



UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ

**DISEÑO DE UN CENTRO DE
INTERPRETACIÓN PATRIMONIAL Y
RECEPCIÓN DE VISITANTES EN LA
PROPUESTA DE REORDENAMIENTO
URBANO DEL SECTOR MAÑONGUITO Y
AVENIDA BOLÍVAR NORTE, MUNICIPIO
VALENCIA, ESTADO CARABOBO.**

Autor: Bracho Bracchitta, Ricardo Alberto.

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



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

**DISEÑO DE UN CENTRO DE INTERPRETACIÓN PATRIMONIAL
Y RECEPCIÓN DE VISITANTES EN LA PROPUESTA DE
REORDENAMIENTO URBANO DEL SECTOR MAÑONGUITO Y
AVENIDA BOLÍVAR NORTE, MUNICIPIO VALENCIA, ESTADO
CARABOBO.**

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

ARQUITECTO

Autor: Bracho Bracchitta, Ricardo Alberto

Tutor Académico: Arq. Raúl Requesens

Tutora Metodológica: MSc. Hortensia Ron

San Diego, Febrero de 2017



Universidad José Antonio Páez
Facultad de Ingeniería

FI - 018-2017


Valencia, 20 de Enero de 2017.

Ciudadano:
Ricardo Bracho
C.I. 24.289.058
Presente.-

Cumplo con informarle que la comisión de Trabajo de Grado y Pasantías de la facultad de Ingeniería en su reunión N° 1-2017 de fecha 20/01/2017 aprobó el proyecto de trabajo de grado titulado "DISEÑO DE UN CENTRO DE INTERPRETACIÓN PATRIMONIAL Y RECEPCIÓN DE VISITANTES EN LA PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO DEL SECTOR MAÑONGUITO Y AVENIDA BOLÍVAR NORTE, MUNICIPIO VALENCIA, ESTADO CARABOBO." Presentado por usted como requisito para optar al título de Arquitecto.

Se ratifica la designación del Arq. Raúl Requesens, C.I. 5.489.683 y la Arq. Hortensia Ron, C.I. 8.556.129 como los Tutores Académicos que lo asesorarán en el desarrollo de este proyecto.

Atentamente,


Prof. Marlene Zambrano
Decana (Encargada) de la Facultad de Ingeniería
(CU502 de fecha 11/10/2016)



c. c. Coordinación de Pasantías y Trabajo de Grado
Archivo.

MEZ/fr

ACEPTACIÓN DEL TUTOR

Quien suscribe, Arq. Raúl Requesens y Msc. Hortensia Ron, portadores de la cédula de identidad N° 5.489.683 y 8.556.129, en nuestro carácter de tutores académico y metodológico del trabajo de grado presentado por el ciudadano **Ricardo Alberto Bracho Bracchitta**, portador de la cédula de identidad N° **24.289.058**, titulado **DISEÑO DE UN CENTRO DE INTERPRETACIÓN PATRIMONIAL Y RECEPCIÓN DE VISITANTES EN LA PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO DEL SECTOR MAÑONGUITO Y AVENIDA BOLÍVAR NORTE, MUNICIPIO VALENCIA, ESTADO CARABOBO**, presentado como requisito parcial para optar al título de Arquitecto, consideramos que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En San Diego, a los siete días del mes de Febrero del año dos mil diecisiete.

Tutor Académico
Arq. Raúl Requesens
C.I.: 5.489.683

Tutora Metodológica
MSc. Hortensia Ron
C.I.: 8.556.129

RECONOCIMIENTO

A Dios, por ser mi constante guía espiritual.

A mis padres Gustavo y Giuseppina, por inculcarme siempre el valor de la responsabilidad, el respeto, el amor, la rectitud y la sensatez, brindándome a lo largo de la carrera todo el apoyo necesario para cumplir las metas planteadas y compartir los éxitos logrados. Por ser los coautores de cada trabajo para la culminación de esta meta.

A mi hermano Daniel, por ser pilar fundamental para superar todas las barreras que se presentaron. Por ser incondicional a la hora de ayudar, brindando siempre el mayor apoyo académico, logístico y sobre todo emocional.

A mis amigos, Jessica, Natzaraghi y Bhrendhertbhan, por enseñarme desde el inicio de esta carrera el verdadero significado de amistad incondicional, de empatía, de responsabilidad y de tolerancia. Por su apoyo y entusiasmo y por ser colaboradores de cada logro académico, compartiendo siempre los éxitos alcanzados.

A mis profesores, por brindarme todos los conocimientos necesarios para consolidar este trabajo.

A todas aquellas personas que de una u otra forma contribuyeron con la realización de esta investigación.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO		pp.
LISTA DE CUADROS		viii
LISTA DE GRÁFICOS		ix
LISTA DE FIGURAS		x
RESUMEN INFORMATIVO.....		xiv
INTRODUCCIÓN.....		1
CAPÍTULO		
I	EL PROBLEMA.....	3
	1.1 Planteamiento del Problema.....	3
	1.2 Formulación del Problema.....	10
	1.3 Objetivos.....	10
	1.4 Justificación.....	11
II	MARCO TEÓRICO.....	13
	2.1 Antecedentes.....	13
	2.2 Bases Teóricas.....	26
	2.3 Bases Legales.....	39
	2.4 Definición de Términos.....	52
III	MARCO METODOLÓGICO.....	54
	3.1 Tipo de Investigación.....	55
	3.2 Población y Muestra.....	56
	3.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.....	59
	3.4 Análisis de Datos.....	64
	3.5 Fases de Investigación.....	73
	3.6 Recursos.....	76
IV	LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA.....	79
	4.1 El Sitio Urbano.....	79

	4.2 El Plan Urbano.....	89
	4.3 El Proyecto	101
V	LA REPRESENTACIÓN GRÁFICA.....	153
	5.1 Lista de Planos.....	153
REFERENCIAS		
	Impresas.....	164
	Electrónicas.....	165

LISTA DE CUADROS

CONTENIDO

CUADROS		pp.
1	Lista de Cotejo.....	61
2	Modelo de la Encuesta.....	63
3	Cronograma de Actividades.....	78
4	Coordenadas Geográficas de la Poligonal de Estudio.....	81
5	Usos y Variables Urbanas propuestas en el Plan de Reordenamiento Urbano.....	96
6	Listado de Equipamientos propuestos en el Plan de Reordenamiento Urbano.....	100
7	Retiros utilizados para el proyecto.....	113
8	Porcentajes de Construcción y Ubicación utilizados para el proyecto...	113
9	Límites en Alturas para el proyecto.....	114
10	Requerimientos de Estacionamiento para el proyecto.....	114
11	Programa de Áreas del Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes.....	115

LISTA DE GRÁFICOS

CONTENIDO

GRÁFICO		pp.
1	¿Reside usted en el Sector Mañonguito?.....	65
2	¿Desearía áreas de esparcimiento en el sector?.....	65
3	¿Cree que obteniendo dichos espacios disminuiría la inseguridad dentro del sector?.....	66
4	¿Considera usted que el sector carece de un ícono o hito que lo identifique?.....	66
5	¿Considera usted que se debe aprovechar la ribera del Río Cabriales para seguir la temática del Parque “Negra Hipólita”?.....	67
6	¿Considera adecuadas las condiciones de infraestructura vial en el sector? Específicamente accesos y salidas al Complejo Forum de Valencia.....	67
7	¿Cree usted necesaria la activación de rutas de transporte público y privado para la zona?.....	68
8	¿Considera prudente la preservación de un vacío urbano en los terrenos actuales de estacionamiento del Complejo Forum de Valencia?.....	68
9	Piensa que la zona debería consolidarse como vitrina y centro de desarrollo socio-cultural y turístico para la ciudad?.....	69
10	¿Siente necesario la generación de espacios para la recepción de visitantes e interpretación histórico-cultural de Valencia?.....	69
11	Diagrama de Relaciones Funcionales Sótano Nivel -3.40m.....	118
12	Diagrama de Relaciones Funcionales Semisótano Nivel $\pm 0.00m$	119
13	Diagrama de Relaciones Funcionales Planta Baja Nivel +5.10m.....	119
14	Diagrama de Relaciones Funcionales Planta 1 Nivel +10.20m.....	120

LISTA DE FIGURAS

CONTENIDO

FIGURA		pp.
1	Vista General del Parque.....	14
2	Vista de las rutas peatonales y zonas verdes en el recorrido.....	14
3	Caminerías y Mobiliarios del parque.....	15
4	Mobiliarios urbanos y Juegos de Agua.....	16
5	Toma aérea de la Propuesta Urbana.....	17
6	Plaza Zócalo.....	18
7	Conexiones de Circulaciones Verticales.....	18
8	Niveles de Estacionamiento Subterráneo.....	19
9	Zona Audiovisual del BIT.....	20
10	Fachada Principal del BIT.....	21
11	Jardín y Fachada Vegetal del BIT.....	22
12	Sistema de Circulación Vertical del BIT.....	22
13	Plaza y Contexto Urbano-Natural del Centro de Visitantes Rizhao.....	24
14	Criterio Formal de Volúmenes en el Centro de Visitantes.....	24
15	Criterio Formal de Vacíos en el Centro de Visitantes.....	25
16	Situación geográfica de Valencia respecto al estado y el país.....	79
17	Ubicación del sector intervenido con respecto al Municipio Valencia...	80
18	Poligonal de Estudio para la Propuesta Urbana.....	81
19	Trazo del Río Cabriales sobre el área de estudio.....	83
20	Vegetación Predominante en las riberas del Río Cabriales.....	84
21	Red Vial en la ciudad de Valencia.....	86
22	Mapa de Líneas del Metro de Valencia.....	88
23	Plano de Zonificación del sector según Plan de Desarrollo Urbano Local de la Parroquia San José.....	89

24	Nueva imagen de la ciudad planteada por el Plan de Reordenamiento Urbano propuesto.....	90
25	Plano de la Propuesta Peatonal General.....	91
26	Plano de la Propuesta Peatonal. Paseos y red de caminerías.....	93
27	Propuesta Vial en el Contexto Inmediato.....	93
28	Plano de la Propuesta Vial General.....	94
29	Planteamiento de Zonificación en el Plan de Reordenamiento Urbano propuesto.....	96
30	Vista General del planteamiento del Parque Paseo Carbiales.....	97
31	Recopilación de referentes de Mobiliarios Urbanos planteados en el Plan de Reordenamiento Urbano.....	99
32	Recopilación de referentes de intervenciones arquitectónicas planteadas a espacios públicos en el Plan de Reordenamiento Urbano..	99
33	Mapa de Ubicación de los equipamientos planteados en la Propuesta Urbana.....	100
34	Mapa de Ubicación del terreno del proyecto en la Propuesta Urbana...	105
35	Uso del suelo del terreno y el contexto donde se desarrolla el proyecto	106
35	Mapa de Ubicación de los hitos existentes en el sector.....	107
37	Vista de las alturas y crecimiento del Perfil Urbano.....	108
38	Plano Topográfico del área de estudio.....	108
39	Mapa de orientación respecto al norte e incidencia de vientos.....	109
40	Mapa de accesos peatonales y vehiculares al terreno.....	111
41	Vegetación existente en el terreno de desarrollo del proyecto en la actualidad.....	112
42	Bocetos Iniciales del Planteamiento Volumétrico del proyecto.....	121
43	Esquema de Implantación de la Edificación.....	121
44	Ilustración de Nodo volumétrico que conforma la cubierta y Plaza Norte.....	122

45	Comparativa de Planos Incluidos en Fachadas de la Edificación.....	123
46	Centros Turísticos alrededor del mundo.....	124
47	Relevancia del Proyecto respecto a su contexto.....	126
48	Desarrollo de la Topografía Modificada.....	127
49	Planteamiento volumétrico del proyecto con respecto al contexto y sus variables.....	128
50	Esquema de Funcionamiento del proyecto.....	130
51	Espacios privados emplazados sobre espacios públicos.....	132
52	Planta de Sótano. Nivel -3.40m.....	133
53	Planta de Semisótano. Nivel ± 0.00	134
54	Planta Baja. Nivel +5.10m.....	136
55	Planta Uno. Nivel +10.20m.....	137
56	Aplicación de Panel Alupremium® Plateado en fachada.....	139
57	Aplicación de paneles de vidrio y perfilería de aluminio en locales comerciales y oficinas.....	140
58	Aplicación del pavimento de grés porcelánico todo masa para interiores Italgraniti®.....	140
59	Revestimiento de paredes y pisos en salas sanitarias.....	141
60	Detalle de acabado del concreto en obra limpia para paredes en sótano	141
61	Vista del acabado de láminas de losacero.....	142
62	Vista del acabado final en pisos de estacionamientos.....	143
63	Vista del acabado final de granito emplomado en pisos de áreas de Servicio.....	143
64	Panel de Porcelanato Blanco.....	144
65	Acabado de concreto estampado en exteriores.....	145
66	Vista de paneles de aluminio perforados para cielos rasos.....	145
67	Vista de puerta abatible de vidrio templado.....	146
68	Imágenes referenciales de las ventanas utilizadas.....	147

69	Detalle barandilla de cristal templado.....	147
70	Planteamiento Estructural de la Edificación.....	148
71	Detalle de anclaje de columnas de acero a columna de concreto.....	149
72	Detalle de sistema de pilotajes en suelos inestables.....	149
73	Detalle de Losa compuesta de láminas galvanizadas de Losacero Centrolit®.....	150
74	Secciones de columnas usados en el proyecto.....	151
75	Secciones de vigas usadas en el proyecto.....	151
76	Armado Estructural de la Cubierta.....	152
77	Núcleos de Circulaciones Verticales con Escaleras Mecánicas.....	152



UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
COORDINACIÓN DE PASANTÍA Y TRABAJO DE GRADO
FACULTAD DE INGENIERIA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CARRERA DE ARQUITECTURA

DISEÑO DE UN CENTRO DE INTERPRETACIÓN PATRIMONIAL Y RECEPCIÓN DE VISITANTES EN LA PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO DEL SECTOR MAÑONGUITO Y AVENIDA BOLÍVAR NORTE, MUNICIPIO VALENCIA, ESTADO CARABOBO.

Autor: Ricardo Alberto Bracho Bracchitta
Tutor Académico: Arq. Raúl Requesens
Tutora Metodológica: Msc. Hortensia Ron
Fecha: Febrero de 2017

RESUMEN INFORMATIVO

El presente Proyecto de Investigación tuvo como propósito el diseño de un centro de interpretación y recepción de visitantes en la Propuesta de Reordenamiento Urbano del sector Mañonguito y Avenida Bolívar Norte, en el municipio Valencia, Estado Carabobo, en el cual se profundizaron los conocimientos relacionados a las temáticas de planificación urbana y ciudad, junto con las problemáticas que en estas han surgido, así como de la actividad turística, su evolución e impacto a lo largo de la historia. Entendiendo la deficiencia del sector en materia de infraestructura comercial, socio-cultural y turística, se realizó una propuesta de diseño arquitectónico para un Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes, icono en imagen e innovación para la ciudad. Este trabajo se planteó en la modalidad de proyecto factible, apoyado en la investigación documental y de campo. A su vez se dividió en 5 fases: la Fase I: diagnóstico, donde se identificaron todas las problemáticas de la zona, seguida de la Fase II: análisis de datos, donde se procesaron los mismos para organizarlos y estudiarlos, posteriormente la Fase III: propuesta urbana, donde se plantearon los componentes de diseño para la conformación del Plan de Reordenamiento Urbano; luego, la Fase IV: Anteproyecto donde concibieron las ideas para establecer distintos equipamientos a lo largo de la nueva trama establecida y por último la Fase V: Proyecto, donde se desarrolló en su totalidad un diseño arquitectónico dentro de las nuevas propuestas de edificación que fueron planteadas. Su realización es de suma importancia ya que permite recuperar zonas vitales para la ciudad y revitalizarlas para potenciar el desarrollo comercial, cultural, deportivo, educativo y turístico del sector, además de marcar tendencia e innovación a nivel de cada proyecto que se creó, otorgándole así a Valencia una nueva imagen de referencia nacional.

Descriptor: Reordenamiento urbano, equipamientos, trama urbana, ciudad.

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Valencia, en el estado Carabobo, es una urbe con una ubicación privilegiada en el centro del país. Sus condiciones geográficas y su antecedente económico en contraste con la integración de todas las manifestaciones de cultura que allí hacen vida, exponen una ciudad vibrante de referencia nacional y con una elevada afluencia de visitantes. Sin embargo, esa situación dista mucho de la realidad actual. Las actividades comerciales y culturales presentan cada día un mayor grado de decadencia, siendo el turismo uno de los indicadores con más baja penetración en la misma. Aunado a ello se suma la importante deficiencia de espacios públicos y el aumento cada vez mayor de espacios residuales, que a largo plazo han afectado la calidad de vida del valenciano y han transformado la imagen que esta capital exhibe ante Venezuela y el mundo.

Con base a estas problemáticas se propone en primera instancia la realización de un Plan de Reordenamiento Urbano en el sector Mañonguito y Av. Bolívar Norte, al norte del Municipio Valencia como propuesta focal para dar solución a todas las carencias detectadas, estableciendo lineamientos claros para concebir las variables urbanas que determinan la implantación de las edificaciones, equipamientos, infraestructuras y demás usos contemplados en el plan.

Una vez formada esta etapa, se procede al desarrollo de un proyecto arquitectónico dentro de los equipamientos planteados para el sector, con características de ubicación, forma y función específicas que responden a las nuevas propuestas de la trama urbana de la zona. En este caso particular, se propone el diseño de un centro de interpretación patrimonial y recepción de visitantes, edificación que tiene como objetivo recibir a los visitantes que arriben a Valencia estableciendo un punto de partida y referencia para los mismos al iniciar y concluir un recorrido por todo el sector. Además, el mismo contiene espacios para la interpretación de diversas áreas del patrimonio histórico, cultural, social y ambiental de la ciudad, en contraste con gran cantidad de áreas comerciales.

La realización de este estudio se estructura en 5 capítulos:

Capítulo I: Esta sección del trabajo expone el problema a tratar. En ella se describieron los fenómenos que han dado origen a la problemática y se contrastaron con ejemplos a nivel mundial, nacional y local. Además, se trazaron los objetivos que plantea la investigación y se expuso la justificación de la misma.

Capítulo II: Comprende el marco teórico de la investigación, donde se exhibieron antecedentes relacionados al proyecto. Igualmente se estudiaron las bases teóricas, fundamentos que permitieron organizar, explicar y observar el tópico en un contexto mundial mediante la comparativa con definiciones, artículos y teorías de autores en diversos temas relacionados al estudio. También se detallaron las bases legales y se definieron los términos básicos como fundamento para la comprensión de los tópicos explicados en la investigación.

Capítulo III: Contempla el diseño de la Metodología. En este segmento se explicó el tipo de investigación, así como las formas de recolectar los datos, procesarlos y analizarlos. Se definieron y expusieron las 5 fases de desarrollo que componen el trabajo además de los recursos utilizados para llevar a cabo la investigación, detallando aquellos humanos, institucionales, materiales y de tiempo, además de la realización de un cronograma de actividades con fines de planificación y control.

Capítulo IV: Examina los elementos que componen la propuesta arquitectónica, incluyendo información acerca del sitio de la propuesta y sus características, que dieron pie primeramente al desarrollo del Plan de Reordenamiento Urbano y luego del Proyecto. En cada caso respectivamente, se detallan a profundidad todas las determinantes y factores que dieron origen a los lineamientos de diseño planteados, en contraste con la descripción de la manera en la cual se resolvieron las situaciones o problemas detectados en el sector.

Capítulo V: Esta sección del trabajo expone la representación gráfica del proyecto de arquitectura elaborado. Se presentan los planos arquitectónicos del diseño mostrando la síntesis de todo el trabajo de investigación realizado y la solución de las determinantes y problemáticas diagnosticadas a través del proyecto en forma gráfica.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema:

El aprovechamiento y reutilización de las zonas residuales y sub-utilizadas en las grandes ciudades siempre ha sido un fenómeno que se lleva a cabo con el fin convertir estos espacios, nacidos de planificaciones y ordenamientos carentes, en proyectos que puedan servir a los pobladores de una localidad. Esta necesidad surge por la disminución cada vez mayor de terrenos para la construcción de nuevas obras, y por tanto los pocos espacios restantes en zonas de mucho valor para un urbanismo, por factores tanto de ubicación, de interés histórico o turístico, ameritan que su uso cambie y se transformen en lo que las necesidades del contexto y del momento en el tiempo requieran.

Con ello se busca que a largo plazo la calidad de vida de sus habitantes aumente, sin dejar de un lado la construcción de sensaciones, imágenes y experiencias de comodidad y confort que se llevan los visitantes que pretenden recorrer los sectores más emblemáticos en una ciudad. A nivel mundial, son muchas las metrópolis que presentan este problema, pero su comprensión va de la mano del entendimiento de la conformación de estos urbanismos, y más allá de ello, de los grupos sociales que los conforman.

Durante el transcurso histórico de la humanidad, estos conjuntos de personas, han evolucionado para agruparse en sociedades que mantienen características en común. A medida que iban aumentando en cantidad y con ellas un mayor número de necesidades, el fenómeno de permanecer se volvió indispensable, y con el mismo se empezó a comprender la espontaneidad de la interacción entre los que allí hacían vida, generando lazos sociales, económicos y políticos que, además de darle estructura al conjunto, pedían indirectamente la creación, sin un orden previsto, de espacios para que estas interacciones se realizaran de la manera correcta. Es a raíz de estos factores que se comenzaron a consolidar pequeños y

luego grandes asentamientos, los cuales estaban diseñados y dispuestos como respuesta a las actividades que allí las personas realizaban.

Dentro de cada localidad que se fundaba se buscaba aprovechar las condiciones naturales de la región y edificar en base a las creencias de sus pobladores, tanto religiosas como ideológicas, así como también sus actividades del día a día. De esa manera se acentuó la división del trabajo, para atender a las nuevas demandas de una economía en expansión generando infraestructuras y nuevas tecnologías que se adaptaran al crecimiento de su población y a sus necesidades propias. El resultado de la suma de estas transformaciones fue el principal factor para la aparición de las primeras ciudades.

En las mismas empezaron a surgir los modelos urbanos, con fines netamente de organización y control, que fueron transformándose hasta convertirse en los instrumentos que actualmente buscan organizar el territorio y regular que el desarrollo de lo que en él se dé, suceda de una forma ordenada. En principio, eran diseños sin planificación alguna; respondían a intereses económicos de las grandes élites de poder para desarrollar mayor cantidad de urbanismos de un mismo tipo y si fuera posible, expandirlos alrededor del planeta. Esto trajo como consecuencia que, en ciertos casos, se consolidaran ciudades con un diseño preestablecido, diseño que no tomaba en cuenta las fortalezas y debilidades del territorio y menos de la población que allí se establecería.

Con el paso del tiempo y el crecimiento masivo de la población, se generaron las primeras propuestas de planificación en forma de planes, pero se veían afectadas a largo plazo por no tomar en cuenta la proyección de la población y sus requerimientos, lo que generaba que las ciudades perdieran el sentido de orden lógico para las actividades que dentro de ella se daban.

Esta situación se traslada hasta la actualidad, donde se pueden observar alrededor del mundo urbes que, si bien en algún momento de su historia tuvieron o no un plan regulador para su crecimiento, no se proyectó la necesidad de que estas fueran transformándose y renovándose a medida que las necesidades y características de sus habitantes cambiaban con el tiempo, y por tanto hoy en día son urbanismos que permitieron el crecimiento desordenado de sus actividades, mezclando usos incompatibles que no responden a las

condiciones del contexto y son causantes de la aparición de espacios residuales y sub-utilizados que repercuten tanto a nivel local de una zona delimitada como a nivel de ciudad.

Todas estas causas sugieren que estas urbes estén sujetas a una intervención para lograr solucionar las problemáticas actuales y aquellas que se visualiza que van a ir apareciendo con el paso del tiempo. Con base a estos criterios nace la planificación urbana que se define como el planeamiento o guía para la expansión de una comunidad actual con miras al futuro, 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. Estas propuestas se consolidan en planes generales, reguladores o de reordenamiento de urbanismo que son, citando a Malvas A. (2005)

herramienta y soporte legal insoslayables para todas las ciudades. Esta planificación para que sea útil tiene que responder a las problemáticas actuales y satisfacer las exigencias de los colectivos que viven en la ciudad. Siendo estos diferentes a las necesidades de otros tiempos pueden encontrar mejor solución si se tienen en cuenta problemáticas y soluciones de otros momentos de la historia (p.10)

Alrededor del mundo, se han presentado casos de sectores en ciudades donde buscando solucionar problemas de organización, infraestructura, turismo y desarrollo social, se han puesto en marcha planes urbanos, tanto reguladores, como de reordenamiento o renovación. Uno de ellos se aplicó en España, específicamente en Madrid, en donde en el año 2010 se presentó el Plan de Renovación Urbana del Entorno del Río Manzanares dentro del plan de Rehabilitación del Centro de Madrid. Este supone una contribución decisiva para la incorporación de la edificación y espacio libre privado al Proyecto de Transformación Urbana del Manzanares, a través de la rehabilitación, la revitalización y la renovación sostenibles, de su contribución a la creación del eje medioambiental del Río Manzanares y a la puesta en valor del paisaje urbano, impulsando con ello un nuevo modelo urbano basado en criterios de calidad y excelencia.

Este plan surgió de un diagnóstico realizado en el sector, el cual parte de un proceso informativo unitario donde se destaca la necesidad de actuar en aspectos que se desglosaron de las problemáticas encontradas. Ese estudio arrojó que la estructura urbana anterior generaba grandes espacios residuales, varias veces planificado como corredores verdes. Al identificar los usos de las edificaciones presentes, el ámbito mayoritariamente era residencial con necesidad de incorporar otras actividades. En relación a calidad habitacional y conservación, los problemas eran localizados en el mantenimiento de la edificación más antigua. Otro punto dentro del estudio fueron las actividades económicas, las cuales han permanecido al margen de las transformaciones urbanas, teniendo un gran potencial de revitalización social y por último, la escena urbana, ámbito que ha sufrido un deterioro homogéneo por el impacto de la M-30, vialidad expresa de gran importancia para el país.

Además el plan se dividió en 3 líneas estratégicas: Rehabilitación, donde supone poner en valor la edificación y el espacio libre privado con el objetivo de su mejora y adecuación a nuevos criterios funcionales, medioambientales y estéticos, con posible aplicación a 22.000 viviendas; y por su parte Revitalización y Renovación donde se pretende incorporar nuevos usos mediante la modificación del marco urbanístico y arquitectónico, con sustitución de la edificación existente o con nueva edificación, generando focos urbanos que impulsen la transformación social y económica del ámbito. (Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda. Dirección General de Planeamiento Urbanístico Madrid, 2010)

Del mismo modo que se presentan estos casos fuera de Venezuela, a nivel nacional se han establecido propuestas de planes para el control de los urbanismos. En la ciudad de Caracas en el año 2009 se presentó el proyecto de Renovación Urbana Mamera III, en la urbanización de la capital de dicho nombre. Se plantea desde la perspectiva de crear las condiciones necesarias para la introducción del concepto del espacio público en un sector carente de él, generando en un asentamiento informal las condiciones urbanas mínimas que permitan en alguna medida el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

El criterio utilizado para lograr la liberación de espacio que permita la propuesta urbana tomó como principio la reubicación de unidades de vivienda localizadas en zona de

alto riesgo por afectación de redes de alta tensión. De igual manera se planteó la reubicación de aquellas viviendas en fase uno de consolidación, haciendo referencia con ello a viviendas con cerramiento blando y sin cimientos.

Como mecanismo para la definición de límites visibles para el sector de intervención, se estableció un borde vegetal, haciendo necesaria la determinación como zona protectora y de reserva de flora y fauna de aquellas áreas verdes por fuera del límite definido, apoyándose en herramientas jurídicas como la Ley Forestal de Suelos y Aguas y la Ley Penal del Ambiente. Éste nuevo borde se proyecta como un sistema recorrible dotado de diversos equipamientos, con el fin de generar una oferta de espacios para la contemplación y recorridos ecológicos entre otros. Se busca de esta forma reforzar el sentido de pertenencia hacia la zona protectora.

Para la renovación de redes viales peatonales y vehiculares, se formuló la reforma técnica progresiva de las redes viales peatonales existentes (veredas y escaleras), aplicando en su diseño criterios de accesibilidad. La propuesta Urbana en el Sector Mamera III va en pro a mejorar la calidad de vida de los habitantes y crear un nuevo sentido de pertenencia en conjunto con una nueva imagen para la capital y el país de este sector popular. (Bello L., Cárdenas J. - MTK Estudio, 2014)

En el Estado Carabobo son muchos los casos de asentamientos urbanos que debido a su crecimiento desordenado y carente de planificación, presentan en la actualidad problemas que no solo afectan a los mismos sino al entorno sobre el cual están asentados. Es allí donde esta problemática concentrada en un área delimitada, adquiere un carácter municipal y luego regional. Este es el caso del sector Mañonguito al norte de la Ciudad de Valencia, en el Municipio de igual nombre dentro del Estado Carabobo. La zona presenta una gran cantidad de deficiencias que, debido a la no aplicación de los protocolos de acción por parte de entes gubernamentales para seguir los lineamientos de planes reguladores previstos, no han sido resueltas y han permitido el crecimiento de un urbanismo confinado dentro de la ciudad, presentando problemas puntuales internos pero que generan un impacto de forma considerable a todo su entorno, teniendo en cuenta que el mismo está comprendido por dos municipios en el estado: Valencia y Naguanagua.

La problemática toca puntos importantes para el sector en el contexto arquitectónico y urbanístico. Primeramente, la ubicación, que responde a uno de los sectores más privilegiados de la ciudad por sus accesos y visuales directas desde vialidades importantes como la Autopista del Este, Av. Bolívar y Av. Paseo Cabriales. Esta condición supone que sea el centro de actividades más icónicas para la ciudad, gracias también al peso de obras de gran dureza, como lo son el Fórum de Valencia, Torre Platinum BOD, Redoma de Guaparo y Polideportivo Misael Delgado, acompañados del Río Cabriales junto con todo un eje vegetal proveniente desde el Parque Negra Hipólita.

Además, el gran déficit de espacios para el ocio, la recreación, la promoción de las artes y la cultura, la consolidación del eje financiero de la Av. Bolívar Norte y para el disfrute y aprovechamiento de las riberas del Río como parque metropolitano, generan la imperante necesidad de incluir estos usos en el sector, comprendiendo también que todo este complejo planea ser punto de llegada y referencia para todos los visitantes que deseen recorrer la ciudad y disfrutar de los nuevos equipamientos propuestos.

Otra problemática que acompaña a las anteriormente descritas y marca el punto focal de la presente investigación se refiere a la cantidad y dimensiones de espacios residuales y sub utilizados a nivel urbano. Este fenómeno se puede observar precisamente dentro del Fórum de Valencia, que es un complejo multiespacios ubicado en el corazón del sector. Concluido en 1991, su construcción fue motivada por la necesidad de ofrecerles a los carabobeños un lugar adecuado, con suficiente capacidad, debidamente organizado y moderno para presentar los juegos de baloncesto de Trotamundos de Carabobo. La edificación es considerada uno de los escenarios más importantes en Venezuela en permitirle a la familia el disfrute y el entretenimiento con eventos culturales, deportivos y musicales, representando desde hace más de 20 años uno de los principales íconos para la ciudad y el centro del país. (Grupo Forum, 2016)

Este complejo incluye una gran área de aparcamientos al aire libre a nivel de suelo que en la actualidad resulta insuficiente para la gran cantidad de vehículos que acuden al lugar durante presentaciones en el recinto. Además, sus disposiciones de accesos y salidas junto con el incumplimiento de las normas de tránsito y convivencia por parte de

conductores y peatones que durante eventos en el complejo ocupan áreas reservadas para el flujo vehicular y por ello la suma de estos factores generan graves congestiones y retención del tráfico directamente sobre la Autopista del Este y Avenida Galicia.

No conforme con esto, el lugar carece de accesos y áreas de captación peatonal, donde los visitantes arriban únicamente en vehículos particulares, dejando a un lado la posibilidad de llegar si no se posee uno y tampoco de recibir transportes públicos de rutas inter y extra urbanas. La jerarquía del peatón queda totalmente desplazada ya que no existen espacios de reunión ni espacios para el desenvolvimiento de actividades complementarias que puedan manejar las necesidades del gran número de personas que deseen recorrer el sector caminando y también durante la espera para acceder al Forum de Valencia cuando se realicen presentaciones y eventos.

Un punto tan privilegiado para la ciudad amerita que su uso a nivel de tierra cambie, respondiendo a los nuevos requerimientos de la propuesta, sin dejar de lado el uso actual como área de aparcamiento para el complejo, con miras a que estos espacios sirvan a las edificaciones cercanas y de toda el plan Es de esta manera que se hace necesario trazar un Plan de Reordenamiento Urbano a fin de que se consolide esta gran masa de territorio como un distrito de usos mixtos como respuesta a la imagen que se quiere proyectar para la ciudad, enriquecida de espacios para la recreación, la cultura, las artes, la educación, la ecología, el deporte y el comercio, incorporando modernos equipamientos e infraestructuras en sintonía con la naturaleza que los envuelve.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto se hace entonces necesario transformar el sector Mañonguito para desarrollar un complejo de actividades comerciales, culturales y turísticas en los terrenos que actualmente ocupa el área de estacionamientos del Fórum de Valencia. Esta solución, se complementó con la inclusión de espacios de carácter público que permitieron resolver las problemáticas descritas.

Esta propuesta tiene como visión un punto para el recibimiento de visitantes, principalmente aquellos foráneos que arriban por primera vez a la ciudad o al sector, generando un recorrido que los conduzcan a las diversas edificaciones que componen el conjunto propuesto, entre ellas y propia del desarrollo arquitectónico del presente proyecto,

un centro de recepción e interpretación del patrimonio histórico, social y cultural de Valencia, todo en pro de la consolidación de la misma como urbe de primer mundo, donde se apunte y promueva una actividad turística responsable y amigable con el medio ambiente, con infraestructuras que ayuden a posicionarla a la altura de las metrópolis y las tendencias más importantes de Latinoamérica y el planeta.

1.2 Formulación del Problema

Con base en lo anteriormente descrito se realiza la siguiente interrogante:

¿De qué manera el diseño de un Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes en el distrito de usos mixtos impactará en el potencial de desarrollo socio-económico, cultural y turístico de la ciudad de Valencia, en de la propuesta de reordenamiento urbano del Sector Mañonguito y Av. Bolívar Norte?

1.3 Objetivos de la Investigación

Objetivo General

Diseñar un Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes en la propuesta de reordenamiento urbano del sector Mañonguito y Avenida Bolívar Norte, Municipio Valencia, Estado Carabobo. mediante el cumplimiento de las leyes, ordenanzas y normativas establecidas, con miras en la construcción de una nueva imagen para la ciudad y la consolidación del sector como uno de los principales polos de atracción turística.

Objetivo Específicos

Diagnosticar las carencias del sector de estudio a través de las técnicas de recolección de datos conociendo las estructuras físico-ambientales, territoriales, urbanas y socioeconómicas del área.

Analizar los datos recolectados en contraste con las leyes, ordenanzas y normativas correspondientes a la zona fijando los fenómenos prioritarios y de mayor importancia

Establecer un plan de renovación y reordenamiento urbano acorde a las prioridades analizadas dando solución a las problemáticas detectadas.

Proponer el diseño de un centro de interpretación patrimonial y recepción de visitantes en los terrenos que ocupa actualmente el área de estacionamientos del Fórum de Valencia.

1.4 Justificación

A lo largo de la Historia, las ciudades han entendido que el turismo es un polo de proyección de su imagen hacia el mundo y es el desarrollo de esta actividad el que atrae a la mayor cantidad de visitantes e inversiones. En distintas urbes alrededor del mundo se han desarrollado zonas donde la actividad comercial y turística es próspera, pero en ocasiones la proliferación de estas actividades se expande con el crecimiento poblacional y se disgrega a lo largo de sectores, influenciando positivamente en la vida de sus habitantes. El desarrollo del presente proyecto tuvo su basamento en la necesidad de generar nuevos espacios para el desarrollo de actividades en la Ciudad de Valencia que respondan a la marcada deficiencia de los mismos en la actualidad.

Con la realización del Plan de Reordenamiento Urbano se buscó consolidar un área de parque natural que proviene desde el Parque Metropolitano pasando por el Parque Negra Hipólita y el Fernando Peñalver siguiendo hasta el municipio Naguanagua. Esta propuesta adquirió un carácter muy importante gracias a la adaptación y conservación de los elementos naturales presentes, siempre teniendo en cuenta las necesidades actuales de la sociedad y los movimientos mundiales que son tendencia en cuanto a arquitectura y planeamiento urbano.

Para ello se enfatizó en el aprovechamiento de las riberas del río y las condiciones de las variables urbanas que permiten que el área vegetal sea amplia y extensa y que todos los equipamientos planteados reflejen una lectura clara hacia ello. Teniendo en cuenta esto, se espera que se refuerce y promueva el ecoturismo en la zona, con fines de crear

concientización de la importancia de la preservación de los elementos naturales del contexto, de toda Valencia y de la región. Estos son preceptos básicos para fortalecer al urbanismo y a la ciudad como un organismo sostenible.

Igualmente, este plan cubrió de una forma directa los problemas tanto de zonificación y usos, como de infraestructura de servicios y de movilidad, planteando un distrito de usos mixtos donde se incluye la creación e intervenciones a la vialidad buscando siempre posicionar al peatón como elemento principal. Mediante la renovación y reordenamiento se espera que el sector sea un punto donde hagan vida una gran cantidad de personas, no solamente turistas sino locales, debido a las actividades relacionadas principalmente con el comercio, la cultura, las artes, la educación, el deporte y la recreación.

A nivel específico, en la ciudad de Valencia actualmente existe un tipo de turismo deficiente, carente de equipamientos y de integración de circuitos para recorridos. De allí nació la idea de la realización de un centro de visitantes, que funcione como lugar de bienvenida y donde también se interpreta la historia y el patrimonio, reflejos de la identidad del local, promoviendo los recorridos hacia todos los atractivos que ofrece la ciudad, principalmente para el visitante foráneo. Todo ello en contraste con una extensa área comercial que cubra las necesidades de las grandes masas de personas que transiten por el sitio.

De esta manera el complejo propone cumplir el objetivo de afianzarse como la principal área de la ciudad y proyectando la misma para futuras inversiones en materia de turismo y desarrollos socio-culturales y comerciales, tanto a nivel nacional como internacional. La puesta en marcha de este proyecto es una inversión para la creación de una nueva imagen de la ciudad, consolidando al sector como punto neurálgico de actividades en la misma, sirviendo como sitio de encuentro y recorrido de la mayor cantidad de personas; pero aún más importante, una referencia que ayude a crear una nueva identidad para el valenciano, llena de elementos de modernidad y convivencia donde el local quiera, disfrute, sienta, conserve y promueva los nuevos espacios creados, convirtiendo a los habitantes en dueños de los mismos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes:

El desarrollo del proyecto que se plantea dentro del sector Mañonguito, enmarcado en el Plan de Reordenamiento Urbano para la zona y Avenida Bolívar Norte guarda estrecha relación con un conjunto de actividades que promueven especialmente el comercio, la recreación y el turismo. Es por tanto que los referentes mostrados a continuación muestran primeramente ejemplos de proyectos alrededor del mundo a nivel urbano que sirvieron como ideales para la concepción de la propuesta a nivel macro y de otros mostrando edificaciones para la acogida de los visitantes y promoción del turismo en la ciudad.

Autor: Patel Taylor

Proyecto: Eastside City Park en el Big City Plan de Birmingham

Ubicación: Curzon St, Birmingham, West Midlands, Reino Unido

Año: 2013

De acuerdo con Stockins I. (2016), arquitecto y paisajista encargado del proyecto,

el Eastside City Park es el primer parque inaugurado en Birmingham desde hace 130 años. El parque lineal ofrece 3,4 hectáreas de espacio de equipamiento público; conforma una parte vital del Big City Plan y se encuentra en el corazón del barrio de regeneración del Eastside Birmingham, un lugar donde la gente puede detenerse, relajarse y disfrutar de un paisaje colorido y aromático. Es este espacio de amenidad, siendo a la vez el punto focal y la ruta principal al distrito que atraerá visitantes al Eastside, impulsará la prosperidad económica de la zona y conducirá el nuevo desarrollo. (Ver Figura 1). El diseño sigue la estrategia de hacer una secuencia de espacios definidos con una ruta lógica pero

placentera entre ellos, simultáneamente añadiendo capas de significado ya que estos funcionan de manera diferente en las direcciones longitudinales o transversales.



Figura 1. Vista general del parque. Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/779779/eastside-city-park-patel-taylor> (2016)

La longitud del parque que se extiende hacia el este desde la calle *Park Street* a lo largo del frente de *Millenium Point*, en una declinación sureste hacia el *Digbeth Branch Canal*, se presta para una narrativa continua complementado por una especie de canal de 188 mts. que incorpora 21 juegos acuáticos. A través de su largo menor, es más un momento verde en un recorrido por la ciudad experimentado mediante extensiones de césped y plazas públicas puntuadas por acero Corten. Además, se ha acercado al proyecto principalmente como una pieza de planificación urbana, en segundo lugar, como un paisaje. (Ver Figura 2)



Figura 2. Vista de las rutas peatonales y zonas vegetales en el recorrido Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/779779/eastside-city-park-patel-taylor> (2016)

Para la realización de este proyecto se puso en marcha una estrategia de plantación audaz que ayuda a definir estos espacios urbanos de una manera que evoca las percepciones y expectativas de los parques comunes. Los árboles grandes se utilizan para diferenciar espacios, vistas directas, y proporcionan refugio y cierre. Esta estructura está reforzada por la siembra de vegetación de escala menor que tiene suficiente variedad para proporcionar características espaciales diferentes, creando una experiencia que se desarrolla a lo largo del parque, lleno de descubrimientos y deleite.

El esquema planteado es sostenible de manera inherente; en la práctica se ha transformado un sitio central de la ciudad, con anteriores usos industriales y comerciales ligeros, a un parque público. El parque está muy bien comunicado por transporte público, su estructura proporciona enlaces peatonales claros hacia el centro de la ciudad, y acomoda una serie de ciclovías y estacionamientos de bicicletas reduciendo la dependencia del auto. (Ver Figura 3)



Figura 3. Caminerías y Mobiliario del parque Fuente: [http:// www. plataformaarquitectura.cl /cl/779779/eastside-city-park-patel-taylor](http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/779779/eastside-city-park-patel-taylor) (2016)

El proyecto ha sido diseñado con durabilidad con una selección de materiales de alta calidad y resistencia. Esto proporciona un punto de referencia dentro del Eastside, minimizando la potencial huella de carbono y costos financieros de reparación y sustitución. A lo largo del proceso de diseño, se ha producido una consulta interna con las comunidades locales; inversores interesados en desarrollo del Eastside, tales como la Universidad de Birmingham; y los que serán responsables del mantenimiento del parque. Los parques son inversiones a largo plazo que necesitan satisfacer y superar las necesidades de los usuarios, y deben seguir haciéndolo por muchos años luego de su finalización. (Ver Figura 4) (p.<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/779779/eastside-city-park-patel-taylor>) (2016)



Figura 4. Mobiliarios urbanos y juegos de agua Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/779779/eastside-city-park-patel-taylor> (2016)

Este antecedente reúne muchas características importantes que se relacionan con el plan de reordenamiento y el proyecto desarrollados. El aprovechamiento de un gran espacio de suelo urbano con áreas vegetales está delimitado por volúmenes de edificaciones que marcan llenos y vacíos en la ciudad. Además, el diseño del parque supone un lugar donde los visitantes puedan disfrutar de una sensación de confort y serenidad, incorporando diversos elementos tales como sitios de reunión, incorporación de áreas acuáticas así como materiales y mobiliarios urbanos de distintos estilos y usos, que sirvieron de referencia para el parque desarrollado dentro de la presente Propuesta Urbana en las Riberas del Río Paseo Cabriales y que funge de determinante para todos los proyectos que allí se realizaron.

Quizás la razón principal para exponer esta obra arquitectónica y paisajista es la idea de su concepción, donde se buscó poner al proyecto primeramente como una pieza de planificación urbana y luego como un parque. Esta obra, igual que el complejo a desarrollar en la propuesta de diseño, pretende dar mayor prosperidad económica de la zona y fomentar nuevos desarrollos, conceptos básicos para impulsar el turismo en una ciudad.

Autor: Plan Arquitectos

Proyecto: Boulevard Plaza Ñuñoa

Ubicación: Plaza Ñuñoa, Región Metropolitana, Chile

Año: 2012

De acuerdo con Blanco P. (2015), la propuesta urbana busca

dar continuidad a una imagen coherente del sector, rescatando las actividades propias del lugar y dando sentido a una nueva forma de habitar la ciudad y los espacios públicos, contrastando el suelo con el subsuelo, en una “relación vertical”. El integrar los bordes comerciales y de cultura permite que convivan peatones y vehículos en un espacio público armónico con la presencia del edificio Consistorial como un elemento rodeado de la Plaza Ñuñoa y del Boulevard Plaza 19 de abril, como un espacio nuevo. (Ver Figura 5)



Figura 5. Toma aérea de la Propuesta Urbana Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/765449/boulevard-plaza-nunoa-plan-arquitectos> (2015)

La plaza-Zocalo finalmente es el elemento central, genera una fuente de actividad permanente, diaria y nocturna, de servicio y turismo que potencia y renueva el sector. Se ha decretado un espacio público en un nuevo plano (Subsuelo) y se recupera un área destinada a estacionamientos incorporando la edificación sin afectar el espacio cívico, en el mismo lugar en dos planos distintos, ambos usos permanecen. (Ver Figura 6)



Figura 6. Plaza Zócalo Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/765449/boulevard-plaza-nunoa-plan-arquitectos> (2015)

Allí se realizó una edificación que se desarrolla en cuatro niveles subterráneos, un primer nivel para comercio, junto con otros tres niveles de estacionamientos con una dotación de 305 unidades. La Plaza-Zócalo se conecta con escalinatas abiertas hacia el espacio superior favoreciendo el acceso libre del público a un área de permanencia. Desde este espacio también se ingresa a las circulaciones verticales para los niveles de estacionamiento. La estructura es de hormigón armado tradicional en base a muros y pilares, donde la pilarización intermedia mínima. Se ejecutó un sistema de capiteles sobre los pilares, obteniendo una estructura de soporte sin vigas interiores otorgando espacios internos abiertos y una altura menor entre pisos que favorece al desarrollo de las rampas. (Ver Figuras 7 y 8) (p. <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/765449/boulevard-plaza-nunoa-plan-arquitectos>, 2015)



Figura 7. Conexiones de Circulaciones Verticales Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/765449/boulevard-plaza-nunoa-plan-arquitectos> (2015)



Figura 8. Niveles de Estacionamiento Subterráneo. Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/765449/boulevard-plaza-nunoa-plan-arquitectos> (2015)

Este ejemplo fue tomado debido a que muestra cómo un espacio anteriormente usado para estacionamiento y considerado residual dentro de la ciudad, se convirtió en un paso peatonal donde confluyen y transitan gran cantidad de personas, haciendo vida y otorgando jerarquía a las edificaciones históricas e importantes que hay en su contexto, todo ello sin dejar de un lado el uso original, pero desviándolo de la vista obligatoria sobre la superficie y usando este espacio del suelo para el peatón.

Además, por sus características de ubicación y movilidad supone la creación de comercios para promover una mayor afluencia de personas, y separados del área de tránsito peatonal gracias a la división de espacios a distintos niveles. Son estas características las que convirtieron a la zona en un polo de desarrollo comercial y turístico para la región y permiten la convivencia entre visitantes y locales, lo que complementa de una forma indirecta la creación de una buena imagen urbana. Estos fundamentales preceptos fueron premisas a la hora de concebir los espacios públicos en la propuesta de diseño.

Autor: Arq. Luis Zino, Arq. Guillermo Probst, Arq. Diego Ferrando, Arq. Daniela Freiberg, Arq. Juan Pedro Giordano, Ing. Agr. Rafael Dodera

Proyecto: Centro de Bienvenida, Interpretación y Turismo del Uruguay (BIT)

Ubicación: Colonia del Sacramento, Uruguay

Año: 2012

En referencia a lo descrito por Meyer R. en la revista AIA (Arquitectura-Ingeniería-Artes) (2016)

la ubicación del BIT es estratégica, ya que el puerto de Colonia es el mayor punto de ingreso de visitantes al país. El proyecto fue creado con el fin de traducir los valores patrimoniales del territorio, incentivar al visitante a que conozca aspectos de la cultura, la geografía y la actualidad del Uruguay, así como también informar la oferta de circuitos, nuevos destinos y productos turísticos del departamento y del país. Entre sus espacios destaca una zona audiovisual con un recorrido que permite observar aspectos del país desde una plataforma multimedia novedosa. También cuenta con comercios del tipo gastronómico y de artesanías, así como un centro de información. (Ver Figura 9)



Figura 9. Zona Audiovisual del BIT. Fuente: <http://arqa.com/arquitectura/centro-de-bienvenida-interpretacion-y-turismo-del-uruguay.html> (2015)

El espacio público configura así un elemento principal de la propuesta, desarrollado a diversas escalas, transformándose en vinculador de lo actual y

brindando a la ciudad nuevos espacios de uso: la plaza de los Ceibos, la recalificación del carácter autóctono del parque costero y la nueva terraza. El edificio se posiciona dentro de linealidad espacial configurada por la implantación de instalaciones que testimonian el pasado ferroviario del uso anterior de la parcela. Propone una fachada de escala más urbana hacia calle principal, la cual se va desmaterializando hasta convertirse en una terraza en el sector de visuales más despejadas hacia el río, brindando un espacio soporte para actividades culturales de la ciudad. A la vez busca marcar fuerte presencia desde el agua como llamador, en la aproximación del barco hacia la costa. El edificio se transforma así en un condensador de actividades donde interactúan locales y visitantes. (Ver Figura 10)



Figura 10. Fachada Principal del BIT. Fuente: <http://arqa.com/arquitectura/centro-de-bienvenida-interpretacion-y-turismo-del-uruguay.html> (2015)

La piel vegetal, considerada como recurso estético y compositivo de la cultura de la sustentabilidad, es entendida como parte fundamental de la vivencia del espacio y de la imagen de un país: “Uruguay Natural”. Esta fachada incide sobre la calidad medioambiental dentro y fuera del edificio, protege al interior del sol y los vientos, según su orientación y además, funciona como jardín vertical y es por tanto que genera tamices de luz provocando texturas y reflejos diversos al interior, y transforman a la naturaleza en una obra de arquitectura. (Ver Figura 11). El sistema de rampas, vincula el nivel de calle y parque a través de recorridos múltiples generando un eje de acceso único al edificio.



Figura 11. Jardín y Fachada Vegetal del BIT. Fuente: <http://arqa.com/arquitectura/centro-de-bienvenida-interpretacion-y-turismo-del-uruguay.html> (2015)

Las áreas técnicas y de servicios se concentran liberando el resto del volumen a las exigencias programáticas del edificio. Al interior, se generan visuales que proponen la percepción global del lugar; el acceso por la rampa principal interior dentro del hall lineal en doble altura invita a percibir durante su recorrido el espacio global del edificio, el velo verde, la plaza de los ceibos y el puerto. (Ver Figura 12) (p. <http://arqa.com/arquitectura/centro-de-bienvenida-interpretacion-y-turismo-del-uruguay.html>, 2012)



Figura 12. Sistema de Circulación Vertical del BIT. Fuente: <http://arqa.com/arquitectura/centro-de-bienvenida-interpretacion-y-turismo-del-uruguay.html> (2015)

La relación de esta obra con el proyecto de diseño radica en sus actividades y en la ubicación estratégica. En el caso de este referente se plantea un centro para que los visitantes acudan al realizar el recorrido a la Colonia de Sacramento, dándoles una visión histórica y cultural de lo que fue y es en la actualidad el sector. Del mismo modo la ubicación de la edificación en una zona histórica y de gran importancia para la ciudad, además de estar rodeado de un parque a lo largo del Río de la Plata, determinan que la misma contenga la integración de espacio público y natural, promoviendo la preservación y exhibición de las mismas, tanto a nivel interno como externo, con la incorporación de jardines verticales en fachada y patios vegetales. Es por ello que estas características son aplicables en su totalidad al proyecto de diseño, ya que las actividades planteadas y las premisas en cuanto a ubicación guardan estrecha similitud con el referente descrito.

Autor: HHD_FUN Architects

Proyecto: Centro de Visitantes de Rizhao

Ubicación: Rizhao, China

Año: 2012

El Rizhao Vistor Center es la última ampliación del Centro de visitantes ubicado en la zona costera de Shanghai. Se encuentra junto a una plaza que concentra a los visitantes durante la temporada alta. El mismo pretende atraer la mayor cantidad de ellos como punto focal para el sector y la ciudad. (Ver Figura 13). Formalmente el diseño sigue un patrón que se dilata o contrae según la necesidad. Estas técnicas se han adoptado a lo largo de todo el proceso de concepción, es decir, en la búsqueda de la forma, la optimización de la estructura y la documentación de la construcción. Una estructura de acero paramétricamente crea un prototipo de forma ondulada que crece y desaparece de la tierra y fue concebida para adaptarse a la compleja morfología del edificio con el fin de acoplar el entorno natural y simultáneamente crear un espacio de planta libre. Esto se repite para todos los 19 volúmenes, dando la lectura de una estructura construida fluida. (Wang Zhenfei - HHD_FUN, 2012) (Ver Figura 14)



Figura 13. Plaza y Contexto Urbano-Natural del Centro de Visitantes Rizhao. Fuente: http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-212273/centro-de-visitantes-hhd_fun-architects/50a1c7eab3fc4b0c8c000191-visitor-center-hhd_fun-architects-photo (2012)



Figura 14. Criterio Formal de Volúmenes en el Centro de Visitantes Rizhao. Fuente: http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-212273/centro-de-visitantes-hhd_fun-architects/50a1c7eab3fc4b0c8c000191-visitor-center-hhd_fun-architects-photo (2012)

En concordancia con Wang Zhenfei de HHD_FUN Architects (2012),

cada edificio es específico según el sitio, habiendo variaciones en los tamaños y orientaciones para poder adaptarse a los diferentes requisitos de la función, los cuales generan una nueva configuración que tiene el énfasis en la variedad de los espacios interiores y exteriores. De esta forma el proyecto constituye un perfil bajo con espacios importantes en la planta bajo tierra, accesible a través

de cualquiera de las tres escaleras abiertas o cuatro caminos hacia el mar. La parte subterránea de la construcción ofrece varias funciones para el parque como tiendas, cines, restaurantes, establecimientos de ocio y duchas públicas entre otras. Los peatones acceden en la plaza principalmente por el lado este, ya sea a través de tres escaleras abiertas en el edificio o 4 vías diferentes hacia el mar. (Ver Figura 15)



Figura 15. Criterio Formal de Vacíos en el Centro de Visitantes Rizhao. Fuente: http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-212273/centro-de-visitantes-hhd_fun-architects/50a1c7eab3fc4b0c8c000191-visitor-center-hhd_fun-architects-photo (2012)

Esta obra guarda una estrecha relación con el planteamiento de diseño que se propone en el proyecto debido a que en primer lugar la forma sugiere una lectura baja donde ningún edificio se superpone a otro, permitiendo tener una visual más amplia de los alrededores con una mayor perspectiva a nivel de peatón. Igualmente, esta sensación se logra adaptar al entorno natural mediante la simulación de ondas que crecen y decrecen del subsuelo, generando también espacios subterráneos que sirven para atraer a un gran flujo de personas y prestarles servicios comerciales de ocio y recreación principalmente, todos enfocados en potenciar el turismo. A nivel de criterio funcional los 19 volúmenes con distintos usos responden a una gran plaza para captar a todos los visitantes que deseen ingresar, sirviendo así de espacio integrador en el complejo.

También es importante destacar que este conjunto se encuentra contenido en otro más grande que corresponde a todo el sector turístico de la zona costera de Shangai y no supone

un paso obligado para el visitante, sino que aprovechándose de espacios urbanos como plazas y bulevares junto con un gran entorno natural invitan a las personas a acercarse y dentro del mismo decidir a qué edificación ingresar, según la actividad deseada. Todos los datos descritos anteriormente, son criterios que se usan para la concepción del proyecto arquitectónico planteado y por ello es que se expone este referente como un ejemplo de primer orden.

2.2 Bases Teóricas

Reseña Histórica

El turismo es tan antiguo como el hombre y nace con él mismo. Al momento de definir grupos de personas nómadas y sedentarios; inconscientemente se habla de turistas y de receptores de turismo. Esta actividad viene a través de la historia desarrollándose lenta y espontáneamente. Hay muchas causas que hacen que la misma haya tomado mundialmente importancia, especialmente en los países europeos y en Estados Unidos, como movimiento más o menos interesante de volumen de personas, donde toma fuerza al establecerse el ferrocarril como medio de transporte.

La aparición del ferrocarril (siglo XIX) viene a marcar la verdadera aparición del turismo masivo, siendo sus principales factores el mejoramiento salarial del público en general, el crecimiento del nivel cultural de las masas, el acercamiento de los pueblos mediante el transporte moderno, las facilidades de financiamiento de los viajes, el crecimiento urbano que obliga a sus habitantes a buscar descanso y sosiego en otros lugares, así como las condiciones naturales presentes en los sitios turísticos y las creadas por el hombre. Históricamente hablando, el turismo constituyó un privilegio de las clases adineradas, es decir, de la clase social constituida por los grupos o estratos de gran poder económico. Muchas de estas personas practicaban los viajes, es decir, ponían en práctica la actividad además del placer que de ello derivaba, como un acto expreso de sobresalir notoriamente como persona importante.

Hoy en día todo ha cambiado a través de la historia y el turismo se ha convertido en una necesidad y en un placer accesible a mayor número de personas y estratos sociales. Con el transcurso del tiempo pasa de haber sido privilegio elitescos a ser disfrute de las mayorías y con los cambios a nivel mundial, encabezados por el fenómeno de la globalización, han logrado que se consolide como una gran actividad económica al alcance de grandes masas hoy con derecho a participar en el consumo del "producto industrial" del turismo, que es la recreación y el descanso. Todos estos factores y otros más, han hecho que esta actividad sea hoy en día un factor de primer orden como vía alterna de desarrollo económico. (Acerenza M., 2009)

Más importante que el tiempo y la historia para el desarrollo del turismo, es la conciencia turística que los pobladores de una región hayan asimilado a través de sus antecedentes, o sea, su inteligencia y perseverancia, ante este interesante fenómeno socio-económico. En Venezuela la actividad turística es uno de los principales atractivos para visitantes extranjeros, sin embargo, el país no cuenta con una infraestructura adecuada para potenciar esta actividad, que prácticamente se desarrolla en base a atractivos naturales. La construcción de zonas creadas por el hombre para que esta actividad prolifere es muy escasa y por tanto la reducida cantidad de turistas que visitan las ciudades solamente acuden a los puntos más importantes consultados o recomendados con anterioridad por terceros o por diversas fuentes no directas.

Para comprender este fenómeno y contrastarlo hasta las situaciones de los urbanismos actuales, es importante tener claro una serie de definiciones que constituyen la fundamentación teórica en esta investigación, exponiendo una serie de teorías según diversos autores que describen a conveniencia diversos elementos relacionados con las problemáticas planteadas.

Urbanismo

El urbanismo es definido como el estudio y planificación de las ciudades, donde el objetivo es entender y hacer funcionales sistemas donde la densidad de población es

elevada. El mismo se da cuando hay un gran cumulo de población en ciudades y asentamientos urbanos, población que hace uso de espacios para vivir y habitar, y por ello surge la necesidad de comprender y ordenar estos fenómenos. Los núcleos mayores de grandes concentraciones de masas desarrollan urbes y junto con ellas problemas, para los cuales el urbanismo busca soluciones concretas y también utópicas.

Este estudio se complementa a una perspectiva englobadora, componiendo un estudio muy amplio y realmente complejo. Es allí donde se abarcan temas de ciencia social y es mediante la arquitectura como se llevan a cabo en la ciudad. Por ello Zorrilla H. (2011) expone que “igual que en la medicina, ciencia y arte se retroalimentan entre sí. El urbanismo es a las ciudades lo que la medicina es al ser humano” (p.69). La complejidad de las ciudades justifica la complejidad propia del urbanismo. La fenomenología urbana es el objeto de estudio del urbanismo y se presta a los más variados enfoques, desde lo arquitectónico a lo económico, lo político, legislativo, sociológico, simbólico y hasta filosófico. (Zorrilla H, 2011)

Imagen y elementos de la Ciudad

La imagen pública de una ciudad es la superposición de muchas imágenes individuales o serie de imágenes públicas mantenidas por los grupos. Estas imágenes son necesarias para que el individuo actúe acertadamente en su medio ambiente. En el caso de la ciudad todas las sensaciones y percepciones van en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello y con el recuerdo de experiencias anteriores. De esta manera se establecen vínculos con partes de la ciudad y su imagen está embebida de recuerdos y significados. Aquí el sujeto, visitante o local no actúa solo como espectador sino también como actor, relacionándose en el medio junto con los demás. La percepción del medio ambiente no es continua, sino parcial y fragmentaria, donde casi todos los sentidos entran en acción y la imagen resulta siendo realmente una combinación de todos ellos. (Lynch K., 1959)

Los elementos que componen la ciudad, haciendo referencia a Lynch K. (2008) se dividen en sendas, bordes, barrios, nodos y mojonos, que son descritos a continuación: Las Sendas “Son conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente como calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas” (p.62). Estos elementos son esenciales ya que interpretan el sentido de desplazamiento de las personas que en ella hacen vida en una ciudad y permiten que la ciudad sea observada por la gente mientras se va a través de las sendas, que a su vez conectan y organizan los demás elementos ambientales. En la mayoría de los casos estos elementos marcan el primer trazado de los urbanismos, ya que en base a su planteamiento y disposición se establecen los sentidos de desplazamiento y movilidad en una zona.

Por su parte los Bordes son

elementos lineales que el observador no usa o no considera sendas. Son los límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados, como vallas más o menos penetrables que separan una región de otra; o suturas, líneas según las cuales se relacionan o unen dos regiones. Son más importantes la continuidad y la visibilidad por sobre la impenetrabilidad. (p.62)

Los bordes delimitan y en ciertas ocasiones organizan la ciudad. Existen algunos que aparecen más fuertes y son los visualmente prominentes, de forma continua y son impenetrables al movimiento transversal. Pueden ser elementos naturales o contruidos por el hombre y en ciertos casos se puede presentar el fenómeno de que una senda constituya un borde, pudiendo haberse o no planificado para que fuera así. Por ello es que estos elementos establecen en un sentido muy demarcado los sectores de una región. Además, los barrios o distritos representan

las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes. Concebidas como de un alcance bidimensional en el que el observador “entra” en su seno mentalmente y son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Siempre identificables desde el interior, también se lo usa

para la referencia exterior en caso de ser visibles desde afuera. Las características físicas que determinan los barrios: continuidades temáticas, infinita variedad de partes integrantes: textura, espacio, forma, detalles, símbolos, tipo constructivo, uso, actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía, etc. (p.62)

Se puede decir que los barrios corresponden a los corazones de las ciudades ya que en ellos hacen vida sus pobladores. Estos elementos más que ser objetos dentro de un urbanismo, son productores intangibles de la identidad de una localidad, ya que especialmente para el visitante, recorrer uno de estos distritos y conocer a su gente es el una de las causas más importantes para construir una buena de imagen de la ciudad. También se encuentran los nodos, que son los puntos estratégicos de la ciudad donde

puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Destacan confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una unión de sendas, momentos de paso de una estructura a otra o concentraciones/ condensaciones de determinado uso o carácter físico (esquina donde se reúne la gente, una plaza cercada, etc.)

Conceptualmente son puntos pequeños en la imagen de la ciudad, pero en realidad pueden ser grandes manzanas o formar lineales algo prolongadas e incluso barrios centrales enteros, cuando se considera la ciudad en un nivel bastante amplio. La ciudad puede ser un nodo si se considera en una escala nacional o internacional. (p.62)

Los nodos constituyen puntos de convergencia en los urbanismos, tanto a nivel peatonal como a nivel de transporte. Son elementos importantes porque ayudan al peatón a entender las interconexiones de vías e ir generando una imagen parcial del tramado urbano de la ciudad. Además, en ciertas ocasiones debido a características especiales pueden interpretarse como sitios de referencia u orientación. Por último, los mojones o hitos constituyen

puntos de referencia, pero en el cual el espectador no entra en él, sino que es exterior. Un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña. Son claves de identidad a inclusive de estructuras usadas frecuentemente y se confía cada vez más en

ellas a medida que el trayecto se hace familiar. La característica física clave es la singularidad, un aspecto que es único o memorable en el contexto. (p.63)

Los hitos son los principales productores de una imagen de ciudad. Constituyen un elemento de suma importancia en cada localidad porque con el uso de un objeto, sea natural o artificial, se marca la identidad de una ciudad. Dentro de las mismas, en su tramado urbano se pueden reconocer mojones a pequeña escala, como puntos de orientación y referencias, que si bien no marcan identidad de un lugar ayudan a las personas a ubicarse y desplazarse mejor. Es así como todos estos elementos componen un conjunto que termina representando el recuerdo que tiene una persona de la ciudad. Si bien hay muchos de ellos que son constantes en una misma región, el basamento va en pro de que cada ciudad posea una imagen propia.

Crecimiento Urbano

Perdomo A (2013) define este fenómeno como la

expansión geográfica de una ciudad, donde el área urbana empieza a invadir la rural debido en primera instancia al incremento de su población por factores como el desarrollo económico, dando lugar a un mayor número de construcción de viviendas y edificaciones, y cambios en la estructura demográfica de la ciudad. (p.12)

. Los cambios producidos en el medio ambiente como resultado del crecimiento del asentamiento, el urbanismo sin control, el hiperdesarrollo industrial y en general, la utilización cada vez mayor de nuevas técnicas de producción dirigidas a producir más para poder satisfacer las necesidades de una población en constante aumento, son factores causantes del crecimiento humano y si bien son difíciles de evitar, pueden ser controladas y reguladas para minimizar el impacto al medio ambiente y procurar que la ciudad cumpla con la demanda de espacios en sintonía a la tasa de incremento poblacionario. (Perdomo A, 2013)

Planificación Urbana

Refiriéndose a la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat- Comisión de Infraestructura (2003) la planificación urbana “es una técnica del urbanismo que establece un modelo para organizar un barrio, un municipio o un área urbana. Ordena de una manera exacta los espacios, es por ello que está relacionada con la ingeniería y la arquitectura (p.9).” Es importante conocer la estructura de la propiedad, ya que la planificación establece decisiones que afectan al derecho de esta.

La planificación urbana con el pasar de los años se ha ido adaptando a los cambios sociales de las ciudades, en conjunto con el tratamiento que tiene que darse para la aceptación y aplicación de la misma mediante el uso de planes. La formulación y la ejecución de planes de mediano y largo plazo constituye una de las herramientas fundamentales de la gerencia del desarrollo urbano. Los mismos integran programas y éstos conforman un conjunto de proyectos orientados hacia objetivos compartidos e interrelacionados.

Gracias a la elaboración de planes se traducen las necesidades de los ciudadanos en el conjunto de obras a realizar, se establecen los objetivos específicos, los proyectos que se van a llevar a cabo, se estiman los recursos necesarios, se define el tiempo de ejecución, se seleccionan los responsables de realizar los trabajos y los controles para asegurar su realización exitosa, dentro de los parámetros de alcance, calidad, tiempo, costos y satisfacción de los usuarios, tal como haya sido establecido previamente. En la actualidad la mayoría de estos planes denominados Planes maestros, de reordenamiento o renovación se conciben junto con los sujetos a los cuales recaerá directamente su aplicación, y es de esta manera que se establece el término de planificación estratégica. Según establece el Centro Internacional de Formación de la OIT (Organización Internacional del Turismo, 2015)

El principal objetivo de todo proceso de planificación estratégica urbana es el de influenciar el futuro de la ciudad a través del consenso y la coordinación de las acciones que llevarán a cabo los actores económicos y sociales. Justamente aquí yace el principal punto de diferencia entre la planificación estratégica

urbana y la planificación urbana tradicional: se trata de orientar e integrar las acciones socioeconómicas a través del consenso y la cooperación entre los actores del territorio en lugar de “imponer” un determinado tipo de distribución y uso del suelo. Más concretamente, un plan estratégico es un proceso político y no un marco regulador. Sin embargo, la clave está en interconectar ambos tipos de plan, el estratégico y el urbano, y crear una complementariedad, partiendo de un proyecto único de ciudad. (p.23)

Desde este punto de vista, un plan estratégico es un pacto entre todos los actores económicos y sociales de una ciudad para asegurar la gobernabilidad, anticipándose al futuro con propuestas posibles y deseables. En este consenso los entes encargados buscan contrastar las problemáticas que fueron detectadas, intentar corregirlas y proyectar planes para que no vuelvan a ocurrir, sin embargo, en la actualidad han tenido un sentido más social, tratando de involucrar lo más posible a las poblaciones sobre el cual se aplica

Espacios públicos

Gracia M. (2010) establece que el espacio público “corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente (como un derecho) ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques, etc. o cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios” (p.1) El espacio público se caracteriza por ser un territorio visible, accesible por todos y con marcado carácter de centralidad, y por ello para la misma autora considera que “debe ser concebido con capacidad de adaptación; es decir con la suficiente apertura para acoger la instalación de una multiplicidad de actividades, y la adaptabilidad a nuevos usos”. (p.1)

También “si algo define al espacio público como constitutivo de la ciudad, es que es escenario del anonimato, que es la base de cualquier forma verdadera de integración social” Estas filosofías para este término son características de aplicación para el desarrollo de las conexiones urbanas y antesalas a las edificaciones planteadas en la propuesta de Reordenamiento Urbano, buscando siempre la confluencia de las masas de personas que recorren el complejo y la ciudad.

Espacios Residuales y Sub-utilizados

Dentro de las ciudades se han generado vacíos urbanos en los que el espacio queda atrapado sin ninguna función definida, carente de identidad y pertenencia, donde el usuario no logra identificarlo provocando su deterioro y marginación. Si a esto se le agrega un crecimiento fragmentado de las instituciones y la sociedad, se produce una reproducción acelerada de estos sitios, volviéndose la constante en el panorama de vacíos y baldíos que debilita y fragmenta el tejido de la ciudad. Existen varias constantes en la identificación de estos espacios, donde se puede denotar que la mayoría se encuentran ubicados entre edificaciones, debido a que las fronteras entre edificios son promotoras de la generación de espacios difusos, que el usuario no logra identificar cuál es su función, para que sirven, o con qué intención fueron originados, al no saber su uso y su origen, opta por ignorarlos, perdiendo totalmente identidad sobre ellos y con esto viene el rechazo, la marginación y su deterioro. (Garnica S., 2012)

La proliferación de estos elementos ha ido en incremento conforme al crecimiento urbano, desarrollándose principalmente en sitios de transporte y comercios. Se puede identificar que los espacios que llegan a esta condición constituyen por lo general usos de transición donde el usuario no permanece. Otro caso se presenta cuando si se concibió un uso para dicho lugar, pero al no tener identidad ni relación con su entorno, pasan a ser algo visto, pero no identificado. Este fenómeno se ha expandido por la mayoría de ciudades en el mundo, principalmente gracias a problemas de movilidad vehicular, donde el área para la circulación es excesiva y ciertos espacios terminan convirtiéndose en residuos para su contexto y obstáculo para el crecimiento urbano.

“La arrogancia del espacio” es un término que marca tendencia en cuanto a movilidad urbana en la actualidad el cual expone “la existencia de una desigual distribución de espacios públicos que se le asignan a los peatones y ciclistas en comparación con los vehículos motorizados” (p.59) Sin embargo, no solo los espacios de circulación pueden ser incluidos en este término, sino que también es posible aplicarlo a otros puntos de las ciudades como, por ejemplo, los estacionamientos para automóviles. (Gaete C, 2016)

Por ello varias ciudades han decidido implementar políticas restrictivas de estacionamientos, bajo el precepto de Hernández A. (2015) quien explica que

los centros metropolitanos difícilmente son capaces de lidiar con el aumento sostenido en el número de automóviles circulando, sin acciones concretas sobre el precio y la disponibilidad de estacionamientos para desincentivar el uso del automóvil. Políticas de estacionamiento bien diseñadas abarcan estacionamientos públicos y privados de forma integrada, se basan en herramientas de gestión en armonía con el entorno urbano y disminuyen costos externos del tráfico como la congestión (tanto de usuarios de automóvil como de transporte público y modos no motorizados), la contaminación y el riesgo de accidentes.

De allí surge la importancia de re-usar o aprovechar estos espacios con una planificación estratégica devolviéndolos al servicio de sus habitantes y respondiendo a las condiciones de su contexto. Del mismo modo, este movimiento ha tomado gran carácter hoy en día a nivel mundial y por ello es vital trasladar estas referencias aplicadas fuera del país para ser aplicadas mediante planes de acción a nivel regional, municipal, parroquial ó local, dependiendo como sean requeridos.

Recuperación de Espacios Públicos y la Calidad Urbana

La búsqueda de calidad de vida en ambientes urbanos sigue constituyendo el principal objetivo de la planificación y diseño de los mismos, a pesar de las tendencias y matices que ha tomado. El hacerlo a través de la acción del arquitecto, en ciudades intermedias, ha llevado a concebir la calidad ambiental urbana, definiéndola como las buenas condiciones del espacio físico urbano, externo a lo edificado, percibida y valorizada por sus usuarios. Los espacios públicos urbanos deben ser vistos como el motor de nuevas perspectivas en la ciudad, el escenario para el desarrollo de necesidades colectivas y de vida pública, el generador de la identidad del lugar y alto determinante de su paisaje; indisoluble con la naturaleza, la gente y sus dinámicas. Es entonces como para Rangel M. (2009)

la tipificación, condiciones y características, diálogo con el espacio arquitectónico y con otras disciplinas, además de sus oportunidades para enriquecer la vida urbana ciudadana, es una vertiente singular en desarrollo, sobre el espacio público, que refuerza ampliamente la visión de ciudad como sistema, su concepción holística. Hoy en día es fundamental entender que la ciudad debe ser concebida como un sistema que ha de permitir propiciar las interrelaciones humanas y con el resto de seres vivos, con su historia, su cultura, su ambiente, sin sacrificar el progreso que cada sociedad se quiera forjar. (p. 23)

Por ello los espacios públicos deben atraer a la mayor cantidad de personas para que haga uso común de dichos lugares y para fomentar esta vida urbana explica 3 claves: Primeramente, la construcción de comunidades vibrantes, donde es necesario que las calles, plazas y veredas que conectan con los espacios públicos, permitan acceder de manera equitativa a todos los residentes. Este punto se puede cumplir cuando el diseño urbano está pensado desde el concepto de “calles completas”, que significa que las calles deben ser accesibles, seguras y centradas en las personas. En segundo lugar, los impulsos desde la economía local, y por último el rol ambiental, condicionando que si los espacios públicos tienen áreas verdes, no solo están beneficiando a los ciudadanos, sino que también están aportando al ecosistema local y con ello se están mitigando los impactos ambientales, aumentando la capacidad de recuperación urbana y acortando la distancia entre las personas y la vegetación dentro del entorno. (Martínez G., 2015)

Desarrollo y Promoción del Turismo en las Ciudades

El turismo mundial guarda una estrecha relación con el desarrollo y se inscriben en él un número creciente de nuevos destinos. Esta dinámica ha convertido al turismo en un motor clave del progreso socioeconómico. Hoy en día, el volumen de negocio del turismo iguala o incluso supera al de las exportaciones de petróleo, productos alimentarios o automóviles. El turismo se ha convertido en uno de los principales actores del comercio internacional, y representa al mismo tiempo una de las principales fuentes de ingresos de numerosos países en desarrollo. Este crecimiento va de la mano del aumento de la

diversificación y de la competencia entre los destinos. La expansión general del turismo en los países industrializados y desarrollados ha sido beneficiosa, en términos económicos y de empleo, para muchos sectores relacionados, desde la construcción hasta la agricultura o las telecomunicaciones. La contribución del turismo al bienestar económico depende de la calidad y de las rentas que el turismo ofrezca. (Organización Mundial del Turismo (OIT), 2015)

La consolidación de una imagen urbana es un elemento de suma importancia para promocionar integral y competitivamente una determinada región, con sus productos y destinos, en los mercados nacional e internacional, a través del trabajo conjunto entre todos los actores de la actividad turística. El objetivo principal de la promoción turística es incrementar la intención de viaje en el país o región, mejorando la relación visita. A nivel arquitectónico se guarda una muy estrecha relación con esta actividad y por ello McLaren B. (2006) considera que “la buena arquitectura es un modo de aumentar el turismo en un país, donde el turista se ve fuertemente influenciado por el contexto arquitectónico del espacio que piensa visitar, siendo este uno de los principales motivos de su excursión o estadía” (p.209)

Centros de Visitantes vs. Centros de Interpretación

En respuesta a las demandas de un gran flujo de turismo, alrededor del mundo se han desarrollado edificaciones que contienen espacios donde se recibe información de un sitio turístico a través de personal calificado o piezas de comunicación (normalmente, folletos). Por ello un centro de visitantes, más que un espacio físico, termina siendo un foco de partida para el inicio de todo recorrido en una ciudad. Haciendo referencia a Bertoni C. (2008) “puede estar contenido dentro de un centro de interpretación (no así, viceversa)” (p. <http://www.naturalezaparaelfuturo.org/new/centros/centros.asp>).

Por su parte, un centro de interpretación es un espacio que revela el significado y la relación del patrimonio con el visitante que llega hasta el sitio turístico que lo contiene, a través de experiencias directas y aplicando los principios, cualidades y estrategias de la

disciplina (Interpretación del Patrimonio). Normalmente está localizado estratégicamente en la entrada del sitio o al inicio de su recorrido, dado que presenta una síntesis de los bienes culturales o naturales que se conservan o presentan (reservas naturales, museos, jardines botánicos, acuarios, zoológicos, sitios arqueológicos, entre otros). En los centros de interpretación los visitantes tienen oportunidad de recibir información significativa y experimentar vivencias con relación a los bienes del lugar. Se pueden establecer 5 funciones claras sobre estos espacios: Dar la bienvenida al visitante, Orientarlo, Sensibilizarlo sobre los valores del sitio, Atender sus necesidades e Interpretar el lugar. Como lo indica igualmente Bertonatti C (2008)

en la mayoría de los casos, los centros de interpretación (y los de visitantes) no surgen a partir de una planificación interpretativa. Y si no surgen de una planificación, no se tiene una visión organizada sobre el futuro. Por el contrario, su montaje responde al oportunismo, que puede ser turístico (para atraer más turistas), financiero (se dispone de fondos para ello), económico (es buen negocio) u otros, como el manejo o descongestión de la capacidad de carga. El desafío: aprovechar todas esas y otras oportunidades, pero planificando. Con esto, casi seguro, se resuelve el dilema y se potencian las ganancias económicas, culturales y de conservación del patrimonio. (p. <http://www.naturalezaparaelfuturo.org/new/centros/centros.asp>).

Es importante tener claro que un centro interpretativo tiene la función de poner en valor al patrimonio y no a sí mismo. Por lo tanto, su infraestructura debe enmascararse en el paisaje, pasando desapercibida o bien integrándose en estilo arquitectónico y natural coherentes con su entorno nunca debe competir con el bien al que se lo dedica, porque si eso sucede se convertirá en el principal atractivo, diluyendo el interés por conservar el patrimonio. Es de hacer notar que, si bien el centro de visitantes debe cumplir también con esta condición, termina convirtiéndose en un objeto intangible compuesto de varios espacios, pudiendo mezclarse con el centro interpretativo, donde las personas que acudan a él entiendan que todas las informaciones esenciales para orientarse y recorrer la ciudad, se den allí y por tanto otorgar en esencia la sensación de bienvenida. (Bentornatti C, 2008)

2.3 Bases Legales

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (1999) Gaceta Oficial N° 5.908 / Caracas, Jueves 19 de febrero de 2009

Título III

De Los Derechos Humanos Y Garantías, Y De Los Deberes

Capítulo VI

De los Derechos Culturales y Educativos

Artículo 111. Todas las personas tienen derecho al deporte y a la recreación como actividades que benefician la calidad de vida individual y colectiva. El Estado asumirá el deporte y la recreación como política de educación y salud pública y garantizará los recursos para su promoción. La educación física y el deporte cumplen un papel fundamental en la formación integral de la niñez y adolescencia. Su enseñanza es obligatoria en todos los niveles de la educación pública y privada hasta el ciclo diversificado, con las excepciones que establezca la ley. El Estado garantizará la atención integral de los y las deportistas sin discriminación alguna, así como el apoyo al deporte de alta competencia y la evaluación y regulación de las entidades deportivas del sector público y del privado, de conformidad con la ley.

Capítulo IX

De los Derechos Ambientales

Artículo 127. Es un derecho y un deber de cada generación proteger y mantener el ambiente en beneficio de sí misma y del mundo futuro. Toda persona tiene derecho individual y colectivamente a disfrutar de una vida y de un ambiente seguro, sano y ecológicamente equilibrado. El Estado protegerá el ambiente, la diversidad biológica, los recursos genéticos, los procesos ecológicos, los parques nacionales y monumentos naturales y demás áreas de especial importancia ecológica. El genoma de los seres vivos no podrá ser patentado, y la ley que se refiera a los principios bioéticos regulará la materia. Es una obligación fundamental del Estado, con la activa participación de la sociedad, garantizar que la población se desenvuelva en un ambiente libre de contaminación, en donde el aire, el agua, los suelos, las costas, el clima, la capa de ozono, las especies vivas, sean especialmente protegidos, de conformidad con la ley.

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

Artículo 129. Todas las actividades susceptibles de generar daños a los ecosistemas deben ser previamente acompañadas de estudios de impacto ambiental y socio cultural. El Estado impedirá la entrada al país de desechos tóxicos y peligrosos, así como la fabricación y uso de armas nucleares, químicas y biológicas. Una ley especial regulará el uso, manejo, transporte y almacenamiento de las sustancias tóxicas y peligrosas. En los contratos que la República celebre con personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, o en los permisos que se otorguen, que afecten los recursos naturales, se considerará incluida aun cuando no estuviera expresa, la obligación de conservar el equilibrio ecológico, de permitir el acceso a la tecnología y la transferencia de la misma en condiciones mutuamente convenidas y de restablecer el ambiente a su estado natural si éste resultara alterado, en los términos que fije la ley.

Título IV

Del Poder Público

Capítulo IV

Del Poder Público Municipal

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

1. Ordenación territorial y urbanística; patrimonio histórico; vivienda de interés social; turismo local; parques y jardines, plazas, balnearios y otros sitios de recreación; arquitectura civil, nomenclatura y ornato público.

3. Espectáculos públicos y publicidad comercial, en cuanto concierne a los intereses y fines específicos municipales.

4. Protección del ambiente y cooperación con el saneamiento ambiental; aseo urbano y domiciliario, comprendidos los servicios de limpieza, de recolección y tratamiento de residuos y protección civil.

5. Salubridad y atención primaria en salud, servicios de protección a la primera y segunda infancia, a la adolescencia y a la tercera edad; educación preescolar, servicios de integración familiar de la persona con discapacidad al desarrollo comunitario, actividades e instalaciones culturales y deportivas; servicios de prevención y protección, vigilancia y control de los bienes y las actividades relativas a las materias de la competencia municipal.

6. Servicio de agua potable, electricidad y gas doméstico, alcantarillado, canalización y disposición de aguas servidas; cementerios y servicios funerarios.

Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio. (1983) Gaceta Oficial N°
3.238 Extraordinario

Título I

Disposiciones Generales

Artículo 1.- La presente Ley tiene por objeto establecer las disposiciones que regirán el proceso de ordenación del territorio en concordancia con la estrategia de Desarrollo Económico y Social a largo plazo de la Nación.

Artículo 2.- A los efectos de esta Ley, se entiende por ordenación del territorio de regulación y promoción de la localización de los asentamientos humanos, de las actividades económicas y sociales de la población, así como el desarrollo físico espacial, con el fin de lograr una armonía entre el mayor bienestar de la población, la optimización de la explotación y uso de los recursos naturales y la protección y valoración del medio ambiente, como objetivos fundamentales el desarrollo integral.

Artículo 4.- Las actuaciones de los órganos públicos en materia de ordenación del territorio comprenden:

- a. La elaboración y aprobación de los planes de ordenación del territorio.
- b. La gestión, ejecución y control de dichos planes; y
- c. La adopción de las normas reglamentarias que sean necesarias a esos efectos.

Título II

De la Planificación de la Ordenación del Territorio

Capítulo I

Disposición General

Artículo 8.- La planificación de la ordenación del territorio forma parte del proceso de planificación del desarrollo integral del país, por lo que todas las actividades que se desarrollan a los efectos de la planificación de la ordenación

del territorio, deberán estar sujetas a las normas que rijan para el Sistema Nacional de Planificación, una vez éstas establecidas.

Capítulo V

De los Planes de Ordenación de las áreas bajo Régimen de Administración Especial

Artículo 15.- Constituyen áreas bajo régimen de administración especial, las áreas del territorio nacional que se encuentran sometidas a un régimen especial de manejo conforme a las leyes especiales las cuales, en particular, son las siguientes:

- 1) Parques Nacionales;
- 2) Zonas Protectoras;
- 3) Reservas Forestales;
- 4) áreas Especiales de Seguridad y Defensa;
- 5) Reservas de Fauna Silvestre;
- 6) Refugios de Fauna Silvestre;
- 7) Santuarios de Fauna Silvestre;
- 8) Monumentos Naturales;
- 9) Zonas de Interés Turístico;
- 10) Áreas sometidas a un régimen de administración especial consagradas en los Tratados Internacionales.

Capítulo VI

De los Planes de Ordenación Urbanística

Artículo 19.- Los planes de ordenación urbanística contendrán:

1. La delimitación, dentro del área urbana, de las áreas de expansión de las ciudades;
2. La definición del uso del suelo urbano y sus densidades;
3. La determinación de los aspectos ambientales tales como la definición del sistema de zonas verdes y espacios libres y de protección y conservación ambiental, y la definición de los parámetros de calidad ambiental;
4. La ubicación de los edificios o instalaciones públicas y en especial, los destinados a servicios de abastecimiento, educacionales deportivos, asistenciales, recreacionales y otros.
5. El sistema de vialidad urbana y el sistema de transporte colectivo y las principales rutas del mismo.
6. El sistema de drenaje primario;
7. Definición en el tiempo de las acciones que los organismos públicos realizarán en el ámbito determinado por el plan;
8. La precisión de las áreas o unidades mínimas de urbanización;

9. La determinación de los normales y mínimos de dotación para servicios culturales, educativos, deportivos y recreacionales.

Capítulo II

Del Régimen Urbanístico de la Propiedad Privada

Artículo 68.- Los mayores valores que adquieran las propiedades en virtud de los cambios de uso o de intensidad de aprovechamiento con que se vean favorecidos por los planes de ordenación urbanística, serán recuperados por los Municipios en la forma que establezcan las Ordenanzas que deben dictar a tal efecto, en las cuales deben seguirse los lineamientos y principios previstos en el Código Orgánico Tributario.

Artículo 69: Los terrenos de cualquier clase que se expropian por razones urbanísticas, deberán ser destinados al fin específico establecido en el plan correspondiente. Si se pretende modificar su afectación o se agotara la vigencia del plan sin haber cumplido el destino a que se afectaron, procederá la retrocesión de los terrenos con arreglo a lo que disponga la legislación de la materia.

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

Extraordinario

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. El desarrollo urbanístico salvaguarda los recursos ambientales y la calidad de vida en los centros urbanos.

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

Capítulo II

De la Planificación Urbanística Nacional

Artículo 21.- Los planes de ordenación urbanística representan la concreción espacial urbana del Plan Nacional de Ordenación del Territorio y del Plan Regional de Ordenación del Territorio correspondiente, y establecerán los lineamientos de la ordenación urbanística en el ámbito territorial local,

pudiendo referirse a un Municipio o Distrito Metropolitano, o Municipio o Distritos Metropolitanos agrupados en Mancomunidades.

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.

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.

10. La determinación de los equipamientos básicos de dotación de servicios comunales tales como educativos, culturales, deportivos, recreacionales, religiosos y otros.

Capítulo III

De la Planificación Urbanística Local

Artículo 34.- Los planes de desarrollo urbano local se elaborarán teniendo en cuenta las directrices y determinantes establecidas en los planes de ordenación urbanística, y contendrán:

1. La definición detallada del desarrollo urbano, en términos de población, base económica, extensión del área urbana y control del medio ambiente.

2. La clasificación del suelo, a los efectos de determinar el régimen urbanístico aplicable, y permitir la elaboración de planes especiales.

3. La Delimitación de espacios libres y áreas verdes destinadas a parques y jardines públicos, y a zonas recreacionales y de expansión.

4. La localización para edificaciones y servicios públicos o colectivos.

5. El trazado y características de la red vial arterial y colectora, definición del sistema de transporte urbano y organización de las rutas del mismo.

6. El trazado y características de la red de dotación de agua potable, cloacas y drenajes urbanos en la secuencia de incorporación recomendada.

7. El señalamiento preciso de las áreas para los equipamientos de orden general e intermedios requeridos por las normas correspondientes y para las instalaciones consideradas de alta peligrosidad, delimitando su respectiva franja de seguridad.

8. La identificación de las áreas de desarrollo urbano no controlado, con indicación de las características a corregir con el fin de incorporarlas a la estructura urbana.

9. El establecimiento de las áreas que deberán desarrollarse mediante la modalidad de urbanización progresiva.

13. Los demás aspectos técnicos o administrativos que el Consejo Municipal considere pertinentes.

Capítulo IV

De los Planes Especiales

Artículo 50.- La elaboración de planes que contemplen la erradicación total o parcial de asentamientos no controlados localizados en zonas de interferencia con la infraestructura y equipamiento de servicios públicos y aquellas que por razones geológicas o de otro tipo sean consideradas de alta peligrosidad se hará coordinadamente con las autoridades municipales respectivas.

Ley Orgánica del Agua. Gaceta N° 38.595/ Caracas, Martes 02 de enero de 2007.

Título II

De la Conservación y Aprovechamiento Sustentable de las Aguas

Capítulo I

Disposición General

Artículo 10. Conservación y aprovechamiento sustentable. La conservación y aprovechamiento sustentable de las aguas tiene por objeto garantizar su protección, uso y recuperación, respetando el ciclo hidrológico, de conformidad con lo establecido en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, en esta Ley y en las demás normas que las desarrollen.

De la Prevención y Control de los posibles efectos negativos de las aguas sobre la población y sus bienes

Artículo 14. Medidas para prevención y control. La prevención y control de los posibles efectos negativos de las aguas sobre la población y sus bienes se efectuará a través de:

1. Los planes de gestión integral de las aguas, así como en los planes de ordenación del territorio y de ordenación urbanística, insertándose los elementos y análisis integrados en la gestión integral de riesgos, como proceso social e institucional de carácter permanente, concebidos de manera consciente, concertados y planificados para reducir los riesgos socio-naturales y cronológicos en la sociedad.
2. La construcción, operación y mantenimiento de las obras e instalaciones necesarias.

Artículo 15. Análisis de riesgos. El análisis de riesgos estará orientado a la prevención y control de inundaciones, inestabilidad de laderas, movimientos de masa, flujos torrenciales, sequías, subsidencia y otros eventos físicos que

podrían ocasionarse por efecto de las aguas. Asimismo, el análisis de riesgos considerará la prevención y control de las enfermedades producidas por contacto con el agua y las transmitidas por vectores de hábitat acuático.

Ley Orgánica de Turismo. Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.152, 18 de noviembre de 2014

Título I

De las Disposiciones Fundamentales

Capítulo I

De las Disposiciones Generales

Artículo 5°. A los efectos del presente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica, además de los principios que rigen a la Administración Pública se establecen los siguientes: 1. Desarrollo sustentable: El desarrollo del turismo debe procurar la recuperación, conservación e integración del patrimonio cultural, natural y social; y el uso responsable de los recursos turísticos, mejorando la calidad de vida de las poblaciones locales, fortaleciendo su desarrollo social, cultural, ambiental y económico.

3. Sensibilización turística: El Estado realiza acciones y actividades para que todos los miembros del sistema nacional de turismo conozcan, valoren y promuevan el desarrollo de la actividad turística, en condiciones de sustentabilidad y sostenibilidad ambiental, social y económica, del recurso, así como la promoción y preservación de los distintos valores, tradiciones y manifestaciones culturales autóctonos en toda la extensión del territorio nacional.

4. Inclusión social: El turismo promueve la incorporación económica, social, política y cultural de los grupos sociales excluidos y vulnerables, y de las personas con discapacidad de cualquier tipo que limite su desempeño y participación activa en la sociedad.

5. Fomento de la inversión Turística: El Ejecutivo Nacional impulsa y promueve la inversión nacional y extranjera en el sector turismo que contribuya a la generación de empleo, captación de divisas para el país, mejora de la calidad de vida de la población receptiva y transformación de recursos turísticos en productos turísticos sustentables y sostenibles.

7. Calidad: El turismo debe responder a la optimización de la calidad de los destinos y de los servicios turísticos en todas sus áreas, con el fin de aumentar el atractivo del destino y satisfacer la demanda nacional e internacional.

8. Cultura turística: El turismo debe generar condiciones que permitan su desarrollo, fomentando el conocimiento, fortalecimiento y sostenibilidad de la

cultura nacional, sin perjuicio del principio de sustentabilidad; promoviendo así la participación y compromiso de los actores involucrados en la actividad turística junto al pueblo en general.

9. Identidad nacional: El desarrollo del turismo contribuye a fortalecer el proceso de identidad e integración nacional, promoviendo en especial la identificación, rescate y promoción del patrimonio inmaterial con participación y beneficio de las poblaciones de cada localidad. El Estado fomenta y garantiza la identificación, reconocimiento y valoración de la cultura local en sus diversas manifestaciones.

10. Preferente: El producto turístico debe ser atractivo y seguro, y su desarrollo debe generar la satisfacción de los turistas y visitantes, mediante la oferta de servicios de mayor calidad a menores precios fijados.

Capítulo IV

De la Coordinación de la Actividad Turística

Competencias de los municipios

Artículo 24. Los Municipios, en concordancia con los lineamientos dictados por el ministerio del poder popular con competencia en materia de turismo, con la incorporación y participación de las comunidades organizadas en instancias del poder popular y demás formas de participación, incluirán dentro de sus actividades las siguientes:

1. Formular los proyectos turísticos en su circunscripción.
2. Ejecutar en forma armónica los planes de ordenación del territorio, en el ámbito de sus competencias, conforme con el espacio turístico existente y con el Plan Estratégico Nacional de Turismo.
3. Participar conjuntamente con el ministerio del poder popular con competencia en materia de turismo, en la ejecución de los Programas y Proyectos en materia de turismo como una actividad social y comunitaria, en correspondencia con el Plan Estratégico Nacional de Turismo.
4. Apoyar, asesorar y acompañar las iniciativas turísticas de las comunidades organizadas en instancias del poder popular y demás formas de participación, para el desarrollo turístico.

Atribuciones de los entes u órganos estatales o municipales de turismo

Transporte Turístico

Artículo 28. Corresponde a los ministerios del poder popular con competencia en transporte terrestre, acuático y aéreo conjuntamente con el ministerio del poder popular con competencia en materia de turismo, regular el uso y las características apropiadas de los vehículos, naves y aeronaves para el uso turístico, mediante las respectivas resoluciones conjuntas. A tales efectos, los

ministerios deben coordinar los aspectos técnicos de las unidades, según el uso turístico y la demanda turística.

Articulación para el desarrollo de las zonas susceptibles al desarrollo turístico

Artículo 29. En las áreas declaradas bajo régimen de administración especial distintas a las zonas de interés turístico, las zonas costeras de playas y ríos, parques, montañas, llanos o cualquier otro territorio donde sea susceptible el desarrollo de la actividad turística, la autoridad competente de dichas áreas debe articular con el ministerio del poder popular con competencia en materia de turismo, el establecimiento de lineamientos y estrategias que lleven a cabo el desarrollo turístico sustentable en esos espacios. A tales efectos, los órganos y entes de la Administración Pública pueden suscribir convenios, donde se establezca la articulación de los mismos, y que permitan la creación de una Comisión interinstitucional para la gestión de aquellas áreas indicadas en el presente artículo, para el desarrollo turístico sustentable en esos espacios.

Gaceta del Municipio Valencia (Plan de Desarrollo Urbano local de la Parroquia San José). Gaceta N° 13/3162/ Valencia, 11 de julio de 2013.

SECCIÓN III

PLAN ESPECIAL NUEVO MAÑONGUITO (PE-3)

Artículo 131. Descripción de la Zona. Comprende el espacio de Ochenta y Ocho con sesenta y tres Hectáreas (88,63 Ha) enmarcadas al Norte : (10°13'39,44"N) Avenida Hispanidad. Al Sur: (10°12'45,57"), Avenida San José de Tarbes, al Oeste: (10°13'13,75") Prolongación Avenida Paseo Cabriales y al Este (10°13'12,16"N) Autopista Circunvalación Este. Dentro de su espacio están enclavadas áreas de infraestructura de recreación activa como lo son Colegio de Abogados, Hermandad Gallega y Fórum de Valencia. También existe una zona ocupada por la zona en actuación especial Mañonguito. Al extremo sur del espacio una gran extensión en área de 25 Hectáreas (25 Ha) con el actual uso recreativo- deportivo. Al extremo Norte del espacio una extensión de área de Cinco Hectáreas con Doscientos metros (05 Ha, 200 m) con el actual uso socio-cultural, y el paso del Río Cabriales a lo largo del terreno, desde el sector Norte (Avenida Hispanidad hasta la Avenida San José de Tarbes con una longitud de alrededor de Dos Mil Trescientos Cuarenta y Tres Metros (2.343 m) y un ancho aproximado de Ocho metros (08,00 m)

Artículo 132. Reglamentación Transitoria: Mientras no se apruebe el PLAN ESPECIAL NUEVO MAÑONGUITO (PE-3) para la zona indicada en el plano de zonificación por parte del Municipio Valencia, regirá lo dispuesto en los anteproyectos y proyectos aprobados en el sector o lo previsto en la Ordenanza de Zonificación del año 1988. Parágrafo único: El Plan especial del citado sector debe contar con la previa aprobación del Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura.

ZONAS CON RESTRICCIONES DE USO DE RIOS Y QUEBRADAS (ZRU-1)

Artículo 147. Descripción de la zona: Corresponde a las franjas de protección del borde de corrientes de aguas naturales continuas y discontinuas ubicadas en la Parroquia San José, de conformidad con la normativa legal vigente, como la franja de protección de Veinticinco metros (25 m) de ancho a partir del borde de las quebradas; los diez metros (10 m) del borde en el caso de canales de drenajes, así como la franja de protección del embalse de Guataparo desde la cota máxima de inundación del embalse (Cota 513) hasta Veinticinco metros (25 m) medidos en forma horizontal. También las áreas con riesgo de inundación por estar ubicadas al sur de la compuerta del Dique de Guataparo.

Parágrafo único: El incumplimiento de este artículo acarreará las sanciones previstas en la normativa legal vigente en la materia a través de los organismos oficiales competentes.

Artículo 207.- Requisitos de Estacionamiento: La dotación de los estacionamientos responderá a las exigencias de la zona donde se ubique el inmueble y de acuerdo a la actividad que se pretenda desarrollar estableciendo los siguientes requisitos de acuerdo al uso:

5.- Uso recreacional y deportivo: En edificaciones destinadas al uso recreacional y deportivo:

a) Cuando el servicio recreacional y deportivo contemple áreas para espectadores, deberá proveerse de un (1) puesto por cada diez (10) espectadores.

b) Un (1) puesto por cada cuarenta y cinco metros cuadrados (45 m²) de área neta construida.

Normas Sanitarias. Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 4.044

Extraordinaria/ Caracas, 8 de Septiembre de 1.988

Capítulo II

De la Dimensión de los Locales

Artículo 21

La altura mínima interior de los locales destinados a oficinas, medida desde el piso acabado hasta la parte inferior del techo o cielo raso, será de 2,60 m. Cuando un local de oficina los techos sean inclinados el promedio de las diferentes alturas no será menor de 2,60 m; en estos casos la menor altura será inferior de 2,10 m.

Artículo 22

La altura mínima interior de los locales destinados a comercio, medida desde el piso acabado hasta la parte inferior del techo o cielo raso será de 2,60 metros. Cuando un local destinado a comercio los techos sean inclinados el promedio de las diferentes alturas no será menor de 2,60 m; en estos casos la menor altura será inferior de 2,10 m.

Artículo 23

La altura mínima de las salas sanitarias será de 2,10 m

Capítulo IX**Del Tipo Y Número Mínimo Requerido De Piezas Sanitarias A Instalar En Las Edificaciones****Artículo 142**

Cuando en cualquier edificación se proyecte usar salas sanitarias comunes a varios locales de la edificación, se cumplirán los siguientes requisitos:

- a. Se proveerán salas sanitarias separadas para hombres y mujeres, ubicadas en lugar accesible a todos los locales por servir.
- b. La distancia entre cualquier local y la sala sanitaria no deberá ser mayor de 40 metros de sentido horizontal, ni podrá mediar más de un piso entre ellos en sentido vertical.

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 concurrencia ocupará la máxima capacidad prevista de la edificación 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.

Norma Venezolana, COVENIN 810: 1998. Características De Los Medios De Escape En Edificaciones Según El Tipo De Ocupación.

5. Requisitos

5.1 Generales para todas las Edificaciones

5.1.1 Todas las edificaciones deben poseer los medios de escape apropiados, con la capacidad suficiente para desalojar o llevar a un lugar seguro la carga ocupacional en el tiempo de desalojo.

5.1.2 Toda escalera de escape debe estar libre de obstáculos, no permitiéndose a través de ella el acceso a ningún tipo de servicios, ni acceder a la misma a través de éstos, tales como basura, cocina, electricidad, limpieza, gas y puertas de ascensores.

5.1.3 Todos los niveles de la edificación deben quedar comunicados entre sí mediante sistemas de escaleras o rampas.

5.1.4 El giro de las puertas de escape y de las principales de la edificación debe realizarse en el sentido de la evacuación.

5.1.5 No se deben considerar como medios de escape los ascensores ni las escaleras mecánicas.

5.1.6 Toda edificación debe disponer, en una de sus fachadas y a lo largo de la misma, de una franja de espacio exterior para el acceso de los vehículos bomberiles. Dicho espacio debe cumplir las siguientes condiciones:

5.1.6.1 Su anchura mínima debe ser de 5 m y debe permitir el estacionamiento de los vehículos bomberiles a una distancia no mayor de 10 m de la fachada del edificio.

5.1.6.2 Su capacidad por tanto debe ser capaz de permitir una sobrecarga en peso producida por la mayor unidad bomberil.

5.1.7 Todas las edificaciones deben poseer un juego de planos de uso bomberil con la información gráfica necesaria, el cual debe estar adyacente al tablero central de control y debe cumplir con lo especificado en la Norma Venezolana COVENIN 1642.

5.1.8 Todo elemento estructural situado en el interior de un sector de incendio o contenido en alguno de los elementos compartimentadores del mismo, debe ser resistente ante el fuego por un periodo de tiempo igual al que se exija a dichos elementos compartidores.

5.1.9 Para el dimensionamiento de los medios de escape deben considerarse los valores de densidad de ocupación establecidos en las tablas correspondientes. No obstante, si el proyectista conociese la densidad de ocupación real debe adoptar a ésta siempre que sea mayor a la dada en esta norma. Cuando en un mismo edificio existan varios usos se tomará la densidad de ocupación correspondiente a cada uno de ellos.

2.4 Definición de Términos

Concepto Arquitectónico: Es una idea que guía el proceso de diseño, y sirve para asegurar una o varias cualidades del proyecto como imagen, funcionalidad, economía y mensaje.

Contexto: Entorno físico o de situación, ya sea político, histórico, cultural o de otra índole en el cual se considera un hecho.

Destino: Es el lugar visitado, el cual es fundamental para la decisión de realizar el viaje turístico.

Ecoturismo: Es un enfoque para las actividades turísticas en el cual se privilegia la sostenibilidad, la preservación y la apreciación del medio (tanto natural como cultural) que acoge y sensibiliza a los viajantes

Entorno habitual: Concepto clave en turismo, se define como la zona geográfica, no necesariamente contigua, en la que una persona realiza sus actividades cotidianas habituales.

Equipamiento Turístico: Incluye todos los establecimientos administrados por la actividad pública o privada que prestan los servicios básicos al turista, tales como hoteles, restaurantes, transporte turístico, agencias de viajes entre otros.

Formas de Turismo: Existen tres formas fundamentales de turismo: el interno, el receptor y el emisor. Las mismas pueden combinarse para dar lugar a las siguientes otras formas de turismo: interior, nacional e internacional.

Gasto Turístico: Hace referencia a la suma pagada por la adquisición de bienes y servicios de consumo y de objetos para uso propio o para regalar durante los viajes turísticos.

Hostal: Hotel económico. En un hostal las habitaciones son privadas, como en un hotel, pero de categoría inferior, proporcionalmente a su precio, que suele ser más económico.

Parcelamiento: División simultánea o sucesiva de terrenos en dos o más nuevas parcelas independientes.

Patrimonio Turístico: El Ministerio del Poder Popular para el Turismo define el patrimonio de una nación como el conjunto de elementos naturales y culturales que ocupan su territorio, compuesto por los diversos ecosistemas susceptibles de ser aprovechados por los seres humanos para satisfacer sus necesidades.

Planificación: Proceso de toma de decisiones para alcanzar un propósito deseado, teniendo en cuenta la situación actual y los factores internos y externos que pueden influir en el logro de los objetivos.

Propuesta: Es una oferta o invitación que alguien dirige a otro o a otros, persiguiendo algún fin; que puede ser concretar un negocio, una idea, un proyecto o una actividad

Renovación: Cambio o modernización de algo. Sustitución de una cosa por otra por haber quedado en desuso o por haber terminado su periodo de validez.

Reordenamiento: Modificación en la repartición de los elementos de construcción y equipamiento de una manzana, un barrio o una ciudad, para que su utilización sea más satisfactoria.

Reubicación: Ubicar una cosa en otro lugar.

Retiro: Apartar algo de un lugar.

Sala de Exhibición: Lugar donde se muestra algo en público.

Turismo: 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.

Visitante: Se clasifica como turista si su viaje incluye una pernoctación, o como visitante del día si no la incluye.

Ubicación: Conjunto de conocimientos relativos a la planificación, desarrollo, reforma y ampliación de los edificios y espacios de las ciudades.

Zonificación: División de una ciudad o área territorial en subáreas o zonas caracterizadas por una función determinada.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

Durante el desarrollo de toda investigación científica se deben seguir ciertos lineamientos para cumplir el objetivo planteado dentro del trabajo. El diseño de estos procesos se denomina marco metodológico y comprende la explicación y seguimiento del “como” se obtienen los datos referentes a la misma. Permite contrastar la teoría y los preceptos básicos relacionados al tema de estudio que son expuestos en los marcos teóricos y el planteamiento del problema y aplicarlos de manera práctica. En el mismo se crea una estructura a seguir que se organiza en una serie de actividades acordes al tipo de investigación e indican los pasos a seguir para la obtención de resultados, y su posterior análisis; todo en pro de encontrar resultados a los problemas planteados.

De esta manera, la importancia de este proceso radica en que el mismo permite aportar evidencia en cuanto a los lineamientos y preceptos básicos de la investigación, las cuales ayudan a concebir un buen diseño metodológico. Por ello, Sampieri R. (2010) establece que “Si el diseño está concebido cuidadosamente, el producto final de un estudio (sus resultados) tendrá mayores posibilidades de éxito para generar conocimiento” (p.120). Es así como la estructura de todo marco metodológico facilita y expone de manera ordenada la obtención de los datos y es en ese orden de ideas que se plantea la modalidad de proyecto factible en el presente proyecto de investigación. En este sentido, refiriéndose al Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales de la Universidad Nacional Experimental Libertador (UPEL) (2006)

El Proyecto Factible consiste en la investigación, elaboración y desarrollo de una propuesta de un modelo operativo viable para solucionar problemas, requerimientos o necesidades de organizaciones o grupos sociales; puede referirse a la formulación de políticas, programas, tecnologías, métodos o procesos. El Proyecto debe tener apoyo en una investigación de tipo documental, de campo o un diseño que incluya ambas modalidades. (p. 13)

La ejecución de un proyecto Factible tiene como objetivo el diseño de una propuesta de acción con miras a la resolución de un problema o necesidad previamente detectada en el medio. De esta manera, la factibilidad del proyecto va en función del diseño de una propuesta de reordenamiento urbano para la población del sector Mañonguito, que pretende solucionar los problemas detectados con proyección al año 2050.

3.1 Tipo de Investigación

Es importante que dentro del proceso de la concepción metodológica la investigación se delimite, permitiendo así dar un orden lógico a lo largo de la misma y que el cumplimiento de los lineamientos planteados vaya en función de la clasificación adoptada. Esta, que naturalmente recae sobre algún área del conocimiento, va acorde al campo de trabajo y es por ello que se deben establecer los objetivos básicos que persigue, conociendo “a donde se quiere llegar” con su aplicación. Es por esta razón que en base al tipo de datos a recolectar y al nivel de profundidad con que se aborda el estudio, las mismas se pueden clasificar en 3 tipos: Documental, de campo y descriptiva.

La investigación documental es para Salinas P. (s.f.) “aquella que se basa en asuntos, datos u observaciones ya pasados y que el investigador toma y analiza, asumiendo la veracidad de los datos u observaciones” (p.18). También es denominada bibliográfica o retrospectiva y posee la cualidad de que sus datos ya han sido recolectados y los mismos pueden corroborarse recurriendo nuevamente a las fuentes de los mismos. Además, es propio de la misma que el investigador asuma como veraz la investigación y debe estar consciente de que la misma puede no ser así, por lo cual se puede considerar un riesgo a asumir.

La investigación de Campo plantea según Arias (2012) “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). Aquí juegan un papel

fundamental los sujetos y el sitio ya que son los predecesores de la obtención de los denominados datos primarios, punto de partida de esta categoría. Cabe destacar que este tipo de investigación basa su extensión en la población y muestra a estudiar, ya que a mayor número mayor será su extensión. Por su parte, la investigación Descriptiva, en base a Tamayo y Tamayo M. (2003)

Comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, y la composición o procesos de los fenómenos. El enfoque se hace sobre conclusiones dominantes o sobre cómo una persona, grupo o cosa se conduce o funciona en el presente. La investigación descriptiva trabaja sobre realidades de hecho, y su característica fundamental es la de presentamos una interpretación correcta. (p. 46)

Es en ésta donde se describe una realidad y todos sus componentes, exponiendo las características de cada elemento o sujeto del grupo o fenómeno estudiado con el fin de conocer los rasgos que definen el comportamiento de los mismos. Por ende, se establece que el tipo de investigación adoptada en el presente proyecto es del tipo de Campo, donde los sujetos a estudio corresponden los habitantes del sector Mañonguito, zona de elaboración del proyecto de reordenamiento urbano, obteniendo así los datos primarios acorde a las problemáticas y sus posibles soluciones, para moldear el proyecto factible.

3.2 Población y Muestra

Población

Dentro de cualquier tipo de investigación se requiere limitar los sujetos, que serán los previstos para el estudio dentro del proyecto. A este grupo se le denomina población, definido por Arias (2012) como “un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Ésta queda delimitada por el problema y por los objetivos del estudio” (p.81). Por lo general comparten cualidades en común, incluyendo la problemática.

En el caso del presente proyecto, la población a objeto de estudio corresponde a la perteneciente a la Parroquia San José, Municipio Valencia, Estado Carabobo, Venezuela, donde su número según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en el último censo nacional realizado en el año 2011 es de 132.524 habitantes. Para su estimación al 2050, año que se plantea para proyectar las reformas urbanas dentro del proyecto factible, se aplicó la siguiente fórmula:

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

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

Refiriéndose a las denominaciones en la fórmula, POB es la población en tiempo particular y POB_c es la población conocida. El número de años en estimación de población, K_a es la tasa de cambio de la población entre el censo del 2011 y 2009, d es el diferencial, d(POB) es el diferencial de la población y dt es el diferencial de tiempo. De esta manera, sustituyendo por los datos conocidos se consigue que:

$$K_a = \frac{132.534 \text{ hab} - 99418 \text{ hab}}{2 \text{ años}} = 16.558 \text{ hab/año}$$

$$POB = 132.534 \text{ hab} + \left(16558 \frac{\text{hab}}{\text{año}} \cdot .34 \text{ años}\right)$$

$$POB = 695.507 \text{ hab}$$

Muestra

Inscrito en el conjunto que corresponde la población, se encuentra la muestra que en correspondencia a Balestrini (2006) “es una parte de la población, o sea, un número de individuos u objetos seleccionados científicamente, cada uno de los cuales es un elemento del universo” (p.126). La muestra es una respuesta a la imposibilidad de abarcar en el estudio la totalidad de los elementos que componen la población accesible y con ella se busca obtener datos y luego resultados de una porción mucho más específica de individuos, semejante a la que se lograría si se estudiara el universo por completo. La selección de la muestra va en función de los datos preliminares que se tienen y del nivel de representación que se quiera de la población. Ello genera que la obtención de la muestra se realice mediante la técnica llamada muestreo que se aplicó en esta investigación mediante el uso de la siguiente fórmula:

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

Describiendo las nomenclaturas: n es el tamaño de la muestra lo que se quiere obtener; N es el total de elementos que integran la población, Z es el nivel de confianza establecido en un 95%, p es la probabilidad de éxito, q es la probabilidad de fracaso, y e es el error de estimación que oscila entre el 1% y 5%. Así, al reemplazar por los datos conocidos se consigue que:

$$n = \frac{696000 \cdot 2^2 \cdot 50 \cdot 50}{(696000-1) \cdot 5^2 + 2^2 \cdot 50 \cdot 50}$$

$$n = 399.84 \quad 400 \text{ habitantes}$$

Mediante el muestreo se obtiene un resultado de 400 habitantes, correspondiente a la parte específica de la población que será estudiada.

3.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Dentro del marco metodológico de la investigación, las técnicas e instrumentos de recolección de datos comprenden la explicación detallada de la manera en la cual se recolectarán los mismos, atendiendo a las interrogantes planteadas en la investigación y a las características del hecho estudiado. Es necesario definir sus clasificaciones para seleccionar aquellas que permiten obtener de una mejor forma los datos de la realidad, en función del problema y de los objetivos definidos.

Las Técnicas de recolección de datos comprenden para Hurtado J. (2000) “procedimientos y actividades que permiten al investigador obtener la información necesaria para dar respuesta a su pregunta de investigación”. Se interpretan como “el modo” en el cual los datos son recabados y son en base a su definición que los instrumentos son posteriormente aplicados. Enmarcado en ellas se encuentra la técnica de la observación en la cual se visualiza o captan diversos sucesos o fenómenos de forma ordenada que siempre van en función de los objetivos preestablecidos en el estudio y tipo de investigación. A su vez, esta se clasifica en dos tipos: observación directa y estructurada. Cabrero G. y Martínez R. (2015) definen la observación directa como la técnica en la que:

El investigador actúa como observador y se familiariza con el lugar para posteriormente volverse participante activo, desarrollar un plan de muestreo de eventos y seleccionar las posiciones para llevar a cabo la observación. Para ello se recaba información referida al ambiente, los participantes, sus actividades e interacciones, la frecuencia y duración de los eventos para ir tomando “notas de campo”, “notas de observación”, “notas teóricas”, “notas metodológicas” y “notas personales”, obteniendo así información sobre la dinámica de grupo y el fenómeno a estudiar. (p.2)

En este tipo de observación la información es recabada directamente en el área de estudio del proyecto, de fuente directa de los sujetos, que en este caso corresponden a los habitantes del sector Mañonguito, y es basado en esta interpretación que se establece que en el presente estudio el tipo de observación es

directa. Por su parte, la observación estructurada supone la aplicación de métodos que en opinión igualmente de Cabrero G. y Martínez R. (2015)

Imponen una serie de limitantes al observador, con el propósito de incrementar su precisión y objetividad, y a fin de obtener una representación adecuada del fenómeno de interés. La recolección de datos suele realizar con base en “lista de control”, herramientas diseñadas para registrar la ocurrencia o frecuencia de comportamientos o eventos y sus características y las “escalas de clasificación” mediante las que el observador califica los fenómenos con base en una escala de clasificación en una serie de dimensiones. (p.2)

Este tipo de observación, si bien sigue los lineamientos de los objetivos planteados, va acorde a una guía o método establecido con anterioridad donde se definen quienes, y de qué manera serán estudiados los objetos, y es por tanto una técnica que supone el seguimiento sistemático de características para observar de una manera más precisa, ya que hay características que dependiendo a los lineamientos que se sigan, ya fueron aplicadas y comprobadas previamente en otras investigaciones y arrojan una mejor calidad de datos obtenidos.


En otro orden de ideas, los instrumentos para recolectar los datos son descritos por Sabino (1992) como “cualquier recurso de que se vale el investigador para acercarse a los fenómenos y extraer de ellos información” (p.113). Con los instrumentos se explica mediante la aplicación de “qué” se obtendrán los resultados. Dentro del proyecto se contemplan instrumentos acordes a la factibilidad de la propuesta que se realiza, y son la lista de Cotejo y la Encuesta.

Lista de Cotejo

La lista de Cotejo según Hurtado (2008) “consiste en un listado de aspectos a observar, con un cuadro para marcar si cada uno de ellos se encuentra presente.” (p.161). En ella se registra la ausencia o presencia de un determinado rasgo, conducta o secuencia de acciones. Además, posee la característica de ser dicotómica, es decir, que acepta solo

dos alternativas: si, no; lo logra, o no lo logra, presente o ausente; entre otros.” Para efectos de la investigación, la lista a aplicada permite verificar la presencia de servicios públicos, infraestructuras, equipamientos, usos, planes especiales, intervenciones, condición de topografía y elementos naturales A continuación, se muestra el modelo presentado para la aplicación de la misma: (Ver Cuadro 1)

Cuadro 1. Lista de Cotejo

 REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ FACULTAD DE INGENIERA ESCUELA DE ARQUITECTURA			
Lista de Cotejo			
VARIABLE	SI	NO	OBSERVACIONES
Terreno	X		Comprende 88 has.
Topografía	X		1% aproximadamente con cotas en descenso hacia río.
Zonas de Restricción de Uso	X		80m de retiro desde el borde del río
Vegetación	X		Variada. Bambú especie predominante en las riberas del río
Hidrografía	X		Río Cabriales
Especies Animales	X		Muy pocas avistadas. Mayor presencia de aves.
Peligros Ambientales	X		Desborde del Río Cabriales en Épocas de lluvia.
Inst. Aguas Negras	X		Cloacas y tuberías de descarga solo en área residencial. Crecimiento y conexiones ilegales.
Inst. Aguas Blancas	X		Tuberías surten área residencial. Servicio interrumpido por racionamiento y conexiones ilícitas.
Inst. Aguas de Lluvia	X		Algunos sumideros y canales de drenaje obstruidos.
Inst. Telecomunicaciones	X		Mayormente telefónica. Baja demanda Servicio de Internet.
Gas	X		Surtidos por PDVSA gas comunal.
Usos		X	No están definidos actualmente

Cuadro 1 (Cont.)

Equipamientos Urbanos		X	Sólo iluminación para calles y aceras
Transporte Público		X	No hay paso de unidades ni rutas de transporte público.
Movilidad peatonal		X	No existente. Solo dentro del área residencial.
Accesibilidad peatonal		X	No existente
Movilidad Vehicular	X		Presencia de Vialidad Arterial importante y locales.
Accesibilidad Vehicular	X		Desde autopista del este
Volumetría de edificaciones	X		Dado por Fórum de Valencia y Colegio de Abogados del Edo. Carabobo
Crecimiento del Urbanismo		X	Desordenado a conveniencia de los usos necesarios.
Perfil Urbano		X	Inexistente. Dado por el fondo de la Av. Bolívar.
Edificaciones Duras en el sector	X		Fórum de Valencia, Hermandad Gallega de Valencia, Colegio de Abogados del Edo. Carabobo.
Zonificación del área	X		Destinado como “Parque Metropolitano”

Encuesta

Sabino (1992) explica que la encuesta es un instrumento que “trata de requerir información a un grupo socialmente significativo de personas acerca de los problemas en estudio para luego, mediante un análisis de tipo cuantitativo, sacar las conclusiones que se correspondan con los datos recogidos.” (p.78). En la encuesta, se recaba directamente la información a los sujetos acerca de los problemas en estudio y son el instrumento más directo para recolectar datos de primer orden, y es por ello que este instrumento será aplicado en el proyecto en curso mediante la implementación de un cuestionario.

Citando a Arias F. (2012) no es más que “la modalidad de encuesta que se realiza de forma escrita mediante un instrumento o formato en papel contentivo de una serie de preguntas. Se le denomina cuestionario auto administrado porque debe ser llenado por el

encuestado, sin intervención del encuestador” (p.74). En este caso, el cuestionario para aplicar consta de 10 preguntas dicotómicas con la finalidad de facilitar las respuestas para el encuestado en base a preguntas de opinión, que ayuden a procesar los datos obtenidos de una forma más sencilla y clara. (Ver Cuadro 2)

Cuadro 2. Modelo de la Encuesta

	REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ FACULTAD DE INGENIERÍA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARRERA DE ARQUITECTURA		
MODELO DE ENCUESTA PARA DETERMINAR LAS CARENCIAS DEL SECTOR			
Ítems	Interrogantes	SI	NO
1	¿Reside usted en el sector Mañonguito?		
2	¿Desearía áreas de esparcimiento en el sector?		
3	¿Cree que obteniendo dichos espacios disminuiría la inseguridad dentro del sector?		
4	¿Considera usted que el sector carece de un icono o hito que lo identifique?		
5	¿Considera usted que se debe aprovechar la ribera del Río Cabriales para seguir la temática del Parque “Negra Hipólita”?		
6	¿Considera adecuadas las condiciones de infraestructura vial en el sector? Específicamente accesos y salidas al Complejo del Fórum de Valencia		
7	¿Cree usted necesaria la activación de rutas de transporte público y privado para la zona?		
8	¿Considera prudente la preservación de un vacío urbano en los terrenos actuales de estacionamiento del Complejo Fórum de Valencia?		
9	¿Piensa que la zona debería consolidarse como vitrina y centro desarrollo de socio-cultural y turístico para la ciudad?		
10	¿Siente necesario la generación de espacios para la recepción de visitantes e interpretación del patrimonio de la ciudad de Valencia?		

3.4 Análisis de Datos

También conocida como procesamiento de los datos, es una fase dentro del marco metodológico en la cual, en concordancia con lo establecido por Balestrini (2006) “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). Después de haber obtenido los datos producto de la aplicación de los instrumentos de investigación, los mismos se codifican, tabulan y mediante el uso de la informática a los efectos de su interpretación, se elaboran y presentan tablas y gráficas estadísticas que reflejan los resultados. Así se da paso a la interpretación y realización de conclusiones en base a los resultados que se obtuvieron

Gráficos de Resultados

En concordancia con Coto C (2005):

Los gráficos son componentes fundamentales de los trabajos de publicación científicos, en los que los nuevos datos se presentan rutinariamente. A pesar de que las tablas son necesarias para anotar datos, los gráficos le permiten al lector visualizar complejas series de datos de una manera simple y concisa. (p. <http://www.quimicaviva.qb.fcen.uba.ar/contratapa/aprendiendo/capitulo11.htm>)

En este proceso los datos se someten a un proceso conversión donde pasan de estar compilados en tablas o bases de datos a graficados. Esto se realiza porque resulta difícil interpretar las relaciones existentes entre los datos recolectados si estos están en una tabla o cuadro. Al momento de la escogencia del tipo de gráficos a presentar, el autor debe decidir qué tipo de grafico es el más óptimo para darle una mejor representación de los resultados obtenidos. Debido a que las preguntas realizadas en la encuesta son dicotómicas, plantean solo dos opciones de respuesta, donde lo primordial es interpretar la división de la masa

estudiada en base a sus opiniones. Por ello el tipo de gráfico para mostrar los datos obtenidos es el de torta.

1. ¿Reside Usted en el Sector Mañonguito?

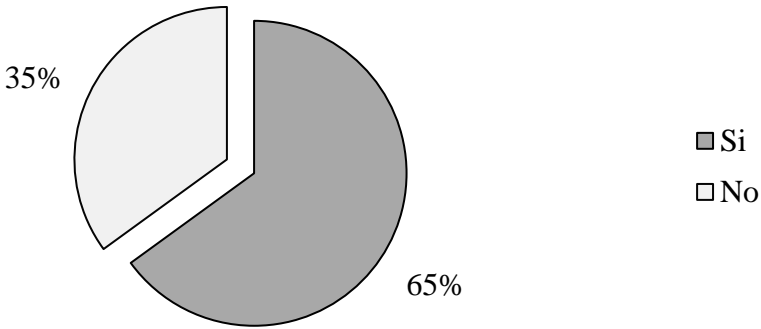


Gráfico 1: Interpretación Porcentual Item 1.

Interpretación: Se indica que el 65% de los encuestados residen en la zona y el 35% restante en diversas zonas de la Parroquia San José Municipio del Valencia.

2. ¿Desearía áreas de esparcimiento en el sector?

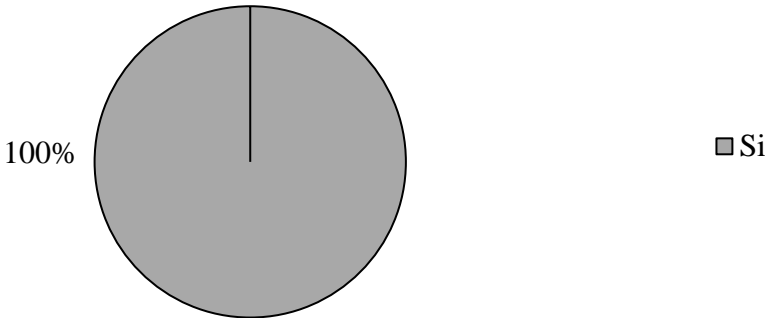


Gráfico 2: Interpretación Porcentual Item 2.

Interpretación: Se observa que el 100% de la población encuestada desea áreas de esparcimiento en la zona en la que reside.

3. ¿Cree que obteniendo dichos espacios disminuiría la inseguridad dentro del sector?

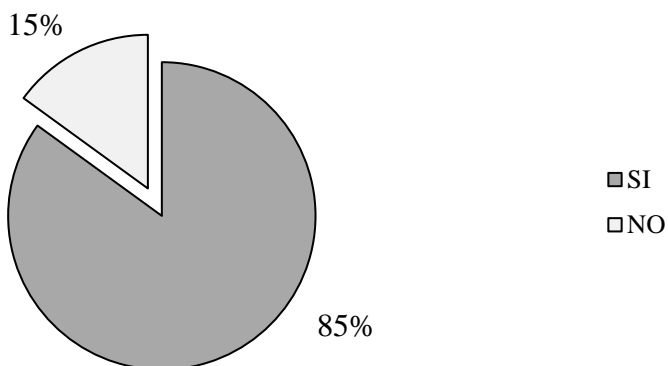


Gráfico 3. Interpretación Porcentual Item 3.

Interpretación: Se manifiesta que el 85% de los encuestados afirman que la presencia de áreas de esparcimiento en la zona disminuiría la inseguridad, mientras que el 15% restante no lo considera.

4. ¿Considera Usted que el sector carece de un ícono o hito que lo identifique?

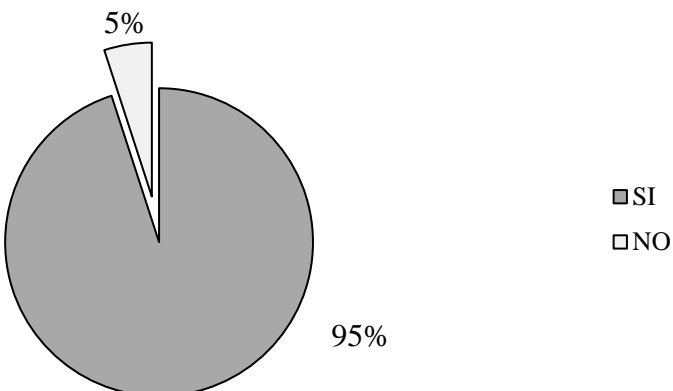


Gráfico 4. Interpretación Porcentual Ítem 4.

Interpretación: Se aprecia que el 95% de la población opina que la zona carece de un ícono que la identifique.

5. ¿Considera usted que se debe aprovechar la ribera del Río Cabriales para seguir la temática del Parque Negra Hipólita?

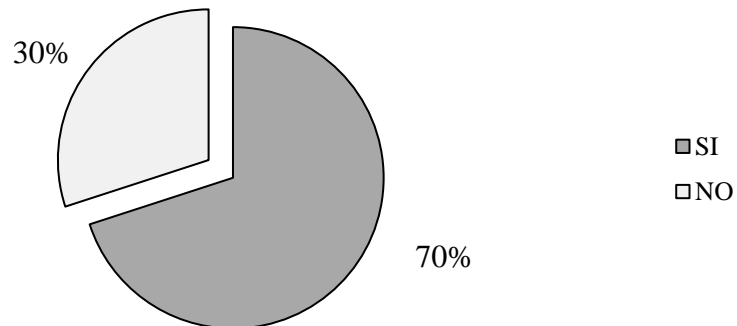


Gráfico 5. Interpretación Porcentual Ítem 5.

Interpretación: Se observa que el 70% de los encuestados opinan que sí se debe aprovechar la ribera del Río Cabriales para continuar la temática del Parque “Negra Hipólita”.

6. ¿Considera adecuadas las condiciones de infraestructura vial en el sector? Específicamente accesos y salidas al Complejo del Fórum de Valencia

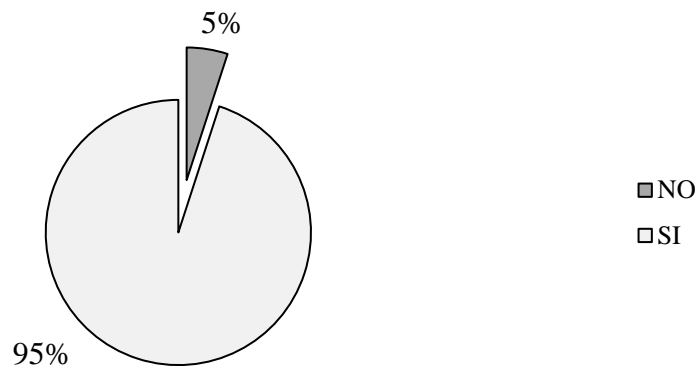


Gráfico 6. Interpretación Porcentual Ítem 6.

Interpretación: Se muestra que el 95% de la población encuestada considera inadecuadas las condiciones de infraestructura vial en el sector, especialmente en accesos y salidas al complejo Fórum de Valencia, mientras que el 5% restante si opina que son adecuadas.

7. ¿Cree usted necesaria la activación de rutas de transporte público y privado para la zona?

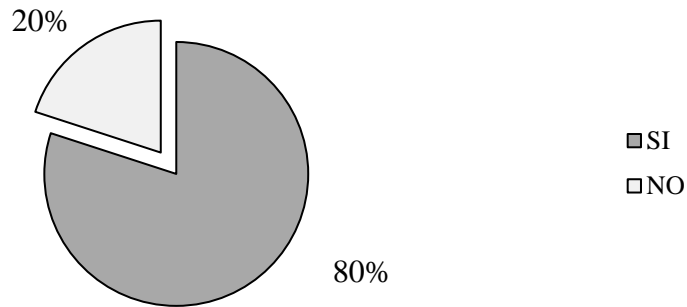


Gráfico 7. Interpretación Porcentual Ítem 7.

Interpretación: Se aprecia que el 80% de la población encuestada está de acuerdo con la activación de rutas de transporte público y privado para la zona, mientras que el 20% restante no lo considera necesario.

8. ¿Considera prudente la preservación de un vacío urbano en los terrenos actuales de estacionamiento del Complejo Fórum de Valencia?

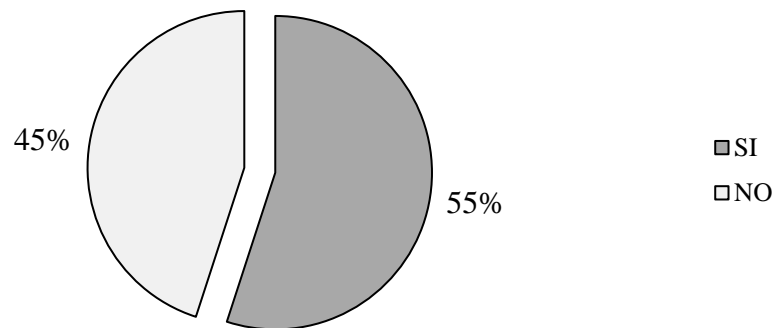


Gráfico 8. Interpretación Porcentual Ítem 8.

Interpretación: Se observa que el 45 % de la población encuestada considera prudente la preservación de un vacío urbano en los terrenos actuales de estacionamiento del Complejo Fórum de Valencia, mientras que el 55% restante no lo considera

9. ¿Piensa que la zona debería consolidarse como vitrina y centro desarrollo de socio-cultural y turístico para la ciudad?

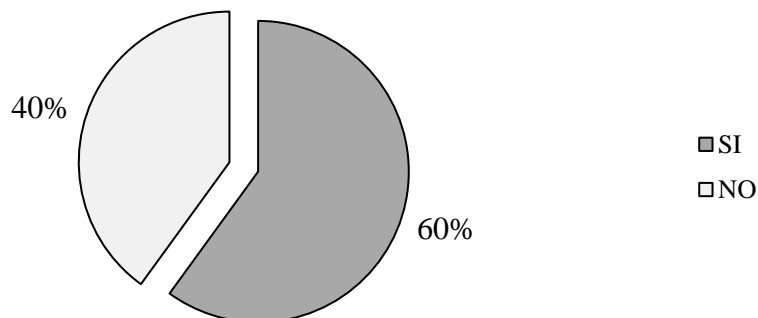


Gráfico 9. Interpretación Porcentual Ítem 9.

Interpretación: Se manifiesta que el 60 % de la población encuestada piensa que la zona debería consolidarse como vitrina y centro de desarrollo socio- cultural y turístico para la ciudad, pero un 40% no lo considera.

10. ¿Siente necesario la generación de espacios para la recepción de visitantes e interpretación del patrimonio de la ciudad de Valencia?

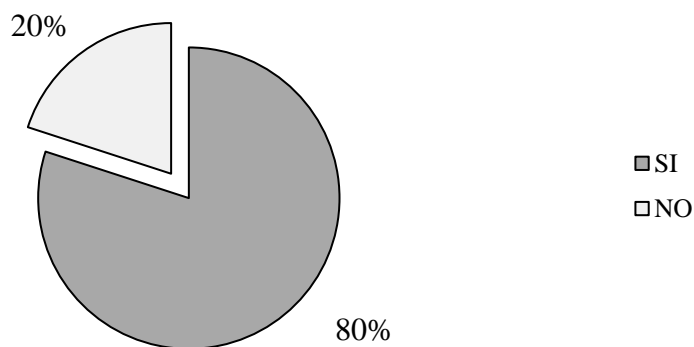


Gráfico 10. Interpretación Porcentual Ítem 10.

Interpretación: Se muestra que el 80% de la población estudiada siente necesario la generación de espacios para recibir a los visitantes e interpretar el patrimonio de la ciudad de Valencia, y el otro 20% restante no lo considera prudente.

Análisis de Resultados

Tal como lo enuncia Salinas, este análisis permite “dilucidar si los resultados de la investigación pueden ser generalizados más allá del número, generalmente, pequeño de la muestra estudiada...” así como también sobre si “las diferencias o las asociaciones encontradas se deben en realidad al experimento o se deben a la mera casualidad o al azar” (p.82). El análisis de resultados para efectos de este trabajo se centró en la interpretación de las gráficas obtenidas en los procesamientos de datos.

Ítem 1: Mediante el análisis de los datos de la primera consulta realizada se pudo observar debido a que la gran mayoría de las personas encuestadas son residentes en la zona, la consulta fue de suma importancia ya que permitió obtener una visión directamente de los sujetos de estudio de las condiciones del sector y sus opiniones sobre su propio lugar de residencia, que se traduce en la obtención de datos adaptados a la realidad por las personas que allí hacen vida y conocen bien las condiciones y características del sector. No obstante, el porcentaje restante encuestado que no es residente, también es figura de importancia para el estudio ya que permitió conocer la visión de agentes externos a los sujetos que residen en la zona.

Ítem 2: En relación a los datos recabados en la segunda pregunta de la encuesta, los resultados arrojaron que la totalidad de las personas encuestadas están de acuerdo con la existencia de espacios para el esparcimiento en el sector, lo que se traduce como un factor de primer orden para proponer usos y equipamientos en el Plan de Reordenamiento Urbano donde predominen las actividades tales como comerciales, recreacionales, deportivas y culturales para cubrir este requerimiento

Ítem 3: En cuanto al tercer ítem, la gran mayoría de los encuestados consideran que con la creación de espacios para la recreación disminuiría en cierto grado la tasa de inseguridad en la zona, y es por ello que teniendo en cuenta que esta problemática es una de las mayores limitantes para llevar a cabo intervenciones, investigaciones, proyectos o recorridos en la misma, los datos arrojados en este ítem guardan estrecha relación y vigorizan la importancia de generar este tipo de espacios para mejorar la calidad de vida de

los habitantes de toda la ciudad. En la propuesta urbana se plantearon gran cantidad de espacios públicos y equipamientos que promueven la recreación y la cultura que, teniendo en cuenta la afluencia de grandes masas de personas, generan un flujo de actividades durante todo el día, resaltando horarios nocturnos donde la inseguridad presenta mayores índices.

Ítem 4: En esta consulta casi la totalidad de los encuestados no consideran que el sector carece de un ícono que lo identifique. Esto se debe a la existencia del Forum de Valencia como hito para la zona y la ciudad, y en este orden de ideas es importante denotar la visión que tienen los encuestados hacia la edificación como sentido de identidad y de referencia. Por ello, este complejo se integró en la propuesta al ser el núcleo de la manzana central planteada en el parcelamiento del Plan de Reordenamiento urbano, y en torno al mismo se desarrollaron varias edificaciones que refuerzan las actividades del mismo y buscan solucionar en parte las problemáticas detectadas en el sitio.

Ítem 5: En esta consulta, los datos recolectados sugieren que el mayor porcentaje de personas encuestadas consideran el aprovechamiento de las riberas del Río Cabriales para consolidar el concepto de parque metropolitano extendiendo hasta el sector la temática del Parque “Negra Hipólita”, que en comparación con los lineamientos del Plan de Reordenamiento propuesto para la zona coinciden en la necesidad de extender dicha masa vegetal e integrarla al contexto urbano de la zona, demarcando así la importancia de la presencia de áreas verdes disgregadas a lo largo del complejo y las edificaciones planteadas.

Ítem 6: Debido a que casi la totalidad de las personas encuestadas consideran inadecuadas las condiciones de infraestructura vial en el sector, específicamente accesos y salidas al Complejo del Fórum de Valencia, este factor fue el punto focal para la concepción de la propuesta arquitectónica. A nivel de diseño, este aspecto refleja la importancia de solventar esta problemática que genera afecciones en el sector y en la ciudad y por ello se plantea la realización de sistemas viales que respondan a las necesidades de tráfico proyectadas y se adecúen al nuevo contexto creado.

Ítem 7: Mediante el análisis de los datos obtenidos en ésta consulta, se denota la importancia de la activación de las rutas para transporte público y privado en la zona, exhibiendo la necesidad de la gente en la actualidad trasladarse desde y hacia el sector y desplazando como primer medio de transporte al vehículo particular. Esto refuerza el concepto de posicionar al peatón como primer elemento en el Plan de Reordenamiento Urbano y junto con ello, la creación de espacios aptos para la llegada de este tipo de transporte y los volúmenes de personas a lo largo del complejo.

Ítem 8: Al estudiar los datos recabados en la octava pregunta, los resultados arrojan que casi en partes iguales de los encuestados tienen en consideración la preservación de un vacío urbano en los terrenos actuales de estacionamiento del Complejo Fórum de Valencia y por tanto no es considerado como un aspecto prudente para los encuestados. Este aspecto es de gran relevancia ya que compone un elemento importante de opinión para el diseño de la edificación y para la consolidación del concepto tanto funcional como formal. Guarda una relación estrecha con los trazos del área pública propuesta, denotando que la presencia de espacios de reunión y captación no necesariamente debe estar en los terrenos anteriormente nombrados.

Ítem 9: Con esta consulta se pudo analizar que la consolidación de la zona como vitrina y centro desarrollo de socio-cultural y turístico para la ciudad no es tan significativo para la mayoría de los encuestados, aspecto que sugiere que no necesariamente la totalidad de los equipamientos y usos planteados sean creados en función de exhibirlos o de generar una imagen para los usuarios que acudan al complejo y es en este ítem donde se muestra la importancia de que las soluciones que comprende el Plan de Reordenamiento urbano propuesto tienen una misión tanto interna, para los residentes y demás personas que hacen vida en la zona, y externa como retrato de referencia para Valencia.

Ítem 10: La generación de espacios para la recepción de visitantes e interpretación del patrimonio de la ciudad de Valencia constituyó la mayoría de las opiniones recabadas en la consulta y esto genera que la edificación desarrollada adquiera un carácter importante para representar la identidad de los habitantes de la ciudad y para exhibir ante los visitantes una muestra de la historia, la cultura y demás aspectos autóctonos en conjunto con la

promoción de las actividades turísticas y es en base a ello que se generó un programa de áreas para el proyecto que contemple estos usos.

3.5 Fases de Investigación

Fase I: Diagnóstico

Esta fase comprende el estudio de la situación actual del área urbana de Mañonguito, con el fin de generar un listado de problemáticas. Para ello se visitará el sector y mediante el uso de los instrumentos de recolección de datos descriptos, crear un panorama preliminar de las condiciones del área de estudio. Aunado a este diagnóstico, esta fase prevé que se conozcan previamente algunos detalles de la investigación, a fin de comparar posteriormente con los datos que se obtengan.

Durante la diagnosis se estudian todos los factores que afectan las condiciones de vida en el lugar, en función de los lineamientos planteados para la elaboración de la propuesta de urbanismo. Los factores van desde problemas medioambientales, hasta problemas socio-económicos para finalizar en temáticas de índole arquitectónicas y urbanas. Entre los datos recabados resaltan la falta de planeamiento urbano y un crecimiento desordenado del sector.

En esta fase es importante la obtención de datos de primer orden y es por ello que el investigador debe acudir al sitio y hacer contacto con los sujetos a estudio, a quienes serán aplicadas las técnicas y los instrumentos detallados. El conocimiento de la situación actual va de la mano con las informaciones que posean entes gubernamentales y demás organizaciones ejecuten actividades o control en la zona. Ejemplo de ello es el conocimiento de información desde fuentes como el Plan de Desarrollo Urbano Local de la Parroquia San José (PDUL), Planimetría, Gacetas, Normas y Planes Especiales en Vigencias del Sector, la Parroquia, Municipio o ciudad.

Fase II: Análisis de Datos

Una vez obtenidos los datos directamente desde el sitio del estudio en la fase I, se procede a analizarlos y estudiarlos, con el fin de procesarlos y generar resultados que ayuden al planteamiento de soluciones. Las soluciones no son más que respuestas a las necesidades y carencias encontradas durante el diagnóstico, y en dichos datos mediante su procesamiento y estudio se descubrió que la gran mayoría de los pobladores del sector están conformes con la posición de que se consolide Mañonguito como un complejo multidisciplinario para la promoción de la cultura, el comercio y el turismo que logre dar solución en parte a los problemas detectados. La comparación entre los datos recabados y las propuestas que se consideran, es de suma importancia ya que permite identificar de qué manera y para quién van dirigidas las distintas acciones que se planteen. Esta fase conlleva a cuantificar y calificar la respuesta directa de la comunidad para priorizar el orden de acción en la propuesta de reordenamiento urbano.

Fase III: Propuesta Urbana

Habiendo obtenido y estudiado claramente los resultados que arrojaron los datos, se conoce cuáles son las acciones que solucionarán de la manera más óptima y a la mayor cantidad de beneficiados. Estas acciones son enlistadas, priorizadas y desarrolladas a profundidad, pero a un nivel de ciudad, buscando siempre cubrir el espacio de carencia que fue detectado y estudiado en las fases anteriores. De estos conceptos toma base la propuesta urbana, ya que con la misma pretende dar un panorama de solución en la actualidad, donde se le dé un cambio de visión a la zona y sea el punto de partida para el planteamiento de zonificaciones y usos, que posteriormente respondan a equipamientos que corresponden a los proyectos para el desarrollo.

La reforma urbana en el sector Mañonguito prevé remediar el problema de movilidad que allí se presenta, con la dotación de vialidades acordes a los flujos, afianzamiento del eje financiero de la Avenida Bolívar Norte, diseño de pasos peatonales y consolidación del

Parque Paseo Cabriales, todo ello en pro de mejorar la calidad de vida del valenciano generando espacios de confort necesarios para la ciudad, aprovechar los espacios naturales y arquitectónicos presentes pero sobre todo rescatar el papel del peatón sobre el vehículo.

Fase IV: Anteproyecto

La fase del Anteproyecto toma fuerza una vez se tenga en mente un listado de posibles soluciones en la renovación urbana, expuestas mediante equipamientos. Allí se genera la etapa de transición entre el supuesto de zonas delimitadas para un uso, al planteamiento de edificaciones que respondan al mismo, pero teniendo en cuenta todas las variables del entorno del contexto creado.

En el anteproyecto, se estudia la necesidad de aprovechar los espacios residuales del complejo Fórum de Valencia comenzando por el área de estacionamientos, con el fin de mantener el lugar como un vacío urbano en la ciudad pero desarrollando un complejo de desarrollo turístico comercial, entendiendo que su ubicación marca el punto céntrico de toda la propuesta desarrollada además de poseer características de mucha importancia para Valencia y el centro del país. De esta manera, es esta fase la que examina la necesidad de solucionar los problemas de movilidad en el sitio, permitiendo que el suelo urbano cambie de uso acorde a las necesidades del complejo, pero la actividad que allí era desarrollada pueda seguir permaneciendo para servir a la zona.

Fase V: Proyecto

Una vez definidos los equipamientos factibles a realizar, esta fase contempla la conceptualización y realización del proyecto arquitectónico en base a todos los lineamientos que se describieron en la anterior etapa. En la presente, se busca consolidar de manera muy específica, una solución a los problemas detectados en el diagnóstico y esto se lleva a cabo con el desarrollo de los proyectos planteados a lo largo de toda la Propuesta de Reordenamiento Urbano. Es este caso específico que se realizó el diseño arquitectónico de

un centro de interpretación y recepción de visitantes, edificación que fue planteada en el plan propuesto y cuyas variables urbanas están dadas por todas las condiciones creadas en el mismo.

3.6 Recursos

Humanos

Tutores Académicos: Raúl Requesens y Juan Miranda, Arquitectos de Profesión y Profesores de las áreas de Trabajos de grado en las cátedras de Diseño 9 y Diseño 10.

Tutora Metodológica: Hortensia Ron. Arquitecto de Profesión y Magister en Metodología de la Investigación. Docente metodológica encargada de la revisión y del proyecto de investigación en trabajos de grado.

Ingrid Suarez, Arquitecto de Profesión, Docente del octavo semestre de diseño y Presidente de la Cámara Inmobiliaria de Valencia;

Rafael Padra, Ingeniero Civil de Profesión y docente de las áreas de Taller de Tecnología I y II así como Supervisión de Obra.

Ángel Nazar, Arquitecto de Profesión, Coordinador y Docente de las Cátedras de diseño por computadora en la Escuela de Arquitectura.

Killiam Contreras, Arquitecto de Profesión y Director de Planeamiento Urbano de la Alcaldía de Valencia

Habitantes del sector Mañonguito y residentes de las zonas aledañas.

Estudiantes de las secciones 309Q1 y 309QA de Diseño IX en el período mayo – septiembre 2016 como integrantes directos en la concepción del Plan de Renovación y Reordenamiento Urbano y colaboradores indirectos en el proyecto individual de diseño

Juan José Schroedel, Licenciado en comunicación Social, socio del Grupo Forum de Valencia

Institucionales

Forum de Valencia: Complejo deportivo multiuso usado principalmente para partidos de baloncesto, presentación de diversos espectáculos y eventos de todo tipo en la Ciudad de Valencia, Edo. Carabobo.

Alcaldía de Valencia, Dirección de Planeamiento Urbano: Órgano encargado de planificar la aplicación en el municipio del ordenamiento jurídico urbanístico vigente.

Materiales

Revistas de arquitectura

Libros de arquitectura

Resmas de papel tipo bond

Computadoras de escritorio y portátiles

Cámaras Fotográficas

Teléfonos celulares inteligentes

Tabletas

Impresoras y plotters

Láminas de papel tipo Bond, croquis y vegetal

Lápices y marcadores de dibujo

Reglas y escuadras de dibujo

Exactos, Tijeras y Cuchillas de Corte

Cartones y Cartulinas para construcción de maquetas (Nacional, Importado, Gris, Roma, Doble Faz y Fatada)

Video Beam

Softwares del sistema operativo Microsoft Windows, destacan Autodesk AutoCad 2016, Autodesk Revit Architecture 2016, Trimble Sketchup 2016, Vray 2016, Archicad, Microsoft Office Word y Power Point, Adobe Acrobat Reader DC.

Tiempo

Para el presente proyecto de investigación el tiempo se distribuyó durante las 16 semanas de cada uno de los semestres de trabajo de grado cursados, para un total de 32 semanas, desarrollando en cada semana avances sobre la investigación y plasmándolo en distintas actividades que se tabularon en un cronograma.

Cuadro 3. Cronograma de Actividades

ACTIVIDADES	TIEMPO										Total en semanas
	05-2016	06-2016	07-2016	08-2016	09-2016	10-2016	11-2016	12-2016	01-2017	02-2017	
Planificación de la Investigación	X	X	X								3
Prueba del Instrumento	X										1
Aplicación del Instrumento		X									1
Recolección de los Datos		X									1
Análisis en Interpretación de los Datos Recabados		X	X								2
Redacción del Informe Final	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10
Defensa										X	
Total											32

CAPÍTULO IV

LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

4.1 El Sitio Urbano

En esta sección del presente trabajo de investigación se expone la información concerniente a los factores y determinantes que dieron forma a los parámetros de diseño, donde se incluyen todos los elementos analizados y tomados en cuenta a la hora de concebir la Propuesta de Reordenamiento Urbano y el diseño propio del Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes que tienen lugar en la Ciudad de Valencia, Estado Carabobo, Venezuela. La importancia de este punto radica en que a través del mismo se permiten establecer en los dos casos anteriores todos los criterios de función, espacialidad y morfología. (Ver figura 16)



Figura 16. Situación geográfica de Valencia respecto al estado y el país. (2016)

Ubicación

La propuesta arquitectónica está ubicada en un sector del Municipio Valencia, jurisdicción que posee un área de 623km² y sus límites están definidos al norte con el Municipio Naguanagua, al sur con el estado Cojedes, al este con los municipios Los Guayos y Carlos Arvelo y al oeste con el municipio Libertador. La ciudad de Valencia, inscrita dentro del municipio del mismo nombre, es la capital del Estado Carabobo, el cual se sitúa en la región centro norte de Venezuela. Cuenta con una extensión geográfica de 4650km² y político-administrativamente se divide en 14 municipios, de los cuales Valencia, Los Guayos, San Diego, Libertador y Naguanagua han constituido lo que se conoce en la actualidad como Área Metropolitana de Valencia. Es una de las entidades federales con la ubicación más privilegiada en el país delimitado entre la Cordillera de la Costa y los Llanos Centrales, que le permite gozar un sinfín de recursos tanto naturales como creados por el hombre que son de suma importancia para el país. (Ver Figura 17)

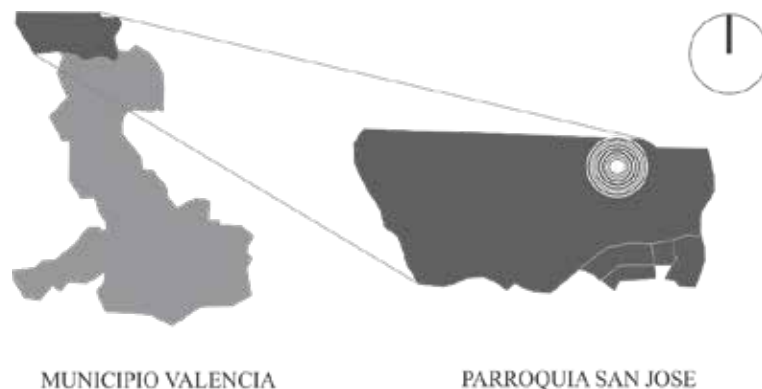


Figura 17. Ubicación del sector intervenido con respecto al Municipio Valencia. (2016)

Localización

El área de estudio para el proyecto tiene lugar dentro de la delimitación de la Parroquia Urbana San José que constituye una de las 9 que componen el municipio.

Localizada al norte del mismo, representa una zona de gran importancia para la ciudad ya que es la segunda parroquia urbana más importante y poblada de toda el Área metropolitana de Valencia. Las propuestas arquitectónicas desarrolladas en el plan de reordenamiento urbano se sitúan en un sector dentro de esta parroquia denominado Mañonguito, acompañado de la intervención a una fracción de la Avenida Bolívar Norte. Este tramo comprende el espacio de 88,63 hectáreas delimitados al Norte por la Avenida Hispanidad, al sur por la Avenida San José de Tarbes, al oeste con la futura prolongación Avenida Paseo Cabriales y al este con la Autopista circunvalación Este. (Ver figura 18 y Cuadro 4)



Figura 18. Poligonal de Estudio para la Propuesta Urbana. Fuente: Google Earth Maps (2016)

Cuadro 4. Coordenadas Geográficas de la Poligonal de Estudio

Punto de Referencia	Latitud	Longitud
A	10° 13' 55.67" N	68° 00' 45.28" O
B	10° 13' 35.39" N	68° 00' 10.81" O
C	10° 12' 47.02" N	68° 00' 02.55" O
D	10° 12' 44.39" N	68° 00' 33.87" O

Población

El estado Carabobo tiene una población de 2.872.982 según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en 2015, siendo el tercer estado más poblado del país. De este número unos 829.856 viven en el Municipio Valencia según datos del Censo Nacional en 2011, constituyendo el mayor en cuanto a número de habitantes en el estado. De las 38 parroquias civiles que posee Carabobo, San José es la segunda con mayor cantidad de población con unos 132.524 habitantes según datos del INE en el último censo nacional realizado en el año 2011, siendo superada solo por la Parroquia Miguel Peña.

Clima

El clima en la entidad es variado, afectado por la altitud y la cercanía al mar. La temperatura es uniforme durante todo el año con una media de 24,5°C. En el sector oriental de la franja litoral domina un clima semiárido y cálido, que se evidencia en Puerto Cabello con una temperatura media anual de 26,50 En su sector occidental se evidencian condiciones de mayores precipitaciones por la orientación del relieve en sentido Norte-Sur que posibilita descargas de los vientos alisios. En las elevaciones de la Serranía del Litoral se expresa un clima isoterma de altura, alcanzándose en Palmichal, a una altitud de mil metros, una temperatura media anual de 20,5° C y una pluviosidad anual de 1.191mm. Es el caso de la depresión lacustre valenciana donde se presentan condiciones más cálidas, registrándose en Valencia, emplazada a 478 m de altitud, una temperatura media anual de 24,6° C y una pluviosidad anual de 852mm, teniendo un período de lluvias que va desde mayo a noviembre y una estación seca bien definida

Hidrología

Existen tres vertientes hidrográficas en el estado: la del Mar Caribe, Lago de Valencia y la del río Orinoco. Destaca en la entidad, a 30 Km de Puerto Cabello, las aguas termales

de "Las Trincheras" donde brotan fuentes hipertermales con propiedades medicinales ampliamente conocidas. El principal recurso hídrico, el Lago de Valencia presenta relativa abundancia, no obstante el desarrollo de las actividades urbano-industriales han conllevado al trasvase de agua desde otras regiones. Los ríos principales son Aguas Calientes, Alpargatón, Bejuma, Cabriales, Chirgua, Guacara, Morón, Paito, San Esteban y Urama. Específicamente el Río Cabriales es el más importante en el municipio y nace a 1650m de altura y atraviesa la ciudad en un recorrido siendo Norte-Sur, por la parte Centro-Oriental de Valencia descargando de forma natural en el Desparramadero El Paito. A éste río se le une por su margen derecho los ríos Queipa y El Retobo y la quebrada de La Florida.

Antiguamente, el Cabriales tenía un caudal considerable, sin embargo, hoy en día tiene la mitad de su volumen y se encuentra muy contaminado en sus partes bajas, hasta desembocar en el lago de Valencia. En el área de estudio este río pasa a largo del terreno en un trazado sentido Norte-Sur (desde la Av. Hispanidad hasta la avenida San José de Tarbes) con una longitud de Dos mil Trescientos Cuarenta y Tres metros (2.343,00 m) aproximadamente y un ancho aproximado de Ocho Metros (8,00 m). Constituye un elemento de vital para el desarrollo del proyecto ya que conecta 4 parques de gran importancia para la ciudad, generando un eje natural que fija un gran número de determinantes en dentro de la Propuesta Urbana. (Ver Figura 19)



Figura 19. Trazo del Río Cabriales sobre el área de estudio. Fuente: Google Earth Maps (2016)

Vegetación

Carabobo presenta una vegetación predominantemente tropical de bosque tropófilo, sabanas samófilas y selva hidrófila, condicionada en gran parte por los cambios de humedad. Se tiene una vegetación de selva en el lado norte de la cordillera Central y en el sur se tienen bosques poblados con grandes árboles. En la depresión central hay tierras de cultivo y sabanas para el pastoreo y en la costa se tienen manglares y una vegetación xerófila predominante. Entre las especies más típicas en la ciudad de Valencia se hallan algarrobos, apamates, camorucos, caobas, cedros, guamos, palma Carabobo, samanes, entre otros. El desarrollo urbano ha disminuido las formaciones vegetales que cubrían la mayor parte de las tierras carabobeñas. En el sector del Río Cabriales predominan árboles diferentes, tales como el jabillo, el mijao, jobo, lechero, mango, yagrumo y el bambú; además de identificar la presencia de plantas rastreras tales como bejuco y trepadora. (Ver Figura 20)



Figura 20. Vegetación Predominante en las riberas del Río Cabriales. Fuente: [http://www.notitarde.com/Regiones/Alcaldia-inicio-labores-de-limpieza-en-cauce-del-rio Cabriales-2438199/2015/06/14/531031/](http://www.notitarde.com/Regiones/Alcaldia-inicio-labores-de-limpieza-en-cauce-del-rio-Cabriales-2438199/2015/06/14/531031/) (2015)

Vialidad

El Estado Carabobo por su condición de geográfica, presenta una red de vías en donde confluyen aquellas de mayor importancia para el país. Entre ellas se encuentra la Autopista Regional del Centro (Troncal 01) que conecta el estado con la capital Caracas a través de la ciudad de Maracay, siendo el tramo vial que presenta el mayor tránsito en el territorio nacional. También destaca la Variante Yagua- San Diego que conecta las localidades con el mismo nombre y funciona como variante para tráfico medio y pesado pasando por sectores fuera de las poligonales urbanas.

Del mismo modo se encuentra la autopista Valencia- Campo de Carabobo (Troncal 5) que conecta el centro de la ciudad con el suroeste de la entidad hacia el estado Cojedes, derivándose con conexiones a la zona occidental del país, a través de la carretera troncal 11 que pasa por Bejuma y Nirgua y la empalma con Barquisimeto. También se encuentra la autopista Valencia-Puerto Cabello (Troncal 1), que conecta la ciudad con la línea costera del país adentrándose en la cordillera de la costa.

Por último, pero no menos importante, la Autopista del Este, que atraviesa la ciudad en sentido norte sur y la divide en dos sectores bien delimitados hacia el este y el oeste de la misma, por lo cual es la principal en determinar el tramado de los sectores y usos al norte de Valencia y uno de los elementos que más figuran en la propuesta urbana, vinculando factores como tráfico, flujos y conexiones a los planteamientos arquitectónicos realizados. La confluencia de estas importantes arterias viales genera puntos estratégicos en el norte, centro y sur de Valencia que le dan al estado la característica de nodo vial.

Por su parte, la Avenida Bolívar es una vialidad arterial con condición de colectora que atraviesa la ciudad un tramo norte-sur. Con 17km de extensión, es la principal avenida del municipio Valencia y el estado, donde se concentran la mayor cantidad de actividades y flujos tanto peatonales como vehiculares traspasando zonas de gran importancia como lo son el Casco Histórico de la Ciudad, El Viñedo, Guaparo, entre otros. Casi paralela a la misma, la acompaña la Avenida Paseo Cabriales que recorre las riberas del río del mismo

nombre y, aunque con una menor proporción, sirve como alivio al alto flujo vehicular de la Avenida Bolívar.

Las conexiones en sentido Este-oeste en Valencia están representadas por vialidades arteriales donde destacan la Avenida 138, uniendo al sector residencial El Trigal y Prebo cada uno en extremos de la ciudad, así como la Avenida Hispanidad y Avenida 168 Salvador Feo la Cruz que unen las zonas de Mañongo y Naguanagua. Estas vialidades dan paso a vías locales que terminan de unir y alimentar a todo el régimen parcelario que compone la ciudad, donde varían algunas jerarquizando aquellas con mayor tráfico y actividades. (Ver Figura 21)

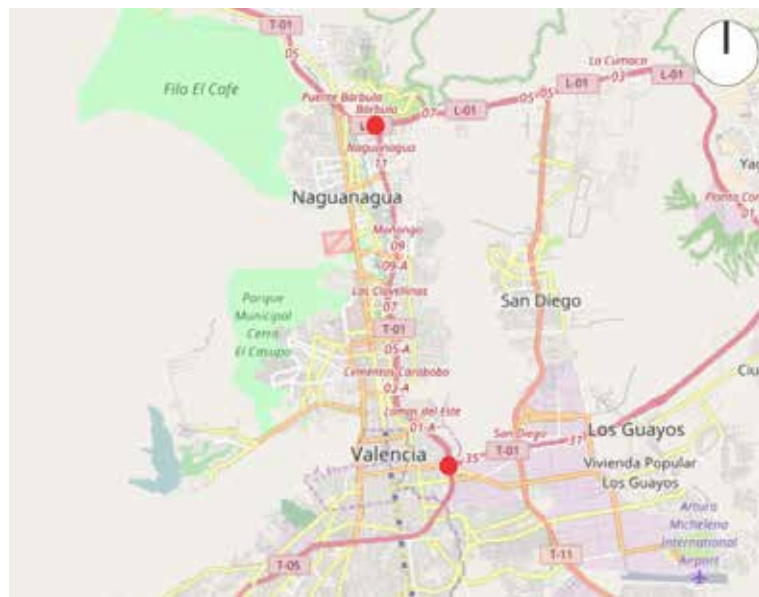


Figura 21. Red Vial en la ciudad de Valencia. Fuente: Open Street Maps (2016)

Transporte

La ciudad de Valencia posee diversos sistemas de transporte adecuado para las necesidades de los usuarios. Por vía aérea, posee un aeropuerto localizado al sureste de la misma que lleva el nombre de "Arturo Michelena", el cual tiene vuelos diarios nacionales e internacionales tanto de pasajeros y como de carga, manejando la principal carga aérea del

país. Por vía marítima, el puerto de la ciudad costera de Puerto Cabello manejando tráfico de carga principalmente para servir a la ciudad y gran parte del país. Por vía terrestre, destaca el sistema Ferroviario Nacional (IFE), aún en construcción, que conecta sectores de la ciudad como Bárbula con Puerto Cabello y la Encrucijada en el estado Aragua, con conexión hacia Caracas, además de las estaciones planteadas en Guacara y San Diego, de vital importancia para el funcionamiento del sistema.

En cuanto al transporte público, la ciudad posee rutas de transporte interurbano y extraurbano que la conectan con otras del resto del país o entre sectores dentro de la misma. Están conformadas por líneas de autobuses organizadas en cooperativas o adscritas al Instituto Nacional de Tránsito Terrestre que circulan en las principales avenidas e indebidamente en calles locales donde se concentren grandes flujos peatonales. Circulan principalmente en sentido norte sur sobre el eje de la Avenida Bolívar. Igualmente existen líneas de taxis constituidas o particulares que prestan el servicio a lo largo de todas las zonas.

Valencia también cuenta con un sistema masivo de transporte subterráneo: el metro de Valencia. Fue inaugurado en el año 2006 y tiene una longitud de 7km. Posee un total de 4 líneas que conectan distintos sectores de la ciudad en ejes estratégicamente diseñados. Solo la línea 1 se encuentra totalmente operativa y su recorrido comienza en el sur de la ciudad, en las cercanías de la Plaza de Toros Monumental de Valencia, hasta el centro de la ciudad en la avenida Cedeño. A este recorrido se le anexan las dos primeras estaciones de la Línea 2 que ya se encuentran en funcionamiento.

El resto de la Línea 2 y la Línea 3 que aún están en construcción, tienen como fin la zona de Bárbula en el municipio Naguanagua, en donde habrá una estación de interconexión modal con el sistema ferroviario central. Dicho punto de conexión Metro-Tren se debe a que allí se encuentra la Universidad de Carabobo. El flujo de pasajeros que majea el metro de Valencia es muy alto sin embargo su acción a la ciudad no se ha podido estudiar en su totalidad debido al funcionamiento intermitente y de un solo tramo, aunado a la construcción de las estaciones de la Línea 2 que alteran las rutas normales de transporte público en la superficie. (Ver Figura 22)



Figura 22: Mapa de Líneas del Metro de Valencia. Fuente: <http://www.metrovalencia.gov.ve/mapas/index.htm> (2016)

Zonificación según PDUL

Según el Plan de Desarrollo Urbano Local de la Parroquia San José y sus adyacencias en su última versión publicada en Gaceta Municipal de Valencia en Julio del año 2013, establece que la zona de estudio presenta una gran variedad de usos, destacando aquellos de uso comercial (C-3) en el eje de la Avenida Bolívar Norte integrados con zona residencial para viviendas multifamiliares (AR-8). Lo acompañan un reducido sector residencial con zona para viviendas unifamiliares (AR-1) integrado con comercio primario (C-1).

Además se define la zonificación en las riberas del Río Cabriales como una Zona de Restricción de Uso (ZRU-1) y zonificación de Parque a lo largo del eje vegetal del Parque Negra Hipólita y Fernando Peñalver así como de la zona sur del sector. Para el sector Mañonguito se creó un plan denominada Plan Especial 3 (PE-3), que comprende los usos recreativos y deportivos al extremo sur del espacio, socio- cultural al extremo Norte. La vinculación con el Plan de Desarrollo Urbano Local actual con el Plan Urbano propuesto en el proyecto es de suma importancia ya que permite comparar los lineamientos ya establecidos para cambiarlos o reforzarlos, destacando los usos comerciales existentes que fueron reformados en densidad y altura, así como el aprovechamiento de la intención de consolidar un sector socio-cultural y recreacional dentro del propio sector Mañonguito mediante la creación del distrito de usos mixtos. (Ver Figura 23)

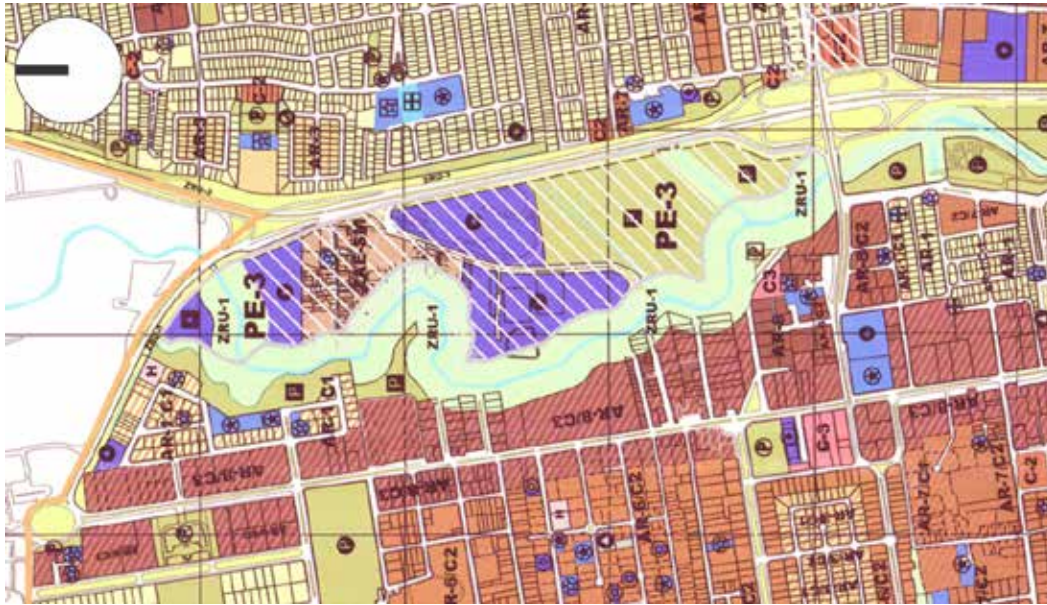


Figura 23: Plano de Zonificación del sector según Plan de Desarrollo Urbano Local de la Parroquia San José. Fuente: Plan de Desarrollo Urbano Local de la Parroquia San José (2015)

4.2 El Plan Urbano

Plan de Reordenamiento Urbano Propuesto

La Propuesta Urbana planteada para el área de intervención surge como respuesta a todas las problemáticas detectadas al realizar el estudio del sector. Representa un plan maestro proyectado para el año 2050 que comprende intervenciones arquitectónicas en diversas índoles sobre urbanizaciones tales como Majay, El Recreo, Guaparo, La Ceiba, San José de Tarbes y el Trigal. Nace de la idea de concebir para Valencia, un distrito de usos mixtos donde hicieran vida la mayor cantidad de personas, tanto locales como foráneas, adaptadas a las últimas tendencias en arquitectura, sostenibilidad y sustentabilidad.

Esta propuesta cubre la marcada carencia de usos socio-culturales, recreacionales, deportivos y de parque para toda la ciudad y en especial en el sector, donde se pretende aprovechar al máximo los espacios residuales o con usos no convenientes y transformarlos

para que estén a la altura de las necesidades de los usuarios y de la propuesta. Junto con esto, incluye la transformación de las edificaciones del sector trabajado en la Avenida Bolívar Norte con miras en el afianzamiento de un eje financiero de altura, referencia para la ciudad y el país. Otro punto de gran importancia es el de la unión de la ciudad en sentido Este-Oeste a través de varios puntos estratégicos, separando la marcada linealidad que existe en la actualidad de un crecimiento y movilidad urbana casi en su totalidad en sentido Norte-Sur.

Estos ideales buscan darle a Valencia una nueva imagen urbana, que diste de todas las carencias y dificultades diagnosticadas en la actualidad. Sin embargo, todos estos objetivos giran en torno a un concepto principal que no es más que posicionar al peatón como elemento más jerárquico en el complejo, generando con ello un aporte importante al mejoramiento de la calidad de vida e identidad del valenciano. Para llevar a cabo este plan, el mismo se desglosó en varios puntos según el tópico de trabajo que abarcan los planteamientos de diseño en cada uno de ellos. Todos estos componen el Plan de Reordenamiento Urbano Propuesto para el Sector Mañonguito y Avenida Bolívar Norte. (Ver Figura 24)



Figura 24: Nueva imagen de la ciudad planteada por el Plan de Reordenamiento Urbano propuesto. (2016)

Movilidad Peatonal

El tema de la movilidad del peatón en Valencia y la mayoría de las ciudades de Venezuela ha sido punto de discusión a lo largo de las últimas décadas. En este caso particular, la propuesta tiene su enfoque en dotar al usuario de la mayor cantidad de espacios para el disfrute, creando lugares aptos para contener a grandes masas de personas y destinados únicamente para esta función, sin injerencia de flujos vehiculares.

Para ello se planteó en primer lugar la creación de 3 macro manzanas en el sector Mañonguito, las cuales están interconectadas entre sí mediante un boulevard central de entre 20 y 25 metros de ancho aproximadamente, proyectado para recibir grandes masas de visitantes y en cuyo recorrido se accede a los distintos tipos de edificaciones que sobre él se desarrollan. En este punto se plantea la concentración de actividades al aire libre y pasos especiales para los vehículos en las intersecciones entre un paso peatonal y una vialidad, consintiendo que sea el vehículo quien debe reducir la velocidad e invada temporalmente el espacio público del tránsito de personas y no al contrario como ocurre en la actualidad. Igualmente se plantea un boulevard de menor escala a lo largo de la acera oeste de la Avenida Paseo Cabriales. (Ver Figura 25)

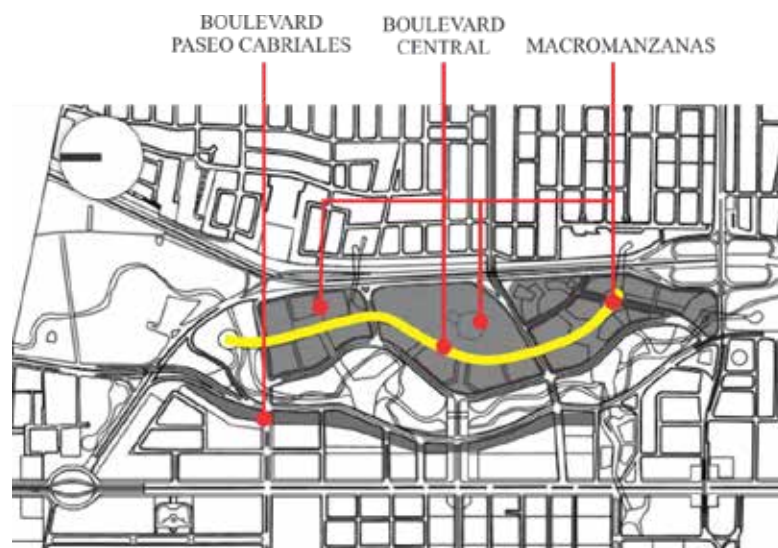


Figura 25: Plano de la Propuesta Peatonal General. (2016)

Si bien estos dos bulevares poseen una trama en sentido norte-sur tratando de imitar la morfología del Río Cabriales, también se crearon ejes de circulación para personas denominados “paseos peatonales” que cumplen la función de conectar las áreas cercanas en sentido este-oeste, integrando la zona residencial del Trigal con el nuevo distrito planteado y conducirlos hasta la Avenida Bolívar Norte y viceversa. Todos estos ejes, se materializaron por medio de caminerías y nuevos perfiles de aceras con intervenciones de forma y texturas, que poseen proporciones adecuadas a cada punto estratégico según desplazamiento, cantidad y confluencia de personas. A lo largo de la Avenida Bolívar, se reafirmó el concepto “galería” donde el peatón siempre se desplaza resguardado de la intemperie generando en estos mismos espacios la posibilidad de acceso a las edificaciones que la componen.

Otro punto importante a destacar es el de la creación de espacios de captación y reunión en puntos específicos a lo largo del recorrido, definiendo intersecciones o zonas de recepción entre los grandes flujos de peatones. Esto se ejemplifica en la creación de amplias plazas en los puntos de llegada y partida de los pasos peatonales elevados que conectan el área residencial de Trigal y el Parque Negra Hipólita, así como también de los paseos planteados desde la Av. Bolívar con el distrito. (Ver Figura 26)



Figura 26: Plano de la Propuesta Peatonal. Paseos y red de caminerías. (2016)

Movilidad Vehicular

Los planteamientos en cuanto a la movilidad vehicular surgen debido a los problemas de congestión, espacios residuales y accesibilidad a zonas y equipamientos diagnosticados en las fases previas. A diferencia del punto anterior, se aprovecharon las vialidades existentes para reformarlas o intervenirlas en función de los problemas recabados y se creó una nueva red para el sector que estaba carente de las mismas.

En la autopista Circunvalación Este que atraviesa la poligonal de estudio, se creó una calle de servicio cuya función es la de reducir la velocidad del vehículo para separar el tráfico rápido y lento y dar acceso a las distintas parcelas y en ellas a sus edificaciones; también cumple la función de que el alto flujo de vehículos ocasionado por los accesos y salidas al Forum de Valencia y al proyecto arquitectónico desarrollado dentro de este complejo se concentren sobre la misma. Además, se dispuso una avenida como espejo a la actual Avenida paseo Cabriales, en el lado opuesto del río. Junto con ello se aprovecharon los planteamientos viales que están establecidos en el Plan de Desarrollo Urbano Local como lo son un elevado sobre la Av. San José de Tarbes y sobre la Av. Hispanidad. (Ver figura 27)



Figura 27: Propuesta Vial en el Contexto Inmediato. (2016)

El planteamiento morfológico de las vías surge para evitar la linealidad de las mismas dando así al conductor una visión siempre nueva a medida que se conduce. Del mismo modo se diseñaron calles paralelas de lado y lado a la Avenida Bolívar, como sistemas para aliviar el tráfico en la misma y para permitir el acceso a las edificaciones que componen este eje por la parte posterior, considerando que el frente es hacia la Avenida, para evitar nodos de congestión. Junto con las aceras, se diseñaron perfiles de vía que conectan en 3 puntos estratégicos el complejo con la Avenida Bolívar Norte.

Del mismo modo, habiendo identificado la Redoma de Guaparo como un gran punto de congestión, pero de suma importancia para la ciudad, surgió la propuesta de realizar un elevado para el paso de los vehículos sobre este hito en sentido norte-sur, siguiendo la dirección de la Av. Bolívar y reubicando el desplazamiento circular que actualmente se observa en un nivel subterráneo, otorgándole así ese espacio en la superficie al peatón. (Ver figura 28)

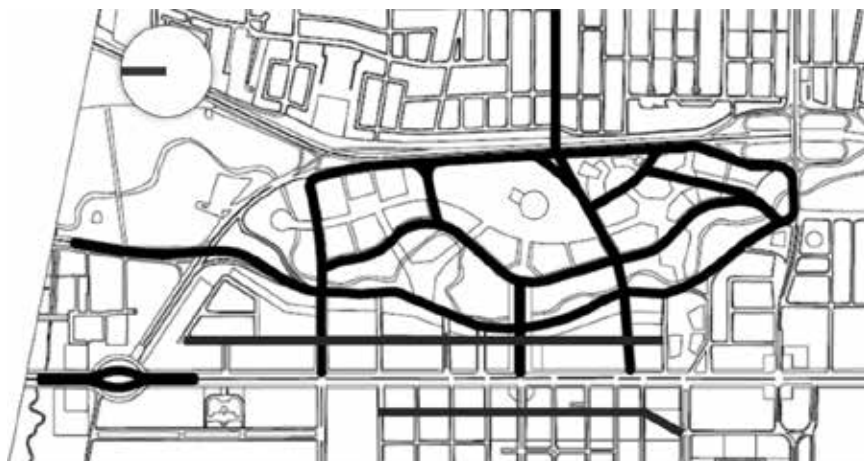


Figura 28: Plano de la Propuesta Vial General. (2016)

Propuesta de Zonificación

El Plan de Desarrollo Urbano Local vigente en el período del proyecto, contempla para el área de estudio una serie de usos principalmente comerciales integrados con

residenciales, así como también recreacionales y socioculturales. Sin embargo, al generar una nueva trama urbana para la zona no desarrollada de Mañonguito, surgió el ideal de diseñar un distrito con usos mixtos a lo largo de las 3 macro manzanas planteadas, que dieran lugar a un gran número de equipamientos regidos por un nuevo régimen de zonificación.

Es así como se propuso la redensificación de usos residenciales en el borde de la urbanización el Trigal que colinda con la Autopista del este, elevándolos a viviendas multifamiliares (AR-6) con comercio integrado (C-1). A lo largo del nuevo perfil de la Avenida Bolívar norte, usos netamente comerciales (Comercial Primario C-1, Secundario C-2 y terciario C-3), rodeados de viviendas multifamiliares con comercio (AR-8/C2) y con mayor presencia y densidad sobre el boulevard peatonal de la Avenida Paseo Cabriales, con fin de dar vida a un sin fin actividades en el mismo y atraer a la mayor cantidad de personas para recorrerlo, en contraste con los habitantes que allí mismo residan y hagan vida.

También se establecieron 5 parcelas con uso educacional con el fin de aumentar la vida y actividades de jóvenes estudiantes en la zona, así como una única parcela con zonificación de hotel y una con uso institucional sobre el sector de la redoma de Guaparo. En la manzana central del complejo se estableció uso asistencial debido a la presencia del Forum de Valencia y el uso deportivo que este implica, lo cual dio a su vez pie a la definición de varios usos del tipo recreacional-deportivo en sus adyacencias.

Pero la actividad más protagónica del complejo corresponde a la denominación de usos socio-culturales, para responder a la alta demanda de estos en la ciudad y potenciar la integración social y el turismo. Todo ello, acompañado de la tipología de parque metropolitano en las riberas del Rio Cabriales y una amplia variedad de espacios comerciales adaptados a las necesidades propias de cada ubicación, tomando en cuenta los flujos de personas, patrones de desplazamiento y recorridos en distintos horarios. (Ver Figura 29 y Cuadro 5)



Figura 29: Planteamiento de Zonificación en el Plan de Reordenamiento Urbano propuesto. (2016)

Cuadro 5. Usos y Variables Urbanas propuestas en el Plan de Reordenamiento Urbano

Color	Simbología	Uso	Variables Urbanas					
			Retiros			% Ubic.	% Constr.	Altura Máxima
			Fr.	Lat.	Fo.			
	AR-8	Viviendas multifamiliares	6	4	5	45	400	PB+20P
	AR-7	Viviendas multifamiliares	6	4	5	40	350	PB+15P
	AR-6	Viviendas multifamiliares	6	4	4	40	300	PB+10P
	C-1	Comercio Primario	6	3	3	50	800	PB+MZZ+30P
	C-2	Comercio Intermedio	6	3	6	50	200	PB+MZZ+4P
	C-3	Comercio General	6	3	6	50	200	PB+MZZ+2P
	I	Institucional	6	4	5	40	150	PB+MZZ+30P
	SC	Socio-Cultural	6	3	5	40	100	PB+5P
	★	Educacional	6	4	3	40	120	PB+2P
	H	Hotelero	10	5	8	40	300	PB+20P
	RD	Recreacional Deportivo	6	4	5	40	100	PB+2P
	⊕	Médico Asistencial	7	4	5	50	120	PB+3P
	Ⓟ	Parque	-	-	-	-	-	-

Parque Paseo Cabriales

Los elementos de índole natural presentes en el área de estudio constituyeron una de las principales determinantes a la hora de proponer el Plan de Reordenamiento Urbano. Teniendo en cuenta que desde el sur de la ciudad nace un eje natural que acompaña al Río Cabriales en su recorrido y que conforma los Parques Negra Hipólita, Fernando Peñalver, Metropolitano y Humboldt (mejor conocido como Parque “Los Enanitos”), surgió el planteamiento de continuar con esta temática extendiendo esta actividad sobre la gran masa vegetal en el área de estudio. Para ello se diseñó un recorrido que aprovecha la Zona de Restricción de Uso (ZRU-1) indicada en el Plan de Desarrollo Urbano Local actual de la parroquia compuesto por caminerías y espacios de captación que traman otro tipo de recorrido, rodeado de un gran número de elementos naturales que enriquecen los espacios y dan al peatón otra opción para recorrer la zona.

Con base en este concepto y teniendo en cuenta la gran cantidad de superficies vegetales que han sido destruidas a lo largo de la historia de la ciudad para construir, se propuso como planteamiento general de concepto para todas las edificaciones desarrolladas, la integración de los elementos naturales que lo rodean, permitiendo así ornamento, sustentabilidad y una nueva conciencia para la preservación, haciendo contraste con la temática del ecoturismo. La extensión del área vegetal no solo se limita a las edificaciones sino también sobre las áreas públicas que componen los distintos bulevares y espacios de la propuesta. (Ver Figura 30)



Figura 30: Vista General del planteamiento del Parque Paseo Carbiales. (2016)

Paisajismo, Mobiliario Urbano y Detalles Arquitectónicos en la intervención

Las intervenciones realizadas a lo largo del distrito de usos mixtos planteado van en pro del rescate del espacio público y el posicionamiento constante de este sobre el privado. Dada esta condición, el diseño del paisajismo tuvo dos objetivos fundamentales: primero, generar una sensación de amplitud y espacialidad visual que responde a la gran deficiencia en cuanto a ordenamiento urbano que existe en la actualidad, marcando muy claramente la distribución de llenos y vacíos a lo largo del área intervenida; y segundo, permitir la integración del área de parque metropolitano que se plantea a lo largo del distrito para otorgar al planteamiento un sentido de preservación y aprovechamiento hacia este tipo de áreas, desarrollando las intervenciones urbanas de lado y lado de esta masa vegetal y no enclavada o sobre esta.

Ejemplo de ello es la incorporación de vegetación sobre los grandes caminos peatonales tales como el Boulevard Central, el Boulevard Paseo Cabriales, Pasarelas y paseos elevados, además de usar distintos tipos de árboles para marcar senderos y áreas de captación, nodos y puntos de cierre o remate. Igualmente, la morfología de vías, aceras, pasos elevados y boulevares responden a esta condición, simulando formas orgánicas de la naturaleza y otorgándole a visitante una vista distinta cada vez que se desplaza a lo largo de su recorrido. Es en el estudio de estas sensaciones donde entra en juego la implementación de un mobiliario urbano acorde a estos requerimientos. Por ello, los seleccionados tienen en común la condición de “espacio compartido”, donde haciendo uso de uno de ellos se promueva la interacción social entre las personas, logrando identificar distintos tipos de estos y su ubicación estratégica en el sitio acorde a las condiciones de espacio, actividades, tipo y cantidad de usuarios.

Es importante destacar que, a lo largo de las principales vías de recorrido de las personas, se plantearon diversos tipos de equipamientos cuyas parcelas en las que se encuentran implantados no tienen un límite definido y si bien poseen varios frentes dependiendo a su ubicación, al menos uno de estos vuelca su importancia hacia bulevares y pasos peatonales. Esta característica fue establecida con el fin de que el espacio público sea

el protagonista a lo largo de distrito, generando la sensación al peatón de que son las edificaciones las que vayan apareciendo sobre él, y no como ocurre en la actualidad donde se pueden observar un sinnúmero de espacios privados cuyas edificaciones prácticamente son independientes una de la otra y no guardan ninguna relación entre ellas, desplazando completamente el sentido de un área pública compartida. (Ver Figuras 31 y 32)



Figura 31: Recopilación de referentes de Mobiliarios Urbanos planteados en el Plan de Reordenamiento Urbano. (2016)



Figura 32: Recopilación de referentes de intervenciones arquitectónicas planteadas a espacios públicos en el Plan de Reordenamiento Urbano. (2016)

Planteamiento de Equipamientos

La preocupante carencia de equipamientos para la recreación, la promoción de las artes, las actividades socio-culturales y el turismo, acompañado de ubicaciones no idóneas para algunas edificaciones en la actualidad constituyeron el punto de partida para generar la

idea de diseñar un nuevo conjunto de equipamientos en el distrito de usos mixtos proyectado y regidos por las variables urbanas definidas en la propuesta de Reordenamiento Urbano. Para ello se establecieron criterios de ubicación dados por la zonificación establecida y acordes a su contexto, así como también determinantes de forma y funcionamiento para cada uno de ellos. También se aprovecharon los equipamientos de mayor dureza que se encuentran en la actualidad para potenciar sus actividades y establecer parámetros de diseño relacionados a estos que no interfieran con sus actividades. Todo ello derivó en un listado de proyectos arquitectónicos factibles para desarrollar de forma individual. (Ver Cuadro 6 y Figura 33)



Figura 33: Mapa de Ubicación de los equipamientos planteados en la Propuesta Urbana. (2016)

Cuadro 6. Listado de Equipamientos propuestos en el Plan de Reordenamiento Urbano

Identificación	Tipología según el uso	Equipamiento
1	Socio-Cultural	Centro de Jóvenes
2	Socio-Cultural/Comercial	Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes

Cuadro 6. (Cont.)

3	Recreacional-Deportivo	Gimnasio Vertical
4	Educacional	Escuela de Artes Escénicas
5	Socio-Cultural	Acuario de Especies Marinas
6	Socio-Cultural	Museo de Ciencias Naturales
7	Recreacional-Deportivo	Sala de Conciertos
8	Hotel/Comercio	Centro Financiero y Hotel
9	Institucional	Instituto de Investigaciones
10	Parque	Parque Mirador
11	Educacional/ Socio-Cultural	Biblioteca
9	Institucional	Instituto de Investigaciones
10	Parque	Parque Mirador
11	Educacional/ Socio-Cultural	Biblioteca
12	Socio-Cultural	Complejo de Cines
13	Educacional	Escuela Cinematográfica y Audiovisual
14	Comercial	Centro de Convenciones
15	Comercial/Educacional	Centro Gastronómico
16	Hotel	Hotel 5 Estrellas
17	Educacional	Escuela de Arquitectura
18	Asistencial	Centro de Rehabilitación Física para el Deportista
19	Recreacional-Deportivo	Complejo Deportivo Acuático
20	Institucional	Nueva Sede Alcaldía de Valencia

4.3 El Proyecto

Para muchas ciudades alrededor del mundo existen obras arquitectónicas que además de cumplir una función importante en donde están emplazadas, generan un retrato para la ciudad que la mayoría de los visitantes guarda consigo cuando realiza un recorrido por la misma. Además, representa un factor de identidad y un elemento dentro de la imagen urbana. En la ciudad de Valencia, el Forum ha sido por muchos años uno de los principales edificios que generan esta estampa.

Mediante el parcelamiento y la conformación de la macro manzanas propuestas dentro del reordenamiento urbano se da pie al desarrollo de una intervención arquitectónica en los terrenos que ocupa el área de estacionamientos de dicha edificación en la actualidad, transformándola en un Centro de Interpretación y Recepción de Visitantes acompañado de actividades comerciales, que responda a la demanda de este tipo de edificaciones en la ciudad y a su vez sirviendo como solución para los problemas de movilidad tanto peatonal como vehicular que presenta el Forum de Valencia actualmente.

Es por tanto que el proyecto planteado se concentra en el núcleo central de las 3 manzanas del plan Urbano y potencia el uso y la imagen de este hito, además de proveer un área para la permanencia y el esparcimiento, siendo referencia para todos los usuarios que transiten a lo largo del complejo, junto con la funcionalidad propia de los espacios internos que tiene la edificación.

El Usuario

Debido al alcance del proyecto, la edificación desarrollada y el conjunto de espacios públicos que la componen involucran a un gran número de usuarios que realizan distintos tipos de actividades y por lo tanto generan un lugar de confluencia de todos ellos. Esta condición implica tener definidos los tipos de usuarios que acuden a la misma y de esta forma cumplir con las necesidades requeridas por estos y en efecto, permitir el buen funcionamiento de las faenas dentro del edificio.

Visitante local: Son los usuarios que son residentes en el sector ó en la ciudad de Valencia y acuden al complejo a un espacio específico dentro de una de las edificaciones, para ingresar al Forum de Valencia durante eventos o en su defecto para disfrutar de las actividades de los espacios públicos. Tienen la característica de estar familiarizados con el sector debido al paso constante por el mismo y se encuentran orientados en relación a la ciudad y al distrito de usos mixtos diseñado en la propuesta urbana no necesariamente gracias a los hitos existentes. Participan de forma proactiva en el Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes siendo los propulsores de las actividades que allí se

llevan a cabo y lo que allí es expuesto, debido a que son parte del patrimonio exhibido. Arriban al mismo de forma particular o a través de transporte público.

Visitante foráneo: Comprende aquel tipo de usuario que no es residente en el sector ni en la ciudad y posiblemente provenga de otro país. No están familiarizados con la zona y posiblemente conozcan algunos hitos por fuentes de información externas. Arriban al complejo principalmente mediante transporte particular dentro de algún paquete ofrecido por empresas de turismo u organizado por cuenta propia, así como de forma particular. Es el principal público del Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes ya que constituyen en esencia a quienes se les exhibe lo que allí está contenido y a quienes se les promueve los distintos tipos de recorrido por la ciudad, sirviendo la edificación como sitio de referencia y punto de información en todo el complejo. También son actores de las actividades de esparcimiento en los espacios públicos que los rodean.

Trabajadores dentro del complejo: Este conjunto de personas son las responsables de cumplir con las actividades rutinarias de la edificación, así como velar por el mantenimiento y administración de la misma y sus espacios. Son usuarios con largos tiempos de permanencia y con poca movilidad fuera de su espacio de trabajo. Una parte de ellos se encarga de guiar a los visitantes durante el recorrido explicando áreas y brindando información requerida a aquel que lo visite y otra gerenciar el cumplimiento de las actividades del complejo. Una gran parte de estos usuarios realizan su vida laboral dentro del Forum de Valencia, por lo cual también fueron tomados en cuenta ya que gozan de los espacios de estacionamientos y áreas públicas del proyecto.

Usuario de Transición: Su característica principal es que no necesariamente están en el complejo de manera intencional, sino que está de paso a lo largo de un recorrido. Son usuarios con tiempos de permanencia muy cortos y con un desplazamiento constante pudiendo implicar o no el acceso a alguna de las edificaciones. Gozan de los espacios de plaza y captaciones del conjunto sin necesidad de hacer vida en ellos. Aquí también se incluyen taxistas y choferes encargados de conducir a los usuarios que arriben o salgan de la zona, así como trabajadores para la disposición de los servicios fuera del proyecto.

El Sitio y su Contexto

Ubicación del Terreno dentro del Contexto Inmediato

El terreno donde se desarrolló el proyecto se ubica en la macro parcela central dentro del distrito de usos mixtos ideado para el sector Mañonguito dentro del Plan de Reordenamiento urbano propuesto. En la misma, la intervención arquitectónica se lleva a cabo en el lugar que ocupa actualmente el área de estacionamientos del Forum de Valencia. Este terreno presenta condiciones particulares que le otorgan gran jerarquía en comparación del resto, principalmente debido al hito de tanta importancia para la ciudad que allí se erige así como la necesidad de representar el remate o punto de cierre central del eje de conexión entre el complejo y la Avenida Bolívar Norte en sentido este-oeste.

Está delimitado al norte y al este por la Autopista del Este y la calle de servicio que se deriva de la misma planteada dentro del tópico de movilidad vehicular en la propuesta urbana. Hacia el sur colinda con la edificación del Forum de Valencia y hacia el oeste no tiene límites definidos recayendo directamente sobre el boulevard principal que interconecta las macro manzanas. Esta condición confiere al terreno una serie de determinantes que fueron vitales al momento de implantar la edificación. Esto debido a que desde la Autopista del Este existe una visual casi constante de la fachada este al circular por la misma.

No conforme con ello hacia el sur responde directamente al frente del Forum de Valencia, destacando que los accesos al mismo ocurren sobre el terreno intervenido, mientras que al oeste conforma una fachada que representa una de las principales líneas de visión para quienes transitan por los caminos peatonales y remate principal para quienes arriban al terreno desde la Avenida Bolívar. (Ver Figura 34)



Figura 34: Mapa de Ubicación del terreno del proyecto en la Propuesta Urbana. (2016)

Usos

Los usos del terreno a intervenir constituyen uno de los principales basamentos para concebir el proyecto, cuya actividad en la actualidad corresponde a área de parqueo de vehículos junto con un salón de eventos del complejo del Forum de Valencia, rodeadas de viviendas informales de crecimiento ilegal y espontáneo, así como de espacios privados de clubes para la recreación y una extensa masa vegetal virgen. De esta manera en la propuesta urbana, ya habiendo ideado la intención de intervenir el sitio, se definió un uso comercial y socio-cultural, dado en esencia por la ubicación del proyecto y por la importancia del mismo para todo el complejo planteado.

Por ello la propuesta de diseño arquitectónica constituye una integración entre los usos existentes actualmente y los determinados para la proyección del plan a futuro. Con ello se busca preservar y ampliar el uso actual para que el área de estacionamientos sirva a la mayor parte de los equipamientos del distrito, pero otorgándole al peatón en el nivel de superficie la actividad necesaria enmarcada en los fundamentos de la propuesta. (Ver Figura 35)



Figura 35: Uso del suelo del terreno y el contexto donde se desarrolla el proyecto (2016)

Hitos

En el sector de estudio existen varios hitos con distintas actividades que generan puntos de referencia y variables para todos los proyectos que se desarrollen en torno a estos, siguiendo el lineamiento de preservarlos debido a su dureza y vincular las intervenciones cercanas a los usos de los mismos. Dentro de ellos se destacan la Torre Platinum BOD, la redoma de Guaparo y el Parque Negra Hipólita y Fernando Peñalver.

El sitio concretamente contiene uno de los principales hitos de la ciudad y del Estado Carabobo como lo es el Forum de Valencia. Esta edificación y su importancia para el urbanismo otorga al proyecto una determinante que enmarca su desarrollo y mediante el uso de distintos lineamientos de diseño se busca no afectar ni sus visuales, ni su funcionamiento, ni su espacialidad; es decir que la intervención realizada no altere el tipo y la forma en la cual allí se llevan a cabo las actividades hoy en día. No conforme con esto, el proyecto junto con los elementos del Plan de Reordenamiento Urbano buscan solucionar gran parte de los problemas que este hito presenta y que afectan en la actualidad la calidad de vida de los Valencianos (Ver Figura 36)



Figura 36: Mapa de Ubicación de los hitos existentes en el sector. (2016)

Alturas de las Edificaciones

Las alturas que presentan las edificaciones actualmente en el sector no tienen un perfil establecido y han dado lugar a un crecimiento desordenado y sin control a conveniencia de las necesidades de cada propietario. Al tener usos residenciales, comerciales de alto y bajo perfil, recreacionales, deportivos y áreas vegetales intactas, han generado un perfil bastante desigual sin crecimientos ni decrecimientos estipulados. Para ello, en la propuesta urbana se buscó corregir este inconveniente generando un perfil de alturas nuevo en dirección este-oeste dado por los llenos y vacíos urbanos y siendo visible en sentido de desplazamiento Norte-sur.

De esta manera las edificaciones que colindan con la Avenida Bolívar Norte presentan de unos 100m de altura aproximadamente, que va decreciendo hasta llegar al nivel mínimo en el Parque Paseo Cabriales buscando adaptarse a este vacío en la ciudad, para luego crear una línea ascendente en las edificaciones planteadas en el distrito de usos mixtos junto con los hitos que allí se encuentran, destacando el Forum de Valencia con 38m de altura aproximadamente, todo ello con el objetivo de crear una barrera hacia la autopista del este, que representa otro vacío en la dirección de este perfil. Como espejo de esta barrera, hacia la zona residencial del Trigal que colinda con esta vialidad, también se plantean edificaciones de altura media que decrecen periódicamente para adaptarse a las alturas bajas de las residencias que predominan en esta zona. (Ver Figura 37)

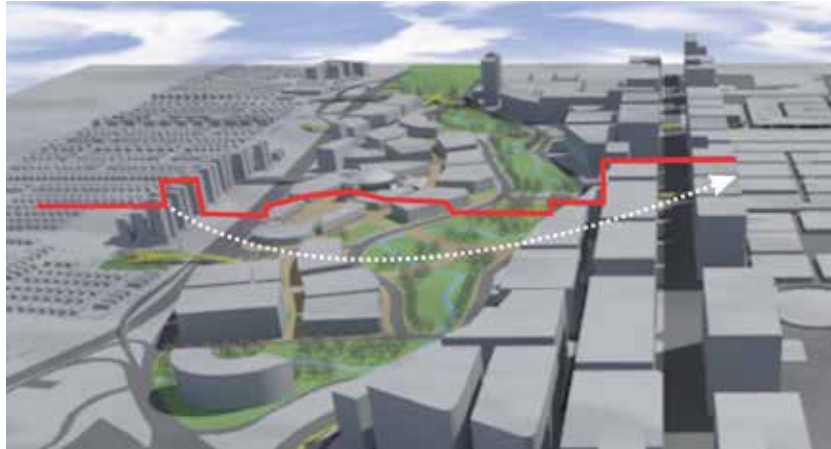


Figura 37: Vista de las alturas y crecimiento del Perfil Urbano. (2016)

Topografía Actual del Área

El sitio de desarrollo del proyecto posee una topografía que genera una pendiente muy leve de aproximadamente 1.6% sobre la Autopista del Este. Desde la base del edificio del Forum de Valencia hasta el extremo norte del terreno de trabajo existe una diferencia de cota de 5.00m que es casi imperceptible debido a la gran distancia horizontal que reduce el ángulo de decrecimiento de la zona, finalizando en la cota más baja en la depresión dada por el Río Cabriales. Este elemento fue factor vital para determinar el funcionamiento vertical de la edificación y su adaptación a la misma. (Ver Figura 38)



Figura 38: Plano Topográfico del área de estudio. (2016)

Orientación y Vientos

La orientación del proyecto está dada por las condiciones del terreno, que con respecto a la línea de la autopista del Este posee una desviación de 11° con respecto al norte, siendo esta la parte más estrecha de la poligonal que lo conforma. Las volumetrías de la edificación responden a dos caras por volumen con orientación distinta, una hacia el noreste y otra hacia el noroeste. La implantación de los mismos va en sintonía con los distintos tipos de movilidad que se ubican a lado y lado y a la intención de preservar un vacío central.

En cuanto a los vientos predominantes, tienen gran incidencia en este sector y provienen principalmente en sentido Norte- Sur y Noroeste-Sur originados por la depresión del valle de Valencia desde la cordillera de la costa hacia el sur. Además, destacan las pequeñas ráfagas de viento provenientes del parque Paseo Cabriales dado por la gran masa de vegetación que allí se da. Una condición importante a destacar es que el norte se traza sobre el terreno siguiendo la línea del Parque Metropolitano a lo largo del Río Cabriales y por ello este vacío funciona como canal de conducción de los vientos. (Ver Figura 39)

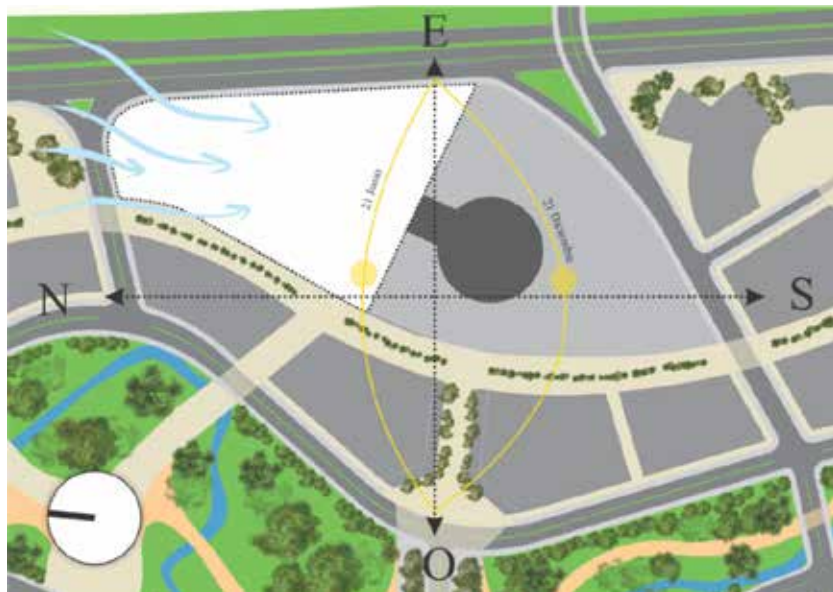


Figura 39: Mapa de orientación respecto al norte e incidencia de vientos. (2016)

Accesos

Sobre el sitio de emplazamiento del proyecto existen en la actualidad accesos únicamente vehiculares desde la autopista del Este y desde la Avenida Galicia. Debido a que los espacios que conforman esta avenida fueron renovados para la proyección del boulevard principal que interconecta el distrito, los únicos accesos restantes para el complejo son el del Forum de Valencia desde la Autopista del Este, localizado en el sector sureste del terreno, no alterando las condiciones que presenta el mismo en la actualidad, pero adaptándolo a las nuevas necesidades del planteamiento, acompañado de un nuevo acceso planteado en el extremo norte.

Mediante las reformas de la propuesta urbana, estos puntos de entrada vehicular están alimentados exclusivamente por la calle de servicio generada que rodea toda la manzana, con la función de concentrar todo el tráfico alrededor de la misma y no sobre la autopista como ocurre hoy en día. Teniendo clara esta condición, se replanteó el acceso principal al complejo siguiendo las características de desincorporación progresiva en 180° con 4 canales para vehículos, hasta llegar a las taquillas de control y luego acceder a las zonas subterráneas ideadas para este tipo de tráfico.

En cuanto a los accesos peatonales, la disposición de los volúmenes y las líneas de diseño que posee el proyecto conforman un área de captación en el extremo suroeste del sitio y con conexiones desde el boulevard hacia el interior de un espacio público central a través de la edificación, confiriéndole el carácter de permeabilidad para el caminante. Igualmente en el extremo noroeste del terreno se propuso un área de acceso principalmente para las personas que provengan del sector norte del distrito que los conduce a un espacio techado central que conecta las áreas de estacionamiento y entrada a las edificaciones, además de vincularla con la actividad de auditorio al aire libre en el vacío central. (Ver Figura 40)

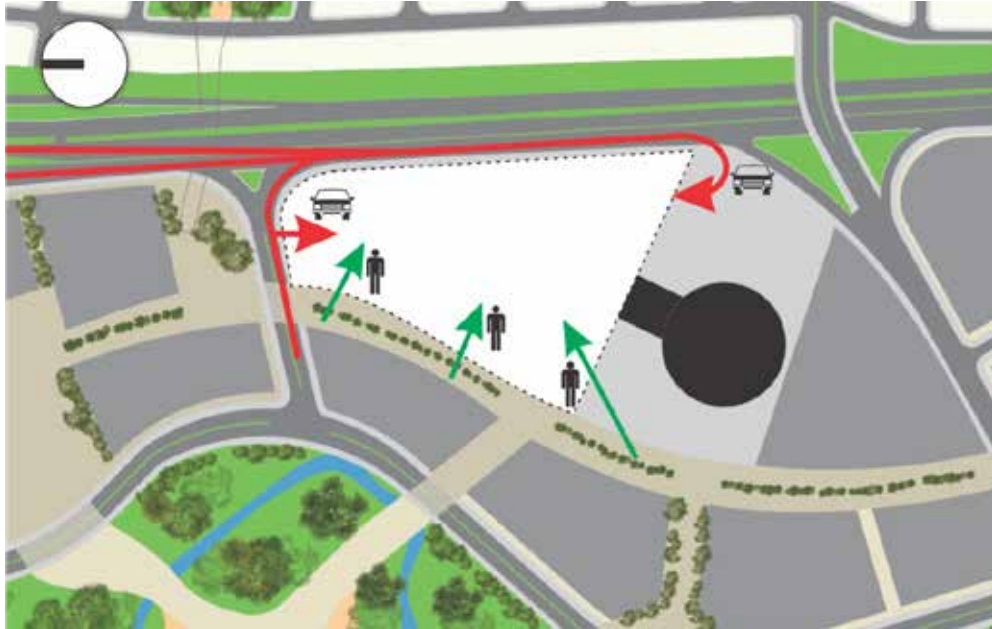


Figura 40: Mapa de accesos peatonales y vehiculares al terreno. (2016)

Vegetación

En el terreno actualmente no existe casi crecimiento vegetal dado por el uso de parqueo de vehículos para el cual funciona, exceptuando un solo árbol de gran tamaño y grama sobre los puestos de estacionamiento con función únicamente ornamental. En los alrededores la vegetación es abundante, predominando el ecosistema en las riberas del Río Cabriales y el resto de las zonas del complejo no tocadas por la mano del hombre hasta ahora. Dentro de los lineamientos de la propuesta urbana destaca la extensión de la masa vegetal proveniente del sur desde el Parque Negra Hipólita definiendo así los criterios de diseño en los equipamientos del distrito y de la edificación en cuestión, donde se busca reflejar una integración dentro de sus espacios con este elemento natural, con fines de preservación, sustentabilidad y ornamento. (Ver Figura 41)



Figura 41: Vegetación existente en el terreno de desarrollo del proyecto en la actualidad.
Fuente:<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=697824&page=2> (2016)

Servicios Públicos

El sitio de desarrollo del proyecto cuenta actualmente con la mayoría de servicios públicos debido a la gran demanda de ellos acorde al tipo de edificación y a la cantidad de personas que allí acuden. Cabe destacar que debido al crecimiento acelerado de usos residenciales indebidos alrededor del terreno, la prestación de servicios hacia estos la ejecutan los mismos residentes de manera ilegal, colapsando muchos de ellos. Ejemplo de esto ocurre con la recolección de desechos se realiza actualmente con intermitencia, lo que ha originado la contrata de servicios privados por parte del Forum de Valencia.

Agua: El servicio de agua es proporcionado por Hidrocentro mediante una tubería que circula a lo largo de la avenida Hispanidad, siendo ramificación de la tubería matriz que pasa al borde de la Autopista del Este. Existen redes de cloacas y drenajes actualmente en el lugar. Destaca la recolección de aguas de lluvia en un canal de drenaje principal del lado Este de la Autopista colindando con la zona residencial de la Urb. El Trigal.

Electricidad: El servicio de electricidad es responsabilidad de la Corporación Eléctrica Nacional (Corpoelec) siendo la acometida principal una derivación de la Subestación ubicada en el distribuidor Mañongo. Cabe destacar que durante eventos en el

Complejo Forum de Valencia, la electricidad es provista por plantas eléctricas particulares ya que son los mismos responsables de cada presentación los que deben manejar las características que se requieran en cada ocasión, además de evitar los problemas regulares que presenta el servicio por parte de la Corporación gubernamental encargada.

Telecomunicaciones: depende de la Compañía Anónima Nacional Teléfonos de Venezuela (CANTV) quien dispone en la zona de la edificación la asistencia de telefonía e internet. El servicio de televisión por cable es dotado por la compañía NETUNO.

Variables de Uso Según PDUL

El establecimiento de las variables urbanas para el desarrollo del proyecto surgió con la planificación del Plan de Reordenamiento Urbano propuesto para conseguir que todas las edificaciones que allí se desarrollen presenten un orden lógico y cumplan las condiciones establecidas en el mismo. Sin embargo, es el caso del sitio donde fue implantado el proyecto donde debido a que ya en la actualidad se desarrollan sobre el mismo actividades específicas, la intervención se debió regir por estas características de funcionamiento y por tal motivo las variables establecidas por el autor son un conjunto entre las existentes, las requeridas por el planteamiento urbano y las necesarias para el tipo de edificación que se desarrolla. (Ver Cuadros 7, 8, 9 y 10)

Cuadro 7. Retiros utilizados para el proyecto

Frente (Autopista)	Lateral Izq. (Forum)	Lateral Derecho (Calle de Servicio)	Fondo (Boulevard)
8m	5m	5m	0m

Cuadro 8. Porcentajes de Construcción y Ubicación utilizados para el proyecto

Porcentaje de Ubicación (%)	Porcentaje de Construcción (%)
40	150

Cuadro 9. Límites en Alturas para el proyecto

Altura Máxima en Metros(m)	Altura Máxima en Plantas
26	5

Cuadro 10. Requerimientos de Estacionamiento para el proyecto

Cantidad mínima de Puestos (Forum + Centro de Visitantes + Edificaciones de la Manzana)	Porcentaje de Puestos para personas con discapacidad
2000	2% (40 puestos)

Fijación de Determinantes de Diseño

Con base a todos los puntos anteriormente descritos, se fijaron una serie de determinantes de diseño que en conjunto componen las características de funcionalidad, forma y espacialidad del proyecto. Son estas vitales condiciones las que fueron tomadas en cuenta a la hora de desarrollar la propuesta de diseño y por ende dieron lugar al establecimiento de un concepto arquitectónico, que es un resultado de la unión de todas estas.

Refiriéndose al proyecto, la principal determinante fijada es la de la creación de un área pública a través de la intervención de un espacio que posee un uso en la actualidad transformándolo en otro tipo de actividad sin alterar la propia. Junto con ello, la propuesta pretende solucionar los problemas de movilidad vehicular que presenta el complejo Forum de Valencia sin alterar los flujos de su contexto. Es por ello que se establecieron dos puntos de accesos y salidas al área de estacionamiento, que vierten el tráfico vehicular sobre vialidades secundarias que rodean la macro manzana. En cuanto a la movilidad peatonal, la edificación pretende posicionar al peatón como protagonista, incorporando el espacio público del boulevard al cual hace frente y desarrollar actividades al aire libre, por ello el sistema de funcionamiento se basa en la interrelación constante entre el espacio público y el privado, para que el usuario lo interprete como un todo.

A nivel de la relación con el entorno físico, urbanísticamente se establece que el proyecto posee 4 frentes, todos diferentes, buscando así que la lectura en cada fachada responda a las condiciones que en cada una de estas caras se da. En este orden de ideas, la particularidad del sitio donde se implanta el terreno, además de su ubicación céntrica y sobre uno de los principales hitos de la ciudad, confieren al proyecto una imagen de referencia para todo el usuario que visite el distrito, respondiendo así al objetivo de uso para el cual fue propuesto.

Programa de Áreas

El programa de áreas de las edificaciones del proyecto es una respuesta a la necesidad de actividades turísticas, comerciales y socio cultural dentro del sector y su disposición en cada nivel va acorde a la cantidad de usuarios que acuden a estos, definiendo los niveles de privacidad y públicos para su localización específica. Además, incorpora distintos tipos de actividades solicitadas por el Forum de Valencia que se adaptan a las necesidades del Plan de Reordenamiento Urbano. (Ver Cuadro 11)

Cuadro 11. Programa de Áreas del Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes

Nivel	Zona	Espacios
Planta de Sótano Nivel -3.40m	Estacionamientos Público General Nivel 2	Puestos de Estacionamiento
		Núcleos de Circulación Vertical (6)
	Servicios Generales Comercios y Zona Interpretación	Área de Carga y Descarga
		Área de Recepción
		Depósitos de Locales Comerciales
		Talleres de Reparación y Mantenimiento
		Depósito de Materiales y Herramientas
		Depósito temporal de Obras Restauradas
		Control y Certificación
		Cuarto de Limpieza

Cuadro 11. (Cont.)

	Zona del Personal	Sanitarios Personal
		Vestidores y Lockers Personal
		Área de Descanso y Comedor Personal
		Camerino
	Servicios Técnicos	Cuarto de Bombas de Achique y Control Hidroneumáticos
		Área Administrativa Empresa de Estacionamiento
		Cuartos de Inyección y Extracción de Aire
		Cuarto de Sistemas Contra incendio
		Cuarto de Custodia y Monitoreo
		Cuarto de Control Sistemas Electrónicos
	Servicios Feria de Comida	Depósitos de Comida de Locales
		Montacargas
		Área para empleados Feria de Comida
		Cuarto de Basura Refrigerada
Cuarto de Basura General		
Planta de Semisótano Nivel $\pm 0.00m$.	Estacionamiento Público General Nivel 1	Puestos de Estacionamiento + Puestos de Estacionamiento para personas con Discapacidad
	Área Comercial	Locales Comerciales
		Galería Comercial
		Pasajes Comerciales 1,2 y 3
		Depósitos
		Salas Sanitarias
	Zona de Servicios (Inc. Lavamopas, Escaleras de Emergencia, Montacarga y ducto de basura)	
Feria de Comida	Locales Comerciales	
Sala de Conciertos	Tarima Pública	
Planta Baja/ Plaza Forum Nivel $\pm 5.10m$.	Plaza Comercial Turística	Locales Comerciales
		Modulos de Información
		Módulos de Foods & Beverages
		Sanitarios
		Zona de Servicios (Inc. Lavamopas, Escaleras de Emergencia, Montacarga y ducto de basura)

Cuadro 11. (Cont.)

	Sala de Conciertos	Graderías Principales Nivel 1
	Área de Exhibiciones	Sala de Exhibiciones Patrimonio Etnográfico
		Sala de Exhibiciones Expresiones Artísticas
		Sala de Exhibiciones Patrimonio Histórico
		Sala de Exhibiciones Patrimonio Moderno
	Plaza Forum	Zonas de Ensayo, pequeñas presentaciones y Visuales LED (Bajo Graderías)
Planta 1 Nivel +10.20m.	Centro de Documentación e Investigación	Área de mesas y lectura
		Recepción y admisión
		Acervo y Archivo
		Sanitarios
		Zona de Servicios (Inc. Lavamopas, Escaleras de Emergencia, Montacarga y ducto de basura)
	Área de Interpretación Interactiva	Pantallas LED
		Módulos Informativos Interactivos
	Centro de Conexiones y Computo	Área de mesas para computadoras
		Área de mesas y lectura
		Cuarto de Redes
		Sanitarios
		Zona de Servicios (Inc. Lavamopas, Escaleras de Emergencia, Montacarga y ducto de basura)
	Área de Convenciones y Eventos	Salas de Usos Múltiples (3)
		Salas de Trabajo (2)
		Sala de Prensa y Panel de Discusión
	Área Cafetín y Bar	Área de Mesas
		Cocina y Preparación
	Área Administrativa y de Ventas	Dirección General y Sala de Juntas
		Contabilidad y Finanzas
		Mercadeo y Publicidad
		Divulgación e Investigación
		Área Rental
	Sala de Conciertos	Graderías Nivel 1 y Nivel 2

Esquema de Relaciones Funcionales

El esquema de relaciones funcionales permite definir los vínculos que existen entre los distintos espacios de cada planta, estableciendo así las conexiones entre estos para plantear sus ubicaciones dentro de la edificación. Este punto de la propuesta arquitectónica se conceptualiza mediante el uso de diagramas de burbujas, que a pesar de estar separadas por niveles poseen espacios en común que son elementos constantes en cada uno de ellos y que afectan el funcionamiento interno del proyecto. (Ver Gráficos 11, 12, 13, 14 y 15)

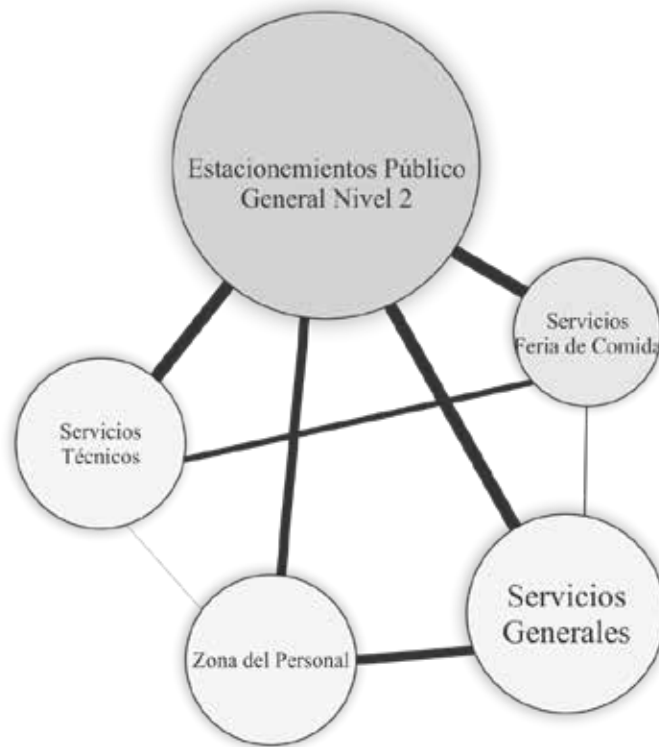


Gráfico 11. Diagrama de Relaciones Funcionales Planta de Sótano. Nivel -3.40m.

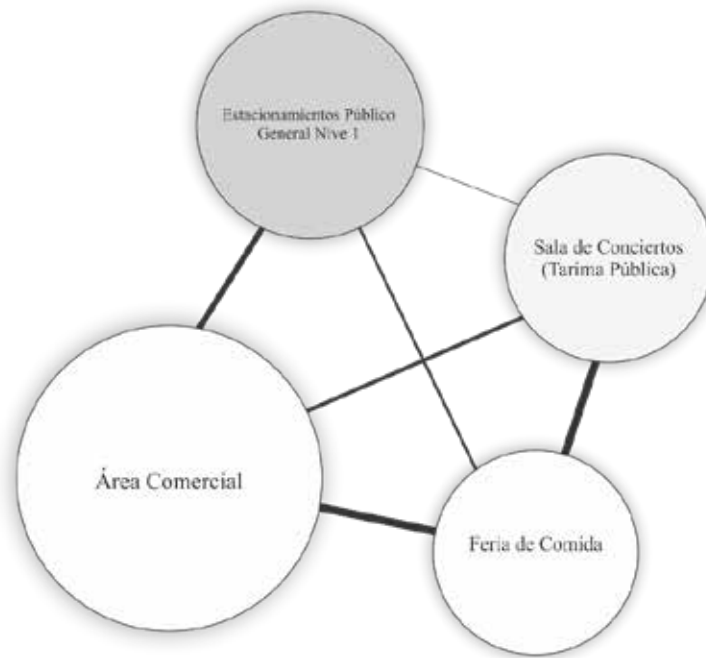


Gráfico 12. Diagrama de Relaciones Funcionales Planta de Semisótano Nivel ±0.00m



Gráfico 13. Diagrama de Relaciones Funcionales Planta Baja/ Plaza Forum. Nivel +5.10m

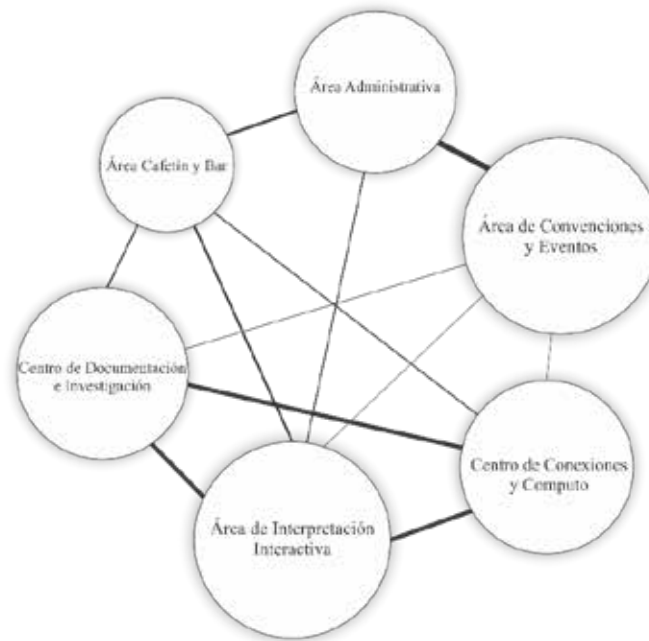


Gráfico 14. Diagrama de Relaciones Funcionales Planta 1 Nivel +10.20m

Concepto Generador

El concepto generador de la edificación nace de las relaciones establecidas con en el contexto en conjunto con los esquemas funcionales del proyecto. Es en ese orden de ideas que se establece que los elementos que dieron origen a la composición volumétrica constituyen una suma primeramente del estudio del entorno físico, determinando la importancia del Forum de Valencia como hito y condicionante principal para la implantación; seguido del entendimiento y solución de los problemas que el mismo presenta vinculados con los lineamientos establecidos en el Plan de Reordenamiento Urbano propuesto. Además, se liga a composiciones que fueran capaces de contener las actividades planteadas para el sitio de forma correcta, entendiendo la interrelación de estas mismas con su entorno, lo que le confiere a cada cara del edificio una característica distinta. Entendiendo estas condiciones, el planteamiento inicial surgió de propuestas volumétricas y luego de la función específica para cada zona del edificio. (Ver Figura 42)

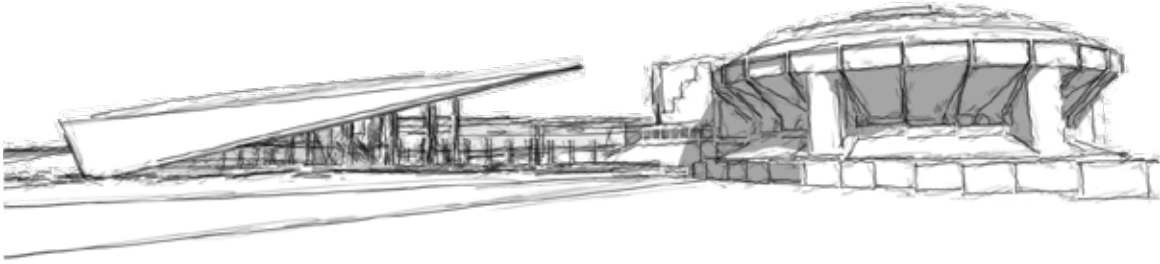


Figura 42: Bocetos Iniciales del Planteamiento Volumétrico del proyecto. (2016)

De esta manera, el resultado de todos estos factores es la realización de 2 volúmenes asimétricos alargados con ángulos distintos de implantación, el primero paralelo a la línea de la Autopista del Este, y el otro de menor longitud con una desviación de 30° respecto a esta misma línea para alinearse al perfil del Boulevard central al cual responde. El producto de esta diferencia en los ángulos de implantación y basamento principal del concepto es la consolidación de un espacio central que permita apertura hacia la edificación del Forum de Valencia y de la sensación de que el mismo está “enmarcado” por la edificación propuesta, simulando las cualidades de una escultura artística. Aprovechando este espacio se definió una zona de actividades tipo sala de conciertos, como espejo a las actividades del hito con el cual limita el proyecto, pero otorgándole un carácter abierto y público. (Ver Figura 43)

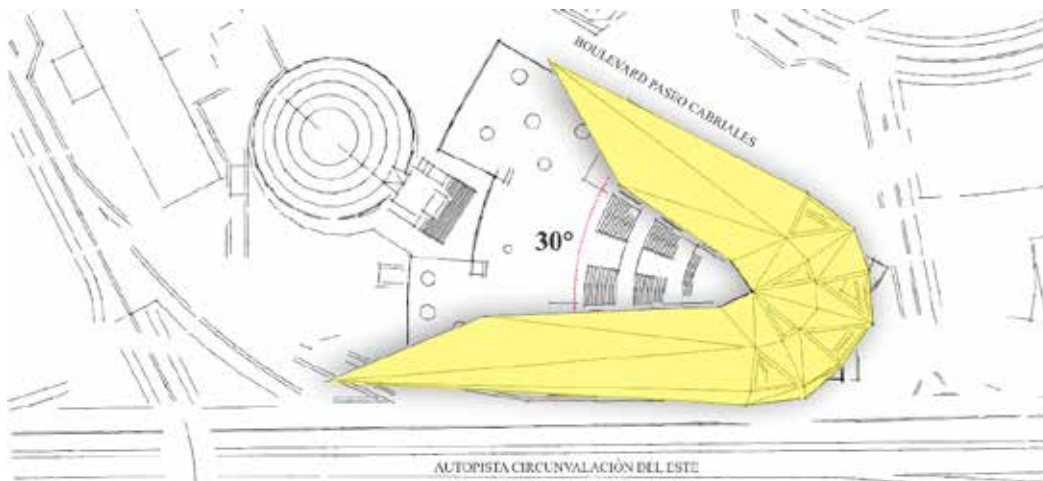


Figura 43: Esquema de Implantación de la Edificación. (2016)

Junto con esta área, lo acompañan dos zonas de captación y reunión a los extremos norte y sur del mismo, que poseen características distintas. El espacio planteado en el extremo norte, tiene la particularidad de ser la zona donde confluyen los dos ángulos de implantación de los edificios y por ello, a nivel arquitectónico y urbano supone un nodo, cuya respuesta volumétrica está dada por la creación de una cubierta que diera antesala a los accesos de las dos edificaciones y contuviera bajo esta la tarima de la sala de conciertos, simulando la boca de un escenario para generar a su vez un espacio a 5 alturas donde funciona una gran feria de comida. Por su parte, el área de plaza en el extremo sur que colinda con el Forum de Valencia, fue proyectada como un espacio abierto en cuyos ejes de visión se pueda observar el hito de un lado y la actividad de la sala de conciertos del complejo del otro, acompañado de las dos edificaciones que lo delimitan para contener grandes masas de personas, generando así un espejo de actividades afines en el sitio. (Ver Figura 44)

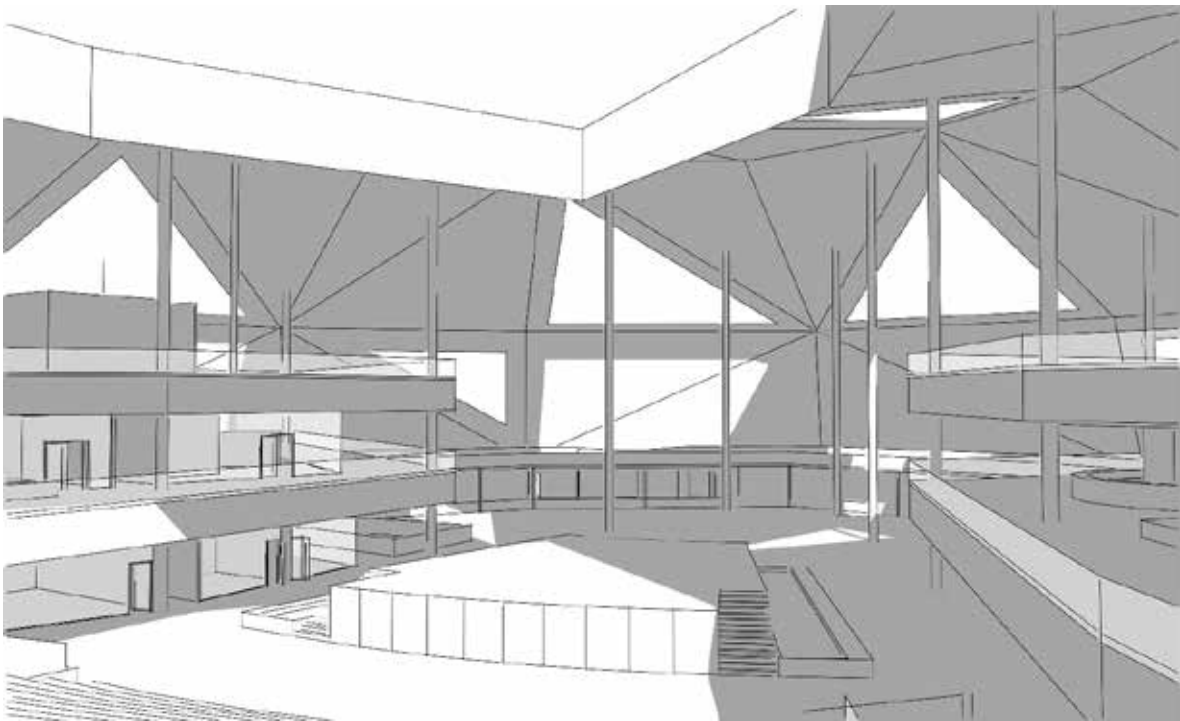


Figura 44: Ilustración de Nodo volumétrico que conforma la cubierta. (2016)

La forma que poseen estos espacios y edificaciones dispuestas de forma perimetral sobre el terreno plantean líneas de diseño angulares y con abstracciones de triángulos, generando planos inclinados en cada cara de los volúmenes que responden a las características propias del medio que los rodea y pretenden romper con la pureza de las formas muy tradicionales en el Forum de Valencia, dadas por el círculo y el cuadrado.

Estos planos que componen la cubierta, al inclinarse sobre los laterales generan un cerramiento en decrecimiento hacia la autopista para crear el efecto de barrera y de forma inversa hacia el boulevard para formar una galería para peatones. En la zona de la plaza norte, la volumetría concibe un cerramiento tipo escenario que se adapta a las líneas de las fachadas que provienen de lado y lado y es el resultado de la unión geométrica de estos dos volúmenes. (Ver Figura 45)

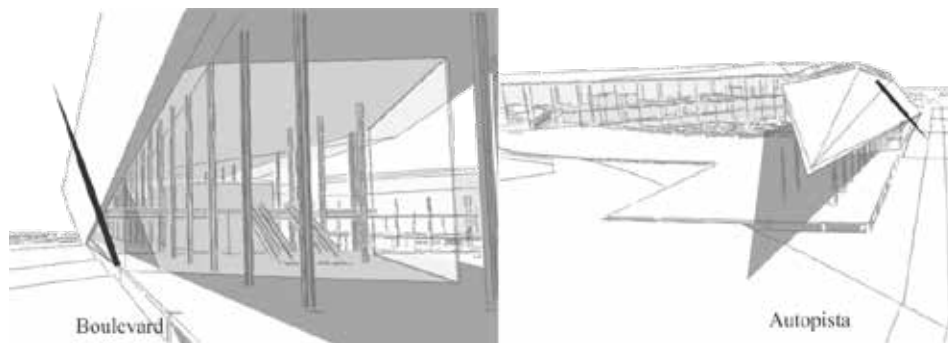


Figura 45: Comparativa de Planos Inclinados en Fachadas de la Edificación. (2016)

La composición geométrica busca otorgarle a la edificación un lenguaje que genere impresión y sorpresa para el visitante, adentrándose en el movimiento de la arquitectura futurista y deslindándose totalmente de las edificaciones tradicionales con formas rectangulares o cuadradas que predominan en la ciudad. De esta forma, el proyecto tiene la intención complementar al Forum de Valencia como carta de presentación para la imagen de futuro que se busca para la metrópolis, permitiendo que hitos como éste trabajen en perfecta sintonía con diseños modernos y adaptados a las tendencias actuales y futuras.

Memoria Descriptiva

Durante la fase inicial de planificación y discusión de ideas para el proyecto, todos los planteamientos y parámetros a establecer tuvieron como objetivo idear planes a nivel de arquitectura, urbanismo y mercadeo de ciudad, con visión al año 2050 que procuraran la transformación de la ciudad a una realidad totalmente distinta de la que actualmente se vive. A nivel global, los centros de recreación y distritos de esparcimiento reflejan la idiosincrasia de las ciudades y dan una visión hacia el mundo de su gente. Estos complejos urbanos por lo general se componen de una diversidad de equipamientos y brindan una serie de utilidades para toda clase de persona. Además, es donde hace vida una gran cantidad de la población, ya que predominan las actividades relacionadas con la economía, complementadas, con la cultura, la recreación, la vivienda y el turismo. (Ver Figura 46)



Figura 46: Centros Turísticos alrededor del mundo. (2016)

Es por ello que, entendiendo la preocupante carencia de espacios de este tipo, el muy bajo nivel de penetración turístico aunado con una deslindada falta de identidad por parte del Valenciano, se aprovechó esta intervención en un sector tan importante para la ciudad y que carece de desarrollo alguno como propuesta impulsora para consolidar esta área en un punto neurálgico de esparcimiento y concentración de las actividades variadas.

De esta manera, habiendo planteado este distrito de usos mixtos en el sector Mañonguito como elemento principal dentro de la Propuesta de Reordenamiento Urbano, se analizó que la creación del mismo supone un incremento notorio en la cantidad de

visitantes que acuden a la ciudad, y en especial a este nuevo complejo ideado para otorgarle una nueva imagen urbana para Valencia. En este sentido, la concepción de todos estos espacios públicos junto con las edificaciones diseñadas pretende otorgarle a la metrópolis un centro turístico de distribución, brindando un tipo de turismo que dista mucho de las condiciones actuales y que potencie la realización de diversos tipos de actividades acordes a la zona dado la demanda que actualmente ocupa, además de representar un punto de referencia para todo el visitante principalmente foráneo.

Para consolidar todos estos factores se ideó un Centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes que está destinado a satisfacer la demanda potencial de turistas (en primer término) y de locales, por lo que se priorizó el criterio estratégico en la búsqueda de la ubicación. Se estudió que el sitio era el más adecuado para desarrollar el proyecto debido a que es en el Boulevard Central del distrito planteado donde circularán la mayor cantidad de turistas y residentes.

También goza de considerable relevancia gracias a las excelentes visuales que goza sobre la Autopista del Este, entendiendo que esta vialidad es una senda de paso necesario para un gran número de vehículos que se desplazan diariamente en la ciudad. Igualmente, debido a las conexiones planteadas con la Avenida Bolívar Norte que confieren facilidad de acceso por parte de los turistas, puesto que el área posee varias rutas de transporte público planteadas y está servida por la línea 2 del Metro de Valencia. Se sitúa en una zona que es el área de mayor concentración de la oferta de recreación, estando cercana de hitos de gran importancia para la capital y el estado.

Es así como aprovechando la existencia estas edificaciones de gran dureza para la ciudad, como lo es el Forum de Valencia, se seleccionó el terreno que actualmente ocupa el área de estacionamientos de este complejo, debido a la necesidad de transformar un espacio residual y sub-utilizado para el urbanismo lleno de problemas de movilidad vehicular y principalmente peatonal, que se adecuaran a los lineamientos proyectados a futuro en el plan, aprovechando esta ubicación tan privilegiada a nivel de ciudad y del distrito de usos mixtos, como punto céntrico. (Ver Figura 47)



Figura 47: Relevancia del Proyecto respecto a su contexto. (2016)

La necesidad de realizar la primera edificación que tuviera la estampa de turismo en la ciudad y que dieran recepción a la cantidad de visitantes que acudirán al complejo, aunado a la importancia que amerita intervenir un terreno de tal escala solucionando los problemas que el mismo presenta en la actualidad junto con el otorgamiento al urbanismo de un nuevo concepto de espacio público, corresponden los puntos focales para desarrollar un centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes en el sitio.

La parcela, con una morfología ya definida debido al uso que actualmente allí se desarrolla y cuyos linderos presentan características distintas a cada lado, cuenta con 39.200 m² y un perfil topográfico leve con una diferencia de 5m aproximadamente desde la base del edificio del Forum de Valencia hasta el extremo norte, generando así una pendiente aproximada de 1.6%. La topografía jugó un papel muy importante ya que permitió situar los niveles de entrepiso y establecer un crecimiento volumétrico junto con la adaptación de los distintos espacios a la misma. Fue modificada según la implantación de la edificación, generando que la diferencia de cotas entre un extremo y el otro fuera aprovechada para crear dos niveles que se encuentran sobre estas alturas. Asimismo, la gradería principal de la sala de conciertos aprovecha este desnivel para unir la planta de

semisótano con la planta baja o plaza Forum, permitiendo concebir una platea para los espectadores de la sala de conciertos con 5.10m de diferencia. Todo este desarrollo reposa sobre un sótano de estacionamiento que conectan de forma directa con las Plazas y el interior de las edificaciones. (Ver Figura 48)



Figura 48: Desarrollo de la Topografía Modificada. (2016)

Por su parte, las variables urbanas adoptadas para este espacio, fueron definidas por el autor y van en función a las necesidades del proyecto y a los lineamientos del Plan de Reordenamiento Urbano, entendiéndose que el porcentaje de ubicación para la edificación logrado debió ser bajo de, un 35% sobre el total del área, para diseñar el resto del terreno como espacio público. Junto con ello se adoptó un porcentaje de construcción del 120%, acorde a las necesidades de espacios para la edificación, pero regidas por limitaciones en la altura de la misma, buscando mantener un perfil alargado en sentido horizontal que no sobrepase volumétricamente al del Forum de Valencia.

Así mismo, las características propias de cada fachada, confieren al proyecto un tratamiento distinto en cada uno de ellas, entendiéndose que el tipo de usuarios y sus cualidades de desplazamiento varían entre aquellos que transitan en vehículo por la Autopista del Este y aquellos que recorren el Boulevard Central caminando. (Ver Figura 49)

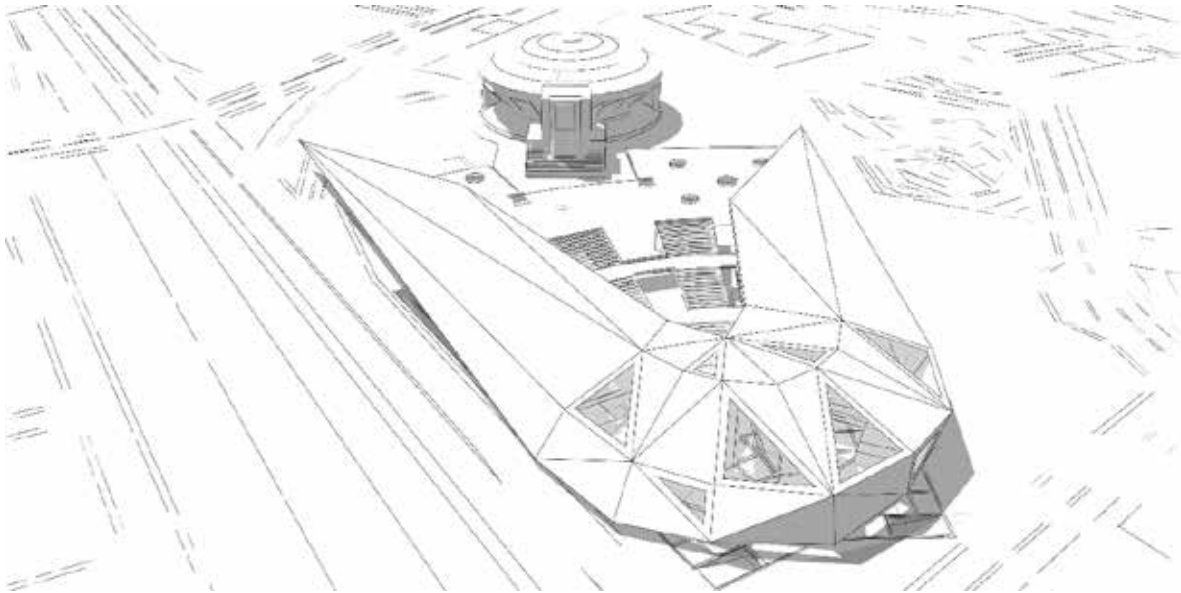


Figura 49: Planteamiento volumétrico del proyecto con respecto al contexto y sus variables. (2016)

La importancia de la realización de esta edificación radica en la esencia de un centro de información turística, ya que son la cara visible de un sistema de información sobre el destino turístico a los mercados tanto potenciales como al visitante o mercado real. Cuando se habla de los mercados potenciales se refiere a las personas que buscan información turística sobre un determinado destino en su lugar de residencia habitual, sea que este se encuentre en el ámbito nacional o internacional.

La visión del proyecto va en pro de crear un nuevo uso en materia de turismo en una ciudad carente en su totalidad de centros de información, recepción y acogida de los visitantes, donde además de brindar información importante sobre el patrimonio histórico, cultural y social de la urbe, ofrezca un servicio de indagación completa, asesoramiento profesional y vinculación con proveedores de servicios turísticos, integrados en una amplia red de locales comerciales, contando con personal formado profesionalmente, preparado para orientar en forma adecuada al turista.

Proyecto de Arquitectura

El centro de Interpretación Patrimonial y Recepción de Visitantes para el distrito de usos mixtos en la ciudad de Valencia concentra mercados turísticos, ofreciendo la prestación y venta de servicios y la orientación más precisa del turista en el entorno a través de señalamiento interpretativo sobre el destino, como valor agregado. Además, contiene una serie de zonas comerciales y para la realización de eventos de múltiples índoles que responden a la cantidad de personas que se estima concentre el recinto, debido a la actividad del Forum de Valencia y por representar un punto importante en el eje central en el plan del reordenamiento urbano. Por tal motivo la disposición de los espacios se diseñó en función al número de personas que se estipulan para cada uno y el grado de privacidad de estos.

De esta manera área como locales comerciales y feria de comida, se situaron en niveles de superficie del Boulevard. En los niveles superiores, se dispusieron locales comerciales enfocados en el turismo junto con áreas de exhibición, seguido de los espacios propios del centro de documentación, cómputo y eventos que se ubican en los niveles superiores a éste además de las áreas administrativas que gozan de un grado de privacidad elevado. Por ello se crea una transición a medida que se recorre en vertical la edificación reduciendo la cantidad de personas y delimitando de forma específica las actividades de estas. Todo ello rodea una sala de conciertos al aire libre en cuyos pasillos de circulación a las graderías se cumple también la función de conectar las dos edificaciones. Debido a ello, la disposición funcional de los usos dentro de la edificación y su contexto tienen una simbólica relación con el espacio público y condicionan la permeabilidad del proyecto.

Del mismo modo la organización formal responde a la creación de una volumetría lineal con ángulos muy pronunciados y planos inclinados que genere impacto a la vista del público debido a la interacción constante con el Forum de Valencia, marcando así un nuevo hito para el distrito contenido ya dentro de uno de importancia a nivel urbano. A nivel espacial, el proyecto busca generar una serie de sensaciones en los usuarios destacando la amplitud, la ubicación y referencia, y permeabilidad de los espacios con el entorno.

Esquema de Funcionamiento

Por lo general un centro de interpretación patrimonial o de visitantes convencional reúne todas las actividades en un solo edificio, dándole a los usuarios una vez dentro de este la libertad de escoger hacia qué espacio dirigirse; sin embargo en estos casos se presenta la posibilidad de que espacios que ameriten la presencia de grandes cantidades de visitantes, como lo son áreas interpretativas y zona comercial turística, posean ubicaciones no debidas o un esquema de funcionamiento y circulación no bien definido y por ende terminan convirtiéndose en espacios muy poco visitados.

Es por ello que teniendo en cuenta la importancia de los espacios y el tipo de usuarios servidos y comprendiendo que parte de ellos pueden no estar familiarizados con el idioma, las tradiciones o el tipo de movimiento de los visitantes en el sitio, se plantea un esquema que busca dar una lectura clara de que cada espacio está dispuesto en el sitio porque es importante de visitar a lo largo del recorrido. Esto se logra mediante el planteamiento de dos volúmenes alargados dispuestos en espejo con un eje de rebatimiento central a 15° . Lo componen el volumen 1 (Noreste-Autopista) y el volumen 2 (Noroeste-Boulevard Central), los dos con actividades similares en cuanto a uso en sus niveles, pero distintas en cuanto a requerimientos espaciales se refiere. (Ver Figura 50)

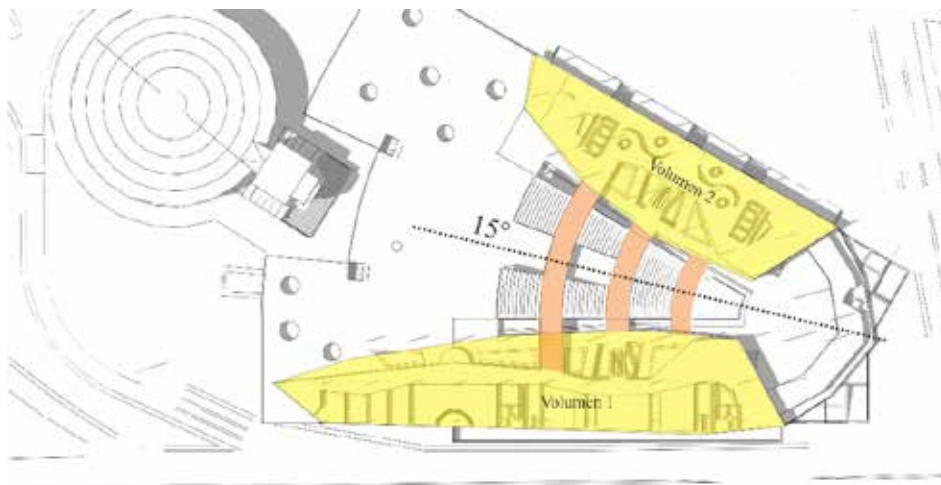


Figura 50: Esquema de Funcionamiento del proyecto. (2016)

Bajo este concepto de recorrido, se ubican accesos en puntos estratégicos para darle la posibilidad a los usuarios de iniciar en un punto un recorrido en el edificio y terminar en otro, estos siempre sobre una plaza o área de captación. El funcionamiento del edificio origina que, si bien las personas pueden ingresar y acudir directamente a área deseada, la disposición de los espacios y circulaciones junto con la morfología de la edificación, está dada para que el desplazamiento dentro de este sea de forma lineal, tal cual cómo se desarrolla en un museo, área de exhibiciones y centros comerciales, cumpliendo así con los esquemas de funcionamiento de un centro de visitantes para el sitio.

Cabe destacar que la disposición de los espacios dentro de cada planta busca aprovechar las áreas en fachada que ameriten o no visuales importantes en donde estén situados. Es el caso de las caras de los dos volúmenes que responden hacia la sala de conciertos central donde se plantea que estén libres de espacios de actividades y por tanto sobre estas se ubican las circulaciones.

Caso contrario sucede con las caras opuestas: En el volumen 1, debido a su colindancia con la Autopista y al tipo de espacios definidos como locales comerciales no ameritan planteamiento de visuales importantes hacia esta vialidad y por ello se concibe una fachada cerrada con ciertas aberturas para permitir el paso de luz en ciertos puntos. No sucede lo mismo en la cara que responde hacia el Boulevard Central y hacia el Parque Paseo Cabriales, donde se dejó en cada planta un área libre para la circulación de personas creando una galería y otorgando así condiciones para que estos espacios sean permeables visualmente.

Es por ello que se establece que el funcionamiento del edificio en relación a su contexto busca una interacción constante entre el espacio público y el privado, otorgándole así la sensación a los usuarios de que la edificación y el entorno del planteamiento urbano son un todo y que el motivo de desarrollo de la misma recae con mayor peso por la necesidad de un proyecto que respondiera a las necesidades el contexto que por el uso propio que posee. (Ver Figura 51)

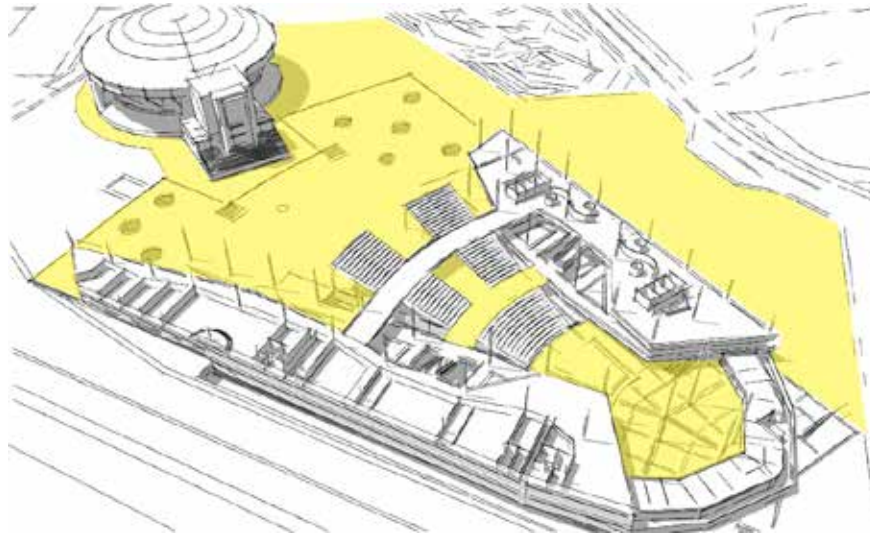


Figura 51: Espacios privados emplazados sobre espacios públicos. (2016)

Planta de Sótano. Nivel -3.60m

Cuenta con un área de 28653 m². En este nivel se sitúa la planta de estacionamiento con capacidad para 1044 vehículos. Se conecta con las calles del contexto mediante dos rampas de accesos y salidas, sobre la calle de servicio que rodea la macro manzana sobre la cual está emplazado el proyecto. Las mismas poseen una pendiente de 17%. Entre sí, están interconectados por 6 núcleos de circulación vertical ubicados estratégicamente para cumplir con los requerimientos de la Norma Covenin 810.

Así mismo, en este mismo nivel se sitúa hacia el extremo norte un cuarto para la colocación de bombas de achique, respondiendo al drenaje de aguas subterráneas hacia la superficie. Junto con estos espacios se encuentran zonas de servicio tales como cuartos para sistemas de recirculación de aire, sistemas contraincendios, sistemas hidroneumáticos, plantas eléctricas y administración de estacionamiento. Además, muy cerca del acceso vehicular se localizan zonas de servicio para la feria de comida y la zona de servicio general que sirve a los dos edificios, que contienen áreas para empleados, talleres de reparación y mantenimiento, depósitos temporales y generales además de oficinas para el control de estas áreas. (Ver Figura 52)

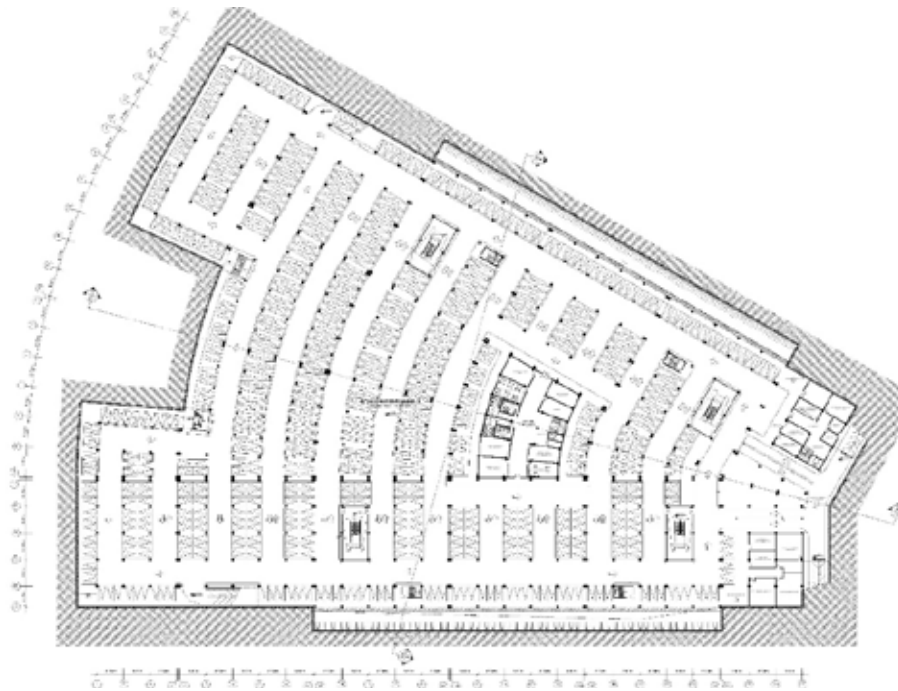


Figura 52: Planta de Sótano. Nivel -3.40m (2016)

Planta de Semisótano. Nivel $\pm 0.00m$

Cuenta con un área de 24609 m². Este nivel concentra una diversidad de espacios que responden a la diferencia topográfica que originan que un sector sea subterráneo y otro a nivel de superficie. En el extremo sur, colindando con el Forum de Valencia se sitúan en un nivel bajo tierra una primera planta de estacionamientos con capacidad para 378 puestos. Es en estos mismos donde se dispusieron los puestos para personas con discapacidad ya que sobre este mismo nivel se accede a cualquiera de las edificaciones. Sobre estos mismos espacios nacen dos núcleos de escaleras que conectan directamente esta planta y la del sótano con la plaza Forum ubicada en el nivel superior.

Este nivel plantea un funcionamiento casi igual al de un centro comercial, con una planta llena de locales comerciales que abarcan un área de 4280m². En el módulo del edificio 1 locales principales se situaron sobre la fachada que responde a la autopista del Este y en el espacio central. Por su parte en el módulo del edificio 1, se ubicaron los locales

principales en el espacio central, por lo cual se genera en ambos casos una circulación a doble crujía. También, una cara recibe a las personas provenientes del boulevard y por ello plantea una serie de escalinatas que comunican estas dos áreas y dan acceso al edificio. En el espacio central entre los dos módulos, aún en un nivel subterráneo y con nivel de plaza sobre éste se situaron pasajes comerciales con locales de dimensiones entre los 40 m² y 60m². En cada edificio se encuentran núcleos principales de circulación en espacios céntricos que conectan en vertical esta planta con la plaza y demás niveles superiores

Estas zonas están acompañadas de un área central que recibe la confluencia de las circulaciones de las dos edificaciones donde se sitúa una feria de comida con 11 locales comerciales y la tarima de la sala de conciertos, dando también acceso al área principal de graderías de la misma. Todo ello bajo el cerramiento que marca la cubierta que compone el volumen. Los módulos de las edificaciones y la sala de conciertos en el espacio central están divididos por una serie de jardineras y espejos de agua en juego con los vacíos generados que complementan la necesidad de integrar elementos naturales dentro del proyecto. (Ver Figura 53)

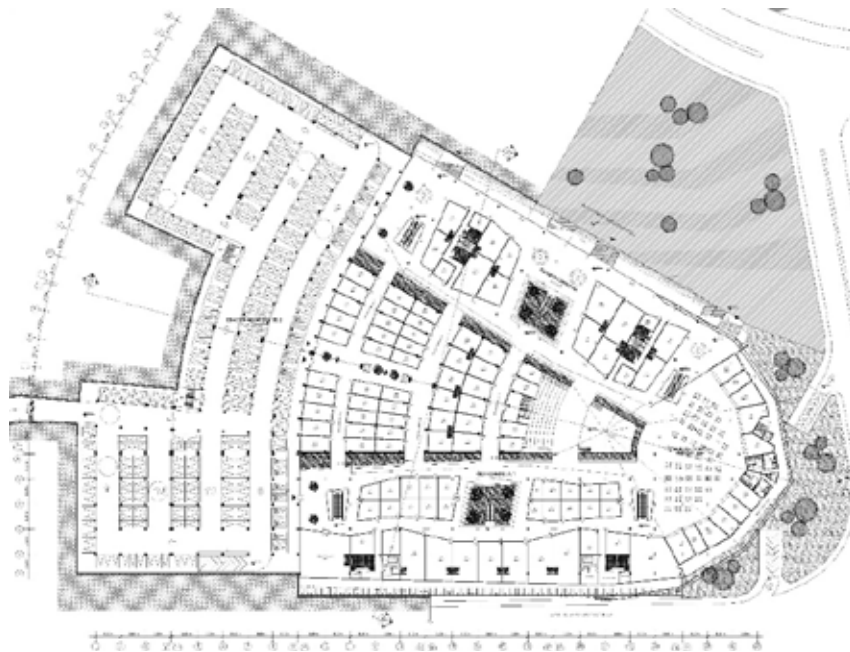


Figura 53: Planta de Semisótano. Nivel ±0.00 (2016)

Planta Baja Nivel ±5.10m

Cuenta con un área de 13765 m². Este nivel reúne actividades de tipología comercial enfocadas al turismo y áreas de interpretación, cubriendo la demanda de personas que provienen en esta misma cota desde el Boulevard y del Forum de Valencia. En el módulo del edificio 1 se plantea una zona comercial que contiene locales tales como agencias de viajes, talleres elaboración y venta de artesanías, entidades bancarias y una serie de restaurants y bares acompañado de pequeños núcleos de degustación gastronómica.

El edificio del volumen 2 contiene 4 salas de exhibición donde se muestran diversos elementos del patrimonio de la ciudad incluyendo, patrimonio etnográfico, histórico, artístico y moderno. Estos espacios van en pro de mostrar al visitante un reflejo de la ciudad y sus habitantes. Entendiendo que los mismos son áreas contenidas en edificios que no tienen control de acceso definido, es decir que se abren completamente y forman parte de la plaza, los cerramientos de estas salas son de vidrio para dar la sensación de vitrina y permitir visuales hacia el interior de los mismos a pesar de que estén cerrados al público en determinados horarios.

Cabe destacar que tanto en el módulo 1 como en el 2 la morfología de los espacios responde a la volumetría del proyecto, generando locales con formas de polígonos irregulares con predominio de las líneas inclinadas y no paralelas a los ejes estructurales. Los dos volúmenes contienen núcleos de servicios dotados con sala sanitaras, depósitos, lavamopas, cajón para montacargas y escaleras de emergencia, además de sistemas de circulación vertical.

La importancia de este nivel radica en la interrelación que posee con el área de plaza y el boulevard Paseo Cabriales, siendo una planta pública abierta sin cerramiento para acceder a cada módulo más que el de los espacios propios. El juego de alturas que se denota por las diferencias en las formas de las plantas marcando espacios a 2 y 3 alturas, en juegos con los vacíos e incorporación de elementos del entorno natural bajo la gran cubierta que compone el proyecto, son de suma importancia para entender el espacio público externo (plazas), el interno (circulaciones) y los privados como un todo. (Ver Figura 54)

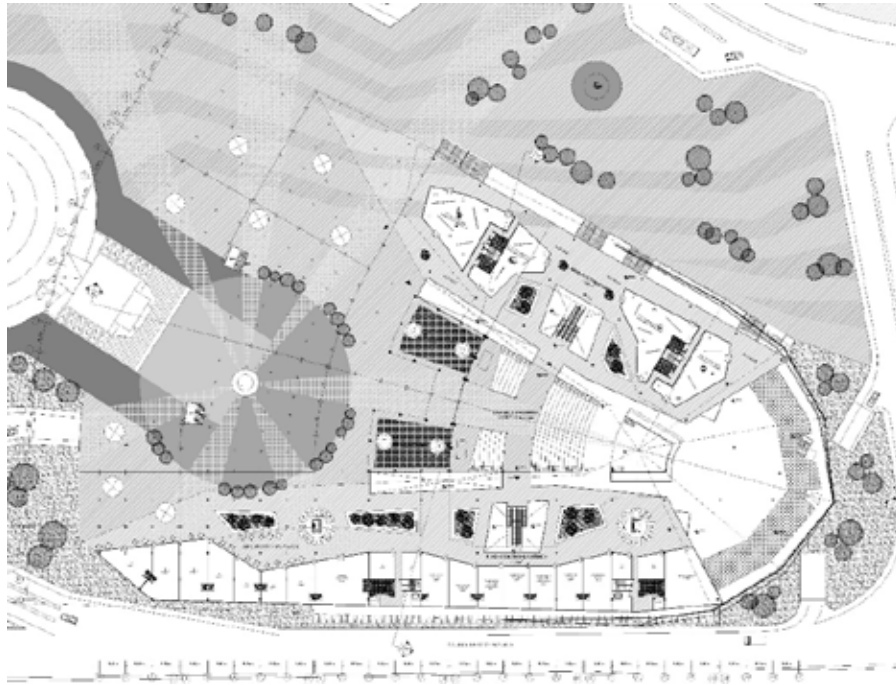


Figura 54: Planta Baja. Nivel ±5.40m. (2016)

Planta Uno. Nivel ±10.20m.

Cuenta con un área de 8710 m². Aquí se ubican los espacios del área de interpretación y de información turística para los visitantes en un módulo mientras que el otro comprende espacios para eventos, presentaciones y áreas rentales. El módulo del edificio 1 contiene salas para la realización de eventos de múltiples índoles junto con salas de juntas para 10 personas. También lo acompaña una sala de prensa y discusión. Junto con estos espacios se ubicó el área administrativa de todo el complejo, con áreas para la dirección de las actividades, gerencia del personal, mercadeo y publicidad del recinto y un área rental para atención al público.

Por su parte el módulo del edificio 2 posee un centro de documentación e investigación que es de suma importancia para el proyecto ya que es el lugar en donde el visitante puede consultar información relacionada con la ciudad de Valencia o usarlo como sitio de lectura. A esta área lo acompaña una sala de exhibiciones interactiva compuesta de

módulos de pantallas LED que proyectan mediante recursos audiovisuales lo mejor de la ciudad, incluyendo publicidad y efectos. Además, sobre el mismo módulo de edificación se encuentra un centro de conexiones y computo dirigido principalmente al visitante foráneo para hacer uso de dispositivos electrónicos permitiendo así la comunicación a distancia. Igualmente lo rodea una amplia área de estar para permitir a los usuarios realizar actividades de lectura, reuniones pequeñas o disfrutar de espectáculos fuera de las graderías.

Es importante destacar que en los dos módulos la disposición de los espacios se diseñó permitiendo dejar libre la cara que responde hacia el vacío central y hacia el Boulevard. Por ello la morfología de la planta se reduce para generar un espacio a doble altura que permitiera la conexión visual y espacial entre el nivel de Planta Baja y el presente. Acompañado a ello, destacan los pasos peatonales realizados como puentes que conectan un edificio con otro y sirven para dar acceso al conjunto de graderías menores de la sala. (Ver Figura 55)

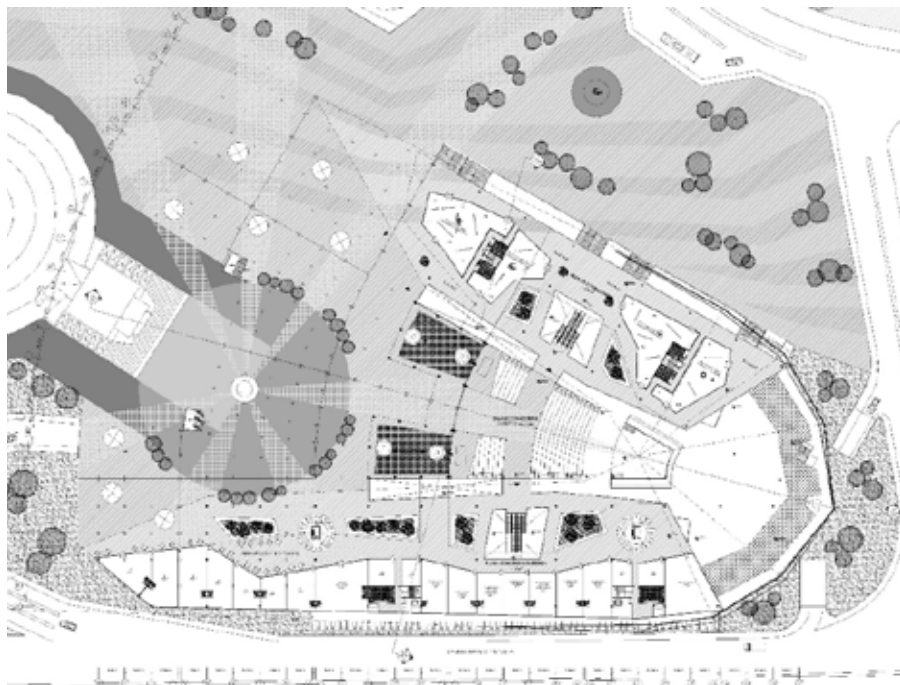


Figura 55: Planta Uno. Nivel ±10.20m. (2016)

Materiales y Acabados

La selección de materiales y acabados para el proyecto se realizó en función de las actividades de cada espacio, teniendo en cuenta la cantidad de personas, el tipo de usuario, los mobiliarios y equipos propios de cada uno y sobre todo las sensaciones que los mismos transmiten a través de sus formas, colores y disposiciones, siempre acordes a las líneas de diseño de la edificación en conjunto con el uso para el cual fue diseñada.

Revestimiento en fachadas

La composición volumétrica del edificio está dada por una cubierta que cumple la función de coraza sobre todos los niveles y sus respectivos espacios. Este elemento siendo el más importante de toda la obra, además de techar la edificación, es quien forma los lados que caen en planos verticales e inclinados formando la mayor parte de las fachadas. Para brindar una lectura continua de estas que represente todas las caras del volumen como un todo, los materiales usados en este elemento son iguales. Es a raíz de este componente protagónico que se establecieron los demás materiales para las fachadas restantes, buscando siempre hacer juego con algunos materiales del Forum de Valencia y que a su vez sean agradables a la vista.

Fachadas Principal y Laterales: Las fachadas principales y laterales que conforman el elemento de cubierta o coraza que da forma a la edificación están revestidas de un panel de aluminio compuesto marca Alumpremium® color plateado pulido. Estos gozan de un núcleo de polietileno termoplástico de baja densidad, no tóxico, intercalado por dos capas de aluminio, cada una de 0,15 milímetros de espesor y un compuesto de 1,70 milímetros. Cada panel tiene una dimensión de 1,22 metros ancho y 2,44 metros de largo con un peso máximo de 6 kilogramos por metro cuadrado. (Ver Figura 56)



Figura 56: Aplicación de Panel Alupremium® Plateado en fachada. Fuente: http://www.aluminiocompuesto.com/images/bconstruction_main.jpg (2016)

Fachadas hacia el Auditorium al aire libre: Cumpliendo con las determinantes de diseño y el cumplimiento de los esquemas de funcionamientos de las edificaciones, esta fachada se estableció como una fachada libre sin cerramiento alguno. Esto en pro de reforzar el concepto de espacio público sobre el privado y entender que los espacios se interconectan espacialmente entre módulos y espacios externos del proyecto.

Revestimiento en paredes internas: En este caso debido al esquema de funcionamiento de la edificación donde se aplica el concepto de recorrido y se hace importante la transparencia visual entre espacios y áreas de circulación, las paredes internas están recubiertas en su mayoría con paneles de vidrio de 2mx3m sobre perfilerías de aluminio. Las paredes de áreas de servicio poseen acabado de friso simple y las de las áreas públicas con tratamientos especiales que no ameriten permeabilidad visual, entre ellas las salas de usos múltiples, salones de eventos y salas de exhibición, tienen un revestimiento de pavimento de grés porcelánico todo masa para interiores y exteriores de la colección Stone Plan de la marca Italgraniti® de 20mm de espesor con acabado en tonalidades claras y oscuros según amerite el espacio en formatos de 60cm x 120cm (Ver Figura 57 y 58)



Figura 57: Aplicación de paneles de vidrio y perfiles de aluminio en locales comerciales y oficinas. Fuente: http://www.archiexpo.es/prod/comtrust-architectural-mesh-co-ltd/product-105639_1516327.html#product-item_1516324 (2016)



Figura 58: Aplicación del pavimento de grés porcelánico todo masa para interiores Italgraniti®. Fuente: http://www.archiproducts.com/es/productos/180881/granitoker-revestimiento-de-pared-de-gres-porcelanico-i-mitacion-madera-para-interiores-ulivo-revestimiento-de-pared-casalgrande-padana.html_1516327.html#product-item_1516324 (2016)

Revestimiento en paredes de sanitarios: El revestimiento utilizado para paredes de baño es de porcelanato gris oscuro en formatos de 60cm x 60cm para alto tráfico intercalados con mallas de mosaico del mismo material en dimensiones de 30x30cm. El color seleccionado va en sintonía con los materiales de la fachada exterior y también para marcar diferencia entre espacios y áreas públicas con los sanitarios. (Ver Figura 59)



Figura 59: Revestimiento de paredes y pisos en salas sanitarias. Fuente: https://http2.mlstatic.com/porcelanato-gris-oscuro-60x60-doble-carga-alto-trafico-D_NQ_NP_125701-MLV20388366053_082015-O.webp (2014)

Revestimiento en muros de Sótanos: En el nivel de sótano los revestimientos están dados por los muros de contención perimetrales que lo definen, por tanto, tienen un acabado de concreto en obra limpia y los núcleos de circulación verticales están recubiertos de paneles de vidrio sobre perfilierías de aluminio. Este tratamiento le otorga al nivel una separación entre el área contaminada de los vehículos y el espacio privado del nivel superior (Ver Figura 60)



Figura 60: Detalle de acabado del concreto en obra limpia para paredes en sótano. Fuente: http://tecnologiandralopez.blogspot.com/p/materiales-de-construccion-petres-las_10.html (2010)

Revestimiento en losas de techo: Las losas de techo no presentan ningún tipo de revestimiento más que el acabado que brindan las láminas de losacero. El acabado final está dado por cielos rasos y plafones que cubren el material a la vista del usuario. Las láminas de losacero brindan un acabado de metal corrugado propio de la forma de la lámina que puede o no ser cubierto. Para los espacios del paso del público estos no son visibles debido a la instalación de plafones. En zonas de servicio el acabado es el original de la instalación (Ver Figura 61)



Figura 61: Vista del acabado de láminas de losacero . Fuente: http://www.centrolit.com.ve/Articulos.php?articulo_no=177& (2005)

Acabados de Piso

Pisos internos

Planta de Sótano. Nivel -3.40m. Para la planta de estacionamientos los acabados de piso son de concreto pulido. Sobre este se le aplica un revestimiento de pintura epóxica que tiene el objetivo de evitar derrapes en las zonas de parqueo. Asimismo, se utilizó concreto en rampas vehiculares con canaletas realizadas durante el vaciado para conducir las aguas de lluvia que desciendan por la misma hasta los sistemas de recolección dispuestos para esta función. (Ver Figura 62)



Figura 62: Vista del acabado final en pisos de estacionamientos. Fuente: <http://www.pisosepoxicosindustriales.mx/aplicacion.html> (2008)

Planta de Semisótano. Nivel ± 0.00 m. (Áreas de Servicio): Los acabados de piso en áreas de servicio son de granito emplomado, debido al impacto tráfico y cantidad reducida de usuario que acuden a estos espacios. Se aplican. El mismo se aplica sobre la base de concreto de la losa y se colocan las bases y varillas de dilatación, de conformidad con las dimensiones, dibujos, material y demás detalles señalados, y teniendo en cuenta las pendientes hacia los desagües, si ellos existen. En este caso particular, cada paño del granito es de 1m^2 . (Ver Figura 63)



Figura 63: Vista del acabado final de granito emplomado en pisos de áreas de Servicio. Fuente: <http://lunamarmol.weebly.com/mantenimiento.html> (2016)

Planta de Semisótano. Nivel $\pm 0.00\text{m}$, Planta Baja. Nivel $+5.10\text{m}$, Planta Uno. Nivel $+10.20\text{m}$. (Áreas Públicas): Para las áreas del público en los distintos niveles de la edificación, se utilizó porcelanato doble carga blanco pulido y negro en los bordes en formatos de $60 \times 60\text{cm}$. Estos colores están dado por las sensaciones que generan estas tonalidades, buscando así que las personas ingresen a los espacios donde cambian a colores más claros y agradables para la permanencia y marcar mediante el juego de las texturas el recorrido del público. (Ver Figura 64)



Figura 64: Panel de Porcelanato Blanco. Fuente: <http://www.archiproducts.com/es/productos/31023/high-tech-marbles-revestimiento-de-pared-suelo-de-gres-porcelanico-efecto-marmol-marmi-high-tech-thassos-ariostea.html> (2016)

Pisos Externos: Los pisos de las áreas públicas externas están hechos con concreto estampado de colores grises claros y oscuros, siguiendo la trama de las texturas de piso planteadas. Este material busca otorgar al conjunto un sentido de amplitud sobre todo el espacio que es público, manteniendo una trama del mismo material, pero con variación de tonalidades que definen espacios tales como los de plaza o captación y los de recorrido como se presenta el caso en el boulevard y caminos que comunican al mismo. (Ver Figura 65)



Figura 65: Acabado de concreto estampado en exteriores. Fuente: <http://increteperu.blogspot.com/2011/01/concreto-estampado-en-la-plaza-de-armas.html> (2011)

Detalles de Techos: Los techos de cada espacio están dados por cielos rasos compuestos por láminas de aluminio perforadas y paneles de yeso y escayola para ocultar los detalles de la parte inferior de la losa y los diversos sistemas de tuberías que este espacio puede contener, además de hacer juegos con la fachada. Estos paneles están situados a una distancia de 30cm desde la parte inferior del techo acabado y tiene medidas de 1.22m x 2.44m. (Ver Figura 66)



Figura 66: Vista de paneles de aluminio perforados para cielos rasos. Fuente: <http://www.archiexpo.es/prod/fielitz/product-61312-1693962.html> (2016)

Detalles de Puertas: Debido a la condición de espacios tipo vitrina, la mayoría de las puertas que dan acceso a estos dentro de la edificación tienen esta misma lectura para afianzar el concepto de transparencia espacial. Por ello se usaron puertas abatibles con hojas en vidrio templado y soportes con pivotes de acero inoxidable en las zonas de acceso del público en general. En zonas tales como baños y servicios se usaron puertas de madera contrachapada con recubrimiento melamínico de cada lado. (Ver Figura 67)

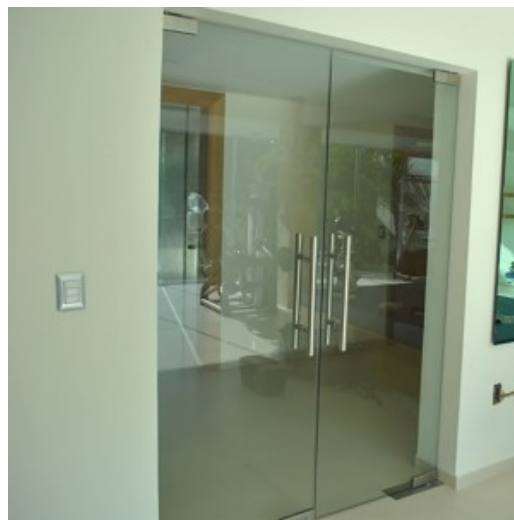


Figura 67: Vista de puerta abatible de vidrio templado. Fuente: <http://aluminiosycristalesanjabier.com/17-puertas-de-vidrio-templado-monterrey-valle-contry-cumbres.htmlhtml> (2016)

Detalles de Ventanas: Las ventanas fueron usadas únicamente en el área de nodo de la cubierta o coraza que compone la volumetría y su función es únicamente la del el paso de iluminación natural para iluminar el área de feria y tarima de la Sala de Conciertos, ya que los demás espacios de las edificaciones ameritan estar cerrados para el funcionamiento de aire acondicionado y la ventilación principal en el edificio se realiza a través las fachadas que dan hacia el vacío central y hacia el boulevard, convirtiendo así al complejo en un elemento sin cerramiento para el paso de la ventilación natural. Sobre el nodo central se emplearon paneles de vidrio en forma triangular con distintas opacidades que ayudan en la composición geométrica y permiten otorgar visuales desde las calles del entorno hacia dentro del complejo, reforzando así el concepto de permeabilidad visual. (Ver Figura 68)



Figura 68: Imágenes referenciales de las ventanas utilizadas. Fuente: <http://www.microsiervos.com/archivo/ecologia/centro-diseno-saint-etienne-triangulos-eficiencia-energetica.html>

Detalles de Antepechos y Barandas: Los antepechos en las zonas dentro de las edificaciones son de vidrio templado sujetado al extremo de la losa mediante perfilierías de acero. El uso de este material va en función de la transparencia visual interna. En las áreas externas, específicamente las pasarelas que conectan los volúmenes, los antepechos son de concreto vaciado un situ. Los paneles de vidrio tienen dimensiones de 1.00m de largo por 1.10m de altura y un espesor de 1cm. (Ver Figura 69)



Figura 69: Detalle barandilla de cristal templado. Fuente: <http://www.c24h.es/barandillas-de-cristal-espana.html>

Estructura

La estructura establecida para la edificación tiene su origen en las características de áreas de estacionamientos que se desarrollan en la actualidad en el Forum de Valencia y que forma parte de las actividades para el proyecto planteado. Con base a las dimensiones preestablecidas de puestos de estacionamiento y áreas de circulación para vehículos y entendiendo la importancia de este uso para el contexto y el proyecto, se diseñó una estructura en cuadrícula para permitir el funcionamiento óptimo de esta actividad respetando dimensiones y radios de giros para vehículos. El concepto estructural está dado por la transición entre construcciones tradicionales en concreto para las plantas subterráneas en contraste con modernos elementos estructurales metálicos para las plantas sobre el nivel de estacionamientos. (Ver Figura 70)

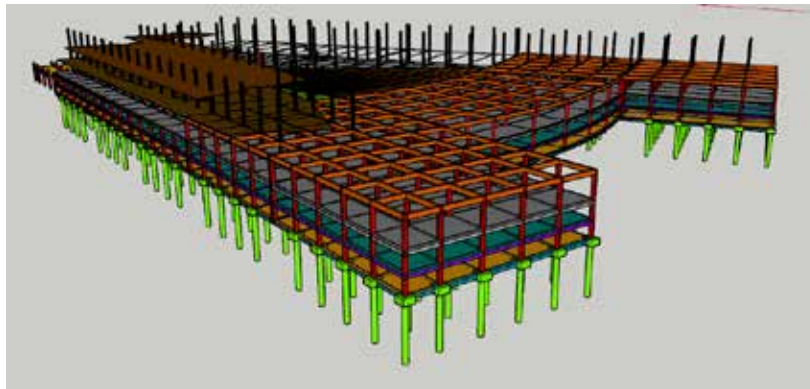


Figura 70: Planteamiento Estructural de la Edificación (2016)

Tipo de Estructura: La planta de sótano nivel -3.40m para estacionamientos posee una estructura de concreto armado tanto en columnas como en vigas, mientras que a partir del nivel ± 0.00 , esta es de acero tanto en vigas como en columnas, con el fin de maximizar las distancias de luces entre tramos reduciendo así las secciones de viga, la afectación mínima sobre los espacios de las áreas públicas y un lenguaje formal similar al tratamiento de fachadas, además de permitir con mayor facilidad el anclaje de los soportes de la

cubierta que componen los volúmenes en el proyecto. Es por ello que, para este caso, el tipo de estructura definido para el proyecto es un híbrido entre concreto y acero adecuado a las necesidades espaciales, funcionales y formales. (Ver Figura 71)

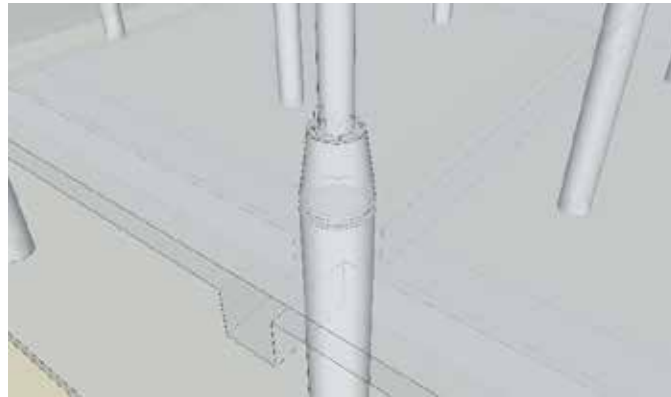


Figura 71: Detalle de anclaje de columnas de acero a columna de concreto. (2016)

Fundaciones: Las fundaciones utilizadas en este proyecto corresponden a pilotes profundos, debido a lo inestable del suelo gracias al elevado nivel de agua que existe en el sitio producto de la cercanía del Río Cabriales. Estos cumplen la función de transmitir las cargas a estratos más firmes. Los pilotes tienen una dimensión de cabezal de 1m de diámetro y una profundidad variable dependiendo la ubicación hasta encontrar suelo firme. (Ver Figura 72)

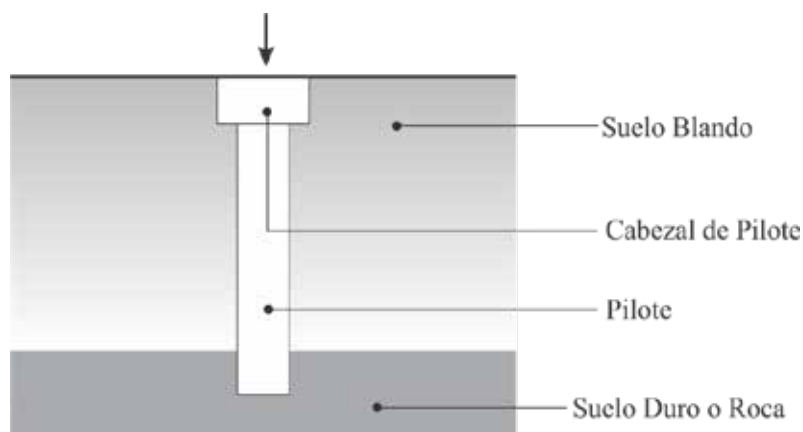


Figura 72: Detalle de sistema de pilotajes en suelos inestables. (2016)

Losas de Entrepiso: El tipo de losa usado varía dependiendo del nivel. Para el nivel ± 0.00 , la losa es de concreto armado. A partir de los niveles superiores están compuestas por láminas galvanizadas de Losacero apoyadas sobre correas a una distancia promedio de 1.50m que a su vez reposan sobre vigas metálicas propias de la estructura. Este sistema permite disminuir el espesor total de la losa, así como el empleo de menor cantidad de concreto para su construcción. (Ver Figura 73)

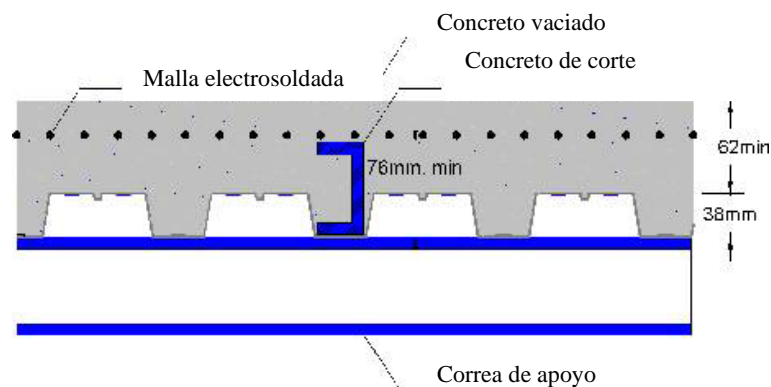


Figura 73: Detalle de Losa compuesta de láminas galvanizadas de Losacero Centrolit®. Fuente: http://www.centrolit.com.ve/Articulos.php?articulo_no=177& (2013)

Columnas: Las columnas dentro de las edificaciones varían en materiales según su ubicación en los niveles. En el nivel de sótano -3.40m se usaron columnas redondas de concreto vaciado en sitio de 70cm de diámetro. En las plantas superiores a partir del Nivel ± 0.00 Planta Baja se usaron columnas de acero con un perfil metálico redondo de dimensiones 50cm de diámetro. La unión entre estos dos tipos de estructura se realiza mediante anclajes al concreto. Cabe destacar que si bien las grillas de columnas están dispuestas en forma de cuadrículas de 8.50m x 8.50m debido a las dimensiones pre-establecidas para las áreas de estacionamiento, en los niveles superiores debido al uso de estructura metálica solo suben algunas de estas para eliminar la mayor cantidad de ellas sobre los espacios principales. (Ver Figura 74)

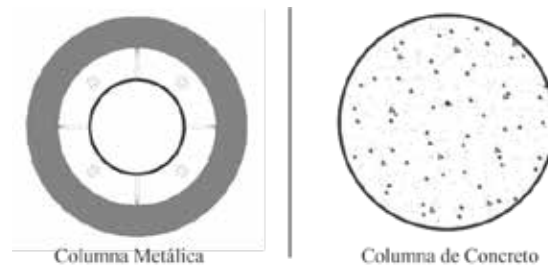


Figura 74: Secciones de columnas usados en el proyecto. (2016)

Vigas de Carga: Las vigas de carga varían en dimensiones, formas y materiales dependiendo del nivel de ubicación. En las vigas de carga de la planta de sótano nivel -3.40m estas son de concreto armado con una dimensión de 60cm de base por 85cm de altura, representando el 10% de la luz entre ejes de columnas. En los pisos superiores, nivel ± 0.00 en adelante, se usaron cerchas formadas por ángulos de 400x900mm. En el último nivel las cerchas se inclinan adaptándose a la morfología de la cubierta, conformadas por perfiles IPN 180 e IPN120 (Ver Figura 75)

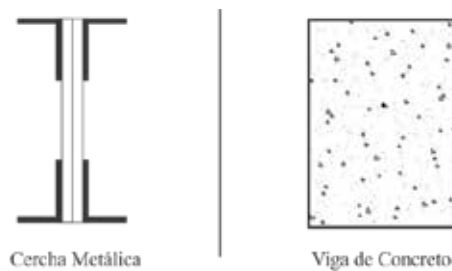


Figura 75: Secciones de vigas usadas en el proyecto. (2016)

Cubierta: El diseño estructural de la cubierta es de suma importancia ya que los elementos que la conforman y soportan son totalmente visibles. Los paneles que recubren la cubierta reposan sobre una serie de correas metálicas del tipo IPN 120 que a su vez descansan sobre las cerchas metálicas principales con una altura máxima de 2m. Los cordones superiores e inferiores están conformados por perfiles IPE 180 y las diagonales y montantes por perfiles IPE 120. Estas cerchas transmiten su carga a nervios que actúan como ramas que transmiten las fuerzas a cada columna metálica. El resultado de ello es una

estructura tipo árbol que se “abre” para sostener cada segmento de la cubierta. (Ver Figura 76)

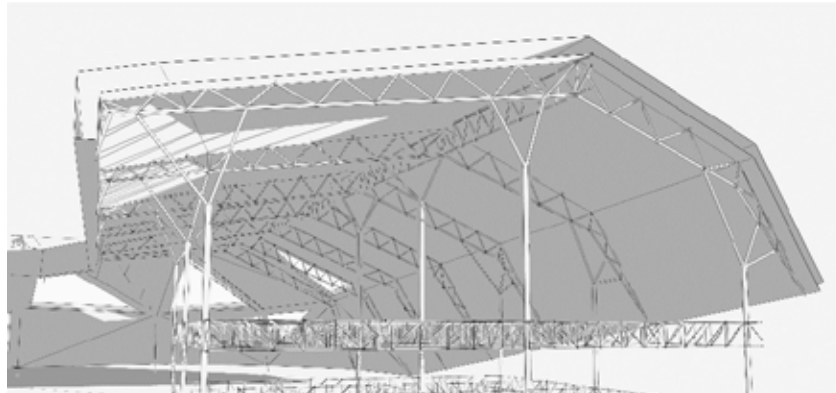


Figura 76: Armado Estructural de la cubierta. (2016)

Instalaciones Mecánicas: Las instalaciones mecánicas presentes en el proyecto corresponden a elementos tales como escaleras mecánicas y ascensores de carga. Las escaleras mecánicas constituyen elementos primordiales dentro de cada módulo de las edificaciones representando los elementos que marcan los vacíos y espacios centrales de circulación vertical en los mismos. Sus disposiciones están dadas por el estudio de los flujos peatonales ubicándolas en el sentido opuesto a la circulación en las plantas. El modelo usado es el Schindler® S9300 AE 30°-K con alturas de 3.40m y 5.10m correspondiente a las alturas de entrecapado de los distintos niveles.

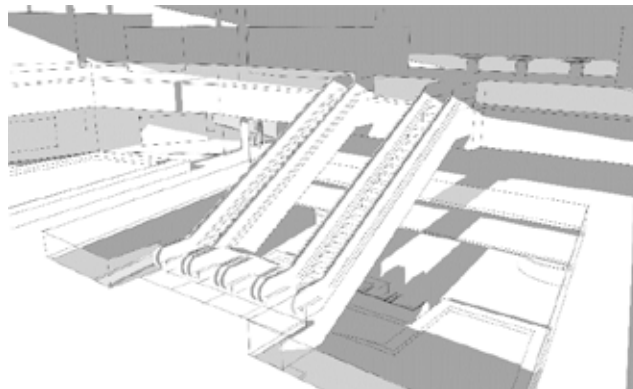


Figura 77: Núcleos de Circulaciones Verticales con Escaleras Mecánicas. (2016)

CAPÍTULO V

LA REPRESENTACIÓN GRÁFICA

La representación gráfica consta de planos arquitectónicos del proyecto desarrollado en el presente trabajo, mostrando la ubicación en relación al contexto, plantas, secciones y elevaciones. El entendimiento de la información brindada a través de ellos es de suma importancia ya que permite sintetizar, mediante la realización del proyecto de arquitectura, todos los elementos estudiados a lo largo de la investigación.

5.1 Listado de Planos

- T-1 Plano de Topografía Actual
- T-2 Plano de Topografía Modificada
- A-0 Plano de Conjunto
- A-1 Planta de Sótano. Nivel -3.40m
- A-2 Planta de Semisótano. Nivel ± 0.00
- A-3 Planta Baja Nivel +5.10m
- A-4 Planta 1. Nivel +10.20m
- A-5 Planta de Techos
- A-6 Secciones
- A-7 Elevaciones

T-1 Topografía Original



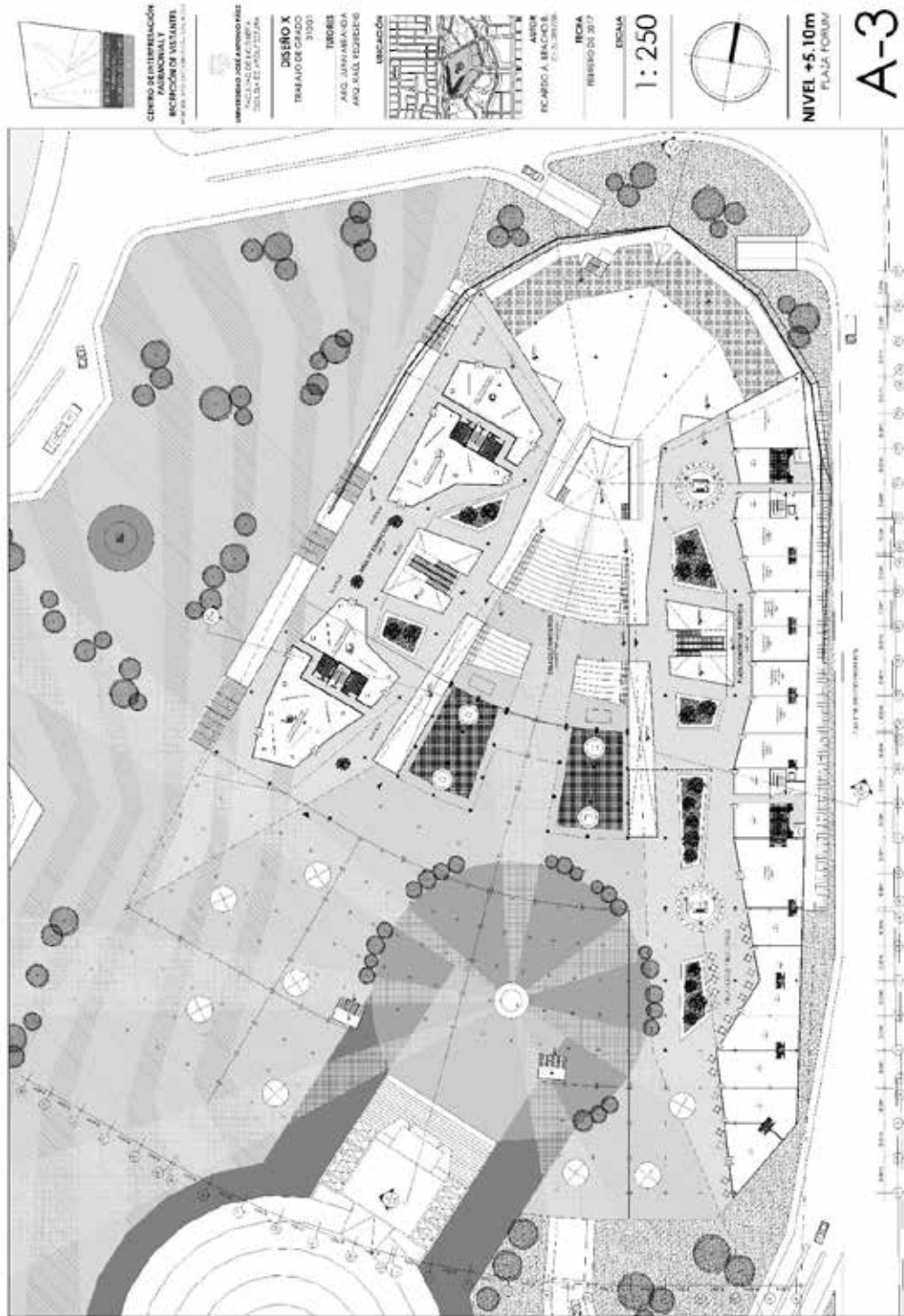
T-2 Topografía Modificada



A-0 Plano de Conjunto



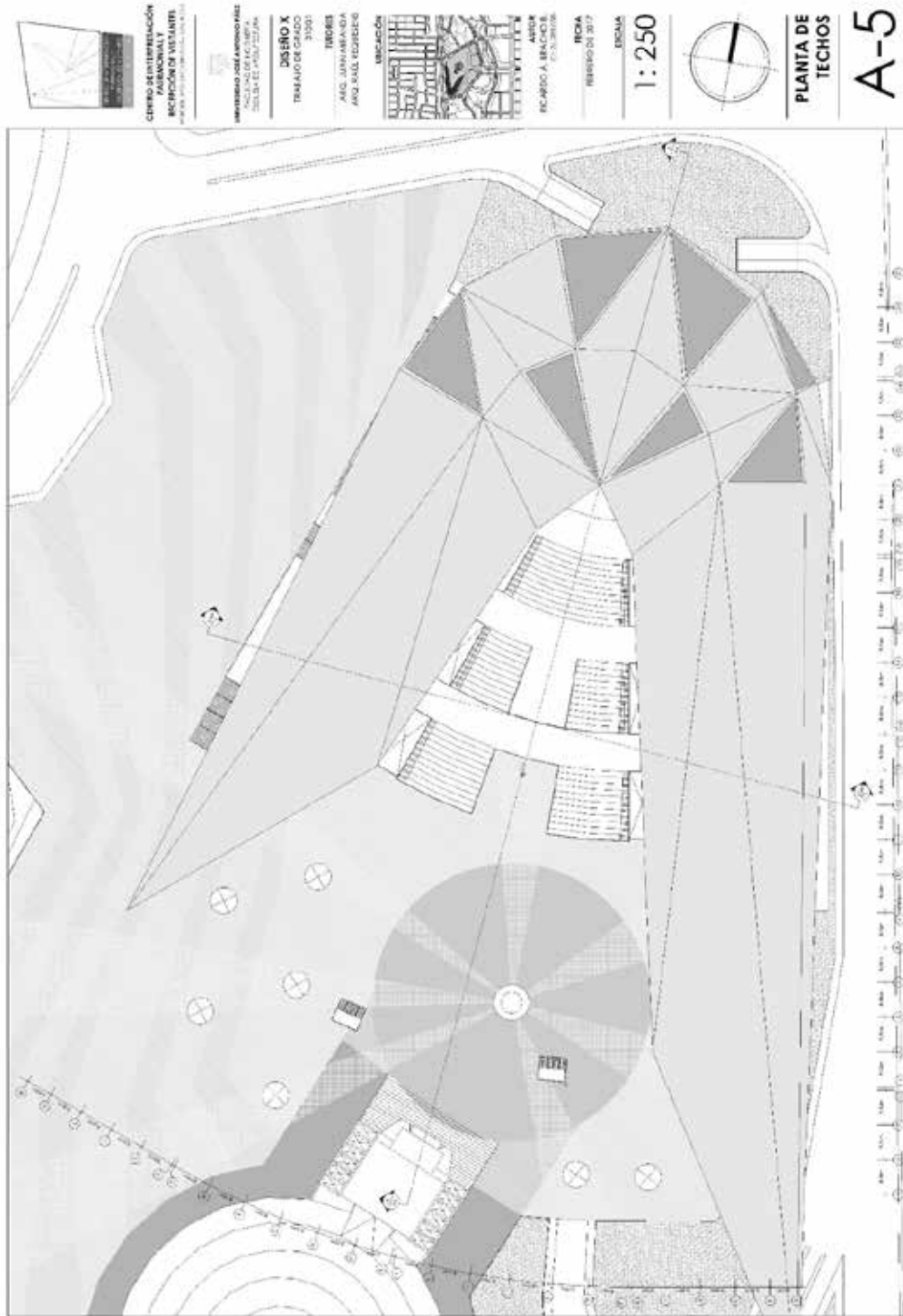
A-3 Planta Baja-Plaza Forum. Nivel +5.10m




A-4 Planta 1. Nivel +10.20m



A-5 Planta de Techos



A-6 Secciones




**CENTRO DE INTERVENCIÓN
FABRICALLY
RECONSTRUCCIÓN DE VESTIBLES**

INSTRUMENTO JOSÉ ANTONIO RUIZ
ACADEMIA DE ARQUITECTURA
SECCIONALES 4053/2016A

DISEÑO X
TRABAJO DE GRUPO
31000

TEMAS
ACQ. MATERIALIDAD
ACQ. MATERIALIDAD

UBICACIÓN



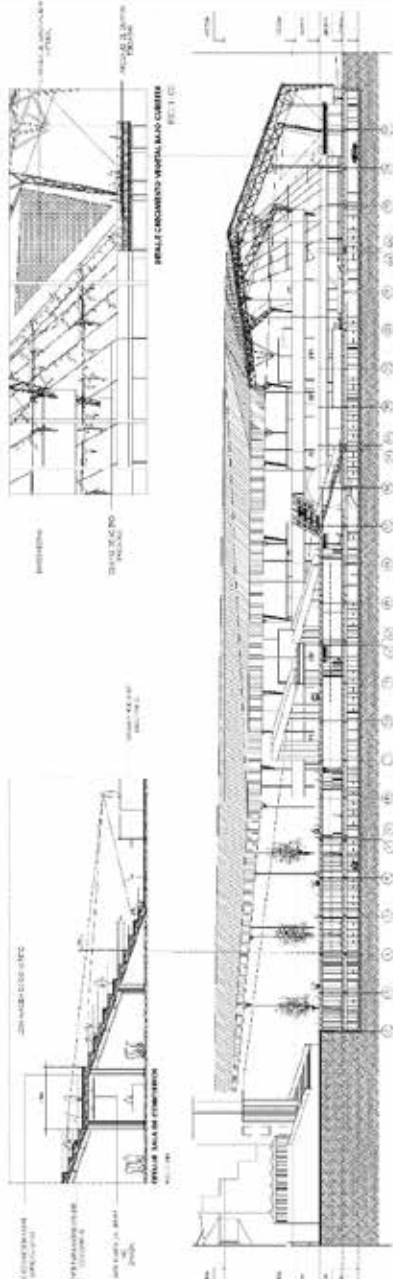
FECHA
FEBRERO DE 2017

ESCALA
1:250

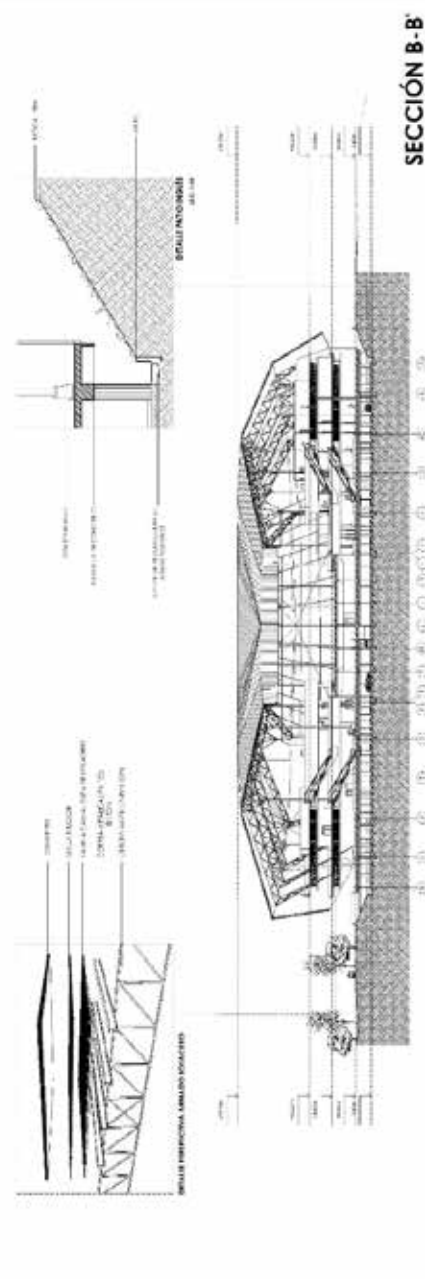
SECCIONES

A-6

SECCIÓN A-A'
ESC: 1:250



SECCIÓN B-B'
ESC: 1:250



REFERENCIAS

Impresas

- Arias F. (2012). *El Proyecto de Investigación. Introducción a la Metodología Científica. Sexta Edición*. Editorial Episteme. Caracas, Venezuela
- Balestrini M. (2006). *Como se Elabora el Proyecto de Investigación*. Consultores Asociados. Venezuela
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (1999) Gaceta Oficial N° 5.908 / Caracas, Jueves 19 de febrero de 2009
- Gaceta del Municipio Valencia (Plan de Desarrollo Urbano Local de la Parroquia San José). Gaceta N° 13/3162/ Valencia. 11 de Julio de 2013
- Hurtado J. (2000) *Metodología de la Investigación Holística. Tercera Edición*. Fundación Sypal. Caracas, Venezuela
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2011) Informe Geoambiental 2011. Estado Carabobo
- Ley Orgánica de Ordenación Urbanística. (1987) Gaceta Oficial N° 33.868 Extraordinario
- Ley Orgánica de Turismo. Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.152, 18 de Noviembre de 2014
- Ley Orgánica del Agua (2007) Gaceta Oficial N° 38.595/ Caracas, Martes 02 de Enero de 2007
- Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio. (1983) Gaceta Oficial N° 3.238 Extraordinario
- Norma Venezolana COVENIN 810: 1988. Características de los Medios de Escape en Edificaciones según el tipo de Ocupación.
- Normas Sanitarias. Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 4.044 Extraordinaria / Caracas, 8 de Septiembre de 1.988

- Sabino C (1992) *El proceso de Investigación. Edición Panapo*. Caracas, Venezuela.
- Salinas P. (s.f.) *Metodología de la Investigación Científica. Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela*
- Sampieri R., Collado C., Baptista M. (2010) *Metodología de la Investigación. Quinta Edición*. Editorial McGraw-Hill. México
- Tamayo y Tamayo M. (2003) *El Proceso de la Investigación Científica. Cuarta Edición*. Noriega Editores. México D.F., México.
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL) (2006) *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales. 3era reimpresión*. Caracas, Venezuela

Electrónicas

- Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat - Comisión de Infraestructura (2013) EL Papel De La Planificación En El Desarrollo Urbano. Planificación Urbana. [Documento en la web] Disponible en http://www.acading.org.ve/info/comunicacion/pubdocs/DOCS_INFRAESTRUCTURA/Planificacion_urbana.pdf
- Acerenza M. (2009) Historia y Precursores del turismo. Evolución Histórica del Turismo. Blog teoría del Turismo [Artículo en la web] Disponible en <http://tdturismojf.blogspot.com/>
- Arquitectura Proyectos (2016) Centro de Visitantes en Rizhao. [Artículo en la web] Disponible en <http://www.arquitecturaproyectos.com/listings/centro-de-visitantes-en-rizhao>
- Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda. Dirección General de Planeamiento Urbanístico Madrid (2010) Plan de Renovación Urbana del Entorno del Río Manzanares. Propuesta Inicial. [Documento en la web] Disponible en <http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UrbanismoyVivienda/Urbanismo/RenovacionRioManzanares/ResumenRenovacionManzanares.pdf>
- Bello L., Cardenas J. - MTK Estudio (2014) Proyecto de Renovación Urbana - Mamera III, Caracas [Documento en la web] Disponible en <http://mtkestudio.blogspot.com/2010/02/proyecto-de-renovacion-urbana-barrio.html>

- Bertonatti C (2008) Los Centros de Visitantes y de Interpretación. Fundación Naturaleza para el Futuro. [Stio web] Disponible en <http://www.naturalezaparaelfuturo.org/new/centros/centros.asp>
- BIT (2016) Centro De Bienvenida, Interpretación Y Turismo Del Uruguay. ¿Qué es? [Sitio web Oficial] Disponible en: <http://www.bitcolonia.com/>
- Blanco P. (2015) Boulevard Plaza Ñuñoa / PLAN Arquitectos [Artículo en la web] Disponible en: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/765449/boulevard-plaza-nuñoa-plan-arquitectos>
- Buscador de Arquitectura (2012) Hight Tech Contemporáneo. Noticias de Arquitectura. [Artículo en la web] Disponible en <http://noticias.arq.com.mx/Detalles/14151.html#V3vQXbjhAdU>
- Cabrero García, J. & Richart Martínez, M. (2015). Metodología de la investigación I. Técnicas de recogida de datos. [Artículo en la web] Disponible en http://www.aniorte-nic.net/apunt_metod_investigac4_9.htm
- Centro Internacional de Formación Organización Internacional del Turismo (OIT) (2015) ¿Por qué el turismo? [Sitio web] Disponible en <http://www2.unwto.org/es/content/por-que-el-turismo>
- Coto C. (2008) Curso de Introducción al conocimiento científico experimental, Capítulo 11. Visualización de los resultados experimentales. Revista Química Viva, Buenos Aires Argentina. [Documento en la web] Disponible en <http://www.quimicaviva.qb.fcen.uba.ar/contratapa/aprendiendo/capitulo11.htm>
- Gaete C (2016) “La arrogancia del espacio”: el espacio urbano subutilizado en estacionamientos para autos [Artículo en la web] Disponible en <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/02/21/la-arrogancia-del-espacio-el-espacio-urbano-subutilizado-en-estacionamientos-para-autos/>
- García M (2010) Propuesta de Anteproyecto del Sector 4. Espacio Público. Facultad de Arquitectura UNAM [Documento en la web] Disponible en <http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>
- Garnica S (2012) Espacios Residuales. [Artículo en la web] Disponible en <http://facdearq.blogspot.com/2011/03/espacios-residuales.html>
- Grupo Fórum (2016) Fórum De Valencia: 25 Años De Compromiso Con El Entretenimiento Y La Diversión En Familia [Sitio web] Disponible en <http://www.grupoforum.com/forumarena.htm>

- Hernández A. (2015) Opinión: Políticas de estacionamiento, evidencia internacional. [Artículo en la web] Disponible en <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/05/06/opinion-politicas-de-estacionamiento-evidencia-internacional/>
- Lynch K. (2008) La Imagen de la Ciudad. 1º Edición, 8 Tirada. Editorial Gustavo Gili, Barcelona España. [Documento en la web] Disponible en http://www.academia.edu/7869348/Kevin_Lynch_-_La_Imagen_de_la_Ciudad
- Malvas A. (2005) La ciudad histórica y la conservación de la ciudad antigua (Apuntes para la clase de Historia de la Ciudad y del Urbanismo) Volumen 1. [Documento en la web] Disponible en <http://www.antonionavalmas.net/IMG/pdf/IJAP002.pdf>
- Martínez G. (2015) Tres claves para recuperar los espacios públicos y fomentar la vida urbana. [Artículo en la web] Disponible en <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/05/24/tres-claves-para-recuperar-los-espacios-publicos-y-fomentar-la-vida-urbana>
- McLaren B.; Medina L. (2006) Arquitectura y turismo. Percepción, representación y lugar. [Artículo en la web] Disponible en <http://www.soloarquitectura.com/foros/threads/arquitectura-y-turismo-percepcion-representacion-y-lugar.81460/>
- Meyer R. (2016) Bit – Centro De Bienvenida, Interpretación Y Turismo Del Uruguay. Revista Arquitectura Ingeniería Artes (AIA) [Artículo en la web] Disponible en: <http://www.aia.com.py/2898-bit-centro-de-bienvenida-interpretacion-y-turismo-del-uruguay>
- Morales J. (1994) ¿Centros de Interpretación? Carpeta Informativa del Centro Nacional de Educación Ambiental – CENAM. [Documento en la web] Disponible en <http://www.interpretaciondelpatrimonio.com/docs/docs/CentrosdeInterpretacion.pdf>
- Parrino S. (2009) Centro de Visitantes. [Documento en la web] Disponible en [http://www.profenturismo.org.ar/upload/PARRINO%20%20Centro%20de%20Visitantes \[1\].doc](http://www.profenturismo.org.ar/upload/PARRINO%20%20Centro%20de%20Visitantes%20[1].doc)
- Perdomo A. (2013) Crecimiento Urbano. [Documento en la web] Disponible en <https://es.scribd.com/doc/127258126/Crecimiento-urbano-docx>
- Rangel M. (2009) Indicadores De Calidad De Espacios Públicos Urbanos Para La Vida Ciudadana, En Ciudades Intermedias.53º Congreso Internacional de Americanistas. [Documento en la web] Disponible en http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/33817/1/indicadores_calidadespacio.pdf

- Revista Arquitectura Ingeniería Artes (2016) Bit – Centro De Bienvenida, Interpretación Y Turismo Del Uruguay. [Artículo en la web] Disponible en <http://www.aia.com.py/2898-bit-centro-de-bienvenida-interpretacion-y-turismo-del-uruguay>
- Ribadeneira A. (2009) La Imagen de la Ciudad / Kevin Lynch. Teorías de la Arquitectura. [Documento en la web] Disponible en <http://arquiteorias.blogspot.com/2009/05/la-imagen-de-la-ciudad-kevin-lynch.html>
- Stockins I (2016) Eastside City Park / Patel Taylor [Artículo en la web] Disponible en <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/779779/eastside-city-park-patel-taylor>
- Wang Zhenfei – HHD_FUN Architects (2012) Centro de Visitantes / HHD_FUN Architects [Artículo en la web] Disponible en http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-212273/centro-de-visitantes-hhd_fun-architects
- Zorrilla H. (2011) ¿Qué es el Urbanismo? Arquitectura de las casas. [Artículo en la web] Disponible en <http://blog.arquitecturadecasas.info/2011/01/que-es-el-urbanismo.html>