

UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

PROYECTO DE TESIS

UBICACIÓN DEL TEMA ESPECÍFICO:
Puerto López, Cantón Puerto López

AUTOR:
ALFREDO R. BARREZUETA CARBO

DIRECTORA DE TESIS:
ARQ. CLAUDIA PERALTA GONZÁLEZ

JUNIO - 2014

TEMA

TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO



DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA: ARQUITECTURA

TÍTULO:

**TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS
DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ**

AUTOR:

BARREZUETA CARBO ALFREDO ROBERTO

TUTOR:

PERALTA GONZÁLEZ CLAUDIA Arq. MSc.

**Guayaquil, Ecuador
2014**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA: ARQUITECTURA

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por **ALFREDO ROBERTO BARREZUETA CARBO**, como requerimiento parcial para la obtención del Título de **ARQUITECTO**.

TUTORA

CLAUDIA PERALTA GONZÁLEZ, Arq. MSc

REVISOR

CARLOS CASTRO MOLESTINA, Arq.

DIRECTORA DE LA CARRERA

CLAUDIA PERALTA GONZÁLEZ, Arq. MSc

Guayaquil, a los 30 días del mes de junio del año 2014



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA: ARQUITECTURA

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Alfredo Roberto Barrezueta Carbo**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación **TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ** previa a la obtención del Título de **ARQUITECTO**, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas Fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 30 días del mes de junio del año 2014

EL AUTOR

ALFREDO ROBERTO BARREZUETA CARBO



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA: ARQUITECTURA

AUTORIZACIÓN

Yo, **Alfredo Roberto Barrezueta Carbo**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 30 días del mes de junio del año 2014

EL AUTOR

ALFREDO ROBERTO BARREZUETA CARBO

AGRADECIMIENTO

En primer lugar a Dios, por haberme otorgado la suficiente fortaleza de decisión para escalar un peldaño más. A toda mi familia, de manera especial a mis padres, por brindarme su apoyo tanto moral como económico.

A todas las personas que, de alguna u otra forma, colaboraron con importante información investigativa.

A mis profesores, a quienes les debo gran parte de mi conocimiento a lo largo de mi formación académica. Pero principalmente, agradezco a la directora de mi tesis, Arq. MSc. Claudia Peralta, por su admirable paciencia y acertada orientación para la realización de este proyecto.

Finalmente un agradecimiento a todos lo que conforman la Facultad de Arquitectura y Diseño de ésta prestigiosa institución, como lo es la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

Alfredo Roberto Barrezueta Carbo

DEDICATORIA

Dedico este proyecto de tesis primeramente a Dios y a mis padres. A Dios por haberme otorgado grandes dosis de esperanza, perseverancia y voluntad. A mis padres por constituir el soporte fundamental en mi vida. Su apoyo tenaz, fueron preponderantes para la culminación de mi carrera. A mi hijo por ser mi fuente constante de motivación y superación. También dedico este proyecto a mi querida amiga y compañera, Diana, que de manera incondicional estuvo conmigo desde el inicio hasta el final de mi trabajo. Ella significó ayuda invaluable en momentos que más lo necesité. A toda mi familia que siempre estuvo animándome incansablemente, en especial para mi tío Tito que nunca desistió en depositar toda su confianza en mí. A todos ellos dedico este proyecto, sin ellos no hubiese podido verlo cristalizarse.

Alfredo Roberto Barrezueta Carbo

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

CLAUDIA PERALTA GONZÁLEZ, Arq. MSc
PROFESOR GUÍA O TUTOR

CARLOS CASTRO MOLESTINA, Arq.
PROFESOR DELEGADO



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA: ARQUITECTURA

CALIFICACIÓN

CLAUDIA PERALTA GONZÁLEZ, Arq. MSc
PROFESOR GUÍA O TUTOR

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

ÍNDICE

ÍNDICE	1
INTRODUCCIÓN	1
ANTECEDENTES	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
JUSTIFICACIÓN	2
OBJETIVOS GENERAL Y ESPECÍFICOS	3
OBJETO.....	3
Objetivo General	3
Objetivos Específicos.....	3
ALCANCES Y LIMITACIONES	3
ALCANCES	3
LIMITACIONES.....	3
PROPUESTA METODOLÓGICA	4
CRONOGRAMA.....	5
MARCO HISTÓRICO.....	6
Breve historia del Cantón Puerto López	6
Evolución de la actividad turística del Cantón Puerto López.....	6
MARCO TEÓRICO	7
Puertos y Terminales para cruceros turísticos.....	7
Características	7
Clasificación de los puertos turísticos	8
Turismo Consciente	10
Desarrollo Local Sostenible	10
ANÁLISIS URBANO.....	11
UBICACIÓN Y SITUACIÓN GEOGRÁFICA.....	11
ANÁLISIS URBANO.....	12
VÍAS DE ACCESO AL CANTÓN	12
ANÁLISIS URBANO.....	13
TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD.....	13
Transporte Terrestre	13
Movilidad Peatonal.....	13
ANÁLISIS URBANO.....	14
ACTIVIDADES ECONÓMICAS	14

Actividad Turística.....	14
Actividad Comercial	14
ANÁLISIS DE SITIO	15
TOPOGRAFÍA	15
ASOLEAMIENTO Y VIENTOS	16
ANÁLISIS TIPOLOGICO	17
TERMINAL MARITIMO DE YOKOHAMA.....	17
Análisis Funcional.....	17
Análisis Constructivo.....	19
Planos arquitectónicos.....	20
TERMINAL MARITIMO DE COZUMEL. MEXICO.....	21
Análisis Funcional	21
Análisis Formal	22
Programa arquitectónico.....	22
Materiales.....	22
CLUB NAÚTICO DE SAN SEBASTIAN	22
Análisis Formal	23
Análisis Funcional.....	24
Análisis Constructivo.....	25
CUADRO COMPARATIVO DE LAS TIPOLOGÍAS.....	26
OBJETIVOS Y CRITERIOS.....	28
OBJETIVOS Y CRITERIOS.....	29
OBJETIVOS Y CRITERIOS.....	30
PROGRAMA DE NECESIDADES	31
PROGRAMA DE NECESIDADES	32
DIAGRAMA FUNCIONAL DE ESPACIOS	33
CUADRO DE RELACIÓN DE ESPACIOS	34
PROYECTO ARQUITECTÓNICO.....	34
DETALLES ARQUITECTÓNICOS.....	52
ANEXOS.....	55
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	56
INDICE DE TABLAS	57
BIBLIOGRAFÍA.....	58



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

INDICE

TEMA:

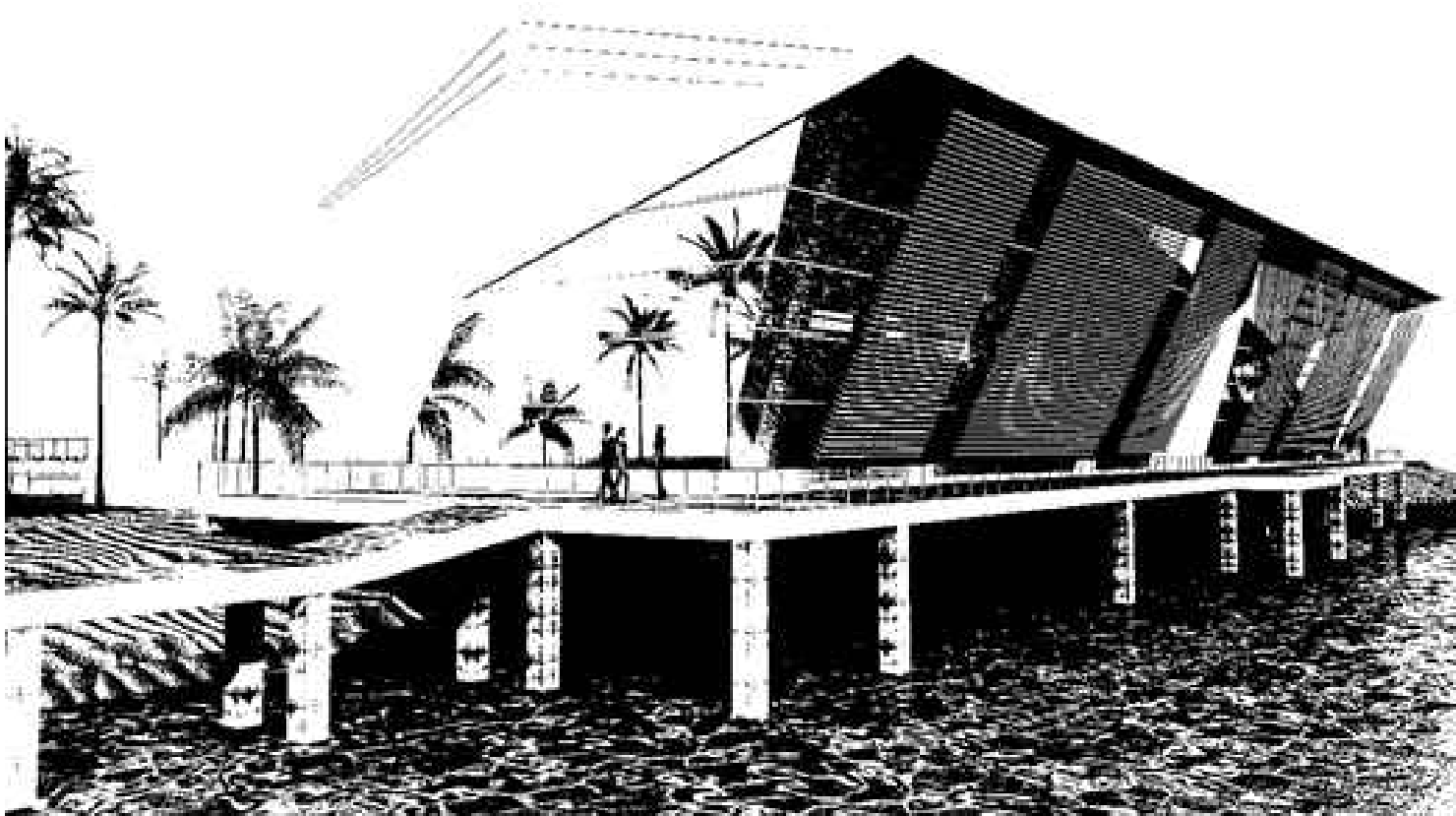
TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014



ANTECEDENTES



TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

INTRODUCCIÓN

La presente obra tiene como finalidad contribuir al desarrollo e implementación de la práctica del Turismo Consciente en el cantón Puerto López, como respuesta a una medida de fomentar el turismo y a su vez fortalecer la identidad propia de sus habitantes. La importancia de sus atractivos naturales y la necesidad de promover turísticamente sus recursos, demanda la realización de proyectos que contribuyan a la explotación de los mismos de manera sustentable.

Bajo este contexto, se propone la ejecución de un **TERMINAL NAUTICO INTEGRAL TURÍSTICO (TNIT)**, dicho equipamiento será parte del *Sistema Integrado de Equipamientos de Transporte, Movilidad y Conectividad* propuesto para el cantón Puerto López, en donde podrán desenvolverse de manera eficiente y ordenada las actividades de transportación marítima del sector dedicadas al turismo.

Al mismo tiempo, se plantea la integración del TNIT con el muelle existente como parte complementaria del equipamiento a fin de reforzar y optimizar su funcionamiento. Este muelle fue edificado en el año 2013 por el gobierno central en coordinación con las entidades locales y el ministerio de turismo.

ANTECEDENTES

Puerto López, cantón de la provincia de Manabí, debe su nombre a Daniel López, un reconocido filántropo ecuatoriano, el cual aportó al desarrollo de esta zona (G.A.D. Municipio del cantón Puerto López, 2011). Este cantón se encuentra conformado por una cabecera cantonal, que es Puerto López y dos parroquiales rurales, Machalilla y Salango. Posee una población de 20.451 habitantes, asentadas en una superficie aproximada de 429.36 Km², según el último censo realizado por el INEC en el año 2010 (INEC, 2010).

Puerto López, cabecera cantonal de Puerto López, cuenta con una población de 10.928 habitantes (según el último censo realizado por el INEC en el año 2010) en una superficie de 200.32km², lo que denota una densidad poblacional de 54.55hab/km².

Se encuentra ubicado al suroeste de la provincia de Manabí, siendo sus límites los siguientes: al norte la Parroquia de Machalilla; al sur la Parroquia Salango, y el Cerro Cinco Cerros, que demarca sus límites de la Provincia de Santa Elena; al este, las parroquias rurales Julcuy y Pedro Pablo Gómez, pertenecientes al cantón Jipijapa; y, por el oeste el Océano Pacífico. (Ecuadinámica, 2013)

Dentro del cantón se encuentra el **Parque Nacional Machalilla**, cuna de culturas como la Machalilla, Chorrera, Guangala y Bahía. Es famoso por el avistamiento de ballenas, las visitas a la Isla de la Plata, así como por la exportación de tagua, café y paja toquilla.

Con todo lo descrito se puede precisar que Puerto López tiene un alto potencial para desarrollar el turismo, pues cuenta no solo con hermosas playas y gastronomía, sino además cultura, arqueología, sitios de aventura y agricultura, lo convierten en un sitio multi-motivacional para el *Turismo Consciente*¹. Por ello, *PLANDETUR*² (Turismo) ha considerado a Puerto López, como **DESTINO ECO TURÍSTICO EN LA ZONA DEL PACÍFICO**.

¹ TURISMO CONSCIENTE es una propuesta innovadora del Gobierno ecuatoriano dentro del Plan Nacional del Buen Vivir, con el propósito de construir nuevos paradigmas para la práctica turística sustentados en la sostenibilidad y ética, en los valores de paz, amistad, el respeto y amor a la vida. (Ministerio de Turismo, 2012)

² PLANDETUR 2020 es una herramienta de planificación estratégica que integra, ordena y orienta la gestión competitiva del desarrollo del turismo sostenible en el Ecuador en todos los ámbitos de actuación para el beneficio de sus pueblos y el mejor uso de sus recursos.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Puerto López pese a poseer características naturales, culturales, buena gastronomía, sitios arqueológicos y de aventura, con los que podría tener un mejor desarrollo turístico, permitiendo de esta manera enfocar la explotación de todas sus potencialidades, debido en parte a la ineficiencia de las instituciones y del gobierno local, pues no existen en sí programas o planes de desarrollo.

Adicionalmente, ha tenido un crecimiento desordenado, pudiéndose observar, de manera general, que al sur se han desarrollado mayoritariamente las actividades de pesca, en la parte norte la zona comercial y frente a las costas, la zona residencial.

En lo referente al "Sistema integrado de equipamientos de transporte, movilidad y conectividad" se ha podido apreciar la siguiente problemática:

- Desorganización espacial de las cooperativas existentes de transporte marítimo destinado al turismo.
- Infraestructura de apoyo inadecuada para el óptimo funcionamiento de dichas actividades turísticas.
- Existencia de una metodología informal de hacer turismo, que no ofrece las debidas seguridades al turista que requiere trasladarse a los diferentes sitios con los que cuenta Puerto López.
- Falta de una entidad local dedicado a la administración en cuanto al turismo marítimo se refiere, y que regule todas las actividades que se podrían desarrollar a favor de la cabecera cantonal.

Ante los puntos expuestos se puede concluir lo siguiente:

Existe una explotación desorganizada de los recursos turísticos, a nivel físico y logístico que no brinda al turista un ambiente confiable y confortable, donde pueda recibir una atención adecuada y orientada.

JUSTIFICACIÓN

El territorio del cantón Puerto López, provincia de Manabí, fue designado, mediante Decreto Ejecutivo No. 1521³, como Área Turística Protegida (ATP).

³ "Queremos que Puerto López se convierta en un ejemplo para toda Latinoamérica", señaló el Ministro de Turismo Freddy Ehlers, al referirse al Decreto Ejecutivo No. 15 21, mediante el cual se designa a Puerto

Como resultado de la primera fase investigativa del trabajo "Red de equipamientos urbanos para promover la práctica del turismo consciente de la cabecera cantonal de Puerto López" (Tesis: Varios, 2013) se desprenden varias acotaciones que servirán para ir apuntalando a Puerto López como un destino turístico, entre las que se plantean la creación de un "sistema integrado de equipamientos de transporte, movilidad y conectividad" (Tesis: Varios, 2013), donde se destaca dentro de sus conclusiones, una posible explotación enfocada y orientado hacia la transportación marítima con fines turísticos. (Anexo 1)

En este ámbito es necesario recalcar que las principales actividades marítimas de índole turística de este sector son:

- Los avistamientos de ballenas, para los que existen 21 cooperativas y/o empresas destinadas a dicha actividad. (Villamar, 2013)
- Los paseos a la "Isla de La Plata", para los que existen 12 cooperativas y/o empresas destinadas a dicha actividad. (Villamar, 2013)

Según información proporcionada por los habitantes durante las visitas realizadas al lugar y de personas encargadas de ofrecer los servicios turísticos, la afluencia de visitantes a este sitio es de aproximadamente 4.500 personas al mes en temporada alta y en temporada baja el número disminuye a 3.000 al mes. (Morante, 2013)

En vista de lo antes expuesto, el presente trabajo buscar brindar una solución a la problemática presentada en párrafos anteriores que permita cubrir con la demanda que se presenta actualmente en Puerto López, planteando lo siguiente:

Diseñar un Terminal Náutico Integral Turístico, concebido como una infraestructura de apoyo a la existente que permita satisfacer la demanda del sector y de las parroquias aledañas tales como Machalilla, Puerto Cayo, Ayampe, Los Frailes y demás atractivos turísticos del borde costero que comprendan el área marina del Parque Nacional Machalilla. (Anexo 2)

López como Área Turística Protegida, ATP que incluye los centros turísticos y áreas de reserva existentes. (Ecuador, 2013)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

PLANTEAMIENTO DEL
PROBLEMA

JUSTIFICACIÓN

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

OBJETIVOS GENERAL Y ESPECÍFICOS

OBJETO

Complementar y reforzar la utilización de la transportación náutica actual con la implementación de una terminal de transporte marítimo turístico integral en Puerto López.

Objetivo General

Diseñar un espacio arquitectónico sustentable que promueva un turismo consciente hacia los diferentes atractivos naturales del Cantón Puerto López y que conlleve al menor impacto ambiental posible.

Objetivos Específicos

- Proponer un diseño arquitectónico el cual permita el correcto desarrollo funcional y organizado de las diferentes actividades náuticas relacionadas al ámbito turístico.
- Implementar una arquitectura con criterios bioclimáticos que permita el aprovechamiento de las condiciones naturales propias del sector.
- Plantear soluciones arquitectónicas con materiales, que cumplan con la finalidad de lograr una solución sustentable.

ALCANCES Y LIMITACIONES

ALCANCES

El proyecto arquitectónico plantea como alcance integrar los diferentes grupos y organizaciones relacionadas al turismo en Puerto López, permitiendo un mayor acercamiento y participación de la comunidad hacia el turismo.

Convirtiéndose en un generador productivo y económico, teniendo como objetivo principal el desarrollo sustentable de las diferentes agrupaciones que están involucradas en el quehacer turístico de Puerto López.

LIMITACIONES

Las limitaciones estarían dadas por el tiempo necesario (5 meses). Considerando que es un corto tiempo para el desarrollar este proyecto.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL**



**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES**

TUTOR:

**ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ**

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

**OBJETIVO GENERAL Y
OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

ALCANCES Y LIMITACIONES

TEMA:

**TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ**

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

PROPUESTA METODOLÓGICA

#	ETAPA	OBJETIVO	CRITERIOS	MODALIDAD DE TRABAJO
I	INVESTIGACIÓN	Recopilar la información referente al contexto en el que se desarrollará la propuesta.	Investigación Directa Testimonios Entrevistas Visitas a campo	INDIVIDUAL
		Planos: Planimetría Altimetría Topografía Hidrografía Asoleamiento Ubicación con respecto al cantón	Talleres de participación ciudadana del sector	GRUPAL*
			Investigación Indirecta Red de Equipamientos Urbanos para promover la práctica del Turismo Consciente de la Cabecera Cantonal de Puerto López	
	PROGRAMACIÓN	Procesar y analizar la información compilada.	Municipalidad del Cantón Puerto López Visitas páginas web	INDIVIDUAL
		Sintetizando en cuadros y esquemas las características del universo de estudio. Clasificando la información por áreas. Área Turística, Histórica-cultural, Comercial. Elaborar conclusiones basadas en los cuadros.		INDIVIDUAL
II	ANTEPROYECTO	Desarrollar el esquema teórico-conceptual del proyecto dentro de los Aspectos Funcionales, Formales y Teóricos-Constructivos.	Planteamiento de esquemas de zonificación y definición de directrices compositivas generales del proyecto. Definición de objetivos y criterios en los diferentes aspectos coherentes con las necesidades turísticas y comerciales identificadas en el sector. Realizar las propuestas arquitectónicas correspondientes	INDIVIDUAL
			Integración de edificación existente al proyecto (muelle). Diseño Arquitectónico de una Terminal Náutica orientada al turismo.	
III	PROYECTO	Corregir y desarrollar las propuestas arquitectónicas planteadas en la Etapa de Anteproyecto. Definir detalles.	Elaboración de planos arquitectónicos y memoria técnica del proyecto	INDIVIDUAL
IV	PRESENTACIÓN FINAL	Sustentar ante un Tribunal el Proyecto de Tesis.	Presentación gráfica y digital (incluyendo el informe ejecutivo del proyecto para su difusión). Sustentación del proyecto.	INDIVIDUAL

Tabla 1.- Propuesta Metodológica

FUENTE: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

PROPUESTA
METODOLÓGICA

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

CRONOGRAMA

CRONOGRAMA DE TESIS 2013-2014																														
TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ																														
PLAZO	MES	DIC-2013		ENE-2014			FEB-2014			MAR-2014			ABR-2014			MAY-2014			JUN-2014											
	SEMANA	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	1	2	3				
ETAPAS Y EVALUACIONES	ETAPA 1: Investigación y programación																													
	EVALUACION ETAPA 1																													
	ETAPA 2: Anteproyecto																													
	EVALUACION ETAPA 2																													
	ETAPA 3: Proyecto																													
	EVALUACION ETAPA 3																													
	ETAPA 4: Presentación final																													
	EVALUACION ETAPA 4																													
	FECHAS DE ENTREGA	16-dic 06-ene	23-dic 29-dic	30-dic 05-ene	06-ene 12-ene	13-ene 19-ene	20-ene 26-ene	27-ene 02-feb	03-feb	10-feb 16-feb	17-feb 23-feb	24-feb 02-mar	03-mar 09-mar	10-mar 16-mar	17-mar 23-mar	24-mar 30-mar	31-mar 06-abr	07-abr 13-abr	14-abr 20-abr	21-abr	28-abr 04-may	05-may 11-may	12-may 18-may	19-may 25-may	26-may 01-jun	02-jun	09-jun 15-jun	16-jun 22-jun	23-jun 29-jun	30-jun
	DURACIÓN DE ETAPAS	Etapa 1							Etapa 2							Etapa 3					Etapa 4			TOTAL						
	8 Semanas (incluyendo la semana de evaluación)							11 Semanas (incluyendo la semana de evaluación)							6 Semanas (incluyendo la semana de evaluación)					4 Semanas (incluyendo la semana de evaluación)			29 semanas							

Tabla 2.- Cronograma

FUENTE: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

CRONOGRAMA

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

MARCO HISTÓRICO

Breve historia del Cantón Puerto López

En el sector donde actualmente se encuentra el cantón Puerto López, antes de la conquista y la colonia, existía un poderoso cacicazgo desde Puerto Cayo hasta Cinco Cerros, cuyo nombre fue el “Señorío de Salangome”, integrado por los pueblos de Salangome (Agua Blanca), Tusco (Machalilla), Cercapez (Puerto López) y Salango, los mismos que mostraron un gran nivel de urbanismo. Dicha sociedad, se dedicó al comercio de los productos del mar, y en especial de la concha Spondylus.

Además, desarrolló un excelente comercio de productos agrícolas y marinos a lo largo y ancho de nuestro territorio, y fuera de él; llegaron a ser unos excelentes maestros de joyas, y por ende, de la metalurgia, poseían conocimientos de astronomía, y tenían costumbres de ritos adoratorios con ideas religiosas.

Con la conquista española se perdió la riqueza de estas culturas, debido a la imposición de los colonizadores, situación que diezmó a los poblados indígenas costeros, motivo por el cual no existen documentos que nos permitan conocer sobre hechos del tiempo de la colonia.

Ya en la época republicana, se formó un nuevo sistema político, cultural y social. A principios del siglo XIX, los territorios del actual cantón Puerto López empezaron a ser visitados por pescadores provenientes de la provincia del Guayas. Ya en 1840 se radican los primeros pobladores. A comienzos del siglo XX, el creciente desarrollo agrícola y pesquero motivó a los habitantes del sector entonces conocido como “La Ensenada” a organizarse. (Tesis: Evelyn Piedra Rivas, Nila Mora Macías, 2005)

En 1910 se organiza un comité de Pro-parroquización, invitando a las reuniones al filántropo Jipijapense Daniel López. El 26 de mayo de 1922, el Municipio de Jipijapa ordena la creación de la parroquia, con el nombre de Daniel López, en honor al filántropo Jipijapense y la población se sigue extendiendo hacia el lado contrario de la costa.

Para la década de los 70, la población de la parroquia Daniel López, empieza a crecer considerablemente por la llegada de personas atraídas por el negocio de la pesca y el turismo, estableciéndose hacia las afueras de la parroquia. También se empieza a orientar al campesino para reducir la tala indiscriminada de árboles maderables, destinando así, una zona del bosque en Parque Forestal.

Para entonces se establecen nuevas residencias cerca de esta zona no es hasta 1979 que se crea el **Parque Nacional Machalilla** (P.N.M.) en busca de un desarrollo sustentable. En la siguiente década, la parroquia presenta una gran migración campesina hacia la zona urbana, esto se debió a la destrucción de caminos vecinales y la prohibición de la explotación de recursos naturales establecido por el Parque Nacional Machalilla.

El 3 de Agosto de 1994, se registra oficialmente a la Parroquia como Cantón, cambiando su nombre a Puerto López, consolidándose las zonas residenciales hasta como se encuentra en la actualidad. Los límites urbanos se extienden hacia el Norte y Sur-Este, permitiendo que los asentamientos urbanos se extiendan creando un crecimiento horizontal. (Tesis: Varios, 2013)

Evolución de la actividad turística del Cantón Puerto López

El desarrollo de la actividad turística en el sur de la provincia de Manabí ha sido absolutamente espontáneo. Cronológicamente se citan los siguientes hechos importantes: A finales de la década de los setenta, pequeños grupos de pescadores de los principales puertos guiaban esporádicamente a los visitantes interesados en conocer la Isla de la Plata. Es en tales circunstancias que varios visionarios y pioneros empezaron a equipar sus botes y organizaban recorridos diarios.

A raíz de la creación del P.N.M, se abrieron las puertas a una nueva Fuente de ingresos económicos: **el turismo**. Poblaciones como Puerto López, Machalilla, y nombres como la Isla de la Plata, los Frailes, empiezan a ser conocidos y a formar parte de la oferta de las operadoras nacionales, así como también de la demanda del turismo nacional. Al mismo tiempo, se inició la preparación de guías profesionales, así como se empezaron a construir hosterías, hostales y restaurantes para las visitas que aumentaban cada año. En el año 1997, Puerto López fue declarado como “Primer Cantón Ecológico del Ecuador”, con el fin de mejorar la calidad de vida de la comunidad y a su vez, de proteger el patrimonio natural y cultural. En junio del 2001, el Gobierno Municipal entró a formar parte de la primera fase de municipios descentralizados en gestión turística, luego de haberse firmado el Convenio de Transferencia de Competencias entre el Estado Ecuatoriano y la Municipalidad. Ese mismo año se elaboró el Plan Estratégico Participativo para el Desarrollo Turístico del cantón Puerto López, en conjunto con todos los representantes de los actores involucrados del sistema turístico cantonal. (Tesis: Evelyn Piedra Rivas, Nila Mora Macías, 2005)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

MARCO HISTÓRICO

Breve historia del Cantón Puerto
López

Evolución de la actividad turística
del Cantón Puerto López

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

MARCO TEÓRICO

Puertos y Terminales para cruceros turísticos

Se han establecido lo concerniente de un crucero, tanto sus características como su legislación aplicable.

Ahora se abordan los puertos y terminales. Los cruceros definen las características que tendrá determinada terminal o puerto, son los modelos de las terminales portuarias que dan pie a las instalaciones y vocación.

Características

La Ley de Puertos de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 2, párrafo II, define a puerto como:

“El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el ejecutivo federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afecta a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza”.

La terminal es definida por la misma ley en el artículo 2, párrafo IV como:

“La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización integral de la operación portuaria a la que se destina”.

Estos sirven como un polo de desarrollo en el aspecto económico y social para los países, pues se establecen en las zonas costeras para que se realicen actividades de comercio, industria, turismo y pesca.

Considerando la ley de puertos, los puertos y terminales se clasifican de acuerdo a su navegación en:

- Altura: cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos y/o puntos internacionales, y
- Cabotaje: cuando solo atienden embarcaciones, personas y bienes, en navegación entre puertos y puntos nacionales.

Por sus Instalaciones y Servicios en:

- Comerciales: cuando se dediquen preponderantemente, el manejo de mercancías o de pasajeros de tráfico marítimo. Dentro de éstos, se podrán recibir embarcaciones de cabotaje y de altura, así como operar el tráfico comercial internacional; también por sus características físicas, los dedicados al movimiento petrolero y granelero (se incluyen minerales y granos).
- Industriales: cuando se dediquen preponderantemente al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal.
- Pesqueros: cuando se dediquen preponderantemente al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y de proceso de la industria pesquera.
- Militares: destinados a las Secretaría Marina para uso de la Armada de México.
- Turísticos: cuando se dediquen preponderantemente a la actividad de cruceros turísticos y marina. (Legislación Marítimo Portuaria: Ley de Puertos, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos, 1999, p.5
- El desarrollo que se ha dado en los últimos y el aprovechamiento de los atractivos naturales ha traído consigo un desarrollo en los puertos turísticos. De acuerdo al tipo de embarcaciones que atienden a estos puertos pueden clasificarse en:



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

MARCO TEÓRICO

Puertos y Terminales para
cruceros turísticos

- Características

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

- Puerto de abrigo: los puertos de abrigo son sitios en los cuales las embarcaciones deportivas pueden guarecerse en condiciones de mal tiempo, abasteciéndose de combustible durante los recorridos que hacen a lo largo de la costa.
- Marina: son el conjunto de instalaciones, servicios técnicos y comerciales, que requieren las embarcaciones y los usuarios de estas; lo anterior incluye: obras de protección contra el oleaje, muelles para atraque y servicios de embarcaciones, así como comercios, estacionamientos y accesos terrestres.
- Complejos náuticos residenciales: se compone de desarrollos urbanos con instalaciones para la atención a las embarcaciones deportivas y se ubican en sitios, que tienen la característica adecuada para aprovechar las condiciones naturales, sociales y económicas del sitio.
- Terminales para cruceros: están integradas por instalaciones que permiten recibir a las grandes embarcaciones que transportan turistas, que hacen recorridos en rutas establecidas o visitan sitios con atractivos turísticos especializados, pueden ubicarse dentro de puertos generales establecidos o tener instalaciones propias, en condiciones particulares de resguardo ante los factores oceanográficos prevalecientes en la zona. (SCT. Manual de Dimensionamiento portuario, 2001, Op. Cit. Cap. 6. P. 34-36.

Como se mencionó antes, las terminales están formadas por obras, instalaciones, superficies incluidas las de agua.

Las obras se clasifican en dos tipos: exteriores e interiores.

- Las obras exteriores son las que se realizan en el mar como rompeolas, escolleras, espigones de protección, protecciones marginales y dragados exteriores.
- Las obras interiores están formadas por los dragados interiores de canales y dársenas, obras de atraque, áreas de maniobra, acceso y controles de la zona portuaria, edificios administrativos y para servicios de reparación y mantenimiento, y aquellas otras que sean necesarias para el funcionamiento del puerto o terminal.

Las instalaciones y superficies estarán compuestas por:

- El muelle de atraque, que contara con una longitud adecuada a las embarcaciones por atender.

Un área suficiente para la atención a los pasajeros y para el avituallamiento a la embarcación, recolección de basura.

- Pasarela o sistema de conexión con la embarcación para descenso de pasajeros. Sistema de iluminación y abastecimiento de agua potable para la embarcación. Estas instalaciones pueden no requerirse en el caso de que la embarcación permanezca fondeada frente al sitio y si utiliza embarcaciones tipo tender para el descenso de los pasajeros, por lo que deben preverse instalaciones para la operación de estas embarcaciones.

Para el caso de las terminales de cruceros, las áreas de agua requeridas son: Canal de acceso, dársena de operación y fondeadero.

Clasificación de los puertos turísticos

Esta clasificación se establece de acuerdo al puerto de salida o llegada de las embarcaciones, así como delimitar donde se embarcan los pasajeros para emprender el viaje, que destinos pueden desembarcar, pero con la obligación de embarcarse y finalmente en que puerto se pueden realizar desembarques.

Para ello existen tres tipos de puertos para este fin:

- Home Port: es el tipo de puerto donde el barco, embarca y desembarca todos sus pasajeros. La embarcación debe de dejar a los pasajeros de regreso de donde fueron recogidos. Las líneas navieras escogen este puerto para que sea su punto de zarpe y de arribo de la embarcación, no siempre será el puerto de zarpe el mismo de arribo, pues cuando se realizan viaje a través del canal de Panamá, de la costa este a la costa oeste de Estados Unidos o viceversa, atraviesan el canal, llegan a un puerto de la costa opuesta, siendo este el puerto donde se desembarcaran a los pasajeros. De igual forma ocurre cuando se realizan viajes a través del Atlántico, de la costa de los Estados Unidos a Europa o viceversa.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

MARCO TEÓRICO

Puertos y Terminales para
cruceros turísticos

- Clasificación de los puertos
turísticos

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

Los Home Ports sirven además para avituallar a la embarcación con todos aquellos elementos que sean necesarios durante la realización del crucero, suministra combustible, recolección de basura seca y orgánica.

Algunos puertos que sirve como home ports son: Miami, EU, Ft Lauderdale, EU, Everglades, EU, Trampa, EU, New Orleans, EU Charleston, EU, Carolina del Sur, EU, Cozumel, México, Acapulco, México, San Diego, EU, Los Ángeles, EU, Long Beach, EU, San Francisco, EU y Vancouver, Canadá. Una gran parte de los cruceros que se realiza en el mundo tiene como Home Ports, los distintos puertos de los Estados Unidos.

- Ports of Embarkation: son puertos en donde el pasajero puede elegir en donde iniciar o finalizar el viaje. Estos siempre tienen acceso directo a aeropuertos, ya que este es la conexión para viajar embarcarse o bien, para desembarcar y trasladare el pasajero a su lugar de residencia.

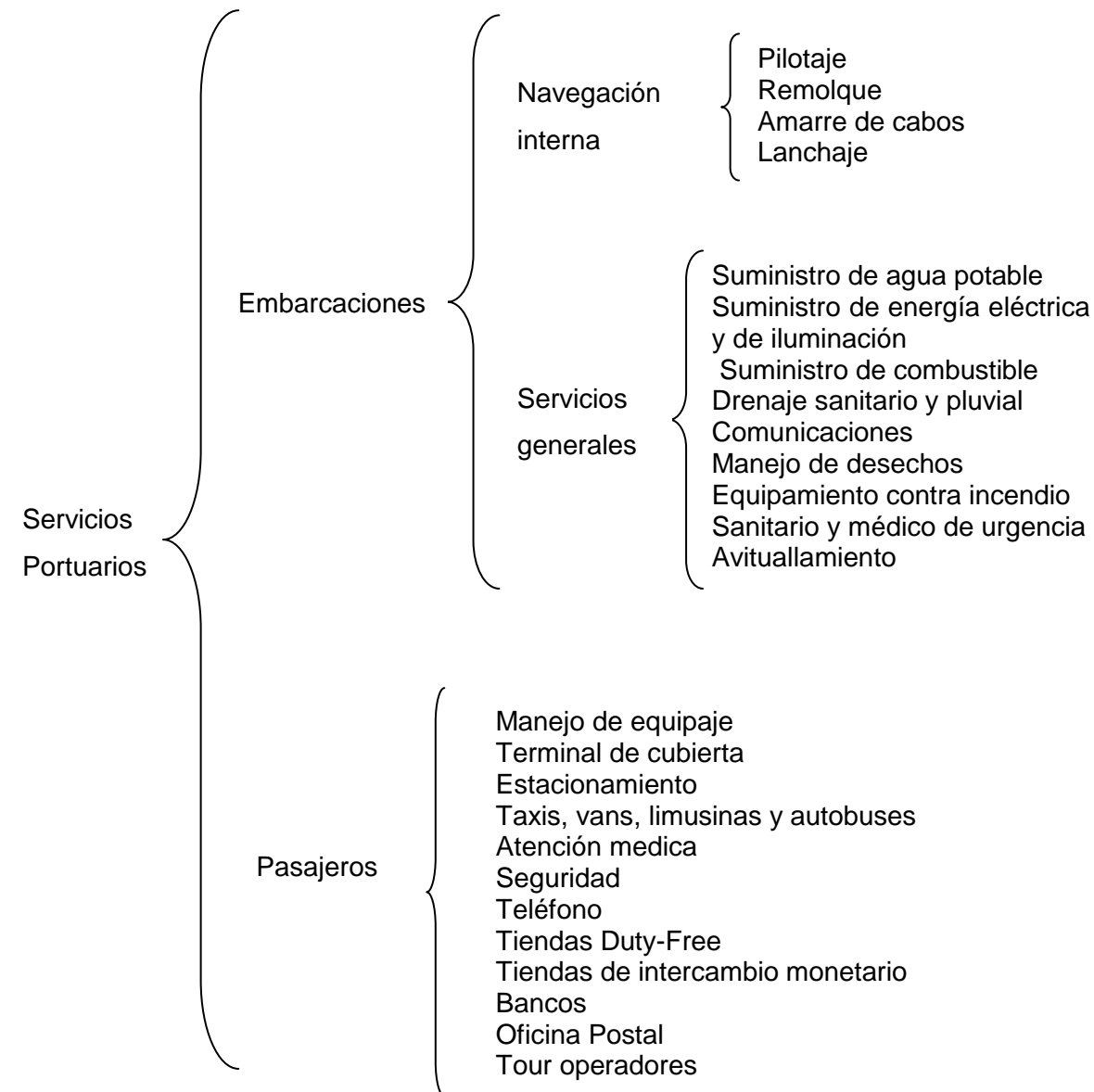
Otra de sus características, es que la ciudad donde está ubicada este tipo de puerto, tiene una gran población que es potencial para la oferta de cruceros.

San Francisco, California cumple con este rol, además de Ensenada cuando es parte de la ruta hacia Hawái.

- Ports of Call: en estos puertos los barcos hacen escala durante su recorrido hasta llegar a su destino final. Cuando realizan la escala pueden realizar el descenso de pasajeros con la obligación de reembarcarlos de nuevo en el mismo barco. Los pasajeros realizan una visita al lugar mientras el crucero permanece en el puerto.

Estos puertos no cuentan con una infraestructura como un Home Ports o Port of Embark, solo la necesaria para el atraque o fondeo de la embarcación y su descenso de pasajeros. Son uno de los motivos para la realización del crucero, ya que son los puntos de interés para los pasajeros.

La mayoría de los puertos de Alaska, México y el Caribe son de este tipo, debido a que son parte de un itinerario en donde, los cruceros tiene origen y destino de homeports. (Port of San Francisco, Alternative Sites of the James Herman Cruise Ship Terminal, San Francisco, The Port Commission, 1998)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

MARCO TEÓRICO

Puertos y Terminales para
cruceros turísticos

- Clasificación de los puertos
turísticos

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

Los servicios dirigidos a los pasajeros no son actividades en la que el puerto este vinculado a realizar en su totalidad, ya que varias de estas son un trabajo en conjunto con la ciudad, gobierno o sociedad en la que se encuentra, por lo que es indispensable la planeación y la ubicación de estos servicios. Como por tener en cuenta, que los bancos, tiendas de intercambio monetario, Duty Free oficina postal y teléfono, se encuentren lo más cerca posible a la terminal, para que el pasajero tenga un acceso inmediato a estos servicios.

La terminal cubierta debe de contar con las instalaciones, que otorguen una mayor comodidad al pasajero, como aire acondicionado, elevadores, cafetería, acceso para personas con capacidades diferentes, asientos confortables, etc.

Los estacionamientos deben de tener una capacidad suficiente para acomodar taxi, camiones, limusinas y carros particulares, con acceso continuo a la terminal de pasajeros.

Es muy importante que los puertos y en especial los Home Port y Port of Embark, estén próximos a un aeropuerto internacional debido a que estos cumplen un rol importante en el viaje de crucero, debido a que una gran parte de los pasajeros viajan por avión hacia y de estos puertos para iniciar o finalizar el viaje. (Velasco Herrera, 2004)

Turismo Consciente

El término de **turismo consciente** está estrechamente ligado con el **desarrollo local sostenible**, ya que ambos términos están enfocados en fomentar el bienestar de la comunidad, en todos sus aspectos; y es que para desarrollar un turismo consciente es necesario que las comunidades se organicen para formular proyectos y es aquí donde entra la parte del desarrollo local sostenible; las comunidades deben ser capaces de identificar sus potencialidades para que puedan crear políticas y proyectos que los ayude a salir de la pobreza.

La estrategia de un turismo consciente es la manera de enseñar al mundo a ser responsables del cuidado de la naturaleza y la cultura de la comunidad que será visitada, ya que las dos tienen una dependencia mutua. "se puede contribuir al desarrollo local sostenible de asentamientos humanos vulnerables con vocación turística, por medio de la práctica de un turismo consciente.

Para la inglesa Anna Pollock, el objetivo del nuevo turismo es crear comunidades que sirvan de huéspedes conscientes y que construyan un servicio hotelero rentable, sustentable y resistente a los imprevistos (Ministerio de Turismo, 2012)

La estrategia de un turismo consciente es la manera de enseñar al mundo a ser **responsables del cuidado de la naturaleza y la cultura de la comunidad que será visitada**, ya que las dos tienen una dependencia mutua. La industria hotelera tiene la capacidad de manejar la percepción del mundo al turista. Es por esto que, según Anna Pollock en su ponencia sobre "*Conscious Travel: Signposts Towards a New Model for Tourism*" (Pollock, 2012) un turismo consciente debería mantener los siguientes lineamientos: Uso de industrias que crean en la sostenibilidad. Crear una red de personas que crean en un turismo sostenible para su difusión. Realizar un modelo de negocio turístico sostenible que logre crear una red, donde el turista sepa que llegará a una comunidad y aprenderán uno del otro, generando así beneficios.

Desarrollo Local Sostenible

El Proceso de Desarrollo Local Sostenible, se muestra como un proceso que busca una respuesta práctica para identificar políticas que ayuden a superar la pobreza en una comunidad.

Comunidades donde el problema latente es la insatisfacción en las necesidades básicas: la falta de servicios en salud y educación, inversiones mal direccionadas, bajo nivel de infraestructura, escaso nivel de desarrollo empresarial y tecnológico, falta de procesos que fomenten la productividad y que involucren a los sectores públicos y privados en la generación de empleo local estable. (Tesis: Varios, 2013)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

MARCO TEÓRICO

Turismo Consciente

Desarrollo Local Sostenible

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

ANÁLISIS URBANO

UBICACIÓN Y SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Puerto López es un cantón ubicado al suroeste de la provincia de Manabí, de latitud sur y longitud occidental, se encuentra a 3 metros sobre el nivel del mar. De clima tropical, su temperatura promedio entre 20C° y 30C°. Se encuentra conformado por una cabecera cantonal, que es Puerto López

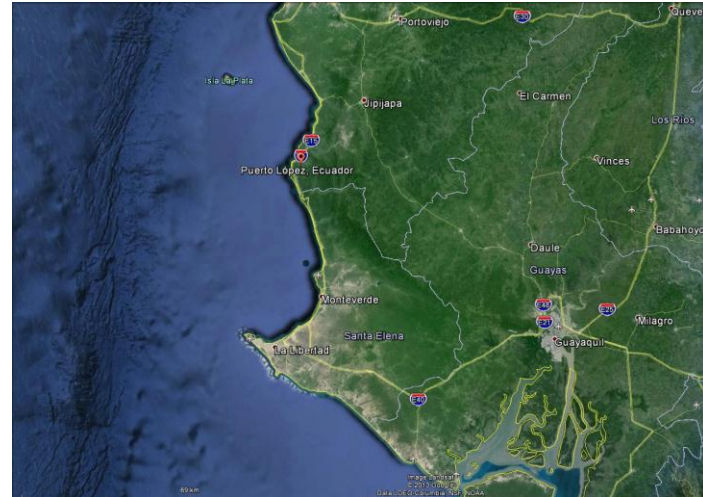


Figura 1.- Ubicación y situación Geográfica

Fuente: (earth.google.es/)

y dos cabeceras parroquiales, Machalilla y Salango (Tesistas: Evelyn Piedra Rivas, Nila Mora Macías, 2005); presenta una densidad baja, pues de acuerdo al último Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, Puerto López posee una población de 20.451 personas, asentadas en una superficie aproximada de 429.36 Km². (INEC, 2010)

Los primeros indicios ocupacionales datan a los años 1800 y 1500 a.C, donde se evidencia la presencia de las culturas Machalilla, Valdivia, Chorrera, entre otras. Los primeros procesos de asentamientos se dan en el siglo XVII por la llegada de extranjeros a la zona. A mediados de la década de los 90, Puerto López es declarado como cantón, gracias a la intervención de la Asociación de Lopences residentes de Guayaquil, mediante la publicación en el Registro Oficial, el 31 de agosto de 1994.

Puerto López ha sido reconocido por tener el primer puerto de exportación de tagua, café y paja toquilla. En la actualidad su cabecera cantonal no solo es considerada como una ciudad pesquera, si no como una imagen turística, gracias a la cercanía con el Parque Nacional Machalilla y el fenómeno anual de avistamiento de ballenas jorobadas en las aguas cercanas a la costa del cantón, que atrae a varios visitantes. (G.A.D. Municipio del cantón Puerto López, 2011)

El cantón Puerto López, por su historia, localización y características geográficas, concentra en su territorio diferentes tipos de recursos que lo convierten en un polo

estratégico para el desarrollo del turismo sostenible en el Ecuador. (Ministerio de Turismo, 2012)

Sin embargo, este potencial no ha sido necesariamente una condicionante que mejore la calidad de vida de sus habitantes. (INEC, 2010)

Por el contrario, la ausencia de una planificación territorial estratégica que guíe su desarrollo por medio de una visión enmarcada en la sostenibilidad, ha detonado con el tiempo un desarrollo poblacional desordenado y una explotación de los recursos de manera insostenible ya sea por parte de la comunidad, así como de foráneos cuya mentalidad es primordialmente extractiva; esto hoy en día condiciona el futuro de los recursos naturales y por ende de las futuras generaciones que lo habitan. (G.A.D. Municipio del cantón Puerto López, 2011)

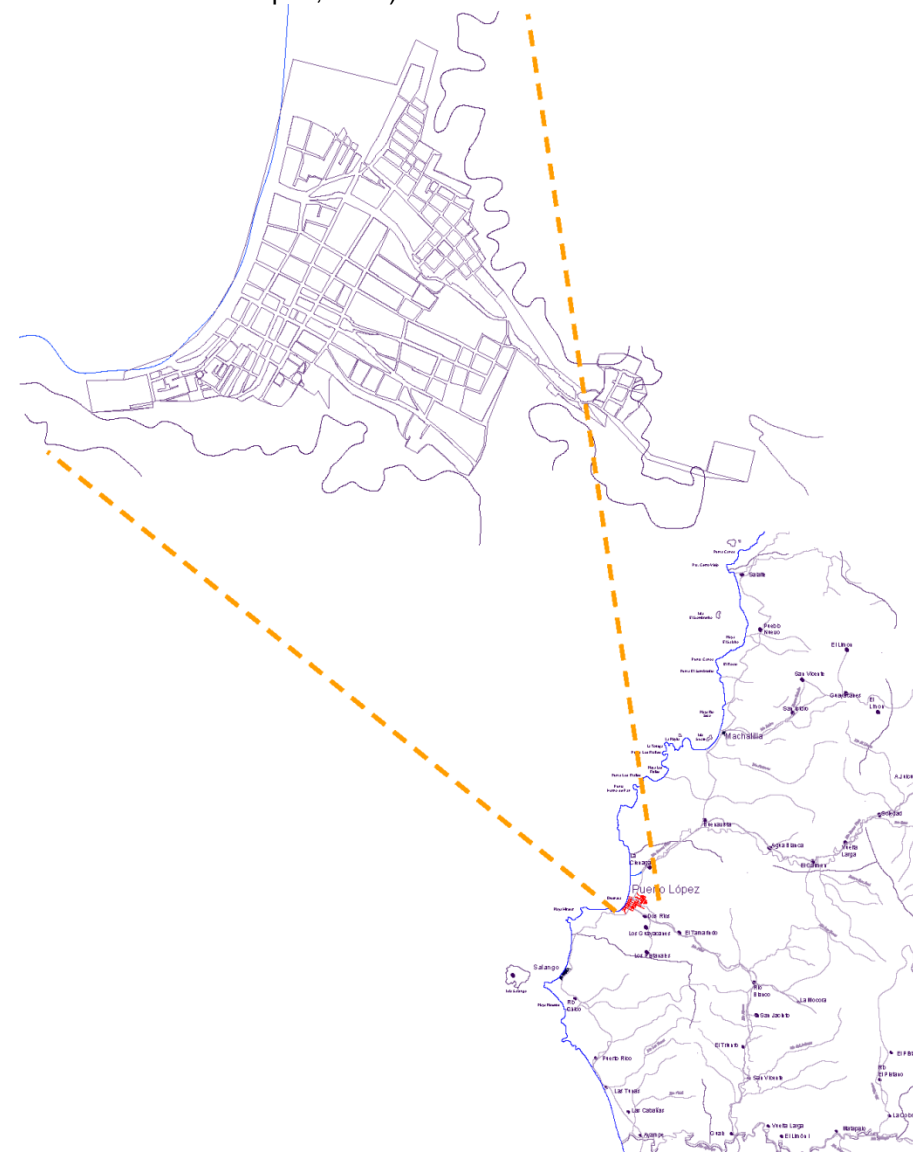


Figura 2.- Ubicación de Puerto López, Prov. Manabí.

Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Puerto Lopez, 2011



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS URBANO

Ubicación y Situación Geográfica

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

ANÁLISIS URBANO

VÍAS DE ACCESO AL CANTÓN

La conexión terrestre de la ciudad de Puerto López con respecto al país se da por medio de la Ruta Spondylus o Ruta del Sol.

Esta ruta, nace desde la provincia de Santa Elena, recorre gran parte del perfil costero y es reconocida a nivel nacional e internacional, por sus paisajes a lo largo de todo su recorrido. La nomenclatura de esta vía de acuerdo a la caracterización de vías del Ecuador es la E-15.

Gracias a la intervención del Gobierno Nacional, esta vía se encuentra en perfecto estado, lo que facilita el viaje a Puerto López desde cualquier punto del país.

El tramo de la vía mencionada que atraviesa la ciudad de Puerto López se conoce como

Avenida Machalilla. Es una vía de 18 m de ancho que recorre 5km como eje principal de la ciudad, siendo el único punto de conexión con las demás ciudades del país.

La avenida Machalilla como vía principal de Puerto López., se ve afectada a lo largo de su recorrido por buses interprovinciales, disminuyendo el espacio de tráfico, y desencadenando un desorden vehicular, eso es producto de la falta de terminales de embarque y desembarque de pasajeros o carga.

En cuanto a ejes viales secundarios de mayor relevancia en Puerto López, esta la avenida del Malecón Julio Izurieta (a), que es donde se concentra la mayor actividad comercial y turística ya que se encuentra al pie de la playa. Es una calle de 17m de ancho y de acuerdo a su ubicación espacial se trata de una vía paralela a la Avenida Machalilla, por lo que se conectan con vías perpendiculares entre si. Las mas transitadas por vehículos son las calles Gonzalo Suarez (b) y Mariscal Sucre (d), debido a que estas vías se encuentran en mejor estado que las demás vías secundarias que también conectan la avenida Machalilla con el malecón. Son usadas principalmente por los buses turísticos, que llegan hasta la calle Julio Izurieta para desembarcar frente a la playa. (Tesis: Varios, 2013)



Figura 3.- Vías de circulación vehicular dentro de la cabecera cantonal de Puerto López.

Fuente: (Tesis: Varios, 2013) Red de Equipamientos Urbanos para promover la práctica del Turismo Consciente de la cabecera cantonal de Puerto López



Figura 4.- Punto donde la carretera E-15 se transforma en Avenida Machalilla Ingreso a Puerto López.

Fuente: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS URBANO

Vías de Acceso al Cantón

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

ANÁLISIS URBANO

TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Transporte Terrestre

La conexión terrestre de la ciudad de Puerto López con respecto al país se da por medio de la Ruta Spondylus o Ruta del Sol.

Esta ruta, nace desde la provincia de Santa Elena, recorre gran parte del perfil costero y es reconocida a nivel nacional e internacional, por sus paisajes a lo largo de todo su recorrido. La nomenclatura de esta vía de acuerdo a la caracterización de vías del Ecuador es la E-15.

Gracias a la intervención del Gobierno Nacional, esta vía se encuentra en perfecto estado, lo que facilita el viaje a Puerto López desde cualquier punto del país.

La avenida Machalilla como vía principal de Puerto López., se ve afectada a lo largo de su recorrido por buses interprovinciales, disminuyendo el espacio de tráfico, y desencadenando un desorden vehicular, eso es producto de la falta de terminales de embarque y desembarque de pasajeros o carga.

En cuanto a ejes viales secundarios de mayor relevancia en Puerto López, esta la avenida del Malecón Julio Izurieta (a), que es donde se concentra la mayor actividad comercial y turística ya que se encuentra al pie de la playa. Es una calle de 17m de ancho y de acuerdo a su ubicación espacial se trata de una vía paralela a la Avenida Machalilla, por lo que se conectan con vías perpendiculares entre si. Las más transitadas por vehículos son las calles Gonzalo Suarez (b) y Mariscal Sucre (d), debido a que estas vías se encuentran en mejor estado que las demás vías secundarias que también conectan la avenida Machalilla con el malecón. Son usadas principalmente por los buses turísticos, que llegan hasta la calle Julio Izurieta para desembarcar frente a la playa.

Otra calle secundaria de interés es la calle General Córdova (c), ya que esta es la única calle que ha sido regenerada sus aceras, adoquinadas desde la calle Machalilla hasta la altura del malecón. Sin embargo esta vía no es de conexión vehicular, ya que a la altura del malecón, se ha construido una plaza peatonal, impidiendo el paso de carros o buses. Esta pequeña plaza se encuentra rodeada de locales de ropa y cybers, además del comercio informal por parte de extranjeros que venden artesanías realizadas por ellos.

En cuanto al transporte interno de la ciudad, su principal medio es la taximoto, un medio de transporte popular con capacidad para seis personas sentadas, de tres ruedas y con techo que se usa para viajes de tramos cortos.

En la actualidad existen 6 cooperativas de taximotos, las cuales tienen un promedio de 37 unidades móviles cada una que circulan por todo el cantón por un mismo costo de 0,50 dólares sin importar las distancias a recorrer.

Si se requiere ir a poblados cercanos a Puerto López las personas recurren a camionetas de baldes altos que les permite ir parados, yendo en una camioneta un aproximado de 10 a 12 personas por el costo de \$0,50 dólares. (Tesis: Varios, 2013)

Movilidad Peatonal

La movilidad peatonal es limitada por el mal estado que se encuentran las aceras, parterres, rampas y demás.

Las aceras y parterres se encuentran en mal estado debido al deterioro, producto de las otras áreas para la movilidad peatonal son mínimas en la mayor parte de la ciudad y las pocas existentes se encuentran en pésimo estado.

En ciertos sectores, la ocupación de éstos por parte de los locales comerciales, establecimientos como restaurantes y el comercio informal complica la libre circulación de las personas. El gobierno local no ha controlado dicha expropiación del espacio público.

A pesar de que en Puerto López se puede apreciar un alto uso de bicicletas, no existen espacios exclusivos para ciclo vías, por lo que usuarios de este medio de transporte deben enfrentar los problemas y amenazas que representa transitar por las vías existentes que han sido diseñadas exclusivamente para la circulación de automotores.

La situación más dramática la viven quienes presentan discapacidades y movilidad especial. Existen pocos lugares donde las personas con estas características puedan moverse de manera libre, continua y segura. Ni las aceras, ni las calzadas, ni los espacios públicos, sean abiertos o cerrados han sido diseñados y construidos considerando sus necesidades.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS URBANO
TRANSPORTE, MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD
Transporte Terrestre
Movilidad Peatonal
Conectividad Marítima

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

ANÁLISIS URBANO

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Actividad Turística

En la Cabecera Cantonal, estos últimos 10 años la población se ha dedicado al turismo como una opción de actividad comercial, el mismo ha permitido un desarrollo económico en las actividades: financieras, acuícola – pesquera, agropecuaria, industrial y comercial. Creando Fuentes de trabajo de tipo formal (empresas naturales o jurídicas formadas bajo reglamentos del SRI, Superintendencia de Compañías, Ministerio de Turismo, Municipio del Cantón) e informal (como los taxi-motos, vendedores ambulantes, comercialización de pesca artesanal, venta de agua por tanquero, aéreas improvisadas para venta de alimentos). Actualmente el tema turístico recae en 2 instituciones: el Ministerio de Ambiente y la Municipalidad de Puerto López, quienes a través de sus Direcciones o Departamentos son quienes otorgan permisos, regulan y coordinan la gestión turística en su jurisdicción cantonal.

Dos factores influyen significativamente en el desarrollo económico del cantón Puerto López. El primer factor es que el 80% de sus 429.36 km². de territorio geográfico pertenece al **Parque Nacional Machalilla** (creado por Registro Oficial #069 del 20 de noviembre de 1979) que es parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas SNAP. El segundo factor determinante son los **aproximadamente cuatro kilómetros de playa con los que cuenta el cantón** pues es parte de la denominada Ruta del Spondylus (sector del perfil costanero de Guayas y Manabí donde predominan bastas extensiones de playa). **Por lo que Puerto López se desarrolla en medio del turismo y las riquezas ictiológicas que sus pobladores consiguen del mar.**

Los 20.451 habitantes del Cantón Puerto López (INEC, 2010) sumada a la población flotante propia de las actividades turísticas, demandan la provisión de bienes y servicios, por la que gran parte de las 52 empresas formalmente constituidas y domiciliadas en el cantón (según la página web de la Superintendencia de Compañías) se dedica a la actividad turística.

La mayor cantidad de estas actividades se desarrollan en la cabecera cantonal, aunque buena parte de turismo se realiza en Salango, Machalilla y sectores aledaños.

Según el censo del 2010 la población en edad de trabajar (PET) de Puerto López es de 15.696 personas, con 8.120 hombres y 7.576 mujeres, de estos números tenemos que

la población económicamente activa (PEA) es de 6.865 personas, con 5.329 hombres y apenas 1536 mujeres, estos datos se resume en los cuadros anexos.

Con relación a la actividad que desempeñan los puertolopences diremos que existe un 35% de subempleo, esto es un desempeño laboral pero de una manera informal que en ocasiones no es de manera constante, de ingresos variables y sin ningún tipo de seguridad social que respalde al trabajador.

En grandes números diremos que más del 35% se desempeñan a actividades de manera independiente, un 28.37% labora en el sector privado de la economía del puerto, un 12.95% realizan actividades de jornalero o peón y un 8.75% es empleado del estado, y las consiguientes otras actividades con porcentajes bastante menores. (Tesis: Varios, 2013)

Actividad Comercial

El comercio en Puerto López se desarrolla de manera formal e informal. La mayor cantidad de establecimientos están ubicados en la Vía Principal “Machalilla” y también en la mayor parte de la vía que se encuentra al pie del Malecón. En vías secundarias encontramos un comercio significativo en las calles Alejo Lazcano y General Córdova.

En el Eje Principal de Puerto López se encuentran localizados diferentes tipos de comercios y servicios: cooperativa de transporte, farmacias, almacenes de electrodomésticos, hoteles, panaderías, cabinas telefónicas, cyber, tiendas muy surtidas y también se encuentra el mercado. Mientras que en la vía del Malecón encontramos casi en su mayoría: restaurantes, locales de venta de artesanías, hoteles y el comercio desordenado de los productos marinos de los pescadores artesanales.

En las vías secundarias se encuentra comercio de tamaño medio y variado: tiendas, cybers, hoteles, etc. Realmente el comercio se maneja como asentamientos informales de los diferentes comerciantes en busca de espacios físico. Además de no tener espacios definidos para la comercialización de productos, hay otros problemas que surgen a raíz de este: presencia de intermediarios en la comercialización de la pesca que efectúan diariamente en la playa.. Algo parecido sucede con el tema agrícola, precios muy bajos para los productores y también no constan con espacios adecuados para almacenamiento y venta de los mismos, tampoco hay un sistema comunitario o municipal para regulación de precios. (Tesis: Varios, 2013)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS URBANO
ACTIVIDADES ECONÓMICAS
Actividad Turística
Actividad Comercial

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

ANÁLISIS DE SITIO

TOPOGRAFÍA

La cabecera cantonal de Puerto López se desarrolla en una área de 198.69 km², este territorio presenta una configuración irregular, donde la altura promedio estimada de la población es de 13.54 msnm.

Su relieve empieza en las orillas costeras con pequeñas elevaciones y va tomando altura gracias a la cordillera Chongón y Colonche que lo recorre de sur a norte. Las altitudes distinguidas en Puerto López van desde el nivel del mar hasta los 800m.

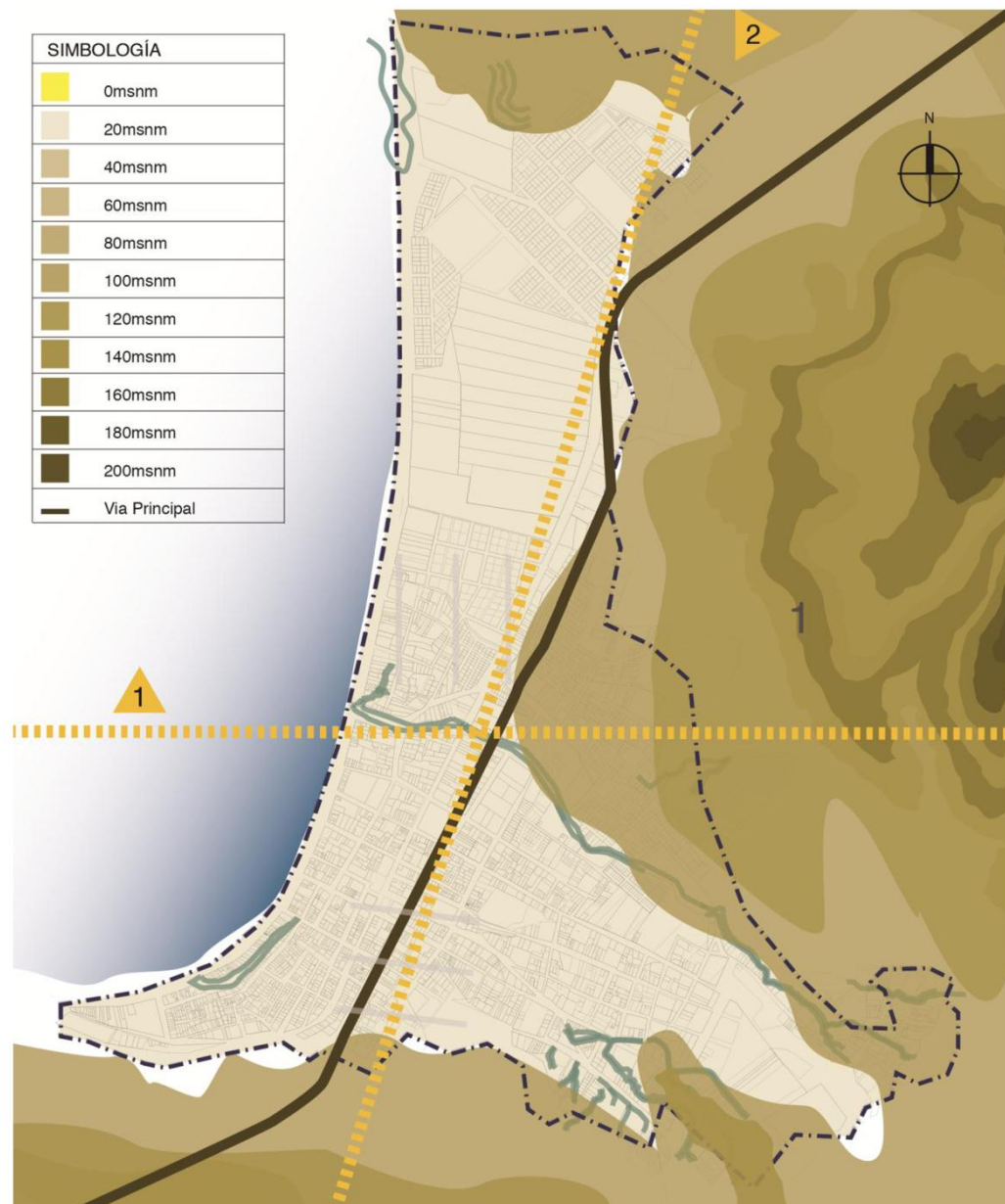


Figura 5.- Niveles topográficos de la cabecera cantonal de Puerto López.

Fuente: (Tesistas: Varios, 2013) Red de Equipamientos Urbanos para promover la práctica del Turismo Consciente de la cabecera cantonal de Puerto López

Podemos admirar la ciudad y el perfil costanero desde dos accidentes geográficos destacados, al norte se forma una zona rocosa denominada la Punta de las Mesas, al igual que al sur rematando la playa se encuentra Punta mirador, en la zona este el relieve se presenta irregular y bajo, los accidentes representativos son el Cerro El Chuchón, La Gotera, Loma de los Chivos, Cerro Paraguaita, entre otros; los cuales se encuentran aproximadamente entre los 150 a 200 msnm. (Tesistas: Varios, 2013)

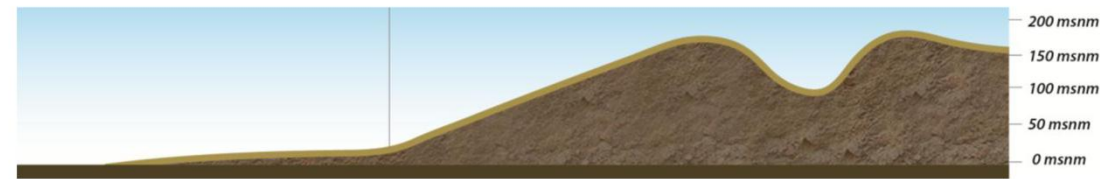


Figura 6.- Perfil Topográfico de la cabecera cantonal de Puerto López – Sección 1



Figura 7.- Perfil Topográfico de la cabecera cantonal de Puerto López – Sección 2

Fuente: (Tesistas: Varios, 2013) Red de Equipamientos Urbanos para promover la práctica del Turismo Consciente de la cabecera cantonal de Puerto López



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS DE SITIO

Topografía

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

ASOLEAMIENTO Y VIENTOS

Las temperaturas en Puerto López oscilan entre 32,4°C y 22°C mínima. La temperatura media mensual es de 23°C entre los meses de agosto y septiembre y 26°C entre marzo y abril, siendo el rango de variación muy pequeño e inferior a la variación diaria de temperatura. El promedio de los días de sol al año es de 285 días. En cuanto a vientos, tenemos los dominantes que provienen del cuadrante suroeste durante la mayor parte del año. La precipitación anual esta entre los 200-300mm, siendo de 800mm entre los meses de enero a abril. La humedad relativa del sector fluctúa entre 75-84%. (Tesistas: Varios, 2013)

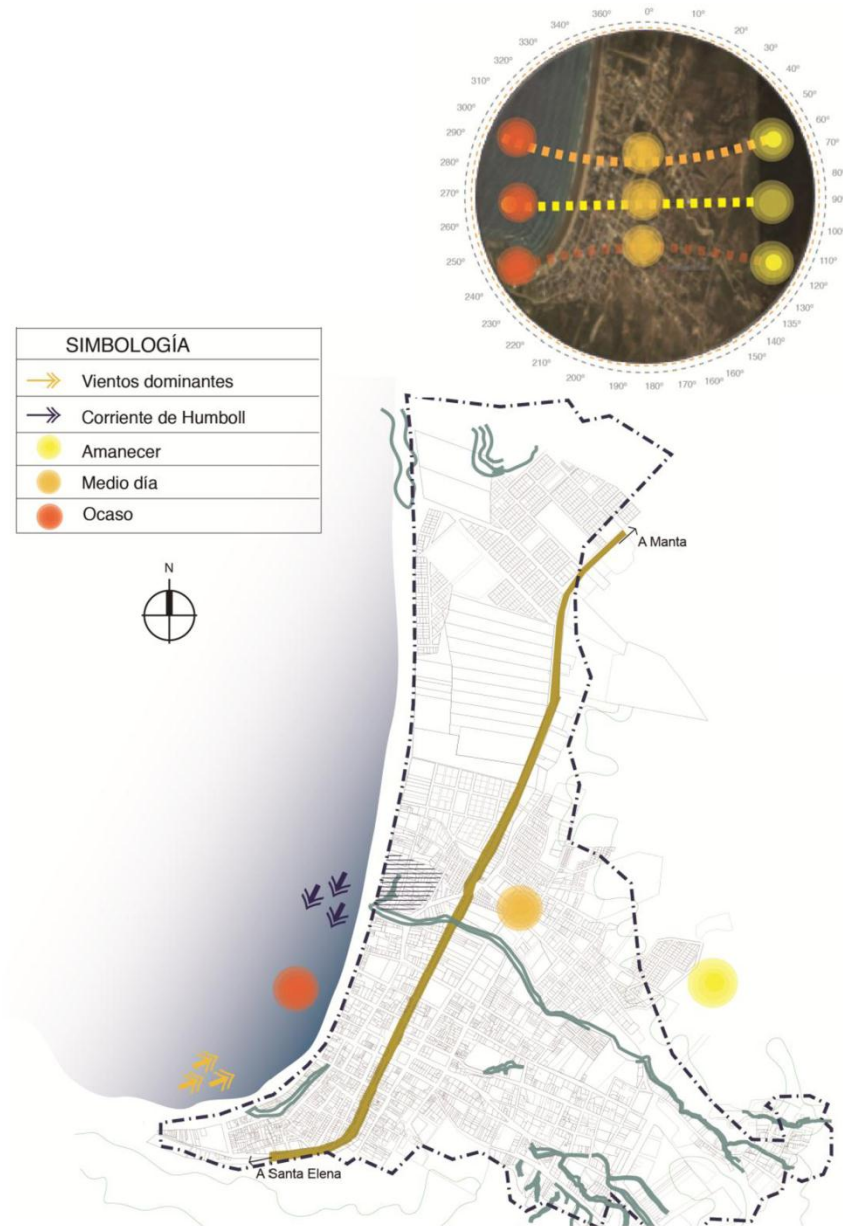
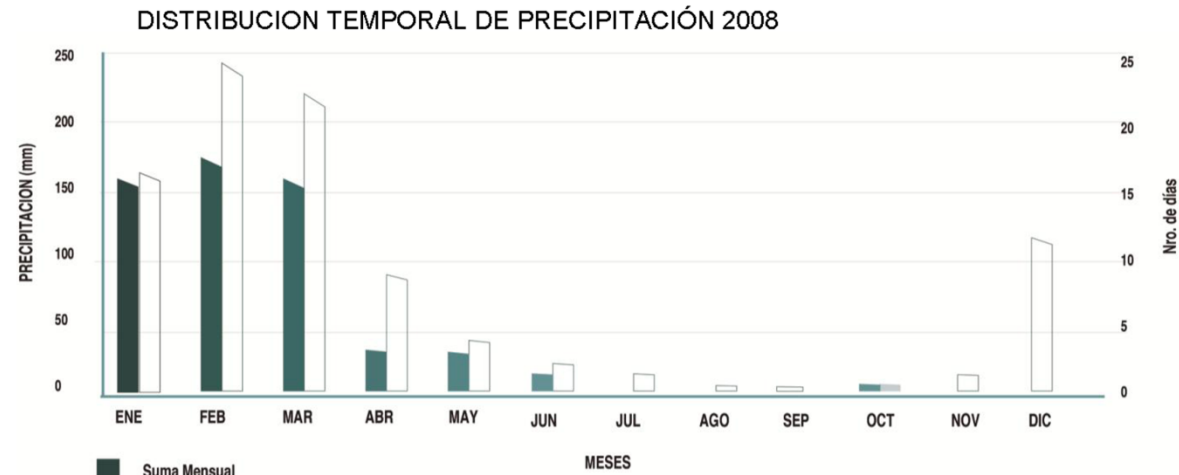


Figura 8.- Asoleamiento de la cabecera cantonal.

Fuente: (Tesistas: Varios, 2013) Red de Equipamientos Urbanos para promover la práctica del Turismo Consciente de la cabecera cantonal de Puerto López



DISTRIBUCION TEMPORAL DE TEMPERATURA 2008

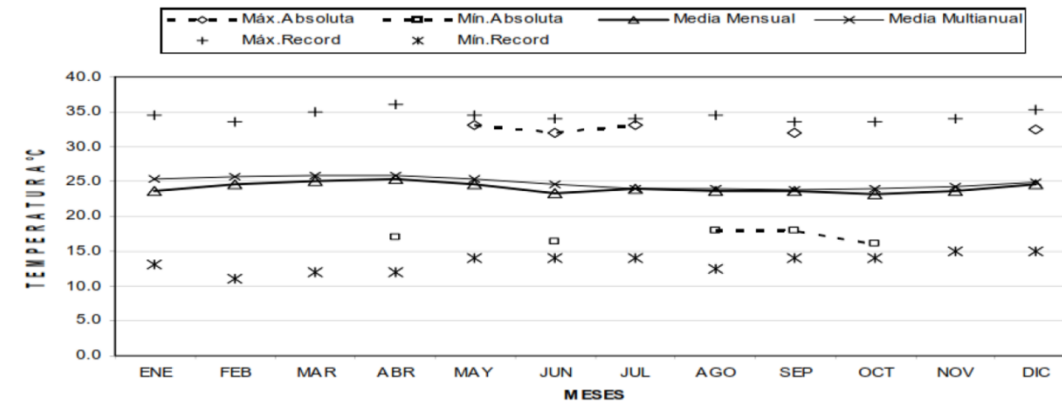


Figura 9.- Distribución temporal.

Fuente: (Tesistas: Varios, 2013) Red de Equipamientos Urbanos para promover la práctica del Turismo Consciente de la cabecera cantonal de Puerto López



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS DE SITIO

Hydrografía

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

ANÁLISIS TIPOLOGICO

TERMINAL MARITIMO DE YOKOHAMA

Análisis Funcional

El diseño propone un edificio achatado y ondulado en el que se confunden la planta baja, la terraza, el exterior y el interior con forma de ballena desde el interior.

Construcción sin fachada reconocible, donde las paredes se mezclan con el suelo, las columnas brillan por su ausencia y el suelo se convierte en techo, tan pronto como el interior pasa a ser exterior. Posee continuidad del suelo urbano y, para eso, le dieron la forma de una suave lomada que crece paulatinamente en altura a medida que se adentra en el mar, donde las ondulaciones en la topografía constituyen el edificio y el techo se pliega tomando distintas formas. La superficie del suelo se dobla sobre sí misma, formando pliegues que producen y contienen los caminos que atraviesan el edificio. Donde el individuo se mueve en distintos planos.



Figura 10.- Terminal Marítimo de Yokohama
Fuente: (Polo, 2002)

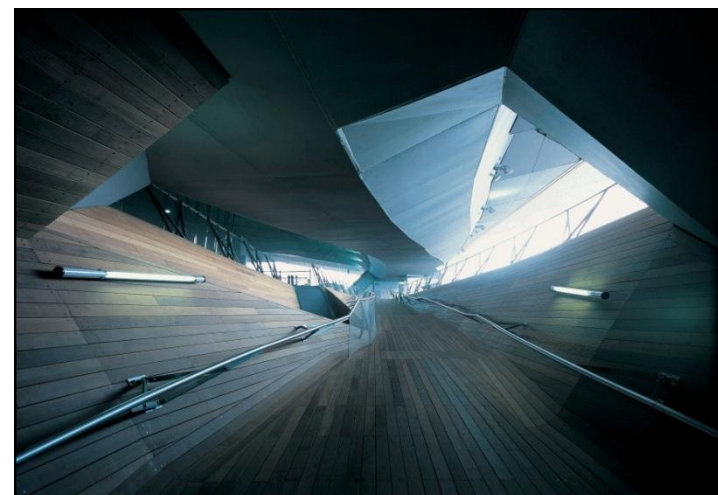


Figura 11.- Vista interior del Terminal de Yokohama.
Fuente: (Polo, 2002)

Cuenta con un muelle-edificio de 70 metros de ancho y se mete 430 metros dentro del mar, siendo su altura total de 15 metros.



Figura 12.- Vista aérea.
Fuente: (Polo, 2002)



Figura 13.- Vista General Terminal Yokohama.
Fuente: (Polo, 2002)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ ARQ. CLAUDIA

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLOGICO

Análisis Funcional

Terminal Marítimo de Yokohama

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

La actividad principal del edificio se desarrolla debajo de la terraza, donde funcionan las salas de arribos y partidas, las áreas de reuniones y las esperas, restaurantes y locales comerciales. En un nivel más bajo se esconde el estacionamiento y la sala de máquinas.

El plano del suelo no solo cumple su papel de superficie de apoyo sino que pasa a conformar el espacio. De esta manera, en varias oportunidades el suelo se convierte en pared o sube para formar planos inclinados y escalinatas que vinculan el interior y el exterior. Compuesta de 10 rampas conectan los tres niveles.

El techo del hall principal parece un pesado esqueleto que contrasta, por su escasa altura, con el enorme ancho y largo del ambiente. Las actividades más específicas funcionan en cajas separadas del techo, como si fueran los órganos internos de un animal gigantesco, entrar a la terminal es una experiencia infrecuente: es como estar dentro de una enorme criatura prehistórica.

Cuenta con espacio sumamente dinámico que fluye en todas las direcciones. Los detalles de diseño también colaboraron para darle dinamismo al edificio (las maderas del suelo, los pasamanos y la constante visión del mar).

El ordenamiento general del programa privilegia la plaza y los espacios públicos de cara al mar en la "terrace" del edificio. Debajo de ella el salón de interacción cívica, restaurantes y tiendas. Debajo se ubica el terminal en sí, localizando los parqueos en el sótano.



Figura 14.- Área Interior Terminal Yokohama.
Fuente: (XXI, 2002)



Figura 15.- Vista Interior de la cubierta.
Fuente: (XXI, 2002)

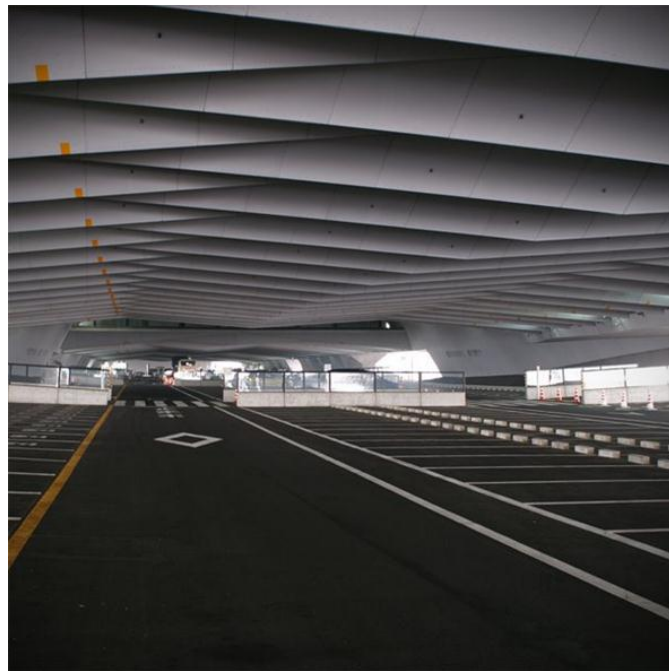


Figura 16.- Área de Estacionamientos.
Fuente: (Polo, 2002)



Figura 17.- Terminal Yokohama
Fuente: (XXI, 2002)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLOGICO

Análisis Funcional

Terminal Marítimo de Yokohama

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

Los proyectistas consideraron la flexibilidad del espacio como una premisa fundamental en su diseño, pero en lugar de utilizar espacios homogéneos y continuos, tradicionalmente asociados con la flexibilidad, ellos utilizaron "espacios intensivos" es decir, "la clase de espacialidad donde la capacidad del espacio no está directamente relacionada a su tamaño y cuya flexibilidad varía diferencialmente". En otras palabras, de acuerdo a la particular topografía (relieve) y topología (relaciones) que lo define, un espacio es más o menos flexible. De esa forma se localizaron funciones específicas dentro de la gran superficie ondulada.

La superficie del suelo también se dobla sobre sí misma, formando pliegues que proporcionan resistencia estructural. La envoltura constructiva y la estructura portante se fusionan formando una sola cosa.

Análisis Constructivo

Se utilizaron materiales similares a los de un barco y una limitada variedad de materiales. Por ende se reforzó en las superficies horizontales externas, para lo que se utilizó tablonetes de una madera brasileña muy resistente llamada *Ipé*⁴. Al interior, cubriendo los irregulares techos, se utilizó acero laminado, dando un aspecto dramático a la cobertura. El uso de la madera reforzó el carácter envolvente de las superficies horizontales, mientras que el vidrio hizo transparente el de las superficies verticales.

Con estructura de chapa de acero plegada y cubierta de madera que se adapta a la topografía de grandes luces. Como el sistema estructural prescinde de las columnas, es el techo el que se pliega y toma distintas formas para salvar las distancias entre apoyos y está formada por largas piezas de acero colocadas muy juntas y, como el ambiente es relativamente bajo, el efecto óptico que producen es inusual. Las vigas están muy cerca del observador. Sin embargo, el espacio es dinámico.

Vigas *cantiléver*⁵ de más de 14 metros de altura que contienen todos los niveles del edificio, salvan la distancia entre el muelle y una serie de pilotes ya existentes.

En cambio, para las superficies verticales, que se deseaban lo más transparentes posible, se eligió vidrio para las ventanas y tubo metálico para las barandas. De esta forma se enfatizó la idea de un conjunto básicamente plano. (Zeballos, 2006)



Figura 18.- Terraza de Terminal Yokohama.
Fuente: (XXI, 2002)



Figura 19.-Exteriores de Terminal.
Fuente: (Polo, 2002)

⁴ El ipé es del género *Bignoniaceae* y es una madera dura densa brasileña que se usa principalmente para estructuras exteriores comerciales y residenciales, como terrazas, muelles y muebles. La durabilidad, el rendimiento y la densidad son las características que atraen a la mayoría de las personas a usar ipé. Esta madera dura secada al aire resiste naturalmente los incendios, los insectos, la humedad y el movimiento y "dura de dos a tres veces más que cualquier otra madera para exterior, como el cedro, la secoya y el pino"

⁵ Cualquier viga, travesaño u otro miembro estructural que se proyecta más allá de su miembro sustentante. También llamado voladizo. (Espectacular, 2010)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLÓGICO

Análisis Constructivo

Terminal Marítimo de Yokohama

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

Planos arquitectónicos

YOKOHAMA PORT TERMINAL
YOKOHAMA, JAPAN 2002

FOREIGN OFFICE ARCHITECTS

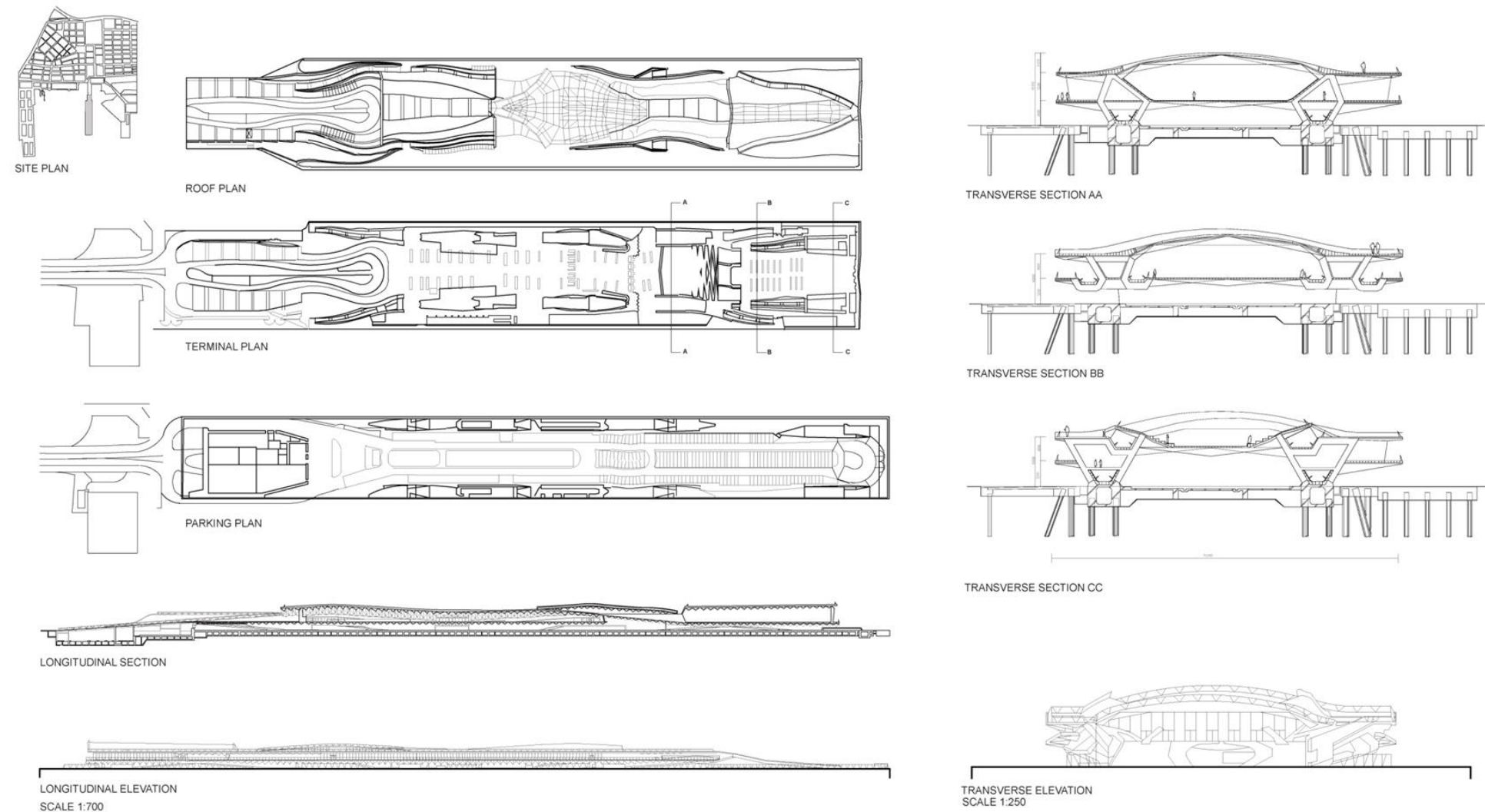


Figura 20.- Planos y vistas interiores generales del Terminal Marítimo de Yokohama.
Fuente: (Espectacular, 2010)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLÓGICO

Planos arquitectónicos y vistas
interiores generales

Terminal Marítimo de Yokohama

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL MARITIMO DE COZUMEL. MEXICO

Análisis Funcional

El proyecto se desarrolla en una plataforma longitudinal, perdiendo la verticalidad del conjunto. La Edificación se desarrolla en dos niveles, la planta baja se utiliza para el acoderamiento de las embarcaciones náuticas. En el segundo nivel se encuentra ubicadas las actividades comerciales como son cafeterías restaurantes souvenirs, etc.; adicionalmente desde el primer piso alto por intermedio de túneles con transparencia arriban hacia las embarcaciones.

La barra superior es el elemento integrador del conjunto, como un puente o una gran viga de soporte, la cual contiene las áreas del programa para el manejo y control de las operaciones administrativas y de navegación. Sus actividades se desarrollan linealmente.



Figura 21.- Terminal Marítimo de Cozumel México.
Fuente: (UG-Arquitectos, 2012)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLÓGICO

Análisis Funcional

Terminal Marítimo de Cozumel

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

Análisis Formal

Las pasarelas o andenes son canales separados de movilidad continua entre llegadas y salidas. Entre las pasarelas se encuentran las salas de espera en el nivel de salidas. El proyecto es 100% accesible, ya que cuenta con rampas y detalles de diseño para facilitar el acceso a personas con capacidades diferentes.



Figura 22.- Vista General de Terminal de Cozumel.
Fuente: (UG-Arquitectos, 2012)



Figura 23.- Vista Frontal de Terminal Cozumel
Fuente: (UG-Arquitectos, 2012)



Figura 24.- Interiores de Terminal
Fuente: (UG-Arquitectos, 2012)

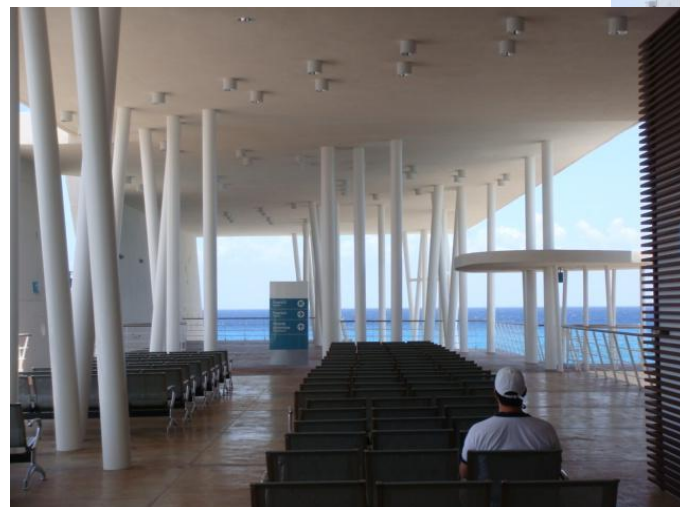


Figura 25.- Interiores de Terminal de Cozumel, México
Fuente: (UG-Arquitectos, 2012)

Programa arquitectónico

Sala de espera, sala de llegada, servicios, locales comerciales, locales de mantenimiento y operación, oficinas, área de muelles, área de acceso a la ciudad.

Materiales

Cubierta: losa de hormigón armado. Se utilizaron paredes portantes y losetas premoldeadas que permiten ventilación cruzada e iluminación cenital. (Martínez, 2012)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLOGICO

Análisis Formal

Terminal Marítimo de Cozumel

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

CLUB NAÚTICO DE SAN SEBASTIAN

Análisis Formal

El edificio se completa con un volumen superior sólido, puro, elevado sobre pilares que flanquean la planta baja y fortalecen volumétricamente la direccionalidad del edificio que redonda en el símil náutico. Una serie de cuerpos escalonados con cubierta plana sustentados por una estructura portante de pilotes cada 6 m, levantada sobre los muros de carga del antiguo acuario.

Dicha estructura portante da origen a unos pilares exentos de sección cuadrada vistos en la planta principal excepto cuando se funden con las paredes, como ocurre en el lado este y en el extremo sur, y unas columnas interiores de sección circular en la planta alta.

Se define el cuerpo volado del piso superior, así como el final en rotonda del extremo norte del piso principal.

Plantas perfectamente articuladas. Los alzados no son más que una expresión clara de éstas. La gran superficie acristalada responde a la idea de que se domine la bahía desde cualquier punto de los locales, por medio de grandes ventanales en horizontal. Así, desde dentro, el panorama de la bahía (UG-Arquitectos, 2012) a que da perfectamente enmarcado por las líneas horizontales que a contra luz recortan el cielo y el mar.



Figura 26.- Vista general de Club Náutico San Sebastián.
Fuente: (Martínez, 2012)



Figura 27.- Vista General Club Natico San Sebastián:
Fuente: (www.sansebastianturismo.com.es)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLÓGICO

Análisis Formal

Club Náutico de San Sebastián

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

Análisis Funcional

La misma continuidad visual de la planta principal se puede apreciar en la relación del interior con la terraza cubierta donde ambos ámbitos, no quedan separados por un cerramiento sino que éste, mediante una sinuosa línea y acristalamiento facilita una relación diáfana y transparente con vistas hacia la bahía.

Planta baja, gran salón de fiestas, cuartos de balandristas y bañistas, cocina y servicios generales; Planta principal, vestíbulo-hall, biblioteca, sala de juego con bar, sala de juntas, terraza cubierta, y servicios generales; Planta alta, restaurante, bar y gran terraza. Biblioteca, vestíbulo-hall y sala de juego una a continuación de otra,

Únicamente separadas por cortinas, muros bajos, muebles o superficies acristaladas, que definen pero que no encierran las piezas, da lugar en planta principal a un espacio único que se articula desde la visión.

(Aizpiura L. , 2010)El cuerpo superior se resuelve con una ventana corrida a lo largo de todo el perímetro, unos 40 m, del segundo piso, consiguiendo en el interior la comodidad, la visualidad y la relativa amplitud perseguida. En el restaurante aparece de nuevo la idea de una planta libre sobre la que se actúa: muebles, aparatos de iluminación, barra, las seis columnas interiores a fin de conseguir el mínimo de obstrucción al movimiento horizontal del espacio. (Aizpiura J. M., 2011)

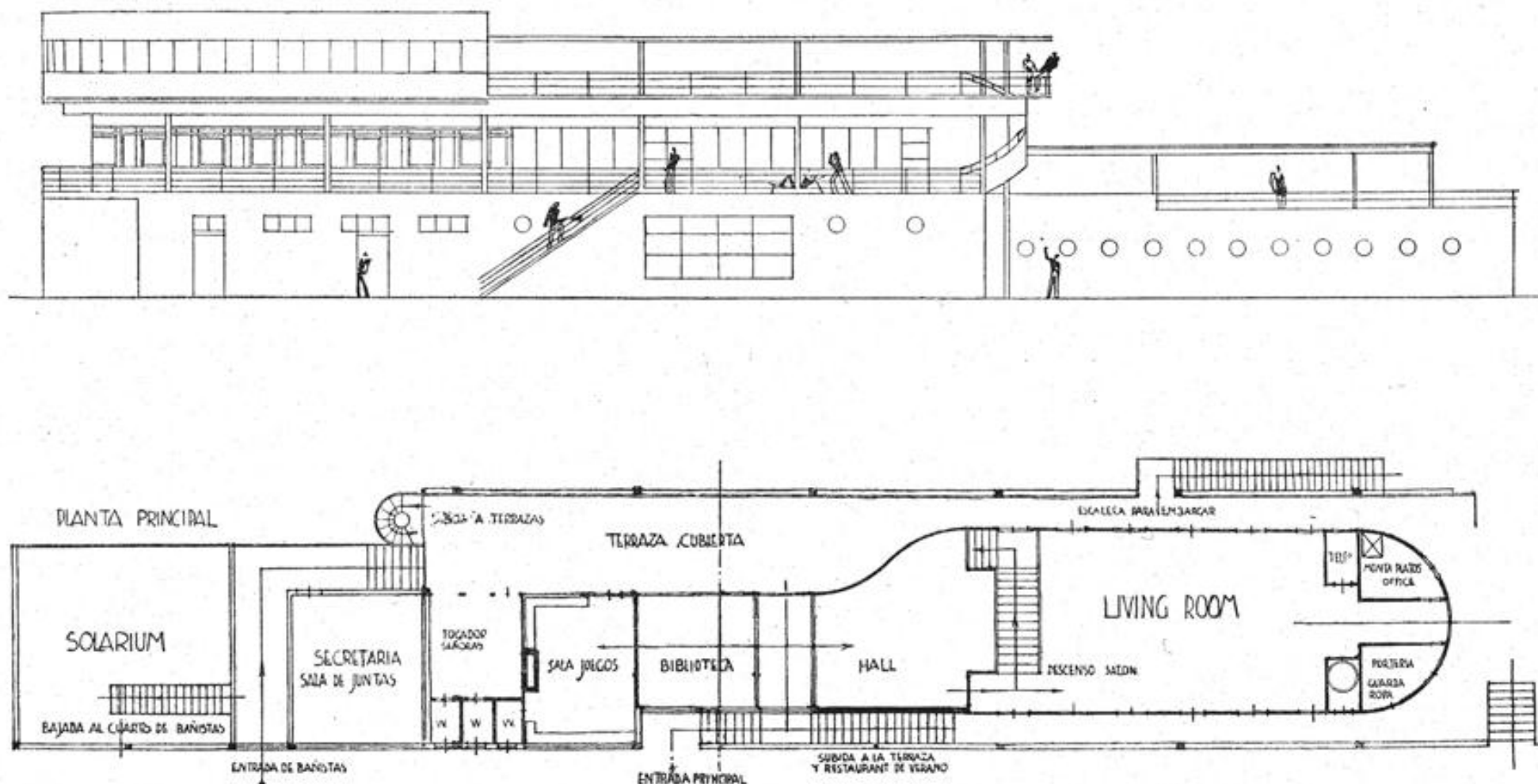


Figura 28.- Alzado y Planta Arquitectónica de Club Náutico San Sebastián.
Fuente: (Aizpiura L. . 2010)



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLOGICO

Análisis Funcional

Club Náutico de San Sebastián

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

La entrada se plantea mediante una escalera extremadamente alargada y en dos tramos que da en primer lugar acceso al Club y posteriormente acceso al restaurante público, en una posición centrada y tangente a la fachada lateral en el sentido sur-norte.

La escalera que desde la planta principal desciende al cuarto de bañistas, cubierta y en forma semicircular, se expresa al exterior volumétricamente. La escalera exterior se enrosca sobre un pilar exento que arranca desde la rada y sobresale de la terraza del piso superior y se rematan con una losa circular de hormigón a modo de «sombrija» para la propia escalera.

Asimismo aparece la construcción de un espacio destinado a solárium, cerrado hacia el paseo y abierto hacia el mar.

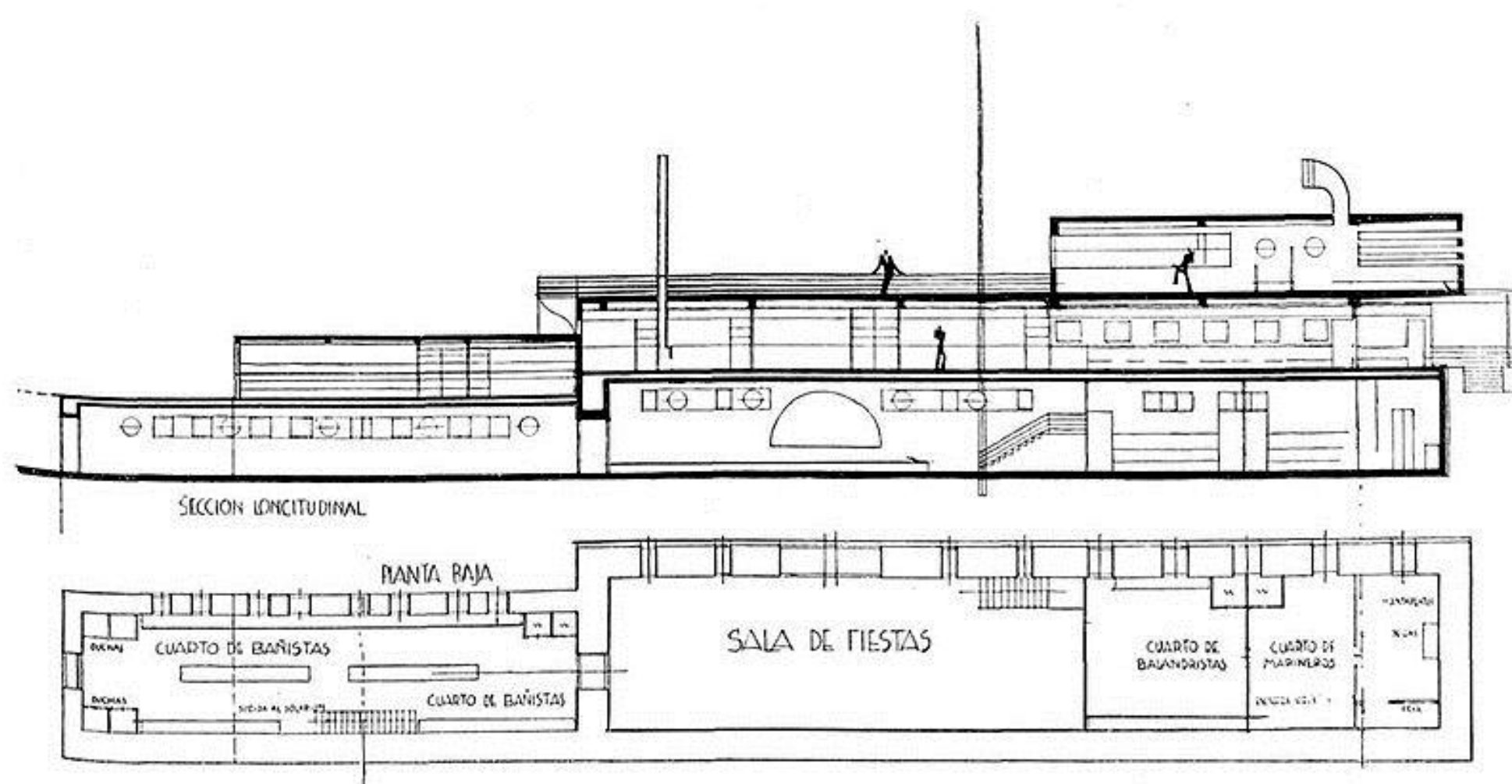


Figura 29.- Elevación Lateral de Club San Sebastián.
Fuente (Aizpiura J. M., 2011)

Análisis Constructivo

Construcción en madera que se asentaba sobre unos muros de piedra (antiguo acuario) de 1m20 de espesor, formaban un rectángulo de 34,80 x 10 metros de ancho, cubierto por una terraza accesible, que rebasaba un metro sobre el nivel del paso. Había que aprovechar estos muros, que sirven en parte de sustento a la nueva construcción, sólo en parte pues ésta tiene 21 metros más de largo que la antigua, así que su longitud total es de 55,80 metros por los mismos 10 de ancho que era obligatorio conservar



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLOGICO

Análisis Constructivo

Club Náutico de San Sebastián

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

CUADRO COMPARATIVO DE LAS TIPOLOGÍAS

FORMA	Terminal Marítimo de Yokohama	Terminal Marítimo de Cozumel, México	Club Náutico de San Sebastián
Forma básica Regular		X	X
Forma básica Irregular	X		
Composición de volúmenes			

Tabla 4.- Cuadro Comparativo de Tipologías.- Forma

FUENTE: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014

FUNCIÓN		Terminal Marítimo de Yokohama	Terminal Marítimo de Cozumel, México	Club Náutico de San Sebastián
Zona Administrativa	Oficina Administrativa	X	X	
	Secretaría			X
	Contabilidad			
	Sala de Reuniones	X	X	X
	Baños	X	X	X
Zona de Servicios Generales	Estacionamiento	X		X
	Sala de maquinas	X		X
	Bodega mantenimiento			X
	Seguridad			X
	Área de carga y descarga			X
	Operaciones embarcaciones			X
Zona Pública	Sala de arribos y partidas			X
	Sala de espera	X	X	X
	Biblioteca			X
	Sala de juegos			X
	Patio de comidas	X	X	X
	Locales comerciales	X	X	X

Tabla 3.- Cuadro Comparativo de Tipologías.- Función

FUENTE: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014



UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLOGICO

Cuadro Comparativo:

- Forma
- Función

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

MATERIALES	Terminal Marítimo de Yokohama	Terminal Marítimo de Cozumel, México	Club Náutico de San Sebastián
Estructura			
Metálico		X	X
Hormigón Armado	X		
Madera	X	X	X
Paredes			
Vidrio	X	X	
Bloques de Hormigón		X	X
Bloques de Arcilla			
Cubierta			
Metálica	X	X	
Tejas de Arcilla			
Madera			
Losa de Hormigón Armado		X	X
Pisos			
Madera	X		
Losa de Hormigón Armado			

Tabla 5.- Cuadro Comparativo de Tipologías.- Materiales

FUENTE: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014

CONCLUSIÓN	
Forma	La forma básica el proyecto podrá ser regular, sin embargo no hay limitantes para el diseño del envoltorio, mientras que la funcionalidad del mismo no se altere.
Función	Constará de tres zonas principales; Administrativa, Servicios Generales y Publicas. Las cuales serán relacionadas de acuerdo al desarrollo de las actividades de cada una.
Materiales	Los materiales predominantes en el diseño serán la madera, vidrio, metal y hormigón, importantes en el diseño.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANÁLISIS TIPOLOGICO

Cuadro Comparativo:

- Materiales
- Conclusión

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

OBJETIVOS Y CRITERIOS

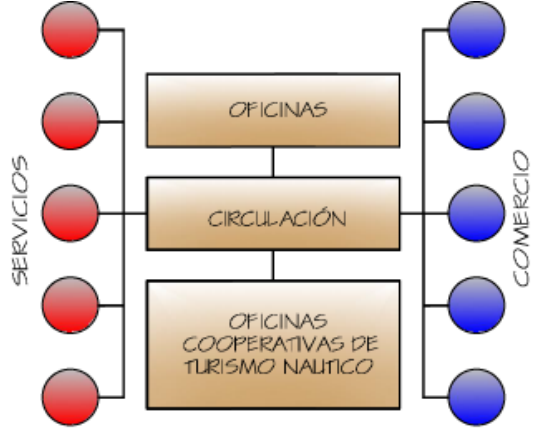
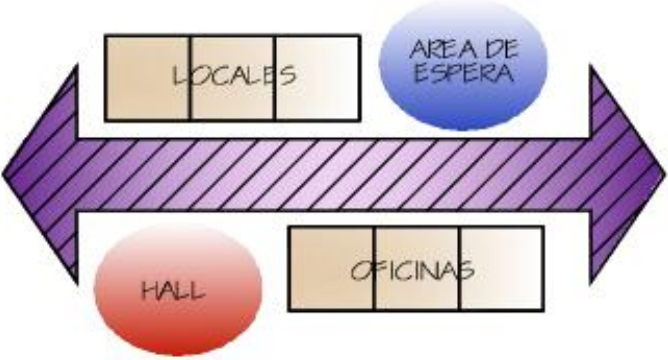
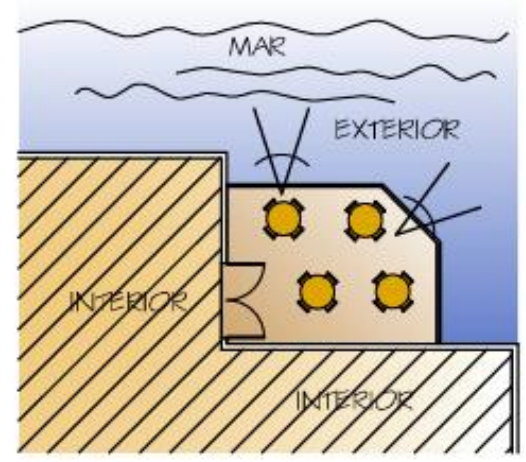
OBJETIVO	CRITERIOS	GRÁFICOS
<p>1. Proponer un diseño arquitectónico, el cual permite el correcto desarrollo funcional y organizado de las actividades náuticas relacionadas al ámbito turístico.</p>	<p>Establecer servicios auxiliares y complementarios, como locales comerciales, cabinas telefónicas, patio de comidas, entre otros.</p>	
	<p>Brindar comodidad al usuario mediante amplias sala de espera, pasillos, halls, etc.</p>	
	<p>Establecer áreas verdes y de contemplación que permitan la conectividad entre el interior del proyecto y el entorno.</p>	

Tabla 6.- Objetivos y Criterios.-



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

OBJETIVOS
Y CRITERIOS

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

OBJETIVOS Y CRITERIOS

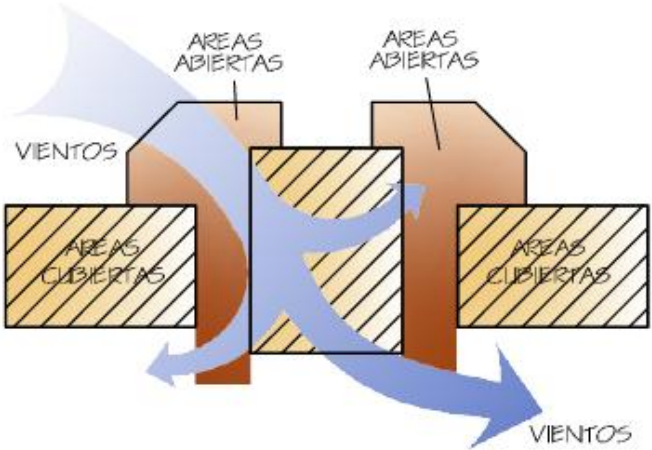
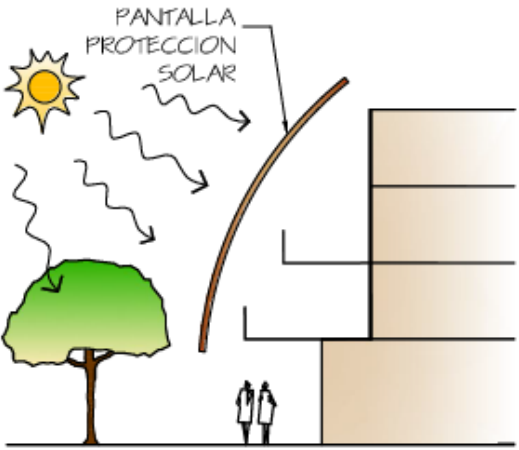
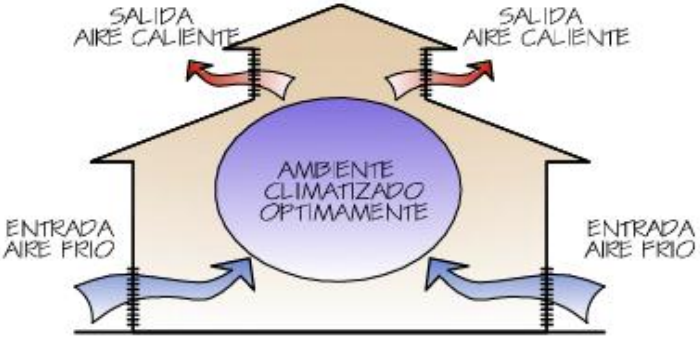
OBJETIVO	CRITERIOS	GRÁFICOS
<p>2. Implementar una arquitectura con criterios bioclimáticos que permita el aprovechamiento de las condiciones naturales propias del sector.</p>	<p>Correcta orientación de los volúmenes para lograr la menor captación de asolamiento y mayor aprovechamiento de ventilación.</p>	
	<p>Proteger del asolamiento por medio de elementos naturales (vegetación) o artificiales.</p>	
	<p>Dotar de ventilación e iluminación natural a las áreas públicas y/o de espera para aumentar la eficiencia energética.</p>	

Tabla 7.- Objetivos y Criterios



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

OBJETIVOS
Y CRITERIOS

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

OBJETIVOS Y CRITERIOS

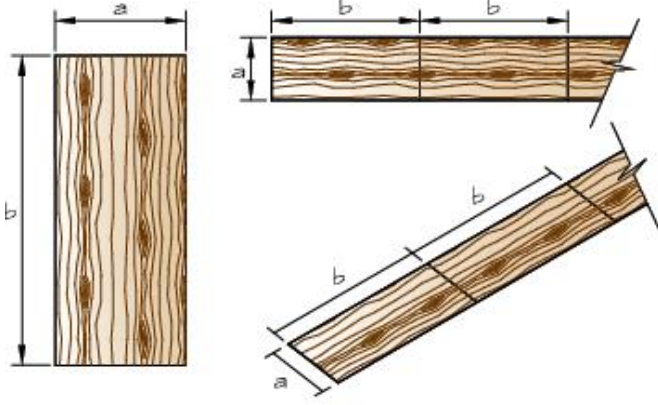
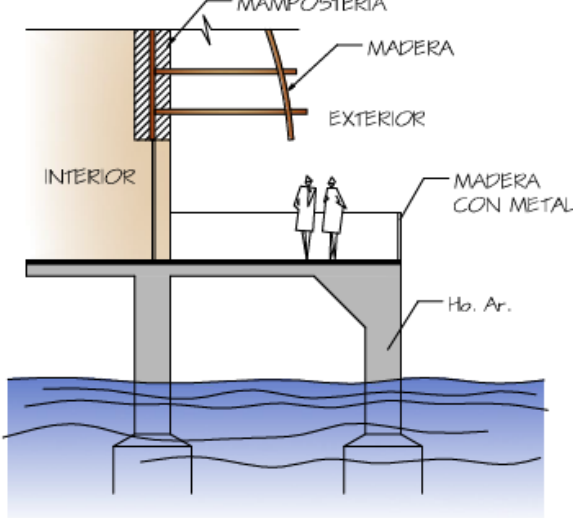
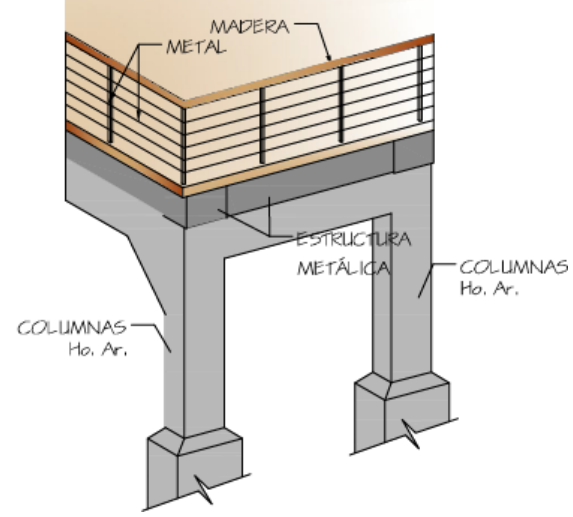
OBJETIVO	CRITERIOS	GRÁFICOS
<p>3. Plantear soluciones arquitectónicas con materiales que cumplan con la finalidad de lograr una solución sustentable.</p>	<p>Utilizar un diseño modular que permita el empleo eficiente de las dimensiones de los materiales, evitando desperdicios.</p>	
	<p>Utilización de materiales resistentes al medio en el que se desarrollará el proyecto.</p>	
	<p>Implementación de técnicas constructivas que permitan la combinación de varios materiales.</p>	

Tabla 8.- Objetivos y Criterios



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

OBJETIVOS
Y CRITERIOS

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

PROGRAMA DE NECESIDADES

ZONA	ESPACIO	EQUIPAMIENTO DEL ESPACIO	CAPACIDAD	AREA PARCIAL (m2)	No. ESPACIOS	TOTAL (m2)
ADMINISTRACIÓN	OFICINA ADMINISTRATIVA	SILLAS, ESCRITORIO, EQ INFORMÁTICO-ARCHIVADOR-SS.HH.	3	25	1	25
	SECRETARIA	SILLAS, ESCRITORIO, EQ INFORMÁTICO-ARCHIVADOR	2	9	1	9
	CONTABILIDAD	SILLAS, ESCRITORIO, EQ INFORMÁTICO-ARCHIVADOR	2	15	1	15
	SALA DE REUNIONES	MESAS-SILLAS-ARCHIVADOR	8	16	1	16
	SS.HH. PARA PERSONAL	INODORO-LAVABO-URINARIO*	2	9	3	27
					SUBTOTAL 1 (m2)	92,00

(*) Este mobiliario está considerado sólo para el SS.HH. hombres.

ZONA	ESPACIO	EQUIPAMIENTO DEL ESPACIO	CAPACIDAD	AREA PARCIAL (m2)	No. ESPACIOS	TOTAL (m2)
SERVICIOS GENERALES	CTO. MAQUINAS	GENERADOR ELÉCTRICO-PANEL MEDIDORES-TRANSFORMADORES	-	36	1	36
	BODEGA MANTENIMIENTO	UTENSILIOS DE LIMPIEZA-HERRAMIENTAS	1	12	1	12
	VESTIDORES PERSONAL	DUCHAS-CASILLEROS	3	9	2	18
	JEFE/SEGURIDAD	SILLAS, ESCRITORIO, EQ INFORMÁTICO-ARCHIVADOR-EQ. VIGILANCIA-SS.HH.	1	12	1	12
	ESTACIONAMIENTO VEHICULOS LMANOS	UNIDADES DE AUTOMÓVILES	-	12,5	20	250
	ESTACIONAMIENTO BUSES	UNIDADES DE BUSES	-	36	5	180
	SALA PARA OPERADORES EMBARCACIONES	JUEGO/SOFÁ -MESA-SILLAS-TV-REFRIG.	8	35	1	35
	ACOPIO DE DESECHOS	CONTENEDORES-CTO. FRIO	-	12	2	24
	ANDEN DE CARGA Y DESCARGA	UNIDADES DE CAMIONES DE CARGA	1	60	1	60
	SS.HH. PARA PERSONAL	INODORO-LAVABO-URINARIO*	2	9	2	18
					SUBTOTAL 2 (m2)	645,00

(*) Este mobiliario está considerado sólo para el SS.HH. hombres.

Tabla 9.- Programa de Necesidades.-

FUENTE: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014



UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

PROGRAMA DE NECESIDADES

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

PROGRAMA DE NECESIDADES

ZONA	ESPACIO	EQUIPAMIENTO DEL ESPACIO	CAPACIDAD	AREA PARCIAL (m2)	No. ESPACIOS	TOTAL (m2)
ZONA PÚBLICA	HALL		-	60	1	60
	SALA DE ESPERA GENERAL	SILLAS	260	440	1	440
	LOCALES COMERCIALES	EXHIBIDOR-ANAQUEL-MOSTRADOR-SILLAS-SS.HH.	3	18	12	216
	PATIO DE COMIDAS	SILLAS-MESAS	70	160	1	160
	TERRAZA MIRADOR	TACHOS DE BASURA	-	150	3	450
	OFICINAS COOPERATIVAS TRANSP. MARITIMO	MOSTRADOR-CAJA-EQ. INFORMatico-BODEGA-SS.HH.	4	36	26	936
	INFORMACION	COUNTER-EQ. INFORMatico-TELEF.	2	9	1	9
	SS.HH. PARA EL PÚBLICO	INODORO-LAVABO-URINARIO*	6	30	2	60
					SUBTOTAL 3 (m2)	2331,00

(*) Este mobiliario está considerado sólo para el SS.HH. hombres.

SUMATORIA SUBTOTALES	SUPERFICIE REQUERIDA (m2)
SUBTOTAL1 + SUBTOTAL 2 + SUBTOTAL 3 =	3068,00
A. VERDES + CIRCULACION (10% SUM. SUBT.) =	306,80
TOTAL	3374,80

Tabla 10.- Programa de Necesidades.-

FUENTE: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

PROGRAMA DE
NECESIDADES

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NAÚTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

DIAGRAMA FUNCIONAL DE ESPACIOS

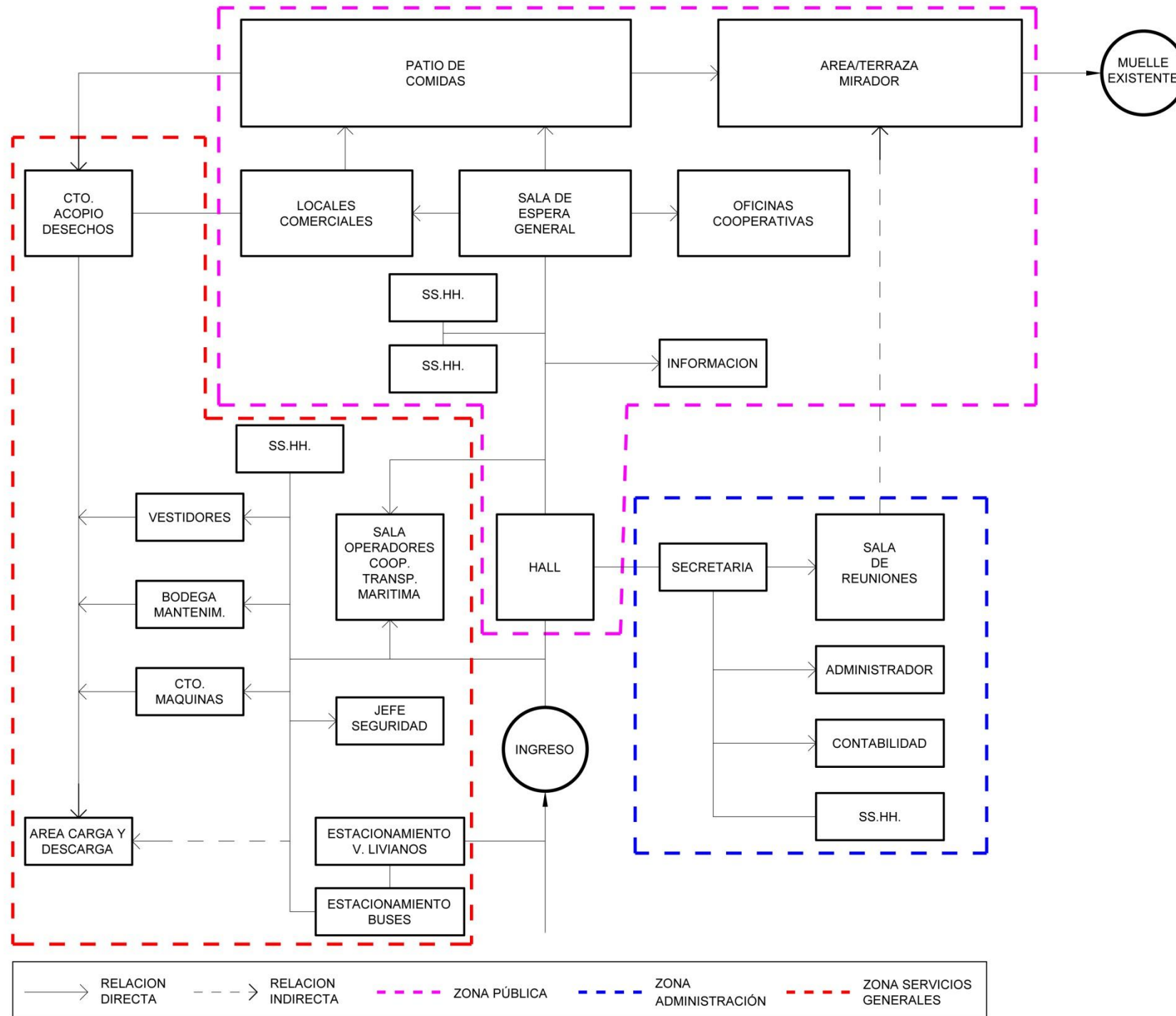


Tabla 11.- Diagrama Funcional

FUENTE: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

DIAGRAMA FUNCIONAL DE
ESPACIOS

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

CUADRO DE RELACIÓN DE ESPACIOS

ZONA: ADMINISTRACIÓN

OFICINA ADMINISTRATIVA	1				
SECRETARIA	1	2			
CONTABILIDAD	1	1	2		
SALA DE REUNIONES	2	1	1	1	
SS.HH. PARA PERSONAL	1				

ZONA: SERVICIOS GENERALES

CTO. MAQUINAS	3								
BODEGA MANTENIMIENTO	1	2							
VESTIDORES PERSONAL	1	3	3	2					
JEFE/SEDURIDAD	3	3	3	3	2				
ESTACIONAMIENTO V. LIVIANOS	1	3	3	2	2	2	1		
ESTACIONAMIENTO BUSES	1	1	2	2	2	1	1	2	
SALA OPERADORES/EMBARC.	3	2	3	2	1	2			
ACOPIO DE DESECHOS	3	3	2	3					
AREA DE CARGA Y DESCARGA	1	3	2						
SS.HH. PARA PERSONAL	3								

ZONA: PÚBLICA

HALL	1								
SALA DE ESPERA GENERAL	1	2							
LOCALES COMERCIALES	1	1	2	3					
PATIO DE COMIDAS	1	2	2	1	2	1			
TERRAZA MIRADOR	1	2	2	1	1	2			
OFICINAS COOPERATIVAS TRANSP.	2	2	2	2					
INFORMACIÓN	2	3	2						
SS.HH. PARA EL PÚBLICO	2	1	3						
	1								

1	RELACION DIRECTA
2	RELACION INDIRECTA
3	NO TIENE RELACIÓN



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

CUADRO DE RELACIÓN DE
ESPACIOS

TEMA:

TERMINAL NAÚTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

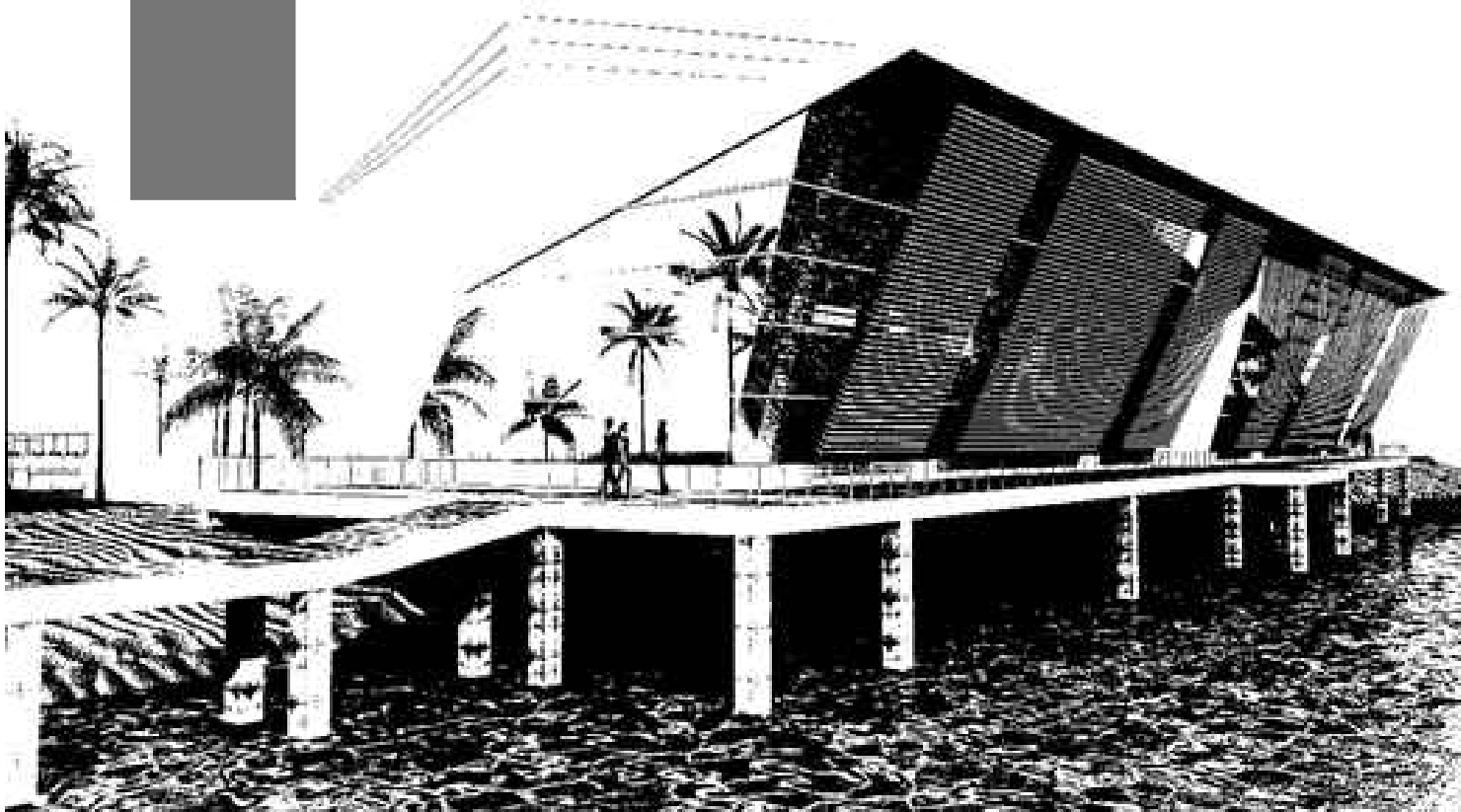
FECHA:

JUNIO / 2014

Tabla 12.- Cuadro de Relación de Espacios

FUENTE: Trabajo de Titulación Alfredo Barrezueta 2014

PROYECTO
ARQUITECTÓNICO



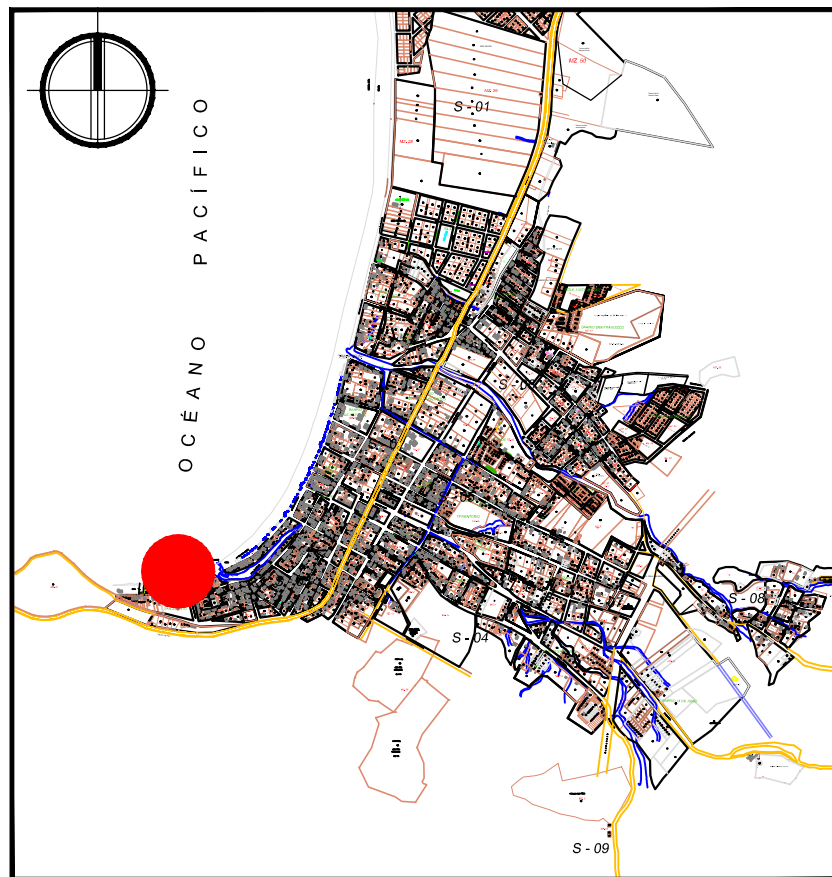
TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO

TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

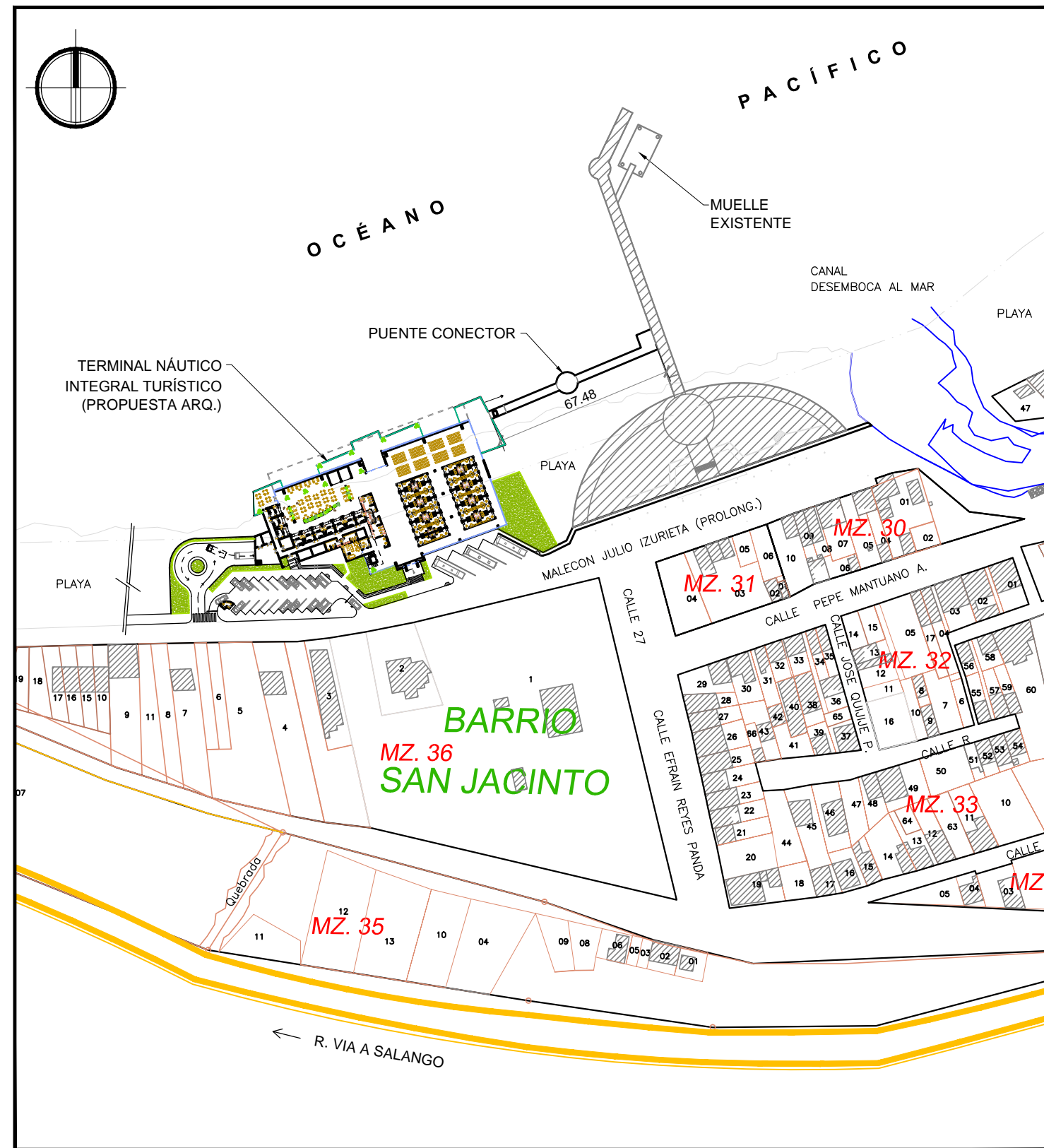
PROYECTO ARQUITECTÓNICO

El proyecto arquitectónico se encuentra ubicado a 67.48m. aprox. del muelle existente, en el sector identificado como barrio "San Jacinto", anexo a las manzanas #36. Como accesibilidad al proyecto se encuentra la prolongación de una de las vías principales de la cabecera cantonal, como es el malecón Julio Izurieta.

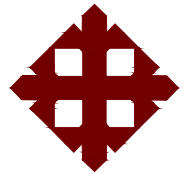
El terminal náutico usará como medio de conexión un puente que permitirá a los usuarios movilizarse hacia la plataforma de embarque que actualmente funciona en el sector.



PLANO URBANO - CANTÓN PTO. LÓPEZ
S/E



UBICACIÓN DEL PROYECTO DENTRO DE LA CABECERA CANTONAL - PTO. LOPEZ
ESCALA 1:2000



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

ALUMNO:

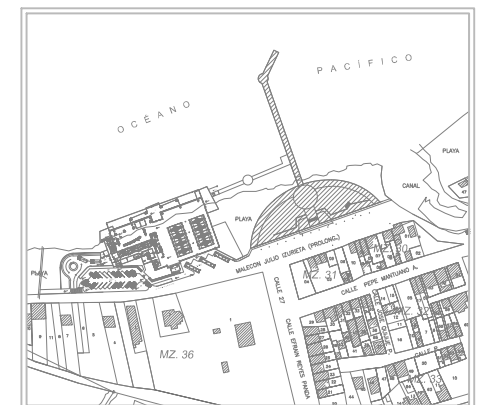
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

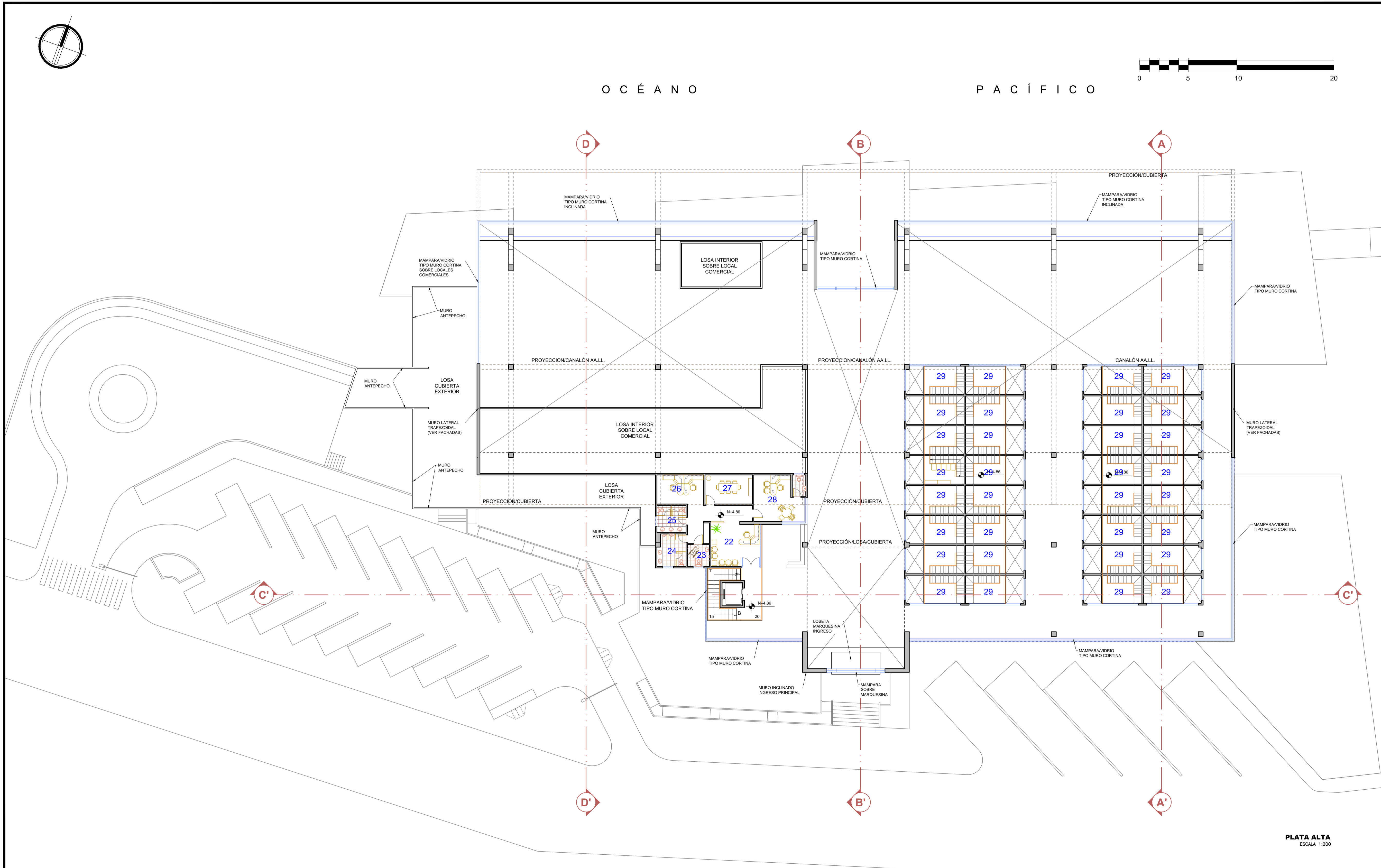
UBICACIÓN

SIMBOLOGÍA:

- Ubicación del proyecto
- Edificaciones existentes



PROYECTO ARQUITECTÓNICO



PLATA ALTA
ESCALA 1:200

NOMENCLATURA

- ZONA ADMINISTRATIVA**
- 22 RECEPCIÓN Y SECRETARÍA
 - 23 SS.HH. PERSONAS CAP. ESP.
 - 24 SS.HH. PERSONAL - HOMBRES
 - 25 SS.HH. PERSONAL - MUJERES
 - 26 CONTABILIDAD Y TESORERÍA
 - 27 SALA DE REUNIONES
 - 28 OFICINA ADMINISTRADOR
 - 29 ARCHIVO/LOCAL - EMP. TURÍSTICA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL

ARQUITECTURA Y DISEÑO

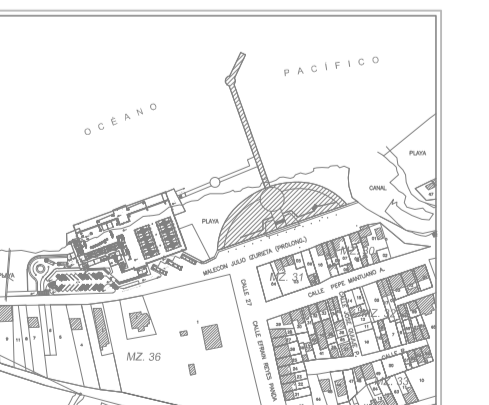
FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

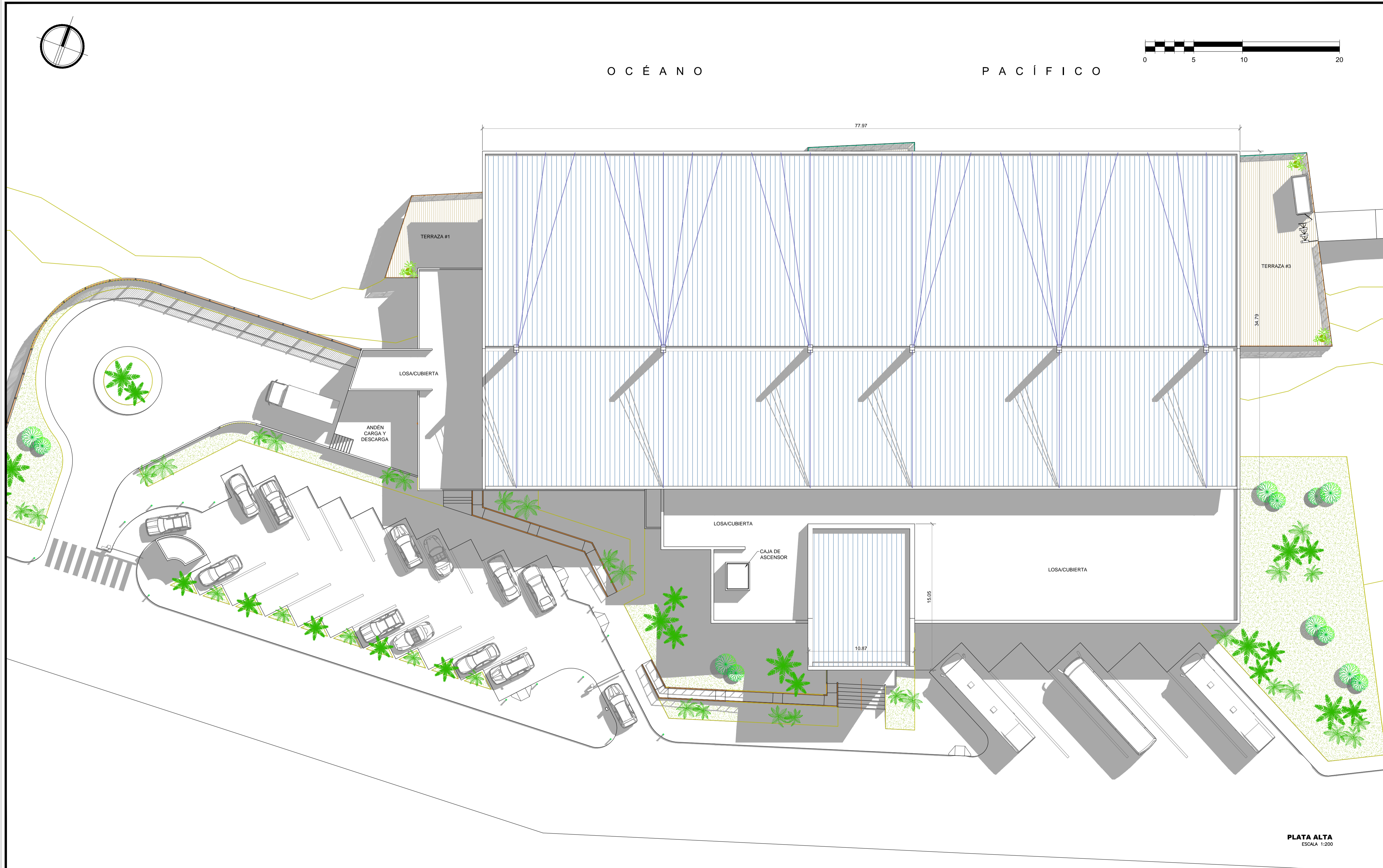
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
PLANTA ALTA
GENERAL

- SIMBOLOGÍA:
- ◀ Ingreso
 - Nivel de piso
 - - - Proyección





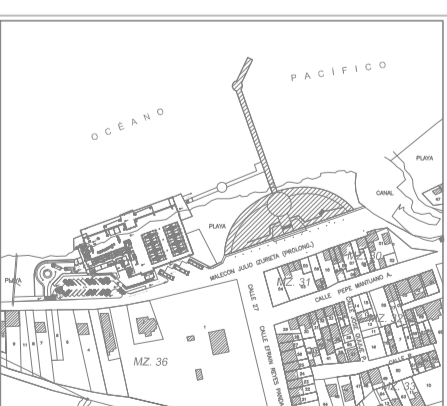
PROYECTO ARQUITECTÓNICO



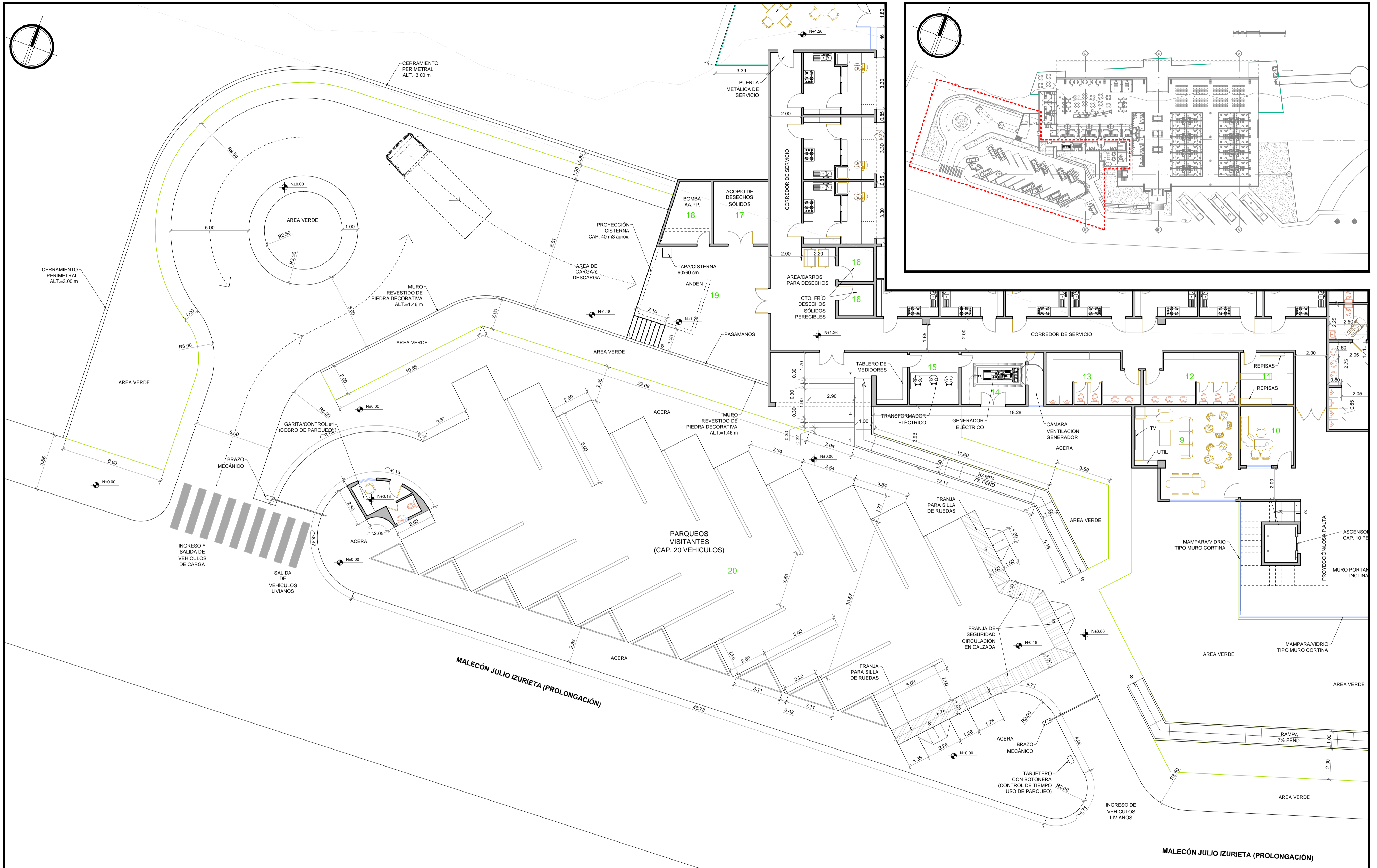
NOMENCLATURA

Simbología	Descripción
◀	Ingreso
—	Nivel de piso
—	Proyección


UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO DE INTERIORES
 TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA GONZALEZ
 ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.
 CONTIENE:
IMPLANTACIÓN Y CUBIERTA



PROYECTO ARQUITECTÓNICO



- NOMENCLATURA
- ZONA SERVICIO**
- 9 CTO. MAQUINAS
 - 10 JEFE/SEGURIDAD
 - 11 BODEGA/MANTENIMIENTO
 - 12 SS.HH./PERSONAL - HOMBRES
 - 13 SS.HH./PERSONAL - MUJERES
 - 14 CUARTO/GENERADOR
 - 15 CUARTO TRANSFORMADOR
 - 16 CUARTO FRIO DESECHOS
 - 17 CUARTO ACOPIO DESECHOS
 - 18 CUARTO DE BOMBA AA.PP.
 - 19 ANDEN CARGA Y DESCARGA
 - 20 PARQUEO VEHÍCULOS LIVIANOS
 - 21 PARQUEO BUSES

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL

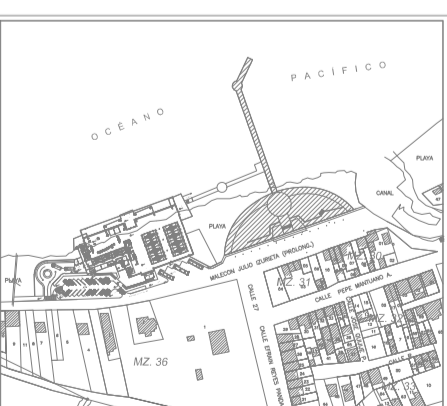
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA GONZALEZ

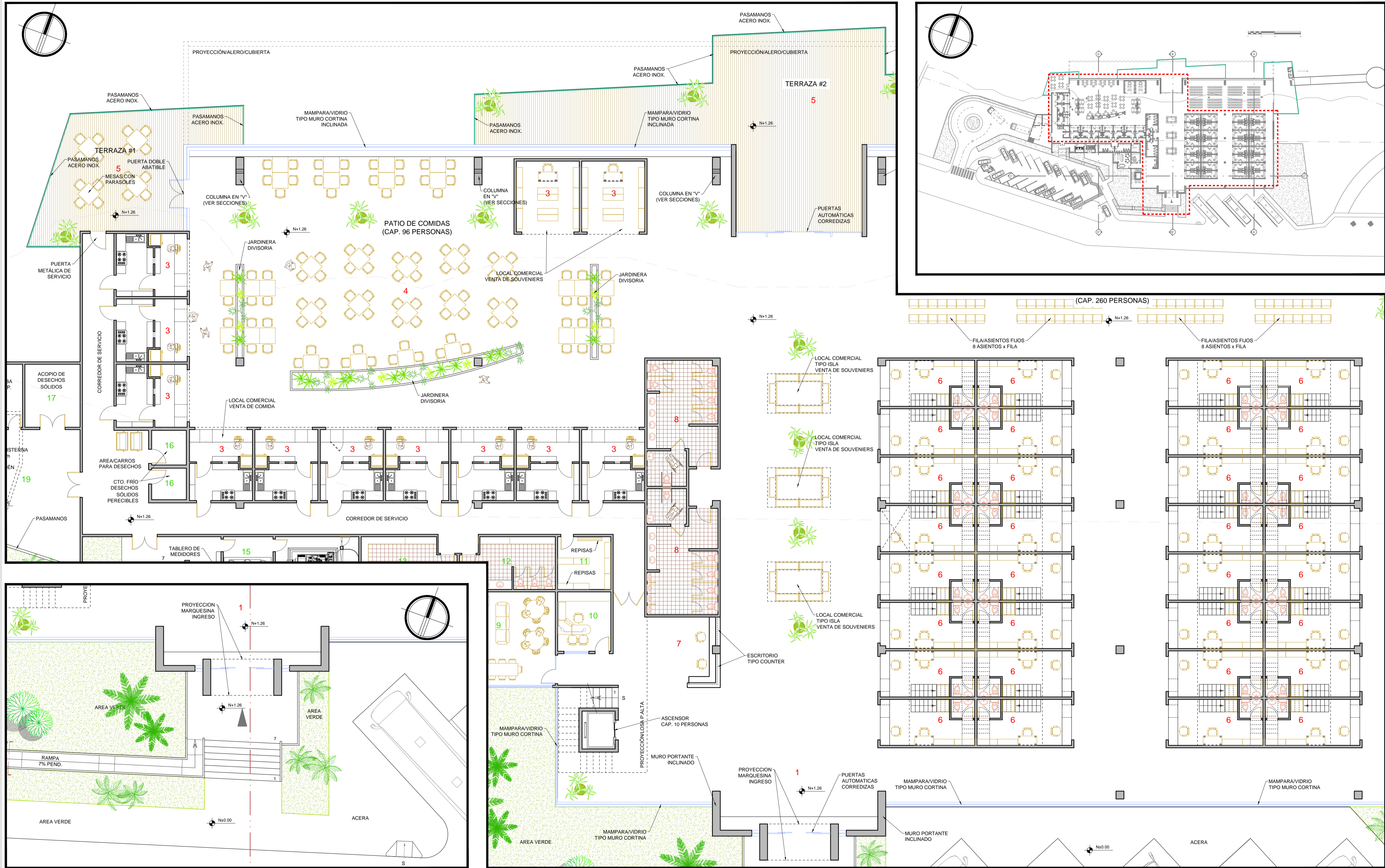
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
ZONA DE SERVICIOS Y PARQUEO/LIVIANOS (PLANO DIMENSIONADO)

SIMBOLOGIA:
 Ingreso Nivel de piso
 Proyección



PROYECTO ARQUITECTÓNICO



INGRESO PRINCIPAL - PLANTA
ESCALA 1:125

LOCALES COMERCIALES, PATIO DE COMIDAS Y LOCALES COOP./TURISMO - PLANTA
ESCALA 1:125

NOMENCLATURA

ZONA PÚBLICA

- 1 HALL DE INGRESO
- 2 SALA DE ESPERA (EMBARQUE)
- 3 LOCALES COMERCIALES
- 4 PATIO DE COMIDAS
- 5 TERRAZA MIRADOR
- 6 OFICINAS COOP. TURISMO
- 7 INFORMACIÓN
- 8 SS.HH. PÚBLICO



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

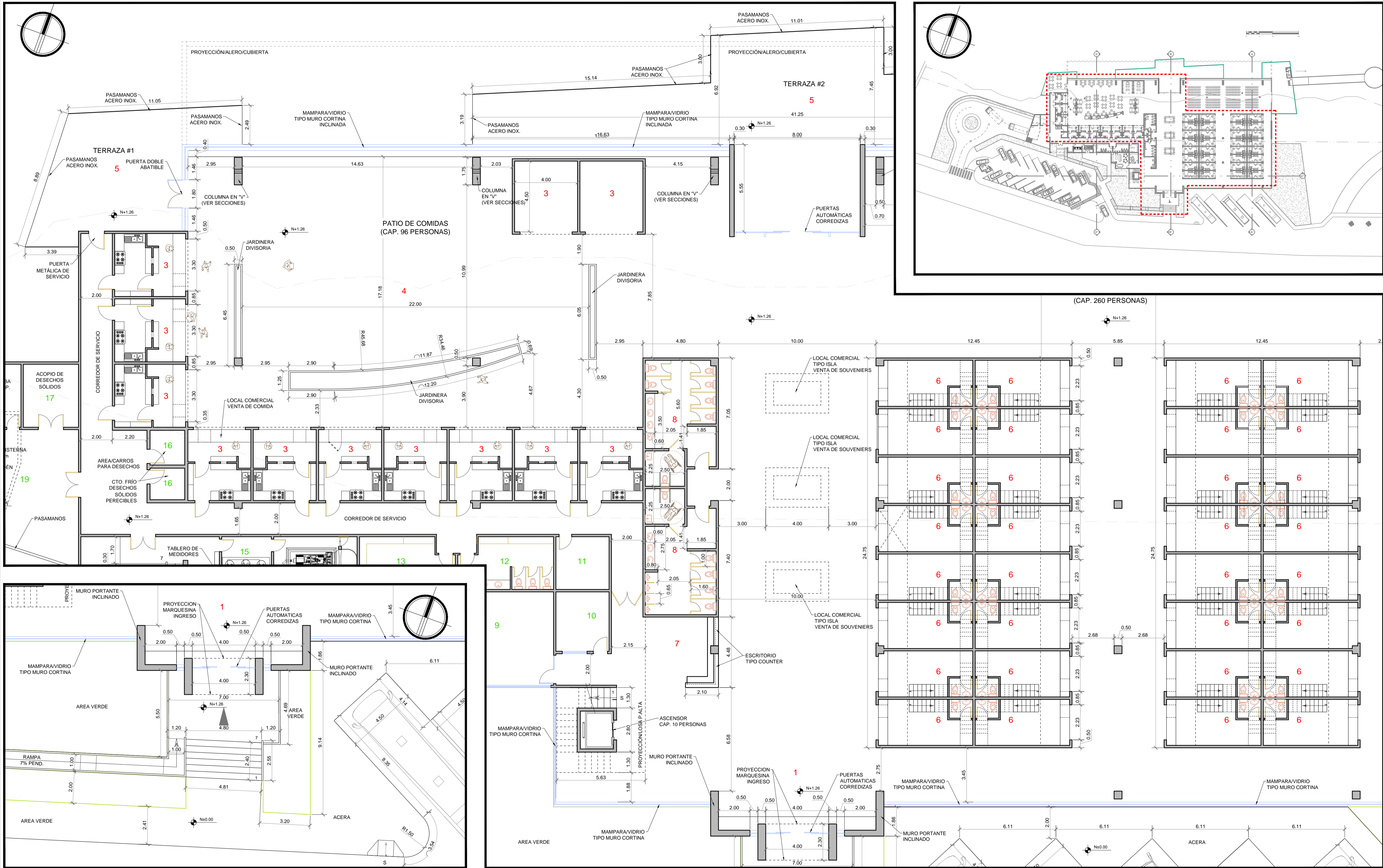
TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
ZONA PÚBLICA:
LOCALES COMERCIALES
Y OFICINAS OPERADORAS
DE TURISMO
(PLANO AMOBLADO)

Simbología:
 Ingreso
 Nivel de piso
 Proyección

PROYECTO ARQUITECTÓNICO



INGRESO PRINCIPAL - PLANTA
ESCALA 1:125

LOCALES COMERCIALES, PATIO DE COMIDAS Y LOCALES COOP./TURISMO - PLANTA
ESCALA 1:125

NOMENCLATURA

ZONA PÚBLICA

- 1 HALL DE INGRESO
- 2 SALA DE ESPERA (EMBARQUE)
- 3 LOCALES COMERCIALES
- 4 PATIO DE COMIDAS
- 5 TERRAZA MIRADOR
- 6 OFICINAS COOP. TURISMO
- 7 INFORMACIÓN
- 8 SS.HH. PÚBLICO



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

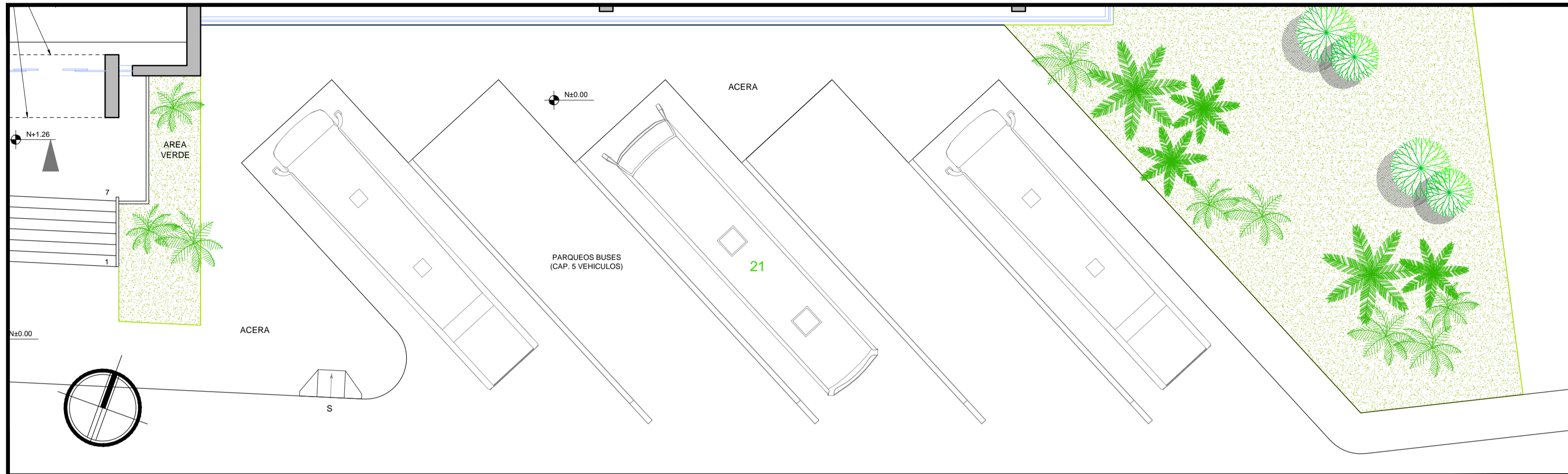
TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

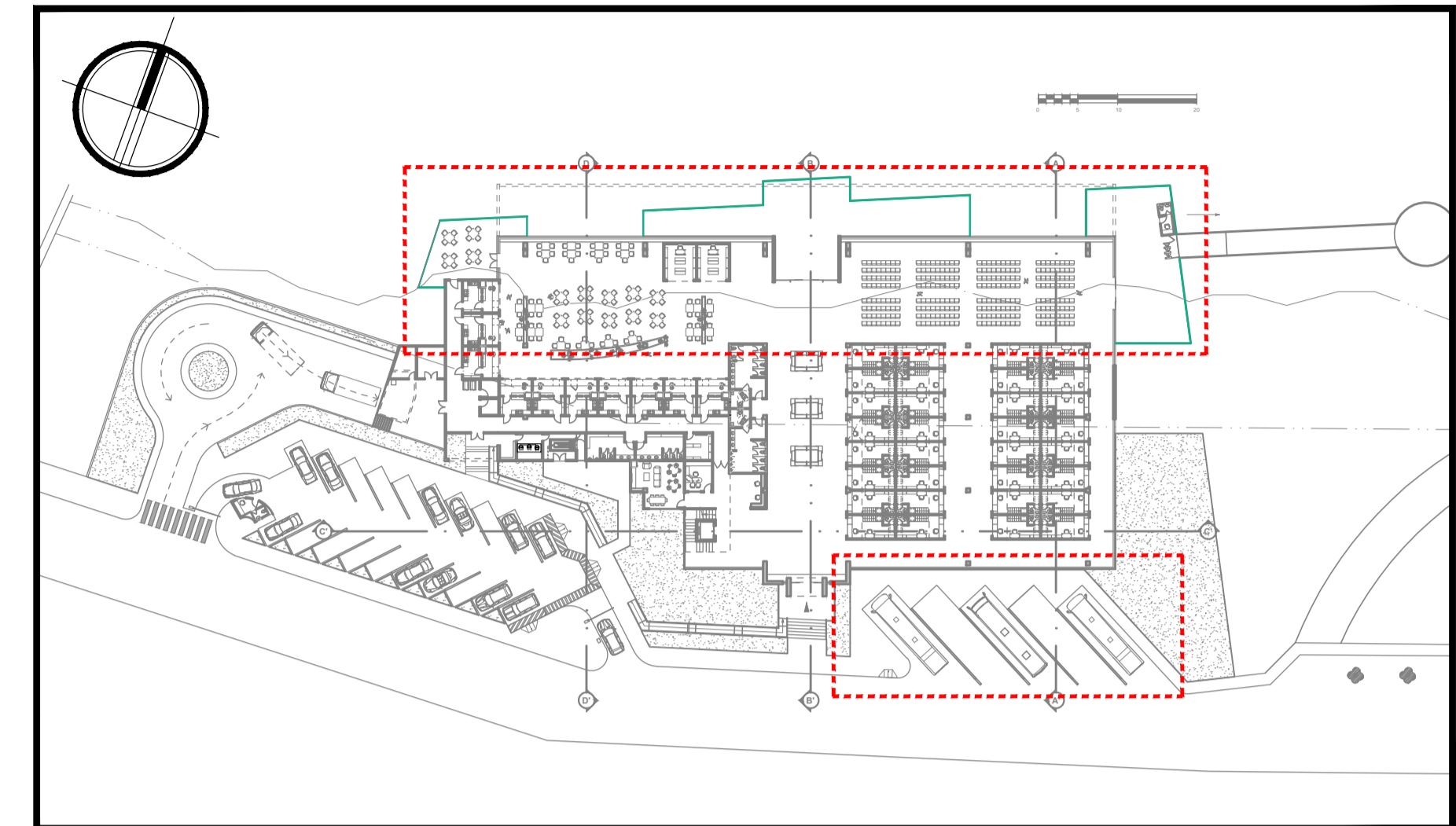
CONTIENE:
ZONA PÚBLICA:
LOCALES COMERCIALES
Y COOP./TURISMO
INGRESO PRINCIPAL
(PLANO DIMENSIONADO)

SIMBOLOGÍA:
◀ Ingreso
— Nivel de piso
— Proyección

PROYECTO ARQUITECTÓNICO



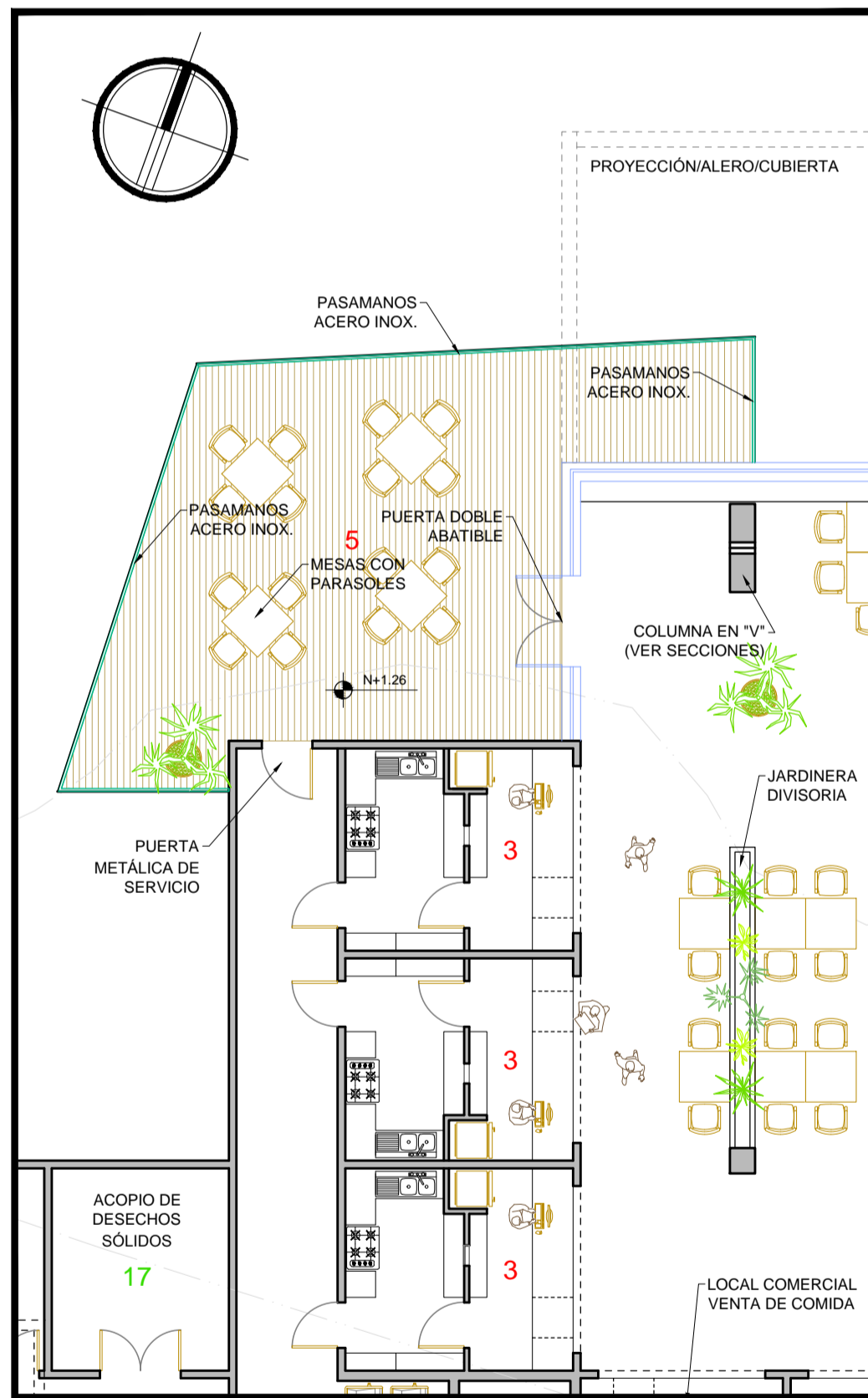
PARQUES/BUSES - PLANTA
ESCALA 1:125



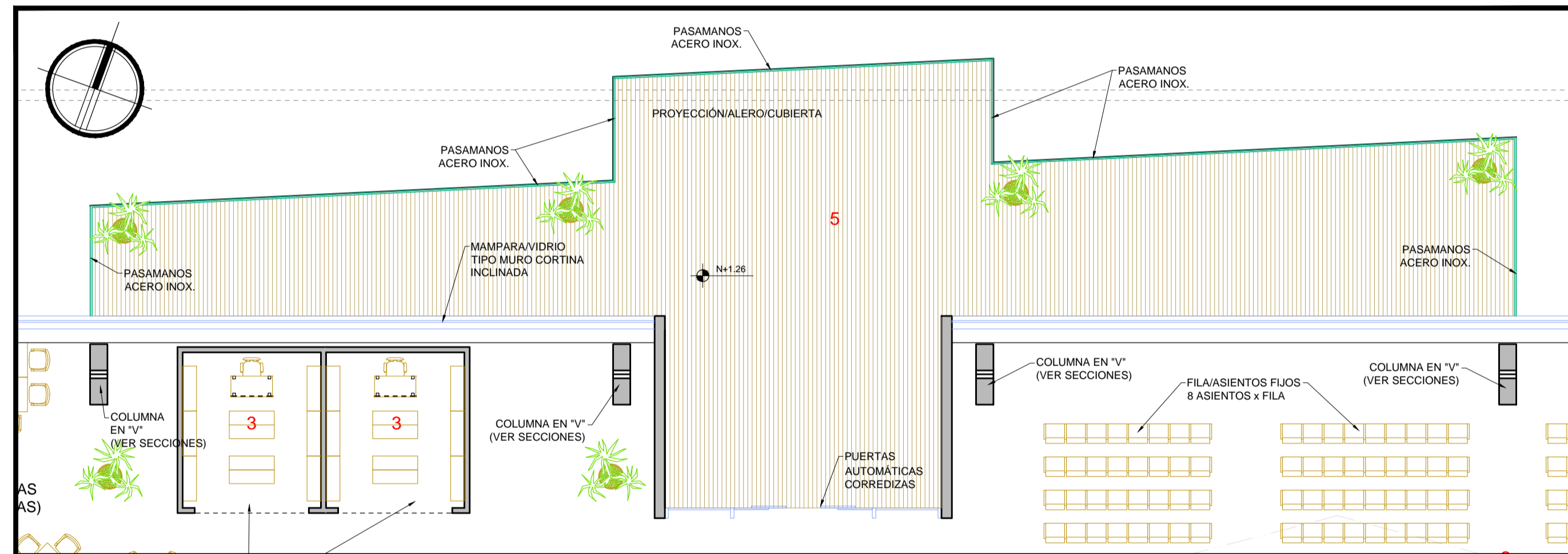
NOMENCLATURA

ZONA PÚBLICA

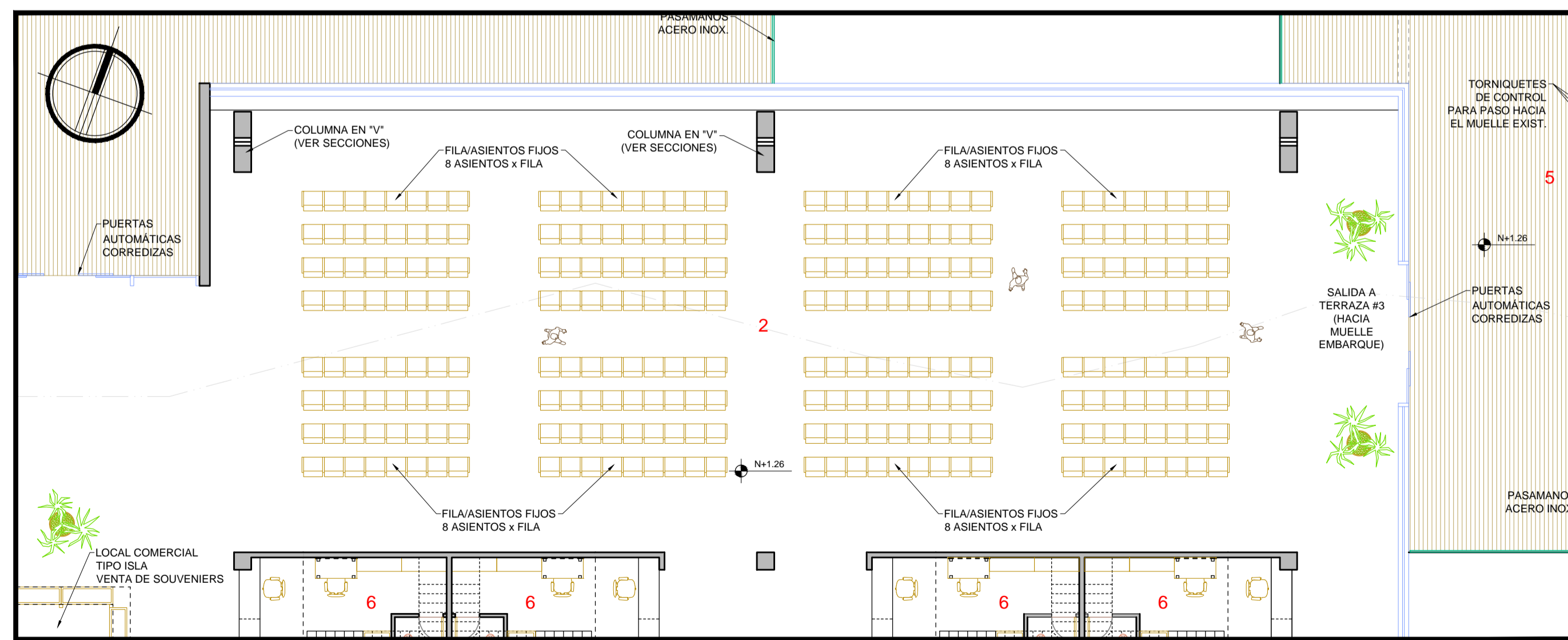
- 1 HALL DE INGRESO
- 2 SALA DE ESPERA (EMBARQUE)
- 3 LOCALES COMERCIALES
- 4 PATIO DE COMIDAS
- 5 TERRAZA MIRADOR
- 6 OFICINAS COOP. TURISMO
- 7 INFORMACIÓN
- 8 SS.HH. PÚBLICO



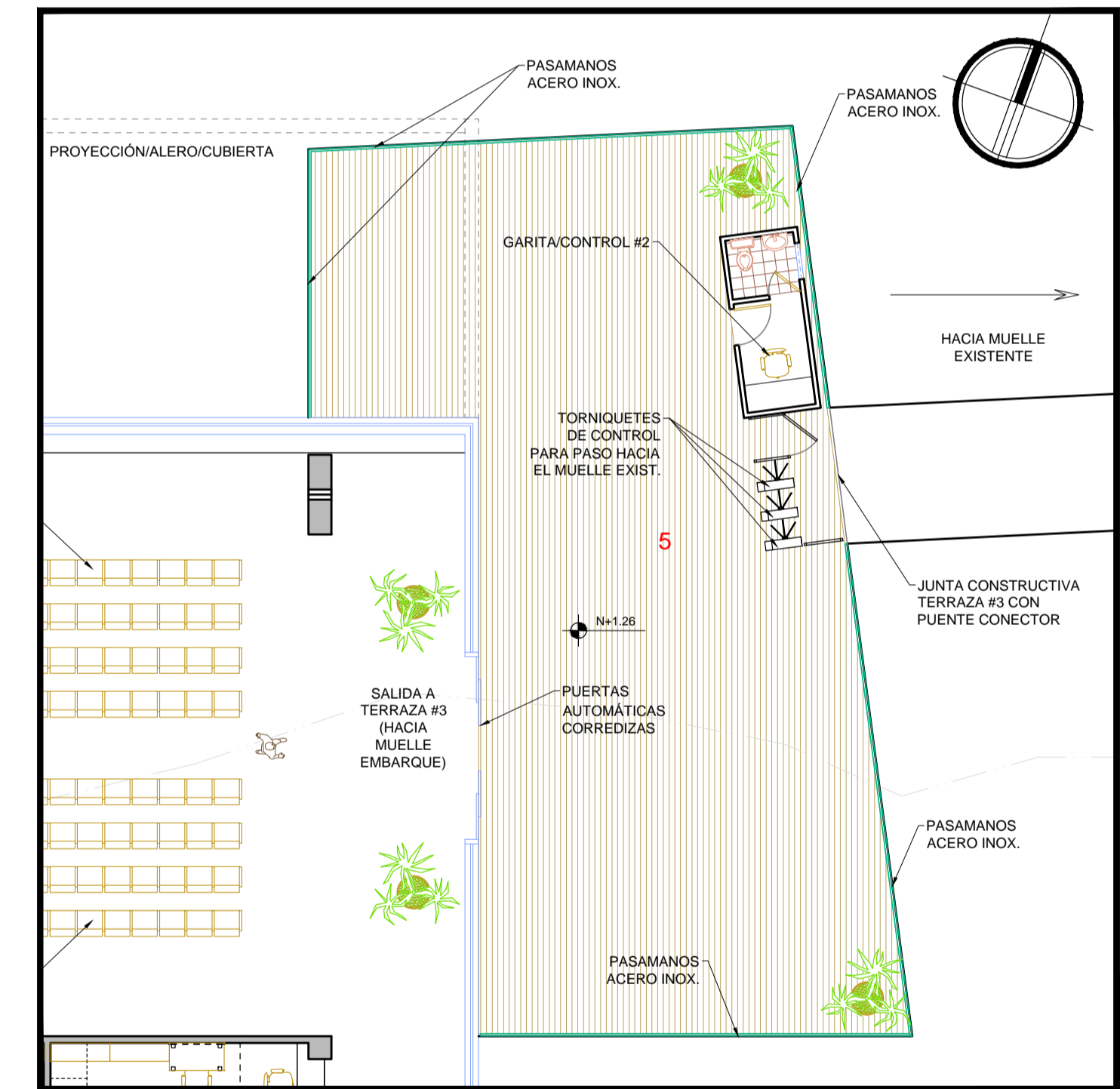
ÁREA/TERRAZA 1 - PLANTA
ESCALA 1:125



ÁREA/TERRAZA 2 - PLANTA
ESCALA 1:125



ÁREA DE ESPERA (PRE-EMBARQUE) - PLANTA
ESCALA 1:125



ÁREA/TERRAZA 3 - PLANTA
ESCALA 1:125

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL

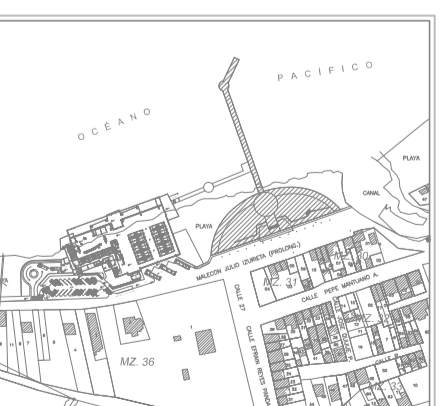
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR: ARQ. CLAUDIA PERALTA GONZALEZ

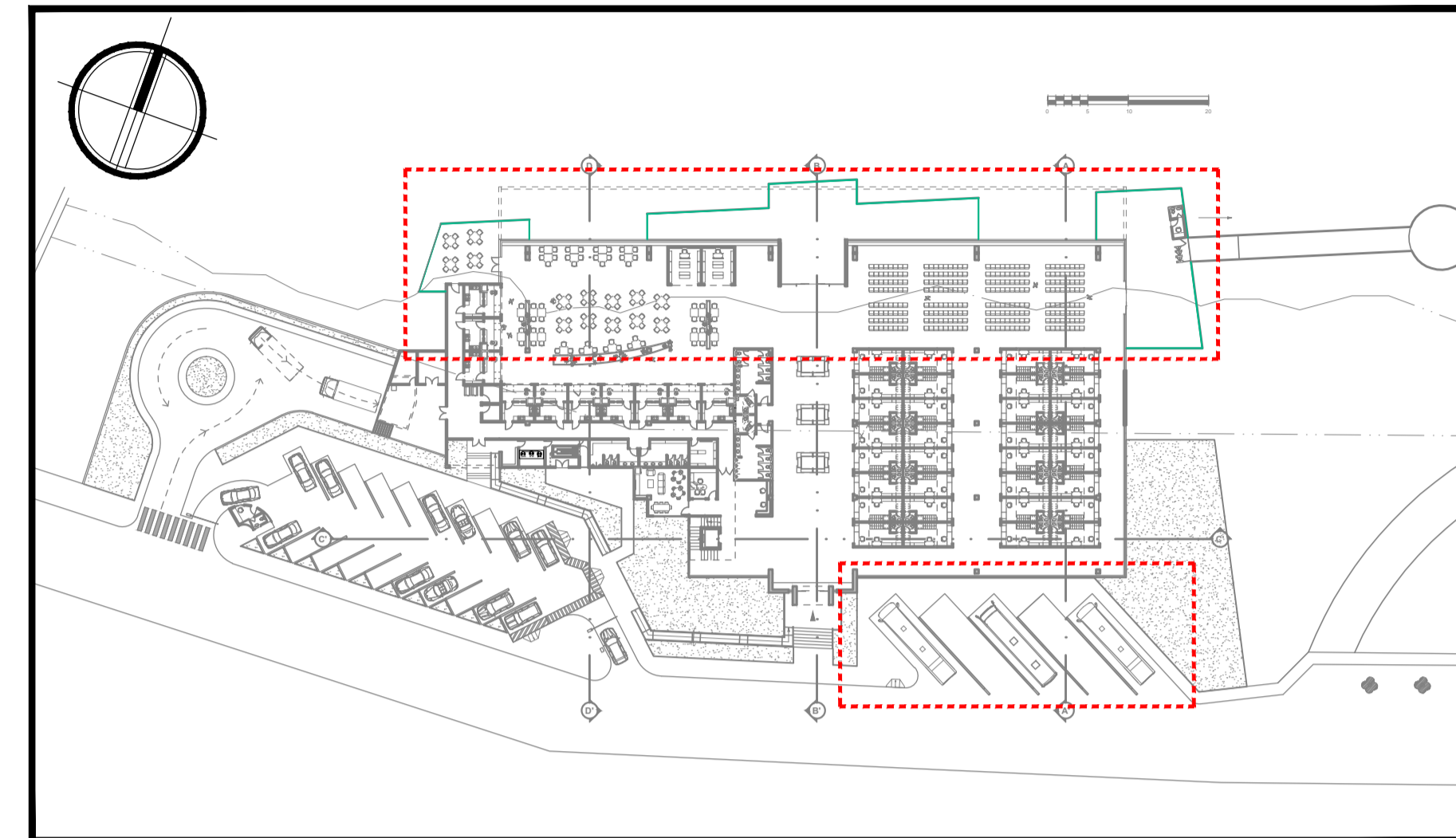
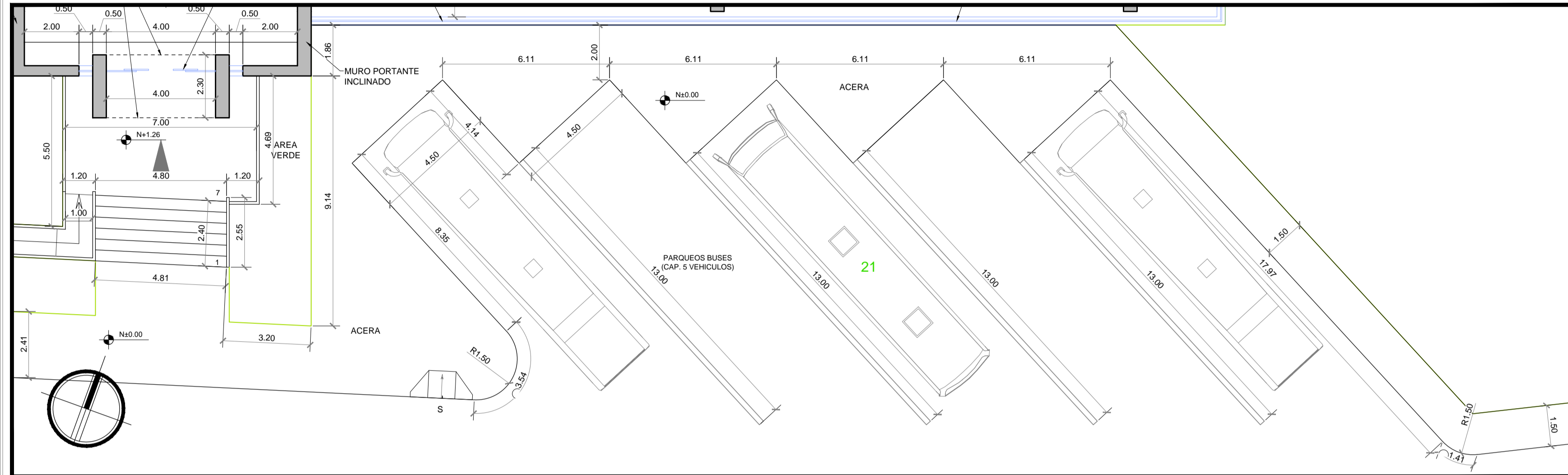
ALUMNO: ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE: ZONA PÚBLICA: PARQUES/BUSES, ÁREA DE ESPERA, TERRAZAS (PLANO AMOBLADO)

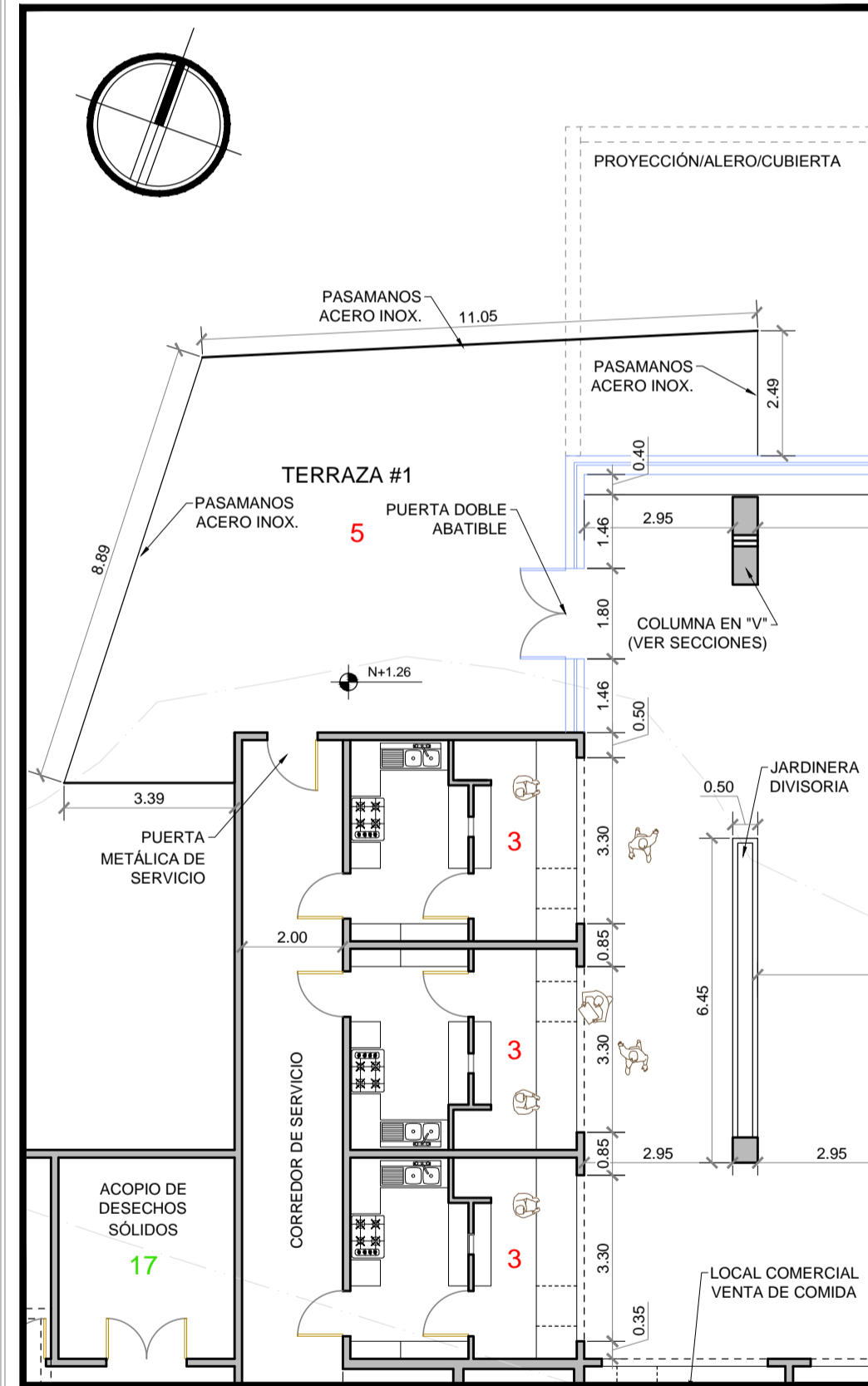
SIMBOLOGÍA:
 ▲ Ingreso
 — Nivel de piso
 - - Proyección



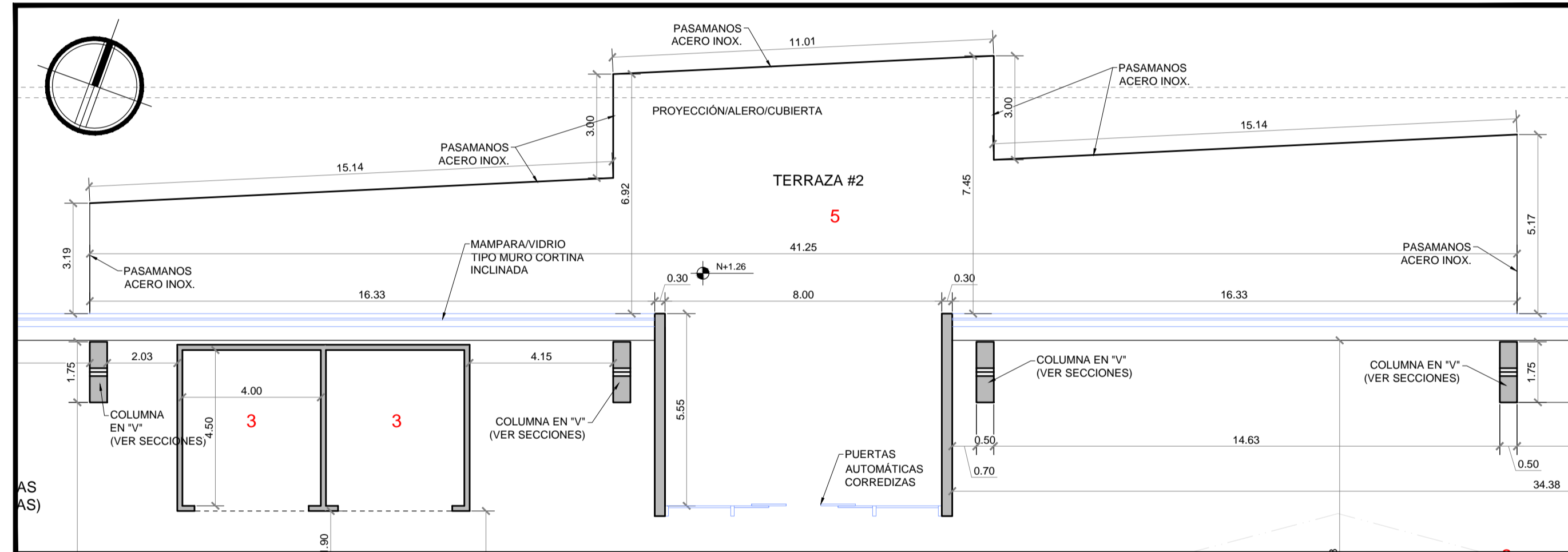
PROYECTO ARQUITECTÓNICO



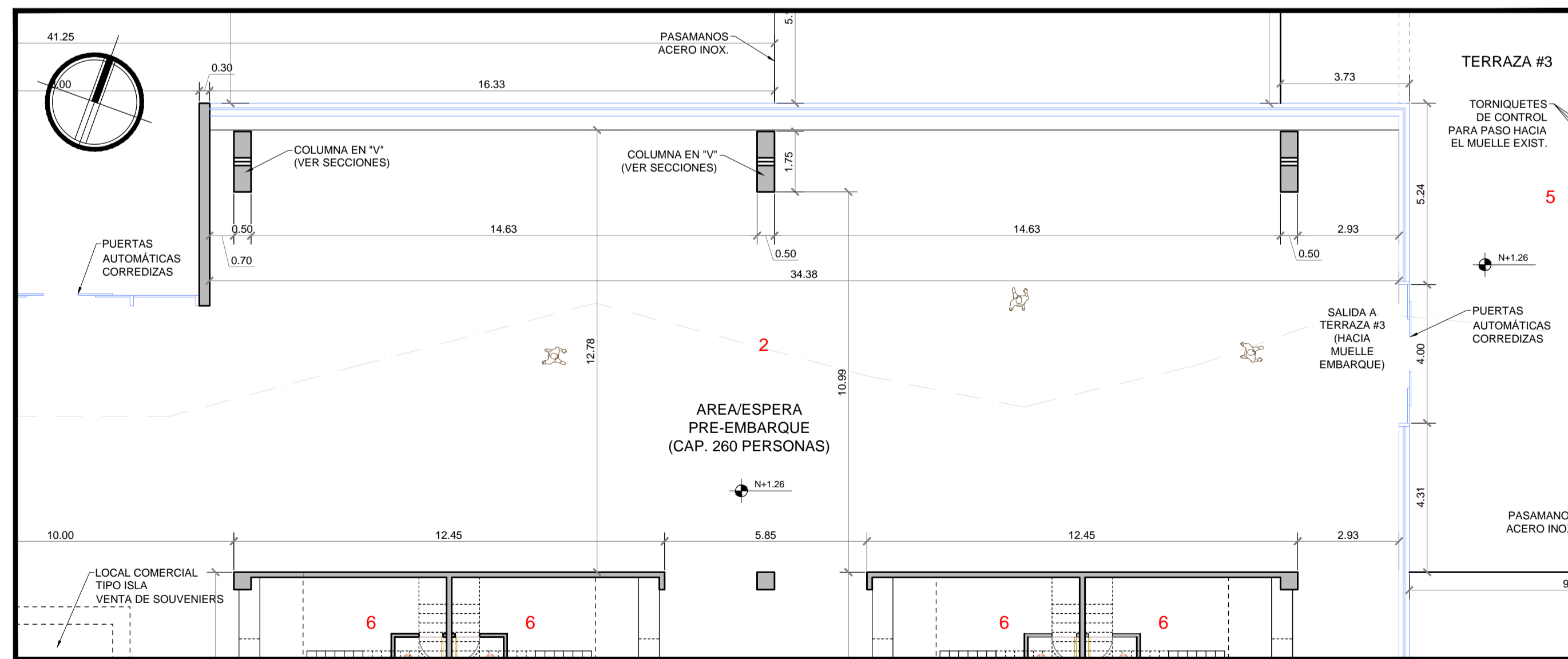
PARQUEOS/BUSES - PLANTA
ESCALA 1:125



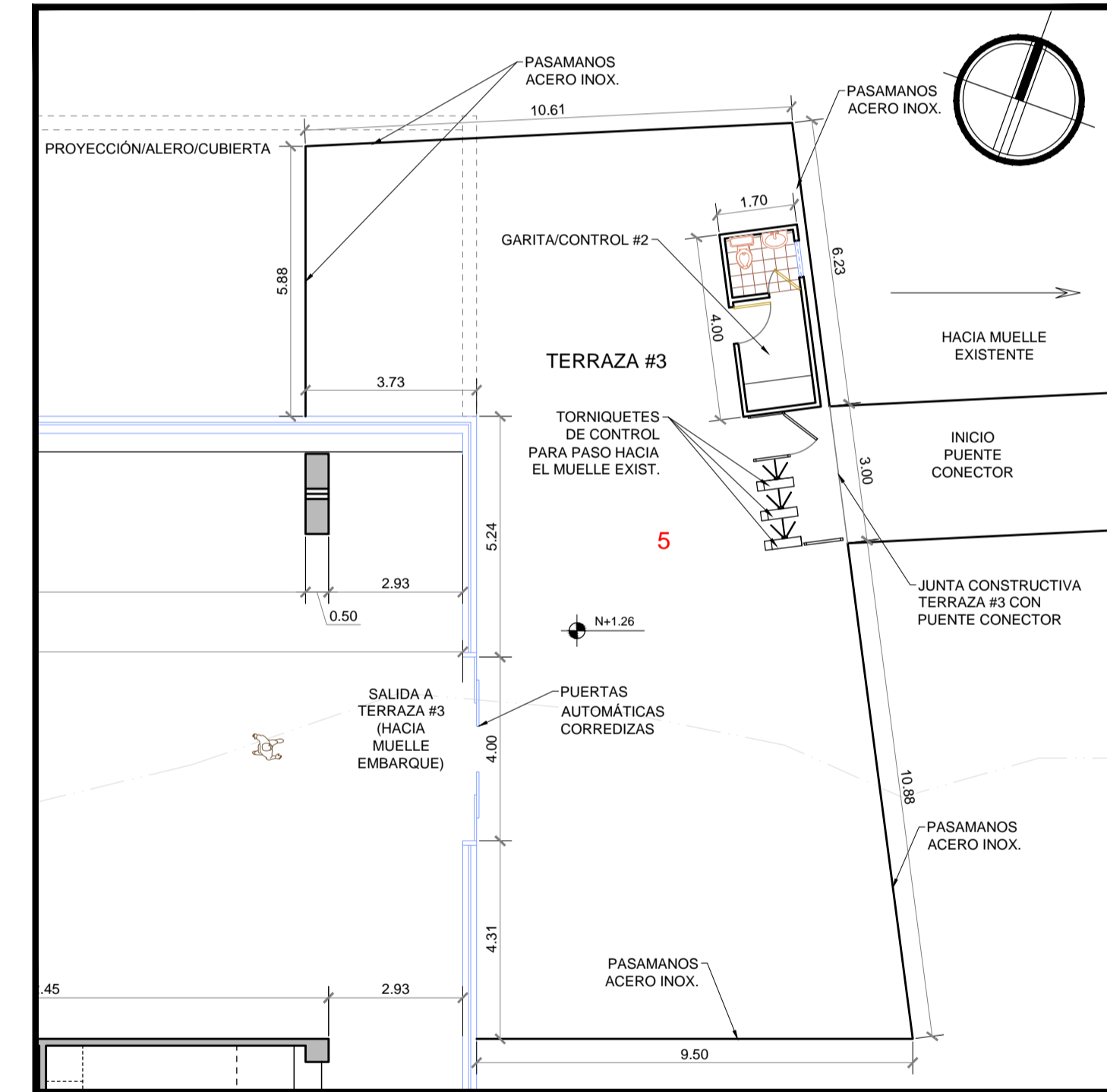
ÁREA/TERRAZA 1 - PLANTA
ESCALA 1:125



ÁREA/TERRAZA 2 - PLANTA
ESCALA 1:125



ÁREA DE ESPERA (PRE-EMBARQUE) - PLANTA
ESCALA 1:125

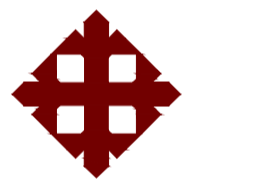


ÁREA/TERRAZA 3 - PLANTA
ESCALA 1:125

NOMENCLATURA

ZONA PÚBLICA

- 1 HALL DE INGRESO
- 2 SALA DE ESPERA (EMBARQUE)
- 3 LOCALES COMERCIALES
- 4 PATIO DE COMIDAS
- 5 TERRAZA MIRADOR
- 6 OFICINAS COOP. TURISMO
- 7 INFORMACIÓN
- 8 SS.HH. PÚBLICO



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



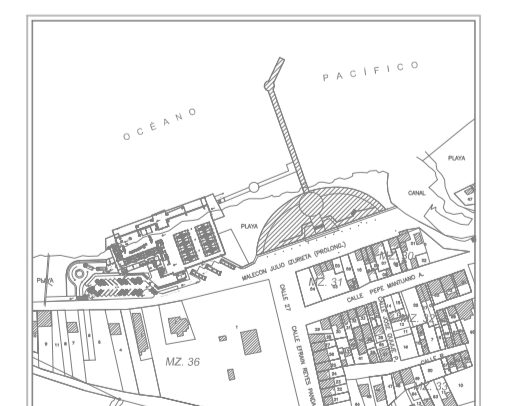
FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

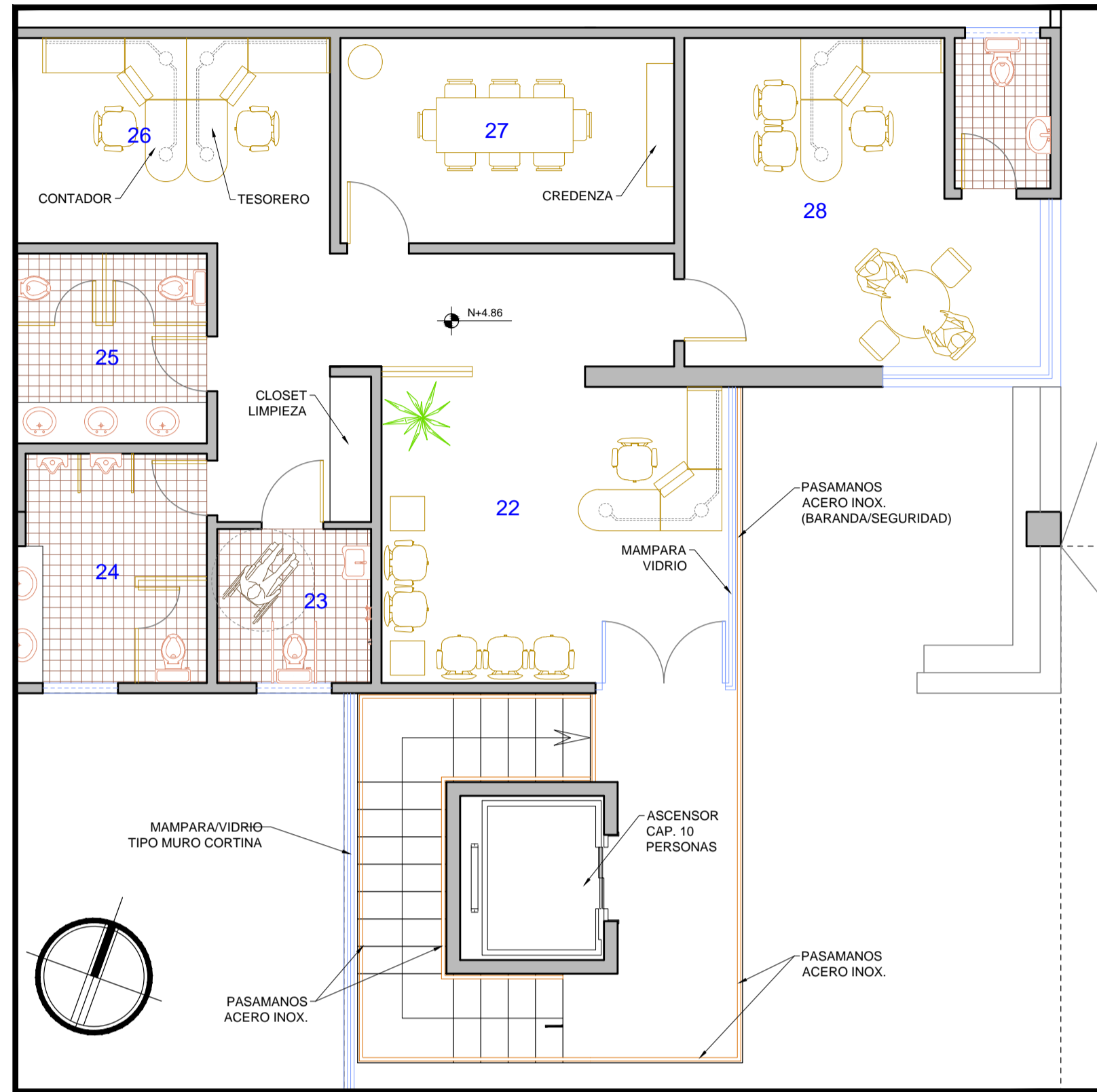
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
ZONA PÚBLICA:
PARQUEOS/BUSES
ÁREA DE ESPERA
TERRAZAS
(PLANO DIMENSIONADO)

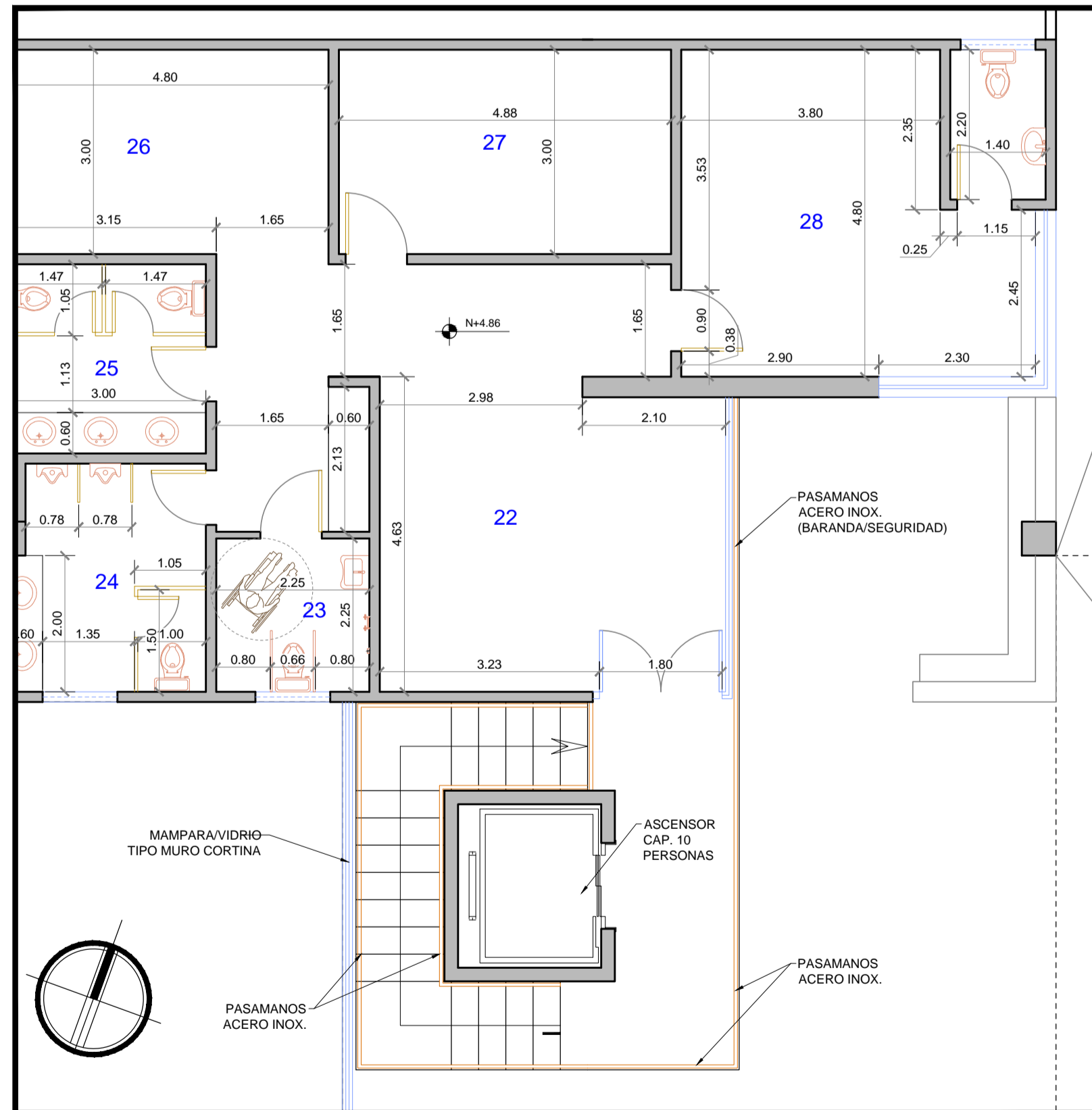
SIMBOLOGIA:
◀ Ingreso
— Nivel de piso
— Proyección



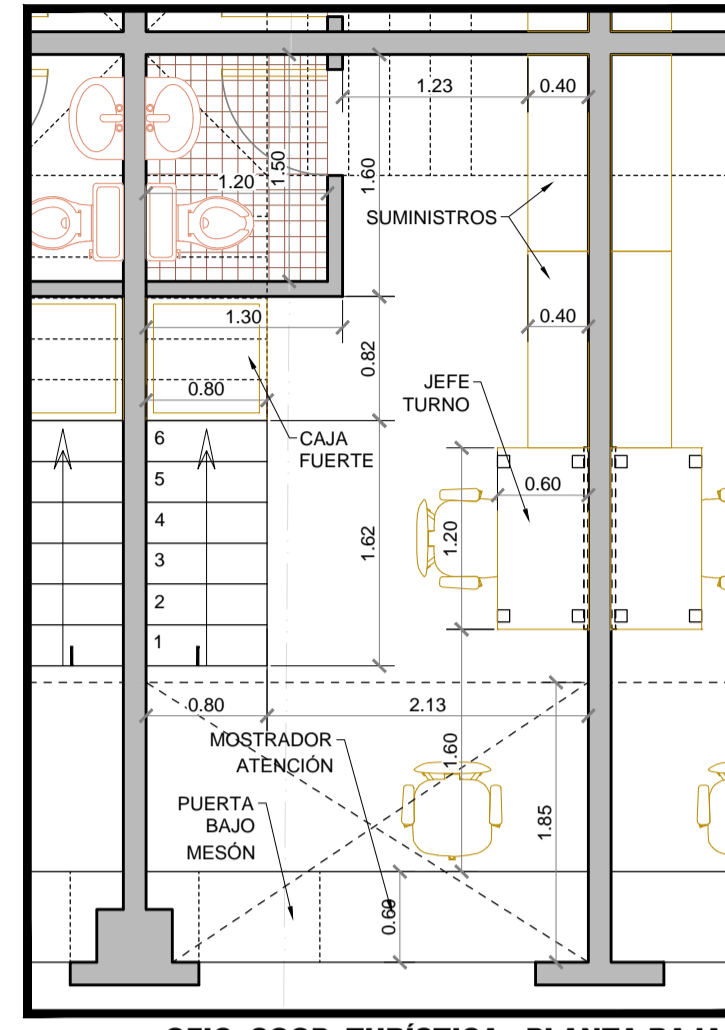
PROYECTO ARQUITECTÓNICO



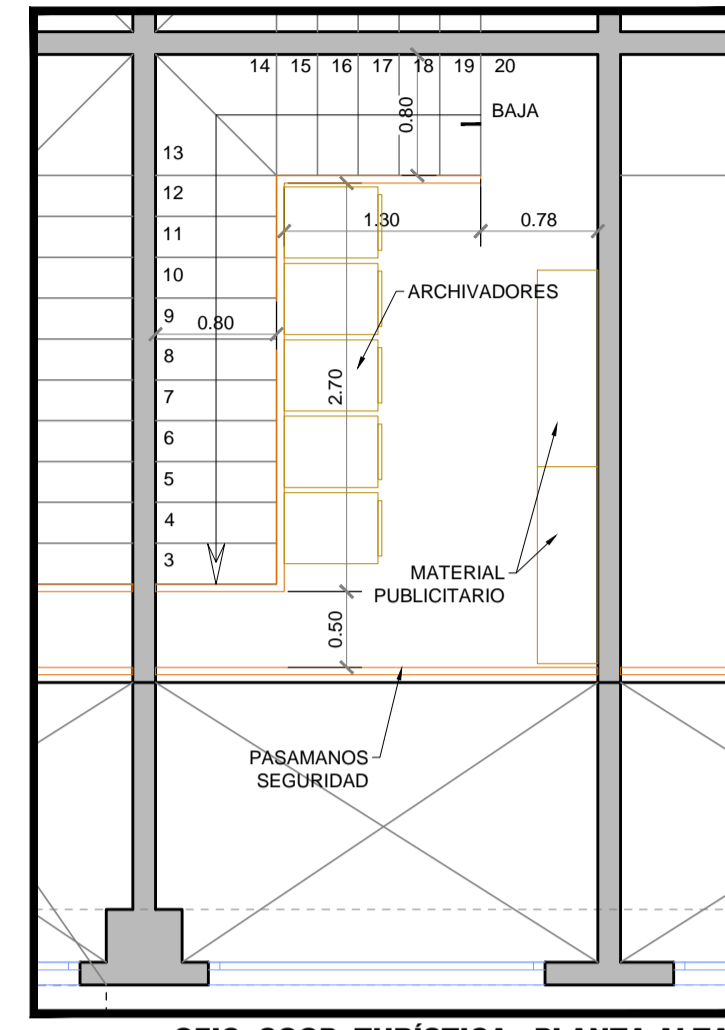
OFICINAS ADMINISTRATIVAS - PLANTA AMOBLADA
ESCALA 1:75



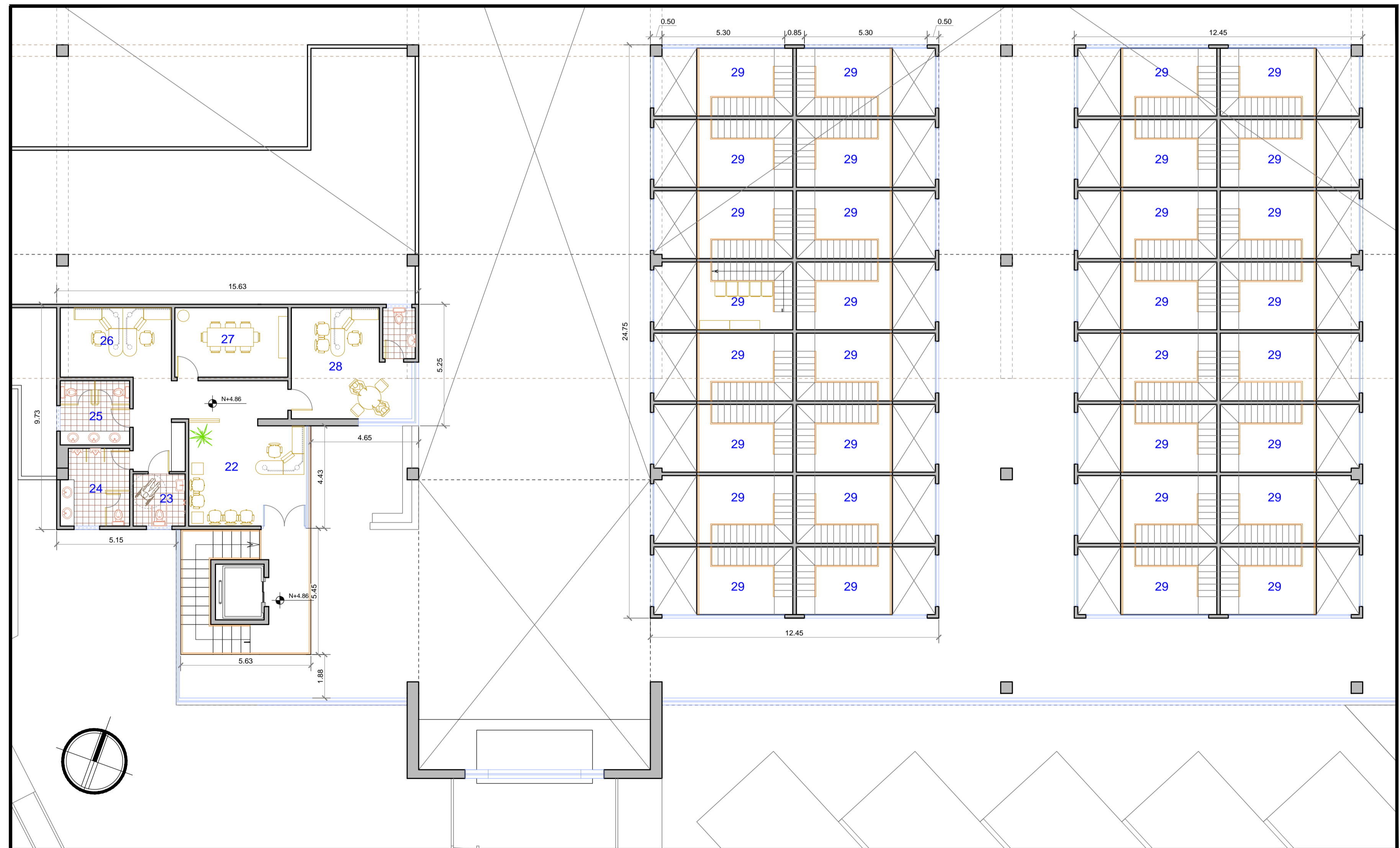
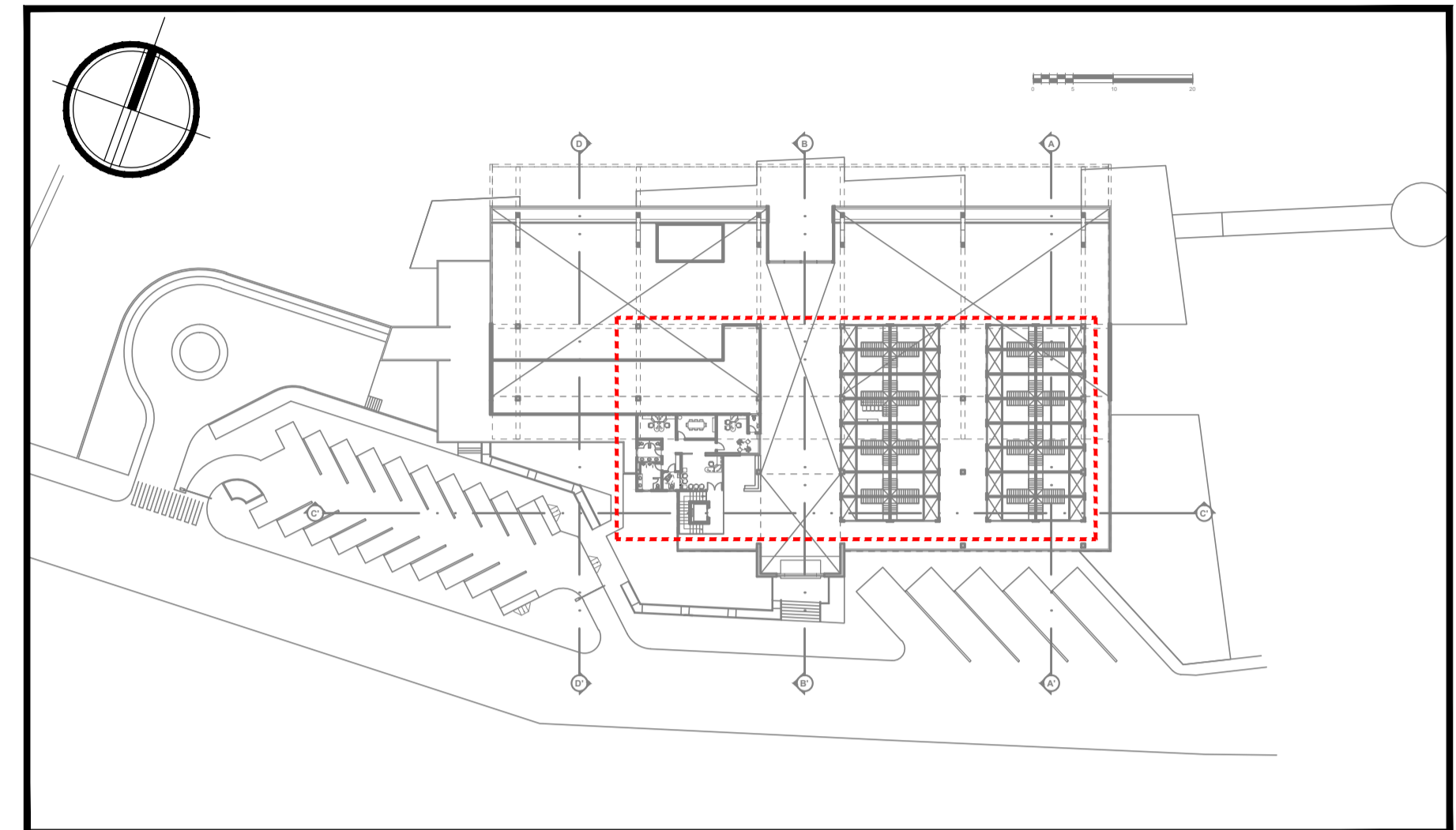
OFICINAS ADMINISTRATIVAS - PLANTA DIMENSIONADA
ESCALA 1:75



OFIC. COOP. TURISTICA - PLANTA BAJA
ESCALA 1:50



OFIC. COOP. TURISTICA - PLANTA ALTA
ESCALA 1:50



OFICINAS ADMINISTRATIVAS Y DE COOP./TURISMO - PLANTA ALTA
ESCALA 1:125

NOMENCLATURA

ZONA ADMINISTRATIVA

- 22 RECEPCIÓN Y SECRETARÍA
- 23 SS.HH. PERSONAS CAP. ESP.
- 24 SS.HH. PERSONAL - HOMBRES
- 25 SS.HH. PERSONAL - MUJERES
- 26 CONTABILIDAD Y TESORERÍA
- 27 SALA DE REUNIONES
- 28 OFICINA ADMINISTRADOR
- 29 ARCHIVO - LOCAL COOP. TURIST.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



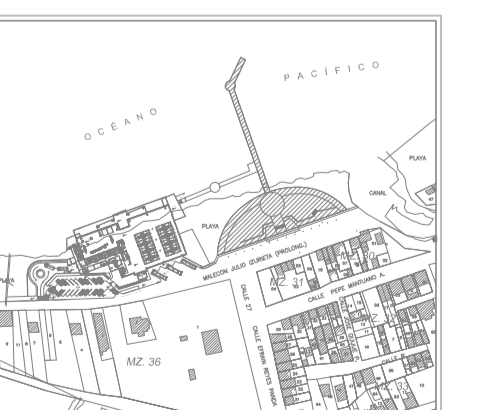
FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

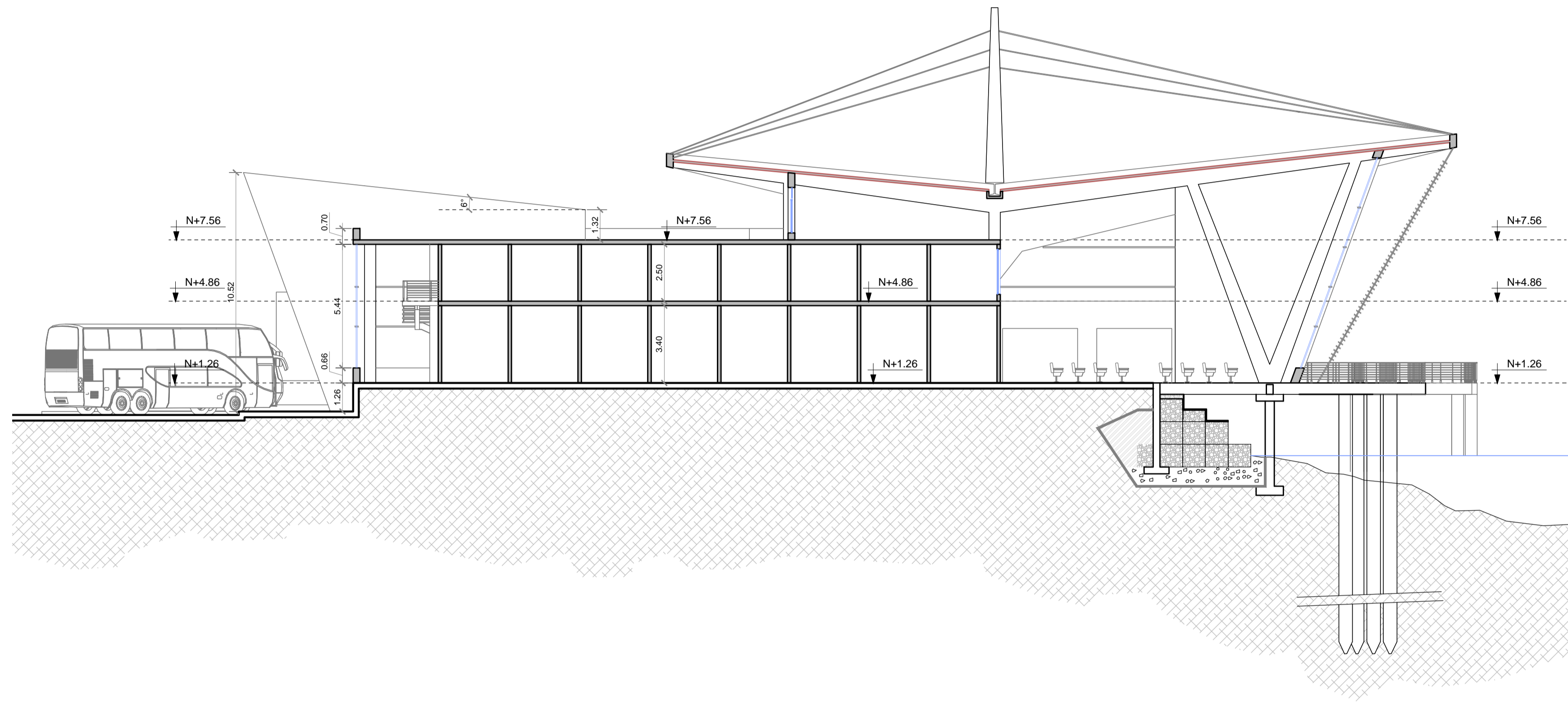
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
ZONA ADMINISTRATIVA:
OFICINAS ADMINISTRATIVAS
Y DE COOP./TURISMO
P. BAJA Y P. ALTA
(PLANO AMOBLADO Y
DIMENSIONADO)

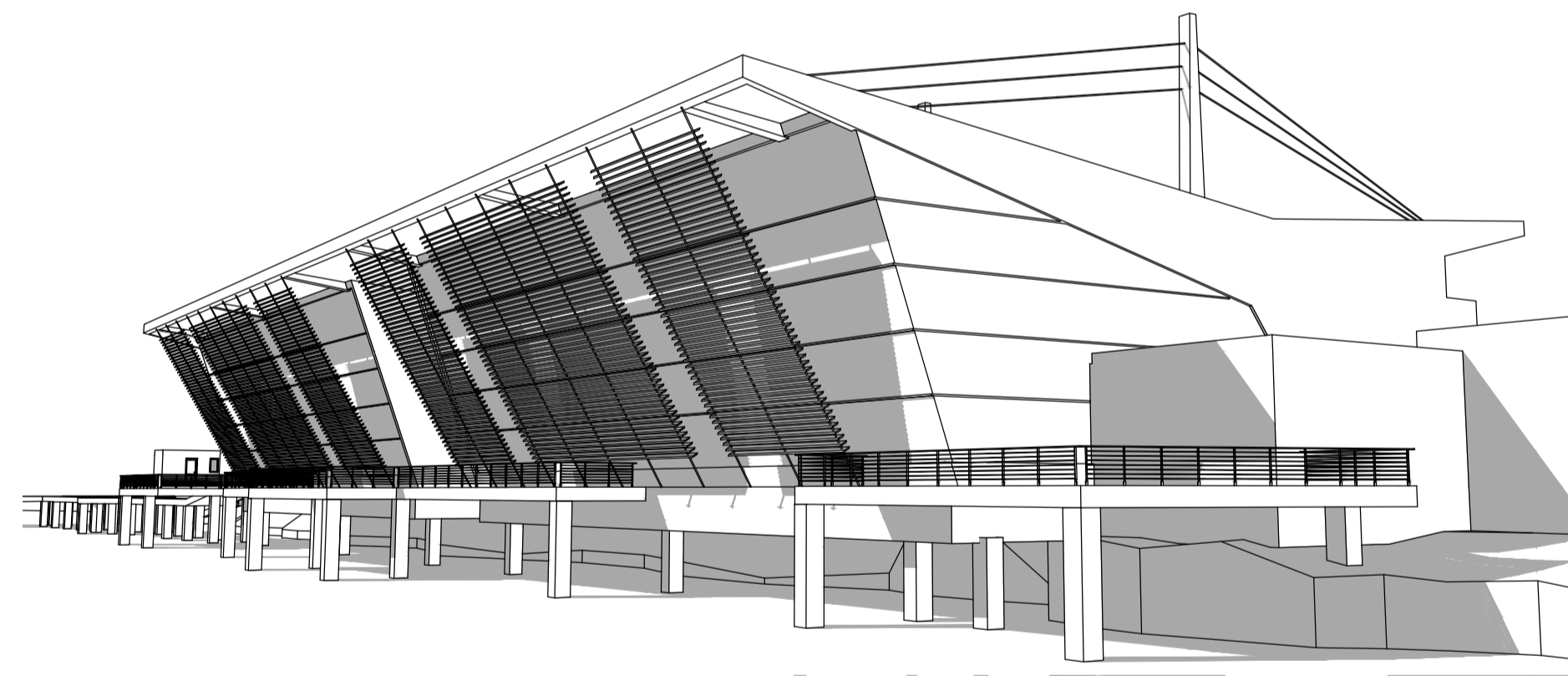
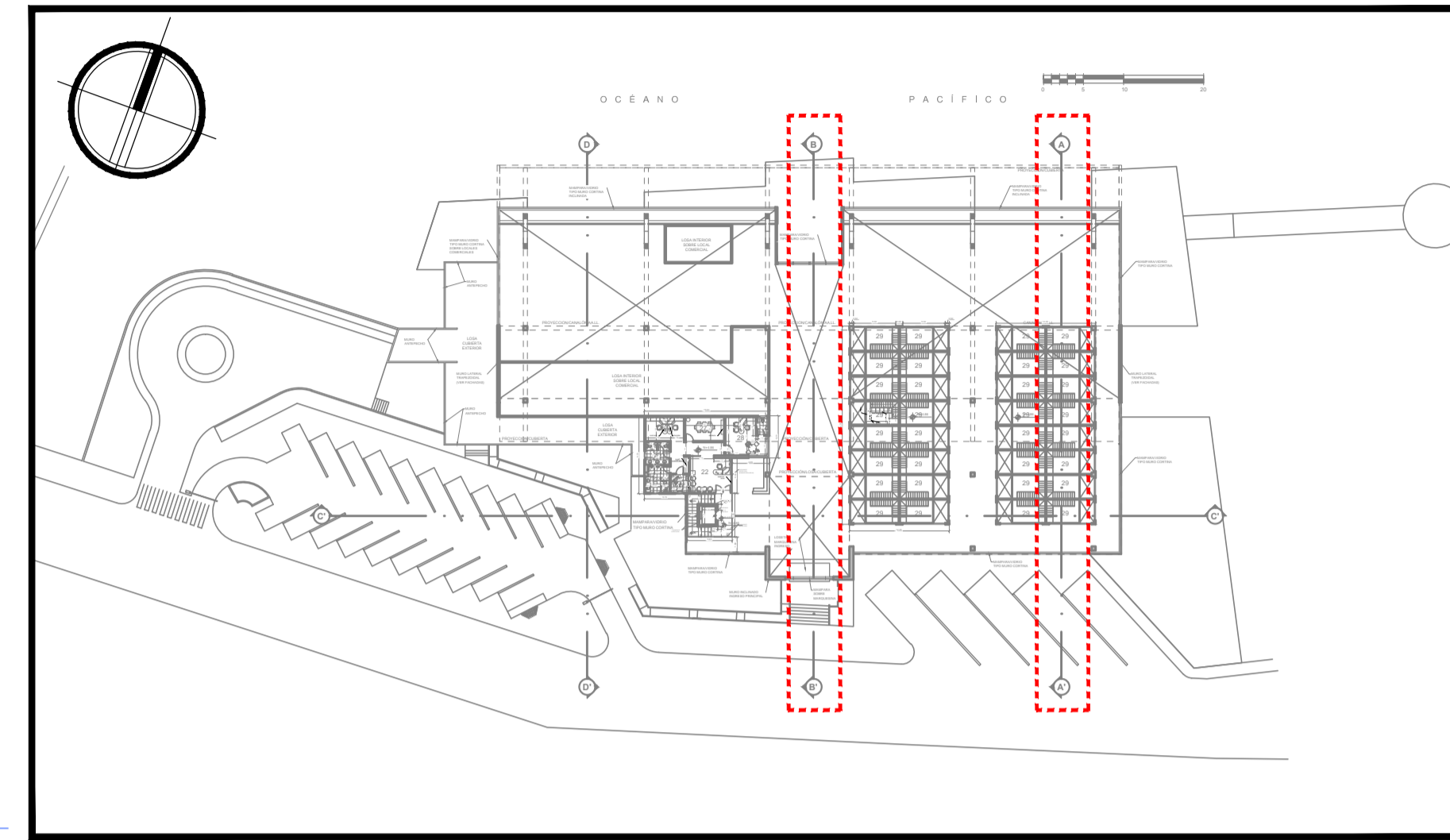
SIMBOLOGIA:
◀ Ingreso
— Nivel de piso
- - Proyección



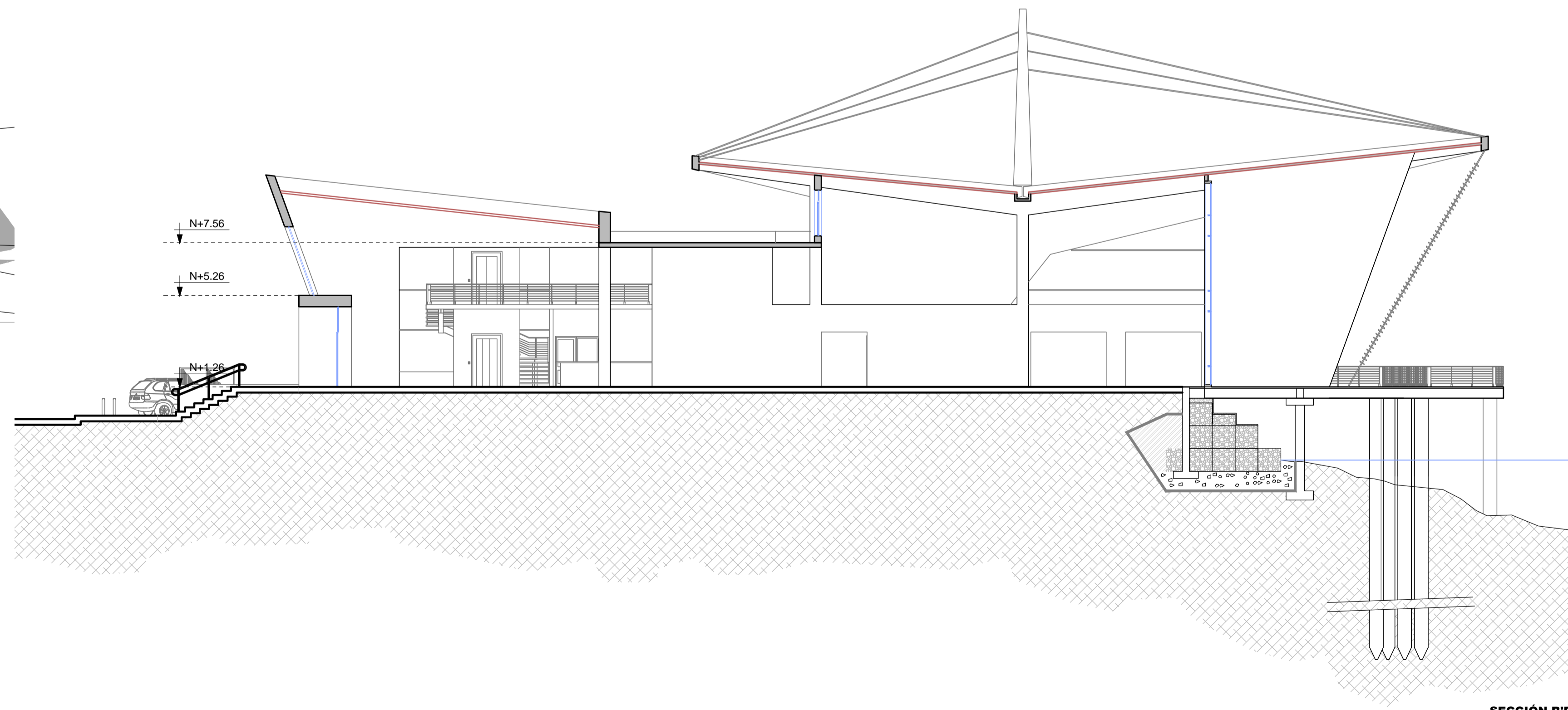
PROYECTO ARQUITECTÓNICO



SECCIÓN A'A
ESCALA 1:150



VISTA ESQUEMATICA
5/6



SECCIÓN B'B
ESCALA 1:150

NOMENCLATURA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



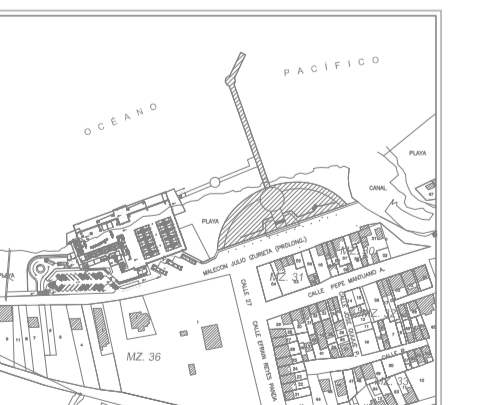
FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

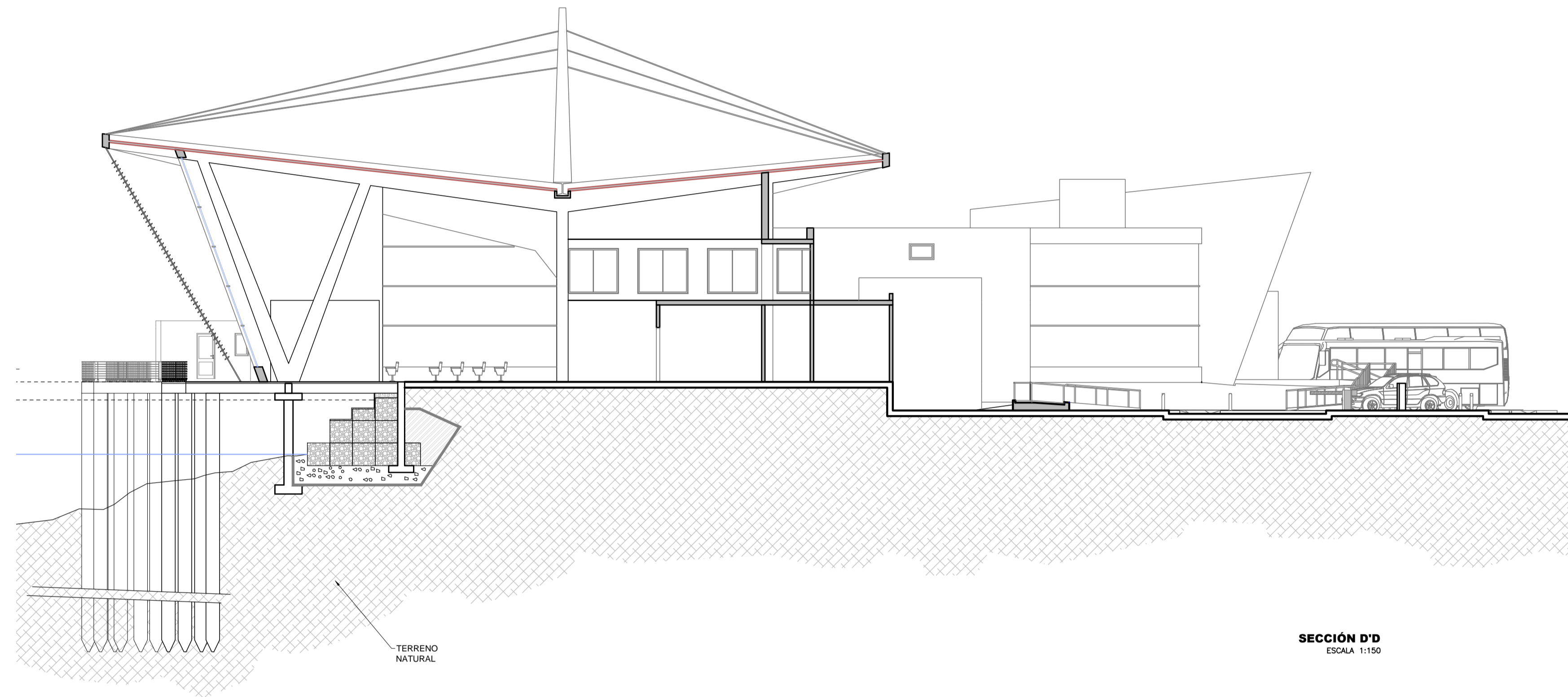
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
SECCIÓN A'A
SECCIÓN B'B

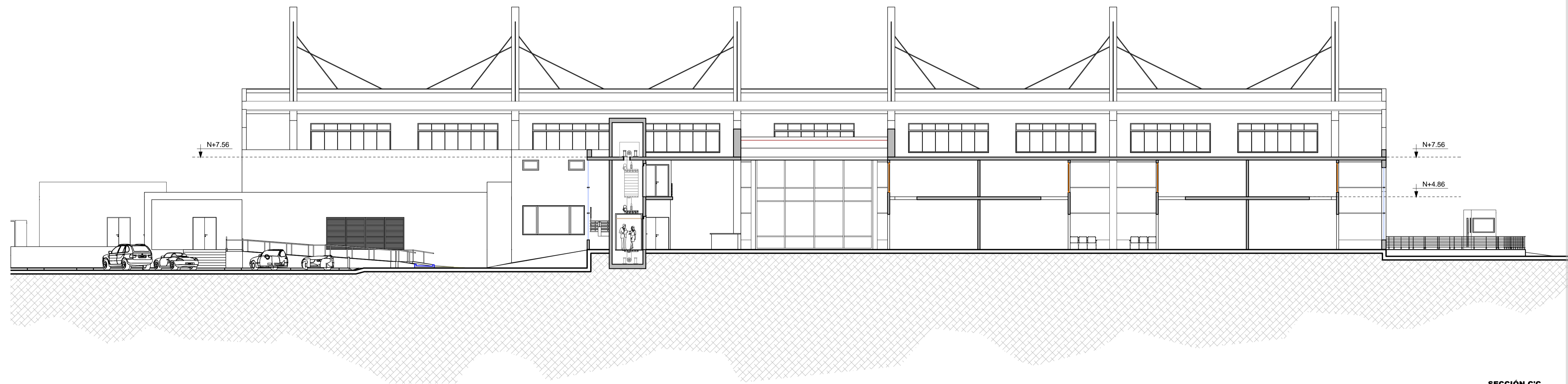
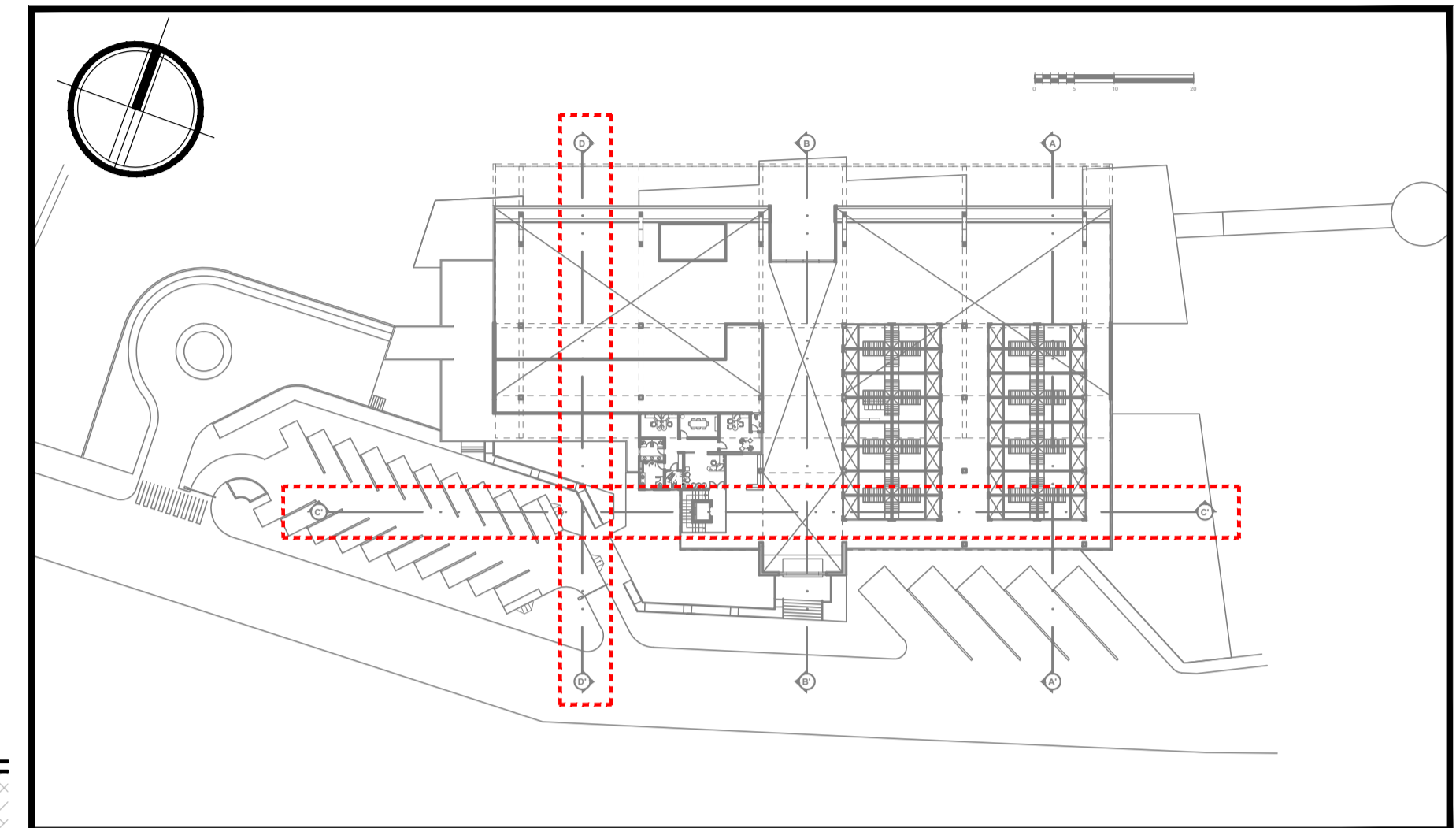
SIMBOLOGIA:
 Ingreso
 Nivel de piso
 Proyección



PROYECTO ARQUITECTÓNICO



SECCIÓN D'D
ESCALA 1:150



SECCIÓN C'C
ESCALA 1:150

NOMENCLATURA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



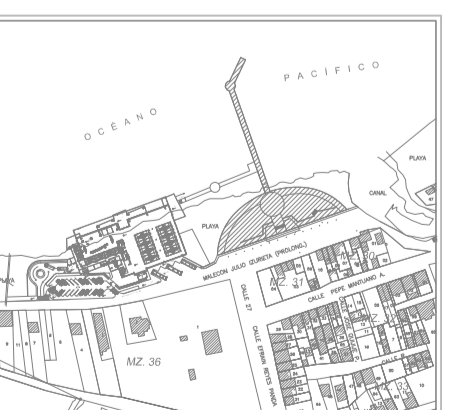
FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

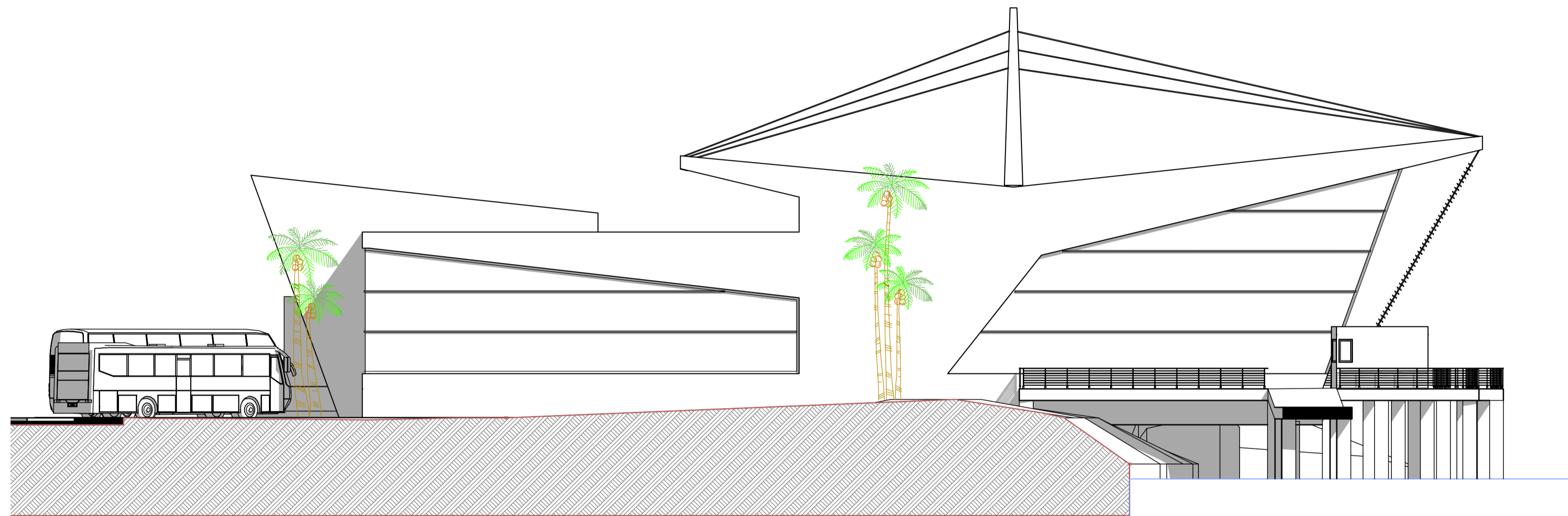
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
SECCIÓN D'D
SECCIÓN C'C

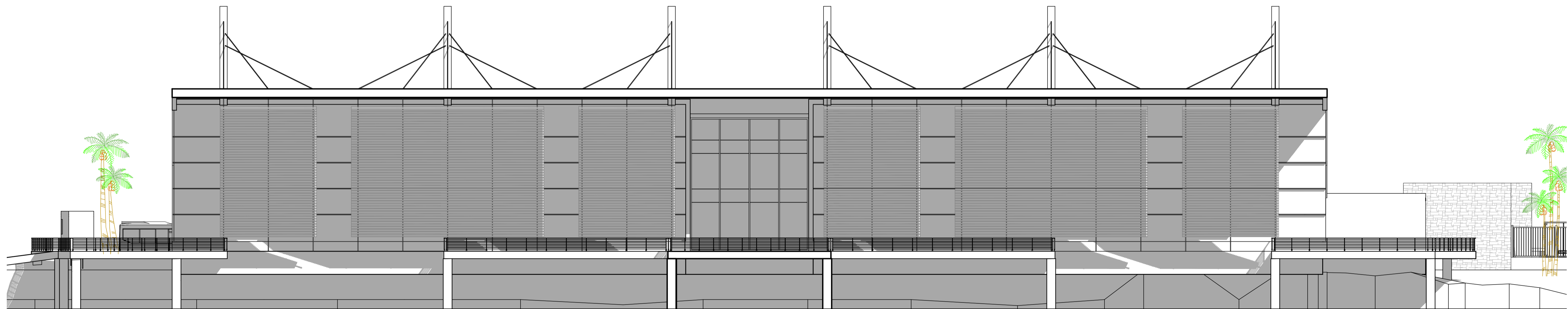
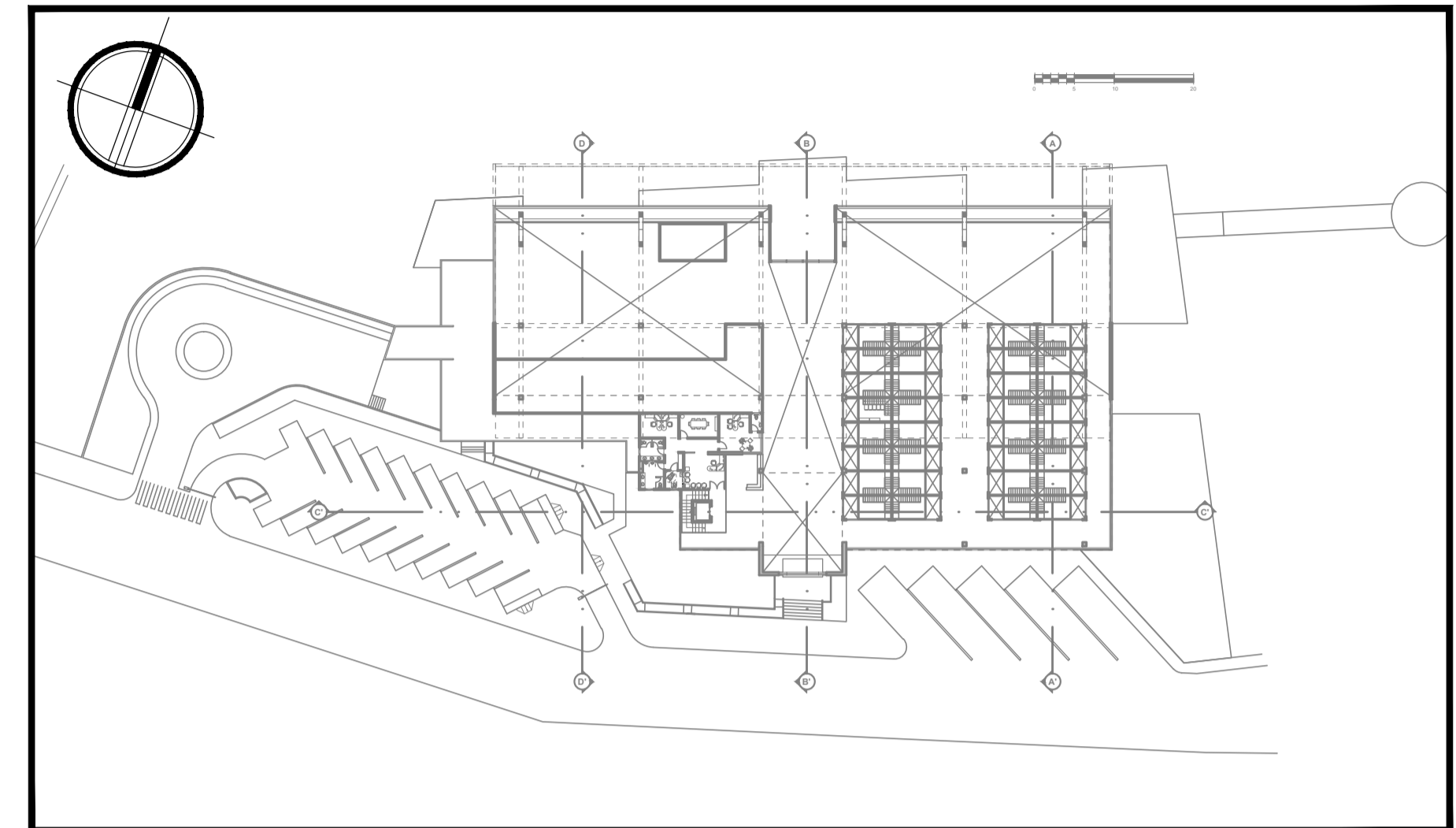
SIMBOLOGÍA:
◀ Ingreso
— Nivel de piso
— Proyección



PROYECTO ARQUITECTÓNICO

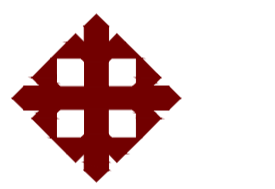


ALZADO ESTE
ESCALA 1:150



ALZADO NORTE
ESCALA 1:150

NOMENCLATURA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



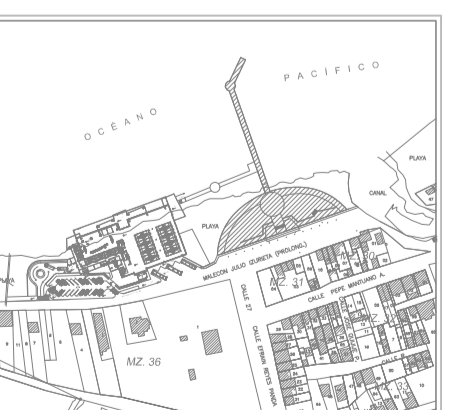
FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

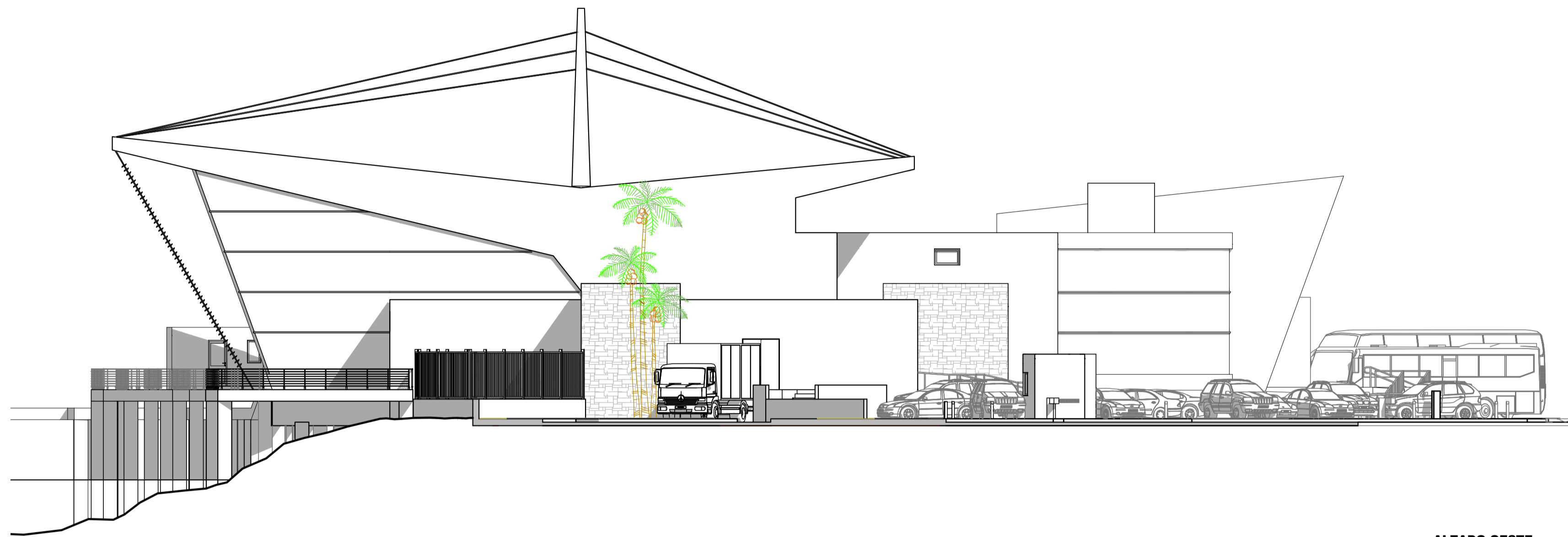
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
ALZADO ESTE
ALZADO NORTE

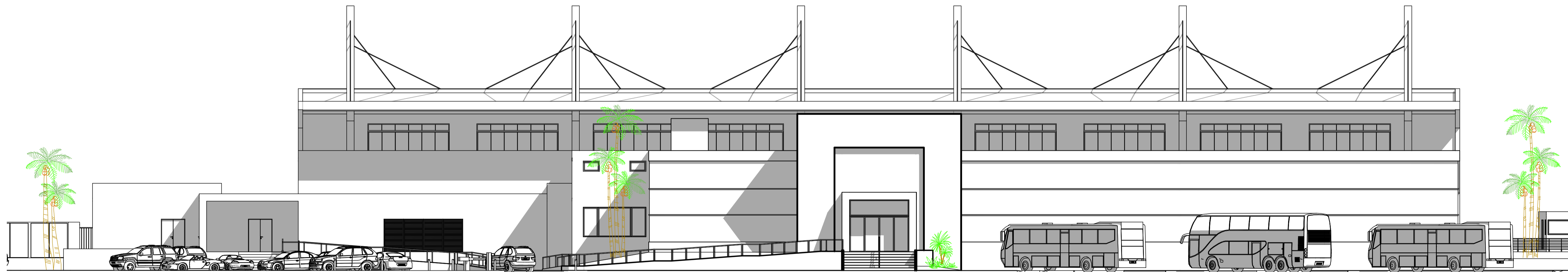
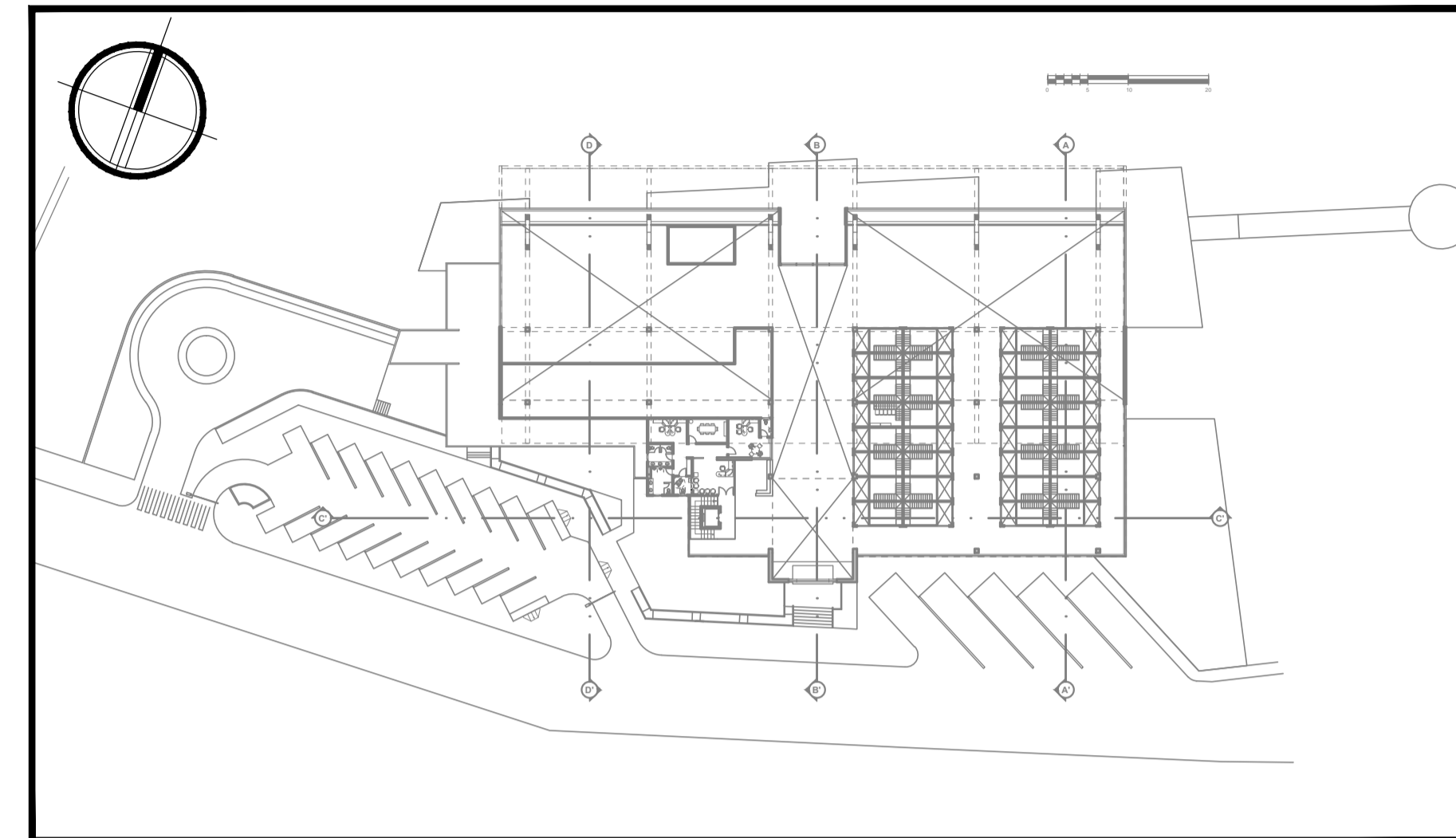
SIMBOLOGIA:
◀ Ingreso
— Nivel de piso
— Proyección



PROYECTO ARQUITECTÓNICO



ALZADO OESTE
ESCALA 1:150



ALZADO SUR
ESCALA 1:150

NOMENCLATURA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

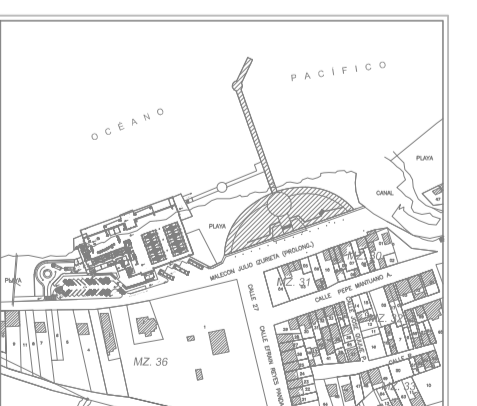
TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ALZADO OESTE
ALZADO SUR

SIMBOLOGIA:
◀ Ingreso
— Nivel de piso
— Proyección

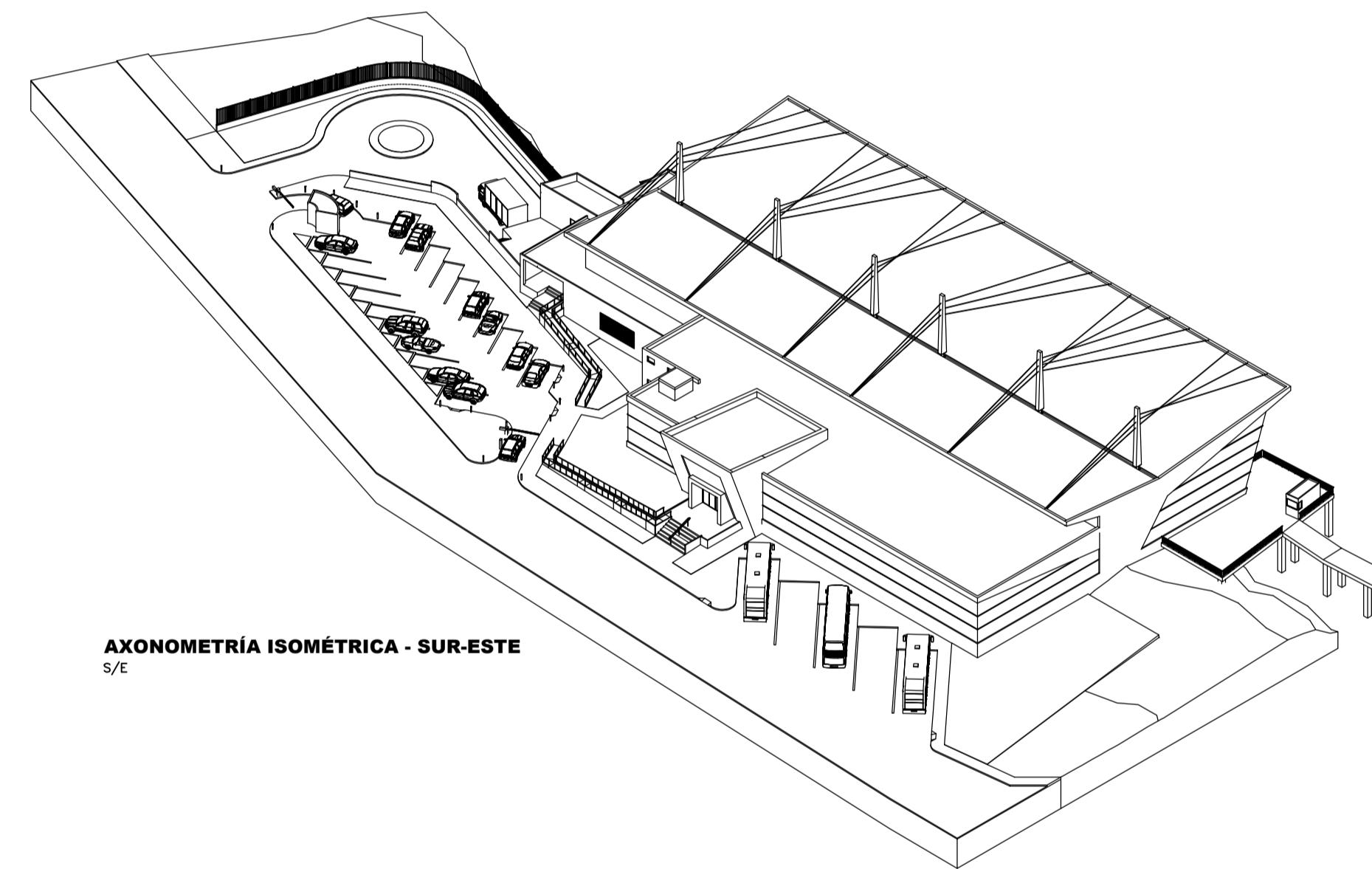
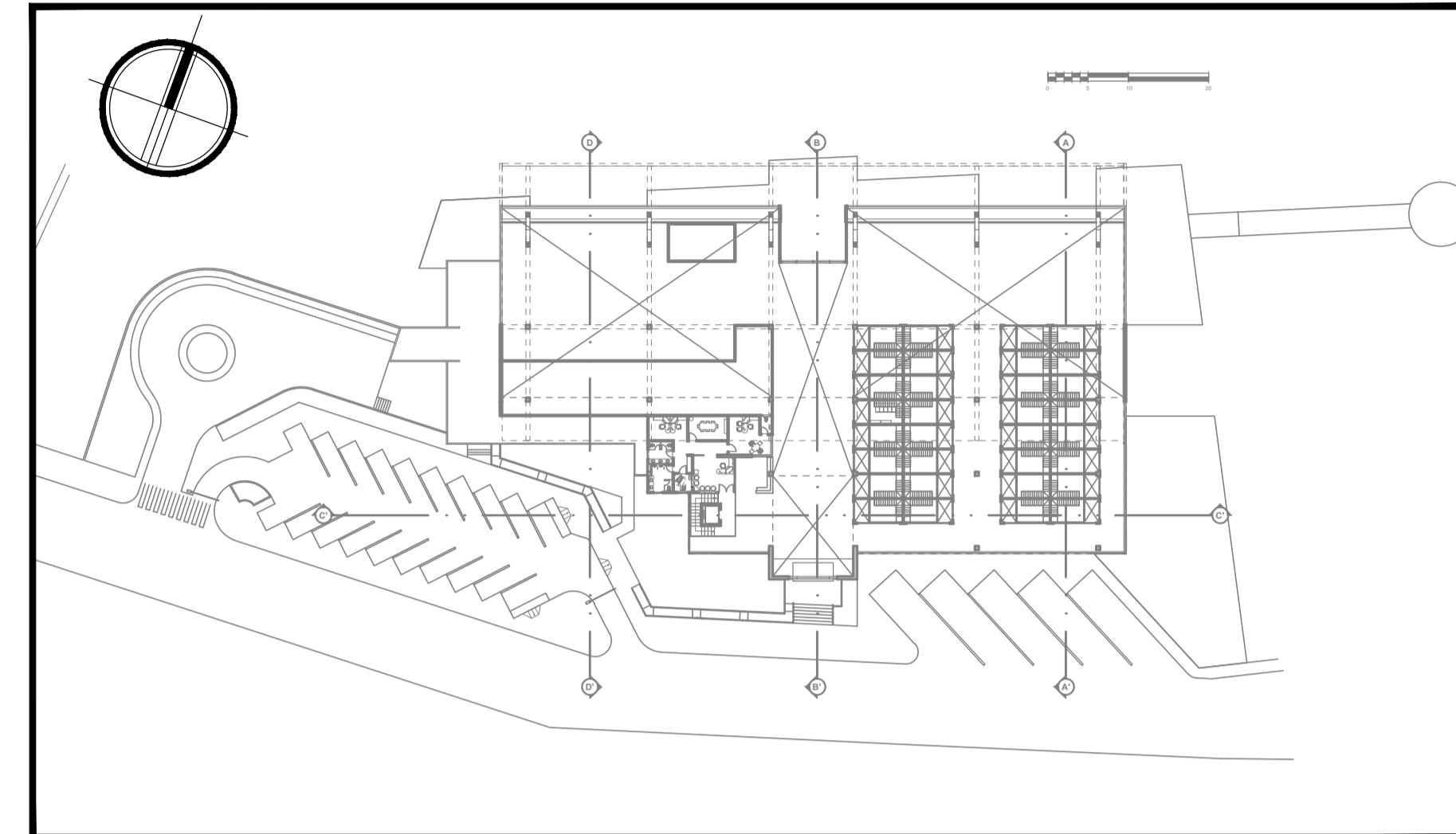


PROYECTO ARQUITECTÓNICO

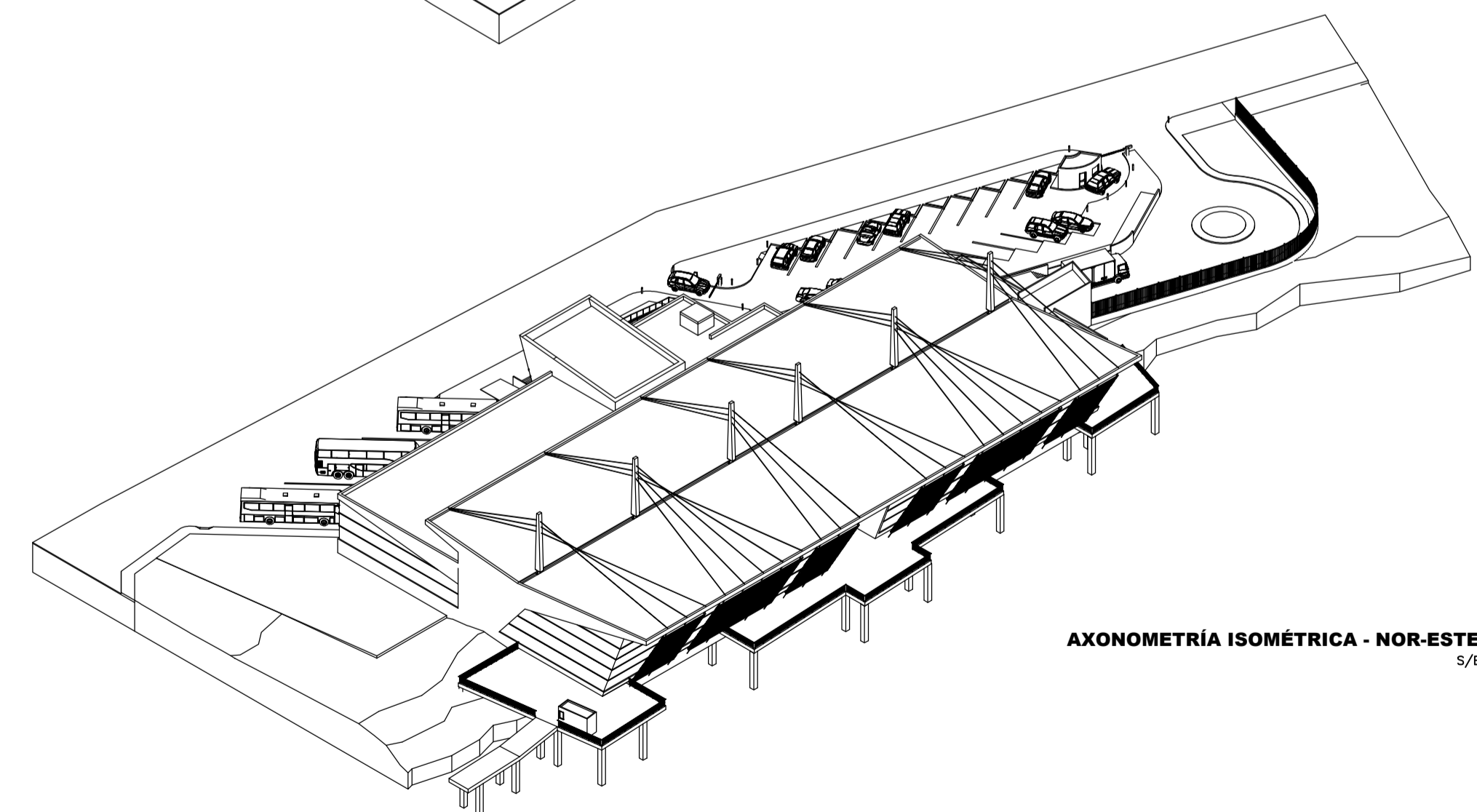
VISTA 1 - DESDE EL NOR-OESTE
S/E



VISTA 2 - DESDE EL NOR-ESTE
S/E

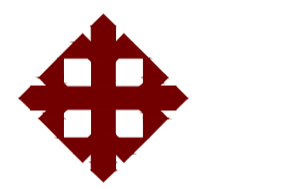


AXONOMETRÍA ISOMÉTRICA - SUR-ESTE
S/E



AXONOMETRÍA ISOMÉTRICA - NOR-ESTE
S/E

NOMENCLATURA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

ALUMNO:

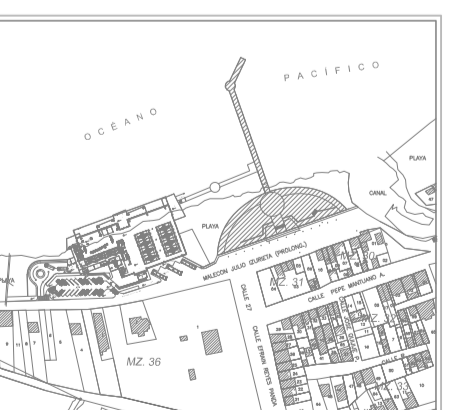
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

VISTA 1
VISTA 2

SIMBOLOGÍA:

◀ Ingreso
— Nivel de piso
— Proyección

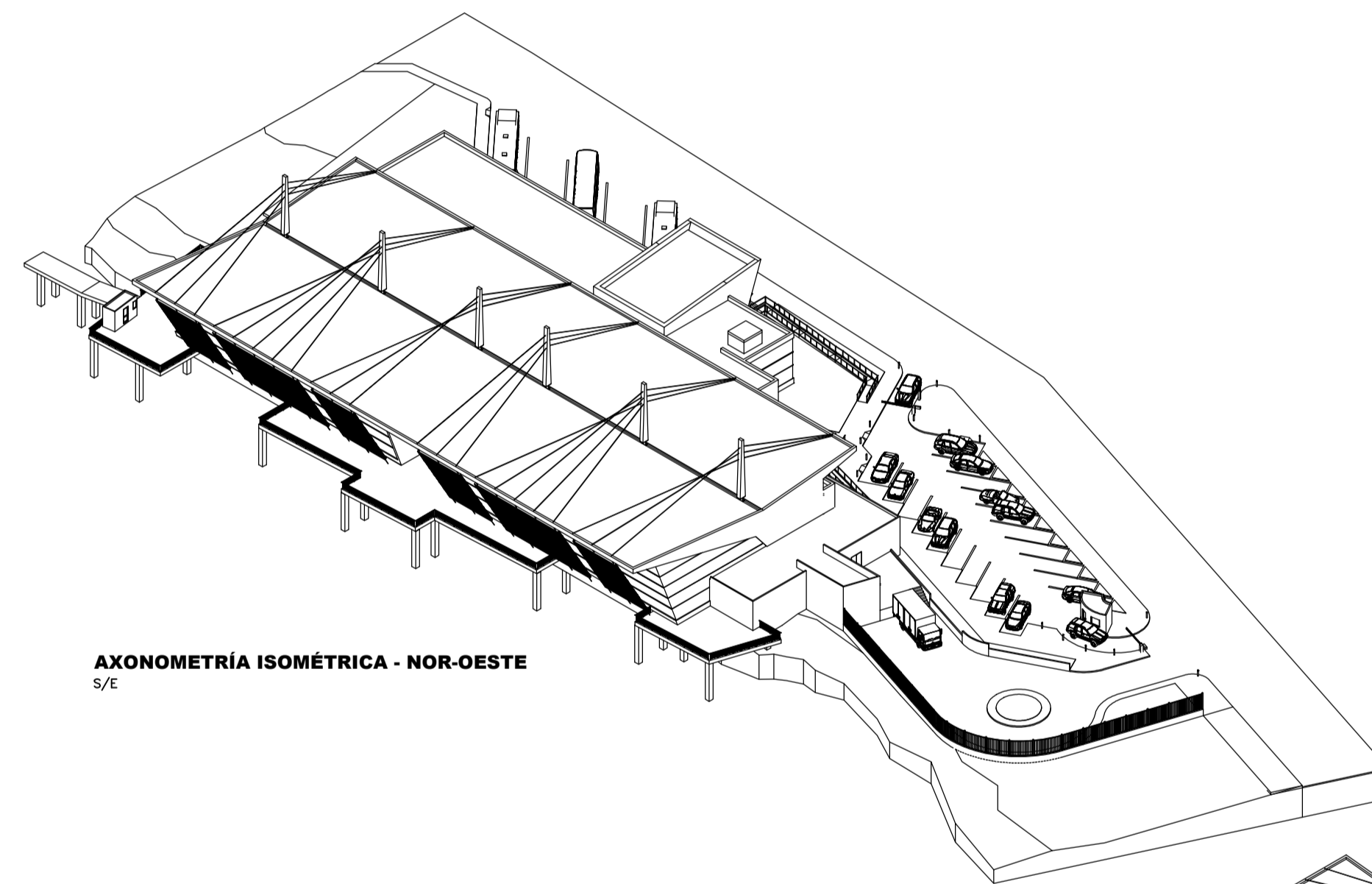
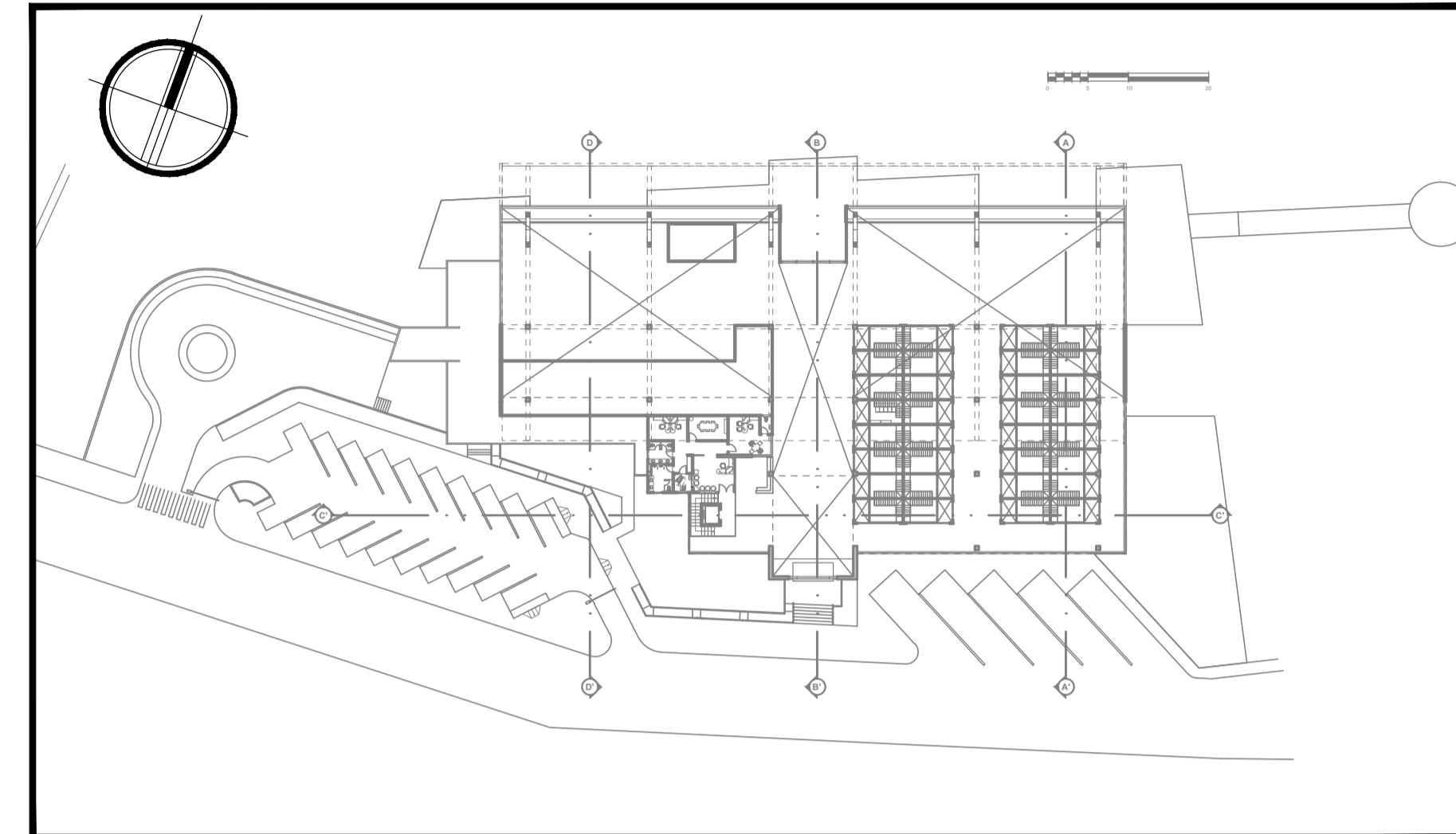


PROYECTO ARQUITECTÓNICO

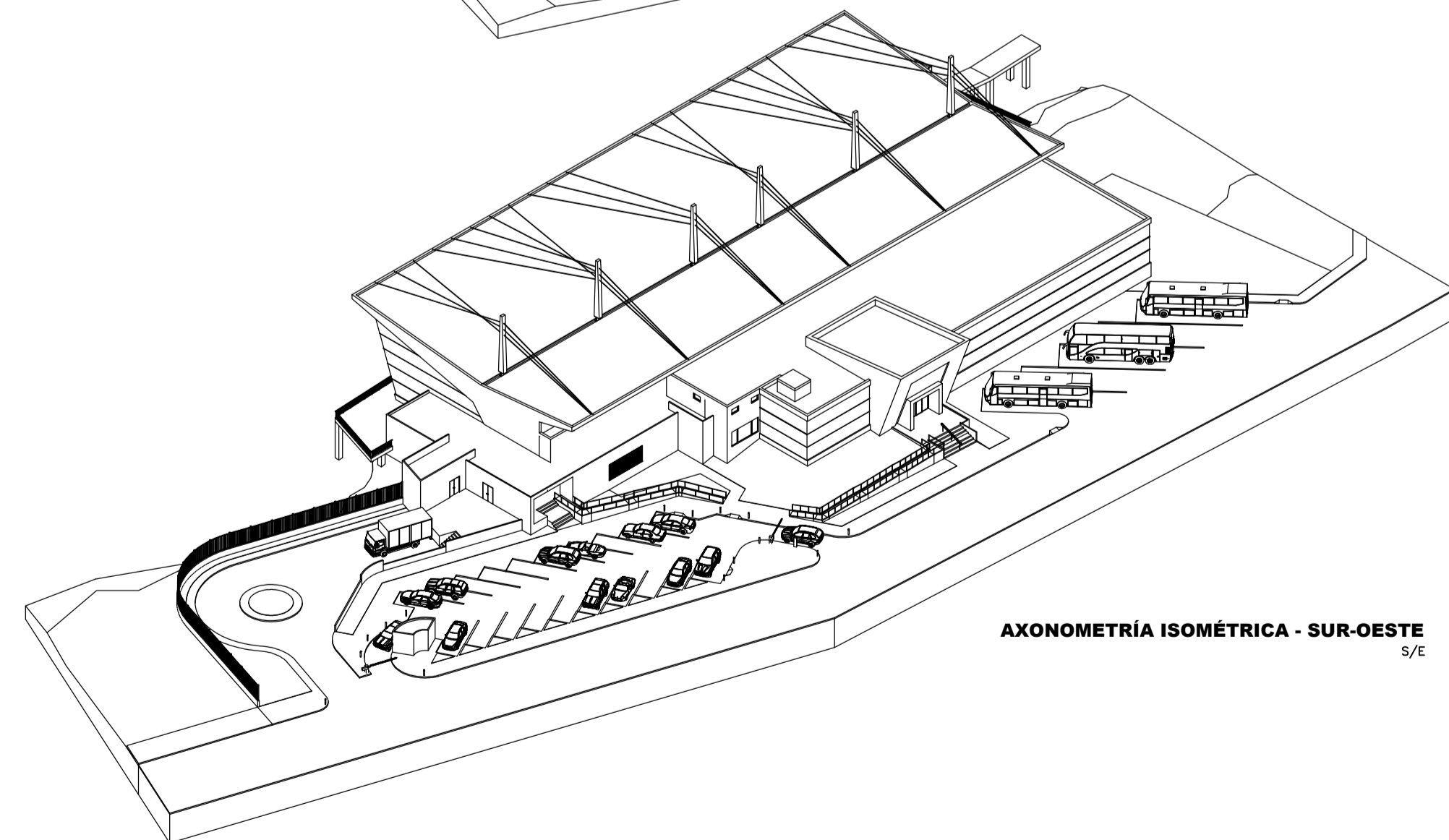
VISTA 3 - DESDE EL MUELLE EXISTENTE
S/E



VISTA 4 - DESDE EL INGRESO PRINCIPAL
S/E



AXONOMETRÍA ISOMÉTRICA - NOR-OESTE
S/E



AXONOMETRÍA ISOMÉTRICA - SUR-OESTE
S/E

NOMENCLATURA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



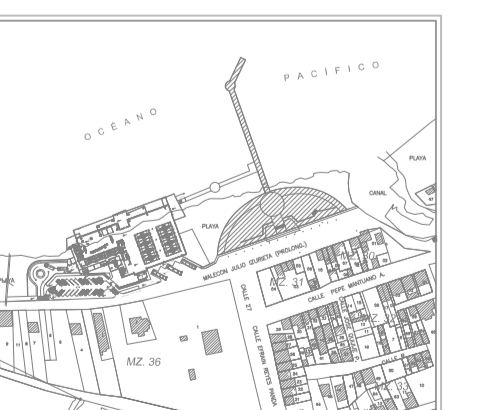
FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZALEZ

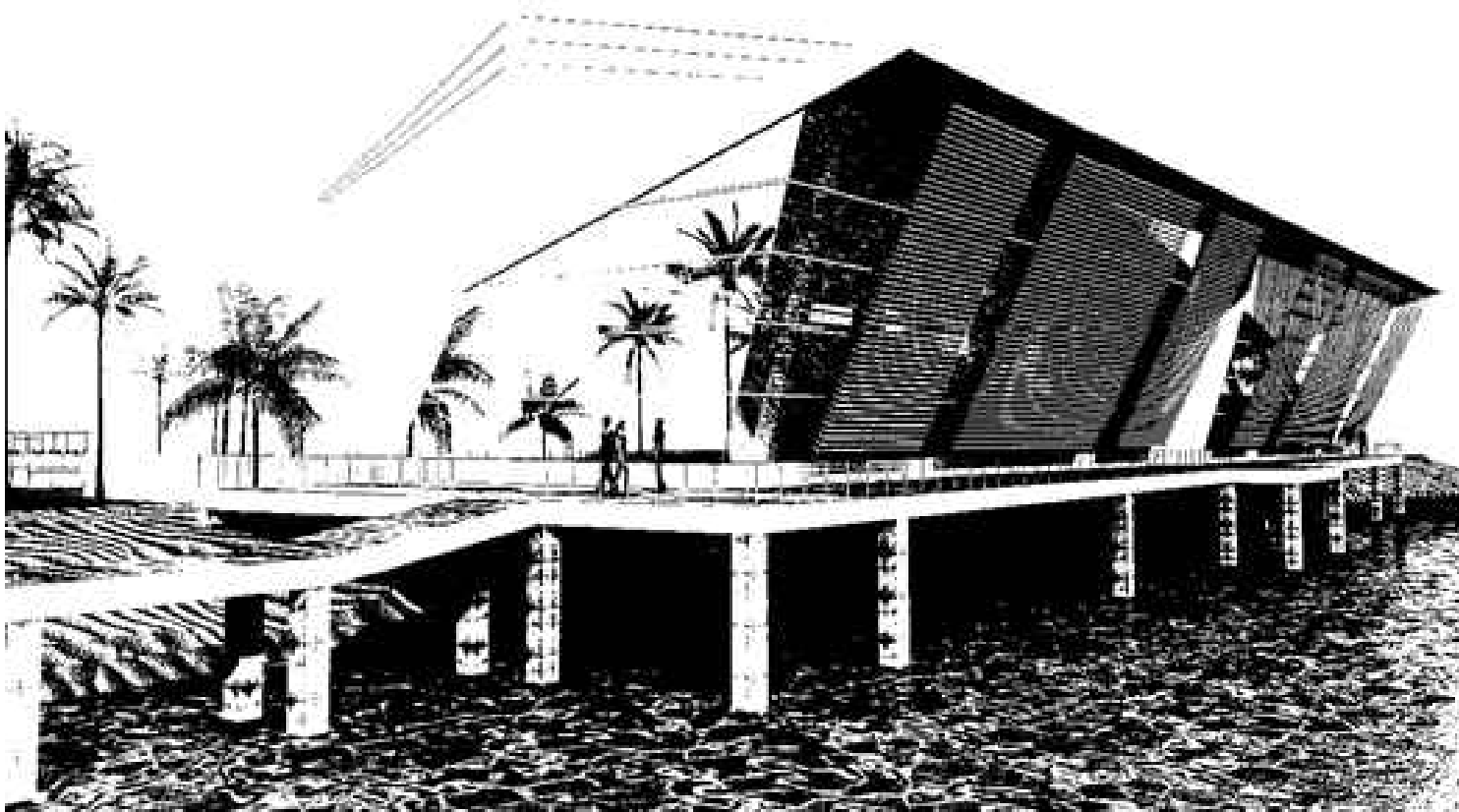
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
VISTA 3
VISTA 4

SIMBOLOGÍA:
◀ Ingreso
— Nivel de piso
— Proyección

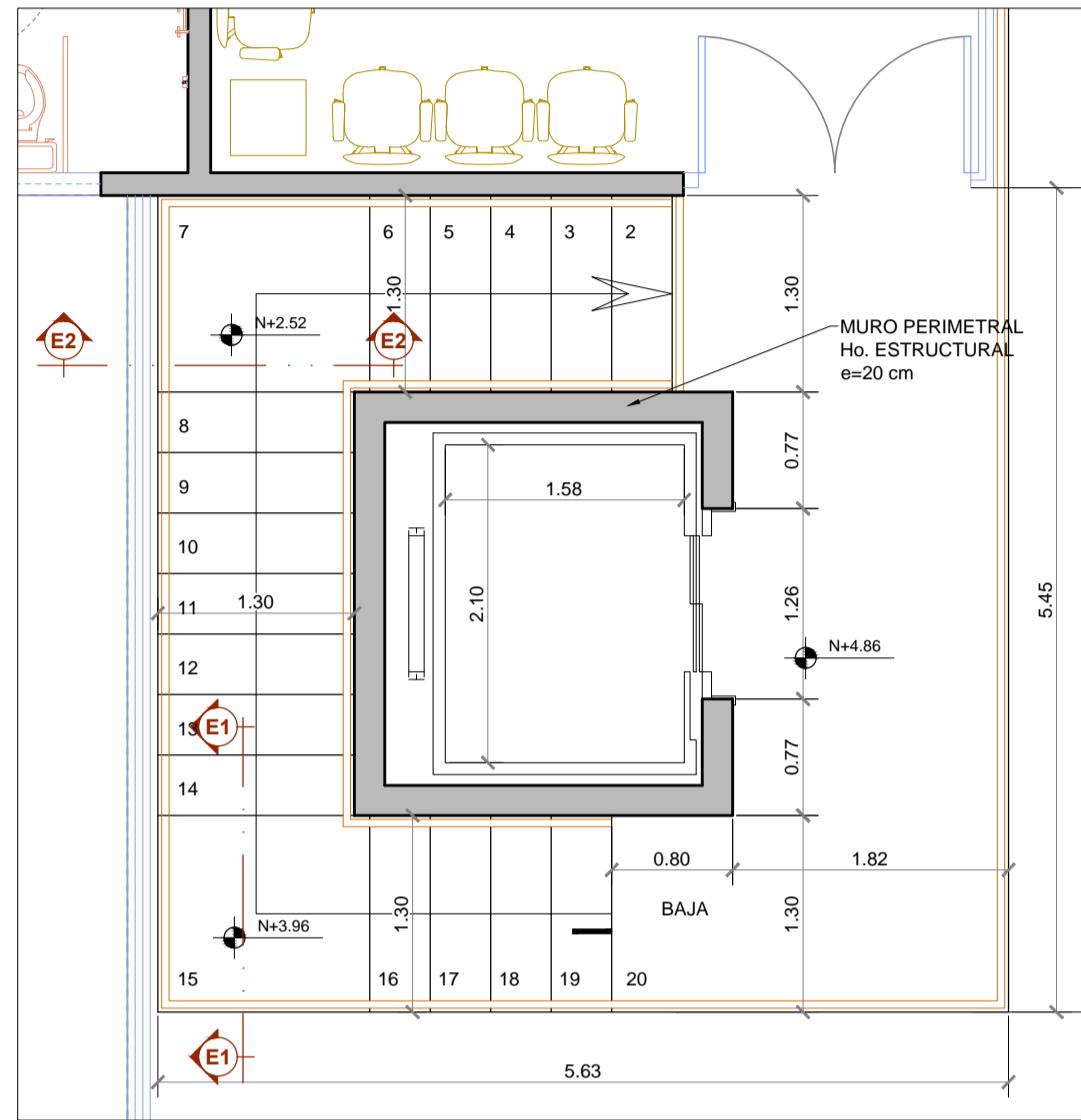


DETALLES
ARQUITECTÓNICOS

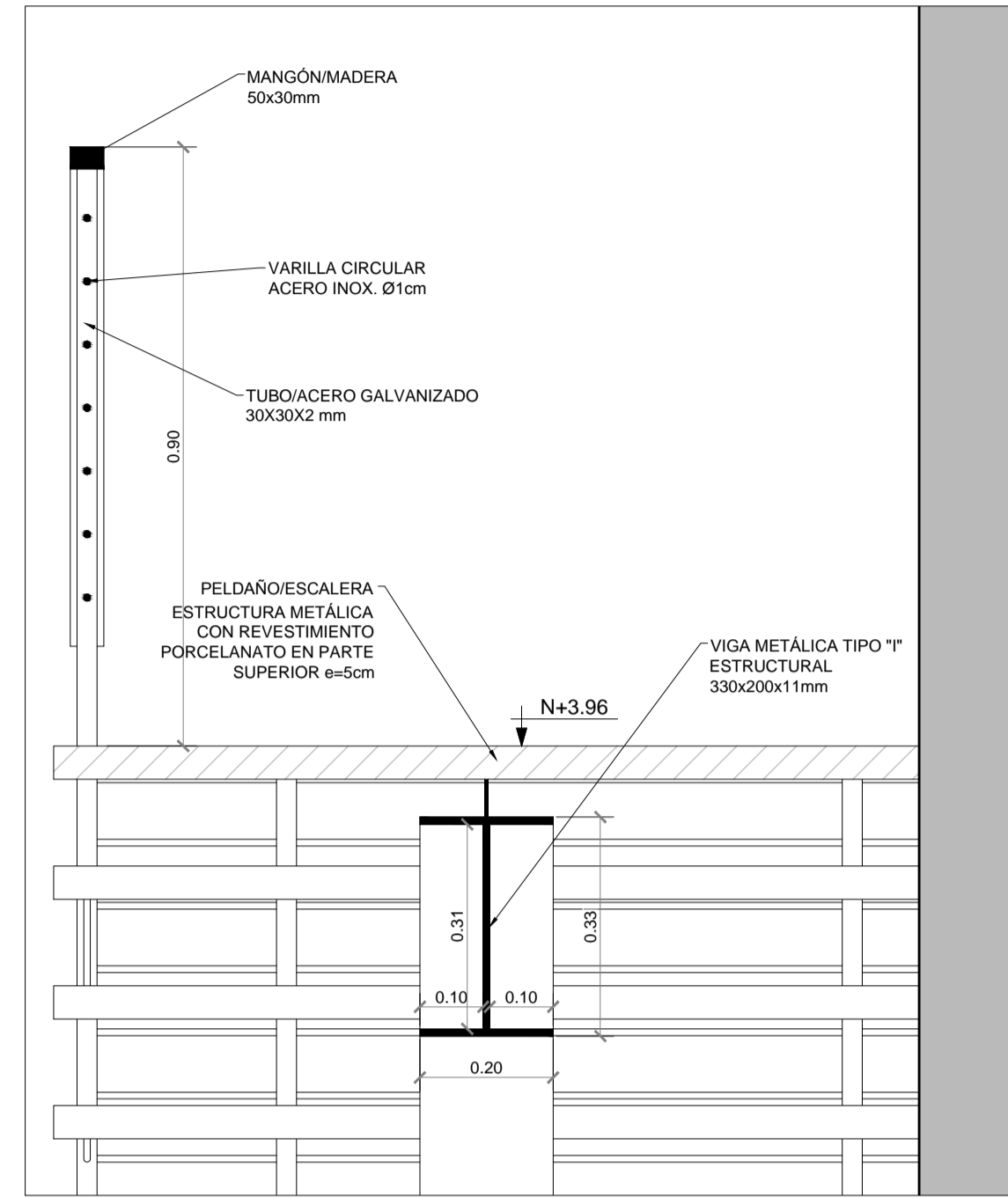


TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO

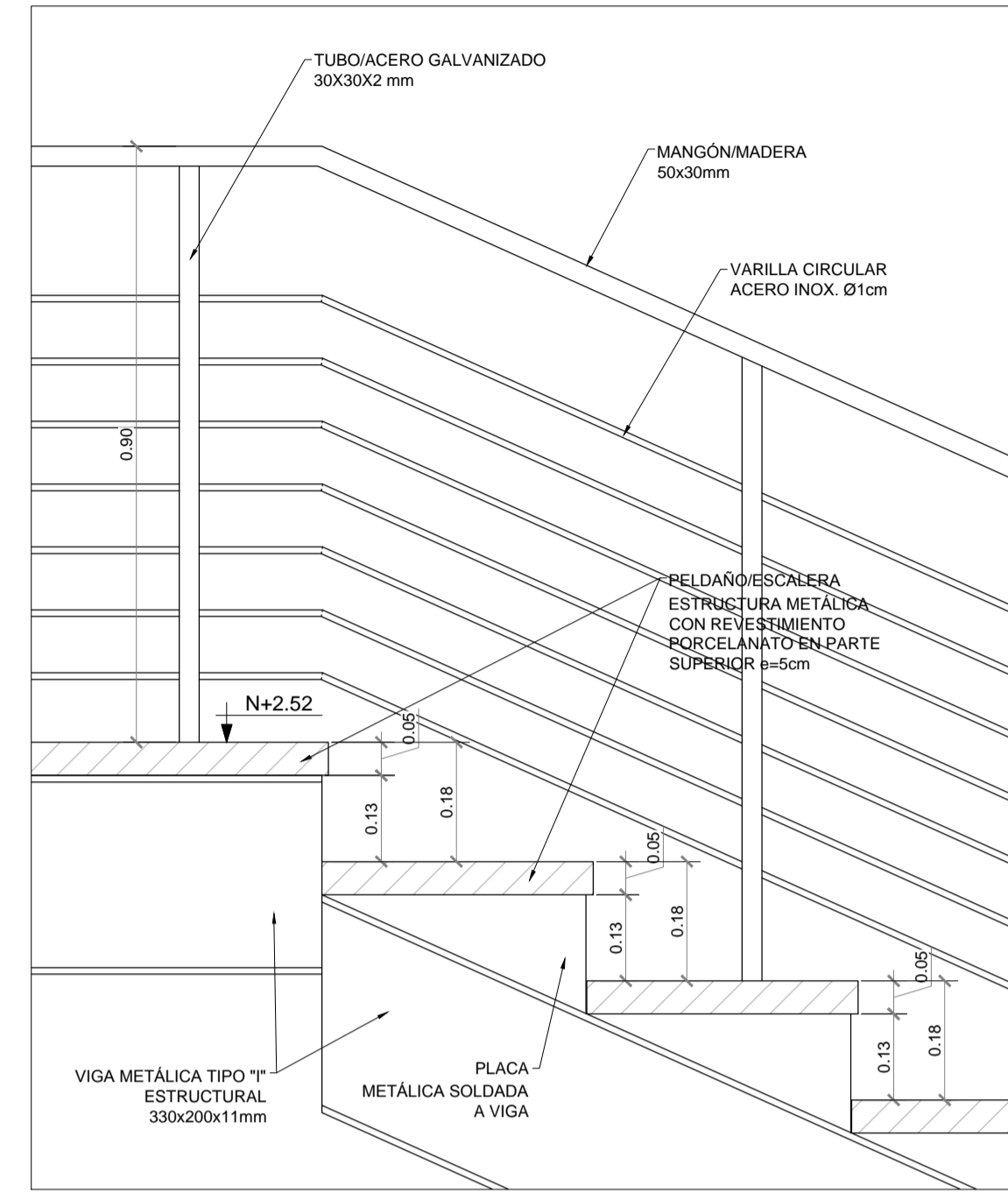
PROYECTO ARQUITECTÓNICO



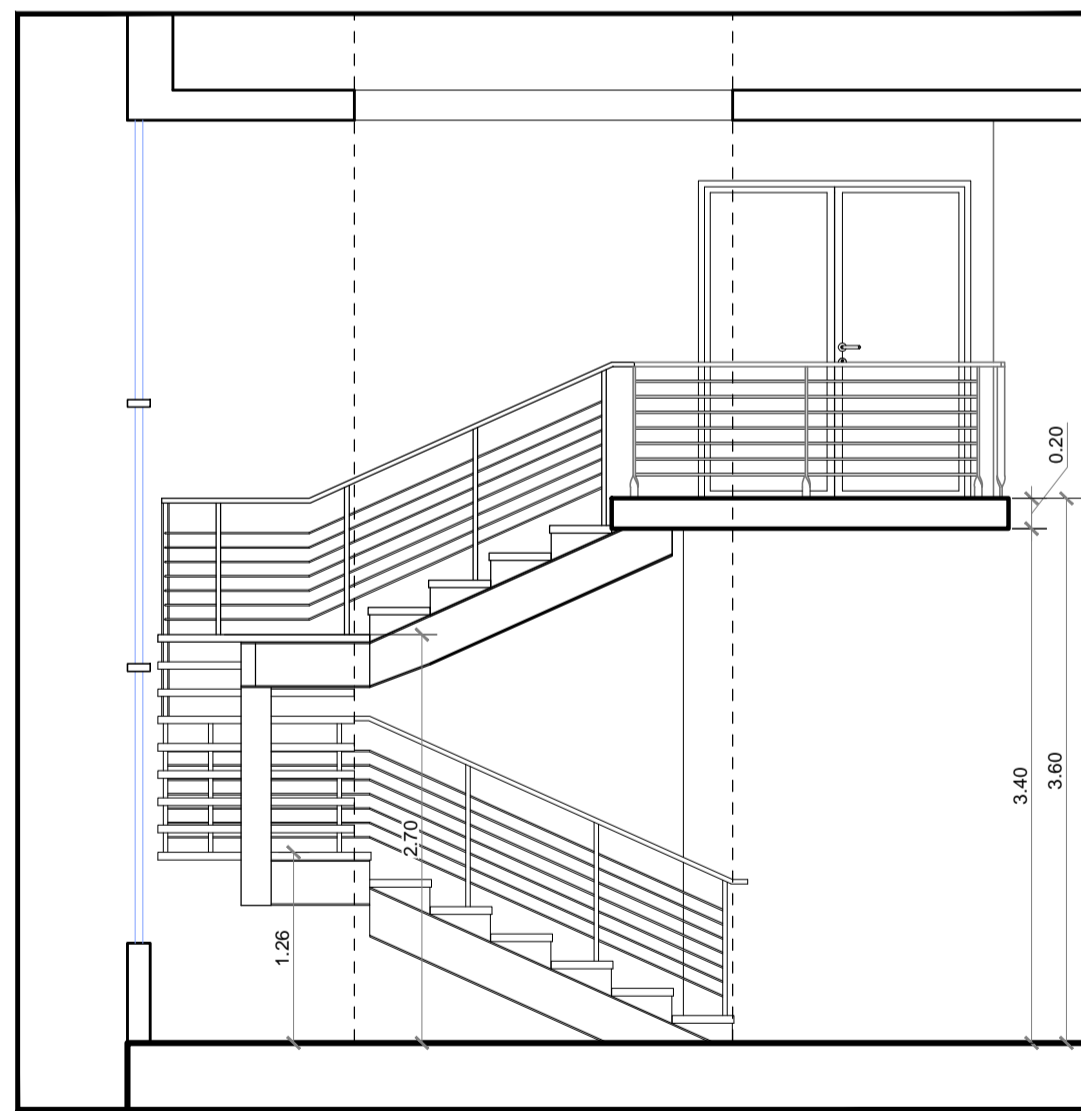
ESCALERA - PLANTA ALTA
ESCALA 1:50



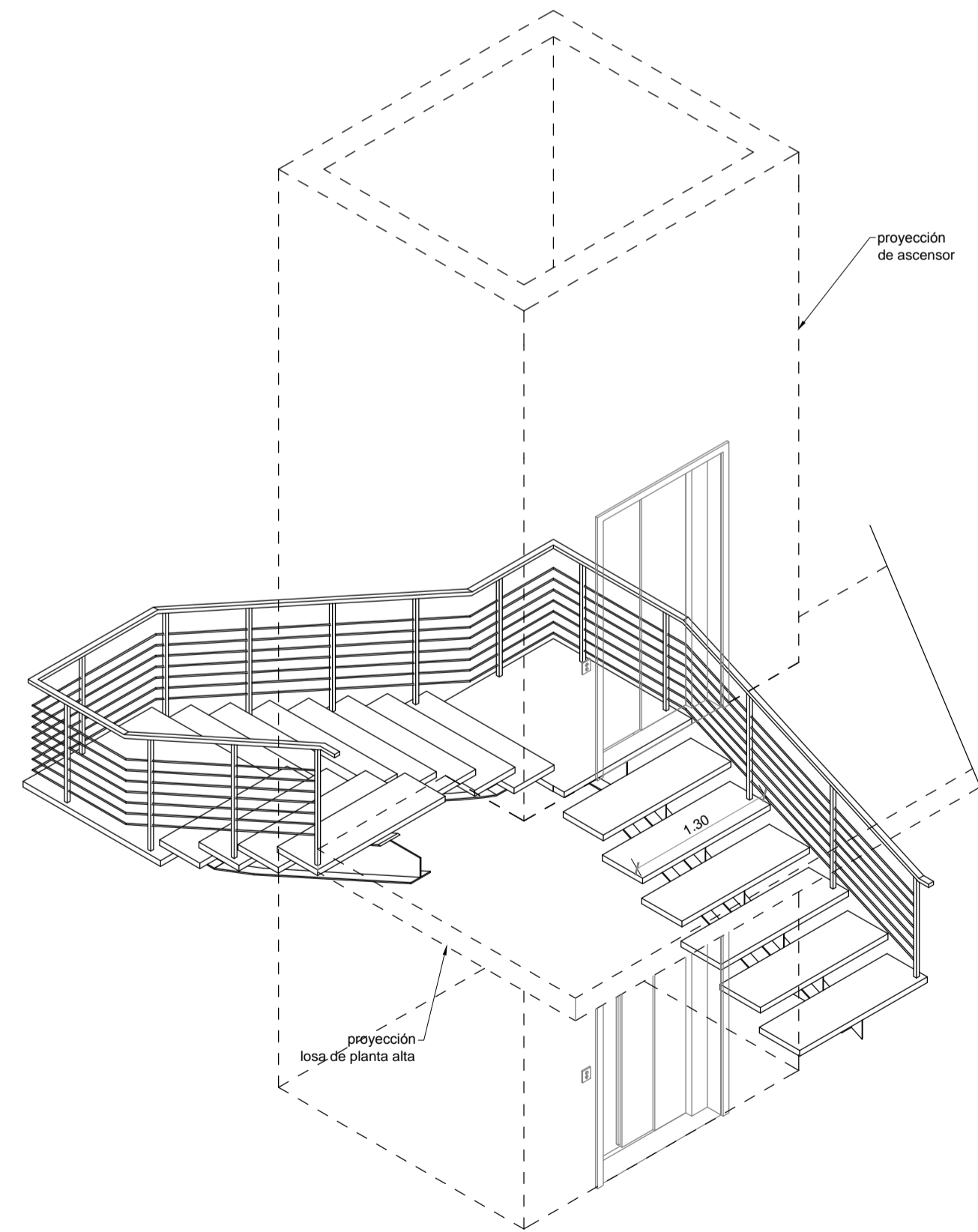
ESCALERA - SECCIÓN E1
ESCALA 1:10



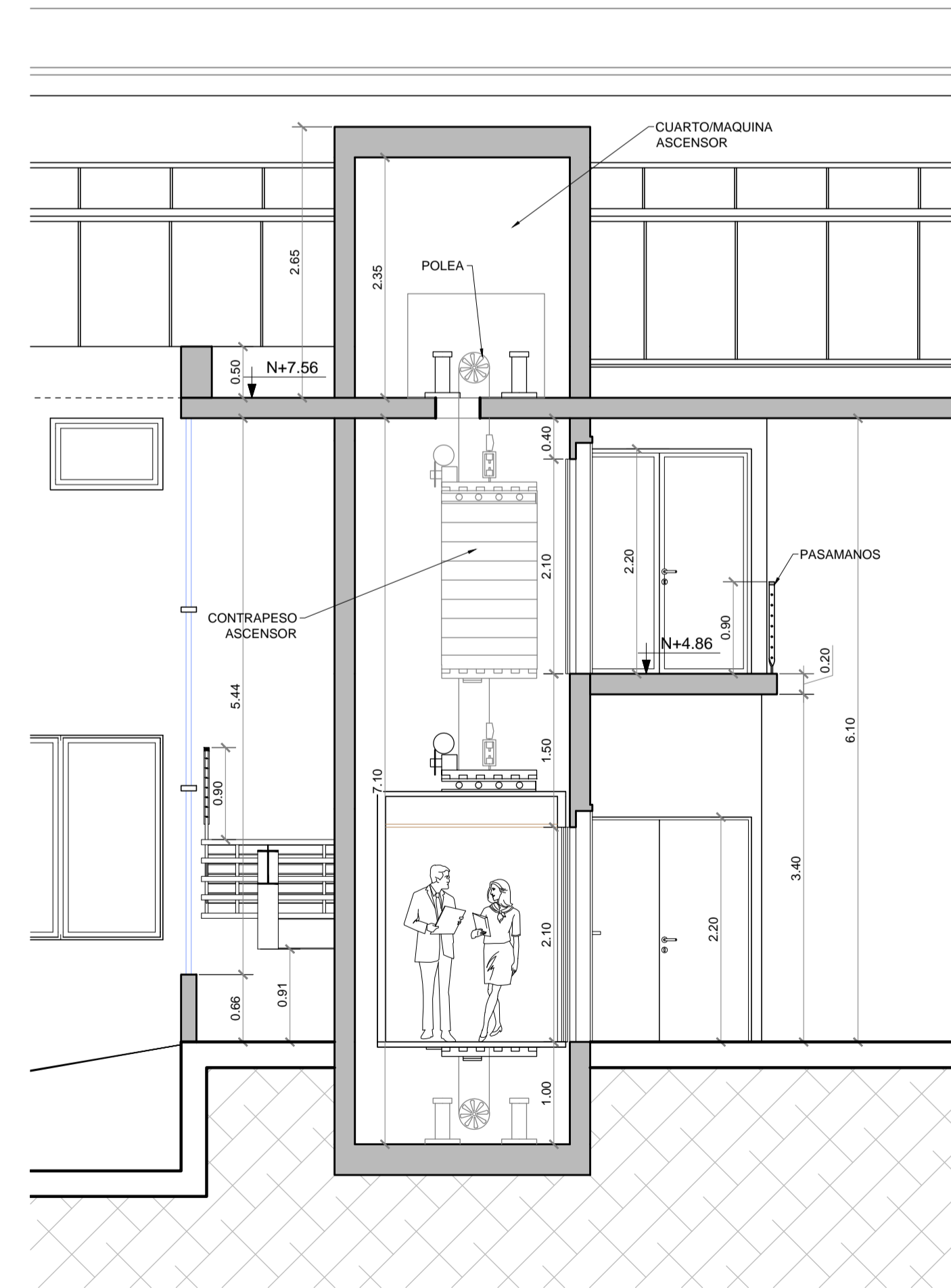
ESCALERA - SECCIÓN E2
ESCALA 1:10



ESCALERA - ELEVACIÓN LATERAL
ESCALA 1:50



ESCALERA (TIPO ESPINA DE PESCADO) - AXONOMETRÍA
5/6



CAJA DE ESCALERA - SECCIÓN
ESCALA 1:50

ESPECIFICACIONES GENERALES

- CIMENTACION: HORMIGÓN ARMADO
- ESTRUCTURA: HORMIGÓN ARMADO
- ESTRUCTURA/CUBIERTA: METÁLICA
- CUBIERTA: STEEL PANEL
- PAREDES: MAMPOSTERÍA BLOQUES Ho. SIMPLE ENLUCIDAS (40x20x10 cm)
- PUERTAS:
 - ENTRADA PRINCIPAL: VIDRIO CORREDIZAS ELÉCTRICAS CON SENSOR.
 - PUERTAS INTERIORES: MADERA ALISTONADA COLOR NOGAL CON CHAPAS Y AGARRADERAS METÁLICAS.
 - PUERTAS METÁLICAS: INGRESO EXTERIOR, CTOS. A/A, BODEGA Y CTO. MAQUINAS.
- VENTANAS:
 - PERFILERIA/ALUMINIO ANODISADO COLOR BRONCE OSCURO
 - CON VIDRIO CLARO DE 4 mm.
 - SANITARIAS: TUBERIA PVC REFORZADA EMPOTRADAS AL PISO Y PAREDES. PIEZAS SANITARIAS DE LOSA NACIONAL (INODOROS, LAVAMANOS Y URINARIOS) GRIFERIA: DE PRIMERA.
 - AA.PP.: TUBERIAS DE PVC REFORZADA PEGABLE EMPOTRADAS AL PISO Y PAREDES.
 - ELECTRICAS: TUBERIA DE PVC. ROSCABLE, EMPOTRADAS AL PISO Y PAREDES.
 - GYPNUM TIPO LOSA.
 - SATINADA INTERIOR Y ELASTOMERICA EXTERIOR
 - PISO INTERIOR GENERAL: PORCELANATO
 - COCINA Y BAÑOS: CERAMICA
 - PARED EN FACHADA SUR: PIEDRA DE SANTA ELENA, ESPACATO O SIMILAR.
- TUMBADO: GYPNUM TIPO LOSA.
- PINTURA: SATINADA INTERIOR Y ELASTOMERICA EXTERIOR
- REVESTIMIENTO: PISO INTERIOR GENERAL: PORCELANATO
- TENSORES: CABLE ACERO INOXIDABLE Ø 2 cms
- LOUVERS EN FACHADA NORTE: MATERIAL PVC, FIJOS DISPUESTOS A UNA INCLINACIÓN 30°

NOMENCLATURA



UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL



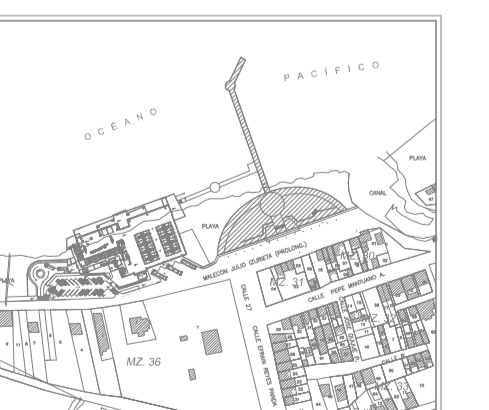
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA GONZALEZ

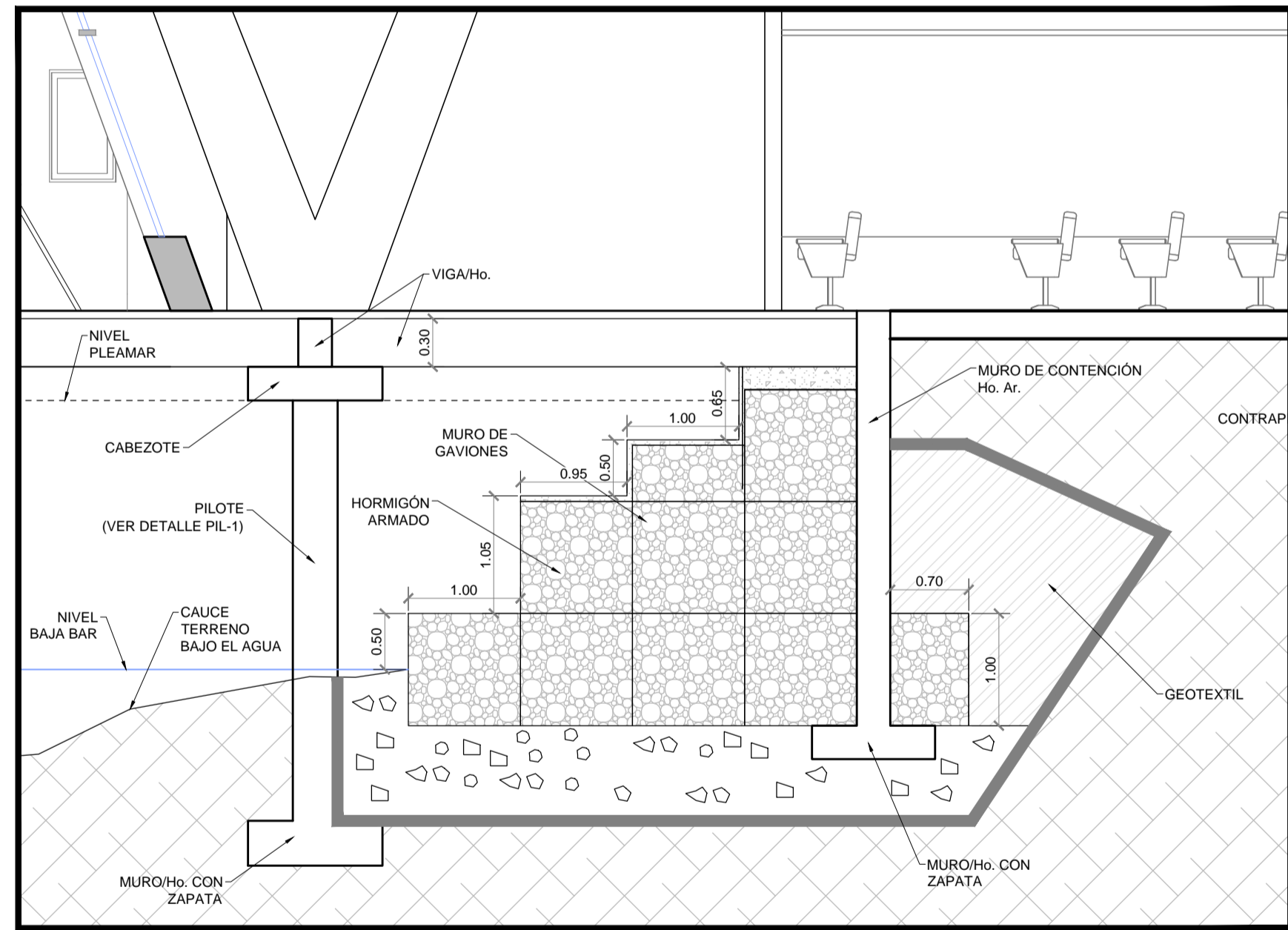
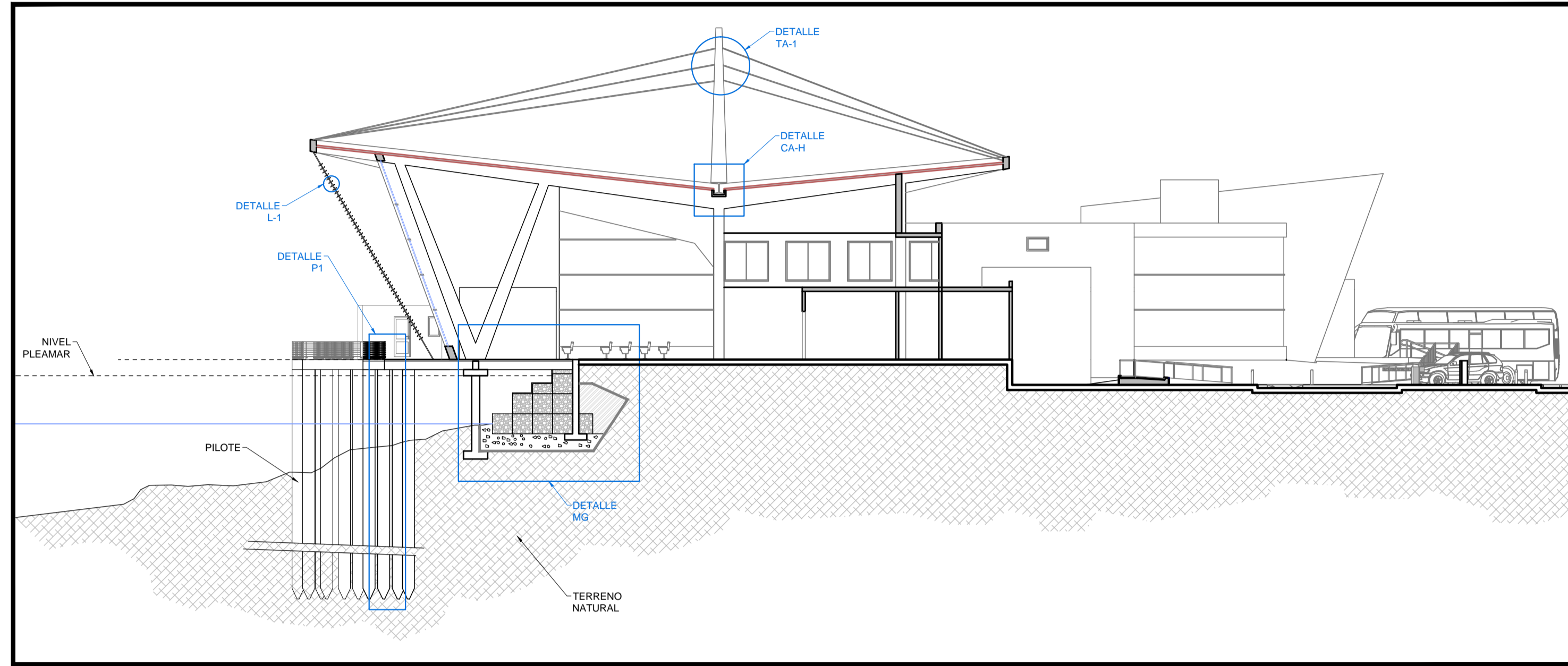
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
DETALLES Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES

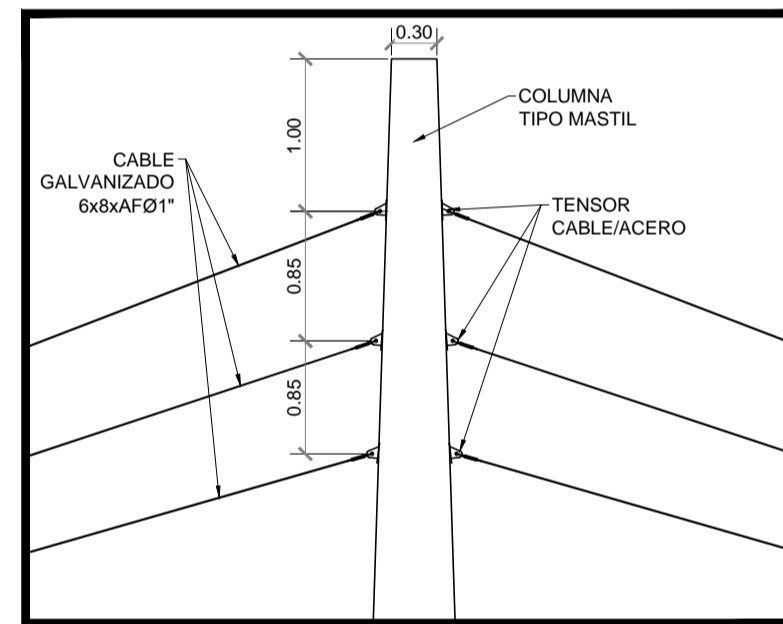
SIMBOLÓGICA:
Ingreso Nivel de piso Proyección



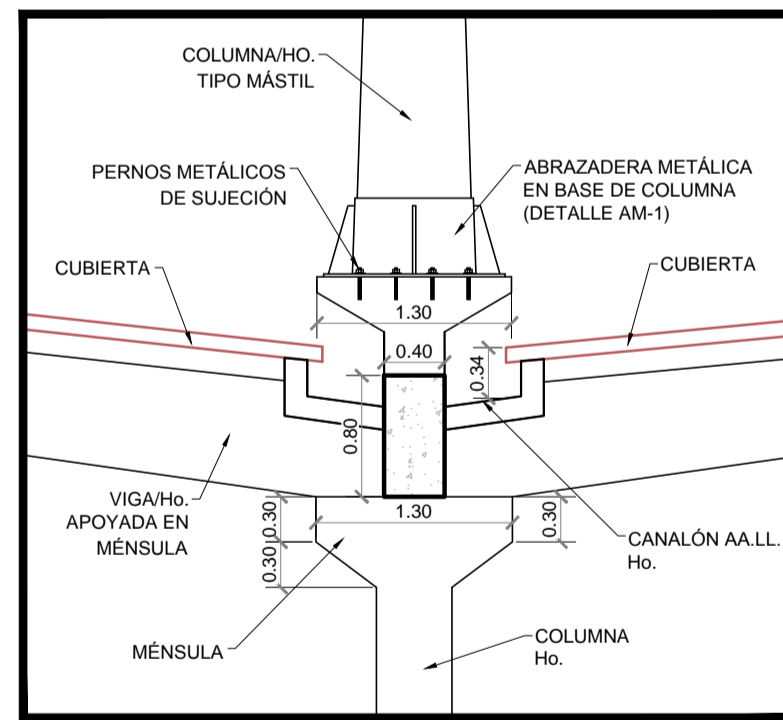
PROYECTO ARQUITECTÓNICO



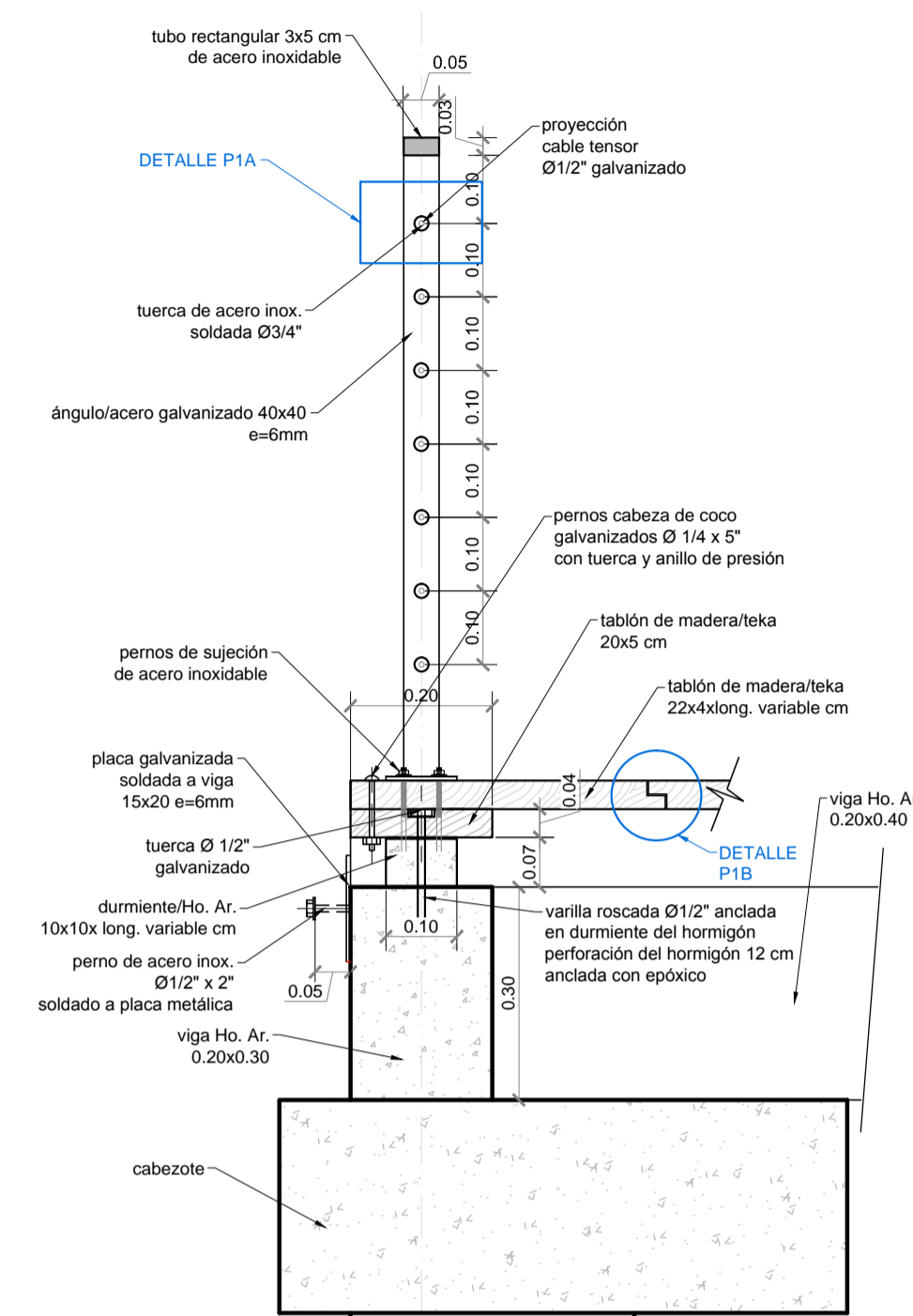
DETALLE MG
ESCALA 1:50



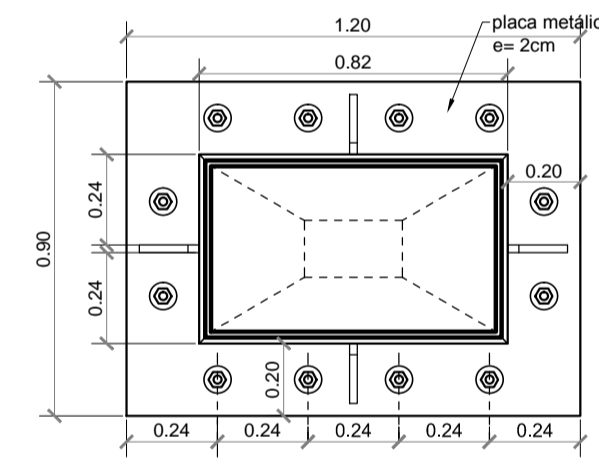
DETALLE TA-1
ESCALA 1:50



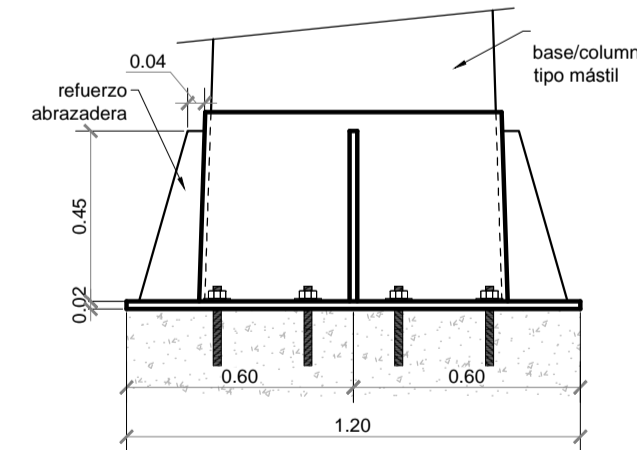
DETALLE CA-H
ESCALA 1:50



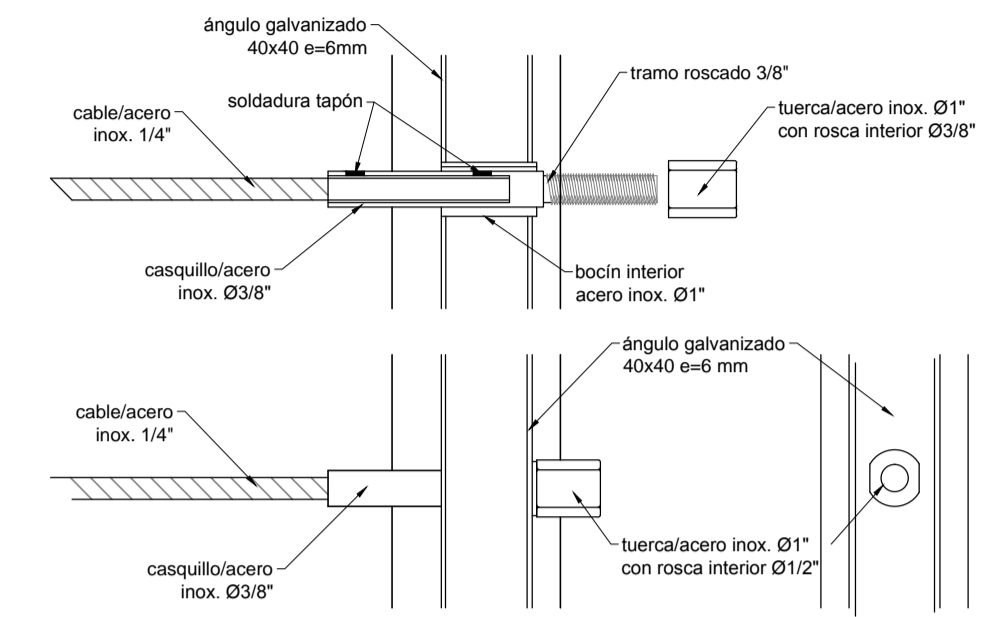
DETALLE P1
ESCALA 1:10



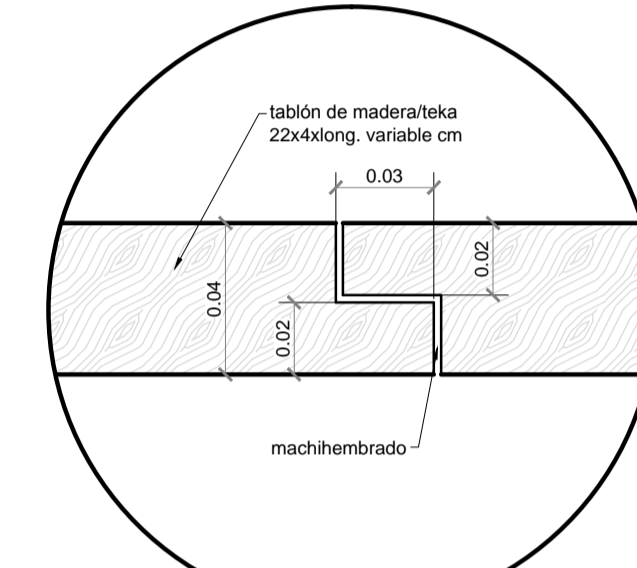
DETALLE AM-1
PLANTA
ESCALA 1:20



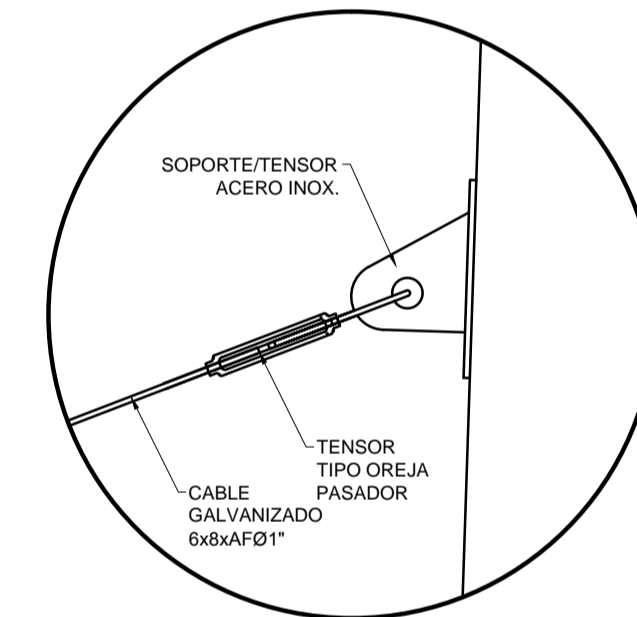
DETALLE AM-1
ALZADO
ESCALA 1:20



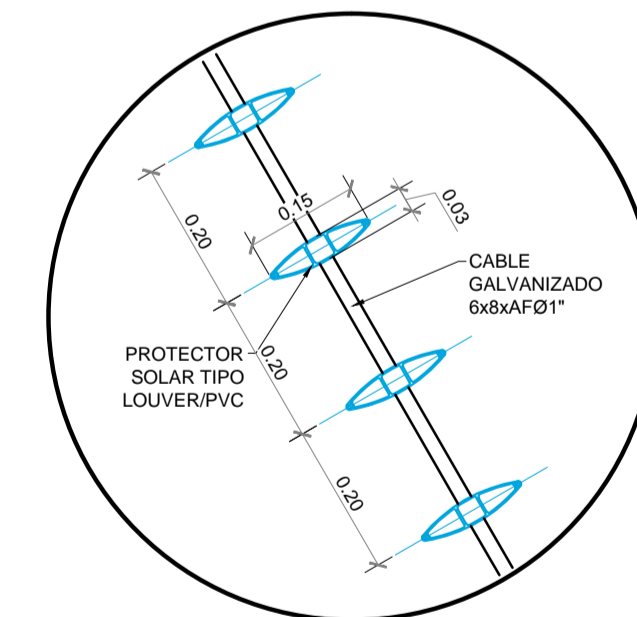
DETALLE P1A
ESCALA 1:10



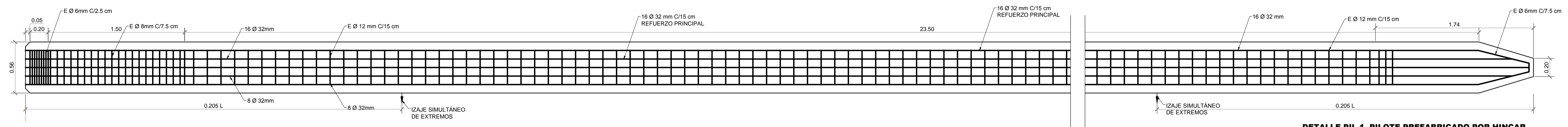
DETALLE P1B
ESCALA 1:2



DETALLE TA-2
ESCALA 1:5



DETALLE L-1
ESCALA 1:2



DETALLE PIL-1 PILOTE PREFABRICADO POR HINCAR
ESCALA 1:25

NOMENCLATURA



TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA GONZALEZ

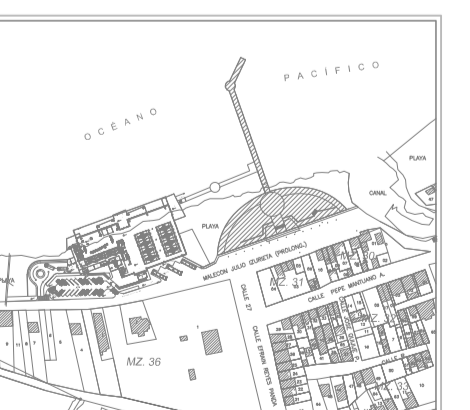
ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

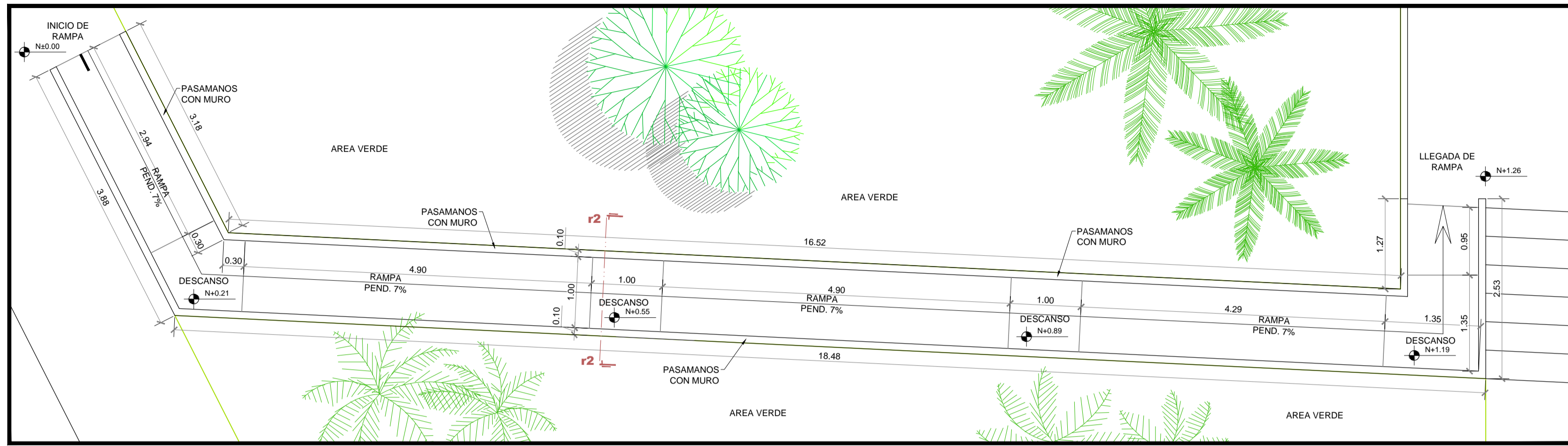
DETALLES

SIMBOLOGIA:

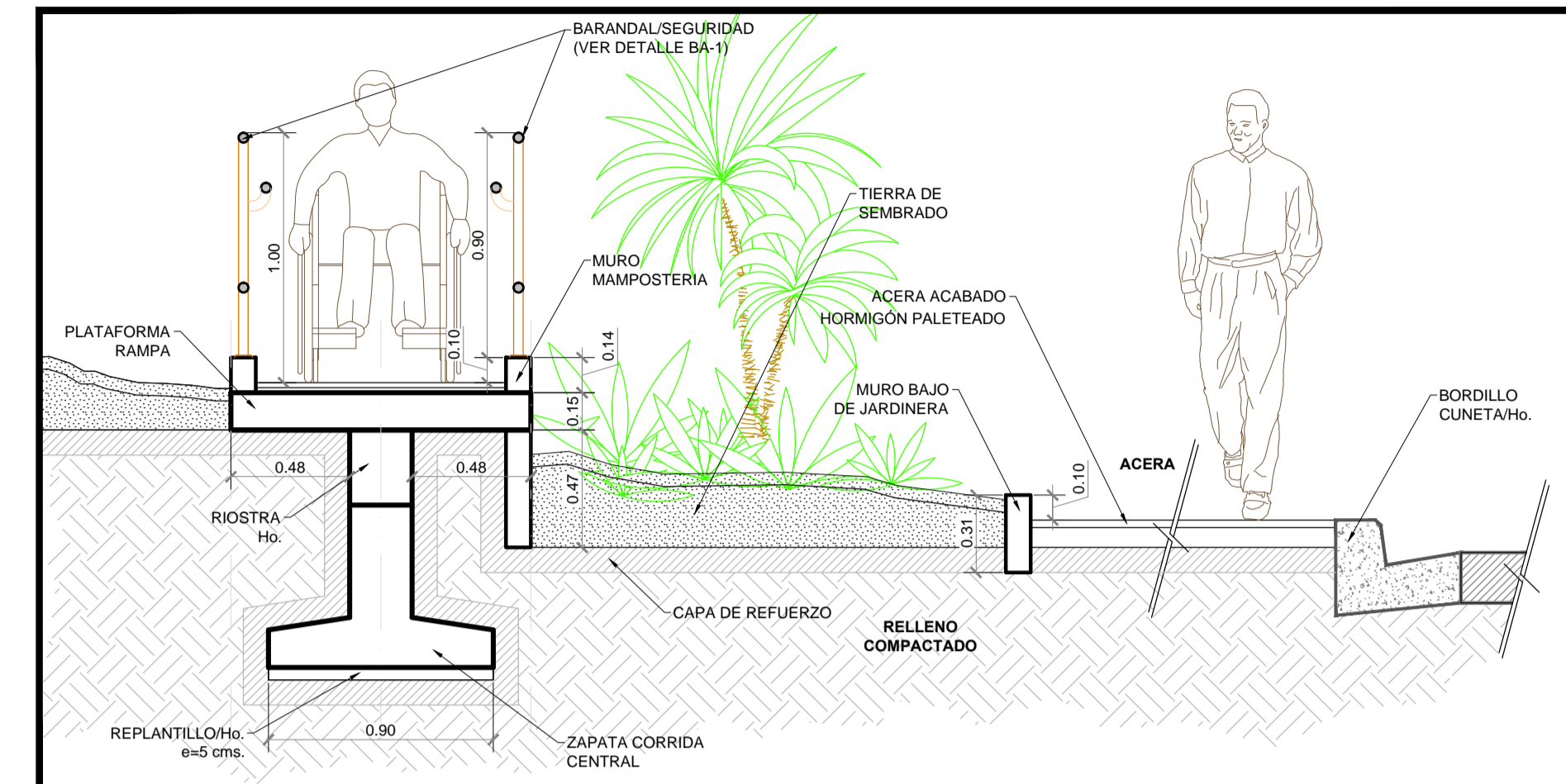
◀ Ingreso
— Proyección



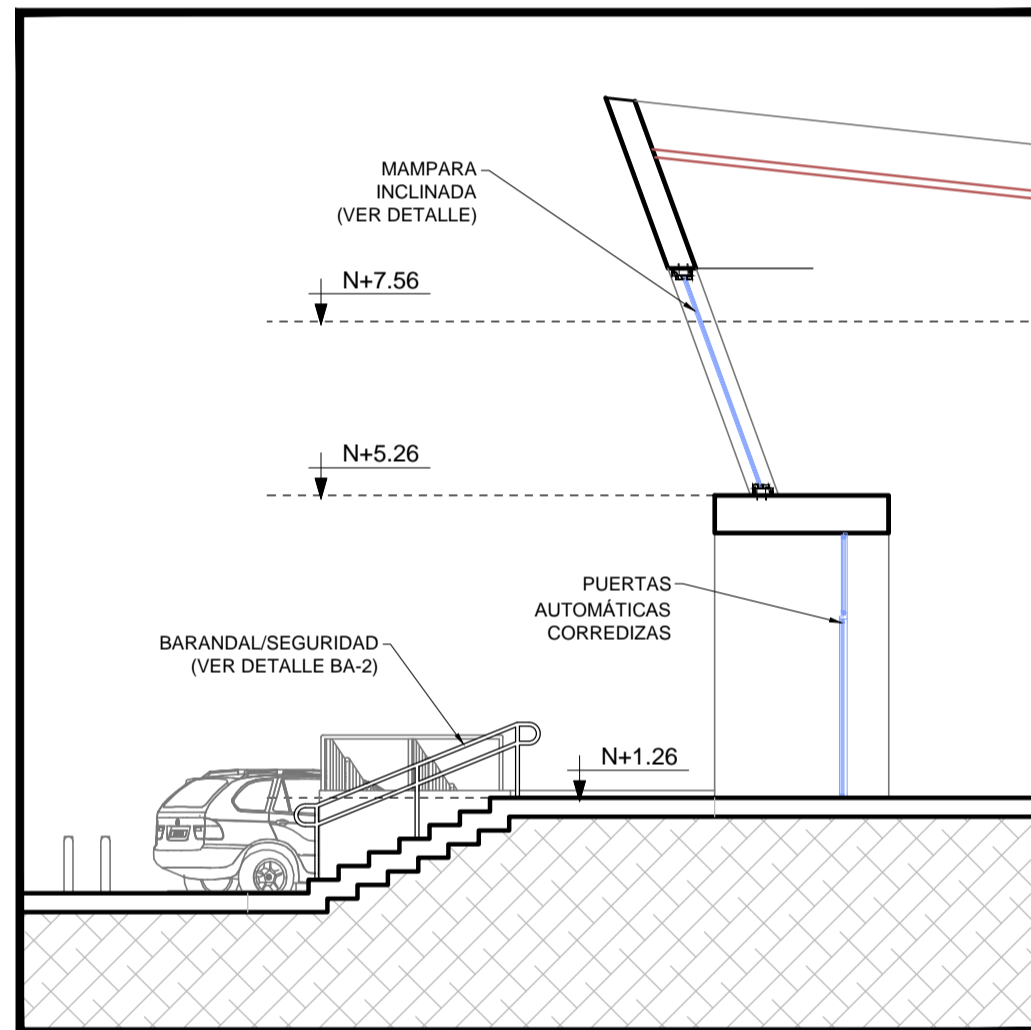
PROYECTO ARQUITECTÓNICO



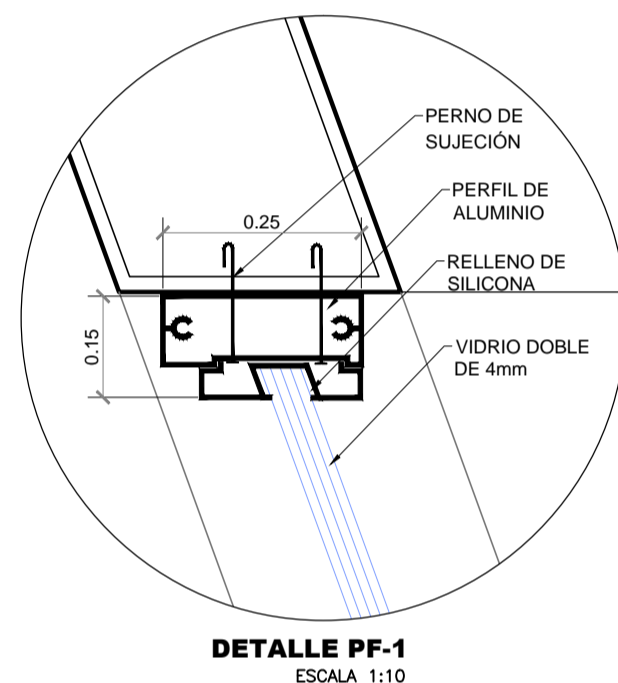
DETALLE RAMPA / ACCESO INGRESO PRINCIPAL
ESCALA 1:50



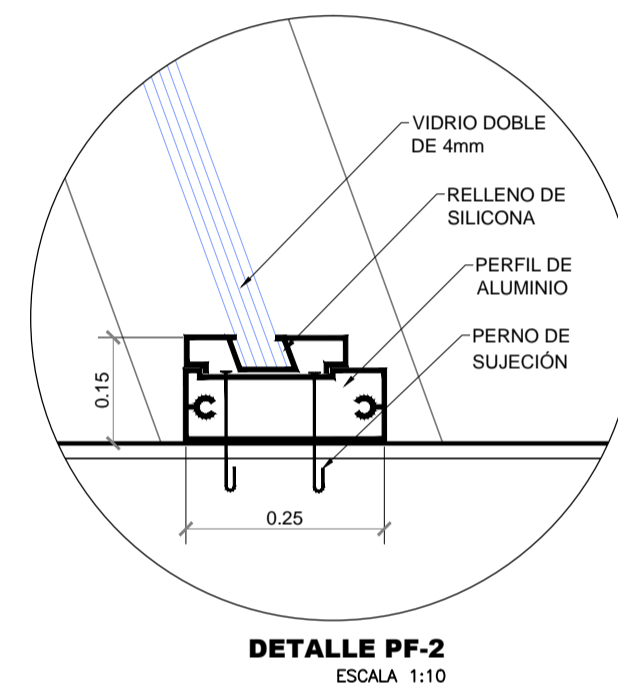
SECCIÓN r2
ESCALA 1:25



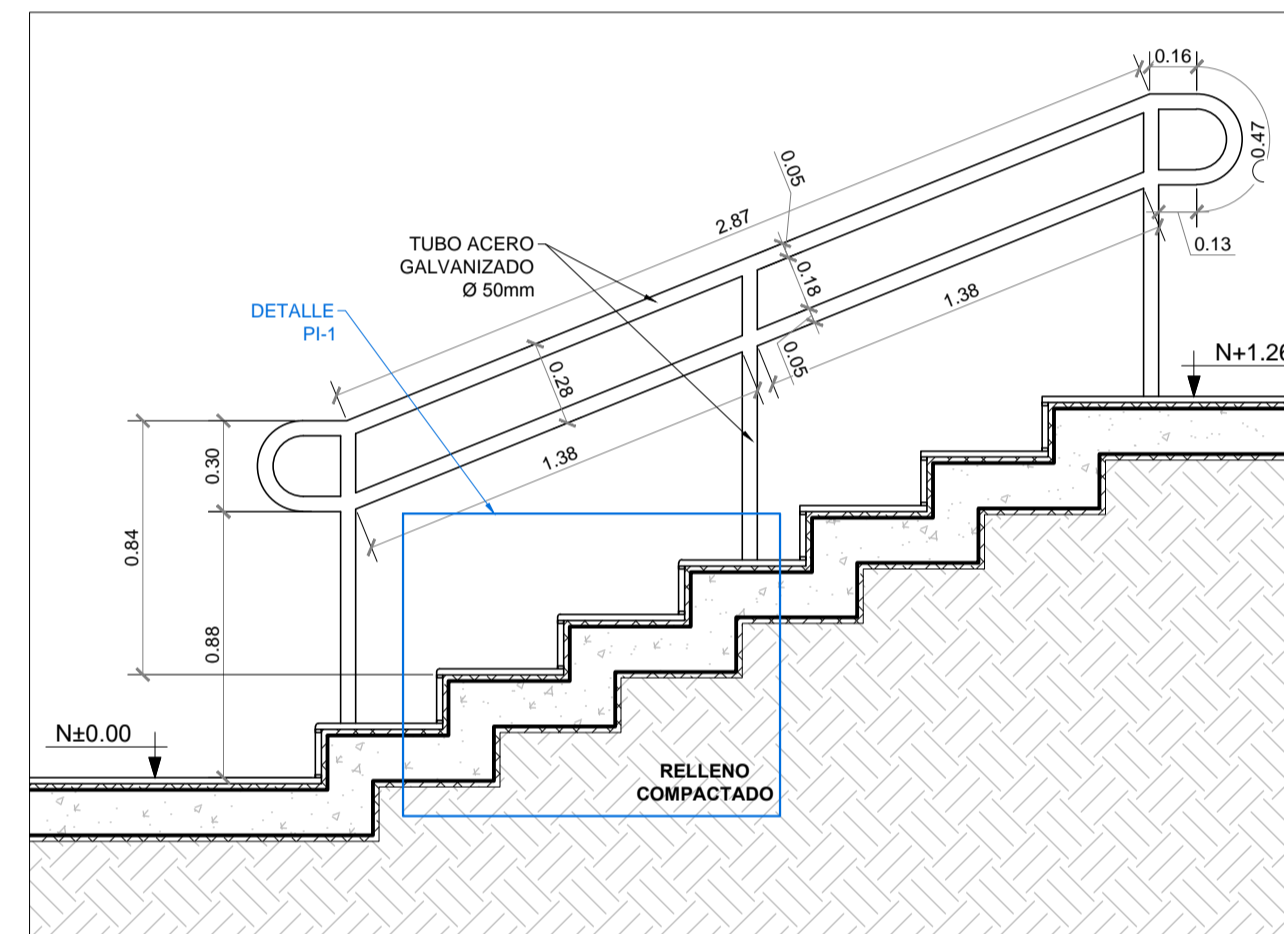
SECCIÓN - INGRESO PRINCIPAL
ESCALA 1:100



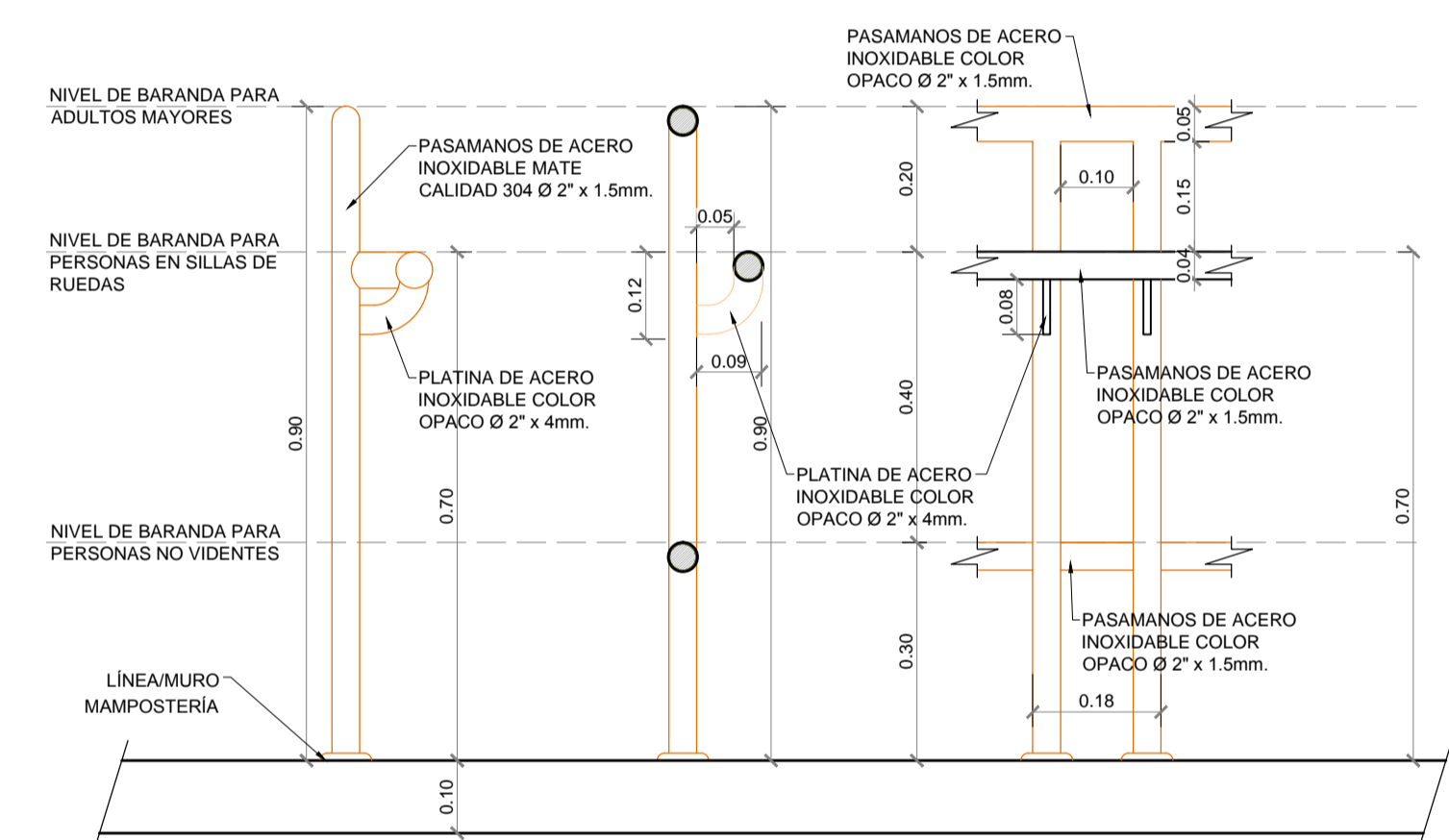
DETALLE PF-1
ESCALA 1:10



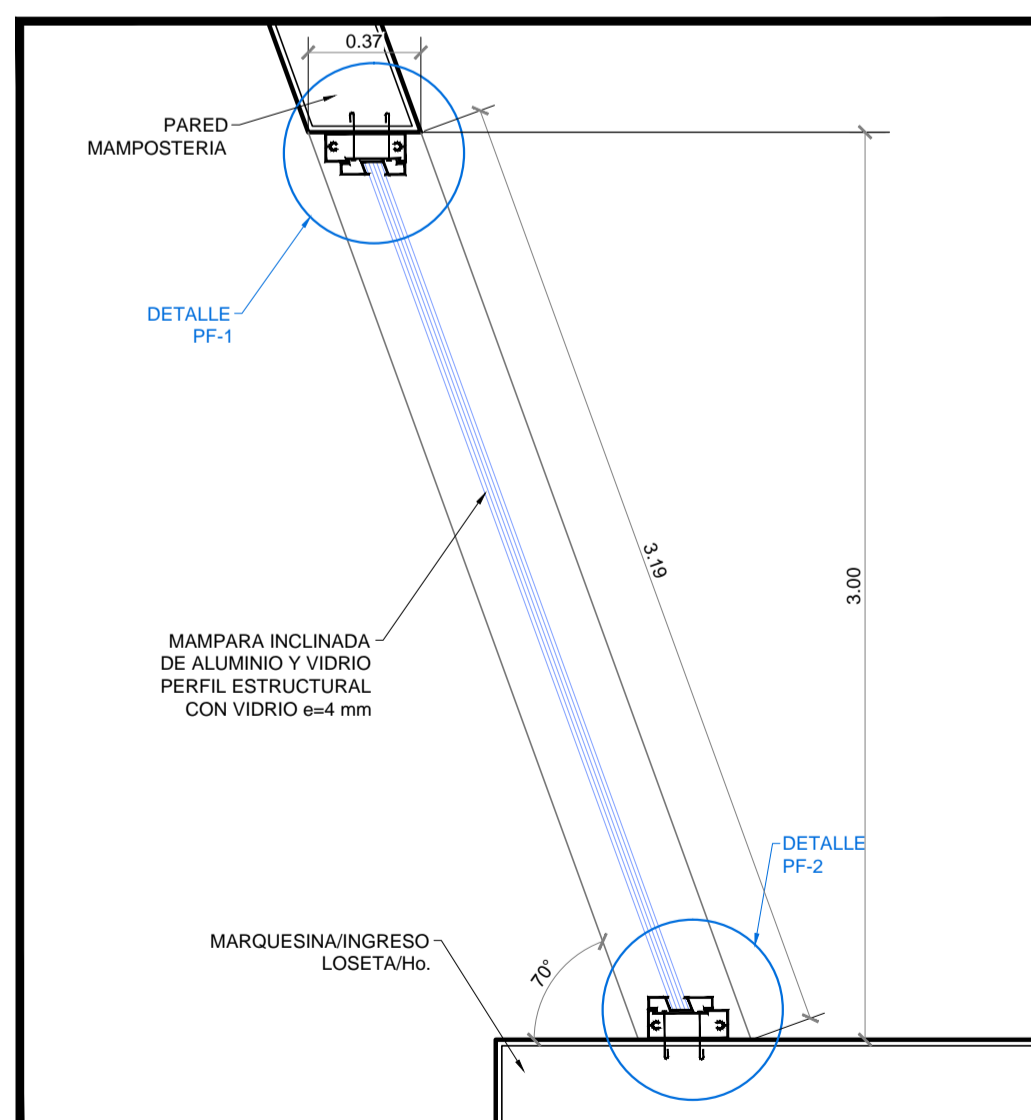
DETALLE PF-2
ESCALA 1:10



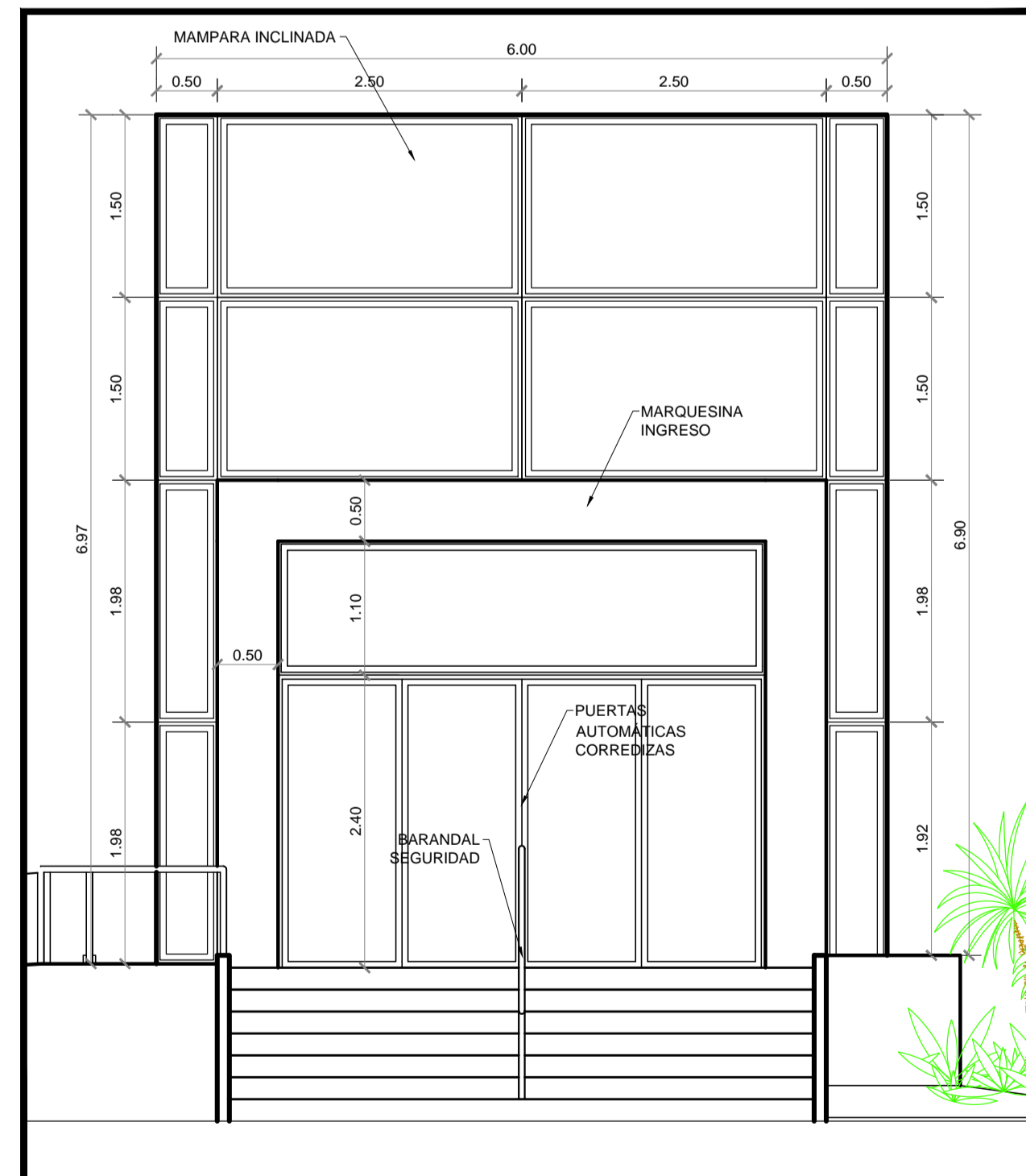
DETALLE BA-2
ESCALA 1:25



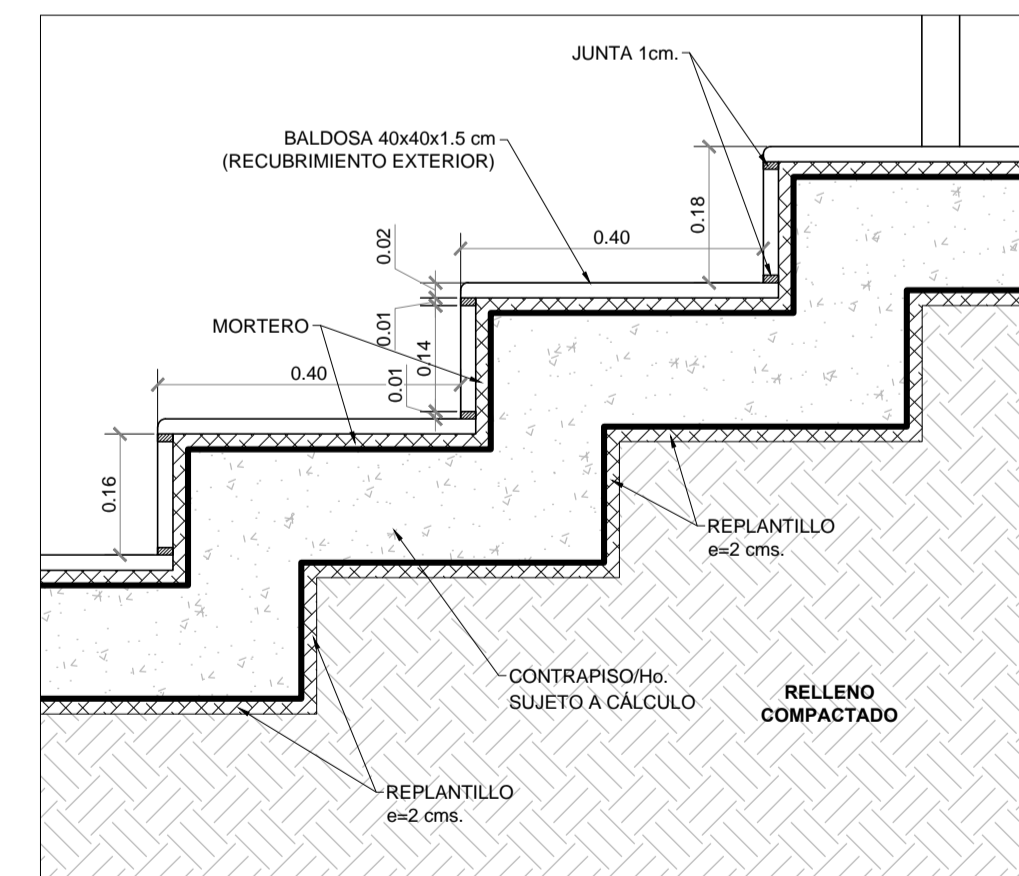
DETALLE BA-1
ESCALA 1:10



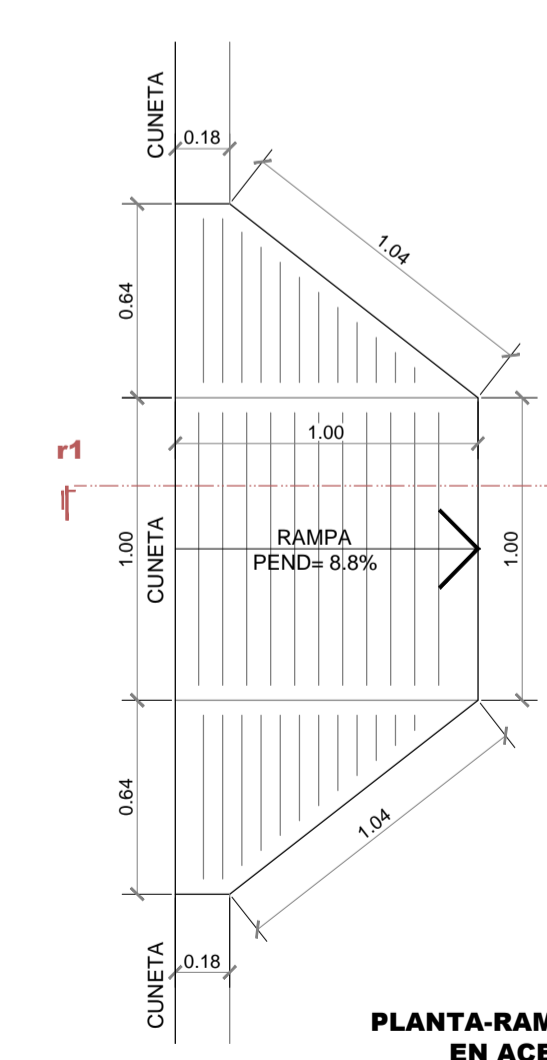
DETALLE MAMPARA INCLINADA
SOBRE MARQUESINA/INGRESO
ESCALA 1:25



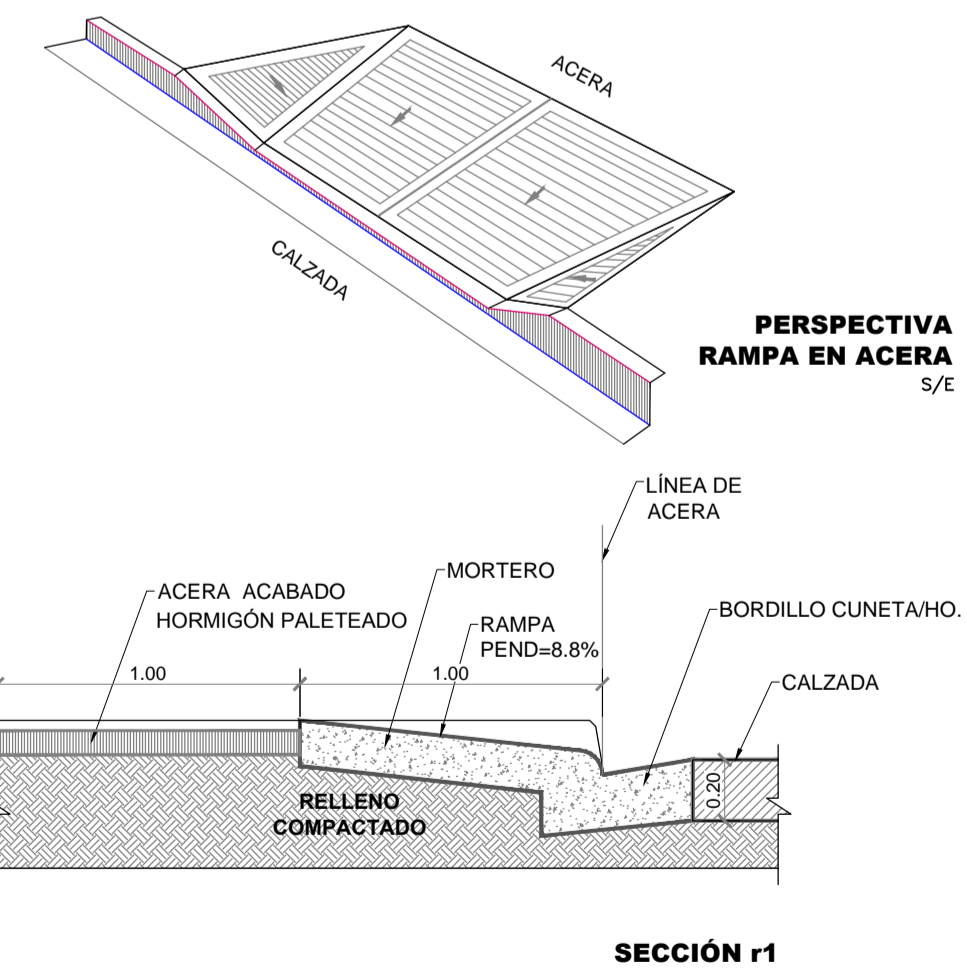
DETALLE INGRESO PRINCIPAL
ESCALA 1:50



DETALLE PI-1
ESCALA 1:10



PLANTA-RAMPA
EN ACERA
ESCALA 1:25



SECCIÓN r1
ESCALA 1:25

NOMENCLATURA

Simbología	Descripción
—	Ingreso
- - -	Nivel de piso
- - - - -	Proyección

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:
ARQ. CLAUDIA PERALTA GONZALEZ

ALUMNO:
ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:
DETALLES

SIMBOLOGIA:
— Ingreso
- - - Nivel de piso
- - - - - Proyección

TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

ANEXOS

7.3 DESARROLLO DE SISTEMAS

7.3.3 SISTEMA DE MOVILIDAD, ENERGÍA Y CONECTIVIDAD

CONCLUSIONES

- Puerto López tiene una red vial primaria que permite conectarse con el resto del país.
- El eje vial principal de la ciudad se encuentra en buen estado, pero las vías secundarias se encuentran deterioradas, lo que no contribuye a la imagen del turista que visita sus playas.
- El alto porcentaje de taxímetros dentro de la ciudad y la demanda de uso del mismo, son fundamentos para pensar en proyectos tanto para regular el servicio e implementar infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del mismo.
- Todavía se puede explotar más la transportación marítima con fines turísticos.
- La movilidad a nivel peatonal es limitada y enfrenta dificultades. No se ha ejercido un control en cuanto a ocupación de aceras para el comercio.
- El sector más afectado por el estado de calles, aceras rampas de acceso y demás, son personas con discapacidad.
- Los buses de transporte público no tienen un punto determinado para el embarque y desembarque de los pasajeros y ocupan las aceras de la vía principal. Esto, puede causar congestión vehicular.
- El servicio de energía eléctrica es deficiente.
- El servicio de telefonía convencional es prácticamente nulo en Puerto López.
- El servicio de internet solo está disponible en cibernets y hoteles. Ninguna institución educativa cuenta con el servicio.

Tabla. Conclusiones, FODA y Estrategias del Sistema de Movilidad, Energía y Conectividad
Elaborado por Grupo de trabajo de titulación de Arquitectura, 2013.

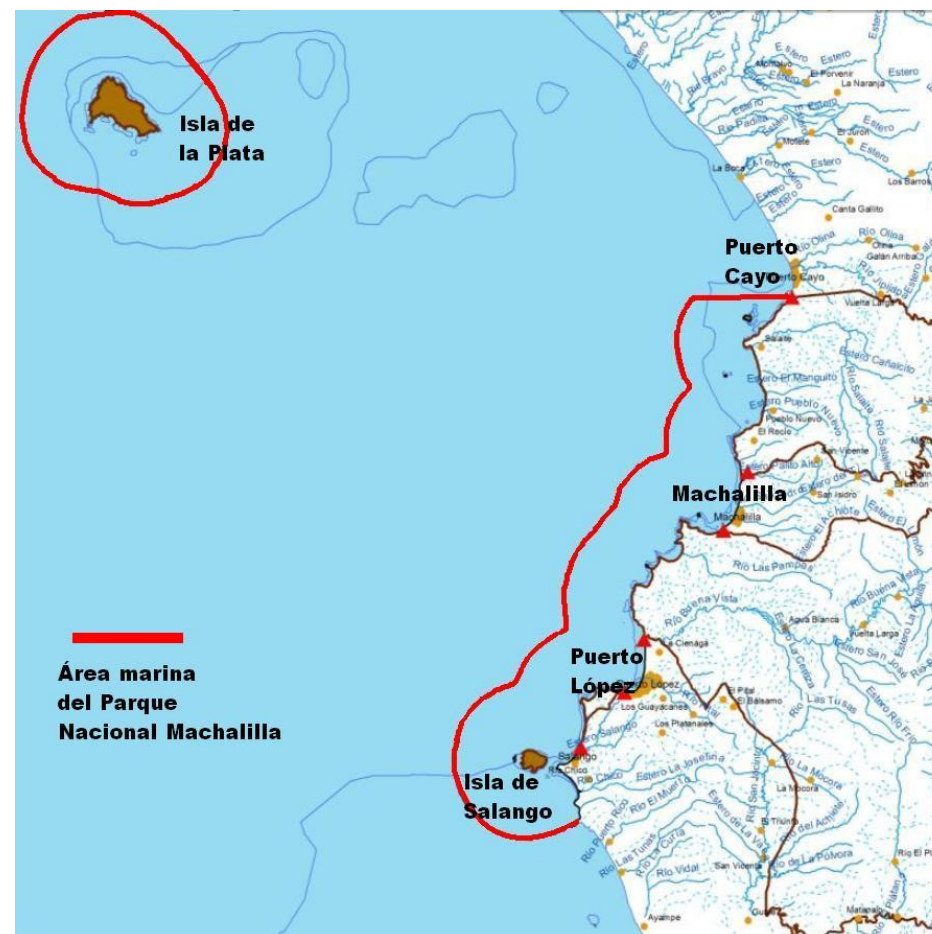
OBJETIVOS			
-Mejorar la primera impresión del turista que llega a Puerto López por su eje principal. -Mejorar el desarrollo del tránsito en todos sus tipos. -Garantizar la movilidad de discapacitados en todos los sectores urbanos de Puerto López. -Permitir el acceso de internet a instituciones educativas.			
VISIÓN			
Puerto López una ciudad de conectividad estratégica para el desarrollo del comercio y el turismo, con servicios básicos de primer nivel.			
FODA			
ÁMBITO INTERNO		ÁMBITO EXTERNO	
FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
- Red primaria en buen estado - Ruta Spondylus - Conectividad con ruta del sol - Importante actividad pesquera artesanal - Diversos medios de transportes terrestres.	- Baja cobertura de telefonía fija - Deficiente movilidad peatonal por mal uso de espacios públicos y mal estado de vías - Deficiente accesibilidad para discapacitados - falta de puerto pesquero artesanal - Falta de regularización de actividades de transportes. - Vialidad urbana en mal estado por falta de mantenimiento - Deficiente servicio de energía eléctrica - Altos costos de servicios de internet	- Potencial conectividad con otros puertos locales. - Crecimiento turístico por puerto en Manta. - Inversión de CNT	- Crecimiento de turismo puede perjudicar infraestructura vial. - La regularización a los transportistas informales podría perjudicar economía - Actividad turística aumenta el tráfico.
ESTRATEGIAS			
POTENCIAR FORTALEZAS	ATENUAR DEBILIDADES	APROVECHAR OPORTUNIDADES	BLOQUEAR AMEAZANAS
-Jerarquización de vías. -Tratamiento urbano adecuado para los diferentes accesos a la ciudad.	-Legalizar el transporte público informal.	-Crear convenios con empresas privadas para el mejoramiento de conectividad tecnológica	-Planificar espacios de circulación peatonal y para discapacitados seguros, cómodos e integradores con puntos importantes de la ciudad.

7. DIAGNÓSTICO URBANO POR SISTEMAS

55

Anexo 1: Conclusiones - Sistema de Movilidad, energía y conectividad. Cap. 7.3.3

FUENTE: (Tesistas: Varios, 2013) Diagnóstico RED DE EQUIPAMIENTOS PARA UN TURISMO CONSCIENTE EN PUERTO LÓPEZ.



Anexo 2: Área marina del Parque Nacional Machalilla

FUENTE: (Zavala, 2011) - lodijeron.wordpress.com



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ANEXOS

TEMA:

TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

INDICE DE GRÁFICOS

Figura 1.- Ubicación y situación Geográfica..... 11

Figura 2.- Ubicación de Puerto López, Prov. Manabí..... 11

Figura 3.- Vías de circulación vehicular dentro de la cabecera cantonal de Puerto López. 12

Figura 4.- Punto donde la carretera E-15 se transforma en Avenida Machalilla Ingreso a Puerto López. 12

Figura 5.- Niveles topográficos de la cabecera cantonal de Puerto López. 15

Figura 6.- Perfil Topográfico de la cabecera cantonal de Puerto López – Sección 1..... 15

Figura 7.- Perfil Topográfico de la cabecera cantonal de Puerto López – Sección 2..... 15

Figura 8.- Asoleamiento de la cabecera cantonal. 16

Figura 9.- Distribución temporal..... 16

Figura 10.- Terminal Marítimo de Yokohama Fuente: (Polo, 2002) 17

Figura 11.- Vista interior del Terminal de Yokohama. Fuente (Polo, 2002) 17

Figura 12.- Vista aérea. Fuente (Polo, 2002) 17

Figura 13.- Vista General Terminal Yokohama. Fuente (Polo, 2002) 17

Figura 14.- Vista Interior de la cubierta. Fuente: (XXI, 2002) 18

Figura 15.- Área Interior Terminal Yokohama. Fuente: (XXI, 2002) 18

Figura 16.- Área de Estacionamientos. Fuente: (Polo, 2002)..... 18

Figura 17.- Terminal Yokohama Fuente: (XXI, 2002)..... 18

Figura 18.- Exteriores de Terminal. Fuente: (Polo, 2002) 19

Figura 19.- Terraza de Terminal Yokohama. Fuente: (XXI, 2002)..... 19

Figura 20.- Planos y vistas interiores generales del Terminal Marítimo de Yokohama. Fuente: (Espectacular, 2010) 20

Figura 21.- Terminal Marítimo de Cozumel México. Fuente: (UG-Arquitectos, 2012)..... 21

Figura 22.- Vista Frontal de Terminal Cozumel Fuente: (UG-Arquitectos, 2012)..... 22

Figura 23.- Vista General de Terminal de Cozumel. Fuente: (UG-Arquitectos, 2012) 22

Figura 24.- Interiores de Terminal de Cozumel, México Fuente: (UG-Arquitectos, 2012)..... 22

Figura 25.- Interiores de Terminal Fuente: (UG-Arquitectos, 2012)..... 22

Figura 26.- Vista General Club Natico San Sebastián: Fuente: (www.sansebastianturismo.com.es) 23

Figura 27.- Vista general de Club Náutico San Sebastián. Fuente: (Martínez, 2012)..... 23

Figura 28.- Alzado y Planta Arquitectónica de Club Náutico San Sebastián. Fuente: (Aizpiura L. , 2010)..... 24

Figura 29.- Elevación Lateral de Club San Sebastián. Fuente (Aizpiura J. M., 2011)..... 25



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

ÍNDICE DE
GRÁFICOS

TEMA:

TERMINAL NÁUTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.- Propuesta Metodológica	4
Tabla 2.- Cronograma.....	5
Tabla 3.- Cuadro Comparativo de Tipologías.- Función.....	26
Tabla 4.- Cuadro Comparativo de Tipologías.- Forma	26
Tabla 5.- Cuadro Comparativo de Tipologías.- Materiales	27
Tabla 6.- Objetivos y Criterios.-	28
Tabla 7.- Objetivos y Criterios.....	29
Tabla 8.- Objetivos y Criterios.....	30
Tabla 9.- Programa de Necesidades.-	31
Tabla 10.- Programa de Necesidades.-	32
Tabla 11.- Diagrama Funcional.....	33
Tabla 12.- Cuadro de Relación de Espacios.....	34



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL**



**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES**

TUTOR:

**ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ**

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

**ÍNDICE DE
TABLAS**

TEMA:

**TERMINAL NÁUTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ**

FECHA:

JUNIO / 2014

BIBLIOGRAFÍA

- Aizpiura, J. M. (2011). *Real Club Nautico San Sebastian*. Recuperado el Junio de 2014, de Real Club Nautico San Sebastian: <http://www.loreakmendian.com/web/blog/jose-manuel-aizpurua/>
- Aizpiura, L. (2010). *PROYECTOS 7 / PROYECTOS 8*. Obtenido de PROYECTOS 7 / PROYECTOS 8: <http://proyectos4etsa.wordpress.com/2014/01/13/club-nautico-san-sebastian-1928-1929-jose-manuel-aizpurua/>
- earth.google.es/. (s.f.). *earth.google.es/*. Recuperado el Mayo de 2014, de Google Earth: www.earth.google.es/
- Ecuadinámica. (2013). *Puerto Lopez*. Obtenido de <http://www.puerto-lopez.com/es/>
- Ecuador, M. d. (2013). *Proyecto ATP Puerto López, Ecuador ama la vida TV*. Obtenido de <http://www.amalavida.tv/novedades/proyecto-atp-puerto-lopez>
- Espectacular, A. (2010). *Terminal de Yokohama*. Obtenido de Terminal de Yokohama: <http://arquitecturaespectacular.blogspot.com/2010/03/terminal-yokohama.html>
- G.A.D. Municipio del cantón Puerto López. (2011). Obtenido de Página oficial: G.A.D. Municipio del cantón Puerto López: <http://www.puertolopez.gob.ec/>
- INEC. (2010). Obtenido de Página oficial: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>
- Martínez, S. (7 de Marzo de 2012). *Agencia Documental de Arquitectura*. Recuperado el Junio de 2014, de Agencia Documental de Arquitectura: <http://scalae.net/noticia/se-rescatan-en-san-sebastian-los-proyectos-irrealizados-de-aizpurua-y-labayen>
- Ministerio de Turismo. (14 de Septiembre de 2012). *Ecuador ama la vida: Ministerio de Turismo*. Recuperado el 16 de Marzo de 2014, de Página oficial Ministerio de Turismo: <http://www.turismo.gob.ec/conferencia-de-anna-pollock-sobre-el-viaje-consciente-2/>
- Morante, J. (8 de Septiembre de 2013). Funcionario Ministerio de Turismo. (A. Barrezueta, Entrevistador)
- Pollock, A. (12 de Septiembre de 2012). *Conscious Travel: Signposts Towards a New Model for Tourism*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Polo, F. Z. (2002). *Terminal marítima de Yokohama. 2002*. Recuperado el Mayo de 2014, de Terminal marítima de Yokohama. 2002: http://mg-tfyp.blogspot.com/2011_03_01_archive.html
- Tesistas: Evelyn Piedra Rivas, Nila Mora Macías. (2005). *Análisis del sistema turístico del Cantón Puerto López y determinación de una propuesta para la optimización del funcionamiento de dicho sistema*. Recuperado el Marzo de 2014, de Repositorio de la Escuela Superior Politécnica del Litoral: <http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/4558/1/7079.pdf>
- Tesistas: Varios. (2013). *Red de Equipamientos Urbanos para promover la práctica del Turismo Consciente de la cabecera cantonal de Puerto López*. Guayaquil.
- Turismo, M. d. (s.f.). Plan estratégico de desarrollo de turismo sostenible para Ecuador "PLANDETUR 2020". <http://www.pnud.org.ec/odm/planes/plandetur.pdf>. Obtenido de <http://www.pnud.org.ec/odm/planes/plandetur.pdf>



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

BIBLIOGRAFÍA

TEMA:

TERMINAL NÁUTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014

TERMINAL NÁUTICO INTEGRAL TURÍSTICO DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EN PUERTO LÓPEZ.

- UG-Arquitectos. (2012). *Terminal Maritima de Cozumel*. Recuperado el Junio de 2014, de Terminal Maritima de Cozumel: <http://www.archello.com/en/project/terminal-mar%C3%ADtima-cozumel#>
- Velasco Herrera, R. (2004). *Infraestructura Portuaria Para cruceros Turístico y el Tráfico Marítimo en la Bahía de Santa Cruz*. Recuperado el Mayo de 2014
- Villamar, E. (7 de Septiembre de 2013). Colaborador de empresa de servicio turístico en Puerto López. (A. Barrezueta, Entrevistador)
- www.sansebastianturismo.com.es. (s.f.). *Racionalismo Club Nautico*. Recuperado el Junio de 2014, de Racionalismo Club Nautico: <http://www.sansebastianturismo.com/es/hacer/descubre-la-arquitectura/racionalismo>
- XXI, A. C. (2002). *Terminal Maritimo de Yokohama*. Obtenido de Terminal Maritimo de Yokohama: <http://archivoarq.clarin.com/obras/planos/81-terminal-maritima-de-yokohama>
- Zavala, R. (19 de Junio de 2011). *Me lo dijeron*. Recuperado el Diciembre de 2013, de Blog de WordPress.com: <http://lodijeron.wordpress.com/2011/06/19/intensifican-operativos-maritimos-en-el-parque-nacional-machalilla/>
- Zeballos, C. (2006). *Mi Moleskine Arquitectónico*. Recuperado el Marzo de 2014, de Blog de Arq. Carlos Zeballos: <http://moleskinearquitectonico.blogspot.com/2007/07/terminal-de-pasajeros-en-yokohama.html>



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SANTIAGO DE GUAYAQUIL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y DISEÑO DE INTERIORES

TUTOR:

ARQ. CLAUDIA PERALTA
GONZÁLEZ

ALUMNO:

ALFREDO R. BARREZUETA C.

CONTIENE:

BIBLIOGRAFÍA

TEMA:

TERMINAL NÁUTICO
INTEGRAL TURÍSTICO
DENTRO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE
EQUIPAMIENTOS DE
TRANSPORTE,
MOVILIDAD Y
CONECTIVIDAD EN
PUERTO LÓPEZ

FECHA:

JUNIO / 2014