



UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ

**DISEÑO DE UN TERMINAL URBANO
DE PASAJEROS, IMPLANTADO EN LA
PROPUESTA DE DESARROLLOS
TURÍSTICOS Y RECREACIONALES EN
EL SECTOR EL PICO, MUNICIPIO
LOS TAQUES, ESTADO FALCÓN.**

Autor: Jorge Morales.

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 TERMINAL URBANO DE PASAJEROS,
IMPLANTADO EN LA PROPUESTA DE DESARROLLOS
TURÍSTICOS Y RECREACIONALES EN EL SECTOR EL PICO,
MUNICIPIO LOS TAQUES, ESTADO FALCÓN.**

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

Autor: Jorge Morales

Tutor Académico: Arq. Gustavo Marvéz

Tutor Metodológico: Arq. Orlando Ramírez

San Diego, Enero 2019.



Universidad José Antonio Páez
Facultad de Ingeniería

FI - A-028-2018

Valencia, 13 de Noviembre de 2018.

Ciudadano:
Morales Jorge
C.I. 20.871.005
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 TERMINAL URBANO DE PASAJEROS, IMPLANTADO EN LA PROPUESTA DE DESARROLLOS TURISTICOS Y RECREACIONALES EN EL SECTOR EL PICO, MUNICIPIO LOS TAQUES, ESTADO FALCON." Presentado por usted como requisito para optar al título de Arquitecto.

Se ratifica la designación del Arq. Gustavo Marvez, C.I. 4.451.461 como Tutor Académico y el Arq. Orlando Ramirez, C.I. 3.807.208 como Tutor Metodológico que lo asesorarán 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

DEDICATORIA

El presente trabajo investigativo está dedicado principalmente a Dios, por ser el inspirador y darme la fuerza para continuar este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados. A mi madre, por su amor, paciencia, trabajo y sacrificio en todos estos años.

A todas las personas que me han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito en especial a aquellos que me abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por la vida, por guiarme a lo largo de todo este tiempo, por ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de dificultad y de debilidad.

A mi familia por siempre encontrarse allí en los momentos de duda

A mi madre por su perseverancia y constancia por lograr esta meta y siempre brindarme la mejor educación.

A mi novia actual, por siempre estar cuando la necesite.

A mis amigo y compañero que en algún momento a de mis estudios me brindaron su apoyo.

A nuestros docentes, por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la carrera para nuestra profesión, de manera especial, al Arq. Gustavo Marvéz y Arq. Luis González, tutor de este proyecto.

ACEPTACIÓN DEL TUTOR

Quiénes suscriben, Arq. Gustavo Marvéz y Arq. Orlando Ramírez G., en nuestro carácter de Tutores Académico y Metodológico del Trabajo de Grado titulado:

DISEÑO DE UN TERMINAL URBANO DE PASAJEROS, IMPLANTADO EN LA PROPUESTA DE DESARROLLOS TURÍSTICOS Y RECREACIONALES EN EL SECTOR EL PICO, MUNICIPIO LOS TAQUES, ESTADO FALCÓN.

Presentado por el ciudadano Jorge Alejandro Morales Villasmil, portador de la cédula de identidad N° 20.871.005, como requisito parcial para optar al título de Arquitecto, consideramos que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En San Diego, a los días del mes de Enero del año 2019.

Arq. Gustavo Marvéz
c.i.:4.451.461
Tutor Académico

Arq. Orlando Ramírez G.
c.i.: 3.807.208
Tutor Metodológico

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO

| | |
|---|-----|
| LISTA DE CUADROS | ix |
| LISTA DE FIGURAS | x |
| LISTA DE GRÁFICOS..... | xi |
| RESUMEN INFORMATIVO..... | xii |
| INTRODUCCIÓN | 1 |
| CAPÍTULO | |
| I EL PROBLEMA..... | |
| 1.1. Planteamiento del Problema..... | 3 |
| 1.2. Formulación del Problema..... | 8 |
| 1.3. Objetivos..... | 8 |
| 1.4. Justificación de la Investigación..... | 9 |
| II MARCO TEÓRICO..... | |
| 2.1. Antecedentes..... | 10 |
| 2.2 Bases Teóricas..... | 14 |
| 2.3 Bases Legales..... | 19 |
| 2.4. Definición de Términos Básicos..... | 22 |
| III MARCO METODOLÓGICO..... | |
| 3.1. Tipo de Investigación..... | 25 |
| 3.2. Población y Muestra..... | 26 |
| 3.3. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos..... | 29 |
| 3.4. Técnicas de Análisis de Datos..... | 35 |
| 3.5. Fases de la Investigación..... | 47 |

| | | |
|-------------|-------------------------------|----|
| | 3.6. Recursos | 48 |
| IV | PROPUESTA ARQUITECTÓNICA..... | |
| | 4.1. El Sitio Urbano | 45 |
| | 4.2. El Plan Urbano..... | 45 |
| | 4.3. El Proyecto..... | 45 |
| V | PRESENTACION GRÁFICA..... | |
| | 5.1 Listado de Planos..... | |
| REFERENCIAS | | 47 |
| | Impresas..... | 51 |
| | Electrónicas..... | 51 |

LISTA DE CUADROS

| CUADROS | CONTENIDO | Pp. |
|---------|--------------------------------|-----|
| 1 | Lista de Cotejo..... | 30 |
| 2 | Modelo de Encuesta..... | 32 |
| 3 | MATRIZ FODA..... | 34 |
| 4 | Porcentaje Item 1..... | 36 |
| 5 | Porcentaje Item 2..... | 36 |
| 6 | Porcentaje Item 3..... | 37 |
| 7 | Porcentaje Item 4..... | 38 |
| 8 | Porcentaje Item 5..... | 39 |
| 9 | Porcentaje Item 6..... | 39 |
| 10 | Porcentaje Item 7..... | 40 |
| 11 | Porcentaje Item 8..... | 41 |
| 12 | Porcentaje Item 9..... | 42 |
| 13 | Porcentaje Item 10..... | 42 |
| 14 | Cronograma de Actividades..... | 49 |

LISTA DE GRÁFICOS

| GRÁFICO | CONTENIDO | Pp. |
|---------|-------------------------|-----|
| 1 | Respuesta ítem 1 | 36 |
| 2 | Respuesta ítem 2 | 37 |
| 3 | Respuesta ítem 3 | 37 |
| 4 | Respuesta ítem 4 | 38 |
| 5 | Respuesta ítem 5 | 39 |
| 6 | Respuesta ítem 6 | 40 |
| 7 | Respuesta ítem 7 | 40 |
| 8 | Respuesta ítem 8 | 41 |
| 9 | Respuesta ítem 9 | 42 |
| 10 | Respuesta ítem 10 | 43 |

LISTA DE FIGURAS

| FIGURAS | CONTENIDO | Pp. |
|---------|---|-----|
| 1 | Planta conjunto La Estación de Alta Velocidad de Villena..... | 12 |
| 2 | Detalle cubierta.La estación de Alta Velocidad de Villena..... | 13 |
| 3 | Proyecto del Terminal de Pasajeros de Barquisimeto..... | 14 |
| 4 | Planta Nivel ± 0.00 Estación Tiburtina Roma..... | 15 |
| 5 | Sección Transversal Estación Tiburtina Roma..... | 64 |
| 6 | Acceso Sur Terminal Multimodal Azteca..... | 65 |
| 7 | Planta Andenes..... | 67 |
| 8 | Dimensiones de un autobús..... | 68 |
| 9 | Mapa de Estado Falcón-Identificación del Municipio Los Taques.. | 70 |
| 10 | Localización Aérea del Sector El Pico..... | 71 |
| 11 | Localización en el Mapa de la hidrología..... | 73 |
| 12 | Parámetros climáticos promedio de Falcón, Venezuela..... | 74 |
| 13 | Vialidad mapa Estado Falcón, Venezuela..... | 76 |
| 14 | Mapa de zonificación Los Taques..... | 77 |
| 15 | Plano de Propuesta Urbano, Morales y otros..... | 78 |
| 16 | Propuesta vial, Morales y otros..... | 78 |
| 17 | Propuesta peatonal, Morales y otros..... | 80 |
| 18 | Propuesta del Bulevar, Morales y otros..... | 80 |
| 19 | Propuesta del Mobiliario Urbano, Morales y otros..... | 81 |
| 20 | Ubicación del terreno dentro del contexto inmediato..... | 82 |
| 21 | Topografía del terreno, Morales..... | 84 |
| 22 | Orientación y vientos del terreno del proyecto propuesto, Morales | 84 |
| 23 | Orientación y accesos del terreno del proyecto propuesto, Morales | 86 |
| 24 | Esquema de relación planta única $N\pm 0.00$, Morales | 86 |
| 25 | Implantación y funcionamiento, $N\pm 0.00$ | 88 |
| 26 | Implantación y funcionamiento, $N\pm 0.00$ | 89 |
| 27 | Implantación y funcionamiento, $N\pm 0.00$ | 89 |

| FIGURAS | CONTENIDO | Pp. |
|----------------|---|------------|
| 28 | Implantación y funcionamiento, N±0.00 | 12 |
| 29 | Implantación y funcionamiento, N±0.00 | 13 |
| 30 | Implantación y funcionamiento, N±0.00 | 14 |
| 31 | Implantación y funcionamiento..... | 15 |
| 32 | Revestimiento de paredes exteriores y cubiertas, Morales..... | 64 |
| 33 | Acabado de concreto Blanco..... | 65 |
| 34 | Ventanales de Curtain Wall..... | 67 |
| 35 | Acabado de piso en cemento pulido..... | 68 |
| 36 | Acabado de piso en porcelanato beige 30x60..... | 70 |
| 37 | Adoquín..... | 71 |



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

DISEÑO DE UN TERMINAL URBANO DE PASAJEROS, IMPLANTADO EN LA PROPUESTA DE DESARROLLOS TURÍSTICOS Y RECREACIONALES EN EL SECTOR EL PICO, MUNICIPIO LOS TAQUES, ESTADO FALCÓN.

Autor: Jorge Alejandro Morales Villasmil

Tutor: Gustavo Marvez

Tutor metodológico: Arq. Orlando Ramírez.

Fecha: Agosto 2018.

RESUMEN INFORMATIVO

El propósito de la investigación es el diseño de un Terminal Urbano de Pasajeros, dentro del Plan de Reordenamiento Urbano en el sector El Pico, Municipio Los Taques, Estado Falcón, integrado a la propuesta urbana, que tiene como objetivo principal el desarrollo de una ciudad turística. Así mismo, busca resolver mediante una nueva obra, el actual déficit de servicios de distribución eficiente de habitantes urbanos, ésta problemática es causada por la baja atención por parte del estado al acelerado crecimiento poblacional en la zona. Con el nuevo planteamiento urbano se pretende mediante la arquitectura de un terminal urbano de pasajeros, de manera de cumplir con las necesidades de transporte de la población de Los Taques. Se incluye en la modalidad de un proyecto factible apoyado en la investigación documental y de campo descriptivo, se analizaron las necesidades del sector y la muestra a tomar, para un estudio mediante instrumentos de recolección de datos, tales como la encuesta, la cual se les hizo a los habitantes adyacentes. Las fases en la investigación serán Fase I: el diagnóstico lo cual determinó la situación actual, las deficiencias y problemas en la localidad. Fase II: se procederá al análisis de normas, leyes, y lineamientos urbanos. Seguido de la Fase III: En el cual se procederá a desarrollar el diseño de un terminal urbano de pasajeros, que solucionará parte de la problemática que presenta el Sector, en la Fase IV: La elaboración de la propuesta de diseño, en donde se desarrollará los espacios internos y externos de la edificación y se define el sistema estructural y los respectivos materiales para el acabado del mismo. Es importante resaltar que dicho planteamiento beneficiará al sector, ayudando a los ciudadanos a trasladarse y disponer de un mejor servicio de transporte terrestre que los conecte a sus destinos de manera eficaz.

Descriptores: Reordenamiento Urbano, Terminal Urbano de Pasajeros, Urbano, Turismo, Plan, Intervención, Arquitectura.

INTRODUCCIÓN

Las ciudades con alto porcentaje de turismo suelen caracterizarse por tener un lenguaje de crecimiento ligado a la actividad económica que se desarrolla en ella, esto guía a generar un incremento que por lo general implica una serie de actividades para la población como lo son las necesidades básicas de educación, medicina, comercio, esparcimiento, culturales, desplazamiento, entre otros, más sin embargo, la población suele desarrollarse desorganizadamente, dejando así atrás la estética de la ciudad y cubriendo solo las necesidades básicas de la misma en ciertos sectores.

Uno de los servicios elementales en toda gran ciudad es el transporte público colectivo. De cierta manera, la justificación del desarrollo ciudadano radica en la posibilidad de intercambio entre sus distintos habitantes, y no cabe duda de que, a disposición de una proporción creciente de la población, ha tenido una gran influencia en el desarrollo de las ciudades modernas, precisamente porque ofrece la posibilidad de resolver los problemas de transporte que persiste en la ciudad.

En el proceso de planificación y localización de terminales de transporte público terrestre en las zonas destinadas a evaluación, es importante identificar cuáles son las áreas sensibles a los efectos negativos que pueden generar estas instalaciones, a fin de evitar emplazamientos que contribuyen a la degradación del ambiente, tanto natural como urbano, a mediano o largo plazo.

Según la literatura sobre el tema, la planificación de las instalaciones de transporte debe cumplir con ciertas características que lleva a contemplar un estudio detallado que ayude a conceder la identificación, con base a un conjunto de criterios de distinta naturaleza y que conlleve un significado en el ámbito urbano, de transportes, ambientales, de las localizaciones favorables para dichas instalaciones, a fin tanto de disminuir la posibilidad de degradación del entorno urbano como de facilitar que dichos emplazamientos represente una oportunidad para el ordenamiento del Municipio Los Taques.

En este orden de ideas se puede decir que en el Estado Falcón, en la ciudad de Paraguaná, se presentó una problemática debido al crecimiento poblacional desorganizado

y a la baja reinversión en el área de transporte de ciudadanos, llegando a connotar que en la Península de Paraguaná, en el Municipio Los Taques, brindaba un pésimo servicio de distribución de pasajeros a las demás ciudades del país, esto resultó ser motivo suficiente para plantear la creación y que además brindó una mejor calidad de vida a los ciudadanos que utilizan éste medio de transporte.

Para plantear el proyecto, se realizó una evaluación de los espacios, infraestructura y servicios básicos de la zona, con el propósito de determinar el funcionamiento de los mismos; una vez realizada la evaluación, el investigador ejecutó el planteamiento que permitió organizar los espacios necesarios en la zona enfocando a mantener el equilibrio y propósito del conjunto, una vez surja el nuevo espacio diseñado en el planteamiento de esta investigación.

El diseño de un Terminal Urbano de Pasajeros, a fin de que cuente con espacios de servicios, y de interacción social, tales como restaurantes y variados centros de alimentación, comercios con diversos fines ligados netamente con el funcionamiento del mismo, servicios de envíos, numerosas líneas de autobuses para cumplir con la demanda de las diferentes regiones del país, como lo son: central, occidente, oriente y los andes. Se espera que todas las áreas del terminal se pudieran unificar generando un confort funcional tanto dentro como fuera de la edificación, para que cumpliera con las necesidades de los ciudadanos que requieren de este sistema de transporte, éste se encuadra dentro de las funciones que yacen en la ciudad ya que abarca los elementos arquitectónicos, estéticos y paisajistas; ésta propuesta de implantación urbana, se basó en la decadencia y condiciones que se presenta ésta problemática. Para así obtener un mejor funcionamiento del mismo.

Dentro de este marco de ideas, el siguiente trabajo de investigación se estructura de la siguiente manera:

CAPÍTULO I. Planteamiento del Problema: En este capítulo se determinó el problema de la investigación, el planteamiento del problema, su formulación, así como el objetivo general y los específicos.

CAPÍTULO II. Marco Teórico: Se llevó a cabo el marco teórico, constituido por los antecedentes de la investigación, las bases teóricas y la definición de términos utilizados a lo largo del estudio.

CAPÍTULO III. Marco Metodológico: Se planteó y se explicó de manera breve la metodología y el tipo de investigación, se tomó en cuenta cifras de población y muestra, incluyendo análisis de datos, técnicas e instrumentos de recolección de información, fases de la investigación y los recursos que se utilizaron, así como los materiales, humanos e institucionales en los que se apoyó la investigación.

CAPÍTULO IV. Propuesta Arquitectónica: El Proyecto, en el cual se describió la parcela, desde el sitio urbano y ubicación, las variables urbanas y naturales, el planteamiento, en respuesta a las necesidades de lo anterior, el proyecto de arquitectura, incluyendo los criterios de diseño utilizados, a su vez se detalló los programas de áreas, el esquema de relaciones, concepto generador y memoria descriptiva, su estructura, instalaciones y acabados del mismo.

CAPÍTULO V. Representación Gráfica: Se insertó en este capítulo la información y los diferentes gráficos, secciones, planos de plantas y perfiles urbanos, de la propuesta arquitectónica con sus análisis y explicaciones correspondientes. Y se concluyó con los anexos y referentes para la realización de este trabajo.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema

Con el desarrollo de las ciudades se fue creando un crecimiento desmedido de la población, como por ejemplo la ciudad de Singapur, que en 2005 tenía una población de 4.266.000 habitantes y una densidad poblacional de 6.103 hab/Ha y en el año actual 2015 cuenta con 5.470.000 habitantes y una densidad poblacional de 7.640 hab/Ha, siendo esta una diferencia en aumento de 1.204.000 habitantes en tan solo 10 años y 1.537 de densidad poblacional.

Las propuestas de reordenamiento urbano se han venido implementando en muchas regiones a nivel mundial, con la finalidad de recuperar y promover mejores desarrollos a futuro a nivel urbano. Se ha visto como las ciudades evolucionan rápidamente, ya que en su mayoría no dan abasto para satisfacer las necesidades a una población mayor a la pensada. Uno de los principales problemas que presenta esta situación, es que al no ser urbanismos planificados, sin lineamiento regidos por un plan de ordenamiento, presentando carencias en cuanto a servicios generales (administrativos, culturales, asistenciales, educacionales, servicios públicos, entre otros).

El crecimiento de una población afecta directamente a la planificación urbana, ya que esta es la que mediante instrumentos, regula el uso de los suelos y sus condiciones de transformación o conservación, por medio de un modelo de ordenación para un ámbito espacial que generalmente se refiere a un municipio, un área urbana o una zona de escala de barrio, pueblo. Este crecimiento no solo afecta a la planificación urbana, sino que también influye de manera más directa a la forma en que los ciudadanos se movilizan de una ciudad a otra.

En este orden de ideas, surgió la necesidad de conectar a las ciudades entre sí y así establecer una estrecha relación de tiempo y espacio entre ellas. Con el crecimiento de las ciudades, las autoridades del estado se ven a la obligación de crear un transporte público o

privado de mayor capacidad de trasladar cómodamente a los ciudadanos y hacerlos llegar a sus destinos por diferentes rutas que han de plantearse, trayendo así varias ventajas al disminuir la contaminación ambiental que se vive a nivel mundial, al igual que la contaminación sónica que emiten los carros trayendo consigo el ahorro de energía y estabilidad económica al disminuir el uso del automóvil en particular.

Presidiendo esta historia se desarrolló en Estados Unidos alrededor de 1903 la construcción de terminales de autobuses en todo el país y extendiéndose así por toda América, siendo desde 1988 uno de los más destacados el Terminal de Central de Autobuses de Pasajeros de la Ciudad de Puebla, México; desde donde salen autobuses que cubren casi todos los estados de la República Mexicana con una capacidad de 50.000 pasajeros, 123 andenes, 31 líneas de autobuses, 10 salas de espera y 28 locales comerciales que incluye varios restaurantes. Sin embargo la calidad del transporte público es muy deficiente, debido a que no cuenta con las condiciones necesarias para el correcto desarrollo del mismo, así se vive en muchos países de Latinoamérica.

Venezuela, ha tenido un crecimiento poblacional con un auge considerable en las últimas décadas, como consecuencia de esto se observó un aumento en las vías para los automóviles en general incluyendo el transporte público y privado. No obstante, se manifiesta una evolución por el exceso de transporte, lo que ha llevado al país a una crisis de sobreproducción de transporte, es decir, existe más del que en realidad se necesita. En el Distrito Capital se encuentra el Terminal de La Bandera, ubicado al final de la Avenida Nueva Granada, en la parroquia San Pedro, Caracas. Inaugurado en 1998 cuenta con 4 andenes, 35 líneas de autobuses y moviliza alrededor de 10.000 pasajeros por día, lo cual lo categoriza como el más importante de todo el país. Cubre rutas de la región central del país, la región Centro Occidental, región de los Llanos y región de Los Andes. Presentando éste una demanda de población a ser transportada que en algunos casos se solicita una planificación urbana de rutas no existente actualmente.

Actualmente en el Estado Falcón, se dispone de un espacio para los fines de transporte público terrestre, ubicado en la Av. Los Médanos de Coro con un total del área de 27.079,56m². Consta de un área de forma trapezoidal con estacionamiento y abordaje

para los autobuses, un área de venta de boletos y locales comerciales. Se observó que el espacio no se adapta a las actividades actuales que allí se llevaban a cabo, por el desgaste socioeconómico creando un ambiente de inseguridad, caos y desorganización. Brindando actualmente un servicio deplorable a la comunidad siendo este uno tan importante como lo es el transporte público y privado.

En el Municipio Los Taques se presentaron cierta problemática, cómo lo es el déficit de transporte terrestre, que no cubre con la tasa mínima de los ciudadanos que utilizan éste medio de traslado debido al aumento poblacional existente, otra de la problemática es la ausencia de un área turística que simbolice el área a tratar, un establecimiento donde pueda emerger la actividad de embarque y desembarque de los individuos que necesitan de él para dirigirse a un destino. Siendo la zona donde se va a desarrollar las investigaciones necesarias para la realización del proyecto, el servicio de transporte terrestre, tanto público como privado es insuficiente ya que no presta el servicio de un establecimiento requerido como lo amerita el sector El Pico, para una mejora inminente de confluencia de actividades que pretende realizar en la zona a trabajar, garantizando así una mejora en la calidad de vida de los usuarios del Municipio Los Taques y permitir la integración de todos los espacios que interactúan entre sí de manera armónica y coherente.

Por ello se estableció un plan de Ordenamiento Urbano en la zona de estudio y se plantea un diseño de un Terminal Urbano de Pasajeros implantado en la propuesta de nuevos desarrollos turísticos, recreacionales en el sector ya mencionado, con la finalidad que permitió al investigador organizar de manera correcta las necesidades de la zona por módulos, que estarán estratégicamente diseñados, con lo cual se observará una mejoría en el desarrollo cotidiano de los habitantes de Los Taques y así tener un mejor servicio en el transporte para que puedan desplazarse internamente y reconectarlos a varios municipios aledaños, además de beneficiar y explotar estratégicamente de manera económica, turística y cultural a la zona de estudio haciendo reconocer al municipio en todo el país.

Llevando este orden de ideas se puede decir que no es más que la implantación para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la zona, así como también de cualquier persona que busque optar por un servicio de transporte tanto público como

privado, ya sea dentro de los límites del Municipio Los Taques o fuera de ellos. Donde es necesario la construcción de espacios que brinden confort, seguridad, resguardo y orden a las personas que busquen trasladarse placenteramente por medio del transporte masivo como es el autobús dentro del país.

En este orden de ideas se propuso diseñar un Terminal Urbano de Pasajeros en el Municipio Los Taques, Estado Falcón, brindando a los ciudadanos, habitantes o no del Sector El Pico, un mejor servicio que proporcionó grandes ventajas el cual trajo consigo el mejoramiento significativo en el aspecto social, económico y de transporte en mencionado Municipio.

1.2 Formulación del Problema

De lo anterior expuesto surge la siguiente interrogante: ¿De qué manera la incorporación de un Terminal Urbano de Pasajeros dentro de la Propuesta de Ordenamiento Urbano, afianza las condiciones sociales y económicas de transporte del Municipio Los Taques, Estado Falcón?

1.3 Objetivos de la Investigación

Objetivo General

Diseñar un Terminal Urbano de Pasajeros, implantado dentro de la Propuesta de Desarrollos Turísticos y Recreacionales en el Sector El Pico, Municipio Los Taques, Estado Falcón. Mediante una edificación que satisfaga las necesidades a través de las leyes y normas establecidas, mejorando las condiciones sociales y económicas de transporte del Municipio.

Objetivos Específicos

Diagnosticar los problemas que caracterizan la situación actual del Municipio Los Taques, a través de las técnicas de recolección de datos, que determine las necesidades existentes.

Analizar la información del diagnóstico conjuntamente con las leyes y teorías vigentes, en la que se ve expuesta la zona de estudio planteando una propuesta factible.

Establecer la propuesta de implantación de un terreno baldío en el Municipio Los Taques en el Estado Falcón, el cual solucione parte de las problemáticas en la zona, teniendo en cuenta el rápido aumento de la población, pensando en soluciones a problemas futuros mejorando las necesidades del sector El Pico.

Proponer el diseño de un Terminal Urbano de Pasajeros, basado en el planteamiento de la Propuesta de Nuevos Desarrollos Turísticos, recreacionales que se necesita para la ejecución del mismo en el sector El Pico Municipio Los Taques, Estado Falcón.

1.4 Justificación

Para el desarrollo de esta propuesta se diseñó un plan urbano conociendo la problemática del municipio Los Taques, donde se estableció como alternativa de solución el reordenamiento urbano de la zona de estudio, donde se implantó en un terreno baldío del sector El Pico una propuesta de desarrollo turístico y de recreación, el cual se diseñó un área de servicio de transporte urbano terrestre, que brinde a los ciudadanos que optan por este beneficio, una mejor calidad de vida ofreciendo confort, seguridad y orden a las personas que se desplazan a todos lados del país y dentro del municipio. Aparte de ofrecer un servicio organizado de transporte terrestre, dispone de diversos locales comerciales, siendo importante destacar que se propuso alcanzar mediante la utilización de espacios funcionales para todo tipo de público, con servicios debidamente planteados y también un área administrativa para uso exclusivo del personal autorizado.

Por ende se planteó de esta manera un equipamiento urbano adecuado a las necesidades básicas y requerimientos de la zona a objeto de intervención, de manera fluida y ordenada de tal manera que la comunidad obtuviera bajo este modelo urbano la adecuada atención a los servicios y asistencia que reclama el sector de Los Taques. Además de un mobiliario urbano que propicie el confort a la zona, trazando recorridos por bulevares que se plantaron en el proyecto planteado.

En la zona de estudio se tomó en consideración las favorables variables naturales que éste posee, como la excelente vista al mar, la dirección de los vientos y la incidencia solar que forman parte de ese conjunto de características a ser usadas favorablemente a la hora de establecer una propuesta de diseño, mediante la adaptación al medio ambiente y al contexto. Además se distribuyó áreas dedicadas a la cultura, recreación, servicio y esparcimiento para sus habitantes. De ahí parte el desarrollo de un perfil turístico, a lo largo de la extensión de la península, creando de esta ciudad ya enriquecida, esperando ser explotada económica y turísticamente para beneficiar a la zona, a sus habitantes y a los visitantes que llegan a conocer el lugar.

Se creó este terminal de pasajeros con la finalidad de brindar un espacio apto para desarrollar las actividades de transporte organizadamente e interconectar el Municipio Los Taques con todos los municipios aledaños, ciudades falconianas y la región occidental del país incluyendo, Maracaibo, Maturín, Barquisimeto, así como también ciudades como Valencia, Maracay y Caracas. Brindando así a los ciudadanos un establecimiento que cumpla con las necesidades de desplazamiento urbano y regional, teniendo un lugar que identifique el sector como una ciudad turística y de recreación explotando la zona de ésta manera y económicamente garantizando una mejor calidad de vida a los ciudadanos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

El marco teórico consiste en desarrollar una teoría que va a fundamentar el proyecto con base al planteamiento del problema que se ha realizado. Existen numerosas posibilidades para elaborarlo, la cual depende de la creatividad del investigador. Una vez se ha seleccionado un tema para objeto de estudio y se han formulado las preguntas que guíen la investigación, el siguiente paso consiste en realizar una revisión de literatura sobre el tema. De igual forma buscar fuentes documentales que permitan destacar, extraer y recopilar la información de interés para construir el marco teórico pertinente al problema de investigación planteado.

Arias (2004). Expone que:

Los antecedentes reflejan los avances y el Estado actual del conocimiento en un área determinada y sirven de modelo o ejemplo para futuras investigaciones. Se refieren a todos los trabajos de investigación que anteceden al nuestro, es decir, aquellos trabajos similares; además sirven de guía al investigador y le permiten hacer comparaciones y tener ideas sobre cómo se trató el problema en esa oportunidad. (p, 55).

Refiere a que los antecedentes son aquellas investigaciones de un tema anteriores a la investigación en estudio, en situaciones parecidas, lo cual permite tener un mayor conocimiento de lo que se quiere hacer, ya haya sido en diferentes proyectos; de igual manera permite comparar, extraer y usar dicha información en su momento investigada como aporte para el desarrollo del nuevo proyecto.

Según Balestrini (2002), el marco teórico 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. 91). De allí pues, que su racionalidad, estructura lógica y consistencia interna, permitió el análisis de los hechos conocidos, así como, orientar la búsqueda de otros datos relevantes. En consecuencia, cualquiera que haya sido el punto de partida, para la delimitación y el tratamiento del problema se requiere de la

definición conceptual y la ubicación del contexto teórico que oriente el sentido de la investigación.

2.1 Antecedentes

Autor: COOTAR

Nombre del Proyecto: La estación de Alta Velocidad de Villena

Ubicación: Villena, Alicante, España

Año: 2013

COOTAR (2013) describe la estación de alta velocidad, la cual da servicio a la comarca industrial y agrícola de Alicante, está situada en un entorno rural, planteándose como objetivo principal la sostenibilidad y la integración con el entorno; para concretar este fin se llevaron a cabo varios mecanismos como el talud de la plataforma, ocultando las infraestructuras de gran impacto visual y la utilización de especies naturales locales. El talud que conforma la plataforma es una pieza fundamental para establecer el encuadre con la propuesta del arquitecto, ya que trata de un sistema de especies vegetales autóctonas que generan una imagen de velocidad a través de la representación de ritmos integrando la infraestructura con el entorno. (Ver figura 1)

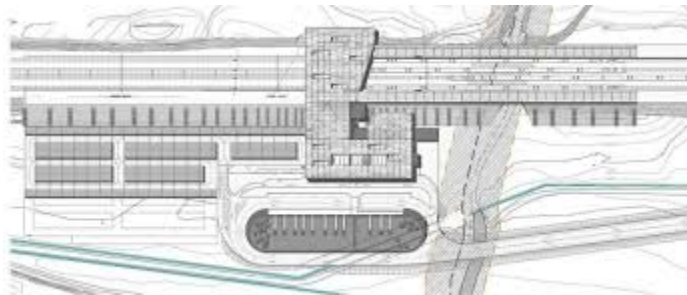


Figura 1. Planta Conjunto. Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-330712/la-estacion-de-alta-velocidad-de-villena-cootar/52e71f3be8e44e081d00025a> (2013)

Un punto importante en destacar es el estacionamiento ya que se encuentra a un metro y medio por debajo del nivel de acceso a la edificación, dejando de este modo la planicie de estacionamiento en un segundo plano visual pero de fácil acceso al usuario. Está caracterizada por poseer una gran cubierta, que cubre la estación y el paso de las vías, la cual hace de protagonista de la estación no solo por su imagen sino por su concepción de sostenibilidad, comportándose como doble piel favoreciendo el control solar de los locales que están en su interior. (Ver figura 2)



Figura 2. Detalle cubierta. Fuente <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-330712/la-estacion-de-alta-velocidad-de-villena-cootar/52e71f3be8e44e081d00025a> (2013)

Sobre las vías, la cubierta general un ámbito de sombra y protección al viajero que se ubica en los andenes. Este elemento da escala y unidad a la estación, que al contar paso inferior bajo vías, quedaría desfasada en dos cuerpos si no estuviera cubierta. En la actualidad se accede a la estación por tres de caminos rurales asfaltados. Desde la autovía A-31, un camino rural que atraviesa la Colonia de Santa Eulalia por una vía pecuaria; desde Villena, el camino de San Juan; y por último, la carretera CV-813, que se ha ampliado para que provisionalmente sea el acceso principal. Asimismo, está conectada con el casco urbano de Villena gracias al servicio de autobuses y taxis de la ciudad. (p. <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-330712/la-estacion-de-alta-velocidad-de-villena-cootar>).

El hecho de conectar un lado de la vía con el otro por medio de un volumen o una cubierta, como lo es el caso de la Estación de Alta Velocidad de Villena, es una característica que poseen en común las dos edificaciones, ya que vincular un lado de la vía de la Av. Sesquicentaria con el otro se planteó de manera que no pareciera dos edificios

diferentes y separados entre sí. Así mismo ambas edificaciones poseen la característica que conectan dos lados de la ciudad, gracias al servicio de autobuses y taxis.

Autor: Gerardo Puleo Fernández

Nombre del Proyecto: Sistema de Transporte Público Masivo y el Terminal de Pasajeros de Barquisimeto.

Ubicación: Barquisimeto, Venezuela

Año: 2013

Puleo (2013) expresa que:

Este gran proyecto forma parte de la estrategia establecida por la Alcaldía para el desarrollo urbano de Barquisimeto. El nuevo Terminal de Pasajeros tiene carácter extraurbano pues permitirá la movilización de usuarios desde Barquisimeto hacia otras ciudades fuera del estado Lara. El diseño arquitectónico trata de generar espacios de gran dinamismo, con grandes extensiones de área verde y fachadas con cerramientos acristalados, conformando así una mayor integración, tiene una disposición en forma radial, con un área central para las actividades administrativas y de servicios, y sus ejes exteriores para el funcionamiento de los andenes, sitios de espera de los pasajeros, y la recepción y despacho de equipaje. (Ver Figura 3).



Figura 3. Proyecto del Terminal de Pasajeros de Barquisimeto. Foto/Cortesía Gerardo Puleo Fernández.p.<http://gerardopuleo.blogspot.com/2013/03/el-sistema-de-transporte-publicomasivohtml> (2013).

Uno de los proyectos más resaltantes desarrollados por el arquitecto Fernández es el Terminal Extraurbano de Pasajeros de Barquisimeto, Estado Lara, donde se presta un servicio de transporte a toda la población de la ciudad y del país puesto que maneja rutas tanto fuera como dentro de la misma, con el fin de dejar atrás la problemática de insuficiencia y baja calidad en el sistema de servicio de transporte público colectivo,

(Fernández, 2013). A nivel arquitectónico, la edificación tiene una disposición radial, liderada por un espacio central para actividades administrativas y de servicio y, a su vez, sus ejes exteriores cumplen con la función de los andenes, salas de espera de pasajeros y recepción.

Es importante destacar la intención de integrar el espacio interno con el externo, mediante cerramientos acristalados que poseen las fachadas con vista a grandes extensiones de áreas verdes y paisajismo, diseñado especialmente para el agrado y disfrute de los pasajeros. Este es un ejemplo perfecto para el presente proyecto de cómo se integran los espacios interiores correspondientes principalmente a las salas de espera con el exterior y funcionalmente para brindar el mejor servicio a la población que requiere de este tipo de transporte público entre las diferentes ciudades del país.

Autor: Paolo Desideri, Estudio ABDR

Nombre del Proyecto: Estación Tiburtina Roma

Ubicación: Piazzale Stazione Tiburtina, Roma, Italia

Año: 2007

El estudio ABDR (2007) expone;

La estación de Tiburtina es uno de los principales puntos de intercambio de transporte público de Roma, y puerta de entrada a la ciudad, para los pasajeros que vienen con el tren de alta velocidad desde fuera de Italia. El proyecto de reurbanización de la estación fue diseñado por el arquitecto Paolo Desideri, del Estudio ABDR. La estación, para cuya construcción fue totalmente demolida la antigua estructura, consiste en dos edificios levantados en los dos laterales de las vías ya existentes, conectados por un puente-galería levantado sobre las vías que conecta la estación con las dos áreas vecinas. (Ver Figura 4)

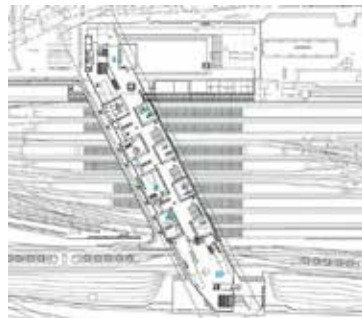


Figura 4. Planta Nivel ±0.00 Fuente: http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Estaci%C3%B3n_Tiburtina_Roma (2011)

El puente de la Estación Tiburtina hace del edificio un conector natural, físico y espacial, conectando los dos laterales del ferrocarril. La nueva estación se caracteriza por ser en sí un puente, un lugar de intercambio intermodal y también social y urbano. Una galería urbana cubierta, en la que los comercios y los servicios se sitúan en volúmenes que flotan en un gran contenedor. La estación tiene la particularidad de poseer una explanada de 10.000m² que da la bienvenida con paredes de vidrio que van desde el suelo hasta el techo, en donde los visitantes pueden ver la línea de horizonte de la ciudad y por debajo el flujo de la actividad propia de la estación al igual de lo que se intenta hacer con el terminal interurbano. (Ver figura 5) (p. p.http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Estaci%C3%B3n_Tiburtina_Roma).



Figura 5. Sección Transversal Fuente: http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Estaci%C3%B3n_Tiburtina_Roma (2011)

La estación Tiburtina, se relacionó con el proyecto ya que posee un puente que conecta los dos edificios levantados en los dos laterales de las vías, un espacio que es caracterizado por ser de intercambio intermodal y también social y urbano, relacionando la estación con las dos áreas vecinas. Además de una galería elevada con ventanales que ofrecen una vista de la ciudad y que tiene negocios, restaurantes y locales verdaderamente fuera de lo común. Y no solo eso, la estación Tiburtina de Roma es también un importante polo cultural, al igual que lo pretendió ser la Estación Interurbana, en donde se planteó zonas para muestras y exposiciones.

Autor: CC Arquitectos, Manuel Cervantes Céspedes
Nombre del Proyecto: Terminal Multimodal Azteca
Ubicación: Ciudad Azteca, Ecatepec de Morelos, México
Año: 2006

CC Arquitectos (2012), explica:

El Terminal Multimodal Azteca, también conocida como Mexipuerto, es el desarrollo arquitectónico propuesto siguiendo las tendencias internacionales del manejo de los flujos peatonales y vehiculares privilegiando la comodidad de los usuarios, mejorando el ordenamiento vial y peatonal facilitando a los del metro o viceversa, creando una conexión entre el Metro y los autobuses. El terminal ofrece un rango mayor de servicios públicos, como taxis, microbuses, Mexibús y autobuses en general. El espacio verde generado logra integrar el espacio exterior con el interior sumando así la ventilación natural de la zona con fines de ahorro de energía aprovechando los recursos naturales. (Ver Figura 6)



Figura 6. Acceso Sur. Fuente: http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Terminal_Multimodal_Azteca (2012)

El edificio cuenta con un centro comercial, algunos restaurantes varios comercios y lo más importante un paso a desnivel para los usuarios de la línea B del metro, una parada de taxis y una de autobuses. La particularidad de esta edificación es que no es necesario salir del edificio para acceder a los diferentes andenes de autobús, metrobús o minibús. (Ver Figura 7) (p. http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Terminal_Multimodal_Azteca)

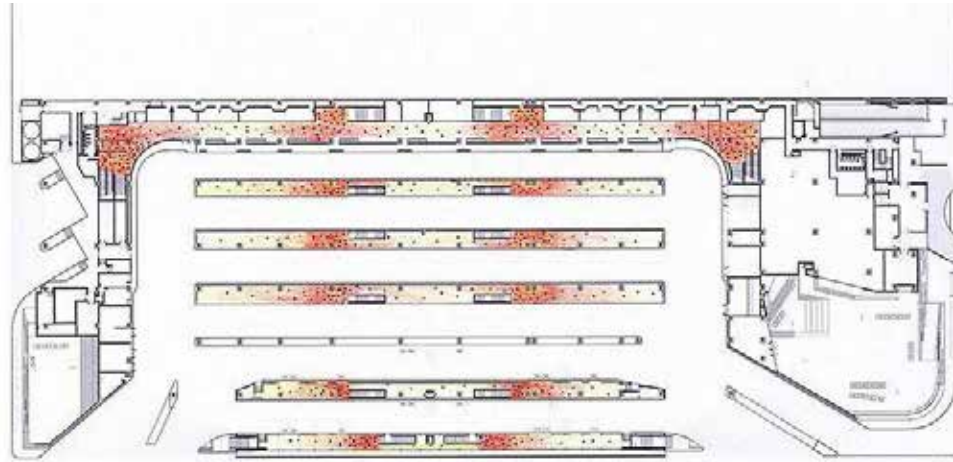


Figura 7. Planta Andenes Fuente: http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Terminal_Multimodal_Azteca (2012)

Al igual que la propuesta, en el entorno se plantearon nuevos espacios públicos rescatando la vialidad existente, con la finalidad de permitir un reordenamiento vial y un replanteamiento peatonal no solo para el usuario sino para los habitantes de la zona, favoreciendo a los del metro y viceversa. Además de los diferentes servicios que ofrece la edificación con lo son un centro comercial, sirviendo como un complemento al desarrollo urbano de la zona.

2.2 Bases Teóricas

Las bases teóricas fueron desarrolladas con base a la revisión exhaustiva de diferentes referencias bibliográficas y electrónicas, las cuales permitían sustentar el estudio realizado y estas debían responder a los objetivos planteados. En tal sentido Tamayo y Tamayo (1997) definen las Bases Teóricas como “La descripción del problema integra la teoría con la investigación y sus relaciones mutuas, era la teoría del problema y tenía como fin ayudar en el desarrollo del problema, de tal modo que puedan ser manejados y convertidos en acciones concretas”. (p. 112).

En este orden de ideas se procedió a investigar y analizar distintos factores y características, así como datos e información histórica, conceptos básicos, teorías de

autores, casos de desarrollos de proyectos de la misma índole, que permitieron así tener información previa para su posterior desarrollo y propuesta urbana en el sector, así como también del equipamiento que se planteó, teniendo en cuenta el anterior estudio de la zona y su desarrollo en la historia.

Las bases teóricas, son un conjunto de conceptos y proposiciones que constituyen un punto de vista o enfoque determinado, dirigido a explicar el fenómeno o problema planteado. Es una manera de relacionar el problema en un contexto amplio, donde se explican los conceptos de cada tema empleado en el proyecto que se propone. La arquitectura es todo el ambiente físico que rodea la vida humana, es el conjunto de modificaciones y alteraciones que tienen como objeto el satisfacer las necesidades de todas las personas que habitan en una ciudad o una región específica, aunque los medios de la arquitectura pueda consistir en la elaboración de obras, su fin es crear espacios con sentido donde los seres humanos puedan desarrollar todo tipo de actividades, dependiendo el uso destinado y de su tipología para dicho ambiente a crear.

Reseña Histórica de Los Taques

El 24 de julio de 1823 se desarrolló la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, la cual selló la independencia de Venezuela. En Los Taques se encuentra una plaza con una figura de águila de bronce, llamada Plaza El Águila. Este monumento fue colocado por la Armada Venezolana el 24 de julio de 1974 en un acto muy significativo, el cual contó con la presencia del Ministro de la Defensa y otros ministros.

La razón de este homenaje fue que de esta población partió el general José Prudencio Padilla hacia la Batalla naval del Lago de Maracaibo. En esa época Los Taques era un puerto importante de aprovisionamiento, especialmente hacia las islas del Caribe, Aruba y Curazao, y el Lago de Maracaibo. En esta población, los navegantes adquirían carne de chivo salada, queso y leche de cabra, sal, maíz, granos y todas aquellas provisiones necesarias para el viaje, producidas en la Península de Paraguaná.

El general José Prudencio Padilla no solo se surtió de provisiones para la Batalla Naval del Lago, en Los Taques, sino que algunos hombres de Los Taques y sus alrededores

se unieron al General Padilla y partieron hacia el Lago de Maracaibo a luchar por la independencia de Venezuela. Por esta razón, con la Plaza El Águila de Los Taques se rinde tributo a la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, la cual selló la independencia de Venezuela.

Reseña Histórica del Urbanismo

Las primeras civilizaciones urbanas surgen en el año 3000 a.C, en Mesopotamia, por la necesidad de organizar la construcción de acequias y canales desde los ríos Tigris y Éufrates; Uruk, es la ciudad mesopotámica más antigua. Al principio solo eran un grupo de aldeas y familias relacionadas, pero pronto se convirtieron en centros de comercio con grandes obras de regadío que producían varias cosechas al año. Se aglutinaban en torno a los templos y recintos sagrados construidos sobre torres piramidales hechas de adobe y llamadas Zigurats. En general, son ciudades todavía muy vinculadas a la agricultura, practicada en los territorios cercanos, con poblaciones reducidas en torno a los 20.000 habitantes y planta irregular, salvo las ciudades indias.

Hipódamo de Mileto, fue considerado por muchos el primer urbanista de la historia, un arquitecto griego que estableció normas revolucionarias para la construcción de las ciudades, éste ha sido considerado como el inventor o al menos el introductor en Grecia, de la planta de ciudades con calles paralelas y rectas que partían de una red ortogonal, produciendo una cuadrícula casi perfecta, que en su honor recibe el nombre de planta hipodámica. (Espino 2013).

El urbanismo trata del desarrollo de las ciudades y de sus alrededores. Durante la mayor parte de su historia el urbanismo se centró, sobre todo, en la regulación del uso de la tierra y en la disposición física de las estructuras urbanas en función de los criterios estipulados por la arquitectura, la ingeniería y el desarrollo territorial; con la revolución industrial, la proliferación y el crecimiento de las ciudades hicieron que, el concepto se ampliara, para incluir el asesoramiento general del entorno físico, económico y social de una comunidad. Ildefons Cerdá, con su Teoría General de la Urbanización, marca estas

pautas para el urbanismo moderno, formando una nueva idea para muchos arquitectos sobre cómo aplicar y mejorar los urbanismos.

Simmel (1903) Investigó que:

“La manera en la que la vida urbana configura la vida mental de sus habitantes. La vida urbana bombardea la mente con imágenes e impresiones, sensaciones y actividades que contrastan fuertemente con el ritmo más lento y más apetecible para los habitantes”. (Pág. www.elpasodecebra.blogspot.com/2011/01/teorias-del-urbanismo.html.)

La teoría urbana más sólida que se ha producido en cualquier época es probablemente la que se consigna en la Carta de Atenas, se trata de una auténtica declaración de principios y de una propuesta orgánica para el tratamiento de la problemática urbana moderna. Puede decirse que es uno de los pilares fundamentales del urbanismo, tanto en lo teórico como en lo metodológico. Si analizamos sus tesis fundamentales podemos ver que su principal propósito se relaciona con la idea de recomposición: el énfasis sobre las relaciones entre naturaleza y ciudad y sobre la complementariedad de las cuatro funciones urbanas (habitar, circular, recrear cuerpo y espíritu y, trabajar) tiene un claro sentido de recuperación de una unidad y una armonía –conceptuales y prácticas– entre las dimensiones de lo urbano que en ese momento habían entrado en conflicto de manera dramática.

La funcionalidad, la racionalidad de volúmenes y espacios y la eficiencia de la infraestructura, especialmente de la relacionada con la movilidad, se consideran principios incontrovertibles y expresión de los nuevos valores que deben regir la sociedad. El proyecto moderno de renovación, democratización y emancipación, planteado a escala mundial, es entendido por los arquitectos modernos como la gran obra que debe construir la sociedad en su conjunto, y cuyo escenario, razón de ser y objetivo final confluyen en la ciudad. Para los arquitectos de la época heroica de la modernidad, el propósito colectivo asimilaba la recomposición de la sociedad a la reconstrucción de las ciudades, o a su re-creación con base en una lógica geométrica y funcionalista; este propósito seguiría animando de una u otra forma, con mayor o menor énfasis, el desarrollo posterior de la disciplina una vez abandonada la fe en la función y en la geometría euclidiana.

A pesar de los nobles ideales que la animaron, la ciudad pensada por los arquitectos modernos demostró con el tiempo que era, si no imposible, muy difícil de realizar. La segunda mitad del siglo XX fue un período de crisis de la arquitectura moderna y de surgimiento de alternativas; todas ellas, en su momento agrupadas bajo la ambigua noción de “postmodernismo”, tienen su origen en el cuestionamiento de la viabilidad de una recomposición tan integral como la que soñaron los modernos: naturaleza, ciudad y sociedad se mantenían en conflicto sugiriendo que ese conflicto era la regla de sus relaciones.

Los teóricos orientaron entonces sus esfuerzos a recomponer las dimensiones que el urbanismo moderno había paradójicamente contribuido a disociar en la medida en que ignoraba o destruía las relaciones que las definen. Los temas del urbanismo serían a partir de entonces, sucesiva y reiteradamente, la percepción y la imagen urbana, la memoria colectiva, las desigualdades sociales y la comunicación como fin último de todo producto cultural.

Imagen Urbana

La imagen urbana no se refiere únicamente a la imagen visual que acostumbramos hacer de una ciudad, es decir la imagen que tenemos como referencia mental (postales, revistas, televisión) si no también y sobre todo la imagen viva de la ciudad, la imagen que se crea en la vida cotidiana de sus habitantes, cada persona tiene una imagen particular de su ciudad de acuerdo a las actividades que realiza dentro de ella, de esta manera podemos decir que cada persona tiene una imagen distinta de una misma ciudad.

Como dice Kevin Lynch (1960), En diferentes ocasiones y para distintas personas, las secuencias se invierten, se interrumpen, son abandonadas y atravesadas. A la ciudad se le ve con diferentes luces y con todo tipo de tiempo. En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, si no siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores. (pág.

<http://blogs.unlp.edu.ar/planificacionktd/files/2014/04/La-Imagen-de-la-Ciudad-Kevin-Lynch.pdf>)

Se puede decir que se toma como imagen urbana el factor determinante del carácter de una ciudad, cada persona tiene una imagen única de su ciudad por lo que es importante el dar importancia a la armonía general de todos estos aspectos para poder brindarle a cada persona una imagen urbana que sea armónica y le permita realizar sus actividades de manera adecuada y tener una buena imagen del espacio en donde se desarrollan.

La teoría de Kevin Lynch habla del modo de percepción del espacio urbano de la gente. Utilizó tres ciudades de Estados Unidos como casos, y demostró que la gente percibe el espacio urbano en diversos elementos y esquemas mentales. Entonces de ahí, hizo mapas mentales que emplean elementos constantes, mismos que dividió en cinco categorías.

Clasificó a las sendas como todas aquellas calles, vías o senderos por los cuales se puede transportar la gente, ya sea en vehículo o de manera peatonal. Nombró bordes a todos aquellos elementos que delimitan áreas o que impiden transportarse de un lugar hacia otro. Los barrios o distritos se referían a zonas que tenían características similares, también los consideraba secciones de la ciudad con dimensiones grandes o medianas. Los nodos los tomaba como puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador. Puede ser también un cruce o convergencia de sendas. Para finalizar señaló los hitos como puntos de referencia que fueran impactantes al momento de visualizarlos. Decía que el espectador no entraba en él, solo recibía el impacto al verlo, y servía también como otro punto de referencia. El hito o mojonera es exterior.

Planificación Urbana

Dentro de la complejidad del concepto de urbanismo en sí mismo, hablamos de la planificación urbana la cual según Ornés (2009)

Surge como ese proceso de descripción, análisis y evaluación de las condiciones de funcionamiento de las ciudades para poder generar propuestas de diseño y formular proyectos que permitan regular la dinámica urbana y ambiental de toda la ciudad y atender las anomalías existentes entre sus condiciones del desarrollo económico, social y espacial, dentro de un plazo de tiempo que demanda una programación, seguimiento y control bien definido. La planificación es como una metodología para escoger alternativas, que se

caracteriza porque permite verificar la prioridad, factibilidad y compatibilidad de los objetivos y seleccionar los instrumentos más eficientes.

La planificación no es el proceso de elaborar un documento que se denomina plan o programa, esto es sólo una parte del proceso. Sin embargo, las prioridades y los objetivos de la ciudad cambian en el tiempo, por lo que la planeación urbana o planificación urbana igualmente evoluciona en su concepción, a partir de los distintos momentos históricos de las ciudades, respondiendo a los procesos de industrialización, densificación poblacional, expansión de las actividades e incompatibilidad con las infraestructuras y servicios que las mismas registran.

Un plan de desarrollo urbanístico se elabora con el fin de ayudar, en gran medida, al desenvolvimiento de la ciudad y el movimiento de sus habitantes dentro de ésta, organizar y controlar la forma en la que se mueve, en busca de un desenvolvimiento eficiente. En la actualidad ésta maneja el tema ambiental para el desarrollo de cualquier ciudad, y que ésta logre ser sustentable para mantenerse en el tiempo, haciéndola más atractiva a los ojos de las personas.

Equipamientos Urbanos

No sólo es necesario hablar sobre la imagen de la ciudad sino sobre los equipamientos urbanos que se encuentren en esta, Ducci (2005) nos dice:

El equipamiento urbano está formado por el conjunto de espacios y edificios que dan servicio a la población, como educación, salud, comercio, cultura, recreación y administración pública. El conocer el tipo, estado y capacidad de atención de estos equipamientos en una ciudad permite detectar carencias y problemas que existen en este espacio. (p. 25)

Prestando atención a lo que dice la autora, la ciudad de Los Taques no cuenta con una variedad de equipamientos urbanos necesarios para la población, se encontraron carencias en la parte educativa, asistencial, cultural, recreativo y deportivo, por ende la propuesta urbana estará guiada hacia estas carencias, además del reordenamiento de la parte residencial y comercial de la zona.

Turismo

A la hora de crear una planificación urbana, pensada en un futuro, y específicamente en Venezuela con los cambios económicos que se prevén, es de vital importancia plantear un sustento económico que dirija su atención hacia el turismo, la Organización Mundial de Turismo (s/f) define a este como

Un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes (que pueden ser turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico. (p. www.elperiodiquito.com/secciones/viewarticle/1519/Conser_vacion-Marina-en-Venezuela)

En la actualidad el turismo se ha convertido en una herramienta económica importante para diversas ciudades del mundo, pero sin un buen plan de desarrollo se corre el riesgo de que las ciudades se deterioren, como es el caso de Los Taques donde la construcción improvisada no solucionan necesidades a largo plazo, es por ello que se propone en una nueva ciudad áreas dedicadas a promover el turismo de forma segura, agradables y amigables con el planeta, además de promover el turismo internacional, y teniendo en cuenta que en el futuro se planea eliminar los suministros del petróleo y fomentar el turismo como un nuevo sistema económico para Venezuela.

Vialidad

PDUL (2005) clasifica la vialidad en: Corredores urbanos de servicios y Vías estructurantes de conexión. Los Corredores urbanos son vías principales, sus áreas de influencia permiten funciones de alcance metropolitano: administrativas, financieras, comerciales, educacionales, recreacionales, deportivas. Las vías estructurantes de conexión tienen perfil para desarrollar velocidades.

(p.http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/15958/045_BGT_Guerrero_Alejandro.pdf?sequence=1).

Consisten en obras que mejoran las vías urbanas abordando el espacio público completo, esto es, calzadas y aceras, rehaciendo o mejorando los pavimentos, ampliando

capacidades, mejorando estándares con la implementación; por ejemplo, de vías segregadas para locomoción colectiva, paraderos, semáforos, señalización y demarcación, iluminación, ciclo vías, solución para el escurrimiento de las aguas lluvia, facilidades para discapacitados, paisajismo, etc.

Sistema Vial

Se entiende por sistema vial, la red de vías de comunicación terrestre, construidas por el hombre, para facilitar la circulación de vehículos y personas. Está constituido por el conjunto de caminos, rutas, autopistas, calles y sus obras complementarias (puentes, alcantarillas, obras de señalización, de iluminación, etc.). Junto a la red ferroviaria, se nuclea las arterias vitales de un país. Es el símbolo que traduce el progreso de una nación, y de ella depende, en gran parte, el crecimiento socioeconómico. La comunicación es el elemento esencial para el desarrollo y la unión de los pueblos. Es a través del sistema vial de un país, junto a otros sistemas, que mejorarán sus condiciones sociales, económicas, culturales, turísticas e integrativas.

Movilidad y Accesibilidad

Hablando en lo que se refiere a la movilidad y accesibilidad Negrón (2015) nos dice:

En una medida fundamental ello ha dependido del desarrollo del transporte motorizado e incluso de la proliferación del automóvil privado, que para 2005 ya era responsable de cerca de la mitad de los viajes en todo el mundo. Esto ha generado una tendencia a confundir movilidad con transporte y a olvidar que aquella no es un fin en sí misma: las personas se movilizan porque necesitan acceder a alguna actividad (empleo, educación, consumo, recreación) o a otras personas con las cuales necesitan o desean intercambiar. Ese olvido comporta el riesgo de que, paradójicamente, el incremento de la movilidad termine volviéndose contra ella misma, causando crecientes grados de congestión que, al dificultar los desplazamientos en el interior y alrededor de las ciudades, limitan gravemente las posibilidades de contacto e intercambio, a la vez que generan costos económicos y sociales a veces insostenibles, ahondan las desigualdades sociales, elevan la conflictividad y propician la decadencia urbana.

En esa perspectiva es esencial otorgar prioridad a los sistemas integrados de transporte público y de movilidad no motorizada, implantando a la vez medidas dirigidas a desestimular el uso del auto privado, todo ello acompañado de una reconceptualización de la estructura urbana que propicie la reducción de los recorridos mediante la consolidación de la ciudad compacta, resultando imposible abordar esos temas al margen de una política de usos del suelo.

No es difícil entender que lo que aquí se plantea es el exacto opuesto de las llamadas soluciones viales (no de movilidad, menos de accesibilidad) que el Ministerio de Transporte Terrestre e Infraestructura (se destacan los dos apellidos porque revelan la concepción subyacente) siembra por todo el país: meras intervenciones sobre la infraestructura vial supuestamente dirigidas a mejorar la fluidez del transporte motorizado, con olvido total de la movilidad no motorizada, sin propuestas en materia de transporte público y al margen de cualquier consideración sobre la estructura de las ciudades y los usos del suelo. (Pág. http://cav.org.ve/cms/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=169:arquitectura-en-venezuela&id=2024:imovilidad-o-accesibilidad&Itemid=59).

El autor explica en su publicación la problemática que se está viviendo en Venezuela concerniente a la movilidad y accesibilidad que existe en las ciudades y cómo se ha malinterpretado este término y su finalidad. Es importante tomar en cuenta todo lo que el expone sobre la movilidad y los planes que se han desarrollado para facilitar el tráfico, que solo benefician el movimiento y los planes que se han desarrollado para facilitar el tráfico, que solo benefician al automóvil y no al peatón, generando mayores emisiones de gases y contaminando al ambiente, en el proyecto se han de crear vialidades para el transporte del público, servicios y visitantes a cada área dentro de la ciudad turística, pero se plantearán de una manera que sea benéfica y amable tanto con las personas como con la naturaleza.

Transporte público

El transporte público es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris. En el transporte interregional también coexisten el transporte aéreo y el tren de alta velocidad. Otros servicios no se inician hasta que no se complete el vehículo. En algunas zonas de baja

demanda existen servicios de transporte público de puerta a puerta, aunque lo normal es que el usuario no escoja ni la velocidad ni la ruta.

Medio de Transporte

Los medios de transporte utilizados generalmente por el hombre son: a pie, en animales, vehículos motorizados (camión, autobús, automóvil), tren, avión, barco y nave espacial. Dependiendo de su función estos pueden ser clasificados como intercambiador de productos, medios de intercambio cultural, medio de abastecimiento de poblaciones y medio de diversión. Principalmente aplicado a este proyecto, el transporte de pasajeros tiene estrecha relación con el llamado colectivo extraurbano ya que abarca la población que busca transportarse a una localidad en otro estado, ciudad o municipio del que actualmente se encuentra. Este tipo de transporte se puede realizar por medio de autobuses, microbuses, camionetas y taxis.

Terminal de Transporte Interurbano.

El transporte terrestre se vino desarrollando muy despacio, uno de sus grandes protagonistas en el siglo XX es el automóvil, pero tras la segunda guerra mundial con la sociedad de consumo de masas se produce un gran auge en este servicio por lo que se hace necesario la invención del autobús. Debido a la concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas, se ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente. En los últimos 50 años en los grandes núcleos urbanos se ha procedido a la implantación de servicios de transporte.

Terminal de Pasajeros Extraurbano

Un terminal de pasajeros o estación de autobuses es una instalación donde se presta servicio de transporte público colectivo a través de autobuses que se turnan por salidas y llegadas a diferentes sitios del país, lugar o región, dependiendo sea el caso de su clasificación se puede definir los terminales: centrales que son el punto final o inicial del recorrido, los de paso que son un punto donde la unidad se detiene a recoger pasajeros o a

descansar brevemente, los locales de donde se prestan servicios de recorridos cortos y los de servicio directo o expreso donde el pasajero aborda el vehículo directamente en el terminal y no hace ninguna parada hasta llegar a su destino.

Concepto definiciones y características.

Terminal de Transporte es el punto final e inicial de recorridos largos. Son instalaciones en donde se almacenan y se da mantenimiento a las unidades de autobuses, al mismo tiempo, brinda diversos servicios a los usuarios. El transporte es el modo de trasladar a personas por medio de vehículos automotores, a través de caminos que conducen a un lugar determinado, sirven de intercambio económico entre los centros poblados.

Clasificación urbana arquitectónica.

Terminal de pasajeros se clasifica en:

1. Central: Es el punto final e inicial de los recorridos.
2. De paso: Punto en donde la unidad se detiene para recoger pasajeros.
3. Local: Punto donde se establecen líneas que dan servicio a determinada zona, los recorridos no son largos.
4. Servicio directo o expreso: es aquel donde el pasajero aborda el vehículo en la Terminal de salida y éste no hace ninguna parada hasta llegar a su destino.

El terminal terrestre de transporte público centraliza la oferta y concentra la demanda de servicio de transporte interprovincial en bus, creando las condiciones de una competencia sana y controlada entre las empresas que brindan este servicio; hecho que se reflejará básicamente en una mejora del nivel de los servicios en términos de seguridad, economía y confort. De acuerdo al destino y la demanda, se clasifican a los terminales terrestres en: locales, regionales y nacionales; siendo los de nivel local o urbano una tipología funcional muy distinta a los regionales y nacionales, quienes pueden desarrollarse bajo un mismo criterio de función. Las instalaciones de un terminal terrestre, comprenden una serie de áreas y edificios que permiten la funcionalidad operativa de servicio,

contribuyendo a proporcionar las facilidades físicas necesarias y a brindar mayor confort a los usuarios. Estos ambientes de los que hablamos se clasificarían dentro de las siguientes zonas:

Servicios operacionales: corresponde a las funciones centrales y fundamentales del terminal. Comprende aquellas operaciones y/o servicios que guardan una estrecha relación con el flujo de vehículos dentro del terminal y sus operaciones internas. Esta zona comprende las siguientes áreas:

1. Área de andén y de las plataformas de embarque y desembarque de pasajeros.
2. Zona operacional privativa de los buses; que comprende los estacionamientos operacionales.
3. Espacios de parqueo de taxis y vehículos particulares.
4. Servicio de encomiendas, que puede definirse como servicio auxiliar, pero por sus necesidades operacionales, se incluyen en servicios operacionales.
5. Los servicios de mantenimiento, limpieza y abastecimiento de combustible que dependiendo de la modalidad operacional, puede considerarse como servicios complementarios.
6. Servicios para conductores y auxiliares, vinculados a las áreas operacionales de buses.

Servicios Auxiliares

Comprende aquellos servicios que se relacionan con la actividad del transporte mismo de pasajeros y que con el diseño del terminal deben contribuir a optimizarlo. Las áreas que comprenden los servicios auxiliares se pueden clasificar en tres grandes grupos

A. Área de uso Directo de los pasajeros: comprende los ambientes de información y orientación, central de sonido, central telefónica, hall principal (al cual se incorpora la circulación central), venta de boletos, punto de despacho de pasajeros, despacho de equipajes y servicios higiénicos.

B. Área de uso de las empresas de transporte: son las áreas relacionadas con el expendio de boletos, control de llegadas y salidas de los vehículos y de los pasajeros y la función administrativa pertinente.

C. Áreas para la administración y mantenimiento del terminal: comprende los siguientes ambientes, áreas de oficinas administrativas y dirección técnica de terminal, y áreas del servicio de mantenimiento del terminal.

Servicios Complementarios

Comprende a aquellos servicios que permiten mejorar y ampliar los servicios básicos que ofrece el terminal a sus usuarios. Por la naturaleza que brinda son de dos tipos:

A. Servicios Públicos, como puesto policial, correo, oficinas de turismo, puesto de primeros auxilios, subestación eléctrica, entre otros.

B. Actividades comerciales, financieras, recreativas y de servicio. Según las categorías como magnitudes, modalidad de administración, pueden presentarse como servicios internos o servicios externos al terminal.

Autobús

Autobús es una aféresis de la palabra latina *ómnibús*. Ómnibus deriva del dueño de una tienda de sombreros, *Monsieur Omnès*, quien con un juego de palabras llamó a su tienda «Omnes Omnibus». La misma estaba situada frente a una de las primeras estaciones de carruajes en Nantes, Francia, en 1823. Omnès es la resonancia en latín de *omnes* que significa «todos» y omnibus «para todos». Los ciudadanos de Nantes poco después le dieron el apodo «Ómnibus» al vehículo. Cuando el transporte tirado por caballos fue motorizado a partir de 1905, el ómnibus fue llamado Autobús, un término, que al igual que ómnibus, todavía se utiliza.

Tipos de Autobús:

a) Mini Bus: capacidad de 8 a 30 pasajeros

b) Midibus: su longitud es de 8 y 10.5 metros y tiene una capacidad de 60 a 80 pasajeros sentados y de pie

c) Autobús Articulado: de dos o más secciones tipo módulos

d) Trolebús: autobús de tracción eléctrica, sin carriles que toma la corriente de un cable aéreo.

e) Ferrobús: Vehículo ferroviario ligero.

f) Tranvía turístico: Un tranvía turístico también llamado autobús turístico, es en realidad un minibús con ruedas de goma, normalmente alimentados por Diesel o gas comprimido.

Dimensiones de Autobuses

| | |
|-------------------------------|--|
| Distancia Entre Ejes (DE) | Sera aceptada siempre y cuando cumpla con la distribución adecuada de las cargas, y su radio no debe exceder de 14 metros. |
| Volado Trasero (VT) | 68% máx. con relación a la DE |
| Volado Delantero (VD) | 2.7 metros máx. |
| Angulo de Entrada (AE) | 8 grados mínimo |
| Angulo de Salida (AS) | 8.5 grados mínimo |
| Radio de giro máximo exterior | 14 metros |
| Radio de giro mínimo interior | 5.2 metros |

(Ver figura 8)

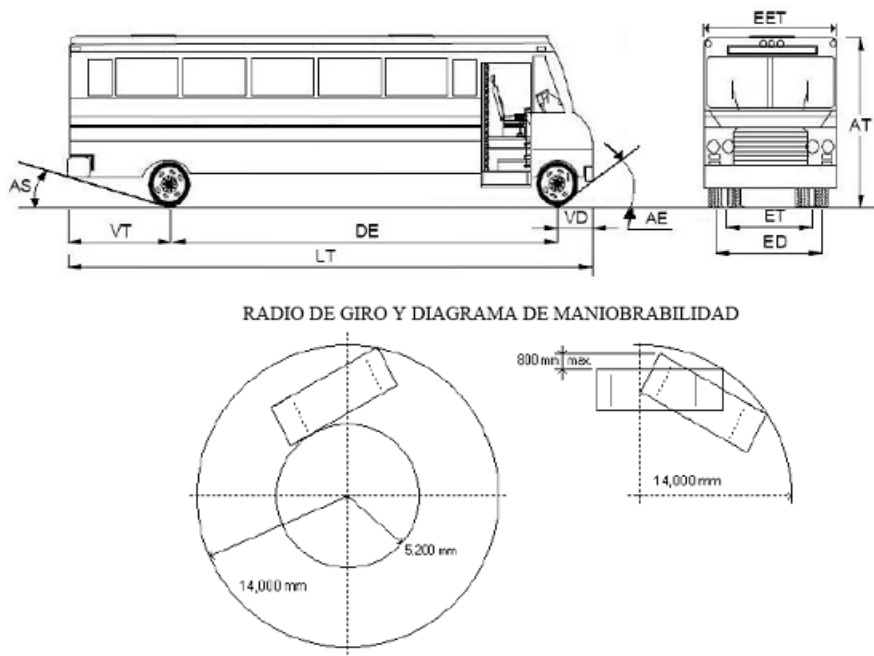


Figura 8. Dimensiones de un autobús. Fuente: http://cgsservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/2706_archivos/image006.gif (2014).

2.3 Bases Legales

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, según Gaceta Oficial N° 36.860 de 1999

De las variables de urbanismo.

Artículo 165. Es la competencia del Poder Público Nacional:

19. El establecimiento, coordinación y unificación de normas y procedimientos técnicos para obras de ingeniería, de arquitectura y de urbanismo y la legislación sobre ordenación urbanística.

23. Las políticas nacionales y legislaciones en materia naviera de sanidad, vivienda, seguridad alimentaria, ambiente, agua, turismo, ordenación del territorio.

De las variables de ordenación del territorio.

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 y participación ciudadana. Una ley Orgánica desarrollará los principios y criterios para este ordenamiento.

Artículo 178. Son 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 a la ordenación y promoción del desarrollo económico 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, 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.

Artículo 236. Son atribuciones y obligaciones del Presidente de la República:
18. Formular el Plan Nacional de Desarrollo y dirigir su ejecución previa aprobación por la Asamblea Nacional.

Ley Orgánica de Ordenación Urbanística. Gaceta Oficial N° 33.868. 16 de diciembre de 1987.

Título I. Disposiciones generales

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.

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

Título IV. De La Planificación Urbanística.

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

1. Desarrollar las políticas urbanísticas establecidas en el Plan de la Nación o formuladas por el Ejecutivo Nacional.
2. Concretar, en el correspondiente ámbito espacial urbano, el contenido del Plan Nacional de Ordenación del Territorio y de los planes regionales de ordenación del territorio.
3. Interrelacionar las acciones e inversiones públicas que incidan en la actividad urbanística.
4. Determinar los usos del suelo urbano y sus intensidades, así como definir normas y estándares obligatorios de carácter urbanístico.
5. Señalar los servicios públicos necesarios cuantitativa y cualitativamente.
6. Determinar los estímulos para lograr la participación de los particulares en el desarrollo urbanístico.

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

Artículo 24.- Los planes de ordenación urbanística contendrán:

1. Definición estratégica del desarrollo urbano, en términos de población, base económica, extensión del área urbana y control del medio ambiente.
2. La delimitación de las áreas de posible expansión de las ciudades.
3. La definición del uso del suelo y sus intensidades.
4. La determinación de los aspectos ambientales, tales como la definición del sistema de zonas verdes y espacios libres de protección y conservación ambiental y la definición de los parámetros de calidad ambiental.
5. El sistema de vialidad urbana primaria.
6. La red de abastecimiento de agua potable y cloacas.
7. El sistema de drenaje primario.
8. El señalamiento de las áreas donde están ubicadas instalaciones de otros servicios públicos y aquellas consideradas de alta peligrosidad, delimitando su respectiva franja de seguridad.
9. Definición, en el tiempo, de las acciones que los organismos públicos realizarán en el ámbito determinado por el plan.
10. La determinación de los equipamientos básicos de dotación de servicios comunales tales como: educativos, culturales, deportivos, recreacionales, religiosos y otros.
11. Las medidas económico-financieras necesarias para la ejecución del plan.
12. Los demás aspectos técnicos o administrativos que el Ejecutivo Nacional considere pertinentes.

Normas que regulan la operación y administración de los servicios que prestan las organizaciones de transporte público.

Resolución Gaceta Oficial de la República de Venezuela Número 066. 15 de marzo de 1991.

Esta norma será utilizada en su totalidad puesto que es necesaria para el cumplimiento del presente trabajo de investigación.

Norma Sanitarias Número 4.004 Extraordinario. 8 de septiembre de 1988.

Capítulo IX.

Del tipo y número requeridos de piezas sanitarias a instalar en las edificaciones.

Artículo 147.- Las edificaciones y/o los locales destinados a reunión pública con fines culturales, recreacionales, deportivos, de diversión, de esparcimiento y otros, deberán dotarse de salas sanitarias y de piezas sanitarias del tipo y número mínimo que se indica a continuación:

A. Auditorios, salas de reuniones, salas de conferencias, bibliotecas, teatros, cines, autocines, estadios, velódromos. Hipódromos, plaza de toros, circos, parques de atracciones, parques públicos y similares.

A.1 En edificaciones y/o en locales destinados a estos fines, se proveerán salas sanitarias separadas para hombres y para mujeres.

A.2 A los fines del cálculo del tipo y número mínimo de piezas sanitarias a instalar, se estimará que la y/o del local, y que la mitad de dicha concurrencia serán hombres y la mitad mujeres. Deberá instalarse una sola sala sanitaria con un excusado, un lavamanos y una ducha.

B. Cabarets, Casinos, Discotecas, Salas de Baile y Similares.

B.1 El tipo y número mínimo de piezas sanitarias a instalar en edificaciones y/o locales destinados a los usos antes mencionados, corresponderá a lo establecido en el aparte D. del artículo 145 de estas normas, aplicable a bares, cafeterías.

B.2 El tipo y número mínimo de piezas sanitarias a instalar será el indicado en la tabla 19.

B.3 Se proveerá una fuente de beber por cada 300 personas o fracción, que se instalarán fuera de las salas sanitarias.

B.4 Se proveerá un lavamopas en cada piso como mínimo.

B.5 En sitio cercano a los camerinos de artistas, se instalarán salas sanitarias separadas para hombres y para mujeres. En cada sala sanitaria se instalará como mínimo: un excusado, un lavamanos y una ducha.

B.6 En sitio adyacente a las casetas de proyección cervecerías, fuentes de soda, refresquerías, restaurantes y similares.

2.4 Definición de Términos.

Abordar: Acercarse a una persona, objeto o tema para involucrarse con él.

Acceso: Manera o forma de entrada a una propiedad ya sea para vehículos o peatones.

Ambiente: Es un conjunto de elementos naturales y sociales que se relacionan estrechamente en las cuales se desarrolla la vida de los organismos y está constituido por los seres biológicos y físicos.

Andén: En estaciones de tres, acera que se extiende a lo largo de las vías.

Arquitectura Sustentable: Es un modo de concebir el diseño arquitectónico de manera sostenible, buscando optimizar recursos naturales y sistemas de la edificación de tal modo que minimicen el impacto ambiental de los edificios sobre el medio ambiente y sus habitantes.

Atochamiento: Ocupación de todo el espacio, lo que produce dificultades para circular.

Autobús: Son los tipos de vehículos diseñados para transportar una cantidad numerosa de personas por medio de vía urbanas. Por lo general es usado en los servicios de transporte público interurbano y extraurbano con trayecto fijo. Son de gran tamaño que suelen llegar hasta 14 metros de largo por 2.60 metros de ancho y 4.23 metros de alto los de 2 pisos con una capacidad entre 50 y 60 pasajeros. Algunos incluso prestan servicio internos de sanitarios, aire acondicionado, cómodas butacas o asientos, televisión, servicio de internet y sistema de sonido.

Bordes o límites

Como su nombre lo dice son los límites propuestos para dar fin y separar los espacios entre una ciudad y otra, un pueblo y otra, o simplemente dos territorios diferentes. Suelen ser llamados periferias porque bordean toda la ciudad y son usados como medios de transporte masivo de alta velocidad.

Circulación: Es el nexo o el vínculo entre espacios de uno o diferentes niveles, cuya finalidad es la de permitir su accesibilidad o interrelación, así como la movilidad y el flujo de personas y materiales entre ellos.

Ciudad: Se define como el área urbana que presenta una alta densidad de población, conformada por habitantes que no suelen dedicarse a las actividades agrícolas.

Clima: Es el estado de las condiciones de la atmósfera que influyen sobre una determinada zona. Generalmente se hace referencia a la temperatura y al registro o no de precipitaciones (lluvia, nieve, etc.).

Congestionamiento vial: Se refiere tanto urbana como interurbanamente, a la condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, produciendo incrementos en los tiempos de viaje y atochamientos.

Contaminación Ambiental: Presencia en el ambiente de cualquier agente (físico, químico o biológico) o bien de una combinación de varios agentes en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, la seguridad o para el bienestar de la población, o bien, que puedan ser perjudiciales para la vida vegetal o animal, o impidan el uso normal y adecuado de las propiedad y lugares de recreación y goce de los mismos.

Destino: Es un punto de llegada o una meta. Suele utilizarse adonde viajará en un determinado momento.

Diseño Arquitectónico: Proceso de análisis de un programa que resulta en la creación o modificación de un edificio o estructura similar; generalmente se refiere a una construcción nueva, a veces en el interior de otra ya existente.

Diseño Urbano: Aspecto de la arquitectura y ordenación urbana que trata del proyecto de estructuras y espacios urbanos.

Diseñar: Es toda actividad de creación y nacionalización de las formas útiles para el desarrollo de la vida humana.

Edificación: Es cualquier estructura pública o privada y sus dependencias, cualquiera que sea su uso, sin importar el tipo de material utilizado en su construcción; se encuentre o no ocupada.

Espacio Público: Son todos aquellos lugares donde las personas se reúnen para socializar con otras, como plazas y parques con fin recreativo.

Espacio Turístico: Lugar geográfico determinado donde se asienta la oferta turística y hacia donde fluye la demanda turística, puede ser país, región, ciudad o lugar en concreto.

Habitantes: Hace referencia a vivir o morar. Todos los habitantes del mundo forman lo que se conoce como población humana.

Hitos

Son llamados hitos o mojones los puntos de referencia que tienen alto impacto sobre la ciudad al momento de ser visualizados. No necesariamente son hitos visitables a veces son solos momentos fijos que por tener un gran impacto visual sirven como puntos de referencia dentro de las ciudades, inclusive para identificar una ciudad a nivel turístico o para dar referencia en una dirección. Los hitos siempre se presentan en exteriores y abarcan con un campo visual de gran tamaño.

Nodos

Es la congruencia, unión o encuentro de por ejemplo dos o más sendas donde divergen las mismas. Suelen ser puntos con cierta cantidad de altura para ingresar en ellos como observadores.

Paisajismo

El paisajismo es una actividad artística muy popular en los últimos años y que tiene como objetivo principal modificar positivamente las características físicas de un terreno geográfico independientemente si es urbano o rural. El paisajismo puede destacarse por ser urbano donde se reflejan ciudades, edificios, calles, etc.; u oníricos donde se reflejan imágenes de los sueños. El paisaje urbano tiene como principal objetivo el destacar y conservar la naturaleza mediante una serie de lugares con vegetación variada que se estudia para armonizar de mejor manera el ambiente.

Pasajero: Es todo ser humanos que busca desplazarse en un medio de transporte. Por lo general sueles llevar equipaje como maletas, bolsas, mochilas, etc.

Planificación Urbana: Planeamiento de una futura comunidad o guía para la expansión de una comunidad actual, de una manera organizada, teniendo en cuenta una serie de condiciones medioambientales para sus ciudadanos, así como necesidades sociales y facilidades recreacionales; tal planeamiento incluye generalmente propuestas para la ejecución de un plan determinado.

Recorrido: Es la acción y efecto de recorrer, atravesar un espacio, efectuar un trayecto.

Reordenamiento Urbano: Planteamiento de una futura comunidad o guía para la expansión de una comunidad actual, de una manera organizada, teniendo en cuenta una serie de condiciones medioambientales para sus ciudadanos, así como necesidades sociales y facilidades recreacionales; tal planteamiento incluye generalmente propuestas para la ejecución de un plan determinado.

Recorrido: Del verbo recorrer, atravesar un espacio o efectuar un trayecto. Aplicado a los medios de transporte público, por ejemplo, deben respetar una serie de recorridos preestablecidos por sus compañías, y en base a los mismos cada usuario escoge el que más le convenga en cada caso.

Sendas

Son calles, vías, avenidas, senderos o caminos los cuales son utilizados como circulación en la ciudad. Permiten comunicar la ciudad internamente haciendo recorridos que obligan a los habitantes a vivir y transitar la ciudad a través de ellos.

Territorio: Es una porción de la superficie terrestre que pertenece a un país, provincia, región, etc. También puede hacerse alusivo a la tierra o terreno que posee o controla una persona, organización o una institución.

Transporte: Es una actividad utilizada como el desplazamiento de objetos o personas, de un lugar como punto de origen a otro como punto de destino, mediante un vehículo como medio o sistema de transporte utilizando una determinada infraestructura o red de transporte.

Transporte Urbano: Es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris.

Topografía: Disciplina o técnica que se encarga de describir de manera detallada la superficie de un determinado terreno.

Urbanismo: Se ocupa del estudio de las ciudades desde un punto de vista global estudiando y ordenando los sistemas urbanos.

Vegetación: Se utiliza para nombrar al grupo de vegetales que existen en cierto espacio geográfico.

Vehículo: Máquina que permite desplazarse de un sitio a otro. Transportan personas, animales, plantas, carga, objetos, etc. Tienen diversos tamaños y son impulsados de muchas maneras.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

Balestrini (1997),

Define como marco metodológico, el conjunto de procedimientos lógicos, tecno-operacionales implícitos en todo proceso de investigación, con el objeto de ponerlos de manifiesto y sistematizarlos; a propósito de permitir descubrir y analizar los supuestos del estudio y de reconstruir los datos, a partir de los conceptos teóricos convencionalmente operacionalizados. (p.125).

Según lo entendido en la cita se tiene que el marco metodológico es un proceso de investigación el cual nos dará las herramientas básicas necesarias para obtener información sólida y certera de lo que se quiere y puede llevar a cabo en un proyecto, de esta manera se facilitan muchísimas cosas en cualquier tipo de desarrollo llegando a cumplir los objetivos planteados en la investigación.

En este sentido, la Universidad Pedagógica Experimental Libertador, (UPEL), (1998) define.

El proyecto factible como un estudio que 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. Un proyecto factible, como su nombre lo indica, tiene un propósito de utilización inmediata, la ejecución de la propuesta. La propuesta que lo define, puede referirse a la formulación de políticas, programas, tecnologías, métodos o procesos, que sólo tienen sentido en el ámbito de sus necesidades. (p.121).

La noción de proyecto factible refiere a aquellas propuestas que, por sus características, pueden materializarse para brindar solución a determinados problemas. Esto quiere decir que los proyectos factibles son viables y permiten satisfacer una necesidad concreta, detectada tras un análisis que conlleve a lo que se quiere lograr en la investigación para desarrollar el proyecto y cumplir con los objetivos.

Por lo tanto, analizando lo anteriormente señalado por la UPEL (1998), se puede decir que la investigación se llevó a cabo bajo la modalidad del Proyecto Factible, que como su nombre lo indica, se realizó para la elaboración inmediata de una propuesta viable, con el fin de atender ciertas necesidades que requiera el sector El Pico, Urbanización Carubana, Municipio Los Taques, Estado Falcón, a partir de un diagnóstico previo, el cual se realizó por medio de los análisis de todas las investigaciones a emerger, técnicas e instrumentos que se van a utilizar y estudios que se llevarán a cabo en este capítulo, que servirán para llegar a la posible solución a los diversos problemas que se presentan en la zona a desarrollar el proyecto.

3.1 Tipo de Investigación.

Ciertamente entonces la investigación debe tener un sustento o basamento teórico de tipo documental donde se exponga las diversas referencias informativas y antecedentes necesarios para el desarrollo del proyecto, además debe incluir ciertamente un estudio y de ésta manera además influye la modalidad de tipo investigación de campo, dónde se busca identificar las variables y elementos modificadores del medio ambiente, contexto o entorno en el cuál se presenta la problemática.

Arias (2006), señala que

En un estudio pueden identificarse diversos tipos de investigación, existiendo muchos modelos y diversas clasificaciones, sin embargo, independientemente de la clasificación utilizada “todos son tipos de investigación, y al no ser excluyentes, un estudio puede ubicarse en más de una clase” (p.23).

En cuanto al tipo de investigación, existen muchos modelos y diversas clasificaciones. Hay diferentes tipos de investigación, los cuales se clasifican según distintos criterios. El criterio empleado en este estudio para establecer el tipo de investigación es de acuerdo al nivel y el diseño del proyecto a ejecutar, es decir, el tipo de investigación depende de la modalidad del trabajo.

La UPEL, (2005) plantea que: “Se entiende por investigación de documental, el estudio de problemas con el propósito de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con apoyo, principalmente, en trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, audiovisuales o electrónicos.” (p. 15). En otras palabras la investigación de modalidad documental pretende a partir del estudio y análisis de un problema mantenernos inmersos en el entendimiento del tema a partir a partir de la ampliación que profundicen en el tema y permitan su completo dominio y entendimiento. Siendo éste un proyecto de tipo factible.

Dentro de este mismo orden de ideas, Arias (2012) establece que:

La investigación de campo es aquella que consiste en la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variable alguna, es decir, el investigador obtiene la información pero no altera las condiciones existentes. (p. 31)

Dicho de otro modo la investigación de campo se trata del recaudo y organización de los datos y de la información directamente del objeto o sujeto que se explora, del lugar donde se establece la problemática, o de la realidad donde ocurren los hechos sin tomar control o modificar aquella información proporcionada o arrojada por el entorno, sujeto o elemento a estudiar.

Según el autor Arias (2012), define.

La investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Los resultados de este tipo de investigación se ubican en un nivel intermedio en cuanto a la profundidad de los conocimientos se refiere (p.24).

Refiere al estudio de características de algún caso ocurrido, tanto natural o social, y actividades predominantes exactas de objetos, procesos, personas con la finalidad de establecer cierta estructura, a la identificación de los vínculos que existen entre dos o más variables. Los investigadores, recopilan datos sobre una hipótesis o teoría, resumiéndose y analizándose los resultados para abstraer datos que ayuden a resolver el problema.

3.2 Población y Muestra

Población

Tamayo y Tamayo (1997), señala: “La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población posee una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación.” (p. 114). Entonces se puede definir la población como la parte macro del grupo de individuos o beneficiarios al cuál va dirigido el proyecto, el conjunto de individuos de la misma clase limitada por el estudio.

La población en el cual fue dirigido el proyecto se ubicó en el Estado Falcón, específicamente en el Municipio Los Taques, sector El Pico, urbanización Carubana. Para ser más específicos en cuánto cantidad y números que aproximadamente se manejan dentro de la misma población según el Instituto Nacional de Estadística de Venezuela (I.N.E), en el último censo realizado en el año 2011, El Municipio Los Taques, arrojó una cifra poblacional de 191.093 habitantes, porcentualmente hablando de un 4.61% del total de la población del estado Falcón. Para 2001 apenas contaba con un total de 70.811 habitantes con un porcentaje de 3.7% del total de la población a nivel estatal, es decir que viéndolo desde manera comparativa la población aumentó en el municipio pero a nivel de estadística y porcentual disminuyó un 0.91% de la población.

La población además se clasifica en la de tipo finita e infinita. Arias (2012), manifiesta que: “La Población finita es la agrupación en la que se conoce la cantidad de unidades que la integran. Además, existe un registro documental de dichas unidades”. (p. 82). Esto quiere decir que la población finita es aquella de la cual se tiene una certeza cuya cantidad de unidades se conoce y se tiene registro en las mismas. En el caso particular del presente proyecto de investigación se desempeña en base a la población del Municipio Los Taques que arroja la cantidad de 50.208 habitantes.

Para la obtención de las proporciones de la población se dio uso a la fórmula propuesta por Arias (2006), correspondiente a poblaciones finitas.

$$POB=POB_c + K_a * N^\circ \text{ años}$$

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

Nomenclatura:

POB: población en tiempo particular

POBc: población conocida

Nº 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 obtiene que:

$$D(POB) = 191093hab - 70.811hab$$

$$d(POB) = 120.282hab$$

$$dt = 2050-2020 = 30años$$

$$ka = \frac{120.282}{10años} = 12028,2 \text{ hab/año}$$

$$pob = 70811 \text{ hab} + (12028,2 \text{ hab/año} * 30 \text{ años}) =$$

$$pob: 431.657 \text{ habitantes}$$

El resultado obtenido arrojó un aproximado de 431.657 habitantes en el Municipio Los Taques del Estado Falcón para una proyección de 50 años.

Muestra

La muestra resulta como alternativa de la imposibilidad de abarcar la totalidad de los elementos que conforman la población accesible. Arias (2012) señala que:

La muestra es un subconjunto representativo y finito que se extrae de la población accesible. En éste sentido, una muestra representativa es aquella que por su tamaño y característica similares a las del conjunto, permite hacer inferencias o generalizar los resultados al resto de la población con un margen de error conocido (p. 83).

Según lo establecido anteriormente por el autor la muestra es una parte tomada de la totalidad de la población accesible que muestra una porción representativa de un conjunto general, de manera que esta sirva para llevar a cabo los estudios o análisis en base a la

misma a partir de una cifra o cantidad manejable, que permita concluir o globalizar aproximándose a los resultados que competen o afecten directamente a la población total con un margen de error ya conocido. Para calcular el tamaño de la muestra conociendo el tamaño de la población es finita, es decir conocemos el total de la población y deseásemos saber cuántos del total tendremos que estudiar la fórmula sería;

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot c \cdot p \cdot q}{(N)}$$

datos que se necesitará para el estudio y desarrollo del proyecto y la aplicación de los instrumentos de recolección.

3.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Las técnicas e instrumentos de recolección de datos es el paso a seguir en el orden metodológico y resulta relevante en su importancia. Se describieron aquellas técnicas en cómo se va a obtener la información y los instrumentos a utilizar. Las técnicas son recursos o procedimientos de los que se vale el investigador para acercarse a los hechos y acceder a su conocimiento, lo cual se apoya en instrumentos para guardar la información tales como: el cuaderno de notas para el registro de observación y hechos, el diario de campo, los mapas, la cámara fotográfica, la grabadora, la filmadora, el software de apoyo; elementos estrictamente indispensables para registrar lo observado durante el proceso de investigación.

Según Tamayo (2007), la observación directa “es aquella en la cual el investigador puede observar y recoger datos mediante su propia observación”. (p. 193). Esta técnica fue utilizada en la presente investigación, permitiendo conocer la realidad mediante la percepción directa de los objetos y fenómenos, ayudando así a conocer detalladamente los elementos físicos que conformaron el sector de estudio definido por el equipo de trabajo, estos fueron: elementos naturales, vialidad, servicios básicos, accesibilidad y entorno.

Según Hernández, Fernández y Baptista (1998), define. “La observación consiste en el registro sistemático, cálido y confiable de comportamientos o conductas manifiestas”. (p. 309). La observación directa se refiere al método que describe la situación en la que el observador es físicamente presentado y personalmente éste maneja lo que sucede.

Hernández; Fernández y Baptista (2006) explican. “El tipo de observación estructurada, el investigador utiliza instrumentos más detallados para la recopilación de los datos, estableciendo con anterioridad los aspectos que se han de observar”. (p. 289). Por lo que se entiende que la observación estructurada es aquella la cual posee un método sistemático para la obtención de la información.

Rojas (1977-1986) señala.

Que el volumen y el tipo de información-cualitativa y cuantitativa- que se recaben en el trabajo de campo deben estar plenamente justificados por los objetivos e hipótesis de la investigación, o de lo contrario se corre el riesgo de recopilar datos de poca o ninguna utilidad para efectuar un análisis adecuado del problema. Se explica que la información obtenida debe estar completamente acorde a la investigación y la justificación de ésta para una validez absoluta como datos en la investigación. (p. 197).

Efectuar una investigación requiere, como se ha mencionado, de una selección adecuada del tema objeto del estudio, de un buen planteamiento de la problemática a solucionar y de la definición del método científico que se utilizó para llevar a cabo dicha investigación. A su vez, se requieren de técnicas y herramientas que auxilien al investigador a la realización de su estudio.

Lista de cotejo

Para Balestrini (1998) define,


La lista de cotejo es una herramienta que se puede utilizar para observar sistemáticamente un proceso a través de una lista de preguntas cerradas. En la presente investigación se elaboró un listado de aserciones sobre un sistema de convivencia en la consolidación de los valores en los alumnos de educación básica. (p. 138).

Consiste en un listado de aspectos a evaluar (contenidos, habilidades, conductas, etc.), al lado de los cuales se puede adjuntar un tic (visto bueno, o una "X" si la conducta es no lograda, por ejemplo), un puntaje, una nota o un concepto. Es decir, actúa como un mecanismo de revisión durante el proceso de enseñanza-aprendizaje de ciertos indicadores prefijados y la revisión de su logro o de la ausencia del mismo.

Puede evaluar cualitativa o cuantitativamente, dependiendo del enfoque que se le quiera asignar. O bien, puede evaluar con mayor o menor grado de precisión o de profundidad. También es un instrumento que permite intervenir durante el proceso de enseñanza aprendizaje, ya que puede graficar estados de avance o tareas pendientes. Por

ello, las listas de cotejo poseen un amplio rango de aplicaciones, y pueden ser fácilmente adaptadas a la situación requerida. (Ver cuadro 1).

Cuadro 1
Modelo de la lista de cotejo

|  <p>REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ FACULTAD DE INGENIERÍA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARRERA ARQUITECTURA</p> | | | |
|---|----|----|--|
| Variable | Si | No | Observaciones |
| Ubicación | X | | Se encuentra ubicado en el sector el Pico, Urbanización Carubana, Municipio Los Taques. |
| Condición Climática | X | | Vientos que vienen del |
| Topografía | | X | El sector El Pico presenta una superficie plana en su totalidad por encontrarse a la orilla del mar. |
| Uso | | X | Actualmente la zona no cuenta con ningún equipamiento urbano para complementar la actividad que se genera en las playas. |
| Vegetación | | X | Presenta suelos áridos casi en su totalidad, incluyendo solo palmeras esparcidas por ser una zona tropical cálida. |
| Temperatura | X | | Con un promedio de Temperatura Anual de 28c°, con máximo de 33°C y mínima 24°C, con un promedio de 27°C en sombra. |
| Vialidad | | X | Zona careciente de calles locales para transitar. |
| Transporte Público | X | | Posee rutas de transporte urbano que atraviesan toda la península y llegan a la ciudad |
| Paso Peatonal | | X | El sector no cuenta con aceras ni espacios públicos que respeten el recorrido del peatón. |
| Contaminación Sólida | X | | Desperdicios acumulados debido a los consumidores en las playas que deterioran la calidad de la zona. |
| Contexto Urbano | X | | El contexto inmediato del sector es mayormente residencial. Presenta muy pocas edificaciones de carácter turístico y recreativo. |

| | | | |
|-----------------------|---|--|--|
| Servicio de acometida | X | | La zona presenta servicios de aguas negras y aguas blancas debido al uso residencial que habita en sus aproximaciones. |
|-----------------------|---|--|--|

La Encuesta

Según Tamayo y Tamayo (2008), 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 importante señalar, que esta técnica estuvo dirigida hacia los directivos-gerentes de agencias de viajes a nivel nacional, repartidas de acuerdo a la muestra. De acuerdo a esto se realizarán una serie de preguntas concisas y directas a la población de muestra anteriormente especificada, seleccionando a cada individuo al azar para así, recolectar la mayor información necesaria para tomar en cuenta las necesidades de la comunidad que habita en el sector de estudio.

Para Arias (2006) “la encuesta es la relación directa establecida entre el investigador y el objeto de estudio a través de individuos o grupos con el fin de obtener testimonios orales”(p.38). La entrevista se le aplicará a un porcentaje de la población, quienes proporcionarán la información necesaria para la investigación con la finalidad de obtener respuestas sobre cualquier interrogante planteada que beneficie al investigador para recolectar datos de interés.

Según Hurtado (2000) un cuestionario “es un instrumento que agrupa una serie de preguntas relativas a un evento, situación o temática particular, sobre el cual el investigador desea obtener información”. (p. 469). Tenemos que el cuestionario es una herramienta que se utiliza como un tipo de instrumento, cabe destacar, técnica de recolección de datos la cual cuenta con una serie de preguntas previamente establecidas con el fin de obtener claves y se obtiene información de primera mano de parte de la población interrogada al azar.

Los instrumentos y técnicas anteriormente planteados fueron llevados a cabo dentro de la investigación y desarrollo del proyecto, para el recaudo, diagnóstico, detección y registro de la información obteniendo así a través de su aplicación los resultados que dieron

prueba y veracidad de la existencia de la problemática, para así tomar las decisiones correctivas necesarias, a nivel de propuestas de diseño urbano y de los espacios y áreas estudiadas e intervenidas. (Ver cuadro 2).

Cuadro 2
Modelo de Cuestionario



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

A continuación les serán realizadas las siguientes preguntas con el fin de sustentar un trabajo de investigación universitario.

| Ítems | Preguntas | SI | NO |
|-------|---|----|----|
| 1 | ¿Reside usted en el sector El Pico, Municipio Los Taques? | | |
| 2 | ¿Cree usted que es necesario realizar un reordenamiento urbano en el sector que fomente a largo plazo el desarrollo económico de la Península de Paraguaná? | | |
| 3 | ¿Considera usted que el Municipio Los Taques posee el equipamiento urbano adecuado para satisfacer la calidad de vida de sus habitantes? | | |
| 4 | ¿Es de su agrado visitar las playas del sector El Pico con mucha frecuencia? | | |
| 5 | ¿Se moviliza usted fácilmente con las rutas de transporte público actualmente dentro del sector? | | |
| 6 | ¿Se encuentra usted a gusto con los servicios (hotelería, comercios, restaurantes, centros recreativos, áreas de esparcimiento) que ofrece la zona para sus visitantes? | | |
| 7 | ¿Está usted de acuerdo con la incorporación de un bulevar comercial que permita el recorrido peatonal de toda la zona, incluyendo las playas? | | |
| 8 | ¿Considera usted que se debe promover el turismo y comercio formal e informal dentro del sector, tomando en cuenta la cercanía que presenta con las costas venezolanas? | | |
| 9 | ¿Se encuentra usted de acuerdo con la incorporación de un Terminal Urbano de Pasajeros con el fin de convertir el sector en un centro turístico para el estado? | | |

- 10 Tomando en cuenta que el objetivo del proyecto es incentivar el intercambio social y cultural entre sus visitantes, y ofrecerles mejor servicio calidad ante el tema de transporte vial, ¿asistiría usted frecuentemente a dicho establecimiento?

Matriz FODA

Adicionalmente con el fin de presentar estrategias que puedan ser aplicadas a la hora de hacer la propuesta urbana se utilizará como técnica e instrumento de recolección de datos la matriz FODA, la cual Espinosa (2013) dice:

La matriz DAFO o FODA, es una conocida herramienta estratégica de análisis de la situación de la empresa. El principal objetivo de aplicar la matriz DAFO en una organización, es ofrecer un claro diagnóstico para poder tomar las decisiones estratégicas oportunas y mejorar en el futuro. Su nombre deriva del acrónimo formado por las iniciales de los términos: debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades. La matriz de análisis DAFO permite identificar tanto las oportunidades como las amenazas que presentan nuestro mercado, y las fortalezas y debilidades que muestra nuestra empresa. (p. <http://robertoepinosa.es/2013/07/29/la-matriz-de-analisis-dafo-foda/>).

La matriz FODA, es una herramienta de análisis que puede ser aplicada a cualquier situación, individuo, producto, empresa, etc, que esté actuando como objeto de estudio en un momento determinado del tiempo. La situación interna se compone de dos factores controlables: fortalezas y debilidades, mientras que la situación externa se compone de dos factores no controlables: oportunidades y amenazas. En este proyecto esta matriz fue utilizada con respecto al enfoque del entorno urbano y como afecta a sus habitantes mediante los factores antes dichos, vistos desde un ámbito general ya que hablamos de una ciudad y no como una institución. (Ver cuadro3)

Cuadro 3 Modelo de Matriz Foda

| Fortalezas | Oportunidades |
|--|--|
| Buenas instalaciones Uso de programas sociales Elaborar y vender productos a bajo costo del mercado El Pico reconocido nacionalmente como punto turístico Cercanía a las costas del Mar Caribe | Terrenos baldíos con capacidad de promover el turismo y satisfacer las necesidades de la comunidad Este municipio puede ser modelo a seguir por otras regiones en lo económico generando miles de empleos directos o indirectos Oferta Turística es variable |

Cuadro 3 (Cont.)

| Debilidades | Amenazas |
|--|--|
| Mejora de servicio Falta de aporte a la comunidad Ausencia de espacios públicos para el disfrute de los usuarios Falta de financiación Falta de espacios de recreación culturales, de culto, gastronómicos, comerciales, turismo Falta de un terminal de pasajeros que propicie comodidad de los transeúntes y los turistas | Problemas ambientales Cambio de hábitos de los consumidores Daños y robos a las instalaciones por parte de la comunidad Inseguridad en toda el área Invidencia solar alta Casco urbano mal formado Deficiencia a un indicio de generar una ciudad turística Pérdida de interés cultural |

3.4 Técnicas de Análisis de Datos.

Spiegel (1991) dice: La estadística estudia los métodos científicos para recoger, organizar, resumir y analizar datos, así como para sacar conclusiones válidas y tomar decisiones razonables basadas en tal análisis. (p, 130). En síntesis la estadística es la ciencia que se encarga de recoger, ordenar y clasificar datos de fenómenos genéricos, utilizando métodos, técnicas y procedimientos que le permitan conocer la realidad y comportamiento del fenómeno para sacar conclusiones, leyes y teorías que permitan tomar decisiones más acertadas.

Gráficos de resultados

Según Balestrini (1998), expresa que, al culminar la fase de relación de la información, los datos han de ser sometidos a un proceso de elaboración técnica, que permite recontarlos y resumirlos antes de introducir el análisis diferenciado a partir de procedimientos estadísticos (p.149). Trata del resumen de la información recopilada, para plasmar las mismas en gráficos, esquemas o cualquier otro elemento que se pueda mostrar los valores obtenidos mediante la encuesta y otras herramientas de recolección de datos. Se colocan cada una de las preguntas, seguidas del gráfico y una pequeña conclusión.

Ítem 1: ¿Reside usted en el sector El Pico, Municipio Los Taques?

Cuadro 4.
Porcentaje Ítem 1

| Si | No |
|-----|-----|
| 125 | 83 |
| 86% | 14% |

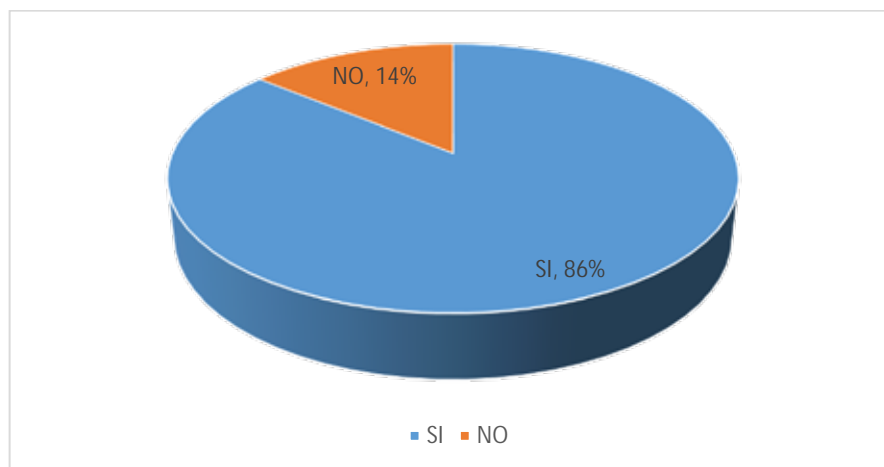


Gráfico 1: Respuesta ítem 1

Interpretación: En el anterior gráfico se puede observar un ochenta y seis por ciento (86%) de las personas encuestadas si residen en el sector El Pico, mientras solo el catorce por ciento (14%) no vive en mencionado sector.

Ítem 2: ¿Cree usted que es necesario realizar un reordenamiento urbano en el sector que fomente a largo plazo el desarrollo económico de la Península de Paraguaná?

Cuadro 5.
Porcentaje Ítem 2

| Si | No |
|-----|-----|
| 135 | 73 |
| 82% | 15% |

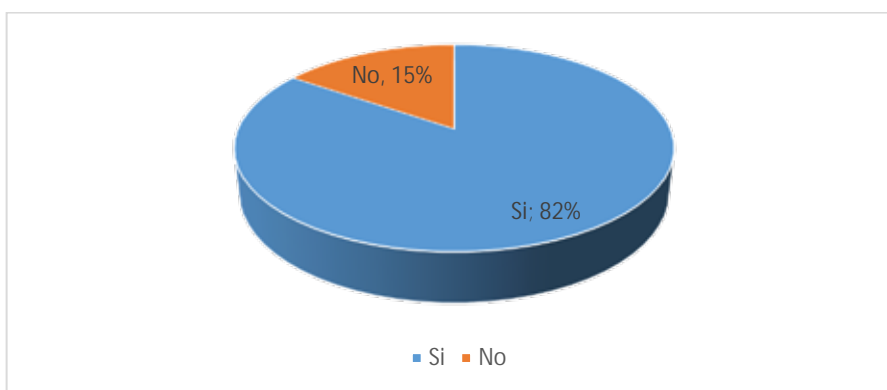


Gráfico 2: Respuesta ítem 2

Interpretación: En el anterior gráfico se puede observar un ochenta y dos por ciento (82%) creen que es necesario realizar un reordenamiento urbano en el sector. Un quince por ciento (15%) no lo cree necesario.

Ítem 3: ¿Considera usted que el Municipio Los Taques posee el equipamiento urbano adecuado para satisfacer la calidad de vida de sus habitantes?

Cuadro 6.
Porcentaje Ítem 3

| Si | No |
|-----|-----|
| 34 | 174 |
| 15% | 70% |

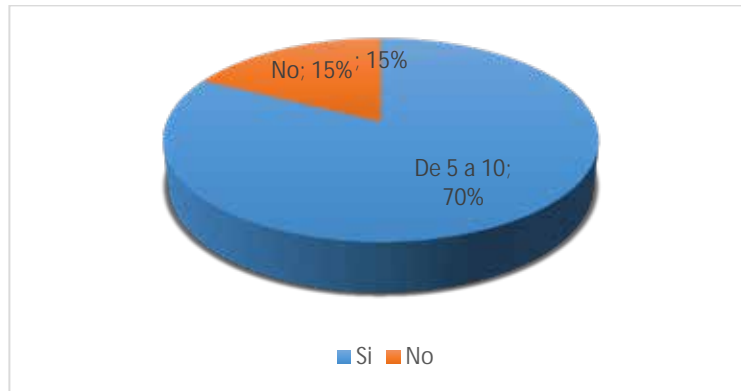


Gráfico 3: Respuesta ítem 3

Interpretación: En el anterior grafico se puede observar un setenta por ciento (70%) de las personas no lo consideran. Un quince por ciento (15%) si están satisfechos con la calidad de vida que les brinda el equipamiento urbano.

Ítem 4: ¿Es de su agrado visitar las playas del sector El Pico con mucha frecuencia?

Cuadro 7.
Porcentaje Ítem 4

| Si | No |
|-----|----|
| 123 | 85 |
| 92% | 8% |

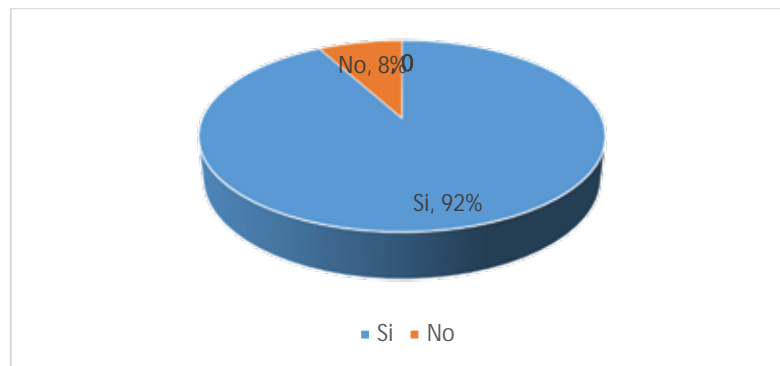


Gráfico 4: Respuesta ítem 4

Interpretación: En el anterior gráfico se puede observar un noventa y dos por ciento (92%) le agradan visitar las playas del sector mientras un ocho por ciento (8%) no lo es de agrada visitar con frecuencia.

Ítem 5: ¿Se moviliza usted fácilmente con las rutas de transporte público actualmente dentro del sector?

Cuadro 8.
Porcentaje Ítem 5

| Si | No |
|-----|-----|
| 13 | 195 |
| 10% | 90% |

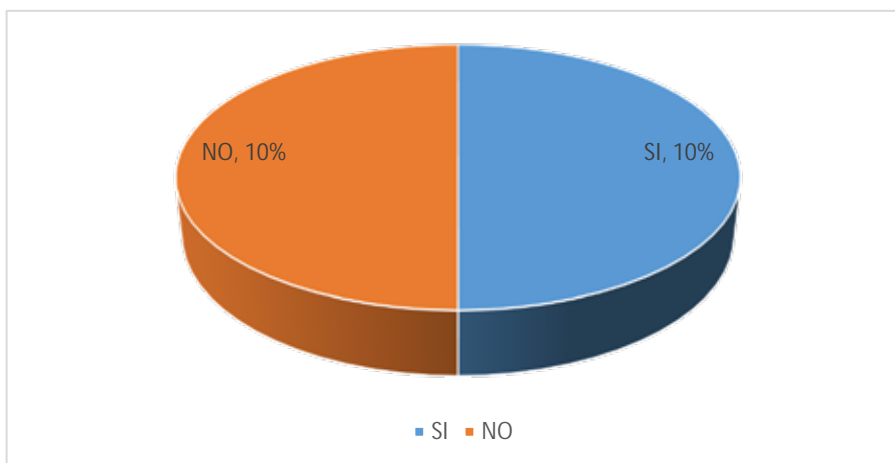


Gráfico 5: Respuesta ítem 5

Interpretación: En el anterior gráfico se puede observar un noventa por ciento (90%) de los habitantes no les es fácil trasladarse dentro del sector mientras un diez por ciento (10%) opina lo contrario.

Ítem 6: ¿Se encuentra usted a gusto con los servicios (hotelería, comercios, restaurantes, centros recreativos, áreas de esparcimiento) que ofrece la zona para sus visitantes?

Cuadro 9.
Porcentaje Ítem 6

| | |
|-----|-----|
| Si | No |
| 10 | 198 |
| 14% | 86% |

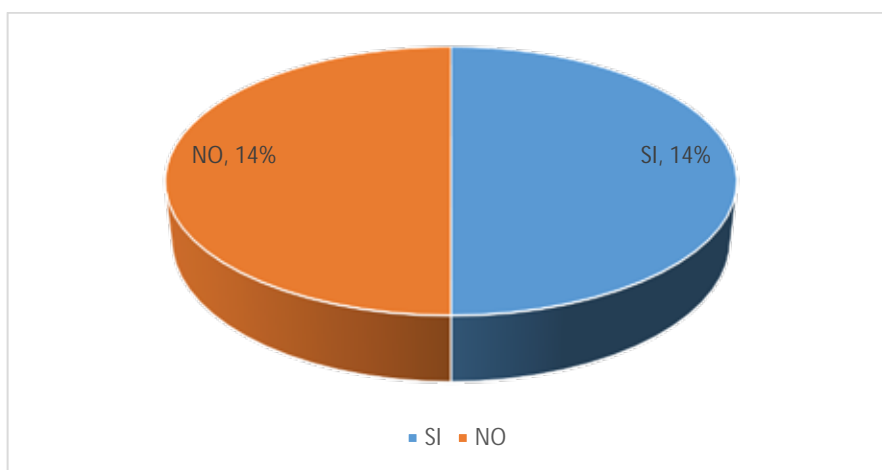


Gráfico 6: Respuesta ítem 6

Interpretación: En el anterior gráfico se puede observar un ochenta y seis por ciento (86%) de las personas que no están de acuerdo, mientras solo el catorce por ciento (14%) si lo están.

Ítem 7: ¿Está usted de acuerdo con la incorporación de un bulevar comercial que permita el recorrido peatonal de toda la zona, incluyendo las playas?

Cuadro 10.
Porcentaje Ítem 7

| | |
|-----|-----|
| Si | No |
| 188 | 20 |
| 60% | 40% |

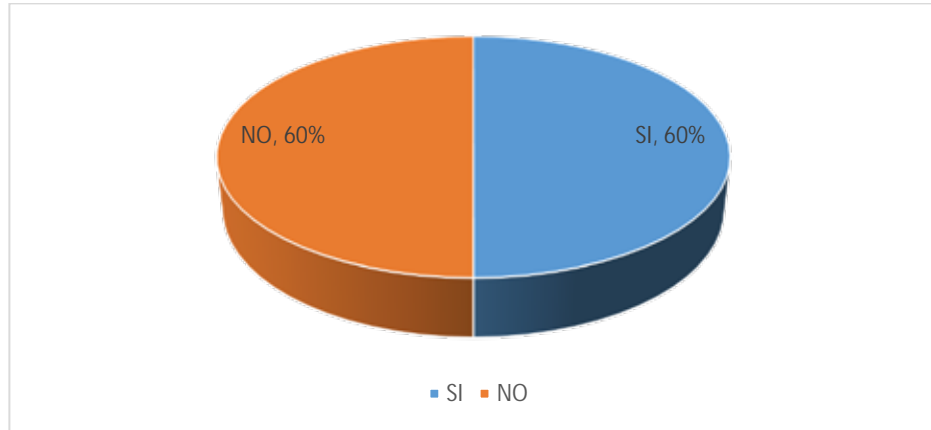


Gráfico 7: Respuesta ítem 7

Interpretación: En el anterior gráfico se puede observar que el sesenta por ciento (60%) están de acuerdo, mientras un cuarenta por ciento (40%) no lo está.

Ítem 8: ¿Considera usted que se debe promover el turismo y comercio formal e informal dentro del sector, tomando en cuenta la cercanía que presenta con las costas venezolanas?

Cuadro 11.
Porcentaje Ítem 8

| Si | No |
|-----|-----|
| 178 | 30 |
| 60% | 40% |

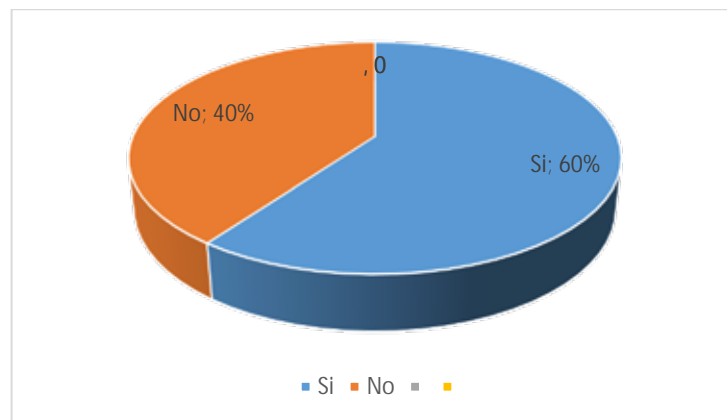


Gráfico 8: Respuesta ítem 8

Interpretación: En el anterior gráfico se puede apreciar que un cuarenta por ciento (40%) no están de acuerdo, mientras un sesenta por ciento (60%) si están de acuerdo.

Ítem 9: ¿Se encuentra usted de acuerdo con la incorporación de un Terminal Urbano de Pasajeros, con el fin de convertir el sector en un centro turístico para el estado?

Cuadro 12.
Porcentaje Ítem 9

| Si | No |
|-----|-----|
| 168 | 40 |
| 86% | 14% |

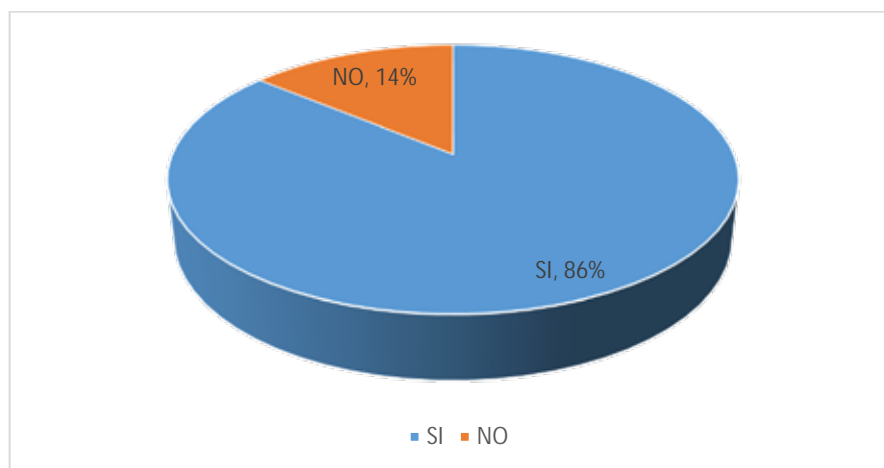


Gráfico 9: Respuesta ítem 9

Interpretación: En el anterior gráfico se puede catorce por ciento (14%) no están de acuerdo, mientras un ochenta y seis por ciento (86%) si están de acuerdo, lo cual convierte afirmativa esta interrogante que proporciona más información para el investigador.

Ítem 10: Tomando en cuenta que el objetivo del proyecto es incentivar el intercambio social y cultural entre sus visitantes, y ofrecerles mejor servicio calidad ante el tema de transporte vial, ¿asistiría usted frecuentemente a dicho establecimiento?

Cuadro 13.
Porcentaje Ítem 10

| | |
|-----|-----|
| Si | No |
| 163 | 45 |
| 90% | 10% |

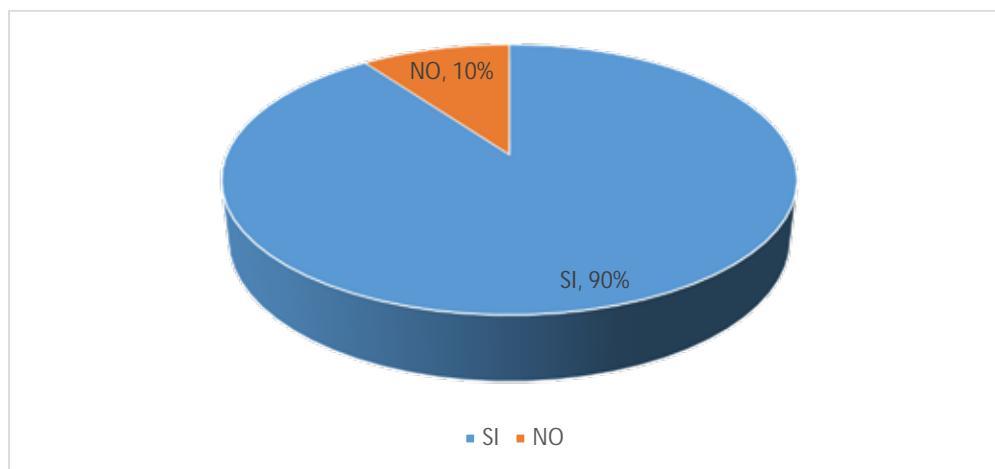


Gráfico 10: Respuesta ítem 10

Interpretación: En el anterior gráfico se puede observar un noventa por ciento (90%) cree importante el intercambio social del terminal logrando la visita recurrente al sector, mientras solo un diez por ciento (10%) no les importa.

Análisis de Resultados.

Según Balestrini (2004) en el análisis e interpretación de los resultados “se introducirán los criterios que orientaran los procesos de codificación y tabulación de los datos; sus técnicas de presentación; el análisis estadístico de los mismos; así como, el manejo de los datos no cuantitativo”. (p, 153). Por lo tanto tenemos que el análisis de resultados es la forma con la que manejaremos los criterios de orientación de los procesos en la investigación.

Luego de aplicar un cuestionario de 10 ítems o preguntas dirigidas a residentes, persona laboral, profesional y administrativa de diversos albergues en el Municipio Los

Taques, Estado Falcón, se procedió al análisis de estos para así dar respuesta la problemáticas de la zona.

Ítem N° 1: La muestra arrojó mayor porcentaje, el cual señala de manera afirmativa de la mayoría de los habitantes viven en la zona de estudio, la mayor cantidad de individuos residen en el sector El Pico del Municipio Los Taques, lo cual se estudió las necesidades de estos y se llega a la conclusión de que estas personas necesitan mejores establecimientos que funcionen adecuadamente y cree en los ciudadanos la sensación de confort, tranquilidad. Por lo tanto se planteó en este sector un lugar recreativo como lo es la propuesta de nuevos desarrollos turísticos, recreacionales en mencionado sector, donde comprende varias edificaciones entre estos, un Terminal Urbano de Pasajeros para el desarrollo según las primeras necesidades que estos requieran.

Ítem N° 2: El prototipo que se llevó a cabo en la investigación, demostró en su mayoría en que los ciudadanos creen necesario realizar un reordenamiento urbano en el sector, el cual fomente a lo largo el desarrollo económico de la Península de Paraguaná. Por ende se propuso en el proyecto de nuevos desarrollos turísticos, recreacionales, un terminal urbano de pasajeros que ayude a este crecimiento económico del sector.

Ítem N° 3: Debido a la muestra que se utilizó para ésta investigación, se reflejó con mayor porcentaje en que el Municipio Los Taques no posee el equipamiento urbano adecuado para satisfacer la calidad de vida de los habitantes. Es por ello que se tomó como proyecto fundamental un Terminal Urbano de Pasajeros que cumpla con las normas de equipamiento establecidas para un mejor servicio en el ámbito de transporte público.

Ítem N° 4: Según el modelo de investigación y el resultado de ella se obtuvo mayor información en qué es de gran agrado visitar las playas del sector El Pico con mucha frecuencia. Lo cual se da en ventaja la propuesta que se fomenta como primordial, ya que con un Terminal Urbano de Pasajeros la medida de transporte urbano y sub-urbano se hace eficaz e incrementa el flujo de turistas en el Municipio Los Taques, convirtiendo ésta en un mejor pasaje vacacional.

Ítem N° 5: La muestra realizada fue mayoritaria y señala de forma negativa la consideración de fácil movilización con las rutas de transporte público actualmente dentro

del sector. Lo cual le da paso a la propuesta a realizar en esta investigación de proyecto factible viable, el cual se establece nuevos desarrollos turísticos, recreacionales en el Sector El Pico, facilitando a los usuarios del Terminal Urbano de Pasajeros un mejor desplazamiento mediante una buena distribución del establecimiento para un fácil manejo de los beneficiarios.

Es por ello que se propone el Diseño de un Terminal Urbano de Pasajeros, Implantado en la Propuesta de Nuevos Desarrollos Turísticos, Recreacionales en el Sector El Pico, Municipio Los Taques, Estado Falcón, para poder abastecer aquellas necesidades de los usuarios de manera óptima y haber cumplido con lo requerido con la propuesta de mencionado proyecto.

3.5 Fases de la investigación

Fase I Recolección de la Información

Tiene como fin obtener la información necesaria para conocer la situación actual, las deficiencias y problemas en el sector El Pico, así como el déficit de equipamientos dedicados a las diferentes disciplinas, una de ellas el transporte. Se visitó las adyacencias de la zona en estudio para una mejor comprensión de su estado actual así como de su problemática, al igual que en varios organismos de transporte relacionados al objetivo de esta investigación.

Fase II Análisis de la Información

Posteriormente a la recolección de la información se procede a analizar la información obtenida; a partir de los resultados generados por dicha recolección o recaudación de información, se estudian las leyes, normas, planes especiales y lineamientos urbanos establecidos con las distintas entes públicas, así como por la alcaldía, lo cual nos

permitirá plantear las nuevas propuestas sin problemas cumpliendo así lo establecido en las normas.

Fase III Intervención Urbana

Tuvo como finalidad hacer una propuesta urbana que solucionase los problemas que presentó la población del sector El Pico, ya definidos de una manera confiable. La propuesta debió seguir lineamientos del planeamiento urbano local, así como de la zonificación de la zona, permitiendo la propuesta de un plan especial de intervención urbana teniendo como finalidad lograr la mejor solución y desarrollo para la localidad.

Fase IV Planteamiento del Edificio

Se procedió a determinar el tipo de Terminal Urbano del sector El Pico, urbanización Carubana, Municipio Los Taques, Estado Falcón. Con el fin de promover el bienestar y el conocimiento en la población de mencionado sector, dicho complejo se adapta a las diferentes normas, planes y leyes para cumplir de estos modos diferentes necesidades de manera eficiente.

Fase V Anteproyecto

Se procede a aplicar los conocimientos adquiridos sobre la edificación seleccionada, se definen los espacios tanto internos como externos, la relación de los espacios con el contexto inmediato, materiales que se van a implementar en el proyecto a ejecutar, para ser presentados mediante planos, cortes, fachadas, maquetas, levantamiento digital, memoria descriptiva, para la comprensión de dicho proyecto.

3.6 Recursos

Para el desarrollo de un trabajo de investigación, el sujeto encargado de llevarlo a cabo requiere de una serie de recursos, de tipos humanos e institucionales, hasta los recursos materiales y de tiempo, estipulados para la realización de cada actividad prevista, para así recolectar la mayor cantidad de información necesaria para el desarrollo o ejecución de la misma, además se encuentran los recursos materiales, los cuales permitieron el desarrollo escrito y gráfico.

Recursos Humanos

En los recursos humanos se encuentran profesionales de la Escuela de Arquitectura de la Universidad José Antonio Páez, tales como el tutor académico Arq. Gustavo Marvéz, el tutor de metodología el Arq. Orlando Ramírez, y como encuestados algunos de la población del Municipio que es la persona que está auspiciando el proyecto y todas aquellas personas que colaboraron en la recaudación de información en los entes parroquiales, comunales y municipales.

Recursos Institucionales

Como instituciones y organismos a las cuales se recurrió para la búsqueda de información y apoyo en la realización del trabajo, se contó con: La Universidad José Antonio Páez (Escuela de Arquitectura), institución educativa que formó parte del proyecto de investigación, así como también la Alcaldía del Municipio Los Taques, como ente gubernamental que regula las leyes sobre los nuevos proyectos civiles y urbanos del municipio.

Recursos Materiales

Entre los recursos materiales nos encontramos con equipos y dispositivos electrónicos como lo son: Computadora portátil, Impresora, tinta de impresora, pendrive, etc. Programas

que ésta cuenta como: Microsoft Office Word y Microsoft Office Excel, Adobe Acrobat Reader; para la parte de diseño: AutoCAD, Revit, Sketchup, etc. Entre los múltiples instrumentos que se utilizaron, se cuenta con diversos materiales legales como lo son la Constitución de la República de Venezuela (1999), Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio (1983), Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987), Normas para proyecto, Construcción, Reparación, Reforma y Mantenimiento de Edificaciones (1988), Normas ISO (2015), Reglamento de Apnea CMAS (2006), Normas Para el Manejo de los Desechos Sólidos de Origen Doméstico, Comercial, Industrial o de Cualquier Otra Naturaleza que no Sean Peligrosos (1992), además de todos los recursos bibliográficos, tanto en físico como en digital, utilizados como apoyo y base de la investigación, las consultas de diversos manuales y materiales utilizados para llevar a cabo el desarrollo del presente trabajo.

Se contó con el uso de portátiles para la elaboración y organización del trabajo escrito, y con los programas que ésta cuenta como: Investigaciones gracias al medio vía Internet, Google Earth, Google Maps, Microsoft Office Word 2013 y Microsoft Office Excel 2013, Power Point 2013, Adobe Acrobat Reader, para correcciones con el tutor metodológico por medio de correo electrónico Gmail, para la parte de diseño, AutoCAD, SketchUp, Revit y revistas de Arquitectura digital. También se hizo uso de algunos artículos de papelería como: Hojas tamaño carta, Engrapadora, Lapicero, lápices, borradores, papel para croquis, colores, marcadores, cartones, cartulina, pega, exactos, tijeras, reglas, dispositivos de almacenamiento como memorias SD y pendrive, plotter y dispositivos de impresión.

Tiempo

El tiempo es el número del movimiento según el antes y el después, mostrando así una pequeña partes que se refiere al tiempo que se ha determinado para realizar este proyecto de investigación aplicada. La ejecución de este trabajo, se toma en cuenta 2 semestres académicos que cuentan 16 semanas de este año 2018. Para esto fue requerida la

elaboración de un cuadro (Ver Tabla N°2) donde de forma informativa se puede apreciar la cronología de dichas actividades.

Tabla N°2
Cronograma de Actividades

| ACTIVIDADES | TIEMPO | | | | | | | | | | Total de semanas |
|---|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------------|
| | ABRI (2018) | MAY (2018) | JUN (2018) | JUL (2018) | AGO (2018) | SEP (2018) | OCT (2018) | NOV (2018) | DIC (2018) | ENE (2019) | |
| Diagnóstico y análisis de la zona y elección de problema. | X | | | | | | | | | | 1 |
| Documentación y recolección de información | X | | | | | | | | | | 3 |
| Aplicación del instrumento | | X | | | | | | | | | 2 |
| Análisis de datos | | X | | | | | | | | | 1 |
| Planteamiento de propuesta de zonificación | | X | X | | | | | | | | 4 |
| Planteamiento de propuesta individual | | | X | X | | | | | | | 6 |
| Entrega | | | X | X | X | | | | | | 2 |
| Total | | | | | | | | | | | 19 |

CAPÍTULO IV

LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

4.1. El Sitio Urbano

El sitio seleccionado para la realización de esta implantación de la ciudad y del proyecto propuesto del Terminal Urbano de Pasajeros, implantado en la Propuesta de Nuevos Desarrollos Turísticos, Recreacionales en el Sector El Pico, Municipio Los Taques, Estado Falcón, considerado por los tutores un lugar propicio y adecuado para tal desarrollo urbano del Municipio Los Taques.

Ubicación

La propuesta arquitectónica está ubicada en la Región Occidental de la Península de Venezuela, limita al norte con el mar Caribe y el Municipio Falcón, al sur con el Municipio Carirubana, al este con el Municipio Falcón y al oeste con el Mar Caribe (Golfo de Venezuela). Tiene una superficie de 231 km² y una población de 50.208 habitantes (censo 2011), con una densidad de 123,5 hab/km², su capital es Santa Cruz de Los Taques. (Ver Figura 9).



Figura 9: Mapa de Estado Falcón – Identificación del Municipio Los Taques. Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Municipio_Los_Taques_\(Falc%C3%B3n\)#/media/File:Venezuela_-_Falc%C3%B3n_-_Los_Taques.svg](https://es.wikipedia.org/wiki/Municipio_Los_Taques_(Falc%C3%B3n)#/media/File:Venezuela_-_Falc%C3%B3n_-_Los_Taques.svg) (2018).

El Municipio Los Taques, está localizado en la Península de Paraguaná, limita por el Norte con el Municipio Falcón, por el Sur con el Municipio Carirubana, por el Este con el Municipio Falcón y por el Oeste con el Mar Caribe, con una superficie total de 231 Km². Las coordenadas geográficas son: Latitud 77°54'07'' y una Longitud de 70°05'47'', a una altura de 40 m.s.n.m., por ser la más cercana al municipio y por contar con registro a partir del año 1968.

Localización

El área para el desarrollo de la propuesta consta de un espacio localizado en el sector El Pico, Municipio Los Taques, Estado Falcón. Cabe destacar, que el Municipio está ubicado al oeste de la Península de Paraguaná, haciendo frontera al norte con el Balneario El Pico, al sur delimita con Amuay y Judibana, al este delimita con Santa Cruz de Los Taques y Jayana, en dirección al oeste con Villa Marina y su Balneario. Es una de las zonas más poblado y con mayor número de visitas de turistas que conforman el Municipio Los Taques, para ser exactos las coordenadas donde se encuentra ubicada la parcela, su Latitud es de 11.835870°N y su Longitud -70.276881°E. (Ver Figura 10).



Figura 10: Localización Aérea del Sector El Pico.. Fuente: <https://www.google.com/maps/@11.835870,-70.276881m/data=!3m1!1e3> (2018).

Cuadro 15
Poligonal de Estudio

| | |
|-----------------------|---------------------|
| Longitud Oeste | 70°16'39.9'' |
| Longitud Norte | 11°50'08.7'' |

Población

El Municipio Los Taques posee una superficie de 231 Km² y tiene una población estimada de 50.208 según el Censo Nacional 2011, lo que lo convierte en uno de los municipios más poblados del Estado Falcón y de toda la Región de Paraguaná, y también por ser uno de los sectores con más visitas a nivel de turismo del país. El Municipio Los Taques cuenta con una población censada, para el año 2001, de 28.528 habitantes, (Instituto Nacional de Estadística; XIII Censo de Población y Vivienda) con una densidad de 123,50 hab/km². Su capital es Santa Cruz de Los Taques, con una población para ese mismo año, de 5.327 personas. La población del municipio representa el 3,9% de la población del Estado Falcón, la población de 0 a 14 con un total de 9.407 individuos lo que representa el 32.9%, la población de 15 a 29 con un total de 7.181 individuos lo que representa el 25.17%, según lo estudia el Instituto Nacional de Estadísticas, XIII Censo General de población y vivienda.

Hidrografía

El sistema hidrológico del Municipio Los Taques está constituido por una red de pequeñas quebradas de carácter intermitente, que forman parte de un patrón de drenaje radial cuyo escurrimiento superficial drenan hacia el mar Caribe y, debido a la falta de desniveles importantes existen grandes espacios fácilmente inundables en época de invierno. De acuerdo a la hidrogeología en el municipio no se han reportado acuíferos importantes. (Ver figura 11).



Figura 11: Localización en el mapa de la hidrología. Fuente: <https://www.google.com/maps/@11.835870,-70.276881m/data=!3m1!1e3> (2018).

Clima

El clima en el sector están referidos a la estación de Jadacaquiva con sus coordenadas de Latitud $11^{\circ}54'07''$ y una Longitud de $70^{\circ}05'47''$, a una altura de 40 m.s.n.m., por ser la más cercana al municipio y por contar con registro a partir del año 1968 de fecha de instalación. Se obtuvo información gracias al registro de 22 años (1980-2002), un promedio de 290,2 mm anuales, presentando su mayor pico en el mes de octubre y el menor entre el mes de febrero y marzo.

La temperatura promedio que se obtuvo en el estudio para el período de 1981-2001 fue de 28°C . La velocidad de los vientos es de 3.4 m/seg, predominando los vientos Alisios durante todo el año, con dirección este y noreste. La insolación que se registra es de 8.5 hora de sol anual, presentando su mayor pico en el mes de agosto y la menor en el mes de diciembre. (Ver figura 12).



| | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Julio | Agosto | Septiembre | Octubre | Noviembre | Diciembre |
|------------------------|-------|---------|-------|-------|------|-------|-------|--------|------------|---------|-----------|-----------|
| Temperatura media (°C) | 26.4 | 26.3 | 27 | 27.6 | 28.7 | 28.8 | 28.4 | 29.1 | 29.3 | 28.5 | 27.5 | 26.4 |
| Temperatura mín. (°C) | 21.9 | 22 | 22.6 | 23.4 | 24.3 | 24.4 | 23.8 | 24.3 | 24.4 | 23.8 | 23 | 22 |
| Temperatura máx. (°C) | 30.9 | 30.7 | 31.4 | 32.2 | 33.2 | 33.2 | 33.1 | 33.9 | 34.3 | 33.3 | 32 | 30.8 |
| Temperatura media (°F) | 79.5 | 79.3 | 80.6 | 82.0 | 83.7 | 83.8 | 83.1 | 84.4 | 84.7 | 83.3 | 81.5 | 79.5 |
| Temperatura mín. (°F) | 71.4 | 71.6 | 72.7 | 74.1 | 75.7 | 75.9 | 74.8 | 75.7 | 75.9 | 74.8 | 73.4 | 71.6 |
| Temperatura máx. (°F) | 87.6 | 87.3 | 88.5 | 90.0 | 91.8 | 91.8 | 91.6 | 93.0 | 93.7 | 91.9 | 89.6 | 87.4 |
| Precipitación (mm) | 24 | 10 | 8 | 21 | 23 | 29 | 36 | 31 | 36 | 78 | 71 | 60 |

Figura 12: **Parámetros climáticos promedio de Falcón, Venezuela.** Fuente: <https://es.climate-data.org/america-del-sur/venezuela/falcon/coro-4022/#climate-table> (2018).






Vegetación

Está conformada por un Monte Espinoso Tropical, ralo, ocupando toda la extensión del municipio con una cobertura caracterizada por especies espinosas típicas del ambiente árido, tales como: Cují (*Prosopis juliflora*), Cardón (*Stenocereus griceus*), Tunas (*Opuntia* sp), Buche (*Melocactus* sp), Guasábara (*Opuntia caribea*), Dividive (*Cesalpinia coriana*), Guayacán (*Guajacum officinalis*) de porte bajo, sometido a la explotación de ganado caprino y obtención de productos secundarios tales como leña, estantillos para cercas y carbón vegetal.

Cuadro 16
Tipos de Vegetación.

| Tipos | Descripción | Imagen |
|---------------------------------------|---|--|
| Cují (<i>Prosopis juliflora</i>) | Es un arbusto o pequeño árbol nativo de México, Sudamérica y el Caribe. Crece hasta alturas de 12m y tiene un tronco de hasta 1,20m de diámetro |  |
| Cardón (<i>Stenocereus griceus</i>) | Es un género de cactus columnares, de apariencia arbórea. Las flores nacen cerca del ápice de los tallos. |  |

Cuadro 15 (Cont.)

| | | |
|--|--|---|
| <p>Tunas (Opuntia ficus-indica sp)</p> | <p>Es una especie de planta arbustiva capaces de emitir flores y frutos. El fruto tiene forma ovalada de 7cm y longitud de 11cm.</p> |  |
| <p>Buche (Melocactus curvispinus sp)</p> | <p>Crece individualmente y tiene tallo esférico deprimido a corto cilíndrico, color verde oscuro, diámetro de 8 a 27cm con una altura de 6 a 30cm</p> |  |
| <p>Guasábara (Cylindropuntia caribaea)</p> | <p>Es una planta escaza, que crece de forma aislada formando pequeñas colonias. En Venezuela se la ha visto en algunas zonas de la franja costera.</p> |  |
| <p>Dividive (Caesalpinia coriaria)</p> | <p>El tallo tiene de 3 a 10 m de altura, crispado-pubescente a hirtuloso. Hojas en pinnas de 3 a 10 pares, de 5 a 12 cm de largo, cada una con 10 a 25 pares de folíolos de 4 a 8 mm de largo y 2 mm de ancho.</p> |  |
| <p>Guayacán (Guajacum officinalis)</p> | <p>Es un árbol perenne de lento crecimiento que alcanza 5-20 metros de altura con la copa redondeada, muy frondosa, por lo que resulta ideal como árbol de sombra.</p> |  |

Vialidad

Posee una red de carreteras pavimentadas que están unidas a un conjunto de vías rurales y que muchas de ellas están sin pavimentar. La vía existente hacia el vertedero Corea en la Parroquia Judibana, tiene una longitud aproximada de unos treskm sin asfaltar, desde la vía principal. (Ver figura 13).

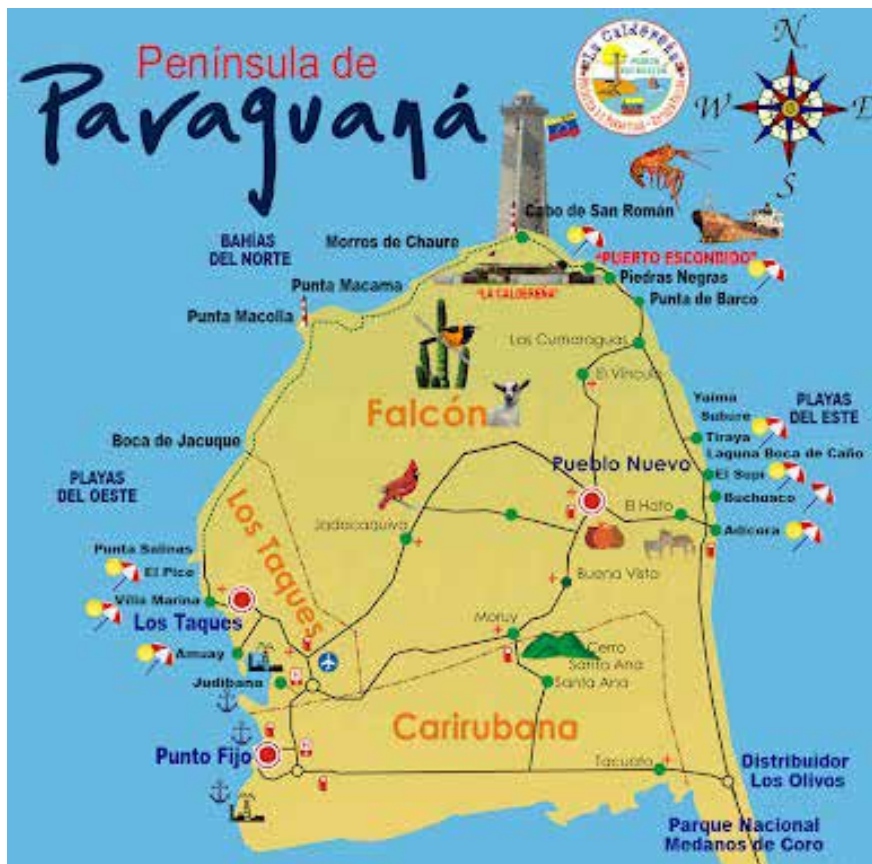


Figura 13: Vialidad mapa Estado Falcón, Venezuela. Fuente: <http://365diasdevalentiamoral.com/wp-content/uploads/2018/01/paraguana.jpg> (2018).

Transporte

El transporte urbano y extraurbano cuenta con líneas comerciales organizadas, con amplia cobertura en el municipio. Dispone de una terminal internacional aéreo como es el Aeropuerto: “Joseda Camejo”, un puerto petrolero ubicado en la Bahía de Amuay y uno para Vigilancia y Control Costero de la Guardia Nacional del Destacamento N°44.

Zonificación

Es uno de los municipios que forman parte del Estado Falcón, en Venezuela. Está ubicado al oeste de la Península de Paraguaná; limita al norte con el mar Caribe y el Municipio Falcón, al sur con el Municipio Carirubana, al este con el Municipio Falcón y al oeste con el Mar Caribe (Golfo de Venezuela), su capital es Santa Cruz de Los Taques. (Ver figura 14)



Figura 14. Mapa de Zonificación Los Taques. Fuente: https://www.google.com/search?q=municipio+los+taques&client=firefox-b-ab&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwif3LzB_ubeAhXuxlkKHXqYAYoQ_AUIDigB&biw=766&bih=749#imgrc=wCQeBJvVud39KM: (2017).

4.2. El Plan Urbano

Propuesta Urbana

Luego de un análisis del área a estudiarse y para la realización de la propuesta urbana, se determinaron los usos necesarios a realizarse en la Propuesta de Nuevos Desarrollos Turísticos, Recreacionales, implantado en el sector El Pico, Municipio Los Taques, Estado Falcón, una parcela con los equipamientos y usos requeridos, orientada hacia los ciudadanos que habitan en el sector y para potenciar la zona turística de ésta, para así, aumentar la tasa socio-económico que afecta al Municipio, ya que en éste sector la existencia de turistas insatisfechos es de gran número, junto con los asentamientos informales, que recrean un lugar difícil para el desarrollo socio-económico y tener una buena calidad de vida.

En este orden de ideas, y principalmente por sus necesidades en distintos ámbitos se plantea dentro de esta ciudad, diferentes edificaciones de diferentes ámbitos, con sus áreas respectivas debidamente estudiadas como los son: centro de investigación y museo, área hotelera, área recreativa, área comercial, área residencial, área residencial temporal, área de transporte, área cultural, en las que los niños, jóvenes y adultos se puedan educar, familiarizar y disfrutar mediante la integración con la sociedad, para tener un buen futuro, todo esto a través de estructuras, servicios y equipamientos. (Ver figura 15)

Los equipamientos propuestos en el proyecto son: Seguridad y defensa asistencial, complejo socio-culturales, zona Hotelera, zona recreacional, zona comercial, equipamientos complementarios.

El diseño que se propuso es comercial de tipología terrestre T1, donde se desarrollan varias funciones que brindan la solución a la problemática del sector, que es la poca

eficacia de transporte público, aparte provee a la comunidad que lo visita con diversos locales comerciales y brinda el servicio que corresponde.

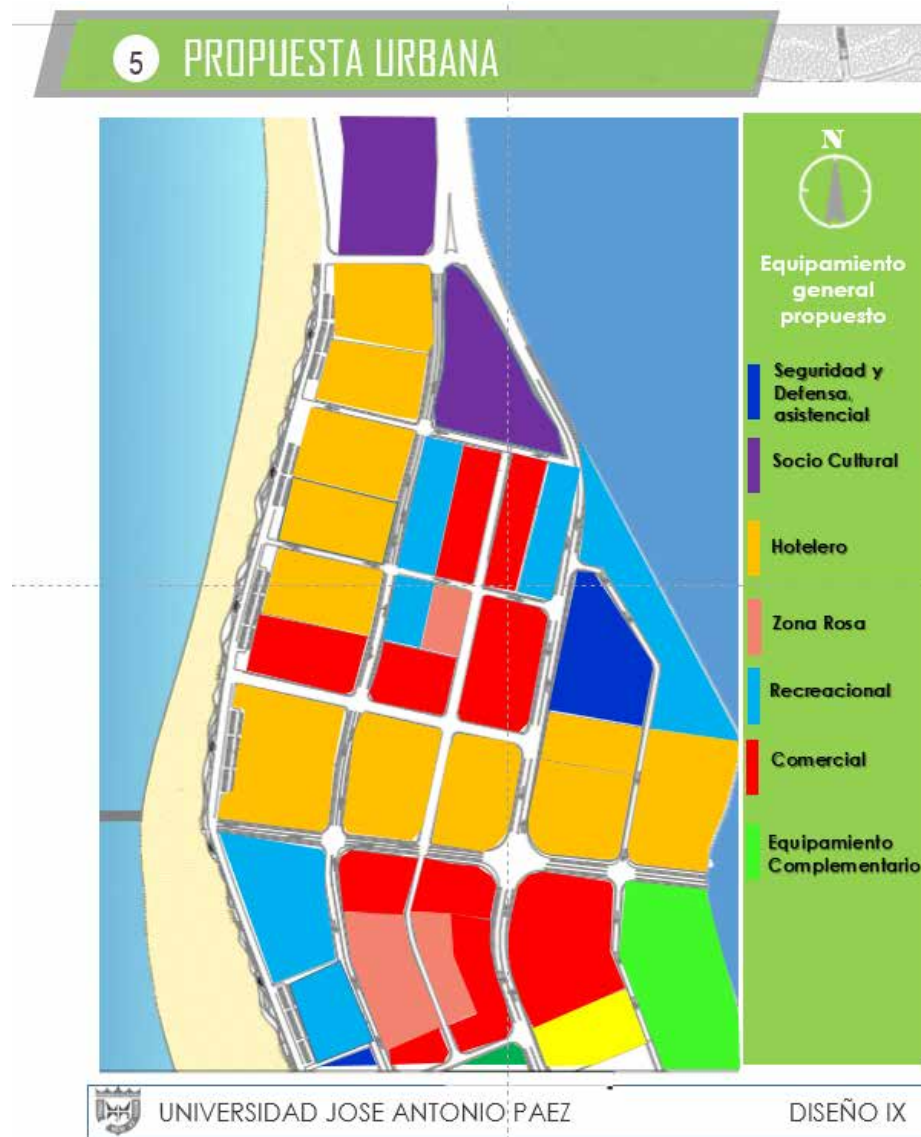


Figura 15. Plano de Propuesta Urbana, Morales y otros. (2018).

Propuesta vial

La vialidad se emplea de manera ortogonal a lo largo de toda la bahía y que se conectan en forma de retícula. Se planteó un bulevar que conecta desde el malecón, de norte a sur y de este a oeste, y va por todo el complejo. (Ver figura 16)

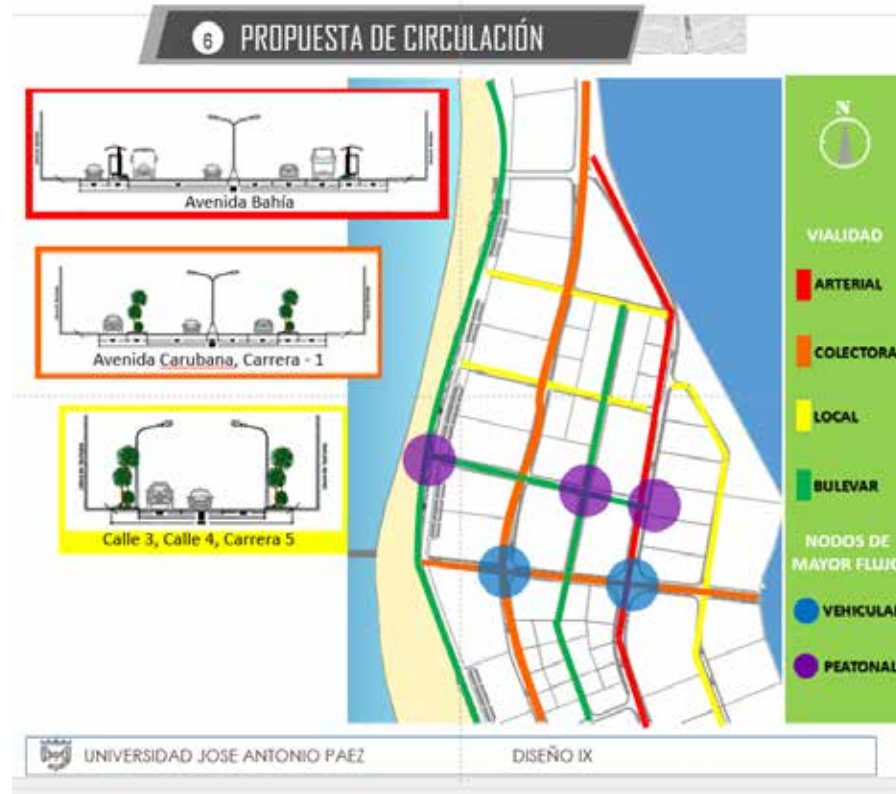


Figura 16. Propuesta vial, Morales y otros. (2018).

Propuesta Peatonal

Se plantea un bulevar por todo el complejo, que abarca el malecón y el centro de éste que hace que se conecten y permita al peatón mayor flujo transitable y libertad al caminar por todo el complejo. (Ver figura 17 y 18)

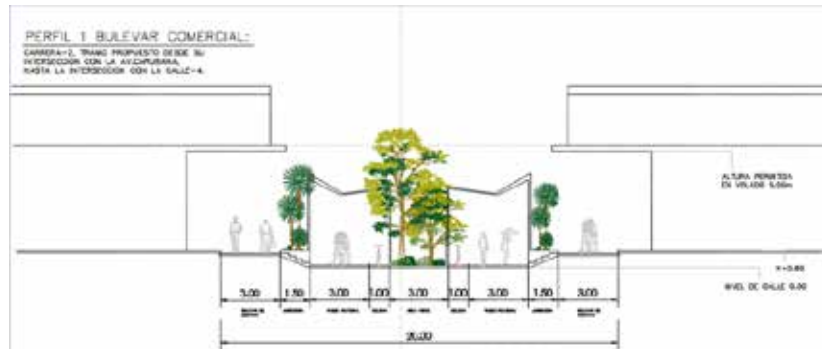


Figura 17. Propuesta peatonal, Morales y otros. (2018).



Figura 18. Propuesta del bulevar, Morales y otros. (2018).

Mobiliario Urbano

Por otra parte existe una propuesta de mobiliario urbano diseñada y pensada desde un ingenioso concepto bioclimático llamado mueble solar, que son espacios con cubiertas, bancos techados. Además del mobiliario para exteriores se proponen paradas de autobús ubicadas a distancias requeridas para servir a todas y de una de las zonas residenciales y a los ejes viales centrales de la ciudad para hacerla accesible desde cualquier punto a través del transporte público urbano. También estación de bicicletas que otorga al ciudadano un medio de traslado por todo el complejo, proporcionando así menos tráfico y mejor fluidez además de disminución de la contaminación. (Ver figura 19)



Figura 19. Propuesta del mobiliario urbano, Morales y otros. (2018).

4.3. El Proyecto

En la propuesta presentada se realizó un planteamiento urbano del Sector El Pico, Municipio Los Taques, Estado Falcón, resolviendo los diferentes problemas que presentan los habitantes del sector con el medio de transporte público, donde los limita a trasladarse a sus destinos, y donde no hay un espacio que les brinde este servicio óptimo y se desarrolle esta actividad primordial para los ciudadanos del sector y visitantes de él; se propone un Terminal Urbano de Pasajeros, a quienes habitan en esta ciudad elaborada para los lugareños y turistas, donde les permita un servicio eficaz a la hora de trasladarse. El terminal urbano de pasajeros posee distintos espacios amplios requeridos para la realización dependiendo de su uso, de las diferentes actividades a desempeñarse, logrando la función de este establecimiento, y de brindar al individuo un mejor servicio.

En este orden de ideas, se puede concluir que el terminal urbano de pasajeros, por ser un lugar de servicio al público, se puede resaltar que la tipología de esta edificación varía según el uso que se le establece, T1 o Terminal Terrestre de pasajeros (es la infraestructura principal de recepción y distribución de servicio de transporte) T2 o Terminal Satélite (unidad complementaria de servicio de la terminal de transporte principal) T3 o Parada de Rutas (infraestructura complementaria de servicios de conexión) conociendo esto, se puede decir que se establece un Terminal Urbano de Pasajeros T1, siendo la finalidad de la implantación del terreno en este sector.

El usuario

El proyecto se encuentra comprometido con la comunidad tanto dentro de la ciudad, como de los sectores aledaños, principalmente va dirigido hacia los ciudadanos del sector y visitantes de él, que se encuentran en la obligación de usar este medio de transporte público debido a la situación que presenta en el sector de escaso medio de transporte que no brinda con el servicio correspondiente, siendo el establecimiento de gran ayuda para estas

personas. A continuación, se señalan diversos usuarios que dentro del establecimiento jugarán papeles importantes según su área de desenvolvimiento.

El usuario trabajador dentro de la edificación, se encuentra conformado por el Gerente General, el Subgerente, el operador de empresas concesionarios, el Gerente Administrativo, el contador, y el operador de Recursos Humanos en la zona administrativa, además de los diversos profesionales que darán el servicio para que el establecimiento cumpla su función, tales como los empleados de los locales y oficinas de venta e información de boletería, de agencia de viajes y agencia de turismo, especialistas que tengan el control de las actividades de la seguridad del establecimiento, técnicos encargados en el área de desembarque, donde se realizaran diversas actividades de embalaje de los equipajes. También se encuentran los trabajadores del área de servicio, en el área de vigilancia, el jefe encargado del personal, jefe encargado del almacén y personal encargado tanto de la cocina del cafetín, como de mantenimiento y limpieza tanto para las zonas en actividad, los espacios públicos y las áreas verdes.

El usuario que recibe el servicio que presta la edificación, serán todas aquellas personas que necesitarán de las instalaciones para su traslado y cumplimiento de las necesidades de transporte, dependiendo sea el caso, es decir, que son personas que visitan a ciertas horas, según sus necesidades. Estas personas son adultos, ancianos niños y adolescentes de diferentes edades, que necesitan este medio.

El Sitio y su Contexto

Ubicación del terreno dentro del contexto inmediato

El Terminal Urbano de Pasajeros, se encuentra ubicado al sur de la Propuesta de Nuevos Desarrollos Turísticos, Recreacionales del Sector El Pico, por la arterial de la vía Bahía al oeste, la Av. Carubana por el norte del terreno y la calle 3, calle 4, carrera 5 por el este del terreno. (Ver figura 20)



Figura 20. Ubicación del terreno dentro del contexto inmediato. (2018).

Usos

El contexto inmediato y los terrenos circundantes a la edificación han sido establecidos a partir de la propuesta urbana de tipología de nuevos desarrollos turísticos, recreacionales y socio-cultural para el desarrollo y aprovechamiento de la bahía ya que cada uno de los mismos se encuentran en toda la extensión de la franja costera del Sector El Pico.

Hitos

El Municipio Los Taques posee ciertos elementos icónicos a nivel urbano, muchos de los cuales poseen un carácter de identificación. Entre los hitos principales se encuentra la playa Villa Marina que trae consigo muchos turistas al sector, también está el Estadio Municipal Polibio Zea.

Altura de las Edificaciones

Las edificaciones que conforman el urbanismo de la ciudad poseen alturas desde una planta hasta cinco plantas, las dos edificaciones que se encuentran ubicadas al frente del proyecto del terminal urbano de pasajeros poseen dos niveles y tres niveles todas con un entrepiso entre tres a cuatro metros de altura, ubicando entonces los distintos edificios que

conforman el proyecto con respecto a estas alturas, siendo la parte de las habitaciones de cuatro niveles, y los edificios de dos y tres niveles.

Topografía Actual

El terreno presenta pequeñas irregularidades que son típicas de la zona, es parcialmente plana en su totalidad, formando así una caída que trae como consecuencia la recolección de aguas de lluvias hacia la zona oeste del terreno, siendo algo que se tiene que prever para evitar inundaciones en el mismo. (Figura 21)



Figura 21. Topografía del Terreno, Morales. (2018)

Orientacion y vientos

Los vientos de la Península de Paraguaná, son alisios con una velocidad de 3.4 m/seg, son predominantes al oeste, con variaciones entre noreste y sureste. La edificación por su forma e implantación del terreno se encuentra en una zona por el cual los vientos aireen la misma logrando que de ésta manera se genere una ventilación cruzada y la incidencia solar penetre en la fachada sur y oeste, fachada principal. (Ver figura 22)

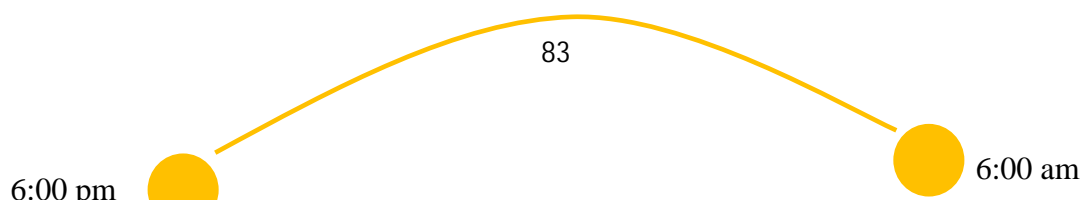




Figura 22. Orientación y vientos del terreno del proyecto propuesto, Morales. (2018)

Vias de acceso

La propuesta posee tres accesos, un acceso peatonal ubicado al oeste de la parcela el cual se accede a la edificación por medio de la Av. Bahia y la calle principal vial del terreno, un acceso para carga y descarga siendo esta por el sur de la edificación, y al norte está el otro acceso que se desempeña para el flujo de los trasportes terrestres que entran y salen del establecimiento. (Ver figura 23).



Figura 23. Orientación y accesos del terreno del proyecto propuesto, Morales. (2018)
Vegetación

Predominan los árboles y pequeños arbustos. Entre las plantas presentes tenemos los siguiente: se observa el desarrollo de árboles típicos de las zonas tropicales propias de la costa, ubicadas estratégicamente para el aprovechamiento de los vientos que circulan por medio del techo y entran a la edificación y en la enmarcación de accesos a la misma entre ellos, tales como arbustos de tamaño bajo y tamaño medio, palmeras con alturas de 7 a 9 metros.

Servicios Públicos

Aguas Pluviales: No existe actualmente en el Sector El Pico un sistema de recolección de aguas de lluvia o aguas pluviales, lo que trae como consecuencia el estancamiento e incomodidad al desplazamiento de vehículos hasta olores desagradables para la zona.

Aguas Servidas: El sistema de recolección de aguas servidas se encuentra bastante colapsada en la actualidad y una de las causas es la ausencia de una planta de tratamiento que se encargue de esto, por otra parte el mantenimiento no es el adecuado y la falta de la misma.

Aguas Blancas: En la actualidad el Municipio Los Taques cuenta con un servicio de dotación de aguas blancas. Posee una red hidrográfica bastante amplia, la cual se puede aprovechar y explotar en su totalidad sin atacar o perjudicar los recursos existentes a partir de una propuesta de plantas de tratamiento, desalinización y potabilización de aguas.

Variables de Uso

Según el P.O.U. presente para la zona del Municipio Los Taques el proyecto se cataloga como comercial y de tipología T1, por el manejo de todas y cada una de estas variables, según el funcionamiento de las edificaciones.

Uso: en la zona costera del Sector El Pico está permitida la construcción, reconstrucción o modificación de las edificaciones destinadas a actividades de tipo recreacional, turístico, comercial, hotelero, socio-cultural.

Determinantes del Diseño

El edificio debe aprovechar los recursos y beneficios que le provee como atractivo la zona donde se encuentra implantado como lo es la zona del boulevard y los usos adyacentes al terreno, desde el aprovechamiento de las corrientes de viento y la ubicación de los

espacios con respecto a la incidencia solar hasta el direccionamiento de las visuales hacia el atractivo principal que es el acceso principal del establecimiento.

El diseño debe ser público, puesto que es un Terminal Urbano de Pasajeros y los individuos que van a ser partícipes del funcionamiento de esta edificación deben estar rodeados de un ambiente con movimiento, amplitud y frescura. Además de ser un centro público, otorga espacios que permitan el desarrollo de cada una de las actividades tanto de la parte de ventas de boletería como de la parte comercial como lo son en los locales para el suministro de los visitantes al edificio.

Programa de Áreas

Cuadro 17
Programa de Áreas

| |
|--|
| ÁREA PÚBLICA PB (ÁREA DE IMPLANTACION EDIFICIO) N±0.00 M2 |
| PLAZA DE ACCESO/ REDOMA CON JARDÍN 1116.35M2 |
| HALL DE ACCESO/LOBBY 265.80M2 |
| SEGURIDAD 32.60M2 |
| CASA DE CAMBIO 135.68M2 |
| AGENCIA DE VIAJES 29.05M2 |
| AGENCIA DE TURISMO 32.96M2 |
| BOLETERIA 174.68M2 Y 154.75M2 |
| LOPNA 10.21M2 Y 10.21M2 |
| POLICIA 15.87M2 Y 15.87M2 |

Cuadro 16 (Cont.)

| |
|--|
| SANITARIOS 29.79M2 |
| SALA DE ESPERA 596.14M2 |
| ADMINISTRACIÓN N ± 0.00 |
| SECRETARÍA DE OPERACIONES DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE 24M2 |

| |
|--------------------------------------|
| SANITARIO H/M 90M2 |
| OFICINA DE GERENTE GENERAL 63M2 |
| OFICINA DE SUBGERENTE 27M2 |
| OFICINA DE RECURSOS HUMANOS 20M2 |
| ADMINISTRADOR 30M2 |
| OFICINA DE CONTADOR 21M2 |
| SERVICIO MEDICO 92M2 |
| COMEDOR 54M2 |
| ÁREA DE SERVICIO |
| ÁREA DE CARGA Y DESCARGA 134.29M2 |
| CUARTO DE VIGILANCIA 6M2 |
| DESEMBARQUE 223M2 |
| SANITARIOS H/M 52M2 |
| COMEDOR DE EMPLEADOS DE SERVICIO 9M2 |
| FAENA DE EMPLEADOS 18M2 |
| SALA DE ESPERA 876M2 |
| ÁREA COMERCIAL |
| LOCALES COMERCIALES (10) 787M2 |
| SANITARIOS H/M 52M2 |
| FERIA DE COMIDA 610M2 |
| CUARTO DE BASURA 7.35M2 |
| CONTROL 6M2 |
| ÁREA DE CARGA Y DESCARGA 134.29M2 |

Esquema de Relaciones

En los siguientes esquemas se presenta a continuación de manera gráfica las relaciones de funcionamiento que poseen cada una de las áreas de la edificación según sea su grado de conexión y de interacción dentro de la misma. Donde se puede identificar que

áreas poseen una relación directa y esta manera se procede a la adecuada distribución de funciones dentro de la propuesta arquitectónica. (Ver figura 24)

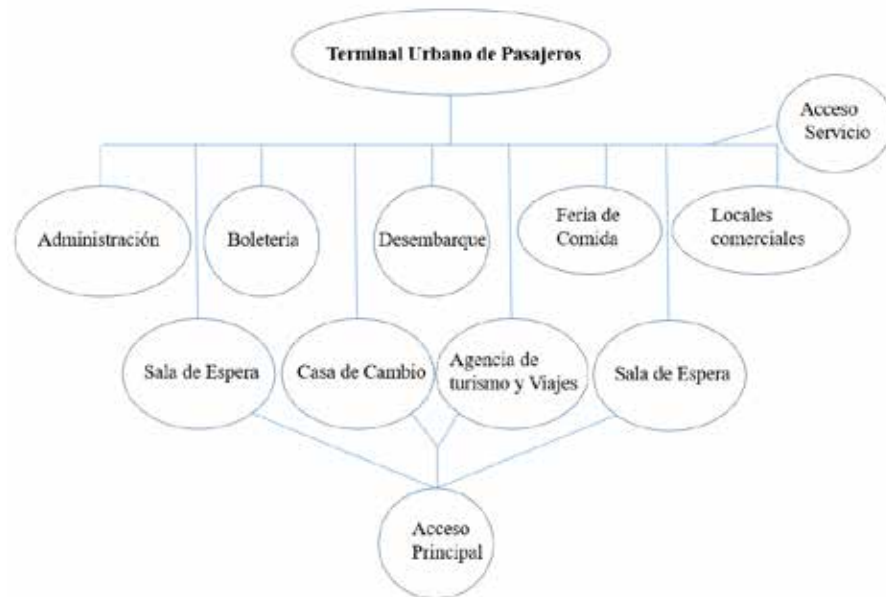


Figura 24. Esquema de relación planta única N± 0.00, Morales. (2018)

Concepto Generador

A partir de la vida marítima se toma como referencia la mantarraya, geometrizando y descomponiendo sus partes de la siguiente manera aleta y torso, así desarrollándose en cada una de ella una función distinta que será definida por los estudios realizados de las variables naturales y urbanas existentes en los alrededores del terreno creando relación, contacto y armonía entre las personas y el sector. Al realizar el estudio completo de las variables naturales y urbanas existentes en los alrededores del terreno a objeto de intervención, además de la profundización del estudio, creando relación, contacto y armonía entre las personas y el sector, de las disciplinas a fomentar e impartir dentro de la edificación, los programa de áreas y las condiciones del terreno, su ubicación y cercanía de las edificaciones allegadas, se procedió a la materialización de la idea, a nivel formal se

generó un gran volumen que parte de lo largo del terreno, destacado por su forma siendo esta el acceso principal de la edificación.

La edificación se plantea en la extensión del presente terreno de forma irregular donde se va a desarrollar el proyecto, aprovechando la geometrización de la parcela que ésta presenta, por medio del cual se traza un eje paralelo acentuando el acceso principal hacia la avenida más predominante de la parcela, y donde genera a partir de dicho eje necesario para dar apertura al acceso principal. (Ver figura 19)

Memoria Descriptiva

El proyecto arquitectónico propuesto consiste en el diseño y desarrollo de una edificación de tipo comercial, el cual lleva el nombre de un Terminal Urbano de Pasajeros dentro de la implantación de la Propuesta de Nuevos Desarrollos Turísticos, Recreacionales en el Sector El Pico, Municipio Los Taques, Estado Falcón, la propuesta fue pensada con el fin de brindarle a la ciudad y a la comunidad el mejor servicio de transporte.

El terreno seleccionado para llevar a cabo el proyecto arquitectónico cuenta con un área de 38.422,79 m² posee una forma irregular y se encuentra en la zona sur de la implantación de la ciudad, adyacente al boulevard propuesto y la calle principal de ésta.

Proyecto de Arquitectura

El Terminal Urbano de Pasajeros cuenta con un programa de áreas definido y específico, lo que determina sus espacios y áreas. Los espacios realizados y áreas anexas que hacen del mismo un centro completo. Las áreas se encuentran clasificadas según las actividades que se desempeñan en el sitio, los espacios abiertos con jardines distribuidos en el patio de maniobras para los autobuses del complejo, transmitiendo la sensación de frescura y amplitud. La edificación se encuentra en relación a un área bastante marcada por parte del acceso público a la misma, a medida que ingresa se ubican las actividades del complejo alrededor del núcleo de distribución, interconectándolas por medio de esta.

Aquellas como son la feria de comida y área comercial, el área de desembarque y las taquillas de boletería, donde posterior a ésta se encuentra el área de embarque para mayor control, la administración la cual remata en el extenso y amplio pasillo de cara a las boleterías.

Esquema de Funcionamiento

La edificación se encuentra implantada en la extensión de la parcela basándose en la vialidad propuesta y su jerarquía, indicando el acceso principal público perpendicular a la avenida de mayor jerarquía, mientras que la de menor jerarquía concede el acceso de los autobuses al complejo. De esta manera se genera una circulación lineal sostenida desde el acceso principal al área de embarque donde se encuentra un punto de transición, donde cambia la dirección de la circulación una vez el pasajero embarca, de ésta, resaltando los tipos de usuarios por medio de la circulación en el sitio. Circulación A: Esta parte desde la avenida principal atravesando el punto de control e ingresando al núcleo de distribución de la edificación, pasa por la boletería y llega al área de embarque, una vez el autobús esté preparado para embarcar los pasajeros entran a ese punto de transición en el estacionamiento de los mismos. Esta es similar a la Circulación B: Esta es la inversa de la “A” ya que parte del estacionamiento de autobuses donde los pasajeros recién llegados atraviesan el área de desembarque, pasan por el núcleo de distribución retirándose de la edificación y finaliza en la avenida principal. La Circulación C: Corresponde a los autobuses que ingresan o abandonan el complejo. Parte de la vía secundaria y finaliza en el estacionamiento de autobuses o viceversa. (Ver Figura 25)

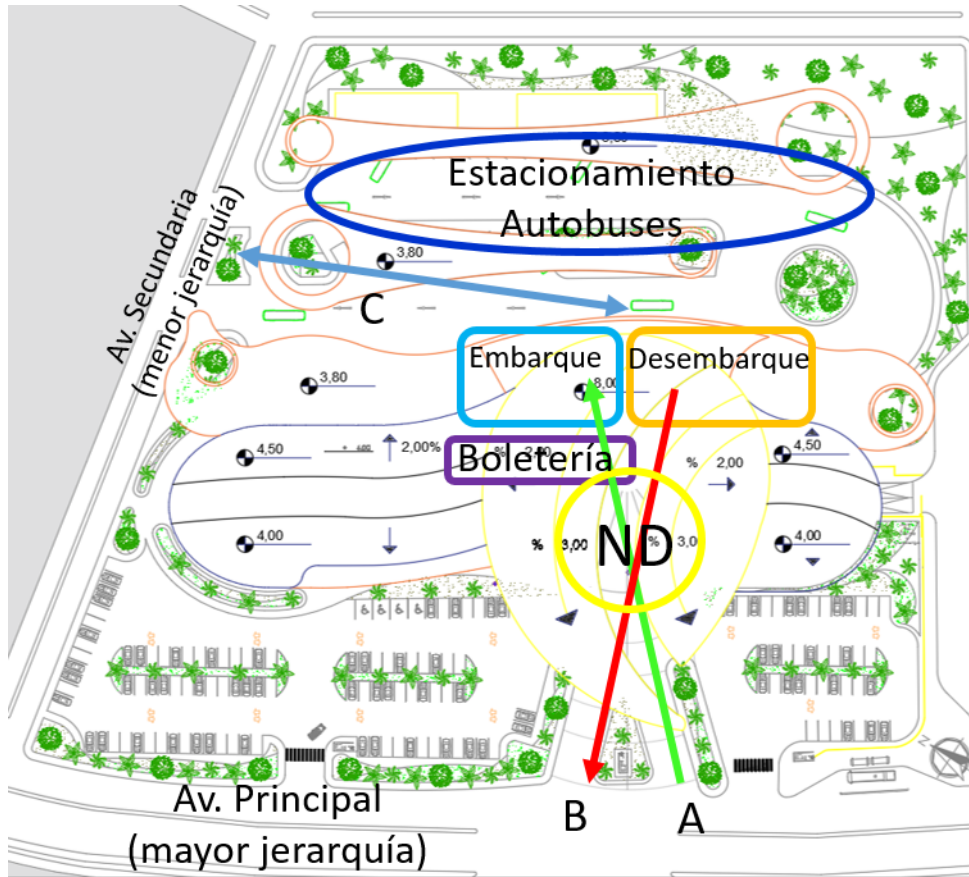


Figura 25. Implantación y Funcionamiento. Nivel ± 0.00 (2018)

Al complejo se ingresa por medio de una plaza de acceso siendo el remate de la vialidad y se encuentra el primer punto de control en medio de ella. Al ingresar a la edificación llegamos al nucleo de distribución (Amarillo) el cual direcciona a los diferentes espacios del complejo como son, boletería, área de embarque, administración, área comercial y área de desembarque. (Ver Figura 26).

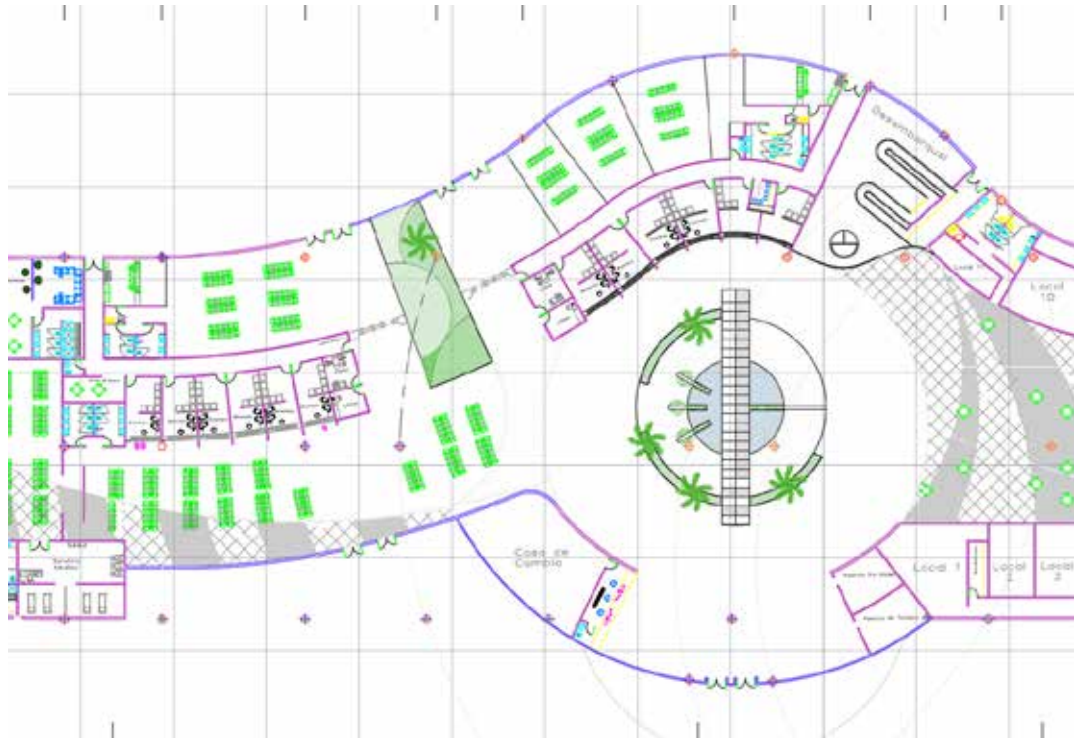


Figura 26. **Implantación y Funcionamiento. Nivel ±0.00 (2018)**

El sector comercial se ubica en la región sur de la edificación, conformado por 10 locales comerciales y un amplio espacio concéntrico a todos estos, con mesas funcionando para la feria de comida. A su vez cuentan con un pasillo de servicio con acceso desde el exterior de la edificación precisamente en el área de carga/descarga. (Ver Figura 27)



Figura 27. **Implantación y Funcionamiento. Nivel ±0.00 (2018)**

La edificación cuenta con un espacio destinado para la adquisición de boletos, que cuenta con doce taquillas de pago y un amplio pasillo, sala de espera, y los sanitarios públicos respectivos para los usuarios de esta área. (Ver Figura 28)



Figura 28. **Implantación y Funcionamiento. Nivel ±0.00 (2018)**

Una vez que se adquiere el boleto se puede ingresar al area de embarque ubicada posteriormente a la boletería, separada del area de desembarque a traves de un jardín interno. Esta cuenta con una sala de espera, fuente de soda y sus sanitarios respectivos para los usuarios de esta área. Tambien cuenta con dos módulos de salida que conectan con el estacionamiento de autobuses. (Ver Figura 23)

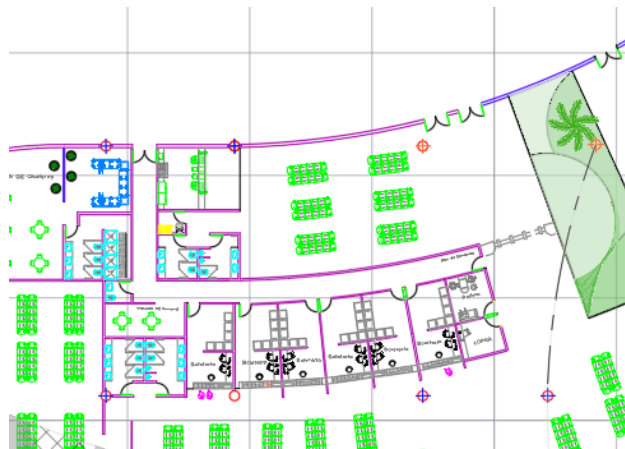


Figura 23. **Implantación y Funcionamiento. Nivel ±0.00 (2018)**

Adosado al area de embarque sin conexión directa, como único acceso a través del pasillo de boletería se encuentra el área administrativa, la cual cuenta con un generoso espacio central destinado a sala de espera con sus sanitarios respectivos para uso del público y el personal que labore en esta area, separado por medio de un módulo de puerta de doble hoja se encuentran las oficinas del gerente, subgerente, gerencia administrativa, oficina de operaciones de empresas concesionarias, oficina de secretaria de comunicaciones y transporte, oficina de recursos humanos, oficina de contador y el comedor del personal. (Ver Figura 30)



Figura 30. Implantación y Funcionamiento. Nivel ±0.00 (2018)

Por último tenemos el área de desembarque que cuenta con dos módulos de puertas para el ingreso de los pasajeros al recinto, desembocando en una amplia sala de espera con fuente de soda y sus respectivos sanitarios para los usuarios de esta área, además de la sala de retiro de equipaje donde una cinta transportadora circula este, el cual es ingresado a la misma por medio de un pasillo de servicio con acceso independiente solo para uso del personal del complejo. (Ver Figura 31)



Figura 31. Implantación y Funcionamiento. Nivel ± 0.00 (2018)

Materiales y Acabados

Para los acabados del conjunto se emplean diversos materiales dependiendo de la función y del área donde el usuario se encuentre, se pueden observar materiales lisos, pisos de cerámica rectificada y nacional, en zonas como, servicios, además de recurrir al granito, para espacios internos como recorridos y hall de acceso, además de la implementación de concreto blanco para las paredes externas, un pared de vidrio que viste el elemento de la entrada principal del establecimiento con una cubierta o techo de paneles aislados Cetrolam curvo AA AR.

Revestimiento de Paredes Exteriores

La edificación presenta una fachada mixta tanto curva como ortogonal, creando un recorrido a lo largo del terreno de forma continua, por lo tanto se propone un acabado de concreto blanco, obra limpia, éste tipo de terminaciones no posee grandes trabajos finales por que se le pide al albañil un esfuerzo mayor de detalle y estética de acabado, grandes ventanales en la fachada Este que permite el paso de luz y visual a los andenes de autobuses. (Ver figura 32)

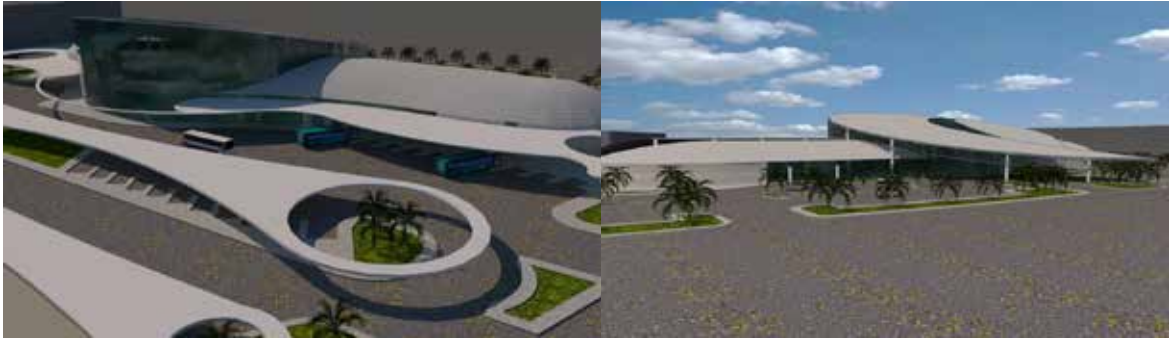


Figura 32. Revestimiento de paredes exteriores y cubiertas, Morales. (2018)

En la fachada de la edificación se propone un acabado de concreto blanco (Figura 33), obra limpia, con acabados finales de mayor detalle estético y así obtener un trabajo más elaborado para darle forma y una textura simple y limpia al aspecto exterior de la edificación.



Figura 33. Acabado de Concreto Blanco Fuente: <https://www.google.co.ve/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&ved=&url=https%3A%2F%2Fes.dreamstime.com%2Fimagen-de-archivo-libre-de-regal%25C3%25ADas-fondo-concreto-blanco-image26700946&psig=AOvVaw04-SCZKXtx9N7qkhFTDEc3&ust=1524019538853826> (2018)

Ventanales Curtain Wall

En la fachada frontal y posterior se encuentran grandes ventanales, iluminando de manera natural el nodo de la edificación, de forma curva, revistiendo ésta de manera vertical, el curtain Wall es un sistema autoportante, ligera, independiente de la estructura resistente del edificio, los perfiles del mismo son de aluminio extruido, teniendo la

capacidad para evacuar el agua atmosférica, evitando así que llegue a penetrar al interior.
(Ver Figura 34)



Figura 34. Ventanales de Curtain Wall Fuente: <http://www.c2c-centre.com/product/building-supply-materials/aa-100-q-aluminium-curtain-wall> (2018)

Acabados de pisos interiores

Para el interior de la edificación en sus áreas de servicio, áreas de permanencia, se emplea un piso de cemento pulido, para darle un tono neutro para darle protagonismo a las paredes blancas que resaltaran con un juego de luces de colores. (Ver figura 35)



Figura 35. Acabado de piso en cemento pulido. Fuente: <http://www.mineralrevest.com/microcemento-alisado/> (2018)

Porcelanato de 30x60 para las salas sanitarias

Para el área de las salas sanitarias y cuarto de lavamopa, se emplea un acabado de porcelanato beige de 30x60 para dar un efecto sencillo, anti resbalante y limpio en los mismos, tanto para el uso de todos los usuarios.(Ver figura 36)



Figura 36. Acabado de piso en porcelanato beige de 30x60. Fuente <http://www.sodimac.cl/sodimac-cl/category/scat991120/Porcelanatos> (2018)

Adoquín

Es una piedra o bloque labrado de forma rectangular que se utiliza en la construcción de pavimentos. El adoquín se utiliza para las caminerías que se comunican al boulevard, con motivos estéticos y destacados guiando al peatón al acceso del edificio. (Ver Figura 37)



Figura 37. Adoquín (2018) Fuente: <https://www.holcim.com.ni/quienes-somos/ultima-edicion/latest-release/article/trabajar-con-holcim-es-sinonimo-de-seguridad-responsabilidad-compromiso-y-lealtad>

Estructura

Tiene como finalidad darle estabilidad a la edificación, distribuyendo las cargas a las que va a estar sometido el edificio, manteniendo un sistema equilibrado, organizando los espacios que se están delimitando con distintos elementos, los cuales aportan sustentabilidad a la edificación. El sistema estructural planteado es un pórtico de estructura metálica en acero, el cual está constituido por los siguientes elementos:

Fundaciones, con el propósito de transmitir cargas puntuales de las columnas al subsuelo, estos elementos pertenecen a la infraestructura, se plantean de tipo pilotes.

Losas, son planteadas con la finalidad de garantizar la seguridad y durabilidad, esto se aplica al edificio protagónico donde se llevan a cabo las actividades, la tipología es losa acero con un grosor de 15cm.

Vigas, con la finalidad de garantizar la seguridad y estabilidad en el proyecto para los usuarios, se proponen dos tipologías de viga una de 0.40 metros para cubrir las luces más largas con perfiles HEB400, y para las luces más cortas una viga simple de 0.24 metros de perfil HEB 240.

Las columnas, son proyectadas con la premisa de garantizar un correcto funcionamiento del sistema estructural. Estas son de forma circular de 0.40m de radio, que quedan a la vista del espectador. Las columnas en su base tienen un pedestal de concreto para dar sensación de cierre y llegada al suelo.

Instalaciones Sanitarias

Para la elaboración de la distribución de las instalaciones sanitarias se tomó en cuenta la norma sanitaria vigente, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 4.044 Extraordinaria. Empleándose los elementos necesarios para suministrar y abastecer a

la edificación. Los sanitarios están ubicados en las áreas en donde se requería para prestar el servicio al usuario, procurando que las piezas sanitarias cumplan con la normativa establecida, en cuanto a dimensiones, usos y material de fabricación.

Aguas Blancas: se calcularon todas las piezas sanitarias necesarias para el proyecto según la Gaceta N° 4.044 Normas Sanitarias. Dichas aguas se distribuyen por toda la edificación a través de una tubería principal de PVC de dos pulgadas (2”), que sube a cada nivel, por medio de un ducto de (0.40x0.60mts) necesario para los bajantes y la ventilación de las tuberías.

Aguas Servidas: se realiza mediante tuberías ubicadas en cada batería de baño, dirigida a una tubería principal de PVC de seis pulgadas (6”), dispuesta en el mismo sistema de ducto utilizado para las aguas blancas, descendiendo por cada piso hasta desembocar a una tanquilla principal donde a su vez es dirigida al punto del cachimbo.

Aguas Pluviales: para este sistema de drenaje se plantean las mismas pendientes de techo de cada edificación, direccionando las aguas negras a través de su caída natural hasta las respectivas áreas verdes, ubicadas en el nivel de Planta Baja.

Tuberías: serán de Poli Cloruro de Vinilo (PVC), tanto para drenaje, aguas blancas y aguas servidas.

CAPÍTULO V

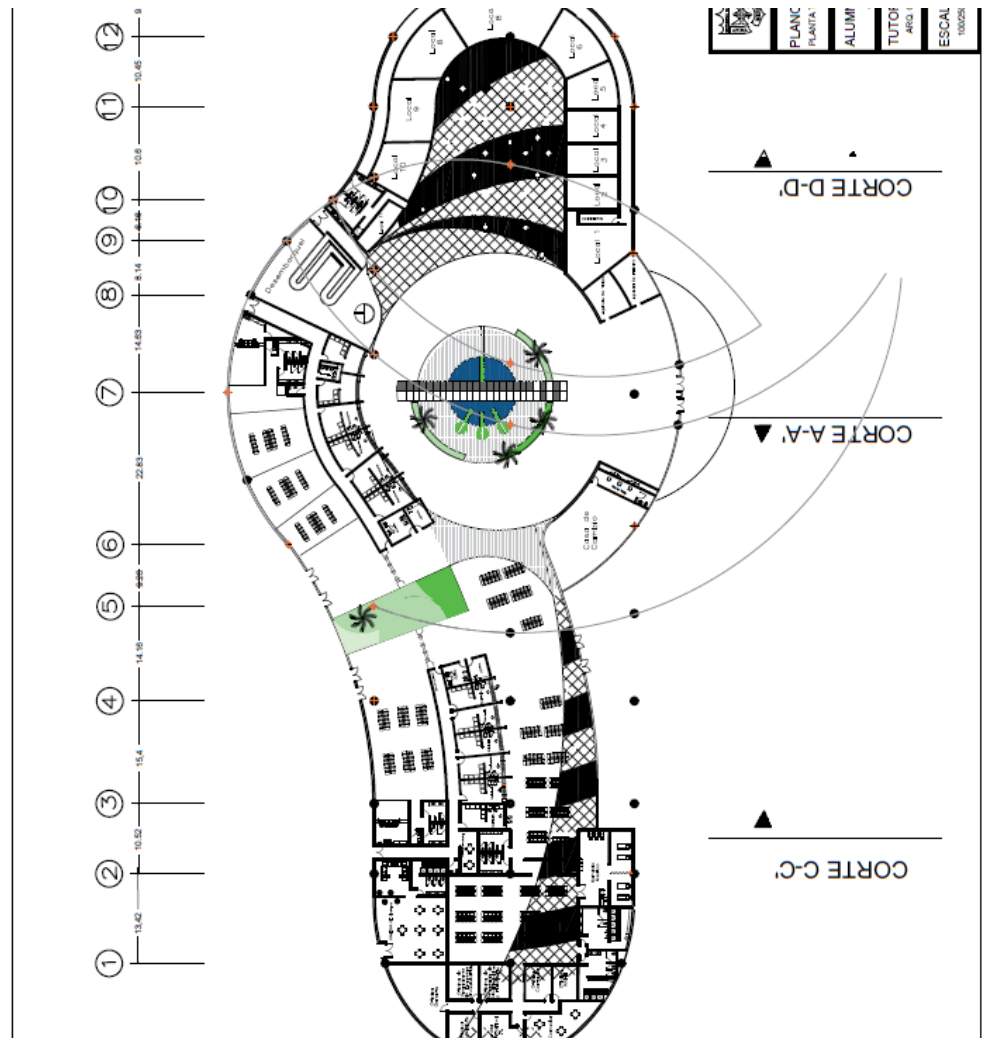
LA REPRESENTACIÓN GRÁFICA

5.1 Listado de Planos

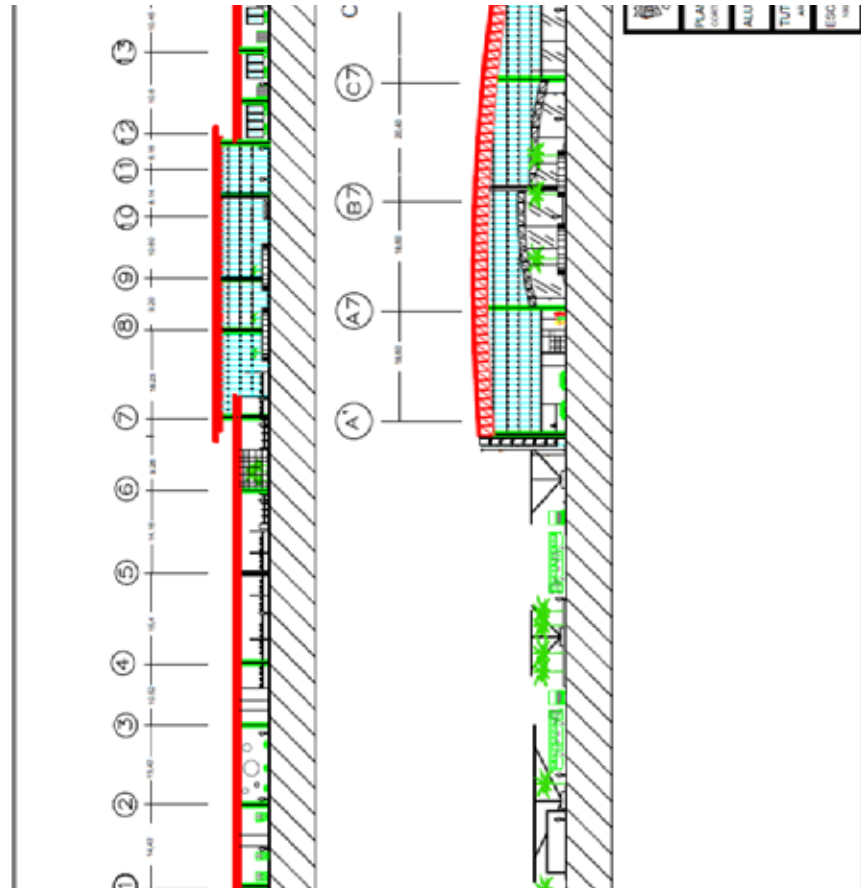
En el presente capítulo se muestran los planos pertenecientes al Centro de Rehabilitación Integral, entre los cuales se incluyen las plantas, secciones y fachadas, además de planos de detalles arquitectónicos, de acabados y detalles donde se especificará sobre cada uno de los materiales de dicho centro, de tamaño carta, con sus respectivos márgenes y cajetín con información referente al mismo. A continuación un listado de los planos incluidos:

- A1: Planta Tipo
- A2: Planta Baja Nivel +0.30m
- A3: Planta Primera Nivel +4.30m
- A4: Planta Segunda Nivel +8.30m
- A5: Planta Techo Nivel +12.30m
- A6: Lámina de Cortes
- A7: Lámina de Alzados (1)
- A8: Lámina de Alzados (2)

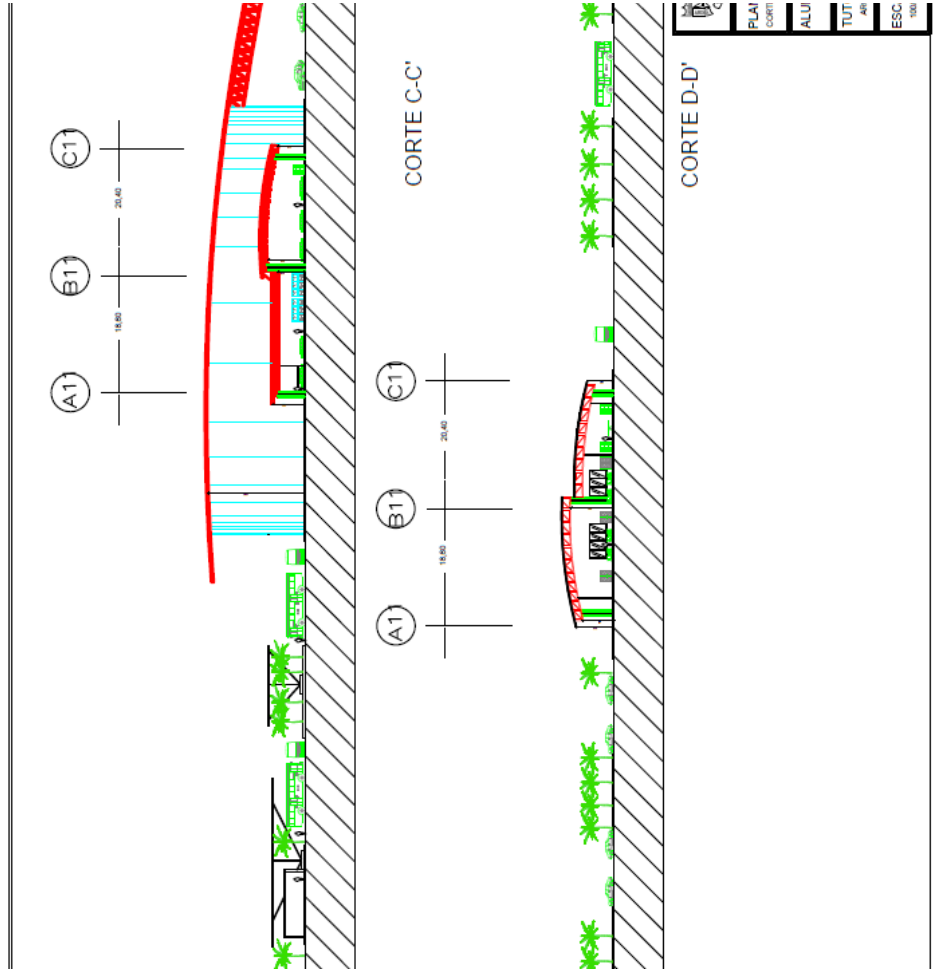
A1: Planta Tipo



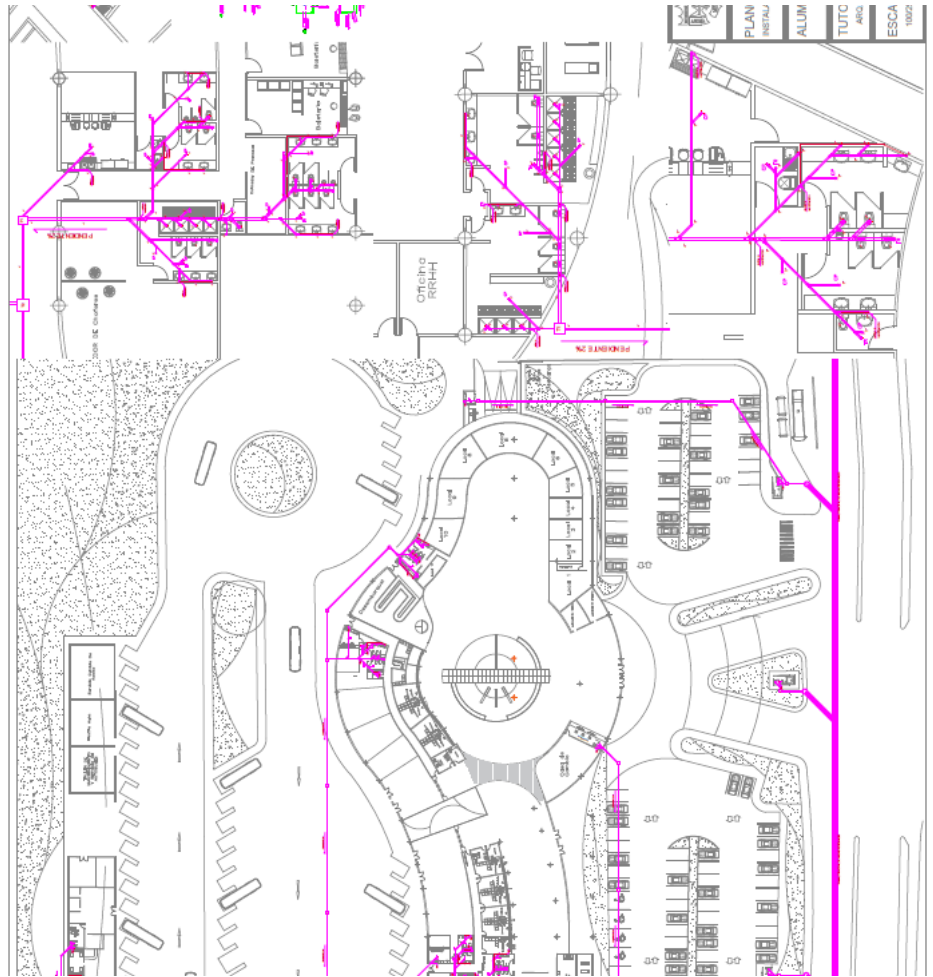
A2: Corte A-A' y B-B'



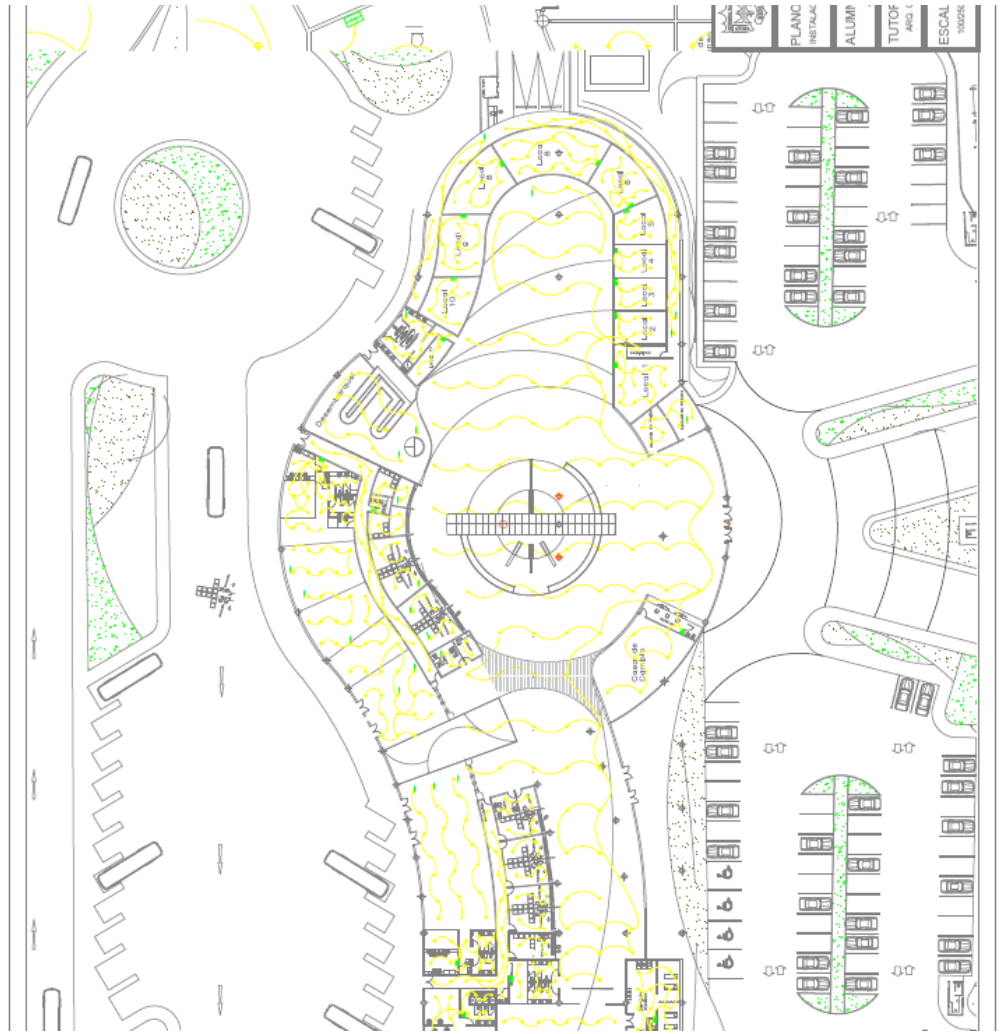
A3: Corte A-A' y B-B'



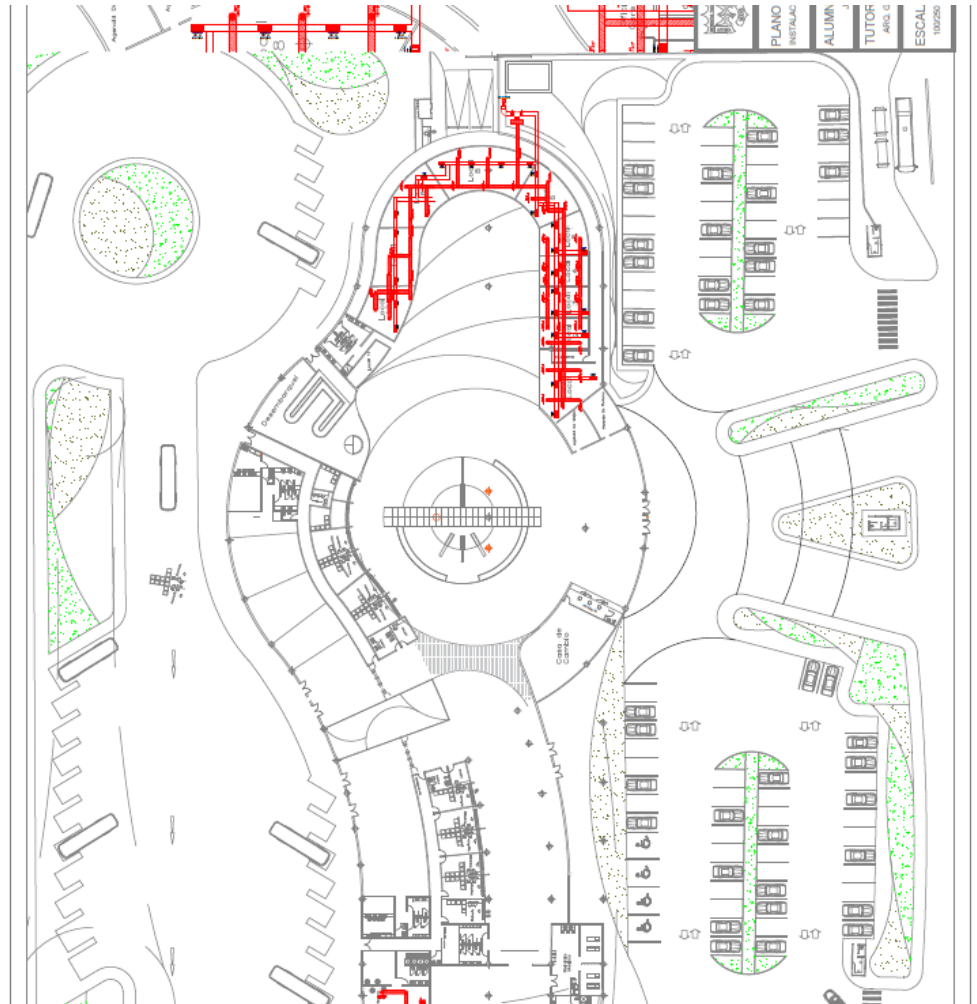
A4: Instalaciones Sanitarias



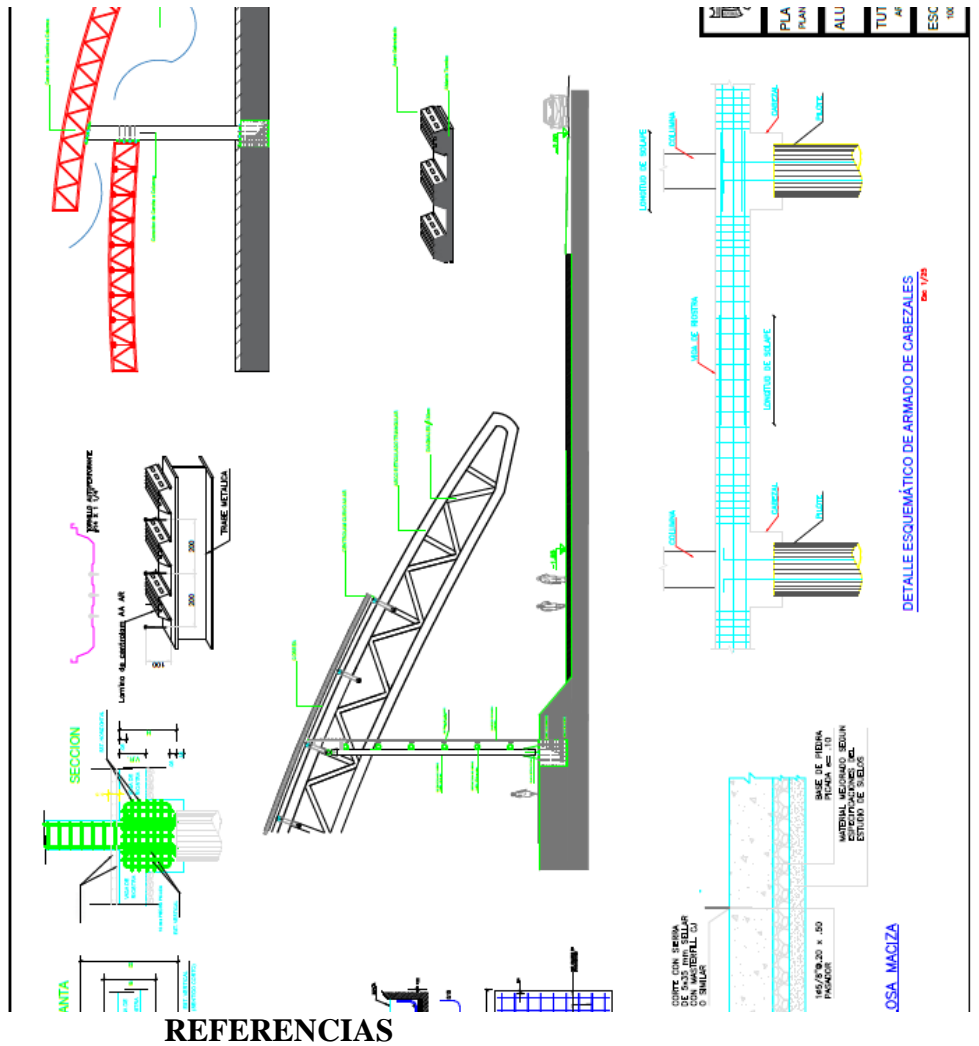
A5: Instalaciones Eléctricas



A6: Instalaciones Eléctricas



A7: Instalaciones Eléctricas (Tomacorrientes)



Impresas

- Aragonés J. I. y Américo M. (1998). *Psicología Ambiental*. 1ra. Edición. Ediciones Pirámide. España.
- Arias, Fidas (2004). *El proyecto de investigación. Introducción a la Metodología Científica*. 5ta Edición. Editorial Episteme. Caracas, Venezuela.
- Arias, Fidas (2006). *El proyecto de investigación. Introducción a la Metodología Científica*. 3ra Edición actualizada y corregida. Editorial Episteme. Caracas, Venezuela.

- Arias, Fidas (2012). *El proyecto de investigación. Introducción a la Metodología Científica*. 6ta Edición. Editorial Episteme. Caracas, Venezuela.
- Balestrini Acuña, M. (1998). *Como se elabora el proyecto de investigación*. 2da. Edición. Editorial Consultores Asociados. Venezuela
- Balestrini Acuña, M. (2002). *Como se elabora el proyecto de investigación*. 7ma. Edición. Editorial Consultores Asociados. Venezuela
- Blaxter L. y Co (2000). *Técnicas e instrumentos de recopilación de datos*. 3ra Edición. Editorial Gedisa. Barcelona.
- Cardona Camacho, M. (2001). *Diccionario de Arquitectura y Urbanismo*. Editorial Trillas. México.
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Publicada Extraordinaria N°5.453, Caracas, viernes 24 de marzo de 1999.
- Hernández S, R; Fernández C, C; & Baptista L, P. (1998). *Metodología de la Investigación*. 5ta Edición. Editorial McGraw Hill. México.
- Hernández S, R; Fernández C, C; & Baptista L, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. 5ta Edición. Editorial McGraw Hill. México.
- Hurtado, J. (2000). *Metodología de la Investigación Holística*. 3ra. Edición. Fundación Sypal, Editorial Quirón. Caracas, Venezuela.
- Ley Orgánica del Ambiente, Gaceta oficial No. 5.833 Extraordinario Caracas, viernes 22 de diciembre de 2006.
- Ley Orgánica para la Protección del Niño y del Adolescente (LOPNA), Gaceta Oficial No. 5.266 Extraordinario Caracas, 2 de octubre de 1998.
- Mijares, Héctor y García, Luis (2006). *Normas para la elaboración y Presentación de los Anteproyectos, Proyectos y Trabajo de Grado*. Universidad José Antonio Páez. Venezuela.
- Palello y Martins (2010) *Metodología de Investigación Cuantitativa*. 3ra Edición. Editorial FEDEUPEI. Caracas.
- Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL) de la Parroquia Miguel Peña.

Rojas R. (1977-1986). *Guía para realizar Investigaciones Sociales*. Primera a Octava Edición, UNAM. Editorial Raúl Rojas Soriano, Plaza y Valdés, S. A. de C. V. México.

Sabino, C. (2002). *El proceso de Investigación*. Edición totalmente actualizada. Editorial Lumen-Humánitas, Argentina.

Spiegel, M. (1991). *Estadística*. 2da Edición. Editorial McGraw. Madrid, España.

Tamayo y Tamayo, Mario (1997). *El proceso de la Investigación Científica*. 2da Edición. Editorial Limusa, México.

Tamayo y Tamayo M. (2007). *El proceso de la Investigación Científica*. 2da Edición. Editorial. Limusa, Noriega Editores. México.

Tamayo y Tamayo M. (2008). *El Proceso de Investigación Científica*. 5ta Edición. Editorial Limusa, Noriega Editores México.

Universidad Central de Venezuela (1999). *Técnicas para la elaboración de Instrumentos de Medición*. Material mimeografiado. Distrito Capital: Morales, L.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL). (1998). *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestrías y Tesis Doctorales*. 2da Edición. Editorial FEDUPEL. Caracas.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL). (2006). *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestrías y Tesis Doctorales*. 3era Reimpresión. Editorial FEDUPEL. Caracas.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador UPEL (2003). *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestrías y Tesis Doctorales*. 3ra. Edición. Editorial FEDUPEL. Caracas.

Electrónicas

Almagor (2012) Psicología Arquitectónica. [Art. En la Web] <https://expansion.mx/estilo/2016/03/24/la-arquitectura-une-sus-reglas-a-la-psicologia>

Arons, Julian (2011) *Centro Psiquiatrico Friedrichshafen*. Referentes. [Art. En la Web] <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-345588/centro-psiquiatrico-friedrichshafen-huber-staudt-architekten>

- Baena (1985) Investigación documental [artículo en la web] disponible en la página: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2006c/203/2c.htm>
- Borja Bernardo (2012) Centro de Tratamiento y Rehabilitación de Dependencias y Adicciones. La Arquitectura y la Conducta Humana. [Artículo En la web] <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/2397/1/106180.pdf>
- Castro (2013) Refugio para personas sin Hogar. Referentes [Art. En la Web] <http://www.plataformaaarquitectura.cl/cl/609721/centro-de-acogida-de-pamplona-javier-larraz>
- Ducci, Maria (2009). Conceptos básicos de urbanismo. [Documento en línea]. Disponible en la página: https://issuu.com/jacksonmendes6/docs/conceptos_basicos_de_urbanismo.pdf
- Espinosa, Roberto (2013). Definición de Matriz Foda. [Artículo en la web]. Disponible en: <http://robertoespinosa.es/2013/07/29/la-matriz-de-analisis-dafo-foda/>
- Ferrer, Jesús (2010). Tipos de investigación y diseño de investigación [artículo en la web] disponible en la página: <http://metodologia02.blogspot.com/p/operacion-nalizacion-de-variables.html>
- Fondo Italo-Ecuatoriano, (2011) Soñando por el Cambio, Centro de Prevención, de rehabilitación integral para niños, adolescentes en situación de riesgo, pandillas, callejados en Santo Domingo. [Artículo en la web] Disponible en: <http://www.fondoitaloecuadoriano.org/index.php/2da-convocatoria/fie-07-037.html>
- Hurtado, I y Toro ¿Cuáles son las técnicas de recogida de información? (1998). Definición de encuesta. [Artículo en la web] Disponible en la página: <http://www.ub.edu/ice/recerca/pdf/ficha3-cast.pdf>
- Niños de la Luz (2009), Casa de Paso. [Art. En la Web] <http://ninosdelaluz.org/español/ubicaciones/Venezuela>
- Segura, José (2014) Centro de Rehabilitación Psicosocial. Referente. [Art. En la Web] <http://www.plataformaaarquitectura.cl/cl/609721/centro-de-acogida-de-pamplona-javier-larraz>
- Simmel (1903) Vida Urbana. [Art. En la Web] http://www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones_004_reserva.pdf
- Stokols, Mercado y Col. (1987) Desarrollo teórico de Psicología Ambiental. Disponible en la página:

http://digeset.ucoj.mx/tesis_posgrado/Pdf/Glenda%20Margarita%20Amador%20Neri.pdf

Sin Autor, (2016) Centro de Rehabilitación para jóvenes con problemas de conducta. [Artículo en la web] Disponible en: <https://dinoalasdrogas.com/centro-de-rehabilitacion-para-jovenes-con-problemas-de-conducta/>

Tewdwr-Jones, (1999). Planificación Urbana. [Artículo en la web]. Disponible en. <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/78.htm>

