



Universidad de Especialidades Espíritu Santo

Facultad de Arquitectura e Ingeniería Civil

Equipamiento urbano en el sector del Barrio del Astillero

Cantón Guayaquil

Provincia del Guayas



EQUIPAMIENTO URBANO

BARRIO DEL ASTILLERO

Trabajo de titulación que se presenta como requisito

previo para la obtención del título de Arquitecto

Autor: Jaime Alberto Cedeño Mieles

Tutor: Arq. Hitler Pinos Medrano, Msc

Samborondón, mayo del 2017

Facultad de Arquitectura e Ingeniería Civil

**Tema: EQUIPAMIENTO URBANO EN EL BARRIO DEL ASTILLERO “TURISMO EN EL GOLFO”,
CANTÓN GUAYAQUIL, PROVINCIA DEL GUAYAS**

Trabajo de titulación que se presenta como requisito previo para la obtención del título de arquitecto

Autor: Jaime Alberto Cedeño Mieles

Tutor: Arq. Hitler Pinos Medrano, Msc

Samborondón: mayo, 2017



DEDICATORIA

Para mi familia, a mi esposa Karen y a mi hija Valeria por toda la paciencia otorgada durante la elaboración de este trabajo de investigación. A mis padres Manuel y Dolores, que a pesar de mis continuos errores nunca dejaron de creer en mí. A la Universidad de Especialidades Espíritu Santo (UEES) por haberme ofrecido la oportunidad de culminar mis estudios universitarios en la Facultad de Arquitectura y Diseño.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por haberme dado la fuerza para no rendirme, en especial cuando más lo necesitaba.

A mi esposa Karen y a mi hija Valeria por la compañía a lo largo de mi carrera.

A mis padres Manuel y Dolores, que a pesar de mis constantes errores me dieron las oportunidades necesarias y creyeron en mí.

A los profesores de la Facultad de Arquitectura y Diseño, por su enseñanza en cada materia.

Al tutor de tesis: Msc Arq. Hitler Alexander Pinos Medrano por la paciencia otorgada para culminar el trabajo de titulación.

ÍNDICE GENERAL

Página

Página

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice general	iv
Índice de Tablas	v
Índice de Imágenes	vi
Resumen	viii
Abstract	ix
Introducción	10
CAPÍTULO I EL PROBLEMA	11
1.1. Antecedentes	12
1.2. Planteamiento del Problema	23
CAPÍTULO II DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	24
2.1. Objetivos	25
2.1.1. Objetivo General	25
2.1.2. Objetivos Específicos	25
2.2. Justificación	26
2.3. Delimitación de lugar	28
2.3.1. Alcances	28
2.3.2. Limitaciones	28
CAPÍTULO III MARCO REFERENCIAL	29
3.1. Aporte a la Investigación	30
3.1.1. Construcción Barrio del Astillero	30
3.2. Marco Conceptual	31
3.2.1. Conceptualización	32
3.3. Marco Teórico	33
3.3.1. Malecón de la Ría	33
3.3.2. El Proyecto	34
3.3.3. Equipamiento urbano	34
3.3.4. Circulación	36
3.3.4.1. Ciclovía y peatonales	37
3.3.5. Identidad urbana del Barrio del Astillero	38
3.3.6. Diseño de parqueos	39
3.3.6.1. Definición	39
3.3.6.2. Parqueos automatizados	40

3.4. Población y muestra	41
3.5. Métodos e instrumentos	42
3.5.1. Observación	42
3.5.2. Análisis y conclusiones de las muestras.	43
3.6. Análisis de tipología	44
3.6.1. Tipología nacional	44
3.6.2. Tipología internacional	45
3.7. Diagrama del diseño	46
3.8. Fases del concepto del diseño	47
3.9. Marco Legal	49
CAPÍTULO IV EL PROYECTO	51
4.1. Ubicación del Proyecto	52
4.2. Análisis del Sitio	53
4.3. Análisis Urbano	54
4.4. Análisis del sector	55
4.4.1. Accesibilidad	55
4.4.2. Características de la accesibilidad	56
4.4.3. Discomfort	57
4.4.4. Clima	58
4.4.5. Áreas verdes y recreación	59
4.5. Análisis F.O.D.A	60
4.6. Proceso de Diseño Equipamiento Urbano Barrio del Astillero	61
4.7. Zonificación general	62
4.7.1. Implantación actual	62
4.7.2. Implantación de la propuesta	63
4.8. Proyecto Equipamiento Urbano Barrio del Astillero	64
4.8.1. Mobiliario Urbano Barrio del Astillero	64
4.8.2. Planos arquitectónicos edificio parqueos	77
4.8.3. Planos arquitectónicos edificio administrativo	84
4.8.4. Planos arquitectónicos galpón astillero	90
4.8.5. Planos arquitectónicos Barrio del Astillero	101
4.8.6. Vistas Barrio del Astillero	103
4.9. Presupuesto Referencial del Proyecto	108
4.10. Conclusiones y Recomendaciones	113

ÍNDICE DE TABLAS

Página

Tabla 1. Resumen de los artículos de las leyes ecuatorianas correspondientes a Astilleros	49
Tabla 2. Resumen de los artículos de las ordenanzas municipales del Cantón Guayaquil	50
Tabla 3. Anuario Hidrológico Guayaquil	58
Tabla 4. FODA	60
Tabla 5. Análisis de imagen urbana de la zona de estudio	61
Tabla 6. Presupuesto	68

ÍNDICE DE IMÁGENES

Página

Página

Imagen 1. ASTINAVE 1 2016	viii
Imagen 2. ASTINAVE 2 2016	ix
Imagen 3. ASTINAVE 3 2016	10
Imagen 4. Plano de Guayaquil 1858	12
Imagen 5. Antiguo astillero de Guayaquil en los primeros años del siglo XX	12
Imagen 6. Plano de Guayaquil. Después del incendio: 6 de octubre de 1896	13
Imagen 7. Plano del Barrio del Astillero 1909	13
Imagen 8. Los aserríos ubicados en las orillas del río Guayas	14
Imagen 9. Traslado de arsenal de marina	14
Imagen 10. Plano de Guayaquil 1944	15
Imagen 11. Historia del Barrio del Astillero	15
Imagen 12. Zonificación proyectada por el Municipio en 1929 para Guayaquil	16
Imagen 13. Varadero Barcelona	17
Imagen 14. Varadero Marianita	17
Imagen 15. Caos vehicular	18
Imagen 16. Parquímetros	18
Imagen 17. Isla Santay	19
Imagen 18. Puente Isla Santay	19
Imagen 19. Anteproyecto Malecón de la Ría	20
Imagen 20. Anteproyecto Astilleros del Pacífico	20
Imagen 21. Héctor Huayamabe, dueño del Varadero Barcelona	21
Imagen 22. Héctor Huayamabe, dueño del Varadero Barcelona	21
Imagen 23. Turismo en el Golfo 1	22
Imagen 24. Turismo en el Golfo 2	22
Imagen 25. Casa Dillon	23
Imagen 26. Villa Golagh	23
Imagen 27. Sector ASTINAVE actual	26
Imagen 28. Plano de conservación del Barrio del Astillero	27
Imagen 29. Logo Turismo en el Golfo	28
Imagen 30. Construcción Barrio del Astillero	30
Imagen 31. Pasillo o circulación horizontal	36
Imagen 32. Escalera y ascensor	36
Imagen 33. Rampa o circulación inclinada	36
Imagen 34. Calzada peatonal	37
Imagen 35. Ciclo turismo en Quito	37

Imagen 36. Estacionamiento paralelo	39
Imagen 37. Estacionamiento perpendicular	39
Imagen 38. Estacionamiento diagonal	40
Imagen 39. Estacionamiento automático por plataforma	41
Imagen 40. Parqueadero tipo carrusel	41
Imagen 41. Vías	42
Imagen 42. Infraestructura del Barrio del Astillero 1	43
Imagen 43. Infraestructura del Barrio del Astillero 2	43
Imagen 44. Edificaciones Barrio 1	44
Imagen 45. Edificaciones Barrio 2	44
Imagen 46. Albaola la Factoría Marítima Vasca 1	45
Imagen 47. Albaola la Factoría Marítima Vasca 2	45
Imagen 48. Sendas, nodos y bordes	46
Imagen 49. Boceto 1	47
Imagen 50. Boceto 2	47
Imagen 51. Boceto 3	48
Imagen 52. Ubicación del proyecto	52
Imagen 53. Terrenos de ASTINAVE	52
Imagen 54. Población Barrio del Astillero	53
Imagen 55. Análisis urbano Barrio del Astillero	54
Imagen 56. Accesos	55
Imagen 57. Características de accesos	56
Imagen 58. Contaminación acústica y térmica	57
Imagen 59. Clima	58
Imagen 60. Áreas verdes y recreación	59
Imagen 61. Implantación actual	62
Imagen 62. Implantación propuesta	63
Imagen 63. Adoquín Batería	65
Imagen 64. Rejilla Andana	66
Imagen 65. Cubierta Alcázar	67
Imagen 66. Bolardo Noray	68
Imagen 67. Binoculares Cofa	69
Imagen 68. Bebedero Bauprés	70
Imagen 69. Banca Cuaderna	71
Imagen 70. Macetero Roda	72
Imagen 71. Basurero Codaste	73

Página**Página**

Imagen 72. Luminaria Mástil	74
Imagen 73. Parasol Vela	75
Imagen 74. Tenso membrana Vela	76
Imagen 75. Planta edificio parqueos	77
Imagen 76. Cubierta edificio parqueos	78
Imagen 77. Fachada frontal oeste edificio parqueos	79
Imagen 78. Fachada lateral derecha sur edificio parqueos	79
Imagen 79. Corte transversal edificio parqueos	80
Imagen 80. Corte longitudinal edificio parqueos	80
Imagen 81. Isometría edificio parqueos	81
Imagen 82. Isometría explotada edificio parqueos	82
Imagen 83. Isometría torre rotatoria parqueos	83
Imagen 84. Planta edificio administrativo	84
Imagen 85. Cubierta edificio administrativo	85
Imagen 86. Fachada lateral izquierda norte edificio administrativo	86
Imagen 87. Fachada frontal oeste edificio administrativo	86
Imagen 88. Isometría edificio administrativo	87
Imagen 89. Isometría explotada edificio administrativo	88
Imagen 90. Vista recubrimiento fachada metálica edificio administrativo	89
Imagen 91. Planta baja galpón astillero	90

Imagen 92. Planta alta galpón astillero	91
Imagen 93. Cubierta galpón astillero	92
Imagen 94. Fachada frontal oeste galpón astillero	93
Imagen 95. Fachada lateral derecha sur galpón astillero	94
Imagen 96. Fachada posterior oeste galpón astillero	95
Imagen 97. Fachada lateral izquierda norte galpón astillero	96
Imagen 98. Corte transversal galpón astillero	97
Imagen 99. Corte longitudinal galpón astillero	98
Imagen 100. Isometría galpón astillero	99
Imagen 101. Isometría explotada galpón astillero	100
Imagen 102. Fachada frontal oeste Barrio del Astillero	101
Imagen 103. Fachada lateral derecha sur Barrio del Astillero	101
Imagen 104. Fachada posterior este Barrio del Astillero	102
Imagen 105. Fachada lateral izquierda norte Barrio del Astillero	102
Imagen 106. Vista frontal oeste Barrio del Astillero	103
Imagen 107. Vista lateral derecha sureste Barrio del Astillero	104
Imagen 108. Vista posterior sureste Barrio del Astillero	105
Imagen 109. Vista posterior este Barrio del Astillero	106
Imagen 110. Vista lateral izquierda Barrio del Astillero	107

RESUMEN

El presente Proyecto de Titulación propone un Equipamiento Urbano en el Barrio del Astillero (centro sur de la urbe), integrándose al plan gubernamental Turismo en el Golfo de Guayaquil (TG). Este busca rescatar la identidad de un sector que tiene historia y trayectoria influyente en el crecimiento de la Metrópoli. Para la ejecución del diseño se aprovecha los terrenos donde se encuentra asentado Astilleros Navales del Ecuador (ASTINAVE); cercano a este sitio, se localiza el acceso peatonal Guayaquil-Durán que atraviesa la isla Santay, un hito turístico de gran importancia para las ciudades de la cuenca del Guayas. Además, el Estado Ecuatoriano plantea la construcción del Malecón de la Ría, que abarca desde el Palacio de Cristal hasta la zona de ASTINAVE.

Todas estas circunstancias ya descritas, permitieron conectar los diferentes aspectos relacionados al desarrollo del proyecto tales como necesidades, espacios requeridos, entre otros. Como punto de partida se estudió la funcionalidad de cada área necesaria dentro de la distribución interna del producto final de este trabajo, debido a que estos se implantaran en el campo de estudio. Se tomó de referencia el caso análogo Albaola para determinar el fin del diseño, descubriendo un concepto arquitectónico que se basa en la utilización de los recursos del lugar para que el usuario interactúe con la ciudad y el Río Guayas. Después de la fusión de todos estos elementos ya detallados, se aprecia la forma final en los circuitos de recorrido peatonal y ciclovía. Estas circulaciones son un medio para transitar todo el sector de manera indirecta, admirando cada rasgo histórico-urbano. Por ende, lo rescatable de este plan es recuperar las tradiciones que dieron nombre al barrio.

Debido a la migración industrial de los años 30's, la identidad emblemática se perdió. Sin embargo, los antecedentes propios de sector aún le dan valor al lugar. Por consiguiente, no solo se busca una solución para el rescate de la historia del cantón, también la reactivación económica y turística local, un beneficio para la zona y la ciudad en general.

Palabras claves: Equipamiento, turismo, tradición, rescate.



ABSTRACT

The present degree project shows the Urban Equipment in the Shipyard Hood (located downtown south of Guayaquil city) integrating with "Tourism in Guayaquil's Gulf (TG)". The present Project seeks to rescue the identity of a sector that has history and trajectory through the TG project of the National Government. This project was found feasible and viable for its execution because Ecuadorian Navy Shipyards (ASTINAVE) will move to Posorja and plans the use of its land in a Naval Museum. Nearby is Santay Island, a tourist project of great importance to the city. In addition, the Ecuadorian State proposes the construction of the preliminary project called "Jetty of the estuary". This project connects with the Simón Bolívar pier and Santay Island.

All these circumstances analyzed the connection of each of these aspects for the development of the project. As a starting point the functionality of the required spaces was studied because they were implemented in place. Reference was made to the analogous Albaola case study for the functionality of the Shipyard. From this arises the concept of the design that is based on the use of the space to be connected with the person, the city and the Guayas River.

After the analysis of the spaces built in ASTINAVE to give the new functionality, the connection is created through the circuits of pedestrian and cycle path. This circulation covers the entire sector for the user to walk the entire project and appreciates in each space the identity and history of the Shipyard Hood. The most important thing of the tourist project will be the constructive process of a Shipyard, made by the craftsmen who were in the neighborhood before losing identity.

The importance of this project is not only because of the conditions of the site but also because of the history of the Shipyard District because the sector since the beginning of the city of Guayaquil began as an economic source, port and river transport of foreigners and Countries. This was lost in the 1930s due to the lack of attention and investment towards the sector. In addition to the migration of industrialists from the area towards via Daule.

Therefore, the urban equipment of the Shipyard Hood seeks to provide a solution to a problem in the Shipyard Neighborhood so as to be able to recover for the history of the city and revive the economy and tourism sector for a profit for the city of Guayaquil and its citizens.

Imagen 2. Astinave 2016
Fuente: Flickr, 2016

Keywords: Equipment, tourism, tradition, rescue.

INTRODUCCIÓN

El Barrio del Astillero es un tradicional sector de Guayaquil que en años anteriores fue una gran fuente económica y el principal foco del transporte fluvial porteño. Sin embargo, en la década de 1930, las industrias se cambiaron de lugar hacia el Norte, mientras que el uso residencial se apoderaba de la zona. Esto generó la pérdida de la integración de la ciudad con el Río Guayas. Además, debido a la instalación del Malecón 2000 en las orillas del enorme cuerpo de agua, la comunicación por vía marítima se obstaculizó por completo.

En la localización existen 2 astilleros principales que son: Varadero Marianita y Barcelona, construidos en madera por los artesanos de la misma ubicación. Pero, el avance tecnológico tomaba protagonismo en el siglo XX y las labores conocidas por los mismos obreros de los muelles eran consideradas obsoletas. Luego del mejoramiento de la infraestructura y los servicios básicos, el desarrollo turístico de la urbe porteña se convertía en otro reto, en especial si se trata de extensiones urbanas abandonadas tras varios años como es el caso del escenario de la investigación.

Pese a las grandes transformaciones en la metrópoli realizados por parte de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil (M.I.M.G.), aún no se ha tomado acciones para el rescate de zonas decadentes, especialmente el Barrio del Astillero. El Gobierno Nacional, por medio de su plan TG, busca la reactivación del sitio mencionado. Como punto de partida, se recomienda aprovechar los análisis de las condicionantes para la viabilidad y factibilidad del lugar existente. A su vez, el estudio de las necesidades propias de la ciudad en cuanto la integración social-cultural, humana y natural.

Luego de las investigaciones previas y observaciones, se genera el criterio final del proyecto el cual busca la integración mediante la articulación de espacios de circulación con áreas para el trabajo manual de embarcaciones, realizadas por parte de los artesanos de la zona, a fin de apreciar la identidad económica y social del lugar.



Imagen 3. Astinave 2016
Fuente: Digiart Estudio, 2016

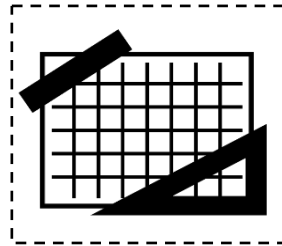
CAPÍTULO

EL PROBLEMA

1.1 ANTECEDENTES

DISEÑO

BARRIO DEL ASTILLERO



En el año 1779, según los planos de Francisco Requena, apareció el primer asentamiento del Barrio del Astillero. Este limitaba con el estero Carrión, actual avenida Olmedo, y la calle Chimborazo. Años posteriores, el sector se redujo hasta la alameda Chile. Más adelante, en 1785, la zona adquiere reconocimiento por parte de las autoridades urbanas, para así dar paso a la división de las tierras (ADU-2020 ALFA III UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO, 2013, p. 5). Como se observa en la Imagen 4 y 5, la construcción de grandes embarcaciones, la principal actividad emblemática hasta la actualidad.

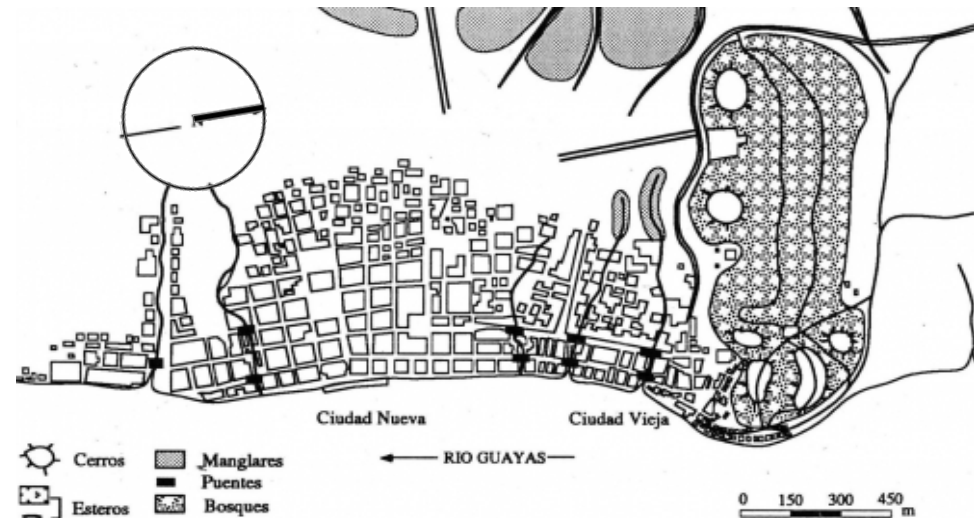


Imagen 4. Plano de Guayaquil 1858

Fuente: Plano de Manuel Villavicencio, 1858

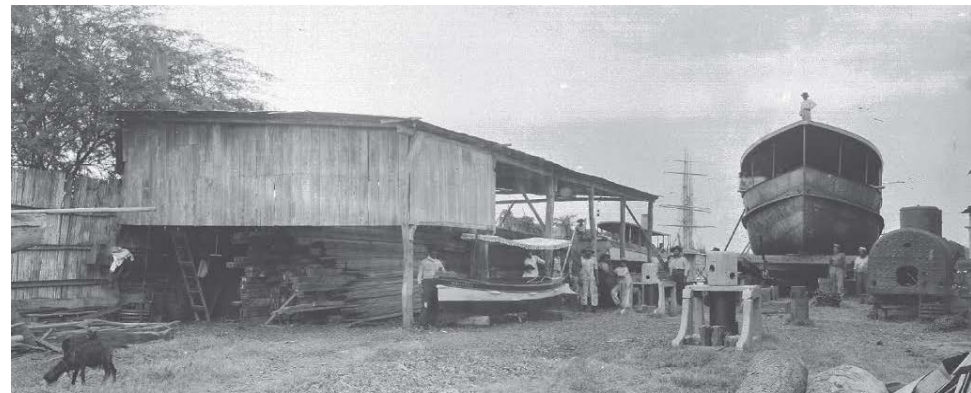
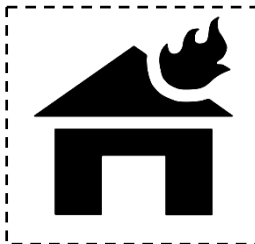


Imagen 5. Antiguo Astillero de Guayaquil en los primeros años del siglo XX.

Fuente: ELUNIVERSO, 2016

2 INCENDIO

GUAYAQUIL - BARRIO DEL ASTILLERO



En 1820, los últimos lotes ubicados a las orillas del Río Guayas en el extremo sur de la ciudad en aquella época, fueron ocupados por muelles y astilleros. Después del incendio de 1896, casi la tercera parte de la pequeña urbe fue destruida, considerando que todas las edificaciones en Guayaquil, incluyendo los equipamientos marítimos, se habían construido con madera, un material de alta combustión (ADU-2020 ALFA III UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO, 2013, p. 5-6).

En la imagen 6 se observa el plano del Puerto Principal en el año de 1896, donde se señalan las manzanas afectadas por el Gran Incendio. Mientras el casco urbano se reconstruía de las cenizas de la destrucción, en el sur crecía a grandes pasos (imagen 7).

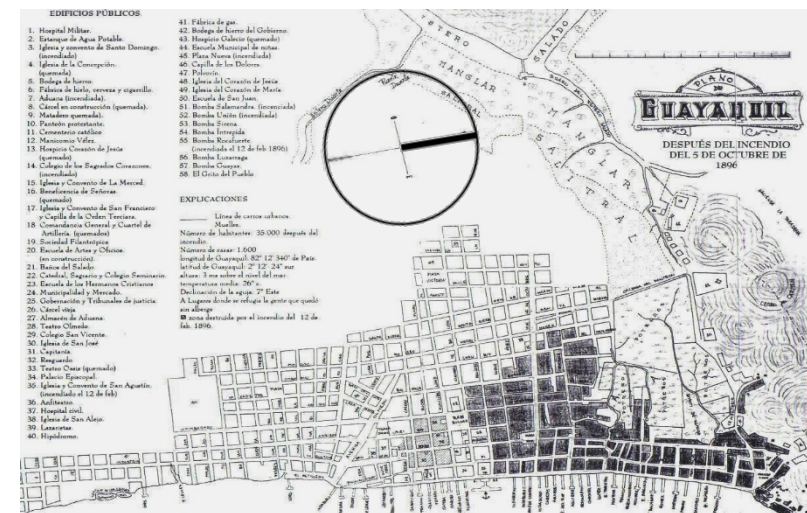


Imagen 6. Plano de Guayaquil. Después del incendio: 6 de octubre de 1896
Fuente: Rojas y Villavicencio, 1988, p. 27



Imagen 7. Plano del Astillero 1909
Fuente: Estrada Ycaza, 1995



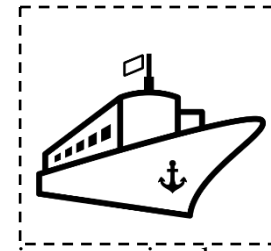
Imagen 8. Los aserríos ubicados en las orillas del río Guayas.
Fuente: ANDES, 2012.



Imagen 9. Traslado de Arsenal de Marina
Fuente: ASTINAVE EP, 2015

3 ASTINAVE

BARRIO DEL ASTILLERO



A los muelles de Guayaquil, llegaban viajeros nacionales y extranjeros, especialmente de Italia y España. El Barrio del Astillero tiene mucha importancia histórica al igual que su arteria principal, la Avenida Eloy Alfaro, antes conocida como Calle de la Industria o Ancha del Astillero. Para finales del siglo XX, en este sector se establecieron las primeras fábricas de la ciudad (DAVILA J, 2015, p. 12), tal como se observa en la imagen 8, un antiguo aserrío llamado Manuel Genaro Gómez.

Debido a la necesidad de contar con una instalación para reparaciones y fabricación de los buques de la Armada Nacional, el Expresidente Eloy Alfaro decretó un reglamento en el cual establece el alojamiento del Arsenal Marítimo en el puerto de Guayaquil. Esto permitió que varias embarcaciones ocupasen los atracaderos a orillas del Río Guayas, especialmente en la zona del Astillero como se observa en la imagen 9. De esta forma nace la institución denominada Astilleros Navales del Ecuador (ASTINAVE) (ASTINAVE EP, 2015).

4 MIGRACIÓN

DECADENCIA ECONÓMICA Y POBLACIONAL

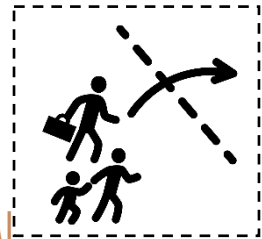


Imagen 10. Plano de Guayaquil 1944
Fuente: Rojas y Villavicencio, 1988, p. 108



Imagen 11. Historia del Barrio del Astillero
Fuente: PP DIGITAL, 2016

En el siglo XX, el barrio recibe la mayor parte de los ciudadanos extranjeros y nacionales que migraron a Guayaquil, impulsado por las ofertas de empleo y el desarrollo del uso industrial en la zona. Sin embargo, en la década de los 30's, el área sufrió una decadencia económica y poblacional. Esto ocasionó que sus habitantes opten por residir en el Norte y Suroeste de la ciudad, lo que generó que las actividades comerciales y manufactureras disminuyan considerablemente como se puede observar en la imagen 10 en el Plano de uso de suelo, en el cual se aprecia el aumento del número de viviendas que ocupaban los lotes abandonados por las empresas de producción (ADU-2020 ALFA III UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO, 2013, p 6). También en la Imagen 11, se ve la quietud de las embarcaciones abandonadas a causa de la desactivación de los Astilleros por la caída económica en la zona.

5 ACERO

NUEVA TÉCNICA DE CONSTRUCCIÓN

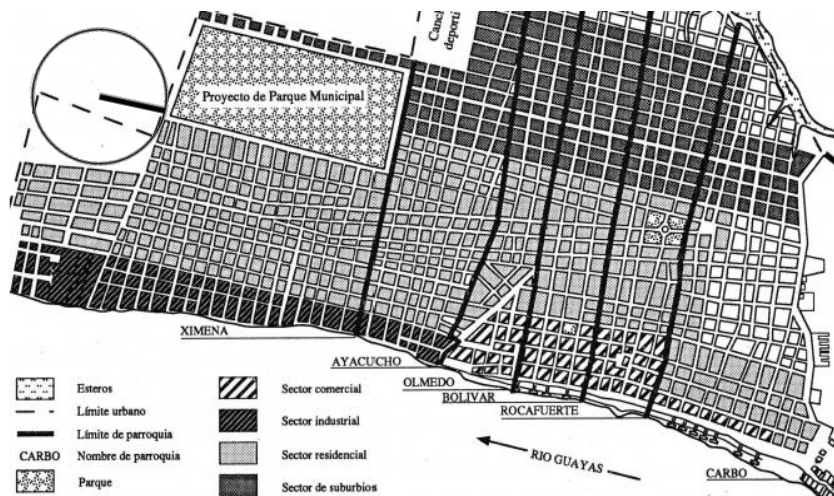
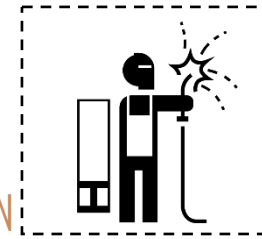
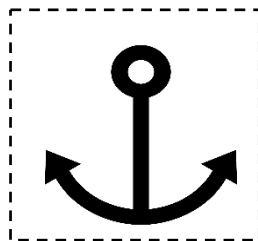


Imagen 12. Zonificación proyectada por el Municipio en 1929 para Guayaquil
Fuente: Back, 1992

En los años 50, los artesanos que laboraban en los Astilleros fueron reconocidos por su capacidad empírica en el uso de la madera. Si bien conocían de su trabajo artesanal, no tenían conocimiento en las técnicas modernas como el manejo del acero. Esto ocasionó que fueran relegados a trabajos menores los cuales son: reparaciones y mantenimiento de embarcaciones. Sin embargo, la industria se enfrentó no sólo a la falta de capacitación de la mano de obra, sino también a problemas físicos y naturales como la sedimentación del Río Guayas, ya que obstaculizaba la accesibilidad de las flotas a los muelles de las manufacturas (ADU-2020 ALFA III UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO, 2013, p 6). En la imagen 12 se ve el crecimiento de la ciudad que ocasionó el traslado de las fábricas hacia la Vía a Daule. Por ello, decrece el desarrollo económico y se suprimen las plazas de trabajos relacionados a los atracaderos de cada centro de producción.

6 ASTINAVE

MOTOR ECONÓMICO



Para dar una solución que contrarreste el deterioro del sector y el desempleo de los navieros, el 8 de febrero de 1973, mediante Decreto Supremo Reforma N° 112, se aprueba oficialmente la creación de Astilleros Navales Ecuatorianos (ASTINAVE) como empresa industrial naviera dependiente de la Comandancia General de la Marina. Este provocó un apogeo económico al barrio y al mismo tiempo a la ciudad (ASTINAVE EP, 2015). Para 1993, había sólo 20 astilleros a lo largo del río Guayas, en la actualidad sólo hay 2 talleres marítimos tradicionales, históricamente reconocidos: Uno es el Varadero Barcelona de los maestros Huayamabe, ubicado en la calle Venezuela; el otro es el Varadero Marianita, de los maestros Guerrero, en la avenida García Goyena. Éstos son reconocidos por su representación a los principales clubes deportivos del Puerto Principal: Barcelona Sporting Club (B.S.C.) y Club Sport Emelec (C.S.E.) respectivamente. En las imágenes 13 y 14 se observa las instalaciones marítimas sobrevivientes de la decadencia de la zona.



Imagen 13. Varadero Barcelona
Fuente: ELUNIVERSO, 2016.



Imagen 14. Varadero Marianita
Fuente: ELUNIVERSO, 2016.

7 PARQUEOS

DÉFICIT Y SUS CAUSALES



Desde el año 2002, cuando el centro de la ciudad entra en el proceso de regeneración urbana, también ha comenzado a presentar dificultades para encontrar áreas de parqueo, y en estos últimos días el problema sigue persistente (Diario El Universo, 2002). La causante principal de las falencias mencionadas es por la actividad propia del nodo principal de la urbe, el crecimiento del parque automotor como en la imagen 15, y la renovación de las calles al planificar los espacios de parqueo (Diario El Universo, 2015).

Ante la necesidad, tanto el municipio como organizaciones privadas tomaron medidas de respuesta al presente déficit, empresas privadas construyeron torres de parqueo y aprovecharon lotes vacíos para los mismos usos (Diario Expreso, 2014). Mientras el municipio ha dictado la ordenanza de regulación de la vía pública, cuya aplicación exigiría la implantación de parquímetros como en la imagen 16, que fijará una tasa por hora, reemplazando al personal informal de custodia de vehículos (Diario El Universo, 2003).



Imagen 15. Caos vehicular
Fuente: ELUNIVERSO, 2013.



Imagen 16. Parquímetros
Fuente: ELCOMERCIO, 2016.

ISLA SANTAY

ÁREA PROTEGIDA, RECREATIVA Y CONEXIÓN



El 20 de febrero del 2010, como consecuencia de la aprobación del libre acceso a las áreas protegidas establecida en el Acuerdo Ministerial 006, la isla Santay, declarado Área Nacional de Recreación, recibe la visita del público a través de un puente peatonal de 840 metros de extensión expuesta en la imagen 16. Esta zona natural se encuentra ubicada en medio del Río Guayas, a 800 metros de la ciudad de Guayaquil; comprende 2.179 hectáreas y su jurisdicción le pertenece al Cantón Durán. En la isla viven 56 familias, de las cuales hay un promedio de entre 207 y 230 habitantes; se registra 46 viviendas como se puede observar en la imagen 15 (Guayaquil es mi Destino, 2015).

La finalidad de catalogar este espacio como zona protegida consiste en mejorar el nivel de vida e incentivar el turismo para aprovechar el entorno ecológico caracterizado por sus manglares y su riqueza en fauna y flora (Guayaquil es mi Destino, 2015). El puente de conexión dispone de un tramo elevadizo para permitir la navegación de las embarcaciones que recorren la ría. Además, el ingreso del lado de Guayaquil hacia Santay cuenta con áreas de parqueo (Guayaquil es mi Destino, 2015). El recorrido también se conecta con la sección sur de Durán.



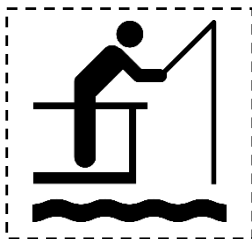
Imagen 17. Isla Santay
Fuente: Guayaquil es mi Destino, 2015



Imagen 18. Puente Isla Santay
Fuente: Secretaría Nacional de Comunicación (SECOM), 2016

9 MALECÓN

DE LA RÍA - ANTEPROYECTO



El Gobierno Nacional, mediante sus programas de repotenciación turística, realizó un anteproyecto conocido como Malecón de la Ría. Este consiste en la construcción de una prolongación del malecón Simón Bolívar, en la ciudad de Guayaquil (Expreso, 2016). El Malecón de la Ría abarca una extensión de 1,7 kilómetros, busca la recuperación de las orillas del Río Guayas para uso cultural, recreativo y turístico, conectando la trama urbana con el cuerpo de agua a través de las bocacalles según detalló la Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos (Expreso, 2016). En la imagen 17 se aprecia el Anteproyecto cumpliendo las expectativas del Gremio Estatal. Su ejecución no fue desarrollada debido a la falta de financiamiento por parte del Estado.

Para satisfacer la demanda que tiene el sector pesquero y naval, en cuanto a la construcción y mantenimiento de las flotas, ASTINAVE-EP propone el Astillero del Pacífico como se observa en la imagen 18, la ubicación de este equipamiento es en Posorja, perteneciente al Cantón Porteño.

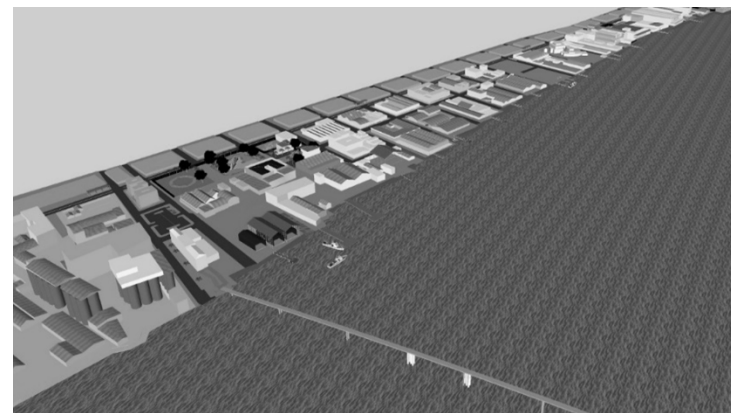


Imagen 19. Anteproyecto Malecón de la Ría
Fuente: Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014



Imagen 20. Anteproyecto Astilleros del Pacífico
Fuente: Revista Naval, 2001-2016

10 MALECÓN DE LA RÍA

OPINIÓN



Héctor Huayamabe, dueño de Varadero Barcelona afirma que: “Los astilleros son una reliquia en Guayaquil, creo que vamos a seguir aquí, si no nos reubican. Además, yo recién reparé un pescador chinchorrero y un remolcador” (El Universo, 2016). También Luis Guerrero, dueño del Marianita menciona que: “Trasladarnos a otro lado requiere dinero, porque es comenzar infraestructura. No sé si es que el Gobierno dará una línea de crédito, esto aún es incierto” (El Universo, 2016). Ambos expresan su preocupación por el proyecto Malecón de la Ría ya que nada asegura la continuidad de sus labores en los mismos muelles o habrá cambios en el lugar. Esto demuestra 2 variables: la intranquilidad de grandes artesanos por el cambio y el proyecto de la Ría que es la nueva propuesta que genera inquietudes por los posibles problemas que denotaría el espacio público.



Imagen 21 y 22. Héctor Huayamabe, dueño de Varadero Barcelona
Fuente: ELUNIVERSO, 2016



Imagen 23. Turismo en el Golfo 1
Fuente: Ministerio del Turismo, 2016



Imagen 24. Turismo en el Golfo 2
Fuente: Ministerio del Turismo, 2016

11 TURISMO

SANTAY, SANTA CLARA Y PUNÁ



TG de Guayaquil, proyecto del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Turismo, aspira recuperar la tradición fluvial del Río Guayas, aprovechando lugares poco conocidos y con gran potencial, entre los que destacan las islas: Santay, Santa Clara y Puna, ésta última catalogada como la más grande del Golfo, y otras playas o varaderos las cuales cuentan con áreas naturales y tradiciones culturales que se destacan como un gran atractivo turístico (Ministerio del Turismo, 2016).

Los astilleros y varaderos actuales en el barrio no cuentan con infraestructura para un atractivo paseo, pero aun así captan la atención de quienes muestran interés por conocer esa tradición ya perdida del sector. El desarrollo de este proyecto conlleva a un mejoramiento social, económico y productivo, repotenciando la zona al sumarlo a las rutas de peregrinaje ya establecidas. En las Imágenes 20 y 21 se aprecia el recorrido fluvial que recorre el Río Guayas y comunica al cantón porteño con Samborondón y Durán.

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA



El Barrio del Astillero cuenta con una entidad patrimonial arquitectónica considerada la esencia de la Perla del Pacífico, la cual se ha perdido en los últimos años por la escasa actividad marítima del sector. Se registra treinta edificios que han sido declarados herencias históricas de la urbe porteña, una justificación suficiente para la promoción del proyecto Malecón de la Ría (ADU-2020 ALFA III UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO, 2013, p 6). Según el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural del Ecuador (INPC), la Casa Dillon y Villa Golagh son unos de los elementos patrimoniales del sector como se aprecian en las imágenes 22 y 23.



Imagen 25. Casa Dillon
Fuente: INPC, 2016

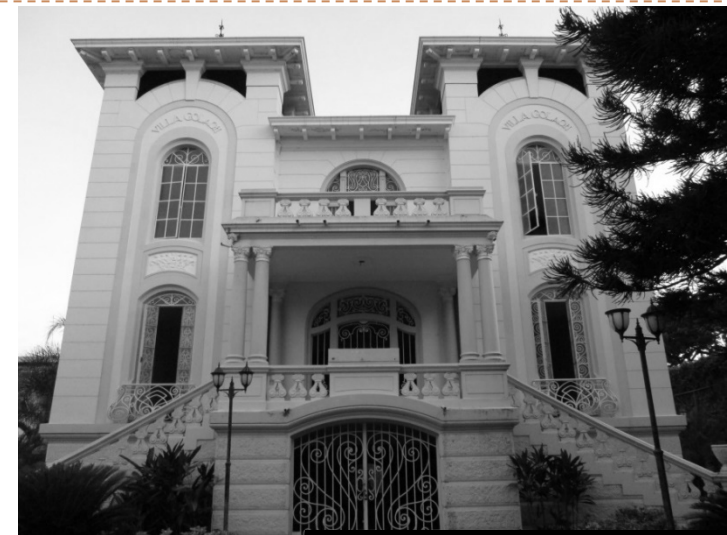


Imagen 26. Villa Golagh
Fuente: INPC, 2016

CAPÍTULO

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 OBJETIVOS

2.1.1. OBJETIVO GENERAL

- Repotenciar el Barrio del Astillero por medio de un circuito turístico en los terrenos de ASTINAVE para mejorar la calidad de vida tanto de sus habitantes como de sus trabajadores, considerando la sostenibilidad en los diseños del equipamiento turístico.

2.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Generar un circuito de exposición de la historia del Barrio del Astillero para resaltarlo como un icono patrimonial y turístico.
- Desarrollar actividades acuáticas y recreativas, aprovechando el Río Guayas para recuperar tradiciones marítimas del Golfo de Guayaquil.
- Dotar de nuevos recorridos urbanos que proporcionen seguridad y comodidad tanto al turista, habitante como trabajador de la propuesta.

2.2 JUSTIFICACIÓN

Según un estudio contratado por la Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, en el año 2014 existe factibilidad y vialidad del sector en cuanto a servicios básicos (alumbrado, agua potable, hospitales) e infraestructura urbana (acera, bordillos, pavimentación). En aquel análisis muestra también la trayectoria e historia del Barrio del Astillero, los logros, expansión y así como su decadente situación actual. Por ello, como se ve en la Imagen 17, las vías de acceso hacia el barrio destacan el cumplimiento de requisitos necesarios para la realización del proyecto, los cuales son: su continuación hasta las orillas del Río Guayas, la trama urbana que generan y las diferentes instalaciones marítimas que esperan ser aprovechadas.

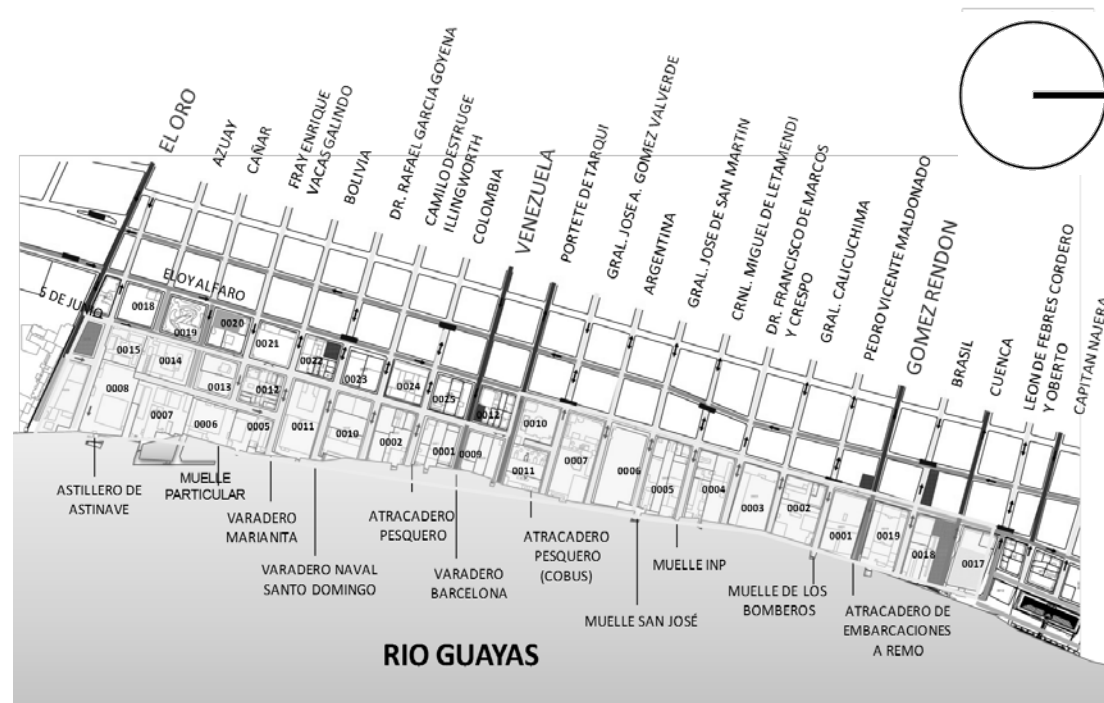


Imagen 27. Sector Astinave Actual

Fuente: Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014

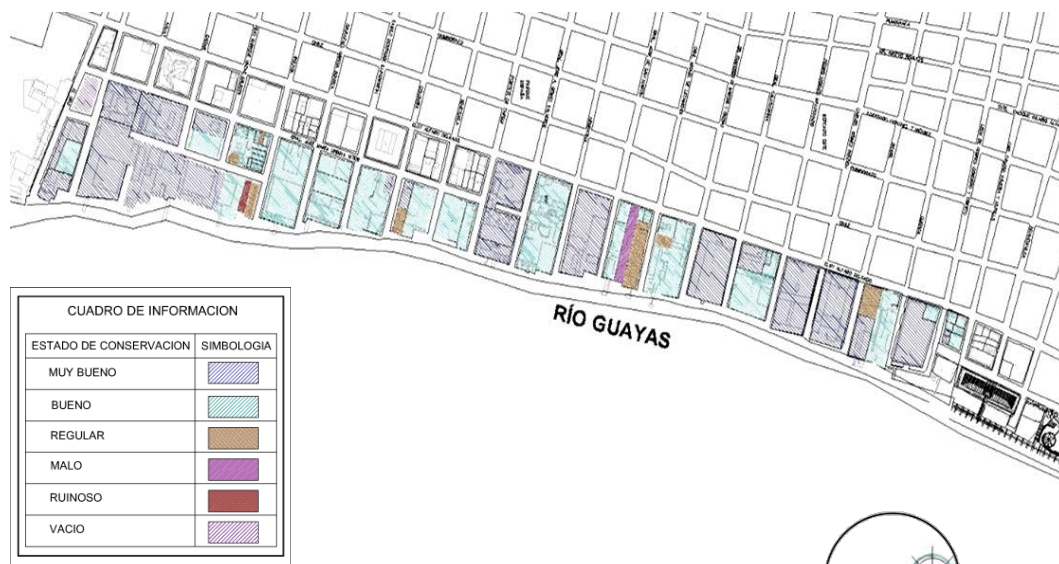


Imagen 28. Plano de Conservación del Barrio del Astillero
Fuente: Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014

Debido a diversas circunstancias como: el traslado de ASTINAVE, el proyecto turístico de la Isla Santay y el Malecón Simón Bolívar, normas, leyes nacionales y locales son causales propias para la posible reactivación del potencial turístico que el Gobierno Nacional plantea realizar en el sector. Una ciudad no solo debe tener elementos de uso cotidiano, sino también puede hallarse en su interior espacios de esparcimiento para el desarrollo y recreación de la ciudadanía. Para ello, un buen criterio de partida es resaltar los antecedentes del tradicional barrio para rescatar su identidad que el Estado Ecuatoriano busca resolver por medio del Proyecto Turismo en el Golfo.

: consiguiente, el presente trabajo busca satisfacer esta demanda con el aprovechamiento de todas estas condicionantes ya mencionadas para brindar al lugar y a sus habitantes una nueva calidad de vida. En la Imagen 18 se evidencia el correcto uso del suelo de la zona con potencial para el desarrollo económico, luego de aplicarse ligeros cambios, que favorecerán a la ciudad permanentemente.

2.3 DELIMITACIÓN DEL LUGAR

2.3.1. ALCANCES

El documento académico busca brindar al Gobierno Nacional una solución, por medio de un anteproyecto del Equipamiento urbano, para el sector del Barrio del Astillero, Cantón Guayaquil, cumpliendo normas locales y nacionales de los diferentes entes pertinentes. Se entregarán planos de plantas, cortes, alzados e implantación junto con las fotos renders que darán a conocer la morfología y función del espacio físico.

2.3.2. LIMITACIONES

La aprobación de esta propuesta para ser construida dependerá de la decisión del Estado, específicamente de la Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, ya que posiblemente tenga interés en otras ideas para la repotenciación del sector como el anteproyecto Malecón de la Ría. Se utilizará estudios previos realizados en la zona de forma que no se elaborará encuestas o métodos similares de recolección de datos.



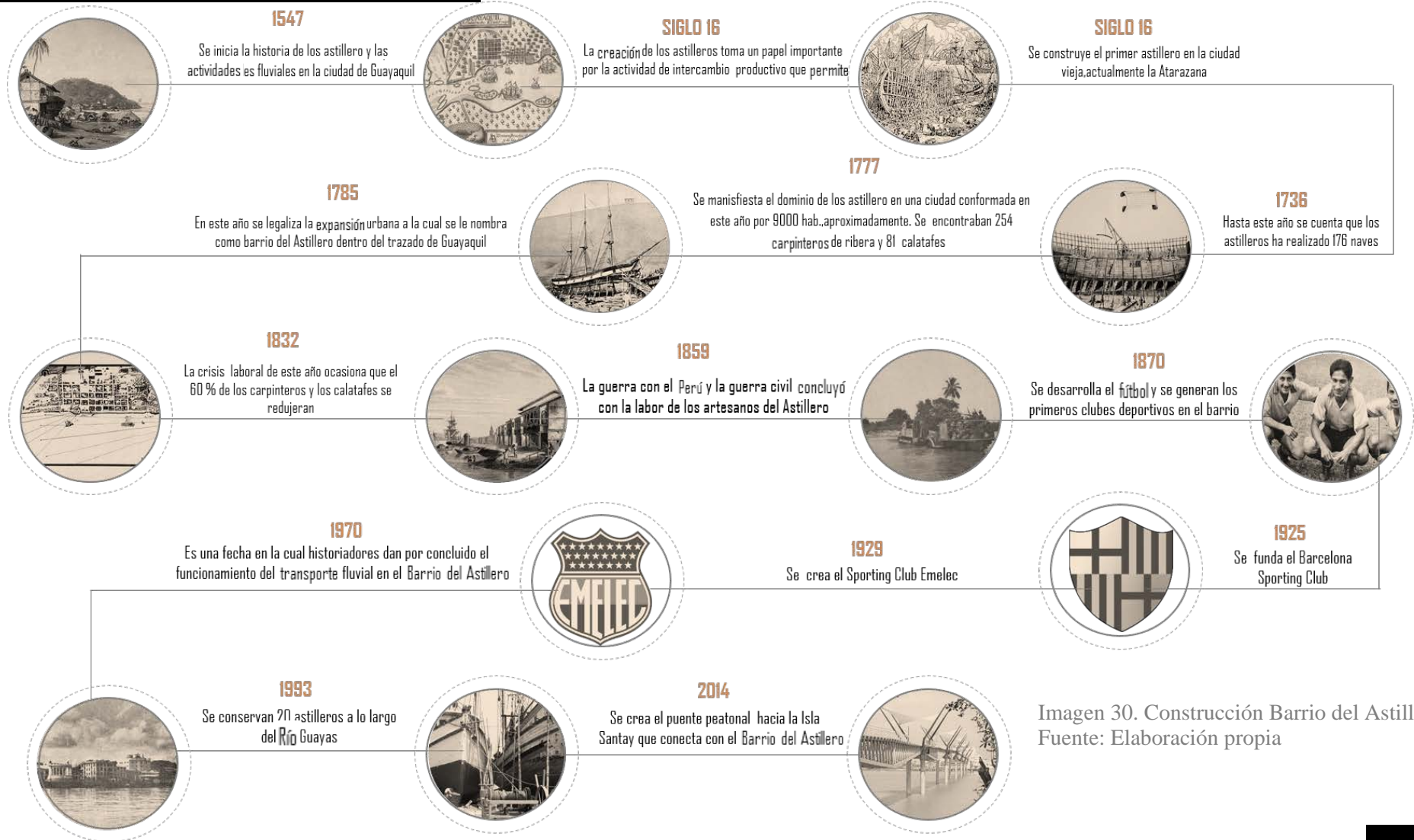
Imagen 29. Logo Turismo en el Golfo
Fuente: Viaja primero Ecuador, 2017

CAPÍTULO

MARCO REFERENCIAL

3.1 APOORTE A LA INVESTIGACIÓN

3.1.1. CONSTRUCCIÓN BARRIO DEL ASTILLERO



3.2 MARCO CONCEPTUAL

Mejora: Refinar a algo o a alguien para que pase de un estadio regular o negativo a otro superior.

Indagación: Investigación cuyo fin es determinar una idea desconocida

Ordenanzas Municipales: Documento legal dictado por la máxima autoridad de una ciudad o comuna, es decir, las normas que contenga tendrán validez solamente dentro de los límites urbanos establecidos (Definiciones, 2008-2016).

Empleo Informal: Actividad laboral que consiste en percibir ingresos al margen del control tributario del Estado y de las disposiciones legales en materia de trabajo (Significados, 2013-2016).

Recuperación:

Fase en el ciclo económico que se caracteriza por la reactivación del sector productivo luego de la decadencia (Farlex Inc, 2003-2016).

Construcción: Ejecución del levantamiento de una edificación perteneciente a una obra de ingeniería, arquitectura o albañilería (WordReference.com, 2016).

Calle: Vía pública en una población (WordReference.com, 2016).

Globalización: Integración de varias sociedades junto con sus aspectos como: económico, cultural o político. Esto se aprecia en un único mercado capitalista mundial que posee una amplia relación de fuerzas entre países desarrollados y en desarrollo (Definiciones, 2008-2016).

Asentamientos Irregulares: Núcleos de población ubicados en áreas fraccionadas sin la autorización correspondiente de cualquiera que sea su régimen de tenencia de la tierra (Aguascalientes, 2010 2016).

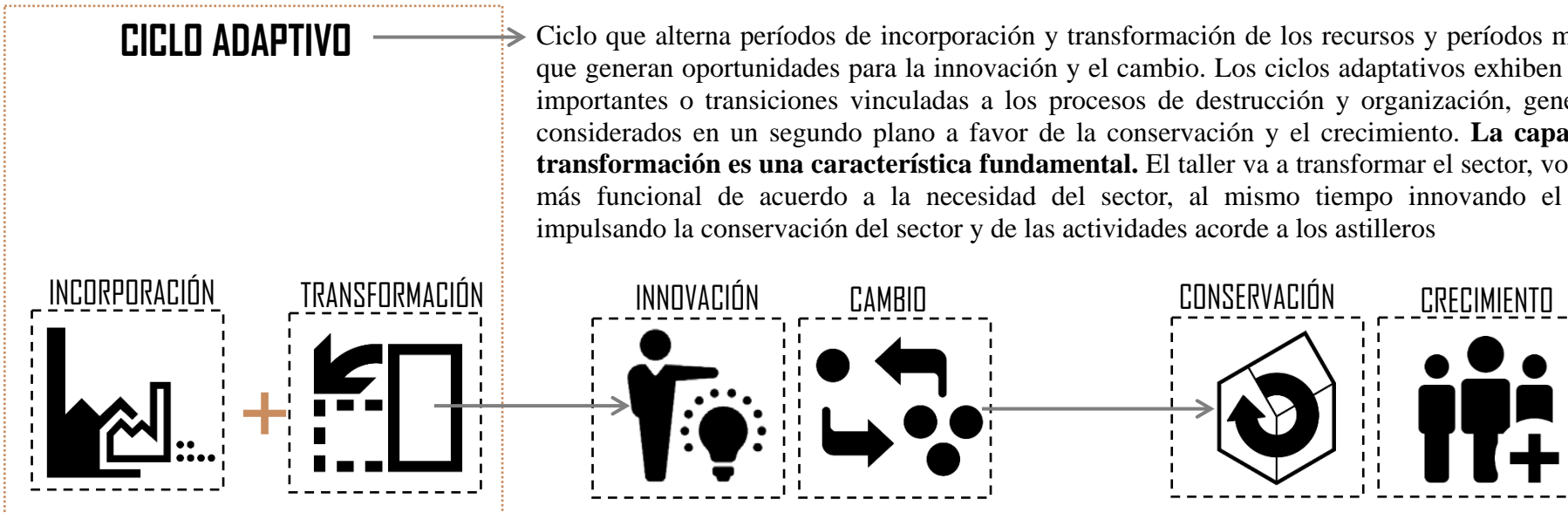
Tipología: Es el estudio de los tipos elementales que pueden formar una norma que pertenece al lenguaje arquitectónico. (7G, 2013-2016)

Sector: Subdivisión de una determinada área (Definiciones, 2008-2016).

3.2.1 CONCEPTUALIZACIÓN

CICLO ADAPTIVO

→ Ciclo que alterna períodos de incorporación y transformación de los recursos y períodos más cortos que generan oportunidades para la innovación y el cambio. Los ciclos adaptativos exhiben dos fases importantes o transiciones vinculadas a los procesos de destrucción y organización, generalmente considerados en un segundo plano a favor de la conservación y el crecimiento. **La capacidad de transformación es una característica fundamental.** El taller va a transformar el sector, volviéndolo más funcional de acuerdo a la necesidad del sector, al mismo tiempo innovando el astillero, impulsando la conservación del sector y de las actividades acorde a los astilleros



3.3 MARCO TEÓRICO

3.3.1 MALECÓN DE LA RÍA

El proyecto promovido por el Gobierno Nacional, a través de la Empresa Pública de Parques urbanos y Espacios públicos, contempla varios aspectos en el diseño de esta tipología resumidas en tres puntos principales: Articulación, renovación y desarrollo.

La primera contempla tres enlaces necesarios para el funcionamiento de esta propuesta: con el medio urbano, mediante tres accesos primarios aprovechando las calles que llegan a las orillas del Río Guayas; la conexión con el Malecón 2000 y el acceso al Área Nacional de Recreación Isla Santay; y la fusión de las actividades culturales con la industrial expuesta en las antiguas edificaciones manufactureras (Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014).

El segundo punto se basa en el rescate de las edificaciones patrimoniales, la regeneración de la infraestructura urbana existente y la consolidación del sector mediante la densificación y la generación de nuevas actividades humanas. Esto va acompañado de ciertos complementos para el cumplimiento de este requisito, ya sean propuestas constructivas, proyectos sociales, entre otros (Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014).

El último ítem se espera que se ejecute como consecuencia de la realización de las dos primeras, una vez establecidas las pautas necesarias, los efectos de éstas serán evidentes luego de unos años considerando el éxito previsto de este plan. La regulación de las actividades, la generación de eventos culturales y la atracción de la población con fines turísticos y de vivienda son las variables básicas que se esperan durante el desarrollo del Barrio del Astillero luego de la apertura de la propuesta urbano fluvial (Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014).

3.3.2 EL PROYECTO

El plan masa contempla tres parques con conceptos diferentes y conectados mediante circuitos de movilización pasiva. El primer bloque se aloja cerca del puente hacia la Isla Santay, su temática se basa en las actividades marítimas, tradicional del Barrio del Astillero, implantando las zonas de recreación acuática, museos navales y el rescate de un antiguo estero denominado La Garza. La siguiente sección contempla la energía con espacios interactivos, rescate de dos cuerpos de agua ocultos y áreas de esparcimiento. La última parte tomará como referencia la actividad industrial que era característico de la zona, dando lugar a sitios que expondrán los oficios comunes en el sector a principios del siglo XX más un puente que comunica el plan masa con el Malecón 2000. Como se mencionó anteriormente, estas tres divisiones se enlazan entre sí mediante rutas peatonales, ciclovía y recorridos fluviales (Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014).

3.3.3 EQUIPAMIENTO URBANO

Es un elemento fundamental en los asentamientos humanos, no solo sirven de punto focal, también permiten el desarrollo social y económico, pues su fin es el bienestar de la comunidad que le rodea (CONURBA, 2015). Generalmente son edificaciones públicas, aunque existen instalaciones de carácter privado disponible para la ciudadanía, que otorgan servicios a los habitantes que residen cerca de éste, a veces a ciudadanos foráneos dependiendo del tipo de asistencia (HIC-AL, 2016). Existen varios tipos, según la función que realiza, éstos son: administración pública, seguridad, salud, educación y cultura, religión, recreación, asistencia social, transporte y servicios básicos (De Cássia, 2010). Cada una de ellas abastece hasta cierto punto los requerimientos de la población, es decir, su capacidad debe abarcar el número de ciudadanos que se ubiquen dentro de su radio de uso con prevención de posibles cambios por posibles nuevas demandas como el aumento poblacional, casos especiales, entre otros (Bazant, 2014).

Según De Cássia (2010), cada tipo de espacio comunitario satisface necesidades relacionadas a su objetivo que se definirán a continuación:

- Administración pública: Construcciones especializadas para el funcionamiento del sector burocrático de la autoridad pública, tienen mucha influencia con el espacio urbano que rápidamente llegan a convertirse en hitos del mismo.
- Seguridad: Edificaciones donde se aloja la Fuerza pública para cumplir el objetivo de proteger a la ciudadanía de la delincuencia y otros delitos, su ubicación debe ser plenamente estratégica ya que deben responder a las llamadas de auxilio con suficiente rapidez.
- Salud: Esta tipología resulta ser dinámica no solo por la pronta respuesta que debe prestar ante situaciones emergentes, también por la capacidad que debe abastecer dependiendo de la catástrofe e incluso sus áreas deben estar especializadas para cada anomalía que se pueda presentar. Su ubicación también debe ser pensada para evitar distanciamientos con la población.
- Educación y cultura: El objetivo de estas infraestructuras es la de ofrecer un espacio interactivo para la transmisión de conocimientos científicos que promueven el desarrollo académico de la localidad, y también la de salvaguardar la identidad del mismo al realizar eventos artísticos necesarios para el crecimiento humanista.
- Religión: Cumplen doble función, la primera que satisface la necesidad espiritual del usuario y la otra es su papel de puntos principales dentro de una configuración urbana, al igual que los edificios de administración pública, también pueden volverse hitos o monumentos.
- Recreación: Son lugares de esparcimiento y ocio, sus fines pueden variar desde los deportes hasta la contemplación y relajación, incluso el diseño de las edificaciones puede cambiar notablemente para el cumplimiento de tales propósitos.
- Asistencia social: Espacios para la acogida de grupos vulnerables, ya sean los niños como los ancianos.
- Transporte: Contribuyen a la movilidad urbana al convertirse en nodos de conexión entre rutas internas o externas a la ciudad.
- Servicios básicos: Son infraestructuras que contemplan equipos para el funcionamiento de las redes eléctricas, sanitarias, agua potable, entre otros. El acceso de los usuarios a estos lugares es nulo por los peligros que pueda representar, solamente ingresa personal especializado (De Cássia, 2010).

3.3.4 CIRCULACIÓN

Su objetivo es enlazar espacios diferentes dentro de una edificación o una ciudad, generalmente su forma es lineal y su concepción, de alguna manera, relaciona las áreas que atraviesa complementando la armonía en un diseño (Ching, 1998). Las clasificaciones de los recorridos dependen de la dirección en relación con el terreno, éstos son: Horizontal como el pasillo de la imagen 31 o cualquier senda como calles, veredas o ciclovía, vertical igual al ascensor y escalera de la imagen 32, e inclinado o rampa equivalente al de la imagen 33; los dos últimos conectan distintos niveles, mientras que la primera funciona en una misma altura (Universidad de La República, 2012).

Según Francis Ching (1998), la definición de las rutas de acceso depende de cinco variantes, ya sea interno o externo, los cuales son: La aproximación que consiste en la observación del lugar al recorrer en dirección del mismo, El ingreso que significa una transición de espacios o cambio de ambiente, la configuración o la forma como el recorrido comunica los distintos sitios que atraviesa bajo un orden armónico que éstos expresan al momento de circular, la relación con el espacio con la denotación del límite entre la vía y el área así como también los elementos de referencia que ubican al usuario, y la forma que son tipologías o elementos que cumplen su función de trayectoria como pasillos, tribunas, escaleras, entre otros (Ching, 1998).



Imagen 31. Pasillo o circulación horizontal
Fuente: Marca, 2015



Imagen 32. Escalera y ascensor
Fuente: Eleve, s.f.



Imagen 33. Rampa o circulación inclinada
Fuente: Radial, s.f.

3.3.4.1 CICLOVÍA Y PEATONALES

La cicloavía y la vereda ocupan menos espacio que los carriles de automóviles y conectan una misma zona urbana o algunas de ellas entre sí, en otros casos éstas se enlazan con rutas de transporte público, pero comúnmente recorren paralelas entre ellas (ARQHYS, 2012). Según el Arq. Erwin Taracena (2013), las rutas para el peatón se dividen en distintas funciones, aparte de la de tránsito, el fin de éstas es la mejor distribución del espacio de circulación, estas subdivisiones son: Circulación común para un libre flujo peatonal, no debe tener obstáculos; la zona estancial que permite el alojamiento de otros usos como recreación, ocio y esparcimiento; para la servidumbre que se aloja en las edificaciones, no está pensada para el transeúnte por lo cual se tornan zonas de desperdicio; y la calzada como el de la imagen 34, que separan el recorrido vial del peatonal, generalmente aplican áreas verdes como límite de éstos (Taracena, 2013)

Actualmente, se piensa en el ciclismo como una alternativa para el descongestionamiento vehicular, incluido el mejoramiento de la calidad ambiental local, varias ciudades como Quito y Curitiba empiezan a implementar esta medida promoviendo el ciclo turismo, evidente en la imagen 35 (ARQ, 2014). Debido a que la instalación de estas bandas ciclistas en las calles de una ciudad implica reducción de carriles, se cree que afectaría al tráfico vehicular. Sin embargo, la implementación de éstas promueve otra variante del transporte urbano, lo cual significa que parte de la población que se atascaba en las principales arterias viales escogen una opción más pasiva y segura para su bienestar físico y mental (Plataforma urbana, 2016).



Imagen 34. Calzada peatonal
Fuente: Sanz, 2004



Imagen 35. Ciclo turismo en Quito
Fuente: Red de cicloavía, s.f.

3.3.5 IDENTIDAD URBANA DEL BARRIO DEL ASTILLERO

Según un informe elaborado por la Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos (2015), La identidad histórica del sector se compone de ocho elementos que deben considerarse en cualquier proyecto de intervención con fines de mejoramiento local, éstas variables que dan vida a la zona son:

- El barrio: Luego de ordenarse el traslado de los Astilleros de la Atarazana hacia el sur, se efectúan los primeros asentamientos que dan lugar al sector propiamente dicho.
- Los astilleros y sus oficios: Guayaquil fue reconocida por tener una de las mejores manufacturas de embarcaciones a nivel de Latinoamérica.
- Navegación fluvial: El Río Guayas fue la principal vía de comunicación para el transporte de mercaderías y personas.
- Historia naval: Varias embarcaciones fueron construidas en aquellos muelles, especialmente el primer buque a vapor del Ecuador.
- Los esteros: Tres cuerpos de agua atravesaban la zona como los esteros Independencia, La Cruz y La Garza.
- La fortificación: Durante la era colonial, en aquel lugar se ubicaba el Fuerte Castillo de la Cruz, un destacamento de defensa militar.
- La calle de la industria: Antigua denominación de la actual Avenida Eloy Alfaro, debido a la implantación del uso industrial en la mayor parte del sitio.
- La tradición deportiva: En la década de 1920 nacen los más reconocidos clubes deportivos de la ciudad, Barcelona y Emelec.

3.3.6 DISEÑO DE PARQUEOS

3.3.6.1 DEFINICIÓN

Se trata de un concepto utilizado para mencionar la ubicación de los vehículos cuando dejan de estar en circulación, generalmente se lo considera espacio público en las ciudades (Definición, s.f.). En algunas urbes no hay ningún tipo de restricción, pero otras están sujetas a ciertas limitaciones que normalmente implica cobro de tarifas por aprovechamiento de zonas públicas (ARQHYS, 2015).

Existen dos modalidades de ordenamiento vehicular temporal. El primero es el paralelo que consiste en la organización lineal de los automotores como lo muestra la imagen 36, de manera que la parte delantera del vehículo se tope con la pieza posterior del auto contiguo, comúnmente se los aloja al costado de las vías (Automotriz.biz, s.f.). El otro denominado perpendicular, los coches son parqueados lado a lado como en la imagen 37, perpendicular a un pasillo o pared. (ARQHYS, 2015). Y el diagonal que consiste en la ubicación de los vehículos a cierta dirección en relación al elemento lineal de referencia, tal como lo muestra la imagen 38, con la ventaja de que ofrecen un fácil acceso y rápida salida (ARQHYS, s.f.).



Imagen 36. Estacionamiento paralelo
Fuente: Freno motor, 2014



Imagen 37. Estacionamiento perpendicular
Fuente: Freno motor, 2014

3.3.6.2 PARQUEOS AUTOMATIZADOS

Ante la constante evidencia del déficit de espacios para estacionamientos de vehículos, se buscó en la innovación tecnológica técnicas que promuevan el mayor aprovechamiento de las áreas destinadas a este uso, bajo el mando de un solo sistema que controle la distribución de las plazas de parqueo automáticamente (Parx, s.f.). Para ello se necesitaría de la definición del lugar de emplazamiento, estructuras dinámicas como plataformas de transporte o torres para estacionamiento tipo carrusel y motor de funcionamiento y demás anexos como lo muestra un parqueadero automático ejemplar de la imagen 39 y 40 (ESPOL, s.f.).



Imagen 38. Estacionamiento diagonal
Fuente: La Capital, 2014



Imagen 39. Estacionamiento automático por plataforma
Fuente: ARQHYS, s.f.



Imagen 40. Parqueadero tipo carrusel
Fuente: TECTON, s.f.

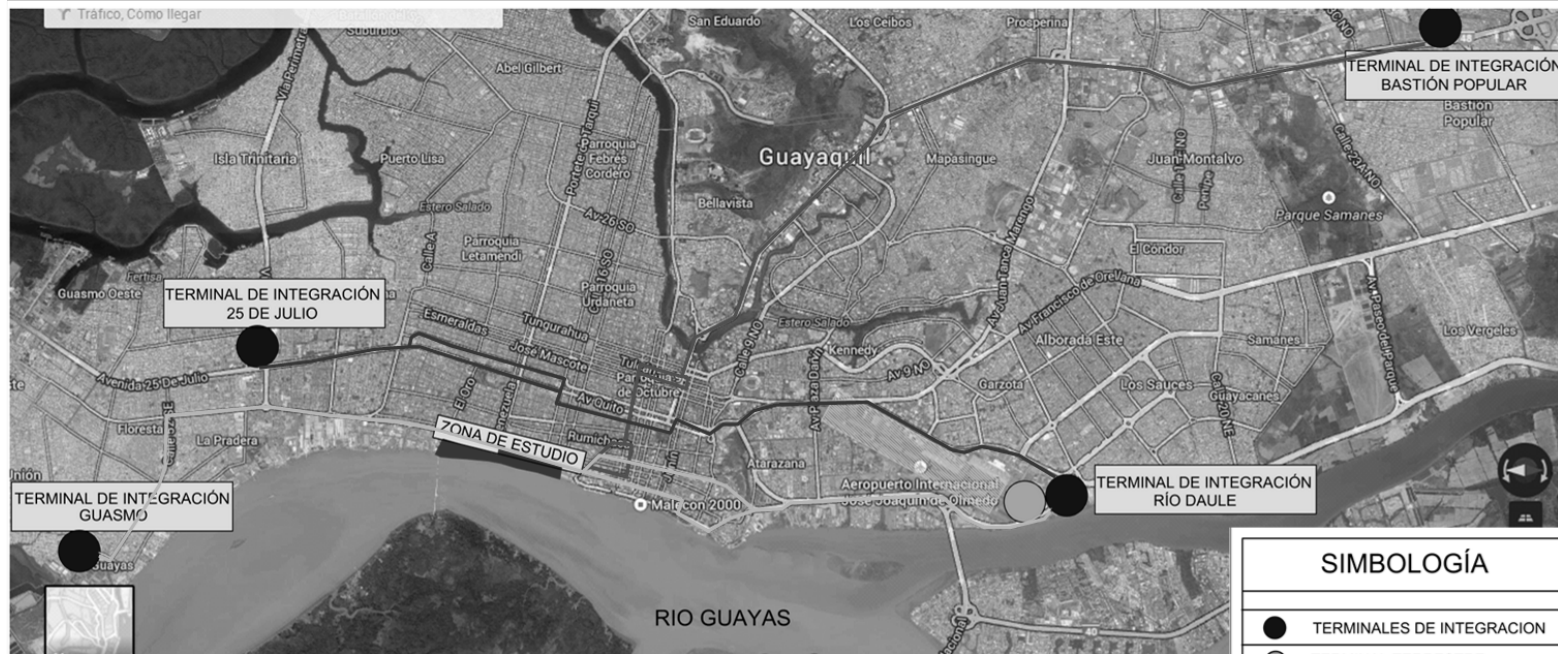
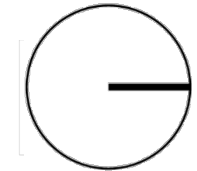
3.4 POBLACIÓN Y MUESTRA

El Barrio del Astillero tiene una población de 5.100 habitantes según el censo del año 2.010 (PARQUES URBANOS Y ESPACIOS PÚBLICOS, 2014, p 11). El presente proyecto utilizara una ficha de observación para la obtención de pautas de diseño.

3.5 MÉTODOS E INSTRUMENTOS

3.5.1. OBSERVACIÓN DIRECTA

VÍAS



SIMBOLOGÍA	
●	TERMINALES DE INTEGRACION
○	TERMINAL TERRESTRE
■	AEROPUERTO
■	TROCAL 25 DE JULIO
■	TRONCAL RÍO DAULE
■	TRONCFAL BASTION POPULAR
■	ZONA DE ESTUDIO

Imagen 41. Vías
Fuente: Elaboración propia

3.5.2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DE LAS MUESTRAS

En las imágenes 42 y 43 se observan muchos elementos repetitivos que son: el Río, las Edificaciones y la Infraestructura. Todas ellas tienen sus debidas particularidades, coinciden en la unificación de todos los elementos mediante la reutilización de los mismos. La tabla 5, en el capítulo IV, simplifica todo lo mencionado que sirve de referencia para el proyecto.



Imagen 42. Infraestructura del Barrio del Astillero 1
Fuente: Flickr 2016



Imagen 43. Infraestructura del Barrio del Astillero 2
Fuente: Flickr 2016

3.6 ANÁLISIS DE TIPOLOGÍA

3.6.1. TIPOLOGÍA NACIONAL

Como se observa en las imágenes 30 y 31, cada edificación del Barrio del Astillero presenta estructuras de acero debido al pasado industrial de ésta zona. Ésta pauta sirve de referencia para la realización del proyecto, aprovechando los soportes principales para que se les otorgue un nuevo uso.



Imagen 44. Edificaciones Barrio 1
Fuente: Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014



Imagen 45. Edificaciones Barrio 2
Fuente: Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014

3.6.2. TIPOLOGÍA INTERNACIONAL

El proyecto Albaola es un espacio diáfano donde los carpinteros de ribera trabajan ante el público. El taller – exposición es un espacio dinámico que día a día se transforma. El visitante nunca encontraría el interior de esta edificación igual al escenario del día anterior, cada momento es único e irrepetible, estos criterios se los busca aplicar en el proyecto de tesis.

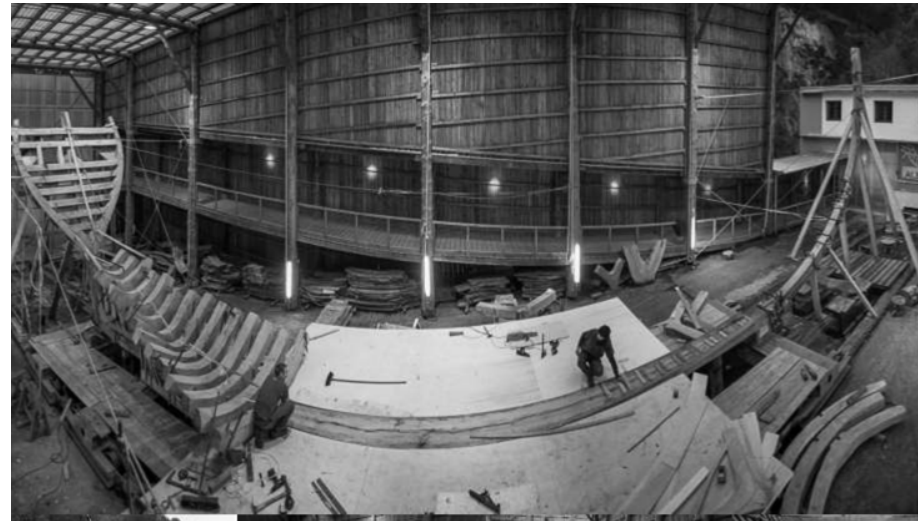


Imagen 46. Albaola la Factoría Marítima Vasca 1
Fuente: Albaola, 2016

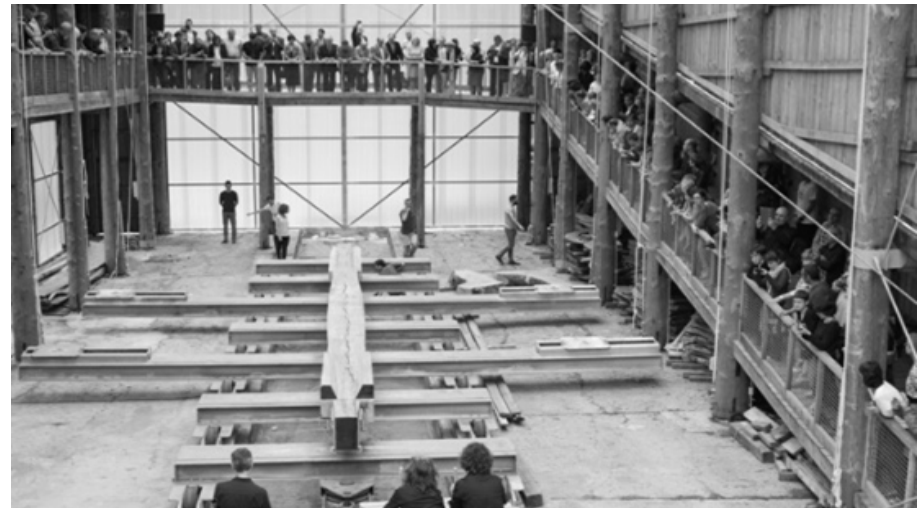


Imagen 47. Albaola la Factoría Marítima Vasca 2
Fuente: Albaola, 2016

3.7 DIAGRAMA DEL DISEÑO DEL EQUIPAMIENTO URBANO BARRIO DEL ASTILLERO

El presente proyecto se basa en el reutilizamiento del terreno de Astinave para la generación de un hito que satisfaga las necesidades básicas del sector para ser un gran centro turístico y desarrollo social en base a las tipologías de la zona. El mobiliario urbano del denominado Barrio del Astillero podrá utilizarse a lo largo del malecón de la ría, creando una identidad propia en el lugar.



Imagen 48. Sendas, Nodos y Bordes
Fuente: Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014

3.8 FASES DEL CONCEPTO DEL DISEÑO

En la imagen 49 se observa las principales sendas que comunicarán al Barrio del Astillero con el proyecto, además también representa la conexión con el futuro proyecto gubernamental Malecón de la Ría. Las diagramaciones jerarquizan las circulaciones, demarcando las principales con color azul y el resto que son secundarios con finas líneas rojas, también se establecen los sentidos que el usuario debe tener en cuenta al circular por el lugar, indicando el proceso que debe seguir para generar esa interacción del ciudadano o visitante con la zona.

En el siguiente dibujo de la imagen 50 se muestra el diseño de las nuevas fachadas de los antiguos galpones de ASTINAVE, que servirán para acoger representaciones del proceso constructivo de las embarcaciones durante los tiempos de apogeo industrial del Barrio del Astillero. El estilo arquitectónico aplicado es conocido como High Tech, que consiste en la exposición de la estructura, especialmente los materiales que la componen, entre ellos el acero.

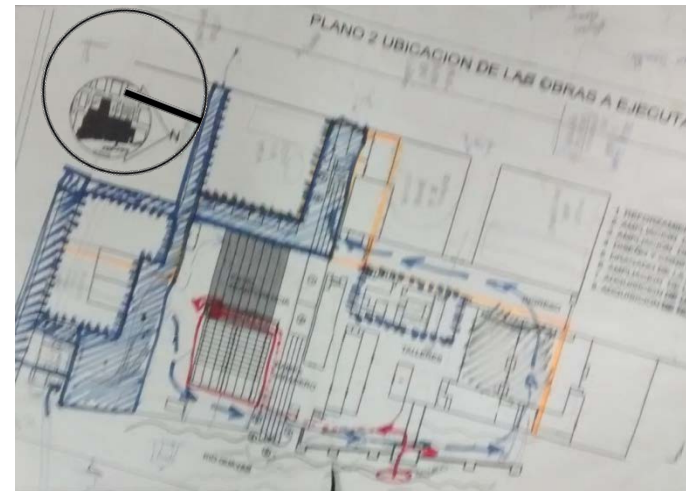


Imagen 49. Boceto 1
Fuente: Elaboración Propia

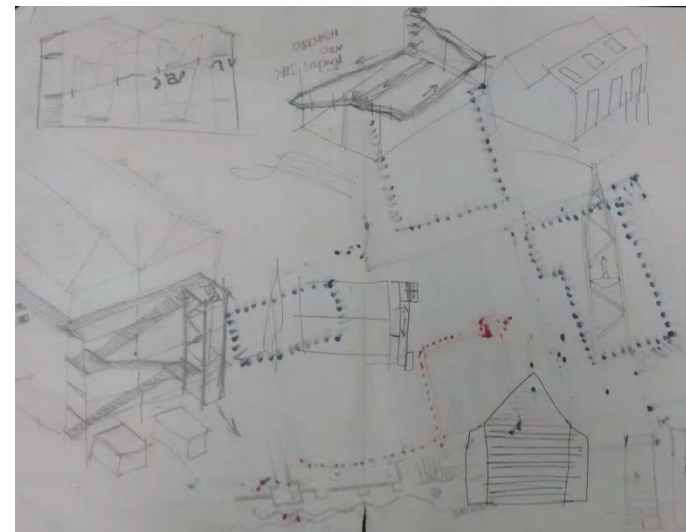


Imagen 50. Boceto 2
Fuente: Elaboración propia



Imagen 51. Boceto 3
Fuente: Elaboración propia

En la imagen 51 se observa la implantación actual de los antiguos galpones de ASTINAVE, junto con el puente hacia la isla Santay, señalado con color rojo, y las sendas que comunican al proyecto con el Barrio del Astillero, marcado con color amarillo. También se destaca la arborización que se implementará en la configuración de la propuesta para integrar espacios naturales, beneficiosos para el usuario como el medio ambiente.

3.9 MARCO LEGAL

ARTICULO	CONCEPTO
Ordenanza sustitutiva de edificaciones y construcciones del Cantón Guayaquil del Año 2000	No existe registro de una Ordenanza específica para el Barrio El Astillero.
Artículos del 17 al 20 de la Ordenanza del Plan Regulador de Desarrollo Urbano de Guayaquil del Año 2000	Planes especiales (desarrollo específico de carácter sectorial en un área de actuación determinada).
Artículo 29 de la Ordenanza del Plan Regulador de Desarrollo Urbano de Guayaquil del Año 2000	Desarrollo de núcleos y corredores de estructuración urbana.
Artículo 64 de la Ordenanza del Plan Regulador de Desarrollo Urbano de Guayaquil del Año 2000	De rehabilitación urbana: sobre áreas deprimidas y predios precariamente construidos. Se refieren a la reedificación y, o eventualmente la consolidación, inclusión y, o erradicación de usos.
artículo 65 “Gestión del Suelo Urbanizado”	Plan Especial de cada unidad de actuación urbanística
artículo 66 de la Ordenanza del Plan Regulador de Desarrollo Urbano de Guayaquil del Año 2000	Mecanismo de Aplicación del Plan Masa del Proyecto Especial
Artículo 31 Constitución del Ecuador	Derecho a espacios públicos
Artículo 264 Constitución del Ecuador	Competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para construcción y planificación de espacios urbanos
Artículo 55 COOTAD	Competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para construcción y planificación de espacios urbanos

Tabla 1. Resumen de los Artículos de las Leyes Ecuatorianas correspondientes a Astilleros

Fuente: Constitución 2008 de la República del Ecuador. COOTAD Ordenanzas Municipales del Cantón Guayaquil. Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014

3.9 MARCO LEGAL

ARTICULO	CONCEPTO
Artículo 144 COOTAD	Generar proyectos para protección y conservación de espacios públicos
Ordenanza sustitutiva de edificaciones y construcciones del Cantón Guayaquil del Año 2000	No existe registro de una Ordenanza específica para el Barrio El Astillero.
Art.14.7: Plazas de estacionamiento	Regulación de la cantidad de plazas de parqueo en una nueva edificación, incluyendo la manera de distribución en función de la cantidad de usuarios del respectivo inmueble.
Art. 103: Estacionamiento de vehículos en solares vacíos	Requisitos para la aprobación de un solar como zona de parqueo: Pavimentación total del solar, determinación de espacios, instalación de cercas, zonas de circulación y módulo de servicios higiénicos en buenas condiciones.
Tabla de regulación (ZC)	Como el proyecto se aloja en Zona Central (ZC), se requiere una plaza de parqueo por cada 200 metros cuadrados de construcción o adicionales a otra edificación. Dicha medida es a nivel general.
Anexo 6: Normas de estacionamiento para corredores comerciales y de servicio	Si tomamos en cuenta el uso cultural y educativo relativo en este proyecto, las plazas de parqueo se determinan según la distribución de sus instalaciones. En este caso, como se lo considera al proyecto un museo, se necesita un parqueo por cada 30 metros cuadrados pertenecientes al área de exposición.

Tabla 2. Resumen de los Artículos de las Ordenanzas municipales del Cantón Guayaquil

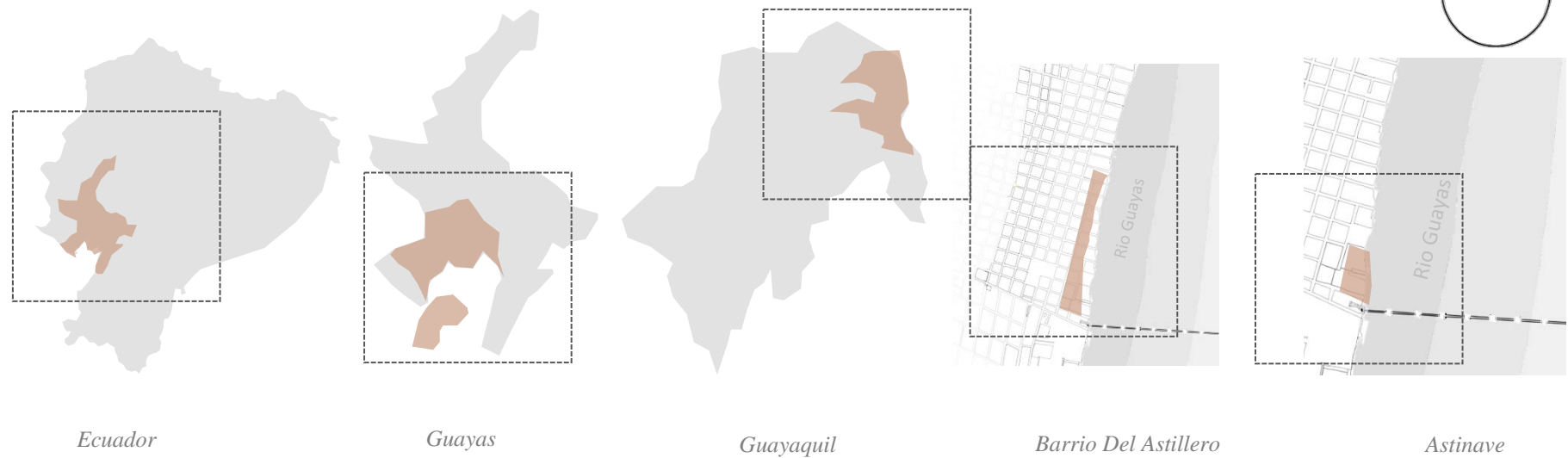
Fuente: Constitución 2008 de la República del Ecuador. COOTAD Ordenanzas Municipales del Cantón Guayaquil. Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014

CAPÍTULO

IV

EL PROYECTO

4.1 UBICACIÓN DEL PROYECTO



El proyecto se desarrolla en un terreno ubicado en la Ciudad de Guayaquil, Barrio del Astillero, sector sur. Esta rodeado de las calles Vivero (Oeste) entre El Oro (Sur) y Azuay (norte), bordeado por el Río Guayas (Este). La superficie abarca los 30.128 m² (3.1 ha), con una topografía plana y regular. Dentro del lote seleccionado existen edificaciones como el Galpón de ASTINAVE y el Hotel de la Armada Nacional.



4.2. ANÁLISIS DE SITIO DATOS DEMOGRÁFICOS

Población Del Barrio Del Astillero (Zona De Estudio)

Los datos recopilados son indispensables para un acercamiento a nivel barrial y para la definición del programa arquitectónico.

El Barrio del Astillero tiene 3336 habitantes distribuidos en tres parroquias urbanas: La parroquia Ximena con un 30% de la población total de la zona, la parroquia Ayacucho con 45% y un 25% de la parroquia Olmedo.

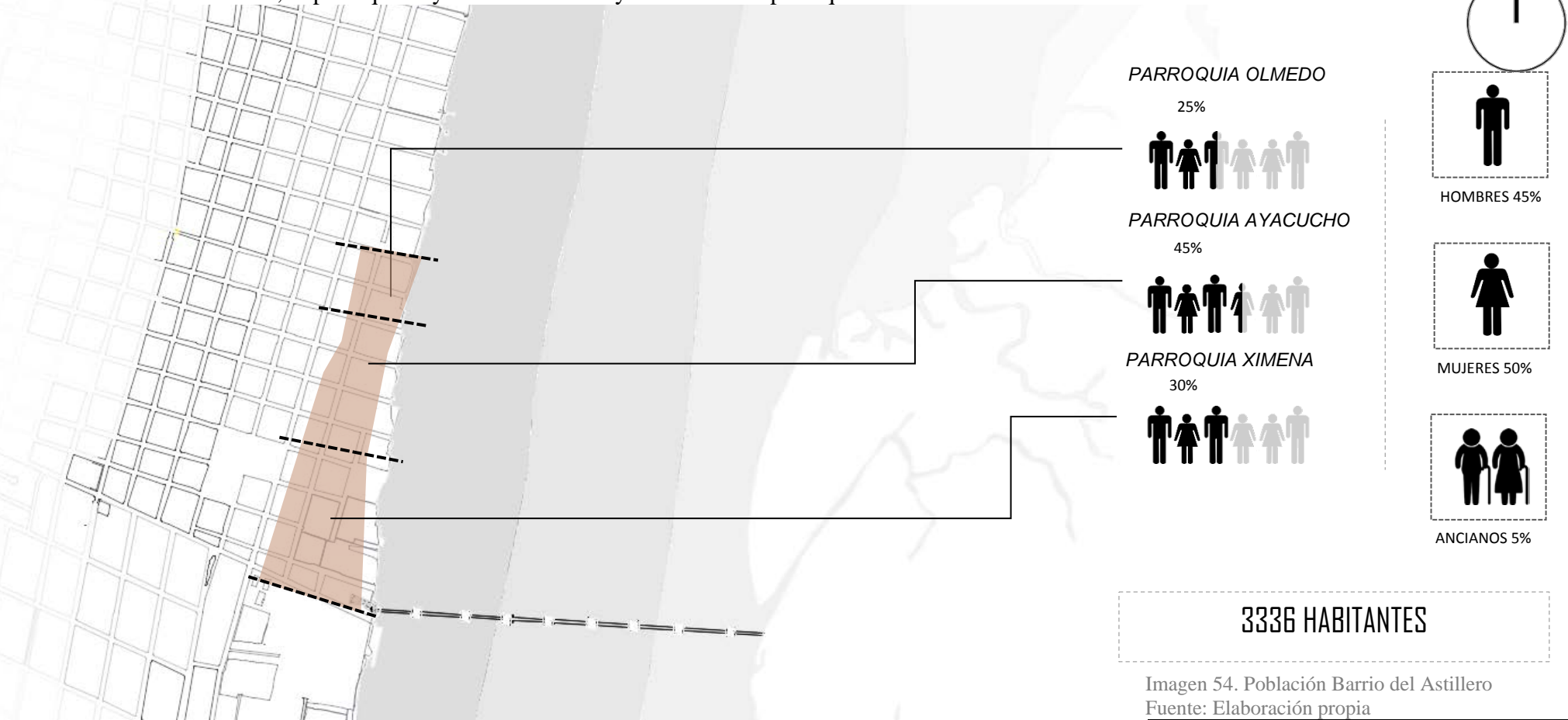


Imagen 54. Población Barrio del Astillero
Fuente: Elaboración propia

4.3 ANÁLISIS URBANO ENTORNO INMEDIATO

SIMBOLOGÍA

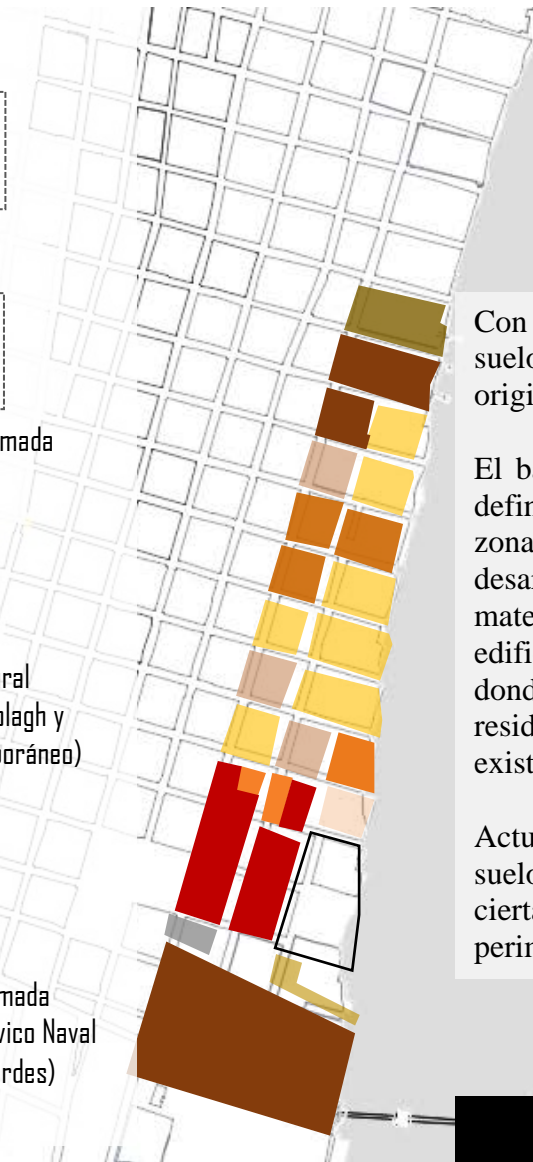


Imagen 55. Análisis urbano Barrio del Astillero
Fuente: Elaboración propia



Con el inicio del proceso de Regeneración Urbana, los usos de suelo han sido modificados en determinados sectores, originando nuevas actividades humanas.

El barrio del Astillero se caracterizaba por poseer zonas bien definidas para el desarrollo de sus actividades, es así que la zona de Eloy Alfaro hacia la rivera se caracterizaba por desarrollar actividades de tipo industrial, pesca, comercio de materiales de construcción para los astilleros y por concentrar edificaciones como bodegas, aserraderos, etc. Hacia el sur, donde se estableció La armada Nacional preveleció el uso residencial, mientras que desde la calle Portete hacia el Norte, existía un uso mixto Residencial-Comercial.

Actualmente está disposición ha cambiado, existe un uso de suelo disperso, la actividad pesquera casi ha desaparecido y ciertas fábricas y bodegas se han establecido en las zonas perimetrales de la ciudad.

4.4 ANÁLISIS DEL SECTOR

4.4.1 ACCESIBILIDAD

SIMBOLOGÍA

	Calles principales
	Metrovía
	Tráfico secundario
	Vía peatonal vehicular
	Atracadero
	Muelle
	Varadero
	Astillero



Imagen 56. Accesos
Fuente: Elaboración propia

1. La principal vía vehicular, de la zona es la calle Eloy Alfaro, que va en sentido Sur/Norte paralela al río Guayas, vía de bastante importancia porque comunica los barrios del Sur con el Centro urbano comercial de la Ciudad.
2. Las vías perpendiculares al río Guayas de mayor importancia:
 - La calle el Oro va en sentido Oeste/Este y que limita el área de estudio hacia el Sur.
 - La Calle Venezuela, eje vial que va de Oeste/Este
 - La calle Portete, eje vial que va de Este/Oeste
 - La Calle Gómez Rendón, que va de Oeste/Este
 - La calle Cuenca que va en sentido Este/Oeste y que limita el área de estudio hacia el Norte.
1. Vías Secundarias como las calles Azuay, Cañar, Galindo, Bolivia, García Goyena, Camilo Destruge, Colombia, General Gómez, Argentina, San Martín, Letamendi, Francisco de Marcos, Calicuchima, Maldonado, Brasil.

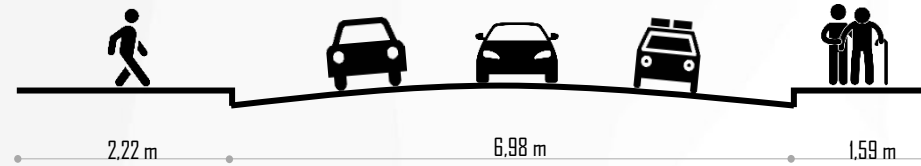
4.4.2 CARACTERÍSTICAS DE LA ACCESIBILIDAD



Imagen 57. Características de accesos
Fuente: Elaboración propia



CALLE CHIMBORAZO



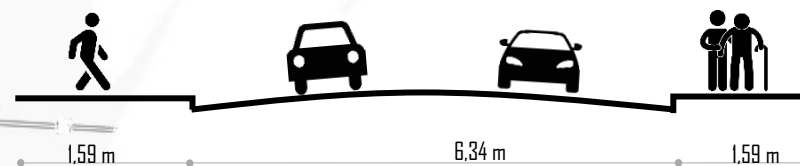
CALLE CHILE



CALLE ELDY ALFARO



CALLES SECUNDARIAS



4.4.3 DISCONFORT

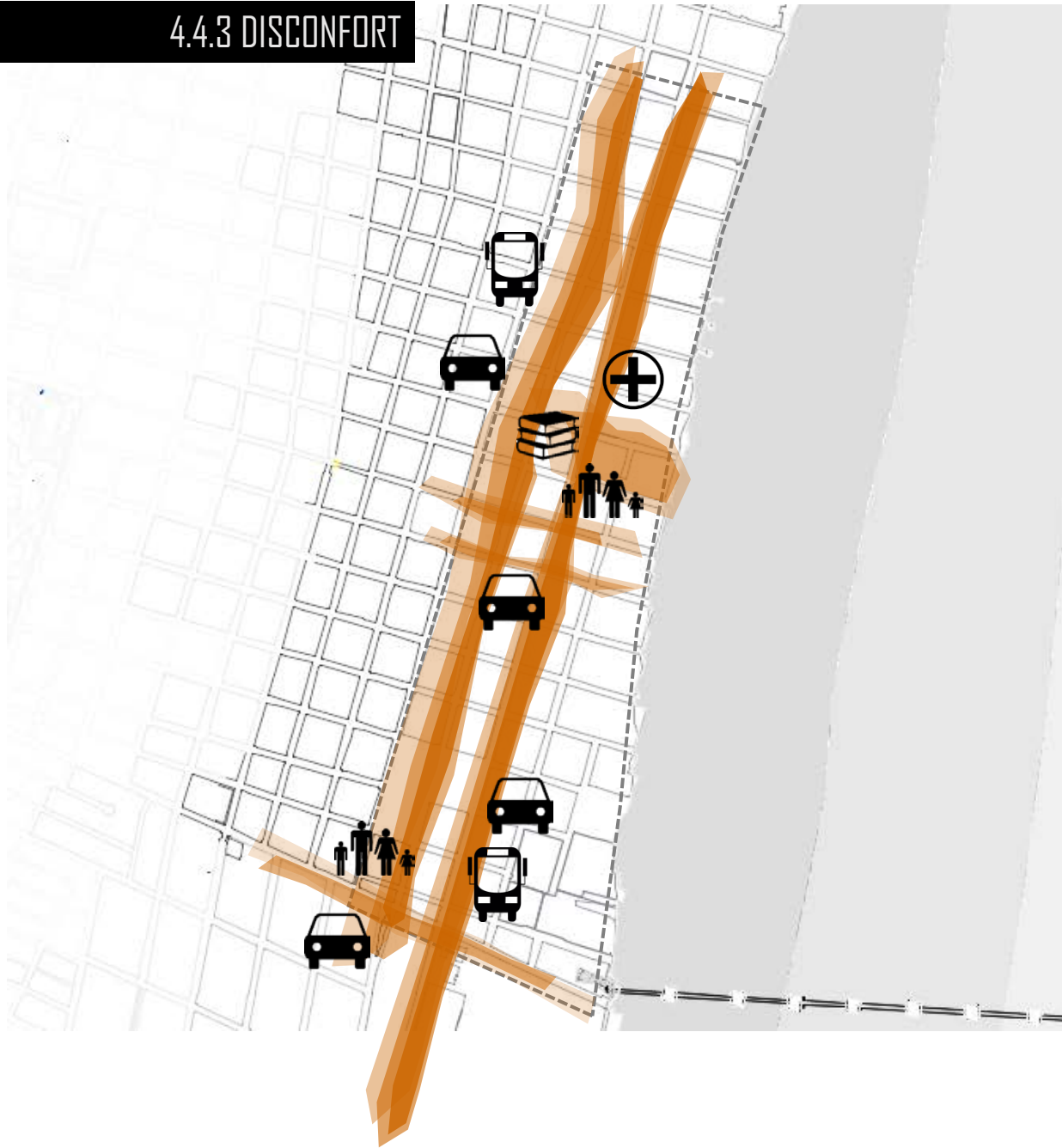


Imagen 58. Contaminación acústica y térmica
Fuente: Elaboración propia

CAUSAS DE CONTAMINACIÓN Contaminación ACÚSTICA y TÉRMICA



El plano de discomfort indica la ubicación y su influencia más caóticas de manera esquemática según lo percepción del lugar. Para el proyecto se debe considerar la molinera de la empresa Industrial Molinera del Ecuador y las avenidas principales como la fuente de ruido más nociva.

4.4.4 CLIMA

ANUARIO HIDROLÓGICO 2016 DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

CLIMA	VALOR ANUAL
Temperatura aire media maxima anual	31.3 C
Temperatura aire media minima anual	26.4 C
Precipitacion maxima anual	705.5 mm
Precipitacion media anual	108.48 mm
Humedad relativa media promedio	73%
Velocidad del viento promedio	0.3 m/s

Tabla 3. Anuario Hidrológico Guayaquil
Fuente: INAMHI



Imagen 59. Clima
Fuente: Elaboración propia



CLIMA

La ciudad de Guayaquil mantiene una temperatura cálida durante todo el año. Sin embargo, su cercanía al Océano Pacífico provoca que la corriente cálida del Niño y la fría del Humboldt determinen dos fases climáticas muy diferenciadas. La primera trae una época lluviosa y húmeda, pero calurosa, desde el mes de enero hasta mayo (llamada invierno); y la segunda es una estación seca y más fresca (designada como verano) que comprende desde junio hasta mediados de diciembre. (Clima, 2015)

ASOLEAMIENTO

Guayaquil es una ciudad que se encuentra situada al sur occidente del territorio continental ecuatoriano. Debido a su ubicación los rayos inciden casi perpendicularmente sobre él. (INAMHI, 2015), El asoleamiento del terreno se da en las fachadas este, de 06h00 a 12h00, y oeste, de 12h00 a 18h00 aproximadamente.

VIENTOS

La dirección predominante del viento en el mes de febrero en la estación del aeropuerto fue del Noreste (NE) (33.3 %), con una velocidad media de 2.4 m/s; la velocidad media mensual fue 2.0 m/s. (INAMHI, 2015). Debido a la cercanía del río Guayas en este sector, el viento que proviene del Este hacia el Oeste se percibe con mayor intensidad que los vientos del NE.

4.4.5 ÁREAS VERDES RECREACIÓN

SIMBOLOGÍA



Áreas verdes



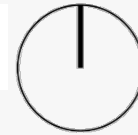
Recreación



Parque de la Armada

Complejo de la Armada

Imagen 60. Áreas verdes y recreación
Fuente: Elaboración propia



Como se puede observar el Barrio del Astillero no cuenta con suficientes espacios verdes. Es un barrio gris en donde la mayor parte de uso del suelo es comercial, industrial y vivienda.

Las áreas verdes de este sector incluyen el parque de la Armada que se encuentra cerca del terreno ubicado en la calle El oro entre la calle Gabriel Pino Roca y Galindo Vaca; El parque España se ubicado en la calle Portete de Tarqui entre Chile y Chimborazo y el parque Olmedo se encuentra en la Av. Eloy Alfaro y Olmedo.

4.5 FODA

FORTALEZAS

Cuenta con áreas verdes y de esparcimiento, culto e integración familiar
 Dentro del sector se pueden encontrar con una gran cantidad de espacios destinados para el comercio que abastecen las necesidades alrededor del sitio de estudio.
 Valor histórico del sector dado por los componentes urbanos de o Calles
 La gente aprecia más su sector debido a que ha sido regenerado (sentido de apropiación)
 Se le ha dado prioridad al vehículo, dejando a un lado al peatón



DEBILIDADES

La cercanía de equipamientos de salud con referencia a la empresa eléctrica y la estación de la Metrovia en ciertas horas del día entorpecen y aumentan el caos vehicular y de pasajeros.
 No existe una relación sector /rio
 Contaminación por industrias.
 Obstaculización de ventilación y vistas por edificaciones.
 Olores y desechos orgánicos del mercado sur- este.
 El ecosistema fluvial se encuentra polucionado y deteriorado.



OPORTUNIDADES

Cercanía al río, aprovechamiento de las visuales y brisas marinas. Proponer espacios de integración que evoquen el sentido de barrio histórico activando el transporte fluvial
 Rescatar el valor histórico del astillero.
 Atraer inversión privada y turismo con la puesta en valor de los edificios patrimoniales aún existentes en el sector.
 Proyecto Isla Santay.
 Cercanía a Parque cívico forestal (Centenario).
 Cercanía a Malecón 2000.
 Aprovechar el poco flujo vehicular, para transformación de calles para vehículos en calles para ciclistas y peatones.



AMENAZAS

La principal amenaza que existe dentro del sector es la desunión y la falta de asociación entre vecinos debido a que la mayoría de vecinos antiguos viven en otros lugares de Guayaquil no fomentan el deporte aun teniendo instituciones educativas cercanas.
 Percepción del lugar, por parte de la sociedad guayaquileña en general como barrio inseguro y deteriorado



Tabla 4. FODA
 Fuente: Elaboración propia

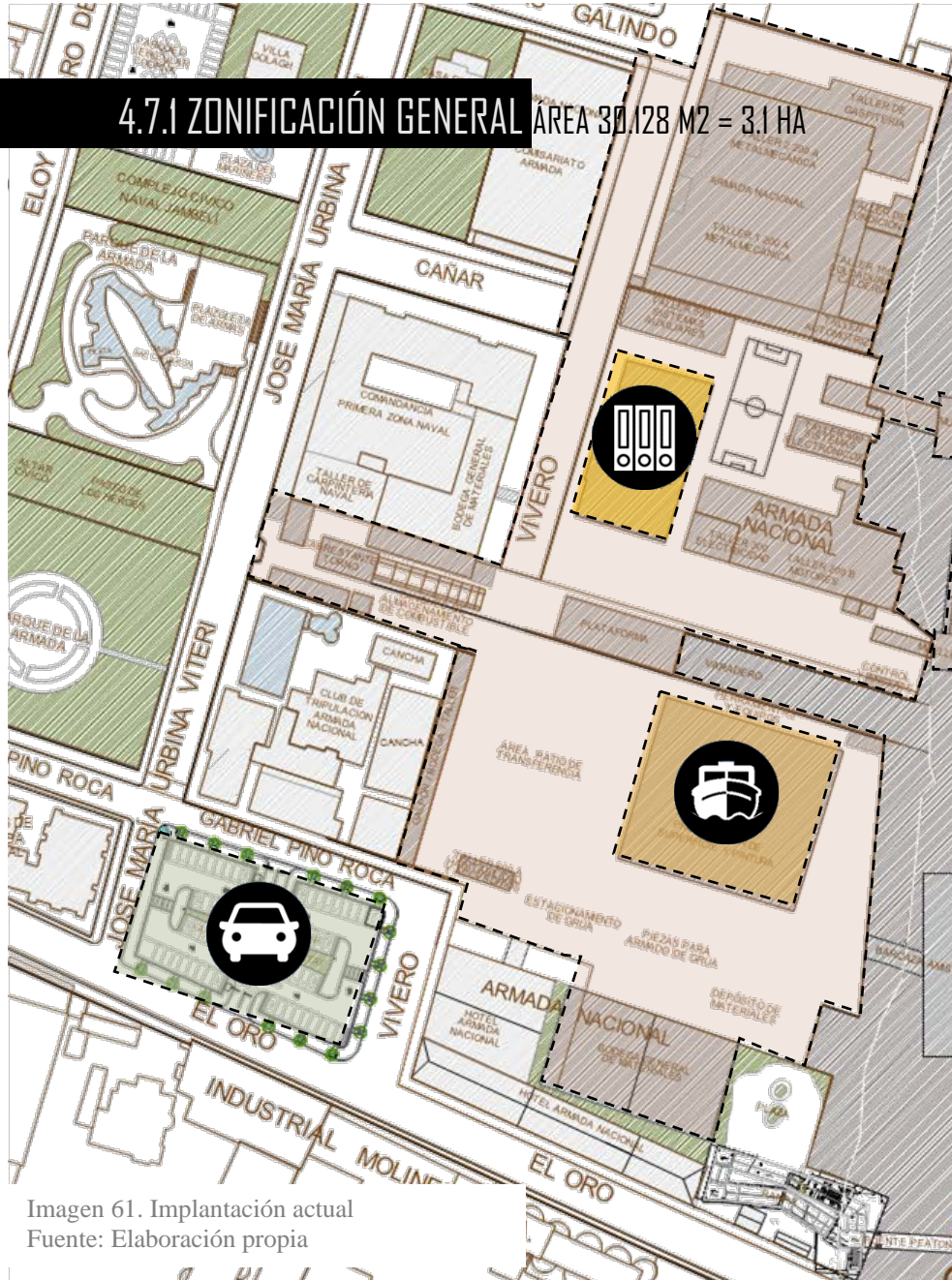
4.6 PROCESO DE DISEÑO EQUIPAMIENTO URBANO BARRIO DEL ASTILLERO

ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA DE LA ZONA DE ESTUDIO				
ELEMENTOS	CONCEPTO	IDENTIFICACIÓN EN EL BARRIO DEL ASTILLERO	GRÁFICOS	
BARRIO	Grandes zonas urbanas con carácter común, reconocible interior y exteriormente, a veces distritos étnicos o de procedencias, continuidades temáticas o tipologías arquitectónicas-urbanas, límites reconocibles. Asociación: Bordes.	Débil identificación urbana. Permanencia en imaginario urbano.		
SENDAS	Identificación de elementos urbanos dominantes, topografías, recorridos habituales, vías principales de circulación, flujos urbanos, agrupaciones de actividades urbanas en un recorrido. Asociación: bordes. Recorridos entre hitos.	Avenida Eloy Alfaro: Circulación de Norte-Sur. Avenida Chile: Circulación Sur-Norte. Puente peatonal a Santay		
BORDES	Elementos lineales no considerado como sendas, por lo general límites entre zonas identificables, aéreos o terrestres, líneas de ribera, cualidades directivas (similar a sendas). Asociación: sendas.	Río Guayas: Del Mercado Sur hasta paso peatonal a isla Santay, muelles.		
NODOS	Puntos estratégicos, confluencia de sendas, estaciones de transporte, concentración temática, plazas, punto irradiador. Asociación: Sendas, Barrios.	Parque de la Armada-Punto de arranque del Puente peatonal a Isla Santay.		
HITOS	Puntos de referencias urbanas exteriores, elemento singular, contrastante, escala destacada, prominencia espacial, visibles desde varias direcciones. Asociación: Barrios, Sendas.	Molinera/ Puente a Isla Santay/ Parque de la Armada/ Estación de la Empresa Eléctrica/ Fabrica La Universal/ Colegio Providencia/ Castillo Esponceda /Edificio Multicomercio		

Tabla 5. Análisis de imagen urbana de la zona de estudio.

Fuente: Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos, 2014

4.7.1 ZONIFICACIÓN GENERAL $30.128 \text{ M}^2 = 3.1 \text{ HA}$



MAREA ALTA RÍO GUAYAS +1.50 M



ÁREAS VERDES 0 M²



MUELLE 135 ML ÁREA 841 M²



EDIFICIO ADMINISTRATIVO ÁREA 1000 M²



PARQUEOS 4 ÁREA 74.20 M²



ESPEJOS DE AGUA ÁREA 1227 M²



GALPÓN ASTILLERO ÁREA 2315 M²

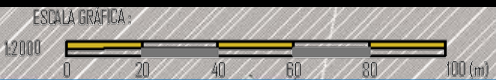


PARQUEADERO ISLA SANTAY 66 ÁREA 825 M²



CICLOVÍA 0 ML ÁREA 0 M²

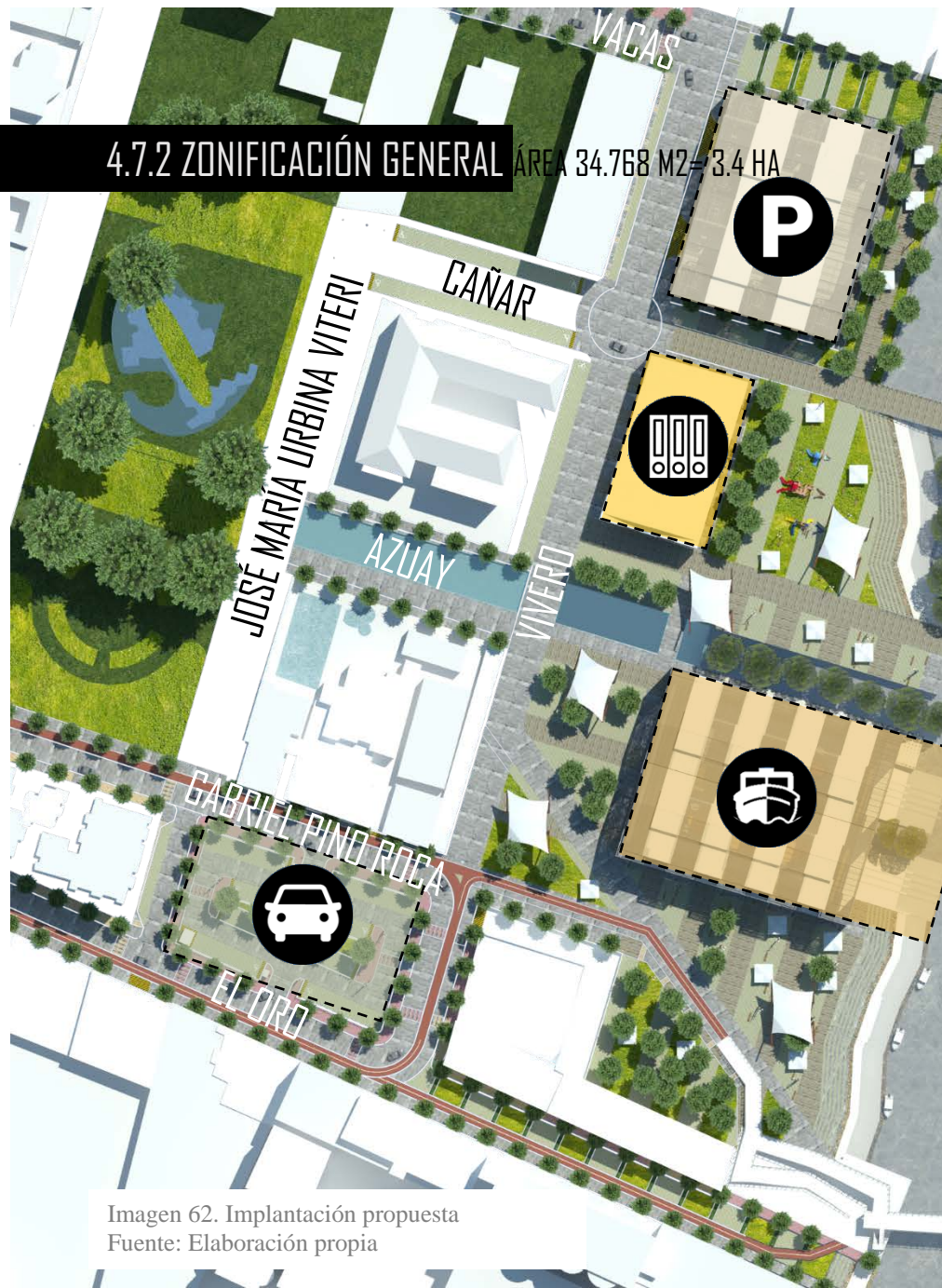
4.7.1.1 IMPLANTACIÓN ACTUAL ESC 1:2000



MAREA BAJA RÍO GUAYAS -0.40 M

Imagen 61. Implantación actual
Fuente: Elaboración propia

4.7.2 ZONIFICACIÓN GENERAL ÁREA 34.768 M² - 3.4 HA



	MAREA ALTA RÍO GUAYAS +1.50 M
	ÁREAS VERDES ÁREA 8234 M ²
	EDIFICIO PARQUEOS 108 ÁREA 1654 M ²
	MUELLE 135 ML ÁREA 841 M ²
	EDIFICIO ADMINISTRATIVO ÁREA 1000 M ²
	PARQUEOS 12 ÁREA 223 M ²
	ESPEJOS DE AGUA ÁREA 1227 M ²
	GALPÓN ASTILLERO ÁREA 4456 M ²
	PARQUEADERO ISLA SANTAY 139 ÁREA 1738 M ²
	CICLOVÍA 650 ML ÁREA 1625 M ²
	MAREA BAJA RÍO GUAYAS -0.40 M

4.7.2.1 IMPLANTACIÓN PROPUESTA ESC 1:2000



Imagen 62. Implantación propuesta
Fuente: Elaboración propia

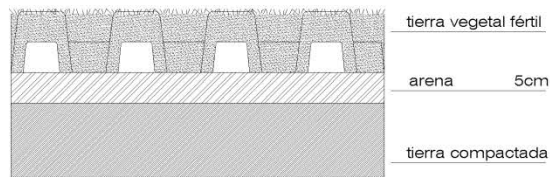
4.8 PROYECTO EQUIPAMIENTO URBANO BARRIO DEL ASTILLERO

4.8.1. MOBILIARIO URBANO BARRIO DEL ASTILLERO

1. Enlace urbano de zonas con identidad histórica.
2. Reconformación del borde urbano y de la orilla del Río Guayas y su integración al Puente a la Isla Santay.
3. Conformación de ingresos Principales al futuro Malecón de la Ría.
4. Consolidación de la tipología de Arquitectura industrial.
 5. Articulaciones artísticas y culturales. Producción e industrias Culturales.
 6. Articulación con el Malecón 2000 una vez concluido el Malecón de la Ría.
 7. Desarrollo de actividades recreativas y deportivas fluviales.

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

El ADOQUÍN BATERÍA es un sistema de pavimento de hormigón armado vibro-moldeado que se edita en varios colores. Actúa como base para crear una alfombra semi-vegetal adaptable a relieves ondulados. Su sección permite un óptimo desarrollo y crecimiento del césped que se apropia de los espacios vacíos entre los adoquines. La geometría de cada pieza es cuadrada y se construye como una malla que contiene 16 adoquines conectados entre sí por nervios de hormigón que se ocultan debajo de la vegetación. Este pavimento es adecuado tanto para realizar pasos peatonales en medio de una extensión vegetal, como para introducir el manto de césped en una situación más urbana y compatible con el tránsito ocasional de vehículos. De esta manera, y como su nombre lo indica, se presenta como un elemento que recrea las baterías de los galeones.



COLOCACIÓN

ACCESIBILIDAD

EJEMPLO DE COLOCACION

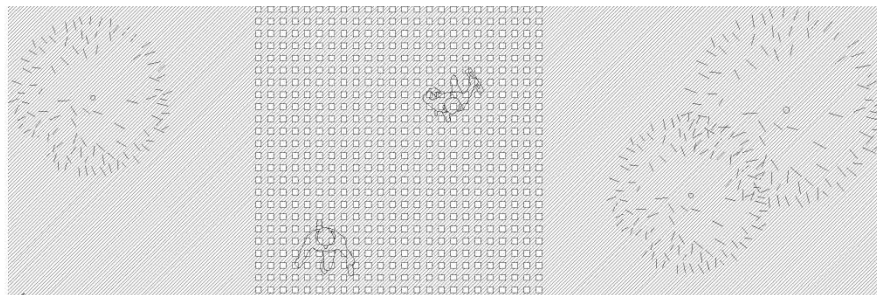


Imagen 63. Adoquín Batería
Fuente: Elaboración propia

FICHA TÉCNICA

MATERIAL:
Hormigón Armado

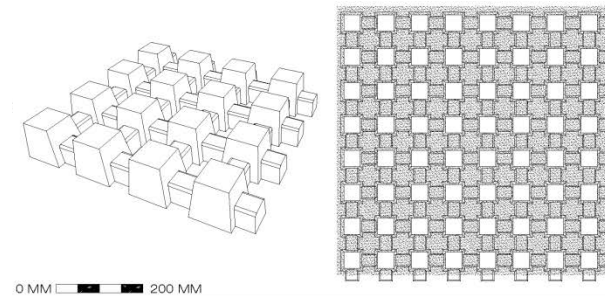
Vibro-Moldeado

COLOR: Varios

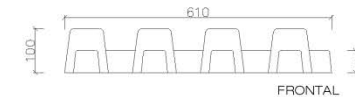
ACABADO: Pulido

COLOCACIÓN:
Arena compactada

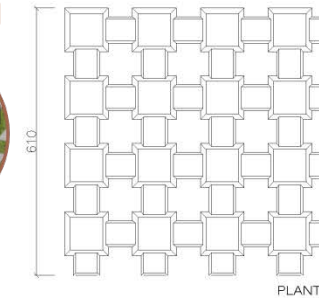
DIMENSIÓN:
0.60 x 1.20 m.



0 MM 200 MM



MATERIALIDAD



AGREGACION

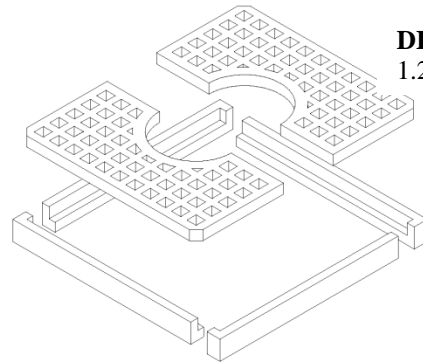


4.8.1.1 ADOQUÍN BATERÍA ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

La REJILLA ANDANA es un elemento de hormigón armado y de sección cuadrada que se coloca a nivel del pavimento. Se construye con un marco perimetral formado por cuatro piezas de hormigón que delimitan y hacen de transición entre el pavimento, la rejilla y dos tapas interiores que protegen el hueco del marco y rodean al árbol dejando libre un espacio de 45 cm. de diámetro. Las tapas presentan unas perforaciones en el hormigón que permiten el riego, la ventilación y evitan la compactación de la tierra, cuya textura está diseñada como alegoría a las andanas de los galeones.

ACCESIBILIDAD



EJEMPLO DE COLOCACIÓN

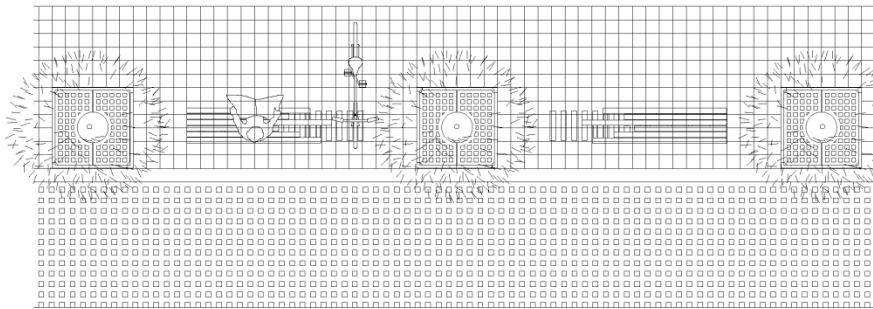


Imagen 64. Rejilla Andana
Fuente: Elaboración propia

FICHA TÉCNICA

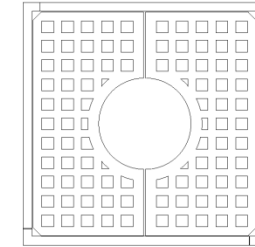
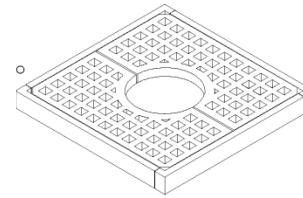
MATERIAL:
Hormigón Armado

COLOR: Gris

ACABADO:
Pulido

COLOCACIÓN:
Empotrado a nivel del pavimento

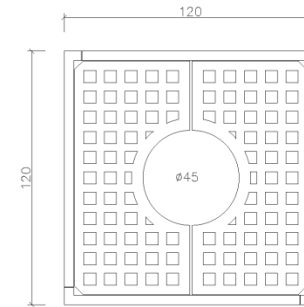
DIMENSIÓN:
1.20 x 1.20 m.



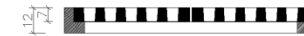
GEOMETRIA

E: 0 50 CM

MATERIALIDAD



PLANTA



SECCION



4.8.1.2 REJILLA ANDANA ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

La CUBIERTA ALCÁZAR opta por materiales reciclables, alta durabilidad y substitutos de la madera. El aluminio resistente al medio marino y el hormigón UHPC de alta resistencia son componentes del sistema modular fabricado en taller y ensamblado/industrializado con elementos de acero inoxidable. La superficie reproduce la textura de la madera. El relieve evoluciona la calidez y nobleza de la madera, mantiene sus virtudes y mejora sus defectos. El diseño es aeronáutico, ligero y robusto a un tiempo, evoca las cubiertas de los galeones y funciona en el embarque/desembarque de turistas eficazmente.

FICHA TÉCNICA

MATERIAL: Hormigón UHPC Armado PRFV

TEXTURA: Imitación madera **COLOR:** Beige

ACABADO: Pulido

COLOCACIÓN: Apoyado sin anclaje

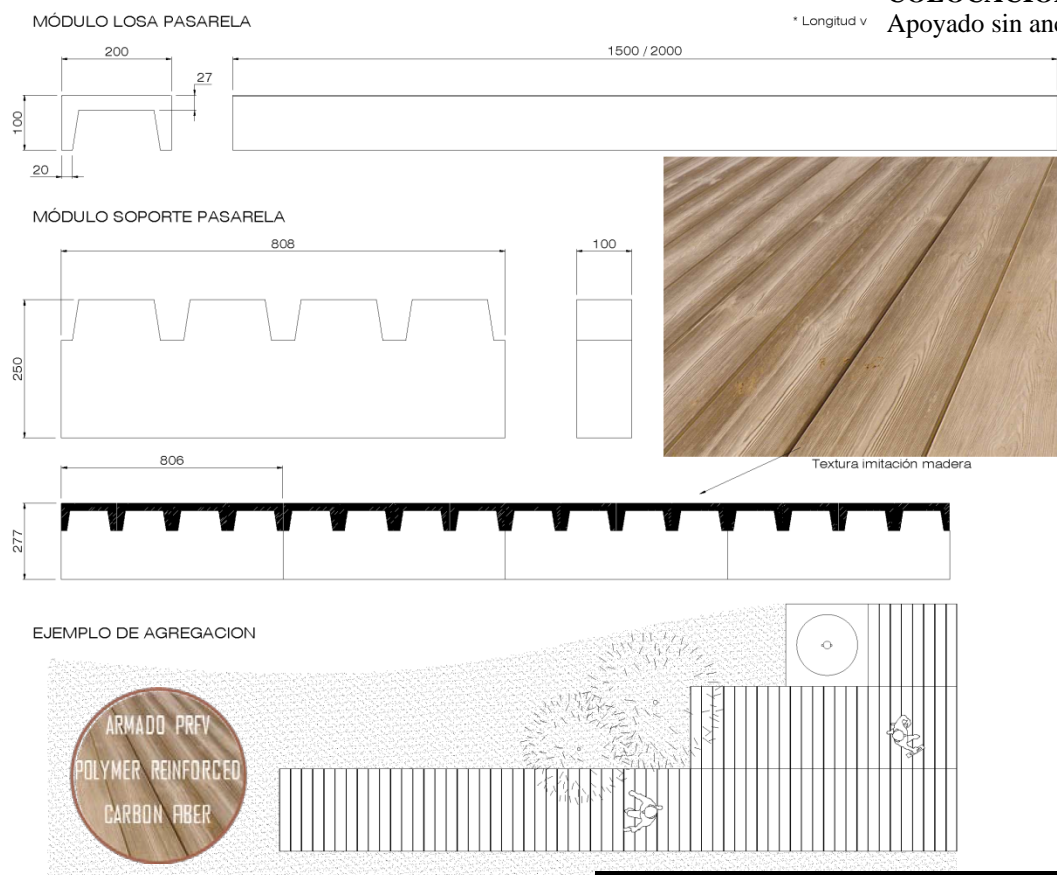
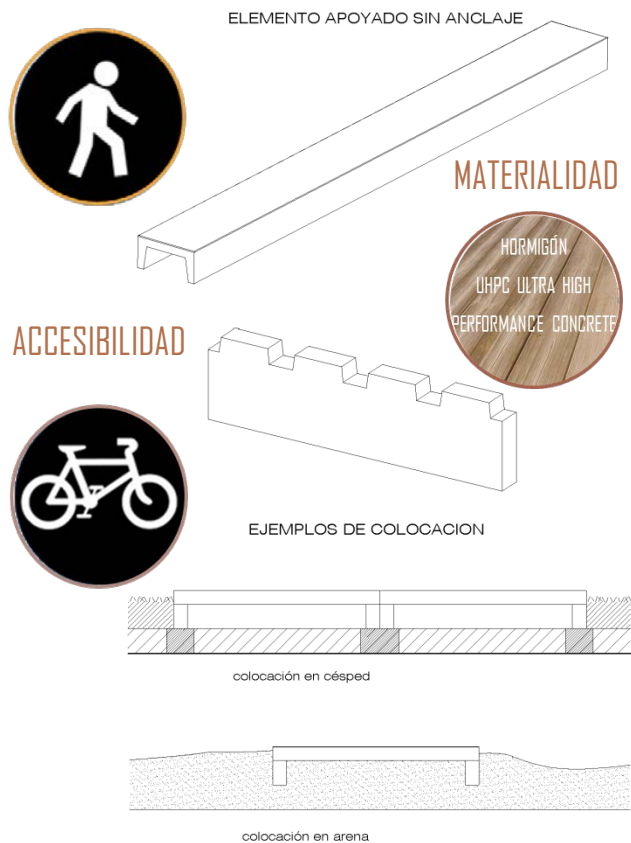


Imagen 65. Cubierta Alcázar
Fuente: Elaboración propia

4.8.1.3 CUBIERTA ALCÁZAR ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

El BOLARDO NORAY se compone de un volumen de hierro fundido con acabado de acero cor-ten en la parte inferior y madera en la parte superior. Estos son utilizados para afirmar las amarras de los barcos en el muelle. La madera representa los galeones de madera antiguos y el acero los barcos metálicos modernos. Tiene un difusor LED de 13W en su interior.

FICHA TÉCNICA

MATERIAL: Hierro fundido acero cor-ten / madera

COLOR: Óxido / Cedro

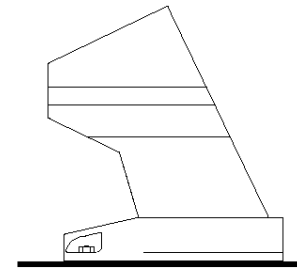
LÁMPARA: Difusor Led 13W

COLOCACIÓN: Fijado con 3 pernos de acero inoxidable

SISTEMA DE COLOCACION

GEOMETRIA

ESCALA 0 CM 25CM



MATERIALIDAD

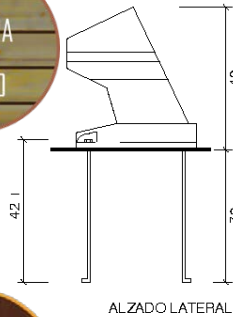
Taladrar el pavimento y llenar con resina

Colocar los pernos según la plantilla

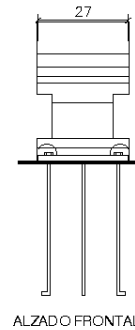
Colocar y fijar la base a los pernos

Hacer la instalación eléctrica

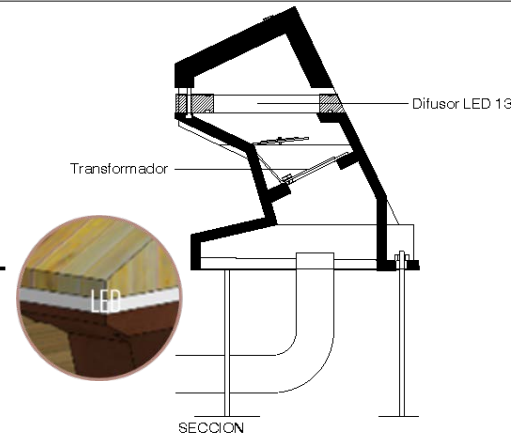
Colocar y fijar el difusor y la tapa con los tornillos



ALZADO LATERAL

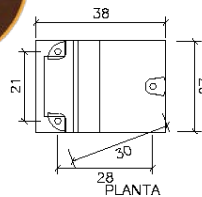
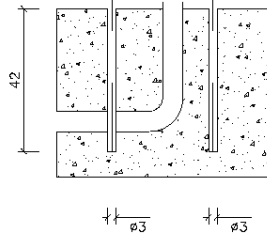


ALZADO FRONTAL

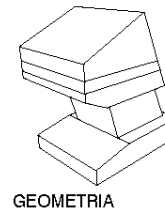


SECCION

ACCESIBILIDAD



PLANTA



GEOMETRIA

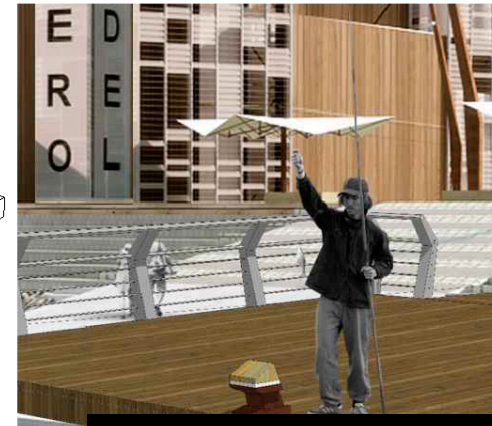


Imagen 66. Bolardo Noray
Fuente: Elaboración propia

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

Los BINOCULARES COFA se compone de un volumen de acero cor-ten forrado de madera. El espectador luego de introducir 25 centavos de dólar puede apreciar durante 2 minutos el paisaje tal cual los vigías lo hacen en altamar. La madera representa los galeones de madera antiguos y el acero los barcos metálicos modernos. Transmiten la sensación de estar en construcción, como los barcos en el astillero.

SISTEMA DE COLOCACION

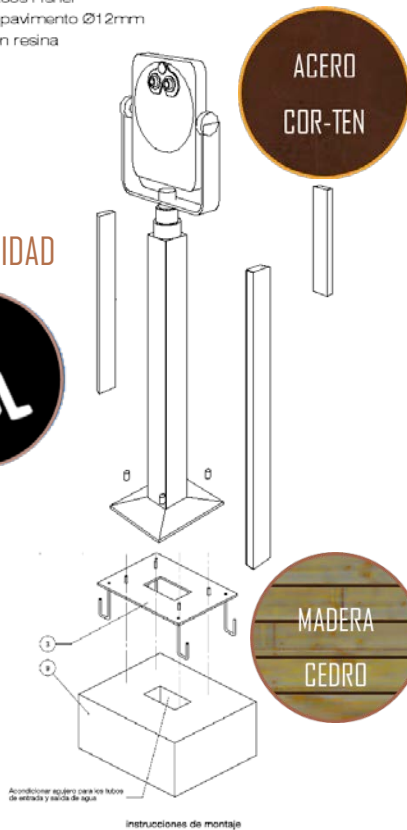
Roscar 4 tacos Fisher
Taladrar el pavimento Ø12mm
Rellenar con resina

MATERIALIDAD

ACERO
COR-TEN

MADERA
CEDRO

ACCESIBILIDAD



FICHA TÉCNICA

MATERIAL: Acero cor-ten / madera

COLOR: Óxido / Cedro

COLOCACIÓN: Anclado con 4 pernos de acero inoxidable

GEOMETRÍA

ESCALA 0 CM 50 CM

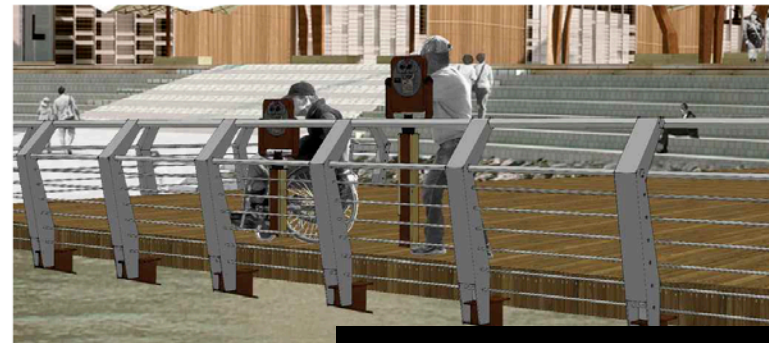
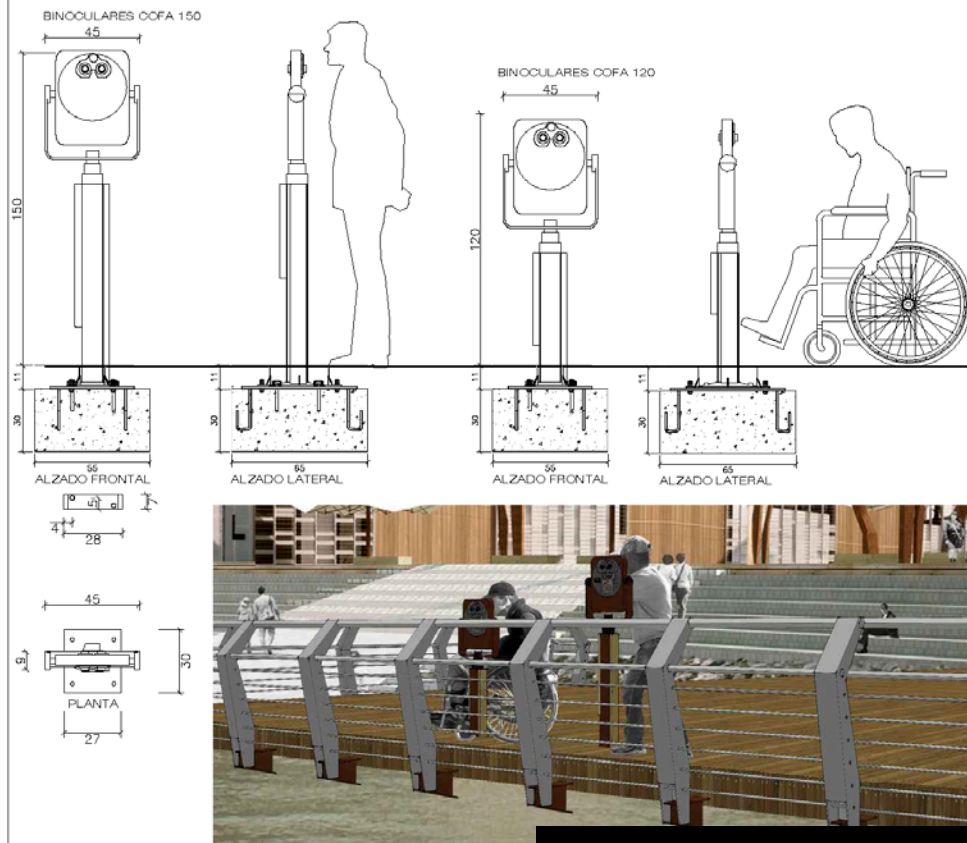
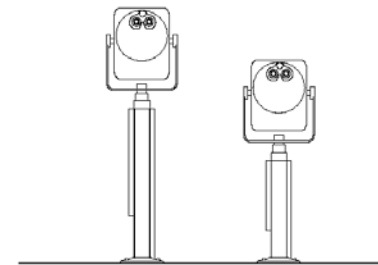
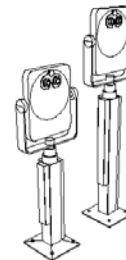


Imagen 67. Binoculares Cofa
Fuente: Elaboración propia

4.8.1.5 BINOCULARES COFA ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

El BEBEDERO BAUPRÉS se compone de 1 volumen de acero cor-ten recubierto de madera. Posee una grifería mono comando activada por medio de un pulsador de acero inoxidable. La grifería surte de agua una rejilla anti-salpicaduras que evacúa el líquido en una bandeja interior. Su forma permite que usuarios con capacidad física limitada puedan hacer uso del mismo. La madera representa los galeones antiguos y el acero los barcos metálicos modernos. Transmite la sensación de estar en construcción, como los barcos en el astillero.

FICHA TÉCNICA

MATERIAL: Acero cor-ten / madera

COLOR: Óxido / Cedro

COLOCACIÓN: El bebedero se empotra 10 cm en el pavimento y se fija mediante una placa base con 4 pernos corrugados. Dispone de regulador de presión y control temporizado de fluido para optimizar y economizar al máximo el consumo de agua.

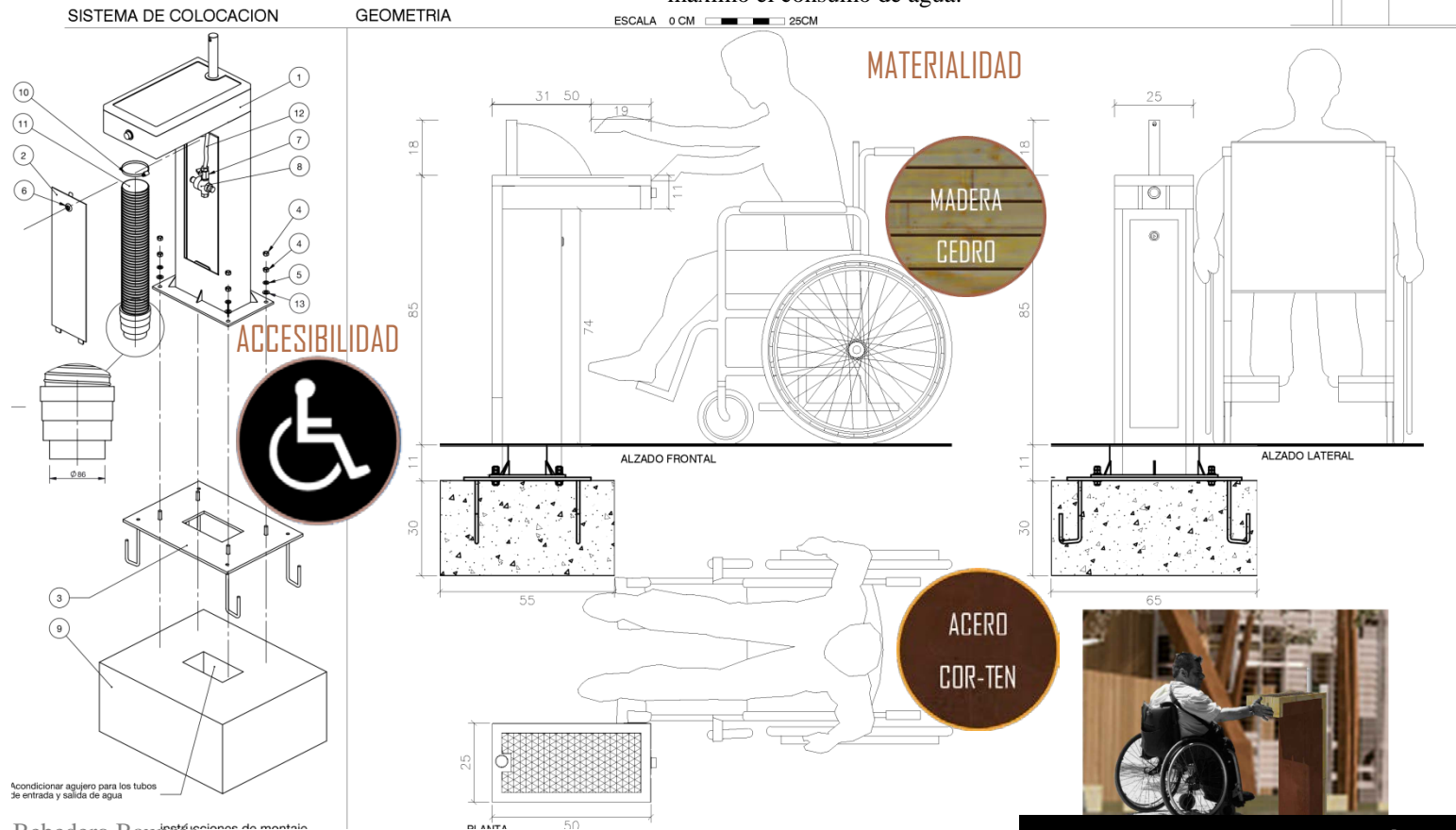


Imagen 68. Bebedero Bauprés
Fuente: Elaboración propia

4.8.1.6 BEBEDERO BAUPRÉS ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

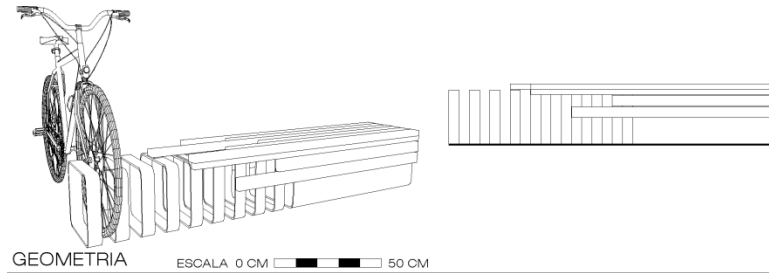
La BANCA CUADERNA se compone de 1 volumen rectangular principal seguido por 9 volúmenes cuadrados secundarios. Estos pueden ser utilizados para estacionar bicicletas. La forma de la banca evoca las cuadernas del casco de los barcos. La madera representa los galeones de madera antiguos y el acero los barcos metálicos modernos. Transmite la sensación de estar en construcción, como los barcos en el astillero.

FICHA TÉCNICA

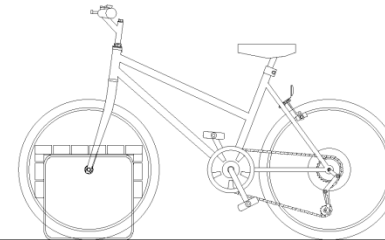
MATERIAL: Acero cor-ten e: 8 mm/
madera

COLOR: Óxido /
Cedro

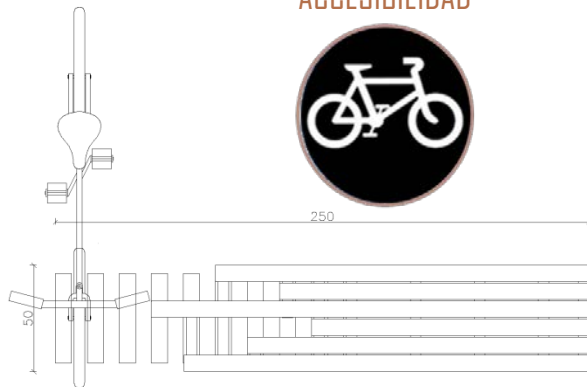
COLOCACIÓN:
Anclado con pernos
de acero inoxidable



ALZADO FRONTAL



SECCION LATERAL

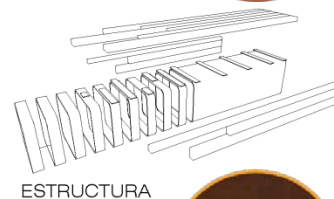


PLANTA

ACCESIBILIDAD



MATERIALIDAD



ESTRUCTURA

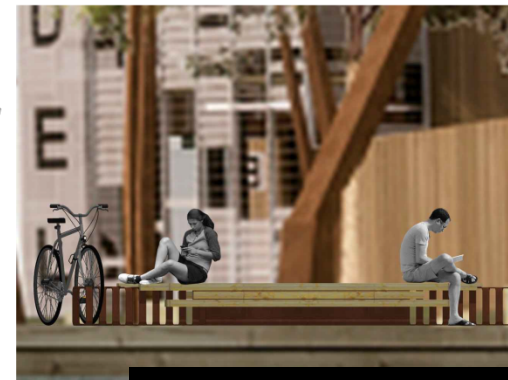
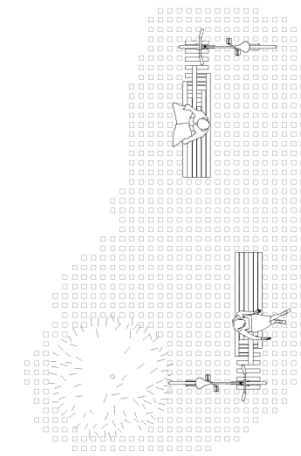


Imagen 69. Banca Cuaderna
Fuente: Elaboración propia

4.8.1.7 BANCA CUADERNA ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

El MACETERO RODA se compone de una sola hoja de acero cor-ten doblada en forma rectangular o cuadrado forrado de madera. La forma del basurero evoca la roda del casco de los barcos. La madera representa los galeones de madera antiguos y el acero los barcos metálicos modernos. Transmite la sensación de estar en construcción, como los barcos en el astillero.

FICHA TÉCNICA

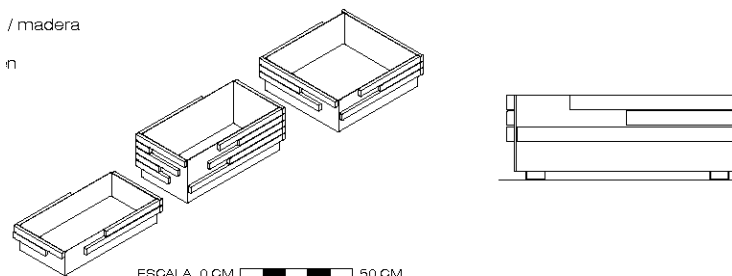
MATERIAL:

Acero cor-ten e: 6 mm. / Madera n

COLOR: Óxido / Cedro

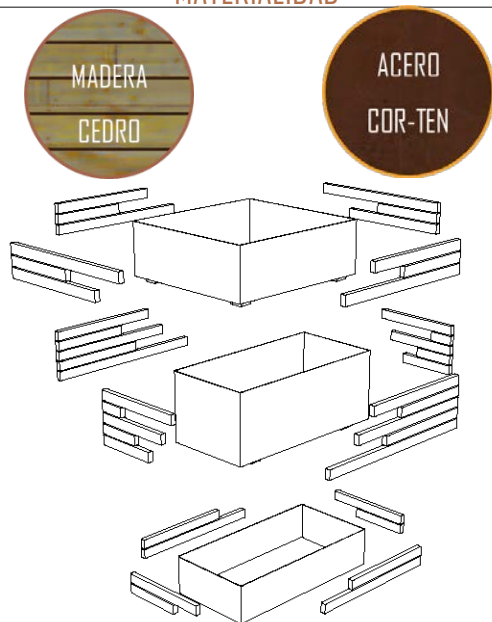
COLOCACIÓN:

Apoyado sin anclaje

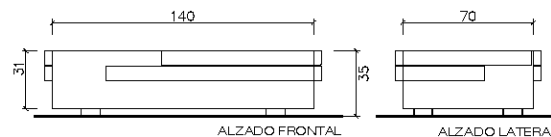


GEOMETRIA

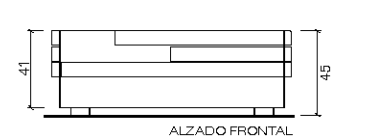
MATERIALIDAD



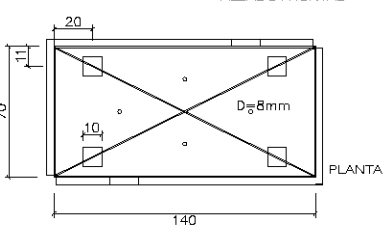
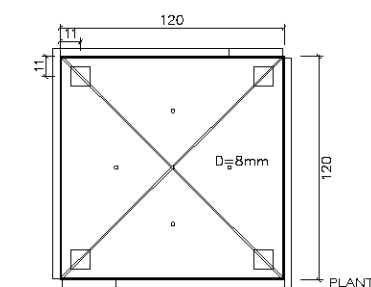
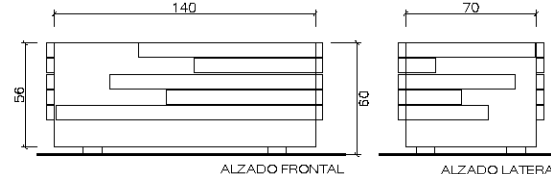
CODASTE RECTANGULAR 140 H:35



CODASTE CUADRADA 120 H:45



CODASTE RECTANGULAR 140 H:60



ACCESIBILIDAD

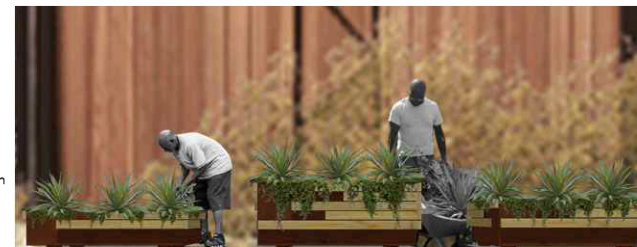
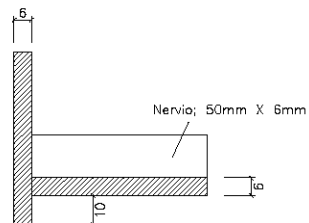


Imagen 70. Macetero Roda
Fuente: Elaboración propia

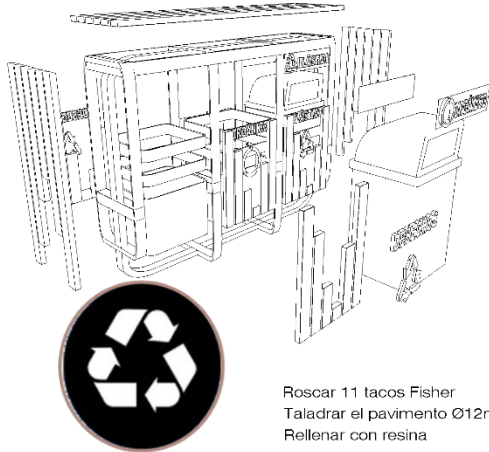
4.8.1.8 MACETERO RODA ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

El BASURERO CODASTE se compone de un volumen de acero cor-ten forrado de madera. La forma del basurero evoca las cuadernas del casco de los barcos. La madera representa los galeones de madera antiguos y el acero los barcos metálicos modernos. Está compuesto por tres tachos de basura: Desechos, orgánicos y plástico. Transmite la sensación de estar en construcción, como los barcos en el astillero.

SISTEMA DE COLOCACIÓN

ACCESIBILIDAD



Roscar 11 tacos Fisher
Taladrar el pavimento Ø12mm
Rellenar con resina

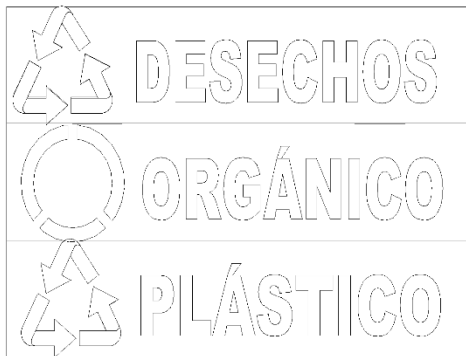


Imagen 71. Basurero Codaste
Fuente: Elaboración propia

FICHA TÉCNICA

MATERIAL: Acero cor-ten / madera / plástico

COLOR: Óxido / Cedro

COLOCACIÓN: Fijado con pernos de acero inoxidable

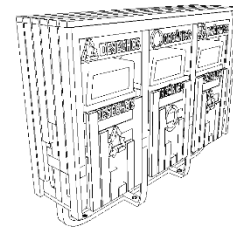
MATERIALIDAD

MADERA

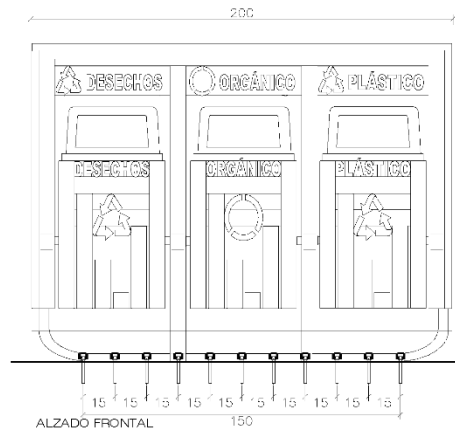
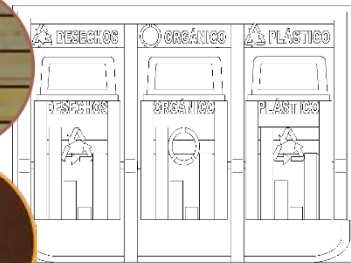
CEDRO

ACERO

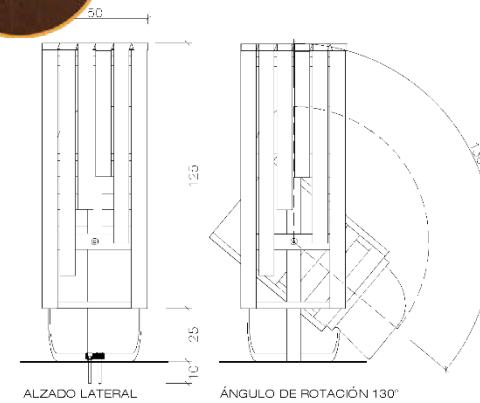
COR-TEN



ESCALA 0,0 CM 50 CM

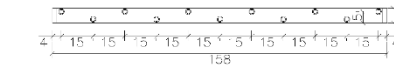


ALZADO FRONTAL

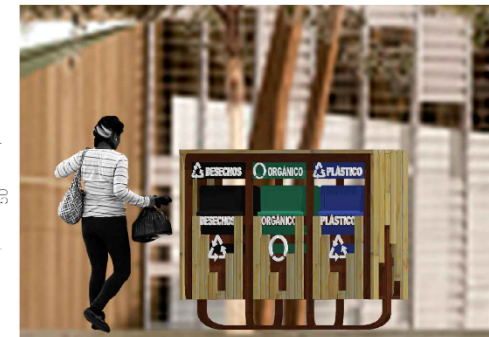


ALZADO LATERAL

ÁNGULO DE ROTACIÓN 130°



PLANTA



4.8.1.9 BASURERO CODASTE ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

La LUMINARIA MÁSTIL se compone de una serie de postes con varias alturas y número de reflectores LED. Su forma evoca un mástil de barco, así como al tronco del manglar. Sus materiales son el acero cor-ten y acero galvanizado con puntos de anclaje para soportar los reflectores LED.

FICHA TÉCNICA

MATERIAL: Poste de acero cor-ten e: 5 mm.

COLOR: Óxido

LÁMPARA: Reflector Led 31W, 86W, 125 o 196W

COLOCACIÓN: Fijado con 4 pernos de acero inoxidable inoxidable

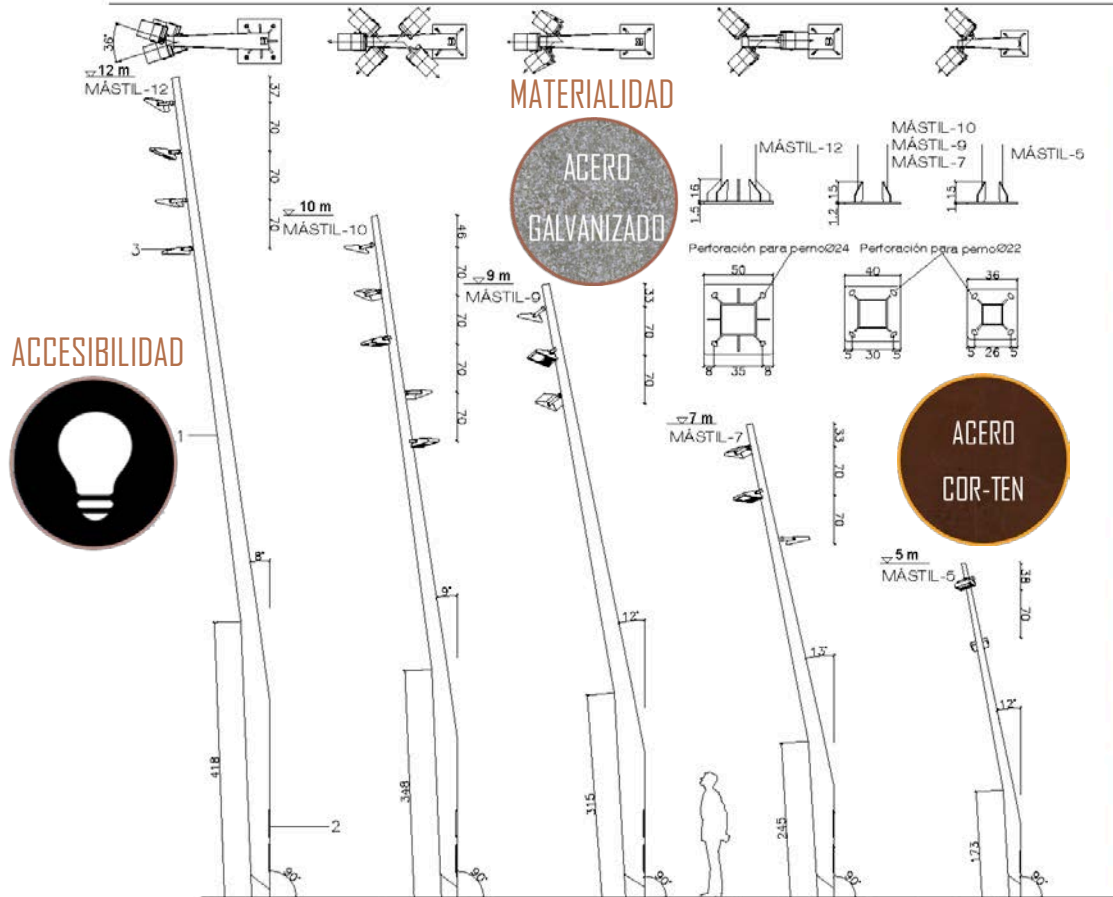


Imagen 72. Luminaria Mástil
Fuente: Elaboración propia

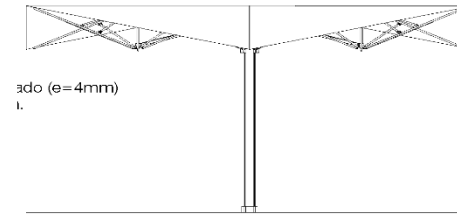
4.8.1.10 LUMINARIA MÁSTIL ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

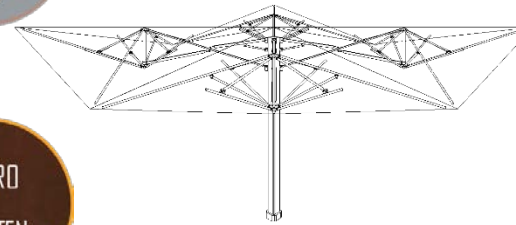
El PARASOL VELA se compone de 1 poste y 4 membranas textiles tensadas que conforman 4 paraboloides hiperbólicos. Las formas de los postes evocan mástiles de barco. El material de los postes es en acero cor-ten y acero galvanizado con puntos de anclaje. La membrana textil es color blanco emulando las velas de los barcos. El sistema de apertura es automático con pistones. La misma protege del sol y de la lluvia a los peatones y ciclistas.

FICHA TÉCNICA

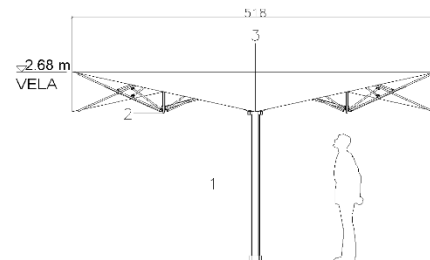
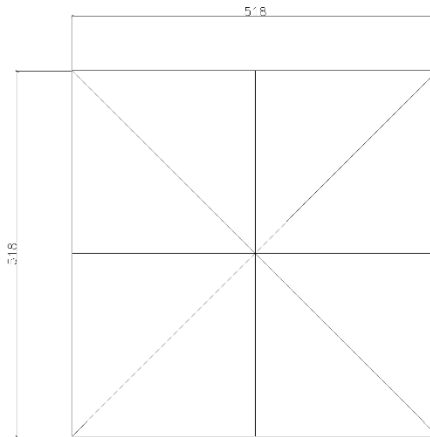
1. Mástil de acero cor-ten
2. Sistema de apertura automática con pistones
3. Membrana textil blanca



MATERIALIDAD



ACCESIBILIDAD



ALZADO FRONTAL



Imagen 73. Parasol Vela
Fuente: Elaboración propia

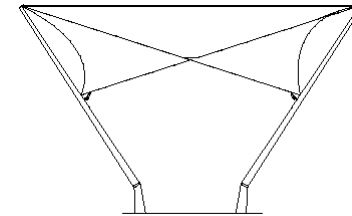
4.8.1.11 PARASOL VELA ESCALA GRÁFICA

4.8.1 MOBILIARIO URBANO MEMORIA

La TENSO MEMBRANA VELA se compone de 4 postes y una membrana textil tensada en forma de paraboloides hiperbólico. Las formas de los postes evocan mástiles de barco, así como troncos del manglar. El material de los postes es en acero cor-ten y acero galvanizado con puntos de anclaje para soportar los 8 reflectores LED. La membrana textil es color blanco emulando las velas de los barcos. La misma protege del sol y de la lluvia a los peatones y ciclistas.

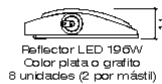
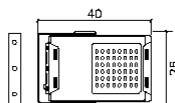
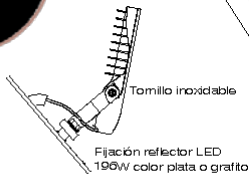
FICHA TÉCNICA

1. Mástil de acero cor-ten
2. Tensor de acero inoxidable
3. Cable de acero inoxidable
4. Membrana textil color blanca
5. Reflectores Led 196 W



E 0 CM 150 CM

ACCESIBILIDAD



Reflector LED 196W
Color plata o grafito
8 unidades (2 por mástil)

MATERIALIDAD

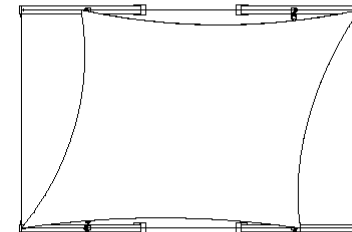
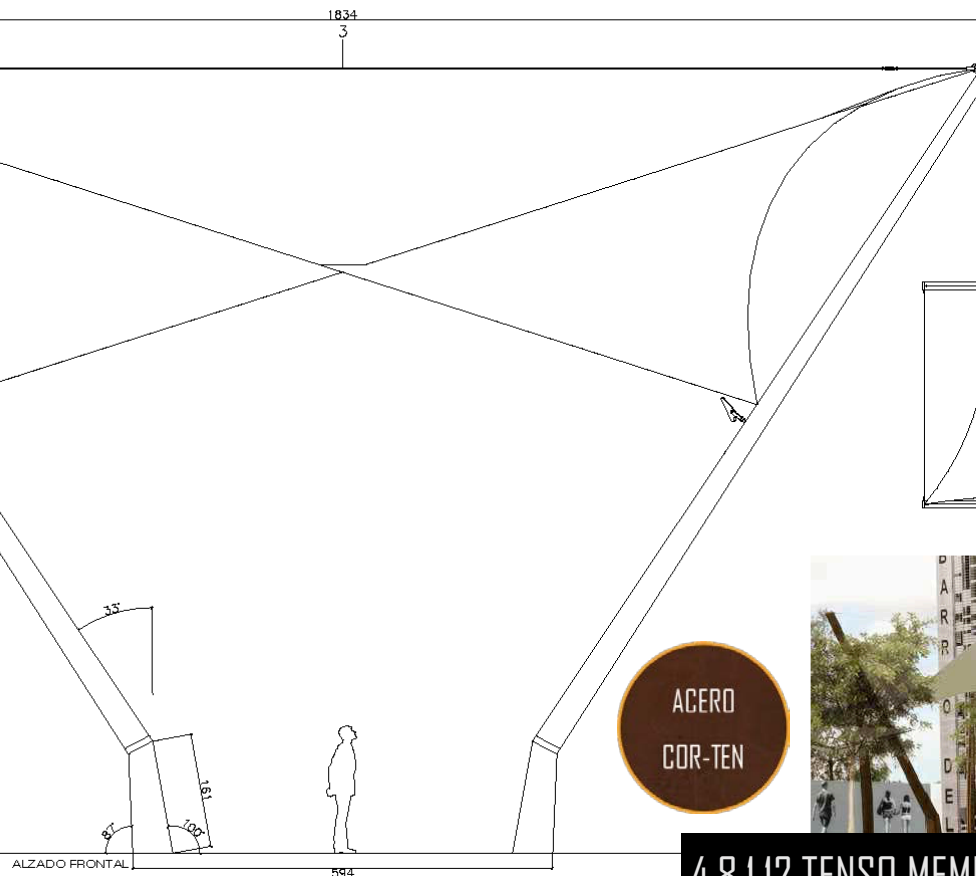


Imagen 74. Tenso membrana Vela
Fuente: Elaboración propia



4.8.1.12 TENSO MEMBRANA VELA ESCALA GRÁFICA

4.8.2 EDIFICIO PARQUEOS

ÁREA 1.654 M²

48,10

59,67

SALIDA



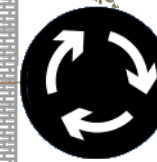
INGRESO



Imagen 75. Planta Edificio parqueos
Fuente: Elaboración propia



EDIFICIO PARQUEOS



18 TORRES ROTATORIAS DE 6 PARQUEOS



CAPACIDAD TOTAL 108 AUTOS

4.8.2.1 PLANTA ESC 1:400

4.8.2 EDIFICIO PARQUEOS

ÁREA 1.654



P EDIFICIO PARQUEOS

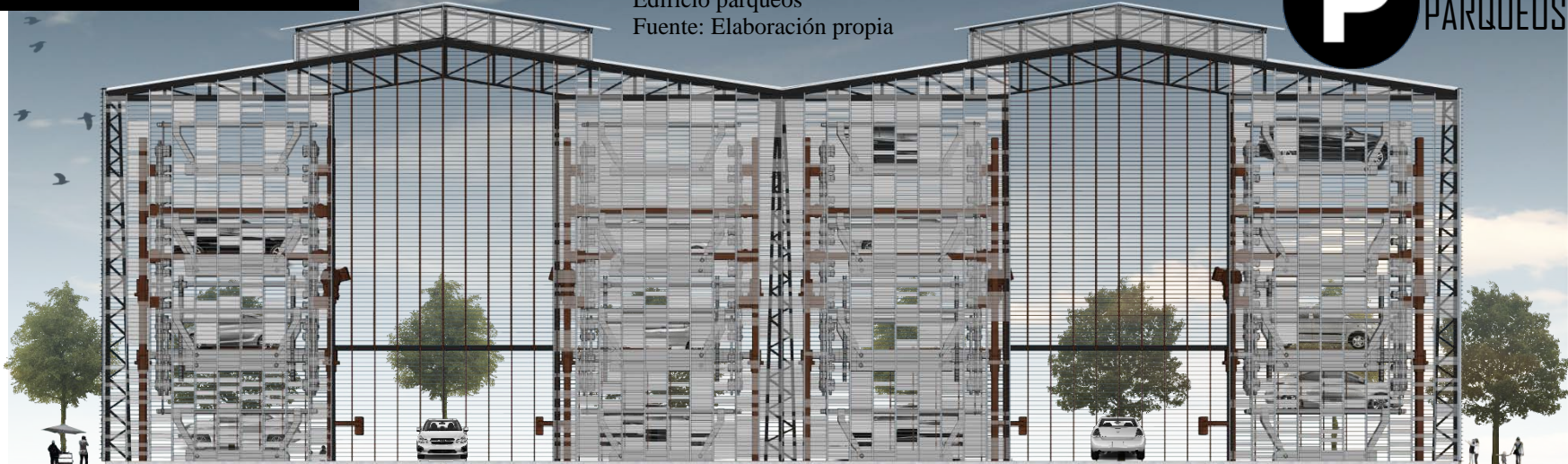
Imagen 76. Cubierta Edificio parqueos
Fuente: Elaboración propia



4.8.2.2 CUBIERTA ESC 1:400

4.8.2 EDIFICIO PARQUEOS ÁREA 1.654 M2

Imagen 77. Fachada frontal oeste
Edificio parqueos
Fuente: Elaboración propia



4.8.2 EDIFICIO PARQUEOS ÁREA 1.654 M2

4.8.2.3 FACHADA FRONTAL OESTE ESC 1:300



EDIFICIO
PARQUEOS

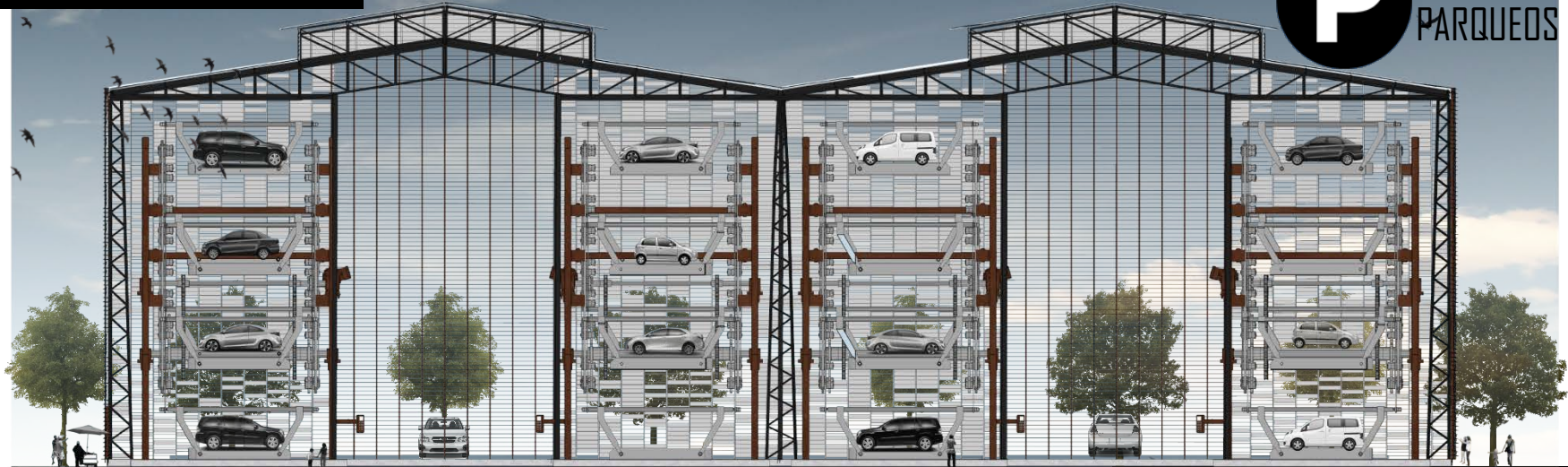


Imagen 78. Fachada lateral derecha sur
Edificio parqueos
Fuente: Elaboración propia

4.8.2.4 FACHADA LATERAL DERECHA SUR ESC 1:300

4.8.2 EDIFICIO PARQUEOS ÁREA 1.654 M2

P EDIFICIO PARQUEOS



4.8.2 EDIFICIO PARQUEOS ÁREA 1.654 M2

Imagen 79. Corte transversal
Edificio parqueos
Fuente: Elaboración propia

4.8.2.5 CORTE TRANSVERSAL ESC 1:300

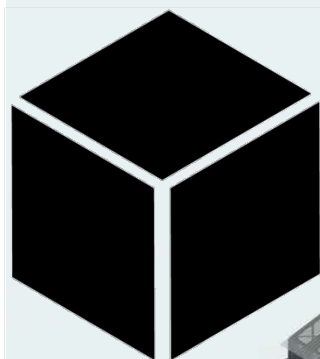
P
EDIFICIO
PARQUEOS



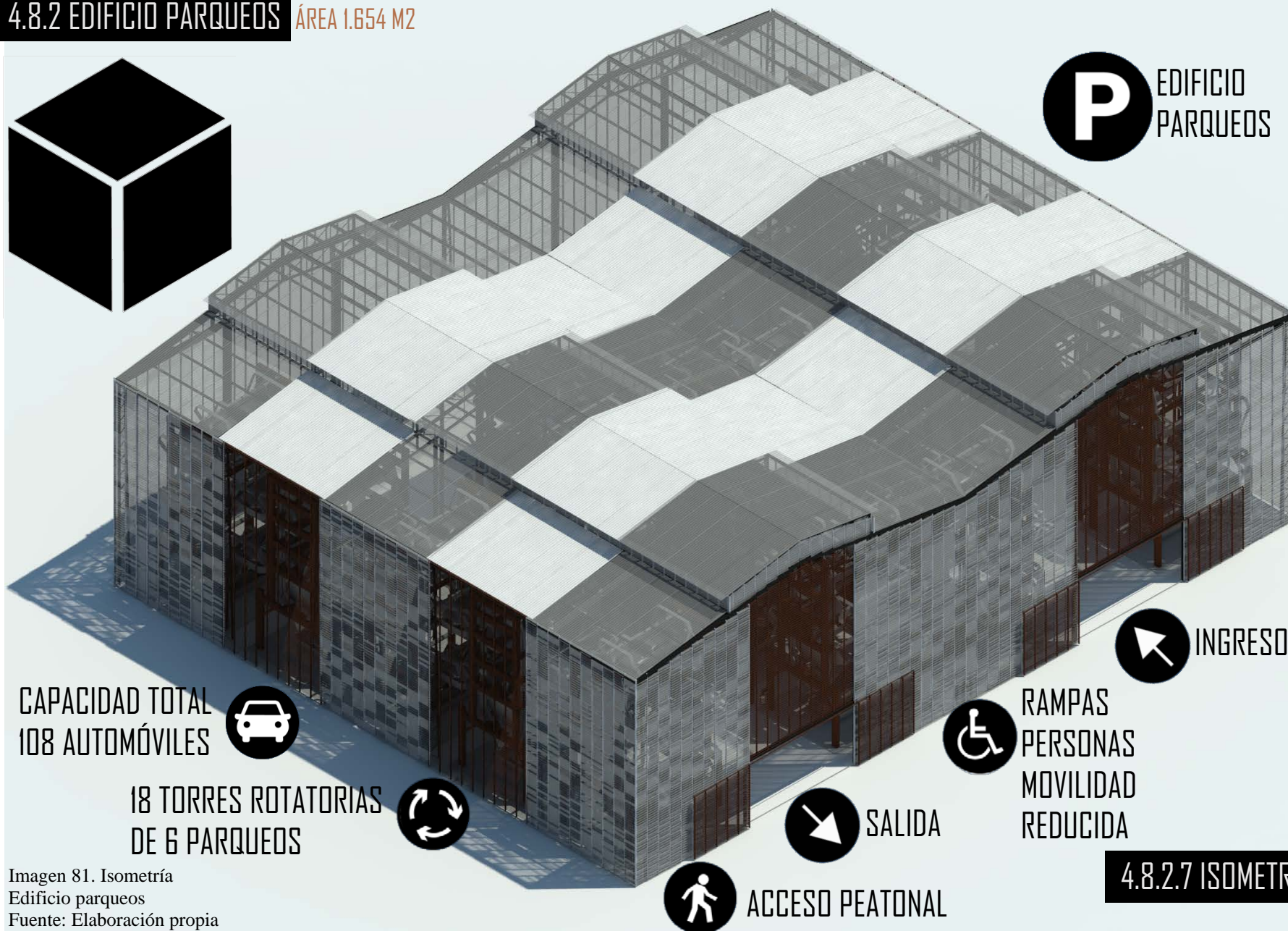
Imagen 80. Corte longitudinal
Edificio parqueos
Fuente: Elaboración propia

4.8.2.6 CORTE LONGITUDINAL ESC 1:300

4.8.2 EDIFICIO PARQUEOS ÁREA 1.654 M²



P EDIFICIO
PARQUEOS



CAPACIDAD TOTAL
108 AUTOMÓVILES



18 TORRES ROTATORIAS
DE 6 PARQUEOS



INGRESO



RAMPAS
PERSONAS
MOVILIDAD
REDUCIDA



SALIDA

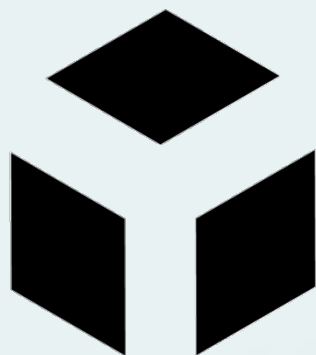


ACCESO PEATONAL

Imagen 81. Isometría
Edificio parqueos
Fuente: Elaboración propia

4.8.2.7 ISOMETRIA

4.8.2 EDIFICIO PARQUEOS ÁREA 1.654 M2



P EDIFICIO PARQUEOS

ACCESO PEATONAL



RAMPAS PERSONAS MOVILIDAD REDUCIDA



CAPACIDAD TOTAL 108 AUTOMÓVILES



Imagen 82. Isometría explotada Edificio parqueos
Fuente: Elaboración propia

18 TORRES ROTATORIAS DE 6 PARQUEOS



INGRESO



SALIDA



4.8.2.8 ISOMETRIA EXPLOTADA

4.8.2 TORRE ROTATORIA

18 UNIDADES DE 6 PARQUEOS



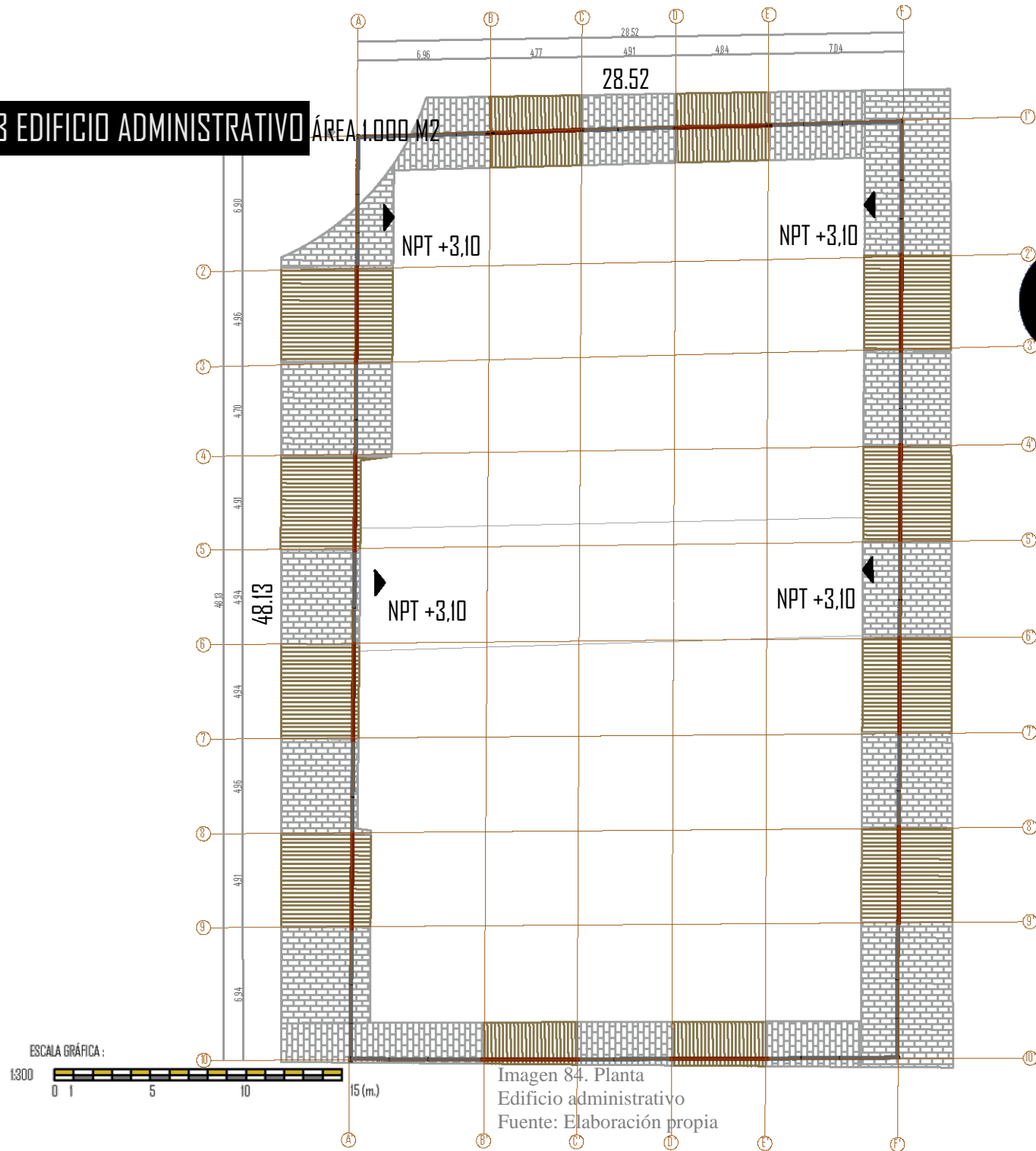
18 TORRES
ROTATORIAS
DE 6 PARQUEOS



EDIFICIO
PARQUEOS

4.8.2.9 ISOMETRIA

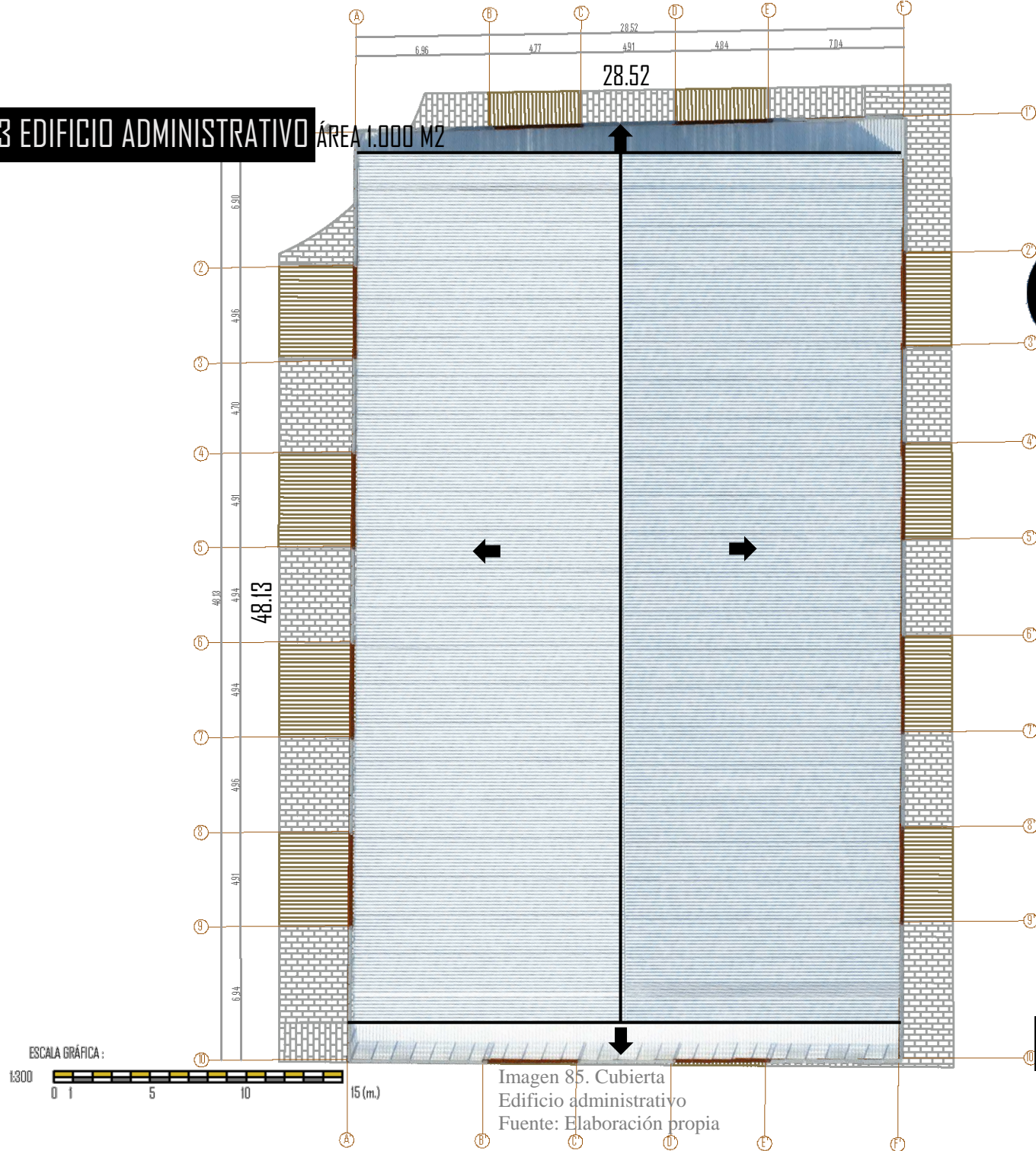
4.8.3 EDIFICIO ADMINISTRATIVO ÁREA 1.000 M2



4.8.3.1 PLANTA ESC 1:300

Imagen 84. Planta Edificio administrativo Fuente: Elaboración propia

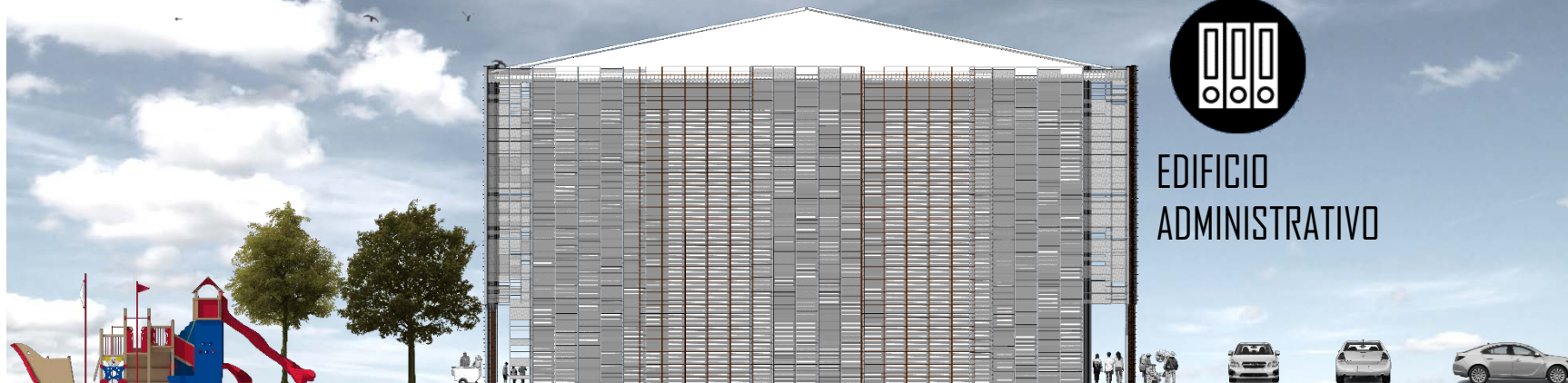
4.8.3 EDIFICIO ADMINISTRATIVO ÁREA 1.000 M²



4.8.3.2 CUBIERTA ESC 1:300

Imagen 85. Cubierta Edificio administrativo Fuente: Elaboración propia

4.8.3 EDIFICIO ADMINISTRATIVO ÁREA 1.000 M2



EDIFICIO ADMINISTRATIVO

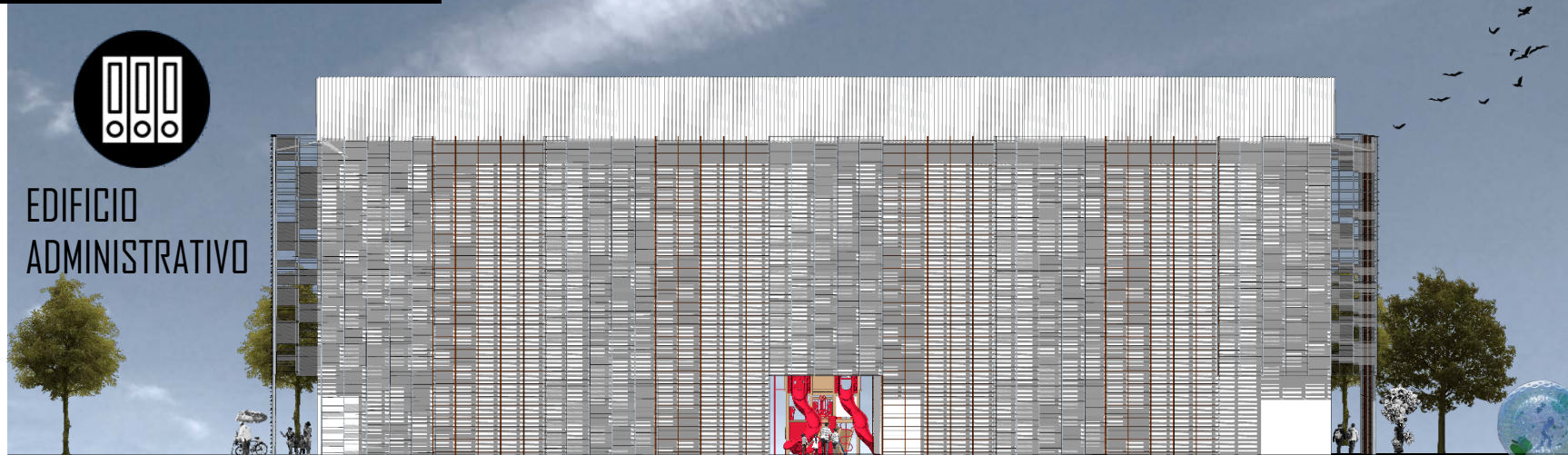
ESCALA GRÁFICA :



Imagen 86. Fachada lateral izquierda norte
Edificio administrativo
Fuente: Elaboración propia

4.8.3.3 FACHADA LATERAL IZQUIERDA NORTE ESC 1:300

4.8.3 EDIFICIO ADMINISTRATIVO ÁREA 1.000 M2



EDIFICIO ADMINISTRATIVO

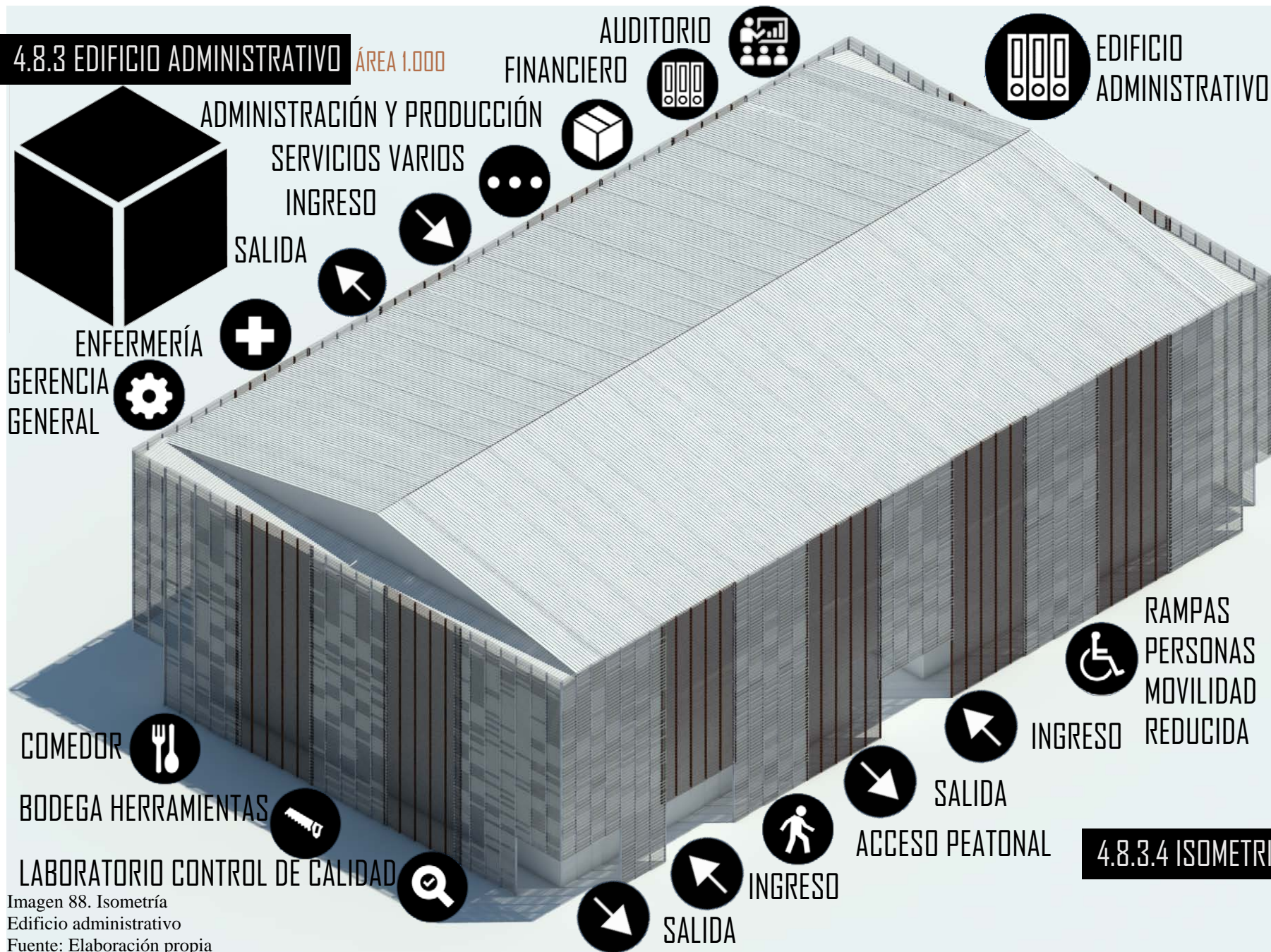
ESCALA GRÁFICA :



Imagen 87. Fachada frontal oeste
Edificio administrativo
Fuente: Elaboración propia

4.8.3 FACHADA FRONTAL OESTE ESC 1:300

4.8.3 EDIFICIO ADMINISTRATIVO ÁREA 1.000



4.8.3.4 ISOMETRIA

Imagen 88. Isometría
Edificio administrativo
Fuente: Elaboración propia

4.8.3 EDIFICIO ADMINISTRATIVO ÁREA 1.000

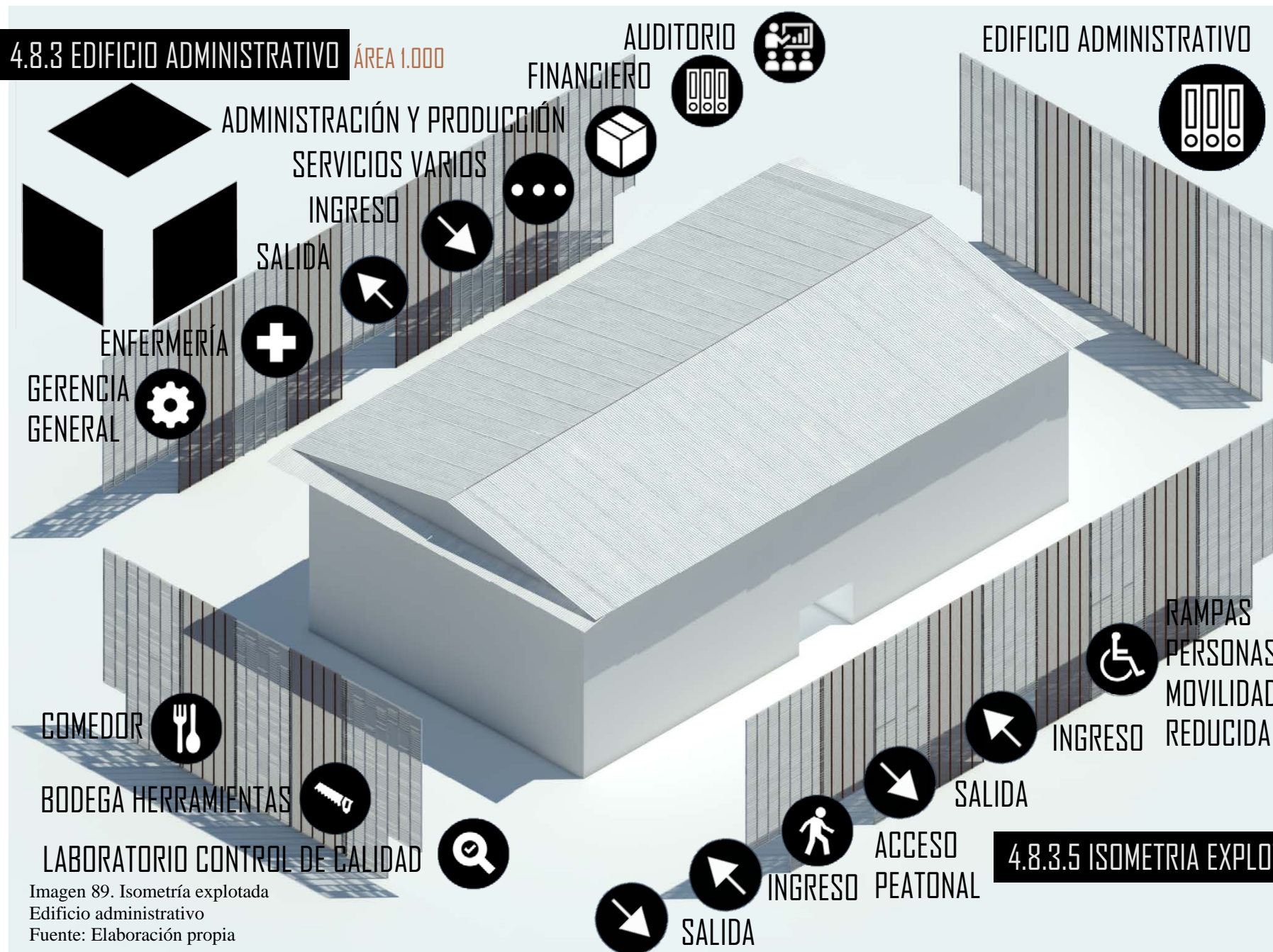


Imagen 89. Isometría explotada
Edificio administrativo
Fuente: Elaboración propia

4.8.3.5 ISOMETRIA EXPLOTADA

4.8.3 EDIFICIO ADMINISTRATIVO ÁREA 1.000



Imagen 90. Vista recubrimiento fachada metálica
Edificio administrativo
Fuente: Elaboración propia

4.8.3.6 VISTA RECUBRIMIENTO FACHADA METÁLICA

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO

ÁREA 4.456 M²

67.45

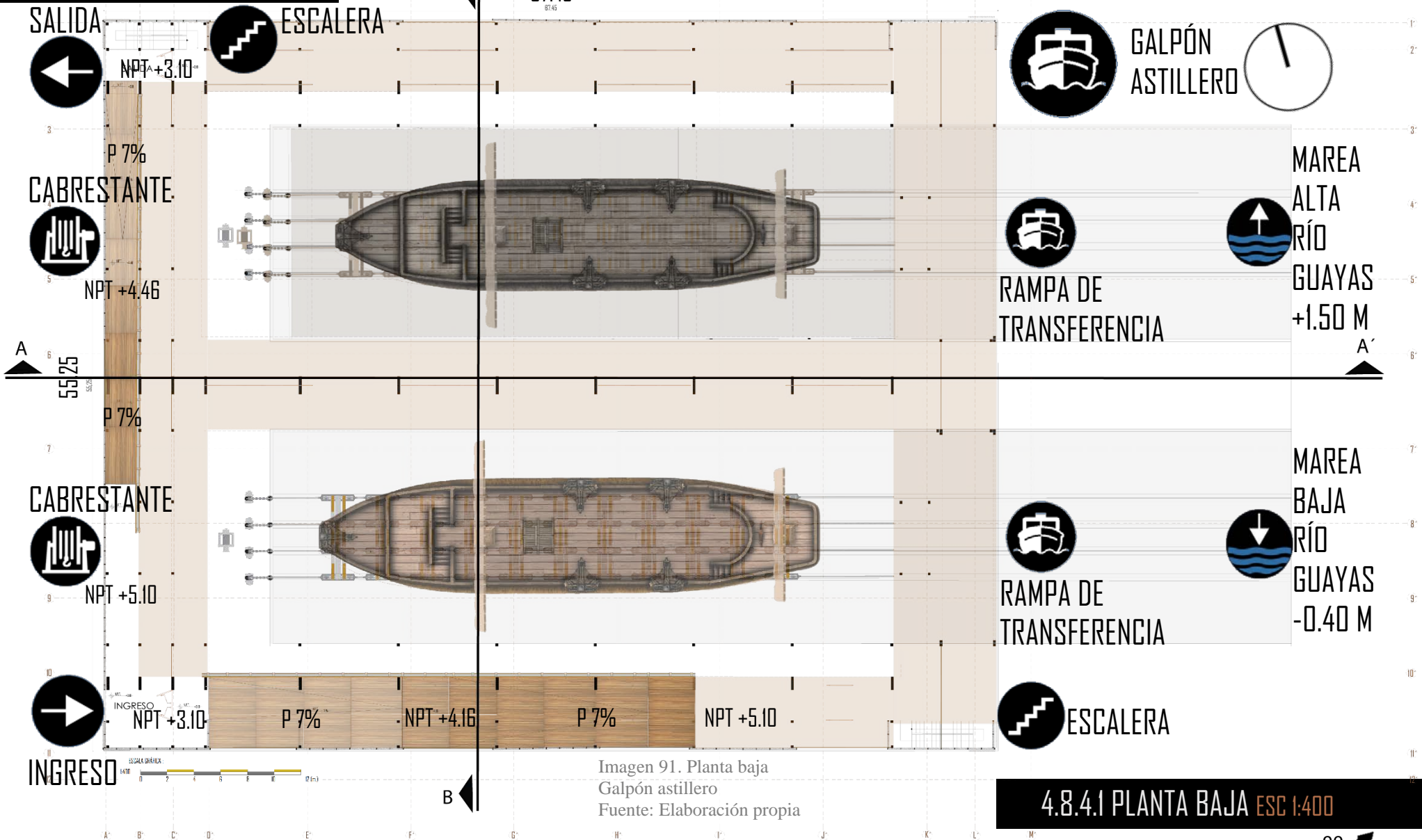


Imagen 91. Planta baja Galpón astillero Fuente: Elaboración propia

4.8.4.1 PLANTA BAJA ESC 1:400

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO **ÁREA 4.456 M²**

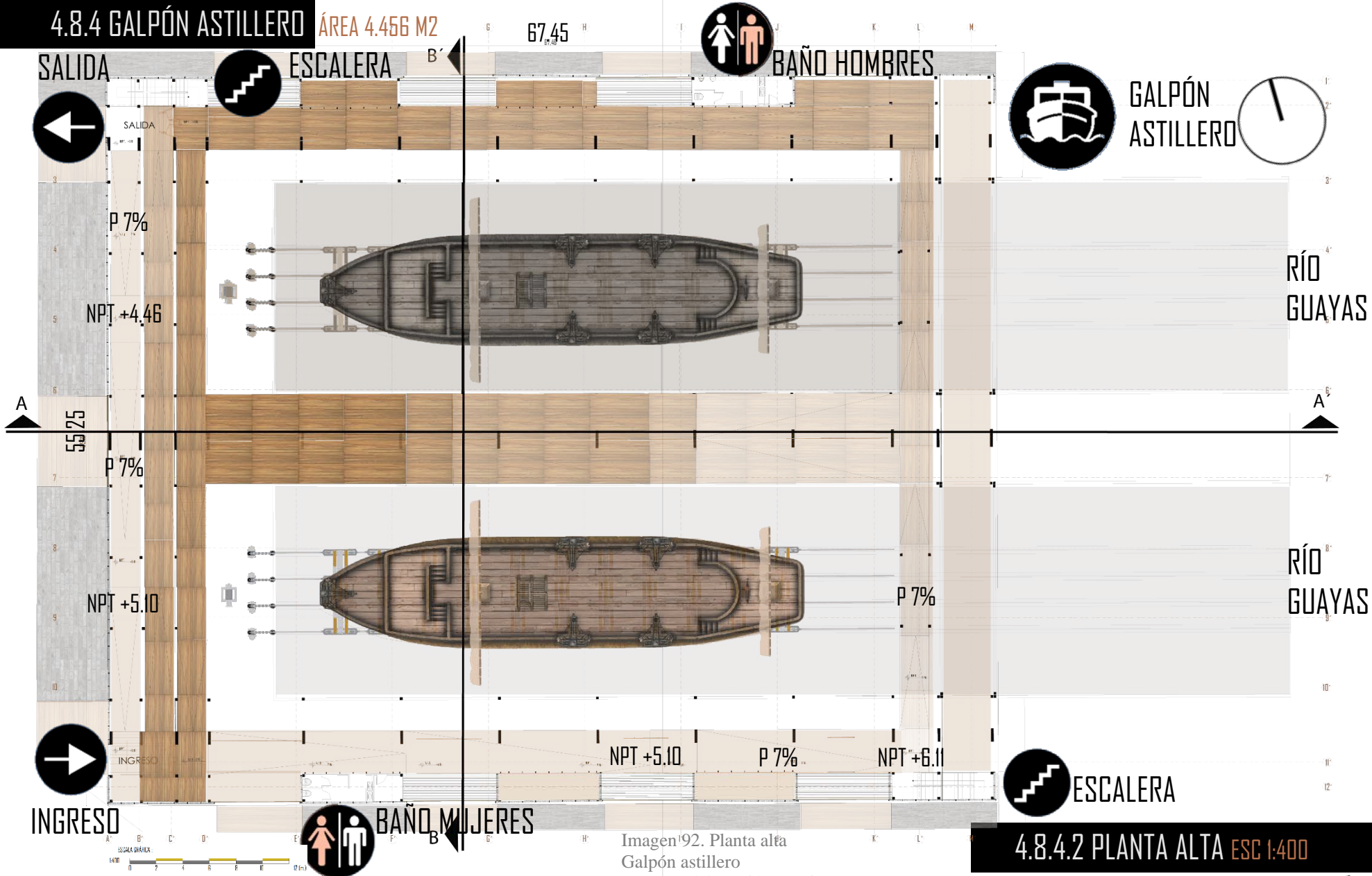


Imagen 92. Planta alta Galpón astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.4.2 PLANTA ALTA ESC 1:400

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO

ÁREA 4.456 M2



GALPÓN
ASTILLERO



RÍO
GUAYAS

RÍO
GUAYAS

Imagen 93. Cubierta
Galpón astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.4.3 CUBIERTA ESC 1:400

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO ÁREA 4.456 M2



**GALPÓN
ASTILLERO**



4.8.4.4 FACHADA FRONTAL OESTE ESC 1:300

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO ÁREA 4.456 M2



GALPÓN
ASTILLERO



Imagen 95. Fachada lateral derecha sur
Galpón astillero
Fuente: Elaboración propia

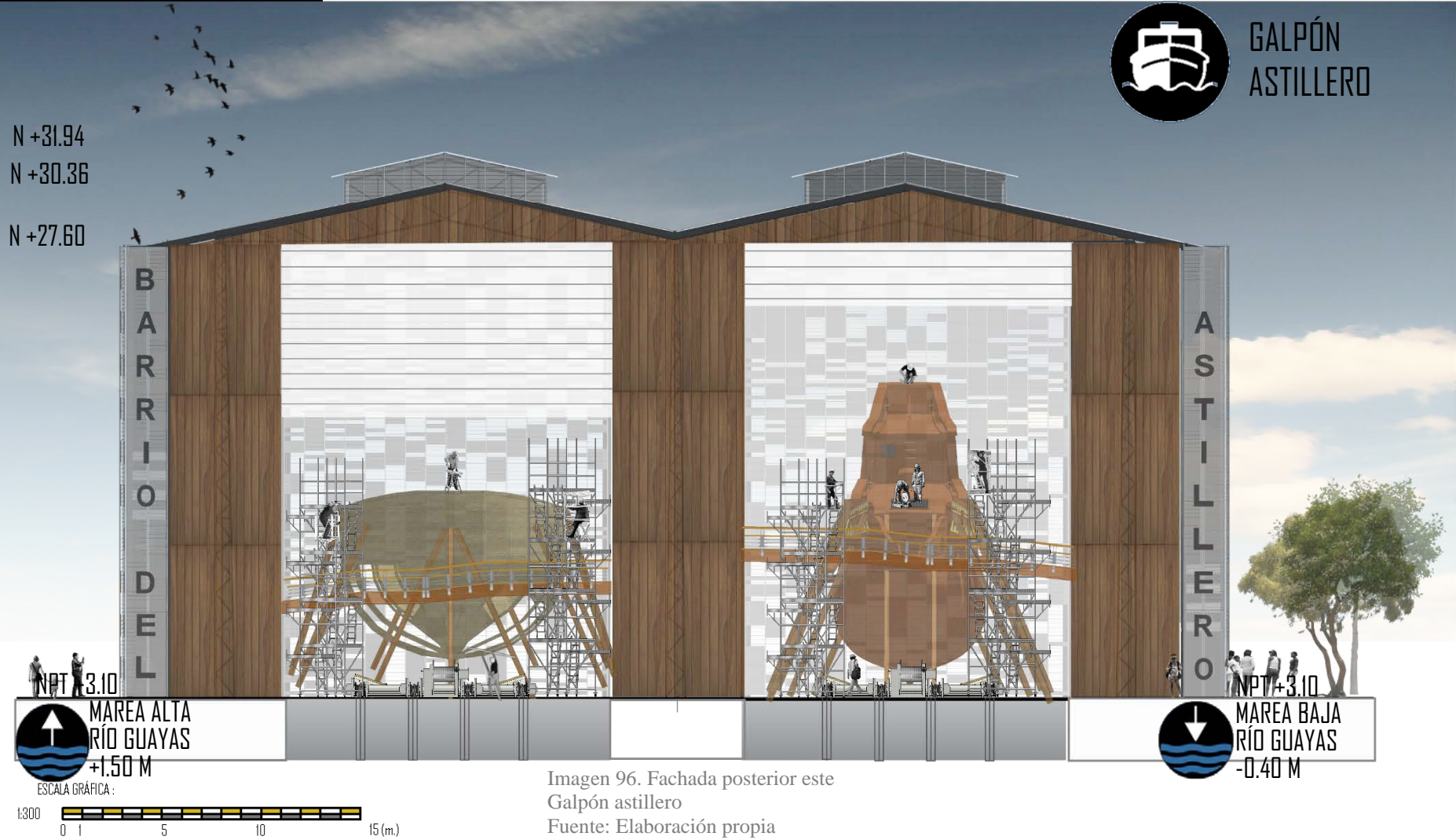
4.8.4.5 FACHADA LATERAL DERECHA SUR ESC 1:300

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO ÁREA 4.456 M2



GALPÓN
ASTILLERO

N +31.94
N +30.36
N +27.60



B
A
R
R
I
O
D
E
L

A
S
T
I
L
L
E
R
O

NPT +3.10

NPT +3.10

MAREA ALTA
RÍO GUAYAS
+1.50 M

MAREA BAJA
RÍO GUAYAS
-0.40 M



Imagen 96. Fachada posterior este
Galpón astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.4.6 FACHADA POSTERIOR ESTE ESC 1:300

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO ÁREA 4.456 M2



GALPÓN
ASTILLERO

N +31.94
N +30.36
N +27.60



NPT +3.00



MAREA BAJA
RÍO GUAYAS
-0.40 M

Imagen 97. Fachada lateral izquierda norte
Galpón astillero
Fuente: Elaboración propia



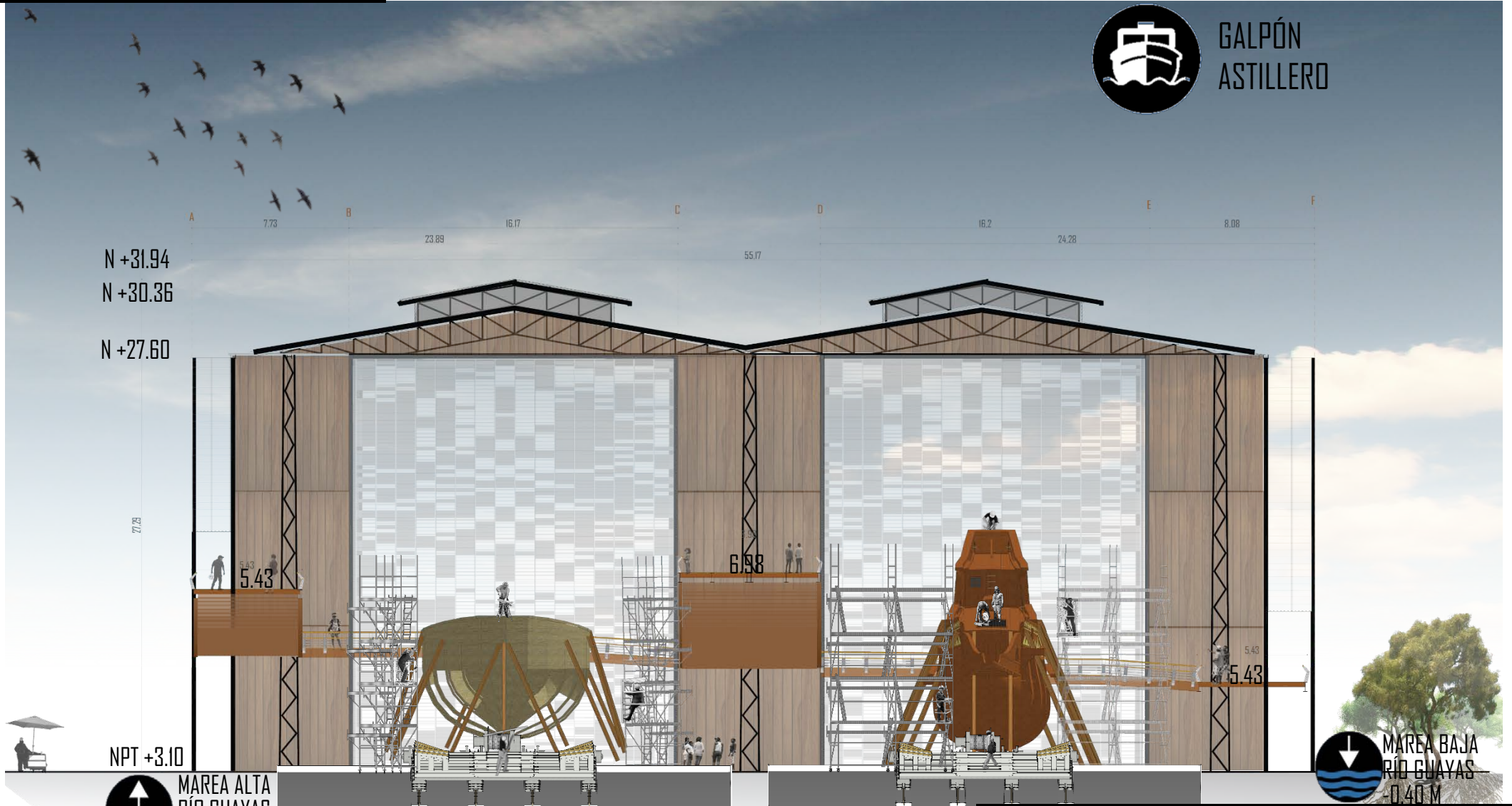
MAREA ALTA
RÍO GUAYAS
+1.50 M

4.8.4.7 FACHADA LATERAL IZQUIERDA NORTE ESC 1:300

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO ÁREA 4.456 M2



GALPÓN
ASTILLERO



NPT +3.10



MAREA ALTA
RÍO GUAYAS
+1.50 M

ESCALA GRÁFICA:



Imagen 98. Corte transversal Galpón astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.4.8 CORTE TRANSVERSAL ESC 1:300



MAREA BAJA
RÍO GUAYAS
-0.40 M

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO ÁREA 4.456 M2



GALPÓN
ASTILLERO



MAREA ALTA
RÍO GUAYAS
+1.50 M

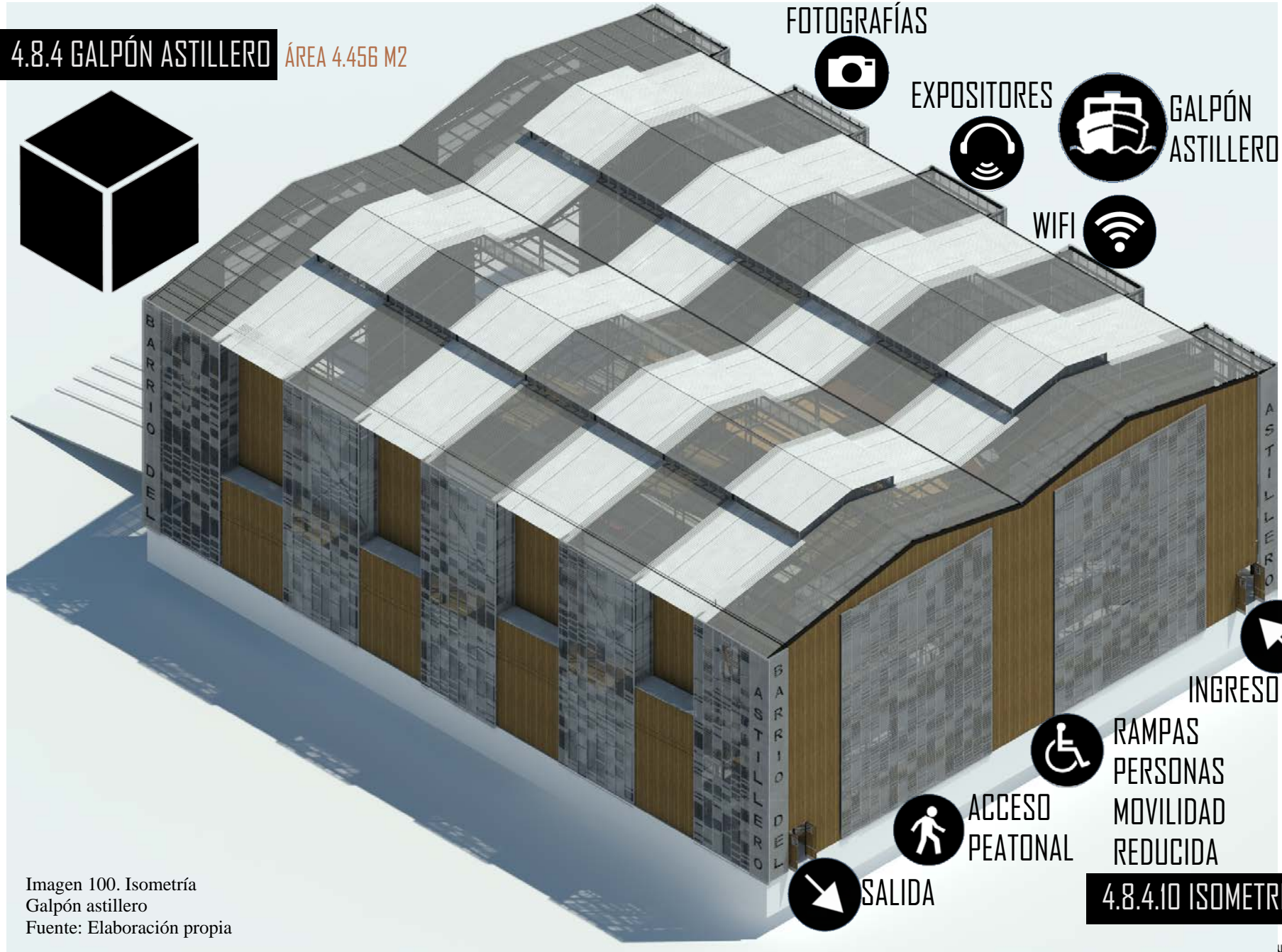
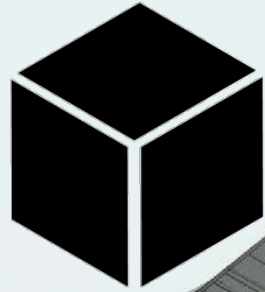
Imagen 99. Corte longitudinal
Galpón astillero
Fuente: Elaboración propia



MAREA BAJA
RÍO GUAYAS
-0.40 M

4.8.4.9 CORTE LONGITUDINAL ESC 1:300

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO ÁREA 4.456 M2



FOTOGRAFÍAS



EXPOSITORES



GALPÓN ASTILLERO

WIFI



INGRESO



RAMPAS PERSONAS MOVILIDAD REDUCIDA



ACCESO PEATONAL



SALIDA

Imagen 100. Isometría Galpón astillero Fuente: Elaboración propia

4.8.4.10 ISOMETRIA

4.8.4 GALPÓN ASTILLERO ÁREA 4.456 M2

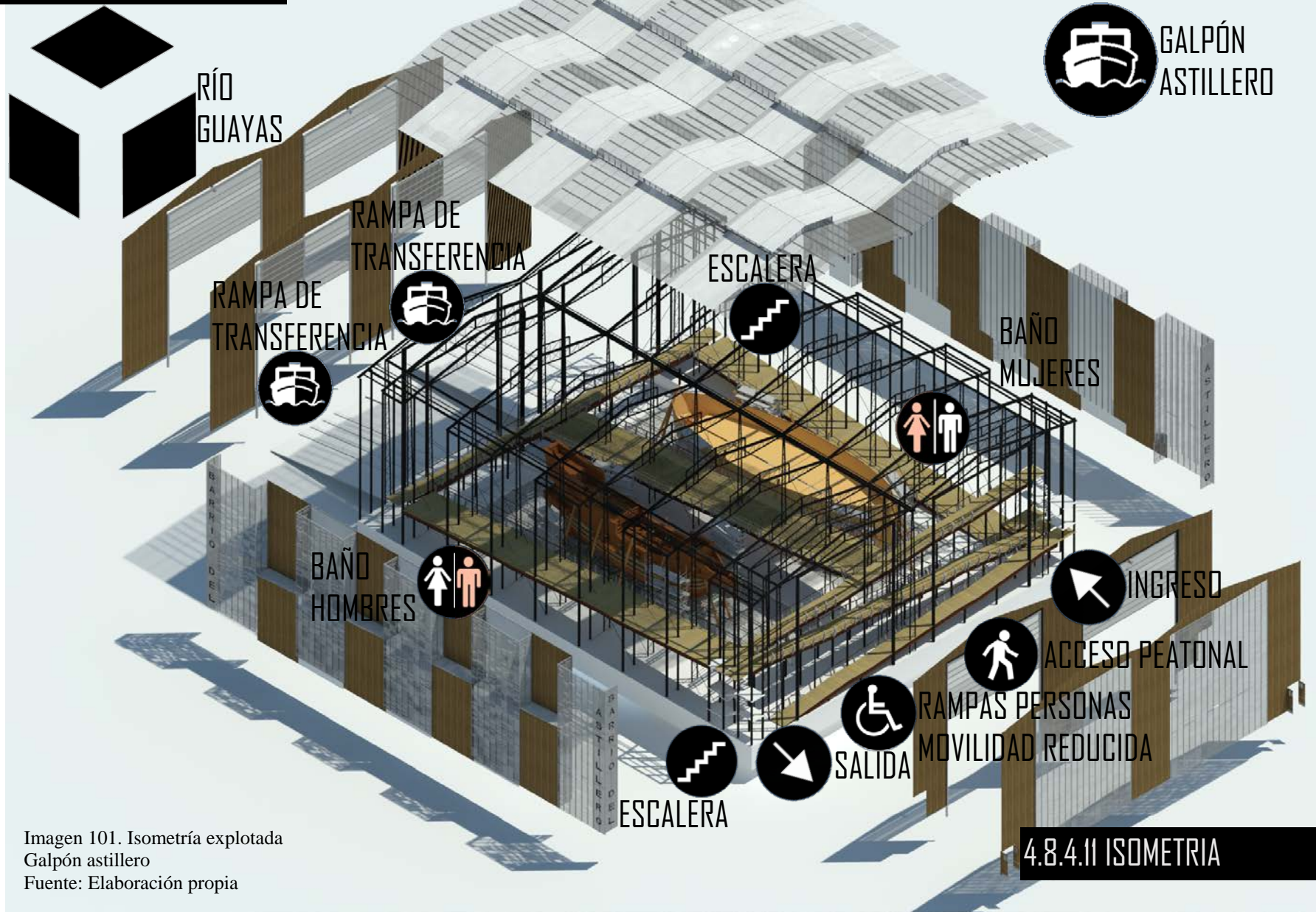


Imagen 101. Isometría explotada
Galpón astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.4.11 ISOMETRIA

4.8.5 BARRIO DEL ASTILLERO ÁREA 34.768 M2= 3.4 HA



Imagen 102. Fachada frontal oeste Barrio del Astillero Fuente: Elaboración propia

4.8.5.1 FACHADA FRONTAL OESTE ESC 1:250

4.8.5 BARRIO DEL ASTILLERO ÁREA 34.768 M2= 3.4 HA



Imagen 103. Fachada lateral derecha sur Barrio del Astillero Fuente: Elaboración propia

4.8.5.2 FACHADA LATERAL DERECHA SUR ESC 1:250

4.8.5 BARRIO DEL ASTILLERO ÁREA 34.768 M2= 3.4 HA



Imagen 104. Fachada posterior este Barrio del Astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.5.3 FACHADA POSTERIOR ESTE ESC 1:250

4.8.5 BARRIO DEL ASTILLERO ÁREA 34.768 M2= 3.4



Imagen 105. Fachada lateral izquierda norte Barrio del Astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.5.4 FACHADA LATERAL IZQUIERDA NORTE ESC 1:250

4.8.6 BARRIO DEL ASTILLERO **ÁREA 34.768 M2= 3.4 HA**

ÁREA NACIONAL DE RECREACIÓN
ISLA SANTAY



BARRIO DEL
ASTILLERO

RÍO GUAYAS

EDIFICIO
ADMINISTRATIVO



GALPÓN
ASTILLERO



PARQUEADERO
ISLA SANTAY

Imagen 106. Vista frontal oeste
Barrio del Astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.6.1 VISTA FRONTAL OESTE

4.8.6 BARRIO DEL ASTILLERO ÁREA 34.768 M2= 3.4 HA



BARRIO DEL
ASTILLERO



GALPÓN
ASTILLERO



RÍO GUAYAS

Imagen 107. Vista lateral derecha sureste
Barrio del Astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.6.2 VISTA LATERAL DERECHA SURESTE

4.8.6 BARRIO DEL ASTILLERO ÁREA 34.768 M2= 3.4 HA

PARQUEADERO
ISLA SANTAY



GALPÓN
ASTILLERO



EDIFICIO
ADMINISTRATIVO



EDIFICIO
PARQUEOS



BARRIO DEL
ASTILLERO



RÍO GUAYAS

ÁREA NACIONAL DE RECREACIÓN
ISLA SANTAY



Imagen 108. Vista posterior sureste
Barrio del Astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.6.3 VISTA POSTERIOR SURESTE

4.8.6 BARRIO DEL ASTILLERO ÁREA 34.768 M2= 3.4 HA



GALPÓN
ASTILLERO



RÍO GUAYAS

Imagen 109. Vista posterior este
Barrio del Astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.6.4 VISTA POSTERIOR ESTE

4.8.6 BARRIO DEL ASTILLERO ÁREA 34.768 M2= 3.4



ÁREA NACIONAL DE RECREACIÓN
ISLA SANTAY



PARQUEADERO
ISLA SANTAY



GALPÓN
ASTILLERO



RÍO GUAYAS

EDIFICIO
ADMINISTRATIVO



Imagen 110. Vista lateral izquierda norte
Barrio del Astillero
Fuente: Elaboración propia

4.8.6.5 VISTA LATERAL IZQUIERDA

4.9 PRESUPUESTO REFERENCIAL DEL PROYECTO

FORMULARIO #1

NOMBRE DEL OFERENTE: JAIME CEDEÑO

PROYECTO: EQUIPAMIENTO URBANO BARRIO DEL ASTILLERO

UBICACIÓN: PARROQUIA XIMENA - GUAYAQUIL

Tabla 6. Presupuesto
Fuente: Elaboración propia

TABLA DE DESCRIPCION DE RUBROS, UNIDADES, CANTIDADES Y PRECIOS					
CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL
A	OBRAS GENERALES				
A-1	EDIFICIO 1 ASTILLERO				
1	ESTRUCTURA METALICA COLUMNAS	unidad	108	150	\$ 16.200,00
2	ESTRUCTURA METALICA VIGAS CERCHAS CUBIERTA	ml	221,04	250	\$ 55.260,00
2	ESTRUCTURA METALICA VIGAS CERCHAS SOBRECUBIERTA	ml	230	300	\$ 69.000,00
3	PLANCHA DE ZINC EN PASARELA	m2	270	100	\$ 27.000,00
4	RECUBRIMIENTO DE MADERA EN PASARELA	m2	1000,00	80	\$ 80.000,00
5	PASAMANO METALICO PINTADO DE MADERA	ml	1000,00	100	\$ 100.000,00
6	ESCALERA METALICA	GLOBAL	1,00	20000	\$ 20.000,00
7	RAMPA METALICA CON RECUBRIMIENTO DE MADERA	GLOBAL	1,00	40000	\$ 40.000,00
8	RECUBRIMIENTO DE MADERA EN FACHADA	m2	1650,00	60	\$ 99.000,00
9	RECUBRIMIENTO DE MADERA EN ALUMINIO	m2	1650,00	80	\$ 132.000,00

	ESTRUCTURAS DE HORMIGON				
10	REPLANTILLO f _c = 140 Kg. / cm ²	m ²	65,00	6,95	\$ 451,75
11	PLINTOS DE H. ARMADO f _c = 240 Kg. / cm ²	m ³	60,00	401,94	\$ 24.116,40
12	RIOSTRA DE H. ARMADO, f _c = 210 Kg. / cm ²	m ³	40,00	397,29	\$ 15.891,60
13	CISTERNA CAP. 22 M ³	GLOBAL	1,00	5.000,00	\$ 5.000,00
	INSTALACIONES ELECTRICAS	Global	1,00	60.000,00	\$ 60.000,00
	PRELIMINARES				
14	CASETA DE GUARDIA Y BODEGA	m ²	1.000,00	33,00	\$ 33.000,00
15	TRAZADO Y REPLANTEO	m ²	400,00	1,10	\$ 440,00
	MOVIMIENTOS DE TIERRA (GENERAL)				
16	CORTE Y DESALOJO DE MATERIAL EXISTENTE (MAQUINA)	m ³	300,00	5,84	\$ 1.752,00
17	RELLENO COMPACTADO CON MATERIAL IMPORTADO 90% P. M. (MAQUINA)	m ³	400,00	9,29	\$ 3.716,00
18	EXCAVACION MANUAL	m ³	200,00	5,28	\$ 1.056,00
19	RELLENO COMPACTADO MANUAL CON MATERIAL DE SITIO	m ³	200,00	7,10	\$ 1.420,00
	INSTALACIONES SANITARIAS				
	INSTALACION DE AA.SS				
20	TUBERIA PVC DE 2"	ml	30,00	6,05	\$ 181,50
21	TUBERIA PVC DE 4"	ml	60,00	9,02	\$ 541,20
22	TUBERIA PVC DE 6"	ml	200,00	19,01	\$ 3.802,00
23	PUNTO DE 2"	u	12,00	25,02	\$ 300,24
24	PUNTO DE 4"	u	12,00	30,05	\$ 360,60
25	PROVISION E INSTALACION DE LAVABOS	u	12,00	100,34	\$ 1.204,08
26	PROVISION E INSTALACION DE LAVAPLATOS	u	12,00	81,86	\$ 982,32
27	PROVISION E INSTALACION DE REJILLA DE PVC 2"	u	12,00	10,01	\$ 120,12
28	PROVISION E INSTALACION DE REJILLA DE PVC 4"	u	12,00	15,01	\$ 180,12
	INSTALACION DE AA.PP				
29	TUBERIA RIGIDA PVC 1/2"	ml	40,00	8,02	\$ 320,80
30	TUBERIA RIGIDA PVC 3/4"	ml	20,00	10,00	\$ 200,00

31	TUBERIA RIGIDA PVC 1 "	ml	10,00	12,07	\$	120,70
32	TUBERIA RIGIDA PVC 2"	ml	10,00	14,01	\$	140,10
33	PUNTO DE 1/2" + LLAVE DE PASO 1/2"	u	12,00	36,15	\$	433,80
34	PUNTO DE 1/2" + LLAVE DE LAVAPLATOS TIPO TROMPA DE ELEFANTE	u	12,00	30,10	\$	361,20
	INSTALACION DE AA.LL					
35	CANALON METALICO	ml	190,00	31,12	\$	5.912,80
36	BAJANTE PVC DE 4" (INCLUYE ACCESORIOS)	ml	240,00	15,10	\$	3.624,00
	RECUBRIMIENTO DE PISO Y PAREDES					
37	RECUBRIMIENTO HORMIIGON (MESONES)	m2	7,00	41,43	\$	290,01
	CUBIERTA Y CERRAJERIA					
38	CUBIERTA POLICARBONATO e = 0,03m	m2	130,00	18,03	\$	2.343,90
39	CUBIERTA PREPINTADA STEEL PANEL Y POLICARBONATO e = 0,04m	m2	2.580,00	27,97	\$	72.162,60
40	PORTON DE 24,50 X 15,80 (INCLUYE ALDABAS Y PICAPORTES)	u	2,00	5.000,00	\$	10.000,00
41	PUERTAS 2,60 X 2	u	4,00	400,00	\$	1.600,00
	EDIFICIO 2 ADMISTRATIVO					
	ALBAÑILERIA					
42	PARED DE BLOQUE 9 X 19 X 39cm	m2	20,00	13,03	\$	260,60
43	ENLUCIDO INTERIOR	m2	20,00	6,05	\$	121,00
44	ENLUCIDO EXTERIOR	m2	20,00	8,01	\$	160,20
45	CUADRADA DE BOQUETES	ml	10,00	2,50	\$	25,00
46	FILOS	ml	10,00	3,01	\$	30,10
	PINTURA					
47	EMPASTE EXTERIOR	m2	20,00	2,49	\$	49,80
48	EMPASTE INTERIOR	m2	20,00	2,01	\$	40,20
49	PINTURA LATEX EXTERIOR	m2	20,00	3,45	\$	69,00
50	PINTURA LATEX INTERIOR	m2	20,00	2,54	\$	50,80
51	SELLADOR	m2	40,00	3,01	\$	120,40

	INSTALACIONES ELECTRICAS	Global	1,00	4.000,00	\$	4.000,00
	CUBIERTA Y CERRAJERIA					
52	CUBIERTA STEEL PANEL e = 0,10mm	m2	15,00	18,03	\$	270,45
53	ESTRUCTURA METALICA	Kg	300,00	2,52	\$	756,00
	EDIFICIO 3 PARQUEO					
	PRELIMINARES					
54	ESTRUCTURA METALICA COLUMNAS	unidad	24	150	\$	3.600,00
55	ESTRUCTURA METALICA VIGAS CERCHAS CUBIERTA	ml	359,22	250	\$	89.805,00
56	ESTRUCTURA METALICA VIGAS CERCHAS SOBRECUBIERTA	ml	359,22	300	\$	107.766,00
57	RECUBRIMIENTO DE MADERA EN FACHADA	m2	1000,00	60	\$	60.000,00
58	RECUBRIMIENTO DE MADERA EN ALUMINIO	m2	1000,00	80	\$	80.000,00
59	TORRE DE PARQUEO PARA 6 CARROS	unidad	18,00	3000	\$	54.000,00
	ESTRUCTURAS DE HORMIGON					
60	REPLANTILLO f c = 140 Kg. / cm2	m2	40,00	6,95	\$	278,00
61	PLINTOS DE H. ARMADO f c = 240 Kg. / cm2	m3	40,00	401,94	\$	16.077,60
62	RIOSTRA DE H. ARMADO, f c = 210 Kg. / cm2	m3	20,00	397,29	\$	7.945,80
	INSTALACIONES ELECTRICAS	Global	1,00	60.000,00	\$	60.000,00
	CUBIERTA Y CERRAJERIA					
63	CUBIERTA POLICARBONATO e = 0,03m	m2	2.813,00	18,03	\$	50.718,39
64	PORTON DE 24,50 X 15,80 (INCLUYE ALDABAS Y PICAPORTES)	u	2,00	5.000,00	\$	10.000,00
65	PUERTAS 10,80 X 8	u	4,00	800,00	\$	3.200,00
	CONTROL VEHICULAR Y SEGURIDAD					
	ESTRUCTURAS DE HORMIGON					
66	BASE PARA CONTROLADOR AUTOMATICO	u	10,00	500,00	\$	5.000,00
	INSTALACIONES AUTOMATIZADAS					

67	PROVISION E INSTALACION DE CONTROL AUTOMATICO PARA INGRESOS	u	10,00	5.001,15	\$ 50.011,50
	INSTALACIONES ELECTRICAS	m2	1,00	10.000,00	\$ 10.000,00
	INSTALACIONES DE VOZ Y DATOS	Global	1,00	10.000,00	\$ 10.000,00
	VARIOS				
68	PARQUEOS ECOLOGICOS	unidad	151,00	3000	
69	CALLES ADOQUINADAS Y ACERA	m2		1000	
70	ESPEJOS DE AGUAS	m2	1.226,45	2500	
71	JARDINERIA EXTERNA (MATAS DE MEDIA ALTURA)	m2	10.000,00	40,00	\$ 400.000,00
72	REDES ELECTRICAS EXTERNAS	Global	1,00	100.000,00	\$ 100.000,00
73	SISTEMA CONTRA INCENDIO	Global	1,00	100.000,00	\$ 100.000,00
				TOTAL	\$ 1.370.921,93

NOTA: ESTOS PRECIOS NO INCLUYEN IVA.

SON: UN MILLON CUATROCIENTOS SESENTA Y UN MIL CIENTO Y SEIS DOLARES CON 87/100 CTVS.

GUAYAQUIL, MAYO 2017

JAIME CEDENO

4.10 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los terrenos de ASTINAVE tendrán una función luego de que las instalaciones de dicha empresa se trasladasen a Posorja, ser el principal equipamiento cultural y recreativo, tanto para el sector como para la ciudad en general. Incluso, debido a su localización y cercanías con otros dos principales hitos urbanos, éste se conectaría con los mismos.

Conservar la estructura principal y el resto de utensilios para generar un escenario que recrea la construcción de los navíos de antaño, una actividad tradicional del lugar. De esta manera se incluye al Barrio del Astillero dentro del recorrido turístico de Guayaquil, lo cual activaría sus actividades humanas y el sentimiento de originalidad en el sitio.

Las instalaciones renovadas y el circuito que lo atraviesa serán espacios de constante dinamismo que le darán un giro a la funcionalidad de la localidad, de una antigua área insegura y abandonada a un nuevo nodo histórico-patrimonial intensamente enérgico. Junto con el Área Nacional de Recreación Isla Santay y el Malecón 2000, el impacto de su implantación será a escala urbana, es decir, las ocupaciones de sectores colindantes serán indirectamente estimuladas.

Tales prácticas ciudadinas se generan de manera espontánea, por lo cual se recomienda no regular restrictivamente o zonificarlas. Pues esto afectaría con el movimiento comercial y económico local. Solamente, en caso de que un uso urbano se destaque más que el resto presente en el territorio, entonces se podrán aplicar las políticas necesarias que promuevan la mixtificación de prácticas civiles.

Las instalaciones de ASTINAVE no deben tener cerramientos o cualquier elemento que impidan el contacto de éste con los circuitos, o de la edificación con el resto de espacios simbólicos cercanos de la urbe porteña. Su disponibilidad ante el público se expresa por la eliminación de obstáculos y su mayor contacto con el medio ciudadano, incluso es la base para su extensa afectación general mencionada con el resto de lugares a su alrededor.



ANEXOS

BIBLIOGRAFÍA

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Apropiarse del entorno en el barrio del astillero.* (2 de Febrero de 2014). Obtenido de La Revista: <http://www.larevista.ec/actualidad/vivienda-y-decoracion/apropiarse-del-entorno-en-el-barrio-del-astillero>
- Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Obtenido de Constitución de la República del Ecuador: http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf
- La Prefectura Guayas.* (24 de Junio de 2014). Obtenido de El ministerio de turismo y la prefectura emprenderan proyecto en el golfo de guayaquil: <http://www.guayas.gob.ec/noticias/el-ministerio-de-turismo-y-la-prefectura-emprenderan-proyecto-en-el-golfo-de-guayaquil>
- Trece astilleros y muelles en área que sería malecón.* (11 de Junio de 2014). Obtenido de Diario El Universo: <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/06/11/nota/3086166/trece-astilleros-muelles-area-que-seria-malecon>
- Turismo en el golfo de guayaquil una realidad que beneficiara a 3 provincias.* (24 de Junio de 2014). Obtenido de Ministerio de Turismo: <http://www.turismo.gob.ec/turismo-en-golfe-de-guayaquil-una-realidad-que-beneficiara-a-3-provincias/>
- Guayaquil es mi destino. (2015). *Área Nacional de Recreación Isla Santay*. Obtenido de <http://www.guayaquilesmidestino.com/es/naturaleza/afuera-de-guayaquil/isla-santay>
- Issuu. (2013). *Workshop Barrio del Astillero – Rethinking diversity*. Obtenido de https://issuu.com/revistaauca/docs/info_barrio_del_astillero_3
- ASTINAVE. (2015). *Historia*. Obtenido de <http://www.astinave.com.ec/v2/historia/>
- Isla Santay. (s.f.). *Historia*. Obtenido de <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache%3Ahttp%3A%2F%2Fwww.islasantay.info%2Fp%2Fhistoria.html>
- El Universo. (2014). *El astillero de ASTINAVE se mudará a Posorja*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/08/19/nota/3464621/astillero-astinave-se-mudara-posorja>
- El Comercio. (2012). *La empresa pública ASTINAVE ve su nuevo astillero en Posorja*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/empresa-publica-astinave-ve-nuevo.html>

INEC. (2010). Resultados del Censo 2010: *Fascículo provincial Guayas*. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/guayas.pdf>

Expreso. (2014). *Un barrio de galpones*. Obtenido de http://expreso.ec/historico/un-barrio-de-galpones-DWGR_6445703

PP El verdadero. (2015). *Los obreros de varadero, sin trabajo por trámites lentos*. Obtenido de <http://www.ppelverdadero.com.ec/pp-barrios/item/los-obreros-de-varadero-sin-trabajo-por-tramites-lentos.html>

El Universo. (2014). *Trece astilleros y muelles en el área que sería malecón*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/06/11/nota/3086166/trece-astilleros-muelles-area-que-seria-malecon>

El Universo. (2014). *El Barrio del Astillero, testigo de una pasión que traspasó Guayaquil*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/12/19/nota/4358526/barrio-astillero-testigo-pasion-que-traspaso-ciudad>

El Ciudadano. (2014). *Revolución verde en Guayaquil se hace realidad en 3700 hectáreas*. Obtenido de <http://www.elciudadano.gob.ec/revolucion-verde-en-guayaquil-se-hace-realidad-en-3700-hectareas-de-areas-verdes-tendra-guayaquil/>

Urbano-Gye. (2013). *Crecimiento urbano de Guayaquil*. Obtenido de <http://urbano-gye.blogspot.com/>

ANDES. (2014). *Un paseo por la historia de los varaderos, industria y fútbol del Barrio del Astillero de Guayaquil*. Obtenido de www.andes.info.ec/es/noticias/paseo-historia-varaderos-industria-futbol-barrio-astillero-guayaquil.html

Definición ABC. (s.f.). *Mejorar*. Obtenido de <http://www.definicionabc.com/general/mejorar.php>



BARRILODELO

ASTILLERO

ASTILLERO