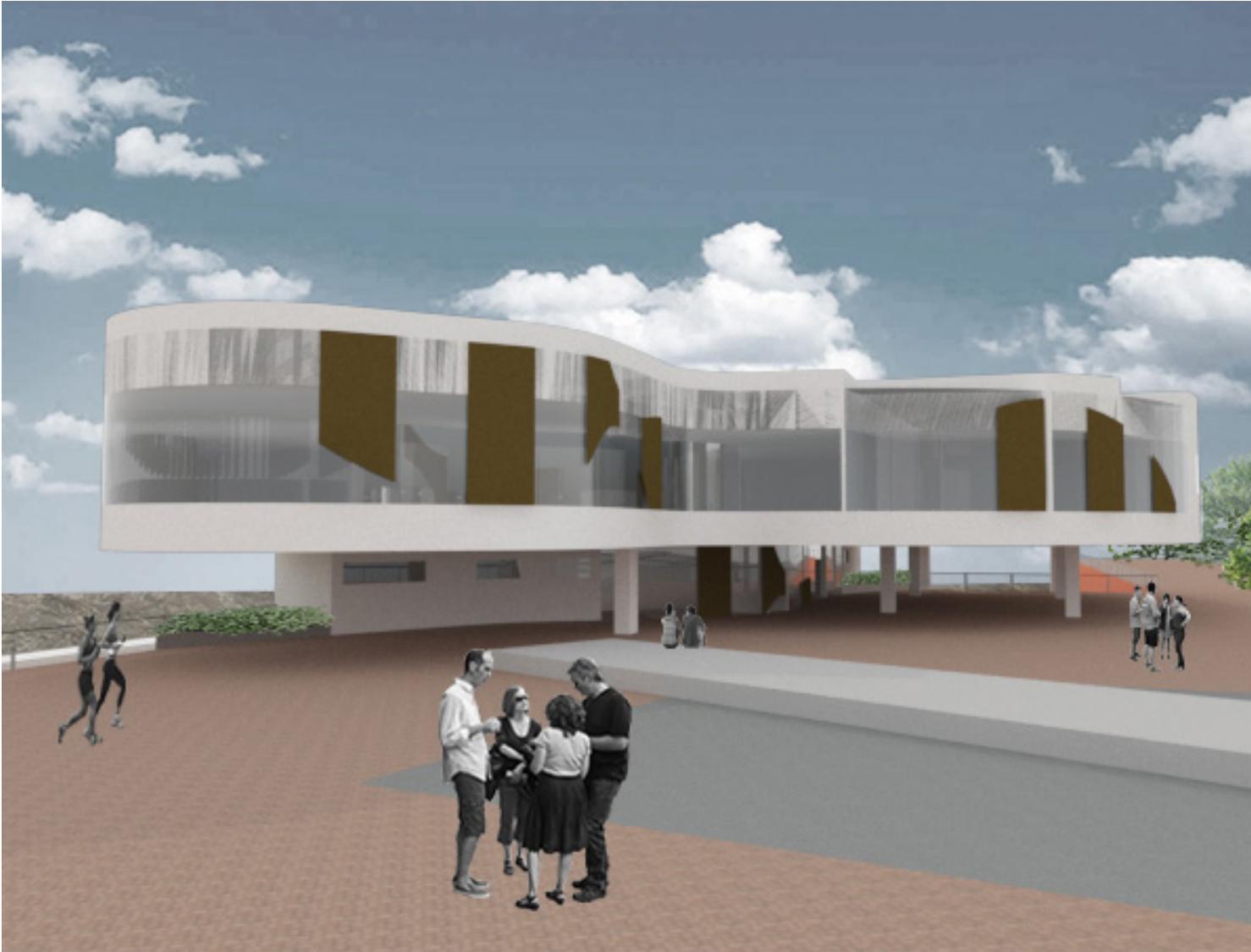




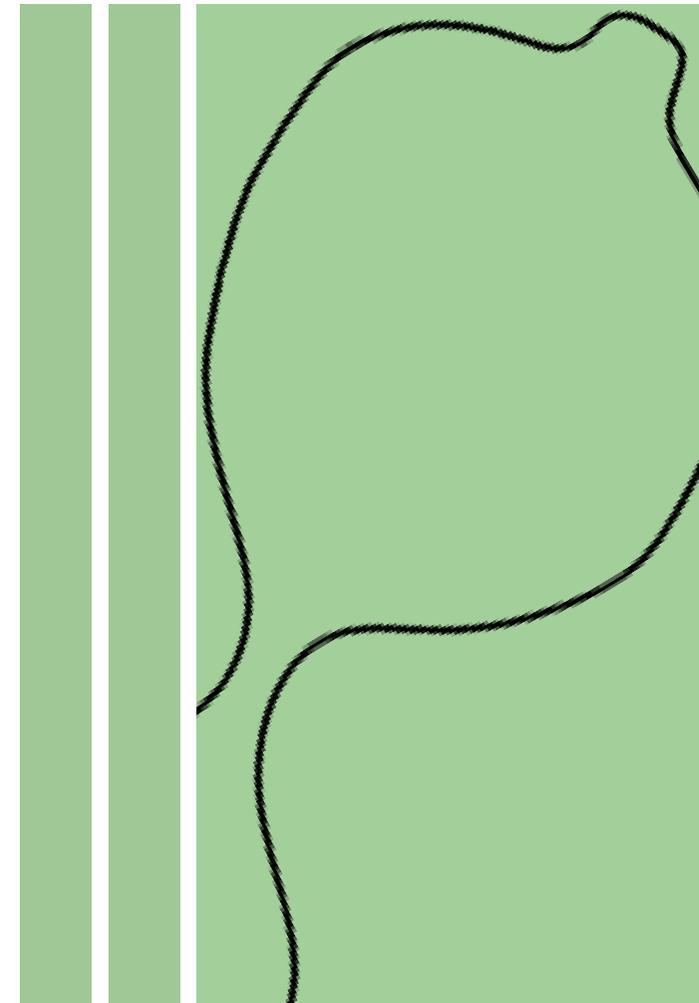
**UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES
ESPÍRITU SANTO**
FACULTAD DE ARQUITECTURA E INGENIERÍA
CIVIL



PROPUESTA DE DISEÑO DE ESTACIÓN FLUVIAL TURÍSTICA TIPO PARA MUELLES EN EL MALECÓN 2000

GUAYAQUIL, GUAYAS, ECUADOR

ALUMNA: LUISA ALMEIDA SOTO
TUTOR: ARQ. MARIA ENRIQUETA CARVAJAL, MSC
SAMBORONDÓN, MAYO 2018





UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

FACULTAD DE ARQUITECTURA E INGENIERÍA CIVIL

TEMA: PROPUESTA DE DISEÑO DE ESTACIÓN FLUVIAL TURÍSTICA TIPO PARA MUELLES EN EL MALECÓN 2000

TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO PREVIO A OPTAR EL GRADO DE ARQUITECTO

ALUMNA: LUISA ALMEIDA SOTO

TUTORA: ARQ. MARIA ENRIQUETA CARVAJAL, MSC

SAMBORONDÓN, MAYO 2018



AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mis padres por el apoyo incondicional durante los años de carrera universitaria, a mi hermano quien ha estado conmigo en cada momento, y a mis amigos y compañeros por los buenos momentos durante estos años.

A la Arq. Ma. Enriqueta Carvajal por ser mi tutora durante este periodo de elaboración de tesis.

ÍNDICE

		·	CAPÍTULO 1	
		·	1.1 Antecedentes	15
		·	1.2 Descripción del problema	18
		·	1.3 Justificación	21
Agradecimientos	II	·	1.4 Objetivo general	22
		·	1.5 Objetivo específico	22
Índice General	III	·	1.6 Hipótesis	22
		·	CAPÍTULO 2	
Índice de Gráficos	VI	·	2.1 Marco referencial	24
		·	2.2 Marco conceptual	26
Resumen	XI	·	2.3 Marco legal	28
		·	CAPÍTULO 3	
Abstract	XII	·	3.1 Método	31
		·	3.2 Tipo investigación	32
		·	3.3 Metodo investigación	32
		·	3.4 Técnica utilizada en la investigación	32
		·	3.5 Resultado y análisis	33



CAPÍTULO 4

4.1	Casos análogos	40
4.2	Cuadro comparativo de casos análogos	54
4.3	Análisis de casos análogos	55

CAPÍTULO 5

5.1	Ubicación	57
5.2	Diagnóstico urbano	67
5.3	Tipología arquitectónica	72
5.4	Futuros proyectos	74

CAPÍTULO 6

6.1	Descripción	77
6.2	Conceptualización	78
6.3	Programa arquitectónico	84
6.4	Criterios de diseño	86
6.5	Relación de zonas	91
6.6	Relación de áreas	92
6.7	Zonificación	93

ÍNDICE DE GRÁFICOS

		A.- Imágenes	
		Imagen N.01	XIII
		Imagen N.02	15
		Imagen N.03	16
A.- Imágenes	VI	Imagen N.04	16
B.- Tablas	VIII	Imagen N.05	17
C.- Gráficos	IX	Imagen N.06	19
D.- Ilustraciones	IX	Imagen N.07	19
		Imagen N.08	19
		Imagen N.09	20
		Imagen N.10	26
		Imagen N.11	40
		Imagen N.12	41
		Imagen N.13	41
		Imagen N.14	41
		Imagen N.15	42
		Imagen N.16	43
		Imagen N.17	43
		Imagen N.18	44
		Imagen N.19	44
		Imagen N.20	45

Imagen N.21	45	:	Imagen N.42	59
Imagen N.22	46	:	Imagen N.43	60
Imagen N.23	46	:	Imagen N.44	61
Imagen N.24	47	:	Imagen N.45	61
Imagen N.25	47	:	Imagen N.46	62
Imagen N.26	48	:	Imagen N.47	62
Imagen N.27	48	:	Imagen N.48	62
Imagen N.28	48	:	Imagen N.49	67
Imagen N.29	48	:	Imagen N.50	68
Imagen N.30	49	:	Imagen N.51	68
Imagen N.31	49	:	Imagen N.52	69
Imagen N.32	50	:	Imagen N.53	69
Imagen N.33	50	:	Imagen N.54	70
Imagen N.34	50	:	Imagen N.55	70
Imagen N.35	51	:	Imagen N.56	71
Imagen N.36	52	:	Imagen N.57	71
Imagen N.37	52	:	Imagen N.58	71
Imagen N.38	53	:	Imagen N.59	72
Imagen N.39	53	:	Imagen N.60	72
Imagen N.40	57	:	Imagen N.61	73
Imagen N.41	58	:	Imagen N.62	73

B.- Tablas

Imagen N.63	74	⋮	Tabla N.01	31
Imagen N.64	74	⋮	Tabla N.02	54
Imagen N.65	75	⋮	Tabla N.03	60
Imagen N.66	75	⋮	Tabla N.04	65
Imagen N.67	77	⋮	Tabla N.05	67
Imagen N.68	79	⋮	Tabla N.06	84
Imagen N.69	79	⋮	Tabla N.07	108
Imagen N.70	81	⋮	Tabla N.08	109
Imagen N.71	81	⋮		
Imagen N.72	82	⋮		
Imagen N.73	82	⋮		
Imagen N.74	82	⋮		
Imagen N.75	82	⋮		
Imagen N.76	83	⋮		
Imagen N.77	103	⋮		
Imagen N.78	104	⋮		
Imagen N.79	105	⋮		
Imagen N.80	106	⋮		
Imagen N.81	107	⋮		

C.- Gráficos

Gráfico N.01	33
Gráfico N.02	34
Gráfico N.03	34
Gráfico N.04	35
Gráfico N.05	35
Gráfico N.06	36
Gráfico N.07	36
Gráfico N.08	37
Gráfico N.09	37
Gráfico N.10	38
Gráfico N.11	91
Gráfico N.12	92

D.- Ilustraciones

Ilustración N.01	77
Ilustración N.02	78
Ilustración N.03	78
Ilustración N.04	80
Ilustración N.05	80
Ilustración N.06	81
Ilustración N.07	81
Ilustración N.08	86
Ilustración N.09	86
Ilustración N.10	86
Ilustración N.11	87
Ilustración N.12	87
Ilustración N.13	87
Ilustración N.14	88
Ilustración N.15	88
Ilustración N.16	88
Ilustración N.17	89
Ilustración N.18	89
Ilustración N.19	89
Ilustración N.20	90
Ilustración N.21	90

Ilustración N.22	90
Ilustración N.23	90
Ilustración N.24	91
Ilustración N.25	91
Ilustración N.26	93
Ilustración N.27	95
Ilustración N.28	96
Ilustración N.29	97
Ilustración N.30	98
Ilustración N.31	99
Ilustración N.32	100
Ilustración N.33	101
Ilustración N.34	102



RESUMEN

En la actualidad no existe una edificación que brinde el servicio de estación fluvial, ya sea para fines turísticos o de transporte, si ha sido un tema tratado en ocasiones por las autoridades correspondientes pero nunca ha sido concretado ningún proyecto para este fin.

La ciudad de Guayaquil conocida por su historia fluvial se consideró de importancia el desarrollo de una propuesta que devuelva la vista al río, a la vez ayuda a la urbe con el proyecto de reactivación turística y deportiva del Río Guayas, para así recuperar la esencia de puerto marítimo y fluvial. Se proyectó una edificación de dos niveles dando importancia a espacios de espera de usuarios y exposición sobre la historia fluvial de la ciudad. La metodología usada fue cualitativa y cuantitativa, dentro de la cualitativa se utilizaron artículos de investigación y en la cuantitativa se realizó encuesta.

Palabras claves:

Transporte fluvial, turismo fluvial, afluente, recorridos, exposicion, Río Guayas.

ABSTRACT

After the investigation in present time there is no building that provide the service of a fluvial station, either for tourist or transport purposes, it has been a subject treated sometimes by the local government but they have never proposed a project that delivers this kind of service.

The city of Guayaquil is known for its fluvial history, that is why it is of importance the development of a project that returns the view to the river, at the same time this kind of projects helps the city with the program of tourist and sports reactivation of Guayas river, in order to recover the essence of maritime and fluvial port. The proposal was of a two-level building prioritizing the areas of waiting spaces for users and exhibition spaces about the fluvial history of the city. The methodology used was qualitative and quantitative, within the qualitative used in research articles and in the quantitative a survey was conducted.

Palabras claves:

Fluvial transport, fluvial tourism, current, tour, exhibition, Guayas river.



IMAGEN N.01- Vista aérea plataforma muelle de la Tomás Martínez en el Malecón 2000.

FUENTE: Jardines de regeneración del Malecón (2018)

CAPÍTULO 1: DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

1.1. ANTECEDENTES

El río es un elemento base e importante para el desarrollo en ciudades ribereñas, el cual proporciona múltiples beneficios a la población como abastecimiento de agua, uso recreativo-contemplativo, así también como medio de transporte (Carbonell & Olivé, 2015). La ciudad de Guayaquil capital de la provincia del Guayas, según proyecciones realizadas por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) para el año 2016, es la más poblada del Ecuador. Al ser establecida a la orilla del río Guayas, desde la época de la Colonia fue uno de los puertos marítimos y fluviales más importantes de América del Sur por su privilegiada ubicación geográfica, su comercio y sus astilleros (Imagen N.02) (Directorio CAMAE, 2013).

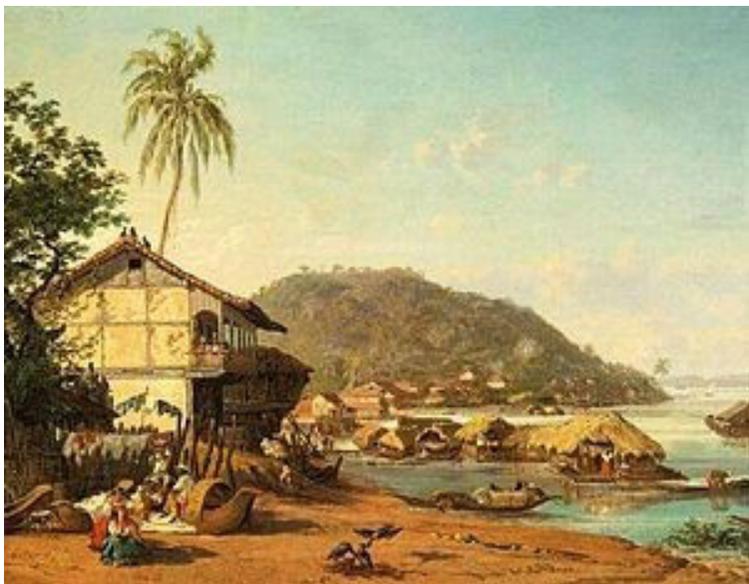


IMAGEN N.02- Puerto de Guayaquil de Ernesto Charton de Treville.
FUENTE: Historia de Guayaquil, 2017 (https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_Guayaquil)

El historiador José Antonio Gómez Iturralde comenta que la cercanía del río, el ir y venir de las lanchas, balandras, canoas y buques contribuyó en ese entonces al crecimiento económico de Guayaquil, “hitos olvidados por una sociedad que hoy testimonia la agonía de un río solitario, vacío, sin vida”. (El universo, 2011)

Al estar rodeada de grandes ríos y brazos de mar por su cercanía con el Océano Pacífico, ciudad con tradición fluvial y marítima fue considerada el mejor astillero de la costa del Pacífico entre finales del siglo XVI y a principios del XVII (Carbonell & Olivé, 2015).

A fines del siglo XVII, todavía en la época de las naves de vela, las embarcaciones que llegaban a Puerto de Guayaquil tenían un desplazamiento de toneladas y su calado no era mayor de 5 metros. Embarcaciones cuyo único objetivo era el transporte de mercaderías. (Avilés Salazar & Bravo Aguilera, 2010)

La construcción del Malecón de Guayaquil alrededor del año 1770 incrementó el transporte fluvial e internacional, debido a la cantidad de muelles a la orilla del río Guayas, en el mismo año se creó la capitanía del puerto de Guayaquil a consecuencia del gran tráfico fluvial que se dio en sus afluentes, gracias a esto varias empresas extranjeras lograron establecerse en la ciudad (Imagen N.03) (Funsang Cepeda, 2010).

Estos datos pueden afirmar de cierta forma cómo la ciudad en sus inicios aprovechó al máximo el mayor recurso que poseía al momento, sus afluentes, los cuales abrieron paso al comercio, el turismo y el transporte fluvial, este último es uno de los que más ha sufrido al pasar los años, al principio los pasajeros hacían uso



IMAGEN N.03- Malecón de Guayaquil en 1845.

FUENTE: Historia del Malecón de Guayaquil, 2017 (<http://www.douglasdreher.com/proyectos/malecon2000historia.asp>)

de las lanchas para transportarse de un cantón a otro, luego de un tiempo ya no se querían embarcar, pues la trasportación fluvial no era tan rápida como la terrestre (El universo, 2011).

Hasta los años ochenta funciona el transporte de los ríos hasta Durán, el cual perdió a sus pasajeros luego de la construcción del Puente de la Unidad Nacional en 1970 (El telegrafo, 2011).

Año tras año surgió un problema que se hacía cada vez más evidente, el fenómeno de sedimentación, este era notable en cuanto a las dimensiones de acceso que se dieron a las embarcaciones provenientes de Estados Unidos entre los años 1905 – 1952 pues pasó de 5,5 metros a 7 metros, lo que hacía evidente que el río

Guayas ya no era una vía navegable para barcos modernos (Funsang Cepeda, 2010).

A ello hay que sumarle el factor que debido al crecimiento de la ciudad se buscaron soluciones viales que redujeran la distancia de recorridos en la ciudad, los cuales incluso han traspasado los límites de jurisdicción de la urbe hacia cantones cercanos ubicados al otro lado de los ríos circundantes, como el puente de la Unidad Nacional que une a Guayaquil con Samborondón (Imagen N.04).



IMAGEN N.04- Cimentación puente de la Unidad Nacional.

FUENTE: Redacción de El Comercio, 2011

El doctor en Ingeniería Marítima Hugo Tobar expone en su obra 'Transporte marítimo internacional' (2009) una sección completa a esta problemática y critica fuertemente que ninguno de los contratistas se haya preocupado por la navegabilidad de la urbe. Centra sus argumentos en tres factores: pilotes cuadrados, baja altura y no ser basculantes. El primer mal causa sedimentación, el segundo, bloquea el tránsito de embarcaciones y el último es una muestra contundente de lo obvio: ninguno se hizo para el río. (Moncada, 2017)

Contrario a estos factores el director de Seguridad Marítima de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (Dirnea), Mauricio Alvear, menciona que a pesar de la sedimentación de los dos ríos que conforman el Guayas, aun es navegable, pero aclara que hay restricciones. Hasta el Malecón Simón Bolívar se puede navegar las 24 horas con lanchas de hasta 2.50 m de calado (El universo, 2011). A esto se suma otro factor que se evidenció hace años atrás durante el evento internacional Velas Sudamérica 2010, en el cual el problema fue la falta de muelles. La visita de las naves internacionales fue un recordatorio a Guayaquil de que, a pesar de ser reconocido como un puerto principal, su gran vía fluvial, no posee muelles, Alvear dice al respecto:

Nosotros miramos hacia el cemento, pero no miramos hacia el río porque no tenemos muelles para recibir y de eso nos dimos cuenta en Velas Sudamérica 2010. Tuvimos un gran problema cuando llegaron los veleros, Guayaquil realmente no cuenta con muelles para recibir turismo y sí está en capacidad de recibir buques con un calado de 6,50 metros. (Alvear, 2011)

En cuanto a turismo fluvial existen varias empresas que brindan el servicio de recorridos a lo largo del río Guayas así también entre diferentes cantones, esto ha tomado fuerza en los últimos años debido al deseo de reactivar e incentivar el uso del gran afluente que posee la ciudad. Una de ellas es la empresa de transporte Cacique Tumbala. (Imagen N.05)

“Necesitamos volver la mirada al río y recuperar la cultura hídrica. Es nuestra esencia”, advertía en una publicación el gestor cultural y miembro del Comité para el Bicentenario Ramón Sonnenholzner (Moncada, 2017).



IMAGEN N.05- Perfil urbano visto desde el recorrido en lancha en el Río Guayas.

FUENTE: Redacción El Universo, 2015

En el 2015 el Ministerio de Turismo presenta el proyecto Turismo en el Golfo que busca unir mediante un recorrido sobre el Río Guayas, los cantones Guayaquil y Durán, en el cual los usuarios tendrán la posibilidad de embarcar y desembarcar en distintos puntos, ya delimitados (Malecón 2000, Parque Histórico, Estación del Ferrocarril e Isla Santay) (El telegrafo, 2015).

Mientras el Municipio de Guayaquil mediante su proyecto Guayaquil es mi destino presenta tres circuitos diferentes de recorridos ofrecidos por la empresa Transportes Cacique Tumbala que realizan su embarque y desembarque en el muelle de la Tomas Martínez en el Malecón 2000 (Alcaldía de Guayaquil, 2017).

En el 2016 la Municipalidad de Guayaquil inaugura muelle turístico en el Puerto Santa Ana con el objetivo de rescatar el río Guayas, teniendo un área de 1219 metros cuadrados y disponiendo de una plataforma flotante. Junto a él se concesionará espacios para la

1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

construcción de locales que complementen la propuesta de rescatar el turismo náutico en el río (González , Guayaquil inauguró muelle turístico para rescatar al río Guayas, 2016).

El mismo año se firmó un convenio de cooperación interinstitucional que celebra el Municipio de Guayaquil con la Empresa Pública Astilleros Navales Ecuatorianos-Astinave para la ejecución del proyecto de “Construcción de facilidades de amarre y obras marítimas complementarias a las obras del Malecón 2000 en el río Guayas”. Los muelles a realizar serían ejecutados al sur en el Palacio de Cristal, centro Yatch Club Naval y al norte en la Marina Deportiva Municipal. El proyecto estima ser realizado en tres años, se destaca que los muelles serán solo para uso deportivo y turístico, negando la posibilidad de que su uso sea como alternativa de transporte fluvial, con esto se espera que en el 2018 cuando la ciudad vuelva a ser sede de “Velas Latinoamérica” esté mejor preparada para el recibimiento de los buques (Landines, 2016).

Los afluentes que recorren la urbe son un importante recurso, gracias a ellos durante épocas Guayaquil fue considerada como puerto marítimo y fluvial más importante de Ecuador y América del Sur. La ciudad de Guayaquil ha pasado por un acelerado desarrollo como urbe traspasando incluso los límites de su jurisdicción hacia Samborondón, Daule y Durán ubicados al otro lado de los ríos circundantes, causando la constante circulación de usuarios entre estos cuatro cantones (Carbonell & Olivé, 2015). Al principio los pasajeros sí hacían uso de las lanchas como alternativa de transporte, luego de un tiempo esta opción fue siendo descartada, ya que la transportación fluvial no es tan rápida como la terrestre, los puntos de embarque y desembarque eran fijos lo que no agradaba a los usuarios (El universo, 2011).

En el 2010 la ciudad realizó el evento Guayaquil a toda vela, el cual formaba parte del festival Velas de Sudamérica durante esta ocasión la urbe recibió la visita de buques de varios países del mundo, el problema en ese entonces fue la falta de muelles en donde se pudieran acoderar teniendo que realizarlo en Manta, esto se repitió en 2014 (Landines, 2016).

Resultó evidente la necesidad del desarrollo de proyectos de infraestructura fluvial a lo largo del Malecón 2000, la falta de muelles para fines turísticos y deportivos ha sido un tema tratado recientemente por las autoridades correspondientes debido a que se desea reactivar e incentivar el uso del río, así también fomentar el turismo en la ciudad de Guayaquil, tanto por parte de locales como de extranjeros, rescatando esta parte importante de la urbe.

En el 2016 se firmó un convenio para la realización del proyecto “Construcción de facilidades de amarre y obras marítimas complementarias a las obras del Malecón 2000 en el río Guayas”, el cual

propone la construcción de tres muelles al norte, sur y centro del Malecón 2000 e infraestructura para los mismos (Landines, 2016). En la actualidad existen empresas turísticas que hacen uso de los muelles con los que cuenta el Malecón 2000, realizan recorridos a lo largo de la ciudad, incluso algunos llegando a Samborondón y Durán. El Comité de desarrollo Cacique Tumbalá es uno de ellos, su embarque y desembarque es en el muelle Tomas Martínez en el Malecón 2000 (Imagen N. 06-07); otro servicio turístico es el brindado por el proyecto Turismo en el Golfo presentado por el Ministerio de Turismo, este trabaja con la modalidad de embarque y desembarque en otros puntos a lo largo del afluyente, Malecón 2000, Parque Histórico, Isla Santay y Estación del ferrocarril en Durán (Imagen N. 08).

Mediante observación se evidencia que las empresas turísticas



FIGURA N.07- Embarcación de Cacique Tumbala en muelle Tomas Martínez.

FUENTE: Tomada por autor, 2017



FIGURA N.06- Embarcaciones acoderadas en muelle Tomas Martínez.

FUENTE: Tomada por autor, 2017



FIGURA N.08- Muelle Parque Histórico.

FUENTE: Redacción El Universo, 2015

cuentan con los muelles para el embarque y desembarque, pero no poseen un espacio para la espera, reservación e información de los usuarios, ya que para ello poseen un pequeño puesto cerca al muelle y ofrecen sus servicios mediante redes sociales o en sitio a las personas que recorren el Malecón, (Imagen N. 09). La problemática surge debido a la falta de la infraestructura adecuada para estas empresas y el recibimiento de embarcaciones internacionales y turistas en un futuro, ya que a pesar de contar con un puesto en sitio se consideraría que es de manera informal, y este solo satisface los servicios de información y de compra, venta. Se llega al muelle ya sea para el embarque o desembarque, pero no se ofrecen alternativas aparte del recorrido en lanchas y al brindarles el espacio adecuado se mejorará la atención tanto a los usuarios nacionales como extranjeros, ya que tendrán a un sitio donde llegar después de los paseos realizados, donde esperar el embarque y a la vez se podrá incluir un área en que se dé a conocer más sobre la historia de Guayaquil y sus afluentes para reforzar lo ya mencionado durante los recorridos.

Se decide realizar una propuesta de diseño de prototipo de estación fluvial para los muelles del Malecón 2000. En otros países una estación de este tipo es aquella que además de ser terminal de pasajeros, en este caso los turistas, ofrece una variada gama de ofertas gastronómicas, recreativas, comerciales e incluso culturales, a pesar de que el Malecón 2000 brinda este tipo de servicios estos no están cercanos a los puntos donde se proyecta la ubicación de los muelles.

Mediante encuestas a usuarios se recopilaría información acerca de los servicios o espacios que consideran que debería contar una estación fluvial y a través de entrevistas a las entidades que

realizarán el proyecto de los muelles se conocerá cuáles son sus planes en cuanto a infraestructura que sirvan de apoyo al diseño de la estación fluvial.

La estación fluvial contará con área para la exposición sobre la historia de los afluentes de la urbe, oficinas, locales para las empresas turísticas, sala de capacitación para los empleados de estas empresas, servicios sanitarios, centro para la coordinación de maniobras de las embarcaciones que deseen acoderar en el muelle, zona de comercio. Se espera que la propuesta del diseño de la estación fluvial reactive y recupere una parte de la ciudad de Guayaquil que ha perdido su protagonismo al pasar los años, que atraiga a turistas extranjeros y locales para que conozcan de uno de los mayores patrimonios de la urbe, también facilitar a las empresas turísticas que dan el servicio de recorridos fluviales el espacio para el desarrollo de sus funciones con el que en la actualidad no cuentan.



IMAGEN N.09- Quiosco de atención Transporte Cacique Túmbala en el Malecón 2000.

FUENTE: Tomada por autor, 2017

1.3. JUSTIFICACIÓN

“Guayaquil tendrá tres nuevos muelles para volver a incentivar el uso del río, sobre todo para recibir grandes veleros de carácter internacional” (Nebot, J.,2017)

El propósito ayudará a la ciudad con su proyecto de reactivación turística y deportiva del río Guayas, devolverle la vida a este gran afluente es recuperar nuestra esencia de puerto marítimo y fluvial. Durante años el río Guayas fue destino de embarcaciones que llegaban desde distintos puntos del mundo, en la actualidad no sucede por varios factores, como la falta de muelles e infraestructura adecuada para ello. Debido a la importancia del proyecto que será realizado se considera no dejar de lado los muelles ya existentes, como lo es el de la Tomas Martínez que ha funcionado durante años para la fomentación del turismo fluvial en la ciudad.

El proyecto recibirá a los turistas, también se ubicarán la empresa de Transporte Cacique Tumbala y otras que ofrecen al momento el servicio de recorridos fluviales y deseen un sitio donde instalar su centro de operaciones, contando con el espacio adecuado para una mejor atención a los usuarios y un buen ambiente para sus empleados. Esta propuesta de prototipo busca que pueda ser realizado en los nuevos muelles a ser construidos a lo largo del Malecón 2000.

Es importante la existencia de este afluente, porque como se conoce la urbe nació a orillas del Río Guayas y durante años ésta ha ido creciendo alrededor del mismo, es decir ha sido un componente importante en el desarrollo urbanístico de la ciudad, más que solo un elemento físico en el territorio es un elemento urbano en el cual se han desarrollado dinámicas urbanas tanto dentro, fuera y alrededor de él, en la actualidad han sido reducidas por ello la importancia de que mediante proyectos y obras como las que se proponen busquen el recuperar este gran afluente que posee la ciudad.



1.4. OBJETIVO GENERAL

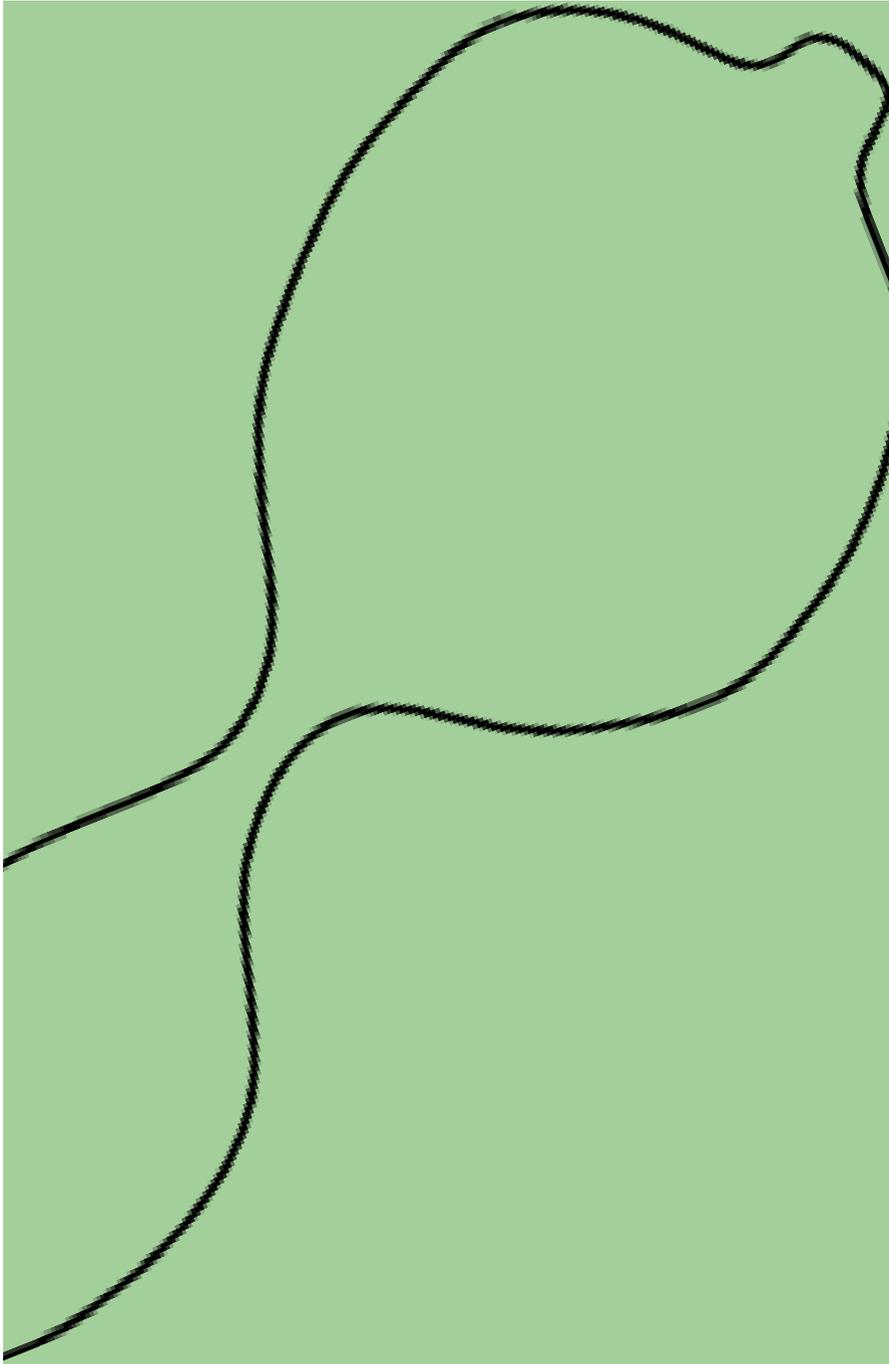
Diseñar una estación fluvial tipo para recibimiento de turistas tanto nacionales como extranjeros, para los muelles en el Malecón 2000, fomentando la historia, patrimonio y turismo de la ciudad de Guayaquil y sus afluentes.

1.5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Reactivar las actividades de transporte fluvial turístico y deportivo a lo largo del Rio Guayas.
2. Recuperar el patrimonio de la historia fluvial de Guayaquil.
3. Proponer un diseño integral de espacios para espera de pasajeros y área de exposición.

1.6. HIPÓTESIS

El desarrollo de un diseño arquitectónico de una estación fluvial turística para el Malecón 2000 en el cantón Guayaquil contribuirá a la mejor promoción de recorridos sobre el río Guayas en la urbe, así como su historia fluvial.



CAPÍTULO 2: FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. MARCO REFERENCIAL

2.1.1. Antecedentes del transporte marítimo y fluvial en Guayaquil, Ecuador

Antes de la conquista española en los afluentes se usaba la balsa que satisfacía las necesidades de transporte y comunicación fluvial, esta se dejó de lado ante la necesidad de acelerar el tráfico comercial. La balsa luego fue cambiada por embarcaciones más versátiles, canoas de piezas, etc. (Aviles Salazar & Bravo Aguilera, 2010).

Desde la época de la colonia la relación de Guayaquil con el comercio marítimo quedó definida por dos principales razones: su importancia como proveedora de madera para Lima y ciudades costeras del virreinato peruano, y su función como principal puerto de la Audiencia de Quito. Desde finales del siglo XVI surgieron dos actividades que superaron a las anteriores en cuanto al desarrollo económico de Guayaquil: el cultivo y exportación de cacao y la construcción naval (Laviana Cuetos, 1984).

Las primeras canoas construidas fueron las pequeñas, luego de ello se comenzó con las medianas y grandes. Las dos primeras eran comúnmente usadas para la movilización de víveres o personas. Al incrementar el volumen de comercio en la cuenca de Río Guayas como el marino de cabotaje, se necesitaba una mayor capacidad de carga en las embarcaciones, desde este punto es donde se recurre al uso de la balsa en el tráfico fluvial río arriba desde Guayaquil debido a su maniobrabilidad y rapidez (Aviles Salazar & Bravo Aguilera, 2010).

En 1958 se crea la Autoridad Portuaria de Guayaquil que despierta el mundo portuario y marítimo, antes de ello el desarrollo marítimo en el país era prácticamente cero. Entre 1958 hasta 1970 se ad-

quiere experiencia marítima, se construye los primeros 935 m. de muelle del Puerto Nuevo para servir a buques de tráfico internacional inaugurado en 1963, en 1970 Ecuador poseía una flota naviera de 15.000 toneladas de registro bruto por lo que vieron necesario el establecimiento de leyes marítimas, debido al gran desarrollo portuario que tuvo el país durante esos años (Tobar Vega, 1993). En 1993 el sector tuvo que pasar por reestructuración debido a la falta de organización y prestación de servicios, la fijación de las tasas y tarifas únicas que no cubrían el costo real de los servicios y la escasa inversión en infraestructura. Se adecua el marco legal existente y se da paso a la modernización de los puertos, estimulando la participación del sector privado, con capital nacional y extranjero. De esta forma se establecieron terminales privadas comerciales en la ciudad de Guayaquil (Novillo, 2014).

En cuanto al transporte marítimo fluvial hasta las décadas de los años 1960 a 1970 en el país utilizaba todas las vías navegables en la costa para el transporte de pasajeros y cargas. Desde San Lorenzo, Esmeraldas, Muisne, Bahía de Caráquez, Puerto Bolívar y el gran sistema del Estero Salado y del Río Guayas en Guayaquil, estos ríos y esteros servían de vías de transportación que poco a poco fue desapareciendo. En el caso de Guayaquil los esteros se fueron cerrando, rellenando y taponando con el paso de los años, en cuanto a los ríos su navegabilidad fue comprometida cuando se construyeron puentes de poca luz que no permiten el tráfico de embarcaciones de cierta magnitud (Tobar Vega, 1993).

2.1.2. Turismo en Guayaquil

En un informe presentado por el Ministerio de Turismo en 2014 en la parte continental, Guayaquil se posiciona como la segunda ciudad más visitada por extranjeros que llegaron al país, representando el 31% de visitantes. Para diciembre del 2015 se estimó que la cifra de turistas nacionales y extranjeros supere el 1.5 millones (Guevara Torres, 2016).

El informe final del 2015 publicado por el Observatorio Turístico de Guayaquil nombra a los 6 destinos más visitados dentro de la ciudad: Malecón Simón Bolívar, Barrio Las Peñas, Cerro Santa Ana, Malecón del Estero Salado, Parque Histórico de Guayaquil y plazas, parques y monumentos.

Debido a la tradición de la ciudad al estar asentada a sus orillas, el presidente de la Cámara Provincial de Turismo del Guayas, Holbach Muñeton, menciona que gracias a esto el Malecón 2000 y el Río Guayas son considerados los principales atractivos turísticos de Guayaquil (Guevara Torres, 2016).

En el mes de octubre de 2016 se lanzó la campaña promocional “Guayaquil es mi destino” impulsada por la Municipalidad de Guayaquil, la cual incluyó la creación de una página web, aplicaciones para teléfonos móviles y siete guías en donde se detallan 249 sitios turísticos (Guevara Torres, 2016).

En el 2000 cuando el Municipio invirtió más de \$140 millones en proyectos urbanos (Malecón 2000, Cerro Santa Ana), esto logró que varios empresarios realicen inversiones económicas en el Río Guayas, con ello se encontró la manera más factible de devolver a los guayaquileños la atención sobre su río. De aquí surge el servicio de transporte turístico fluvial el cual hasta hoy en día se realiza

en la ciudad. (Aviles Salazar & Bravo Aguilera, 2010).

Durante las fechas cívicas de la ciudad el río Guayas es escenario de actividades y actos en los cuales participan embarcaciones de diversos tipos, lo que congrega a miles de personas al Malecón Simón Bolívar (Guevara Torres, 2016).

Entidades del estado como locales en los últimos años han lanzado proyectos para reactivar las actividades fluviales en la ciudad. En el 2015 el Ministerio de Turismo inicia “Turismo en el Golfo” que busca reivindicar la tradición fluvial del Guayas, siendo este uno de los proyectos turísticos más ambiciosos impulsado por el expresidente de la República Rafael Correa. Esta alternativa fluvial articula los principales sitios de recreación del entorno de Guayaquil: Isla Santay, Estación del tren en Durán, Malecón 2000 y Parque Histórico en Samborondón. Siendo el objetivo principal recuperar la navegación en el Río Guayas desde el punto de vista turístico (MINTUR, 2017).

Con el lanzamiento del proyecto “Guayaquil es mi destino” en el 2016 por la Empresa Pública de Turismo de Guayaquil (creada el mismo año), la directora Gloria Gallardo menciona que esta será la base para la promoción de la ciudad con sus atractivos, en los que incluye el Río Guayas y Estero Salado (Guevara Torres, 2016).

2.2. MARCO CONCEPTUAL

2.2.1. Turismo

Debido a que el turismo es una actividad socioeconómica compleja y multidisciplinaria, el mayor reto de este ha sido encontrar una definición que lo explique totalmente. Durante años se evaluaron un sin número de definiciones dadas por una variedad de académicos y expertos en varios campos relacionados con el turismo hasta que en 1994 la OMT (Organización Mundial del Turismo) desarrolló una definición que se obtuvo luego del análisis de cada uno de los significados dados anteriormente a ese año (Ruilova Mosquera, 2009).

Según la OMT se conoce como turismo a toda actividad realizada por personas durante sus viajes y lugares distintos al de su entorno habitual, durante un tiempo inferior a un año con fines de ocio, por negocios y otros (Sancho & Buhalis, 1998).

2.2.2. Turismo náutico

El turismo náutico ha sido difícil de definir debido a los distintos puntos de vista que ha tenido a lo largo de los años. Pues algunos autores lo consideran como un complemento del turismo de sol y playa, otros lo consideran una rama del activo o deportivo, también lo saben clasificar como de elite o de eventos, de segunda residencia, etc. Debido a que este da riqueza a dicho producto, se propone que sea considerado como un producto turístico independiente (Gómez Javaloyes, 2012).

EL turismo náutico se entiende como un conjunto de relaciones entre personas, al realizar un viaje siendo la principal motivación la realización de actividades náuticas, ya sean recreativas o deporti-

vas, que se realizan en grandes masas de agua, como mar, ríos y lagos. Se puede descomponer basándose en el tipo de actividad náutica que el turista realiza (Martin Rojo & Peláez Verdet, 2003).

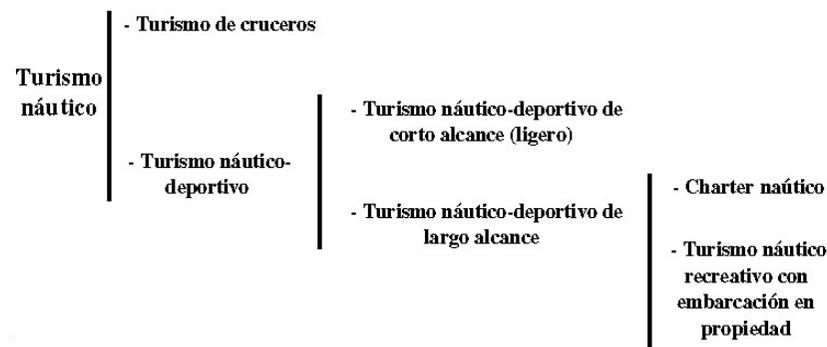


IMAGEN N.10- Clasificación del turismo náutico.

FUENTE: : Evaluación financiera de la inversión en un puerto deportivo. Analisis de rentabilidad y sensibilidad, 2006

La náutica de recreo y deportiva tiene sus inicios en el mundo anglosajón. Se conocen tres hitos importantes en la historia de la náutica de recreo en Inglaterra, la aparición del “yachting”, la celebración de la primera regata conocida en 1681 y la aparición de los primeros yates propulsados mecánicamente en 1853 (Chaparría, 2000).

2.2.3. Turismo náutico-deportivo de largo alcance

Este tipo de turismo tiene la característica de que las actividades náuticas que se realizan se las hace en embarcaciones de recreo permitiendo a los turistas el desplazamiento a otros puertos, con

la posibilidad de llevar a cabo actividades en donde desembarque. Existen dos formas de este turismo: por chárter náutico o siendo propietario de una embarcación (Martin Rojo & Peláez Verdet, 2003). (Imagen N.10)

2.2.4. Chárter náutico

Este servicio ha sido desarrollado de gran forma en las zonas caribeñas y del Mediterráneo oriental; consiste en el alquiler de una embarcación, mediante la cual los usuarios pueden realizar actividades de navegación de recreo sin la necesidad de compra de una embarcación (Bedmar Fernandez, 2006).

2.2.5. Turismo fluvial

Su origen se da en los ríos y canales de Francia y Holanda, extendiéndose a países que posean las mismas características y que sean navegables. Vacaciones navegando en pequeñas embarcaciones oscila entre el fin de semana hasta una o dos semanas, el turista se aloja, tiene la manutención, el descanso y las actividades de esparcimiento y recreo (Ruilova Mosquera, 2009).

En este se pueden realizar paradas para descubrir pueblos, islas y paisajes, su historia, cultura y gastronomía. Cerca de estos afluentes es común poder realizar actividades como recorridos turísticos, pesca, entre otros relacionados (Guagua Cardena, 2014).

2.2.6. Turismo cultural

Actividad que tiene el fin de brindar a los turistas conocimientos y ampliar su cultura desde la perspectiva de tiempo libre y civiliza-

ción del ocio (Ruilova Mosquera, 2009).

Pueden ser elementos tangibles como museos o el patrimonio de la zona, e intangibles como el estilo de vida. Posee una dimensión creativa es decir que siempre busca la interacción con el público, ofrecer saber a través de experiencias. De esta forma suelen funcionar los parques temáticos, museos y festivales (Mallor, Gonzales-Gallarza Granizo, & Fayos Gardó, 2013).

2.2.7. Instalaciones náuticas de recreo (INR)

Conjunto de servicios elementales prestados, por una o varias organizaciones, que satisfacen necesidades relacionadas con el uso y disfrute de embarcaciones deportivas o de recreo (Gómez Javaloyes, 2012). Se dividen en cuatro grupos los servicios prestados en estas instalaciones:

- Básicos: La razón principal por la cual los usuarios se dirigen a la instalación náutica. El servicio básico en si es el de atraque seguro, son aquellos que posibilitan la actividad náutica.
- Periféricos: Aquellos servicios que no pueden ser utilizados por los usuarios a menos que utilicen el servicio base (agua, teléfono, electricidad, duchas aseos, etc.).
- Base-derivados: Estos pueden ser usados sin necesidad de que sean usuarios del servicio básico, como el varadero, club social, escuelas de enseñanza náutico-deportivas, entre otros.
- Complementarios: Son los servicios que suplementan la oferta y diferencian una organización de otra, estos no tienen que estar ligados obligatoriamente con la náutica, como lavandería, supermercados, chárter náutico, etc. (Bedmar Fernandez, 2006).

2.3. MARCO LEGAL

2.2.8. Estación náutica

Producto turístico como solución competitiva para el turismo náutico deportivo ligero comúnmente localizado en los puertos deportivos en ocasiones brinda la oferta de alojamiento, incluye otras actividades deportivas y culturales, también opciones de restaurantes y comercio. Diversos autores la definen como un espacio turístico y recreativo en donde se practica el turismo náutico, con la posibilidad de realizar todo tipo de actividades náuticas, disfrutar de la naturaleza y la oferta turística y recreativa de donde se ubique la estación (Bedmar Fernandez, 2006).

2.2.9. Obras de atraque y amarre

Deben cumplir las siguientes funciones:

- Establecer una zona de contacto entre embarcación y tierra
- Crear un área superficial que permita el paso de mercancía entre tierra y mar.
- Crear una zona terminal para el almacenamiento de mercancías de los sistemas terrestre y marítimo (Ocón Gómez, 2014).

El objetivo fundamental es proporcionar a las embarcaciones condiciones adecuadas y seguras para su permanencia en puerto, para que puedan realizar las operaciones portuarias necesarias como de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo, así como embarque y desembarque de pasajeros (Gobierno de España. Ministerio de fomento., 2012).

2.3.1. Reglamento general a ley de turismo

En el título referente a actividades turísticas, en el capítulo uno se hace referencia a las actividades turísticas y su categorización. En el art. 42 se mencionan las distintas actividades consideradas como turísticas, mientras en el art. 43 su definición. Luego del análisis de estos artículos se concluye que la estación fluvial es una actividad de transportación y operación turística.

La actividad de transportación es la movilización de pasajeros por cualquier vía (terrestre, aérea o acuática) realizada directamente con turistas en apoyo a otras actividades como alojamiento, gastronomía, operación e intermediación. Una operación turística comprende diversas formas de organización de viajes y vistas, mediante modalidades como: Turismo cultural, etnoturismo, de aventura y deportivo, ecoturismo y otros tipos de operación o modalidad aceptados por el Ministerio de Turismo.

El art. 44 menciona que las normas técnicas y reglamentarias para las actividades mencionadas solo puede expedirlas el Ministerio de Turismo de forma privativa, a través de acuerdo ministerial, y solo las que sean requeridas. (ANEXO 1)

2.3.2. Reglamento general de actividades turísticas

En el primer título de este reglamento referente a las actividades turísticas en el capítulo 2 sobre las agencias de viaje el art. 79 menciona la clasificación de estas que son: mayoristas, internacionales y operadoras. El art. 82 define a agencias de viaje operadoras las elaboran, organizan, operan y venden directamente o al usuario o a través de los otros tipos de agencia de viajes, servicios



y paquetes turísticos dentro del país. Se considera de importancia esta definición ya que la estación fluvial contara con espacio para este tipo de servicio turístico. En cuanto a exigencias de locales el art. 83 señala que no pueden ser compartidos con otro tipo de actividad económica ajena a la actividad turística, con superficie mínima de treinta metros cuadrados y debe contar con los servicios básicos. El quinto título de este reglamento es acerca del ecoturismo y sostenibilidad, al ser un proyecto que será realizado al pie del río Guayas y que complementará el uso del mismo se considera de importancia mencionar el art. 156 que define al ecoturismo como aquella actividad turística caracterizada por ser realizada en áreas naturales, que correspondan o no al Sistema Nacional de Áreas Protegidas, con el objetivo de conocer la cultura de las comunidades locales afincadas en ellas así como la historia del ambiente que la rodea (ANEXO 2).

CAPÍTULO 3: MARCO METODOLÓGICO

3.1. MÉTODO

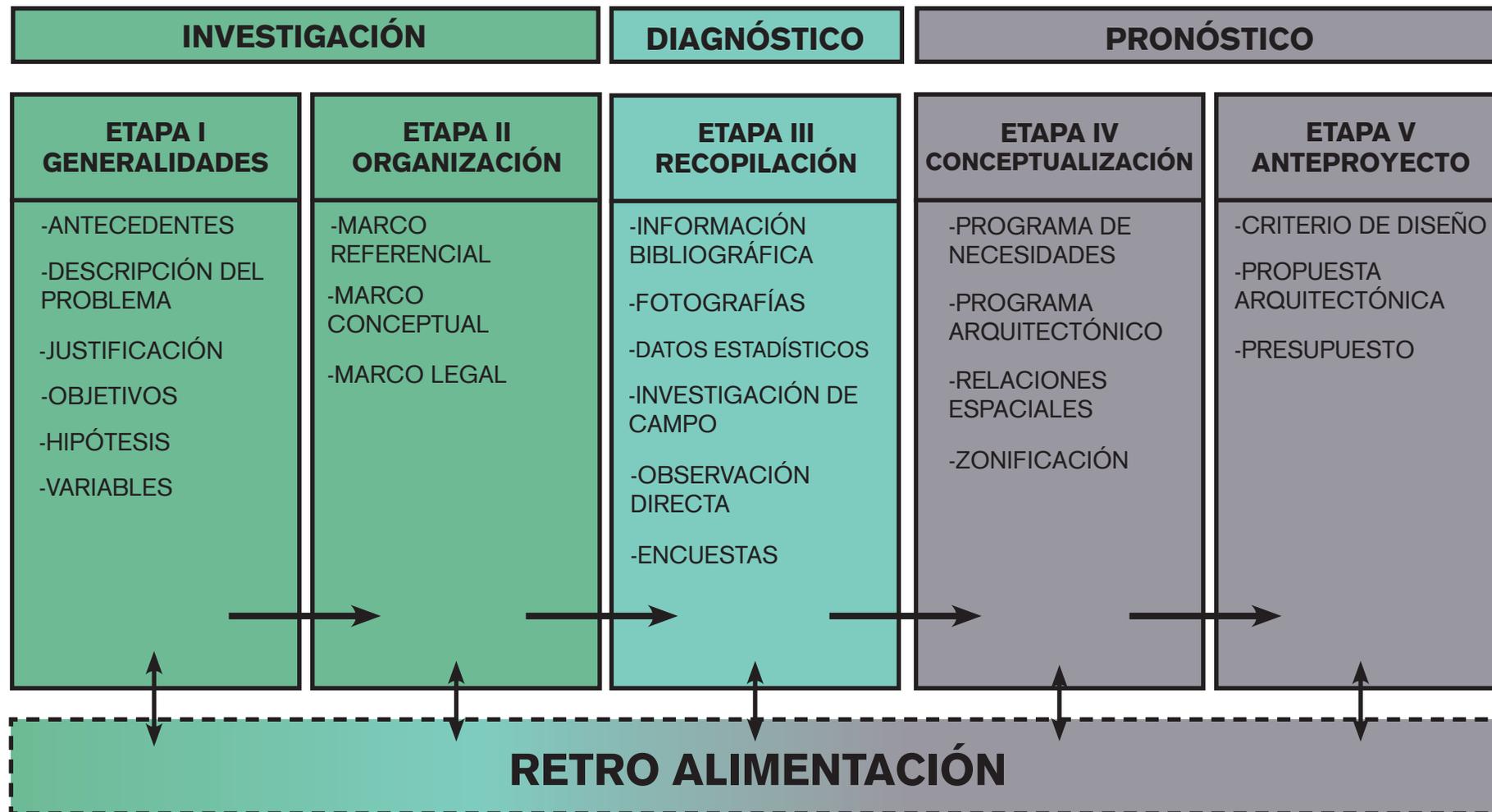


TABLA N.01- Modelo metodológico.

FUENTE: : Elaboración propia

3.4. TÉCNICA UTILIZADA EN LA INVESTIGACIÓN

El proyecto cuenta con 5 etapas, en la primera se identifica y plantea la problemática a resolver. La segunda etapa consiste en la investigación y organización de datos teóricos, referenciales y legales que validaran el proyecto. Luego, en el diagnóstico se recopilan datos mediante investigación de campo, información bibliográfica, observación, fotografías y encuestas que son el soporte del desarrollo del proyecto (Tabla N.01)

En la etapa de conceptualización que es la siguiente se realizara el programa de necesidades, arquitectónico. Por último, se presenta la propuesta arquitectónica concluyendo con el presupuesto.

3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación a ser realizada será de tipo:

- Campo. En la cual se obtienen datos directamente de la realidad en donde se dan los hechos, estos sin ser manipulados.
- Descriptiva. Mediante esta investigación se estudia, analiza y describe la realidad actual en cuanto a hechos, personas y situaciones.

3.3. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

El método a ser utilizado será el deductivo el cual en si toma conclusiones generales para explicaciones particulares, es decir se inicia con el análisis de postulados, leyes, principios, entre otros. En este método se hacen uso de una serie de herramientas para así conseguir los objetivos planteados.

3.4.1. Observación

Esta técnica consiste en observar atentamente el fenómeno, hecho o caso, toma de información y registrarla para el análisis. Mediante esta técnica es que el investigador obtiene la mayor cantidad de datos. Para el proyecto esta técnica consistiría en la visita al terreno a trabajar, así como a los muelles existentes a lo largo del Malecón 2000.

3.4.2. Encuesta

Esta técnica obtiene información de varias personas, mediante un listado de preguntas escritas denominado cuestionario. Debido al riesgo que las personas no respondan con sinceridad a las preguntas, es de prioridad definir con precisión lo que se va a investigar, utilizar un lenguaje claro y sencillo al realizar las preguntas, evitar confusiones y las preguntas deben ser objetivas.

Las preguntas a incluir según la forma en el cuestionario son:

- Semi cerradas. Ofrece una serie de opciones de respuestas cerradas y una o dos de ellas abiertas.
- Dicotómicas. En la cual se elige entre dos respuestas, sirven por lo general para dividir a los entrevistados en dos grupos.
- Categorizadas. Ofrece varias opciones de respuesta en categorías nominales.

También existen un tipo de preguntas por la forma, se incluirán las siguientes:

- De hecho. Buscan conocer aspectos concretos.
- De opinión. Conocer el criterio de los entrevistados a través de un asunto en concreto.

3.5. RESULTADOS Y ANÁLISIS

Mediante la encuesta a realizar se conocerá los espacios con que los usuarios desean contar en una estación fluvial, así también con la frecuencia que realizan los recorridos fluviales. Se hace uso de una fórmula para conocer el tamaño de la muestra que se debe tomar, la cual es la siguiente:

$$n= N / (E^2(N-1)+1)$$

Donde:

n = muestra (tamaño de la muestra)

N = tamaño de la población

E = margen de error (0,05 máximo)

Se tomará como tamaño de población el promedio de número de pasajeros que tiene en un día la operadora de turismo Cacique Tumbala, la cual registra entre 200 y 250 clientes durante un día de trabajo, con un promedio de 225 usuarios al día (Alejandro, 2014). La matriz de encuesta está en anexo número 3.

$$n= 225 / (0,05 ^2 (225-1)+1)$$
$$n=144,23$$

1. Sexo

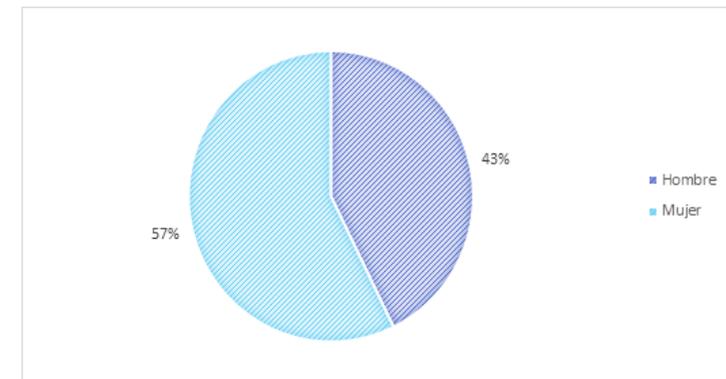


GRÁFICO N.01- Resultado encuesta #1.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

Se encuestaron un total de 62 hombres representado por el 43% de encuestados y a 83 mujeres que son el 57%.

2. Nacionalidad

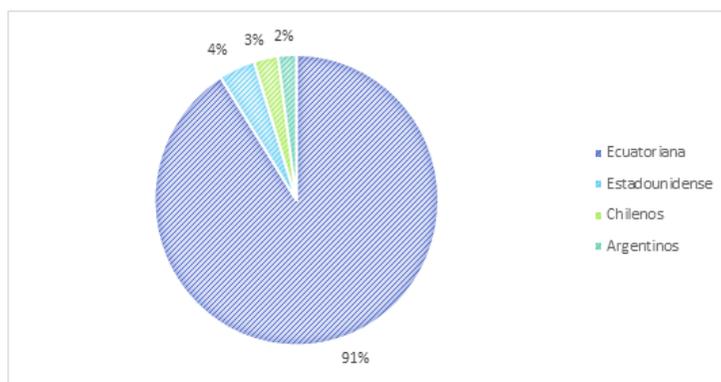


GRÁFICO N.02- Resultado encuesta #2.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

El 91% de encuestados son ecuatorianos, en cuanto a extranjeros fue realizada a 6 estadounidenses (4%), 4 chilenos (3%) y 3 argentinos (2%). La mayor parte de encuestas a extranjeros fueron realizadas durante la visita de campo al Malecón 2000.

3. Edad

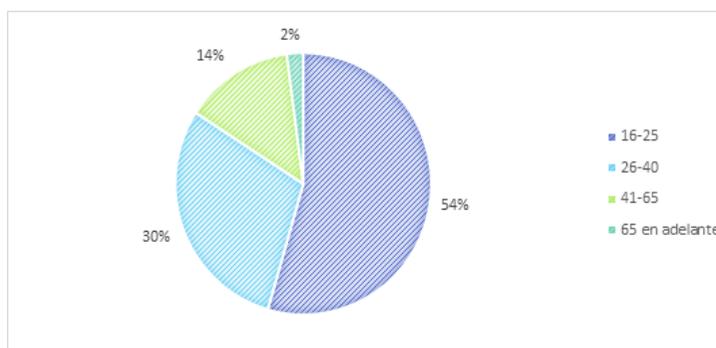


GRÁFICO N.03- Resultado encuesta #3.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

La mayor cantidad de encuestados fue del rango entre 16-25 años (54%), seguido del grupo entre 26-40 (30%), 41-65 (14%) y por último de 65 años en adelante (2%).

4. ¿Conoce sobre las opciones de recorridos fluviales a lo largo del Río Guayas?

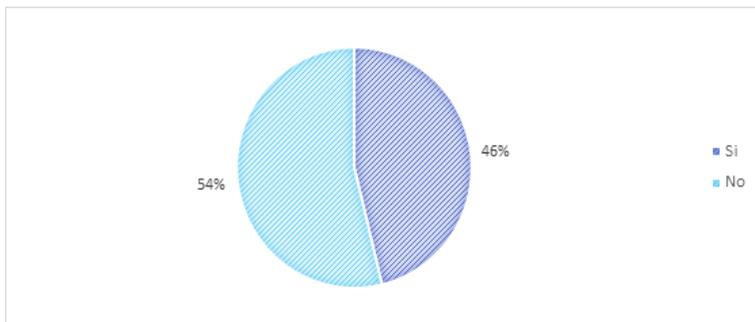


GRÁFICO N.04- Resultado encuesta #4.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

La mayor parte de personas a quienes se les realizó la encuesta desconocen sobre las opciones de recorridos fluviales que se ofrecen a lo largo del Río Guayas representada por un 54% (78 encuestados), mientras el porcentaje restante de 46% (67 encuestados) conoce al respecto de ellos.

5. Si ha realizado el recorrido. ¿Hace qué tiempo lo realizó?

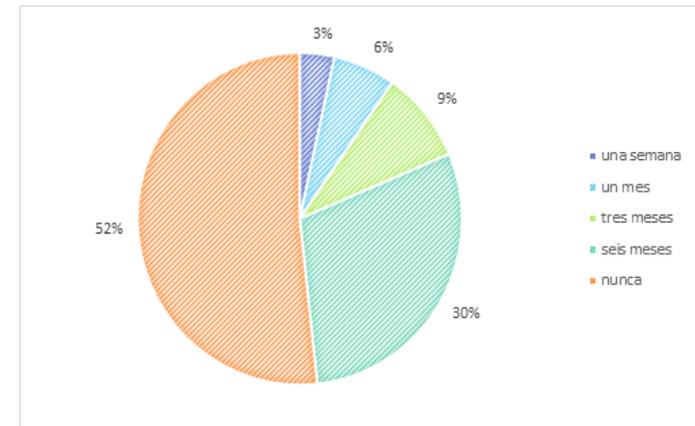


GRÁFICO N.05- Resultado encuesta #5.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

Con este resultado se evidencia que la mayoría de personas nunca ha realizado ninguna clase de recorrido a lo largo del Río Guayas con un total de 75 encuestados (52%), mientras los 70 encuestados (48%) restantes si lo ha realizado alguna vez en su vida.

6. En caso de nunca haberlo realizado. ¿Cuál fue la razón?

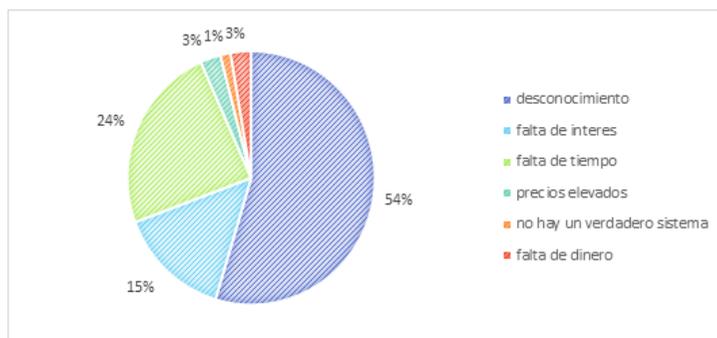


GRÁFICO N.06- Resultado encuesta #6.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

En base a la pregunta número seis un total de 75 encuestados nunca ha realizado recorridos fluviales en el Río Guayas de este total la mayor parte de ellos 41 encuestados (54%) ha sido por desconocimiento, seguido de falta de tiempo (24%), falta de interés (15%), estas fueron las opciones brindadas y en la opción de otros los encuestados respondieron entre las razones precios elevados, falta de dinero y que no hay un verdadero sistema.

7. En caso de haberlo realizado ¿Qué empresa utilizó?

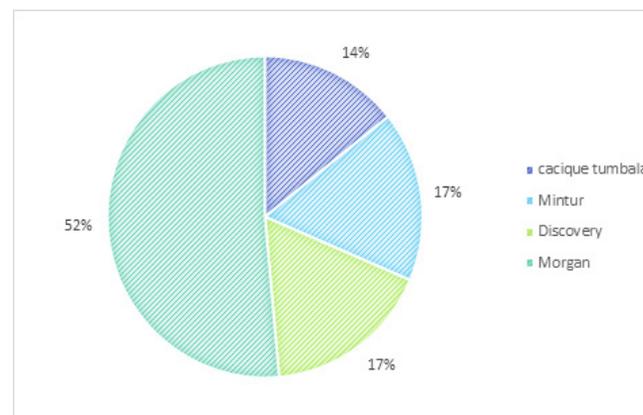


GRÁFICO N.07- Resultado encuesta #7.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

Un total de 70 encuestados en la pregunta número 6 respondieron que si han realizado alguna vez el recorrido fluvial de ellos la mayor parte con un total del 36 encuestados (52%) ha hecho uso del Morgan, seguido de los realizados por el Mintur y Discovery (17%) cada uno y el menos usado es el brindado por Cacique Tumbala (10%).

El prototipo de estación fluvial se implantará cerca al muelle usado por la empresa Cacique Tumbala lo que sería de mayor beneficio para esta operadora turística ya que así se haría más conocida entre los usuarios que buscan este tipo de actividad en el Río Guayas.

8. ¿Considera de importancia que estas empresas deben contar con instalaciones para la espera de usuarios y promoción de sus recorridos?

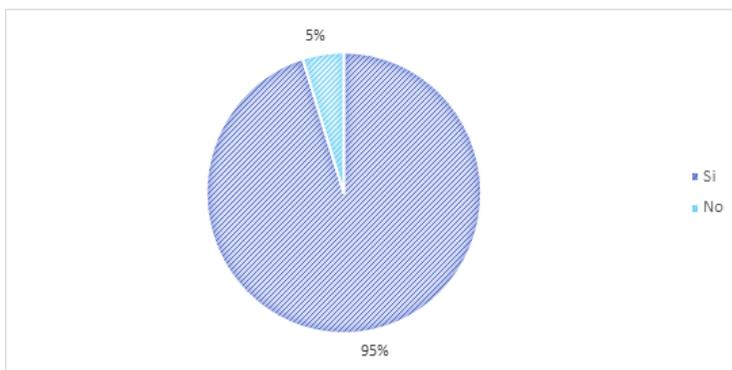


GRÁFICO N.08- Resultado encuesta #8.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

Un 95% de encuestados considera de importancia que las operadoras turísticas que brindan sus servicios a lo largo del Río Guayas deben contar con instalaciones adecuadas para la espera de usuarios, información y promoción de sus recorridos.

9. ¿Las empresas mencionadas poseen instalaciones adecuadas para la espera de usuarios y su promoción?

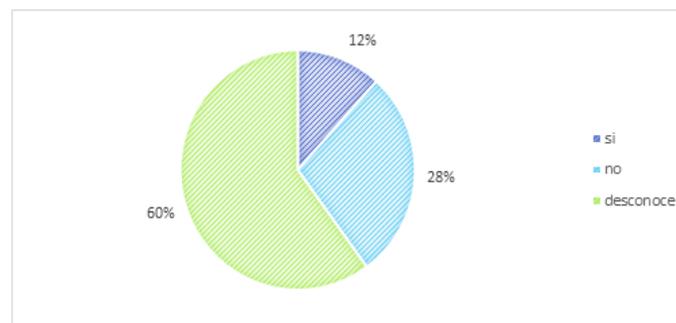


GRÁFICO N.09- Resultado encuesta #9.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

Los encuestados desconocen en su mayoría (60%) si estas empresas poseen instalaciones adecuadas o no, mientras un 28% dice que no poseen instalación alguna para ello, por lo que esto sirve de base a la realización del proyecto debido a que estas respuestas ayudan a evidenciar la falta de proyectos para este tipo de actividades.

10. ¿Cuál de los siguientes espacios le gustaría que tuviera una estación fluvial?

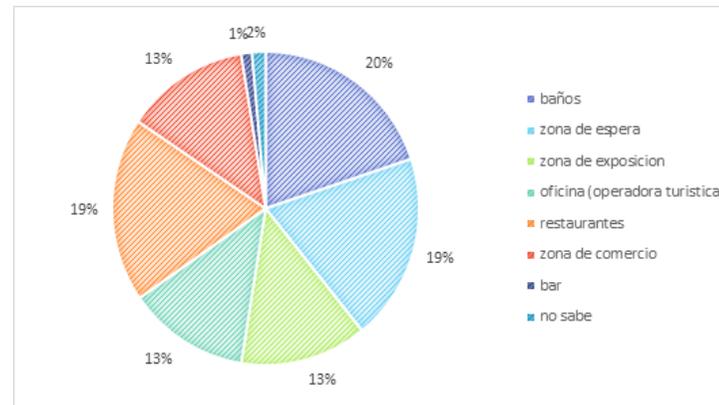
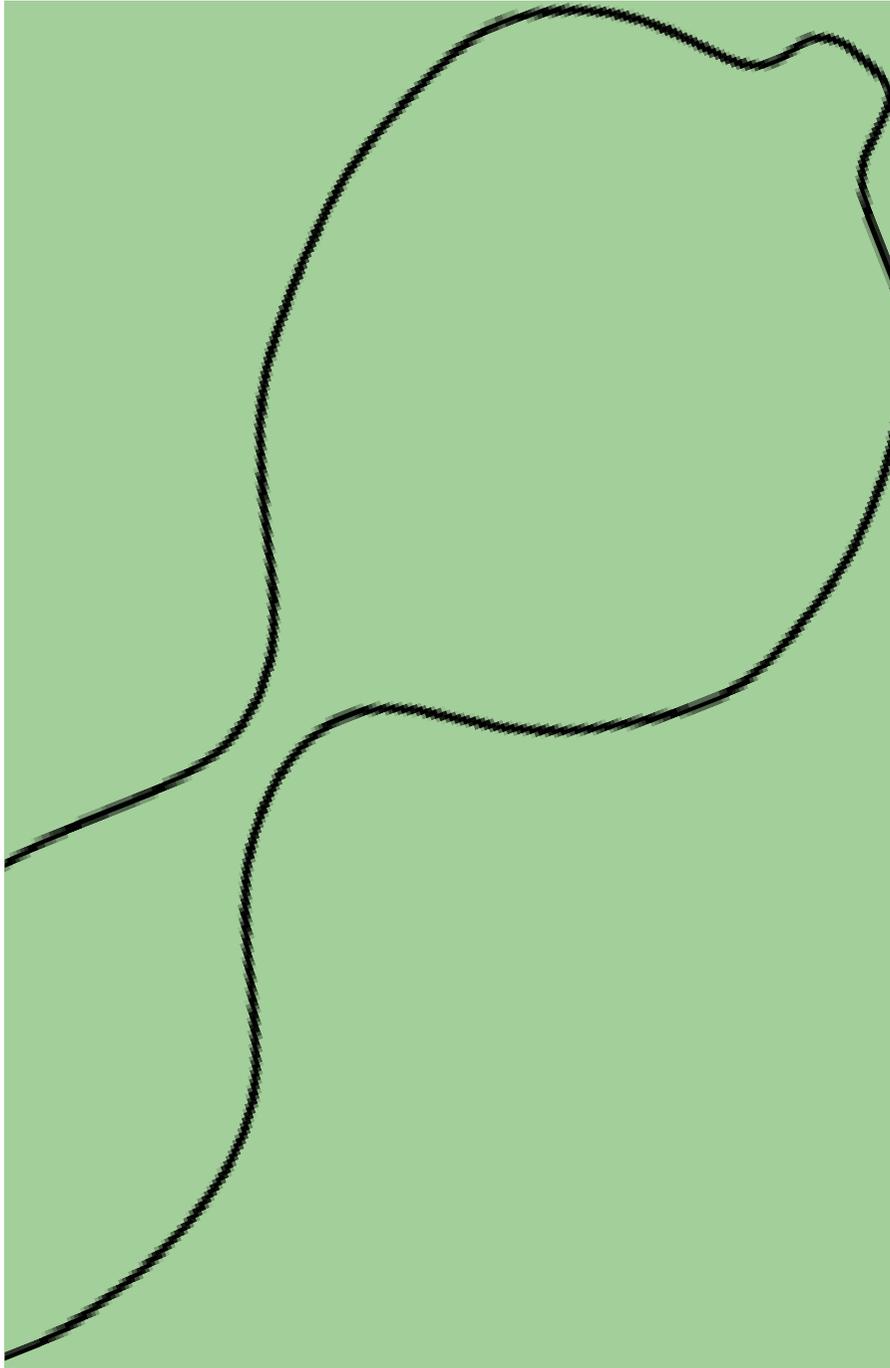


GRÁFICO N.10- Resultado encuesta #10.

FUENTE: : Elaboración propia autor

Análisis:

Las respuestas obtenidas en esta pregunta son de apoyo fundamental al momento de realizar el programa arquitectónico. El espacio más importante para los usuarios son los baños, seguido de restaurantes, zona de espera y zona de exposición.



CAPÍTULO 4: CASOS ANÁLOGOS

4.1. CASOS ANÁLOGOS

4.1.1. Marina Douro



IMAGEN N.11- Fachada frontal de edificio Marina Douro.
FUENTE: Campos, 2014

Ubicación: Vila nova de Gaia, Portugal

Superficie: 2230,0 m²

Arquitectos: Barbosa & Guimaraes architects

Año de construcción: 2013

Antecedentes

Este proyecto nace con la finalidad de honrar la historia y tradición de un pueblo relacionado con la navegación marina, creando un lugar mágico en donde el río se junta con el mar. La marina fue abierta en 2014 en dos etapas con el objetivo de impulsar la zona no solo mediante comercio, sino que sea una parada importante para los amantes de la náutica tanto para marineros locales como extranjeros, se observa la fachada frontal del proyecto (Quintana,

2014). (Imagen N.11)

Se sitúa en la orilla sur del río, en Vila nova de Gaia concebida como a la mayor estructura de este tipo entre Cascáis y Galicia, creando un conjunto de servicios y actividades complementarias. Implantada en un sitio de unos 2000 m² el proyecto se reparte en tres edificios de dos plantas, uno longitudinal y dos bloques perpendiculares (Lalueta, 2014).

Aspecto formal

El proyecto se compone de tres edificios de dos plantas, uno de ellos longitudinal y lineal que se extiende en el área de parqueo existente que busca definir la división entre peatones y autos. Se busca el equilibrio con dos bloques de edificios perpendiculares suspendidos en la pendiente con la finalidad de unir los caminos más altos al nivel con la vía existente en el nivel inferior (Imagen N.12) (Quintana, 2014).

Los edificios se muestran con una estructura de vigas de acero curvadas en un patrón irregular sobre una fachada de secciones de vidrio y acero pintado de blanco con hendiduras circulares que toman la apariencia de un remache de barco, haciendo referencia al marco de pequeñas pasarelas que conectan la pared del puerto y muelles (Lalueta, 2014). (Imagen N.13)

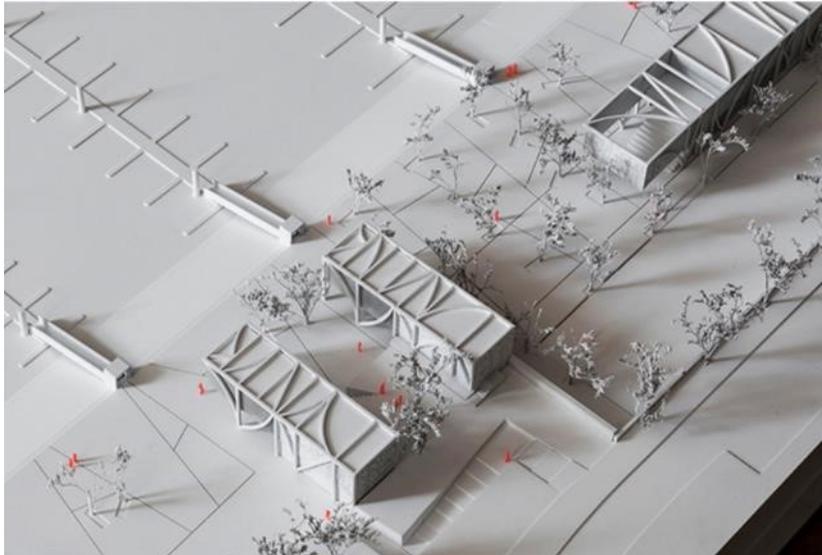


IMAGEN N.12- Maqueta Marina Douro.

FUENTE: Lalueta, 2014



IMAGEN N.13- Vista frontal Marina Douro.

FUENTE: Campos, 2014

En el edificio longitudinal la entrada principal está marcada en el centro de la edificación donde la fachada de vidrio se separa de la estructura de metal. En cuanto a circulación vertical cuenta con un amplio tramo de escaleras en un extremo del edificio que conduce directamente a la planta superior, los pasos se ubican bajo una cubierta suspendida que exagera la longitud de la planta superior, (Imagen N.14) En el interior las escaleras que llevan al otro nivel se ubican a través de un atrio de doble altura (Mairs, 2014). En cuanto a los volúmenes perpendiculares estos también de vidrio y acero están soportados por arcos de acero anclados a la pendiente existente por bloques blancos de dos pisos.

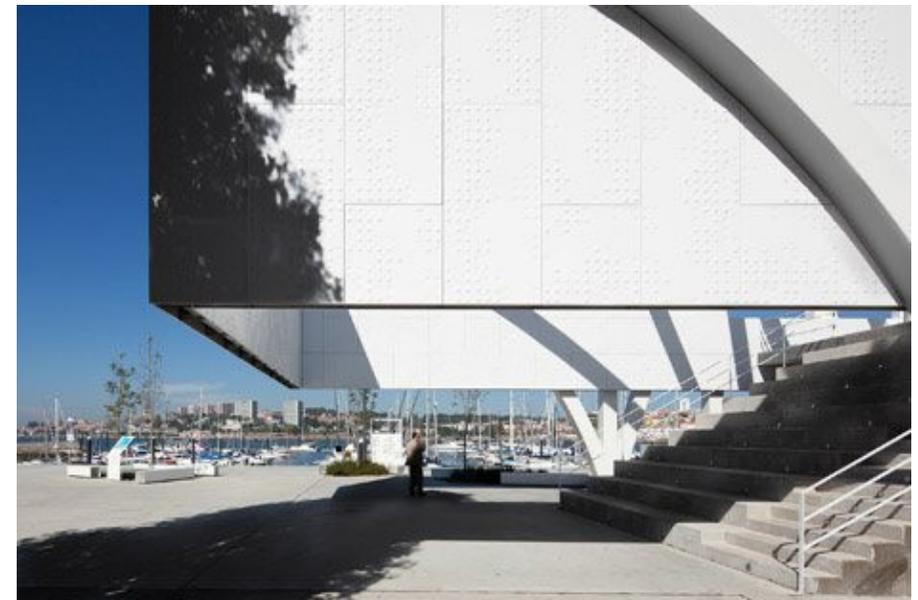


IMAGEN N.14- Escalera bajo cubierta suspendida.

FUENTE: Mairs, 2014

Aspecto funcional

El edificio longitudinal es una volumetría de dos pisos el cual está distribuido por los siguientes espacios: recepción, salas, talleres, oficinas de administración, secretaria, dos salas de formación, sala de reuniones y conjunto de espacios comerciales cambiantes. Mientras en los dos edificios perpendiculares uno está ocupado por un restaurante mientras el otro cuenta con un spa/gimnasio (Quintana, 2014).

Planimetría

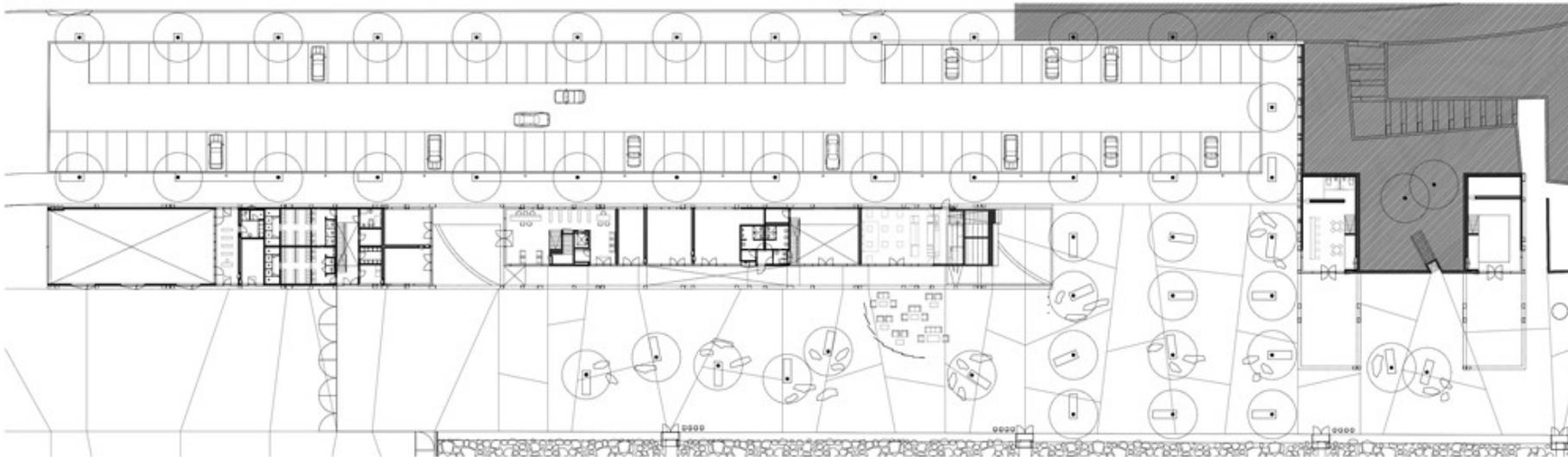


IMAGEN N.15- Plano arquitectónico planta baja.

FUENTE: Mairs, 2014

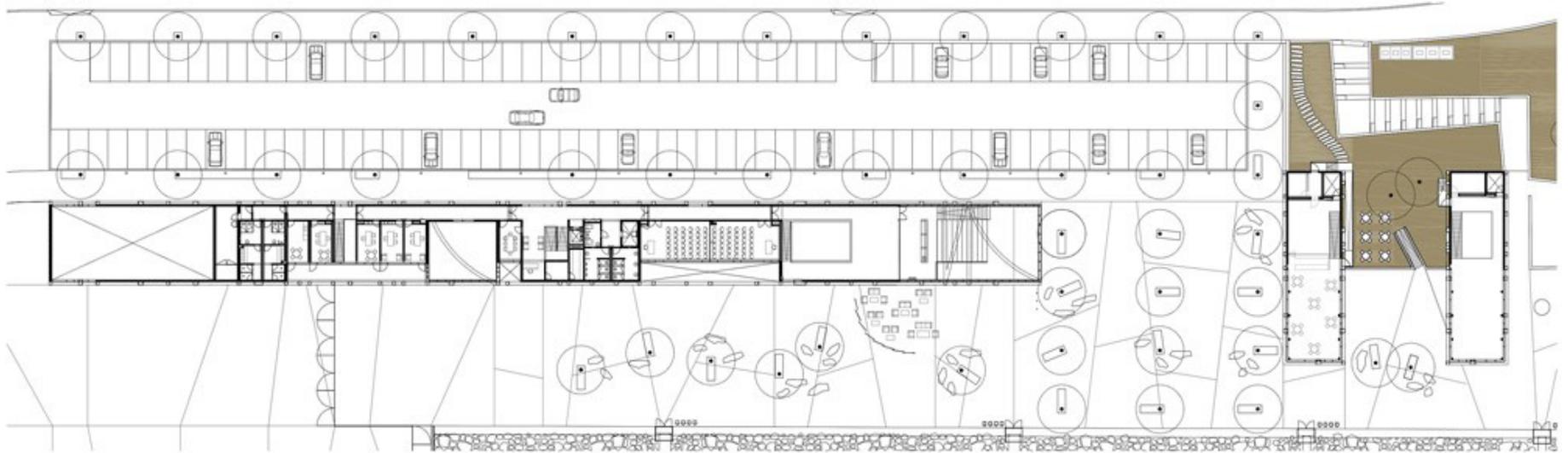


IMAGEN N.16- Plano arquitectónico planta alta.
FUENTE: Mairs, 2014

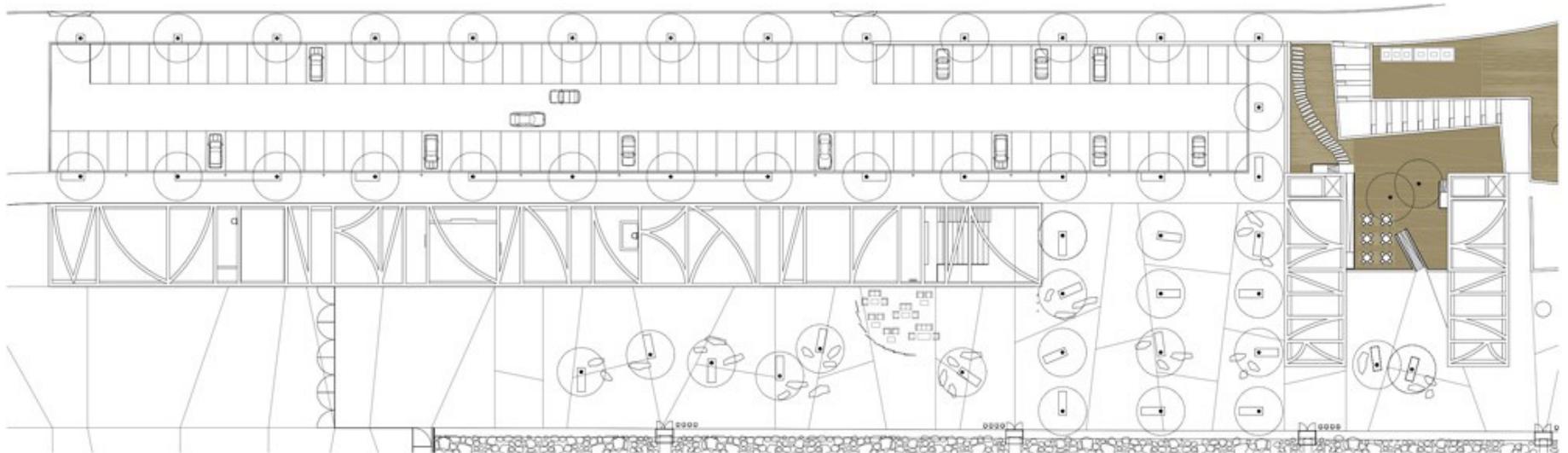


IMAGEN N.17- Implantación.
FUENTE: Mairs, 2014

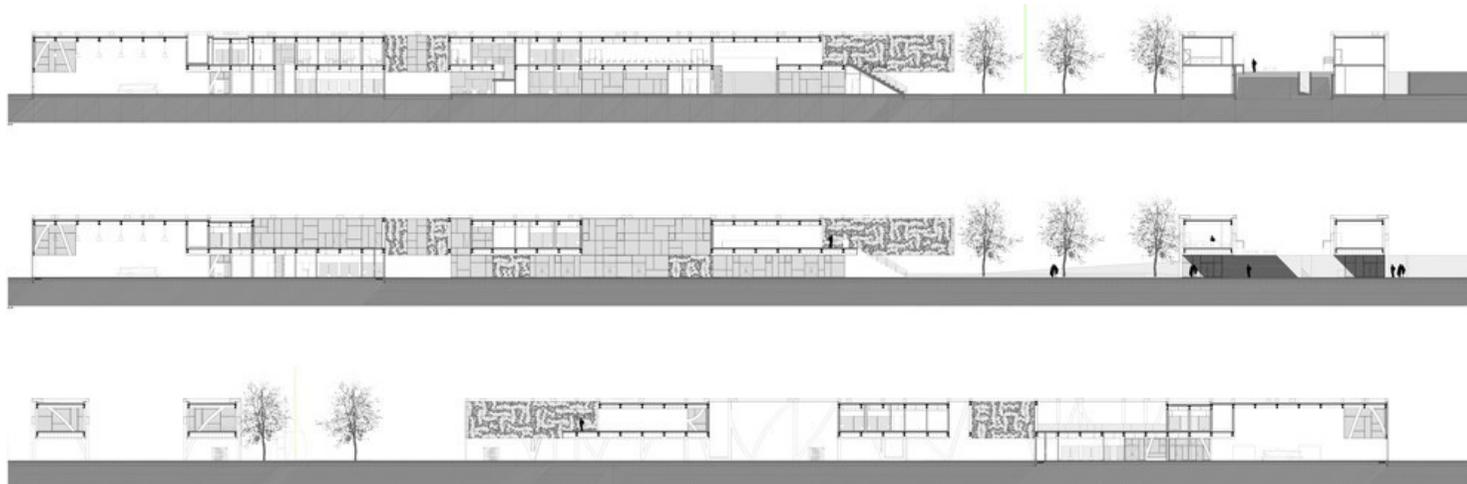


IMAGEN N.18- Secciones longitudinales Marina Douro.

FUENTE: Mairs, 2014

4.1.2. Club náutico de Mónaco



IMAGEN N.19- Vista aérea Club náutico de Mónaco.

FUENTE: Foster + Partners, 2014

Ubicación: Monte Carlo, Mónaco

Superficie: 26550,0 m²

Arquitectos: Foster + Partners

Año de construcción: 2014

Antecedentes

El club náutico constituye el centro simbólico del puerto remodelado de Mónaco, celebrando la costa del principado y su patrimonio náutico esto mediante la creación de una serie de terrazas que recuerdan la cubierta de una embarcación ubicadas a lo largo del puerto con vistas incomparables de las regatas marinas o las carreras en el circuito del Gran Premio de Fórmula Uno (Imagen N.19-20) (Foster + Partners, 2014).

Se sitúa en el Quai Louis II del puerto de Mónaco, en una zona

de tierra ganada al mar este complejo se extiende hacia el este al puerto deportivo existente con capacidad de alojar una variedad de embarcaciones, desde barcos veleros hasta superyates de 100 metros (Sobrino, 2014).



IMAGEN N.20- Vista Club náutico de Mónaco.

FUENTE: Duque, 2014

Aspecto formal

Las nuevas instalaciones sociales y deportivas se organizan en cinco plantas escalonadas, cerradas con paneles acristalados móviles sin una sola pared exterior, esto para el aprovechamiento de las vistas generadas por su orientación hacia el sur, también cuenta con un subsuelo y mezzanine. El edificio posee una superficie de 9000 metros cuadrados de los cuales 5000 corresponden a espa-

cio interior y los 4000 restantes son de terraza forrada de madera de elondo (Sobrino, 2014).

El diseño se inspira en las embarcaciones marítimas, añadiendo mástiles (se elevan 30 metros) y botavaras esto para lograr sustentar las membranas metálicas que protegen del sol evocando a un barco amarrado al puerto (Imagen N.21).

El ingreso principal al Yatch Club se encuentra a través de un atrio acristalado enmarcando las vistas sobre el puerto y el palacio. En cuanto a la circulación vertical esta se da de dos formas, exteriormente los niveles se conectan por escaleras gemelas en lo que sería la popa del barco, en el interior se realiza por una imponente escalera de caracol central (Imagen N.22).

Células fotovoltaicas, paneles solares térmicos y sistemas de refrigeración de agua de mar fueron integrados para así asegurar que el edificio establezca nuevos estándares de sostenibilidad, siguiendo la línea de ambiciones medioambientales de Mónaco.



IMAGEN N.21- Maqueta Club náutico de Mónaco.

FUENTE: Foster + Partners, 2014

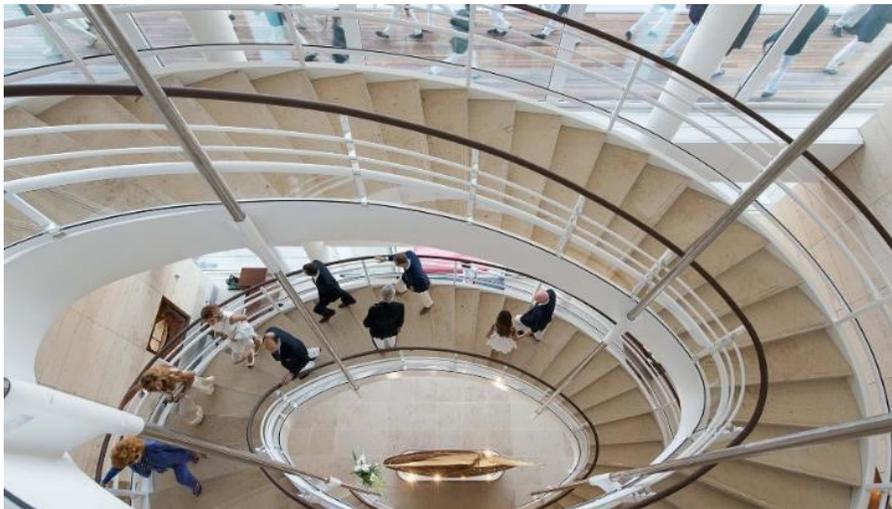


IMAGEN N.22- Escalera caracol central.

FUENTE: Foster + Partners, 2014

Aspecto funcional

Foster explica que este proyecto es casi como una pequeña ciudad debido a la variedad de ambientes y espacios que posee, con-

Planimetría

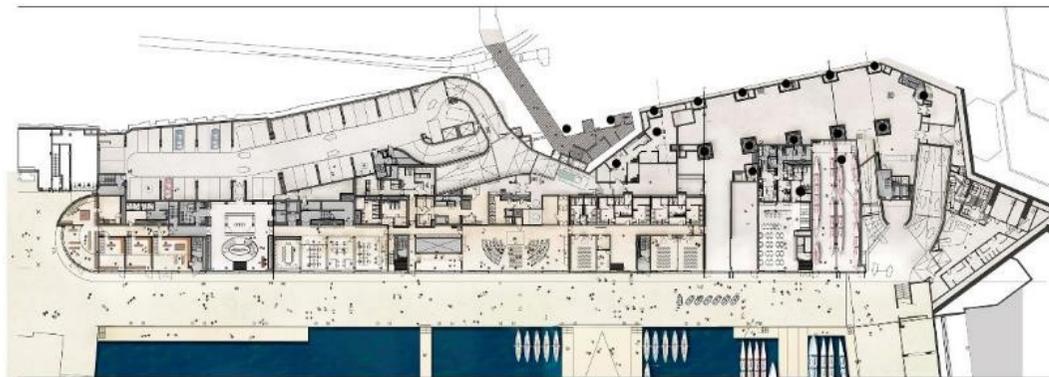


IMAGEN N.23- Planta arquitectónica planta baja.

FUENTE: Foster + Partners, 2014

tando con escuelas, oficinas, restaurantes y áreas entre públicas y privadas.

En la primera planta se encuentra un salón de reuniones, un bar y restaurante. Sobre este un espacio funcional de doble altura continuando con un apartamento para el secretario general del club, así también una serie de camarotes para visitantes invitados. Mientras en la planta más alta se encuentran una variedad de espacios para la celebración de eventos. El programa incluye a la vez área de comercio y otras instalaciones en el muelle para animar el puerto. En las plantas inferiores se encuentra el club de remo y una escuela de vela, diseñado para un público infantil la escuela cuenta con aulas, seminarios y talleres, en la cubierta de la escuela y sociedad náutica se encuentra un parque ajardinado. A estos espacios se le suma un gimnasio, biblioteca con 1600 referencias náuticas, piscina, cinco habitaciones para huéspedes y en sus alrededores un aparcamiento para más de 140 coches. (Foster + Partners, 2014).

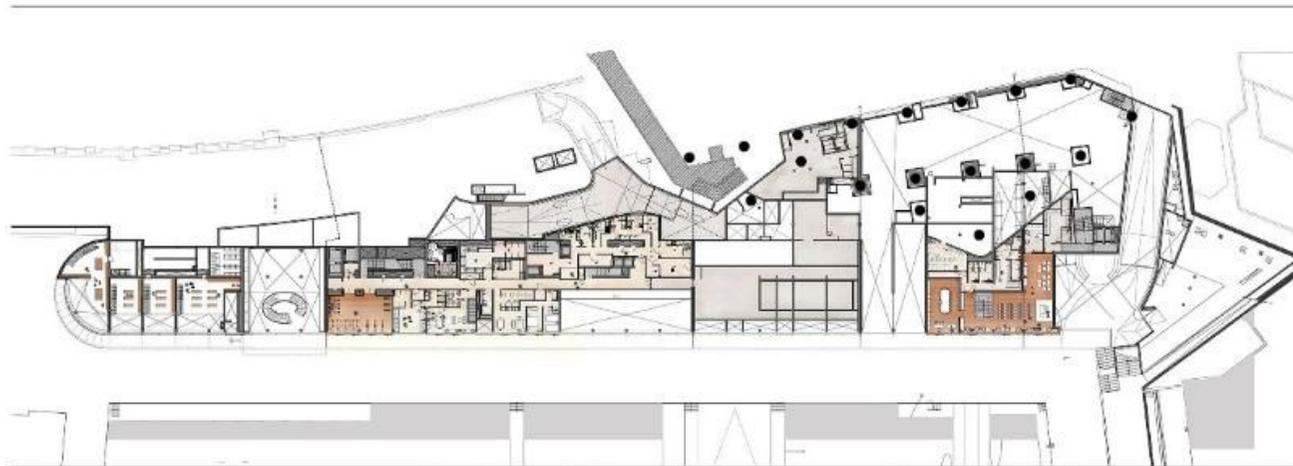


IMAGEN N.24- Planta arquitectónica mezzanine.
FUENTE: Foster + Partners, 2014

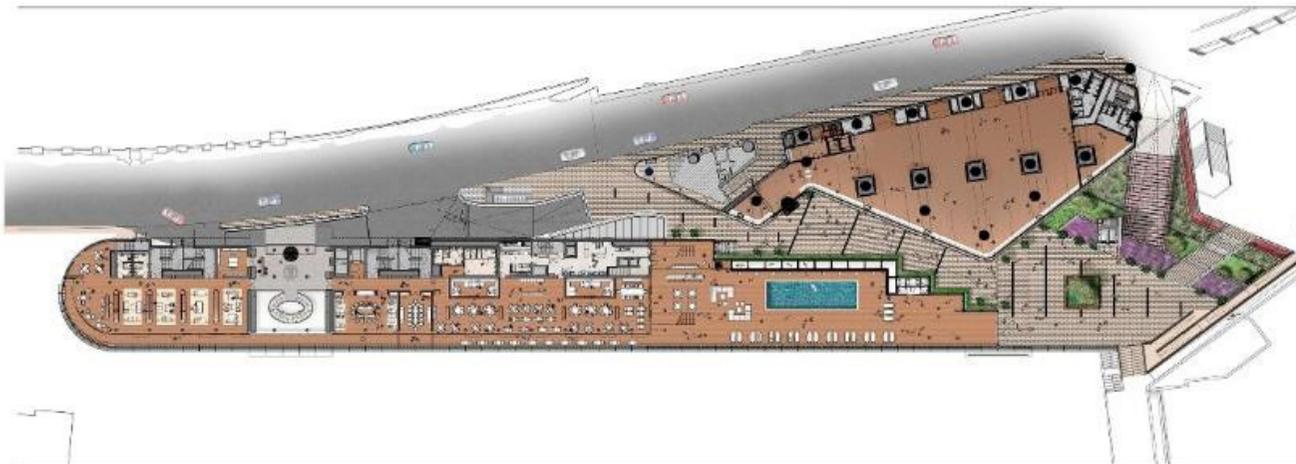


IMAGEN N.25- Planta arquitectónica primer nivel.
FUENTE: Foster + Partners, 2014

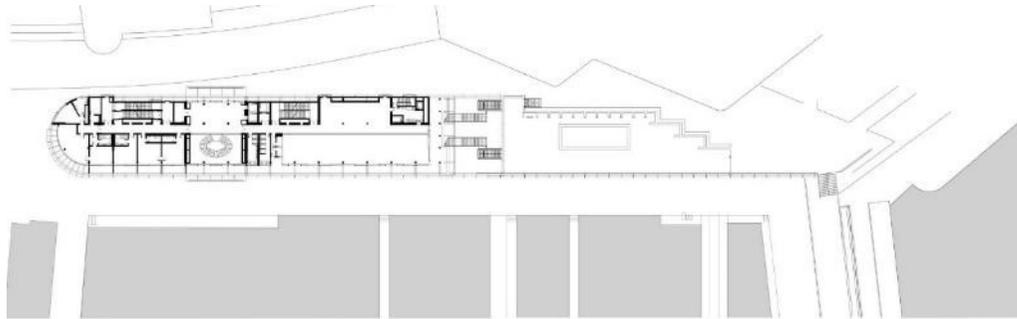


IMAGEN N.26- Planta arquitectónica tercer nivel.
FUENTE: Duque, 2014

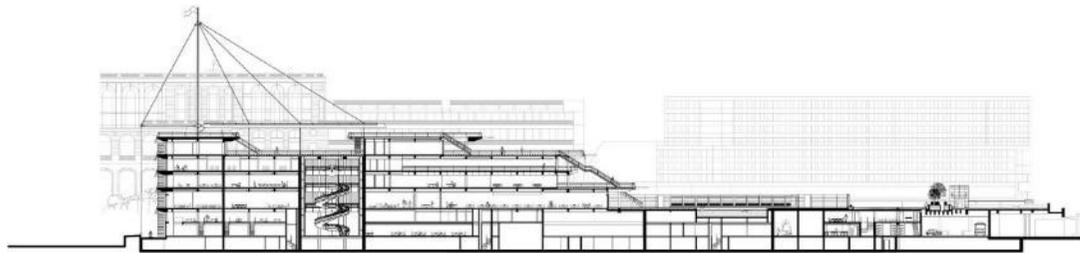


IMAGEN N.27- Sección longitudinal.
FUENTE: Duque, 2014

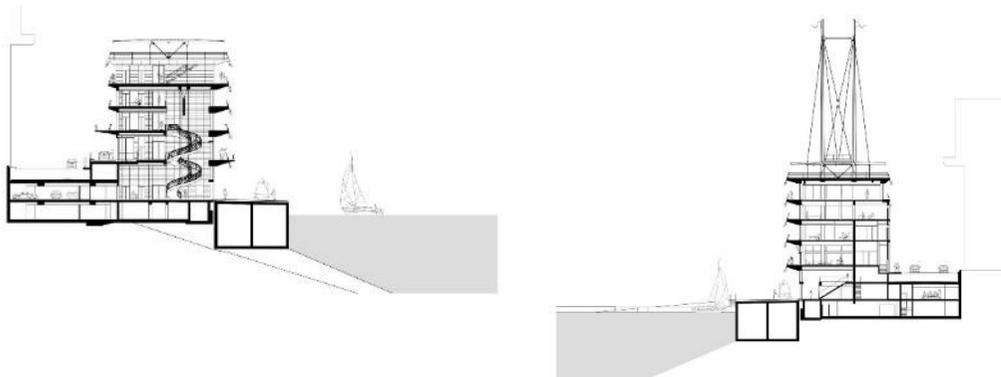


IMAGEN N.28-29 Secciones transversales.
FUENTE: Duque, 2014

4.1.3. Terminal marítimo San Miguel



IMAGEN N.30- Vista terminal marítima San Miguel de Cozumel.

FUENTE: Ugarquitectos, 2010

Ubicación: Cozumel, Quintana Roo Muelle fiscal “San Miguel”, México

Superficie: 4609,14 m²

Arquitectos: Luis Ugalde Tuero / Elvira Gaytán Cross

Año de construcción: 2010

Antecedentes

El muelle “San Miguel” es la principal puerta para todo tránsito vía marítima hacia el continente en las embarcaciones que cubren esta ruta. La principal ruta de la terminal Cozumel – Playa del Carmen y viceversa tiene un flujo promedio de 2 millones 800 mil pasajeros. Está ubicado en una zona de alto riesgo debido a los huracanes que se dan entre junio y noviembre de cada año (Imagen N.30) (proyectobaq, 2012).

La antigua terminal marítima rebasaba su operación, causando desorden, riesgo de accidentes y mala imagen a los usuarios que anualmente visitan tanto nacionales como extranjeros. El aumento

de pasajeros anualmente hizo indispensable la ampliación inmediata de la terminal.

El embarque y desembarque se realizaba directamente entre los barcos y la plataforma a través de pasarelas metálicas lo que propiciaba incomodidad, desorden y riesgo de accidentes para los usuarios. En la entrada del muelle se ubicaban módulos semifijos de diversos prestadores de servicios turísticos a los visitantes, ocasionando conflictos en el tránsito de usuarios.

La administración portuaria integral de Quintana Roo propuso entonces realizar el proyecto arquitectónico para la nueva terminal marítima de “San Miguel” con el objetivo de ordenar las operaciones y satisfacer necesidades de seguridad y comodidad del creciente número de usuarios (Imagen N.31). En este proyecto todos los elementos constructivos se combinaron para brindar distintos grados de protección climática, desde una abertura total hasta un cierre completo (proyectobaq, 2012).



IMAGEN N.31- Planta arquitectónica primer nivel.

FUENTE: Foster + Partners, 2014

Aspecto formal

La intención principal del diseño es proteger al usuario de las inclemencias del clima, así también que se puedan apreciar las vistas privilegiadas del sitio. Se emplaza sobre el muelle teniendo un reducido contacto con la trama costera abriéndose por todos lados hacia el Mar Caribe. Se desarrolla de forma lineal concentrando a los pasajeros en el centro, dejando una banda de operación portuaria en su entorno. Se separa en dos niveles dividiendo el flujo de embarque y desembarque.

Se usan formas simples con combinaciones complejas: muros, columnas y losas. Para reducir el reflejo solar y deflectar el ruido de motores de las embarcaciones los muros se los hizo con una ligera inclinación de 5 grados; las losas de entrepiso y cubierta son recortadas para cerrar el edificio al centro y abrirlo a sus extremos; las columnas tienen la misma inclinación que los muros colocado en “racimos aleatorios” ubicados donde las demandas de cargas lo requieren (Ugarquitectos, 2010).



IMAGEN N.32- Vista de detalle en fachada.

FUENTE: Ugarquitectos, 2010

Se obtuvieron fachadas cerradas y abiertas hacia el mar, miradores semicubiertos, espacios interiores (Imagen N.32-33-34). Todo se abre, nada se cierra. Creando una fachada hacia la ciudad portal de acceso al muelle, atrio de sombra, miradores hacia el mar, puerta de acceso y salida a la isla. Los muros cuentan con perforaciones circulares y elípticas cumpliendo el propósito de ser ventanas o puertas, con la finalidad de reducir la resistencia por viento, permitiendo la ventilación y vistas.



IMAGEN N.33- Vista exterior de la terminal.

FUENTE: Ugarquitectos, 2010



IMAGEN N.34- Vista hacia el mar desde primer nivel.

FUENTE: Ugarquitectos, 2010

Aspecto funcional

El programa arquitectónico incluye sala de espera, sala de llegada, servicios, locales comerciales, locales de mantenimiento y operación, oficinas, áreas de muelle, área de acceso a la ciudad. Este programa se generó en base a la necesidad de solucionar los problemas durante el embarque y desembarque, manejo de cargas y equipaje, la reubicación y dar el espacio a los oferentes de servicios turísticos. Debido a la forma concebida la organización de espacios se da de una forma lineal presentando un esquema similar al de una terminal aérea con sala de espera (Imagen N.35), puertas de embarque y desembarque, entrega y recepción de equipaje, filtros de seguridad para acceso a salas de última espera, patio de comidas, locales comerciales, servicios sanitarios y stands promocionales. Cuenta con seis puertas de embarque que se realiza en la planta alta y seis de desembarque que se realiza en la planta baja. Los espacios de comercio se encuentran en lugares cerrados que literalmente son “contenedores sobre el muelle”, cajas de madera en donde se encuentran los expendios, locales de comida, servicios sanitarios entre otros.

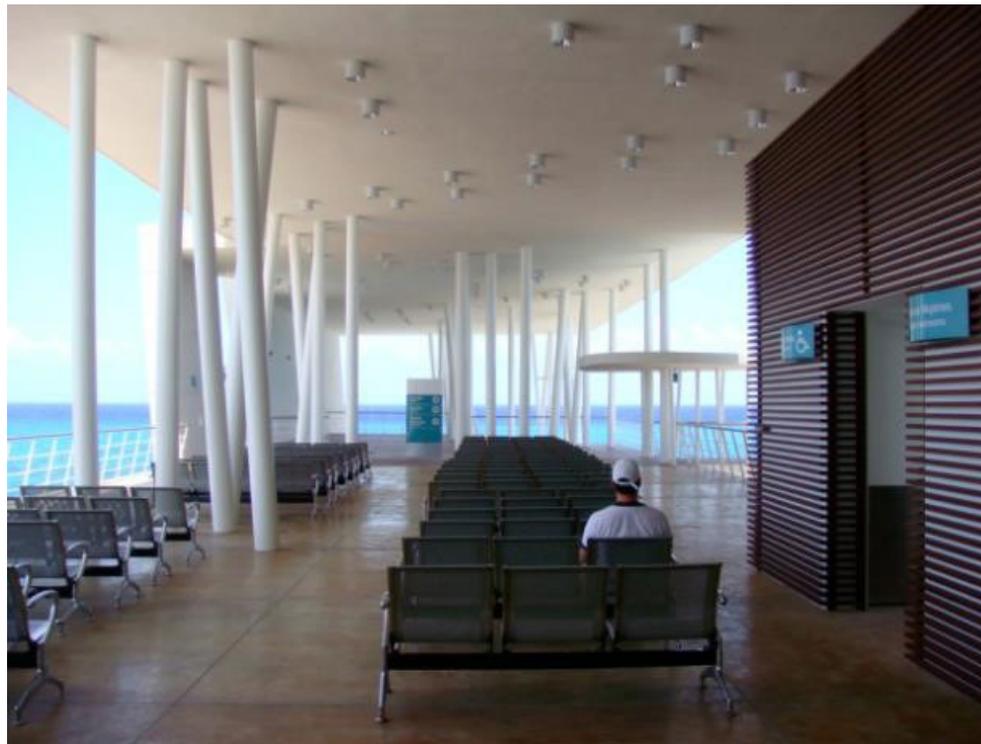


IMAGEN N.35- Sala de espera en planta alta.

FUENTE: Ugarquitectos, 2010

Planimetría

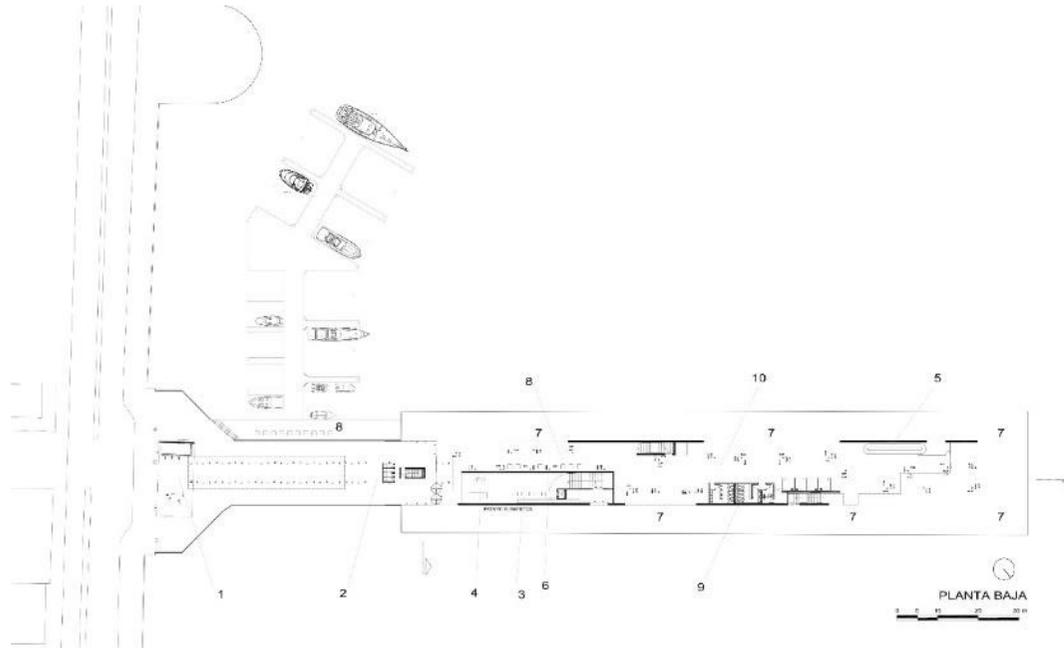


IMAGEN N.36- Plano arquitectónico planta baja.
FUENTE: Proyectobaq, 2012

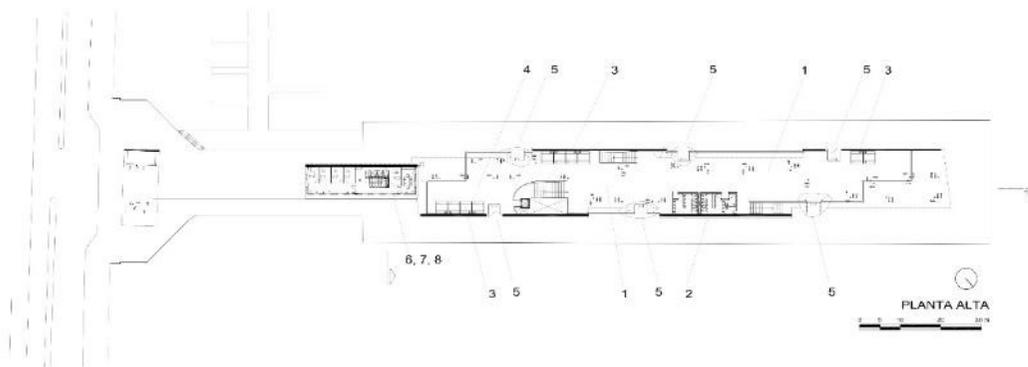


IMAGEN N.37- Plano arquitectónico planta alta.
FUENTE: Proyectobaq, 2012

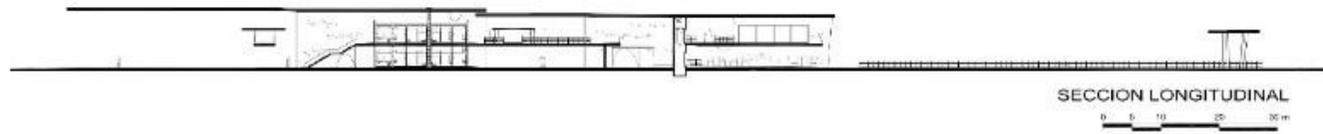


IMAGEN N.38- Sección longitudinal.
FUENTE: Proyectobaq, 2012

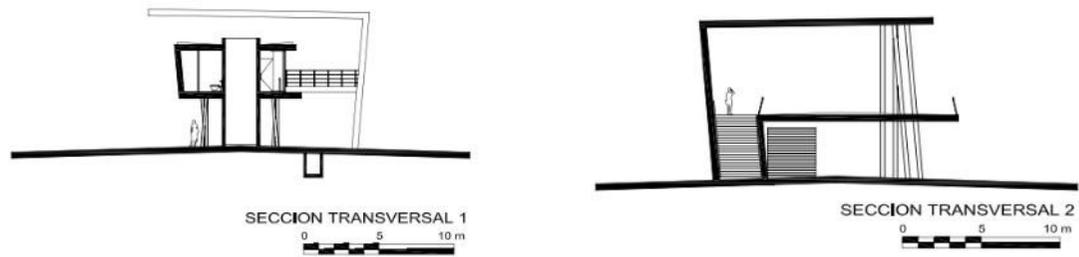


IMAGEN N.39- Secciones transversales.
FUENTE: Proyectobaq, 2012

4.2. CUADRO COMPARATIVO DE CASOS ANÁLOGOS

CASO ANALOGO	ASPECTO FORMAL	MATERIALES	ASPECTO FUNCIONAL
 <p>MARINA DOURO, PORTUGAL</p>	<p>TRES EDIFICIOS DE DOS PLANTAS. UNO DE ELLOS LONGITUDINAL Y LINEAL, LUEGO SE BUSCA EL EQUILIBRIO CON DOS BLOQUES PERPENDICULARES. MUESTRAN UNA ESTRUCTURA DE VIGAS DE ACERO CURVADO EN UN PATRON IRREGULAR SOBRE UNA FACHADA DE VIDRIO Y ACERO PINTADO DE BLANCO CON HENDIDIRAS CIRCULARES QUE BUSCAN TOMAR LA FORMA DE UN REMACHE DE BARCO.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ESTRUCTURA DE VIGAS DE ACERO CURVADAS. - FACHADA DE VIDRIO Y ACERO PINTADO DE BLANCO. 	<ul style="list-style-type: none"> - RECEPCIÓN - SALAS - TALLERES - OFICINA DE ADMINISTRACIÓN - SECRETARIA - SALAS DE FORMACIÓN - SALA DE REUNIONES - ESPACIOS COMERCIALES CAMBIANTES - RESTAURANTE - SPA/GIMNASIO
 <p>CLUB NAUTICO DE MONACO</p>	<p>CINCO PLANTAS ESCALONADAS, CERRADAS CON PANELES ACRISTALADOS MOVILES SIN UNA SOLA PARED EXTERIOR. EL DISEÑO SE INSPIRA EN LAS EMBARCACIONES MARITIMAS MEDIANTE LA IMPLEMENTACION DE MASTILES Y BOTAVARAS USADAS PARA SUSTENTAR LAS MEMBRANAS METALICAS QUE PORTEGEN DEL SOL, EVOCANDO A UN BARCO AMARRADO AL PUERTO.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - PANELES ACRISTALADOS MOVILES - MASTILES Y BOTAVARAS - MEMBRANAS METALICAS - MADERA ELONDO 	<ul style="list-style-type: none"> - SALON DE REUNIONES - BAR / RESTAURANTE - CAMAROTES - SALONES DE EVENTOS - AREAS DE COMERCIO - CLUB DE REMO - ESCUELA DE VELA - GIMNASIO - BIBLIOTECA - PISCINA - OFICINAS
 <p>TERMINAL MARITIMO SAN MIGUEL, MEXICO</p>	<p>EL PROYECTO SE DESARROLLA DE FORMA LINEAL CONCENTRANDO LOS PASAJEROS EN EL CENTRO, DEJANDO UNA BANDA DE OPERACION EN SU ENTORNO. EL VOLUMEN SE SEPARA EN DOS NIVELES. SE USAN FORMAS SIMPLES CON COMBINACIONES COMPLEJAS: MUROS Y COLUMNAS CON UNA LIGERA INCLINACION DE 5° Y LOSAS RECORTADAS QUE CIERRAN EL EDIFICIO EN EL CENTRO Y LO ABRE EN LOS EXTREMOS. TODO SE ABRE, NADA SE CIERRA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - MARMOL - ALUMINIO - CONCRETO PULIDO OXIDADO - "RACIMO DE TUBOS" DE ACERO 	<ul style="list-style-type: none"> - SALA DE ESPERA - SALA DE LLEGADA - SERVICIOS - LOCALES COMERCIALES - LOCALES DE MANTENIMIENTO Y OPERACION - OFICINAS - AREAS DE MUELLE - AREA DE ACCESO A LA CIUDAD

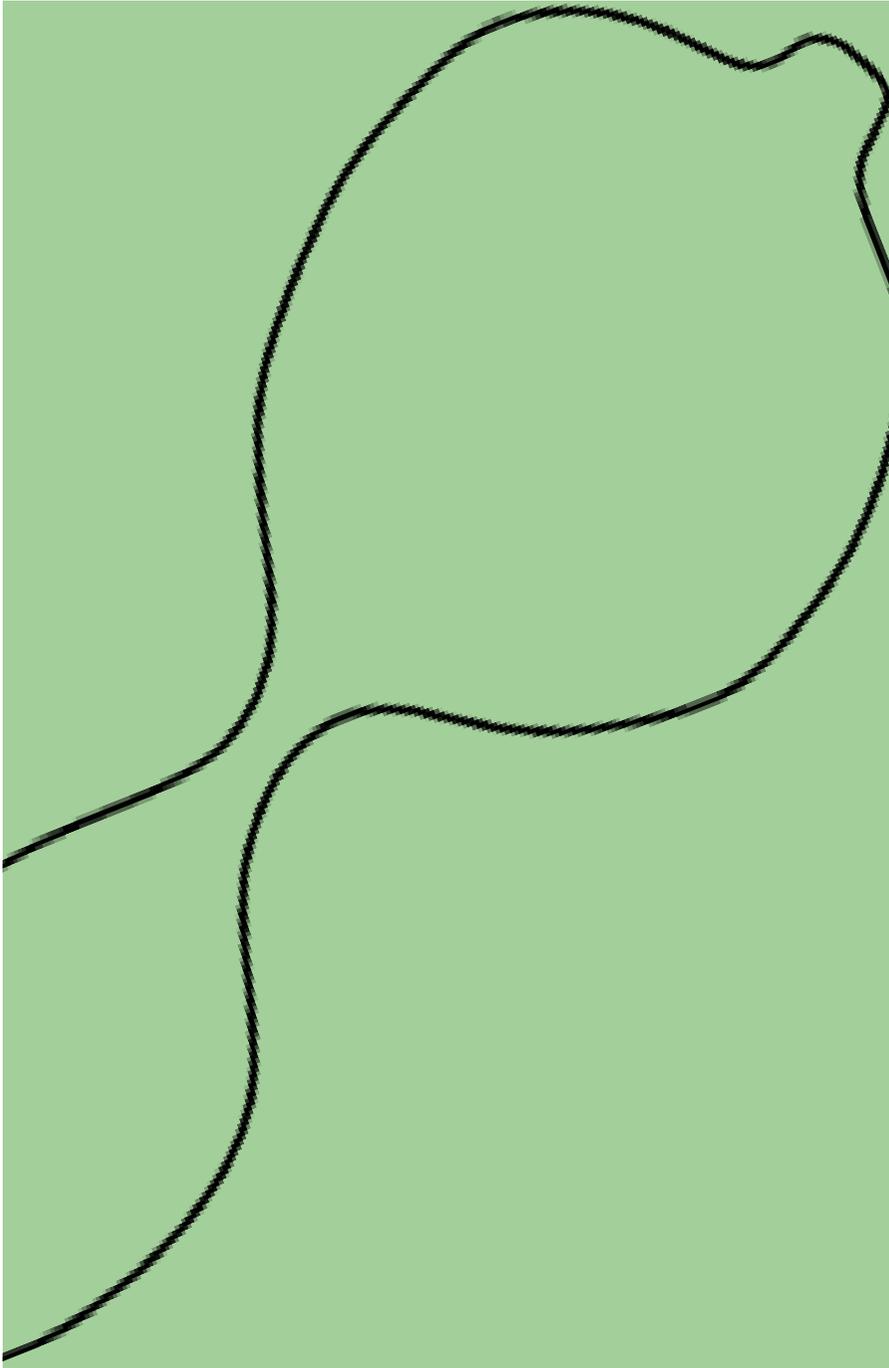
TABLA N.02- Comparación entre casos análogos.

FUENTE: Elaboración propia de autor

4.3. ANÁLISIS DE CASOS ANÁLOGOS

Los tres casos analizados aprovechan al máximo las vistas del entorno tanto natural como urbano mediante el uso de vidrios y espacios abiertos en sus fachadas. Durante la investigación se analizó que en la mayoría de estos tipos de proyectos cerca de un elemento de agua se hace uso del color blanco en sus fachadas.

CAPÍTULO 5: ANÁLISIS DE SITIO



5.1. UBICACIÓN

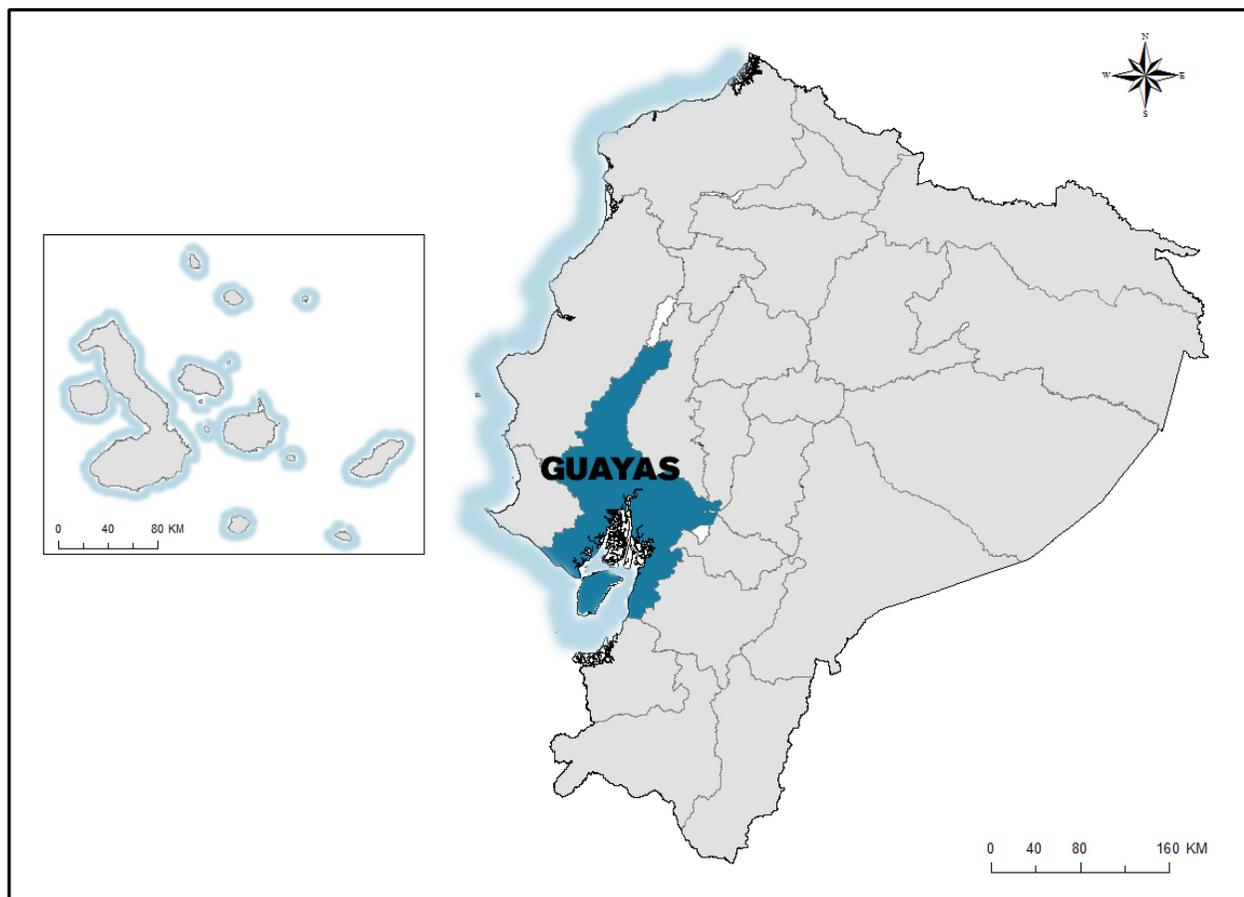


IMAGEN N.40- Mapa del Ecuador - Provincia del Guayas.

FUENTE: Elaboración propia de autor

La provincia del Guayas (Imagen N.40) ubicada en la costa ecuatoriana posee una extensión de 17.139 km² con una población de 3'700.000 habitantes aproximadamente (INEC, 2010). Es la provincia de mayor actividad económica, la que produce y aporta más producto interno bruto del Ecuador, se divide en 25 cantones, con Guayaquil como su capital (Paredes Ramirez, s.f.). En cuanto a límites al norte, con las provincias de Manabí y Los Ríos; al sur, con la provincia de El Oro y el Golfo de Guayaquil; al este, con las provincias de Los Ríos, Bolívar, Chimborazo, Cañar y Azuay y al oeste, con las provincias de Manabí, Santa Elena y el Océano Pacífico.

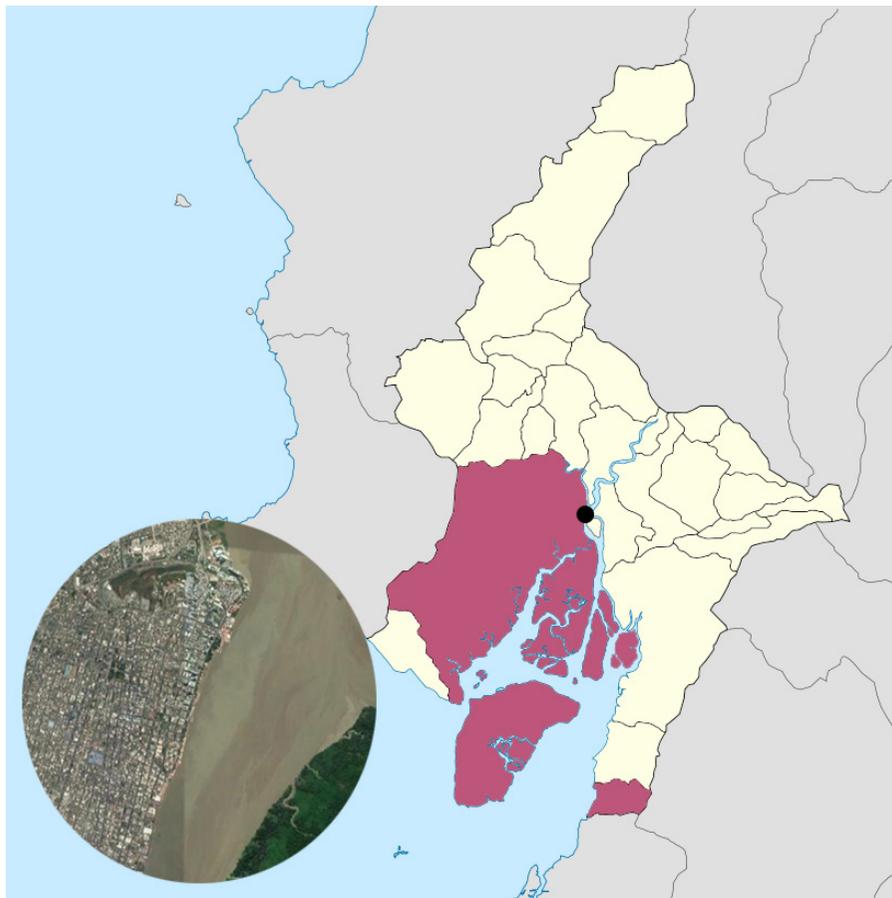


IMAGEN N.41- Mapa de la provincia del Guayas - Cantón Guayaquil.

FUENTE: Elaboración propia de autor

El cantón Guayaquil (Imagen N.41) es el de mayor desarrollo en cuanto a infraestructura y turismo dentro de la provincia de Guayas, posee una extensión de 345 km², con un aproximado de 2'560.505 habitantes, cuenta con 16 parroquias urbanas y 5 rurales siendo la ciudad de Guayaquil su cabecera cantonal (Prefectura del Guayas, s.f.).

La ciudad de Santiago de Guayaquil, la más poblada del Ecuador, representa un importante centro de comercio, teniendo influencia regional tanto en el ámbito comercial, de finanzas, cultural y entretenimiento. Al mencionar el turismo en Guayaquil la mayor parte de tiempo se recomienda como principal punto a visitar el Malecón 2000, con una extensión de 2,5 km de largo bordeando el Rio Guayas, en donde se unen entretenimiento, cultura y naturaleza, es el desarrollo arquitectónico más grande de la ciudad (Administrador AME, 2010).

El Malecón 2000 (Imagen N.42), se ubica en la parroquia urbana Pedro Carbo (concepción), la cual es una de las más históricas de la ciudad debido a que la urbe nació ahí y se extendió por el norte y sur. Esta parroquia combina la antigüedad, historia y modernidad, lo que lo convierte en uno de los principales sectores turísticos de Guayaquil (Neumane, 2002). Aquí además se encuentran los túneles Cerro Santa Ana y Cerro del Carmen, iglesias Santo Domingo y La Merced, parque Pedro Carbo entre otros puntos turísticos.

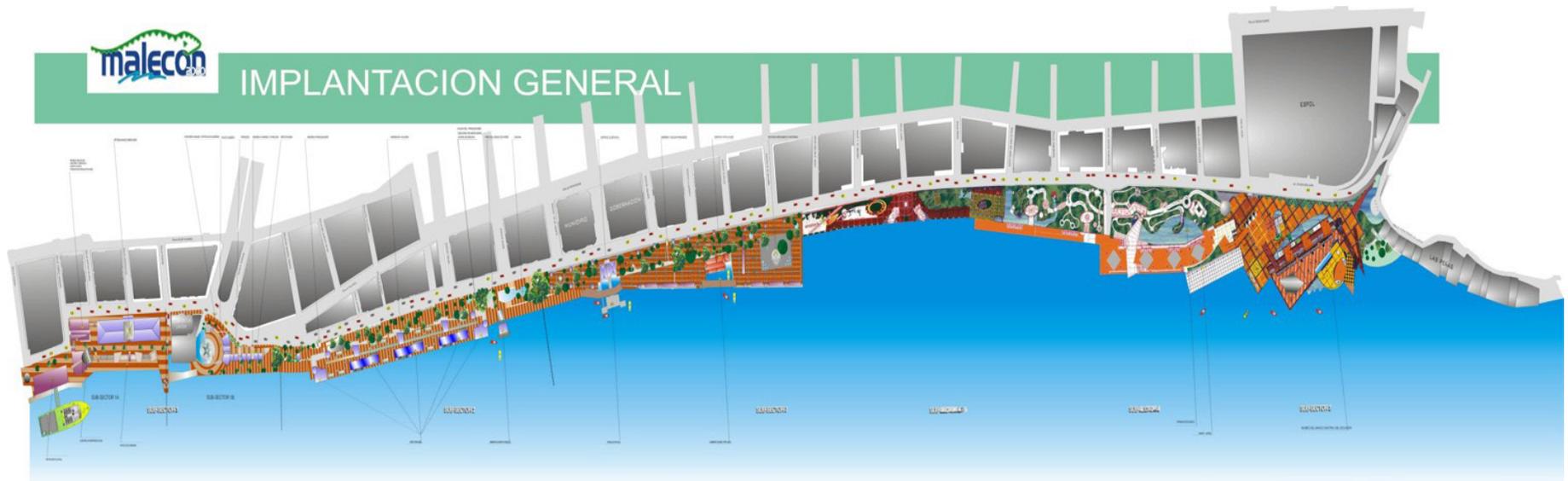


IMAGEN N.42- Implantación ilustrada Malecón 2000.

FUENTE: Presentación power point Malecón 2000, 2004

El Malecón 2000 combina una variedad de espacios para todos los gustos de los usuarios, se divide en tres sectores que luego se subdividen para una mejor comprensión del proyecto:

Sector sur:

- Palacio de Cristal
- Zona comercial “La Bahía Malecón”
- Club de la Unión
- Restaurantes
- Monumento a Olmedo

Sector central:

Monumentos como el hemiciclo de “La Rotonda” que conmemora la entrevista de Guayaquil entre Simón Bolívar y José de San Martín, la Torre Morisca que alberga el reloj público regalado en 1842 por el entonces gobernador de Guayaquil (Redacción Guayaquil

es mi destino, 2018), entre otros monumentos históricos. También se ubica el Club Naval.

Sector norte:

- Vagón de tren
- Zona de juegos para niños
- Jardines del Malecón
- Restaurantes
- IMAX
- MAAC
- “La Perla”



IMAGEN N.43- Implantación ilustrada de sitio a intervenir.

FUENTE: Elaboración propia de autor

El lugar elegido a intervenir es dentro del Malecón 2000, en el sector norte, en la plataforma en donde se encuentra el muelle de la Tomas Martínez (Imagen N.43) el mismo que es utilizado por operadoras turísticas para la realización de recorridos turísticos fluviales a lo largo del Rio Guayas, por ello se considera el sitio idóneo para la propuesta. En cuanto a límites contaría al norte con el IMAX y la perla; al sur y oeste se encuentran los jardines del Malecón 2000 y al este el Rio Guayas. Se plantea trabajar en un área de 1014.89 m², en cuanto a altura los proyectos diseñados no deben pasar de la altura de los árboles.

Clima

Santiago de Guayaquil, con coordenadas 2°11 00 S 79°53 00 O, asentada a 4 msnm. Durante casi todo el año la ciudad cuenta con clima cálido, la temperatura promedio es de 25.7 C° (Tabla N.03), el calor más sofocante se da entre los meses de enero y mayo, esto debido a la humedad que hace que la sensación térmica se eleve, con precipitación anual de 1500 mm. Posee dos estaciones marcadas: invierno de enero a mayo época húmeda y lluviosa y verano de junio a diciembre la temporada seca.

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	26.4	26.7	27.1	26.9	26.4	25	24.2	24.4	24.8	25.1	25.5	26.2
Temperatura mín. (°C)	22	22.5	22.7	22.5	21.9	20.8	19.9	19.6	19.8	20.4	20.8	21.5
Temperatura máx. (°C)	30.9	30.9	31.5	31.4	30.9	29.3	28.6	29.3	29.9	29.8	30.2	31
Temperatura media (°F)	79.5	80.1	80.8	80.4	79.5	77.0	75.6	75.9	76.6	77.2	77.9	79.2
Temperatura mín. (°F)	71.6	72.5	72.9	72.5	71.4	69.4	67.8	67.3	67.6	68.7	69.4	70.7
Temperatura máx. (°F)	87.6	87.6	88.7	88.5	87.6	84.7	83.5	84.7	85.8	85.6	86.4	87.8
Precipitación (mm)	167	197	199	148	35	6	1	0	1	1	5	31

TABLA N.03- Tabla climática histórica Guayaquil.

FUENTE: INAMHI, 2012

Asolamiento

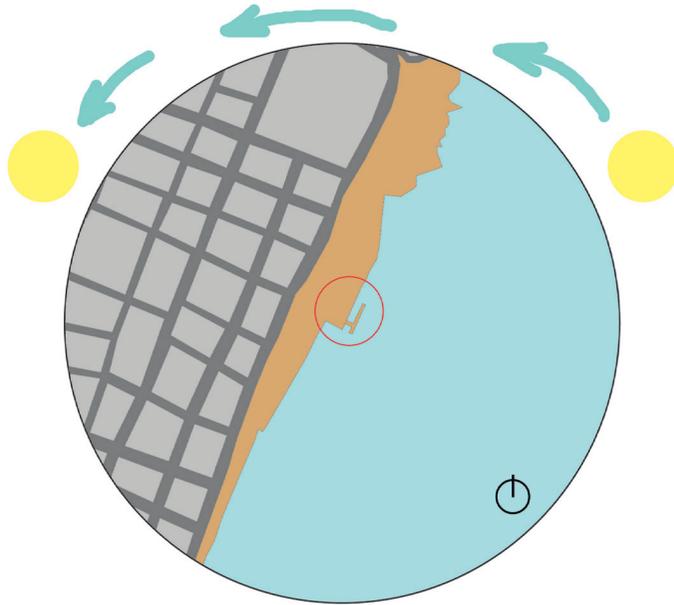


IMAGEN N.44- Incidencia de sol durante el día en sitio de estudio.

FUENTE: Elaboración propia autor

La carta solar (Imagen N.45) se generó usando las coordenadas del Malecón 2000, en un rango de un año empezando por diciembre, el eje x marca el ángulo de azimut, mientras en el eje y marca el ángulo de elevación del sol. Las curvas solares que ocurren durante los días marcados están representadas con color azul, mientras que las diferentes horas del día están representadas en rojo.

Este gráfico ayuda a saber el ángulo de incidencia solar durante el día, pero debido a que el Ecuador se encuentra cerca de la línea equinoccial el recorrido del sol durante el año no es el mismo, esto debe tenerse en cuenta al momento del diseño.

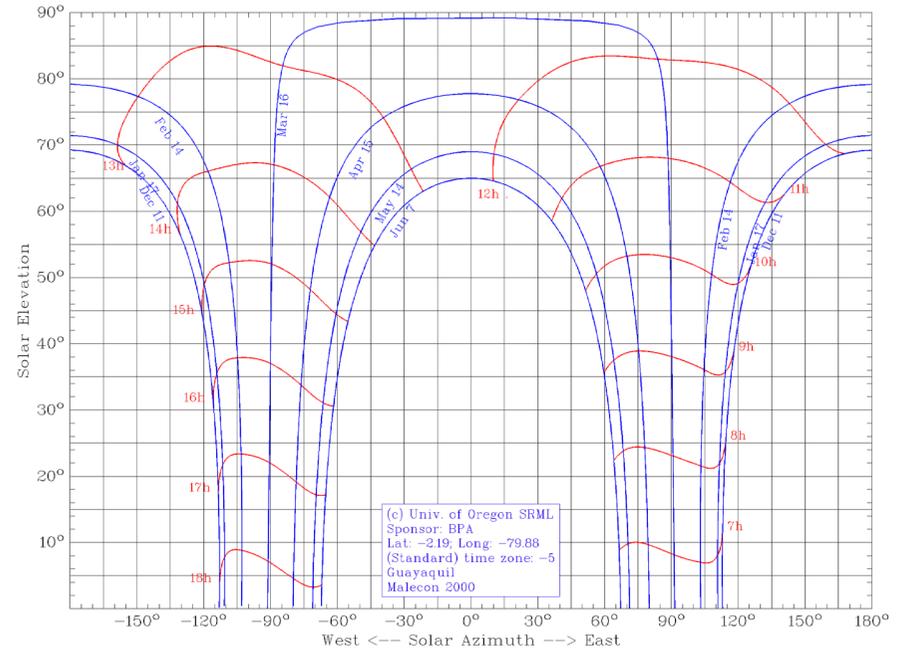


IMAGEN N.45- Carta solar de incidencia en sitio de estudio.

FUENTE: Obtenido de Solardar, 2018

Vientos predominantes

En los dos gráficos (Figura N.46-47) los datos obtenidos son de la estación meteorológica ubicada en el aeropuerto de Guayaquil, en el primero de ellos obtenido de Windfinder con un porcentaje de 19.3% durante un año los vientos predominantes provienen del sur-oeste, mientras en el generado por WeatherOnline en un plazo de 10 años el 45% de vientos predominantes provinieron del sur-oeste.

Distribución de la dirección del viento en (%)
Año

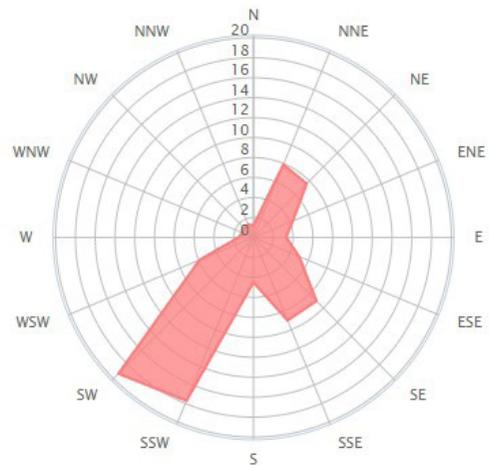


IMAGEN N.46- Distribución de la dirección del viento en (%) durante un año en la ciudad de Guayaquil.

FUENTE: Obtenido de Windfinder, 2018

Wind-direction (enero 2007 - diciembre 2017)

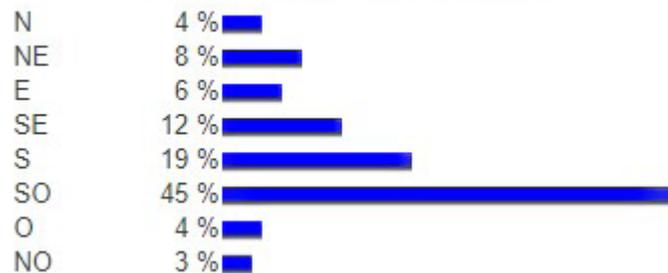


IMAGEN N.47- Porcentajes de vientos predominantes en un promedio de 10 años en la ciudad de Guayaquil.

FUENTE: Obtenido de WeatherOnline, 2018

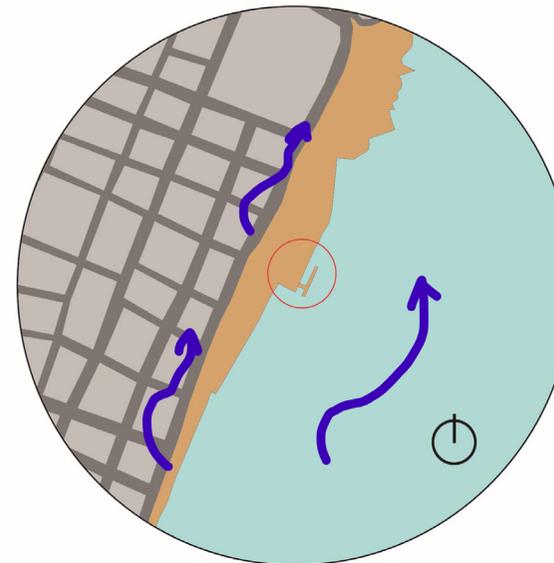


IMAGEN N.48- Dirección de vientos en sitio.

FUENTE: Elaboración propia autor

Flora

Debido a la cercanía del sitio a los Jardines del Malecón 2000, se tomará como base el inventario actualizado en el 2001 por el departamento de Áreas Verdes de la Fundación Malecón 2000, el cual se realizó con la ayuda de la diseñadora Cecilia B. de Jurado.

NOMBRE COMUN: LECHUGUIN
NOMBRE CIENTIFICO: EICHHORNIA CRASSIPES
FAMILIA: PONTEDERIACEAE
PLANTA ACUATICA



NOMBRE COMUN: ALOCACIAS
NOMBRE CIENTIFICO: ALOCACIAS ESPEC. VARIAS
FAMILIA: ARACEAE



NOMBRE COMUN: GINGER ROJO
NOMBRE CIENTIFICO: ALPINIA PURPURATA
FAMILIA: ZINGIBERACEAE



NOMBRE COMUN: PLUMA DE INDIOS ROJA
NOMBRE CIENTIFICO: CORDYLINE TERMINALIS
FAMILIA: LILIACEAE



NOMBRE COMUN: ANTURIO
NOMBRE CIENTIFICO: ANTHURIUM ANDREANUM
FAMILIA: ARACEAE



NOMBRE COMUN: OREJA DE CONEJO
NOMBRE CIENTIFICO: AGLAONEMA COMMUTATUM
FAMILIA: ARACEAE



NOMBRE COMUN: VERANERA
NOMBRE CIENTIFICO: BOUGAINVILLEA GLABRA
FAMILIA: NYCTAGINACEAE



NOMBRE COMUN: CAMPANA AMARILLA
NOMBRE CIENTIFICO: ALLAMANDA CATHARTICA
FAMILIA: APOCYNACEAE



NOMBRE COMUN: AYER HOY Y MAÑANA
NOMBRE CIENTIFICO: BRUNFELSIA PAUCIFLORA
FAMILIA: SOLANACEAE



NOMBRE COMUN: CALADIO ROJO ENANO
NOMBRE CIENTIFICO: CALADIUM NANUS
FAMILIA: ARACEAE



NOMBRE COMUN: HELECHO MACHO
NOMBRE CIENTIFICO: HELECHO MACHO
FAMILIA: FILICES



NOMBRE COMUN: PAJA TOQUILLA
NOMBRE CIENTIFICO: CARLUDOVICA PALMATA
FAMILIA: CYCLANTHACEAE



NOMBRE COMUN: HELICONIA ANDROMEDA
NOMBRE CIENTIFICO: HELICONIA ANDROMEDA
FAMILIA: MUSACEAE



NOMBRE COMUN: MALA MADRE
NOMBRE CIENTIFICO: CHLOROPHYTUM COMOSUM
FAMILIA: LILIACEAE



NOMBRE COMUN: IXORA ENANA
NOMBRE CIENTIFICO: IXORA COCCINEA
FAMILIA: RUBIACEAE



NOMBRE COMUN: CROTON MONALISA
NOMBRE CIENTIFICO: CODIAEUM VARIEGATUM
FAMILIA: EUPHORBIACEAE



NOMBRE COMUN: CAMARON AMARILLO
NOMBRE CIENTIFICO: PACHYSTACHYS LUTEA
FAMILIA: ACANTHACEAE



NOMBRE COMUN: PALMA CICA ALTA
NOMBRE CIENTIFICO: CYCAS CIRCINALIS
FAMILIA: CYCADACEAE



NOMBRE COMUN: LENGUA DE SUEGRA
NOMBRE CIENTIFICO: SANSEVIERIA TRIFASCIATA
FAMILIA: LILIACEAE



NOMBRE COMUN: ASPARRAGUS TREPADOR
NOMBRE CIENTIFICO: ASPARAGUS PLUMOSUS
FAMILIA: LILIACEAE



NOMBRE COMUN: GUAYACAN
NOMBRE CIENTIFICO: TABEBUIA CHRYSANTHA
FAMILIA: BIGNONIACEAE



NOMBRE COMUN: FICUS BLANCO
NOMBRE CIENTIFICO: FICUS BENJAMINA VARIEG.
FAMILIA: MORACEAE



NOMBRE COMUN: MATAPALO
NOMBRE CIENTIFICO: FICUS OBTUSIFOLIA
FAMILIA: MORACEAE



NOMBRE COMUN: BROMELIA
NOMBRE CIENTIFICO: BROMELIA KARTAS
FAMILIA: BROMELIACEAE



NOMBRE COMUN: SAUCE LLORON
NOMBRE CIENTIFICO: SALIX BABYLONICA
FAMILIA: SALICACEAE



NOMBRE COMUN: LLUVIA DE ORO
NOMBRE CIENTIFICO: LABURNUM ANAGYROIDES
FAMILIA: FABACEAE



NOMBRE COMUN: ACACIA ROSADA
NOMBRE CIENTIFICO: ROBINIA HISPIDA
FAMILIA: FABACEAE



NOMBRE COMUN: CAYENA
NOMBRE CIENTIFICO: HIBISCUS ROSA-SINENSIS
FAMILIA: MALVACEAE



TABLA N.04- Flora Jardines Malecón 2000.
FUENTE: Elaboración propia información obtenida de (Loja Santos, Ojeda Romero, & Rivera Chinga, 2011) (Cortez, 2010)

Fauna

NOMBRE COMUN: GARRAPATERO
NOMBRE CIENTIFICO: CROTOFAGA SULCI-
RROSTRIS
FAMILIA: CUCULIDAE



NOMBRE COMUN: COLIBRI
NOMBRE CIENTIFICO: AMAZILIA AMAZILIA
FAMILIA: APODIDAE



NOMBRE COMUN: PERIQUITO DEL PACI-
FICO
NOMBRE CIENTIFICO: FORPUS COELES-
TIS
FAMILIA: PSITTACIDAE



NOMBRE COMUN: HORNERO DEL PACI-
FICO
NOMBRE CIENTIFICO: FURNARIUS CINNA-
MOMEUS
FAMILIA: FURNIIDAE



NOMBRE COMUN: PALOMA APICAL
NOMBRE CIENTIFICO: LEPTOTILA VE-
RREAUXI
FAMILIA: COLUMBIDAE



NOMBRE COMUN: PALOMA TERRERA
NOMBRE CIENTIFICO: ZENAI DA AURICU-
LATA
FAMILIA: COLUMBIDAE



NOMBRE COMUN: MOSQUERITO COLI-
NEGRO
NOMBRE CIENTIFICO: MYIOBIUS ATRI-
CAUDUS
FAMILIA: TYRANNIDAE



NOMBRE COMUN: REINITA GRISIDORADA
NOMBRE CIENTIFICO: BASILEUTERUS
FRASERI
FAMILIA: PARULIDAE



NOMBRE COMUN: CARPINTERO OLIVO-
RADO
NOMBRE CIENTIFICO: PICULUS RUBIGI-
NOSUS
FAMILIA: PICIDAE



5.2. DIAGNÓSTICO URBANO

NOMBRE COMUN: IGUANA VERDE
NOMBRE CIENTIFICO: IGUANA IGUANA
FAMILIA: IGUANIDAE



NOMBRE COMUN: GARZA BLANCA
NOMBRE CIENTIFICO: ARDEA ALBA
FAMILIA: ARDEIDAE



TABLA N.05- Fauna Jardines Malecón 2000.

FUENTE: Elaboración propia información obtenida de (Loja Santos, Ojeda Romero, & Rivera Chinga, 2011) (Cortez, 2010)

Acceso vial al espacio establecido



IMAGEN N.49- Acceso vial al espacio establecido.

FUENTE: Elaboración propia autor

Existen diferentes vías de acceso vehicular al sitio (Imagen N.49), la calle Boyacá en sentido norte-sur, mediante la cual se accede a las Av. 9 de octubre o calle Víctor Manuel Rendon, para luego llegar a la Av. Malecón Simón Bolívar en sentido sur-norte. El sitio se encuentra dentro del Malecón 2000 en donde el acceso ya es peatonal, en caso de ir en auto se hace uso de los parqueos brindados el más cercano al proyecto sería el ubicado en los Jardines del Malecón.

Ingreso al parqueadero en el área de Jardines del Malecón (Imagen N.50), se observan las dos entradas peatonales que pueden ser usadas para llegar al proyecto (Imagen N.51-52), se muestra una implantación de los ingresos tanto vehicular como peatonal (Imagen N.53).



IMAGEN N.50- Ingreso a parqueadero Jardines del Malecón en Malecón Simón Bolívar y Tomas Martínez.
FUENTE: Obtenido de GoogleMaps, 2018



IMAGEN N.51- Ingreso peatonal en Malecón Simón Bolívar y Luzarraga.
FUENTE: Obtenido de GoogleMaps, 2018



IMAGEN N.52- Ingreso peatonal en Malecón Simón Bolívar y Julián Coronel.
FUENTE: Obtenido de GoogleMaps, 2018

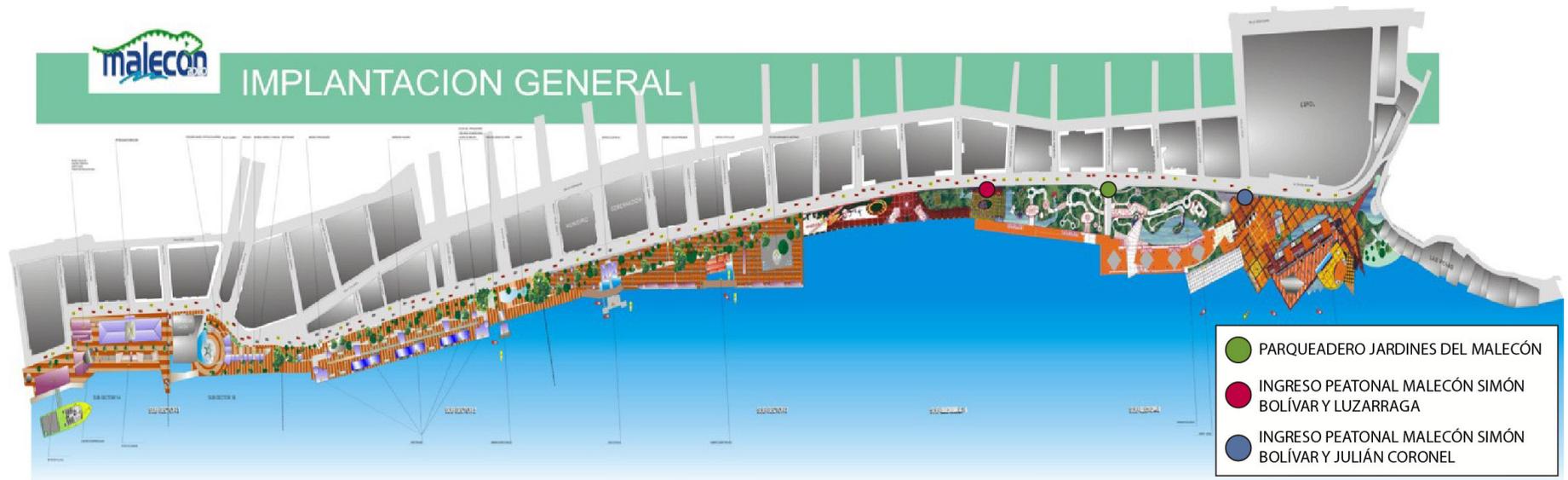


IMAGEN N.53- Implantación de ingreso a sitio.
FUENTE: Elaboración propia autor

Jerarquización vías



IMAGEN N.54- Jerarquización y sentido de vías.

FUENTE: Elaboración propia autor

Como vías principales esta la Av. Malecón Simón Bolívar su circulación es sur-norte y la calle Boyacá la cual es en sentido norte-sur, en cuanto a vías secundarias, existen dos calles perpendiculares a las ya mencionadas, Av. 9 de octubre y Víctor Manuel Rendon mediante ellas se llega al malecón 2000 (Imagen N.54).

Movilidad

El recorrido peatonal a realizar en sentido sur-norte para llegar al sitio a intervenir (Imagen N.55), se observa las vistas al río Guayas desde el sitio donde será implantado el proyecto (Imagen N.56).



IMAGEN N.55- Recorrido peatonal hacia sitio a intervenir.

FUENTE: Elaboración propia autor

5.3. TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA

El centro de la ciudad de Guayaquil debido a su crecimiento y desarrollo a través de los años ha sido influenciado por varias tendencias arquitectónicas, esto se lo conoce como arquitectura ecléctica la cual se refiere a una mezcla de elementos de diferentes estilos de distintas épocas.

- En 1897 se da la reconstrucción de la nueva urbe y continuidad de la arquitectura tradicional.
- En 1970 se consolida el movimiento moderno pasando por distintas etapas.

Las distintas fases por las cuales paso la arquitectura de Guayaquil estuvieron influenciadas por figuras de la construcción de procedencia española, francesa e italiana, que han dejado huella en la ciudad (Redaccion El Telegrafo, 2011).



IMAGEN N.59- Recorrido circuito vial SITU.
FUENTE: Redacción Gran Guayaquil, El Universo, 2017

Inaugurado en 2017 este circuito vial SITU pasa por el sur de la ciudad, llegando al centro de ella pasando por el Malecón 2000 (Imagen N.57).

Otro sistema de transporte disponible es el de la metrovía el cual posee distintas rutas a lo largo de la ciudad, la troncal 1 Guasmo-Río Daule (Imagen N.58) es la más conveniente para llegar al Malecón 2000 (Imagen N.59).



IMAGEN N.60- Edificios en Malecón Simón Bolívar y Julián Coronel.
FUENTE: Elaboración propia autor



IMAGEN N.61- Edificio visto desde sitio a intervenir.
FUENTE: Elaboración propia autor

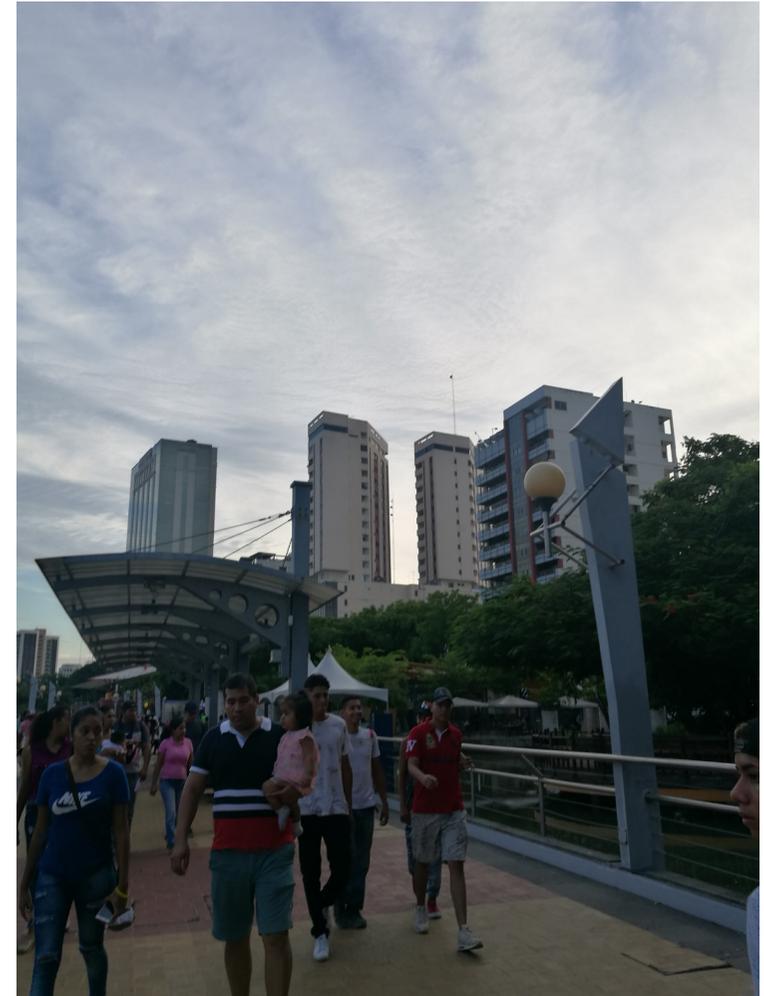


IMAGEN N.62- Vista de edificaciones desde Jardines del Malecón.
FUENTE: Elaboración propia autor

5.4. FUTUROS PROYECTOS

“Construcción de facilidades de amarre y obras marítimas complementarias a las obras del Malecón 2000 en el río Guayas”

Este proyecto fue mencionado en la descripción del problema, el cual consiste en la construcción de tres muelles diferentes a lo largo del Malecón 2000, abarcando norte, sur y centro del mismo. Se espera que el primero de ellos ubicado entre el Yacht Club y el muelle donde embarca el Morgan, su inauguración se prevé para el próximo evento “Velas Latinoamérica” que tomara sitio a mediados de este año, en el cual se dan cita embarcaciones de todo el mundo.



IMAGEN N.63- Render del proyecto.

FUENTE: Redacción comunidad El Universo, 2017

Swiss Towers

La cadena internacional de origen suizo Swissotel son los encargados de la construcción de este proyecto hotelero en el centro de Guayaquil denominado Swiss Towers, se ubica en Av. Malecón Simón Bolívar y Luzarraga. Constará de dos torres que llegaran a ser las más altas de la ciudad con 190 metros de altura (Redacción El Universo, 2014).

Cada torre tendrá 40 pisos, las cuales buscan ser interconectadas mediante un puente elevado sobre la calle Roca. La torre sur contará con zonas comerciales, parqueaderos y de uso corporativo, mientras la torre norte tendrá distintos usos, restaurantes, discotecas, salones, terraza club, suites y residencias (Redacción Mundo Constructor, 2015).

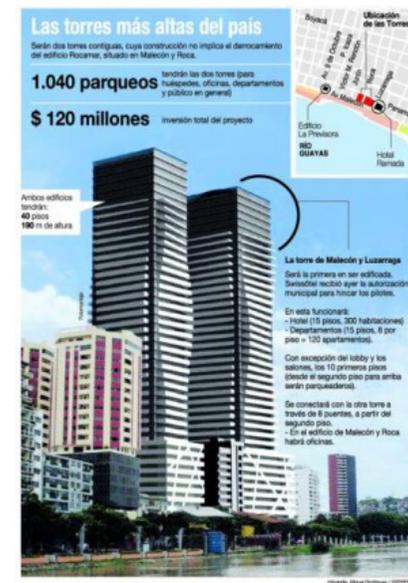


IMAGEN N.64- Infografía Swiss Towers.

FUENTE: Redacción Expreso, 2014

Giardini Boutique Hotel



IMAGEN N.65- Infografía del Giardini Boutique Hotel.

FUENTE: Redacción Expreso, 2014

Este proyecto hotelero estará ubicado en Imbabura entre Av. Malecón Simón Bolívar y Panamá, este se suma a Swiss Towers de la cadena Swissotel. Contará con 100 habitaciones, 47 suites y departamentos, 96 parqueos, salones de eventos y dos restaurantes, está implantado en un terreno de 800 m². Diana Moreno, representante de Etinar (una de las promotoras del proyecto) señala que la edificación usa el concepto de jardín vertical, el cual se observara en los seis primeros pisos del proyecto (Redaccion El Universo, 2012).

Mercado del Río



IMAGEN N.66- Render de proyecto Mercado del Río.

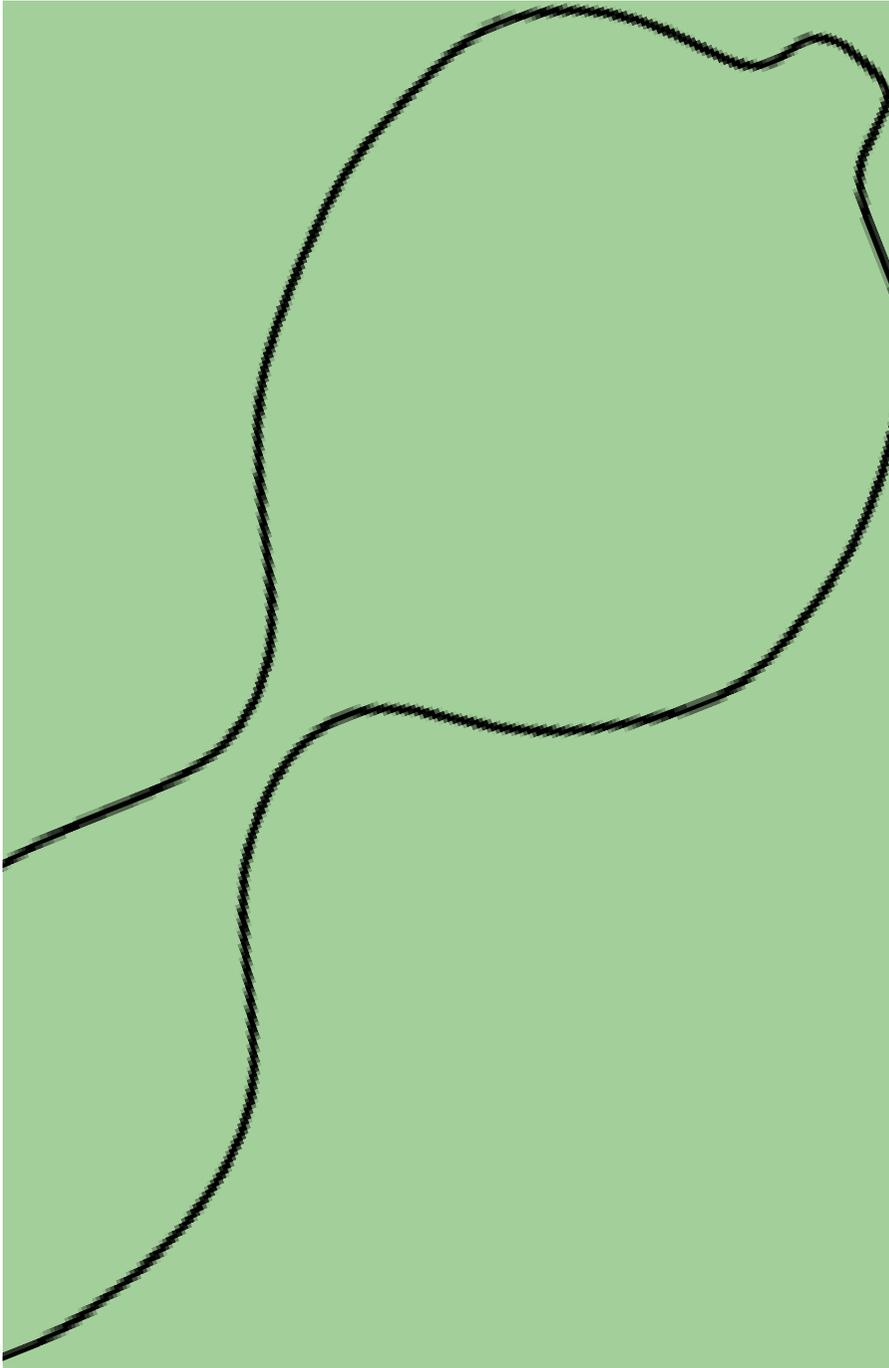
FUENTE: Redacción El Oficial, 2017

Este proyecto prevé ser inaugurado en octubre del 2018, será un paseo gastronómico donde habrá diversa oferta gastronómica guayaquileña y ecuatoriana, estará ubicado en la terraza del centro comercial Malecón 2000, a la altura de la calle Colon hasta Villamil, al pie del río Guayas (González, 2017).

Se extenderá en un área aproximada de 2000 m² de construcción, dividido en dos naves con 27 locales distribuidos en 13 puestos de venta de comida, una frutería, una pizzería, dos dulcerías, dos sitios de venta de embutidos, dos delicatessen, una marisquería, una cafetería, un gastrobar y tres bares (Redaccion El Universo, 2017)

El proyecto contara con un contraste de estilos arquitectónicos, de dos épocas distintas, en el exterior con la contemporaneidad de su envoltente que responde a la necesidad esencial de ligereza, mientras en el interior con el clasicismo de tipologías arquitectónicas del Guayaquil de inicios del siglo XX (Redaccion El Oficial, 2017).

CAPÍTULO 6: PROCESO DE DISEÑO



6.1. DESCRIPCIÓN



IMAGEN N.67- Jacinto de agua.

FUENTE: Obtenida de Ingojardín, 2018

Para el diseño conceptual de la estación fluvial turística se aplica una analogía del jacinto de agua, también junto a dos ideas más se realiza la conceptualización, pero este es el componente principal de ella debido a que la flora predominante del Río Guayas es esta planta (Imagen N.67), la cual en la ciudad de Guayaquil es comúnmente conocida como lechuguín, su nombre científico es *EICHHORNIA CRASSIPES*.

Esta planta acuática es considerada en ciertos países como una especie invasora, debido a su rápida reproducción. El elemento que se repite varias veces son las hojas que crecen en forma de rosetas y tienen forma acorazonada.

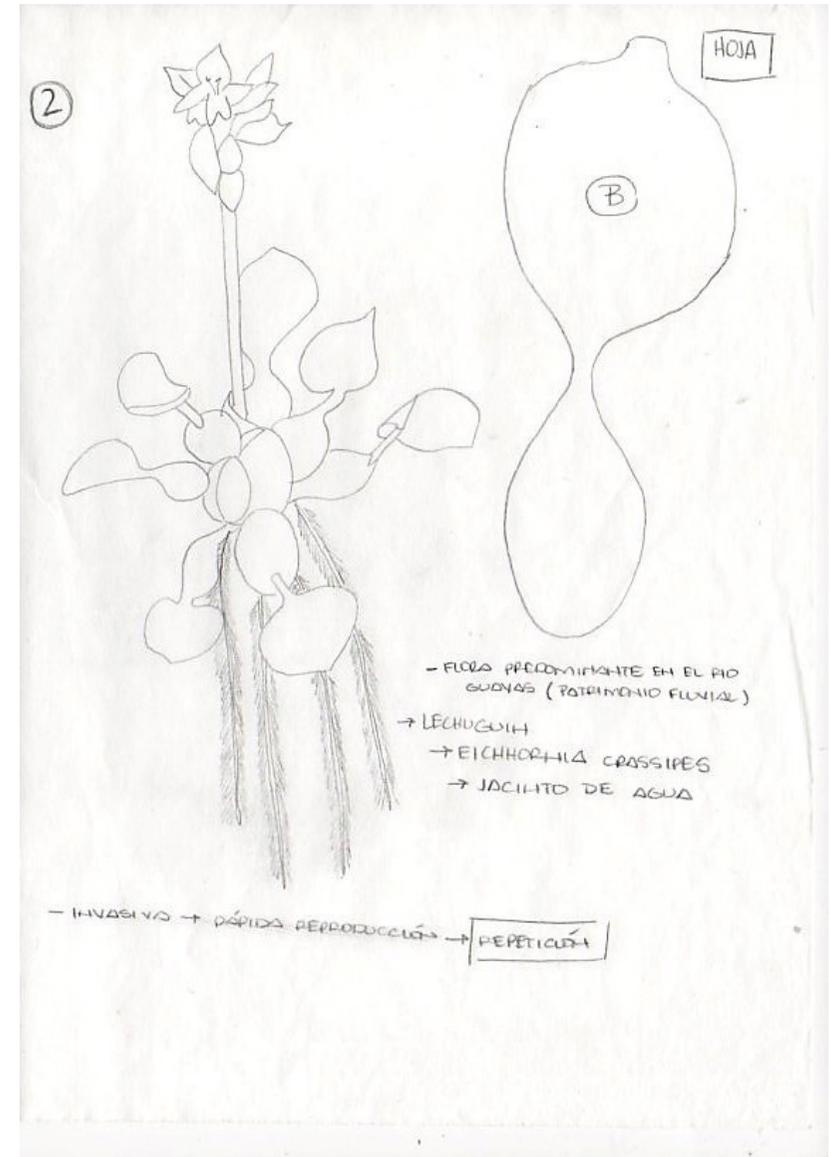


ILUSTRACIÓN N.01- Jacinto de agua.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.2. CONCEPTUALIZACIÓN

Para obtener el concepto del proyecto se realizó un análisis del terreno y de la flora predominante en el río Guayas, el lechuguín. El sitio a intervenir es en la plataforma del muelle de la Tomas Martínez ubicado dentro del Malecón 2000. Se obtienen dos formas distintas, la primera de ellas mediante el análisis de la plataforma mencionada (Ilustración N.02).

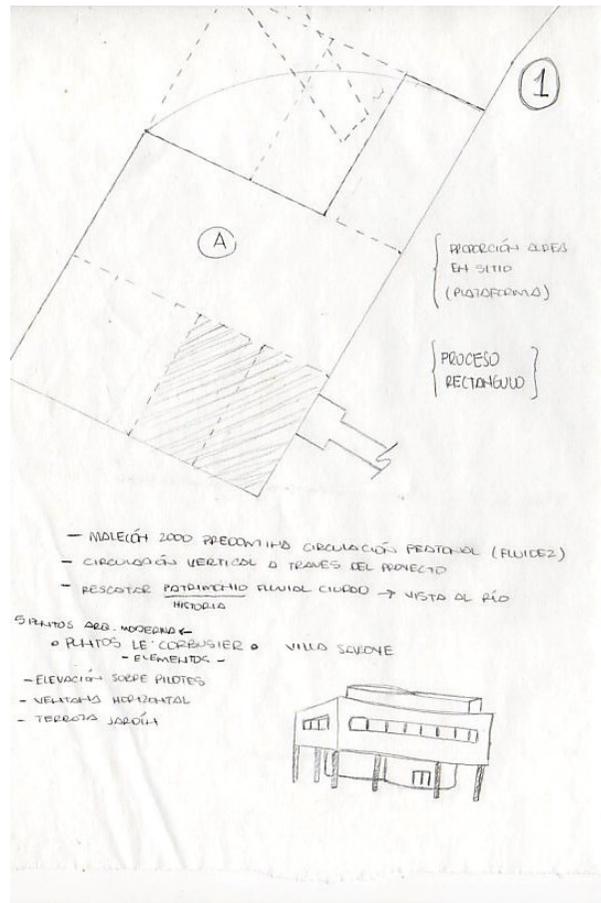


ILUSTRACIÓN N.02- Boceto de análisis de terreno.
FUENTE: Elaboración propia autor

Se realiza el análisis mediante un rectángulo áureo, es aquel que al substraer la forma de un cuadrado igual al de su lado menor, el rectángulo resultante es igualmente un rectángulo áureo. Es decir que, para una determinada proporción de los lados del rectángulo inicial, luego del procedimiento se obtiene un rectángulo igual al inicial, de la forma obtenida se substraer parte de ella debido a que en sitio se encuentra el monumento dedicado a contribuidores del Malecón 2000 (Ilustración N.03).

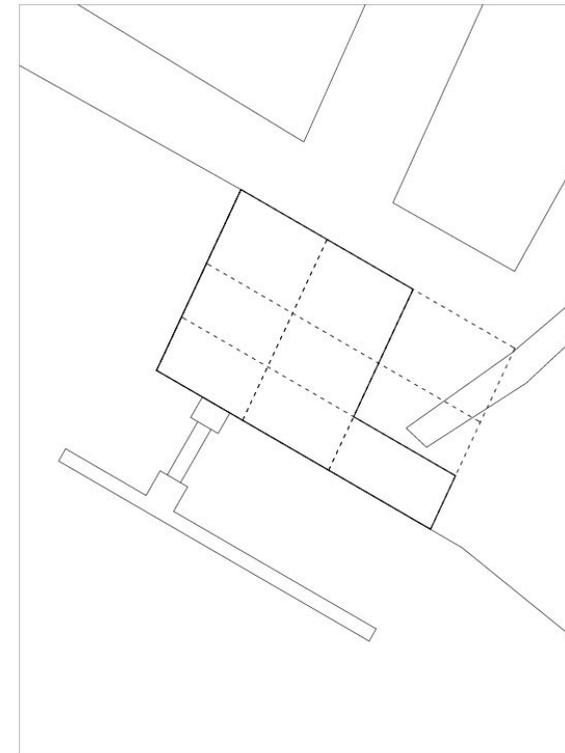


ILUSTRACIÓN N.03- Forma obtenida luego del análisis de sitio.
FUENTE: Elaboración propia autor

Hay que tener en cuenta las siguientes características del sitio y proyecto a realizar:

- En el Malecón 2000 predomina la circulación peatonal, por lo que el diseño no debe cortar la fluidez de peatones.
- La circulación vertical del proyecto
- La vista al río es importante debido a que uno de los objetivos del proyecto es rescatar en cierta forma la historia fluvial de la ciudad.

Al analizar estas características se toma como base los cinco puntos de la arquitectura moderna de Le Corbusier, aplicados en la villa Savoye (Imagen N.68), de ellos se consideran importantes para la propuesta tres de ellos:

- Elevación sobre pilotes
- Ventana horizontal
- Terraza jardín

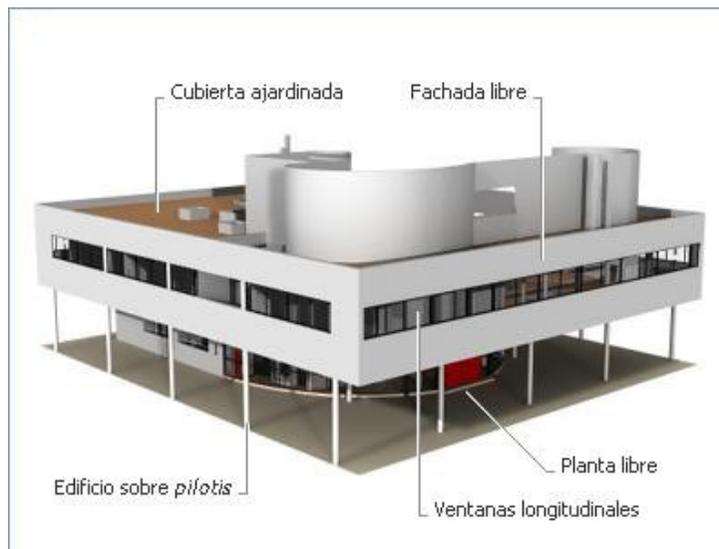


IMAGEN N.68- Villa Savoye.
FUENTE: Obtenida de Google, 2018

La segunda forma para el desarrollo del concepto proviene de la flora predominante del Río Guayas, el lechuguín, el cual su característica principal es la rápida reproducción de sus hojas que crecen en forma de roseta (Imagen N.69), por ello se toma el contorno de una de ellas para el análisis de la misma.



IMAGEN N.69- Hojas de jacinto de agua.
FUENTE: Obtenida de Google, 2018

Mediante la superposición de las dos formas obtenidas se obtiene una nueva en ella ciertas líneas se transforman en curvas (Ilustración N.04).

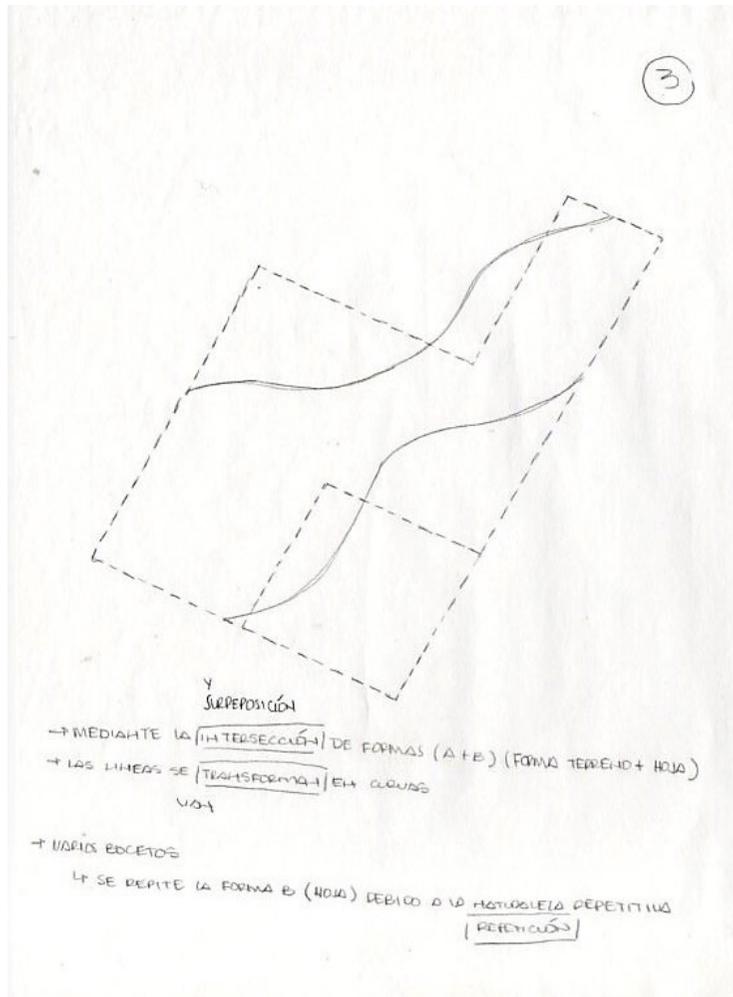


ILUSTRACIÓN N.04- Boceto de análisis de formas obtenidas.
FUENTE: Elaboración propia autor

Se realizaron varios bocetos (Ilustración N.05-06) en los cuales en la forma obtenida a partir del terreno se superponen varias formas del contorno de la hoja del lechuguín, debido a su naturaleza repetitiva. Obteniendo el boceto final (Ilustración N.07). Con la forma final se realiza el levantamiento volumétrico del mismo (Imagen N.70). Luego se procede a realizar sustracciones al volumen, transformándolo, para así cumplir con los puntos de Le Corbusier mencionados anteriormente.

Para mantener la fluidez de peatones y teniendo en cuenta la circulación vertical del proyecto se realiza la primera sustracción (Imagen N.71-72-73), se observa como parte del volumen se transforma de planos a curvas.

La segunda sustracción se realiza para cumplir con el planteamiento de terraza jardín en el proyecto (Imagen N.74-75-76).

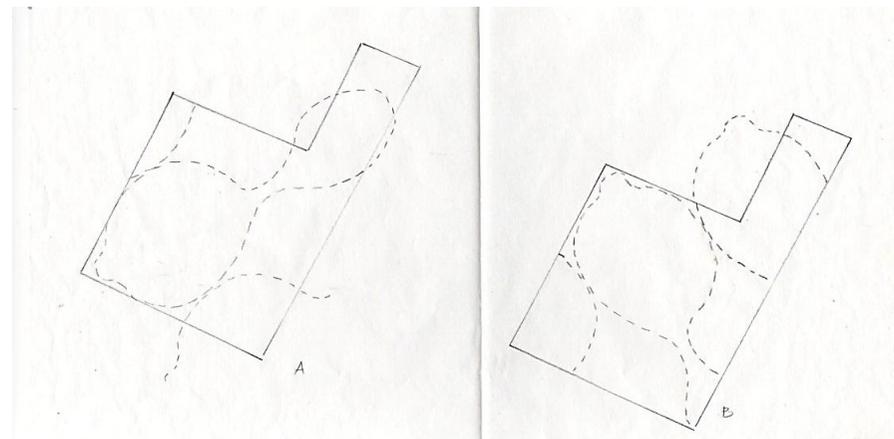


ILUSTRACIÓN N.05- Boceto #1.
FUENTE: Elaboración propia autor

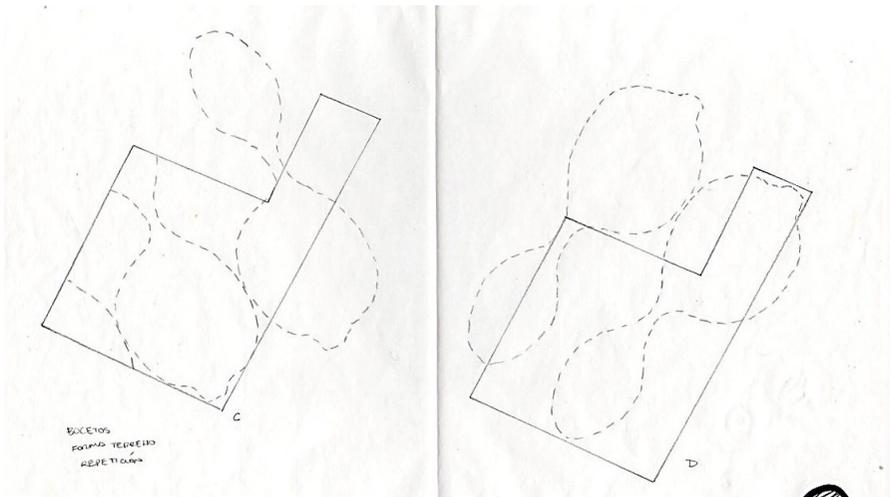


ILUSTRACIÓN N.06- Boceto #2.
FUENTE: Elaboración propia autor

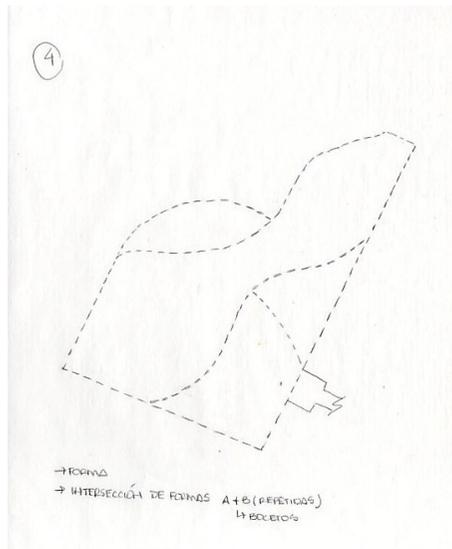


ILUSTRACIÓN N.07- Boceto final.
FUENTE: Elaboración propia autor

1

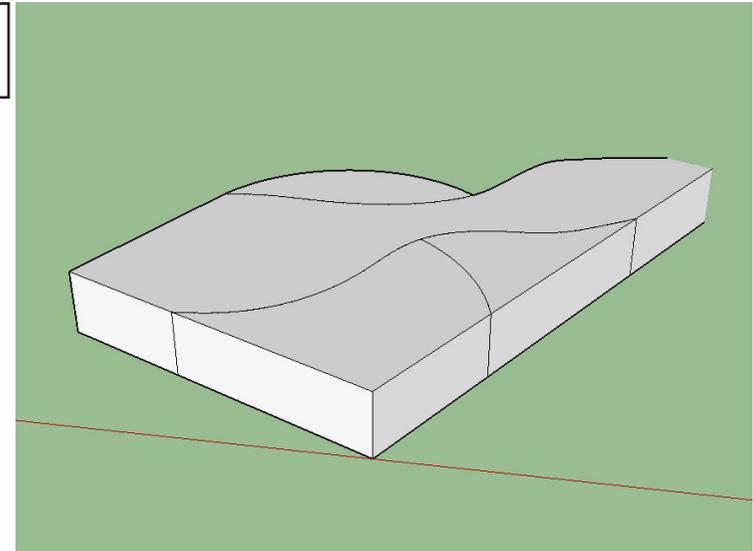


IMAGEN N.70- Volumen de boceto final.
FUENTE: Elaboración propia autor

2

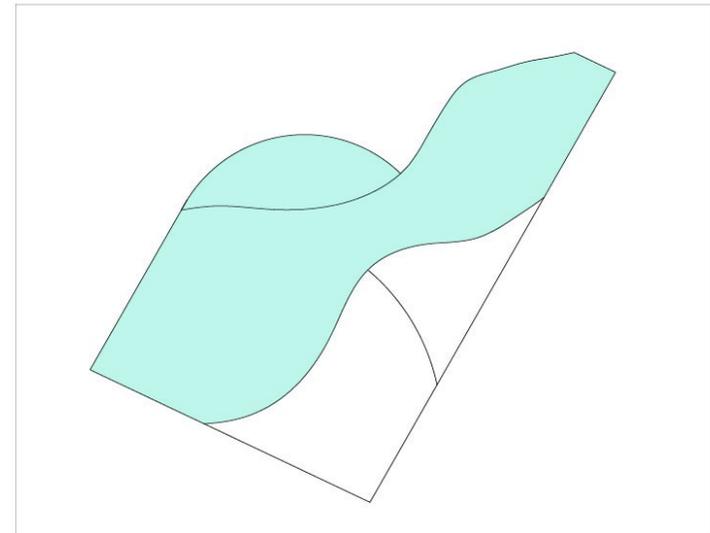


IMAGEN N.71- Volumen #1 sustraído.
FUENTE: Elaboración propia autor

3

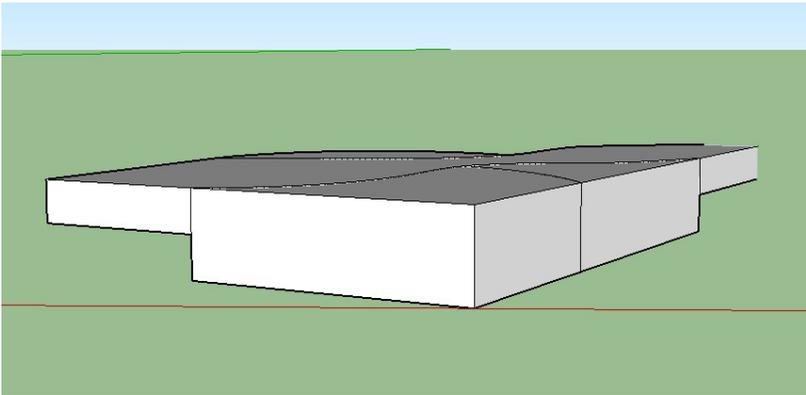


IMAGEN N.72- Vista de volumen luego de sustracción #1.
FUENTE: Elaboración propia autor

5

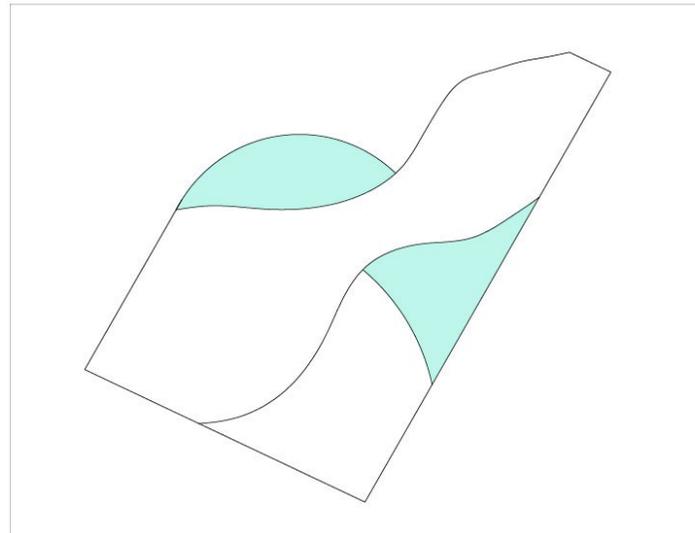


IMAGEN N.74- Volumen #2 sustraído.
FUENTE: Elaboración propia autor

4

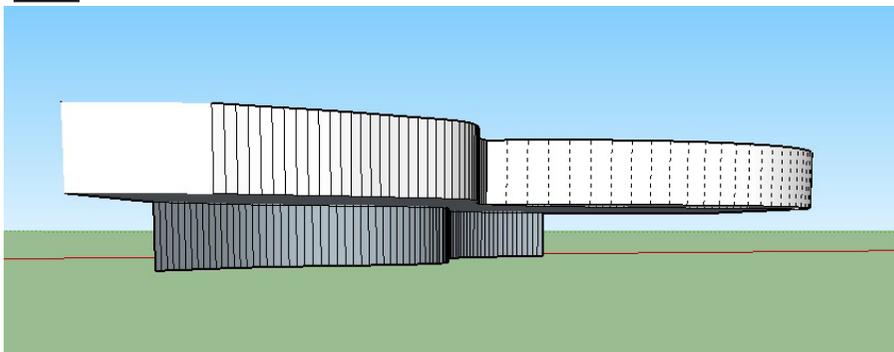


IMAGEN N.73- Vista de volumen luego de sustracción #1.
FUENTE: Elaboración propia autor

6

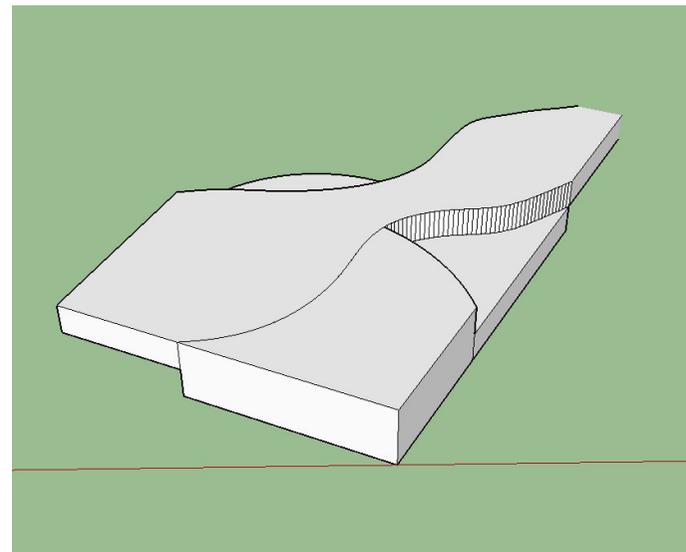


IMAGEN N.75- Vista de volumen luego de sustracción #2.
FUENTE: Elaboración propia autor

7

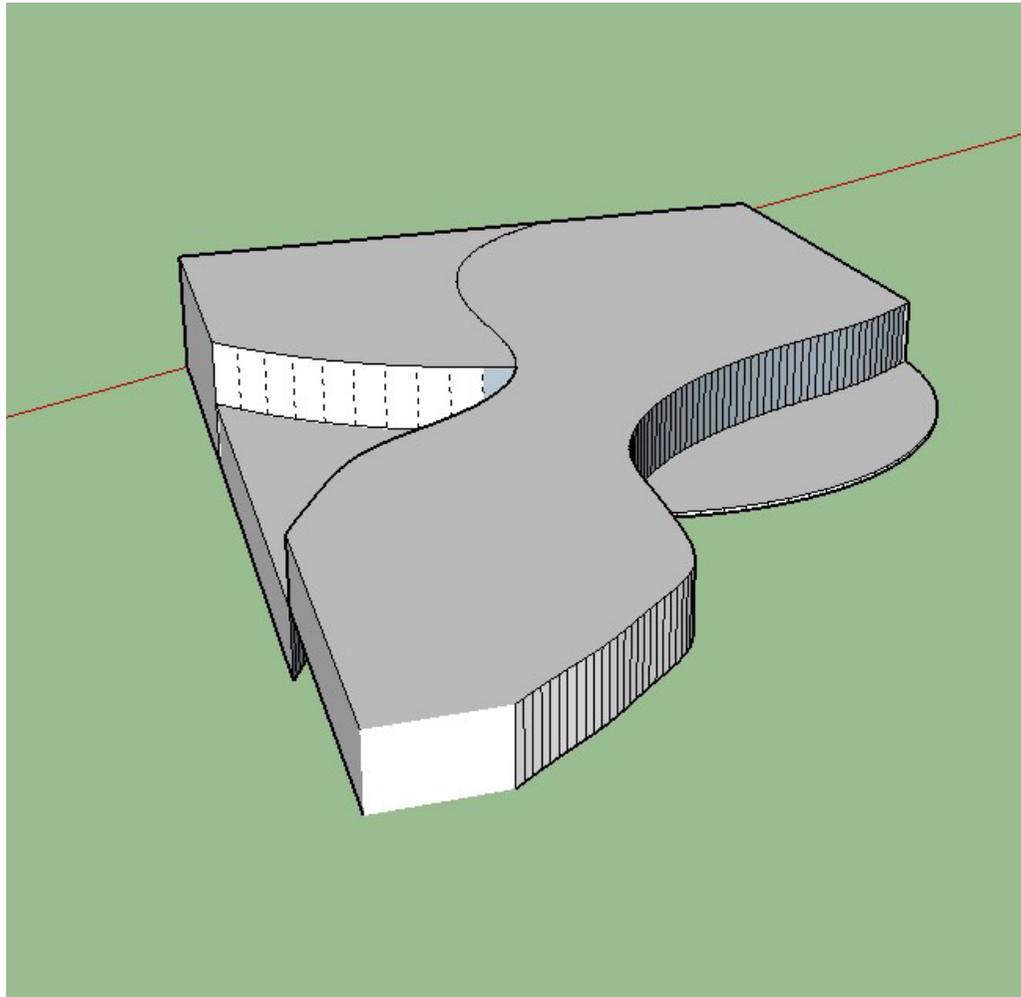


IMAGEN N.76- Vista de volumen luego de sustracción #2.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.3. PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

ZONA	ACTIVIDAD	ESPACIO	ÁREA (m2)	CANTIDAD	ÁREA TOTAL (m2)
ZONA PÚBLICA	INGRESO USUARIOS	LOBBY/INGRESO	153,48	1	153,48
	RECIBIMIENTO USUARIOS	RECEPCIÓN	20,96	1	20,96
	ESPERA PARA EMBARCAR EN LANCHAS	ÁREA DE ESPERA (EMBARQUE)	72,38	2	144,76
	RECIBIMIENTO DE USUARIOS LUEGO DE RECORRIDOS	ÁREA DE LLEGADA	55,82	1	55,82
		BAÑOS MUJER	21,22	1	21,22
		BAÑOS HOMBRE	21,22	1	21,22
				SUBTOTAL	417,46
ZONA CULTURAL	RECIBIMIENTO USUARIOS	LOBBY/INGRESO	96,6	1	96,6
	CONOCER SOBRE HISTORIA FLUVIAL DE LA CIUDAD	AREA EXPOSICIÓN	377	1	377
	RECIBIR INFORMACIÓN ACERCA DE EXPOSICIONES, RECORRIDOS FLUVIALES	PUNTO INFORMACIÓN	10,67	2	21,34
				SUBTOTAL	494,64
ZONA ADMINISTRATIVA	ADMINISTRAR FUNCIONAMIENTO DE EMPRESAS OPERADORAS, ADMINISTRACIÓN	OFICINA	79,75	3	239,25
	CAPACITAR A PERSONAL ESTACIÓN FLUVIAL, EMPRESAS OPERADORAS, ÁREA EXPOSICIÓN	SALA CAPACITACIÓN	67,60	1	67,60
	REUNIONES DE PERSONAL DE EMPRESAS OPERADORAS	SALA REUNIONES	31,28	1	31,28

TABLA N.06- Programa arquitectónico.

FUENTE: Elaboración propia autor

ZONA	ACTIVIDAD	ESPACIO	AREA (m2)	CANTIDAD	AREA TOTAL (m2)
ZONA ADMINISTRATIVA	ADMINISTRACIÓN DE EMBARCACIONES QUE ARRIBAN AL MUELLE	CENTRO DE OPERACIÓN EMBARCACIONES	22,35	1	22,35
				SUBTOTAL	360,48
ZONA COMERCIAL	COMPRA DE BOLETOS PARA RECORRIDOS FLUVIALES	BOLETERÍA	11,25	1	11,25
	COMPRA DE ARTICULOS VARIOS	LOCAL SOUVENIRS	42,22	1	42,22
	COMPRA DE COMIDA	CAFETERÍA	60,53	1	60,53
				SUBTOTAL	114
ZONA SERVICIOS GENERALES		UTIL LIMPIEZA	5,02	2	10,04
		CUARTO DESECHOS	20,1	1	20,1
		PANEL MEDIDORES	9,5	1	9,5
		CUARTO CLIMATIZACIÓN	12	1	12
		GENERADOR	26,45	1	26,45
		TRANSFORMADOR	13,57	1	13,57
		CUARTO BOMBAS	27,64	1	27,64
				SUBTOTAL	119,3
				TOTAL	1505,88

TABLA N.06- Programa arquitectónico.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4. CRITERIOS DE DISEÑO

6.4.1. Ingreso

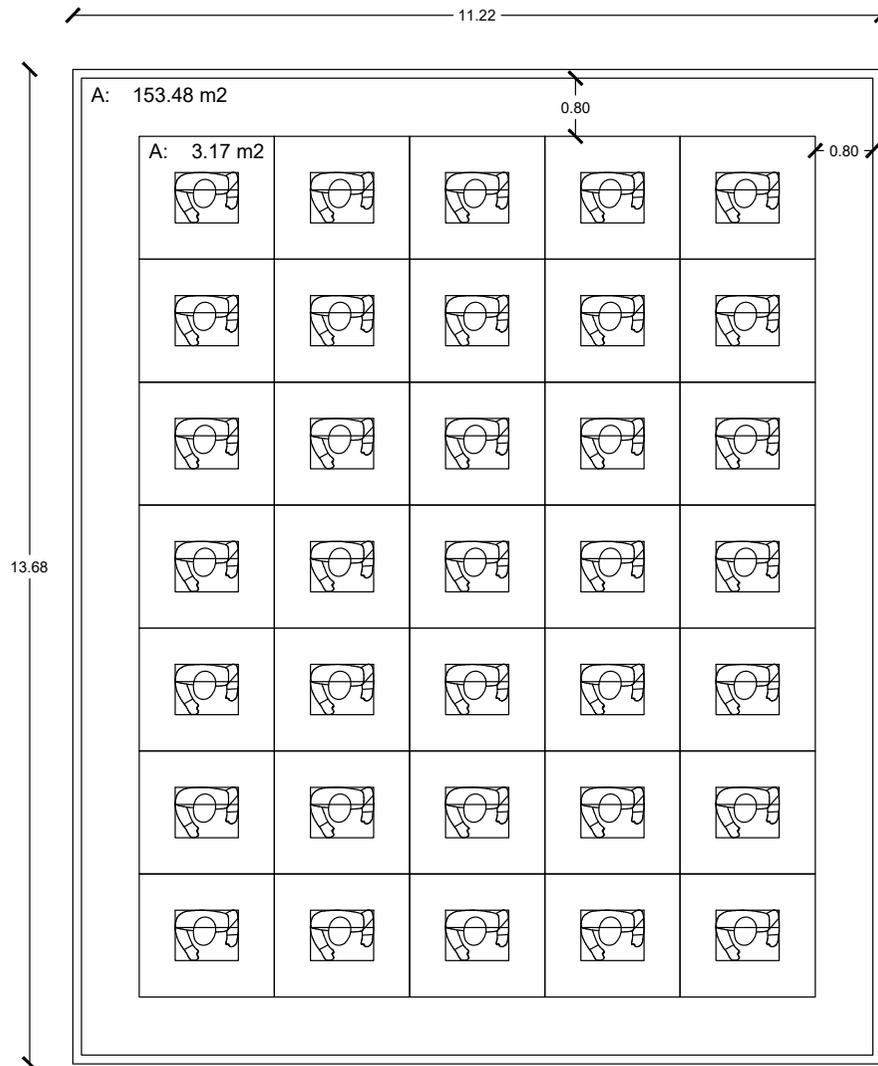


ILUSTRACIÓN N.08- Ingreso.
FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.2. Recepción

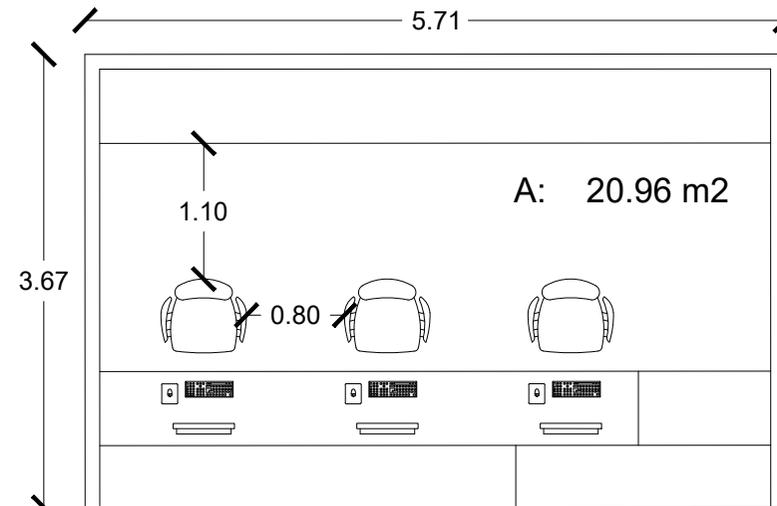


ILUSTRACIÓN N.09- Recepción.
FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.3. Área de espera

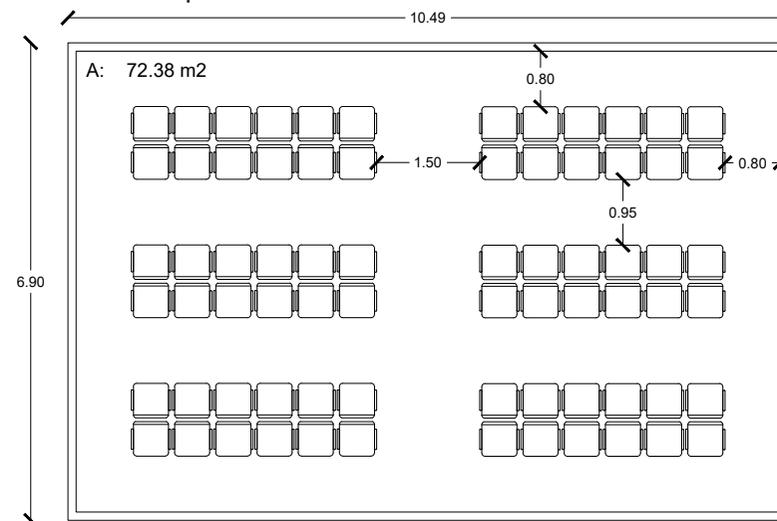
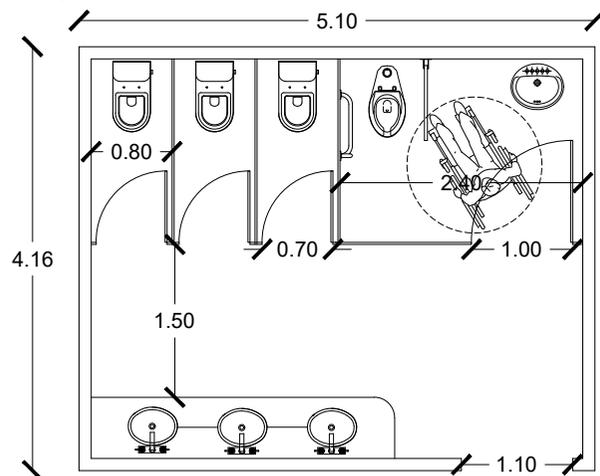


ILUSTRACIÓN N.10- Área de espera.
FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.4. Baño mujeres

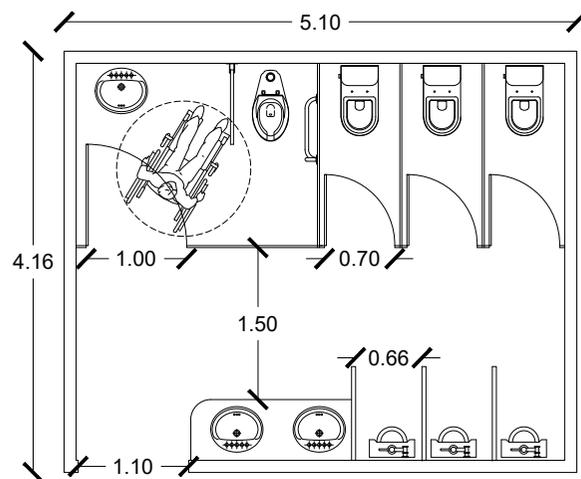


A: 21.22 m²

ILUSTRACIÓN N.11- Baño mujeres.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.5. Baño hombres



A: 21.22 m²

ILUSTRACIÓN N.12- Área de espera.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.6. Área exposición

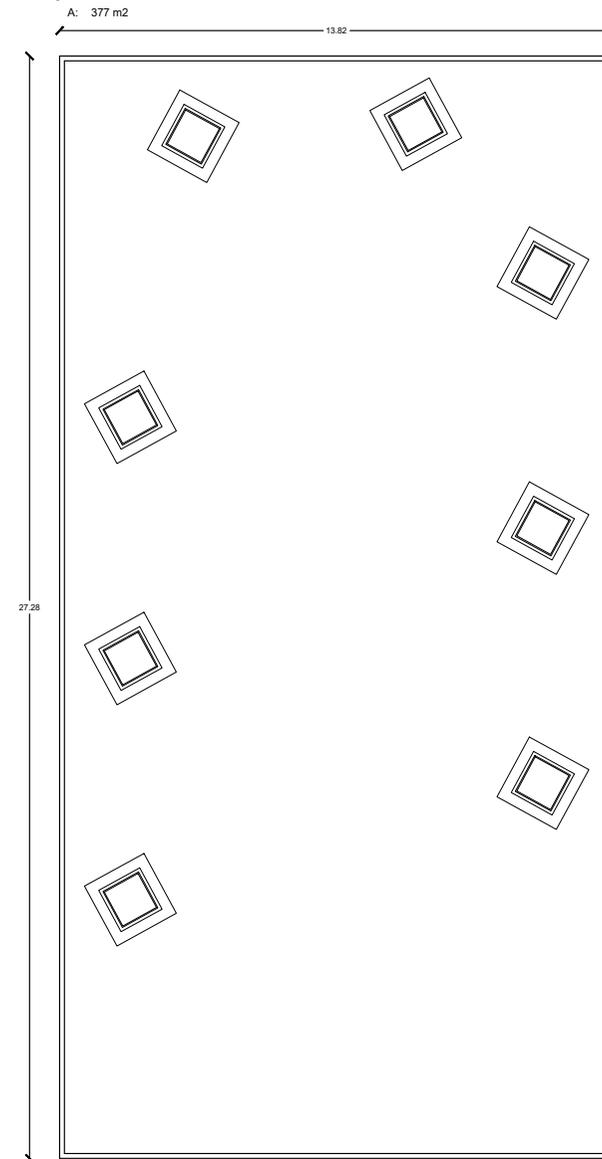


ILUSTRACIÓN N.13- Área exposición.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.7. Lobby área de exposición

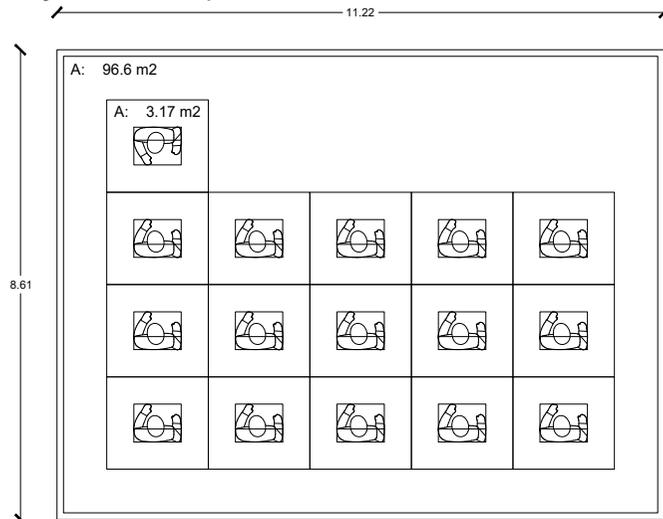


ILUSTRACIÓN N.14- Lobby área de exposición.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.8. Punto de información

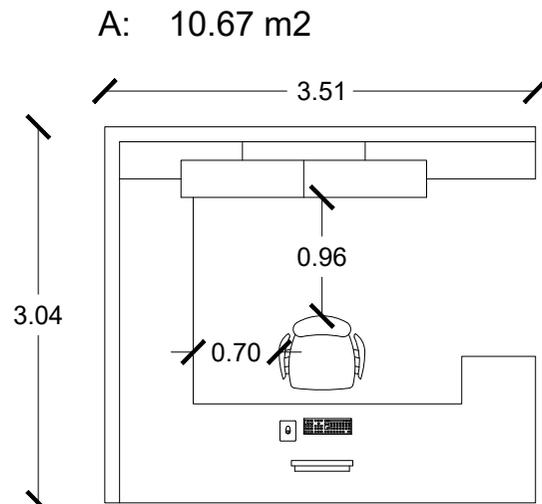


ILUSTRACIÓN N.15- Punto de información.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.9. Oficina

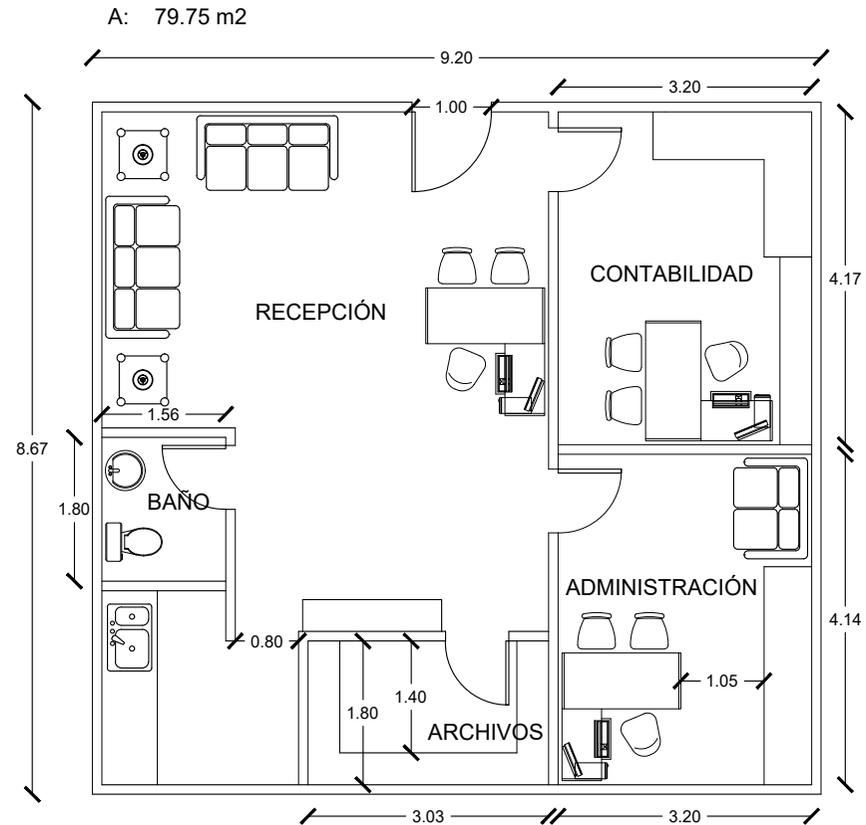


ILUSTRACIÓN N.16- Oficina.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.10. Sala de capacitación

A: 67.60m²

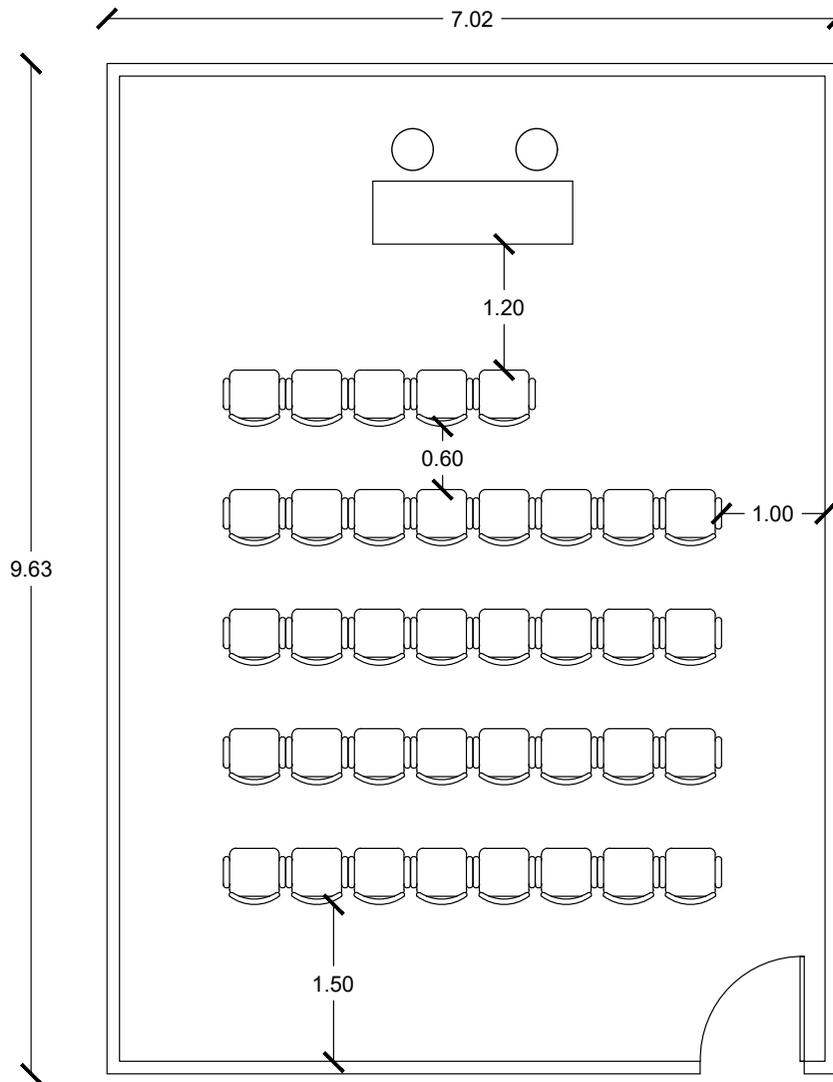


ILUSTRACIÓN N.17- Sala de capacitación.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.11. Sala de reuniones

A: 31.28m²

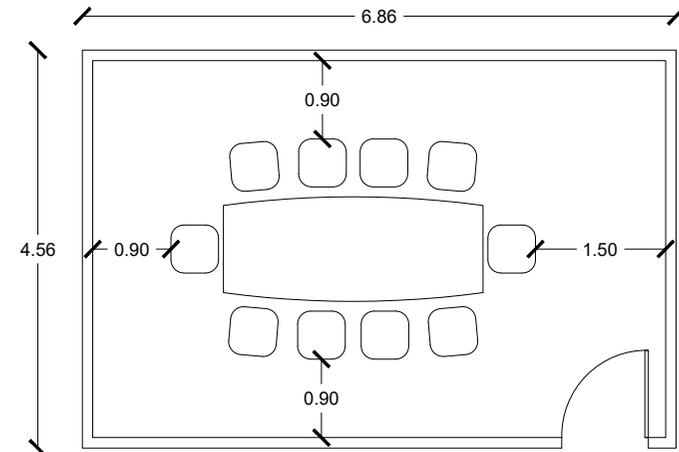


ILUSTRACIÓN N.18- Sala de reuniones.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.12. Centro de operación de embarcaciones

A: 22.35m²

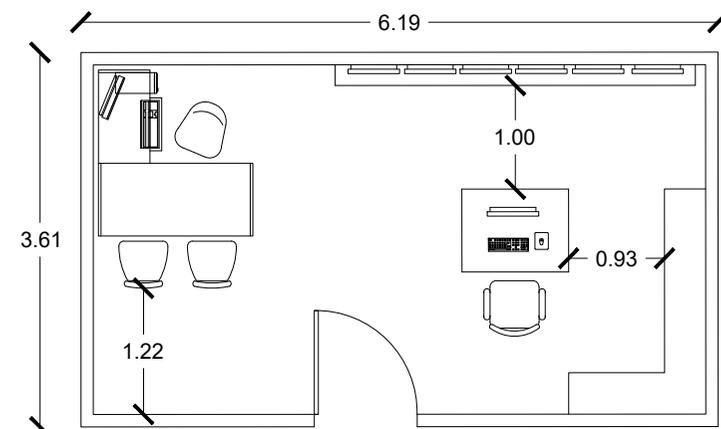


ILUSTRACIÓN N.19- Centro de operación de embarcaciones.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.13. Boletería

A: 11.25 m²

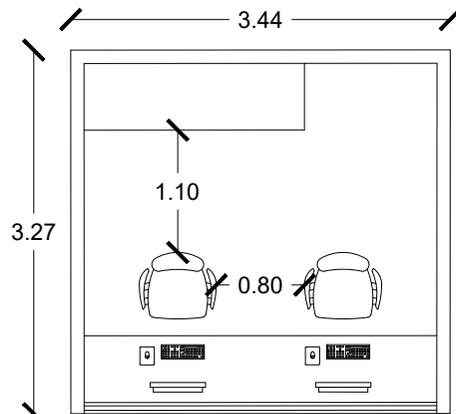


ILUSTRACIÓN N.20- Boletería.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.15. Cafetería

A: 60.53 m²

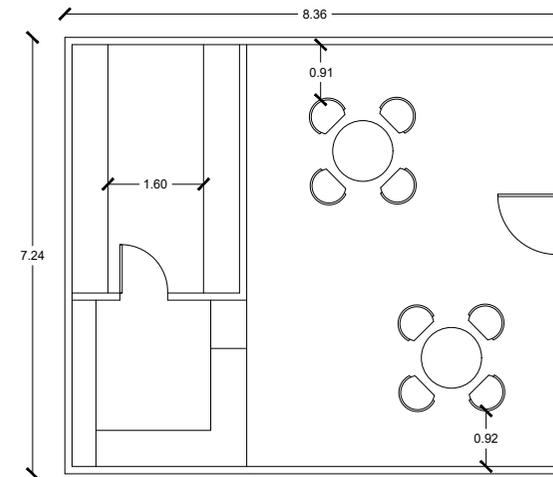


ILUSTRACIÓN N.22- Cafetería.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.14. Tienda souvenirs

A: 42.22 m²

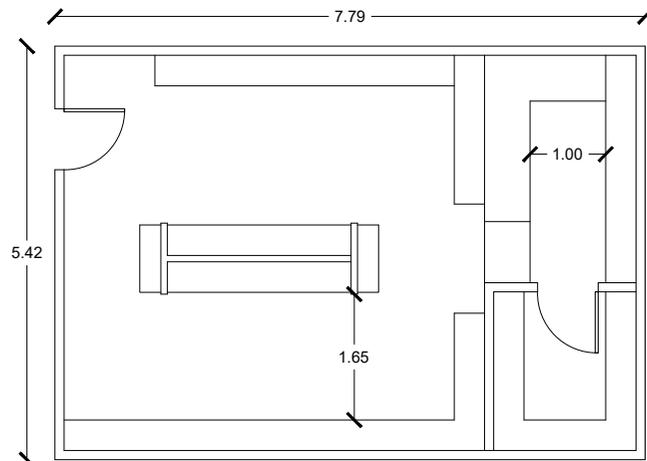


ILUSTRACIÓN N.21- Tienda souvenirs.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.16. Útil de limpieza

A: 5.02 m²

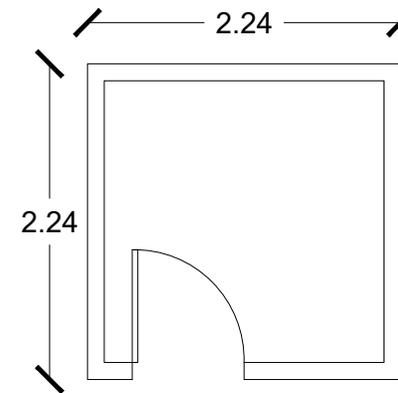


ILUSTRACIÓN N.23- Útil de limpieza.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.5. RELACIÓN DE ZONAS

6.4.17. Panel de medidores

A: 9.50 m²

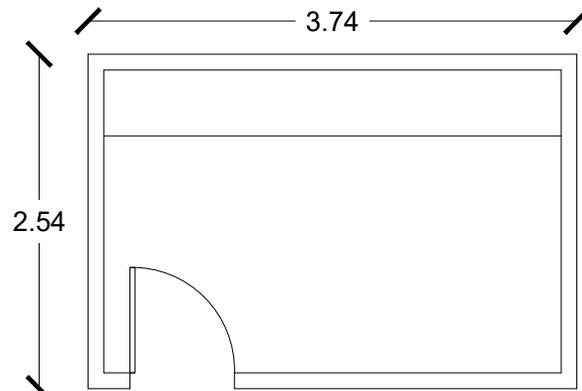


ILUSTRACIÓN N.24- Panel de medidores.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.4.18. Cuarto de desechos

A: 20.10 m²

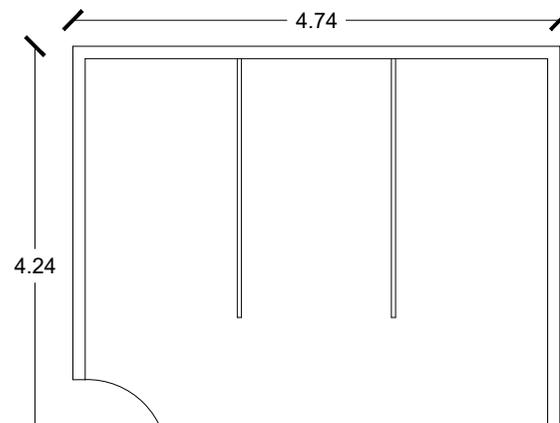


ILUSTRACIÓN N.25- Cuarto de desechos.

FUENTE: Elaboración propia autor

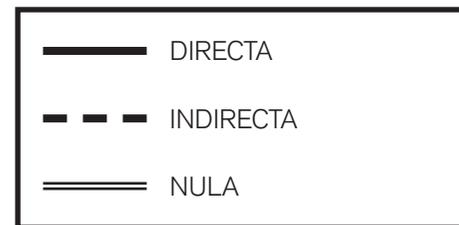
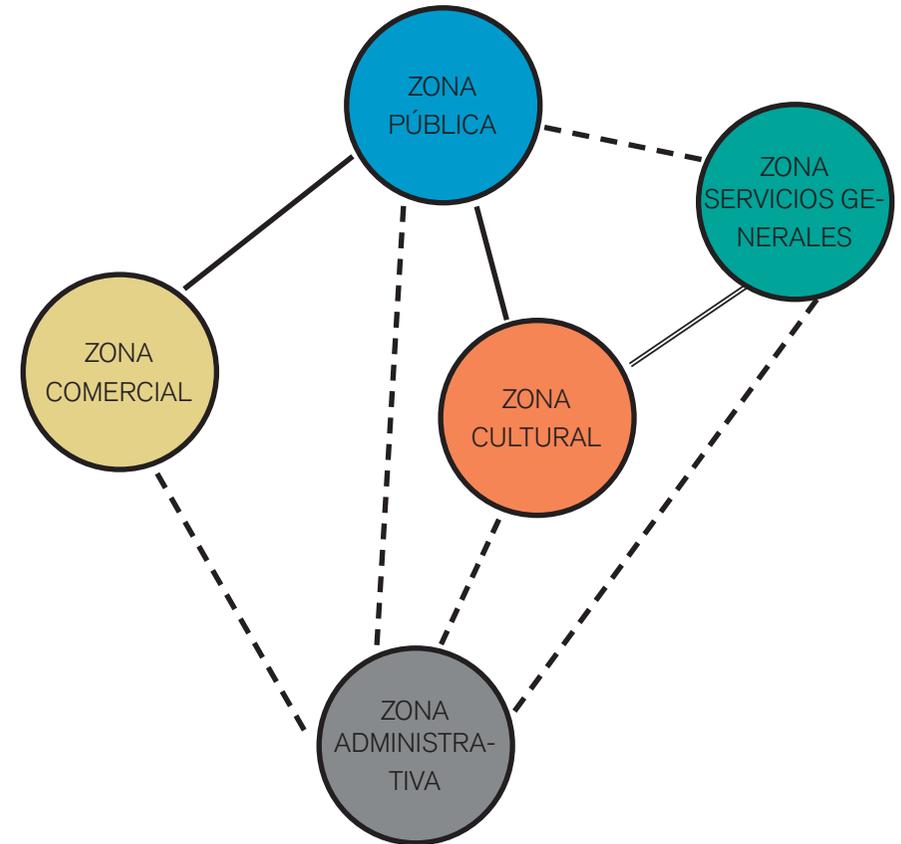


GRÁFICO N.11- Diagrama de relación de zonas.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.5. RELACIÓN DE ÁREAS



GRÁFICO N.12- Diagrama de relación de áreas.

FUENTE: Elaboración propia autor

6.6. ZONIFICACIÓN

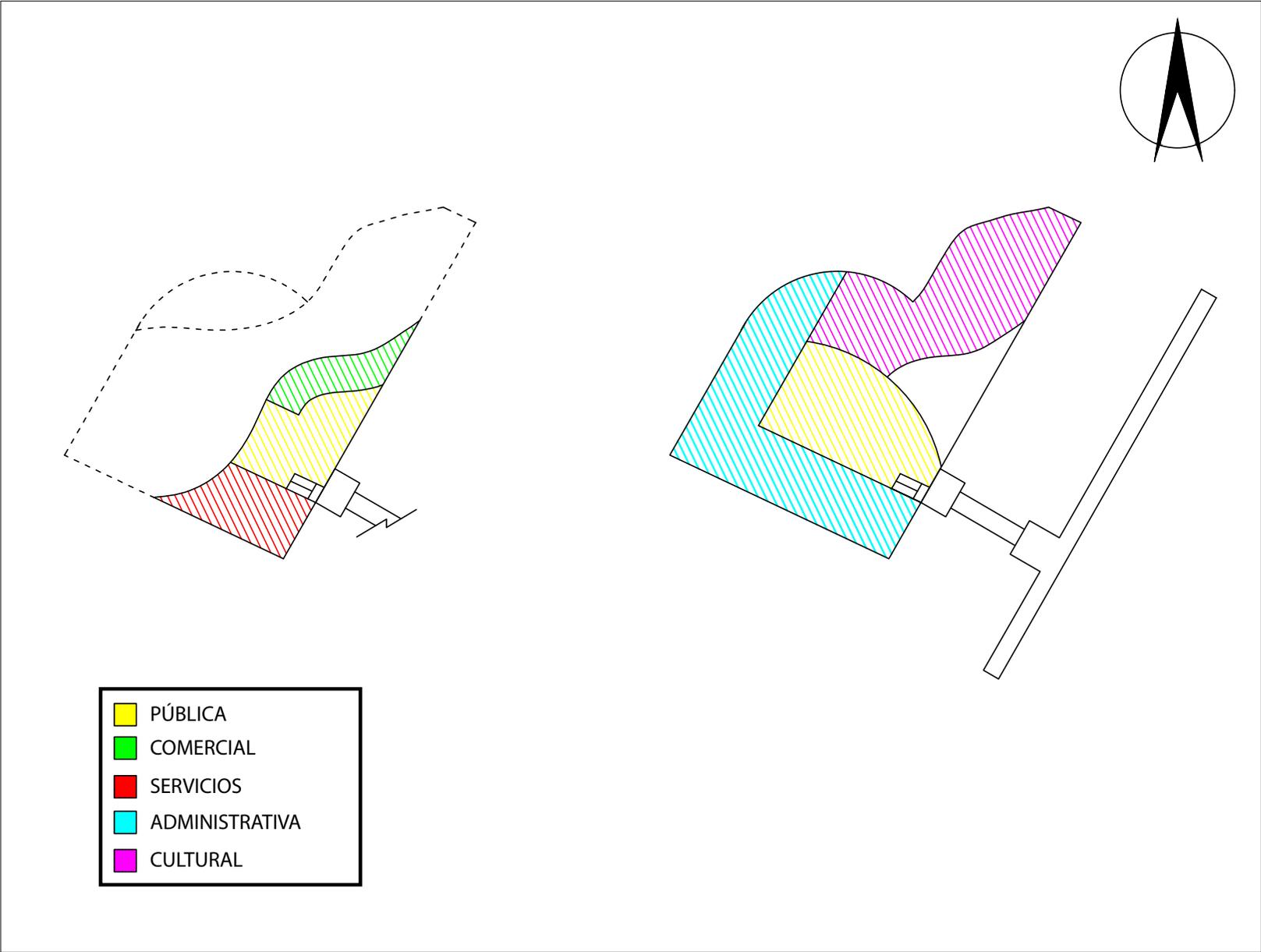
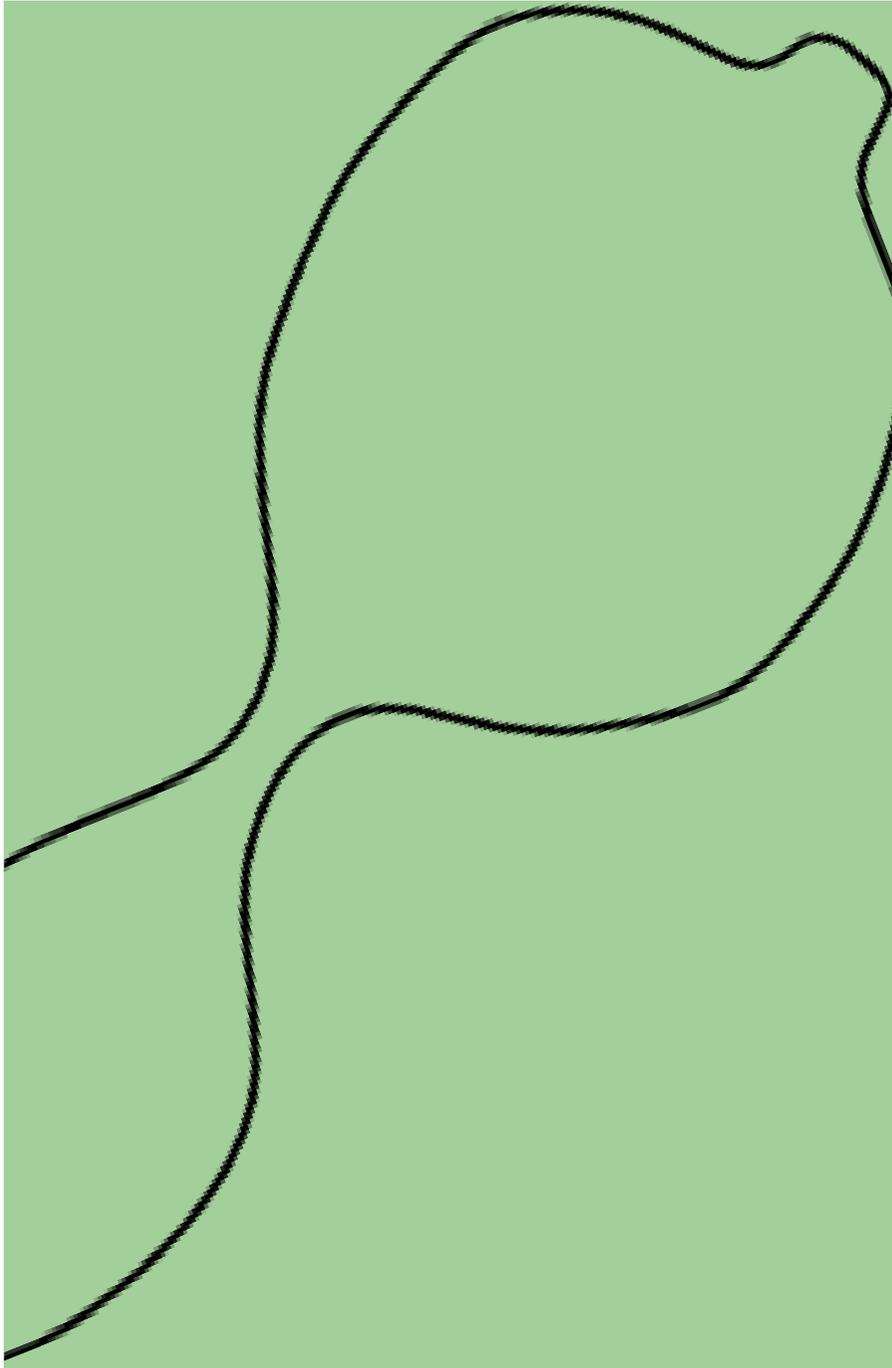


ILUSTRACIÓN N.26- Zonificación.
FUENTE: Elaboración propia autor

CAPÍTULO 7: PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



7.1. PLANOS



ILUSTRACIÓN N.27- Implantación.

FUENTE: Elaboración propia autor

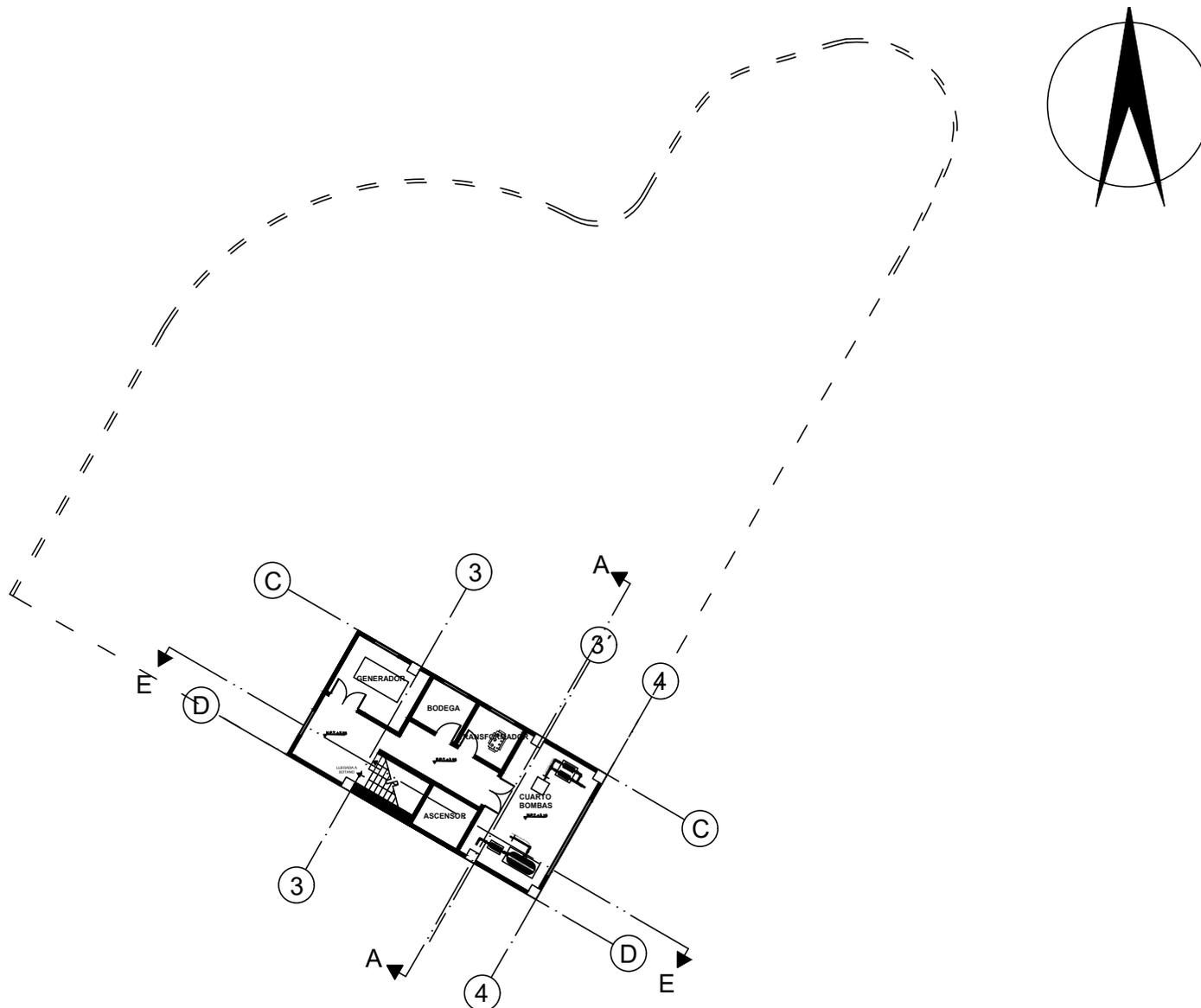


ILUSTRACIÓN N.28- Planta arquitectónica de sótano.
FUENTE: Elaboración propia autor

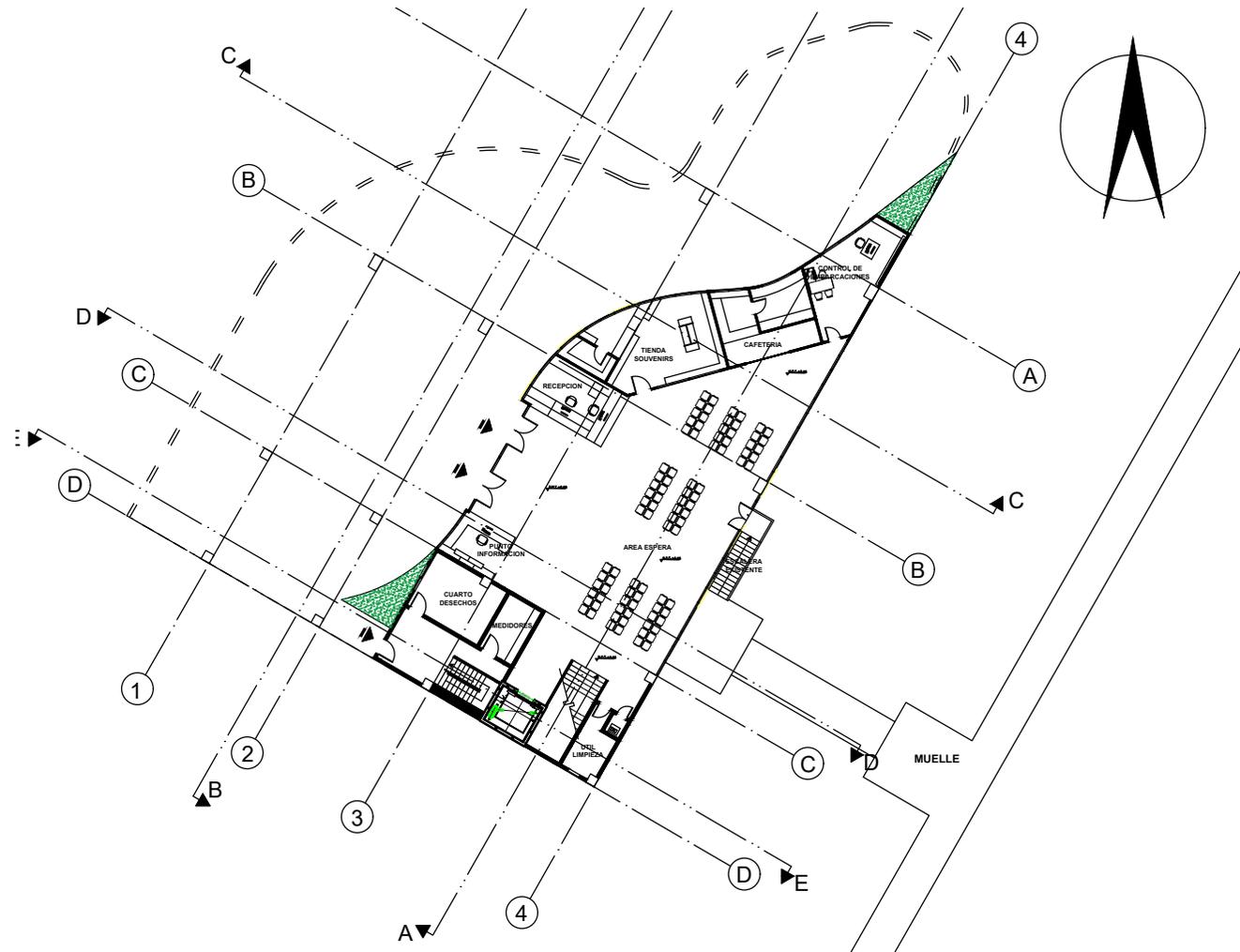


ILUSTRACIÓN N.29- Planta arquitectónica planta baja.
FUENTE: Elaboración propia autor

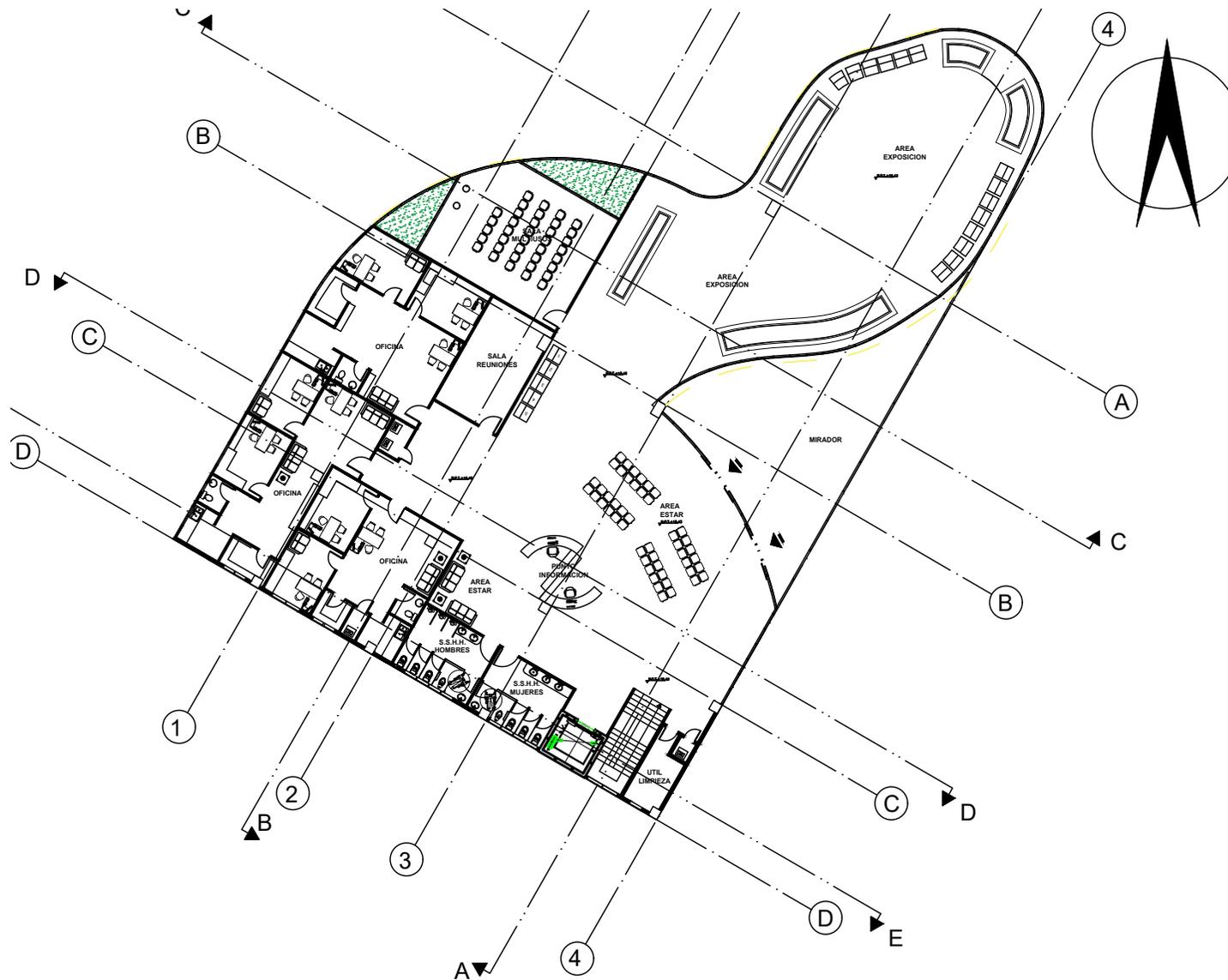
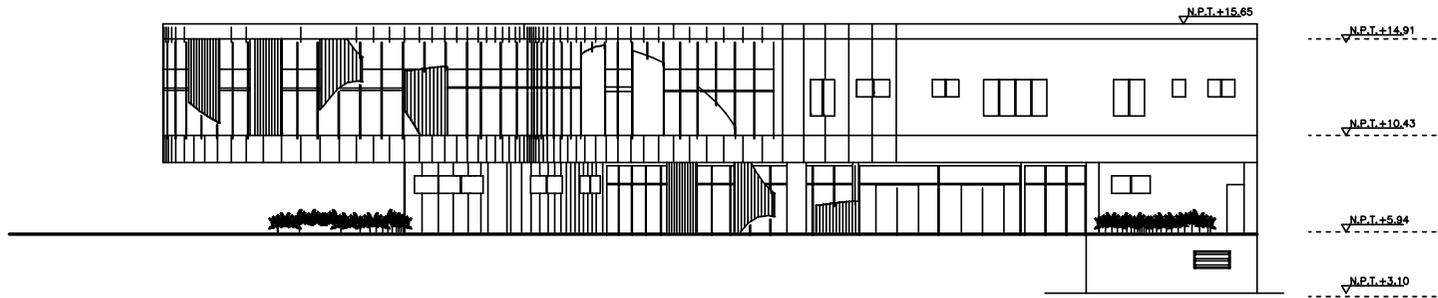
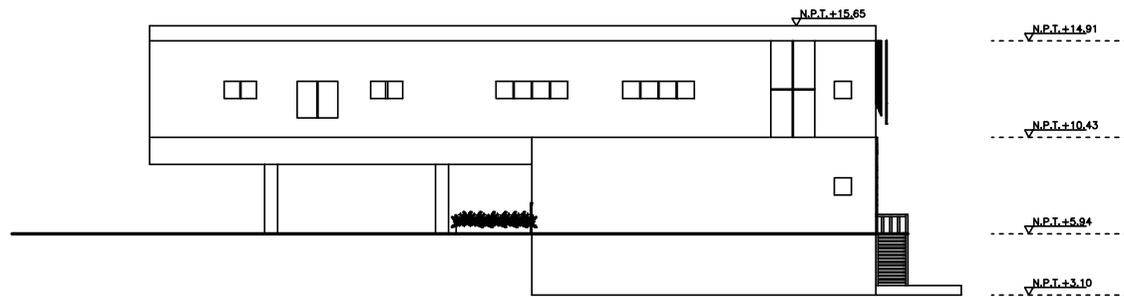


ILUSTRACIÓN N.30- Planta arquitectónica planta alta.
FUENTE: Elaboración propia autor



VISTA FRONTAL



VISTA LATERAL DERECHA

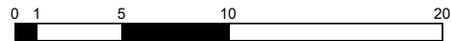
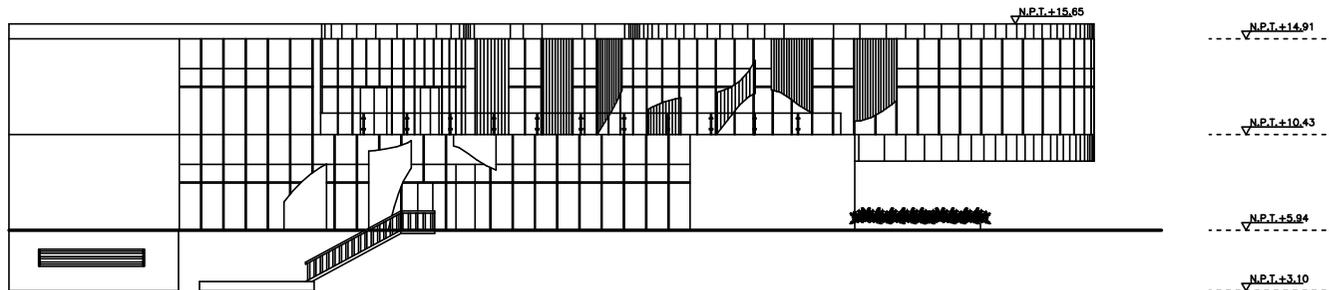
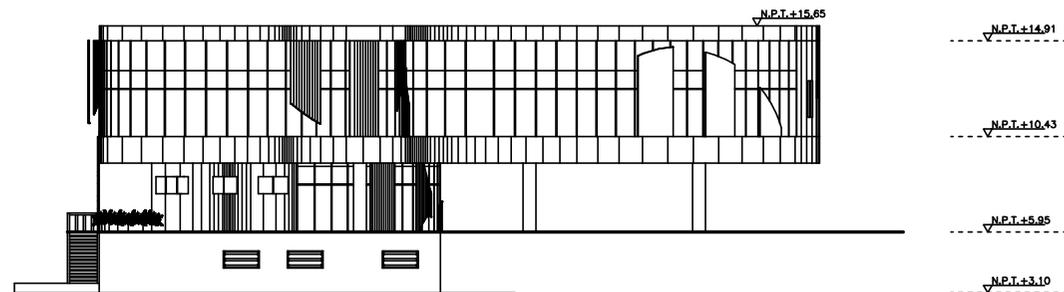
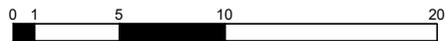


ILUSTRACIÓN N.31- Fachadas.
FUENTE: Elaboración propia autor



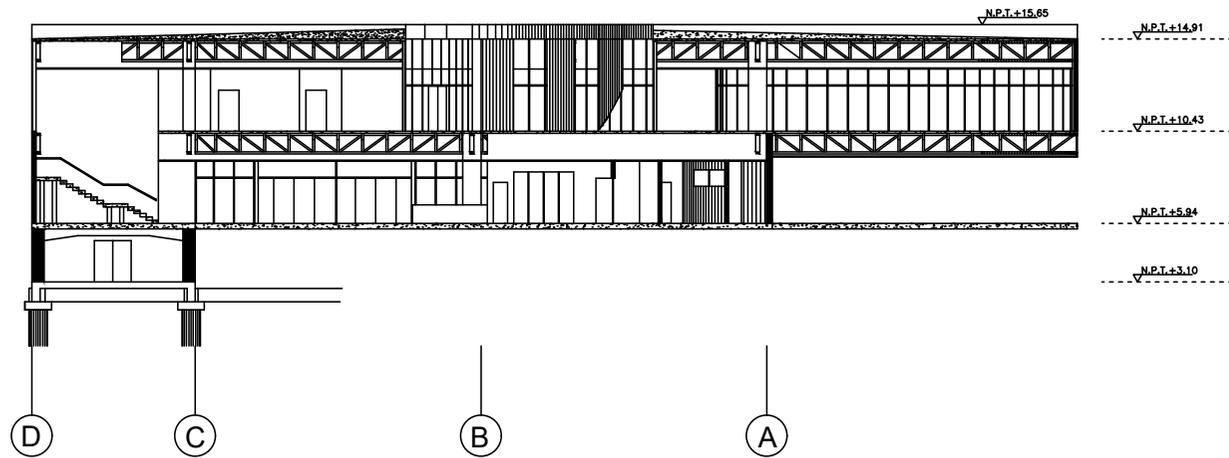
VISTA POSTERIOR



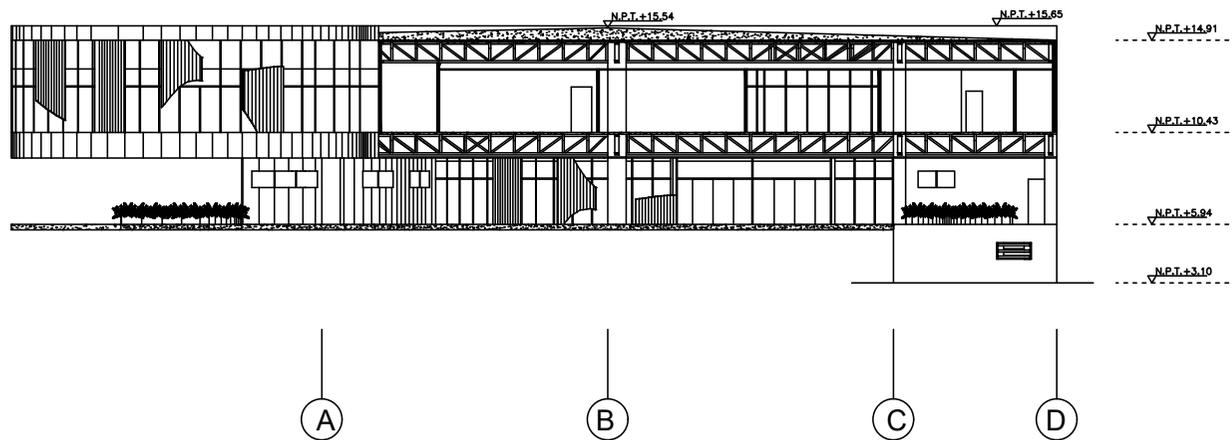
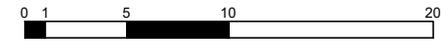
VISTA LATERAL IZQUIERDA



ILUSTRACIÓN N.32- Fachadas.
FUENTE: Elaboración propia autor



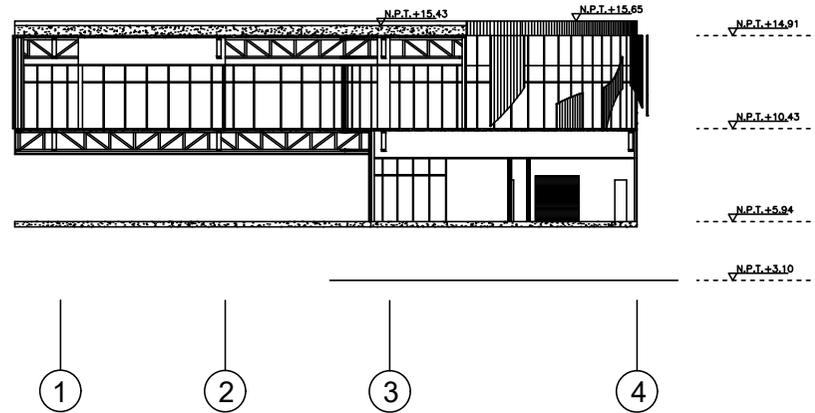
CORTE AA



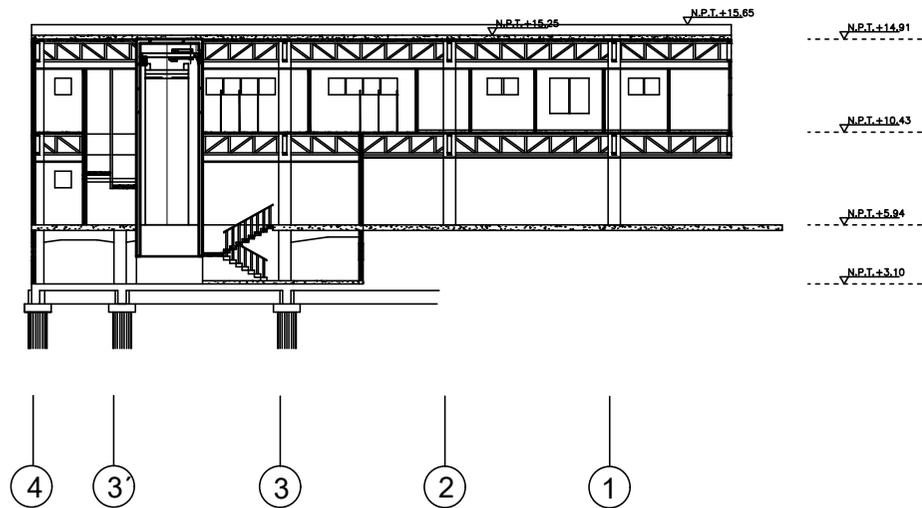
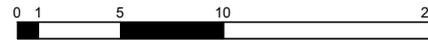
CORTE BB



ILUSTRACIÓN N.33- Cortes.
FUENTE: Elaboración propia autor



CORTE CC



CORTE EE



ILUSTRACIÓN N.34- Cortes.
FUENTE: Elaboración propia autor

7.2. RENDERS

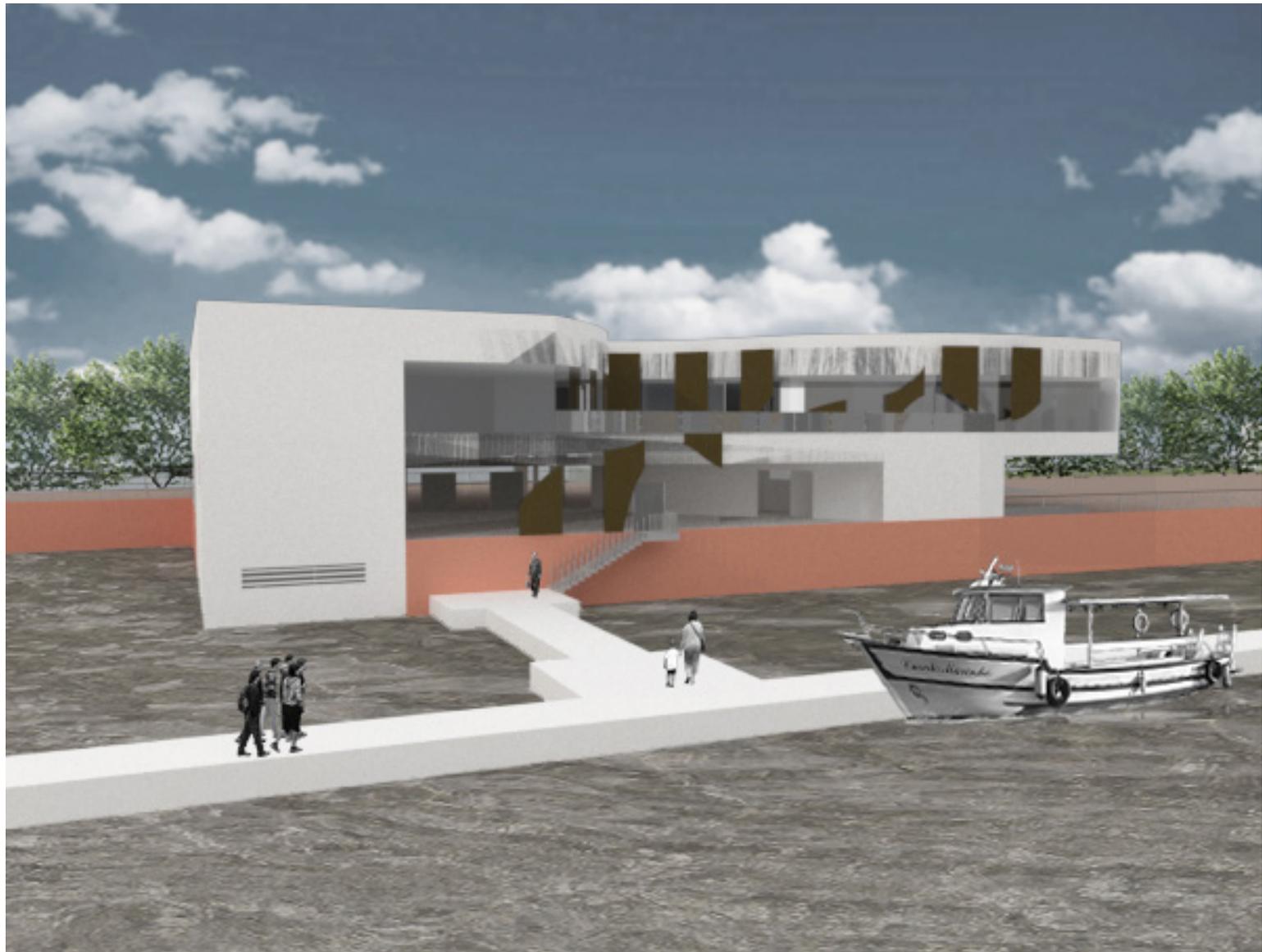


IMAGEN N.77- Vista desde Río Guayas.
FUENTE: Elaboración propia autor



IMAGEN N.78- Vista desde Jardines de Malecón.
FUENTE: Elaboración propia autor



IMAGEN N.79- Vista de ingreso principal.
FUENTE: Elaboración propia autor



IMAGEN N.80- Vista desde Malecón 2000.

FUENTE: Elaboración propia autor

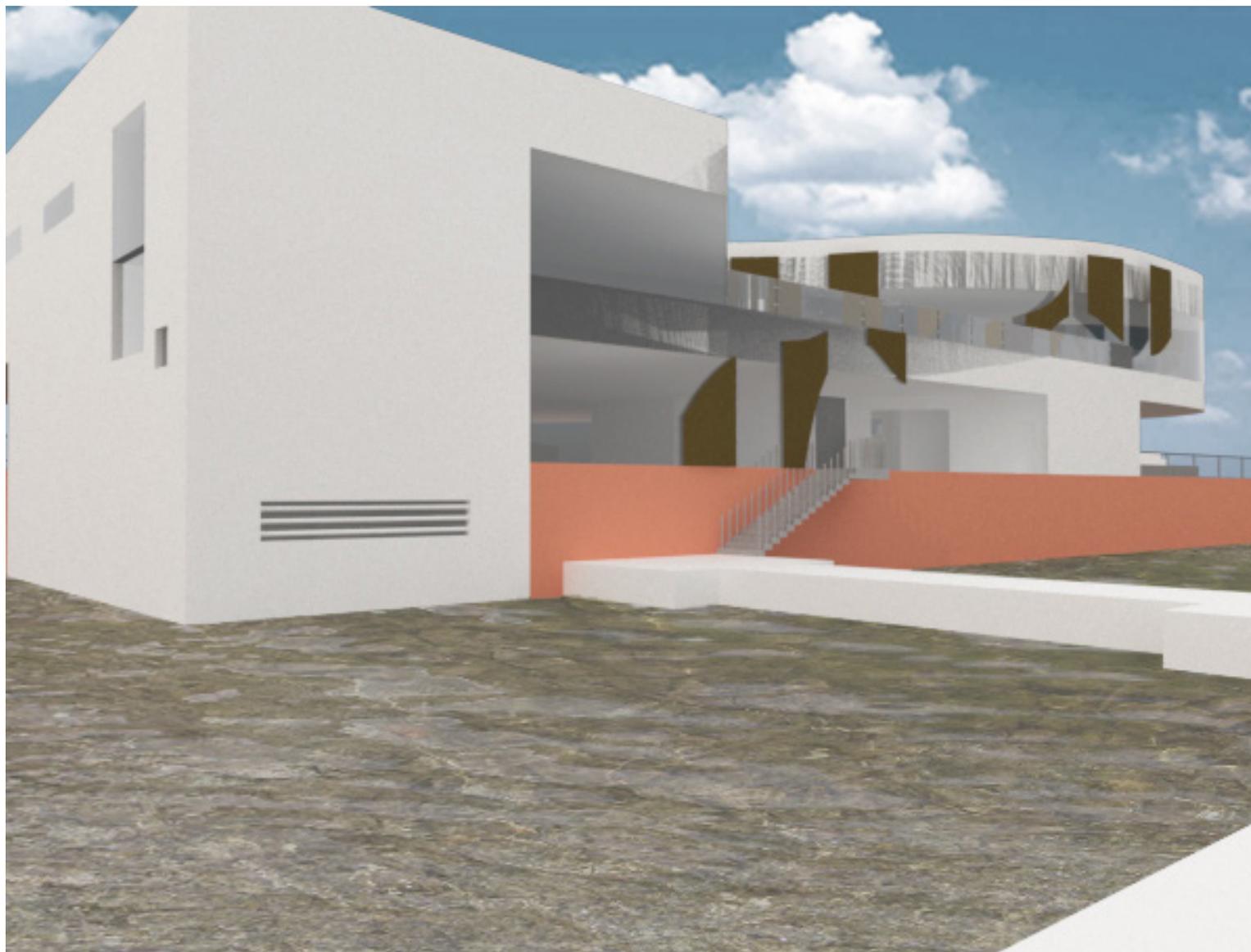


IMAGEN N.81- Vista vista desde Rio Guayas.
FUENTE: Elaboración propia autor

7.3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Estación fluvial turística	
Terreno: 1812,08 m ² Área de construcción: 1684,21m²	
ESTRUCTURA	Hormigón armado y estructura metálica según diseño estructural.
CONTRAPISO	Hormigón simple
PAREDES	Interiores y exteriores con bloques de hormigón enlucido interior y exterior
CUBIERTA	Losa de hormigón con impermeabilizante y caídas de agua acorde a diseño de aguas lluvias
TUMBADO	Gypsum
PUERTAS	Puertas interiores tamboradas o de aluminio y vidrio, y puertas exteriores de aluminio y vidrio o metálicas
VENTANAS	Perfiles de aluminio anodizado o PVC y vidrio. En fachada acristalada paneles de vidrio templado de 1,00 x 2,00
BAÑOS	Paredes revestidas con cerámica h=3m, piezas sanitarias y griferías según diseño sanitario
CAFETERÍA	Anaqueles de cocina bajos y altos, meson de granito, salpicadera de 8 cm y lavaplatos de dos pozos acero inoxidable y con escurridera
INSTALACION SANITARIA	Empotradas con tuberías de PVC, llave de control principal y llaves de paso, instalaciones según diseño
INSTALACIÓN ELÉCTRICA	Puntos de iluminación y tomacorrientes según diseño
FACHADA	Pintura blanca elastomérica en paredes, módulos de paneles de metal perforado de 1,00 x 2,00

TABLA N.07- Especificaciones técnicas.

FUENTE: Elaboración propia autor

7.4. PRESUPUESTO

CODIGO	RUBROS	UNIDAD	CANT.	P. UNITARIO	P. TOTAL
1	PRELIMINARES				
1.1	CASETA GUARDIAN BODEGA	M2	12	\$55,99	\$671,88
1.2	LIMPIEZA TERRENO	M2	1740,33	\$1,19	\$2.070,99
1.3	TRAZADO Y REPLANTEO	M2	1814,01	\$2,06	\$3.736,86
1.4	INSTALACIÓN PROVISIONAL AGUA	GLOBAL	1	\$150,00	\$150,00
1.5	INSTALACIÓN PROVISIONAL LUZ	GLOBAL	1	\$200,00	\$200,00
1,6	CERRAMIENTO PERIMETRAL	ML	88,2	\$45,00	\$3.969,00
			SUBTOTAL		\$10.798,73
2	MOVIMIENTO DE TIERRA				
2.1	EXCAVACIÓN Y DESALOJO	M3	6,48	\$7,97	\$51,65
			SUBTOTAL		\$51,65
3	CIMENTACIÓN				
3.2	RELLENO COMPACTADO PARA CONTRAPISO EDIFICIO	M3	60,86	\$15,00	\$912,90
3.3	REPLANTILLO (5 CM)	M2	1344,44	\$6,97	\$9.370,75
			SUBTOTAL		\$10.283,65
4	ESTRUCTURAS				
4.1	PILARES PLANTA BAJA	M3	6,83	\$637,60	\$4.354,81
4.2	LOSA DE PISO	M3	247,91	\$520,73	\$129.094,17
4.3	STEEL DECK	M2	2479,08	\$12,11	\$30.021,66
4.4	ESCALERA	M3	3,34	\$590,99	\$1.973,91

TABLA N.08- Presupuesto.
FUENTE: Elaboración propia autor

4.5	ESTRUCTURA METALICA				\$-
				SUBTOTAL	\$165.444,55

5	MAMPOSTERIA				
5.1	PAREDES EXTERIORES	M2	595,03	\$24,53	\$14.596,09
5.2	PAREDES DE INTERIOR	M2	1340,11	\$22,96	\$30.768,93
5.3	JARDINERA DE HORMIGÓN	ML	22,71	\$58,17	\$1.321,04
5.4	DINTELES	ML	40,51	\$9,92	\$401,86
5.5	PATAS PARA MESONES	U	11	\$5,01	\$55,11
				SUBTOTAL	\$47.143,02

6	ENLUCIDOS				
6.1	ENLUCIDO INTERIOR	M2	2680,22	\$8,38	\$22.460,24
6.2	ENLUCIDO EXTERIOR	M2	1190,06	\$10,79	\$12.840,75
6.3	ENLUCIDO PISO	M2	1768,21	\$7,49	\$13.243,89
6.4	ENLUCIDO JARDINERA H:50	ML	22,71	\$20,00	\$454,20
6.5	ENLUCIDO ESCALONES	ML	24,84	\$8,42	\$209,15
				SUBTOTAL	\$49.208,24

7	RECUBRIMIENTOS				
7.1	CERÁMICA EN BAÑOS	M2	172,44	\$37,50	\$6.466,50
7.2	CERÁMICA EN COCINA	M2	39,24	\$23,99	\$941,37
7.3	SOBREPISO PORCELANATO 0,50X0,50	M2	1532,7	\$25,96	\$39.788,89
7.4	SOBREPISO CERÁMICA BAÑOS, COCINA	M2	6,5	\$25,00	\$162,50
7.5	ESCALONES ESCALERA: DUELAS	M2	19,78	\$56,24	\$1.112,43
7.6	RASTRERAS DE PORCELANATO 0,15	M2	757,89	\$10,00	\$7.578,90
7.7	CONTRAPISO DE H. SIMPLE 8 CM	M2	982,2	\$15,23	\$14.958,91

TABLA N.08- Presupuesto.
FUENTE: Elaboración propia autor

			SUBTOTAL		\$71.009,49
--	--	--	-----------------	--	-------------

8	CARPINTERIA				
8.1	PUERTA INTERIOR	U	29	\$100,00	\$900,00
8.2	ANAQUELES COCINA	ML	6,96	\$341,60	\$2.377,54
			SUBTOTAL		\$3.277,54

9	CERRAJERIA				
9.1	PUERTAS DE ACERO INOXIDABLE	U	9	\$170,77	\$1.536,93
9.2	PUERTA INGRESO	U	4	\$362,02	\$1.448,08
9.3	PASAMANOS ACERO INOXIDABLE	ML	18,7	\$42,65	\$797,56
9.4	METAL PERFORADO				\$-
			SUBTOTAL		\$3.782,57

10	ALUMINIO Y VIDRIO				
10.1	VIDRIO TEMPLADO 1,00X2,20	M2	677,06	\$117,61	\$79.629,03
10.2	PUERTAS ABATIBLES	U	6	\$270,48	\$1.622,88
10.3	PASAMANOS VIDRIO TEMPLADO	ML	25,21	\$174,91	\$4.409,48
			SUBTOTAL		\$85.661,39

11	PINTURA				
11.1	PINTURA INTERIOR	M2	1340,11	\$6,34	\$8.496,30
11.2	PINTURA EXTERIOR	M2	595,03	\$7,95	\$4.730,49
11.3	PINTURA CUBIERTA	M2	1174,64	\$4,72	\$5.544,30
11.4	PINTURA PUERTAS ACERO	M2	32,4	\$5,24	\$169,78
			SUBTOTAL		\$18.940,86

TABLA N.08- Presupuesto.
FUENTE: Elaboración propia autor

12	TUMBADO				
12.1	TUMBADO YESO GYPSUM	M2	2479,08	\$20,02	\$49.631,18
			SUBTOTAL		\$49.631,18

13	INSTALACION ELECTRICA Y ESPECIALES				
13.1	PUNTO DE LUZ	PTO	196	\$50,85	\$9.966,60
13.2	TOMACORRIENTE 110V	PTO	79	\$49,30	\$3.894,70
13.3	TOMACORRIENTE 220V	U	8	\$69,06	\$552,48
13.4	TABLERO MEDIDOR	U	1	\$540,94	\$540,94
13.5	PUNTO TELÉFONO	PTO	16	\$41,70	\$667,20
13.6	PANEL DE DISTRIBUCIÓN	U	5	\$700,00	\$3.500,00
13.7	ALUMBRADO COMUTADO	PTO	8	\$96,36	\$770,88
13.8	TOMACORRIENTE POLARIZADO REFRIGERADOR	PTO	1	\$58,10	\$58,10
13.9	TOMACORRIENTE COCINA	PTO	1	\$74,45	\$74,45
			SUBTOTAL		\$20.025,35

14	INSTALACION AAPP-AASS-AALL				
14.1	TUBERIAS AASS PVC 2"	ML	59,43	\$49,90	\$2.965,56
14.2	TUBERIAS AASS PVC 4"	ML	127,31	\$58,89	\$7.497,29
14.3	PUNTO DE AAPP	PTO	31	\$57,94	\$1.796,14
14.4	PUNTO DE AASS	PTO	31	\$55,77	\$1.728,87
14.5	TUBERIA AAPP	ML	134,41	\$18,60	\$2.500,03
14.6	BOMBA	U	1	\$700,00	\$700,00
14.7	INODORO	U	11	\$163,20	\$1.795,20
14.8	LAVAMANOS	U	8	\$111,20	\$889,60
14.9	URINARIOS	U	3	\$95,55	\$286,65

TABLA N.08- Presupuesto.
FUENTE: Elaboración propia autor

14.10	LAVAPLATOS	U	4	\$183,11	\$732,44
			SUBTOTAL		\$20.891,77

15	OBRAS EXTERIORES Y COMPLEMENTARIAS				
15.1	DESALOJO DE OBRA	MES	24	\$180,00	\$4.320,00
			SUBTOTAL		\$4.320,00

SUBTOTAL	\$560.469,98
DIRECCION TECNICA 10%	\$56.047,00
TOTAL	\$616.516,97

METROS CUADRADO DE CONSTRUCCIÓN	1942,81
VALOR TOTAL PRESUPUESTO	\$ 616.516,97
COSTO POR METRO CUADRADO	\$ 317,33

TABLA N.08- Presupuesto.
FUENTE: Elaboración propia autor

7.5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La estación fluvial en el Malecón 2000 tiene como objetivo el recibimiento de turistas tanto nacionales como extranjeros, para los muelles en el Malecón 2000, fomentando la historia, patrimonio y turismo de la ciudad de Guayaquil y sus afluentes.

Se propone un proyecto de dos niveles con vista hacia el río Guayas, dándole importancia a espacios de espera de usuarios, para la exhibición de la historia fluvial de la ciudad y para la correcta administración de operadoras que brindan el servicio de recorridos fluviales.

Como recomendación se considera de importancia devolver la vista al río, y al desarrollo de espacios para reactivar las actividades fluviales, no solo con recorridos a lo largo del afluente.

REFERENCIAS

- Administrador AME. (20 de Mayo de 2010). *Cantón Guayaquil*. Obtenido de AME. Asociacion de Municipalidades Ecuatorianas.: <http://ame.gob.ec/ec/2010/05/20/canton-guayaquil/>
- Alcaldia de Guayaquil. (22 de Octubre de 2017). *Guayaquil es mi destino*. Obtenido de Turismo fluvial por el Río Guayas: <http://www.guayaquilesmidestino.com/es/diversion-y-esparcimiento/paseos-turisticos/turismo-fluvial-por-el%20rio-guayas>
- Alejandro, A. (5 de Septiembre de 2014). EL Guayas, un río que intenta recuperar protagonismo con el turismo. *El Universo*.
- Alvear, M. (16 de Octubre de 2011). El Guayas, un rio por el que navegan pocas embarcaciones. (E. Universo, Entrevistador)
- Aviles Salazar, D. M., & Bravo Aguilera, A. S. (2010). Diagnostico de la calidad del servicio de transporte turistico fluvial de la ciudad de Guayaquil y propuesta de mejora.
- Avilés Salazar, D., & Bravo Aguilera, A. (2010). *Diagnostico de la calidad del servicio de transporte turistico fluvial de la ciudad de Guayaquil y propuesta de mejora*. Guayaquil.
- Bedmar Fernandez, C. L. (2006). Evaluación financiera de la inversión en un puerto deportivo. Analisis de rentabilidad y sensibilidad.
- Campos, J. (2014). *José Campos architectural photography*. Obtenido de <http://josecamposphotography.com/douro-marina/>
- Carbonell, L., & Olivé, L. (2015). *Propuesta de transporte fluvial sustentable para la ciudad de Guayaqui "TFSG"*. La Plata.
- Chapapría, V. E. (2000). El planeamiento de infraestructura para el turismo náutico. *Cuadernos de turismo*, 29-44.
- Cortez, L. (2010). Creacion de una ruta turistica dentro de la ciudad de Guayaquil para la observacion de flora y fauna.
- Directorio CAMAE. (2013). *Informativo maritimo portuario*, 3.
- Duque, K. (1 de Julio de 2014). *Plataforma arquitectura*. Obtenido de Club Náutico de Monaco / Foster + Partners: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/623300/club-nautico-de-monaco-foster-partners>
- El telegrafo. (25 de Noviembre de 2011). Obras en muelle procuran revivir el transporte fluvial. *El telegrafo*.
- El telegrafo. (23 de Julio de 2015). Ministerio de turismo presenta recorrido fluvial para Guayaquil y Durán. *El telegrafo*.
- El universo. (16 de Octubre de 2011). EL Guayas, un río por el que navegan pocas embacaciones. *El universo*.

- Mallor, E., Gonzales-Gallarza Granizo, M., & Fayos Gardó, T. (2013). Qué es y cómo se mide el turismo cultural. Un estudio longitudinal con serie temporales para el caso español. *Pasos. Revista de turismo y patrimonio cultural.*, 269-284.
- Martin Rojo, I., & Peláez Verdet, A. (2003). La repercusión de la administración y gestión de las instalaciones portuarias en el desarrollo del turismo náutico-deportivo el caso de la Costa del Sol. *Papers de turisme*, 40-67.
- MINTUR. (04 de Octubre de 2017). *Ministerio de Turismo*. Obtenido de El proyecto Turismo en el Golfo revive la tradición fluvial del Guayas: <http://www.turismo.gob.ec/el-proyecto-turismo-en-el-golfo-revive-la-tradicion-fluvial-del-guayas/>
- Moncada, B. (27 de Agosto de 2017). Puentes que bloquean afluentes. *EXPRESO*.
- Neumane, S. (5 de Julio de 2002). Carbo, una parroquia con historia que se desarrolla entre lo nuevo y lo antiguo. *El Universo*.
- Novillo, S. (2014). Evolución de la infraestructura portuaria del Ecuador. *Valor agregado*, 51-68.
- Ocón Gómez, E. (2014). Consideraciones de ingeniería para la construcción de muelles en Cartagena de Indias D.T.YC.
- Paredes Ramirez, W. (s.f.). *Historia de la provincia del Guayas*. Obtenido de Prefectura Guayas: <http://www.guayas.gob.ec/historia>
- Prefectura del Guayas. (s.f.). *Guayaquil*. Obtenido de Prefectura Guayas: <http://www.guayas.gob.ec/cantones/guayaquil>
- proyectobaq. (2012). Nueva terminal marítima para pasajeros san miguel de cozumel. *arquitectura panamericana.com*.
- Quintana, L. (22 de Diciembre de 2014). *Plataforma arquitectura*. Obtenido de Marina Douro / Arquitectos Barbosa & Guimaraes: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/759342/marina-douro-arquitectos-barbosa-and-guimaraes>
- Redaccion comunidad El Universo. (24 de Julio de 2017). Astinave construíra muelle en un año en el Malecon Simon Bolivar. *El Universo*.
- Redacción El Comercio. (1 de Octubre de 2011). 604 piezas dieron forma al puente. *El Comercio*.
- Redaccion El Oficial. (10 de Septiembre de 2017). MERCADO DEL RÍO: BUSCA SER UN ÍCONO ARQUITECTÓNICO, GASTRONÓMICO Y TURÍSTICO. *El Oficial. Informacion que construye*.
- Redaccion El Telegrafo. (9 de Octubre de 2011). Detras del caos existe una arquitectura diversa. *El Telegrafo*.
- Redaccion El Universo. (5 de Noviembre de 2012). Mas hoteles y edificios para oficinas surgen en Guayaquil. *El Universo*.

- Redaccion El Universo. (26 de Julio de 2015). Paseo por tres ríos, nueva atracción turística por \$17. *El Universo*.
- Redacción El Universo. (26 de Julio de 2015). Paseos por tres ríos, nueva atracción turística por \$ 17. *El Universo*.
- Redaccion El Universo. (22 de Diciembre de 2017). Mercado del Río iniciará obra desde enero del 2018 en Guayaquil. *El Universo*.
- Redaccion Expreso. (29 de Octubre de 2014). Los balcones más altos de la ciudad mirarán al río. *Expreso*.
- Redaccion Expreso. (7 de Noviembre de 2014). Vista al rio, la apuesta de los nuevos edificios. *Expreso*.
- Redaccion Gran Guayaquil, El Universo. (2 de Marzo de 2017). ATM inagura primer corredor de buses de transporte publico en Guayaquil. *El Universo*.
- Redacción Guayaquil es mi destino. (2018). *Guayaquil es mi destino*. Obtenido de Torre Morisca "Torre del Reloj":
<http://www.guayaquilesmidestino.com/es/patrimonio-de-la-ciudad/edificios-publicos/torre-morisca>
- Redaccion Mundo Constructor. (10 de Junio de 2015). ¿Sabía que el edificio más alto de Ecuador tendrá 190 metros de altura? *Mundo Constructor*.
- Rinaldi, M. (14 de Diciembre de 2014). *a as architecture*. Obtenido de Douro marina by barbosa and guimaraes architects:
<http://aasarchitecture.com/2014/12/douro-marina-barbosa-guimaraes-architects.html>
- Ruilova Mosquera, M. C. (2009). Propuesta de desarrollo del sistema de transporte fluvial como potencial turístico-urbano de Durán para transferencia de pasajeros.
- Sancho, A., & Buhalis, D. (1998). *Introducción al turismo*. Madrid: Organización Mundial del Turismo.
- Sobrino, J. (6 de Julio de 2014). Así es el nuevo Yacht Club de Monaco. *Nauta 360*.
- Solardat. (14 de Enero de 2018). Obtenido de www.solardat.uoregon.edu/SunChartProgram.php
- Tobar Vega, H. (19 de Julio de 1993). 20 años de desarrollo marítimo. *Diario Expreso*.
- ugarquitectos. (2010). *ugarquitectos*. Obtenido de Terminal maritima de pasajeros "San Miguel" de Cozumel:
<https://www.ugarquitectos.com/proyectos/comercio-y-turismo/terminal-maritima-cozumel/>



WeatherOnline. (14 de Enero de 2018). *Jose Joaquin de Olmedo aeropuerto*. Obtenido de www.woespana.es/weather/maps/city?FMM=1&FYY=2007&LMM=12&LYY=2017&WMO=84203&CONT=samk®ION=0021&LAND=EQ&ART=WD&R&R=0&NOREGION=0&LEVEL=162&LANG=es&MOD=tab

Windfinder. (14 de Enero de 2018). *Estadísticas del viento y del tiempo Aeropuerto Guayaquil*. Obtenido de www.es.windfinder.com/windstatistics/guayaquil_aeropuerto

ANEXOS

Anexo 1: Reglamento general a ley de turismo

Titulo segundo de las actividades turísticas.

Capítulo I. De las actividades turísticas y su categorización.

Art. 41.- Alcance de las definiciones contenidas en este reglamento. - Para efectos de la gestión pública y privada y la aplicación de las normas del régimen jurídico y demás instrumentos normativos, de planificación, operación, control y sanción del sector turístico ecuatoriano, se entenderán como definiciones legales, y por lo tanto son de obligatorio cumplimiento y herramientas de interpretación en caso de duda, según lo dispuesto en el Art. 18 del Código Civil ecuatoriano, las que constan en este capítulo.

Art. 42.- Actividades turísticas. - Según lo establecido por el Art. 5 de la Ley de Turismo se consideran actividades turísticas las siguientes:

- a) Alojamiento;
- b) Servicio de alimentos y bebidas;
- c) Transportación, cuando se dedica principalmente al turismo; inclusive el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósito;
- d) Operación, cuando las agencias de viajes provean su propio transporte, esa actividad se considerará parte del agenciamiento;
- e) La de intermediación, agencia de servicios turísticos y organizadoras de eventos, congresos y convenciones; y,
- f) Casinos, salas de juego (bingo - mecánicos), hipódromos y parques de atracciones estables.

Art. 43.- Definición de las actividades de turismo. - Para efectos de la aplicación de las disposiciones de la Ley de Turismo, las siguientes son las definiciones de las actividades turísticas previstas en la ley:

a) Alojamiento

Se entiende por alojamiento turístico, el conjunto de bienes destinados por la persona natural o jurídica a prestar el servicio de hospedaje no permanente, con o sin alimentación y servicios básicos y/o complementarios, mediante contrato de hospedaje;

b) Servicio de alimentos y bebidas

Se entiende por servicio de alimentos y bebidas a las actividades de prestación de servicios gastronómicos, bares y similares, de propietarios cuya actividad económica esté relacionada con la producción, servicio y venta de alimentos y/o bebidas para consumo. Además, podrán prestar otros servicios complementarios como diversión, animación y entretenimiento;

c) Transportación

Comprende la movilización de pasajeros por cualquier vía (terrestre, aérea o acuática) que se realice directamente con turistas en apoyo a otras actividades como el alojamiento, la gastronomía, la operación y la intermediación;

d) Operación

La operación turística comprende las diversas formas de organización de viajes y visitas, mediante modalidades como: Turismo cultural y/o patrimonial, etnoturismo, turismo de aventura y deportivo, ecoturismo, turismo rural, turismo educativo - científico y otros tipos de operación o modalidad que sean aceptados por el Ministerio de Turismo.

Se realizará a través de agencias operadoras que se definen como las empresas comerciales, constituidas por personas naturales o jurídicas, debidamente autorizadas, que se dediquen profesionalmente a la organización de actividades turísticas y a la prestación de servicios, directamente o en asocio con otros proveedores de

servicios, incluidos los de transportación; cuando las agencias de viajes operadoras provean su propio transporte, esa actividad se considerará parte del agenciamiento;

e) Intermediación

La actividad de intermediación es la ejercida por agencias de servicios turísticos, las sociedades comerciales, constituidas por personas naturales o jurídicas y que, debidamente autorizadas, se dediquen profesionalmente al ejercicio de actividades referidas a la prestación de servicios, directamente o como intermediarios entre los viajeros y proveedores de los servicios.

Por razón de las funciones que deben cumplir y, sin perjuicio de la libertad de empresa, las agencias de servicios turísticos pueden ser de tres clases: Agencias de viajes internacionales, agencias de viajes mayoristas y agencias duales.

Son organizadoras de eventos, congresos y convenciones, las personas naturales o jurídicas legalmente constituidas que se dediquen a la organización de certámenes como congresos, convenciones, ferias, seminarios y reuniones similares, en sus etapas de gerenciamiento, planeación, promoción y realización, así como a la asesoría y/o producción de estos certámenes en forma total o parcial; y,

f) Casinos, salas de juego (bingo - mecánicos), hipódromos y parques de atracciones estables.

(...) Serán consideradas salas de juego (bingo-mecánicos) los establecimientos abiertos al público, en los cuales, previa autorización expresa del organismo oficial de turismo, se organice de manera permanente y con fines de lucro el denominado juego mutuo de bingo, mediante el cual los jugadores adquieren una o varias tablas y optan al azar por un premio en dinero en efectivo a base

de las condiciones, montos y porcentajes determinados de manera previa a cada una de las jugadas, en función del número de participantes en la misma. En estas salas de juego no podrá instalarse ni practicarse ningún otro juego en los que intervenga el azar, tales como máquinas tragamonedas, mesas de juego, ruletas y otros juegos exclusivos para casinos. (...).

A los efectos de la Ley de Turismo y este reglamento se consideran casinos y por tanto sujetos al presente reglamento, los establecimientos autorizados por el organismo oficial de turismo, que se dediquen de manera exclusiva a la práctica, con fines de lucro, de juegos de envite o azar, de mesa y banca en los que se utilicen naipes, dados, ruletas, máquinas de juego o tragamonedas, mecánicas, electromecánicas o electrónicas, cualquiera sea su denominación, en los que se admitan las apuestas del público o que permita al jugador un tiempo de uso a cambio del pago del precio de la jugada, siempre que el resultado no dependa exclusivamente de destreza del jugador, sino exclusivamente del azar. Serán consideradas como salas de bingo, los establecimientos abiertos al público, en los cuales previa autorización expresa del organismo oficial de turismo, se organice de manera permanente y con fines de lucro el denominado juego mutuo de bingo, mediante el cual los jugadores adquieren una o varias tablas y optan al azar por un premio en dinero en efectivo a base de las condiciones montos y porcentajes determinados de manera previa a cada una de las jugadas, en función del número de participantes en la misma. Los hipódromos son establecimientos turísticos que prestan servicios de juegos de azar, mediante la realización de carreras de caballos, de manera habitual y mediante apuesta, con o sin servicios de carácter complementario. Estos juegos se someterán a las normas

internacionales generalmente aceptadas.

Nota: Incluida Fe de Erratas, publicada en Registro Oficial No. 260 de 27 de enero del 2004.

Nota: Artículo reformado por Decreto Ejecutivo No. 355, publicado en Registro Oficial 77 de 8 de agosto del 2005.

Art. 44.- Normas técnicas y reglamentarias para las actividades turísticas. - Sin perjuicio de las normas de carácter general contenidas en este reglamento, sobre la base de las definiciones contenidas en este capítulo, únicamente el Ministerio de Turismo de forma privativa, a través de acuerdo ministerial, expedirá las normas técnicas y reglamentarias que sean requeridas con el objeto de establecer las particularidades y la clasificación de las actividades de turismo definidas en este reglamento y sus respectivas modalidades. La potestad asignada en este artículo es intransferible. Las entidades del régimen seccional autónomo o dependiente no expedirán normas técnicas, ni de calidad sobre actividades o establecimientos turísticos, no definirán actividades o modalidades turísticas ni establecerán sujetos pasivos o responsables sin que sean establecidos por el Ministerio de Turismo.

Art. 45.- Quien puede ejercer actividades turísticas. - El ejercicio de actividades turísticas podrá ser realizada por cualquier persona natural o jurídica, sean comercial o comunitaria que, cumplidos los requisitos establecidos en la ley y demás normas aplicables y que no se encuentren, en las prohibiciones expresas señaladas en la ley y este reglamento, se dediquen a la prestación remunerada de modo habitual de las actividades turísticas establecidas en el Art. 5 de la Ley de Turismo.

Art. 46.- Quien no puede ejercer actividades turísticas. - Por disposición expresa de la Ley de Turismo, según los Arts. 7 y 60 no

podrán ejercer actividades turísticas y por lo tanto no accederán a calificación y registro alguno de los previstos en la ley y este reglamento:

- a. Las sociedades civiles sin fines de lucro definidas como tales por el Título XXIX del Código Civil ecuatoriano; y,
- b. Las instituciones del Estado definidas como tales por el Título V de la Constitución Política de la República del Ecuador.

Anexo 2: Reglamento general de actividades turísticas

Titulo primero de las actividades turísticas.

Capitulo II. De las agencias de viajes.

Art. 77.- Definición. - Son consideradas agencias de viajes las compañías sujetas a la vigilancia y control de la Superintendencia de Compañías, en cuyo objeto social conste el desarrollo profesional de actividades turísticas, dirigidas a la prestación de servicios en forma directa o como intermediación, utilizando en su accionar medios propios o de terceros.

El ejercicio de actividades propias de agencias de viajes queda reservado exclusivamente a las compañías a las que se refiere el inciso anterior, con excepción de las compañías de economía mixta, formadas con la participación del Estado y el concurso de capital privado; por lo tanto, será considerado contrario a este reglamento todo acto ejecutado dentro de estas actividades, por personas naturales o jurídicas que no se encuentren autorizadas dentro del marco legal aquí establecido.

Art. 78.- Actividades. - Son actividades propias de las agencias de viajes las siguientes, que podrán ser desarrolladas dentro y fuera del país:

- a. La mediación en la reserva de plazas y venta de boletos en

- toda clase de medios de transporte locales o internacionales;
- b. La reserva, adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país y en el exterior;
 - c. La organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como tales el conjunto de servicios turísticos (manutención, transporte, alojamiento, etc.), ajustado o proyectado a solicitud del cliente, a un precio preestablecido, para ser operados dentro y fuera del territorio nacional;
 - d. La prestación e intermediación de servicios de transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial a los viajeros dentro y fuera del territorio nacional;
 - e. El alquiler y flete de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la prestación de servicios turísticos;
 - f. La actuación como representante de otras agencias de viajes y turismo nacionales o extranjeras, en otros domicilios diferentes al de la sede principal de la representada, para la venta de productos turísticos;
 - g. La tramitación y asesoramiento a los viajeros para la obtención de los documentos de viaje necesarios;
 - h. La entrega de información turística y difusión de material de propaganda;
 - i. La intermediación en la venta de pólizas de seguros inherentes a la actividad turística;
 - j. El alquiler de útiles y equipos destinados a la práctica de turismo deportivo y especializado;
 - k. La intermediación en la venta de paquetes turísticos que incluyan cursos internacionales de intercambio, congresos y con-

venciones; y,

- l. La intermediación en el despacho de carga y equipaje por cualquier medio de transporte.

Art. 79.- Clasificación. - Las agencias de viajes, en razón del ámbito y extensión de sus actividades, se clasifican:

- a. Mayoristas;
- b. Internacionales; y,
- c. Operadoras.

Las agencias internacionales y las operadoras podrán ejercer los dos tipos de actividades a la vez, siempre y cuando el activo real sea igual a la sumatoria de los requeridos para cada una de ellas. En la licencia anual de funcionamiento constará este particular.

Ni las agencias internacionales, ni los operadores, podrán en ningún caso realizar las actividades determinadas como propias de las agencias mayoristas; estas últimas no podrán efectuar las actividades de ninguna de las otras.

Art. 80.- Agencias de viajes mayoristas. - Son agencias de viajes mayoristas las que proyectan, elaboran, organizan y venden en el país, toda clase de servicios y paquetes turísticos del exterior a través de los otros dos tipos de agencias de viajes, debidamente autorizadas; y, además, mediante la compra de servicios que complementa el turismo receptivo, organizan y venden en el campo internacional, a través de las agencias de viajes de otros países, o a través de su principal en el exterior.

Esta clase de agencias podrá representar a las empresas de transporte turístico en sus diferentes modalidades, que no operen en el país, y realizar la intermediación en la venta de paquetes turísticos que incluyan cursos internacionales de intercambio, congresos y convenciones.

Las agencias de viajes mayoristas podrán también vender en el exterior los servicios turísticos que adquieran localmente a las agencias operadoras, o a los prestatarios de los servicios.

Las agencias de viajes mayoristas podrán actuar como representantes en el Ecuador de agencias de viajes extranjeras, pero deberán declarar este particular ante el Ministerio de Turismo.

Art. 81.- Agencias de viajes internacionales. - Son agencias de viajes internacionales las que comercializan el producto de las agencias mayoristas, vendiéndolo directamente al usuario; o bien proyectan, elaboran, organizan o venden toda clase de servicios y paquetes turísticos, directamente al usuario o comercializan, tanto local como internacionalmente, el producto de las agencias operadoras. Estas agencias no pueden ofrecer ni vender productos que se desarrollen en el exterior a otras agencias de viajes dentro del territorio nacional.

Art. 82.- Agencias de viajes operadoras. - Son agencias de viajes operadoras las que elaboran, organizan, operan y venden, ya sea directamente al usuario o a través de los otros dos tipos de agencias de viajes, toda clase de servicios y paquetes turísticos dentro del territorio nacional, para ser vendidos al interior o fuera del país.

Art. 83.- Exigencias para los locales. - Los locales que se destinen al funcionamiento de agencias de viajes, no podrán ser compartidos con otro tipo de actividad económica ajena a la actividad turística. Tendrán una superficie mínima de treinta metros cuadrados y contarán con los servicios básicos de luz, agua, teléfono y fax, y una batería de servicios higiénicos, cuando menos.

Art. 84.- Certificado de registro. - En el certificado de registro, constará el número de registro de la agencia el cual servirá para su identificación en todo acto a desarrollar en el ejercicio de la

actividad.

En toda publicidad impresa que realice una agencia de viajes se indicará el número de registro otorgado por el Ministerio de Turismo, el nombre de la agencia o, en su caso, el de la marca comercial registrada, así como su dirección. El material publicitario deberá corresponder a la realidad de la oferta.

Art. 85.- Variación en los valores anunciados por servicios. - El valor anunciado de los servicios sueltos o de los paquetes turísticos podrá ser variado cuando se produzca antes de la perfección del contrato.

En el caso de los paquetes turísticos previamente programados, las condiciones de posible variación del precio deben constar claramente especificadas, con todas sus circunstancias, en el programa, y podrán darse por las causales de fluctuación en el tipo de cambio de las monedas o por modificación de tarifas de transporte, servicios y mínimo de participantes en las que la agencia de viajes no tenga incidencia.

Cuando la variación del valor anunciado sea mayor a un veinte por ciento, el cliente podrá desistir de los servicios, con derecho al reembolso de sus pagos exceptuando los gastos de gestión y anulación, si los hubiere.

Art. 86.- Desistimiento de los servicios. - En todo momento el cliente puede desistir de los servicios solicitados o contratados teniendo derecho a la devolución de las cantidades que hubiere abonado, tanto si se trata del precio total como de los depósitos que se hubieren pactado y hechos efectivos, pero deberá reconocer a la agencia de viajes los montos que a continuación se indican:

a. En el caso de servicios sueltos y paquetes turísticos, los gastos de comunicación y gestión, así como los de anulación de-

bidamente justificados; y,

b. Cuando los servicios contratados y desistidos consistieran o incluyeran boletos de cualquier tipo o cualquier servicio turístico que estuviere sujeto a condiciones económicas especiales de contratación, los gastos de anulación por desistimiento se establecerán de acuerdo a estas condiciones económicas especiales de contratación entre la agencia de viajes, el operador de servicios, el propietario u operador de los servicios y la agencia y el usuario.

Art. 87.- Prestación de la totalidad de los servicios. - Las agencias de viajes están obligadas a facilitar a sus clientes la totalidad de los servicios contratados, dentro de las condiciones y características estipuladas. Solo la fuerza mayor le eximirá de esta obligación.

Art. 88.- Sustitución de servicios. - Las agencias de viajes brindarán siempre a sus clientes, la posibilidad de optar por el reembolso de lo no utilizado, o por la sustitución con otro servicio de similares características. Si por esta sustitución el servicio resultare de inferior categoría, la agencia deberá reembolsar la diferencia.

Art. 89.- Servicios de agencias operadoras. - Todos los servicios prestados por las agencias operadoras, de acuerdo a las atribuciones de su clasificación, pueden ser ofertados y vendidos directamente, tanto nacional como internacionalmente.

Su actividad se desenvolverá dentro del siguiente marco:

a. Proyección, organización, operación y venta de todos los servicios turísticos dentro del territorio nacional;

b. Venta, nacional e internacional, de todos los servicios turísticos a ser prestados dentro del Ecuador, ya sea directamente o a través de las agencias de viajes;

c. Venta directa en el territorio ecuatoriano de pasajes aéreos nacionales, así como de cualquier otro tipo de servicios de trans-

porte marítimo o terrestre dentro del país;

d. Reserva, adquisición y venta de boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas naturales protegidas dentro del país;

e. Alquiler de útiles y equipos destinados a la práctica del turismo deportivo dentro del país;

f. Flete de aviones, barcos, autobuses, trenes especiales y otros medios de transporte, para la realización de servicios turísticos propios de su actividad, dentro del país; y,

g. Prestación de cualquier otro servicio turístico que complemente los enumerados en el presente artículo.

Para la operación de los programas turísticos dentro del país, las agencias deberán utilizar guías turísticos, que posean sus licencias debidamente expedidas por el Ministerio de Turismo, previa la evaluación correspondiente.

Para la operación del transporte turístico dentro del país, la operadora deberá exhibir en el vehículo su nombre y número de registro. Los guías responsables del transporte deberán portar siempre su licencia debidamente autorizada, al igual que la orden de servicio sellada y fechada por la operadora a su cargo. No podrán prestar el servicio de transporte turístico ninguna persona natural o jurídica, que no esté registrada legalmente en el Ministerio de Turismo, como agencia de viajes operadora.

Art. 90.- Servicios de agencias internacionales. - La actividad de las agencias internacionales se desenvolverá dentro del marco establecido en las siguientes letras:

a. Venta directa al usuario de todos los productos turísticos ofrecidos por las agencias mayoristas;

b. Venta directa al usuario, tanto nacional como internacional-

mente, de todos los productos turísticos ofrecidos por las agencias operadoras, o a través de los sistemas computarizados de reservas que operan en el país;

- c. Venta y reserva de pasajes aéreos nacionales o internacionales, así como de cualquier tipo de servicios de transporte marítimo, fluvial o terrestre;
- d. Venta y reserva de servicios de alojamiento;
- e. Organización de un producto propio para ser prestado en el exterior;
- f. Información turística y difusión de material de propaganda;
- g. Expedición y transferencias de equipajes y carga por cualquier medio de transporte;
- h. Venta de pólizas inherentes a la actividad turística de pérdidas o deterioro de equipajes y otros que cubran los riesgos derivados del viaje;
- i. Venta de los servicios de alquiler de vehículos;
- j. Flete aviones para la prestación de servicios;
- k. Asesoramiento e intervención en el trámite de pasaportes y demás documentos de viaje necesarios; y,
- l. Prestación de cualquier otro servicio turístico que complemente los enumerados en el presente artículo.

Cuando de acuerdo a las atribuciones de su clasificación, se trate de la venta de un producto que no tiene intermediación de una mayorista en Ecuador, las agencias internacionales podrán realizar la venta de dicho producto directamente a los usuarios y consumidores.

Titulo V. Del ecoturismo y la sostenibilidad.

Art. 156.- Ecoturismo. - Se considera ecoturismo a la modalidad turística ejercida por personas naturales, jurídicas o comunidades

legalmente reconocidas, previamente calificadas para tal efecto, a través de una serie determinada de actividades turísticas, en áreas naturales, que correspondan o no al Sistema Nacional de Áreas Protegidas, con el objeto de conocer la cultura de las comunidades locales afincadas en ellas y la historia natural del ambiente que las rodea. Dichas actividades se ejercerán con las precauciones necesarias para no alterar la integridad de los ecosistemas ni la cultura local y deberán generar oportunidades económicas que permiten la conservación de dichas áreas y el desarrollo de las comunidades locales, a través de un compromiso compartido entre las comunidades, las personas naturales o jurídicas privadas involucradas, los visitantes y el Estado.

Art. 157.- Políticas permanentes de ecoturismo y principios generales. - Las políticas nacionales de ecoturismo, serán coordinadas por el Ministerio de Turismo, sometiéndose a las siguientes políticas y principios generales que tendrán el carácter de permanentes:

- a. Establecer mecanismos de concertación intersectorial que logren coordinar y armonizar los diversos intereses y acciones de los actores involucrados en el ecoturismo;
- b. Incorporar y reconocer la cosmovisión y la cultura de las comunidades locales en el desarrollo de productos de ecoturismo, en su forma de organización y manejo, en la formulación de políticas, en la planificación relacionada y en la promoción;
- c. Formular sobre la base de una participación intersectorial y multidisciplinaria los correspondientes planes de desarrollo del sector de ecoturismo, donde se encuentren definidos:
 - c.1. Criterios de conservación de las áreas naturales protegidas en relación a sus respectivos planes de manejo;
 - c.2. Modelos de participación de las comunidades locales en el

- manejo y operación de las actividades de ecoturismo;
- c.3. Niveles de responsabilidad de las personas naturales y jurídicas, públicas y privadas, con y sin finalidades de lucro; y,
- c.4. Ámbito de participación de las organizaciones no gubernamentales;
- d. Impulsar el desarrollo y la Oración de las herramientas administrativas que sean necesarias, tales como los registros integrales públicos de la oferta de actividades calificadas como de ecoturismo en el territorio nacional;
- e. Impulsar la formulación de un Código de Ética de Ecoturismo y directrices para orientar el desarrollo de la actividad;
- f. Establecer la zonificación del espacio turístico nacional, para definir dentro de ellas, las áreas de manejo de ecoturismo;
- g. Promover la certificación de la oferta de ecoturismo nacional en áreas naturales sobre la base de un compromiso con la conservación y un sentido de responsabilidad social;
- h. Promover la iniciativa de biocomercio entre las personas naturales, jurídicas y las comunidades locales;
- i. Asegurar por medio de estas políticas de ecoturismo y los mecanismos del Ministerio de Turismo, que el ecoturismo promueva la conservación de los recursos naturales y la prevención de la contaminación ambiental los cuales son de importancia primordial para la supervivencia de las comunidades locales y para sustentar las actividades de ecoturismo;
- j. Fomentar la reinversión de los beneficios económicos generados por el ecoturismo en el manejo y control de las áreas naturales y en el mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones locales;
- k. Fortalecer a las comunidades locales en el establecimiento

de mecanismos de manejo de los recursos naturales, de actividades de conservación y de turismo que se realizan dentro de las áreas naturales;

l. Promover actividades de capacitación dirigidas a los miembros de comunidades locales en actividades calificadas como de ecoturismo. En tales procesos debe existir un intercambio de conocimientos entre las comunidades y los demás actores de la actividad; y,

m. Fomentar el ecoturismo en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, en función de sus planes de manejo y su desarrollo.

La ejecución de las actividades relacionadas con el ecoturismo en el Ecuador, corresponden al sector privado por medio de las personas naturales, jurídicas y comunidades legalmente reconocidas dedicadas a esta actividad, según se encuentra determinado en las leyes correspondientes, reglamentos específicos, normas técnicas y en este reglamento.

Art. 158.- Cumplimiento de políticas de ecoturismo. - El Ministerio de Turismo, velará por el cumplimiento de las políticas nacionales de ecoturismo en el Ecuador, estableciendo los objetivos de la actividad, las directrices generales dentro de las que se realizarán las actividades de ecoturismo en el Ecuador y los marcos generales de coordinación entre las instituciones del Estado con competencias similares en materias relacionadas.

Art. 159.- Obligatoriedad de las políticas de ecoturismo. - Las políticas nacionales de ecoturismo serán obligatorias en el ámbito nacional, para las instituciones del Estado y las instituciones del régimen seccional autónomo que ejerzan competencias similares, para la formulación de planes, la expedición de autorizaciones administrativas de cualquier naturaleza, para la ejecución de las ac-

tividades correspondientes, en los términos establecidos en este reglamento.

Art. 160.- Coordinación interministerial en la determinación de políticas de ecoturismo. - El Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Turismo coordinarán las políticas de ecoturismo dictadas para el Sistema de Áreas Protegidas para una mayor eficacia en el cumplimiento de los objetivos de ambas políticas.

En las áreas que conforman el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, el Ministerio del Ambiente determinará la posibilidad o no de la realización de actividades calificadas como de ecoturismo por el Ministerio de Turismo, a través de la emisión del respectivo permiso o autorización administrativa.

Art. 161.- Planificación pública. - El Ministerio de Turismo, dentro de su planificación de corto, mediano y largo plazo, incluirá los objetivos y los criterios generales para las actividades de ecoturismo en el Ecuador, con enfoque competitivo.

Art. 162.- Participación ciudadana en la planificación. - El Ministerio de Turismo promoverá un proceso participativo de actores claves pública y previamente convocados para la determinación de los planes de corto, mediano y largo plazo en materia de ecoturismo, como lo establece el artículo 225 de la Constitución Política de la República y el artículo 1 de la Ley Especial de Descentralización y Participación Social.

Art. 163.- De la asesoría de ecoturismo del Ministerio de Turismo. - El Ministerio de Turismo conformará una asesoría de ecoturismo en el nivel asesor. Sus funciones serán establecidas en el Reglamento Orgánico Funcional.

Art. 164.- Funciones especializadas del Ministerio de Turismo. - En materia de ecoturismo, corresponde al Ministerio de Turismo:

- a) La determinación de las modalidades de ecoturismo permitidas;
- b) La clasificación y categorización de la correspondiente actividad;
- c) La vigilancia y control de la calidad de la actividad o el servicio que se preste sobre la base de las normas técnicas establecidas según lo determinan los instrumentos legales correspondientes;
- d) Velar por el cumplimiento de este reglamento;
- e) El seguimiento a la política nacional de ecoturismo;
- f) La formulación y expedición de un capítulo especializado relacionado con ecoturismo dentro de la planificación general del desarrollo turístico;
- g) La determinación de las áreas dentro de las que se pueden realizar actividades de ecoturismo. Si dichas áreas están dentro del Sistema Nacional de Áreas Protegidas se deberá coordinar con el Ministerio del Ambiente;
- h) La incorporación de un procedimiento administrativo de apoyo a las iniciativas de certificación de ecoturismo;
- i) Establecer las normas técnicas a las que se sujetarán las instituciones del Estado, las personas naturales, jurídicas o comunidades legalmente reconocidas en el ejercicio de actividades turísticas dentro de la modalidad de ecoturismo; y,
- j) Las demás establecidas en este reglamento y las que se establezcan en otros instrumentos que correspondan.

Art. 165.- Actividades de ejecución de ecoturismo por parte del sector privado. - Las personas naturales o jurídicas, pueden ejercer actividades de ecoturismo, previo el cumplimiento de los requisitos exigidos por el Ministerio de Turismo, sus leyes, reglamentos

y demás normas vigentes.

Art. 166.- Actividades de ejecución de ecoturismo por parte del sector privado comunitario. – Las comunidades legalmente reconocidas, pueden ejercer las actividades de ecoturismo previstas en la ley, a excepción de aquellas cuyo ejercicio esté reservado a algunas personas jurídicas según las leyes vigentes.

Las actividades se realizarán de manera directa, sin intermediarios. Por lo tanto, las comunidades legalmente reconocidas podrán realizar la comercialización de sus productos y completar la cadena de valor operativa por sí mismos.

Las operaciones realizadas por comunidades legalmente reconocidas, serán autorizadas únicamente para su jurisdicción; sin implicar ello exclusividad de operación en el lugar en el que presten sus servicios.

Para efectos de este reglamento, se entiende por comunidad la organización comunitaria organizada y capacitada, reconocida como tal, que ejecute actividades de ecoturismo en un área geográfica determinada para tal efecto.

Art. 167.- Requisitos para la operación de comunidades legalmente reconocidas. - Las comunidades locales organizadas y capacitadas podrán prestar servicios de ecoturismo, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Petición realizada por los interesados de manera directa, indicando que tipo de actividad desean efectuar.
2. Acta certificada de la Asamblea General Comunitaria en el cuál se nombra al responsable o responsables para el ejercicio de la actividad de ecoturismo.
3. Obtención de registro y licencia anual de funcionamiento en el Ministerio de Turismo.

4. Obtención del permiso o autorización del Ministerio del Ambiente cuando la actividad se vaya a realizar dentro del Sistema Nacional de Áreas Protegidas.

Art. 168.- Categoría especial. - El Ministerio de Turismo establecerá la categoría adicional especial de “Empresa de Ecoturismo” dentro de sus normativas reglamentarias para la clasificación de establecimientos.

Se llama empresa de ecoturismo a la persona natural, jurídica o comunidad legalmente reconocida que desarrolle actividades de ecoturismo, reconocida como tal por las autoridades correspondientes.

Esta categoría especial se determinará sobre la base de un proceso de certificación de sostenibilidad voluntaria a la que las personas naturales, jurídicas y comunidades legalmente reconocidas dedicadas al ecoturismo, pueden optar. Esta certificación avalará sus acciones.

Art. 169.- Procedimiento para obtener la categoría especial. - Las empresas dedicadas a ejercer actividades vinculadas con el ecoturismo podrán acceder a la categoría especial de “Empresa de Ecoturismo”.

Quienes deseen obtener dicha categoría, solicitarán la certificación de sostenibilidad al momento de obtener su registro o actualizarlo, en el caso de establecimientos nuevos o existentes, respectivamente.

La certificación de sostenibilidad es un mecanismo de evaluación de empresas turísticas en el territorio nacional, diseñada como un marco que asegure que las actividades de turismo sostenible cumplan normas ambientales, sociales y económicas respecto al manejo de los recursos naturales y culturales y de los respectivos

impactos.

Esta certificación de sostenibilidad voluntaria, implica un reconocimiento al manejo desplegado por las empresas en lo relativo a la conservación de la biodiversidad y prevención y control de la contaminación ambiental.

Art. 170.- Normas para la certificación. - Para efectos de la certificación, el Ministerio de Turismo elaborará las respectivas normas técnicas de calidad y escogerá los métodos y mecanismos de certificación más idóneos.

El Ministerio de Turismo, una vez verificado su cumplimiento, procederá a otorgar la distinción de "Empresa de Ecoturismo.

Art. 171.- Registro y licencia anual. - Las empresas de ecoturismo, opten o no por la certificación de sostenibilidad, deberán obtener el registro y la licencia anual de funcionamiento, previo cumplimiento de los requisitos previstos en las normas vigentes.

Estas obligaciones ante el Ministerio de Turismo no exoneran a la persona natural, jurídica o comunidad legalmente reconocida, del cumplimiento de las obligaciones y requerimientos que el Ministerio del Ambiente exija para ejercer la actividad de ecoturismo dentro del Sistema Nacional de Áreas Protegidas.

Art. 172.- Beneficios. - Las empresas de ecoturismo certificadas, se sujetarán al siguiente régimen de beneficios:

- a) Acceso directo a los beneficios establecidos en la Ley Especial de Desarrollo Turístico; y,
- b) Preferencia dentro de la planificación promocional del país, que efectúa el Ministerio de Turismo.

Art. 173.- Competencia y requisitos generales. - Le corresponde al Ministerio de Turismo, a través de acuerdo ministerial, el establecimiento de las normas técnicas de calidad de las actividades

turísticas bajo la modalidad de ecoturismo. Tales normas técnicas deberán ser debida y técnicamente fundamentadas.

Art. 174.- Procedimiento para la expedición de las normas técnicas. - Las normas técnicas a las que hace referencia este capítulo, podrán ser propuestas por cualquiera de los actores del sector turístico interesado, formalmente reconocido. Le corresponde al Ministerio de Turismo, a través del órgano administrativo correspondiente, patrocinar los procesos de consulta, búsqueda de consensos y publicidad de las normas en mención, a través de la constitución de mesas de diálogo organizadas previa la convocatoria pública de los actores interesados. En caso de no existir coincidencia de criterios, le corresponde al Ministerio de Turismo, adoptar la decisión que crea conveniente para los intereses del desarrollo del sector.

Art. 175.- Publicidad de los procedimientos. - Todos los procedimientos de calificación de operaciones y actividades de ecoturismo serán públicos. Para tal efecto, el Ministerio de Turismo contará con las correspondientes bases de datos.

Se exceptúa de la publicidad referida en este artículo, toda la información que esté amparada en la normativa de propiedad intelectual.

Art. 176.- Recursos de la asesoría de ecoturismo. - La asesoría de ecoturismo del Ministerio de Turismo financiará sus actividades con los siguientes recursos:

- a) Los que le sean asignados dentro del presupuesto institucional;
- b) Los recursos que se generen por el mantenimiento y disposición de información de la base de datos de actividades de ecoturismo en el Ecuador;

- c) Los recursos que se generen por el registro o certificación de sostenibilidad de las empresas de ecoturismo;
- d) Los recursos que se obtengan de la cooperación externa para este fin; y,
- e) Los demás establecidos en las leyes correspondientes.

Anexo 3: Encuesta



ENCUESTA: Propuesta de diseño de estación fluvial para servicios turísticos en el Malecón 2000

1. **Sexo:** F M
2. **Nacionalidad**
 Ecuatoriana
OTROS: _____
3. **Edad**
16-25 41-65
26-40 65 en adelante
4. **¿Conoce sobre las opciones de recorridos fluviales a los largo del Rio Guayas?**
 SI
 NO
5. **Si ha realizado el recorrido. ¿Hace qué tiempo lo realizó?**
 UNA SEMANA
 UN MES
 TRES MESES
 SEIS MESES
 NUNCA
6. **En caso de nunca haberlo realizado. ¿Cuál fue la razón?**
 DESCONOCIMIENTO
 FALTA DE INTERES
 FALTA DE TIEMPO
OTROS: _____

7. En caso de haberlo realizado ¿Qué empresa utilizó?

- CACIQUE TUMBALA
- TURISMO EN EL GOLFO (MINISTERIO DE TURISMO)
- DISCOVERY
- MORGAN

OTROS: _____

8. ¿Considera de importancia que estas empresas deben contar con instalaciones para la espera de usuarios y promoción de sus recorridos?

- SI
- NO

9. ¿Las empresas mencionadas poseen instalaciones adecuadas para la espera de usuarios y su promoción?

- SI
- NO
- DESCONOCE

10. ¿Cuál de los siguientes espacios le gustaría que tuviera una estación fluvial?

- BAÑOS
- ZONA DE ESPERA
- ZONA EXPOSICIÓN
- OFICINAS
- RESTAURANTES
- ZONA DE COMERCIO

OTROS: _____