

UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

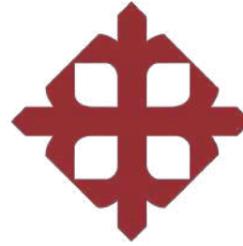
TEMA:
TERMINAL FLUVIAL INTEGRAL

AUTOR:
BÉJAR APOLO, MARÍA DANIELA

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE ARQUITECTO**

TUTOR:
ARQ. FILIBERTO JOSÉ VITERI CHÁVEZ, MGS.

Guayaquil, Ecuador
15 de septiembre, 2021



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **MARÍA DANIELA BÉJAR APOLO**, como requerimiento para la obtención del título de **Arquitecta**.

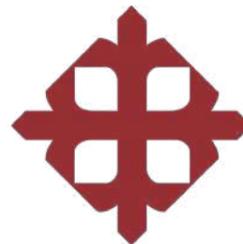
TUTOR

ARQ. FILIBERTO JOSÉ VITERI CHÁVEZ, MGS.

DIRECTOR DE LA CARRERA

ARQ. FELIX CHUNGA DE LA TORRE

Guayaquil, a los 15 días del mes de septiembre del año 2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, María Daniela Béjar Apolo

DECLARO QUE:

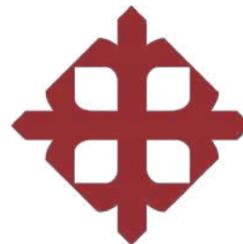
El trabajo de Titulación “**Terminal Fluvial Integral**”, previa obtención del Título de Arquitecta, ha sido desarrollado respetando los derechos intelectuales de terceros conforme a las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 15 días del mes de septiembre del año 2021

AUTOR

MARÍA DANIELA BÉJAR APOLO



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

AUTORIZACIÓN

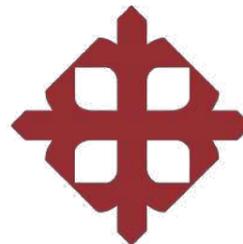
Yo, María Daniela Béjar Apolo

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, Terminal Fluvial Integral en el Barrio del Astillero, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría

Guayaquil, a los 15 días del mes de septiembre del año 2021

AUTOR

MARÍA DANIELA BÉJAR APOLO



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____
**ARQ. FELIX CHUNGA DE LA TORRE
DIRECTOR DE CARRERA**

f. _____
**ARQ. MGS. GABRIELA CAROLINA DURÁN TAPIA
COORDINADORA DEL ÁREA**

f. _____
**LILIANA SANDRA CARBONELL HIBITO
OPONENTE**



BACK TO ANALYSIS OVERVIEW



PROFILE

SUBMITTER

maria.bejar02@cu.ucsg.edu.ec

FILE

MEMORIA DESCRIPTIVA BEJAR APOLO.docx

SIMILARITY

0 %

FINDINGS

SOURCES

ENTIRE DOCUMENT

SHOW IN TEXT

Quotes



Brackets

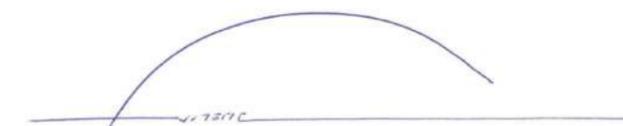


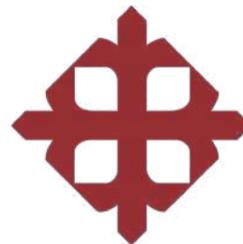
Detailed text differences



Contexto

El nombre del Barrio del Astillero nace por su conexión con el río donde carpinteros y demás obreros se colocaron para construir y arreglar barcos a lo largo de este, además de convirtió en un hospedaje de varios viajeros internacionales y nacionales que llegaban en barco. Es uno de los barrios más emblemáticos de Guayaquil no solo por estar ligada a la armada de Ecuador si no también porque a partir del siglo XIX las industrias comenzaron a ubicarse en esta zona. En 1905 la Empresa de Luz fue creada y ubicada en este barrio. El barrio del astillero también es conocido por la fundación en 1952 del popular equipo de fútbol





**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

CALIFICACIÓN

TUTOR

A handwritten signature in black ink, consisting of a horizontal line with a curved arch above it, ending in a small flourish.

ARQ. FILIBERTO JOSÉ VITERI CHÁVEZ, MGS.

AGRADECIMIENTO

A mis padres, por su apoyo incondicional y amor,
A mis hermanos por acompañarme en cada paso,
A Frinee por siempre creer en mí.

DEDICATORIA

A mis abuelos:

Carmen y Miguel por enseñarme que el amor al arte combinaba perfecto con la ciencia,
A Oscar porque sin ti hoy no sería nadie.

ÍNDICE GENERAL

Resumen.....	7
Memoria descriptiva.....	8
Introducción y objetivo.....	10
Análisis de sitio.....	11
Estrategias Urbanas y Arquitectónicas.....	15
Zonificación y Programa Arquitectónico.....	16
Anteproyecto - Planimetría.....	17
Bibliografía.....	43

ANTEPROYECTO
ÍNDICE DE PLANOS

Implantación en el contexto urbano inmediato	17
Planta Baja general.....	18
Planta Alta general.....	19
Planta Baja acotadal.....	20
Planta Alta acotadal.....	21
Implantación de cubierta.....	22
Sección Arquitectónica A.A'.....	23
Sección Arquitectónica B.B'.....	26
Sección Arquitectónica C.C'.....	29
Sección Arquitectónica D.D'.....	30
Fachadas.....	31
Detalles.....	34
Secuencia constructiva.....	37
Visualización I.....	38
Visualización II.....	39
Visualización III.....	40
Visualización IV.....	41

RESUMEN

En este documento se expone la propuesta arquitectónica de un terminal fluvial ubicado en el Barrio del Astillero cuyos objetivos son impulsar el turismo y promover una nueva alternativa de movilidad para así incentivar la creación de una red fluvial para guayaquil a largo plazo. Siempre buscando la inclusión de los habitantes del sector e incluso de la ciudad para generar un impacto a gran escala. Se propone un edificio accesible para todos con excepción a los filtros de seguridad que requiere un medio de transporte con integración al espacio público y al río, convirtiendo este en una extensión de la terminal y no un límite, se proporcionan espacios exteriores para la apropiación de la comunidad así no vayan a utilizar el método de transportación fluvial.

Palabras claves: integración, espacio público, comunidad, permeabilidad

MEMORIA DESCRIPTIVA

El nombre del Barrio del Astillero nace por su conexión con el río donde carpinteros y demás obreros se colocaron para construir y arreglar barcos a lo largo de este, además de convirtiéndose en un hospedaje de varios viajeros internacionales y nacionales que llegaban en barco. Es uno de los barrios más emblemáticos de Guayaquil no solo por estar ligada a la armada de Ecuador si no también porque a partir del siglo XIX las industrias comenzaron a ubicarse en esta zona. En 1905 la Empresa de Luz fue creada y ubicada en este barrio. El barrio del astillero también es conocido por la fundación en 1952 del popular equipo de fútbol Barcelona haciendo honor al Barcelona de España y 4 años más tarde nace en el mismo barrio Emelec su rival hasta el día de hoy por eso existe la popular frase “El clásico es del astillero”.

El barrio del Astillero cuenta con el problema del traslado de las actividades a otras zonas dejando la zona desolada además de la desaparición de la mayoría de sus astilleros no tiene ninguna conexión con el río. A pesar de la cercana relación que tiene Guayaquil con el río ha existido muy poca planificación de parte del GAD y poco a poco el transporte fluvial en este se ha ido reduciendo. (Actualmente la Gobernación del Guayas abrió un concurso público para el dragado del río, lo que permitirá más transporte fluvial)

A partir de este contexto nace el proyecto del “terminal fluvial integral de Guayaquil” un nuevo método de transporte que ayudara a reducir la congestión de la metrovía además de atraer personas al emblemático Barrio del Astillero. Debido al alcance del proyecto el análisis se realiza mediante tres acercamientos: el de la ciudad, barrio y terreno permitiendo analizar la conexión con los demás sitios turísticos, medios de transporte y contexto socio-cultural del barrio. (Actualmente la Gobernación del Guayas abrió un concurso público para el dragado del río)

Donde se evidencia la orilla del río del barrio del Astillero abandonada o con actividades industriales sin aprovechar las visuales o la posible funcionalidad del río como transporte, los habitantes del sector ven el río como un límite para su barrio lo que hace que se apropien de estas calles “sin salida” para actividades exteriores como el fútbol, juego de cartas e incluso hasta mercaditos. También se evidencia que el sector se encuentra conectado con el resto de la ciudad y actividades turísticas con la troncal 1 y troncal 2 de la metrovía, por ejemplo, el puente a la Isla Santay posee un buen atractivo turístico pero se ve oculto por la industria y demás edificios vecinos.

Una vez concluido el análisis se evidencia la necesidad de conexión del río y más espacios de esparcimiento de los usuarios (que actualmente se apropian de las calles para realizar diferentes actividades) entonces se plantea una conexión del río con el terreno y a la vez este con una plaza que conecta con el parque existente actualmente y parada de metro vía más cercana. En sus exteriores presenta espacios de recreación, esparcimiento y para exposiciones de todo tipo no solo para los habitantes del barrio si no para todos sus visitantes, estas áreas se podrán utilizar así el terminal se encuentre cerrado.

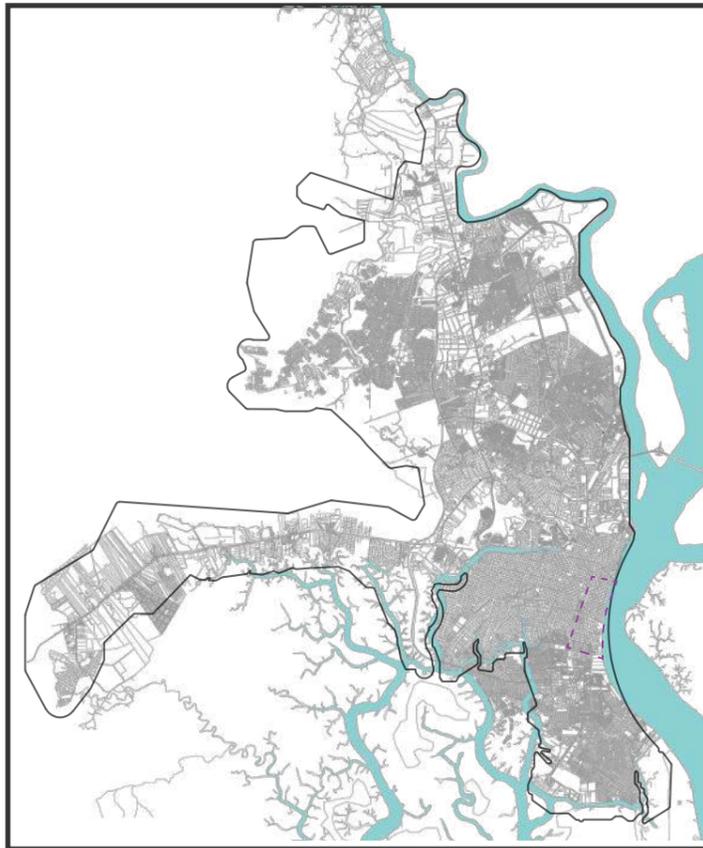
Se presenta un proyecto permeable debido a su uso los exteriores y además la seguridad que

requiere un terminal, mientras el lobby y patio de comidas permiten su uso al público en general las mismas circulaciones y volumetría de la edificación llevan a los pasajeros a lugares más privados donde pasan por los chequeos de seguridad hasta el muelle de la embarcación. Permitiendo así que cada persona experimente el terminal de manera diferente. Es decir, los pasajeros van a experimentar/recorrer el terminal de una manera diferente a las personas que vayan a visitar las exposiciones de arte o a su plaza gastronómica. También se propone la conexión con el río de varias maneras como las visuales, el mirador, el muelle y el malecón sin contar también la conexión con el puente hacia la isla Puna haciendo el ingreso a este más atractivo.

En el lobby doble altura se utiliza una losa prefabricada y pretensada dando una sensación de movimiento al espacio y asemejándose a una vela de barco permitiendo así también una gran luz de 40 metros donde la caída de agua es hacia el espejo de agua en la fachada frontal. La plaza gastronómica se encuentra en la parte superior con una de las mejores visuales y las mesas ubicadas en distintos niveles produciendo una escalinata para que todos los comensales puedan disfrutar de las visuales del río y la llegada de los barcos. Se proyecta una segunda piel en la edificación en las zonas donde se prevé mayor incidencia solar además de la vegetación en los exteriores que darán sombras para las actividades al aire libre e interior de la edificación. La plataforma de llegada y salida de embarcaciones es una plataforma flotante sostenida con cadenas y peso al fondo del río y a la estructura de la edificación.

METODOLOGÍA

Se realiza el análisis por acercamientos comenzando por la escala de ciudad lo que nos permite conocer la influencia del proyecto, luego en una escala barrial donde se podrá observar las problemáticas y fortalezas del sector y por último en la escala de terreno donde se implantara nuestro proyecto buscando la solución para accesos deseados, dirección de fachadas y si el proyecto podrá ser compacto o disperso.



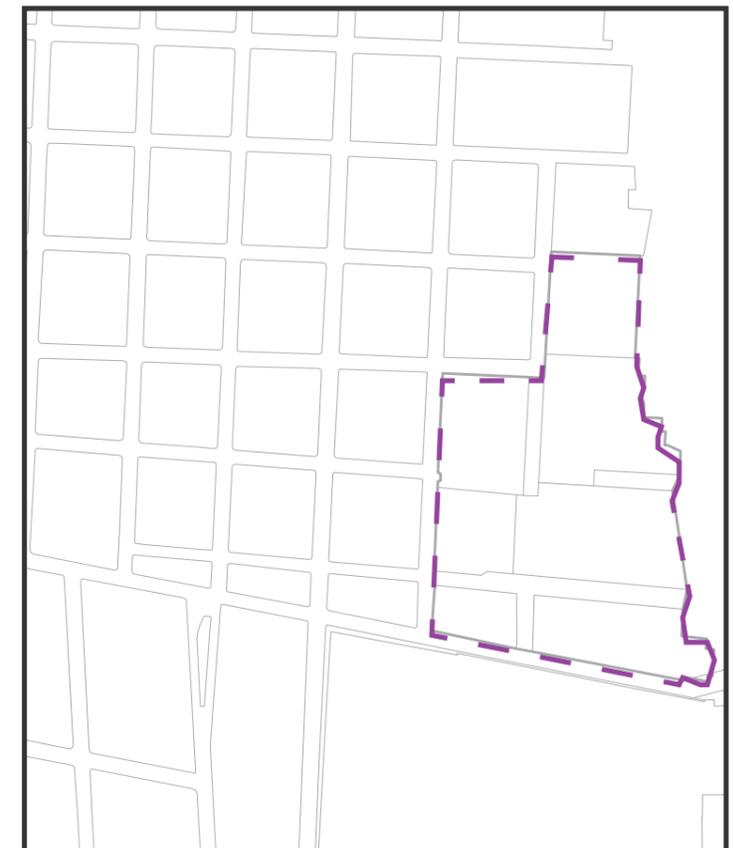
ESCALA URBANA

El análisis escala urbana nos permite ver una visión general de la influencia del proyecto y afectara a la ciudad en aspectos como el turismo, cultura, movilidad y crecimiento de la ciudad.



ESCALA BARRIAL

En el acercamiento se puede observar la afectaciones y problemas que actualmente tiene el barrio del Astillero y como se vera afectado por la construcción de un terminal fluvial.

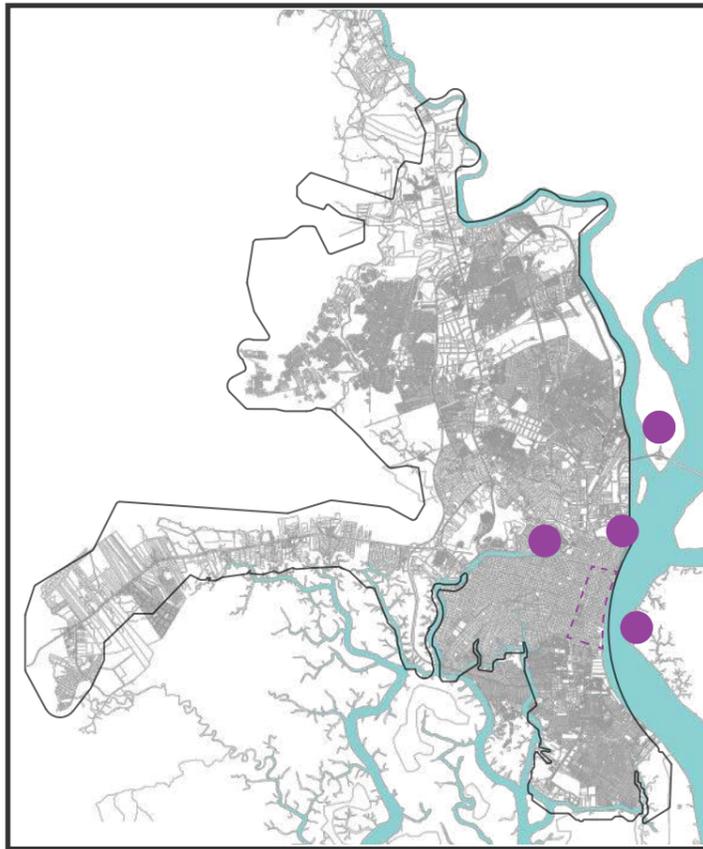


ESCALA INTERVENCIÓN

Se podrá analizar diferentes condicionantes para accesos, dirección de fachadas principales y conexión con el contexto inmediato.

OBJETIVOS

Aminorar el congestionamiento de la metrovía e incentivar el turismo creando un proyecto piloto de muelle y transporte fluvial nacional e internacional que incentive la creación de una red fluvial para guayaquil a largo plazo.



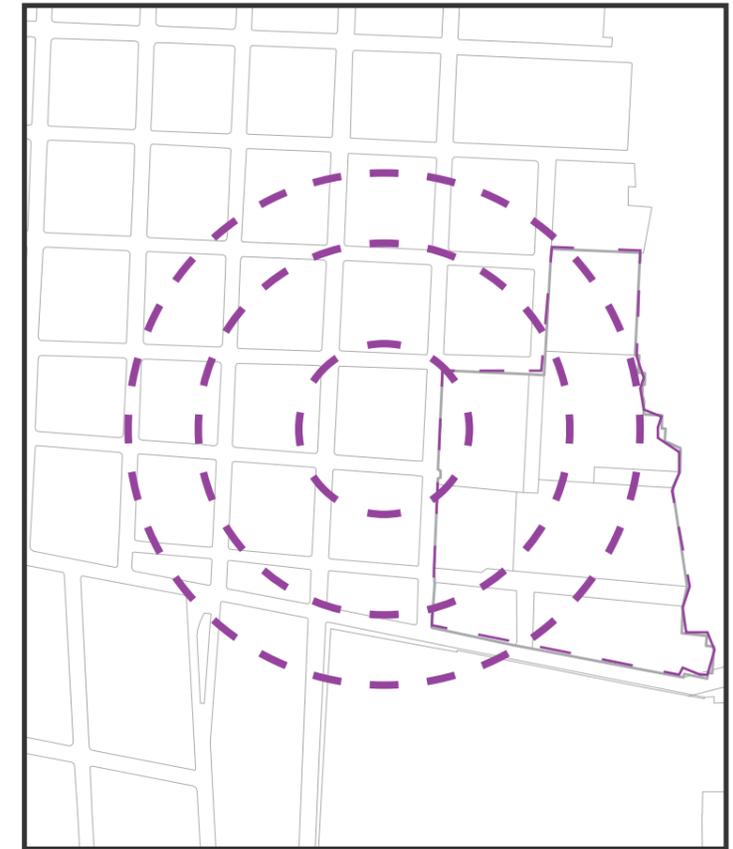
TURISMO

Generar conectividad turística con el río y demás espacios con mayor concentración de turistas.



TRANSPORTE

Aminorar el congestionamiento vehicular con un transporte fluvial donde se retomara la conexión directa con el río.



RE-ACTIVACIÓN

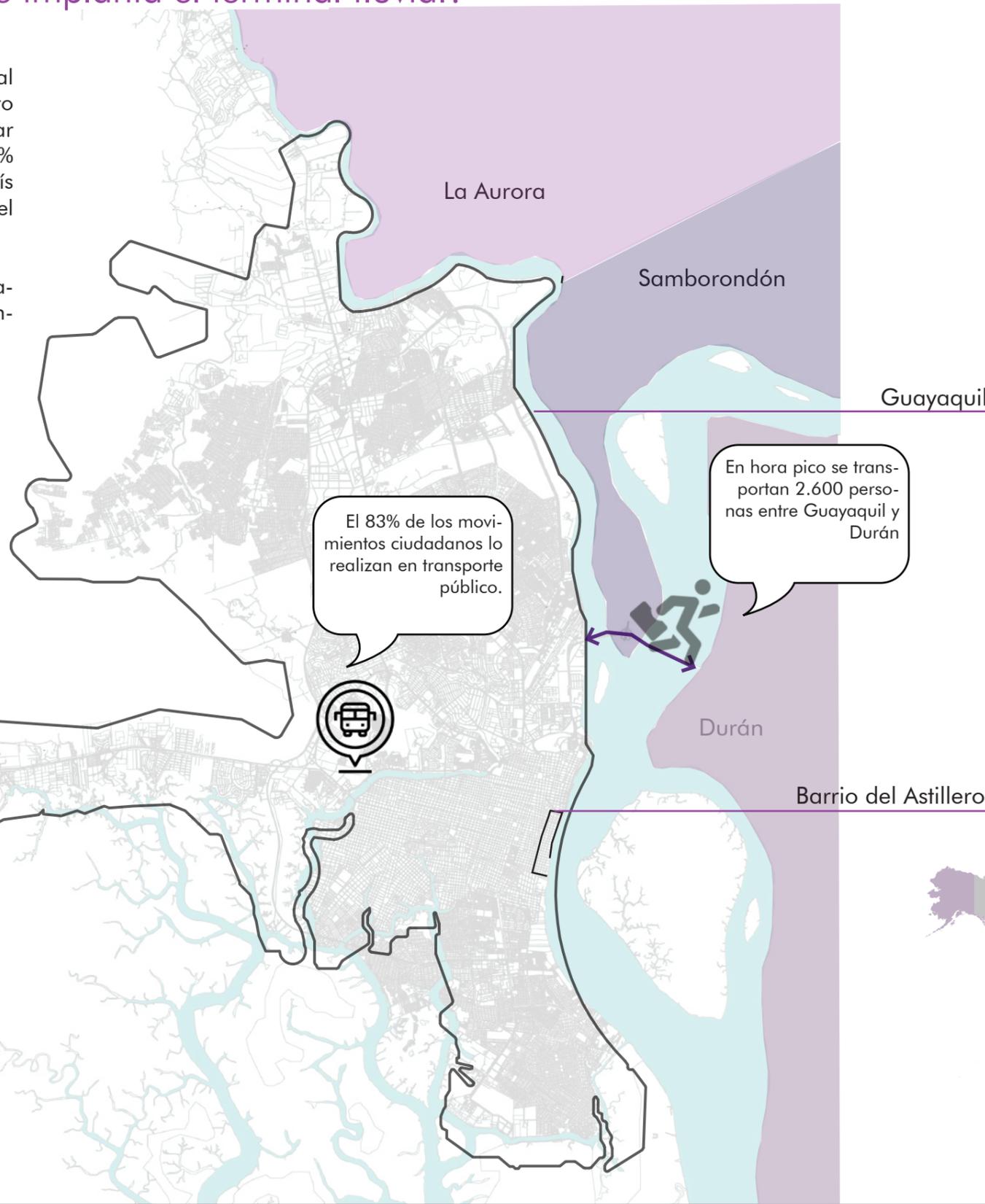
Generar espacio comercial/turístico que incentive la afluencia de personas externas al barrio para re-activar la economía.

¿En que CONTEXTO se implanta el terminal fluvial?

Guayaquil es considerada la capital económica de Ecuador, tiene su puerto marítimo ubicado en un brazo de mar conocido como el Estero Salado, un 70% de las exportaciones privadas del país sale de las instalaciones, ingresando el 83% de las exportaciones.

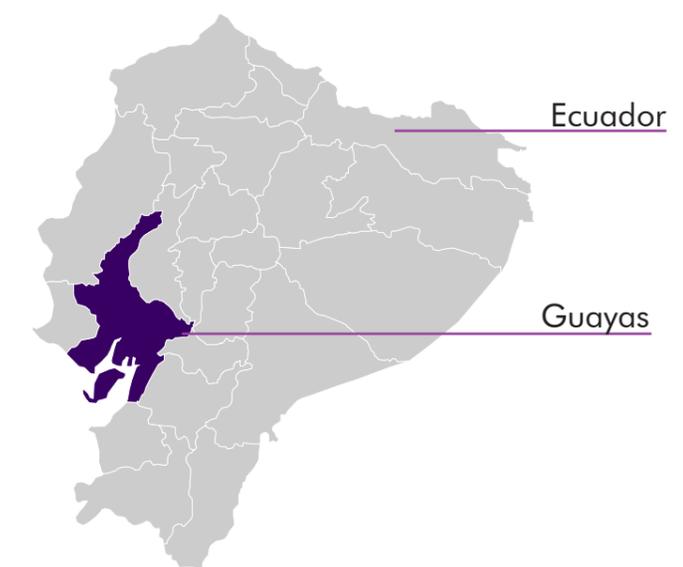
Se encuentra ubicado en una zona netamente industrial, la que no apela al interés de turistas que visitan en cruceros.

Transporte de Guayaquil



En hora pico se transportan 2.600 personas entre Guayaquil y Durán

Visitantes Regionales
 Estados Unidos 18%
 Reino Unido 17%
 Alemania 6%
 Australia 2%



¿Cuál es la **CONECTIVIDAD** del terminal fluvial con el resto de la ciudad?

TFG

Transporte

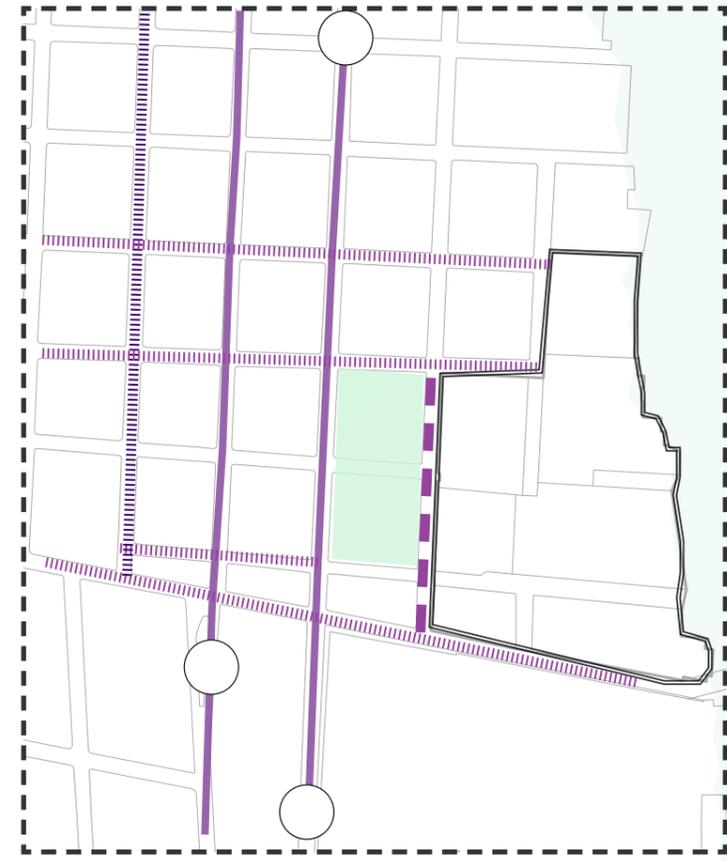
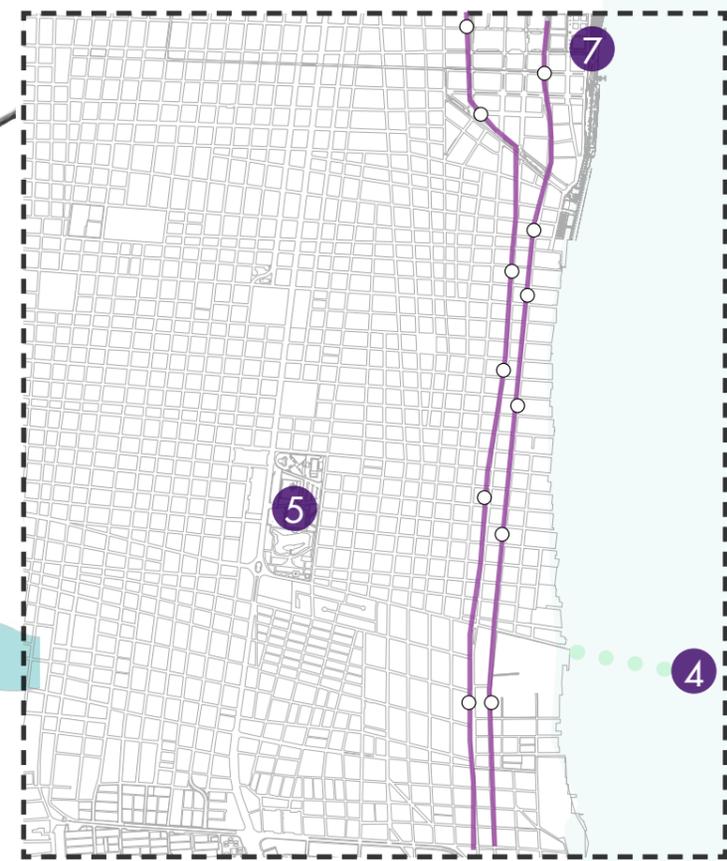
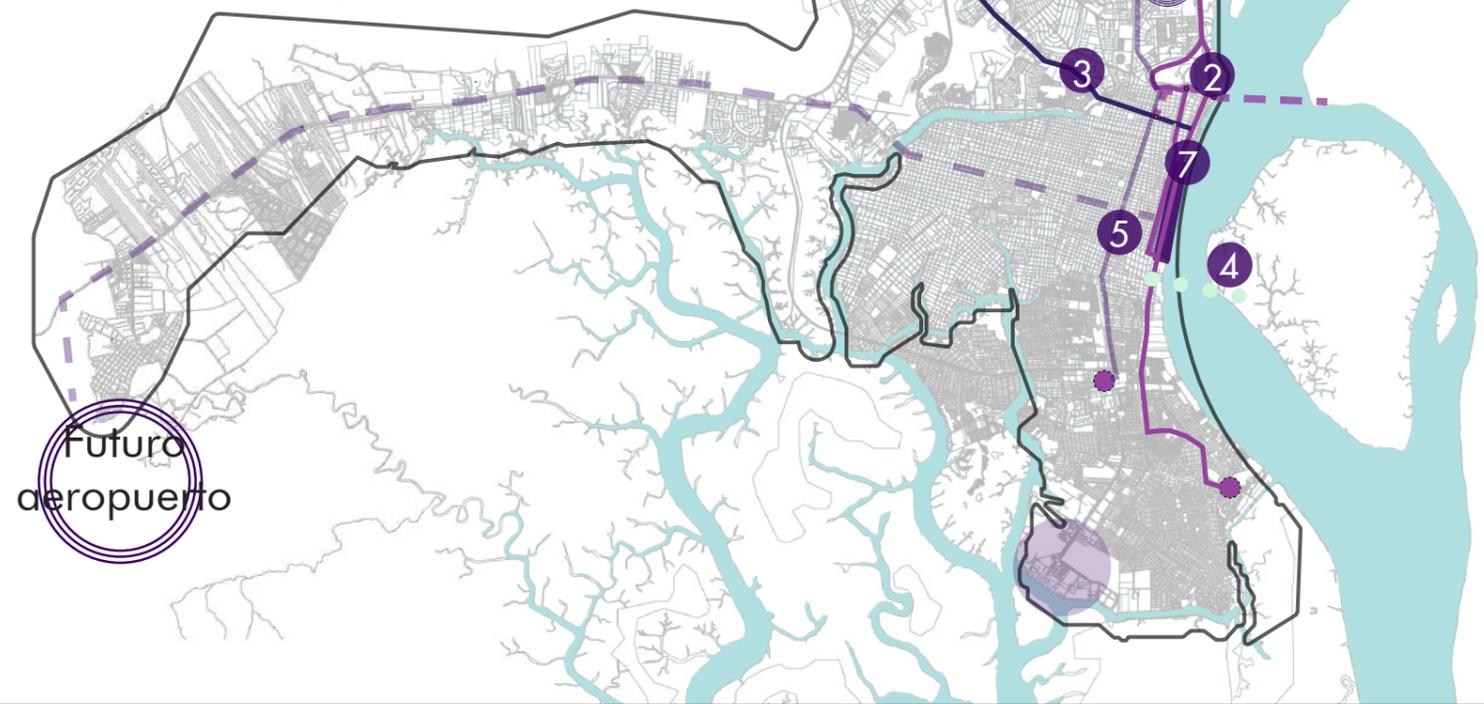
- Rent a car
- Taxi
- Metrovía

Aeropuertos cercanos

- Aeropuerto J.Joaquin de Olmedo

Sitios turísticos cercanos

- Malecón 2000
- Las peñas
- Torre de reloj
- Guayarte

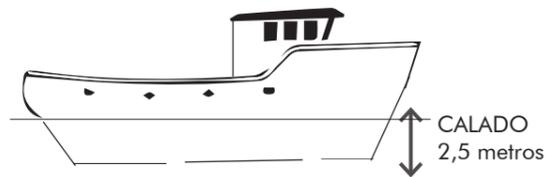


- Hitos turísticos
- 1 Parque histórico
 - 2 Las peñas
 - 3 Guayarte
 - 4 Isla Santay
 - 5 Centro Cívico
 - 6 Parque samanes
 - 7 Malecón 2000
- Metrovía
- Terminales
 - Paradas
 - Troncal 3
 - Troncal 2
 - Troncal 1
- Otros
- - - Aerovía
 - - - Vía restringida
 - ▤ Vías 10-20km/h
 - ▤ Vías 20-50km/h
 - Puente Santay

¿El río Guayas es **NAVEGABLE** ?

Inicialmente el puerto de Guayaquil se estableció en la orilla del río Guayas a la altura del barrio las peñas hasta la calle Olmedo con muelles que permitían el arribo de naves. La sedimentación afecto año a año e hizo evidente que el río Guayas ya no era una vía navegable para los barcos de aquella época.

El calado permitido actualmente es de 2,5 metros para poder navegar en el río



Según INOCAR Guayaquil tiene un promedio de 4 metros de diferencias entre marea alta y marea baja, entonces el aproximado por hora es de 80 centímetros.

Ene Feb Mar Abr May Jun Jul Ago Sept Oct Nov Dic



- Marea Alta/ 90+
- Marea muy alta/70-90
- Marea Media/50-70
- Marea Baja/ 30-50

Actividades ACTUALES

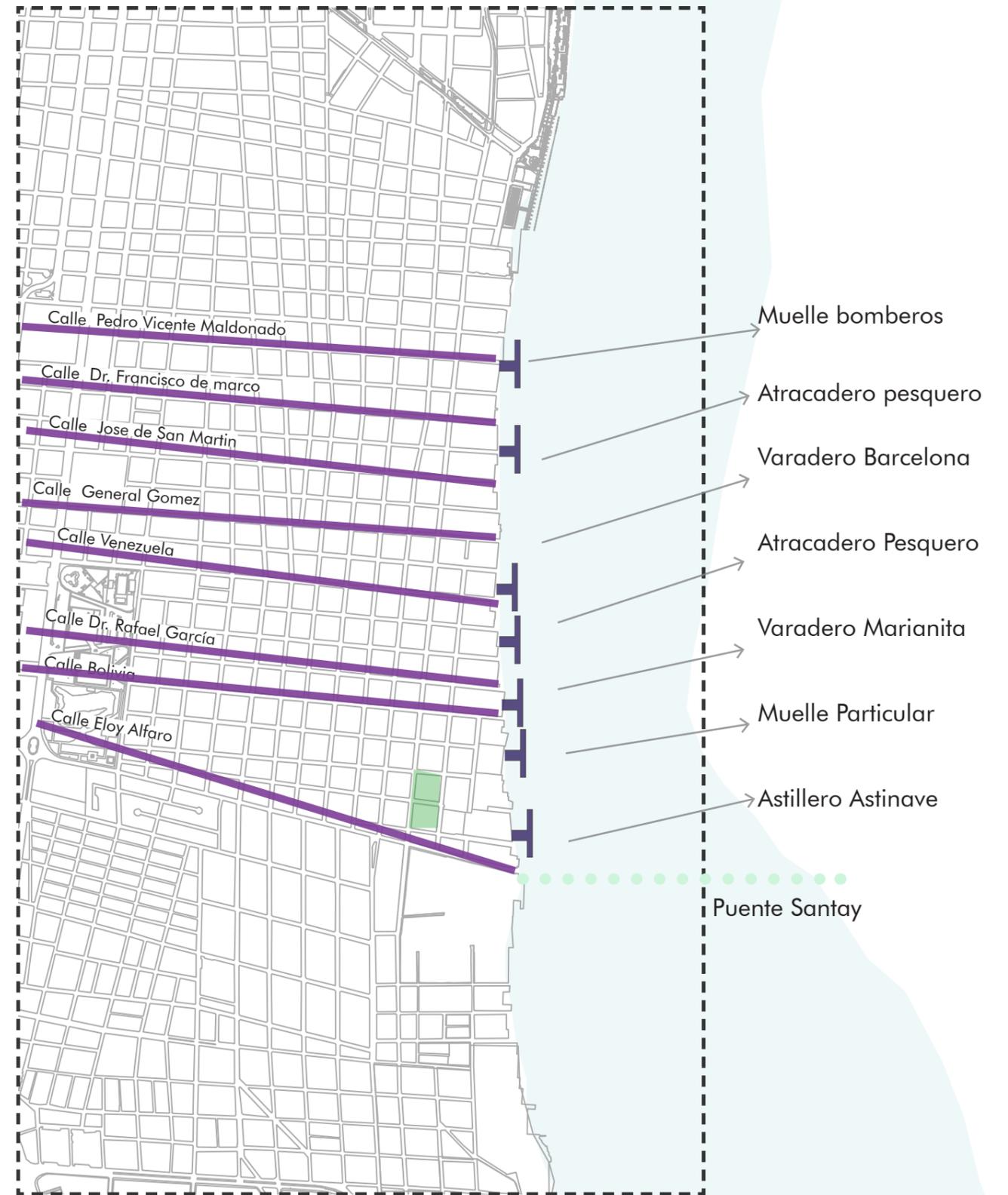
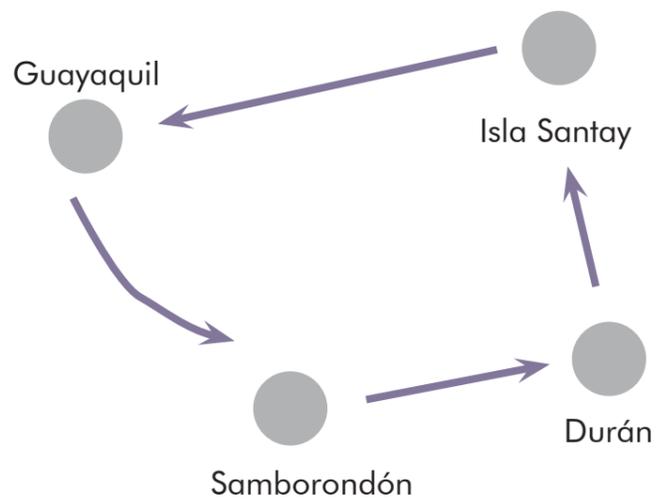
Barco Morgan



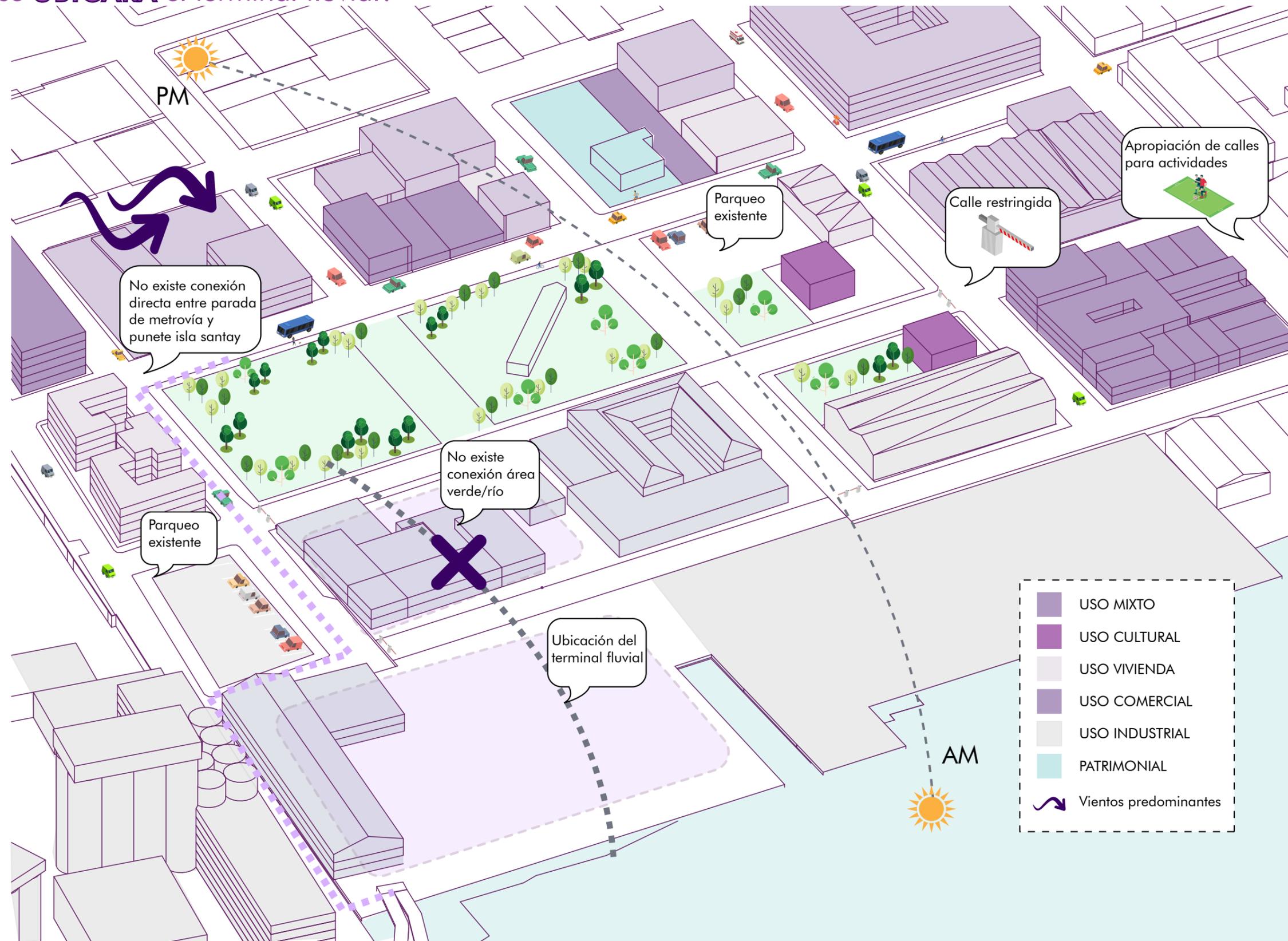
Aerovía

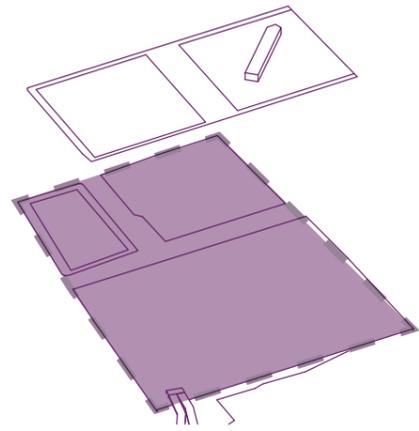
Isla Santay

Turismo del Golfo

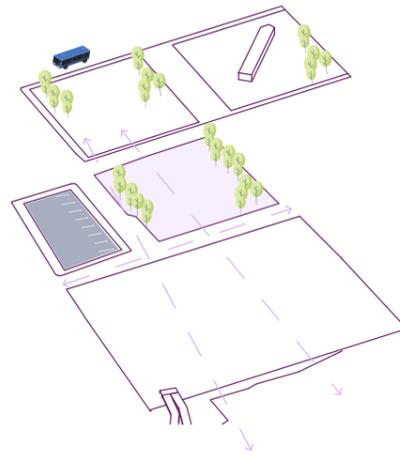


¿Donde se UBICARÁ el terminal fluvial?

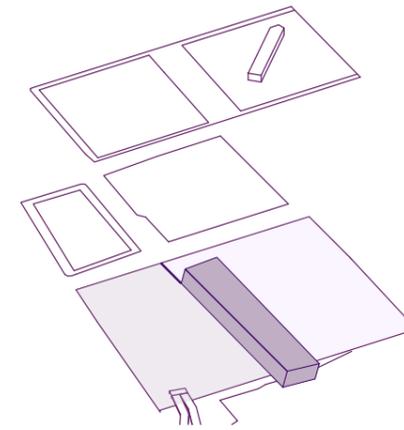




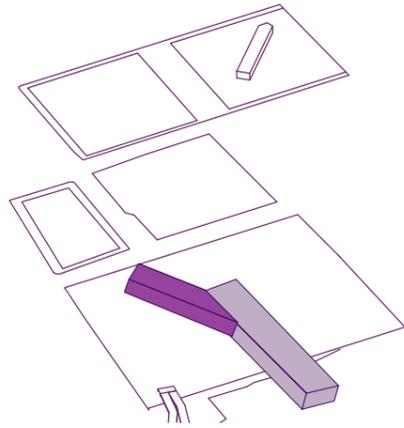
1. Elección de Terreno



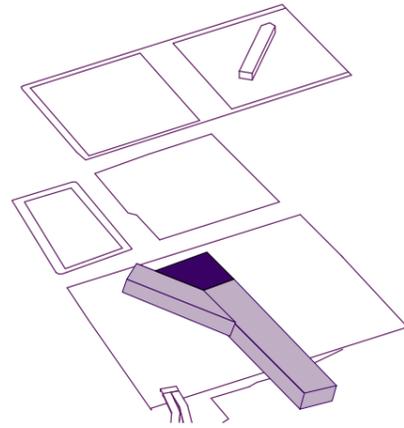
2. Conexión río/puente de isla Santay con espacio público (parque) y parada de metrovía



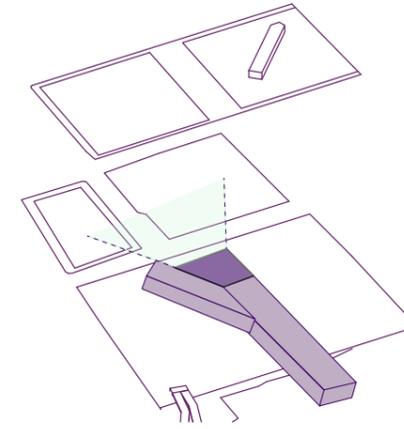
3. Edificio como conexión con el río y separador de diferentes actividades en el exterior.



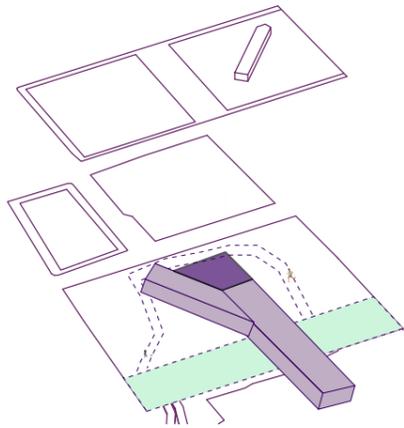
4. Volumén de área administrativa cerca del área industrial, funciona como embudo para el embarque



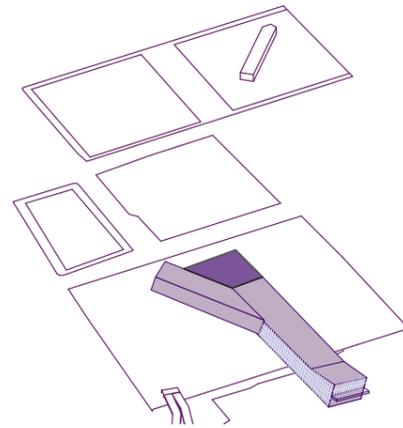
5. Espacio doble altura en el Lobby unificando ambos volúmenes de actividades privadas y públicas



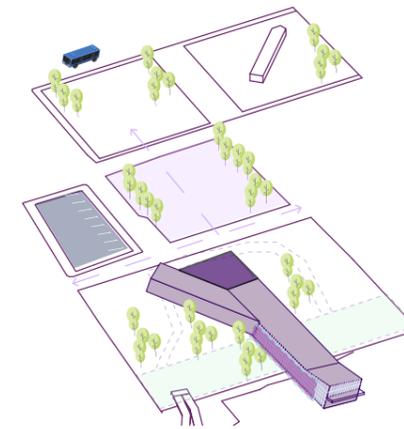
6. Atraer al usuario desde el parqueo y el espacio público existente



7. Apropiación de orilla del río para actividades barriales artísticas o de descanso. Recorrido por todo el terreno

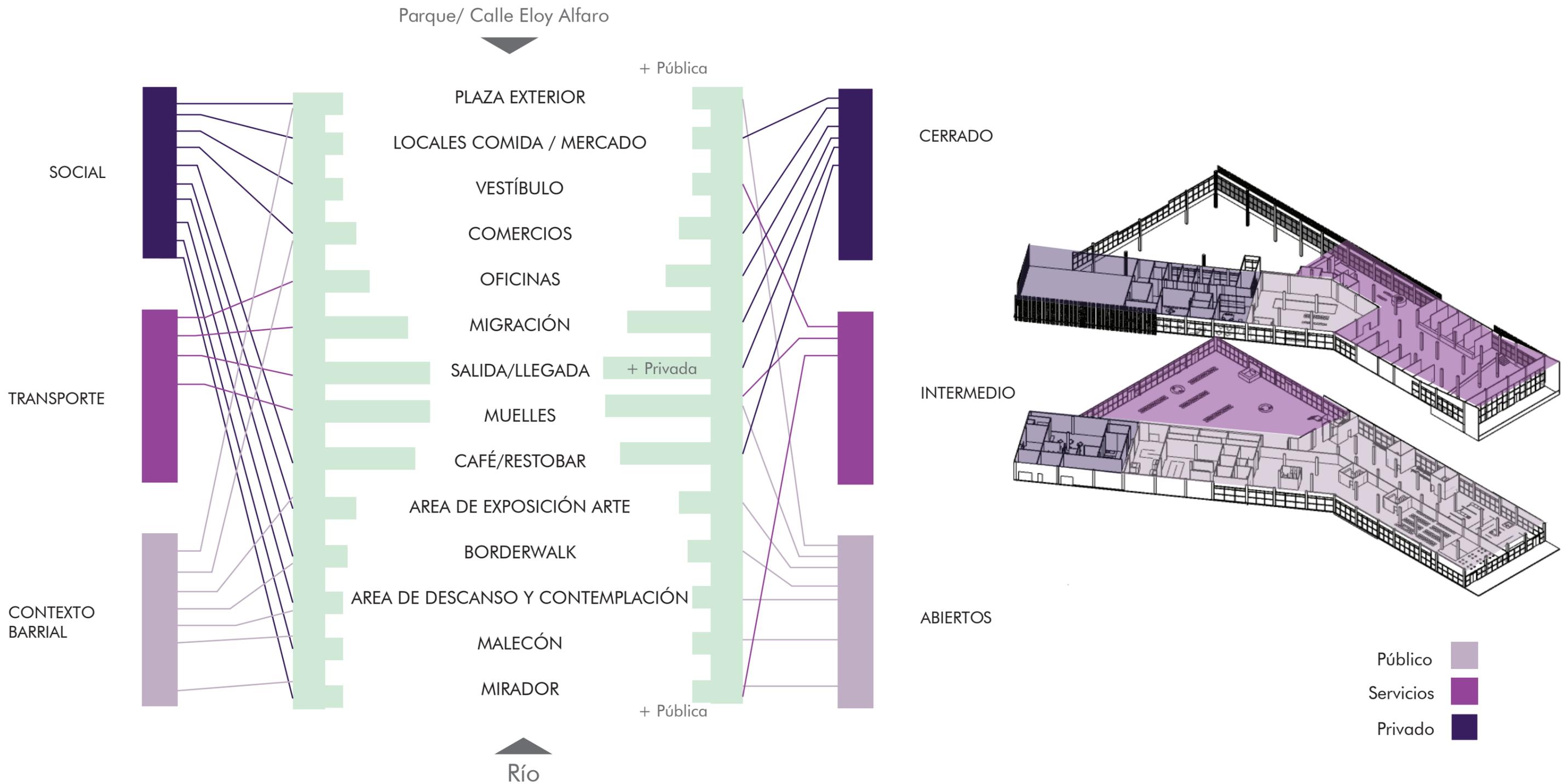


8. Creación de mirador y ventanales para visuales.



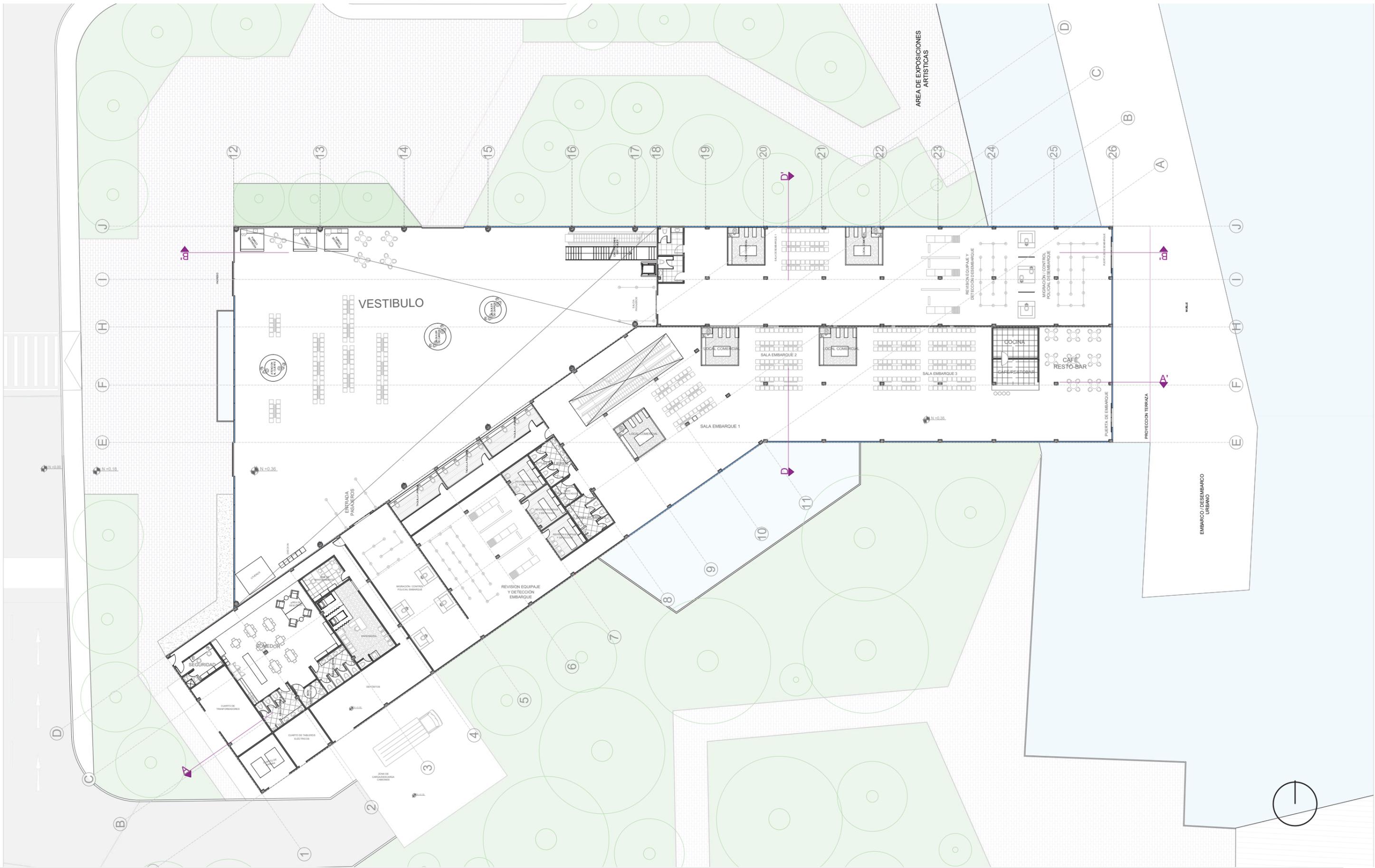
9. Segunda piel y sembrado de arboles para evitar la incidencia del sol

Zonificación - Programa Arquitectónico

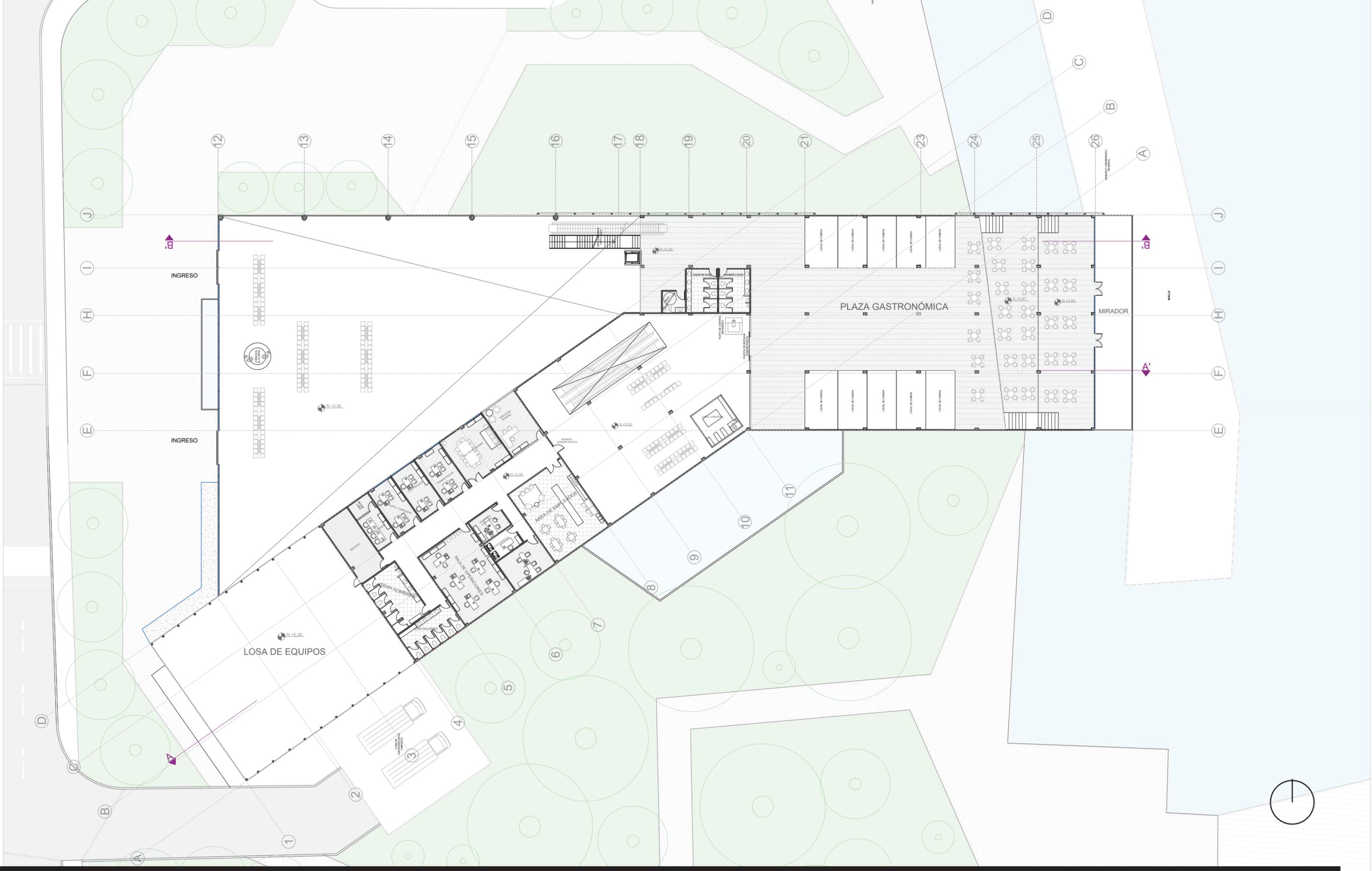




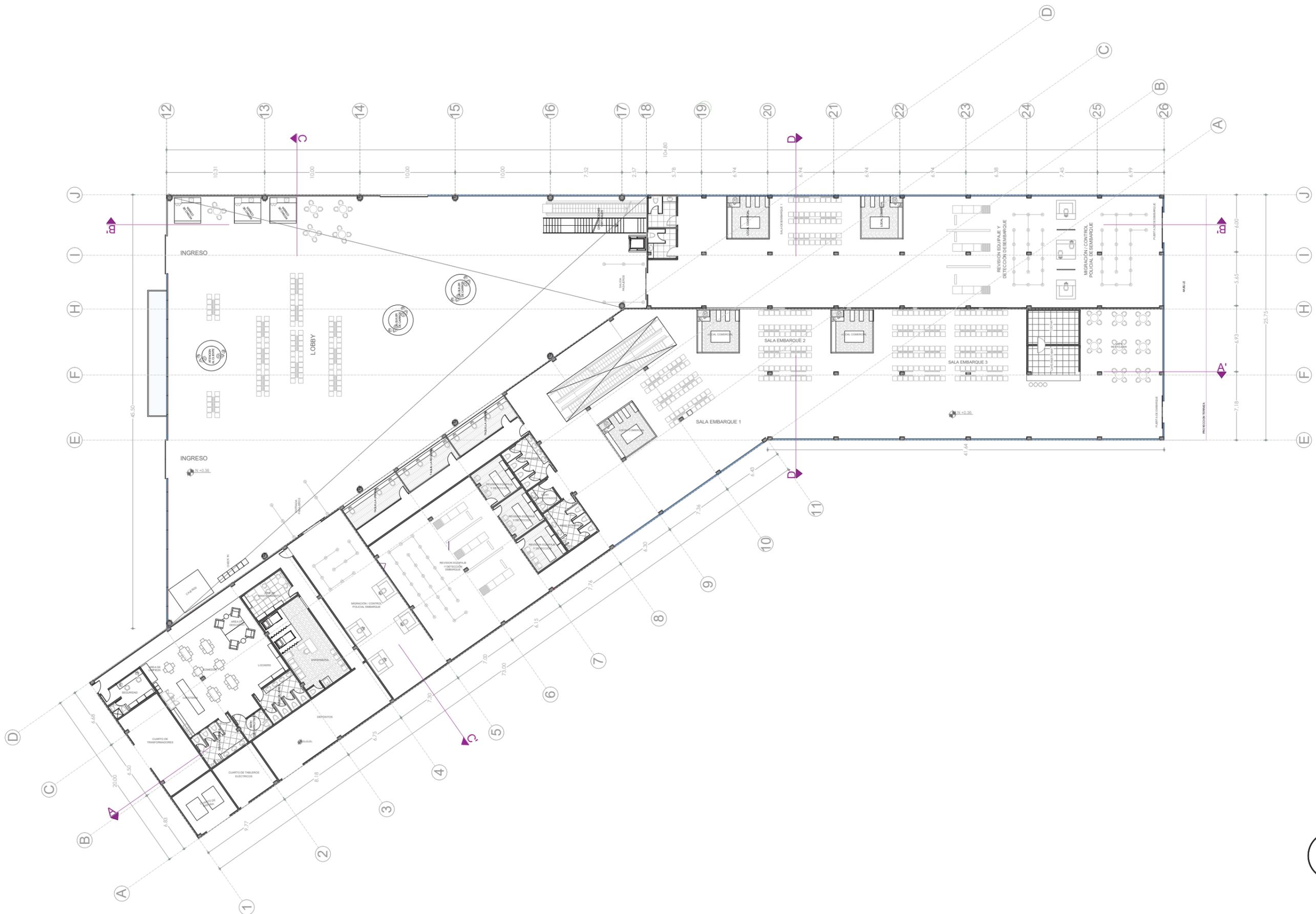
Terminal Fluvial Integral
Barrio del Astillero - Implantación
Escala: 1:700



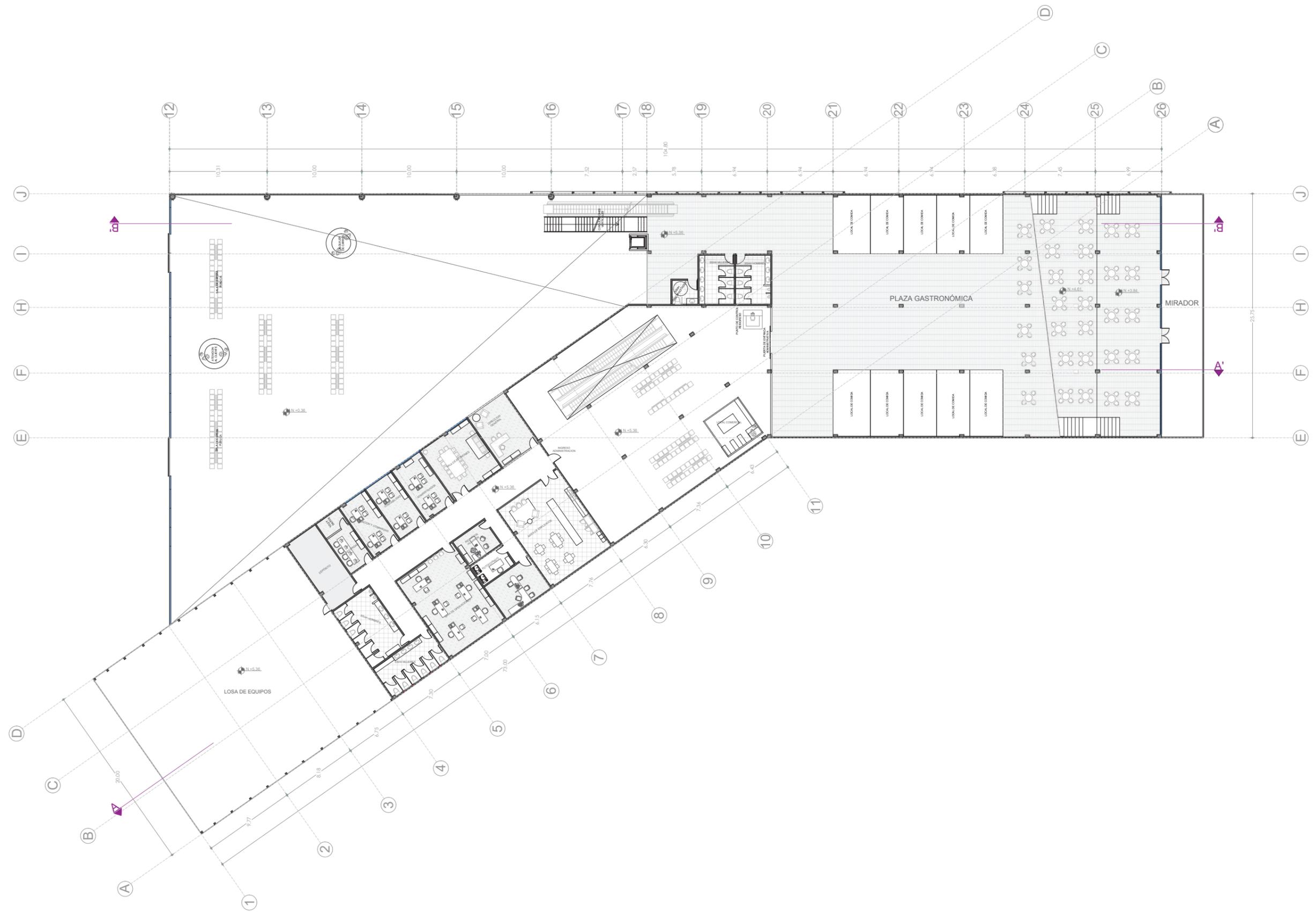
Terminal Fluvial Integral
 Barrio del Astillero - Planta baja General
 Escala 1:400

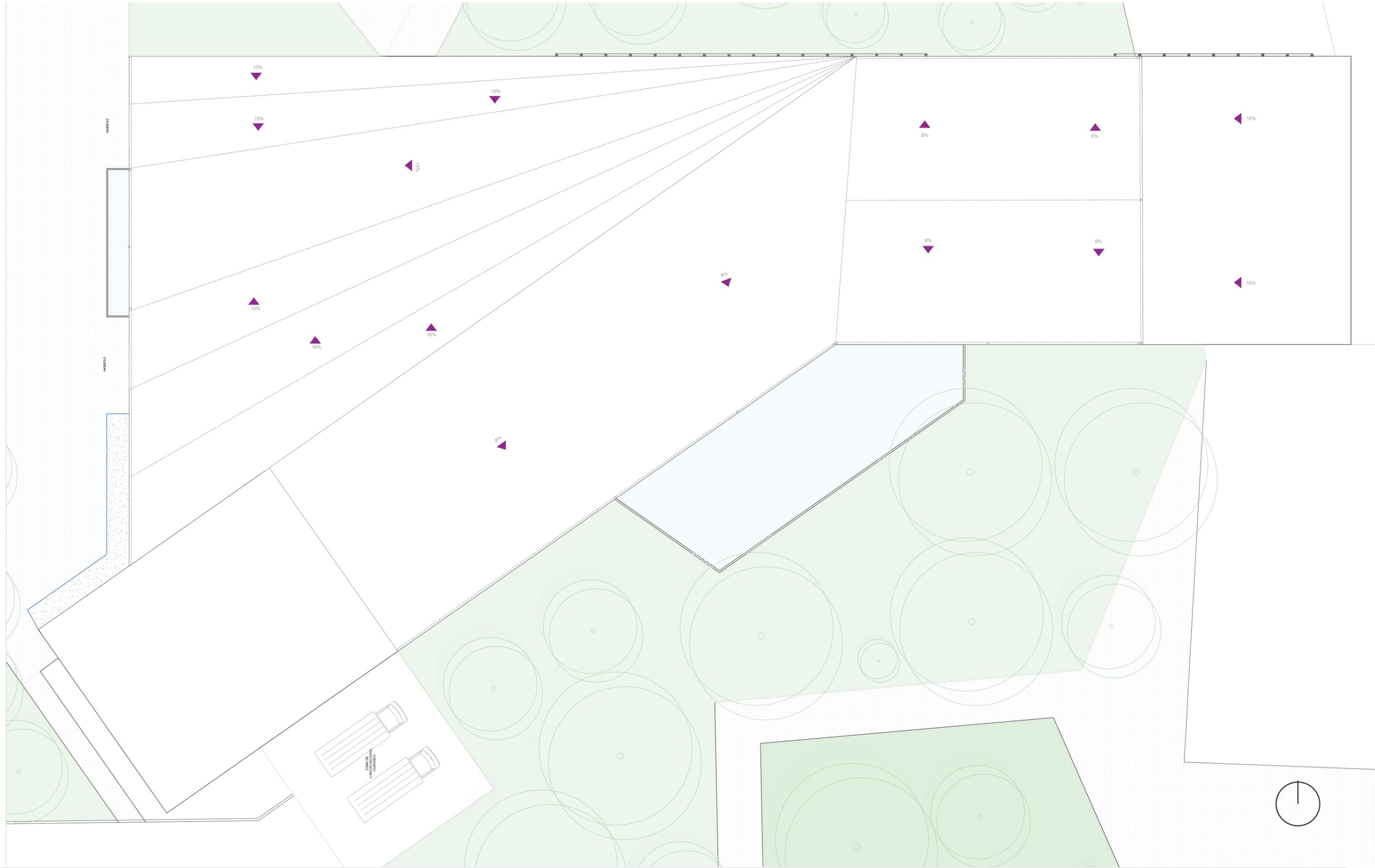


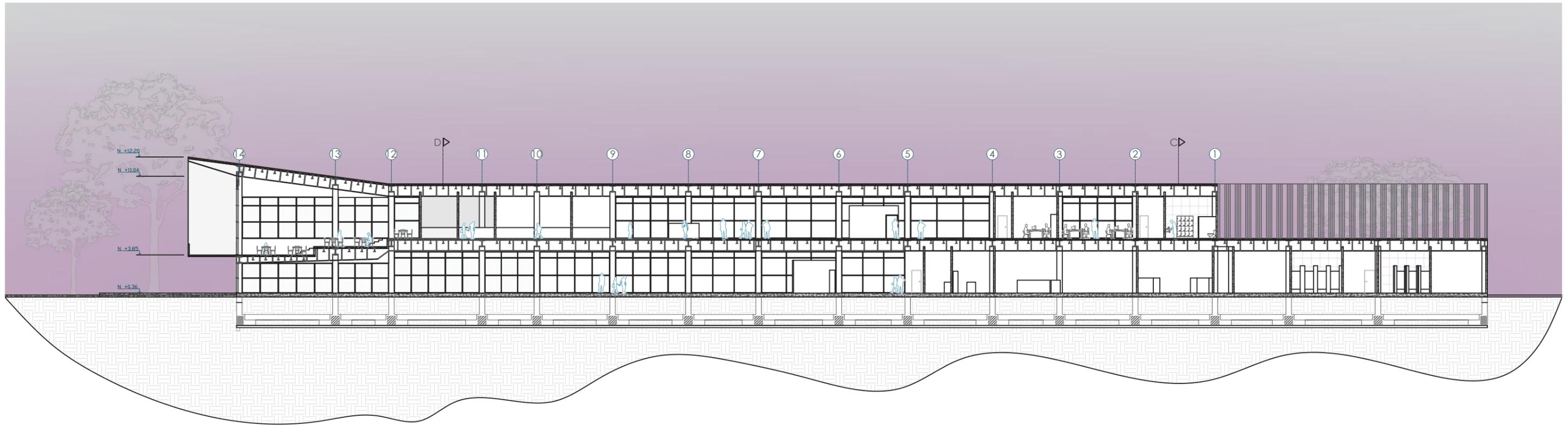
Terminal Fluvial Integral
 Barrio del Astillero - Planta Alta General
 Escala 1:400



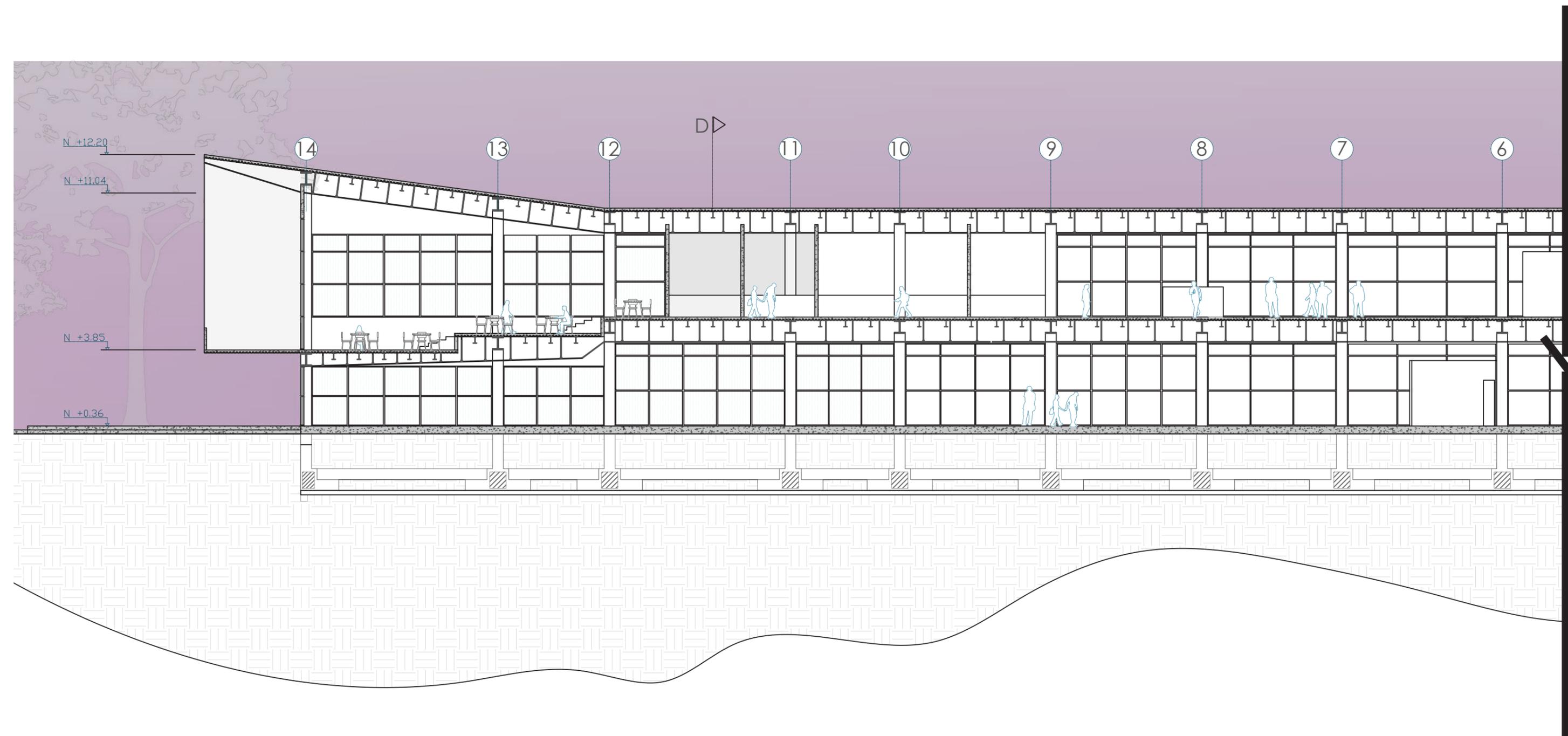
Terminal Fluvial Integral
 Barrio del Astillero - Planta baja acotada
 Escala 1:375



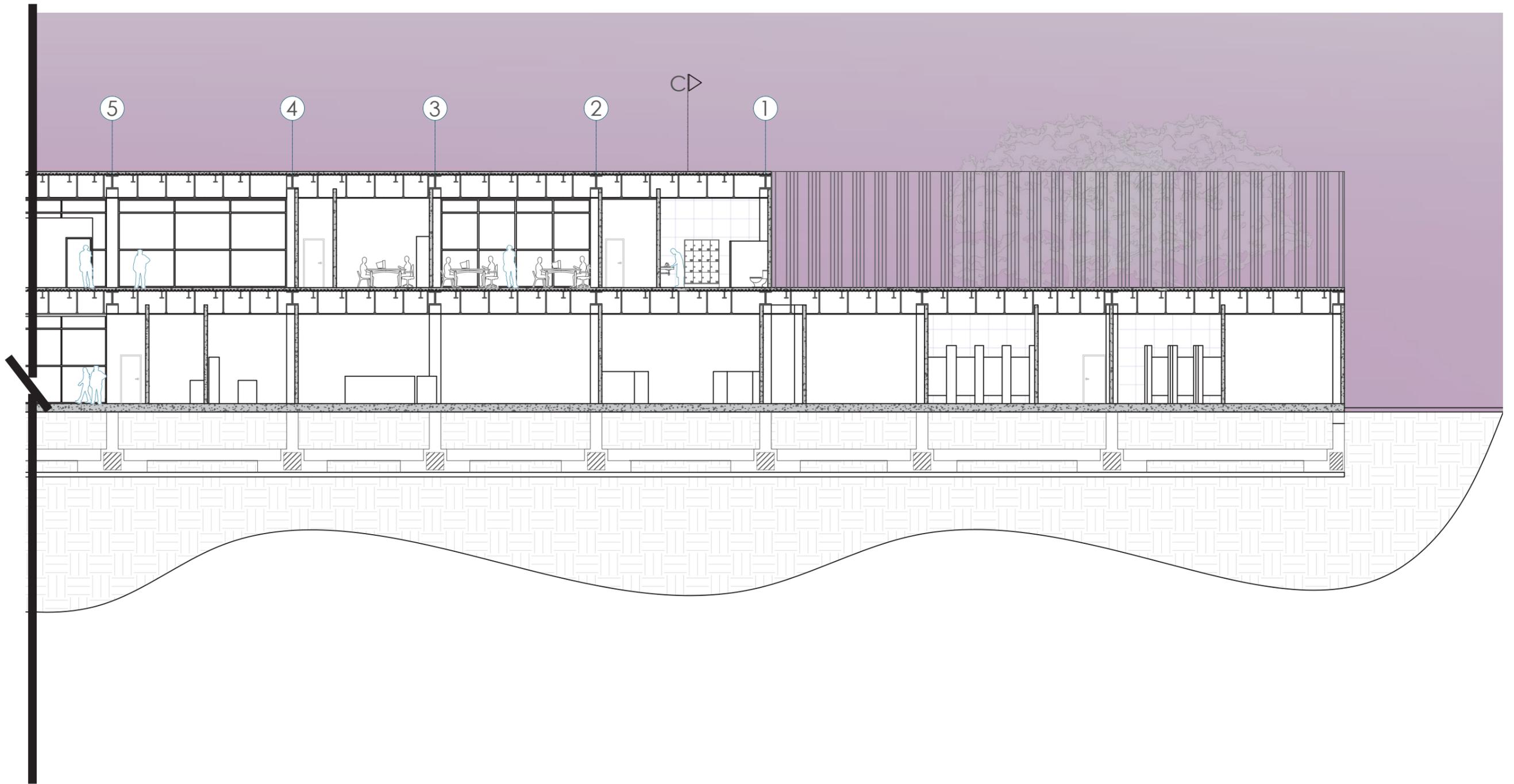




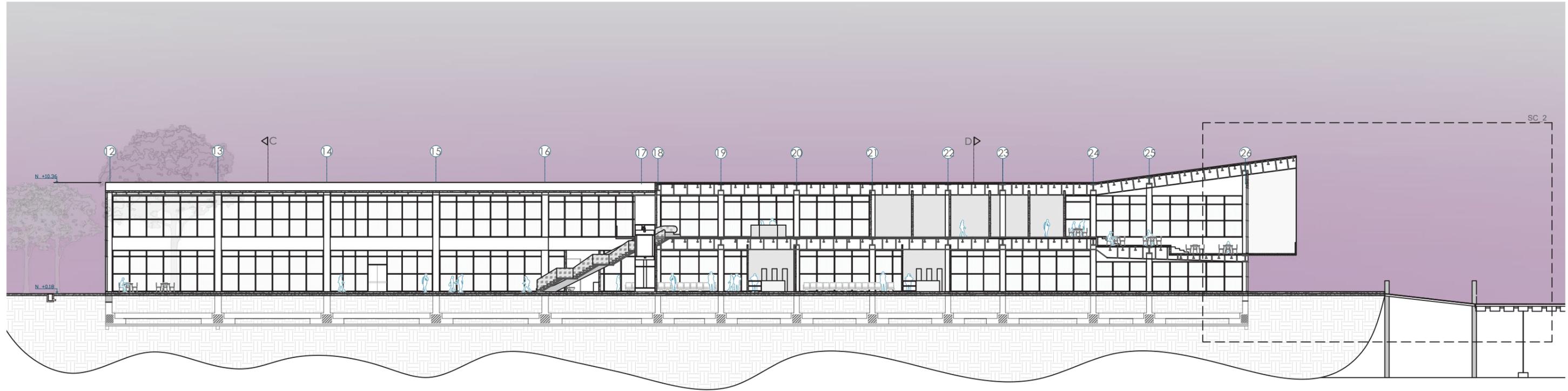
Terminal Fluvial Integral
Barrio del Astillero - Corte A-A'
Escala 1:350



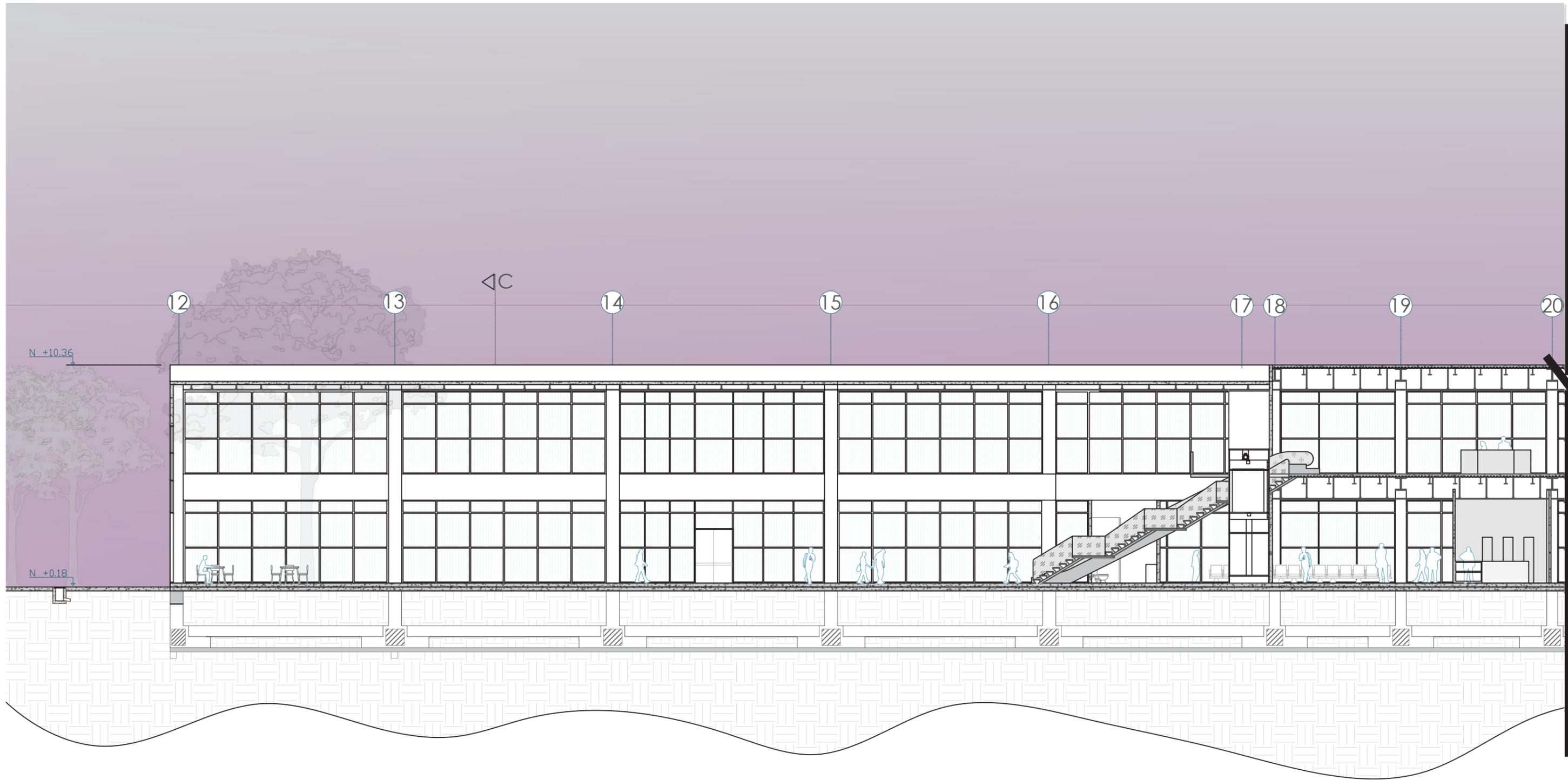
Terminal Fluvial Integral
Barrio del Astillero - Corte A-A' 1
Escala 1:175



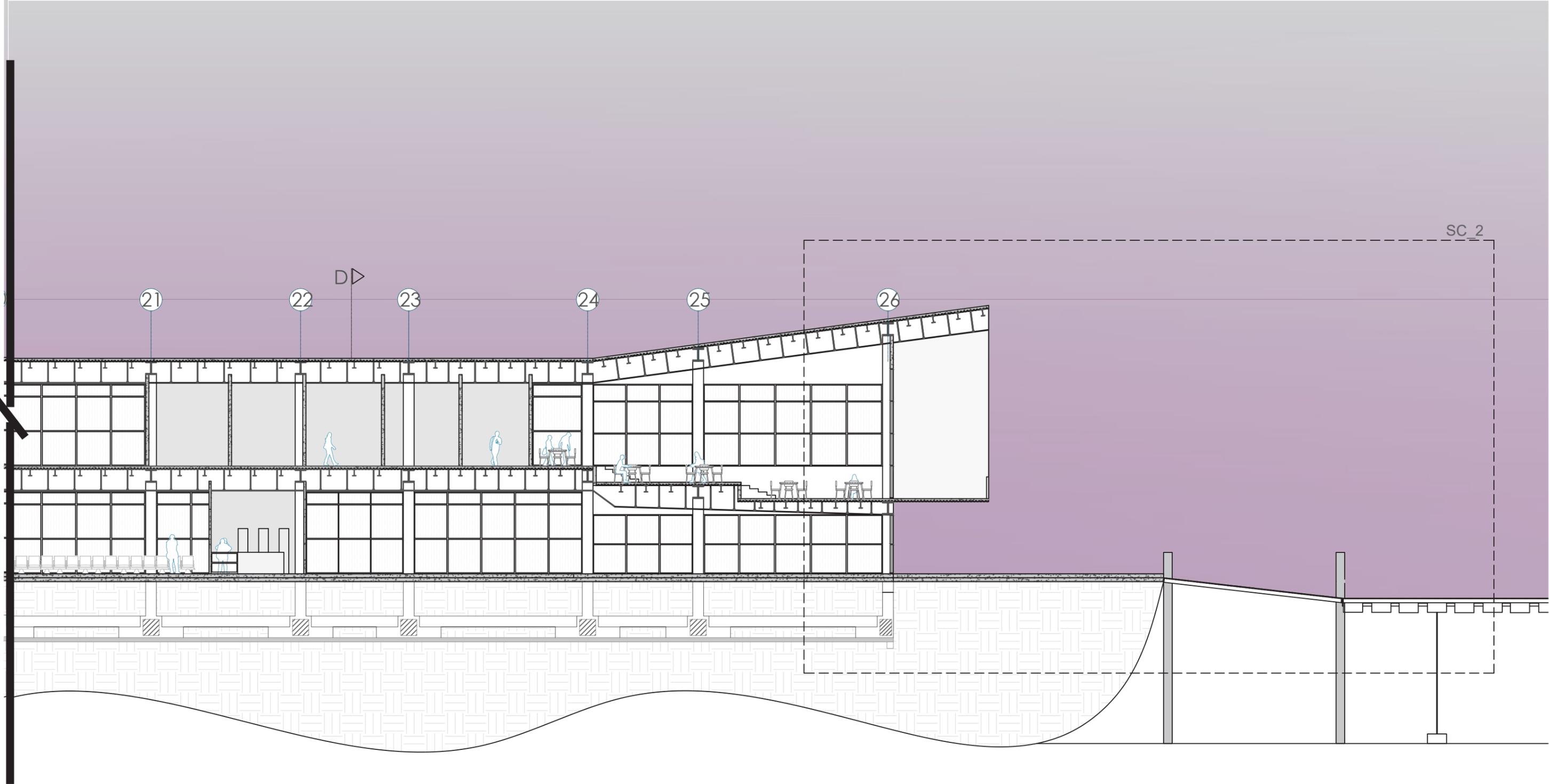
Terminal Fluvial Integral
Barrio del Astillero - Corte A-A' 2
Escala 1:175



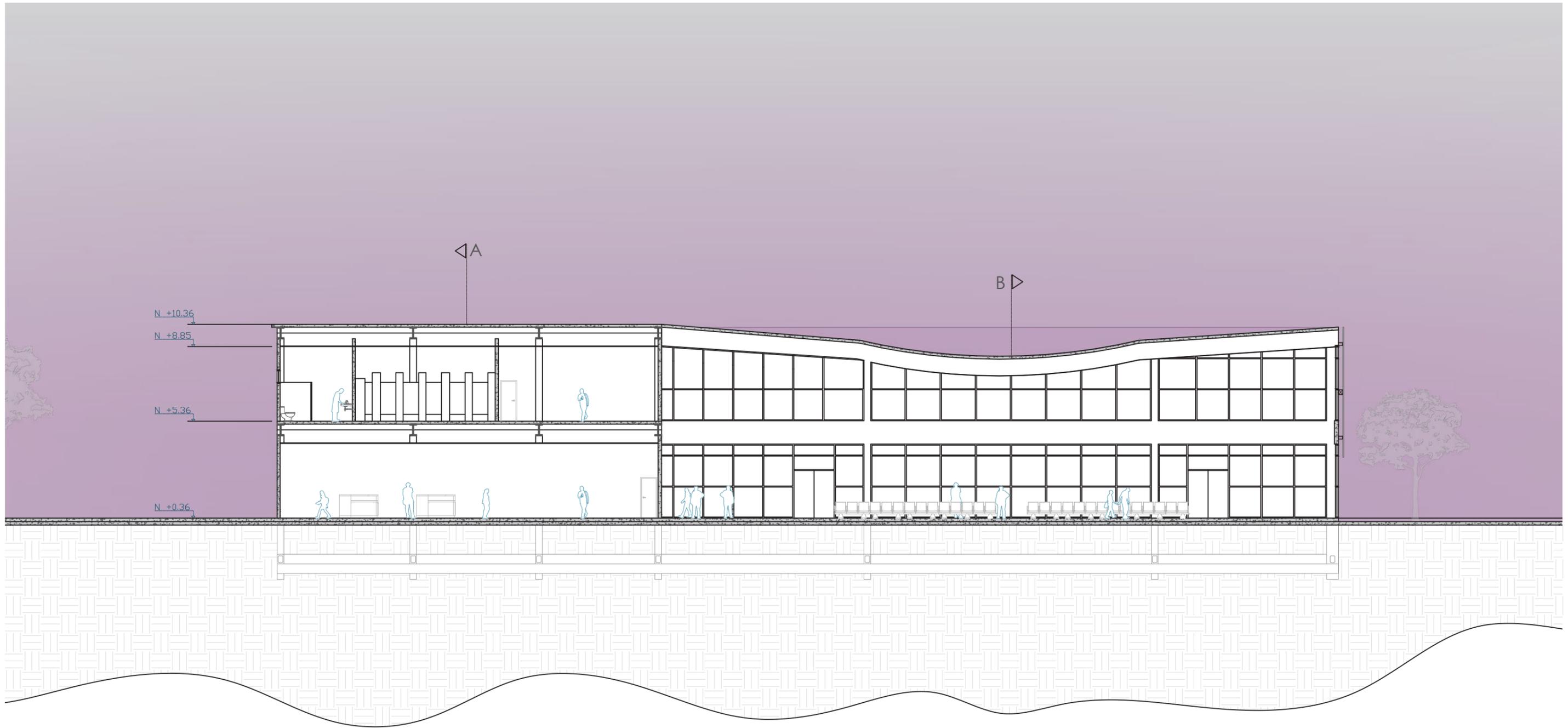
Terminal Fluvial Integral
Barrio del Astillero - Corte B-B'
Escala 1:350

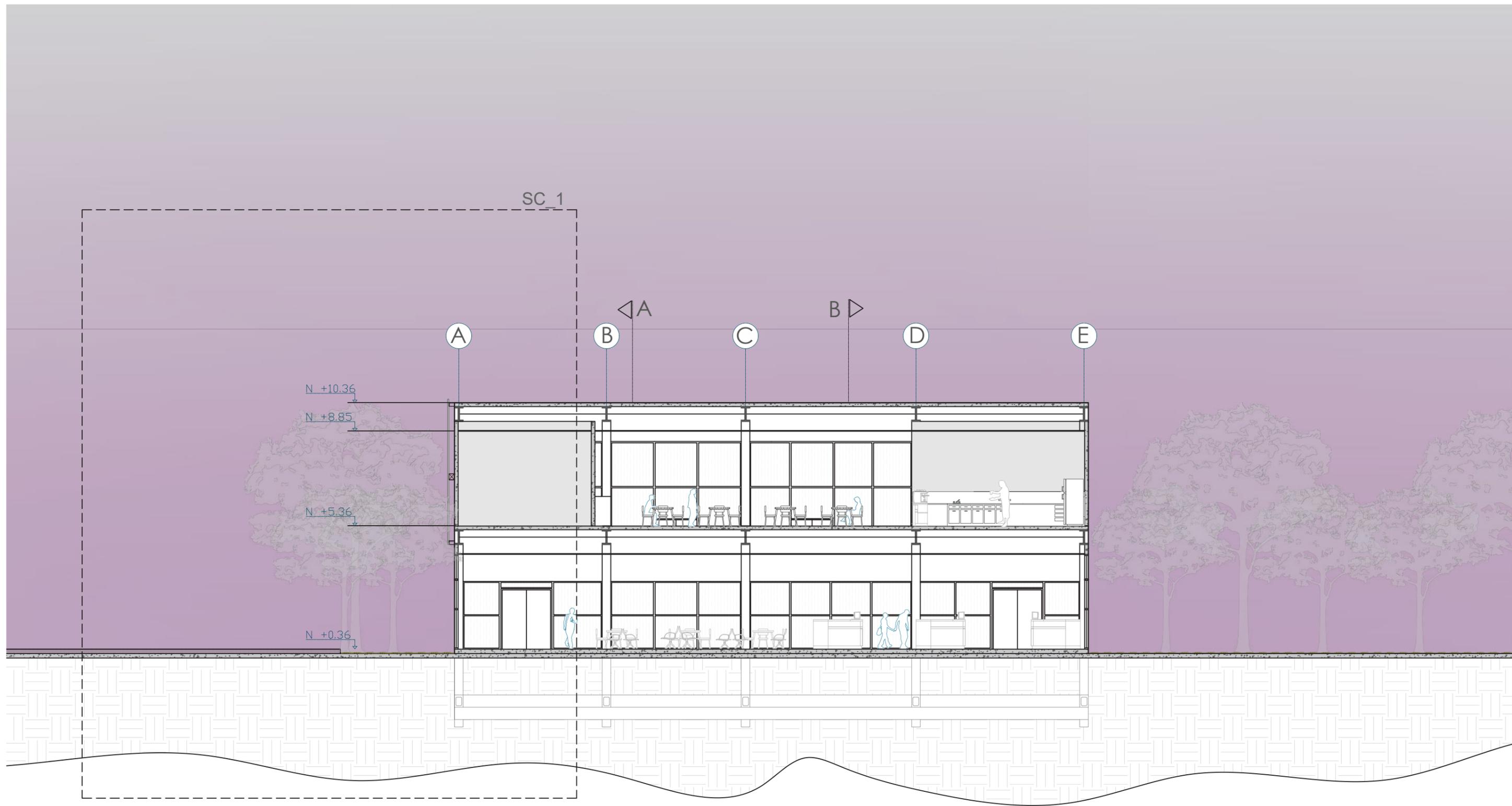


Terminal Fluvial Integral
Barrio del Astillero - Corte B-B' 1
Escala 1:175

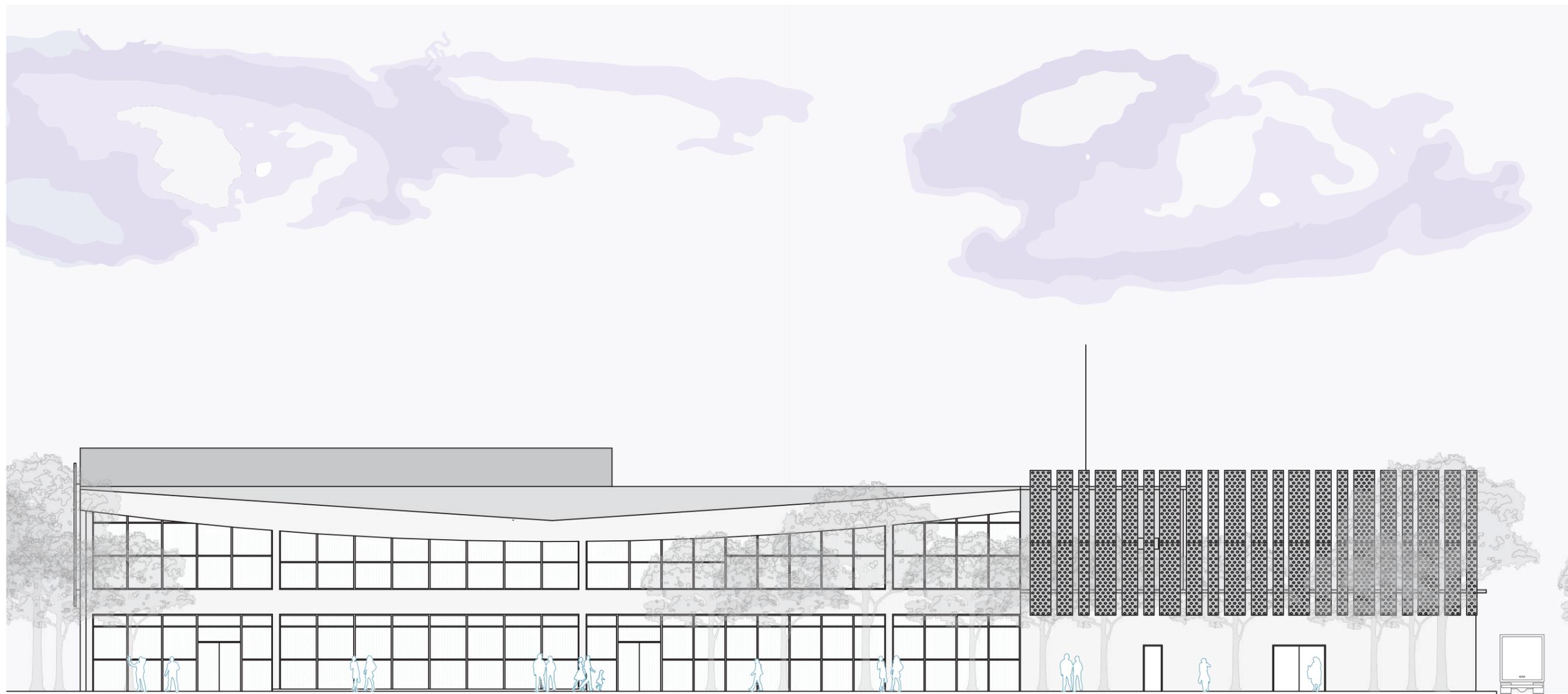


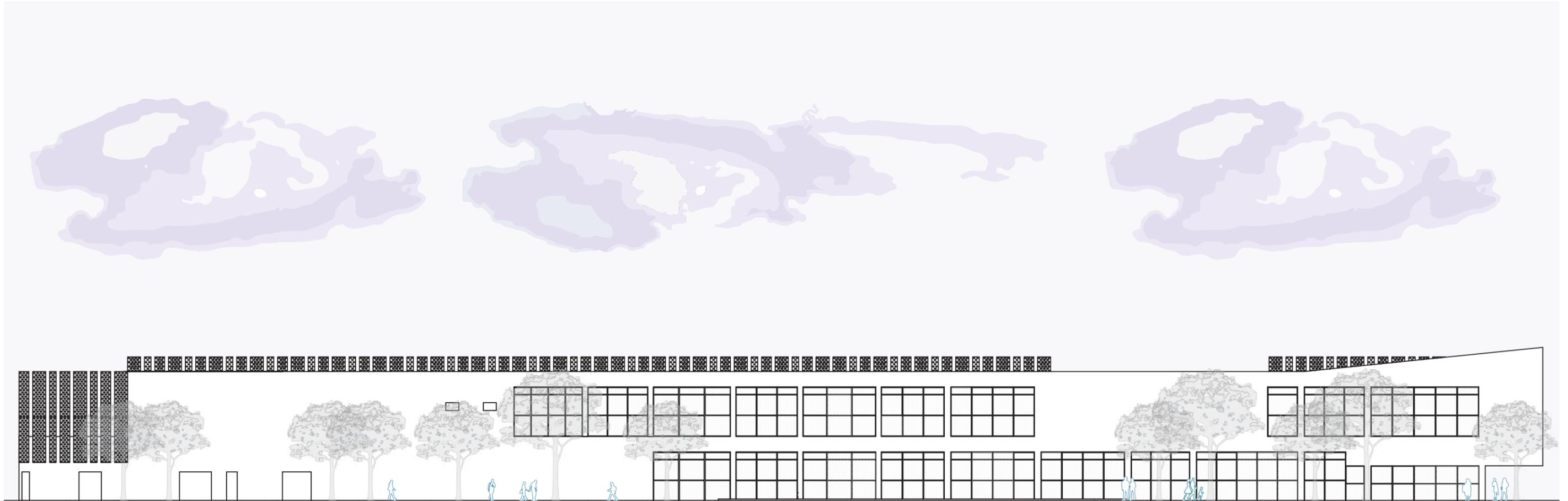
Terminal Fluvial Integral
Barrio del Astillero - Corte B-B'
Escala 1:350





Terminal Fluvial Integral
Barrio del Astillero - Corte D-D'
Escala 1:150

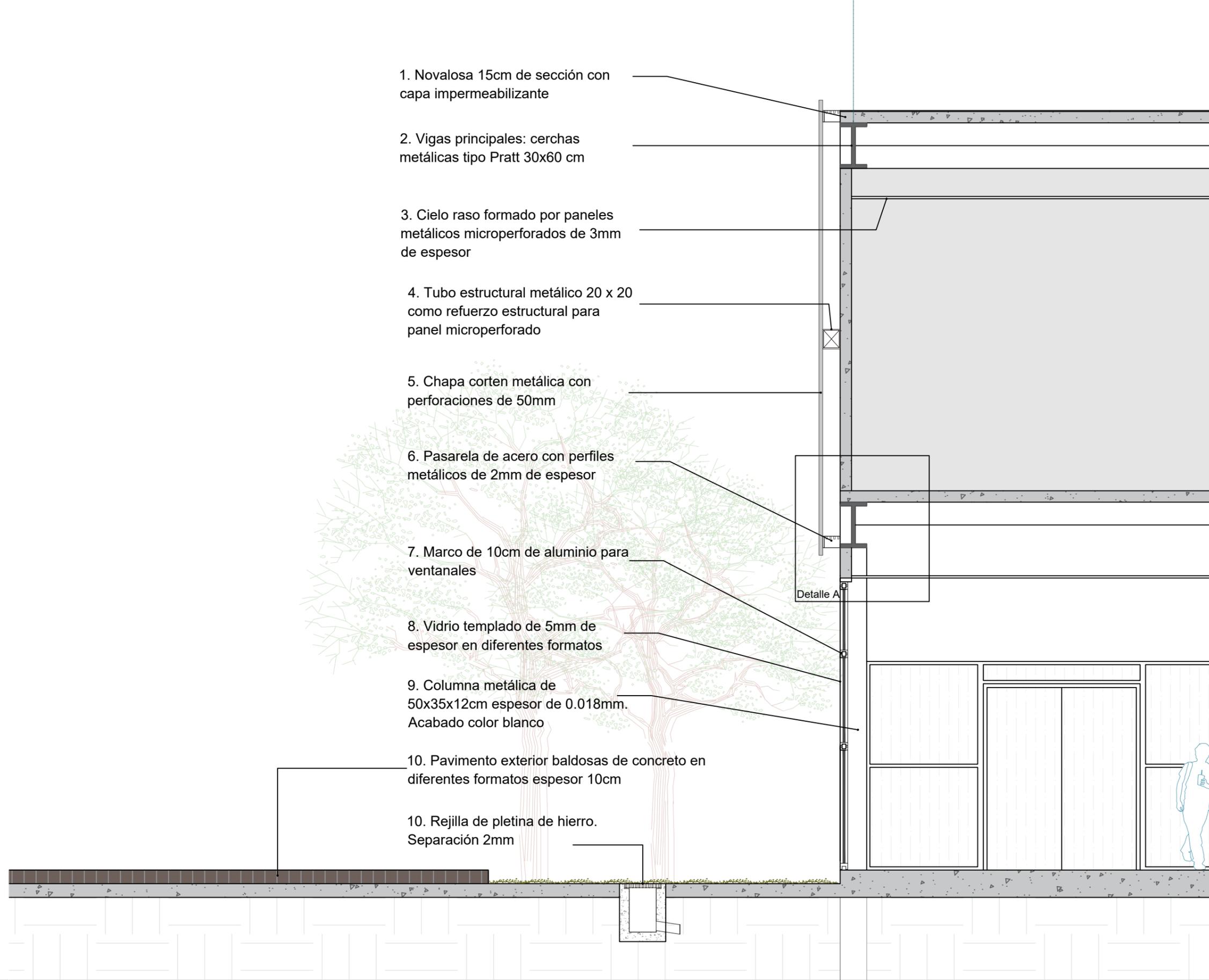


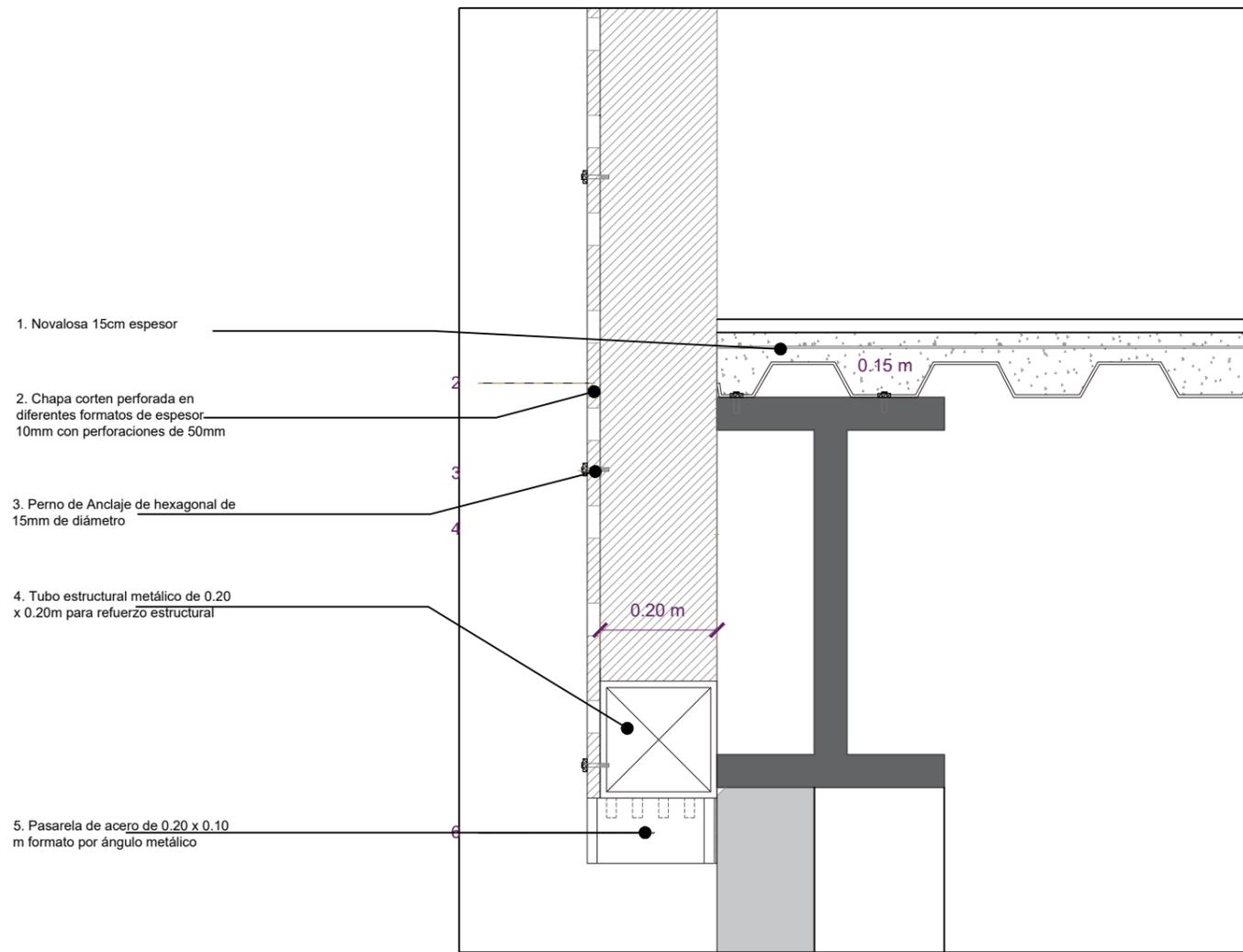




Terminal Fluvial Integral
Barrio del Astillero - Fachadas
Escala 1:200







1. Novalosa 15cm espesor

2. Chapa corten perforada en diferentes formatos de espesor 10mm con perforaciones de 50mm

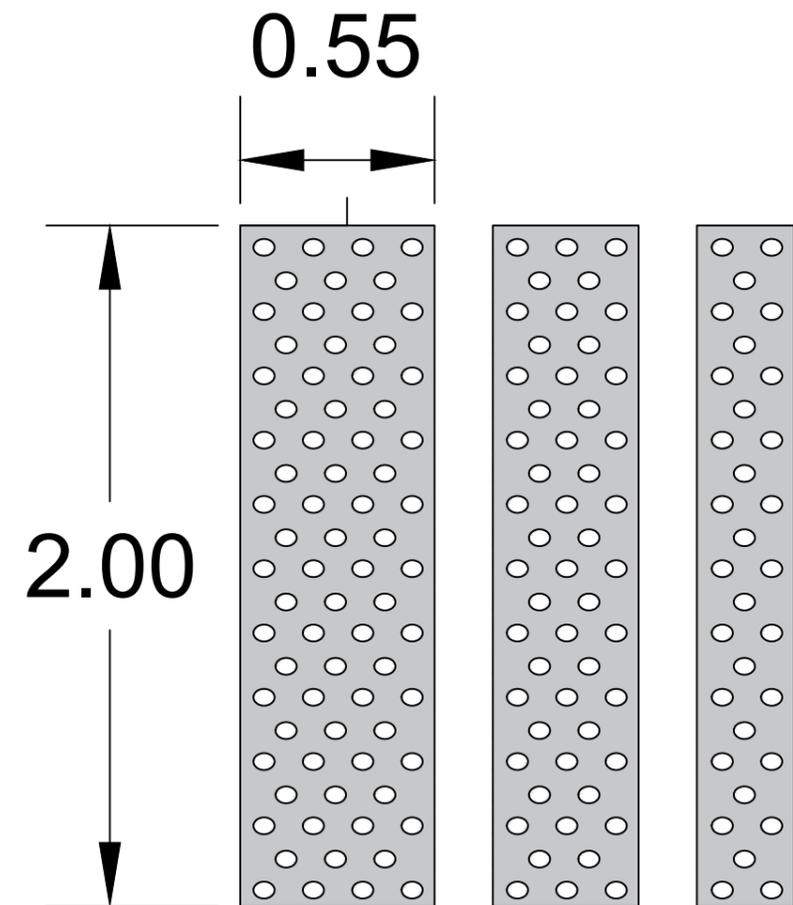
3. Perno de Anclaje de hexagonal de 15mm de diámetro

4. Tubo estructural metálico de 0.20 x 0.20m para refuerzo estructural

5. Pasarela de acero de 0.20 x 0.10 m formato por ángulo metálico

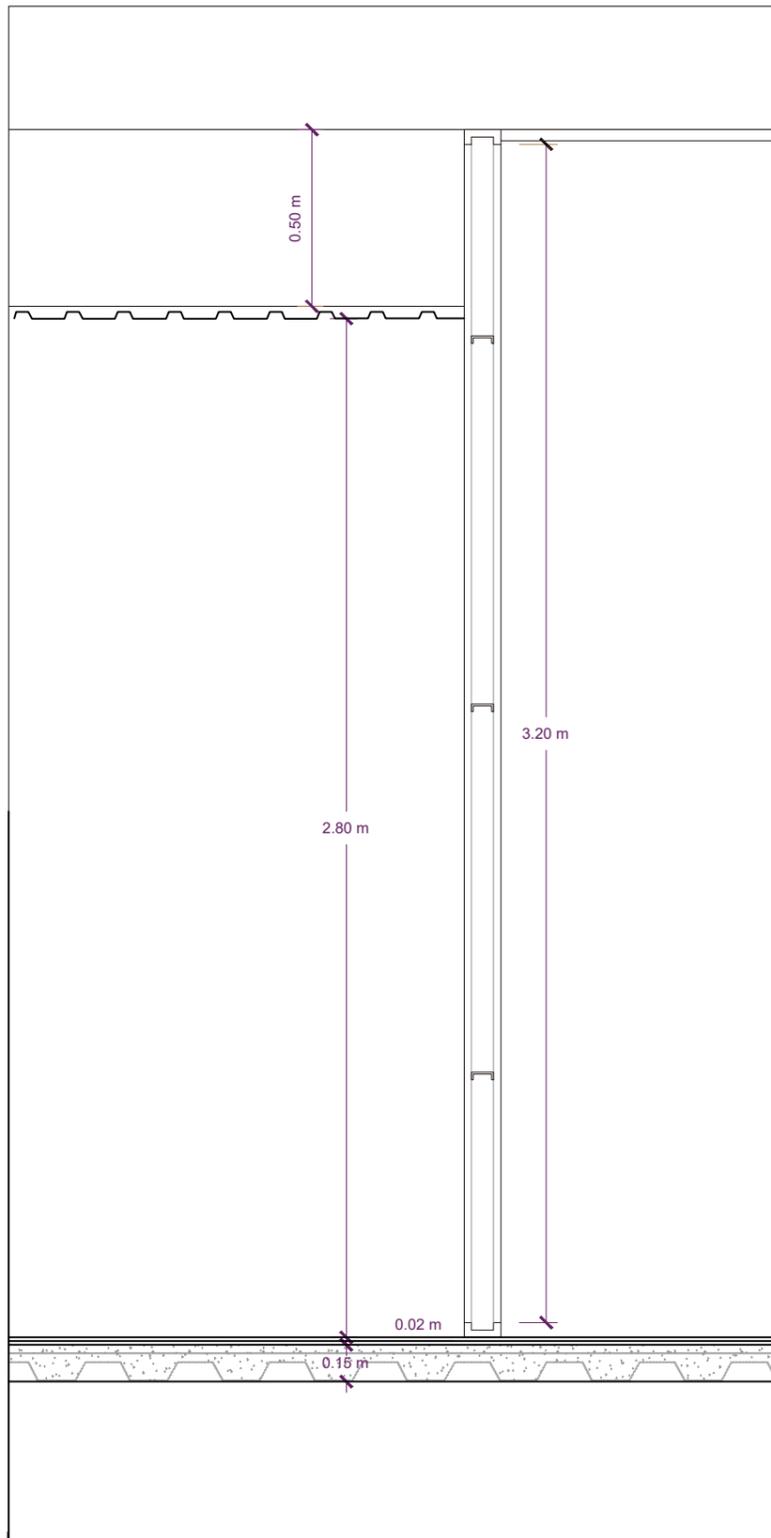
Escala 1:10

Detalle A | Piel Envolvente en Fachada



Modulación de paneles de chapa perforada

Escala 1:25

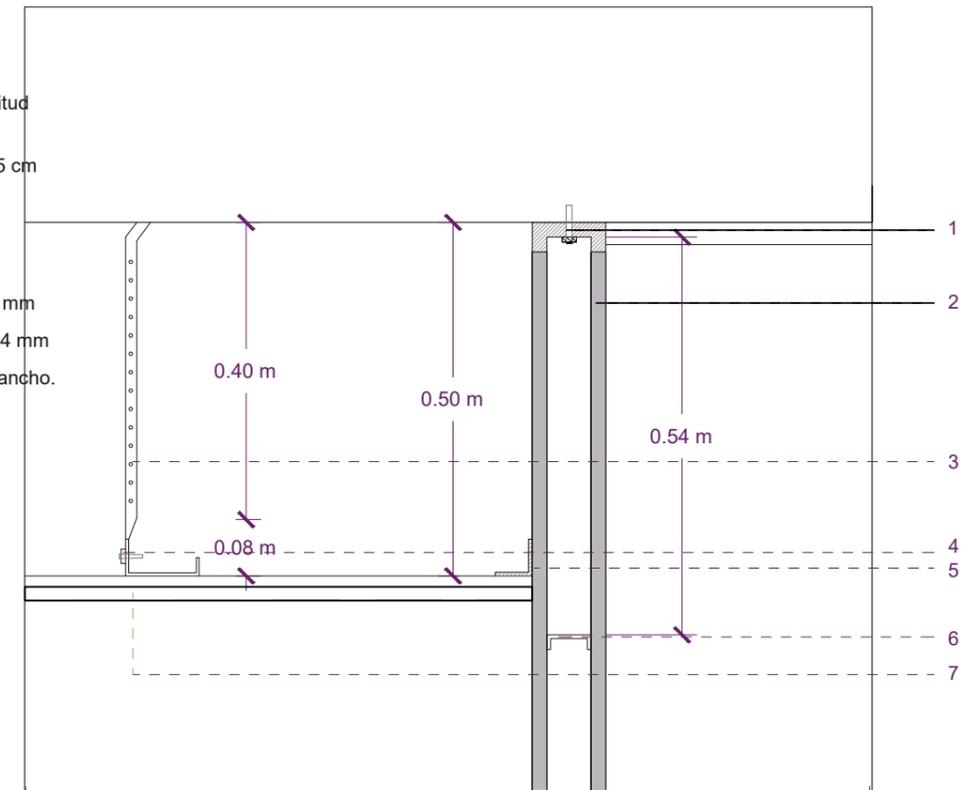


Detalle B | Paredes Divisorias Drywall

Escala 1:10

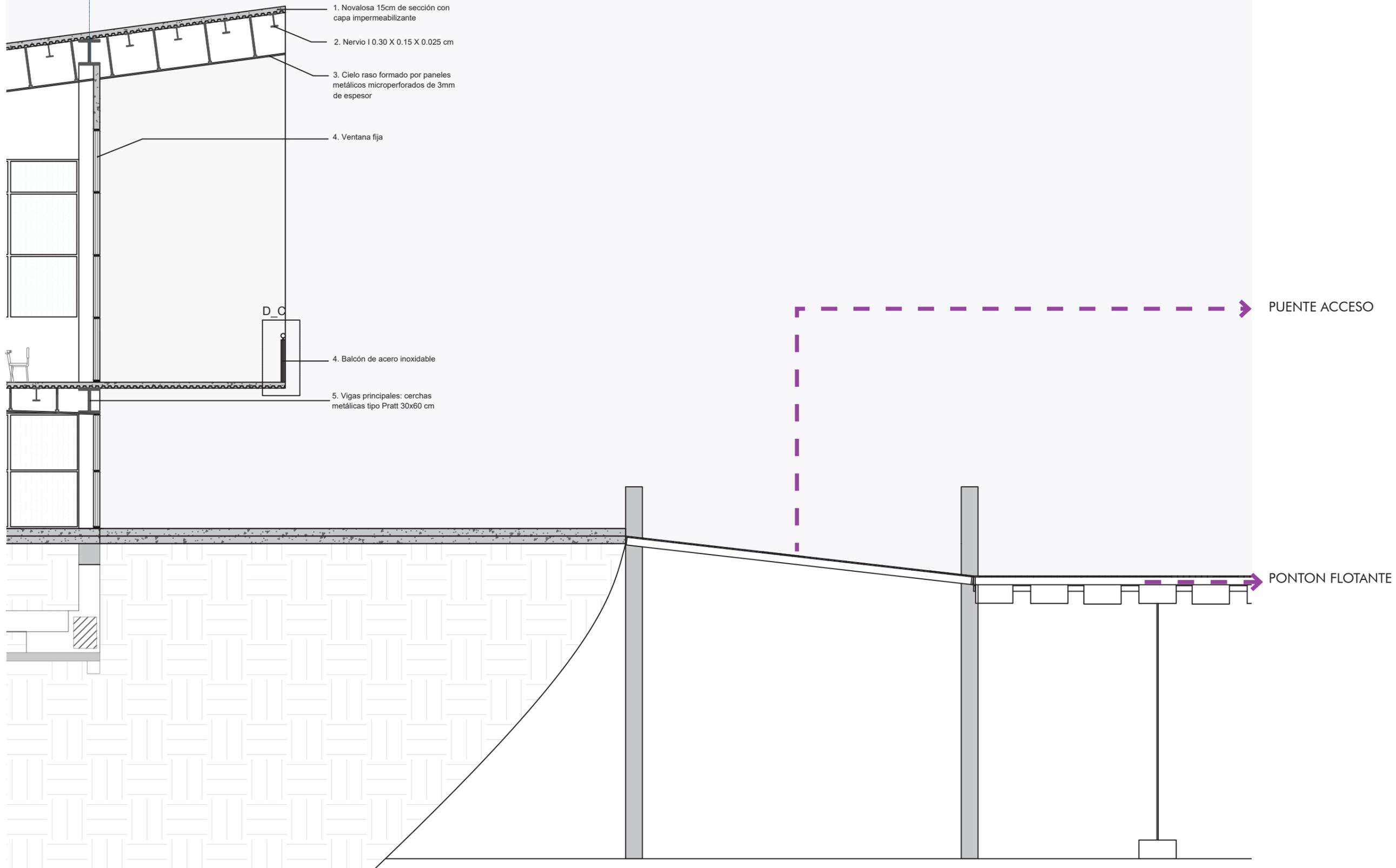
Detalle B | Escala 1:10

1. Perno de anclaje hexagonal de 40 mm de longitud y cabeza \varnothing 15 mm
2. Perfil metálico en C para armado de pared de 5 cm de espesor
3. Perfil micrométrico de 40 cm de longitud
4. Tornillo auto perforante de 10 x 5/8"
5. Perfil metálico en L de 5 cm x 5 cm. Espesor 3 mm
6. Perfil metálico en C de 10 cm x 5 cm. Espesor 4 mm
7. Cielorraso de paneles metálicos de 84 mm de ancho. Espesor 20 mm (Hunter Douglas)

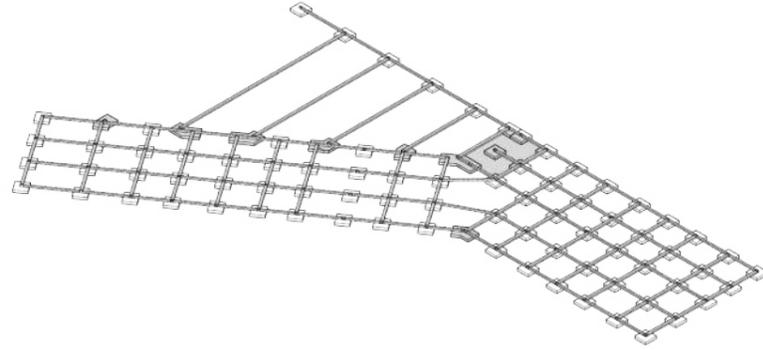


Detalle B | Elevación Paredes Divisorias Drywall

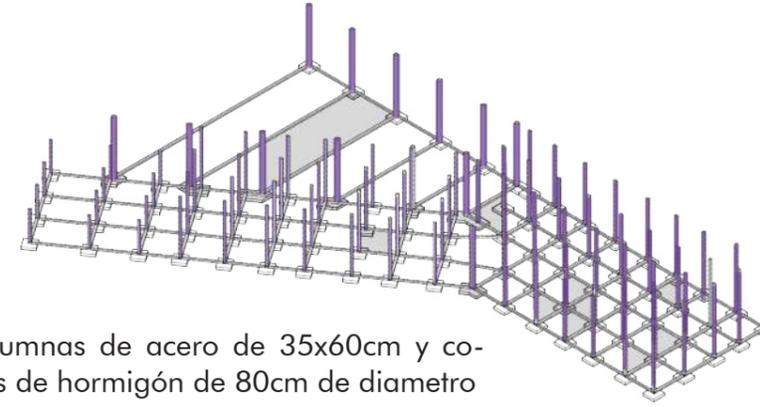
14



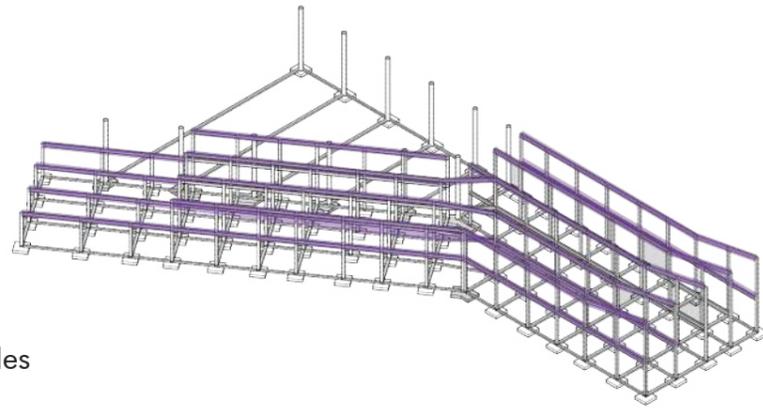
1. Zapatas



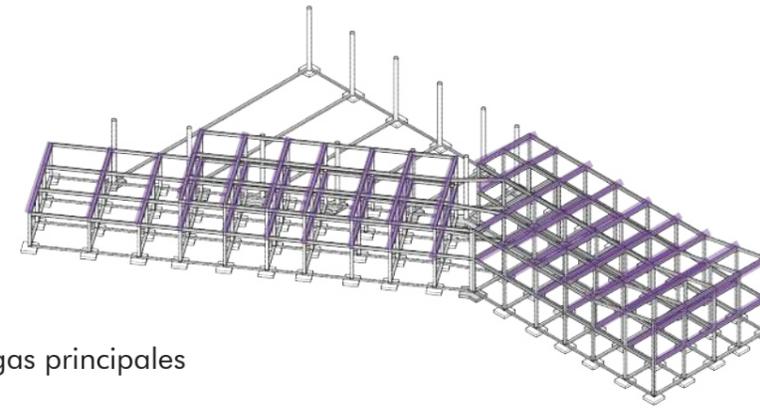
2. Columnas de acero de 35x60cm y columnas de hormigón de 80cm de diámetro



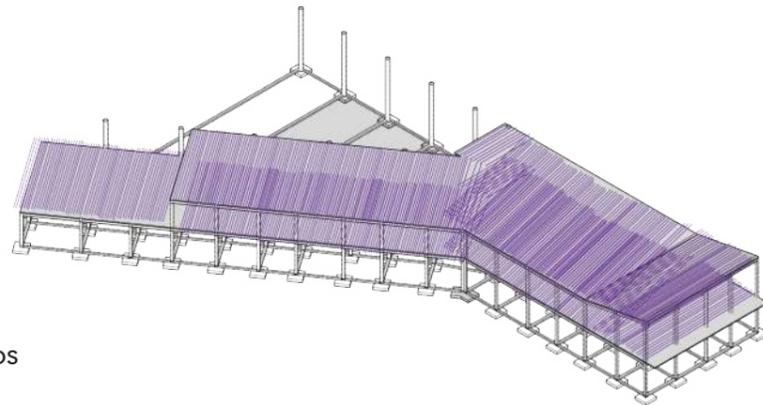
3. Vigas principales



4. Vigas principales



4. Nervios metálicos



5. Sistema novalosa y losa de hormigón prefabricada pretensada



CRITERIOS DE INSTALACIONES

Sistema de agua potable:

El sistema de agua potable se conectará al sistema existente. Se instalará una bomba en el cuarto de bombas en planta baja

El sistema de aguas servidas se conectará al sistema existente.

Sistemas de aguas lluvias:

Las losas de cubiertas tienen pendientes las mismas que conducirán las aguas lluvias por sumideros que estarán adosados a las columnas cercanas a estos.

Sistema contra incendio:

Los gabinetes estarán compuestos de una caja que en su interior tendrán llaves de hidrantes mangueras semirrígida, llaves de sujeción pitón, hacha y extintor de propósito múltiple cada gabinete tendrá una salida de 1 – a una pulgada y media.

Instalaciones eléctricas:

En la planta baja por el ingreso administrativo se encuentran los tableros eléctricos y el cuarto de transformadores permitiendo el arreglo sin ingreso a la edificación

La instalación eléctrica utilizará ductos metálicos tipo conduit, empotradas en las paredes, correspondiente a tomacorrientes e interruptores, las luminarias se dispondrán en el cielo raso falso

En el exterior los árboles de gran altura se iluminarán de abajo hacia arriba y las demás áreas contarán con reflectores para evitar la inseguridad en la noche en las vías peatonales.

Climatización:

Los equipos se ubicarán en la losa de equipos en la fachada del edificio escondidos por la misma segunda piel que se utilizará para evitar la incidencia del sol









BIBLIOGRAFÍA

- Castillo Castillo, B. Y. (2019). Análisis de Mercado para el diseño de un producto turístico en el Barrio El Astillero de la ciudad de Guayaquil (Bachelor's thesis, Universidad de Guayaquil: Facultad de Comunicación Social).
- Castro Iturralde, G., & Castro Mero, M. (2017). Evaluación del potencial turístico del Barrio del Astillero de Guayaquil, como un atractivo cultural de la ciudad (Bachelor's thesis).
- Portero Ricol, A. E., & Zurita, H. L. (2014). La experiencia del Taller en el Barrio El Astillero. *Arquitectura y Urbanismo*, 35(3), 130-135.
- Dominguez Reyes, K. A. (2017). Propuesta de rehabilitación urbana del Barrio del Astillero de la ciudad de Guayaquil, a partir del análisis del deterioro de la imagen urbana (Bachelor's thesis, Universidad de Guayaquil: Facultad de Arquitectura y Urbanismo).



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT

Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Béjar Apolo María Daniela**, con C.C: # 0918254012 autora del trabajo de titulación: **Terminal Fluvial Integral** previo a la obtención del título de **Arquitecta** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **15 de septiembre de 2021.**

f. Daniela Béjar

BÉJAR APOLO, MARÍA DANIELA

C.C: **0918254012**

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Terminal Fluvial Integral.		
AUTOR(ES)	María Daniela Béjar Apolo		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Arq. Filiberto José Viteri Chávez, Mgs		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Arquitectura y Diseño		
CARRERA:	Carrera de Arquitectura		
TITULO OBTENIDO:	Arquitecta		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	15 de septiembre de 2021	No. DE PÁGINAS:	50
ÁREAS TEMÁTICAS:	Arquitectura, Terminal Fluvial, Transporte		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Integración, espacio público, comunidad, permeabilidad, fluvial, transporte.		
<p>RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): En este documento se expone la propuesta arquitectónica de un terminal fluvial ubicado en el Barrio del Astillero cuyos objetivos son impulsar el turismo y promover una nueva alternativa de movilidad para así incentivar la creación de una red fluvial para guayaquil a largo plazo. Siempre buscando la inclusión de los habitantes del sector e incluso de la ciudad para generar un impacto a gran escala.</p> <p>Se propone un edificio accesible para todos con excepción a los filtros de seguridad que requiere un medio de transporte con integración al espacio público y al río, convirtiendo este en una extensión de la terminal y no un límite, se proporcionan espacios exteriores para la apropiación de la comunidad así no vayan a utilizar el método de transportación fluvial.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-991783119	E-mail: daniela.bejar.apolo@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: DURÁN TAPIA, GABRIELA CAROLINA		
	Teléfono: +593-4-380 4600		
	gabriela.duran@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			