



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO
FACULTAD DE ARQUITECTURA E INGENIERÍA CIVIL.

**REDISEÑO DEL PARQUE CENTENARIO Y LA CREACIÓN DEL BOULEVARD
DE LA AV. 9 DE OCTUBRE DESDE LAS CALLES LORENZO DE GARAYCOA
HASTA EL MALECÓN 2000, EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.**

TRABAJO DE TITULACION PREVIO A OBTENCION DE TITULO DE ARQUITECTO

ALUMNO
RONALD TORRES CHACTONG

TUTOR
MSC.ARQ. HITLER ALEXANDER PINOS MEDRANO

ECUADOR
2016





UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

FACULTAD DE ARQUITECTURA E INGENIERÍA CIVIL

TEMA

REDISEÑO DEL PARQUE CENTENARIO Y LA CREACIÓN DEL BOULEVARD DE LA AV. 9 DE OCTUBRE DESDE LAS CALLES LORENZO DE GARAYCOA HASTA EL MALECÓN 2000, EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.

TRABAJO DE TITULACION PREVIO A OBTENCION DE TITULO DE ARQUITECTO

ALUMNO

RONALD TORRES CHACTONG

TUTOR

ARQ. HITLER ALEXANDER PINOS MEDRANO

ECUADOR

2016

DEDICATORIA

A Dios

A mi padres

A mis hermanos

A mis abuelitas

A Ivanna Rodriguez

AGRADECIMIENTO

Agradezco infinitamente a mis padres por guiarme y ayudarme a lo largo de toda mi vida y mi carrera.

A mis hermanos por haberme brindado su apoyo incondicional en todo momento, son los que siempre me enseñan algo nuevo.

A mis abuelitas, que deberían de ser eternas.

A mi tutor, el Arquitecto Pinos por compartir sus conocimientos y realizar un excelente trabajo.

A Dios, sin Él nada de esto hubiese sido posible.

INDICE GENERAL

Dedicatoria	i
Agradecimientos	ii
Índice de Ilustraciones	vii
Índice de tablas y cuadros	x
Resumen	xi
Abstract	xii
Introducción	xiii
CAPÍTULO I EL PROBLEMA	1
1.1. ANTECEDENTES	1
1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	5
1.3. OBJETIVOS	11
1.3.1. Objetivo general	11
1.3.2. Objetivos específicos	11
1.4. JUSTIFICACIÓN	12
1.5. APORTES DE LA INVESTIGACION	12

CAPITULO II MARCO REFERENCIAL	13
2.1. MARCO CONCEPTUAL	17
2.1.1. Conceptos y definiciones	17
2.2. MARCO TEÓRICO	20
2.2.1. Teorías del urbanismo en la ciudad moderna	20
2.2.2. Surgimiento de los grandes bulevares en la ciudad	21
2.2.3. Incidencia de la intervención urbana en la dinámica de la ciudad.	27
2.3. MARCO LEGAL	31
2.3.1. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)	31
2.3.2. Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón de Guayaquil.	32
CAPITULO III MARCO METODOLOGICO	33
3.1. FORMULACION DE HIPOTESIS	41
3.2. METODOS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION	41
3.2.1. Análisis	41
3.2.2. Observación	41
3.2.3. Diseño	42
3.3. CONCEPTUALIZACION	42

CAPITULO IV. ANÁLISIS DEL SITIO	43
4.1. Ubicación	45
4.2. Accesibilidad, vialidad y tráfico	46
4.3. Asoleamiento y vientos	51
4.4. Uso de Suelo	53
4.5. Análisis Urbanístico	55
4.6. Matriz FODA	59
4.6.1. Fortalezas	59
4.6.2. Oportunidades	59
4.6.3. Debilidades	60
4.6.4. Amenazas	60
CAPÍTULO V. EL PROYECTO	61
5.1. CASOS ANÁLOGOS	63
5.1.1. Caso 1- Parque Superlinken. Copenhague, Dinamarca	63
5.1.2. Caso 2- Parque High Line. New York, USA	68
5.1.3. Caso 3 –Proyecto Madrid-Rio	73
5.1.4. Caso 4- Parque Bicentenario, Quito, Ecuador	75
5.2. LINEAMIENTOS GENERALES DE DISEÑO	78

5.2.1. Vialidad	78
5.2.2. Áreas verdes y medioambiente	84
5.2.3. Usos de suelos	85
5.3. ZONIFICACIÓN FUNCIONAL	86
5.4. Programa de necesidades	87
5.4.1. Parque Centenario	87
5.4.2. Boulevard	88
5.5. Descripción del proyecto	90
5.5.1. Propuesta de intervención urbanística	90
5.5.2. Zonas del bulevar	100
5.5.3. Parque Centenario	108
5.5.4. Mobiliario Urbano	111
5.5.5. Diseño paisajístico	117
5.5.6. Parqueo Soterrado	121
5.5.7 Presupuesto.....	125
CAPITULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	127
CAPITUL VII. BIBLIOGRAFIA.....	130

INDICE DE ILUSTRACIONES

Imagen # 1 Plan Cerdá, Barcelona.	2
Imagen # 2 Parque Centenario	5
Imagen # 3 Columna conmemorativa en la plaza el Centenario	6
Imagen # 4 Avenida 9 de Octubre	8
Imagen # 5 Vista aérea Central Park, New York	17
Imagen # 6 Plan Haussman, Paris	18
Imagen # 7 Esquema de la Ciudad Jardín, Ebenezer Howard	19
Imagen # 8 Esquema de planeación estratégica Ciudad México	20
Imagen # 9 Ciudad sustentable: movilidad, soluciones medioambientales, manejo de desechos	22
Imagen # 10 Plaza roja, Parque Superkilen	23
Imagen # 11 Mercado Negro, Parque Superkilen	24
Imagen # 12 Parque Verde, Parque Superkilen	25
Imagen # 13 Restos de la antigua línea férrea	26
Imagen # 14 Diseño contemporáneo del mobiliario	27
Imagen # 15 Línea flotante sobre la calle	28
Imagen # 16 Recorrido entre los edificios	29

Imagen # 17 Parque Bicentenario, Quito	30
Imagen # 18 Mapa de delimitación del área de estudio	40
Imagen # 19 Circulación peatonal y vehicular en la Avenida 9 de Octubre	41
Imagen # 20 Estado técnico de la vía	42
Imagen # 21 Estado técnico de la vía	42
Imagen # 22 Mapa de comportamiento del tráfico	43
Imagen # 23 Plano de asoleamiento	44
Imagen # 24 Rosa de los vientos en Guayaquil	45
Imagen # 25 Plano de Uso de Suelo	47
Imagen # 26 Croquis Perfil Actual de la Ave 9 de Octubre	48
Imagen # 27 Proporción espacial del Boulevard.....	49
Imagen # 28 Relación espacio Público-Privado	50
Imagen # 29 Plano del área de estudio	56
Imagen # 30 Croquis del cambio del perfil de la calle (jardineras y arbolado en el eje central)	59
Imagen # 31 Croquis del Perfil del bulevar en áreas vinculadas a negocios de comida	59
Imagen # 32 Intervención al inicio de la Avenida 9 de Octubre.	60
Imagen # 33 Cualificación espacial en la avenida 9 de Octubre	61
Imagen # 34 Modificaciones al perfil existente	62

Imagen # 35 Intervención al inicio de la Avenida 9 de Octubre.....	94
Imagen # 36 Cualificación espacial en la avenida 9 de Octubre.....	95
Imagen # 37 Modificaciones al perfil existente.....	97
Imagen # 38 Bancas: Están inspiradas en piezas de alfarería encontradas en la región oriental del país.....	111
Imagen # 39 Estaciones de carga	112
Imagen # 40 Bancas-Hamacas con textiles típicos de Otavalo.....	113
Imagen # 41 Proceso de diseño de luminarias.....	114
Imagen # 42 Fuentes de agua.....	115
Imagen # 43 Jardines y tachos de basura.....	116
Imagen # 44 Distribución a tresbolillo.....	119
Imagen # 45 Distribución alineada.....	119
Imagen # 46 Diseño de jardinería.....	120

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de las variables	42
Tabla 2 Cuantificación de locales	53
Tabla 3 Comparación de áreas en las regiones de Ecuador	100
Tabla 4 Emblemas de la Región Costa	101
Tabla 5 Emblemas de la Región interandina	103
Tabla 6 Emblemas de la Región interandina	106

RESUMEN

Los espacios públicos de la ciudad y de las zonas residenciales deben ser atractivos fácilmente accesibles, y fomentar así que las personas y las actividades se trasladen desde el entorno privado al público. No obstante, es posible encontrar espacios públicos diseñados de manera que resulta difícil entrar en ellos física y psicológicamente (Briceño, 2011).

Este proyecto de titulación tiene el propósito del presente trabajo de investigación es revitalizar el eje de estudio mediante una propuesta de intervención urbana que va desde la modificación estructural y/o funcional del parque y el bulevar, insertando además mobiliario urbano de diseño más contemporáneo acorde con las nuevas propuestas.

Como meta final, se plantea recuperar el sentido local a través de la rememoración de la historia, la cultura, la naturaleza y los valores de las diferentes regiones que conforman el país: Costa, Sierra, Oriente e Islas inspirando todo el diseño en símbolos propios de cada provincia.

Palabras Claves: boulevard, parque, urbanismo, mobiliario, subterráneo, tráfico.

ABSTRACT

The public spaces of the city and residential areas should be attractive easily accessible, thus encouraging people and activities were transferred from the private sphere to the public. However, it is possible to find public spaces designed so that it is difficult to enter them physically and psychologically (Briceño, 2011).

This project titulación aims of this research is to revitalize the focus of study by a proposal of urban intervention that goes from the structural modification and / or functional park and boulevard as well inserting street furniture chord more contemporary design the new proposals.

As a final goal, it is proposed to recover the local sense through the remembrance of history, culture, nature and the values of the different regions that make up the country: Costa, Sierra, Oriente and Islands inspiring all design own symbols in each province.

Keywords: boulevard, park, town planning, furniture, underground, traffic.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad las ciudades tienden a mantener rasgos del pasado, más constantemente están adaptándose a las nuevas realidades del presente. La evolución de su estructura responde a los cambios socio-económicos o ambientales que suceden con el paso del tiempo.

Es por ello que, las intervenciones funcionales vienen a paliar las consecuencias de la desestructuración causada por la eliminación de grandes infraestructuras (líneas férreas), la renovación urbana, (inserción de nuevas zonas recreativas), o el fenómeno de la gentrificación (expulsión de la población de los centros históricos, debido a procesos de conservación patrimonial) las cuales provocan que grandes áreas de la ciudad queden marginadas, desconectadas del resto , o simplemente pierden interés para sus pobladores (Palomares, 2014).

Es por esta razón que en el Parque Centenario se propone establecer a partir de un ciclo continuo cuatro áreas de funciones: Propiciar que todas confluyan en un solo espacio al centro del parque en todo el perímetro de la columna conmemorativa de uso común para todos los distintos usuarios.

Las zonas centrales de las ciudades, constituyen siempre puntos inevitables de gran concentración de tráfico, causado por la cantidad de personas que trabajan en ellas y por las funciones insertadas en el sector comercial a las cuales acuden innumerables usuarios que diariamente se trasladan hacia estos centros.

Normalmente, el estacionamiento de vehículos se realiza en la vía pública a lo largo del bordillo, pero esta práctica, para las zonas de gran tráfico y de arterias estrechas, es altamente perjudicial por la interferencia que llega a provocar para la libre circulación de los vehículos, paradas de autobuses y taxis.



CAPITULO I

|| EL PROBLEMA



1.1. ANTECEDENTES

Por lo general, las ciudades crecen y cambian, sin embargo tienden a mantener rasgos del pasado aunque constantemente están adaptándose a las nuevas realidades del presente. En el proceso de evolución que experimentan interfieren factores socio-económicos o ambientales que suceden con el paso del tiempo (Fresneda, 2004).

De esa manera, la transformación del paisaje urbano en una ciudad, es un fenómeno vivido alrededor de todo el mundo con resultados de readaptación a los nuevos escenarios.

Los espacios públicos de la ciudad y de las zonas residenciales deben ser atractivos fácilmente accesibles, y fomentar así que las personas y las actividades se trasladen desde el entorno privado al público. No obstante, es posible encontrar espacios públicos diseñados de manera que resulta difícil entrar en ellos física y psicológicamente (Briceño, 2011)

A partir del siglo XIX comienzan las intervenciones urbanísticas planificadas con el objetivo de adecuar la ciudad formal y funcionalmente a las nuevas demandas sociales. Dos líneas claramente diferenciadas se instauran como modelo; "conservacionistas" e "intervencionistas"; y hasta la actualidad los profesionales del tema las emplean de manera indistinta (Coyula, 1976).

Se puede decir que ambas tendencias, al margen de las divergencias formales y estructurales, tienen en común el ser operaciones de puesta en valor de la ciudad. Se diferencian en el método; en las formulaciones intervencionistas

se destruye físicamente la ciudad preexistente, que es sustituida por otra de muy diferente modelo formal, mientras que en las conservacionistas se respeta básicamente la morfología urbana, pero se altera (y adapta) su uso y contenido social (Gaja, 2006).

Imagen # 1 Plan Cerdá, Barcelona.



Fuente; (Larrumbre, 2010)

Por otra parte, las causas fundamentales para el impulso de proyectos de intervención en las urbes fueron la salubridad pública, el tráfico, la puesta en valor del suelo, la necesidad de reestructuración funcional, estrategias y políticas de orden público, y la erradicación de marginalización de la población en áreas desatendidas de la ciudad.

En relación con la imagen y forma urbana, las ciudades latinoamericanas fueron desde su fundación hasta mediados del siglo XX, bien estructuradas y legibles porque sus criterios normativos estaban definidos. Donde antes prevalecía el interés por la creación de espacios para el intercambio colectivo, hoy, diferentes problemas socioeconómicos anulan cualquier posibilidad de cualidad del espacio público.

Es por ello que, las intervenciones funcionales vienen a paliar las consecuencias de la desestructuración causada por la eliminación de grandes infraestructuras (líneas férreas), la renovación urbana, (inserción de nuevas zonas recreativas), o el fenómeno de la gentrificación (expulsión de la población de los centros históricos, debido a procesos de conservación patrimonial) las cuales provocan que grandes áreas de la ciudad queden marginadas, desconectadas del resto , o simplemente pierden interés para sus pobladores (Palomares, 2014).

Mediante las acciones de intervención urbanística, los habitantes desarrollan actividades acordes al diseño de los espacios abiertos urbanos, en otras palabras, los usos y actividades para los que fueron planeados los espacios son respetadas, conteniendo muchas de las transformaciones de carácter perceptual, que se presentan con los cambios de función e intensidad en el uso (OVACEN, 2015).



El Parque del Centenario es uno de los más grandes de la ciudad de Guayaquil, el cual fue construido con el propósito de conmemorar la independencia de Guayaquil y a sus protagonistas. Su historia se remonta a 1891, año en que el Consejo Cantonal, resolvió erigir la columna que rinde homenaje a los hombres que escribieron la historia del 9 de Octubre de 1820.

Su concepción se determinó que fuese originada en la intersección de las calles 9 de Octubre y 6 de Marzo, donde se colocaría la columna conmemorativa y a su alrededor se constituiría la plaza. Su ubicación en la ciudad destaca por sobre todas las cosas por ser un punto de referencia de uno de los extremos de la Avenida 9 de octubre, que discurre hacia el Malecón 2000, guiando la mayoría de la circulación de las personas de la ciudad hacia el litoral.

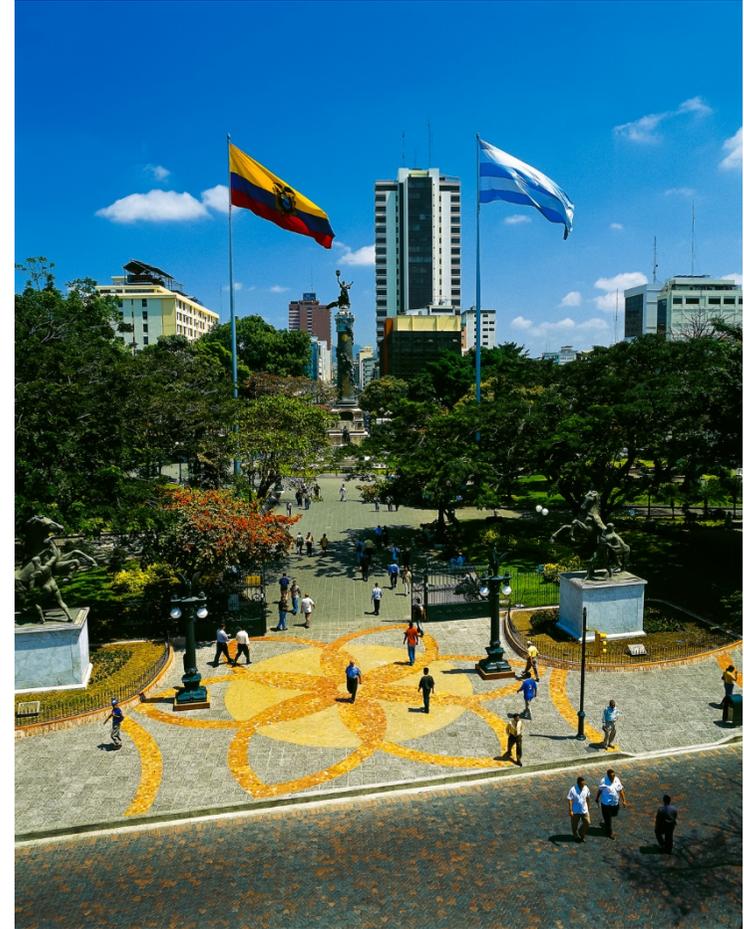
1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

El fenómeno urbanístico que se describe anteriormente, se manifiesta de manera explícita en el Parque Centenario de la ciudad de Guayaquil, debido a la descualificación de un espacio cuya concepción original dista mucho de lo que hoy día ocurre en él.

El parque del Centenario es muy concurrido los fines de semana por turistas nacionales e internacionales, quienes además encuentran una variedad de tiendas, pizzerías, fuentes de soda, restaurantes y varias oficinas de líneas aéreas y agencias de viajes.

Sin embargo, el parque Centenario es escenario de diversas problemáticas sociales como son, las drogas, la venta ambulante descontrolada, la prostitución, mendicidad, alcoholismo, vandalismo, robo a personas y vandalismo sobre el mobiliario urbano existente (El Comercio, 2013).

Imagen # 2 Parque Centenario



Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2016)

Imagen # 3 Columna conmemorativa en la plaza el Centenario



Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2016)

Dada estas circunstancias, se ha ido perdiendo la tradición originaria del disfrute de actividades y de descanso al aire libre. En la actualidad este se constituye como un sitio de paso, que ha perdido atractivo y por el cual además gran parte de la población atraviesa apresuradamente en dirección a sus lugares de trabajo.

No obstante, se ven algunos personajes tradicionales que insisten en mantenerse en el sitio como remembranza de las antiguas costumbres, tales como el fotógrafo y el guitarrista que entrega música a las personas de paso.

Por otro lado, la Avenida de 9 de Octubre es una importante arteria vial que atraviesa el centro de la ciudad. Se extiende desde el Hemiciclo de La Rotonda, en el Malecón Simón Bolívar, hasta el puente Cinco de Junio, en el Malecón del Salado, con una breve interrupción en el parque Centenario. Es de una gran dinámica comercial, que data desde sus orígenes, por ser el motor económico y social de aquella época, dándose a conocer como el Bulevar de la 9 de octubre (Municipalidad de Guayaquil, 2015).

Históricamente se puede ver un enlace entre ambos sitios, como años atrás en la vía se concentraban importantes puntos de reunión, como es el caso del teatro Edén, que presentaba artistas de renombre internacional y exhibía los últimos éxitos cinematográficos. Para inicios del siglo XX, la columna de los próceres y la Plaza del Centenario la convirtieron en la ruta de rigor para los principales desfiles durante las fiestas cívicas (Fundación de Guayaquil, 2014).

La regeneración urbana de Guayaquil, específicamente el proyecto de Malecón 2000, se convirtió en un foco de atención para la mayor parte de la población de la ciudad; por ello también se perdió el incentivo de ir a l parque Centenario.



En particular, en la avenida de 9 de Octubre ocurre un fenómeno de globalización del urbanismo marcado por la existencia de las cadenas comerciales y gastronómicas dispersas en todo el país, que se concentran en este eje, todo lo cual conlleva a la pérdida de caracterización local o nacional.

De modo que, se manifiesta explícitamente la repetida presencia de un sinnúmero de franquicias ampliamente conocidas en el país, lo cual hace que desaparezca la identidad en los espacios urbanos. A pesar de que pocos restaurantes y sitios de comida nacional están allí presentes, destacan de forma muy superficial por la carencia de niveles de diseño adecuados para una arteria vial de la envergadura de esta avenida.

Imagen # 4 Avenida 9 de Octubre



Fuente: Google Maps

En conclusiones se subraya como principal problemática la pérdida de la identidad en toda el área objeto de estudio, dígase Parque y Bulevar. Además es de destacar que las funciones originales de ambos nodos urbanos se han debilitado a causa de la aplicación de políticas de regeneración en otros sitios de la ciudad sin tener en consideración la interacción de todos los espacios públicos contenidos en la retícula urbana de Guayaquil.

El propósito del presente trabajo de investigación es revitalizar el eje de estudio mediante una propuesta de intervención urbana que va desde la modificación estructural y/o funcional del parque y el bulevar, insertando además mobiliario urbano de diseño más contemporáneo acorde con las nuevas propuestas.

Como meta final, se plantea recuperar el sentido local a través de la rememoración de la historia, la cultura, la naturaleza y los valores de las diferentes regiones que conforman el país: Costa, Sierra, Oriente e Islas inspirando todo el diseño en símbolos propios de cada provincia.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo general

- Proponer una intervención urbanística que conecte el Parque Centenario con el Malecón 2000 a través de la peatonalización de la Avenida 9 de Octubre.

1.3.2. Objetivos específicos

- Definir los aspectos de la situación actual que desde el punto de vista urbano son necesarios modificar en la propuesta de intervención.
- Conformar esquemáticamente las diferentes interacciones que se producirán a lo largo del eje de actuación y sus puntos focales más significativos
- Rediseñar el parque Centenario con propuestas contemporáneas de diseño urbano, aplicando renovación de mobiliario urbano, pavimento y conservación de las áreas verdes

1.4. JUSTIFICACIÓN

La vinculación física que persiste entre el Parque Centenario y la Avenida 9 de Octubre, hace que aún permanezca en la línea de comunicación peatonal que se dirige hacia la zona comercial y el Malecón 2000.

Este aspecto que constituye una fortaleza, se utilizará en el planteamiento de una propuesta de diseño urbano. Se justifica el trabajo de investigación en la necesidad ofrecer a los habitantes y visitantes de Guayaquil un espacio no solamente dedicado al intercambio, sino como pulmón verde de la ciudad.

Mediante el análisis de casos análogos tanto nacionales como internacionales se podrán exponer ejemplos de intervención que han resultado positivas en el ámbito de la ciudad, siendo un impacto significativo para la población.

Con métodos de investigación de tipo práctico tales como la observación directa y la encuesta podrá realizarse el diagnóstico necesario para determinar aquellos aspectos en los a los que se dirigirá la propuesta de diseño urbano.

Las propuestas quedarán sustentadas por el cumplimiento de las ordenanzas Municipales dictadas para la zona según, para lo cual se consultarán los aspectos relacionados a las regulaciones que se deben respetar área objeto de estudio.

1.5. APORTES DE LA INVESTIGACION

La renovación del mobiliario urbano, el trazado interior y la introducción de conceptos de diseño urbano más contemporáneos en el Parque Centenario son los aportes fundamentales de este trabajo a la investigación. Con su puesta

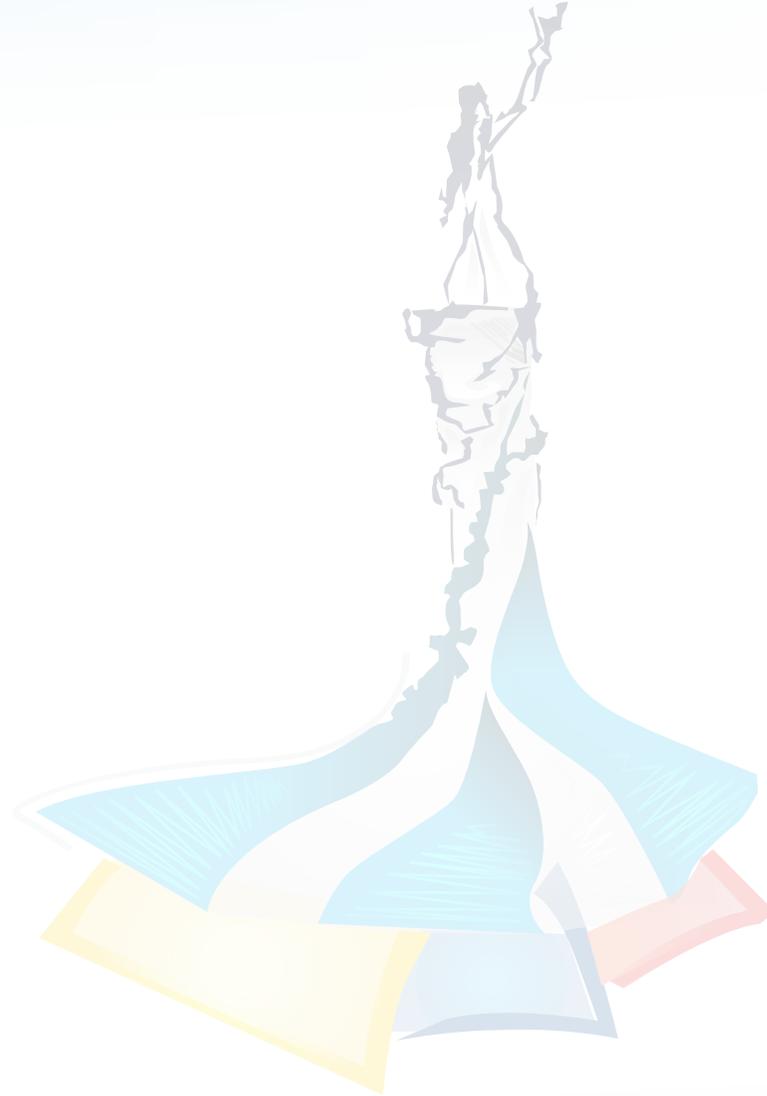
en práctica el área recobraría la significación original que tuvo para la ciudad provocando una mayor identificación y sentido de pertenencia para los habitantes y visitantes de Guayaquil. Adicionalmente la utilización del eje de la Avenida de 9 octubre como elemento conector con el Malecón 2000 es una contribución de interés que incide directamente en la revitalización de esta zona metropolitana.





CAPITULO II

|| MARCO REFERENCIAL



2.1. MARCO CONCEPTUAL

2.1.1. Conceptos y definiciones

- Espacios Públicos.

El sistema de espacios públicos comprende el conjunto de espacios de carácter abierto, exentos de edificaciones, definidos dentro del perímetro de los asentamientos poblacionales y concebidos para abrigar diversas funciones de participación comunitaria.

- ✓ Parques urbanos.
- ✓ Paseos arbolados.
- ✓ Plazas.
- ✓ Calles.
- ✓ Áreas Deportivas al aire libre.
- ✓ Parqueos al aire libre.
- ✓ Espacios abiertos naturales.

- Diseño urbano

El diseño urbano está orientado a interpretar la forma y el espacio público con criterios físico-estético-funcionales, buscando satisfacer las necesidades de las comunidades o sociedades urbanas, dentro de una consideración del beneficio colectivo en un área urbana existente o futura

- Mobiliario urbano

El mobiliario urbano (a veces llamado también elementos urbanos) es el conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos. En este conjunto se incluyen bancos, papeleras, barreras de tráfico, buzones, bolardos, baldosas, adoquines, paradas de transporte público (en las que podemos encontrar marquesinas y tótems), cabinas telefónicas, entre otros. Generalmente son instalados por los ayuntamientos para el uso del vecindario, o bien adjudicándolos a un privado para que éste obtenga beneficios explotando la publicidad en la vía pública

- Bulevard

En el urbanismo moderno y actual, los bulevares son una vía vertebradora de la ciudad, los cuales surgen como prolongación de los existentes o como nuevos trazados.

- Intervención urbanística

Se refiere al hecho de alterar o modificar un espacio urbano, estas modificaciones pueden ser aplicadas de diferentes maneras, desde una simple pintura, el reacondicionamiento del espacio a través de nuevas texturas,

iluminación, vegetación o agua, hasta complejas intervenciones que modifican por completo el antiguo espacio y lo conjugan con la nueva construcción que se levantará en dicho lugar.

- Nodos

Son los puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra o concentraciones/ condensaciones de determinado uso o carácter físico (esquina donde se reúne la gente, una plaza cercada, etc.) (Lynch, 1998)



2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. Teorías del urbanismo en la ciudad moderna

El urbanismo es la disciplina que tiene como objetivo de estudio a las ciudades, desde una perspectiva integral enfrenta la responsabilidad de estudiar y ordenar los sistemas urbanos. En cuanto a la incidencia del modelo modernista en el desarrollo de las ciudades, ha generado grandes cambios destacando lugares que se convierten en nodos urbanos que diferencian la jerarquía estructural de las manchas urbanas.

Es de destacar que el término actual de Urbanismo, incorpora diferentes conceptos: por un lado, sería una ciencia que se encuadraría dentro de las ciencias sociales (geografía, sociología, etc.) y, por el otro, sería un arte, vinculado por lo general a la arquitectura, es decir, un conjunto de conocimientos prácticos que proporcionan las bases fundamentales para resolver los problemas de las ciudades.

Podría decirse además, que el urbanismo actúa a diversas escalas, desde el diseño urbano, encargado de diseñar el espacio público y los elementos que lo configuran (desde la escenografía del entorno edificado al mobiliario urbano), hasta la Planificación urbana, que define el modelo de desarrollo de la ciudad, pasando por la Gestión urbana, que plantea acciones para ejecutar lo planificado. (Cristhfer, 1999)

En cualquier caso, el plan urbanístico siempre tiene un contenido que va más allá de lo jurídico, pues incorpora los elementos técnicos, políticos, económicos, sociales y ambientales que definen un proyecto de ciudad.

2.2.2. Surgimiento de los grandes bulevares en la ciudad

Los orígenes de la planificación urbana, a finales del siglo XIX, son el resultado de una reacción contra el impacto que produjo la ciudad industrial. Muchos visionarios de la época buscaban una ciudad ideal, sin embargo, consideraciones prácticas relacionadas al saneamiento e higiene, el traslado de mercancías y personas, y la prestación de servicios también impulsaron el deseo de planificación. La corrupción y la explotación de la época, dieron lugar al movimiento progresivo, de las cuales la planificación de la ciudad formó parte.

Tanto en Europa como en Estados Unidos, el aumento de la industria durante mediados y finales del siglo XIX fue acompañado por un rápido crecimiento de la población, la expansión de la empresa comercial, los grandes beneficios especulativos; todo lo cual produjo fracasos públicos en la gestión extensas ciudades que se desarrollaron durante esta época, las cuales mostraron una aguda contraposición entre los lujos de la riqueza y la mezquindad de la pobreza en los suburbios proletarios (Enciclopedia Británica, 2016).

Eventualmente, los barrios pobres, la congestión, el desorden, la fealdad, y la amenaza de la enfermedad provocaron la necesidad del saneamiento de la ciudad como primera demanda. Se experimentó un mejoramiento significativo de la salud pública como resultado de las obras de ingeniería hidráulica de abastecimiento y alcantarillado, que eran esenciales para el posterior crecimiento de las poblaciones urbanas.



También durante la era progresista, que se extendía a través del siglo XX, con los esfuerzos para mejorar el medio ambiente urbano surgió el reconocimiento de la necesidad de recreación. Se inició la inserción de parques para proporcionar un alivio visual y lugares para el juego saludable o la relajación. Más tarde fueron diseñados campos de juego en las zonas congestionadas, y se establecieron las instalaciones para juegos y deportes, no sólo para los niños sino también para los adultos, cuyos días de trabajo se acortaron gradualmente con la promulgación de la jornada laboral de 8 horas (Enciclopedia Británica, 2016).

Muchos partidarios del movimiento urbanista creyeron que la oportunidad para la recreación al aire libre tendría un efecto civilizador sobre las clases trabajadoras, debido a que se les motivó a salir de una vivienda llena de gente y de los lugares de trabajo insalubres, hacia los espacios exteriores arborizados.

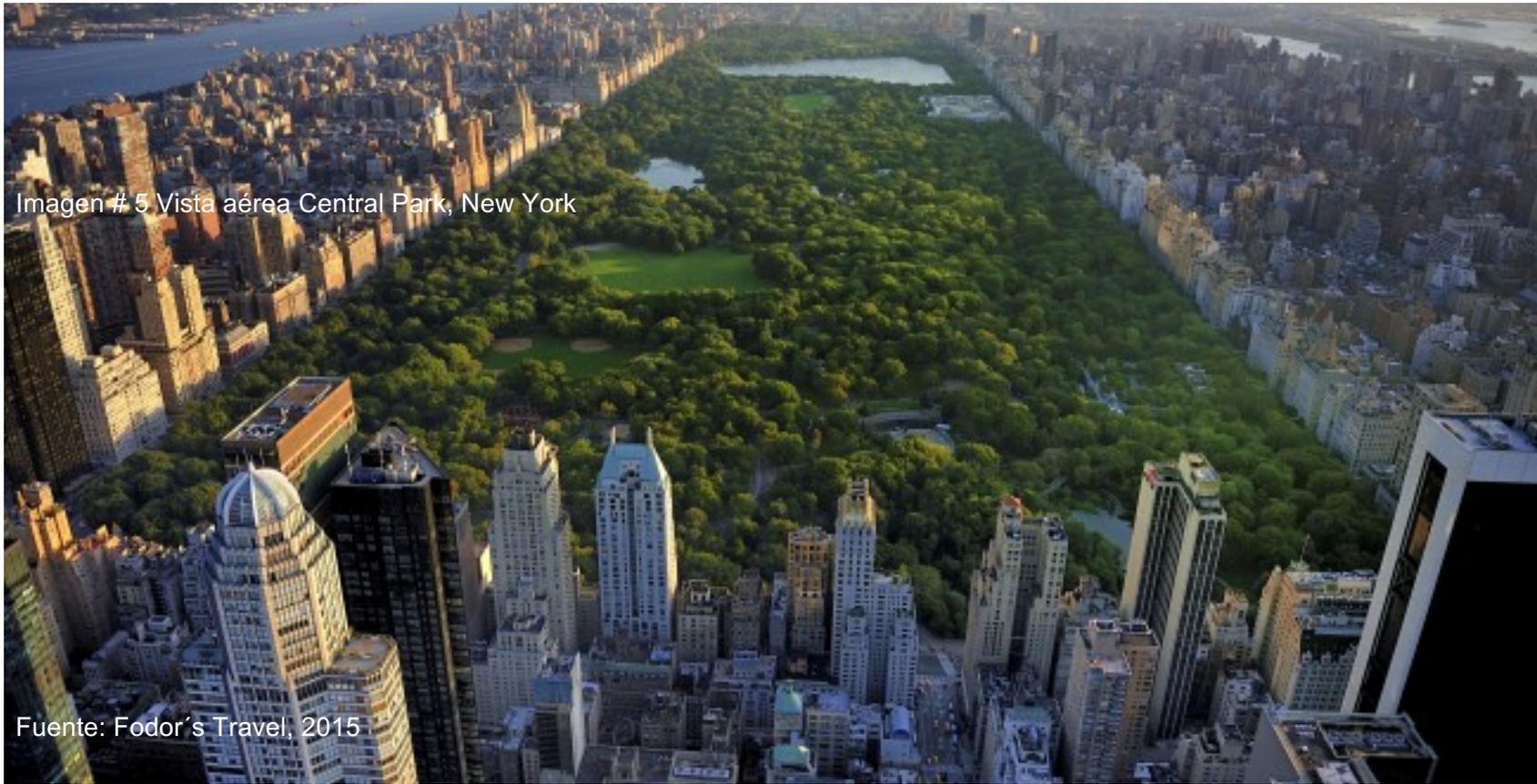


Imagen # 5 Vista aérea Central Park, New York

Fuente: Fodor's Travel, 2015

El Central Park de Nueva York, se prevé en la década de 1850 y, se convirtió en un modelo ampliamente imitado. Entre sus contribuciones están la separación de tráfico peatonal y vehicular, la creación de un paisaje romántico en el corazón de la ciudad, y una demostración de que la creación de parques podría mejorar en gran medida los valores inmobiliarios en su entorno.



Imagen # 6 Plan Haussman, Paris

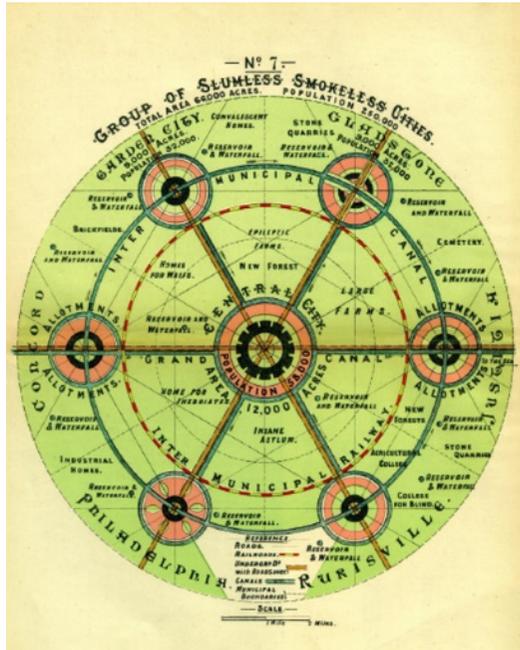
Fuente; (Boyd, 2004)

La preocupación por el aspecto de la ciudad se manifestará en Europa mucho tiempo antes, en la tradición imperial de corte y palacio y en las plazas centrales y los grandes edificios de la iglesia y el estado. En París durante el Segundo Imperio (1852-1870), Georges-Eugène, el Barón Haussmann, se convirtió en el más grande de los planificadores a gran escala, abogando avenidas rectas arteriales, vistas ventajosas, y una simetría de plazas y caminos que irradian.

La forma urbana resultante fue ampliamente imitada en todo el resto de la Europa continental. Los esfuerzos de Haussmann fueron mucho más allá de embellecimiento, sin embargo; esencialmente rompieron las barreras al comercio presentados por el París medieval, la modernización de la ciudad a fin de permitir el transporte eficiente de mercancías, así como la rápida movilización de las tropas militares.

Los métodos de Haussmann proporcionan una plantilla en la que los programas urbanos extenderían su influencia en gran parte del mundo en desarrollo. Sus diseños incluyeron la demolición de estructuras de vecindad anticuados y su sustitución por nuevos edificios de apartamentos destinados a una clientela de mayor poder adquisitivo, la construcción de corredores de transporte y la creación de espacios comerciales que separaron los barrios residenciales, y provocó el desplazamiento de las personas pobres de las zonas centrales (Enciclopedia Británica, 2016).

Imagen # 7 Esquema de la Ciudad Jardín, Ebenezer Howard



Fuente: (The Urbanist, 2012)

Mientras que el enfoque de Haussmann fue especialmente influyente en el continente europeo y en el diseño de los centros cívicos de América, el concepto utópico de la ciudad jardín, descrito por primera vez por reformador social británico Ebenezer Howard en su libro Jardín ciudades de mañana (1902), dió paso a la aparición de zonas residenciales en los Estados Unidos y Gran Bretaña. Se trata esencialmente una forma suburbana, que incorpora casas de baja altura

sobre sinuosas calles y callejones sin salida, la separación del comercio de las residencias y espacios abiertos abundantes de exuberante vegetación.

2.2.3. Incidencia de la intervención urbana en la dinámica de la ciudad.

Actualmente, los profesionales vinculados al urbanismo se plantean múltiples interrogantes sobre la sostenibilidad de las nuevas formas de organización del espacio urbano. Es posible que la configuración de nuevas formas de crecimiento y tipologías de áreas urbanas tales como los espacios de ocio, las tecnópolis, las urbanizaciones, los subcentros periféricos produzcan impactos no esperados en la población y la economía.



Imagen # 8 Esquema de planeación estratégica Ciudad México



Fuente: Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2015

En proyectos urbanos donde se han planteado no pocas dificultades para adecuar la ciudad del pasado a las necesidades del tiempo presente, se ha producido un proceso de recualificación, que en términos generales, ha hecho que las áreas centrales de nuestras ciudades sean más sostenibles y habitables.

Una de las peculiaridades de las grandes intervenciones urbanas es su capacidad de generar procesos de centralidad. Este aspecto hace referencia a la capacidad de ciertos espacios o elementos urbanos de articular flujos de

todos los tipos. Siendo así que, de la articulación de estos flujos depende del grado de influencia de estos espacios sobre los demás componentes del sistema urbano. Entre los efectos más importantes de estos últimos años destacan:

- Incremento de la actividad comercial en los espacios centrales y consecuentemente aceleración del éxodo poblacional.
- Desarrollo de importantes operaciones urbanísticas en vacíos urbanos o espacios disfuncionales
- Reducción de vitalidad en las zonas centrales.
- Reforzamientos de nuevos ejes vinculados al ocio y la cultura
- Incremento residencial del espacio puesto en valor por operaciones urbanísticas.
- Incidencia de las políticas de "recuperación urbana" desarrolladas en los centros históricos.

De ahí que, los planificadores contemporáneos buscan equilibrar las demandas conflictivas de la equidad social, el crecimiento económico, la sensibilidad del medio ambiente, y el atractivo estético. El resultado del proceso de planificación puede ser un plan maestro formal para toda una ciudad o área metropolitana, un plan de barrio, un plan de proyecto, o un conjunto de políticas alternativas.

Por todo lo anterior, estamos ante la obligación de diseñar la ciudad de una forma estratégica y global, visión que implica tanto insertarla en el territorio, como identificar las claves funcionales de su dinámica interna. Los temas centrales a considerar en la sostenibilidad urbana son:

- Las nuevas funcionalidades de los centros históricos.
- Las relaciones y las interdependencias entre las diferentes partes de la ciudad.

- El protagonismo de las nuevas funcionalidades.
- Los efectos medioambientales

Imagen # 9 Ciudad sustentable: movilidad, soluciones medioambientales, manejo de desechos



Fuente: GreenMeetings, 2014

2.3. MARCO LEGAL

2.3.1. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización tiene como uno de sus objetivos fundir en un solo cuerpo legal las normas que deban regir la actividad administrativa de los gobiernos autónomos descentralizados, permitiendo simplificar y unificar las distintas leyes que los regularon en razón del anterior orden constitucional.

En ese sentido, el Código incorpora un conjunto de disposiciones que simplifican los procedimientos administrativos, así como la estructura organizacional de los gobiernos. Cabe señalar, que este Código establece un conjunto de normas comunes para la gestión administrativa, el funcionamiento y la estructura organizacional de todos los niveles de gobiernos autónomos descentralizados, favoreciendo la homologación e integración administrativa, la complementación y la compatibilidad entre los mismos.

Por último, los distintos aspectos sobre este nuevo esquema de descentralización, autonomía y organización territorial del Estado ecuatoriano contenidos en el Cootad, constituyen un desafío trascendental para la agenda de transformación social, económica, democrática y de recomposición institucional del Estado ecuatoriano.

2.3.2. Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón de Guayaquil.

En la Ordenanza de Parcelaciones y Desarrollos Urbanístico de la Municipalidad de Guayaquil se recogen elementos que describen las regulaciones urbanísticas y los procesos de aprobación de los distintos proyectos de intervención urbanística en Guayaquil.

Adicionalmente, en los siguientes artículos (Artículos 12 al 16) contenidos en dicha Ordenanza se especifican las acciones posibles a ejecutar en las áreas urbanizables en cuanto a la inserción de grandes plazas y parques en la trama de la ciudad:

Art. 12.- Aprovechamiento Urbanístico del Suelo o Área Útil Urbanizable.-

12.1.- El aprovechamiento urbanístico del suelo o área útil urbanizable corresponde al área bruta una vez que se hayan descontado, del área total del predio, las áreas de afectación identificadas en la Ordenanza del Plan Regulador de Desarrollo Urbano de Guayaquil, o por proyectos aprobados por el M. I. Concejo Cantonal, destinadas a la estructura vial, a las servidumbres por paso de líneas de alta tensión, acueductos, poliductos, u otros sistemas de infraestructura.

12.2.- En Urbanizaciones Residenciales, Industriales, de Comercios y de Servicios, se deberán respetar cuando menos, las siguientes disposiciones en cuanto al aprovechamiento urbanístico del suelo:

Área vendible hasta el 70% del área útil urbanizable.

Área Cedida al Municipio (ACM) para parques, plazas, campos de recreación, espacios de esparcimiento público, espacios abiertos, verdes o arborizados, un área no menor al 10%, del área útil urbanizable, en sujeción a lo dispuesto en el texto de la "Reforma a la Ordenanza de Aplicación del art. 14 letra i, de la ley orgánica reformativa a la ley de régimen municipal", del veinte de septiembre del año dos mil cinco.

Área destinada a la red vial, la que resulte del estudio que sobre el tema se hace referencia en el Art. 18 de la presente Ordenanza (Municipio de Guayaquil, 2011).

Art. 13.- Áreas Cedidas a la Municipalidad (ACM).-

13.1.- Tanto el área de calles como la de plazas y parques, y demás espacios públicos previstos en el proyecto, a excepción de los destinados para el tipo de instalaciones a las que se refiere el Art. 16, numeral 16.4 de la presente Ordenanza, pasarán al dominio municipal por el solo hecho de la aprobación de los planos y su inscripción en el registro de la propiedad.

13.2.- Igualmente todas las obras ejecutadas por los promotores en la urbanización, y los materiales que la forman o integran, tales como los ductos de agua potable y de aguas lluvias, la red eléctrica con sus luminarias; y en general, todos los bienes que son de uso común de los vecinos o que prestan servicio público o están destinados al mismo pasarán al dominio municipal por el solo hecho de la entrega-recepción de la urbanización concluida.

De igual forma todas las redes eléctricas con sus luminarias instaladas por personas naturales o jurídicas en los distintos sectores del cantón Guayaquil, aun cuando lo hubieren hecho sin contar con el correspondiente permiso



o autorización del Concejo Cantonal, y aun cuando o hubieren sido recibidas formalmente por parte de la M. I. Municipalidad de Guayaquil pasarán al dominio municipal por el sólo hecho de habérselas incorporado para la prestación del servicio público pertinente.

En el caso de las redes de agua potable y aguas negras o servidas, éstas pasarán al dominio de la empresa competente.

La red eléctrica y sus luminarias pasarán a ser propiedad de la entidad que preste el servicio de distribución de energía eléctrica, la cual tendrá la obligación de pagar previamente a la Municipalidad el valor real del mismo fijado por el Concejo.

La entidad que preste el servicio de distribución de energía eléctrica estará obligada al pago tanto de la red eléctrica y sus luminarias construidas por los promotores de las urbanizaciones, ordenadas y contratadas por la Municipalidad, así como de las redes eléctricas, sus luminarias, postes, transformadores, etc., construidos por quienes sin haber obtenido permiso o autorización municipal para la instalación, las hubieren incorporado al referido servicio público.

Si la entidad que preste el servicio de energía eléctrica no estuviere de acuerdo con el precio o el valor fijado por el Concejo, podrá acudir al arbitraje de derecho bajo el sistema administrado.

13.3.- Los espacios destinados para parques, plazas, campos de recreación, espacios libres o abiertos, verdes o arborizados, así como aquellos asignados a una urbanización por efectos de la aplicación de lo estipulado en el

artículo 7, numeral 7.2 de la presente Ordenanza, que trata sobre el promover la protección efectiva de las áreas de interés ecológico, turístico, de protección, etc., deberán ser implementados en forma previa a la entrega-recepción definitiva de las obras.

13.4.- Las Áreas Cedidas a la Municipalidad (ACM), cuyo uso no sea el vial, podrán modificarse, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Que la urbanización no haya sido recibida por la Municipalidad, siempre y cuando se cumpla con los porcentajes mínimos establecidos en el artículo 12 de la presente Ordenanza, que se refiere al aprovechamiento urbanístico del suelo, según sea el caso aplicable.

Que sean destinados a un uso de bienestar general (espacios verdes, arbolados, recreativos u otro tipo de equipamiento comunitario) (Municipio de Guayaquil, 2011).

Art. 14.- Convenios para Administración y Mantenimiento.-

Con el objeto de propiciar el espíritu comunitario y contribuir al funcionamiento de las áreas recreativas, la Municipalidad podrá convenir con alguna agrupación de moradores del sector, legalmente constituida, para su administración y mantenimiento.

Art. 15.- De las Cesiones gratuitas para la ejecución de obras públicas y servidumbres.-



Consideradas como tales a las cesiones gratuitas de los espacios requeridos para obras de vialidad, áreas de equipamiento a nivel urbano y rural, drenajes naturales, servidumbres para sistemas de supra e infraestructuras, entre otros, en atención a lo establecido en los artículos 237 y 238 de la Codificación de la Ley Orgánica del Régimen Municipal (Municipio de Guayaquil, 2011).

Art. 16.- Del Equipamiento Comunal.-

Se realizará en atención a la población a servir, y de acuerdo a las siguientes disposiciones:

16.1.- En todas las Urbanizaciones, con las excepciones establecidas en esta Ordenanza, deberá preverse espacios para equipamientos destinados para usos de bienestar general de conformidad con los cuadros de requerimientos constantes en el Anexo 1 de la presente Ordenanza.

16.2.- Cuando una Urbanización, por capacidad de población sea menor a 500 unidades de vivienda o su equivalente de 2500 habitantes, su equipamiento se regirá por lo establecido en el artículo 12, numeral 12.2, respecto del aprovechamiento urbanístico del suelo.

16.3.- Los espacios propuestos para equipamiento comunitario podrán ser ubicados tanto dentro de las áreas previstas para un ACV (Área Comercial Vendible), así como para las de ACM (Área Cedida al Municipio).

16.4.- No obstante lo expresado en el numeral anterior, se exigirá que en las áreas destinadas a Área Comercial Vendible (ACV), se dejen previstos los espacios destinados para desarrollo futuro de instalaciones destinadas al

servicio de salud y de educación, de conformidad con los cuadros de equipamiento constantes en la presente Ordenanza.

Se podrá obviar la obligación de dejar los espacios para ciertos equipamientos específicos si la oferta de éstos se encuentra cubierta en el entorno próximo de la urbanización, debiendo estos espacios ser sustituidos con otro tipo de equipamiento en favor de la comunidad (Municipio de Guayaquil, 2011).





CAPITULO III

|| MARCO METODOLÓGICO



3.1. FORMULACION DE HIPOTESIS

El rediseño del parque posibilitará el rescate de este espacio como importante nodo de la ciudad y su conexión con el resto de los espacios públicos de Guayaquil.

3.2. METODOS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION

3.2.1. Análisis

Se realizará la investigación del marco teórico a través de la revisión de información bibliográfica por medio del análisis de estudios similares realizados por otros autores.

3.2.2. Observación

Mediante algunos apuntes, y toma de fotografías se apoyará la investigación, que en mayor medida estará basada en impresiones del investigador. Con el apoyo de testigos del área a quienes se les dirigirá preguntas de interés para sustentar la investigación, se registrarán algunas situaciones comunes que enfrentan los usuarios en su actividad cotidiana. Por medio de la observación se realizará un registro sistemático, válido y confiable acerca de cómo interactúan los usuarios en los diferentes horarios del día.

3.2.3. Diseño

A través de los métodos de diseño se solucionarán problemas de carácter estético y funcional. Por lo tanto la estructuración de un proyecto que vincule las relaciones fundamentales a ser desplegadas dentro de la zona, definidas con una secuencia lógica, es parte de las herramientas de investigación que serán utilizadas.

3.3. CONCEPTUALIZACION

Tabla 1 Operacionalización de las variables

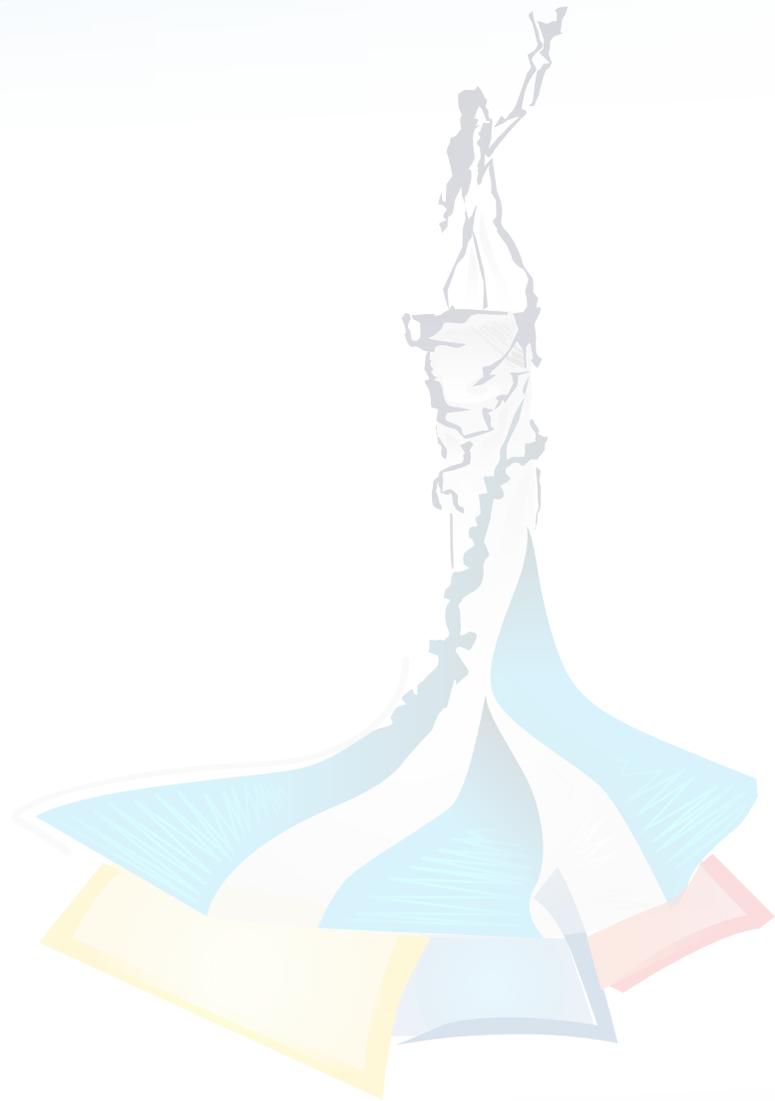
CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Intervención Urbana	Dimensionamiento de los espacios	Usuarios a servir Edades de los usuarios Cantidad de usuarios a servir Disposición de áreas del parque y recorridos internos	Normativas técnicas Búsqueda bibliográfica
	Elementos mobiliario urbano	Bancos Luminarias Papeleras Jardineras Pérgolas	Normas Técnicas Manual de diseño urbano
	Materiales de terminación	Enchapados Texturas y Colores	Normas técnicas

Fuente: Elaboración Propia



CAPITULO IV

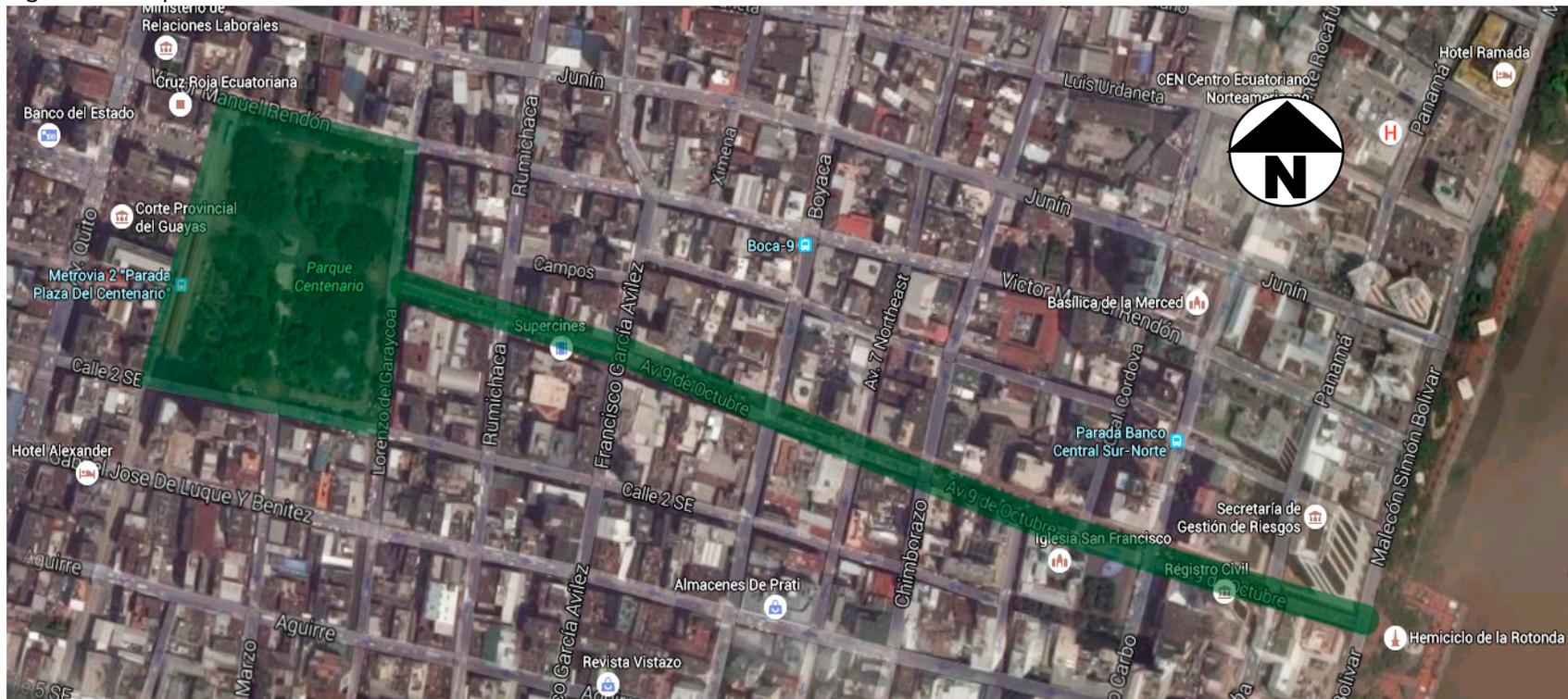
|| ANÁLISIS DEL SITIO



4.1. Ubicación

El Parque Centenario se delimita al Norte por la calle Manuel Rendón, al Sur la calle José Vélez Villamar, al Oeste por la calle Pedro Moncayo, y al Este por la calle Lorenzo de Garaycoa donde se inicia la Avenida de 9 de Octubre, extendiéndose hasta el Malecón 2000.

Imagen # 10 Mapa de delimitación del área de estudio



Fuente: Elaboración propia

4.2. Accesibilidad, vialidad y tráfico

La movilidad urbana en la zona se desarrolla de manera colectiva, pública, peatonal, sin barreras arquitectónicas, con intercambio y conectividad directa y constante, existen cebras para el cruce peatonal y la permeabilidad es total.

Imagen # 11 Circulación peatonal y vehicular en la Avenida 9 de Octubre



Fuente: Elaboración propia

Imagen # 12 Estado técnico de la vía



Fuente: Elaboración propia

El estado técnico de la vía en general es bueno, existiendo gran movimiento vehicular y peatonal. A lo largo de esta se encuentran señalizaciones verticales identificadas con semáforos para vehículos y peatones y señales de regulación del tránsito, así como señalizaciones horizontales representadas con cebras para el trasiego de transeúntes.

Imagen # 13 Estado técnico de la vía

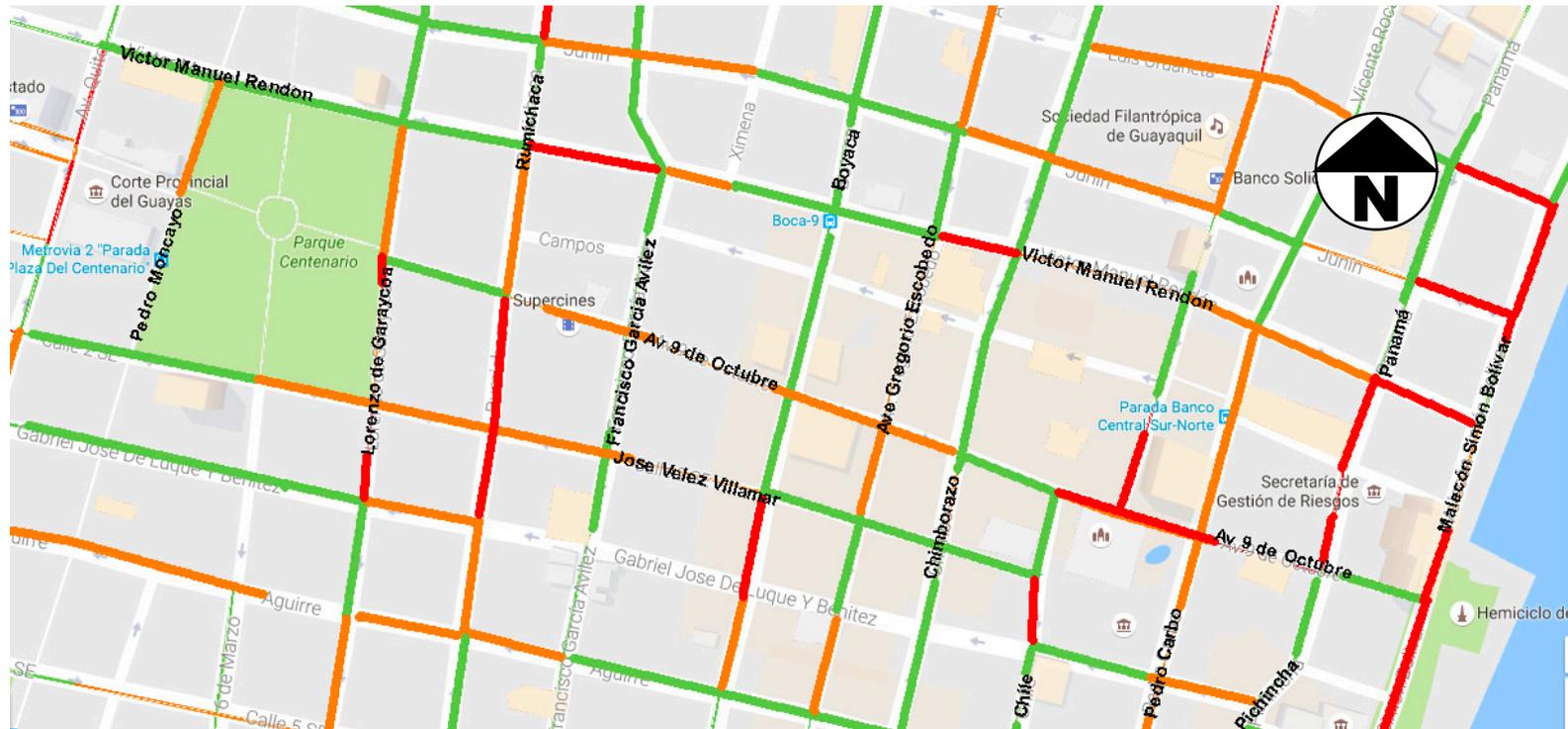


Fuente: Elaboración propia

Las aceras se encuentran deterioradas en algunos tramos pero en general el estado es bueno. En los parterres se identifican árboles aislados con vegetación de cobertura por lo que se puede calificar de pobre, el diseño de las áreas verdes.

Durante los días laborables el tráfico de la zona se comporta en un rango de velocidades de medias a lentas. En el centro de Guayaquil es conocido que se producen atascamientos por las limitaciones de las avenidas en cuanto a capacidad se refiere, ya que en la berma de las vías muchos conductores parquean sus vehículos dejando poco espacio para la circulación fluida.

Imagen # 14 Mapa de comportamiento del tráfico



Fuente: Google Maps



Rápido



Medio

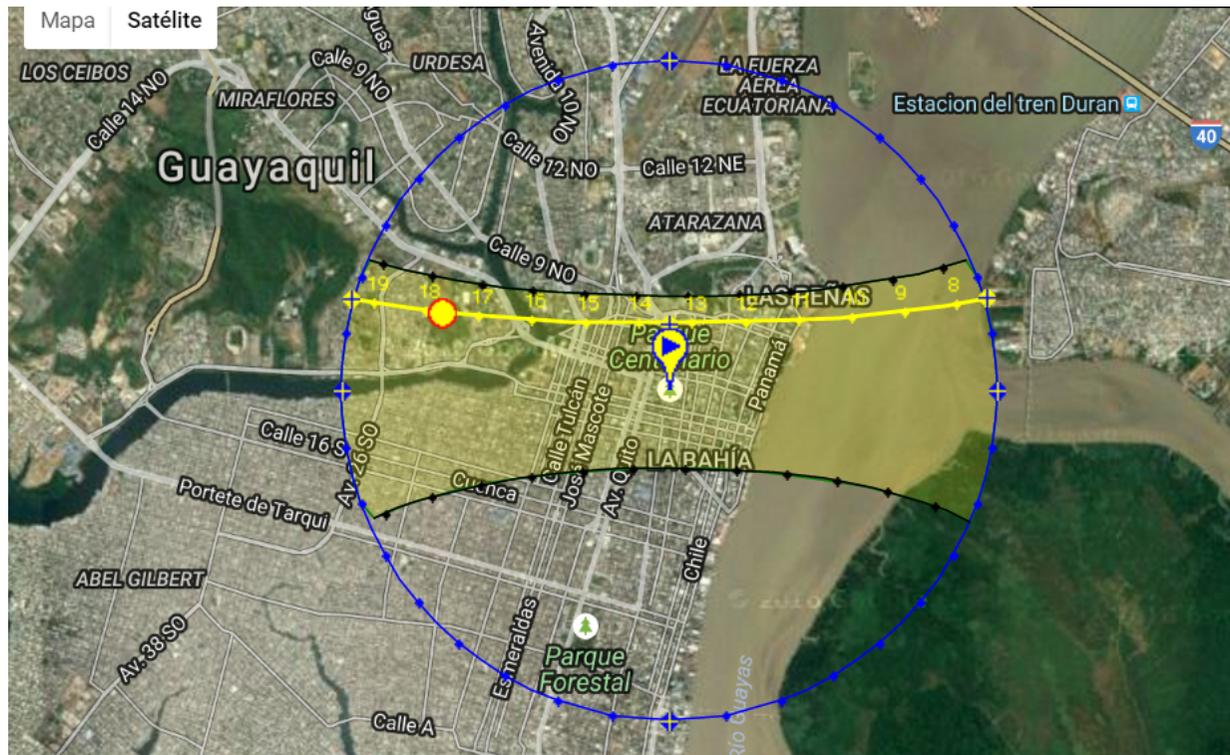


Lento

4.3. Asoleamiento y vientos

Según el sitio wheaderbase.net, en la ciudad de Guayaquil el promedio de Temperatura máxima es de **30(°C)**, la temperatura mínima promedio es de 15 (°C) Las precipitaciones se comportan en los 108.45 (mm) como promedio anual

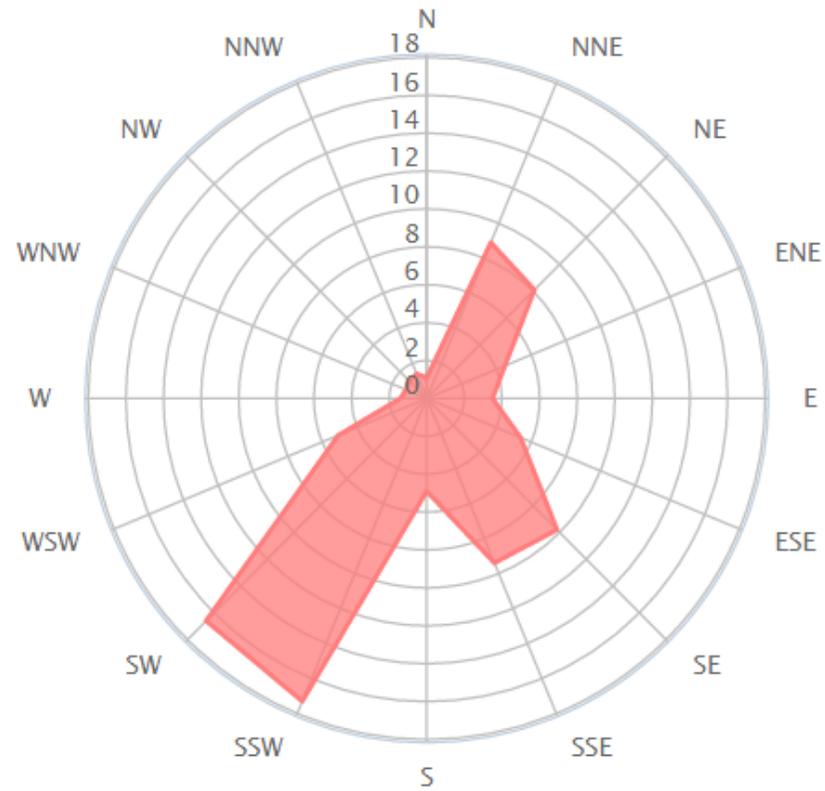
Imagen # 15 Plano de asoleamiento



Fuente: Weatherbase

La dirección predominante de los vientos es de suroeste a noroeste con velocidad promedio anual de 10.3 Km/h

Imagen # 16 Rosa de los vientos en Guayaquil



Fuente: Windfinder

4.4. Uso de Suelo

En el recorrido hay un marcado predominio de locales destinados al Comercio (Tiendas, Electrodomésticos, Supercine Pycca, entre otros), siguiéndole en orden de importancia los locales dedicados a Gastronomía (KFC, La tablita del Tártaro, Pizzas, locales privados). En el caso de los servicios (Hospital, Farmacias, Ópticas, Reparaciones de Celular, Notarias, Estudios de Fotografía) también tienen una presencia importante en el bulevar. En menor cantidad también existen otras funciones que completan toda la gama de usos que se presencian a lo largo de este eje.

Tabla 2 Cuantificación de locales

Funciones	Cantidad
Comercio	37
Servicio	7
Gastronomía	20
Iglesia	1
Bancos	5
Edificios de Gobierno	2
Total	72

Fuente: Elaboración Propia

Imagen # 17 Plano de Uso de Suelo

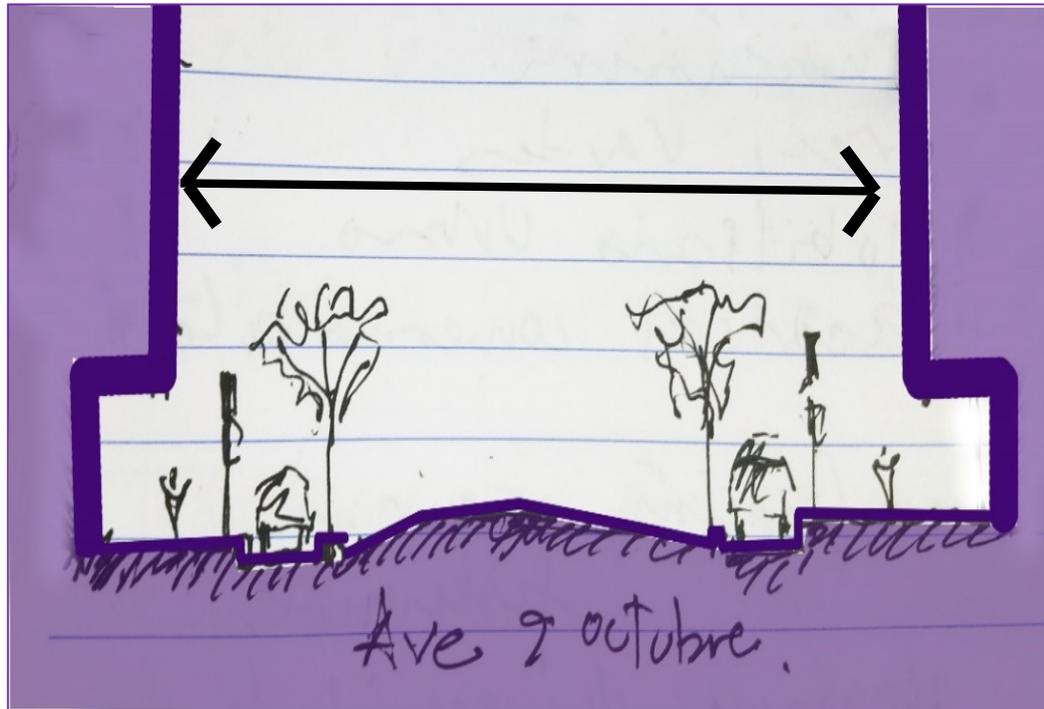


Fuente: Elaboración Propia

4.5. Análisis Urbanístico

La calle, como espacio público es uno de los más dinámicos, pues permite y propicia la movilidad e interconexión entre el resto de los elementos componentes de la ciudad. Su función principal es la de corredor a la vez que tiene gran importancia para el intercambio social.

Imagen # 18 Croquis Perfil Actual de la Ave 9 de Octubre



Fuente Elaboración Propia

La morfología urbana se caracteriza por una trama ortogonal, con manzanas que generalmente son de 120x120 m.

El perfil de la avenida 9 de Octubre está claramente definido por calle, parterre, acera, jardín y portal. Las alturas de las edificaciones se promedian en 8 niveles promedio, aunque hay edificios de hasta 15 niveles.

Imagen # 19 Proporción espacial del Bulevard



Fuente: Elaboración propia

Acerca de la forma del espacio se puede decir que predominan las proporciones de 1: 4 dado por las alturas de las edificaciones respecto al ancho de la avenida. El espacio es simétrico y delimitado por sus tres lados. En sentido vertical es abierto.

El uso de suelo es principalmente residencial aunque existen administrativos y educacionales, recreativos, gastronómicos, comerciales y turístico. Se ubican servicios gastronómicos, de comercio y parqueos privados vinculados a los comercios y por lo general en plantas bajas.

Imagen # 20 Relación espacio Público-Privado



Fuente: Elaboración Propia

Desde calle Lorenzo de Garaycoa hasta el borde costero (Malecón), la relación espacio público-privado se comporta en el orden de calle- acera-portal-edificación. Además este tramo se comporta como una vía de una senda de circulación con dos carriles, donde los vehículos se trasladan en ambos sentidos desde y hacia el borde costero.

La vegetación escasa y pobre se ve en todo el bulevar, pero su presencia se incrementa hacia el final y en el Parque del Centenario.

Imagen # 21 Vegetación del Parque Centenario



Fuente: Elaboración Propia

4.6. Matriz FODA

4.6.1. Fortalezas

- Buen estado de la vía.
- Eje vial importante (enlaza arterias de la ciudad)
- Dotada de señalizaciones que facilitan la movilidad
- Homogeneidad tipológica (urbanística y arquitectónica)
- Facilidades para el intercambio social. Evidencia de identidad y sentido de pertenencia.
- Conexión a espacio público de nivel de ciudad (Parque Centenario).
- Buen nivel de alumbrado público
- Alta calidad de la estructura urbana. (calles, separadores, parterres, aceras, portales).
- Existe la transición de espacios desde públicos hasta privados.
- Hay diversidad en espacios públicos

4.6.2. Oportunidades

- Ordenanzas urbanísticas definidas para la zona
- Disponibilidades de áreas libres, reutilizables y refuncionalizables.
- Ubicada dentro de una de las zonas más privilegiadas de la ciudad.





4.6.3. Debilidades

- Déficit de mobiliario urbano
- Especies de árboles inadecuados para parterres
- Carencia de áreas de estacionamiento
- Mal aprovechamiento y diseño de algunos espacios públicos existentes. (parques, parqueos, áreas deportivas)
- Deterioro de áreas verdes, aceras y diseño estándar de mobiliario urbano.
- Disminución de la calidad paisajística

4.6.4. Amenazas

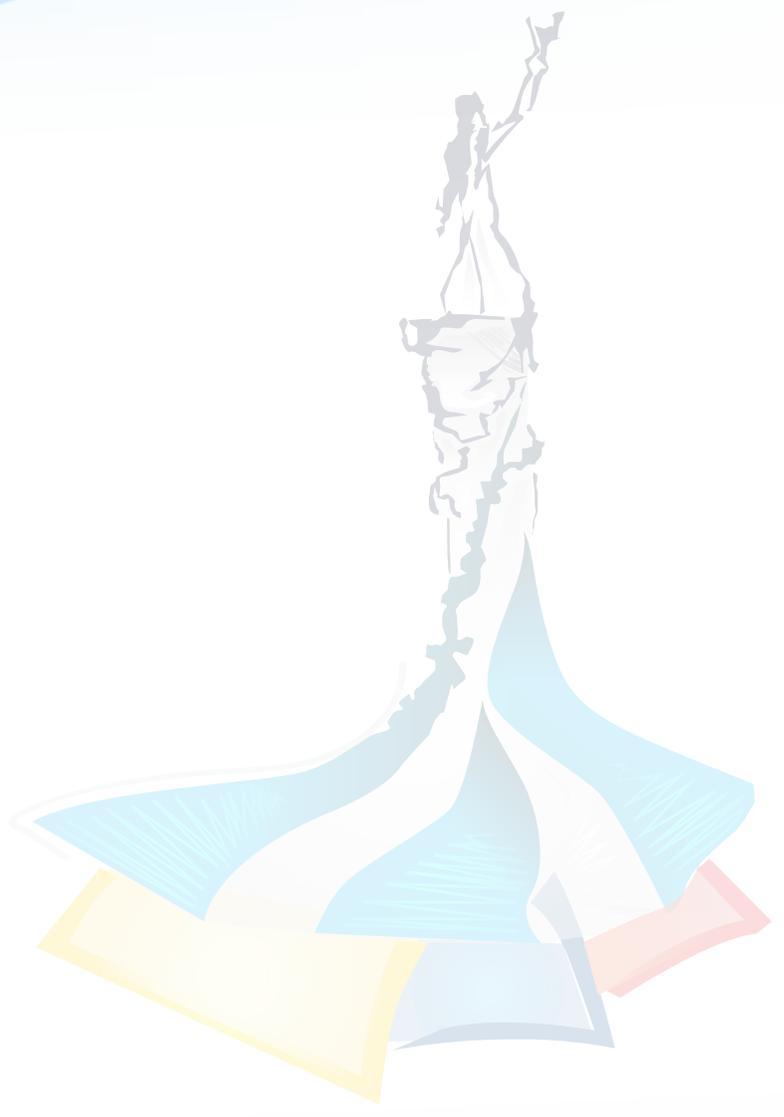
- Tendencia a la pérdida de la identidad
- Pocas posibilidades de inversión para la solución de la problemática existente



CAPITULO V



EL PROYECTO



5.1. CASOS ANÁLOGOS

5.1.1. Caso 1- Parque Superlinken. Copenhague, Dinamarca

Imagen # 22 Plaza Roja, Parque Superkilen



Fuente: (AIA, 2013)



El «Superkilen» se ha proyectado como una exposición universal de elementos de mobiliario urbano, equipamientos lúdicos y deportivos, instalaciones artísticas y especies vegetales procedentes de todo el mundo. Los objetos se han importado directamente de sus países de origen y muchos de esos han sido propuestos por los propios vecinos. Un sendero para peatones y ciclistas bordea de un lado a otro del parque a través de sus tres partes principales, que quedan definidas por los diferentes tratamientos que recibe el plano del suelo:

La «Plaza Roja», revestida con una alfombra asfáltica de tonos rojos, rosas y naranjas, destaca por la abundancia de instalaciones artísticas con referencias culturales, como un mural dedicado al presidente chileno Salvador Allende, un sistema de sonido con música jamaicana, carteles de la Plaza Roja de Moscú o anuncios de neón escritos en ruso y en chino. Existen algunos árboles aislados, como un cerezo japonés o un arce noruego, bancos iraníes, cubanos y suizos, un poste de alumbrado muy típico de algunos países anglosajones, sacos de boxeo tailandeses, columpios indonesios, papeleras británicas, bolardos con la bandera de Ghana o tapas de alcantarillado irlandesas.

Imagen # 23 Mercado Negro, Parque Superkilen



Fuente: (AIA, 2013)

La parte central del parque, el «Mercado Negro», es la más pequeña y la de carácter más urbanizado, ya que sus únicos elementos vegetales son un grupo de palmeras chinas. También está pavimentada con asfalto, en este caso negro y surcado por líneas blancas y sinuosas. Lo preside una gran fuente marroquí que constituye de punto de encuentro, y se destaca un tobogán japonés en forma de calamar gigante. También hay cabinas telefónicas de Brasil, mesas rumanas para jugar al ajedrez, lámparas ultravioletas de Estados Unidos, taburetes de bar cariocas o un cartel de dentista de Qatar.

Imagen # 24 Parque Verde, Parque Superkilen



Fuente: (AIA, 2013)

La parte septentrional, la más extensa del parque, satisface el deseo vecinal de contar con más vegetación en el barrio. Llega hasta la calle Tagensvejdues y se denomina «Parque Verde». Toda ella es de este color, tanto en los parterres de césped, plantados con cedros libaneses o alerces centroeuropeos, como en las zonas pavimentadas con asfalto pintado. Aquí, bancos eslovenos, etíopes, portugueses, de Miami, de Praga o de Oporto conviven con hamacas suecas, mesas de picnic alemanas, columpios de Kabul o mesas de ping-pong españolas. Como referencias artísticas,

hay un parterre de tierra seca palestina o un poste publicitario con la figura de un Donut tridimensional típicamente norteamericana.

El «Superkilen» puede ser interpretado como un parque temático o a parecer un sitio de homenaje al mal gusto, sin embargo la interpretación de parajes lejanos y exóticos no es ninguna novedad dentro de la tradición de la jardinería y el paisajismo. Aquí, por el contrario, el exotismo sirve para acercar a los usuarios a un hogar que ha quedado lejos o, según como se mire, para facilitar que la lejanía en la que viven se convierta en un hogar.

El proyecto no sólo responde a las demandas vecinales, como contar con más zonas verdes o espacios de recreo al aire libre. Lo hace, además, tomando las opiniones de los vecinos como principal ingrediente del proyecto y componiéndolos en una suma de identidades diferentes que crea nuevos sentidos colectivos. En lugar de recalcar la imagen de una Dinamarca homogénea, el parque es una celebración cosmopolita de la riqueza que produce la mezcla, pensado para que gente diferente pueda jugar junta.

5.1.2.Caso 2- Parque High Line. New York, USA

Imagen # 25 Restos de la antigua línea férrea



Fuente: (Goldberger, 2016)

El parque High Line, en el barrio de Chelsea en la parte inferior oeste de Manhattan es del tipo de parques urbanos que se crearon para transformar una estructura de acero que soporta una línea de ferrocarril elevada, que trasladaba

vagones de carga hacia las fábricas y almacenes, en épocas pasadas. La línea férrea era una reliquia abandonada en un oasis urbano, en pleno desarrollo.

El alcalde de Nueva York durante gran parte de la década de 1990, Rudolph Giuliani, consciente de que el Chelsea se convertía en un barrio de galerías, restaurantes y apartamentos de lujo, percibió que el pedazo sobreviviente de la High Line, era un peso muerto. La administración estaba segura de este remanente de un tipo diferente de ciudad tenía que ser retirado para desarrollar todo el potencial del barrio (Goldberguer, 2016).

Imagen # 26 Diseño contemporáneo del mobiliario



Fuente: (Goldberger, 2016)

Casi una década después la High Line, se ha convertido en uno de los espacios públicos más innovadores y atractivos en la ciudad de Nueva York y quizás de todo el país. Las columnas de acero negro que una vez apoyaron vías de tren abandonadas, ahora soportan un parque elevado, que forma parte del jardín botánico. Con el tiempo, los seguidores esperan que el parque cubra el resto de la línea ferroviaria.

Imagen # 27 Línea flotante sobre la calle



Fuente: (Goldberguer, 2016)

Caminar en el High Line es diferente a cualquier otra experiencia en Nueva York. Los peatones flotan alrededor de siete metros por encima del suelo, conectados a la vez a la vida de la calle y lejos de ella. Pueden sentarse rodeado de plantaciones bien cuidados y tomar el sol y tener vistas del río Hudson, o puede caminar por la línea, ya que atraviesa entre los edificios antiguos y modernos.

Imagen # 28 Recorrido entre los edificios



Fuente: (Goldberguer, 2016)

Nueva York es una ciudad en la que las cosas buenas no suelen suceder con facilidad y donde los buenos diseños se ven comprometidos con lo existente. El High Line es una feliz excepción, es una idea maravillosa, no sólo que se realizó, sino que resultó mejor de lo que nadie había imaginado. No es muy común en cualquier ciudad, que un concepto extraordinariamente sofisticado para un lugar público se abra paso a través del proceso de diseño, el proceso político y el proceso de construcción (Goldberguer, 2016).

5.1.3.Caso 3 –Proyecto Madrid-Rio

Imagen # 29.Ribera del rio Manzanares, Madrid



Fuente: (Hermosillo, 2011)

Se trata de una intervención urbana bien enfocada a la recuperación de un espacio perdido; la total recuperación del espacio público; dirigido al peatón como predominante en una ciudad y no un automóvil como sucede en la mayoría de las grandes urbes.

El principio fundamental del proyecto es conectar Madrid con los valiosos territorios exteriores que la circundan. El sistema de infraestructuras y anillos que encerraban la ciudad, hacían imposible la conexión continua entre el paisaje urbano y el medio natural. Con el desarrollo de la propuesta, el río Manzanares se convierte en el punto de conexión entre ambos entornos, mediante la construcción de un corredor arbolado en su ribera y la implantación de diversos puentes y pasarelas que enlazan transversalmente los barrios y superan las principales infraestructuras de tráfico que imposibilitaban el contacto (Hermosillo, 2011).



El túnel mide más de seis kilómetros de longitud y actúa mayoritariamente sobre una infraestructura bajo tierra; bajo rasante el 40% está formado por las losas de las cubiertas de los túneles y de los cuartos técnicos asociados a ellos. Sobre esta edificación subterránea, la solución adoptada se ha basado en el de la vegetación como principal material de construcción.

El proyecto establece como estrategia general la idea de implantar una densa capa vegetal, de carácter casi forestal, allá donde sea posible, es decir, fabricar un paisaje con materia viva, sobre un sustrato subterráneo inerte.

Imagen # 30.Secciones del Túnel



Fuente: (Hermosillo, 2011)

5.1.4.Caso 4- Parque Bicentenario, Quito, Ecuador

La construcción del Parque Bicentenario, que se realizó en el espacio donde funcionaba el antiguo aeropuerto Mariscal Sucre, propone una ciudad sustentable con alta calidad ambiental, un sistema de construcción con mínimas expropiaciones y el redesarrollo del entorno urbano.

Imagen # 31 Parque Bicentenario, Quito



Fuente: (ANDES, 2013)

Imagen # 31 Parque Bicentenario, Quito



Fuente: (ANDES, 2013)

Las obras públicas realizadas en este sector (parque, vías, espacio público) aumentaron el valor de los suelos de los predios, ayudó a la promoción de esquemas de recuperación de la inversión y organizó alianzas públicas y privadas.

El plan concretó una ciudad policéntrica y compacta en la que se diferencian alturas, se mezclan usos y permite consolidar viviendas.

También promueve una ciudad diversa e incluyente, que genere una oferta variada de recreación para los habitantes de toda su periferia. Se consolidaron vías principales para el tráfico de paso; vías locales para peatones y ciclistas, mediante una planificación que no propone la construcción de más vías, sino la conexión entre vías arteriales y vías locales con el sistema existente

5.2. LINEAMIENTOS GENERALES DE DISEÑO

5.2.1. Vialidad

El uso público de las vías considerará a todos los usuarios desplazantes de la ciudad: vehículos, bicicletas, peatones y discapacitados teniendo en cuenta las restricciones impuestas en cada una de ellas según regulaciones de tránsito.

En toda la Avenida 9 de octubre se prohíbe totalmente el tráfico vehicular, exceptuando el transporte en ciclos.



En las avenidas perpendiculares al bulevar, Boyacá y Chimborazo, donde actualmente existen rutas de transporte público como la Metrovía y los buses se mantendrán el funcionamiento de los mismos.



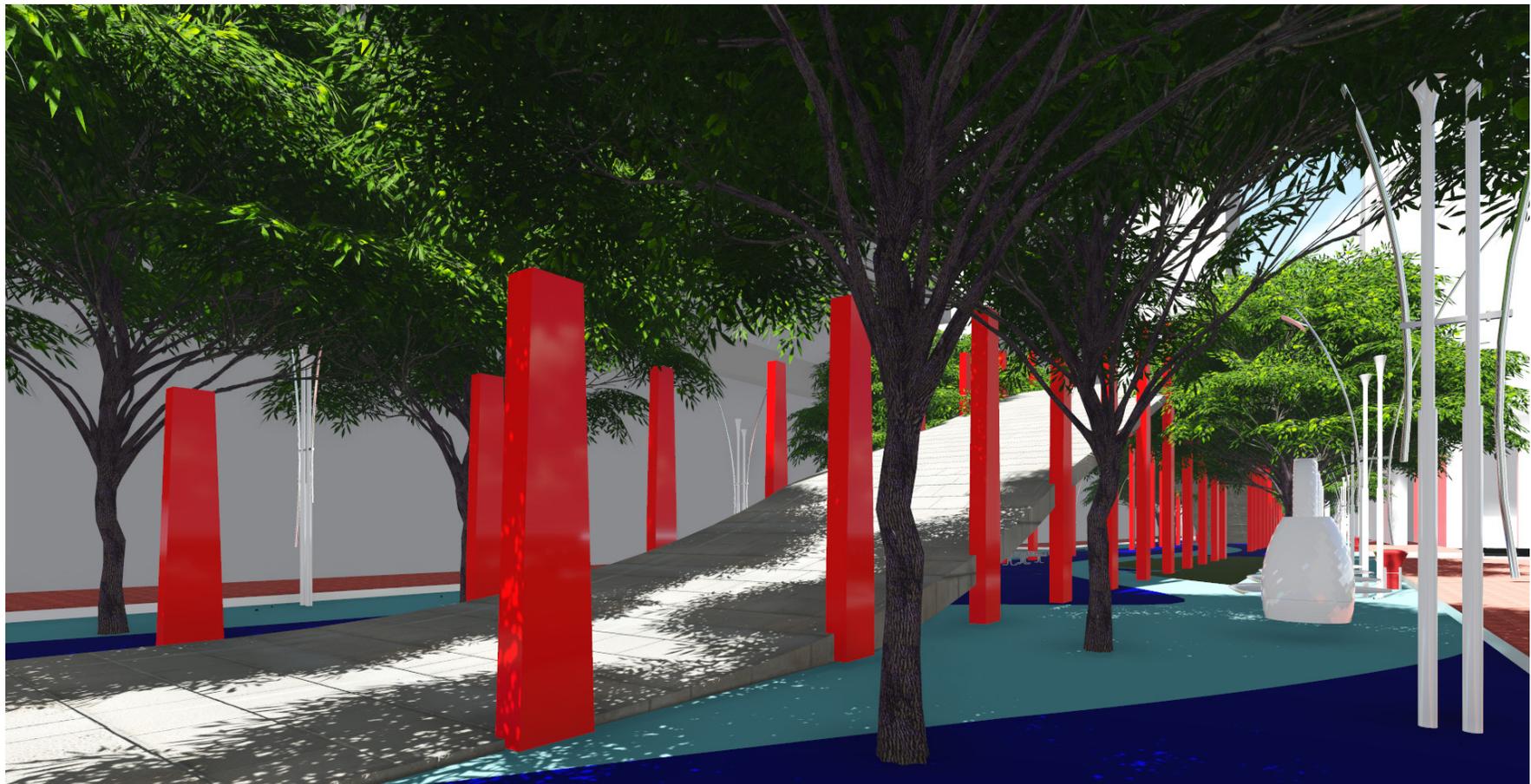
Las calles Rumichaca, Pedro Carbo y Pichincha, que tradicionalmente constituyen ejes con un flujo considerable de vehículos privados y otros, se mantendrán como ejes vehiculares.

En el resto de las calles se reducirá la circulación de vehículos con señales de tránsito que indiquen la desaceleración en la intercepción con el boulevard, evitando así accidentes a los peatones



Controlar por medio de las Ordenanzas Públicas emitidas por el Municipio de Guayaquil el cumplimiento estricto del perfil típico de los ejes principales donde quedan definidas las dimensiones de ancho de vía, parterre, portal y línea de fachada.

Establecer conexiones peatonales entre los distintos niveles de circulación que se propongan a nivel de terreno, por encima o por debajo de este.



Cambios de color y textura de los pavimentos: añadir acentos y señalizaciones en la intersecciones de jerarquía a lo largo de todo el boulevard y en el enlace entre este y el Parque Centenario



Las áreas de aparcamiento se establecerán en algunas calles perpendiculares al bulevar pero mayormente en el parqueo soterrado que se propone en este trabajo.



5.2.2. Áreas verdes y medioambiente

Realizar acciones de siembra de arbolado a lo largo de todo el eje del bulevar respondiendo a las bases conceptuales establecidas en cada zona.

Es de interés establecer un corredor sombreado bajo el cual se circule sin la afectación del exceso de sol, siendo la masa verde primordial para esta función.

Poner en valor la calidad ambiental, a partir de la contribución estética y de salud que ofrece la vegetación permitiendo la reducción de emisiones de gases tóxicos, y a la vez la reducción de stress personal de los visitantes.

Introducir especies autóctonas de la zona y del país para sustentar la base conceptual que se plantea en la propuesta.

Los árboles se colocarán en perforaciones o espacios pavimentados observando el distanciamiento necesario para el solape de copas según se considere en el diseño de grupos de especies o de individuos aislados.

La introducción de cobertura contribuirá al resellaje de la capa vegetal y a evitar escurrimientos de tierra durante temporada de lluvias.

En caso necesario también se propondrá el uso de gravilla sobre la tierra como método de infiltración efectiva hacia las raíces de los árboles, sin que la tierra se escurra.

5.2.3. Usos de suelos

Favorecer el uso de actividades recreativas deportivas, culturales y gastronómicas.

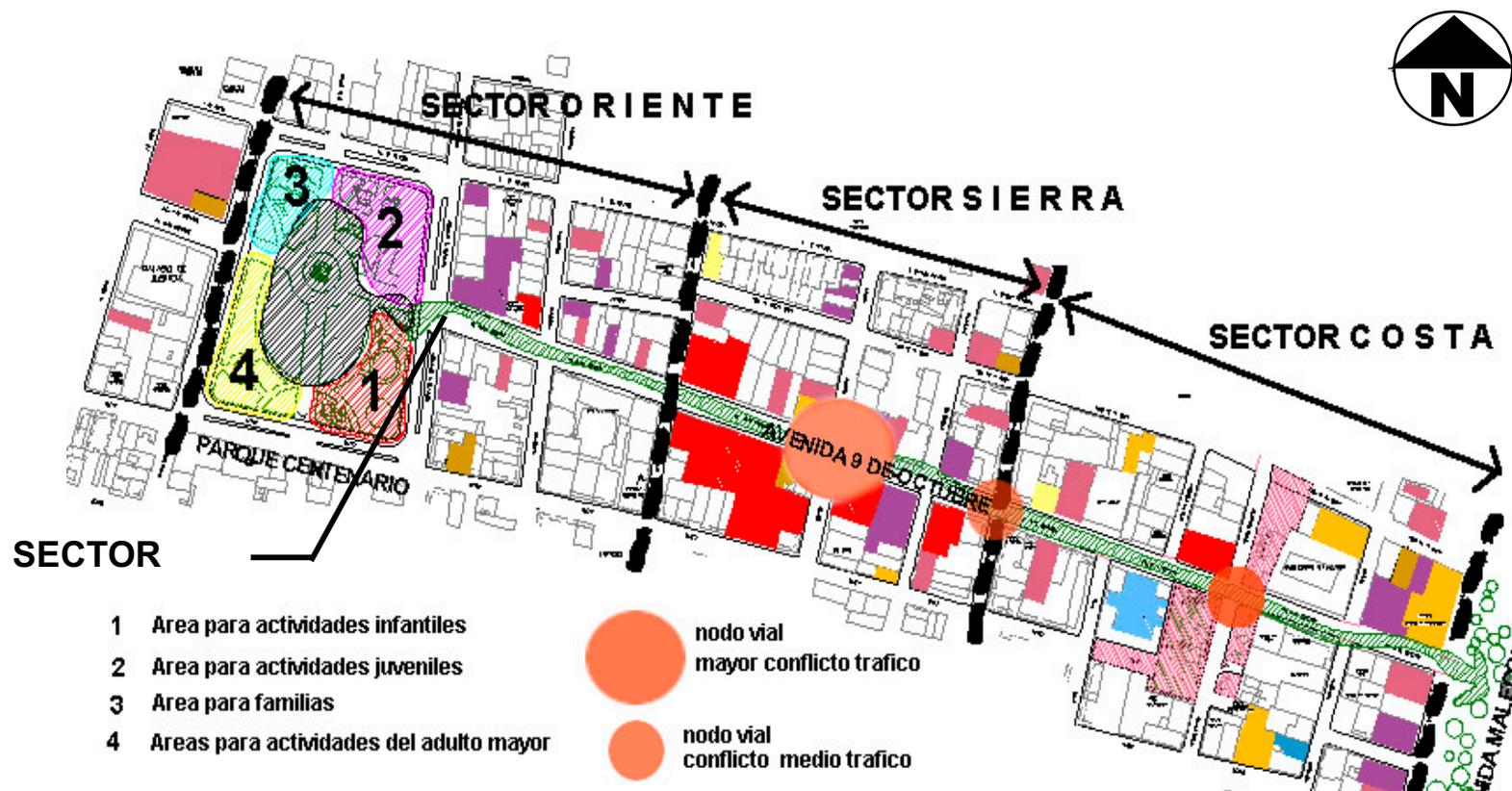
Mantener el predominio de la actividad comercial como motivación para acudir al sitio.

Adicionar valores autóctonos a partir de actividades que resalten la cultura de todo el país siendo posible fundamentalmente a través de la culinaria, la artesanía, la escultura y el arte mural.



5.3. ZONIFICACIÓN FUNCIONAL

Imagen # 32 Plano del área de estudio



Fuente: Elaboración Propia

5.4. PROGRAMA DE NECESIDADES

5.4.1. Parque Centenario

Establecer a partir de un ciclo continuo cuatro áreas de funciones: Propiciar que todas confluyan en un solo espacio al centro del parque en todo el perímetro de la columna conmemorativa de uso común para todos los distintos usuarios.

1-Áreas para actividades infantiles

- Áreas de arena para parvularios
- Área de juegos de trepar
- Áreas de piletas de agua

2- Áreas para actividades juveniles

- Deportes: tennis, voleibol
- Culturales: anfiteatro, conciertos musicales
- Áreas de estar, intercambio y conversación

3- Áreas para actividades de adulto mayor

- Juegos de mesa: Ajedrez, domino, Damas, Bingo
- Áreas de estar, intercambio y lectura
- Áreas de música tradicional



4- Área para familias

- Áreas de picnic
- Minigolf
- Césped para fútbol infantil

5.4.2. Boulevard

1-Incluir zonas diferenciadas

- Áreas de descanso
- Áreas de comidas
- Áreas de intercambio

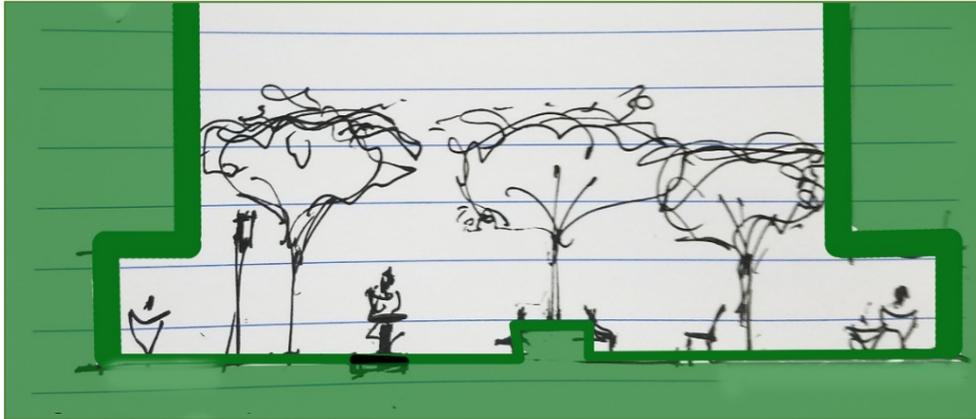
2- Jardineras y parterres en el eje del bulevar

3- Insertar una ciclovía que comunique todo el recorrido

4- Identificación de áreas por colores y texturas específicas en el pavimento

5- Integrar varios perfiles de la calle en todo el recorrido

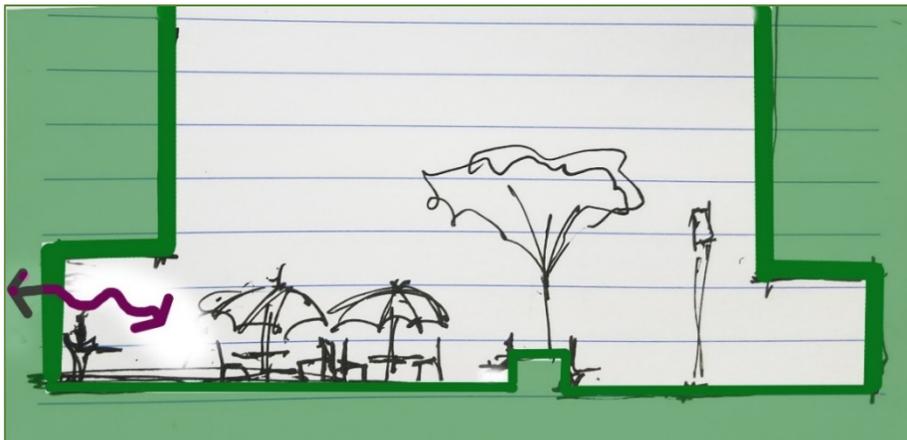
Imagen # 33 Croquis del cambio del perfil de la calle (jardineras y arbolado en el eje central)



6- Vincular los negocios de comida al bulevar propiciando áreas de mesas y sombrillas en su entorno inmediato.

Fuente: Elaboración Propia

Imagen # 34 Croquis del Perfil del bulevar en áreas vinculadas a negocios de comida



7- Limitar la circulación vehicular en todo el eje de la avenida 9 de octubre

8- Limitar el acceso vehicular en algunas calles perpendiculares a la 9 de octubre donde sea poco transitado y redireccionar el tránsito hacia otras calles de mayor importancia.

Fuente: Elaboración Propia

5.5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

5.5.1. Propuesta de intervención urbanística

La concepción de la propuesta de diseño urbano para esta área ha centrado sus bases principales sobre la idea de establecer tres zonas diferenciadas a todo lo largo del recorrido, representando en cada una las regiones en que se divide nuestro país: Costa, Sierra y Oriente.

Se fueron elaborando diferentes bocetos para acercar el estudio a los diferentes ambientes deseados en el bulevar:

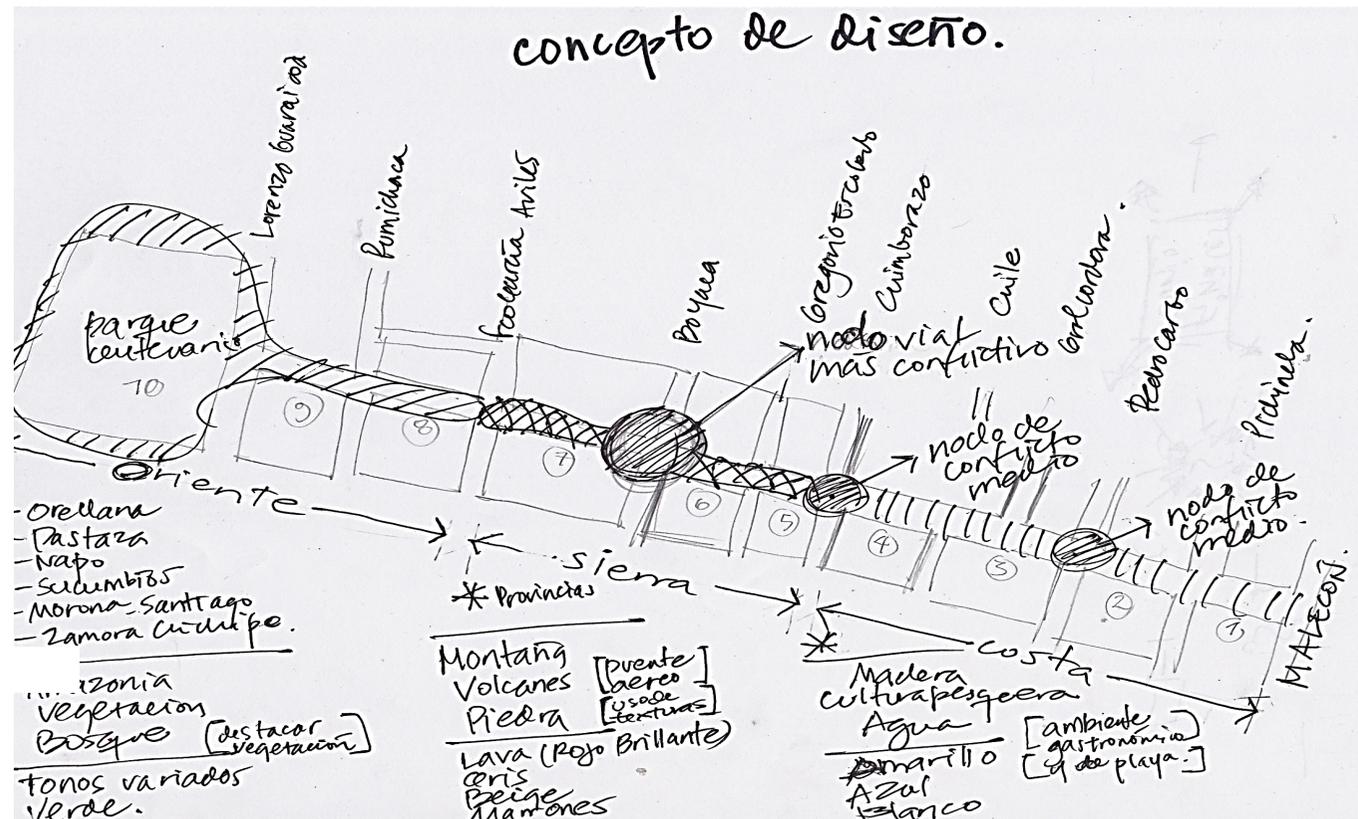








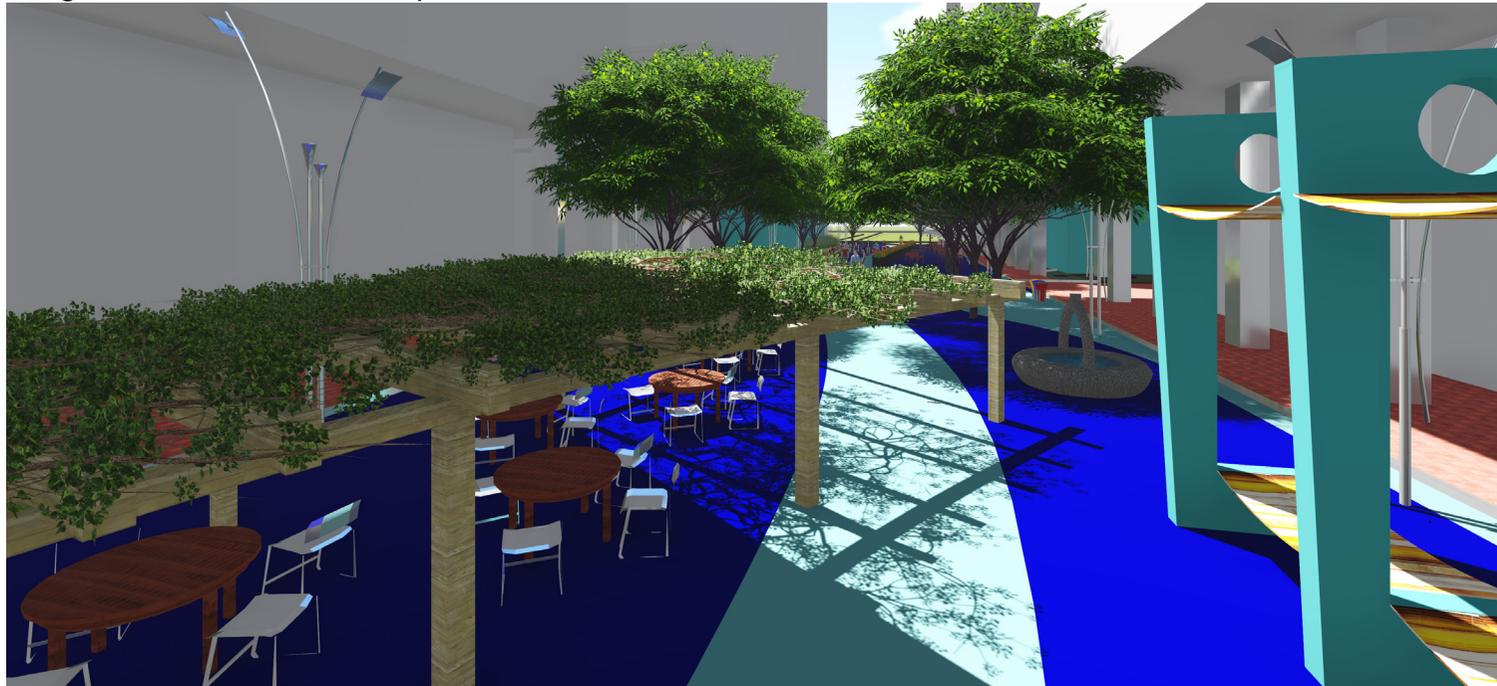
Imagen # 35 Intervención al inicio de la Avenida 9 de Octubre.



Fuente: Elaboración Propia

Esta solución surge por la necesidad de resaltar que cada ciudadano, residente en Guayaquil puede sentirse representado por la cultura de su provincia a través del diseño urbano, donde en el mobiliario urbano, o en los colores del pavimento o en una farola encuentre una evocación a su suelo natal. Darle a la población un espacio de intercambio común independientemente de las raíces de su zona de origen, y destacar que todos son parte importante de una rica cultura.

Imagen # 36 Cualificación espacial en la avenida 9 de Octubre



Fuente: Elaboración Propia

La cualificación del eje del bulevar y la inclusión del área del parque responden en la propuesta que se presenta al problema indicado en los capítulos iniciales de esta investigación, donde se subraya la importancia de retomar la significación dentro de la Ciudad de Guayaquil y en su sistema de espacios públicos que la conforman, haciendo que se conecten unos con otros sin que se rompa la continuidad vial y urbanística. La utilización de perfiles transversales y longitudinales de diferentes proporciones no significara una ruptura: se ha realizado un diseño que conserva como base fundamental la conservación de la linealidad peatonal sin que se establezcan limitaciones entre unos y otros.

Imagen # 37 Modificaciones al perfil existente

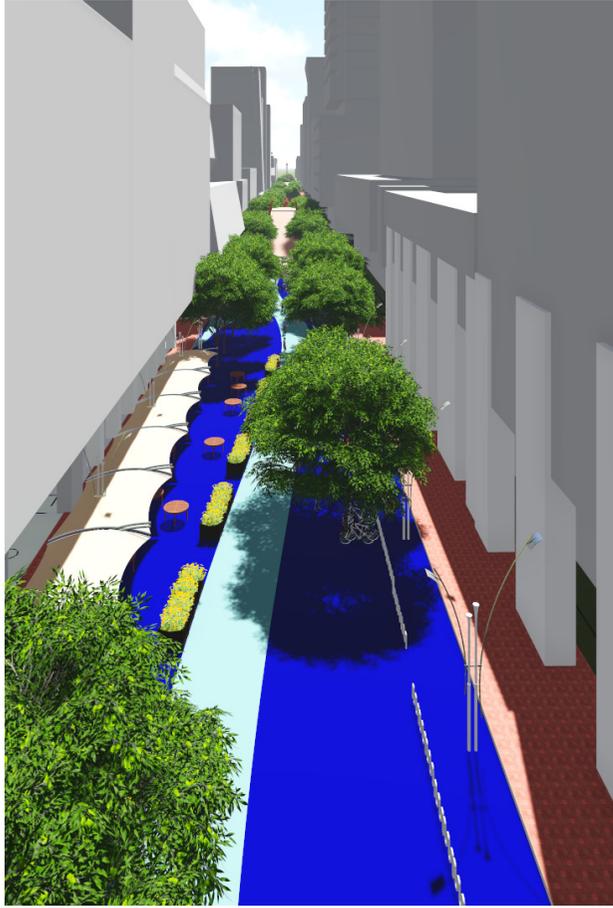


Fuente: Elaboración Propia

Más bien la diferenciación queda establecida por el uso de gamas de colores que representan cada una de las zonas del bulevar:

- Zona Costa; Azul, Amarillo y Blanco (Cultura Pesquera, Mar y Maderas)
- Zona Sierra: Rojo Brillante, Terracota, Marron y Gris (Montaña, Volcanes, Piedra y Lava)
- Zona Oriente: Verde: Toda la gama de verdes (Selva, Vegetacion)



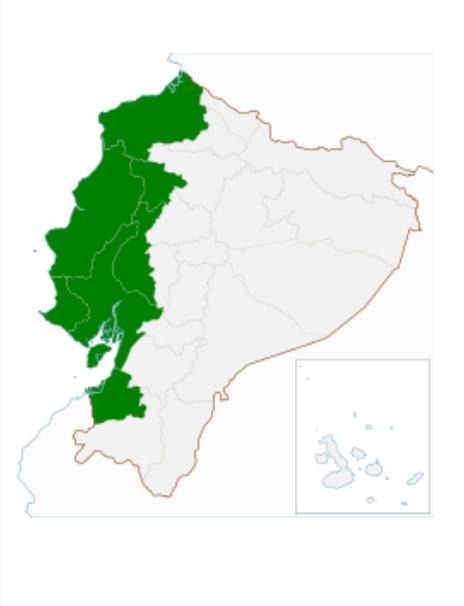
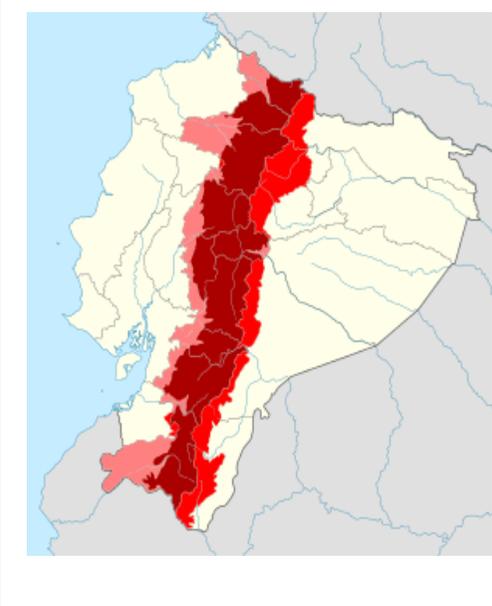
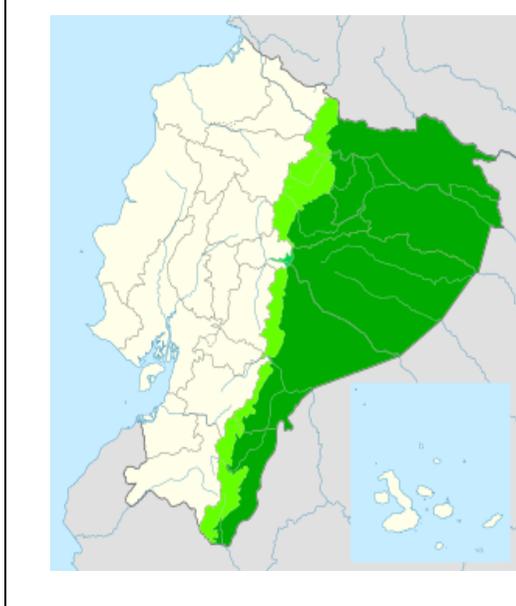


DESPUES

Zonas del bulevar

La superficie que ocupa cada región con relación al territorio nacional se describe en la siguiente tabla. En la propuesta urbana se utilizara la misma proporción existente en cada zona con relación a la superficie total a intervenir.

Tabla 3 Comparación de áreas en las regiones de Ecuador

Superficie Total Ecuador (283. 561 km ²)		
REGIÓN COSTA (79.397 KM ²)	REGION SIERRA (68. 042 KM ²)	REGIÓN AMAZONICA (136.109 KM ²)
		
28%	24%	48%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 4 Emblemas de la Región Costa

REGIÓN COSTA

La región Litoral, conocida popularmente como Costa de Ecuador se caracterizan por estar todas en zonas próximas al litoral, y por una cultura que se vincula directamente a las actividades marítimas: Puerto, Comercio, Pesca, Turismo, Playas.



Fuente: Elaboración Propia

Provincia	Elementos simbólicos
Esmeralda (Conocida como la Provincia verde)	Madera, Playas, Camarón, Banano
Santo Domingo	Comunidad indígena de Tsachilas
Manabí	Playas
Los Ríos	Ríos
Guayas	Puerto Marítimo de Comercio Internacional Veleros, barcos, actividad recreativa en el río
Santa Elena	Playa Salinas y Montañitas
El Oro	Mineral Oro, Orquídeas, Banano

Descripción de la Zona Costa

Este sector del bulevar será de un nivel de diseño más enfocado a las actividades marítimas: velarias, pérgolas y banderas a lo largo de su trayecto, de colores que rememoren el mar.

Habrà una marcada presencia de agua a través de fuentes diseñadas para el bulevar

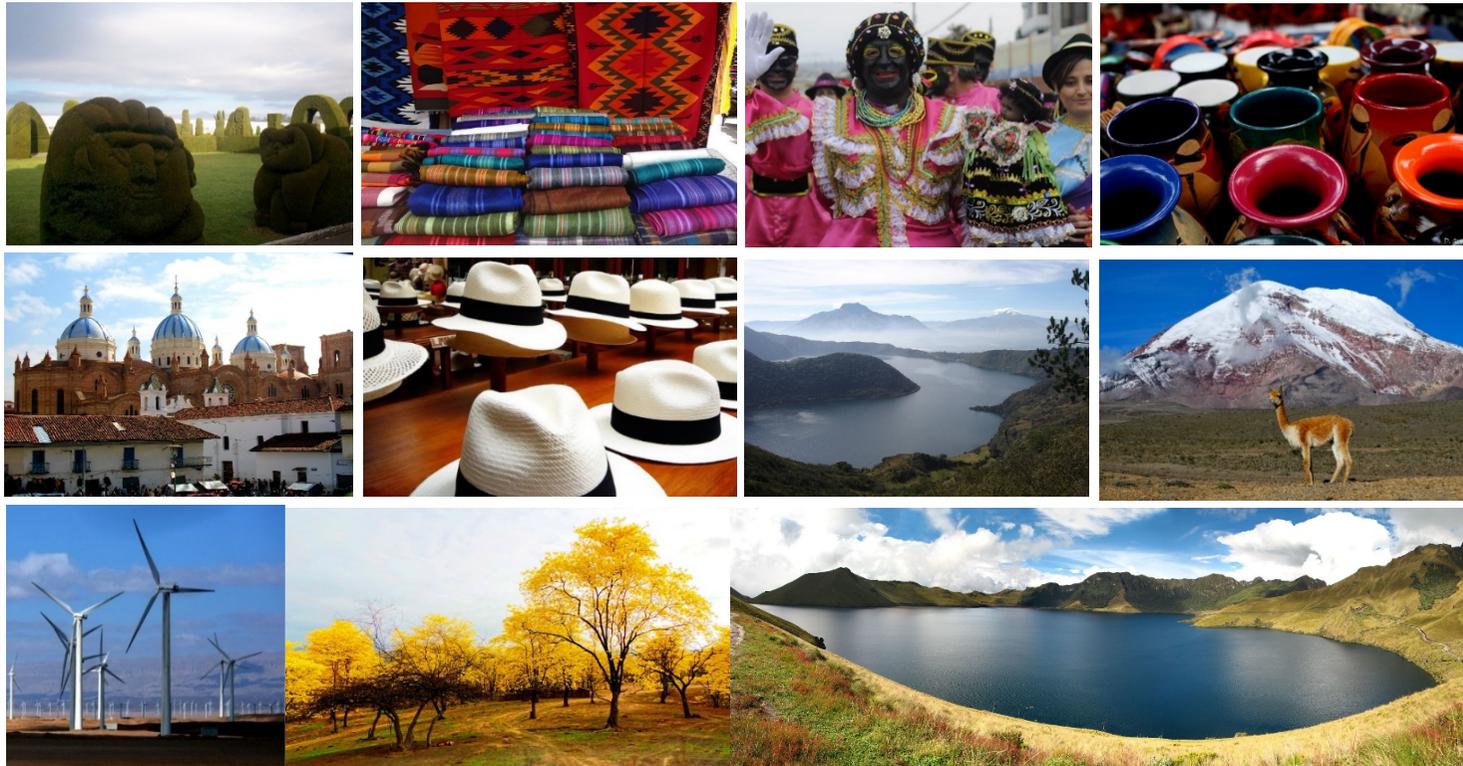
En esta àrea se percibe una mayor actividad de intercambio, por la mayor parte de los mobiliarios destinados para eso, ya sea en grupos o parejas

Se asociaràn en la medida de lo posible a los diferentes locales de gastronomía existentes aquí, para que el usuario pueda disfrutar de una agradable estancia al aire libre. También hay grandes espacios destinados a parqueo de ciclos porque el inicio de la ciclo vía permitirá recorrer desde el malecón hasta el parque Centenario.

Tabla 5 Emblemas de la Región interandina

REGION SIERRA

La Región también conocida como Sierra es muy representativa por la presencia de muchos volcanes, por ser un territorio muy accidentado con las mayores alturas sobre el nivel del mar, cascadas de agua y una vegetación profusa en frutas y flores.



Fuente: Elaboración Propia

Provincia	Elementos simbólicos
Pichincha	Capital del país, Virgen del Panecillo, Centro Histórico de Quito, Arquitectura Religiosa, Mitad del Mundo 
Carchi	Cementerio de Tulcán..Diseño paisajístico de alto valor
Tungurahua	Ambato: Fiesta popular de las Frutas y Flores, Ciudad turística de Baños, Bicicletas, Flora y Fauna
Chimborazo	Volcán Chimborazo de Cumbre nevada
Azuay	Cuenca: tradición de sombreros. Patrimonio y Arquitectura
Loja	Suceso natural más famoso del país: Florecimiento de los Guayacanes, Parque eólico de Villonaco
Imbabura (Provincia de los Lagos)	Otavaló: Artesanía más famosa del país. Uso de textiles y colores profusos Ibarra: Arquitectura y Patrimonio
Bolívar	
Cotopaxi	Volcán Cotopaxi, actividad frecuente Fiesta de la Mama Negra como tradición fundamental de la zona

Descripción de la zona de la Sierra

En esta región se encuentra la capital del País, cuya característica más relevante está en su ubicación geográfica en un área extremadamente accidentada. Sus avenidas son grandes y por lo general encontramos estructuras viales de alto nivel ingenieril que permiten el traslado de un lado al otro de Quito. Aquí en el sector centro se evocan los grandes puentes de Quito, y en la forma se usa también como solución para mantener el tránsito de transporte público existente sin afectaciones ni desvíos. Los puentes se elevan por encima de la calle Boyacá y Chimborazo, camino que es usado por la Metro vía en la actualidad.

En sentido más particular el uso de colores se basa en la existencia de los volcanes y se realizó una interpretación abstracta de la lava que desprenden los volcanes y las grandes burbujas de fuego distribuidas por el pavimento y que también tiene como función colocar arboles según se diseñe

En la provincia de Loja que pertenece a esta región, ocurre un fenómeno natural que es típico en la primavera: El florecimiento de los Guayacanes. Debido a su importancia y belleza se insertó un pequeño bosque de guayacanes en una parte

En el área de la Sierra se propone utilizar las fachadas de los comercios que tengan áreas amplias, para la colocación de murales de cerámica y piedra basada en pinturas de volcanes

Tabla 6 Emblemas de la Región interandina

REGIÓN AMAZONICA

En esta región se encuentra todo un mundo de la cultura más antigua del país: Las comunidades indígenas que conservan con orgullo y celo sus tradiciones más originales. Habitantes nativos como los Waroni, Shuar, Kitchwa o los Quijos, son parte de la historia de Ecuador que se originó desde la época de la colonización. Una selva bien rica en especies de la flora y la fauna es parte fundamental del sustento de dichos pueblos remanentes. La biodiversidad se conserva innata y peculiar.



Fuente: Elaboración Propia

Provincia	Elementos simbólicos
Sucumbíos	
Orellana	Habitantes nativos. Parque Nacional Yasuni
Napó	Historia: rebelión de los Quijos
Pastaza	Nacionalidad Shuar: Reductores de cabezas
Morona	
Zamora	<p data-bbox="840 475 1220 762">Culinaria: Ancas de rana y Tilapia Arqueología y Alfarería típicas de la cultura indígena Arte precolombina Abundante fauna salvaje, y aves.</p> 

Descripción de la Región Oriente

El manejo que se ha empleado para esta zona es la intervención del espacio público con grandes masas de vegetación, que se insertan en un eje central de ponches verdes. Las especies a colocar aquí serán de gran porte y que permitan con la amplitud de su copa cubrir la mayor parte de la calle para sombrearla.

La intención es colocar alineadas bajo la masa vegetación bancas de descanso donde sea posible permanecer por mucho tiempo sin sentir exceso de calor

En el pavimento se utilizan las gamas de colores verdes, asemejando líneas de nivel en el terreno y destacando en tono más claro la ciclovía que inicia desde aquí y continua ininterrumpida hasta la avenida Malecón

5.5.2. Parque Centenario

Para la propuesta del parque se simplificaron las líneas con curvas más simples que permiten modernizar el diseño

Respetar en todo lo posible lo existente sobre todo en áreas de cambios de niveles en el terreno tales como escalinatas y piletas de agua que son elementos inamovibles, y que aún son de utilidad para la nueva propuesta

Los bordillos existentes en el parque actual que marcan las áreas verdes fueron eliminados de manera que la comunicación entre las áreas que se desarrollan hacia las esquinas sea menos limitada y de manera que se pueda visualizar directamente lo que está ocurriendo hacia el centro del parque teniendo como punto visual principal la columna del Centenario

Se conservarán las especies de árboles más antiguas y de mayor porte existentes en el parque y se rediseñara totalmente la jardinería

En sentido general lo que caracteriza el diseño del pavimento hacia el centro del Parque son las islas de Ecuador interpretadas a partir de grandes circunferencias y las líneas curvas representan la corrientes marinas que rodean a las mismas

En cada una de las islas se ubican las actividades relacionadas con cada área definida en el programa de necesidades

En cada áreas se ubicarán nichos para bancas, las cuales tendrán siempre su orientación hacia el punto focal del centro, de forma que siempre las personas que descansen bajo la sombra puedan participar del espectáculo de actividades que habrá en toda el parque.

Si se mira como área inicial el área de niños y se viaja en el sentido contrario a las manecillas del reloj puede decirse que en el parque está representado el Ciclo de la vida: Comienza con los niños, que al crecer se convierten en jóvenes. Estos jóvenes que están en edad de intercambio llegan en su momento a formar las familias y por ultimo al irse los niños quedan solos los ancianos. En la última etapa vuelven los niños a vincularse al grupo etario más avanzado al tener los nietos una relación especial con los abuelos.



Siempre encontraremos una de las actividades que son de uso común para dos áreas y sirven de tránsito y vinculación entre una y otra: En las áreas de familias está el áreas de minigolf que también puede ser usada por los jóvenes, así mismo las áreas para picnic y acampadas en el césped. En el caso de las áreas de juegos de mesa ubicadas en las áreas de los ancianos también pueden ser de uso para las familias que vienen juntas a compartir: Aquí hay juegos de ajedrez, juegos de bingo, damas etc. Se inserta un área de anfiteatro ampliando las gradas existentes.

En las áreas definidas como área de lectura se crea con el objetivo de incentivar este hobby, y además propiciar el lanzamiento de libros nuevos y venta de los mismos, tanto para ancianos como para niños y público general.

5.5.3. Mobiliario Urbano

Con el fin de resaltar la cultura de cada región el mobiliario que se incluirá en el bulevar está inspirado en iconos artísticos o artesanales de algunas regiones. Se realiza una interpretación más contemporánea de los mismos con pequeños detalles que rememoran los antiguos.

Imagen # 38 Bancas: Están inspiradas en piezas de alfarería encontradas en la región oriental del país



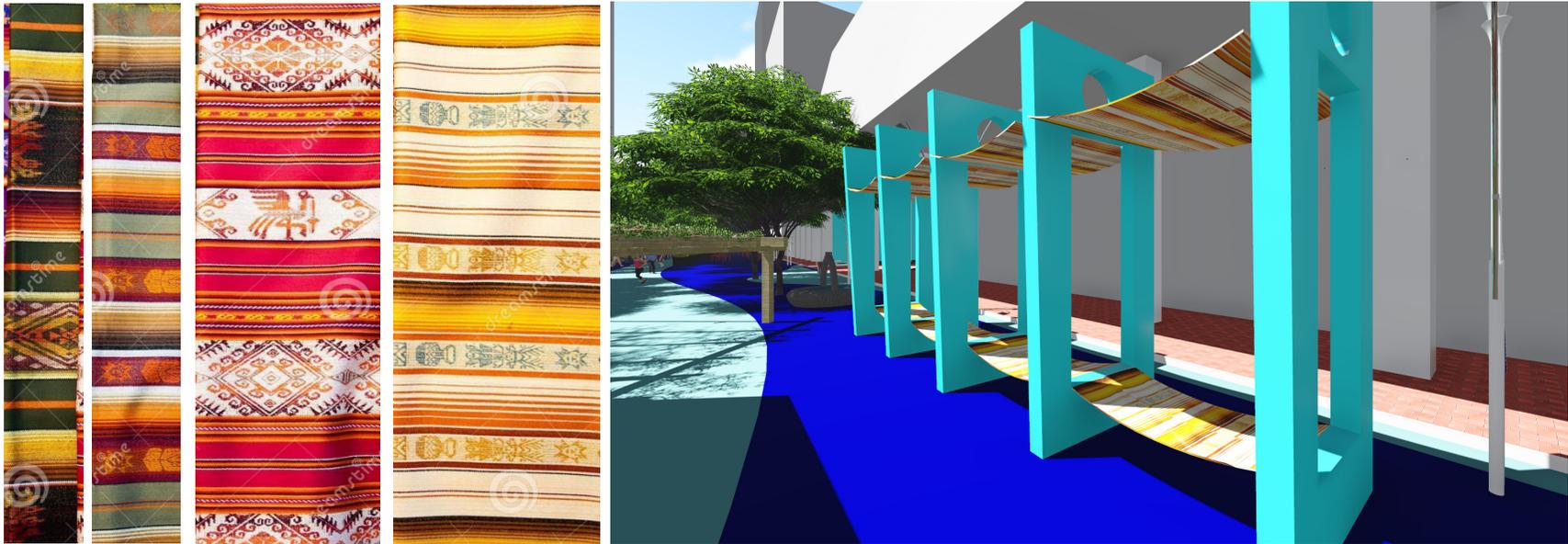
Fuente: Elaboración Propia

Imagen # 39 Estaciones de carga para dispositivos móviles inspiradas en piezas de piedra



Fuente: Elaboración Propia

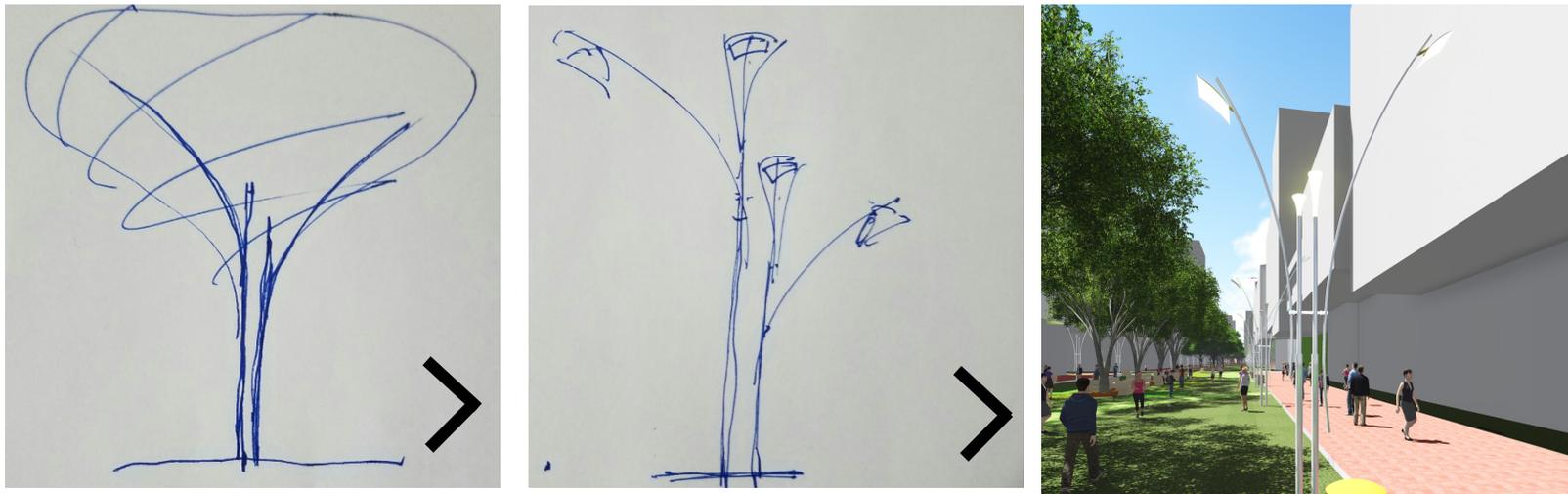
Imagen # 40 Bancas-Hamacas con textiles típicos de Otavalo.



Fuente: Elaboración Propia

Luminarias: Las luminarias empleadas en el paseo son inspiradas en las líneas de la naturaleza, en las ramas de los árboles

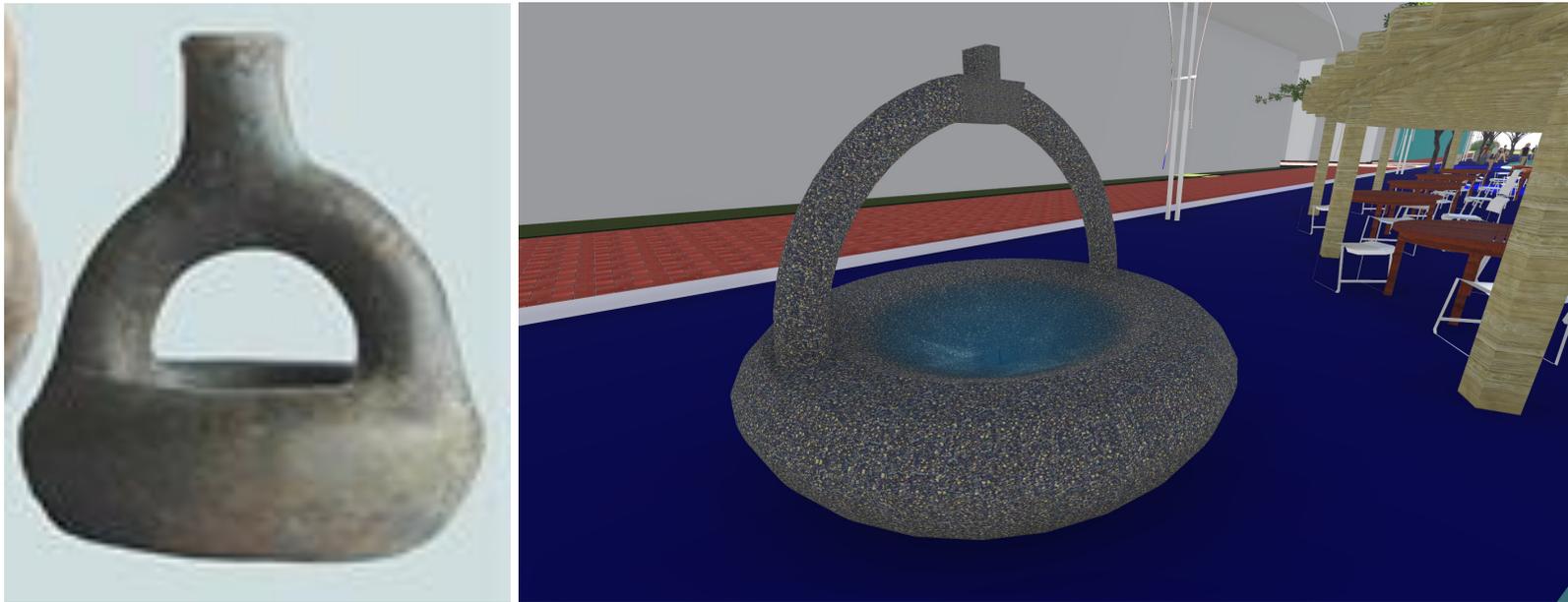
Imagen # 41 Proceso de diseño de luminarias



Fuente: Elaboración Propia

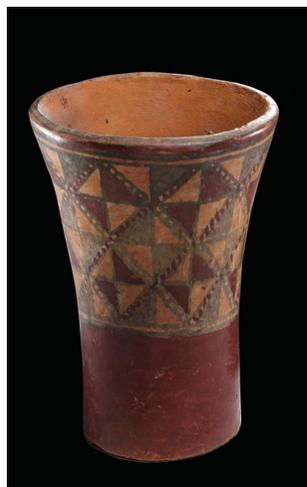
En el caso de las fuentes, Jardineras y Tachos de Basura; se investigaron objetos elaborados por los nativos que pudieran asemejarse a estas y que se pudieran reinterpretar para las nuevas propuestas.

Imagen # 42 Fuentes de agua



Fuente: Elaboración Propia.

Imagen # 43 Jardineras y tachos de Basura



Fuente: Elaboración Propia

5.5.4. Diseño paisajístico

Se realizarán acciones de siembra de arbolado a lo largo de la avenida de manera que la masa verde constituya un corredor sombreado en los tramos donde se localice, bajo el cual se circule sin la afectación del sol y que ponga en valor la calidad ambiental del entorno.



Se emplearán árboles de porte mediano y grande, en dependencia de la intención de diseño, aunque preferiblemente. Se escogerán especies preferiblemente de follaje espeso y dentro de lo posible con floración llamativa para dar importantes acentos de color.

Se tendrá en cuenta la transparencia de la copa con el fin de producir sombra densa y que la temperatura bajo los mismos sea lo más fresca posible.



La forma de siembra podrá ser alineada o a tresbolillo, estableciendo el correcto solape de copas.

Imagen # 44 Distribución a tresbolillo

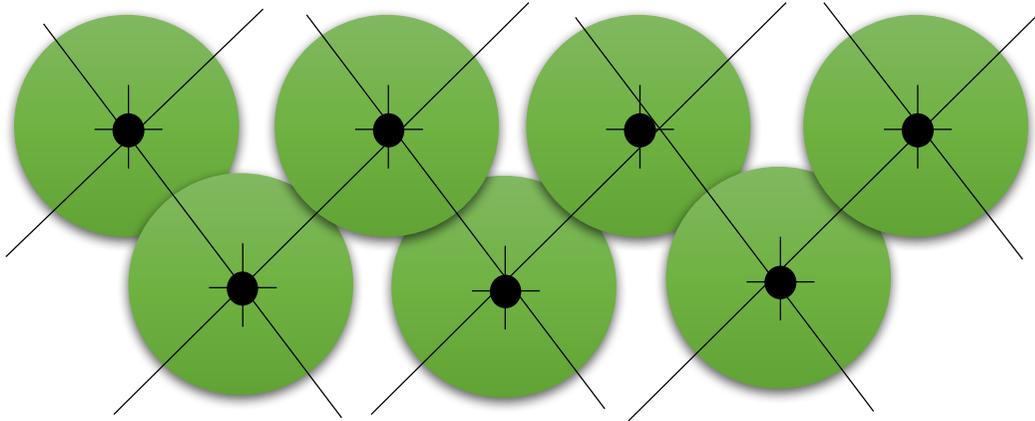
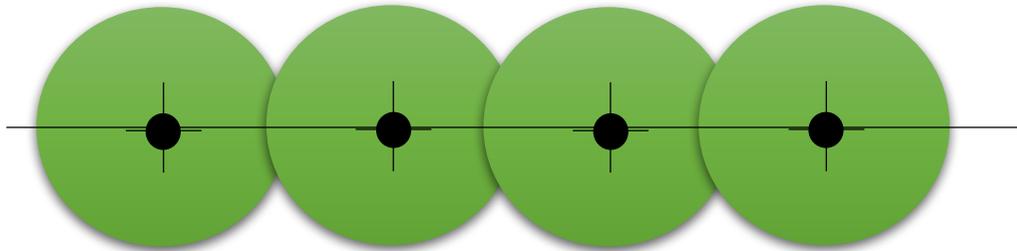


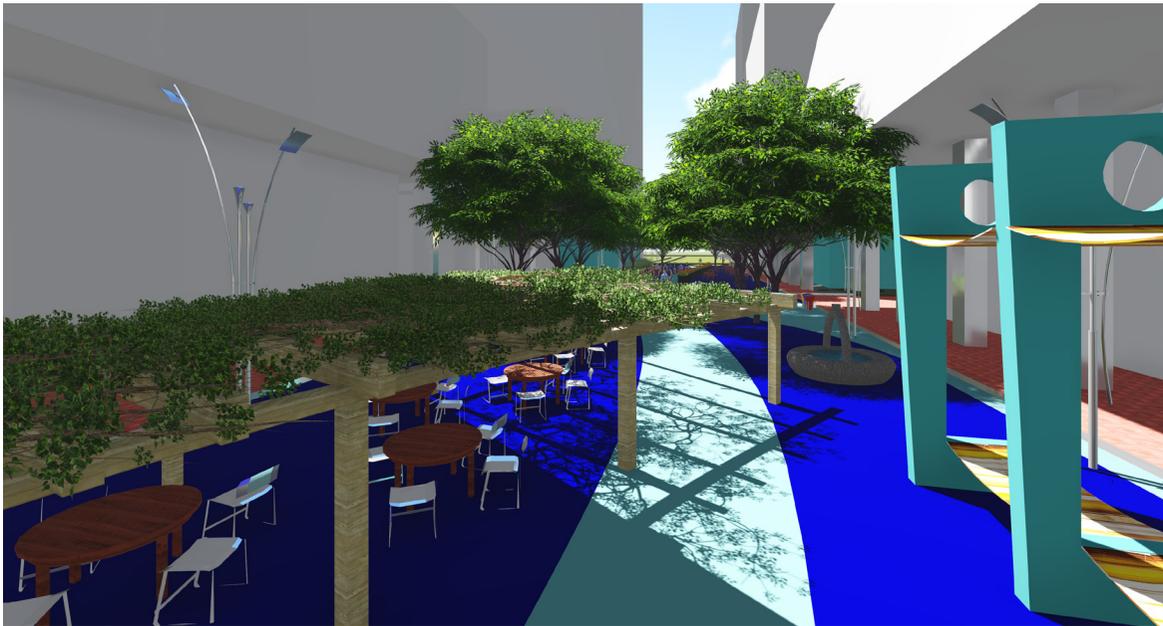
Imagen # 45 Distribución alineada



Fuente: Elaboración Propia

Jardinería: La jardinería se diseñará para dar también acentos de color más a nivel de la vista de los usuarios. Las funciones disímiles de la jardinería son decoración, cierre, sellado de canteros, para lo cual las especies se estudiarán adecuadamente.

Imagen # 46 Diseño de jardinería



Fuente: Elaboración Propia

5.5.5. Parqueo Soterrado

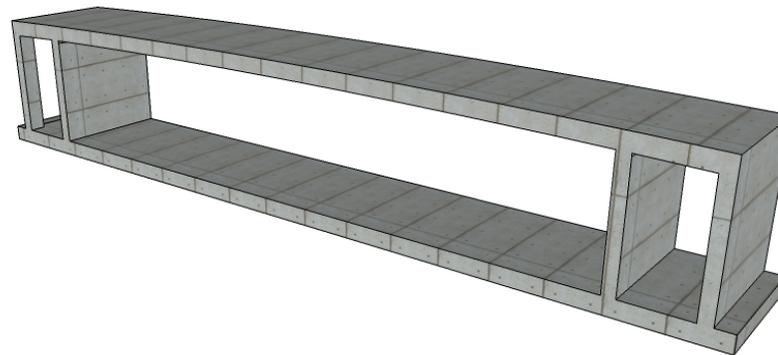
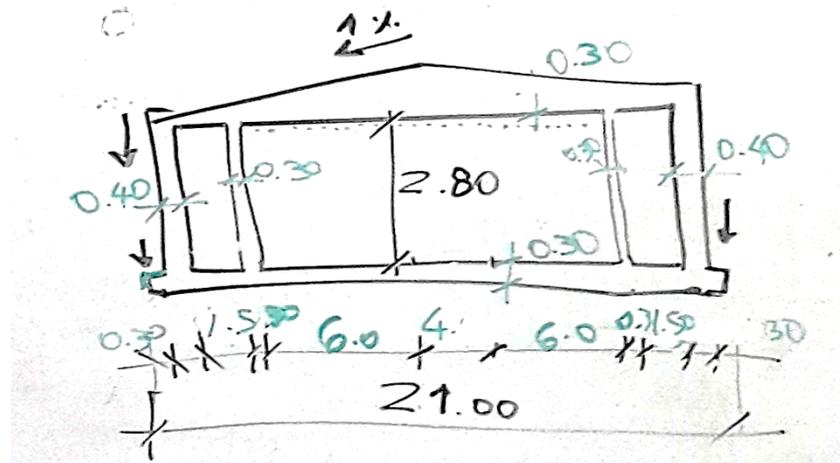
Las zonas centrales de las ciudades, constituyen siempre puntos inevitables de gran concentración de tráfico, causado por la cantidad de personas que trabajan en ellas y por las funciones insertadas en el sector comercial a las cuales acuden innumerables usuarios que diariamente se trasladan hacia estos centros.

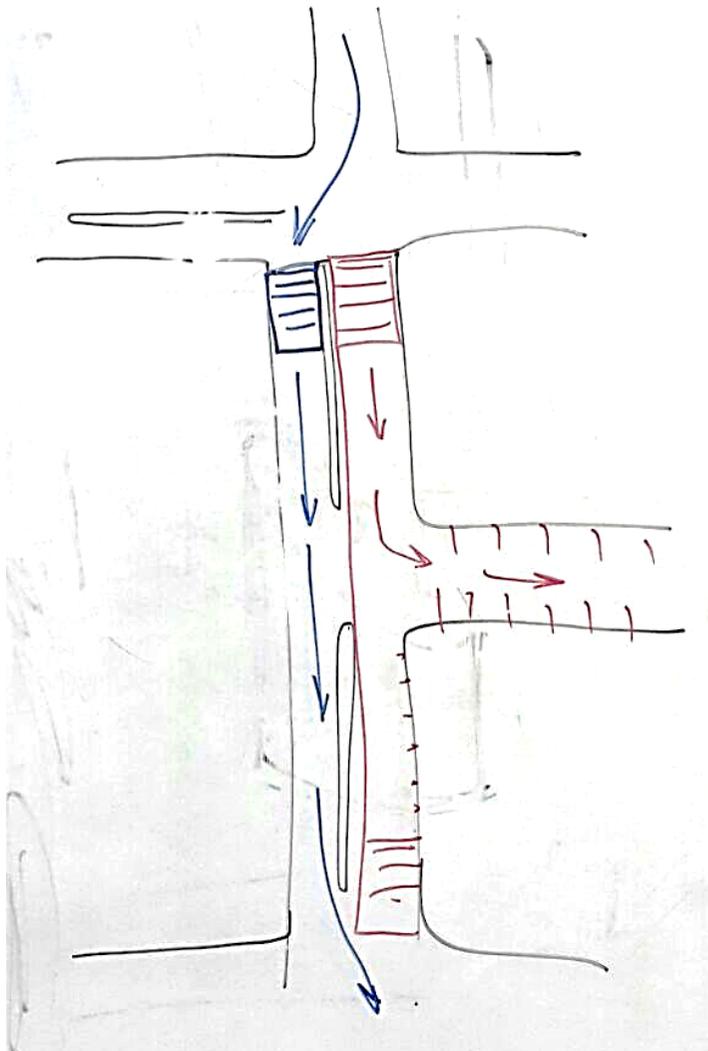
Aunque sean aplicadas todas las medidas para reducir el flujo de tráfico de vehículos particulares al centro de las ciudades, es inevitable, que el flujo siempre sea alto debido al aumento de la población y del parque de vehículos, y considerando que las áreas centrales constituyen normalmente zonas de alta densidad (Vicente, 2005).

Normalmente, el estacionamiento de vehículos se realiza en la vía pública a lo largo del bordillo, pero esta práctica, para las zonas de gran tráfico y de arterias estrechas, es altamente perjudicial por la interferencia que llega a provocar para la libre circulación de los vehículos, paradas de autobuses y taxis.

Cuando no existen suficientes posibilidades a nivel del suelo, la construcción de obras de aparcamiento es oportuna motivada por un mayor aprovechamiento de las superficies destinadas al tráfico estacionario. Por lo tanto, corresponde escoger la forma que permita aparcar más coches con una superficie disponible igual o mayor: Generalmente la solución más adecuada es la que proporciona la estratificación o disposición en capas de las superficies de aparcamiento, es decir, la distribución, en altura o en profundidad, de las plazas de parqueo; resultando así los locales subterráneos o los edificios de aparcamiento.

En el caso particular de la presente investigación se decidió proponer la inserción de parqueo soterrado, dado que la afluencia al boulevard es muy intensa y es más ventajoso para los usuarios parquear en zonas próximas a su destino final. Se estudiaron formas modulares para la construcción del mismo que son posibles elaborar de forma prefabricada y que solo sean ensambladas en el lugar.





La propuesta concreta es utilizar todo el eje de la Avenida 9 de octubre como parqueadero subterráneo al cual se accederá por dos puntos principales de forma vehicular: desde la calle Lorenzo de Garaycoa y desde la calle Panamá, tanto para entrada como para salida. En los túneles de acceso se mantendrá un carril de circulación para que la continuidad del flujo vehicular en ambas calles no se interrumpa en el sentido norte-sur.

Adicionalmente se abrirán accesos peatonales desde el parqueo soterrado hacia la superficie en el boulevard cuidando el distanciamiento no mayor de 200 metros entre ellas, ya que se considera la distancia mínima a recorrer a pie más cómoda para los usuarios. Estos accesos están separados del área de parqueo por dos túneles más pequeños, de uso exclusivo para peatones a cada lado del corredor subterráneo



PRESUPUESTO

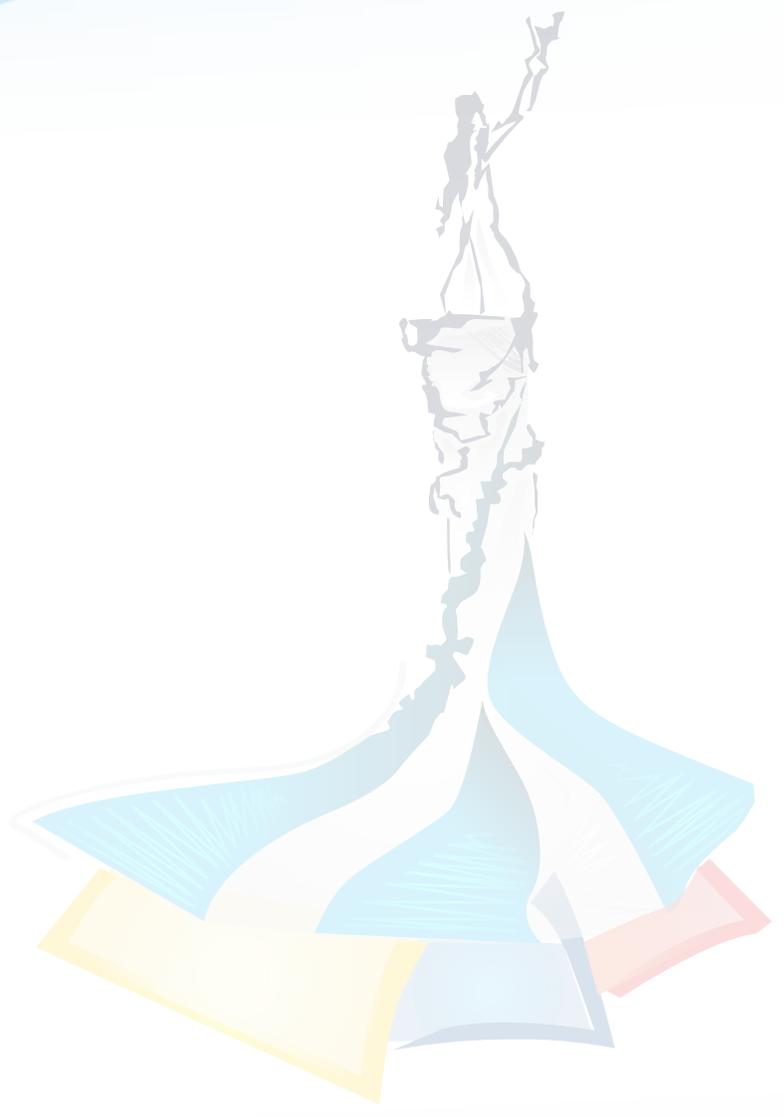
ITEM	RUBROS	UN	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	SUBTOTAL	TOTAL
1	OBRA PROVISIONAL					27,546.75
1.1	Caseta de bodega y guardián (tabla-zinc)	M2	64.00	40.00	2,560.00	
1.2	Caseta de batería higiénica para personal(tabla-zinc)	GBL	2.00	220.50	441.00	
1.3	Instalación provisional AAPP	GBL	1.00	1,200.00	1,200.00	
1.4	Instalación provisional eléctrica	GBL	1.00	2,000.00	2,000.00	
1.5	Cerramiento Provisional H:2.40 m	M	500.00	30.69	15,345.75	
1.6	Letrero de obra	U	12.00	500.00	6,000.00	
2	OBRA PRELIMINAR					84,000.00
2.1	Limpieza del terreno	M2	28,000.00	1.50	42,000.00	
2.2	Trazado y replanteo	M2	28,000.00	1.50	42,000.00	
3	MOVIMIENTO DE TIERRA					175,200.00
3.1	Excavación y desalojo con maquina	M3	4,000.00	9.00	36,000.00	
3.2	Excavación a mano	M3	1,000.00	8.00	8,000.00	
3.3	Relleno compactado con materil del sitio	M3	0.00	6.00	0.00	
3.4	Relleno compactado con material importado	M3	4,000.00	25.00	100,000.00	
3.5	Nivelación de contrapiso	M2	20,800.00	1.50	31,200.00	
4	CIMENTOS					9,000,000.00
4.1	Modulo prefabricado de Ho.Ao. fc:280Kg/cm2	M3	300.00	30,000.00	9,000,000.00	
7	MAMPOSTERIAS					64,000.00
7.1	Pared de bloque e = 10 cms Planta Baja	M2	3,200.00	20.00	64,000.00	
8	ENLUCIDOS					38,400.00
8.1	Enlucido pared interior Planta Baja	M2	3,200.00	12.00	38,400.00	
9	ALBAÑILERIAS					19,656.00
9.1	Remates	ML	4,500.00	4.37	19,656.00	
10	PISOS					16,450,000.00
10.1	Contrapiso	M2	470,000.00	35.00	16,450,000.00	
11	REVESTIMIENTO DE PAREDES					718,830.00
11.1	Cerámica color Planta Baja	M2	20,000.00	35.94	718,830.00	
12	CUBIERTA					24,500.00
12.1	Impermeabilizacion de superficies (losa de cubierta)	M2	200.00	25.00	5,000.00	
12.2	Cubierta metálica Master Pro (SSR)	M2	500.00	35.00	17,500.00	
12.3	Estructura metalica	Kg	500.00	4.00	2,000.00	
13	TUMBADO					7,455.00
13.1	Tumbado gysump Planta Baja	M2	500.00	14.91	7,455.00	
14	CARPINTERIA MADERA					18,000.00
14.1	Puertas	U	30.00	600.00	18,000.00	
15	CARPINTERIA METALICA					272,000.00
15.1	Pasamanos tramo 1	ML	1,600.00	170.00	272,000.00	
16	CARPINTERIA ALUMINIO Y VIDRIO					57,500.00
16.1	Ventanas de alumino y vidrio	M2	500.00	115.00	57,500.00	
17	PINTURA					212,760.00
17.1	Pintura pared Interior	M2	15,000.00	7.88	118,200.00	
17.2	Pintura pared Interior 1	M2	12,000.00	7.88	94,560.00	
18	INSTALACIONES ELECTRICAS					54,000.00
18.1	Puntos de Luz / Interruptores 110 v	U	1,200.00	45.00	54,000.00	
19	INSTALACION SANITARIA					120,000.00
19.1	Puntos de agua potable, aguas servidas, aguas lluvias, global	U	800.00	150.00	120,000.00	
20	PIEZAS SANITARIAS					100,000.00
	Tramos 1-2-3-4-5-6-7					
20.1	equipamiento	U	1.00	100,000.00	100,000.00	
21	VARIOS					19,400.00
21.1	Resanes albañileria e instalaciones	MES	24.00	200.00	4,800.00	
21.2	Acarreo de materiales	MES	24.00	150.00	3,600.00	
21.3	Desalojo	VIAJE	200.00	55.00	11,000.00	
22	PERSONAL					129,600.00
22.1	Guardian-Bodeguero	MES	24.00	600.00	14,400.00	
22.2	RESIDENTE	MES	24.00	4,800.00	115,200.00	
TOTAL					\$	27,592,847.75

TOTAL: 47.800 M2
\$577.25 M2





CONCLUSIONES / RECOMENDACIONES



CONCLUSIONES

Los espacios públicos deben tener conexiones físicas o visuales que permitan convertirse en referencia para los habitantes y visitantes de una ciudad, a modo orientativo.

La conformación de diferentes interacciones a lo largo del eje de actuación y sus puntos focales más significativos enriquece a experiencia peatonal que en el bulevard llegando a convertirse según se ha demostrado en un acto de conocimiento, relajación y recreación personal al mismo tiempo, a través del ejercicio de diseño urbano.

La integración de la cultura por medio de simbolismos, colores y texturas son herramientas muy eficaces para establecer una conexión directa con el espacio y un sentido de pertenencia para sus usuarios.

La revitalización urbanística propuesta es un método de corrección de situaciones problemáticas sociales existentes en las áreas intervenidas

Conectar el presente con el pasado del parque Centenario con propuestas contemporáneas de diseño urbano, aplicando renovación de mobiliario urbano, pavimento y conservación de las áreas verdes reafirma el respeto por el legado histórico de la ciudad.

Descongestionar las áreas de parqueaderos permite más posibilidades de actuación en el espacio de la calle, enfocado principalmente hacia el uso peatonal.



La solución soterrada aumenta considerablemente las plazas de parqueos necesarias para el Centro de Guayaquil, y disminuye el congestionamiento vehicular de la zona.

RECOMENDACIONES

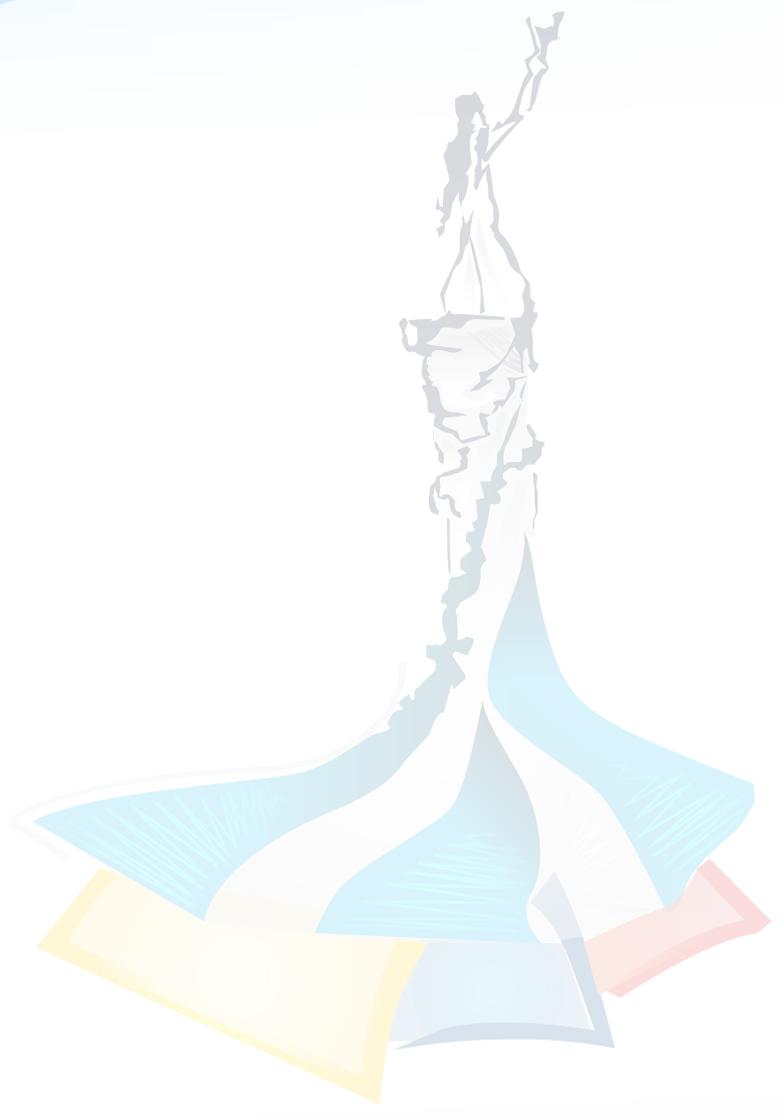
Es de gran importancia para futuras propuestas la implicación de diferentes actores municipales de conjunto con la población en la elaboración de soluciones para el bulevar y el Parque Centenario

Se recomienda el uso de materiales locales en la construcción para ganar en calidad y disminuir los costos de transportación

Para estudios futuros es posible elaborar estudios particulares para cada una de las zonas propuestas en el bulevar



BIBLIOGRAFÍA



1. 20 minutos: Vivienda y Hogar. (2015). Cubiertas Verdes, otro modo de aislar y proteger edificios. Madrid: AES.
2. Acros Fukuoka. (1995). Un edificio montaña cubierto de vegetacion. Japon: Acros Fukuoka.
3. AEDAS. (2011). Arquitectura 2011: Estacionamiento verde. Homg Kong: AEDAS.
4. AIA. (2013). www.aia.org. Obtenido de Superkilen: www.aia.org
5. ANDES. (2013). El Parque Bicentenario en Quito impulsará una ciudad sustentable. Quito: ANDES.
6. ARQHYS. (2006). www.arqhys.com. Obtenido de www.arqhys.com: www.arqhys.com
7. ATM. (2015). Autoridad de Transito Municipal de Guayaquil. Obtenido de www.atm.gob.ec
8. Balsells, J. (2007). Guia de Diseño de aparcamientos Urbanos. Barcelona: UPC.
9. Boyd, A. (2004). Engines of our ingenuity. Texas: University of Houston.
10. Brasil 247. (23 de 05 de 2014). hes.brasil247.com. Obtenido de hes.brasil247.com.
11. Briceño, A. y. (2011). Proceso de diseño urbano-urquitectonico. Argentina: Universidad de los Andes.
12. CAF. (2011). Desarrollo Urbano y Movilidad en America Latina. Panama: Banco de Desarrollo de America Latina.

- 
13. Carrión, F. (2002). Las nuevas tendencias de urbanización en América Latina.
 14. Coyula, M. (1976). Historia de la arquitectura y el Urbanismo. CUJAE: Universidad de la Habana.
 15. Crithfer, J. (1999). Tratado de Urbanismo Moderno. San Salvador: Gustavo Gilli.
 16. Dreher, D. (2007). La regeneración Urbana en la ciudad de Guayaquil. Guayaquil: Arquitectura Diseño y Urbanismo.
 17. EFE. (2016). Capitalinos pierden hasta 290 horas extras al año por tránsito. Obtenido de www.elasertivo.com: www.elasertivo.com
 18. El Comercio. (10 de octubre de 2013). Parque centenario de Guayaquil. El Comercio, pág. 21.
 19. El Comercio. (2015). Las intersecciones más peligrosas en diciembre. Obtenido de www.elcomercio.com: www.elcomercio.com
 20. El Mercurio. (29 de 07 de 2013). 15 figuras icónicas tendrán espacio en la calle porteña. Obtenido de www.elmercurio.com.ec: www.elmercurio.com.ec
 21. Enciclopedia Británica. (2016). www.britannica.com. Obtenido de Urban planning: www.britannica.com
 22. Fresneda, S. (2004). Desarrollo urbano del litoral de Nueva Gerona. La Habana: CUJAE.
 23. Fundación de Guayaquil. (2014). Historia de la ciudad de Guayaquil. Guayaquil: Wordpress.

24. Fundación Malecón 2000. (2013). www.malecon2000.org.
25. Gaja, F. (2006). Teorías para la intervención urbanística en la ciudad preindustrial. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia.
26. Gobierno de Guayaquil. (10 de 06 de 2014). Municipio de Guayaquil avanza con trabajos de regeneración urbana de la calle Panamá. Obtenido de www.guayaquil.gov.ec
27. Goldberger, P. (2016). New York's High Line. National Geographic, 27-31.
28. Hermsillo, J. (2011). Proyecto Madrid Río. Madrid: Seminario Espacio Público.
29. IBM. (2011). The Globalization of Traffic Congestion: IBM 2010 Commuter Pain Survey. NY: IBM.
30. INEC. (2015). Ecuador.
31. INEN. (2014). Censo de Población. Ecuador.
32. La Revista. (23 de 06 de 2013). La nueva Calle Panamá. Obtenido de www.larevista.ec: www.larevista.ec
33. Larrumbre, E. (2010). El tráfico y la comodidad en el Plan Cerdá. Barcelona: worldpress.
34. Lynch, K. (1998). La Imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili.

- 
35. Martinez, F. (2016). Con el nuevo estacionamiento de Pensiones se triplica la capacidad de almacenar autos. Mexico: La Opcion de Chihuahua.
 36. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2015). ORDENANZA MUNICIPAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE GUAYAQUIL. Guayaquil: NTE.
 37. Municipalidad de Guayaquil. (2015). El parque centenario. Guayaquil: Municipio de guayaquil.
 38. Municipio de Guayaquil. (2011). Plan de Ordenamiento Territorial Canton de Guayas. Guayaquil: MIG.
 39. Municipio de Guayaquil. (2016). guayaquil.gob.ec.
 40. OVACEN. (2015). Los paisajes urbanos ante el planteamiento y crecimiento de las ciudades. El espacio urbano. Santiago de : ovacen.
 41. Palomares, J. (2014). Reflexiones sobre arquitectura y ciudad. Mexico: TAJESPAL.
 42. Plataforma de Arquitectura. (2016). www.plataformadearquitectura.cl. Obtenido de www.plataformadearquitectura.cl: www.plataformadearquitectura.cl
 43. Radio Huancavilca. (31 de 10 de 2014). Alcalde Nebot inauguró la regeneración urbana de la calle Panamá, desde Loja hasta Roca. Obtenido de www.radiohuancavilca.com.ec: www.radiohuancavilca.com.ec

44. Revista enContexto. (2015). Guayaquil la ciudad de los portales. Guayaquil.
45. Sarmiento Cedeño, A. (2014). Análisis situacional de la calidad de servicio del transporte terrestre público convencional urbano de pasajeros para plantear propuestas de mejora en la ciudad de Guayaquil. Guayaquil: UCSG.
46. Silva, L. (2010). Caos vehicular es un infarto a diario en el corazón de Lima. Lima: El comercio.
47. Tasigchana Villegas, J. (2014). Estudio, análisis, diseño y puesta en funcionamiento de un sistema web online para informar la disponibilidad de parqueos públicos del sector comercial y bancario de la ciudad de Guayaquil. "Parqueo Seguro". Guayaquil: UCSG.
48. The Urbanist. (2012). Diagrams that changed city planning. New York: SPUR.
49. Thomsom, I. (2002). La congestión del tráfico urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. Chile: Revista de la CEPAL.
50. Valenzuela, A. (2010). Congestión vehicular: la nueva plaga del siglo XXI. Obtenido de www.veoverde.com: www.veoverde.com
51. Varegas, J. A. (2006). Como incorporar los criterios y principios de la sosostenibilidad en el diseño construccion y gestion de infraestructuras. Houston: Universidad de Texas.

- 
52. Vergara, C. (2013). Gentrificación y renovación urbana. Abordajes conceptuales y expresiones en América Latina. Mérida: Universidad Central de Mérida.
 53. Vicente, M. (2005). Análisis y solución del problema de estacionamiento en el centro de las ciudades. Creative Commons, 7-13.
 54. Villavicencio, G. (2012). Políticas públicas y renovación urbana en Guayaquil. UNIVERSITAS.
 55. www.wikivia.org. (2016). www.wikivia.org. Obtenido de <http://www.wikivia.org>

