

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de arquitectura y diseño interior

Recontacto: Mercado del Astillero

Proyecto de Investigación

Daniel Alejandro Costa Peñarreta

Arquitectura

Trabajo de titulación presentado como requisito
para la obtención del título de
arquitecto

Quito, 25 de abril de 2019

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ
COLEGIO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO INTERIOR

**HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

Recontacto: Mercado del Astillero

Daniel Alejandro Costa Peñarreta

Calificación:

Nombre del profesor, Título académico:

John Dunn Insua, Arq.

Firma del profesor:

Quito, 25 de abril de 2019

Derechos de Autor

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma del estudiante: _____

Nombres y apellidos: Daniel Alejandro Costa Peñarreta

Código: 00124426

Cédula de Identidad: 1104056864

Lugar y fecha: Quito, 25 de abril de 2019

RESUMEN

El Barrio del Astillero, en Guayaquil, nació y se nutrió de su relación con la Ría Guayas y el desarrollo de la industria naviera a las orillas de la misma. La formalización de dicha industria marcó una pauta para el futuro crecimiento del barrio. Con el pasar del tiempo el grano urbano se definiría a través de una pesada huella construida que hoy en día ha generado una barrera que separa y niega cualquier relación entre la ciudad y la Ría.

La siguiente propuesta arquitectónica busca generar un punto de quiebre de esta barrera construida para brindar, nuevamente, un punto de encuentro entre los usuarios peatonales y fluviales.

Palabras clave: Guayaquil, Ría Guayas, Barrio del Astillero, Pesca artesanal, mercado.

ABSTRACT

“El Astillero” is a neighborhood located in Guayaquil. It was born and nourished by its relation with the Guayas River and the development of the shipping industry at its shore. The formalization of this industry set a pattern for the Astillero’s future growth. As time went by, the urban grain got defined as a heavy built footprint that nowadays has created a barrier between the city and the River.

The following architectural proposal seeks to generate a breaking point of this built barrier to provide once again a meeting point between pedestrians and boaters.

Key words: Guayaquil, Guayas River, Market, Fishermen, Barrier.

TABLA DE CONTENIDO

Introducción	8
Barrio del Astillero.....	8
Industria.....	9
Problemática Urbana.....	10
Precedentes	12
Rua cor de rosa.....	12
Contenido.....	255
Programa.....	15
Imaginario.....	20
Color.....	21
Proyecto	22
Estrategia.....	22
Información planimétrica.....	23
Ambientaciones.....	27
Conclusiones	29
Referencias bibliográficas	30

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Plano de Guayaquil datado de 1772. Archivo histórico de Guayas.

Figura 2: Crecimiento Histórico. (Romero, 2015). Redibujado por autor.

Figura 3: Análisis Urbano. Realizado por autor.

Figura 4: Lleno-vacío. Realizado por autor.

Figura 5: Cais do Sodré. José Adrião Arquitectos. 2012.

Figura 6: Rua cor de rosa. Fernando Guerra. Plataforma arquitectura, 2013.

Figura 7: Mercado San Miguel. Madrid. Víctor Alarcón.

Figura 8: Organigrama. Realizado por autor.

Figura 9: Actividades y horarios. Realizado por autor.

Figura 10: Cuadro de áreas. Realizado por autor.

Figura 11: Vestigios del antiguo malecón. Foto tomada por autor.

Figura 12: “Las Peñas sin color”. Realizado por autor.

Figura 13: Implantación y vista desde la Ría. Realizado por autor.

Figura 14: Planta arquitectónica. Realizado por autor.

Figura 15: Fachadas. Realizado por autor.

Figura 16: Cortes. Realizado por autor.

Figura 17: Axonometría explotada. Realizado por autor.

Figura 18: Corte por fachada. Realizado por autor.

Figura 19: Ambientaciones. Tectónico vs Estereotómico. Realizado por autor.

Figura 20: Ambientaciones. Mercado y restaurante. Realizado por autor.

Introducción

Barrio del Astillero

Guayaquil, en el siglo XVI, se vio inmersa en un proceso de crecimiento que provocó una expansión hacia el sur de su centro histórico. Durante casi toda la Colonia los constructores de barcos se habían ubicado en el sector de La Atarazana, detrás del cerro Santa Ana. Pero a raíz de la edificación de San Alejo, actual iglesia parroquial y patrimonial, la ciudad se extendió con nervio renovado hacia el sur. (El Telégrafo, 2013).

Los carpinteros de la rivera, que tenían experiencia en la fabricación y reparación de barcos, empezaron a instalarse informalmente en esta nueva periferia al sur de la ciudad; generando así plataformas naturales para el atraque de canoas y barcos. La labor de estos artesanos era de gran importancia para la Real Audiencia de Quito, ya que la industria naviera creció de manera acelerada hasta inicios del XIX.

La construcción de astilleros en la orilla de la Ría Guayas, ya al sur del Estero Carrión, generó una expansión urbana que después de dos siglos sería legalizada y llamada “Barrio del Astillero”. Hoy en día, este es uno de los barrios emblemáticos de la ciudad, no sólo por su calidad de Astillero Real del Pacífico Sur durante la colonia, sino también porque a partir del siglo XIX se convirtió en la zona industriosa por excelencia. (El Telégrafo, 2013).

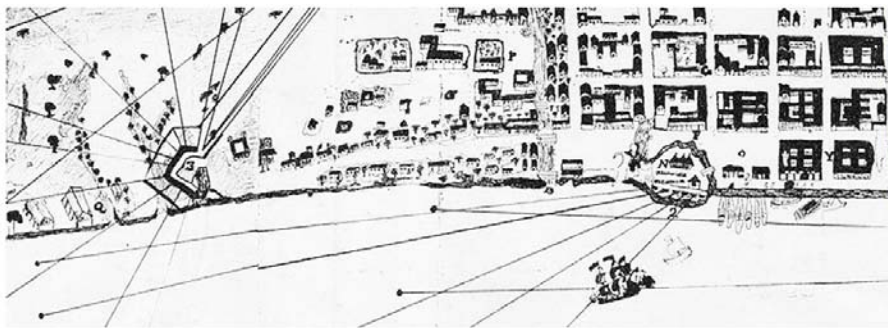


Figura 1: Plano de Guayaquil datado de 1772. Archivo histórico de Guayas

Industria

Para mediados del siglo XIX, la función de los astilleros había perdido importancia puesto que la colonia había acabado. Guayaquil se encontraba cambiando su estructura de producción y por lo tanto aquellos asentamientos donde se llevaban a cabo los trabajos de arquitectura naval comenzaron a ocuparse por pequeñas fábricas de neceseres como escobas o hierro. Para finales del siglo, el eje principal del Barrio del Astillero era la importante “Calle de la Industria”, actual calle Eloy Alfaro. Debido a que los astilleros habían ocupado la orilla de la Ría Guayas en los inicios del barrio, dicha calle se formalizó como una paralela separada de la orilla, dejando una distancia de aproximadamente setenta metros hacia la rivera. En esta calle se instalaron las primeras fábricas de Guayaquil.

En el astillero se habían asentado ya varios tipos de industria. En 1905 se funda la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica. Asociada a esta, se asentó la empresa Tranvías de Guayaquil. Gracias a la presencia de extranjeros en la ciudad se instalaron también algunas conocidas fábricas de producción de bebidas gaseosas, loza y confites. Entre estas por ejemplo: la fábrica de gaseosas “Fioravanti” o la confitería de “La Universal. (El Telégrafo, 2013).

La relativa proximidad al puerto siempre fue beneficiosa para el Astillero como zona industrial. Sin embargo, en la década de 1960, el ex alcalde Assad Bucaram tomó la decisión de reacomodar la zona industrial; pasándola de la orilla de la Ría Guayas hacia el interior de la ciudad. Esta decisión acarreó varias consecuencias de diversa índole. Sin embargo, la más relevante para esta investigación es el cambio de la morfología urbana sufrido gracias a que las empresas fueron “vaciadas” y los edificios ya construidos tuvieron que adaptarse para albergar nuevos y diversos programas.

Problemática Urbana

El asentamiento de la industria naviera obligó a que el actual Barrio del Astillero defina las dimensiones de su grano urbano y estableció la pauta de su futuro crecimiento. El cambio del tipo de industria sufrido a mediados del siglo XIX trajo consigo un proceso de densificación de dicho grano urbano. Los edificios que antes tenían la función de albergar naves en su interior pasaron a albergar programas industriales. Estos procesos le dieron al barrio una pesada huella construida que se conserva hasta hoy. El hecho de haber movilizadado la zona industrial e introducido nuevos programas al sector alteró las funciones laborales y comerciales del Astillero.



Figura 2: Crecimiento Histórico. (Romero, 2015). Redibujado por autor.

Originalmente los edificios en contacto con la Ría eran grandes galpones en cuyo interior primaba un vacío necesario para albergar naves. En consecuencia, cada bloque independiente necesitaba ocupar el espacio entero de una manzana. Esa escala, necesaria en su origen de astillero pero desmesurada para un barrio residencial, ha obligado a que las calles se encierren entre los altos y poco permeables muros de las ex fábricas. De cierta manera, el barrio consolidado está lleno de aquello que Jan Gehl define como “fachadas inactivas”, donde el peatón se ve aislado al recorrer la ciudad dado que no existe permeabilidad entre el espacio público y el espacio privado. (Gehl, 2013). Más grave aún, se debe considerar que los astilleros se asentaron en el perímetro de la ribera gracias a

la naturaleza de su labor; de esta manera priorizaban el contacto de la industria con el agua. Sin embargo, los cambios morfológicos sufridos con el paso de los siglos han deformado esa condición de contacto con la Ría y han terminado generando una sólida, densa y pesada barrera de propiedad privada que ha desconectado y dado por perdida a la relación original entre la ciudad y la Ría Guayas.

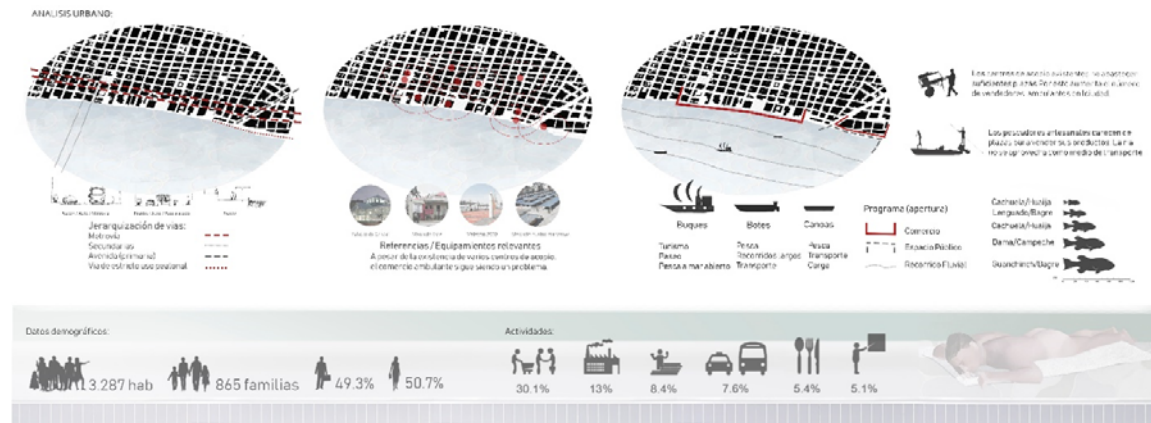


Figura 3: Análisis Urbano. Realizado por autor.



Figura 4: Lleno-vacío. Realizado por autor.

PRECEDENTES

Rua cor de rosa

Para aproximarse a una estrategia que haga frente a la problemática urbana de Guayaquil decidimos estudiar un caso similar ocurrido en la ciudad de Lisboa. Desde hace más de un siglo, en la capital portuguesa, el barrio Cais do Sodré fue un conocido puerto de llegada de marinos que, después de estar meses en el agua, llegaban a la ciudad en busca de prostitutas. (Castro, 2018). Esto dio la pauta para que el barrio entero se volviera un punto de encuentro entre marinos, prostitutas, micro traficantes y criminales locales. (Santos, 2018). Todo el distrito mantenía una amarga reputación hasta que a finales de 2011 el departamento de espacio público de la cámara de Lisboa impulsó la recuperación de la zona a través de dos estrategias. La primera fue una intervención legislativa que obligó a cambiar los negocios del sector; transformando los burdeles en espacios culturales. La segunda fue una intervención arquitectónica que constó de un simple tratamiento de espacio urbano donde la Rua do Novo Carvalho, calle principal del barrio, fue pintada de rosa. (Câmara, 2013). Esa leve acción logró redefinir la vida del barrio entero y lo ha vuelto el nuevo centro de la vida nocturna en Lisboa. Hoy en día, conocida como la Rua cor de rosa, la calle conserva el imaginario de los burdeles y marinos del barrio antiguo; usando su pasado como impulso y no como un obstáculo. De esta manera, la calle y el barrio entero se han convertido en una enorme plataforma de intercambio cultural.

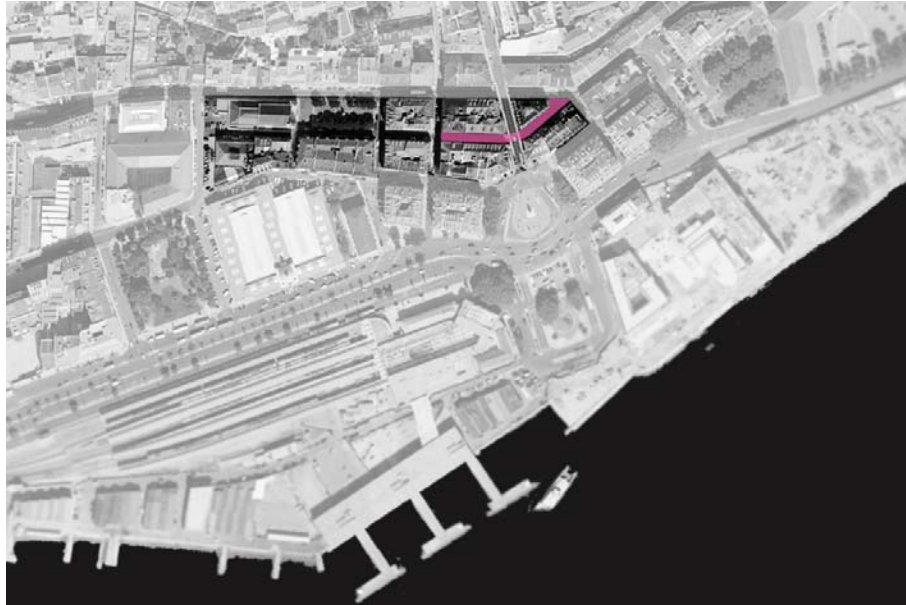


Figura 5: Cais do Sodré. José Adrião Arquitectos. 2012.



Figura 6: Rua cor de rosa. Fernando Guerra. 2013.

Así como el Cais do Sodré, el Astillero en Guayaquil es un barrio que nació y se nutrió de su relación con la Ría y los marineros. Las actuales condiciones de negación al río y los desaciertos de su escala urbana han hecho del Astillero un barrio inseguro y poco acogedor para el peatón. De manera similar a lo sucedido con el barrio Cais do Sodré, el Astillero pasó a ser un punto de encuentro para los criminales y narcotraficantes locales. De cierta manera, la criminalidad ha sido combatida a través de la fuerza municipal. Así como se ha hecho en otros varios sitios de la ciudad. Sin embargo, el abandono del sector y el exceso de fachadas inactivas darán siempre la predisposición para que el Barrio del Astillero vuelva a ser un sitio de riesgo en cuanto a seguridad.

Tomando en cuenta las similitudes de ambos casos estudiados, hemos establecido que la estrategia general de este proyecto estará enfocada en devolver a la ciudad un pedazo de la rivera perdida. Así como la Rua cor de rosa devolvió una calle perdida a la ciudad de Lisboa. Para esto, el proyecto se esforzará en abrir la huella construida y disminuir el grano urbano como reacción inmediata a la problemática urbana actual. De tal manera se espera romper la barrera generada en el margen de la Ría y así reconectarla con la ciudad. Además de esto, el proyecto tendrá como objetivo manejar una escala que se relacione mejor con el peatón; combatiendo así el exceso de fachadas inactivas. Para esto, el edificio deberá ser un ente permeable y de baja altura inmerso en un contexto de inexistente escala humana. A través de esta estrategia se espera lograr un punto de encuentro de usuarios pedestres donde se puedan dar actividades que inviten a hacer uso del espacio público y del contacto con la Ría Guayas así como el turismo, el intercambio cultural y el comercio.

CONTENIDO

Programa

Para definir el programa del proyecto, se recurrió a un análisis de la situación del contexto específico. Es decir que para encontrarle un uso al edificio se estudiarían las necesidades de los usuarios que frecuentan el casco céntrico de Guayaquil. En este, se encontraron dos condiciones importantes que definirían el uso del edificio. Como primera instancia se encontró una relevante problemática con respecto a los pescadores artesanales, quienes se ven cada vez más aislados de la ciudad por la poca apertura hacia la Ría y tienen contadas plazas para vender sus productos porque no hay ninguna institución que brinde infraestructura para el comercio. El Instituto Nacional de Pesca, en cualidad de regulador de este gremio, se enfoca principalmente en el asesoramiento, investigación y evaluación científica de los recursos hidrobiológicos. (MAG, s.f.). Sin embargo no existe institución alguna que regule la comercialización de los productos en la Ría o que fomente el bienestar económico de los pescadores artesanales. El proyecto, al buscar recuperar el contacto de la ciudad y la Ría, deberá buscar la forma de aprovechar esta necesidad y generar plazas de comercio de productos de la Ría.

Así mismo, como segunda condición, se encontró una recurrente problemática con respecto al comercio ambulante en la ciudad. Para explicar esta condicionante, es necesario entender el conocido caso de “La Bahía” en Guayaquil. Este es un innegable ejemplo del poder de apropiación de espacio urbano que tiene el comercio ambulante. El barrio, aledaño al Astillero, es hoy en día un mercado urbano que se formó en la década del 40 gracias al asentamiento de comerciantes que traían mercadería de contrabando en sus naves a través de la Ría. Estos se instalaron originalmente en las calles Malecón y 10 de agosto, colgando lonas entre las casas para protegerse del sol. A comienzos del siglo

XXI, el municipio tuvo que ceder ese espacio a los mercaderes y techó las calles, formalizando los asentamientos. A pesar de esta intervención, hoy en día el comercio ambulante sigue siendo un problema que amenaza con ocupar otras áreas urbanas. (Miranda, 2017). La fuerza municipal intenta mantener a los mercaderes en las zonas permitidas a través de la constante vigilancia de la policía municipal y la construcción de barreras que delimitan las zonas de venta.

Con esto, el contenido del edificio se consolidó como un mercado. Sin embargo, el programa se tomaría como un concepto abierto a la reinterpretación. En el Ecuador, los municipios han usado ya varias veces la estrategia de implementar centros de abasto como herramienta para combatir la informalidad. El resultado es casi siempre el mismo: centros de congregación de personas de una misma clase económica comerciando entre sí. Por otro lado, si tomamos como ejemplo algunos mercados europeos como “La Boquería” en Barcelona, el “Mercado de San Miguel” en Madrid o el “Mercato Centrale” en Florencia, el caso es sumamente distinto. Estos centros de comercio le dan valor agregado a sus productos al procesar su mercadería y enfocarse en la calidad de su gastronomía. De esta manera, personas de distintas clases económicas frecuentan estos sitios y están dispuestos a pagar mejor por los productos. Conociendo esta realidad, se decidió buscar una estrategia para que el Mercado del Astillero sea un sitio de convergencia de varias clases económicas y así mejorar la calidad y comercio de productos.



Figura 7: Mercado San Miguel. Madrid. Víctor Alarcón.

Para atraer estos diferentes tipos de usuario, el edificio presentará dos condiciones externas al programa tradicional de mercado. Primero, deberá permitir la realización de actividades turísticas, como las que se dan actualmente en el Malecón 2000, en la riberas de la Ría Guayas ya que los usuarios que hacen uso de ellas están dispuestos a probar y comprar productos locales. Además, el edificio deberá prestarse para el ocio para fomentar la visita y permanencia de las clases económicas superiores. Bajo esta lógica, se ha decidido implementar un segundo programa: una planta de producción de cerveza artesanal. Así como la “Cervecería Moritz” en Barcelona o “Sabai” en Quito. Se ha escogido específicamente estos referentes porque son sitios donde se ha desarrollado exitosamente una “cultura cervecera” de consumo de calidad y responsable. Al juntar ambos programas, se espera que mejore el clima de comercio entre los diversos usuarios, que suba la calidad de los productos ofrecidos y que el edificio se vuelva un sitio de permanencia para quienes lo visiten.

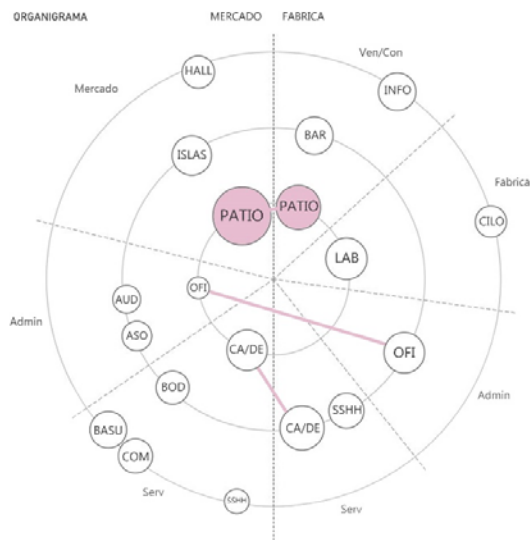


Figura 8: Organigrama. Realizado por autor.

De manera resumida, el edificio será una plataforma constituida principalmente por cuatro piezas que sirven a distintos usuarios. Entre estas estarán: un área de mercado de pescado, donde los pescadores artesanales podrán comerciar sus productos frescos con la ciudadanía. Un área de mercado de flores, frutas y verduras, donde los vendedores ambulantes de estos productos podrán asentarse por tiempos prolongados. Un área de mercado gastronómico que se enfocará en explotar el potencial de la gastronomía ecuatoriana y, por último, un área de cervecería y cafetería que servirá como herramienta para fomentar la permanencia en el edificio. La suma de estas cuatro actividades propiciará que el edificio esté activo y sea visitado durante todo el día. Esto se debe a que los productos de la pesca artesanal se venden al comenzar el día, los productos provenientes de la flora tienen su pico a media mañana, el área gastronómica estará activa al medio día, el turismo goza de sus mejores horas en la tarde y el ocio se lleva a cabo en la noche.

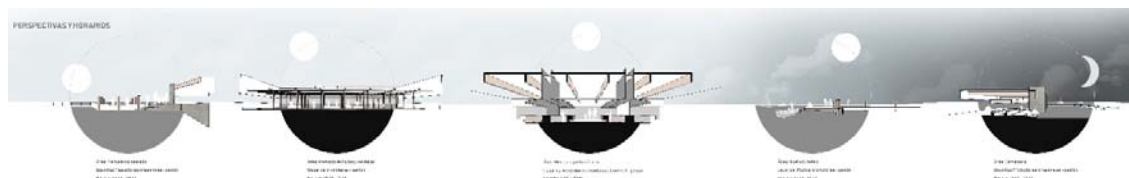


Figura 9: Actividades y horarios. Realizado por autor.

CUADRO DE ÁREAS

Mercado del Astillero							
Bloque	Zona	Espacio	Descripción	Ambiente	Área (m2)		
A	Mercado Gastronómico	Vestíbulo	Ingreso al edificio/Espacio polivalente	Interior/Exterior	200		
		Modulo 1	Revistas/Lotería/Dulcería/Información	Interior/Exterior	25		
		Modulo 2-5	16 Restaurantes independientes	Interior/Exterior	280		
		Servicios higienicos	SSH hombres y SSH mujeres	Interior	50		
		Bodega de limpieza	Anexa a servicios higienicos	Interior	6		
	Almacenamiento	Carga/Descarga	Estacionamiento/abastecimiento	Interior/Exterior	125		
		Cuarto de combustible	Bombona de gas	Interior/Exterior	25		
		Cuarto de desechos	Basura y reciclaje	Interior	25		
		Bodega de alimentos	Productos secos	Interior	75		
		Cuarto frio	Productos en refrigeración	Interior	75		
B	Mercado de Flores y Frutas	Modulo de venta	Espacio de 5x5m para usar libremente	Exterior	100		
		Laboratorio	Producción y almacenamiento	Interior	200		
		Cilos	Almacenamiento de cereales	Exterior	50		
	Cervecería	Información Audiovisual	Explicación de procesos de laboratorio	Exterior	50		
		Archivo	Libros y documentos administrativos	Interior	50		
		Oficinas modulares	Espacios individuales de trabajo	Interior	25		
		Recepción + Espera	Secretaría y sala de espera	Interior	50		
		Salas de estancia	Descanso del personal	Interior	60		
		Cafetería	Descanso del personal	Interior	10		
		Oficina Principal	Oficina de jefes administrativos	Interior	30		
		Sala de Reuniones	Sala de Reuniones	Interior	25		
	Exposiciones	Auditorio	Auditorio	Interior	90		
		Sala de control	Controles del auditorio	Interior	10		
		Datacenter	Bodega de Servidores	Interior	10		
		Servicios higienicos	SSH hombres y SSH mujeres	Interior	15		
		Bodega de limpieza	Anexa a servicios higienicos	Interior	4		
		C	Patio de consumo	Mesas y barras	Área para comer y beber	Interior/Exterior	230
				Área de juego	Billar	Interior/Exterior	30
	Salas de cafetería			Mobiliario para clientes de la cafetería	Interior/Exterior	60	
	Cafetería			Cafés y postres	Interior/Exterior	20	
Bodega de cafetería	Anexa a la cafetería			Interior	5		
Bodega de Bar	Anexa al bar			Interior	5		
Bar + barra	Venta de cerveza artesanal			Interior/Exterior	40		
Graderío	Áreas de consumo en contacto con la Ria			Exterior	120		
Servicios higienicos	SSH hombres y SSH mujeres			Interior	70		
Bodega de limpieza	Anexa a servicios higienicos			Interior	10		
Tratamiento Urbano							
Exterior	Público			Embarcadero	Anclaje de botes de pesca	Exterior	250
		Plaza de pescadores	Venta de productos de río y mar	Exterior	500		
		Jardin de mangle 1	Contemplación	Exterior	200		
		Muelle	Proyección de la calle hacia la Ria	Exterior	170		
		Embarcadero turístico	Embarcadero para botes y motos de agua	Exterior	250		
	Privado	Espacio de contemplación	Escultura de agua	Exterior	400		
		Jardin de mangle 2	Contemplación	Exterior	250		
		Circulación					
A	Mercado Gastronómico	Circulación/Área para comer			720		
	Almacenamiento	Circulación/Ingreso vehicular			70		
B	Cervecería	Circulación/Exposición de procesos			70		
	Administración	Circulación			40		
	Exposiciones	Circulación			30		
C	Patio de Consumo	Circulación/Barra			150		
Áreas							
Bloque					Área (m2)		
Mercado del Astillero					2255		
Tratamiento Urbano					2020		
Total: Área Útil					4275		
Circulación (20%)					1080		
Total: Área Útil					5355		

Figura 10: Cuadro de áreas. Realizado por autor

Imaginario

Más allá de lo construido, el proyecto buscará crear un lenguaje y un imaginario que se relacione con la ciudad y su historia. En el caso de Lisboa los bares “burlesque” evocan a la memoria de los burdeles y los restaurantes temáticos de pesca se relacionan a la antigua concurrencia de marinos. En este caso, el mercado del Astillero usará materiales que ayuden a construir un lenguaje industrial que evoque al pasado del barrio. Su tectónica estará inspirada en la de la arquitectura tradicional guayaquileña debido a que esta fue creada por los mismos carpinteros de ribera que construían los barcos. De esta manera se introducirán también algunos elementos tipológicos de esa arquitectura como por ejemplo el soportal y el tamiz de luz. (Cifuentes, 2009). Además la arquitectura deberá lidiar con el contacto entre lo natural y lo construido respetando este imaginario. Para esto, el proyecto rescatará la escalinata como elemento de encuentro; tal como se puede apreciar en los vestigios de la antigua escalinata de atraque de naves del actual malecón 200. Este elemento construido permite a su vez generar espacios de estancia y explorar la mutabilidad del espacio a través del agua.

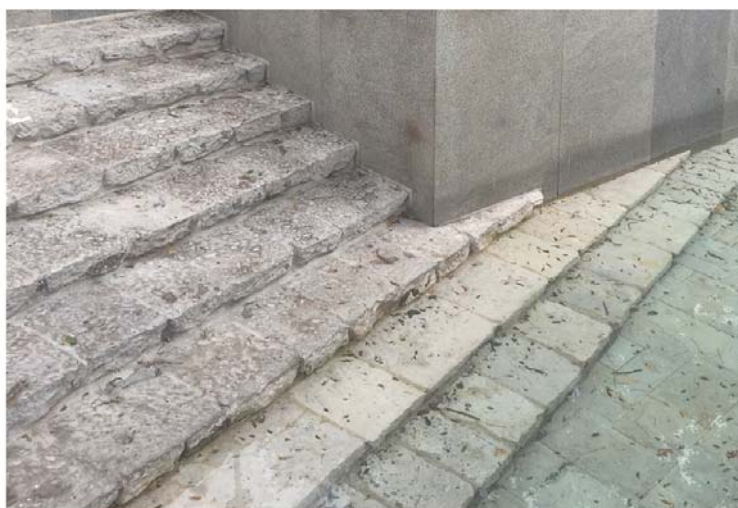


Figura 10: Vestigios del antiguo malecón. Foto tomada por autor.

Color

Por otro lado, el color jugará un papel importante en el proyecto. Esto se definió como un factor relevante al momento de analizar la arquitectura tradicional guayaquileña en el barrio Las Peñas. Hoy en día es conocido como el barrio más colorido de Guayaquil y no por coincidencia. Durante los inicios de la ciudad, estas casas eran bañadas con una capa de alquitrán para proteger la madera de sus paredes y estructura. En la actualidad el color se conserva en la memoria colectiva de los guayaquileños y se ha vuelto parte importante del imaginario de la ciudad.



Figura 11: "Las Peñas sin color". Realizado por autor.

PROYECTO

Estrategia

Como reacción inmediata a al contexto, la volumetría del proyecto se esfuerza en generar una permeabilidad entre la ciudad y la Ría. A la vez, rompe la barrera generada entre ambos con cierta esperanza de contagiar el recontacto entre estos elementos al resto del barrio.

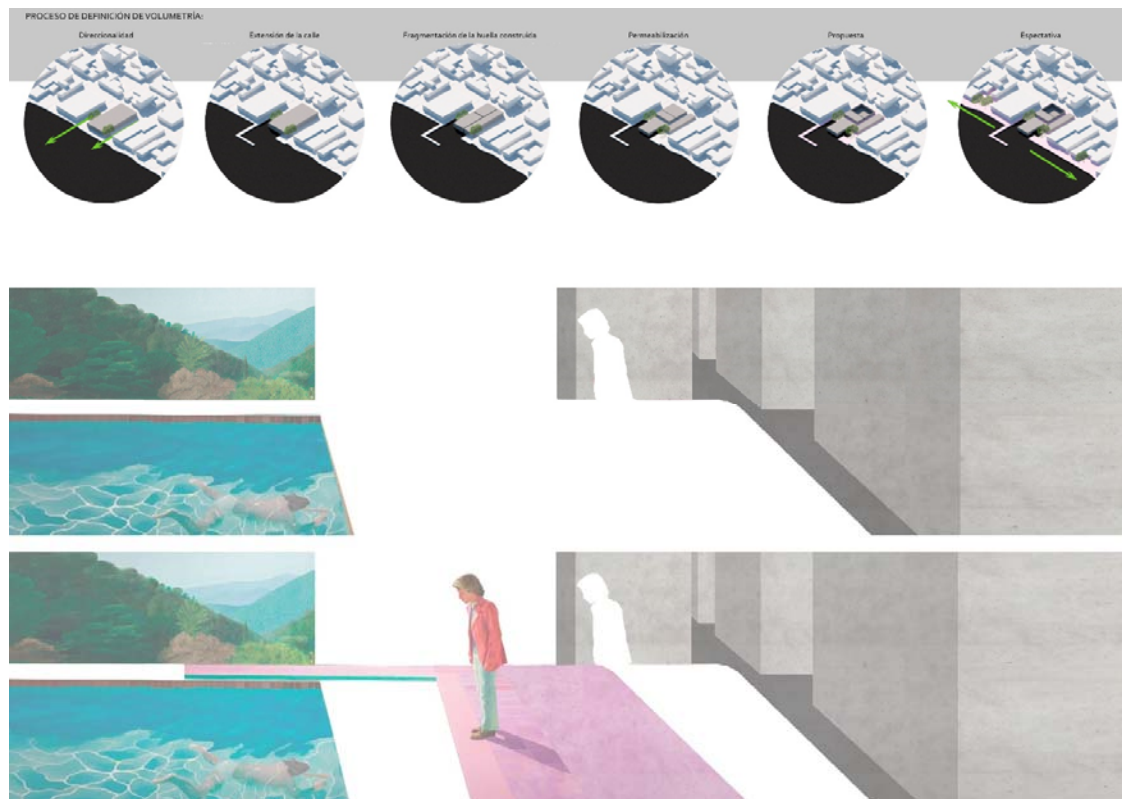


Figura 12: Estrategia. Realizado por autor.

Información planimétrica

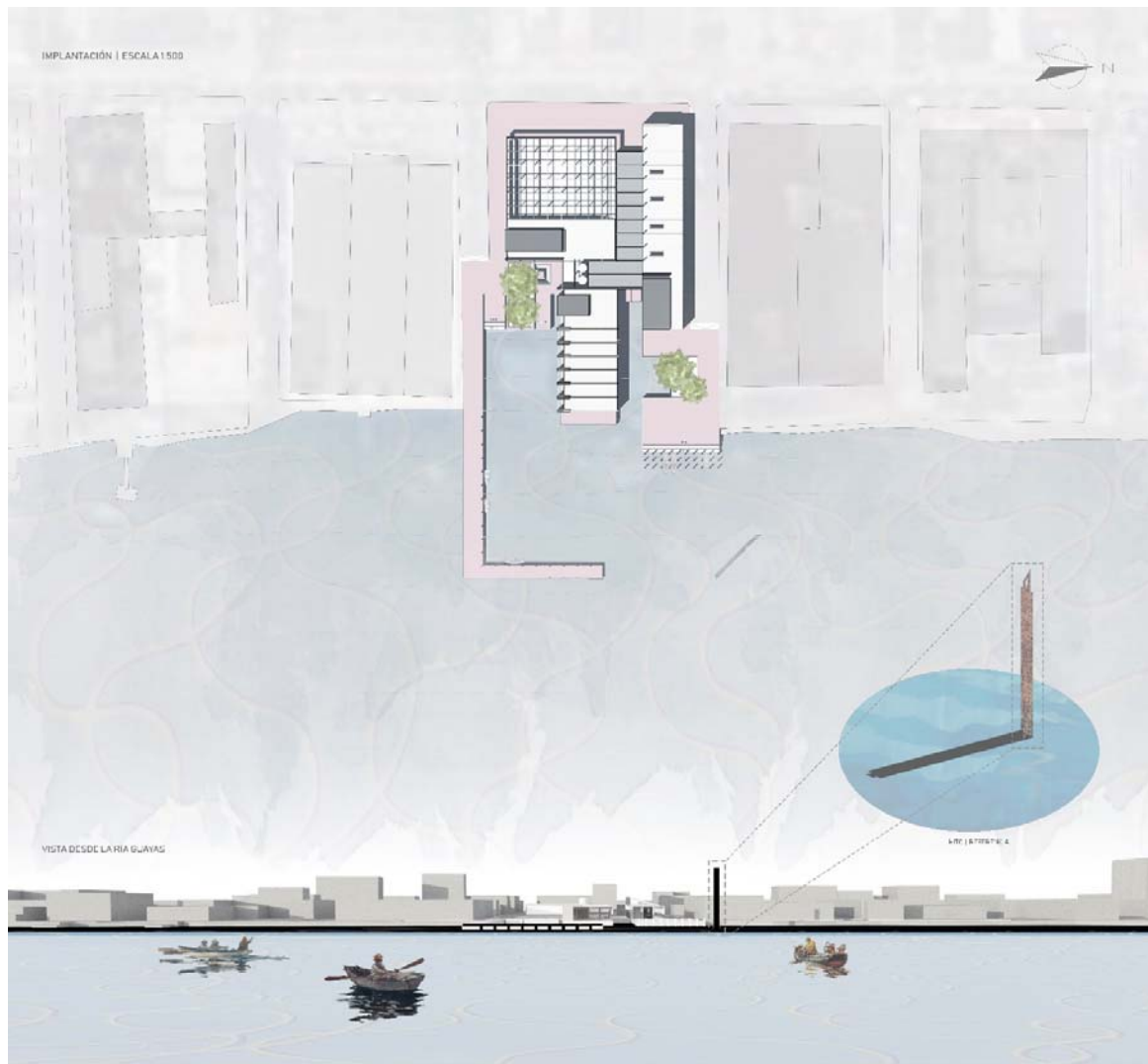


Figura 13: Implantación y vista desde la Ría. Realizado por autor.

El edificio busca volverse una referencia tanto en la ciudad como en la Ría. Para esto, las prolongaciones de la calle generan una plaza en el agua donde los usuarios fluviales pueden atracar. Las naves que se aproximen al proyecto desde la Ría tienen un hito vertical que sirve como referencia al igual que un faro.

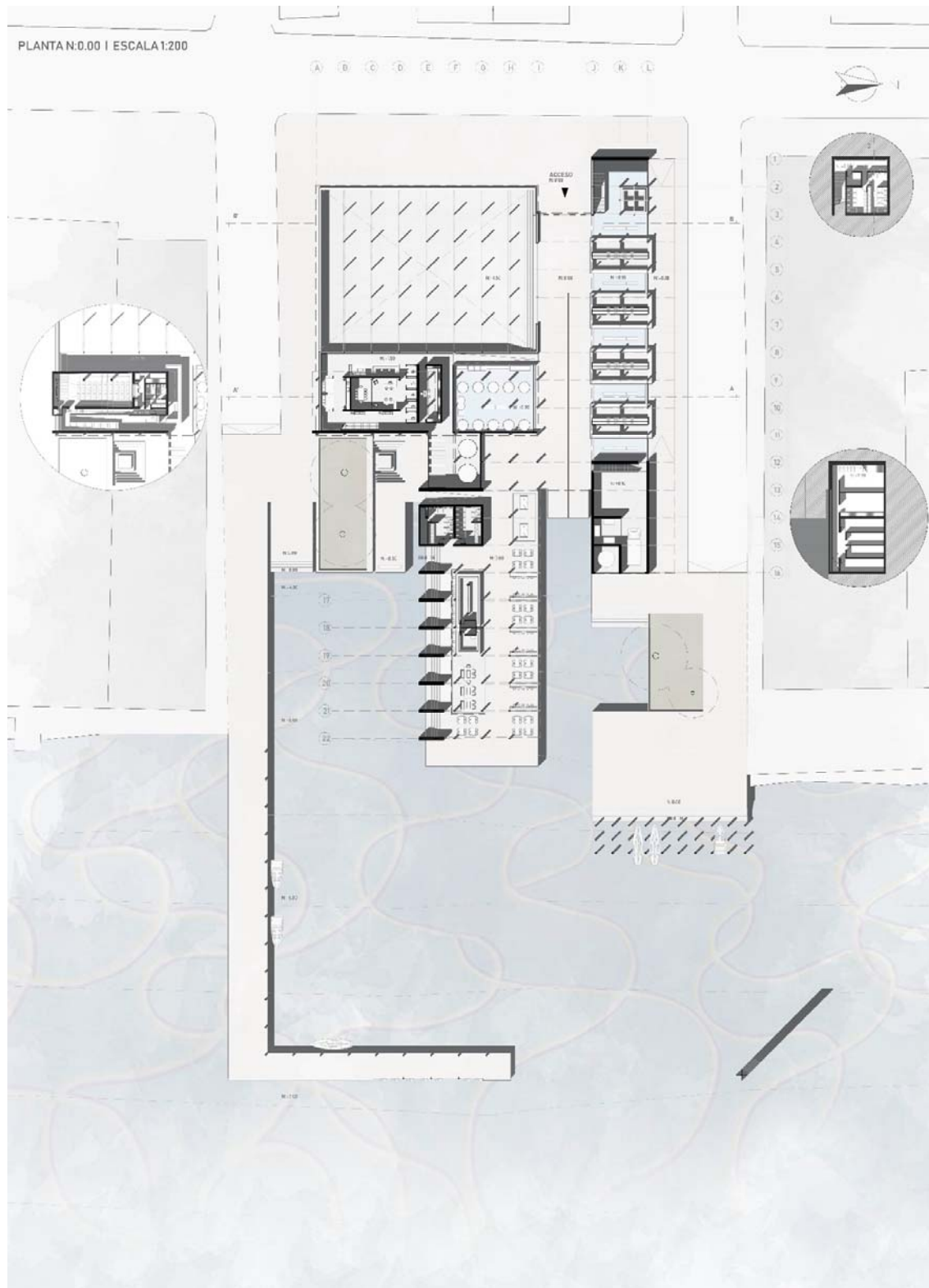


Figura 14: Planta arquitectónica. Realizado por autor.

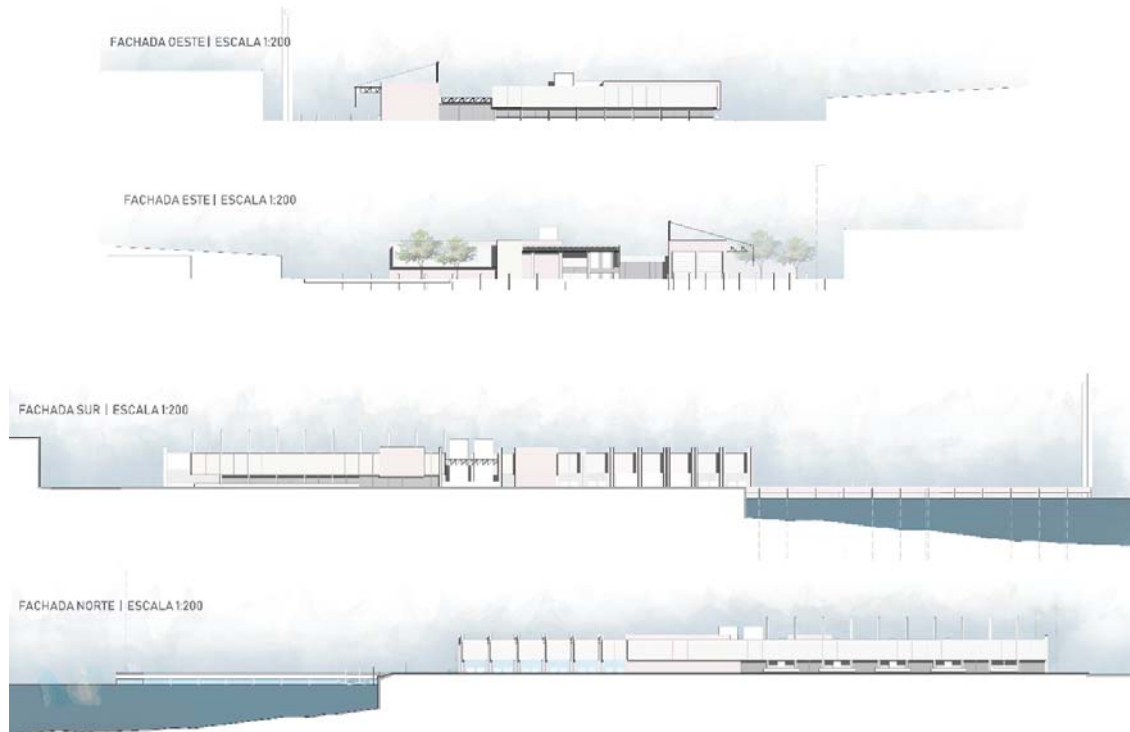


Figura 15: Fachadas. Realizado por autor.

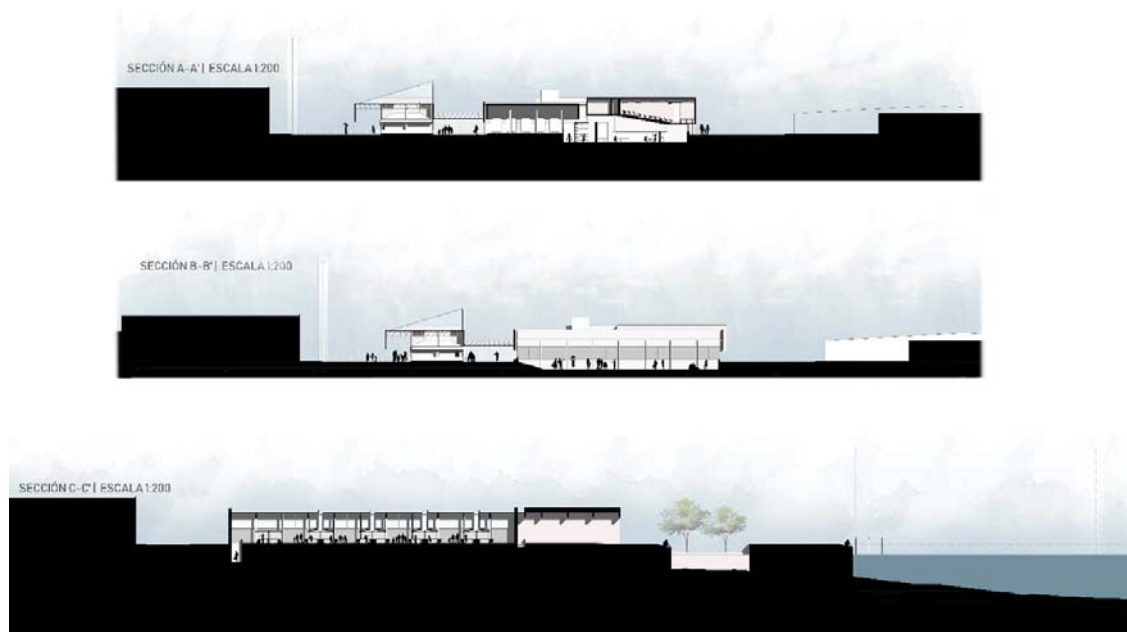


Figura 16: Cortes. Realizado por autor.

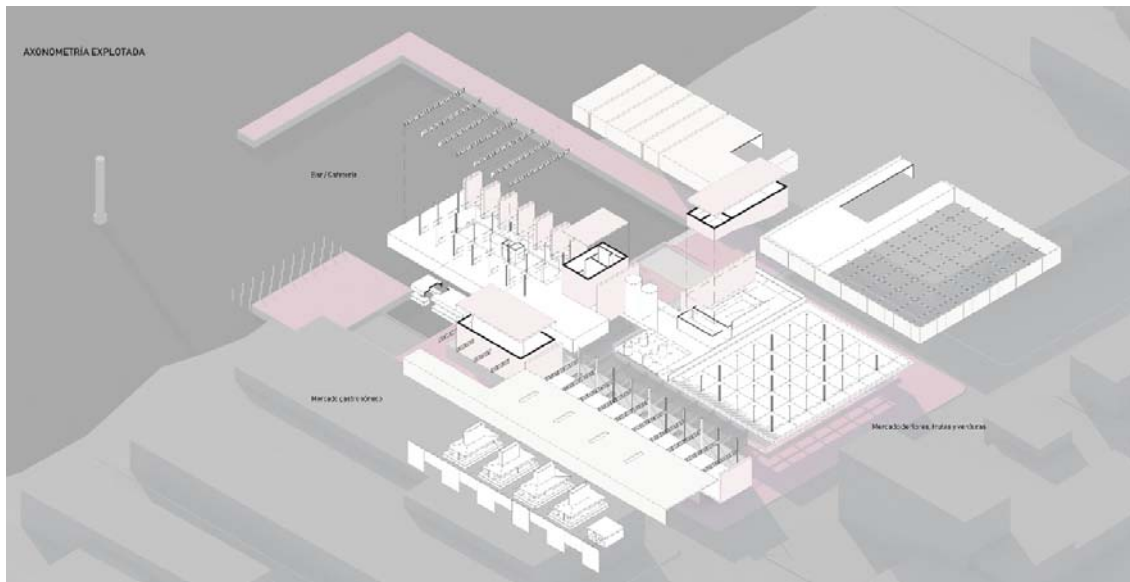


Figura 17: Axonometría explotada. Realizado por autor.

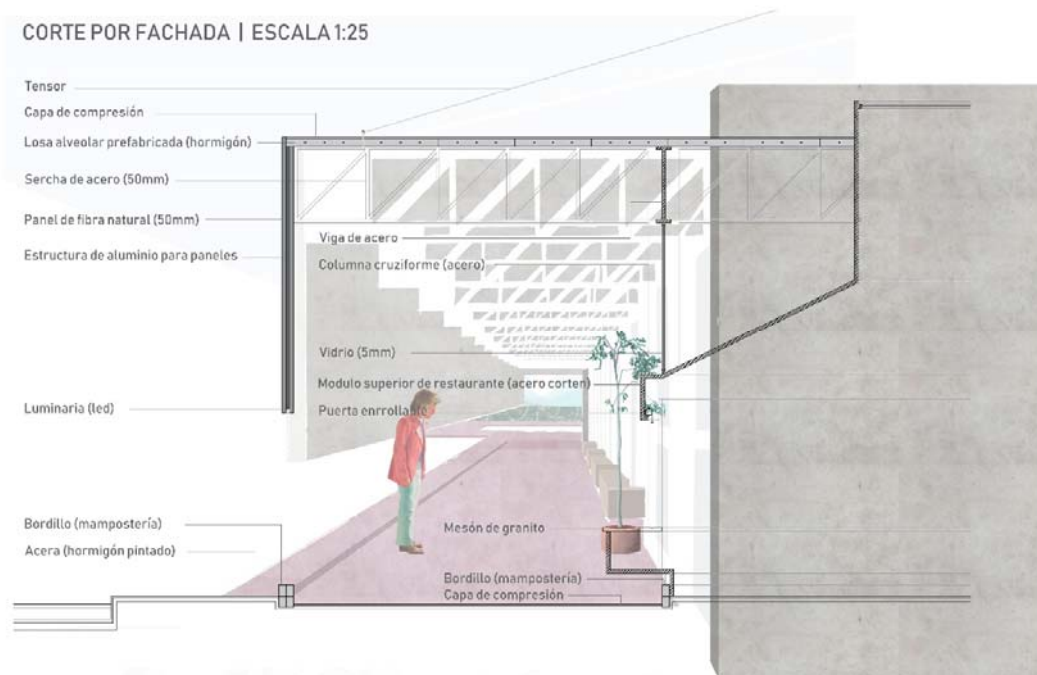


Figura 18: Corte por fachada. Realizado por autor.

Ambientaciones

Ambientación 1: "La fluidéz de lo tectónico, el hombre a través de la estructura"



Ambientación 2: "El silencio de los estereotómicos, el paisaje enmarcado entre los sólidos"



Figura 19: Ambientaciones. Tectónico vs Estereotómico. Realizado por autor.



Ambientación Vista desde el mercado de frutas y flores hasta la ría

Ambientación 4. Bar, restaurante y mercado de pescado.



Daniel Costa Peñarreta | Desarrollo de Trabajo de Titulación | Dir. Jene Dunn

Figura 20: Ambientaciones. Mercado y restaurante. Realizado por autor.

CONCLUSIONES

El objetivo final del proyecto está en reconectar la Ría y la ciudad. Para esto se llevaron a cabo una serie de investigaciones donde se definieron las estrategias de aproximación al proyecto.

Entre estas, la volumetría sería una reacción inmediata al contexto urbano, el edificio se esforzaría en conservar y representar el imaginario de la ciudad y la intervención dejaría marcando una pauta para la futura recuperación del Barrio del Astillero.

A fin de cuentas, la planimetría del proyecto es un reflejo de todas esas condiciones establecidas a partir de la investigación previa.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adrião, José. (2011). *Rua Cor de Rosa*. En Portafolio. Recuperado de joseadriao.com/portfolio/rua-cor-de-rosa
- Alarcón, V. (s.f.). Mercado San Miguel. Obtenido el 2 de Mayo 2019 de <https://bit.ly/2VIXFhP>
- Câmara municipal de Lisboa. [camaralisboa]. (2013, Sep 6). "*Rua cor de rosa*" volta a ganhar cor. [Video]. Obtenido el 14 de Octubre 2018 de <https://bit.ly/2PNNLWY>
- Castro, B. (2018). Os encantos da Pensão Amor. Obtenido el 15 de Noviembre 2018 de <https://bit.ly/2q3pLTx>
- Cifuentes, M. I. (2009). Libro de obra: *Arquitectura contemporánea con base local*. Facultad de arquitectura y diseño. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- El Telégrafo. (2013). *Un barrio que está anclado en la historia*. Obtenido el 28 de enero 2019 de <https://bit.ly/2yR1Cnl>
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Island Press.
- Hoyos, G. M., & Avilés, P. E. (2010). Los planos de Guayaquil: *Dos siglos de evolución urbana*. Guayaquil: Poligráfica.
- MAG. (s.f.). *Instituto Nacional de Pesca celebra 55 años con varios logros*. Obtenido el 2 de Diciembre 2018 de <https://bit.ly/2UWn17p>
- Miranda, S. (2017). Diario el Universo. *La Bahía*. Obtenido el 2 de Diciembre 2018 de <https://bit.ly/2Lj0ORy>
- Peralta, Claudia. (s.f.). La arquitectura tradicional en madera en las viviendas de la cuenca del rio guayas durante el segundo auge cacaotero (1880 – 1920). Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/84263909.pdf>
- Romero, R. (2015). Tesis. *Centro Cultural en el Barrio del Astillero*. Obtenido el 15 de Noviembre 2018 de repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/4562
- Santos, N. (2018). *Rua Nova do Carvalho: How Lisbon's red light district turned pink*. Obtenido el 14 de Octubre 2018 de <https://bit.ly/2xUMCaf>