

1. INTRODUCCION

La ciudad de Ambato comparte su fundación junto al río, debido al gran beneficio que este les brindaba a sus habitantes desde la época colonial, lo cual integró al río como parte fundamental de su creciente desarrollo hasta 1949, en el que un devastador terremoto la destruiría casi por completo, pero su gente volvió a renacer de entre las ruinas con un nuevo símbolo de fé y esperanza, la catedral de Ambato.

Desde aquel día el río empezaría a perder su valor y la ciudad crecería vertiginosamente provocando que la trama urbana se desintegre y el espacio público sea insuficiente para su crecimiento, provocando que este sea un elemento geográfico divisorio entre la zona central y la residencial de expansión, a pesar de que comparte en su borde varios eventos como deporte, cultura y sociedad.

El proyecto de tesis busca recuperar el río Ambato como un hito urbano y escenario que reestructure y rehabilite la trama urbana de la ciudad para integrarla al río, y que este sea fuente de inspiración, autoestima y calidad de vida para sus habitantes. La propuesta de intervención en el área integra, ordena y promueve todos los sectores de la ciudad al río, a través de comunicaciones, parques y un puente que sirve como eje primordial de su recuperación.

2. CIUDAD Y RIO

2.1 CIUDAD

Ambato es la capital de la provincia de Tungurahua, tiene una superficie de 3334.8 Km² y se encuentra ubicada en la zona centro del país a 78° 37' 11" de longitud con relación al Meridiano de Greenwich y a 1° 13' 28" de latitud sur con relación a la Línea Equinoccial, se encuentra a 2,577msnm.y goza de un clima templado y suave que varía entre los 14°C y los 19°C. Su población es de 297,000 habitantes más o menos estables, ya que la gran mayoría debido a estudios o trabajo salen de la ciudad, en una buena parte dirigidos hacia la capital del Ecuador, Quito.



VISTA AEREA, SE APRECIA EL RIO CON SU VEGETACION SOBRE LA CIUDAD

2.1.1 Historia

Los hechos más importantes de la época colonial iniciada con la conquista española, son los siguientes:

En agosto de 1534, Sebastián de Benalcázar, incursiona en el territorio Tungurahuense, luego de fundar la ciudad de Santiago de Quito el 15 de agosto del mismo año. La ciudad de Ambato y otros territorios iniciaron vida colonial como simples encomiendas.

Para 1563 se crea la Real Audiencia de Quito, a la gobernación de Quito le correspondía el asentamiento de Ambato. En necesidad de solidificar este asiento Antonio Clavijo llega a estas tierras en 1570 para fundar poblaciones en los territorios de Ambato, al llegar se encuentra con algunos españoles asentados al margen derecho del río Ambato, conjuntamente con un buen número de indígenas, el mismo Antonio delimita la plaza principal y el lugar del templo, pasando Ambato a convertirse en lugar de concentración y comercio de los españoles, debido a su ubicación en el camino a Lima.

Tras su primera fundación española, Ambato fue destruida por un violento terremoto el 20 de Junio de 1698, en el cual desapareció casi por completo al pueblo, se calcula que murieron cerca de 5600 personas, pero este resurgió para luego de medio siglo después ser

ascendido a la categoría de villa con el nombre de "San Juan de Ambato" el 19 de octubre de 1756, pero nuevamente en 1797 varios terremotos y erupciones devastarían la ciudad, para volver nuevamente a resurgir de las amenazas naturales, pero es el 2 de agosto de 1810 donde empiezan las ideas revolucionarias a tomar fuerza para que finalmente el 12 de noviembre de 1820 se de la ansiada independencia de Ambato.

Desde su independencia la ciudad tendría un enorme crecimiento económico y social, llegando a convertirse en la cuarta ciudad de mayor importancia en el país hasta que el devastador terremoto del 5 de agosto de 1949 terminaría cortando su progresivo desarrollo, aquella catástrofe terminaría afectando a más de 325.000 personas y terminando con la vida de 6.000. La ciudad termino en ruinas dejando muy pocas casas en pie, lo cual motivo a su gente a volver a renacer de entre los escombros.

2.1.2 Desarrollo

La estructura de fundación de la ciudad tomo su desarrollo junto al río en la planicie de mayor proporción con un trazado en damero y muy bien definido por sus templos y plazas, esta configuración daría abasto a la ciudad hasta mediados de la década del 40, cuando su desarrollo empezó a tomar fuerza y atravesar sus fronteras geográficas, sobre la

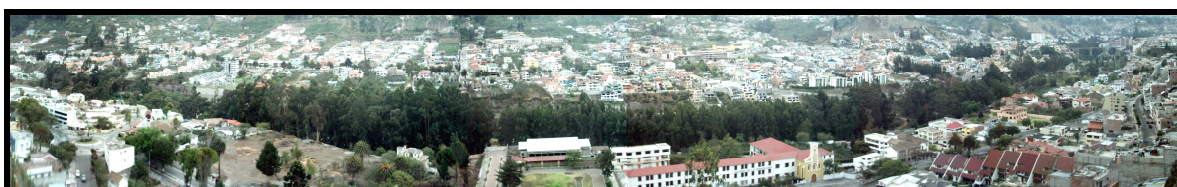
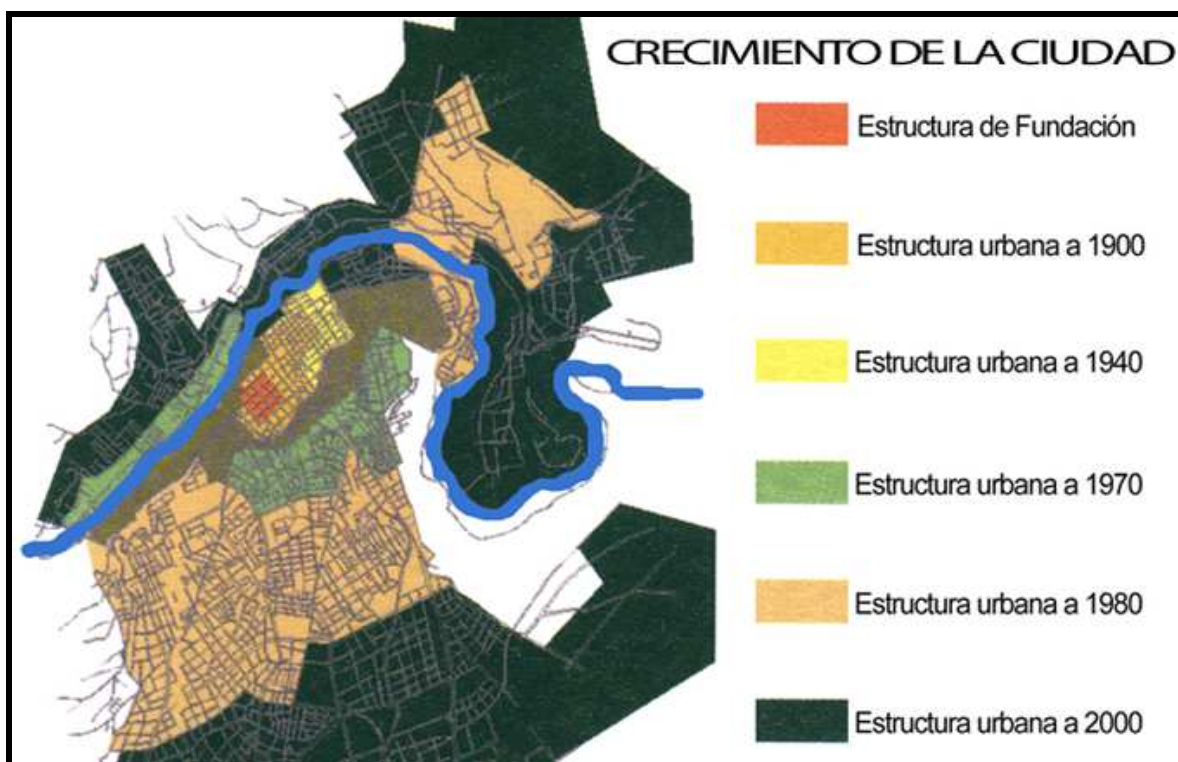
planicie y por enfrente del río, pero el devastador terremoto de 1949 detendría su crecimiento.

Para finales de la década de los 50 la ciudad volvía a retomar su auge de crecimiento, esta vez los límites geográficos no serían un impedimento y la ciudad empezaría a tomar un desarrollo de crecimiento hacia el norte y el sur, en este punto el río y la geografía de la zona empezarían a tomar fuerza como el determinante de separación entre el centro y las zonas residenciales.

Para finales de los 90 la ciudad estaba muy bien definida en cuanto a sus zonas residenciales y comerciales, ya que el mejoramiento vehicular y peatonal había tomado soluciones a través de viaductos y avenidas, pero la ciudad debía seguir creciendo a sus extremos. Hacia el sur los accesos eran claros, mientras que hacia el norte el río delimitaba su crecimiento.

En la actualidad la ciudad enfrenta un grave problema de desarrollo y ordenamiento, su rápido crecimiento y falta de expansión han creado un grave desorden en sus zonas residenciales las cuales han optado por crear zonas comerciales en sus avenidas principales, para solucionar su falta de comunicación y déficit que existe en la zona centro, esto ha provocado que todos los espacios públicos terminen siendo insuficientes para la ciudad, dejando solamente al río como el único elemento verde

significante, el cual marca su presencia fuertemente al cortar a la ciudad prácticamente en dos.



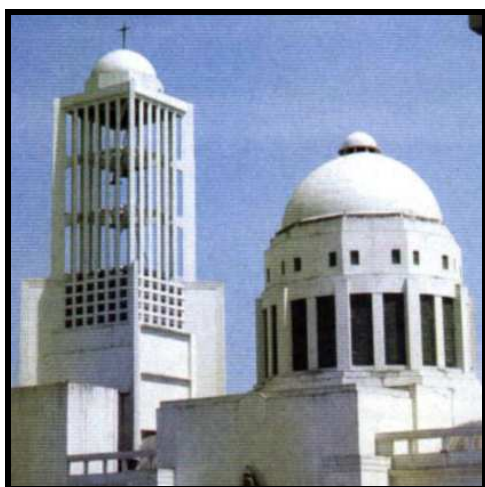
VISTA HACIA EL OESTE DESDE LA ZONA SUR, SE APRECIA LA DENSA VEGETACION EN EL RIO

2.1.3 Identidad

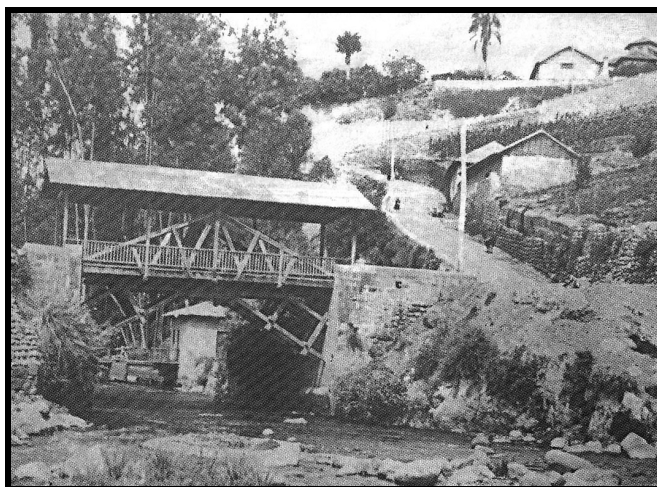
El río Ambato desde su fundación en 1570, fue el icono mas importante de la zona, de esta vertiente se proveía de líquido vital a todas las comunidades, cultivos y animales que habitan en sus alrededores. Mas adelante en el tiempo el río vio crecer una ciudad de donde todos sus habitantes vivían de él.

Después del terremoto el progreso surgió en toda la provincia, es así que el agua del río se represaba para generar fuerza hidráulica que se utilizaba en molinos y fabricas en la zona de aguajan que esta muy cercana a la ciudad, los cultivos seguían creciendo en toda la provincia y sus habitantes utilizaban sus aguas para lavar la ropa y bañarse en las orillas de un río limpio y cristalino, pero después la ciudad empezó a crecer descontroladamente y sin ninguna organización, los desperdicios químicos de los cultivos y las aguas negras se empezaron a botar en el río y poco a poco este perdió su significado y se convirtió en un lugar apartado de la ciudad.

Al mismo tiempo otro hito de identidad tomaría fuerza después del terremoto, la catedral de Ambato seria el símbolo del valor y coraje de su pueblo para levantar una ciudad en ruinas. Un hito religioso que ha sido la imagen de la ciudad por más de medio siglo.



CATEDRAL DE AMBATO



PUENTE SOBRE EL RIO AMBATO EN 1927



VISTA DE TODO EL RIO A TRAVES DE LA CIUDAD

2.1.4 Sociedad

En la actualidad la ciudad ha perdido parte de su cultura y tradición por la cual fue denominada después del terremoto como tierra de flores y frutas, no existe un parque que represente su naturaleza, ni lugar para expendio de sus frutas, los parques o mercados que existen están muy poco cuidados y no representan el significado de su ciudad.



VENTA AMBULANTE DE FRUTAS



PARQUE LUIS A. MARTINEZ

La falta de espacios publico hacia sus habitantes ha provocado que la gente busque su propio espacio y se olvide de su ciudad, la cual fue cuna de ilustres escritores como lo era el ambateño Juan León Mera, que tomaba la inspiración para sus letras de su quinta en las riveras del río Ambato. En un día normal sobre el principal eje de la ciudad se puede apreciar como el automóvil ha tomado toda la calle dejando muy

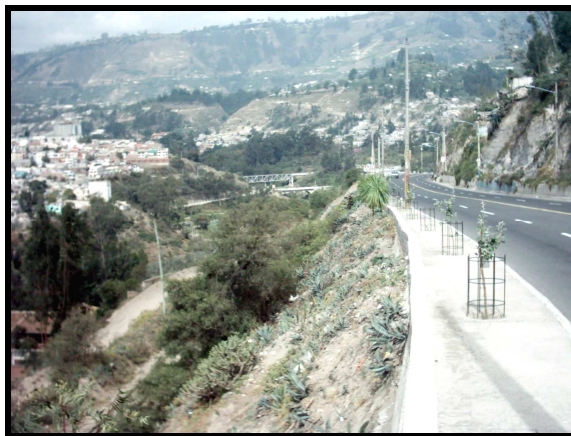
poca calzada al peatón y sin un lugar de distracción o expresión publica, los parques en la actualidad se han convertido en espacios para alcohólicos y vagabundos, lo cual ha provocado que estos sean lugares de transito sin ningún atractivo para su gente.

2.2 RIO

El río Ambato nace en la cordillera de los Andes de los deshielos y manantiales del Chimborazo y el Carihuairazo, recorre varios kilómetros hasta llegar a la ciudad de Ambato, por donde ingresa a través del suroeste por la quebrada del casigana, en donde toma un contacto directo con la ciudad hasta recorrer cerca de cuatro kilómetros hasta la quinta de Juan León Mera en donde se desvincula por su gran depresión de la ciudad, continua su recorrido hasta desembocar en el río Patate, que junto al río Chambo son afluente del río Pastaza y que posteriormente conforma el río Amazonas, el mas grande del mundo.



INGRESO DEL RIO, POCO DESNIVEL

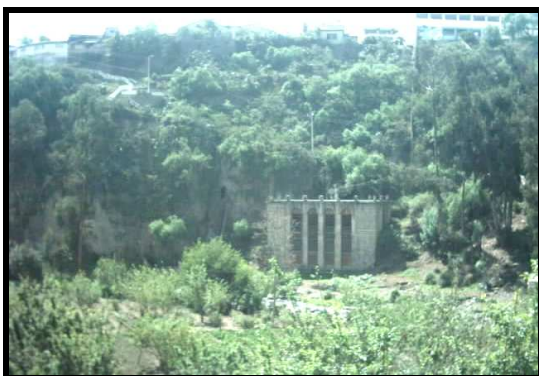


TERMINO DEL CONTACTO DEL RIO CON LA CIUDAD
GRAN DESNIVEL SECTOR DE LA QUINTA DE MERA

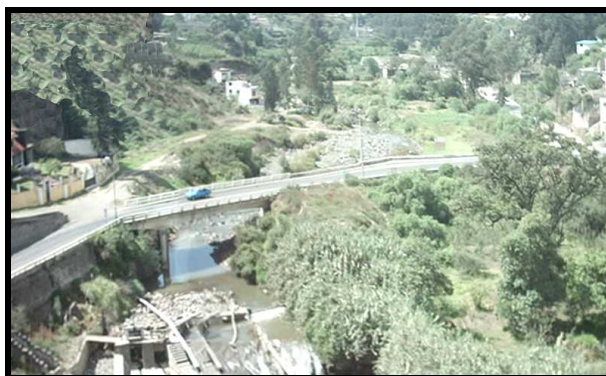
2.2.1 Desarrollo en sus orillas

Debido a su accidentada topografía el río es el último espacio dentro de la ciudad en el cual no ha existido un desarrollo urbano, que afortunadamente hoy se lo aprecia como una franja verde que atraviesa toda la ciudad y es un gran ícono visual que la urbe debe recuperar, tal como fuese un siglo atrás donde el río aparte de suplir el líquido vital era lugar de encuentro social, lugar de inspiración para los ilustres escritores y lugar de trabajo para mover los grandes molinos con su caudal.

Los únicos espacios que se encuentran hoy a lo largo del río son: el Parque Luís A. Martínez, el Club de Jardinería de Ambato, la planta de tratamiento de aguas negras y la Quinta de Juan León Mera. Estos espacios no ocupan más del 15% del espacio sobre el río y son lugares muy poco visitados y concurridos, debido a su accesibilidad y su pobre interacción con la ciudad.



ANTIGUO EDIFICIO QUE FUNCIONABA EN EL RÍO



RIVIERA DEL RÍO PARALELA A LA ZONA CENTRO

2.3 PROYECCIONES

La política de desarrollo de la ciudad se encuentra contemplada bajo un plan denominado Ambato 20/20, este plan consiste en una estrategia básica de desarrollo y ordenamiento territorial lo cual pretende posicionar a la ciudad y la provincia como un centro regional comercial, turístico y cultural.

Entre los cientos de proyectos que este plan pretende se encuentran:

- La recuperación del río Ambato
- Jardín botánico en Atocha
- Parque lineal en el río Ambato
- Parque de la provincia
- Planta de tratamiento de aguas negras
- El nuevo puente Juan León Mera en Atocha
- Construcción de la calle de las flores
- Boulevard Pedro Fermín Cevallos
- Recuperación de quebradas y laderas
- Museos
- Bibliotecas
- Galería de artes plásticas

De entre todos los proyectos que se propone cabe recalcar que una gran mayoría están destinados al río, pero ninguno plantea a este como el elemento principal de desarrollo para la ciudad, son mas de 60 hectáreas las que el río contempla sobre la zona urbana y con estas dimensiones se podría proyectar el gran hito urbano que solucione todos los problemas que enfrenta en la actualidad la urbe.

Si bien los planes de proyección contemplan una prioridad peatonal con calles, parques y recuperación de quebradas, en la realidad solo se esta dando la prioridad vehicular dejando a un lado al peatón que debería ser el principal actor de la ciudad.

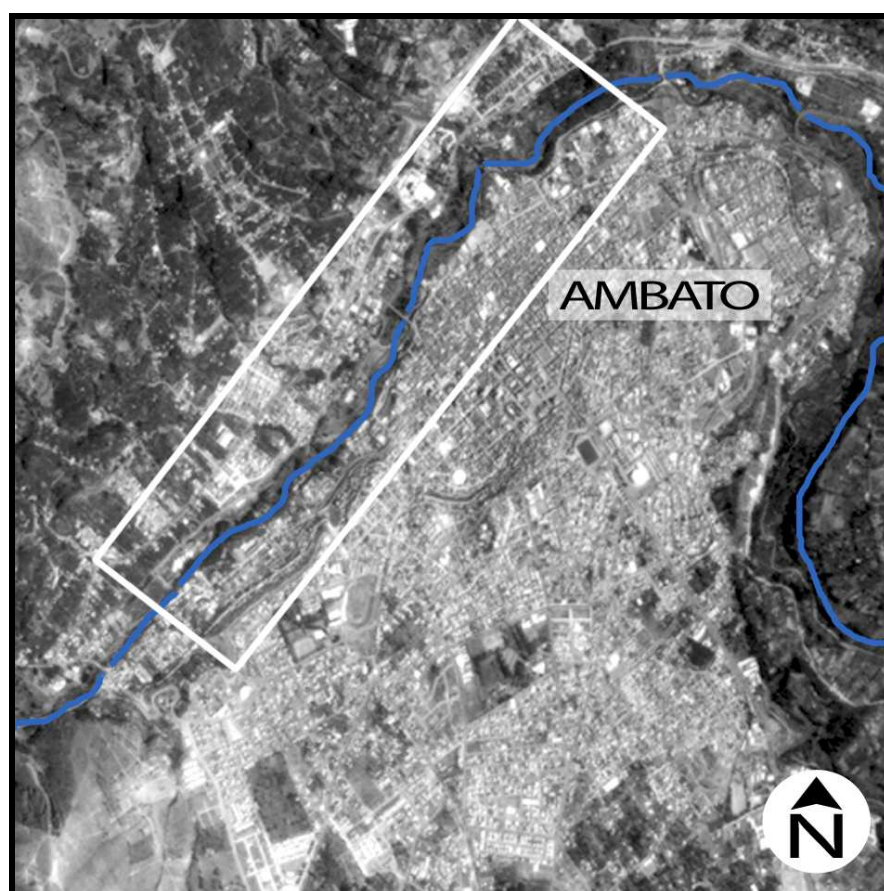


CARPETA DE PROYECTO PLAN AMBATO 20/20

3. RECUPERACION

3.1 SECTOR

El sector a intervenir se encuentra determinado por los desniveles y la cercanía a la ciudad en el sector urbano, dando como resultado la mayor intervención sobre los primeros cuatro kilómetros de ingreso del río, ya que al finalizar estos la ciudad se desvincula con mas de 100m de diferencia sobre el río, volviendo casi imposible su comunicación debido a sus quebradas y acantilados.



SECTOR DEL RIO A INTERVENIR, SE APRECIA COMO SE HACE MAS PROFUNDO EL RIO Y SU VEGETACION AUMENTA A MEDIDA QUE ESTE AVANZA POR LA CIUDAD

3.2 METODOLOGIA

Para el proyecto se optó por reconocer todo el sector del río a intervenir, para identificar su potencialidad en diversos sectores como espacios públicos o de comunicación para la ciudad, con lo cual se procedió a identificar los tres sectores de mayor importancia:

- SECTOR DE LO CONSTRUIDO / lo artificial, plazas, tejido urbano.
- SECTOR DE TRANSICIÓN / el borde, quebradas, calles Circundantes, área verde junto al río.
- SECTOR DE LO NATURAL / el río, vegetación.

Para la propuesta de intervención se requiere de la unión de estos tres sectores para integrar, ordenar y promover nuevos espacios urbanos que serán parte de una nueva ciudad que reconoce al río como el hito natural más importante.



SECTOR DEL RIO CON SECTORES DE ANALISIS

4. ANALISIS

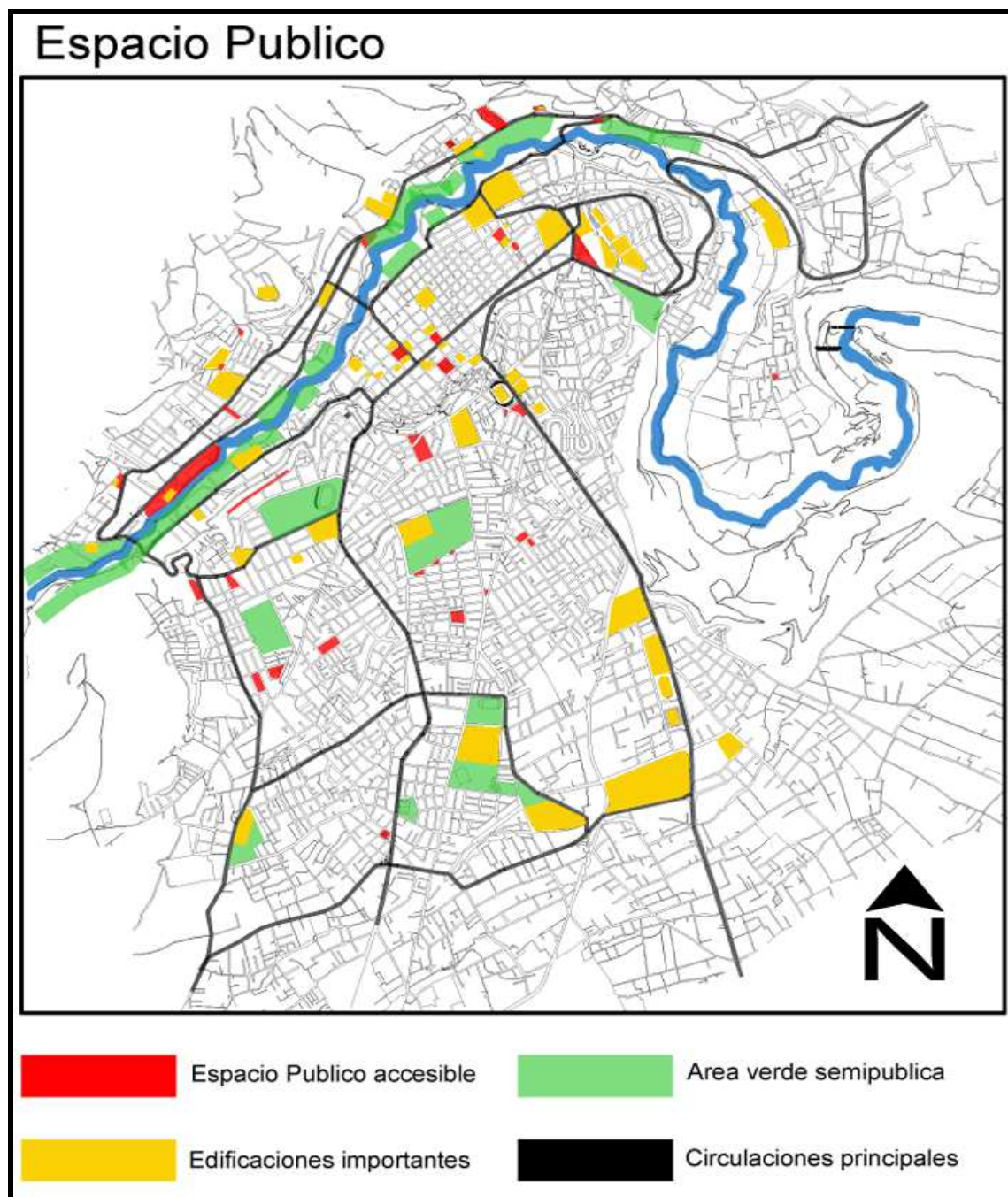
4.1 CONSTRUIDO

El tejido urbano en su mayoría esta repartido en manzanas poco regulares en tamaño y tipo ya que estas han tenido que adaptarse a la geografía de la ciudad, solamente en el centro de su fundación se puede observar un trazado en damero regular y definido.

4.1.1 Espacios urbanos

Los espacios urbanos y el área verde en la ciudad son mínimos, se puede contabilizar solamente en el área central 4 plazas de mas o menos 5.000 m² y en las afueras apenas 17 parques y plazas con una superficie total de 120 Km² para los 3335 Km² que tiene la ciudad, apenas menos del 3.6% de su superficie total.

Los únicos espacios verdes más representativos y que sobresalen de la ciudad son algunos espacios semipúblicos pertenecientes a colegios y el río, estos espacios en su mayoría no son de libre acceso y están protegidos con altos cerramientos y en el caso del río su difícil acceso se niega a la ciudad.



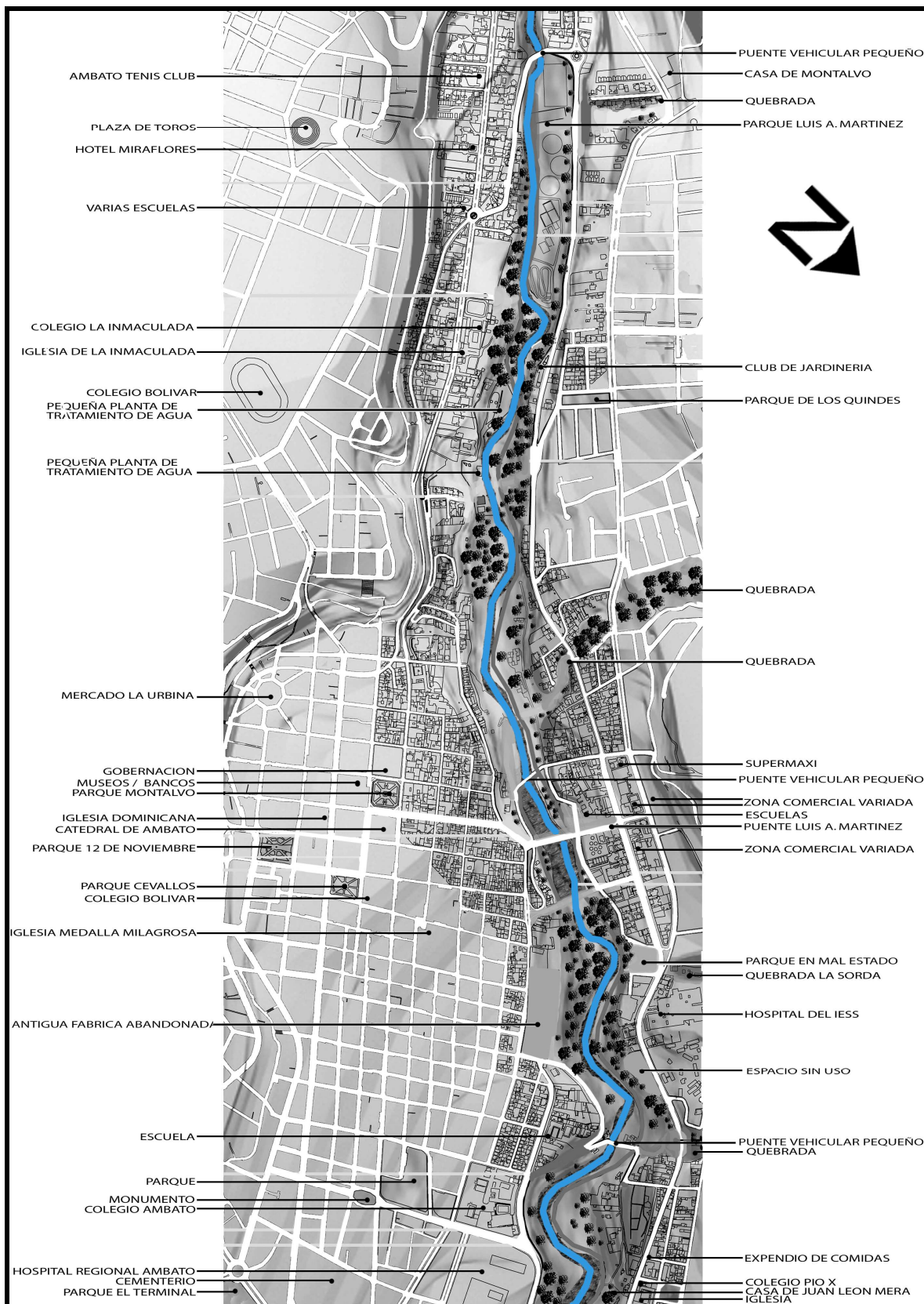
ESPACIO SEMIPUBLICO EN ZONA RESIDENCIAL

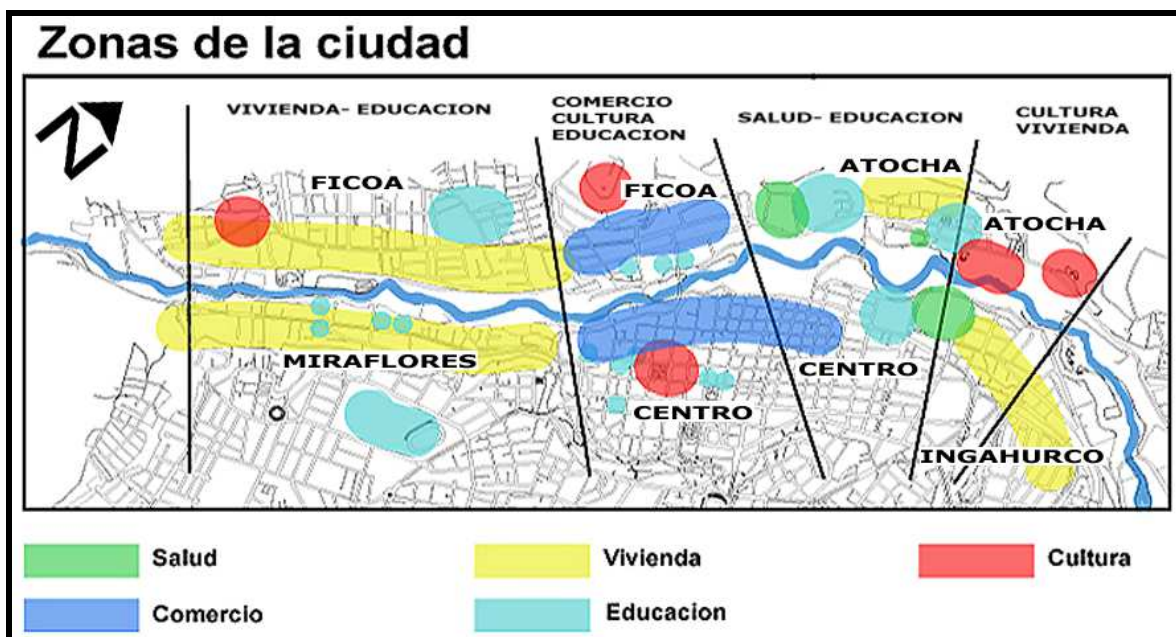


INGRESO AL RIO A TRAVES DE UNA PEQUEÑA PUERTA

4.1.2 Edificaciones importantes y zonas de la ciudad

EDIFICACIONES IMPORTANTES





Las zonas en el sector se encuentran definidas por algunos edificios públicos y espacios de importancia, que son los siguientes;

En la zona de vivienda y educación, se encuentra el parque Luís A. Martínez que ocupa cerca de tres hectáreas, algunas escuelas como el León Becerra y colegios de importancia como la Inmaculada y la quinta de Juan Montalvo, el resto esta configurada por la trama residencial.

En la zona de comercio, cultura y educación, se encuentra el eje más importante de la ciudad que comunica toda la zona residencial con los edificios públicos más importantes, como el I. Municipio de Ambato, el museo de Montalvo y la Catedral, entre otros, además de contener una larga zona comercial sobre todo este eje de comunicación.



COMERCIO EN EL EJE DE LA CATEDRAL

En la zona de salud y educación, se encuentra el hospital del IESS y el hospital regional Ambato junto con otros centros muy importantes de educación, como son los tradicionales colegios Ambato y Atahualpa, y el cementerio.

En la zona de cultura y vivienda, se encuentra la quinta de Mera que ocupa un espacio muy generoso que lo comparte con la zona residencial de atocha.

4.1.3 Circulación vehicular y peatonal

La circulación vehicular se encuentra afectada por los problemas típicos de la ciudad moderna, el más fundamental el exceso de tráfico vehicular en una urbe con calles de apenas 6 a 7 metros de ancho y cuadras de apenas 75 a 100 metros. Este factor se ve afectado por la falta de un anillo vehicular interno dentro de la ciudad, lo cual ha provocado que el tráfico se vuelva una congestión en casi todas las zonas de la urbe.

La circulación peatonal es la más afectada, los peatones tienen que circular fuera de la calzada debido a que su espacio es mínimo, ya que la ciudad a puesto prioridad al transporte público y privado, aunque sus calles sigan siendo pequeñas para tanto tráfico, esto ha provocado que una visita al centro de la ciudad sea mejor aprovechada en auto que en una simple caminata por sus calles, dejando desolada la ciudad en los fines de semana.



SE PUEDE APRECIAR QUE EL VEHICULO ES EL MAS BENEFICIADO DEJANDO A UN LADO EL INDISPENSABLE ESPACIO URBANO QUE NECESITA EL PEATÓN, QUEDANDO APENAS UNA CALZADA DE 80 CM. ESTA ES UNA ESCENA TIPICA EN EL FIN DE SEMANA CON POCA AFLUENCIA PEATONAL POR EL CENTRO DE LA CIUDAD

La comunicación a través del río nunca tuvo una prioridad peatonal lo cual ha provocado que el peatón cruce por los escasos pequeños puentes vehiculares sin ninguna seguridad y poniendo en riesgo sus vidas ó por la pequeña calzada que existe en el puente actual lo cual nuevamente propone a la ciudad que la única manera de cruzar el río sea en un vehiculo sin aprovechar las ventajas que podría tener la ciudad con un río como hito urbano.



PEQUEÑA CALZADA EN EL ACTUAL PUENTE



CRUZE DE PERSONAS EN UN PUENTE VEHICULAR

Circulación



Circulación vehicular importante



Circulación peatonal

4.2 TRANSICION

El borde del río con su accidentada topografía es la característica más notable, ya que en este se sitúan quebradas, calles y área verde.



BORDE DEL RIO EN NEGATIVO

4.2.1 Quebradas y afluentes

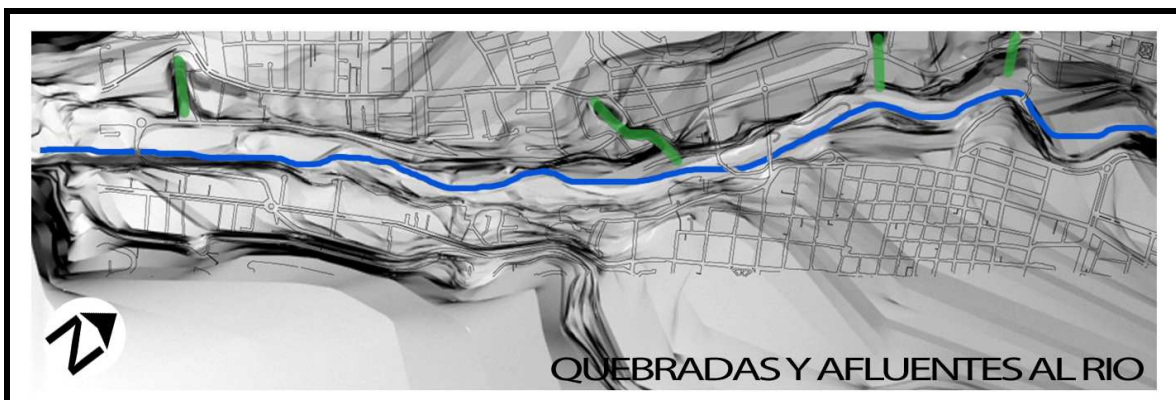
El margen derecho del río es el que mantiene aun en su contexto la mayoría de quebradas con sus afluentes, en la actualidad la mayoría de estas vertientes se encuentran en muy mal estado ya que estas han sido entubadas o han desaparecido debido a que su agua ha sido utilizada para los regadíos, o peor aun son lugares de deposito de basura. Las quebradas que se mantienen aun en la actualidad sin ninguna intervención de relleno, aun sirven de comunicación para varias personas entre las zonas residenciales y el río.



QUEBRADA EN FICOA



AFLUENTE EN ATOCHA, LUGAR DE BASURA



QUEBRADAS Y AFLUENTES AL RIO

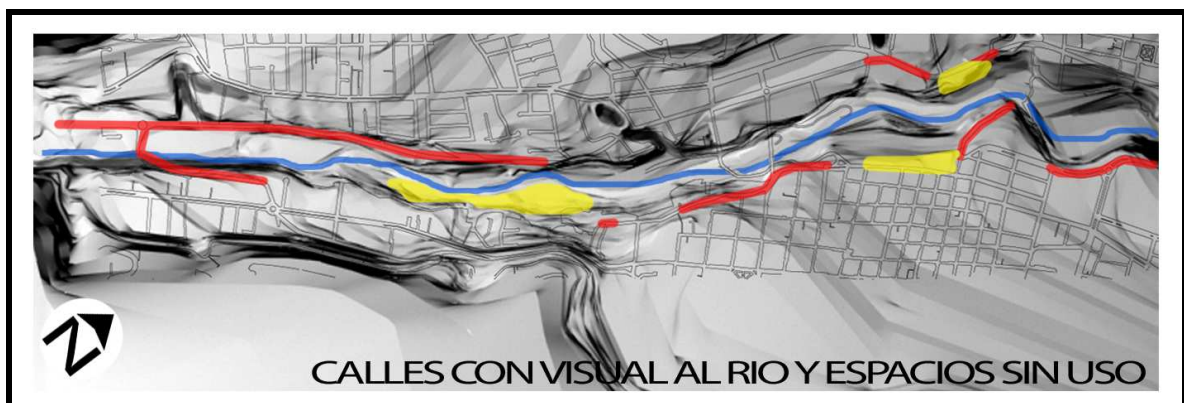
4.2.2 Área verde y calles

Son varias las calles que mantienen una comunicación visual hacia el río, las cuales han sido obstruidas de su vista a través de grandes cerramientos, lo cual ha provocado que estas largas calles sirvan solamente de tránsito vehicular con muy poco uso peatonal.



Calle que queda junto al parque Luís A. Martínez, rodeada de cerramientos y montañas, poco uso peatonal

Existen algunas áreas verdes que pueden ser aprovechadas por la ciudad, como la planta de tratamiento que queda junto al río en la zona de miraflores, o una antigua fabrica abandonada en el centro.

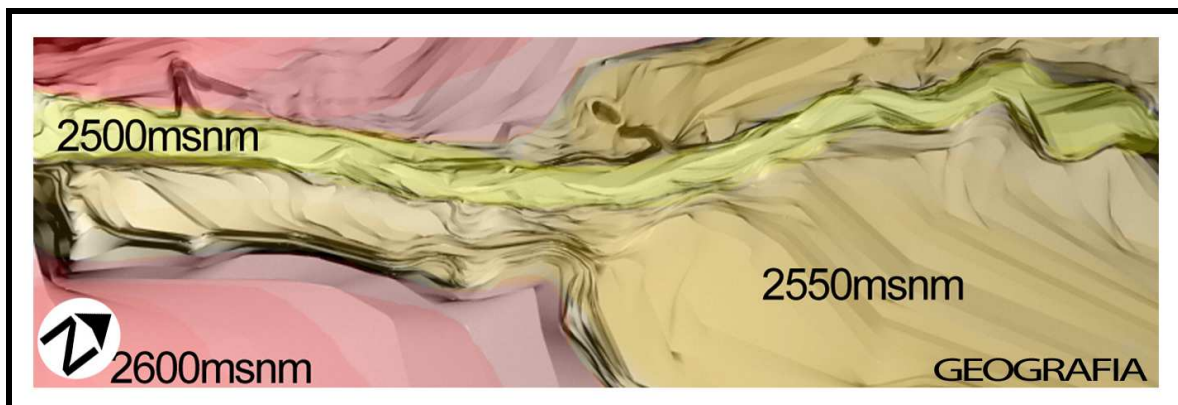


4.3 NATURAL

El río Ambato es la fuente hídrica más importante de la provincia de Tungurahua, debido a que gracias a sus aguas casi toda la provincia se beneficia de este, que es el que ha dado el nombre a la capital de la provincia.

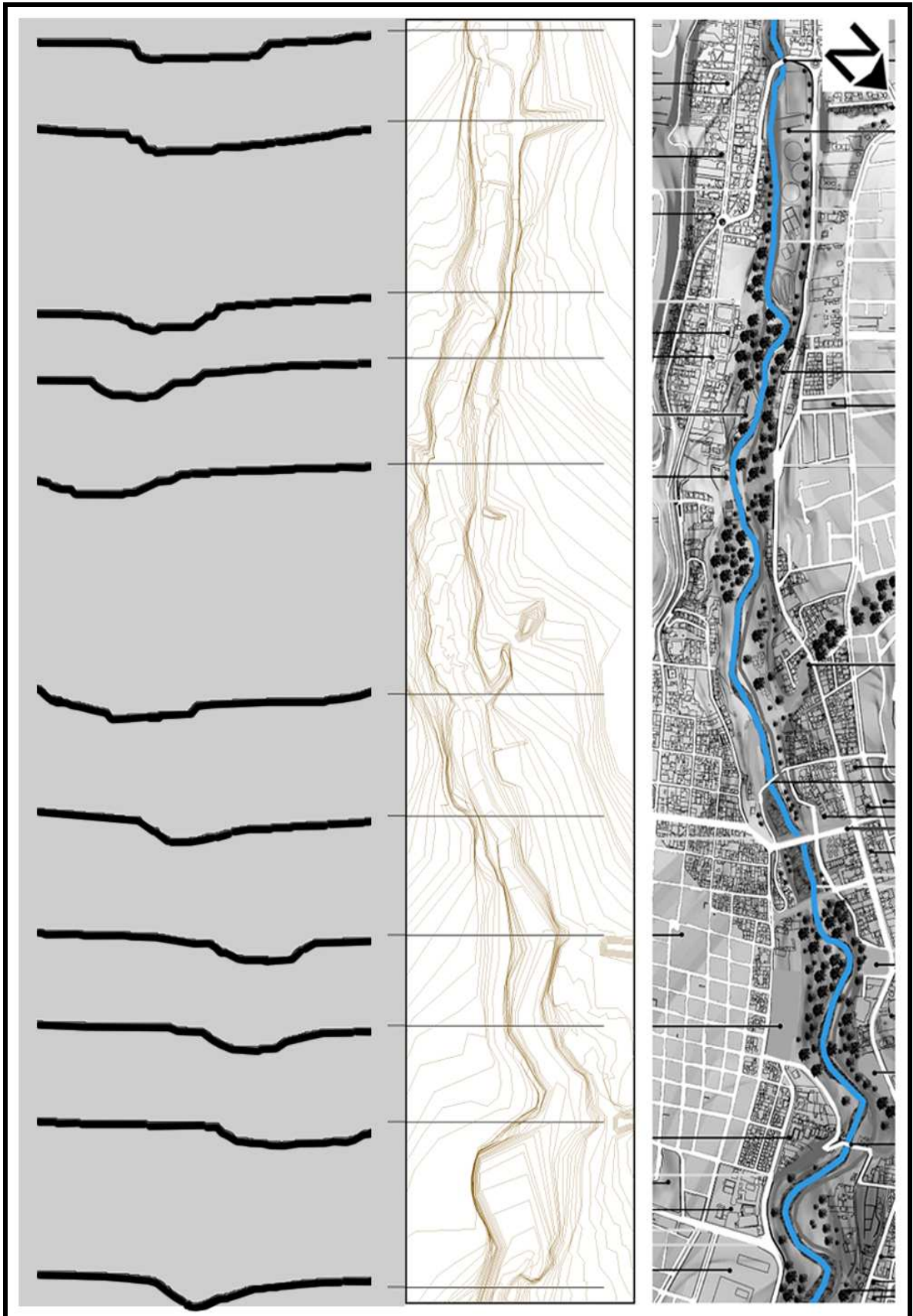
4.3.1 Geografía

El trayecto del río en el sector recorre casi cuatro kilómetros y desciende desde los 2582msnm, hasta los 2482msnm, con una pendiente del 2,5 %.



El río forma un canal natural a lo largo de todo su recorrido el cual se encuentra separado de la ciudad con alturas que varían desde los 10 metros hasta los 100 metros y más en las afueras de la ciudad.

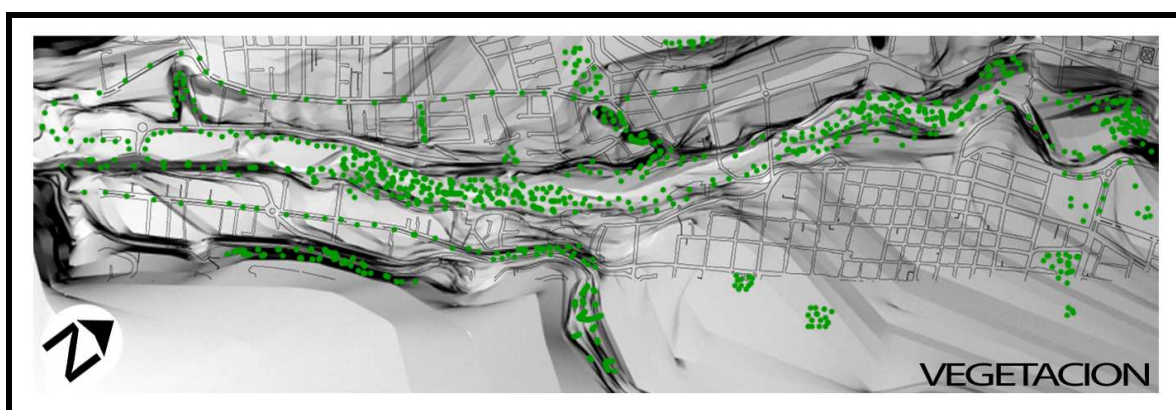
CORTE DEL RIO



4.3.2 Hidrografía y Vegetación

El caudal del río se ha visto disminuido a través del tiempo debido al sin número de acequias y canales abiertos desde los niveles mas alto, provocando que a la ciudad llegue un mínimo caudal hídrico, el cual se ve notablemente disminuido cuando llega la temporada de sequía. Si comparásemos el carácter utilitario de los ríos de la sierra, el Ambato ocuparía el primer lugar. Para los últimos años y dado el desarrollo industrial de la provincia, se ha producido una altísima contaminación de las aguas del río, poniendo en serio peligro todo el hábitat ecológico de su curso.

En cuanto a su vegetación esta se encuentra a lo largo del río con plantas típicas de la zona y árboles como el nogal, peral, capulí, ciprés, fikus, entre otros, los cuales han dado esa verbosidad que le caracteriza al río.



5. PRECEDENTES

5.1 RECUPERACIÓN DEL RÍO FUCHA

ARQ. CARLOS CAMPUZANO CASTELO

El proyecto para la recuperación del Río Fucha esta planteado en 3 diferentes sectores según las características físicas del entorno existente en el recorrido del río. Es así como se divide en: Sector de Montaña, sector Urbano, sector Rural.

Sector de montaña, en este sector de la zona montañosa se crea un jardín para comprender un lugar en el cual la vitalidad y el crecimiento de la vegetación son el principal protagonista. En este lugar se plantea la mínima expresión de la acción humana que mejore y canalice la vitalidad propia de la vegetación.

Dentro del recorrido se proponen las siguientes zonas y elementos: Camellones, terrazas de gaviones permitiendo la observación del paisaje, plazas de las dunas o montículos artificiales (cobertura vegetal o pétrea), zona de dunas, pastizales conformados por pastos de diferentes alturas.

Sector urbano, en este sector el Parque Urbano "Ronda del Río Fucha" atraviesa las localidades de San Cristóbal, Antonio Nariño, Puente Aranda, Fontibón y Kennedy y contempla un área de 1 556.31 m². Inicia en los cerros orientales, a partir de la cota aproximada de 2.800 m.s.n.m. hasta la carrera 10 y continúa desde la avenida Caracas hasta el Río Bogotá. El área comprendida entre la carrera 10 y la avenida Caracas hace parte del Parque Zonal Ciudad Jardín. A lo largo del Parque se desarrollan actividades de recreación pasiva que potencian beneficios ambientales y paisajísticos.

Este parque establece interconexión espacial y funcional con el Sistema de Áreas Protegidas Reserva Forestal Nacional de los cerros orientales, y el Área de Manejo Especial del Valle Aluvial del río Bogotá, aumentando cuantitativa y cualitativamente la oferta ambiental urbana.

En toda la longitud del parque se desarrolla una cicloruta, no se contemplan equipamientos urbanos al interior del Parque Urbano, sin embargo, el parque sirve como espacio público articulador del Sistema de Equipamientos Urbanos públicos y privados de escala metropolitana, urbana, zonal y vecinal que colindan directa o indirectamente con el parque.

Como componente del Sistema Hídrico y de la Estructura Ecológica principal, el parque conforma un corredor ambiental de recreación pasiva con senderos peatonales, zonas verdes y zonas de restauración ecológica que conectan los cerros orientales con zonas verdes al interior del área Urbana y con el Río Bogotá; Como elemento del sistema de espacio público construido, a través de los andenes perimetrales, plazoletas, senderos y cicloruta, el parque articula parques distritales y espacios peatonales vinculados a la malla vial de la ciudad, en la escala metropolitana, urbana, zonal y vecinal.

En el sector urbano se proponen los siguientes elementos de espacio público:

Plazas de encuentro sobre ejes viales importantes, texturas en piedra de diferentes tonalidades y geometrías que unifican el paisaje, Plaza de la Luz, franjas de socialización e integración, observatorio, jardines interpretativos, integración con el sistema transmilenio Av. Caracas, senderos y cicloruta a lo largo del parque urbano.

Sector Rural, en este sector la naturaleza actúa dentro del parque activando, confinando y reinventando nuevos paisajes.

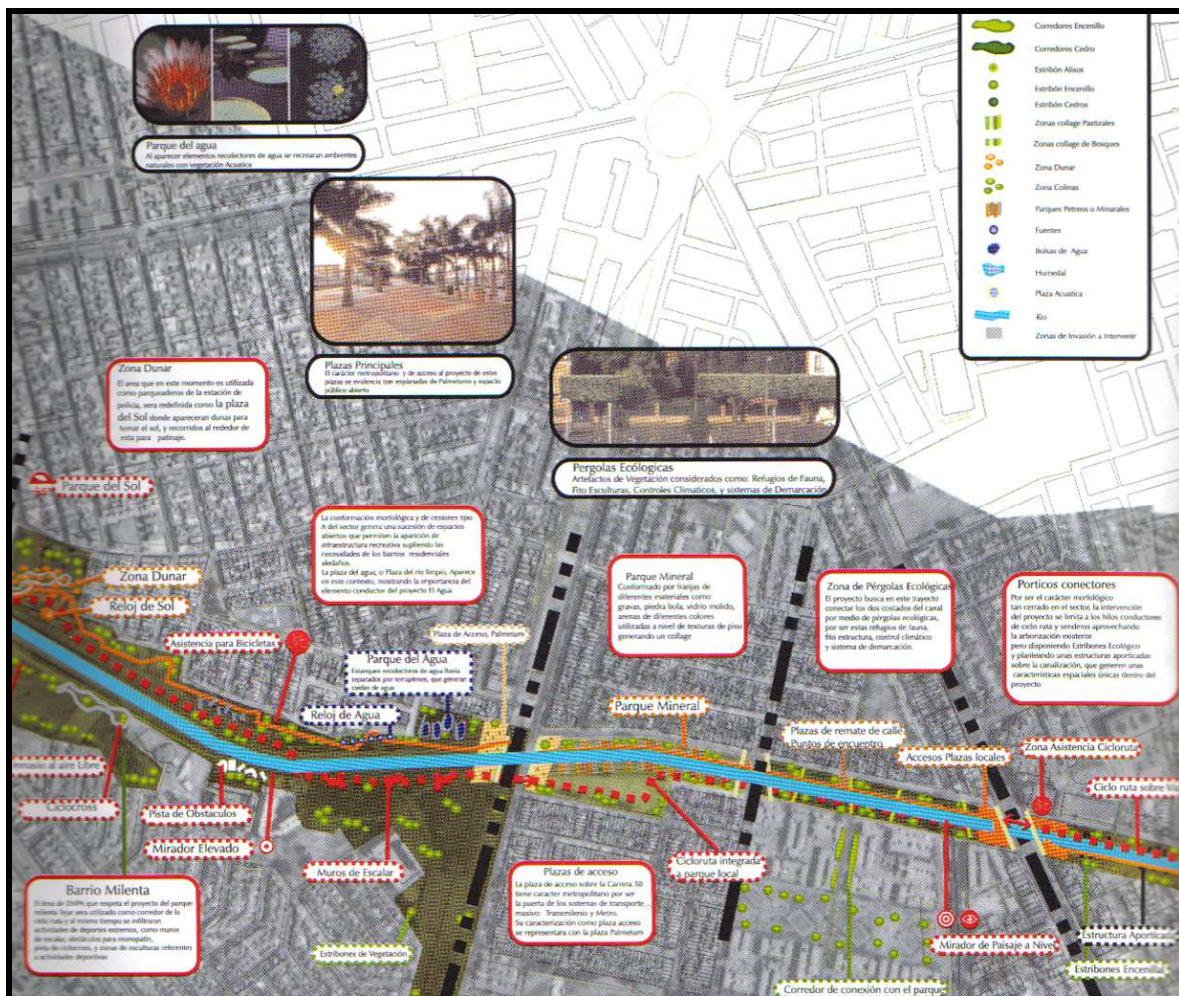


GRAFICO DE RECUPERACION DEL RIO FUCHA

5.2 RECUPERACIÓN DEL RÍO MAPOCHO

ARQ. CRISTIÁN BOZA

Cuatrocientos sesenta años después de su fundación Santiago de Chile no es la misma. El valle ha cambiado, y el desborde urbano lo ha invadido todo. Santiago es una ciudad de 50.000 hectáreas con cinco millones de habitantes, desenfrenada y gris. Una ciudad cinco veces el

tamaño de París y cuatro veces el de Manhattan. En resumen una ciudad que a perdido su alma.

Sin embargo, debemos tener la esperanza de salvar nuestra capital. Debemos iniciar el nuevo proceso de refundación, así como su historia lo ha demostrado. El valle, la cordillera y el río todavía están ahí. Sus límites geográficos no han cambiado. El peñón Huelén sigue erguido y hoy se llama Santa Lucía. No reneguemos de ellos y en vez de agredirlos, cuidémoslos y rescatémoslos para sus habitantes, devolvámosle el alma a Santiago. Es hora de empezar a recuperar el tiempo perdido.

Es así que proponemos como primer paso la recuperación del río Mapocho, aquel que maravilló a Pedro de Valdivia, hace 460 años. Esta columna vertebral que antaño fue fuerte, robusta y llena de vida y ánimo, pero hoy es una espina débil y moribunda. Se trata de la recuperación del alma de Santiago para sus ciudadanos.

DIECISÉIS ESCLUSAS

La propuesta consiste en devolver el caudal al río, mediante la construcción con alta tecnología de esclusas o compuertas y canalizándolo en las áreas factibles, de modo que sus aguas confluyan con volumen y en forma permanente, regulada y tranquila, a través de

espejos de agua. Esto permite, por una parte, recuperar el río para la gente (botes a remo, botes a vela, bogadores bicicletas de agua, etc.) y, por otra, recuperar las riberas usables (parques, restaurantes, campos de deporte), con el enorme impacto positivo sobre la calidad de vida y el esparcimiento de los santiaguinos y la calidad paisajística de la ciudad.

Las dieciséis esclusas que contempla el proyecto están distribuidas a lo largo de los 35 Km. que tiene el río Mapocho desde el puente San Enrique por el oriente (comuna de Lo Barnechea) hasta el puente Américo Vespucio por el poniente (comuna de Pudahuel). Cada una de ellas queda situada bajo un cruce vial de importancia, produciendo un reforzamiento de las conexiones urbanas y celebrando episodios urbanos de Santiago en conexión con el río. Para mostrar los distintos tipos de intervenciones que el río permite en su recorrido, analicemos tres ejemplos:

El primer ejemplo es la esclusa en el Puente La Dehesa. Aprovechando el amplio perfil del río en este tramo, se propone crear un área de esparcimiento y deportes acuáticos, incluyendo un club de boga y de vela. La gran laguna que se proyecta estará rodeada de costaneras arboladas y lugares de paseo y recreación. Un sistema de muelles flotantes permitirá estacionamientos de embarcaciones menores y deportivas de remo o vela. Se contempla también un conjunto de

restaurantes y otros establecimientos deportivos y culturales que rodearían esta gran laguna.

Otro ejemplo es la esclusa en el Puente Purísima. Dado que en este sector el río se encaja, el proyecto contempla una esclusa con un nivel de agua que permita el paseo peatonal dentro del río mismo, al estilo de los paseos del Sena. Desde este paseo pérgola se podrán abordar embarcaciones pequeñas que hagan posible bogar en el sector. Desde la ribera se podrá pescar deportivamente. Atracado al puente Purísima se instalará una embarcación anclada a éste que será habilitada como restaurante y se propone la reubicación del puente existente, que hoy es un restaurante de poca importancia.

Un tercer ejemplo dentro del contexto de las dieciséis alternativas propuestas la esclusa en el Puente Petersen en la comuna de Renca. Esta parte del río recorre un tramo de ciudad de viviendas populares con déficit enormes en áreas verdes y de recreación. La canalización del río y la instalación de una esclusa harán posible, por una parte, la creación de nuevas áreas verdes y de recreación, incluyendo espacios para el desarrollo de actividades deportivas, como babyfútbol, tenis, volleyball, patinaje, etc. y para pequeños kioscos y restaurantes, y, por otra, la creación de una laguna longitudinal para esparcimiento acuático y de boga. Este parque acuático longitudinal será la referencia urbana de esta popular área.

5.3 EL PAISAJE COMO PLANTA

ARQ. ZAHA HADID

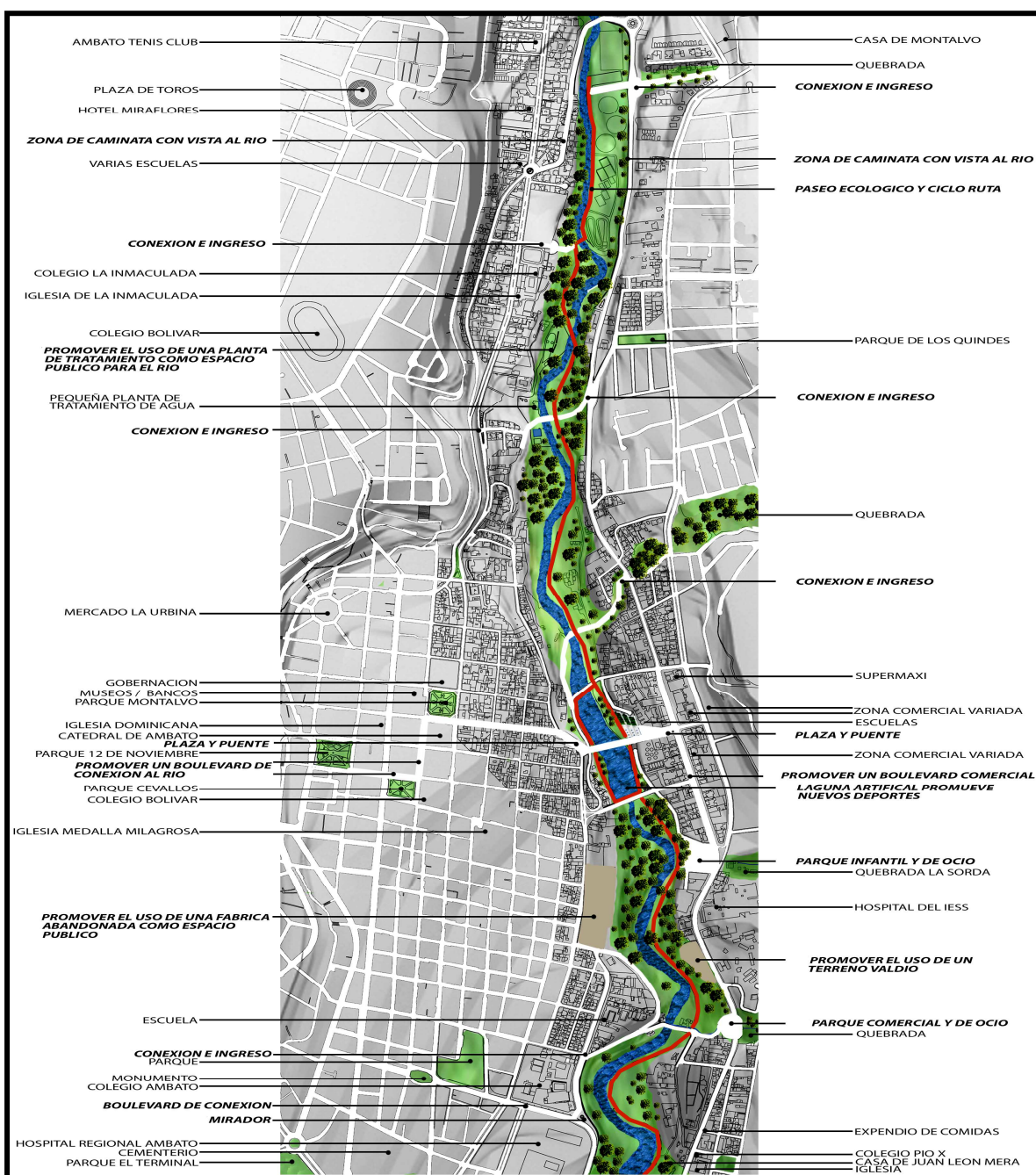
Este es un escrito producido por la arquitecta en el cual habla acerca de los espacios públicos como campos de fuerzas y flujos que se desbordan horizontalmente y se convierten en paisajes solapados. En este nos habla de la manipulación del suelo, como lo horizontal, para establecer una nueva situación urbana, utilizando recursos que ella llama el pixelado y la segregación, que en el primer caso son sistemas repetitivos que permiten una fluidez junto con las rampas y los aterrizados, "la ciudad fluye hacia adentro y el proyecto fluye hacia fuera"



6. PROYECTO

El objetivo del proyecto es el de recuperar el río como un hito urbano de estructuración y rehabilitación que mejore el autoestima y calidad de vida de su gente. La propuesta de intervención en el área requiere de la unión de los tres sectores, para integrar, ordenar y promover la ciudad al río.

IMPLANTACION DEL PROYECTO



6.1 INTEGRAR

Integración visual de lo natural con ejes de circulación vehicular y peatonal, que están en el borde del río; en la actualidad estas zonas tienen altas paredes y no permiten una relación directa con el río, para estas zonas se trabaja la calzada con iluminación, árboles pequeños y vegetación que sirve como limite de la calzada, esta calzada se separa en niveles, con diferentes texturas que permiten separar espacios de caminata o ejercicios y espacios para descansar ó contemplar.



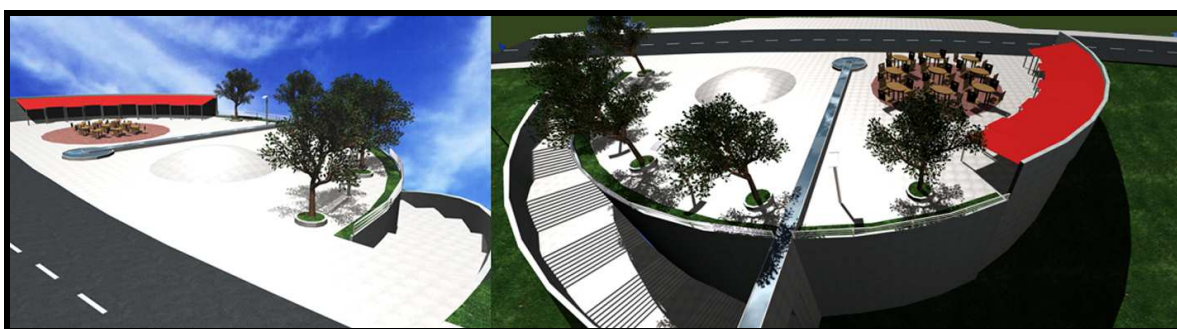
Integrar calles y plazas más importantes a través de comunicaciones; en la actualidad no existen calles que den prioridad peatonal hacia el

río, en estas zonas se trabaja sobre la calzada, la cual se puede ampliar al reducir la separación que existe entre las calles vehiculares de doble sentido, así se logra una calzada de proporciones amplias que permiten ubicar vegetación que sirve y acentúa su linealidad hacia el río, además en estas zonas se pueden desarrollar futuros espacios de comercio o servicios como restaurantes, bares, etc.



Integrar quebradas a través de comunicaciones o plazas que den servicio a la comunidad; en la actualidad todas las quebradas se encuentran abandonadas y destruidas no existe una reforma que las recupere o reintegre a su contexto, en estas zonas se trabajan plazas o comunicaciones, en el primer caso las plazas se definen según su sector, en la quebrada de atocha se pone servicios de comercio ya que a tres cuadras de la quebrada la informalidad de las ventas ambulantes

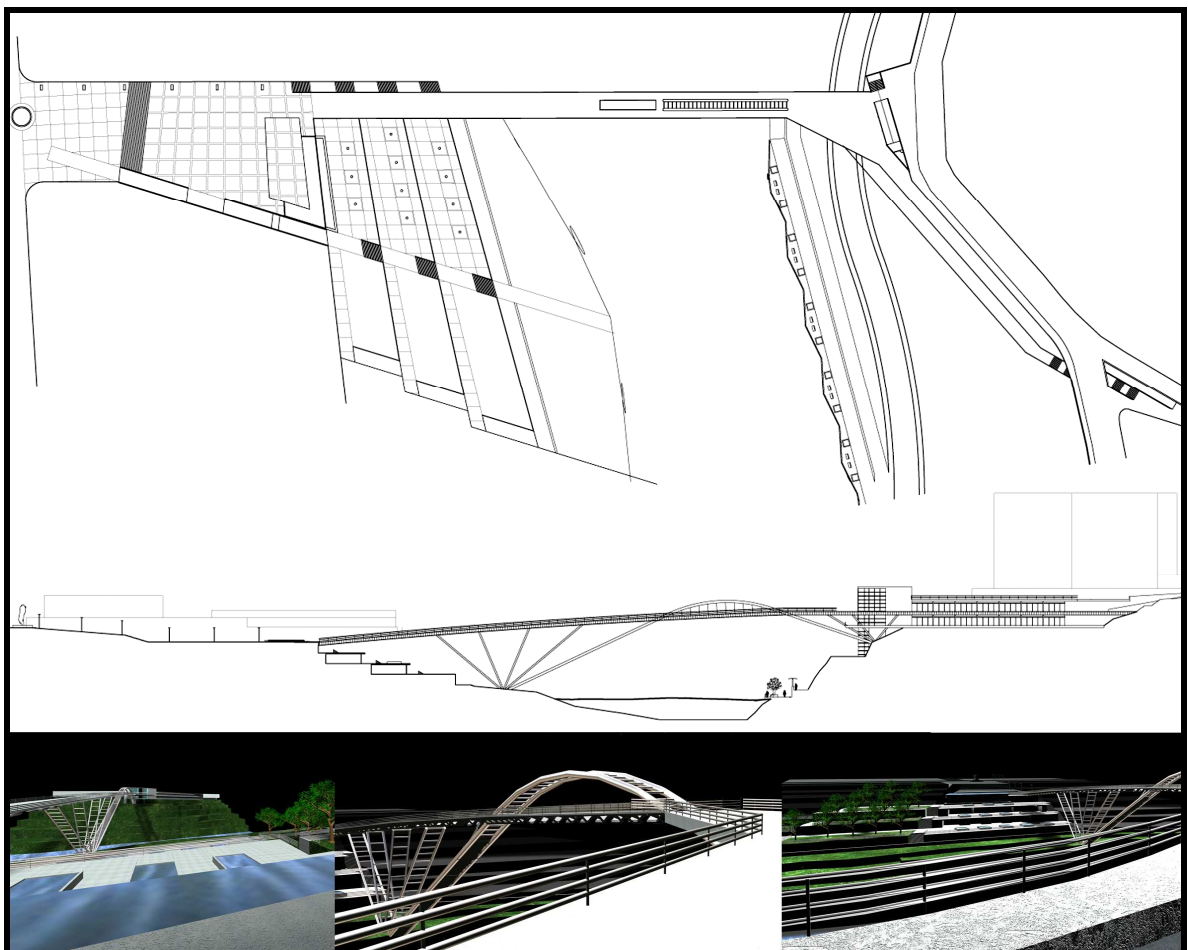
se tomo una calle, de esta manera se integra a través de una plaza de servicios una quebrada abandonada.



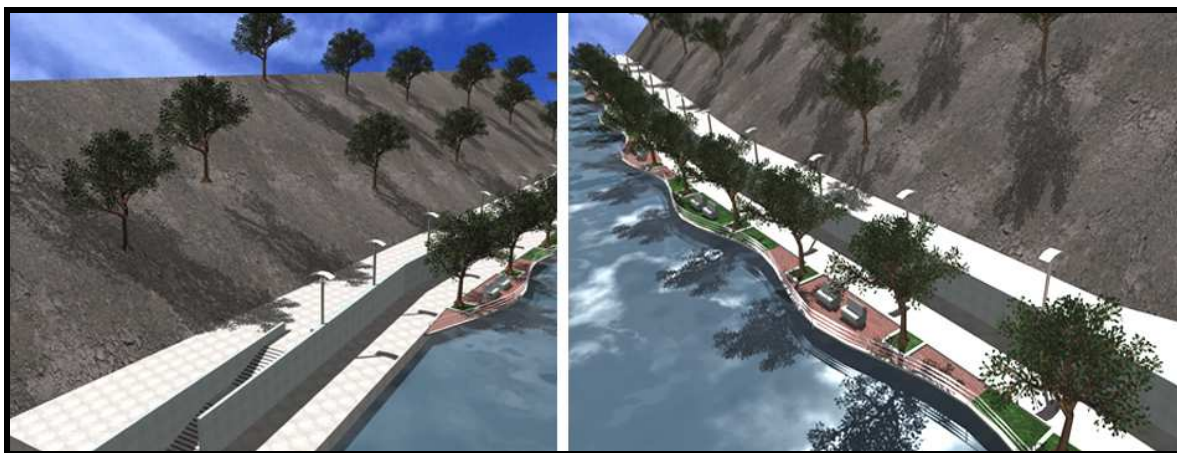
En la quebrada siguiente cerca del hospital del IESS se plantea un parque infantil para abastecer a la zona residencial del sector.



Integrar un puente que estructure y comunique el tejido urbano con el río; este es un puente peatonal, que integra el tejido urbano en su estructura y crea una plaza con frente al río que alberga servicios como comercio y la venta de flores y frutas y otra que invita a la comunidad a relacionarse con el río, la cual integra servicios comunitarios para las escuelas de la zona, además se integra una laguna longitudinal que será un gran espejo de agua que marque la referencia urbana como el eje mas importante de ingreso y comunicación para la ciudad y el río, en esta laguna se pueden crear distracciones acuáticas como botes, kayaks, etc.



Integración de una cicloruta y paseos ecológicos en toda la longitud del río; se trabaja un paseo ecológico que integra toda la longitud del río el cual esta compuesto en su calzada de textura natural de piedra, la cicloruta y paseo se integra solamente en el sector del puente formando un circuito alrededor de este, para luego promover su desarrollo a lo largo de todo el río.



Integrar plazas de encuentro sobre ejes viales importantes; son puntos de encuentro que provienen de las zonas residenciales, para integrarse al río y posteriormente al otro lado de la ciudad se encuentran:

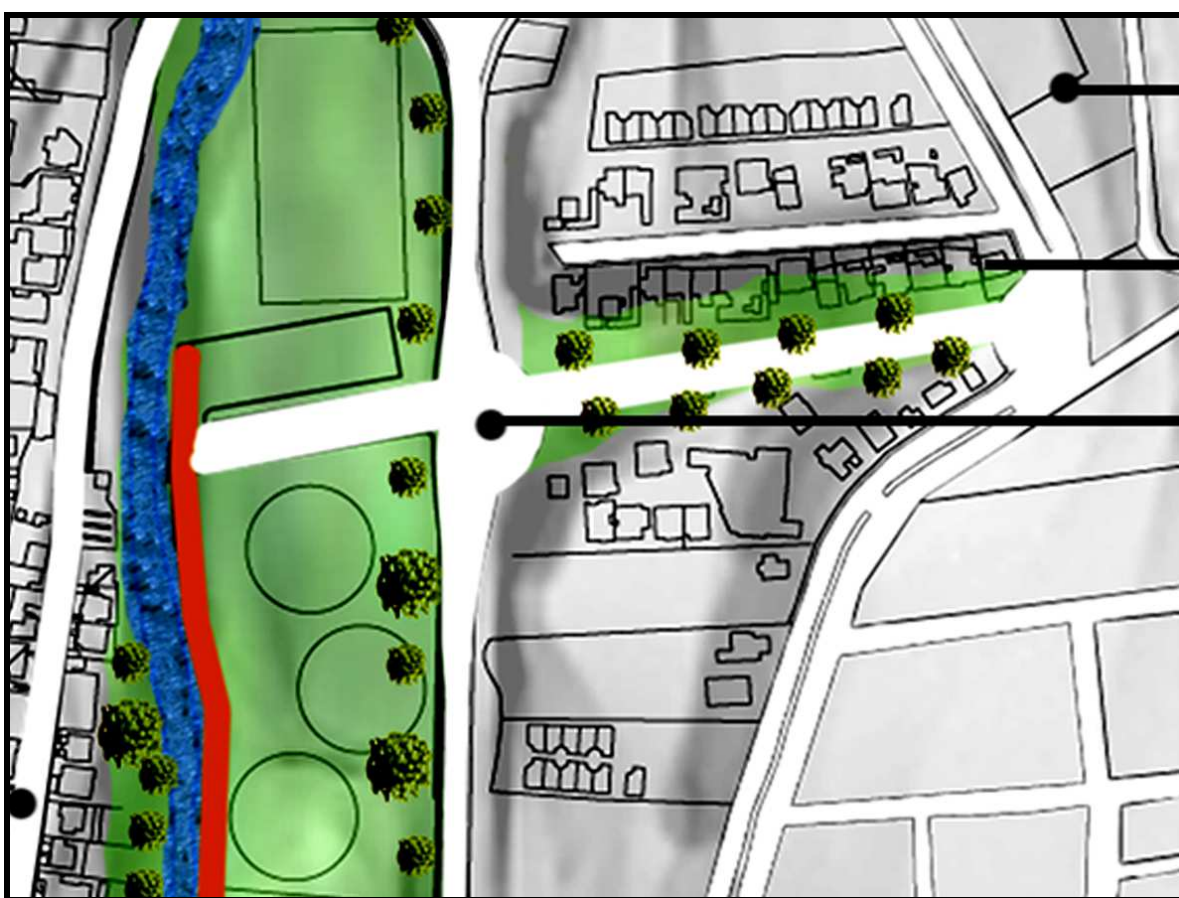
La quebrada cercana al puente, la cual es como una pequeña garganta llena de naturaleza, por aquí se conduce a los habitantes a través de grandes árboles que cubren todos los alrededores para desembocar con un gran impacto visual sobre las riveras del río.



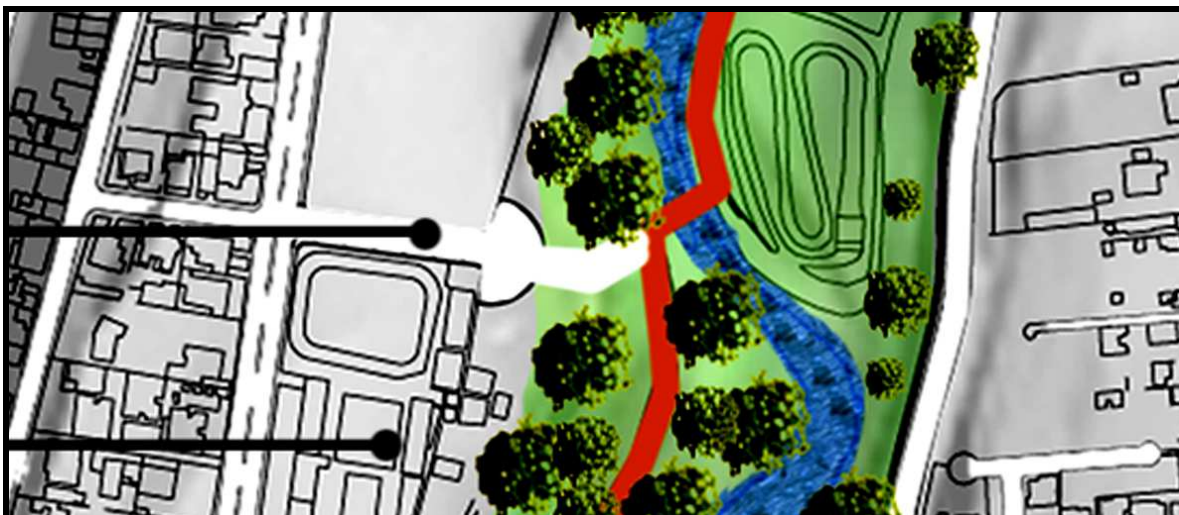
Conexión entre las zonas residenciales del parque de los quindes y miraflores con la planta de tratamiento de aguas



Conexión de la quebrada cercana a la casa de Montalvo, la cual provee de dos plazas de encuentro, la primera en la zona residencial alta donde existe mayor flujo peatonal y la segunda en el ingreso al parque Luís A. Martínez.



Conexión de la zona residencial de miraflores en una calle que anteriormente no tenía ninguna salida y terminaba en una pared.



Conexión a través de una plaza de encuentro y mirador en el sector del colegio Ambato, hacia la plaza comercial generada en la quebrada.



6.2 ORDENAR

Ordenar los espacios de actividades existentes y proyectadas según su actividad y zona; la proyección de plazas de encuentro y distracción según su ubicación genera ordenamiento y definición sobre el tejido urbano, como es el caso del parque comercial y el infantil.

Ordenar con el uso de texturas en los pisos, diferentes condiciones en el proyecto; para todo el proyecto se utiliza la textura de los pisos como referencia de descanso, actividad, paseo, ocio, diversión, exploración, etc., de esta manera se unifica todo el trayecto del río bajo un esquema de materiales, además se utiliza el mismo mobiliario exterior para los sistemas de iluminación y descanso.

Ordenar el tráfico vehicular para su ingreso a la ciudad y dar prioridad al peatón; se proyecta un dique puente que sirve para acumular el agua de la laguna y para mejorar el tráfico vehicular a través de dos ingresos independientes que tienen la posibilidad de vincularse visualmente con el río, ya que su recorrido es mucho más largo y menos directo lo cual permite que el conductor detenga su mirada en los atractivos eventos que se generaran en la zona del río.

6.3 PROMOVER

Promover distracciones en las quebradas para futuros desarrollos; estas zonas pueden ser puntos de desarrollo para la comunidad, como la integración del deporte con senderos junto a la quebrada para downhill o zonas para escalar, además se puede integrar espacios de servicio común, como salas de reuniones para sus moradores o graderías amplios que permitan presentaciones o exposiciones al aire libre.

Promover espacios con potencialidad de ser integrados a la ciudad; en todo el trayecto del río existen espacios abandonados que son propiedad del municipio o fabricas con grandes frentes al río, estos espacios podrían promoverse para su uso con servicios como pueden ser restaurantes o discotecas.

Promover la futura integración de calles y plazas mas alejadas del río: al crear un circuito de accesos al río muchas otras plazas y calles más alejadas podrían vincularse al sistema, para generar boulevares más atractivos y que sigan un recorrido común.

7. CONCLUSION

A través de la intervención en el río, su recuperación puede ser posible, gracias a los beneficios turísticos, sociales y culturales que este podría brindar a la comunidad.

Rehabilitar y estructurar una ciudad armónica entre su ambiente natural y lo construido, que sea saludable, de buena calidad estética, que fomente la convivencia ciudadana, la socialización, la recreación, el esparcimiento y la práctica deportiva, a partir de los tratamiento de espacio que conforma el río, las quebradas y las diferentes áreas verdes aledañas para así constituir un gran sistema de recreación que reconozca al río Ambato como el gran hito urbano.

8. BIBLIOGRAFIA

ROMERO PALACIO, EFRAIN: "*Tungurahua, las provincias del Ecuador*".

Quito, Ed. Científica Latina. 1983.

SERNA, DAVID: "*Revista Escala*". Bogota, Ed. Escala. 2004.

WELLS, MATTHEW: "*Puentes*". Madrid, Ed. H. Kliczkowski. 2004.

GEHL, JAN / GEMZOE, LARS: "*Nuevos espacios urbanos*". Barcelona,

Ed. Gustavo Gilli. 2002.

HADID, ZAHA: "*El paisaje como planta*". Madrid, Ed. El Croquis. 2001.

COLEGIO DE ARQUITECTOS DEL ECUADOR: "*XIV Bienal panamericana*

de arquitectura de Quito". Quito, Ed. Trama. 2004.

RUANO, MIGUEL: "*Ecourbanismo, entornos humanos sostenibles*".

Barcelona, Ed. Gustavo Gilli. 1999.

BEER, FERDINAND / JOHNSTON, RUSSELL: "*Mecánica vectorial para*

Ingenieros". México, Ed. Mc. Graw Hill. 1990.

NINO FRANCISCO PAREDES COBO

FECHA DE NACIMIENTO: Agosto 19 de 1980
CIUDADANIA: Ecuatoriano
ESTADO CIVIL: Casado
RESIDENCIA: Cdla. España, Calderón y Toledo
TELEFONOS: 03-2843255 / 09-9461265
E- MAIL: nin496@hotmail.com

EDUCACION

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

Arquitecto

Quito - Ecuador
Enero 2000 - Junio 2005

COLEGIO SAN ALFONSO

Secundaria

Ambato - Ecuador
Octubre 1991 - Julio 1998

EXPERIENCIA LABORAL

TUNGURAHUA AUTOMOVIL CLUB

Ambato - Ecuador
Octubre 2004 - Hasta la fecha

Arquitectura: Diseño, planificación y construcción de la sede del Tungurahua Automóvil club.

IGOR MUÑOZ ARQUITECTURA ARTE Y DISEÑO

Quito - Ecuador
Agosto 2004 - Octubre 2004

Pasantía laboral de arquitectura: Responsable de proyectos de arquitectura y diseño, trabajos en tercera dimensión y animación.

VIZCAYA AGENCIA DE VIAJES

Ambato - Ecuador
Enero 2002 - Enero 2003

Arquitectura: Director de diseño interior y construcción.

STUDIO A

Quito - Ecuador
Enero 1999 – Hasta la fecha

Marketing y publicidad: Director de nuevos proyectos y ventas publicitarias en el sector deportivo.

EXITOS PERSONALES

SEGUNDO LUGAR/ CONCURSO NACIONAL DE DISEÑO DE SOPORTES PARA EXHIBICION DE PROYECTOS Y MONTAJES

Quito - Ecuador
Julio 2004

PRIMER LUGAR/ CAMPEON NACIONAL DE AUTOMOVILISMO EN LA MODALIDAD DE RALLY

Quito - Ecuador
Diciembre 2004

PRIMER LUGAR/ CAMPEON PROVINCIAL DE AUTOMOVILISMO EN LA MODALIDAD DE RALLY

Ambato - Ecuador
Diciembre 2003

LENGUAS

- Ingles (avanzado)

CURSOS

- Seminario " XIV Bienal Panamericana de arquitectura de Quito"
- Foro internacional "La nueva arquitectura de Chile"
- Foro internacional "Arquitectos españoles"
- Taller internacional de arquitectura "Guápulo"
- Diseño de interiores
- Gerencia de la construcción

PROGRAMAS DE COMPUTACION

- Microsoft Office
- Form Z
- 3d Studio Max
- AutoCAD
- Adobe Photoshop e Illustrator