



**DISEÑO DE UN CENTRO TURISTICO  
MOTONÁUTICO, IMPLANTADO EN LA  
PROPUESTA DE REORDENAMIENTO  
URBANO DE BORBURATA, MUNICIPIO  
PUERTO CABELLO, ESTADO  
CARABOBO.**

Autor: Walter Kuttel.

Urb. Yuma II, calle N° 3. Municipio San Diego  
Teléfono: (0241) 8714240 (Máster) – Fax: (0241) 8712394



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ  
FACULTAD DE INGENIERÍA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA  
CARRERA ARQUITECTURA

**DISEÑO DE UN CENTRO TURÍSTICO MOTONÁUTICO, IMPLANTADO  
EN LA PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO DE  
BORBURATA, MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO.**

Proyecto de Trabajo de Grado para optar al título de:  
ARQUITECTO

Autor: Walter Guillermo Kuttel Marchan.

Tutor Académico: Arq. Dick Moreno.

Tutora Metodológico: Arq. Dick Moreno.

San Diego, Enero 2019



Universidad José Antonio Páez  
Facultad de Ingeniería

**F1 - A-068-2018**

Valencia, 13 de Noviembre de 2018.

Ciudadano:  
**Kuttel Walter**  
C.I. 23.411.724  
Presente.-

Cumplo con informarle que la comisión de Trabajo de Grado y Pasantías de la facultad de Ingeniería en su reunión N° 2-2018 de fecha 13/11/2018 aprobó el proyecto de trabajo de grado titulado "DISEÑO DE UN CENTRO TURISTICO MOTONAUTICO, IMPLANTADO EN LA PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO DE BORBURATA, MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO." Presentado por usted como requisito para optar al título de Arquitecto.

Se ratifica la designación del Arq. Dick Moreno, C.I. 10.867.233 como el Tutor Académico y Tutor Metodológico que lo asesorará en el desarrollo de este proyecto.

Atentamente,



**Prof. Zulay Salcedo**  
Decana de la Facultad de Ingeniería

c. c. Coordinación de Pasantías y Trabajo de Grado

ZS/fr

## **DEDICATORIA**

A Dios, por apoyarme, cuidarme y acompañarme a lo largo de todo este recorrido y permitirme lograr esta meta.

A mis padres por brindarme la confianza, el apoyo y facilitarme la oportunidad de poder formarme como profesional y mejor persona.

A mi profesor Arq. Dick Moreno por ayudarnos y apoyarnos en este proyecto, y poder lograrlo.

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, agradezco a Dios por escucharme siempre y por ser ese ente que no nos ha permitido flaquear aun en los momentos más difíciles, además de cuidarme y acompañarme en este camino.

A mi mamá, le agradezco por ser la mejor siempre, acompañarme y apoyarme en lo largo de este recorrido, y desvelarse en todo momento para ayudarme en cada entrega, por ser esa persona que me dio la fuerza para seguir adelante.

A mi papá por su apoyo en todas las cosas que he querido hacer, por infundir los valores importantes de la vida y la importancia de prepararme profesionalmente para ser mejor.

A mis amigos, los cuales han sido parte importante de este trayecto por brindarme la ayuda y el apoyo en cualquier cosa que necesitaba, que desde el comienzo de la carrera fueron fundamentales.

A mis profesores, por ser una de las partes más importantes de este proceso, les agradezco infinitamente por ser ellos quienes nos ofrecieron sus conocimientos y experiencias a lo largo de la carrera.

## ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO		pp.
LISTA DE CUADROS.....		viii
LISTA DE GRÁFICOS.....		ix
LISTA DE FIGURAS.....		x
RESUMEN INFORMATIVO.....		xii
INTRODUCCIÓN.....		1
CAPÍTULO		
I	EL PROBLEMA.....	4
	1.1 Planteamiento del Problema.....	4
	1.2 Formulación del Problema.....	8
	1.3 Objetivos de la Investigación.....	9
	1.4 Justificación.....	10
II	MARCO TEÓRICO.....	11
	2.1 Antecedentes.....	11
	2.2 Bases Teóricas.....	18
	2.3 Bases Legales.....	25
	2.4 Definición de Términos Básicos.....	40
III	MARCO METODOLÓGICO.....	43
	3.1 Tipo de Investigación.....	43
	3.2 Población y Muestra.....	45
	3.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información.....	48
	3.4 Técnicas de Procesamiento y Análisis de Datos.....	53
	3.5 Fases de la Investigación.....	55
	3.6 Recursos .....	62

IV	PROPUESTA ARQUITECTÓNICA	
	4.1 El sitio urbano .....	65
	4.2 El plan urbano .....	66
	4.3 El proyecto .....	68
IV	REPRESENTACION GRÁFICA	
	5.1 Listado de planos .....	96
REFERENCIAS.....		103
	Impresas.....	103
	Electrónicas.....	104

## LISTA DE CUADROS

### CONTENIDO

CUADROS	p.p.
1. Tipo y número de piezas sanitarias a instalar .....	20
2. Lista de cotejo .....	22
3. Encuesta .....	23
4. Matriz FODA .....	25
5. Cronograma de actividades .....	27
6. Coordenadas .....	29
7. Tipos de vegetación .....	30
8. Variables urbanas .....	32
9. Programa de áreas por nivel .....	34

## LISTA DE GRÁFICOS

### CONTENIDO

GRÁFICOS	p.p.
1. Resultado pregunta #1 .....	44
2. Resultado pregunta #2 .....	44
3. Resultado pregunta #3 .....	44
4. Resultado pregunta #4 .....	44
5. Resultado pregunta #5 .....	44
6. Resultado pregunta #6 .....	44
7. Resultado pregunta #7 .....	44
8. Resultado pregunta #8 .....	44
9. Resultado pregunta #9 .....	44
10. Resultado pregunta #10 .....	44
11. Diagrama de burbujas general del complejo .....	50
12. Diagrama de burbujas general nivel +8.10 .....	51

## LISTA DE FIGURAS

### CONTENIDO

FIGURAS	p.p.
1. Planta General de Reordenamiento Marginal (Portugal) .....	10
2. Perspectiva del Hotel Yas con el Circuito de Pista (Emiratos Árabes) .....	15
3. Render de Fabian Dejtiar, Avellaneda (Argentina) .....	17
4. Vista de las afueras Sede de la Asociación Lario Motonáutica (Italia) .....	19
5. Vista del muelle para lanchas, Club Puerto Azul (Vargas, Venezuela) .....	20
6. Poligonal sitio de estudio (Carabobo, Venezuela) .....	22
7. Vista de la vialidad (Carabobo, Venezuela) .....	24
8. Vías de acceso al Municipio Borburata .....	26
9. Zonificación del sitio de estudio (Carabobo, Venezuela) .....	28
10. Localización del plan maestro (Carabobo, Venezuela) .....	30
11. Plano de zonificación de la propuesta urbana .....	32
12. Perfiles de zona .....	34
13. Ubicación de proyectos de la propuesta .....	36
14. Vialidad del municipio .....	38
15. Perfil de la Av. Bartolomé Salom .....	40
16. Perfil de la Av. Gañango .....	42
17. Propuesta de Boulevard para el plan de reordenamiento urbano .....	44
18. Propuesta de mobiliario para el plan de reordenamiento urbano .....	46
19. Ubicación del terreno .....	48
20. Dimensiones del terreno .....	50
21. Zonificación directa al terreno .....	52
22. Hitos cercanos a la edificación .....	54
23. Alturas alrededor del proyecto .....	56
24. Topografía del terreno .....	58

25.	Perfil topografía del terreno .....	60
26.	Incidencia solar y vientos .....	62
27.	Accesos al terreno .....	64
28.	Tipos de vegetación .....	66
29.	Concepto Generador .....	68
30.	Área del terreno .....	70
31.	Corte de topografía del terreno .....	72
32.	Planta Techo .....	96
33.	Plantas Volumen 1, nivel +0.40 / + 8.40.....	97
34.	Planta Volumen 2, nivel +0.40 / 8.40 .....	98
35.	Talleres Motonáuticos, nivel +0.40 / + 8.40 .....	99
36.	Fachada Norte .....	100
37.	Fachada Sur .....	101
38.	Cortes .....	102



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ  
FACULTAD DE INGENIERÍA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA  
CARRERA ARQUITECTURA

## **DISEÑO DE UN CENTRO TURÍSTICO MOTONÁUTICO, IMPLANTADO EN LA PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO DE BORBURATA, MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO.**

Autor: Walter G. Kuttel M.

Tutor Académico: Arq. Dick Moreno.

Tutor Metodológico: Arq. Dick Moreno.

Fecha: Enero 2019

### **RESUMEN INFORMATIVO**

El objetivo de la investigación que se presenta está basado en el diseño de un centro turístico motonáutico, implantado en la Propuesta de Reordenamiento Urbano de Borburata, Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo, pues, la problemática que presenta a consecuencia de los cambios económicos, sociales y falta de organización, llega a perder la importancia que la conformaba. Por lo expuesto anteriormente, se plantea la elaboración de un plan ajustado al desarrollo urbano, deportivo, comercial y turístico de la zona, se plantea promover e impulsar el turismo, de tal manera que se convierta en un lugar de interés para los habitantes de otras localidades del país y sus adyacentes a través de una edificación de carácter deportivo y comercial. Este enfoque, se define a través de un proyecto factible apoyado en una investigación documental, de campo y descriptivo, en el que se aplicaron las técnicas de recolección y análisis de datos, como la lista de cotejo, la encuesta tipo cuestionario obteniendo como resultado la definición de las necesidades de la zona de estudio de igual manera la investigación se dividió en cuatro fases metodológicas: Fase I: diagnosticar la Problemática, Fase II: análisis de la zona y el planteamiento del problema, Fase III: realizar una propuesta que permita la unión de los usos y servicios que se adecúe a las escenarios ambientales y urbanas Fase IV: la elaboración del diseño de la propuesta final. Este proyecto nace en la búsqueda de generar un plan maestro y una edificación sostenible, ajustándose a su medio, para así poder generar y favorecer el desarrollo turístico, deportivo, cultural y social de la región, además de mejorar la calidad de vida de sus usuarios.

**Descriptor:** Motonáutico. Diseño. Reordenamiento. Sustentable.

## INTRODUCCIÓN

Con el desarrollo de esta investigación se busca indagar en todos aquellos factores y variables que influyen de manera holística en el diseño y planificación de un centro turístico motonáutico, esta propuesta busca fomentar y promover el desarrollo del deporte y turismo motonáutico a través del diseño y planificación del entorno urbano, generando toda la serie de servicios necesarios, tanto para el turista como para la población residente que hace vida en la ciudad. Además, se llevarán a cabo los análisis necesarios para tener conocimientos sobre el medio en el cual ha de ser implantada la propuesta, así como también los diferentes factores relacionados con la estructura urbana, propias del área objeto de estudio, variables relacionadas con la actividad turística en la ciudad, así como aquellos aspectos relacionados con la propuesta arquitectónica en sí misma.

El desarrollo de un centro turístico motonáutico involucra un análisis complejo a los diferentes servicios para los cuales ha sido concebido, entre los cuales destacan el desarrollo de un frente marino como espacio público que integra, la naturaleza y la trama urbana en un espacio integral, que facilite la convivencia entre cada uno de los actores involucrados en el progreso arquitectónico y urbano.

En otro plano, el turismo es una de las actividades más complejas que ha ido cambiando al paso del tiempo, siendo esto uno de los dinamismos importantes de la economía de varios países; principalmente se lleva a cabo por los visitantes, actividades comerciales, deportivas o productivas. Expuesto esto, una de los impulsos económicos y turísticos son los centros deportivos, que actualmente son importantes puntos de concentración social.

Este tipo de centros turísticos motonáuticos se maneja sobre todo para las masas bajas que no tienen los recursos para pagar viajes fuera de la ciudad, es por ello por lo que se han realizado diversos estudios que llegan a describir estas obras como, nuevos espacios sociables, de confort, centros de ciudad y hasta un lugar emblemático de la globalización el desarrollo en la parroquia Borburata, municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo,

está determinado por el crecimiento de nuevos espacios y actividades de diferentes tipos que no han sido tomadas en cuenta como debe ser y esto a su vez originó problemas de urbanismo y una falta de las actividades turísticas y comerciales de la zona. Siendo un sobresalto del desarrollo acelerado y desordenado de dicha localidad que tuvo como consecuencia un deterioro físico, económico y social.

Aclarando todo lo anterior, este proyecto factible encontró una solución a la problemática mencionada. Por tal finalidad se planteó una propuesta de reordenamiento urbano incluyendo en ella el diseño de un centro turístico motonáutico en la parroquia borburata, municipio Puerto Cabello y de esa forma favorecer con el desarrollo deportivo, económico y turístico de la zona.

Dicha investigación está estructurada en cuatro capítulos definidos a continuación:

**CAPÍTULO I:** Planteamiento del problema, contiene el planteamiento general en cuanto a la situación del área de estudio, formulación del problema, el objetivo general en el cual se basará la investigación, objetivos específicos y argumentos que justificarán la importancia de dicho proyecto.

**CAPÍTULO II:** Definido por: el Marco Teórico, siendo el sustento a esta investigación, se presentan los antecedentes arquitectónicos apreciados en los análisis realizados que tendrán relación con el estudio, se expusieron las bases teóricas y legales en las cuales estuvo fundamentado el proyecto, por último, la definición de términos utilizados, con el propósito de dar una explicación conceptual en el proceso del estudio.

**CAPÍTULO III:** Marco Metodológico, puesto aquí se presentó el diseño de la investigación, especificando el tipo a la que pertenece, siendo descriptiva bajo un diseño de campo, de proyecto factible, se toma en cuenta citas y se define la población y muestra a estudiar, análisis de datos, las técnicas e instrumentos de recolección de información en el cual se manejará la lista de cotejo, la encuesta estructurada bajo la modalidad de cuestionario y una matriz FODA y las fases de la investigación. Además de los recursos empleados en dicho proyecto, instituciones que aportaron ayuda, materiales a utilizar y las personas involucradas durante el proceso de investigación.

**CAPÍTULO IV:** Este capítulo muestra cómo se ejecutó el proyecto de la propuesta arquitectónica, a través de estudios que demuestren todo su desarrollo. Igualmente, de contener toda la información de la edificación, así como el concepto, áreas, estructura, acabados e instalaciones entre otras características.

**CAPITULO V:** Por último, se muestran los planos de la propuesta desarrollada.

# **CAPÍTULO I**

## **EL PROBLEMA**

### **1.1 Planteamiento del Problema**

El turismo, en muchos países desarrollados y subdesarrollados, es la opción de impulso económico más viable y sostenible y, en algunos de ellos, la principal fuente de entrada de dinero. Parte de estos ingresos revierte en diferentes grupos de la sociedad y, si esta actividad se gestiona centrándose prioritariamente en la atenuación de la pobreza, puede beneficiar directamente a los grupos más pobres mediante el empleo de la población local en empresas turísticas, el suministro de bienes y servicios a los turistas, la gestión de pequeñas empresas y empresas comunitarias, con el consecuente impacto positivo en la reducción de la pobreza.

En los últimos años se ha caracterizado por dos tendencias principales: en primer lugar, la consolidación de destinos turísticos tradicionales como los de Europa Occidental y América del Norte; y en segundo, una pronunciada expansión geográfica. Se ha producido una diversificación sustancial de los destinos, y muchos países en desarrollo han registrado un incremento significativo de las llegadas de turistas. Además, que otorga un gran valor a algunos rasgos comunes de los países en desarrollo, como un clima cálido, un rico patrimonio cultural, unos paisajes inspiradores y una abundante biodiversidad. Estos puntos fuertes pueden ser muy importantes en zonas de relieve de transición, que obtienen así una ventaja comparativa en el campo del turismo, mientras que en la mayor parte de los demás sectores económicos se encuentran en desventaja.

Así que el producto turístico está integrado por actividades e insumos muy diferentes y tiene una cadena de suministro grande y diversificada, el gasto de los viajeros puede beneficiar a un amplio abanico de sectores, como la agricultura, la artesanía, el transporte y otros servicios. El gasto adicional de las personas cuyos ingresos proceden en parte de los viajeros que llegan al sitio y así se expanden más aún los beneficios económicos. El turismo, inusualmente, es una actividad que lleva a los consumidores hacia los productores. La

interacción entre los turistas y las comunidades perjudicadas puede aportar diversas ventajas prácticas e imperceptibles, que pueden ir desde un mayor conocimiento de los problemas y valores culturales, ambientales y económicos de ambas partes, hasta los beneficios mutuos derivados de una mayor inversión local en infraestructuras.

El sector turístico es muy sensible a sucesos económicos, ambientales y socioculturales que afectan al deseo de viajar de los turistas. En ausencia de seguridad social y sin la cobertura de un seguro privado, las personas sin recursos se limitan a conocer, viajar y salir de su zona de confort, se vuelven vulnerables, sin embargo, la demanda turística a menudo se recupera pronto cuando las circunstancias cambian. El turismo no debería verse en sí como la respuesta a la eliminación de la pobreza, pero puede realizar una aportación valiosa. Para el año 2014 en América Latina, el número aumentó a 1.543 millones, convirtiéndose así en uno de los sectores económicos más importantes en el mundo, pues está estrechamente relacionado con el desarrollo de una comunidad y abarca un número creciente de nuevos destinos.

Continuando con este orden de ideas, el deporte es uno de los fenómenos más populares a lo largo del tiempo, es en el dónde se producen y expresan los grandes valores de la sociedad. Se topa el deporte como un espejo de la población, es decir a medida que el deporte está inserto en una sociedad, participa en su cultura, en la forma que se organizan y relacionan diferentes categorías y grupos de gente, como se comporta la población, la forma de interpretar y dar significado a sus interacciones y a sus diferencias colectivas, los problemas, los asuntos y procesos sociales. Se procura comprender y conocer mejor el deporte, relacionándose la cultura y la sociedad en la que está inserto. El deporte puede ser transmisor de valores culturales, o puede ser un escenario para la modificación de esos valores, o incluso para definir cuáles son esos valores dominantes en la sociedad.

Por ser un fenómeno social y un acontecimiento en el ámbito de comunicación, en el deporte se mezcla considerables intereses económicos y comerciales. Estos pueden dar lugar a violentas luchas competitivas que, a la larga, resultan tan enormes que el triunfo del deportista puede convertirse en una necesidad de tipo económica, en un mundo dominado por los negocios. (López, 2004)

Esta dinámica lo ha convertido en un motor clave para el progreso socioeconómico; y en vista de la misma problemática, en diferentes partes del mundo se han realizado planes donde el objetivo es el desarrollo cultural de la ciudad, de tal manera que en estas se pueda mantener una cultura tanto de recreación como de comercio, llevadas de la mano para lograr establecer sitios culturales, deportivos, turístico, recreacional y comercial, permitiendo así el disfrute y el aprovechamiento de la zona, ya que la misma es atractiva turísticamente.

Desplegando más esta idea, se encuentra el caso latinoamericano de Copacabana, en la ciudad de Rio de Janeiro (Brasil), que, al paso de tiempo, la falta de espacios públicos, el gran asentamiento de comercio informal, la zona entro en un estado de deterioro y la salida de sus habitantes a otras zonas de la ciudad, dio pie a un plan iniciado con la recuperación de sus principales espacios públicos, haciendo énfasis en los grandes atractivos turísticos como la costa, el eje comercial propuesto y logrando convertir a este en un lugar de muchas actividades turísticas por cual se ha ido desarrollando de manera rápida.

Este plan contiene una serie de inventivas las cuales, de ser aplicados pueden funcionar de manera favorable para la ciudad, a pesar de contar con aspectos importantes como el interés de generar beneficio en el deporte, comercios, áreas sociales y culturales y mantenimiento de la zona lo cual es necesario, asimismo de promover criterios de orden de los espacios y de los servicios disponibles a la población y a los turistas

El deporte, es una forma de ocio en la mayoría de los casos, ya que tiene una importancia transcendental en la vida de todo ser humano, pues se ha convertido en un fenómeno social que ha hecho carrera universal y que cada día cobra mayor vigencia e importancia. El deporte es adquirido en pequeñas comunidades o barrios, la cual luego por costumbre o mandatos ideo políticos y socioeconómico, previamente establecidos es ordenada e instaurada desde la óptima de determinadas normas o procedimientos legales, relacionados con las necesidades que presente los pueblos de una localidad, municipio, región, provincia o estado.

En la actualidad, el turismo y el deporte en Venezuela no han recibido la atención que merecen, han sido maltratados y menospreciados como fuente importante de potenciales ingresos económicos, dado a los problemas que presenta el país en el ámbito social, político

y cultural, expone que, a pesar de contar con una inmensidad de recursos naturales de atracción turística, nunca se le ha dado la importancia debida. La falta de inversión del Estado en nueva infraestructura de tipo recreacional, deportiva y comercial, la ausencia de una política de mantenimiento de las redes viales, la escasez y la inseguridad, ha causado que los visitantes internos redujeran.

Uno de los ejemplos más notorios y una referencia significativa para este diseño, envolviendo el ámbito deportivo y comercial, es la conocida como la Perla del Caribe por sus imponentes paisajes marinos es la Isla de Margarita, estado Nueva Esparta – Venezuela, se ha convertido, por tradición, en uno de los destinos turísticos y deportivos en cuanto actividades acuáticas se trata, además de ser la isla más visitada durante todo el año. Es el lugar ideal para quienes desean disfrutar de esparcimiento y diversión, ya que ofrece alternativas para todos los gustos que van desde playas, manglares, lagunas, iglesias hasta castillos para conocer, pero también es uno de los más afectados en cuanto a los problemas que presenta Venezuela en la actualidad, debido a sus problemas de transporte, servicios y falta de alojamientos, ha decaído la zona turística y esto trae como consecuencia un bajo déficit en al área económica.

Así mismo, en algunas localidades del país se ha tratado de llevar a cabo ciertos planes para la construcción y el desarrollo de áreas sociales; pero no han obtenido el éxito deseado por sus generadores. Se creó el plan de ordenamiento en la Parroquia de Borburata, y reglamento de usos de las zonas de interés turístico, donde en dicha técnica se definieron los lineamientos y directrices para la asignación de usos, las variables de desarrollo, zonificación, normas, regulaciones de la actividad turística y programas operativos a ejecutarse en dicha zona.

No obstante, estas situaciones son consecuencias de que actualmente no existe el cumplimiento de los planos, ni de normas con el cual el ciudadano y el turista puedan integrarse a su localidad, tampoco hitos o lugares donde se encuentren actividades variadas. Tampoco se observa se observa disposición de una zona apta con equipamientos necesarios para que dichos comerciantes puedan ejercer su trabajo de manera organizada.

Seguidamente el Estado Carabobo es otro que se caracteriza por su alto nivel de turismo, además es el mayor estado con más rápido crecimiento económico, urbano e inmobiliario, además de poseer variedades de bellezas naturales, que van desde playas, montañas, sitios históricos importantes del país. Esto nos lleva varios puntos del estado, como lo es Valencia donde encontramos museos, el parque Fernando Peñalver, y las zonas modernas de la ciudad, contando hermosas costas, el casco antiguo en Puerto Cabello, la famosa fortaleza militar 'Fortín Solano', las aguas termales de Naguanagua, entre otras.

Al norte del estado Carabobo se encuentra el Municipio Puerto Cabello siendo el lugar de más significación histórica además de poseer el puerto marítimo más importante y de mayor valor económico del país debido a su gran actividad de importación de materias primas para el sector industrial venezolano. Su origen fue muy diferente al de las otras ciudades de la América hispana, se debió a la llegada paulatina y nada organizada de personas provenientes de otras ciudades, como sucedió en el caso de los habitantes de la cercana población de Borburata que, huyendo de los continuos ataques piratas, recalaron en las inmediaciones de Puerto Cabello. El nombre de la ciudad aparece documentado por primera vez en el plano de la provincia de Caracas elaborado en 178 por Juan Pimentel, su origen tampoco está establecido; se dice que se debe a la tranquilidad de sus aguas marinas, tan calmas que se podían amarrar barcos de gran calado con la hebra de un cabello. El puerto ostentaba el rango de diputación y tenientazgo dependiente de la ciudad de Valencia.

En él se encuentra la parroquia Borburata en el cual se enfoca directamente la presente investigación. Dicha localidad es una de las más importantes a nivel turístico por su cercanía al Parque Nacional San Esteban, y además conocida por sus festividades religiosas en honor a San Juan en ciertas épocas del año. Alberga una variedad de hábitats como playas, manglares, corales y selvas tropicales, al verse afectada por las consecuencias de los cambios económicos y sociales o falta de organización, llegó a desperdiciar una gran cantidad de equipamientos, edificaciones y entornos que las conforman. En base a las expectativas que la parroquia podría brindar como localidad costera, posee su acceso por la carretera vía Gañango, en fechas de temporada alta esta vía es de alto incremento del flujo vehicular, la

ciudad cuenta con poco o casi nada equipamiento y construcciones atractivas como lo son: turísticas, sociales, deportivas, culturales y comerciales.

En este sentido, existe la necesidad de generar y proyectar nuevas edificaciones que den vida a la ciudad, esto va de la mano con la calidad de vida que obtendrán los habitantes del sector, ya que esto llega a impulsar el turismo, actividades culturales-sociales e incrementar económicamente los ingresos de la zona, pues al no poseer edificaciones deportivas, turísticas, comerciales, culturales y alojamientos no se puede lograr atraer usuarios al sitio crea como consecuencia que los habitantes no visiten su propia localidad, que ya no hay lugares de entretenimiento o trabajo, generando devaluaciones en algunos sitios, espacios inseguros y las llamadas zonas “muertas” por la falta de interés de los habitantes en desarrollar dichos espacios.

Por todo lo anteriormente expuesto y tomando en cuenta las condiciones en las que se encuentra actualmente la Parroquia Borburata, su densidad de población, los lugares adyacentes que se verían beneficiados, ya que no solo se favorece dicha localidad, sino que los visitantes del lugar se extienden a otras zonas, debido a una falta de planificación en las políticas públicas, la actividad turística no ha podido tener gran relevancia como herramienta de desarrollo socioeconómico. Por eso se propone la zonificación de algunos sitios existentes, diseñando un plan maestro de desarrollo, donde nacerá el deber de crear nuevas edificaciones para cubrir las necesidades de la población, entre ellas se plantea un área de zona deportiva de donde nace la creación de un Centro Turístico Motonáutico ubicado en un punto vital de dicha parroquia.

## **1.2 Formulación del problema**

De acuerdo con el estado actual que presenta el Municipio Puerto Cabello, específicamente la parroquia Borburata, el cual se encuentra en un proceso de desarrollo urbano, surge la siguiente interrogante: ¿Cómo impactará al llevar a cabo una propuesta de reordenamiento urbano, agregando el diseño de un Centro Turístico Motonáutico con el fin

de mejorar la calidad de vida de los habitantes y que influencia tendrá en el ámbito sociocultural e incremento económico y turístico de este mismo?

### **1.3 Objetivo de la investigación**

#### **Objetivo General**

Diseñar un Centro Turístico Motonáutico, implantado en la Propuesta de Reordenamiento Urbano de Borburata, Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo, a través de las leyes y normas vigentes, promoviendo el desarrollo social, deportivo, económico y turístico, que permita la comodidad y el disfrute del beneficiario y sus alrededores influyentes en la zona.

#### **Objetivos Específicos**

Diagnosticar los problemas presentes en el sector de estudio, a través de las técnicas de recolección de datos para dicho proyecto.

Analizar la información con las leyes correspondientes, determinando los aspectos a considerarse en la propuesta.

Establecer un plan maestro de reordenamiento urbano que de las posibles soluciones que ofrecerán mejoras sociales, educativas, culturales y económicas, y que beneficie a la población perteneciente al sector de estudio.

Proponer el diseño de un Centro Turístico Motonáutico, implantado en la Propuesta de Reordenamiento Urbano de Borburata, del Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo.

### **1.4 Justificación de la Investigación**

El municipio Puerto Cabello es una zona con un gran valor turístico y que se puede llevar a un gran arrastre financiero para la zona, debido a su extensa línea costera, además de

que se encuentra el puerto marítimo más importante del país, el Fortín Solano, el Parque nacional San Esteban y el casco histórico de la época más importante de Venezuela, se encuentran grandes playas y habitan ecosistemas marinos, y que se pueden desarrollar y practicar deportes acuáticos. Sin embargo, esto se ve presuntuoso por la falta de actividades y edificaciones en la zona.

Dicha investigación es apreciable en el ámbito urbanístico ya que, con la propuesta de un reordenamiento urbano, tomando como premisas la calidad de vida de los habitantes y el desarrollo turístico de la localidad, se organizaron áreas de espacios culturales y edificaciones de alojamiento y las áreas deportivas, diseñadas para satisfacer las necesidades de las personas que en dicha zona hacen vida. Según el panorama actual que se encuentra, se hace necesario salvar esta localidad, en educación, deporte, cultura, tradiciones, turismo, alojamiento e historia.

El proyecto de reordenación plantea un plan maestro, con un nuevo foco a la ciudad, además, la construcción de este proyecto se argumenta por la necesidad de dar vida a la zona tomando en cuenta el aporte económico que brindara y la invención de nuevos empleos, como lo es en el área deportiva-comercial en este caso la elaboración de una sede deportiva motonáutica, planteando espacios abierto y áreas verdes que cumplan con el ámbito ambiental en la Parroquia Borburata. Esto sería la primera edificación de mayor masa deportiva y comercial, dando así una desenvoltura y atracción al municipio a diferencia de las localidades adyacente.

Asimismo, este proyecto resulta trascendental para la Escuela de Arquitectura y a la Universidad José Antonio Páez ya que procura innovar y hacer especular sobre las posibilidades de diseñar espacios con el propósito de promocionar y generar arte, conocimiento y cultura, nacional a través de edificaciones de gran demanda social como lo son los centros deportivos, siendo en este caso una sede deportiva de motonáutica.



## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

El marco teórico es una de las etapas o períodos más importantes de dicha investigación, ya que consiste en desarrollar la teoría que va a basar el proyecto, para ello se toma en cuenta el concepto de Balestrini (2009) el cual precisa que “es el resultado de la selección de aquellos aspectos más relacionados del cuerpo teórico epistemológico que se asume, referidos al tema específico elegido para su estudio” (p.72). Es decir, que su estructura lógica, racionalidad y consistencia interna, va a permitir el análisis de los hechos conocidos, con el objeto de establecer los lapsos progresivos del problema y su conocimiento, con el propósito de determinar la fundamentación de dicha investigación.

#### **2.1 Antecedentes**

La consecuente se conforma de un aspecto principal, ya que son de gran ayuda para detectar la situación que se están planteando en dicho trabajo. Se pudieron encontrar algunos trabajos que tienen relación directa o indirecta con el tema, entre ellos se pueden nombrar a:

**Autor:** Begoña Uribe

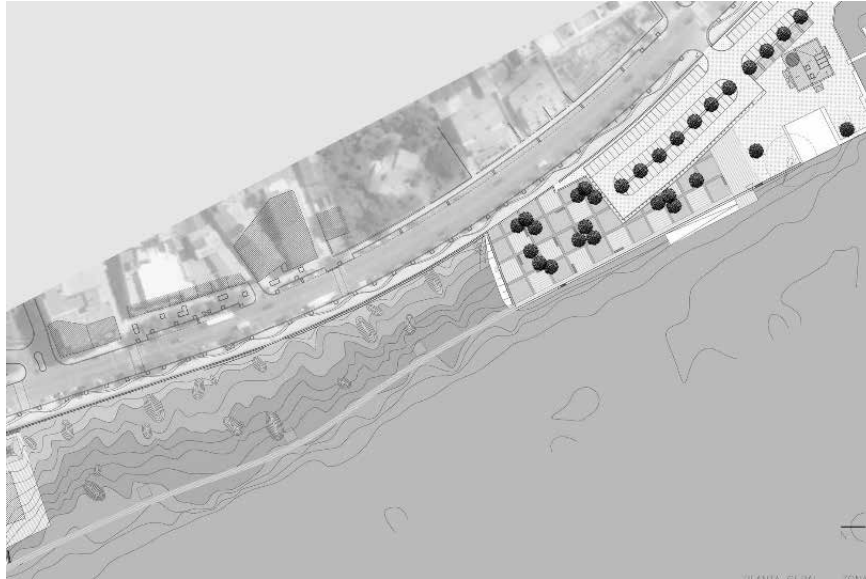
**Proyecto:** Reordenamiento Marginal de Esposende, Arquitectura y Urbanismo.

**Ubicación:** Esposende, Portugal.

**Año:** 2016.

Begoña (2016) comenta que el proyecto forma parte de un plan general para la gestión urbana establecido por la ciudad de Braga en la zona de la orilla del río de Braga del programa funcional propuesto con arquitectos y autoridades de la zona; la intervención consistió principalmente en la reorganización del área urbana, con el fin de crear una extensa zona de ocio público, rodeada de varios edificios relacionados con diferentes tipos de actividades. Como propósito general, se incluye la necesidad de preservar la identidad visual y paisajística (ver

Figura 1), así como su condición de espacio público prioritario y no construido. La importancia es dar prioridad a los paisajes naturales, negando los excesos formales del diseño y la gran cantidad de materiales que a menudo aparecen en las intervenciones urbanas recientes. Aumentando un proceso didáctico, creando un enfoque en los ecosistemas locales, para así permitir la participación de la población local. (p. <http://www.plataformaarquitectura.cl>)



*Figura 1. Planta General de Reordenamiento Marginal, Arquitectura e urbanismo. Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl> (2016)*

Desarrollando lo anterior, dicho proyecto está formado por un frente marginal delante del río de Braga, en un contexto urbano sobre el cual inciden mecanismos de transformación marcados hacia un equilibrio entre la actividad productiva y la prevalencia de uso lúdico, el objeto de esta propuesta asume un papel relevante en esta dinámica, su intervención se centra principalmente en el nivel de desarrollo urbano mediante el establecimiento de dos vectores fundamentales, la creación de un puente peatonal elevado que se asemeja al Boulevard y propuestas de ciertas edificaciones con usos puntales las cuales están conectadas al río, este proyecto ofrece nuevas circunstancias de experiencia en el sitio y reforzando el carácter lúdico que se desea implementar, por otro lado espacios que albergan usos específicos de tipo comercial, deportivo y social que den vida y confort al sitio.

**Autor:** Asymptote Architecture.

**Proyecto:** Yas Marina.

**Ubicación:** Abu Dabi, Emiratos Árabes Unidos.

**Año:** 2013.

Portilla (2013) exterioriza que:

Ubicado frente al circuito para carreras de Fórmula Uno de Abu Dabi, es una construcción impresionante y novedosa. Su techo en forma de concha está cubierto por más de 3500 paneles de acero en forma de diamantes que contienen cerca de 5000 dispositivos LED. Esto último lo hace la construcción en el mundo con mayor cantidad de luces LED. (ver Figura 2). Este espectacular sistema, permite crear efectos de iluminación increíbles años atrás. Los especialistas se enfocaron en la creación de efectos luminosos como secuencias de cambio de color, para permitir la proyección de videos tridimensionales de baja resolución sobre la grilla de la cubierta. La pista con su curva atraviesa la isla natural, pasando por el puerto deportivo y un sinuoso camino a través de dunas de arena, con varias rectas largas y curvas cerradas.



*Figura 2. Perspectiva del Hotel Yas con el Circuito de pista. Abu Dabi, Emiratos Árabes.*

*Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/> (2003).*

El gran circuito de carreras de Fórmula 1, se caracteriza por contar con novedades tecnológicas que sirven de referencia para otros trazados. Sin duda las mayores novedades son el pit-lane, en la parte de la salida de boxes a pista, que cruza la pista por debajo, para conseguir más seguridad en la incorporación de los monoplazas a pista y para aprovechar el espacio. Cuenta, además, con una torre de forma cilíndrica, desde la cual las vistas son fantásticas. La pista en

general es bastante rápida, con varios puntos de frenada fuerte y largas rectas (algunas curvadas). Su longitud es de 5554 metros y cuenta con 20 curvas, alcanzando velocidades de 320Km./tiene una zona parecida a la mítica curva "Eau Rouge" del circuito de Spa Francorchamps, con un puerto para amarre de yates y cruceros imitando Mónaco, la curva más cerrada de todas está junto al parque temático de Ferrari, gira en el sentido contrario a las agujas del reloj -cosa común en los circuitos nuevos- y su tercer sector, el más lento, rodea la zona marina.(p. [www.plataformaarquitectura.cl](http://www.plataformaarquitectura.cl)).

Este referente es significativo para dicha investigación ya que tendrá enlace con el proyecto a realizar puesto que, es una marina, en donde sus usuarios podrán disfrutar y gozar de este, la planificación armónica de este mismo realza el paisaje que fluye del mar, el paseo marítimo, el glamuroso puerto deportivo repleto de espectaculares yates, y el hotel de cinco estrellas y 500 habitaciones que atraviesa el circuito. El Ferrari World, el mayor parque de atracciones bajo techo del mundo, situado junto al circuito y dedicado a la exclusiva marca del Cavallino, es una buena muestra de ello. El recubrimiento de dicha edificación, al azar no sólo funciona a la luz del día, sino que también se ilumina durante la noche. Su forma orgánica que se extiende por el Hotel Yas, se puede apreciar cuando se aproxima desde el circuito de pista, creando un impacto memorable para los visitantes a través de todas sus fachadas. Dicha referencia, ayuda al proyecto propuesto ya que aporta una idea y da una relación con el plan maestro planteado, facilitando a los turistas y usuarios de la zona un disfrute y goce de dicha edificación.

**Autor:** Dejtjar, Fabian.

**Proyecto:** Nueva Imagen Urbana.

**Ubicación:** Avellaneda, Argentina.

**Año:** 2011

Dejtjar (2011) manifiesta que:

La propuesta concibe dos operaciones complementarias: acciones orientadas a destacar y poner valor en la zona y acciones tendientes a fortalecer la impronta contemporánea, necesaria para el desarrollo de los nuevos requerimientos, actividades y desafíos. Siendo así la modificación del eje del Puente Pueyrredón,

mejorando la calidad espacial, ambiental y social, proyectando plazas de espacios potentes, recorridos integrados y abiertos (ver Figura 3); se propone una continuidad visual, peatonal y vehicular, incrementada con paseos turísticos, desarrollando así una serie de operaciones de reubicación y reordenación de edificaciones. (p. [www.plataformaarquitectura.cl](http://www.plataformaarquitectura.cl)).



*Figura 3. Render de Fabian Dejtiar para el municipio Avellaneda, Argentina. Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/> (2017)*

La recuperación de esta zona reaparecerá sustentada en la diversidad y riqueza cultural, iniciando un nuevo ciclo de encuentros. El proyecto propone formalizar un espacio urbano que favorece la organización de esta diversidad, a partir de piezas de equipamiento y superficies que unifican y realzan las estructuras monumentales y simbólicas. Para poder realizar todo esto, es totalmente indispensable el acuerdo entre los actores involucrados como lo son: el gobierno local, empresarios, instituciones y los mismos ciudadanos de la zona.

**Autor:** Pini Augusto.

**Proyecto:** Sede de la Asociación Italiana Lario Motonáutica (AMILA)

**Ubicación:** Tremezzo, Italia.

**Año:**1947

Susani (2009) exterioriza que:

La configuración planimetría de la zona, delimitada por el lecho de la corriente de Bolvedro y muy alargada por la reina carretera al lago, y la fuerte diferencia entre los dos extremos constituyen una caracterización morfológica de particular importancia, a la que Lingeri responde mediante el desarrollo de un edificio dispuestos en dos niveles. Un piso inferior, específicamente utilizado para actividades deportivas y asistencia técnica, y un piso superior con la sala principal para las reuniones de los miembros. La diferencia de nivel con la calle se completa con dos escaleras, una central al edificio, precedida por una gran terraza y una al lado del otro directamente conectada con la planta inferior. La fachada aguas arriba es superada por el volumen de la esquina, completado por un semicilindro en el que se obtiene la escalera que conduce a las terrazas superiores. Elemento de fuerte caracterización formal que hace referencia explícita a la arquitectura naval, además, enfatizado en el costado también por la escalera de caracol en mampostería que envuelve una columna. En la entrada del edificio hay un vestíbulo, que conduce a las salas de servicio, la biblioteca de archivos y el bar, abierto en el gran salón. La construcción en hormigón armado y ladrillo está enlucida y terminada con un aparato cromático destinado a subrayar la articulación de los volúmenes (ver figura 4). Las paredes externas se tratan en cemento blanca, con un color azul los avances, techos y partes sobresalientes. Las ventanas de madera del nivel superior son de color naranja, mientras que todos los perfiles de hierro, desde los parapetos hasta las puertas y ventanas están pintados en azul oscuro.



**Figura 4. Vista de las afueras Sede de la Asociación Italiana Lario Motonáutica**  
*<http://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede>.*

Dicho proyecto, es distinguido ya que se asemeja al proyecto planteado, siendo una sede motonáutica, el edificio es un notable ejemplo de arquitectura que manifiesta su relación inseparable con el agua y el lago, ya en su función original pero, obviamente, también perpetuada con el cambio del uso previsto en una villa privada, a enfrentando una referencia

explícita de la arquitectura al entorno naval, cómo se propone realizar en dicho proyecto planteado, y eso hace este referente sea valiosos para la realización de este mismo.

**Autor:** Carpio & Suarez. S.V.A.

**Proyecto:** Club Náutico-Marino, Puerto Azul.

**Ubicación:** Vargas, Venezuela.

**Año:**1954

Camejo (2007) manifiesta que:

Está ubicado en el estado Vargas, especialmente en Naiguatá, donde se implanta en un terreno privado que tiene acceso al frente costero de la ciudad, aprovechando así todas las bondades naturales que esta ofrece para el desarrollo integral de su planificación a nivel espacial y ambiental. El concepto del club consistía en ofrecer al turista de clase media una alternativa para disfrutar de las actividades relacionadas con el deporte náutico, específicamente la práctica de motonáutica y velerismo en todas sus modalidades, lanchas, barcos de quilla o menor escala. El club Puerto Azul fue en su momento un proyecto de otro mundo. Para la fecha de su concepción, 1954, el club serviría a 6.000 accionistas provenientes de la clase media venezolana, desde un punto de vista programático, el club está organizado por áreas, cada una con programación y uso diferente, pero estas se ven articuladas mediante espacios públicos y diseño paisajista. Para 1960 se concluyó la construcción de los edificios y las áreas sociales y posteriormente se traspasó mediante reforma de estatutos la responsabilidad por el manejo y mantenimiento de las instalaciones y la junta directiva integrada por los socios. Este centro turístico de carácter privado se ha convertido en uno de los más importantes de la América Latina, pese a que se vio seriamente afectado por los deslaves provocados por el aluvión de 1999 y la vaguada del 2005. Los socios lograron recuperar los espacios conservando el diseño original. (ver figura 5)



*Figura 5. Vista del muelle para lanchas, veleros, Club Puerto Azul.*  
*<http://issuu.com/rafaelterreroarquitecto/docs>.*

Esta referencia hace énfasis, en el proyecto debido a que se desarrolla en una columna vertebral urbana que actúa como un nexo para tres sistemas primarios, agua, parques, y entorno construido. Cada sistema se compenetra creando un escenario urbano dinámico y fluido que permite múltiples escalas y el máximo rendimiento enfatizando en todo momento la idea del contacto con el agua.

## **2.2 Bases Teóricas**

Según Arias (2006) “Las bases teóricas implican un desarrollo amplio de los conceptos y proposiciones que conforman el punto de vista o enfoque adoptado, para sustentar o explicar el problema planteado” (p. 110). Es decir, son fundamentos teóricos en los cuales se basa la investigación, y sirven para que el investigador pueda estudiar los diferentes puntos de vista con los que se ha manejado la misma temática, estas serán bases conceptuales esenciales para apoyar el trabajo de investigación que se realizó.

### **Reseña Histórica del Municipio Puerto Cabello**

Alcides (2015) Expresa que

El Municipio no tiene estimada una fecha precisa de la fundación de Puerto Cabello, su origen fue muy diferente al de otras ciudades de la América hispana, en las que el acto de fundación seguía una metodología muy precisa, que incluía el trazado de planos de la ciudad, reparto de tierras entre los colonos, acto oficial de fundación ante el Rollo de justicia, establecimiento de las autoridades rectoras, etc. Parece ser que el origen de Puerto Cabello se debió a la llegada paulatina y nada organizada de personas provenientes de otras ciudades, como sucedió en el caso de los habitantes de la cercana población de Borburata, que huyendo de los continuos ataques piratas, recalaron en las inmediaciones de Puerto Cabello. El origen del nombre de la ciudad tampoco está establecido; se dice que se debe a la tranquilidad de sus aguas marinas, tan calmas que se podían amarrar barcos de gran calado con la hebra de un cabello. Algunos historiadores sostienen que a mediados del siglo XVI un aventurero y contrabandista, de nombre Andrés Cabello, estableció una base de operaciones en la zona, donde

fondeaba sus embarcaciones y almacenaba sus mercancías, dando origen a una pequeña población que con el tiempo tomó su nombre. Lo cierto es que el nombre Puerto Cabello aparece documentado por primera vez en el plano de la provincia de Caracas elaborado en 1578 por Juan de Pimentel. El puerto ostentaba el rango de diputación y tenientazgo, dependiente de la ciudad de Valencia. Puerto Cabello ofrece un casco colonial totalmente restaurado que se extiende desde la Plaza Bolívar hasta la Casa Guipuzcoana, a lo largo de todo el malecón, desde donde se puede disfrutar de una hermosa vista de la bahía del puerto. Desde mediados del siglo XVI hasta el fin del período colonial, la ciudad sufrió continuos ataques por parte de piratas, filibusteros, corsarios y armadas de potencias enemigas de España. Entre los principales ataques están el de John Hawkins en 1565, el sufrido a manos de una escuadra francesa en 1595, los ataques de Francis Drake, el de Christopher Myngs en 1659 y los del Almirante Charles Knowles el 15 y el 24 de abril de 1743.(p. [www.google.com](http://www.google.com))

Luego de haber citado lo anterior con referente a la localidad, se conoce que es un Municipio apreciable con gran valor turístico y de impulso económico para el país, tomando en cuenta un poco de reseña histórica de la ciudad de Punto Cabello, ya que es de mayor carácter definido para la parroquia, fue necesario conocer su historia, para así poder analizar, entender y percibir el afecto que presentan los habitantes de dichas zonas y que sirvan como razonamientos para el desarrollo de un plan maestro para su reordenamiento.

## **Deporte**

El axioma que se le puede dar a este término según la Real Academia Española (2016) que lo explican cómo, “el deporte es una actividad física, básicamente de carácter competitivo y que mejora la condición física del individuo que lo practica, de igual forma cuenta con una serie de propiedades que lo hacen diferenciarse del juego, una actividad física que es ejercida por medio de una competición y cuya práctica requiere de entrenamiento y normas.” (p. <http://conceptodefinicion.de/deporte/>)

Puesto, que esto define el deporte como actividades físicas, y que toda persona debe tener la posibilidad de practicar deporte sin discriminación de ningún tipo, además es muy

importante que el deportista tenga buena capacidad y respuesta física para obtener el resultado deseado, de igual forma el equipamiento y la inteligencia son vitales dentro de la competencia, más allá de competir el deporte es entrenamiento para quienes lo practican y lo miran.

Las definiciones actuales mantienen el sentido de recreación, pasatiempo y placer; aunque García Ferrando (1998) añade, un significado más moderno como “ejercicio físico, por lo común al aire libre, practicando individualmente o por grupos, con el fin de superar maras o adversarios, siempre con sujeción a ciertas reglas”. De este modo se destaca como rasgo fundamental y constitutivo del deporte el esfuerzo del hombre por conseguir resultados destacables y por perfeccionarse a sí mismo. Otros destacan como elementos substanciales del deporte la capacidad del hombre para competir y la necesidad del logro que le lleva a plantearse constantemente nuevas metas.

### **Turismo Náutico**

La definición que ha podido ser mejor acertada universalmente hasta ahora, se debe a dos profesores suizos Hunziker y Krapf (2008) que lo definen como “Turismo es el conjunto de relaciones y fenómenos que se producen como consecuencia del desplazamiento y estancia temporal de personas fuera de su lugar de residencia, siempre que no esté motivado por razones lucrativas” (p. <http://www.um.es/Turismo1c.pdf>)

Con respecto a esto se puede dar a entender que el turismo se basa en las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocios u otros motivos. El turismo náutico representa una industria rentable en diferentes economías mundiales, puesto que muchos turistas que disfrutan de la navegación combinan los viajes acuáticos con otras actividades.

El turismo náutico está adquiriendo una creciente importancia en el contexto del turismo mundial, principalmente como propulsor de una oferta que completa y diversifica la

conocida formula de sol y playa. En los últimos años se ha dado un progresivo acercamiento de un mayor número de personas a esta actividad recreativa, considerada anteriormente como exclusiva de determinados sectores socioeconómicos de la población.

El mercado de turismo náutico a nivel internacional se extiende a lo largo de los más importantes territorios costeros del mundo; siendo los países receptores líderes: Australia, Estados Unidos y aquellos del litoral mediterráneo como España, Italia, Francia y Grecia. El turismo encuentra sustentado por la OMT (Organización Mundial del Turismo) es una agencia especializada de la ONU, cuya finalidad es promover el turismo en el mundo como herramienta para conseguir la prosperidad económica, la paz y las relaciones humanas.

Tomando como definición nominal del turismo náutico, a todo desplazamiento turístico cuya motivación principal es la realización de actividades con ánimo recreativo o deportivo, en cuerpos de agua como el mar, ríos, arroyos o lagunas. Entre estas se encuentran asociadas al uso de embarcaciones náuticas: submarinismo, windsurf, surf, motonáutico, remo, vela, etc. En la diversidad de actividades de que se compone y en la posibilidad de compaginarlo con un turismo activo, deportivo y en contacto con la naturaleza, radica el éxito que este tipo de turismo está teniendo a nivel internacional.

## **Planificación Urbana**

En el amplio concepto de urbanismo, la planificación urbana emerge, según Sánchez (2007) como:

Planes elaborados, para áreas urbanizadas, ciudades, comunas o municipios entendiéndose como tales aquellas que presentan un mínimo poblacional (6000 o más habitantes) de densidad fundaría, estipulada esta densidad en función de la relación número de parcelas afectadas por la edificación, sobre el número total de parcelas, tipo que contendría la unidad o ámbito espacial de referencia. Incluyen también en muchos, casos las áreas destinadas a usos típicamente urbanos, como actividades comerciales, de servicio, equipamientos. (p. <http://urbanismounlar.blogspot.com>)

Amplificando lo antes mencionado estas planificaciones pueden llegar a dar soluciones, dentro de un plazo de tiempo, los problemas existentes entre el desarrollo social, espacial y económico y sus respectivas condiciones. De igual manera, las necesidades de las ciudades cambian a través del tiempo, con el avance tecnológico y las características ambientales como principales participantes, el concepto de planificación urbana evoluciona y se adecua a los diferentes momentos históricos.

### **Urbanismo**

Se presenta las ciudades como una respuesta del compromiso social, siendo el resultado de la interacción de diferentes actividades o aglomeraciones desarrolladas por los individuos, donde se implican el ambiente, las culturas, los intereses, los deberes y derechos, todos comprendidos en el fenómeno urbano que se presenta en cualquier parte del mundo. Según Villanueva y Bedregal (2010), expreso que: “es la concepción social, económica y política de la ciudad” (p. 191), quiere decir, es el trabajo del cual los entes públicos son responsables, deben basarse en leyes claras y precisas, control de acciones, procesos de seguimiento definidos y decisiones vinculadas con la planificación urbana y la ordenación de territorios.

Es decir, la ciudad debe analizarse de manera integral, siendo un estudio de la creación, desarrollo, reforma y progreso de las poblaciones en orden a las necesidades materiales, para ser evaluada de manera eficaz y así reconocer los intereses y poderes de los distintos actores que la impulsan y hacen posible, además se hace necesario disponer de parámetros claros, que incluyan componente sociales y económicos de la ciudad.

### **Motonáutica**

La motonáutica es un deporte de competencia que se basa en carreras de embarcaciones con motor. Los tipos principales de carreras que existen son: la velocidad en alta mar, la velocidad en la costa y la resistencia. También se incluyen las carreras de rally y las carreras

tipo dragaste, para distancias ultracortas, se usan embarcaciones con motores muy potentes. En la actualidad, es un entretenimiento muy costoso pero se mantiene como deporte minoritario en las costas de Europa, Sudáfrica, Australia y Sudamérica, y principalmente en Estados Unidos y Canadá. Para Ramírez Ernest (2013)

Otro concepto que hace referente al motonáutico es el de Perello (2013) “la motonáutica se refiere a aquel deporte que se realiza por mar mediante el uso de embarcaciones que pueden ser propias o alquiladas, comprendiendo el concepto de las lanchas en sus diversas modalidades, siendo una actividad relacionada con el ocio y el entrenamiento tanto para los participantes, como para los turistas”

### **Puerto Motonáutico**

Las competiciones deportivas solo pueden realizarse cuando todos los participantes emplean los mismos aparatos. Por este motivo las embarcaciones para regatas de lanchas están normalizadas. La profundidad exigida en los puertos y aguas navegables depende del tipo de embarcación, por lo general, basta con una profundidad de 1.250 mm para barcos con quilla, las aguas de nivel constante son muy adecuadas para construir puertos seguros para los barcos.

El tamaño de los puestos de amarre depende de los botes del puerto deportivo. Este debe estar provisto de amarres de diferentes dimensiones, incluso para grandes yates de más de 20m de eslora, colocados según el tamaño. El estacionamiento en los puestos tiene que ser seguro al igual que las maniobras para acceder a ellos. Es preciso disponer de un espacio libre de maniobra tras la entrada que permita virar a las embarcaciones de mayor tamaño amarradas en el puerto. Este circuito es necesario para permitir un acceso seguro al puerto y para maniobrar en caso de tormenta.

## **Estructura**

Según Vegas (2012). “Es el conjunto de elementos resistentes, convenientemente vinculados entre sí, que accionan y reaccionan bajo los efectos de las cargas. Su finalidad es resistir y transmitir las cargas de edificio a los apoyos manteniendo el espacio arquitectónico, sin sufrir deformaciones incompatibles” (p.2). Es decir, es un conjunto de elementos acoplados entre sí, los cuales están ubicados de manera fundada para lograr soportar la acción de una serie de cargas que se transmiten en ellas en una edificación para transmitir las de manera uniforme al suelo. Para los arquitectos el dominio y conocimiento de la estructura es algo fundamental, ya que influye tanto en la construcción siendo el esqueleto que lo sostiene, como en la distribución de los edificios dejando que en algunos casos la estructura rij a nuestro edificio definiendo los lugares que uno quiere crear o que nuestro edificio rij a la estructura forzando que esta se adapte a nuestros espacios. Los requisitos o exigencias básicas que una estructura debe cumplir según Arqhs (2012) son:

**Equilibrio:** Se describe a la garantía de que el edificio no se moverá rudamente. Todas las edificaciones tienen cierto grado de movimientos, pero estos desplazamientos, en la mayoría de los casos, son tan pequeños que a simple vista son imperceptibles, de manera que el edificio parece inmóvil y sin deformación alguna. Un cuerpo no se mueve en una sola dirección, si se aplica otras fuerzas de igual magnitud y en dirección aplicada en sentido contraria, lo anulan. Cuando este fenómeno sucede se dice que el cuerpo está en equilibrio.

**Estabilidad:** Se relaciona con el peligro de movimientos inaceptables del edificio en su totalidad. Debe preverse, por ejemplo, cuando un viento huracanado actúa sobre un edificio de gran altura y este no se halla adecuadamente arraigado en la tierra o equilibrado por su propio peso, puede volcarse sin desintegrarse. El edificio es inestable desde el punto de vista rotatorio, este peligro existe también cuando un edificio no está bien equilibrado y apoya sobre el suelo de resistencia no uniforme.

## **Infraestructura náutica**

Los tipos de infraestructura náuticas vienen determinados por al cual fueron concebidos, básicamente este tipo de infraestructura ofrece algunos o todos los servicios necesarios para promover y desarrollar actividades relacionadas con el turismo náutico, abarcando desde puertos deportivos, marinas, estaciones pluviales, entre otros, Como explica Rodríguez (2015) “Las bases náuticas se orientan al fomento de las actividades deportivas ligadas al mar o al río; en las mejores condiciones posibles de seguridad, confort, profesionalidad e higiene, ofreciendo la máxima variedad de actividades posibles”. Es decir que surge como un proceso de integración de las empresas de actividades náuticas existentes en una zona y como un modo de asociación de empresas para ofertar un producto conjunto que permita crear una imagen de marca. Siendo así una completa instalación, que ofrece todos los servicios e infraestructuras necesarios para la práctica y aprendizaje de actividades, entre ellos podemos decir vestuarios, servicios, taquillas, galpones para materiales, bar, restaurante, recepción y comercialización de los productos, sala de espera, entre otros.

### **2.3 Bases Legales**

Se pretende dar a conocer los argumentos legales vinculados al ámbito del gobierno nacional, a traes de la evaluación del marco legal de la investigación. Tales como:

**Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999)** Gaceta Oficial N°5.453 Extraordinario (24/03/2000)

#### **Capítulo IX: De los Derechos Ambientales**

**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, genética, 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.

**Artículo 156** Es competencia del Poder Público Nacional, “El establecimiento, coordinación y unificación de normas, y la legislación sobre ordenación urbanística”, además de “Las políticas nacionales y la legislación en materia naviera, de sanidad, vivienda, seguridad alimentaria, ambiente, aguas, turismo y ordenación del territorio:

**Artículo 178.** Son de la competencia del Municipio el gobierno y administración de sus intereses y la gestión de las materias que le asigne esta Constitución y las leyes nacionales, en cuanto concierne a la vida local, en especial la ordenación y promoción del desarrollo económico y social, la dotación y prestación de los servicios públicos domiciliarios, la aplicación de la política referente a la materia inquilinaria con criterios de equidad, justicia y contenido de interés social, de conformidad con la delegación prevista en la ley que rige la materia, la promoción de la participación, y el mejoramiento, en general, de las condiciones de vida de la comunidad, en las siguientes áreas:

1. Ordenación territorial y urbanística; patrimonio histórico; vivienda de interés social; turismo local; parques y jardines, plazas, balnearios y otros sitios de recreación; arquitectura civil, nomenclatura y ornato público.
2. Vialidad urbana; circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales; servicios de transporte público urbano de pasajeros y pasajeras.

3. Espectáculos públicos y publicidad comercial, en cuanto concierne a los intereses y fines específicos municipales.
4. Protección del ambiente y cooperación con el saneamiento ambiental; aseo urbano y domiciliario, comprendidos los servicios de limpieza, de recolección y tratamiento de residuos y protección civil.
5. Salubridad y atención primaria en salud, servicios de protección a la primera y segunda infancia, a la adolescencia y a la tercera edad; educación preescolar, servicios de integración familiar de la persona con discapacidad al desarrollo comunitario, actividades e instalaciones culturales y deportivas; servicios de prevención y protección, vigilancia y control de los bienes y las actividades relativas a las materias de la competencia municipal.
6. Servicio de agua potable, electricidad y gas doméstico, alcantarillado, canalización y disposición de aguas servidas; cementerios y servicios funerarios.
7. Justicia de paz, prevención y protección vecinal y servicios de policía municipal, conforme a la legislación nacional aplicable.

**Ley Orgánica del Ambiente (2006).** Gaceta Oficial N°5.833 (23/12/2006), Título IV,

De la Educación Ambiental y la Participación Ciudadana, Capítulo I De la Educación Ambiental.

**Artículo 36.** Las personas naturales o jurídicas, públicas y privadas, responsables en la formulación y ejecución de proyectos que impliquen la utilización de los recursos naturales y de la diversidad biológica, deben generar procesos permanentes de educación ambiental que permitan la conservación de los ecosistemas y el desarrollo sustentable.

**Artículo 63.** A los fines de la conservación, prevención, control de la contaminación y degradación de los suelos y subsuelo, las autoridades ambientales deberán velar por: 1. La utilización de prácticas adecuadas para la manipulación de sustancias químicas y en el manejo y disposición final de desechos domésticos, industriales, peligrosos o de cualquier otra naturaleza que puedan contaminar los suelos. 2. La realización de investigaciones y estudios de conservación de suelos.

**Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio (1983).** Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N° 3.238.

**Artículo 1.** La presente Ley tiene por objeto establecer dentro de la política del desarrollo integral de la Nación, los principios rectores para la conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en beneficio de la calidad de la vida.

El siguiente artículo hace referencia a la integración de los principios fundamentales de la conservación del medio ambiente al desarrollo de la nación, para brindar así una mejor calidad de vida a la población, sin alterar el ecosistema.

**Artículo 3** Los efectos de esta Ley, la conservación, defensa y mejoramiento del ambiente comprenderá:

1. La ordenación territorial, y la planificación de los procesos de urbanización, industrialización, poblamiento y desconcentración económica, en función de los valores del ambiente;
2. El aprovechamiento racional de los suelos, aguas, flora, fauna, fuentes energéticas y demás recursos naturales, continentales y marinos, en función de los valores del ambiente;
3. La creación, protección, conservación y mejoramiento de parques nacionales, reservas forestales, monumentos naturales, zonas protectoras, reservas de regiones vírgenes, cuencas hidrográficas, reservas nacionales hidráulicas; refugios, santuarios y reservas de faunas silvestres, parques de recreación a campo abierto o de uso intensivo, áreas verdes en centros urbanos o de cualesquiera otros espacios sujetos a un régimen especial en beneficio del equilibrio ecológico y del bienestar colectivo;
4. El control, reducción o eliminación de factores, procesos o componentes del ambiente que sean o puedan ocasionar perjuicios a la vida del hombre y de los demás seres;
5. La orientación de los procesos educativos y culturales a fin de fomentar conciencia ambiental;
6. La promoción y divulgación de estudios e investigaciones concernientes al ambiente;
7. El fomento de iniciativas públicas y privadas que estimulen la participación ciudadana en los problemas relacionados con el ambiente;
8. La educación y coordinación de las actividades de la Administración Pública y de los particulares, en cuanto tengan relación con el ambiente;
9. El estudio de la política internacional para la defensa del ambiente, y en especial de la región geográfica donde está ubicada Venezuela;
10. Cualesquiera otras actividades que se consideren necesarias al logro del objeto de esta Ley.

**Artículo 14.** Los Planes Sectoriales y, en particular, los planes de desarrollo agrícola y reforma agraria, de aprovechamiento de los recursos hidráulicos de los recursos naturales energéticos o mineros, de desarrollo industrial de transporte, de construcciones y de equipamientos de interés público, en su dimensión espacial, deberán sujetarse a los lineamientos y directrices del Plan Nacional de Ordenación del Territorio y a los desarrollos del mismo contenidos en los otros

planes de ordenación del territorio. El Reglamento establecerá los planes sectoriales, así como las modalidades de su elaboración.

**Artículo 16.** Los Planes de Ordenación del Territorio establecerán los lineamientos para la inversión pública y de orientación para la inversión privada en el ámbito territorial del plan, todo en función de la política económica, social, habitacional, de renovación urbana, de vialidad y demás servicios, así como de otros aspectos de la política de desarrollo urbanístico formulada por el Ejecutivo Nacional.

**Artículo 20:** Se consideran actividades susceptibles de degradar el ambiente:

1. Las que directa o indirectamente contaminen o deterioren el aire, el agua, los fondos marinos, el suelo o el subsuelo o incidan desfavorablemente sobre la fauna o la flora;
2. Las alteraciones nocivas de la topografía;
3. Las alteraciones nocivas del flujo natural de las aguas;
4. La sedimentación en los cursos y depósitos de aguas;
5. Los cambios nocivos del lecho de las aguas;
6. La introducción y utilización de productos o sustancias no biodegradables;
7. Las que producen ruidos molestos o nocivos;
8. Las que deterioran el paisaje;
9. Las que modifiquen el clima;
10. Las que produzcan radiaciones ionizantes;
11. Las que propenden a la acumulación de residuos, basuras, desechos y desperdicios;
12. Las que propenden a la eutrofización de lagos y lagunas;
13. Cualesquiera otras actividades capaces de alterar los ecosistemas naturales e incidir negativamente sobre la salud y bienestar del hombre.

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

**Artículo 1.-** La presente Ley tiene por objeto la ordenación del desarrollo urbanístico en todo el territorio nacional con el fin de procurar el crecimiento armónico de los centros poblados. El desarrollo urbanístico salvaguarda los recursos ambientales y la calidad de vida en los centros urbanos.

**Artículo 2.-** La ordenación urbanística comprende el conjunto de acciones y regulaciones tendentes a la planificación, desarrollo, conservación y renovación de los centros poblados.

**Artículo 18.-** La ausencia de planes de ámbito territorial superior no será impedimento para la formulación y ejecución de planes de ordenación urbanística. En el caso de los planes de desarrollo urbano local, los mismos

podrán igualmente ser formulados y puestos en vigencia aun en ausencia de los planes de ordenación urbanística, siempre y cuando se ajusten a las normas y procedimientos técnicos previstos por el Ejecutivo Nacional.

**Artículo 35.-** En los casos de ciudades o núcleos urbanos con expectativa de crecimiento no mayor de 25 mil habitantes, en los cuales no se hubiere elaborado el plan de desarrollo urbano local, éste podrá sustituirse por un esquema de ordenamiento sumario que fije las condiciones básicas de desarrollo, incluyendo las áreas de expansión.

**Artículo 47.-** Será nulo de pleno derecho el otorgamiento de patentes que vulneren el uso del suelo establecido en el respectivo plan de desarrollo urbano local, o en planes especiales.

**Ley Orgánica del Deporte (2011).** Gaceta Oficial N° 39.741

**Artículo 4.-** Participación popular Los órganos y entes de la Administración Pública Nacional, estatal y municipal con competencia en materia de deporte, actividad física y educación física, facilitarán la participación popular en la gestión pública, debiendo impulsar la transferencia de competencias a las organizaciones del Poder Popular, así como estimular la contraloría social de éstas.

**Artículo 5.-** Corresponsabilidad en el deporte El Gobierno Nacional y los gobiernos estatales y municipales, a través de sus entes y órganos competentes, trabajarán de forma mancomunada en la administración, mantenimiento y dotación de las instalaciones deportivas y en las políticas públicas de fomento y masificación de la actividad física, educación física, el deporte, así como el alto rendimiento deportivo.

**Artículo 7.-** Ámbito de aplicación de la ley Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y serán aplicables a la Administración Pública Nacional, estatal y municipal, a las organizaciones del Poder Popular, así como a todas las personas naturales o jurídicas de derecho público o privado que se dediquen a realizar cualquier actividad relacionada con la práctica, promoción, organización, fomento, administración o alguna actividad económica vinculada con el deporte, la actividad física o la educación física.

**Artículo 8.-Derecho universal** Todas las personas tienen derecho a la educación física, a la práctica de actividades físicas y a desarrollarse en el deporte de su preferencia, sin más limitaciones que las derivadas de sus aptitudes deportivas y capacidades físicas, sin menoscabo del debido resguardo de la moral y el orden público. El Estado protege y garantiza indeclinablemente este derecho como medio para la cohesión de la identidad nacional, la lealtad a la patria y sus símbolos, el enaltecimiento cultural y social de los ciudadanos y

ciudadanas, que posibilita el desarrollo pleno de su personalidad, como herramienta para promover, mejorar y resguardar la salud de la población y la ética, favoreciendo su pleno desarrollo físico y mental como instrumento de combate contra el sedentarismo, la deserción escolar, el ausentismo laboral, los accidentes en el trabajo, el consumismo, el alcoholismo, el tabaquismo, el consumo ilícito de las drogas, la violencia social y la delincuencia.

**Artículo 9.-Declaratoria de interés general** Todas las actividades vinculadas con la práctica y difusión de deportes, actividades físicas y la educación física, así como todas las actividades deportivas que impliquen una prestación a favor de los y las atletas, deportistas profesionales, deportistas o practicantes se declaran de interés general, en consecuencia se entienden dotadas de obligaciones de servicio público, por lo que sus prestatarios responderán civil, penal y administrativamente ante la desviación de sus cometidos públicos y sociales.

**Artículo 10.- Declaratoria de servicio público** El deporte, la actividad física y la educación física son derechos fundamentales de todos los ciudadanos y ciudadanas. Las actividades de promoción, organización, desarrollo y administración del deporte, la actividad física y la educación física, se declaran de servicio público, pudiendo ser desarrolladas por el Estado directamente o por particulares debidamente autorizados.

**Artículo 11.- Declaratoria de utilidad pública e interés social** Se declaran de utilidad pública e interés social, el fomento, la promoción, el desarrollo y la práctica del deporte, así como la construcción, dotación, mantenimiento y protección de la infraestructura deportiva a nivel nacional.

**Artículo 12.- Declaratoria de masificación deportiva como prioridad** Se declara prioridad de la política deportiva nacional, la masificación de las buenas prácticas del deporte, la actividad física y la educación física y se incorporan como elementos transversales de las políticas Estatales en materia de vivienda y hábitat, pueblos indígenas, trabajo, mujer e igualdad y equidad de género, juventud, educación, salud, seguridad, defensa, comunicación, organización popular, entre otras.

**Artículo 42.-Clubes** Los clubes son la expresión organizativa primaria del sistema asociativo deportivo nacional. Se constituirán bajo las formas del derecho privado sin fines de lucro o mediante Su inscripción en el registro auxiliar del Registro Nacional del Deporte, la Actividad Física y la Educación Física, que se llevará en cada municipio. Están integrados por las personas que se unen para practicar un deporte o cualquier actividad física. Son corresponsales de la política deportiva del Estado. Para acceder a los beneficios que otorga el Sistema Nacional del Deporte, la Actividad Física y la Educación Física, deberán inscribirse ante el registro auxiliar del Registro Nacional del Deporte, la Actividad Física y la Educación Física, que se llevará en cada municipio y

mantener actualizados sus datos en dicho Registro. Las asociaciones deportivas estadales y federaciones deportivas nacionales de cada deporte, como garantía del pleno goce del derecho al deporte y a la actividad física, deberán afiliar a los clubes sin más formalidades que las aquí preceptuadas, sin menoscabo de la sujeción de los y las integrantes de éstos al régimen disciplinario estatuido por cada federación deportiva nacional.

**Ley de Aguas (2007).** Gaceta Oficial N° 35.595.

**Artículo 1** Esta Ley tiene por objeto establecer las disposiciones que rigen la gestión integral de las aguas, como elemento indispensable para la vida, el bienestar humano y el desarrollo sustentable del país, y es de carácter estratégico e interés de Estado.

**Artículo 7** Declaración de utilidad pública e interés general. Se declara de utilidad pública e interés general la gestión integral de las aguas.

**Artículo 9** Difusión de información y participación. El estado promoverá la participación de las organizaciones sociales en la gestión integral de las aguas, mediante la difusión de información que involucre al ciudadano y a la ciudadana en los problemas del agua y sus soluciones.

**Artículo 15.** Análisis de riesgos. El análisis de riesgos estará orientado a la prevención y control de inundaciones, inestabilidad de laderas, movimientos de masa, flujos torrenciales, sequías, subsidencia y otros eventos físicos que pudieran ocasionarse por efecto de las aguas. Asimismo, el análisis de riesgos considerará la prevención y control de las enfermedades producidas por contacto con el agua y las transmitidas por vectores de hábitat acuático.

**Ley de Conservación y Saneamiento de Playas (2000).** Gaceta Oficial N° 36.976.

**Artículo 1.-** Este Decreto Ley tiene por objeto establecer las disposiciones que regirán la administración, uso y manejo de las Zonas Costeras, al objeto de su conservación y aprovechamiento sustentable, como parte integrante del espacio geográfico venezolano.

**Artículo 2.-** A los efectos de este Decreto Ley, se entiende por zonas costeras, la unidad geográfica de ancho variable, conformada por una franja terrestre, el espacio acuático adyacente y sus recursos, en la cual se interrelacionan los diversos ecosistemas, procesos y usos presentes en el espacio continental e insular. Decreto 1.468 Pág. 9

**Artículo 3.-** Constituyen parte integral de las zonas costeras: 1. Elementos como arrecifes coralinos, praderas de fanerógamas marinas, manglares, estuarios, deltas, lagunas costeras, humedales costeros, salinas, playas, dunas, restingas, acantilados, terrazas marinas, costas rocosas, ensenadas, bahías, golfos, penínsulas, cabos y puntas. 2. Los terrenos invadidos por el mar, que por cualquier causa pasen a formar parte de su lecho en forma permanente. 3. Los terrenos ganados al mar por causas naturales o por acción del hombre.

**Artículo 4.-** Los límites de las zonas costeras se establecerán en el Plan de Ordenación y Gestión Integrada de las Zonas Costeras, tomando en consideración: 1. Los criterios político-administrativos nacionales, estatales y municipales. 2. Las características físico-naturales. 3. Las variables ambientales, socioeconómicas y culturales. La franja terrestre de las zonas costeras tendrá un ancho no menor de quinientos metros (500 m) medidos perpendicularmente desde la proyección vertical de la línea de más alta marea, hacia la costa y la franja acuática con un ancho no menor de tres millas náuticas (3Mn), y en ningún caso podrá exceder los límites del mar territorial. Ambas franjas serán determinadas por la ley y desarrolladas en el Plan de Ordenación y Gestión Integrada de las Zonas Costeras. En los lagos y ríos, ambas franjas serán determinadas en la ley, y desarrolladas en el Plan de Ordenación y Gestión Integrada de las Zonas Costeras, tomando en cuenta las características particulares de éstos. En las dependencias federales e islas fluviales y lacustres, se considera como franja terrestre toda la superficie emergida de las mismas. Decreto 1.468 Pág. 10

**Artículo 5.-** La administración, uso y manejo de las zonas costeras se desarrollará a través de un proceso dinámico de gestión integrada, con el propósito de fortalecer la capacidad institucional, la optimización de la planificación y coordinación de competencias concurrentes entre los órganos del Poder Público, con la activa participación de la comunidad organizada, a fin de lograr la mayor eficiencia en el ejercicio de las responsabilidades que cada uno tiene encomendadas para la conservación y desarrollo sustentable de dicho espacio.

**Artículo 6.-** La Gestión Integrada de las zonas costeras se regirá por los siguientes lineamientos y directrices: 1. Actividades recreacionales. Se garantizará la accesibilidad y la igualdad de oportunidades recreativas, y se protegerán aquellos recursos y elementos con características únicas para el desarrollo de tales actividades. 2. Uso turístico. Se garantizará que el aprovechamiento del potencial turístico se realice sobre la base de la determinación de las capacidades de carga, entendida ésta como la máxima utilización de un espacio o recurso para un uso en particular, estimada con base en la intensidad del uso que para el mismo se determine, la dotación de infraestructuras adecuadas y la conservación ambiental. 3. Recursos históricos y arqueológicos. Se protegerán, conservarán y restaurarán los recursos históricos o

prehistóricos, naturales o antrópicos y el patrimonio arqueológico subacuático. 4. Recursos paisajísticos. Se protegerán y conservarán los espacios naturales y sitios de valor paisajístico. 5. Áreas protegidas. Se garantizará el cumplimiento de los objetivos para cuya consecución se hayan establecido las áreas naturales protegidas, tomando en cuenta los ecosistemas y elementos de importancia objeto de protección. 6. Infraestructuras de servicios. Se garantizará que las nuevas infraestructuras y la ampliación o modificación de las ya existentes, se localicen, diseñen o construyan de acuerdo con las Decreto 1.468 Pág. 11 especificaciones técnicas exigidas por la ley y en total apego a los principios del desarrollo sustentable.

**Artículo 7.-** La conservación y el aprovechamiento sustentable de las zonas costeras comprende: 1. La protección de los procesos geomorfológicos que permiten su formación, regeneración y equilibrio. 2. La protección de la diversidad biológica. 3. La protección de los topónimos geográficos originales de sus elementos. 4. La ordenación de las zonas costeras. 5. La determinación de las capacidades de uso y de carga de las zonas costeras, incluidas las capacidades de carga industrial, habitacional, turística, recreacional y los esfuerzos de pesca, entre otras. 6. El control, corrección y mitigación de las causas generadoras de contaminación, provenientes tanto de fuentes terrestres como acuáticas. 7. La vigilancia y control de las actividades capaces de degradar el ambiente. 8. El tratamiento adecuado de las aguas servidas y efluentes, y la inversión pública o privada destinada a garantizar su calidad.

**Artículo 8.-** Se declara de utilidad pública e interés social la conservación y aprovechamiento sustentable de las zonas costeras.

**Artículo 9.-** Son del dominio público de la República, sin perjuicio de los derechos legalmente adquiridos por los particulares, todo el espacio acuático adyacente a las zonas costeras y la franja terrestre comprendida desde la línea de más alta marea hasta una distancia no menor de ochenta metros (80m), medidos perpendicularmente desde la proyección vertical de esa línea, hacia tierra, en el caso de las costas marinas. En los lagos y ríos, la franja terrestre sobre la cual se ejerce el dominio público, la determinará la ley y la desarrollará el Plan de Ordenación y Gestión Integrada de las Zonas Costeras y en ningún caso será menor de ochenta metros (80m). Formarán parte del dominio público de las Zonas Costeras, en los límites que se fijen en el Plan de Ordenación y Gestión Integrada de las Zonas Costeras, los ecosistemas y elementos geomorfológicos, tales como arrecifes coralinos, praderas de fanerógamas marinas, manglares, estuarios, deltas, lagunas costeras, humedales costeros, salinas, playas, dunas, restingas, acantilados, costas rocosas, ensenadas, cabos, puntas y los terrenos ganados al mar. En los lagos y ríos, los ecosistemas y elementos geomorfológicos que forman parte del dominio público de las zonas costeras, los determinará la

ley y los desarrollará en el Plan de Ordenación y Gestión Integrada de las Zonas Costeras. Decreto 1.468 Pág. 14

**Artículo 10.-** Las autoridades competentes podrán restringir el acceso y uso al dominio público de las zonas costeras, por razones sanitarias, de conservación, de seguridad y defensa nacional, de seguridad de los usuarios ante la inminencia de determinados fenómenos naturales, así como por cualquier otra de interés público. En este último caso, será necesaria la opinión de la comunidad mediante la consulta y participación pública previstos en la ley.

**Artículo 11.-** Las personas naturales o jurídicas responsables de las actividades que impliquen riesgos de contaminación o cualquier otra forma de degradar el ambiente y los recursos de las zonas costeras, dispondrán de medios, sistemas y procedimientos para su prevención, tratamiento y eliminación.

**Artículo 12.-** La falta de información científica no será motivo para aplazar o dejar de tomar medidas orientadas a la prevención o reparación de los daños ambientales.

**Puertos y Marinas Ley de Reforma Parcial (2001).** Gaceta Oficial N° 37.292.

**Artículo 1.-Objeto** Esta Ley tiene por objeto establecer los principios rectores que conforman el régimen de los puertos de la República y su infraestructura, garantizando la debida coordinación entre las competencias del Poder Nacional y el Poder Estatal, a los fines de conformar un sistema portuario nacional moderno y eficiente, así como establecer las disposiciones conforme a las cuales deberá elaborarse el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en concordancia con los lineamientos de los planes de la Nación que le sean aplicables.

**Artículo 2.-Ámbito de Aplicación** Esta Ley es aplicable a todos los puertos y construcciones de tipo portuario, marítimos, fluviales y lacustres de interés general o local, de propiedad pública o privada, de uso público o privado, de función comercial, pesquero, deportivo, de investigación, que existan o se construyan en el territorio de la República. Los puertos militares quedan exentos de la aplicación del régimen establecido en esta Ley, en tanto en ellos no se efectúen operaciones distintas a las militares.

**Artículo 3.-** Concepto de Puerto Se entiende por puerto, el conjunto de espacios acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas y móviles, aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques, que constituyen una unidad integral para efectuar operaciones de transferencia de bienes entre buques y tierra u otros modos de transporte, o de embarque y desembarque de personas. Quedan incluidas las plataformas fijas o flotantes para carga o descarga aguas afuera.

**Artículo 4 .-**Construcciones de Tipo Portuario Se entiende por construcciones de tipo portuario, los atracaderos, embarcaderos y otras instalaciones de igual naturaleza, aptas para el atraque, desatraque y estadía de cualquier tipo de embarcación, o para la transferencia de personas o bienes entre dichas embarcaciones y tierra, que sin reunir las condiciones necesarias para ser consideradas puertos en los términos de esta Ley y sin formar parte de un puerto, representan un interés local o comunitario, o el interés privado de su propietario, y estarán sometidos a los reglamentos que establezca la Autoridad Acuática, en los términos de esta Ley.

**Artículo 5.-** Infraestructura Portuaria La infraestructura portuaria comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, muelles y espigones y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

**Artículo 6.-** Concepto y Elementos de la Zona Portuaria Se entiende por zona portuaria, el espacio físico donde se efectúan las operaciones portuarias y ejerce sus funciones el Administrador Portuario o la Administradora Portuaria, la cual comprende los siguientes elementos: 1. En el espacio acuático: la rada, el fondeadero, el canal de acceso y la dársena. 2. En el espacio terrestre: los muelles, fijos o flotantes, las rampas, las boyas, las multiboyas, las plataformas de embarques, grúas, los patios, las vías internas, los almacenes y los edificios de uso para las actividades portuarias.

**Artículo 7.-** Naturaleza de los Bienes Portuarios Los elementos del puerto, ubicados en el espacio acuático, son bienes del dominio público de la República. Los bienes inmuebles ubicados en el espacio terrestre son susceptibles de apropiación por particulares, sin perjuicio de la jurisdicción que ejercen las autoridades competentes sobre la franja costera en los términos previstos en las leyes que rigen sobre la materia.

**Artículo 8.-** Interés Público Se declara de interés público la materia portuaria. El Ejecutivo Nacional tendrá a su cargo todo lo relativo a la elaboración de las políticas portuarias nacionales, y a la supervisión y control de todos los puertos y construcciones de tipo portuario marítimo, fluvial y lacustres existentes o que se construyan en el territorio de la República, en los términos establecidos en esta Ley. Las disposiciones que rigen la materia portuaria son de orden público, con excepción de las que se refieren al régimen de responsabilidad civil.

**Artículo 9.-** Competencia del Poder Público La competencia del Poder Público en materia portuaria comprende el régimen de los puertos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materias de puertos y construcciones de tipo portuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria; los estudios y proyectos de desarrollo, construcción, modernización y el mantenimiento de los puertos y construcciones de tipo portuario, conservación, administración, aprovechamiento y defensa de los puertos, así como la

posibilidad de intervención. El Ejecutivo Nacional a través del órgano con competencia en la materia, tendrá la potestad de revertir, por razones estratégicas, de mérito, oportunidad o conveniencia, la administración de la actividad portuaria.

**Artículo 10.-** Concepto de Espacio Portuario Se entiende por espacio portuario nacional, aquellas porciones del territorio de la República donde se encuentran emplazados los puertos existentes, incluyendo sus zonas de expansión; así como aquéllas que, según estudios técnicos autorizados, sean aptas para la construcción de nuevos puertos. Dicho espacio comprende, además, a los fines de la planificación portuaria nacional, aquellas porciones del territorio aptas para el desarrollo económico, susceptibles de ser servidas, a los fines del comercio nacional o internacional, por un puerto determinado, existente o proyectado.

**Artículo 11.-** Clasificación de los Puertos Según su Propiedad Los puertos se clasifican en públicos o privados. Son puertos públicos aquéllos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de la República, de un Estado, de un Municipio, de un ente descentralizado o de una sociedad mercantil en la que cualquiera de dichos entes, directa o indirectamente, tenga participación decisiva. Son puertos privados aquéllos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de particulares de acuerdo con los términos que señale esta ley.

**Artículo 12.-** Clasificación de los Puertos Según su Destinación Los puertos pueden ser de uso público o de uso privado: 1. Son de uso público: aquéllos que prestan sus servicios a cualquier usuario o usuaria y constituyen una actividad independiente no accesoria de la industria principal de su propietario o propietaria. 2. Son de uso privado: aquéllos que prestan sus servicios sólo a usuarios o usuarias determinados, y constituyen una actividad accesoria a la industria principal de su propietario o propietaria. La Autoridad Acuática, a través de la Capitanía de Puerto competente y previa solicitud del propietario o propietaria o administrador o administradora del puerto, podrá autorizar con carácter temporal la destinación al uso público de determinados puertos de uso privado o de alguna de las instalaciones de este, siempre que tal circunstancia no desvirtúe su carácter principal de puerto de uso privado.

**Artículo 13.-** Clasificación de los Puertos Según su Función Los puertos según su función se clasifican en: comerciales, pesqueros, militares, deportivos o de investigación científica. 1. Son comerciales, los puertos en los cuales tienen inicio o fin operaciones de transporte por agua, de personas o de bienes, así como actividades de estiba, desestiba, carga, descarga y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, con independencia de su propiedad o destinación. 2. Son pesqueros, los puertos que sirven de base a flotas de buques pesqueros y disponen de instalaciones adecuadas para la recepción o conservación de los productos de las capturas, e inclusive para la transformación industrial de dichos productos. 3. Son deportivos, los puertos que sirven de base a flotas de buques dedicados a la

actividad turística, deportiva o recreacional. Cuando en ellos se efectúen operaciones relacionadas con el transporte de personas, aun con fines recreacionales, estarán sometidos al régimen de los puertos comerciales. Los puertos deportivos se subclasifican en Clubes Náuticos y Marinas, los cuales deberán inscribirse en el Registro de Clubes y Marinas Deportivas del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, a través de la Capitanía de Puerto en cuya circunscripción se encuentren localizados.

**Artículo 14.-** Clasificación de los Puertos Según su Interés Los puertos son de interés general o de interés local. Son de interés general aquéllos en los cuales se efectúan actividades de transporte nacional o internacional, de mercancías o de pasajeros y pasajeras, sirven a industrias o establecimientos de importancia para la economía nacional y por sus condiciones técnicas, volumen anual de carga movilizada y características de sus actividades comerciales, responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado. Son de interés local aquéllos en los cuales se efectúan actividades de transporte de mercancías o de pasajeros, que responden a necesidades de la actividad económica de una localidad o comunidad determinada.

**Artículo 22.-** Competencia de la Autoridad Acuática La Autoridad Acuática ejercerá las funciones y atribuciones que le asigne esta Ley sobre los puertos y construcciones de tipo portuario, con el propósito de dimensionar y dar coherencia al Sistema Portuario Nacional, entendido como la prestación de un servicio público eficiente y como medio de generación de riqueza, con la finalidad de integrarlo armónicamente al desarrollo económico y social del país y como elemento esencial para la seguridad estratégica y económica de la Nación.

**Artículo 23.-** La Autoridad Acuática, en ejercicio de las funciones establecidas en esta Ley sobre los puertos y construcciones de tipo portuario, será el ente rector y coordinador con los demás organismos públicos y privados con inherencia en la materia, con el objeto de asegurar el cumplimiento de las atribuciones y obligaciones establecidas en esta Ley y demás leyes aplicables.

**Artículo 24.-** Son funciones y atribuciones de la Autoridad Acuática en materia portuaria: 1. Formular las políticas y lineamientos en materia portuaria y verificar la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo Portuario. 2. Supervisar el cumplimiento de las políticas, lineamientos y normas para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria. 3. Definir los objetivos del Sistema Portuario Nacional y los lineamientos económicos, técnicos y tarifarios para el desarrollo de la actividad portuaria. 4. Garantizar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, en particular, las referidas al ambiente y la seguridad, que tengan incidencia en materia portuaria. 5. Representar a la República en los eventos de carácter nacional e internacional relacionados con los puertos y la actividad portuaria. 6. Mantener información

actualizada sobre los puertos y construcciones de tipo portuario que conforman el Sistema Portuario Nacional.

**Artículo 25.-** Rendición de Informes Las administraciones portuarias dentro de los tres (3) meses siguientes al cierre del ejercicio económico, deberán presentar un informe sobre el cumplimiento de las metas trazadas en el Plan Maestro de cada puerto, a la Autoridad Acuática. Los puertos privados deberán presentar los informes que se establezcan en el contrato de concesión.

**Artículo 26.-** Orientación de Inversiones La Autoridad Acuática, de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, orientará a las administraciones portuarias en materia de inversión y desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias, mediante políticas y lineamientos de carácter económico específicos, tendentes a estimular la participación privada.

**Artículo 27.-** Aporte del Fondo Las administraciones de puertos públicos y privados deberán hacer un aporte al Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos, equivalente al uno por ciento (1%) anual de los ingresos brutos del puerto respectivo.

#### **Ley del Turismo (2014).** Gaceta Oficial N° 6.152

**Artículo 1.** El presente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica tiene por objeto dictar las medidas que garanticen el desarrollo y promoción del turismo como actividad económica de interés nacional, prioritaria para el país, enmarcada en la estrategia de desarrollo socio productivo armónico, inclusivo, diversificado y sustentable del Estado. Así mismo, el presente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica regula la organización y funcionamiento del Sistema Turístico Nacional, estableciendo los mecanismos de participación

**Artículo 5. Desarrollo sustentable:** El desarrollo del turismo debe procurar la recuperación, conservación e integración del patrimonio cultural, natural y social; y el uso responsable de los recursos turísticos, mejorando la calidad de vida de las poblaciones locales, fortaleciendo su desarrollo social, cultural, ambiental y económico.

**Artículo 67.** Condiciones para el desarrollo del turismo: El desarrollo de la actividad turística debe realizarse en resguardo del patrimonio natural y cultural. Las autoridades públicas, así como las comunidades organizadas en instancias del poder popular y demás formas de participación, favorecen e incentivan el desarrollo turístico de bajo impacto sobre el ambiente, con la finalidad de preservar los recursos hidrográficos, energéticos y forestales; la biodiversidad, las zonas protegidas, la flora, la fauna silvestre y cualquier otra categoría ambiental o zona que se determine por ley. Los proyectos turísticos deben

garantizar la preservación del ambiente, debiendo presentar la aprobación del estudio de impacto ambiental, emitido por el ministerio del poder popular con competencia en ambiente, en los casos que se requiera.

**Normas Sanitarias Para proyectos, construcción, reparación, reforma y mantenimiento de edificaciones.** Gaceta Oficial N° 4.044 Extraordinario (08/09/1988), Título de las dotaciones de agua para las edificaciones, Capítulo VII.

**Artículo 111.** Las dotaciones de agua para las edificaciones destinadas a comercios se determinarán de acuerdo con lo que se indica a continuación:

b. Depósitos de materiales, equipos y artículos manufacturados – 0.50 L/d/m<sup>2</sup> del área útil del local y por 8 horas de trabajo.

h. Centros comerciales, comercio genérico – 10 L/d/m<sup>2</sup> del área bruta de construcción destinada al comercio.

**Artículo 145.** Las edificaciones, y/o locales destinados a comercio deberán dotarse de salas sanitarias y de piezas de tipo y número mínimo que se señalan a continuación:

e. Mercados, supermercados, casas de abastos y similares.

e.2. En las edificaciones o locales de más de 50 m<sup>2</sup> de área, se proveerán salas sanitarias separadas para hombres y para mujeres.

e.3. El tipo y número mínimo de piezas sanitarias a instalar en cada una de las salas sanitarias requeridas será el indicado en la Tabla 16, establecidos en función del área total de la edificación o del destinado a este tipo de comercio. (Ver Cuadro 1)

### Cuadro 1

#### Tipo y número de piezas sanitarias a instalar en cada una de las salas sanitarias

Área total de la edificación o local destinado a este tipo de comercio en metros cuadrados	Tipo y número de piezas sanitarias a instalar en cada una de las salas sanitarias	
	Excusados	Lavamanos
Más de 1200 m <sup>2</sup>	4	4

Notas tomadas de Normas Sanitarias Para proyectos, construcción, reparación, reforma y mantenimiento de edificaciones.

## 2.4 Definición de Términos Básicos.

**Ámbito espacial:** Es el espacio territorial específico.

**Área urbana:** Es el área habitada o urbanizada y cuenta con posibilidades de presentación de servicios públicos, es decir, la ciudad misma.

**Asentamientos:** Situar una población en un lugar determinado.

**Boulevard:** Es un elemento urbano en forma de avenida ancha, en muchas ocasiones son sitios propicios para el comercio, generalmente minorista.

**Ciudad:** Una ciudad es un asentamiento de población con atribuciones y funciones político-administrativas, económicas y religiosas. Esto tiene su reflejo material en la presencia de edificios específicos y en su configuración urbanística.

**Deportes acuáticos:** Aquellos en los que el deportista realiza una actividad física en el agua.

**Estructura urbana:** Es la relación urbanística existente en el interior del espacio urbano, entre las distintas partes que componen una ciudad.

**Equipamiento:** Conjunto de edificaciones y espacios, predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias en las que se proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas.

**Gestión urbanística:** Es el conjunto de iniciativas, instrumentos y mecanismos para la normalización de la ocupación y uso del suelo urbano y el suelo rural.

**Infraestructuras:** Parte de una construcción que sirve para cimentarla.

**Lanchas Motoras:** Es una embarcación pequeña de velas y remos, o bien de vapor o de motor.

**Marina:** Lugar en la costa o en las orillas de un río navegable especialmente construido para el amarre de embarcaciones deportivas y de recreo.

**Motonáutica:** es una familia de deportes de competición basada en carreras de lanchas motoras.

**Náutica:** Es el arte y la ciencia de conducir una embarcación desde una situación de salida hasta otra de llegada, eficientemente y con responsabilidad. Es arte por la destreza que debe tener el navegante para sortear los peligros de la navegación, y es ciencia porque se basa en conocimientos físicos, matemáticos, oceanográficos, cartográficos, astronómicos, etc. La navegación puede ser superficial o submarina.

**Paisajismo:** Es la actividad destinada a modificar las características visibles, físicas y anímicas de un espacio, tanto rural como urbano.

**Planeamiento:** Es aquel proceso metódico que se diseña con la misión de lograr un objetivo.

**Planificación urbana:** Conjunto de instrumentos técnicos y normativos que se representan para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o, en su caso, conservación.

**Población:** Conjunto de habitantes de un lugar.

**Puertos marítimos:** Son el conjunto de obras e instalaciones y servicios, construidos en aguas tranquilas, necesarios para el parador seguro de los buques, mientras se ejecutan las labores de embarque y desembarque de pasajeros y mercancías.

**Sistemas urbanos:** Formado internamente dentro de una ciudad.

**Urbanismo:** Conjunto de los conocimientos relacionados con la organización de los edificios y espacios de una población con arreglo a las necesidades de sus habitantes.

**Urbano:** Es el adjetivo para designar a lo perteneciente o relativo a la ciudad.

**Vialidad:** Este término suele aplicarse también al conjunto de normas y actividades relativas tanto a la construcción y mantenimiento de las calles y carreteras como a la reglamentación de tráfico rodado. Por último, se emplea también para indicar las posibilidades de tránsito que ofrece una carretera o una zona.

**Zonificación:** En sentido amplio, indica la división de un área geográfica en sectores homogéneos conforme a ciertos criterios.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

El marco metodológico es el conjunto de actividades destinadas a detallar y analizar el fondo del problema planteado, al respecto Arias (2006) lo explica como el “Conjunto de pasos, técnicas y procedimientos que se emplean para formular y resolver problemas” (p.16). Se basa en la formulación de las cuales pueden ser confirmadas o descartadas por medios de investigaciones relacionadas al problema.

Dicho proyecto se manejó dentro de la modalidad de Proyecto Factible la cual la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL) (2010) la detalla como:

El proyecto factible consiste en la investigación, elaboración y desarrollo de una propuesta de un modelo operativo viable para solucionar problemas, requerimientos o necesidades de organizaciones o grupos sociales: pueden referirse a la formulación de políticas, programas, tecnologías, métodos o procesos. El proyecto debe tener apoyo en una investigación de tipo documental, de campo o un diseño que incluya ambas modalidades. (p.16).

A través de esto, se busca dar solución a la problemática planteada y desenvolver la propuesta para el Plan Maestro de Desarrollo Urbano en el Municipio Puerto Cabello, Parroquia Borburata, para eso se plantearon espacios que acojan de una manera más cómoda y atractiva las necesidades de la población, proyectados y diseñados desde un punto de vista general. Además de eso este estudio estará basado de actividades y recursos necesarios para su ejecución, análisis y conclusiones sobre la viabilidad tanto del proceso como de sus resultados, creando así un proyecto factible.

#### **3.1 Tipo de investigación**

Según la UPEL (2010), manifiesta que un proyecto factible:

Es una investigación, elaboración y desarrollo de una propuesta, de un módulo operativo viable para solucionar problemas, requerimientos o necesidades de

organizaciones o grupos sociales: el cual se lleva a cabo durante un periodo de tiempo determinado, para determinar sus efectos y generar conclusiones. (p.27).

De acuerdo con lo anterior, se describe el tipo de estudio que se llevó a cabo con el propósito de recoger los fundamentos necesarios de la investigación, luego de obtener la información adecuada sobre el estado actual del Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo, y las necesidades que en ellas se encuentran, en base a ello se indica a solventar la situación planteada y así poder garantizar un incremento urbano en dicho Municipio.

Con referencia a lo anterior el proyecto factible se apoya en la investigación que será de tipo documental, según Arias (2006) expresa que: “Es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas audiovisuales o electrónicas”. (p.27). Se basa principalmente en la recopilación de información mediante libros, trabajos, normativas y gacetas, con el objetivo de afianzar, ampliar y profundizar el presente proyecto.

Conjuntamente, la investigación se manejará por un estudio de campo, para conocer a que se refiere dicha investigación se toma en cuenta lo establecido según Palella S. y Martins F. (2010):

Consiste en la recolección de datos directamente de la realidad donde ocurren los hechos, sin manipular o controlar las variables. Estudia los fenómenos sociales en su ambiente natural. El investigar no manipula variables debido a que esto hace perder el ambiente de naturalidad en el cual se manifiesta. (p.88)

Esto quiere decir que mediante la aplicación de este tipo de investigación se obtiene determinada información que permitirá solucionar y satisfacer las necesidades de la población en cuanto al problema planteado. Estará basado y sustentado en análisis, variables, datos e investigaciones accesibles ya existentes y proporcionada directamente desde el lugar de estudio, siendo este el Municipio Puerto Cabello, Parroquia turística Borburata, asimismo de contar con la participación de los usuarios de las comunidades que se verán afectadas por el panorama presentado, creando como consecuencia la realización de un proyecto factible.

Así como también, es una investigación de nivel descriptivo a lo cual Sabino (2011) la interpreta como:

La investigación de tipo descriptiva trabaja sobre realidades de hechos, y su característica fundamental es la de presentar una interpretación correcta. Para la investigación descriptiva, su preocupación primordial radica en descubrir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos, utilizando criterios sistemáticos que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento. De esta forma se pueden obtener las notas que caracterizan a la realidad estudiada. (p. 51).

Con referencia a lo anterior citado, miden, evalúan y recolectan datos sobre diferentes variables y aspectos de una situación, trabajando así sobre la realidad de los hechos, y su particularidad principal es la exposición correcta de los resultados de observaciones realizados directamente del problema en sí, detalla el proceso a realizar con el fin de resolver las dificultades actuales de dicha comunidad.

### **3.2 Población y Muestra**

#### **Población**

Según Rincón y Latorre (1992) señala que “la probación es el conjunto de todos los individuos (objetos, personas, eventos, entre otros) en los que se desea estudiar el fenómeno. Estos deben reunir las características de lo que es objeto de estudio” (p.24). Es decir, es aquella sobre la cual incurre el objeto de estudio, a quienes afecta la problemática y quienes serán tomados en cuenta al momento de obtener información. En dicha investigación el análisis que será objeto de observación serán los 144.666 habitantes del Municipio Puerto Cabello, del estado Carabobo (datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadísticas (I.N.E) para el 2011). La población se calculará en base a la formula sugerida por Arias (2006):

$$POB = POBc + Ka + N^{\circ} \text{ años}$$

$$Ka = \frac{d(POB)}{dt}$$

Donde:

POB: Población en tiempo particular

POBc: Población conocida

N° años: Estimación de la población

Ka: Tasa de cambio de la población

d: Diferencial

d(POB): Diferencial de la población

dt: Diferencial de tiempo

Se tiene que, en el Municipio Puerto Cabello:

$$d(POB) = 148.925$$

## Muestra

Según Balestrini (2006) “Una muestra es una parte representativa de una población cuyas características deben producirse en ella lo más exactamente posible” (p.141). Se refiere a la muestra tomada del sector del municipio objeto de estudio que determinara la problemática presentada, puesto que de esta se desprenden los datos e información con los que se puedan evidenciar y demostrar el proyecto plateado. La herramienta de recolección de datos permitirá, observar el problema presente en el municipio por lo que se aplicó una encuesta a un número determinado de habitantes del sector. Para determinar la muestra, se usará la formula sugerida por Arias (2006):

$$\text{Formula: } n = \frac{(nZ^2c \times P \times Q)}{(N-1)E^2 \times Z^2 \times P \times Q}$$

Donde:

n= Tamaño de la muestra

N= Número de elementos de la población

Z<sup>2</sup>C= Nivel de confianza adoptado, elevado (2<sup>2</sup>)

E= Error de muestra (5)

P= Probabilidad de éxito (40)

Q= Probabilidad de fracaso (60)

Al asumir los valores el resultado será el siguiente

$$n = \frac{(329.435 \times (2^2) \times 40 \times 60)}{329.435 \times (5^2) + (2^2) \times 40 \times 60}$$
$$n = \frac{3.162.576.000}{8.245.475} = 383.5 \quad 384 \text{ personas}$$

Tomando en cuenta que dichos elementos deben ser limitados y, puesto que el valor obtenido de la muestra es muy elevado para el tiempo de recolección considerado que se dispone, se trabajara con una técnica de estadística que permita determinar una muestra

confiable con la mayor precisión posible. Se realizará el cálculo de la muestra aplicando la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N}{e^2 (N - 1) + 1}$$

Donde

n= tamaño de la muestra

N= tamaño de la población (172.089)

e= error de estimación (0.09)

Sustituyendo los valores el resultado es el siguiente:

$$n = \frac{329.435}{0.09 \times 0.09 (329.435 - 1) + 1}$$
$$n = \frac{329.435}{2.668.423} = 123.45 \quad 123 \text{ personas}$$

Luego de haber ejecutado dicho cálculo el resultado de muestra con fundamento en la fórmula presentada anteriormente, para este estudio estuvo simbolizada por ciento veintitrés (123) personas, siendo estas un subgrupo específico de la totalización de la población accesible del Municipio Puerto Cabello del Estado Carabobo, permitiendo así realizar hipótesis generalizadas respecto a estas ciudades.

### **3.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información**

Entre los diversos métodos de investigación y recolección de datos se utilizaron una serie de herramientas y técnicas diferentes de recolección para el desarrollo del trabajo, en este caso Arias (2006) la determina como “la observación es una técnica que consiste en visualizar o captar mediante la vista, en forma sistemática, cualquier hecho, fenómeno o situación que se produzca en la naturaleza o en la sociedad, en función de unos objetivos de investigación preestablecidos” (p. 69), da referencia a aquellos medios a través de los cuales

se extrae u obtiene la información necesaria y útil a través de la vista y los cuales son añadidos a la investigación.

La observación directa recurrió a la siguiente investigación para diagnosticar el estado del espacio urbano a intervenir, Según Arias (2006), indica que consiste: “en visualizar o captar mediante la vista, en forma sistemática, cualquier hecho, fenómeno o situación que se produzca en la naturaleza o en la sociedad, en función de unos objetivos de investigación preestablecidos” (p.67). Es decir, la observación permite percibir la realidad y la recolección de información aceptada para su estudio, y es directa ya que el investigador deberá estar ubicado y tener contacto con el hecho o problema que se busca investigar.

Así como también, se utilizará la observación estructurada según Hernández, Fernández y Baptista (2008) como: “aquella que consiste en el registro sistemático, valido y confiable de comportamientos o conductas manifiestas” (p.428), esto permite una técnica más profunda en cada detalle presente, se usara una guía diseñada en la que se especifican los elementos observados estas serán la lista de cotejo y el cuestionario tipo encuesta.

Los instrumentos son los medios que se aprovechan para recoger y acumular la información, según Arias (2006) son “las distintas formas o maneras de obtener información” (p.87). Es decir, proporcionan información relevante y de ahí se pueden obtener datos y/o cualquier recurso que pueda aprovecharse para la investigación.

### **Lista de Cotejo**

El instrumento aplicado a la técnica de observación directa en dicha investigación fue la lista de cotejo, definido por Arias (2006) “consiste en una escala que busca medir como se manifiesta una situación o conducta” (p. 71), al tomar en cuenta lo anterior, se realizó un listado de las características que se puede llegar a encontrar en la zona, destacando cualquier otra observación que pueda ser relevante y útil para la investigación. Detallando más el formato (ver Cuadro 2), se encuentra dividido en cuatro aspectos, siendo el primero las

variables a identificar, dos recuadros en los que se sitúa el calificativo SI o NO y por ultimo las observaciones.

## Cuadro 2.

### Modelo de la Lista de Cotejo

 Universidad José Antonio Páez Facultad de Ingeniería – Escuela de Arquitectura Lista de Cotejo			
Variable	Si	No	Observaciones
<b>Infraestructura</b>			
Instalaciones aguas negras	X		Incompleto, ya que presentan problemas de saneamiento y una red de cloacas poco eficientes.
Instalaciones aguas blancas	X		Se suministran desde tuberías de aguas potables, se encuentran en estado regular, aunque en algunas zonas no llegan dichas instalaciones.
Instalaciones eléctricas	X		No funciona de manera correcta, ya que hay muchas zonas que no cuentan con electricidad a tiempo completo.
Drenajes	X		No llegan a cubrir parte de la zona, y es una causa preocupante.
Instalaciones telefónicas	X		Se encuentran presentes en cableados aéreos.
Parques	X		Un parque vecinal.
Plazas	X		Hay presencia de plazas, en mal estado.
Espacios Culturales	X		Si cuenta con algunos sitios culturales.
Canchas Deportivas	X		La zona no cuenta con espacios deportivos
Vehicular	X		Escasez de asfalto en algunas localidades, perfiles angostos.
Peatonal	X		Si posee sendas peatonales.
Bus	X		Las paradas son insuficientes.
Vegetación	X		Presencia de palmeras y tunas.

**Cuadro 2 (cont.)**

Suelos	X		Son suelos calcáreos.
Topografía			Regularmente plano, con una leve pendiente hacia la costa.
Pesquera	X		Con mucha producción debido a su cercanía con el mar.
Ganadera	X		Muy poca presencia en la zona.
Comercio informal	X		Es activo, presencia en algunas partes.
Colegios		X	No se encontraron.

### **Encuesta**

Para definir y conocer en que consiste la encuesta, se toma en cuenta la manifestación realizada por Tamayo y Tamayo, (2008) donde establece que: “la encuesta es aquella que permite dar respuestas a problemas en términos descriptivos como de relación de variables, tras la recogida sistemática de información según un diseño previamente establecido que asegure el rigor de la información obtenida” (p. 24). Es decir, es un formulario que contiene preguntas y permite la obtención de datos de manera simple, actualizada y estandarizada a partir de una muestra representativa, que es realizada a los ciudadanos del Municipio Puerto Cabello, con el objetivo de evaluar la problemática que se plantea y establecer las necesidades que pueda presentar dicho entrevistado como antes mencionado.

El cuestionario es un instrumento de investigación que consiste en una serie de preguntas y otras indicaciones con el propósito de obtener información de los consultados y en dicho proyecto está basado con preguntas cerradas, para así poder facilitar la recolección de datos, que según Arias (2006), lo define como un “método o técnica que consiste en obtener información acerca de un grupo de individuos. Puede ser oral (entrevista) o escrita (cuestionario)” (p.47).

El cuestionario es de gran utilidad en la investigación, realizando preguntas cerradas, ya que constituye una forma concreta de la técnica de observación, logrando que el investigador ponga su atención en ciertos aspectos y se sujete a determinadas condiciones, donde se permitió conocer las opiniones de dichos representantes de las zonas, la cual ayudó para el desarrollo de nuevos proyectos en materia de equipamientos y desarrollos urbanos. Se mostrar un modelo de encuesta (ver Cuadro 3), donde se aplicarán en la muestra seleccionada de la zona en estudio, la cual nos referimos al Municipio Puerto Cabello conformado por 123 individuos.

### Cuadro 3

#### Modelo de encuesta



UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ  
FACULTAD DE INGENIERIA - ESCUELA DE ARQUITECTURA  
DISEÑO IX

#### ENCUESTA

1. ¿Es usted residente de la zona?

\_\_\_ SI

\_\_\_ NO

2. ¿Qué edificaciones cree usted que hacen falta en dicha localidad...?

\_\_\_ Centros de Salud

\_\_\_ Centros Culturales y/o  
recreacionales

\_\_\_ Hoteles y posadas

\_\_\_ Centro Turístico Motonáutico

3. ¿En qué estado se encuentran las vialidades del Municipio?

\_\_\_ Malo

\_\_\_ Bueno

\_\_\_ Regular

\_\_\_ Muy bueno

4. ¿Cuánto tiempo emplea usted en desplazarse hacia su trabajo?

\_\_\_ De 1min a 10min

\_\_\_ De 31min a 45min

- De 11mins a 30min
   
  De 45min o mas
5. ¿Considera que hay suficiente empleo en el Municipio Puerto Cabello?
- SI
   
  NO
6. ¿Cómo es el ámbito deportivo en la localidad?
- Malo
   
  Bueno  
 Regular
   
  Muy bueno
7. ¿Cree usted que es necesario la creación de un Centro Turístico Motonáutico?
- SI
   
  NO
8. ¿Considera usted que la realización de un Centro Turístico Motonáutico beneficiara la zona tanto deportivo y/o recreacional como social y económico?
- SI
   
  NO
9. La construcción de un Centro Turístico Motonáutico le permitirá tener a su alcance diversos tipos de comercio, ¿Qué comercio le gustaría que se encuentre allí?
- Financiero (Bancos)
   
  Culturales (Galerías)  
 Turismo (Tiendas)
   
  Bienestar (Farmacias, Centros de Salud)
10. ¿Considera usted que a construcción de un Centro Turístico Motonáutico invite a los turistas a visitar el Municipio?
- SI
   
  NO

### **Matriz FODA**

Según Fred, R (2003) considera que “es factible usar esta estrategia, ya que usan las fuerzas internas de la organización para aprovechar las ventajas y desventajas de las oportunidades externas” (p.52). Es decir, esta estrategia está diseñada para ayudar al investigador a acertar el mejor ajuste entre las disposiciones del medio, las oportunidades y amenazas, como las fortalezas y debilidades de dichos entornos, en este caso la zona a investigar.

Esta matriz, es un instrumento que ayuda al investigador a obtener un diagnóstico justo y detallado de lo que se va a estudiar, actuando como objeto de estudio en un momento determinado del tiempo, las variables analizadas y lo que ellas representan son particulares de ese momento, para luego tomar decisiones estratégicas para mejorar la situación actual en el futuro.

#### **Cuadro 4**

##### **Matriz FODA**

MATRIZ FODA	
Fortalezas	<p>Cuenta con una extensa área de costas y playas.</p> <p>Se encuentra una de las refinerías más grandes del país, El Palito.</p> <p>Es un sitio de mayor interés turístico.</p> <p>Tiene una ubicación geográfica estratégica.</p> <p>A nivel arquitectónico, posee una trama ordenada.</p>
Oportunidades	<p>Lograr incrementar la economía.</p> <p>Explotar el turismo a un nivel mucho más alto.</p> <p>Reforzar los servicios básicos.</p> <p>Revalorizar el medio ambiente y espacios de confort.</p> <p>Desarrollar y crear nuevos empleos.</p> <p>Generar nuevos proyectos.</p>
Debilidades	<p>Pérdida de espacios públicos en todo el Municipio.</p> <p>No cumple con todos los servicios básicos y necesarios.</p> <p>Falta ingresos económicos.</p> <p>Redes viales en mal estado.</p>
Amenazas	<p>Elevación de la marea debido al calentamiento global.</p> <p>Presentación de agentes externos que dañen la ciudad.</p> <p>Bajo turismo por el estado del sector.</p>

### **3.4 Técnicas de Análisis de Datos**

Se definen las distintas operaciones a las que los datos conseguidos fueron sometidos. Según Tamayo y Tamayo (2008) comenta “Cualquiera que sea la técnica empleada para el análisis, los datos obtenidos por los instrumentos empleados, comprueba la hipótesis planteada y se obtienen las conclusiones” (p.60). Es decir, que a través de las diversas técnicas se busca determinar de una forma concreta y precisa cuales son los requerimientos y necesidades para el presente proyecto de investigación, dando paso a un proceso de depuración de los elementos menos influyentes en el sistema que conforman el problema en cuestión, logrando así ser más específico en la respuesta o producto que se pretende generar. Se tomará como base los datos significativos desde el punto de vista descriptivo y se realizará un análisis gráfico con los datos obtenidos, que luego se calculará para un análisis.

#### **Gráficos de resultados**

Se desarrolló un gráfico de resultados por cada pregunta realizada, para luego así poder obtener una mejor información del análisis. Se tomarán en cuenta lo destacado por Balestrini M. (2006) que se debe usar “criterios que orientarán lo procesos de codificación y tabulación de los datos; sus técnicas de presentación; en análisis estadístico, así como el manejo de los datos cuantitativos en el análisis e interpretación” (p.172). Esto da a entender que se aplica métodos estadísticos, para la estimación de datos relaciones con la población actual y futura objeto de estudio. Luego de la información adquirida por las encuestas se presentan las cifras obtenidas por medio de gráficos.

1. ¿Es usted residente de la zona?

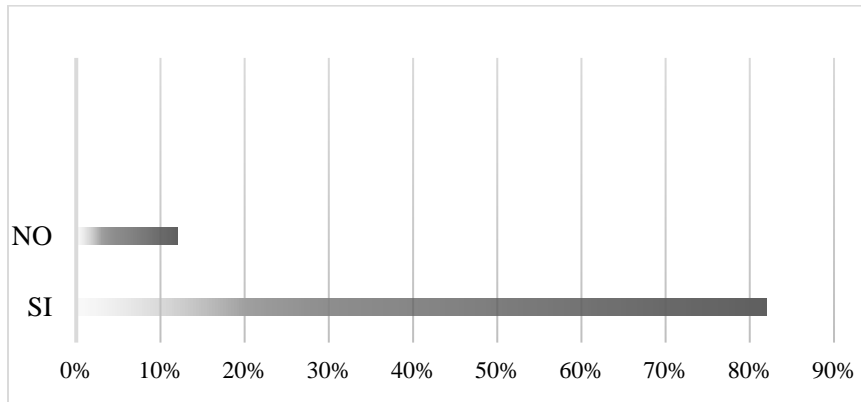


Gráfico 1. Representación porcentual ítem 1

**Interpretación:** En el gráfico se puede apreciar que el 82% de la población pertenece a la Parroquia Borburata, Municipio Puerto Cabello mientras que un 18% no es de la localidad.

2. ¿Qué edificaciones cree usted que hace falta en dicha localidad?

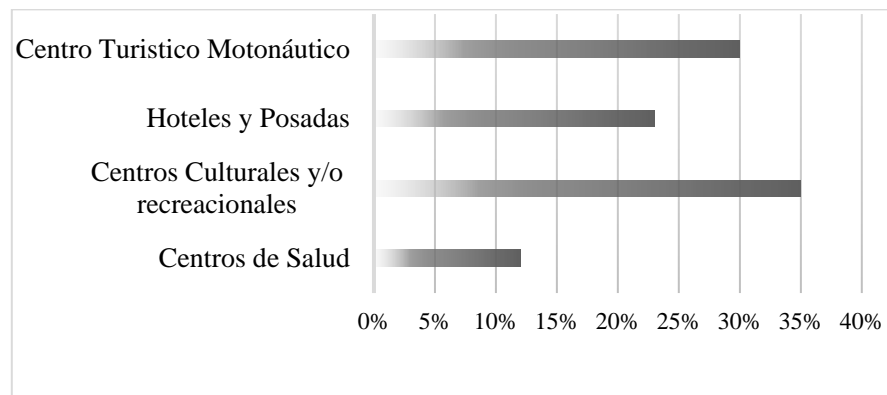


Gráfico 2. Representación porcentual ítem 2

**Interpretación:** En el gráfico se puede apreciar que un 30% de la población cree que hace falta un Centro Turístico Motonáutico, 23% en el área de hospedaje, 35% centros recreacionales y culturales y un 12% en centros de salud.

3. ¿En qué estado se encuentran las vialidades el Municipio?

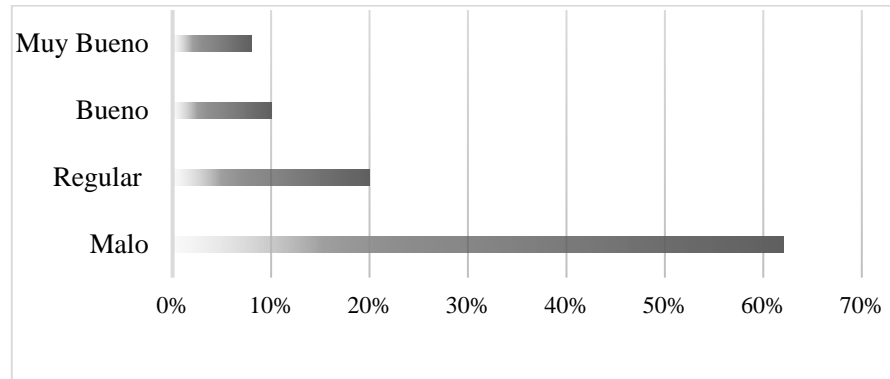


Gráfico 3. Representación porcentual ítem 3

**Interpretación:** El gráfico muestra que la vialidad del sector no se encuentra en un buen estado ya que el 62% piensa que es malo, el 20% que es regular, el 10% bueno y el 8% muy bueno.

4. ¿Cuánto tiempo emplea usted en desplazarse hacia su trabajo?

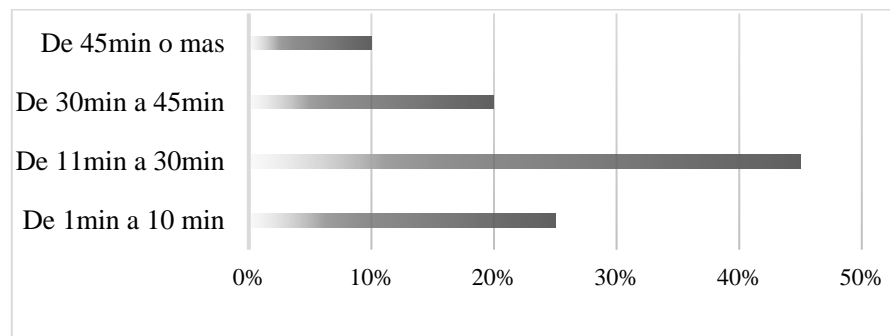
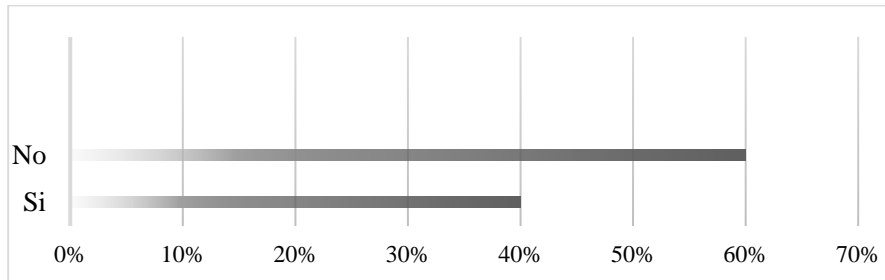


Gráfico 4. Representación porcentual ítem 4

**Interpretación:** El gráfico muestra que un 35% está insatisfecho con los servicios que presta el municipio, el 30% piensa que es regular, un 20% bueno y el 15% muy bueno.

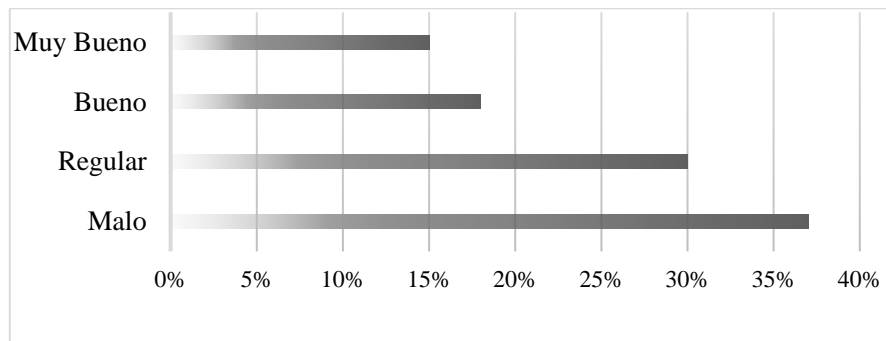
5. ¿Considera que hay suficiente empleo en el Municipio Puerto Cabello?



**Gráfico 5.** Representación porcentual ítem 5

**Interpretación:** El gráfico muestra que el 60% considera que no posee suficiente empleo, y un 40% que sí.

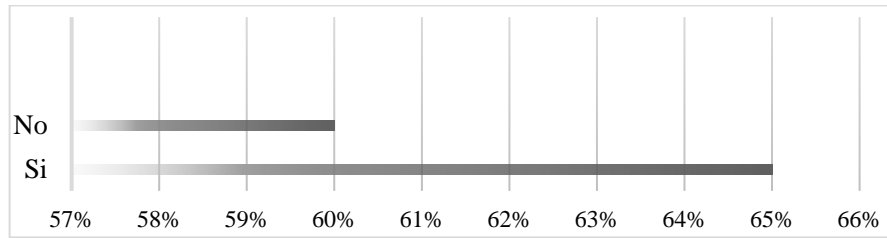
**6.** ¿Cómo es el ámbito deportivo en la localidad?



**Gráfico 6.** Representación porcentual ítem 6

**Interpretación:** En el gráfico se presenta que el 37% de los encuestados considera que el ámbito deportivo es malo, el 30% que es regular, un 18% bueno y el 15% muy bueno.

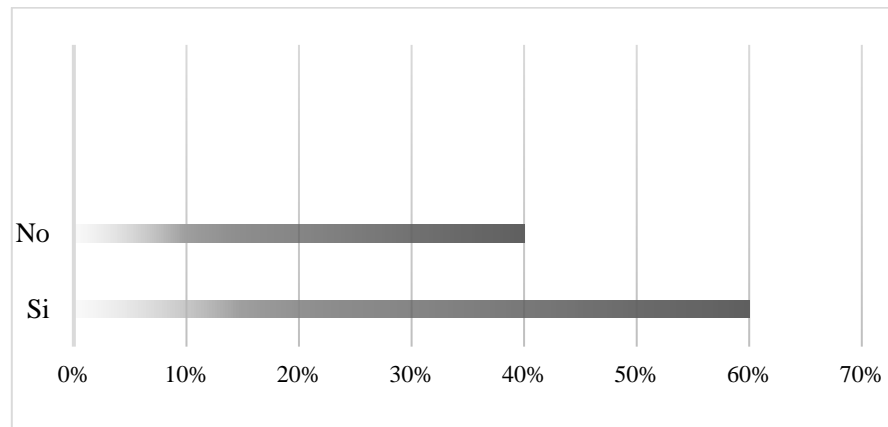
**7.** ¿Cree usted que es necesario la creación de un Centro Turístico Motonáutico?



**Gráfico 7.** Representación porcentual ítem 7

**Interpretación:** En el gráfico se muestra que el 65% de los encuestados considera que es necesario la creación de un Centro Turístico Motonáutico y un 35% opina diferente.

**8.** ¿Considera usted que la realización de un Centro Turístico Motonáutico beneficiará la zona tanto deportivo y/o recreacional como social y económico?



**Gráfico 8.** Representación porcentual ítem 8

**Interpretación:** El gráfico representa que el 60% considera que la creación de un Centro Turístico Motonáutico ayudara en el ámbito deportivo y recreacional como social y económico, mientras un 40% piensa que no lo es.

9. La construcción de un Centro Turístico Motonáutico le permitirá tener a su alcance diversos tipos de comercio, ¿Qué comercio le gustaría que se encuentre allí?

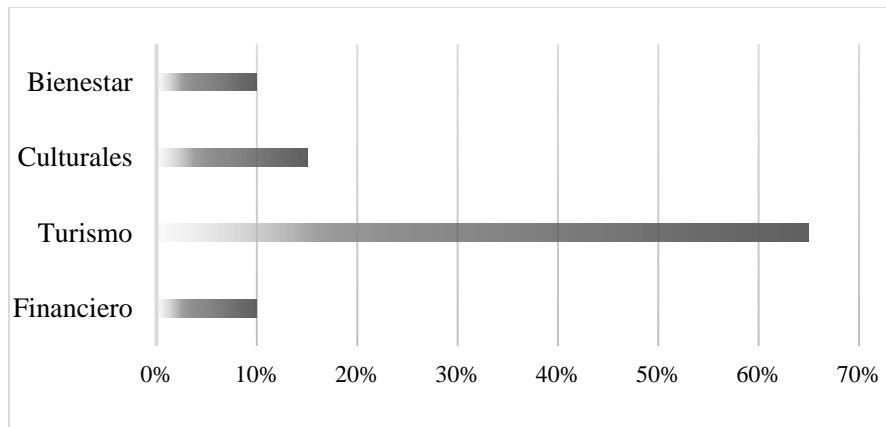


Gráfico 9. Representación porcentual ítem 9

**Interpretación:** En este gráfico se puede observar como el 65% considera que le gustaría obtener a su alcance comercio de entretenimiento, el 10% el ámbito financiero, el 15% áreas culturales y el 10% zonas de bienestar al público.

10. ¿Considera usted que la construcción de un Centro Turístico Motonáutico invite a los turistas a visitar el Municipio?

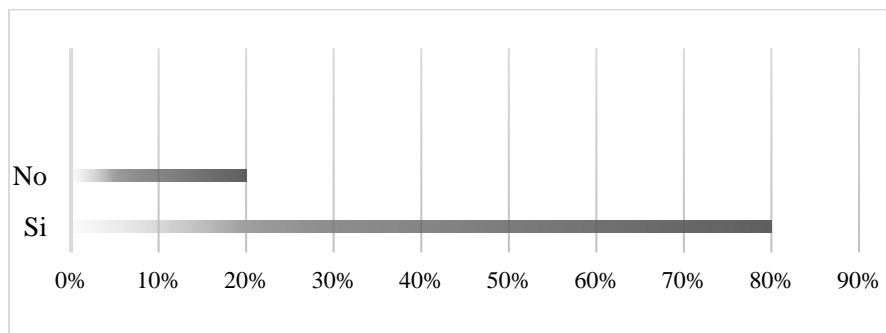


Gráfico 10. Representación porcentual ítem 10

**Interpretación:** El gráfico muestra que el 80% de los encuestados opinan que, al realizar el proyecto de un Centro Turístico Motonáutico, esto traerá como consecuencia la visita de turismo al Municipio, mientras que el 20% no lo considera así.

### **Análisis de resultados**

Luego de los gráficos, se realiza el proceso en el cual se ordena, clasifica y se presentan los resultados investigados. Según Arias (2006) señala: “en lo referente al análisis, se definirán las técnicas lógicas (inducción, deducción, análisis-síntesis), o estadísticas (descriptivas o inferenciales), que serán empleadas para descifrar lo que revelan los datos recolectados” (p.111). Se refiere a la manera que se emplea para procesar la información recolectada a través de los instrumentos.

En tal sentido, en el análisis de la investigación y las técnicas aplicadas, se pudo observar una alta deficiencia en el municipio Puerto Cabello y por ende en la Parroquia borburata, con respecto a los servicios básicos, carece de instalaciones de aguas negras y blancas, de señalización en la vialidad y entre otras cosas que son vitales para el buen funcionamiento de una ciudad.

El ítem 1 demostró que para la mayoría encuestada la población de Borburata son personas nativas de la zona y que la minoría son de otras localidades adyacentes o fuera de ellas.

El ítem 2 para la mayoría de los encuestados comentan que hace falta mas edificaciones de otros tipos de usos, ya que en la zona no se encuentra mucha diversidad, por ello en el plan de reordenamiento se propone, proyectos compuestos por edificaciones de diferentes tipologías para poder abastecer las necesidades de todos los ciudadanos.

El ítem 3 manifestó que la vialidad se encuentra en estado de deterioro, debido al mal mantenimiento y falta de organización entre los entes mayores; debido a eso trae un mal

aspecto a la localidad, y hace que la mayoría de sus habitantes se encuentren inconformes, debido a esto el plan de reordenamiento propone vías aptas y seguras para una buena mejora.

El ítem 4 demostró que mas de la mitad de los encuestados tarda en trasladarse a su trabajo mas de 31 minutos, porque no hay fuentes de trabajo cerca de sus viviendas y se trasladan a otras poblaciones cercanas, debido a esto se propone diversos proyectos importantes dentro del plan maestro para que no falten fuentes de trabajo en la ciudad, también la propuesta de uso mixto en las viviendas multifamiliares se relaciona directamente por los comercios que se encuentran en las zonas residenciales que promueven el trabajo y la unión de la comunidad en ellas.

El ítem 5 expreso que la falta de equipamiento, edificaciones y de una buena organización, esta generando desempleo y por ende la ciudad está empezando a disminuir en varias áreas, como lo es el turismo, siendo este uno de los mayores impulsos de la zona, al incrementar diversos proyectos en el municipio Borburata, dentro del plan propuesto se potenciara la fuente de trabajo en la ciudad y a su vez esto ayudara a promover el turismo.

El ítem 6 demostró, que el ámbito deportivo no es bueno, ya que posee pocas edificaciones deportivas o en mal estado al no cuidar la zona y una falta de organización, se genera como bien antes mencionado desempleo y con esto viene el descenso el recinto deportivo, comercial como cultural y ayuda a que las pocas edificaciones que se encuentran alrededor de la zona vayan abandonarse, por esto nace la necesidad de incrementar proyectos de usos deportivos donde la primera característica es incrementar la cultura, entretenimiento y venta, a nivel económico y turístico.

El ítem 7 manifestó que, a la mayoría de los encuestados, les agrada la idea de proyectar una edificación para uso deportivo recreacional o de ocio, ya que una parte coincidió en que este servicio es deficiente, por ende, se plantea el diseño de un centro motonáutico el cual brindara viabilidad a la propuesta a través de sus instalaciones.

El ítem 8 señalo que la población considera que, al realizar una edificación de tipo deportivo, la localidad se impulsara en todos sus ámbitos principalmente el cultural y a su

vez el económico, ya que será un proyecto que atraería turistas a la zona, se produciría la compra y venta de productos y a su vez esto ayudaría a que la ciudad genere un alto comercio.

El ítem 9 expreso que la mayoría encuestada considera que es más satisfactorio la realización de diversos tipos de comercialización, ya que no se encuentran estos comercios de entretenimiento en la zona, para eso la propuesta de un centro turístico motonáutico, que cuenta con áreas de entretenimiento, deportivo y bienestar.

El ítem 10 demuestra que la gran mayoría de la población siente la necesidad y esta consiente que el comercio mejorara el turismo, la economía, la sociedad. Por esta razón en la propuesta de reordenamiento se propone un centro turístico motonáutico, ya que con esto vendría mejoras para el municipio Puerto Cabello.

### **3.5 Fases de Investigación**

#### **Fase I: Diagnostico**

Consiste en determinar de manera amplia y sistemática la situación objeto de estudio, ubicándola en un contexto que permita comprender su origen y relaciones, antes de comenzar la investigación se eligió el problema que se desea estudiar y lo que se busca abordando sus efectos y consecuencias, se realizó un análisis complementario con la finalidad de escoger el mejor de los proyectos tomando en consideración todas las alternativas presentadas.

#### **Fase II: Análisis del sitio**

Aquí se realiza el estudio de datos e información y análisis del contexto, se examinará el ordenamiento urbano en el Municipio Puerto Cabello, se presentará el estudio de las constantes, para localizar e identificar el problema a nivel macro que puede llegar a presentar dicha zona, para así generar una solución de dicho problema. Este análisis se puede realizar

de diversas maneras, dependiendo del tipo de estudio o método que se aplicó y la técnica empleada, tomando en consideración todas las alternativas presentadas.

### **Fase III: Propuesta de reordenamiento de Borburata**

En esta fase se desarrolla un proyecto factible con los resultados obtenidos de toda la información obtenida durante las fases anteriores, exponiendo un proyecto que mejorara una problemática y mejorar la calidad de vida a futuro de la población ubicada en la parroquia borburata, donde se cumplirán con los requerimientos legales pertinentes como lo son normas, leyes vigentes, entre otros.

### **Fase IV: Diseño**

Luego del análisis obtenido anteriormente, se procede a realizar una propuesta de un Centro Turístico Motonáutico para así poder solucionar o satisfacer las problemáticas que llegaron a encontrar en la zona investigada, tomando en cuenta y consideración la mejor opción que llevaría a determinar una zona comercial que ayudara al municipio de forma económica, turística y recreativa.

## **CAPÍTULO IV**

### **RECURSOS**

#### **4.1 Recursos Humanos**

Se entienden como los autores integrantes de la investigación, entre los cuales se encuentran la autora de este, además de la asesoría del tutor metodológica: Arq. Dick Moreno siendo a su vez, el tutor académico, profesor de la Universidad José Antonio Páez, los habitantes de la zona que formará parte de este proceso o está relacionada con el mismo. El cual servirá de soporte para la realización de este proyecto.

#### **4.2 Recursos Institucionales**

La Universidad José Antonio Páez, institución que presta su servicio para el posible desarrollo del presente proyecto, y la Alcaldía de la Parroquia Borburata, Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo, el cual fue el suministro de la información que pudo ser solicitada ya sea documental como registros normativos y a su vez la asesoría del personal, asimismo de ser el ente público de la localidad donde está basada dicho proyecto.

#### **4.3 Materiales**

Entre los materiales a usar en la investigación se encuentran materia de papelería como, hojas de papel blancas tamaño carta, hojas reciclables, internet, libreta de notas, planos, libros, entrevistas, fotocopias, encuestas, cámara fotográfica, computadora portátil, impresora, lápices, marcadores, grabadoras, revistas, cinta métrica antecedentes y referentes de trabajos anteriores, papel bond, colores, eclímetro, escuadras , sobres, programas como

AutoCAD, Sketchup, maqueta, vehículos para la movilización al territorio de dicha investigación.

#### 4.4 Tiempo

A continuación, se presenta el cronograma de actividades, donde se explicará claramente el periodo de tiempo que tendrá la presente elaboración de este proyecto, este ha sido dividido preliminarmente en fases para mayor certeza y aprovechamiento del mismo, con el fin de desarrollarlo durante las 16 semanas de duración, contando cada 4 semanas, la culminación de cada una de las fases del diseño las cuales se basan en el proyecto arquitectónico.

**Cuadro 5. Cronograma de actividades**

<b>Actividades</b>										
<b>Meses</b>	<b>Abril</b>	<b>Mayo</b>	<b>Junio</b>	<b>Julio</b>	<b>Agosto</b>	<b>Septiembre</b>	<b>Noviembre</b>	<b>Diciembre</b>	<b>Enero</b>	<b>Semanas</b>
Análisis Urbano	X									2
Recolección y procesamiento de información	X									1
Propuesta Urbana		X								3
Entrega propuesta urbana		X								1

**Cuadro 5. (Cont.)**

		X								
Propuesta arquitectónica			X	X	X					7
Entrega de propuesta arquitectónica					X					2
Propuesta arquitectónica						X				3
Detalles de propuesta arquitectónica						X	X			6
Desarrollo de instalaciones.							X	X		6
Presentación del Proyecto									X	1
Total										32

Nota: Normas para la elaboración de los anteproyectos, proyectos y trabajos de grado, Univ. José Antonio Páez.

## CAPÍTULO IV

### LA PROPUESTA ARQUITECTONICA

En este capítulo se desarrollan todas aquellas variables que comprende el sitio de estudio, como las físicas, ambientales y urbanas. Igualmente, explicar a fondo todos aquellos aspectos que forman parte del proyecto, así como su funcionalidad, áreas, concepto, además de su forma, materiales instalaciones eléctricas, sanitarias, mecánicas, y detalles de la propuesta.

#### 4.1 El Sitio Urbano

##### Ubicación

El municipio Puerto Cabello es uno de los 14 municipios que forman parte del Estado Carabobo, en Venezuela ubicado al norte de la costa, a 210 km al oeste de Caracas. Tiene una superficie de 729 km<sup>2</sup>, su capital es la ciudad homónima de Puerto Cabello. La actividad petrolera en especial la refinación es el principal rubro económico del municipio, el turismo es la segunda actividad en importancia. (Ver Figura 5).



*Figura 5. Ubicación del Municipio Puerto Cabello. (2018).*

## **Localización**

El área de estudio abarca las poblaciones Bartolomé Salom, Democracia, Goigoaza, Juan José Flores, Borburata, Patanemo, Fraternidad y Unión; del Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo. (Ver figura 6).



*Figura 6. Poligonal sitio de estudio (2018).*

## **Población**

La población corresponde al municipio Puerto Cabello. Actualmente según datos ofrecidos por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) de acuerdo con el último censo realizado en el año 2019, su población es de 197.300 habitantes, y con una proyección poblacional en conjunto estimada para el año 2060 de 372.089 habitantes.

## **Clima**

El sitio de estudio se encuentra ubicado en el extremo norte del Estado Carabobo, siendo una localidad plenamente costera. Posee un clima costero-tropical muy cálido y

conserva temperaturas que van desde los veintisiete grados (27°C) a los treinta y cuatro grados (34°C), su media anual de treientos cuarenta mm (340,2 mm), se encuentra gran fuerza en los vientos, pudiendo haber velocidades de 35km/h siendo esta un promedio anual, mientras que las velocidades máximas diarias superan los 50km/h con ráfagas aún mayor. Las temporadas de lluvias se manifiestan en los últimos meses del año, siendo el mes de noviembre el más lluvioso.

### **Hidrografía**

La hidrografía del estado es más bien pobre, todos los ríos salen en general de la parte norte e la cordillera de la costa y desembocan en el Mar Caribe. El principal es el San Esteban, que nace en la cima llamada Tetas de Hilaria, pasa por la población de San Esteban y desemboca hacia el este de la ciudad. El sistema hidrográfico está marcado por los ríos Goigoaza, Miquija y Caria Prima, luego estos dos ultimo se unen y forman uno solo hasta su desembocadura. Cuenta también con aguas calientes, rio Borburata y Patanemo, que cuenta con variadas playas.





Frente a Puerto Cabello hay una serie de pequeñas islas; siendo isla larga la de mayor dimensión, con 1855 m de longitud. Actualmente forma parte del Parque Nacional San Esteban, Isla Santo Domingo es una isla de 463 m a unos 928 m al oeste de Isla Larga; Isla Ratón, es un islote rodeado de corales a 1390 m al suroeste de la Isla Santo Domingo y a 230 m de la costa continental y por último la Isla del Rey con 463m de longitud, se halla rodeada de corales y arrecifes.

### **Vegetación**

En esta zona prevalecen las áreas verdes, como bosques secos tropicales, donde predomina la vegetación xerófila. En los cardonales y espinares que ocupan las zonas bajas predominan las plantas fuertemente armadas con espinas. Son comunes las palmas como la

macanilla, caña de molinillo, la retama, la palma de cacho, palmita de sombra y la palma prapa. La flora marina es muy rica. Hay una gran diversidad de algas en los litorales rocosos y en los fondos arrecifes. (Ver cuadro 5).

**Cuadro 6. Tipos de vegetación.**

Imagen	Nombre /Explicación
	<p>Vegetación xerófila, Palmeras y arbustos. Se aplica en botánica a la vegetación y asociaciones vegetales específicamente equipadas para la vida en un medio seco. Es decir, plantas adaptadas a la escasez de agua en la zona en la que habitan. Se encuentran en regiones climáticamente áridas y también en ambientes secos de regiones semiáridas</p>
	<p>El mezquite es una especie de planta leguminosa. Conocido como “cují yaque” (en Venezuela). Es uno de los arboles emblemáticos de Venezuela.</p>
	<p>El Alga es un organismo con capacidad de realizar la fotosíntesis oxigénica y obtener el carbono orgánico con la energía de la luz del sol diferente a una planta terrestre, casi siempre viven en un medio acuático, pueden ser unicelulares o pluricelulares.</p>
	<p>La Retama es un género de arbustos son siete especies pertenecientes a la familia Fabaceae. Sus características similares de alta densidad, delgados tallos verdes y muy pequeñas hojas.</p>

### Cuadro 6. (Cont.)



El manglar es un área biótica o bioma, formado por arboles muy tolerantes a las sales existentes en la zona intermareal cercana a la desembocadura de cursos de agua dulce o latitudes tropicales y subtropicales.

### Vialidad

Al presentar una zona a la que muchos turistas van a concurrir, es necesario resolver el tema vial, ya que el tráfico es uno de los mayores problemas que poseen las grandes metrópolis hoy en día y se plantea de manera funcional y con una alta movilidad urbana, comprendiendo desde el peatón hasta el conductor. La vialidad está compuesta por una vía expresa con el Carabobo y Puerto Cabello, y esta a su vez conecta con la Avenida Bartolomé Salom y Circunvalación del Mar para así dar acceso al municipio, conectando con vía Gañango para dar entrada a la Parroquia Borburata. (Ver figura 7)

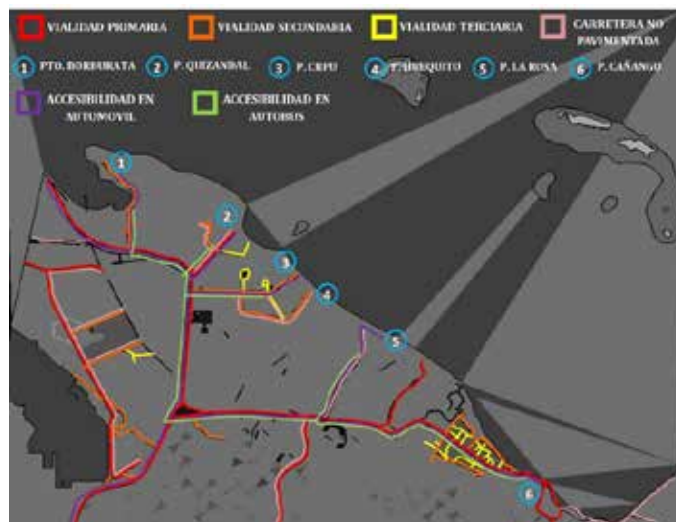


Figura 7. Vista de la vialidad. (2018).

## Transporte

El transporte es una problemática que se presenta en el municipio Puerto Cabello, por la falta de vías en buen estado, organización del transporte público, ausencia de paradas que obligan al conductor a recoger o dejar pasajeros en la misma vía, entre otros. Actualmente existe como medio de movilidad dentro de los municipios, autobuses públicos, (Ver Figura 8), gran número de moto-taxi, carros por puesto, además de una cantidad alta de camionetas informales que prestan este servicio de traslado local.



Figura 8. *Vías de acceso al municipio Puerto Cabello*. Fuente: <http://www.notilogia.com/2015/12/cuales-son-las-rutas-de-puertocabello.html> (2018).

## Zonificación

En cuanto a la zonificación, el municipio no cuenta con un Plan de Ordenación urbanística, de Desarrollo Urbano Local y tampoco cuenta con algún tipo de ordenanza de zonificación. En la actualidad la Empresa de desarrollos urbanísticos Borburata, aprobó un Plan especial para la zona, el cual tiene como fin regular el desarrollo urbano, los usos de los terrenos además de cuidar y preservar las características urbanas del sitio. (Ver Figura 9).



Figura 9. Zonificación. (2018).

## 4.2 El Plan Urbano

Se plantea un plan de reordenamiento urbano para la Parroquia Borburata Municipio Puerto Cabello, estado Carabobo, implantada específicamente con unas coordenadas geográficas de 10°28'00" latitud Norte y 68°11'00" latitud Oeste. Para resolver la diferente problemática de la economía y turismo que presenta en la zona bajo un enfoque integral, basándonos en los siguientes aspectos como: la recuperación de las múltiples áreas, integración del ámbito natural y la integración de zonas mediante la interacción de los espacios y funciones. (Ver Figura 10)



*Figura 10. Localización del plan maestro.* Fuente: <http://www.floodmap.net/>.(2018).

El proyecto es generado por la necesidad de mejorar la percepción de ciudad guiándola a una vocación turística y deportiva y con ella misma crecer la economía. La arquitectura como herramienta para la construcción de edificaciones y espacios, es capaz de establecer un conjunto de modificaciones en diversos ambientes, con el objeto de satisfacer las carencias humanas; más allá de cumplir una labor puramente personal, está el cumplimiento de una necesidad; la de establecer soluciones a la problemática que afecta a sectores carentes de elementos indispensables para el desarrollo de una sociedad, ya sea a nivel urbano y ambiental. Tomando en cuenta los espacios de integración deportivos y comercial del sector, se propone el desarrollo de un Centro Turístico Motonáutico, que genera un radio de influencia positiva, a través de interrelación entre las actividades para impulsar el desarrollo económico, deportivo, turístico y social en el Municipio Puerto Cabello.

### **Zonificación de la propuesta**

La zonificación que presenta la ciudad se basa en los conceptos ya nombrados anteriormente para crear una zona más organizada en cuento a los servicios necesarios para ella y sus pobladores, se plantea las edificaciones de densidad comercial más alta en el centro de la ciudad, las parcelas que se encuentran alrededor del centro comprenden los usos de

residencial de densidad media y comercios además de puntos culturales colocados estratégicamente, posteriormente, próximo a la costa se encuentran las parcelas de usos como, social, deportivo y comercial. A través de toda la costa se plantea una franja verde un área recreacional por una ciclovía y Boulevard. (Ver figura 11).



Figura 11. Plano de zonificación de la propuesta urbana. (2018).

### Perfil de la propuesta urbana

El perfil de la propuesta se basa en asegurar las vistas a la playa desde todos los puntos de la ciudad. Las alturas oscilan desde los 45 metros hasta los 60 metros y van de manera creciente desde la entrada al municipio hasta la costa, para que el perfil de la costa quede mucho más alto que los del centro y de esta manera no interferir con el paisaje. (Ver Figura 12)

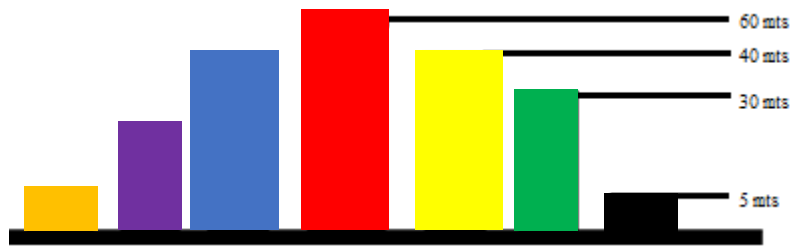


Figura 12. Perfiles de la zona. (2018).

### Variables urbanas

El plan de reordenamiento urbano del municipio Puerto Cabello, propone una serie de proyectos que son indispensables para el desarrollo de la ciudad, estas funciones son los que le dan carácter a la ciudad y le proporcionan una aptitud, como lo anteriormente hablado turística, deportiva o económica entre otras que posee la propuesta. Se proyectan distintas edificaciones para abarcar todos los espacios de la ciudad.

Todo urbanismo debe contar con edificios de diferentes funciones, y en este caso por ser una zona turística son propuestos en el área, un centro de información turística y cultural, creando y proporcionando a los usuarios conocimiento del área donde se encuentran. Como ciudad turística y ampliamente deportiva posee un centro de investigación ecológico marino a un complejo acuático para las disciplinas de nado artístico y waterpolo, a una villa deportiva el cual sirve como zona hotelera para los deportistas, como un conjunto deportivo náutico y un centro especializado en deportes subacuático, para complacer y cubrir todas las exigencias de los turistas. (Ver Cuadro 8)

**Cuadro 8.**

Edificación	Área Min. Parcela	Porcentaje Max. Ubicación		Retiro Mínimo			Altura Máxima	Estacionamiento
		UBIC.	Const.	Frent.	Later.	Fondo		

Comercio C3	4000	80%	40%	6	3	6	PB+MEZZ+1PT	1x15 mts2
Recreacional Deportivo	2000	40%	80%	5	3	5	2	1x cada 10 espectadores 1x cada 45mts2
Hotel	1000	40%	200%	5	4	5	PB+MEZZ+15PT	1x habitación
Socio Cultural	3000	40%	80%	5	4	4	5	1x cada 5 personas

Y por último con una tipología comercial y deportiva, posee un centro turístico motonáutico atractivo, ubicado en un sitio estratégico para que sea de fácil acceso a los habitantes y turistas, donde ofrece los distintos tipos de comercio y áreas para cumplir con las necesidades de los habitantes de la zona.

Son un total de nueve (9) proyectos estando ubicados según la zonificación de la zona creando una sintonía y armonía entre cada uno de ellos, situados según su categoría e importancia, además de ser los principales impulsos económicos que complementan la ciudad. (Ver Figura 13)



*Figura 13. Ubicación de proyectos en la propuesta. (2018).*

## **Vialidad**

Actualmente la vialidad hacia el municipio es por la autopista Valencia – Puerto Cabello (Troncal 1), luego se accede a la Avenida Bartolomé Salom, posteriormente a una circunvalación llamada El Mar, siendo la principal de circulación la cual se considera como colectora secundaria, donde allí existe una vialidad arterial hacia el terreno que es la Parroquia Borburata y la más concurrida por los habitantes del sector. (Ver figura 14). Dentro de estas poblaciones existen pocas vías secundarias o locales, ya que al presente los pueblos son reducidos y no cuentan con buenos servicios viales, se encuentran en muy mal estado y en muchos de los casos no tienen vías asfaltadas.

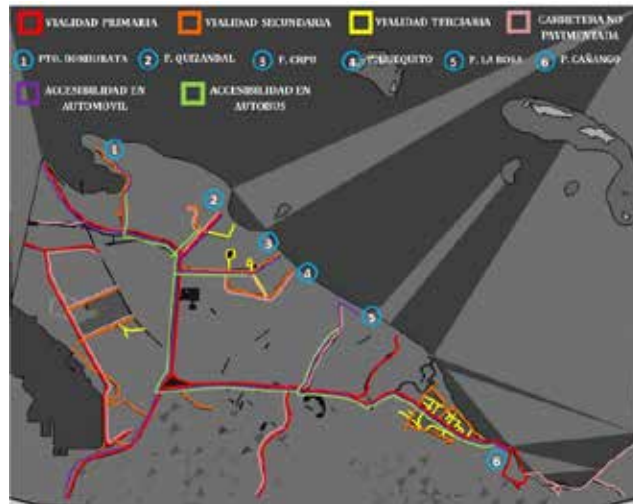


Figura 14. *Vialidad del municipio.* (2018).

Se propone unas vías principales con el perfil más amplio y completo que recorren toda el área con mayor facilidad en cuanto a transporte, la vía costera que pasa por toda la avenida principal y enlaza el medio urbano con el medio natural, conjuntamente de conectarse con el lado netamente turístico. Además, en los perfiles es planteado un canal de, ciclo vías que recorre toda la ciudad y que posee paradas en puntos estratégicos, además de un sistema de buses que comprenden un área determinado para así asegurar que el transporte público funcione en cada punto de la ciudad y que pueda ser usado por cada habitante. (Ver figuras 15, 16).



Figura 15. *Perfil de la Av. Bartolomé Salom* (2018).



Figura 16. *Perfil de la vía Gañamgo.* (2018).

## Paisajismo y Mobiliario Urbano

Especialmente la propuesta consta de colocar vegetación en cada uno de los perfiles viales, en las aceras y ciclo vías para disminuir las altas temperaturas durante el día, creando vías que generen una sensación agradable además de embellecer la ciudad con un concepto verde. Otra de las propuestas es el Boulevard alrededor del borde costero que contiene: camineras vegetación, plazas y sitios de permanencia. A través de este paseo se encuentran diversos usos importantes complementando el espacio, como un paseo cultural incluyendo una zona gastronómica, comercial y deportiva, todas estas funciones son importantes para atraer el turismo ya que prestan los servicios necesarios. (Ver figura 17)



*Figura 17. Propuesta de plazas para el plan de reordenamiento urbano (Boulevard). (2018).*

El mobiliario urbano es todo aquello que complementa la ciudad para darle vida útil a todos esos espacios predestinados a ser usados por los habitantes. Se define mobiliario como el conjunto de piezas de equipamiento, de crear sitios de permanencia agradables, como bancos, papeleras, adoquines, postes de luz, paradas de transporte público, entre otros útiles para el funcionamiento de la urbe. Estos elementos identifican la ciudad y a través de ellos podemos conocer y reconocer las ciudades. Es importante crear sitios de reunión o de encuentro para la comunidad, adornando la ciudad y pensando en las necesidades de los que residen en ella. (Ver figura 18).



*Figura 18. Propuesta de mobiliario y ciclovía para el plan de reordenamiento urbano. (2018).*

### **4.3 El Proyecto**

Ya planteada la propuesta urbana y el equipamiento urbano necesario para la ciudad se procede a ejecutar el proyecto. Como ya mencionado se propone impulsar la economía, y el ámbito deportivo, es por ello por lo que se plantea un centro turístico motonáutico el cual posee, un área de competencia de lanchas, talleres motonáuticos, tiendas de diferentes tipos de comercios, acuario, un área de gastronomía al aire libre, plazas, entre otras funciones del centro.

El proyecto está elaborado con el fin de promover la economía a mano del deporte en la comunidad y de impulsar el turismo con más diversidad proyectando un espacio para la ciudad agradable, ya que posee espacios para el intercambio social, económico y para la recreación. Esta edificación es importante por ser un punto de referencia en la zona por su arquitectura, por las actividades diarias que allí se desenvuelven y por ser unos de las principales edificaciones que atraigan fuerte cantidades de turistas.

#### **El Usuario**

Se define como aquella persona que utiliza habitualmente un bien o servicio, en este caso es quien transita o permanece en la zona. El proyecto planteado de centro comercial está dirigido a las necesidades de carácter social, deportivo, comercial, turístico y recreativo. Para el aprovechamiento y disfrute de todas aquellas poblaciones que pertenecen a la Parroquia

Borburata. Además del turismo que genera esta edificación comercial. Los usuarios directos o indirectos de la edificación son los siguientes:

**Usuario trabajador:** Este tipo de usuario vive directamente el proyecto arquitectónico ya que se encarga de mantener las áreas y de cuidar por el buen funcionamiento del complejo, además de ser el responsable de que el centro comercial posea las actividades necesarias que inciten a la comunidad a participar de manera activa dentro de la edificación.

**Usuario que recibe el servicio:** Los habitantes son los más favorecidos en cuanto se refiere a la edificación ya que el proyecto comprende el ámbito social, económico y turístico. La comunidad regocijara y aprovechara espacios de permanencia, disfrute, gozo, recreacional y de esparcimiento. Pudiendo participar tanto en el desarrollo de las actividades o de manera visual.

**Usuario del sector:** Este usuario está vinculado a diario de manera directa y continua con el proyecto y se beneficia del comercio que se imparte en este centro comercial, ya que puede llegar a prestar su servicio para el área o disfrutar de él. Participando en todas las actividades de observación que permita a los turistas a enriquecerse de goce en el área.

**Usuario de transición:** Este tipo de usuario se vincula de manera indirecta con el proyecto, se encuentra como observador, ya que este disfruta de las áreas de entretenimiento y aprovecha los espacios de permanencia que se encuentran en contacto directo con el centro comercial, las atracciones a su alrededor y por supuesto, el ambiente comercial que se desenvuelve en el complejo.

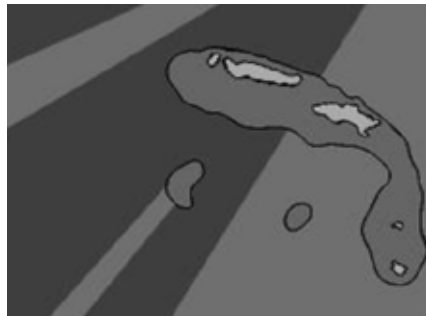
### **El sitio y su contexto**

La propuesta arquitectónica se forma dentro del plan urbano para integrar el equipamiento del nuevo urbanismo y así poder generar una ciudad con todos y cada uno de los usos necesarios para su buen desarrollo económico, deportivo, turístico, cultural y social. El sitio representa un símbolo de desarrollo y transformación urbana debido al planteamiento

de reordenamiento de la ciudad, lo que perfecciona al proyecto, a pesar de este estar ubicado en la isla.

### **Ubicación del terreno dentro del contexto inmediato**

El proyecto del centro turístico motonáutico, esta propuesto en una isla que está ubicada dentro de la propuesta de reordenamiento urbano Borburata, siendo así su único acceso por vía marítima, tomando en cuenta que se puede acceder desde la Playa Quizandal dentro de la Parroquia Borburata en una lancha como transporte público, o por otras playas a su alrededor de localidades diferentes, tomando en cuenta que tiene libre acceso y un punto estratégico. Está ubicado específicamente noreste de la ciudad. (ver figura 19,20).



*Figura 19. Ubicación del terreno. (2018).*



*Figura 20. Dimensiones del terreno. (2018).*



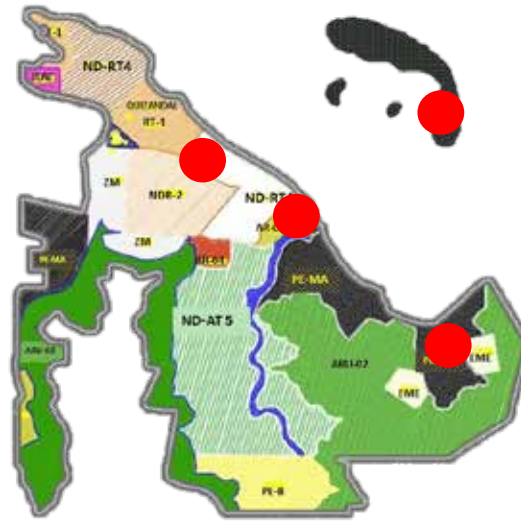


Figura 22. Hitos cercanos a la edificación. (2018).

### Altura de las edificaciones

Los perfiles o alturas que perciben las edificaciones cercanas al centro turístico oscilan desde los 9 metros hasta los 20 metros de altura, debido a que se encuentra en una zona residencial, comercio primario y por su cercanía al mar no se imponen mayores alturas para no influir en la vista. El centro turístico motonáutico, comprende una altura de 18.00 metros siendo un promedio con respecto a lo que lo rodea, a pesar de encontrarse retirado de la zona. (Ver figura 23).



Figura 23. Alturas alrededor del proyecto. (2018).

## Topografía actual del área

La topografía del terreno es poco pronunciada, casi plana. El terreno se encuentra a 1 metro de altura del nivel del mar. (ver figura 24), la primera cota se ubica en el nivel +1.50 metros y el resto del proyecto se mantiene a nivel. (Ver Figura 25).



Figura 24. *Topografía del terreno.* (2018).

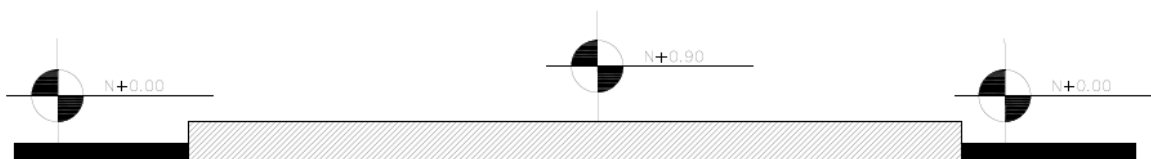


Figura 25. *Perfil topográfico actual del terreno.* (2018).

## Orientación y vientos

La orientación del terreno está ubicado al noreste del municipio, y posee una insolación mayormente en todas sus fachadas ya que el terreno se orienta de manera diagonal a los ejes cartesianos. Es decir que la insolación es la habitual, comienza en el este a horas de la mañana y finaliza en el oeste a horas de la tarde manteniendo el lado sur con asoleamiento constante a toda hora del día. Los vientos en el terreno a intervenir provienen del Norte-Este. Los

vientos alisios usualmente vienen del Este, medianamente del Noreste y con muy poca frecuencia del Sur. (Ver Figura 26).

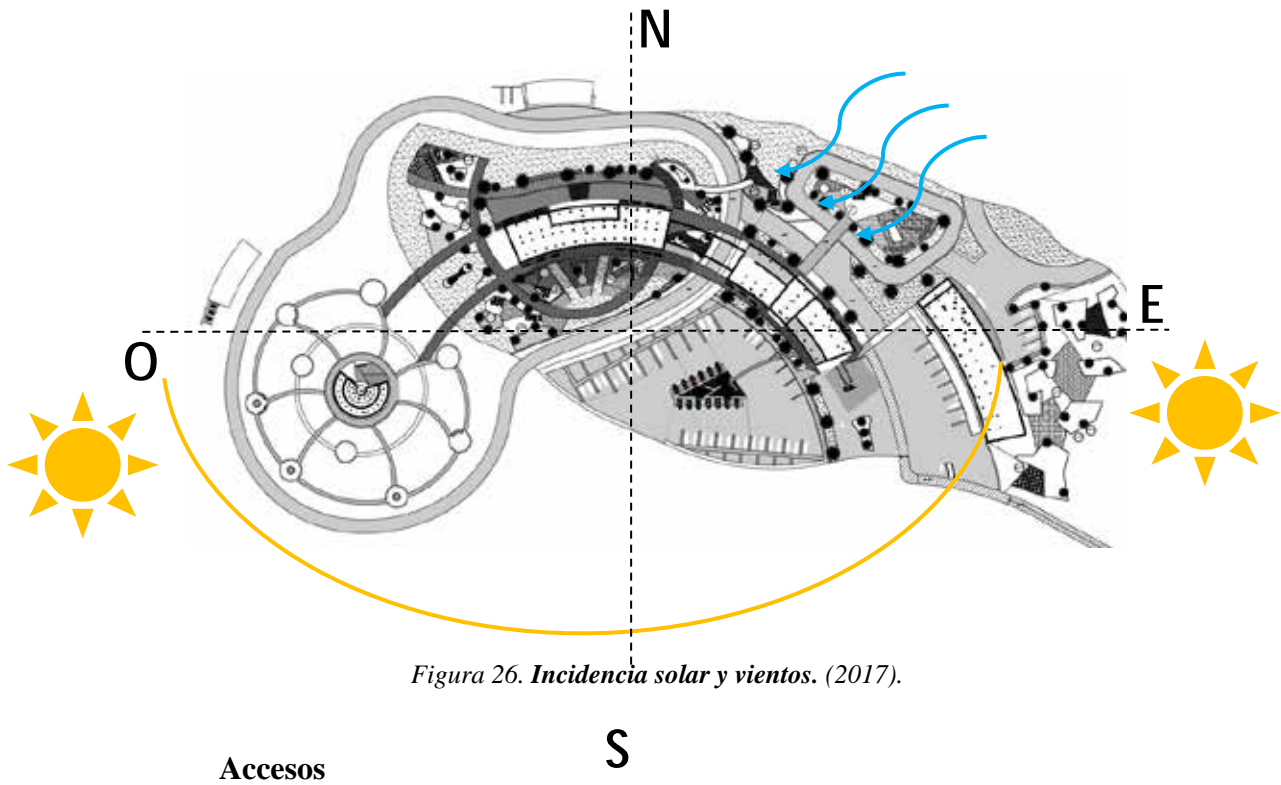


Figura 26. *Incidencia solar y vientos.* (2017).

Para acceder al centro turístico motonáutico, como ya antes mencionado se puede acceder directamente desde Borburata, por la Playa Quizandal por medio de transporte marítimo, o a sus cercanías desde otras playas o muelles. Para acceder a la Parroquia Borburata, se debe tomar la expresa Valencia – Puerto Cabello y acceder a la Avenida Bartolomé Salom, la cual posee servicio de transporte público lo que facilita la llegada de todos los puntos de la ciudad tanto de peatones como conductores. La edificación posee dos accesos públicos y uno privado para los deportistas. Uno de los accesos públicos, se encuentran en el sur el cual posee un flujo marítimo y peatonal alto, su uso es para las dos modalidades, marítimo en el que se propone un área para dejar al usuario y peatonal, y el otro con la particularidad motonáutico para que el usuario deje su lancha y pueda disfrutar en el

sitio, y el privado es exclusivo para los deportistas. Los accesos a las edificaciones comerciales son netamente peatonales se encuentran distribuidos a lo largo del complejo, este es uno de los más figurados ya que se le accede por medio de áreas diseñadas e invita a las personas a entrar al complejo desde ese punto por grandes plazas.

El acceso privado, es el de servicios se encuentra al norte de la parcela es marítimo y a su vez peatonal, esta entrada es la que presta los servicios de área de carga y descarga y área administrativa, y peatonal ya que funciona para los trabajadores de dicha edificación. (Ver figura 27).

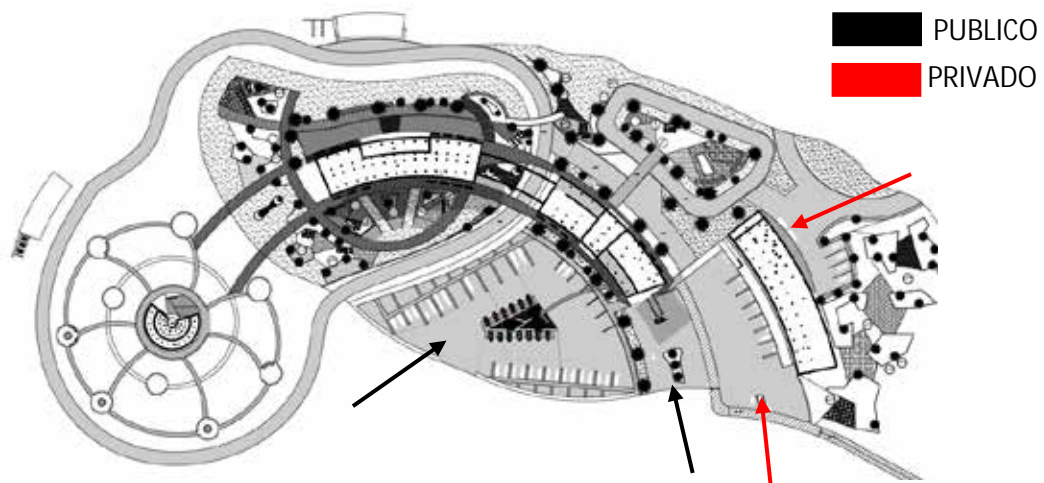


Figura 27. *Accesos al terreno.* (2017).

### **Vegetación**

La vegetación que se propone dentro del terreno es de tipo psamofila, ya que está adaptada a sustratos arenosos, como las de las playas y estas debe desarrollar una tolerancia a la salinidad que se encuentran en sus adyacencias, con muchas plantas xerófilas de climas secos, entre ellas podemos encontrar las palmas, chaguaramos, entre otras por su gran altura para proporcionar la sombra que necesita la zona. (Ver Figura 28).



Figura 28. *Tipo de Vegetación.* (2017).

## Servicios públicos

Entre los servicios públicos usados en la localidad se encuentran los existentes servicios:

**Aguas Blancas:** el suministro de este recurso se realiza desde tuberías de agua potable. Actualmente se encuentra en un estado regular, ya que en ciertas zonas no llegan dichas instalaciones.

**Aguas negras:** el servicio de drenajes de la ciudad se encuentra incompleto, presenta problemas de saneamiento y una red de cloacas poco eficientes.

**Aguas de lluvia:** En el proyecto se encuentra un sistema de drenaje natural debido a la leve pendiente topográfica que posee, sin embargo, se plantea recoger esta agua para ser llevada a un tanque de almacenamiento y poder ser utilizada para el riego de las áreas verdes.

**Electricidad:** En ciertas partes de la ciudad no funciona de manera correcta. La edificación cuenta con una planta eléctrica de emergencia.

**Teléfono:** Cuenta con un buen sistema de cableados telefónicos.

### Variables de usos

De acuerdo con las variables desarrolladas para a propuesta de reordenamiento urbano de Borburata, se concierta que como mínimo el porcentaje de ubicación según el uso comercial es de un 80% que representa setenta y ocho mil quinientos metros (735.000 mts) y al de construcción sería un 40% obteniendo un resultado de treinta y nueve mil doscientos cincuenta metros (39.250 mts), además de poseer retiros de frente de seis (6) metros, los

laterales tres (3) metros y el retiro de fondo seis (6) metros. El número de plantas máximas es de dos (2).

### Determinantes de diseño

Se adquiere como idea principal para el diseño la obligación de respetar el medio ambiente como protagonista, es por ello por lo que las vistas hacia el mar y el boulevard son determinantes más importantes. La orientación de la edificación en el terreno busca una propuesta aprovechando los recursos naturales como el sol, lluvia, y vientos, a través de la ventilación natural y de los espacios conectados directamente con la naturaleza por medio de jardines y plazas que encuentran en diferentes partes de la edificación.

### Programa de áreas

**Cuadro 9.**

Programa de Áreas por Nivel.	
Área	Ambiente
Volumen 1 Planta +/- 0,40	Acceso a la edificación
	Estacionamiento
	Servicios generales
	Tiendas (14)
	Salidas de emergencias (2)
	Pecera
	Sanitarios (2)
	Kioskos (4)
	Núcleos de información (3)
	Áreas de descanso

**Cuadro 9 (Cont.)**

	Acceso Restaurante
Volumen 1 Planta + 8.40	Restaurante
	Salidas de Emergencia (2)
	Terrazas (2)
	Tiendas (6)
	Sanitarios (2)
	Acceso servicio
Restaurante +8.40	Almacenes/Depósitos
	Cocina
	Conservación de Frutas y Verduras
	Área de descanso
	Recepción
	Sanitarios (2)
	Comedor de empleados
	Descanso de Empleados
	Comedor de degustación
	Cocina Fría
	Cocina Caliente
	Neveras
	Contador
	Administración
	Gerente
	Sala de espera VIP
	Área de mesas (27)
	Área de mesas VIP (18)
	Bar
	Tiendas (24)

**Cuadro 9 (Cont.)**

Volumen 2 Planta + 0.40	Accesos al volumen
	Tiendas (15)
	Sanitarios (2)
	Salidas de Emergencia (2)
	Canal de agua
	Áreas de descanso
	Kioskos (8)
	Puntos de información (3)
	Escaleras mecánicas (4)
Planta +8.40	Tiendas (11)
	Sanitarios (2)
	Salidas de Emergencia (2)
	Acceso a Terrazas (2)
	Terrazas
	Núcleos de circulación vertical (2)
Volumen 3 Servicios Planta 0.40	Servicios
	Comedor de Empleados
	Control de Mercancía
	Administración
	Oficinas Generales
	Contaduría
	Recursos Humanos
	Sanitarios (4)
	Oficios varios

	Archivos
	Sala de juntas
	Depósitos
Volumen 3 Talleres Planta +0.40	Acceso a oficinas Motonáutica
	Talleres Motonáuticos
	Salida de Emergencia (1)
	Accesos a Emergencias
	Accesos a Aulas
Planta +8.40	Aulas de clases
	Enfermería
	Rehabilitación / Spa
	Gimnasio
	Farmacia
	Terrazas

### **Esquema de relaciones**

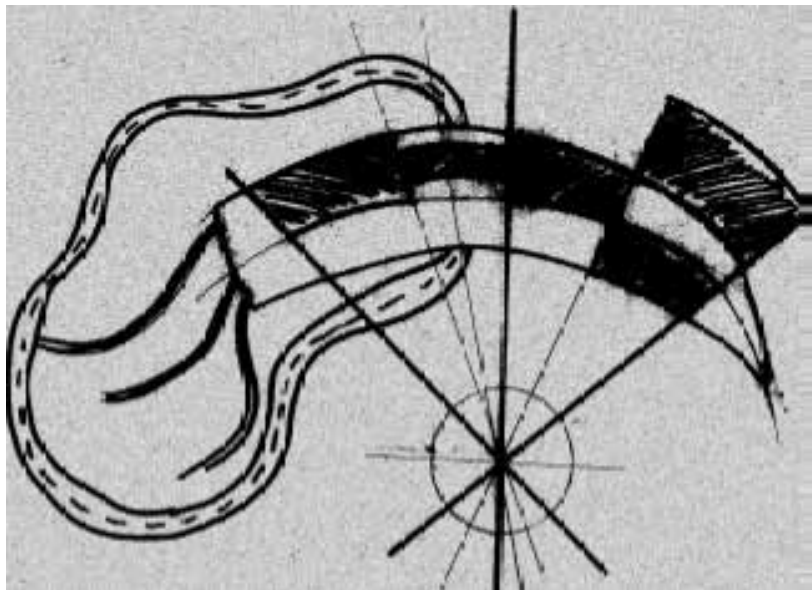
La propuesta se detalla en el siguiente esquema dando la disposición general de los edificios del complejo se plantea en torno a una gran plaza, cada función dentro del complejo es clave para el desarrollo del proyecto es y se rigen en funciones alrededor de espacios abiertos como vacíos que integran la naturaleza por medio de grandes plazas y espacios al aire libre.

### **Concepto generador**

El concepto generador del centro comercial se basó en el equilibrio e intercepción de espacios llenos y vacíos integrando el medio natural con el medio urbano. Orientando

específicamente los volúmenes de manera que todas las fachadas tengan visuales al mar. Cada uso representa un volumen y estos se conectan a través de plazas que permiten la interrelación de cada área y de los usuarios que acostumbran la edificación. Para el diseño de este proyecto se tomó en cuenta la relación de círculos y un molusco llamado calamar, de manera divisora para así unificar y generar relación entre todo el edificio. La implantación de dichas edificaciones del proyecto se ubica a través del perímetro del terreno, abriéndose por el lado sur dando una gran vista hacia la pista e isla que se encuentra en el área.

El concepto funcional se basa en un recorrido y una relación horizontal como vertical, donde el usuario se puede desplazar de forma práctica y fluida tanto adentro como afuera del centro. La importancia del concepto de la edificación es la armonía representada entre el proyecto y la naturaleza, ya que cada volumen tiene vistas a jardines externos que generan la relación de la vegetación con cada edificio, proporcionando tranquilidad y belleza a cada uso. (Ver Figura 29).



*Figura 29. Concepto generador. (2018)*

## **CAPÍTULO V**

### **REPRESENTACION GRAFICA**

#### **5.1 Listado de Planos**

##### **Centro Turístico Motonáutico**

A-1 Planta Conjunto / Techo

A-2 Planta Volumen 1 Nivel +0.40 / + 8.40

A-3 Planta Volumen 2 Nivel +0.40 / + 8.40

A-4 Talleres Motonáutico Nivel + 0.40 / + 8.40

Fachada Norte

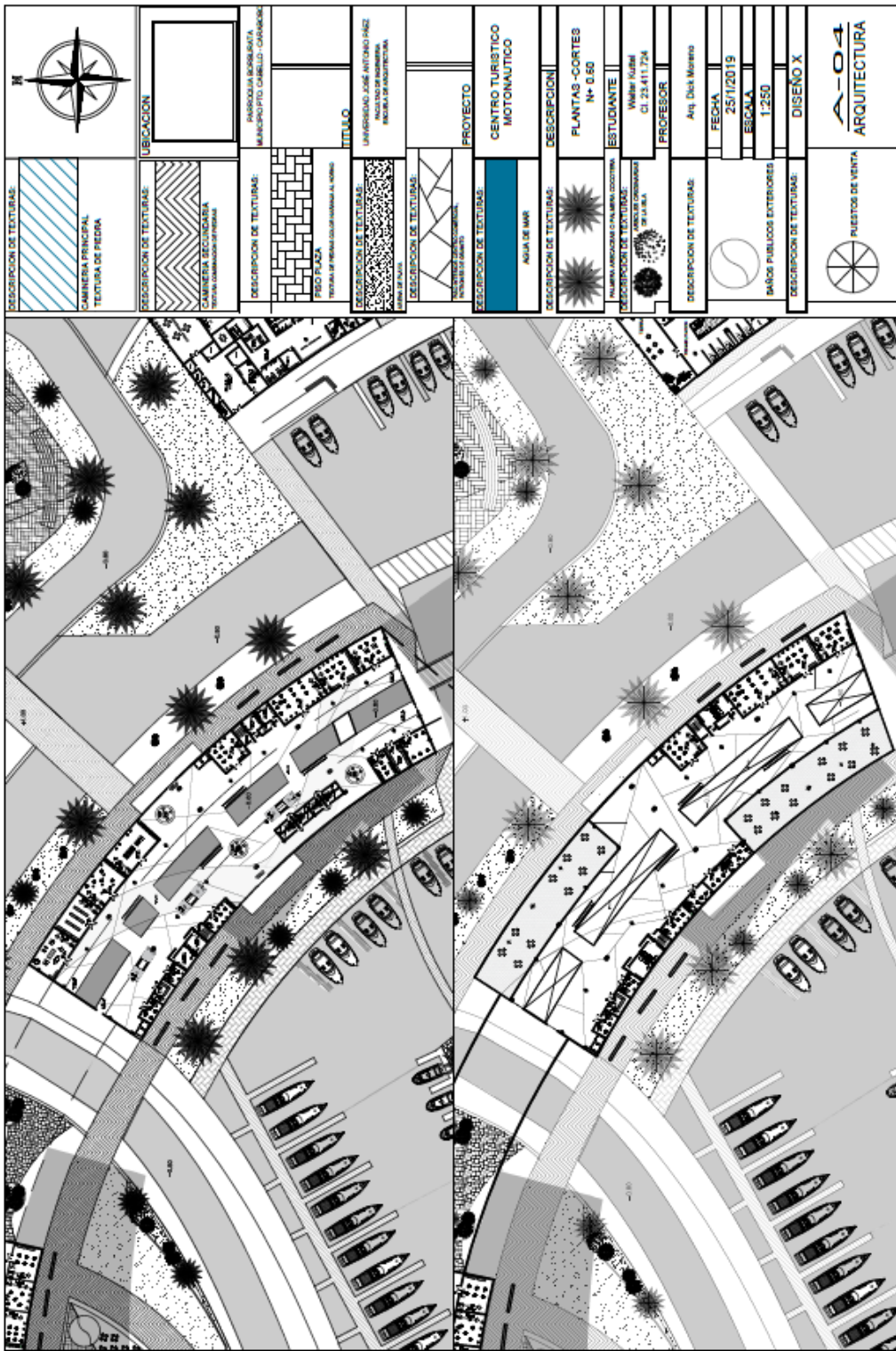
Fachada Sur

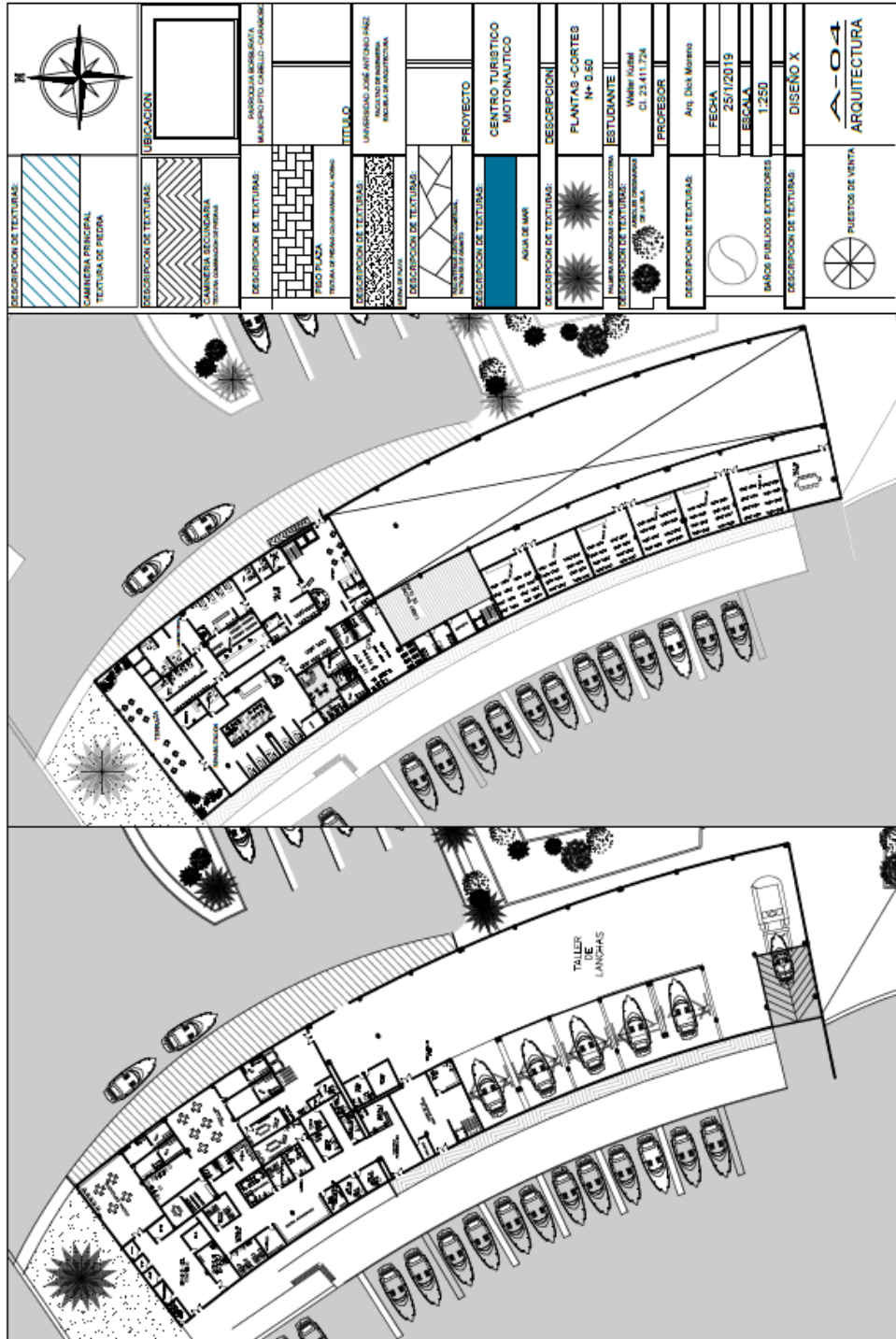
Corte A-A'



Corte B-B'



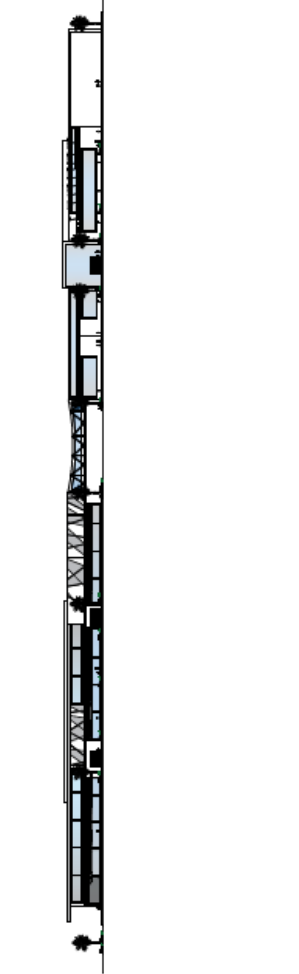


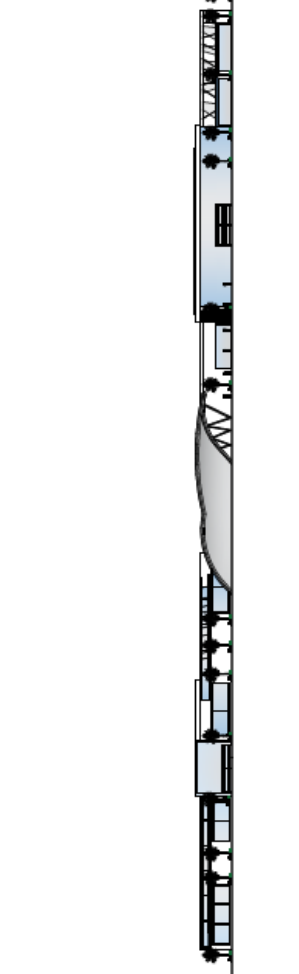


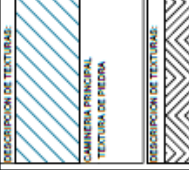
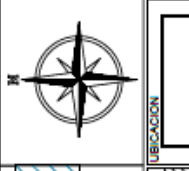


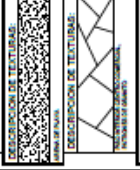
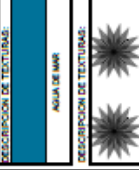
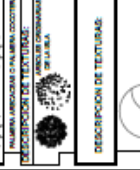






<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>CAMINERA PRINCIPAL TEXTURA DE PIEDRA</p>	
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>CAMINERA DE COLOCACION TEXTURA COMBINACION DE PIEDRA</p>	<p>UBICACION</p> 
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PIEDRA PLAZA TEXTURA DE PIEDRA COLADA HORIZONTAL Y VERTICAL</p>	<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PIEDRA PLAZA TEXTURA DE PIEDRA COLADA HORIZONTAL Y VERTICAL</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>TEXTURA DE PIEDRA COLADA HORIZONTAL Y VERTICAL</p>	<p>TITULO</p> <p>UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAZ FACULTAD DE INGENIERIA INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES Y DESARROLLO TECNOLÓGICO</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>TEXTURA DE PIEDRA COLADA HORIZONTAL Y VERTICAL</p>	<p>PROYECTO</p> <p>CENTRO TURISTICO MOTONAUTICO</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>AGUA DE MAR</p>	<p>DESCRIPCION</p> <p>PLANTAS -CORTES N° 0-80</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES N° 0-80</p>	<p>ESTUDIANTE</p> <p>WALTER SALAS C.I. 23.411.724</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES N° 0-80</p>	<p>PROFESOR</p> <p>Art. Dcha Marino</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES N° 0-80</p>	<p>FESNA</p> <p>25/12/2019</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES N° 0-80</p>	<p>ESCALA</p> <p>1:250</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES N° 0-80</p>	<p>DISEÑO X</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES N° 0-80</p>	<p>PUESTOS DE VENTA</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES N° 0-80</p>	<p>A-04 ARQUITECTURA</p>

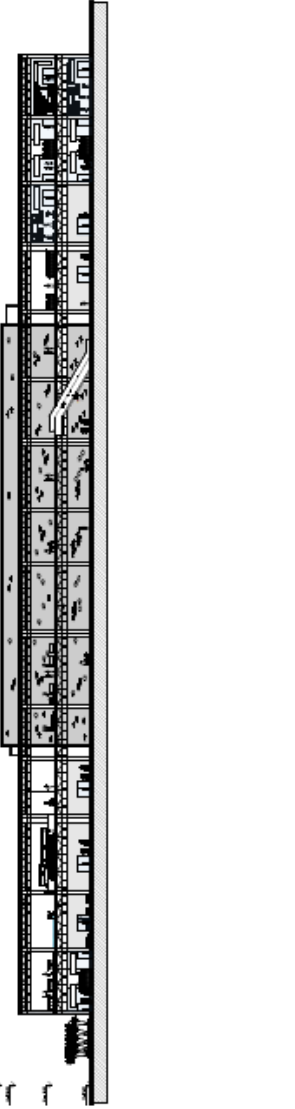
  






<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>CAMINERA PRINCIPAL TEXTURA DE PIEDRA</p> 	
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>ESCALERA TEXTURA DE PIEDRA TEXTURA DE PIEDRA</p> 	<p>UBICACION</p> 
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PIEDRA TEXTURA DE PIEDRA</p> 	<p>MANIFIESTA BARRERA MANIFIESTA BARRERA</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PIEDRA TEXTURA DE PIEDRA</p> 	<p>TITULO</p> <p>UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO GÓMEZ FACULTAD DE INGENIERIA ESCUELA DE ARQUITECTURA</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>TEXTURA DE PIEDRA</p> 	<p>PROYECTO</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>AGUA DE MAR</p> 	<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>AGUA DE MAR</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 0.60</p> 	<p>DESCRIPCION</p> <p>CENTRO TURISTICO MOTONAUTICO</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 1.250</p> 	<p>DESCRIPCION</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 1.250</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 1.250</p> 	<p>ESTUDIANTE</p> <p>VINCEY TORRES CI 25.411.234</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 1.250</p>	<p>PROFESOR</p> <p>Arq. Dick Moreno</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 1.250</p>	<p>FECHA</p> <p>25/11/2019</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 1.250</p>	<p>ESCALA</p> <p>1:250</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 1.250</p>	<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>DISEÑO X</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 1.250</p>	<p>PUESTOS DE VENTA</p>
<p>DESCRIPCION DE TEXTURAS:</p> <p>PLANTAS -CORTES Nº 1.250</p>	<p>A-O-4 ARQUITECTURA</p>





## REFERENCIAS

### Impresas

Arias, F. (2006). *El proyecto de investigación*. Sexta (6ta) Edición, Editorial Episteme C.A, Caracas – Venezuela.

Asociación Americana Psicológica. (2001). *Manual de Publicación de la APA*. 5ta Edición, S.E.

Balestrini, M. (2006). *Como se elabora un proyecto de investigación*. Séptima (7ma.) Edición. Caracas – Venezuela.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999). *Gaceta Oficial de la República de Venezuela*, 5.453 (Extraordinario). Marzo 24, 2000.

Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Especial de Regularización Integral de la Tenencia de la Tierra de los Asentamientos Urbanos o Periurbanos. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, Decreto N° 8.198. Mayo 06, 2011.

Díaz, V. (2009). *Metodología de la Investigación Científica y Bioestadística*. Segunda (2da) Edición, Editorial Ril Editores, Chile.

Fred, R. (2003). *Conceptos administración estratégica UTE*, Novena Edición. Chile.

Hernández, R. Fernández, C y Baptista, L. (2008). *Metodología de la Investigación*. Cuarta (4ta) Edición Editorial Mc Graw Hill, México.

Ley de Aguas. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela* N° 35.595. Enero 2, 2007.

Ley Orgánica del Ambiente. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 5.833 diciembre 22, 2006.

Ley Orgánica de Ordenación Urbanística. *Gaceta Oficial* N° 33.868. De fecha diciembre 16, 1987.

Ley Orgánica del Deporte. *Gaceta Oficial* N° 39.741 De fecha agosto 23, 2011.

Ley del Turismo. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 6.152. Noviembre 18, 2014.

Ley de Conservación y Saneamiento de Playas. Gaceta Oficial N° 36.976. Junio 20, 2000.

Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 3.238. Agosto 11, 1983.

Puertos y Marinas Ley de Reforma Parcial. Gaceta Oficial N° 37.292. Septiembre 27, 2001.

Rincón, J. y la Torre, M. (1992) "Proyectos Factibles" Séptima Edición, Ediciones Morata, Madrid-España

Tamayo y Tamayo, M. (2008) *El proceso de la investigación científica*. Cuarta (4ta) Edición, Editorial Limusa Noriega Editores, Distrito Federal – México.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL). (2010). *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales*. Cuarta Edición, Editorial FEDUPEL, Caracas – Venezuela

Villanueva, T. y Bedegal, O. (2010). "La vocación del Urbanismo". Cuadernos de la Sociedad Venezolana de Planificación, Volumen II, N° 7 y 8, Venezuela.

## **Electrónicas**

Alcides, M. (2015). Reseña histórica del Municipio Puerto Cabello. [Documento en línea en la Web]. Disponible en: <https://plus.google.com/+MarcojesusrfBlogspot/posts/H6vEe48ohye>.

Arqhys, P (2012) La importancia de la Estructura e Infraestructura en edificaciones y su relación con la Arquitectura. [Documento en línea en la Web], Disponible en: <https://www.estructurastresuni.wordpress.com/2013/05/13/la-importancia-de-la-estructura-y-su-relación-con-la-arquitectura/>.

Begoña, C (2016) Plataforma Arquitectura: Plan de Reordenamiento Urbano y Marginal de Esposende, Arquitectura y Urbanismo. [Documento en línea en la Web]. Disponible en: <http://plataformaarquitectura.cl/763891/reordenamientomarginaldearquitectura-e-urbanismo>.

- Camejo, P. (1959). Club Náutico Marino Puerto azul. [Documento en línea en la Web]. Disponible en: <https://issuu.com/rafaelterreroarquitecto/docs>.
- Dejtar, M. (2011). Plataforma Arquitectura: Nueva Imagen Urbana [Documento en línea en la Web]. Disponible en: <http://plataformaarquitectura.cl/806832/primer-premio-del-concurso-nueva-imagen-urbana-puerta-de-acceso-municipio-de-avellaneda-argentina>.
- García, F. (1998). Definiciones Deportivas. [Pág. en línea en la Web]. Disponible en: <http://conceptodefinicion.de/deporte/>
- Hunziker, U. y Krapf, R. (2008). “Aproximación conceptual al fenómeno turismo náutico en la actualidad”, Gaceta de Antropología, n°20. [Documento en línea en la WEB]. Disponible en: <http://www.ugr.es/~pwlac/G20.html>
- Instituto Nacional de Estadísticas (I.N.E) Censo 2010. [Documento en línea en la Web]. Disponible en: <http://www.ine.gov.ve/documentos/Demografia/CensodePoblacionyVienda/pdf/falcon.pdf>
- Organización Mundial del Turismo. (2005). Turismo y Atenuación de la Pobreza. [Pág. en línea en la Web]. Disponible en: <http://step.unwto.org/es/content/el-turismo-y-la-atenuacion-de-la-pobreza>
- Parella S. y Martins F. (2010) Tipos y diseño de la investigación. [Pág. en línea en la Web]. Disponible en: [http://planificaciondeproyectosemirarismendi.blogspot.com/203/tipos-y-diseno-de-la-inestigacion\\_21.html](http://planificaciondeproyectosemirarismendi.blogspot.com/203/tipos-y-diseno-de-la-inestigacion_21.html).
- Parello, S. (2013). Deportes Náuticos. [Documento. en línea en la Web]. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/4373/04.pdf?sequence=18&isAllowed=y>.
- Portilla, M. (2013). Plataforma Arquitectura: Yas Marina Bay, Hotel – Circuito. [Documento en línea en la Web]. Disponible en: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-33285/the-yas-hotel-asymptote-architecture>
- Real Academia Española (2016). Real Academia Española. [Pág. en línea en la Web]. Disponible en: <http://dle.rae.es/?w=diccionario>
- Ramirez, E. (2013). La Motonáutica como deporte náutico. [Documento en línea en la Web], Disponible en: <https://www.ecured.cu/Moton%C3%A1utica>

- Rodríguez, L. (2015). Deportes Náuticos. [Documento. en línea en la Web]. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/4373/04.pdf?sequence=18&isAllowed=y>.
- Sabino, M. (2011). Servicio de asesoría metodológica en proyectos de investigación. Disponible en: <http://tesisdeinvestig.blogpot.com/2011/06/marco-metodologico-definicion.html>.
- Sánchez, L. (2004). Gestión y planificación Urbana. [Documento en línea en la Web], Disponible en: <http://urbanismosunlar.blogpot.com>
- Susani, A. (1947). Sede de la Asociación Italiana Lario Motonáutico (AMILA), Tremezzo – Italia - Architettura per la residenza.[Documento en línea en la Web], Disponible en: <http://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede/3m080-00002/>
- Vegas, V. (2012) Definición de estructuras. Revistas ARQHYS. [Documento en línea en la WEB]. Disponible en: <http://www.arqhys.com/casas/estructuras-definicion.html>.