.- A fin de que se sirva disponer que se protocolice e inscriba en una de las Notarías de ese Cantón, tengo el agrado de remitirle una boleta, copia certificada de la providencia dictada el primero del mes en curso y del plano del terreno expropiado por el Gobierno, para destinarlo a Campo de Aviación, en el sitio “La Toma”; de la parroquia Catamayo, de propiedad de la señora Isabel María Carrión vda. De Arias.- Por la suma de DIECIOCHO MIL SUCRES, fijada por el señor ingeniero Neptalí Jarrín, designado Perito común por ambas partes, como precio equitativo por los 360,000 metros cuadrados de terreo que se expropian, se ha solicitado a la Contraloría General la transferencia respectiva con oficio NO. 719.

“Por otro lado, hace aproximadamente 60 años en la ciudad de Catamayo la primera nave aterriza al mando del piloto Cosme Renella en un espacio de terreno que fue preparado mediante la limpieza de la vegetación existente en la parte central del pueblo (área actual del parque central y terrenos contiguos).

Luego se construyó una pista lastrada de tamaño mediano, la misma que fue construida por el M.O.P (Ministerio de Obras Publicas), y bajo la necesidad y evidente crecimiento, con el tiempo aquí se construye el terminal donde funcionaban las distintas áreas del aeropuerto.”⁵

Para el gobierno del Dr. Camilo Ponce Enriquez (1956-1960) se implementa la pista de aterrizaje en la cuál toma parte el M.O.P y la D.A.C., esta es la razón por la cual el aeropuerto lleva su nombre. Enumero a continuación las primeras compañías aéreas que llegaron a este aeropuerto y sus rutas:

- Compañía Panagra en la ruta Catamayo – Guayaquil y viceversa.
- Compañía Viatur en la ruta Catamayo – Guayaquil - Riobamba y viceversa.
- Compañía Condor con las rutas Catamayo – Guayaquil, Catamayo – Zumba, un vuelo directo Catamayo – Quito y viceversa.
- Compañía San con la ruta Catamayo – Cuenca y viceversa.
- Compañía Saeta con la ruta Catamayo – Quito y viceversa.
- Compañía Tame con las rutas Catamayo – Quito, Catamayo – Guayaquil y viceversa.
- Compañía Icaro con las rutas Catamayo – Quito, Catamayo – Guayaquil y viceversa.
- Compañía Saereo con las rutas Catamayo – Quito, Catamayo – Guayaquil y viceversa.

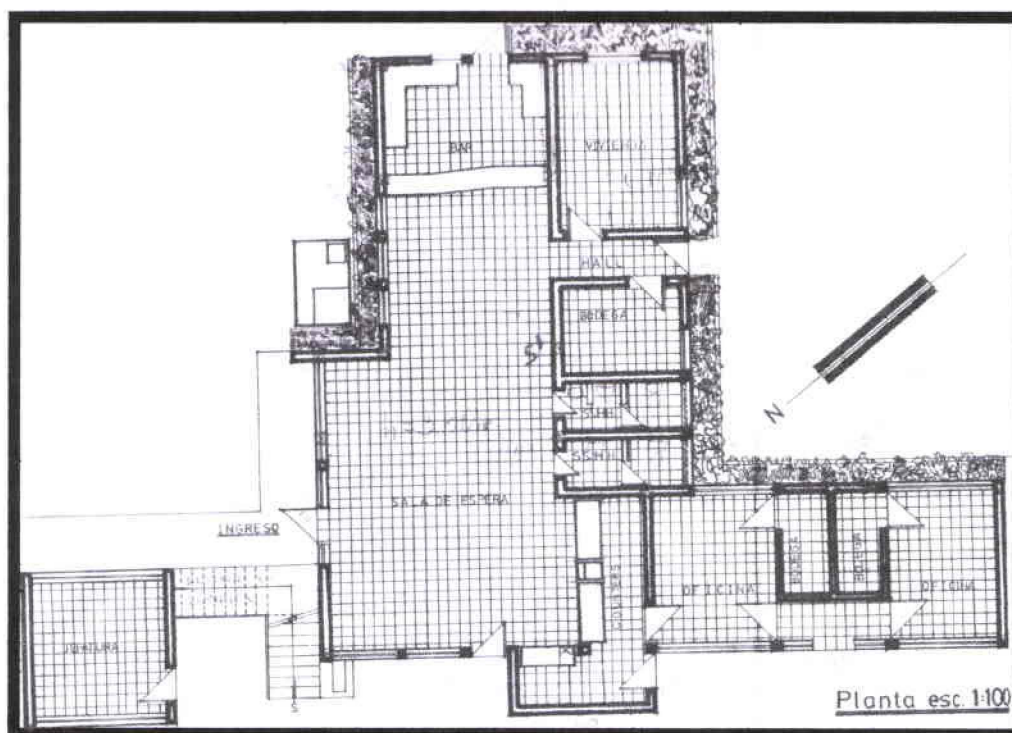
⁵ Entrevista al Sr. Jorge Chamba, director del Aeropuerto de Loja, 25 de Septiembre del 2008.

En la actualidad sólo la compañía TAME sigue realizando vuelos regulares a la ciudad de Quito y Guayaquil, divididos en dos vuelos a Guayaquil y dos vuelos a Quito (uno por la mañana y otro por la tarde), excepto los días sábados en el que sólo vuelan en la mañana.

Los vuelos Quito – Loja y viceversa se realizan en un equipo embraer 190 con capacidad para 104 pasajeros, cuya ocupación esta en un 70%. A la ciudad de Guayaquil los vuelos se realizan en equipo embraer 120 con capacidad para 30 pasajeros cuya ocupación está en un 50%.

2.1.3. Evolución del Aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez

“Cronológicamente el Aeropuerto se inicia en 1960 con una pequeña construcción en la cual funcionaban sus oficinas, en donde el jefe del aeropuerto era un civil, ya que aún no se pertenecía a la D.A.C, sino al Ministerio de Obras Públicas, en los planos de ésta primera edificación se ve que contaban con servicios básicos para el aeropuerto como: counters, una pequeña cafetería, un dormitorio designado para los empelados fijos del aeropuerto, y baterías sanitarias, siendo una construcción bastante elemental. En la parte posterior de la misma se encontraba una pequeña pista, donde en sus comienzos aterrizaban avionetas (vía que en la actualidad es usada para transporte terrestre del aeropuerto).”⁶



⁶ Entrevista al Arq. Alex Córdova, 24 de Septiembre del 2008.

- “Para 1970 se construyen las diferentes dependencias tales como: Jefatura del Aeropuerto, entrega de equipaje, sala de espera, cafetería, control de equipaje, oficina de compañía, dormitorios del personal, baterías sanitarias, y sobre la jefatura del aeropuerto se construye la torre de control.
- En 1980 se amplía la sala de espera las baterías sanitarias, y se eleva la altura de la torre de control, incrementándose el departamento de meteorología, de igual manera se eliminan los dormitorio del personal. En este año además de las mejoras en la edificación se amplía la plataforma, las calles de rodaje y se construye además las villas para el personal.
- En 1986 se construye el departamento de Seguridad encargado de que todas las funciones aéreas trabajen con normalidad.
- El crecimiento en la demanda de transporte aéreo, sumada a la búsqueda de mejores servicios y mayor comodidad para los usuarios lleva a la ampliación del terminal en la sala de espera y la entrega de equipaje para el año 1987.”⁷
- “El ingreso de aviones de mayor capacidad, que presentaban un mayor peso forjó a que en el año de 1990 se realizan trabajos de ampliación de la pista, reubicándose la bomba de abastecimiento de combustible, así como también el acondicionamiento de las áreas exteriores tales como: parqueaderos de taxis y particulares, jardineras y cuarto de máquinas.
- En 1992 se reubica la torre de control y se acondiciona la sala de pre-embarque dentro de la actual sala de espera.”⁸

⁷ Entrevista al Arq. Alex Córdova, 24 de Septiembre del 2008.

⁸ Entrevista al Sr. Jorge Chamba, director del Aeropuerto de Loja, 25 de Septiembre del 2008.

- “A partir del año 1999 hasta la actualidad se han presentado variedad de proyectos de ampliación para el aeropuerto, en los años 2000, 2001, 2005, la Sub Dirección de Aviación Civil (Guayaquil), presentó proyectos más completos de rediseño para el aeropuerto, sin embargo no se los llegó a completar falta de presupuesto, durante este lapso de tiempo se realizó la ampliación del área de llegada, y oficinas en un segundo piso.
- Para octubre del año 2006 se realizaron trabajos de rehabilitación de la pista de aterrizaje, los mismos que se inauguraron en enero del 2007.”⁹

Todo lo anteriormente mencionado en cuanto se puede decir a las etapas de construcción y remodelación que se han dado desde los inicios del aeropuerto, que a pesar de haber sido muchas, no se ha logrado en ninguna de ellas crear un concepto unificado donde se consolide todas las remodelaciones dadas para crear una sola imagen representativa de un aeropuerto estéticamente meritorio de la ciudad de Loja.

La competitividad debe ser comprendida como la posibilidad de generar alternativas nuevas para el desarrollo, y es evidente que para quienes generan actividades económicas en el cantón, provincia y la Región de Catamayo y Loja, el disponer de mejores condiciones en la Terminal aeroportuario, permitirán formar nuevas opciones de servicio, vinculadas con los servicios turísticos, artesanales, empresariales, entre otros. Ello significa que las readecuaciones de la terminal aeroportuaria deberán prever espacios suficientemente amplios, que hagan posible la oportunidad de evidenciar todos los aspectos que hacen emblemática a Loja como un verdadero baluarte cultural, económico y de alta potencialidad para el desarrollo.

⁹ Entrevista al Arq. Muñóz, Arquitecto de la DAC, Guayaquil, 5 de Septiembre del 2008.

2.1.4. Conclusiones

Del breve análisis realizado acerca de la historia de la aviación dentro del Ecuador, y de manera específica en la Ciudad de Loja, se puede destacar acontecimientos que involucran las ganas de las personas en la evolución de este medio de transporte, notándose así actitudes como ventas de boletos para que las personas disfruten de espectáculos de aviación con el simple afán de adquirir más aviones para el Ecuador, en específico para la ciudad de Guayaquil.

Cosme Renella, es el encargado de abrir las puertas a la aviación en Loja, siendo el primer piloto en aterrizar en esta ciudad. Se puede pensar que a raíz de este evento, las personas interesadas en este tema dentro de Loja, en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas comienzan a trabajar para poder brindar mejores condiciones de funcionamiento para la aviación.

Desde el momento en que se comienza con la construcción del aeropuerto de Loja, se puede notar la buena intención de las personas involucradas en que el mismo funcione, notándose en la variedad de ampliaciones y cambios que el mismo ha tenido, sin embargo no se puede negar que la edificación carece de atractivo tanto en su interior como su exterior, a simple vista se puede percibir la falta de planificación dedicada que este inmueble ha tenido. Aparentemente al pensar en una ampliación, no se la ha hecho a esta como un todo, es decir, pensar en un cambio de todo el edificio, sino simplemente, al notar la falta de espacio para alguna actividad dentro del aeropuerto, se ha buscado el espacio necesario para hacer una nueva adecuación y se la ha realizado, lo cual ha llevado que estéticamente se lo vea al aeropuerto de una manera desordenada, cuya arquitectura no representa la verdadera función de este edificio (El

aeropuerto de una ciudad), sino simplemente es una construcción, que en su exterior no comunica una arquitectura representativa de un aeropuerto, y en su interior es carente tanto en tecnología, y detalles que acoja a sus visitantes.



**“Fomentemos las artes, la industria;
el saber tenga aquí su morada;
y la frente en sudor empapada,
sólo sepa inclinarse ante Dios”¹⁰**

¹⁰ “Rodríguez Jaramillo Máximo Agustín. (2008). Poesía y teatro. Cuenca – Ecuador. Editorial Monsalve Moreno.”

2.2. MARCO CONCEPTUAL

2.2.1. Componentes y funcionamiento de un Aeropuerto

Se define como aeropuerto a “la zona de tierra o de agua adaptada para el aterrizaje y el despegue de aviones”.¹¹ Los aeropuertos son estaciones de paso, utilizadas por los pasajeros como área de permutación que permiten llegar de un lado a otro, y en el caso de los aviones es el lugar donde reciben combustible, mantenimiento y reparaciones de ser necesario.

Las operaciones aeroportuarios distinguen sus operaciones en dos partes:

1. **Lado aire:** “que se aplica sobre las aeronaves y todo lo que se mueve alrededor de lo que estas necesitan”.¹²
2. **Lado Tierra:** los servicios giran alrededor de los pasajeros y sus necesidades.

Este proyecto se centralizará principalmente en el llamado lado tierra, donde funciona el edificio terminal, facultado al control de las principales actividades realizadas por los viajeros, como vestíbulos de salida y llegada, salas de pre – embarque, cafeterías, área de compras, counters, etc.

¹¹ "Aeropuerto." Microsoft® Encarta® 2009 [DVD]. Microsoft Corporation, 2008.

¹² "Aeropuerto." Microsoft® Encarta® 2009 [DVD]. Microsoft Corporation, 2008.

Para el mejor entendimiento de las zonas que constituyen el aeropuerto de la ciudad de Loja, se las va a separar por áreas de funcionamiento, que se las presenta a continuación.

1.- Zona aeronáutica.- compuesta por la Zona de aterrizaje, cuya longitud oscila los 1900 mts. de largo por 40 mts. de ancho, ésta pista se encuentra localizada en sentido de la dirección de los vientos predominantes, lo cual favorece para el aterrizaje y despegue de las aeronaves.

- Calles de Rodaje.- calles de apoyo laterales a la plataforma de estacionamiento de las aeronaves.

2.- Plataforma.- área dedicada a las aeronaves en el lado tierra, destinada a dar cabida a las aeronaves que se detienen, se conecta con el terminal donde se realizan las principales funciones del aeropuerto como control de pasajeros, salas de llegada y salida, control de equipaje, cafetería, baterías sanitarias, salas vip, etc.

3.- Área administrativa.- donde funcionan las oficinas de Jefatura de Aeropuerto, secretaría, baterías sanitarias, y de ser requerido existe el área necesaria para ubicar la oficinas de las compañías aéreas que trabajan en el aeropuerto.

4.- Zona de instalaciones de apoyo.- Esta zona esta conformada por la torre de control, sobre el edificio terminal, tiene una altura de 7mts. desde la plataforma.

- De la misma manera existe un edificio destinado al servicio contra incendios, que ofrece la asistencia tanto a las operaciones como a las instalaciones del aeropuerto, en caso de ser necesario; aunque cabe recalcar que han sido muy pocas las ocasiones en que se han utilizado esta asistencia.
- El área de combustible tiene un área aproximada de 300mts, donde se encuentran colocados los tanques de almacenamiento de combustible.

5.- Zona de Servicio.- áreas utilizadas en su mayoría para las instalaciones de servicio para los trabajadores de la D.A.C; villas ubicadas a un extremo del aeropuerto las mismas que se encuentra en estado bastante deteriorado, además de las vías de acceso.

2.2.2. Infraestructura del Aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez

Formalmente el edificio terminal presenta una directriz horizontal pronunciada, existe un predominio de áreas vacías en el terreno que áreas construidas, estructuralmente el edificio principal tiene un buen estado de conservación, es decir no se presenta deterioro en las estructuras, sin embargo los materiales usados para su diseño interior como su mobiliario no se presentan en un buen estado, a simple vista se nota una falta de renovación hace mucho tiempo.



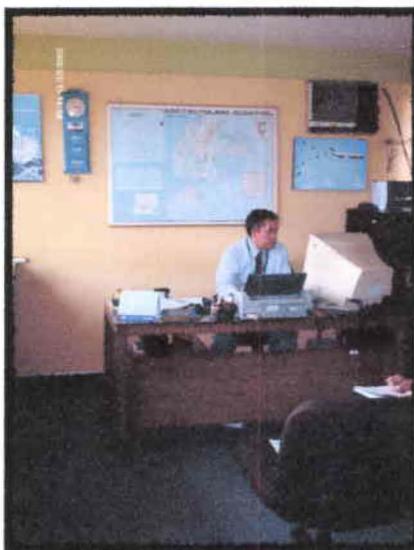
Fachada Frontal



Fachada Posterior

El Aeropuerto Camilo Ponce Enríquez está ubicado al sur-oeste de Catamayo, Provincia de Loja. El aeropuerto tiene un área aproximada de 360.000,00m², cuenta con una pista de 40,00m de ancho x 1.900,00m de largo, aproximadamente. De la infraestructura existente se realiza la siguiente evaluación:

- El edificio terminal principal se encuentra en un buen estado de conservación, cuenta con los servicios que se requiere para el tráfico aéreo actual.
- En la planta baja funcionan las oficinas de la D.A.C. Se encuentran ubicados los counters de las distintas aerolíneas (en la actualidad solo trabaja TAME), los mismos que tienen una conexión directa con la plataforma, separados por un ventanal lo cual permite que al momento de registrarse las personas y entregar su equipaje un carro este esperando en la parte exterior para poder compilar toda la carga y llevarla hacia el avión.



Oficinas DAC



Vista de los Counters

- La cafetería con una capacidad aproximada de 32 personas, es un lugar bastante reducido para el número de personas que en horas pico pueden llegar a tener, su decoración es bastante elemental, los pocos productos que se venden se los exhibe en vitrinas de vidrio y aluminio. Cuentan con una cocina para la preparación de platos, sin embargo, la comida que sirven es más de servicio rápido, es decir un café, un té, sánduches, etc.



Cafetería

- Las baterías sanitarias, se encuentran en un buen estado de conservación, sin embargo, no hay servicios para discapacitados, y tanto éstas como el resto de los baños dentro del aeropuerto cuentan con el mismo problema, visibilidad directa de los servicios higiénicos.



Baterías Sanitarias Sala de Pre-embarque



Baterías Sanitarias Sala de Arribo

- Contiguo a las baterías sanitarias, junto a una de las puertas de ingreso está la oficina de información, se puede decir que la misma es un espacio muerto dentro del aeropuerto, ya que la ésta nunca se encuentra habilitada al público.



Corredor hacia la cafetería - Información

- En el último diseño planteado se propuso un local de ventas de artesanías, ubicado frente a los counters bajo las gradas que llevan a las oficinas del jefe del aeropuerto, sin embargo el mismo no desempeña su función, está siendo usada como parte de la sala de espera.
- En la planta alta quedan las oficinas de las operadoras aéreas y la oficina del Jefe aeroportuario.
- El edificio cuenta con la oficina de jefe bomberos, dos dormitorios, bodega, baño, parqueadero de la motobomba, área de asistencia medica con su respectiva ambulancia y sala de espera exterior.
- Los trabajadores de la D.A.C. cuentan con seis unidades de vivienda emplazadas en el ingreso vehicular al aeropuerto, las mismas se

encuentran en una situación de conservación bastante mala, y solo dos de las seis villas se encuentran ocupadas.

- La cisterna está ubicada junto al servicio contra incendios, tiene una capacidad de almacenamiento de 120,00 m³, está construida de hormigón armado, su funcionamiento es esporádico. Su uso es exclusivo para la motobomba.
- La planta generadora de energía eléctrica, está ubicada en un espacio destinado para área de máquinas en donde están instalados los generadores de energía que funcionan a base de combustible, y consta también del tablero de transferencia automática, su emplazamiento está en la zona aledaña al parqueadero y fuera del edificio principal.
- La planta de abastecimiento de combustible se encuentra en buenas condiciones y comprende la oficina del despachador y el área de almacenamiento; se encuentran en buenas condiciones.
- El parqueadero está destinado a vehículos particulares y privados, tiene acceso directo desde la calle principal del aeropuerto, y cuenta con servicio para taxi, la falta de espacio y de orden en esta área hace que los vehículos particulares utilicen el lugar de los taxis, lo cual provoca desorganización.

Del breve análisis realizado se toman en cuenta factores tales como: comodidad y servicio para las personas que viajan, seguridad, mantenimiento, tomando en cuenta normas y exigencias de la IATA. Los cambios que se buscan hacer pretenden simplificar y hacer más eficiente las funciones realizadas en el edificio

terminal, favoreciendo al bienestar y confianza de las personas que utilizan esta edificación.

Al trabajar en los interiores de este inmueble, no se puede dejar a un lado su exterior, se debe tomar a estos dos aspectos como un todo, como un conjunto, cuyo objetivo final es el mismo, definir una tipología, una arquitectura que conjugue con el entorno en donde se encuentra ubicado el aeropuerto, (entorno natural, lleno de árboles, montañas, sembríos de caña donde el color verde es lo más representativo y lo que llama más la atención en el momento del aterrizaje como el despegue de los aviones) dejando de esta manera a un lado la buena voluntad de las personas que han trabajado en anteriores remodelaciones, para llevar a cabo una remodelación que relacione las actividades dentro del aeropuerto, junto con las necesidades de los viajeros, además de las formas, colores, materiales y mobiliario que le permita a este inmueble tener una identidad.

2.2.3. Principios de Interiorismo en terminales Aéreas

La distribución, colores, texturas, forma y diseño de los interiores de los aeropuertos indudablemente influyen en el estado de ánimo de los pasajeros. Estas son algunas de las preguntas que se deben plantear al momento de realizar el diseño interior de un aeródromo; ¿Qué colores y patrones facilitan y mejoran el descanso de los viajeros?, ¿Qué formas harán que los pasajeros se sientan más a gusto?, ¿Qué tipo de iluminación mejorará los ambientes para las personas tanto visitantes, como viajeros y trabajadores de un aeropuerto?, entre otras.

Es necesario e importante evaluar todos estos elementos para poder llegar a establecer qué composición dará una impresión de comodidad y confort a las personas que se encuentren dentro de un aeropuerto? La idea es poder favorecer a su estado de ánimo, para que de esta manera puedan lograr una sensación de tranquilidad y descanso que permita a los mismos tener un viaje sereno.

La psicología de los colores tiene un papel predominante en el desarrollo de la apariencia de los interiores, son muchos los estudios que han demostrado que las personas asocian los colores con determinadas emociones. Los especialistas en la psicología de los colores han estudiado que además del color usado, la intensidad del color también es importante, de ésta manera, los colores más claros dan la idea de estar en lugares más grandes, anchos y abiertos, y los colores oscuros dan la impresión de espacios más bajos, pequeños y angostos.

Los colores además influyen en la percepción que tiene una persona sobre un ambiente, de humedad, temperatura y aroma, como nos podemos dar cuenta el uso del color es sólo la base para un buen diseño, ya que el mismo puede

brindarnos muchas sensaciones que tal vez para muchas personas sean difíciles de entender, pero sin duda alguna se encuentran en el subconsciente, permitiendo disfrutar de un buen momento acreditado a un ambiente tranquilo, o por el contrario, simplemente no sentirse cómodo y muchas de las veces sin saber el porqué.

Incentivar las sensaciones, de las que muchas veces no somos conscientes, es uno de los principales apoyos de la arquitectura interior y la primera forma de lograrlo es mediante el uso de los colores. Cada negocio, cada edificio define que colores usar por varias razones, la primera es el color corporativo por el cual es conocido dicho negocio, seguido por el lugar donde se encuentra ubicado, si es una zona cálida o fría, el tipo de servicios que se presta en el lugar, el número de personas que se recibe diariamente, y una de las cosas más importantes, que tiempo de permanencia por persona se desea en cada lugar.

De esta manera, al haber analizado algunos de los temas mencionados, se puede definir que colores se pueden usar por conveniencia del lugar o servicio prestado, no existe en realidad un color fijado para usar en aeropuertos, pero en general para el tipo de servicios que aquí se va a brindar se puede decir que lo que se desea es un ambiente amplio por el movimiento que las personas van a tener dentro de la edificación; y un espacio que brinde la tranquilidad necesaria para el viajero, previo a abordar un avión, para mejor análisis de que colores conviene utilizar en un aeropuerto nombro la principales características de los mismos:

- **Blanco:** se considera el color de la perfección, se lo relaciona “con la seguridad, pureza y limpieza. Se lo considera el color de la perfección.”¹³
El blanco está asociado con la alta tecnología, y tiene una evocación positiva, si lo que se quiere es comunicar simplicidad éste color es el indicado, se lo asocia con hospitales, médicos y la esterilidad. Asociado muy comúnmente con los ángeles.
- **Negro:** este color se lo asocia con el poder, la formalidad la elegancia y la muerte. “El negro representa también autoridad, fortaleza, intransigencia. También se asocia al prestigio y la serenidad”. ¹⁴ Este color brinda mucha elegancia y da una sensación de profundidad y perspectiva, una de la principales características de este color es que permite resaltar el resto de colores además de ser un buen contraste con los que son brillantes.
- **Amarillo:** símbolo de felicidad produce alegría y estimula la actividad mental, además de sugerir entrar en calor es muy común verlo ligado a puestos de comida, el amarillo representa inteligencia, tibieza, precaución, innovación.
“El amarillo es un color espontáneo, variable, por lo que no es adecuado para sugerir seguridad o estabilidad”¹⁵

¹³ <http://paintdeskmod.blogspot.com/2008/06/psicologia-en-los-colores.html>. Teoría de Color, escrito el martes 17 de junio del 2008, página consultada el 17 de Octubre del 2008.

¹⁴ <http://paintdeskmod.blogspot.com/2008/06/psicologia-en-los-colores.html>. Teoría de Color, escrito el martes 17 de junio del 2008, página consultada el 17 de Octubre del 2008.

¹⁵ <http://paintdeskmod.blogspot.com/2008/06/psicologia-en-los-colores.html>. Teoría de Color, escrito el martes 17 de junio del 2008, página consultada el 17 de Octubre del 2008.

- Azul: “considerado un color beneficioso tanto para el cuerpo como para la mente. Retarda el metabolismo y produce un efecto relajante. Es un color fuerte ligado a la tranquilidad y a la calma.” Simboliza además sinceridad, estabilidad, es relacionado con la limpieza, se lo relaciona con el cielo por ende con líneas aéreas, y aeropuertos, cruceros por el mar, el aire relacionado con paracaidismo. El azul está muy ligado con la masculinidad, por lo que es bueno para lograr ambientes más fríos, al contrario de los colores cálidos este no es nada recomendable de usar en lugares de comida ya que inhibe mucho el apetito.
- Rojo: “ El color rojo es el del fuego y el de la sangre, por lo que se le asocia al peligro, la guerra, la energía, la fortaleza, la determinación, así como a la pasión, al deseo y al amor. Es un color muy intenso a nivel emocional. Mejora el metabolismo humano, aumenta el ritmo respiratorio y eleva la presión sanguínea. El rojo claro simboliza alegría, sensualidad, pasión, amor y sensibilidad. El rosa evoca romance, amor y amistad. Representa cualidades femeninas y pasividad. El rojo oscuro evoca energía, vigor, furia, fuerza de voluntad, cólera, ira, malicia, valor, capacidad de liderazgo. En otro sentido, también representa añoranza. El marrón evoca estabilidad y representa cualidades masculinas. El marrón rojizo se asocia a la caída de la hoja y a la cosecha.”¹⁶
- Naranja: “El naranja combina la energía del rojo con la felicidad del amarillo. Se le asocia a la alegría, el sol brillante y el trópico. Representa el entusiasmo, la felicidad, la atracción, la creatividad, la determinación, el

¹⁶ <http://paintdeskmod.blogspot.com/2008/06/psicologia-en-los-colores.html>. Teoría de Color, escrito el martes 17 de junio del 2008, página consultada el 17 de Octubre del 2008.

éxito, el ánimo y el estímulo. Es un color muy caliente, por lo que produce sensación de calor. Sin embargo, el naranja no es un color agresivo como el rojo. La visión del color naranja produce la sensación de mayor aporte de oxígeno al cerebro, produciendo un efecto vigorizante y de estimulación de la actividad mental. Es un color que encaja muy bien con la gente joven, por lo que es muy recomendable para comunicar con ellos. El naranja oscuro puede sugerir engaño y desconfianza. El naranja rojizo evoca deseo, pasión sexual, placer, dominio, deseo de acción y agresividad”¹⁷

Ya se ha analizado la psicología del color y como aplicarla a la arquitectura en una terminal aérea, y su importancia. Sin embargo hay mucho más allá que el color que se debe utilizar, el equipamiento de terminales de medios de transporte son objeto de exigencia cada vez más grande, por parte de sus usuarios como empresas, y gobiernos locales, con la idea de lograr una estética original pero cómoda para los viajeros, que sean de calidad y mucha funcionalidad.

Uno de los elementos que requieren de mayor atención, en cuanto a mobiliario para aeropuertos, es el diseño de los counters, éste debe ser ergonómico tanto para los pasajeros como para los trabajadores de cada aerolínea. El monitor de la computadora como el teclado debe ser ajustable a distintas posiciones como tamaños. Las dimensiones y localización exacta de los equipos a utilizar, están determinados por las necesidades de cada aerolínea. Es necesario tomar en

¹⁷ <http://paintdeskmod.blogspot.com/2008/06/psicologia-en-los-colores.html>. Teoría de Color, escrito el martes 17 de junio del 2008, página consultada el 17 de Octubre del 2008.

cuenta que las dimensiones de las computadoras cambian constantemente, es por eso la necesidad de la flexibilidad en su diseño.

"El equipamiento necesario para los counters de chequeo, deben incluir:

Monitor de computadora, de preferencia plano, teclado y cpu.

- Impresora de pase a bordo.
- Impresora para las etiquetas del equipaje.
- Intercomunicador y teléfono.

Las medias recomendadas por la IATA para el diseño de un counter son las siguientes:

Elemento	Dimensiones (cm)
Alto del counter	122-128
Alto de la mesa de trabajo	92-100
Profundidad del counter	80-90
Profundidad en la parte superior	25-30
Ancho	120-130
Espacio entre counters	58-68
Espacio libre bajo el área de trabajo	87-95
Espacio libre sobre el área de trabajo	25-30
Espacio para almacenamiento	Depende de cada aerolínea

La señalización en cada counter, es de vital importancia, para que los pasajeros puedan identificar de manera fácil hacia dónde dirigirse, esta debe incluir el tipo de servicio (primera clase, negocios, o clase económica), además del número de vuelo y su destino.

Los tres grupos específicos de colores recomendados para la señalización son:

- Grupo uno: Texto color negro, fondo amarillo.
- Grupo dos: Texto color azul oscuro, fondo blanco.
- Grupo tres: Texto rojo, fondo blanco.¹⁸

Los aeropuertos necesitan de muy buenas condiciones de nivel acústico debido al constante ruido producido por los aviones, además de adecuadas condiciones de limpieza, flexibilidad en los espacios, iluminación, pisos que resistan alto tráfico, superficies que sean fáciles de limpiar.

En cuando a la iluminación, es recomendado para los aeropuertos que todas las instalaciones de luz emitan la misma intensidad, a fin de proveer una exposición uniforme a las naves que están por aterrizar en el terminal. Para esto es importante que todas la luces estén conectadas a transformadores esto permitirá que en caso de existir algún tipo de caída de tensión poder mantener la continuidad operacional.

La principal el cielo raso tiene que ser el que nos permita un buen control del nivel acústico, además de una adecuada limpieza, resistencia, que no provoque un reflejo excesivo con la luminaria que se vaya a colocar.

¹⁸ "Lavina Sebastien, Stevens Rick, etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección J9 CHEQUEO, ítem J9.4 Diseño de counters de pre-chequeo. Resumen página 351 – 354."

2.2.4. Ítems claves en el planeamiento de un Aeropuerto

Para el proceso de planificación de un edificio terminal, es importante analizar los sistemas que integren las facilidades que éste brinda a sus usuarios, se analiza a continuación las principales áreas y sus requerimientos:

2.2.4.1. Acceso al Edificio Terminal: "Tanto la vía pública y la privada, tienen que ser diseñadas con mucho cuidado con el afán de evitar la congestión hacia el terminal de pasajeros. Todas las vías públicas tienen que estar claramente señalizadas; todas las señalizaciones tienen que ser visibles y además ubicadas en las vías de llegada al terminal, como en el mismo, para de esta manera permitir a los viajeros una visión clara de hacia dónde dirigirse. La iluminación en las noches es de suma importancia en las señalizaciones, y los colores de fondo deben permitir una clara visibilidad. Los mensajes dados deben ser rápidos, concisos y fáciles de identificar y entender.

Las localizaciones de parqueo deben estar debidamente separadas del edificio terminal. La conexión entre el parqueadero y el edificio terminal tiene que ser protegida del clima y ser un ambiente seguro y bien iluminado; debe además haber un área destinada para taxis y buses que sea fácil de diferenciar. Los criterios para un buen diseño del Edificio terminal incluyen:

- Fácil orientación para los pasajeros dentro del terminal y otras áreas.
- Distancias lo más cortas posibles entre el parqueadero y el edificio terminal y más importante aún, desde donde se da el proceso de retirar y dejar equipaje y las facilidades dentro del edificio terminal y viceversa.
- Evitar el cruce de flujos entre los pasajeros.

- Distancias cortas para el transporte de pasajeros y su equipaje.
- Distancias cortas entre la terminal y el lugar donde se ubica el avion.
- Se recomienda el uso de un diseño modular para poder acoplarse a futuras expansiones.
- Todos los diseños deben ser regulados para el uso de personas discapacitadas."¹⁹

2.2.4.2. Hall de chequeo: "El terminal de pasajeros está influenciado con el hall de chequeo que está diseñado e instalado por las autoridades del aeropuerto. La actividad del pre-chequeo de los pasajeros tiene lugar en el hall de pre-chequeo que consiste en un número de counters predeterminados por el número de vuelos y conveniencia del aeropuerto. Existen dos tipos de counters, los que están en línea recta, y permiten al pasajero retirarse de manera directa del lugar una vez terminadas sus actividades en ese lugar y en forma de islas que están orientados al flujo de pasajeros en las distintas actividades del terminal."²⁰

2.2.4.3. CUTE (Common Use Terminal Equipment) Uso común del equipamiento del terminal: "Es el uso de una aerolínea para una facilidad, que permite a sus usuarios acceder a una computadora. La idea básica del CUTE es permitir a las aerolíneas compartir las facilidades prestadas en el aeropuerto, esto incluye usa sus computadoras para revisar el control de salidas reservaciones, el pase de abordaje, y todo lo incluido con respecto a su equipaje.

¹⁹ " Lavina Sebastien, Stevens Rick, etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.3.2 Acceso al edificio terminal. Resumen página 16 – 17."

²⁰ " Lavina Sebastien, Stevens Rick, etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.3.4 Hall de chequeo. Resumen página 17 – 18."

CUTE proporciona grandes ahorros tanto para las aerolíneas como para el aeropuerto, al tener que colocar menor número de counters y por ende menor personal para trabajar, viéndose sustituidos por las computadoras."²¹

2.2.4.4. Señalización: "Un sistema conveniente de señalización contribuye considerablemente a un flujo eficiente de pasajeros dentro del aeropuerto, siendo esta razón esencial para considerar el sistema de señalización en el diseño y evaluaciones previas. Las señalizaciones deben ser una combinación de paneles fijos y monitores dinámicos, es importante que éstos se encuentren separados siempre de la publicidad. El nombre comercial de las aerolíneas y su logo debe ser visible, permitiendo a los pasajeros identificar de manera fácil y rápida hacia dónde dirigirse.

El propósito principal del sistema de señalización aeroportuaria es movilizar a las personas por corredores y calles de acceso de una manera concisa, que se entienda, informativa, regulatoria y fácil de identificar.

El uso constante de una terminología en los aeropuertos incluyendo pictogramas simplificarán el proceso de transición, desde el lado tierra hasta el lado aire y viceversa. Todas las señalizaciones deben encontrarse en inglés y en la lengua madre del lugar."²²

2.2.4.5. Oficinas de las Aerolíneas: "El proceso de los pasajeros cuenta con soporte en las oficinas de cada aerolínea, que necesitan estar cerca de los counters de chequeo. El espacio requerido por cada aerolínea o agencia

²¹ " Lavina Sebastien, Stevens Rick, etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.3.5 CUTE. Resumen página 18."

²² " Lavina Sebastien, Stevens Rick, etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.3. SEÑALIZACIÓN. Resumen página 18."

encargada, va a depender de factores como el volumen del tráfico, o el tipo de servicio de ayuda que va a prestar. Cada aerolínea además va a necesitar un espacio adicional para oficinas de carácter más administrativo localizadas en otras áreas del terminal dentro de un espacio conveniente para el flujo de los pasajeros."²³

2.2.4.6. Locales comerciales: "Encuestas han demostrado que los pasajeros desean y esperan ver locales comerciales en los aeropuertos, donde ellos puedan hacer compras de última hora como también pasar su tiempo antes de tener que abordar. En muchos de los grandes aeropuertos, el comercio cuenta con un 10 a 12% del total del área terminal. Las ganancias que esto trae a las autoridades aeroportuarias sirve para reducir cargos aeronáuticos. La accesibilidad y los locales usados para estas facilidades deben estar dispuestos de tal manera que la exposición con los viajeros y visitantes no interfiera con el flujo de pasajeros del terminal, para lograr esto se recomienda ubicar estos sitios a un lado del aeropuerto."²⁴

2.2.4.7. Salas de pre-embarque: "Tiene que ser un área abierta, permitiendo así la circulación de pasajeros. Debe haber lugar para sentarse para un 70% de los pasajeros. Esto incluye las áreas de comida y bebida. El ambiente de preferencia debe ser tranquilo, done los pasajeros puedan sentirse relajados, poder trabajar y disfrutar. Esta área debe incluir facilidades como posiciones de trabajo con

²³ " Lavina Sebastien, Stevens Rick,etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.3.9 OFICINAS DE LAS AEROLÍNEAS. Resumen página 20."

²⁴ " Lavina Sebastien, Stevens Rick,etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.3.11 LOCALES COMERCIALES. Resumen página 20."

internet, conexiones para Tv, portátiles, áreas para niños y concesiones de comida."²⁵

2.2.4.8. Reclamo de equipaje: "Esta área está ligada con la llegada de los pasajeros. Las bandas de recirculación permiten que los pasajeros permanezcan en un solo lugar mientras las maletas re-circulan.

Los pasajeros tienen la expectativa de que la entrega de sus maletas sea de forma rápida, de tal manera ellos no tienen que esperar demasiado tiempo. Una separación de 11 – 13 metros se considera prudente entre banda y banda, lo cuál brinda espacio suficiente a las personas a circular con libertad con su equipaje."²⁶

2.2.4.9. Hall de llegada de pasajeros: "Una vez retiradas las maletas y después de haber pasado por chequeos regulares, los pasajeros salen al hall de llegada antes de abandonar el terminal. Un buen diseño de este espacio es requerido ya que, éste es el lugar donde va a haber una gran acumulación de gente que va a recoger a sus familiares de amigos, por lo cual el diseño debe permitir una buena fluidez tanto de los pasajeros como de sus familiares y amigos. El hall de llegada debe ser cómodo ya que aquí se realizan las actividades finales antes de salir del aeropuerto, poner en orden sus maletas, colocar sus documentos en un lugar seguro etc, para luego pasar al lugar de encuentro con las personas que los esperan. Un buen diseño de este lugar necesita:

²⁵ " Lavina Sebastien, Stevens Rick,etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.3.12 SALAS DE PRE-EMBARQUE. Resumen página 21."

²⁶ " Lavina Sebastien, Stevens Rick,etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.3.13 RECLAMO DE EQUIPAJE. Resumen página 21."

- Lugar de encuentro.
- Baterías Sanitarias.
- Cambio de moneda.
- Lugares de comida y bebida.
- Renta de carros.
- Lugares de información hotelera y de turismo.
- Una clara señalización para dirigirse hacia el lugar de los taxis y los buses en el área de parqueo."²⁷

"Es un desafío el poder diseñar un aeropuerto con todas las necesidades que el mismo presenta, se resume a continuación el plan estándar para el terminar de pasajeros.

ELEMENTOS DE PLANIFICACIÓN	PLAN ESTÁNDAR PARA UN DÍA ATAREADO	RECOMENDACIONES
Hall de chequeo	Dividido en tres clases: Clase de Negocios: Tiene un máximo de espera de 3-5 minutos. Clase económica: Tiene un máximo de espera de 15-20	Se recomiendan los counters en fila, y deben haber counters especiales para personas con equipaje con sobrepeso. Para pasajeros que esperan

²⁷ " Lavina Sebastien, Stevens Rick, etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.3.14 HALL DE LLEGADA DE PAAJEROS. Resumen página 21-22."

	<p>minutos.</p> <p>Clase turista: tiene un máximo de espera de 25-30 minutos.</p>	<p>más de 30 minutos se recomienda un espacio de 1.3m².</p> <p>Asientos para el 5% de los pasajeros.</p>
Pantallas de Seguridad	Máximo de espera para cambio de información o publicidad	Para personas que esperan sobre los 10 minutos se recomienda un espacio de 1m ² .
Control de pasaporte	Máximo de espera de 5 minutos	Para pasajeros que esperan mas de 10 minutos se recomienda 1m ² por persona.
Pasajeros comerciales importantes		Se recomienda 4m ² por persona.
Sala de pre-embarque	<p>Asientos: 10% de los pasajeros no tienen que esperar, 60% si tienen que hacerlo.</p> <p>Distancia para su ubicación de 250-300m sin ayuda y 650m con pasillos móviles. Ubicarlos cada 200 m.</p>	1.2m ² para pasajeros parados, 1.7m ² para pasajeros sentados.
Sala de reclamo de equipaje	<p>Deben haber ATMs en esta sala.</p> <p>Contar con el número suficiente de carros para</p>	1.7m ² por pasajero sin incluir el número de equipaje.

	llevar el equipaje.	
Sala de bienvenida	Fácil acceso hacia el parqueadero.	1.7m ² por pasajero. 20% del espacio necesario para sentarse.
Oficinas de las Aerolíneas	Suficiente espacio para arrendar a las compañías aéreas y sus alianzas. Situado razonablemente cerca de la tierra. Contar con una señalización clara.	Calcular un espacio de 10m ² por persona.
Tiempo mínimo de conexión	Para vuelos domésticos de 35-45 minutos	Espacio para pasajeros que esperan sobre los 30 minutos 1.2m ² por pasajero incluido el equipaje. Asientos para un 5% de los pasajeros. ¹²⁸

²⁸ " Lavina Sebastien, Stevens Rick, etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección B1 EDIFICIO TERMINAL, ítem B1.5.7 CONCLUSIONES. Resumen página 27-29."

2.2.5. Evaluaciones para el rediseño del edificio terminal

"Las consultas a las partes interesadas en el momento de un rediseño, son medidas significativas y eficaces realizadas con todas las personas interesadas, grupos comunitarios, las partes y organizaciones (compañías aéreas, los principales inquilinos, los viajeros, las comunidades circundantes, las autoridades de aviación civil y los organismos de apoyo) que puedan verse afectadas por el desarrollo del aeropuerto son esenciales.

Las consultas realizadas previas a esta investigación, se presentan de manera favorable, a las aerolíneas les interesa un rediseño con mayor funcionalidad y facilidades en cuanto a oficinas para ellos. En cuanto a las personas que viven cerca del aeropuerto de la ciudad de Loja, en la actualidad no se ven afectadas por el mismo, ya que se encuentra alejado de las viviendas, sin embargo conocen la necesidad de que el mismo preste mejores servicios a la comunidad, viendo ellos de esta manera los beneficios económicos debido al incremento de turismo. En cuanto a las organizaciones cercanas como el municipio de Catamayo, se ve muy interesado en el desarrollo de esta entidad, presentando un proyecto de descentralización, que no fue aceptado por la actual presidencia de la república, sin embargo al ser una entidad representativa de su ciudad y cantón, la idea de tener una mejor carta de presentación sigue siendo una idea muy tentativa. En cuanto a la aviación civil, la DAC, manifestó en las conversaciones dadas que su interés de mejora del este aeropuerto no es de ahora, sino viene algunos años atrás viéndose frustrado por la falta de presupuesto.

Todos los planes maestros de éxito, se basan en una sólida combinación de asunciones y de hechos. Se deben haber reunido y grabado con gran cuidado a fin de que puedan hacer frente al control externo, por parte de quienes pueden o

no deseen que el crecimiento del aeropuerto tenga lugar. De particular importancia será prever los datos relativos a las compañías aéreas y de transporte. Esto servirá como una base sólida a partir de la cual se puede sustentar cualquier tipo de cambio realizado o por realizarse.

Un estudio a fondo debe hacerse de todos los lugares existentes, para lograr determinar su idoneidad para acoger el tráfico futuro. Todos los datos disponibles deben ser registrados. Esto debe incluir y cubrir lo siguiente:

- Utilidad de provisiones, suministros principales, la posición final de los nodos y punto de transición de abastecimiento con responsabilidad.
- Sistemas de recuperación, aguas residuales, aguas lluvias y sistemas de recuperación de afluentes.
- Sistemas de accesos primarios y secundarios.
- Lugares, tamaño, capacidad, condición y edad de todas las instalaciones aeroportuarias en el lado aire y tierra
- Condición de las pistas, calles de rodaje y plataforma.
- Condiciones meteorológicas y topográficas.
- Obstáculos y el terreno.
- Desarrollo que rodea, y el uso de la tierra.

De esta manera, en el futuro las evaluaciones que se lleven a cabo en las instalaciones existentes para considerar su remodelación, ampliación o demolición, deben dar paso para el desarrollo según lo previsto en el plan en el plan maestro.

Los siguientes criterios de selección de sitio deben ser considerados por los planificadores de aeropuerto:

- Consideraciones financieras.
- Tráfico aéreo, espacio aéreo y rutas.
- Operaciones y consideraciones técnicas
- Consideraciones sociales

Existe una serie de pasos básicos que seguir para determinar que sitio cuenta con el mayor potencial para satisfacer las necesidades de crecimiento, para las compañías aéreas y las autoridades aeroportuarias. Las siguientes necesidades las determinan:

- El tamaño del lugar debe ser el ideal, lo suficientemente espacioso para satisfacer la demanda prevista.
- Recopilación y análisis de datos de cada sitio posible.
- Revisar la selección del sitio y los criterios de selección que afectan a la ubicación del aeropuerto.
- Relaciones operacionales.
- Estudios del uso de la tierra y los diseños a emplear.
- Evaluación de los distintos criterios del diseño propuesto.
- Recomendaciones para saber que sitios deben ser considerados en la segunda etapa de diseño, en el proceso de evaluación.

Tanto para los aeropuertos existentes como para las nuevas propuestas, el lugar para el rediseño está determinado por la capacidad anual de la pista de aterrizaje que da la capacidad del aeródromo.²⁹

²⁹ " Lavina Sebastien, Stevens Rick,etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección C1 PLAN MASTER, Resumen página 43 - 49."

2.2.6. Elementos complementarios que definen el funcionamiento de un Aeropuerto

Es necesario cumplir con los requerimientos arquitectónicos, de diseño y de infraestructura, para la óptima aplicación de la aviación civil, las medidas de seguridad están integradas en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones, así como en cualquier modificación que puedan ser comprometidas las instalaciones existentes.

Los criterios deben permitir a los arquitectos y diseñadores la suficiente flexibilidad, para responder a las circunstancias que cada aeropuerto y sus operaciones presentan. (poder realizar una gama de opciones para lograr el objetivo deseado). Y de esta manera fomentar los enfoques innovadores entre los arquitectos y diseñadores. Además existe la necesidad de examinar y juzgar el grado de exposición o riesgo, al que un edificio o instalación puede estar sometido.

Dentro de los criterios, es esencial que los requisitos de seguridad se mantengan en una manera realista y económicamente viable, y que sean capaces de permitir el equilibrio entre las necesidades de seguridad de la aviación, las necesidades operacionales y facilidades. Los criterios deben también incluir disposiciones para garantizar que el diseño del aeropuerto facilite la implementación de medidas necesarias.

Una vez que los criterios están establecidos, es esencial que se pongan a disposición de diseñadores, que necesitan comprender el problema de la seguridad y la manera de cumplir dichos requisitos. Aunque los diseñadores no

sean plenamente informados sobre las bases de los análisis y de las amenazas, ellos necesitan acceso a la información sobre las consideraciones de seguridad estructural, tales como las zonas de presión creadas para una potencial bomba o la identificación de los materiales de protección para evitar daños arma de fuego.

Los criterios deben también ser puestos a disposición de la autoridad competente dentro de la administración aeroportuaria, para garantizar que la interacción y las conversaciones con el diseñador están en armonía con la política institucional.

Terminal de Pasajeros: Para alcanzar los objetivos generales de planificación de seguridad, la clave del éxito es la simplicidad resultante de los siguientes principios:

- El flujo y las rutas de los pasajeros deben ser simples y evidentes.
- El tránsito y transferencias tanto de pasajeros como de carga, en ámbitos nacionales e internaciones, deben estar físicamente separados.
- El número de puesto de seguridad debe reducirse al mínimo (esto se puede lograr con la centralización de los puntos de inspección, en un lugar donde las rutas de los flujos de pasajeros y equipaje converjan).
- El número de puntos donde las personas puedan tener acceso a las zonas de operaciones, y en especial a las zonas restringidas de seguridad, deben ser reducidas al mínimo. (esto puede hacerse después de un riguroso análisis del personal dentro de la terminal y el flujo de las rutas)
- Todas la zonas de salida de pasajeros, son consideradas como zonas restringidas, y el acceso a las mismas deben ser controlados.

Las siguientes consideraciones se deben dar a cualquier personas que se encuentre dentro del lado tierra:

- Los accesos deben ser controlados bajo la supervisión de guardias.

- Las zonas deben ser cerradas, o que contengan barreras para impedir el acceso no autorizado.
- Los controles de acceso deben garantizar ser cerrados al público cuando sea necesario.

Las instalaciones de almacenamiento de equipaje tienen que ser construidas para reducir el tema de manipulación. El uso de los rayos X por personal capacitado va a detener el ingreso de productos no deseados dentro de la zona.

El mantenimiento de la integridad de la seguridad en el área de los pasajeros, se puede mejorar con el uso de accesorios como barandas, pilares, bancas, ceniceros, etc. Para evitar la ocultación de armas y dispositivos peligrosos. Esto puede ayudar a evitar las dificultades y los costos relacionados con las áreas de vigilancia, que incluye además baterías sanitarias, utilidades habitacionales, counters, zonas de almacenamiento, escaleras, extintores, mangueras. Cada aeropuerto debe tener siempre previsto un plan de evacuación en caso de ser necesario.

Los objetivos de seguridad contra incendios y control de multitudes y las disposiciones de seguridad, tienen por objeto permitir a las personas ser evacuadas en caso de peligro, además de controlar los movimientos de las personas y limitar su acceso a ciertas áreas. La continuación de estos objetivos debe basarse en la búsqueda de una zona de operaciones dirigidas a las evacuaciones de tierra. Cada área de la terminal debe estar sujeta a un plan de desalojo.

En la evacuación de la zona tierra, incluidas las zonas de no acceso libre, la salida debe ser directa hacia la vereda. El número de salidas de emergencia deben ser las necesarias con la cantidad de personas que pueden estar en dicho lugar, de la misma manera se sugiere contar con un sistema automatizado que permita retirar los seguros de las puertas en caso de ser necesario.

La planificación para casos de emergencia, es el procedimiento mediante el cual se realizan los preparativos necesarios dentro de un aeropuerto para poder hacer frente a cualquier tipo de emergencia que se presenten en dicho aeródromo o en sus inmediaciones. La intención es poder brindar atención inmediata ante cualquier altercado, dando soluciones rápidas para evitar repercusiones en las que tengan que ver la seguridad de vidas humanas, y de ser posible no interrumpir la operaciones de las aeronaves.

Algunos ejemplos de emergencia son los siguientes: emergencias que afectan a las aeronaves, casos de sabotaje incluyendo amenazas de bombas, actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, incidentes causados por mercancías peligrosas, incendios dentro de las edificaciones, catástrofes naturales.

Es de suma importancia contar con un centro de operaciones de emergencia, el mismo que cuente con un puesto fijo y otro móvil, para poder ser usado dentro de la emergencia. Este centro debe estar ubicado en las instalaciones del aeropuerto y ser responsable de la coordinación y dirección de una respuesta frente a una emergencia.

Esta persona encargada deberá asumir las conexiones necesarias con entidades cercanas que permitan transportar de manera rápida a las personas vinculadas en cualquier tipo de emergencia, para lo cual se deben instalar sistemas de comunicación adecuados que enlacen al puerto de mando con las distintas entidades que intervengan.

Resulta de vital importancia disponer de los medios necesarios para hacer frente a cualquier eventualidad dentro del aeropuerto, como a sus alrededores, ya que es precisamente dentro de estas zonas donde existen mayores riesgos. El objetivo principal del servicio de salvamento y extinción de incendios es salvar las vidas humanas.

Los aeródromo deben cumplir con los servicios y equipos de salvamento y de extinción de incendios, de la misma manera pueden designarse a organismos públicos o privados, debidamente equipados como ayuda ante estas eventualidades, sin significar esto que dentro del aeródromo se evite la tenencia del equipo necesario para contrarrestar un incendio.

Debería fijarse como objetivo operacional tener una respuesta de salvamento y extinción de incendios, un máximo de dos minutos, considerando el tiempo de respuesta entre el período entre la llamada inicial y la primera intervención efectiva.

En los aeródromos donde sea posible, es necesario proveer de caminos de emergencia para reducir al mínimo el tiempo de respuesta, de existir algún tipo de impedimento para circular, como una valla debería tenerse en cuenta la necesidad de contar con acceso conveniente a las zonas situadas más allá de la misma.

Todos los vehículos de salvamento y extinción de incendios deberán alojarse en una estación de servicios contra incendios que tenga un acceso directo y con un mínimo de curvas al área de la pista. Además es de suma importancia que se proporcione un sistema de comunicación desde la estación de incendios hacia la torre de control y viceversa.

Seguridad en las rutas de los pasajeros: La seguridad en la ruta de los pasajeros, se extiende desde las pantallas de información hasta la puerta de abordaje. Dependiendo de las circunstancias se deberían seguir los siguientes pasos:

- Control de migración.

- La facilidades en los hall de salida debería incluir:
 - Lugares de descanso
 - Lugares específicos de comida.
 - Servicios internos de las aerolíneas.
 - Tiendas libres de impuestos.
 - Baterías sanitarias.
 - Áreas VIP.
- Salas de embarque.
- Conexiones entre el terminal de pasajeros y el avión.

Dentro de la planificación del flujo de pasajeros, se necesitan considerar algunos elementos como:

- Las puertas deben funcionar como elementos divisorios entre las distintas áreas de la sección de abordaje, considerándose que las mismas tiene que estar en la capacidad de ser cerradas cuando estas áreas no estén siendo usadas.
- Cuando se da un sistema de control automático, en las siguiente puertas se debe garantizar y controlar lo siguiente:
 - Puertas de ingreso y salida de la zona de operaciones (salidas al lado tierra)
 - Acceso a las puerta de la oficina, las autoridades, y a las oficinas de seguridad.
 - Puertas a las salas de salida y llegada.
- Las puertas de salida de emergencia hacia el lado aire, y el lado tierra deben estar asegurada.
- Los restaurantes y áreas de descanso, no deben tener acceso a terrazas, el área de parqueo deben estar aseguradas con ventanas fijas y resistentes.

Facilidades del área VIP: Las instalaciones VIP, requieren un análisis y trato cuidadoso, así como las personas que van a utilizar. Las instalaciones deben permitir el control de los pasajeros VIP, y aquellos relacionados con los procedimientos de bienvenida de los mismos como salida. Las facilidades deben incluir pantallas personalizadas para esta área y los procesos que deben realizar, y tener las pertenencias de estas personas separadas de las del resto.

La facilidad del uso de las instalaciones, abarcan la zona de operaciones del lado aire, y tierra, aquí el nivel de control no debe ser menor que en otros puntos de acceso, y garantizar de esta manera la integridad entre estos dos lados. Las instalaciones VIP deben incluso garantizar su seguridad cuando no estén en uso.

Si bien en cierto el manejo de todos los puntos citados con anterioridad, como seguridad, parámetros de diseño de un aeropuerto, son de suma importancia para su buena funcionalidad, no se puede dejar a un lado el manejo de interiorismo como una oportunidad presentada de dar una identidad cultural al aeropuerto de Loja. Mediante el uso del diseño interior, se puede buscar la armonía de distintos espacios, ya que todo lo que nos rodea va a influir en nosotros para bien, o para mal, así que lo que se pretende es lograr confortabilidad en las distintas estancias, para de esta manera poder favorecer el bienestar de sus usuarios.

Tomar en cuenta que los seres humanos formamos parte de una sola unidad, denominada tierra, nos permite ver la importancia en la relación del hombre con la naturaleza, tomar en cuenta el entorno es de suma importancia, ver la fauna, flora que rodea a la edificación puede dar las pautas principales en el diseño, logrando preservar la cultura de un lugar, principal intención de este proyecto.

2.2.7. Conclusiones

Los aeropuertos son estaciones de paso, es decir, donde las personas que lo visitan siempre están rotando, nunca se quedan fijas dentro de este lugar, pueden visitarlo varias veces más no se permanecen por largos periodos de tiempo dentro del mismo. Al centralizarnos en esto, se constituye la idea principal de poner en orden las actividades primordiales que se deben dar dentro de este tipo de edificación, evaluando y determinando los elementos necesarios parara llegar a un diseño que brinde condiciones favorables para los viajeros como para las persona que trabajan dentro del inmueble.

Dentro del aeropuerto de Loja, en la actualidad se registran las siguientes actividades con un funcionamiento fijo y regular dentro del Edificio Terminal: Área de counters, Filtro de seguridad, sala de pre-embarque, sala VIP, sala de arribo, Cafetería, área administrativa, baterías sanitarias, actividades que funcionan con regularidad, sin problema, sin esto significar que las instalaciones cumplan con requerimientos básicos de diseño para facilitar las actividades dentro de un aeropuerto. Uno de los mayores inconvenientes en la edificación actual, es la ubicación de la pista como de la plataforma con respeto al edificio terminal, lo cual no nos permite cambiar de lugar ciertas actividades, como también la falta de espacio para actividades elementales dentro del aeropuerto, como actividades secundarias (de recreación), para lo cual, se ve la necesidad de crear una nueva área, dirigida en especial para implantar halls de distribución amplios, como salas de espera, áreas de recreación, como también la creación de accesos definidos tanto como para el ingreso principal, como para la puerta de salida del área de arribo.

Al englobar las actividades dadas en el inmueble, con la idea de construir un área nueva, viene la imagen, de cómo hacer que esta nueva área se fusione con la antigua, logrando dar una mayor solidez para las dos partes, como brindar una nueva imagen interna, con materiales, colores formas, que permitan a las personas que entren a este inmueble sentir que están dentro de la ciudad de Loja, además que a medida que realicen actividades internas en el aeropuerto, conozcan más sobre la ciudad de Loja y su provincia.



***“Arrullados por dulce murmullo, de los
dos juguetones riachuelos, duerme
Loja sin tristes desvelos; que atormenten su
Leal corazón”³⁰***

³⁰ “Rodríguez Jaramillo Máximo Agustín. (2008). Poesía y teatro. Cuenca – Ecuador. Editorial Monsalve Moreno.”

2.3. MARCO REFERENCIAL

2.3.1. Introducción

Esta parte de la investigación es de vital importancia; tanto la observación, el análisis y la descripción de otros proyectos referentes al mismo tema permiten ubicar al objeto de estudio desde un marco más analítico, es decir, con una perspectiva más amplia. El estudiar otros ejemplos similares, nos permite ver sus pros y contras con el propósito de aplicarlo al proyecto en curso.

La búsqueda de información es una necesidad que se precisa realizar, pretendiendo buscar y almacenar resultados útiles dentro de la investigación, los referentes van a permitirnos conocer como se han realizado otros proyectos similares, conocer los errores en su elaboración, establecerlos como guía de estudio, siendo estos los objetivos principales de esta parte en la investigación.

Analizar la información recopilada, seleccionar los puntos principales, sean estos aplicables o no para la investigación, clasificarlos de acuerdo a su importancia, es lo que con los siguientes ejemplos se va a hacer.

A continuación se van a presentar dos aeropuertos, uno se encuentra dentro del País, es el aeropuerto José Joaquín de Olmedo ubicado en la ciudad de Guayaquil, se lo toma como referente de estudio ya que es una de las remodelaciones más recientes a un aeródromo dentro del Ecuador, y el otro referente está ubicado en República Dominicana, y la principal razón de haber escogido este aeropuerto es la diferencia que el mismo marca frente a los otros,

tanto por su estructura como por el manejo de su interiorismo enfocado a los materiales autóctonos de su región, brindado una autenticidad pocas veces vistas dentro de edificaciones que brindan este tipo de servicios.

2.3.2. Aeropuerto José Joaquín de Olmedo

Ubicada en la costa ecuatoriana y con un aproximado de 3.328.534 habitantes, Guayaquil es la ciudad más poblada del Ecuador. Además de ser el puerto marítimo y fluvial más importante del país, y ser la ciudad que cuenta con el 39% de las más de 1000 compañías más importantes del Ecuador.

En el año 2000, para el mes de agosto inicia su gestión como alcalde de la ciudad de Guayaquil el abogado Jaime Nebot Saadi, para quien desde el inicio de su mandando una de las prioridades era que el Municipio cuente con la competencia para manejar el aeropuerto de la ciudad. A dos meses del comienzo de su administración para el 9 de Octubre del año 2000, en el aniversario de la independencia de Guayaquil, el presidente Gustavo Noboa Bejarano firmo el decreto donde se autorizó a la municipalidad de Guayaquil para construir, administrar y mantener el nuevo aeropuerto.

De esta manera se decidió realizar todos los trabajos necesarios para la renovación tanto de la pista como de las instalaciones del aeropuerto Simón Bolívar, y la creación de una nueva terminal. Los trabajos de remodelación se realizaron intentando causar las menores molestias posibles, haciéndolos en forma sincronizada, sin descanso pero sin descuidar ningún detalle.

El 28 de diciembre del 2002 se inauguran las salas de pre embarque internacional y arribos internacionales, y para el 29 de diciembre fueron inauguradas las dependencias para pasajeros nacionales. Con un valor aproximado de 13.500.000 dólares para el año 2003 se concluyeron los trabajos realizados.

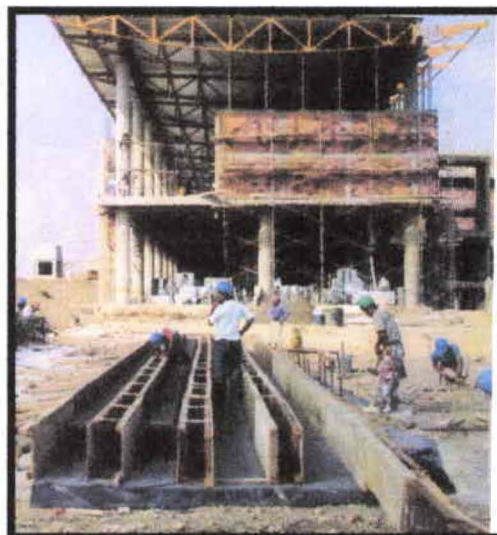
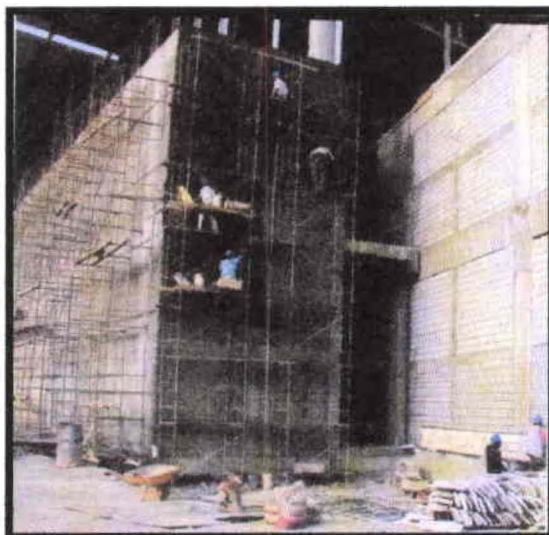
La expectativa era grande ante la construcción de la nueva terminal y a tiempo que se concluían las obras del nuevo terminal aéreo se decide darle el nombre de uno de los hombres de la América independentista; José Joaquín de Olmedo.

“La nueva terminal tiene una superficie de más de 50.000 metros cuadrados y funcionará tanto para vuelos internacionales como para vuelos locales. La mayor particularidad que presenta la nueva terminal es la división de flujos por niveles: la planta baja recibirá a los viajeros y la planta alta será exclusiva para partida, esta división de flujos optimizará la operación como ocurre en los grande aeropuertos del mundo”³¹

Menciono algunos datos que describen la majestuosidad de la obra realizada:

- “Más de 50.000 m² de construcción en el nuevo edificio y 100.000 metros de nueva plataforma.
- 108.000 toneladas de asfalto, 3.500 toneladas de hierro, 1.500 toneladas de refrigeración en el sistema de aire acondicionado.
- 7 mangas de última generación, ocho ascensores, uno panorámico y cinco escaleras mecánicas.
- Sistema de detección inteligente de incendio y notificación con aproximadamente 600 puntos de control y monitoreo.

³¹ “Vara Sánchez Alberto (2008). La Aviación y los aeropuertos en Guayaquil. Guayaquil-Ecuador. GRAFINPREN S.A., Guayaquil, año 2008, propiedad intelectual, Registro IEPI No. 029192”



- Sistemas de audio.
- Sistema FIDS (Flight Information and Display System), el cual permitirá brindar información visual sobre el equipaje, puertas de embarque, registro check-in, asignación de puertas de embarque y mostradores.





- Ventanería exterior formada por paneles triples de vidrio con cámara de gas reflectivos y antiexplosivos.
- Salas vip de primer nivel”³²

Las nuevas instalaciones no sólo son llenas de tecnología, sino ofrecen comodidad al público y mejoras tanto la eficacia como la eficiencia de los operadores; lleno de líneas modernas ofrecen un elegante aspecto al terminal, en la parte exterior la presencia de flores y espejos de agua brindan un distintivo de elegancia a esta nueva terminal.

La transparencia que este aeropuerto presenta, brinda una visión vanguardista fundamental dentro de su diseño, siendo éste uno de los puntos que se pretende aplicar dentro del Aeropuerto de Loja, la transparencia va a permitir un mayor acoplamiento entre los exteriores e interiores que pretenden rediseñar en la terminal aérea de Catamayo.

³² “Vara Sánchez Alberto (2008). La Aviación y los aeropuertos en Guayaquil. Guayaquil-Ecuador. GRAFINPREN S.A., Guayaquil, año 2008, propiedad intelectual, Registro IEPI No. 029192”



Las áreas públicas exteriores, presentan hermosos jardines, y espejos de agua, dando un agradable golpe a la vista para las personas que visitan este lugar.

La utilización de palmas dentro del aeropuerto, además de dar más ambiente de costa al edificio terminal, imprimen mucha frescura y armonía a este lugar.

Las salas de espera, a pesar de ser áreas muy amplias desde mi punto de vista carecen de atractivo, el uso exclusivo de colores fríos hace que esto se vea como un solo corredor, carente de atractivo, al no poder evitar la presencia de las columnas, se podría utilizar las columnas no como un atractivo habiendo cambiado el material y la textura de las mismas.

2.3.3. Aeropuerto de Punta Cana

Bañada por las aguas del Océano Atlántico, y considerado uno de los mayores lugares de atracción turística de República Dominicana, con un aproximado de 50 km. de playas, Punta Cana tiene una superficie de 420.00 m².

En el año de 1969 comienza la historia de Punta Cana, cuando inversionistas llegaron a este lugar lleno de vegetación y playa, y se empezaron a desarrollar infraestructuras hoteleras, construyéndose vías de acceso y carreteras que para el año 1981 unían a Punta Cana con ciudades como Santo Domingo, La Romana, etc.

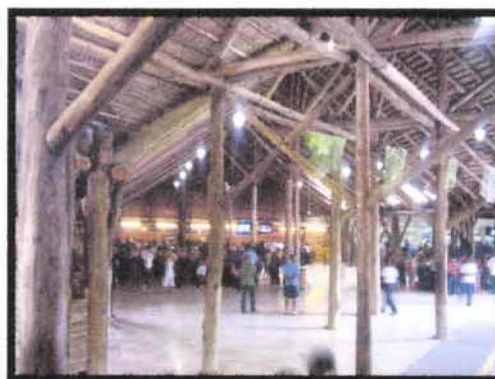
Para 1984, se inauguró el aeropuerto Internacional de Punta Cana, y fue diseñado con el objeto de facilitar y agilizar el flujo de visitantes que ingresan a República Dominicana.

“El Aeropuerto de Punta Cana es un aeropuerto que se lleva el merito de ser totalmente original, diferente, atractivo y que expresa en su imagen toda la cultura de un pueblo, pues entre sus características se puede apreciar que es un aeropuerto colorido, al aire libre, que conjuga la sencillez y la confortabilidad,

consta de una terminal para la llegada de los pasajeros, otra para la salida y un servicio de la mejor calidad.”³³

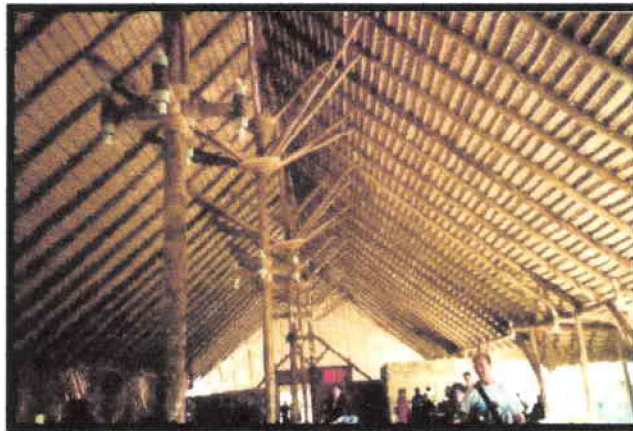


Su decoración es sencilla pero llena de fuerza, se nota el predominio de la madera en todas sus áreas, incluso las pantallas de información tienen detalles en este material.



La característica principal es el techo que está hecho en hojas de palma elemento emblemático de esta zona tropical.

³³ <http://www.viajar.com.do/aeropuerto-internacional-de-punta-cana/>, Aeropuerto de Punta Cana, consta con fecha 12 de octubre del 2008, página consultada con fecha Sábado 18 de Octubre del 2008.



Las tiendas de venta de regalos, y artículos varios están hechas a manera de casas típicas de República Dominicana.



Existe una razón fundamental, del porque elegir este aeropuerto como referencia de estudio, esta es la identidad que le permite ser único, a pesar de tener distinta apariencia a los aeropuertos que estamos acostumbrados a ver y visitar. A pesar de que en cierto modo, esta variedad se contrapone a rasgos comunes de aeródromos de todo el mundo, sus rasgos esenciales, denotan la realidad de su cultura, de su gente, principio que se pretende aplicar en el aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez.

La simplicidad de sus formas, y la mezcla materiales orgánicos como la madera, la hoja de palma piedra, hace de este aeropuerto un lugar único, el mismo que deja conocer la cultura de su gente desde el momento en que se llega aquí, sin esto significar que no se lo perciba como un lugar limpio y moderno.



2.3.4. CONCLUSIONES DEL MARCO REFERENCIAL

Los aeropuertos elegidos para el análisis realizado previamente, han permitido realizar una observación más realista acerca de las condiciones de diseño utilizadas. Son varias las necesidades que se presentan dentro del aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez, por lo tanto son muchas las sugerencias encontradas en estos referentes que pueden ser aplicadas.

División de flujos, comodidad dada a los pasajeros, transparencia brindada a la edificación, manejo de las áreas exteriores con la presencia de espejos de agua, son parámetros positivos sacados del aeropuerto de Guayaquil, que van a ser tomados en cuenta para la aplicación de los mismos dentro del aeródromo de Loja, y el análisis acerca del manejo de las columnas, su color y textura, es un punto de suma importancia, ya que el aeropuerto Camilo Ponce, al ser una edificación antigua, tiene la presencia bastante marcada de estos elementos arquitectónicos, teniendo que darles un tratamiento que las mismas no sean un obstáculo, ni al transitar cerca de las mismas ni al observarlas. Desde mi punto de vista el uso de palmeras y jardines internos pretenden dar un ambiente más armónico que rompa un poco por el uso de materiales fríos, además de dar un ambiente de costa, siendo esto vital, se puede utilizar elementos más emblemáticos de la ciudad, y es aquí en este punto donde ingresa en análisis realizado al aeropuerto de Punta Cana.

Los puntos analizados dentro del aeropuerto de Guayaquil se ven complementados con la identidad presentada por el aeropuerto de Punta Cana, el uso de materiales propios de la región, como se los maneja en partes importantes de la edificación como el techo, y en pequeños objetos decorativos como las pantallas informativas, counters, paredes divisorias, etc. La fusión de transparencia, identidad, materiales autóctonos, tecnología, son la mezcla necesaria para poder lograr una nueva imagen para el aeropuerto de Loja.

2.3.5. DIAGNÓSTICO

Como parte del proceso del rediseño del aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez, se encuentra la necesidad de definir las pautas para el mejoramiento de la funcionalidad de su terminal aérea, para lo cual en este análisis, se realizó una evaluación desde la evolución que el mismo ha tenido, revisando su historia, hasta el estudio de las adecuaciones necesarias para mejorar su funcionalidad, definir las áreas requeridas para cada persona, para, basándonos en estos datos, poder realizar los cálculos de un número total de pasajeros, y por lo tanto de áreas mínima requeridas para esta terminal aérea.

El presente estudio se concentró en el edificio terminal y las áreas exteriores de carácter público, para el que se consideraron factores de incidencia como: comodidad necesaria en una terminal aérea para dar un buen servicio al viajero, seguridad, mantenimiento, diseño interior tomando en cuenta colores, formas, materiales para piso, etc. El concepto de dar una identidad a este aeropuerto es la idea base de este proyecto, razón por la cual se toma como principal referente el aeropuerto internacional de Punta Cana, el mismo que con un diseño simple y acogedor, demuestra como cada lugar puede dar muestra de sus cualidades que lo caracterizan frente a los demás.

Analizar las necesidades que cada área presenta dentro de un aeropuerto, es un indicativo de una gama de elementos decorativos que se van a necesitar para poder crear diferentes efectos, por ejemplo es uso de la señalética, pantallas de información, uso de colores, proporciones de los muebles, publicidad entre otros

elementos decorativos van dar los diferentes efectos deseados dentro del diseño del terminal, los mismos que en un conjunto tienen que armonizar con todos los requerimientos normados por la IATA, que se establecieron en esta investigación.

No se puede obviar la parte técnica en el diseño de una terminal aérea, esa es la razón por la cual en el presente estudio se pone mucho énfasis en las normativas dictadas por la IATA, y partiendo de éstas poder lograr una armonía entre requerimientos y estética, logrando así tanto funcionalidad como armonía.



***“En presencia del cielo ofrezcamos,
si es preciso, perder nuestra vida,
para dar gloria a la Patria querida,
que hemos visto la lumbre del Sol”³⁴***

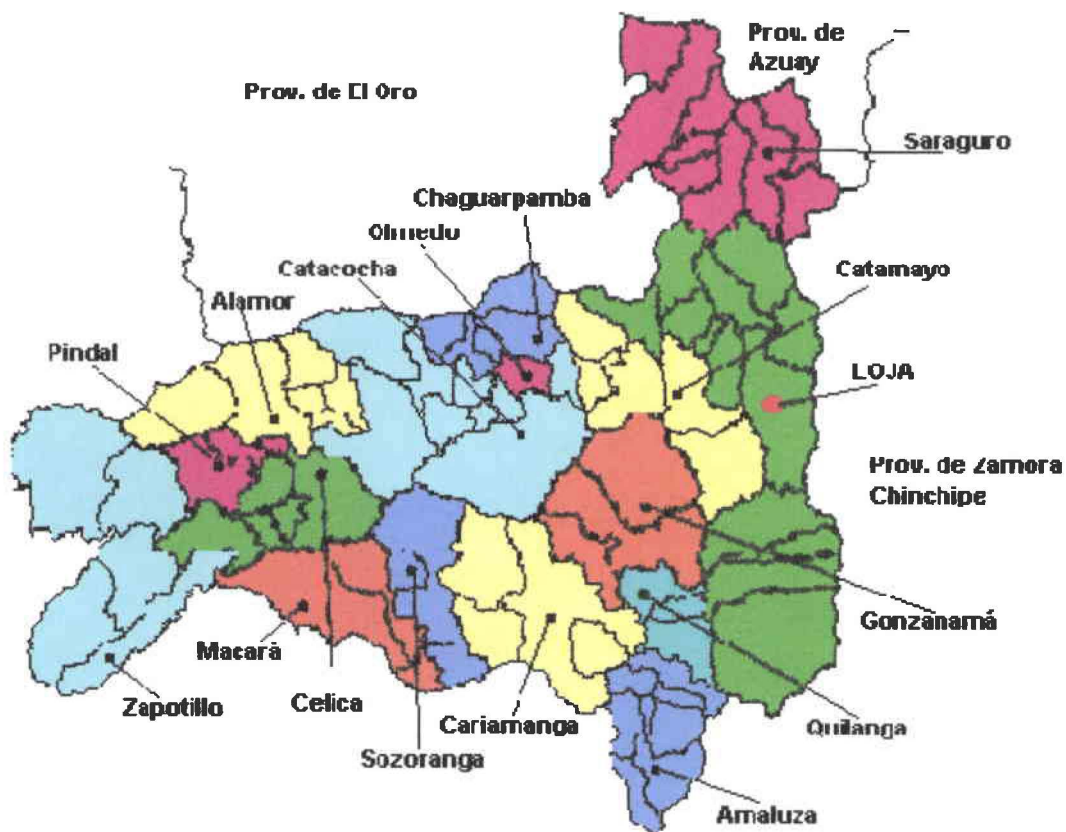
³⁴ “Rodríguez Jaramillo Máximo Agustín. (2008). Poesía y teatro. Cuenca – Ecuador. Editorial Monsalve Moreno.”

CAPITULO III

DELIMITACIÓN DE LA PROPUESTA

3.1. Análisis de la ubicación y contexto actual

El Cantón Catamayo, se encuentra ubicado en la provincia de Loja, al sur del Ecuador, limitando al Norte por la Provincia de El Oro, al Sur con los cantones Gonzanamá y Loja, al Este por el Cantón Calvas y al Oeste por el Cantón Loja.



Políticamente el cantón se encuentra distribuido de la siguiente manera: 2 parroquias urbanas (San José y Catamayo) y 4 rurales (Zambi, Guayquichuma, El Tambo y San Pedro de las Bendita). Cuenta con una población estimada actual de 27.000 habitantes de los cuales 18.750 habitantes viven en la cabecera cantonal.



Cuenta con un clima subtropical semiárido con temperaturas promedio de 25°C. Existen dos estaciones bien marcadas, una muy seca que va desde junio a Septiembre, la otra lluviosa que es el resto del año.

La palabra Catamayo es un “término del dialecto paltense, formado por dos voces: Catay = aquí y mayu = río. En tal razón su significado es aquí el gran río. El nombre de Catamayo fue dado por los españoles, cuando en agosto de 1546 el capitán Alonso de Mercadillo, fundara en este valle denominado Cangochamba o

Garrochamba, la ciudad de la Zarza que fuera la primera fundación de la ciudad de Loja.”³⁵

Catamayo genera diversos usos de suelo, en su mayoría agrícolas, vivienda, comercio, y ganaderos, presentando la obtención de un beneficio tanto económico como social, el principal es el agrícola, con el cultivo de la caña de azúcar, el que representa una gran fuente de trabajo por la presencia del Ingenio Monterrey, y el cultivo de alimentos como yuca, camote, maíz, maní, limones, naranja. Una de las industrias más representativas para la región, que se ha convertido en una gran fuente de trabajo y recursos económicos es la de los tejares y ladrillo. El turismo se ve beneficiado por el clima que presenta la región, la variedad de lugares en especial ríos que visitar como el Boquerón, y el Guayabal, además de la comida típica que aquí se sirve como la cecina, arveja con guineo, seco de chivo, fritada, guarapo de caña, etc. además de los centros turísticos dentro del cantón.

Catamayo, lugar del área de estudio cuenta con tres vías de primer orden, de comunicación hacia y desde Catamayo:

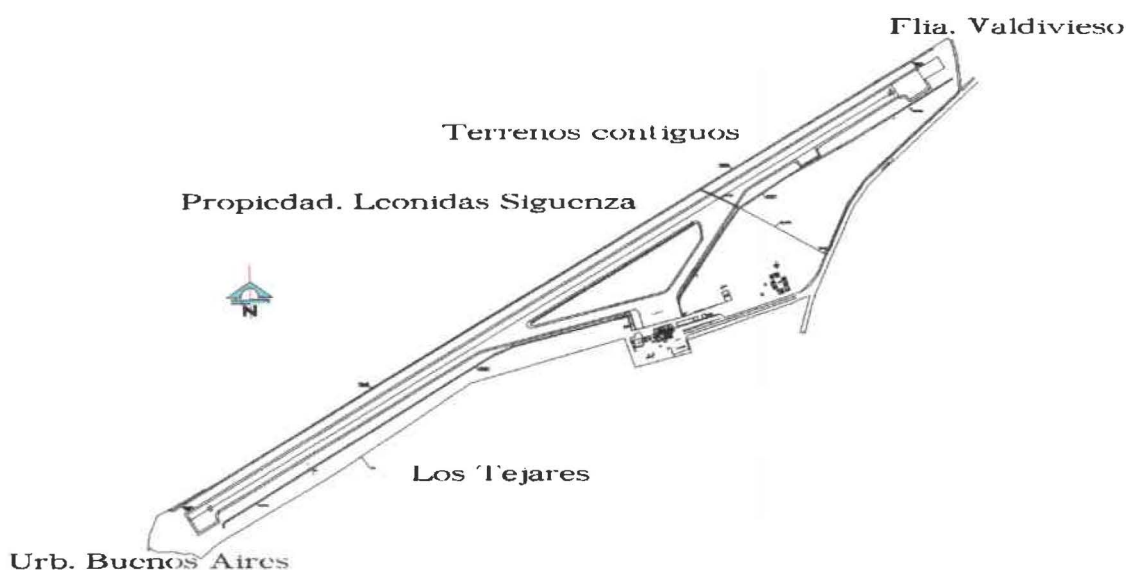
- Por el sur, la carretera que conduce a Cariamanga.
- Por el este, la carretera que conduce a la ciudad de Loja.
- Por el occidente la carretera que conduce a la costa.

³⁵ Sacado de la página: <http://www.visitaecuador.com/>, el día 25 de Noviembre del 2008, a las 8:30 pm.



El acceso al aeropuerto se lo puede realizar desde el centro de la ciudad, o al momento de llegar a Catamayo se toma una vía lateral secundaria que nos conduce a vía llamada Catamayo la misma que nos conduce a Cariamanga y en el camino al aeropuerto.

El Aeropuerto limita al norte con la propiedad del Sr. Leónidas Sigüenza y terrenos particulares, al sur con la lotización Los Tejares al este con terrenos de la familia Valdivieso y al oeste con terrenos de la urbanización, en su mayoría de uso agrícola.



La arquitectura de la zona inicialmente respondió a condiciones y características climáticas y conductuales de sus habitantes, que denota un anhelo de unidad en cuanto a su forma donde los portales y balcones predominan, sin embargo a medida que la población ha crecido, se han perdido estos rasgos o peor aun se los ha deteriorado, dando la imagen de una ciudad desordenada, carente de nitidez, donde se ven construcciones con características y alturas muy variables, los portales en algunos lugares han desaparecido con el anhelo de ganar más espacio para los negocios, el desorden se ve presente en las terrazas de las viviendas donde se ven varas de hierro de una altura representativa casi de un piso, donde las personas cuelgan su ropa, además que no existe una uniformidad y orden en cuanto a la utilización de colores y jardines o plantas. Catamayo denota mucho una falta de desarrollo arquitectónico, la falta de determinación de normativas arquitectónicas, dependiendo esto simplemente de la alcaldía en turno, ejemplo de que esto si se puede realizar está dado por la ciudad de Loja, en el período del Dr. José Bolívar Castillo, que dentro de su mandato, determino varias normativas municipales (en cuanto a colores y formas utilizadas) por áreas dentro del casco urbano, como San Sebastián(unificación de colores y formas en las

casas), calle Lourdes(determinación de colores para cada casa, como adornos y formas), calle Cuxibamba (utilización de jardines frente a cada casa), dejando a un lado el plan de limpieza y reciclamiento de basura, lo cual permitió tener una ciudad estéticamente más limpia y por ende más ordenada.

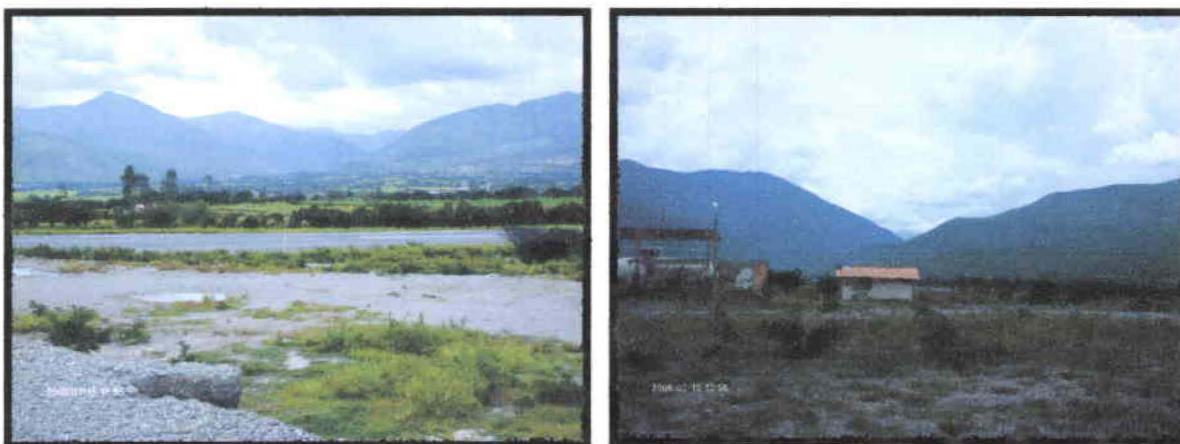
El aeropuerto se encuentra a cinco minutos en carro del centro de la ciudad, y está satisfactoriamente abastecido del mobiliario urbano como centros de salud, culto, recreación, alimentación, vías de acceso, que permiten tanto a las personas que salen de Loja como los que llegan, la utilización de estas áreas por recreación y turismo como en casos de emergencia.

3.2. Análisis de la edificación

La falta de una arquitectura ordenada, y representativa de Catamayo se ve claramente reflejada en el aeropuerto donde se nota la falta de mimetismo o una relación entre el entorno natural y la edificación por dos aspectos principales:

- La edificación no usa materiales, formas, dimensiones, colores y texturas adecuados que puedan armonizar con el paisaje del entorno generado por el color verde de la caña y las montañas, que cuando se está aterrizando o despegando se lo observa con mucha más fuerza se ve una gran manta con varias tonalidades de verde y café.

Vista de la pista



- El crecimiento se ha dado en forma improvisada sin planificación, satisfaciendo los requerimientos de momento del aeropuerto, usando materiales duros como el hormigón, aluminio y hierro, enlucido de paños lisos, y losas, que no permite que la edificación tenga una personalidad propia por un lado y armonice con el paisaje circundante.



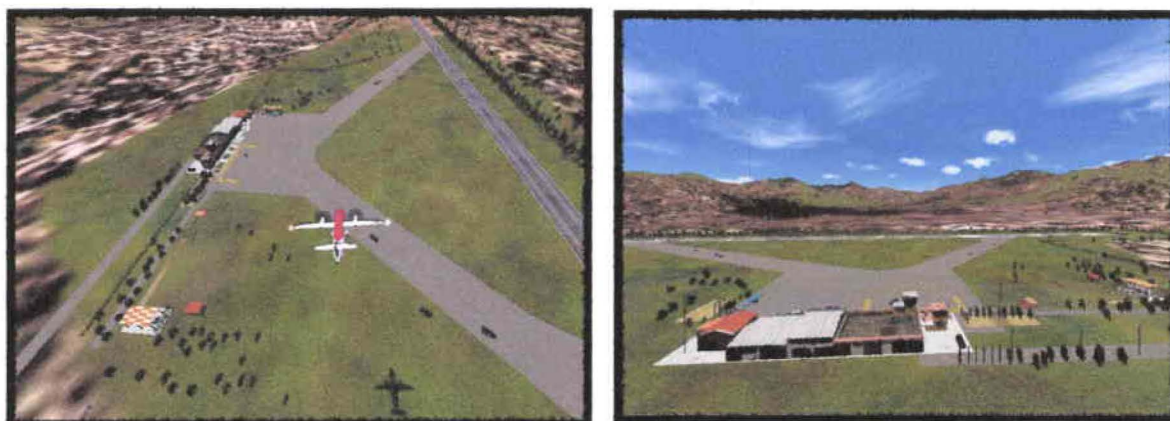
Fachada Frontal

Morfológicamente el aeropuerto presenta una directriz horizontal muy marcada que responde a las necesidades tipológicas de la edificación, como a las actividades que aquí se realizan.



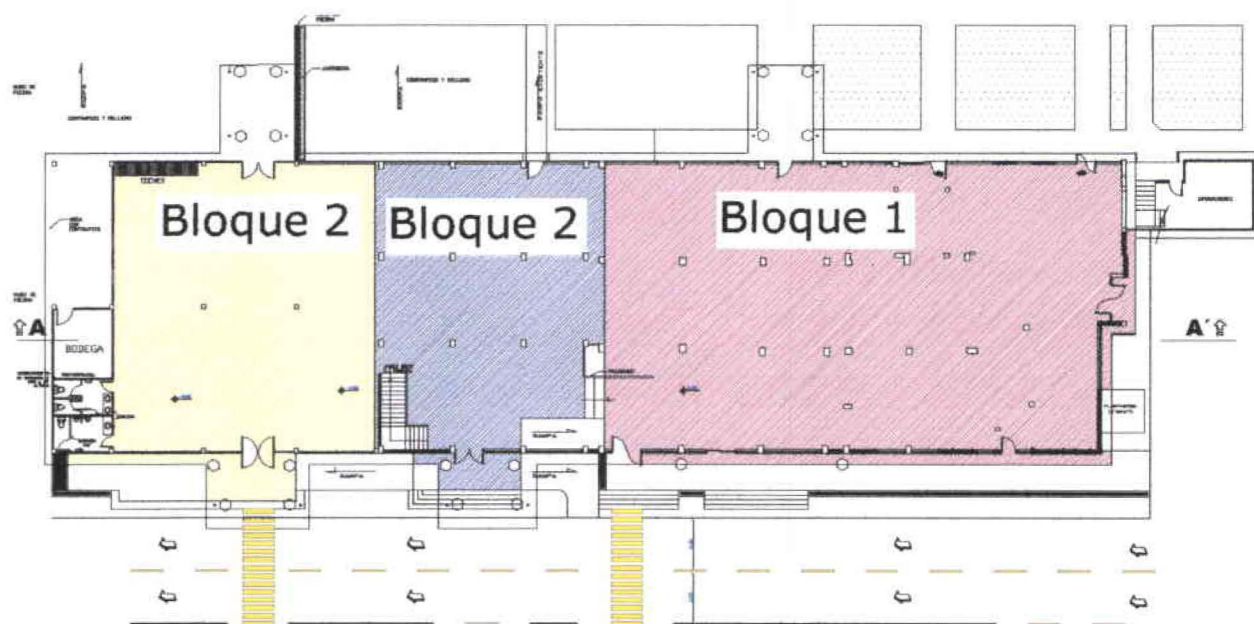
La ventaja de este tipo de construcción es que permite una flexibilidad en el momento de realizar ampliaciones, además de adaptarse a todo tipo de topografía. Esta organización lineal presenta espacios

similares en tamaño y forma, lo común de este tipo de organización es que brinde una sensación de secuencia, sin embargo el aeropuerto de Loja carece de una secuencia debido a los materiales usados, los vanos y llenos, los desniveles, no permiten percibir una secuencia en la linealidad de la construcción.



Vista Aérea del aeropuerto

Para el mejor análisis de la edificación la he dividido en tres bloques, que a la vez representan el crecimiento que ha ido presentando.



El bloque número uno, representa la estructura más antigua del edificio de hormigón armado, su cubierta representa una terraza de hormigón, con una

altura total de 3.05m². En la actualidad en esta área encontramos la zona de pre-embarque, la cafetería y el área de información.

En su interior predomina el color melón, tanto en las paredes como en las columnas, las paredes divisorias, las puertas y ventanas son de aluminio y vidrio. La carencia de diseño interiorista es muy notoria, al no contar con mobiliario adecuado, ni un tratamiento en paredes, y estructuras adecuadas para la función de esta área, la señalética es bastante deficiente, como también la ventilación del lugar.



Sala de Pre-embarque



Cafetería

En el bloque número dos, se encuentra la sala de chequeo o counters en la planta baja y en la planta alta las oficinas del Jefe aeroportuario y la DAC. La estructura de la planta baja es de hormigón armado, ventanas y puertas de aluminio y vidrio, el color melón predomina en paredes y estructuras, notándose nuevamente la falta de interiorismo, en este caso además de lo mencionado anteriormente se suma la falta de funcionalidad, ya que se presenta espacios que no cuentan con una función definida, como el que queda bajos las gradas que permiten subir a las

oficinas de la DAC, este espacio fue planificado para información turística, sin embargo en la actualidad funciona como espera para los counters.

El bloque número tres, es la construcción más reciente, de estructura metálica, ventanas y puertas de aluminio y vidrio, aquí funciona la sala de arribo, esta área es la que cuenta con mayor altura, lo cuál facilita mucho la intervención en la propuesta. Predomina en esta área también, como en las otras el color melón en paredes y estructuras, con la variedad que aquí se usan algunas gigantografías con paisajes de la región.



Sala de arribo



Ingreso sala de arribo

Las tres edificaciones cuentan con una circulación lineal, con recorridos rectos, que presenta ramificaciones en dos casos específicos, el chequeo de pasajeros y la sala de pre-embarque.

El acceso al primer bloque es descentrado y alineado, al contrario de los del bloque dos y tres, donde sus ingresos son adelantados por una estructura metálica que sobresale de la estructura y en centrada respecto a cada bloque.

Funcionalmente, el aeropuerto de Loja proporciona un buen servicio, no existe cruce de flujos excepto por el área Vip, donde se necesita pasar por la sala común

de pre-embarque, los recorridos son cortos, los procesos son flexibles y se puede lograr una óptima interacción del usuario con las funciones del terminal, sin duda hay muchas cosas que mejorar, particularmente en la parte estética, como también se puede realizar una nueva distribución y ampliación de áreas para mayor comodidad de los usuarios como de los trabajadores del aeropuerto.

La mayor fortaleza que presenta el proyecto es la directriz horizontal, ya que esta permite y facilita los procesos del edificio, los tres bloques mencionados anteriormente se los puede rescatar ya que funcionan y sus estructuras no se han visto deterioradas con el tiempo, sin embargo al añadir nuevas estructuras con materiales más cálidos y mayores alturas se puede lograr una mejor integración del inmueble.

3.3. Concepto

*“Yo nací en el filo de la patria donde el sol está en las copas de los árboles, en flores la esperanza, e visto en los caminos reflejándose en el rostro de los pobres campesinos. Suena una guitarra en Macará, paso de mi patria hacia el Perú, su cantar no es llanto, no es congoja, si usted nunca ha ido a Loja no conoce mi país.”*³⁶

“La irregular topografía de la provincia de Loja encierra rincones mágicos de gran belleza en algunos sentirá el frío de páramo andino y en otros la cálida brisa de una región costanera, este particular es ideal para la existencia de diversos ecosistemas donde abunda la vida silvestre dotando de colorido y esplendor toda la geografía lojana.”³⁷

Se define como cultura al “conjunto de rasgos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos, que caracterizan a una sociedad o grupo social en un periodo determinado. El término cultura engloba además modos de vida, ceremonias, arte, invenciones, tecnología, sistemas de valores, derechos fundamentales del ser humano, tradiciones y creencias. A través de la cultura se expresa el hombre, toma conciencia de sí mismo, cuestiona realizaciones, busca nuevos significados y crea obras que trascienden.”³⁸

³⁶ Loja, en mi país. Canción Pueblo Nuevo.

³⁷ <http://www.vivaloja.com/content/view/422/203/>, tomado el 24 de Noviembre del 2008. 19:30pm.

³⁸ “Cultura.” Microsoft® Student 2008 [DVD]. Microsoft Corporation, 2007.

Los paisajes tienen la capacidad de mostrar el desarrollo de un lugar, conocer más sus manifestaciones sociales, y el contraste existente entre la geografía y comportamiento de las personas, para de esta manera rescatar los valores tanto ambientales como culturales de una región.

De la idea de representar la identidad cultural de la ciudad de Loja y su provincia, en especial sus atractivos turísticos, nace el concepto de "IDENTIDAD" del presente proyecto, usando a los paisajes naturales de la región como potencial principal para el rediseño del Aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez.

Aprovechar la concurrencia de los visitantes por vía aérea a la ciudad de Loja, para proporcionarles información sobre todos sus servicios y atractivos turísticos es el principal objetivo de esta investigación. Para lograr esto, se va a presentar un breve análisis de los 15 cantones que conforman la ciudad de Loja, sus principales paisajes y reservas naturales.

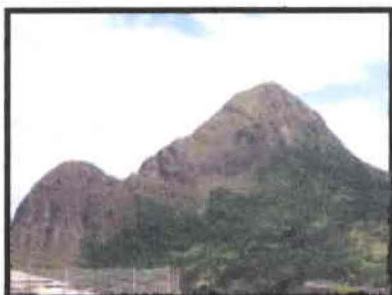
Al conocer los atractivos turísticos de la provincia de Loja, se puede tomar tanto formas como colores y texturas para que estas sean representadas en el interior del inmueble donde se va a trabajar. La conjunción lograda entre lo que vemos, olemos y palpamos mediante el diseño interior y el conocimiento alcanzado mediante información proporcionada a los visitantes va a ser un vínculo impecable para lograr que el aeropuerto de Loja, no solo adquiriera una identidad que nunca antes la ha tenido, sino también quedar plasmando en la mente de las personas que lo visitan, logrando así una edificación con vida propia y que hable por sí misma.

3.3.1. CALVAS



“Con su cabecera cantonal Cariamanga, está a 2200 m.s.n.m. con una temperatura promedio de 16 grados centígrados. Cariamanga proviene del quichuismo que tiene tres interpretaciones: Curimanga = Olla de oro, Cariamanga = Rutas de machos, Cari = machos y Manga = olla. Su arquitectura es muy representativa, mantiene su estilo colonial lo que le da un encanto ancestral. Lo que hace a estas casas especiales no sólo son su forma, sino los materiales empleados para hacerlo como el baraque, es decir palos atados con cabuya y revestidas con barro y paja.

3.3.1.1. ATRATIVOS TURÍSTICOS

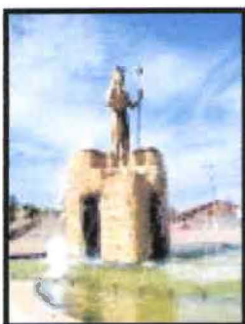


El Cerro Anahuac, es un mirador natural tiene una altura de 2740 m.s.n.m. Su fisionomía le brinda las condiciones necesarias para hacerlo uno de los lugares para practicar deporte de aventura, siendo el principal la escalada. Hay muchas leyendas alrededor de este cerro, se cree que antepasados enterraban aquí sus tesoros, conocidos como huacas, haciéndolo de esta manera uno de los lugares más visitados por muchos huaquistas.



El cerro pan de azúcar, permite apreciar los paisajes naturales de valles aledaños. Su nombre se debe a las montañas cubiertas de cal que asemejan a un pan cubierto de azúcar

El balneario el Lucero, está formado de la unión de los ríos Chiriaco de agua fría, y Capilla de agua caliente. Siendo un lugar de encuentro entre habitantes y los turistas.



El baño del Inca, era considerado uno de los balnearios preferidos del Inca Huayna Cápac. Con el crecimiento poblacional la quebrada original se perdió y en su lugar se encuentra un monumento al inca, alrededor de una pileta”.³⁹

3.3.2. CELICA

“Con su cabecera cantonal Celica, está ubicado 178km. de la ciudad de Loja, con una extensión de 521 km² cuenta con climas opuestos, cálido y muy frío. La



actividad agrícola se da principalmente con cultivos de maíz, café, y huertos frutales. Su nombre significa Celestial, por su cielo turquesa y la diversidad de paisajes.

La arquitectura de Celica se caracteriza por construcciones de bareque y elementos hechos en madera, con un estilo en su mayoría barroco.

3.3.2.1. ATRACTIVOS TURISTICOS



En la parroquia Sabanilla, se encuentra el conjunto arqueológico llamado los Monolitos, los mismo que datan de hace muchos años atrás siendo el reflejo de una cultura muy rica en tradiciones.

Los monolitos son piedras alargadas y puntiagudas

³⁹ <http://www.vivacariamanga.com/>, tomado el 24 de Noviembre del 2008, 19:30pm.



ubicadas de tal forma que parecería que rinden un culto al Dios Sol. Se cree que formaban un culto a la fertilidad de la familia y los campos.

El cerro Pucará, es un mirador natural, desde el cuál se puede observar los cantones de Macará, Paltas, Pindal y Zapotillo, aquí se puede respirar aire puro además de disfrutar de la brisa fresca en medio de un hermoso entorno natural.”⁴⁰

3.3.3. ESPÍNDOLA

“Con su cabecera cantonal Amaluza, cuenta con una época lluviosa desde febrero hasta abril, además de una presencia de vientos fuertes entre los meses de julio a agosto. Su temperatura oscila entre los 12 y 28 grados centígrados.



Son muchos los factores que hacen a este cantón único, como las ruinas encontradas en lo alto de la cordillera, además de las lagunas y cascadas que alcanzan hasta los 100 metros de altura, encontrándose hasta 3000 metros de altura.

3.3.3.1. ATRACTIVOS TURISTICOS



Las lagunas de Jimbura, son también conocidas como lagunas negras por encontrarse sobre roca volcánica, con una extensión de 15 hectáreas.

En la cascada de Marcola se puede disfrutar de hermosos paisajes en medio de la naturaleza al

⁴⁰ <http://www.vivaloja.com/content/view/459/217/>, tomado el día 24 de Noviembre del 2008. 19:40pm.

disfrutar de la caída de agua sobre peñas rodeadas de vegetación, un atractivo natural que cautiva a quién lo visita.

El cerro Guando, es un lugar muy concurrido por propios y extraños, donde se puede practicar el deporte en medio de la naturaleza”.⁴¹

3.3.4. MACARÁ

“Con su cabecera cantonal Macará, es el lugar donde comienza y termina la patria, estando en la frontera con el Perú, es un lugar lleno de encantos naturales, cuenta con gente de personalidad alegre, dinámica convirtiéndose en grandes anfitriones con todos quienes visitan esta tierra. La agricultura se caracteriza por el cultivo de arroz, cuatro especies de mangos, café y cultivo de cítricos, además de la tilapia roja que es vendida en el mercado local.

3.3.4.1. ATRACTIVOS TURISTICOS



La lajilla, el limón y la cruz del panadero son los principales balnearios naturales de Macará, siendo su principal atractivo las piedras que se encuentran colocadas una sobre otra usadas como rampas por los clavadistas que visitan estos lugares.

El bosque protector Cardo Palto, está ubicado a 1km. de la ciudad de Macará, con una extensión de 90 hectáreas, y fue creado en el año de 1995. El Bosque protector alberga gran cantidad de flora representativa de la zona entre los cuáles tenemos Polo, Uva de Pava, Guapala, Faique, Ceibo, Pego pego, Chapra,

⁴¹ <http://www.vivaloja.com/content/view/586/242/>, tomado el 25 de Noviembre del 2008, 09:50am.

protector alberga gran cantidad de flora representativa de la zona entre los cuáles tenemos Polo, Uva de Pava, Guapala, Faique, Ceibo, Pego pego, Chapra, Pasallo, Palo Santo, Porotillo, Samba samba, Barbasco, Guayacan, Charán, Mosquera, Overal, Gualtaco, Algarrobo, entre otros.



El bosque protector Jatumpamba Jorupe, está ubicado entre los cantones Macará y Sozoranga, con una extensión total de 8000 hectáreas. En el bosque hay una gran diversidad de flora entre las principales tenemos: Nogal, amarillo, higuerón, Jorupe, ceibo, algarrobo, arrayán, gualtaco, puma maqui, aguacatillo.

Este bosque cuenta con 130 de especies de aves registradas de las cuales 8 están amenazadas y 4 en peligro de extinción, entre las principales tenemos: El predicador, gavilán dorsigris, chachalaca, paloma ventriocrácea, águila solitaria, perico, caretirrojo entre otros. Y en cuanto a los mamíferos se han registrado 13 especies, entre la que tenemos: Puma, ardilla parda, la guanta, venado de cola blanca, armadillo, etc.



La reserva natural Jorupe, está localizada a 10 minuto de Macará, con un área de 1050 hectáreas protege a 145 especie de aves. El contraste de un bosque seco decorado con gran variedad de orquídeas hace que este lugar tenga un gran valor natural, con mucha belleza.



El tambo negro, es un bosque seco muy conocido por su diversidad en flora y fauna. Su altitud es de 600 a 1000 m.s.n.m. Aquí habitan aproximadamente 120 especies de aves entre las que tenemos: Perdiz Cejipálida, Paloma Ventriocráceo, Perico Cachetigrís, Rascahojas cuellirufa, Mosquerito pechigrís, entre otros. Además en

andina, Venado de cola blanca. En esta reserva natural podemos contar además de los animales mencionados con 60 tipos de especies de mariposas”.⁴²

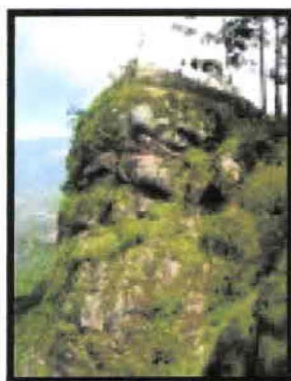
3.3.5. PALTAS



“Con su cabecera cantonal Catacocha, se encuentra a 97 km. de la ciudad de Loja, es el cantón más antiguo del Ecuador. Por su gran belleza en el año de 1994 fue declarado como Patrimonio Cultural del Ecuador.

3.3.5.1. ATRACTIVOS TURISTICOS

El chorro, ubicado a 30 minutos de Catacocha, es un manantial de agua cristalina, que brota de las montañas de este cantón. Siendo un gran atractivo turístico en especial en temporada de carnaval.



El mirador Shirculapo, conocido como el balcón del Inca, es uno de los miradores más grandes de Paltas y uno de los lugares más visitados por personas de la ciudad de Loja, y de fuera de la misma, desde aquí se admiran grandes extensiones de áreas verdes. En la parte superior de este peñón hay un gran monumento de Jesús del gran poder, según sus habitantes símbolo de paz. Se conoce que en este lugar muchas personas se han suicidado en su mayoría por decepciones amorosas, por lo cual siempre cuenta con guardianía.

⁴² <http://www.vivamacara.com/>, tomado el 25 de Noviembre del 2008, 10:00am.

Los petroglifos de Yamana consta de en una zona pétreo de 2.10 m. de longitud por 1m. de ancho, donde se observan petroglifos (zoomorfo y antropomorfos), además de figuras con motivos geométricos. Se comenta que fueron encontrados por arqueólogos en los años 80, los grabados tienen una profundidad de 5mm. y el ancho de las líneas varía entre 1 y 3 cm.

3.3.6. PUYANGO

“Con su cabecera cantonal Alamor limita al norte con Paltas y el Oro al sur con Celica y Pindal, al este con Celica y paltas y al oeste con Zapotillo y el Perú. Dista de Loja 214 km. y 140 de Machala. Su clima alcanza los 26 grados centígrados, y en la cordillera varía ente 14 y 18 grados centígrados.

3.3.6.1. ATRACTIVOS TURISTICOS



Ubicado a 30 minutos del centro de Puyango, las aguas sulfurosas El Arenal fueron descubiertas en 1963, se caracterizan por ser curativas en afecciones de la piel, el reumatismo y enfermedades de huesos.



Las piscinas naturales son un gran reservorio de aguas termales visitadas en su mayoría en carnaval, al disfrutar de estas aguas puras y cristalinas se puede disfrutar de una exuberante vegetación con árboles que brindan sombra y cobijo.

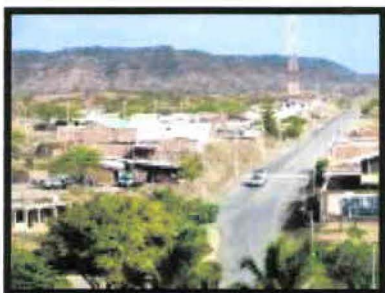
El bosque petrificado de Puyango está ubicado entre las provincias del El Oro y Loja, cuenta con una extensión es de 2658.04 hectáreas. En el gobierno de León Febres Cordero (1988) fue declarado Patrimonio Cultura.

Atractivo de gran importancia único en el país. Aquí podemos encontrar enormes troncos cuyos diámetros llegan a alcanzar los 15 metros de diámetro.



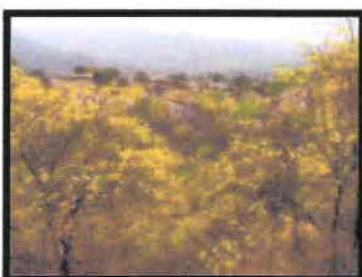
Tuvo su origen luego de una erupción volcánica hace más de 100 millones de años en el periodo cretácico, última etapa del mesozoico que duró hace unos 225 millones de años hasta hace 65 millones de años, se caracteriza por la era de los reptiles gigantes, como su flora también”.⁴³

3.3.7. ZAPOTILLO



“Con su cabecera cantonal Zapotillo, está ubicado a 240 Km. de Loja, limita al sur y oeste con el Perú y al este con los cantones de Macará, Celica, Pindal y Puyango, cuenta con clima subtropical con temperaturas entre los 25 y 30 grados centígrados. Su nombre se debe a la cantidad de árboles de zapotes encontrados cuando fue colonizado.

3.3.7.1. ATRACTIVOS TURISTICOS



Las pozas pétricas de manguarco son rocas que con el desgaste de la erosión han formado piscinas circulares donde se encuentra agua muy fría.

La reserva natural la Ceiba, está ubicada a 20km. de Zapotillo, con una extensión de 7000 hectáreas alcanza 600 m.s.n.m. en su parte alta, y 200 m.s.n.m. en la parte baja. La

⁴³ http://www.puyango.gov.ec/Historia_Puyango/Datos_Generales.html, tomado el 25 de Noviembre del 2008, 10:10am.

denominación de Bosque Seco se debe a que los árboles pierden sus hojas durante el verano dando un panorama de absoluta sequedad. En temporada de lluvia la vegetación reverdece completamente.



Esta reserva alberga aproximadamente 800 especies de aves, 6300 especies de plantas y entre los animales más destacados tenemos, el oso hormiguero, puma, ardilla, gato montes, gallinazo rey, loro, cabeza roja. Además existen 17 especies de abejas nativas que no tienen aguijón, es decir no pican, la mayoría son consumidas en varios hogares donde tienen criaderos para sacar la miel.



El río Catamayo-Chira es una de las paradas principales al llegar a Zapotillo, no sólo para disfrutar de las aguas caudalosas de este río, sino también por la práctica de pesca recreativa de trucha, bagre, y bocachicos”.⁴⁴

3.3.8. SOZORANGA



“Con su cabecera cantona Sozoranga, se encuentra ubicado a 150km de Loja, su clima varía desde los 17 a los 23 grados centígrados. Limita al norte con Paltas, al sur con Perú, al este con Calvas y al oeste con Celica y Macara.

⁴⁴ <http://www.vivaloja.com/content/view/632/252/>, tomado el 25 de Noviembre del 2008, 10:20am.

3.3.8.1. ATRACTIVOS TURISTICOS

El bosque Jatumpamba-Jorupe está compartido con el cantón de Sozoranga, tiene una extensión de 8000 hectáreas. El conservar esta reserva es de vital importancia ya que los habitantes de este cantón se ven beneficiados con las reservas de agua de este bosque.

El Tundo, tiene una extensión de 158 hectáreas y está destinado a la conservación de biodiversidad, cuenta con un aproximado de 138 especies de aves, además de lora y fauna con un carácter descrito por su gente como Mágico.

El centro histórico de Sozoranga está constituido por su iglesia matriz, y principalmente sus construcciones hechas de bahareque donde se distinguen principalmente los balcones de madera. En la plaza central se puede encontrar tacines, piedras con hoyos verticales, construidos por astrólogos para poder predecir las fases lunares, estaciones, eclipses, etc”⁴⁵.

3.3.9. CHAGUARPAMBA



“Con su cabecera cantonal Chaguarpamba se encuentra ubicado a 111km. de la ciudad de Loja, constituye un paso obligatorio a la costa, en especial a la provincia del Oro. Chaguarpamba proviene de los vocablos Chaguar que significa penca; y pamba que significa llanura, por lo tanto Chaguarpamba significa llanura de chaguarqueros o cabuyos, plantas que abundan en el lugar.

⁴⁵ <http://www.sozoranga.gov.ec/>, tomado el 25 de Noviembre del 2008, 10:40am.

3.3.9.1. ATRACTIVOS TURISTICOS



Cuenta con dos balnearios principales, Las Juntas que está formado por los ríos Ambocas y Saraguallas, y el balneario el Guineo ubicado en la quebrada Guaduas, en la carretera que lleva a la costa cuenta con una chorrera de agua transparente, convirtiéndose al igual que el Rio Pindo en lugares únicos para descansar con familiares y amigos.



El cerro Surapo, cuenta con varios senderos que permiten llegar a la cima en aproximadamente dos horas, mientras se disfruta de encantadores paisajes de la zona.⁴⁶

3.3.10. GONZANAMÁ



para el Dios de las Aguas.

“Con su cabecera cantonal Gonzanamá, esta ubicado a 83Km. de la ciudad de Loja, y se lo considera capital agrícola y ganadera de la Provincia. Su nombre deriva del Cacique llamado "Gonza" Gonzanamá quiere decir lugar predilecto

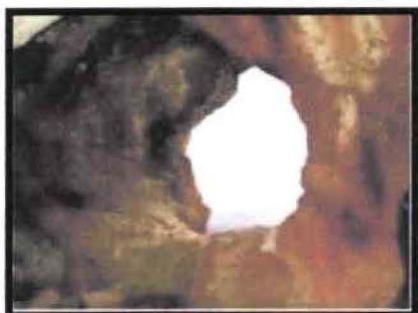
Su agricultura en su mayoría está basada en productos como: zarandaja, maíz, caña, fréjol, plátano, maní, etc. Y una gran variedad de frutas como naranjas, limones, papayas, babacos, chirimoyas, etc.

⁴⁶ <http://www.vivaloja.com/content/view/655/241/>, tomado el 25 de Noviembre del 2008, 10:50am.

3.3.10.1. ATRACTIVOS TURISTICOS



El cerro Colambo conocido como cerro encantado era considerado en tiempo pasados como un volcán activo. Esta gran montaña se encuentra a una altitud de 3097 m.s.n.m. y desde su cumbre se puede observar la tierra de Gonzanamá, sus campiñas y variedad de cultivos.



El Cóndor Wasi, está ubicado a 15 km. de Gonzanamá, se esconde en las montañas de este cantón y desde aquí se puede ver el valle Catamayo. Lugar utilizado para adorar al Dios Sol".⁴⁷

3.3.11. OLMEDO

"Con su cabecera cantonal Olmedo dista 95km de Loja, y representa uno de los cantones más pequeños de la provincia. Sus habitantes en su gran mayoría se dedican a la agricultura, cuenta con paisajes diversos que los hacen ideales para el turismo.

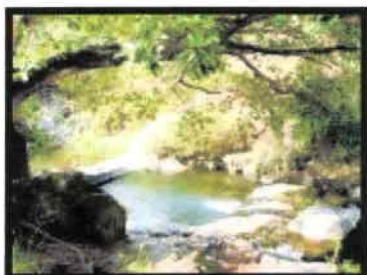
3.3.11.1. ATRACTIVOS TURISTICOS

Entre los principales atractivos turísticos tenemos el Cerro Santa Bárbara, la cordillera Yamalaca, que cuentan con una pintoresca vegetación que los hacen ideales para disfrutarlos junto con familiares y amigos".⁴⁸

⁴⁷ <http://www.vivaloja.com/content/view/518/243/>, tomado el 25 de noviembre del 2008, 11:00am.

⁴⁸ <http://www.vivaloja.com/content/view/688/245/>, tomado el 25 de noviembre del 2008, 11:10am.

3.3.12. PINDAL



“Con su cabecera cantonal Pindal, es conocida como la capital maicera del país. Se caracteriza por ser un cantón muy organizado, y de tierra fértil que permite a sus habitantes vivir en su mayoría del cultivo.

3.3.12.1. ATRACTIVOS TURISTICOS



El parque central y si iglesia, constituyen uno de los principales atractivos para propios y extraños como también es el punto de encuentro para todos sus habitantes.

Su arquitectura se caracteriza por sus formas tradicionales, pero principalmente por sus techos de teja, y construcciones de adobe”.⁴⁹

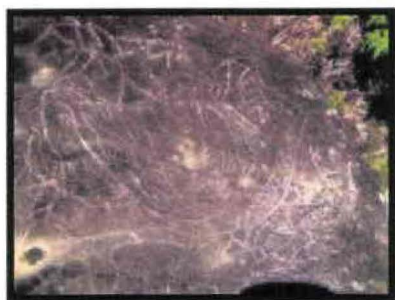
3.3.13. QUILANGA



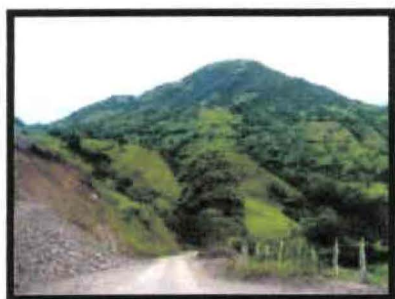
“Con su cabecera cantonal Quilanga, es uno de los cantones más nuevos de la provincia de Loja. Su clima es templado en la parte alta y subtropical en los valles bajos, sus habitantes en su mayoría se dedican a la agricultura y ganadería.

⁴⁹ <http://www.vivaloja.com/content/view/668/247/>, tomada el 25 de noviembre del 2008, 11:20am.

3.3.13.1. ATRACTIVOS TURISTICOSA



A dos kilómetros de Quilanga está Anganuma, se pueden encontrar rocas que al golpearlas se obtiene un sonido parecido al que se escucha al golpear una paila. Se puede observar figuras gravadas en las rocas a manera de mosaicos, donde se puede reconocer dibujos de búhos, caracoles, peces, etc.



El mascarón del inca, como su nombre lo dice es una montaña que simula el rostro de un indio, su altitud es de 2120 m.s.n.m. Aquí se pueden observar grande cuevas donde se han encontrado infinidad de osamentas, probablemente de tribus que vivían en este sector.



El balneario los Encuentro se encuentra ubicado a 21 Km. de Quilanga, y está formado por la unión de dos ríos, La Capilla de agua caliente, y Chiriyacu de agua fría. Muy visitado por gente de Calvas, Espíndola, Gonzanamá y Loja”.⁵⁰

3.3.14. SARAGURO

“Con su cabecera cantonal Saraguro, este es un cantón lleno de encanto, no solo por sus grandes paisajes, sino por la cultura que su gente representa. Su nombre quiere decir Sara: Maíz, y Juru: inclinado, agobiado.

⁵⁰ <http://www.vivaloja.com/content/view/545/249/>, tomada en noviembre del 2008, 11:30 am.



Su cultura está representada en su mayoría por sus atuendos, que se caracterizan por los colores blanco y negro, donde predomina en segundo, queriendo con esto representar respeto por la muerte de Atahualpa. Son elaborados en rucas rudimentarias, utilizando como materia prima la lana de las ovejas de sus propios rebaños.



Las mujeres usan gargantillas de mullos y dependiendo de la situación económica de piedras preciosas, como aretes de filigrana y visten faldas anchas de lana de color negro, con fajas de colores.



Los hombres usan camisas sin mangas ni cuello, sobre eso usan ponchos de color negro y en la cintura una faja generalmente de colores vistosos. A sus pantalones los aseguran con un cinturón de cuero, adornado con botones o remaches de plata u otro metal, dependiendo nuevamente de su situación económica".⁵¹

Tanto hombres como, mujeres usan sombreros; este es de color blanco con negro; de ala ancha y copa redonda, grueso y macizo.

⁵¹ <http://www.saragueros.com/saraguro.php>, tomado en noviembre del 2008, 11:40am.

3.4. Cuadro de Síntesis de la Provincia de Loja.

CANTÓN	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS
Calvas	Cerro Anahuac, cerro Pan de Azúcar. Balneario el Lucero. Colores predominantes: Verde, Blanco y azul. Materiales: Bareque, palos atados con cabuya y revestidos de barro. Roca, Cal, Agua, Tilo.
Celica	Significa celestial, lleno de llanuras verdes. Su bandera es de color amarillo y azul que demuestran el azulino de su cielo y sus aguas y la riqueza del cantón Celica. Presencia de Monolitos, (rocas) con su forma alargada.
Espíndola	Blanco de las cascadas, azul de las lagunas. Cerro Guando donde predominan los colores café y verde. Presencia de roca volcánica.
Macará	“Uno de los cantones más pintorescos de la provincia, en una extensa planicie, con la presencia de caña de azúcar, mangos, tamarindos, palmeras, faiques, ceibas, algarrobos, árboles cubiertos totalmente de flores que ostentan colores diversos, como el purpurino en los portillos, el blanco y lila en los papelillos, amarillo canario, en la flor de overal y el rosado claro en la flor de la carbonera” ⁵²
Paltas	Transparencia dada por los chorros de agua, forma del Shiriculapo, donde predomina el color verde, y la presencia de rocas, además de los petroglifos, escritos en piedra.
Puyango	El arenal, piscinas naturales, parque petrificado con el predominio del color gris, presencia de piedra, piedra volcánica, silicio, cuarzo.
Zapotillo	Reserva la Ceiba, predominio del color amarillo. Presencia de Palmeras en todo el cantón. Pozas de Manguarco, rocas y rocas. Río Catamayo-Chira, agua y arena.
Sozoranga	Bosque Jatumoamba-Jorupe y el Tundo; verde color predominante. Tacinas piedras con hoyos verticales. Agua y bareque en sus construcciones.
Catamayo	Color verde y café de la caña de azúcar percibido en el momento de aterrizar o despegar. Formas orgánicas dadas por los ríos Boquerón y Guayabal. Materiales como teja ladrillo, adobe, caña guadua.

⁵² “Torres González Martha. (1991). Fechas luminosas de la Patria. Loja – Ecuador. Editorial Gráficas Santiago.”

CANTÓN	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS
Chaguarpamba	Transparencia dada por el agua. Cerro Surapo color café predominante. Formas orgánicas dadas por el río Pindo y sus balnearios.
Gonzanamá	Cerro Colamo, y Cóndor Wasi, predominio del color café y verde, presencia de formas irregulares. Productos agrícolas como el café, maíz.
Olmedo	El cerro más representativo de la zona es el Santa Bárbara, con formas irregulares, orgánicas, predominio del color verde y café, y la roca.
Pindal	“Su nombre viene del Pindo que era una planta parecida al carrizo, muy abundante en esta zona, y que la utilizaban para construir el chacliado de paredes y techos. La ocupación de la mayoría de las personas de esta zona es agrícola producción de caña de azúcar y maíz. Otros materiales como el adobe y la teja principales componentes de sus viviendas.” ⁵³
Quilanga	Mascarón del Inca; predominio del color verde. Los encuentros; transparencia de sus aguas. Angunuma; mosaicos en las piedras.
Saraguro	Color negro predominante, dado por su vestuario. Formas anchas y redondas de sus sombreros. Lana usada en los vestuarios, Mullos en la vestimenta de las mujeres. Trigo y maíz producción principal de la zona.

⁵³ “Torres González Martha. (1991). Fechas luminosas de la Patria. Loja – Ecuador. Editorial Gráficas Santiago.”

3.5. Aplicación del concepto dentro del interiorismo del Aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez.

La utilización de la arquitectura interior es de suma importancia cuando se pretende dar a la misma una perspectiva tanto práctica como estética. Para poder lograrlo se requiere hacer un previo análisis de procesos dentro de la infraestructura donde se va a trabajar, para de esta manera poder lograr conexiones directas, que no haya cruce de flujos, y poder analizar la mejor ubicación de las distintas zonas dentro del inmueble, esto por un lado práctico, hablando de la estética, el interiorismo se compone de una amplia gama de elementos para poder crear los efectos deseados, en esto influye mucho la iluminación, el mobiliario, los colores utilizados, la ventilación, es decir se crea un conjunto armónico de elementos que crean ambientes tanto coherentes como también agradables.

Sin duda alguna la arquitectura interior es un tema bastante variable, lo que agrada a un grupo de personas no va a agrandar a otras, cuando se habla de aplicar interiorismo en un zona pública, con rotación de gente constante es importante ser cuidadosos en los detalles que se van a utilizar dentro del mismo, para de esta manera lograr un lugar que pueda complacer a todos los visitantes o en su defecto a su gran mayoría.

En el momento de plantear el concepto de Identidad, diversas ideas se presentan para la remodelación y ampliación del aeródromo de la ciudad de Loja, pero siempre se mantiene la idea principal de resaltar todas las provincias de la ciudad, con una efecto de impulsar el turismo dentro de la ciudad como también incrementar el conocimiento de las distintos atractivos tanto para propios como extraños. En el momento en el que se decide tomar elementos representativos de la ciudad para ser matizados dentro del interiorismo, de una u otra manera se neutraliza el diseño del mismo, como los diversos

gustos tanto de propios y extraños, ya que se está dando una finalidad expresiva al inmueble, evocando recuerdos para quienes conocen ciertas zonas como también brindando nueva información para quienes no lo conocen.

Dentro de la propuesta de diseño, bajo el concepto elegido de "IDENTIDAD", son varias las propuestas de uso de materiales, formas y elementos arquitectónicos para la remodelación del Aeropuerto de Loja.

La idea principal es que mediante el presente proyecto, las personas de la ciudad donde se encuentra este inmueble como sus visitantes, vean aquí una propuesta interiorista que cuente con elementos representativos de Loja, pero ahora bien la pregunta que se formularía aquí es; cómo lograr que esto suceda.?

El hombre cuenta con cinco sentidos como son: el tacto, el gusto, el olfato, el oído y la vista. Cada uno de estos sentidos juegan un papel sumamente importante a cada minuto de nuestra vida, gracias a ellos, podemos realizar múltiples actividades de manera exitosa.

Si bien es cierto que algunas personas carecen de alguno de estos sentidos, por lo general lo compensan por otro, por ejemplo las personas que carecen del sentido de la vista, se guían por su olfato, por el tacto y el oído.

La presente propuesta interiorista, basa su idea en utilizar un inmueble representativo de Loja, para transmitir su cultura, como para hacer conocer sus atractivos turísticos, para lograr este cometido, se pretenden estimular los cinco sentidos.

La vista juega el papel más importante en la etapa de construcción, remodelación y decoración de un lugar, los ojos nos permiten diferenciar las diferentes gamas de colores, formas de los objetos, sin ningún problema de identificarlos, este sentido nos

admite registrar una nueva imagen cada décima de segundo, motivo por el cual se pretende utilizar dentro del proyecto caracteres naturales representativos de cada cantón como parte de la decoración interior, ejemplo de esto, son los Monolitos, los Petroglifos, materiales como el bahareque, la piedra, ladrillo, caña guadua, y el agua, además de plantas propias de la región.

Por sus características morfológicas y texturas irregulares estos materiales no solo van a llamar la atención a la vista sino también al tacto, incentivando de esta manera este sentido. Para que las personas entiendan el por qué de ciertos elementos decorativos, se pretende ubicar señalización informática, especificando el lugar donde se encuentran ubicados y su significado.

La cafetería va a ser el lugar ideal para satisfacer los sentidos del gusto y el olfato. En el actual aeropuerto las opciones de comida que se sirven son escasas, al ampliar la esta área se pretende también lograr un cambio de menú, donde se sirvan platos típicos de Loja.

Finalmente el sentido del oído puede ser estimulado con sonidos suaves de la naturaleza, música ambiental, etc., logrando de esta manera que las personas dentro de este edificio lleguen a tener una mayor relajación previo a su viaje.

El estímulo de los cinco sentidos y la información brindada dentro del mismo, va a permitir que quien llegue a este aeropuerto tenga un recuerdo muy claro del mismo y de lo que aquí se encuentra, motivando de esta manera que las visitas a la ciudad sea más placenteras, como también que el aeropuerto deje de ser una edificación aeroportuaria habitual, convirtiéndose en un espacio característico con una clara identidad de la zona, por lo tanto aportando características que identifican a la región, provocando un aporte cultural a los visitantes.

3.6. Programa Arquitectónico

Como parte del proceso de rediseño del Aeropuerto de Catamayo, se presenta un estudio de las áreas actuales con que cuenta el inmueble, para luego proceder a presentar un cuadro con las áreas de la nueva propuesta.

El aeropuerto está implantado sobre un lote de 360.000m²

Consta de las siguientes edificaciones:

1.-Edificio principal del Terminal

Planta Baja con un área de 1280,44m², consta de las siguientes facilidades:

- Hall principal
- Información
- Baterías Sanitarias para hombres y Mujeres
- Recepción de equipaje y pre-chequeo
- Seguridad Preembarque y Filtro
- Sala de Preembarque
- Sala de Arribo
- Salas VIP
- Bar. Cafeteria

La primera planta alta con un área de 220,97m² construida, consta de las siguientes facilidades:

- Oficinas Jefatura Aeropuerto
- Oficinas de operadoras aéreas
- Batería Sanitarias para hombres y Mujeres

- Terrazas

Área total del edificio terminal: 1501.41m²

2.- Torre de control con un área construida de 116m²

- Tres plantas con terrazas

3.- Seguridad contra incendios y emergencias con un área construida de 324m²

Servicio médico de emergencia

- Oficina
- Bodega equipos seguridad
- Vivienda Bomberos
- Estacionamiento motobomba y Ambulancia
- Cisterna
- Plataforma y rampas mantenimiento vehículos
- Cuarto de máquinas.

En su mayoría las personas que salen de la ciudad de Loja, pertenecen a la misma y a su provincia, con dos destinos fijos, la ciudad de Quito y Guayaquil, de la misma manera, el mayor número de personas que llegan a Loja, llegan de estos mismos destinos, o en su defecto de la ciudad de Cuenca, Machala, que haciendo escala en Quito, o Guayaquil llegan a Loja. El número de extranjeros que llegan y salen no es muy numeroso, pero siempre con las mismas rutas. De esta manera se realiza el siguiente análisis de pasajeros:

Vuelos a Quito:

<p>Loja-Quito de Lunes a Domingo</p> <p>Mañana</p> <p>Sale 07H20 Llega 08H10</p>	<p>Quito-Loja de Lunes a Domingo</p> <p>Mañana</p> <p>Sale 06H00 Llega 06H50</p>
---	---

Tarde excepto el sábado	Tarde excepto el sábado
Sale 17H50 Llega 18H40	Sale 16H30 Llega 17H20

Se vuela en un equipo Embraer 190 con capacidad para 104 pasajeros, cuya ocupación está en un 70%, lo que significa que en su inmediato superior hay un total de 73 pasajeros en el vuelo que llega a las 6H50 de la mañana, y la misma cantidad de personas en el vuelo que sale a las 7H20.

Se requiere estar una hora antes en el aeropuerto para poder hacer los trámites de pre-chequeo, eso significa que las personas que van a salir en el vuelo de la mañana tienen que llegar al aeropuerto a las 6H20am. Por lo cual, lo cual el flujo de pasajeros de llegada y salida, en este punto de la mañana se van a encontrar, por lo tanto estamos hablando de un total de 146 pasajeros, en los distintos horarios.

Vuelos a Guayaquil:

Loja-Guayaquil de Lunes a Domingo	Guayaquil - Loja de Lunes a Domingo
Mañana	Mañana
Sale 07H45 Llega 08H25	Sale 06H30 Llega 07H05
Tarde excepto el sábado	Tarde excepto el sábado
Sale 17H25 Llega 18H05	Sale 16H15 Llega 16H55

Se vuela en un equipo Embraer 120 con capacidad para 30 pasajeros, cuya ocupación está en un 50%, lo que significa hay un total de 15 pasajeros en el vuelo que llega a

las 7H05 de la mañana, y la misma cantidad de personas en el vuelo que sale a las 7H45. Por los cuál estamos hablando de un total de 30 pasajeros en los dos horarios.

Sumados el número total de pasajeros de los dos vuelos se tiene un total de 176 personas, que vendría a ser el número máximos de pasajeros en el aeropuerto mientras los dos vuelos funciones con regularidad sin tomar en cuenta el número de acompañantes por viajero.

Se presenta a continuación un cuadro de áreas mínimas por zonas del aeropuerto, tomando el número de pasajeros que se puede tener.

3.6.1. AREAS A UTILIZAR

Edificio Terminal

Zona	Sub-zona	Normativa	# Pasajeros	Área Mínima.
Planta Baja				
Sala de Pre-chequeo	Atención pre-chequeo	Espacio recomendado por persona 1.3m ² . Se requiera asientos para el 5% de los pasajeros.	Total de 73 pasajeros ruta Quito, y 15 pasajeros ruta Guayaquil. 88 Personas 5 personas sentadas	88 persona=114.4 m ² 5 personas=3.00m ²
	Counters	1.30 m de largo x 0.90m de ancho más 0.60m espacio maletas. 2.50m espacio entre counter y pared.		6.46m ²
	Baterías Sanitarias	Cada 40 hombres un Inodoro y un urinario Cada 20 mujeres un Inodoro y un lavamanos	Se asume 44 hombres y 44 mujeres.	16.34m ² para hombres y mujeres. Total: 32.68m ² .
	Circulación	20% del total del área		

Área total	156.54m²
Circulación	31.30m²
Total:	187.84m²

Zona	Sub-zona	Normativa	# Pasajeros	Área Mínima.
Planta Baja	Filtro de seguridad	Medida de la maquina de rayos x, además se recomienda 1m2. por persona	Se asume un máximo de 6 personas en el mismo lugar.	24.08m2
	Sala de pre-embarque	1.20m2 pasajeros parados, 1.70m2 pasajeros sentados. Asientos: 10% de los pasajeros no tienen que esperar, 60% tienen que hacerlo.	73 pasajeros en la ruta a Quilbo, 15 pasajeros en ruta a Guayaquil. 88 personas	Sentados: 90.10m2 Parados: 10.56m2 Actividades varias: 10.56m2 total: 111.22m2
	Cafetería	Aproximado un 20% de personas sentadas en las sillas de cafetería	18 personas	49.61m2
	Baterías Sanitarias	Cada 40 hombres un inodoro y un urinario Cada 20 mujeres un inodoro y un lavamanos	Se asume 44 hombres y 44 mujeres.	16.34m2 para hombres y mujeres. Total: 32.68m2.
	Circulación	20% del total del área		

Área total	217.59m2
Circulación	43.51m2
Total:	261.10m2

Zona	Sub-zona	Normativa	# Pasajeros	Área Mínima.
Planta Baja				
	Sala de pre-embarque	Se asume un máximo del 10% de pasajeros VIP. 3m2 por persona.	9 pasajeros	36m2
	Cafetería	Aproximado un 20% de personas sentadas en las sillas de cafetería	Asumiendo 2 personas en la barra.	7.02m2
	Baterías Sanitarias	Cada 40 hombres un inodoro y un urinario Cada 20 mujeres un inodoro y un lavamanos	9 pasajeros	3.84m2 para hombres y mujeres. Total: 7.68m2.
	Circulación	20% del total del área		

Área total	50.70m2
Circulación	10.14m2
Total:	60.84m2

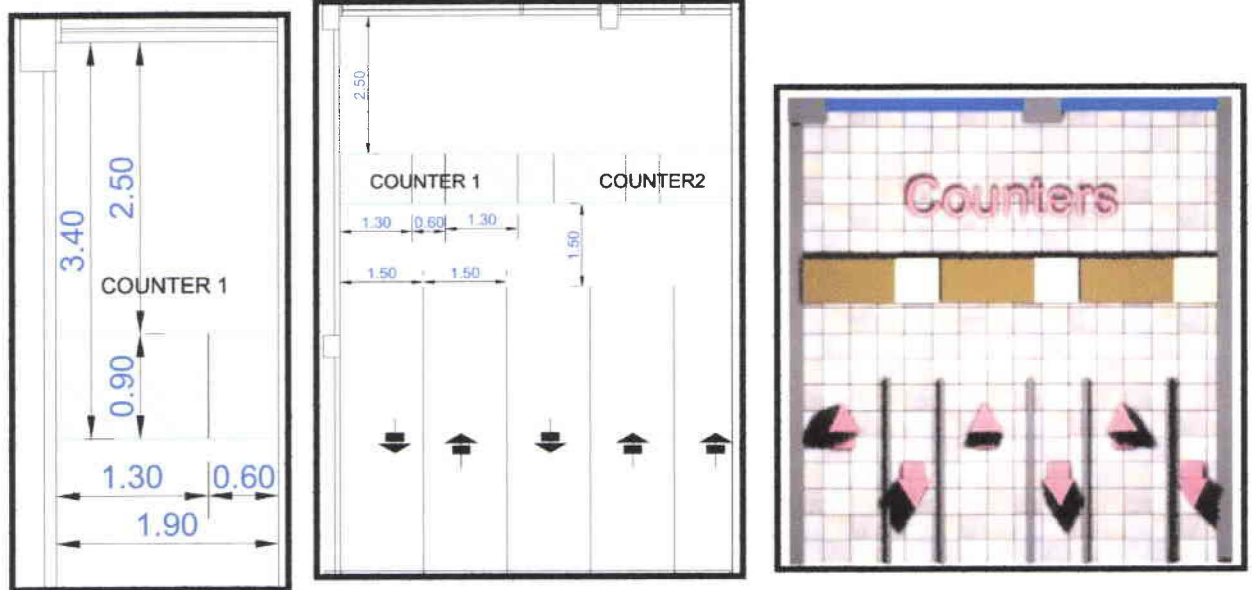
Zona	Sub-zona	Normativa	# Pasajeros	Área Mínima.
Planta Baja				
Sala de Arribo	Sala de arribo	1.7m ² por pasajero sin equipaje. 2.50m ² por persona incluido el equipaje. Más el área necesaria para la banda de equipaje.	Máximo de 88 personas.	220.00m ² 41.08m ² de la banda.
	Baterías Sanitarias	Cada 40 hombres un inodoro y un urinario Cada 20 mujeres un inodoro y un lavamanos	Se asume 44 hombres y 44 mujeres.	16.34m ² para hombres y mujeres. Total: 32.68m ² .
	Circulación	20% del total del área		

Área total	266.76m ²
Circulación	53.35m ²
Total:	320.11m²

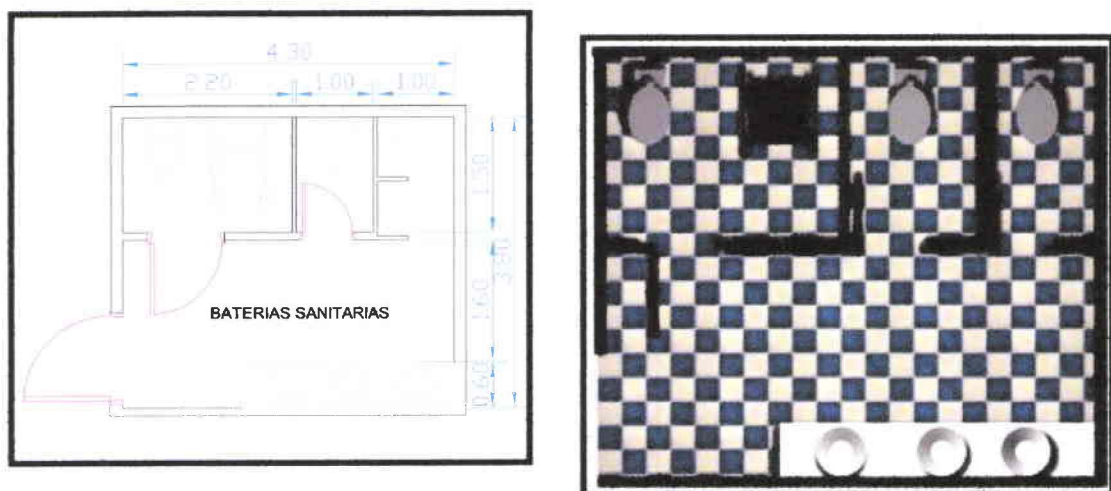
Zona	Sub-zona	Normativa	# Pasajeros	Área Mínima.
Planta Baja				
Oficinas del Aeropuerto	Oficina Jefe Aeroportuario			17.64m ²
	Secretaría			6.76m ²
	Sala de Espera			9.60m ²
	Contabilidad			8.77m ²
	Sala de Reuniones			18.00m ²
	2 Oficinas aerolíneas			17.55m ²
	Baterías Sanitarias	Cada 40 hombres un inodoro y un urinario Cada 20 mujeres un inodoro y un lavamanos	7 personas	3.84m ² para hombres y mujeres. Total: 7.68m ² .
	Circulación	20% del total del área		

Área total	76.00m ²
Circulación	15.20m ²
Total:	91.20m²

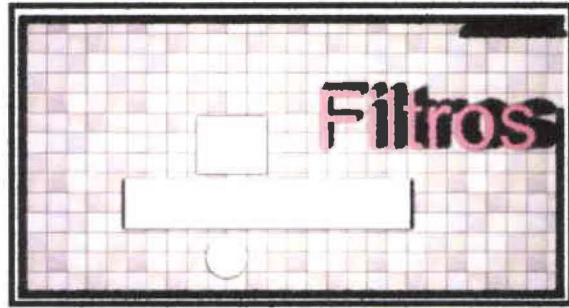
COUNTERS



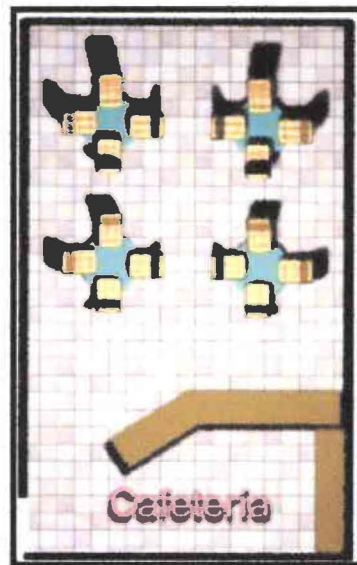
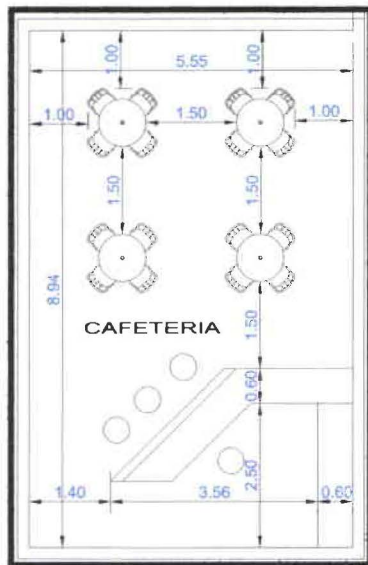
BATERÍAS SANITARIAS



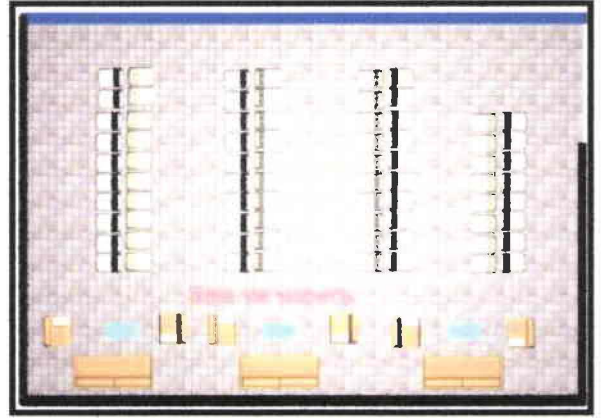
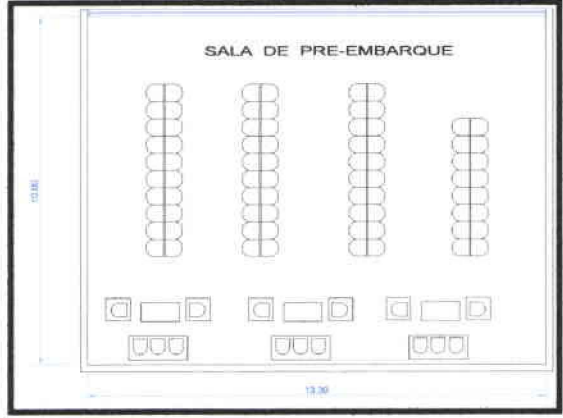
FILTRO DE SEGURIDAD



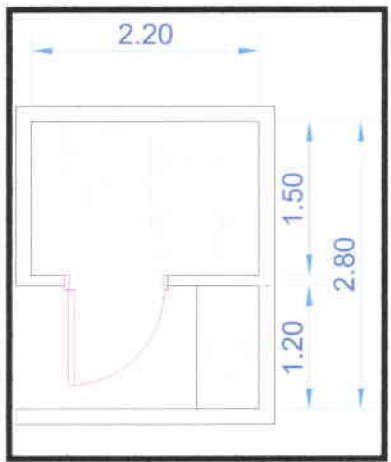
CAFETERÍA



SALA DE PRE-EMBARQUE



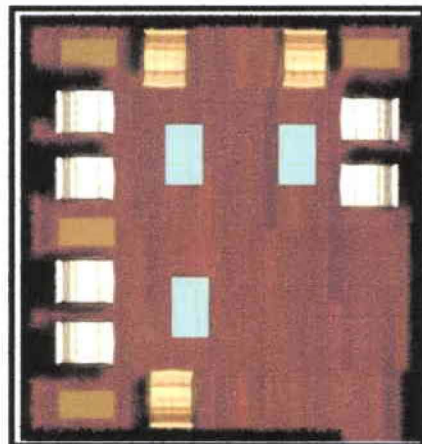
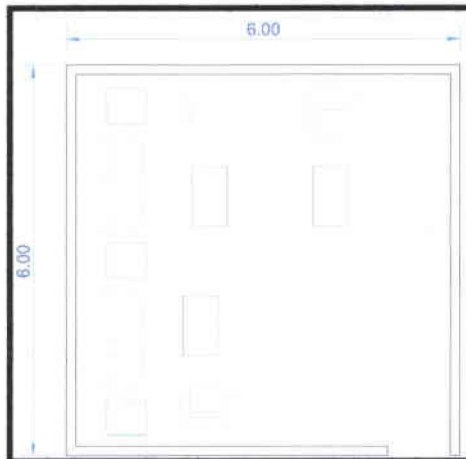
BATERÍAS SANITARIAS DISCAPACITADOS



CAFETERÍA VIP



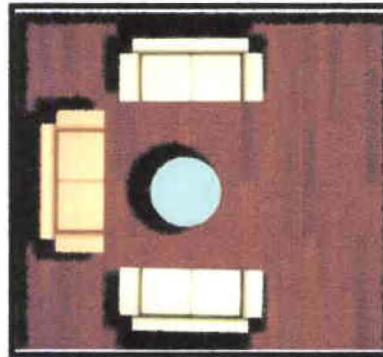
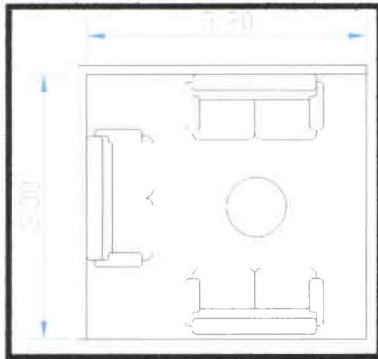
SALA DE PRE-EMBARQUE VIP



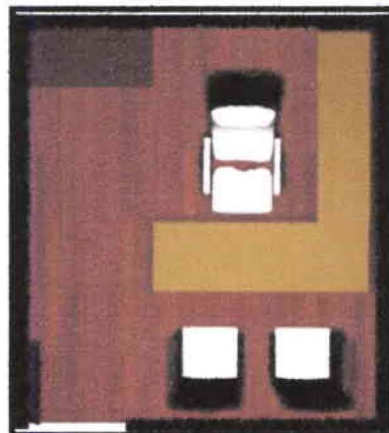
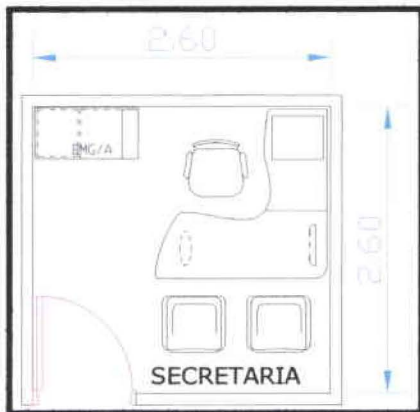
BANDA DE EQUIPAJE



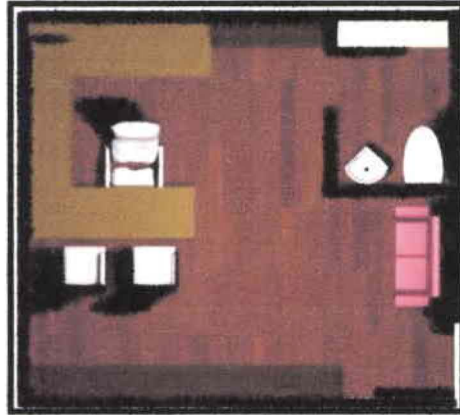
SALA DE ESPERA



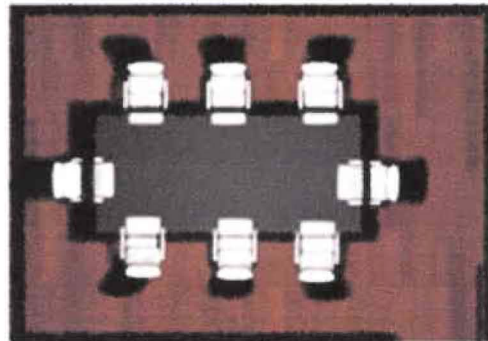
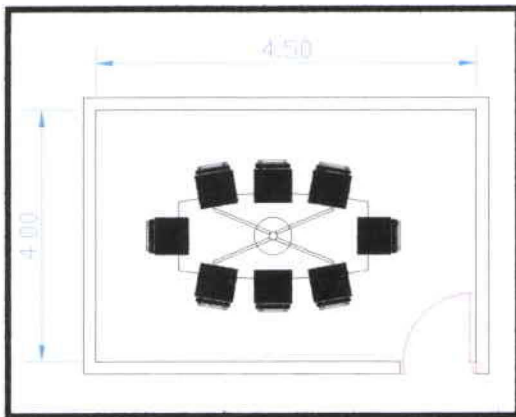
SECRETARÍA



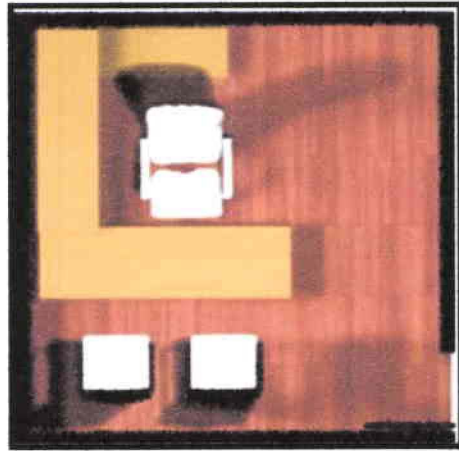
OFICINA JEFE AEROPUERTO



SALA DE REUNIONES



CONTABILIDAD Y OFICINAS



3.7. CONDICIONANTES Y DETERMINANTES

Luego del análisis realizado del aeropuerto Dr. Camilo Ponce Enríquez, en el presente proyecto, se puede conformar una imagen futura con las necesidades actuales y a futuro de este inmueble, presentando de esta manera un modelo mejorado que vaya acorde con los objetivos planteados inicialmente.

Determinantes

- La planificación de un Aeropuerto no sólo concierne al ámbito interno de su terreno, sino trasciende a su entorno, el impacto que este causa a la población tanto por su construcción como por sus operaciones, considerando al aeropuerto como un polo de atracción para las personas que lo visitan.
- La forma alargada de la edificación determina la circulación actual que se da en la misma como la circulación que se dará a futuro, de la misma manera permite la flexibilidad expansión del edificio.
- La edificación actual cuenta con un área un poco limitada, lo que no le permite dotar todos los servicios necesarios para sus visitantes, la ampliación de una nueva edificación ayudará a cumplir con todas las necesidades básicas dadas dentro de un aeropuerto.

Condicionantes

- La ampliación y remodelación del aeropuerto está condicionada por los efectos que va a causar a la sociedad, por lo cual se busca flexibilidad en el

diseño donde las personas de la zona como visitantes se puedan sentir a gusto, e interesados por la información que se va a dar en el mismo.

- Al haber sido construido por etapas en distintos años, la edificación presenta estructuras muy variadas, tanto en tamaño como en ubicación.
- La ubicación de la pista de aterrizaje en especial el área de la plataforma, condiciona la ubicación de algunas áreas como las salas de arribo y pre-embarque.
- El espacio físico del Terminal aéreo presenta deficiencias de funcionalidad en algunas áreas, aunque las mismas no son muy notorias, razón por la cual la remodelación deberá establecer una zonificación que cumpla con las necesidades requeridas.
- Estructuralmente la altura presente en el edificio actual es una condicionante de diseño.

CONCLUSIONES

La idea principal del presente proyecto se deriva de la propuesta de brindar facilidades dentro del aeropuerto de Loja, promoviendo al mismo tiempo las potencialidades turísticas de los cantones de la ciudad.

Para lograr el cumplimiento de lo anteriormente mencionado se realizó un análisis del estado actual del aeropuerto, donde se examina que la edificación actual funciona sin mayor problema, pero sin embargo necesita de más áreas y una nueva imagen, para lo que bajo el concepto de Identidad, se ha trabajado en el edificio terminal.

En el presente proyecto se conservan las estructuras actuales del edificio terminal, dejando aquí las principales actividades dadas en un aeropuerto, no se puede cambiar de lugar estas zonas ya que las mismas necesitan una comunicación directa con la plataforma, lugar donde se ubican los aviones; sin embargo se realiza una redistribución de las funciones, para su mejor funcionamiento y comodidad, ejemplo de esto se puede notar claramente en el área de las salas de espera Vip y regular, donde se toma el filtro de seguridad como el separador de estas dos zonas, de esta manera se logra que la sala Vip, tenga un acceso separado, dándole la importancia que esta amerita logrando de esta manera evitar el choque de flujos de los pasajeros de éstos dos sitios. De la misma manera se dota de mayor comodidad a las salas, ubicando cafetería y áreas de trabajo.

En los counters se aumenta un área para venta de boletos, servicio con el que las personas de provincia se van a ver mayormente beneficiados. Por otro lado, en la parte posterior de los counters se propone un espacio destinado al almacenamiento de maletas como a su embalaje e inspección de sustancias estupefacientes.

En el cambio dado entre la nueva edificación y la antigua, se propone un jardín interno a doble altura donde se maneja espejos de agua, puentes y rampas, necesarias por el cambio de nivel entre zonas, con este espacio se logra la integración de las edificaciones utilizando un jardín temático con una reproducción de áreas naturales de cantones de la provincia de Loja, proyectado hasta el exterior del inmueble para integrar la plaza de llegada y la fachada de acceso.

La construcción de un nuevo bloque se lo realiza con la finalidad de ubicar aquí negocios afines al terminal, como cafetería, locales comerciales, renta de autos, cajeros automáticos, etc.

La fachada manejada a doble altura permite ocultar la construcción actual, logrando así una integración de los tres bloques actuales, y con los materiales usados se da una mejor imagen al aeropuerto, como también se mimetiza de mejor manera con el área circundante.

El cambio logrado en el aeropuerto es notoriamente evidente, al tomar en cuenta los intereses del pasajero, como trayectos cortos de circulación, bien señalizados, y demarcados, con facilidades para personas con capacidades diferentes, como por los materiales usados en su interior, en donde predominan el uso de ladrillo visto, piedra, agua, como el también la utilización de espacios temáticos donde se puede diferenciar claramente distintos lugares de la provincia de Loja.

La propuesta planteada va a permitir hacer más eficiente el edificio terminal, aprovechando la flexibilidad del partido para adaptarse a nuevas necesidades como la susceptibilidad del inmueble a ser ampliado y reformado.

ANEXOS

Lo que vemos, olemos, sentimos, todo juega un rol importante en el momento de llegar a un lugar, y el diseño interior forma parte fundamental del incentivo de estos sentidos. A continuación se presenta un tabla a raíz de una encuesta realizada a 100 personas entre ellos estudiantes que viajan con frecuencia a Loja, como también a usuarios regulares de este medio de transporte.

La encuesta fue realizada en el aeropuerto de la ciudad de Loja, de un total de 176 pasajeros, se entrevistaron a 102, lo que equivale a un 58%. La pregunta que se realizó fue la siguiente: Que es lo primero que se le viene a la mente en un sentido estético, o turístico con las palabras Loja, Catamayo y aeropuerto de Loja? Las respuestas m fueron las siguientes:

LOJA	CATAMAYO	AEROPUERTO
Orden	Aeropuerto	Falta de tecnología
Antaño	Comida	Transporte
Música	Azúcar	Mucha espera
Cultura	Producción	Poco Agradable
Antaño	Comercio	Colas largas
Historia	Transporte	Destrucción
Calle Lourdes	Calor	Inseguridad
Paz	Caña	Abandono
Tranquilidad	Naturaleza	Simple
Familia	Comida	Feo
Puerta de la Ciudad	Árboles	Incomodidad
Parques	Virgen del Cisne	Desunión
Jipiro	Portales	Falta de espacio
Feria	Palmeras	Calor
Infancia	Helados	Muebles incómodos

LOJA	CATAMAYO	AEROPUERTO
Provincia del Sur	Verde	Falta de parqueaderos
Gente noble	Campos	Pequeño
Próspera	Trabajo	Cafetería pequeña
Chelito	Amarillo	Colores feos
NASA	Riqueza	Lejos
UTPL	Turismo	Falta de aerolíneas
Pileta	Agua	Falta de servicio
Septiembre	Azul	Ingreso descuidado
Castillos	Hermosura	Falta de seguridad
La fiesta	Negros	Remodelación
Siembra	Indios	Falta de estética
Limpieza	Monterey	Área comercial nula
Gente Leal	Río Catamayo	Falta de espacio
Gente Trabajadora	Río Guayabal	Ventilación
Río Zamora	Punto Aéreo	Cambio de Baterías Sanitarias
Río Malacatos	Villonaco	Facilidad para discapacitados
18 de Noviembre	Flores	Cambio de Counters
Fortaleza	Herramientas	Falta de Sistema contra incendios
La paz	Agricultura	Buen potencial
Zoológico	Café	Necesita un cambio
Malacatos	Maíz	Agrandarse
Vilcabamba	Tambo	Construcción Antigua
San Pedro	San Pedro	Mejora terminal de llegada
Quinara	Garrochamba	Mejora terminal de salida
Comida deliciosa	Progreso	Falta de áreas verdes ordenadas
Calor Humano	Riqueza de la tierra	Falta de mantenimiento
Flores	Padre Eliseo Arias	Mejora en la pista
Montañas	Poder	Ornamentos Exteriores
Municipio de Loja	Variedad en Flora	Mejora en la iluminación
San Sebastián	Clima cálido	Mejora en las instalaciones
Santo Domingo	Desorden	Orden en los Taxis
Provincia del Sur	Potencial de crecimiento	Carros para maletas
Fiestas de Macará	Crecimiento periódico	Mejor control en el arribo
El Valle	tranquilidad	Mejor control en el Ingreso
Provincia	Faiques	Más vuelos
Podocarpus	Amarrillos	Variedad en la cafetería
Tierra mía	Mejora en la carretera	Oficinas oscuras
Rincón de la Sierra	Mejora en el parque central	Mejora en el área de emergencia

LOJA	CATAMAYO	AEROPUERTO
Zapotillo	Encanto	Más líneas aéreas
Chivo al Hueco	Gente amable	Venta de boletos
Chato	Doña Orfa	Información
Simert	Restaurantes	Renta de autos
Mercado Central	Arveja con guineo	
Valles Lojanos	Falta de Hoteles	
Recoleta	Agua Manía	
Sauces	Ladrillo	
Crecimiento	Tejas	
Poesía		
Amaluza		
Pindal		
Canción		
Necesidad de desarrollo		
Confianza		

Estas tres palabras engloban de gran manera este trabajo de investigación, y las respuestas presentadas han sido las más comunes y repetidas dentro de la entrevista, las mismas que muestran una idea global de lo que se piensa de la ciudad y provincia de Loja como de su aeropuerto.

Loja Inspira Hospitalidad, familia, calidez, manifestaciones culturales muy valiosas en identidad. Su ciudad y provincia encierran rincones de infinita belleza, dotadas de colores y un encanto irrepetible.

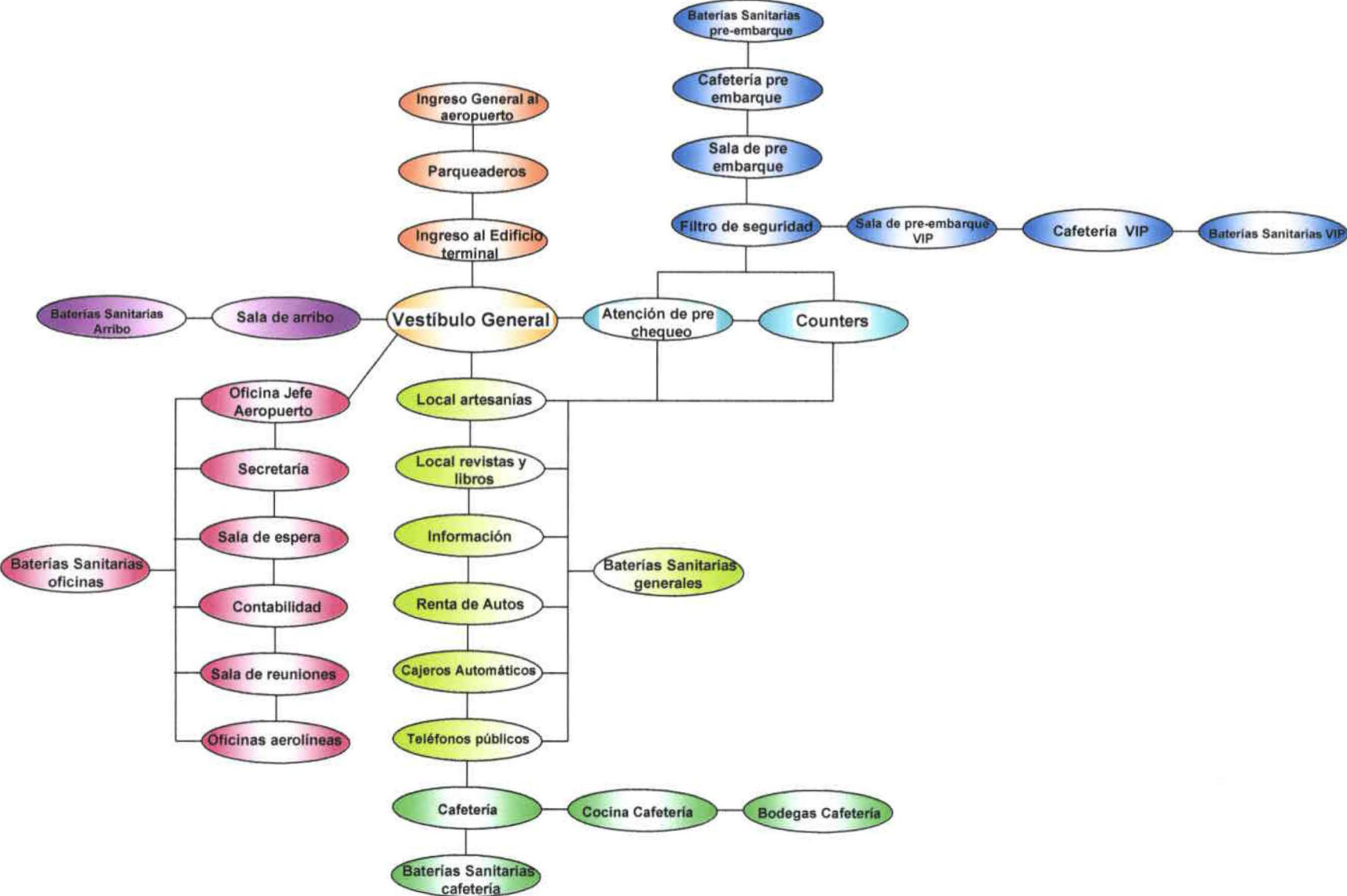
BIBLIOGRAFÍA

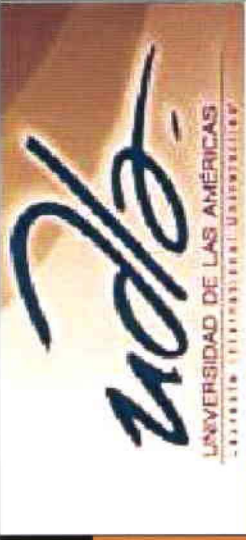
- “Rodríguez Jaramillo Máximo Agustín. (2008). Poesía y teatro. Cuenca – Ecuador. Editorial Monsalve Moreno.”
- “Vara Sánchez Alberto (2008). La Aviación y los aeropuertos en Guayaquil. Guayaquil-Ecuador. GRAFINPREN S.A., Guayaquil, año 2008, propiedad intelectual, Registro IEPI No. 029192”
- "Aeropuerto." Microsoft® Encarta® 2009 [DVD]. Microsoft Corporation, 2008.
- <http://paintdeskmod.blogspot.com/2008/06/psicologia-en-los-colores.html>. Teoría de Color, escrito el martes 17 de junio del 2008, página consultada el 17 de Octubre del 2008.
- "Lavina Sebastien, Stevens Rick, etc. (2004) Manual de la IATA. Montreal. Sección J9 CHEQUEO, ítem J9.4 Diseño de counters de pre-chequeo. Resumen página 351 – 354."
- <http://www.viajar.com.do/aeropuerto-internacional-de-punta-cana/>, Aeropuerto de Punta Cana, consta con fecha 12 de octubre del 2008, página consultada con fecha Sábado 18 de Octubre del 2008.
- ¹ “Torres González Martha. (1991). Fechas luminosas de la Patria. Loja – Ecuador. Editorial Gráficas Santiago.”
- “Ernest Neufert. (1995). Arte de proyectar en Arquitectura, editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona.”
- “Patricia Bueno. - Sillas”
- “Mónica Koppel – Feng Shui en el trabajo y los negocios”

GRILLA DE RELACIONES

ÁREA	RELACIÓN: DIRECTA	RELACIÓN: INDIRECTA	RELACIÓN: NO EXISTENTE
Ingreso General al aeropuerto			
Parqueaderos			
Ingreso al Edificio terminal			
Vestíbulo General			
Atención de pre-chequeo			
Counters			
Baterías sanitarias generales			
Filtro de seguridad			
Sala de pre-embarque			
Cafetería pre-embarque			
Baterías Sanitarias pre-embarque			
Sala de pre-embarque VIP			
Cafetería VIP			
Baterías Sanitarias VIP			
Sala de arribo			
Baterías Sanitarias Arribo			
Oficina Jefe Aeroportuario			
Secretaría			
Sala de espera			
Contabilidad			
Sala de reuniones			
Oficinas aerolíneas			
Baterías sanitarias oficinas			
Local de Artesanía			
Local de Libros y revistas			
Información			
Renta de Autos			
Cajeros Automáticos			
Teléfonos públicos			
Cafetería			
Cocina cafetería			
Bodegas cafetería			
Baterías Sanitarias Cafetería			

RELACIONES DE ÁREAS





CUADRO DE ACABADOS

CUADRO DE ACABADOS PISOS

ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	PISOS	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Corredores	1	Porcelanato	P.S.001	Porcelantato Graitman colección constellazione. Medida: 38.2 x 38.2cm. Terminado: Mate. Color: Nieve.	_____
	Venta de artesanías, Libros y revistas, Venta de boletos, Información Aeropuerto-turística, Renta de Autos, teléfonos, cajeros.	2	Porcelanato	P.S.002	Porcelantato Graitman colección constellazione. Medida: 38.2 x 38.2cm. Terminado: Pulido. Color: Ocre.	_____
	Salas de espera 1 Sala de espera 2 Sala de espera 3	3	Porcelanato	P.S.003	Porcelantato Graitman colección pizarra. Medida: 32.3 x 32.3cm. Terminado: Sin pulir. Color: Naranja	_____
	Salas de espera 1 Sala de espera 2 Sala de espera 3	4	Porcelanato	P.S.004	Porcelantato Graitman colección pizarra. Medida: 32.3 x 32.3cm. Terminado: Sin pulir. Color: Café	_____
	Cafetería	5	Porcelanato	P.S.005	Porcelantato Graitman colección constellazione. Medida: 38.2 x 38.2cm. Terminado: Pulido Color: Negro	_____
	Cafetería	5	Porcelanato	P.S.006	Porcelantato Graitman colección constellazione. Medida: 38.2 x 38.2cm. Terminado: Pulido Color: Blanco	_____

CUADRO DE ACABADOS PISOS

SERVICIOS AEROPUERTO	Cocina Bodega Lavado	6	Porcelanato	P.S.006	Porcelantato Graiman colección constellazione. Medida: 38.2 x 38.2cm. Terminado: Pulido Color: Blanco	_____
	Baterias Sanitarias	7	Baldosa	P.S.007	Cerámica Graiman colección olympus Medida: 30x30cm. Terminado: Pulido Color: Ceniza	CODIGO. 4157
	Baterias Sanitarias	7	Piedra	P.S.008	Artepiso. Matex Spain. Malla marmol OASIS NEGRO Formato: 30x31,6cm	Franja de piedra usada a manera de cenefa, en pared y piso de las baterias sanitarias.
	Área de Counters	1	Porcelanato	P.S.001	Porcelantato Graiman colección constellazione. Medida: 38.2 x 38.2cm. Terminado: Mate. Color: Nieve.	_____
	Filtro de Seguridad Corredor de Dtribución	1	Porcelanato	P.S.001	Porcelantato Graiman colección constellazione. Medida: 38.2 x 38.2cm. Terminado: Mate. Color: Nieve.	_____
	Sala de Pre- Embarque Cafetería Pre- Embarque Área de trabajo	10	Alfombra	P.S.009	Nombre: Under Pressure Características: Alfombra americana elaborada en rollo con fibra 100% nylon, antiestatica, antialérgia, antiflama, tratada con polilla y demás insectos. Color: Café Jaspeado	Proveedor: ORM

CUADRO DE ACABADOS PISOS

ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	PISOS	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
	Baterías Sanitarias sala de pre-embarque	7	Baldosa	P.S.007	Cerámica Graiman colección olympus Medida: 30x30cm. Terminado: Pulido Color: Ceniza	_____
	Sala VIP	11	Alfombra	P.S.010	Nombre: Under Pressure Características: Alfombra americana elaborada en rollo con fibra 100% nylon, antiestatica, antialérgica, antífama, tratada con polilla y demás insectos. Color: Vino	Proveedor: ORM
	Baterías Sanitarias VIP	7	Baldosa	P.S.007	Cerámica Graiman colección olympus Medida: 30x30cm. Terminado: Pulido Color: Ceniza	_____
	Sala de Arribo	1	Porcelanato	P.S.001	Porcelantato Graiman colección constellazione. Medida: 38.2 x 38.2cm. Terminado: Mate. Color: Nieve.	Baterías Sanitarias Arribo: Ambiente # 7. Baldosa color Ceniza.
	Área Administrativa	1	Porcelanato	P.S.001	Porcelantato Graiman colección constellazione. Medida: 38.2 x 38.2cm. Terminado: Mate. Color: Nieve.	_____

CUADRO DE ACABADOS PAREDES

ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	ACABADO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES	
SERVICIOS AEROPUERTO	Ingreso	1	Pintura Interior	P.R.001	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex. Color: Blanco Hueso Código: 502TROP	_____	
	Cafetería	2	Pintura Interior	P.R.002	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Permalatex. Color: Blanco Griego Código: 656 Terminado: Pintura color Palomar usada para dar formas al antepecho.	_____	
	Cocina	3	Ladrillo Visto	P.R.003	Pieza de cerámica obtenida por molde, secado y cocción a altas temperaturas. Dimensiones: 24x11.5x6cm.	Ver catalogo	
	Lavado	Bodega	4	Pintura Interior	P.R.004	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex. Color: Blanco Código: 500TROP	Paredes con porcelanato hasta 1.20m. De altura. Pintura blanca usada en el resto de la pared.
	Baterías Sanitarias		5	Pintura Interior	P.R.005	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Permalatex. Color: Blanco ilusión Código: 658	_____
	Ingreso a Baterías Sanitarias		1	Pintura Interior	P.R.001	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex. Color: Blanco Hueso Código: 502TROP	_____

CUADRO DE ACABADOS PAREDES

ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	ACABADO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Sala de Espera 1 Sala de Espera 3	6	Pintura Interior	P.R.006	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Permalatex. Color: Trop Tabaco Código: 2129	Uso de gigantografías en sánduches de vidrio y acero inoxidable, de paisajes de los cantones: Calvas, Eespíndola, Macará.
	Pared Espejos de Agua	7	Pintura Interior	P.R.007	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex. Color: Blanco Hueso Código: 502TROP	Uso de gigantografías en sánduches de vidrio y acero inoxidable, de paisajes del Parque Petrificado de Puyango, y del Parque Nacional Podocarpus.
	Área comercial	15	Pintura Interior	P.R.010	Pared baja de Gypsum Estucada y pintada. Color Blanco Hueso. Medidas: 1.50 de	Ver detalle constructivo.
	Área comercial	15	Pintura Interior	P.R.014	Paredes bajas divisorias. Modulos rectangulares, de 1.50x1.00m. Estructura del maro, acero inoxidable. Material interno al marco bambú con raya verde. Uso de cabuya para amarrar los bambus. Simulación de bahareque.	Ver detalle constructivo.
	Paredes Counters	8	Pintura Interior	P.R.001	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex. Color: Blanco Hueso Código: 502TROP	_____
	Filtro de Seguridad Corredor de distribución	9	Pintura Interior	P.R.001 P.R.008	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex. Color: Blanco Hueso Código: 502TROP	Pared con código P.R.008. cuenta con adornos en madera. Ver perspectiva de filtro de seguridad.

CUADRO DE ACABADOS PAREDES

ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	ACABADO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
	Sala de pre-embarque	10	Pintura Interior	P.R.001 P.R.006	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex/Permalatex Color: Blanco Hueso/ Trop Tabaco Código: 500TROP/2129	_____
	Sala de pre-embarque	10	Pintura Interior	P.R.009	Pared con terminado en piedra con formas de petroglifos, encontrados en el cantón Paltas.	Ver perspectiva sala de pre-embarque.
	Sala VIP	11	Pintura Interior	P.R.001	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex. Color: Blanco Hueso Código: 502TROP	_____
	Sala VIP	11	Pintura Interior	P.R.002	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Permalatex. Color: Blanco Griego 656 Estuco Veneciano Código: Terminado:	_____
	Baterías Sanitarias Sala de Pre- embarque / Sala VIP	12	Pintura Interior	P.R.005	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Permalatex. Color: Blanco ilusión 658 Código:	_____
	Sala VIP	11	Pintura Interior	P.R.015	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Permalatex. Color: Palomar Código: 655	_____

CUADRO DE ACABADOS PAREDES

ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	ACABADO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Sala de Arribo	13	Pintura Interior	P.R.001 P.R.011	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex. Color: Blanco Hueso Código: 502TROP Piedra vulcano, formato 50x30x17	Uso de piedra Vulcano en la pared a una altura de 1.20m2. Sobre la piedra se usa el color dado en las especificaciones. Gigantografías de los cantones Zapotillo, Sozoranga, Catamayo. Proveedor Piedra: Artepiso
	Baterías Sanitarias Sala de Arribo	14	Pintura Interior	P.R.005	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Permalatex. Color: Blanco ilusión 658	_____
OFICINAS AEROPUERTO	Oficina Jefe Aeropuerto Sala de Reuniones	1	Pintura Interior	P.R.012 P.R.013	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR PermaLatex. Color: Trop Anís Código: 2114 P.R.013: Piedra Laja cordillera, formato 40x40 - 50x30	Uso de piedra laja cordillera en la pared a una altura de 1.20m2. Sobre la piedra se usa el color dado en las especificaciones. Proveedor Piedra: Artepiso
	Secretaría Sala de Espera	2	Pintura Interior	P.R.006	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Permalatex. Color: Trop Tabaco 2129	_____
	Oficina 1 Oficina 2 Archivo Contabilidad	3	Pintura Interior	P.R.012 P.R.013	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR PermaLatex. Color: Trop Anís 2114 Laja cordillera, formato 40x40 - 50x50.	Uso de piedra laja cordillera en la pared a una altura de 1.20m2. Sobre la piedra se usa el color dado en las especificaciones. Proveedor Piedra: Artepiso
	Corredor Principal	4	Pintura Interior	P.R.001	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Latex. Color: Blanco Hueso Código: 658	_____
	Baterías Sanitarias Administración	5	Pintura Interior	P.R.005	Estructura de Ladrillo, enlucido y estucado. Pinturas CONDOR Permalatex. Color: Blanco ilusión 658	_____

CUADRO DE ACABADOS PUERTAS

ESPACIO	AMBIENTE	UBICACIÓN	RUBRO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Ingreso 1 Ingreso 2	Vestíbulo de distribución general Vestibulo Arribo	Puertas	P.T.01	Puerta Batiente de doble hoja sin perfilera Medidas: 2.00 x 2.10m Vidrio claro templado de 10 mm. Anclaje: Accesorios punto fijo	Cantidad: 2 puertas Proveedor: Estrusa
	Puertas ingreso Baterías Sanitarias	Área servicio al cliente,sala de arribo, sala VIP, sala de pre- embarque	Puertas	P.T.02	Puertas de MDF, enchapado color sapeli, laca catalizada mate color miel. Cerradura llave/seguro Detalles en acero inoxidable Medias: 0.90x2.10	Cantidad: 8 puertas
	Baterias Sanitarias	Área servicio al cliente,sala de arribo, sala de pre-embarque	Puertas	P.T.03	Puertas de MDF, enchapado color sapeli, laca catalizada mate color miel. Cerradura llave/seguro Detalles en acero inoxidable, vidrio arenado en la parte baja de la puerta. Medias: 0.90x2.10	Cantidad: 16 puertas
	Filtros	Filtro counters Filtro Arribo Filtro de seguridad	Puertas	P.T.04	Puerta corrediza doble de 1.60x2.10 Sistema automático, vidrio claro de 10mm. Perfiles de aluminio.	Cantidad: 3 puertas
	Sala VIP	Sala VIP	Puertas	P.T.05	Puerta corrediza de 1.60x2.10 Una hoja fija. Sistema automático, vidrio claro de 10mm. Perfiles de aluminio.	Cantidad: 1 puerta
	Salida haia plataforma	Salas de Ariio, pre embarque, vip, counters	Puertas	P.T.06	Puerta Batiente de doble hoja sin perfilera Medidas: 1.80 x 2.10m Vidrio claro templado de 10 mm. Anclaje: Accesorios punto fijo	Cantidad: 4 puertas

CUADRO DE ACABADOS ALUMINIO Y VIDRIO

ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	ACABADO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Fahadas	Fachada Frontal- Cafetería	Aluminio y Vidrio	A.V.001	Mampara fija de vidrio templado de 10mm. de espesor, anclaje fiting, sistema punto fijo. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina protección de rayos UV que controla el calor. Uso de recina acústica.	Ver detalle constructivo.
	Fahadas	Fachada Frontal- Baterías Sanitarias	Aluminio y Vidrio	A.V.002	Ventana mixta, vidrio claro arenado vidrio templado de 10mm. Módulo fijo sin perfilería de 3x1.5m. Modulo batiente parte baja, perfilería de aluminio S-100 de 0.75x1.50.	_____
	Fahadas	Fachada Lateral Derecha Cafetería	Aluminio y Vidrio	A.V.003	Mampara fija de vidrio templado de 10mm. de espesor, anclaje fiting, sistema punto fijo. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina protección de rayos UV que controla el calor. Uso de recina acústica. Medidas: 9.89x3.75	_____
	Fahadas	Fachada Lateral Derecha Puerta de ingreso	Aluminio y Vidrio	A.V.004	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje fiting, punto fijo, sin perfilería. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina de protección UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 1.40x3.75m.	_____
	Fahadas	Fachada Lateral Derecha Puerta de ingreso	Aluminio y Vidrio	A.V.005	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje fiting, punto fijo, sin perfilería. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina de protección UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 1.20x3.75m.	_____
	Fahadas	Fachada Lateral Derecha	Aluminio y Vidrio	A.V.006	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje fiting, punto fijo, sin perfilería. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina de protección UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 3.70x3.75m.	_____

CUADRO DE ACABADOS ALUMINIO Y VIDRIO

ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	ACABADO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Fahadas	Fahada Frontal	Aluminio y Vidrio	A.V.007	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje fifting, punto fijo, sin perfilería. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina de protección UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 3.76x1.98m.	_____
	Fahadas	Fahada Frontal	Aluminio y Vidrio	A.V.008	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje fifting, punto fijo, sin perfilería. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina de protección UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 3.43x1.98m.	_____
	Fahadas	Fahada Frontal	Aluminio y Vidrio	A.V.009	Mampara fija de vidrio templado de 10mm. de espesor, anclaje fifting, sistema punto fijo. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina protección de rayos UV que controla el calor. Uso de recina acústica. Medidas: 9.15x1.98	_____
	Fahadas	Fachada Lateral Derecha Puerta de ingreso	Aluminio y Vidrio	A.V.010	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje fifting, punto fijo, sin perfilería. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina de protección UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 4.00x1.98m.	_____
	Fahadas	Fachada Posterior	Aluminio y Vidrio	A.V.011	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje fifting, punto fijo, sin perfilería. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina de protección UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 4.35x1.98m.	Puerta Cod. P.T.006, ubicada detro del perfil de vidrio, especificado.
	Fahadas	Fachada Posterior	Aluminio y Vidrio	A.V.012	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje fifting, punto fijo, sin perfilería. Vidrio de nueva generación ECLIPSE ADVANTAGE, con lámina de protección UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 3.00x1.98m.	_____

CUADRO DE ACABADOS ALUMINIO Y VIDRIO						
ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	ACABADO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Fahadas	Fachada Posterior	Aluminio y Vidrio	A.V.013	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generacion ECLIPSE ADVANTAGE, con lamina de proteccion UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 2.60x1.98m.	_____
	Fahadas	Fachada Posterior	Aluminio y Vidrio	A.V.014	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generacion ECLIPSE ADVANTAGE, con lamina de proteccion UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 3.50x1.98m.	_____
	Fahadas	Fachada Posterior	Aluminio y Vidrio	A.V.015	Mampara fija de vidrio templado de 10mm. de espesor, anclaje ffiting, sistema punto fijo. Vidrio de nueva generacion ECLIPSE ADVANTAGE, con lamina proteccion de rayos UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 4.65x1.00	Puerta Cod. P.T.006, ubicada detro del perfil de vidrio, especificado.
	Fahadas	Fachada Lateral Derecha Puerta de ingreso	Aluminio y Vidrio	A.V.016	Mampara fija de vidrio templado de 10mm. de espesor, anclaje ffiting, sistema punto fijo. Vidrio de nueva generacion ECLIPSE ADVANTAGE, con lamina proteccion de rayos UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 1.20x1.00	_____
	Fahadas	Fachada Posterior	Aluminio y Vidrio	A.V.017	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generacion ECLIPSE ADVANTAGE, con lamina de proteccion UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 4.10x1.98m.	_____
	Fahadas	Fachada Posterior	Aluminio y Vidrio	A.V.018	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generacion ECLIPSE ADVANTAGE, con lamina de proteccion UV que controla el calor. Uso de recina acustica. Medidas: 4.75x1.98m.	_____

CUADRO DE ACABADOS ALUMINIO Y VIDRIO						
ESPACIO	AMBIENTE	# AMBIENTE	ACABADO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Fahadas	Fachada Posterior	Aluminio y Vidrio	A.V.019	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generaci3n ECLIPSE ADVANTAGE, con l3mina de protecci3n UV que controla el calor. Uso de resina acustica. Medidas: 2.00x1.98m.	_____
	Fahadas	Fachada Posterior	Aluminio y Vidrio	A.V.020	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generaci3n ECLIPSE ADVANTAGE, con l3mina de protecci3n UV que controla el calor. Uso de resina acustica. Medidas: 5.45x1.98m.	_____
	Fahadas	Fachada Lateral Izquierda	Aluminio y Vidrio	A.V.021	Mampara fija de vidrio templado de 10mm. de espesor, anclaje ffiting, sistema punto fijo. Vidrio de nueva generaci3n ECLIPSE ADVANTAGE, con l3mina protecci3n de rayos UV que controla el calor. Uso de resina ac3stica. Medidas: 0.65x1.20	Puerta Cod. P.T.006, ubicada detro del perfil de vidrio, especificado.
	Fahadas	Fachada Lateral Izquierda	Aluminio y Vidrio	A.V.022	Mampara fija de vidrio templado de 10mm. de espesor, anclaje ffiting, sistema punto fijo. Vidrio de nueva generaci3n ECLIPSE ADVANTAGE, con l3mina protecci3n de rayos UV que controla el calor. Uso de resina ac3stica. Medidas: 5.85x3.75	_____
	Fahadas	Fachada Lateral Izquierda	Aluminio y Vidrio	A.V.023	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generaci3n ECLIPSE ADVANTAGE, con l3mina de protecci3n UV que controla el calor. Uso de resina acustica. Medidas: 3.25x3.75m.	_____
	Fahadas	Fachada Frontal	Aluminio y Vidrio	A.V.024	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generaci3n ECLIPSE ADVANTAGE, con l3mina de protecci3n UV que controla el calor. Uso de resina acustica. Medidas: 5.25x3.75m.	_____
	Fahadas	Fachada Frontal	Aluminio y Vidrio	A.V.025	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generaci3n ECLIPSE ADVANTAGE, con l3mina de protecci3n UV que controla el calor. Uso de resina acustica. Medidas: 2.50x3.75m.	_____
	Fahadas	Fachada Frontal	Aluminio y Vidrio	A.V.026	Vidrio templado de 10mm. De espesor, anclaje ffiting, punto fijo, sin perfilera. Vidrio de nueva generaci3n ECLIPSE ADVANTAGE, con l3mina de protecci3n UV que controla el calor. Uso de resina acustica. Medidas: 0.80x3.75m.	_____

CUADRO DE ACABADOS MOBILIARIO

ESPACIO	AMBIENTE	ZONA	ACABDO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Cafetería	Área de servicio al cliente	Mesa de cafería	M.B.001	Mesa TULIP. Características: base de fibra de vidrio de color blanco, tapa de cristal mateado de 10mm. de espesor.	Ver catálaogo.
	Cafetería	Área de servicio al cliente	Sillas cafetería	M.B.002	Sillas PANTON. Material sintético a base de espuma plástica. Superficie lacada. Color Blanco.	Ver catálaogo.
	Cafetería	Área de servicio al cliente	Mesa de cafería	M.B.003	Mesa TULIP. Características: base de fibra de vidrio de color negro, tapa de cristal mateado de 10mm. de espesor.	Ver catálaogo.
	Cafetería	Área de servicio al cliente	Sillas cafetería	M.B.004	Sillas PANTON. Material sintético a base de espuma plástica. Superficie lacada. Color Negra.	Ver catálaogo.
	Cafetería	Cocina	Mesa de trabajo	M.B.005	Mesón de apoyo para cortar aliementos y servirlos plateados. Estructura color negro.Superficie de granito color gris. Zócalo en acero inoxidable.	_____
	Cafetería	Cocina	Mueble de caja	M.B.006	Mueble para caja registradora de 1.75x0.40x0.90. MDF enchapado color gris, laca catalizada color mate. Zócalo en acero inoxidable.	_____
	Salas de Espera 1,2,3.	_____	Mobiliario Espera	M.B.007	Juego de muebles ZEN, sofa simple, doble y triple. Acabados en cuero, patas de hacer inoxidable. Color café abano.	Ver catálaogo. Proveedor: ATU
	Salas de Espera 1,2,3.	_____	Mobiliario Espera	M.B.008	Juego de muebles ZEN, sofa simple, doble y triple. Acabados en cuero, patas de hacer inoxidable. Color Beige	Ver catálaogo. Proveedor: ATU
	Área comercial	Venta de boletos Inf. aeropuerto, Inf. turística, renta de autos.	Mobiliario Atención al cliente.	M.B.009	Estación operativa, conducción eléctrica, telefónica y de computación por ductos dedicados.Archivero lateral. Superficie laminada de alta presión color chocolate. Silla de cuerina color blanco patas en acero inoxidabe.	Ver catálaogo. Proveedor: OFFICE
	Área comercial	Venta de boletos Inf. aeropuerto, Inf. turística, renta de autos.	Sillas de visita	M.B.010	Silla Magistral trineo,de cuerina color blanco con patas en acero inoxidable.	Ver catálaogo. Proveedor: ATU







CUADRO DE ACABADOS MOBILIARIO

ESPACIO	AMBIENTE	ZONA	ACABDO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Área comercial	Local de Revistas	Librero y revistero	M.B.011	Estantería Oblique, en roble narutal sólido color chocolate.	Ver catálogo.
	Área comercial	Local de Revistas	Librero y revistero	M.B.12	Estantería cuadrada creciente, para libros y revistas, Mdf, color chocolate. Parte interna utilizada para almacenamiento.	_____
	Área comercial	Local de Revistas, Artesanías.	Mueble de Caja	M.B.13	Mueble para caja registradora en Mdf enchapado color chocolate, laca catalizada color mate. Zócalo en acero inoxidable.	_____
	Área comercial	Local Artesanías	Mueble para Artesanías	M.B.14	Estantería modular, fabricada en Mdf, color chocolate.	Ver catálogo.
	Área comercial	Local Artesanías	Mueble para Artesanías	M.B.15	Estantería en Mdf, acero inoxidable color chocolate. Parte baja utilizada para almacenamiento.	_____
	Sala VIP	Sala VIP	Muebles de espera	M.B.16	Sofá Doble en cuero negro. Diseñador: Philip Stark. Colección: Privé Cassina 2007	Ver catálogo.
	Sala VIP	Sala VIP	Muebles de espera	M.B.17	Sofá Simple en cuero negro. Diseñador: Philip Stark. Colección: Privé Cassina 2007	Ver catálogo.
	Sala VIP	Sala VIP	Muebles de espera	M.B.18	Sofá Doble en cuero blanco. Diseñador: Philip Stark. Colección: Privé Cassina 2007	Ver catálogo.
	Sala VIP	Sala VIP	Muebles de espera	M.B.19	Sofá Simple en cuero blanco sin espaldar. Diseñador: Philip Stark. Colección: Privé Cassina 2007	Ver catálogo.
	Sala VIP	Sala VIP, pre-embarque	Muebles cafetería	M.B.20	Muebles de cafetería. Dr.No & Na, Kartell 1996. Diseño:	Ver catálogo.

CUADRO DE ACABADOS MOBILIARIO

ESPACIO	AMBIENTE	ZONA	ACABDO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Sala VIP	Sala VIP, pre-embarque	Barra cafetería	M.B.21	Mueble para cafetería en Mdf enchapado color negro, laca catalizada color mate. Zócalo en acero inoxidable. Detalles en vidrio arenado.	
	Salas de espera	Salas de espera	Mesas de apoyo	M.B.22	Mesa Tango, acero inoxidable y vidrio claro. Proveedor: ATU	Ver catálogo.
	Salas de espera	Sala arribo, pre-embarque	Muebles de espera	M.B.23	Butaca Frog, 1993. Producida por: Living Divani	Ver catálogo.
	Salas de espera	Sala embarque pre-	Muebles de espera	M.B.24	Sofá Goetz. Diseñador Mark Goetz. Tapizada en cuero negro con cierres en las cubiertas. Patas metálicas con acabado mate.	Ver catálogo.
	Salas de espera	Sala embarque pre-	Muebles de espera	M.B.25	Cocinut Chair 1955 Herman Miller. Tapizado en cuero. Concha de la silla en plástico moldeado y base de acero cromado con tres patas de soporte.	Ver catálogo.
	Sala embarque pre-	Área de trabajo-cafetería	Muebles cafetería	M.B.26	Silla alta, Sarapis, Driade 1985.	Ver catálogo.
	Administración	Local de Revistas	Jefe Aeropuerto	M.B.027	Escritorio de dirección en madera laqueada con lateral de apoyo, cajoneras y superficie con suplex de cuero. Color chocolate. Sillas en cuero blanco y acero inoxidable. Librero color chocolate.	Ver catálogo. Proveedor: OFFICE
	Administración	Local de Revistas	Sala de Reuniones	M.B.028	Sala de reuniones, superficie de trabajo flotantes en vidrio, patas en acero inoxidable. Sillas en cuero negro.	Ver catálogo. Proveedor: OFFICE
	Administración	Administración	Mueble de Recepción	M.B.029	Madera laqueada jaspeado, detalles en acero inoxidable.	Ver catálogo. Proveedor: ATU

CUADRO DE ACABADOS ILUMINACIÓN - CIELO FALSO

ESPACIO	AMBIENTE	ACABADO	SIMBOLOGÍA	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPUERTO	Corredores Counters Área comercial	Iluminación		I.L.01	Ojo de Buey HQI 60W. Reflector de aluminio brillante, vidrio templado y esmerilado. Perforación: 14.5cm. Altura Libre: 10.5cm. Color blanco.	Proveedor: High Lights Ver catálogo.
	Sala de Pre-embarque Sala VIP Filtro de Seguridad Sala de arribo	Iluminación		I.L.02	Ring Leuchte de Verner Panton 1970. Materiales: Vidrio lacado acrílico, metal, toma de porcelanato.	Ver catálogo.
	Cafetería	Iluminación		I.L.03	Lámpara colgante Romeo Moon. Philiph Stark.	Ver catálogo.
	Cocina	Iluminación		I.L.04	Bala dulux quadrato. Luminaria fluorescente compacta ahorradora de energía, para instalar en cielo raso falso. Dos bombillos fluorescentes 26w. Vidrio decorativo. Dimensiones: 23x23cm.	Proveedor: High Lights Ver catálogo.
	Salas de espera 1,2,3.	Iluminación		I.L.05	Lámpara colgante, para ubicar plantas en su interior.	Ver catálogo.
	Baterías Sanitarias	Iluminación		I.L.06	Bala dulux profesional dark light vidrio flotado. Vidrio decorativo flotado con anillo para evitar polvo e insectos. Altura: 23cm. Diámetro: 28cm.	Proveedor: High Lights Ver catálogo.
	Área comercial	Jardín Espejo de Agua		I.L.07	Bala de piso walker. Cuerpo em techopolimero de alta resistencia, aro en aluminio. Bombillo dicroico halógeno 50w. Profundidad: 27cm. Diámetro: 15.5cm.	Proveedor: High Lights Ver catálogo.
	Área comercial	Espejo de Agua		I.L.08	Bala sumergible UWF. Proyector sumergible para agua dulce de empotrar o sobreponer. Bombillo dicroico halógeno 35w. Diámetro: 17.1cm.	Proveedor: High Lights Ver catálogo.
	Aeropuerto	Cielo falso		C.F.01	Cielo falso paneles de yeso (gypsum) estucado y pintado. Pintura latex para interiores color blanco TROP Blanco cod. 500TROP.	Ver detalle constructivo.

CUADRO DE ACABADOS EQUIPAMIENTO

ESPACIO	AMBIENTE	ZONA	ACABADO	CODIGO	ESPECIFICACIONES	OBSERVACIONES
SERVICIOS AEROPORTUARIOS	Baterías Sanitarias	Baterías Sanitarias	Lavabo	E.Q.01	Lavamanos, FV. Verdi Cod. E241 color blanco. Vñalvulas temporizadas Pressmatic.	Ver catálogo.
	Baterías Sanitarias	Baterías Sanitarias	Inodoro	E.Q.02	Inodoro quantum elongados. Código E141	Ver catálogo.
	Baterías Sanitarias	Baterías Sanitarias	Urinario	E.Q.03	Urinario quantum Cod. E398	Ver catálogo.
	Cocina	Lavado	Estanterías	E.Q.04	Estantería con 5 divisiones de acero inoxidable y prolipropileno	Ver catálogo.
	Cocina	Lavado	Fregadero	E.Q.05	Fregadero doble con reborde perimetral cubierto con lámina de acero inoxidable. Estructura de tubo ornamental de acero inoxidable de 1 1/2 y 1/14 de diámetro, niveladores en cada tapa.	Ver catálogo.
	Cocina	Lavado	Cocina	E.Q.06	Cocina modular serie 2000 acero inoxidable calibre 18 tipo 204.	Ver catálogo.
	Cocina	Lavado	Refrigeradora	E.Q.07	Refrigeradora industrial de tres puertas para almaenamiento independiente de acero inoxidable.	Ver catálogo.
	Aeropuerto	Todas las áreas	Detector de Humo	E.Q.08	Detector de Humo a batería Kidde. Detector de batería de 9 voltios, alarma sonora de 85 DB. La batería tiene duración de 3 años, Cubre un área de 30m2.	Ver catálogo.
	Aeropuerto	Todas las áreas	Gabinete contra incendios	E.Q.09	Gabinete AR-600, fabricado en lámina metálica de acero carbono de 1.2mm. De espesor, puerta abierta 180 grados. Color rojo, modelo colgar. Medidas: 70x70x30cm.	Ver catálogo.



CATÁLOGO



**Porcelanato Graiman
color nieve
Cod. P.S.001**



**Porcelanato Graiman
color ocre
Cod. P.S.002**



**Pintura color
Blanco hueso
Cod. P.R.001**



**Pintura color
Blanco Griego
Cod. P.R.002**



**Ladrillo Visto
Cod. P.R.003**



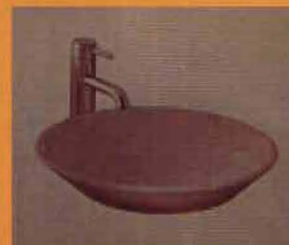
**Mesa Tulip color
blanco / negro
Cod. M.B.001/003**



**Silla Panton blanca
Cod. M.B.002**



**Silla Panton negra
Cod. M.B.004**



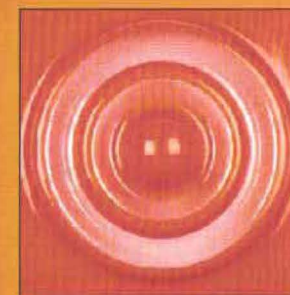
**lavamanos
Cod.E.Q.01**



**Grifería lavamanos
Cod. E.Q.01**



**Ojo de Buey
Cod. I.L.01**



**Ring leuchte
Cod. I.L.02**

Pisos

Paredes

Mobiliario

Equipamento

Iluminación



**Porcelanato Graiman
color naranja
Cod. P.S.003**



**Porcelanato Graiman
color café
Cod. P.S.004**



**Pintura color
Blanco
Cod. P.R.004**



**Pintura color
Blanco ilusion
Cod. P.R.005**



**Pintura color
Trop tabaco
Cod. P.R.006**



**Sala de espera ZEN
Cod. M.B.007/008**



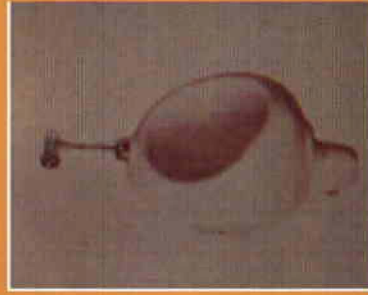
**Estación Operativa
Cod. M.B.009**



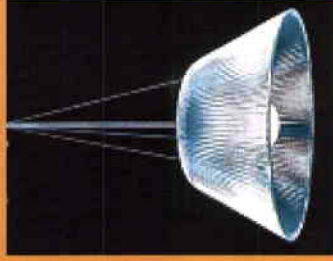
**Silla Magistral trineo
Cod. M.B.010**



**Inodoro
Cod. E.Q.02**



**Urinario
Cod. E.Q.03**



**Romeo Moon
Cod. I.L.03**



**Porcelanato Graiman
color negro
Cod. P.5.005**



**Porcelanato Graiman
color blanco
Cod. P.5.006**



**Piedra Vulcano
Cod. P.R.0011**



**Estanteria Oblique
Cod. M.B.011**



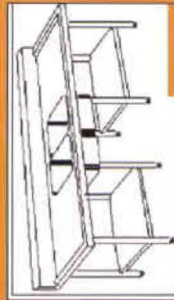
**Estanteria cuadrada
greciente
Cod. M.B.012**



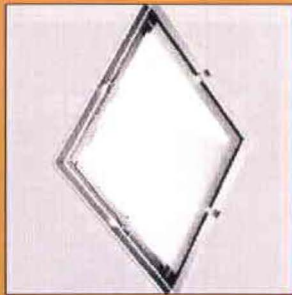
**Privé Cassina 2007
doble blanco
Cod. M.B.016**



**Estanteria cocina
Cod. E.Q.04**



**Fregadero
Cod. E.Q.05**



**Bala Dulux cuadrato
Cod. L.L.04**



Cerámica Graiman
color ceniza
Cod. P.5.007



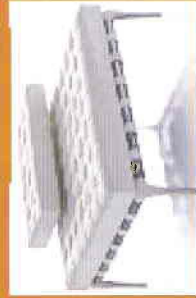
Pintura color
Trop anis
Cod. P.R.012



Privé Cassina 2007
simple negro
Cod. M.B.017



Privé Cassina 2007
doble blanco
Cod. M.B.018



Privé Cassina 2007
simple blanco
Cod. M.B.019



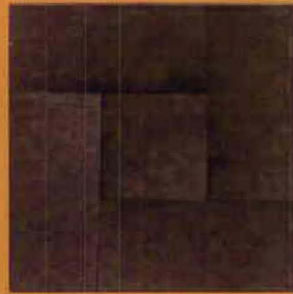
Cocina Modular
Cod. E.Q.06



Lámpara plantas
colgantes
Cod. I.L.05



Onix negro
Cod. P.F.008



Piedra laja
cordillera
Cod. P.R.0013



Dr.No y Na. Kartell
1996.
Cod. M.B. 020



Mesa Tango
Cod. M.B.022



Silla frog
color negro
Cod. M.B.023



Refrigeradora
Cod. E.Q.07



Bala Dulux profesional
dark.
Cod. I.I.06



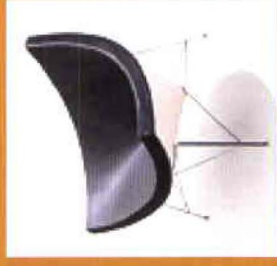
**Alfombra Café
Jaspada
Cod. P.5.009**



**Pared baja
de bambú y vidrio
Cod. P.R.014**



**Sofá Goetz
Cod. M.B. 024**



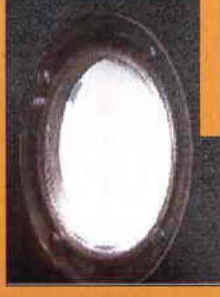
**Coconut Chair
Cod. M.B. 025**



**Silla alta Sarapis
Driade 1985
Cod. M.B. 026**



**Detector de llumo
Cod. E.Q.08**



**Bala piso walker.
Cod. I.I.07**



Alfombra Vino
Cod. P.S.010



Enchape en madera
Cod. P.R.015



Estación Gerencial
Cod. M.B. 027



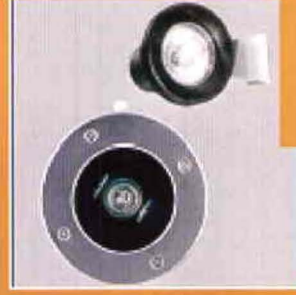
Sala de reuniones
Cod. M.B.028



Recepción
Cod. M.B. 029



Gabinete contra incendios
Cod. E.Q.09

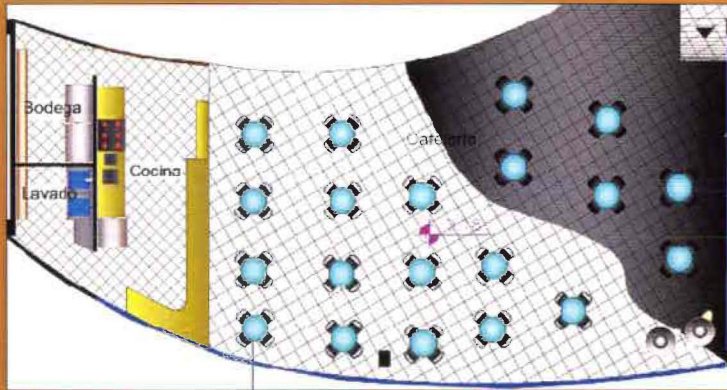


Bala sumergible UWf.
Cod. I.L.08

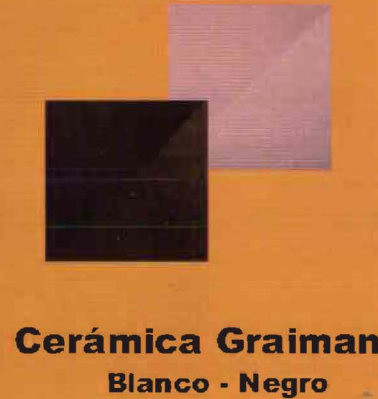


CATÁLOGO GENERAL

Cafetería



Pisos



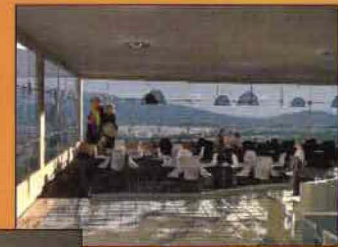
Iluminación



Mobiliario



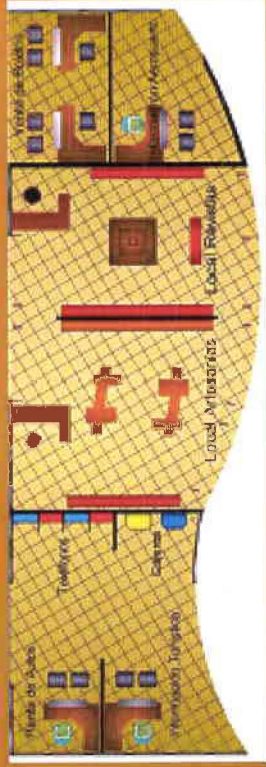
Paredes



Ampliación y remodelación del Aeropuerto de Loja



Área Comercial



Piso



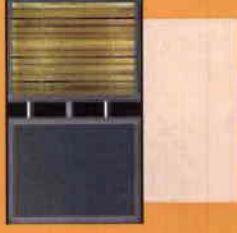
Cerámica Graiman
Ocre

Iluminación



Ring Leuchte

Paredes bajas



Bambú-vidrio
pintura blanca

Mobiliario



Silla Magistral

Oblique



Cuadrada



Salas de Espera



Piso



Cerámica Graiman
Nieve - Naranja - Café

Iluminación



Lámpara colgante
Bala sumergible UWF
Bala de piso walker

Mobiliario



Muebles ZEN



Colores beige-abano



Mesa Tango

Paredes



Blanco hueso - Trop Tabaco - Ladrillo visto



Sala Vip



Pisos



Alfombra vino

Iluminación



Ring Leuchte

Paredes



656 Blanco Griego



**Blanco griego
Enchape en madera**

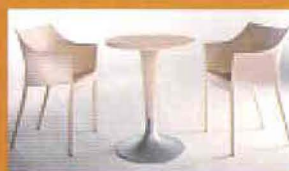
Mobiliario



Privé Cassina Negro



Privé Cassina Blanco



Mesa Tango



Sala de pre-embarque

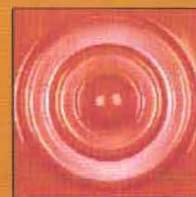


Piso



**Alfombra café
jaspeada**

Iluminación



Ring Leuchte

Paredes



**Blanco hueso - trop tabaco
petroglifos**

Mobiliario



Silla frog - mesa tango



Sofá Goetz



Dr.No y Na Kartell



Coconut Chair



Ampliación y remodelación del Aeropuerto de Loja



Administración



Piso



Nieve

Iluminación



Ring Leuchte - bala dulux

Paredes



Blanco hueso - tabaco



trop anís - laja cordillera

Mobiliario



Estación Gerencia - Silla trineo



Sala de reuniones - Recepción



Muebles Zen



Mesa Tango



Operativa



Ampliación y remodelación del Aeropuerto de Loja



Sala de arriba



Piso



Nieve

Iluminación



Ring Leuchte

Paredes



Blanco hueso - blanco griego
piedra volcánico

Mobiliario



Silla frog - mesa tango

