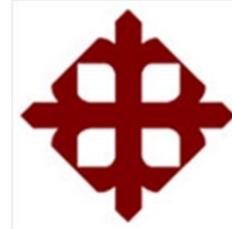


UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

**TEMA GENERAL: PROYECTO DE DESARROLLO URBANO ARQUITECTÓNICO SOSTENIBLE
DE LA CIUDAD DE SAN LORENZO DE VINCES**

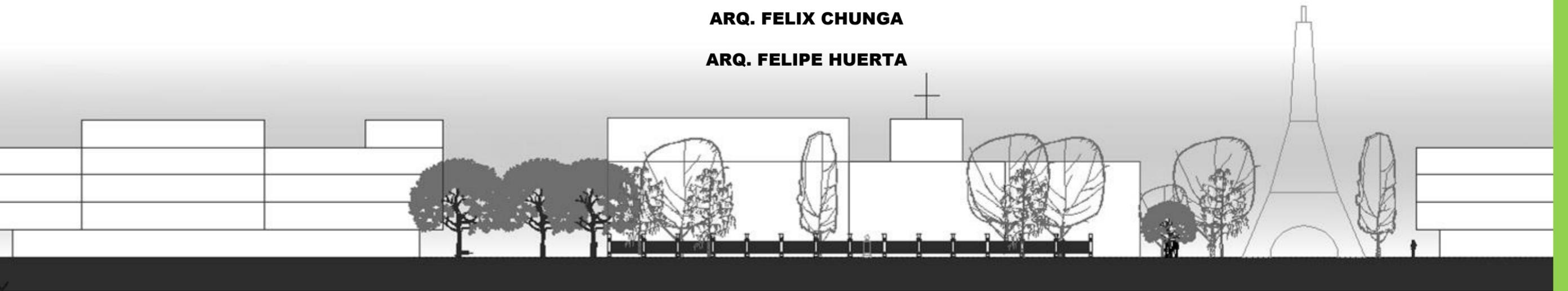
**TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR
COMERCIAL DE SAN LORENZO DE VINCES**

AUTORA: ALEJANDRA CARLIER

DIRECTORES:

ARQ. FELIX CHUNGA

ARQ. FELIPE HUERTA





**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

TÍTULO:

REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE SAN LORENZO DE VINCES

AUTORA:

MARÍA ALEJANDRA CARLIER ULLOA

ARQUITECTA

TUTOR:

Arq. Félix Chunga

Arq. Felipe Huerta

Guayaquil, Ecuador

2013



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA: ARQUITECTURA

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por **María Alejandra Carlier Ulloa**, como requerimiento parcial para la obtención del Título de **Arquitecta**

TUTOR

Félix Chunga

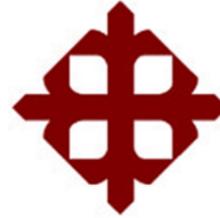
Felipe Huerta

REVISOR(ES)

DIRECTOR DE LA CARRERA

Arq. Claudia Peralta

Guayaquil, a los 11 del mes de Septiembre del año 2013



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA: ARQUITECTURA**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **María Alejandra Carlier Ulloa**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación **REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE SAN LORENZO DE VINCES** previa a la obtención del Título **de Arquitectura**, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. 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 11 del mes de Septiembre del año 2013

EL AUTOR (A)

María Alejandra Carlier Ulloa



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA: ARQUITECTURA

AUTORIZACIÓN

Yo, **María Alejandra Carlier Ulloa**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE SAN LORENZO DE VINCES**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 11 del mes de Septiembre del año 2013

LA AUTORA:

María Alejandra Carlier Ulloa

AGRADECIMIENTO

A Dios que es el pilar fundamental de mi vida.

A mis amados padres, hermanas y toda mi familia, por la ayuda y apoyo incondicional a lo largo de mi carrera y de mi vida.

A mis queridos amigos que estuvieron conmigo en varias etapas de este largo proceso, y me brindaron su ayuda para la culminación de mi trabajo de graduación.

Y en especial al Arq. Félix Chunga por el interés mostrado por mi trabajo y las sugerencias recibidas, con el que me encuentro en deuda, por el ánimo infundido y la confianza en mí depositada, muchísimas gracias.

DEDICATORIA

A Dios porque me dio la fortaleza a lo largo de toda mi carrera y de mi vida,

A mis amados abuelitos los que siempre quisieron verme finalizar mi carrera.

**A mis padres porque con su trabajo diario pudieron darme los recursos necesarios para
culminar mi carrera**

A mis sobrinos hermosos porque son la alegría en mi vida,

**Y como dedicatoria especial de mi trabajo, a mi tía Oli que siempre ha estado presente
con su ayuda y amor.**

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 4

2. ANTECEDENTES 5

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 6

- 3.1 CAOS VEHICULAR 6
- 3.2 COMERCIO INFORMAL 14
- 3.3 CONTAMINACIÓN VISUAL Y AMBIENTAL 21
- 3.4 AUSENCIA DE ÁREAS VERDES 22
- 3.5 IMAGEN URBANA 24

4. ALCANCES Y ENFOQUE DE LA PROPUESTA 26

- 4.1 ANÁLISIS DEL SITIO: 27

5. OBJETIVOS Y CRITERIOS 30

6. MARCO TEÓRICO 31

- 6.1 REGENERACIÓN URBANA: 31
- 6.2 ÁREAS VERDES COMO FACTOR DE CALIDAD DE VIDA EN LAS CIUDADES 32
- 6.3 USO DE SUELO- COMERCIO 33

7. ANÁLISIS TIPOLOGICO 34

- 7.1 PUERTO MADERO 34
- 7.2 BARCELONA Y ESPACIO PÚBLICO 37
- 7.3 CURITIBA: 40

7.4 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS TIPOLOGICO 42

8. PROPUESTA 43

- 8.1 CORREDORES: VÍA BALZAR 44
- 8.2 ESPACIO PÚBLICO Y ÁREAS VERDES 46
- 8.3 CORTES: VER ANEXO A ESCALA 47
- 8.4 RE DIRECCIONAMIENTO VIAL 50
- 8.5 DISEÑO DE PISO: 51
- 8.6 MOBILIARIO URBANO: 52
- 8.7 ÁREAS VERDES: VEGETACIÓN/ TIPO 53
- 8.8 ACERAS 54

9. DETALLES ARQUITECTÓNICOS 55

- 9.1 DETALLE DE BORDILLO 56
- 9.2 DETALLE BOLARDO 56
- 9.3 DETALLE DE ALCORQUE 57
- 9.4 DETALLE LUMINARIA 57
- 9.5 DETALLE DE LUMINARIA DE PISO 58
- 9.6 DETALLE DE PÉRGOLA 58

10. BIBLIOGRAFÍA 59

11. ANEXOS 61

- 11.1 NORMAS DE DISEÑO Y TRAZADO DE RECORRIDOS PÚBLICOS 62
- 11.2 NORMAS DE LOS ELEMENTOS URBANÍSTICOS COMUNES 63

TABLA DE ILUSTRACIONES

Figura 1: Ubicación con respecto a la provincia. Fuente; Municipalidad de Vinces.....	5
Figura 2: Ubicación con respecto al Ecuador. Fuente: PDOT, 2012	5
Figura 3: Comercio Informal con presencia de tricimotos y bicicletas en la Vía Balzar. Fuente: Taller XVI 4 de mayo 2012.	6
Figura 4: Tricimotos, transporte principal. Fuente: Taller XVI 4 de Mayo del 2012	6
Figura 5: Plano de recorrido de tricimotos. Fuente: Autora 2013	7
Figura 6: Plano de recorrido de vehículos particulares. Fuente Autora 2013	8
Figura 7: Recorrido de transporte intercantonal. Fuente; Autora 2013.....	9
Figura 8: Superposición de variables. Fuente; Autora 2013.....	10
Figura 9: Vehículos en via Balzar causando más congestión. Fuente; Autora 2013	11
Figura 10: Aceras únicas vías peatonales. Fuente: Taller XVI 4 de mayo 2012.....	11
Figura 11: Imagen de la intersección de la vía 10 de agosto y Balzar. Fuente: Autora 2013 ..	11
Figura 12: Imagen de la intersección de la vía 10 de agosto y Balzar. Fuente: Autora 2013 ..	12
Figura 13: Direccionamiento de vías más transitadas. Fuente Autora 2013	12
Figura 14: Estación de buses interprovinciales en la vía General Córdova. Fuente: Taller XVI Agosto 2012	13
Figura 15: Punto crítico de caos vehicular de buses interprovinciales. Fuente: Sistema Catastro Urbano Predial de Vinces 2004	13
Figura 16: Ubicación del comercio informal en vía 10 de Agosto. Fuente: Autora 2013	14
Figura 17: Ubicación del comercio informal en vía Balzar. Fuente Autora 2013	14
Figura 18: Vías afectadas por el comercio informal. Fuente: Sistema Catastro Urbano Predial de Vinces 2004.....	15
Figura 19: Ubicación de comercio Informal en la vía Balzar. Fuente: Autora 2013	16
Figura 20: Corte A-A 'Vía Balzar. Fuente: Autora 2013.....	17
Figura 21: Comercio Informal. Intersección 10 de agosto y Balzar. Fuente: Autora 2013.....	17
Figura 22: Corte B-Vía Balzar. Fuente: Autora 2013.....	17
Figura 23: Plano de ubicación de comercio formal e informal. Fuente: Autora 2013.....	18
Figura 24: Comercio Informal en vía Balzar y la utilización de motos como medio de transporte	19
Figura 25: Comercio Informal en la vía Balzar, afectando vías transversales. Pasaje Urdaneta.	19
Figura 26: Ubicación de puestos informales visto desde la via General Córdova.	19
Figura 27: Plano con ubicación de variables de vías con comercio informal, mayor transitadas y vía principal. Fuente: Autora 2013.....	20
Figura 28: Contaminación visual en vía Balzar. Edificaciones en mal estado y tricimotos. Fuente: Alejandra Carlier Noviembre 2012	21
Figura 29: Contaminación visual, letreros y toldos comerciales. Fuente: Taller XVI 4 de mayo 2012	21
Figura 30: Contaminación visual, comercio informal y toldos. Fuente: Taller XVI 4 de mayo 2012	21
Figura 31: Taponamiento de alcantarillas por basura generada por comercio informal. Fuente: Autora 2013.....	21
Figura 32: Parque Rufo Peña visto desde el Malecón. Fuente: Autora 2013.....	22
Figura 33: Parque Rufo Peña visto desde la Iglesia San Lorenzo. Fuente: Autora 2013.....	22
Figura 34: Parque Rufo Peña. Busto a Rufo Peña. Fuente: Autora 2013	22
Figura 35: Ubicación de espacio verde en el sector. Fuente: Autora 2013	23
Figura 36: áreas verdes en el interior del Parque. Fuente: Autora 2013.....	23
Figura 37: Imagen Panorámica del sector donde se ubica el Parque Rufo Peña. Fuente: Autora 2013	23
Figura 38: Acumulación de comercio Informal en la vía Balzar.....	24
Figura 39: Ingreso de la vía Balzar. Fuente: Autora 2013	24
Figura 40: Elementos que distorsionan la imagen urbana. Cables y letreros.....	24
Figura 41: Intersección Av. General Córdova y Balzar. Fuente: Autora 2013.....	24
Figura 42: Bolardos frente al Malecón en mal estado. Fuente: Autora 2013.....	25
Figura 43: Edificaciones en mal estado en la vía 9 de octubre. Fuente Autora 2012.....	25
Figura 44: Alumbrado público y edificaciones en mal estado en la vía General Córdova. Autora 2013	25
Figura 45: Aglomeración de comerciantes informales en vía Balzar. Fuente: Autora 2013	25
Figura 46: Perfil de edificaciones en calle Balzar. Fuente: Autora 2013	25
Figura 47: Ubicación del área a intervenir con respecto al sector. Fuente: Autora 2013	26
Figura 48: Delimitación del sector a intervenir. Fuente: Autora 2013.....	26
Figura 49: Asoleamiento y Vientos. Fuente: Autora 2013	27
Figura 50: 1-2. Municipalidad de Vinces: Iglesia San Lorenzo. Fuente: Autora 2013	28
Figura 51: 3 Coliseo Justo Morán. Fuente: Autora 2013.....	28
Figura 52: 3 Centro médico San Lorenzo. Fuente: Autora 2013	28
Figura 53: 5 Parque Rufo Peña. Fuente: Autora 2013	28
Figura 54: 6 Antiguo Palacio Municipal. Fuente: Diario La Hora, 2012	28

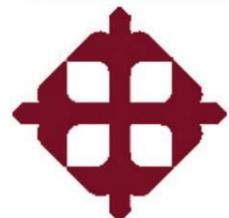
Figura 55: Plano de ubicación de Hitos y Nodos. Fuente: Autora 2013	29	Figura 88: Banca doble con jardinera lateral.....	52
Figura 56: Regeneración Urbana en Guayaquil. Fuente: Dialnet Regeneración Urbana 2007	31	Figura 89: Luminaria peatonal.....	52
Figura 57: Palacio de Versalles. Fuente; Alerta Digital 2013.....	33	Figura 90: Bolardo.....	52
Figura 58: Vista General del sector, áreas verdes.....	34	Figura 91: Discapacidad Ecuador-Accesibilidad al medio físico	61
Figura 59: Implantación del proyecto.....	34	Figura 92: Discapacidad Ecuador-Accesibilidad al medio físico. Bordillo	61
Figura 60: Vía Peatonal Puerto Madero.	35	Figura 93: Discapacidad Ecuador-Accesibilidad al medio físico. Dimensiones de sillas de ruedas	61
Figura 61: Pasarela junto a locales comerciales.	36	Figura 94: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001	62
Figura 62: Puente de la Mujer, conector de áreas.....	36	Figura 95: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Ancho mínimo 1.40m .	62
Figura 63: Redondel y vía. Puerto Madero. Fuente: Bitácora 2008.....	36	Figura 96: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Dimensionamiento de recorrido o ruta.....	63
Figura 64: Vía peatonal Puerto Madero. Fuente: Bitácora 2008.....	36	Figura 97: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Dimensionamiento mínimo de banda de acceso, peatonal y de infraestructura	63
Figura 65: Rambla. Diseño de Piso. Fuente Noguera	37	Figura 98: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001	64
Figura 66: Sectores de La Rambla.	38	Figura 99: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Pavimentos adaptados para personas no videntes.	64
Figura 67: Plaza Portal de la Paz. Fuente: Ciutatdebarcelona.com 2011	38	Figura 100: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Rampas.....	65
Figura 68: Vista aérea de la Rambla. Fuente: World all and details, 2012	38	Figura 101: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Rampas.....	66
Figura 69: Red vial y áreas verdes. Fuente: Ecocos	40	Figura 102: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Paso Cebra	66
Figura 70: Jardín Botánico. Curitiba. Fuente: Blog Ciudad de sueños, 2011	40	Figura 103: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Mobiliario adaptado ..	67
Figura 71: Red vial de transporte público	41	Figura 104: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Bolardos	67
Figura 72: Zonificación de la propuesta General. Fuente: Autora 2013	43		
Figura 73: Ubicación del Corredor Comercial. Fuente: Autora 2013	44		
Figura 74: Corredor-Comercial- Ver Lámina A2-A.....	44		
Figura 75: Corte Corredor-Comercial. Ver lámina	44		
Figura 76: Nuevos flujos generados.	45		
Figura 77: Plaza San Lorenzo. Propuesta. Ver anexo a escala	46		
Figura 78: Corte Plaza San Lorenzo. Ver lámina	46		
Figura 79: Ubicación de propuesta Plaza San Lorenzo.....	46		
Figura 80: Corte D-D. Ver lámina	47		
Figura 81: Corte C-C. Ver anexo a escala.....	47		
Figura 82: Ubicación de Propuesta de remodelación de Parque Rufo Peña.....	48		
Figura 83: Flujos y recorridos en Parque Rufo Peña. Ver lámina.....	48		
Figura 84: Implantación con recorridos posibles. Ver lámina	49		
Figura 85: Re direccionamiento vial. Fuente: Autora 2013.....	50		
Figura 86: Implantación- Tipo de piso	51		
Figura 87: Banca doble con jardinera central	52		

1.INTRODUCCIÓN

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Vinces solicitó la participación de los estudiantes de la Carrera de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil (UCSG) para la realización de proyectos urbano-arquitectónicos que respondan a las necesidades del cantón.

Mediante la tesis “**Rehabilitación Urbana del sector comercial de San Lorenzo de Vinces**”, se propone responder a necesidades urbanas de recreación, integración y promover actividades turísticas, culturales las cuales beneficien a cada uno de los habitantes. Es de gran importancia tener en cuenta para el desarrollo del cantón y la provincia principios de sostenibilidad.

Este proyecto revalorizará el sector comercial de la ciudad, mejorará la calidad de vida, incentivará el turismo y permitirá la realización de actividades culturales que permitan integrar los habitantes



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

4



2. ANTECEDENTES

La economía del Ecuador siempre ha estado ligada a la agricultura y a la exportación de sus distintos productos. De todos estos, el cacao ha sido el que más ha causado un mayor impacto en el país ya sea en el ámbito económico o social. Este se cultiva desde la época colonial, pero alrededor de 1880 se produce el *boom* cacaotero y el Ecuador adquiere reconocimiento internacional como uno de los principales productores y exportadores durante los siguientes treinta a cuarenta años. (Peralta, 2009) En esta época se dieron transformaciones como el crecimiento de la población y ciudades de la costa, entre ellas Vices pues por su clima, calidad de tierra y ubicación estratégica al pie del río, el cacao se daba en mayor cantidad y mejor calidad. Esta situación se daba en la zona baja de la cuenca del Río Guayas.

Vices cuenta con una extensión de 709,6 km² y su población es de 71.736 habitantes (INEC Censo, 2010), siendo uno de los cantones más antiguos de la Provincia de los Ríos. Se ubica en la parte sur-occidental de la provincia, y a lo largo de su historia ha mantenido importantes relaciones económicas con la provincia del Guayas (Figura 1 y 2).



Figura 2: Ubicación con respecto al Ecuador. Fuente: PDOT, 2012

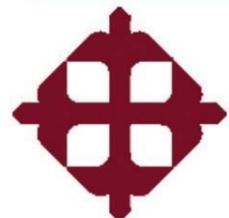


Figura 1: Ubicación con respecto a la provincia. Fuente: Municipalidad de Vices

A pesar de la riqueza generada por la producción del cacao, después de la década de 1930 las plantaciones fueron impactadas por plagas que atacaron los cultivos en las grandes haciendas productoras. Esto, sumado a la grave crisis económica mundial hizo que las haciendas y negocios relacionados con el producto vayan siendo abandonados por sus dueños que migraron a la zona urbana para dedicarse a otras actividades.

Luego de la debacle de este, se buscó remplazarlo con otro para obtener ganancias similares, pues no se conocía otro oficio. El cacao no fue remplazado por completo pero cedió bastante terreno a otros como el banano, café, arroz, maíz y hortalizas, pues la zona, a pesar de todo sigue siendo principalmente agrícola. Estos productos son para exportación y consumo básico de la población.

Actualmente, a pesar del deterioro de la ciudad generado por el desorden causado por el comercio informal y su falta de planificación urbana, sigue siendo una ciudad tradicional gracias a sus playas de agua dulce consideradas como *“el principal balneario de agua dulce del Ecuador”*. Además, se dan regatas anuales que se celebran en marzo, gran competencia de botes fuera de borda, conocida por ser la más larga del mundo. (Guía Turística Oficial de Vices, 2012)



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VICES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

5



3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Se define a una ciudad sostenible, a aquella que es segura, ordenada, saludable, atractiva cultural y físicamente eficiente en su funcionamiento y desarrollo, sin afectar el medio ambiente ni la heredad histórica cultural y como consecuencia de todo ello, gobernable. (Kuroiwa, 2007)

Para que una ciudad cualquiera, más aún Vines, posea estos atributos, se necesita de un proceso de planificación a largo plazo. Es posible empezar con soluciones prioritarias en corto y mediano plazo; actuando sobre las necesidades básicas del cantón, en los sectores de mayor impacto social, económico y cultural, que permitan que sea una ciudad en vías de desarrollo sostenible.

Estos programas y proyectos prioritarios, deben de cumplir con la característica fundamental del desarrollo urbano sostenible, que busca la perfecta armonía entre lo económico, social y la afectación al medio ambiente, para favorecer al equilibrio en el crecimiento de la ciudad promoviendo el orden, el respeto y el manejo sustentable de los recursos.

Vines tiene algunos problemas urbanos que aún no han sido resueltos. El caos vehicular en sus vías que es causado principalmente por el comercio informal, así como también este es otro problema localizado el centro urbano, creando una imagen urbana negativa. La ausencia de áreas verdes en el sector a intervenir propiciando espacios sin sombra.

3.1 CAOS VEHICULAR

El primero es el caos vehicular en el centro urbano comercial, desde la vía 9 de octubre hasta Gómez Carbo y desde la vía General Córdova hasta la Sucre a causa del comercio informal principalmente, el uso de tricimotos y motos sin control que genera congestión vial y contaminación ambiental y visual.



Figura 3: Comercio Informal con presencia de tricimotos y bicicletas en la Vía Balzar. Fuente: Taller XVI 4 de mayo 2012.

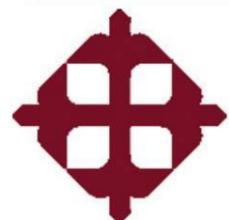
La vía Balzar es la más congestionada por el comercio informal y por las tricimotos. Prácticamente se ha convertido en una vía peatonal, pero los peatones no sienten seguridad ni comodidad al caminar por esta calle.

El jefe de tránsito de Los Ríos, Mayor Roberto Salto (2011) señaló el problema que tiene Vines y es que ha sido invadida por 400 tricimotos, de cuatro cooperativas. Ellos se desplazan por la ciudad sin importarles el desarrollo de la urbe. Según los conductores de las tricimotos, “tienen derecho a trabajar”, pero lo hacen en forma desordenada y caotizan la ciudad.

Luego de la visita que se hizo este año 2013 se contabilizaron 5 cooperativas que se encuentran actualmente regularizadas – 2 de diciembre – Jesús de Nazaret- Confravalesa- 10 de Agosto -Constracivisa-. Cada cooperativa aproximadamente tiene 100 unidades que recorren a lo largo de toda la urbe. Es importante recalcar que estas no son las únicas tricimotos que se encuentran en Vines, también hay unidades que no están regularizadas y que igual brindan ese servicio.



Figura 4: Tricimotos, transporte principal. Fuente: Taller XVI 4 de Mayo del 2012



El siguiente gráfico muestra el recorrido de tricimotos.

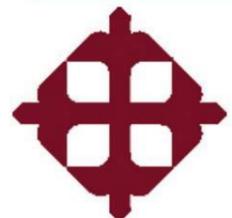
En la intersección de la calle Sucre y Balzar (Figura 5) se contabilizaron 40 unidades de tricimotos durante 30 minutos entre regularizadas e informales, lo que refleja que toda la ciudad de Vines está copada de este medio de transporte.



Figura 5: Plano de recorrido de tricimotos. Fuente: Autora 2013

Simbología:

-  Recorrido de tricimotos
-  Intersección de estudio



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil



El centro urbano, por ser de uso comercial, tiene mayor afluencia de vehículos. La poca organización del tránsito hace que los conductores manejen de forma caótica. El flujo de transporte dentro del cantón no es por medio de buses urbanos, sino que utilizan bicicletas, tricimotos, motos y triciclos. Las vías principales se congestionan debido al transcurso de los mismos.

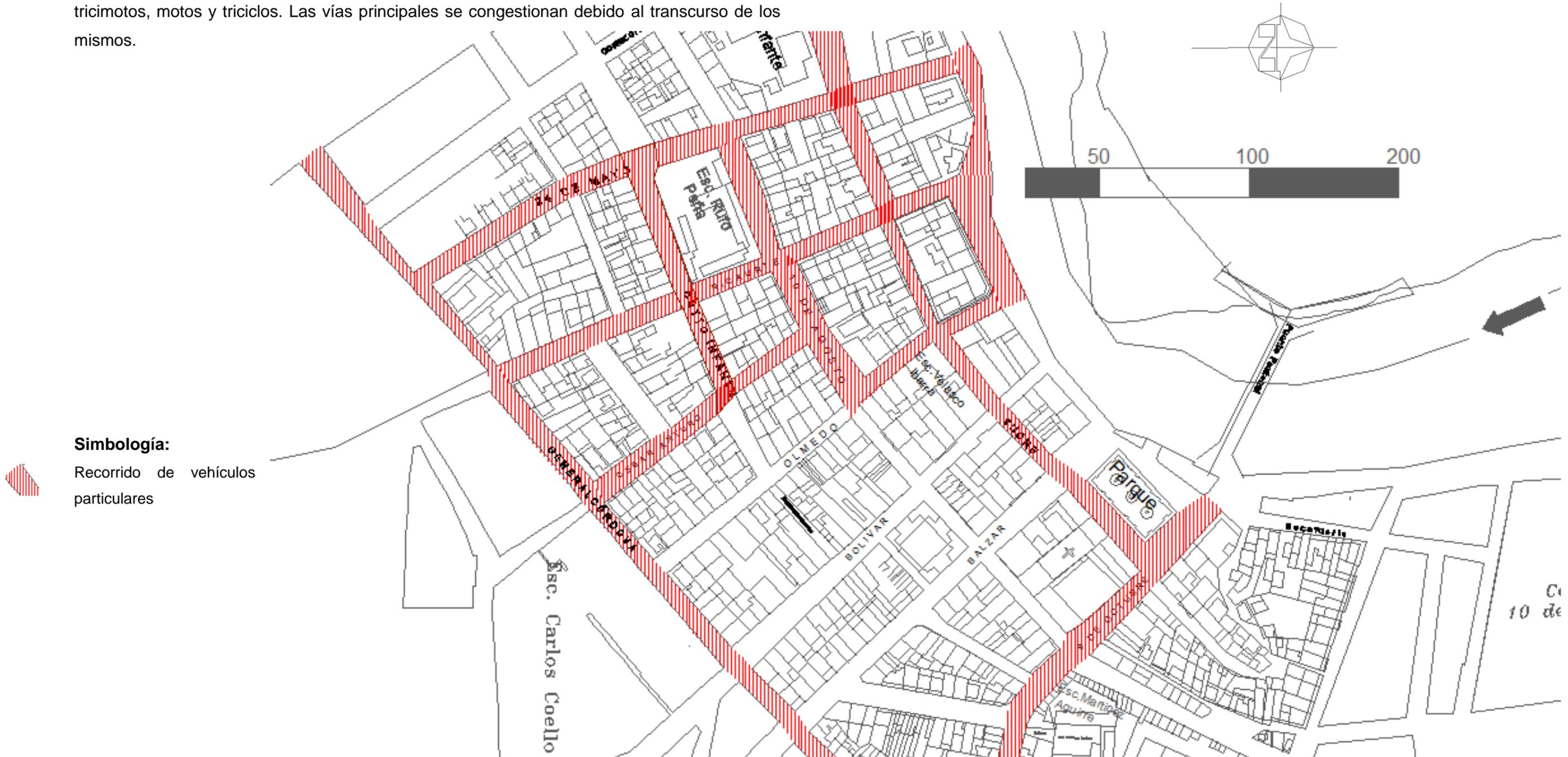
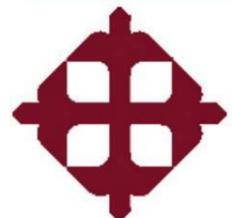


Figura 6: Plano de recorrido de vehículos particulares. Fuente Autora 2013



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

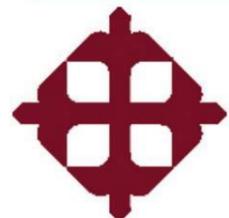


Buses interprovinciales no poseen una estación de terminal principal de modo que éstas cooperativas tienen sus propias estaciones, dispersas en todo Vinces, provocando dificultad en el tráfico particular y causando congestión.

Las cooperativas que ingresan al sector de estudio son FIFA y Rutas Vinceñas; según estas, 25 unidades diariamente llegan a la ciudad creando congestión ya que cada unidad se estaciona en el centro urbano aproximadamente 25 minutos.



Figura 7: Recorrido de transporte intercantonal. Fuente; Autora 2013



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil



Superposición de variables de tránsito



Simbología:

-  Recorrido de vehículos particulares
-  Recorrido de buses intercantonales
-  Recorrido de tricimotos

Figura 8: Superposición de variables. Fuente; Autora 2013





Figura 9: Vehículos en vía Balzar causando más congestión. Fuente; Autora 2013

Las únicas áreas consideradas como peatonales son las aceras y soportales, pero no siempre proporcionan esa facilidad ya que algunas están ocupadas por cierto comercio informal.

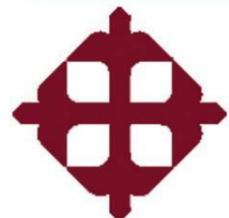
Estas son indispensables para Vinces, porque no se puede considerar solamente a las aceras como vías peatonales sino también como espacios donde el peatón sea protagonista y principal usuario. Las personas necesitan caminar y estar en contacto con los demás habitantes.



Figura 10: Aceras únicas vías peatonales. Fuente: Taller XVI 4 de mayo 2012.



Figura 11: Imagen de la intersección de la vía 10 de agosto y Balzar. Fuente: Autora 2013



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

11



La avenida principal General Córdova es de gran afluencia vehicular y de transporte local. Perpendicular a esta vía se encuentran las vías secundarias Gómez Carbo, 24 de Mayo, César Arturo, Olmedo y 9 de Octubre las cuales son las más transitadas debido al equipamiento comercial, culto, administrativo y patrimonial existente. El tránsito crea un recorrido continuo por estas vías como se muestra en el gráfico.

Las vías Balzar, Bolívar y Olmedo están invadidas por el comercio informal y a pesar de eso hay vehículos que transcurren esas vías, además se ven afectadas por las vías aledañas que son las más transitadas.



Figura 12: Imagen de la intersección de la vía 10 de agosto y Balzar.
Fuente: Autora 2013

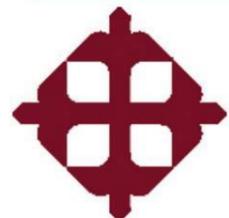
Figura 13: Direccionamiento de vías más transitadas. Fuente Autora 2013

Simbología:



Direccionamiento de vía Principal

Direccionamiento de vía secundaria



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

12



La disposición de las calles, o el entramado vial, es un elemento que se analiza mediante el plano urbano o la fotografía aérea. El trazado de las calles, en algunos sectores son amplias y rectas, y en otros estrechas e irregulares.

Vinces posee varias vías principales que se conectan a las carreteras las cuales son el acceso de otras provincias. Principalmente la vía General Córdoba y la Av. Aquiles Carriel son arterias que se conectan a Guayaquil y a Babahoyo respectivamente, por tanto los buses intercantonales e interprovinciales llegan al centro urbano generando estancamiento vehicular en las vías aledañas. (Ver figura 6)



Figura 14: Estación de buses interprovinciales en la vía General Córdoba. Fuente: Taller XVI Agosto 2012

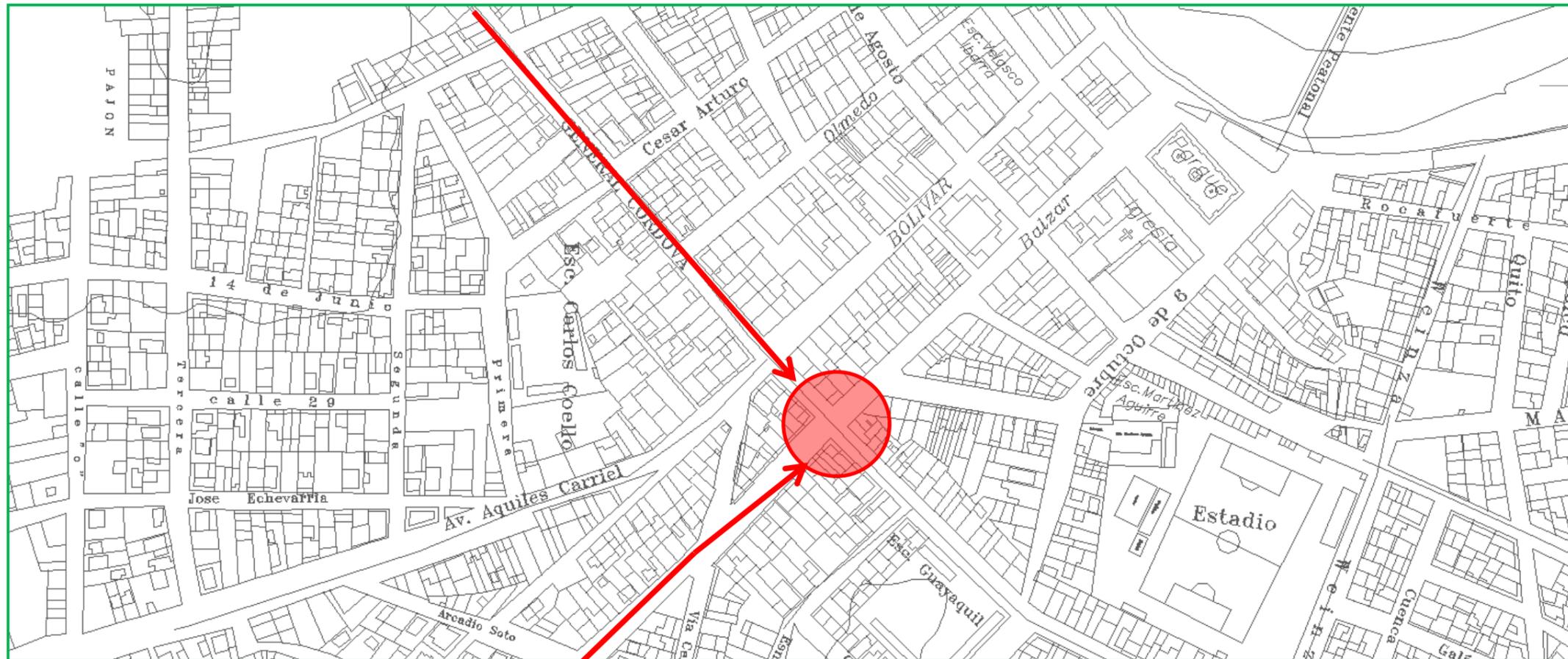
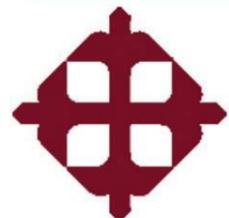


Figura 15: Punto crítico de caos vehicular de buses interprovinciales. Fuente: Sistema Catastro Urbano Predial de Vinces 2004



3.2 COMERCIO INFORMAL

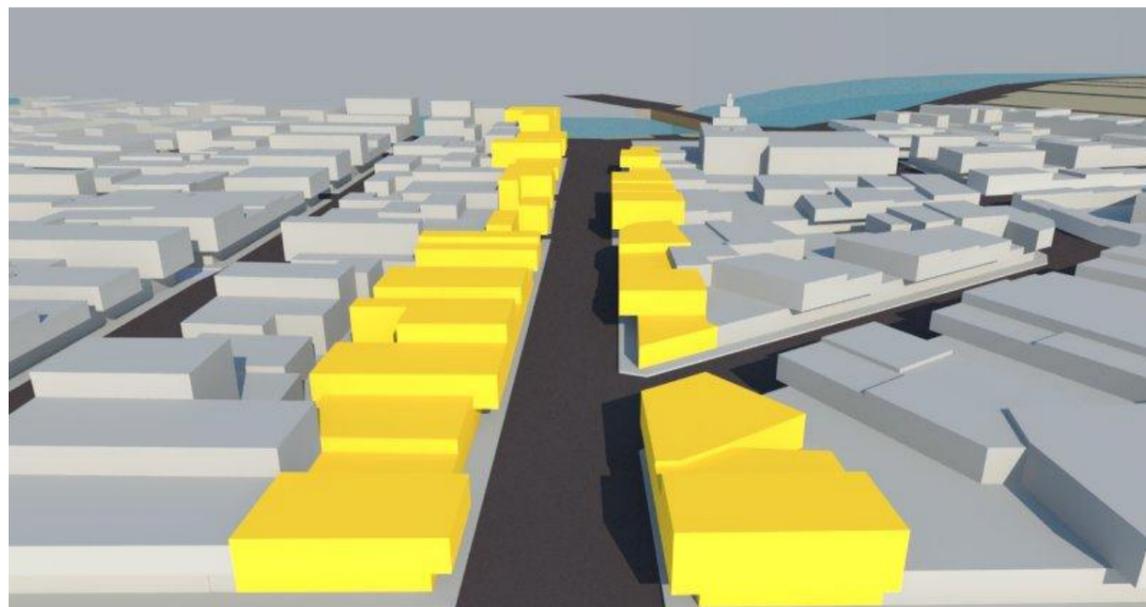
Como segundo problema, el comercio informal en sí, que se encuentra en las vías Balzar, Bolívar y Olmedo debido a la necesidad de las personas de obtener ingresos económicos se ubican en esta vía para vender artículos de todo tipo, este comercio y su mala ubicación genera contaminación por malos olores de productos perecibles y el taponamiento de alcantarillas por la acumulación de residuos. También, trae como consecuencia la desorganización urbana que se ve reflejada en el caos vehicular y en el cambio de función de estas vías invadidas ya que pasan a ser peatonales necesariamente.

Las vías Balzar, Bolívar y Olmedo son las más afectadas por el comercio informal, además de los locales comerciales en los soportales de éstas, agrupaciones de vendedores se han ubicado en las aceras y por ende en las vías también. Muchos de estos puestos de comercio son una extensión de los locales existentes.

El comercio informal que predomina en la imagen urbana, genera contaminación visual, insalubridad, deterioro de espacios públicos y caos vehicular



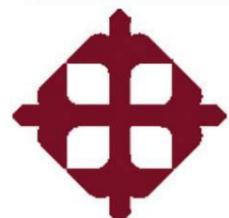
Figura 16: Ubicación del comercio informal en vía 10 de Agosto. Fuente: Autora 2013



Comercio formal.



Figura 17: Ubicación del comercio informal en vía Balzar. Fuente Autora 2013

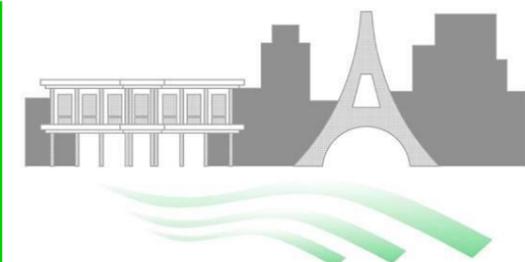


Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

14



↔ Comercio Informal

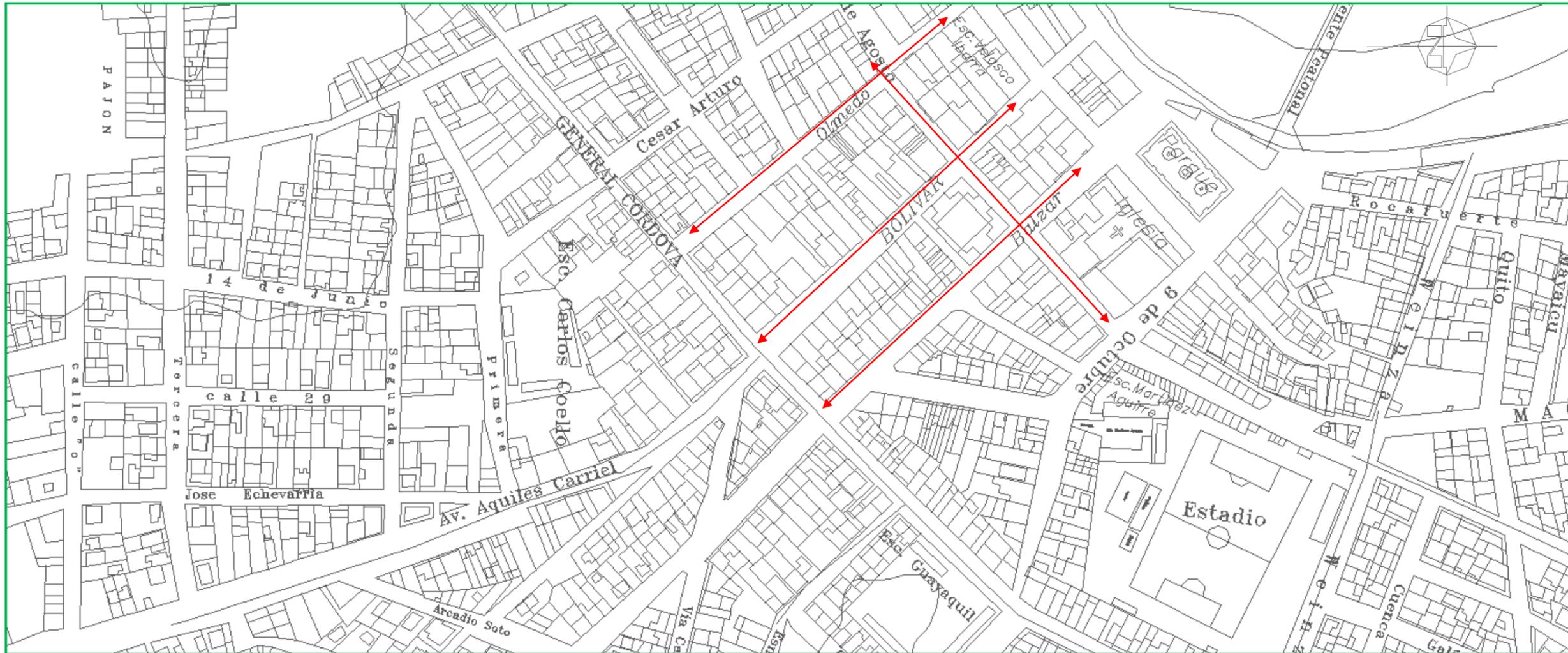
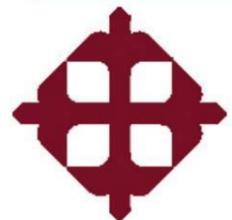


Figura 18: Vías afectadas por el comercio informal. Fuente: Sistema Catastro Urbano Predial de Vincés 2004.



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCÉS

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

15



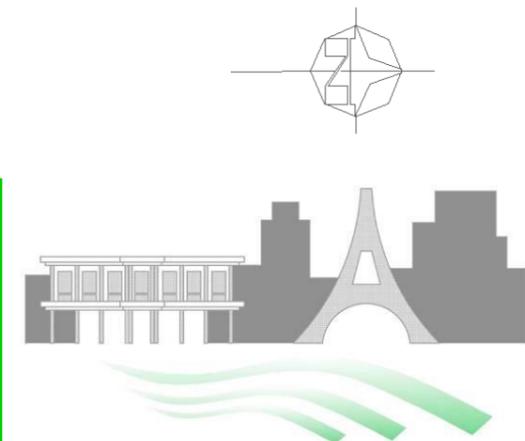
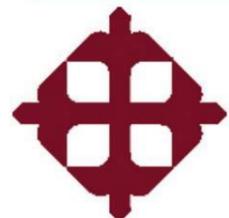
Debido a la cantidad de puestos de comercio informal estas vías son transcurridas principalmente por peatones, bicicletas y tricimotos, en busca de algún tipo de producto. Pero muchas veces vehículos particulares también transitan por éstas.

La calle Balzar es invadida por comerciantes informales, el carril de estacionamiento dispuesto originalmente es usado por pocas personas porque no todos los vehículos pueden ingresar a esta vía. Junto al comercio informal se encuentran los locales comerciales formales, los cuales poseen toldos como una extensión de su negocio.

La vía que exclusivamente será intervenida es la Balzar, como se ha mencionado anteriormente es la más afectada. Tiene gran importancia ya que se dirige directamente a la plaza donde se encuentra la réplica a escala de la Torre Eiffel,



Figura 19: Ubicación de comercio Informal en la vía Balzar. Fuente: Autora 2013



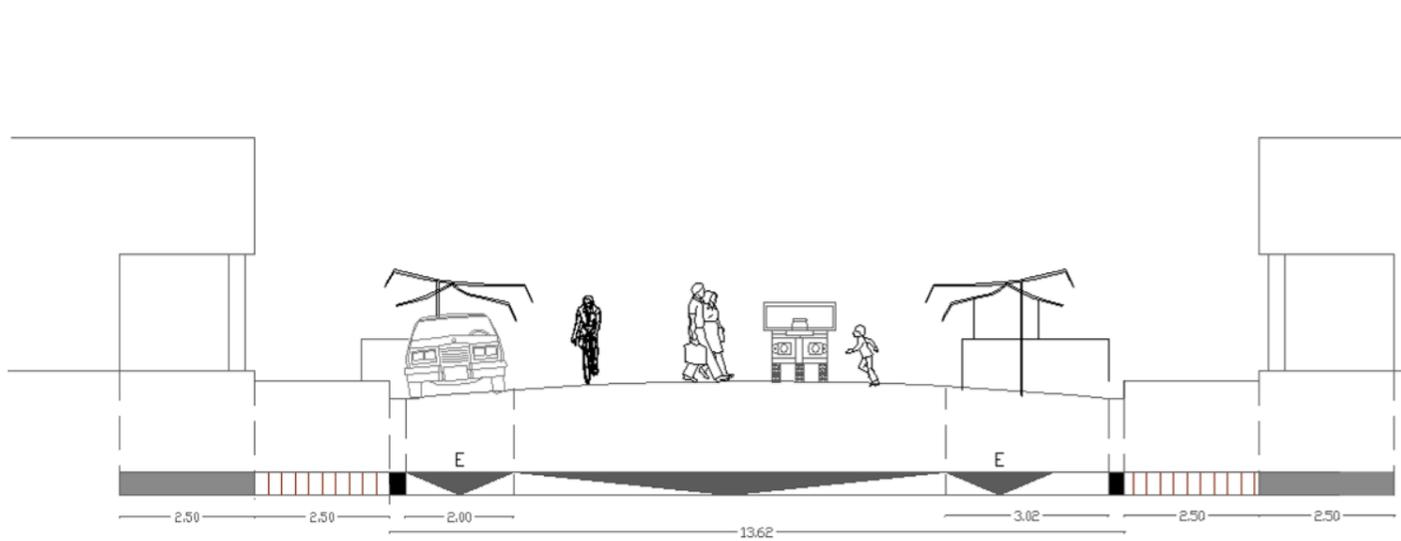


Figura 20: Corte A-A 'Vía Balzar. Fuente: Autora 2013

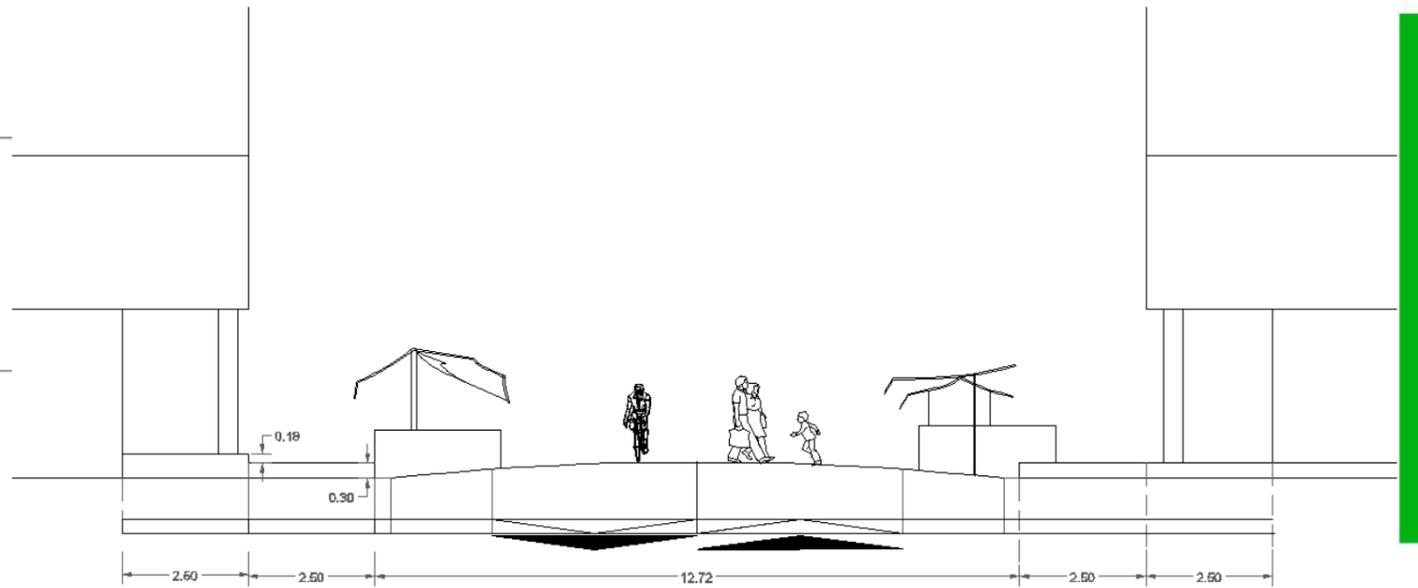
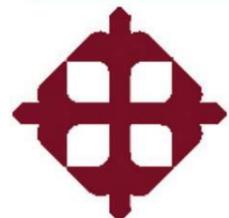


Figura 22: Corte B-Vía Balzar. Fuente: Autora 2013



Figura 21: Comercio Informal. Intersección 10 de agosto y Balzar. Fuente: Autora 2013



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

17



Ubicación de comercio formal e informal en la vía crítica.

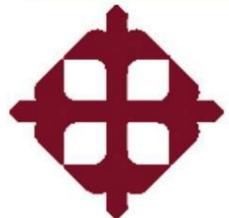
Simbología:

 Comercio Formal

 Comercio Informal



Figura 23: Plano de ubicación de comercio formal e informal. Fuente: Autora 2013



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VICES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

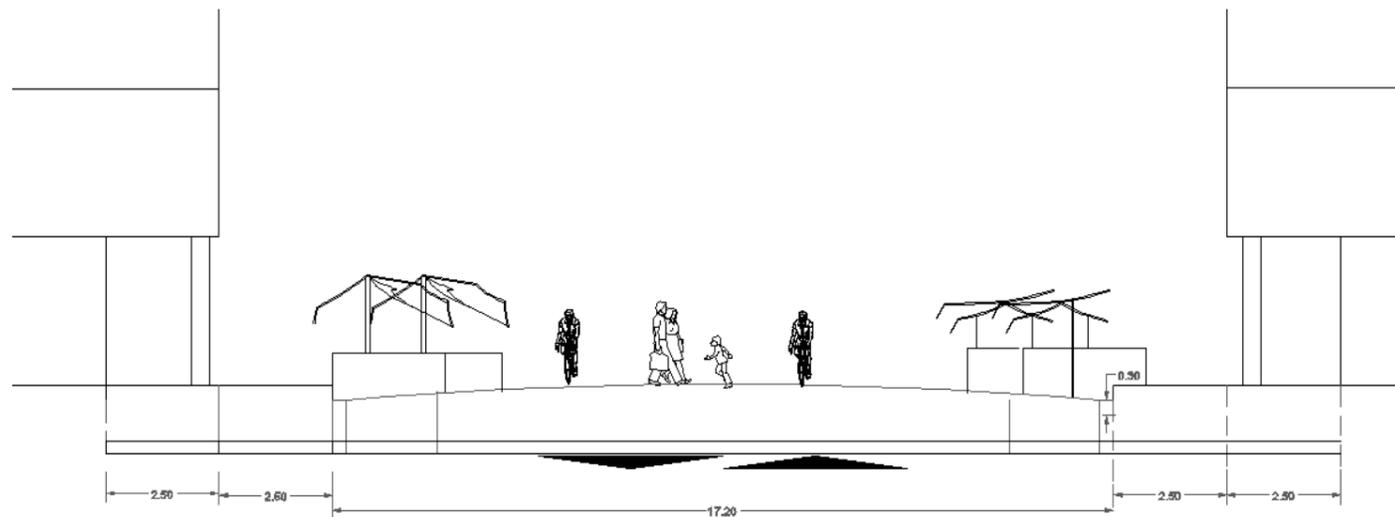
18



La vía Balzar es la vía crítica con mayor invasión del comercio informal, su dimensionamiento varía entre 12.72m. y 17.20m. Es de uso peatonal, motos y tricimotos.

Variedades de artículos se ofrecen a lo largo de la vida desde alimentos perecibles hasta vestimenta y zapatos. Tanto es la aglomeración de comerciantes que una de las calles transversales ha sido cerrada por completo.

La rehabilitación de ésta se plantea luego de la reubicación de estos comerciantes en el Mercado proyectado por la Municipalidad de Vines.



Corte C-C' Vía Balzar



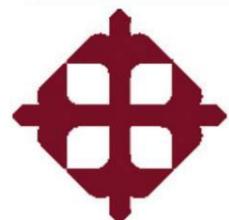
Figura 24: Comercio Informal en vía Balzar y la utilización de motos como medio de transporte



Figura 25: Comercio Informal en la vía Balzar, afectando vías transversales. Pasaje Urdaneta.



Figura 26: Ubicación de puestos informales visto desde la vía General Córdova.



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

19



En la figura 27 se muestra 2 variables, las vías de mayor tránsito vehicular y las afectadas por el comercio informal.

Simbología:

-  Vías secundarias de mayor afluencia
-  Vías afectadas por comercio informal
-  Vía principal

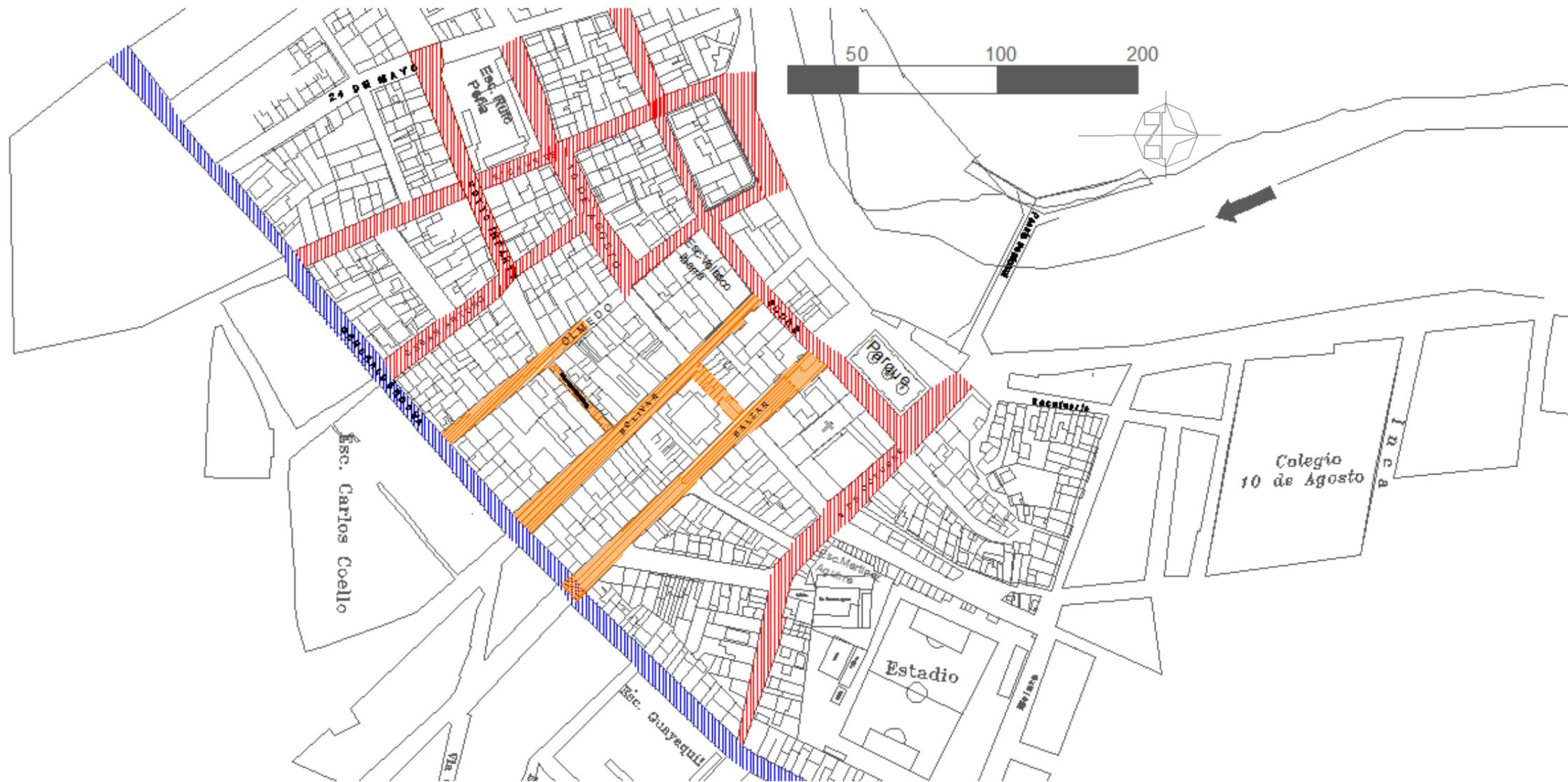
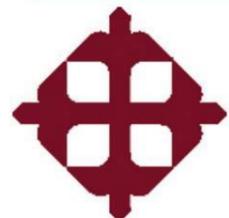


Figura 27: Plano con ubicación de variables de vías con comercio informal, mayor transitadas y vía principal. Fuente: Autora 2013



3.3 CONTAMINACIÓN VISUAL Y AMBIENTAL

Principalmente la vía Balzar se ve afectada por la contaminación visual a causa de los toldos donde se ubican los informales, letreros con la nomenclatura de los locales, cables de alumbrado público, el congestionamiento de tricimotos y bicicletas y por último las edificaciones aledañas en mal estado. (Figura 27)

Esto afecta y perturba la visualización de edificaciones, el paisaje y de todo el entorno natural. Estos elementos no arquitectónicos alteran la imagen urbana y generan una visual agresiva.



Figura 28: Contaminación visual en vía Balzar. Edificaciones en mal estado y tricimotos. Fuente: Alejandra Carlier Noviembre 2012



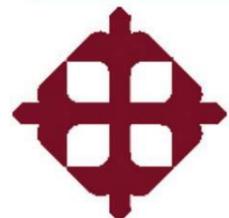
Figura 29: Contaminación visual, letreros y toldos comerciales. Fuente: Taller XVI 4 de mayo 2012



Figura 30: Contaminación visual, comercio informal y toldos. Fuente: Taller XVI 4 de mayo 2012



Figura 31: Taponamiento de alcantarillas por basura generada por comercio informal. Fuente: Autora 2013



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

21



3.4 AUSENCIA DE ÁREAS VERDES

La ausencia de áreas verdes es el tercer problema, esto trae consigo espacios con mucha radiación solar, poca oxigenación del aire y una imagen urbana negativa.

En el sector de estudio Vinces posee solo un área central de recreación que es el parque Rufo Peña. Este parque ha sido rehabilitado por parte de la Municipalidad y fue declarado Patrimonio de la ciudad. Este tiene una ubicación muy favorable (frente al río) y posee varios elementos de valor patrimonial a su alrededor, como la Municipalidad antigua, también se encuentra la Iglesia San Lorenzo y el Municipio actual.

Si bien es cierto, el parque tiene mobiliario urbano (bancas) para crear áreas de contemplación no puede ser usado por los habitantes porque en su mayoría de tiempo está cerrado. Solo los fines de semana este parque se encuentra abierto en horario completo. Al no haber áreas verdes disponibles en las que el usuario pueda asistir en el momento que desee las personas optan por usar otros lugares para satisfacer esa necesidad.



Figura 32: Parque Rufo Peña visto desde el Malecón. Fuente: Autora 2013

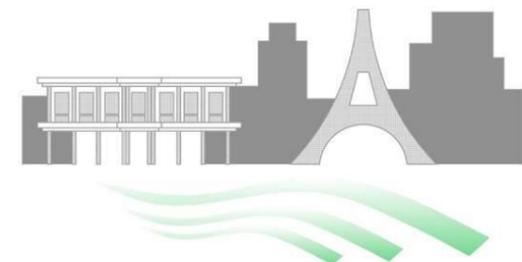
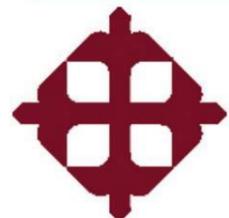
Las áreas verdes (arborización) están ausentes en este sector predominando espacios sin sombra donde el peatón se ve afectado. Vegetación se encuentra solo en el parque antes mencionado.



Figura 33: Parque Rufo Peña visto desde la Iglesia San Lorenzo. Fuente: Autora 2013



Figura 34: Parque Rufo Peña. Busto a Rufo Peña. Fuente: Autora 2013



Ubicación del área verde (Parque Rufo Peña) en el sector de estudio.



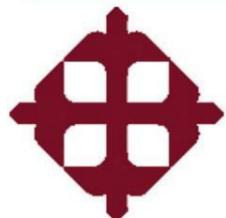
Figura 35: Ubicación de espacio verde en el sector. Fuente: Autora 2013



Figura 36: áreas verdes en el interior del Parque. Fuente: Autora 2013



Figura 37: Imagen Panorámica del sector donde se ubica el Parque Rufo Peña. Fuente: Autora 2013



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

23



3.5 IMAGEN URBANA

Kevin Lynch (1960) en su libro imagen de la ciudad definió a la imagen urbana como la relación sensible y lógica de lo artificial con lo natural, logrando un conjunto visual agradable y armonioso.

Vinces es una ciudad la cual carece de vegetación y de elementos atractivos visualmente. El río posee un papel fundamental en la ciudad ya que los habitantes tienen una visual directa al mismo. Lamentablemente no todos pueden gozar de las visuales al río, solo las edificaciones aledañas. En el área residencial-comercial no se aprecia una proporción general de escala en todo el conjunto. En ningún sector existe una composición volumétrica que defina su forma.

Hay cambios de altura en edificaciones aledañas a las vías de comercio informal. Esto crea una imagen con movimiento, pero por ser un sector comercial, elementos de anuncios publicitarios, letreros con nombre de locales, motos estacionadas en aceras, y el excesivo comercio informal en vías, da un resultado negativo a toda la imagen urbana.

La percepción al momento de recorrer las áreas afectadas por el comercio informal, es de mucha inconformidad y la sensación de estrechez junto a las edificaciones.

La imagen urbana negativa de Vinces es un problema transversal el cual es originado por las deficiencias antes mencionadas (caos vehicular, comercio informal, contaminación visual y ambiental y la ausencia de áreas verdes)



Figura 38: Acumulación de comercio informal en la vía Balzar



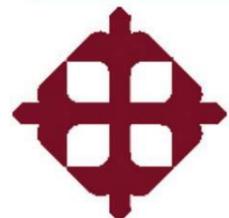
Figura 40: Elementos que distorsionan la imagen urbana. Cables y letreros.



Figura 39: Ingreso de la vía Balzar. Fuente: Autora 2013



Figura 41: Intersección Av. General Córdova y Balzar. Fuente: Autora 2013



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

24



Espacios públicos deteriorados que reflejan una mala imagen urbana, así como también el comercio informal de productos perecibles. La imagen urbana conjunta de la ciudad de San Lorenzo de Vinces es negativa principalmente por el descuido de sus espacios públicos y vías, la acumulación de comercio informal y muchas edificaciones en mal estado.

Igualmente existe un “caos visual” propiciado por los vendedores ambulantes que ahí se instalan, además del cableado visible, letreros, y los anuncios de los propios comercios que varían en dimensiones, ubicación, diseño, etc. Además, cuando se transita por el sector se detectan malos olores que provienen de los drenajes y olores que provienen de las actividades que se generan en el centro, principalmente de los lugares que venden productos perecibles.



Figura 42: Bolardos frente al Malecón en mal estado. Fuente: Autora 2013



Figura 43: Edificaciones en mal estado en la vía 9 de octubre. Fuente Autora 2012

La imagen urbana se integra por diversos criterios normativos como son; confort, legibilidad, orientación, variedad y armonía entre sus componentes tanto estructurales como estéticos que puedan transmitir al ciudadano una perspectiva de la ciudad legible, armónica y con significado, es decir espacios reconocibles y fácilmente identificables. La imagen urbana de Vinces como tal crea choque visual por la aglomeración del comercio informal en la vía a tratar como también en la calle Bolívar y Olmedo, esto genera malestar a los pobladores y turistas Pese a estar frente al río el sector de estudio no se lo ve reflejado en su imagen urbana. Este no se integra a todo el conjunto urbano debido a su malecón que crea una especie de barrera que divide el río y el centro urbano.

La percepción conjunta de la ciudad es monótona, caótica y con visuales sin puntos de interés. Espacios con vegetación son ausentes, predominando vías vehiculares y áreas sin vida.

Es un aspecto importante en el desarrollo de una ciudad ya que al ser legible y fácilmente identificable, incentiva el desarrollo de la vida en comunidad, porque despierta el afecto de sus habitantes por su ciudad creándoles identidad, es decir, es un estímulo para que sus usuarios interactúen con su entorno y entre ellos.



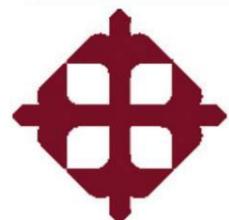
Figura 44: Alumbrado público y edificaciones en mal estado en la vía General Córdova. Autora 2013



Figura 45: Aglomeración de comerciantes informales en vía Balzar. Fuente: Autora 2013



Figura 46: Perfil de edificaciones en calle Balzar. Fuente: Autora 2013



Tomando en cuenta estos problemas identificados, es necesario proponer solución a estos, planteando una propuesta de rehabilitación urbana en el centro urbano comercial de la ciudad, específicamente en la vía Balzar, integrándola a un espacio público, para así luego de haberse reubicado el comercio informal en el proyecto de Mercado realizado por la Municipalidad la vía pueda ser proyectada como un corredor comercial.

Se pretende contribuir a la imagen urbana con este proyecto enfocándose en el espacio público flexible donde se puedan realizar varias actividades urbanas.

4. ALCANCES Y ENFOQUE DE LA PROPUESTA

La ciudad de Vines requiere de la implementación de espacios en donde se puedan desarrollar actividades relacionadas con el turismo, recreación y esparcimiento para el desarrollo de la población en estos aspectos.

El Municipio de Vines tiene proyectado realizar un Mercado para la ubicación de todo este comercio informal, por ende, esto se focaliza en la rehabilitación luego de la reubicación de los informales.



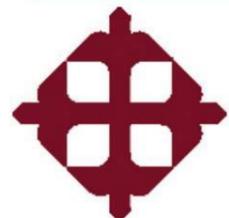
Hace mucho tiempo la ciudad no ha tenido serie de acciones de mejoramiento urbano, tendientes a regenerar o revivir un área urbana, ésta revitalización podrá mejorar el deterioro de un sector, manejando las posibilidades de regeneración espacial completa.

Este proyecto contempla la rehabilitación de la vía Balzar luego de haber sido reubicado el comercio informal en el mercado proyectado por la Municipalidad de Vines. Así como también la creación de una plaza que se integra con el parque Lorenzo Rufo Peña que ha sido declarado como patrimonio en junio del 2012 por el Ministerio Coordinador de Patrimonio.

No se va a contemplar una propuesta vial de la ciudad ya que el tema de este estudio implica solo la regeneración urbana enfocándose al espacio público integral, sólo se planteará tipos de vías peatonales y nuevos accesos; contemplara re direccionamientos de vías colindantes y cambio de tipo de vía vehicular a peatonal.

Se pretende disminuir el impacto negativo de los espacios públicos en mal estado y se proyectará una plaza central unificando la vía Balzar como corredor-comercial.

Por este motivo, el área a intervenir se concentra en la vía Balzar desde la Av. general Córdova hasta el malecón y la vía 9 de octubre desde la 10 de agosto hasta el malecón como se muestra en la figura marcada con rojo,



4.1 ANÁLISIS DEL SITIO:

4.1.1 CLIMA Y ASOLEAMIENTO

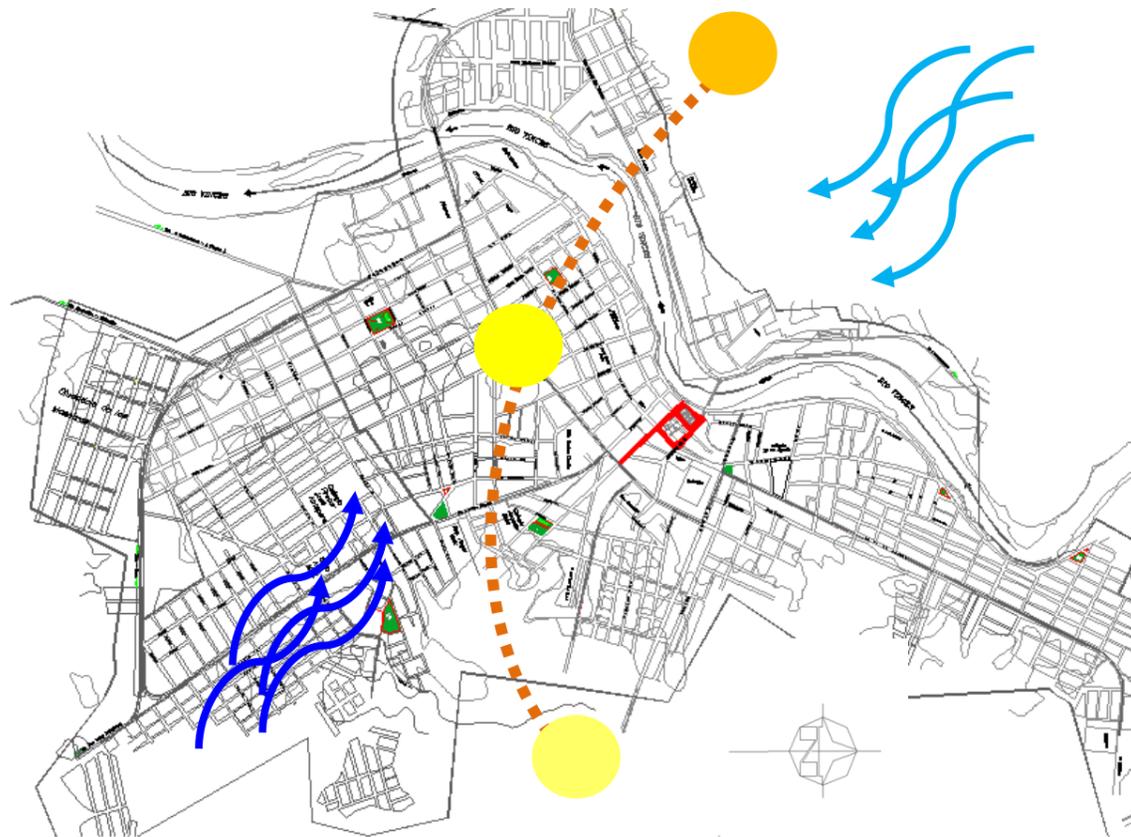


Figura 49: Asoleamiento y Vientos. Fuente: Autora 2013

Simbología:

-  Vientos Primarios
-  Vientos Secundarios
-  Recorrido de asoleamiento

El Plan de Desarrollo y de Ordenamiento Territorial del Cantón Vices (2012) menciona que el 54% del territorio del cantón proceden de formaciones geológicas “Pichilingue”, que quiere decir que son formaciones aluviales, por tanto son zonas propensas a las inundaciones, a escorrentías y a procesos naturales de acumulación de materiales de arrastre o de sedimentación aluvial. (M.I. Municipio de Vices, 2010)

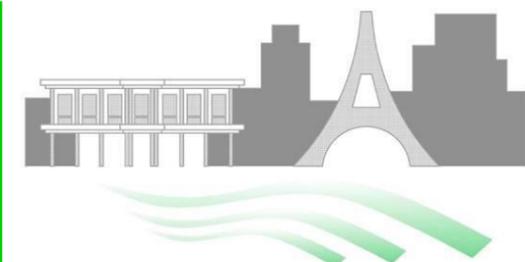
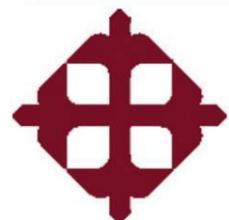
Vices se asienta en una formación que va desde el Norte al Sur, desde 45 hasta 10 metros sobre el nivel del mar, respectivamente, siendo por tanto propenso y de alto riesgo para las conformaciones poblacionales al sur con apenas una leve pendiente.

4.1.2 TEMPERATURA

Su clima es tropical semi-húmedo y su temperatura anual es de 24-26 grados centígrados. El Rio Vices dota de vientos secundarios.

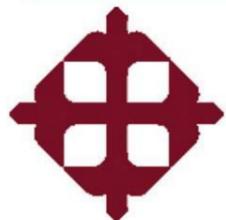
El cantón de Vices se encuentra a 21 mts. sobre el nivel del mar y se caracteriza por un clima tropical monzón caluroso el cual se ve claramente marcado entre noviembre y marzo (época de invierno) y en los meses de junio a noviembre (época de verano) presenta una estación seca. La temperatura promedio oscila entre los 23°C y 31°C. (Día 22°C - 27°C, noche 17°C - 21°C) con una humedad relativa del 80%. (PDOT, 2012)

Presenta una topografía totalmente plana, ayudando al drenaje y favoreciendo la ventilación interior, el hecho de no tener diferencia de niveles crea una visibilidad limitada. El tipo de suelo que posee Vices es de tipo *LIMO ARENOSO ARCILLOSO* con permeabilidad alta. Debido a su cercanía con la red hidrográfica del rio Vices el nivel freático de la zona es muy variable. En la época de verano llega a los 4 m. mientras que en la época de invierno alcanza hasta los 1 a 2 m. sobre el nivel del mar. (PDOT, 2012)



4.1.3 ENTORNO CONSTRUIDO

El sector a intervenir posee edificaciones que van a ser mantenidas en la propuesta. Así como también tiene elementos de valor patrimonial. Y las marcadas con rojo serán removidas.



En este gráfico se ha marcado los hitos y nodos presentes en el sector aledaño y a intervenir

- Hitos
- Nodos
- Vía principal
- - - Vía a intervenir, Balzar

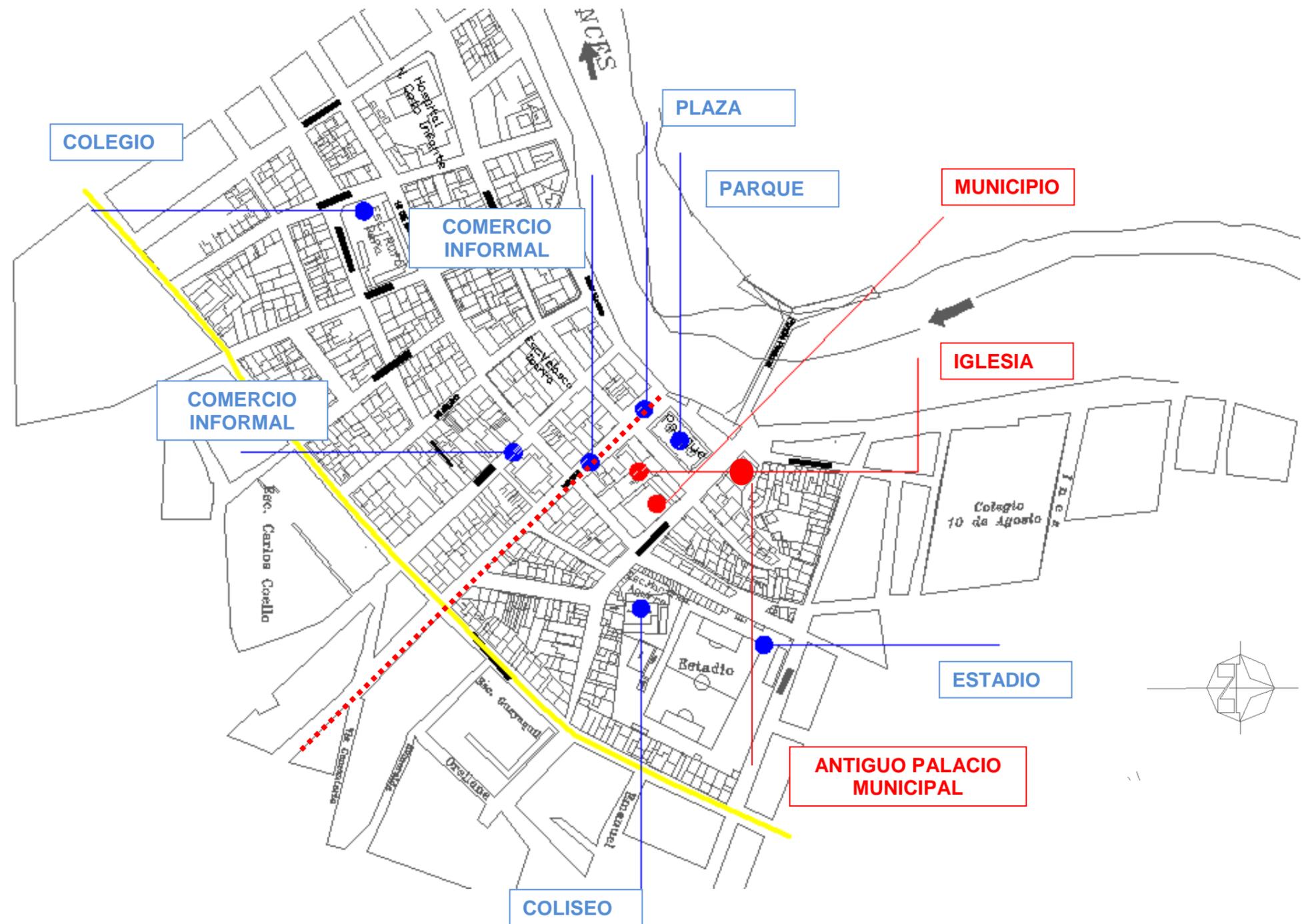
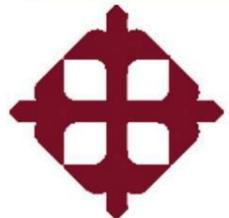


Figura 55: Plano de ubicación de Hitos y Nodos. Fuente: Autora 2013



Taller de Graduación XVI -

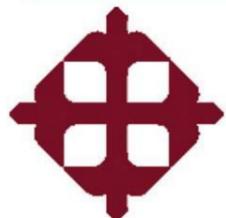
TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil



5. OBJETIVOS Y CRITERIOS

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	CRITERIOS GENERALES
<p>Plantear una propuesta de rehabilitación urbana para el centro urbano-comercial de la ciudad San Lorenzo de Vinces en la vía Balzar desde la Av. General Córdova hasta el Malecón integrándose con el Parque Rufo Peña</p>	<p>Generar integración del comercio formal al espacio público central</p>	<p>Proyectando un corredor verde que genere una conexión al espacio público central.</p> <p>Generando un espacio abierto que sirva de punto de encuentro para los pobladores.</p> <p>Implementación espacios para realizar actividades pasivas, como de descanso y contemplación, y puntos de encuentro focalizados.</p>
	<p>Reorganizar el tránsito vehicular en el área a intervenir</p>	<p>Estableciendo nuevos direccionamientos de vías y tipos para evitar congestionamientos en el área central.</p>
	<p>Intervenir e incluir áreas verdes (arborización) en el espacio urbano integral</p>	<p>Mediante la inserción de vegetación local en sitios estratégicos para confort de peatones, creación de microclimas y cuerpos de agua.</p>



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

30



6. MARCO TEÓRICO

6.1 REGENERACIÓN URBANA:

Las ciudades evidencian procesos degenerativos y de desigualdad como resultado del ajuste político-económico a la globalización. Consecuencias de este problema se observan a nivel total de las ciudades, lo que no es sólo el resultado del abandono de ciertas áreas ni mal estado de espacios sino, es consecuencia directa o indirecta de acciones públicas. Los gobiernos están desarrollando políticas públicas y acciones para la regeneración de áreas deterioradas, con objetivos diversos, destacando la cohesión social como una prioridad. (Campos, 2009)

El Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid en su informe sobre la Regeneración Integrada en Europa (2010), define a la regeneración urbana como una práctica que se aplica sobre espacios urbanos existentes, a una escala variable que sobrepasa, en todo caso, la del edificio.

Este sistema integra aspectos relacionados con el entorno natural y construido, lo físico-urbano, lo social y lo económico, plantea alternativas para mejorar la calidad de vida de la población de un sector de una ciudad. La mayoría de veces se utiliza a la obra física principalmente como medio de transformación que apunta a promover mejoras completas dentro de áreas deterioradas, en mal estado u olvidadas.

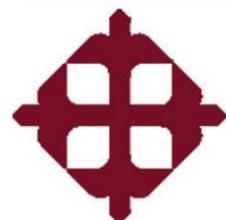
Se plantea como medio de creación de valor a espacios así como también como propulsor económico, social y participativo. También como una visión y acción integrada, que lleva a la resolución de problemas urbanos y que busca brindar cambios duraderos en la condición económica, física, social y ambiental de un área que ha sido objeto de cambios según Roberts (2000)

Héctor Chiriboga (2007) en su artículo de “Regeneración urbana: privatización del espacio público, políticas de seguridad y tematización” en diario El Universo de Guayaquil dice que la tendencia actual en el desarrollo de las ciudades es el emprendimiento de procesos de renovación urbana, en los que se busca la reconversión del espacio urbano en función de la optimización de determinadas actividades que puedan insertarse de mejor manera en el escenario económico mundial.



Figura 56: Regeneración Urbana en Guayaquil. Fuente: Dialnet Regeneración Urbana 2007

Estos criterios de regeneración se usan actualmente en la mayoría de las ciudades, en las que buscan un cambio en sus espacios públicos, áreas verdes, sectores patrimoniales, con la finalidad de darle valor a cada uno de estos. Se crean características positivas como la integración de los pobladores, realización de actividades de acuerdo a su función y una mejora de la imagen urbana.



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

31



Los procesos de cambio, llevados a cabo en los centros urbanos, son originados básicamente por el deterioro que éstos experimentan, lo cual puede ser reconocido a simple vista en su estructura urbana. El deterioro en la estructura urbana queda manifestado en la significativa cantidad de predios baldíos, la ineficiente conectividad al resto de la ciudad, los inapropiados usos de suelo, el espacio público sub-utilizado y carente de programa. (Jans, 2004) Por otra parte, la obsolescencia de los centros se manifiesta también en que éstos dejan de responder a la demanda funcional, social y económica de las condiciones actuales de su ciudad, donde es frecuente encontrar diferentes actividades que no tienen necesariamente relación entre ellas.

6.2 ÁREAS VERDES COMO FACTOR DE CALIDAD DE VIDA EN LAS CIUDADES

Wiley Ludeña (2009) en la entrevista realizada para Revista Digital, Apuntes de Arquitectura, mencionó que aquello que se denomina “área verde” en una ciudad está constituido entre otras cosas por una diversidad de tipos de espacios que van desde el jardín urbano hasta los parques en escala metropolitana. Para cada caso los requerimientos y necesidades pueden ser diferentes pero la finalidad es el mismo, el de integración al entorno natural siendo como actor principal la vegetación, evitando las formas rígidas de creación de estas áreas.

En nuestro medio son escasos los parques y áreas verdes que son espacios liberadores de stress físico y mental. los parques y áreas verdes en Vines son en su gran mayoría espacios donde se concentran juegos infantiles mobiliario urbano y vegetación dispuesta sin ningún criterio, si bien es cierto estos espacios generan algo de integración no cumple su función plenamente sino que crean áreas llenas de ruido visual.

La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural (Segovia y Dascal, 2000) Estas áreas tienen como principal elemento, la

vegetación y espacios de ocio. En este enfoque los árboles plantados en aceras hacen parte de la arborización urbana, pero no integran el sistema de áreas verdes.

La vegetación en la ciudad, no sólo tiene una función ornamental, sino que tiene un papel regulador de la agresión ambiental: retiene las aguas atmosféricas, contribuye a la evapotranspiración, constituye un filtro contra la contaminación y representa un excelente regulador del intercambio de aire, calor y humedad con el entorno urbano (Gómez 2005); también tienen un papel paisajístico y de mejora de la imagen urbana. Las personas siempre tendrán la necesidad psicológica por acercarse a la naturaleza como forma de distracción. En áreas de descanso y contemplación tienen un papel muy importante.

Los espacios verdes en las ciudades siempre brindaran beneficio directo a los habitantes por la creación de microclimas, espacios de sombra, renovación de aire y mejora de la calidad ambiental. El sistema de espacios verdes en la ciudad y su planificación interaccionan con el microclima urbano y con aspectos psicológicos ambientales, de gran importancia para el habitante de la ciudad, como es el medio ambiente urbano y entorno, el confort y, en general, la calidad de vida que pueden llegar a tener los ciudadanos.

La infraestructura verde, es uno de los criterios que da respuesta a ciertas necesidades de convivencia, agrupación y socialización de distintos grupos de habitantes, cumpliendo una importante función social que llega a ser de interés de todos. Esa socialización permite la realización de actividades urbanas que mejoraran la integración y comunicación entre las personas.

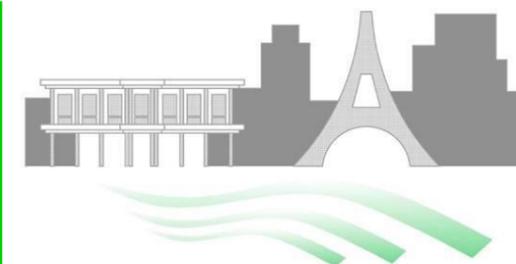
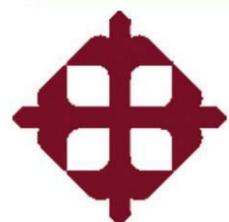




Figura 57: Palacio de Versailles. Fuente; Alerta Digital 2013

Estos espacios verdes deben de tener una conexión integral con los espacios urbanos públicos y áreas peatonales para mayor beneficio.

La ubicación de arborización dependerá de las visuales que se quisiera destacar, así como el tipo de vegetación respectivamente. Vegetación baja y alta para crear espacios de luz y sombra.

6.3 USO DE SUELO- COMERCIO

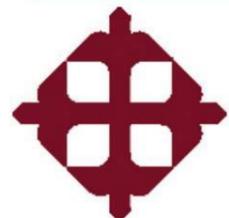
La zonificación de los usos del suelo establece limitaciones y o modalidades de uso de la propiedad privada de acuerdo con el bien común y el interés social.

En ciudades planteadas se ha buscado agrupar en un solo lugar dichas edificaciones, para que los usuarios puedan acceder a sus servicios sin grandes desplazamientos.

En la mayoría de las ciudades el uso de suelo comercial se concentra en el centro de las ciudades donde cada uno de los habitantes tiene acceso a este. En el caso de Vinces no es diferente, el centro urbano está copado de comercio, el uso de suelo en él es meramente comercial y en ciertos lugares mixto (comercio – residencial)

José Luis Sarasa (1999) en su artículo Equipamiento comercial en pequeñas ciudades históricas dice que las razones últimas de la vida cotidiana en las ciudades históricas transmiten una doble impresión, por una parte, parece que se desenvuelve como ignorando la falta de articulación entre las calles de diferentes tramas urbanas que dibujan el paisaje urbano, por otra, se tiene la falsa sensación de que la fragmentación espacial que existe entre casco histórico y los posteriores ensanches tampoco generan rupturas en las prácticas urbanas. Esto es así porque las prácticas urbanas de cualquier ciudad están determinadas por su equipamiento comercial y de servicios que se localizan ordenadamente en su paisaje urbano, pero más todavía por la capacidad de atracción que ejerce el equipamiento comercial, administrativo y de servicios.

La estructura del aparato comercial está estrechamente ligada al paisaje urbano, pero la dinámica u obsolescencia de este paisaje lo está a los perfiles que explican dicha estructura. Hasta tal punto llega esta interacción, esta estrecha interrelación, que con bastante frecuencia se afirma que la crisis de la ciudad y más concretamente de sus cascos históricos, es la crisis de su equipamiento comercial. (Sarasa, 1999)



7. ANÁLISIS TIPOLÓGICO

7.1 PUERTO MADERO



Figura 58: Vista General del sector, áreas verdes.

Puerto Madero se encuentra contiguo al centro histórico de la ciudad, donde se concentran los principales servicios e infraestructura de la metrópolis, el poder económico – financiero y político (nacional y municipal), aparte su posición central como enlace Norte - Sur, la convierten en una de las áreas con mejor accesibilidad física del país; gracias también a la fuerte presencia de infraestructura de transporte y telecomunicaciones.

El proyecto en de Puerto Madero tuvo como objetivo estimular la actividad económica, afirmar el rol del centro de la ciudad, contribuir a la reducción de patrones de desarrollo no deseados y mejorar las condiciones de vida.

Esta propuesta generó empleos, estimuló la economía de la ciudad, atrajo inversiones y sumó atractivo al centro de la ciudad, lo que contribuyó a su distinción y dio como resultado mejoras en las áreas aledañas. Creó además espacios abiertos de alta calidad, renovó el sistema metropolitano de parques y mejoró el patrón general de desarrollo en Buenos Aires.

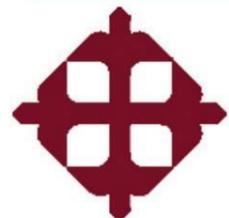
Para dar inicio al proceso de reconversión urbana se necesitó de un Plan de desarrollo Urbanístico o Masterplan definido respecto a los espacios circundantes, circulaciones, volúmenes y usos principales del conjunto, así como de las características del paisaje.

Este plan, elaborado en distintas instancias para el sector oeste y el sector este, constituyó, el elemento básico y estructurador para las gestiones a realizar en el área.



Figura 59: Implantación del proyecto.

De acuerdo Juan Carlos Etulain en su artículo Gestión Promocional o privatización de la gestión urbanística el proyecto mencionó que Puerto Madero es el punto de encuentro de las acciones públicas, privadas y ciudadana convocadas a desarrollar un programa urbanístico y una idea espacial concreta. El programa prevé, sobre una superficie total de 170 has., 60,90 has. (36%) de superficie parcelada; 35,50 has. (21%) de calles y paseos públicos¹¹; 39,50 has. (23%) de espejos de agua, 18,5 has. (11%) de parques y 15,60 has. (9%) de espacio público seco. de esta manera, de las 130,50 has. (77%) a urbanizar, 60,90 has. (36%) corresponden a superficie parcelada y 69,60 has. (41%) a superficie destinada a espacios públicos. Mientras que la distribución según usos ¹², es de 34,9% (805.196 m²) de equipamiento¹³, 31,2% (799.122 m²) de oficinas, 27,3% (549.364 m²) de residencia, 4,4%



(100.811 m²) de comercio y 2,2% (50.275 m²) sin destino aún, alcanzando un total de 2.304.7687 m² construidos (Bitàcora12, 2008)

Finalmente, el proyecto de Puerto Madero señala la capacidad que el estado ha demostrado tener al tomar la iniciativa de dirigir el proceso de desarrollo urbano. En este sentido, la experiencia de Puerto Madero sirve como un modelo convincente para la gestión y reafirma el rol positivo que puede representar el Estado en las iniciativas de planificación de la ciudad.

Alfredo Garay, uno de los creadores de este proyecto, cuando le preguntaron cómo ve a Puerto Madero 20 años después, menciona: Creo que el éxito de este emprendimiento demuestra dos cosas: Que pueden llevarse adelante modelos de gestión que vinculen a la Ciudad y la Nación, lo público y lo privado. Incluso muchas veces hay relaciones que en el momento de la formulación son tensas y luego durante la ejecución se van acomodando. Y lo otro es que si el proyecto está bien “calzado” en la estructura productiva de la ciudad, la misma sociedad lo va concretando

VIALIDAD

Bulevares de conexión como Rosario Vera Peñaloza, Azucena Villaflor, Macacha Güemes
Las avenidas que atraviesan los diques se establecen como amplios corredores visuales y de conexión con la red urbana existente, configurándose como las puertas de acceso a Puerto Madero y al sistema transversal de la Costanera Sur.

Han sido resueltas a partir de la definición de una gran plataforma continua central, en que se disponen conjuntos de bancos que posibilitan las visuales hacia uno u otro lado, a la vez que ofrecen espacios para el descanso y la contemplación. Una fuente de agua a modo de rotonda articula el cruce de los tres bulevares con la trama Norte-Sur.

ÁREAS VERDES

Se planteó 18,5 has. (11%) de parques en todo el proyecto para mejora del ambiente urbano

IMAGEN URBANA

La realización de Malecones peatonales como Juana Manuela Gorriti - Pierina Dealesi
El recorrido que se extiende paralelo a los diques conforma, hacia el oeste, un paseo peatonal de 3 km de longitud, que ha sido construido con materiales y elementos recuperados del viejo puerto.

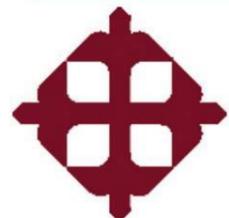
Los componentes del mobiliario urbano, de evocación portuaria, se subordinan al sistema de constantes métricas de los viejos galpones, y las luminarias y los árboles-marcan los ritmos. Se han recuperado las grúas que enfatizan con su emplazamiento, las plazas generadas entre los galpones, animadas por la expansión de actividades de las plantas bajas de los edificios.



Figura 60: Vía Peatonal Puerto Madero.

USO DE SUELO

Mientras que la distribución según usos 12, es de 34,9% (805.196 m²) de equipamiento13, 31,2% (799.122 m²) de oficinas, 27,3% (549.364 m²) de residencia, 4,4% (100.811 m²) de comercio y 2,2% (50.275 m²) sin destino aún, alcanzando un total de 2.304.7687 m² construidos (Bitàcora12, 2008)



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

35





Figura 62: Puentes de la Mujer, conectores de áreas



Figura 61: Pasarela junto a locales comerciales.

Como contrapartida, para el frente este, conformado por una alineación de edificios modernos, se optó por un material que acompañara contextualmente el paisaje del área. El solado se estructura a partir de una trama geométrica en hormigón.

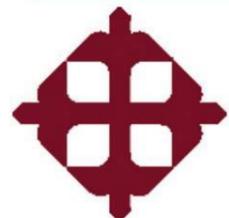
Su ancho permitió establecer una calle de circulación hacia los accesos de los edificios, una alineación de árboles, que ofrece sombra dada su orientación, y una circulación peatonal que acompaña su borde costero equipada con mobiliario urbano (bancas, basureros y luminarias)



Figura 64: Vía peatonal Puerto Madero. Fuente: Bitácora 2008



Figura 63: Redondel y vía. Puerto Madero. Fuente: Bitácora 2008



7.2 BARCELONA Y ESPACIO PÚBLICO

En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos; luego vendrán los edificios y las vías. (Borja., 2000). El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la cualidad de la ciudadanía de sus habitantes. Las ciudades a partir de la calidad estética y cultural, funcional y social, simbólica y moderna de sus calles. Entre las cinco primeras se incluyen dos avenidas de Barcelona, las Ramblas y el Paseo de Gracia.

En los últimos 30 años de Barcelona, se han realizado importantes intervenciones urbanas para transformarla e integrar zonas periféricas, priorizando la regeneración del espacio Público y los sistemas de movilidad, a través de regulaciones de tránsito e inclusión del peatón como principal actor, descentralizando el equipamiento, siendo los más importantes los Mercados Municipales. En este sentido, se manifiesta una estrecha relación de elementos que componen el espacio público, la calle, y el emplazamiento de grandes equipamientos como los mercados.

Barcelona, tuvo como objetivos principales aumentar la superficie y la calidad de la red vial de los peatones; restringir el paso de los vehículos en muchas de la calles; ampliar las aceras y crear nuevas zonas verdes, logrando combinar criterios de sostenibilidad y calidad de vida.



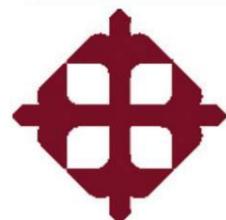
Figura 65: Rambla. Diseño de Piso. Fuente Noguera

Espacio Público, enfocado como primer espacio generador de las ciudades con la calle como mejor representante; Movilidad, estableciendo medidas de pacificación del tránsito y la inclusión del peatón dentro de la red de circulación de la ciudad; y finalmente Plan de Equipamientos, junto con las primeras acciones de movimiento de reconstrucción de Barcelona, se inició un proceso de distribución de los equipamientos equitativamente para así reivindicar las necesidades de las zonas periféricas, que carecían de servicios. (Matesanz, 2012)

Dentro del plan de equipamiento se encuentran los mercados municipales, de los cuales existen datos muy antiguos de los primeros mercados en la ciudad. Estos mercados que se realizaban al aire libre en algunas plazas, poco a poco buscaron la manera de protegerse de las inclemencias del ambiente por lo que se mudaron algunos de esos a lugares con portales que los refugiaran de la lluvia.

El siglo XIX, época de la revolución industrial, fue una de las etapas más importante para el desarrollo de esta dinámica comercial, ya que gracias a la tecnología se logra construir grandes espacios cerrados acondicionados específicamente para ellos.(Noguera, 2011)

El espacio público más representativo de la ciudad las llamadas Rambla.



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

37



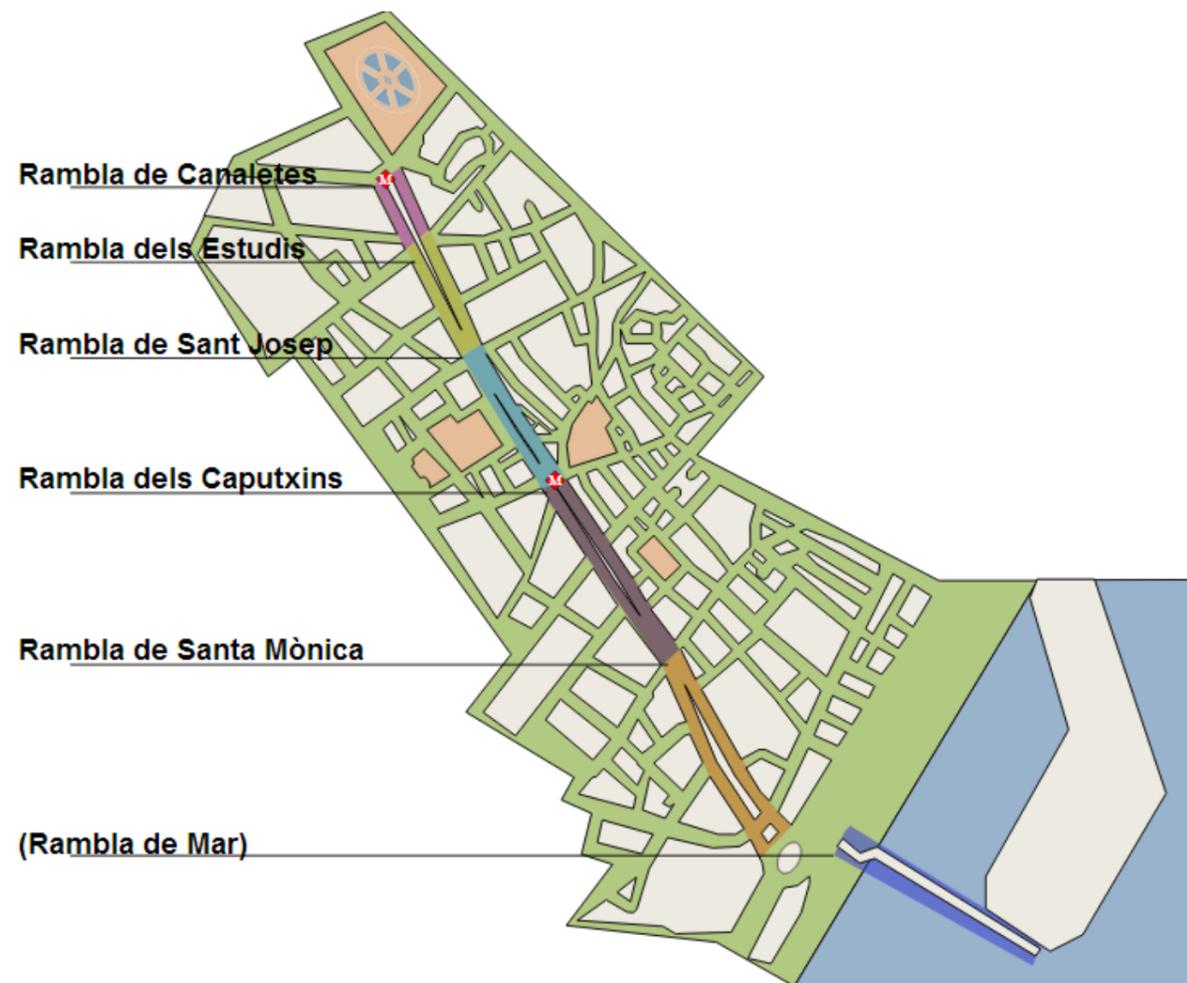


Figura 66: Sectores de La Rambla.

Se dividen en 6 fases. Rambla de Canaletes, Rambla de Sant Josep, Rambla de la Caputxins, Rambla de Santa Mònica y la Rambla de Mar.

El paseo de La Rambla desemboca en el puerto antiguo (plaza Portal de la Paz), donde se ubica la estatua de Cristóbal Colón, y desde allí una amplia pasarela de paseo a la que se denomina Rambla de Mar que lleva hasta la zona del Maremàgnum. Por el extremo de montaña y desde la Plaza de Cataluña.

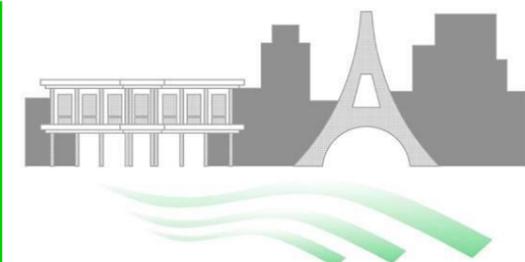
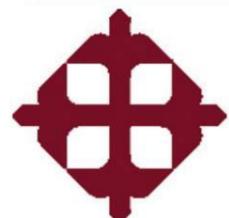
La Rambla, también llamada Las Ramblas es el nombre de un emblemático paseo de la ciudad de Barcelona, es una plataforma continua que genera una integración entre la plaza Cataluña y el Puerto Antiguo de la ciudad. Aquí se encuentra kioscos que venden todo tipo de artículos y a lo largo hay restaurantes, cafeterías y varios locales comerciales.



Figura 67: Plaza Portal de la Paz. Fuente: Ciutatdebarcelona.com 2011



Figura 68: Vista aérea de la Rambla. Fuente: World all and details, 2012



Las primeras plazas se realizaron en los centros históricos, Ciutat Vella, Gracia, Sants; el carácter de la misma trama urbana aporta ya muchas pautas para la intervención. De esta primera época son la plaza Trilla, la plaza de Sants o el parque de la España industrial. Poco a poco los proyectos fueron aumentando de tamaño y se realizaron intervenciones en las zonas periféricas de la ciudad, especialmente en su parte este y norte, con plazas como la de la Palmera, parques como el de Pegaso, de la Creueta del Coll, del Clot, y avenidas como la de Vía Julia. En estas intervenciones posteriores se ha aprovechado toda la experiencia y los conocimientos acumulados en las primeras experiencias, partiendo de este procedimiento positivo. Y han sido estas operaciones de mayor tamaño y compromiso las que han contado con el soporte de la instalación de bellas esculturas al aire libre.

VIALIDAD

A través del diseño urbano, se le concede prioridad al peatón y al ciclista sobre el vehículo, lo cual favorece la existencia de un sistema de movilidad alternativa (bicicletas públicas), y facilita la interacción armoniosa entre los distintos usuarios del espacio público

IMAGEN URBANA

Barcelona se distingue internacionalmente por su extraordinaria imagen urbana, resultado de su evolución histórica y su escudriñamiento y reinención del concepto del espacio público, consiguiendo colocarla en la vanguardia del diseño urbano internacional.

Si observamos con detenimiento por qué nos llama la atención su imagen, nos daremos cuenta de que cada elemento que compone el espacio público posee un diseño, material, color, textura y disposición preconcebidos y elaborados con calidad estética y ejecutiva que al conjugarse en una unidad proyectan una imagen integral armoniosa e intencionada.

ÁREAS VERDES

La implementación de áreas verdes se la hizo pensando en el habitante, en el recorrido que realiza día a día, y en las actividades de esparcimiento. Estas además fueron planteadas como un elemento lineal en las ramblas, así como también en espacios circundantes conectados a espacios públicos.

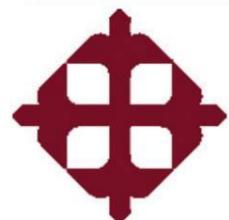
El tipo y proporción del arbolado se adapta a la escala y función del espacio que lo contiene, su colocación marca un ritmo que unifica o divide el espacio a través de su follaje.

USO DE SUELO

El uso de suelo comercial se planteó a lo largo de las ramblas como conexión del espacio urbano a las actividades comerciales. El centro urbano se basa con el mismo criterio. La ubicación del comercio a lo largo de los espacios públicos o muy conectados a estos.



Figura: Locales comerciales a lo largo de las Ramblas. Fuente: HotelGlories.com



7.3 CURITIBA:

Curitiba es una ciudad con grandes plazas y zonas verdes en pleno centro de la ciudad, con boulevares y calles llenas de vegetación. Es una ciudad considerada de mayor calidad de vida de Brasil y una de las ciudades más limpias de Sudamérica, Curitiba ha diseñado un proyecto urbanístico y ecológico digno de admiración que combina las áreas naturales con la nueva y vieja arquitectura.

La segunda gran característica de Curitiba es el inmenso sistema de parques, los cuales tienen la función de servir de drenaje de todo el territorio. La política de creación de áreas verdes ha sido tan intensa que se pasó en 20 años de 0,5 m² de área verde por habitante a 50 m².

Una parte importante de estos parques se ha situado en antiguas canteras y recintos industriales, lo cual ha permitido unas intervenciones mínimas y graduales para irlos regenerando y haciendo utilizables por la ciudadanía. Y esta humanización de la ciudad ha ido emparejada a la peatonalización de la parte histórica.

Para convertirla en capital ecológica ha sido necesario que su centro antiguo se revitalice al máximo, restaurando los edificios históricos, construyendo nuevos equipamientos públicos, reforzando parques, plazas y calles peatonales, y principalmente rescatando la memoria histórica, social y cultural.

Para que Curitiba sea una ciudad sostenible y de gran impulso económico se plantearon varias estrategias como el sistema de transporte público, implantación de parques, peatonalización de ciertas vías, regeneración de la parte histórica, y la creación de ciclovía que actualmente funcionan correctamente.



Figura 69: Red vial y áreas verdes.
Fuente: Ecocos

Vialidad:

En cuanto a vialidad, Curitiba, planteo una red integrada de transporte o también conocida como (RTI), que se basa en la creación de un carril para vehículos privados uno de ida y otro de retorno, y un carril central de transporte público. También se genero 115 km de bicicleta para permitirles a los ciudadanos una movilidad sostenible.

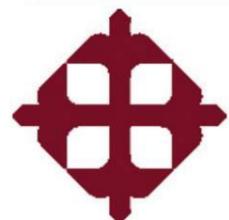
Manejo de residuos:

Manejo de residuos eficientemente, por medio de la frase “Basura que no es basura”, que tuvo una adhesión del 70 % de la población y que consiste en la recompensación monetario a cambio de basura. Disminuyó la cantidad de residuos sólidos a través del reciclaje ciudadano

Un logro social básico ha sido el de la educación ambiental, consiguiendo que sus habitantes se consideren corresponsables del funcionamiento de la ciudad. Con pocos medios se ha consiguió que el 90% de los residuos sean reciclados. Dentro de esta transformación social de la ciudad fue clave la creación de un gran eje comercial peatonal que no descansa, a cualquier hora del día y de la noche los habitantes y los turistas disponen de lugares de encuentro y de muy diversos negocios: tiendas, bares, restaurantes, farmacias, etc.



Figura 70: Jardín Botánico. Curitiba. Fuente: Blog Ciudad de sueños, 2011

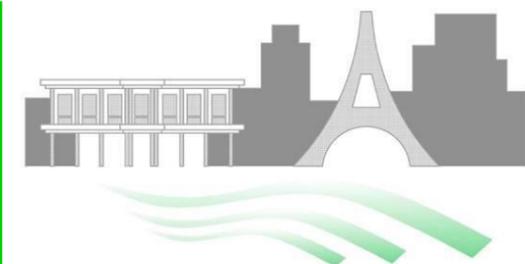


Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

40



Se destaca por su sistema de transporte público organizado de acuerdo a sistemas viales que dan preferencia a los autobuses, de manera de disminuir el tránsito que ingresa hacia el centro de la ciudad.

Sin ser una ciudad de gran belleza, es rica en espacios verdes y recientemente ha recibido el premio a la ciudad más sostenible del mundo, otorgado por la organización sueca, Globe Award, debido a la visión medioambiental que su población demuestra. Uno de los principales atractivos que el turismo en Curitiba ofrece, son sus parques con abundante vegetación, los que confieren ese toque de verde intenso que caracteriza a la ciudad. (Haber, 2012)

Se especificaron en tres áreas: desarrollo sostenible, medio ambiente y transporte.

ÁREAS VERDES

Las áreas verdes aumentaron a 51 m² por habitante creando una red de parques y mejorando la calidad ambiental.

- Programa de cultura ambiental que fortalece la conservación del medio ambiente
- Disminución de emisiones de co₂

IMAGEN URBANA

- Espacios públicos
- Industrias fueron ubicadas en la periferia para evitar la acumulación de las mismas en el área residencial.
- Comercio y viviendas en el centro urbano

ECONÓMICO:

Para el estado:

- Reducen costos en la separación de residuos y reciben ingresos por la venta de estos.
- Reciben dinero por tickets de transporte

Para la sociedad:

- Reducen costos en transporte
- Reciben beneficios por la separación de residuos

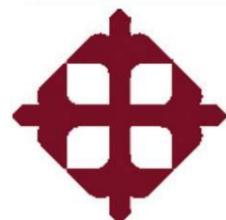
Para el estado y la sociedad: atraer la inversión y turismo

En definitiva se hizo de Curitiba una ciudad sostenible con una red de transporte público eficiente, reciclaje de residuos, parques y áreas verdes como pulmones de la ciudad frenando la contaminación,

Las claves de este eco-desarrollo urbano radican fundamentalmente en la voluntad política municipal, que se ha mantenido invariable en abordar la problemática urbanística de una forma coherente y radical.



Figura 71: Red vial de transporte público



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

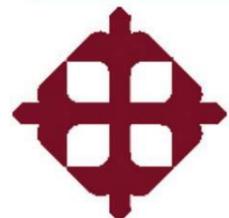
41



7.4 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS TIPOLOGICO

Luego del estudio de estos 3 proyectos varias estrategias y características son útiles para la propuesta de rehabilitación urbana de Vinces.

TIPOLOGÍA	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
Renovación Urbana en Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina	Regenerar la zona industrial y portuaria de Puerto Madero y convertirla en un hito urbano de la Ciudad de Buenos Aires	Reutilización de muelles, preservando la imagen portuaria. Diseño enfocado en potenciar una imagen globalizada
Barcelona y sus espacios públicos	Intervenir sectores urbanos para transformar e integrar zonas periféricas, priorizando la regeneración del Espacio Público y los sistemas de Movilidad	Privilegiar los espacios públicos frente a los privados Zonificación de actividades Urbanas Pasarelas urbanas integrando comercio
Curitiba, ciudad sostenible	Transformar esta ciudad en un modelo de integración de medio ambiente, urbanización y desarrollo sostenible.	Aumentar el m2 de áreas verdes por habitante Generar una red de transporte público sostenible.



8. PROPUESTA

Zonificación:

-  Parque Rufo Peña
-  Corredor comercial- Balzar
-  Plaza San Lorenzo

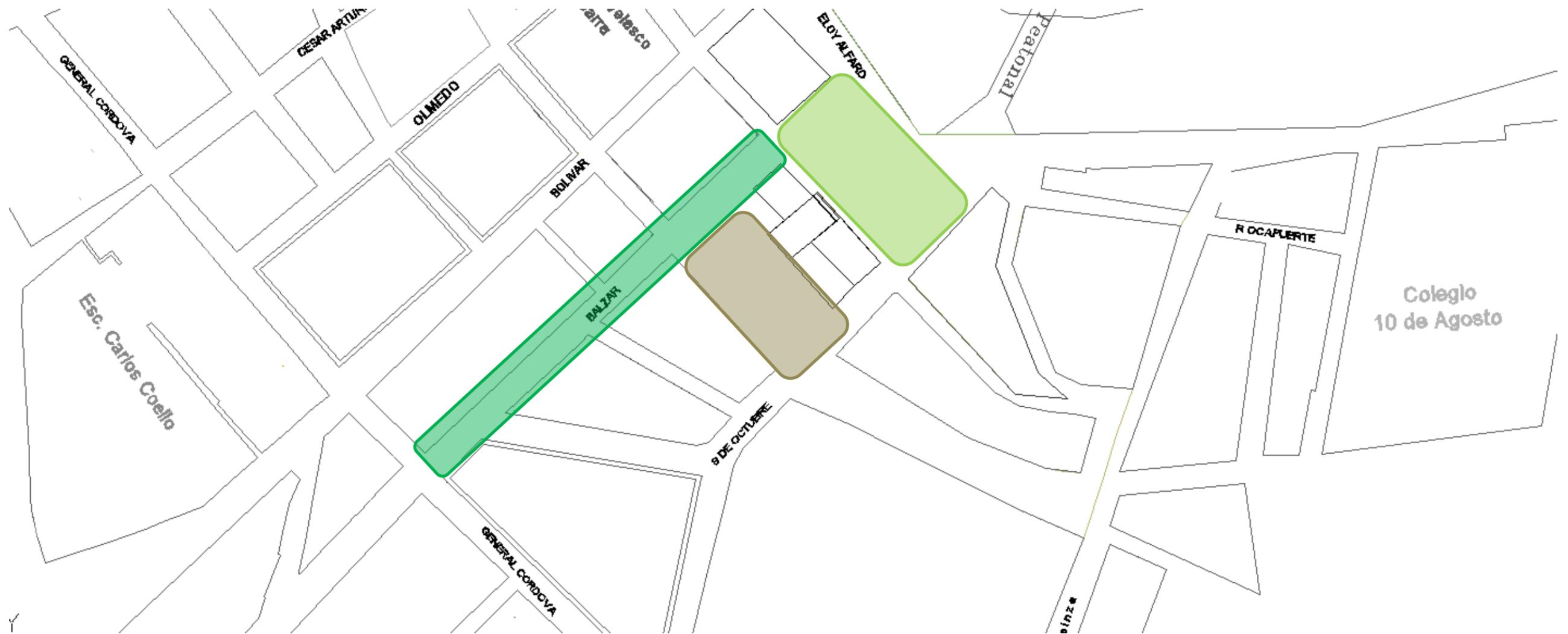
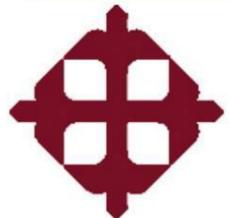


Figura 72: Zonificación de la propuesta General. Fuente: Autora 2013



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

43



8.1 CORREDORES: Vía Balzar

Son vías peatonales las cuales están dotadas de gran cantidad de áreas verdes y áreas de contemplación. A lo largo de estos corredores se encuentran locales comerciales de todo tipo. La intervención está centrada en la recuperación del espacio público uniendo e integrando el corredor comercial.

Se priorizó la flexibilidad de esta vía haciéndola peatonal y que sirva como conector directo a la Plaza pública San Lorenzo y al Parque Rufo Peña

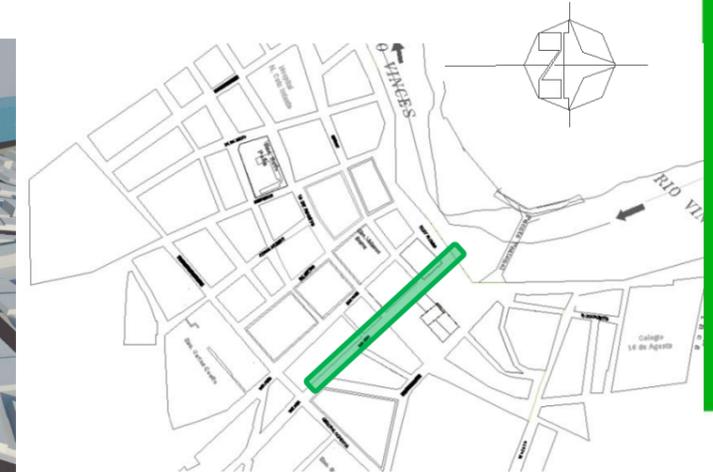


Figura 73: Ubicación del Corredor Comercial. Fuente: Autora 2013

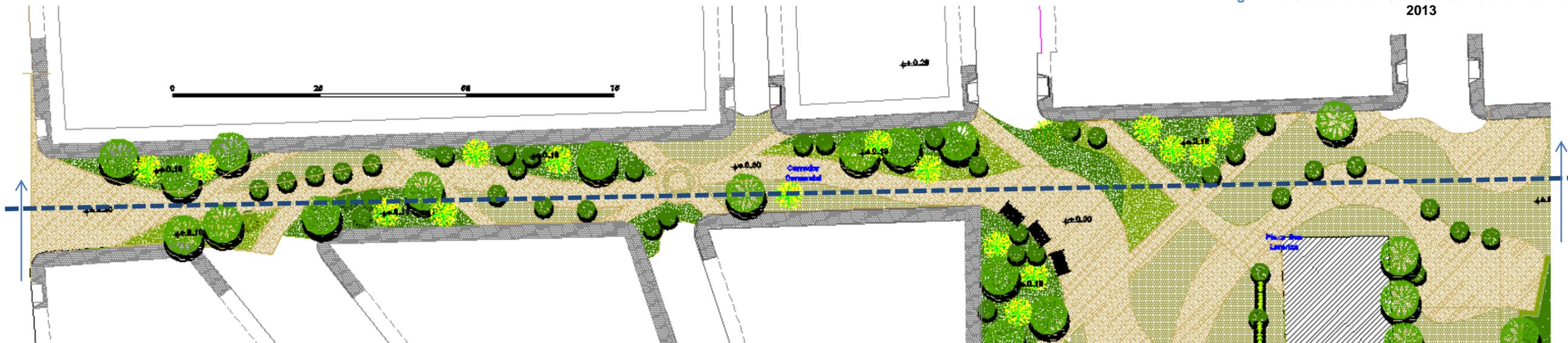


Figura 74: Corredor-Comercial- Ver Lámina A2-A3

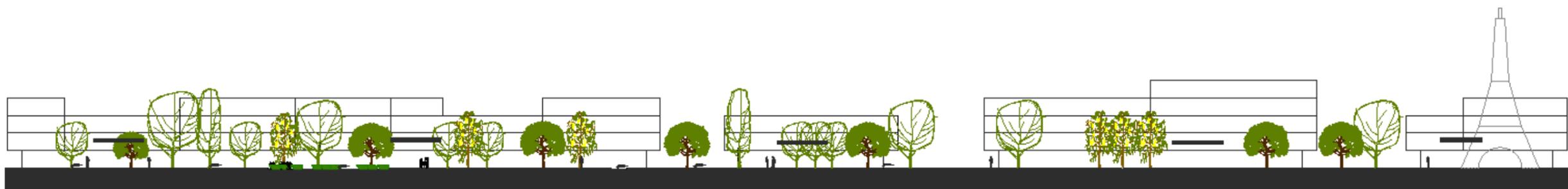
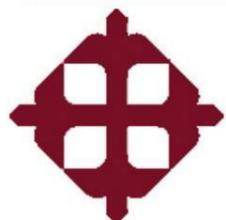


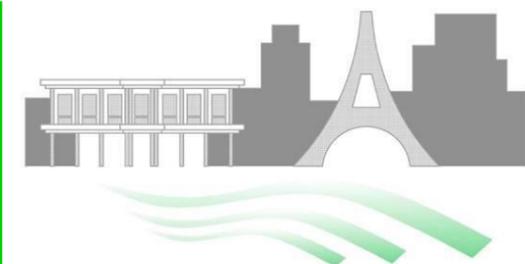
Figura 75: Corte Corredor-Comercial. Ver lámina A6



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCENNES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

44



Este nuevo corredor comercial en la calle Balzar permite unos nuevos flujos urbanos, los cuales crea la integración de todo el centro urbano. El recorrido es continuo permitiendo el paso por cada una de las áreas. (Plaza San Lorenzo y Plaza Rufo Peña)

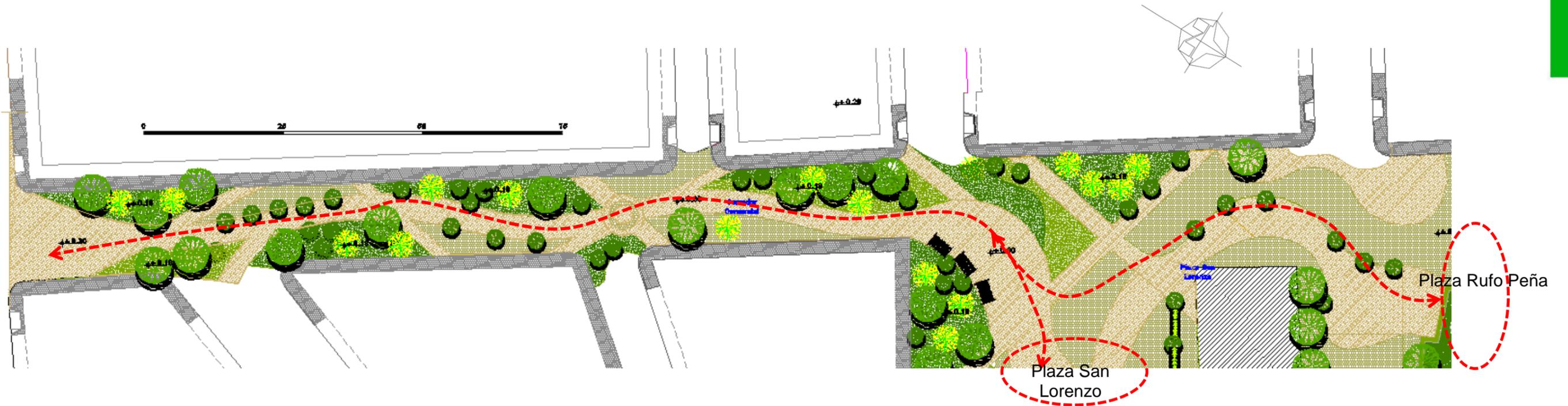
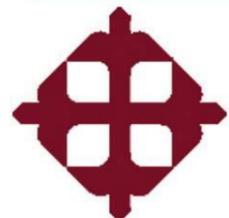


Figura 76: Nuevos flujos generados.



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

45



8.2 ESPACIO PÚBLICO Y ÁREAS VERDES

Los espacios públicos generados son la plaza San Lorenzo y la Plaza Rufo Peña.
La Iglesia y el Municipio estarán rodeados por áreas verdes espacios de integración donde se podrá realizar actividades de interrelación, descanso y contemplación.

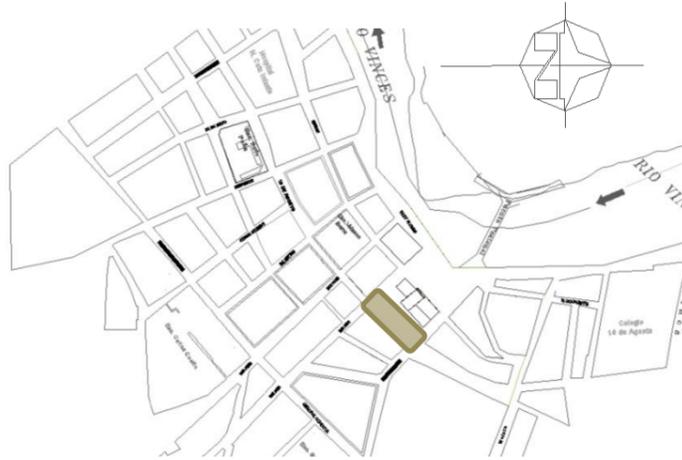


Figura 79: Ubicación de propuesta Plaza San Lorenzo

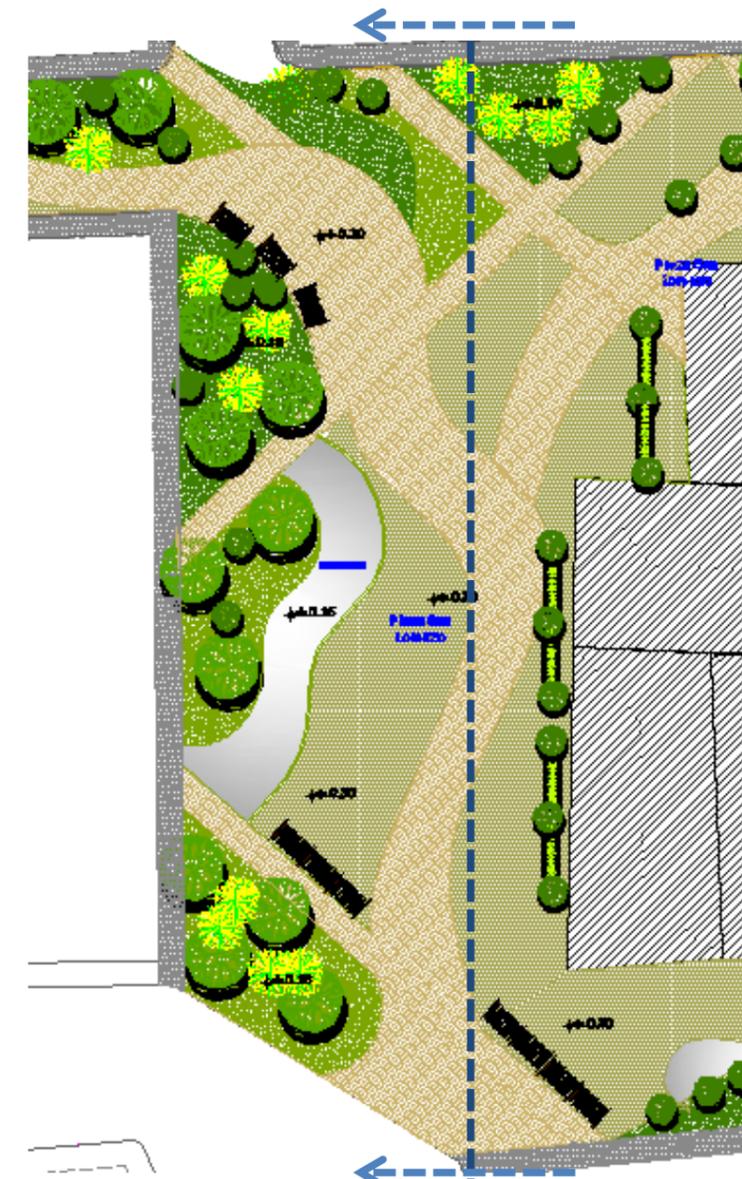


Figura 77: Plaza San Lorenzo. Propuesta. Ver lámina A4

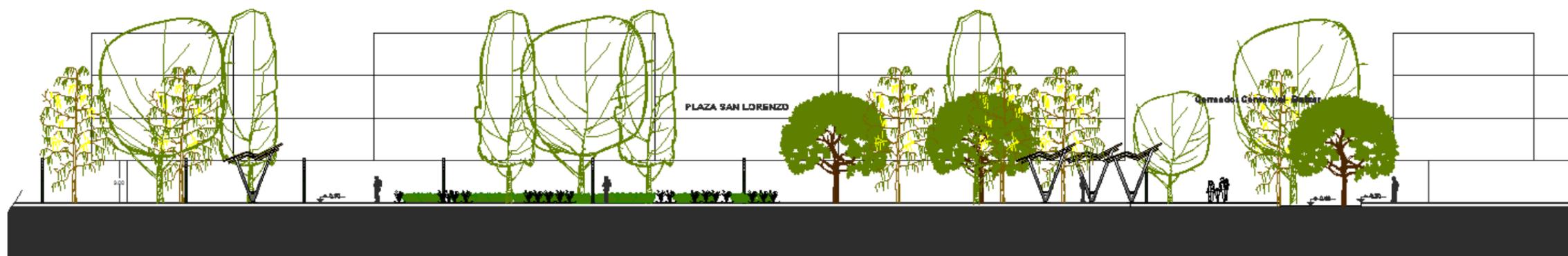
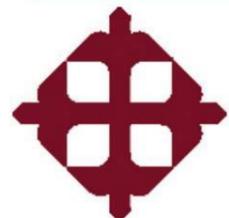


Figura 78: Corte Plaza San Lorenzo. Ver lámina A7



8.3 CORTES: VER ANEXOS A ESCALA

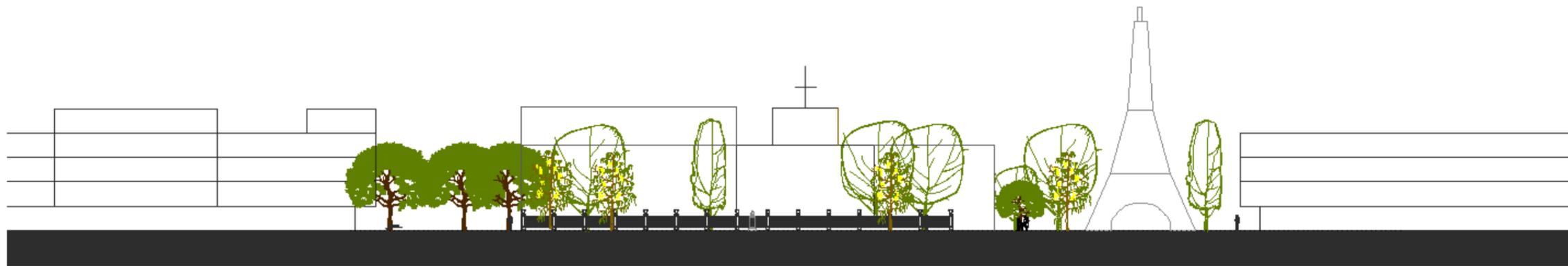
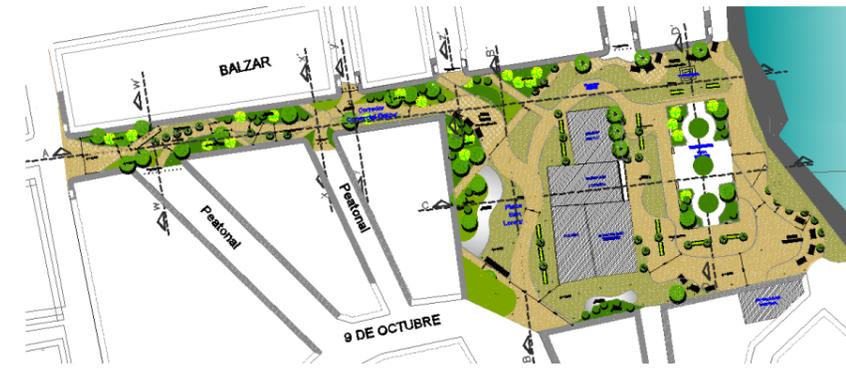


Figura 81: Corte C-C. Ver anexo A7

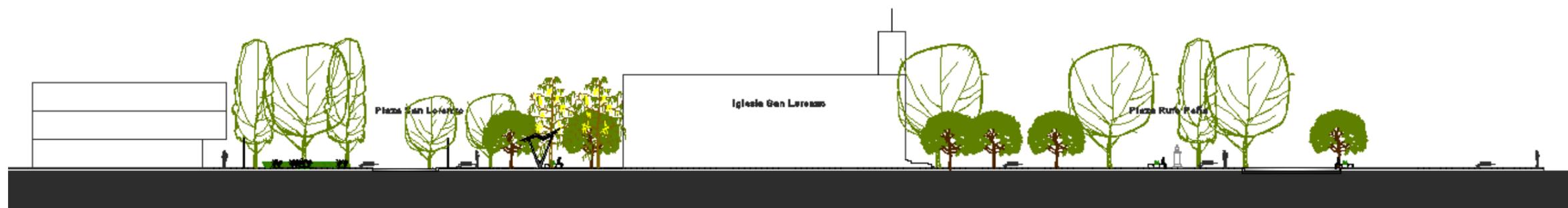
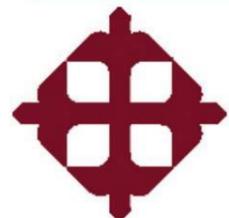


Figura 80: Corte D-D. Ver lámina A7



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

47



Generará flujos directos a este espacio público generando flexibilidad y conexión directa.

El proyecto definió la actuación a partir de la creación de un eje central, VIA Balzar, con prioridad peatonal, que uniera los tres sectores (locales comerciales, equipamiento, parque) que lo forman a la cota del resto del espacio público, eliminando de esta manera las barreras arquitectónicas y ampliando el área total por medio de una plataforma.

Se creó una nueva escena urbana recuperando el tradicional parque Rufo Peña haciéndolo una Plaza integradora de todo el centro, vinculándoselos a los edificios institucionales y patrimoniales como la Casa Municipal, sin que ello signifique la pérdida de valor de estos espacios.

Se propone conectar las plazas a todo el centro urbano y abrirlas a la ciudadanía. Creación de dos amplias zonas peatonales en los frentes de las calles 10 de agosto y 9 de Octubre, para conectar el frente institucional configurado por la Iglesia, y la Municipalidad de Vinces, así como también el Coliseo y la Antigua Casa Municipal.

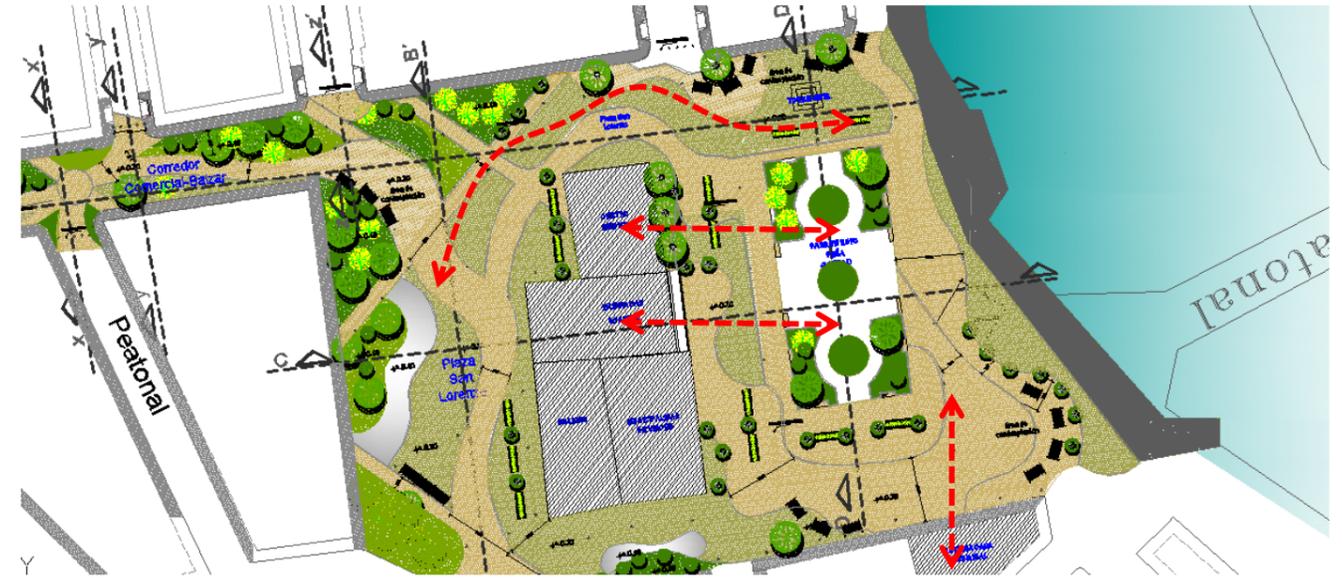
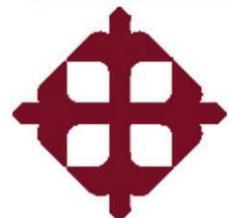


Figura 83: Flujos y recorridos en Parque Rufo Peña. Ver lámina A5



Figura 82: Ubicación de Propuesta de remodelación de Parque Rufo Peña



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

48



8.3.1 IMPLANTACIÓN GENERAL

En el gráfico se muestra la conexión de cada uno de los espacios, haciendo un conjunto integrado de varias actividades, comercio y recreación.

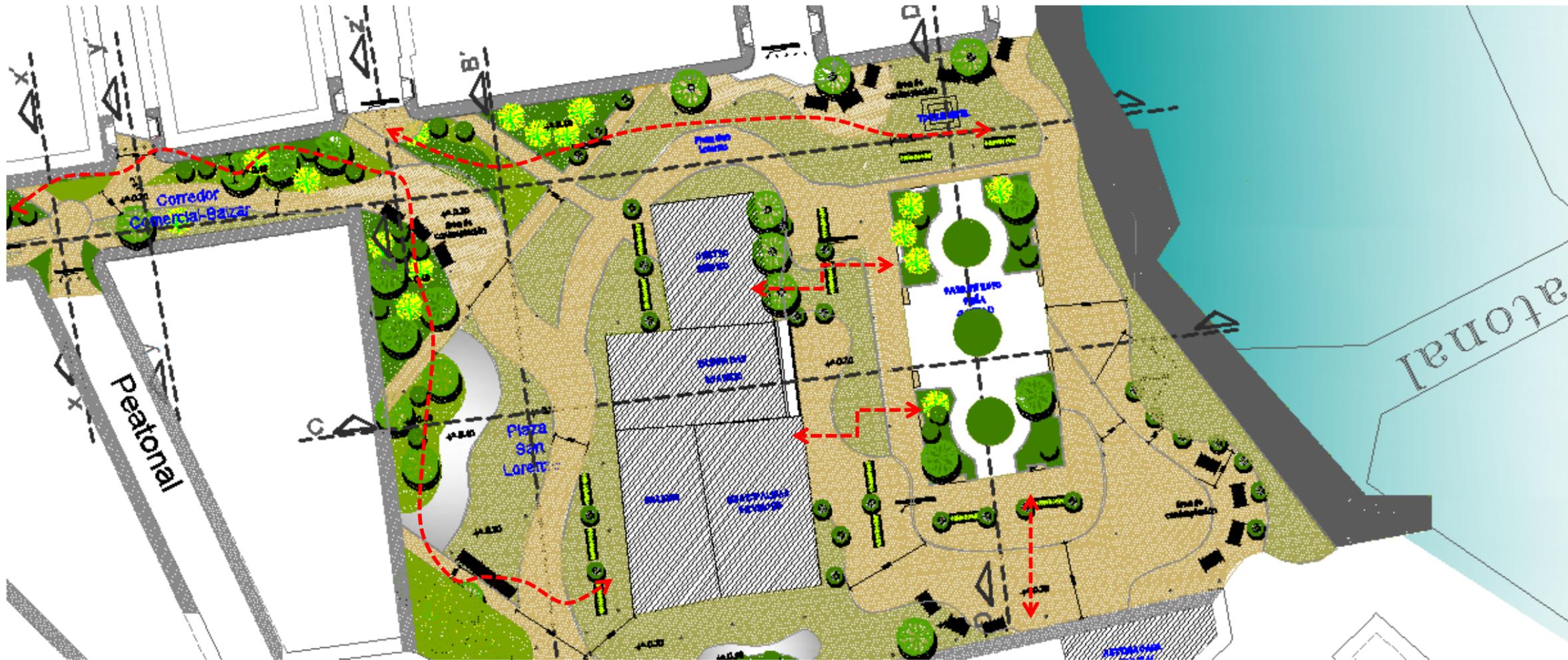
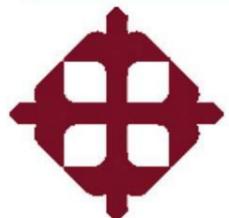


Figura 84: Implantación General. Fuente: Autora 2013 Ver anexo A1



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

49



8.4 RE DIRECCIONAMIENTO VIAL

En las vías circundantes al proyecto se estableció nuevos direccionamiento y tipos de vías.
(Ver Figura 85).

Simbología:

-  Peatonal exclusivamente
-  Peatonal con acceso vehicular limitado
-  Vehicular doble dirección

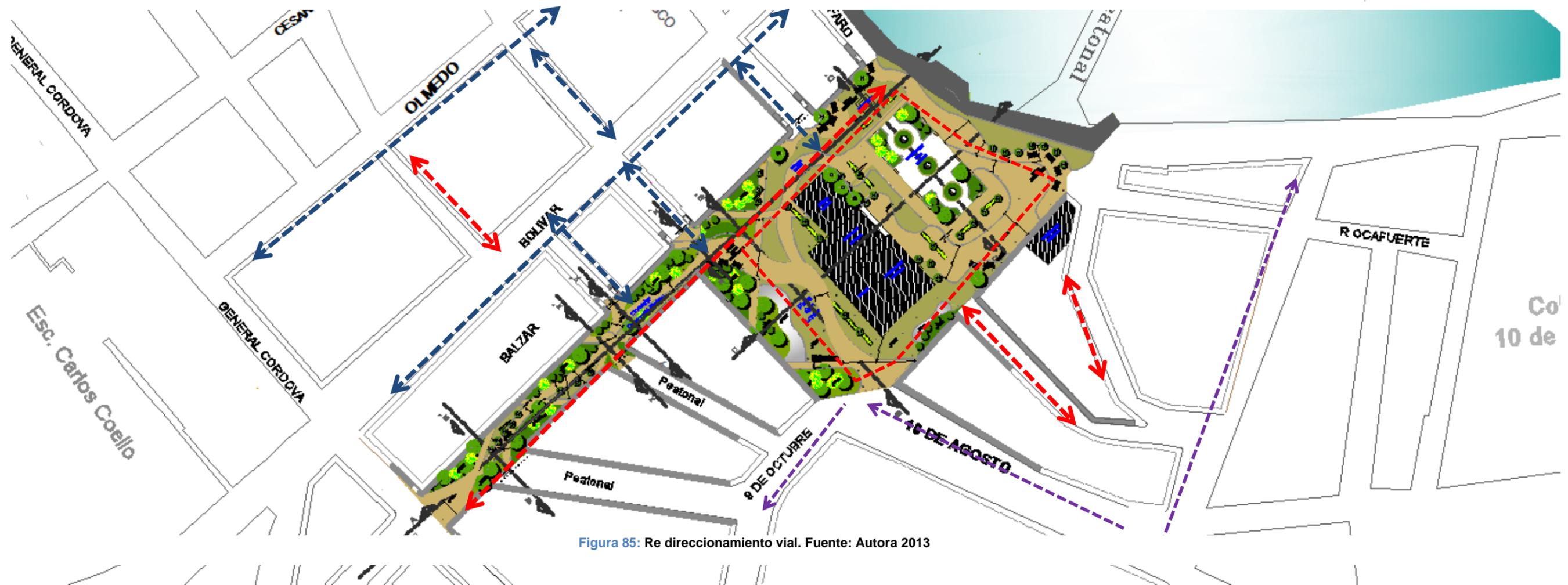
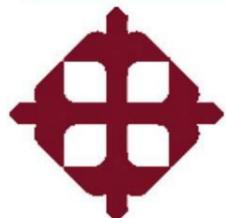


Figura 85: Re direccionamiento vial. Fuente: Autora 2013



Taller de Graduación XVI -

**TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL
SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

50



8.5 DISEÑO DE PISO:

Simbología:

Tipo de piso	Dimensiones	Simbología en plano	Color	Gráfico
Adoquín de hormigón	30cmx60cmx8cm		beige	
Adoquín de hormigón	30cmx60cmx8cm	Gris		
Caucho tipo adoquín	16cmx20cmx5cm	Verde	Terracota o similar	

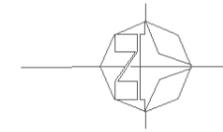
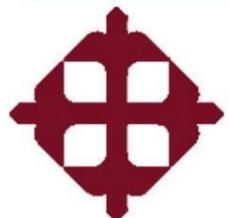


Figura 86: Implantación- Tipo de piso. Ver anexo A17



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

51



8.6 MOBILIARIO URBANO:

Se generó el mobiliario urbano consistente a la imagen general de la propuesta. Bancas, luminaria, bolardos, etc. están estratégicamente ubicados para confort de los usuarios.

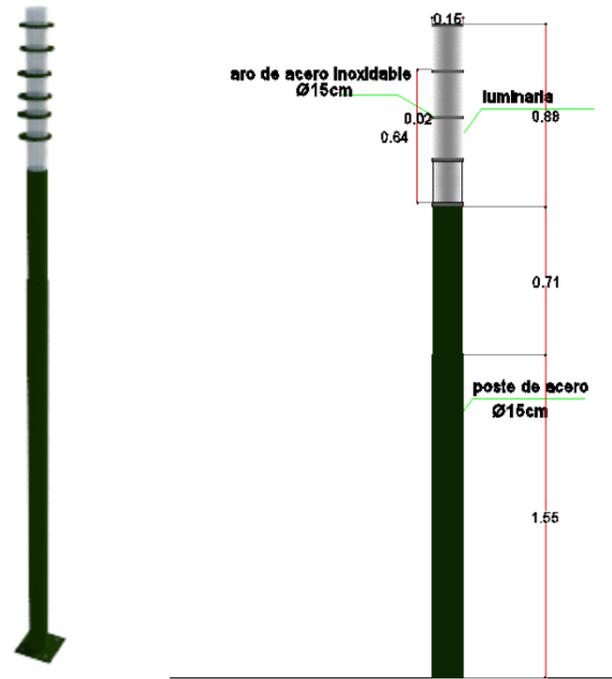


Figura 89: Luminaria peatonal



Figura 90: Bolardo



Figura 87: Banca doble con jardinera central

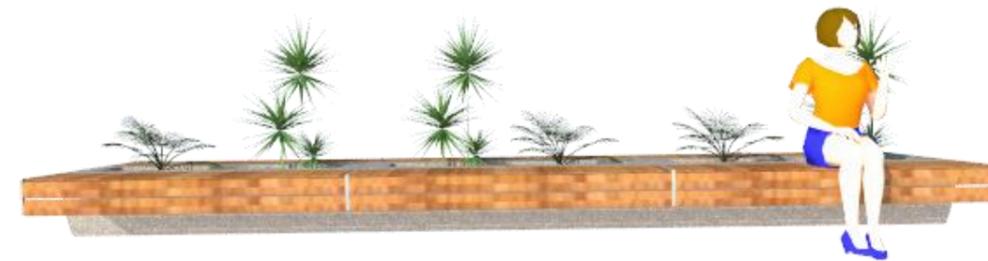
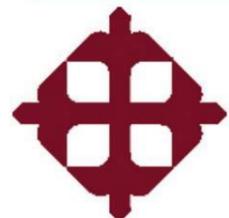


Figura 88: Banca doble con jardinera lateral.



8.7 ÁREAS VERDES: VEGETACIÓN/ TIPO



Boyrum. H 4m- R 2m

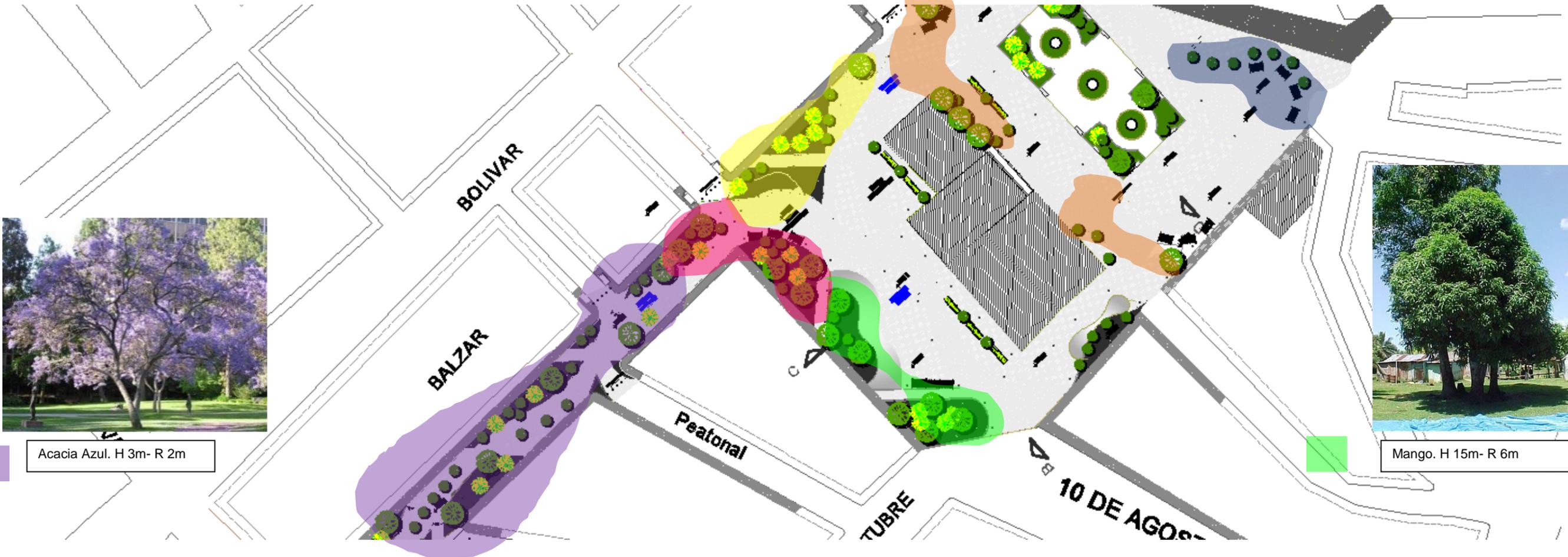
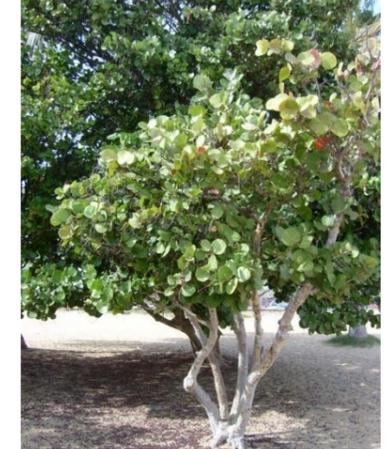


Bugamvilla- arbusto

Carambola Grosella China. H 4m- R 2m



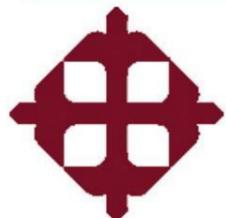
Coccolobauífera



Acacia Azul. H 3m- R 2m



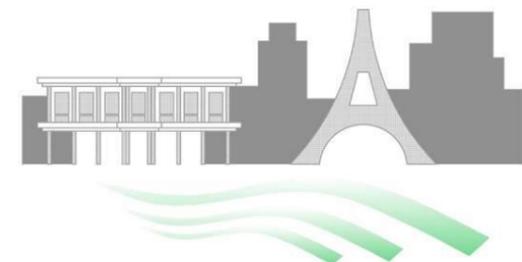
Mango. H 15m- R 6m



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

53

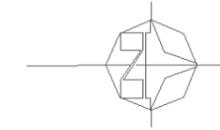


8.8 ACERAS

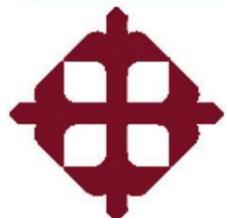
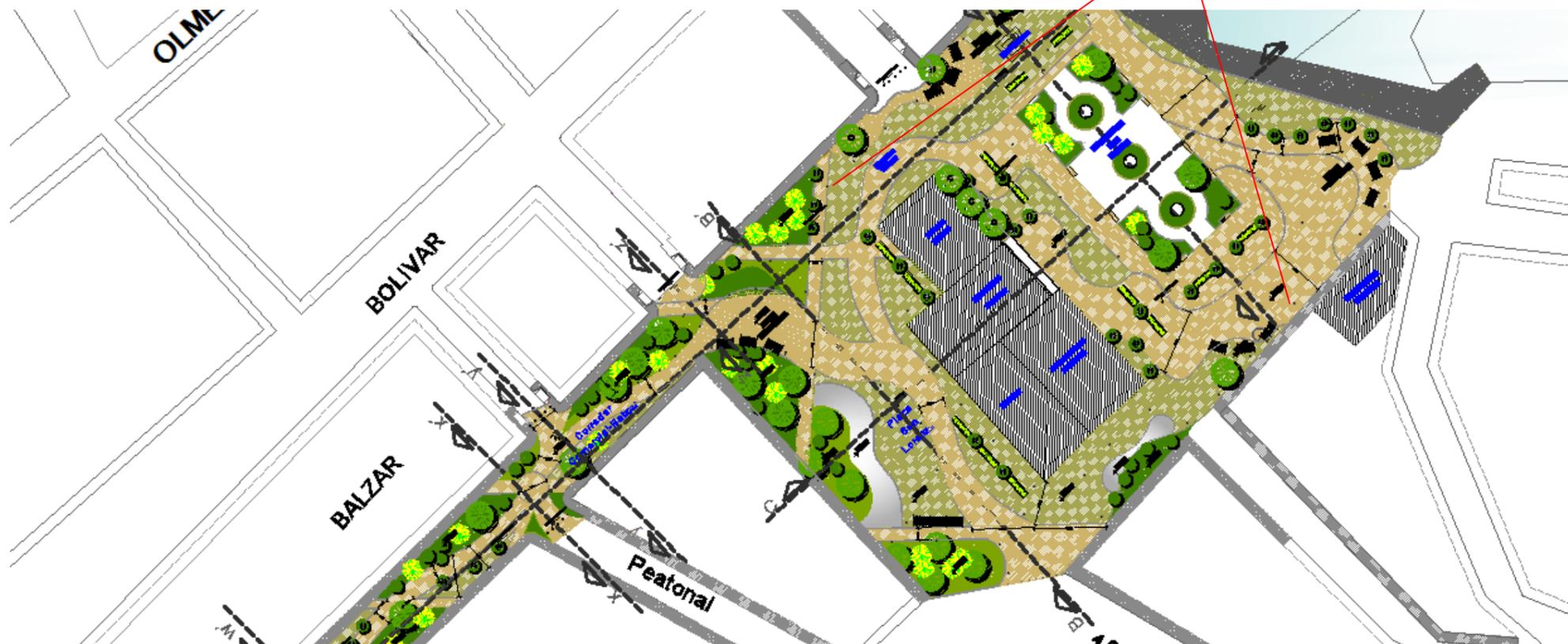
Las aceras son complementadas con el áreas del soportal el cual permite a peatones transitar, las aceras tiene un total de 5m incluido el soportal. Tiene como material adoquín de 30x30 al igual que en el área del soportal

Poseen rampas de 1.80x3.00m las cuales permitirán el acceso a personas con capacidades limitadas. Tiene una pendiente máxima del 10%

Se mantienen las aceras existentes ampliando y unificando todo el espacio a una misma cota, 0.3m

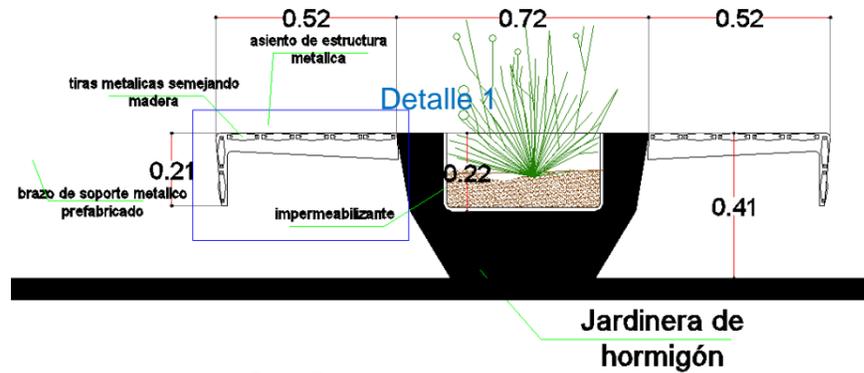


Unificación de aceras mediante una plataforma a la misma cota en toda el área. 0.30m

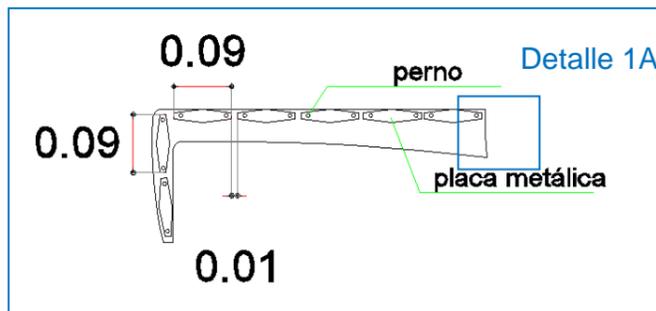


9. DETALLES ARQUITECTÓNICOS

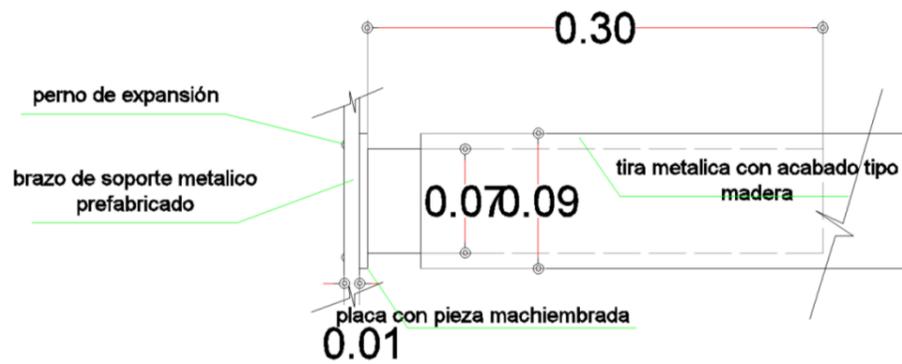
Detalle de banca doble



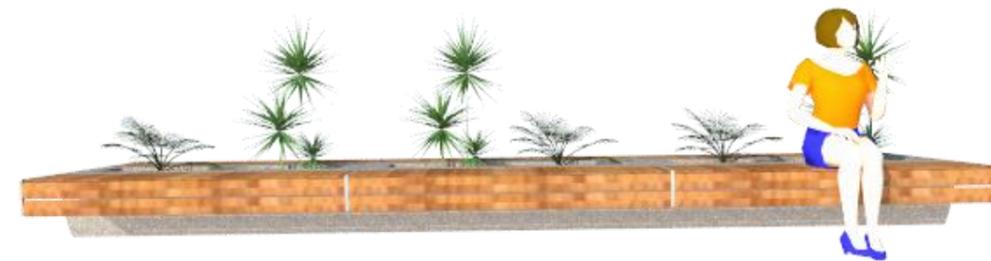
Detalle 1



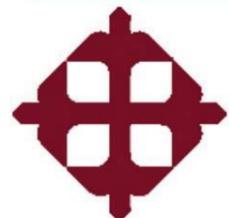
Detalle 1A



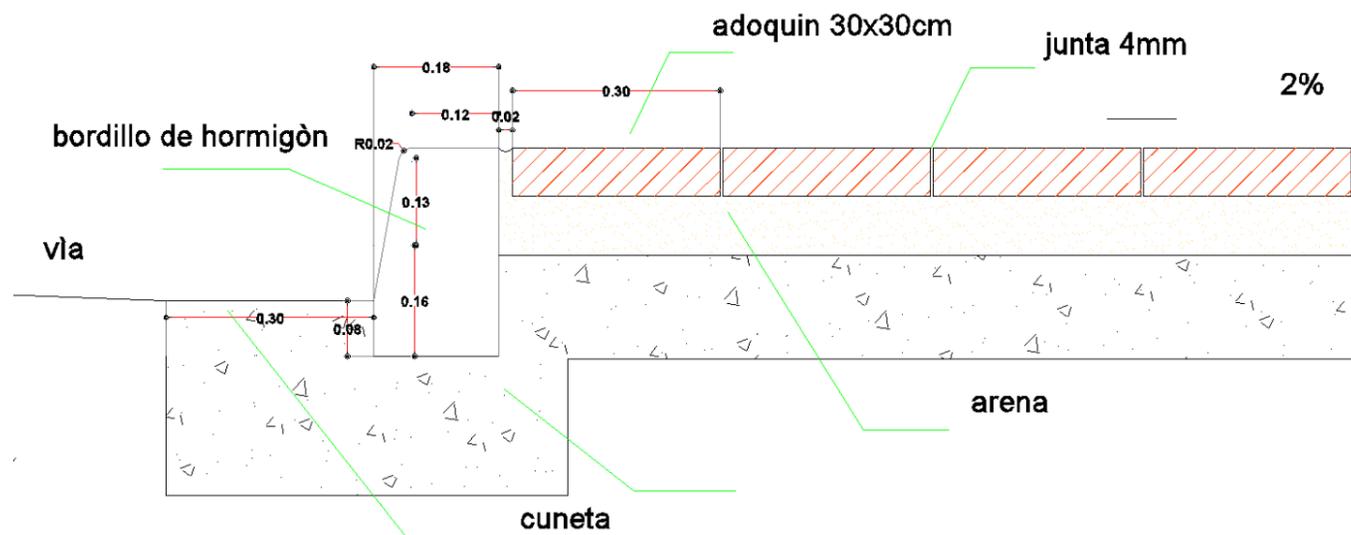
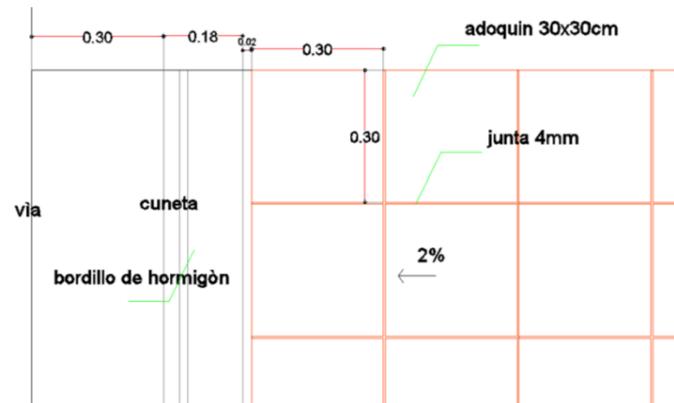
Perspectiva banca doble



Alzado banca doble



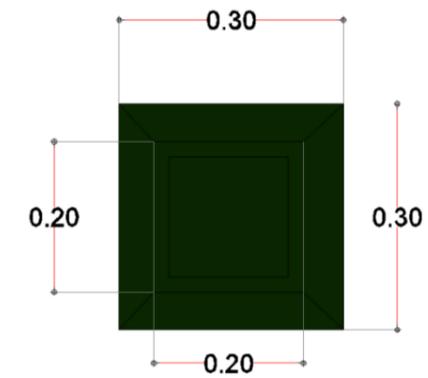
9.1 DETALLE DE BORDILLO



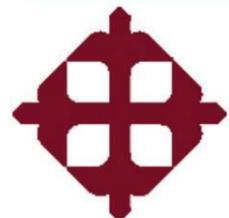
9.2 DETALLE BOLARDO



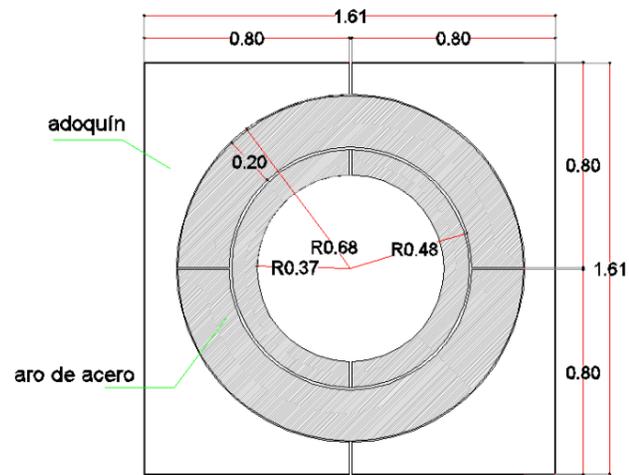
Alzado



Planta

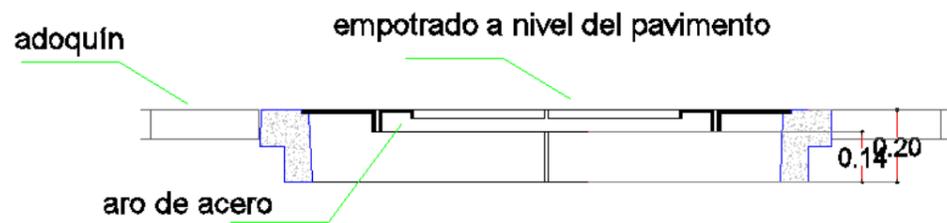


9.3 DETALLE DE ALCORQUE



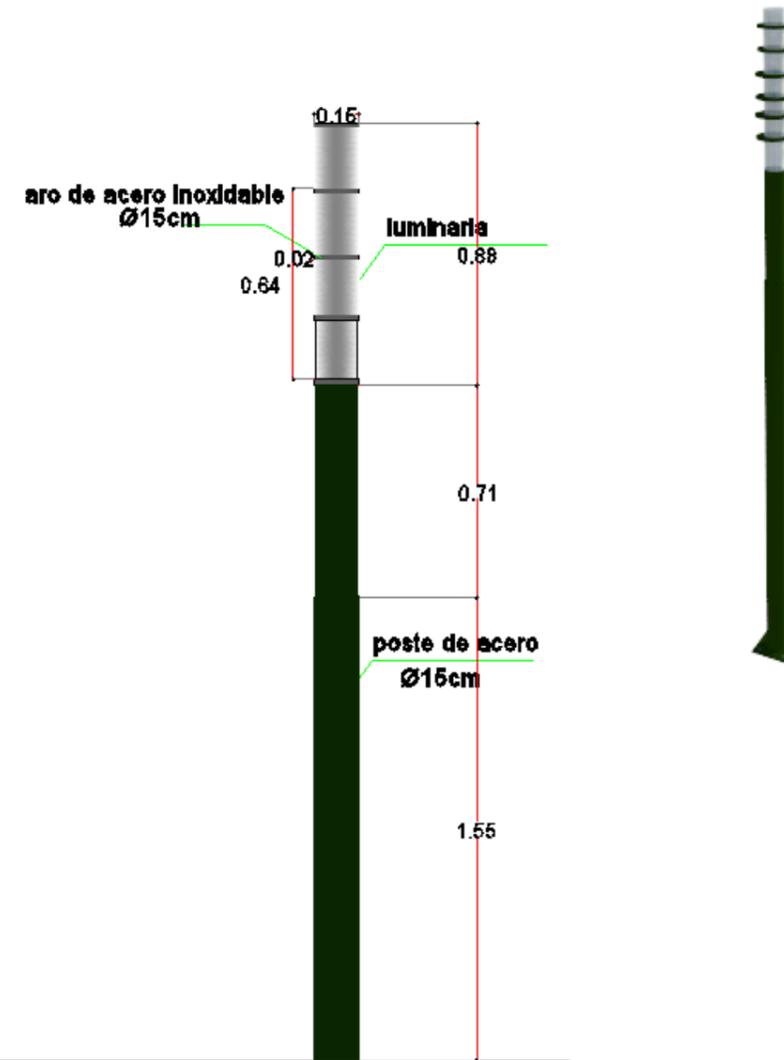
Planta

Elemento de protección de árboles empotrado al pavimento.

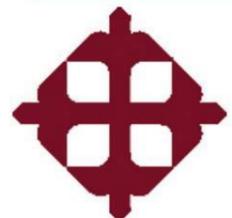


Corte

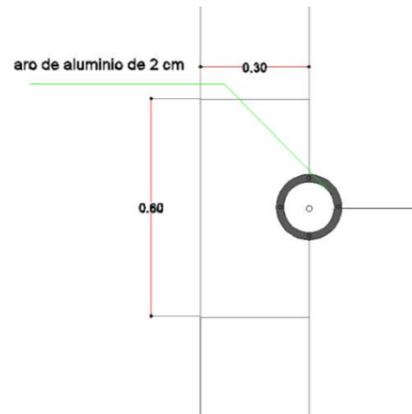
9.4 DETALLE LUMINARIA



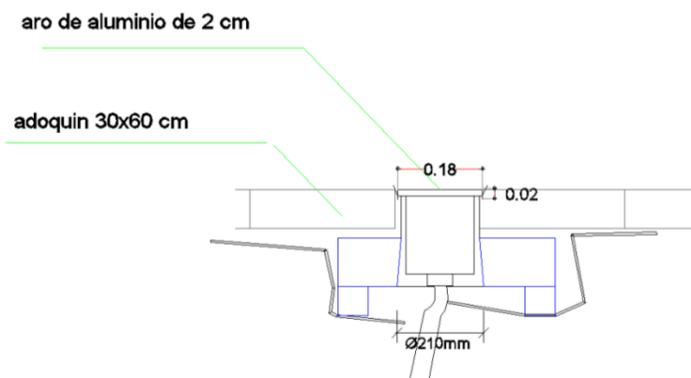
Alzado



9.5 DETALLE DE LUMINARIA DE PISO

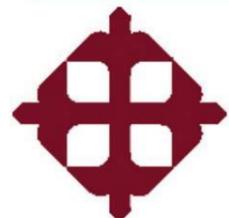
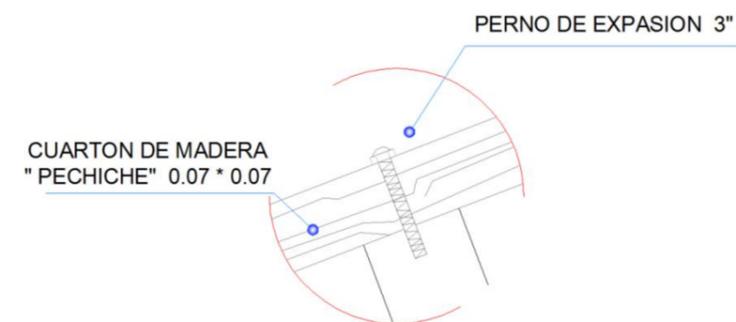
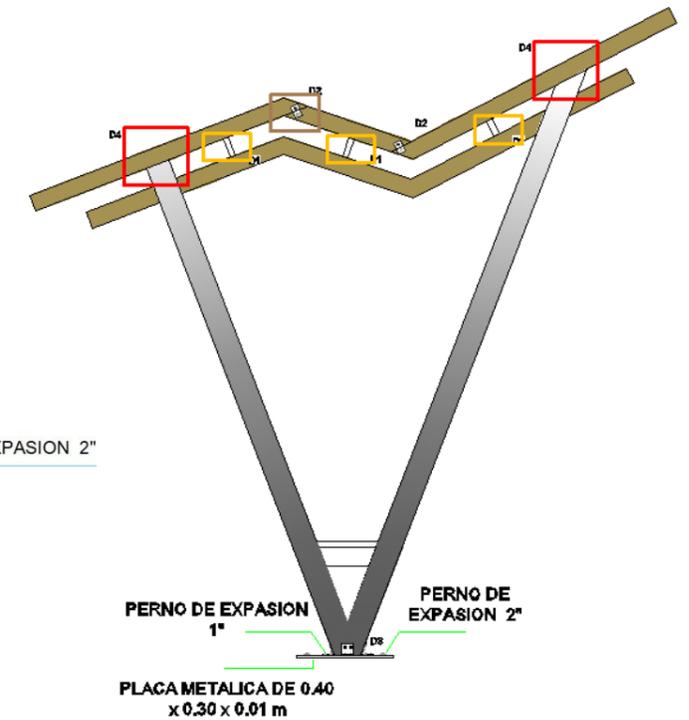
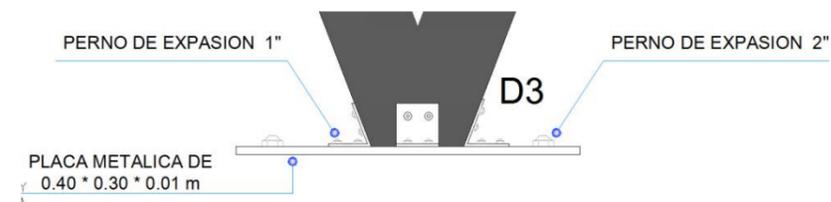
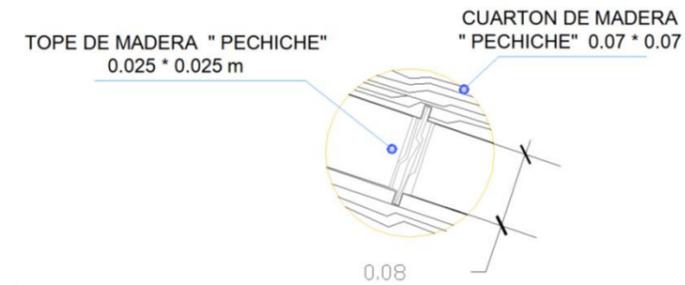


Planta. Ver Anexo



Corte: ver anexo

9.6 DETALLE DE PÉRGOLA



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

58



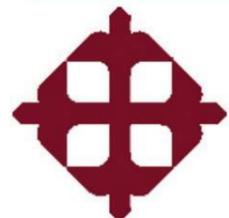
10. BIBLIOGRAFÍA

Libros:

- Manual de Normas técnicas de Imagen Urbana de Ciudad Victoria. (2012). Victoria.
- (2012). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del canton Vines. Vines.
- Arquitectos, B. O. (2000). Parque del Litoral. Trama, 10-13.
- Bazant, J. (s.f.). Manual de Diseño Urbano.
- Beyond the fossil city: Towards low carbon transport and Green growth. Sustainable Urban Transport technical. (s.f.). 6.
- Cullen, G. (1974). Paisaje Urbano.
- Higuera, E. (2006). Urbanismo Bioclimáticos.
- Cuadernos de Vivienda y Urbanismo 2145-0226 (2009) Vol. 2 Num. 4
- Jordi Borja – Zaida Muxí El espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona, 2000
- <http://desarrollourbano.wordpress.com/imagen-urbana/>
- <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0528797.pdf>
- <http://hagamoseco.com/comunidad/urbanismo-sustentable/hacia-un-urbanismo-sostenible-o-sustentable/806/>
- <http://editorial.cda.ulpgc.es/ftp/normativa/3-Urbanismo/D-227-1997%20Reglamento%20Accesibilidad-Manual.pdf>
- <http://www.discapacidadonline.com/manual-turismo-accesible-chile.htmlv>
- <http://www.discapacidadonline.com/discapacidad-ecuador-accesibilidad-medio->
- <http://arte.elpais.com.uy/jaime-lerner-el-heroe-de-curitiba-la-maestria-del-gran-urbanista>
- Regeneración Urbana integrada en Europa, documento de síntesis, 2000
- Peralta, C (2009) Arquitectura del Cacao: Haciendas cacaotera del área de Vines. (1880-1920). <http://www.arquitectura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/01506.pdf>

Páginas de Internet:

- <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/1/26131/LCL%202466-P.pdf>



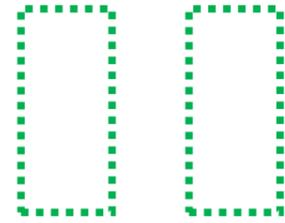
Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINES

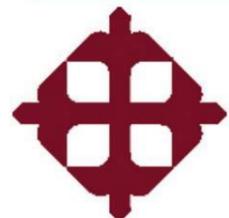
Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

59





ANEXOS



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

60



11. ANEXOS

Norma técnica ecuatoriana

Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1600 mm.

Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en una altura mínima de 2200mm.

Los pavimentos de las vías de circulación peatonal deben ser firmes, antideslizantes y sin irregularidades en su superficie.

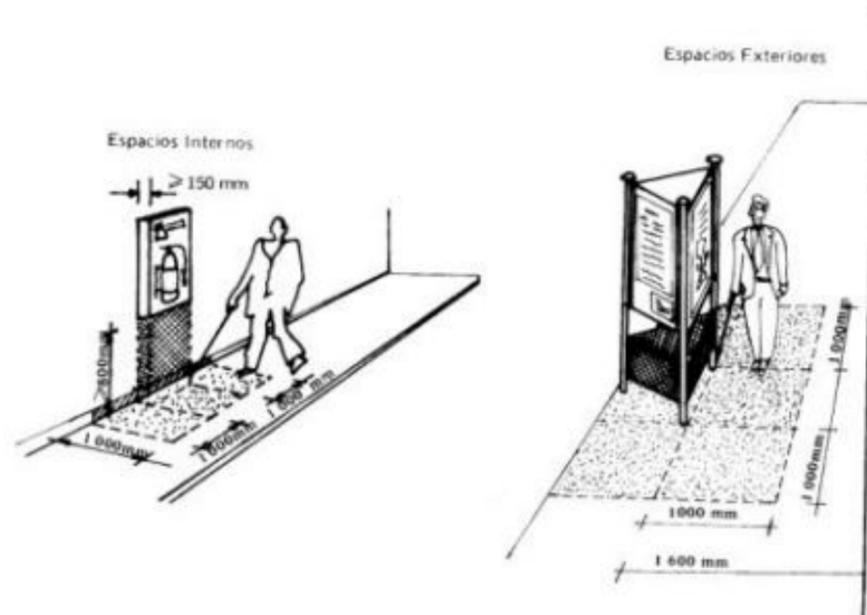


Figura 91: Discapacidad Ecuador-Accesibilidad al medio físico

Bordillos

Todas las vías de circulación que presenten desniveles superiores a 200 mm y que supongan un tránsito transversal a las mismas, deben estar provistas de bordillos materiales resistentes, de 100 mm de altura. Los bordillos deben tener continuidad en todas extensiones de desnivel.

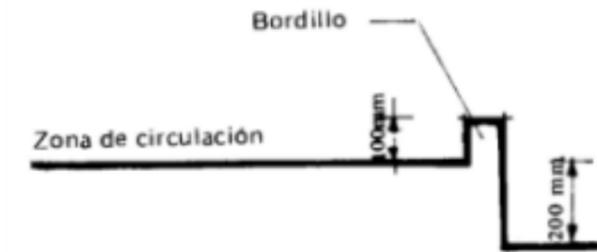


Figura 92: Discapacidad Ecuador-Accesibilidad al medio físico. Bordillo

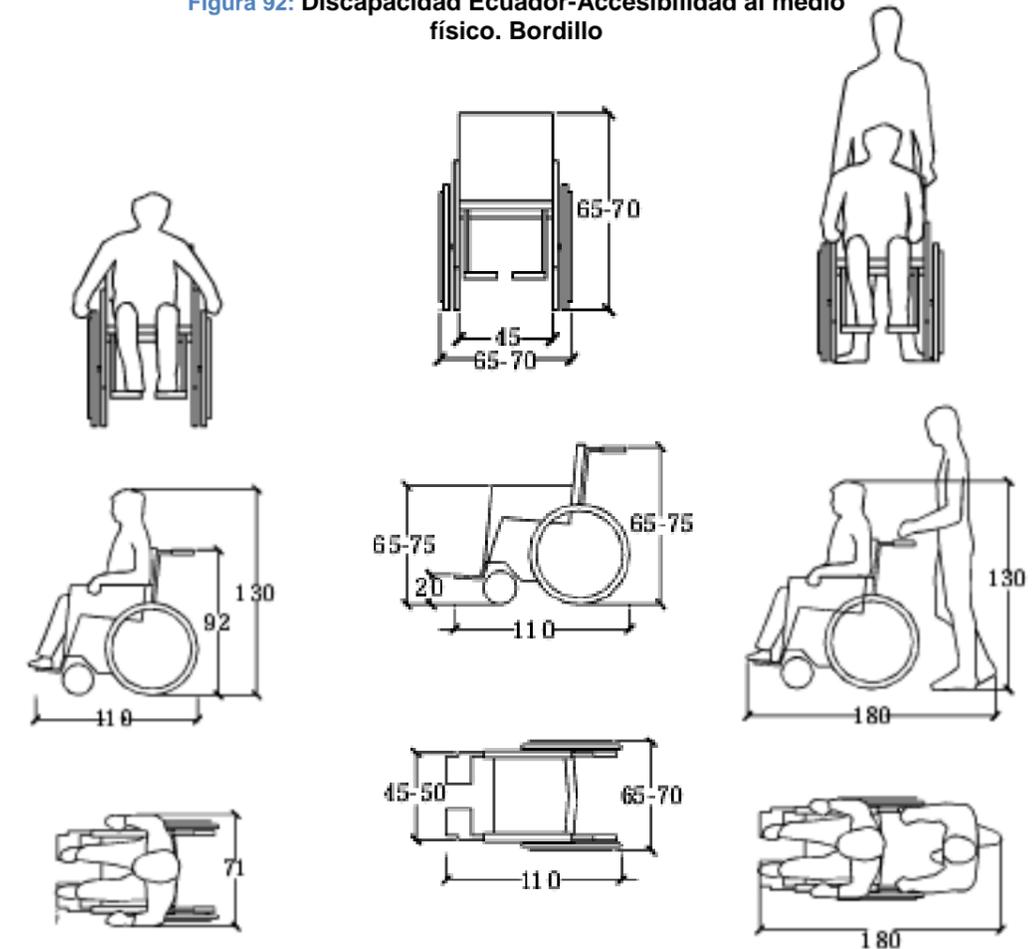
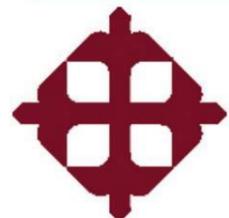


Figura 93: Discapacidad Ecuador-Accesibilidad al medio físico. Dimensiones de sillas de ruedas



11.1 NORMAS DE DISEÑO Y TRAZADO DE RECORRIDOS PÚBLICOS

A los efectos del presente reglamento, se considera un itinerario como adaptado cuando cumple las condiciones siguientes:

- La banda libre o peatonal tiene una anchura mínima de 1,40 m.
- La pendiente longitudinal en todo el recorrido no supera el 6% y la transversales igual o menor del 1,5%.
- Los elementos arquitectónicos resistentes u ornamentales, y otros objetos en fachada, no podrán sobresalir más de 10 cm si están situados a menos de 2,10m del suelo. Esta consideración es extensiva a anuncios, banderolas, toldos y ramas de árboles o arbustos y en general a cualquier elemento que pueda constituir un obstáculo.
- No existen escaleras, ni peldaños, ni interrupción brusca del itinerario.
- El pavimento es duro, no deslizante, su ejecución es perfecta, lo que significa que no presenta cejas ni más resaltes que los dibujos o hendiduras de las losas que lo constituyen.

Se establece la siguiente clasificación del acabado superficial de un pavimento en cuanto a su mayor o menor calidad de deslizante, según sea su coeficiente de resistencia al deslizamiento:

Pavimento Coeficiente de resistencia al deslizamiento

Deslizante < 25
No deslizante 25 - 40
Antideslizante > 40

- Si el trazado del itinerario comprende una zona ajardinada, las sendas peatonales pueden ser de suelo blando, esto es, de arena o tierra, pero debidamente compactado, o estar cubiertas con una capa de riego asfáltico y, en cualquier caso, estarán exentas de gravilla o cualquier otro material suelto.

- Los elementos comunes de urbanización, así como los del mobiliario urbano que formen parte del recorrido, son adaptados.

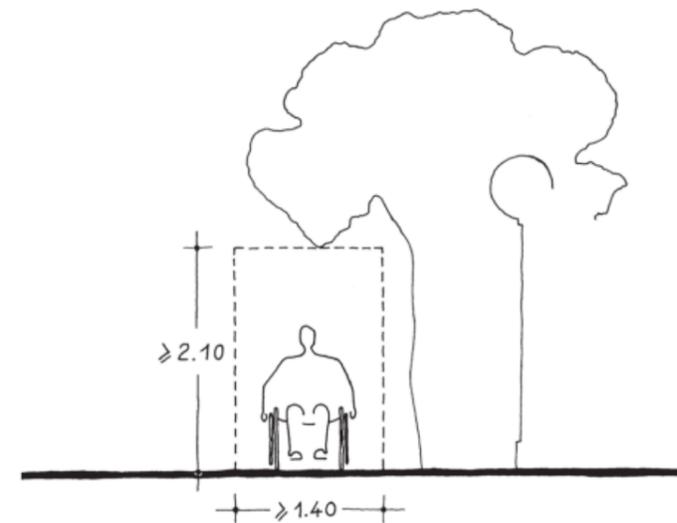


Figura 95: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001.
Ancho mínimo 1.40m

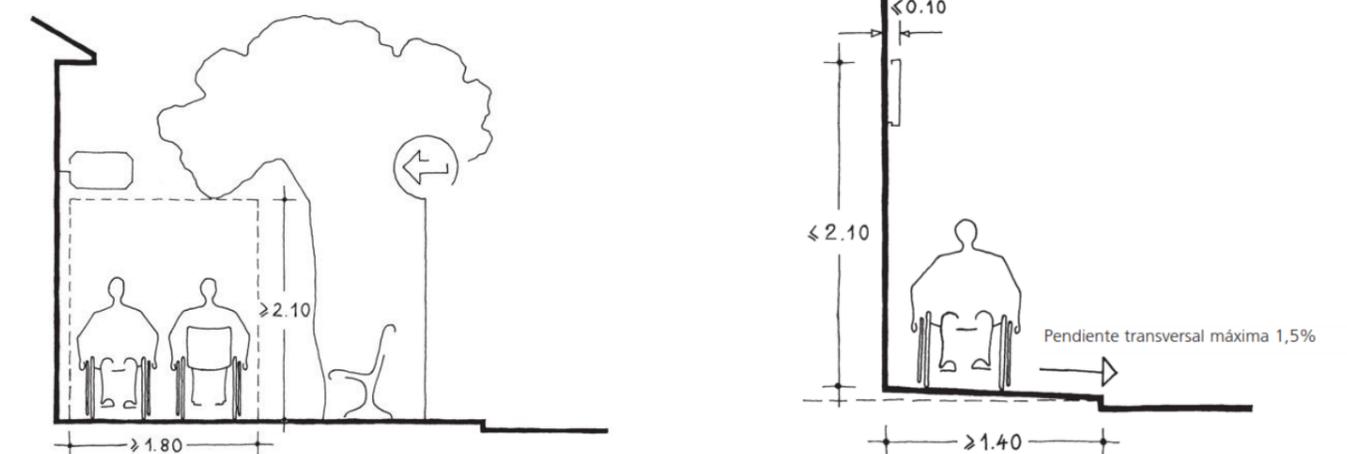
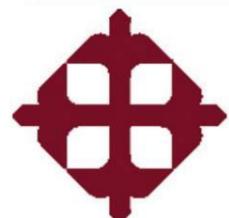


Figura 94: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001



11.2 NORMAS DE LOS ELEMENTOS URBANÍSTICOS COMUNES

Itinerarios mixtos

Son itinerarios (recorrido o ruta) válidos para peatones y vehículos y se consideran adaptados cuando cumplen los siguientes requisitos:

- Anchura mínima del itinerario: 3,00 m.
- Existe una franja peatonal adaptada claramente definida.
- Altura libre de obstáculos a lo largo del recorrido: 3,00 m.
- Anchura libre en tramos en que pueda efectuarse el cambio de dirección o giro de un vehículo a motor, mínimo 6,50 m.
- No existen peldaños aislados, ni escaleras, ni interrupción brusca del itinerario
- Los pavimentos, los elementos comunes de urbanización y el mobiliario urbano instalados en el recorrido son adaptados.

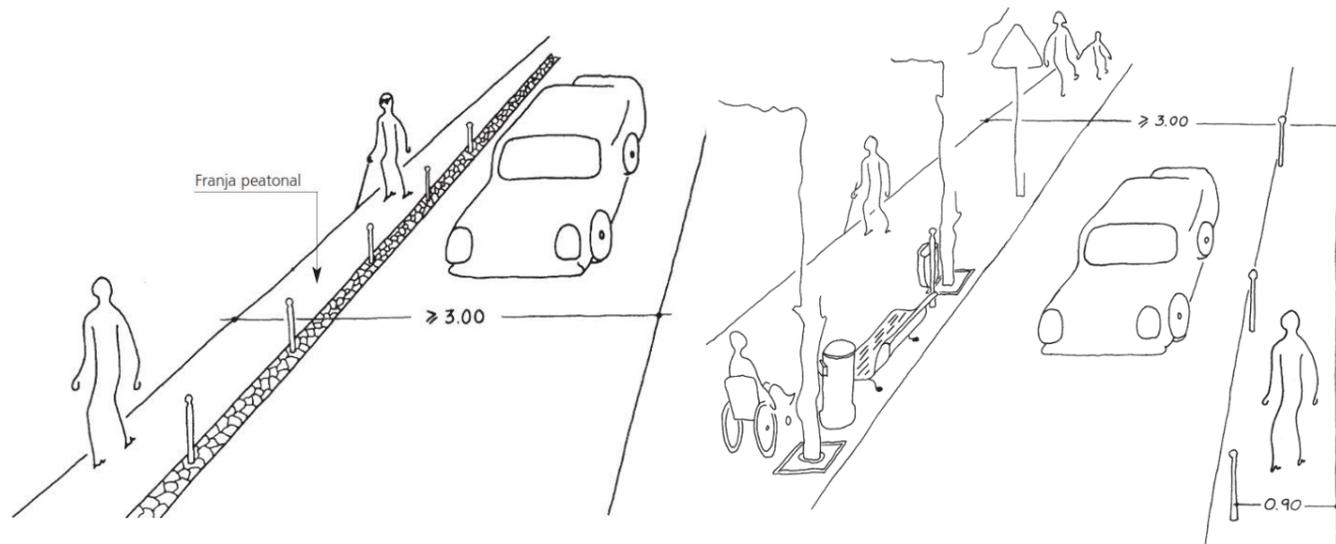


Figura 96: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Dimensionamiento de recorrido o ruta.

Se consideran adaptadas cuando tienen, en toda su longitud, una banda libre o peatonal de 1,40 m (mínimo), la pendiente longitudinal no rebasa el 6% y la pendiente transversal máxima es de 2%.

- La banda de acceso tiene 10 cm mínimo de ancho.
- La banda externa podrá tener la anchura que permita la vía de la que forma parte, contando con un mínimo de 0,50 m. En esta banda están situados los elementos verticales de iluminación y señalización, mobiliario urbano y jardinería y arbolado.

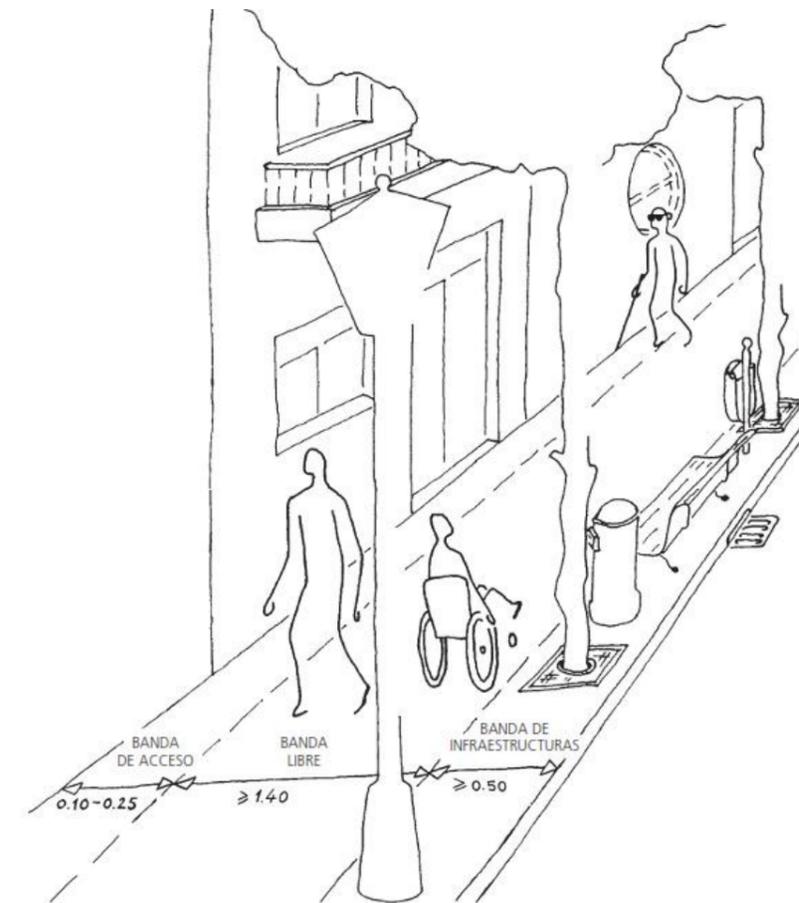
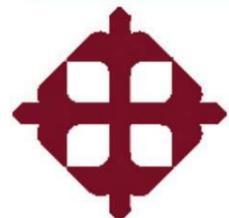


Figura 97: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Dimensionamiento mínimo de banda de acceso, peatonal y de infraestructura



Pavimentos adaptados

Se consideran aptos, es decir adaptados, cuando se ajustan a las siguientes condiciones:

- Son duros, no deslizantes o antideslizantes y están ejecutados de forma que no existen cejas ni rebordes y las únicas hendiduras o resaltes que presentan son las del dibujo del material de piso. Se admiten hasta 4 mm de alto y separaciones de hasta 5 mm.
- En determinados y específicos lugares presentan distintas texturas y aún color que están especialmente colocados para indicar al peatón ciego o con problemas de visión que está en una zona en la que existe algún riesgo o como aviso de la existencia de vados, salida de vehículos, arranque de escalera, etc., por lo que los denominamos "Pavimento especial señalizador".
- Cualquier elemento implantado en el pavimento: rejillas, tapas de registro, imbornales, cubiertas de alcorques, etc., deberán estar perfectamente enrasadas con el pavimento.
- Las rejillas de ventilación y los imbornales se colocarán en dirección transversal a la de la marcha. La separación entre barras o varillas y barrotes, será igual o menor de 2 cm y, si son planchas metálicas, losas de hormigón o cualquier otro material, los orificios tendrán un diámetro máximo de 2,5 cm.

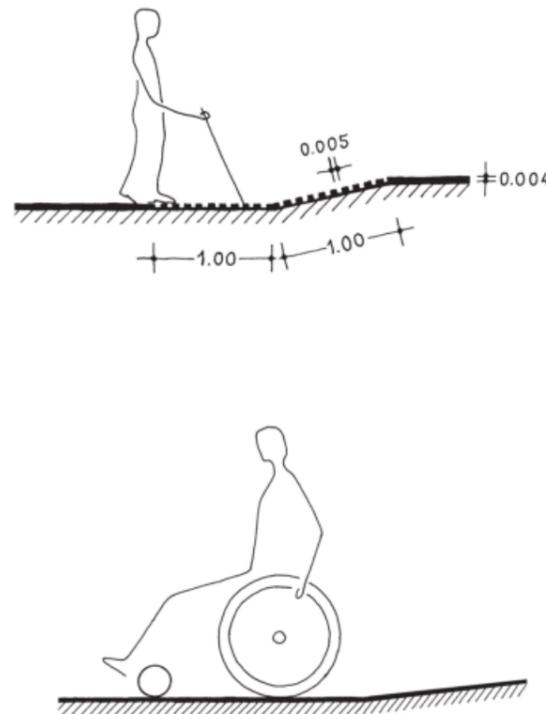


Figura 98: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001

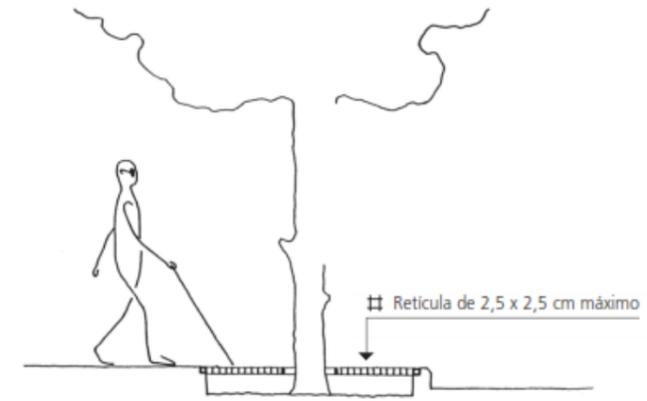
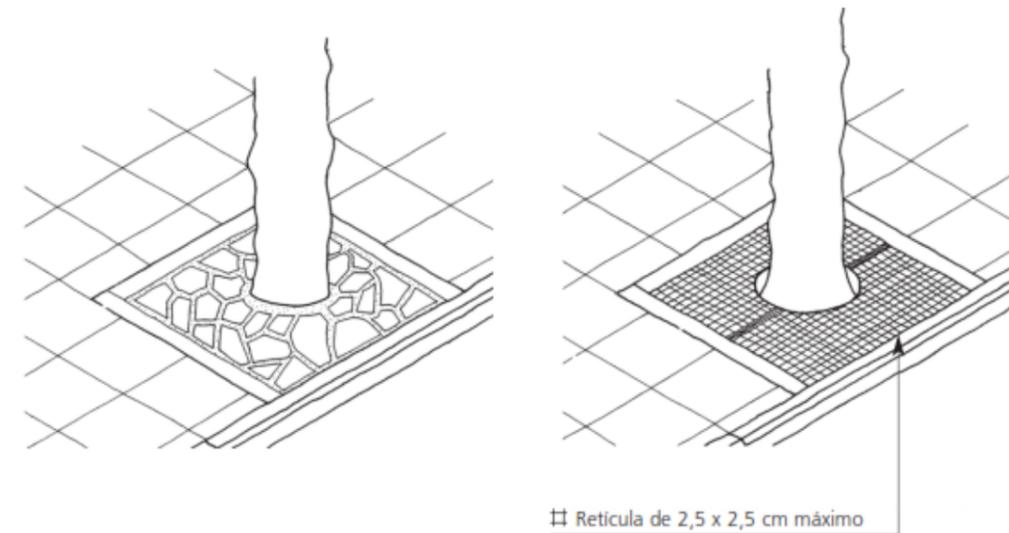


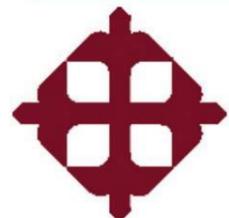
Figura 99: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Pavimentos adaptados para personas no videntes.

Alcorques

Protección de vegetación empotrada al pavimento



Tapas de rejilla



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

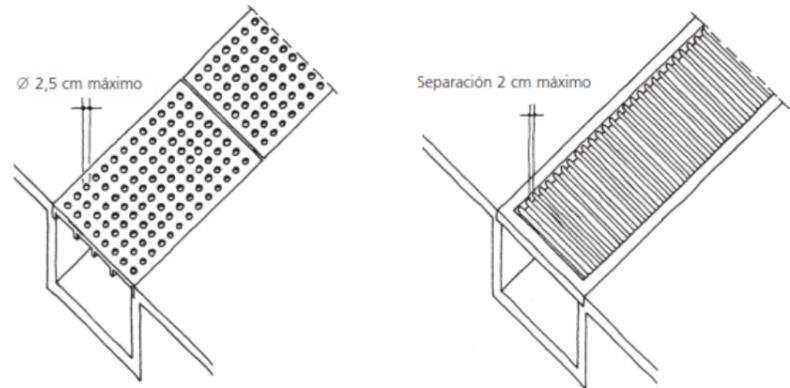
64



Vados o Rampas

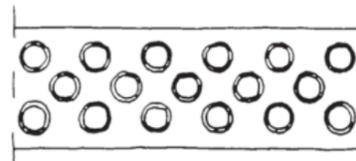
Se consideran vados peatonales adaptados cuando:

- Tienen una anchura de paso libre mínima de 1,20 m.
- El paso está expedito, es decir, sin obstáculo alguno.
- El borde de la rampa está enrasado con la calzada o presenta un reborde o desnivel máximo de 1 cm, ó 2 cm si el canto está redondeado o achaflanado.
- La longitud de la rampa es variable y depende de la altura del gálibo del bordillo, con pendiente máxima del 8% y pendientes transversales 2%.
- El suelo será de distinta textura que la acera. Antes y después del vado, se dispondrán dos bandas de 1,00 m de ancho soladas con pavimento especial señalizador. Los vados de entrada y salida de vehículos son adaptados cuando:
- Situados en un itinerario adaptado no alteran la circulación peatonal ni constituyen problemas para las PMR.
- La rampa tiene una pendiente máxima del 8%.
- La pendiente transversal de las rampas laterales tendrá 2%.
- El conjunto del vado y las dos bandas laterales de aviso están soladas con pavimento especial señalizador, excepto la rampa.
- Existe un imbornal aguas arriba del vado.

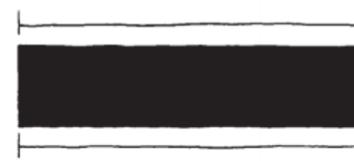


TIPO DE PAVIMENTO ESPECIAL SEÑALIZADOR TÁCTIL

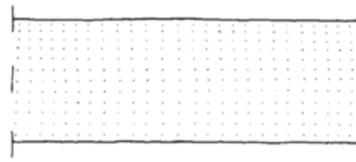
TIPO DE PAVIMENTO ESPECIAL SEÑALIZADOR VISUAL



TIPO PIVOTES TRONCOCÓNICOS



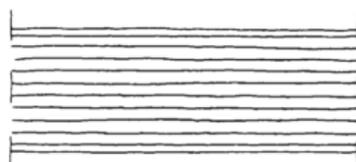
TIPO COMPACTO



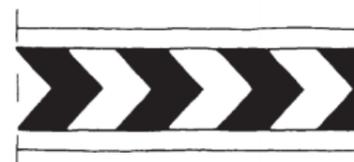
TIPO LIJA



TIPO CEBREADO



TIPO LISTADO



TIPO FLECHA

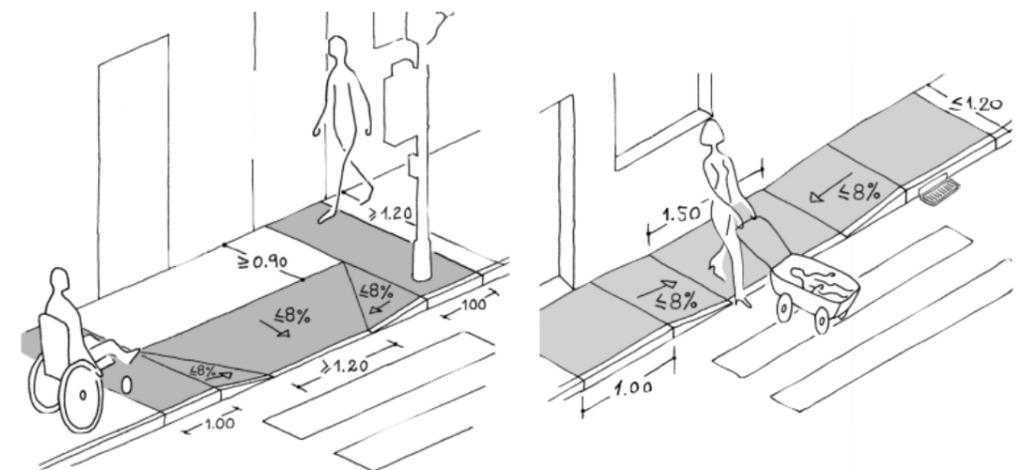
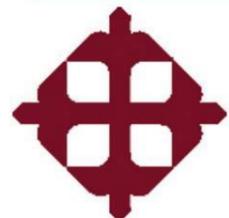


Figura 100: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Rampas



Taller de Graduación XVI - **TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES**

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

65



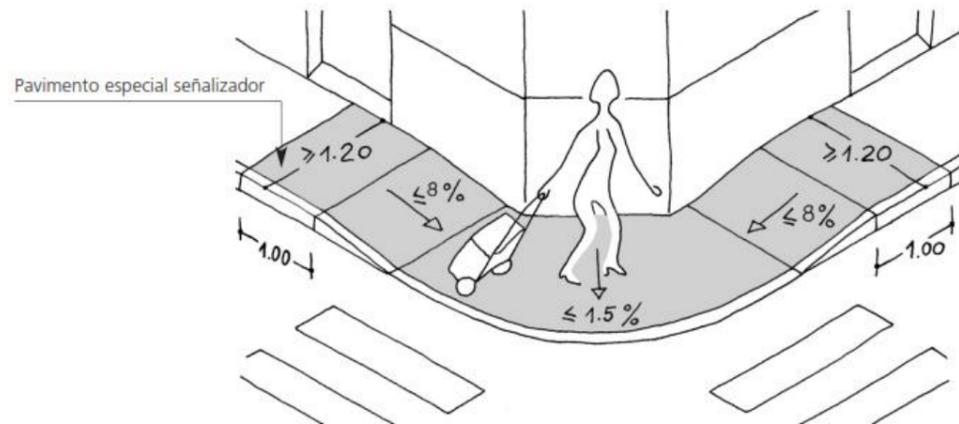


Figura 101: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Rampas

RAMPAS

Pendiente. Las rampas usadas como parte de un medio de salida deben tener una pendiente de recorrido no mayor a una unidad vertical en 12 unidades horizontales (pendiente del 8 por ciento). La pendiente de otras rampas para peatones no debe ser mayor que una unidad vertical en ocho unidades horizontales (pendiente del 12.5 por ciento).

Pendiente transversal. La pendiente medida en forma perpendicular a la dirección de desplazamiento de una rampa no debe ser mayor a una unidad vertical en 48 unidades horizontales (pendiente 2 por ciento).

Elevación vertical. La elevación para cualquier paso de rampa debe ser de 30 pulgadas (762 mm) como máximo.

Ancho. El ancho libre de una rampa y el ancho libre entre pasamanos, si son provistos, debe ser de 36 pulgadas (914 mm) como mínimo.

Pendiente. Los descansos deben tener una pendiente no mayor a una unidad vertical en 48 unidades horizontales (pendiente 2 por ciento) en cualquier dirección. Los cambios de nivel no están permitidos.

Cambio de dirección. Cuando ocurran cambios en la dirección de desplazamiento en los descansos provistos entre pasos de rampa, el descanso debe ser de 60 pulgadas por 60 pulgadas (1524 mm por 1524 mm) como mínimo.

Paso peatonal a nivel o paso cebra

Un Paso Peatonal o a Nivel o Paso Cebra se considera adaptado cuando cumple los siguientes requisitos:

- Tiene una rampa (variable en su longitud) con una pendiente máxima de 8% y reborde de 2 cm en encuentro con la calzada, biselado o redondeado.
- El vado está expedito -aunque pueden admitirse bolardos para impedir el acceso de vehículos-separados entre sí 0,90 m.

La anchura mínima del vado es de 4,00 m, así como la del paso en la calzada y este vendrá diferenciado mediante franjas blancas, paralelas al bordillo, ejecutadas con pintura antideslizante y rugosa o mediante losas blancas especiales.

- El vado y las franjas de aviso están soladas con pavimento especial señalizador duro y no deslizante.

Cuando la anchura de la calzada lo exija, se dispondrán isletas de espera de la misma anchura que el paso y un fondo mínimo de 1,40 m. Si existiera una mediana, se eliminará y se rebajará a nivel de la calzada y con la misma anchura del paso.

- Los semáforos están regulados para que una PMR pueda cruzar sin agobios y están dotados de señalización acústica, además de la luminosa.

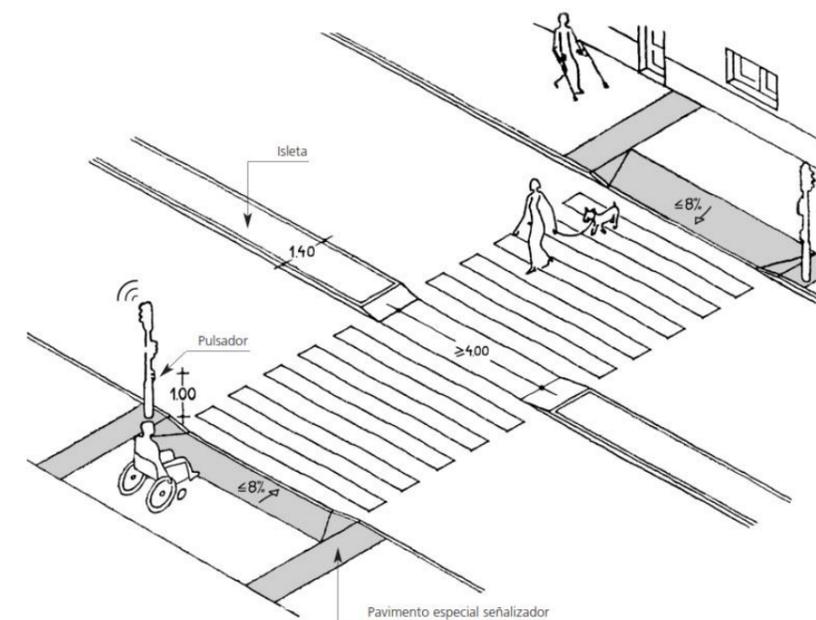
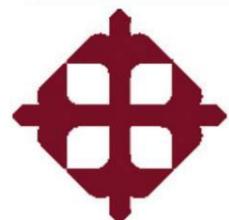


Figura 102: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Paso Cebra



Mobiliario urbano adaptado

Como complemento de lo expuesto y con carácter general, se considera que un elemento del mobiliario urbano es adaptado cuando:

- Es accesible a través de un itinerario adaptado y los elementos salientes demás de 0,15 m, situados por debajo de los 2,10 m y que no lleguen o descansen en el suelo, están señalizados en éste mediante un elemento “avisador” para ciegos, constituido, bien por una jardinera de más de 20 cm de alto, o de una barandilla de esa altura y unas dimensiones iguales o ligeramente mayores que la proyección del cuerpo saliente en planta.
- Los aparatos que deban manipularse estarán, bien sobre soportes, o empotrados en la pared, a una altura comprendida entre 1,00 m y 1,20 m. Nunca más de 1,40 m

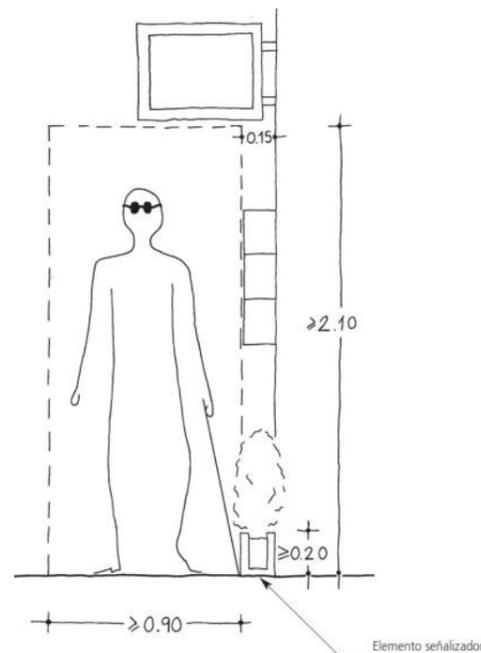


Figura 103: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Mobiliario adaptado

Bolardos

Los bolardos, pilotes y cualesquiera otros elementos destinados a evitar el paso de vehículos, deben pintarse con colores que destaquen del medio en que se encuentren.

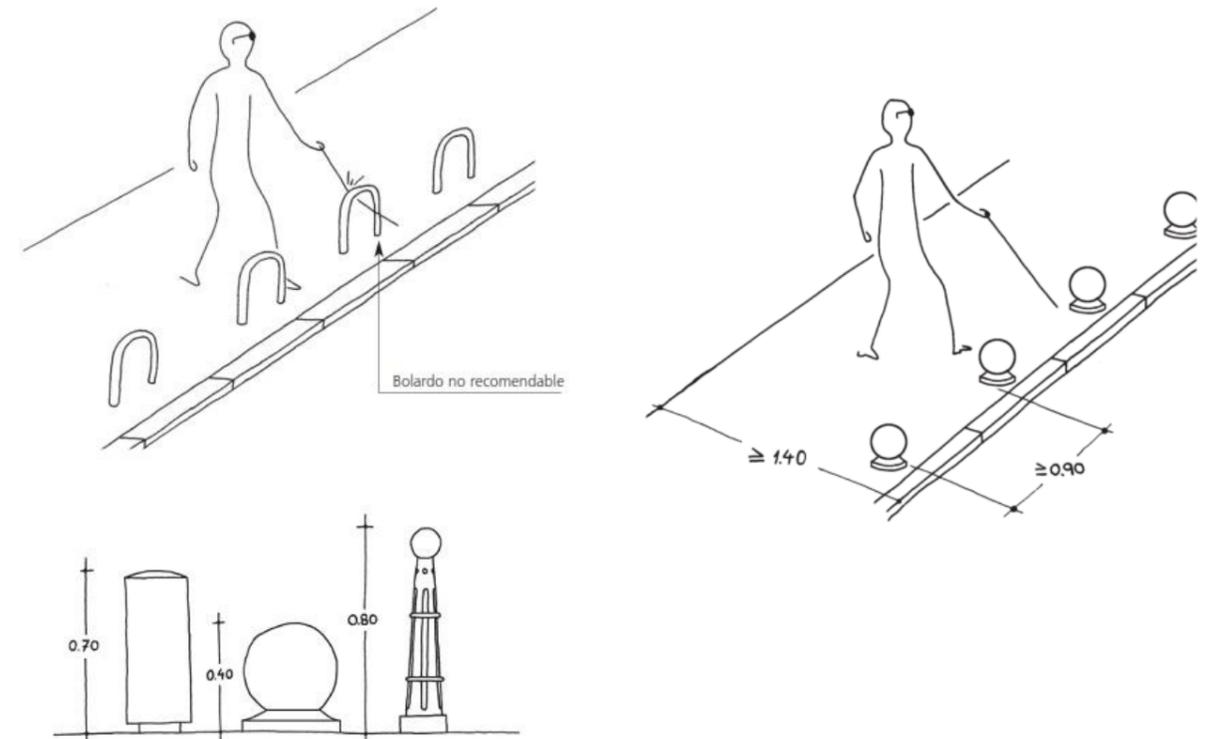
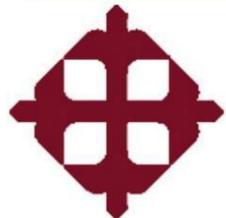


Figura 104: Manual del reglamento de accesibilidad de Canarias 2001. Bolardos



Taller de Graduación XVI -

TEMA ESPECÍFICO: REHABILITACIÓN URBANA DEL SECTOR COMERCIAL DE VINCES

Facultad de Arquitectura y Diseño - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

67





UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:
Arq. Felix Chunga

TEMA:
Urbanización del Sector Comercial de San Lorenzo de Vinces

CONTIENE:
Plano de Urbanización

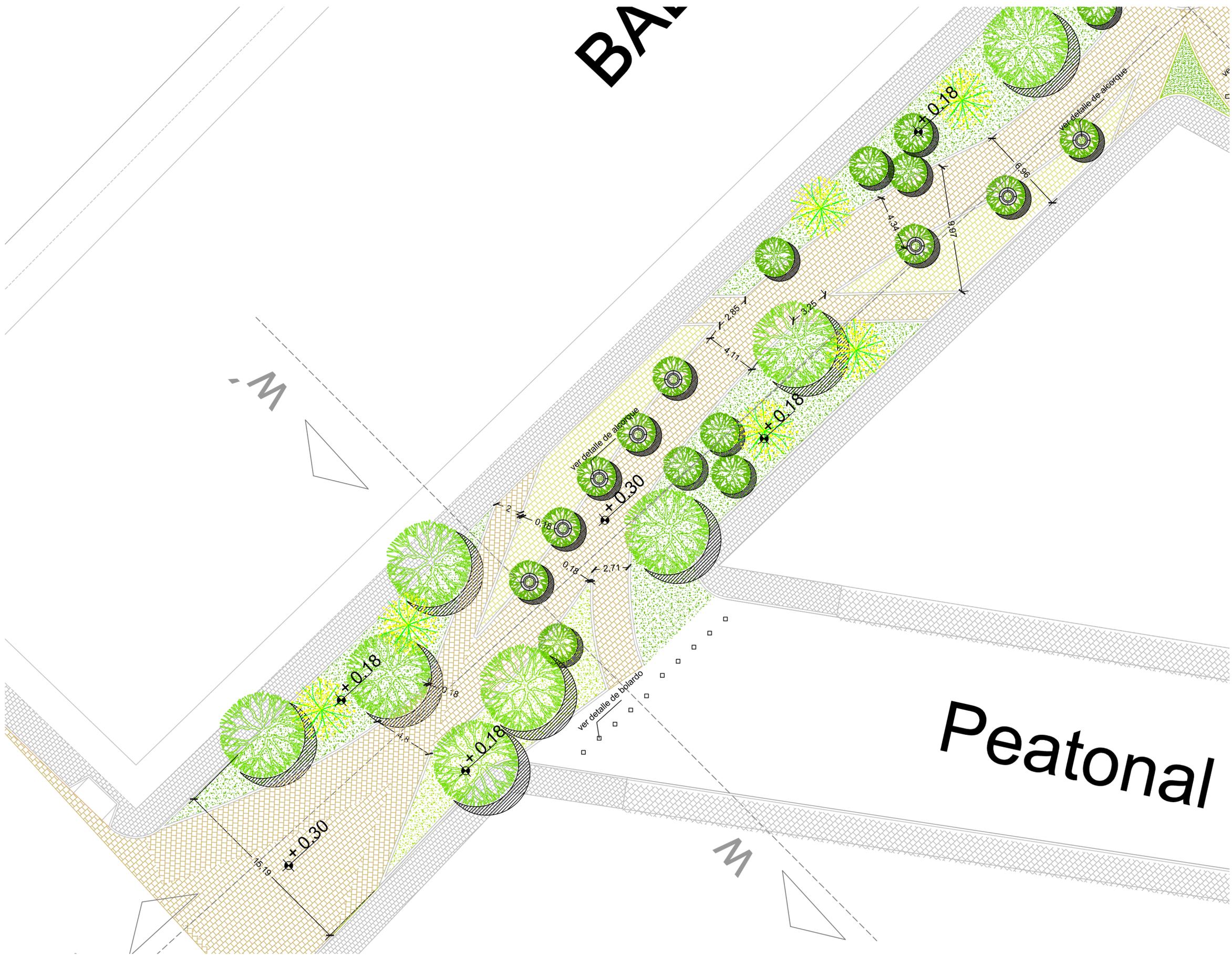
LEGENDA

-  Cobertura de Asfalto
-  Cobertura de Espalme
-  Xerofitos / Césped
-  Edificaciones a mantener
-  Cobertura de Aceras y soportales

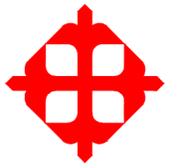
NOMBRE:
ALEJANDRA CARLIER

FECHA:	LAMINA:
ESCALA: 1:600	A1

BAZAR



Peatonal



UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:
Arq. Felix Chunga

TEMA:
Urbanización del Sector Comercial de San Lorenzo de Vincas

CONTIENE:
Corredor Comercial Balzar

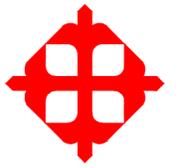
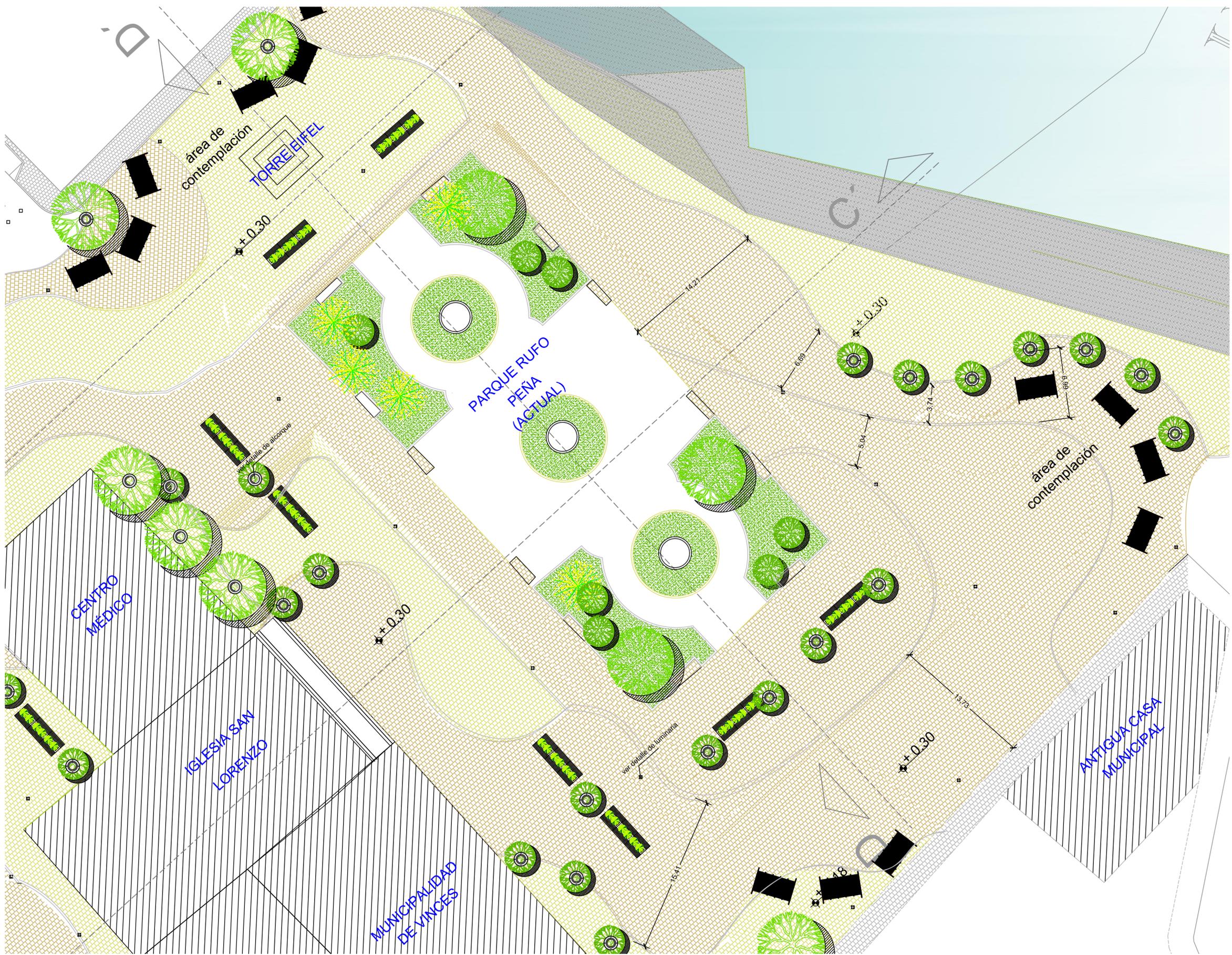


- LEYENDA
-  Cobertura de baldosa
 -  Cobertura de baldosa amarilla
 -  Cobertura de baldosa verde
 -  Edificaciones a mantener
 -  Cobertura de baldosa (aceras y soportales)

NOMBRE:
ALEJANDRA CARLIER

FECHA:
ESCALA:
1:200

LAMINA:
A2



UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:
Arq. Felix Chunga

TEMA:
Urbanización y Amoblamiento
Sector Comercial de San
Lorenzo de Vinces

CONTIENE:
Urbanización y Amoblamiento



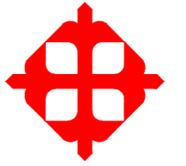
LEYENDA

	Cobertura de césped
	Cobertura de alfombra
	Plantas (árbol)
	Edificaciones a mantener
	Cobertura de aceras y soportales

NOMBRE:
ALEJANDRA CARLIER

FECHA:
ESCALA:
1:250

LAMINA:
A5



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:

Arq. Felix Chunga

TEMA:

Urbanización y Arbolado
Sector Comercial de San
Lorenzo de Vices

CONTIENE:

Cortes

LEGENDA

LEYENDA



Aceras y soportales



Edificaciones a mantener



Áreas verdes



Áreas verdes



Áreas verdes

NOMBRE:

ALEJANDRA CARLIER

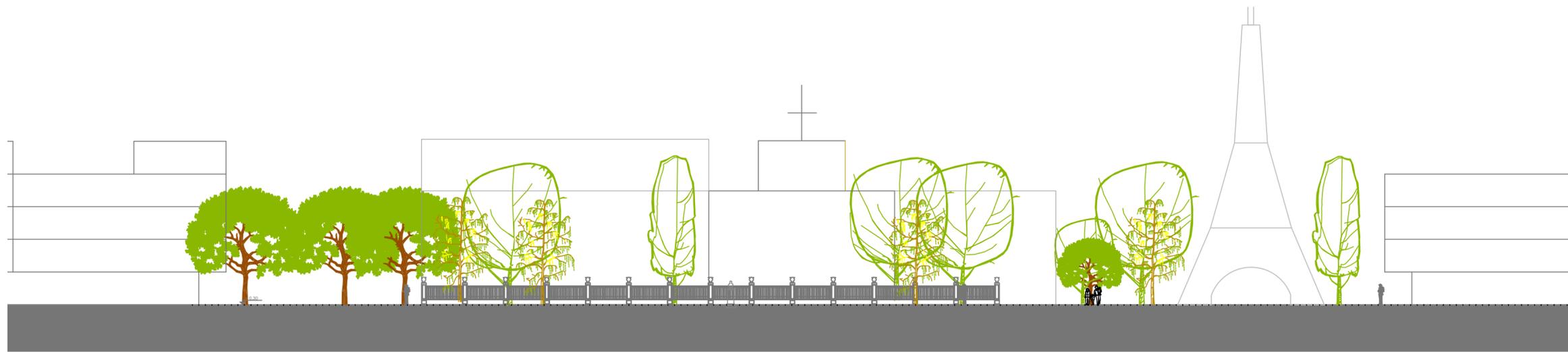
FECHA:

LAMINA:

ESCALA:

1:300

A7



01: A01

PLAZA SAN LORENZO

PARQUE RUFO PEÑA

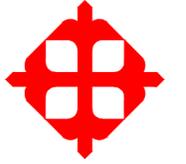
CORREDOR COMERCIAL
BALZAR



01: A01

PLAZA SAN LORENZO

PLAZA RUFO PEÑA



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:

Arq. Felix Chunga

TEMA:

Urbanización y Arbolado
Sector Comercial de San
Lorenzo de Vincas

CONTIENE:

Cortes

LEGENDA

LEYENDA



Acera de baldosa



Acera de adoquín



Acera de adoquín



Edificaciones a
mantener



Aceras y soportales

NOMBRE:

ALEJANDRA CARLIER

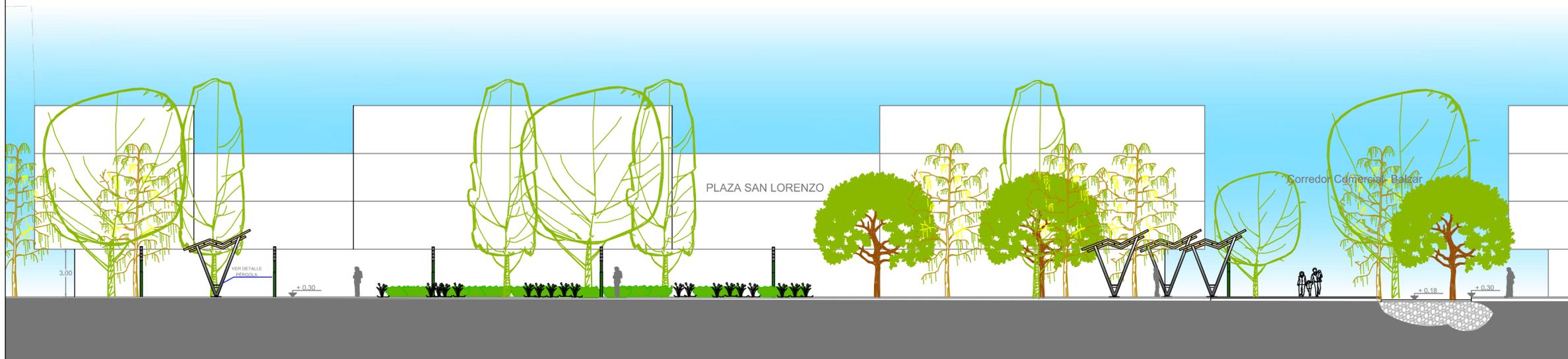
FECHA:

LAMINA:

ESCALA:

1:300

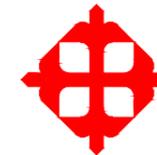
A8



PLAZA SAN LORENZO

CORREDOR COMERCIAL
BALZAR

01:00



UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

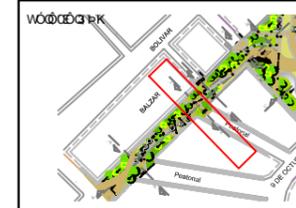
DIRECTOR:

TEMA:

Urbanización del Sector Comercial de San Lorenzo de Vincas

CONTIENE:

Plan de Urbanización Comercial



LEYENDA

- Pavimento de asfalto
- Pavimento de concreto
- Cobertura vegetal
- Edificaciones a mantener
- Aceras y soportales

NOMBRE:

ALEJANDRA CARLIER

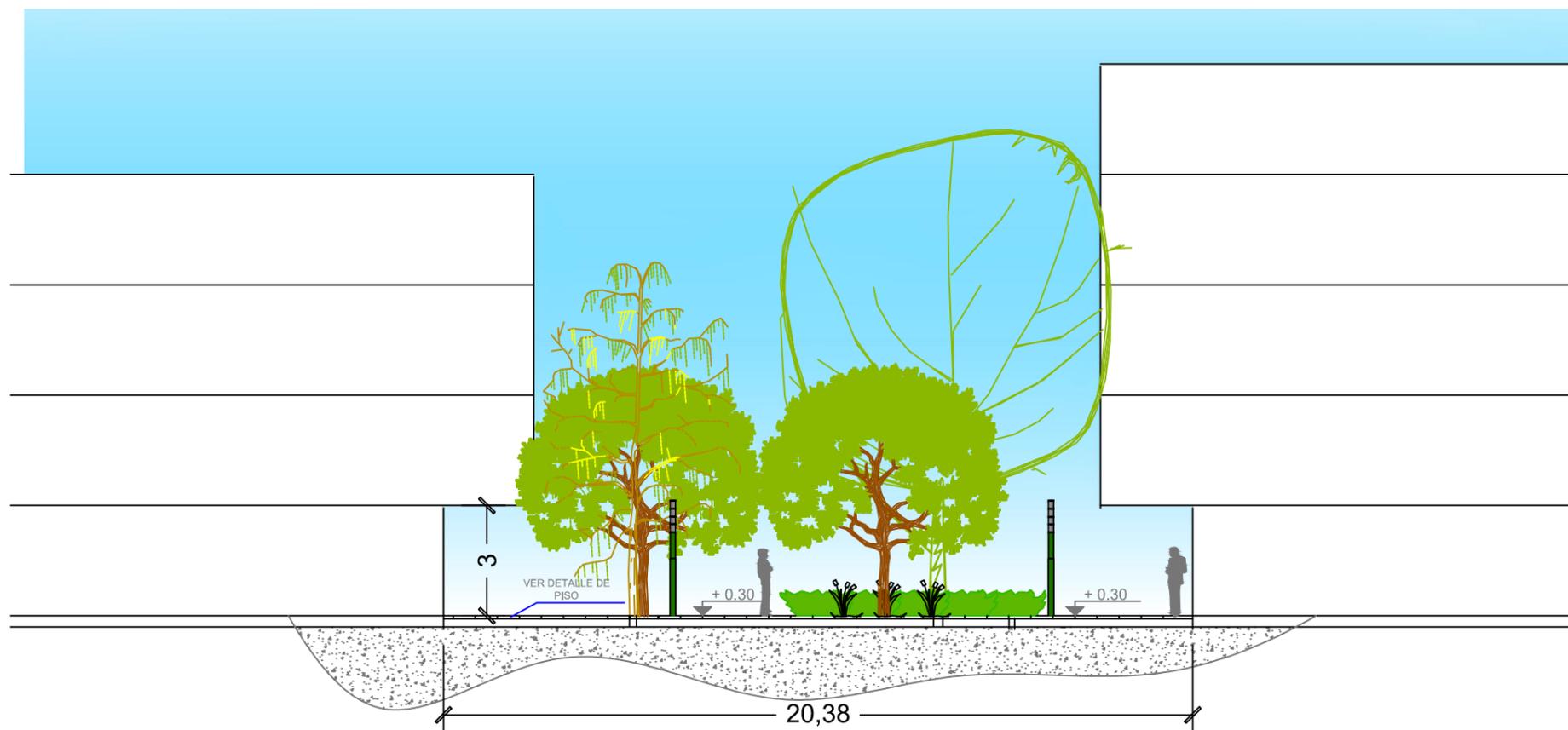
FECHA:

LAMINA:

ESCALA:

1:300

A9



Urbanización

ESC: 1_150



UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

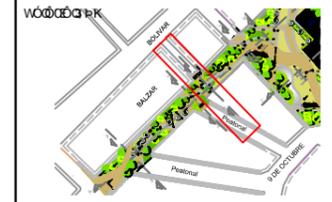
FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:

TEMA:
Sector Comercial de San Lorenzo de Vinces

CONTIENE:
COMERCIAL



LEYENDA

- Pavimento asfáltico
- Pavimento de concreto
- Cobertura vegetal
- Edificaciones a mantener
- Aceras y soportales

NOMBRE:

ALEJANDRA CARLIER

FECHA:

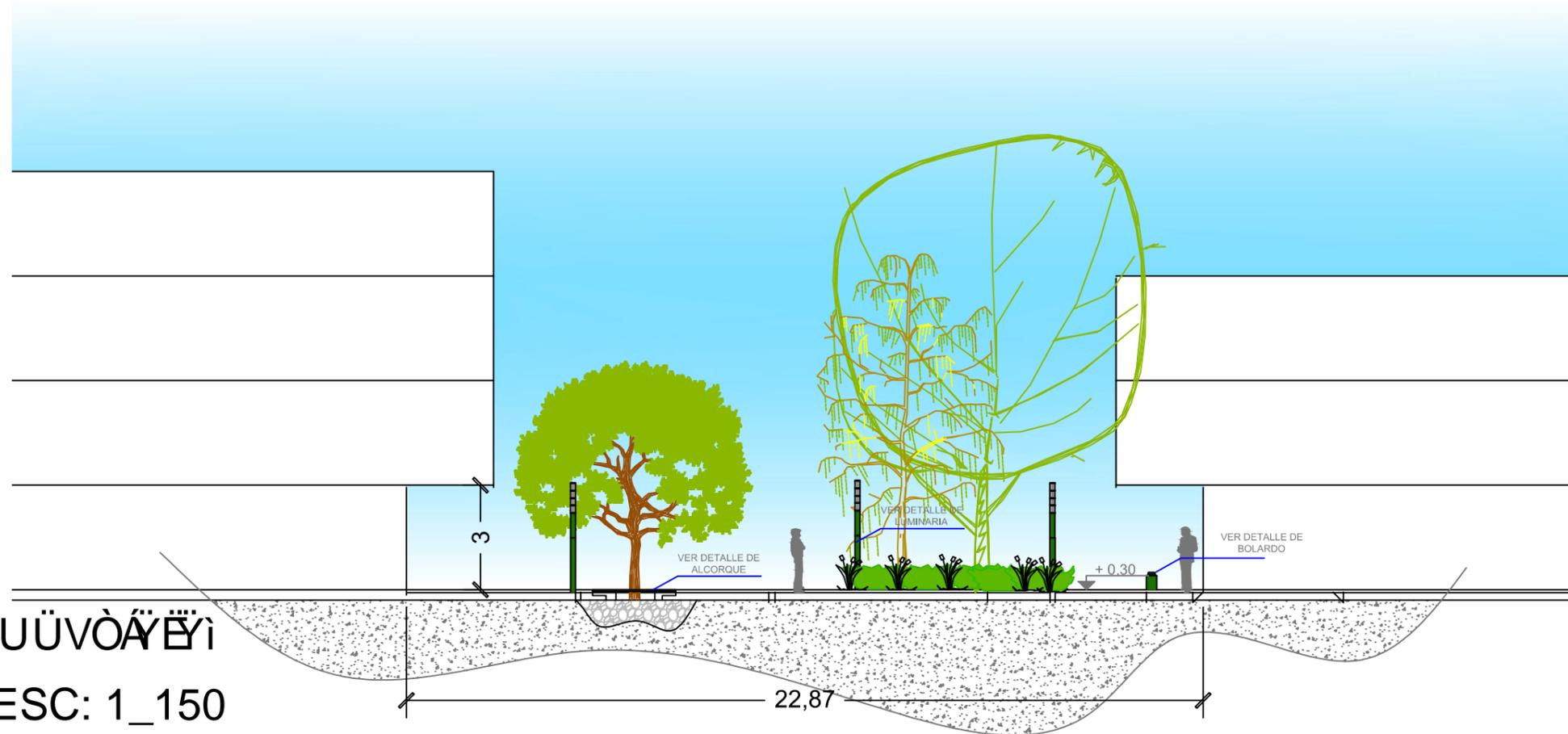
LAMINA:

ESCALA:
1:300

A10

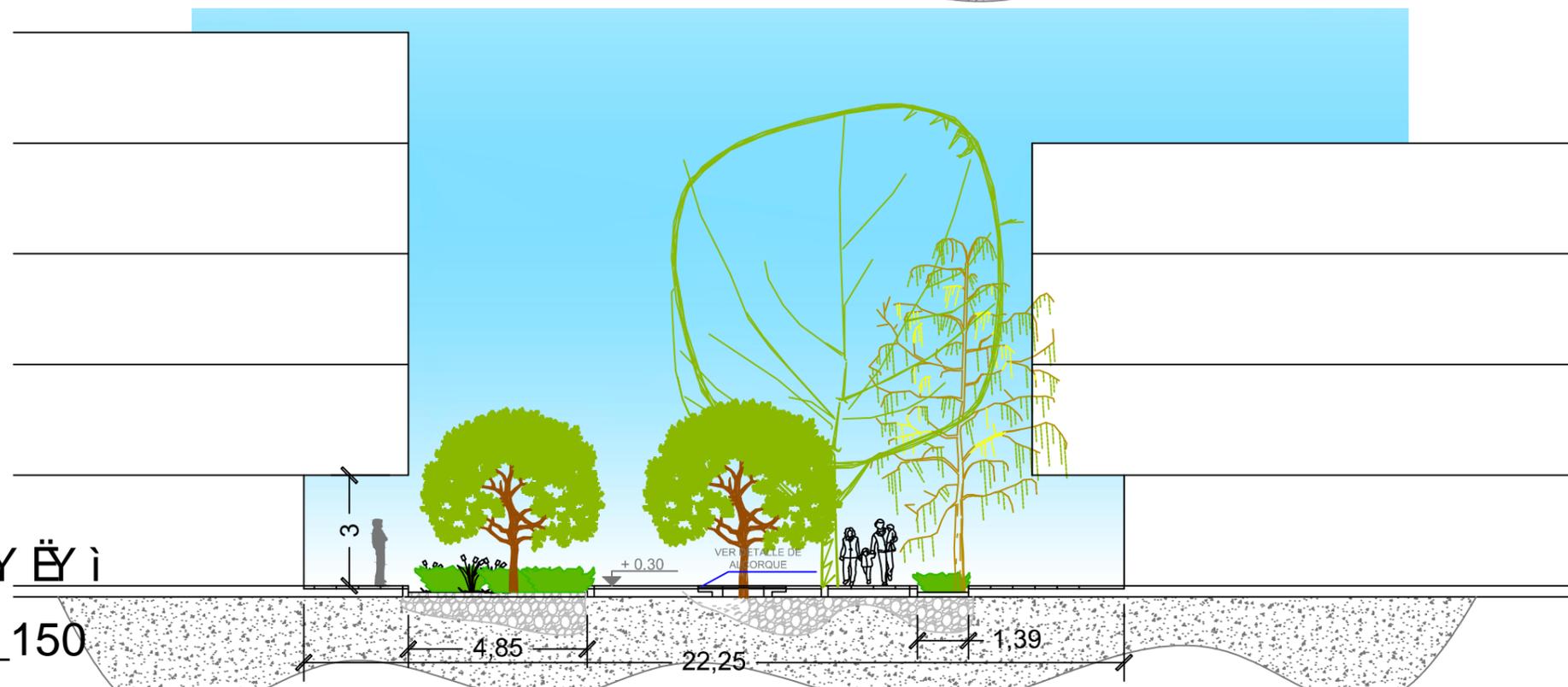
SECCIÓN A-A

ESC: 1_150



SECCIÓN B-B

ESC: 1_150





UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:
ARQ. FELIX CHUNGA

TEMA:
Sector Comercial de San Lorenzo de Vincas

CONTIENE:
URBANO-BANCAS

URBANO-BANCAS

LEYENDA

- BANCO SIMPLE CON JARDINERA
- BANCA DOBLE CON JARDINERA

NOMBRE:
ALEJANDRA CARLIER

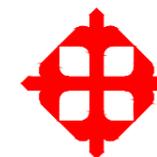
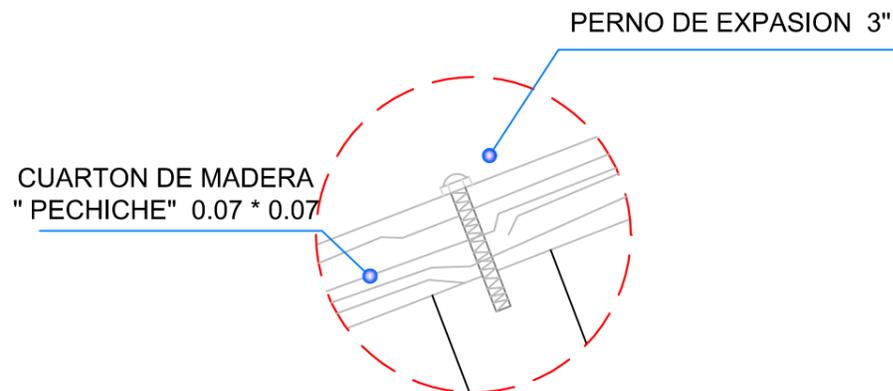
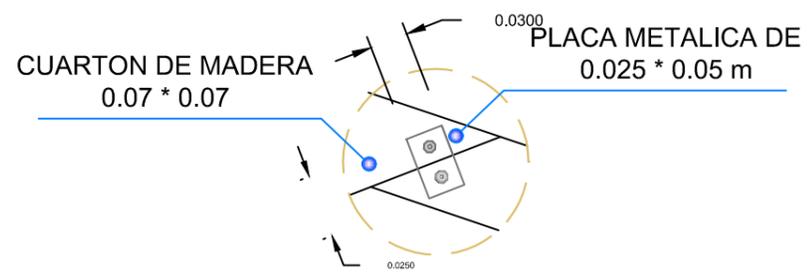
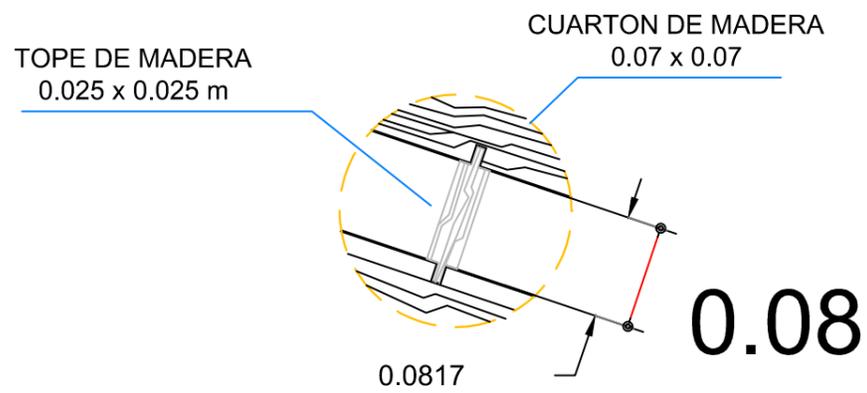
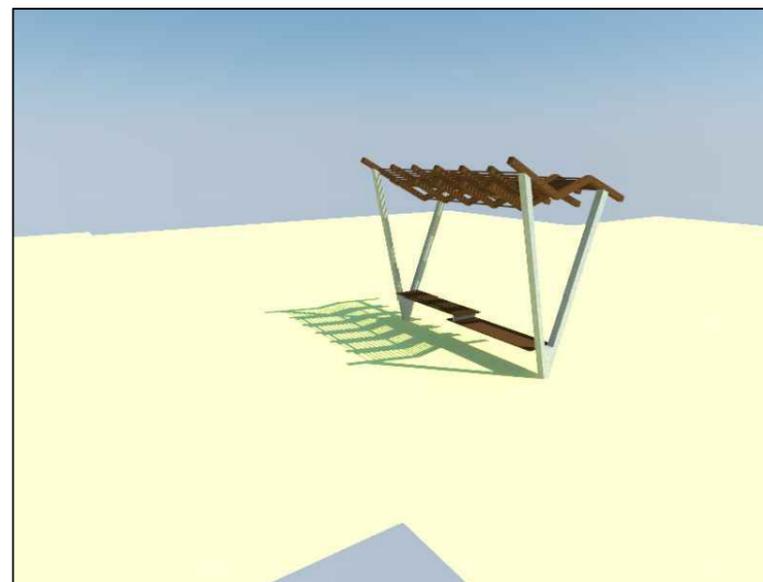
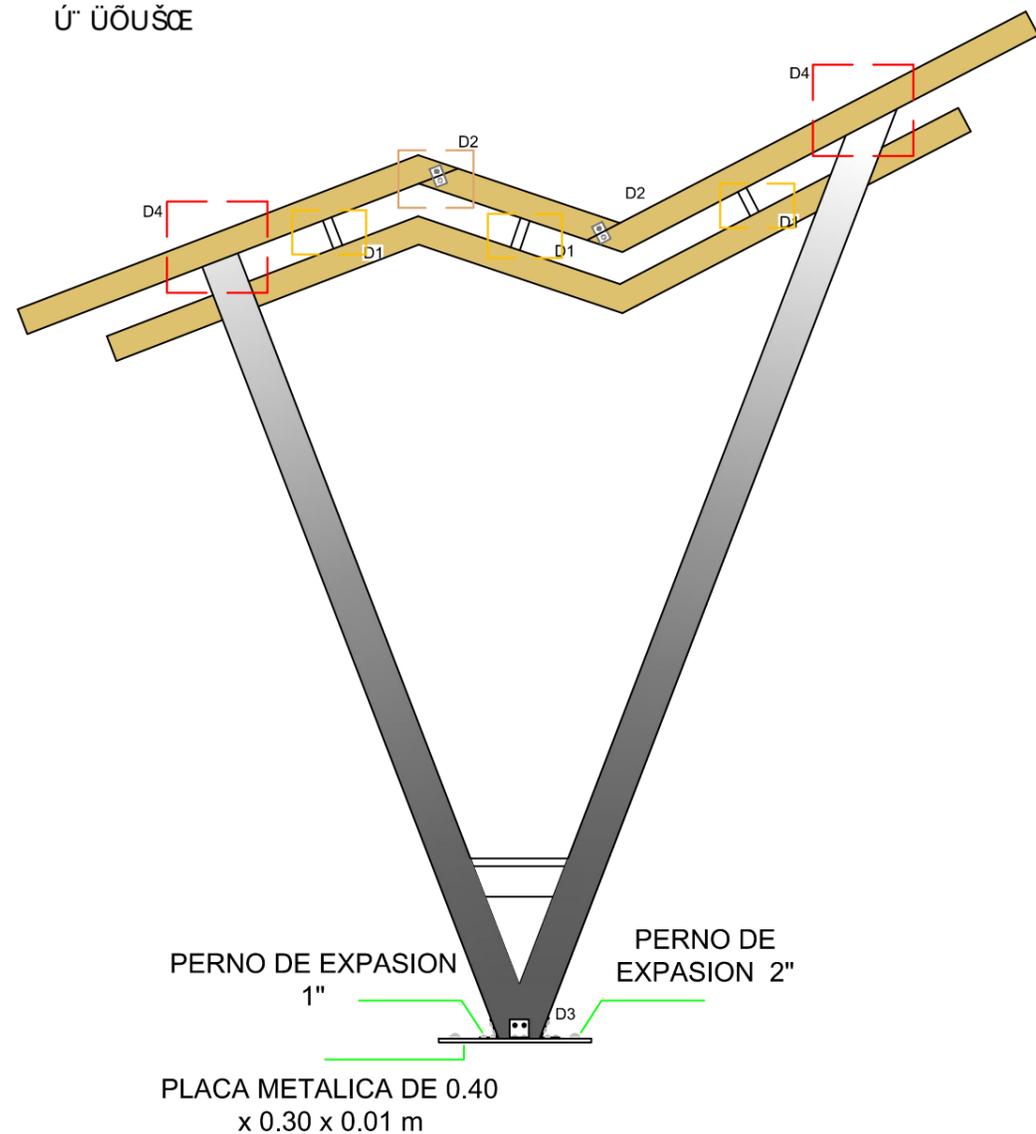
FECHA:

LAMINA:

ESCALA:
1:300

A11

BANCAS CON
Ú" ÜÖÜŠĈĒ



UNIVERSIDAD
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:

ARQ. FELIX CHUNGA

TEMA:

UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
Sector Comercial de San
Lorenzo de Vinces

CONTIENE:

UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

NOMBRE:

ALEJANDRA CARLIER

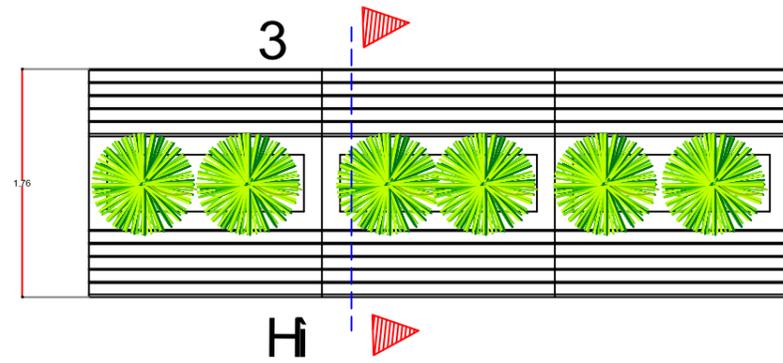
FECHA:

LAMINA:

ESCALA:

A12

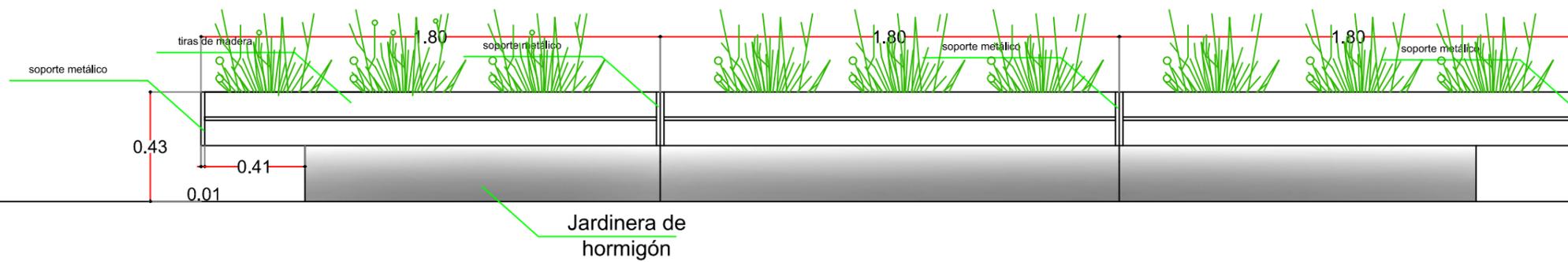
PLANTA DE BANCA DOBLE



ESC: 1:50



BANCA DOBLE



ALZADO ESC: 1:20



UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:
ARQ. FELIX CHUNGA

TEMA:
Urbanización del Sector Comercial de San Lorenzo de Vinces

CONTIENE:
MOBILIARIO URBANO-BANCAS

WÓDQ b-K

Ua óúúó ak

- OB[" " q ÁEgHE
- OB[" " q ÁEgI €
- X^^^ca&E) ÁÓ&e
- Edificaciones a mantener
- OB[" " q ÁEgHE) aceras y soportales

NOMBRE:
ALEJANDRA CARLIER

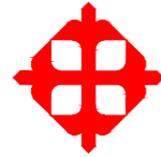
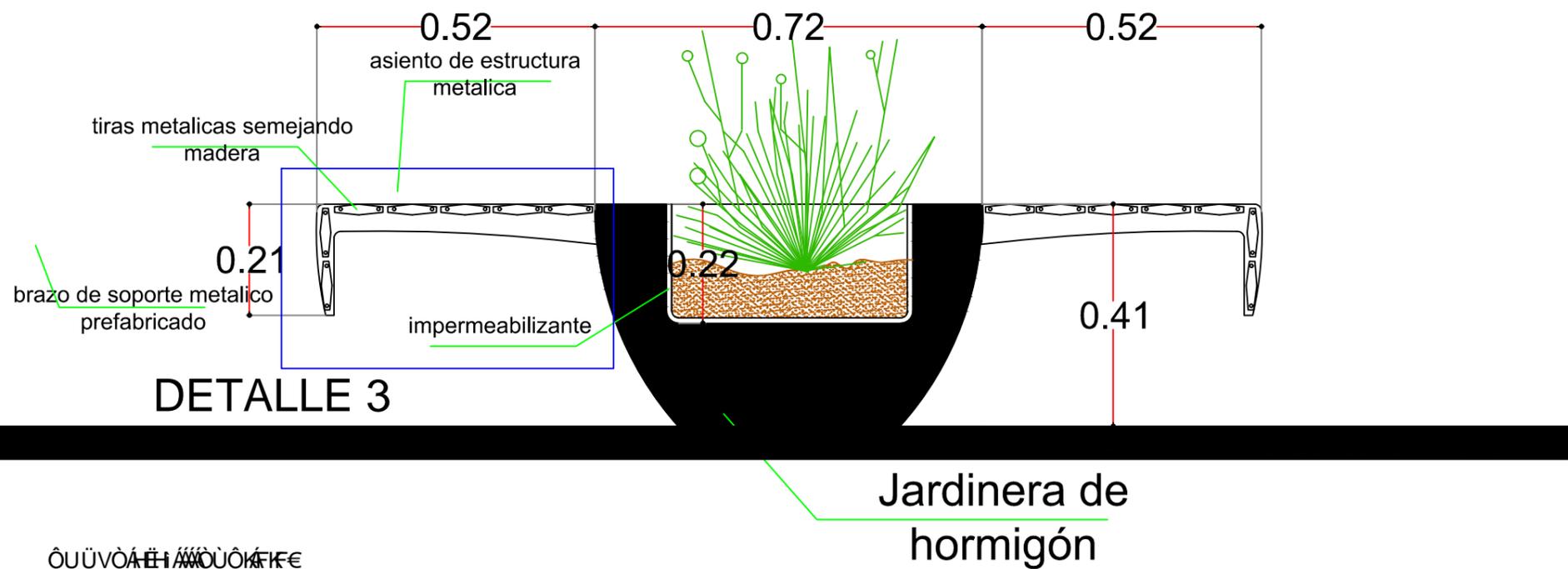
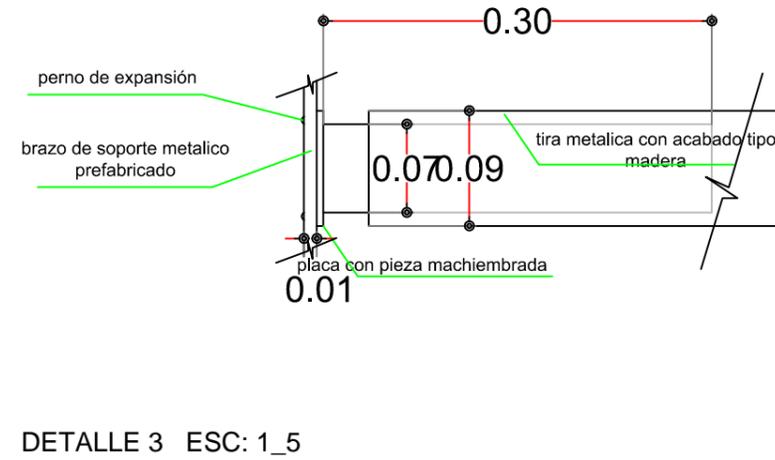
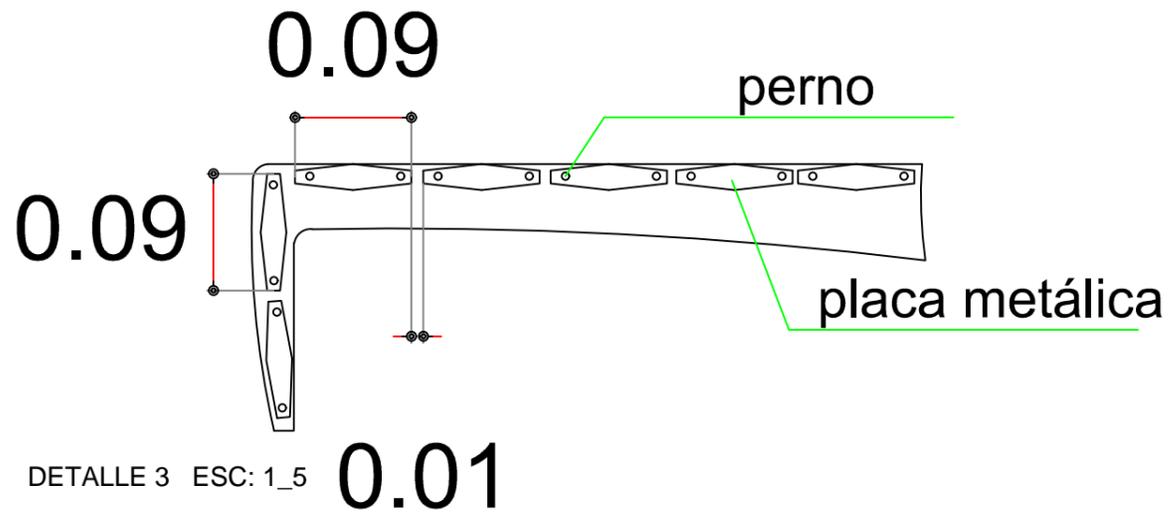
FECHA:

LAMINA:

ESCALA:
1:300

A13

BANCA DOBLE



UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:
ARQ. FELIX CHUNGA

TEMA:
Urbanización del Sector Comercial de San Lorenzo de Vinces

CONTIENE:
MOBILIARIO URBANO-BANCAS

WÓDQ >K

Ua' óúšú ó rK

-  CB[" " q ÁEgHE
-  CB[" " q ÁEpl €
-  X^^^ cas&E) ÁDabte
-  Edificaciones a mantener
-  CB[" " q ÁEgHEA) aceras y soportales

NOMBRE:
ALEJANDRA CARLIER

FECHA:

LAMINA:

ESCALA:
1:300

A14



UNIVERSIDAD DE SAN FRANCISCO DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:
ARQ. FELIX CHUNGA

TEMA:
Urbanización Av. de las
Sector Comercial de San
Lorenzo de Vinces

CONTIENE:
MOBILIARIO
URBANO-LUMINARIA

WÓOÓG PK

ÚQ ÓUSUÓ BK

-  CB[] q ÁEStHE
-  CB[] q ÁEStE
-  X^^^c&S) ÁÓt&e
-  Edificaciones a mantener
-  CB[] q ÁEStHEA) aceras y soportales

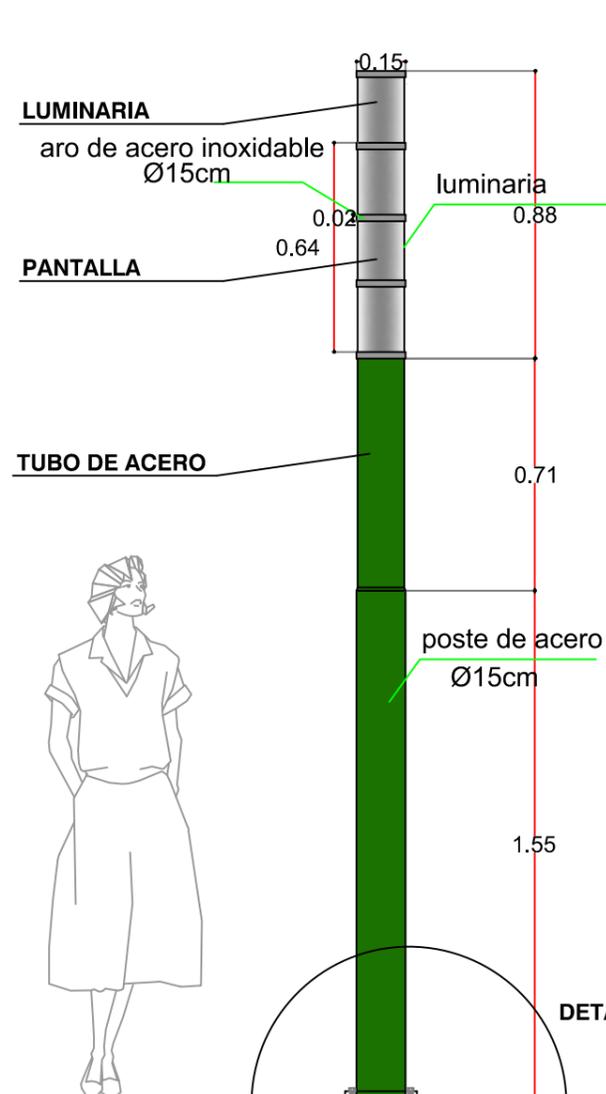
NOMBRE:
ALEJANDRA CARLIER

FECHA:

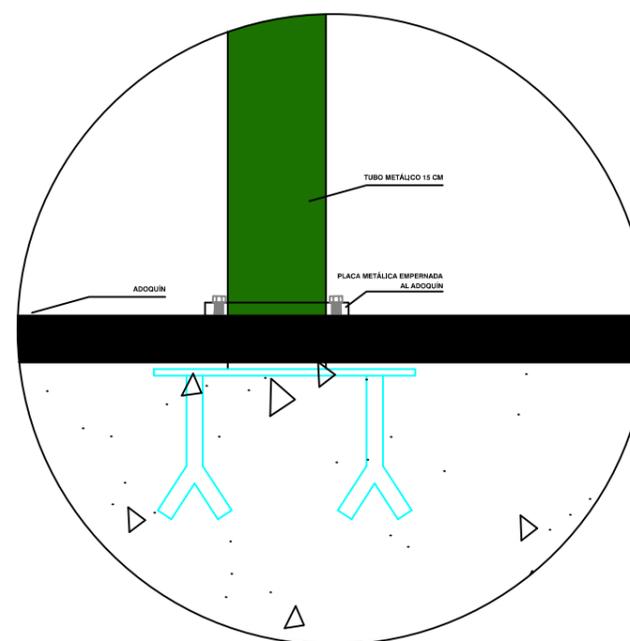
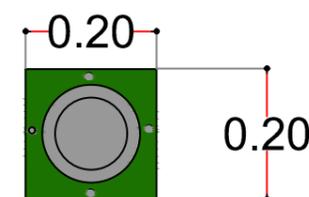
LAMINA:

ESCALA:

A15

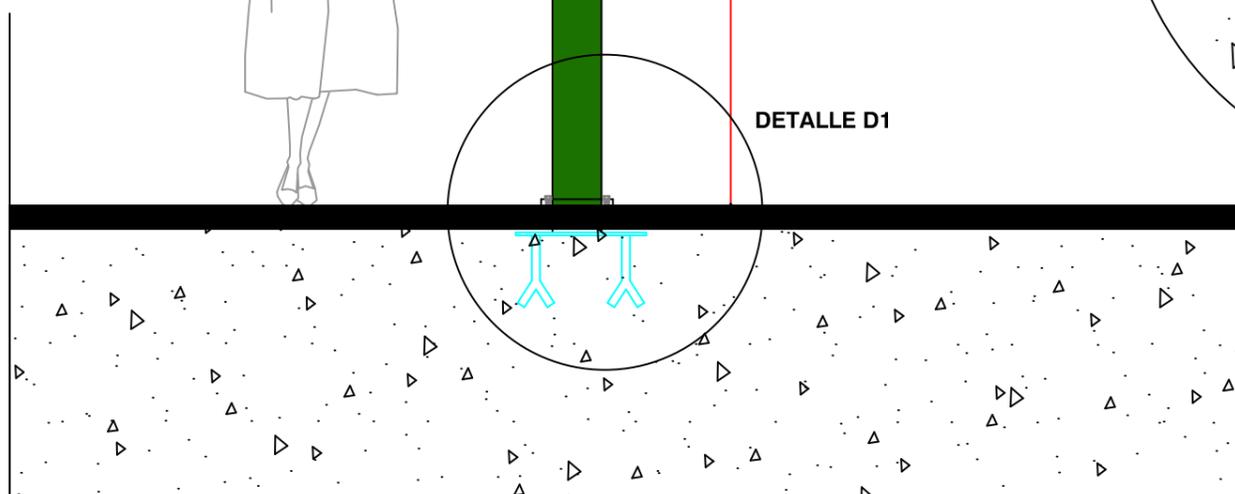


PLANTA ESC: 1:20



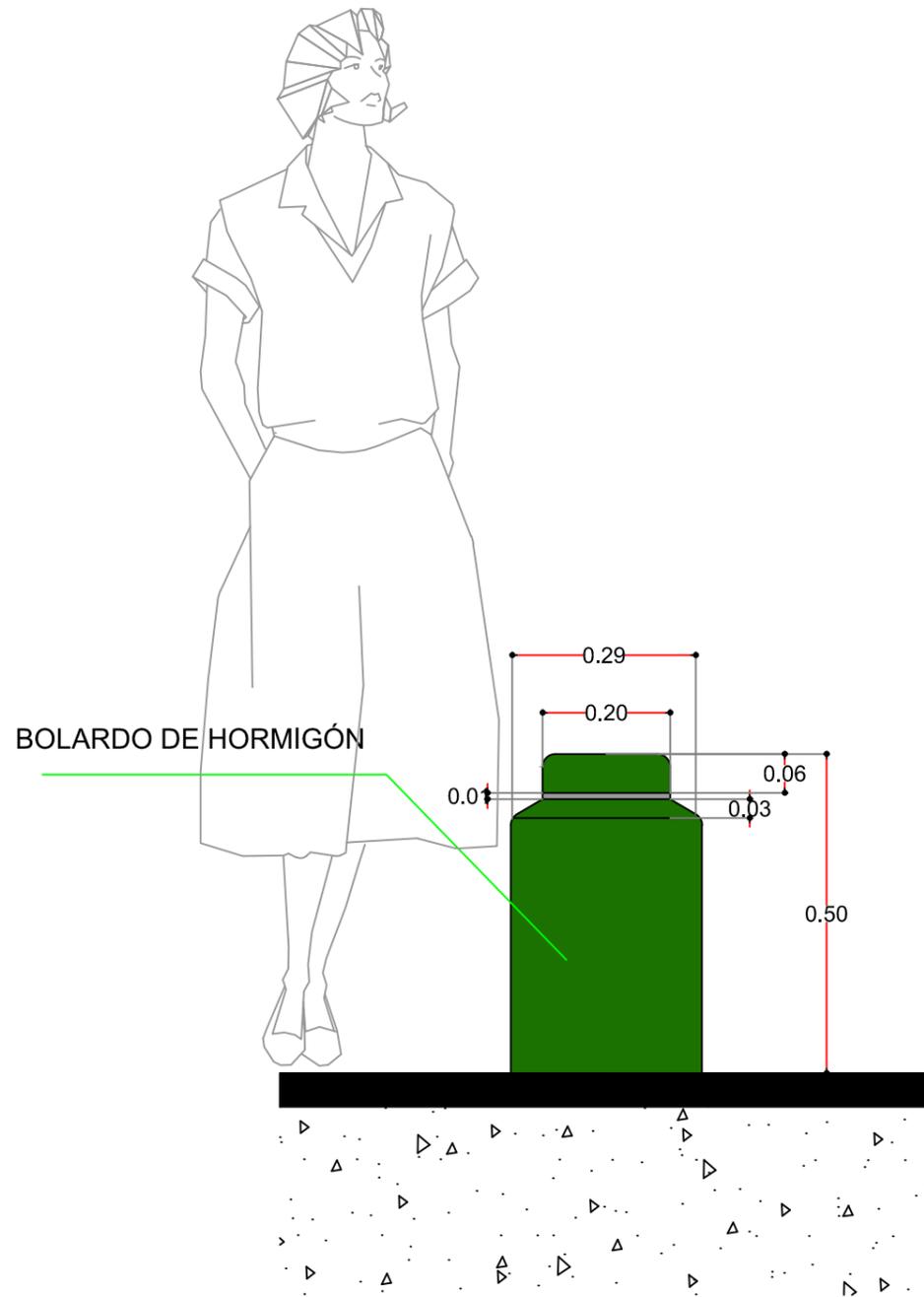
DETALLE D1

DETALLE D1 ESC: 1:20



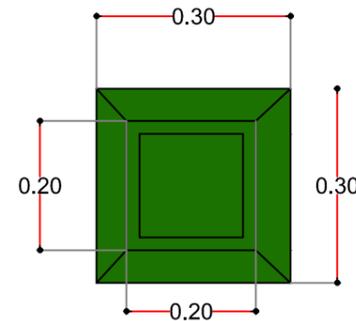
ALZADO ESC: 1_20

BOLARDO



ALZADO ESC: 1_10

PLANTA ESC: 1_10



UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

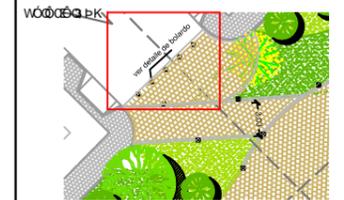
FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:
ARQ. FELIX CHUNGA

TEMA:
Urbanización del Sector Comercial de San Lorenzo de Vinces

CONTIENE:
MOBILIARIO URBANO-BOLARDO



LEYENDA

-  Pavimentos y soportales
-  Edificaciones a mantener
-  Espacios verdes
-  Edificaciones a mantener
-  Pavimentos y soportales

NOMBRE:
ALEJANDRA CARLIER

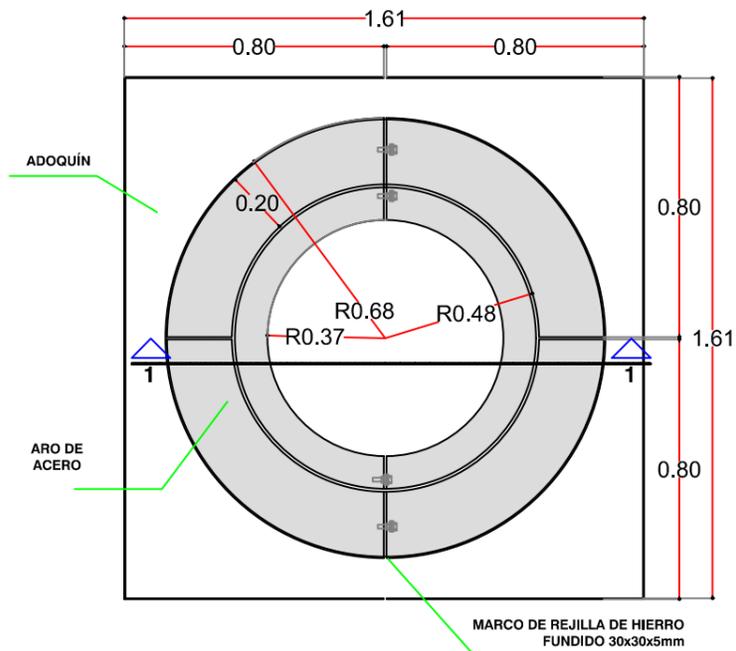
FECHA:

LAMINA:

ESCALA:
1:300

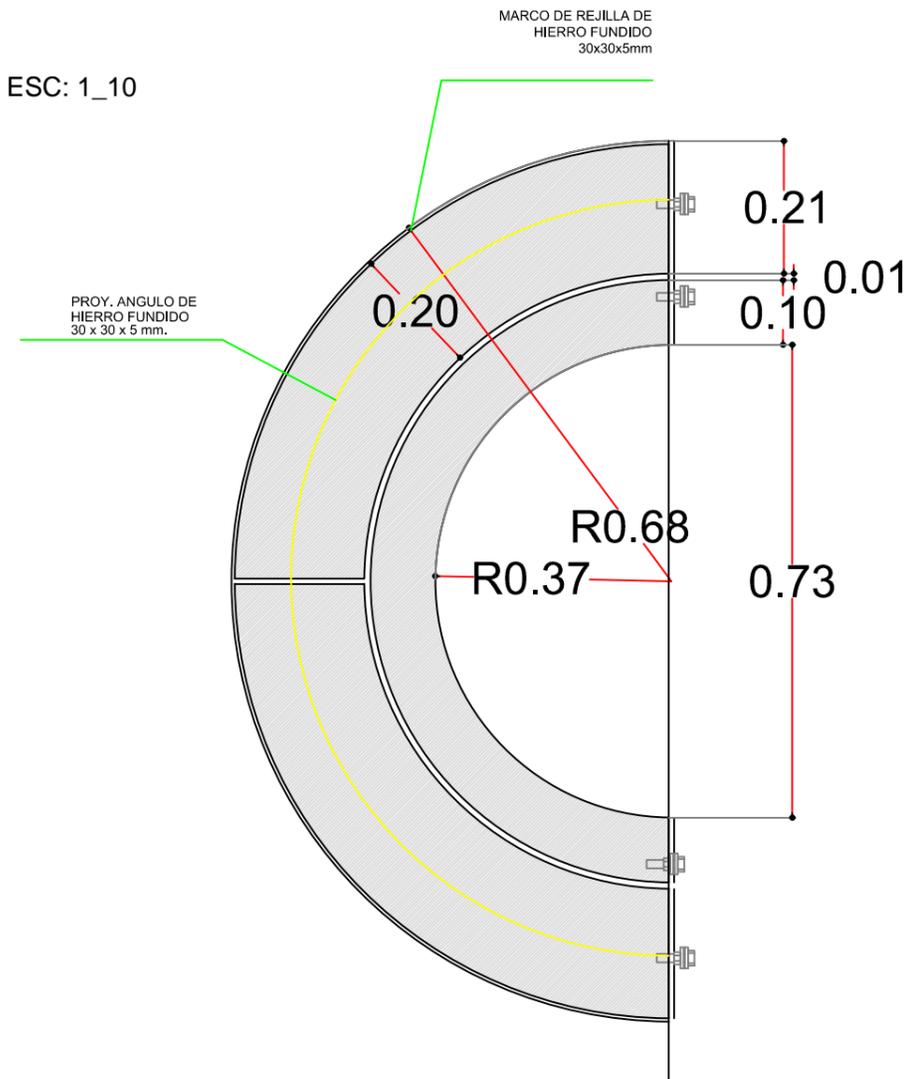
A16

ALCORQUE

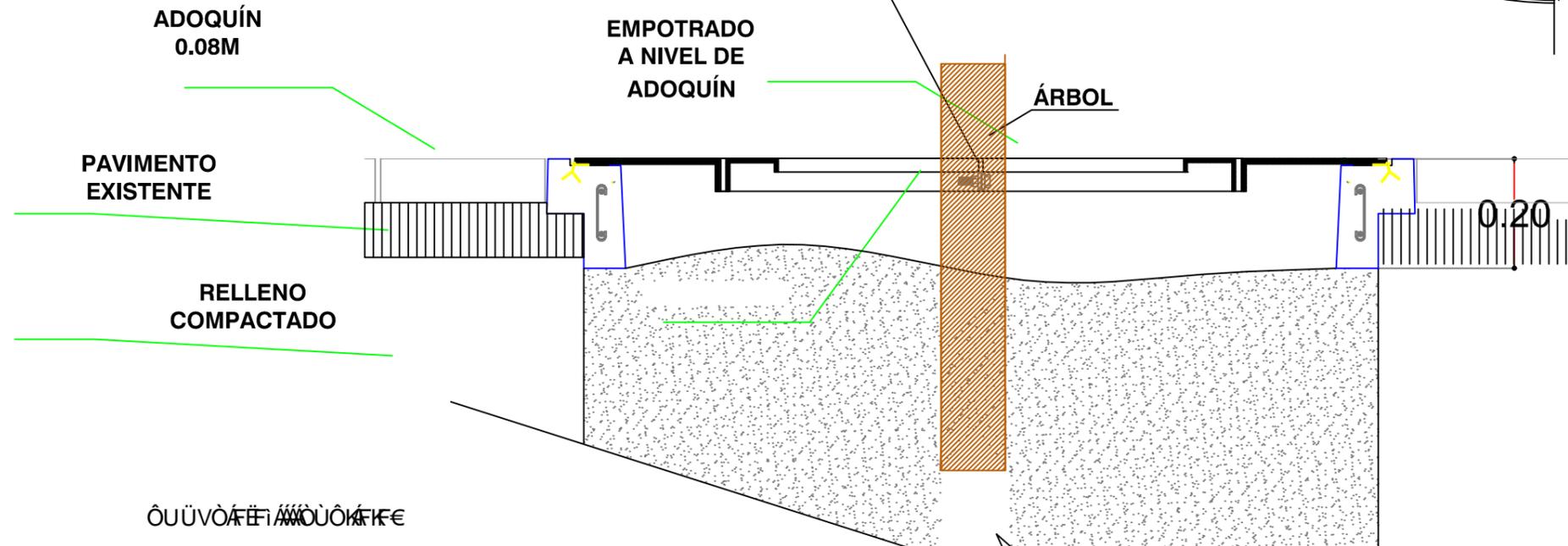


PLANTA ESC: 1_20

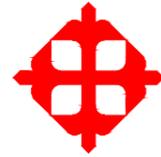
ESC: 1_10



OREJAS CON PERNOS PASANTES
1/2" DE ACERO INOXIDABLE



OUÜVÖÄ FIAUÜÖM FIE



UNIVERSIDAD DE SAN FRANCISCO DE ASÍS
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:
ARQ. FELIX CHUNGA

TEMA:
Urbanización y Mobiliario
Sector Comercial de San
Lorenzo de Vinces

CONTIENE:
MOBILIARIO
URBANO-BANCAS

WÓÖÖÖ >K

Ua' óúšú ó k

-  OÜ[" " q ÁEgHE
-  OÜ[" " q ÁEgI €
-  X^^^c&B) ÁÓ&B&
-  Edificaciones a mantener
-  OÜ[" " q ÁEgHEA) aceras y soportales

NOMBRE:

ALEJANDRA CARLIER

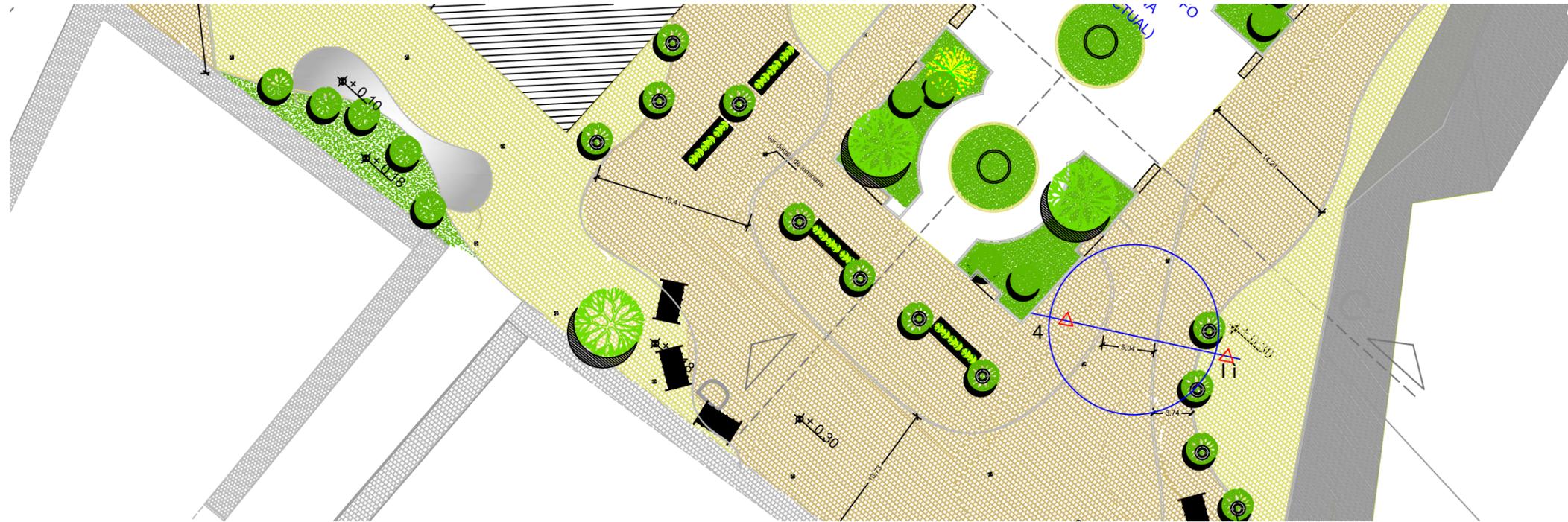
FECHA:

LAMINA:

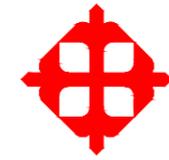
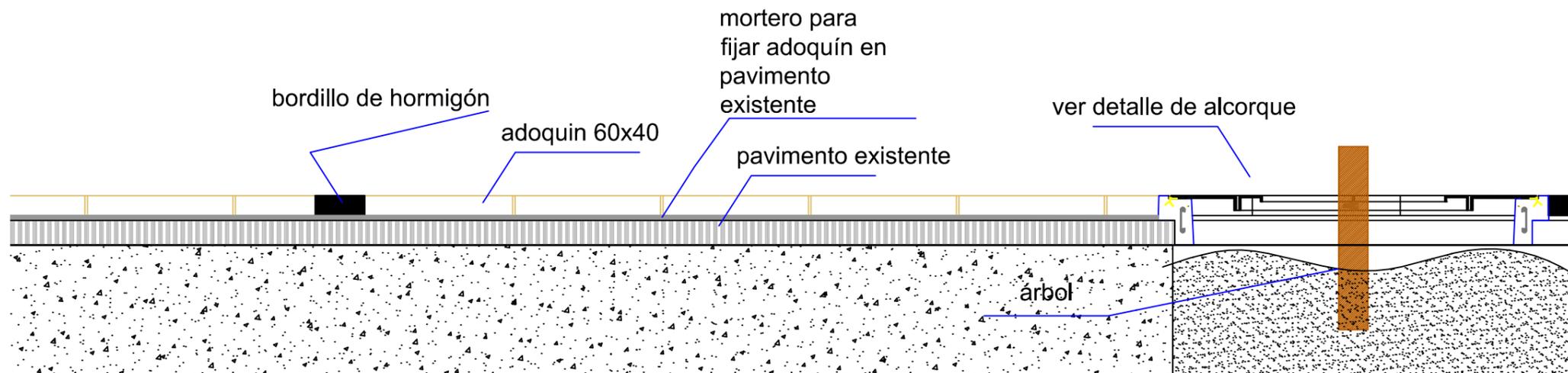
ESCALA:

A14

IMPLANTACION
ESC: 1_300



DETALLE DE PISO
ESC: 1_20



UNIVERSIDAD TÉCNICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR:

ARQ. FELIX CHUNGA

TEMA:

Urbanización y Áreas de
Sector Comercial de San
Lorenzo de Vincas

CONTIENE:

DETALLE DE PISO- PARQUE
URBANO- CE

UNIVERSIDAD

UNIVERSIDAD

NOMBRE:

ALEJANDRA CARLIER

FECHA:

LAMINA:

ESCALA:

1:300

A19