



UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ

**DISEÑO DE LA NUEVA SEDE  
DEL TERMINAL TURÍSTICO  
“JUAN JOSÉ FLORES”, IMPLANTADO  
EN EL PLAN DE REORDENAMIENTO  
URBANO EN EL SECTOR LA NORIA,  
MUNICIPIO PUERTO CABELLO,  
ESTADO CARABOBO.**

**Autora:** Andrea Josefina Velazco Santana

Balneario Playa Blanca, calle 14 Urdaneta. Municipio Puerto Cabello

Teléfono: (0242) 4216884 (máster) – Tel: (0412) 4483717



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR  
UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ  
FACULTAD DE INGENIERIA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA

**DISEÑO DE LA NUEVA SEDE DEL TERMINAL TURÍSTICO  
“JUAN JOSÉ FLORES”, IMPLANTADO EN EL PLAN DE  
REORDENAMIENTO URBANO EN EL SECTOR LA NORIA,  
MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO.**

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

**Autora:** Andrea Josefina Velazco Santana

**Tutor Académico:** Arq. Juan Miranda.

San Diego, 2019



Universidad José Antonio Páez  
Facultad de Ingeniería

**FI - A - 016 - 2019 ICR**

Valencia, 21 de Mayo de 2019.

Ciudadana:  
**VELAZCO SANTANA,  
ANDREA JOSEFINA  
C.I. 24.993.471**  
Presente.-

Cumplo con informarle que la comisión de Trabajo de Grado y Pasantías de la facultad de Ingeniería en su reunión N° 1-2019 de fecha 14/03/2019 aprobó el proyecto de trabajo de grado titulado **“DISEÑO DE UNA NUEVA SEDE DEL TERMINAR TURISTICO “JUAN JOSE FLORES”, IMPLANTADO EN EL PLAN DE REORDENAMIENTO HURBANO EN EL SECTOR LA NORIA, MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO.”** Presentado por usted como requisito para optar al título de Arquitecto.

Se ratifica la designación de Lisett Contreras, C.I. 7.127.303 como Asesor Metodológico y el Arq. Juan Miranda, C.I. 4.448.975 como Tutor Académico, quienes los asesorarán en el desarrollo de este proyecto.

Atentamente

**Prof. Luis Lira**  
Decano de la Facultad de Ingeniería



c. c. Coordinación de Pasantías y Trabajo de Grado

## ACEPTACIÓN DEL TUTOR

Quien suscribe, Arq. Juan Miranda, portador (a) de la cédula de identidad N° 4.448.975 en mi carácter de tutor del trabajo de grado presentado por (la) ciudadano(a) Andrea Velazco portador(a) de la cédula de identidad N° 24.993.471, titulado Diseño de la Nueva Sede del Terminal Turístico “Juan José Flores”, implantado en el Plan de Reordenamiento Urbano en el Sector La Noria, Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo, presentado como requisito parcial para optar al título de Arquitecto, considero que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En San Diego, A los días del mes de FEBRERO del año dos mil diecinueve 2019.

Nombres y Apellidos

Cedula de Identidad N°

Andrea Josefina Velazco Santana

24.993.471

Nombre Tutor Académico

Firma

Fecha

Arq. Juan Miranda

Cedula de Identidad N°

4.448.975

## COORDINACIÓN DE PASANTÍA Y TRABAJO DE GRADO

Firma

Sello

Fecha

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



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

### PLANILLA SOLICITUD: ANÁLISIS Y APROBACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

DATOS PERSONALES		
Apellidos: Velazco Santana	Nombres: Andrea Josefina	C.I.: 24.993.471
Dirección: Puerto Cabello, El Cambur, Parroquia Democracia, C/P Sector Carlos Felipe		Teléfono: 0412-4483717
DATOS ACADÉMICOS		
Escuela: Arquitectura	Índice Académico	12.00
DATOS DEL PROYECTO DE TRABAJO DE GRADO		
Autor Nombre: Andrea Josefina Velazco Santana Teléfono: 0412-4483717/ 0424-4423892		
Título del Trabajo: DISEÑO DE LA NUEVA SEDE DEL TERMINAL TURÍSTICO "JUAN JOSÉ FLORES", IMPLANTADO EN EL PLAN DE REORDENAMIENTO URBANO EN EL SECTOR LA NORIA, MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO.		
Breve Explicación: El proyecto tiene como objetivo el diseño de un terminal turístico capaz de adaptarse al desplazamiento constante y conglomeración de transeúntes de un lugar a otro, a través de extensas redes de conexión de fácil acceso a cada uno de los circuitos dentro y fuera de esta, controlando así la movilidad urbana para lograr la imagen de ciudad requerida.		
Lugar donde se desarrollará el Proyecto: Sector La Noria, Calle Urdaneta, Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo.		
Tiempo de Desarrollo: 16 semanas (1 semestre)		
Tutor Académico propuesto: Arq. Juan Miranda		Tutor Metodológico: Lic. Lisett Contreras

APROBADO \_\_\_\_\_

NO APROBADO \_\_\_\_\_

#### COMITÉ DE EVALUACIÓN COORDINACIÓN DE PASANTÍA Y TRABAJO DE GRADO

_____	_____	_____
Nombre	Firma	Fecha

#### DIRECCIÓN DE ESCUELA

_____	_____	_____
Nombre	Firma	Fecha



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

San Diego, Febrero de 2019

### **ACTA DE REVISIÓN DEL ANTEPROYECTO DE TRABAJO DE GRADO**

Quienes suscriben esta Acta, dejan constancia que el Anteproyecto de Trabajo de Grado: **DISEÑO DE LA NUEVA SEDE DEL TERMINAL TURÍSTICO “JUAN JOSÉ FLORES”, IMPLANTADO EN EL PLAN DE REORDENAMIENTO URBANO EN EL SECTOR LA NORIA, MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO**, ha sido realizado por Andrea Josefina Velazco Santana, titular de la Cédula de Identidad

Materiales o áreas del conocimiento del Pensum que intervienen en la realización del proyecto.

Diseño I

Tecnología I

Taller de Expresión I

Diseño II

Taller de Expresión II

Geometría Descriptiva I

Diseño III

Estrategias para el Diseño

Tecnología IV

Ambiente y Edificación

Diseño V

DPC I

Diseño VI

Electiva I: Materiales

Diseño VII

Taller de Tecnología I

Urbanismo

Diseño VIII

Taller de Tecnología II

Diseño IX

Electiva IV: Marketing Urbano

**Línea de Investigación: Habitación y Vivienda**

## **ANEXOS:**

Capítulo I: El Problema

Capítulo II: Marco Teórico

Capítulo III: Marco Metodológico

## RECONOCIMIENTO

En principio primeramente a Dios todopoderoso por guiarme, cuidarme y acompañarme siempre en cada paso de mi vida a mis sueños en mi carrera, permitiéndome la oportunidad de obtener un triunfo en el entendimiento para lograr todas mis metas propuestas. A la Universidad José Antonio Páez, esta ilustre casa de estudio por permitirme el crecimiento y conocimiento a la formación académica como herramienta necesaria en pro del desenvolviendo eterno personal y social de la vida. A Mis profesores que han sido formadores a través de todo este recorrido como lo fue la Profesora Lic. Lisett Contreras asesora metodológica, por brindarme sus conocimientos y dedicarme su tiempo con cariño y esmero, de igual forma el Profesor Arq. Orlando Ramírez por su asesoramiento desinteresado, de distinta forma el profesor Arq. Raúl Requesens por sus acertadas orientaciones y solidaridad y por ultimo al profesor Arq. Juan Miranda mi tutor académico por brindarme su conociendo, apoyo y presencia constante.

Mis padres Julián Velazco y Altagracia Aidé Santana de Velazco por estar siempre apoyando y confiando en mí, por todo su amor y sacrificio sin el yo no sería quien soy. Especialmente tu padre que me hiciste prometer tantas cosas por ello no cesan mis ganas de decir que es gracias a ti que esta meta está cumplida (lo logramos padre). Mis familiares por brindarme siempre su colaboración y afecto por ello Sandra De Los Santos, Javielina Méndez, Estefany Méndez, Elisabeth Velazco son parte esencial de mi vida y por ultimo A todos mis amigos y compañeros presentes y pasados quienes siempre sin esperar nada a cambio compartieron mis alegrías y tristezas a mi lado dándome fuerzas y esperanzas por su ayuda constante alentándome a seguir adelante son estas personas: Minerva Lorenzo y Natasha Schaverin, Elías Saba, Ing. Billy Aroni, Arq. Ali Fares, Arq. Rotsen Pinzón; quienes en la bondad de la vida encontré y espero llevar siempre en mi corazón, por cada momento en estos años que fueron simplemente únicos sacando siempre lo mejor de mí.

## ÍNDICE GENERAL

### CONTENIDO

RECONOCIMIENTO.....	VIII
RESUMEN INFORMATIVO.....	IX
INTRODUCCIÓN.....	XI
CAPITULO I.....	13
EL PROBLEMA.....	13
1.1 Planteamiento del Problema.....	13
1.2. Formulación del Problema.....	14
1.3. Objetivos de la Investigación.....	15
1.4. Justificación de la Investigación.....	16
CAPITULO II.....	17
MARCO TEÓRICO.....	17
2.1 Antecedentes de la investigación.....	17
2.2. Bases teóricas.....	23
2.3. Bases Legales.....	27
2.4 Definición de términos básicos.....	34
CAPITULO III.....	36
MARCO METODOLOGICO.....	36
3.1 Tipo de la Investigación.....	36
3.2 Población y Muestra.....	37
3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	38
3.4. Técnicas de análisis.....	43
3.4.1 Fases de la Propuesta.....	43
3.4.2 Gráficos de resultados.....	45
REFERENCIA BIBLIOGRAFIA.....	51



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

**DISEÑO DE LA NUEVA SEDE DEL TERMINAL TURÍSTICO “JUAN JOSÉ FLORES”,  
IMPLANTADO EN EL PLAN DE REORDENAMIENTO URBANO EN EL SECTOR LA NORIA,  
MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO.**

**Autora:** Andrea Josefina Velazco Santana

**Tutor Académico:** Arq. Juan Miranda

**Tutora Metodológica:** Lic. Lisett Contreras

**Fecha:** Febrero 2019

### **RESUMEN INFORMATIVO**

El proyecto del Terminal Turístico “Juan José Flores” plantea como objetivo principal el diseño de un nuevo terminal turístico, implando en el plan de reordenamiento urbano, capaz de adaptarse al contexto urbano en su desplazamiento constante y conglomeración de transeúntes de un lugar a otro, a través de extensas redes de conexión de fácil acceso a cada uno de los circuitos dentro y fuera de esta, controlando así la movilidad urbana para lograr la imagen de ciudad requerida. buscan la integración de la ciudad a través de enlaces por espacios de captación urbana: Norte. entre la calle Urdaneta junto al hotel Isla Larga, Este. Calle Ayacucho, en la Panadería y la Feria comercial justo en el medio de ambos, Sur: calle la Noria área comercial al final de ella y Oeste. La estación de ferrocarril justo en ella; con el fin de impulsar el desarrollo económico, turístico, comercial de la zona, que actualmente se encuentra en caos por el déficit de equipamiento. Por tanto, su desarrollo para rutas internas como las externas, seria benéfico al municipio, como a las zonas aledañas a este.

**Descriptor:** Diseño, Turismo, Integración y captación urbana, Terminal, transporte.

## INTRODUCCIÓN

Las ciudades se planifican y desarrollan buscando satisfacer las necesidades de la población que la habite. Todas las mejoras y cambios que se realicen generan propuestas de espacios que se justifican mediante el crecimiento de la estructura urbana y del equipamiento que debe de poseer cada ciudad para satisfacer distintas necesidades, es así como en las Propuestas Urbanas se hace fundamental el evaluar el crecimiento acelerado de la población y que a través de una planificación óptima y la implementación de tecnologías de vanguardia se tomen en cuenta las determinantes para un desarrollo sostenible, la adaptación a estas tomando como premisa tres factores principales como lo son: La inclusión Social, El crecimiento Económico y el Cuidado del Medio Ambiente.

En el Presente proyecto se reflejan los aspectos más relevantes de la propuesta, en la cual se plantea el diseño de un Terminal Turístico “Juan José Flores” adaptado al Contexto Urbano del Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo, con la finalidad de lograr un proyecto versátil, que permita la reactivación de la zona, con un enfoque diferente; debido a su estado inactivo y caótico en su equipamiento, generando problemas a nivel de movilidad tanto peatonal como vial. A fin de procurar a través de la creación de espacios captación urbana que permita el desarrollo comercial-turístico de la zona como un elemento de enlace-amarre hacia y desde los cuatro (4) puntos alrededor de la edificación que actualmente no se han tomado en cuenta para la imagen de la ciudad comercial/recreacional.

La intención del proyecto será principalmente las necesidades que aquejan al municipio entre las cuales se encuentra el deterioro de la seguridad, la inclusión social, el congestionamiento vehicular, la falta de áreas verdes para el disfrute de un recorrido como un Boulevard Comercial-turístico que sea desde la costa hasta lo largo de todo el proyecto, con ello se busca renovar la zona, generando así nuevos usos, espacios urbanos óptimos que apoyen a las edificación existentes y promuevan desarrollo en la trama urbana.

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

Capítulo I: El Problema. En este capítulo el lector conocerá la problemática de estudio, el planteamiento del problema, formulación del problema, los objetivos generales y específicos, así como la justificación de la investigación.

Capítulo II: Marco Teórico. En este se establecerá los antecedentes que respaldarán la investigación, las bases teóricas, las bases legales y se expondrán de manera concreta las definiciones y términos que se relacionaron con el presente estudio desconocidos que permitirán al lector ubicarse de manera estratégica en la investigación

Capítulo III: está ubicado el Marco metodológico. A través de este se indicará el tipo de investigación, definición de variables y la formulación de esta; en el diseño, técnicas necesarias para el desarrollo del proyecto de investigación.

Capítulo IV: Recursos. Se establece el desarrollo del Proyecto, su descripción en su totalidad, la implantación del mismo, programa de áreas, estructura e instalaciones, entre otros acabados, en el diseño de la propuesta, así como el tiempo utilizados para la ejecución de esta.

En el Capítulo V; se encuentran los Planos del Proyecto, donde se puede observar los planos de la propuesta de diseño, sus plantas, cortes, fachadas y detalles constructivos.

# **CAPÍTULO I**

## **EL PROBLEMA**

### **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El transporte terrestre ha venido evolucionando hasta convertirse en el medio habitual de desplazamiento de la mayoría de las personas en las ciudades. Hoy en día este movimiento se controla y reglamenta en las Terminales de Transporte, que proporcionan espacios necesarios a los usuarios para la espera y abordaje de autobuses.

En los países europeos, existen varias opciones en cuanto a terminales se refiere, con la globalización el transporte terrestre se ha convertido en una necesidad de primer orden sobretodo es la alternativa más utilizada en los distintos desplazamientos masivos urbanos; en la Latino américa se ha llevado a cabo la incorporación transporte-urbano-peatón, la integración terminal-ciudad en menor o mayor éxito.

Las ciudades se encuentran en un punto medio en relación a las urbes del mundo el índice de movilidad urbana de 0 a 100. Hong Kong 58, Santiago de Chile 47 y Bogotá 46 siendo estas las de más alto índice en relación al transporte terrestre.

En la actualidad siguiendo lo anteriormente planteado la terminal de Colombia en Bogotá posee 46 % en el índice movilidad urbana establecido en el ranking mundial, esta cuenta con tres terminales de transporte terrestre satélites Norte, Sur y Salitre se inauguró el primero en 1984 después de allí se fueron renovando en distintas épocas a lo largo de las décadas.

La terminal moviliza cerca de 650 mil pasajeros en 9 mil vehículos para tal capacidad debe con tal al menos con 87 empresas que presten servicios a las rutas en los diferentes departamentos de la ciudad y resto del país.

Por consiguiente, la trama urbana del Municipio Puerto Cabello, cuenta con lugares de gran potencial turístico, ya sea por su pasado histórico o por su cultura viva y su gran belleza natural en playas, por donde se puede observar cómo era la vida en tiempos pasados. El casco histórico de esta ciudad se extiende desde la Plaza Bolívar hasta la Casa Guipuzcoana, a lo largo de todo el malecón, y playa Blanca desde donde se puede disfrutar de una hermosa vista de la bahía del puerto. Recientemente se ha reconstruido la estación de ferrocarril por lo cual la ciudad empieza a ser destino usual y punto de escala de diversas rutas hacia distintos puntos del país.

De allí que para el presente trabajo se abordará esa situación, para la Terminal de transporte actual, la cual no posee condiciones adecuadas para la actividad del flujo vehicular y peatonal. Debido al constante movimiento y conglomeración de personas de un lugar a otro, ha sido una de las causas que afecta el funcionamiento y es la ausencia de una adecuada infraestructura por el déficit de equipamiento que presenta el Municipio de puerto cabello.

## **1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿De qué manera el diseño arquitectónico del terminal turístico “Juan José Flores” influirá en la propuesta de integrar espacios urbanos que permitan el desplazamiento de los transeúntes y colectivos hacia una mejor calidad de vida en el Municipio Puerto Cabello, Estado Carabobo?

### **1.3.1 OBJETIVO GENERAL**

Diseñar un terminal turístico adaptado al contexto urbano que serán utilizados como espacios cómodos y de esparcimientos a los usuarios del municipio Puerto Cabello estado Carabobo.

### **1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Proporcionar a través del diseño arquitectónico un conjunto de elementos de enlace en el contexto urbano en base a los parámetros acorde al estado actual del sistema de transporte urbano en el Municipio Puerto Cabello.

Aplicar un Proceso de Diseño que contemple el análisis de normativas, estudio de sitio, estudio de áreas, proporcionando una solución Arquitectónica, formal, funcional, constructiva y estructural con el fin de obtener una propuesta característica a este tipo de edificación.

Realizar el diseño de planos, memoria gráfica y descriptiva del Diseño Arquitectónico de la Terminal de transporte interurbano del municipio Puerto Cabello.

Diseñar espacios de esparcimientos y punto de accesos adyacentes al municipio puerto cabello estado Carabobo.

#### **1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

Con el desarrollo del proyecto este caso un terminal turístico de transporte en Puerto Cabello es un tema importante que involucra directamente a toda la población, sobre todo a los usuarios, comerciantes y miembros de las cooperativas de buses y rutas urbanas, a pesar de estar incluida dentro de los planes de inversión de la municipalidad, a la hora de la toma de decisión en los niveles regionales y locales, pues esta no es considerada dentro de los planes de inversión en planificación del equipamiento para hacerse cargo de ella en cuando a la situación se refiere.

La propuesta de una Terminal de Transporte para la ciudad de puerto cabello es a partir de la necesidad de este tipo de equipamiento, por tal razón se nos hace imposible pasar en alto esta necesidad, ir avanzado progresivamente a la misma velocidad que el crecimiento demográfico, por lo tanto, debería ser modificado con una planificación urbana adecuada a la zona para dar abasto al gran volumen de usuarios que usualmente se trasladan y recorren la terminal y de esta forma solventar la falta de espacios que enlacen la ciudad y zonas adyacentes.

Ya que la toma de dichos espacios en la presente propuesta de la terminar, en cuestiones de factor económico, incrementara la inversión y generara un capital auto-sostenible en la ciudad. Activando el entorno, lo cual, en particular, desarrolló en primera instancia la inclusión interactiva con los elementos de actividad comercial y cultural presentes allí, dando lugar un recorrido de accesibilidad fácil sin entorpecer la continuidad y orden; Por ello es allí lo esencial de su diseño y ubicación.

## **CAPITULO II**

### **MARCO TEORICO**

De acuerdo a Balestrini (2012) el marco teórico o marco referencial, es el resultado de la selección de aquellos aspectos más relacionados del cuerpo teórico epistemológico que se asume, referidos al tema específico elegido para su estudio". (Pág.91) De allí pues, que su racionalidad, estructura lógica y consistencia interna, va a permitir el análisis de los hechos conocidos, así como, orientar la búsqueda de otros datos relevantes. En consecuencia, cualquiera que sea el punto de partida, para la delimitación y el tratamiento del problema se requiere de la definición conceptual y la ubicación del contexto teórico que orienta el sentido de la investigación

#### **2.1 Antecedentes de la investigación**

Según FEDUPEL (2010) los antecedentes de la investigación se refieren a la revisión de trabajos previos sobre el tema en estudio, realizados en instituciones de educación superior. Constituyen fuentes primarias, ya que aportan los datos del estudio, sean de naturaleza numérica o verbal: muestra, población, categorías emergentes, resultados y validaciones, entre otros.

Según Balestrini (2012) señala que todo hecho anterior a la formulación del problema que sirve para aclarar, juzgar e interpretar el problema planteado, constituye los antecedentes del problema. Establecer los antecedentes del problema, de ninguna manera es hacer un recuento histórico del mismo, sino se trata de hacer una síntesis conceptual de las investigaciones y trabajos realizados sobre el problema formulado, con el fin de determinar el enfoque teórico de la misma investigación.

**Autores:** Bach. Arq. Leslie Ann Maguiña Contreras

**Proyecto:** Terminal Terrestre Interprovincial de pasajeros. Universidad de San Martín

**Ubicación:** Perú, Lima-Norte

**Fecha:** 2014

**Resumen:**

Tiene como objetivo proporcionar a la ciudad de Lima una infraestructura urbana óptima, que cumpla con la reglamentación básica, la cual brinde un adecuado servicio en la utilización del terminal, contribuyendo al ordenamiento territorial (uso de suelo) del sistema de transporte. El método a seguir es hacer un análisis de las actividades del terminal, luego un organigrama de funcionamiento, la zonificación y el cálculo de áreas necesarias para proponer el Terminal Terrestre Interprovincial de pasajeros Lima-Norte. se tiene como planteamiento descentralizar los terminales y descongestionar el centro de Lima; los terminales terrestres particulares en el centro de Lima muchos de ellos "formales" tienen una infraestructura medianamente adecuada, sin embargo, no cumplen con el dimensionamiento normativo para albergar buses de transporte interprovincial y los accesos a estos terminales no cuentan con el diseño geométrico adecuado, provocando "impactos viales".



[https://img.peru21.pe/files/article\\_content\\_ec\\_fotos/uploads/2017/11/30/5a208221c6846.jp](https://img.peru21.pe/files/article_content_ec_fotos/uploads/2017/11/30/5a208221c6846.jp)

**Autor:** Paz Castillo, Juan Pablo

**Proyecto:** Plan maestro de intervención urbano arquitectónico del terminal terrestre para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita

**Ubicación:** Perú, Paita

**Fecha:** 2016

**Resumen:**

Paita debido a su condición de puerto y el turismo que ofrece por las playas que posee es una ciudad visitada cotidianamente por miles de personas lo cual genera una gran demanda de servicio de transporte de pasajeros para cubrir esta necesidad. Si bien es cierto se pueden encontrar algunos espacios destinados a esta actividad, estos no cumplen su función de manera adecuada debido a que la gran mayoría cuentan con áreas muy reducidas o por la ubicación donde se encuentran (inmersos en la ciudad). Esto hace que la ciudad se vea afectada pues muchas veces se invaden las áreas públicas como veredas, áreas verdes estacionamientos y vías para la carga y descarga de pasajeros obstaculizando al peatón y el tránsito vehicular, generando inseguridad y un mal servicio para los usuarios.



Figura 3.7 vista satelital de area de estudio  
Área específica de la propuesta  
Fuente: paz, 2016



Figura 4.8 Propuesta general  
Fuente: Elaboración propia.

[https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/RUMP\\_36d57014edec740d502aa9b20ea88c8](https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/RUMP_36d57014edec740d502aa9b20ea88c8)

<http://repositorio.unp.edu.pe/handle/UNP/421>

**Autor:** Asociación pública privada (APP)

**Proyecto:** Diseño de tres terminales salitre, Norte y Sur como satélites.

**Ubicación:** Colombia, Bogotá

**Fecha:** febrero 2017

**Resumen:**

El autor realizó un proyecto, de tres satélites iniciado en 1987 donde desde allí salen autobuses y taxis hacia todos los destinos de la geografía colombiana (occidente y norte del país), además de prestar los servicios de transporte de carga y encomienda. Cuenta con cinco módulos que cubren diferentes regiones del país y servicios de transporte. En 2017 entró en funcionamiento la terminal satélite del norte ubicada sobre la Autopista Norte con calle 192. Cuenta con nueve bahías de parqueo, 24 taquillas y una capacidad para despachar a 540 buses cada día. solo permite abordar pasajeros que salen de Bogotá hacia los pueblos.



[https://es.wikipedia.org/wiki/Terminal\\_de\\_Transportes\\_de\\_Bogot%C3%A1#/media/File:Terminal\\_Bogot%C3%A1](https://es.wikipedia.org/wiki/Terminal_de_Transportes_de_Bogot%C3%A1#/media/File:Terminal_Bogot%C3%A1)

**Autores:** Lucano Mantilla, Mario Gian Fred

**Proyecto:** Terminal terrestre de buses interprovincial en la ciudad de Chiclayo

**Ubicación:** Perú, Chiclayo

**Fecha:** Julio 2017

**Resumen:**

La ciudad de Chiclayo es una de las mayores y más dinámicas del país; que mantiene un vigoroso crecimiento poblacional debido al desarrollo económico. Frente a esto y para su mejor desarrollo, la ciudad está exigiendo mayor infraestructura y equipamiento urbano de vialidad y transporte. Es por eso que la presente investigación consiste en determinar los requerimientos funcionales mínimos que son necesarios para un Terminal Terrestre en la ciudad de Chiclayo.

Lo cual estará generando debido a la calidad del servicio de transporte de pasajeros, obtener datos estadísticos sobre la oferta y la demanda de la ciudad, para plantear una buena ubicación para desarrollar el proyecto, luego hacer un estudio sobre las actividades del terminal, hacer un organigrama de funcionamiento, de zonificación y cálculo de áreas necesarias; los recursos que se emplearan son en el reglamento nacional de edificaciones. Por tanto, la problemática desorganización en el sector de transporte; éste ha traído las siguientes consecuencias: Principalmente problemas viales, inadecuada ubicación de las empresas de transporte, paraderos informales, déficit de equipamiento.



<http://repositorio.upao.edu.pe/handle/upaorep/3355>

[https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UPAO\\_d85efb83b5fe65fa0ac63cc6bd865e04](https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UPAO_d85efb83b5fe65fa0ac63cc6bd865e04)



## **2.2 Bases Teóricas**

De acuerdo a Arias (2016) las bases teóricas implican un desarrollo amplio de los conceptos y proposiciones que conforman el punto de vista o enfoque adoptado para sustentar o explicar el problema planteado (p: 107).

### **2.2.0 Municipio Puerto Cabello**

El Municipio Puerto Cabello, es una ciudad de Venezuela, capital del municipio Puerto Cabello en el estado Carabobo, en cuyas inmediaciones se halla el puerto marítimo más importante y de mayor valor económico del país debido a su gran actividad de importación de materias primas para el sector industrial venezolano, que normalmente se trasladan hacia Valencia y Maracay. Tiene una superficie de 434 km<sup>2</sup> y una población de 201.511 habitantes (INE). Limita por el Norte con el Mar Caribe, desde la boca del río Sanchón hasta la Punta de Cambiadores.

#### **2.2.1 Fachadas cinéticas**

Las fachadas cinéticas o fachadas móviles son aquellas que cambian dinámicamente en vez de ser estáticas o fijas, permitiendo que el movimiento ocurra en la superficie de un edificio. Esto ayuda a crear lo que el arquitecto Buckminster Fuller llamó un efecto de “articulación de la piel” y es una extensión de la idea de que el envolvente de un edificio es un sistema activo en lugar de ser sólo contenedor.

Una fachada cinética se puede utilizar para manejar la luz, el aire, la energía, e incluso la información. Pueden actuar para reducir la ganancia solar, así como permitir el paso del aire fresco en el edificio, ayudando a alterar el ambiente interior. Los elementos móviles de la fachada pueden ser programados para responder a factores climáticos ú otros factores ambientales, tiempo, niveles y tipo de ocupación y así sucesivamente para mejorar el rendimiento y la eficiencia.

### **2.2.2 Estructura autoportante**

sistema de elementos interdependientes: conjunto de elementos interdependientes e interactuantes que forman un "todo" organizado y complejo, cuyo efecto es mayor al resultado que las unidades podrían tener si funcionaran de manera aislada.

Se llaman autoportantes los productos que son capaces de soportar todo el peso del apilamiento sin sufrir ningún deterioro. Por lo general, son autoportantes los productos que, por su forma y dimensiones, se pueden apilar superponiéndose, de modo que se colocan unos encima de otros.

### **2.2.3 Espacio público**

El espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente, ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques entre otros, o cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios; sumando sus dimensiones físico territoriales, política, social económica y cultural.

Es así, como el espacio público se presenta como el articulador de la existencia de la Ciudad, no solo en el plano físico-funcional sino en el simbólico-interpretativo.

Si se parte entonces de reconocer que lo urbano desborda la visión de lo meramente edilicio y se reconoce el hecho de que su propia naturaleza comporta hechos culturales, sociales, económicos y de identidad, se entiende por qué intervenir el espacio público denota intervenir el espacio vital de quienes habitan el territorio en el cual este tiene lugar.

### **2.2.4 Espacios de capitación urbana**

Configuración física a la red de senderos peatonales como parte de un sistema para la movilidad propias en el diseño del recorrido urbano el cual desplaza de forma atractiva y ecología al entorno o contexto existe.

### **2.2.5 Planeamiento urbano**

Es el que fija los perfiles de la ciudad y configura los espacios urbanos que desempeñan un papel importante y decisivo en la integración de los aspectos ambientales, económicos, demográficos y sociales con el fin de alcanzar la máxima armonía posible. El planeamiento urbano define las políticas o directrices relacionadas con la búsqueda de las mejoras en las condiciones de vida del conjunto completo de la población, redistribución equilibrada de los conjuntos demográficos y las actividades productivas, evitando de esta forma el sobredimensionamiento y la dispersión en la ciudad, y de esta manera lograr una integración espacial y funcional en la ciudad.

### **2.2.6 Vías Alternas**

El concepto de vía tiene diversos usos vinculados al lugar por donde se transita. La vía, en este sentido, es un camino. Puede tratarse del espacio urbano lineal que permite la circulación de las personas y de los vehículos, brindando además acceso a los edificios que se sitúan a ambos lados. Por debajo de las vías se encuentra la infraestructura de servicios urbanos como la red eléctrica, la telefonía o el agua potable.

Vía puede utilizarse como sinónimo de calle, rúa, pasaje, alameda, sendero, paseo o avenida, entre otros términos, aunque cada uno suele tener un significado más específico (una avenida es una calle muy amplia, por ejemplo). Las vías son interrumpidas por el cruce de otras vías o por su finalización en algún límite físico, como un parque urbano o una plaza. Es posible distinguir entre la acera o vereda (el lugar destinado a los transeúntes) y la calzada (donde circulan los vehículos) en la organización de una vía.

Una vía también es el riel del ferrocarril. En este sentido, la vía está formada por la sucesión de barras metálicas sobre las cuales se desplazan las ruedas de los trenes, actuando como guía, soporte y elemento conductor de la corriente eléctrica.

Los conductos por donde pasan los fluidos en el organismo, el arbitrio para hacer o conseguir algo y el estado o facultad que se elige para vivir también se conocen como vía: “Si nuestros vecinos no escuchan nuestros reclamos, tendremos que actuar por la vía militar”, “Ya intenté negociar con el dueño, pero no llegamos a ningún acuerdo: el tema continuará por la vía judicial”.

### 2.2.7 **Trafico**

Tráfico es un concepto que tiene su origen en el vocablo italiano tráfico. El término refiere al tránsito o desplazamiento de medios de transporte, seres humanos u objetos por algún tipo de camino o vía. El concepto de tráfico puede hacer mención tanto a la acción del movimiento como a las consecuencias de dicha circulación.

Por ejemplo: “El gobierno se comprometió a reforzar la lucha contra el tráfico de drogas”, “El tráfico está infernal: llevo casi una hora detenido por la cantidad de coches que hay en la carretera”, “De acuerdo a los periódicos locales, el tráfico de mercancías entre este país y China se incrementó un 26% en el último año”.

Lo habitual es que la noción de tráfico no se utilice en el ámbito del comercio legal, sino que quede restringida a las actividades ilícitas. Por eso suele hablarse de tráfico de drogas o tráfico de armas, pero no de tráfico de soja o tráfico de productos electrónicos, por citar dos tipos de mercancías.

Otro uso frecuente de tráfico refiere a la circulación de los coches, las motocicletas y el resto de los vehículos por las calles de una ciudad. Cuando se dice que el tráfico es intenso, se está haciendo referencia a que hay muchos vehículos en la calle y, por lo tanto, resulta difícil avanzar y desplazarse.

### **2.3 Bases Legales**

Según Villafranca D. (2002) “Las bases legales no son más que se leyes que sustentan de forma legal el desarrollo del proyecto explica que las bases legales son leyes, reglamentos y normas necesarias en algunas investigaciones cuyo tema así lo amerite.

**Constitución de la República Bolivariana de Venezuela**, Gaceta Oficial del jueves 30 de diciembre de 1999.

**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 178.** Es 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, la promoción de la participación, y el mejoramiento, en general, de las condiciones de vida de la comunidad, en las siguientes áreas:

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

2. Vialidad urbana; circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales; servicios de transporte público urbano de pasajeros y pasajeras.

**Ley Orgánica de Ordenación Urbanística**, Gaceta Oficial N° 33.868 del 16 de diciembre de 1987. Título IV de la planificación Urbanística capítulo I

**Artículo 16** La planificación urbanística forma parte del proceso de ordenación del territorio, y se llevará a cabo mediante un sistema integrado y jerarquizado de planes, del cual forman parte: - El Plan Nacional de Ordenación del Territorio. - Los planes regionales de ordenación del territorio. - Los planes de ordenación urbanística, y - Los planes de desarrollo urbano local. También formarán parte integrante del sistema de planes al cual se refiere este artículo los planes especiales y particulares que se formulen.

**Artículo 17** Los planes de ordenación urbanística tendrán los siguientes objetivos fundamentales: 1.- Desarrollar las políticas urbanísticas establecidas en el Plan de la Nación o formuladas por el Ejecutivo Nacional. 2.- Concretar, en el correspondiente ámbito espacial urbano, el contenido del Plan Nacional de Ordenación del Territorio y de los planes regionales de ordenación del territorio. 3.- Interrelacionar las acciones e inversiones públicas que incidan en la actividad urbanística. 4.- Determinar los usos del suelo urbano y sus intensidades, así como definir normas y estándares obligatorios de carácter urbanístico. 5.- Señalar los servicios públicos necesarios cuantitativa y cualitativamente. 6.- Determinar los estímulos para lograr la participación de los particulares en el desarrollo urbanístico. 7.- Armonizar los programas de desarrollo urbanístico de los organismos del sector público, entre sí y con los del sector privado.

Capítulo II De la Planificación Urbanística Nacional

**Artículo 24.-** Los planes de ordenación urbanística contendrán:

1. Definición estratégica del desarrollo urbano, en términos de población, base económica, extensión del área urbana y control del medio ambiente.

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

**Artículo 25.-** El reglamento establecerá los lineamientos, directrices, características generales y otros criterios o disposiciones aplicables a los nuevos centros poblados y ciudades que desarrollen organismos del sector público o los particulares. El Ejecutivo Nacional autorizará la creación de los mencionados nuevos centros poblados y ciudades, y seguirá el mismo procedimiento pautado para la aprobación de los planes de ordenación urbanística.

## Capítulo II

### De los Trámites Administrativos para la Ejecución de Urbanizaciones y Edificaciones

**Artículo 80.-** La realización de urbanizaciones y edificaciones requerirá la existencia de un proyecto, elaborado por profesionales competentes según la ley de la materia, quienes responderán por la correspondencia del proyecto con las normas y procedimientos técnicos aplicables y con las variables urbanas fundamentales y demás prescripciones establecidas en el correspondiente plan de desarrollo urbano local o en la ordenanza de zonificación. Un profesional residente responderá de que la obra se ejecute con sujeción a los planos y demás documentos y especificaciones del proyecto.

El Municipio podrá eximir del cumplimiento del requisito del profesional residente a las edificaciones de vivienda unifamiliar de una planta construida por un propietario para su habitación.

**Artículo 87.-** A los efectos de esta ley se consideran variables urbanas fundamentales en el caso de las edificaciones: 1. El uso previsto en la zonificación. 2. El retiro de frente y el acceso según lo previsto en el plan para las vías que colindan con el terreno. 3. La densidad bruta de población prevista en la zonificación. 4. El porcentaje de ubicación y el porcentaje de construcción previstos en la zonificación. 5. Los retiros laterales y de fondo previstos en la zonificación. 6. La altura prevista en la zonificación. 7. Las restricciones por seguridad o por protección ambiental. 8. Cualesquiera otras variables que los planes respectivos impongan a un determinado lote de terreno.

**Normas Sanitarias**, Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 4.044 Extraordinaria Caracas, 8 de Septiembre de 1.988.

**Artículo 8** En el caso de edificaciones para uso del público o destinadas a colectividades determinadas tales como: escuelas, teatros, cines, salas de fiestas, locales de reunión y similares, se determinará el número de personas que pueden ocupar la edificación sin posible riesgo, en estricta concordancia con el proyecto.

**Artículo 84** En edificaciones de tipo Institucional y/o comercial, tales como hoteles, escuelas, hospitales, fuente de soda, restaurantes y similares donde se instalen cocinas, (hornillas), planchas para asar, parrilleras, marmitas y otros equipos similares, se instalarán sobre cada uno de ellos sistemas de campanas de aspiración provistas de filtros y ventiladores adecuados y conectados a conductos de ventilación, que garanticen la rápida remoción del calor, vapor, humos y olores producidos durante el proceso de preparación de alimentos y cuya descarga no ocasione molestias a terceros.

**Artículo 144** Las edificaciones destinadas a instalaciones, que se indican a continuación serán dotadas de salas sanitarias y de piezas sanitarias del tipo y del número mínimo que se anota en cada caso:

e. Cuarteles, puestos de guardia, comandos y similares

1. Se proveerán salas sanitarias separadas; para hombres y para mujeres, cuando existan plazas de ambas clases. 2. El tipo y número de piezas sanitarias a instalar en las salas sanitarias para hombres será el siguiente: Excusados: 1 por cada 25 hombres o fracción Urinarios: 1 por cada 50 hombres o fracción 3. El tipo y número mínimo de piezas sanitarias a instalar en las salas sanitarias para mujeres será el siguiente: Excusados: 1 por cada 20 mujeres o fracción 4. Se instalará un lavamanos por cada 50 plazas o fracción. 5. Se instalará una ducha por cada 50 plazas o fracción. 6. Se instalará una fuente de beber por cada 50 plazas o fracción y se ubicarán fuera de las salas sanitarias. 7. Se instalará un lavadero en cada piso. 8. Para uso del personal residente, empleados y trabajadores, se proveerán adicionalmente salas sanitarias separadas para hombres y para mujeres, de acuerdo con lo establecido en el.

**Ley Orgánica Del Ambiente Ley Orgánica Del Ambiente**

**Artículo 4** La gestión del ambiente comprende: 1. Corresponsabilidad: Deber del Estado; la sociedad y las personas de conservar un ambiente sano, seguro y ecológicamente equilibrado. 2. Prevención: Medida que prevalecerá sobre cualquier otro criterio en la gestión del ambiente. 3. Precaución: La falta de certeza científica no podrá alegarse como razón suficiente para no adoptar medidas preventivas y eficaces en las actividades que pudiesen impactar negativamente el ambiente. 4. Participación ciudadana: Es un deber y un derecho de todos los ciudadanos la participación activa y protagónica en la gestión del ambiente. 5. Tutela efectiva: Toda persona tiene derecho a exigir acciones rápidas y efectivas ante la administración y los tribunales de justicia, en defensa de los derechos ambientales. 6. Educación ambiental: La conservación de un ambiente sano, seguro y ecológicamente

equilibrado debe ser un valor ciudadano, incorporado en la educación formal y no formal. 7. Limitación a los derechos individuales: los derechos ambientales prevalecen sobre los derechos económicos y sociales, limitándolos en los términos establecidos en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y las leyes especiales. 8. Responsabilidad en los daños ambientales: La responsabilidad del daño ambiental es objetiva y su reparación será por cuenta del responsable de la actividad o del infractor. 9. Evaluación de impacto ambiental: Todas las actividades capaces de degradar el ambiente deben ser evaluadas previamente a través de un estudio de impacto ambiental y socio cultural. 10. Daños ambientales: Los daños ocasionados al ambiente se consideran daños al patrimonio público.

**Artículo 12** El Estado, conjuntamente con la sociedad, deberá orientar sus acciones para lograr una adecuada calidad ambiental que permita alcanzar condiciones que aseguren el desarrollo y el máximo bienestar de los seres humanos, así como el mejoramiento de los ecosistemas, promoviendo la conservación de los recursos naturales, los procesos ecológicos y demás elementos del ambiente, en los términos establecidos en esta Ley.

### **Ley Orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio**

#### Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio

**Artículo 3.** A los efectos de esta Ley, se entiende por Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio al proceso de naturaleza política, técnica y administrativa, dirigido a sistematizar la programación, evaluación, seguimiento y control de la ordenación del territorio, la cual forma parte del proceso de desarrollo sustentable del país, por lo que todas las actividades que se realicen a tal efecto deberán estar sujetas a las normas que regulan el Sistema Nacional de Planificación, y servirá de base espacial para los planes Autoridad del Distrito Metropolitano y Distrito con Régimen Especial.

**Artículo 14.** La autoridad en materia de Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio será ejercida de manera coordinada por el Distrito Metropolitano o Distrito con régimen especial, con los municipios que lo integran, cada uno dentro de su competencia.

**Artículo 19.** Se crea la Comisión Nacional de Ordenación del Territorio, como máximo organismo asesor en materia de ordenación del territorio, la cual estará presidida por el Ministro o Ministra competente en materia de Planificación y Desarrollo, quien ejercerá la representación de ésta, a todos los efectos, la cual estará integrada por los siguientes Despachos:

Los Ministerios del Ambiente y de los Recursos Naturales; del Interior y Justicia; de Relaciones Exteriores; de la Defensa; de Industrias Ligeras y Comercio; de Energía y Petróleo; de Infraestructura; de Agricultura y Tierra; de Educación y Deportes; de Salud y Desarrollo Social; de Industrias Básicas y Minerías; para la Economía Popular; de Ciencia y Tecnología; de la Cultura; para la Vivienda y el Hábitat; de Estado para la Coordinación y Control de las Zonas Especiales de Desarrollo Sustentable y la Secretaría Permanente del Consejo Nacional de Seguridad y Defensa.

La Secretaría Técnica de la Comisión Nacional de Ordenación del Territorio estará adscrita al ministerio competente en materia de Ambiente y de los Recursos Naturales, la cual será ejercida por la dependencia responsable de la ordenación del territorio de este Ministerio, de acuerdo con las disposiciones que reglamentariamente se prevea.

## 2.4 Definición de Términos

**Arquitectura:** Es el arte y la técnica de proyectar, diseñar y construir edificios,<sup>1</sup> modificando el hábitat humano y estudiando, la estética, el buen uso y la función de los espacios.

**Bus:** También designado como autobús, colectivo, guagua o simplemente como bus, dependiendo de la parte de Latinoamérica en la cual uno se encuentre, es un vehículo de gran porte y capacidad, que se usa especialmente para el transporte público de pasajeros.

**Circulación:** Es el tránsito o tráfico de vehículos. Este flujo vehicular determina la vida cotidiana en las grandes ciudades ya que, de acuerdo a las condiciones de circulación, es posible sufrir congestionamientos y perder varias horas durante los desplazamientos. Cuando se producen grandes congestionamientos, la circulación se detiene y los vehículos no pueden avanzar.

**Colectivo:** Es la Agrupación de individuos o aquel conjunto de personas que sostienen intereses comunes, es decir, trabajan, se ocupan, están motivados y comparten los mismos objetivos o temas de interés.

**Cultural:** La prueba visual de las costumbres, tradiciones, folklores o rituales exclusivos de una civilización actual.

**Imagen Urbana:** Se entiende por imagen urbana al conjunto de elementos naturales y artificiales (lo construido) que constituyen una ciudad y que forman el marco visual de sus habitantes, tales como: colinas, ríos, bosques, edificios, calles, plazas, parques, entre otros.

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

**Plan de desarrollo urbano:** es un documento técnico donde se expone la necesidad de un ordenamiento territorial en el que se expresen las previsiones para la organización y el desarrollo futuro de la ciudad y se puedan instrumentar e implementar las normativas necesarias de las que se ha de hablar en dicho plan. Estos planes deben estar en constante actualización debido al ritmo de crecimiento de ciudades, así como de su demografía. El nombre del término depende de cada país y sus leyes, en todos los países exista una normativa que regule y prevea el crecimiento y desarrollo de las ciudades.

**Terminal:** es una edificación complementaria del servicio de transporte terrestre, que cuenta con instalaciones y equipamiento para el embarque y desembarque de pasajeros y/o carga, de acuerdo a sus funciones.

**Trafico:** Desplazamiento de medios de transporte, seres humanos u objetos por algún tipo de camino o vía.

**Transito:** Movimiento de personas o vehículos de un lugar a otro.

**Turismo:** comprende las actividades que hacen las personas (turistas) durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período consecutivo inferior a un año y mayor a un día, con fines de ocio, por negocios o por otros motivos.

**Urbanismo:** es la concepción social, económica y política de la ciudad (p: 191). Es una responsabilidad de la función pública que debe soportarse en un marco jurídico claro y preciso, en una adecuada asignación de competencias y definición de procedimientos de seguimiento y control de las acciones y decisiones vinculadas con la planificación urbana y la ordenación del territorio.

**Vehículos:** Es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro.

**Vías alternas:** Son vías anexadas a otras vías, hechas para reducir el flujo vehicular.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

El presente capítulo señala los métodos, técnicas, instrumentos, estrategias y procedimientos utilizados en el estudio que se desarrolla.

Acuerdo a Arias (2016) El marco metodológico describe cada uno de los componentes metodológicos que el investigador ha seleccionado para cumplir con los objetivos de la investigación que se ha propuesto, los cuales deben estar sustentados por autores especialistas de La metodología del proyecto incluyendo el tipo o tipos de investigación, las técnicas e instrumentos que serán utilizados para llevar a cabo la indagación. Es el "cómo" se realizará el estudio para responder el problema planteado (Pág.110).

#### **3.1 Tipo de investigación**

Según Silva (2008) de acuerdo al problema planteado y a los objetivos a alcanzar, la investigación consiste en la caracterización de un objeto en estudio o una situación concreta: señalando sus características y propiedades, interpretando lo que es y describe la situación de las cosas en el presente; de la misma manera, permite dar respuesta al cuarto objetivo específico relacionado con la formulación de lineamientos.

El presente trabajo de investigación según las distintas características que presenta es considerado un proyecto descriptivo y documental.

Al respecto tenemos la Universidad Experimental Libertador (1998) manifiesta: El proyecto descriptivo consiste en el estudio detallado de una propuesta deduciendo, lo que se está presentando como un problema de tipo práctico, observando para satisfacer necesidades de una comunidad, describiendo de forma tal la posible solución para la institución o grupo social. La propuesta debe tener apoyo, bien sea en una investigación de tipo documental.

En este tipo de investigación, como su nombre lo indica, debe referirse a la formulación

de políticas, programas, métodos y procesos de recolección de datos, desde el campo de estudio, analizando y observando su entorno de forma que la información sobre hechos tangibles nos dé el resultado de un proyecto más realista en lo referente tratado.

### 3.2 Población y Muestra

**Población:** Arias (2016) señala la población o en términos más precisos población objetivo, es un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivos las conclusiones de la investigación. Ésta queda delimitada por el problema y por los objetivos del estudio. (Pág: 81). De allí que en toda investigación la población es un factor muy importante ya que en ella se obtienen los datos que respaldan el proyecto.

La población no es más que los individuos que se encuentran dentro del sector a estudiar para el presente proyecto, en este caso, se toma como población la conformada por los habitantes del sector La Noria del Municipio Puerto Cabello.

Para este análisis de población utilizaremos como referencia el último censo realizado en el año 2011 para el Estado Carabobo por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en el que se observan los siguientes datos:

Cuadro 1: Censo de Carabobo, Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

Censo INE 2011	Cantidad
Totalidad de Habitantes en el Estado Carabobo	2.239.222
Totalidad de Habitantes en el Municipio Puerto Cabello	209.080
Totalidad de Habitantes Usuarios del Transporte Urbano	1.712

El Municipio Puerto Cabello representa un 11% de la población total del Estado Carabobo. De acuerdo a los datos establecidos previamente, se tomará un número de 1.000 habitantes que representen los usuarios que se encuentren dentro del área de influencia del

terreno del proyecto a plantear. Para ello los dividiremos en tres grupos, la población finita, la infinita y la accesible.

La población finita es el grupo de usuarios que se encuentran próximos al área a estudiar, usuarios, inmediatos del proyecto, para esta población estimaremos un número de 500 habitantes.

La población infinita es aquella que se encuentra más alejada del punto de concentración, usuarios externos del proyecto, estimados unos 400 habitantes para este grupo.

La población accesible es aquella la cual usaremos como muestra, ya que representa la porción de población con la que tendremos contacto y de la cual extraeremos resultados representativos de la totalidad de la población. A este sector le asumiremos el 10% de la población neta, que vendrán siendo 100 habitantes.

**Muestra:** Tamayo y Tamayo (2003) La muestra descansa en el principio de que las partes representan el todo, por tanto, refleja las características que definen la población de la cual fue extraída, lo cual nos indica que es representativa (Pág: 176).

El número de habitantes para la muestra fue, 100 entre ellos estaban los trabajadores, usuarios y los turistas del sector.

### **3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

según Arias (2016) señala que se entiende por técnicas de investigación el procedimiento o forma particular de obtener datos o información. (Pág.: 67). Parafraseando lo señalado anteriormente, las técnicas de recolección de datos son las actividades realizadas por el investigador a fin de obtener las respuestas requeridas para alcanzar los objetivos de dicha investigación. Entre las técnicas se tienen: (a) la observación, (b) la entrevista, (c) la encuesta, (d) la técnica socio métrica y (e) escala de actitud. La observación es el más común

de las técnicas de investigación. Para Bernal, C (2010), la observación “...Es un proceso riguroso que permite conocer, de forma directa, el objeto de estudio para luego describir y analizar situaciones sobre la realidad estudiada” (pág. 257). La observación puede ser: simple o no participante, observación participante, observación libre o no estructurada, observación estructurada.

**Observación libre o no estructurada:** Arias (2016) Es la que se ejecuta en función de un objetivo, pero sin una guía prediseñada que especifique cada uno de los aspectos que deben ser observados (pág.: 70). En el caso de la observación libre o no estructurada, se emplean instrumentos tales como: diario de campo, libreto o Cuaderno de notas, cámara fotográfica y cámara de video.

De acuerdo con Arias (2016) señala que un instrumento de recolección de datos es cualquier recurso, dispositivo o formato (en papel o digital), que se utiliza para obtener, registrar o almacenar información.


Para llevar a cabo la presente investigación se utilizó como técnicas de recolección de datos la observación directa no estructurada del sector a ser intervenido y el análisis documental de acuerdo al diseño de la investigación, a fin de evaluar las diferentes variables que permitieron llevar a cabo la propuesta, y se empleó como instrumentos de recolección de datos, el cuaderno de notas y la cámara fotográfica, para el registro de los factores más resaltantes a considerar en el diseño propuesto.

Por tanto, el instrumento de recolección de datos que nos ayudara a diagnosticar y analizar problemas y fortalezas que se encuentren en el terreno donde se plantea el proyecto. La manera en que desarrollemos el siguiente instrumento describirá los distintos factores a tratar afirmando o negando si existe o no en nuestra área de estudio, colocando una breve observación que indique el problema.

### 3.3.1 Lista de Cotejo:

Para Balestrini (1998: Pág.138) es una herramienta que se puede utilizar para observar sistemáticamente un proceso a través de una lista de preguntas cerradas. En la presente investigación se elaboró un listado de aseveraciones sobre un Terminal Turístico.

Tabla 1- Lista de Cotejo, Fuente: propia.

	REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA		
	UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ FACULTAD DE INGENIERÍA ESCUELA DE ARQUITECTURA		
VARIABLES	SI	NO	OBSERVACIONES
CLIMA	X		Tropical con temperatura de 28°C que varía al año 22-32°C.
TERRENO	X		El terreno en estudio de morfología triangular se encuentra ubicado en el centro de la zona urbana de Puerto Cabello.
TOPOGRAFIA	X		Presenta en su apreciación una plana sin cotas y baja inclinación casi imperceptible siendo los puntos adyacentes entre el casco urbano entre la Circunvalación del Mar.
HIDROGRAFIA		X	No posee canales pero cercano a el paso el Rio San Esteban.
SUELOS	X		Predominantemente arenoso
VEGETACION		X	No se aprecia vegetación alguna o de gran relevancia
LINDEROS	X		Se encuentra: al norte con el Hotel Isla Larga, este centro comercial, sur zona industrial y oeste estación ferrocarril.
DRENAJES		X	Es necesario un mejor sistema de aguas en el proyecto.
VIALIDAD	X		En los alrededores se encuentra la calle Urdaneta al norte, la calle Ayacucho al este, la Noria al sur, y al oeste propuesta.
EDIFICACIONES	X		N:Hotel Isla Larga, E:CDI, centro comercial Ayacucho, Panadería, S: Zona Industrial y Oeste:La Estación Ferrocarril.
INSTALACIONES ELEC.	X		El terreno si posee este servicio.
INSTALACIONES AB		X	El terreno si posee este servicio pero requiere uno mejor.
INSTALACIONES AN		X	El terreno si posee este servicio pero requiere uno mejor.
INTALACINES GAS		X	El terreno no posee este servicio.
INSTALACIONES TLF.	X		El terreno si posee este servicio pero requiere uno mejor.
TRANSPORTE PUBLIC.	X		Desorganización, congestión en las paradas de Buses.

### **3.3.2 La Encuesta**

En este proyecto se utilizó la encuesta como parte de los métodos de recolección de datos. Según Tamayo y Tamayo (2008), la encuesta “es aquella que permite dar respuestas a problemas en términos descriptivos como de relación de variables, tras la recogida sistemática de información según un diseño previamente establecido que asegure el rigor de la información obtenida” “ (Pág. 24). Según lo antes descrito, podemos entender que la encuesta es una serie de cuestionamientos claros hacia una cantidad finita de personas para obtener información precisa que ayude a la investigación


Para esta encuesta utilizaremos el método de preguntas cerradas, para ello Gómez (2006), define que, “las preguntas cerradas contienen categorías fijas de respuestas que han sido delimitadas, las respuestas incluyen dos posibilidades. (dicotómicas) o incluir varias alternativas. Este tipo de preguntas permite facilitar previamente la codificación (valores numéricos) de las respuestas de los sujetos (Pág. 127-128). Tomando estos alineamientos en cuenta, se procederá a realizar una encuesta a 100 habitantes del municipio Puerto Cabello en la que tendrán que responder según su criterio la totalidad de 10 preguntas cerradas que nos ayudaran a entender las necesidades de sus habitantes.

### **3.3.3 Modelo de la Encueta**

A continuación, mostraremos el modelo utilizado en la encuesta para recaudar información pertinente de la propuesta de un Terminal Turístico en la ciudad de Puerto Cabello. La misma va dirigida a habitantes del sector en el que se va a trabajar, de manera de tener opiniones reales de personas que frecuentan el entorno de interés.

De manera de tener respuestas acertadas, colocaremos un rango de dos en el cual los individuos podrán escoger que tan de acuerdo o desacuerdo están con la pregunta que se les está planteando en el formulario. No se pedirán datos personales como nombre, edad o genero por no considerarse relevantes para la investigación.

Tabla 2- Modelo de Encuesta, Fuente: propia.

	<b>REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA</b> <b>UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ</b> <b>FACULTAD DE INGENIERÍA</b> <b>ESCUELA DE ARQUITECTURA</b>		
<p>La siguiente encuesta va dirigida a habitantes de la ciudad de Puerto Cabello, con la intención de conocer su perspectiva en puntos que crearán una serie de criterios valiosos para la propuesta que se está realizando. A continuación, señale SI o NO el valor que más se adecue a su opinión.</p>			
Nº	PREGUNTAS	SI	NO
1	¿ La ciudad posee una buena interacción entre el peatón y el espacio urbano?		
2	¿Considera que existe un deterioro en función al manejo y mantenimiento del Terminal Turístico “Juan José Flores”?		
3	¿Encuentra necesario un nuevo planteamiento en el diseño del Terminal Turístico?		
4	¿Considera que combinar el Terminal Turístico con Espacios de Captación Urbana eleve el impacto turístico de la ciudad?		
5	¿Disfruta usted de los espacios al aire libre?		
6	¿Considera que el Terminal Turístico debería tener salas de espera en abordaje de pasajeros en el área de Bus ?		
7	¿Si, Considera caminar tramos cortos o No, si escoge el transporte convencional?		
8	¿Considera que los usuarios tengan acceso a los servicios que requiere un Terminal?		
9	¿Considera según su perceptiva el Terminal debería contar con feria de comidas?		
10	¿Considera que si se mejorara la imagen turística del sector lo visitaría más seguido?		

### **3.4. Técnicas de análisis**

Según Tamayo y Tamayo (1987) “El procesamiento de datos no es otra cosa que el registro de los datos obtenidos por los instrumentos empleados, mediante una técnica analítica en la cual se comprueban los datos obtenidos por los instrumentos empleados, mediante una técnica analítica en la cual se comprueba la hipótesis y se obtienen las conclusiones” (p.103). Los datos obtenidos fueron evaluados para completar las fases de la propuesta del diseño del centro de investigación y plasmados en los planos correspondientes.

#### **3.4.1 Fases metodológicas**

##### **Fase 1 Diagnostico de la situación**

La Terminal Turística, en los últimos años, ha ido cayendo en condiciones poco adecuadas para el flujo constante que maneja, por tanto, las personas se han convertido en esclavos de las colas, los carros y transportes públicos ya son una extensión de nuestras casas. La familia convive más en su medio de transporte que en sus propios hogares, desayunan, se arreglan, terminan las tareas dentro del mismo con el fin de poder llegar a tiempo a sus destinos.

La condición actual de esta situación, es algo que influye en la vida económica del municipio el cual gira alrededor del Turismo y económica industrial dada su ubicación e importancia en nuestro país gracias a su gran potencial turístico por su historia y casco colonial la cual tiene interesantes ponencias comerciales y culturales. Por todo lo antes expuesto, el deterioro de la vida cotidiana de los habitantes y el desarrollo de la ciudad está en retroceso y un colapso inminente no es de extrañarse.

Para ello la técnica de instrumentación que utilizaremos para la siguiente información:

Observación no estructurada, de forma directa con la finalidad de visualizar y obtener toda la información referida en cuanto al tráfico y la vialidad o diseño de la Terminal Turística.

Entrevistas (libre), la cual realizamos a las personas habitantes de las localidades cercanas y a las personas circulantes, los cuales son los que están directamente involucrados con él mismo, y son los indicados en ofrecer la información requerida para el estudio. Por ello se realizarán preguntas abiertas.

## **Fase 2 Análisis para el diseño del terminal turístico**

La falta de un lugar adecuado a las necesidades de comodidad y confort del usuario como requisitos indispensables, por lo cual, la vinculación con el contexto y las zonas adyacentes forma parte esencial del sentido urbano de la imagen de la ciudad querida. Por ello, la ausencia de esto genere, los conflictos que acarrea entre ello:

El colapso de las vías en la ciudad de Puerto Cabello, afecta de forma directa a cada uno de sus habitantes, entorpeciendo su movilidad a través de la ciudad, y de esta forma imposibilitando en algunos casos, la puntualidad al llegar a sus empleos o instituciones educativas, y al mismo tiempo deteriorando la calidad de vida de los mismos.

El descontrol en los accesos del Terminal Turístico y las zonas cercanas a este sin mencionas el congestionamiento.

Se basa en la selección de las herramientas de evaluación que sirvieron para diagnosticar el nivel demanda de vehicular y el nivel de tránsito vehicular, dichas herramientas son:

- La entrevista libre con una población y muestra al azar

Universo: conjunto de individuos o elementos cualesquiera en los cuales se consideran una o más características que se someten a estudio. El estado Carabobo el cual pertenece la Terminal Turística tiene una población de 2.239.222 aproximadamente.

Población: el conjunto de todos los individuos cuyo conocimiento es objeto de interés para realizar la investigación de un área determinada. La autopista Circunvalación del Mar posee una población de habitantes y circulantes oscilante de 209.080.

Muestra: conjunto de individuos extraídos de una población con el fin de inferir, mediante su estudio. Nuestra muestra está representada por el 30% de habitantes tomados al azar; el cual será de 1712 habitantes.

Muestra al azar: no tiene orden específico ni selección del individuo, es decir, que se elige sin asociaciones ni grupos. Para el presente proyecto investigación nuestra muestra al azar será representada por una población manejable entre 500 y 100 habitantes. De la cual solo manejamos 100 usuarios.

Según María Luongo Clemen Mazzarella (2006)

### **3.4.2 Gráficos de Resultados**

Según Balestrini (2002) “las técnicas graficas permiten representar los fenómenos estudiados a través de figuras, que puedan ser interpretadas y comparadas fácilmente entre sí” (Pág. 180). El estudio visual, usualmente es la forma de análisis de mejor y fácil entendimiento para todos.

A continuación, procederemos a representar los resultados obtenidos en la encuesta realizada a 100 personas que residen en la ciudad de Puerto Cabello, por medio de gráficos y porcentajes que nos hará percibir y analizar con mayor claridad las respuestas obtenidas. Luego de ello analizaremos las ponderaciones de cada ítem y daremos con un veredicto.

Pregunta 1:

Cuadro 2: Resultado de pregunta 1

1	¿ La ciudad posee una buena interacción entre el peatón y el espacio urbano?	
X	SI	NO
%	15	85

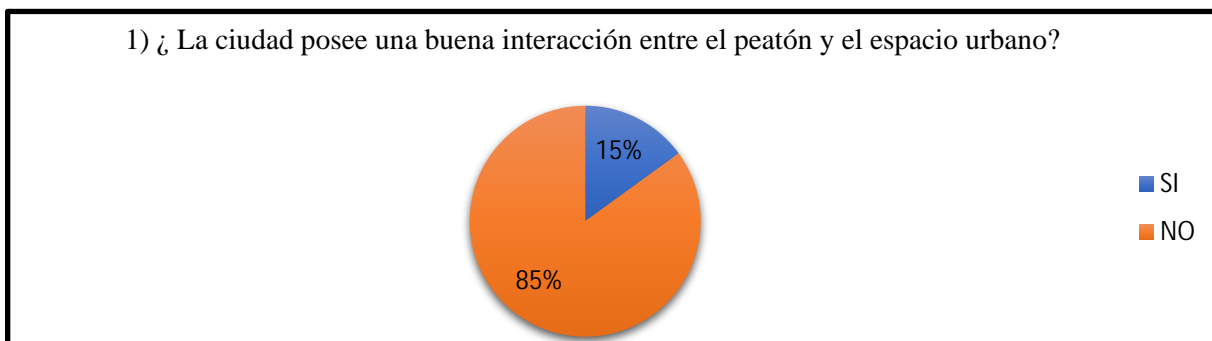


Gráfico 1: Resultados encuesta 1. Los habitantes parecen no estar satisfechos con la relación que hay entre su entorno y piden una mejoría.

Pregunta 2:

Cuadro 3: Resultado de pregunta 2

2	¿Considera que existe un deterioro en función al manejo y mantenimiento del Terminal Turístico “Juan José Flores”?	
X	SI	NO
%	95	05

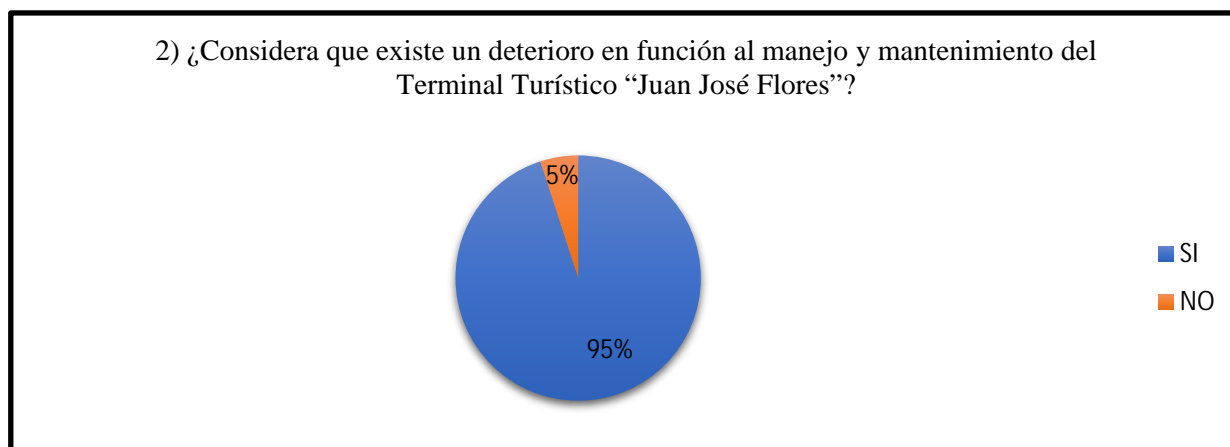


Gráfico 2: Resultados encuesta 1. La mayoría coincide en que son necesario medidas para tratar esto

Pregunta 3:

Cuadro 4: Resultado de pregunta 3

3	¿Encuentra necesario un nuevo planteamiento en el diseño del Terminal Turístico?	
X	SI	NO
%	80	20

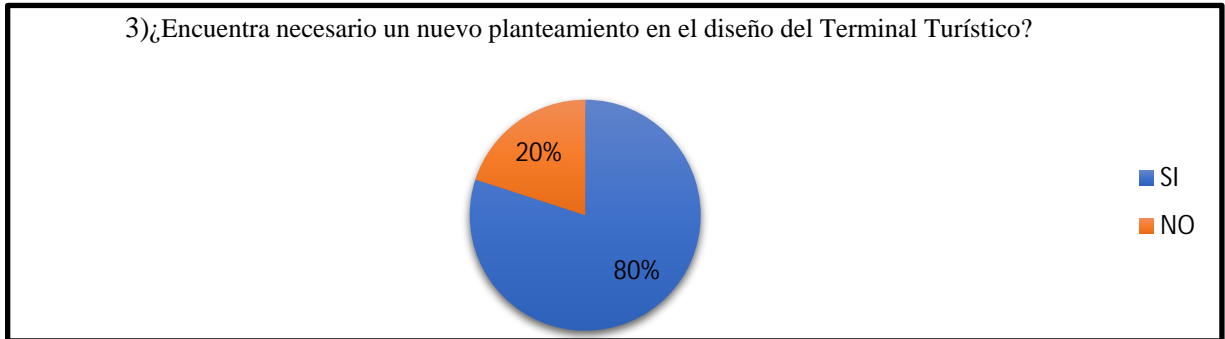


Gráfico 3: Resultados encuesta 1. Los habitantes parecen no estar interesados en un nuevo diseño y el mejoramiento de este.

Pregunta 4:

Cuadro 5: Resultado de pregunta 4

4	¿Considera que combinar el Terminal Turístico con Espacios de Captación Urbana eleve el impacto turístico de la ciudad?	
X	SI	NO
%	60	40

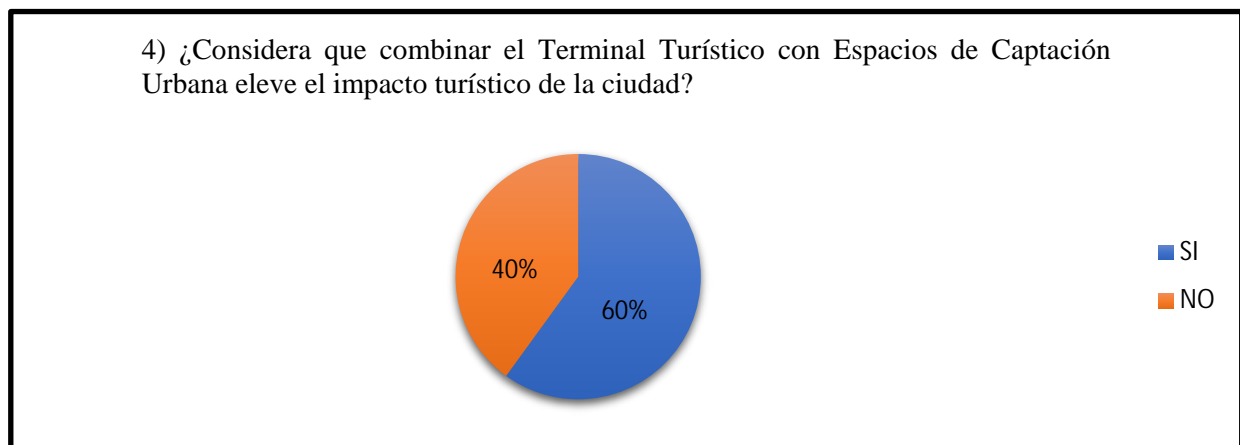


Gráfico 4: Resultados encuesta 1. La mayoría coincide que eso sería algo muy positivo a la ciudad

Pregunta 5:

Cuadro 6: Resultado de pregunta 5

5	¿Disfruta usted de los espacios al aire libre?	
X	SI	NO
%	70	30

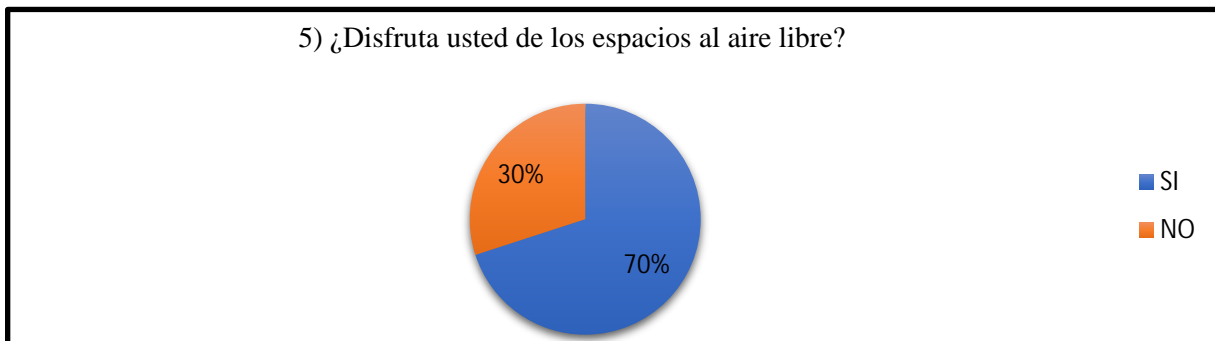


Gráfico 5: Resultados encuesta 1. Los habitantes parecen disfrutar los espacios al aire libre y la relación de su entorno con el paisajismo.

Pregunta 6:

Cuadro 7: Resultado de pregunta 6

6	¿Considera que el Terminal Turístico debería tener salas de espera en abordaje de pasajeros en el área de Bus ?	
X	SI	NO
%	87	13

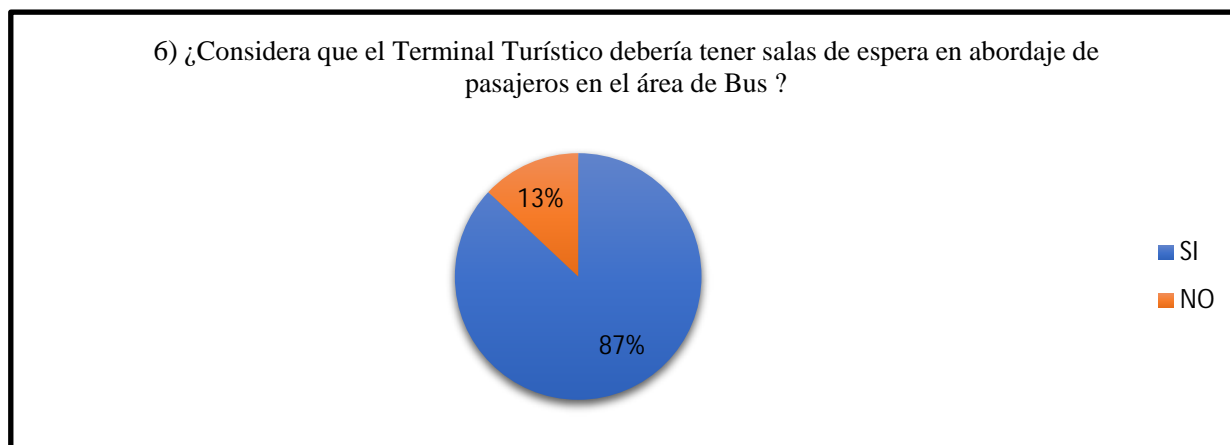


Gráfico 6: Resultados encuesta 1. La mayoría coincide en que una sala de espera es necesaria para esto.

Pregunta 7:

Cuadro 8: Resultado de pregunta 7

7	¿Si, Considera caminar tramos cortos o No, si escoge el transporte convencional?	
X	SI	NO
%	55	45



Grafico 7: Resultados encuesta 1. Los habitantes parecen preferir ligeramente caminar tramos cortos a el transporte convencional.

Pregunta 8:

Cuadro 9: Resultado de pregunta 8

8	¿Considera que los usuarios tengan acceso a los servicios que requiere un Terminal?	
X	SI	NO
%	92	08

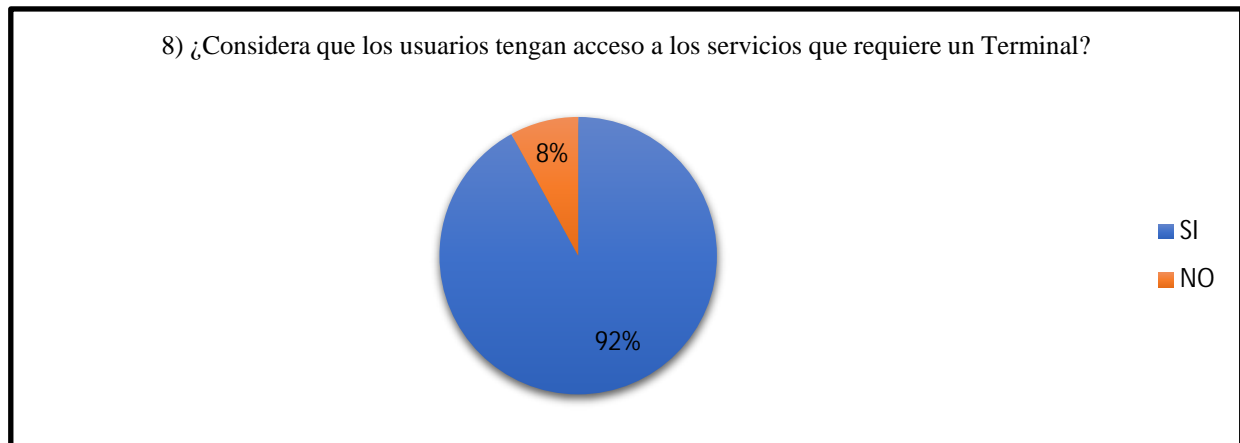


Grafico 8: Resultados encuesta 1. La mayoría coincide en que es necesario el acceso a los servicios requeridos de un Terminal.

Pregunta 9:

Cuadro 10: Resultado de pregunta 9

9	¿Considera según su perceptiva el Terminal debería contar con Feria de Comidas?	
X	SI	NO
%	75	35

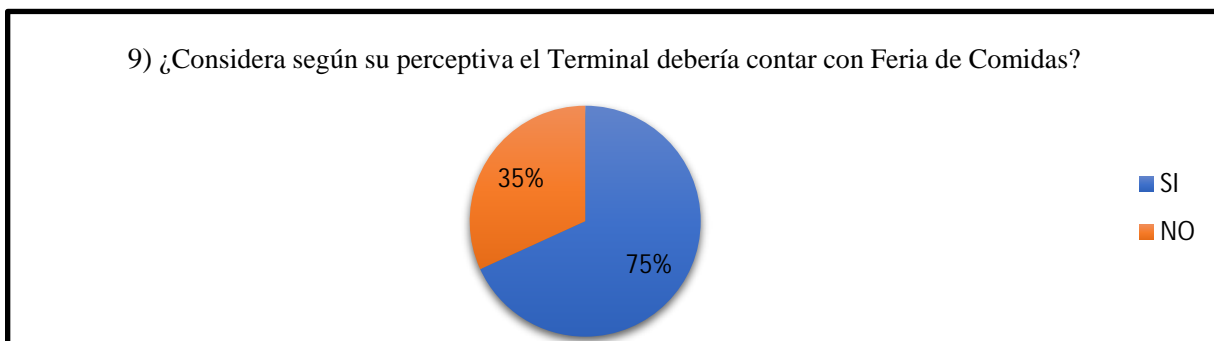


Grafico 9: Resultados encuesta 1. Los habitantes según su perfectiva consideraron que el Terminal Turístico debería contar para su mejoría con una Feria de Comidas.

Pregunta 10:

Cuadro 11: Resultado de pregunta 10

10	¿Considera que si se mejorara la imagen Turística del sector lo visitaría más seguido?	
X	SI	NO
%	90	10

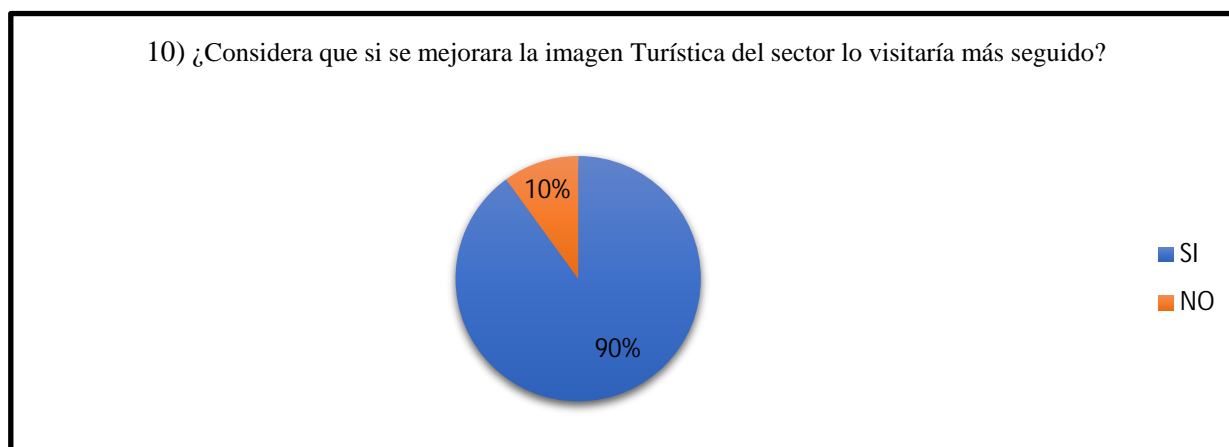


Grafico 10: Resultados encuesta 1. La mayoría coincide que el sector necesita una mejora en su imagen Turística lo cual elevaría su cifra de visitas e imagen comercial-industrial en un corto tiempo.

### **3.5 Conclusiones y Recomendaciones.**

Las costas de Venezuela son muy ricas en minerales salinos. Teniendo en cuenta que algunas de las playas son aptas para trabajar como balneario, o simplemente puertos o muelles donde el turista puede disfrutar su confort al visitarlas. Como también hay otras que son prohibidas hasta para su uso.

Según el resultado del análisis de datos, se puede concluir que la mayoría de los turistas que visitan el Terminal Turístico provienen del Estado Carabobo. Las cuales realizan dos a tres veces al mes. Los turistas comentan que si hay un mejoramiento en la imagen turística del sector las visitas serían más frecuentes, a su vez plantean que se puede realizar un nuevo terminal de Portuario para los traslados de la ciudad, incorporándole conexiones para mayor disfrute y un impacto elevado a nivel turístico, el cual contaría con las áreas destacadas las cuales serían: Boletería, Área de Espera, Cafetín, Primeros Auxilios, Áreas Verdes, Áreas Recreativas y Puntos de Control de acceso.

Entre las recomendaciones que se pueden considerar están:

Comunicación de los estudios de: zonificación, reestructuración urbana y desarrollo de Terminal turístico de Portuario, para proponer soluciones de confort a los turistas y residentes, que deseen utilizar el servicio de este para el traslado urbano se puede realizar por medio de folletos, prensa, una buena propaganda con los institutos privados y públicos todo en conjunto.

Crear foros de opinión sobre terminales a nivel de Arquitectura.

Planteamiento de obras Arquitectónicas relacionadas con muelles, terminales y conexiones urbanas todo en conjunto para crear una mejor imagen para el turismo venezolano.

Charla y concurso de diseños de terminales, contexto y conexiones urbanas en Venezuela.

Asesorías a la construcción, diseño y ejecución de obras en las costas venezolanas.

Estas estrategias crearan, un impacto positivo, económico y social. Es por esto que se generaría un importante movimiento y mejoramiento de la imagen turística. La cual busca el mayor rendimiento y confort para el disfrute del turista o usuario, beneficiando de esta manera al Municipio portuario, el estado Carabobo y al país Venezuela. Debido a que actualmente no hay diseños arquitectónicos en la zona costera portuaria, ni terminales turísticos y conexiones a nivel contextual. Por ende, no hay edificaciones adecuadas para tales fines.

### **3.6 Fases de la Investigación**

Las fases metodológicas consistieron en la determinación de los pasos que debieron seguirse para llevar a cabo la investigación desde el inicio hasta la conclusión del mismo.

#### ***3.6.1 Fase I: Análisis***

Se realizó un estudio de la problemática sobre el déficit de equipamientos en el Sector Urbano de Portuario, así como el crecimiento de la Población de turistas en dicho sector.

#### ***3.6.2 Fase II: Diagnóstico***

Obtención de información, relacionado con el Sector Urbano de Playa Blanca y La Noria del Municipio Puerto Cabello.

Procesamiento de la información obtenida en el análisis del sector en estudio.

Determinación de las normativas y procedimientos a seguir para la solución de la problemática que se presenta en el análisis del sector.

Estudiar la zonificación actual del Sector Urbano de La Noria en el Municipio de Puerto Cabello.

### **3.6.3 Fases III: Anteproyecto**

Propuesta a nivel urbano, dirigida al sector estudiado.

Propuesta arquitectónica de una edificación.

Esquema conceptual del diseño.

Alternativas de diseño según el déficit en el sector urbano estudiado.

Procesos asociados e imaginativos que den como resultado la realización de una propuesta arquitectónica que sea funcional y a su vez formal.

### **3.6.4 Fases IV: Proyecto**

Desarrollo del proceso creativo y arquitectónico de la propuesta.

Diseño de una edificación destinada a un Terminal Turístico Portuario en el Sector Urbano Playa Blanca, La Noria.

## **3.7 Recursos**

En la presente investigación fue necesario la utilización de los siguientes recursos Humanos, Institucionales, Materiales y tiempo con el fin de aportar datos para lograr el objetivo de este proyecto, Diseño de un Terminal Turístico “Juan José Flores” adaptado al Contexto Urbano; propuesto para la Reestructuración de la imagen Turística en el Sector Urbano de Playa Blanca, La Noria, Municipio Puerto Cabello. Edo. Carabobo.

### **3.7.1 Recursos Humanos**

Para la realización de este proyecto intervinieron:

- La población ubicada en el Sector Urbano Playa Blanca, La Noria del Municipio Puerto Cabello.
- EL personal encargado de los establecimientos ubicados en el sector.
- Los usuarios y turistas que disfrutaban de las instalaciones existentes.
- Lic. Lisett Contreras, Tutor Metodológico.
- Arq. Juan Miranda, Tutor Académico.

- Arq. Raúl Requesens, Tutora Académico.
- Ing. Fernando De Macedo.
- Ing. Dayana Oliveros.
- Alcalde de Pt.Cabello, Rafael Lacava. (Hoy Gobernador del Estado Carabobo)
- Personal de Catastro en Puerto Cabello.
- Ing. Armando Pinto.
- Ing. Manual Manzanares.

### **3.7.2 Recursos Institucionales**

Para la obtención del material de apoyo referente a gacetas, planos, censos, u otra información referente al área en estudio, fue necesaria la visita a instituciones públicas como:

- La Alcaldía de Puerto Cabello.
- Biblioteca Pública de Puerto Cabello. La Casa Guipuzcoana.
- Ministerio del Poder Popular para las Obras Publicas y Viviendas.
- Catastro del Municipio Puerto Cabello.
- Instalaciones de la Universidad José Antonio Páez.

### **3.7.3 Recursos Materiales**

Dentro de las primeras fases de la investigación se hizo uso del:

- EL lápiz y papel (bond, croquis cartulinas entre otros) para desarrollar las primeras ideas del proyecto.
- Para la elaboración del proyecto la mayor parte será el uso de una Laptop.
- Utilización de programas como Auto CAD, para la realización de planos tanto 2D y 3D, render, Office, para el trabajo de grado.
- Gacetas Municipales.
- Para la elaboración de las maquetas fue necesaria la utilización de exactos, pega, reglas, Cutting Mat entre otros.

- Para la impresión de planos en físico fue necesario, Impresoras, Plotters, Papel fotográfico, Cartones, Cartulinas.

### 3.7.4 Recursos Presupuesto

El presupuesto invertido en este proyecto, se hace un estimado de gastos en:

Materiales de Maquetaría: Cuchillas de exacto, cartones, pegas, entre otros. 200.000 bs

- Impresión de Planos. 15000 bs c/u
- Impresiones en tamaño carta. 500 bs c/u
- Resma de papel. 30.000 bs c/u
- Encuadernado. 10.000 bs

### 3.7.5 Recursos Tiempo

El tiempo necesario para la elaboración de la investigación.

## CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

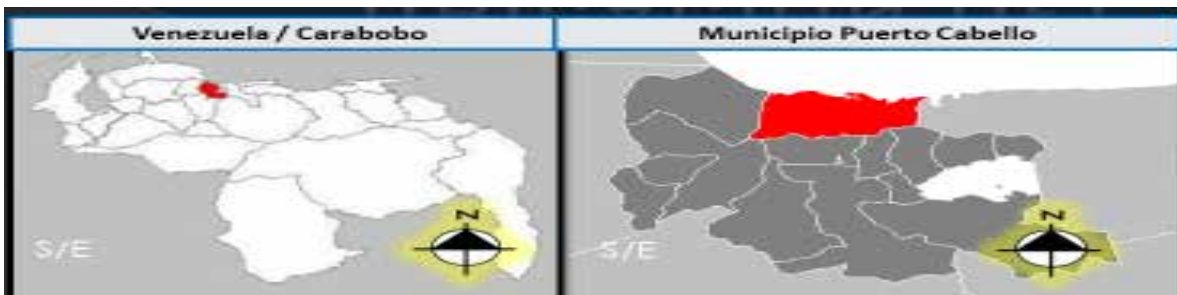
ACTIVIDADES	TIEMPO DE EJECUCIÓN				TOTAL EN MESES
	NOV 2018	DIC 2018	ENE 2019	FEB 2019	
Planificación de la investigación	X	-	-	-	-
Búsqueda de la información	X	-	-	-	1
Diseño del urbanismo	-	X	-	-	2
Formulación del Problema	-	X	-	-	2
Análisis e interpretación del problema	-	-	X	-	3
Redacción del Informe	-	-	X	-	3
Entrega del Proyecto	-	-	-	X	4
<b>TOTAL</b>					<b>4</b>

## CAPITULO IV

### EL PROYECTO

#### 3.8.1 El Sitio Urbano.

La propuesta urbana se ubica en el Estado Carabobo se encuentra en la región centro norte de la República Bolivariana de Venezuela, limita, al norte con el mar Caribe, al sur con los estados Cojedes y Guárico, al este con el estado Aragua y al oeste con el estado Yaracuy. La capital, es la ciudad de Valencia. Posee una extensión geográfica de 4650 km<sup>2</sup> y una población estimada para el año 2018 de 2.705.440 habitantes.



El Municipio Puerto Cabello. Tiene una superficie de 434 km<sup>2</sup> y una población de 201.511 habitantes (INE). Siendo su capital Puerto Cabello. Limita por el Norte con el Mar Caribe, desde la boca del río Sanchón hasta la Punta de Cambiadores.



El proyecto planteado se encuentra ubicado en el municipio Puerto Cabello, frente a la calle 14 Urdaneta, al lado derecho (Este) del C.D.I en el mercado LA NORIA y en el lado izquierdo (Oeste) La Estación de Ferrocarril. cercano al balneario Playa Blanca, en la parroquia unión.

### 3.8.2 El Plan Urbano.

Se elaboró una propuesta para la reestructuración de la imagen turística del Terminal “Juan José Flores”, en el sector urbano de Playa Blanca-La Noria, del Municipio Puerto Cabello con el objetivo de abordar los problemas existentes en la actualidad del sector, como la carencia de servicios en el área, los problemas con el transporte público y vialidad.

## Área a desarrollar

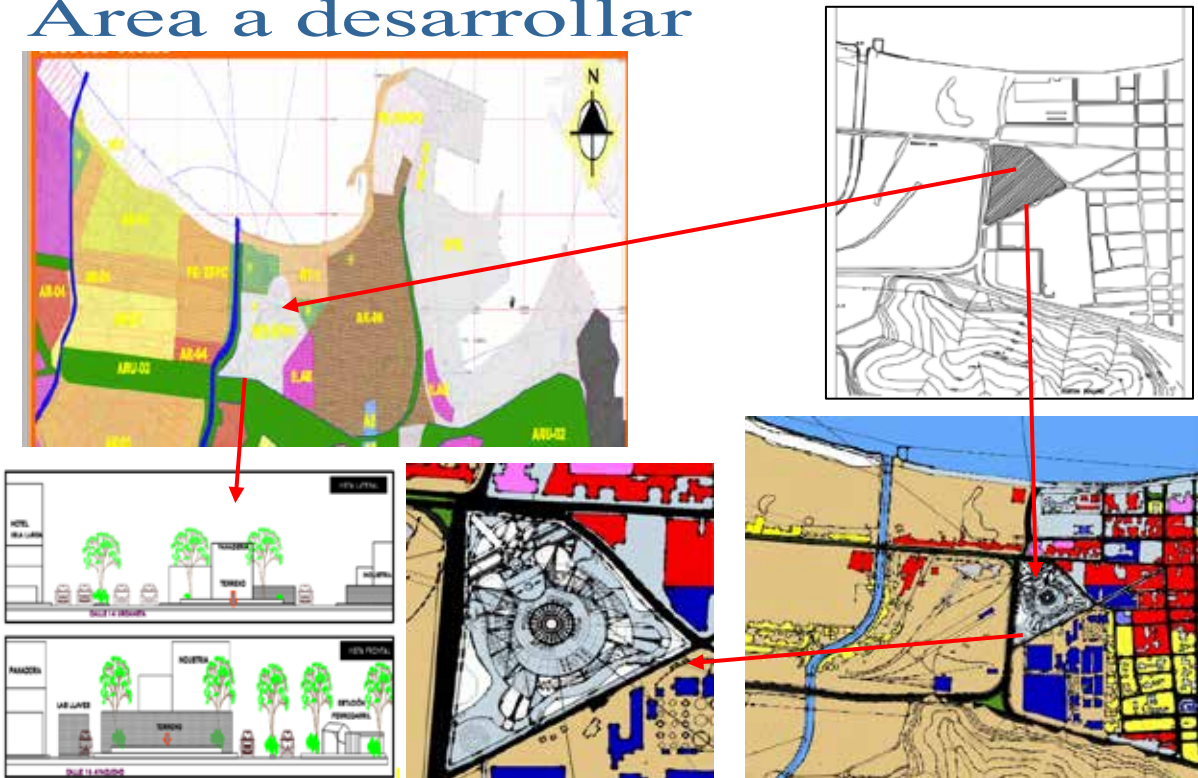


Fig. 1: Propuesta de la reestructuración de la imagen Turística del sector Playa Blanca- La Noria del Municipio Puerto Cabello, Edo Carabobo.

La propuesta Urbana se encuentra en una zona turística del Municipio Puerto Cabello, Consta de 5 Hec (48.000 mts<sup>2</sup>). Se propuso nuevos perfiles viales de estilo boulevard y de esta manera poder crear un eje de vialidad adecuada para la comunicación de las nuevas áreas o actividades propuestas en el Sector La Noria y áreas adyacentes. Contemplando también el flujo peatonal que esta sin vehículo privado se propuso una serie de paradas turísticas para el transporte público.



Fig. 2: Propuesta de Usos, Circulación y Vegetación del Sector playa Blanca-La noria. Municipio Puerto Cabello, Edo. Carabobo.

Las áreas propuestas para la reestructuración de la imagen Turística del Sector Playa Blanca-La Noria son un área Administrativa que se enlaza con un boulevard creando un eje vertical de paso peatonal, para así ir distribuyendo áreas Comerciales, Terminal de pasajeros, estación ferrocarril, Centro de comercial, clínica, hotel y un comercio pesquero. Están conectadas entre sí por un eje de Caminarías, logrando una integración con el entorno.

La propuesta posee una conexión modificada teniendo como único acceso central desde el terminal de pasajeros, que se comunica con todo su contexto inmediato que ingresa La Noria, la cual hace un eje principal de circulación dividido en dos tipos vehicular, peatonal.

La vegetación en este proyecto está muy relacionada con la vialidad, debido a que está ubicada como barrera. Por medio de una serie de palma abanico, cocoteros, uvero de playa, arbustos, exoras y trinitarias, son los planteados en el proyecto.

### **3.8.3 El Proyecto.**

El proyecto propuesto de un Terminal Turístico “Juan José Flores” adaptado al contexto Urbano (propuesta de diseño) está ubicado en el Balneario Playa Blanca, sector La Noria. En el planteamiento de Reestructuración de la imagen Turística Portuaria. De ese Municipio.

Se plantea Terminal Turístico “Juan José Flores” en el sector La Noria replanteando el que se encontraba en el área, debido a que no contribuía al mejoramiento de la imagen turística del sector.

### **3.9.1 El Usuario.**

Los tipos de usuarios que asistan a la edificación, son personas de todas las edades. Que deseen pasar la zona costera o disfrutar de los servicios y vista proporcionada por su contexto.

El Terminal Turístico “Juan José Flores” tendrá una capacidad de 1700 personas, por lo general el usuario, es un público que habita en la ciudad, y quiera pasar un rato diferente y de confort con sus familias. Por otro lado, estarán personas que habitan el área adyacente que prestan distintos servicios a los usuarios que vienen de la ciudad.



### 3.9.2 El Entorno.

## Terminal Turístico de “Juan José Flores”



Fig. 3: Plano Conjunto Terminal “Juan José Flores”.

El entorno donde se ubica el Terminal, el cual, posee el área del antiguo terminal donde se sitúa una conexión de paso peatonal, con relación al comercio y las áreas recreativas como el Balneario Playa Blanca. En el mismo sector hay un salón de convenciones y un hotel del cual también podrá beneficiar al terminal turístico.

En un primer lugar la implantación del terminal turístico, se realiza en este entorno para la reestructuración de la imagen Turística. Con una dimensión de 30.000 mt<sup>2</sup> de Proyecto. En el lado norte está ubicado con el mar y tiene visual a la Punta del casco histórico, en la sur zona industrial y posee visual al Fortín Solano, para el oeste se localiza La Estación Ferrocarril, en el este y oeste se ubica el boulevard y centro comercial.

### 3.9.3 Programa de Áreas.

#### Planta Nivel Baja

ÁREAS	MS2
Área de permanencia	5000 m2
Área de boletería	1500 m2
Área Comercial	2300 m2
Sanitarios	31 m2
Total	8831

Tabla Nro. 1: Programa de Áreas. Planta Nivel Baja.

#### Planta Nivel 2do

ÁREAS	MS2
Área de permanencia	4000 m2
Área Comercial (Snack Bar)	1500 m2
Área de Mirador	690 m2
Total	6190 m2

Tabla Nro. 2: Programa de Áreas. Planta Nivel 2do.

#### Planta Nivel 3er

ÁREAS	MS2
Área de Circulación	3000 m2
Área comercial	2000 m2
Área feria de comida	5000 m2
Total	10000 m2

Tabla Nro. 3: Programa de Áreas. Planta Nivel 3er

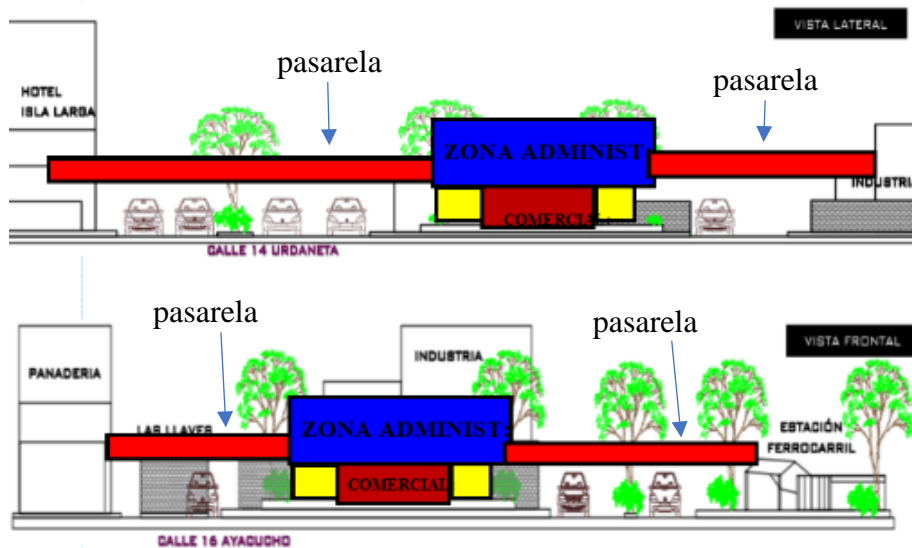


Fig. 4: Despiece del Terminal Turístico “Juan José Flores”.

### 3.9.4 Esquema de Relaciones.

La adaptación al contexto, tomar en cuenta al usuario, la participación efectiva de la naturaleza en el paisaje, y aparte generar una armonía adecuada para la imagen turística del sector. Generando un enlace entre un área y otra, a su vez delimitar los usos y actividades propuestas para Terminal de pasajeros.

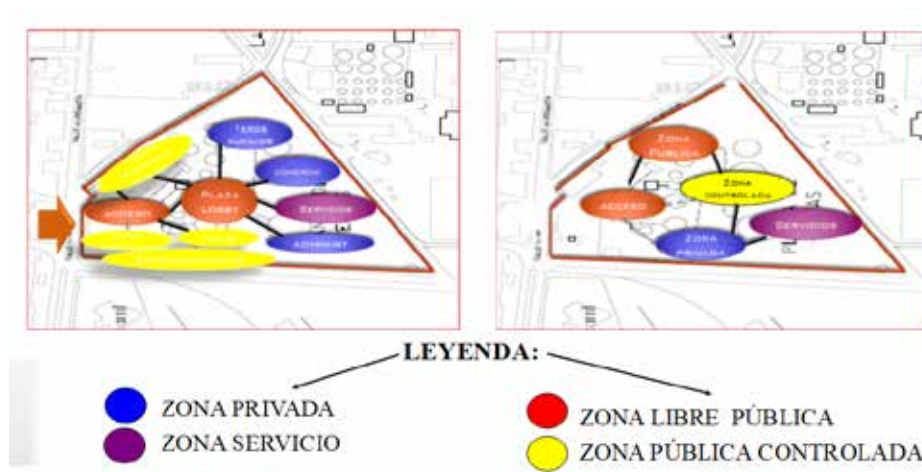


Fig. 5: Esquema de Relaciones del Terminal de Pasajeros.

Su relación con el contexto es por medio del boulevard, que accede a un punto común de distribución. En donde pueden conseguir uso comercial, servicios o áreas de permanencia.

El proyecto se desarrolla en tres niveles, un nivel común o de distribución que sería el Lobby del Terminal en donde se pueden con seguir los sanitarios públicos, un área de comercio, boletería y un lugar de permanencia. En un nivel más alto el área de terminal con servicios públicos. último un nivel de Locales Comerciales donde se accede por medio de rampas ubicadas a los laterales llegando a unas plataformas flotantes en donde se aborda a la feria de comida. En el cual se ubica el Snack bar, el mirador y un área de permanencia para el disfrute del usuario.

### **3.9.5 Concepto Generador.**

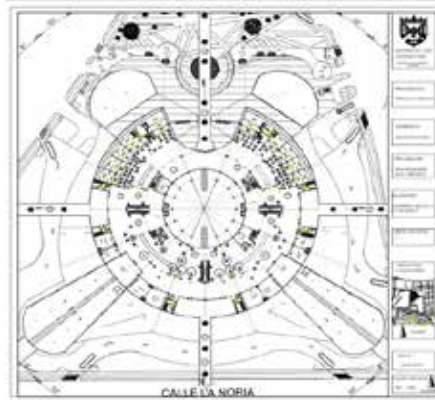
El proyecto Terminal Turístico “Juan José Flores”, tiene como uno de los Conceptos generadores, el usuario como el elemento protagónico. Es por esto que sale el concepto, de un punto en común o área central para la distribución, a las diversas funciones que se desarrollan en ella.

La edificación a desarrollar adaptado al contexto y a los puntos importantes que serán utilizados como espacios de captación. se propone a nivel formal, implantarla semejando una mariposa-tortuga en el antiguo terminal a nivel de plantas y volumetrías libres con llenos y vacíos teniendo las olas como las plataformas flotantes.



Imagen 5: Terminal Turístico más Contexto.

Fig. 6: Esquema del concepto generador, Terminal Turístico de Pasajeros



## 5.0 Memoria Descriptiva.

### 5.1 Arquitectura.

Conocida por todos los venezolanos la situación económica que ha venido atravesando el país, al haberse presentado la devaluación progresiva de nuestro signo monetario; el derrumbe de los precios petroleros y por ende la disminución de los ingresos de divisas, ha decaído mucho la arquitectura a nivel nacional.

En este sentido se ha planteado la posibilidad de estimular la explotación de la arquitectura Turística a través de proyectos de Trabajo de grado a nivel de Arquitectura a lo largo y ancho de toda la geografía venezolana.

En consecuencia, se planteó incursionar en la arquitectura turística, netamente nacional; mediante la construcción de un terminal Turísticos que puedan darle al visitante una estadía placentera, en el Estado Carabobo. Municipio Puerto Cabello.

## **1. Justificación.**

El turismo surge como un medio eficaz que viene a corregir parte de aquellas injusticias geográficas, que por falta de su adaptación a la economía moderna permanecen inutilizadas. Es por esto que en el sector de La Noria, de la Parroquia Fraternidad ubicada en el Municipio Puerto Cabello, del Estado Carabobo. Comparándolo con otros estados costeros del país, no ofrece mucha extensión de ribera al poseer pocos kilómetros de litoral. No obstante, sus magníficos parajes de cristalinas aguas y blancas arenas constituyen una maravillosa posibilidad para los turistas y residentes.

La intención del diseño de un Terminal turístico, se debió a que, los miradores son puntos claves para obtener las mejores vistas de un determinado paisaje, aquí juega un papel importante, la altura del mirador, además del colorido del paisaje, la magnificencia del panorama, la accesibilidad al lugar y el confort ambiental.

Además de esto, el Terminal de Pasajeros garantiza la seguridad de los pasajeros, sin sobrepasar el límite de velocidad máxima en el agua planteado por las leyes marítimas de Venezuela, ni exceder el número de personas, en el transporte urbano.

Todo esto con el fin de realzar el atractivo natural del Balneario para los visitantes, potenciando de esta manera el desarrollo turístico como fuente de ingresos, económicos, sociales y culturales para la parroquia de Fraternidad.

Es por esto que se planteó la posibilidad de un Terminal turístico para el mejoramiento de la reestructuración de la imagen turística del sector urbano La Noria; conjuntamente se planteó nuevas áreas comerciales, de toldos, baños, duchas, salvavidas, áreas de camping, churuatas, piscinas, estacionamiento y paradas turísticas entre otras cosas.

## **2. Propósitos y Objetivos del Proyecto.**

### **Posición ante el Usuario y sus requerimientos.**

El propósito primordial del proyecto es el Diseño de un Terminal turístico de Pasajeros, para proponer soluciones de confort a los turistas y residentes, que deseen utilizar el servicio portuario para el traslado urbano de esta forma deleitarse con el paisaje del área, estableciéndose como punto emblemático, la reestructuración de la Imagen Turística del Balneario Playa Blanca, ubicado en la Parroquia Fraternidad, del Municipio Puerto Cabello. Estado Carabobo.

#### **Dentro de otros propósitos tenemos:**

- Darle la oportunidad al Turista de deleitarse con la vista del mar.
- Que se tome como punto de referencia en el sector.

## **3. Objetivos:**

#### **Como objetivos se refiere cabe citar:**

- Prever suficientes facilidades para satisfacer la demanda existente y futura.
- Incluir aéreas para actividades de recreación y esparcimiento.
- Desarrollo de una reestructuración de la imagen turística en el sector urbano de La Noria, Municipio Puerto Cabello. Creando soluciones adecuadas a las problemáticas que presente el sector.
- Desarrollo de una propuesta en el sector urbano de La Noria, Municipio Puerto Cabello. Generando, un eje central de comunicación vial y peatonal. Que posea plazas de distribución, hacia un boulevard que funciona como límite de división entre un área y otra en la costa.

- Desarrollo de un diseño arquitectónico, para un Terminal turístico de Pasajeros, ubicado en el Balneario Playa Blanca, cuya reestructuración genere un repunte económico y realce de esta manera la imagen turística del lugar, por lo que es un proyecto factible que sirvió de aporte, en el desarrollo, económico, cultural y social al sector urbano La Noria. Ubicado en la parroquia Fraternidad, Municipio Puerto Cabello, Estado. Carabobo.

#### **4. Localización:**

##### **Ubicación:**

La propuesta urbana se ubica en sector de La Noria, de la Parroquia Fraternidad ubicada en el Municipio Puerto Cabello, del Estado Carabobo. Específicamente en el Balneario Playa Blanca.

##### **Delimitación:**

En un primer lugar la implantación del terminal turístico de Pasajeros, se realiza en este entorno para la reestructuración de la imagen Turística del Balneario Playa Blanca. Con una dimensión de 48.000 m<sup>2</sup> de Proyecto. En el lado norte está ubicado con el mar y tiene visual de costa, en la sur zona industrial y posee visual del cerro donde se encuentra el Fortín Solano, para el oeste se localiza La Estación Ferrocarril, en el este se ubica el centro comercial y en el oeste y este se ubica el boulevard en ambas direcciones.

##### **Vía de Acceso:**

Se accede por más de una vía, pero solo posee dos principales el norte la Avenida La Paz y el sur la Avenida Circunvalación del Mar de la propuesta.

##### **Superficie del Terreno (m<sup>2</sup>):**

El área total del terreno es de 48.000 m<sup>2</sup>.

## **5. Relación Vial:**

El proyecto a desarrollar posee un potencial de acceso vial por todo el recorrido a través de la arterial del sector La Noria.

El flujo de tránsito es abundante ya que se ubican varias playas en el entorno, áreas de industria, hospital y la zona costera de Puerto Cabello.

## **6. Consideraciones Funcionales Específicas:**

### **Criterios de diseño:**

Dentro de los criterios de diseño para la elaboración Terminal Turístico podemos considerar los siguientes:

Localización y Ubicación: de ella depende en gran medida el desarrollo y éxito del proyecto.

- Debido a que se toma en cuenta las coordenadas cardinales.
- Generar espacios, teniendo justificado el porqué de su localización.
- Ubicación de materiales de acuerdo a las fachadas.
- Análisis del tema planteado a diseñar.
- Justificar la relación con el entorno.
- Diagrama de áreas de acuerdo al tema.
- Función y forma justificada del análisis previo.

Condiciones y desarrollo de la parcela:

En ella consideramos las variables a intervenir del proyecto:

- Porcentaje de construcción.
- Alturas permitidas.

- Densidades
- Retiros.
- Usos.
- Reglamentos especiales.

#### **Criterios Ambientales:**

Implantar una vegetación adecuada que se adapte al tipo de hábitat. Crear espacios de permanencia que contengan microclimas agradables. Igualmente, espacios abiertos, y Semi-abiertos.

#### **Criterios Formales:**

Formalmente se propone que las edificaciones se basen en la utilización de figuras simples, compuestas y elementos curvos con la finalidad de darle movimiento Arquitectónico a la edificación.

#### **Criterios Espaciales:**

Se propone la integración de un volumen libre en el cual se puedan desempeñar funciones o papeles diferentes, pero sin desintegrarse a nivel de conjunto y sin que su lectura pueda identificarse aislada. Internamente los espacios estarán acondicionados de tal manera que permitan relacionar las diferentes áreas, por lo cual se plantearan áreas comunes que funcionaran de tal manera que permitan el fluido peatonal.

#### **Criterios Constructivos:**

Después de un estudio se llegó a la conclusión que la estructura seria de concreto, y en el lado de la cubierta en acero galvanizado por la ubicación de la edificación, se tomó en cuenta el clima y su ambiente inmediato. Teniendo una edificación practica ligera y que no se deteriorara tan rápido por el salitre del área.

#### **Acabados:**

Las paredes de los kioscos serán de bloque de arcilla.

Los acabados externos en las paredes del Snack bar, los sanitarios y la boletería en pared serán revestida a nivel de piso a techo con un material de plástico.

Las paredes internas de los sanitarios, cocina y área de servicio estarán revestidas de cerámica.

Los pisos y área de pasajeros, serán revestidos con un material simulando a la madera llamada deck (teca), modelo europeo.

Los pisos del área del mirador, serán revestidos en, Cerámica de alto tráfico anti resbalante, concreto martillado y con un material simulando a la madera llamada deck (teca). Las barandas tipo celosía de la rampa y el mirador serán de madera barnizada

Las barandas del muelle serán de madera, las uniones entre el balaustre y pasamanos serán de acero galvanizado.

### **Circulaciones verticales y horizontales:**

#### **Circulaciones verticales:**

Utilización rampas amplias y confortables que permita acceder al usuario directamente, sin obstaculizar al nivel mirador y al nivel del Terminal de Pasajeros.

#### **Circulaciones Horizontales:**

Utilización de Caminarias amplias y pasillos que permitan la fluidez del peatón en su recorrido por la edificación.

### **6. Conformación del Proyecto:**

La propuesta arquitectónica del proyecto busca la manera de ofrecer un conjunto de soluciones de confort para el usuario, que desee utilizar el servicio del Terminal Portuario para deleitarse con el paisaje del área, estableciendo la edificación como un punto emblemático para la reestructuración de la imagen turística Es por esto que se toma como

referencia formal su mar, con sus olas el área de terminal con las plataformas flotante, especificando las siguientes áreas:

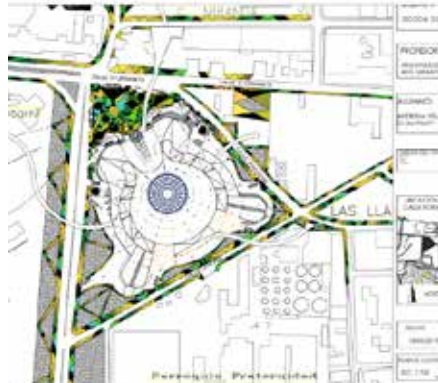


Fig. 7: Planta Techo.

### **Planta Nivel BAJA**

En este nivel se encuentra un área de permanencia, en donde los turistas o usuarios pueden aguardar para después acceder al área de embarque a la llegada del Terminal. Se localiza también la venta de boletos, unos kioscos comerciales de revista, venta de desayunos y artículos de playa, unos sanitarios públicos. Y el área de distribución hacia los otros niveles.

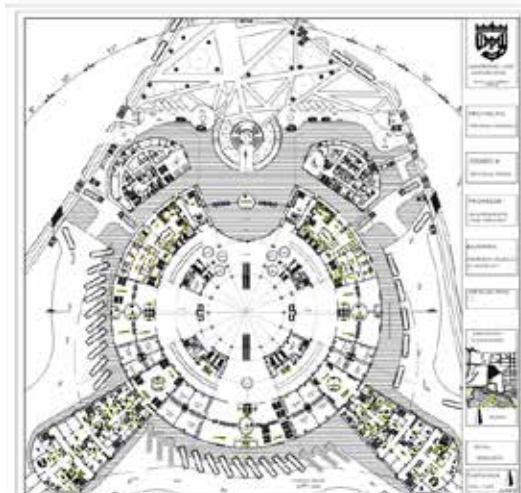


Fig. 8: Planta Nivel Baja.

### Planta Nivel 2do

Se encuentran las áreas de embarque hacia las zonas extraurbanas, para la salida de la ciudad.



Fig. 9: Planta Nivel 2do

### Planta Nivel 3er

Esta es una de las plantas más emblemáticas del proyecto por poseer un Snack bar que funciona, con áreas de permanencia, para cualquier evento, y el mejor servicio para el usuario o turista con acceso a través de sus laterales

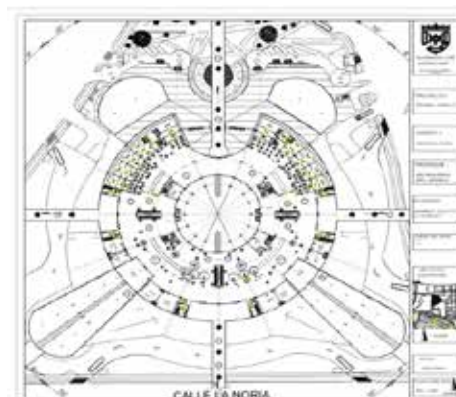


Fig. 10: Planta Nivel 3er

## **5.2 Estructura.**

Todas las estructuras serán de concreto armado, y acero galvanizado, calculadas de acuerdo a las especificaciones y normas CONVENIN de estructuras para edificaciones.

Al hablar de concreto armado las partes que conforman esta estructura serán:

- Pilotes.
- Pedestales.
- Viga de riostra.
- Columnas.
- Vigas de Carga y amarre.
- Losa Nervada y machones.

El área de acero galvanizado será:

- Vigas Alveoladas.

Los kioscos serán de bloques de Arcillas de 10 cm y 15 cm. Los techos del espacio conector-mirador serán de tensa estructura.

## **5.3 Instalaciones Sanitarias.**

### **1 Inst. Aguas Blancas:**

El suministro de agua blanca se logrará a través de nuevo acueducto propuesto en la zona mediante los sistemas de tuberías necesario para dar un buen servicio. Se plantea un tanque principal el cual dará suministro a todo el conjunto por medio de otros tanques, en específico el tanque del mirador y terminal turístico será un tanque elevado tipo piscina, tenga una capacidad de 56.000 litros más un 20 % destinado para bomberos.

En total el tanque tiene 67.200 litros, con un sistema de hidroneumático, y una bomba exclusiva para bomberos.

## **2 Inst. Aguas Negras:**

Se empotrará al sistema de aguas servidas o aguas negras del Balneario. Pasando por una planta de tratamiento y un tanque de aguas negras, las tuberías son de pvc, se colocaron tanquillas en lugares estratégicos, en el terminal turístico las instalaciones van colgadas y llegan a las tanquillas. Los ductos de ventilación se diseñaron acorde a los kioscos para no romper la armonía con su entorno.

## **3 Inst. Aguas de Lluvias:**

Una vez estudiado el área a desarrollar se diseñó un sistema de drenaje natural y colectores de agua de lluvia, las cuales desembocaran en el mar.

### **5.4 Instalaciones Eléctricas.**

El terreno donde se propone el terminal posee una torre de alta tensión, se plantea la incorporación de un transformador del cual se tomará la acometida correspondiente para la energía necesaria el cual ira al cuarto de transformadores y llevarlo al tablero principal.

Se propuso una planta eléctrica de 125 kva, para que siempre este con electricidad el muelle, la iluminación es indirecta por medio de unos dióicos de piso que guían el paso peatonal de la edificación, en el mirador se plantea unos faros para que la luz sea más directa en el área de mesas.

### **5.5 Instalaciones Contra Incendio.**

Las instalaciones contra incendio se hacen de acuerdo a las normas de bomberos, se cuenta con lámparas de emergencia, extinguidores, mangueras, el porcentaje de agua estipulada para bomberos, alarmas, su tablero principal está ubicado en el área de boletería para mayor control del mismo.

## **CAPITULO V**

### **LOS PLANOS**

#### **6.1 Documentos Técnicos.**

En este capítulo se presenta toda la información técnica y grafica para el desarrollo de la propuesta arquitectónica. Está conformada por un listado de planos y una tabla de resumen informativo de todos los planos técnicos que lo conforman, para en entendimiento y visualización general del proyecto.

#### **6.2 Listado de Planos.**

**6.2.1** Planta de ubicación de Sector.

**6.2.2** Planta de conjunto.

**6.2.3** Planta de paisajismo.

**6.2.4** Planta Nivel Planta Terminal de Pajareros.

**6.2.5** Planta Nivel Planta Techo.

**6.2.6** Cortes.

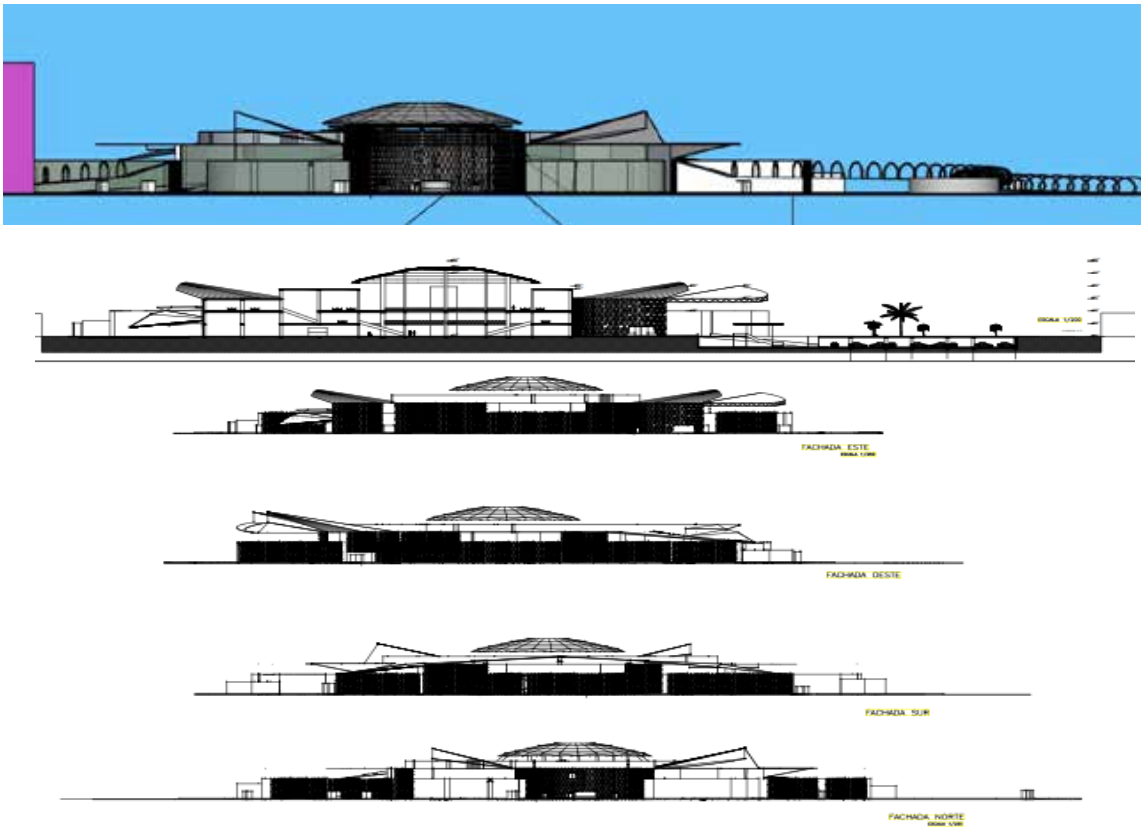
**6.2.7** Fachadas.

**6.2.8** Fachadas y Detalles.

**6.2.9** vistas en 3d.

### 5.3 Tabla de Planos.

LAMINA	ESCALA	DESCRIPCION
A-1	1:2500	Planta de ubicación de Sector.
A-2	1:200	Planta Conjunto.
P-1	1:500	Planta de paisajismo.
A-3	1:200	Planta Nivel Terminal de Puerto cabello.
A-4	1:200	Planta Nivel contexto y Planta Techo.
A-5	1:200	Cortes.
A-6	1:200	Fachadas.
A-7	Indicada	Fachadas y Detalles.
A-8	Indicada	Vistas en 3d.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### **Impresas:**

- Arias F. (2004). El proyecto de investigación (5ta edición). Caracas, Venezuela: Editorial Episteme C.A consulta 2019, enero 31
  
- Arias F. (2012). El proyecto de investigación (6ta edición), caracas, Venezuela: Editorial Episteme C.A consulta 2019, enero 23
  
- Balestrini, M. (2006). Como se elabora el Proyecto de Investigación (7ª edición). Caracas, Venezuela: BI. Consultores asociados consulta 2019, enero 30
  
- Constitución República Bolivariana de Venezuela (1999). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N- 5483. consulta 2019, enero 22.
  
- Hernández R, Fernández, C y Baptista P. (2003). Metodología de la Investigación (3ra Edición). Ciudad de México, México: McGraw-Hill interamericana  
- consulta 2019, enero 31
  
- Hevia, O (2001). Reflexiones metodológicas y Epistemológicas sobre las Ciencias sociales (1ra edición). Caracas, Venezuela. Fondo Editorial Tropykos consulta 2019, enero 31
  
- Ley orgánica del ambiente (1976). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N 31004. Consulta 2019, enero 22
  
- Palella, S y Martin F. (2010). Metodología de la Investigación Cualitativa (2da edición). Caracas, Venezuela FEDUPEL consulta 2019, enero 26

- Tamayo y Tamayo, M. (1997) El proceso de la Investigación Científica (2da edición).
- Balderas México: Editorial Limusa S.A consulta 2019, enero 26
- Tamayo y Tamayo, M. (2003) El proceso de la Investigación Científica (4ta edición).
- Balderas México: Limusa/Noriega Editores consulta 2019, enero 26
- Vicerrectorado de Investigación y postgrado de la Universidad Pedagógica
- Experimental Libertador. (1998) Manual de trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales (3ra edición). Caracas, Venezuela: FEDUPEL.

**Electrónicas:**

- <https://www.definicionabc.com/general/terminal.php>
- Blázquez, M. y Mondino, A, Recursos Organizacionales: concepto, Clasificación e Indicadores Documento en la Web disponible en la Pág: <http://bit.ly/IsIW6kV>
- Buscador de Arquitectura, SA de CV. -[www.arq.com.mx](http://www.arq.com.mx)
- Microsoft google.b-[www.google.com](http://www.google.com)
- WIKIPEDIA La enciclopedia libre. -[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)
- Gobierno en línea. -[www.gob.ve](http://www.gob.ve)
- [https://es.wikipedia.org/wiki/Estado\\_Carabobo](https://es.wikipedia.org/wiki/Estado_Carabobo)