



UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ

**DISEÑO DE UN CENTRO
COMERCIAL, IMPLANTADO EN UN
CENTRO DE SERVICIOS
INTEGRALES, EN EL SECTOR
QUIZANDAL, MUNICIPIO PUERTO
CABELLO, ESTADO CARABOBO.**

Autora: Betzabeth A. Assowad M.

Urb. Yuma II, calle N° 3. Municipio San Diego
Teléfono: (0241) 8714240 (Máster) – Fax: (0241) 871239

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ
FACULTAD DE INGENIERIA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CARRERA ARQUITECTURA

**DISEÑO DE UN CENTRO COMERCIAL, IMPLANTADO EN UN CENTRO DE
SERVICIOS INTEGRALES, EN EL SECTOR QUIZANDAL, MUNICIPIO
PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO.**

Trabajo de Grado presentado como requisito parcial para optar al título de:
ARQUITECTO

Autora: Betzabeth A. Assowad M.
Tutor Académico: Arq. Gustavo Marvez.
Tutora Metodológica: MSc. Hortensia Ron.

San Diego, Febrero 2017

ACEPTACIÓN DEL TUTOR

Quienes suscriben, Arq. Gustavo Marvez, titular de la cédula de identidad N° 4.451.461 y Msc. Hortensia Ron, titular de la cédula de identidad N° 8.556.129, en nuestro carácter de Tutores, Académico y Metodológico del Trabajo de Grado presentado por la ciudadana Betzabeth Assowad, titular de la cédula de identidad N° 20.989.188, titulado: **DISEÑO DE UN CENTRO COMERCIAL, IMPLANTADO EN UN CENTRO DE SERVICIOS INTEGRALES, EN EL SECTOR QUIZANDAL, MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO**. Presentado como requisito parcial para optar al título de **Arquitecto**, consideramos que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

San Diego, a los 9 días del mes de Febrero del año 2017.

Tutor Académico
Arq. Gustavo Marvez.
C.I. 4.451.461

Tutora Metodológica
Msc. Hortensia Ron
C.I. 8.556.129

DEDICATORIA

Dedico mi trabajo de grado primeramente a Dios que fue mi norte desde el primer momento que decidí estudiar esta carrera compleja pero hermosa y por permitirme culminar uno de los mayores logros de mi vida, por otro lado se la dedico a mis padres que me apoyaron y me permitieron estudiar Arquitectura, a ellos les debo lo que soy hoy, gracias por servirme de guía en todo momento.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco primero a Dios por iluminarme y darme la fuerza necesaria para poder hacer realidad esta meta.

A mis padres porque además de apoyarme económicamente, son mi inspiración y mi ejemplo a seguir, con su apoyo y amor incondicional me enseñaron que el éxito se logra con perseverancia.

A mi hermana por darme la motivación y fortaleza que necesitaba en los momentos más difíciles de la carrera, me estímuló a no rendirme nunca.

A mi pareja por animarme y ayudarme en todo lo que necesite a lo largo de la carrera por siempre estar conmigo en las buenas y en las malas, y por hacerme mejor persona cada día.

A mi mascota Nikki por ser mi compañera fiel, por desvelarse conmigo las noches que lo necesite y por animarme cada vez que me sentí triste o decaída.

A mi Tutor Académico Arq. Gustavo Marvez, por guiarme y enseñarme sus conocimientos, que sé que me servirán de mucho en mi vida como profesional.

A mi Tutora Metodológica, MSc. Hortensia Ron que con su paciencia e instrucciones me ayudaron a realizar esta tesis.

INDICE GENERAL

CONTENIDO

pp.

LISTA DE CUADROS.....	iiix
LISTA DE FIGURAS.....	iiix
LISTA DE GRAFICOS.....	x
RESUMEN INFORMATIVO.....	xi
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO	
I EL PROBLEMA	
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	6
1.3. OBJETIVOS.....	6
1.4. JUSTIFICACIÓN.....	7
II MARCO TEÓRICO	
2.1. ANTECEDENTES.....	8
2.2. BASES TEÓRICAS.....	12
2.3. BASES LEGALES.....	20
2.4. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS.....	23
III MARCO METODOLÓGICO	
3.1. TIPO DE INVESTIGACION.....	25
3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	26
3.3. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	28
3.4. TECNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS.....	34
3.5. FASES DE LA INVESTIGACIÓN.....	40
3.6. RECURSOS.....	41
IV LA PROPUESTA ARQUITECTONICA	
4.1 EL SITIO URBANO.....	44

4.2 EL PLAN URBANO.....	54
4.3 EL PROYECTO.....	60
V LA REPRESENTACION GRAFICA	
5.1 LISTADO DE PLANOS.....	90
REFERENCIAS	
IMPRESAS.....	100
ELECTRONICAS.....	101

LISTA DE FIGURAS

CONTENIDO

FIGURA	PP.
1. Vista exterior Quinta Alegría Shopping Mall.....	8
2. Vista externa de estación de servicios Tigre-Nordelta.....	9
3. Vista exterior de parada de descanso Lochini, Georgia	10
4. Vista desde arriba del centro comercial Larcomar.....	11
5. Ubicación de la propuesta.....	44
6. Poligonal del Sector Quizandal.....	45
7. Clima de Puerto Cabello.....	47
8. Ubicación de ríos en Puerto Cabello.....	47
9. Perfil vial del sector Quizandal.....	51
10. Terminal Juan José Flores.....	52
11. Plano de usos de suelos del sector Quizandal.....	53
12. Ampliación de la vía Quizandal-Gañango e incorporación de aceras.....	55
13. Propuesta de parada de autobus.....	55
14. Distribución del Centro de servicios integrales.....	56
15. Terreno donde está ubicado el centro comercial.....	61
16. Poligonales del terreno.....	62
17. Contexto inmediato al terreno.....	63
18. Residencias militares la rosa.....	66
19. Topografía del terreno.....	67
20. Vientos e incidencia solar.....	67
21. Accesos al Centro de Servicios Integrales.....	68
22. Accesos al Terreno individual (Centro Comercial).....	68
23. Servicios publicos.....	70

24.	Situación del Centro Comercial en el Centro de Servicios Integrales.....	74
25.	Topografía en la propuesta de Centro Comercial.....	75
26.	Límites del terreno.....	76
27.	Accesos vehiculares al conjunto.....	77
28.	Edificio A, planta baja.....	78
29.	Administración y servicios.....	79
30.	Unidad Bancaria.....	80
31.	Edificio A, primer piso.....	80
32.	Edificio B, planta baja.....	81
33.	Edificio B, primer piso.....	82
34.	Edificio C, planta baja.....	83
35.	Edificio C, Mezzanina.....	83
36.	Vista Edificio A.....	84
37.	Alupremium.....	85
38.	Revestimiento de madera para fachadas.....	85
39.	Concreto estampado.....	86
40.	Piso epoxico.....	87
41.	Cerámica nacional.....	87
42.	Detalle de losa utilizada en entepiso y techo.....	88
43.	Detalle de losa en planta.....	89

LISTA DE CUADROS
CONTENIDO

CUADRO	pp.
1. Cuadro 1. Lista de Cotejo.....,	29
2. Cuadro 2. El Cuestionario.....	32
3. Cuadro 3. Cronograma de Actividades.....	42
4. Cuadro 4. Coordenadas de la Poligonal del Sector Quizandal.....	45
5. Cuadro 5. Ríos del municipio Puerto Cabello.....	48
6. Cuadro 6. Vegetación del municipio Puerto Cabello.....	49
7. Cuadro 7. Variables urbanas del terreno.....	54
8. Cuadro 8. Variables urbanas – Estación de Multiservicios Vehiculares.....	57
9. Cuadro 9. Variables urbanas – Centro Gastronómico.....	58
10. Cuadro 10. Variables urbanas – Mercado de Pescados.....	58
11. Cuadro 11. Variables urbanas – Centro Serv. Nauticos.....	59
12. Cuadro 11. Variables urbanas – Empaquetadora de Pescados.....	60
13. Cuadro 13. Coordenadas de poligonal de terreno a intervenir.....	62
14. Cuadro 14. Hitos del Sector Quizandal.....	64
15. Cuadro 15. Propuesta de vegetacion.....	69

LISTA DE GRAFICOS
CONTENIDO

GRAFICO	PP.
1. Gráfico de Resultados. Ítem 1.....	34
2. Gráfico de Resultados. Ítem 2.....	35
3. Gráfico de Resultados. Ítem 3.....	35
4. Gráfico de Resultados. Ítem 4.....	36
5. Gráfico de Resultados. Ítem 5.....	36
6. Gráfico de Resultados. Ítem 6.....	37
7. Gráfico de Resultados. Ítem 7.....	37
8. Gráfico de Resultados. Ítem 8.....	38
9. Gráfico de Resultados. Ítem 9.....	38
10. Gráfico de Resultados. Ítem 10.....	39
11. Diagrama de burbujas parte 1.....	72
12. Diagrama de burbujas parte 2.....	72
13. Diagrama de burbujas parte 3, Área comercial.....	73
14. Diagrama de burbujas parte 4, Área de servicio.....	73
15. Diagrama de burbujas parte 5, Área administrativa.....	73

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ
FACULTAD DE INGENIERIA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CARRERA ARQUITECTURA

**DISEÑO DE UN CENTRO COMERCIAL, IMPLANTADO EN UN CENTRO DE
SERVICIOS INTEGRALES, EN EL SECTOR QUIZANDAL, MUNICIPIO
PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO.**

Autora: Betzabeth A. Assowad M.

Tutor Académico: Arq. Gustavo Marvez.

Tutora Metodológica: MSc. Hortensia Ron.

Fecha: Febrero 2017

RESUMEN INFORMATIVO

Este proyecto tiene como objetivo la realización de un Centro Comercial implantado en un Centro de Servicios Integrales, que servirá como asistencia vial para los turistas que día a día visitan el Municipio Puerto Cabello y sus playas cercanas, este además de ser usado por los turistas, también servirá de recreación para todos los habitantes del sector Quizandal, así se estará cumpliendo con las necesidades que actualmente requiere esta localidad. El proyecto está fundamentado en la modalidad de proyecto factible, a través de una investigación documental y de campo, implementando en esta la utilización de instrumentos como la lista de cotejo y el Cuestionario, llevándolo a cabo a través de cuatro fases las cuales formaron los pasos para generar la propuesta, la fase I fue el diagnóstico y la recolección de información en el área de estudio, la fase II consistió en un análisis de los datos que arrojo el estudio previamente realizado, la fase III se basó en realizar ciertas alteraciones urbanas necesarias para el sector, y por último esta la fase IV que consto en proponer la implantación de una edificación individual, que aportara una solución arquitectónica a los problemas del sector. El desarrollo de un Centro Comercial será un proyecto que fomentara el turismo en esta zona y al mismo tiempo ofrecerá a la comunidad un espacio para el desenvolvimiento de actividades recreacionales, las cuales hoy día son escasas en este sitio, así que mejorara la calidad de vida a los habitantes y de los turistas que visitan la zona.

Descriptor: Servicios, Comercial, Recreación, Turistas.

INTRODUCCIÓN

A lo largo de toda la red vial de nuestro país, son muy pocos los espacios que proporcionen condiciones aptas para cumplir con las necesidades de los viajeros que demandan servicios básicos como alimentación, descanso y aseo personal e igualmente para dar una respuesta adecuada a los problemas imprevistos que se pueden presentar en los automóviles a lo largo de un viaje.

En la actualidad en el municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo, se observan muchos terrenos desolados y sin ninguna utilidad, además de un desorden urbano producto del crecimiento poblacional acelerado y que ha obligado a las personas a ubicarse en estos pueblos lindantes a la ciudad, pero que se encuentran con una gran escasez de servicios básicos, bien sea de infraestructura o de equipamiento urbano.

Por esta razón se ha realizado un estudio profundo a este sector para llevar un registro de cuáles son las necesidades que posee este sitio, que además es muy visitado por turistas diariamente debido a las playas que en él se encuentran, y tomando en cuenta que estos turistas también tienen necesidades que satisfacer y que actualmente no se le está dando la merecida importancia.

Se propuso un Centro de Servicios Integrales, para dar respuesta a estas necesidades específicas y este favorecerá de alguna manera la tranquilidad de todos los viajeros que se encuentren en el sector, además que la realización de un Centro Comercial implantado dentro de esta edificación ayudara a los turistas a satisfacerse de necesidades alimenticias y de recreación, y será una fuente de distracción y ocio para todos los habitantes de Quizandal y sus pueblos cercanos.

Pasos para el desarrollo del proyecto:

Capítulo I – El Problema: Planteamiento del Problema, Formulación del Problema, Objetivo General, Objetivos Específicos y la Justificación del Problema.

Capítulo II – Marco Teórico: Antecedentes, Bases Teóricas, Bases Legales y Definición de términos básicos.

Capítulo III – Marco Metodológico: Tipos de Investigación, Población y Muestra, Técnica e Instrumentos de Recolección de Datos, Análisis de Datos, Fases de la Investigación, Recursos: Recursos Humanos, Recursos Institucionales, Materiales y Tiempo.

Capítulo IV – El proyecto arquitectónico: Todo lo referente al proyecto, su ubicación y factores que influyen en él, también se menciona su concepto generador y memoria descriptiva.

Capítulo V – La representación gráfica: Se encuentran todos los planos del proyecto.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema

Con el paso del tiempo se han efectuado cada vez más frecuentes propuestas de reordenamiento urbano alrededor del mundo, deseando recuperar y volver a poner en orden ciudades y urbanismos, estas propuestas también incluyen la realización de diferentes edificios que la sociedad necesita, haciendo a la ciudad más productiva y ofreciendo calidad de vida a los pobladores que habitan en ella.

Son varias las razones por las cuales existen estos problemas de desorden urbano, uno de ellos es el crecimiento demográfico apresurado y que obliga a la población a ubicarse en lugares adyacentes a la ciudad e ir creando espacios urbanos no planificados, que van creciendo de forma desordenada y sin ningún tipo de legalidad, generando problemas, ya que como estos urbanismo no han sido planeados ni se rigen por ningún plan, presentan necesidades y carencias de diferentes servicios básicos.

La escasez de servicios no se presenta solo en las grandes ciudades, sino también en localidades secundarias y sectores donde se posee gran potencial económico y turista, como las costas, puertos y pueblos cercanos al mar, estos son lugares donde se deberían generar espacios públicos y diversos edificios que presten servicios necesarios para el turista y transeúntes que circulan por la zona, además aprovechar esa gran economía que aquellos lugares pueden ofrecer.

Un claro ejemplo es el Plan de Restauración del Borde Costero en la ciudad de Talcahuano en Chile, que tiene como objetivo principal rescatar valiosos espacios para la población y generar nuevas oportunidades de negocios, creando industrias y otras actividades comerciales. Esos son los conceptos que mueven ese proyecto, una iniciativa que pretende renovar el fuerte vínculo que existe entre la ciudad y el mar que la rodea.

Venezuela es un país que limita con el Mar Caribe, por esta razón es una nación que posee variedad de puertos y costas, con gran potencial económico y turístico dado a su diversidad de playas con agradables temperaturas, entre los que podemos mencionar tenemos al Estado Aragua, Vargas, Anzoátegui, en este último se encuentra Puerto la Cruz, una ciudad que cuenta con varios puertos de transporte marítimo desde los cuales pueden ser alcanzados muchos destinos de interés turístico y comercial.

En ella se encuentra el famoso Paseo Colón, inaugurado en mayo de 1967, fue pensado como un boulevard con áreas verdes y caminerías para los usuarios, con el tiempo se cometieron faltas en los permisos y se generaron comercios sin el debido control, alterando la idea inicial del proyecto. Luego de esto fueron varias las remodelaciones que se intentaron hacer, pero fue en el 2000 cuando se puso en marcha el proyecto conocido como el Mandarriazo que tiene como objetivo la restauración de este sitio, comenzaron demoliendo las edificaciones comerciales las cuales entorpecían las vistas al mar, además que ocasionaban contaminación ambiental, esta remodelación sigue en labor y actualmente este sitio es un lugar de referencia para todos los turistas que visitan la ciudad, y además un lugar de reunión y paradas familiares ya que a su alrededor cuenta con variedad gastronómica.

En el Estado Carabobo se encuentra el Municipio Puerto Cabello, es la ciudad número 15 más habitada de Venezuela y donde se encuentra un puerto marítimo importante y de mucho valor económico en el país, además la afluencia de turista que recorre el estado es bastante grande ya que debido a su ubicación geográfica frente al mar Caribe, dispone de numerosas playas e islas cercanas, en esta ciudad como la mayoría del país son muy pocos los espacios que proporcionan servicios básicos para los transeúntes como restaurantes con ambientes agradables, lugares de compras rápidas y efectivas y suministrar auxilio inmediato a vehículos que presentan problemas en las vías. Estos sitios son tan necesarios y tan olvidados, que cuando alguno se genera probablemente sea de forma improvisada, sin regirse por normas legales, y sin cumplir todas las necesidades que el turista necesita.

Son aproximadamente 30 kilómetros la distancia que recorre las playas de Puerto Cabello, a lo largo de este recorrido solo existen dos bombas de gasolina muy básicas y que no poseen ningún tipo de servicio adicional y necesario para los viajeros, Quizandal es un

sector de esta ciudad bastante transitado ya que allí se encuentran 4 playas, Playa La Rosa, Playa Huequito, Playa Quizandal y Puerto Borburata, y también porque sirve de paso a otros pueblos y playas cercanas como Rincón del Pirata y la bahía de Patanemo, a pesar de esto son muy pocos los servicios que se pueden encontrar en aquel lugar, no existe ninguna estación de servicio en este sector, la bomba de gasolina más cercana se encuentra a 10 kilómetros y no hay un buen lugar donde el pasajero pueda descansar y degustar de la gastronomía de la zona, o realizar compras necesarias ni ningún sitio que sirvan de motor para impulsar el turismo.

En la actualidad en el pueblo de Quizandal existe una gran cantidad de terrenos solitarios y que según las normativas que rigen la zona, los usos de suelos de muchos de estos terrenos serán proporcionados para nuevos desarrollos comerciales y de servicio, este sector tiene un flujo de viajeros bastante importante y cuenta con un potencial turístico grande, que actualmente no es aprovechado.

De acuerdo con lo antes expuesto, surgió la idea de proponer un Centro de Servicios Integrales que es un conjunto de edificios que tienen como objetivo principal dar una respuesta adecuada a las distintas necesidades de los viajeros y turistas que transitan en esta zona, además de abastecer las insuficiencias de los habitantes de Quizandal y los pueblos adyacentes, mejorando su calidad de vida.

En el espacio donde está ubicado el Centro de Servicios Integrales se incluyó un Centro Comercial, ya que en esta parroquia no existe ninguna área netamente comercial, que sirva para realizar todas las compras necesarias de los viajeros, ni un espacio de distracción para los habitantes de esta comunidad, con esta propuesta implantada en el Centro de Servicios Integrales se intentó dar una solución arquitectónica para responder a las necesidades del sector.

1.2 Formulación del Problema

¿De qué manera la creación de un Centro Comercial implantado en un Centro de Servicios Integrales fomentara el desarrollo económico y turístico de Quizandal y como este mejorara la calidad de vida de los habitantes de la zona y transeúntes que viajan por ella?

1.3 Objetivos

Objetivo General

Diseñar un Centro Comercial, implantado en un Centro de Servicios Integrales, en el Sector Quizandal, Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo, tomando en cuenta las leyes y normas vigentes, influyendo positivamente en el viajero y fomentando el mejoramiento de las zonas turísticas del municipio.

Objetivos Específicos

Diagnosticar las variables físicas y urbanas del contexto que rodea el terreno de estudio, mediante las técnicas de recolección de datos.

Analizar la información obtenida, las leyes y normativas vigentes que rigen la zona generando posteriormente una propuesta.

Establecer un Centro de Servicios Integrales para el potencial y beneficio del turismo en el municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo.

Diseñar un Centro Comercial, dentro del Centro de Servicios Integrales, como respuesta a las necesidades que posee el municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo.

1.4 Justificación del Problema

Son bastante diversas las necesidades que tiene una persona o familia mientras viajan, alrededor de estos traslados se le pueden presentar a los viajeros síntomas de agotamiento, sed, hambre o algunas otras necesidades fisiológicas, además las fallas automovilísticas son muy frecuentes y es bastante arduo no tener una respuesta acertada a estas situaciones que son imprevistas pero bastante comunes en los viajes.

A lo largo de las carreteras de Puerto Cabello son muy poco los lugares con los que cuentan los viajeros a la hora de realizar una parada, a pesar de ser un sitio con gran potencial turístico, gracias a su clima tropical y sus numerosas playas, no existe ningún lugar que cumpla totalmente con las necesidades del turista, es por esto que surgió la idea de la creación de un Centro de Servicios Integrales, donde se establece una serie de edificios adecuados para satisfacer a los usuarios con los distintos servicios que requieren.

Todos estos edificios estarán integrados y cumplirán con alimentación, compras diversas, reparaciones mecánicas, abastecimiento de gasolina, entre otros servicios, además que tendrá un pequeño sitio de información donde se impulsará el turismo en esta zona. Este sitio se convertirá en un lugar de referencia y será una parada agradable y placentera para todos los transeúntes.

Dentro de este Centro de Servicios Integrales se encontrara un Centro Comercial, que estará conformado por diferentes tiendas apropiadas para el lugar, como tiendas playeras, minimarket, farmacia, bancos, bodegones, panadería, entre otros locales de interés. Además este se convertirá en un lugar de entretenimiento para todos los habitantes de Quizandal, ya que este sector tiene muy pocos sitios que sirvan de distracción y paseo, por otra parte los locales comerciales de este centro comercial y todas las actividades que se generaran en este espacio, van a requerir de personal trabajador, es decir que este centro va a producir empleos en la zona, motivando el desarrollo de este lugar y los pueblos adyacentes.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

En este capítulo se observa todo lo referente a lo teórico, donde se estudió todo lo relativo a la edificación y estudios pasados que sirvieron como base para el proyecto de investigación, el marco teórico forma el centro del trabajo, pues es sobre este que se construyó todo el proyecto, con una buena base teórica se formó el análisis de los resultados obtenidos en el trabajo.

2.1 Antecedentes

Autor: Juan Sordo Madaleno

Proyecto: Quinta Alegría Shopping Mall.

Ubicación: Playa del Carmen, México.

Año: 2013

González (2014) manifiesta que el Centro Comercial Quinta Alegría ofrece una experiencia inigualable llena de magia y encanto, que solo se puede conseguir en una de las ciudades más emblemática del caribe, al estar ubicada en la Quinta Avenida de Playa del Carmen corazón de la ciudad; se logra un equilibrio perfecto entre estilo, moda y la atmosfera única de playa (ver figura 1).
(p. <http://www.thebestrivieramaya.com/item/quinta-alegria-shopping-mall/>)



Figura 1. Quinta Alegría Shopping Mall. Fuente: http://www.thebestrivieramaya.com/wp-content/uploads/QUINTA_ALEGRIA_SHOPPING_MALL-8.jpg (2016)

Este centro comercial es un excelente lugar de paseo y encuentro en la ciudad de playa del Carmen, cuenta con numerosas tiendas donde se pueden hacer todo tipo de compras, además que también es un sitio para simplemente caminar y dar un paseo, ya que tiene una bonita arquitectura y espacios encantadores, estas condiciones juegan un papel importante en el concepto generador del proyecto, ya que la idea del centro comercial en el sector Quizandal es tener un espacio que sirva tanto para realizar compras como de ocio y entretenimiento, teniendo en cuenta un concepto formal playero.

Autor: Hampton+Rivoira+Arquitectos

Proyecto: Estación de servicio Tigre-Nordelta

Ubicación: Nordelta, Argentina

Año: 2011

Maccaden (2012) declara que el proyecto se concentra en la propuesta de una superficie natural continua que se eleva para cobijar e integrar los servicios para el automóvil así como para sus conductores y acompañantes. (Ver figura 2) Debajo de ella se distribuyen el área para vehículos por un lado, para público por el otro y entre ellos las islas de surtidores de combustibles y el cruce vehicular entre las avenidas a ambos lados. (p.<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-174539/ypf-estacion-de-servicio-tigre-nordelta>)



Figura 2. Vista externa de estación. Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-174539/ypf-estacion-de-servicio-tigre-nordelta/5016b36028ba0d6ff9000007>(2012)

Este edificio es tomado como referente ya que es un completo sitio para prestar asistencia vial a los transeúntes, siendo esto lo que se quiso lograr con la propuesta de un Centro de Servicios Integrales, está compuesto por algunos espacios que se plantaron en el centro antes expuesto, tales como gasolinera, tienda y cafetería, además una tienda que sirve de supermercado debido a la gran variedad de productos que en ella se encuentra, esta estación de servicio Argentina se convirtió en un sitio de parada turística obligatoria por su atrayente físico y destacada arquitectura.

Autor: Arquitectos J. MAYER H

Proyecto: Paradas de Descanso en Carreteras.

Ubicación: Lochini, Georgia.

Año: 2011

Jesko (2011) menciona que en el año 2009, el jefe del Departamento de Carreteras de Georgia le encargó el diseño de un sistema de 20 paradas de descanso para la nueva carretera a J. MAYER H. Architects. Esta carretera se ejecutará a través de Georgia y servir de conexión entre la República de Azerbaiyán y la República de Turquía (ver figura 3). Las nuevas paradas de descanso se encuentran en determinados puntos de vista escénicos a lo largo de la ruta y sirven como activadores para su zona y las ciudades vecinas, incluyendo no sólo estaciones de servicio y supermercados cercanos, sino que también un mercado de agricultores y un espacio cultural para las artes y la artesanía local. (p.<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-242819/paradas-de-descanso-en-carreteras-georgia-j-mayer-h-architects/>)



Figura 3, Vista exterior de parada de descanso. Fuente:<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-242819/paradas-de-descanso-en-carreteras-georgia-j-mayer-h-architects/513df35bb3fc4bc1b800003e-paradas-de-descanso-en-carreteras-georgia-j-mayer-h-architects-foto> (2011)

Estas paradas poseen un gran atractivo formal que atrapa a las personas, son muchos los viajeros que desean visitarlas y detenerse a tomar un descanso vial en estos sitios, estos elementos se tomaron en cuenta en el desarrollo de la propuesta, se pretendió crear sitios interesantes y atractivos para los turistas y que además cuenten con diferentes servicios para su satisfacción.

Autor: Arq. Eduardo Figari Gold.

Proyecto: Centro Comercial Larcomar.

Ubicación: Lima, Perú.

Año: 1998

Delgado (2014) manifiesta que el Centro Comercial Larcomar en Lima, fue inaugurado en 1998, es la obra peruana preseleccionada a la primera edición del Premio Latinoamericano de Arquitectura Rogelio Salmona, Larcomar es un centro comercial de nivel internacional, ubicado en un acantilado que da hacia el mar, que le permite tener una espectacular vista al océano Pacífico y a las playas mirafloresinas (ver figura 4). Ocupa un área cercana a los 45,000 metros cuadrados, Cuenta con una privilegiada vista y una ubicación estratégica que lo convierte hoy en uno de los centros comerciales más visitados de Perú. (p.<http://www.arquitecturaperuana.pe/2014/06/centro-comercial-larcomar-obra.html>)



Figura 4. Vista desde arriba del centro comercial Larcomar. Fuente: <http://www.larcomar.com/wp-content/uploads/2014/02/nosotros-4.jpg> (2014)

El concepto de esta obra es de un espacio público privado, siendo un Centro Comercial sin puertas que limiten el libre tránsito, es por ello que se tomó de referencia ya que la propuesta que se deseó generar es de este tipo, un centro comercial libre y con espacios abiertos lo que hace que sea más agradable y permita a las personas disfrutar del clima playero del sector.

2.2 Bases Teóricas

Áreas de Descanso y Servicios

El gobierno de España (1997) define las áreas de servicios como:

Son Áreas de Servicio las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos y auxiliares destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera. No se podrán establecer en estas áreas de servicio instalaciones o servicios que no tengan relación directa con la carretera o que puedan generar un tráfico adicional. Las instalaciones mínimas que deben contener las propuestas son las siguientes: Estación de servicio, Aparcamientos diferenciados para vehículos ligeros, pesados y auto caravanas, Cafetería-restaurante, Zona de descanso y juegos infantiles. (p.<http://www.fomento.gov.es/MFOMB Prensa/Noticias/Fomento-licita-la-construcci%C3%B3n-y-explotaci%C3%B3n-de-de/e178c9aa-636e-46ad-a8c8-fdeb149c199d>)

Las áreas de servicios son espacios que han aparecido con el pasar del tiempo respondiendo a las necesidades de los viajeros, estos espacios tienen servicios que se relacionan directamente con las carreteras como hoteles, cafeterías, estaciones de servicio y otras áreas de descanso, estos sitios ofrecen al viajero no sólo descanso y alivio, sino seguridad, ya que las mejores áreas de servicio no son sólo las que ofrecen un lugar donde descansar, sino aquellas donde además de reposar se pueda comer bien, hacer compras o incluso disfrutar de algunas zonas verdes.

Paradores Turísticos en Venezuela

El Ministerio de Turismo de Venezuela (Mintur) en el año 2015 publicó un artículo sobre los paradores turísticos en su página web, donde se indicaron algunas recomendaciones y observaciones a la hora de diseñarlos, esta información se quiso añadir a este proyecto ya que a pesar de no haberse publicado como gaceta oficial, se aprovechó como base teórica:

3. DEFINICION

Estructuras para receptoras destinadas a satisfacer la demanda generada por los turistas que transitan por las principales carreteras del país, tanto de servicios básicos higiénicos-sanitarios, provisión de alimentos, recreación y esparcimiento, como de servicios de información a fin de orientar a los viajeros en el aprovechamiento de nuestros recursos turísticos locales, vinculándolos con las manifestaciones culturales propias de la región y sus objetivos son:

Fomentar dentro de los paradores la provisión de alimentos y bebidas De un alto nivel y un precio razonable en condiciones higiénicas y placenteras.

Prever suficientes facilidades para satisfacer la demanda existente o futura.

Ofrecer facilidades sanitarias higiénicas y bien mantenidas para el confort de los viajeros, eliminando así la incomodidad de la situación existente.

Incluir áreas para actividades de recreación, donde la zona lo permita, para dar a los usuarios de las vías oportunidad de descanso y esparcimiento.

Asegurar que el diseño de cada parador turístico satisfaga normas de alto nivel en cuanto a los requisitos de sus usuarios de la edificación en que funciona, los empresarios que los administran y su adaptación a la localidad en que se ubica.

(p. <http://www.mintur.gob.ve/descargas/PARADORESTURISTICOS.pdf>)

Los paradores turísticos en Venezuela, son espacios propuestos para cumplir con las necesidades de los turistas que desean viajar por las diferentes carreteras del país, deseando satisfacer todas las necesidades básicas que abarcan desde alimentación, recreación e higiene, además estos sitios deberán poseer diferentes servicios de información para motivar a los transeúntes a disfrutar del turismo de la zona donde se encuentra.

Normas de Paradores Turísticos en Venezuela, Por el Ministerio de Turismo:

4. CRITERIOS DE LOCALIZACION

- 4.1. Lugares aledaños a las carreteras de interés turístico y de fácil identificación para los viajeros.
- 4.2. Tener suficiente área para la instalación de los servicios.
- 4.3. Gozar de un contexto paisajístico adecuado (puntos de interés visual, recreacional o turístico) para el objetivo propuesto.

5. SERVICIOS NECESARIOS

Tomando en cuenta la ineficiencia de los servicios existentes se indicará a continuación la gama de servicios que se consideran adecuados para un parador turístico. Estos se podrían agrupar de la forma siguiente:

5.1 SERVICIOS ALIMENTICIOS

- Máquinas automáticas de leche, refrescos, etc.
- Servicio rápido de comidas y bebidas simples.
- Servicio rápido pero con comidas que requieran algo de preparación en cocina como hamburguesas, sándwiches, sopas, etc.
- Servicio más completo y con un considerable surtido en comidas y bebidas.

5.2 SERVICIOS PÚBLICOS

- Sanitario para damas y caballeros.
- Información turística.
- Teléfonos públicos y correo.
- Primeros auxilios.

5.3. SERVICIOS DE VENTAS

- Periódicos, revistas, libros y tarjetas postales
- Artículos Típicos (artesanía)
- Frutas y Flores
- Artículos de Primera necesidad.

5.4. SERVICIOS RECREACIONALES

(CUANDO LA LOCALIZACIÓN DEL PARADOR LO PERMITA)

- Parque infantil
- Áreas Verdes de Protección
- Áreas de Picnic

5.5 SERVICIOS DEL VEHÍCULO

(EN CASO DE SER INCORPORADOS AL PARADOR)

- Surtidor de agua, aire y combustible.
- Taller mecánico para Reparaciones ligeras y Urgentes.
- Reparación y Venta de Cauchos.
- Venta de Repuestos para Autos de Mayor Consumo.

6. PARADORES TURÍSTICOS CONTEMPLADOS

6.1. TIPOLOGÍA DE PARADORES

De acuerdo a lo propuesto como servicios necesarios en los paradores se pueden establecer diferentes tipologías; naturalmente todo agrupamiento depende de las condiciones del terreno y el tipo de servicios que serán provistos; las alternativas que se darán a continuación obedecen a una serie de factores primordiales en el funcionamiento de los servicios ofrecidos por paradores como son los siguientes:

- a) El área de cocina o preparación de alimentos debe estar centralizada.
- b) Los sanitarios públicos que normalmente son los más utilizados, deben tener cierta separación de los demás servicios en la edificación, ya sea por entrada independiente o por distancia del resto de la estructura.
- c) La localización de los servicios auxiliares como la tienda de artículos, no es crítica, pero estaría mejor ubicada adyacente a las áreas de servicios de alimentos y servicios sanitarios. En ella se contempla la venta de artículos de primera necesidad, algunos alimentos, productos y artesanía típica de la región. También dentro de su área se ubicarán los servicios de teléfono, correos e información turística.
- d) Las áreas de servicio deben ser, estructurales en forma que faciliten su futura expansión.
- e) El núcleo de servicios para el automóvil cuando se incorpora al parador debe ubicarse separadamente a la estructura de servicios al usuario, generalmente a una distancia no menor a 20 mts.

6.2. PARADOR TIPO A

Es el tipo de facilidad que se considera como la unidad mínima necesaria para un parador.

Se contemplan para ella los siguientes servicios (con sus respectivas áreas): local para información turística, sanitarios (para el público y el personal del establecimiento), café - bar de servicio rápido, área de servicio al café-bar, integrada a éste con un mínimo de artefactos para la preparación de alimentos y bebidas, depósito para el almacenamiento, tienda de venta de artesanía, estacionamiento de vehículos, núcleo de servicio del automóvil cuando se considere necesario, y que en éste caso podría ofrecer únicamente suministro de combustible.

6.3. PARADOR TIPO B

Este tendrá todas las facilidades del tipo A, pero algunas de ellas tales como los sanitarios, la tienda y los posibles servicios para el automóvil se prevean más amplios o completos.

Parador tipo B ofrecería lo siguiente: local para Información Turística, sanitarios públicos, sanitarios para el personal, fuente de soda, área de mesas, cocina, depósitos, tienda, oficina de administración - vigilancia, estacionamiento.

En estos paradores los servicios al automóvil podrían incluir un área de garaje para reparación de pequeñas averías.

6.4. PARADOR TIPO C

Este incluiría todas las facilidades de los paradores A y B ampliándoles áreas, por lo cual sus servicios serían: local para información turística, sanitarios públicos, sanitarios para el personal, fuente de soda, área de mesas, cocina, depósito, venta de misceláneas, venta de artesanía, oficina de administración-vigilancia, salón de juegos, área de exposiciones, estacionamiento de vehículos, residencia del vigilante (cuando sea necesaria), núcleo de servicio al automóvil.

7. NORMAS DE DISEÑO

El diseño de los paradores se debe regir por normas de alto nivel. Se necesitan diseños simples y funcionales que no distraigan a los usuarios de las Vías y sin embargo le sean atractivos. Las señales de información, las de propaganda, etc., deben ser reglamentadas y controladas para guardar cierta uniformidad entre todos los paradores y su integración a este debe ser cuidadosamente planificada se recomienda que cada diseño se adopte en forma que pueda reflejar la topografía y el ambiente de la localidad. (p. <http://www.mintur.gob.ve/descargas/PARADORESTURISTICOS.pdf>)

El Ministerio del Poder Popular para el Turismo en Venezuela, estableció ciertas normas para la realización de Paradores Turísticos en el país, entre ellas la localización de estos, que deberán ser lugares inmediatos a las carreteras y ser sitios con suficiente espacio para colocar todos los servicios necesarios, como de alimentación, servicios públicos, ventas, higiene y cumplir con ciertos núcleos de asistencia para los automóviles cuando se considere necesario, todo depende del tipo de parador, que en estas normas se establecen 3 y cada uno con espacios y áreas diferentes, en cuanto al diseño del parador se indica que se requieren espacios funcionales pero que tengas atractivos físicos.

Serie normativas, Instrucciones de Construcción de España correspondiente a Áreas de servicio, Orden Circular 320194 - C. E.:

2.2 CARACTERISTICAS QUE LLEVA IMPLICITA EL AREA DE SERVICIO

2.2.1 Elemento funcional de la carretera: Las Áreas de Servicio son elementos funcionales de las carreteras (arto. 55.2 RGC), con acceso directo a las mismas y se podrán emplazar en una o en ambas márgenes de la carretera, (arto. 59.1 RGC).

2.2.2 Bienes de dominio público: Al ser el Área de Servicio un elemento funcional de la carretera, los terrenos ocupados y las instalaciones ubicadas en ella tienen la consideración de bienes de dominio público, (arto. 55.3 RGC).

2.3 LOCALIZACION

2.3.1 Criterios: Las Áreas de Servicio se situarán en tramos con carencia de servicios adecuados, en calidad, accesibilidad, capacidad y número, para facilitar el buen funcionamiento de la circulación y la comodidad de los usuarios. La elección de la ubicación de un Área de Servicio se hará de forma que no perturbe la seguridad de la circulación, sin problemas medio ambientales y con posibilidad de suministro y servicios exteriores.

2.3.5 Visibilidad: Se situarán en tramos con buena visibilidad que permita que sea vista el Área de Servicio con suficiente antelación por el posible usuario de la misma.

2.4 DISEÑO Y FUNCIONALIDAD

2.4.2 Instalaciones básicas: Las instalaciones básicas recomendables de un Área de Servicio a considerar serán las siguientes:

Aparcamientos pavimentados para vehículos automóviles, diferenciados para vehículos ligeros y pesados, y con limitación temporal de estacionamiento.

Servicios higiénicos y agua potable.

Estaciones de suministro de carburantes.

Servicios de comunicaciones (teléfono y telefax).

Bar/Cafetería.

Zonas de descanso.

Se considerarán instalaciones complementarias recomendables las siguientes: Venta de repuestos y accesorios de vehículos, restaurante, tiendas (venta de artículos de alimentación, turísticos y artesanos), motel y hotel, taller de reparaciones rápidas de vehículos, oficinas de información, lavado de vehículos, zonas de juego infantiles y otras que faciliten la seguridad y comodidad del usuario.

2.4.3 Distribución de las instalaciones en el Área de Servicio: Funcionalmente las instalaciones pueden clasificarse en instalaciones de uso rápido como suministros de carburantes, lubricantes, aire, agua, etc., servicios higiénicos, diagnóstico rápido de anomalías de funcionamiento de vehículos, adquisición de repuestos y accesorios, y en instalaciones de descanso y recuperación de los efectos de la fatiga como bares, cafeterías, restaurantes, hoteles, etc. Las instalaciones de descanso se situarán en la parte más atractiva de la superficie destinada al área y alejadas de los ruidos y contaminación producida por la circulación. Los viales interiores del Área de Servicio, se orientarán de forma que

el tráfico que los utiliza, no produzca deslumbramientos en los usuarios de la carretera. Para ello se colocarán pantallas antideslumbrantes si es necesario.

España también posee unas normas con instrucciones de construcción para las áreas de servicios, donde se refleja que son y donde estarán situadas, además se da una lista de las instalaciones básicas recomendables para estos edificios, como cafetería, baños, estación de servicios para automóviles, etc. Existirán también algunas paradas que tendrán lugares para descansar o hacer una interrupción en algún viaje largo, como hoteles y moteles.

En estas normas se sugiere como estarán distribuidas las instalaciones funcionalmente, colocando las áreas de servicio rápido como bomba de gasolina, venta de accesorios y repuestos vehiculares, servicios para autos y sanitarios en la parte más próxima a la carretera y dejando los espacios de descanso y recreación en la parte más agradable de la superficie consignada al área de servicio.

Centro comercial

Es un conjunto de establecimientos comerciales independientes integrados y desarrollados, cuyo tamaño, zona comercial, servicios comunes y actividades complementarias están relacionadas con su entorno, para Plazola (1996) un centro comercial es “una edificación que incorpora el comercio detallista y ofrece al consumidor, productos de calidad, contando con administración única que se encarga de la organización y mantenimiento del edificio” (p.299) es decir son varios locales comerciales con diferentes servicios para ofrecer a los clientes y consumidores.

Movilidad y espacio urbano

Según, la función de circular como idea de movilidad en el espacio, ha condicionado desde la antigüedad y más en los tiempos modernos de la ciudad. La arquitectura urbana como orden en el espacio, está estrechamente relacionada con la movilidad, pensando en la

necesidad de accesibilidad que requiere cualquier espacio con vida o centro de actividad, sin olvidar las nociones básicas de ejes, dirección o camino. El hombre al moverse descubre de un modo peculiar su entorno, y al considerar el movimiento en relación con la forma urbana se descubre el interés que tiene de alcanzar un conocimiento más amplio al momento de diseñar unas vías que necesite. Y más aún cuando estas son de carácter urbano.

Se consideran tres aspectos en relación vía-entorno:

Visual o paisajístico: A través de la vía o el camino se entra en contacto con el entorno que tiene unas características físicas y geográficas, así como unos valores artísticos o paisajísticos concretos.

Formal: El diseño de la vía, su circulación y la experiencia temporal que supone el movimiento a lo largo de ella.

Funcional o técnico: La ubicación y el carácter del terreno, sus condiciones topográficas y el resto de los problemas asociados a su ejecución.

La calidad de la imagen y del ambiente creado por la vía tiene un alcance más profundo en muchos casos que la perfección de la ejecución. Estos últimos son imprescindibles, pero aquellos por la facilidad con la que pueden descuidarse requieren de una especial atención. La relación perceptiva y general con la vía por la que circula, las imágenes que recibe y el contenido de la lectura de lo que le rodea, no es una materia simple para el estudio. El punto de partida está en considerar al hombre como sujeto en el recorrido y elaborar un diseño que considere ese movimiento globalmente a partir de la propia intuición del mismo. (Plazola, 1996)

2.3 Bases Legales

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (2000) Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.453:

Capítulo IX de los Derechos del Ambiente

Artículo 127. Es un derecho y un deber de cada generación proteger y mantener el ambiente en beneficio de sí misma y del mundo futuro. Toda persona tiene derecho individual y colectivamente a disfrutar de una vida y de un ambiente seguro, sano y ecológicamente equilibrado. El Estado protegerá el ambiente, la diversidad biológica, los recursos genéticos, los procesos ecológicos, los parques nacionales y monumentos naturales y demás áreas de especial importancia ecológica. El genoma de los seres vivos no podrá ser patentado, y la ley que se refiera a los principios bioéticos regulará la materia.

Es una obligación fundamental del Estado, con la activa participación de la sociedad, garantizar que la población se desenvuelva en un ambiente libre de contaminación, en donde el aire, el agua, los suelos, las costas, el clima, la capa de ozono, las especies vivas, sean especialmente protegidos, de conformidad con la ley.

Artículo 128. El Estado desarrollará una política de ordenación del territorio atendiendo a las realidades ecológicas, geográficas, poblacionales, sociales, culturales, económicas, políticas, de acuerdo con las premisas del desarrollo sustentable, que incluya la información, consulta y participación ciudadana. Una ley orgánica desarrollará los principios y criterios para este ordenamiento.

Artículo 129. Todas las actividades susceptibles de generar daños a los ecosistemas deben ser previamente acompañadas de estudios de impacto ambiental y socio cultural. El Estado impedirá la entrada al país de desechos tóxicos y peligrosos, así como la fabricación y uso de armas nucleares, químicas y biológicas. Una ley especial regulará el uso, manejo, transporte y almacenamiento de las sustancias tóxicas y peligrosas.

En los contratos que la República celebre con personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, o en los permisos que se otorguen, que afecten los recursos naturales, se considerará incluida aun cuando no estuviera expresa, la obligación de conservar el equilibrio ecológico, de permitir el acceso a la tecnología y la transferencia de la misma en condiciones mutuamente convenidas y de restablecer el ambiente a su estado natural si éste resultara alterado, en los términos que fije la ley.

Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987) Gaceta Oficial N° 33.868:

Artículo 16. La planificación urbanística forma parte del proceso de ordenación del territorio, y se llevará a cabo mediante un sistema integrado y jerarquizado de planes, del cual forman parte:

El Plan Nacional de Ordenación del Territorio.

Los planes regionales de ordenación del territorio.

Los planes de ordenación urbanística

Los planes de desarrollo urbano local.

También formarán parte integrante del sistema de planes al cual se refiere este artículo los planes especiales y particulares que se formulen.

Artículo 17. Los planes de ordenación urbanística tendrán los siguientes objetivos fundamentales:

1. Desarrollar las políticas urbanísticas establecidas en el Plan de la Nación o formuladas por el Ejecutivo Nacional.

2. Concretar, en el correspondiente ámbito espacial urbano, el contenido del Plan Nacional de Ordenación del Territorio y de los planes regionales de ordenación del territorio.

3. Interrelacionar las acciones e inversiones públicas que incidan en la actividad urbanística.

4. Determinar los usos del suelo urbano y sus intensidades, así como definir normas y estándares obligatorios de carácter urbanístico.

5. Señalar los servicios públicos necesarios cuantitativa y cualitativamente.

6. Determinar los estímulos para lograr la participación de los particulares en el desarrollo urbanístico.

7. Armonizar los programas de desarrollo urbanístico de los organismos del sector público, entre sí y con los del sector privado.

Artículo 19. Los planes de ordenación urbanística y de desarrollo urbano local se expresarán legalmente mediante una resolución del Ministerio del Desarrollo Urbano o una ordenanza, según el caso, en las cuales se establecerán las precisiones en cuanto a la determinación sobre usos y sus intensidades, así como sobre los demás aspectos que afecten el ejercicio de los derechos de los particulares.

Ley Orgánica de Turismo (2001) Gaceta Oficial N° 37.332:

TITULO V PLANIFICACION DE LA ACTIVIDAD TURISTICA:

Capítulo II, Desarrollo Sustentable del Turismo

Artículo 34. El desarrollo de la actividad turística debe realizarse en resguardo del medio ambiente, dirigido a alcanzar un crecimiento económico sustentable, tanto en lo natural como en lo cultural, capaz de satisfacer equitativamente las necesidades y aspiraciones de las generaciones presentes y futuras.

Artículo 35. Las autoridades públicas nacionales, de los estados y de los municipios favorecerán e incentivarán el desarrollo turístico de bajo impacto sobre el medio ambiente, con la finalidad de preservar, entre otros, los recursos hidráulicos, energéticos, forestales, zonas protegidas, flora y fauna silvestre

Estos desarrollos deben garantizar el manejo adecuado de los residuos sólidos y líquidos.

Capítulo IV, El Turismo y la Recreación para la Comunidad

Artículo 42. El turismo y la recreación para la comunidad es un servicio promovido por el Estado con el propósito de elevar el desarrollo integral y la dignidad de las personas. El Estado promoverá espacios para que interactúen los usuarios y consumidores de servicios y bienes turísticos y prestadores de servicios turísticos con el objeto de promover, apoyar y desarrollar la cultura popular en todos sus aspectos.

Artículo 46. Las entidades que desarrollen actividades de turismo y recreación para las comunidades contemplarán dentro de sus planes de servicios, un tratamiento preferencial en beneficio de las personas de la tercera edad y discapacitados.

Artículo 47. El Ministerio del ramo apoyará los planes y proyectos encaminados a promover el turismo y la recreación para las comunidades y para los jóvenes. A tal fin, el Ejecutivo Nacional incluirá los recursos necesarios en el presupuesto nacional.

Se diseñarán programas de turismo y recreación para las comunidades que involucren a la población infantil y juvenil, a través de las entidades públicas y privadas, que permitan la utilización de parques urbanos, posadas juveniles, casas comunales, colegios campestres y demás estructuras recreacionales y vacacionales.

2.4 Definición de Términos Básicos

Acceso: Lugar por donde se entra o se llega a un sitio.

Accesibilidad: Consiste en facilitar el acceso a un lugar, ya sea peatonal o vehicular.

Albergar: Alojarse temporalmente a una persona en algún sitio determinado.

Aparcamiento: Colocación transitoria en un lugar de coches u otros vehículos.

Armonioso: Se aplica a la relación o convivencia que es amistosa y pacífica.

Circulación: Hace mención a la acción de circular (perteneciente o relativo al círculo o que parece no tener fin, ya que acaba en el mismo punto en el cual comienza). Por excelencia, se conoce como circulación al tránsito por las vías públicas.

Confort: Condiciones materiales que proporcionan bienestar o comodidad.

Conjunto: Que está unido, contiguo o incorporado a otra cosa, o que se encuentra mezclado, combinado o aliado con otra cosa diversa.

Diseño: Actividad creativa que tiene por fin proyectar objetos que sean útiles y estéticos.

Entidad: Asociación de personas de cualquier tipo, en especial la que se dedica a una actividad laboral.

Escala: Es la relación matemática que existe entre las dimensiones reales y las del dibujo que representa la realidad sobre un plano o un mapa.

Ministerio: Departamento de gobierno encargado de un área política determinada.

Nivel: Hace referencia a una "altura" relativa a otra altura; generalmente se toma como punto de referencia una base.

Ocio: Actividad a la que se dedican como distracción los momentos de tiempo libre.

Ornamental: Es un elemento o composición que sirve para embellecer personas y/o cosas.

Provisión: Acción que consiste en proporcionar a alguien lo necesario para un fin determinado.

Recinto: Espacio comprendido dentro de ciertos límites (muros, vallas, etc.) que se utiliza con un fin determinado; generalmente está ocupado por instalaciones o construcciones.

Tipología: Estudio o clasificación de características espaciales, funcionales y distributivas relevantes en un diseño, comunes a otros proyectos.

Turista: Persona que visita o recorre un país o lugar por placer.

Usuario: Que usa habitualmente un servicio.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLOGICO

En este capítulo se expuso la metodología que permitió llevar a cabo la elaboración de un proyecto factible, que surgió a partir de la formulación de un problema y llegando a alcanzar objetivos que se propusieron en el camino. Arias (2006) explica el marco metodológico como el “Conjunto de pasos, técnicas y procedimientos que se emplean para formular y resolver problemas” (p.16), es decir usamos diversos métodos para detectar los problemas y se fueron resolviendo poco a poco.

Así mismo El Manual de Tesis de Grado y Especialización y Maestría y Tesis Doctorales de la Universidad Pedagógica Libertador (2003), considera como proyecto factible “la investigación, elaboración y desarrollo de una propuesta de un modelo operativo viable para solucionar problemas, requerimientos o necesidades de organizaciones o grupos sociales” (p.16), queriendo decir con esto que un proyecto factible no es más que las diferentes investigaciones que proponen o sugieren soluciones prácticas a un determinado problema.

En el caso de este proyecto se buscó dar soluciones arquitectónicas para el sector Quizandal situado en el municipio Puerto Cabello, el cual esta escaso de servicios básicos para los turistas y para los mismos habitantes de este pueblo, el presente mostro una modalidad de proyecto factible que consistió en la investigación y datos con la finalidad de lograr una propuesta para solucionar a los problemas y requerimientos de la zona, y buscando así incrementar el desarrollo económico y turístico en la zona.

3.1 Tipo de Investigación

El proyecto se apoyó en dos tipos de investigación, primeramente la de tipo documental que según Arias (2004) “es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, obtenidos y registrados por otros

investigadores en fuentes documentales, impresas, audiovisuales o electrónicas” (p.25). Este tipo de investigación es importante ya que fue necesario acudir a cuantas fuentes fue posible, impresas y electrónicas, para investigar y descubrir información que en un principio no fue visible en el lugar del proyecto.

Por otro lado estuvo la investigación de campo que el autor Arias (2004) la define como “la recolección de datos directamente de la realidad donde ocurren los hechos, sin manipular o controlar variable alguna” (p.94). Es decir es la recopilación de datos en el área de estudio, se llevó a cabo encuestas e investigaciones en el lugar a fondo para determinar los diferentes problemas y situaciones que presentaba la zona.

3.2 Población y Muestra

Población

Según Tamayo y Tamayo (1997), “La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población posee una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación” (p.114). Queriendo decir con esto que la población es un grupo de personas con características comunes que fueron utilizados como objeto de estudio. En este proyecto se tomó en cuenta la población del Municipio Puerto Cabello, en el Estado Carabobo, que según el último censo realizado en el país (2011) la población de este municipio corresponde a 182.493 habitantes, y con una proyección de población para el año 2050 de 243.195 habitantes, estos datos fueron aportados por la página oficial del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Es por esto que se realizara una fórmula para calcular la población exacta en estudio sacada de la gerencia de ingeniería básica y normas técnicas (1998) aplicada internacionalmente (p.21).

$$P(i+n) = P_i(1 + T_c)^n$$

Donde:

P (i+n): Población que habra en “n” periodos después “i”.

Pi: Población que existe al iniciar el periodo de tiempo “i”.

Tc: Tasa de crecimiento en promedio entre cada par de periodos consecutivos, expresada en valor real.

N: Número de periodos que hay entre Pi y P (i+n) es decir el tiempo transcurrido entre el tiempo inicial y final.

Para Tc se usará 0,09 que es el promedio entre el censo del 2001 que fue de 173.034 habitantes y el censo del 2011 antes dicho de 182.493 habitantes con una diferencia de 10 años entre estos, sabiendo esto se procede a hacer la sustitución de las variables por los datos conocidos, entonces tenemos:

$$P (i+n) = 182.493 (1+0,09)^{39} = 525.871,49$$

10

P (i+n): 525.871,49 habitantes por aproximación.

De tal forma que con el soporte teórico antes mencionado la población queda representada por 525.871,49 habitantes correspondientes a Puerto Cabello Estado Carabobo.

Muestra

Cuando hablamos de muestra Balestrini (2006), lo define como “una parte representativa de una población, cuyas características deben reproducirse en ella, lo más exactamente posible” (p.142) es decir es una pequeña cantidad de individuos que se toma de la población, y mediante encuestas y otros tipos de instrumentos, ayudan a determinar los problemas y necesidades del lugar. En este caso este número de personas se obtuvo llevando a cabo el uso de la siguiente formula:

$$n = \frac{N}{e x e (N)}$$

Donde:

n: Tamaño de la muestra.

N: Total de elementos que integran la población.

E: Es el error de estimación donde se considera el 0,09.

Haciendo la sustitución de variables por los datos ya conocidos nos queda que:

$$n = \frac{525.871,49}{0,09 \times 0,09 \times (525.871,49 - 1) + 1} = 123,42$$

El total de habitantes fue de 123,42 redondeando éste, da la cantidad de 125 personas.

3.3 Técnicas e Instrumento de Recolección de Datos

Las técnicas de recolección de datos, son definidas por Tamayo y Tamayo (1999), como la expresión operativa del diseño de investigación y que específica concretamente como se hizo la investigación (p. 126). Es decir es el análisis detallado que se realizó a través de diferentes técnicas, en ese caso usamos la observación, la lista de cotejo y el cuestionario.

En cuanto a la observación Sierra Bravo (1984), la define como: “la inspección y estudio realizado por el investigador, mediante el empleo de sus propios sentidos, con o sin ayuda de aparatos técnicos, de las cosas o hechos de interés social, tal como son o tienen lugar espontáneamente” (p.113). La observación fue un elemento esencial para esta investigación, ya que con ella tuvimos el mayor número de datos.


La observación directa Wilson (2000) la define como “una técnica que consiste en observar atentamente el fenómeno, hecho o caso, tomar información y registrarla para su posterior análisis, en ella se apoya el investigador para obtener el mayor número de datos” (p.115) esta nos sirvió para determinar el estado que estaba el lugar de estudio y considerar que tan factible fue la propuesta de diseño que se dio.

Por otro lado está la observación estructurada, que para Acevedo (1981) es aquella “en la cual el investigador previa delimitación de los aspectos relevantes para sus propósitos, desarrolla un plan específico para la realización y el registro de la observación” (p.333) es decir que es de utilidad trazar objetivos específicos que permitan conocer de forma sistemática aquello que merezca más importancia al momento de la investigación, en este estudio se utilizó la lista de cotejo y la encuesta.

Lista de Cotejo:

En cuanto a los instrumentos para recolectar datos que se utilizaron en esta investigación está la lista de cotejo que, para Balestrini (1998) “es una herramienta que se puede utilizar para observar sistemáticamente un proceso a través de una lista de preguntas cerradas” (p.138). En esta lista se señalaron las variables físicas y urbanas, los aspectos ambientales, equipamientos y servicios existentes en el lugar. (Ver cuadro 1)

Cuadro 1

 <p>República Bolivariana de Venezuela Universidad José Antonio Páez Facultad de Ingeniería Escuela de Arquitectura</p> <p>LISTA DE COTEJO</p>			
VARIABLE	SI	NO	OBSERVACIONES
Topografía	X		Se observa algunas pocas zanjas en el terreno.

Cuadro 1 (Cont.)

Vegetación	X		Plantas y arbustos de bajo y mediano tamaño, se pueden observar arboles como el cují.
Suelos	X		Capas de tierra combinadas, mayormente arenoso y con vegetación.
Clima	X		Sabana Tropical, con una temperatura Promedio Anual de 25° C
Drenajes		X	En la mayoría de la zona, no cuenta con la debida canalización y desagüe de las aguas pluviales.
Aguas blancas	X		Funciona por abastecimiento directo de redes principales que suministran los servicios al Hospital Naval Dr. Francisco Isnardi.
Aguas negras		X	Carece de sistema de aguas negras.
Electricidad	X		Presentes en postes que rondan el terreno.
Vialidad	X		Necesita mantenimiento y ser mejorada.
Transporte	X		Ausencia de paradas de transporte publico cercanas al terreno.

Cuadro 1 (Cont.)

Servicios de infraestructura		X	Carencia de servicios básicos para los usuarios de la zona y turistas.
Mobiliario Urbano		X	Falta de señalización, iluminación y otros servicios en las vías.

La Encuesta:

Por otro lado tenemos la encuesta que también fue un instrumento muy útil para recopilar información, para Arias (1997), es un “Método o técnica que consiste en obtener información acerca de un grupo de individuos. Puede ser oral (entrevista) o escrita (cuestionario)” (p.47), en este caso usamos el cuestionario, que según Hurtado (2000) “es un instrumento que agrupa una serie de preguntas relativas a un evento, situación o temática particular, sobre el cual el investigador desea obtener información” (p.469), es decir es un método de comunicación escrito y básico, que a través de una serie de preguntas ayuda que la persona encuestada pueda expresar sus necesidades y pensamientos, de esta forma se pudo investigar más a fondo los verdaderos problemas que existen en la actualidad en el sector. Se formularon 10 preguntas (ver cuadro 2).

Cuadro 2

Modelo del Cuestionario



Universidad José Antonio Páez

Facultad De Ingeniería

Escuela De Arquitectura

Carrera: Arquitectura

Marque con una X la opción de su preferencia.

1. ¿Es usted residente de la zona?

SI__ NO__

2. ¿Considera usted que este sector de Pto. Cabello necesita edificaciones que presten servicio vial a sus habitantes y a los turistas?

SI__ NO__

3. ¿Qué tipo de servicio consideraría usted que necesite Pto. Cabello?

Comercial__ Económico__ Gastronómico__ Estación de Servicio__

Mercado__ Ninguno__

4. ¿Está usted de acuerdo con una propuesta de desarrollo urbano para la zona?

SI__ NO__

Cuadro 2 (Cont.)

5. ¿Cómo llega usted a las playas cercanas de la zona: Quizandal, La rosa, Huequito, Rincón del pirata, Patanemo?

Carro__ Moto__ Autobús__ Caminando__ Otros__

6. ¿Cree usted necesaria la creación de un Centro de Servicios Integrales en el sector Quizandal?

SI__ NO__

7. ¿Está usted de acuerdo con la ubicación del Centro de Servicios Integrales?

SI__ NO__

8. ¿Cree que con el desarrollo de un centro comercial, mejoraría significativamente la estadía de usted como usuario en el sector Quizandal?

SI__ NO__

9. ¿En el sector Quizandal existe alguna construcción que sirva de recreación y ocio para los habitantes?

SI__ NO__

10. ¿Opina usted que los pobladores del sector Quizandal se beneficiarían de un centro comercial en su parroquia?

SI__ NO__

3.4 Técnicas de Análisis de Datos

Las preguntas realizadas a la población tuvieron como objetivo conocer información acerca de las carencias del sector de Pto cabello. Según Hurtado (2000) “El propósito del análisis es aplicar un conjunto de estrategias y técnicas que le permiten al investigador obtener el conocimiento que estaba buscando, a partir del adecuado tratamiento de los datos recogidos.” (p.181). Una vez que se realizaron todas las encuestas a la población seleccionada, se analizó la información y los datos obtenidos en el estudio realizado previamente.

Gráfico de Resultados

Es un método bastante sencillo de interpretar y que el autor Lerma (2009) declara que “tienen como objetivo mostrar mediante un dibujo las relaciones entre variables o categorías de variables, con el fin de resaltar determinada información o tendencia.” (p.108), la recolección de datos fue explicada con diagramas de torta permitiéndonos ver los resultados de las encuestas.

Pregunta 1: ¿Es usted residente de la zona?

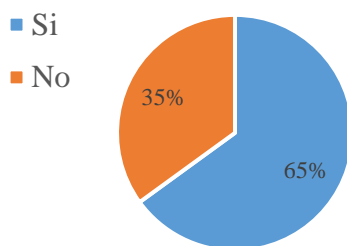


Grafico 1: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: la mayoría de los entrevistados es residente de las diferentes parroquias que se encuentran en el Municipio Puerto Cabello.

Pregunta 2: ¿Considera usted que este sector de Pto. Cabello necesita edificaciones que presten servicio vial a sus habitantes y a los turistas?

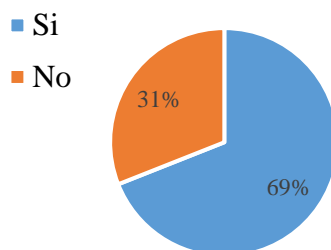


Grafico 2: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: la falta de edificaciones para prestar diferentes servicios básicos a la población y turistas es evidente, un 69% de las personas piensan que si hacen falta.

Pregunta 3: ¿Qué tipo de servicio consideraría usted que necesite este sector de Puerto Cabello?

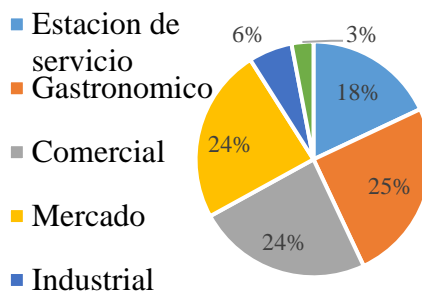


Grafico 3: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: Según datos recolectados, un 18% considera que el sector necesita una estación de servicios, tanto comercial como gastronomía, arroja un 24%, un 6% le gustaría por parte industrial, y un 3% de ninguna manera.

Pregunta 4: ¿Está usted de acuerdo con un una propuesta de desarrollo urbano para la zona?

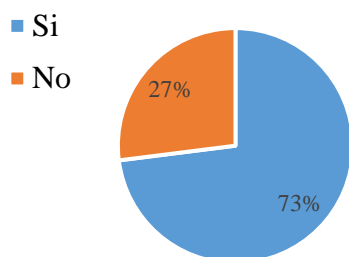


Grafico 4: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: un 73% está de acuerdo con la nueva propuesta urbana y 27% no lo está.

Pregunta 5: ¿Cómo llega usted a las playas cercanas de la zona: Quizandal, La rosa, Huequito, Rincón del pirata, Patanemo?

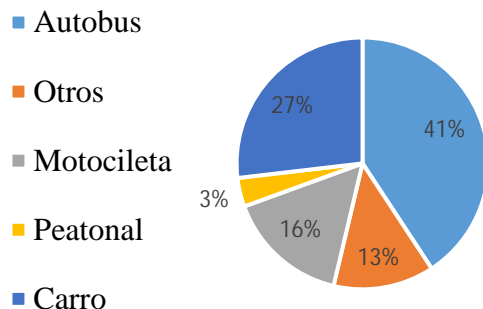


Grafico 5: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: el gráfico nos indica que un 41% llegan en autobús mientras que el 27% en carro, seguido 16% en motocicleta un 13% otros y solo un 3% caminando.

Pregunta 6: ¿Cree usted necesaria la creación de un Centro de Servicios Integrales en el sector Quizandal?

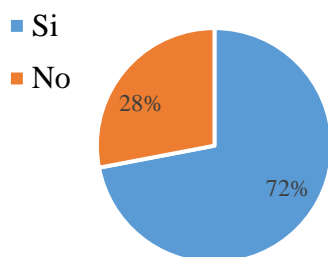


Gráfico 6: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: El 72% de los entrevistados, está de acuerdo con el desarrollo de un Centro de Servicios Integrales para este sector.

Pregunta 7: ¿Está usted de acuerdo con la ubicación del Centro de Servicios Integrales?

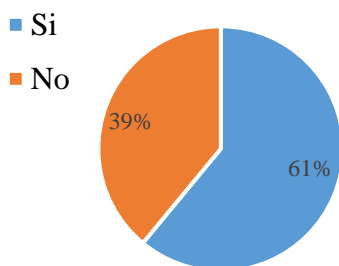


Gráfico 7: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: El 61% de los habitantes de la zona, está de acuerdo con la ubicación escogida para el Centro de Servicios Integrales.

Pregunta 8: ¿Cree que con el desarrollo de un centro comercial, mejoraría significativamente la estadía de usted como usuario en el sector Quizandal?

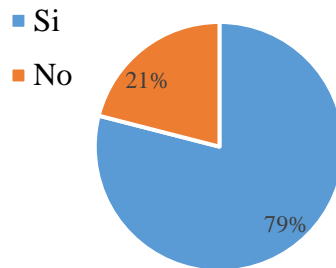


Gráfico 8: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: El gráfico nos indica que el 81% de los cuestionados opinan que la realización de un centro comercial sí traerá mejorías para el sector.

Pregunta 9: ¿En el sector Quizandal existe alguna construcción que sirva de recreación y ocio para los habitantes?

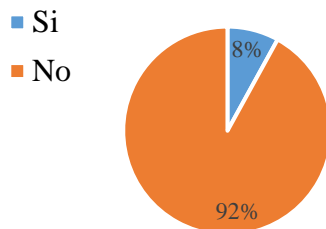


Gráfico 9: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: Se puede ver en el grafico la gran escasez de servicios de infraestructura que tiene el sector, observando que el 92% de las personas encuestadas dijo no tener ningún sitio de recreación en la zona.

Pregunta 10: ¿Opina usted que los pobladores del sector Quizandal se beneficiarían de un centro comercial en su parroquia?

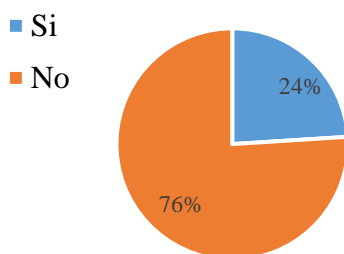


Grafico 10: Interpretación porcentual ítem 1

Interpretación: El 76% de los encuestado opino que si se beneficiarían al tener un centro comercial en su sector.

Análisis de Resultados

Según Arias (2004) “en este punto se describen las distintas operaciones a las que serán sometidos los datos que se obtengan” (p.99). Examinando los datos obtenidos en la encuesta se observa que el sector de las playas de Puerto Cabello es una zona muy transcurrida por cientos de turistas cada año, y que es bastante escasa la calidad de servicios que se les presta, la realización de un centro integral de servicios será de gran ayuda para todos ellos, además que también será de utilidad para los pobladores de esta zona ya que la carencia de edificaciones es evidente.

3.5 Fases de la investigación

Fase I: Diagnostico y Recolección de Información

Esta etapa es de gran importancia, ya que aquí se efectuara el primer contacto con el área de estudio y se empezara a conocer la zona, para eso se necesitara realizar varias visitas al sector de Quizandal en el municipio Puerto Cabello, con la intención de recolectar toda la información y datos posibles, que posteriormente servirán para realizar un análisis del proyecto.

Fase II: Análisis

Una vez que se haya hecho el estudio en el área a trabajar y tengamos un diagnóstico de la situación actual que se encuentra el sector, se procederá hacer un análisis de los datos y todas las observaciones logradas, y de esta manera tener la certeza de que es lo que realmente hace falta para mejorar las necesidades básicas del sector donde trabajamos y sus parroquias cercanas.

Fase III: Alteraciones del Reordenamiento del Área de Estudio

Luego de haber elaborado el análisis de los estudios realizados al sector, trabajaremos todo el grupo en conjunto para proponer ciertas alteraciones en el espacio urbano y reordenar el sector de Quizandal, el fin principal de esta etapa será hacer propuestas como: modificar calles existentes, realizar equipamientos urbanos necesarios, plantear áreas verdes y servicios básicos que no existan en el lugar.

Fase IV: Plantear edificación individual

Una vez que sepamos las necesidades de la población procederemos a realizar el diseño de un edificio individual, que prestara servicio y será de gran utilidad para toda la localidad los turistas que llegan a ella. Para esta propuesta será necesario llevar a cabo una serie de procedimientos arquitectónicos y de diseño como lo son planos, dibujos, vistas y perspectivas, etc.

3.6 Recursos

Humanos

Entre los recursos humanos utilizados para el desarrollo del trabajo de grado, se contó con el apoyo y asesoría del tutor académico el Arq. Gustavo Marvez que fue de gran ayuda en la parte de proyección y diseño, por otro lado se tuvo el beneficio de contar con una tutora metodológica, la Msc. Arq. Hortensia Ron que apporto sus conocimientos y fue la asesora en toda la investigación.

Institucionales

Entre las instituciones que sirvieron como apoyo para redactar la información realizada en este proyecto tenemos primeramente a la Alcaldía Bolivariana de Puerto Cabello que suministro información documental útil para la investigación y por otro lado a la Universidad José Antonio Páez por aportar diariamente un espacio de estudio para el intercambio de ideas y conocimientos.

CAPITULO IV

LA PROPUESTA ARQUITECTONICA

4.1 El Sitio Urbano

Ubicación

La propuesta se encuentra ubicada en el sector Quizandal, que está situado en la costa venezolana, en el Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo, Venezuela. (Ver figura 5). Esta ciudad posee uno de los puertos de mayor importancia económica e histórica del país. El puerto se estableció a mediados del siglo XVI, debido a su ubicación estratégica se convirtió en un punto importante para el comercio, desde aquí salía el cacao, el café, el algodón y el índigo a las islas holandesas y alrededor de este puerto fue creciendo la población que hoy en día conocemos como la ciudad.



Figura 5. Ubicación de la propuesta. Fuente: www.googlemaps.com (2016)

Localización

La propuesta se localiza en el sector Quizandal, en el municipio Puerto Cabello, este sector se ubica a través de las coordenadas mostradas en el cuadro a continuación (ver cuadro

4) y los límites de este son: por el norte el Mar Caribe, sur el pueblo de Borburata, este el sector de Santa Lucia y por el oeste se encuentra el pueblo de Gañango. (Ver figura 6).

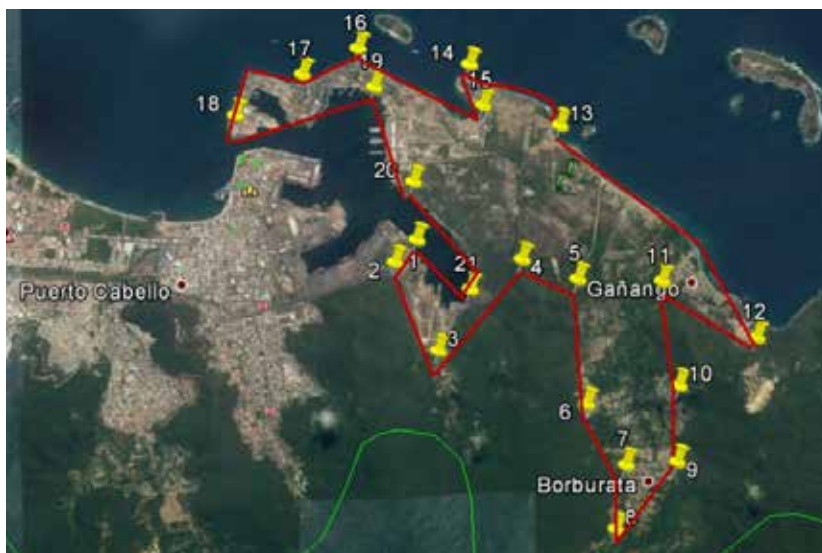


Figura 6. Poligonal del sector Quizandal. Fuente: www.googlemaps.com (2016)

Cuadro 4

Coordenadas de la Poligonal del Sector Quizandal.

Punto	Latitud	Longitud
1	10°28'12.05"N	67°59'23.71"O
2	10°28'2.77"N	67°59'32.59"O
3	10°27'26.45"N	67°59'14.89"O
4	10°28'3.67"N	67°58'39.75"O
5	10°27'55.24"N	67°58'16.47"O
6	10°27'4.13"N	67°58'13.21"O
7	10°26'39.16"N	67°57'57.00"O
8	10°26'12.66"N	67°58'1.38"O
9	10°26'40.09"N	67°57'35.63"O
10	10°27'11.39"N	67°57'34.81"O
11	10°27'54.05"N	67°57'43.35"O
12	10°27'30.81"N	67°57'2.35"O
13	10°28'58.60"N	67°58'23.53"O
14	10°29'23.92"N	67°59'1.11"O

Cuadro 4 (Cont.)

15	10°29'7.06"N	67°58'55.56"O
16	10°29'30.92"N	67°59'47.61"O
17	10°29'20.31"N	68° 0'10.92"O
18	10°29'3.71"N	68° 0'39.04"O
19	10°29'14.95"N	10°29'14.95"N
20	10°28'35.82"N	67°59'24.88"O
21	10°27'51.56"N	67°59'1.46"O

Población

El último censo realizado en Venezuela fue en el año 2011, y para ese año la población del municipio Puerto Cabello correspondía a 182.493 habitantes, teniendo en cuenta que se obtuvo una proyección de población para el año 2050 de 243.195 habitantes, todos estos datos fueron aportados por la página oficial del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Clima

El municipio Puerto Cabello presenta unas condiciones climáticas de tipo Sabana Tropical, y tiene una temperatura Promedio Anual de veinticinco grados centígrados (27° C) el mes más cálido, en promedio, es septiembre con una temperatura media de 27,8°C y el mes más frío en promedio es febrero, con una temperatura promedio de 25,6 °C. La presencia de vientos provienen del noroeste y con temporadas de lluvia más fuertes los meses de Enero, Julio, Agosto, Noviembre y Diciembre. (Ver figura 7).


Parámetros climáticos promedio de Puerto Cabello  [ocultar]													
Mes	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Anual
Temp. máx. media (°C)	30	29.4	30	30	30.6	30.6	30.6	31.1	31.7	31.1	30	30	30.4
Temp. mín. media (°C)	22.2	22.2	22.8	23.3	23.3	23.3	23.9	23.3	23.9	25	23.9	23.3	23.4
Precipitación total (mm)	99.1	33	10.2	43.2	88.9	76.2	109.2	99.1	63.5	61	94	104.1	881.4

Figura 7. Clima de Puerto Cabello. Fuente:
<http://www.weatherbase.com/weather/weather.php?s=21408&refer=> (2015)

Hidrografía




Los ríos del Municipio Puerto Cabello dirigen sus aportes hídricos a la cuenca del mar Caribe, a través de los diversos cursos de agua que fluyen en los flancos norteños de la cordillera de la Costa (ver figura 8). Estos cursos de agua son: Goaigoaza, Aguas Calientes, San Esteban, en su curso el río recibe el caudal de las quebradas conocidas como San Esteban, Carabobo y Peraza, estas aguas son derivadas para proveer del líquido a la ciudad de Puerto Cabello. En cuanto al río más próximo a la propuesta arquitectónica es el de Borburata. (Ver cuadro 5)



Figura 8. Ubicación de ríos en el municipio Puerto Cabello. Fuente: www.googlemaps.com (2016)

Cuadro 5

Ríos del Municipio

Nombre	Figura	Descripción
Rio Goaigoaza		Tiene sus cabeceras en las cumbres de las montañas La Iglesia y Pico de Hilaria.
Rio Aguas Calientes		Posee sus cabeceras ubicadas en las montañas Las Marías y el cerro El Amparo.
Rio San Esteban		Tiene sus cabeceras diseminadas en numerosos arroyos que bajan de las montañas de Hilaria, Cerro Azul y Burro Sin Cabeza.

Cuadro 5 (Cont.)


Rio Borburata		
---------------	--	--

Vegetación





La vegetación en la región norte de su cordillera central es de selva, mientras que a partir de los 400 hasta los 1.500 metros aproximadamente, sus bosques presentan mayor humedad y la vegetación es espesa, en ciertos lugares como Borburata y Patanemo se observa la presencia de samanes, ceibas, cedros, mijaos y en la falda de los cerros, grandes espinares y bosques secos tropicales. (Ver cuadro 6).

Cuadro 6

Vegetación del Municipio

Nombre	Figura	Descripción
Samán		Abunda en las tierras calientes, se reproduce por semillas y es de rápido crecimiento. Es un árbol de gran porte con una copa ancha y densa, su tronco es grueso y sin espinas.

Cuadro 6 (Cont.)

<p>Ceiba</p>		<p>Son árboles grandes, frecuentemente con raíces tabulares, el tronco generalmente tiene agujones, al menos cuando joven. Hojas alternas palmati-compuestas. De pocas flores o en ocasiones, flores solitarias.</p>
<p>Cedro</p>		<p>Es un árbol que puede medir entre 20-40 m de alto. Las flores son pequeñas y están dispuestas en panículas terminales. El fruto es una cápsula leñosa, las semillas son aladas de color marrón.</p>
<p>Mijao</p>		<p>El Mijao es un árbol que puede crecer muy alto, hasta 40 metros del suelo. Su semilla es comestible, la madera, ha sido utilizada desde la época indígena para fabricar embarcaciones y para la construcción.</p>
<p>Manglares</p>		<p>Constituyen bosques especiales en las zonas costeras del norte y el oriente del país, Los manglares generalmente aparecen en regiones de abundante precipitación anual, pero también se encuentran en áreas de gran aridez.</p>

Cuadro 6 (Cont.)

Espinares		Se extiende por toda la planicie costera, penetrando hacia el interior del país, se caracteriza por árboles de 4 a 6 metros de altura.
-----------	---	--

Vialidad

La vía más importante del municipio es la autopista que comunica con Valencia (Autopista Valencia-Puerto Cabello, troncal 1), En las parroquias rurales existe una red secundaria en donde se destaca el sub ramal 02 que se inicia desde de la troncal 03 y comunica a Patanemo con Puerto Cabello; así mismo el sub ramal 19 comunica a Borburata con la localidad capital Puerto Cabello y la local 01 El Palito-El Cambur-Las Trincheras-Naguanagua, antigua salida hacia Valencia. El perfil vial existente en el sector de Quizandal es reducido y no tiene aceras ni caminos peatonales. (Ver figura 9)

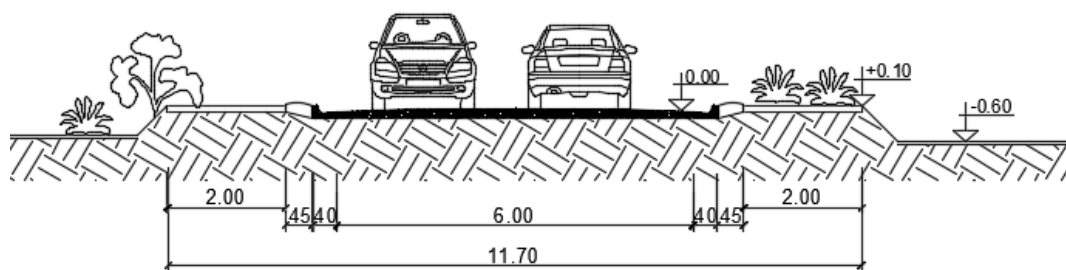


Figura 9. Perfil vial existente en el sector. (2016)

Transporte

El transporte público está compuesto por rutas urbanas de autobuses, y además de motocicletas y automóviles que prestan servicio de taxi y vehículos por puesto, el municipio tiene un terminal de pasajeros llamado Juan José Flores, que cuenta con 15 líneas de transporte que ofrecen sus servicios y que comunica al municipio con el resto de las ciudades del país. (Ver figura 10)














Figura 10. Terminal Juan José Flores. Fuente: <http://www.alcaldiapuertocabello-carabobo.gob.ve/noticia.aspx?id=4946> (2014)

Zonificación

En el municipio Puerto Cabello la Ordenanza de Zonificación tiene fecha de 1967 y contiene la reglamentación de todo lo referente a la extensión del perímetro urbano de la ciudad de Puerto Cabello, en cuanto a usos permisibles, intensidad de aprovechamiento de esos usos y requisitos aplicables a cada sub-división de esta área. En cuanto respecta al sector de Quizandal, que es donde se ubica la propuesta, sus usos de suelos abarca los siguientes: Residencial, Comercial, Industrial y Asistencial (ver figura 11). Además de que existen

numerosos terrenos desolados en la zona designados por la norma como terrenos destinados a nuevos desarrollos comerciales y de servicios (ND-C.S). (Ver cuadro 7)

LEYENDA:

-  RT-1 AREA RECREACIONAL TURISTICA
-  ND-C.S NUEVOS DESARROLLOS DE CENTROS DE SERVICIOS
-  ND NUEVOS DESARROLLOS
-  ND-SIE NUEVOS DESARROLLOS DE SERVICIOS INDUSTRIALES E STRATEGICOS
-  IAE INDUSTRIAS EN LOTES AISLADOS EXISTENTES
-  ND-RT4 NUEVOS DESARROLLOS RECREACIONALES TURISTICOS 150 HAB/HA
-  AR-4 RESIDENCIAL DENSIDAD BRUTA MAX. 200 HAB/HA
-  AR-1 RESIDENCIAL DENSIDAD BRUTA MAX. 60 HAB/HA
-  PE-MA PLAN ESPECIAL MAR AZUL
-  ARU-2 ARCA DE PROTECCION SEGURIDAD U FRAGILIDAD ECOLOGICA
-  PE-B PLAN ESPECIAL BORBURATA

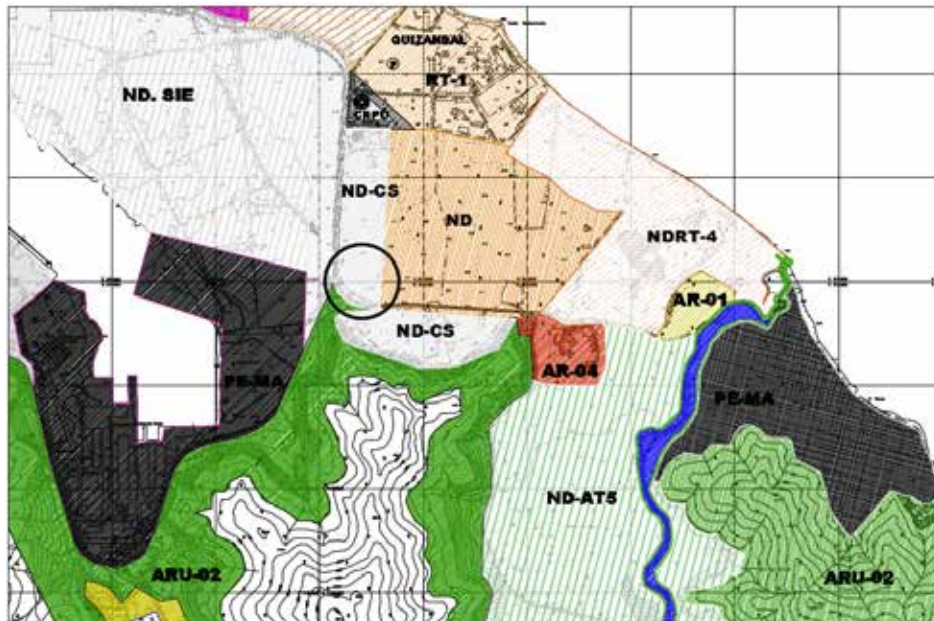


Figura 11. Plano de usos de suelo del sector Quizandal. (2016)

Cuadro 7

Variables Urbanas del Terreno

	%		RETIROS				ALT. MAX.	AREA VERDE
	UBIC.	CONST.	FRENTE	LAT. 1	LAT. 2	FONDO		
INDUSTRIA	85	190	5	5	5	10	12m	30%
COMERCIO	60	170	5	3	3	4	12m	15%

4.2 El Plan Urbano

El análisis de los estudios realizados en el sector demostró deficiencia en equipamientos urbanos, servicios públicos básicos, espacios públicos y grandes fallas en la circulación peatonal, en el tránsito y vialidad vehicular, ya que las carreteras existentes no cumplen con el ancho apropiado ni con aceras para los peatones. En resultado a esto se propuso un ordenamiento en pequeña escala y solo para los alrededores inmediatos al terreno que fue intervenido.

Propuesta Vial

Primeramente se planteó la ampliación de la vía Quizandal-Gañango, (ver figura 12) para mejorar la circulación vehicular, esta es bastante transitada porque conecta varios pueblos y caseríos existentes en el municipio, además de incorporar aceras y caminerías para el mejoramiento de la circulación peatonal ya que actualmente no existe ningún tipo de espacio para el peatón y siendo de vital importancia por la cantidad de personas que transitan por la zona, debido a las diferentes playas y balnearios que se encuentran en este sector.

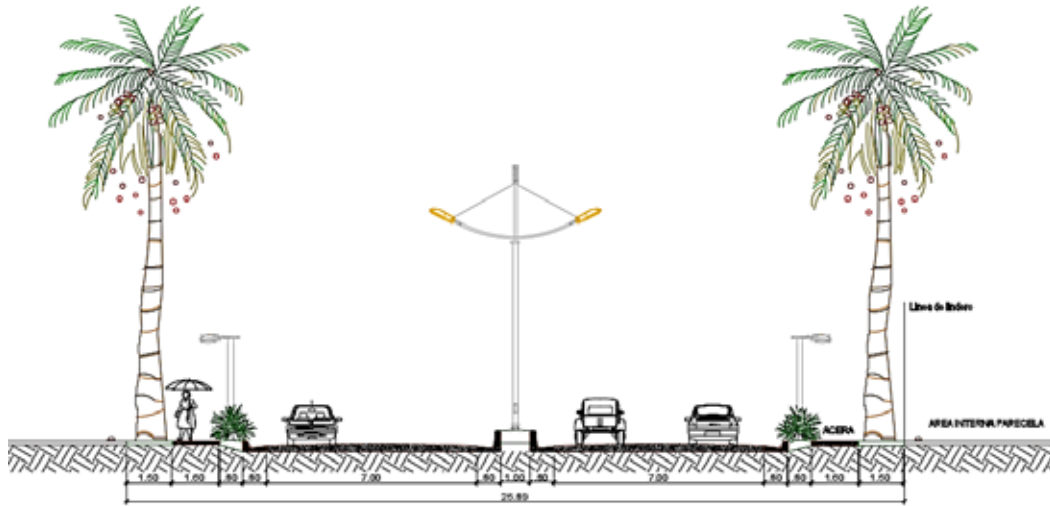


Figura 12: Ampliación de la vía Quizandal-Gañango e incorporación de aceras. (2016)

En cuanto al equipamiento urbano en el sector es sumamente escaso, no existen señalizaciones en la vía, ni iluminación, algo básico y se suma importancia, es por ello que se plantearon ciertos equipamientos para mejorar y rescatar el sector de Quizandal. Se generaron mobiliarios como paradas de autobuses (ver figura 13), y postes de iluminación a cada 25 metros en las vías principales, para mejorar la circulación vehicular y la seguridad en el área, además se planteó realizar una intervención paisajista en la redoma adyacente al terreno de estudio para dar vida y atractivo al lugar.



Figura 13: Propuesta de parada de Autobús. (2016)

Gracias al estudio realizado en el área se pudo observar que este sector alberga a cientos de turistas diariamente y la falta de servicios públicos para estos es bastante notable, en todo el municipio de Puerto Cabello solo existen tres bombas de gasolina y la más cercana al sector Quizandal está a 10 kilómetros. Además son muy pocos los espacios que cumplen con las necesidades de los viajeros que demandan servicios básicos como alimentación, descanso y aseo personal, es por esto que se planteó un Centro de Servicios Integrales.

Tomando en cuenta la ordenanza de zonificación del municipio Puerto Cabello, este sector aporta espacios para nuevos desarrollos comerciales y de servicios, y es por ello que se realizó la propuesta de este centro, que es un conjunto de edificios compuesto por una estación de multiservicios vehiculares, centro gastronómico, centro comercial, mercado de especies marinas, una empaquetadora de pescados y un centro náutico, estos edificios están integrados con espacios verdes y caminerías. El Centro de Servicios Integrales reúne un aglomerado de actividades carentes en el sector y de ahí proviene su importancia. (Ver figura 14)

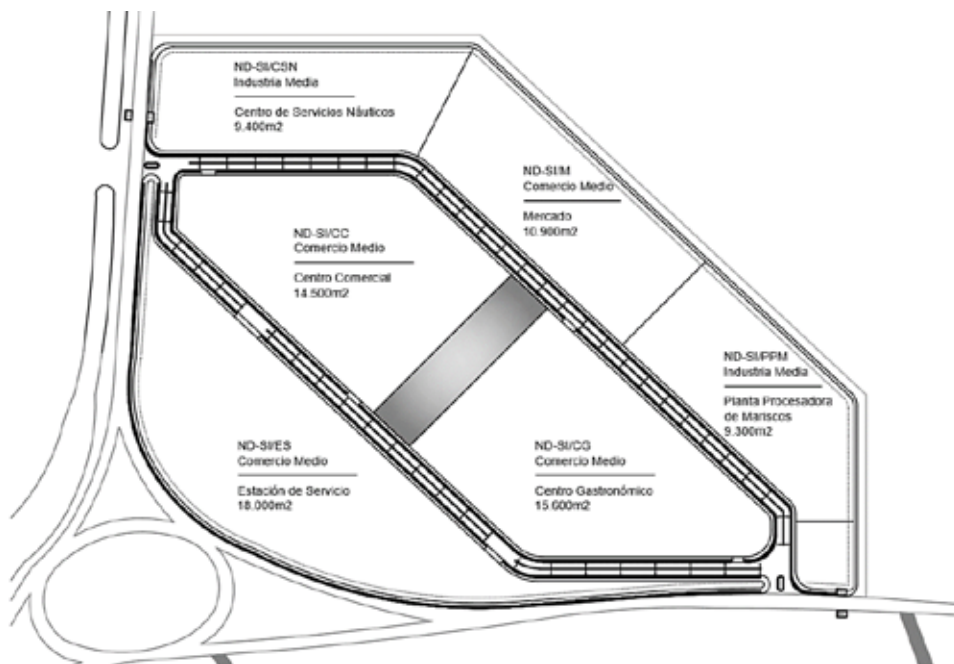


Figura 14: Distribución del Centro de servicios integrales. (2016)

Estación de Multiservicios Vehiculares

El proyecto Estación de Multiservicios Vehiculares está planteado como punto focal del centro de servicios este pretende prestar asistencias automotriz general, incluyendo Taller mecánico Cachear Auto-Lavado parada, tienda de conveniencia y por supuesto la carga de combustible, a los vehículos circulantes en sector de Quizandal, tanto a de oriundos del mismo como también a la afluencia de turistas que frecuentan las playas cercanas.

Cuadro 8

Variables urbanas – Estación de Multiservicios Vehiculares.

	%		RETIROS				ALT. MAX.	AREA VERDE
	UBIC.	CONST.	FRENTE	LAT. 1	LAT. 2	FONDO		
INDUSTRIA	52	150	6	5	5	8	8m	30%

Centro Gastronómico

Al acceder al terreno se encuentra el complejo gastronómico el cual tiene como prioridad satisfacer las necesidades de sus habitantes y quienes visitan, cuenta con distintos módulos de contenedores lo cuales componen todo el conjunto de restaurante y locales de comida, implantados de manera que generen una conexión por medio de jardinerías internas, espejos de agua, espacios de permanencia y circulación, desde el acceso peatonal hasta la plaza central del Centro de Servicios Integrales, el complejo cuenta con estacionamiento, áreas de servicios y administrativas, el terreno tiene 12.000m² con un área en total de ubicación 3.833m².

Cuadro 9

Variables urbanas – Centro Gastronomico

	%		RETIROS				ALT. MAX.	AREA VERDE
	UBIC.	CONST.	FRENTE	LAT. 1	LAT. 2	FONDO		
COMERCIO	60	170	5	3	3	4	12m	15%

Mercado de Pescados

El proyecto se realiza bajo la ubicación urbanística, en dicho análisis se llegó a la conclusión de incorporar edificaciones que sean necesarias para los usuarios y les permita realizar todas sus actividades con mayor comodidad, dicho esto se plantea realizar un Mercado de Pescados el cual preste sus servicios a toda la población del sector de Quizandal y sus alrededores. Este proyecto forma parte del eje de servicios planteado en el sector generando como remate al área comercial que se localiza en el centro del terreno, logrando un atractivo a los usuarios con la finalidad de poder surtir los productos generados en la zona.

Cuadro 10

Variables urbanas – Mercado de Pescados

	%		RETIROS				ALT. MAX.	AREA VERDE
	UBIC.	CONST.	FRENTE	LAT. 1	LAT. 2	FONDO		
COMERCIO	60	170	5	3	3	4	12m	15%

Centro Náutico

El proyecto del Centro de Servicios Náuticos responde básicamente a la necesidad planteada de los pescadores artesanales, deportivos y usuarios de pequeñas embarcaciones en general, para la compra y reparación de lanchas y motos de agua. Ni en el sector de Quizandal ni en la zona cercana podemos encontrar este tipo de servicios, es por esto que se genera esta respuesta arquitectónica que vendrá a complementar, junto con el resto de los proyectos de Centro de Servicios Integrales, la actividad económica y turística del sector.

Cuadro 11

Variables urbanas – Centro de Servicios Nauticos.

	%		RETIROS				ALT. MAX.	AREA VERDE
	UBIC.	CONST.	FRENTE	LAT. 1	LAT. 2	FONDO		
INDUSTRIA	85	190	5	5	5	10	12m	30%

Empaquetadora de Pescados

Esta propuesta se da para generar una industria adaptada al entorno y los usuarios, que permita que los turistas o residentes de la zona puedan adquirir productos de primera calidad, procesados y pre-cosidos para mayor practicidad y sabor, productos como frutos del mar empacados al vacío, mix de mariscos para paella y productos salados, entre otros. Definiendo las líneas de proceso configurando así una edificación que permita una eficiente distribución brindando calidad de espacio forjando así una edificación con carácter, una volumetría funcional y eficiente.

Cuadro 12

Variables urbanas – Planta Procesadora de Pescado.

	%		RETIROS				ALT. MAX.	AREA VERDE
	UBIC.	CONST.	FRENTE	LAT. 1	LAT. 2	FONDO		
INDUSTRIA	40	120	6	6	4	10	12m	30%

4.3 El Proyecto

Como ya se mencionó antes el Centro de Servicios integrales está formado por un conjunto de diversos edificios, entre ellos un Centro Comercial, este es el apoyo al sistema comercial y cultural presente en la zona, el cual esta carente de edificaciones que presten dicho servicio a los turistas y a la población en general que habita en el sector Quizandal, con la finalidad de impulsar y consolidar la esencia de este campo dentro de dicho entorno, contribuyendo así al desarrollo comercial y económico de la zona.

El Usuario

La edificación de tipo Comercial implantada en el sector Quizandal va dirigida tanto a los habitantes que viven en este, como a la población de los Municipios cercanos, solucionando así la carencia de esta tipología urbana en el área de estudio. Además, proporciona soluciones de carácter social, claves para el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Para el usuario trabajador, dentro de las edificaciones se requiere personal capacitado, es por esto que se solicitara empleo de personas adecuadas que desempeñen actividades varias de servicios y atención al público, satisfaciendo las necesidades del usuario receptor de manera eficaz y eficiente. El usurario de transición corresponde a todas las personas y

turistas que transitan en la zona y que requieren servicios básicos de alimentación, descanso, recreación y auxilio vial. Contando con los espacios adecuados seguros y agradables.

El Sitio y su Contexto

Ubicación del terreno

El terreno donde se planeó el proyecto se halla en el sector Quizandal, Municipio Puerto Cabello, (ver figura 15). Su contexto inmediato se refleja por diversos terrenos desolados que según las normativas están destinados para uso de nuevos desarrollos comerciales y de servicios, para así hacer crecer la actividad económica en el sector, la edificación más cercana al terreno es el hospital naval que se encuentra al norte del terreno. También cercano se encuentran los pueblos de Gañango y Borburata, además de varias playas y balnearios.



Figura 15: Terreno donde está ubicado el centro comercial. (2016)

Localización

Se realizó la poligonal del terreno con sus respectivas coordenadas, para a través de estas poder localizarlo concretamente. (Ver figura 16) (Ver cuadro 13)



Figura 16: Poligonales del terreno. Fuente: www.googlemaps.com. (2016)

Cuadro 13

Coordenadas de la Poligonal del Terreno a Intervenir

Punto	Latitud	Longitud
1	10°28'29.90"N	67°58'38.86"O
2	10°28'29.57"N	67°58'34.71"O
3	10°28'16.54"N	67°58'18.58"O
4	10°28'10.39"N	67°58'19.42"O
5	10°28'10.52"N	67°58'33.87"O
6	10°28'11.92"N	67°58'38.32"O
7	10°28'15.09"N	67°58'39.97"O

Uso

En cuanto a los usos de suelos al contexto inmediato al terreno en el que se implanta el proyecto, la mayoría de los usos responde a nuevos desarrollos debido a la cantidad de terrenos solitarios que existen, sin embargo dentro de están también se encuentran usos comerciales y residenciales, el terreno que donde se decidió plantar el Centro de Servicios Integrales es de uso ND-C/S es decir nuevos desarrollos comerciales y de servicios. (Ver figura 17)

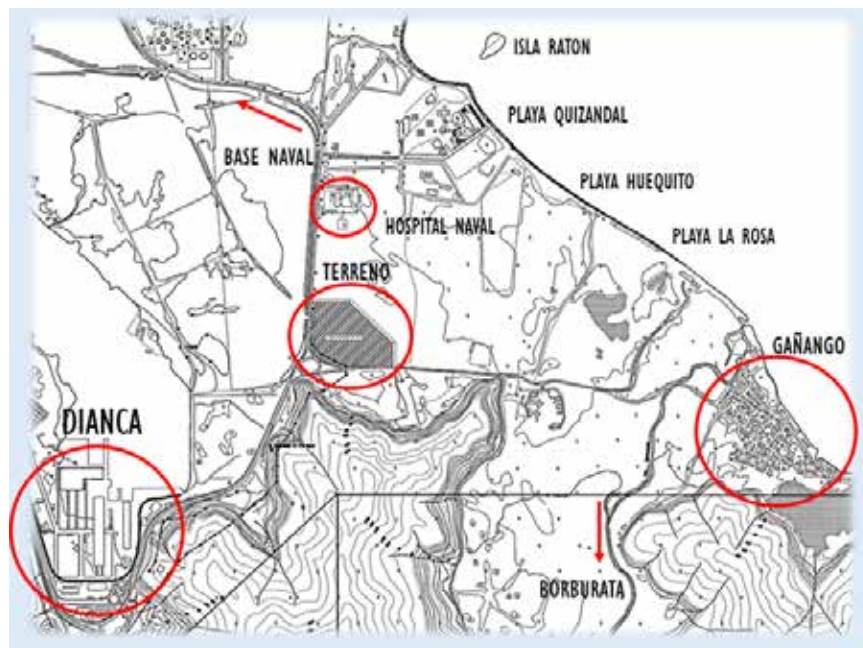


Figura 17: Contexto inmediato al terreno. (2016)

Hitos

Dentro de la arquitectura hitos se refiere a piezas de construcción singulares diseñadas de forma que destaque por encima de las edificaciones de su propio entorno. La función de estos hitos es servir como elementos de orientación dentro del espacio urbano, es decir los ciudadanos pueden situarse dentro de la ciudad orientándose a través de los hitos. En el sector no existen muchas edificaciones de valor arquitectónico, debido a que en su mayoría existen





terrenos vacíos o de uso residencial e industrial, pero se puede establecer algunos puntos de referencia e interés en el sector, que serán mencionados en el cuadro a continuación. (Ver cuadro 14)

Cuadro 14

Hitos del Sector Quizandal, Municipio Puerto Cabello.

Nombre	Figura
Empresa DIANCA	
Parque San Esteban	
Base Naval Agustín Armario	

Cuadro 14 (Cont.)

<p>Hospital Naval Dr. Francisco Isnardi</p>	 A photograph showing the entrance to the Hospital Naval Dr. Francisco Isnardi. A stone wall features a sign with the text "HOSPITAL NAVAL REVOLUCIONARIO Y SOCIALISTA DR. FRANCISCO ISNARDI". Two men in military uniforms are standing in the foreground.
<p>Isla Larga</p>	 A photograph of a crowded beach on Isla Larga. The water is clear and turquoise, with many people swimming and sunbathing. A small boat is visible in the water.
<p>Playa la Rosa</p>	 A photograph of Playa la Rosa, showing a sandy beach with several palm trees and a small building in the background.
<p>Playa Patanemo</p>	 A photograph of Playa Patanemo, featuring a rocky shoreline with waves crashing against the rocks. The background shows a forested hillside.

Altura de las edificaciones

Las alturas en las edificaciones adyacentes al terreno son variadas, la mayoría son residencias con altura máxima de 3 metros, exceptuando los edificios residenciales militares la rosa ubicados a 800 metros del terreno que tienen una altura aproximada de 28 metros (ver figura 18), por otro lado dentro del Centro de Servicios Integrales se definió como altura máxima los 12 metros.



Figura 18: Residencias Militares La Rosa. (2016)

Topografía

La variación de cotas topográficas del terreno se presenta escasa, no presenta mayores variaciones en general es bastante plana (ver figura 19), el terreno donde se implantará el proyecto se encuentra 1 metro por debajo de la carretera con la que limita, se estableció subir cada terreno individual a 0,60 metros, ya que el suelo es sumamente arenoso y esto servirá para reforzar los terrenos y nivelarlos.

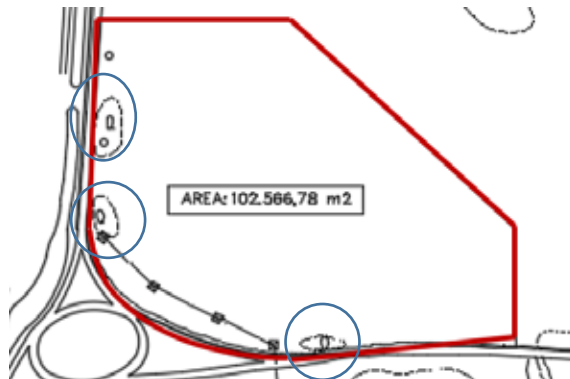


Figura 19: Topografía del terreno. (2016)

Orientación y vientos

La propuesta de centro comercial está implantada tomando en cuenta la orientación del sol, el proyecto está plantado de manera norte-sur, de esta manera se evitó la insolación en las fachadas más largas del mismo. Así mismo también se tomó en cuenta los vientos costeros predominantes desde el noreste, generando aberturas en ciertas partes del techo en dos de sus tres edificios, para crear una ventilación natural en los mismos. (Ver figura 20)

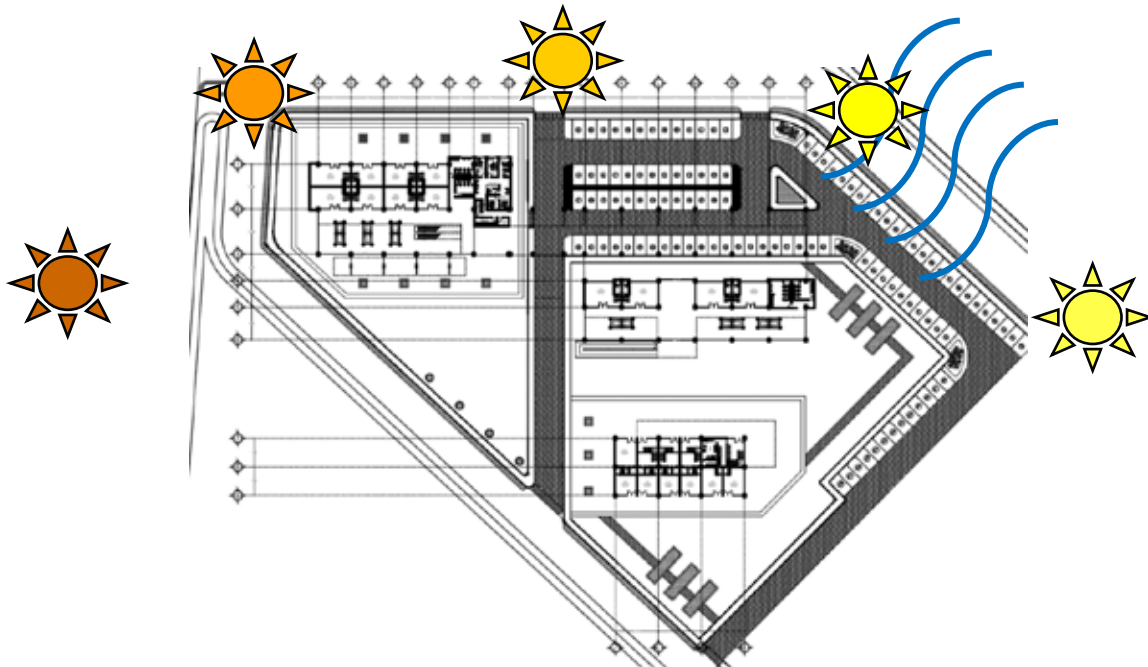


Figura 20: Vientos e incidencia solar. (2016)

Vías de Acceso

El Centro de Servicios Integrales posee dos accesos, una por la carretera vía Gañango y el otro por la vía Quizandal-Pto. Borburata (ver figura 21), por otro lado para referirnos a los accesos planteados en el terreno donde se ubicó el centro comercial, se realizaron dos por el frente dando con la estación de servicio, y dos en la parte trasera que se tendría como limite el centro náutico. (Ver figura 22)

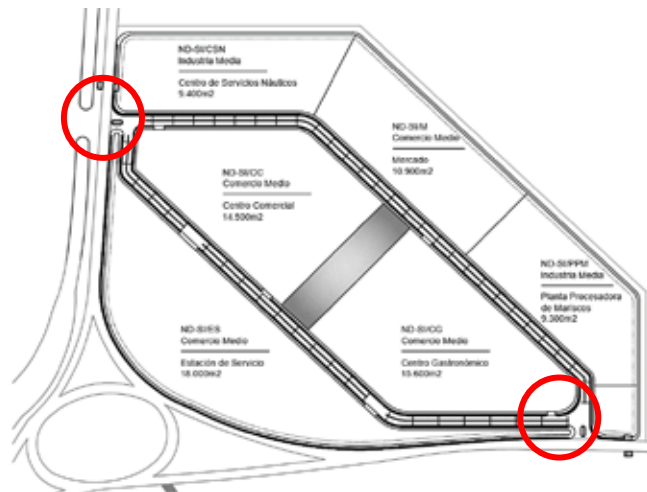


Figura 21: Accesos al Centro de Servicios Integrales. (2016)

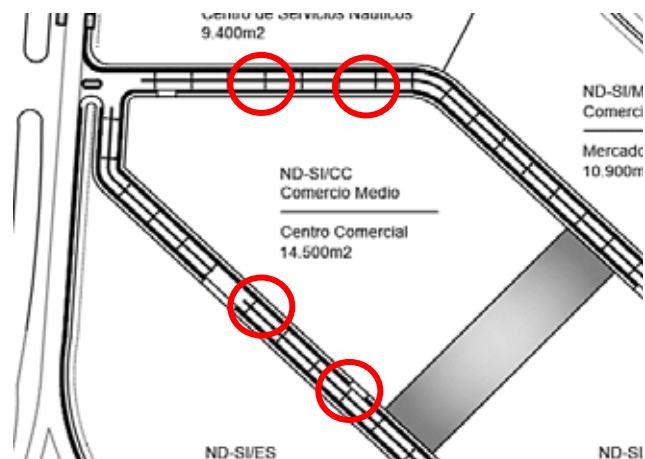




Figura 22: Accesos al terreno individual (centro comercial). (2016)

Vegetación

Actualmente en el terreno se pueden observar plantas y arbustos de bajo y mediano tamaño, teniendo como plantas los espinares y no conserva ningún tipo de árboles de gran altura. Para el paisajismo interno del conjunto y de la propuesta individual se plantearon plantas que se den en el tipo de clima que posee el sector, tales como palmeras, trompillo e ixoras. (Ver cuadro 15)

Cuadro 15
Propuesta de Vegetación

Nombre	Figura	Descripción
Palmera		Son plantas leñosas, con grandes hojas en corona al final del tallo, Sus flores poseen 3 sépalos y 3 pétalos. Están ampliamente distribuidas en regiones tropicales a templadas, pero principalmente en regiones cálidas.
Trompillo		Es una planta de 20-50 cm de altura. Las hojas y los tallos inferiores están recubiertos por una pelusa suave que le da un aspecto grisáceo. Las hojas tienen unos 15 cm de largo y tienen el borde ondulado.

Cuadro 15 (Cont.)

Ixora		Son muy resistentes al fuerte sol de los trópicos, requieren de un clima húmedo. Las plantas pueden crecer hasta formar arbustos de tamaño mediano. Producen una gran cantidad de racimos de flores pequeñas.
-------	---	---

Servicios públicos

En cuanto a los servicios públicos obligatorios para el funcionamiento de la propuesta de Centro Comercial, están las aguas blancas y la descarga de aguas negras, estos se agregaron a las redes principales que suministran los servicios al Hospital Naval Dr. Francisco Isnardi, que está ubicado muy cerca del terreno. Otro servicio necesario es la electricidad que se tomaron de las líneas de media tensión que dotan de este servicio a Gañango y al Hospital. (Ver Figura 23).

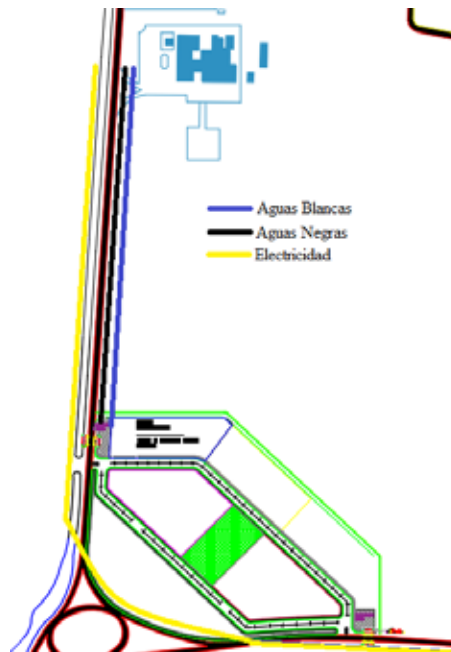


Figura 23: Servicios públicos. (2016)

Determinantes de diseño

Se establecieron lineamientos para el diseño del Centro comercial, los cuales surgieron del análisis de las determinantes anteriormente expuestas, dentro de los que se sitúan primeramente las condiciones naturales que posee el sector ya que la implantación se generó después de evaluar la orientación de los vientos, la incidencia del sol en el área, así como también el clima, ya que esto ayudo a determinar los materiales adecuados para ser utilizados en la edificación.

Otras determinantes fueron las variables de normativa, ya que el terreno donde se ubicó el Centro Comercial se establecieron ciertas variables de altura máxima, retiros y porcentajes de construcción y estas fueron tomadas en cuenta en el diseño propuesto. Además también fue necesario evaluar la forma del terreno, para así realizar una implantación adecuada de la edificación.

Los otros edificios que están alrededor del Centro Comercial y que componen el Centro de Servicios Integrales también jugaron un papel importante en el diseño, debido que se generó una propuesta formal adecuada y relacionada con los edificios adyacentes, para así tener una visión arquitectónica comfortable, y que todos estos proyectos tengan un mismo lenguaje.

Programa de Áreas

El proyecto está comprendido en 4 áreas generales, Área Pública, de Servicio, Comercial y Administrativa, y contando con debida circulación y estacionamiento propio de la edificación.

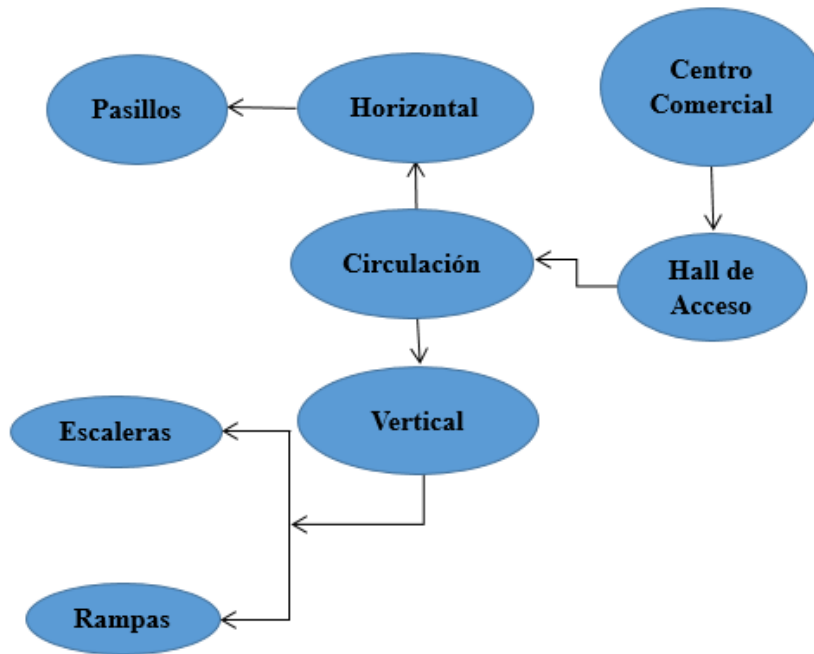


Grafico 11: Diagrama de burbujas parte 1.

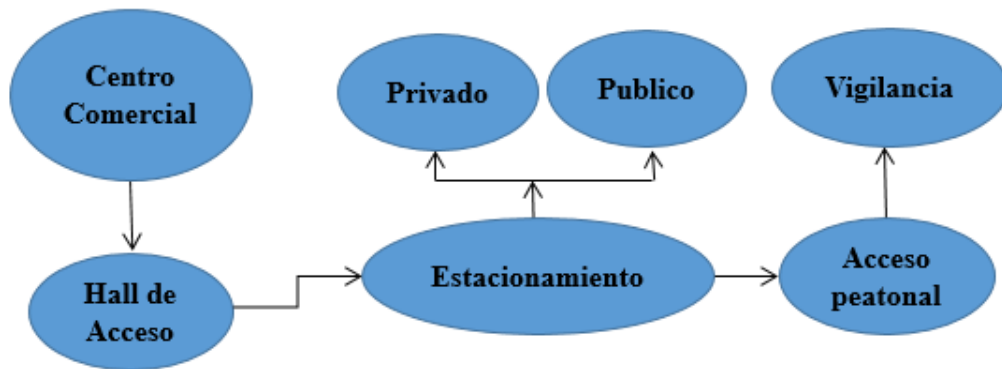


Grafico 12: Diagrama de burbujas parte 2.

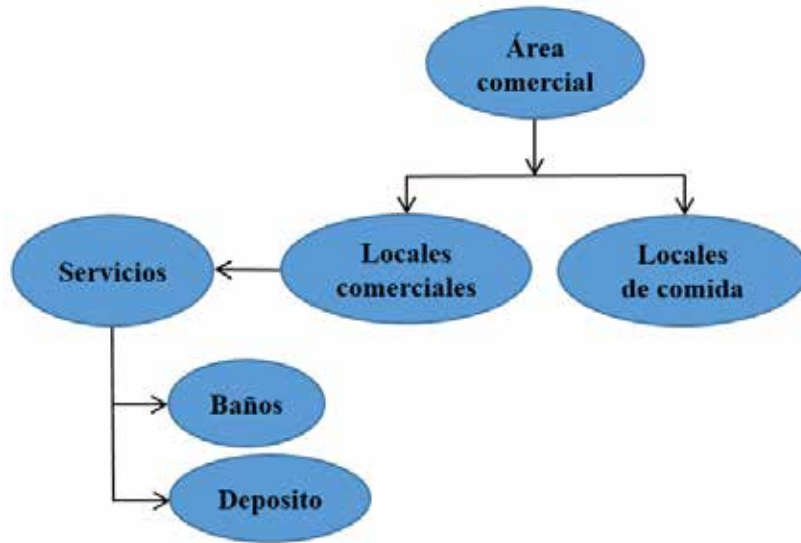


Grafico 13: Diagrama de burbujas parte 3, área comercial.

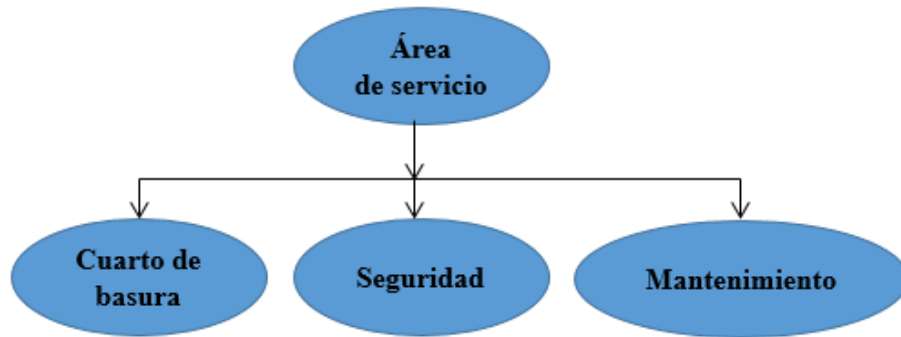


Grafico 14: Diagrama de burbujas parte 4, área de servicio.

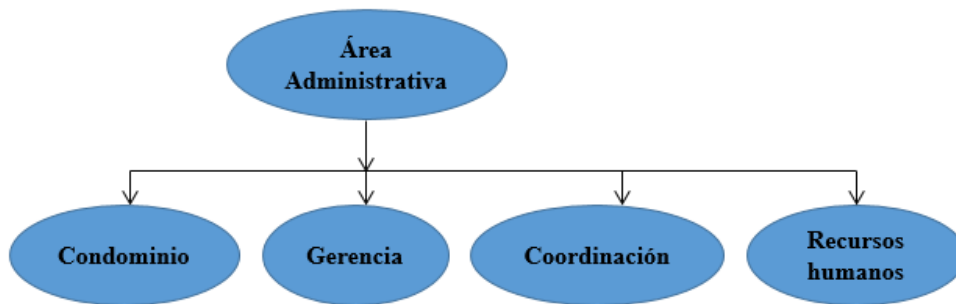


Grafico 15: Diagrama de burbujas parte 5, área administrativa.

El lote de terreno donde se plantó la nueva propuesta del Centro Comercial actualmente se encuentra desolado y según la norma que se rige en el área este terreno está destinado a nuevo desarrollo comercial y de servicio, tiene un área aproximada de 14.500 metros cuadrados, equivalente a 1.4 hectáreas, el terreno posee una forma irregular y con lados diferentes.

Topografía

La topografía original de todo el conjunto donde se encuentra el Centro de Servicios Integrales es relativamente plana, existen solo tres pequeñas cotas que afectan y tienen un relieve de 1 metro cada una (ver figura 25), estas cotas no interfieren en el terreno donde estará ubicado el Centro Comercial, así que se puede decir que en el sitio donde se diseñara este edificio no existen desniveles, sin embargo se decidió hacer un relleno en el sitio para hacer que el edificio este a +0.60 metros por encima del nivel +0.00, esto fue definido debido a las condiciones ambientales y tipos de suelos que se manejaron en el área de estudio.



Figura 25: Topografía en la propuesta de Centro de Servicios Integrales (2016)

Proyecto de Arquitectura

La propuesta de un Centro Comercial en el sector Quizandal tiene como objetivo satisfacer las necesidades comerciales en un espacio apto para la compra y recreación del usuario, ya que gracias a las condiciones físicas de la zona y del flujo de personas que trascurren por ella, se presta para contemplar oportunidades de negocios y posteriormente hacer crecer la economía y la calidad de vida en el sector.

En cuanto a los límites del terreno a ubicarse el edificio tenemos que por su lindero Sur, se encuentra el frente principal, en el mismo circula una nueva vialidad que también da acceso a la estación de servicios que es una de las propuestas del Centro de Servicios Integrales. Por su lindero Norte, se encuentra el mercado de especies marinas y el centro náutico, dos de los planes situados en el proyecto del centro antes mencionado. En el lindero Este se encuentra ubicado un paisajismo propuesto como un sitio recreacional y de encuentro, por el lindero Oeste una vialidad donde se sitúa uno de los accesos al conjunto. (Ver figura 26)

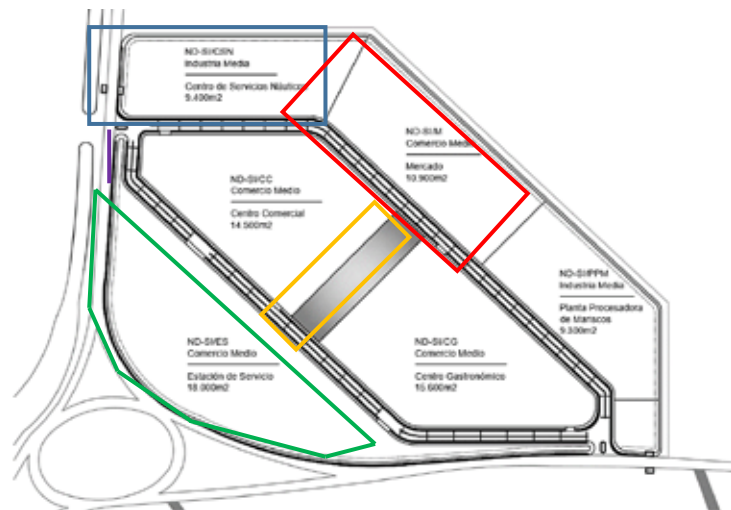


Figura 26: Límites del terreno. (2016)

El terreno posee actualmente un carácter turístico ya que se encuentra en un área cercana a las playas de Puerto Cabello. La vegetación en el terreno a utilizar es dominante, aunque escasa, se observan arbustos pequeños como *Laurus Nobilis* y un clima tropical, con temperatura media anual entre 26 y 30 grados. Esta parcela consta de retiros de frente 12 metros, fondo 13 metros, lateral izquierdo 10 metros y lateral derecho 25 metros.

Esquema de Funcionamiento

La obra está constituida por tres edificios independientes, dos de ellos con dos niveles la planta baja y primer piso, y el tercero de un piso más mezzanina. La parte destinada a estacionamiento tiene un área aproximada de 3.500 metros cuadrados con una capacidad de 108 puestos. El conjunto donde se encuentra ubicado el Centro Comercial, posee cuatro accesos vehiculares que de igual manera sirven de salida, dos por el norte y dos por el sur. (Ver figura 27)

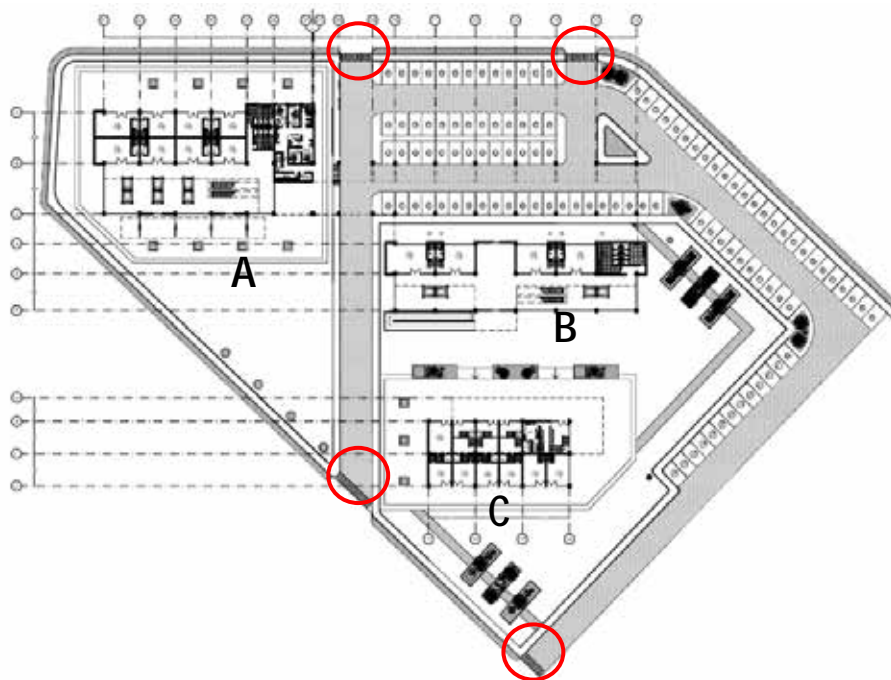


Figura 27: Accesos vehiculares al conjunto (centro comercial). (2016)

Edificio A – Nivel +0.60m

Esta edificación se eleva al nivel (+0.60 metros) donde se encuentra la planta baja de este edificio, aquí se localizan dos accesos principales por la fachada sur, de inmediato se sitúan seis locales comerciales de isla que poseen seis metros cuadrados cada uno. Este edificio también posee ocho locales más grandes dos de ellos con 55 metros cuadrados y los otros seis con 45 metros cuadrados, cada uno con su baño, respetando las normas sanitarias y un pequeño depósito. Cuatro de estos locales tienen entrada independiente por la fachada norte, es decir no es necesario acceder al interior del edificio para poder ingresar a ellos. (Ver figura 28)

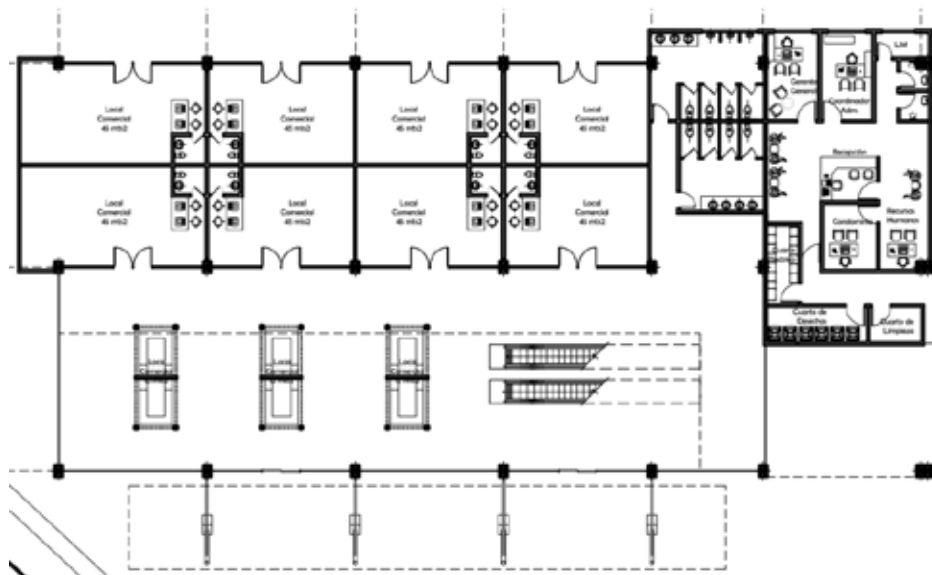


Figura 28: Edificio A – Planta baja. (2016)

En este nivel también se encuentra un núcleo de sanitarios, para caballeros y damas, con sus respectivas piezas cada uno, además está la administración del Centro Comercial con un acceso independiente, esta parte constituida por una serie de oficinas y organismos útiles para la organización de esta obra, aquí se encuentran el condominio del edificio, la oficina del gerente, del coordinador general y de recursos humanos, conjuntamente con una

recepción para atender y prestar información al usuario y sanitarios para hombres y mujeres del personal administrativo. A un lado de la administración se encuentran ubicados servicios generales como el cuarto eléctrico, el cuarto de desechos y el cuarto de limpieza, teniendo fácil acceso el personal para controlar este segmento. (Ver figura 29)

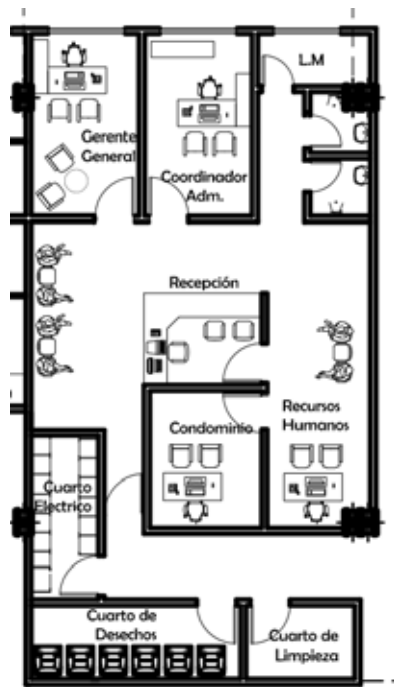


Figura 29: Administración y servicios. (2016)

Edificio A – Nivel +4.60m

En este nivel se encuentra el segundo piso del edificio, para acceder a él es mediante unas escaleras mecánicas que se encuentran muy próximas al acceso principal del edificio en el nivel anterior, en este piso se localizan cinco locales comerciales, uno de 220 metros cuadrados destinado a una unidad bancaria, este local tiene una altura de seis metros, justificando que este tipo de espacio debe de tener una elevación adecuada. (Ver figura 30)

Los otros cuatro locales tienen un tamaño menor, tres son de 90 metros cuadrados y uno de 100 metros cuadrados, cada uno de estos locales posee un sanitario y un pequeño

deposito. En este piso existe un gran vacío que permite a las personas observar hacia el piso inferior, además de que existe una doble altura haciendo que el espacio se sienta más amplio y agradable. (Ver figura 31)

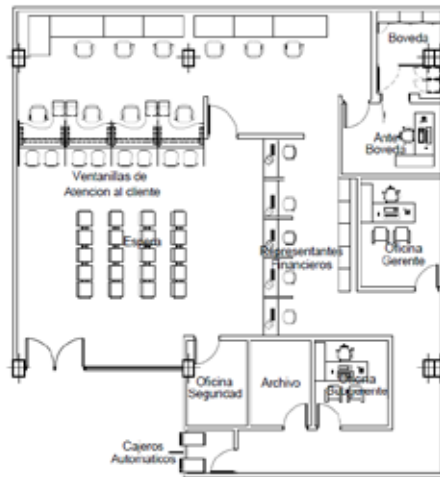


Figura 30: Unidad bancaria. (2016)

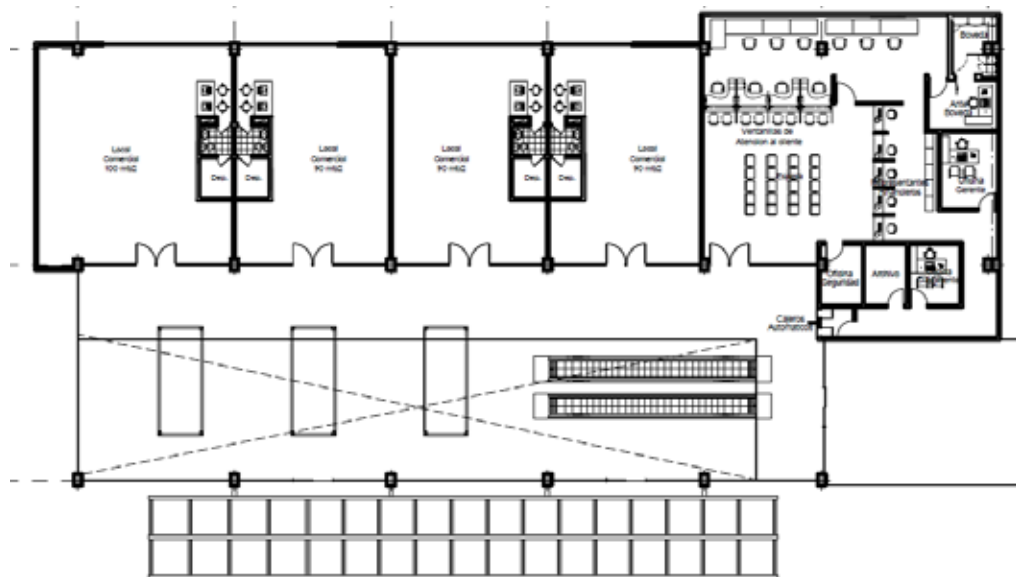


Figura 31: Edificio A – Primer Piso. (2016)

Edificio B – Nivel +0.60m

El edificio B también está elevado a +0.60 metros, aquí se encuentra la planta baja con dos accesos, uno por la fachada sur y el secundario por la fachada norte que está directo del estacionamiento. De igual forma que el edificio A, en este se encuentran seis locales comerciales de isla que poseen seis metros cuadrados cada uno y otro núcleo de sanitarios para damas y caballeros, en esta planta se sitúan otros cuatro locales más grandes con 60 metros cuadrados y sus respectivos baños y depósitos cada uno. (Ver figura 32)

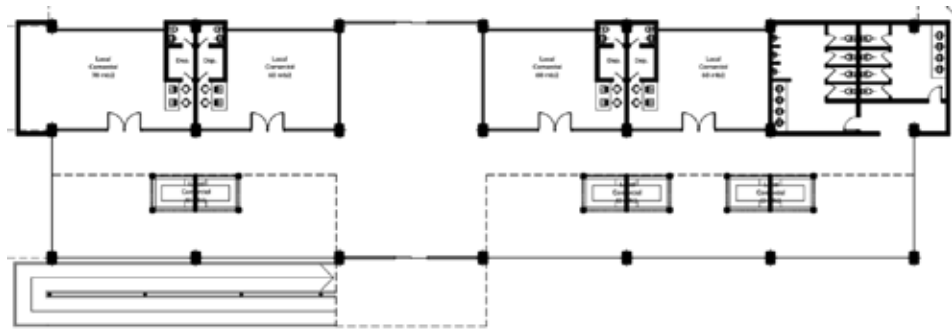


Figura 32: Edificio B – Planta baja. (2016)

Edificio B – Nivel +4.60m

A esta planta se le accede mediante una rampa ubicada en la parte externa del edificio, por la fachada sur de él. En este nivel se encuentran un total de diez locales comerciales ocho de 60 metros cuadrados y los otros dos de 70 metros cuadrados, cada uno con baño y depósito respectivamente. Este piso tiene salida a una terraza que se conecta con el edificio A, también posee en su interior un vacío que crea una doble altura. (Ver figura 33)

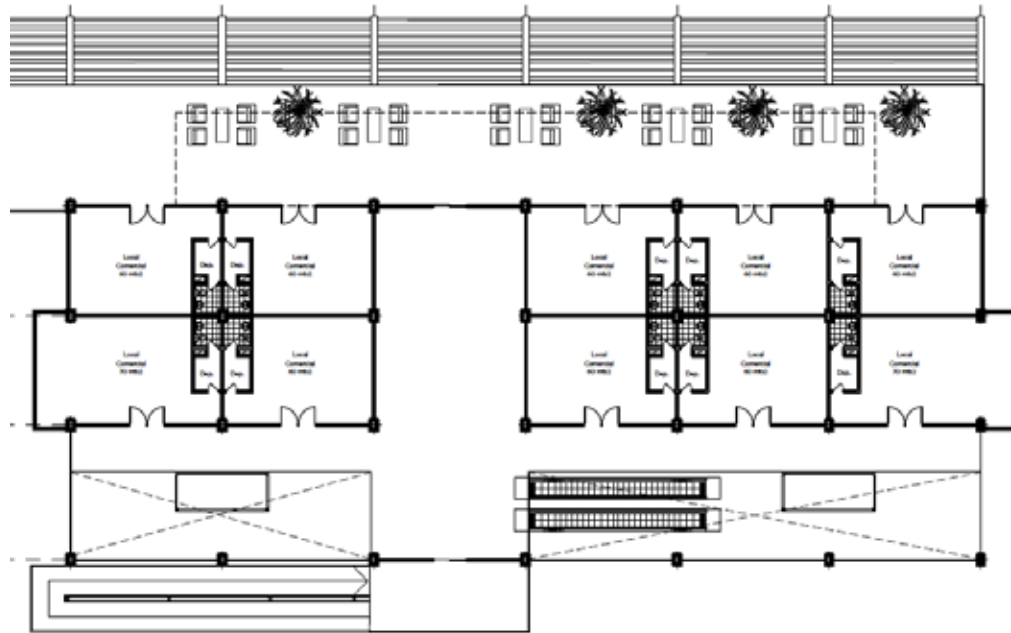


Figura 33: Edificio B – Primer piso. (2016)

Edificio C – Nivel +0.60m

Este otro edificio independiente de igual manera se elevó a +0.60 metros, este en su planta baja posee diez locales comerciales, cuatro de ellos son iguales con 25 metros cuadrados cada uno, otros tres con una medida de 35 metros cuadrados y por ultimo tres más que tienen mezzanina y miden 80 metros cuadrados cada uno, estos diez locales igualmente poseen un baño y deposito.

Este edificio no posee un acceso único, sino que cada local tiene su entrada independiente. Aquí también se encuentra un restaurant, en esta planta se localiza la cocina de este, equipada con todo el mobiliario que requiere un lugar como este, además se halla una barra donde y un espacio con equipos para el despacho y venta de distintas bebidas, posteriormente esta las escaleras para poder acceder al piso próximo. (Ver figura 34)

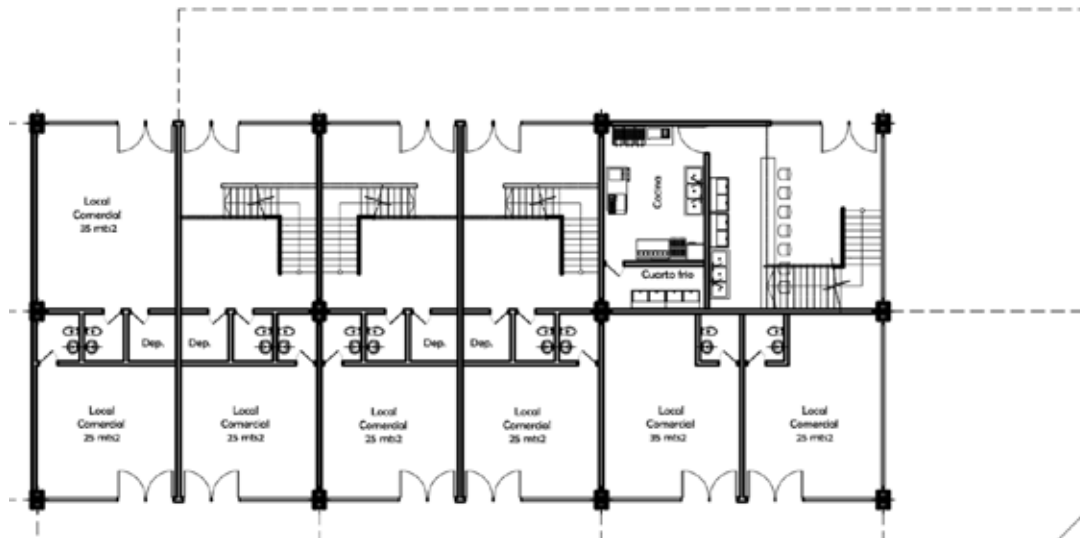


Figura 34: Edificio C – Planta baja. (2016)

Edificio C – Nivel +4.60m

Este nivel del edificio C se ubica la mezzanina de tres locales comerciales antes mencionados, así como también la otra parte del restaurant, una vez se sube a este piso se encuentran los baños de este, uno de damas y otro de caballeros, también se encuentran seis mesas en el interior del restaurant y una salida hacia una terraza que este posee con otras diez mesas. (Ver figura 35)

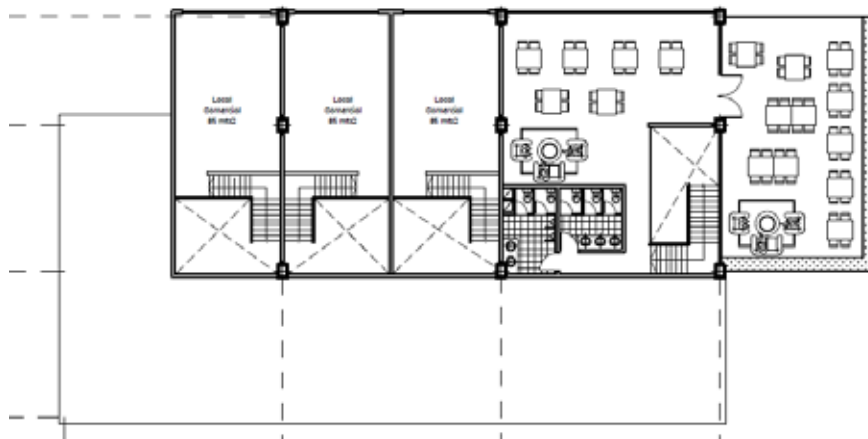


Figura 35: Edificio C – Mezzanina. (2016)

Fachadas

Las fachadas son el resultado de un estudio de la insolación y la ventilación, reflejan volúmenes puros y rectos, con una combinación de alturas en todos los edificios, se utilizaron diferentes materiales, uno de los principales resultados fue el curtain Wall, pero se implementaron ciertos elementos como romanas a lo largo del edificio a fin de generar una protección solar. Se manejó la combinación de otros materiales como el alupremium y la madera. (Ver figura 36)



Figura 36: Vista del edificio A. (2017)

Materiales

Alupremium

Uno de los materiales más utilizados en este proyecto fue el alupremium, ya que es un material fácil de encontrar y que se adapta a las condiciones climatológicas del trópico, altas temperaturas y humedad, que es algo que predomina en el sector donde se trabajó este diseño, este elemento también se colocó con el fin de proporcionar aislamiento solar. (Ver figura 37)

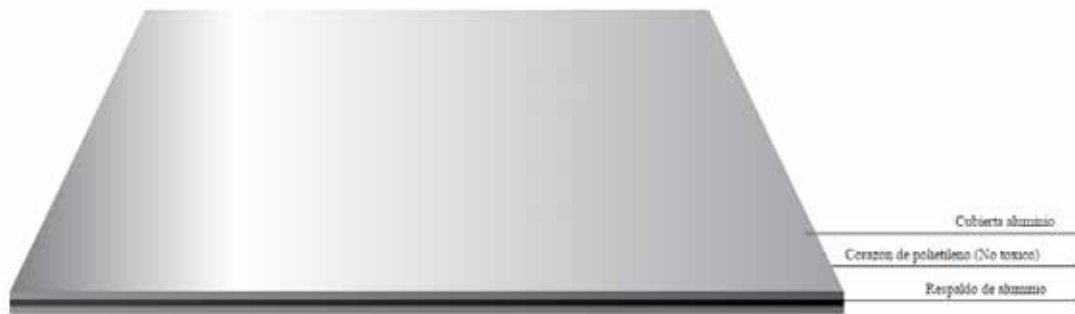


Figura 37: Alupremium. (2017)

Madera

Para el revestimiento de algunas paredes exteriores de este edificio se utilizó la madera modificada. Este material es el resultado de una interacción entre la madera y un agente químico, biológico o físico que permite, mejorar alguna de sus propiedades durante su vida útil, el principal resultado de un protector tradicional es la mejora de la durabilidad. Se manejó este material ya que existen diferentes negocios en el país donde puede ser adquirido. (Ver figura 38)



Figura 38: Revestimiento en madera para fachada. (2017)

Acabado de pisos

Piso exterior – Concreto Estampado

El concreto estampado resulto una opción ideal para embellecer las calles del conjunto, gracias a que este material posee una gran variedad de diseños, texturas y colores. (Ver figura 39)



Figura 39: Concreto estampado. Fuente: <https://www.stancolor.com.mx/texturas-concreto-estampado> (2014)

Piso Interiores - Piso Epóxico

Ya que en un centro comercial la afluencia de personas es grande, es necesario contar con un piso altamente resistente al desgaste que evite su deterioro prematuro; así mismo, por cuestiones de seguridad, es necesario que tales superficies sean antiderrapantes. Los pisos epóxicos, aparte de proporcionar las necesidades durabilidad y adherencia señaladas, dan un acabado extraordinario a los centros comerciales; pues poseen un brillo espectacular y existen en una gran variedad de colores que pueden ser combinados para crear formas y patrones decorativos. (Ver figura 40)



Figura 40: Piso epoxico. Fuente: <http://www.pisosepoxicosindustriales.mx/images/muestra-de-obras/piso-epoxico-plaza-comercial.jpg> (2012)

Pisos de Sanitarios – Cerámica Nacional

Para los pisos de los diferentes sanitarios que hay en el centro comercial, se utilizó cerámica nacional de 30x30 cm de diversos colores. (Ver figura 41)



Figura 41: Cerámica nacional.

Fuente: <http://www.keops.es/ficha.aspx?ser=251&cat=6&marca=74&sd=True&sr=True&st=True> (2016)

Memoria Estructural

El edificio cumple con los requisitos establecidos en las normas en cuanto a áreas exigidas, dimensiones mínimas y piezas. Los materiales utilizados para la construcción y cálculo estructural son: Concreto y Acero. Se utilizó losa nervada, en planta primer piso y planta techo, y la losa maciza en planta baja y para circulación vertical. Todas las vigas de acero combinándose con columnas de concreto que poseen un tamaño de 0.60x0.40 metros, Se utilizaron fundaciones superficiales, ya que el edificio solo tiene dos pisos y la carga a soportar es leve, justificando así su elección.

La losa nervada que se utilizó es elaborada mediante nervios prefabricados dispuestos de manera longitudinal, dejando huecos paralelos e intermedios que pueden ser ocupados permanentemente por bloques tipo piñata, (ver figura 42 y 43). El sistema está conformado básicamente, por cuatro elementos: Nervio prefabricado con cercha, Malla electro-soldada, Bloque tipo piñata con una altura de 20 cm, Mezcla de concreto liviano estructural de 5 cm de espesor.

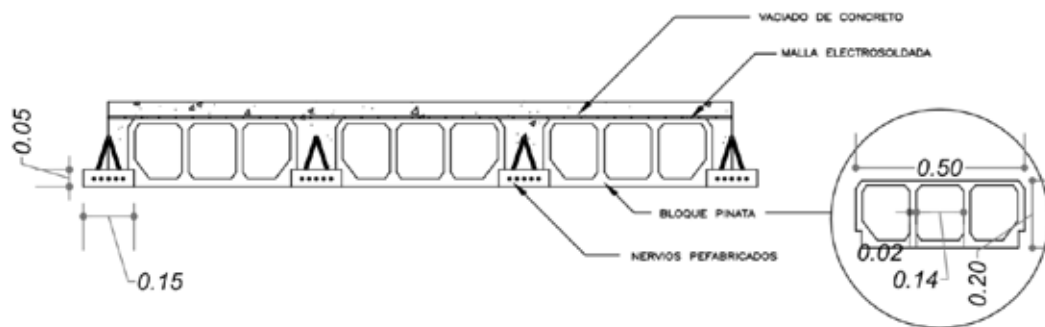
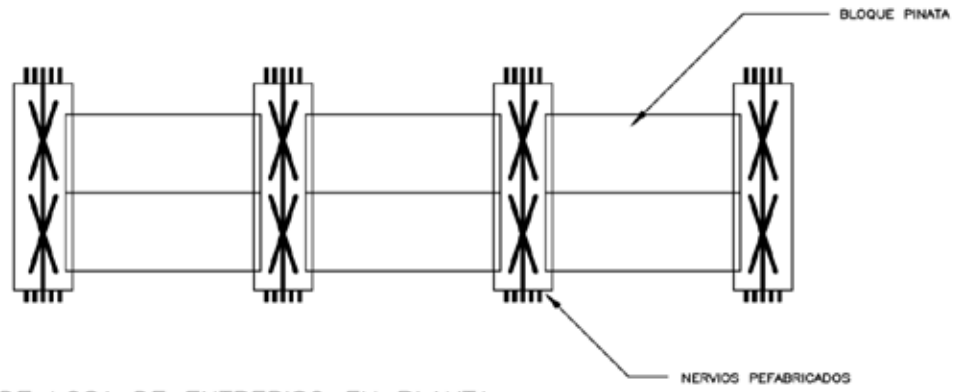


Figura 42: Detalle de losa que se utilizó en entrepiso y techo. (2016)



DETALLE DE LOSA DE ENTREPISO EN PLANTA

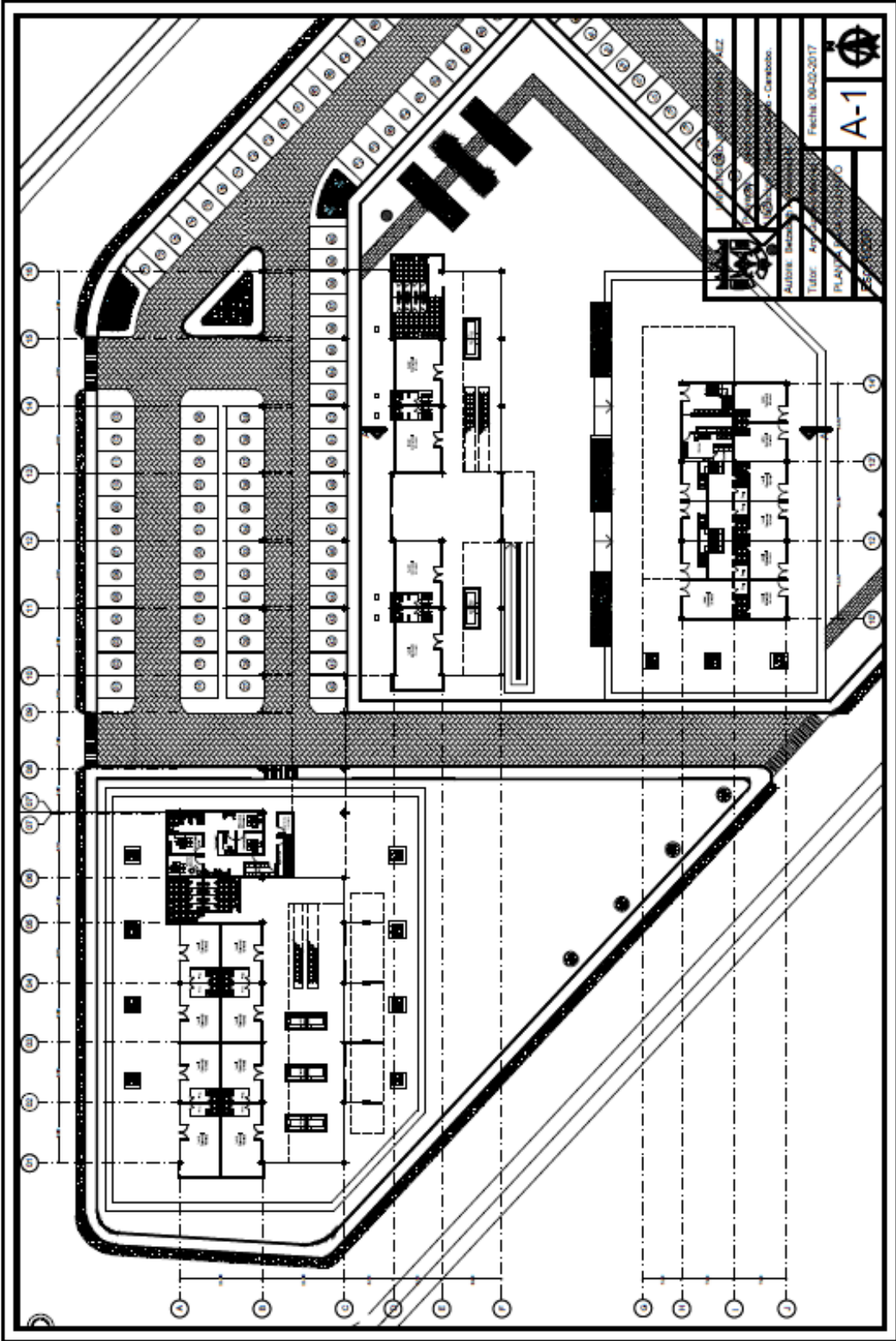
Figura 43: Detalle de losa vista en planta. (2016)

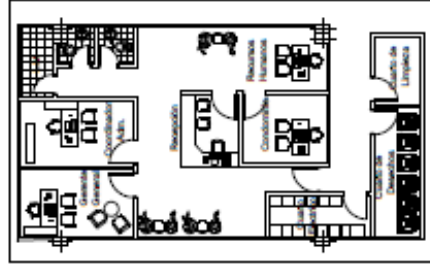
CAPÍTULO V
LA REPRESENTACION GRÁFICA.

Un plano arquitectónico es la representación gráfica de una obra, añadiendo elementos que permiten su visualización, en este capítulo se representara los planos elaborados correspondientes para el diseño del Centro Comercial implantado en un Centro de Servicios Integrales, en el sector de Quizandal, Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo.

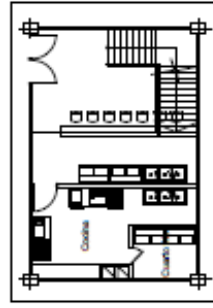
Listado de Planos.

Planta Baja Conjunto.....	A-1
Planta Baja.....	A-2
Planta Primer Piso.....	A-3
Planta Baja Acotada.....	A-4
Planta Primer Piso Acotada.....	A-5
Planta Techo.....	A-6
Alzados.....	F-1
Alzados.....	F-2
Sección A-A´.....	C-1

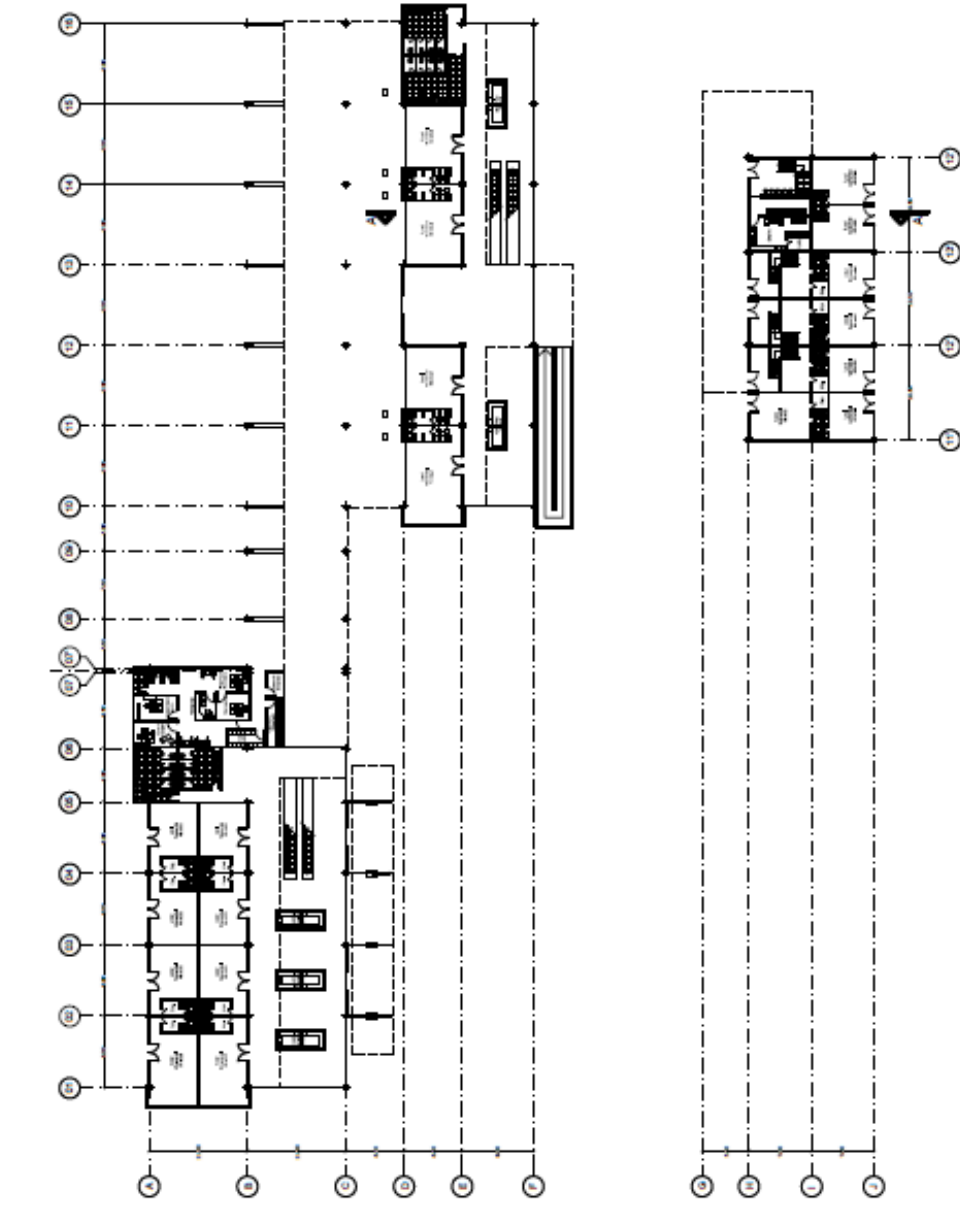




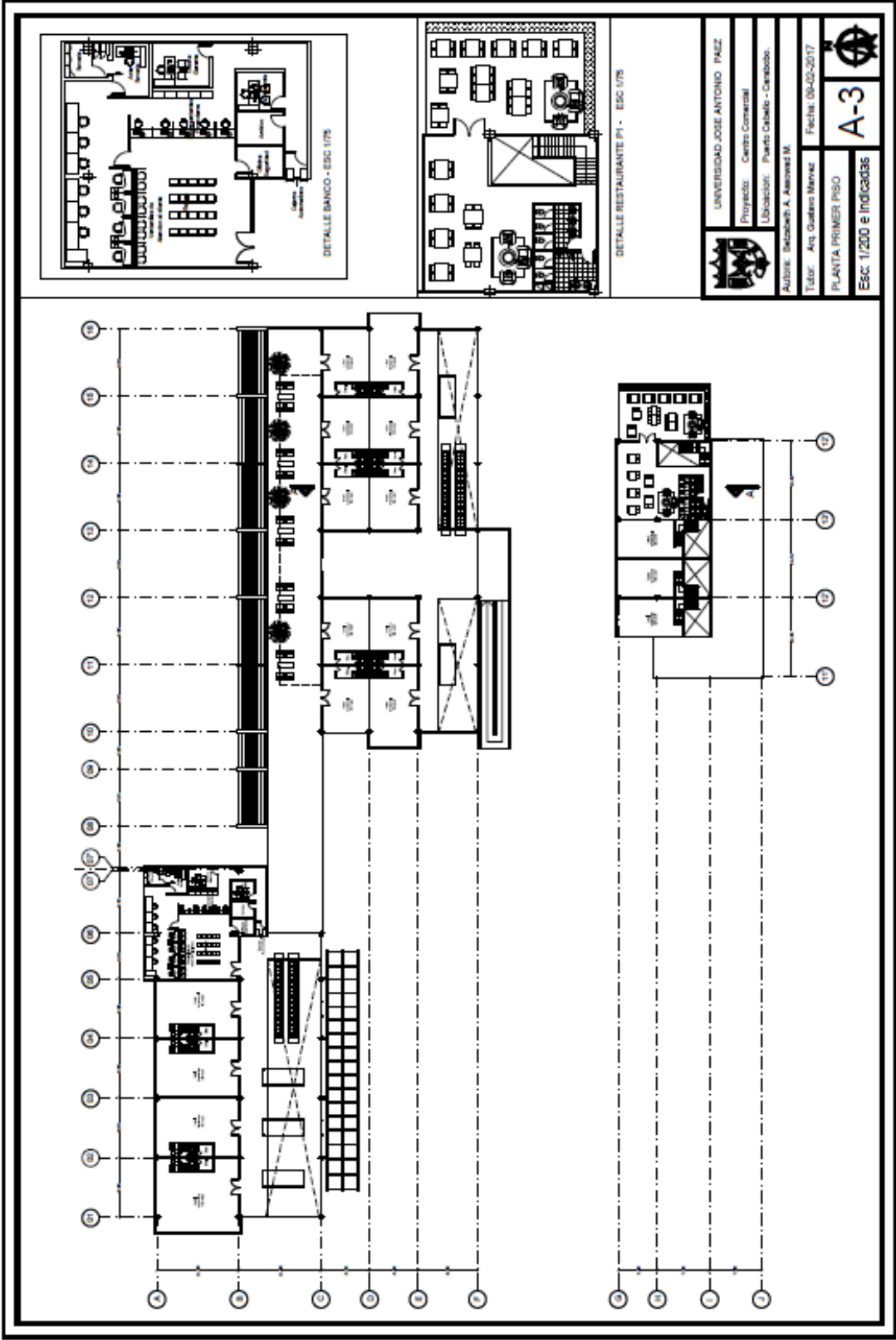
DETALLE ADMINISTRACION - ESC 075



DETALLE RESTAURANTE PB - ESC 076

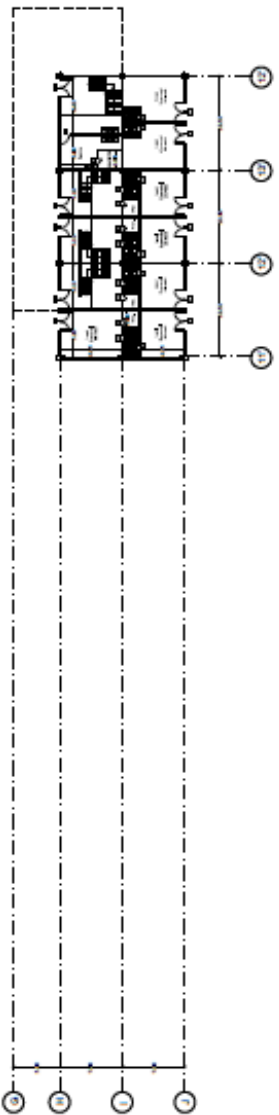
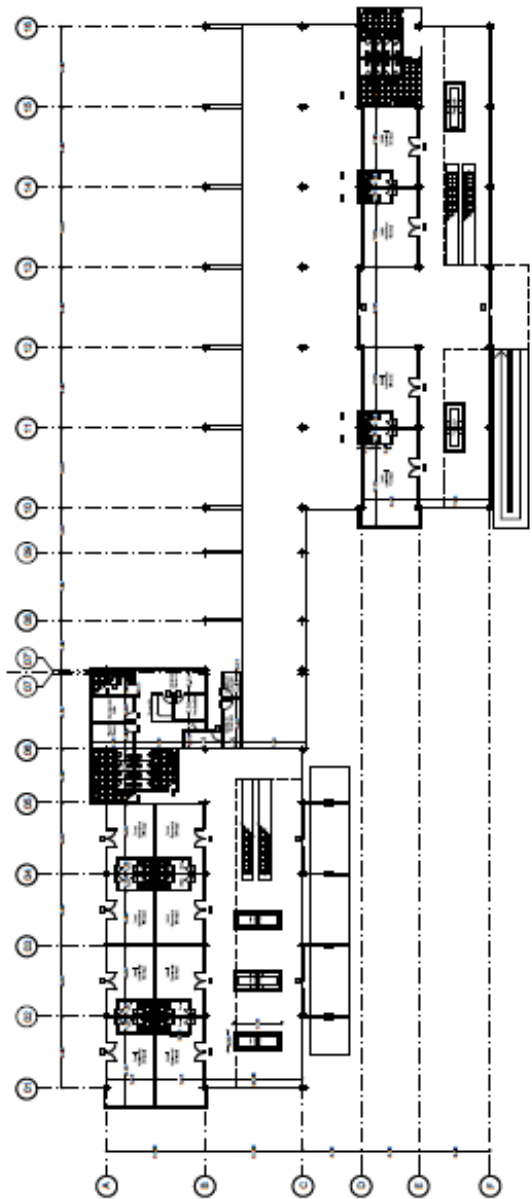


	UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
	Proyecto: Centro Comercial
	Ubicación: Puerto Cabello - Caracas
Autor: Sotomayor A. Alvarado M.	
Título: Arq. Gustavo Marín	
Fecha: 08-02-2017	
PLANTA SALA	
Escala: 1/200 e Indicados	
A-2	

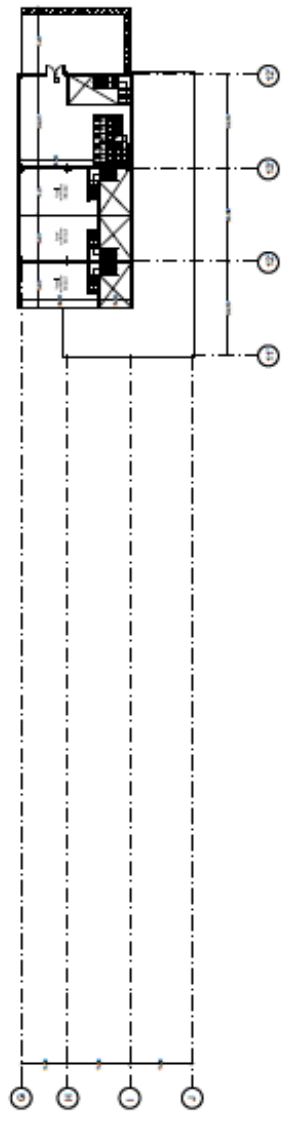
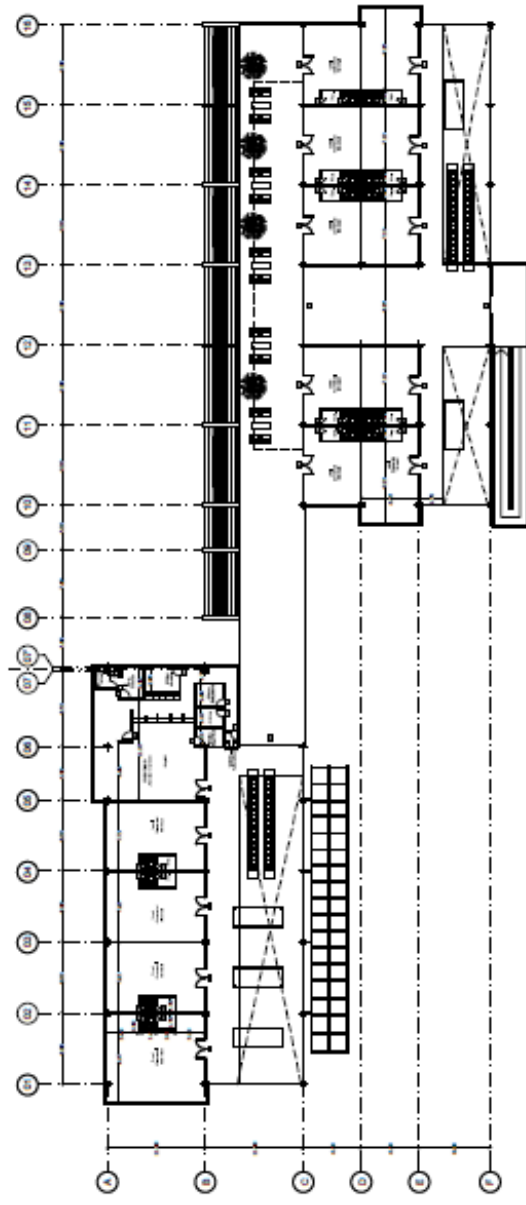


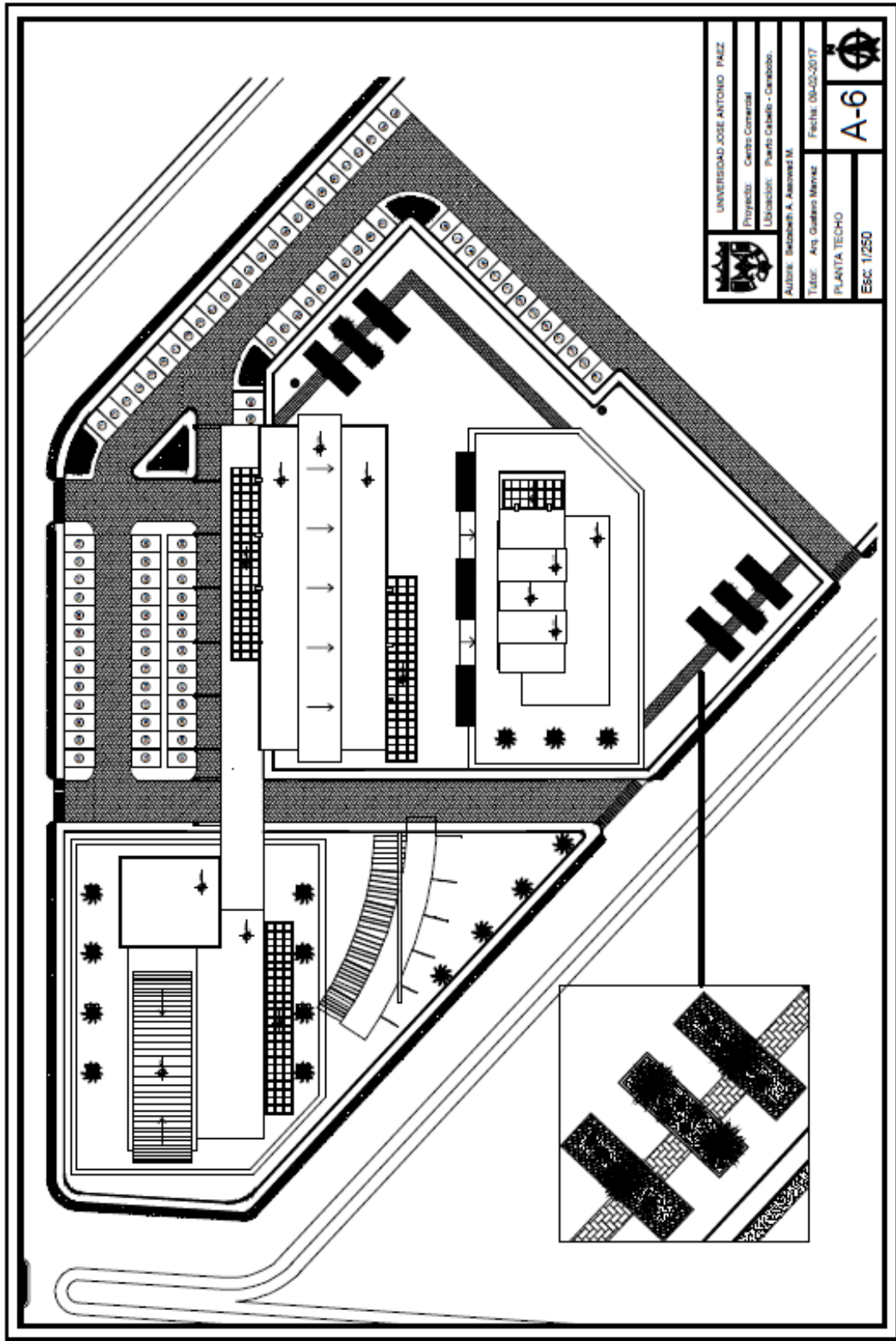
	UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
	Proyecto: Centro Comercial
Ubicación: Puerto Cabello - Carabobo.	
Autor: Sebastián A. Amador M.	
Tutor: Arq. Gustavo Méndez	
Fecha: 09-02-2017	
PLANTA PRIMER PISO	
Esc: 1/200 e indicadas	
A-3	

	UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PÁEZ	
	Proyecto: Centro Comercial	
	Ubicación: Puerto Ordaz - Carabobo.	
Tutor: Arq. Gustavo Morvec	Fecha: 08-02-2017	A-4
PLANTA BAJA ACOTADA	Esc: 1/200 e Indicadas	

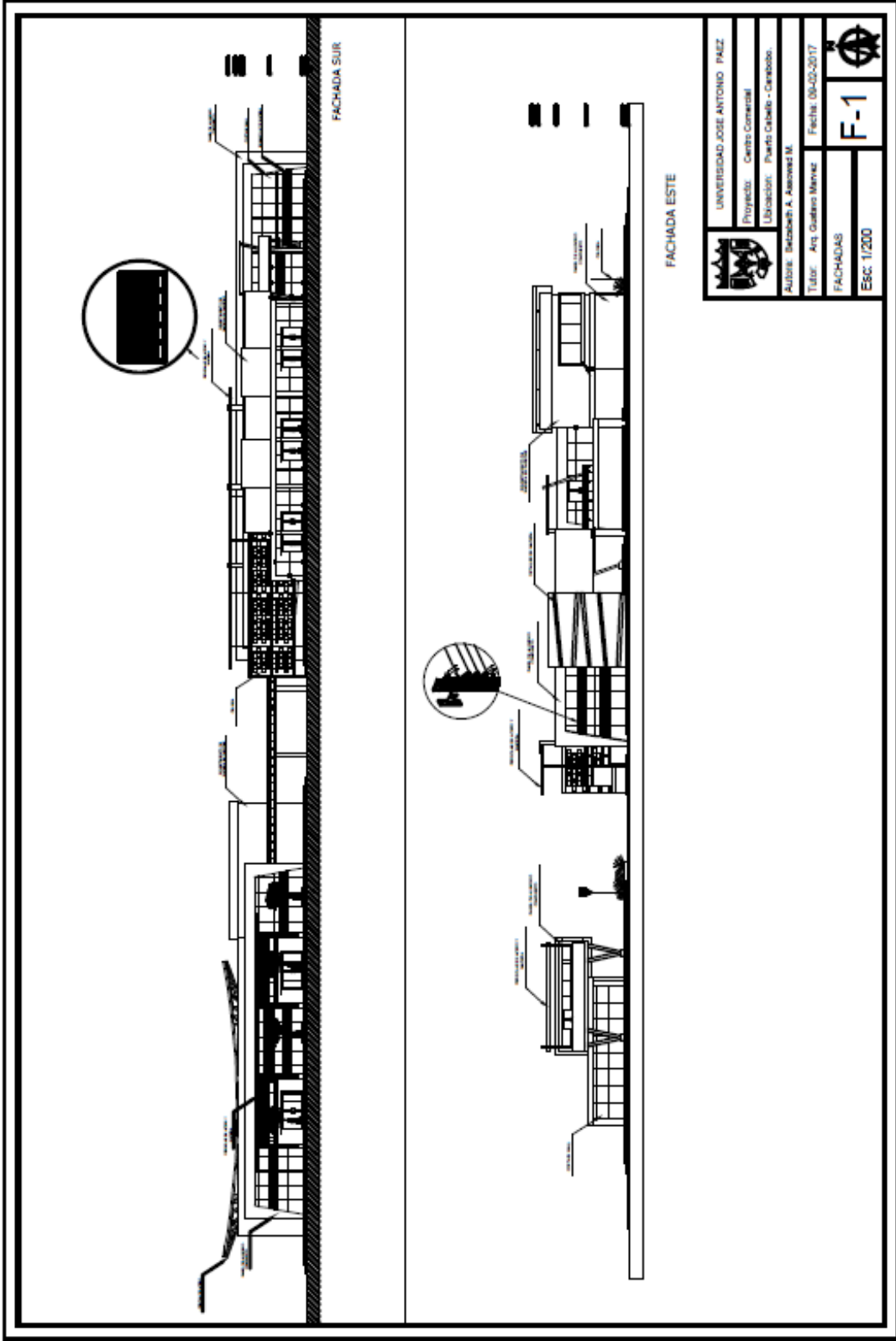


	UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PÁEZ	
	Proyecto: Centro Comercial	
	Ubicación: Puerto Cabello - Carabobo.	
Autor: Elizabeth A. Alvarado M.		Fecha: 08-02-2017
Tutor: Arq. Gustavo Meneiz		A-5
PLANTA P1 ACOTADA		
Esc: 1/200 e indicadas		

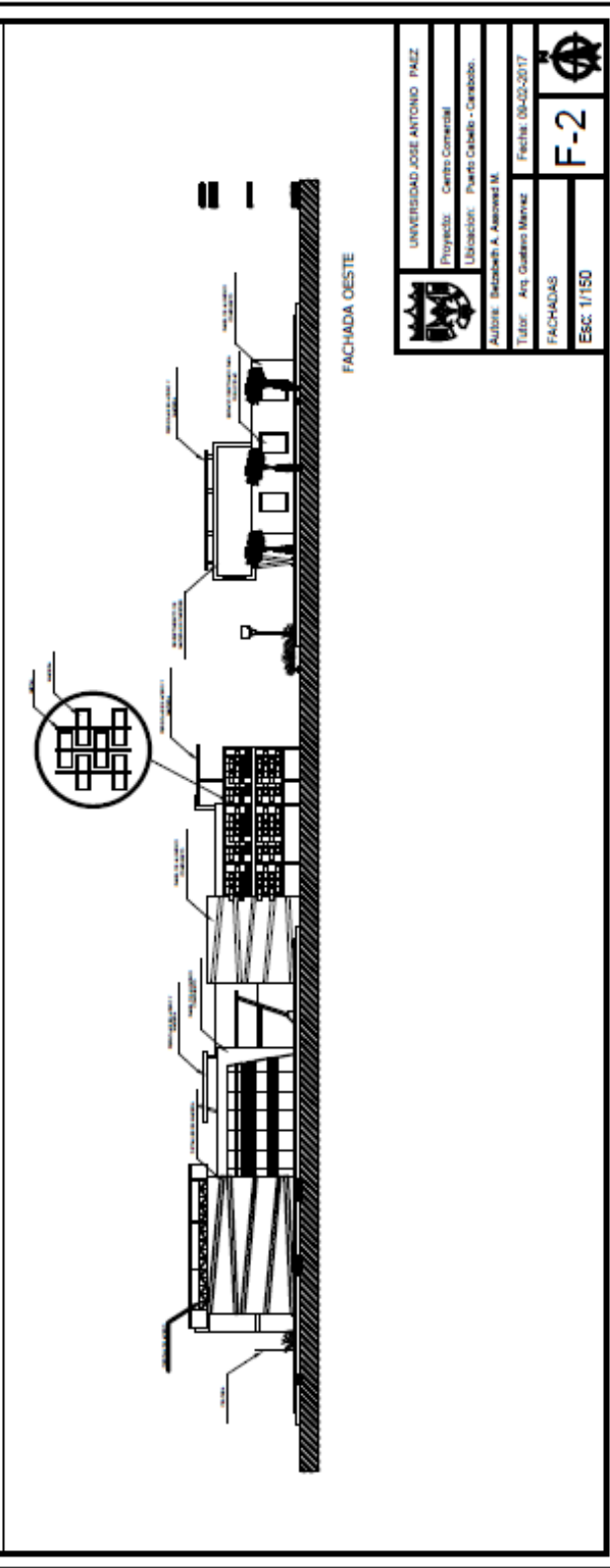
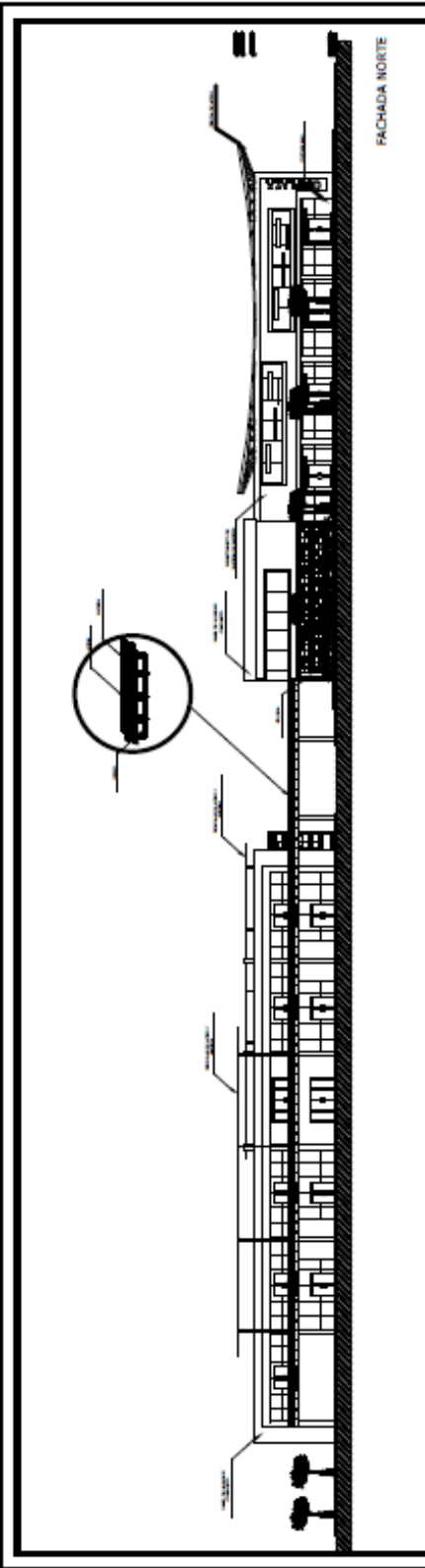




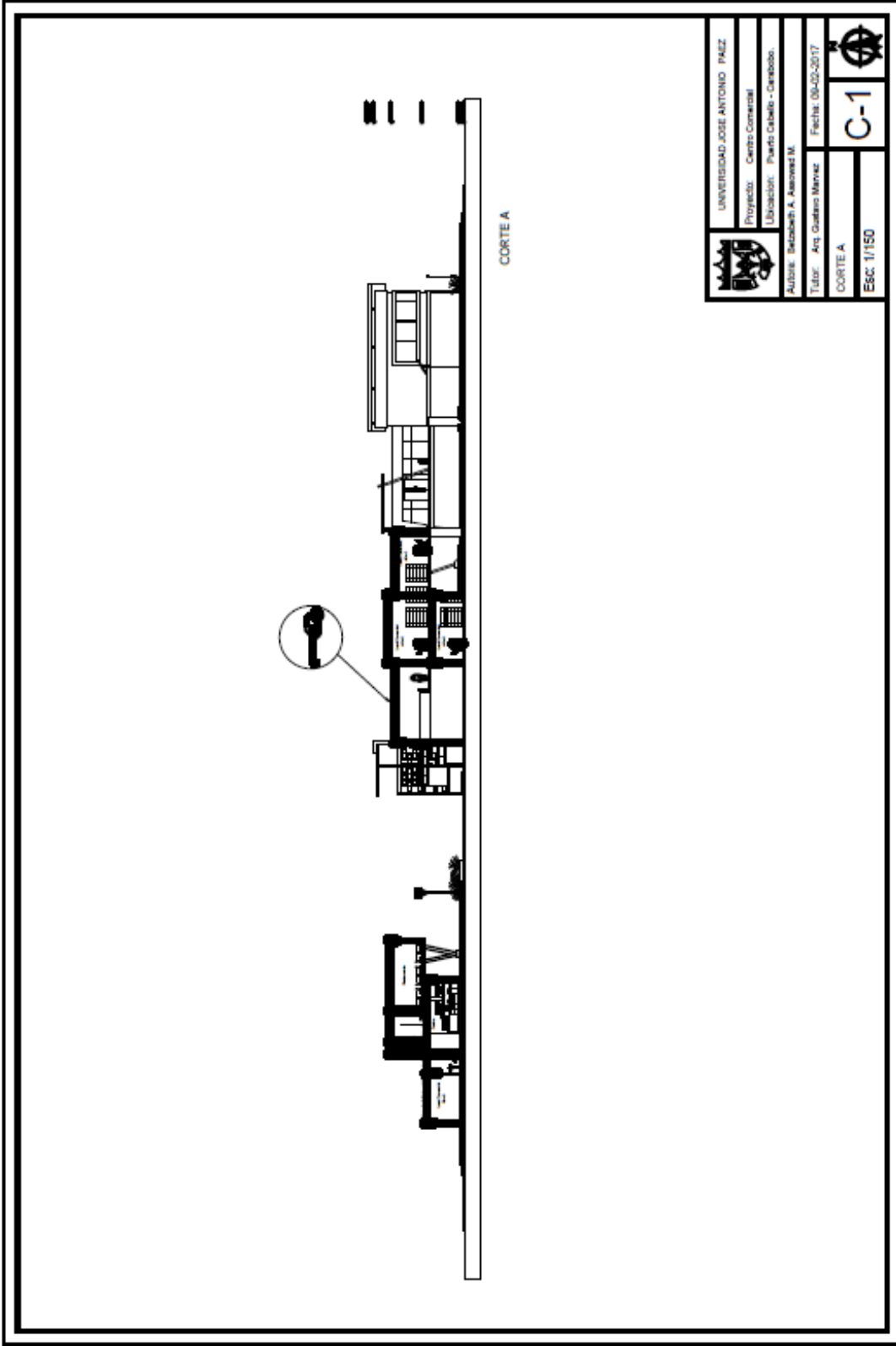
	UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO - PAEZ
Proyecto:	Centro Comercial
Ubicación:	Puerto Cabello - Carabobo.
Autores:	Bertha A. Alvarez M.
Título:	Arq. Guadalupe Alvarez
Fecha:	04-02-2017
PLANTA TECHO	
Escala: 1/250	
A-6	



UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PAZ	
Proyecto: Centro Comercial	
Ubicación: Puerto Ordaz - Camboko	
Autor: Belzebeth A. Alvarez M.	
Fecha: 08-03-2017	
Tutor: Arq. Gustavo Menéndez	
FACHADAS	
Esc: 1/200	



	UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAIZ
	Proyecto: Centro Comercial
	Ubicación: Puerto Cabello - Caracas.
Autor: Sebastián A. Álvarez M.	
Tutor: Arq. Gustavo Méndez	
Fecha: 08-02-2017	
FACHADAS	
Esc: 1/150	
F-2	



	UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ
	Proyecto: Centro Comercial
	Ubicación: Puerto Cabello - Carabobo.
	Autor: Elizabeth A. Alvarez M.
	Tutor: Arq. Gustavo Méndez
	Fecha: 08-02-2017
	CORTE A
	Esc: 1/150
	
	C-1

REFERENCIAS

Impresas

- Acevedo Rolando y Rivas Franco (1981). Técnicas de Documentación e Investigación II. 3ra Edición. Caracas: Editorial Arte.
- Arias, Fidias (2004). Proyecto de investigación guía para su elaboración. Caracas: Editorial Espiteme.
- Arias, Fidias (2006). El proyecto de investigación, inducción a la metodología científica. 5ª y 6ª Edición. Caracas: Editorial Episteme.
- Balestrini, Miriam (2006). Cómo se Elabora el Proyecto de Investigación. 7ª Edición. Caracas: Editorial BL Consultores Asociados.
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (2000) Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.453.
- Hurtado, Jacqueline (2000). Metodología de la Investigación Holística. 3 Edición. Madrid: Editorial Fundación.
- Lerma, Héctor (2009). Metodología de la investigación: propuesta, anteproyecto y proyecto. Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987) Gaceta Oficial N° 33.868.
- Ley Orgánica de Turismo (2001) Gaceta Oficial N° 37.332.
- Plazola, Alfredo (1996). Enciclopedia de Arquitectura. 3 Edición. México DF: Editorial Royce.
- Sierra, Bravo (1984). Ciencias sociales, epistemología, lógica y metodología. Madrid: Editorial S.A. Ediciones Paraninfo.
- Tamayo y Tamayo, Mario (1997). Diccionario de la Investigación Científica. México DF: Editorial Blanco.

Tamayo y Tamayo, Mario (2003). El proceso de la investigación científica. 4ª Edición. México DF: Editorial Limusa.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador (2003). Manual de Tesis de Grado y Especialización y Maestría y Tesis Doctorales. Caracas: Maritza Barrios.

Electrónicas

Delgado, Claudia (2014). Arquitectura Peruana. [doc. En línea] disponible en la pág.: <http://www.arquitecturaperuana.pe/2014/06/centro-comercial-larcomar-obra.html>

González, Jesica (2016). Quinta Alegría Shopping mall. [doc. En línea] disponible en la pág.: <http://www.thebestrivieramaya.com/item/quinta-alegria-shopping-mall/>

Instituto Nacional de Estadísticas (INE) (2011) Censo del 2011 [doc. En línea] disponible en la pág.: <http://www.redatam.ine.gob.ve/Censo2011/index.html>

Maccaden, Daniela (2012). YPF Estación de servicio Tigre-Nordelta. [doc. En línea] disponible en la pág.: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-174539/ypf-estacion-de-servicio-tigre-nordelta>

Ministerio de Fomento, España (2016). Fomento licita la construcción y explotación de Áreas de Servicio. [doc. En línea] disponible en la pág.: <http://www.fomento.gob.es/MFO>

MBPrensa/Noticias/Fomento-licita-la-construcci%C3%B3n-y-explotaci%C3%B3n-de/e178c9aa-636e-46ad-a8c8-fdeb149c199d

Ministerio de Turismo, Venezuela. Paradores Turísticos. [doc. En línea] disponible en la pág.: <http://www.mintur.gob.ve/descargas/PARADORESTURISTICOS.pdf>

Autor desconocido (2011). Paradas de Descanso en Carreteras Georgia. [doc. En línea] disponible en la pág.: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-242819/paradas-de-descanso-en-carreteras-georgia-j-mayer-h-architects/>