



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA**

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

“Arquitectura de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco” - "Hotel 5 estrellas y Club Náutico Deportivo en playa Vesique, Samanco”

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ARQUITECTO**

AUTOR:

Villarreal Quezada Manuel Alexis (ORCID: 0000-0002-7023-2240)

ASESORES:

Metodólogo: MSc. Romero Álamo Juan Cesar Israel (ORCID: 0000-0001-6307-6924)

Especialista: Mg. Giancarlo Figueres Castillo (ORCID 0000- 0002-0515-9657)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

ARQUITECTURA

CHIMBOTE – PERÚ

2019

DEDICATORIA

Dedico con mucho cariño y orgullo esta tesis a mi Madre Nohelia Quezada Contreras, por su sacrificio y esfuerzo que ha realizado para permitirme culminar mis estudios, porque siempre ha estado hay para apoyarme moralmente y económicamente.

De igual manera dedico mi tesis a mis hermanas Flavia y Adriana, por ser mi fuente de motivación e inspiración para poder superarme cada día más y más.

A mi amada pareja Anny De la Cruz Cosavalente, por brindarme su comprensión, cariño y amor incondicional, porque siempre ha estado a mi lado apoyándome para que sea siempre sea perseverante y cumpla con mis metas.

A mis compañeros y amigos presentes y pasados, quienes sin esperar nada a cambio, compartieron su conocimiento, alegrías, tristezas y confiaron siempre en mí.


Manuel Alexis Villarreal Quezada

AGRADECIMIENTO

Agradezco principalmente a Dios, porque siempre estuvo conmigo en todo momento, por su bondad, porque siempre me mantuvo en el camino correcto, porque me daba esperanza cuando no parecía haber, por la sabiduría y el amor infinito que me brinda.

A toda mi familia, por apoyarme en cada decisión y meta que me propuse, a todos mis docentes porque me brindaron toda su experiencia y conocimientos durante todo mi proceso profesional

Manuel Alexis Villarreal Quezada

 <p>UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p>	<p>ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS</p>	<p>Código : F07-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------

El jurado encargado de evaluar la tesis presentada por don (a)

VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS

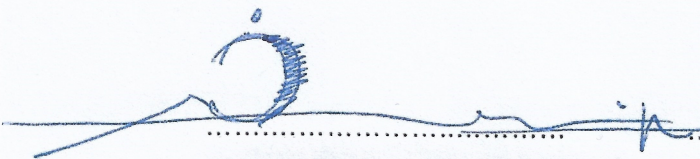
cuyo título es:

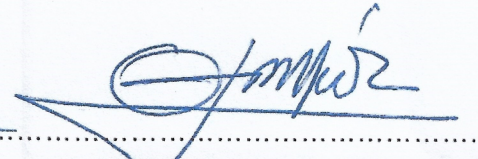
**Arquitectura de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el
circuito de playas de la bahía de Samanco - Hotel 5 estrellas y Club Náutico
Deportivo en playa Vesique, Samanco.**

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por
el estudiante, otorgándole el calificativo de:

19 (Número) DIECINUEVE (Letras).

Chimbote, 9 de Agosto de 2019


FIGUERES CASTILLO GIANCARLO
PRESIDENTE


TINOCO MENDEZ ROBERTH OLIVER
SECRETARIO


PEREZ POEMAPE MIRIAM VIOLETA

VOCAL

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, **VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS** identificado con el DNI N° **77037239** estudiante de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo con la tesis titulada "Arquitectura de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco" - "Hotel 5 estrellas y Club Náutico Deportivo en playa Vesique, Samanco" declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas, por lo tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido auto plagiada; es decir no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por lo tanto los resultados que se presentan en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.
5. De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), auto plagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya sido publicado), piratería (uso ilegal de la información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven sometiéndome a la normativa vigente de la universidad.



Nuevo Chimbote, febrero del 2019

PRESENTACIÓN

La presente investigación denominada “Arquitectura de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco”, está dividida por cinco capítulos. En el primer capítulo se plantea el problema de investigación que trata de la realidad problemática presente. Se observa que el circuito de playas de la Bahía de Samanco no tiene un desarrollo turístico eficiente debido a que no cuenta con infraestructura adecuada y ningún equipamiento que pueda desarrollar este sector, además de que solo es utilizada en verano y en el resto del año están desoladas, teniendo una falta de aprovechamiento del área natural. En este capítulo también se proponen los objetivos y preguntas que se originan por motivo del problema planteado.

En el segundo capítulo se conceptúan todos los términos que se emplean dentro de la investigación para mejor entendimiento, así como distintos puntos de vista mediante las diversas teorías de autores reconocidos. Asimismo, se analizó diversos proyectos exitosos de nivel nacional e internacional, los cuales hacen válida la investigación. En este capítulo también se observa el Marco Normativo, donde se da a conocer las normas locales y nacionales acerca del contexto marítimo y de la tipología de arquitectura que abarca la presente investigación.

En el tercer capítulo se definen los métodos y herramientas a utilizar en la investigación con el fin de recolectar todos los resultados necesarios según cada objetivo.

En el cuarto capítulo se demuestran los resultados obtenidos mediante fichas de observación, encuestas y entrevistas, y posteriormente se discuten estos resultados con todo lo recolectado anteriormente en la investigación.

Finalmente en el quinto capítulo se establece el área donde se intervendrá, para desarrollar el programa planteado con los criterios arquitectónicos que desarrolla la arquitectura de transporte marítimo.

ÍNDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
PÁGINA DEL JURADO	iv
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD	v
PRESENTACIÓN	vi
ÍNDICE	vii
ÍNDICE DE TABLAS	xii
ÍNDICE DE FIGURAS	xiii
RESUMEN	xiv
ABSTRACT	xv
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	2
1.1.1. Identificación del problema	5
1.1.2. Dimensiones de la problemática.....	5
1.1.2.1. Dimensión natural	5
1.1.2.2. Dimensión Urbana - Arquitectónica.....	5
1.1.2.3. Dimensión Ambiental	5
1.1.2.4. Dimensión Social	5
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	6
1.2.1. Preguntas de Investigación	6
1.2.1.1. Pregunta principal	6
1.2.1.2. Preguntas derivadas	6
1.2.2. Objetivos.....	7
1.2.2.1. Objetivo general	7
1.2.2.2. Objetivos Específicos.....	7
1.2.3. Matriz (<i>Preguntas – Objetivos – Hipótesis General</i>).....	8
1.2.4. Justificación	9
1.2.5. Relevancia.....	9
1.2.6. Contribución.....	9
1.3. IDENTIFICACIÓN DE OBJETO DE ESTUDIO	10
1.3.1. Delimitación espacial	10
1.3.2. Delimitación Temporal	10

1.3.3.	Delimitación Temática	10
2.	MARCO TEÓRICO	11
2.1.	ESTADO DE LA CUESTION	12
2.2.	DISEÑO DEL MARCO TEÓRICO.....	28
2.3.	MARCO CONTEXTUAL	15
2.3.1.	Contexto Físico Espacial	15
2.3.1.1.	Ubicación Geográfica.....	15
2.3.1.2.	Geografía	15
2.3.1.3.	Limites.....	16
2.3.1.4.	Clima.....	16
2.3.1.5.	Topografía y relieve	16
2.3.1.6.	Ecosistemas.....	17
2.3.1.7.	Morfología	19
2.3.2.	Contexto Temporal	21
2.4.	MARCO CONCEPTUAL.....	23
2.4.1.	Turismo.....	23
2.4.1.1.	Tipos de turismo.....	23
2.4.1.2.	Formas de desarrollo turístico	26
2.4.2.	Área natural	28
2.4.2.1.	Características	28
2.4.2.2.	Áreas protegidas del SINANPE.....	29
2.4.2.3.	Categorías.....	29
2.4.3.	Arquitectura de transporte marítimo	30
2.4.3.1.	Arquitectura.....	30
2.4.3.2.	Transporte marítimo.....	31
2.5.	MARCO NORMATIVO	35
2.5.1.	Normas Internacionales	35
2.5.1.1.	Convenio de las naciones unidas sobre diversidad biológica ...	35
2.5.2.	Normas Nacionales	35
2.5.2.1.	“Decreto supremo N°050-2006-EF, Ley N° 26856, que declara que las playas son bienes de uso público, inalienables e imprescriptibles.	35
2.5.2.2.	Ley general de Turismo – MINCETUR.....	36
2.5.2.3.	Plan de Acondicionamiento territorial de la provincia de Santa..	37
2.6.	BASE TEÓRICA	38
2.6.1.	Acerca de la Arquitectura de transporte marítimo.....	38

2.6.1.1.	El valor significativo de la arquitectura en el entorno.	38
2.6.1.2.	Infraestructura de transporte marítimo	41
2.6.1.3.	Desarrollo turístico marítimo	44
2.6.2.	Acerca de las dimensiones Arquitectónicas.....	47
2.6.2.1.	Conceptual.....	47
2.6.2.2.	Semántico y simbólico	48
2.6.2.3.	Contextual.....	49
2.6.2.4.	Funcional.....	50
2.6.2.5.	Espacial.....	52
2.6.2.6.	Formal.....	53
2.6.2.7.	Constructivo y estructural.....	55
2.6.2.8.	Tecnológico y ambiental	57
2.7.	MARCO REFERENCIAL	59
2.7.1.	Caso: Club flotante de Kayak – Force4 Architects.....	59
2.7.2.	Caso: Marina Douro – Arquitectos Barbosa & Guimaraes.....	59
2.7.3.	Caso: Club Nautico de Monaco – Foster + Partners	59
2.7.4.	Caso: Lima Marina Club – Pragma Arquitectos.....	59
3.	MARCO METODOLÓGICO	135
3.1.	IDENTIFICACION DE DIMENSIONES E INDICADORES.....	136
3.2.	MATRIZ DE CONSISTENCIA.....	137
3.3.	DISEÑO DE LA INVESTIGACION.....	138
3.3.1.	Tipo de Investigación.....	138
3.3.1.1.	Descriptiva	138
3.3.1.2.	Explicativa.....	138
3.3.1.3.	Correlacional.....	138
3.3.2.	Según su enfoque.....	138
3.3.2.1.	Cualitativa	138
3.3.3.	Métodos y herramientas de investigación.....	139
3.3.3.1.	Técnicas o Métodos	139
3.3.4.	Diseño de recolección de datos.....	140
3.3.5.	Selección de muestra	141
4.	RESULTADOS (ANALISIS ARQUITECTONICO).....	142
4.1.	RESULTADOS	143
4.1.1.	Resultados del objetivo 1:.....	143

4.1.2.	Resultados del objetivo 2.....	147
4.1.3.	Resultados del objetivo 3:.....	157
4.1.4.	Resultados del objetivo 4:.....	164
4.1.5.	Resultados del objetivo 5:.....	168
4.2.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	181
4.2.1.	Objetivo específico 1	181
4.2.2.	Objetivo específico 2	183
4.2.3.	Objetivo específico 3	186
4.2.4.	Objetivo específico 4	188
4.2.5.	Objetivo específico 5	194
4.3.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	205
5.	FACTORES VINCULO ENTRE INVESTIGACION Y PROPUESTA SOLUCION (PROYECTO ARQUITECTONICO)	214
5.1.	DEFINICIÓN DE PROYECTO.....	215
5.1.1.	Nombre del Proyecto Arquitectónico	215
5.1.2.	Tipología.....	215
5.1.3.	Objetivo de proyecto Arquitectónico	215
5.1.3.1.	Objetivo General	215
5.1.3.2.	Objetivo Especifico.....	215
5.1.4.	Justificación del Proyecto Arquitectónico.....	216
5.1.4.1.	Por su correspondencia con la investigación	216
5.1.4.2.	Por su aporte Social.....	216
5.1.4.3.	Por su aporte Arquitectónico	216
5.2.	CRITERIOS DE DISEÑO	216
5.2.1.	Dimensión conceptual	216
5.2.2.	Dimensión semiótica – simbólica.....	217
5.2.3.	Dimensión contextual	217
5.2.4.	Dimensión Funcional	217
5.2.5.	Dimensión formal.....	218
5.2.6.	Dimensión Espacial	218
5.2.7.	Dimensión Constructivo – Estructural.....	219
5.2.8.	Dimensión Tecnológico – Ambiental.....	219
5.3.	PROGRAMA ARQUITECTÓNICO	220
5.4.	DEFINICIÓN DEL USUARIO.....	231
5.4.1.	Descripción general del usuario.....	231

5.4.2.	Alcance de Proyecto Arquitectónico	231
5.4.3.	Tipos de usuario	231
5.4.4.	Clasificación de usuarios	232
5.5.	DEFINICIÓN DEL AREA DE INTERVENCIÓN	233
5.5.1.	Justificación de selección de terreno	233
5.5.2.	Planos técnicos del proyecto arquitectónico	234
5.5.2.1.	Plano de Localización	234
5.5.2.2.	Plano de Ubicación	235
5.5.2.3.	Plano Perimétrico	236
5.5.2.4.	Plano Topográfico	237
5.5.2.5.	Plano de zonificación	238
5.6.	PARTIDO ARQUITECTÓNICO	239
	REFERENCIAS.....	240
	ANEXOS	245

Índice de tablas

Tabla 1. Cuadro matriz (Preguntas-Objetivos-Hipótesis General).....	22
Tabla 2. Cuadro de diseño de Marco Teórico	28
Tabla 3. Esquema de identificación de dimensiones e indicadores.....	150
Tabla 4. Cuadro matriz de consistencia: Objetivos específicos – preguntas derivadas y enunciados de hipótesis, identificación y operacionalización de las variables.....	151
Tabla 5. Cuadro de diseño de recolección de datos.....	154
Tabla 6. Cálculo de muestra	155
Tabla 7. Conclusiones y recomendaciones objetivo específico 1	220
Tabla 8. Conclusiones y recomendaciones objetivo específico 2	221
Tabla 9. Conclusiones y recomendaciones objetivo específico 3	222
Tabla 10. Conclusiones y recomendaciones objetivo específico 4	223
Tabla 11. Conclusiones y recomendaciones objetivo específico 5	224
Tabla 12. Conclusiones y recomendaciones generales	228
Tabla 13. Clasificación de usuarios del proyecto arquitectónico	247

Índice de figuras

Figura 1. Contaminación de la playa Alconcillo.....	18
Figura 2. Ubicación del circuito de playas de la Bahía de Samanco.....	22
Figura 3. Mapa de la Bahía de Samanco especificando sus dimensiones aproximadamente	29
Figura 4. Mapa de relieve – Bahía de Samanco.....	30
Figura 5. Carta batimétrica 2D y 3D de la Bahía de Samanco.....	31
Figura 6. Lista de invertebrados 1 registrados 1en la Bahía de Samanco.....	32
Figura 7. Lista de invertebrados 2 registrados 1en la Bahía de Samanco.....	33
Figura 8. Esquema del modelo teórico de Acondicionamiento Territorial de la Provincia del Santa	51
Figura 9. Esquema de porcentajes N° 01.....	171
Figura 10. Esquema de porcentajes N° 02.....	172
Figura 11. Esquema de porcentajes N° 03.....	173
Figura 12. Esquema de porcentajes N° 04.....	174
Figura 13. Esquema de porcentajes N° 05.....	175
Figura 14. Esquema de porcentajes N° 06.....	176
Figura 15. Esquema de porcentajes N° 07.....	177

RESUMEN

La presente tesis nace a partir de la importancia del espacio natural marítimo como un ente que pueda desarrollar actividades mediante el uso del Vehículo acuático, a través de una investigación descriptiva porque da a conocer las condiciones naturales y artificiales del circuito de playas de la Bahía de Samanco, explicativa porque abarca el análisis de la arquitectura de transporte marítimo y correlacional porque a través de la variable arquitectónica se pretende solucionar la gran mayoría de los problemas que presenta estas áreas marítimas. Para la recolección de datos, se tuvo que encuestar a la población Neochimbotana, entrevistar a los arquitectos especialistas que sepan acerca de implementar este tipo de arquitectura y observando el circuito de playas para determinar el estado actual y analizar los diversos referentes proyectuales para determinar criterios arquitectónicos acerca de la arquitectura de transporte marítimo. En conclusión determinó que la arquitectura de transporte marítimo da paso al desarrollo del circuito de playas, porque está ligada al desarrollo de actividades turísticas como recreativas y deportivas que se ejercen en el mar, donde el usuario tiene la experiencia de ejercer estas actividades con vehículo acuático, generando una relación integral entre usuario, edificio y contexto natural.

Palabras clave: Arquitectura de transporte marítimo, desarrollo turístico, circuito de playas, Bahía de Samanco.

ABSTRACT

The present investigation is born from the importance of the maritime natural space as an entity that can develop activities through the use of the aquatic Vehicle, through a descriptive investigation because it reveals the natural and artificial conditions of the beach circuit of the Bay of Samanco, explanatory because it encompasses the analysis of maritime and correlational transport architecture because through the architectural variable it is intended to solve the vast majority of the problems presented by these maritime areas. For the data collection, the Neochimbotana population had to be surveyed, interviewing the specialist architects who know about implementing this type of architecture and observing the beach circuit to determine the current state and analyze the various project referents to determine architectural criteria about the architecture of maritime transport. In conclusion it determined that the architecture of maritime transport gives way to the development of the beach circuit, because it is linked to the development of tourist activities such as recreational and sports that are exercised at sea, where the user has the experience of exercising these activities with water vehicle , generating an integral relationship between user, building and natural context.

Keywords: Maritime transport architecture, tourist development, beach circuit, Samanco Bay.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Desde la antigüedad, el hombre ante la necesidad de subsistir, ejerció y ejerce actividades humanas que dan lugar al desarrollo del individuo. Dentro de este desarrollo, las poblaciones se concentraban en lugares donde puedan atacar sus necesidades. Uno de estos lugares y que es de importancia para la investigación, eran que tendían a concentrarse en las costas marítimas, para suplir sus necesidades como habitar, comer y usar los recursos naturales de estos lugares.

Para suplir estas necesidades y estando relacionado a todo lo marítimo, se crean transportes. Los Autores Beltrán & Espitia sostienen al respecto:

“El primer medio de transporte fue un tronco flotante, el cual conducían con pies y manos. Tiempo después construirían una plataforma a lo que le llamaron balsa. Los primeros barcos entonces eran el principal medio de comunicación, dado que era el más eficiente y rápido para los puertos de ese entonces.” (2014, p. 14).

“Con la llegada de los españoles en casi toda la extensión de América, se realizaron grandes cambios a los medios de transporte. Se implementaron distintas tecnologías que se fueron actualizando con el pasar de los años. En el siglo XIX se introdujeron barcos a vapor. En la actualidad se utiliza la tecnología más actual, como motor diésel, el cual ha supuesto para los barcos modernos un funcionamiento más económico que ha remplazado en su mayoría a los motores de vapor.” (Rebolledo, N. 2016, p. 8)

Entonces, se entiende la importancia del transporte marítimo mediante su historia, y que sin la implementación de esta, el ser humano no hubiera podido desarrollarse acertadamente en cuanto a sus actividades que la competen en el contexto marino.

“Por lo tanto, los transportes acuáticos tienen una gran historia en el tiempo, desde sus inicios hasta su evolución. Si bien es cierto en la actualidad el transporte de personas ha perdido gran importancia por el desarrollo de la aviación comercial, subsiste en forma de cruceros turísticos, los cuales son extraordinarios. En el ámbito mundial es el modo más utilizado para el comercio internacional, y es el que soporta mayor movimiento de mercancías, de ahí su gran importancia y valoración de este medio de transporte para la humanidad.” (Rebolledo, 2016, p. 9).

Si se habla localmente, dentro de la historia, el Perú es considerado un país marítimo, simplemente por el hecho de estar limitado con el océano Pacífico,

además de que el 50% de los habitantes del Perú viven en el litoral costero. Asimismo, IEHMP, (2016) afirma como definición que todo lo marítimo está relacionado a lo acuático, como el mar, los lagos y ríos. Sin embargo, la mayoría de las aguas culminan en el mar.

En el contexto local, Chimbote ha sido una ciudad que se originó a raíz de la actividad pesquera, es decir, siempre mantuvo una relación con lo marítimo, y eso se da hasta la actualidad, pero ya no es la actividad principal de desarrollo. La utilidad que tiene el transporte acuático ha servido para el desarrollo de Chimbote, es la metodología que más se emplea para el comercio nacional e internacional debido a la pesca industrial y la presencia de la marina mercante.

Pero si se aprecia con más profundidad, solo esas actividades se generan en Chimbote, cada una con una gran cantidad de problemas. Uno de los principales males que padece Chimbote es la depredación masiva de peces o similares en la actividad pesquera, esto ha ocasionado escasez durante varias temporadas, originado mayormente las grandes embarcaciones industriales. (Diario La República, enero del 2017, parr. 6).

Otro tema del que se tiene que hablar, que tiene una relación con lo antes mencionado y es primordial para la investigación, es el tema del turismo. Se sabe que Chimbote se conoce como ciudad de actividades comerciales, industriales y de servicio, pero todo esto está en decadencia, así mismo se identifica que no tiene muchos sitios turísticos de mayor impacto.

Pero quien puede tener una ventaja mayor en cuanto al tema turístico es el distrito de Nuevo Chimbote o Samanco. Es cierto que no tiene grandes riquezas naturales, como las que tienen Casma, Nepeña, Moro, Huarmey, entre otras, pero las pocas que tiene no están siendo aprovechadas ya sea por temas de inversión o gestión por parte de la municipalidad distrital.

Se debe tener en cuenta que la Bahía de Samanco tiene las características de poseer los principales balnearios de la provincia ya que este conjunto de playas

conforma un circuito integrado y eso es un punto a favor del distrito. Actualmente, estas áreas naturales, pertenecientes a los distritos de Nuevo Chimbote y Samanco, que forman parte de la propuesta de circuito de playas según PAT, no están siendo aprovechadas ni potencializadas ya sea por falta de inversión o gestión por parte de las autoridades correspondientes. Asimismo, estos balnearios se están dejando un poco en el olvido porque están siendo descuidadas y contaminadas por los mismos habitantes locales. Generalmente en fechas de mayor demanda, estas playas amanecen invadidas de residuos sólidos en las orillas del mar, no hay una medida que pueda regular este problema.

“Han existido diversas campañas de difusión sobre estas playas, pero muchos de ellas fueron momentáneos y no tuvo un impacto hacia futuro. Actualmente se está trabajando un plan para generar el turismo en estas playas, pero aún no ha sido validado. Es por ello por lo que no se conoce mucho de estos balnearios de mucho potencial a nivel nacional.” (Vásquez, 2016, abril 15).



Figura 1. Contaminación de la playa Alconcillo.
Fuente: Exitosa Noticias

Este circuito de playas también posee problemas puntuales. Se identifica que tiene un funcionamiento durante temporadas de verano, y durante invierno están totalmente desoladas, vale agregar que en las noches tampoco funcionan y esto si es algo que ocurre durante todo el año, es decir, en verano y invierno; esto provoca el desuso y que sea vulnerable ante la inseguridad ciudadana.

Todo este problema ocurre debido a que no existe integración del lugar con la ciudad por estar aislada totalmente de ella. Existe el Plan de Desarrollo Urbano que tiene la intención de integrarlos, pero como se mencionó antes, por temas de inversión y gestión no se realiza.

Por este motivo no existe ninguna edificación, no hay una infraestructura adecuada dentro de la playa. No existe ningún equipamiento dedicado al transporte marítimo, ni al turismo, que como se mencionó antes, ha sido muy importante para el desarrollo de las sociedades a través de la historia. Por lo tanto, se tiene como objetivo un equipamiento para servicios turísticos, de esta manera ayudara al desarrollo que se necesita en esta Bahía de Samanco.

1.1.1. Identificación del problema

Conforme a lo descrito en la descripción del problema, se puede decir que el circuito de playas de la Bahía de Samanco no está teniendo el debido aprovechamiento, ya que no cuenta con una infraestructura adecuada, además de que no posee ninguna clase de servicio mínimo; es decir, está en total abandono, por lo cual se vuelve vulnerable ante la delincuencia, contaminación y otros problemas que no ayudan a que el circuito tenga un mejor desarrollo.

1.1.2. Dimensiones de la problemática

1.1.2.1. Dimensión natural

- Desaprovechamiento de las áreas naturales.
- Desaprovechamiento de los recursos naturales (Flora y fauna).

1.1.2.2. Dimensión Urbana - Arquitectónica

- Falta de edificaciones dedicados al transporte marítimo y turísticas.
- Falta de infraestructura adecuada dentro del circuito de playas.
- Falta de integración de la bahía con la ciudad de Nuevo Chimbote.

1.1.2.3. Dimensión Ambiental

- Contaminación Ambiental producto de los desechos sólidos que arrojan las personas en el suelo y en el mar.

1.1.2.4. Dimensión Social

- Área solitaria y vulnerable para la inseguridad ciudadana.
- Falta de uso del circuito de playa durante la temporada de invierno.

- Falta de actividad nocturna durante todo el año en el circuito de playas.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.2.1. Preguntas de Investigación

1.2.1.1. Pregunta principal

¿Cuáles son las características arquitectónicas de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco?

1.2.1.2. Preguntas derivadas

- ¿Qué impacto que ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de la Bahía de Samanco?
- ¿Cuál es el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la bahía de Samanco?
- ¿Cuáles son las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la bahía de Samanco?
- ¿Cómo el desarrollo turístico en el circuito de playas la bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo?
- ¿Cuáles son los criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo?

1.2.2. Objetivos

1.2.2.1. Objetivo general

Determinar las características arquitectónicas de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

1.2.2.2. Objetivos Específicos

- Conocer el impacto que ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

- Conocer el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

- Determinar las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

- Determinar de qué manera el desarrollo turístico en el circuito de playas la Bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo.

- Determinar criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo.

1.2.3. Matriz (Preguntas – Objetivos – Hipótesis General)

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN	PREGUNTA PRINCIPAL	OBJETIVO PRINCIPAL	HIPÓTESIS GENERAL
“ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO”	¿Cuáles son las características arquitectónicas de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco?	Determinar las características arquitectónicas de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	Actualmente el circuito de playas de la Bahía de Samanco es el único sitio que tiene las características suficientes para generar desarrollo turístico ya que esta actividad tiene una gran deficiencia dentro del contexto local. Uno de los principales problemas que tiene este circuito, es la falta de aprovechamiento de las áreas y recursos naturales como eje de desarrollo turístico que se encuentra en el lugar, ya que no cuenta con una infraestructura adecuada, así como también no cuenta con ninguna clase de equipamiento que sirva para abastecer necesidades que se den en el lugar. Es por ello que la arquitectura de transporte marítimo pretende abarcar y dar posibles soluciones a la problemática actual del sitio, ya que este tipo de arquitectura es viable para el desarrollo de las actividades turísticas.
	PREGUNTAS DERIVADAS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
	¿Qué impacto que ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de la Bahía de Samanco?	Conocer el impacto que ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	
	¿Cuál es el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la Bahía de Samanco?	Conocer el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	
	¿Cuáles son las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la Bahía de Samanco?	Determinar las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	
	¿Como el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo?	Determinar de que manera el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo.	
	¿Cuáles son los criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo?	Determinar criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo.	

Tabla 1. Cuadro matriz (Preguntas-Objetivos-Hipótesis General)

Fuente: Elaboración propia

1.2.4. Justificación

La realización de la investigación nace a partir de la observación de la problemática actual que tiene la Bahía de Samanco con respecto al desarrollo turístico, ya que en el contexto local lo único turístico que se posee esta Bahía es el circuito de playas, pero estos no están siendo aprovechados en su totalidad, ya que posee muchos problemas ya antes mencionados, pero a partir del estudio de la Arquitectura de transporte marítimo, se pretende dar importancia de como este tipo de arquitectura puede potencializar y aprovechar toda esta área natural y dar posibles soluciones a toda la problemática actual que posee este sitio.

1.2.5. Relevancia

Esta investigación es importante porque contribuye con información acerca del estudio de la arquitectura de transporte marítimo, y como esta puede aplicarse en el contexto local a pesar de los diversos problemas que posee, ya que esta no ha sido analizado ni pensado para dar un aporte al desarrollo turístico de la Bahía, de esta forma aportara a futuras investigaciones referentes al tema.

1.2.6. Contribución

Esta investigación es importante porque busca aprovechar y potencializar el circuito de playas existente que posee la Bahía de Samanco, a través del estudio de la arquitectura de transporte marítimo y recreativo, de esta manera esta área tendrá un aporte mayor en cuanto al desarrollo turístico del distrito, generando así más economía local y también se preservara en el tiempo y de manera positiva estas áreas naturales que son el único recurso turístico de la Bahía.

1.3. IDENTIFICACIÓN DE OBJETO DE ESTUDIO

1.3.1. Delimitación espacial

La presente investigación se efectuará en el circuito de playas ubicadas en la Bahía de Samanco.

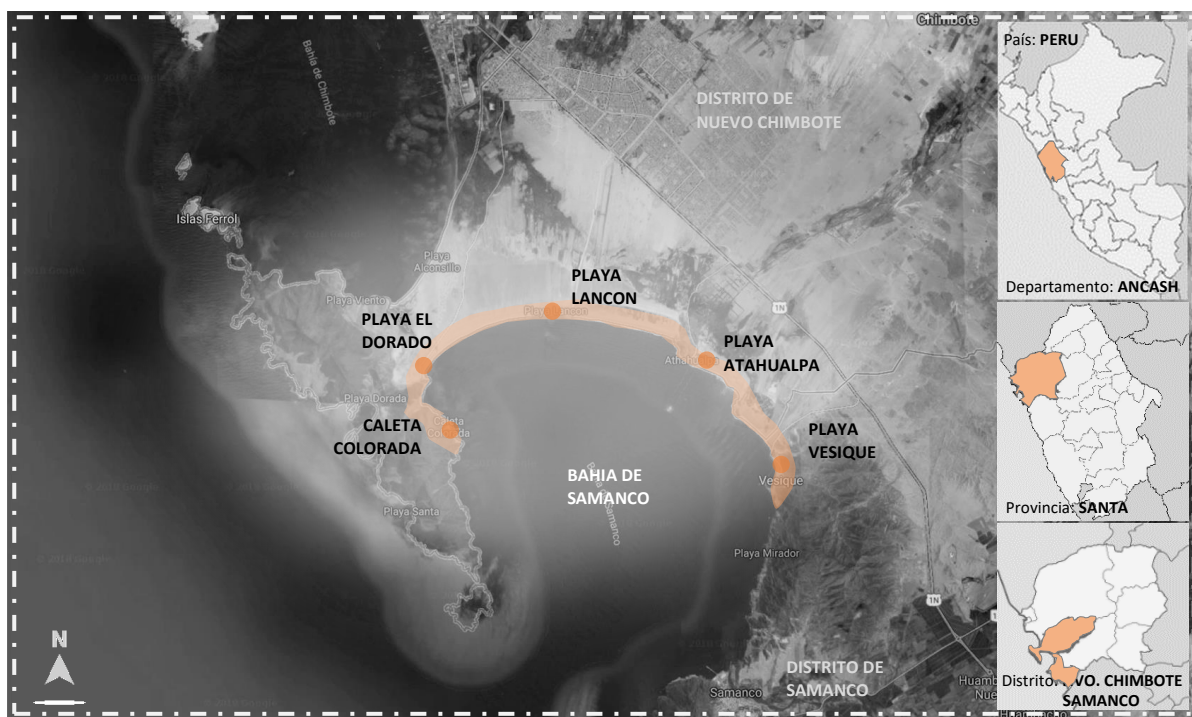


Figura 2. Ubicación del circuito de playas en la Bahía de Samanco

Nota: El pintado es señalización del circuito de playas de la Bahía de Samanco

Fuente: Elaboración propia en base Imagen satelital de Google maps

1.3.2. Delimitación Temporal

El espacio temporal de la presente investigación está comprendido entre los meses de septiembre del 2018 y el mes de febrero del 2019.

1.3.3. Delimitación Temática

La presente investigación abarca la temática de dos variables, la primera abarca el tema de la arquitectura de transporte marítimo y la segunda abarca el tema de la realidad problemática del Desarrollo turístico reflejado en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

En el Perú, la arquitectura de transporte marítimo está ligada a múltiples tipos de desarrollo, por ejemplo, el desenvolvimiento de las actividades turísticas y actualmente este sector se encuentra en un estado crítico, ya que este tipo de actividad en cuanto a lo marítimo no está teniendo el uso adecuado para que se pueda desenvolver correctamente dentro del contexto nacional. Este tipo de problemática está generando poco desarrollo económico y desaprovechamiento de estas áreas naturales marítimas. En el contexto internacional, se han elaborado investigaciones acerca de la arquitectura de transporte marítimo. En Guayaquil, Ecuador, por ejemplo, existe una tesis realizada por Barrazueta Alfredo (2014), titulada: “Terminal náutico integral turístico dentro del sistema integrado de equipamientos de transporte, movilidad y conectividad en Puerto López.” Sostiene que este tipo de actividad contribuye al desarrollo y el ejercicio del turismo consciente, es decir, darle importancia y valor a los atractivos naturales de manera responsable, donde el lugar cumple un rol importante en cuanto a sus recursos naturales y como estos puede ser aprovechado turísticamente de manera correcta. Además, complementa que a través de la arquitectura marítima las personas no solo tienen la oportunidad de apreciar el paisaje natural, sino de interactuar con ellas de manera consciente y responsable, donde el usuario hace uso de los recursos del área natural, para así complacer sus necesidades de ocio y entretenimiento. Esta investigación aporta una nueva percepción del uso de los espacios naturales no solo como una actividad de percibir, sino más bien de interactuar con ellas a través de la implementación de la arquitectura, ya que este factor genera nuevas actividades donde el usuario y el paisaje tienen la misma importancia para generar turismo de manera consciente.

Asimismo, a nivel nacional se han realizado diversas investigaciones referentes al tema de estudio, ya que el Perú es un país marítimo, por su ubicación geográfica y tener paso directo con el Océano Pacífico. En la Universidad Ricardo Palma, se ha realizado una investigación elaborada por Revolledo Vanessa (2016), “Complejo cultural– marino en la costa verde, dedicado al uso de transportes acuáticos en el tiempo.” En esta tesis, se observa la importancia que ha tenido el uso de transporte acuático a través del tiempo, como esta actividad ha ido evolucionando y en

muchas ocasiones ha sido la razón del desarrollo comercial, industrial o turístico de las sociedades a través de la historia. Asimismo, esta investigación habla de la realidad problemática que aqueja el Perú respecto a sus playas, ya que estas no tienen una integración directa con su contexto urbano en la mayoría de sus escenarios, además de que en épocas de invierno no tienen ninguna clase de actividad, volviéndolas sitios desoladas y siendo vulnerables ante problemáticas sociales como la inseguridad ciudadana. Esta investigación propone la creación de una edificación, donde se promueva actividades marítimas de características recreativas, donde busca que la zona donde propone recupere su espacio, haciéndolo de ese sitio más activo, atractivo y seguro para los habitantes locales y los visitantes externos. Además de ser un sitio de uso pensado en el público, los habitantes del lugar tendrán la alternativa de mejorar su calidad y estatus de vida ya que la activación de un lugar durante todo el año genera ingresos.

En la Universidad Privada del Norte, se ha realizado otra investigación referente a la arquitectura marítima. El Autor Espinoza, A. (2015) en su tesis titulada: "Centro de investigación turístico para la diversidad marítima de Salaverry." En esta investigación se habla en primer lugar acerca de la actividad industrial petrolera de exportación ya que Salaverry es uno de los principales puertos del Perú, por ende, es motivo de desarrollo económico principal de la comunidad local. Pero existe una realidad problemática que está ocurriendo en estos últimos años, esta actividad está en decadencia poco a poco. Es por ello que el motivo de la investigación da enfoque al tema turístico, ya que se busca otros sectores para que el desarrollo de Salaverry siga estable. El autor identificó los balnearios y el mar, ya que son áreas naturales muy bien cuidadas, con aguas transparentas, además de que posee gran diversidad marítima. Es donde aborda el tema de la inserción de la arquitectura para aprovechar estos recursos de manera sustentable. Le da importancia no solo al aprovechamiento de los balnearios sino a su ecosistema marítimo como tema de investigación para que los habitantes locales y los turistas tengan un conocimiento profundo y mejor percepción del lugar. De esta manera tanto se complementarán y generarán un desarrollo turístico más completo.

2.2. DISEÑO DEL MARCO TEÓRICO

Tabla 2. Cuadro de diseño de Marco Teórico

DISEÑO DEL MARCO TEÓRICO						
TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	VARIABLES	MARCO CONTEXTUAL	MARCO CONCEPTUAL	MARCO NORMATIVO	BASE TEÓRICA	MARCO REFERENCIAL
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO"	Circuito de playas de la Bahía de Samanco	<ul style="list-style-type: none"> → Ubicación → Geografía, Clima → Topografía → Batimetría → Ecosistemas → Morfología 		<ul style="list-style-type: none"> → Plan de Acondicionamiento Territorial de la provincia del Santa → Decreto Supremo N°050-2006-EF 		
	Desarrollo turístico		<p>Acerca de:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Turismo → Tipos de turismo → Formas de desarrollo turístico 			
	Arquitectura de Transporte Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> → Antecedentes de la infraestructura marítima. → Antecedentes del desarrollo turístico de la bahía de samanco 	<p>Acerca de:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Arquitectura marítima → Transporte marítimo → Tipos de transporte marítimo → Deportes en el mar → Actividades marítimas 	<ul style="list-style-type: none"> → Reglamento Nacional de Edificaciones → Normas de la marina del Peru 	<ul style="list-style-type: none"> → Zumthor: Pensar la arquitectura. → Paniagua: Existencia, el lugar y la arquitectura → Ching: Arquitectura, forma, espacio y orden. → Miro Quesada: Introducción a la teoría del diseño arquitectónico → Arquitectura y turismo: percepción, representación y lugar: Brian McLaren → Proyectar con la naturaleza: Ken Yeang 	<ul style="list-style-type: none"> → CLUB FLOTANTE DE KAYAK - Force 4 Architects. → MARINA DOURO - Arquitectos Barbosa & Guimaraes. → LIMA MARINA CLUB - Pragma Arquitectos. → CLUB NAUTICO DE MONACO - Foster + Partners

Fuente: Elaboración propia en base a la guía metodológica de proyecto de investigación 2018 - II

2.3. MARCO CONTEXTUAL

2.3.1. Contexto Físico Espacial

2.3.1.1. Ubicación Geográfica

La Bahía de Samanco se localiza en el departamento de Ancash, situada en el litoral costero de la Provincia de Santa y están conformados por dos distritos: Nuevo Chimbote y Samanco, ubicada en la región Costa norcentral del Perú.

2.3.1.2. Geografía

“Como área tiene aproximadamente 6900 ha, además tiene una longitud aproximada de 6 millas por 3,5 millas de ancho, una profundidad máxima de 40 metros en la entrada de la bahía (entre punta Cabezo y punta Filomena al SE de la bahía) y cuenta con unos 9 km de playa baja.” (Instituto del mar del Perú, 2009, p. 6).

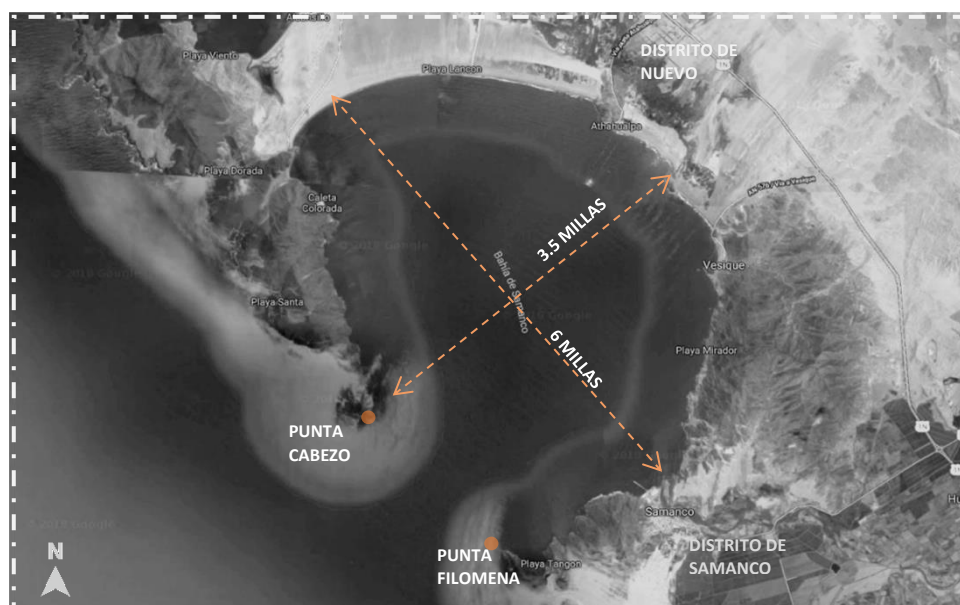


Figura 3. Mapa de la Bahía de Samanco especificando sus dimensiones aproximadamente

Fuente: Elaboración propia en base a Imagen satelital de Google maps

2.3.1.3. Límites

Norte: Bahía de Ferrol y Distrito de Nuevo Chimbote

Sur: Distrito de Samanco

Este: Valle de Nepeña y sus Centros Poblados

Oeste: Península del Ferrol y el Océano Pacífico

2.3.1.4. Clima

“El Clima en la bahía de Samanco es desértico cálido subtropical con precipitaciones casi nulas. Generalmente la temperatura promedio en verano se da entre enero y marzo con un promedio de 23°C que es la más alta, mientras que en invierno se da entre los meses de junio y septiembre con rango 13°C. Esto se debe a múltiples factores como su ubicación geográfica, pues está dentro de la Cordillera de los Andes, El Anticiclón del Pacífico del Sur Oriental, La corriente Oceánica de Humboldt y su ubicación en el trópico” (Sánchez, M. 2017, p. 37).

2.3.1.5. Topografía y relieve

Se observa que el relieve del circuito de playas en la Bahía de Samanco es suave y uniforme, asimismo posee zonas donde la topografía es accidentada hasta alcanzar la máxima altura en la Península del Ferrol, con 523 m.s.n.m. (ver figura 04)

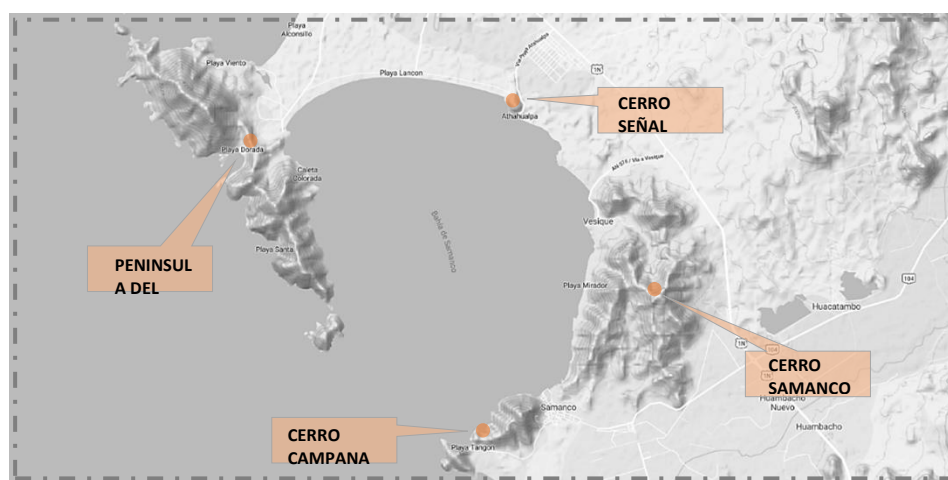
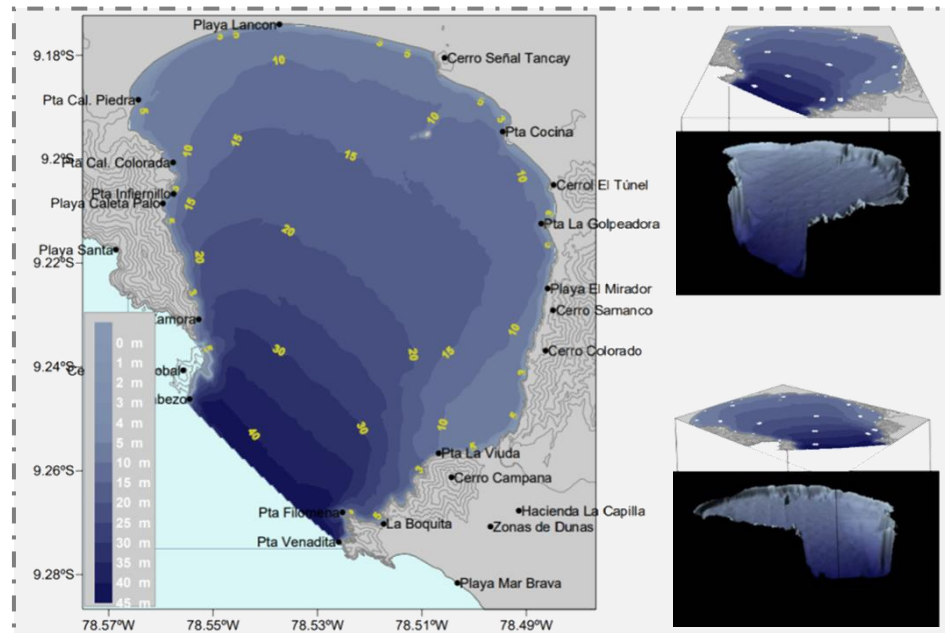


Figura 4. Mapa de relieve – Bahía de Samanco.

Fuente: Elaboración propia en base a imagen de relieve de Google Maps 2018

El estudio Batimétrico¹ realizado IMARPE² (febrero del 2009); demuestra la topografía dentro del mar de la Bahía de Samanco.



*Figura 5. Carta batimétrica 2D y 3D de Bahía de Samanco
Fuente: Instituto del mar del Perú 2009*

2.3.1.6. Ecosistemas

Según lo recopilado por el Instituto del mar del Perú (2009); se pudo verificar y sistematizar con la siguiente información acerca de la Bahía de Samanco.

A. Ecosistema terrestre

“Las áreas naturales en la costa de la Bahía de Samanco corresponden un esquema que comprende.” (IMARPE, 2009, p. 6).

- **Zonas desérticas:** conformados por ambientes rocosos, grava, arena y de laderas muy accidentadas debido a la existencia de las montañas, por ejemplo, la península del Ferrol. Además se existen zonas cubiertas por el guano.

¹ La batimetría es la medición de las profundidades del mar, ríos, lagos, etc.

² IMARPE: Instituto del mar del Perú.

- **Zonas del litoral:** conformadas por áreas naturales como los acantilados, playas y las desembocaduras de los ríos existentes.
- **La presencia artificial,** es decir, la presencia de elementos arquitectónicos hechos por la mano del hombre.
- Su vegetación depende de la humedad del medio ambiente, que debe proceder de la masa nubosa en las cercanías del mar. Dentro de condición, se encuentra áreas agrícolas, zonas eriazas, los humedales, áreas muy áridas y la zona urbana.

B. Ecosistema marino

Según el Instituto del mar del Perú (2009). “La Bahía de Samanco presenta gran variedad de especies marinas, las cuales se dividen en playas arenosas, de orillas rocosas y del fondo marino.”

Crustáceos		Moluscos	
1	<i>Alpheus</i> sp.	1	<i>Acanthopleura echinata</i>
2	Amphipoda	2	<i>Argopecten purpuratus</i>
3	<i>Balanus laevis</i>	3	<i>Brachidontes granulata</i>
4	<i>Cancer porteri</i>	4	<i>Bulla punctulata</i>
5	<i>Cancer setosus</i>	5	<i>Bursa ventricosa</i>
6	<i>Cicloxanthus sexdecidentatus</i>	6	<i>Cancellaria</i> spp.
7	Decapoda	7	<i>Cardita laticostata</i>
8	<i>Emerita analogo</i>	8	<i>Chione peruviana</i>
9	<i>Eurypanopeus transversus</i>	9	<i>Chiton cumingsi</i>
10	<i>Exirolana braziliensis</i>	10	<i>Chiton granosus</i>
11	<i>Gaudichaudia gaudichaudi</i>	11	<i>Crepidula</i> sp.
12	<i>Grapsus grapsus</i>	12	<i>Crepipatella dilatata</i>
13	<i>Hepatus chilensis</i>	13	<i>Crucibulum</i> sp.
14	<i>Jehlius cirratus</i>	14	<i>Crucibulum spinosum</i>
15	<i>Liopetrolisthes mitra</i>	15	<i>Donax marincovichii</i>
16	<i>Megabalanus psitacus</i>	16	<i>Fissurella</i> spp.
17	Paguridae	17	<i>Gari solida</i>
18	<i>Paguristes tormentosus</i>	18	<i>Glycimeris ovata</i>
19	<i>Pilumnoides perlatus</i>	19	<i>Hiattella solida</i>
20	<i>Pinnixa transversalis</i>	20	<i>Homalocantha multicristata</i>
21	<i>Platyxanthus crenulatus</i>	21	<i>Nodilittorina peruviana</i>
22	Porcelanidae	22	<i>Loligo gahi</i>
23	<i>Pseudosquillaopsis lessoni</i>	23	<i>Lottia cecilliana</i>
Equinodermos		24	<i>Lottia orbigny</i>
1	<i>Arbacia spatuligera</i>	25	<i>Mitra orientalis</i>
2	<i>Caenocentrotus gibbosus</i>	26	<i>Mitrella unifasciata</i>
3	<i>Cucumaria dubiosa</i>	27	<i>Mulinia edulis</i>
4	<i>Helianthus helianthus</i>	28	<i>Nassarius dentifer</i>
5	<i>Holothuria theeli</i>	29	Nudibranchia
6	<i>Luidia magellanica</i>	30	<i>Oliva peruviana</i>
7	<i>Ophiolithrix rudis</i>	31	<i>Perumytilus purpuratus</i>
8	<i>Ophiolithrix spiculata</i>	32	<i>Pitar catharius</i>
9	Ophiuroidea	33	<i>Polinices uber</i>
10	<i>Patallus mollis</i>	34	<i>Polyplocophora</i>
11	<i>Stichaster strianthus</i>	35	<i>Prisogaster niger</i>
12	<i>Tetrapigus niger</i>	36	<i>Prunum curtum</i>
		Poliquetos	
		1	<i>Diopatra</i> sp.
		2	<i>Hemipodus</i> sp.
		3	<i>Neptys</i> sp.
		4	Poliqueto 1
		5	Poliqueto 2
		6	Poliqueto 3
		7	Poliqueto 4
		8	Poliqueto 5
		9	Serpulido
		Otros	
		1	<i>Branchiostoma elongatum</i>
		2	<i>Ciona</i> sp.
		3	Coleóptero
		4	<i>Discinisco lamellosa</i>
		5	Nemertino
		6	Porifera
		36	<i>Prunum curtum</i>
		37	<i>Scurria scurra</i>
		38	<i>Semele</i> spp.
		39	<i>Semimytilus algosus</i>
		40	<i>Sinum cymba</i>
		41	<i>Salenosteria fusiformis</i>
		42	<i>Stramonita chocolata</i>
		43	<i>Tagelus dombeii</i>
		44	<i>Tegula atra</i>
		45	<i>Tegula euryomphalus</i>
		46	<i>Tegula luctuosa</i>
		47	<i>Tegula tridentata</i>
		48	<i>Tellina</i> spp.
		49	<i>Trachicardium procerum</i>
		50	<i>Transennella pannosa</i>
		51	<i>Trophan peruvianus</i>
		52	<i>Xanthochorus buxea</i>
		Macroalgas	
		1	Alga roja
		2	<i>Bryopsis</i> sp.
		3	<i>Chondracanthus chamissoii</i>
		4	<i>Colpomenia</i> sp.
		5	<i>Caralina officinalis</i>
		6	<i>Gracilariopsis</i> sp.
		7	<i>Pterosiphonia</i> sp.
		8	<i>Ulva costata</i>
		9	<i>Ulva papefusi</i>
		10	<i>Ulva</i> sp.
		Cnidarios	
		1	Antozooario
		2	Gorgonia
		3	Hidrozoos
		4	Medusas cubozoos
		5	<i>Oulactis concinnata</i>
		6	<i>Phymactis clematis</i>
		7	<i>Phymantea pluvia</i>
		8	<i>Renilla cf. Koellikeri</i>
		9	<i>Xoanthus</i> sp.

Tomado de Proyecto PNUMA-GPA-CPPS-IMARPE

Figura 6. Lista de invertebrados 1 registrados en la Bahía de Samanco. Fuente: Tabla 1 del Estudio de línea base en el ámbito marino de la bahía de Samanco 13 – 24 diciembre 2008.

En la Ictiofauna³, se concluyó con un registro de 43 especies, pertenecientes a 27 familias la cual se aprecia en la siguiente tabla:

N°	Especie	Hábitat	N°	Especie	Hábitat
1	<i>Abudefduf troschelli</i>	Bentos sub mareal	22	<i>Malacoptenus tetranemus</i>	Bentos sub mareal
2	<i>Alphestes immaculatus</i>	Bentos sub mareal	23	<i>Menticirrhus peruanus</i>	Bentos sub mareal
3	<i>Anisotremus scapularis</i>	Bentos sub mareal	24	<i>Mugil cephalus</i>	Pelágico
4	<i>Aplodactylus punctatus</i>	Bentos sub mareal	25	<i>Nexilosus latifrons</i>	Bentos sub mareal
5	<i>Apogon pacifici</i>	Bentos sub mareal	26	<i>Odonthesthes regia regia</i>	Pelágico
6	<i>Atherinella sp.</i>	Pelágico	27	<i>Ophichthus remiger</i>	Bentos sub mareal
7	<i>Balistes polylepis</i>	Bentos sub mareal	28	<i>Oplegnathus insignis</i>	Bentos sub mareal
8	<i>Chaetodon humeralis</i>	Bentos sub mareal	29	<i>Paralichthys adspersus</i>	Bentos sub mareal
9	<i>Cheilodactylus variegatus</i>	Bentos sub mareal	30	<i>Paralonchurus peruanus</i>	Bentos sub mareal
10	<i>Chromis crusma</i>	Bentos sub mareal	31	<i>Peprilus medius</i>	Pelágico
11	<i>Cynoscion analis</i>	Pelágico	32	<i>Pseudupeneus grandisquamis</i>	Bentos sub mareal
12	<i>Diplectrun conceptione</i>	Bentos sub mareal	33	<i>Rycticus nigripinnis</i>	Bentos sub mareal
13	<i>Doydixodon laevifrons</i>	Bentos sub mareal	34	<i>Sarda chilensis chilensis</i>	Pelágico
14	<i>Emblemaria hutsoni</i>	Bentos sub mareal	35	<i>Scartichthys gigas</i>	Bentos sub mareal
15	<i>Epinephelus labriformis</i>	Bentos sub mareal	36	<i>Sciaena deliciosa</i>	Pelágico
16	<i>Etropus ectenes</i>	Bentos sub mareal	37	<i>Scomber japonicus</i>	Pelágico
17	<i>Haemulon steindachneri</i>	Pelágico	38	<i>Scorpaenodes xyris</i>	Bentos sub mareal
18	<i>Halichoeres dispilus</i>	Bentos sub mareal	39	<i>Sphyrna ensis</i>	Pelágico
19	<i>Hypsoblennius sordidus</i>	Bentos sub mareal	40	<i>Stellifer minor</i>	Bentos sub mareal
20	<i>Labrisomus philippii</i>	Bentos sub mareal	41	<i>Stromateus stellatus</i>	Pelágico
21	<i>Leptonotus blainvileanus</i>	Bentos sub mareal	42	<i>Trachurus murphy</i>	Pelágico
			43	<i>Urotrygon chilensis</i>	Bentos sub mareal

Tomado de Proyecto PNUMA/GPA-CPPS-IMARPE

Figura 7. Lista de invertebrados 2 registrados en la Bahía de Samanco.

Fuente: Tabla 2 del Estudio de línea base en el ámbito marino de la bahía de Samanco 13 – 24 diciembre 2008.

2.3.1.7. Morfología

La bahía de Samanco es un borde costero grande y extenso, pero a su misma vez es un área natura tranquilo. Es una bahía que desarrolla múltiples actividades de carácter pasivo en comparación con la Bahía del Ferrol. Entre estas actividades están las que se realizan en las áreas naturales en relación al mar, actividades de recreación y ocio, además de que se realiza la pesca artesanal como actividad económico local. También está conformada físicamente por distintos sectores, tanto naturales como artificiales, es decir; elementos arquitectónicos hechos por el hombre. Entre todos estos lugares encontramos:

A. Balnearios de la Bahía de Samanco

Los balnearios de la Bahía de Samanco son un circuito continuo de playas de los distritos de Nuevo Chimbote y Samanco. (ver figura 2).

³ Ictiofauna es el conjunto de los peces de una zona acuática acotada

- **Caleta Colorada**

Es un balneario perteneciente al distrito de Nuevo Chimbote, se encuentra, ubicada en el kilómetro 424 de la Panamericana Norte, a 18 km de distancia de la misma. Se encuentra a 20 minutos de Nuevo Chimbote. Entre sus características físicas, presenta aguas cristalinas transparentas, de un fondo azul verdoso intenso, con superficie arenosa y oleaje casi nulo. Debido a que está dentro y en el inicio de la península del Ferrol, la accesibilidad es un poco complicada, ya que para llegar exactamente a este balneario, se requiere de botes para transportar a las personas que la visitan.

- **El Dorado**

Es una playa perteneciente al distrito de Nuevo Chimbote, se encuentra ubicada a 20 minutos de Nuevo Chimbote. Es el balneario de inicio de la Bahía de Samanco, ya que colinda con la Península del Ferrol. Entre sus características físicas, posee aguas cristalinas con una superficie arenosa dorada y oleaje tranquilo. Debido a sus características físicas tiene su Nombre.

- **Lancon**

Es un Balneario ubicada en el distrito de Nuevo Chimbote, perteneciente a este distrito. Es una playa que limita con el balneario el Dorado y Atahualpa. Posee características como agua cristalina, de gran superficie arenosa, con una extensión de 4 millas aproximadamente. Para llegar se requiere la entrada del Aeropuerto de Nuevo Chimbote, con un recorrido de 16 minutos aproximadamente.

- **Atahualpa**

Es una de las playas más concurridas en verano. Perteneciente al distrito de Nuevo Chimbote. Es una playa que limita con los balnearios Lancon y Vesique. Tiene infraestructura para llegar a este sitio, sin embargo, no cuenta con ninguna clase de

equipamiento o servicio mínimo que pueda satisfacer las necesidades que se requieren. Posee características de aguas cristalinas, pero no transparentes. Debido a sus fuertes oleajes, fue declarada como una playa no apta para los bañistas.

- **Vesique**

La playa Vesique es un balneario del distrito de Samanco, se encuentra localizada a 25 minutos del distrito de Nuevo Chimbote. Entre sus características físicas, presenta aguas cristalinas, limpias y aptas para el baño. Es un lugar que, pese a la diversidad de problemas, cuenta con una infraestructura para llegar a este sitio, además es la única que cuenta con servicios mínimos (edificaciones) según las necesidades que se requieren dentro de su contexto. Es un lugar muy visitado en temporada de verano por la población local y los turistas.

2.3.2. Contexto Temporal

“Desde tiempos inmemoriales, las culturas pre incaicas que ocuparon la costa peruana usaron el mar como fuente de alimentación y de comunicación, y se proyectaron, posiblemente, hasta la Polinesia. Si bien las leyendas vinculan el origen de la cultura Inca al lago Titicaca, el mítico viaje de Kon Tiki y la posterior exploración de las islas Galápagos y Polinésicas por Túpac Yupanqui reafirman la orientación marítima de la cultura Inca.” (Revolledo, 2016, p. 23).

“En los tiempos del Virreinato, los más importantes centros urbanos se establecieron cerca del mar, y los principales fueron la capital y el puerto del Callao. En el interior de nuestro territorio, los ríos y lagos han servido como fuente de vida para las comunidades nativas. El descubrimiento del río Amazonas y de otros ríos navegables en la selva permitió a los colonos establecerse en esta región y mejorar la calidad de vida en este hábitat megadiverso.” (Revolledo, 2016, p. 23).

“En tiempos de la República, el mar ha jugado un papel preponderante en nuestro desarrollo. En el ámbito de la defensa nacional, fue escenario de heroicos acontecimientos que merecen reflexión y demandan una permanente preparación. En lo que respecta a las actividades comerciales, fue escenario de una pujante marina mercante y de construcciones navales de alto bordo, que impulsaron el desarrollo marítimo y tecnológico, y que ahora es imprescindible recuperar.” (Revolledo, 2016, p. 23).

“Actualmente, las migraciones internas han concentrado a la mayor parte de los habitantes del Perú en la costa, y han convertido a su población en marítima. Estos desplazamientos, sumados al crecimiento de la población, exigen un mayor cuidado del mar y un uso responsable de este.” (Revolledo, 2016, p. 23).

“El Mar de Grau es fuente de proteínas, de recreación y de energía. Actualmente, es el principal medio de transporte y de comercio nacional e internacional. Los diversos recursos del ámbito marítimo hacen de nuestro país uno de los más ricos en especies hidrobiológicas; también cuenta con valiosos recursos minerales e hidrocarburos pendientes aún de exploración y explotación, que garantizarán el futuro, siempre y cuando se manejen responsable y sosteniblemente. Somos un país marítimo, situado geográficamente en el centro de Sudamérica.” (Revolledo, 2016, p. 23).

Dentro del contexto de estudio, la Bahía de Samanco posee diversos recursos marítimos tal como se demuestra y especifica en el contexto físico espacial de la presente investigación, en la cual hacen que el lugar sea muy interesante, ya que se dan actividades turísticas tanto en el circuito de los balnearios, así como también en los edificios arquitectónicos presentes únicamente en el Balneario de Vesique. Asimismo también se dan actividades comerciales como la pesca

artesanal en el distrito de Samanco, todas estas en menor medida de lo que se espera.

2.4. MARCO CONCEPTUAL

2.4.1. Turismo

El turismo es una de las principales actividades socioeconómicas que tienen los países, y que consiste en la visita originada por las personas a los lugares más atractivos que tiene un estado, región o provincia.

“El turismo es un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que, fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan de su lugar de residencia habitual a otro, en el que no ejercen ninguna actividad lucrativa ni remunerada, generando múltiples interrelaciones de importancia social, económica y cultural.” (Delgado, 2016, p. 20).

Dicho esto por el autor antes mencionado, el turismo es fundamental en las personas porque complace de alguna manera las necesidades, no básicas esencialmente, sino las de ocio o entretenimiento.

Asimismo Hunziker y Krapf en el año 1942 (como se citó en Delgado, 2016, p. 20). “Turismo también es el conjunto de las relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas, fuera de su lugar de domicilio, en tanto dichos desplazamientos y permanencia no estén motivados por una actividad lucrativa.”

2.4.1.1. Tipos de turismo

a. Turismo Cultural

Este tipo de turismo está ligado a las expresiones culturales que tiene un determinado lugar, y que por consecuente, tiene la atención del visitante.

“Este modo de turismo se refiere aquel practicado por individuos o grupos de ellos en función a manifestaciones culturales, festivales de músicas, de arte, de poesía, de cine, de teatro, de ferias o procesiones dedicadas a los santos o vírgenes de las diferentes religiones, a los desfiles, ferias gastronómicas y/o exposiciones. La motivación principal del Viajero se basa en los aspectos culturales y/o elementos distintivos, espirituales, intelectuales que caracterizan el destino visitado.” (Guzmán y Salvador, 2016, p. 39).

b. Turismo Deportivo

Este un tipo de turismo se desenvuelve con la implementación del deporte en los lugares turísticos, con el fin de garantizar el uso de manera más integral entre el paisaje y el usuario.

“Consiste en viajar a lugares que ofrecen determinadas características que son ideales para la práctica de algún deporte y al mismo tiempo disfrutar del entorno natural del lugar que se está visitando, permite vivir experiencias diferentes y emocionantes que unen a las personas que lo practican o lo ven.” (Guzmán y Salvador, 2016, p. 40).

Según el mismo autor antes citado, el turismo deportivo se desenvuelve de dos maneras:

- Deportivo activo: Este tipo de turismo tiene la intención de desplazar al usuario hacia el lugar donde se desarrolla la actividad turística deportiva, y la ejerce directamente.
- Deportivo pasivo: A diferencia del activo, este tipo de turismo está destinado al desplazamiento del usuario al evento deportivo, donde la ejerce indirectamente ya que solo disfruta con solo mirarlo.

“Es necesario desarrollar criterios relacionados con el cuidado del medio de los destinos deportivos turísticos, se debe convertir esto en una obligación tanto en el cuidado de los destinos deportivos como en el desarrollo de nuevos destinos, ya que la falta de seguridad en estos destinos y el poco cuidado es lo que provoca el poco crecimiento de este sector turístico. El auge de las actividades deportivas y su vinculación con el turismo viene determinada por multitud de razones entre las que encontramos un incremento del tiempo libre, un aumento de la renta familiar, una necesidad de espacios abiertos y no contaminados, y la búsqueda de la adrenalina y el riesgo.” (Quezada, 2012, p. 3).

El turismo deportivo presenta diferentes tipos de formas en actividades que se pueden englobar dentro del turismo activo como: Montañismo, espeleología, ciclismo de montaña, kayak, buceo deportivo, paracaidismo, vuelo con ala delta o parapente, senderismo, paintball, ocio experimental, segway, windsurf, paraguaismo, surf, entre otros.

c. Turismo de salud

Según Geomedical Health (como se citó en Rivera, 2016, p. 51). Afirma que: “El turismo en salud, turismo médico o turismo sanitario es el término que ha tomado el proceso en el cual una persona viaja por fuera de su lugar de residencia con el objetivo de recibir servicios de salud o bienestar.”

d. Turismo rural

Esta clase de turismo consiste en la visita a un entorno mayormente rural, donde las costumbres, tradiciones y el entorno natural influyen en la atención del usuario. Según Delgado (2016). Afirma que: “Conjunto de actividades que se desarrollan en dicho entorno, excediendo el mero alojamiento y que pueden constituirse, para los habitantes del medio, en una fuente de ingresos complementarios a los tradicionalmente dependientes del sector primario.” (p.11).

e. Turismo sustentable y ecológico

“El Turismo ecológico o ecoturismo es una nueva tendencia del turismo alternativo diferente al turismo tradicional. Es un enfoque para las actividades turísticas en el cual se privilegia la sostenibilidad, la preservación, la apreciación del medio (tanto natural como cultural) que acoge y sensibiliza a los viajeros. Aunque existen diferentes interpretaciones, por lo general el turismo ecológico se promueve como un turismo ético, en el cual también se presume como primordial el bienestar de las poblaciones locales, y tal presunción se refleja en la estructura y funcionamiento de las empresas, y cooperativas que se dedican a ofrecer tal servicio.” (Duvan, 2013, párr. 1).

Esto significa que quienes implementen, participen y comercialicen actividades de este tipo de turismo, deberían adoptar los siguientes principios de ecoturismo”:

- Disminuir los impactos dañinos, para el entorno y la sociedad, que difunden esta labor.
- Construir respeto y conciencia ambiental y cultural.
- Otorgar costumbres y hábitos buenos para la comunidad local así como también para los visitantes.
- Instaurar conciencia en el entorno ambiental, político y social de los países invitados.

2.4.1.2. Formas de desarrollo turístico

a. Desarrollo turístico como fenómeno urbanístico – geográfico.

“Si el turismo es una determinada manera de mirar el territorio, de estar en él, estudiar el desarrollo turístico desde una perspectiva urbanístico- geográfica es estudiar qué lugares se van

configurando en distintas épocas como espacios preferentes para el desarrollo de las actividades turísticas, qué características tienen estos espacios y, sobre todo, cuáles son las distintas maneras en que la actividad turística se implanta en el territorio y qué transformaciones ocasiona en ellos.” (Alcedo, Díaz y Picota, 2015, p. 31).

b. Desarrollo turístico como fenómeno socio – antropológico.

“Desde esta perspectiva socio- antropológica, esta forma de desarrollo turístico está ligada a los aspectos físicos, sociales y culturales de las comunidades humanas, es decir; en el aspecto físico está referido no solo a la identificación y características de los lugares turísticos de características naturales e históricos, sino más bien a los rasgos del lugar pero como ente para el aporte de conocimiento, en el aspecto social y cultural se refiere a las comunidades humanas donde desarrollan actividades culturales únicas como tema de identidad del sitio, esto por tener características únicas lo hace turístico e interesante para el turista”. (Santana, 2009).

c. Desarrollo turístico como fenómeno socio – económico

“La creación de una infraestructura de empresas dedicada a atender las necesidades de los turistas. Desde que un territorio se convierte en objetivo de la mirada turística es necesario que concurren en él capitales y trabajo para prestar los servicios que la presencia de los turistas requiere. Las distintas maneras en que puede darse esta concurrencia de capitales y trabajo (empresarialidad) para prestar servicios turísticos serían las distintas formas de desarrollo turístico entendidas en un sentido socio- económico.” (Alcedo, 2015, p. 40).

2.4.2. Área natural

“Son espacios continentales y/o marinos del territorio nacional reconocidos, establecidos y protegidos legalmente por el Estado como tales, debido a su importancia para la conservación de la diversidad biológica y demás valores asociados de interés cultural, paisajístico y científico, así como por su contribución al desarrollo sostenible del país.” (Ministerio del Ambiente, 2016, p. 24)

Según el Artículo 68° de la Constitución Política del Perú “El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las Áreas Naturales Protegidas”

2.4.2.1. Características

- “Es un área geográficamente definida: lo que indica que su ubicación, límites y extensión están claramente establecidos a través de un instrumento legal, y demarcados en el terreno.” (Ministerio del Ambiente, 2016, p. 24).
- “Con el fin de alcanzar objetivos específicos de conservación: para conseguir la conservación a largo plazo de la naturaleza y de sus servicios ecosistémicos y sus valores culturales asociados. El convenio sobre la diversidad biológica - CBD define un área protegida como un área geográficamente definida que está designada o regulada y gestionada para lograr específicos objetivos de conservación.”(Ministerio del Ambiente, 2016, p. 24).
- “Mantiene muestras de los distintos tipos de comunidad natural, paisajes y formas fisiográficas, en especial de aquellos que representan la diversidad única y distintiva del país” (Ministerio del Ambiente, 2016, p. 24).

2.4.2.2. Áreas protegidas del SINANPE

El Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SINANPE) es el conjunto de las áreas naturales protegidas que están bajo administración directa del gobierno central.

“Orgánicamente, el sistema se encuentra bajo la jurisdicción del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), entidad bajo jurisdicción del Ministerio del Ambiente. Antes de la creación del Ministerio del Ambiente, se hallaba bajo jurisdicción del Ministerio de Agricultura a través del Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA).” (SERNANP, 2015)

2.4.2.3. Categorías

Existen numerosas alternativas para categorizar las áreas naturales protegidas cuyo propósito de protección varían paulatinamente. Conforme a su situación legal, objetiva y funcional permitida, existen áreas de uso directo e indirecto.

a. Áreas de uso indirecto

“Las Áreas de uso indirecto son aquellas de protección intangible, en las que no se permite la extracción de recursos naturales y ningún tipo de modificación del ambiente natural. Estas áreas solo se permiten la investigación científica no manipulativa y actividades turísticas, recreativas, educativas y culturales bajo condiciones debidamente reguladas. Son áreas de uso indirecto.” (INEI, 2012, p. 66).

- Parques nacionales :
- Santuarios nacionales :
- Santuarios históricos :

b. Áreas de uso directo

“Son aquellas que permiten el aprovechamiento de recursos naturales, prioritariamente por las poblaciones locales, bajo los lineamientos de un Plan de Manejo aprobado y supervisado por la autoridad nacional competente. Son áreas de uso directo.” (INEI, 2012, p. 65).

- Reservas nacionales
- Reservas Paisajísticas
- Bosques de Protección
- Reservas Comunales
- Cotos de Caza
- Refugios de Vida Silvestre

c. Zonas Reservadas (ZR)

“Además de las categorías mencionadas, las Zonas Reservadas se establecen de forma transitoria en aquellas áreas que, reuniendo las condiciones para ser consideradas como áreas naturales protegidas, requieren la realización de estudios complementarios para determinar, entre otras cosas, su extensión y categoría. Las Zonas Reservadas también forman parte del SINANPE.” (Instituto nacional de estadística e informática, 2012, p. 66).

2.4.3. Arquitectura de transporte marítimo

La arquitectura de transporte marítimo, como su mismo nombre lo menciona, es una terminología compuesta, es decir, es la unión de dos conceptos, por un lado, está la “Arquitectura” y por el otro extremo el transporte marítimo”.

2.4.3.1. Arquitectura

“Arquitectura hace referencia a la disciplina o arte encargado de planificar, diseñar y levantar edificios. Desde esta perspectiva, es correcto decir que la arquitectura influye considerablemente en la

existencia humana, al dedicarse a la construcción de espacios donde esta se desarrolla cotidianamente. No obstante, al catalogarla como arte, es importante señalar que además debe considerarse que la arquitectura tiene una finalidad estética y expresiva.” (Duarte, 2008, párr. 1).

2.4.3.2. Transporte marítimo

El transporte marítimo es la actividad de trasladar personas (pasajeros) o cosas (cargas sólidas, líquidas o gaseosas) por mar de un punto geográfico a otro punto a bordo de un tipo de vehículo marítimo. El transporte marítimo, en el ámbito mundial, es el modo más utilizado para el comercio internacional. Es el que soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como graneles secos o líquidos. El transporte marítimo es por su propia naturaleza internacional, aunque existe el cabotaje a lo largo de las costas de un país.

Teniendo en cuenta que el planeta Tierra está cubierto por agua en sus dos terceras partes, el hombre ha buscado la manera de viajar sobre el agua. Así el agua ha unido diversas partes del globo terráqueo porque los barcos navegan por ellas.

El transporte de personas por vía marítima ha perdido mucha de su importancia debido al desarrollo de la aviación comercial. Subsiste de forma significativa solamente en dos ámbitos: las travesías cortas (pequeñas distancias entre islas o dos orillas de un río) y los cruceros turísticos.

a. Características del transporte marítimo

- **“Relación Comercial:** Este es el medio principal de transporte de mercancías, por este medio diariamente se movilizan productos en grandes cantidades y distancias. Este medio de transporte se caracteriza por su alta competitividad y por las diferentes

aplicaciones para el transporte de mercancías en gran volumen sin importar su estado, sólido, líquido o gaseoso.” (Martinez, 2013).

- **Relación turística:** Muchas de estas embarcaciones no solo cumplen fines de transporte de exportación o importación relacionada al comercio, la actividad turística se hace presente, y se demuestra generándole usos para recrearse, divertirse, observar y de conocimiento marítimo.
- **Relación Científica:** Esta tipología nace a partir del descubrimiento de nuevas cosas relacionadas al mar, es por ello que se emplea esta metodología para la exploración de la flora y fauna del mar. Así mismo se implementa este medio para determinar estudios cartográficos y/o otros relacionados al mar. No tiene fines lucrativos ni de recreación.

B. Tipos de transportes marítimos

Se determina la tipología de transportes marítimos mediante las clases de actividades que se desarrollan dentro del mar. Las actividades más importantes son en el ámbito comercial y turístico.

EN EL ÁMBITO COMERCIAL:

- **“Buques Petroleros,** Es un tipo de embarcación que está diseñado para el transporte de productos derivados del petróleo.” (Martinez, 2013).
- **“Graneleros,** diseñados para el transporte de sustancias a granel desde minerales hasta granos o cereales en grandes volúmenes y cantidades.” (Martinez, 2013).
- **“Portacontenedores,** buques especiales diseñados con divisiones de celdas capaces de transportar miles de contenedores.” (Martinez, 2013).

- **“Buque de transporte pesado**, embarcaciones de grandes dimensiones, “diseñados para el transporte de piezas u objetos de gran volumen, dimensión y peso.” (Martinez, 2013).
- **“Buque de transporte de carga general**, Diseñados para el transporte de diversas mercancías sin importar su estado, carga general, granel, contenedores o líquida por medio de tanques pequeños ubicados en compartimientos.” (Martinez, 2013).
- **“Buque Tanque Cisterna**, Son buques similares a los petroleros, pero están diseñados para el transporte de otro tipo de líquidos diferentes al petróleo y sus derivados.” (Martinez, 2013).
- **“Buque de transporte rodante**, Buque de aplicación especial, son utilizados comúnmente para el transporte de vehículos, camiones o cargas rodantes.” (Martinez, 2013).

EN EL ÁMBITO TURÍSTICO

- **“Motos Náuticas o jet Ski**, “son un tipo de embarcación ligera con un sistema de conducción similar al de una motocicleta convencional. La principal diferencia de las motos de agua con otros tipos de embarcación es que no usan hélice externa, sino interna, ya que son propulsadas por turbina.” (Wikipedia, 2018, párr. 1).
- **“Grandes embarcaciones de vela**, “es una embarcación en la cual la acción del viento sobre su aparejo constituye su forma principal de propulsión. La distinción en lo que constituye un velero y un barco varían según la región y la cultura marítima.” (Wikipedia, 2017).

- **Yates**, Embarcación de recreo a motor o a vela, de manga o anchura mayor que un velero, con camarotes y generalmente lujosa.
- **Embarcaciones flotantes o de playa**, es una clase de transporte acuático de cualquier tipo de ingenio o artefactos capaz de navegar sobre o bajo el agua. Entre estos encontramos a las canoas, las piraguas, los kayaks, las balsas, las gabarras y hasta las tablas de surf. Los catamaranes y los submarinos también son considerados embarcaciones.” (Wikipedia, 2011).
- “**Lanchas**, es una embarcación pequeña de vela y remos, o bien de vapor o de motor (en estos casos, los más habituales hoy en día, se denomina lancha de motor), que se utilizó históricamente para servicios auxiliares de los barcos (dentro de los puertos), para el transporte de cabotaje entre puertos de la misma costa o para misiones de combate en ríos de bajo calado o para proteger el acceso a puertos.” (Velasquez, 2013, párr. 24).

En conclusión, como la arquitectura de transporte marítimo no tiene una definición exacta y al ser una terminología compuesta, se determinó a través de los conceptos antes mencionados de manera independiente que este tipo de arquitectura es la disciplina o arte de planificar, diseñar y ejecutar edificaciones en relación al transporte acuático que se desarrolla en el mar mayormente con fines comerciales, turísticos o científicos.

2.5. MARCO NORMATIVO

2.5.1. Normas Internacionales

2.5.1.1. Convenio de las naciones unidas sobre diversidad biológica (suscrito y aprobado mediante Resolución Legal N° 26191 del 30 de abril de 1993)

El propósito de esta norma internacional establecida mediante su resolución legal para los países suscritos a la Organización de las Naciones Unidas, entre ellos Perú, es establecer la conservación de la biodiversidad que existen en todas las áreas naturales para la utilización y preservación sustentable de sus componentes. La biodiversidad está ligada a los ecosistemas marítimos, es por ello que es importante para el área natural de estudio. Asimismo, mediante su Art. 8, determina la aplicación de programas para la conservación en el sitio de la biodiversidad biológica. (Vilela, 2009)

2.5.2. Normas Nacionales

2.5.2.1. “Decreto supremo N°050-2006-EF, Aprueban Reglamento de la Ley N° 26856, que declara que las playas son bienes de uso público, inalienables e imprescriptibles y establece la zona de dominio restringido.” (Superintendencia Nacional de bienes del estado, 2006).

La presente ley presentada en 1997 y aprobada mediante decreto supremo, en su **artículo 1** del presente capítulo, tiene los siguientes objetivos:

“Garantizar el uso público de las playas del litoral de la República, estableciendo los lineamientos para el libre acceso de la población; establecer las causales y procedimientos para la desafectación y adjudicación de las áreas ubicadas en la zona de dominio restringido; definir las obligaciones de las entidades públicas competentes.” (Superintendencia nacional de bienes estatales, 2006, p. 2).

“Artículos del 3 al 7, se determinan que las playas pertenecen al estado peruano y que son zonas de dominio restringido para los privados. Asimismo, establece como propiedad pública del gobierno “a todas las franjas playeras con una medida de 50 metros de ancho paralela a la línea de alta marea. También se considerará dominio del estado con una medida de 200 metros de ancho paralela al borde costero siempre y cuando exista continuidad geográfica en toda esa área.” (Superintendencia nacional de bienes estatales, 2006, p. 2 y 3).

Artículo 8, este artículo establece: “zona de playa protegida a la extensión superficial que comprende tanto el área de playa como a la zona de dominio restringido” (Superintendencia nacional de bienes estatales, 2006, p. 4).

2.5.2.2. Reglamento de la ley 29408 – Ley general de Turismo – Ministerio de comercio exterior y turismo.

Esta ley indica un plan estratégico para sector turismo que es elaborado por el MINCETUR para el funcionamiento óptimo de esta actividad en el contexto nacional.

“Esta ley da a disposición la proclamación de sectores de incremento turístico preferente a través de entidades públicas como el MINCETUR, MINAM⁴, SERNANP⁵ y SINANPE⁶ para tomar las acciones respectivas que promuevan las inversiones del sector público y privado, las mismas que deben destinarse al desarrollo turístico sustentable de dichas zonas.” (Mincetur, 2004, p. 6).

Asimismo esta ley pone en conocimiento que: “Los requerimientos de infraestructura y/o de servicios para el desarrollo del sector

⁴ MINAM: Ministerio del Ambiente

⁵ SERNANP: Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado.

⁶ SINANPE: Sistema Nacional de Áreas naturales Por el Estado.

turismo con indicaciones para las entidades a las que han sido formulados, acompañando los informes técnicos sustentatorios respectivos, a fin de que se consideren en las coordinaciones que realiza la PCM con el objeto de conciliar las políticas prioritarias del Estado destinadas a asegurar los objetivos de interés nacional, como es el caso del turismo.” (Mincetur, 2004, p. 1).

2.5.2.3. Plan de Acondicionamiento territorial de la provincia de Santa – Municipalidad Provincial del Santa.

Existe un modelo de esquema a nivel provincial, donde esta propuesto un eje turístico para las playas de la Bahía de Samanco. Esto es factible para la investigación, ya que lo justifica porque está normado y aprobado mediante decreto supremo.

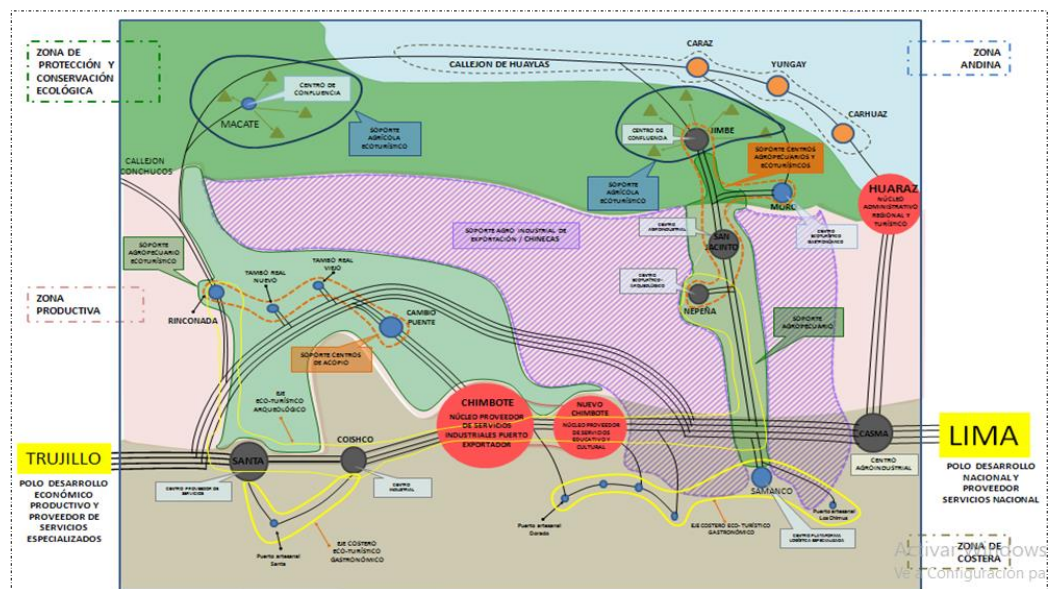


Figura 8. Esquema del modelo teórico de Acondicionamiento Territorial de la Provincia del Santa

Fuente: Plan de Acondicionamiento Territorial de la provincia del Santa.

2.6. BASE TEÓRICA

2.6.1. Acerca de la Arquitectura de transporte marítimo

2.6.1.1. El valor significativo de la arquitectura en el entorno.

Se entiende que la arquitectura es la modificación del contexto físico natural que se da de manera artificial o al menos eso quiere demostrar y que está dirigida principalmente a la satisfacción de las necesidades de la persona.

Según Morris W (2002). Sostiene que: “La arquitectura comprende la toma de consideración de todo el entorno físico que envuelve la vida humana. No se puede separar de ella ya que los seres humanos forman parte de la civilización porque la arquitectura es el conjunto de modificaciones y alteraciones introducidas sobre una superficie determinada del planeta según las necesidades humanas. Necesidades que responden a cuestiones de vida vivenciales y culturales y que hacen referencia tanto a aspectos estrictamente concretos e individuales como a los más generalizadores y colectivos.” (p. 76)

“Se entiende la arquitectura en un sentido positivo, como una creación inseparable de la vida del usuario en la sociedad en la que se manifiesta, y que es por su naturaleza colectiva. Del mismo modo que los primeros hombres tendían a realizar ambientes más favorables para su vida, a construir un clima artificial, igualmente construían según una intencionalidad estética. Iniciaron la arquitectura al mismo tiempo que el primer trazo de una ciudad.” (Fort Mir, 2000).

Estas necesidades culturales no se atribuyen a la naturaleza sino a la sociedad que se conforma.

Le Corbusier (1946). En su libro traducido al español: "Como concebir el urbanismo" afirma que:

"La arquitectura es la primera manifestación de las personas que crean su universo y que lo manifiestan a imagen de la naturaleza, a sus leyes que la rigen. Esta aproximación alude al entorno donde se inscribe la arquitectura, pero en un sentido de pertenencia a la naturaleza humana; como si esta fuera algo independiente o, al menos diferenciable de lo que es el entorno natural." (Le Corbusier, 1946).

"En este mismo sentido, la diferenciación entre la naturaleza y la humanidad o artificio simula que a pesar de haber sido creado por ella, el hombre no es la naturaleza, sino es la propia conciencia humana la que define eso." (Louis Khan, s.f., párr. 9).

"La relación entre el origen natural y la arquitectura como elemento artificial y humano se establece a través de lo que denomina validez. La validez física de las propuestas arquitectónicas se produce cuando estas están en relación con las leyes naturales de la materia, la validez psicológica es la suma de intenciones, que diferencian las obras de la naturaleza de las de los hombres. Esta percepción humana, por otro lado, no resulta universal y única, sino que constituye un patrimonio propio de cada cultura, sociedad o colectividad." (ELISAVA, s.f.).

Por otro lado, Adolf Loos, (1910), comenta que la arquitectura proporciona estados de ánimo en las personas. Por ello, la misión del arquitecto es precisar el estudio del usuario en base a los estados de ánimos que lo constituyen o caracterizan, por ejemplo, tal y como se concibe en la cultura oriental, la cual demuestra que el color luto es blanco. Entre nosotros es el negro. Por ello sería imposible para los arquitectos provocar un estado de ánimo alegre mediante el negro. Cada cultura dispone de su manera de leer y entender la construcción del entorno." (Adolf Loos, 1910).

De igual manera, esta diversidad de lecturas posibles implica una gran complejidad, aumentada por el paso del tiempo. No existe la inmutabilidad de los significados. La permanencia de los elementos arquitectónicos a lo largo de los tiempos hace que su significado tenga validez en función del contexto y la situación en que se encuentra y, como que el cambio se produce de forma constante, los significados necesariamente van cambiando. Sin embargo, los diferentes significados están presentes en función de la coexistencia de observadores (usuarios) con criterios y valores diferentes, estableciendo una red compleja con múltiples lecturas e interpretaciones, tal como sostiene Robert Venturi, (1978) cuando afirma que prefiere esto y aquello a esto o aquello, en referencia a que prefiere el contexto y el objeto arquitectónico porque entre ambos existe una relación que no se puede separar ya que ambos se necesitan.

2.6.1.2. Infraestructura de transporte marítimo

En el transcurso del tiempo, el ser humano ante el hecho de subsistir ha creado y diversificado sistemas los cuales fueran capaces de desarrollar las actividades que requieren dentro del ámbito humano. La persona como tal, tiene un sinfín de necesidades los cuales se desenvuelven dentro de un espacio determinado. Respecto a la actividad marítima, esta se desarrolla en el mar y tiene como elementos de composición a las áreas y recursos naturales, pero también está presente la creación del hombre y esto se refleja en la implementación de la arquitectura para brindar servicios en beneficio del usuario.

Al llevar a cabo la arquitectura para su aplicación en un entorno físico natural, es todo un reto, ya que estas áreas poseen características significativas tanto para la población local que reside en ella, así como también para sí misma, es decir, su área física natural y sus componentes no deben ser afectados.

Acerca de este tema, se ha hablado y opinado de muchas maneras, por ejemplo, Francisco de Gracia, en su libro "Entre el paisaje y la arquitectura" nos habla acerca de la implementación de la arquitectura en la naturaleza, el autor sostiene que toda edificación perturba el medio ambiente ya que esto es un ente artificial, y el área natural como tal tiene sus principales valores paisajísticos que no deben ser alterados, pero no afirma que se pueda intervenir dentro de él, sino que existen pautas que se deben seguir para una buena intervención en el área natural.

Para el autor, "las casas sin pretensiones de los campesinos y en general la construcciones vernáculas, es una buena manera de identificar una arquitectura adecuada dentro de estos lugares, ya que estas construcciones tienen expresión del puro habitar construyendo" (Gracia, F., 2009, p. 71). Esto hace referencia a que

las edificaciones “vernaculares” tienen tradiciones, cultura y mayormente están construidas por materiales propios del sitio, además de que no provocan un impacto negativo, sino por el contrario, tienen un respeto por la naturaleza y una mayor mimesis en memoria y referencia del lugar. Por poseer estas características, el edificio arquitectónico no es más importante, sino el entorno natural que lo rodea.

Asimismo, el autor sostiene que “el territorio natural suministra las estructuras básicas desde las que arrancan las intervenciones humanas. Cuando estas se manifiestan se habla de un medio antropizado, es decir, un área creada o transformada por la mano del ser humano” (Gracia, F., 2009, p. 76)

Aceptada la diferencia entre lo natural y lo artificial para Norberg-Schulz, C. (1996) los sitios naturales pueden ser muy emotivos al percibirlos, pero no informan nada sobre la condición humana; en tal sentido hay una noción de lugar explícito pero solo como área natural de su estado original. A partir de esta condición planteada, se avala la implementación de la arquitectura porque esta la dota de importancia y significación al sitio. Entonces según estas afirmaciones es necesario la intervención para una interpretación positiva, de manera que se da un mejor aprovechamiento del lugar.

El mar definido como área natural y a partir de lo dicho anteriormente, una intervención arquitectónica en el sitio natural resulta ser positiva y negativa en ciertos aspectos según los autores antes mencionados.

Según los autores Cisneros y Anguiano Plazola, (1980) en su libro “Arquitectura Deportiva”, “la implementación de la arquitectura en el mar debe tener fines saludables, ya que esto es lo más óptimo y

recomendable para la persona”. Entonces para esta naturaleza se recurre al deporte como medio normal de desfogue y entretenimiento. Asimismo, sostienen que, al implementar la arquitectura con enfoque recreativo en los espacios naturales, estos se conservan y se mantienen activos tras pasar el tiempo.

Si se habla del pensamiento de la arquitectura como su esencia misma, es afirmar en cualquier planteamiento de diseño como un organismo vivo que interactúa en un ecosistema establecido.

“Si pensamos en el universo como una serie de elementos interconectados, entonces cada una de nuestras acciones, aun la más pequeña, repercute en los demás. Con relación a la arquitectura y la concepción de un diseño congruente con el entorno podemos decir que de la misma forma, la construcción de un edificio resulta una interrelación con el entorno y con el ser humano. Es por ello que debemos considerar a cada diseño y el entorno en que es proyectado como una parte global del ecosistema, en congruencia con las plantas, los animales, la diversidad natural, el clima, el relieve, etc. De esta manera veremos cómo cada diseño va formando parte de toda una red entrelazada de diferentes ecosistemas, interactivos, interdependientes, regenerativos y sostenibles” (Peña, M., 2010, p. 10).

Dicho todas estas posturas, también aplica la implementación de la arquitectura en un entorno natural como el mar (en el caso de la presente investigación), esta debe aprovechar de manera eficiente las áreas naturales para que el usuario tenga mejor calidad de vida, y no solo eso, sino que el área natural cumple un rol importante, tanto así que es necesario resaltarlo como tal, respetando las características que contiene, dándole así un valor significativo en la sociedad.

2.6.1.3. Desarrollo turístico marítimo

Cada lugar que se viaja, cada contexto urbano que se visita, cada camino que se recorre y en cada sitio en que se detiene, está influenciada o es netamente arquitectura. Según Brian McLaren en su libro *Arquitectura y turismo: Percepción, representación y lugar* (como se citó en Peña, M., 2010, p. 8) "la buena arquitectura es un modo de aumentar el turismo en un país, donde el turista se ve fuertemente influenciado por el contexto arquitectónico del espacio que piensa visitar, siendo este uno de los principales motivos de su excursión y estadía"

Visto de este modo, el turismo se ve aprovechado en relación con la aplicación de la arquitectura, pero para su eficiente funcionamiento en relación con el área natural, como sostiene Martha Peña Ordoñez, "si pensamos en arquitectura no solo como el espacio que cobija las necesidades del usuario, sino como un espacio que lo transporta, sensibiliza y guía dentro de un territorio determinado, haciendo de ese recorrido una experiencia que lo hace consiente del entorno en el que se encuentra" (2010, p. 8).

Existe una teoría que dice lo contrario acerca del turismo, en este caso Mauricio Lombardi (como se citó en Peña, 2010, p. 18) "la actividad turística provoca de manera intrínseca un impacto negativo sobre el medio ambiente, que puede tratarse, desde la sobreexplotación de sus recursos naturales, hasta la generación descontrolada de desechos que dañen el entorno."

Entonces existe el lado negativo del turismo, ya que si este no tiene el desenvolvimiento correcto, perjudica al entorno donde se aplica.

Pero dentro de esta condición, la buena aplicación del turismo mediante la arquitectura debe estar fuertemente vinculada a la naturaleza, tal y como lo afirma Martha Peña Ordoñez.

“Debe proyectarse de manera sustentable, mantener la identidad ecológica, histórica y cultural, debe defender la integridad de la índole ambiental, social y económica de los recursos naturales y culturales.” (2010, p. 17).

El teórico Ken Yeang en su libro “Proyectar con la naturaleza” afirma que:

“El desarrollo turístico sostenible se fundamenta en tres principios: La sostenibilidad ecológica, garantiza que el desarrollo sea compatible con el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales, de la diversidad biológica y de los recursos biológicos; La sostenibilidad social y cultural, garantiza que el desarrollo aumente el control de los hombres sobre sus propias vidas, sea compatible con la cultura y los valores de las personas afectadas, además de mantener y fortalecer la identidad de la comunidad; La sostenibilidad económica, garantiza que el desarrollo sea económicamente eficiente y que los recursos sean aprovechados de modo que se conserven para el futuro.” (Ken, Y., 1999, p. 149)

Mencionado esto, se justifica la aplicación del desarrollo turístico sostenible desde todos los ámbitos, por que interviene en términos sociales, económicos y ecológicos. En teoría, la aplicación de la arquitectura en el marco turístico puede efectuarse de manera sostenible y duradera, siempre y cuando se tenga una planificación correcta de todos los aspectos que esta actividad contiene y que además abarque temas significativos tanto para la sociedad como para el contexto donde se intervendrá.

Las áreas marítimas se caracterizan no solo por poseer lugares físicos para el esparcimiento y/o otras actividades de las personas,

sino por contener gran riqueza de recursos de flora y fauna. Estos, vistos desde la perspectiva arquitectónica necesitan ser aprovechados pero de manera eficiente, sin perjudicar al medio ambiente, entonces debido a esto se da lugar al desarrollo de múltiples actividades en beneficio del usuario.

Se sabe que la pesca es una de las actividades económicas principales a nivel mundial. Cuando se habla del mar, automáticamente la mente humana asocia esta actividad respecto a esta área natural. Todo esto conlleva a que la pesca sea un símbolo para la sociedad, y como tal representa al mar.

Para ello, Cisneros y Anguiano Plazola, (1980) sostienen a la pesca y la caza como la actividad mayormente ejercida para el desarrollo comercial. Pero en el ámbito turístico es muy importante para la sociedad y el medio ambiente porque promueve al desarrollo de la conservación y preservación de las áreas naturales y ecosistemas marítimos en beneficio de los habitantes para satisfacer las necesidades como de recrearse, placer, diversión e investigación; en términos generales, es un turismo justo para ambas partes.

De igual modo, los autores sostienen que es importante generar actividades deportivas en el mar, pues así el usuario que la ejerce tendrá la oportunidad de percibir e integrarse más con el espacio natural marítimo ejerciendo el fin deportivo y esto le resulta beneficioso para la salud de la persona.

En síntesis, hay maneras de intervenir en el contexto natural para generar turismo, en el cual se puede abarcar temas sostenibles ya que esto resulta beneficioso para el sitio, pero también se puede dar o proponer actividades en función a las necesidades de recreación y entretenimiento de las personas para generar un turismo justo.

2.6.2. Acerca de las dimensiones Arquitectónicas

2.6.2.1. Conceptual

La etapa ideal de una edificación abarca diversos aspectos para su desarrollo. Se entiende que la etapa conceptual de un proyecto arquitectónico abarca la ideología que se intenta plasmar, donde esta influye y le da aspecto y forma al objeto construido. Este aspecto va más allá del formalismo, acá entran temas artísticos, abstractos donde el edificio destaca por tener estas características. Este tema ha sido de interés por varios autores de renombre, por ejemplo, Luis Miro Quesada (2003), en su libro "Introducción a la teoría del diseño arquitectónico", tiene como postura que el concepto primordial que se debe de tener en cuenta a la hora de proyectar es el espacio como tal, ya que este es el centro del todo porque es el que le da forma a la arquitectura a través de las relaciones funcionales que se propone en el edificio proyectado.

Entonces, los espacios que se van configurando en la proyección de un edificio es la parte ideal, ya que este aspecto influye en la forma y vida del objeto arquitectónico. Asimismo, la etapa conceptual tiene que ver con la percepción de la persona respecto a un objeto, para su mejor interpretación se interviene mediante la arquitectura ya que esta es icono y símbolo de la percepción, ya que a través de su aplicación permite tener diversas sensaciones en el ser humano.

Juan Pablo Bonta sostiene que la arquitectura "es un modelo de interpretación de la significación existencial del espacio arquitectónico; para ello, se enlaza los diferentes elementos que componen el discurso del habitar con los sintagmas identificados en el esquema tipológico de la promenade arquitectónica y las connotaciones que se agregan en el espacio percibido y la estructura perceptible." (1977, p. 87).

Por su parte, Peter Zumthor, (1998), sostiene que la arquitectura es un conjunto de memorias. Para el buen desarrollo de la proyección de un edificio, se tiene que ver aspectos como la historia, el contexto, las sensaciones, las percepciones, la escala, la comprensión y las referencias, ya que estos aspectos forman parte de un todo.

Todas estas condiciones son importantes ya que al implementarlas en el objeto arquitectónico deben reflejar el sentimiento de plenitud y riqueza para el usuario, ya que de esta manera se planta cierta intriga de que aquel lugar ya lo había visto antes a pesar de que todo es nuevo y distinto.

2.6.2.2. Semántico y simbólico

La mente humana está diseñada para recordar figuras vistas en un entorno determinado, desde esta premisa, la arquitectura está diseñada para funcionar como un ente físico figurativo la cual puede demostrar de alguna manera una simbología para el usuario y el contexto donde se emplaza. En muchas ocasiones la arquitectura es usada como estrategia para identificar las características que contiene un edificio o contexto urbano, y que como tal da un valor significativo al objeto.

Acerca de este tema se ha opinado, por ejemplo Robert Venturi, en su libro *Aprendiendo de las vegas*, afirma que "la creación de las formas arquitectónicas es un proceso racional y lógico, que se refleja en la iconología continuadora de un tipo de arte, como las guías publicitarias, los mega paneles, letreros, etc. Estos son representados como una arquitectura simbólica y que esto sirve para generar una atracción visual y debe brindar un aspecto de servicio para los usuarios que la perciben" (1978, p. 27).

Mencionado esto, se entiende que estos complementos en la arquitectura son una estrategia que debe reflejar la función del edificio y como resultado determina una simbología para la mente humana. En términos generales, el simbolismo en arquitectura se debe usar como estrategia para un fin.

2.6.2.3. Contextual

“El contexto son las circunstancias que influyen o pueden influir alrededor del ente arquitectónico. El contexto tiene elementos tangibles e intangibles. Entre esos elementos podemos mencionar el elemento urbano, natural, social, histórico y cultural.” (Iloret, F., 2010, párr. 1).

Dentro del enfoque urbano, se caracteriza por ser el contexto planificado en la mayoría de sus casos, donde se desenvuelven la mayor cantidad de actividades que requiere las personas para satisfacer la gran demanda de sus necesidades. Las ciudades urbanas están conformadas por diversos elementos, donde estos pueden estar categorizados por rangos, jerarquías, flujos de actividades activas y las pasivas.

Para Lynch, K. (1984), “el contenido de una ciudad son referibles a las formas físicas que la conforman, estas imágenes colectivas son necesarias para que el individuo se desenvuelva acertadamente dentro del medio ambiente, estos elementos de la ciudad se identifican a través de sendas, bordes, barrios, nodos y mojones” (p. 61).

Asimismo sostiene que un elemento dentro de la ciudad debe ser identificado por su distinción formal y esto sea reconocimiento como parte de su identidad. Esta imagen o percepción debe tener relación con el contexto, tiene que poseer el respecto por las edificaciones que lo rodean tanto formal como espacialmente.

Para Jacobs, J. (1961) todas las ciudades urbanas necesitan de los edificios antiguos para su desarrollo integral. Con edificios antiguos no quiere decir que se hable de edificaciones históricas, sino hace alusión a los edificios sencillos de poco valor, porque si solo hubiese edificios nuevos solo prosperan las grandes empresas que puedan pagar un alto costo de alquiler y es ahí donde la ciudad comienza a decaer.

En esta postura, las características de los edificios arquitectónicos respecto al aspecto contextual no va por el lado físico, sino aquí se rescata el impacto que tiene el edificio en el área urbana, es decir, a la hora de proyectar, no solo se debe de tener en cuenta los aspectos físicos del entorno para generar algún tipo de forma o espacio, sino es más importante el comportamiento del edificio y el impacto social que puede causar dentro de un contexto urbano.

Entonces, a partir de la recopilación de las posturas de estos autores citados, se sabe que la etapa contextual tiene que ver con el espacio físico que rodea al ente arquitectónico, esto es importante para generar de alguna manera la forma y el espacio a la arquitectura que se propone, asimismo, se tiene que tener en cuenta el impacto social que causara el edificio en el área urbana.

2.6.2.4. Funcional

Dentro de la arquitectura, la etapa funcional hace referencia al conjunto de actividades que se desenvuelven dentro de un espacio determinado ya sea natural o arquitectónico. Mediante la historia, se sabe que la etapa funcional tiene mayor impacto a partir del modernismo, cuando el edificio se hace racional y toma prioridad las funciones que se ejercen dentro de ella y ya no el formalismo como tal. La etapa funcional en una edificación sirve para dar orden, relación, jerarquía, privacidad, y coherencia a las funciones que se desenvuelven dentro del objeto arquitectónico.

Segun Panero Julius y Zelnik Martin en su libro "las dimensiones humanas en los espacios interiores" establecen que todo espacio funcional debe estar sometido a un programa de necesidades del usuario, y según esas características, pueden estar relacionadas entre sí y que además, todas estas deben cumplir con criterios antropométricos mínimos para que la persona pueda desenvolverse adecuadamente sin ningún tipo de discriminación. (1996, p. 23)

A partir de esta teoría, se sabe que las funciones o actividades que está planteada en las edificaciones están diseñadas en base a las necesidades de las personas, y al estar ligado a esto, es necesario hacer siempre un estudio de las dimensiones para que tengan mejor desenvolvimiento, ya que sin estos criterios, no será óptima la función.

Asimismo, Quesada, L. (2003). Sostiene que la forma sigue la función, es decir, todos los elementos funcionales tienen cualidades propias que tratan de hallar su propia forma para desarrollar adecuadamente el desenvolvimiento de las actividades humanas.

"Las obras arquitectónicas se hacen para satisfacer requisitos humanos, que el cumplimiento de ellos pasa por consideraciones de diversos ordenes (funciones) y que estas consideraciones son o deben ser condicionantes de la forma arquitectónica" (Quesada, L., 2003, p. 35)

Esta etapa constituye el planteamiento del diseño en función de los requisitos humanos, como consignar todas las actividades a realizar, precisar la naturaleza de estas como el espacio, servicios, ambientación y verificar las relaciones de actividades entre si.

2.6.2.5. Espacial

El espacio es el resultado de las funciones y en consecuencia de esto se da forma al edificio. Es términos puntuales, es el lugar o zona donde se desarrolla el programa arquitectónico. En primer lugar, es necesario abordar desde temas contextuales para finalmente puntualizar en el ente arquitectónico y así entender los puntos de vista de la etapa espacial que afirman los autores.

Hablando contextualmente como ente espacial, cuando el hombre hace suyo al espacio natural se convierte en un espacio existencial y en su aplicación constructiva, esta alcanza la noción de espacio arquitectónico. Entonces mencionado esto, para Gracia, F. (2009) “tanto el espacio existencial como el arquitectónico se nos muestran como entidades perceptivas. Pueden ser apreciados utilizando parámetros psicosociales, estando sometidos a la relatividad de la observación personal, de modo que un mismo ámbito arquitectónico suscita diversas captaciones en función de los significados específicos que los distintos sujetos” (p. 15)

Dicho esto, el espacio desde este punto de vista es un ente perceptivo significativo para el ser humano, y como tal, está ligado a un área externa que tiene sus roles y funciones, de manera que tanto ese contexto como el espacio geométrico dispuesto serán percibidos de manera integral.

Hablado ya de manera contextual acerca del espacio, adentrando en la arquitectura como objeto, según Quesada, L. (2003) el arte espacial en la arquitectura es la creación de una entidad formal de espacios y por ello su esencia es la espacialidad. En su mayor o menor grado, tiene siempre una finalidad utilitaria, nace para satisfacer alguna necesidad específica. Los humanos somos seres que nos desplazamos y actuamos tridimensionalmente, es decir, son ámbitos espaciales. Por lo tanto, en ese sentido la esencialidad

arquitectónica es el proceso de definir, delimitar, conformar y organizar ámbitos espaciales con destinos y finalidades (p. 13)

Entonces como resultado de este proceso, es factible decir que la arquitectura como componente espacial siempre tendrá alguna finalidad para el desenvolvimiento de las actividades que ejerce el ser humano. Pero no solo eso, debido a este proceso la arquitectura se consolida y se hace un ente formal que siempre está destinado para algo.

De igual modo, Ching. F. (1982) es más específico en el tema espacial, él afirma que la composición de un espacio está compuesto por elementos que reflejan sensaciones horizontales y verticales. Él sostiene que: “generalmente en nuestro campo visual, las formas verticales son más activas que las horizontales por que definen un volumen espacial y proporcionan una fuerte sensación de cerramiento para aquellos que estén en su interior. Asimismo controlan la continuidad visual y espacial entre el entorno exterior y el interior de un objeto arquitectónico y actúan a modo de filtro del flujo de aire, de luz, ruido, hacia el interior de los mismos”. (p. 120).

Entonces se entiende como espacio al lugar que lo conforma y que esto puede estar visto desde varias perspectivas, ya sea como un contenedor de funciones humanas o como percepciones volumétricas significativas que generan algún tipo de sensación.

2.6.2.6. Formal

Al hablar de esta etapa, se está refiriendo a la composición del elemento arquitectónico, es decir, la creación de su forma como tal. Entonces para esta etapa se toma en cuenta muchos requerimientos o pautas que de alguna manera están involucrados para proyectar el objeto.

Acerca de este tema se ha hablado bastante ya que la forma en la arquitectura es la primera impresión y percepción del usuario. Según Quesada, L. (2003) "la forma alcanza su plenitud cuando todos los elementos participantes alcanzan la unidad" (p. 44).

En este sentido, todos los elementos que sirven para la composición del objeto arquitectónico deben asemejar como resultado una unidad, pero cuando se realice esto no se debe llegar a generar una sensación de monotonía, porque psicológicamente esto es una fatiga mental y el cerebro humano lo que busca es variedad de elementos, pero para facilitar esta variedad, debe ser una unidad formal.

De la misma manera, Ching, F. (1982) sostiene que la mente humana está diseñada para simplificar su entorno visual a fin de este pueda comprenderse. Esto quiere decir que ante la presencia de alguna composición formal, las personas tienden a reducir el motivo que abarque nuestro campo de visión a los contornos más elementales y regulares que sea posible. También afirma que la forma es un ente geométrico, y a través de ella se identifica a la circunferencia y la serie infinita de los polígonos regulares (círculo, cuadrado y triángulo para ser más específico) como los elementos básicos formales que identifica el ser humano. (p. 38)

Pero según Cabas, M. (2013) en primer lugar afirma que en la arquitectura no existe una forma establecida, esta es un ente artístico y que por lo cual es libre para su aplicación, asimismo sostiene que las formas arquitectónicas "se caracterizan por la fortaleza de sus líneas y curvas, en el cual la forma arquitectónica se comporta como fluido, demostrando gran expresividad, con un dinamismo extremadamente marcado y basado en la topografía del terreno." (p. 15).

“Evidentemente la forma arquitectónica se relaciona en gran medida con su contexto produciendo una construcción e identificación de lugar única, hasta el punto de mezclarse lo artificial y lo natural en una sola obra. Una nueva relación entre el objeto arquitectónico y su contexto parece dar lugar a un “paisaje informático”, en el que, gracias a las más modernas manipulaciones de la Tecnología Informática, la artificiosidad de la arquitectura viene a coincidir con la verdadera construcción del lugar.” (Cabas, M., 2013, p. 15)

Entonces, se puede decir, que la etapa formal en la arquitectura puede estar basada o no en formas básicas como los principales elementos geométricos que se conocen, y que de alguna manera, al concebirla tiene que formar una unidad con todos los componentes que tiene. Pero también existe lo contrario, que la forma arquitectónica no está establecida por que cumple un rol artístico pero a medida de su desarrollo esta de todas maneras debe estar ligado a un contexto, para así demostrar el ente natural y el artificial. En conjunto todo esto debe estar pensado para la percepción de la mente humana.

2.6.2.7. Constructivo y estructural

En el desarrollo de un proyecto arquitectónico, es esencial la parte donde se propone el sistema constructivo y estructural, porque se necesita de esto para determinar los materiales, el equipo y la mano de obra para su ejecución. ya que sin esto, no sería posible la realización de la obra.

Según Ching, F. (1982) “En la arquitectura todos los materiales constructivos tienen distintos tipos de propiedades de rigidez, dureza y durabilidad, y todo ellos tienen una resistencia final más allá de la cual no pueden estirarse sin fracturarse, romperse o destruirse” (p. 280)

De igual manera, Quesada, L. (2003), La utilización de uno u otro material debe responder a las ventajas racionales y económicas de su uso según las condiciones constructivas locales y el destino del objeto arquitectónico. En todo caso, no debe responder a motivaciones de moda, como es el caso de los cristales reflejantes. En la arquitectura lo que realmente importa es recordar que estos elementos de construcción se conceptúen y tengan un fin de proteger, estos no deben ser de ninguna manera elementos de disfraz y desfiguración formal (p. 23).

Mencionado estas dos posturas, se entiende que los materiales deben cumplir sus fines y que deben ser usados de manera racional según las propiedades de cada elemento para la edificación.

Pero existe una teoría que profundiza más en el tema, según Zumthor, P. (1998), Los detalles constructivos deben expresar una idea fundamental, y no solo ser una decoración sino ser una esencia de la obra. Con esto mencionado, Peter hace alusión de que los materiales que se proyecten en la edificación no solo deben cumplir su fin como de proteger, cubrir, entre otros; sino que estos deben ir más allá, con esto se refiere a que los materiales deben estar pensados, deben ser parte del concepto del objeto arquitectónico porque cada material refleja una sensación en la persona, pero no solo eso, sino que este debe tener un significado para que tenga una buena respuesta en relación con el contexto, entre los cuales puede estar aplicados para generar algún tipo de mimesis o contraste.

Asimismo afirma, de que los materiales al tener una respuesta con su entorno físico o histórico arquitectónico, estos deben reflejar la contemporaneidad para tener claro que es una la arquitectura de la actualidad.

2.6.2.8. Tecnológico y ambiental

El objeto arquitectónico es un contenedor donde se desarrolla actividades humanas según un programa de necesidades, a su misma vez está compuesta por elementos naturales y artificiales, dentro de esta se puede calificar como constructivos y no constructivos, cuya finalidad es dar un confort al usuario y el edificio tenga un óptimo funcionamiento.

Desde la época moderna, la tecnología en la arquitectura ha sido utilizada como medio eficaz para la ejecución de los edificios, pero no solo eso, sino que esta se acoplaba a las necesidades vivenciales del usuario, dándole así un mejor uso y de manera integral al edificio.

En la actualidad, la tecnología siempre es utilizada para fines arquitectónicos, pero ahora existe un valor agregado y es el aspecto ambiental, y esto se debe a la crisis que está pasando en el planeta como el calentamiento global, la contaminación, entre otros aspectos negativos.

Quesada, L. (2003), dice que toda arquitectura que se implemente en algún sitio, siempre debe tener criterios acerca del acondicionamiento ambiental, no solo por la problemática mundial que tiene el planeta, sino para un mejor confort del usuario, teniendo en cuenta aspectos climáticos, sonoros, lumínicos y de seguridad. Gracias a los avances tecnológicos de la actualidad, estos aspectos se deben distinguir de dos maneras, los constructivos naturales y los mecánicos artificiales (p. 26).

De igual manera, Serra, R. y Coch, H. (1995), sostienen que “la arquitectura oficial tiende a apoyarse, cada vez más, en el uso de sistemas artificiales, sofisticados hoy, con controles informatizados que no consiguen esconder la básica contradicción de su diseño,

que los hace consumidores desmesurados de energía, bajo la pretenciosa simplicidad de su piel austera” (p. 07).

Asimismo afirman que es necesario estudiar “el comportamiento energético de un edificio desde sus condiciones de implantación y su forma, el tratamiento de su envolvente y, la construcción y acabados de su interior. De esta forma, los sistemas específicos lumínicos, acústicos y climáticos y, en especial, cuando estos sistemas son artificiales, los entendemos como componentes ortopédicos que intervienen corrigiendo defectos básicos del diseño que se podrían haber resuelto a menudo con un proyecto adecuado” (Serra, R. y Coch, H., 1995, p. 08)

En teoría, es importante abordar el tema tecnológico ambiental, porque ayuda no solo a combatir el problema ambiental del planeta, sino que esto debe tener como resultado el confort del usuario, además le da importancia a la naturaleza y el uso de la tecnología es justificada en beneficio de la ejecución de un proyecto y del ser humano.

2.7. MARCO REFERENCIAL

2.7.1. Caso: Club flotante de Kayak – Force4 Architects

2.7.2. Caso: Marina Douro – Arquitectos Barbosa & Guimaraes

2.7.3. Caso: Club Náutico de Mónaco – Foster + Partners

2.7.4. Caso: Lima Marina Club – Pragma Arquitectos

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 01

Referente
proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

FICHA TECNICA:

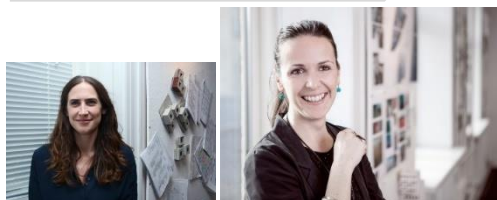
SOBRE LOS ARQUITECTOS

ESTUDIO DE ARQUITECTOS:

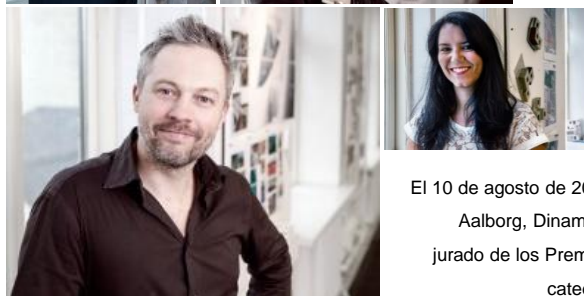
FORCE4 ARCHITECTS

MADS THORUP, CECILIE SIMONSEN, BEATRIZ FERNANDEZ GOMEZ, MARIA KATHARINA JOCKERS, ERNA VESTMANN, ANDREAS LAUESEN

Enfoque de los Arquitectos:



La fuerza de Force4 reside en identificar los requisitos específicos de los diferentes usuarios y traducirlos en una arquitectura funcional, bella y sensual. Los sentidos son alfa y omega cuando se trata de orientación y navegación por uno mismo. Al involucrar los diversos sentidos en nuestro enfoque, podemos crear una arquitectura más significativa y enriquecedora que puede beneficiar y deleitar a todos los usuarios.



El estudio es un gran creyente de la arquitectura anclada regionalmente, es decir, que esta inspirada por el contexto y las condiciones locales de un determinado lugar. Asimismo, ellos imparten de una arquitectura en un sentido de pertenencia contextual,

Premios de arquitectura

Los arquitectos ganaron el Premio de Arquitectura de la Municipalidad de Aalborg en Dinamarca



ENCARGADOS:

MADS THORUP & CECILIE SIMONSEN

ÁREA CONSTRUIDA:

1200.00 m²

UBICACIÓN:

VEJLE FJORD, DINAMARCA

AÑO DEL PROYECTO:

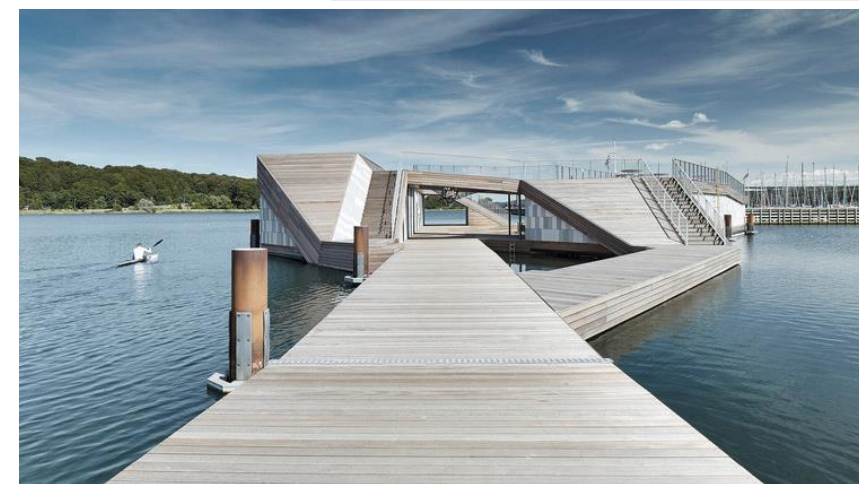
2015

PROVEEDORES:

KNAUF, VELFAC, BANKIRAI FSC, STENI DENMARK, MARINE TEK

PROYECTO:

"Sobre la base del deseo de otorgar a Vejle Roads y Kayak Club las instalaciones separadas del club, el Club de Kayak flotante se construyó en el Puerto de Vejle. El propósito aquí era enfatizar y fortalecer la comunidad del club de kayak, pero al mismo tiempo proporcionar a los kayakers el marco óptimo para el kayak. Como la mayoría de las ciudades portuarias danesas, Vejle enfrenta una reactivación de las áreas portuarias vecinas. Las áreas industriales portuarias se reconsideran con áreas residenciales, comerciales y recreativas, y el objetivo es que el área con el tiempo se vuelva atractiva para los residentes y visitantes. Con un nuevo club de kayak flotante, se inicia este desarrollo." (Force4architects, 2018)



Docente: ARQ. ROMERO ISRAEL – ARQ. PEREZ MIRIAM

Alumno: VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS

Curso: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Ciclo: IX

Semestre Académico: 2018 - II

Fecha: Octubre - 2018

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

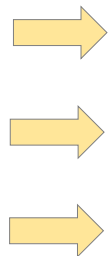
Lamina:
Nº **02**

Referente
proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

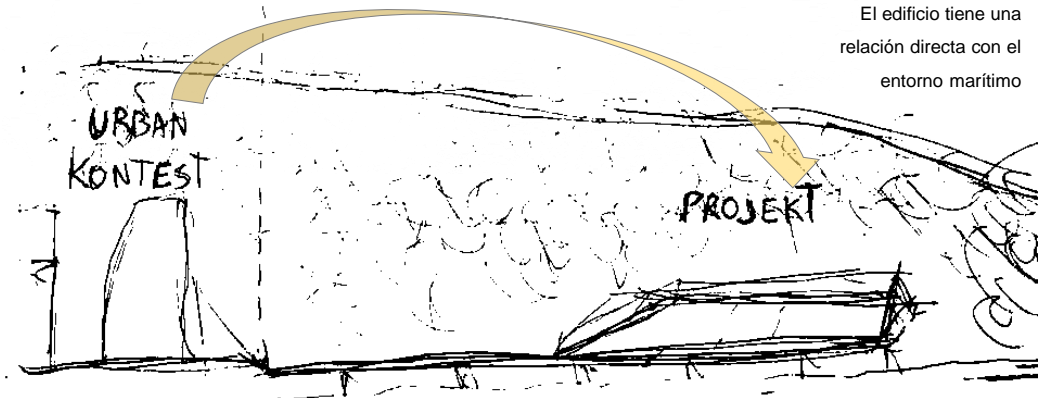
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

IDEA RECTORA:



CONCEPTO - TEORIA:

Según los arquitectos afirman que: "el proyecto se encuentra lejos de la orilla, destacando al edificio como un objeto escultórico flotante, centrado en el kayak como un deporte acuático al aire libre. Como el edificio flota, la relación entre el edificio y el agua es tan estrecha que el usuario obtiene la experiencia completa de la práctica de este deporte en su verdadero entorno." (ArchDaily, 2015, párr. 1)



El edificio tiene una relación directa con el entorno marítimo

Una de las ideas principales en que se basaron los arquitectos para la concepción del edificio arquitectónico es el contexto, es decir, que esta inspirada en las condiciones físicas y sociales del lugar. En primer lugar hace referencia al contexto físico, teniendo como punto de partida las condiciones naturales que posee el lugar tanto del mar como de la geografía misma. El edificio esta diseñado en base a esto, concibiendo su expresión formal de manera mas orgánica, para que tanto el contexto como el objeto arquitectónico destaquen.



El proyecto arquitectónico en estudio tiene aspectos ligados al contexto físico y social. Entonces al contrastarlo con una teoría, cumple con lo que afirma Peter Zumthor, (1998). En la cual sostiene que la arquitectura es un conjunto de memorias. Para el buen desarrollo de la proyección de un edificio, se tiene que ver aspectos como la historia, el contexto, las sensaciones, las percepciones, la escala, la comprensión y las referencias, ya que estos aspectos forman parte de un todo.

Criterios de diseño

CALIDAD DE DISEÑO

El proyecto arquitectónico tiene una calidad destacable en cuanto a su diseño, ya que contrasta sin menospreciar al entorno natural.

VIALIDAD

Al implementar este tipo de arquitectura, es viable por que se adapta a las características que posee en contexto.

PERTINENCIA

El proyecto responde acertadamente a las necesidades que requiere esta zona, y a su misma vez, la reorienta.

INNOVACION

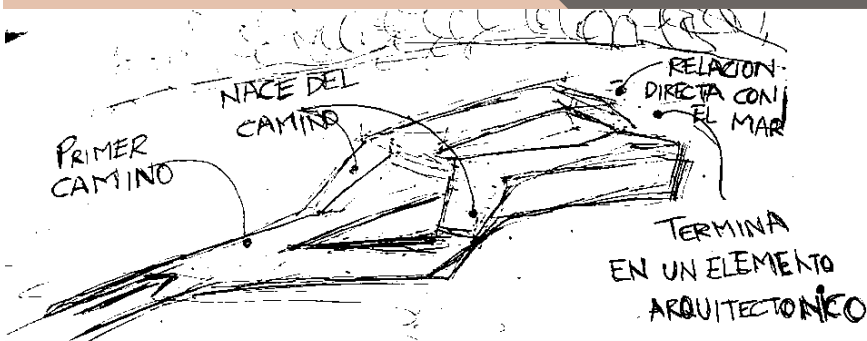
Al ser un proyecto destinado solamente al deporte, lo hace nuevo en el contexto ya que carece de estos equipamientos

NORMATIVO

El proyecto arquitectónico cumple con los requerimientos normativos establecidos localmente. Entonces fue factible su construcción..

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El proyecto se adapta muy bien a las condiciones naturales que tiene el entorno, y a su misma vez tiene un relación directa con este.



La concretización de la idea nace a partir de la intención de la relación mas directa con el entorno natural, de manera que por ser una zona portuaria tiene la necesidad de tener un muelle para el arribo de las embarcaciones, pero el edificio aquí hace lo contrario, nace a travéz de un camino (muelle) pero termina en un edificio.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 03

Referente proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

: DENOTATIVO



Fuente: Archidaily

"El edificio arquitectónico de estudio es un equipamiento deportivo, que funciona como recinto o una construcción provista de los medios necesarios para el aprendizaje, la práctica y la competición de uno o más deportes. Incluyen las áreas donde se realizan las actividades deportivas, los diferentes espacios complementarios y los de servicios auxiliares. Las instalaciones deportivas se componen de uno o más espacios deportivos específicos para un tipo de deporte." (Gallardo, 2007).

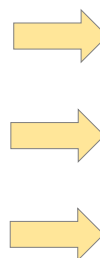
El edificio arquitectónico del presente caso, es un tipo de edificación que desarrolla actividades destinadas a usos recreativos y deportivos, dentro de esta última condición, está centrado únicamente en el deporte acuático "Kayak" ya que esta zona portuaria de Vejle, tiene características de usos recreativos por la presencia de equipamientos destinados a este fin. Además esta zona se encuentra en reactivación, es por eso el motivo de la creación de este tipo de proyecto.



Fuente: Civitatis

: CONNOTATIVO

Según Robert Venturi (1978). "Los edificios deben reflejar las actividades que se desarrollan dentro de ellos, tienen que estar pensados como atractores según el uso que quieren demostrar, es decir, que la morfología de la arquitectura debe estar pensada simbólicamente para que el usuario tenga la percepción inmediata del edificio y de las cosas que están ocurriendo dentro de ellos."



SIGNIFICANTE:

es un edificio arquitectónico que se basa en el contexto natural marítimo para la reactivación de la zona portuaria de vejle, dinamarca



Mencionado la teoría antes descrita, el edificio cumple con eso, porque es un símbolo del desarrollo del deporte acuático Kayak dentro del puerto de Vejle, tanto así que reactiva la zona. Debido a su condición formal, es un edificio único dentro de la zona porque tubo el concepto de que el edificio debe salir de su contexto urbano para tener una relación directa con el contexto marítimo.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

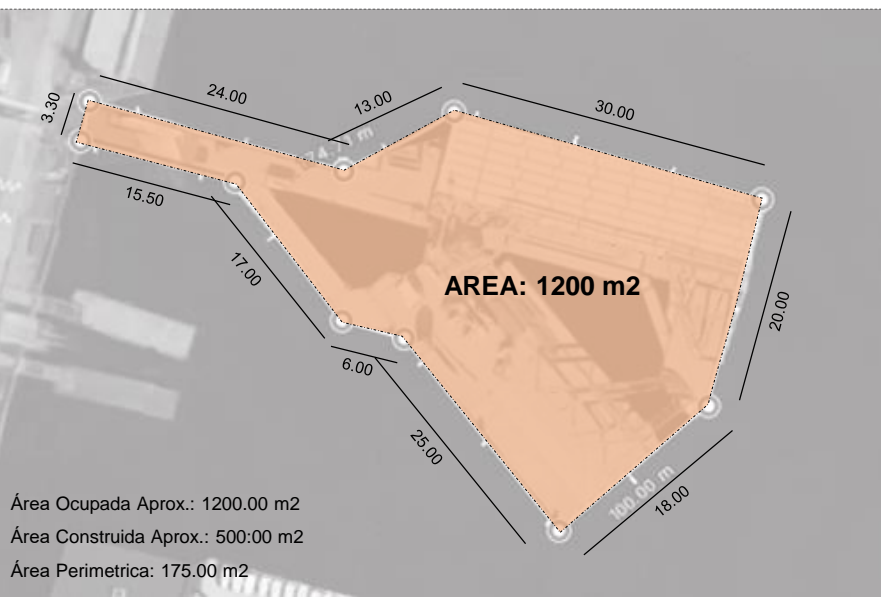
Lamina: **Nº 04**

Referente proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

SUPERFICIE:

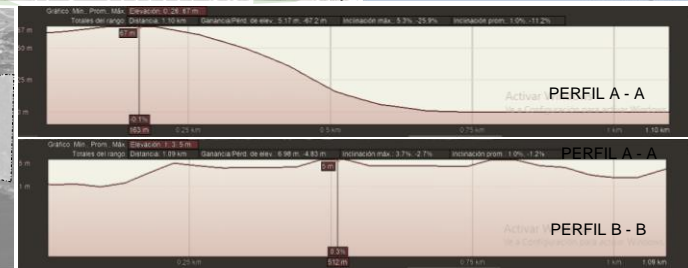
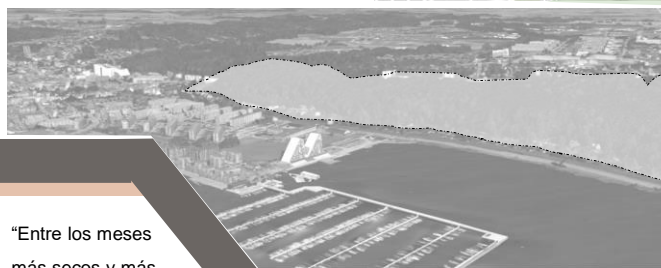
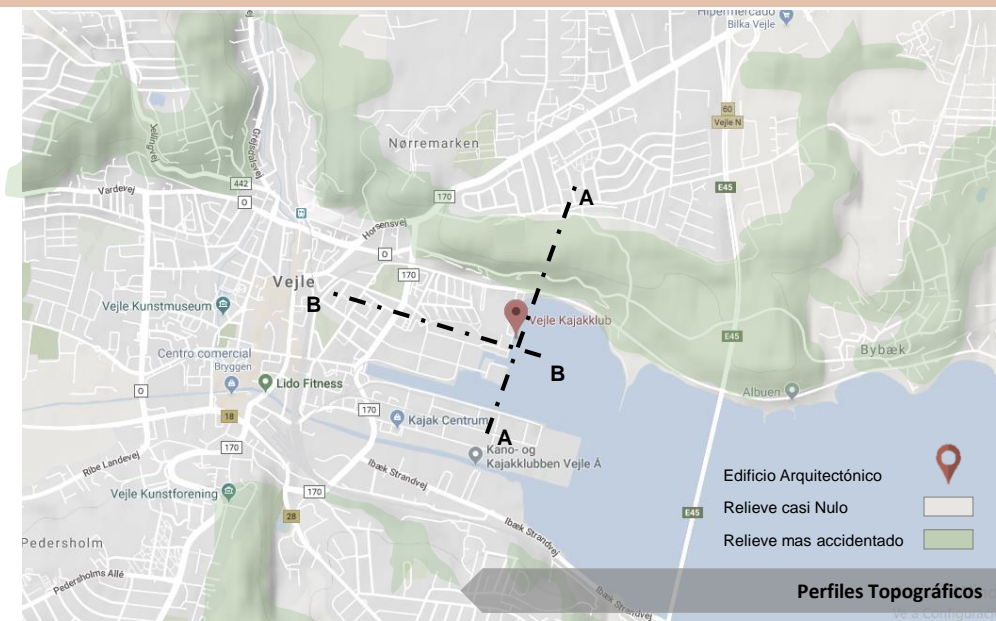


El área donde se emplaza el edificio arquitectónico de estudio, es netamente en el mar, es decir, se edificio encima de esta área natural. Vale decir que el área que ocupa es de 1200.00 m² aprox. Con un área construida de 500.00 m² y un área perimetral de 175.00 m².

TOPOGRAFIA:

La topografía del lugar va desde el nivel 0.00 que corresponde a las orillas del mar, hasta llegar a su tope máximo de 123 m.s.n.m que compete a las grandes montañas arbolizadas cercanas que posee el sector.

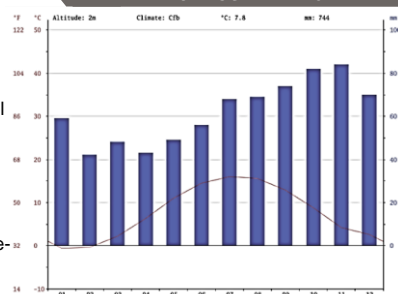
Dentro del casi todo el contexto urbano, se puede observar un relieve del suelo suave, casi nulo. Respecto al proyecto arquitectónico, este se encuentra dentro del área urbana, precisamente en la zona portuaria de Vejle, Dinamarca. El edificio al tener la concepción de edificación dentro del mar, no posee relieve del suelo que lo afecte directamente.



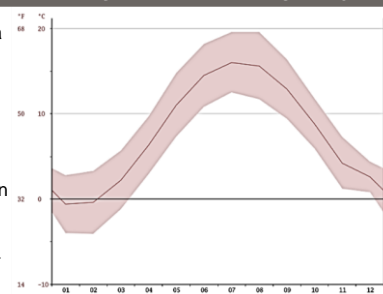
CLIMA:

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	-0.6	-0.4	2.2	6.3	11	14.5	16	15.6	12.9	8.8	4.2	2.6
Temperatura mín. (°C)	-4	-4.1	-1.2	2.9	7.3	10.8	12.5	11.7	9.4	5.9	1.2	0.8
Temperatura máx. (°C)	2.8	3.3	5.7	9.7	14.8	18.2	19.6	19.6	16.4	11.8	7.3	4.4
Temperatura media (°F)	30.9	31.3	38.0	43.3	51.8	58.1	60.8	60.1	55.2	47.8	39.6	36.7
Temperatura mín. (°F)	24.8	24.6	29.8	37.2	45.1	51.4	54.5	53.1	48.9	42.6	34.2	33.4
Temperatura máx. (°F)	37.0	37.9	42.3	49.5	58.6	64.8	67.3	67.3	61.5	53.2	45.1	39.9
Precipitación (mm)	59	42	48	43	49	56	68	69	74	82	84	70

"Entre los meses más secos y más húmedos, la diferencia en las precipitaciones es 42 mm. Durante el año, las temperaturas medias varían en 16.6 ° C." (Climate-data, 2018).



La precipitación es la más baja en febrero, con un promedio de 42 mm. Con un promedio de 84 mm, la mayor precipitación cae en noviembre." (Climate-data, 2018).



"A una temperatura media de 16.0 ° C, julio es el mes más caluroso del año. enero tiene la temperatura promedio más baja del año. Es -0.6 ° C." (Climate-data, 2018).

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

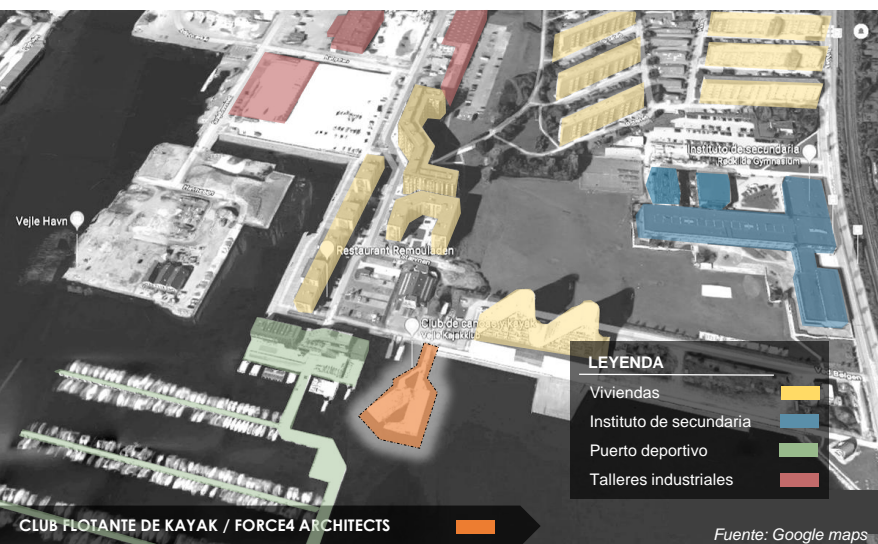
Lamina:
Nº **06**

Referente
proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

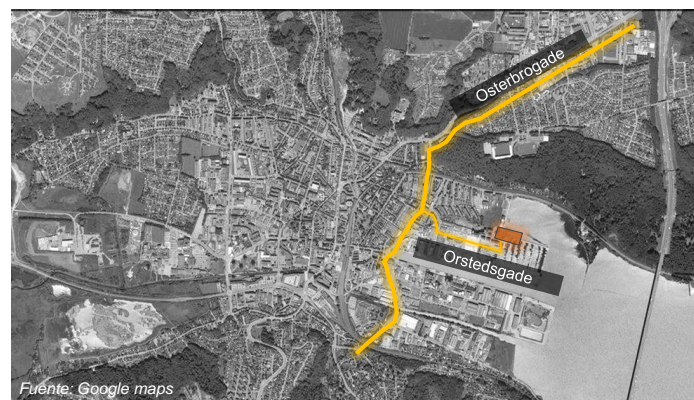
EMPLAZAMIENTO:



ACCESIBILIDAD:

Contexto Mediato

Para llegar al objeto arquitectónico de estudio, primero se tiene que estar por la vía intermunicipal Norrebrogade para después intersectarse con la vía secundaria Orstedsgade hasta llegar al limite del puerto donde se encuentra el proyecto.

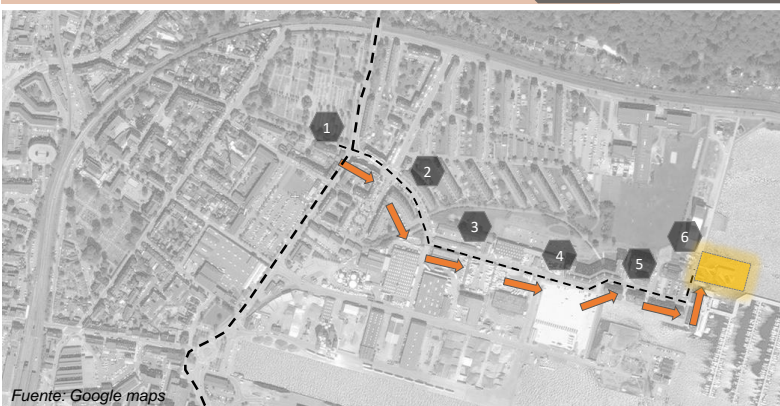


Contexto Inmediato

Mediante la vía terrestre Orstedsgade se accede únicamente al edificio arquitectónico, pero a su misma vez tiene la posibilidad de entrar mediante el mar.



APROXIMACION:

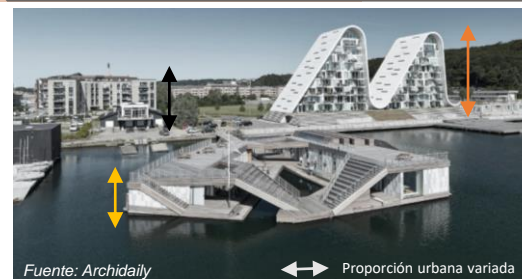


Conforme se va llegando al proyecto arquitectónico, secuencialmente se percibe que el contexto urbano tiene criterios de diseño al propósito, como por ejemplo, existe una buena proporción entre los tamaños y sus elementos que componen los edificios tal y como se muestran en las imágenes, además tienen una escala adecuada respecto a la vía pública. Lo que no destaca del contexto, es mientras uno va accediendo hasta llegar al proyecto, no se sabe realmente las actividades que se están dando en el puerto, es decir, realmente no se percibe la existencia del puerto desde estos accesos.

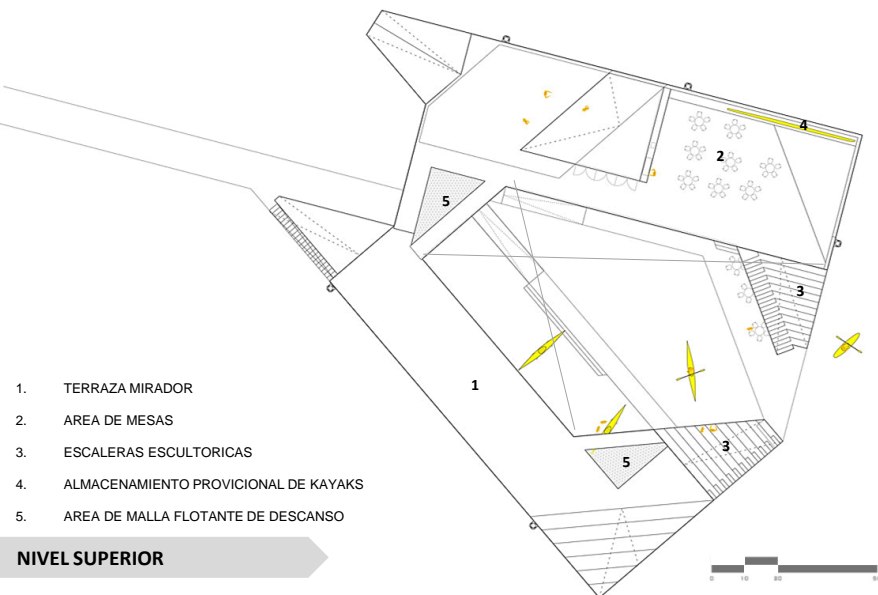
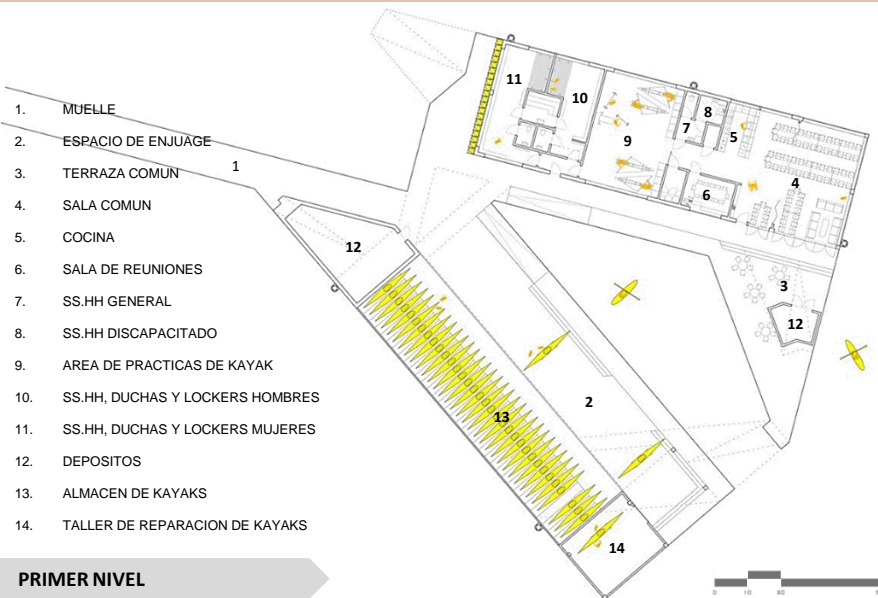


PERFIL URBANO:

Realmente no existe una lectura ordenada de las proporciones del contexto, porque lo que se busca es que predomine el área natural, entonces se toma mas en cuenta este aspecto a la hora de proyectar.

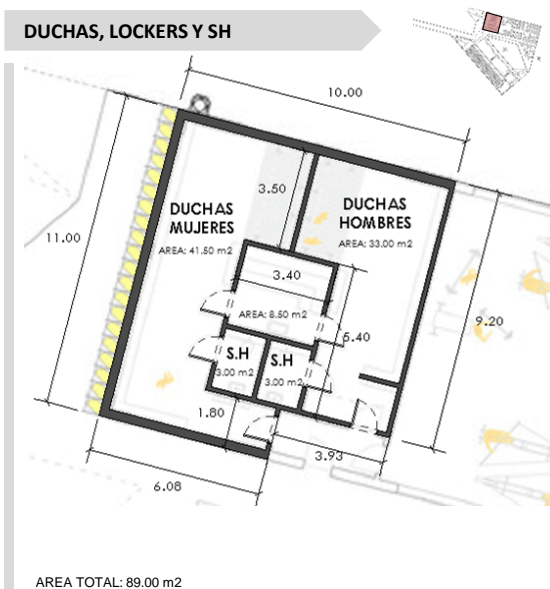


LISTA DE AMBIENTES

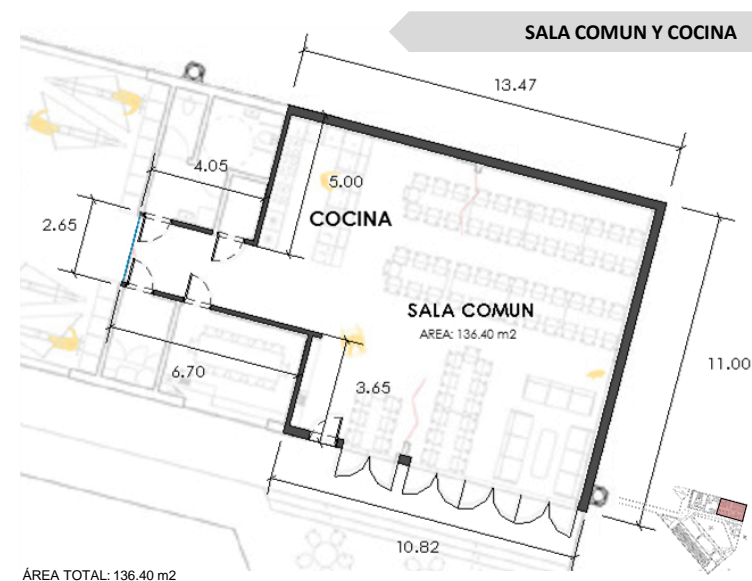


ÁREA Y DIMENSIONES DE AMBIENTES

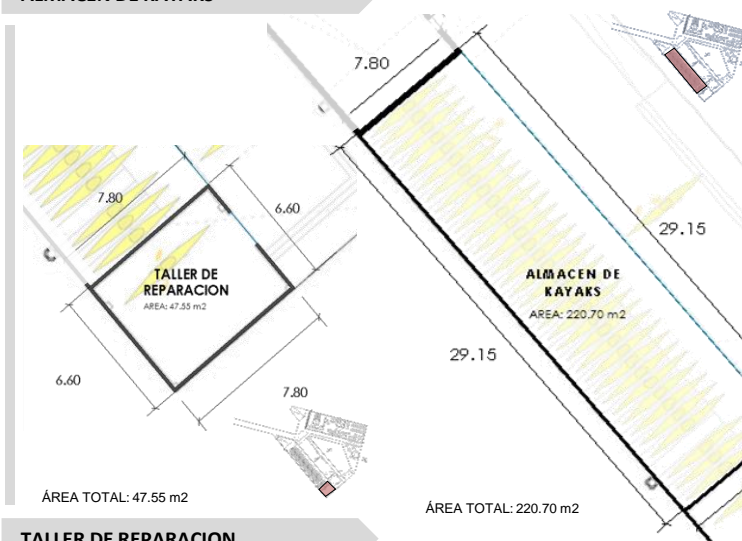
DUCHAS, LOCKERS Y SH



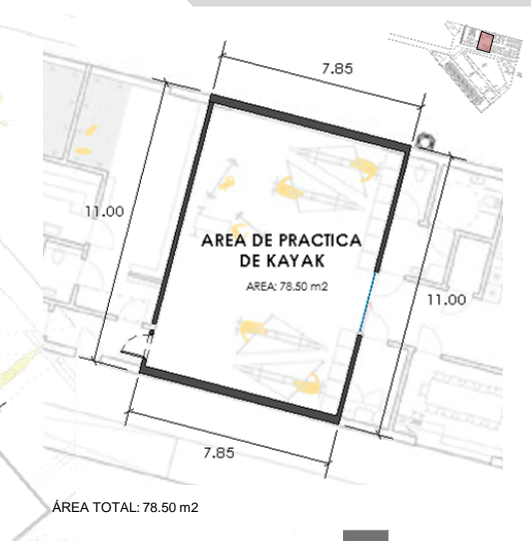
SALA COMUN Y COCINA



ALMACEN DE KAYAKS

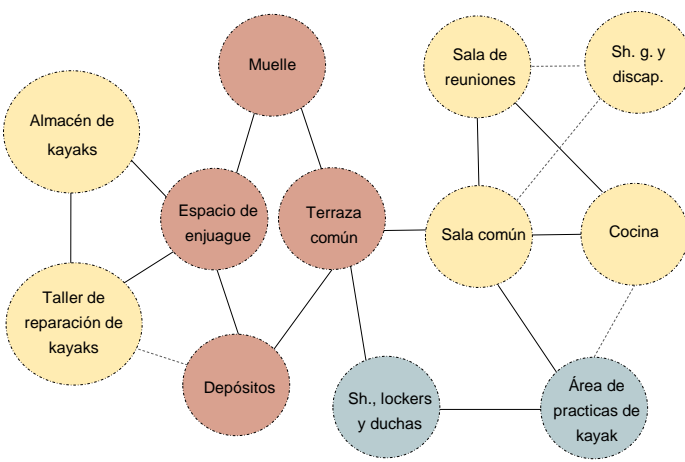


SALA COMÚN Y COCINA



TALLER DE REPARACION

ORGANIGRAMA



Mediante este esquema, se muestra la organización del edificio, partiendo siempre desde el espacio publico, el cual te reparte a las áreas semipúblicas. Asimismo, se puede tener un acceso directo del publico al privado mediante espacios de menor jerarquía.

FLUJOGRAMA

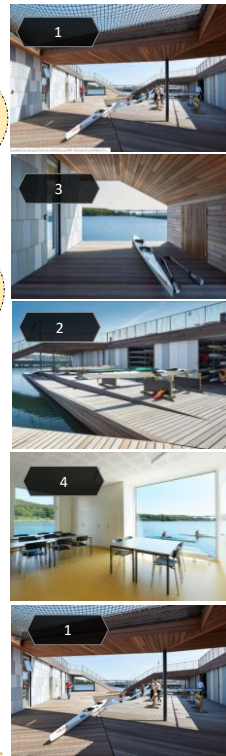
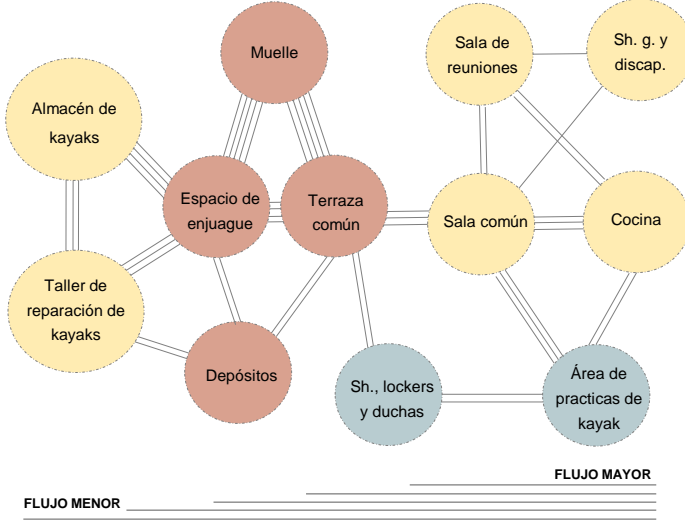
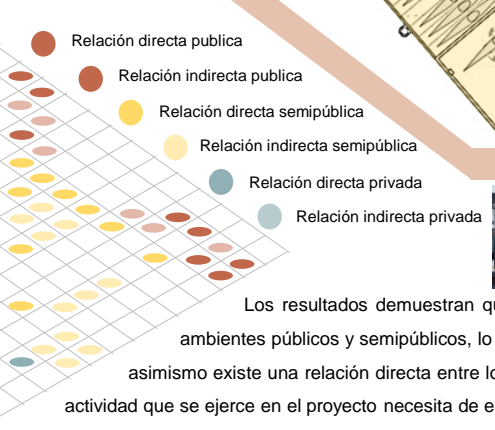


DIAGRAMA DE RELACIONES

Mediante el esquema de diagramas, se muestra las relaciones funcionales que tiene el edificio. Para sistematizar la información, el proyecto se dividió en 3 sectores, publico, semipúblico y privado, y asu misma vez con cada ambiente que lo caracteriza.

AREA	ESPACIOS (AMBIENTES)
PUBLICO	Muelle
	Espacio de enjuague
	Terraza común
SEMI - PUBLICO	Sala común
	Cocina
	Sala de reuniones
	Ss.hh general
	Ss.hh discapacitado
	Almacen de kayaks
PRIVADO	Taller de reparaciones de kayak
	Area de practicas de kayak
	Ss.hh, duchas y lockers hombres y mujeres
	Depósitos



Los resultados demuestran que existe una relación funcional mayor entre los ambientes públicos y semipúblicos, lo cual esta bien por que son mas compatibles, asimismo existe una relación directa entre lo publico y privado, pero esto se justifica por que la actividad que se ejerce en el proyecto necesita de este espacio privado.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina: **Nº 09**

Referente proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

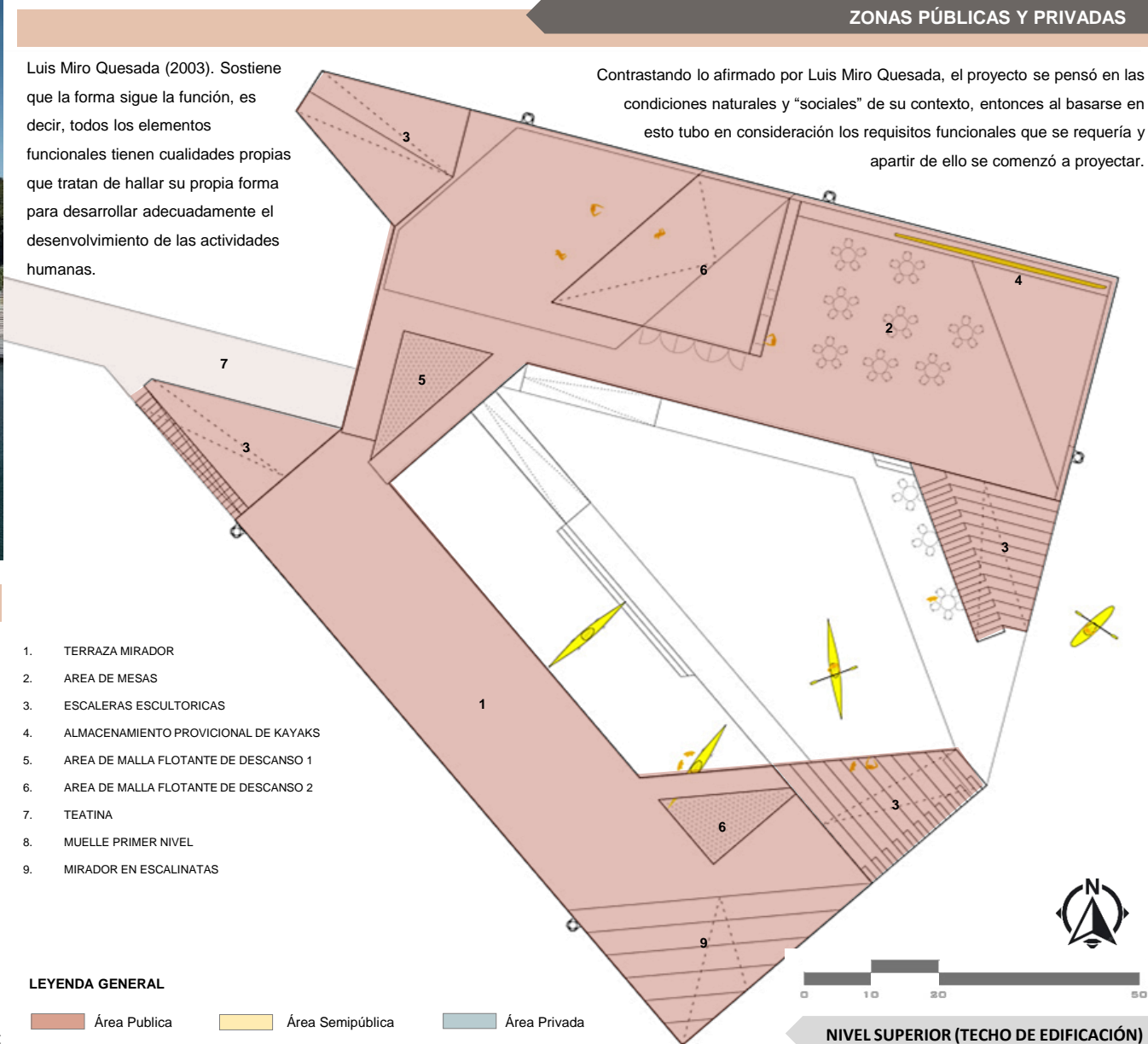
El nivel superior de proyecto arquitectónico es netamente publico, debido a que tiene una relación directa desde el muelle, que este a su vez tiene contacto directo con el área urbana. Las funciones establecidas en este nivel están destinadas para usarlas cuando las funciones del primer nivel no se usan. En conclusión, el proyecto en general tiene las condiciones para usarse como espacio publico.



Luis Miro Quesada (2003). Sostiene que la forma sigue la función, es decir, todos los elementos funcionales tienen cualidades propias que tratan de hallar su propia forma para desarrollar adecuadamente el desenvolvimiento de las actividades humanas.

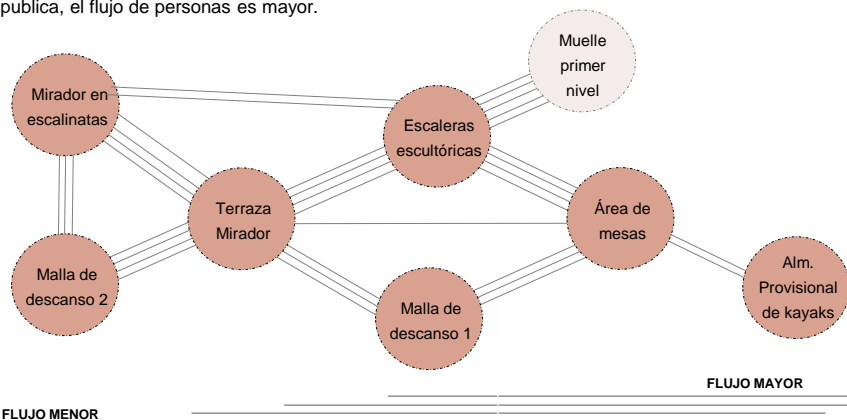
Contrastando lo afirmado por Luis Miro Quesada, el proyecto se pensó en las condiciones naturales y "sociales" de su contexto, entonces al basarse en esto tubo en consideración los requisitos funcionales que se requería y a partir de ello se comenzó a proyectar.

ZONAS PÚBLICAS Y PRIVADAS



FLUJOGRAMA

Todas las funciones que se desenvuelven en este nivel están relacionadas, porque este esta diseñado para que funcione como un espacio publico de manera integral, entonces al tener esta condición publica, el flujo de personas es mayor.



FLUJO MENOR

FLUJO MAYOR

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

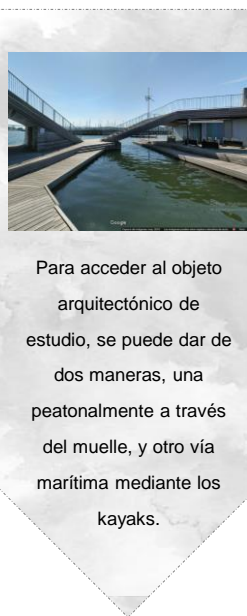
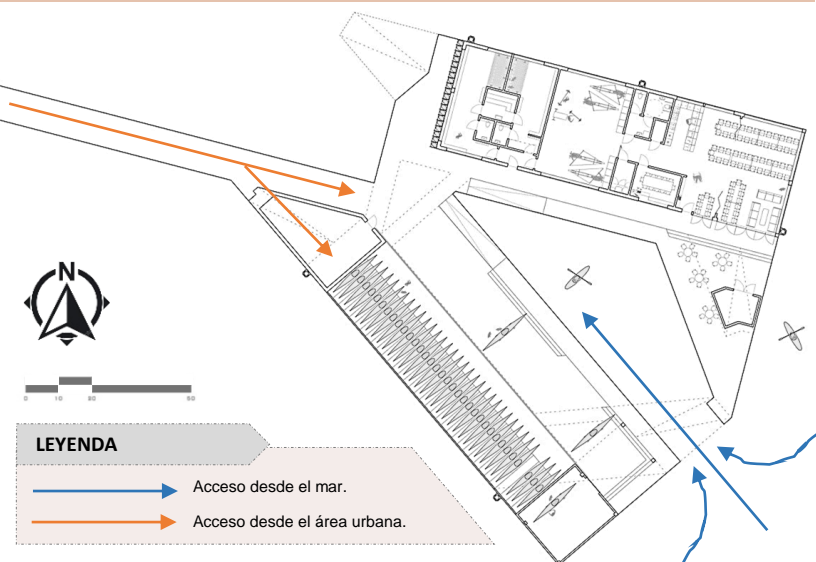
Nº 10

Referente
proyectual:

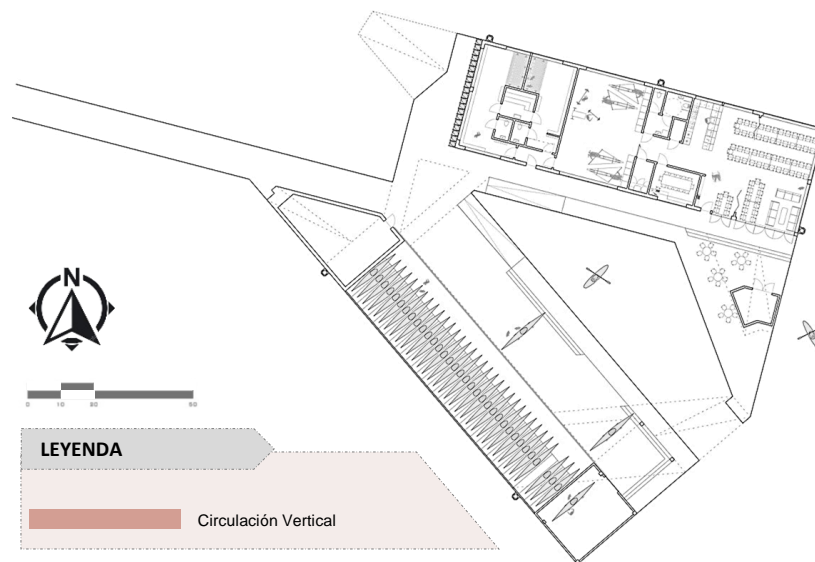
CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

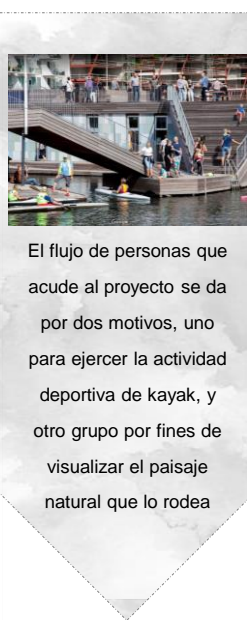
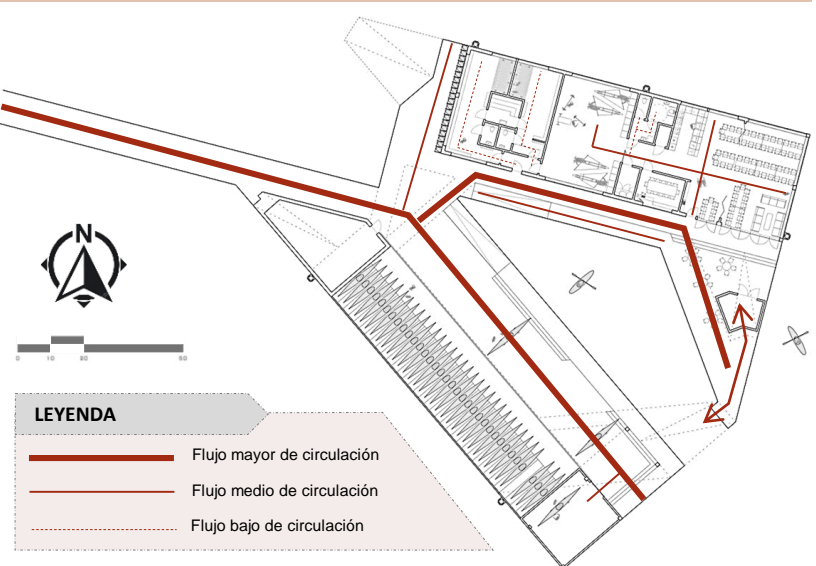
ACCESOS



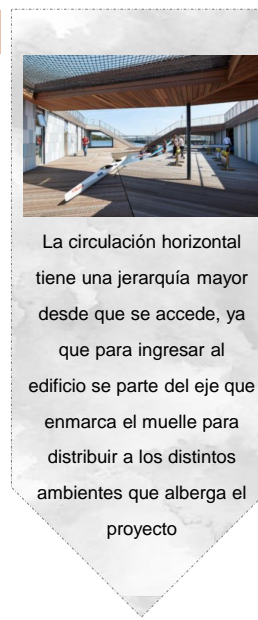
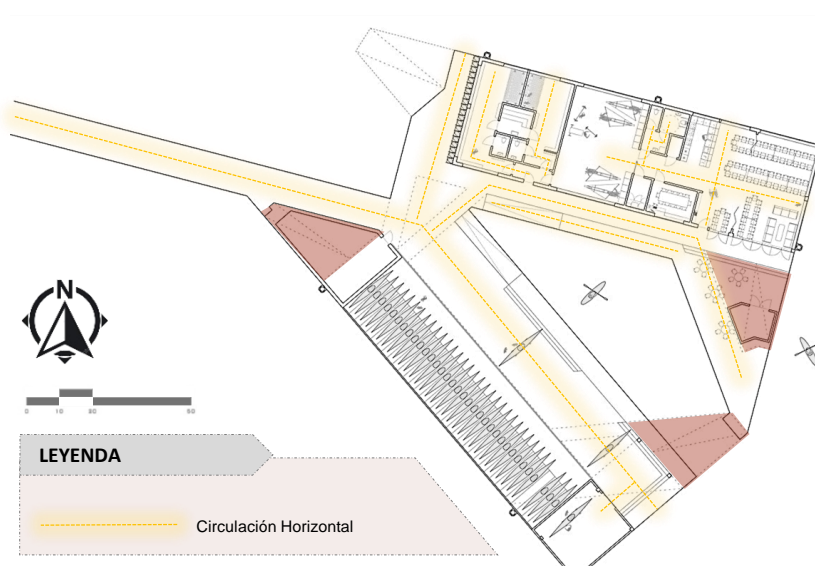
CIRCULACIÓN VERTICALES



FLUJOS



CIRCULACIONES HORIZONTALES



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina: **Nº 11**

Referente proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

TIPOS DE USUARIOS



DEPORTISTA

RECREARSE
EJERCER EL DEPORTE
SOCIALIZAR
VISUALIZAR



TURISTAS O VISITANTES LOCALES

VISUALIZAR
RECREARSE
SOCIALIZAR



RESIDENTES (TRABAJADORES)

REPARAR
CUIDAR
VISUALIZAR



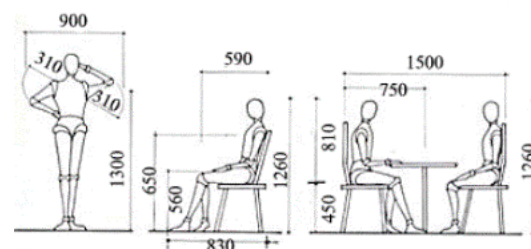
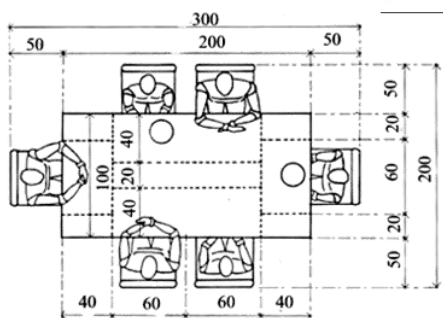
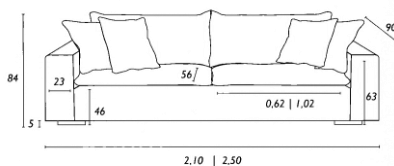
PRACTICANTES DE KAYAK

RECREARSE
PRACTICAR EL DEPORTE
SOCIALIZAR
VISUALIZAR

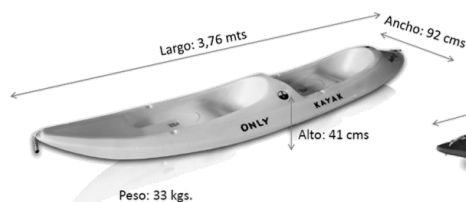


MOBILIARIO

Sala común y mesas exteriores



Kayak

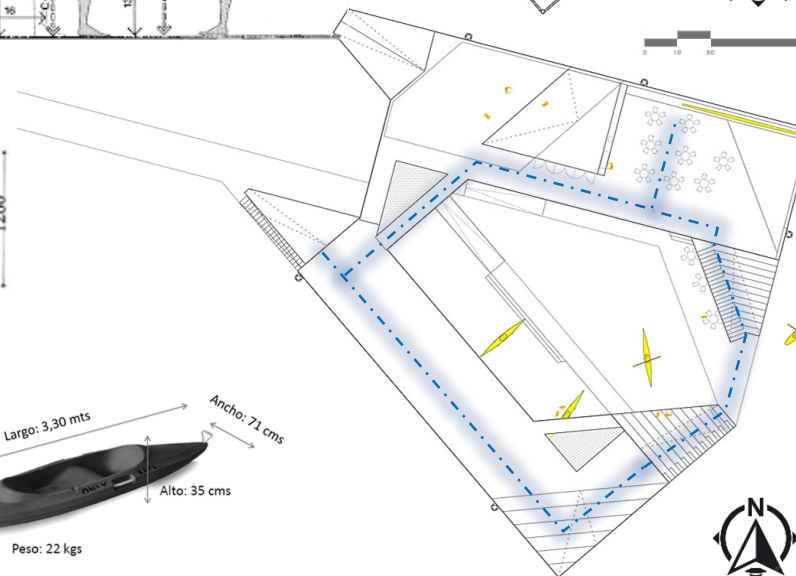
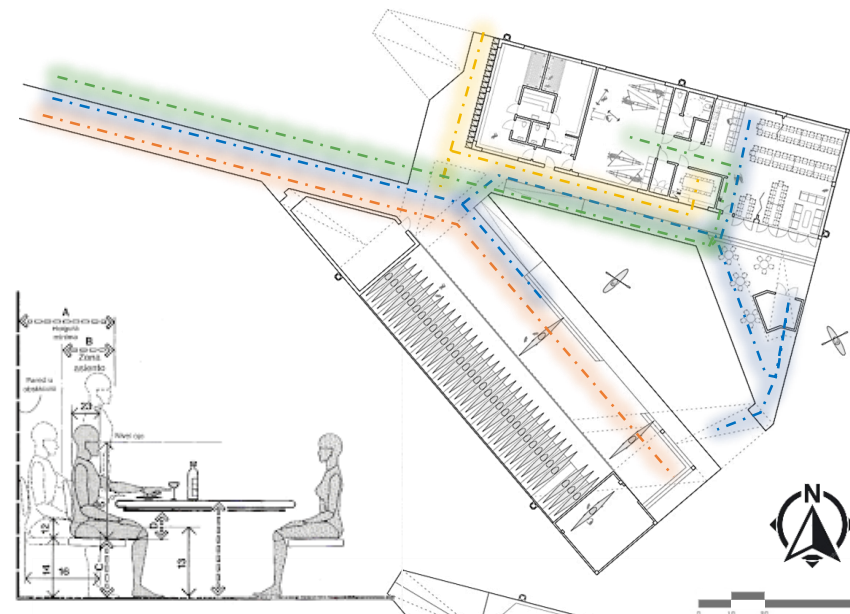


Kayak doble



Kayak simple

CICLO FUNCIONAL



JERARQUÍA

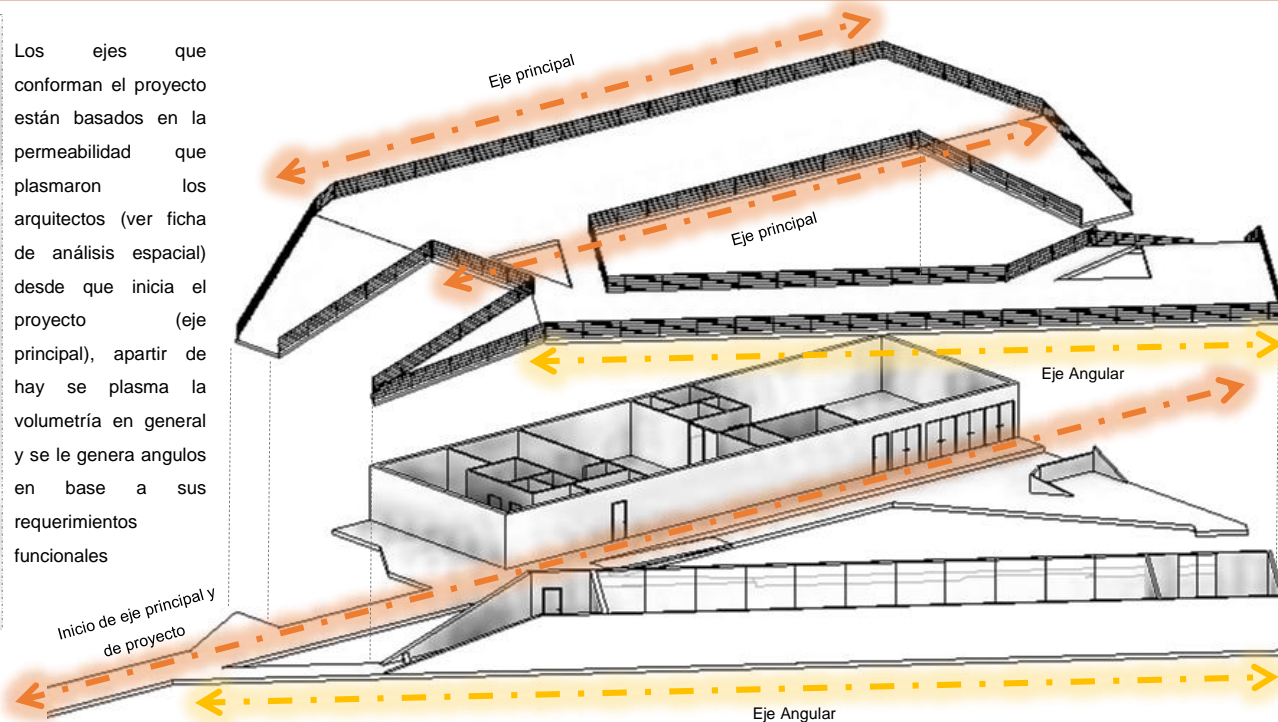
La jerarquía del proyecto consiste en el concepto inicial en que se basaron. La idea de poner el objeto arquitectónico en el mar para tener una relación directa entre naturaleza – usuario, genera una percepción de que la parte donde termina el proyecto es en su misma composición formal y a su misma vez, genera la relación con el entorno que se plasmó desde un principio



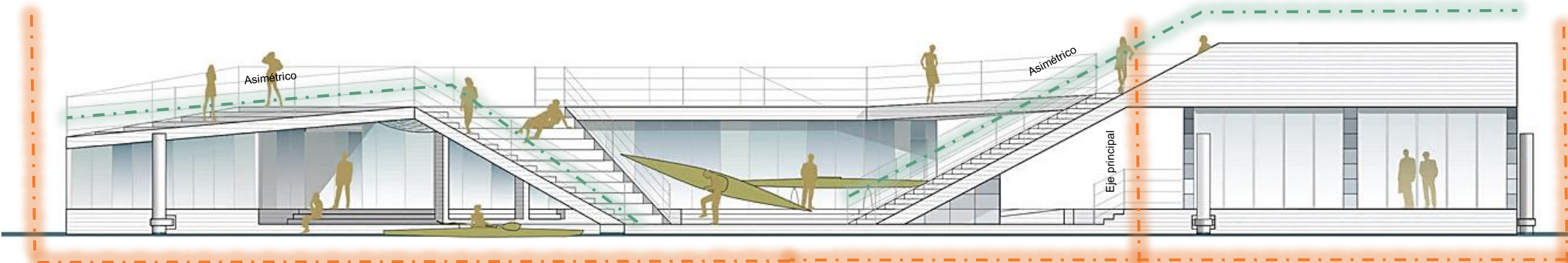
EDIFICIO SIMÉTRICO DE CARACTERÍSTICAS ASIMÉTRICAS

A nivel general, el edificio está caracterizado por contener proporciones parecidas, es decir, pese a tener rasgos asimétricos por la presencia de sus ángulos que distorsionan una forma regular, el conjunto de todo esto lo hace simétrico.

EJES DEL PROYECTO

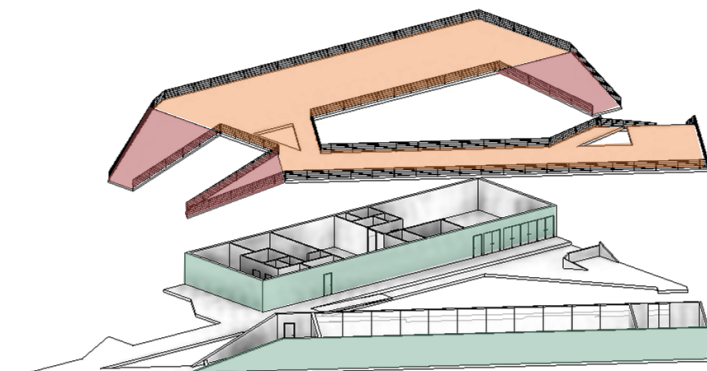


Los ejes que conforman el proyecto están basados en la permeabilidad que plasmaron los arquitectos (ver ficha de análisis espacial) desde que inicia el proyecto (eje principal), a partir de hay se plasma la volumetría en general y se le genera ángulos en base a sus requerimientos funcionales



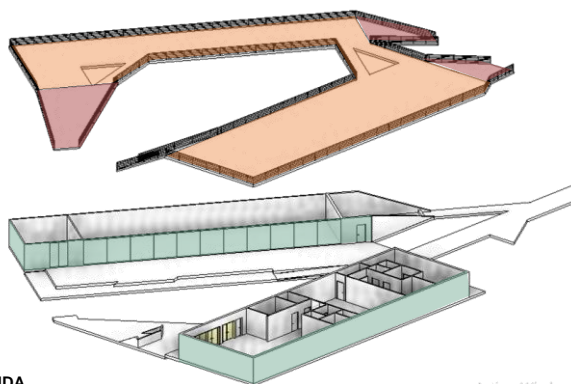
Proporción y escala simétrica

COMPOSICIÓN DE LINEAS Y PLANOS



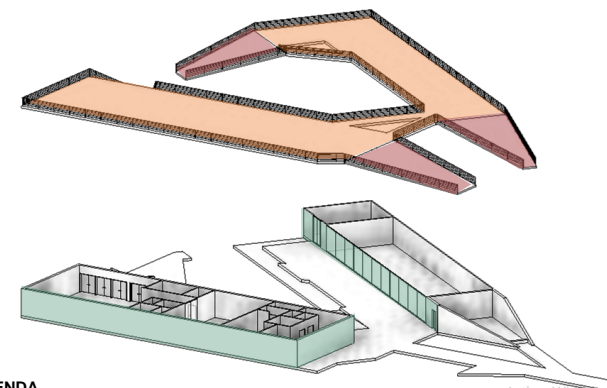
LEYENDA

Planos Verticales Planos horizontales Planos angulares



LEYENDA

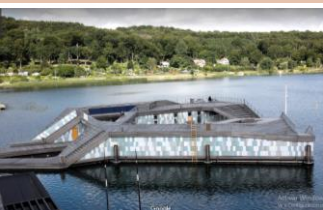
Planos Verticales Planos horizontales Planos angulares



LEYENDA

Planos Verticales Planos horizontales Planos angulares

COMPOSICIÓN DEL VOLUMEN



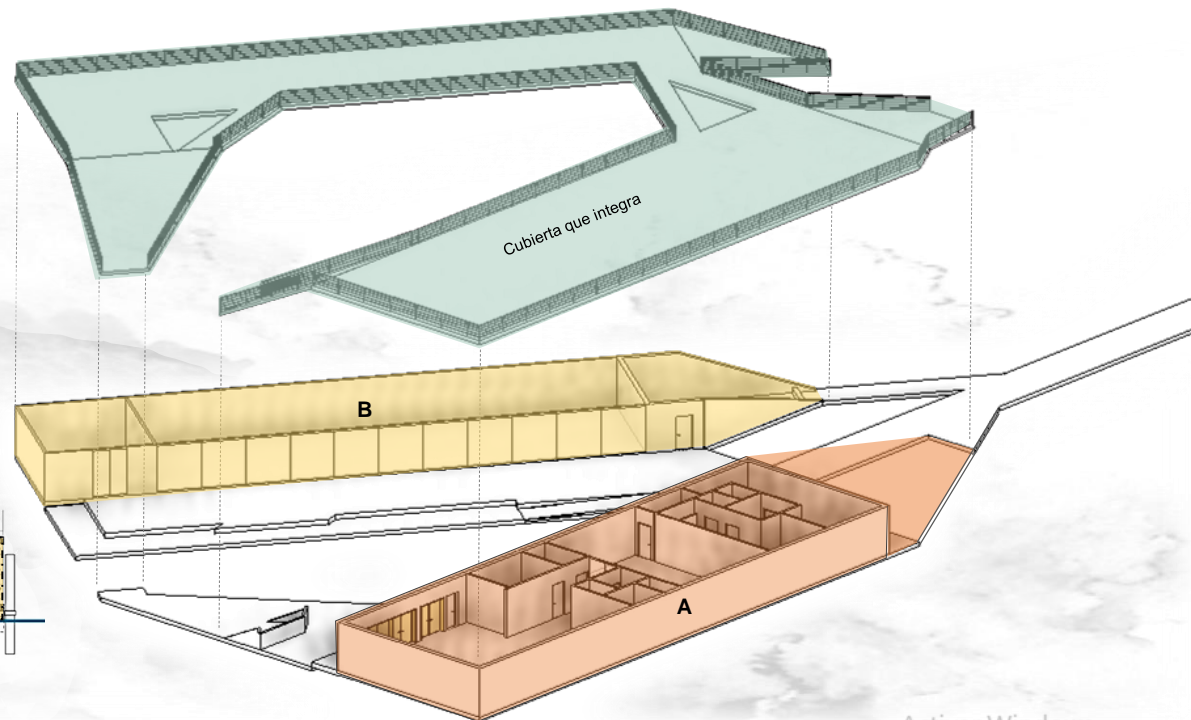
El objeto arquitectónico tiene como resultado de su composición de dos formas independientes que albergan funciones, pero esta morfología del edificio tiene una lectura integral debido a la forma de su cubierta, que unifica a ambos volúmenes. Para esto los arquitectos que diseñaron esto afirma que:

“Se proyecta dos volúmenes, uno dedicado a los usuarios, y otro a los kayaks, generan un patio que rodea un espacio central de agua. Esto le entrega a los usuarios el máximo provecho de la ruta de navegación directa hacia el fiordo. El espacio central de agua fortalece la comunidad y apoya el sentimiento de club.” (ArchDaily, 2015, párr.. 2)



LEYENDA

Volumen A Volumen B Elemento formal que lo integra



Active Window

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

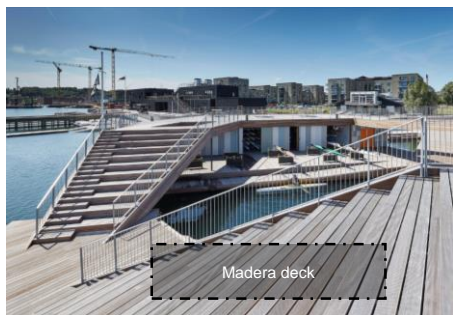
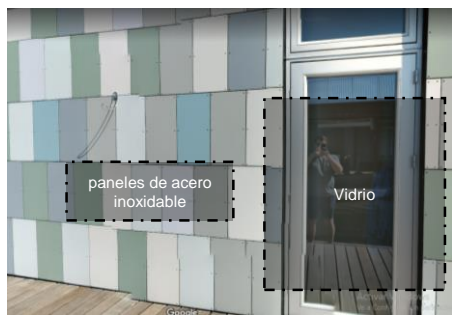
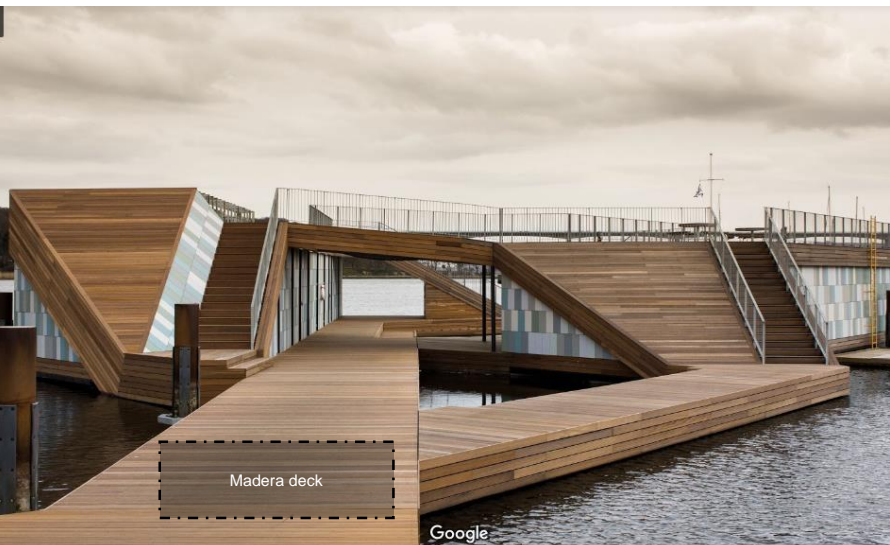
Lamina:

Nº 14

Referente proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

MATERIALIDAD



VIDRIO

El vidrio está pensado de manera que no sea el protagonista principal como es la madera, solo se emplea este material para las conexiones visuales del interior con el exterior, y esto se da en menor cantidad.



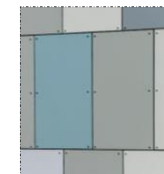
MADERA

Toda la parte visual y externa del proyecto, está cubierta de este tipo de madera, ya que la concepción del proyecto nace del muelle mismo para luego culminar en el edificio mismo, es por ello que se emplea este material. Además al estar edificado en un entorno natural, la madera tiene cierta **mimesis** con el contexto ya que es un material natural, entonces se ve más integral el proyecto respecto al lugar donde se emplaza.



PLANCHAS DE ACERO

El motivo de la empleabilidad de este material, se debe a que es manejable, es fácil de reemplazar, es decir, este material en el proyecto están colocados por pequeñas planchas, las cuales al juntarlos, forman una textura que se integra con los demás materiales. Para que la humedad no afecte este material, se recubre de una pintura epóxica.



COLOR

El color cumple un rol muy importante dentro del objeto arquitectónico de estudio, ya que en la aplicación de los materiales, estos tienen un color que va acorde al contexto natural, generando cierta **mimesis** haciendo que el edificio y el entorno cumplan un rol importante dentro del área portuaria de Vejele.



Colores usados en el proyecto



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina: **Nº 15**

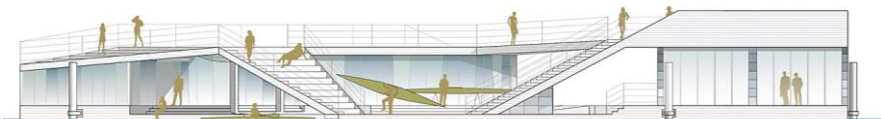
Referente proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

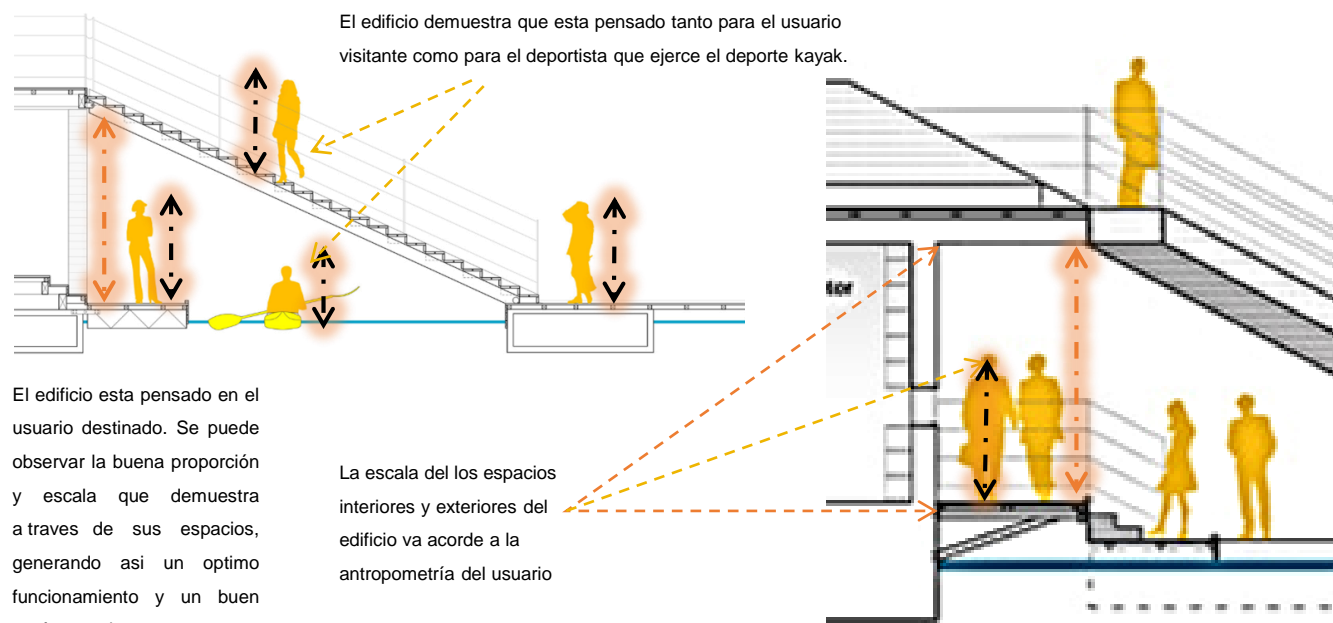


El tamaño del proyecto arquitectónico no va acorde con las edificaciones cercanas del contexto urbano, por que este se diseño en base al contexto natural.



La proporción del edificio demuestra que tiene una morfología simétrica, a pesar de que la planta arquitectónica es asimétrica, los volúmenes tienen casi las mismas dimensiones y formas, por ende genera una proporción similar

ESCALA

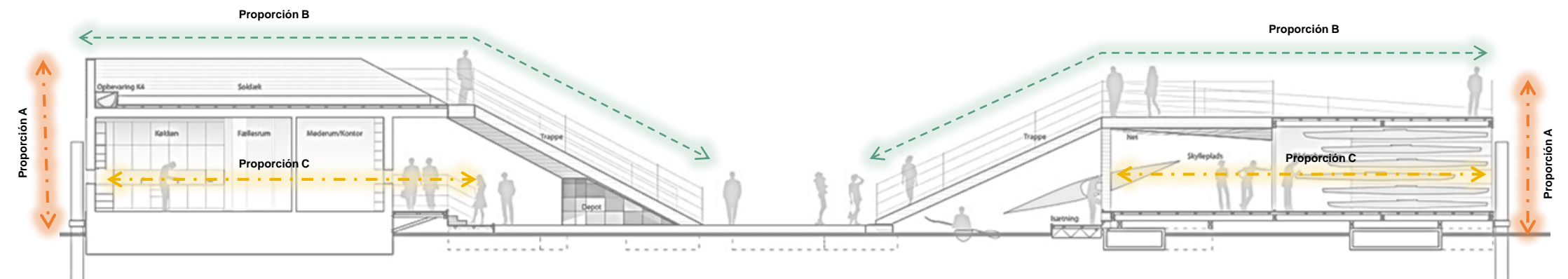


El edificio demuestra que esta pensado tanto para el usuario visitante como para el deportista que ejerce el deporte kayak.

El edificio esta pensado en el usuario destinado. Se puede observar la buena proporción y escala que demuestra a través de sus espacios, generando así un óptimo funcionamiento y un buen confort en las personas que acuden a esta edificación.

La escala de los espacios interiores y exteriores del edificio va acorde a la antropometría del usuario

PROPORCIÓN



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 16

Referente proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

ESPACIOS CERRADOS

Los espacios cerrados son los ambientes semipúblicos y privados, pero que tienen un contacto visual con el espacio exterior a través de la materialidad de transparencia empleada (vidrio).



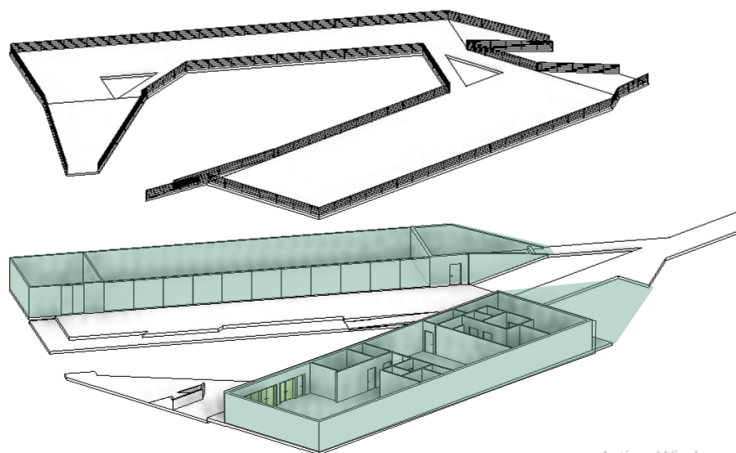
ESPACIOS SEMIABIERTOS

Los espacios semicerrados del objeto arquitectónico son las áreas que tienen un contacto directo con el espacio abierto, pero que tienen una percepción entre cerrada y abierta, tal como se aprecia en la imagen

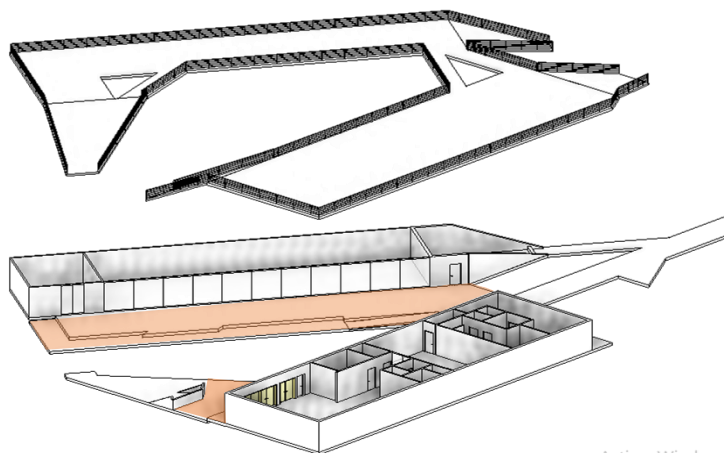


ESPACIOS ABIERTOS

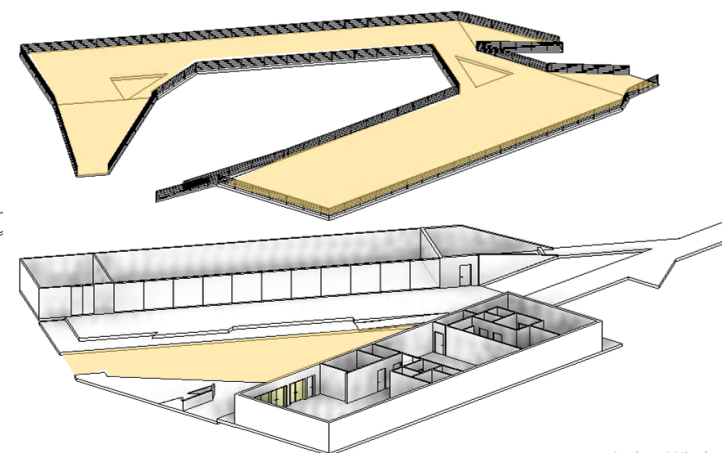
El espacio abierto del proyecto se debe a la condición formal que tiene, ya que debido a esto, genera un espacio interior abierto con el mar integrado para la actividad deportiva del kayak que ejerce el edificio.



Acting Windows



Acting Windows



Acting Windows

LEYENDA GENERAL

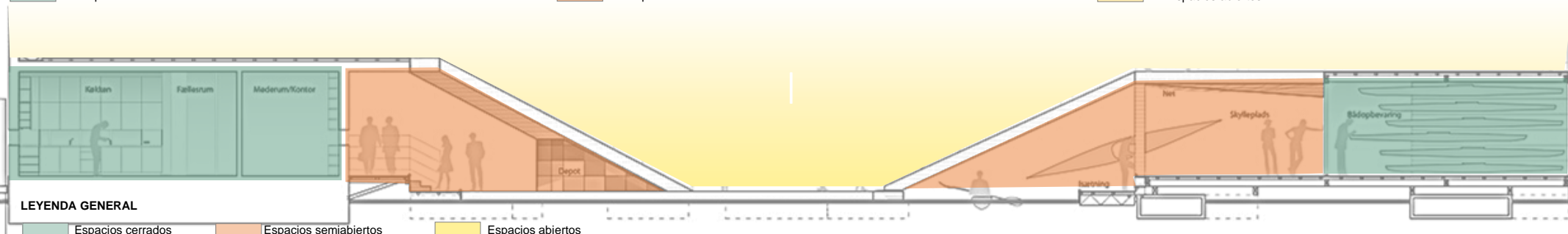
■ Espacios cerrados

LEYENDA GENERAL

■ Espacios semiabiertos

LEYENDA GENERAL

■ Espacios abiertos



LEYENDA GENERAL

■ Espacios cerrados ■ Espacios semiabiertos ■ Espacios abiertos

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

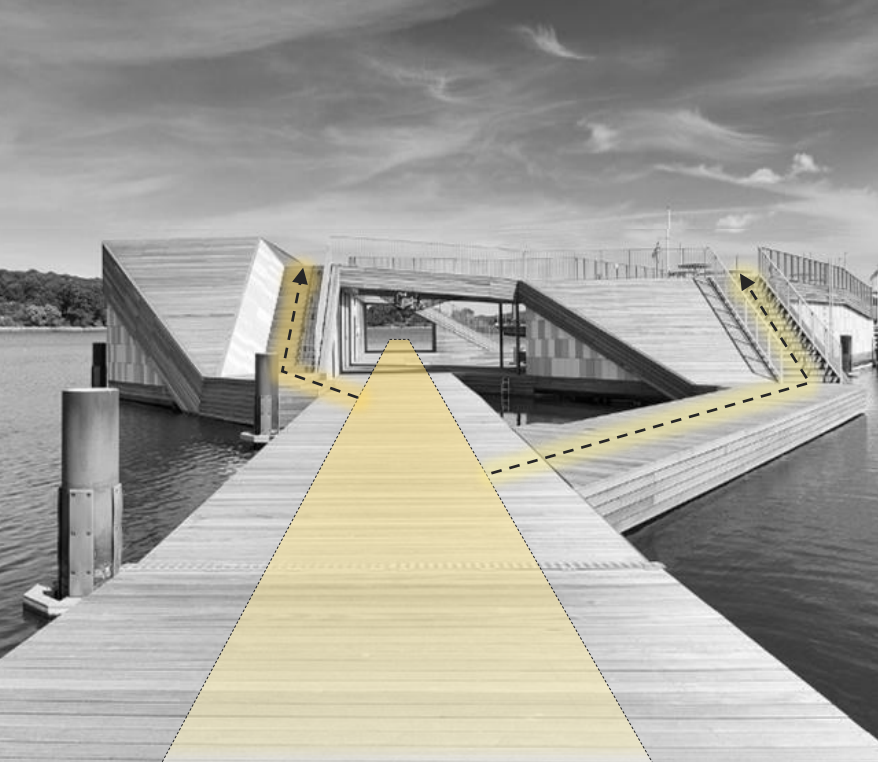
Nº 17

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Referente proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

El edificio arquitectónico es un contenedor de espacios muy bien logrados, generando jerarquías, ejes, permeabilidad y legibilidad, siendo eficiente para los usuarios que acuden al proyecto. Todos estos espacios están priorizados según su condición, es decir, la conexión entre ellos depende de los usos destinados y todos cumplen con su objetivo requerido.



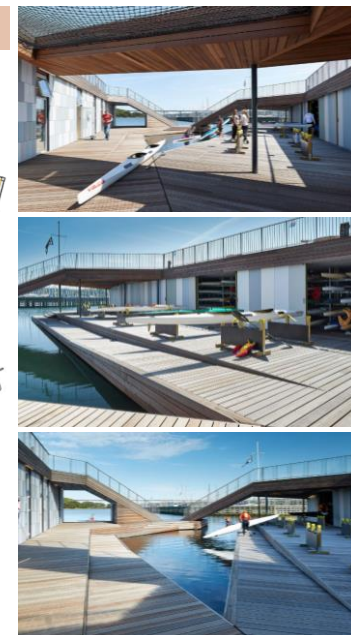
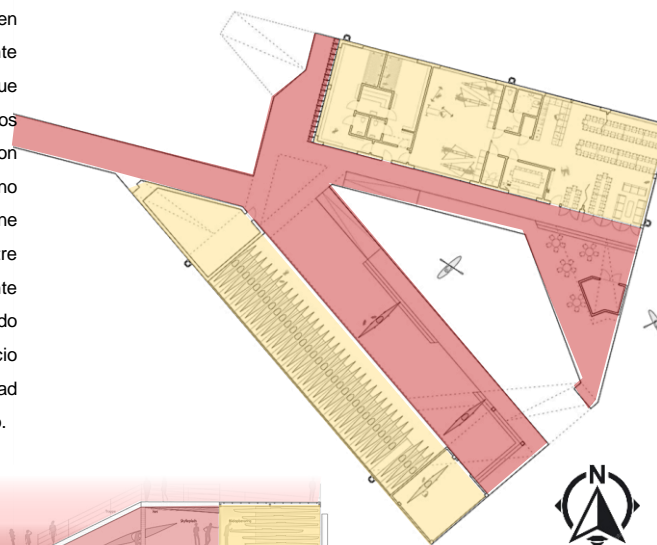
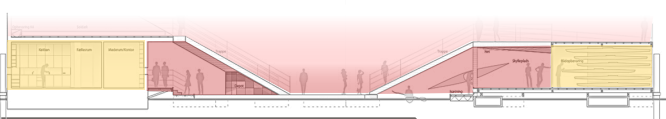
PERMEABILIDAD

El proyecto arquitectónico tiene la permeabilidad muy clara. Esto se aprecia desde el inicio del proyecto en su eje principal, para finalmente culminar en el edificio, pero la permeabilidad sigue dándole valor al contexto natural marítimo.

PUBLICO - PRIVADO

Espacio netamente publico Espacio parcialmente privado

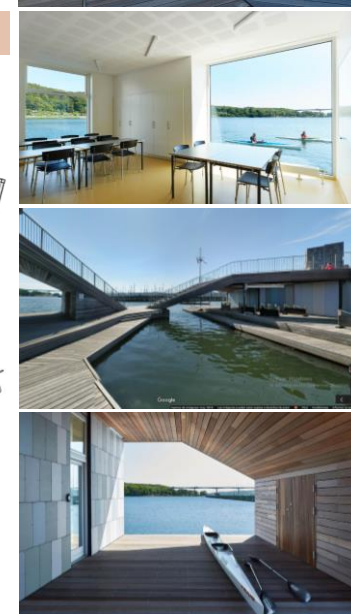
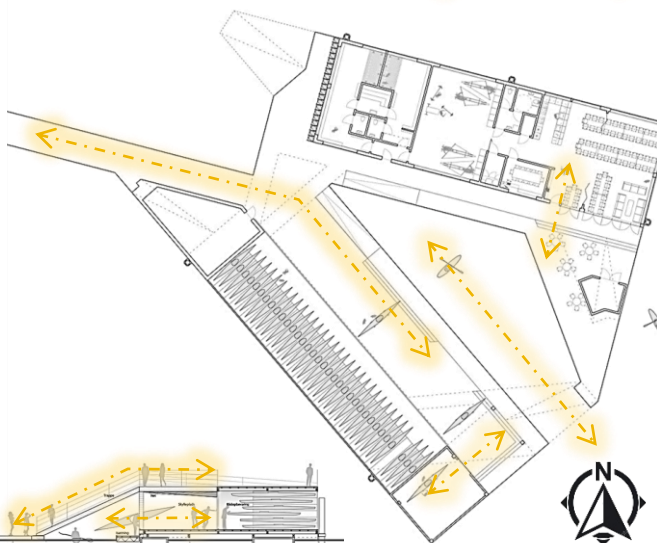
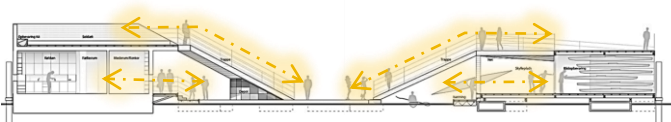
El proyecto arquitectónico está dividido en dos sectores, espacios netamente públicos, es decir, espacios que funcionan las 24 hrs del día, y espacios parcialmente privados, porque en sí son públicos, pero su funcionamiento no tiene características para que funcione como espacio público. La relación entre estos sectores se da mayormente cuando el espacio parcialmente privado está funcionando ya que el espacio público para ejercer la actividad deportiva, necesita del espacio privado.



INTERIOR - EXTERIOR

Relación entre interior y exterior

La relación entre el interior y exterior está bien definida en el edificio arquitectónico. Esto es legible a través de las permeabilidades, las materialidades, las jerarquías volumétricas que se demuestra. En el nivel cubierta es un espacio netamente público y abierto, y se puede apreciar las actividades que ocurren en el primer nivel, esto demuestra que hay una buena relación entre de espacios

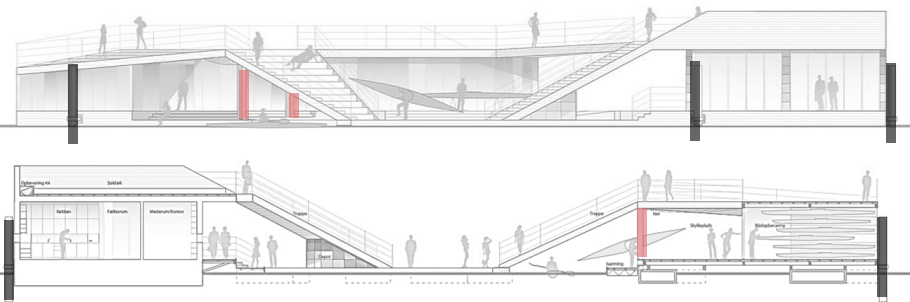
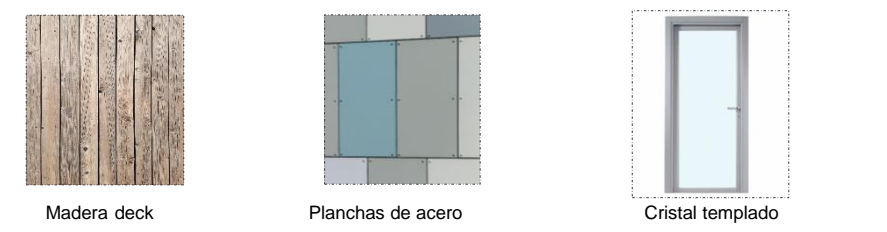


SISTEMA ESTRUCTURAL



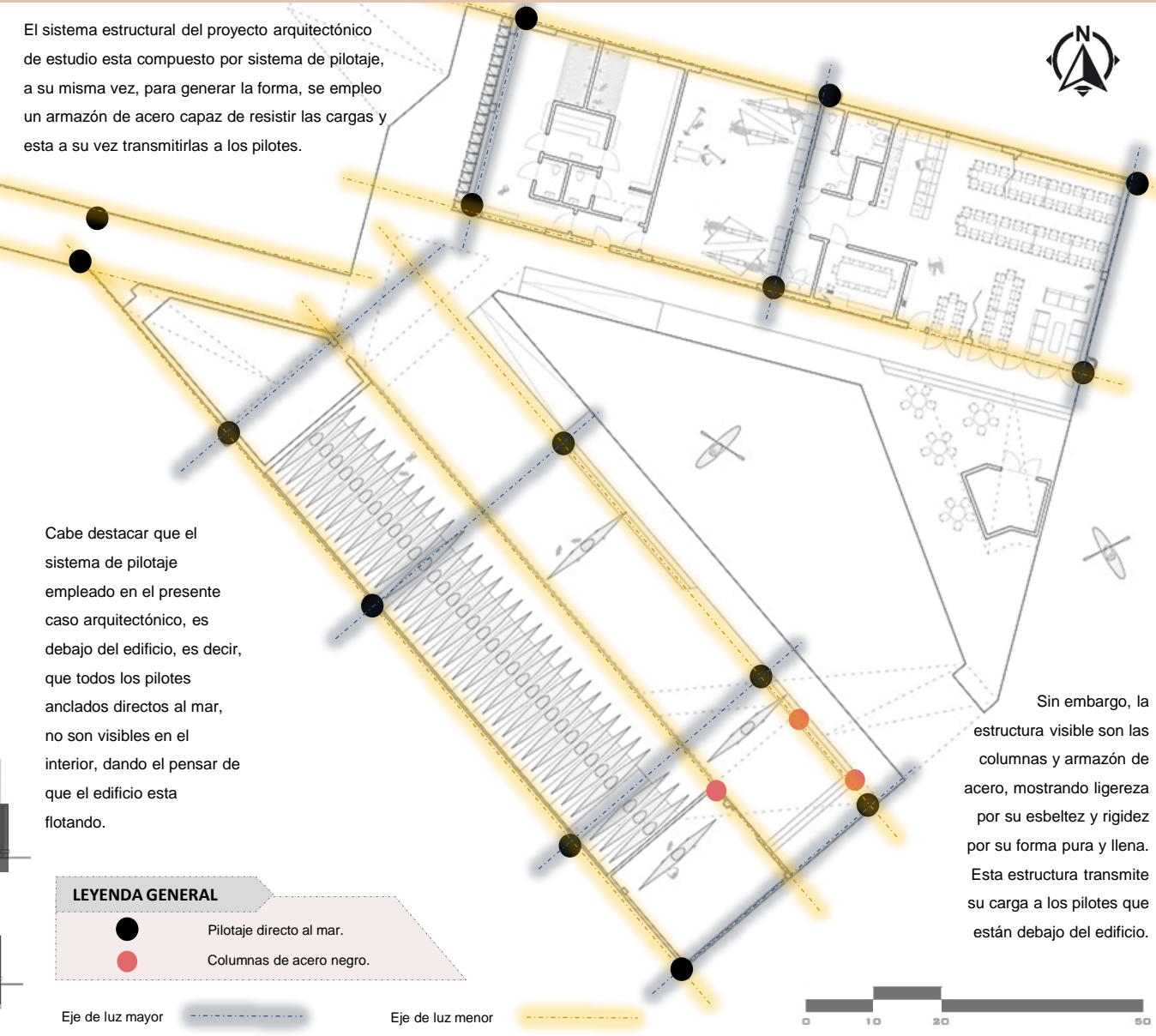
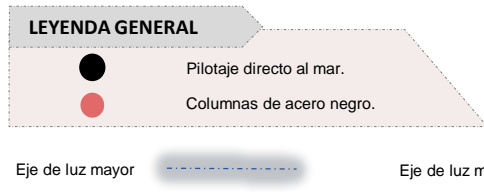
Como sistema estructural, el edificio arquitectónico es un objeto flotante debido al pilotaje implementado. A partir de esta estructura se comienza a edificar de manera que el suelo este "flotando". Asimismo existe estructuras de acero, que sirve de apoyo para las escalera escultórica y el alero que contiene.

MATERIALES IMPLEMENTADOS



El sistema estructural del proyecto arquitectónico de estudio esta compuesto por sistema de pilotaje, a su misma vez, para generar la forma, se empleo un armazón de acero capaz de resistir las cargas y esta a su vez transmitir las a los pilotes.

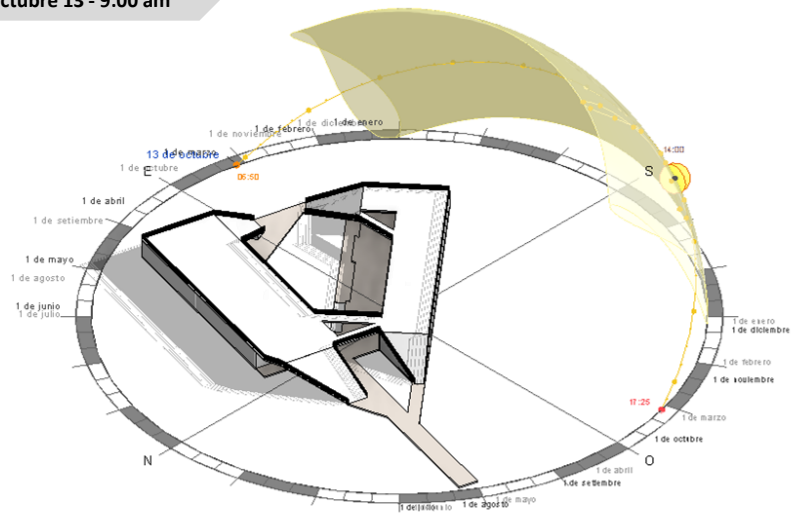
Cabe destacar que el sistema de pilotaje empleado en el presente caso arquitectónico, es debajo del edificio, es decir, que todos los pilotes anclados directos al mar, no son visibles en el interior, dando el pensar de que el edificio esta flotando.



Sin embargo, la estructura visible son las columnas y armazón de acero, mostrando ligereza por su esbeltez y rigidez por su forma pura y llena. Esta estructura transmite su carga a los pilotes que están debajo del edificio.

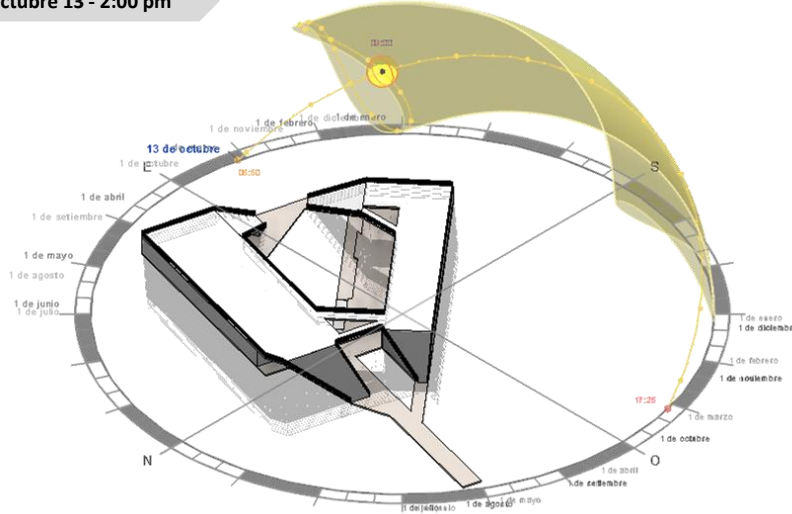
CARTA SOLAR Y LATITUD

Octubre 13 - 9:00 am

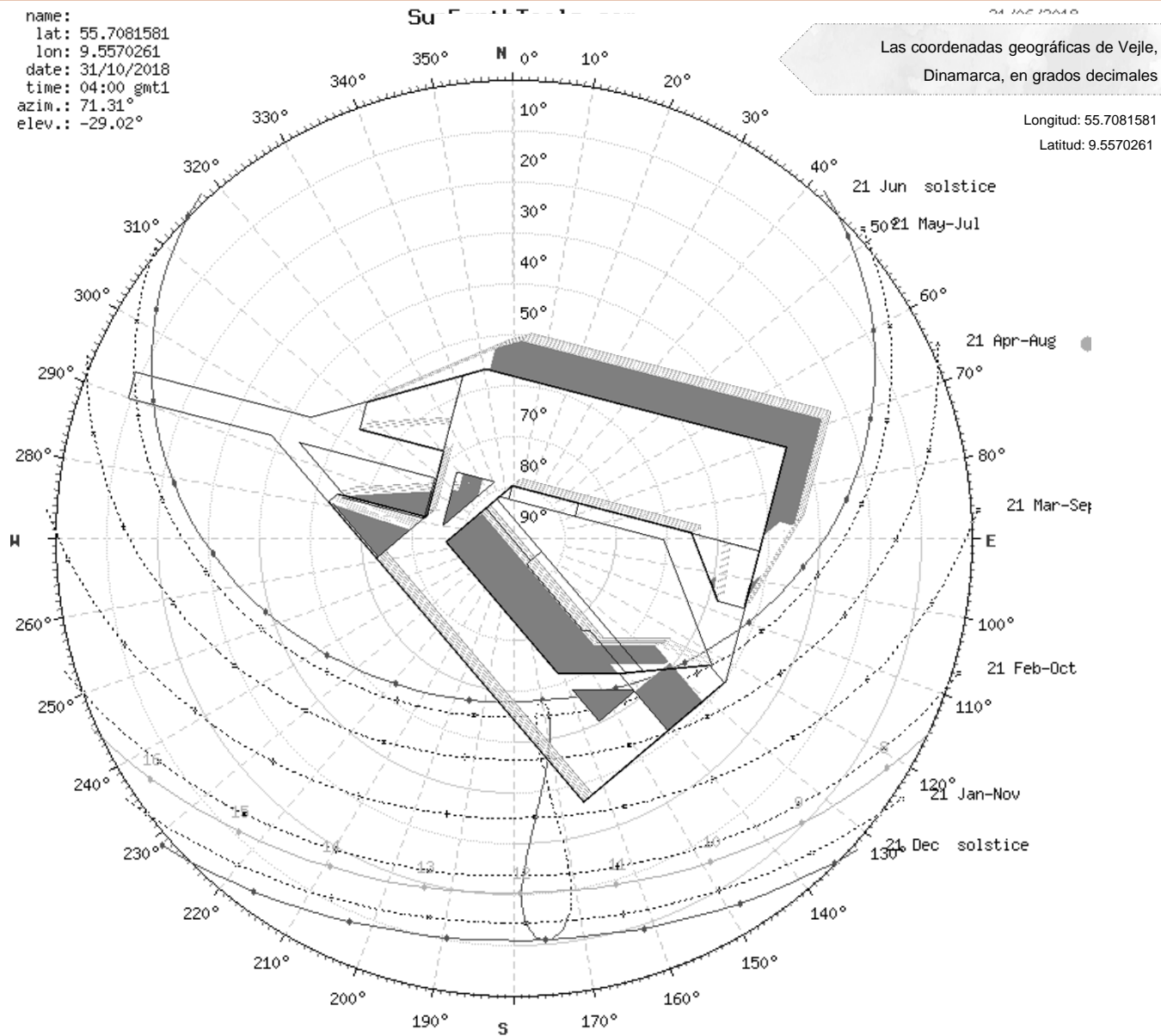


Activar Windows

Octubre 13 - 2:00 pm



name:
 lat: 55.7081581
 lon: 9.5570261
 date: 31/10/2018
 time: 04:00 gmt1
 azim.: 71.31°
 elev.: -29.02°



Las coordenadas geográficas de Vejle,
 Dinamarca, en grados decimales

Longitud: 55.7081581
 Latitud: 9.5570261

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

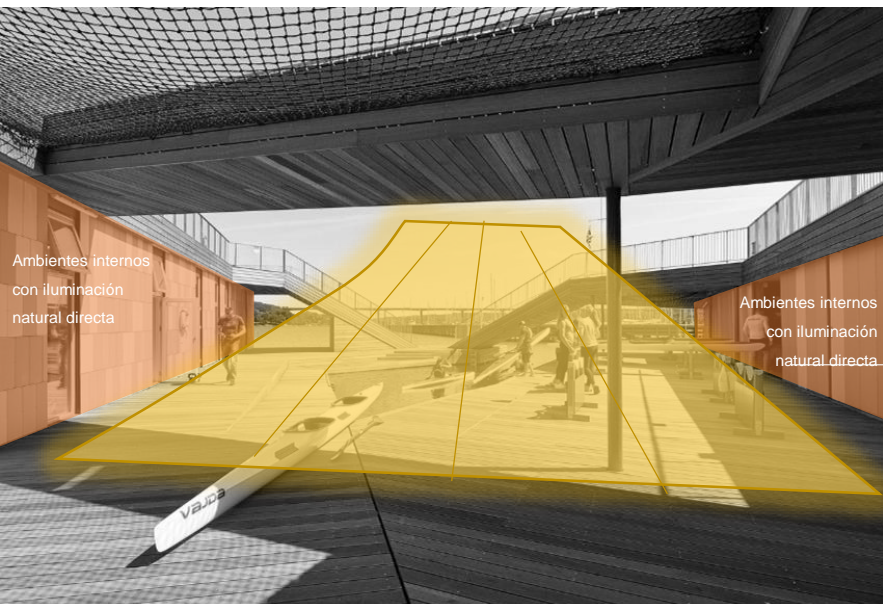
Nº 20

Referente proyectual:

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

ILUMINACIÓN

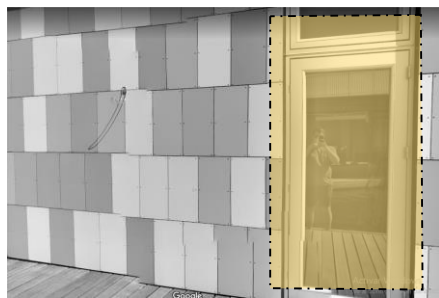


Ambientes internos con iluminación natural directa

Ambientes internos con iluminación natural directa

ILUMINACION NATURAL

Todos los ambientes tienen iluminación natural, debido a que la forma del edificio genera un espacio intermedio para la conexión directa entre el usuario, el deporte kayak y el mar, entonces teniendo estas condiciones formales, los ambientes se iluminan directamente. No existe ambiente que se ilumine artificialmente.



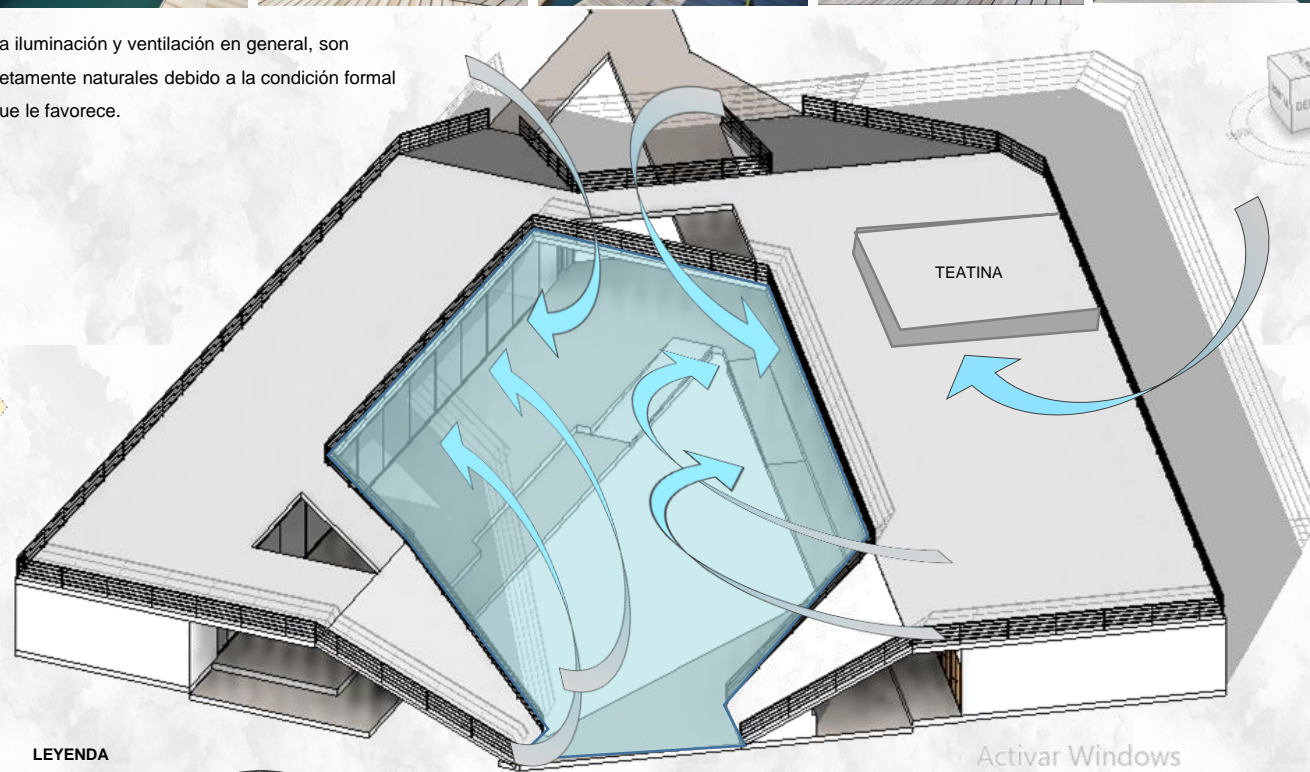
VENTILACIÓN

VENTILACION NATURAL


Todos los ambientes tienen ventilación natural, debido a que la forma del edificio genera un espacio intermedio para la conexión directa entre el usuario, el deporte kayak y el mar, entonces teniendo estas condiciones de composición volumétrica, los ambientes se ventilan directamente.



La iluminación y ventilación en general, son netamente naturales debido a la condición formal que le favorece.



LEYENDA

Ventilación Directa 

FICHA TÉCNICA:

SOBRE LOS ARQUITECTOS

ESTUDIO DE ARQUITECTOS:

BARBOSA & GUIMARAES ARCHITECTS

JOSÉ ANTÓNIO VIDAL AFONSO BARBOSA & PEDRO LUÍS MARTINS LINO LOPES GUIMARÃES



1967 Nació en Oporto.

1992-1993 Pasantía en el Departamento del Municipio de Oporto para la recuperación del Centro Histórico.

1993 Licenciado en Arquitectura en la Universidad de Arquitectura de Oporto - FAUP.

1994 Asociación con Pedro Lopes Guimarães, BARBOSA & GUIMARÃES, LDA.

BARBOSA

GUIMARAES



1969 Nació en Oporto.

1992-1993 Pasantía en el Departamento del Municipio de Oporto para la recuperación del Centro Histórico.

1993 Licenciado en Arquitectura en la Universidad de Arquitectura de Oporto - FAUP.

1994 Asociación con Pedro Lopes Guimarães, BARBOSA & GUIMARÃES, LDA.

Enfoque de los Arquitectos

Los arquitectos tienen la capacidad de abordar programas arquitectónicos que tienen responder a un contexto físico, historia y cultura específicos, donde abarcan con la experiencia que tienen a su disposición. Utilizan nuevas técnicas de innovación, con el objetivo de introducir una intención artística, lo que resultará decisivo en la forma final del objeto. Cuando la forma, la función y la estructura se fusionan armoniosamente en una sola cosa, se alcanza la unidad, la cual consideran verdaderamente esencial en la demostración de su arquitectura. Los proyectos se desarrollan de manera integral, enfatizando los detalles de todos los elementos de construcción. La investigación constante y las soluciones técnicas garantizan una adaptación constructiva a un proyecto específico. Los proyectos son el resultado de la lógica y una forma adecuada que pretende ser coherente, siempre consciente de las tendencias en la arquitectura internacional contemporánea.

ENCARGADOS:

JOSÉ ANTÓNIO BARBOSA,
PEDRO LOPES GUIMARÃES

ÁREA CONSTRUIDA:

2230.00 m²

UBICACIÓN:

VILA NOVA DE GAIA, PORTUGAL

AÑO DEL PROYECTO:

2013

PROVEEDORES:

KNAUF, VELFAC, BANKIRAI FSC, STENI
LISBOA, MARINA PORTO

PROYECTO:

Los arquitectos sostienen que: "El proyecto se desenvuelve en el lugar mágico donde el río se funde con el mar, en honor a la historia y la tradición de un pueblo estrechamente relacionados con la navegación marina, donde un inversor privado tiene previsto construir un nuevo puerto deportivo." (ArchDaily, 2015, parr. 1)

"El objeto arquitectónico esta instalado en el borde de Gaia, este nuevo equipo supera claramente su componente náutico, creando un conjunto de servicios y actividades complementarias, correspondientes al valor económico y social de la zona urbana en la que pertenece. La organización y la jerarquía de este nuevo espacio se logra a través de la implementación de tres nuevos edificios." (ArchDaily, 2015, parr. 1)



Docente: ARQ. ROMERO ISRAEL – ARQ. PEREZ MIRIAM

Alumno: VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS

Curso: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Ciclo: IX Semestre Académico: 2018 - II Fecha: Octubre - 2018

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 03

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Referente proyectual:

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

: DENOTATIVO



“El edificio arquitectónico de estudio es un equipamiento deportivo, que funciona como recinto o una construcción provista de los medios necesarios para el aprendizaje, la práctica y la competición de uno o más deportes marítimos. Incluyen las áreas donde se realizan las actividades deportivas, los diferentes espacios complementarios y los de servicios auxiliares. Las instalaciones deportivas se componen de uno o más espacios deportivos específicos para un tipo de deporte.” (Gallardo, 2007).

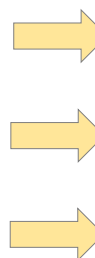
El edificio arquitectónico del presente caso, es un tipo de edificación que desarrolla actividades destinadas a usos comerciales, recreativos y deportivos, ya que esta zona portuaria de Oporto, tiene características de usos turísticos por la presencia de equipamientos destinados a este fin. Además esta zona se encuentra en reactivación, es por eso el motivo de la creación de este tipo de proyecto.



: CONNOTATIVO



Según Robert Venturi (1978). “Los edificios deben reflejar las actividades que se desarrollan dentro de ellos, tienen que estar pensados como atractores según el uso que quieren demostrar, es decir, que la morfología de la arquitectura debe estar pensada simbólicamente para que el usuario tenga la percepción inmediata del edificio y de las cosas que están ocurriendo dentro de ellos.”



SIGNIFICANTE:

Es un edificio arquitectónico que usa como recurso de desarrollo el contexto marítimo para ejecutar las diversas funciones que alberga.



Mencionado la teoría antes descrita, el edificio cumple con eso, porque es el edificio principal de actividades deportivas y recreativas marítimas del puerto de Oporto, tanto así que la vuelve mas concurrida a la zona. Debido a su condición formal, es uno de los pocos equipamientos marítimos que respeta su contexto histórico, además de ser un hito y símbolo para la sociedad local.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

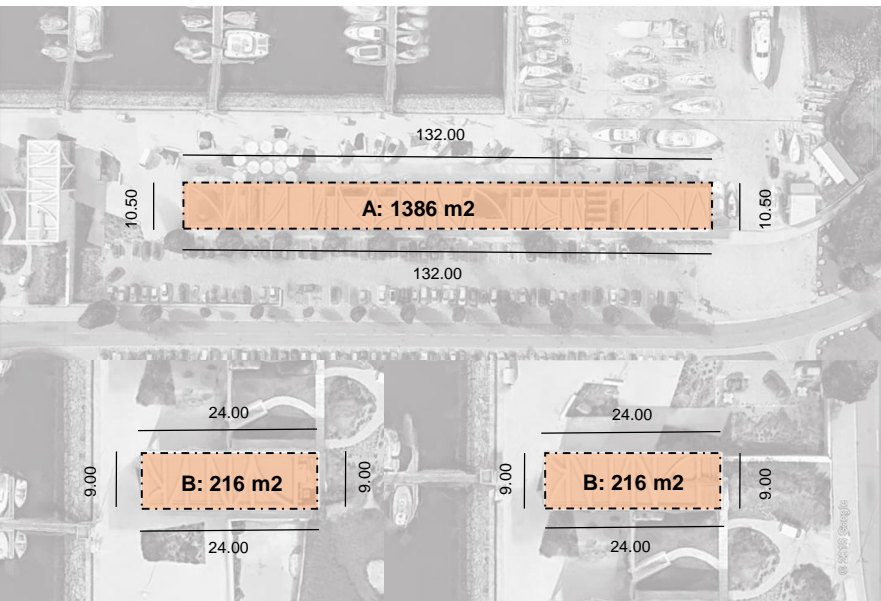
Lamina:
Nº **04**

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Referente proyectual:

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

SUPERFICIE:



El área marítima donde se emplaza el edificio arquitectónico de estudio, tiene una relación directa con el mismo objeto. Vale decir que posee 3 grandes bloques independientes. Con un área construida de 1386.00 m2 del bloque principal (A) y 216.00 m2 para los bloques B y C.

TOPOGRAFÍA:

La topografía del lugar va desde el nivel 0.00 que corresponde a las orillas del mar, hasta llegar a su tope máximo de 123 m.s.n.m que compete a las grandes montañas arbolizadas cercanas que posee el sector.

Dentro del casi todo el contexto urbano, se puede observar un relieve del suelo suave, casi nulo. Respecto al proyecto arquitectónico, este se encuentra dentro del área urbana, precisamente en la zona portuaria de Vejle, Dinamarca. El edificio al tener la concepción de edificación dentro del mar, no posee relieve del suelo que lo afecte directamente.



CLIMA:

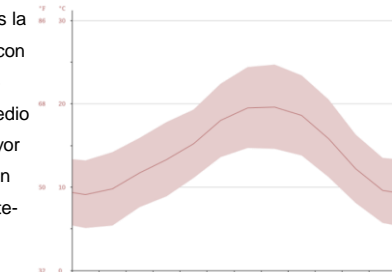
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	9.1	9.8	11.7	13.3	15.2	18	19.5	19.6	18.8	15.8	12.2	9.6
Temperatura min. (°C)	5.1	5.4	7.6	8.9	11.1	13.6	14.7	14.6	13.8	11.2	8.1	5.7
Temperatura máx. (°C)	13.2	14.2	15.9	17.8	19.3	22.4	24.4	24.7	23.4	20.5	16.3	13.5
Temperatura media (°F)	48.4	49.6	53.1	55.9	59.4	64.4	67.1	67.3	65.5	60.4	54.0	49.3
Temperatura min. (°F)	41.2	41.7	45.7	48.0	52.0	56.5	58.5	58.3	56.8	52.2	46.6	42.3
Temperatura máx. (°F)	55.8	57.8	60.6	64.0	66.7	72.3	75.9	76.5	74.1	68.9	61.3	56.3
Precipitación (mm)	157	130	87	110	89	42	15	23	63	141	157	164

"Entre los meses más secos y más húmedos, la diferencia en las precipitaciones es 149 mm. Durante el año, las temperaturas medias varían en 10.5 ° C." (Climate-data, 2018).

Docente: **ARQ. ROMERO ISRAEL – ARQ. PEREZ MIRIAM**

Curso: **PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**

"La precipitación es la más baja en julio, con un promedio de 15 mm. Con un promedio de 164 mm, la mayor precipitación cae en diciembre." (Climate-data, 2018).



"A una temperatura media de 19.6 ° C, agosto es el mes más caluroso del año. enero tiene la temperatura promedio más baja del año. Es 9.1 ° C." (Climate-data, 2018).

Alumno: **VILLAREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS**

Semestre Académico: **2018 - II** Fecha: **Octubre - 2018**

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina: **Nº 05**

Referente proyectual:

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

EMPLAZAMIENTO:



MARINA DOURO / BARBOSA & GUIMARAES ARCHITECTS



REGION: OPORTO Y NORTE



DISTRITO: OPORTO



MUNICIPIO: VILLA NOVA DE GAIA



AREA PORTUARIA DE OPORTO

ACCESIBILIDAD:

Contexto Mediato

Para llegar al objeto arquitectónico de estudio, primero se tiene que estar por la vía intermunicipal cintura interna para después intersectarse con la vía R. Abillo de Acevedo hasta llegar al limite del puerto donde se encuentra el proyecto.

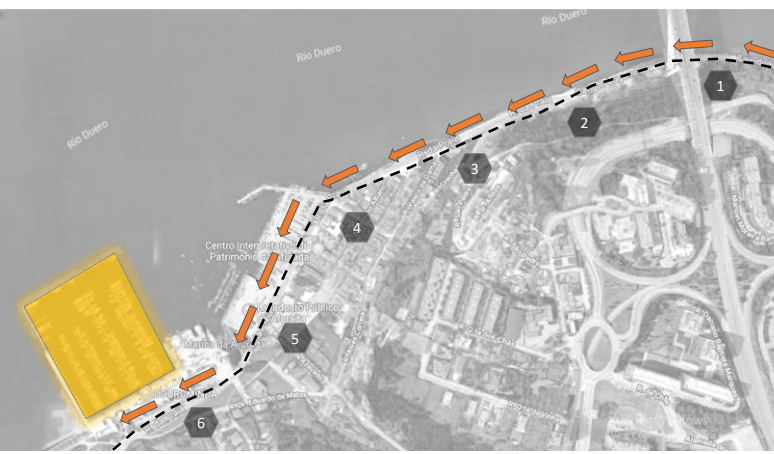


Contexto Inmediato

Mediante la vía terrestre local R. Da Praia se accede únicamente al edificio arquitectónico, pero a su misma vez tiene la posibilidad de entrar mediante el mar.



APROXIMACIÓN:



Conforme se va llegando al proyecto arquitectónico, secuencialmente se percibe que el contexto urbano tiene criterios de diseño al propósito, como por ejemplo, existe una buena proporción entre los tamaños y sus elementos que componen los edificios tal y como se muestran en las imágenes, además tienen una escala adecuada respecto a la vía publica y respeta su contexto histórico. Lo que destaca del contexto, es mientras uno va accediendo hasta llegar al proyecto, se sabe realmente las actividades que se están dando en el puerto, es decir, realmente se percibe la existencia del puerto



PERFIL URBANO:

Existe una lectura ordenada de las proporciones del contexto, porque lo que se busca es que exista un respecto por el contexto histórico urbano.



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 06

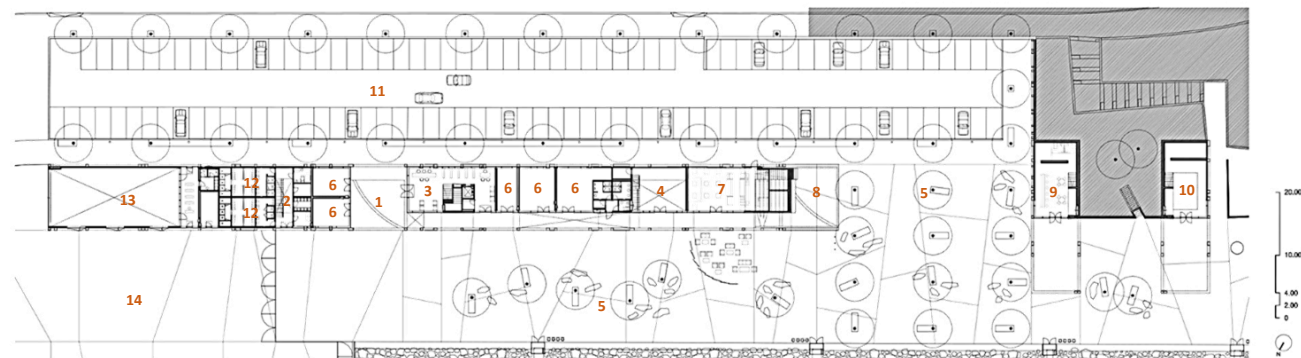
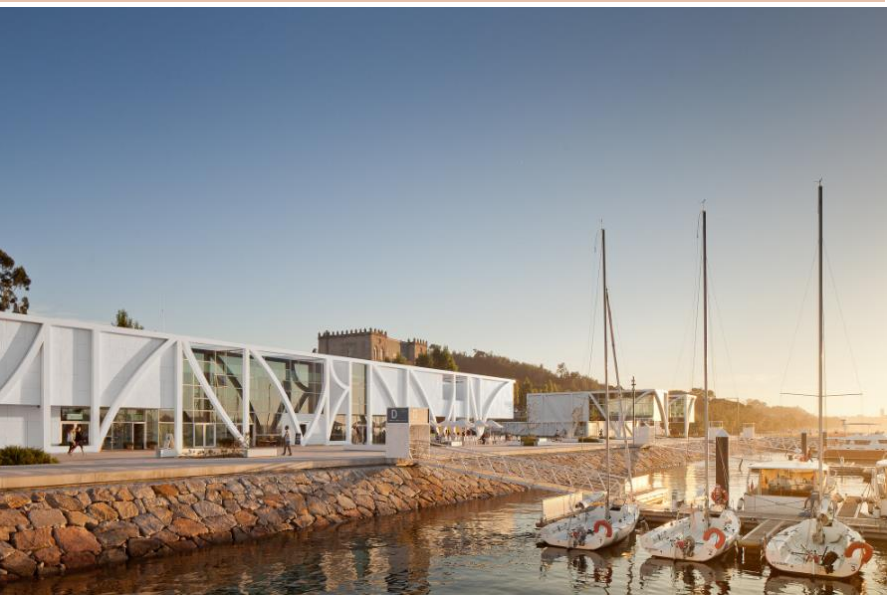
Referente
proyectual:

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO
EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

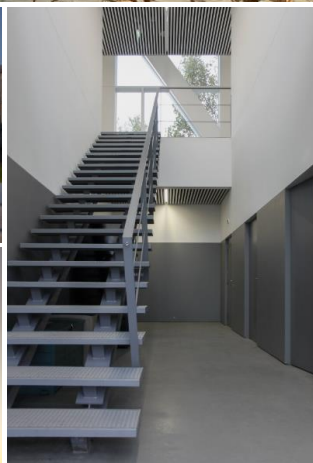
ÁREA Y DIMENSIONES DE AMBIENTES

LISTA DE AMBIENTES

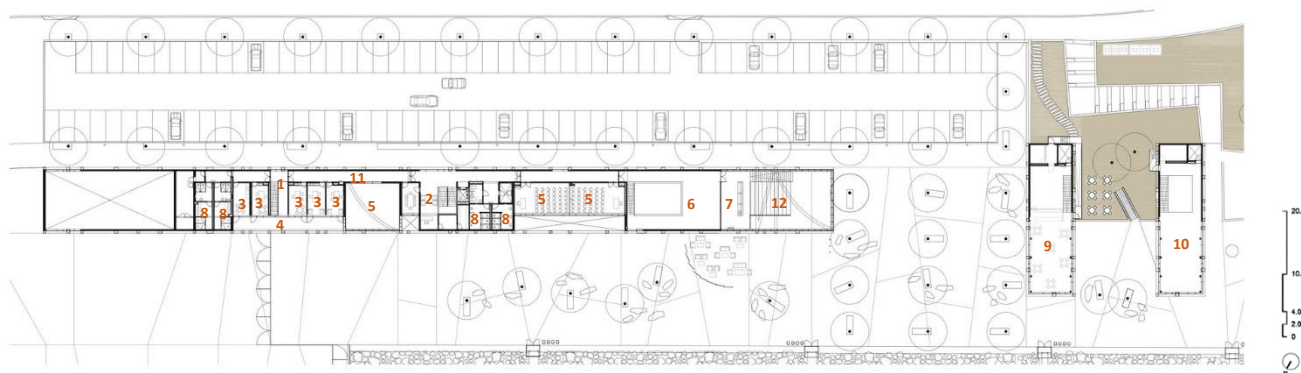


PRIMER NIVEL

- | | | | | |
|------------------------|--------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. HALL PUBLICO | 2. INGRESO ACADEMIA N. | 3. SERVICIOS NAUTICOS | 4. SALA DE EVENTOS PUBLICA | 5. EXHIBICION DE EMB. DE ALQUILER |
| 6. LOCALES COMERCIALES | 7. CAFETERIA | 8. ATRIO PUBLICO | 9. RESTAURANTE 3 TENEDORES . A | 10. RESTAURANTE 3 TENEDORES B |
| 11. ESTACIONAMIENTO | 12. SH, LOCKERS Y DUCHAS | 13. TALLER DE REPARACION DE EMBARCACIONES | 14. PLAZA DE EMBARCACIONES EN REPARACION | |



SEGUNDO NIVEL

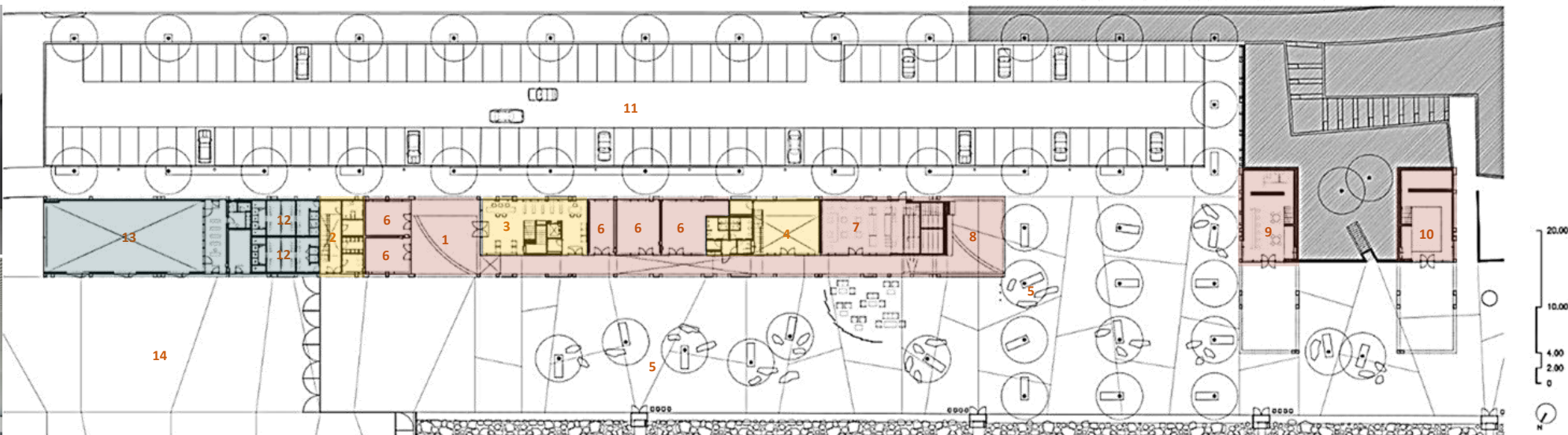


- | | | | | |
|----------------------------|------------------------------------|----------|--------------------------------|-------------------------------|
| 1. HALL. ACADEMICA NAUTICA | 2. HALL CLUB NAUTICO | 3. AULAS | 4. BALCON | 5. SALAS DE EVENTOS |
| 6. SALA DE EVENTO PUBLICA | 7. ATRIO | 8. SS.HH | 9. RESTAURANTE 3 TENEDORES . A | 10. RESTAURANTE 3 TENEDORES B |
| 11. PASILLO HIBRIDO | 12. ESCALERAS Y DESCANSOS PUBLICOS | | | |

PRIMER NIVEL

LEYENDA GENERAL

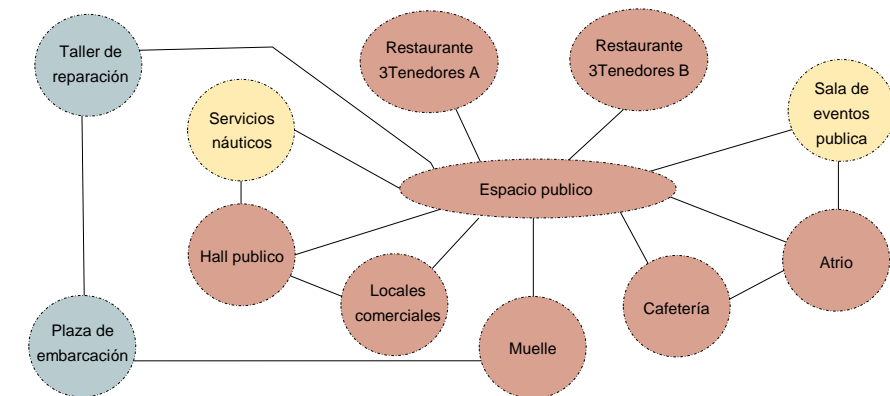
Área Publica Área Semipública Área Privada



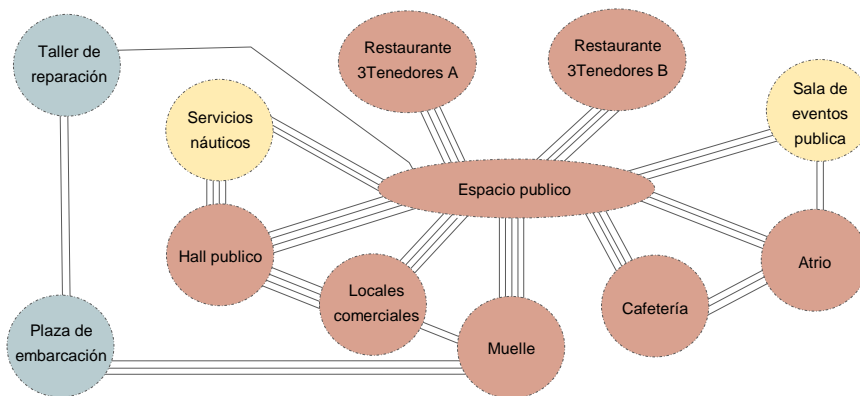
- | | | | | | | |
|------------------|------------------------------|-------------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. HALL PUBLICO | 2. INGRESO ACADEMIA NAUTICA | 3. SERVICIOS NAUTICOS | 4. SALA DE EVENTOS PUBLICA | 5. ESPACIO PUBLICO | 6. LOCALES COMERCIALES | 7. CAFETERIA |
| 8. ATRIO PUBLICO | 9. RESTAURANTE 3 TENEDORES A | 10. RESTAURANTE 3 TENEDORES B | 11. ESTACIONAMIENTO. | 12. SH, LOCKERS Y DUCHAS | 13. TALLER DE REPARACIONES DE EMBARCACIONES | 10. PLAZA DE EMBARCACIONES EN REPARACION |

ORGANIGRAMA

FLUJOGRAMA



La relación se da mayormente entre las funciones publicas entre si, a su misma vez tienen un contacto con la zona privada y semipública, pero no existe una relación entre lo semipúblico y privado.

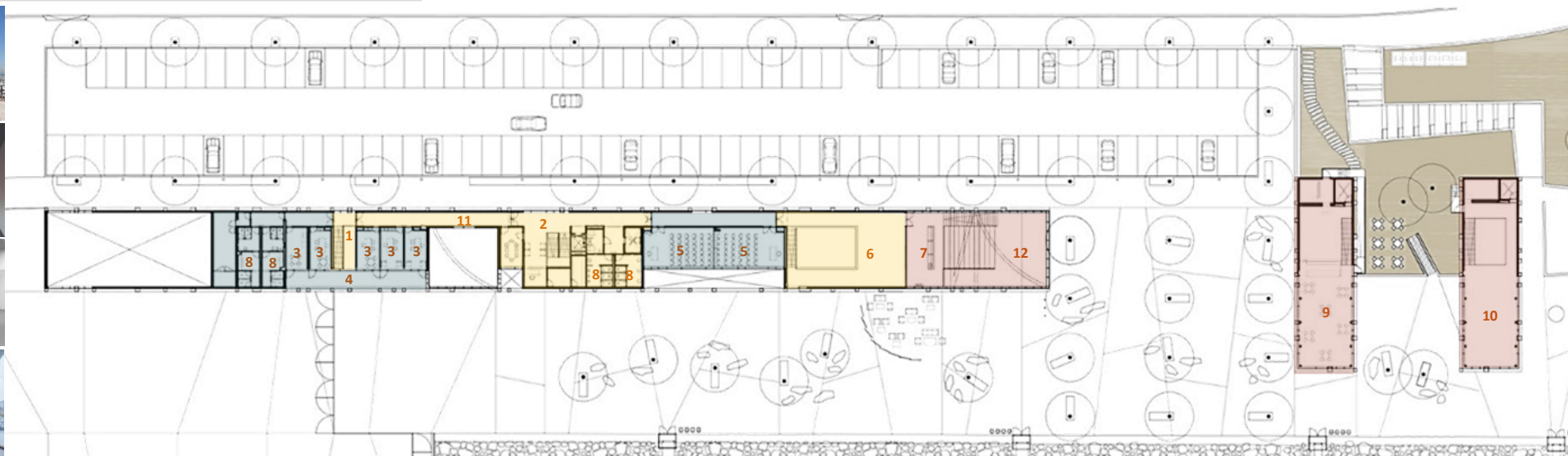


El mayor flujo existente se da entre los espacios de las zonas públicas entre si, a su misma vez están tienen un gran flujo pero en menor escala con la zona semiprivada. La zona privada tiene un flujo menor debido a que no posee funciones mas atractivas, sino de servicio.

ZONAS PÚBLICAS Y PRIVADAS

SEGUNDO NIVEL

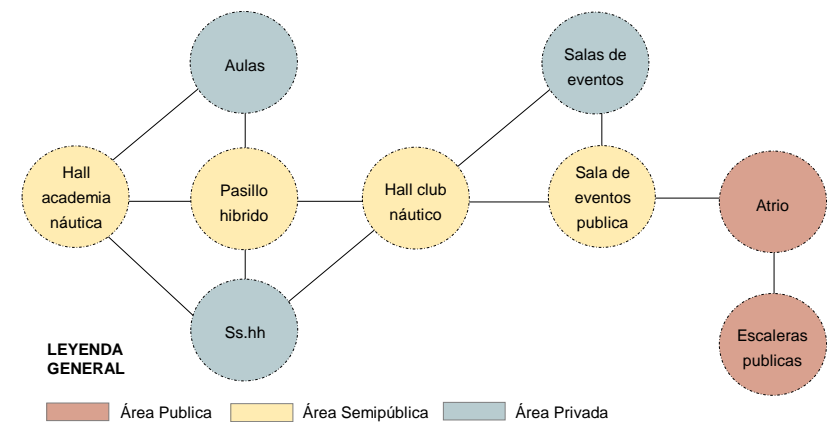
LEYENDA GENERAL ■ Área Publica ■ Área Semipública ■ Área Privada



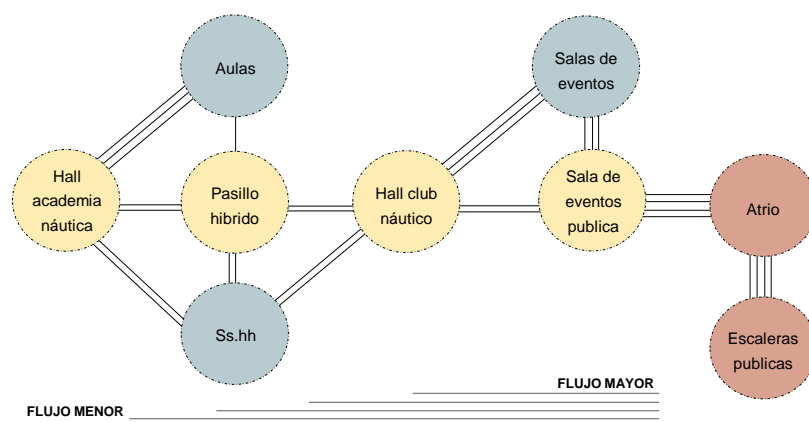
- | | | | | | |
|--------------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------------|---------------------|------------------------------------|
| 1. HALL ACADEMIA NAUTICA | 2. HALL CLUB NAUTICO | 3. AULAS | 4. BALCON | 5. SALAS DE EVENTOS | 6. SALA DE EVENTOS PUBLICA |
| 7. ATRIO | 8. SERVICIOS HIGIENICOS | 9. RESTAURANTE 3 TENEDORES A | 10. RESTAURANTE 3 TENEDORES B | 11. PASILLO HIBRIDO | 13. ESCALERAS Y DESCANSOS PUBLICOS |

ORGANIGRAMA

FLUJOGRAMA



La relación se da mayormente entre las funciones semipúblicas y privadas. Este nivel no tiene mucha influencia publica a comparación del primer nivel. La pequeña porción de zona publica se da dentro de ellas, es decir, no hay un contacto directo con el las otras zonas.



El mayor flujo existente se da entre los espacios de las zonas públicas entre si, a su misma vez están tienen un gran flujo pero en menor escala con la zona semiprivada. La zona privada tiene un flujo menor debido a que no posee funciones mas atractivas, sino de servicio.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

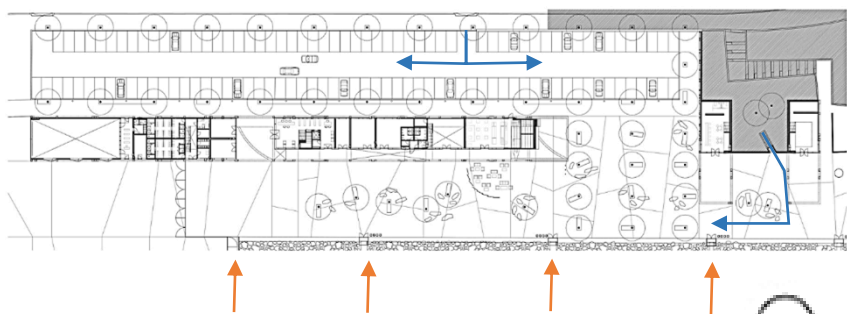
Lamina:
Nº **09**

Referente
proyectual:

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

ACCESOS



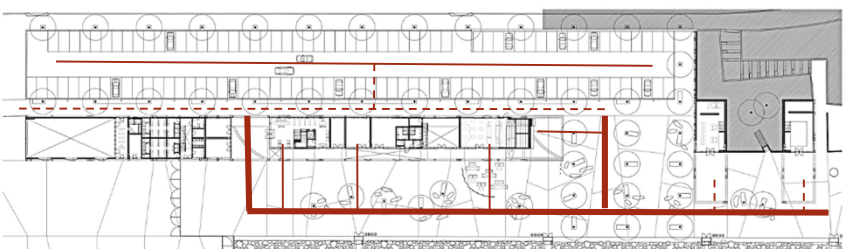
LEYENDA

- Acceso terrestre.
- Acceso marítimo.

0 5 10 20



FLUJOS



LEYENDA

- Flujo mayor de circulación
- Flujo medio de circulación
- Flujo bajo de circulación

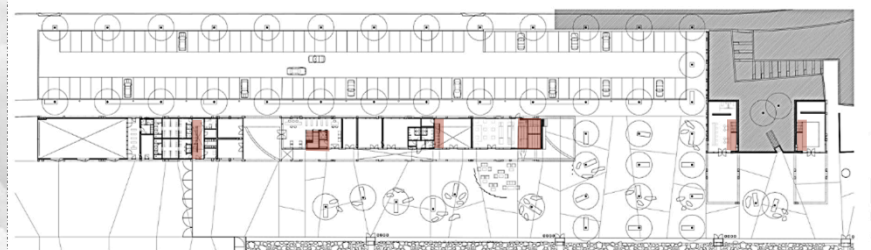
0 5 10 20



CIRCULACIÓN VERTICALES



Para acceder al objeto arquitectónico de estudio, se puede dar de dos maneras, una vía terrestre a través de la calle o el estacionamiento, y otro vía marítima mediante los muelles.



LEYENDA

Circulación Vertical

0 5 10 20

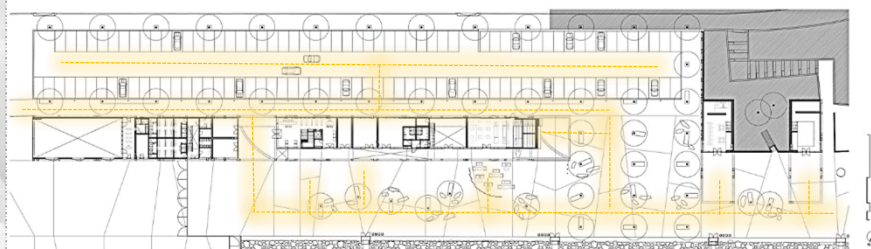


Las conexiones de los espacios de ambos niveles que contiene el edificio se da a través de las escaleras interiores que se ubican al ingreso o los hall's

CIRCULACIONES HORIZONTALES



El flujo de personas que acude al proyecto se da por dos motivos, uno para distraerse mediante las embarcaciones de alquiler, y otro para degustar la gastronomía de los restaurantes



LEYENDA

Circulación Horizontal

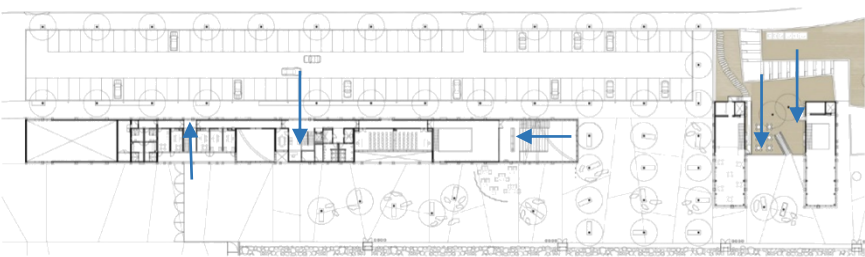
0 5 10 20



La circulación horizontal se da de manera mas paralela que perpendicular al edificio alargado, ya que este mismo alberga diversas funciones que despiertan el interés en el usuario que acude al edificio.

PRIMER NIVEL

ACCESOS



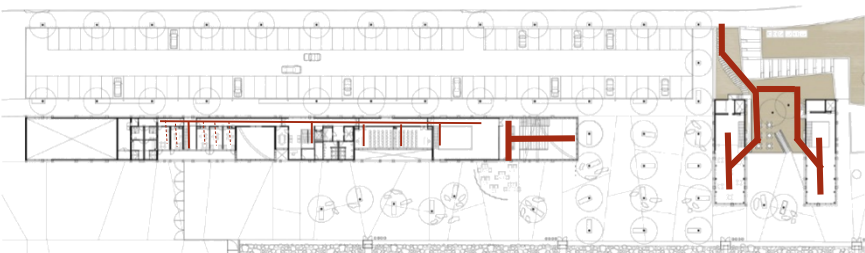
LEYENDA

- Acceso desde el mar.
- Acceso desde el área urbana.



0 5 10 20

FLUJOS



LEYENDA

- Flujo mayor de circulación
- Flujo medio de circulación
- Flujo bajo de circulación

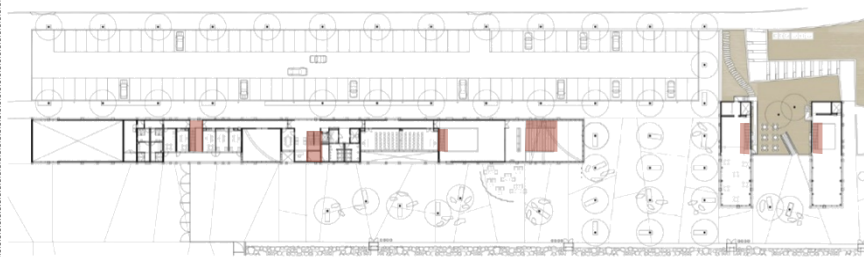


0 5 10 20



Para acceder al objeto arquitectónico de estudio en este nivel, solo se puede acceder de manera terrestre destinada para los peatones. Existen ingresos públicos, semipúblicos y privados.

CIRCULACIÓN VERTICALES



LEYENDA

Circulación Vertical



0 5 10 20

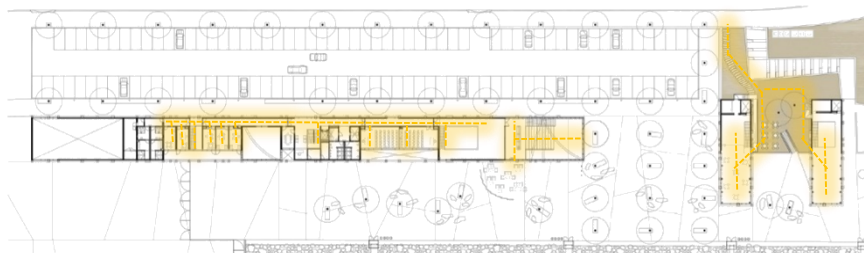


Las conexiones de los espacios de ambos niveles que contiene el edificio se da a través de las escaleras interiores que se ubican al ingreso o los hall's



El flujo de personas que acude al proyecto se da por dos motivos, uno para estudiar o efectuar las actividades de este nivel, y otro para degustar la gastronomía de los restaurantes

CIRCULACIONES HORIZONTALES



LEYENDA

Circulación Horizontal



0 5 10 20



La circulación horizontal se da de manera mas paralela que perpendicular al edificio alargado, ya que este mismo alberga diversas funciones que despiertan el interés en el usuario que acude al edificio.

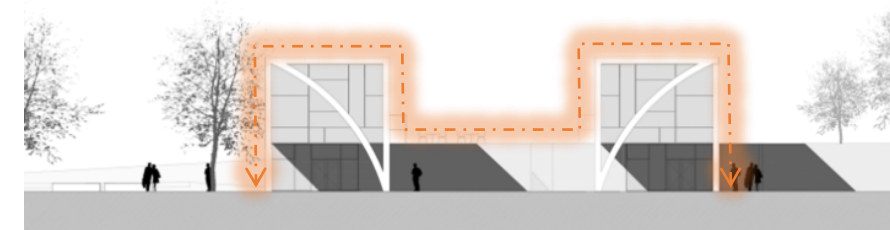
SEGUNDO NIVEL

JERARQUÍA

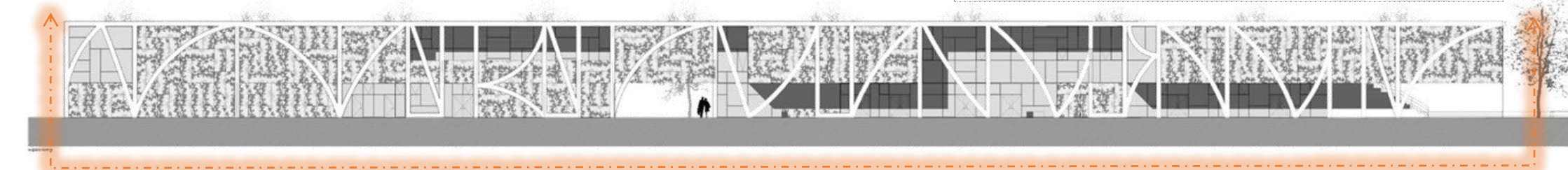


El edificio arquitectónico tiene un gran protagonismo volumétricamente desde sus accesos mediante los muelles, ya que el edificio abarca casi todo el ancho de su terreno y este a su vez es paralelo a la calle del área urbana, generando también un gran impacto visual en las personas que acuden al edificio. Los dos volúmenes que contienen los restaurantes 3 tenedores tienen una jerarquía menor, pero el impacto que causa es debido a que simula dos grandes voladizos en referencia a tener un contacto visual más directo con el mar y el muelle.

EDIFICIO DE CARACTERÍSTICAS SIMÉTRICAS

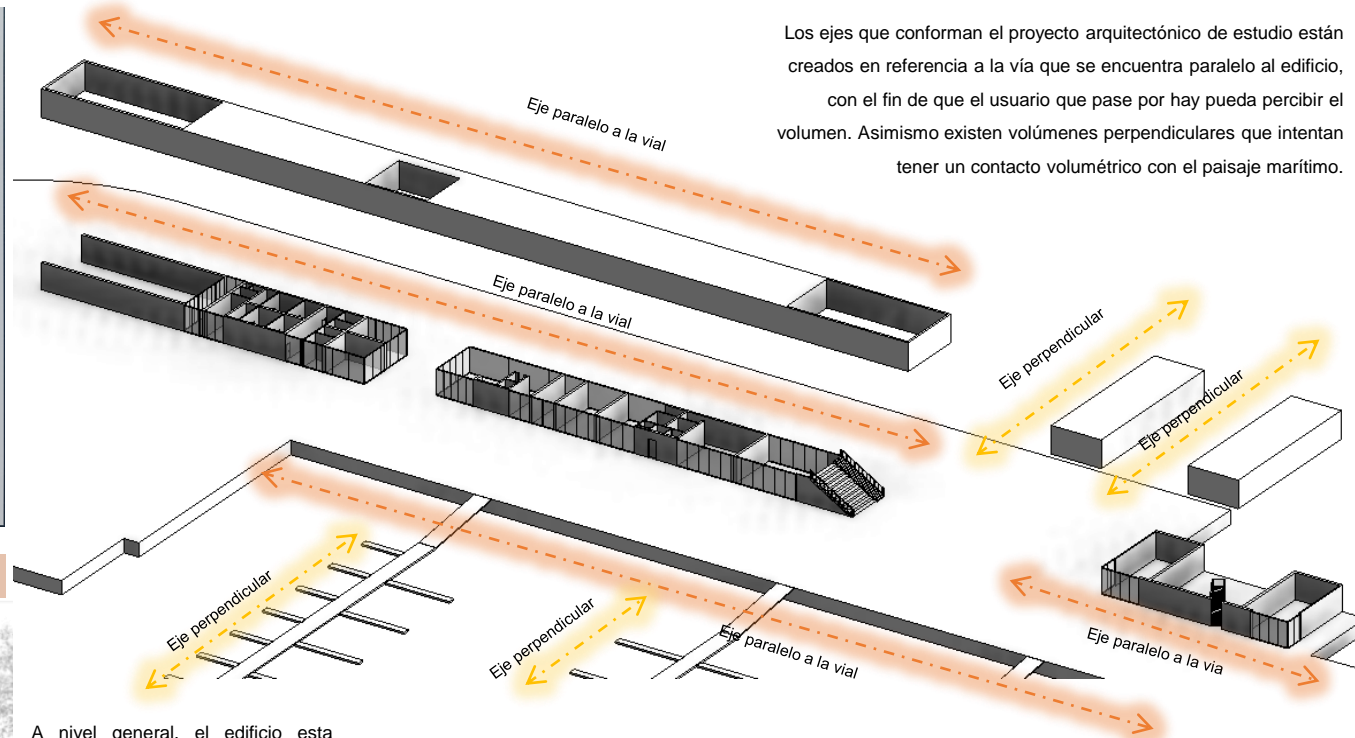


Entre los dos volúmenes, el espacio que los divide como sus dimensiones y formas mismas los hace simétricos.



Simetría debido a la forma regular.

EJES DEL PROYECTO



Los ejes que conforman el proyecto arquitectónico de estudio están creados en referencia a la vía que se encuentra paralelo al edificio, con el fin de que el usuario que pase por hay pueda percibir el volumen. Asimismo existen volúmenes perpendiculares que intentan tener un contacto volumétrico con el paisaje marítimo.

A nivel general, el edificio esta caracterizado por contener proporciones simétricas, es decir, todas sus formas son regulares (rectangulares). Cumple con lo establecido por Ching.

“La forma es un ente geométrico, y a través de ella se identifica a la circunferencia y la serie infinita de los polígonos regulares (circulo, cuadrado y triangulo para ser más específico) como los elementos básicos formales que identifica el ser humano.” (Ching, 1982, p. 38)

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

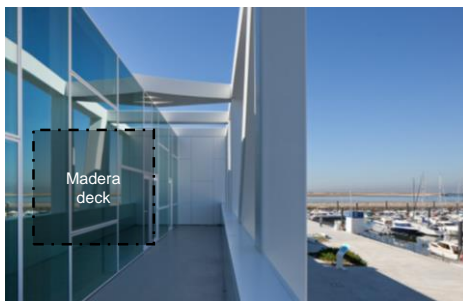
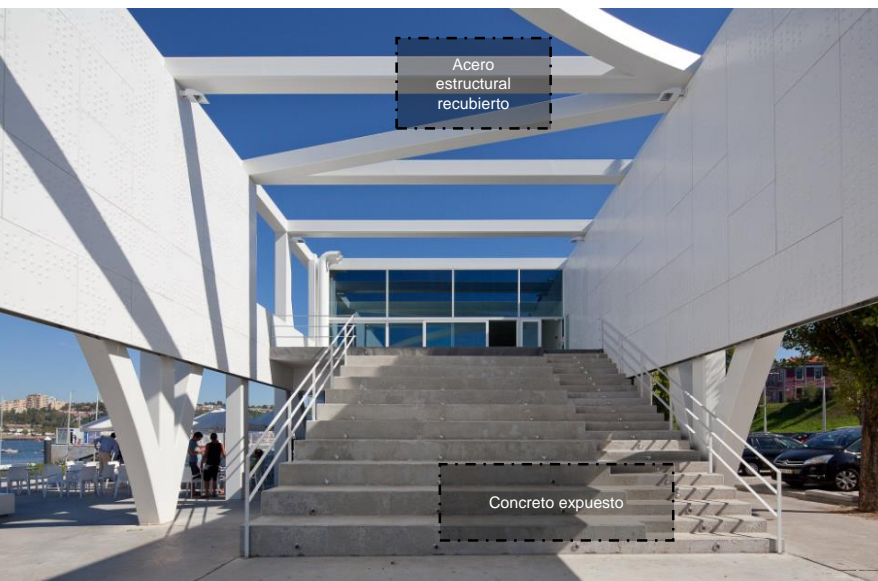
Nº 14

Referente proyectual:

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

MATERIALIDAD



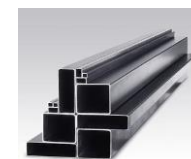
VIDRIO

El vidrio esta pensado de manera que tenga una mimesis en referencia al mar, demostrando a través de su color



ACERO ESTRUCTURAL

El acero estructural es el elemento principal que destaca el edificio, dándole formas curvas en referencia a la etapa conceptual que los arquitectos plasmaron, es decir, esto es la envolvente del edificio.



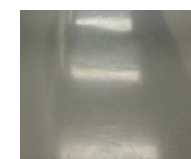
PLANCHAS DE ACERO BLANCO

El motivo de la empleabilidad de este material, se debe a que es manejable, es fácil de reemplazar, es decir, este material en el proyecto están colocados por pequeñas planchas. Para que la humedad no afecte este material, se recubre de una pintura epóxica.



PISO PORCELANATO LIQUIDO

El edificio al demostrar pureza en sus demás elementos que los componene, la empleabilidad del porcelanato liquido en todo el proyecto tiene el mismo objetivo, dándole un color plomo para que los elementos principales puedan destacar



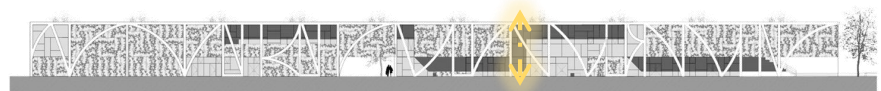
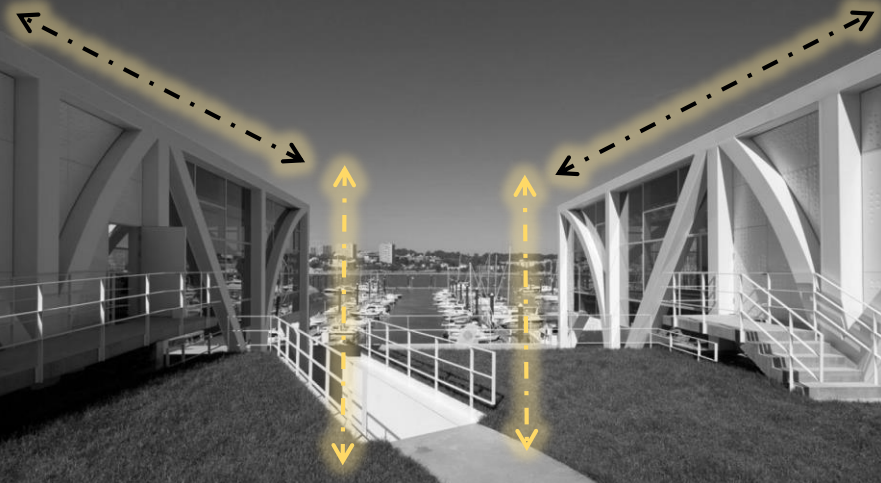
COLOR

El color cumple un rol muy importante dentro del objeto arquitectónico de estudio, ya que en la aplicación de los materiales, estos tienen un color que va acorde al contexto marítimo, generando cierta mimesis haciendo que el edificio y el entorno cumplan un rol importante dentro del área portuaria de Oporto.



ALTURAS

La altura de la edificación es una sola para todos los volúmenes, la altura máxima esta en referencia al contexto histórico.



ESCALA

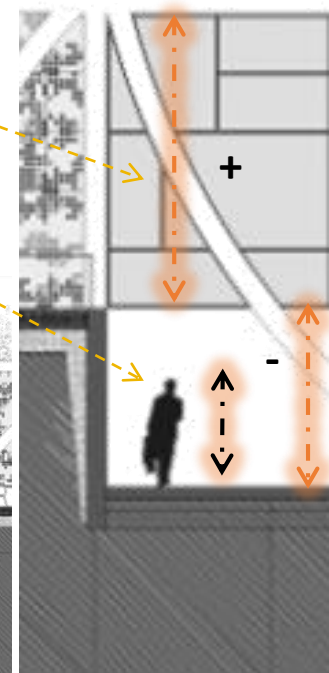
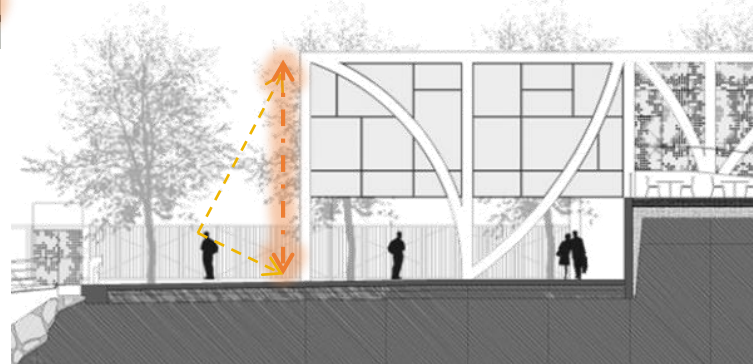
Los volúmenes perpendiculares tienen una escala mayor al del primer piso para demostrar su mayor jerarquía a través de sus volados

Al implementar dobles alturas, los espacios no pierden su escala por que estos están conectados con espacios mas bajos en referencia a la antropometría humana.

La escala de los espacios interiores y exteriores del edificio va acorde a la antropometría del usuario



El edificio esta pensado en el usuario destinado. Se puede observar la buena proporción y escala que demuestra a través de sus espacios, generando así un optimo funcionamiento y un buen confort en las personas que acuden a esta edificación.



PROPORCION

La proporción del edificio demuestra que tiene una morfología simétrica, tanto en planta como en su forma. Los volúmenes tienen casi las dimensiones iguales pero las mismas formas, por ende genera una proporción integral. El edificio tiene la proporción adecuada respecto a su contexto histórico.



Proporción B

Proporción C

Proporción C



LEYENDA

- Planos Verticales
- Planos horizontales
- Planos angulares

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 16

Referente proyectual:

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

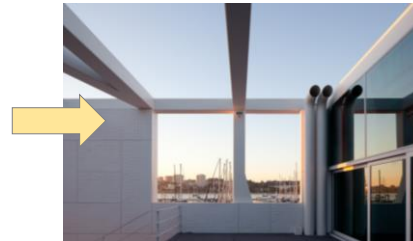
ESPACIOS CERRADOS

Los espacios cerrados son los ambientes semipúblicos y privados, pero que tienen un contacto visual con el espacio exterior a través de la materialidad de transparencia empleada (vidrio).



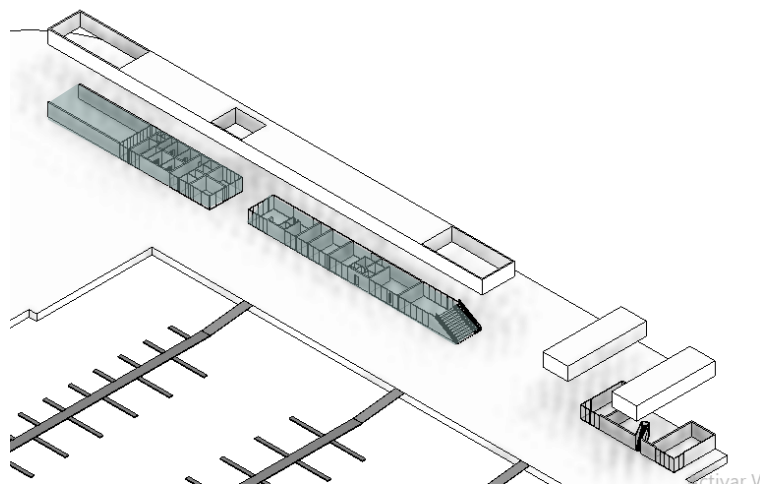
ESPACIOS SEMIABIERTOS

Los espacios semicerrados del objeto arquitectónico son las áreas que tienen un contacto directo con el espacio abierto, pero que tienen una percepción entre cerrada y abierta, tal como se aprecia en la imagen



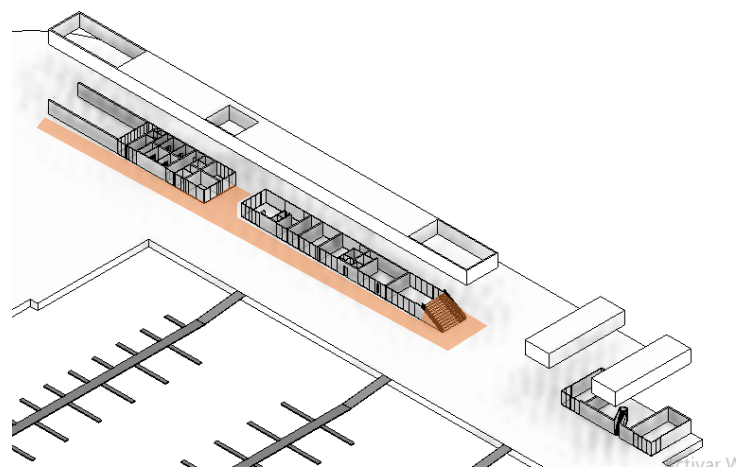
ESPACIOS ABIERTOS

El espacio abierto del proyecto se debe a la condición formal que tiene, ya que debido a esto, genera un espacio interior abierto con el mar integrado para la actividad deportiva que ejerce el edificio.



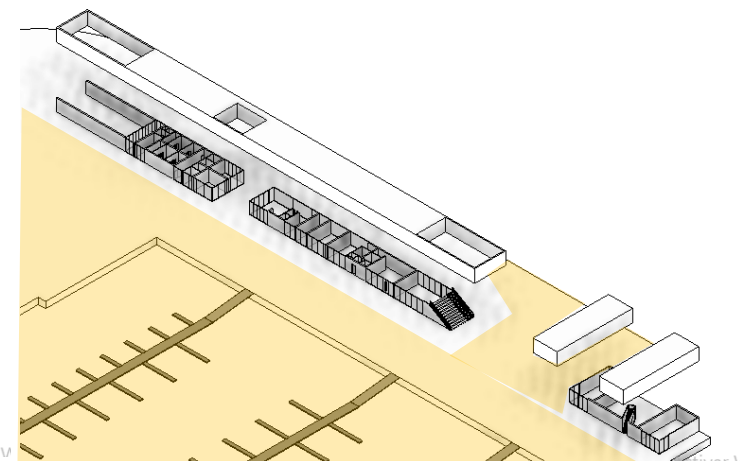
LEYENDA GENERAL

■ Espacios cerrados



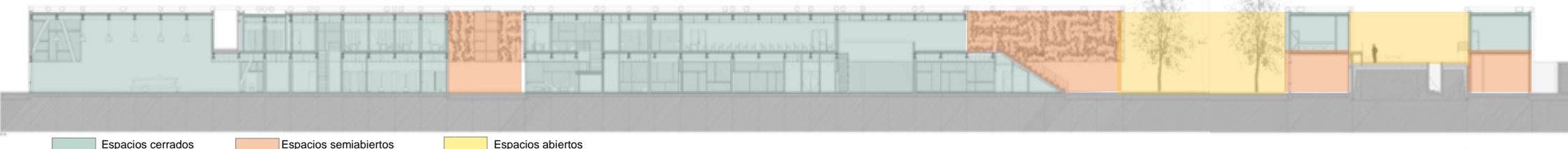
LEYENDA GENERAL

■ Espacios semiabiertos



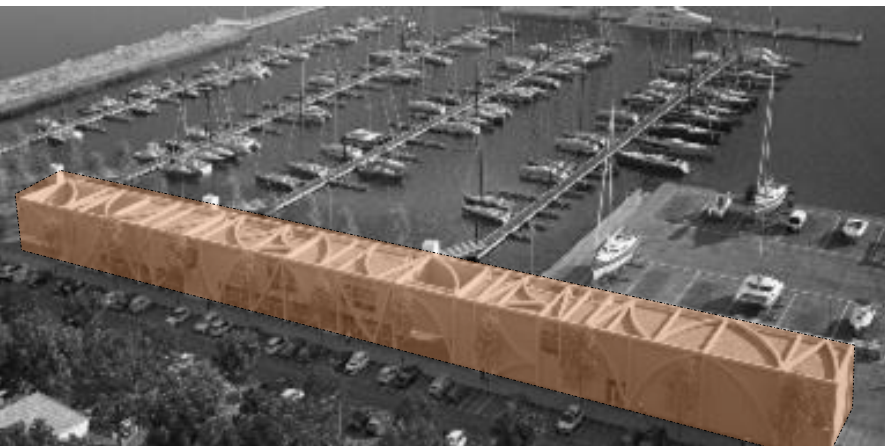
LEYENDA GENERAL

■ Espacios abiertos



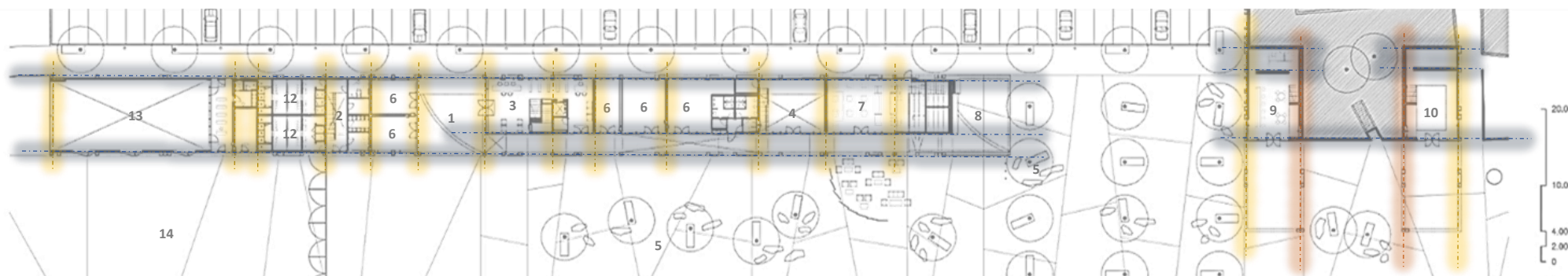
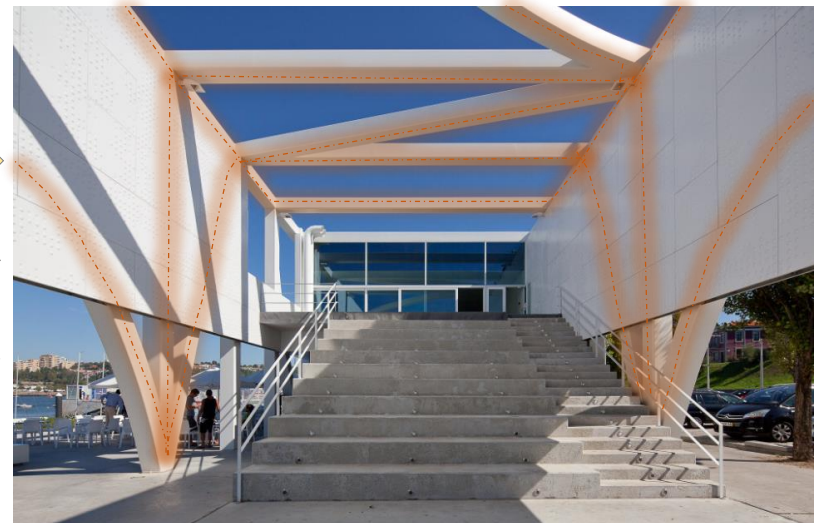
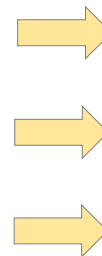
■ Espacios cerrados ■ Espacios semiabiertos ■ Espacios abiertos

SISTEMA ESTRUCTURAL EMPLEADO



ESQUEMA ESTRUCTURAL

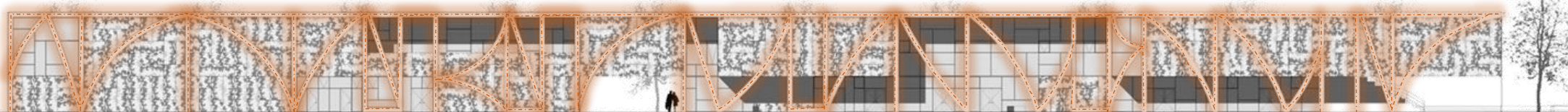
El sistema estructural que se empleo en el edificio arquitectónico de estudio esta compuesto por placas, columnas, pero estas son las estructuras de apoyo del interior del edificio. Lo que unifica la estructura es la envolvente estructural de acero donde amarran las vigas, placas y columnas, con el fin de garantizar en primer lugar el concepto de los arquitectos que hacer notar la estructura en honor a las grandes embarcaciones que demuestran su estructura como parte de su composición formal. Ademas de unificar la estructura, toma un valor estético único y esto genera un símbolo dentro del puerto de Oporto



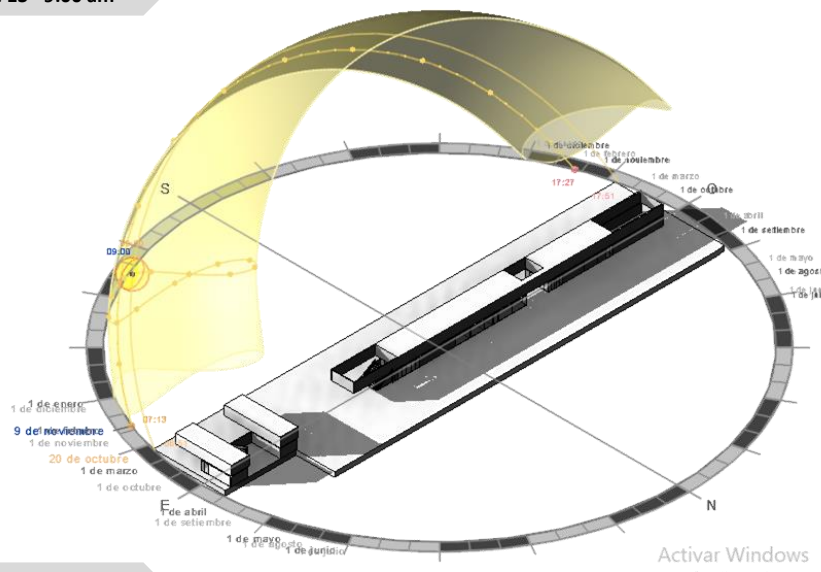
Columnas y placas en el eje Vertical

Columnas y placas en la luz menor

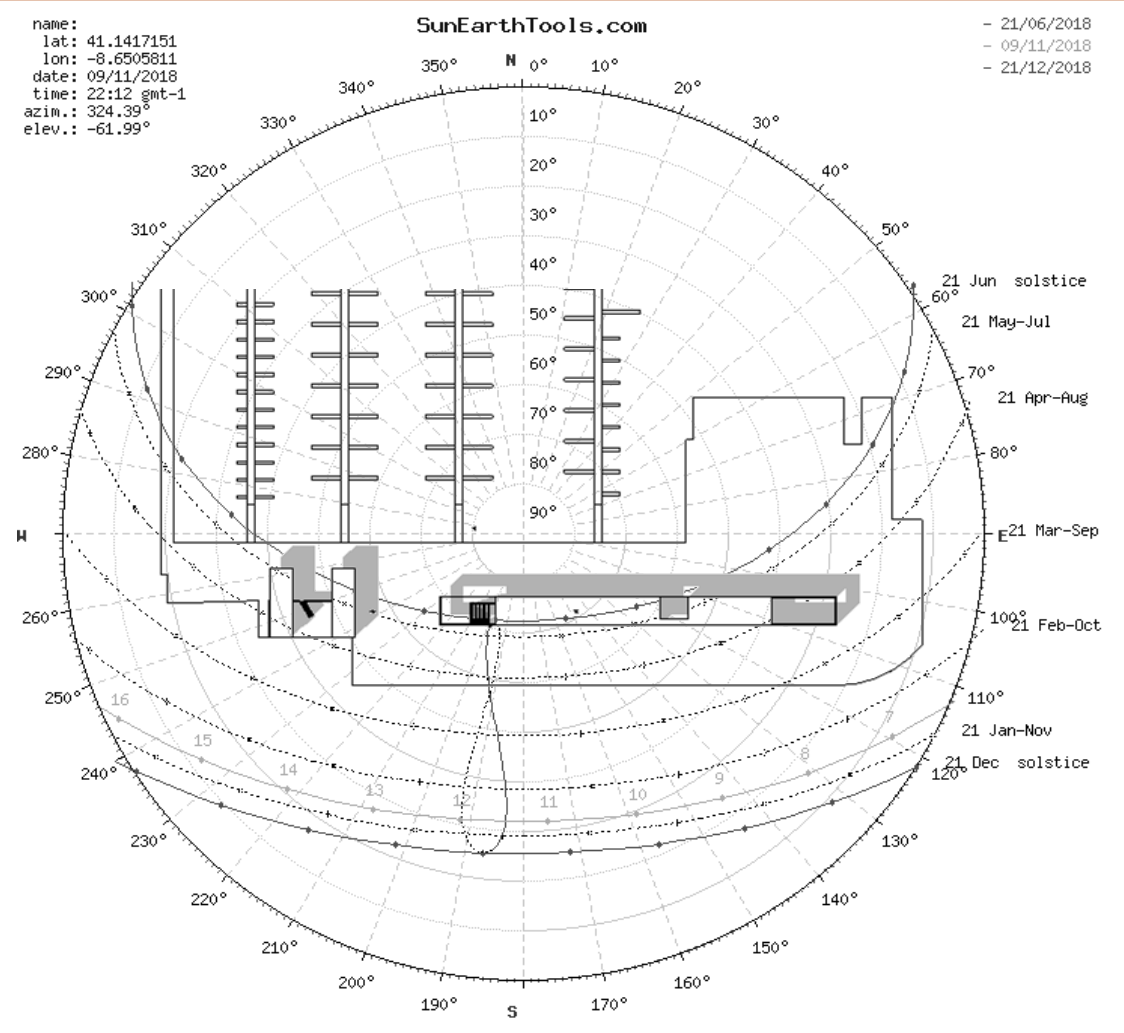
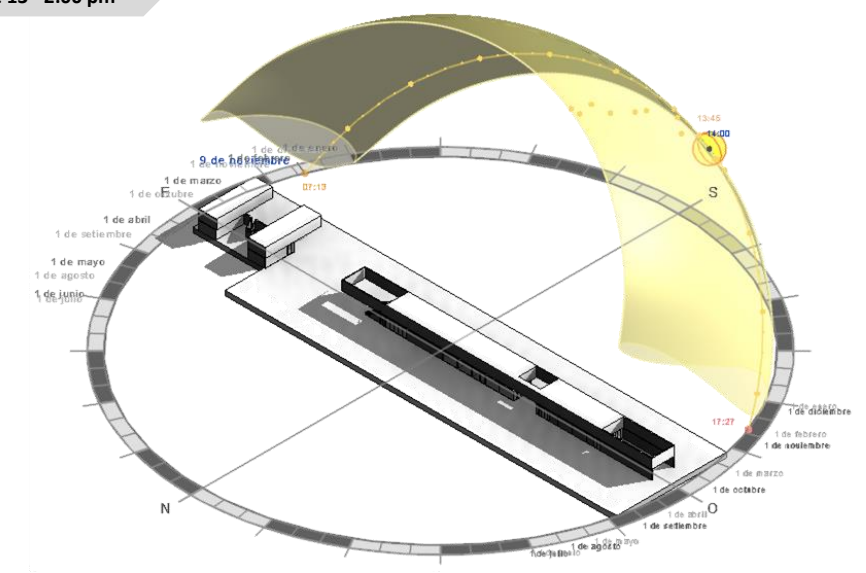
Envolvente estructural que unifica la estructural general del edificio



Octubre 13 - 9:00 am



Octubre 13 - 2:00 pm



El edificio Arquitectónico de estudio esta pensado para que el asolamiento no sea un factor negativo, sino mas bien sea aprovechado, esto se ve demostrado a través de la implementación los aleros, ya que estos hacen que el espacio funcional tenga cierto retiro de su limite volumétrico y por ende el asolamiento no afecta al usuario y todos los espacios tienen la garantía de tener una iluminación controlada.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 01

Referente
proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

FICHA TÉCNICA:

SOBRE LOS ARQUITECTOS:

ESTUDIO DE ARQUITECTOS:

FOSTER + PARTNERS

NORMAN FOSTER, SPENCER DE GREY, DAVID NELSON, NIGEL DANCEY, PATRICK CAMPBELL, IVAN KAYE, DAVID SUMMERFIELD, JAMES BARNES, ULRICH HAMANN, HUGH STEWART, ANNAMARIA ANDERLONI, KATY ROACH



Enfoque de los Arquitectos:



“Cada proyecto emana de una nueva idea que desemboca en una solución a medida para un emplazamiento específico y sus usuarios. Dirigimos el diseño y concertamos la investigación internacional con la acción local. El resultado es una arquitectura respetuosa con el clima y la cultura del lugar.” (Foster, 2018, párr. 1)

Según los arquitectos: “La sostenibilidad se encuentra en el seno de todos los proyectos que realizamos. Verificamos todos nuestros proyectos con los estándares internacionales, a la vez que desarrollamos estrategias a medida impulsadas por nuestra agenda medioambiental. La sostenibilidad precisa que proyectemos diseños holísticos, y nuestro enfoque único e integrado nos permite desarrollar estrategias innovadoras que ponen el futuro del medio ambiente en el punto de mira.” (Foster, 2018, párr. 6)

Premios:



- Medalla de Oro del Real Instituto de Arquitectos Británicos (1983).
- Premio de Arquitectura Contemporánea de la Unión Europea (1990).
- Medalla de Oro de la Academia Francesa de Arquitectura (1991).
- Premio Mies van der Rohe (1992).
- Medalla de Oro del Instituto Americano de Arquitectos (1994).
- Premio Pritzker (1999).
- Premio Auguste Perret (2002).
- Praemium Imperiale (Japón, 2002).
- Premio Stirling de arquitectura (2004).
- Madrid Creatividad (2006).
- Premio Príncipe de Asturias de las Artes (2009).

CLIENTE:

SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS,
PRINCIPAUTÉ DE MONACO

ÁREA CONSTRUIDA:

26550.00 m2

UBICACIÓN:

MONTECARLO, MONACO - FRANCIA

AÑO DEL PROYECTO:

2014

COLABORADORES:

CABINET ALEXANDRE GIRALDI,
ALEXANDRI GIRALDI, THIERRY ARESI

PROYECTO:

“El club de yates constituye la pieza central simbólica del renovado puerto de Mónaco. Representa un homenaje al espectacular litoral del Principado y su legado náutico, y crea una serie de terrazas que recuerdan la cubierta de una embarcación y avanzan por el puerto para ofrecer las mejores vistas de las regatas marinas o de las carreras del célebre circuito del Gran Premio de Fórmula Uno.” (Foster, 2018, párr. 1)



PROYECTO:

Docente: ARQ. ROMERO ISRAEL – ARQ. PEREZ MIRIAM

Alumno: VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS

Curso: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Ciclo: IX

Semestre Académico: 2018 - II

Fecha: Octubre - 2018

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

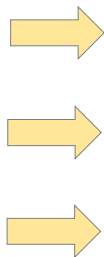
Nº 02

Referente
proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

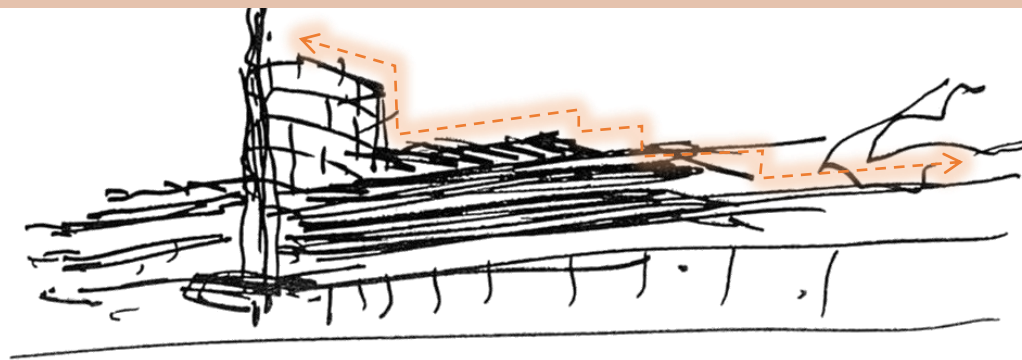
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

IDEA RECTORA:



CONCEPTO - TEORÍA:

El concepto que quisieron demostrar los arquitectos es que el edificio debe reflejar la memoria de las funciones que se ejercen en el puerto de Mónaco. El por ello que emplean una forma que se asemeja a las embarcaciones típicas del puerto.



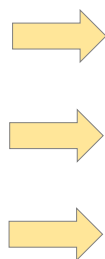
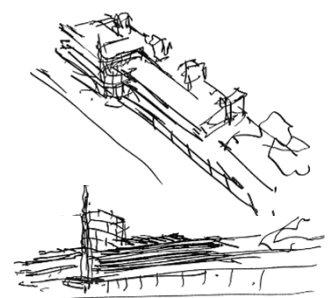
Una de las ideas principales en que se basaron los arquitectos para la concepción del edificio arquitectónico es en las características que poseía el contexto. Según los arquitectos :

“El edificio como percepción humana debe representar la pieza central simbólica del renovado puerto de Mónaco en homenaje al espectacular litoral del Principado y su legado náutico, y crea una serie de terrazas que recuerdan la cubierta de una embarcación y avanzan por el puerto para ofrecer las mejores vistas de las regatas marinas o de las carreras del célebre circuito del Gran Premio de Fórmula Uno.” (Foster, 2018, párr.. 1)



El proyecto arquitectónico en estudio tiene aspectos que están ligados al contexto. Entonces al contrastarlo con una teoría, cumple con lo que afirma Juan Pablo Bonta, en la cual sostiene que la arquitectura : “Es un modelo de interpretación de la significación existencial del espacio arquitectónico; para ello, se enlaza los diferentes elementos que componen el discurso del habitar con los sintagmas identificados en el esquema tipológico de la promenade arquitectónica y las connotaciones que se agregan en el espacio percibido y la estructura perceptible.” (1977, p. 87).

CONCRETIZACION DE IDEA:



Criterios de diseño

CALIDAD DE DISEÑO

El proyecto arquitectónico tiene una calidad destacable en cuanto a su diseño, ya que se mimetiza a las actividades del lugar.

VIALIDAD

Al implementar este tipo de arquitectura, es viable por que se adapta a las características que posee en contexto.

PERTINENCIA

El proyecto responde acertadamente a las necesidades que requiere esta zona, y a su misma vez, la reorienta.

INNOVACION

El edificio demuestra una arquitectura contemporánea y cumple con requerimientos funcionales que necesita la zona.

NORMATIVO

El proyecto arquitectónico cumple con los requerimientos normativos establecidos localmente. Entonces fue factible su construcción..

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El proyecto se adapta muy bien a las condiciones naturales que tiene el entorno, y a su misma vez tiene un relación directa con este.

La concretización de la idea nace a partir de la intención de mimetizar el edificio en referencia a las actividades que se ejercen en el rubro marítimo con el fin de garantizar que la zona sea atractiva, activa y rentable para el puerto de Mónaco. Además sea sede principal de los principales eventos que se dan en el sector.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

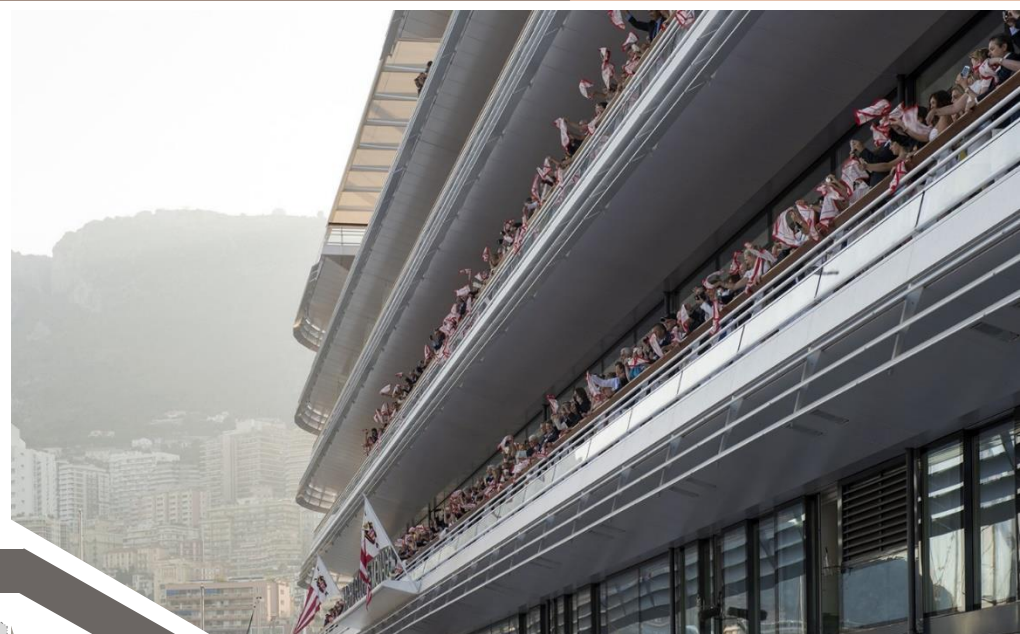
Nº 03

Referente
proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

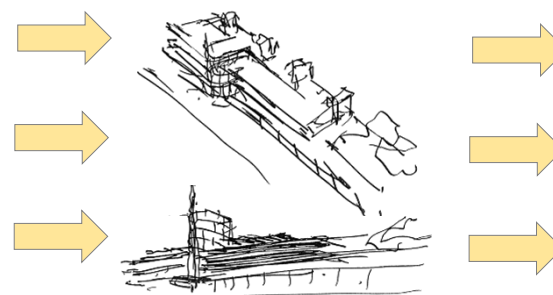


El edificio arquitectónico del presente caso, es un tipo de edificación que desarrolla actividades destinadas a usos comerciales, recreativos, educativos y deportivo, y dentro de esta última condición, es donde el edificio se centra más por que las demás actividades que se ejercen están complementadas a los deportes marítimos que se dan en el puerto de Mónaco. El sitio como tal es un gran atractivo turístico por los grandes eventos que suceden en el sector como Formula 1, o las competiciones internacionales náuticas.



: DENOTATIVO

Según Robert Venturi (1978). "Los edificios deben reflejar las actividades que se desarrollan dentro de ellos, tienen que estar pensados como atractores según el uso que quieren demostrar, es decir, que la morfología de la arquitectura debe estar pensada simbólicamente para que el usuario tenga la percepción inmediata del edificio y de las cosas que están ocurriendo dentro de ellos."



: CONNOTATIVO



SIGNIFICANTE:

Es un edificio arquitectónico que se desenvuelve a través de las actividades que se ejercen en el puerto de Monaco.

Mencionado la teoría antes descrita, el edificio cumple con eso, por que en su etapa conceptual los arquitectos tuvieron la intención de demostrar a través de su morfología que el edificio desarrolla actividades en relación al mar, y que a través de esta forma, demuestra esta lectura por que agarra la memoria de las embarcaciones típicas del lugar y por lo tanto se adecua a las condiciones formales y sociales del lugar.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:
Nº **04**

Referente
proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

SUPERFICIE:



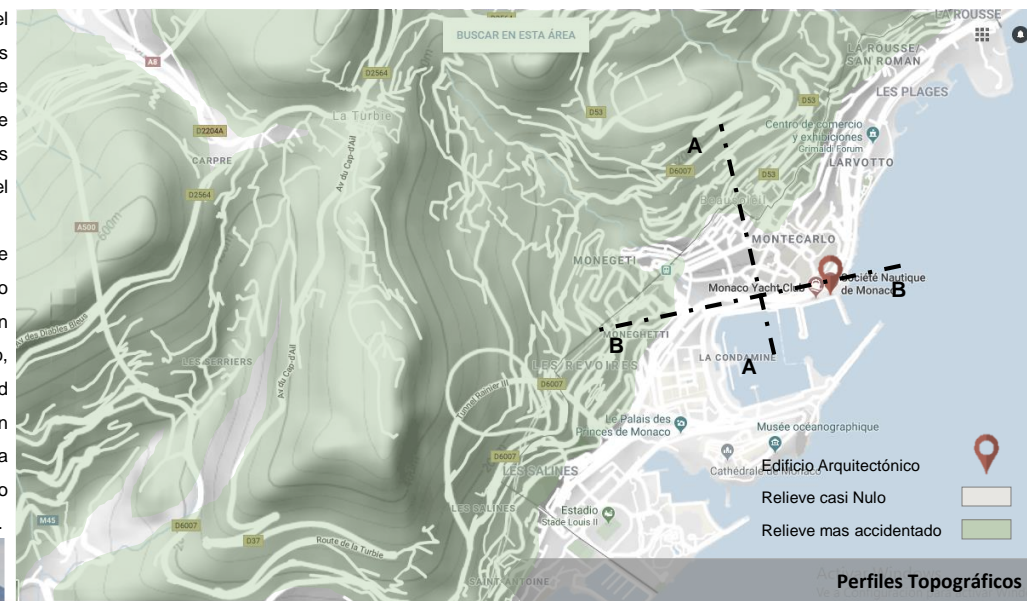
Área Techada Techada: 4000 m2

Área Ocupada: 26550.0 m2

TOPOGRAFÍA:

La topografía del lugar va desde el nivel 0.00 que corresponde a las orillas del mar, hasta llegar a su tope máximo de 578 m.s.n.m que compete a las grandes montañas arbolizadas cercanas que posee el sector.

El contexto del sector donde se emplaza el edificio es característico por poseer en gran medida un relieve topográfico bien accidentado, es por ello que la ciudad tridimensionalmente crece en función de este entorno y da una sensación de aspecto escalonado que remata en el puerto de Monaco.



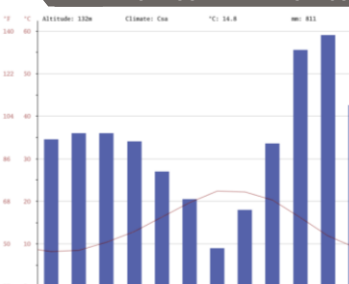
CLIMA:

	January	February	March	April	May	June	July	August	September	October	November	December
Avg. Temperature (°C)	8.2	8.5	10.4	12.9	16.3	19.7	22.4	22.2	20.3	16.2	11.9	9.1
Min. Temperature (°C)	4.4	4.7	6.4	8.8	12.2	15.7	18.2	18	16.1	12.1	8	5.3
Max. Temperature (°C)	12	12.4	14.4	17.1	20.5	23.8	26.6	26.5	24.5	20.4	15.6	13
Avg. Temperature (°F)	46.8	47.3	50.7	55.2	61.3	67.5	72.3	72.0	68.5	61.2	53.4	48.4
Min. Temperature (°F)	39.9	40.5	43.5	47.8	54.0	60.3	64.8	64.4	61.0	53.8	46.4	41.5
Max. Temperature (°F)	53.6	54.3	57.9	62.8	68.9	74.8	79.9	79.7	76.1	68.7	60.4	55.4
Precipitation / Rainfall (mm)	69	72	72	68	54	41	18	36	67	111	118	85

"El clima es cálido y templado en Mónaco. En invierno hay en Mónaco mucho más lluvia que en verano. Según Köppen y Geiger, este clima se clasifica como Csa. La temperatura media anual es de 14.8 ° C en Mónaco. La precipitación es de 811 mm al año." (Climate-data, 2018).

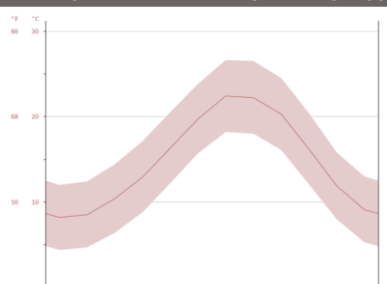
"El mes más caluroso del año con un promedio de 22.4 ° C de julio. En enero, la temperatura media es de 8,2 ° C. Es la temperatura media más baja de todo el año." (Climate-data, 2018).

CLIMOGRAMA DE MONACO



"El mes más seco es julio, con 18 mm de lluvia. La mayor cantidad de precipitación cae en noviembre, con un promedio de 118 mm." (Climate-data, 2018).

DIAGRAMA DE TEMPERATURA DE MONACO



"La diferencia de precipitación entre el mes más seco y el mes más húmedo es de 100 mm. Las temperaturas medias varían durante el año en 14.2 ° C." (Climate-data, 2018).

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

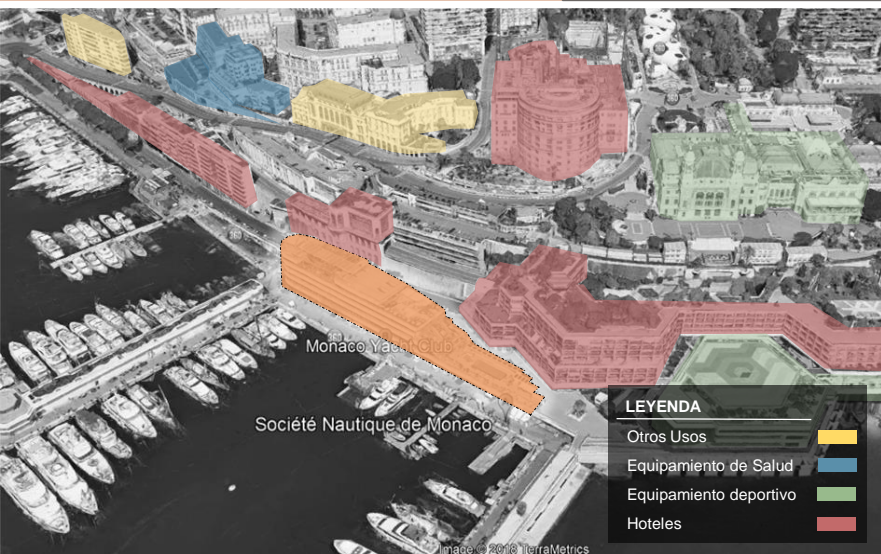
Lamina: **Nº 05**

Referente proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHIA DE SAMANCO.

EMPLAZAMIENTO:



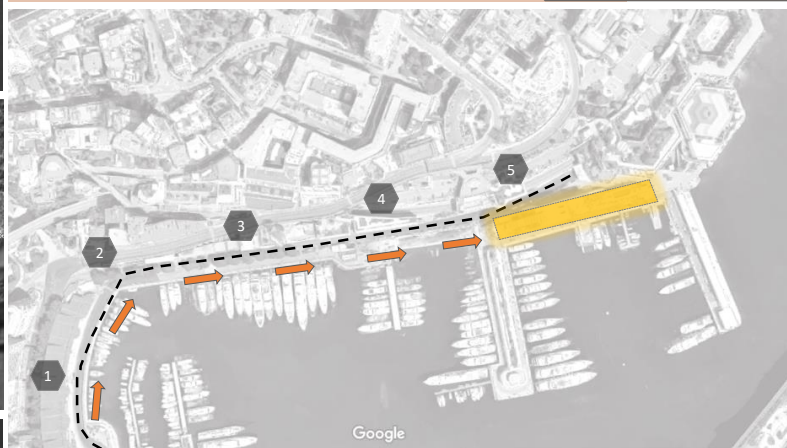
ACCESIBILIDAD:

Contexto Mediato

Para llegar al objeto arquitectónico de estudio, primero se tiene que estar por la vía principal "Avenida d' Ostende" donde se ejerce los eventos deportivos de formula 1. Paralela a esta vía, de manera mas directa al proyecto se accede mediante la vía secundaria Boulevard Louis II. Asimismo al ser un proyecto que tiene relación con el mar, se puede acceder mediante esta área natural.



APROXIMACIÓN:

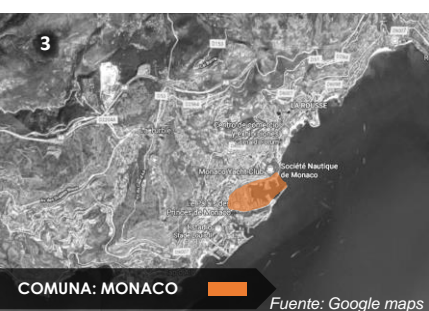


Conforme se va llegando al proyecto arquitectónico, secuencialmente se percibe que el contexto urbano tiene criterios de diseño al propósito, como por ejemplo, existe una buena proporción entre los tamaños y sus elementos que componen los edificios tal y como se muestran en las imágenes, además tienen una escala adecuada respecto a la vía publica y respeta su contexto histórico. Lo que destaca del contexto, es mientras uno va accediendo hasta llegar al proyecto, se sabe realmente las actividades que se están dando en el puerto, es decir, realmente se percibe la existencia del puerto



PERFIL URBANO:

Existe una lectura ordenada de las proporciones del contexto, por que la ciudad al ser escalonada, predomina las visuales hacia el mar, por ende las edificaciones derechas a las vías son mas pequeñas pero se adecua a la proporción y escala del usuario



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

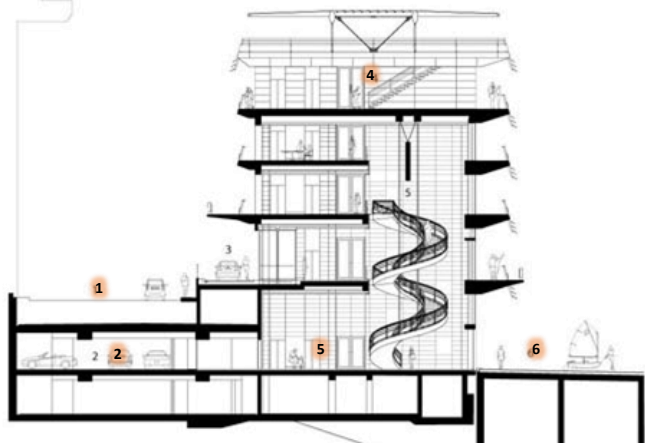
Nº **06**

Referente proyectual:

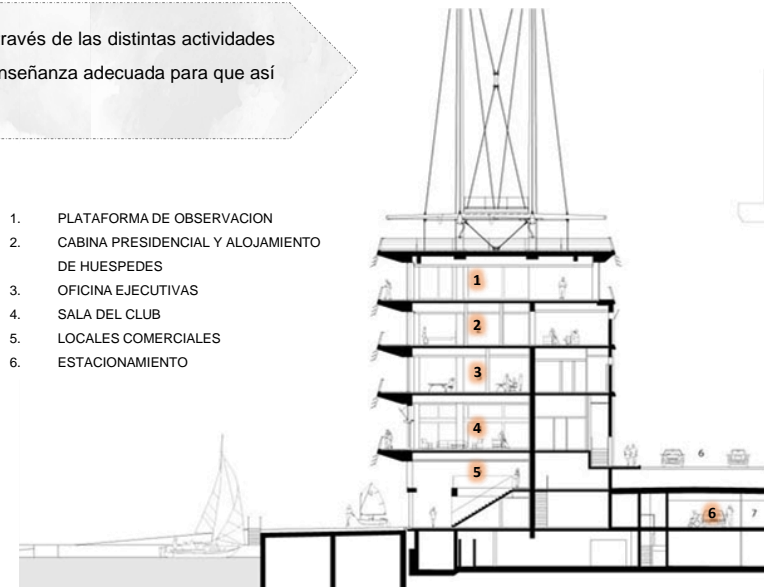
CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

ÁREA Y DIMENSIONES DE AMBIENTES

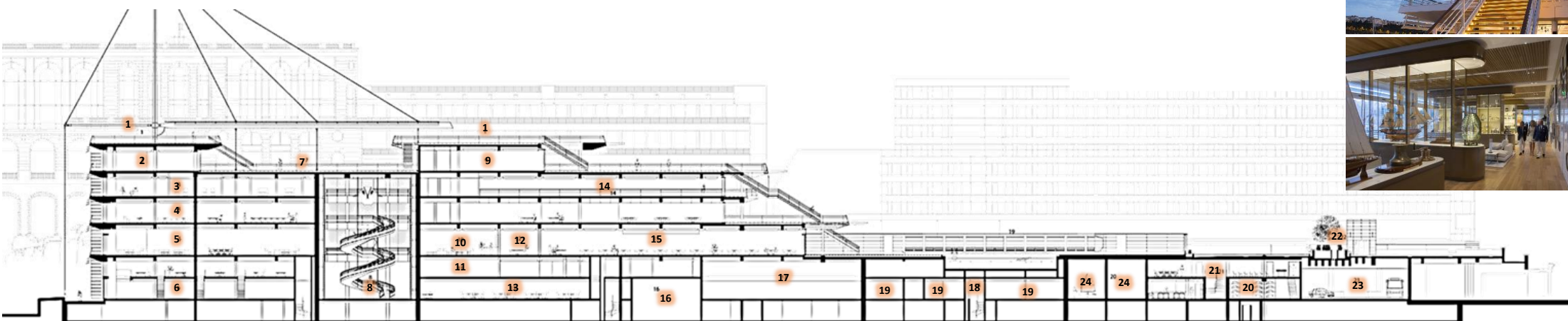
La programación arquitectónica esta diseñada para cumplir mas que una necesidad, un tema de repontecialización del sector a través de las distintas actividades que se pueden ejercer en el puerto de Mónaco. Tiene un fin de ejercer el deporte acuático, así como de la practica mediante la enseñanza adecuada para que así se vea reforzada la identidad del puerto y por ende cause un impacto simbólico de esta área marítima.



1. CARRETERA PRINCIPAL BOULEVARD LOUIS II
2. ESTACIONAMIENTO
3. EMBARQUE DE LANCHAS
4. TERRAZA DOBLE ALTURA
5. HALL PRINCIPAL
6. ENTRADA MUELLE



1. PLATAFORMA DE OBSERVACION
2. CABINA PRESIDENCIAL Y ALOJAMIENTO DE HUESPEDES
3. OFICINA EJECUTIVAS
4. SALA DEL CLUB
5. LOCALES COMERCIALES
6. ESTACIONAMIENTO

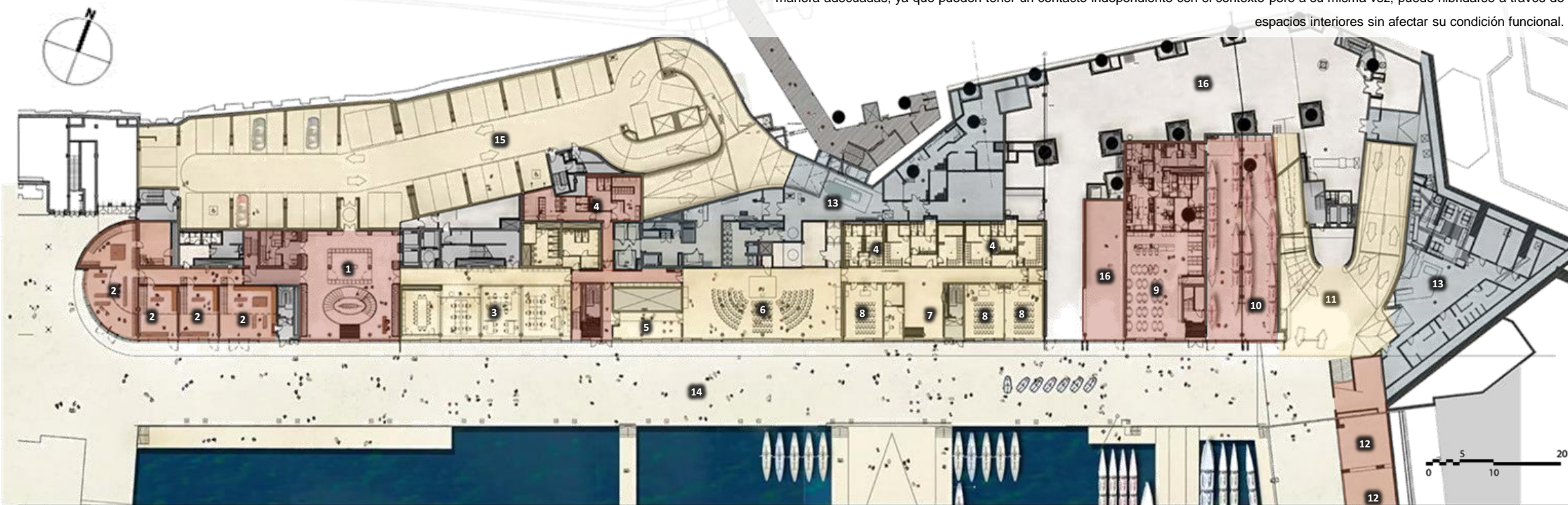


- | | | | | | |
|---------------------------------------------------|-------------------------|--------------|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| 1. TERRAZA SUPERIOR | 5. SALA DEL CLUB | 9. BAR | 13. OFICINAS DE CLUB YACHT | 17. SALAS DE USOS MULTIPLES | 21. RESTAURANTE DEL CLUB NAUTICO |
| 2. PLATAFORMA DE OBSERVACION | 6. LOCALES COMERCIALES | 10. BAR | 14. SALON DE BAILE | 18. TERRAZA PRINCIPAL CON PISCINA | 22. AMBITO PUBLICO |
| 3. CABINA PRESIDENCIAL Y ALOJAMIENTO DE HUESPEDES | 7. TERRAZA DOBLE ALTURA | 11. GIMNASIO | 15. RESTAURANTE | 19. ESCUELA DE VELA | 23. ACCESO A ESTACIONAMIENTO |
| 4. OFICINAS EJECUTIVAS | 8. HALL PRINCIPAL | 12. SALA VIP | 16. CUARTO DE PLANTAS | 20. ALMACEN DE EMBARCACIONES PEQUEÑAS | 24. TALLER DE EMBARCACIONES |

PRIMER NIVEL

LEYENDA GENERAL Área Pública Área Semipública Área Privada

Las relaciones funcionales están divididas por sectores, las zonas de carácter publico, semipublico y privado. Las publicas están ligadas al funcionamiento constante y atractivo del edificio respecto a su contexto. Las semipublicas son los ambientes que son para el publico y que es necesario tenerlas en este nivel para la practica de las actividades que se ejercen en el mar. Las relaciones que tienen entre si se dan de manera adecuadas, ya que pueden tener un contacto independiente con el contexto pero a su misma vez, puede hibridarse a través de espacios interiores sin afectar su condición funcional.

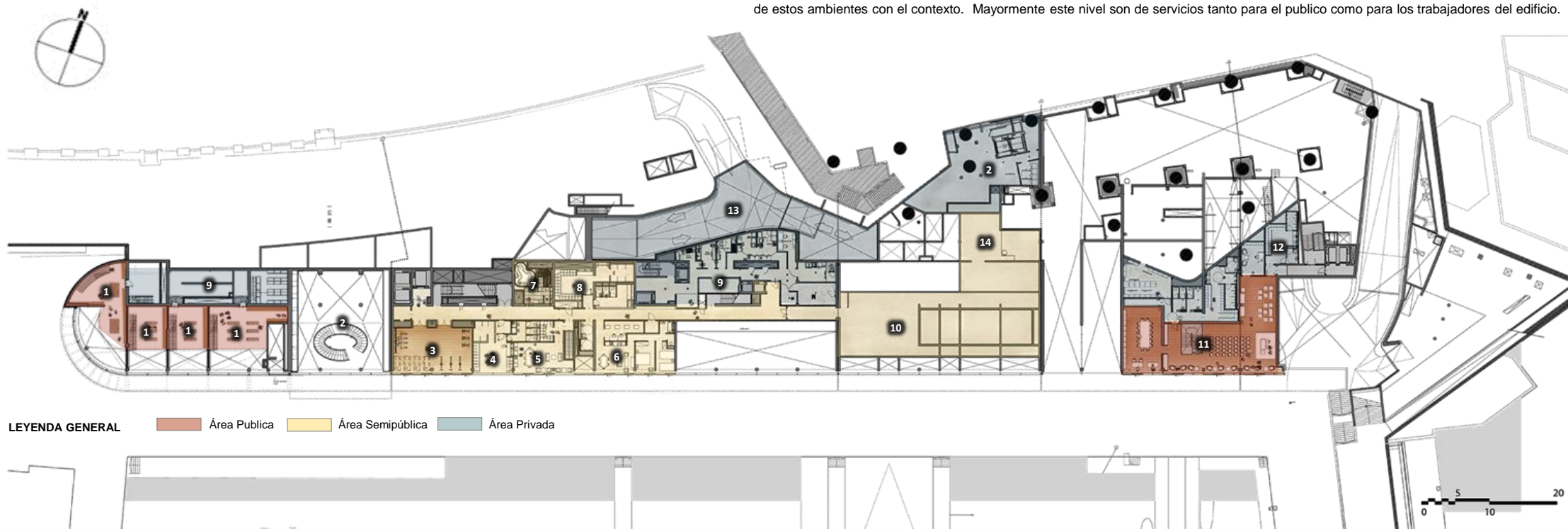


- | | | | | | | |
|------------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| 1. HALL PRINCIPAL | 3. OFICINAS DEL CLUB | 5. FOYER | 7. ESCUELA REMO Y YATE | 9. RESTAURANTE DEL CLUB | 11. INGRESO ESTACIONAMIENTO | 13. ZONA DE SERVICIO DEL CLUB |
| 2. LOCALES COMERCIALES | 4. SS,HH, LOCKERS Y DUCHAS | 6. SALA DE USOS MULTIPLES | 8. TALLERES | 10. ALMACEN DE EMBARCACIONES | 12. GALERIAS DE ARTICULOS MARITIMOS | 14. ATRIO DE MUELLES |



SEGUNDO NIVEL

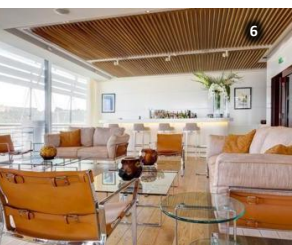
Las relaciones que se ejercen en este nivel no tienen tanta relevancia como en el primero, porque este no tiene un contacto directo con el contexto, sino a través de los espacios que se den en el primer nivel, por ende son dependientes de estos. Lo que sí se da es el contacto visual de estos ambientes con el contexto. Mayormente este nivel son de servicios tanto para el público como para los trabajadores del edificio.



LEYENDA GENERAL

- Área Pública
- Área Semipública
- Área Privada

- | | | | | | | |
|----------------------------|-------------|----------------------|--------------------|-----------------------|------------------------------|-------------------------------|
| 1. LOCALES COMERCIALES | 3. GIMNASIO | 5. SALA VIP | 7. CUARTO DE VAPOR | 9. SERVICIOS DEL CLUB | 11. RESTAURANTE | 13. RAMPAS DE ESTACIONAMIENTO |
| 2. ESCALERA HALL PRINCIPAL | 4. LOCKERS | 6. SALA VIP FAMILIAR | 8. CUARTO FRIO | 10. AULAS DE ESCUELA | 12. SERVICIOS DE RESTAURANTE | 14. ALMACEN |



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº **09**

Referente proyectual:

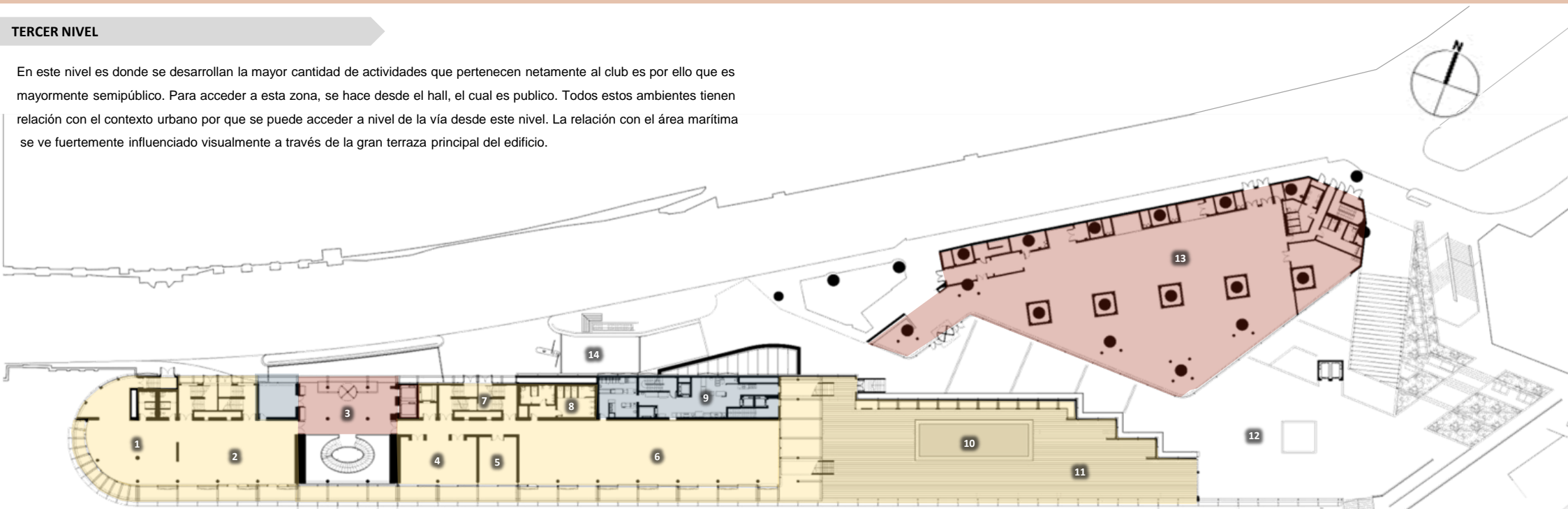
CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

ZONAS PÚBLICAS Y PRIVADAS

TERCER NIVEL

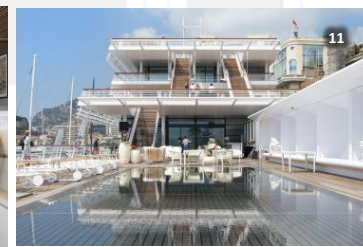
En este nivel es donde se desarrollan la mayor cantidad de actividades que pertenecen netamente al club es por ello que es mayormente semipúblico. Para acceder a esta zona, se hace desde el hall, el cual es publico. Todos estos ambientes tienen relación con el contexto urbano por que se puede acceder a nivel de la vía desde este nivel. La relación con el área marítima se ve fuertemente influenciado visualmente a través de la gran terraza principal del edificio.



LEYENDA GENERAL

■ Área Publica
 ■ Área Semipública
 ■ Área Privada

- | | | | | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------------------|
| 1. BAR LOUNQUE CLUB NAUTICO | 3. HALL – RECEPCION PRINCIPAL | 5. SALA DE JUNTAS DEL CLUB | 7. ESCALERAS DE EVACUACION | 9. SERVICIO Y COCINA DEL CLUB | 11. TERRAZA COMUN DEL CLUB | 13. SALON DE EVENTOS DE EDIFICIO VECINO |
| 2. SALAS COMUNES CLUB NAUTICO | 4. SALA DE JUNTAS VIP DEL CLUB | 6. RESTAURANTE DEL CLUB | 8. SERVICIOS HIGIENICOS | 10. PISCINA DEL CLUB | 12. ESPACIO PUBLICO EXTERIOR | 14. INGRESO A ESTACIONAMIENTO |



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

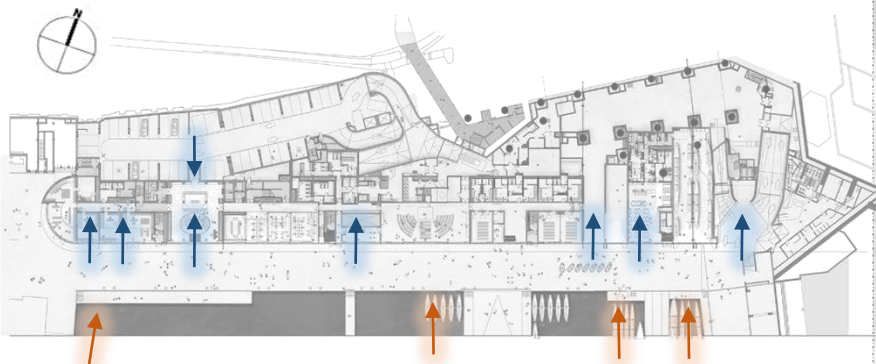
Lamina: **Nº 10**

Referente proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

ACCESOS



LEYENDA

- Acceso terrestre.
- Acceso marítimo.

0 5 10 20



Para acceder al objeto arquitectónico de estudio, se puede dar de dos maneras, una vía terrestre a través de la calle o el estacionamiento, y otro vía marítima mediante los muelles.

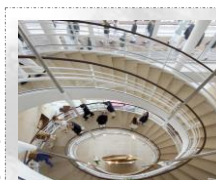
CIRCULACIÓN VERTICALES



LEYENDA

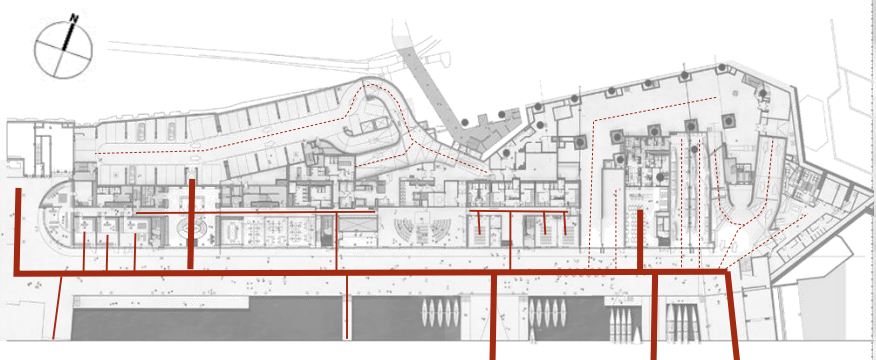
Circulación Vertical

0 5 10 20



Las conexiones de los espacios de todos los niveles que contiene el edificio se da a través de las escaleras interiores que se ubican al ingreso o los hall's

FLUJOS



LEYENDA

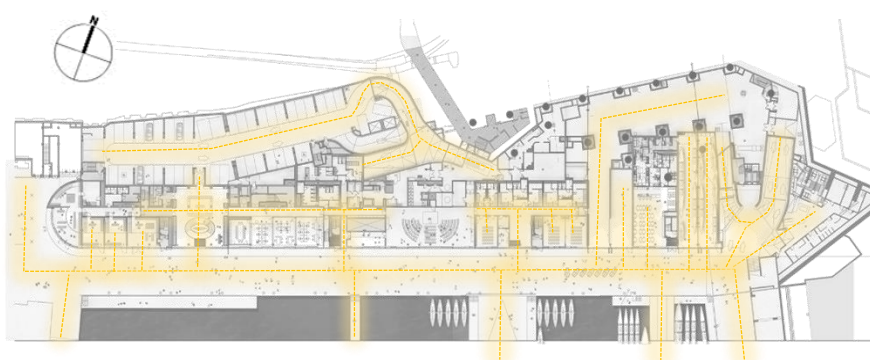
- Flujo mayor de circulación
- Flujo medio de circulación
- Flujo bajo de circulación

0 5 10 20



El flujo de personas que acude al proyecto se da por dos motivos, uno para distraerse mediante las embarcaciones de alquiler, y otro mediante la escuela de vela y remo en relación directa con el mar.

CIRCULACIONES HORIZONTALES



LEYENDA

Circulación Horizontal

0 5 10 20



La circulación horizontal se da de manera mas paralela que perpendicular al edificio alargado, ya que este mismo alberga diversas funciones que despiertan el interés en el usuario que acude al edificio.

PRIMER NIVEL

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

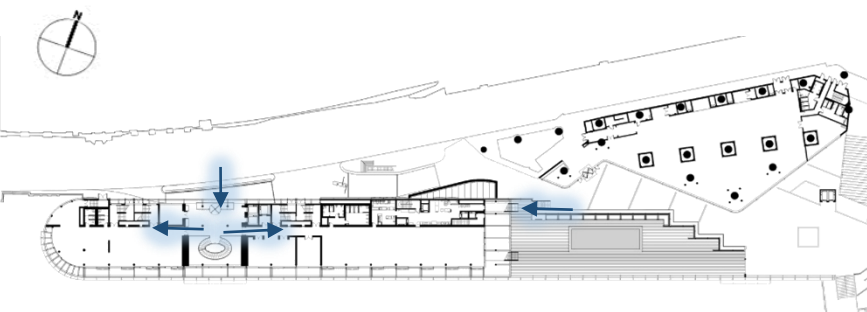
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina: **Nº 11**

Referente proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

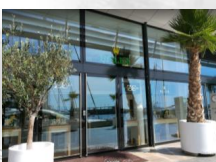
ACCESOS



LEYENDA

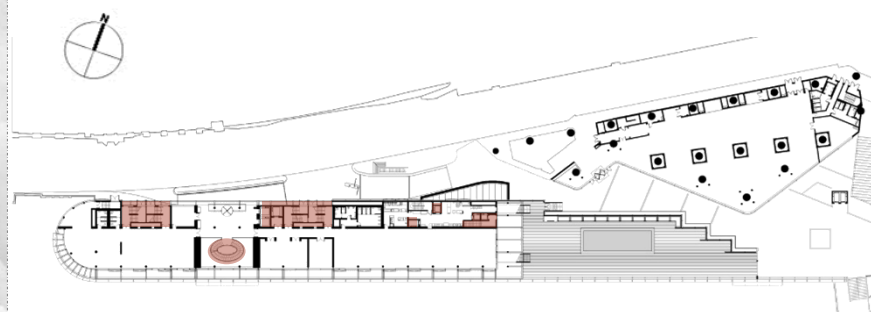
- Acceso terrestre.
- Acceso marítimo.

0 5 10 20



Para acceder en este nivel al objeto arquitectónico de estudio se da mediante la relación directa solo con el contexto urbano a través de dos ingresos, uno por el hall principal y otro mediante el espacio público exterior

CIRCULACIÓN VERTICALES



LEYENDA

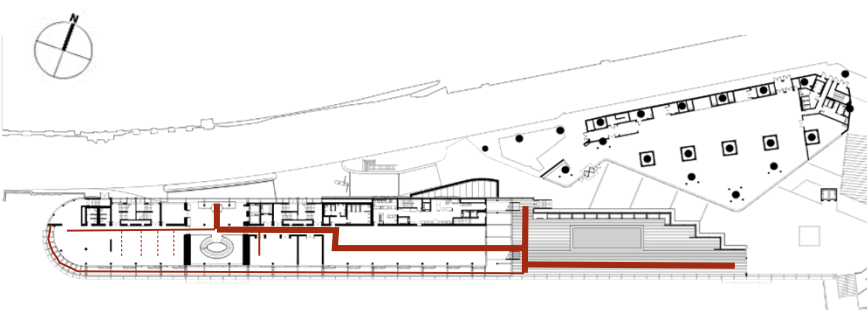
Circulación Vertical

0 5 10 20



Las conexiones de los espacios de todos los niveles que contiene el edificios se da a través de las escaleras interiores que se ubican al ingreso o los hall's

FLUJOS



LEYENDA

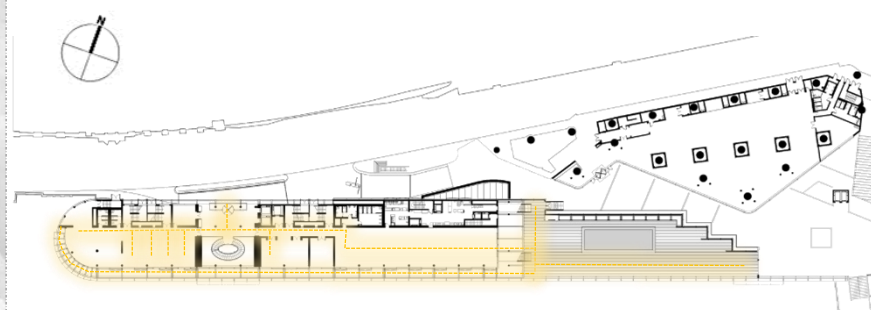
- Flujo mayor de circulación
- Flujo medio de circulación
- Flujo bajo de circulación

0 5 10 20



El mayor flujo de personas que acude al proyecto se da por la presencia de la terraza exterior principal del edificio, ya que es un espacio mas agradable y social para las personas y guarda relación visual con el mar.

CIRCULACIONES HORIZONTALES



LEYENDA

Circulación Horizontal

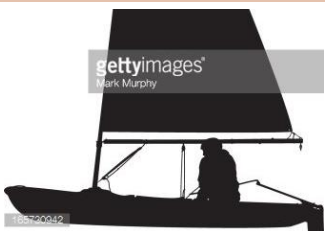
0 5 10 20



La circulación horizontal se da de manera mas paralela que perpendicular al edificio alargado, ya que este mismo alberga diversas funciones que despiertan el interés en el usuario que acude al edificio.

PRIMER NIVEL

TIPOS DE USUARIOS



DEPORTISTA

RECREARSE
EJERCER EL DEPORTE
SOCIALIZAR
VISUALIZAR



TURISTAS O VISITANTES LOCALES

VISUALIZAR
RECREARSE
SOCIALIZAR



SOCIOS DEL CLUB

COMPRAR
SOCIALIZAR
RECREARSE



PRACTICANTES O ESTUDIANTES

RECREARSE
PRACTICAR EL DEPORTE
ESTUDIAR
SOCIALIZAR
VISUALIZAR

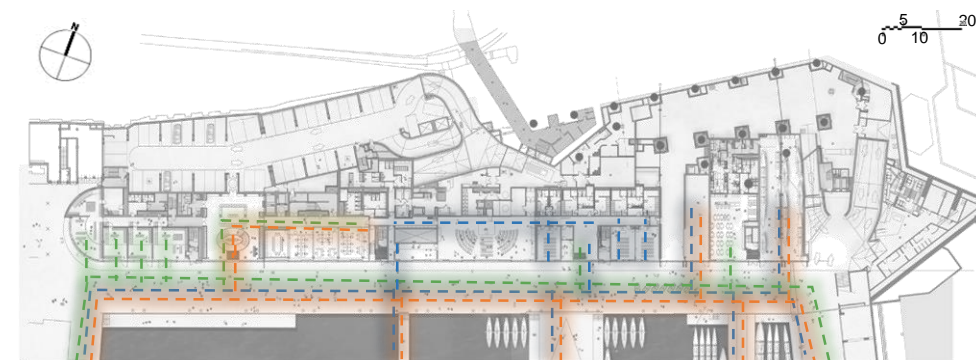
El primer nivel se ve influenciado principalmente por 3 tipos de usuarios: los deportistas, que mayormente se dirigen al muelle con sus embarcaciones, los estudiantes por la presencia de la escuela de vela y remo para la practica del deporte acuático y finalmente por los turistas ya que el edificio cuenta con zonas publicas las cuales están compuestas por locales comerciales, restaurantes e inscripciones y alquileres de embarcaciones para los deportes en el mar.

El segundo nivel son los ambientes que dependen del primer piso o de los niveles superiores para su funcionamiento, ya que en este sector del edificio se encuentra los ambientes determinados como " servicios" tanto para el usuario como del trabajador mismo. La relación con su contexto se da visualmente.

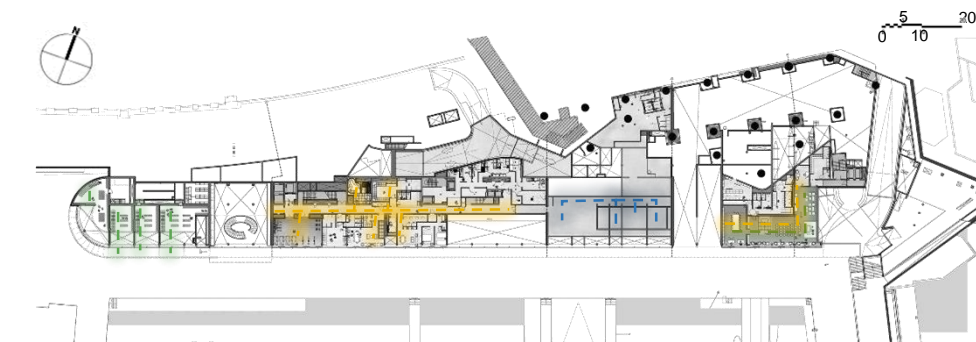
En este nivel, el edificio ya se hace mas privado, en la cual, el ciclo funcional se ve influenciado por dos tipos de usuarios, los turistas o visitantes y los mismos socios del Club, porque en este nivel se encuentra ambientes destinados a la recreación, esparcimiento y ocio como espacio "privatizados" ya que los requerimientos funcionales lo determinan para satisfacer las necesidades del usuario destinado.

CICLO FUNCIONAL

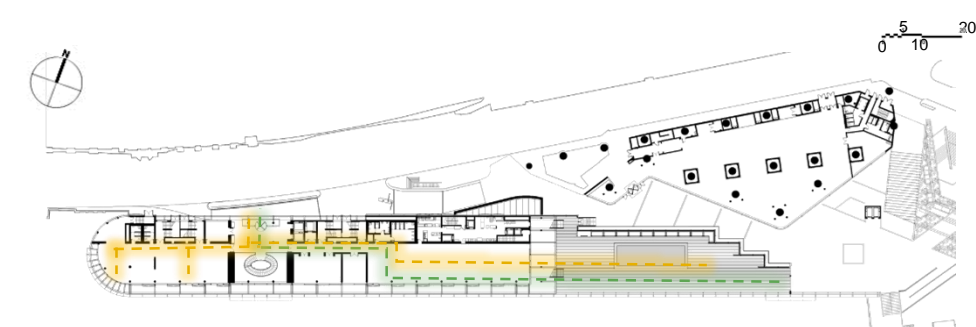
Primer piso



Segundo piso



Tercer piso



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

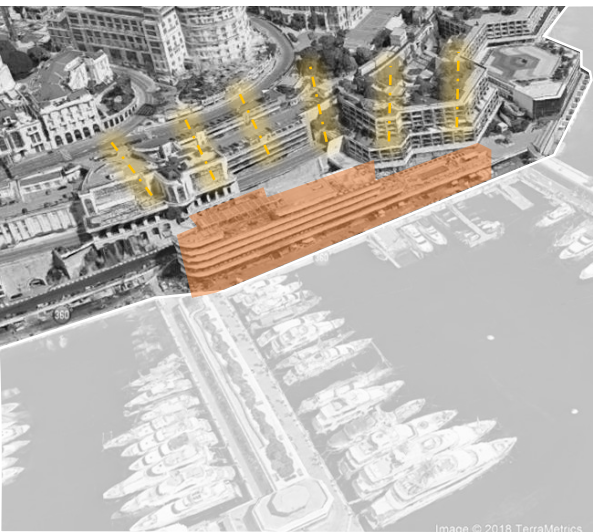
Nº 13

Referente proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

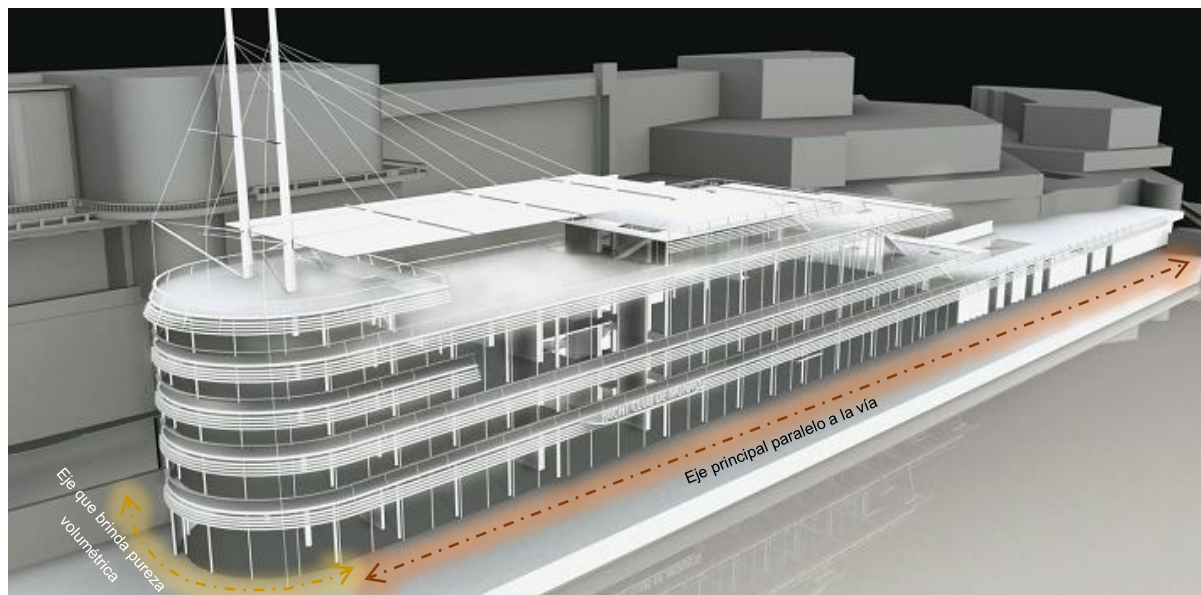
JERARQUÍA

EJES DEL PROYECTO

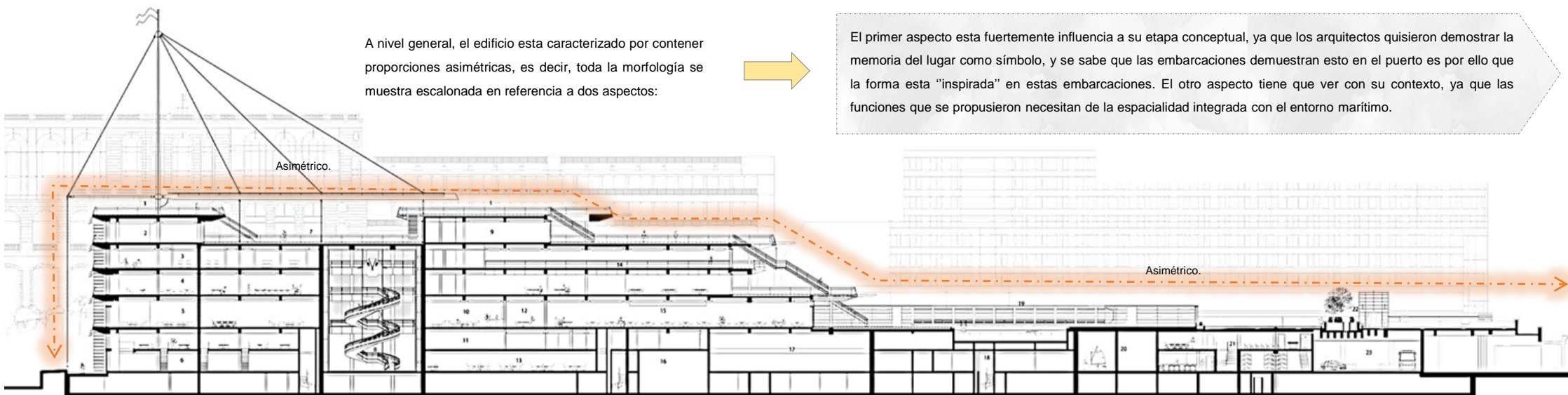


El edificio arquitectónico tiene un gran protagonismo volumétricamente desde sus accesos ya sea por el contexto urbano o marítimo, ya que el proyecto abarca esta edificado en casi todo el ancho de su superficie y este a su vez esta paralelo a la calle del área urbana colindante, generando también un gran impacto visual en las personas que acuden al edificio. El edificio va generando una serie de terrazas que se van abriendo y escalando hacia la orientación del mar abierto ya que se busca una integración funcional visual y formal entre el edificio y el entorno marítimo.

Imagen © 2018 TerraMetrics



EDIFICIO DE CARACTERÍSTICAS ASIMÉTRICAS



A nivel general, el edificio esta caracterizado por contener proporciones asimétricas, es decir, toda la morfología se muestra escalonada en referencia a dos aspectos:

El primer aspecto esta fuertemente influencia a su etapa conceptual, ya que los arquitectos quisieron demostrar la memoria del lugar como símbolo, y se sabe que las embarcaciones demuestran esto en el puerto es por ello que la forma esta "inspirada" en estas embarcaciones. El otro aspecto tiene que ver con su contexto, ya que las funciones que se propusieron necesitan de la espacialidad integrada con el entorno marítimo.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 14

Referente proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.



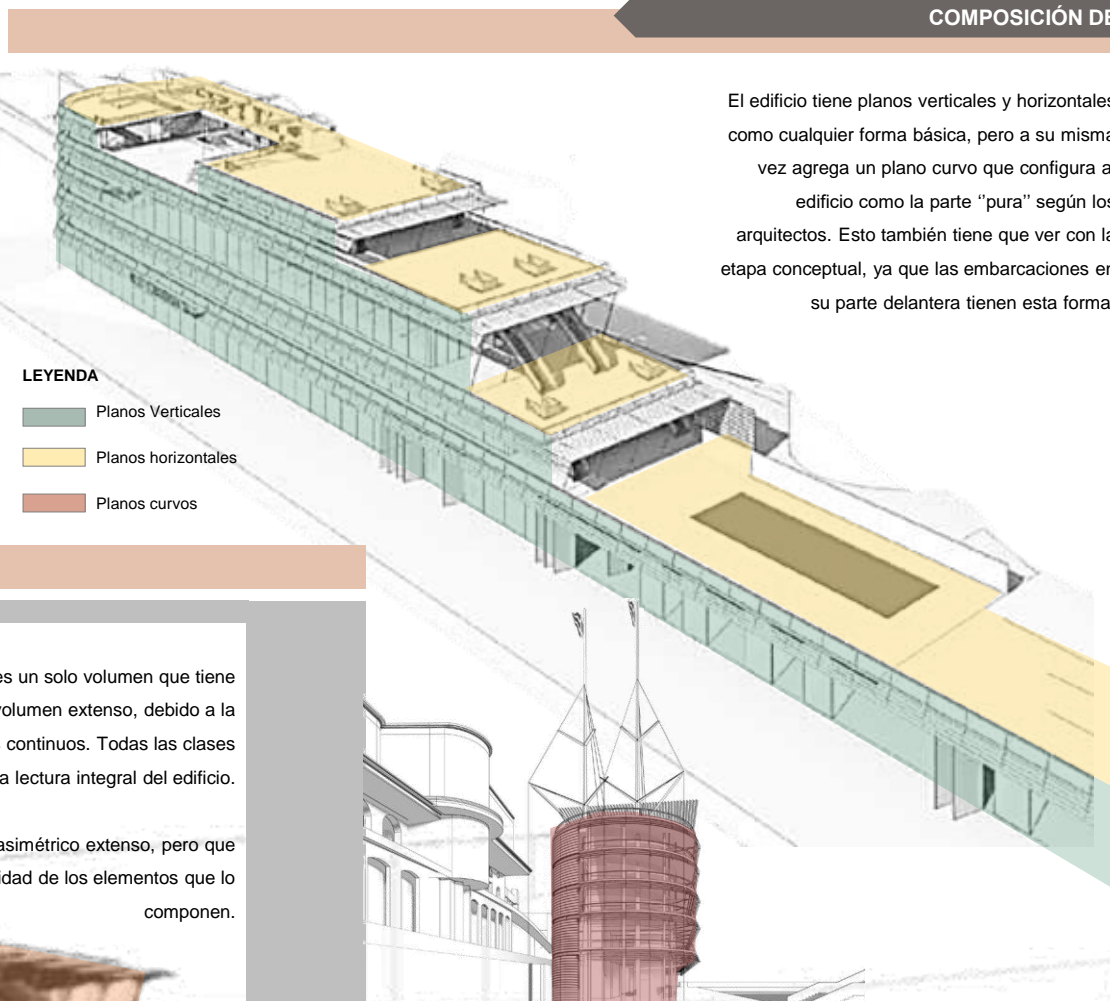
COMPOSICIÓN DEL VOLUMEN

La volumetría del edificio arquitectónico de estudio es uniforme, es decir, es un solo volumen que tiene características asimétricas. El edificio demuestra ser lineal ya que es un volumen extenso, debido a la presencia continua de sus elementos como los barandales en sus balcones continuos. Todas las clases de sus elementos se repiten en todos sus niveles, reflejando una lectura integral del edificio.

LEYENDA GENERAL

Volumen A

Entonces se puede decir, que el edificio formalmente es un volumen asimétrico extenso, pero que también posee características simétricas por la repetición y continuidad de los elementos que lo componen.



LEYENDA

- Planos Verticales
- Planos horizontales
- Planos curvos

COMPOSICIÓN DE LINEAS Y PLANOS

El edificio tiene planos verticales y horizontales como cualquier forma básica, pero a su misma vez agrega un plano curvo que configura al edificio como la parte "pura" según los arquitectos. Esto también tiene que ver con la etapa conceptual, ya que las embarcaciones en su parte delantera tienen esta forma.



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

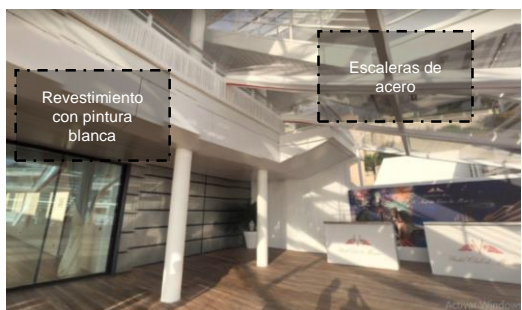
Nº 15

Referente
proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

MATERIALIDAD



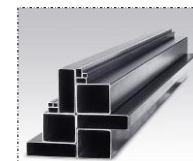
VIDRIO

El vidrio esta pensado de manera que tenga una mimesis en referencia al mar, demostrando a través de su color



ACERO ESTRUCTURAL

El acero estructural es el elemento que esta destinado para los barandales, escaleras, etc, con el fin de garantizar y percibir rigidez en la implementación de estos elementos, pero de manera que sea vea ligero.



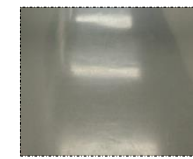
MADERA

Una gran parte interna del proyecto, esta cubierta de madera, la cual se empleo en memoria a las embarcaciones que también implementan fuertemente este material asi como los muelles, esto es percibido de manera horizontal por el usuario, ya que se utilizo en los pisos y cielos rasos.



REVESTIMIENTO BLANCO

La gran mayoría de los elementos visibles desde el exterior respecto al edificio están recubiertos por un tipo de material que refleja el color blanco, ya que la idea es que el edificio tome memoria de las embarcaciones.



COLOR

La gran mayoría de los elementos visibles desde el exterior respecto al edificio están recubiertos por un tipo de material que refleja el color blanco, ya que la idea es que el edificio tome memoria de las embarcaciones, y estas en la mayoría son de color blancas. A su misma vez se implementa otros colores que van acorde al contexto marítimo, es decir, como el color blanco es el contraste, los demás colores no tienen que reflejar esto, sino cierta mimesis.



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

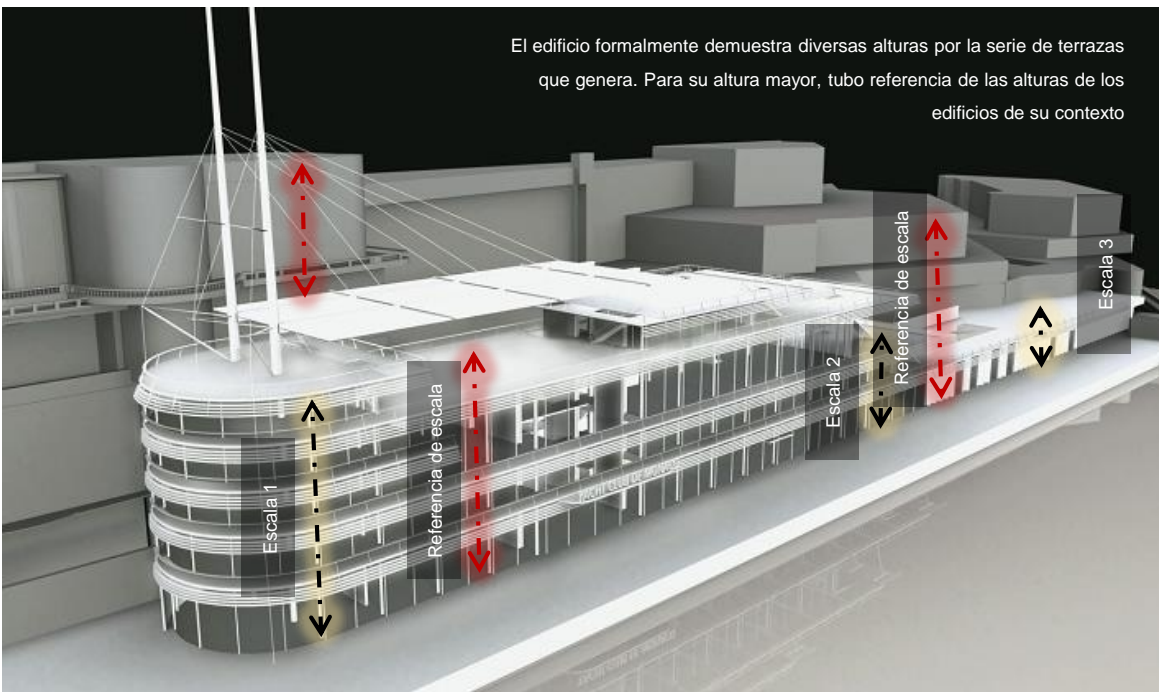
Lamina: **Nº 16**

Referente proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

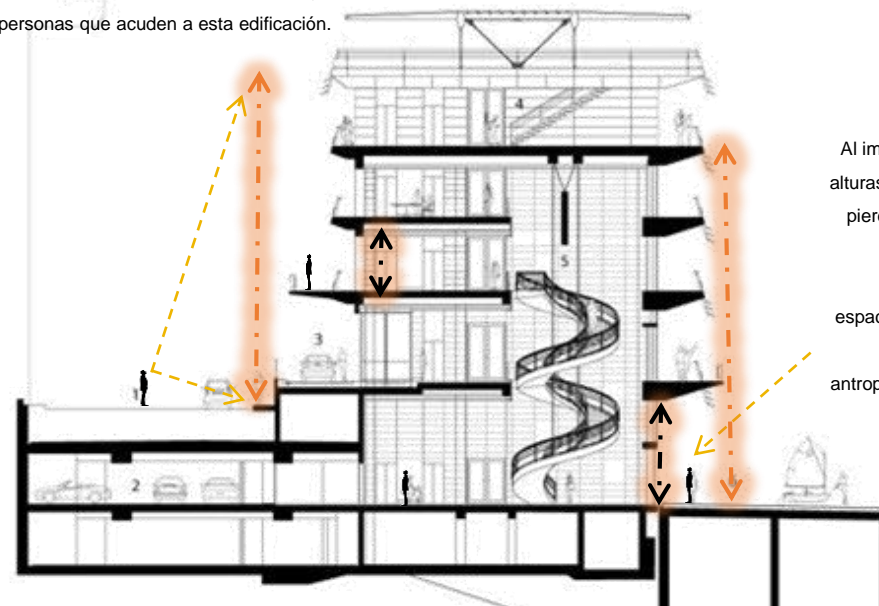
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

ALTURAS



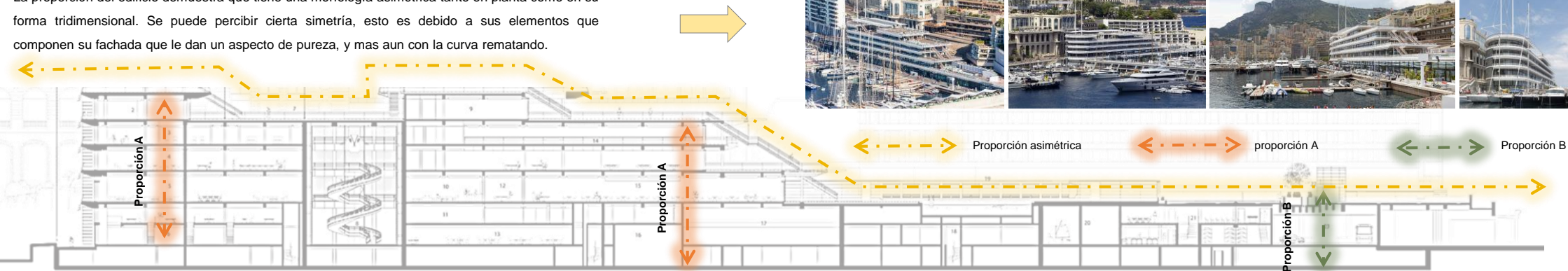
ESCALA

El edificio esta pensado en el usuario destinado. Se puede observar la buena proporción y escala que demuestra a través de sus espacios, generando así un óptimo funcionamiento y un buen confort en las personas que acuden a esta edificación.



PROPORCION

La proporción del edificio demuestra que tiene una morfología asimétrica tanto en planta como en su forma tridimensional. Se puede percibir cierta simetría, esto es debido a sus elementos que componen su fachada que le dan un aspecto de pureza, y mas aun con la curva rematando.



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 17

Referente proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

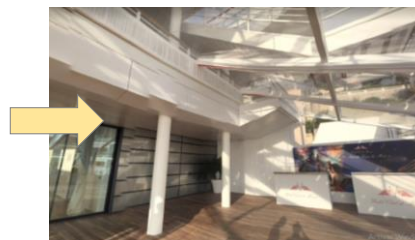
ESPACIOS CERRADOS

Los espacios cerrados son los ambientes semipúblicos y privados, pero que tienen un contacto visual con el espacio exterior a través de la materialidad de transparencia empleada (vidrio).



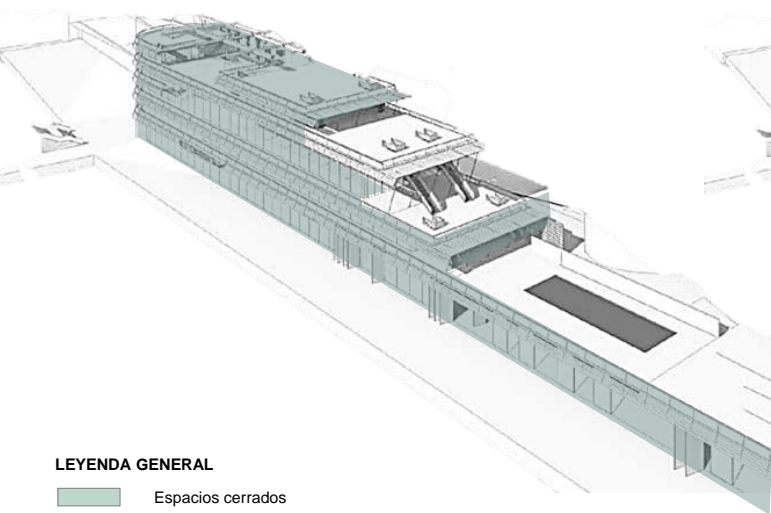
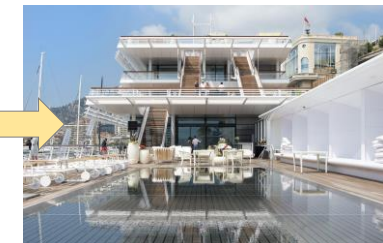
ESPACIOS SEMIABIERTOS

Los espacios semicerrados del objeto arquitectónico son las áreas que tienen un contacto directo con el espacio abierto, pero que tienen una percepción entre cerrada y abierta, tal como se aprecia en la imagen



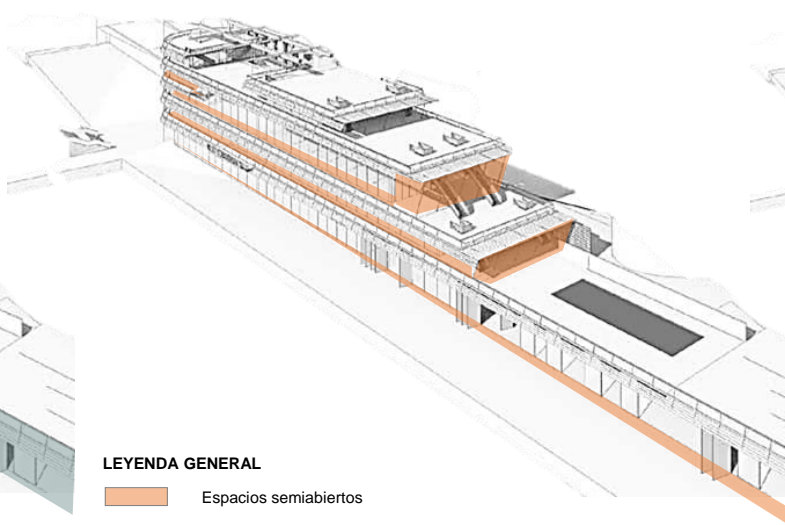
ESPACIOS ABIERTOS

El espacio abierto del proyecto se debe a la condición formal que tiene, ya que debido a esto, genera un espacio interior abierto con el mar integrado para la actividad deportiva del kayak que ejerce el edificio.



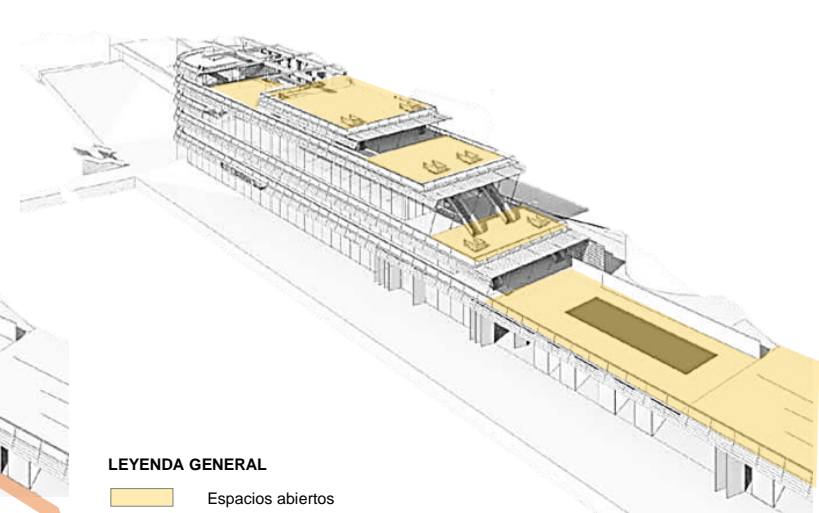
LEYENDA GENERAL

■ Espacios cerrados



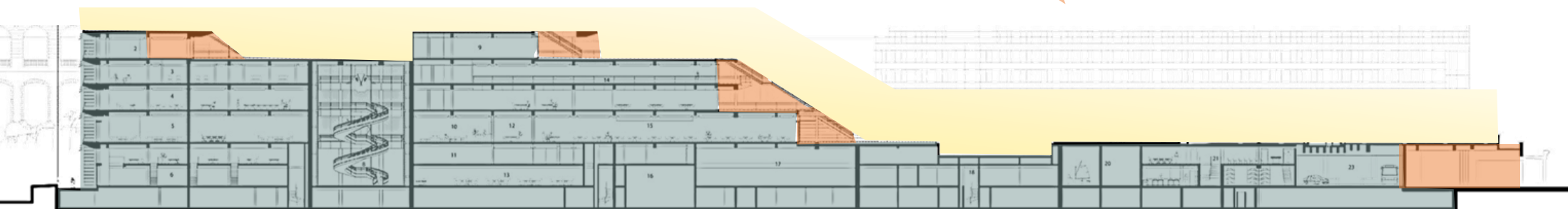
LEYENDA GENERAL

■ Espacios semiabiertos



LEYENDA GENERAL

■ Espacios abiertos



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº 18

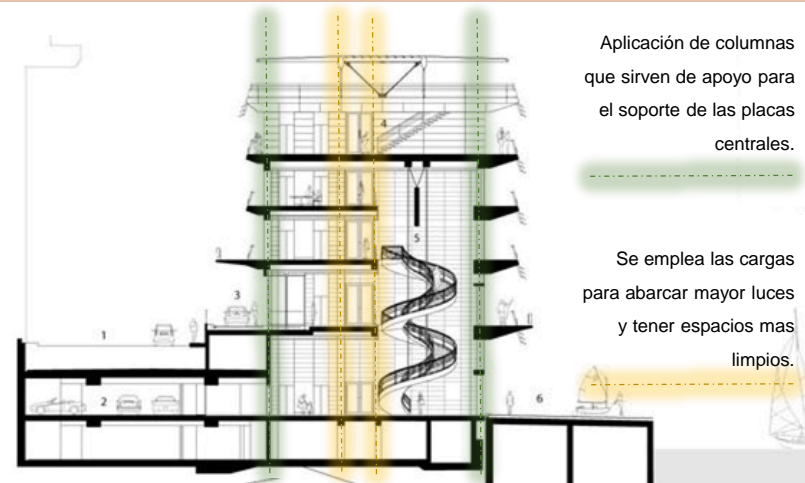
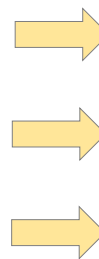
Referente proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

SISTEMA ESTRUCTURAL EMPLEADO



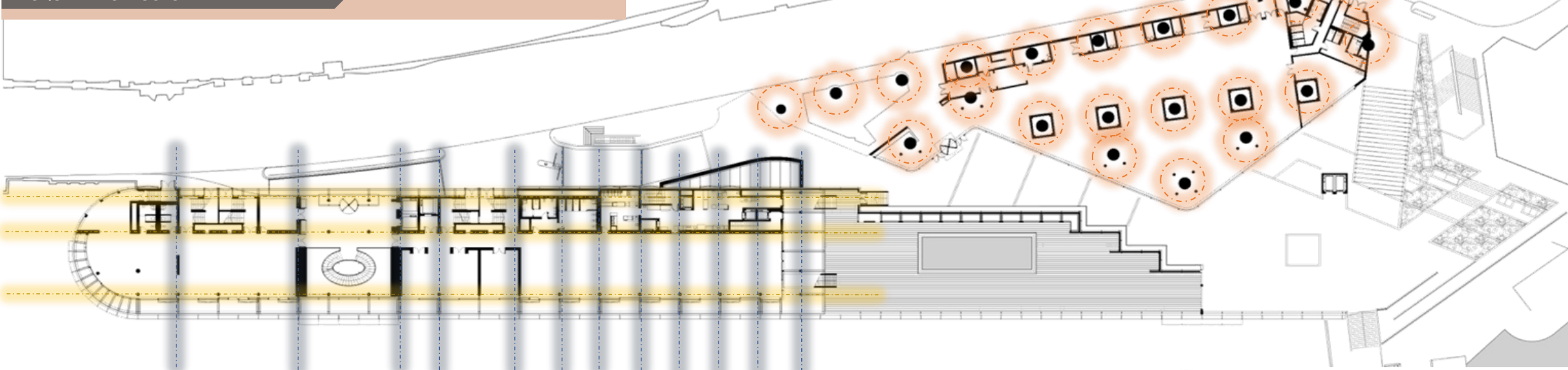
El sistema estructural que se emplea en el edificio arquitectónico de estudio es el concreto armado, esto se da mediante la aplicación de columnas y placas. El otro edificio extremo que no se percibe volumétricamente desde el exterior pero que se complementa desde los niveles inferiores con el club náutico de estudio, implementa el sistema de pilotaje, debido a que el edificio tiene una vía encima, entonces recibe mayor carga, es por ello que se emplea este sistema.



Aplicación de columnas que sirven de apoyo para el soporte de las placas centrales.

Se emplea las cargas para abarcar mayor luces y tener espacios más limpios.

ESQUEMA ESTRUCTURAL

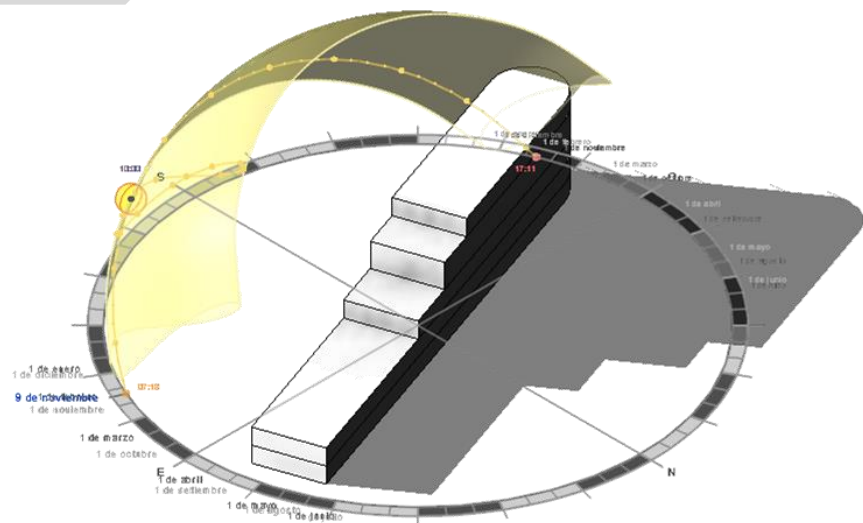


Columnas y placas en el eje Vertical

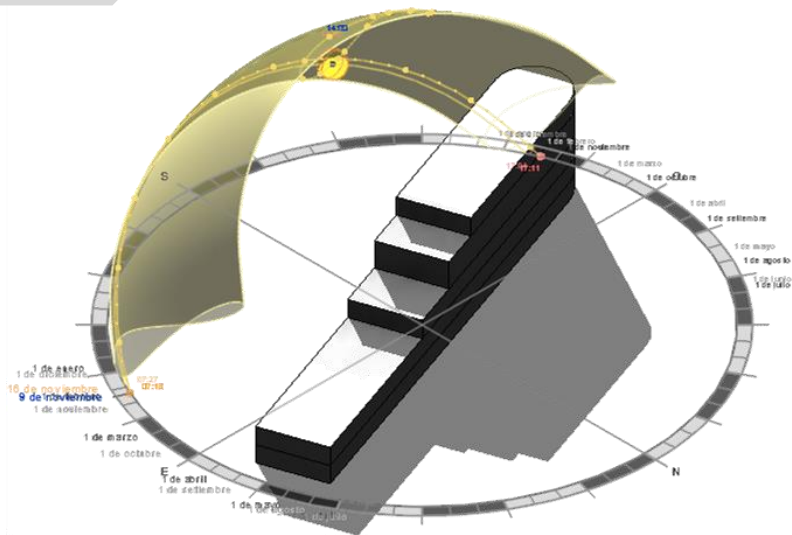
Columnas y placas en el eje Horizontal

Sistema por pilotaje

Octubre 13 - 9:00 am

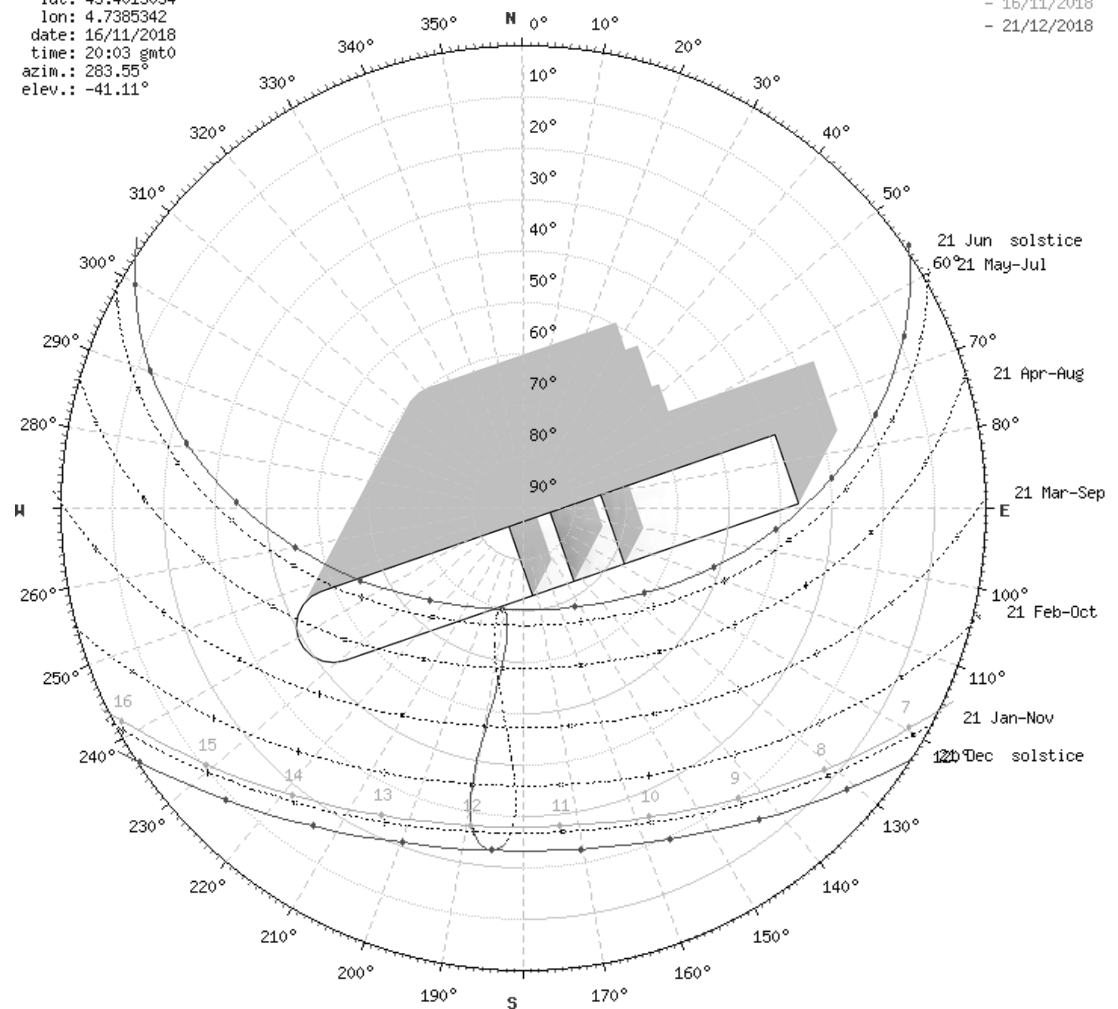


Octubre 13 - 2:00 pm



name:
 lat.: 43.4013054
 lon.: 4.7385342
 date: 16/11/2018
 time: 20:03 gmt0
 azim.: 283.55°
 elev.: -41.11°

- 21/06/2018
 - 16/11/2018
 - 21/12/2018



El edificio Arquitectónico de estudio esta pensado para que el asolamiento no sea un factor negativo, sino mas bien sea aprovechado, esto se ve demostrado a través de la implementación de aleros, ya que estos hacen que el espacio funcional simule cierto retiro de su limite volumétrico y por ende el asolamiento no afecta al usuario y todos los espacios tienen la garantía de tener una iluminación controlada. Además, este proyecto es sustentable por que usa paneles para tener su energía propia.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHIA DE SAMANCO.

Lamina:

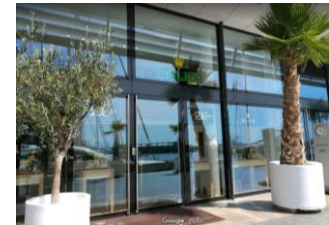
Nº 20

Referente proyectual:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

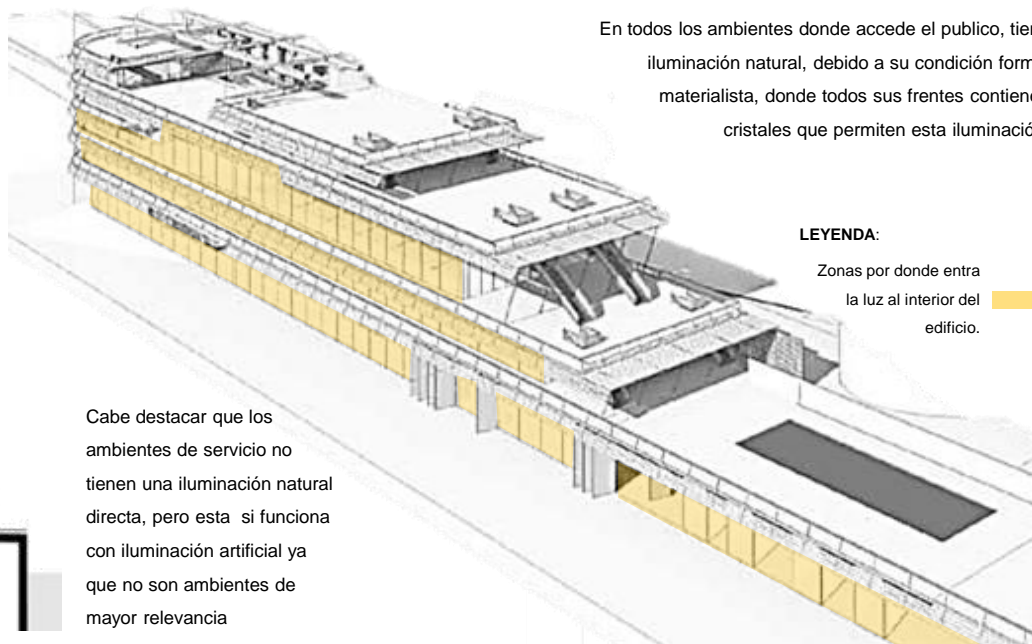
VENTILACIÓN

En todos los ambientes donde accede el público, tiene iluminación natural, debido a su condición formal materialista, donde todos sus frentes contienen cristales que permiten esta iluminación.



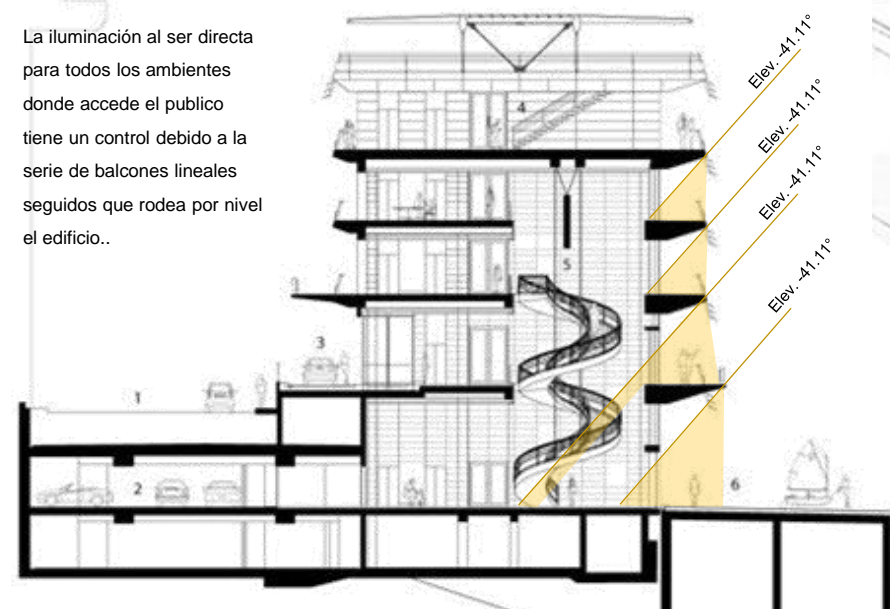
LEYENDA:

Zonas por donde entra la luz al interior del edificio.



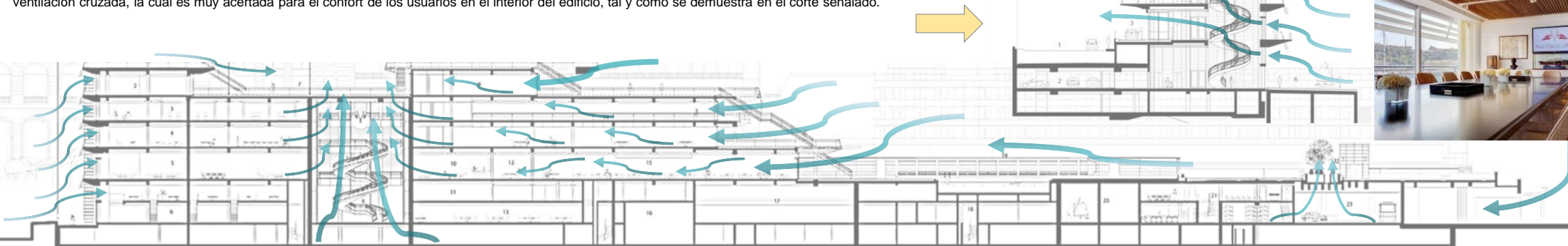
Cabe destacar que los ambientes de servicio no tienen una iluminación natural directa, pero esta sí funciona con iluminación artificial ya que no son ambientes de mayor relevancia

La iluminación al ser directa para todos los ambientes donde accede el público tiene un control debido a la serie de balcones lineales seguidos que rodea por nivel el edificio..



VENTILACIÓN

A diferencia de la iluminación, la ventilación del edificio arquitectónico de estudio entra no por todas las ventanas, sino por donde se requiere para que exista un control del viento en el interior del edificio. La ventilación entra por ambos extremos del edificio. El edificio tiene un sistema de enfriamiento debido a la quintuple altura que contiene el Hall Principal. Debido a su condición formal del edificio, es decir al ser alargado, el viento entra por una cara y sale por la otra, teniendo como efecto la ventilación cruzada, la cual es muy acertada para el confort de los usuarios en el interior del edificio, tal y como se demuestra en el corte señalado.



FICHA TÉCNICA:

SOBRE LOS ARQUITECTOS:

ESTUDIO DE ARQUITECTOS:

PRAGMA ARQUITECTOS

RICARDO MARTIN DE ROSSI, RICHARD VILELA, FIORELLA PASARA GONZALES, LUIS GOMEZ O.



Enfoque de los Arquitectos:



Entrevista al arquitecto
Ricardo Martin de Rossi

La arquitectura debe ser eficiente... y bonita

Desde su fabricación de diseños, e lo que conocemos como Pragma Arquitectos, el arquitecto Ricardo Martin de Rossi ha brindado a nuestra ciudad múltiples edificios que son el rostro de una arquitectura audaz, eficiente y bonita. Tres características impostergables de una filosofía arquitectónica que tiene prohibido copiar, y que por lo tanto se renueva, reinventa y renace a cada instante.

Según los arquitectos, ellos piensan que: "los problemas arquitectónicos deben ser resueltos bajo una perspectiva práctica, es decir, pragmática. Los resultados deben de satisfacer una serie de objetivos: estéticos, comerciales, urbanos etc." (Pragma, 2018).

Para el estudio, su frase emblemática es: "Ser pertinentes, esta palabra resume la filosofía nuestro trabajo, mientras más objetivos logremos alcanzar y más PERTINENTE sea nuestra solución, seremos más exitosos.

La arquitectura que quiere transmitir es que no sea repetible, que tenga su propia personalidad producto de lo que se proyecte, del espacio y de las necesidades del cliente. La intención del estudio no es que su arquitectura sea identificable, sino tenga en primer lugar las cualidades antes mencionadas.

CLIENTE:

ENTERPRISE GALAXY S.A.C.

ÁREA CONSTRUIDA:

13 084. 00 m2

UBICACIÓN:

PLAYA LOS YUYOS, BARRANCO- LIMA

AÑO DEL PROYECTO:

2012

COLABORADORES:

RAUL RIOS, WALTER MARTINO, ANA TORRES, LUIS SEMINARIO DEL RIO, ENGINEERINGSERVICE S.A.C.

PROYECTO:

El proyecto nace ante la necesidad de activar la playa los yuyos, ya que esta integrada a un circuito de playas, pero no están adecuadamente equipadas. No existe equipamientos que aporten a la zona. Es por ello que se emplea este equipamiento de carácter institucional, para aprovechar el área marítima de manera mas eficiente, implementando actividades mas llamativas para el interés del usuario, de manera que la zona se vuelva activa, atractiva y segura. El Lima Marina Club es el primer edificio en el Perú que puede realizar eventos deportivos nacionales de carácter turístico marítimo.



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:
Nº **02**

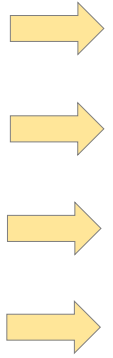
Referente proyectual: **LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS**

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

IDEA RECTORA:

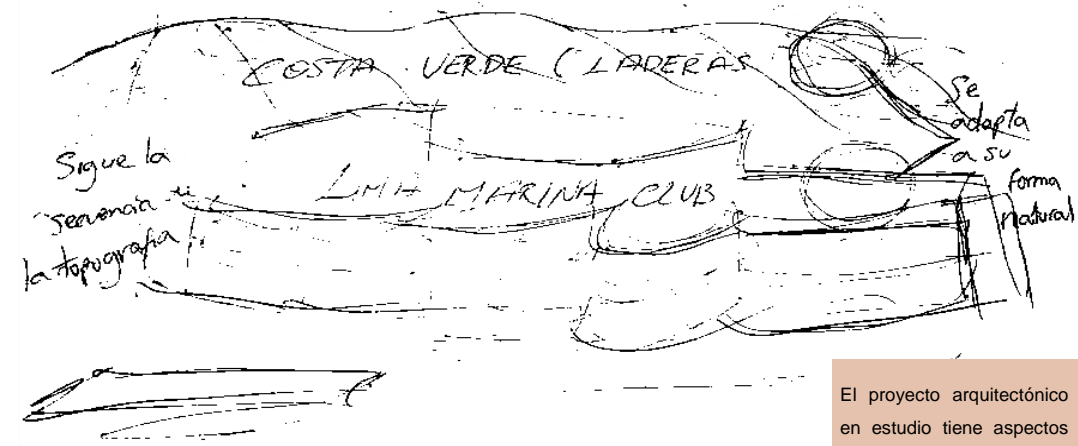


El proyecto arquitectónico de estudio tiene como idea rectora a la morfología natural que expresa las laderas de la Costa Verde, es por ello que en su elevación posterior, la que tiene contacto con el mar, tiene movimientos curvos en memoria a estas, tal como se refleja en la imagen. La fachada que da hacia la fachada tiene una idea mas practica para que sea identificable por los usuarios que transitan por estos lugares, y se adapta mas a las condiciones urbanas del sector.



CONCEPTO - TEORÍA:

El concepto que quisieron demostrar los arquitectos es que el edificio debe reflejar la memoria del área natural donde se emplaza, es decir, seguir las formas curvas que expresa las laderas de la costa verde e implementarlo en el edificio arquitectónico, para que ambos sean percibidos y tomen un rol importante dentro del sector.



El proyecto arquitectónico en estudio tiene aspectos que están ligados al contexto. Entonces al contrastarlo con una teoría, cumple con lo que afirma Juan Pablo Bonta, en la cual sostiene que la arquitectura : "Es un modelo de interpretación de la significación existencial del espacio arquitectónico; para ello, se enlaza los diferentes elementos que componen el discurso del habitar con los sintagmas identificados en el esquema tipológico de la promenade arquitectónica y las connotaciones que se agregan en el espacio percibido y la estructura perceptible." (1977, p. 87).

CONCRETIZACIÓN DE IDEA:



Teniendo como etapa inicial la idea de adaptarse a las condiciones formales que demuestra el entorno en cuanto a su topografía, lo implementa de manera que tanto las laderas como el edificio se percibe con una misma lectura desde el área marítima.

Criterios de diseño

CALIDAD DE DISEÑO
El proyecto arquitectónico tiene una calidad destacable en cuanto a su diseño, ya que se mimetiza a las actividades del lugar.

VIALIDAD
Al implementar este tipo de arquitectura, es viable por que se adapta a las características que posee en contexto.

PERTINENCIA
El proyecto responde acertadamente a las necesidades que requiere esta zona, y a su misma vez, la reponetializa.

INNOVACIÓN
El edificio demuestra una arquitectura contemporánea y cumple con requerimientos funcionales que necesita la zona.

NORMATIVO
El proyecto arquitectónico cumple con los requerimientos normativos establecidos localmente. Entonces fue factible su construcción..

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL
El proyecto se adapta muy bien a las condiciones naturales que tiene el entorno, y a su misma vez tiene un relación directa con este.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 03

Referente
proyectual:

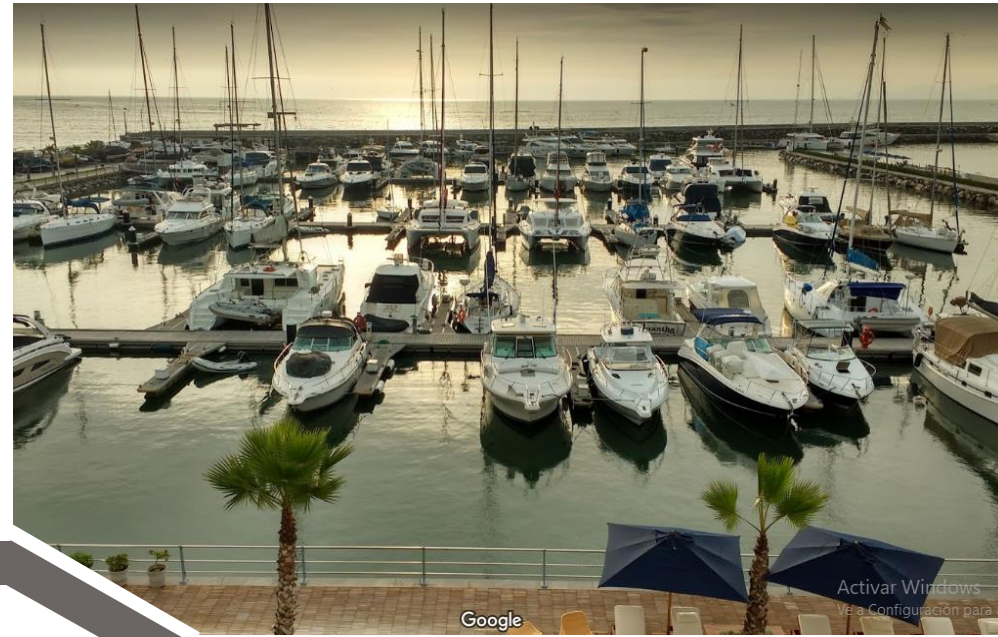
LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

: DENOTATIVO



El edificio arquitectónico del presente caso, es un tipo de edificación que desarrolla actividades destinadas a usos comerciales, recreativos, deportivos, y dentro de esta última condición, es donde el edificio se centra más por que las demás actividades que se ejercen están complementadas a los deportes marítimos que se dan en la playa los Yuyos de Barranco. El edificio como tal es un gran tractor turístico que genera desarrollo económico en el sector, volviéndola activa, atractiva y segura, ya que es un sitio que es escaso de edificaciones.



Activar Windows
Ve a Configuración para activar Windows.

: CONNOTATIVO

Según Robert Venturi (1978). "Los edificios deben reflejar las actividades que se desarrollan dentro de ellos, tienen que estar pensados como a tractores según el uso que quieren demostrar, es decir, que la morfología de la arquitectura debe estar pensada simbólicamente para que el usuario tenga la percepción inmediata del edificio y de las cosas que están ocurriendo dentro de ellos."



Mencionado la teoría antes descrita, el objeto arquitectónico cumple en gran medida con esto. Si bien es cierto ellos tienen la idea de seguir la morfología de su contexto natural en cuanto a su topografía, de manera que se adapta, y esto genera una percepción de recuerdo formal en el usuario respecto al edificio, pero eso no es todo, el proyecto por el simple hecho de estar edificado a orillas del mar y tener grandes muelles que albergan embarcaciones de todo tipo, da una lectura de las actividades que se realizan en este objeto, por ende el usuario tiene una idea más clara de lo que sucede en este lugar.

SIGNIFICANTE:

Es un edificio arquitectónico que se desenvuelve a través de las actividades deportivas que se ejercen en la playa los Yuyos en Barranco - Lima.



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina: **Nº 04**

Referente proyectual: LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS

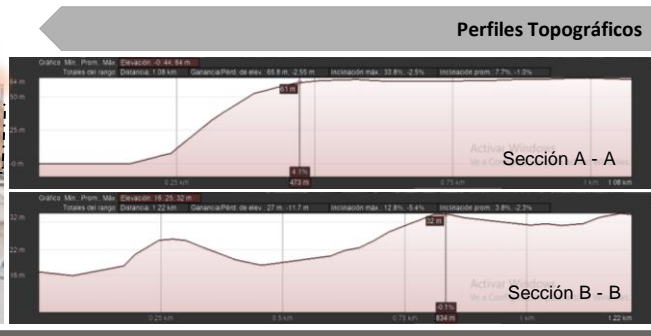
SUPERFICIE:



TOPOGRAFÍA:

La topografía del lugar va desde el nivel 0.00 que corresponde a las orillas del mar, hasta llegar a su tope máximo de 578 m.s.n.m que compete a las grandes montañas arbolizadas cercanas que posee el sector.

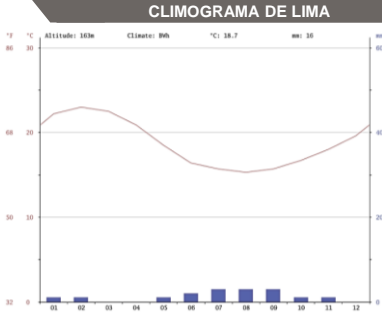
El contexto del sector donde se emplaza el edificio es característico por poseer en gran medida un relieve topográfico bien accidentado, es por ello que la ciudad tridimensionalmente crece en función de este entorno y da una sensación de aspecto escalonado que remata en el puerto de Mónaco.



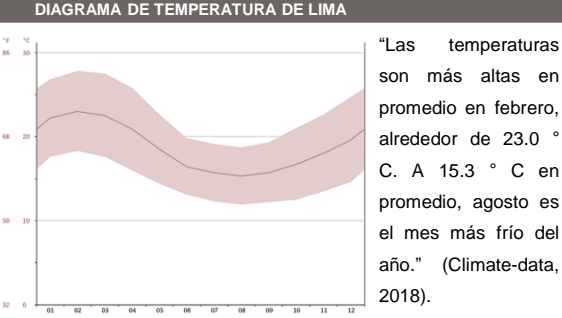
CLIMA:

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	22.2	23	22.5	20.9	18.5	16.4	15.7	15.3	15.7	16.7	18	19.6
Temperatura mín. (°C)	17.6	18.3	17.6	16	14.4	13.1	12.3	11.9	12.2	12.5	13.5	14.6
Temperatura máx. (°C)	26.8	27.8	27.5	25.8	22.6	19.8	19.1	18.7	19.3	21	22.6	24.7
Temperatura media (°F)	72.0	73.4	72.5	69.6	65.3	61.5	60.3	59.5	60.3	62.1	64.4	67.3
Temperatura mín. (°F)	63.7	64.9	63.7	60.8	57.9	55.6	54.1	53.4	54.0	54.5	56.3	58.3
Temperatura máx. (°F)	80.2	82.0	81.5	78.4	72.7	67.6	66.4	65.7	66.7	69.8	72.7	76.5
Precipitación (mm)	1	1	0	0	1	2	3	3	3	1	1	0

“La variación en la precipitación entre los meses más secos y más húmedos es 3 mm. La variación en la temperatura anual está alrededor de 7.7 ° C.” (Climate-data, 2018).



“La menor cantidad de lluvia ocurre en marzo. El promedio de este mes es 0 mm. En julio, la precipitación alcanza su pico, con un promedio de 3 mm.” (Climate-data, 2018).



“Las temperaturas son más altas en promedio en febrero, alrededor de 23.0 ° C. A 15.3 ° C en promedio, agosto es el mes más frío del año.” (Climate-data, 2018).

“Lima se considera que tiene un clima desértico. A lo largo del año, cayendo casi sin lluvia en Lima. El clima aquí se clasifica como BWh por el sistema Köppen-Geiger. La temperatura promedio en Lima es 18.7 ° C. Precipitaciones aquí promedios 16 mm.” (Climate-data, 2018).

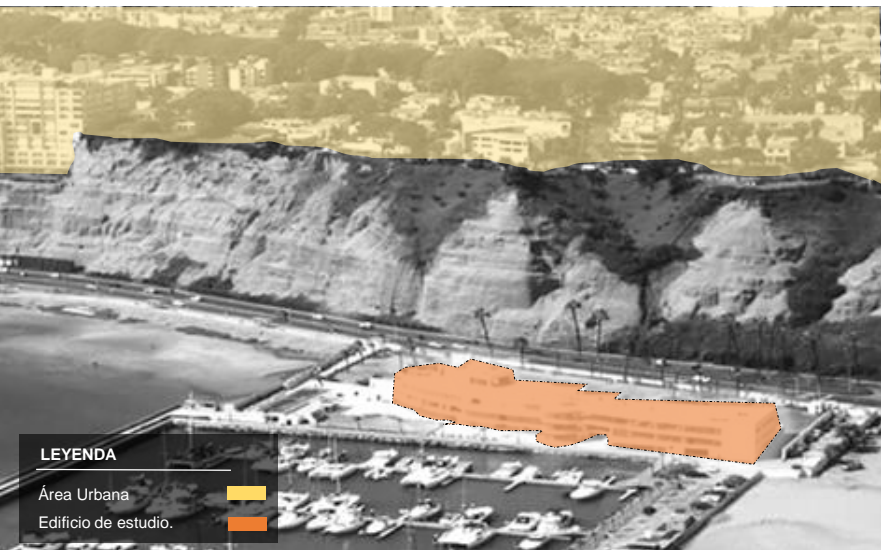
ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:
Nº **05**

Referente proyectual: **LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS**

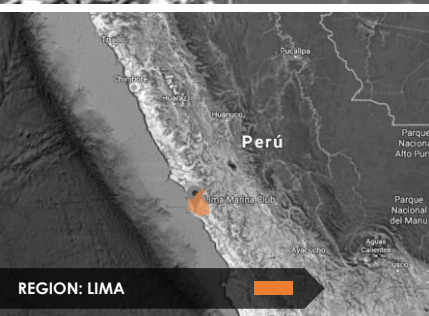
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

EMPLAZAMIENTO:



LEYENDA

- Área Urbana █
- Edificio de estudio. █



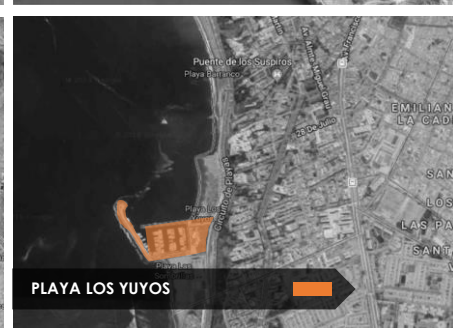
REGION: LIMA



PROVINCIA: LIMA



DISTRITO: BARRANCO



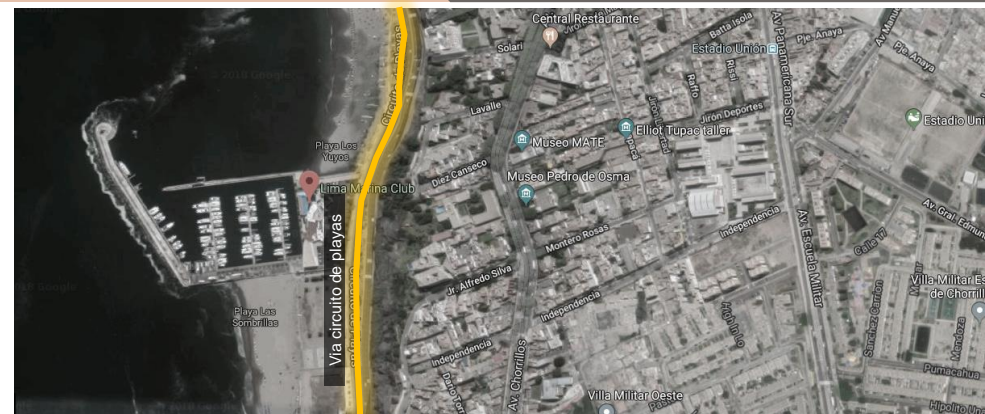
PLAYA LOS YUYOS

ACCESIBILIDAD:

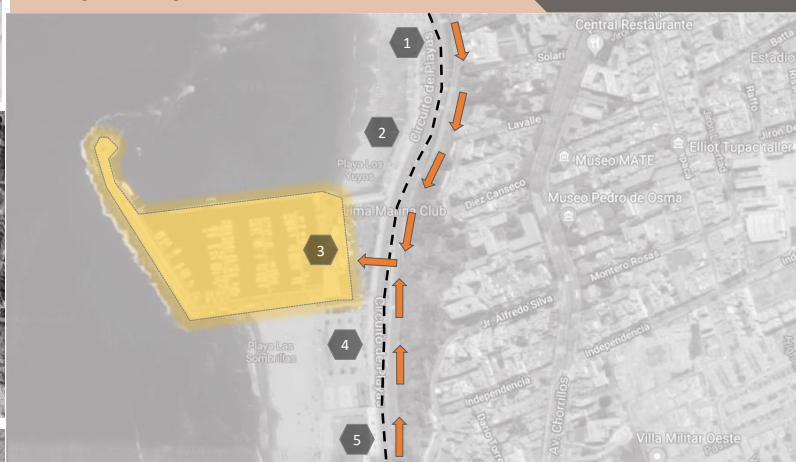
Contexto Mediato

Para llegar al objeto arquitectónico de estudio, se accede únicamente por la vía "circuito de playas" hasta llegar a la playa los Yuyos. Esta vía une un gran numero de balnearios de Barranco.

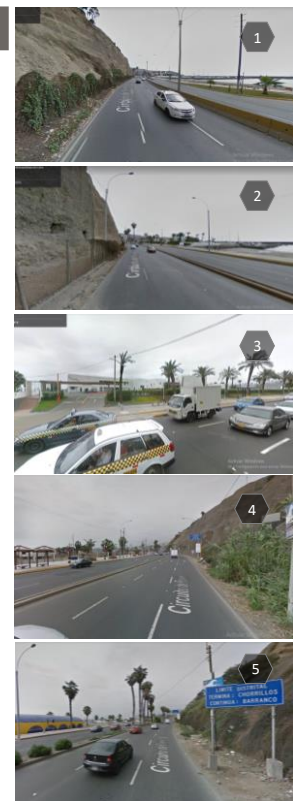
Asimismo al ser un proyecto que tiene relación con el mar, se puede acceder mediante esta área natural.



APROXIMACIÓN:



Conforme se va llegando al proyecto arquitectónico, secuencialmente se percibe que el contexto urbano tiene criterios de diseño al propósito, como por ejemplo, existe una buena proporción entre los tamaños y sus elementos que componen los edificios tal y como se muestran en las imágenes, además tienen una escala adecuada respecto a la vía publica y respeta su contexto urbano. Lo que destaca del contexto, es mientras uno va accediendo hasta llegar al proyecto, se sabe realmente las actividades que se están dando en el puerto, es decir, realmente se percibe la existencia del puerto



PERFIL URBANO:

La altura del edificio no tiene una referencia urbana al no tener el contexto urbano próximo, pero la referencia de su altura es para guardar respeto con las laderas que presenta su contexto.



La programación arquitectónica está diseñada para cumplir más que una necesidad, un tema de reorientación del sector a través de las distintas actividades que se pueden ejercer en la playa los Yuyos de Barranco. Tiene un fin de ejercer el deporte acuático, así como de la práctica mediante el alquiler de las embarcaciones o para los inscritos en el club. Cuando se organiza un evento, mayormente este edificio es la sede principal en el Perú de deportes acuáticos.



1. HALL PRINCIPAL
2. RECEPCION PRINCIPAL
3. HALL RESTAURANTE 3 TENEDORES
4. LOUNGE
5. RESTAURANTE DEL CLUB
6. SALAS DE REUNIONES
7. SALA DE JUEGOS
8. KITCHENETTE
9. COCINA GENERAL SERVICIO
10. RESTAURANTE 3 TENEDORES
11. BAR DE RESTAURANTE 3 TENEDORES
12. ESTACIONAMIENTO
13. PATIO DE MANIOBRAS
14. ALMACEN DE ALIMENTOS

Activar Windows
Ve a Configuración
Activar Windows



1. LLEGADA PUBLICO
2. GIMNASIO
3. PISCINA (AQUAROBICS)
4. TERRAZA PRINCIPAL
5. PISCINA
6. SS.HH. DUCHAS Y LOCKERS
7. SPA DE HOMBRES
8. SPA DE MUJERES
9. TIENDAS
10. OFICINAS NAUTICAS
11. ALMACEN DE EMBARCACIONES NAUTICAS PEQUEÑAS
12. SERVICIO
13. DEPOSITOS PUBLICOS



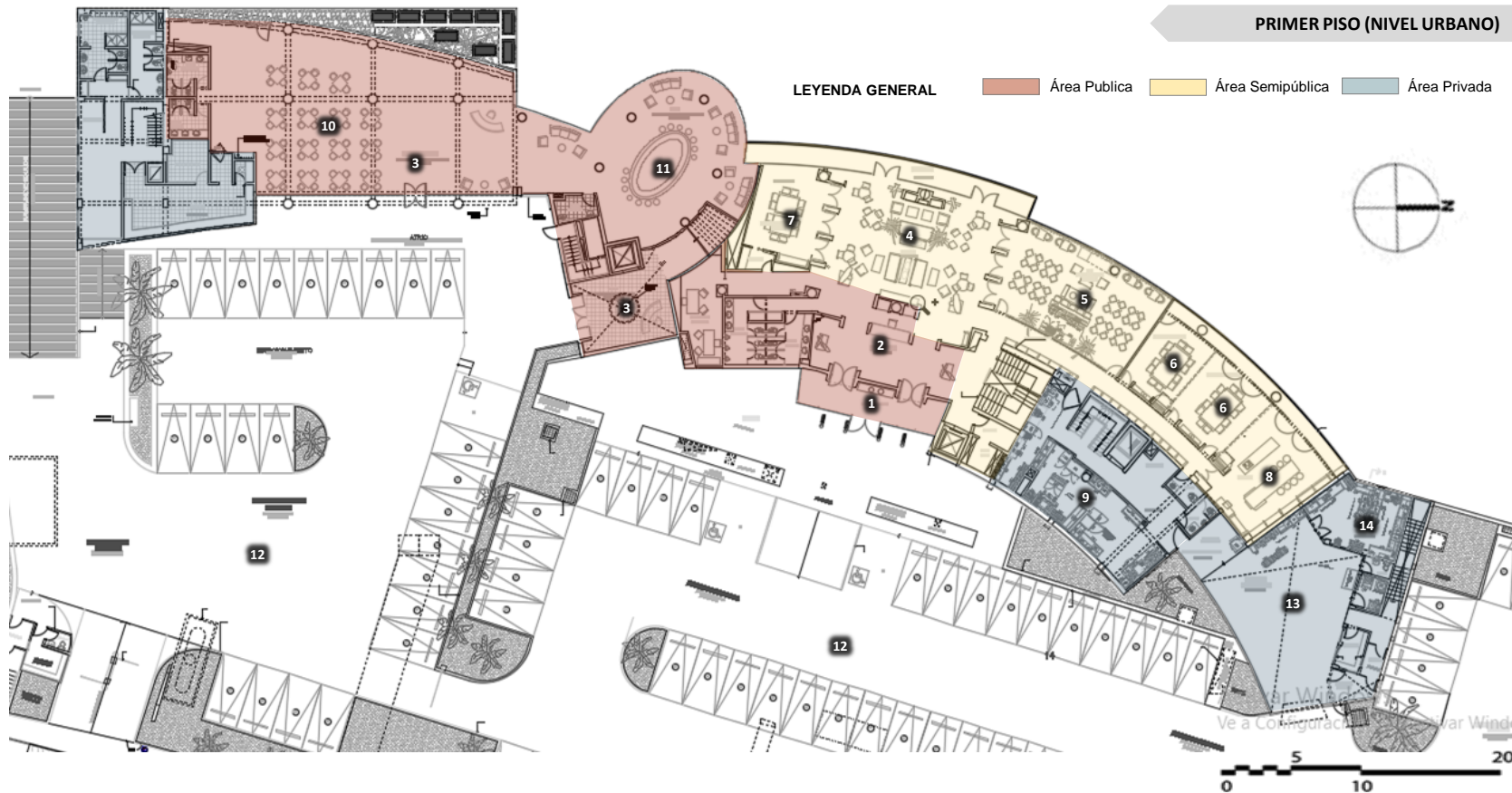
ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina: **Nº 07**

Referente proyectual: **LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS**

ZONAS PÚBLICAS Y PRIVADAS

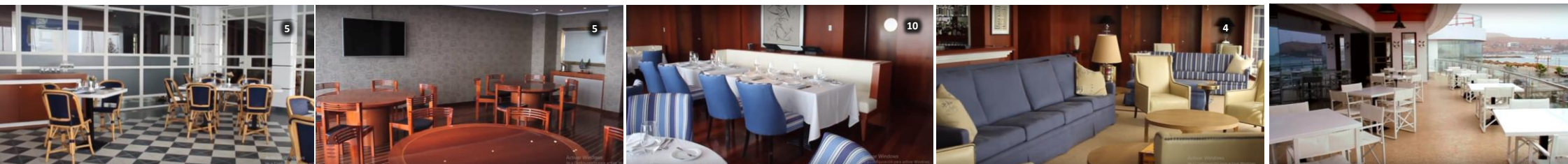
PRIMER PISO (NIVEL URBANO)

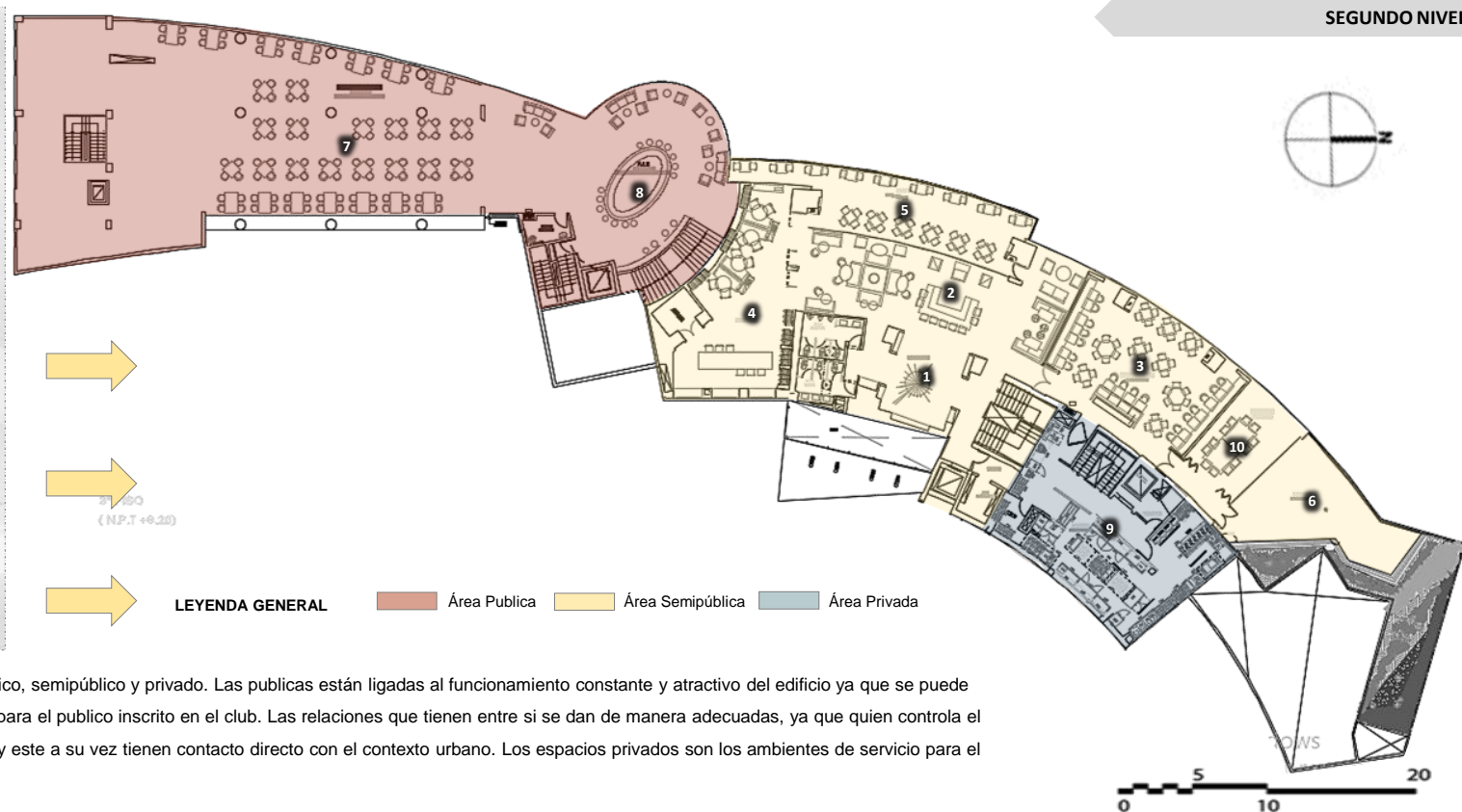


Las relaciones funcionales están divididas por sectores, las zonas de carácter público, semipúblico y privado. Las públicas están ligadas al funcionamiento constante y atractivo del edificio respecto a su contexto. Las semipúblicas son los ambientes que son para el público inscrito en el club y que es necesario tenerlas en este nivel para saber que desde este nivel ya se ejercen las distintas actividades del club. Las relaciones que tienen entre si se dan de manera adecuadas, ya que quien controla el espacio semipúblico es el espacio público a través de su hall – recepción principal y este a su vez tienen contacto directo con el contexto urbano.



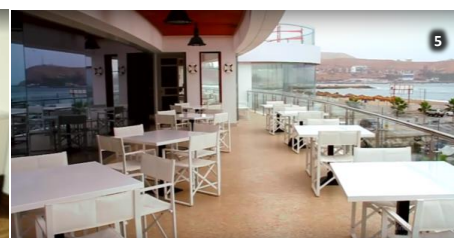
- | | | | | | | |
|------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-------------------|-------------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| 1. HALL PRINCIPAL | 3. HALL RESTAURANTE 3 TENEDORES | 5. RESTAURANTE DEL CLUB | 7. SALA DE JUEGOS | 9. COCINA DE SERVICIO GENERAL | 11. BAR DE RESTAURANTE 3 TENEDORES | 13. PATIO DE MANIOBRAS |
| 2. RECEPCION PRINCIPAL | 4. LOUNGE | 6. SALAS DE REUNIONES DEL CLUB | 8. KITCHENETTE | 10. RESTAURANTE 3 TENEDORES | 12. ESTACIONAMIENTO DE AUTOS | 14. ALMACEN DE ALIMENTOS |





Las relaciones funcionales están divididas por sectores, las zonas de carácter publico, semipúblico y privado. Las publicas están ligadas al funcionamiento constante y atractivo del edificio ya que se puede acceder directo del contexto urbano. Las semipúblicas son los ambientes que son para el publico inscrito en el club. Las relaciones que tienen entre si se dan de manera adecuadas, ya que quien controla el espacio semipúblico es el espacio publico a través de su hall – recepción principal y este a su vez tienen contacto directo con el contexto urbano. Los espacios privados son los ambientes de servicio para el funcionamiento de los demás ambientes públicos o semipúblicos del club.

- 1. HALL DE LLEGADA
- 2. BAR LOUNGE DEL CLUB
- 3. RESTAURANTE DEL CLUB
- 4. WINE BAR DEL CLUB
- 5. TERRAZA DEL CLUB
- 6. TERRAZA PRIVADA DEL CLUB
- 7. RESTAURANTE 3 TENEDORES
- 8. BAR RESTAURANTE 3 TENEDORES
- 9. COCINA GENERAL SERVICIO
- 10. COMEDOR PRIVADO



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº **09**

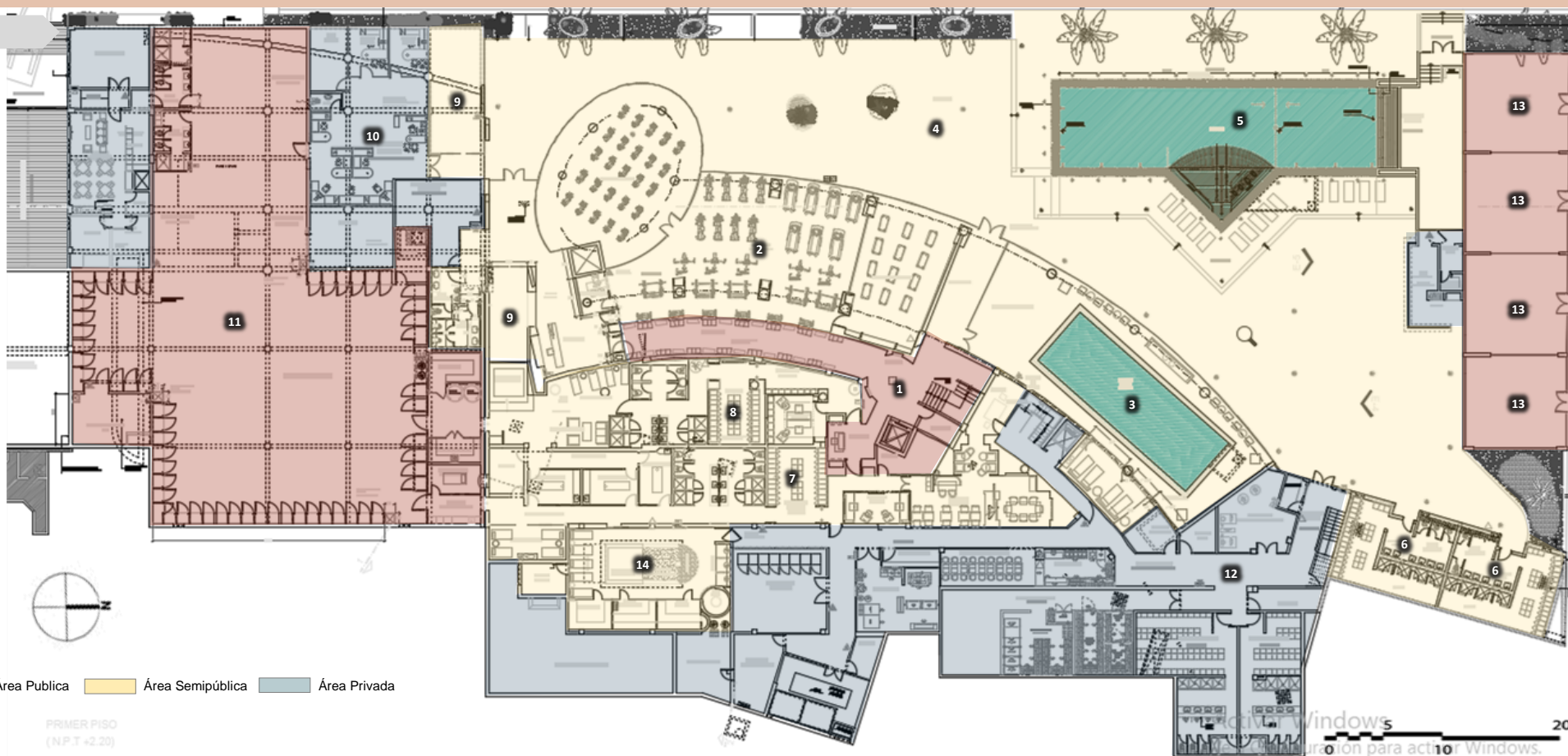
Referente proyectual:

LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS

ZONAS PÚBLICAS Y PRIVADAS

SOTANO 1 (NIVEL MUELLE)

Las relaciones funcionales están divididas por sectores, las zonas de carácter público, semipúblico y privado. Las públicas tienen relación directa con el contexto marítimo, es decir, con el muelle pero no tienen acceso hacia la terraza principal del proyecto que es semipública, ya que para acceder para este sitio se hace desde el hall de llegada, quien es controlada por una pequeña recepción, que esta a su misma vez puede dar acceso al gimnasio y los spa de hombres y mujeres. Los espacios privados están ligados a los servicios en general, como oficinas, lockers, sh, cocina general, entre otros.

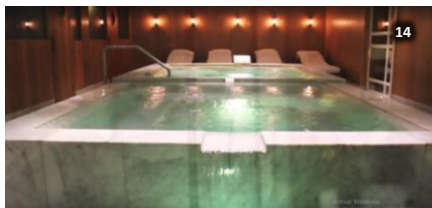


LEYENDA GENERAL

Área Pública Área Semipública Área Privada

PRIMER PISO
(NPT +2.20)

- | | | | | | | |
|--------------------|----------------------|----------------------------|-------------------|-----------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 1. LLEGADA PUBLICO | 3. PISCINA AEROBICS | 5. PISCINA PRINCIPAL | 7. SPA DE HOMBRES | 9. TIENDAS | 11. ALMACEN DE EMBARCACIONES PEQUEÑAS | 13. DEPOSITOS PUBLICOS |
| 2. GIMNASIO | 4. TERRAZA PRINCIPAL | 6. SS.HH. DUCHAS Y LOCKERS | 8. SPA DE MUJERES | 10. OFICINAS NAUTICAS | 12. SERVICIO | 14. SALA ROMANA |



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:
Nº **10**

Referente
proyectual:

LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS

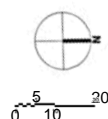

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

ACCESOS



LEYENDA

- Acceso terrestre.
- Acceso marítimo.

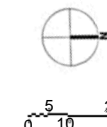

Para acceder al objeto arquitectónico de estudio, se puede dar de dos maneras, una vía terrestre a través de la calle o el estacionamiento, y otro vía marítima mediante el muelle.

CIRCULACIÓN VERTICALES



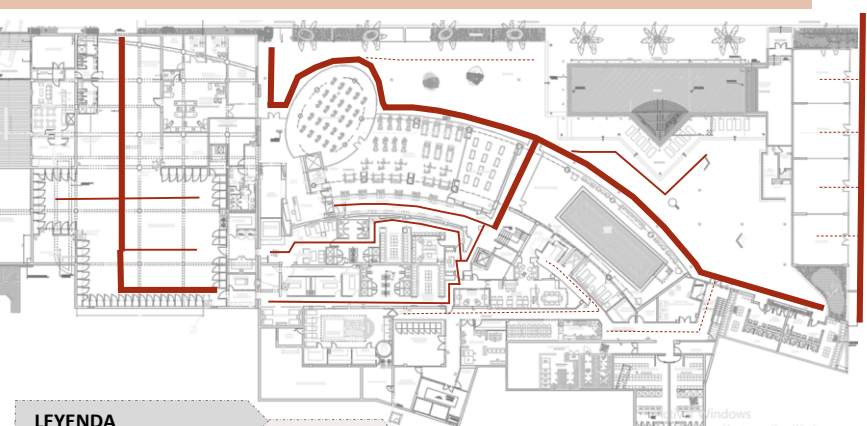
LEYENDA

- Circulación Vertical

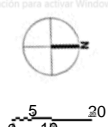

Las conexiones de los espacios de todos los niveles que contiene el edificio se da a través de las escaleras y ascensores interiores que se ubican al ingreso o los hall's

FLUJOS



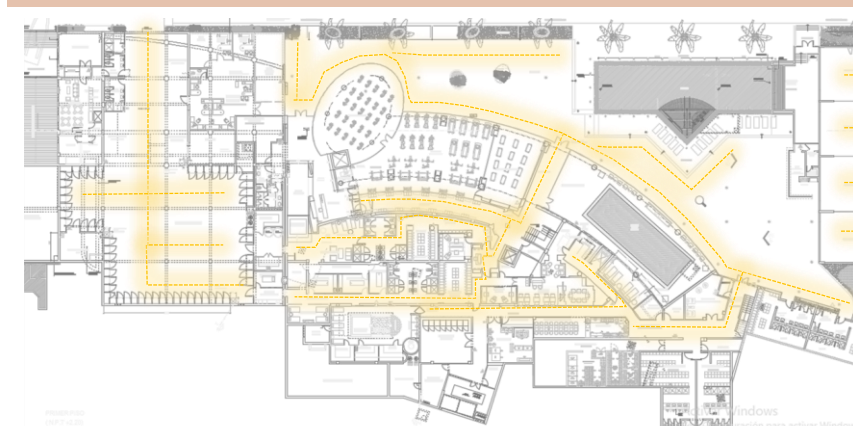
LEYENDA

- Flujo mayor de circulación
- Flujo medio de circulación
- Flujo bajo de circulación


El flujo de personas que acude al proyecto se da por dos motivos, uno para distraerse mediante las embarcaciones de alquiler, y los ambientes de recreación y relajación que ofrece el edificio.

CIRCULACIONES HORIZONTALES



LEYENDA

- Circulación Horizontal

La circulación horizontal se da de manera mas paralela que perpendicular al edificio alargado, ya que este mismo alberga diversas funciones que despiertan el interés en el usuario que acude al edificio.

SOTANO 1 (NIVEL DE MUELLE)

TIPOS DE USUARIOS



DEPORTISTA

RECREARSE
EJERCER EL DEPORTE
SOCIALIZAR
VISUALIZAR



TURISTAS O VISITANTES LOCALES

VISUALIZAR
RECREARSE
SOCIALIZAR



SOCIOS DEL CLUB

COMPRAR
SOCIALIZAR
RECREARSE

El primer nivel se ve influenciado principalmente por 3 tipos de usuarios: los deportistas, que mayormente se dirigen al muelle con sus embarcaciones, los socios del club y finalmente por los turistas ya que el proyecto en general cuenta con zonas publicas las cuales están compuestas por el restaurante 3 tenedores, oficina donde se realiza las inscripciones y alquileres de embarcaciones, y muelle.

En este nivel, el ciclo funcional se ve influenciado por dos tipos de usuarios, los turistas o visitantes y los mismos socios del Club, porque en este nivel se encuentra ambientes destinados a la recreación, esparcimiento y ocio como espacio "privatizados" ya que los requerimientos funcionales lo determinan para satisfacer las necesidades del usuario destinado. Mediante este nivel tiene acceso directo del entorno urbano.

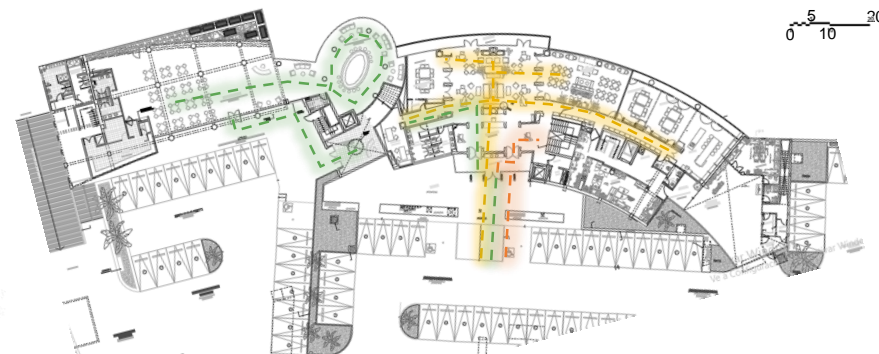
El segundo nivel son los ambientes que dependen del primer piso o de los niveles superiores para su funcionamiento, ya que en este sector del edificio se encuentra los ambientes determinados como "servicios" tanto para el usuario como del trabajador mismo. La relación con su contexto se da visualmente.

CICLO FUNCIONAL

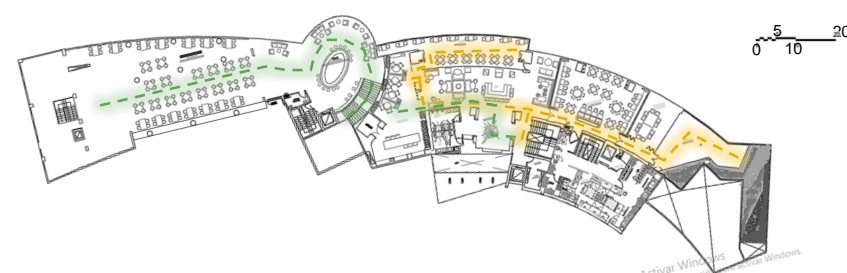
Primer piso



Segundo piso



Tercer piso



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina: **Nº 13**

Referente proyectual:

LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS

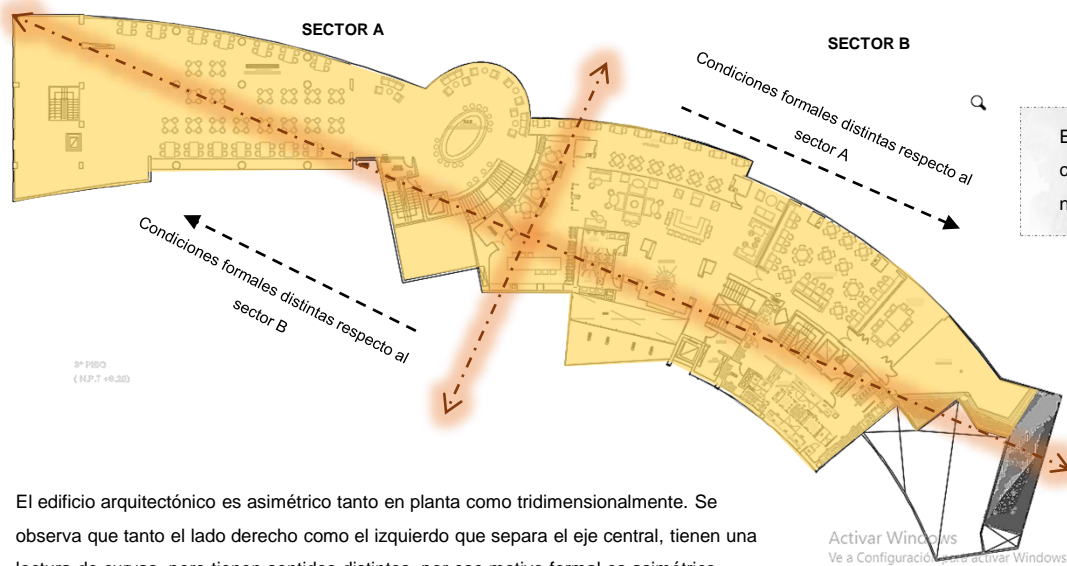
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

JERARQUÍA



El edificio arquitectónico tiene un gran protagonismo volumétricamente desde sus accesos ya sea por el contexto urbano o marítimo, ya que el proyecto abarca casi todo el ancho de su superficie y este a su vez esta paralelo a la calle del área urbana colindante, generando también un gran impacto visual en las personas que acuden al edificio. El edificio va generando una serie de curvas que miran al mar, y desde esta area se percibe las curvas del edificio y de las laderas que están en la parte de atrás simulando la integración con el sector..

EDIFICIO DE CARACTERÍSTICAS ASIMÉTRICAS



El edificio arquitectónico es asimétrico tanto en planta como tridimensionalmente. Se observa que tanto el lado derecho como el izquierdo que separa el eje central, tienen una lectura de curvas, pero tienen sentidos distintos, por ese motivo formal es asimétrico.

EJES DEL PROYECTO



El primer aspecto está fuertemente influenciado a su etapa conceptual, ya que los arquitectos quisieron demostrar la memoria del lugar como símbolo, entonces para su morfología se tomó de referencia las laderas de la Costa Verde. Entonces siguiendo estas formas naturales, se simula en el proyecto de manera que proyecte una integración con el sector en cuanto a su forma.



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina: **Nº 14**

Referente proyectual: **LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS**

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.



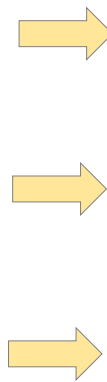
COMPOSICIÓN DEL VOLUMEN

La volumetría del edificio arquitectónico de estudio es uniforme, es decir, es un solo volumen que tiene características asimétricas. El edificio demuestra ser lineal ya que es un volumen extenso, debido a la presencia continua de sus elementos como parapetos en sus balcones continuos. Todas las clases de sus elementos se repiten en todos sus niveles, reflejando una lectura integral del edificio.



Entonces se puede decir, que el edificio formalmente es un volumen asimétrico extenso, por la presencia de distintas curvas, pero que también posee características simétricas por la repetición y continuidad de los elementos que lo componen.

El edificio tiene planos verticales y horizontales como cualquier forma básica, pero a su misma vez el que se lleva todo el protagonismo formal son los planos curvos que configura al edificio como consecuencia del concepto para la integración con las laderas de la Costa Verde según los arquitectos.



COMPOSICIÓN DE LINEAS Y PLANOS



LEYENDA

Planos Verticales Planos horizontales Planos curvos



LEYENDA

Planos Verticales Planos horizontales Planos curvos



LEYENDA

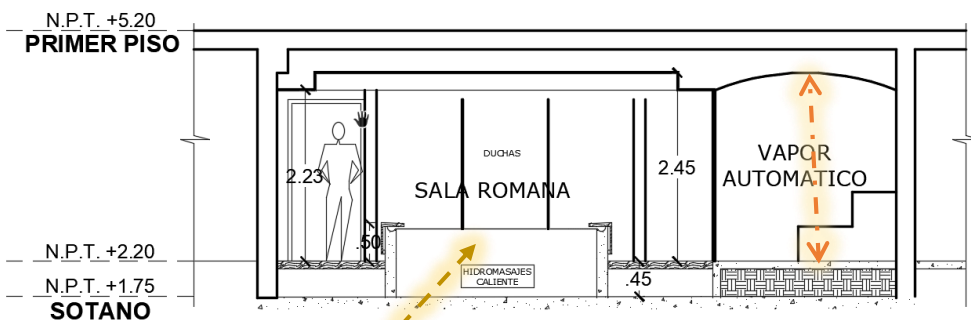
Planos Verticales Planos horizontales Planos curvos

ALTURAS

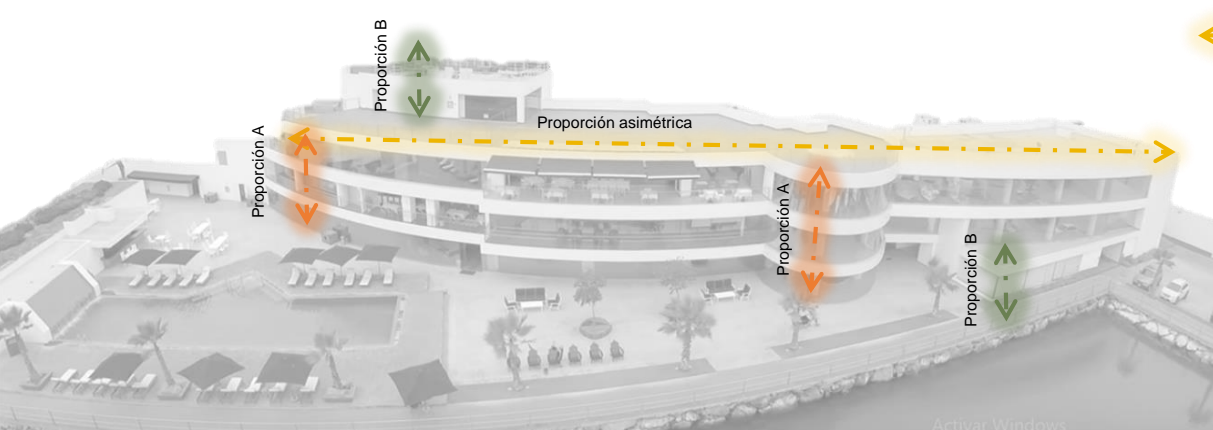


ESCALA

El edificio esta pensado en el usuario destinado. Se puede observar la buena proporción y escala que demuestra a través de sus espacios, generando así un optimo funcionamiento y un buen confort en las personas que acuden a esta edificación.



PROPORCIÓN



La proporción del edificio demuestra que tiene una morfología asimétrica tanto en planta como en su forma tridimensional. Se puede percibir cierta simetría, esto es debido a sus elementos que componen su fachada que le dan un aspecto de pureza, y mas aun con la curva rematando.

ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº 16

Referente proyectual:

LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS

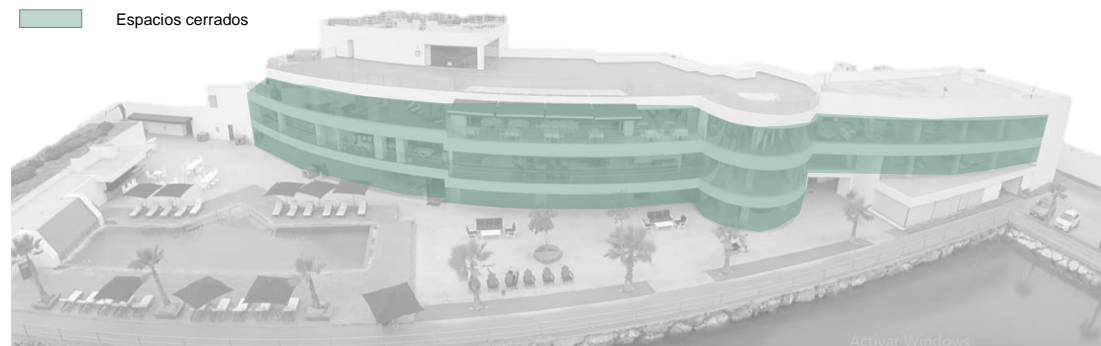
ESPACIOS CERRADOS

Los espacios cerrados son los ambientes semipúblicos y privados, pero que tienen un contacto visual con el espacio exterior a través de la materialidad de transparencia empleada (vidrio).



LEYENDA GENERAL

Espacios cerrados



ESPACIOS SEMIABIERTOS

Los espacios semicerrados del objeto arquitectónico son las áreas que tienen un contacto directo con el espacio abierto, pero que tienen una percepción entre cerrada y abierta, tal como se aprecia en la imagen



LEYENDA GENERAL

Espacios semiabiertos



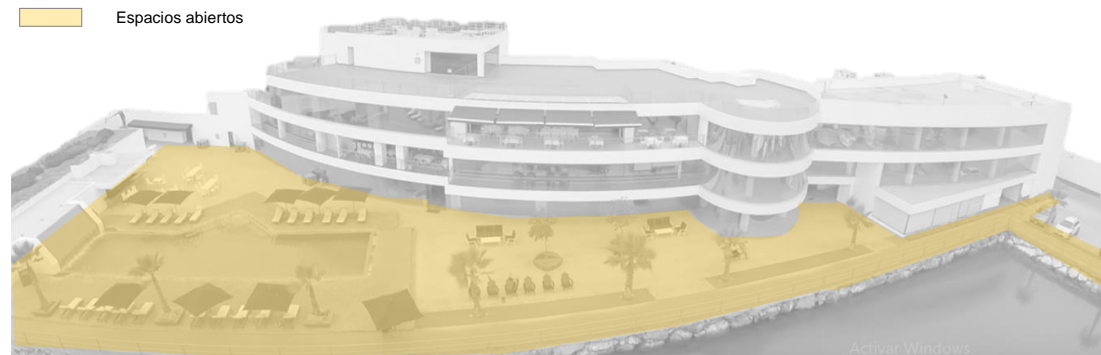
ESPACIOS ABIERTOS

El espacio abierto del proyecto se debe a la condición formal que tiene, ya que debido a esto, genera un espacio interior abierto con el mar integrado para la actividad deportiva que ejerce el edificio.



LEYENDA GENERAL

Espacios abiertos



ANÁLISIS DE REFERENTES PROYECTUALES

Lamina:

Nº 01

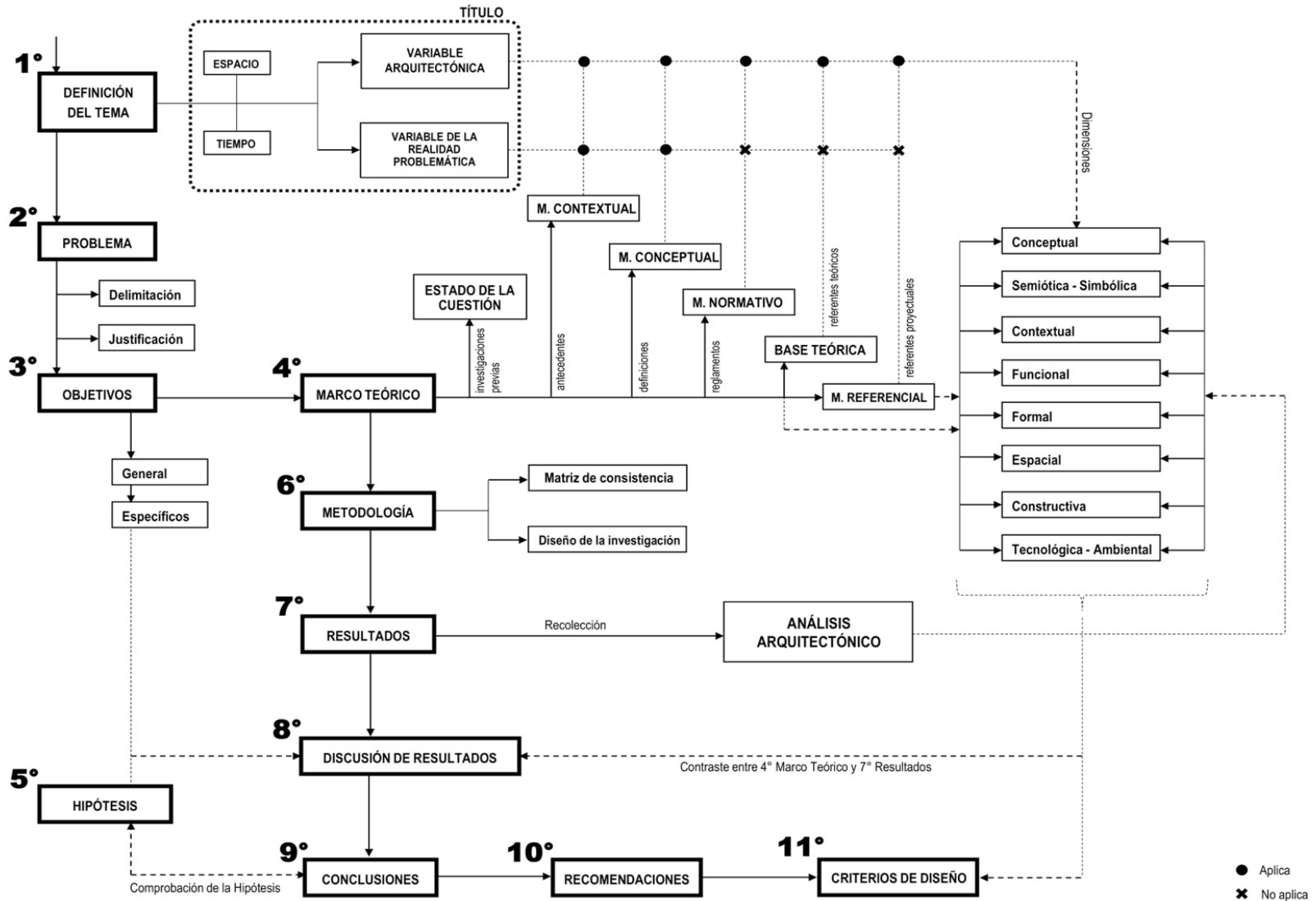
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

	DIMENSIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIÓN SEMIOTICA - SIMBOLICA	DIMENSIÓN CONTEXTUAL	DIMENSIÓN FUNCIONAL	DIMENSIÓN FORMAL	DIMENSIÓN ESPACIAL	DIMENSIÓN CONSTRUCTIVO - ESTRUCTURAL	DIMENSIÓN TECNOLÓGICO AMBIENTAL
<p>CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS</p> 	<p>"El proyecto se encuentra lejos de la orilla, destacando al edificio como un objeto escultórico y centrado en el kayak como un deporte acuático al aire libre. Como el edificio flota, la relación entre el edificio y el agua es tan estrecha que el usuario obtiene la experiencia completa de la práctica de este deporte en su verdadero entorno." (ArchDaily, 2015, párr. 1)</p>	<p>Es un tipo de edificación que desarrolla actividades destinadas a usos recreativos y deportivos, dentro de esta última condición, esta centrado únicamente en el deporte acuático Kayak. Además esta zona se encuentra en reactivación, es por eso el motivo de la creación de este tipo de proyecto</p>	<p>Existe una buena proporción entre los tamaños y sus elementos que componen el área urbana. Si se habla del contexto del puerto, no existe un requerimiento que tengan en cuenta una lectura única de las alturas. Al ser un espacio libre al mar, las alturas pueden variar y es así que el edificio no respeta una altura urbana, sino una con su contexto natural para que exista el respeto a este.</p>	<p>Las condiciones funcionales del edificio están acorde a la idea principal del deporte del Kayak, entonces todas las funciones están centradas a este deporte, tanto así que se ejerce el mismo deporte y se enseña. Debido a su condición formal, el edificio funciona hasta cuando todas las funciones internas están cerradas, funcionando como espacio público.</p>	<p>El edificio formalmente se adapta a la morfología natural de las montañas de Veje. Además al salir de la orilla como un elemento escultórico, destaca el edificio dentro del puerto. El edificio posee planos horizontales, verticales y angulares, debido a este último, el edificio asemeja que nace del mismo muelle, el cual está al nivel del suelo.</p>	<p>El espacio es lo más destacable de este proyecto, ya que existe conexiones entre espacios abiertos, semiabiertos y cerrados. Todos tienen contacto ya sea visual o directo con el mar. Desde que se ingresa, se percibe una permeabilidad haciendo destacar las montañas del puerto de Veje.</p>	<p>El sistema estructural que se emplea en el edificio es el sistema por pilotaje. Toda el edificio transmite las cargas a estas estructuras. Asimismo existen estructuras metálicas que ayudan a que las escaleras se sostengan.</p>	<p>Todos los ambientes tienen iluminación y ventilación natural directa del exterior. El espacio central abierto que se genera en el proyecto ayuda a generar una ventilación cruzada, lo cual es óptimo para los edificios.</p>
<p>MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES</p> 	<p>El concepto que tuvieron los arquitectos es demostrar una serie de funciones, pero todas están atrapadas a través de una envolvente estructural curva. Esta estructura de acero curva tiene esta forma debido a las formas curvilineas que presentan las embarcaciones típicas de los muelles</p>	<p>Es el edificio principal de actividades deportivas y recreativas marítimas del puerto de Oporto, tanto así que la vuelve más concurrida a la zona. Debido a su condición formal, es uno de los pocos equipamientos marítimos que respeta su contexto histórico, además de ser un hito y símbolo para la sociedad local.</p>	<p>Se percibe que el contexto urbano tiene criterios de diseño al propósito, como por ejemplo, existe una buena proporción entre los tamaños y sus elementos que componen, además tienen una escala adecuada respecto a la vía pública y respeta su contexto urbano. Desde el entorno urbano, se sabe lo que sucede en el puerto.</p>	<p>El edificio se adapta a las condiciones del contexto, generando en los primeros niveles funciones relacionadas al público directo y los distintos deportes que se ejercen en el mar. Los demás niveles están centrados en actividades semiprivadas que requiere el club.</p>	<p>El edificio está compuesto por 3 volúmenes, el principal alberga funciones del club para los eventos deportivos que ocurren en el puerto de Oporto. Los otros dos volúmenes destacan por que asemejan un gran volado para cada uno, pero en sí están apoyadas de la estructura curva que envuelve los tres edificios. Debido a esta envolvente, los 3 volúmenes tienen una misma lectura formal.</p>	<p>Los tres grandes volúmenes contienen espacios interiores que tienen conexión con el exterior. Se generan doble alturas y conectan con terrazas o con circulaciones públicas que van desde el primer nivel. Desde el área urbana se percibe a través del edificio el área marítima a través de una permeabilidad, en su hall principal público rodeado de tiendas comerciales.</p>	<p>Lo más destacable del edificio es la estructura metálica curva que la envuelve. Existen sistemas de placas y columnas, pero son de apoyo. Todas las cargas se transmiten a esta estructura que la envuelve.</p>	<p>El control de la iluminación se debe al pequeño retiro que tiene hacia adentro el mismo edificio. Se genera pequeños aleros para que la luz no afecte al usuario y tenga un buen confort.</p>
<p>CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS</p> 	<p>El concepto principal es la condición formal que demuestra, ya que los arquitectos se inspiran en los elementos que contiene el contexto, principalmente en las embarcaciones típicas del puerto de Mónaco.</p>	<p>Los arquitectos tuvieron la intención de demostrar a través de su morfología que el edificio desarrolla actividades en relación al mar, y que a través de esta forma, demuestra esta lectura por que agarra la memoria de las embarcaciones típicas del lugar y por lo tanto se adecua a las condiciones formales y sociales del lugar.</p>	<p>Los arquitectos identificaron que lo más destaca del contexto son los eventos deportivos de autos como de Fórmula 1, entonces se plasma un edificio con actividades deportivas de competición marítima. Este edificio se adapta a las condiciones formales de los elementos que componen el contexto, como de las mismas embarcaciones.</p>	<p>De igual manera que el caso N°02, el edificio se adapta a las condiciones del contexto, generando en los primeros niveles funciones relacionadas al público directo y los distintos deportes que se ejercen en el mar. Los demás niveles están centrados en actividades semiprivadas que requiere el club.</p>	<p>La forma de este edificio es uniforme y alargado paralelo a la vía urbana y el entorno marítimo para que se perciba desde ambos entornos cuando el peatón transita por estos lugares. La forma está inspirada en las embarcaciones típicas del puerto, generando una memoria del lugar. Su condición es asimétrica debido a la serie de terrazas que se van abriendo al mar.</p>	<p>Las relaciones espaciales se ven conectadas a través de las terrazas comunes que tiene el edificio. Se genera una cuadruple altura en el Hall principal, este se percibe a través de todos los espacios ya sean públicos y semipúblicos.</p>	<p>El edificio tiene dos ejes centrales paralelos a la vía, todas las cargas se transmiten a estos ejes. Existen pequeñas columnas en los contornos que sirven de apoyo para la estructura principal que contiene el edificio.</p>	<p>El control de la iluminación se debe al pequeño retiro que tiene hacia adentro el mismo edificio. Se genera pequeños aleros para que la luz no afecte al usuario y tenga un buen confort.</p>
<p>LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS</p> 	<p>La idea que tuvieron los arquitectos es asemejarse al contexto natural que tiene próximo, entonces se generan estas curvas en referencia a las laderas que presenta la costa verde de Barranco.</p>	<p>Se tiene la idea de seguir la morfología de su contexto natural en cuanto a su topografía, de manera que se adapta, y esto genera una percepción de recuerdo formal en el usuario respecto al edificio, pero eso no es todo, el proyecto por el simple hecho de estar edificado a orillas del mar el usuario tiene una idea más clara de lo que sucede en este lugar.</p>	<p>El proyecto está emplazado cerca del área urbana, pero solo tiene un contacto directo más que con la vía "circuito de playas". El edificio se adapta a la morfología natural del contexto que lo rodea, es por ello que se genera las curvas en su frente.</p>	<p>La deficiencia del edificio es que tiene poco contacto funcional con el contexto urbano, generando poca área pública. El edificio funcionalmente está centrado en las funciones semipúblicas, es decir, para las personas que están inscritas en el club. De igual forma el público puede acceder a los servicios del club y del propio mar pagando una tarifa.</p>	<p>El presente caso nacional en cuanto a su forma, está relacionada con las curvas que presenta las laderas de la Costa Verde, de manera que genera una integración formal entre edificio y contexto. El edificio es alargado paralelo a la vía para que sea percibido. Su altura es menor para que se perciba las laderas que se ubican atrás.</p>	<p>Existe tres tipos de espacios, los que tienen más jerarquía son los espacios públicos y semipúblicos. Las conexiones espaciales se deben a sus condiciones funcionales que tienen el edificio.</p>	<p>El edificio tiene dos ejes centrales paralelos a la vía, todas las cargas se transmiten a estos ejes. Existen pequeñas columnas en los contornos que sirven de apoyo para la estructura principal que contiene el edificio.</p>	<p>El control de la iluminación se debe al pequeño retiro que tiene hacia adentro el mismo edificio. Se genera pequeños aleros para que la luz no afecte al usuario y tenga un buen confort.</p>

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1. IDENTIFICACIÓN DE DIMENSIONES E INDICADORES

Tabla 3. Esquema de identificación de dimensiones e indicadores



Fuente: Guía metodológica de proyecto de investigación 2018 - II

3.2. MATRIZ DE CONSISTENCIA

Tabla 4. Cuadro matriz de correspondencia: Objetivos específicos - preguntas derivadas y enunciados de hipótesis, identificación y operacionalización de las variables

MATRIZ DE CORRESPONDENCIA										
TÍTULO	OBJETIVO GENERAL PREGUNTA PRINCIPAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	PREGUNTAS DERIVADAS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	SUBINDICADORES	MÉTODOS	HERRAMIENTAS
"ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO"	Determinar las características arquitectónicas de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	Conocer el impacto que ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	¿Qué impacto ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de bahía de Samanco?	El impacto del desarrollo turístico en la provincia del Santa respecto al circuito de playas de la Bahía de Samanco es deficiente actualmente ya que este tipo de actividad no se desarrolla, debido a la falta de inversión por partes de las autoridades correspondientes, a su poca difusión de estos balnearios y al poco valor respecto a las áreas naturales marítimas por parte de los habitantes locales.	Desarrollo turístico (impacto)	Impacto Social	→ Numero de turistas		Entrevista	Listado de preguntas
							→ Servicios de seguridad ciudadana		Entrevista	Listado de preguntas
						Impacto Economico	→ Actividades economicas	→ Equipamientos turísticos → Agencias turísticas	Entrevista	Listado de preguntas
							→ Oferta → Demanda		Entrevista	Listado de preguntas
	Impacto turístico	→ Actividades recreativas		Entrevista	Listado de preguntas					
		→ Actividades deportivas		Entrevista	Listado de preguntas					
	Determinar el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	¿Cuál es el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la bahía de Samanco?	El estado físico actual del circuito de playas de la Bahía de Samanco esta compuesta por elementos naturales y artificiales. En los naturales se encuentra a los balnearios como: la Caleta colorada, el Dorado, Lancon, Atahualpa y Vesique; y las grandes montañas como la peninsula del ferrol, Cerro el Tunel, Cerro Samanco, entre otras. En los artificiales se identifica a las edificaciones hechas por el hombre, como en su gran mayoría a restaurantes y en menor numero a construcciones de viviendas; entre las cuales solo estan existentes en la playa Vesique debido a su alta demanda de visitas en Verano. Las demas playas no cuentan con algun tipo de infraestructura.	Desarrollo turístico (condiciones físicas del territorio)	Aspectos Naturales	Condiciones terrestres	→ El circuito de playas → Topografía accidentada	observacion	Ficha de observacion	
						Condiciones marítimas	→ Flora y fauna marina → Condiciones del mar	observacion	Ficha de observacion	
					Aspectos Artificiales	→ Vías de acceso → Edificaciones	observacion	Ficha de observacion		
	Determinar las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	¿Cuáles son las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la bahía de Samanco?	Las actividades marítimas que requiere la poblacion en la Bahía de Samanco, tienen relacion con lo comercial, turístico y científico. En lo comercial se da a traves de la pesca, o para el transporte de productos en grandes cantidades y distancias. En lo turístico se ejerce de varias maneras, pero principalmente se da en lo deportivo como: el kayak, windsurf, surf, esnorquel, buceo, jet ski, kite surf, entre otros; y recreativo o de ocio como ejercer distintas actividades dinamicas en la orillas del mar; navegar en yates, embarcaciones de vela, lanchas, entre otras. En lo científico se da a raíz del descubrimiento de nuevas cosas relacionadas al mar, para la exploracion de la flora y fauna del mar.	Desarrollo turístico (Actividades marítimas)	Actividades Recreativas	→ Actividades relajantes → Actividades de conocimiento → Actividades de entretenimiento y ocio		Encuestas	Cuestionario	
Actividades Deportivas					→ Actividades deportivas activas → Actividades deportivas pasivas		Encuestas	Cuestionario		
Determinar de qué manera el desarrollo turístico en el circuito de playas la Bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo.	¿Cómo el desarrollo turístico en el circuito de playas la bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo?	La arquitectura de transporte marítimo puede potencializar un determinado lugar debido a que esta es factible según los acontecimientos históricos, el impacto mercantil que tuvo localmente, entre otros factores. En el desarrollo turístico, se sabe que tiene relacion con las actividades recreativas y deportivas; entonces como el circuito de playas de la Bahía de Samanco tiene una gran deficiencia de esto debido a su falta de aprovechamiento, de inversión, entre otros aspectos; al implementarla, se tendrá un gran impacto positivo por que existe variedad de actividades que es de mayor interes en los turistas y de los mismos visitantes locales. De esta manera, el area natural marítimo tendra un rol importante para el desarrollo de los distritos que sirva. Asimismo se le daría un valor significativo al lugar.	Arquitectura de transporte marítimo	Estrategias arquitectonicas	Usos Arquitectonicos	→ Comerciales → Educativos → Nauticos → Deportivos → Recreativos	Entrevista	Listado de preguntas		
					Criteria Arquitectonicos	→ Conceptual → Semiótico → Simbolico → Contextual → Funcional → Formal → Espacial → Constructivo - estructural → Tecnológico Ambiental	Entrevista	Listado de preguntas		
¿Cuáles son las características arquitectónicas de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco?	Determinar criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo.	Según el analisis de los referentes proyectuales, los criterios que se deben de tener en cuenta en la arquitectura de transporte marítimo es relacionar en gran medida todas los tipos de usos del edificio en beneficio de las distintas actividades que se ejercen en el mar. Mayormente para fines turísticos, se emplea actividades deportivas y recreativas en el edificio respecto al mar, con el fin de garantizar el turismo en donde se emplaze el objeto arquitectonico. Dentro de estas actividades deportivas y recreativas, los usos que mayormente se implementan dentro del edificio tienen comercio, servicios turísticos y escuelas o talleres donde enseñen los deportes acuaticos mediante pequeñas o medianas embarcaciones, y servicios complementarios.	Arquitectura de transporte marítimo	Criteria Arquitectonicos	Criteria Conceptuales	→ Idea → Relacion arte-ciencia	observacion	Fichas de observacion A3:K28		
					Criteria Semioticos - Simbolicos	→ Significante → Significado				
					Criteria Contextuales	→ Contexto físico → Contexto socio-economico → Relacion con el entorno				
					Criteria Funcionales	→ Zonificación → Distribucion → Circulación → Antropometría				
					Criteria Formales	→ Principios ordenadores → Composición → Materialidad y color				
					Criteria Espaciales	→ Dimension → Cerramiento → Relaciones				
					Criteria Constructivos - Estructurales	→ Sistema constructivo → Sistema estructural				
					Criteria Tecnológicos - Ambientales	→ Iluminación → Ventilación → Asolamiento				

Fuente: Elaboración propia en base a la guía metodológica de proyecto de investigación 2018 - II

3.3. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

3.3.1. Tipo de Investigación

3.3.1.1. Descriptiva

La presente investigación es descriptiva porque da a conocer las condiciones naturales y artificiales del circuito de playas de la Bahía de Samanco. Además se demuestra el impacto que ha tenido el desarrollo turístico en estas áreas naturales.

3.3.1.2. Explicativa

La presente investigación es explicativa porque abarca el análisis de la arquitectura de transporte marítimo y a partir de esto, saber lo óptimo, contrastarlo con la normativa nacional y local, e implementarlo en el circuito de playas para que se pueda repotencializar el desarrollo turístico en estas áreas naturales.

3.3.1.3. Correlacional

La presente investigación es correlacional porque existe una relación entre las variables. A través de la variable arquitectónica se pretende solucionar la gran mayoría de los problemas que presenta estas áreas naturales marítimas y como tal causaría un impacto positivo en el desarrollo de esta zona.

3.3.2. Según su enfoque

3.3.2.1. Cualitativa

La presente investigación es cualitativa por que se enfoca en las cualidades de la arquitectura de transporte marítimo.

3.3.3. Métodos y herramientas de investigación

3.3.3.1. Técnicas o Métodos

- **Observación**

Se aplica el método de observación para conocer e identificar el estado actual del circuito de playas de la Bahía de Samanco. Asimismo, se emplea para determinar los criterios arquitectónicos a través de la información recolectada de los referentes proyectuales.

- **Entrevista**

Se emplea la encuesta para determinar el impacto del desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco. Asimismo, sirve para obtener requerimientos óptimos de los profesionales que saben acerca de la arquitectura de transporte marítimo.

- **Encuesta**

Se aplica la encuesta en la población para identificar las actividades marítimas que requieren, para implementarlo posteriormente en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

3.3.4. Diseño de recolección de datos

Tabla 5. Cuadro de diseño de recolección de datos

DISEÑO DE RECOLECCIÓN DE DATOS			
MÉTODOS DE RECOLECCIÓN	OBSERVACIÓN	ENTREVISTA	ENCUESTA
HERRAMIENTAS DE RECOLECCIÓN	FICHA DE OBSERVACIÓN	LISTADO DE PREGUNTAS	CUESTIONARIO
OBJETIVO GENERAL: Determinar las características arquitectónicas de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	OBJETIVO E. 1: Conocer el impacto que ha tenido el desarrollo turístico marítimo en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	VARIABLES Desarrollo Turístico (Impacto)	
		INDICADORES < Numero de turistas, Servicios de seguridad ciudadana, Actividades económicas, Oferta, Demanda, Actividades >	
		N° DE ENTREVISTAS: 1	
		OBJETO DE ESTUDIO Municipalidad Provincial del Santa.	
OBJETIVO E. 2: Conocer el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la Bahía de Samanco.	VARIABLES Desarrollo Turístico (Estado actual del territorio)		
	INDICADORES < Condiciones terretres, Condiciones marítimas. < Vías de acceso, edificaciones.		
	N° DE FICHAS DE OBSERVACIÓN: 4		
	OBJETO DE ESTUDIO Circuito de playas de la Bahía de Samanco		
OBJETIVO E. 3: Determinar las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.			VARIABLES Desarrollo turístico (Actividades marítimas)
			INDICADORES <Actividades relajantes, Actividades de conocimiento, Actividades de entretenimiento y ocio. < Actividades deportivas activas, Actividades deportivas pasivas.
			N° DE CUESTIONARIOS: 1
			OBJETO DE ESTUDIO Población de Nuevo Chimbote
OBJETIVO E. 4: Determinar de qué manera el desarrollo turístico en el circuito de playas la Bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo.		VARIABLES Arquitectura de Transporte marítimo	
		INDICADORES < Usos arquitectónicos, Criterios arquitectónicos.	
		N° DE ENTREVISTAS: 2	
		OBJETO DE ESTUDIO Arq. Cesar Richard Castañeda Silva Arq. Sheyla Acevedo Colina	
OBJETIVO E. 5: Determinar criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo.	VARIABLES Arquitectura de Transporte marítimo		
	INDICADORES <Idea, Relación arte y ciencia. < Significante, Significado. <Contexto físico, Contexto socio-económico, Relación con el entorno. <Zonificación, Distribución, Circulación, Antropometría. < Principios ordenadores, Composición, Materialidad y color. <Dimensión, Cerramiento, Relaciones. <Sistema constructivo, Sistema estructural. < Iluminación, Ventilación, Asolamiento.		
	N° DE FICHAS DE OBSERVACIÓN: 14		
	OBJETO DE ESTUDIO Referentes proyectuales		

Fuente: Elaboración propia en base a la guía metodológica de proyecto de investigación 2018 - II

3.3.5. Selección de muestra

La presente de investigación es probabilística ya que el nivel que abarca el circuito de playas de la Bahía de Samanco sirve a las poblaciones distritales como Chimbote, Nuevo Chimbote y Samanco, entonces la cantidad de la población sumada de estos distritos

Margen 10%

Nivel de confianza 90%

Población: 370,127 según el Censo del INEI en 2017

Tabla 6. Calculo de muestra

$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot P \cdot q}{E^2 \cdot (N-1) + Z^2 \cdot P \cdot q}$
<p>N → tamaño de la población (212) n → tamaño de la muestra, e → margen de error o precisión. 10 z → desviación estándar (para un margen de confianza de 95% es 1.96), p → probabilidad de ocurrencia del suceso (cuando se desconoce se plantea un 50%), q = 1- p → probabilidad de no ocurrencia.</p>

Fuente: Elaboración propia

Tamaño de muestra: 68

4. RESULTADOS

(ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO)

4.1.RESULTADOS

4.1.1. Resultados del objetivo 1:

Conocer el impacto que ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

Mediante entrevista

Entrevistado: Sub Gerente de Turismo y promoción Mypes de la MPS: Oliver Fernández Huertas

Pregunta 1: ¿Cómo va el crecimiento del turismo en la provincia del Santa?

En primer lugar, la municipalidad provincial del Santa tiene como objetivo que el turismo sea uno de los principales ejes de desarrollo económico para la provincia. Se han creado diversas campañas donde se busca difundir los grandes atractores turísticos que tienen Moro, Nepeña, Samanco, Coishco, Santa, Chimbote y Nuevo Chimbote. Mayormente, la demanda turística está dirigida a Moro y Nepeña, porque estos distritos tienen sitios arqueológicos importantes, viñedos o las mismas cataratas de Holmillos que está a 20 minutos de Moro.

Actualmente, el turismo en la provincia si ha tenido un incremento regular gracias al trabajo y las coordinaciones que está realizando la municipalidad provincial con las distritales para promocionar los sitios turísticos. En el 2016, hubo un incremento de 5% de turistas extranjeros aproximadamente en comparación con otros años a nivel de provincia. A raíz de esto, el turismo favoreció en otras actividades económicas como restaurantes, discotecas, hoteles, transporte y otros que forman parte del sistema de servicio a los viajeros dentro del distrito de Nuevo Chimbote.

Pregunta 2: ¿Que estrategias de difusión de los sitios turísticos de la Bahía de Samanco ha promovido la municipalidad?

Respecto a este tema precisamente en el 2016, se ideó un plan que buscaba promocionar las playas de la zona costera de la provincia, para la cual se elaboró un Mapa de Circuitos de playas que buscaba integrar absolutamente todos los balnearios de la provincia, incluyendo los que están en la Bahía de Samanco. Esto funciona generando como un tour para los turistas. Todo este plan fue distribuido en las agencias de viajes, turismo y empresas de transportes interprovinciales del país.

También se realizó videos promocionales de los potenciales que tiene el circuito de playas. Además, se coordinó con todas las municipalidades distritales para desarrollar festivales, actividades deportivas, culturales y sociales en los balnearios.

Todo lo mencionado hasta ahora, se ejerce mayormente en temporada de verano donde hay más acogida de visitas ya que en invierno, las playas están más desoladas. En este verano también se está trabajando para realizar grandes eventos en los balnearios.

Pregunta 3: ¿Cuál es la oferta de sitios turísticos que tiene la provincia del Santa?

Cada distrito que está dentro del territorio de la provincia del Santa, tiene algún potencial turístico. Por ejemplo Chimbote tiene como oferta turística a la Isla Blanca entre los más resaltantes, también cuenta con el Cerro de la Juventud y de la Paz, El Vivero Forestal, La Huaca San Pedro, El Malecón Grau y la Plaza Mayor.

En Nuevo Chimbote lo más importante para ofertar son las playas que tienen. Entre ellas están la Caleta Colorada, El Dorado, La Alconcillo, La Poza, y la Atahualpa, aunque esta última se está buscando que no sea visitada por que es la más peligrosas de todas por su fuerte oleaje. Los Mirabuses es una de las estrategias que se ideó como oferta turística. El objetivo de este bus dar a conocer los lugares urbanos más bonitos que tiene Nuevo Chimbote, como la Plaza Mayor, la Catedral, La av. Pacifico entre otros lugares.

Samanco también tiene su oferta turística. La más resaltante es la playa Vesique y es la más importante de la provincia por su alta demanda de visitas que tiene.

Nepeña y Moro son los distritos que más sitios turísticos pueden ofrecer, porque tienen varios sitios arqueológicos importantes, así como también los viñedos y las mismas cataratas de Holmillos que está a 20 minutos de Moro.

La oferta turística dentro de la provincia del Santa existe y se está trabajando para que sea mejor, pero el problema es la poca demanda que reciben estos sitios, es por ello que se plantean estrategias o planes para que puedan incrementar sus visitas.

Pregunta 4: ¿Cuál es la demanda turística que tiene la provincia del Santa?

Es cierto que en el 2016 hubo un pequeño incremento de demanda turística extranjera en la provincia del Santa, lo cual fue favorable, pero el año pasado disminuyo un poco.

Mayormente la demanda de visitas que tienen todos los sitios turísticos de la provincia es proveniente de personas del contexto local o nacional.

4.1.2. Resultados del objetivo 2

Conocer el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

Mediante fichas de observación

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

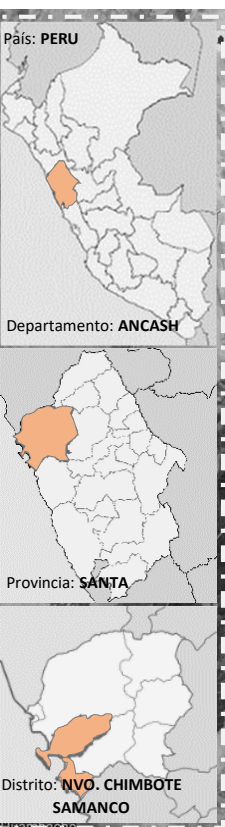
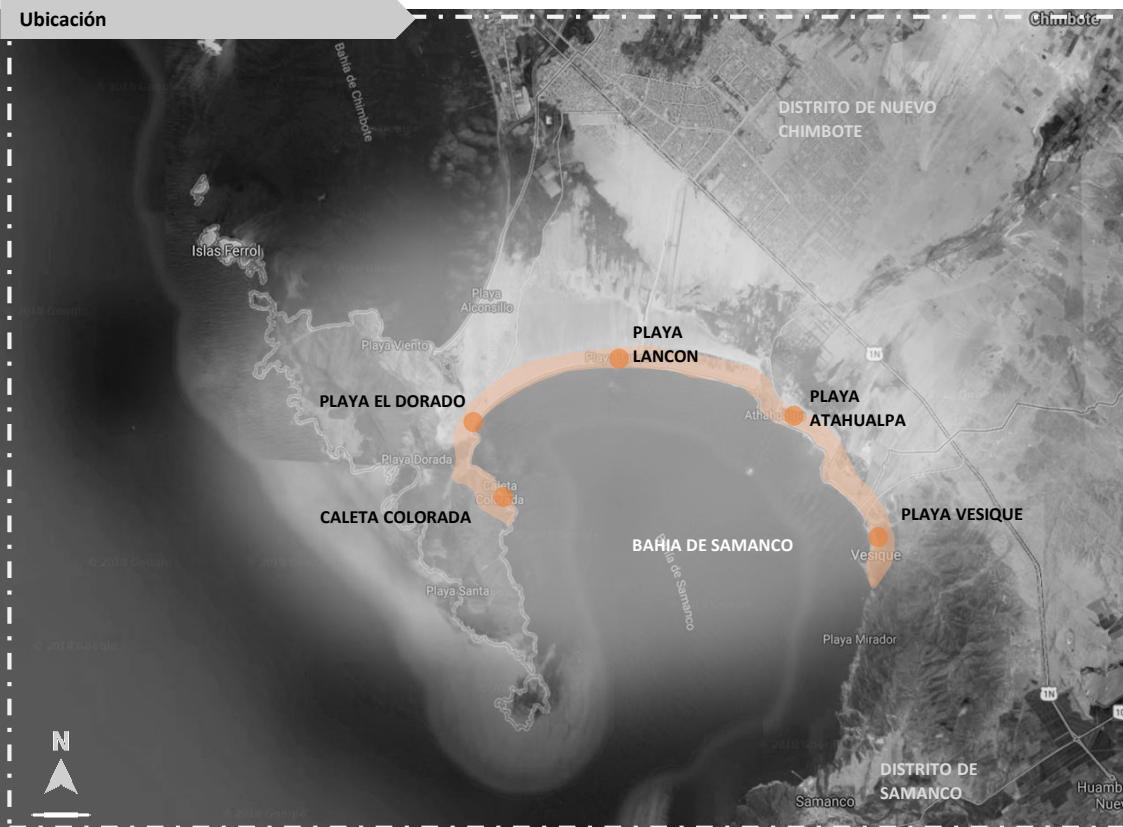
Lamina: **Nº 01**

Objetivo 2: **CONOCER EL ESTADO FÍSICO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.**

CIRCUITOS DE PLAYAS:

CONDICIONES TERRESTRES

Ubicación



Vesique

La playa Vesique es un balneario del distrito de Samanco, se encuentra localizada a 25 minutos del distrito de Nuevo Chimbote. Entre sus características físicas, presenta aguas cristalinas, limpias y aptas para el baño. Es un lugar que, pese a la diversidad de problemas, cuenta con una infraestructura para llegar a este sitio, además es la única que cuenta con servicios mínimos (edificaciones). Es un lugar muy visitado en temporada de verano por la población local.



Atahualpa

Es una de las playas más concurridas en verano. Perteneciente al distrito de Nuevo Chimbote. Es una playa que limita con los balnearios Lancon y Vesique. Tiene infraestructura para llegar a este sitio, sin embargo, no cuenta con ninguna clase de equipamiento o servicio mínimo que pueda satisfacer las necesidades que se requieren. Posee características de aguas cristalinas, pero no transparentes. Debido a sus fuertes oleajes, fue declarada como una playa no apta para los bañistas.



Playa Lancon

El Dorado y Lancon son unos balnearios que son pertenecientes y ubicadas en el distrito de Nuevo Chimbote. Poseen características como aguas cristalinas, de grandes superficie arenosas, con una extensión de 4 millas aproximadamente. Cabe destacar que la superficie arenosa de la playa el dorado, es dorada, por eso lleva este nombre.



Caleta Colorada



Se encuentra, ubicada en el kilómetro 424 de la Panamericana Norte, a 18 km de distancia de la misma. Se encuentra a 20 minutos de Nuevo Chimbote. Entre sus características físicas, presenta aguas cristalinas transparentes, de un fondo azul verdoso intenso, con superficie arenosa y oleaje casi nulo. Debido a que está dentro de la península del Ferrol, su accesibilidad es un poco complicada, ya que para llegar se requiere de botes a motor.



El Dorado



Dimensión:

ASPECTOS NATURALES

Docente: **ARQ. ROMERO ISRAEL – ARQ. PEREZ MIRIAM**

Alumno: **VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS**

Curso: **PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**

Ciclo: **IX**

Semestre Académico: **2018 - II**

Fecha: **Octubre - 2018**

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina: **Nº 02**

Objetivo 2: **CONOCER EL ESTADO FÍSICO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.**

CLIMA:

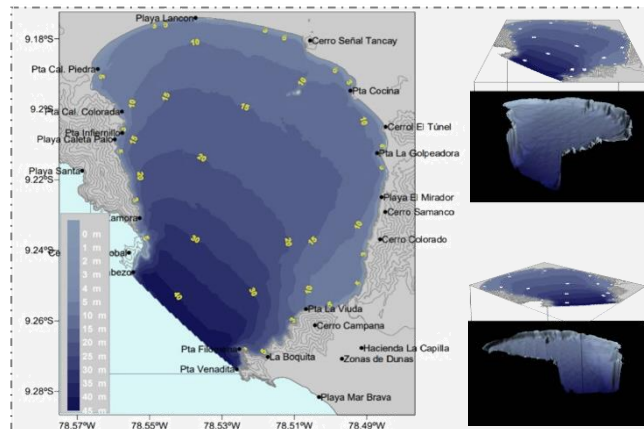
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	20.9	22.1	22.5	20.8	19	17.7	17	16.8	16.6	17.3	18	19.6
Temperatura mín. (°C)	16.4	17.5	18	16.5	15	13.8	13.1	12.9	12.9	13.3	13.7	15.1
Temperatura máx. (°C)	25.5	26.8	27	24.8	23.1	21.7	21	20.3	20.4	21.3	22.4	24.1
Temperatura media (°F)	69.6	71.8	72.5	69.1	66.2	63.9	62.6	61.9	61.9	63.1	64.4	67.3
Temperatura mín. (°F)	61.5	63.5	64.4	61.7	59.0	56.8	55.6	55.2	55.2	55.9	56.7	59.2
Temperatura máx. (°F)	77.9	80.2	80.6	76.8	73.6	71.1	69.8	68.5	68.7	70.3	72.3	75.4
Precipitación (mm)	1	3	5	1	0	0	0	0	3	0	0	1

"El clima es desierto. No hay virtualmente ninguna lluvia durante el año en Chimbote. El clima aquí se clasifica como BWh por el sistema Köppen-Geiger. La temperatura media anual en Chimbote se encuentra a 19.0 °C. La precipitación es de 14 mm al año." (Climate-data, 2018).

CONDICIONES MARÍTIMAS

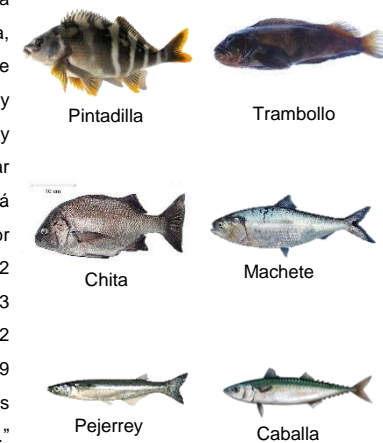
BATIMETRIA:

El estudio batimétrico realizado por IMARPE indica que la profundidad máxima que tiene la Bahía es de 40 metros.

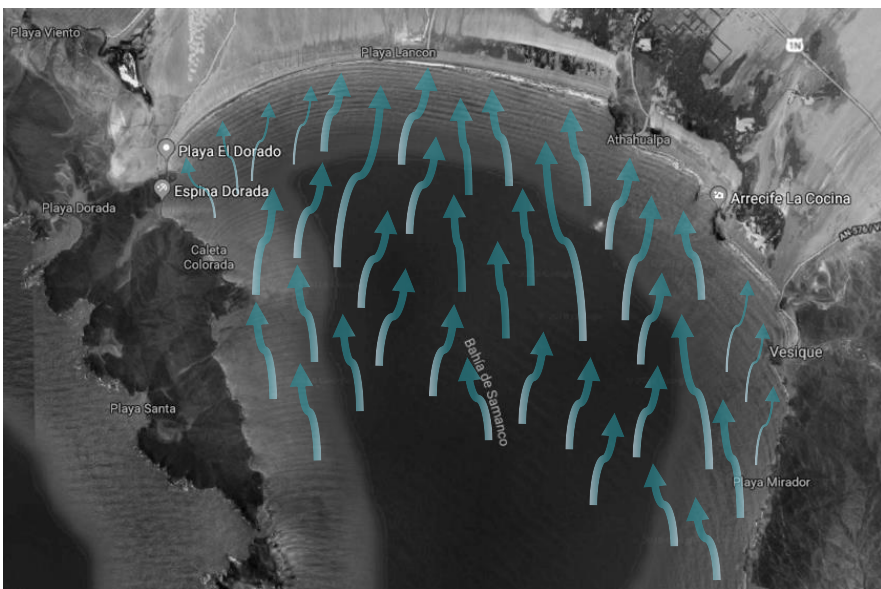


FAUNA:

"La bahía de Samanco presenta una gran biodiversidad marina, pues constituye un área de reproducción, crecimiento y refugio de especies propias y ocasionales. Toda esta singular riqueza biológica está representada principalmente por 43 especies de peces, 52 especies de moluscos, 23 especies de crustáceos, 12 especies de equinodermos, 9 especies de cnidarios y al menos 10 especies de macroalgas." (IMARPE, 2009).

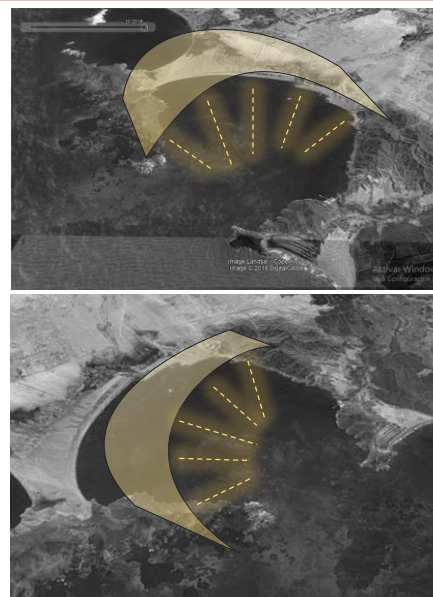


VIENTOS:

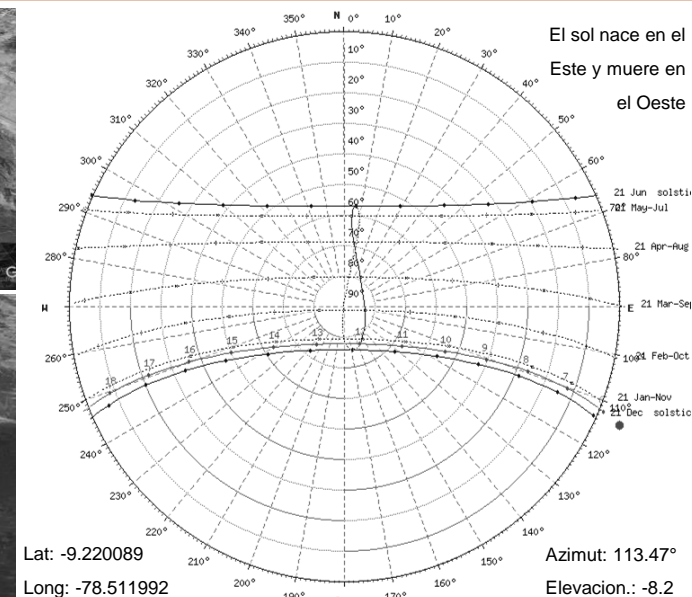


El Viento que recibe el circuito de playas de la Bahía de Samanco, viene del Sur con una dirección entre 175 a 184°, en una velocidad que varía entre los 12 y 18 Km/h.

Este viento influye en el Oleaje, generando un impacto mas fuerte en casi todo el litoral de la playa Atahualpa y en el lado derecho de la playa Lancon.



ASOLAMIENTO:



FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

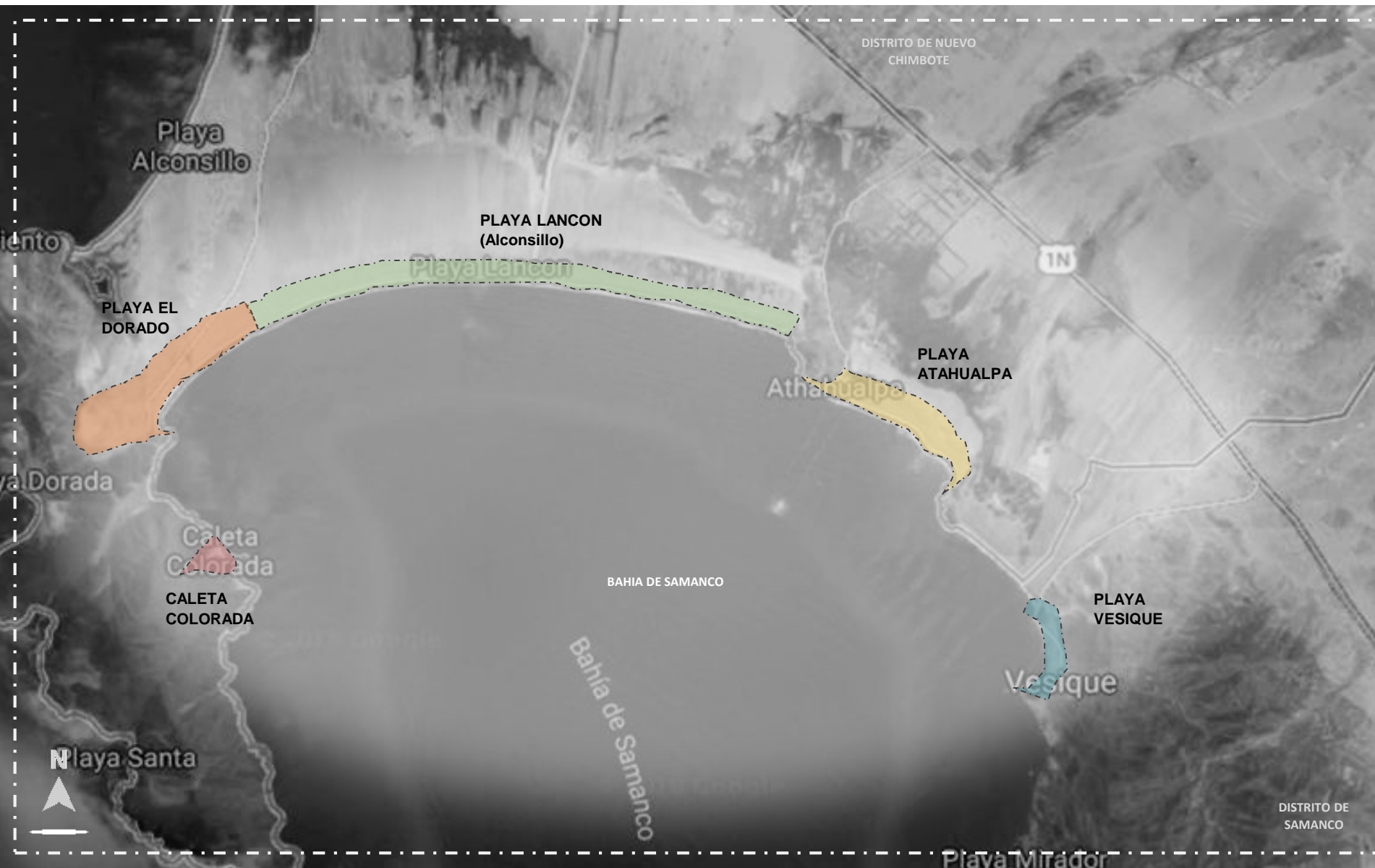
Nº 03

Objetivo 2:

CONOCER EL ESTADO FÍSICO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

CIRCUITOS DE PLAYAS:

SECTORIZACIÓN DE ESTUDIO



CALETA COLORADA



EL DORADO



LANCON (ALCONSILO)



ATAHUALPA



VESIQUE



FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

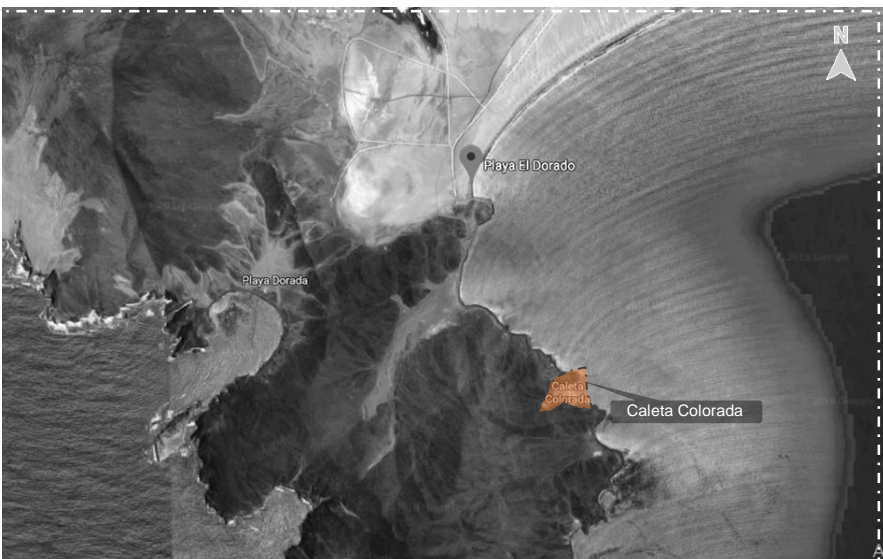
Lamina: **Nº 04**

Objetivo 2: **CONOCER EL ESTADO FÍSICO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.**

PLAYA CALETA COLORADA:

CONDICIONES TERRESTRES

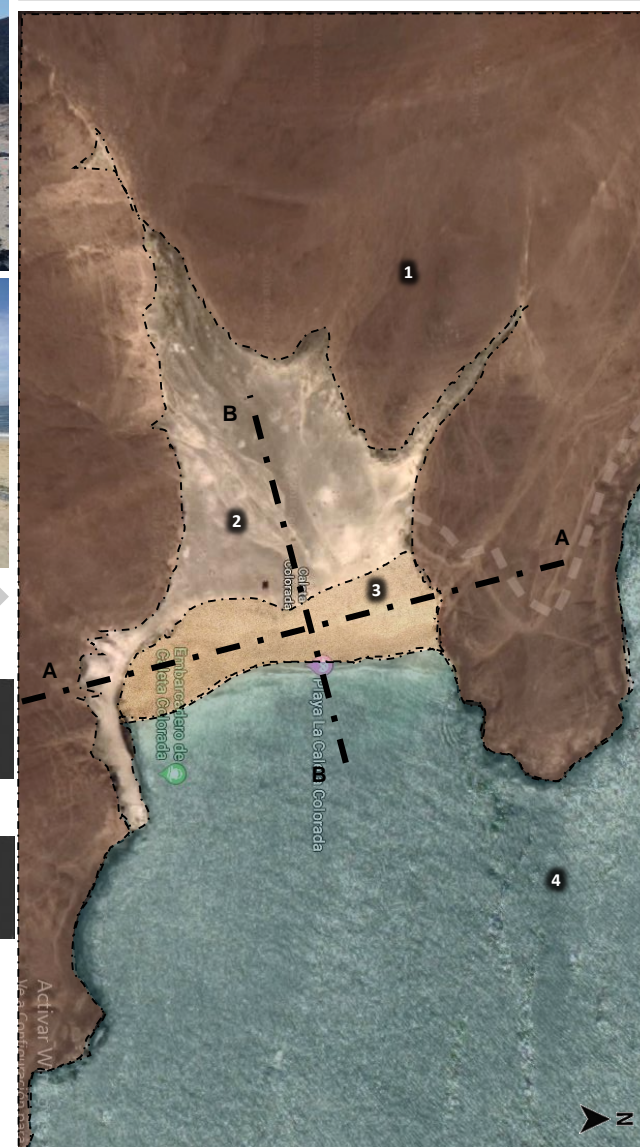
UBICACIÓN



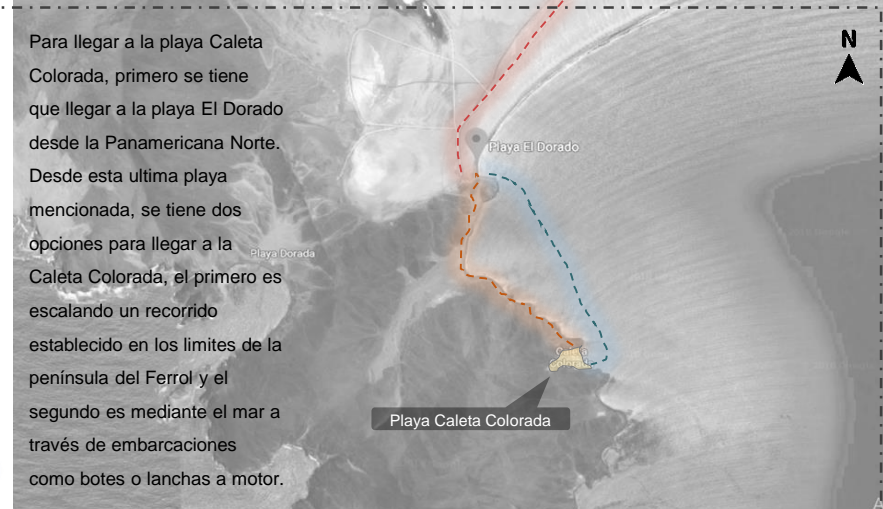
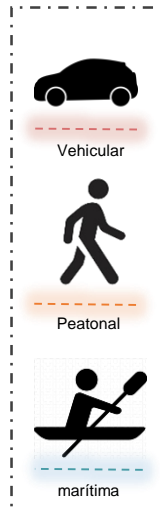
La playa "Caleta Colorada" tiene características naturales muy resalantes, como el mismo mar, la zona playera arenosa rodeada de la zona montañosa de la península del Ferrol. Este balneario no cuenta con ninguna clase de edificación pero si un mini muelle del arribo de botes.



ESTADO FISICO NATURAL



ACCESIBILIDAD



Para llegar a la playa Caleta Colorada, primero se tiene que llegar a la playa El Dorado desde la Panamericana Norte. Desde esta ultima playa mencionada, se tiene dos opciones para llegar a la Caleta Colorada, el primero es escalando un recorrido establecido en los limites de la península del Ferrol y el segundo es mediante el mar a través de embarcaciones como botes o lanchas a motor.

PERFILES TOPOGRAFICOS

Perfil A - A



Perfil B - B



LEYENDA:

- 1 Área montañosa - Rocosa
- 2 Área montañosa - Semirocosa
- 3 Área litoral - Arenosa
- 4 Área marítima - Agua

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

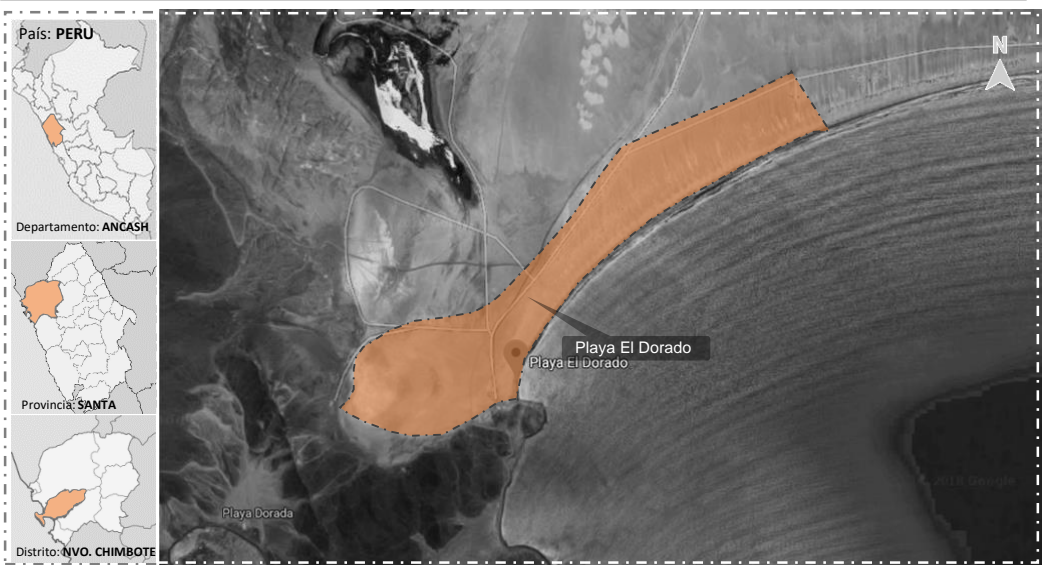
Lamina: **Nº 05**

Objetivo 2: **CONOCER EL ESTADO FÍSICO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.**

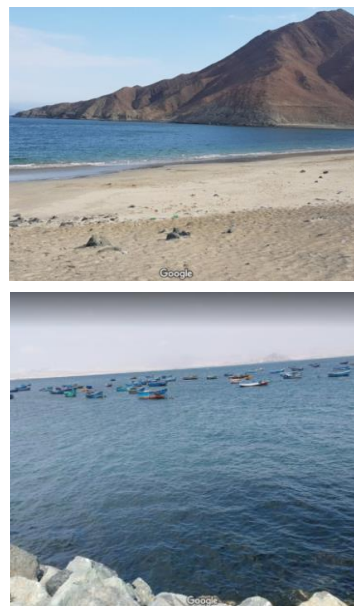
PLAYA EL DORADO:

CONDICIONES TERRESTRES

UBICACIÓN



La playa "El Dorado" tiene características naturales muy resaltantes, como el mismo mar, la zona playera arenosa, la zona montañosa de la península del Ferrol y una zona pantanosa alejada del mar. Desde esta playa se arriba para llegar a la playa Caleta Colorada



RECURSOS NATURALES



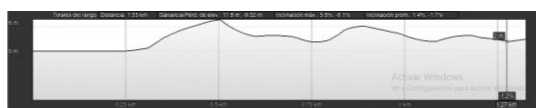
ACCESIBILIDAD



Para llegar a la playa El Dorado, primero se tiene que llegar desde la Panamericana Norte que conectan con dos vías. Una que nace desde la Urb. Las Brisas y otro que pertenece al Aeropuerto. En Ambas se puede acceder ya sea Vehicularmente o con Bicicleta, peatonalmente también si se desea hacer senderismo o mediante la conexión del circuito de playas de la Bahía de Samanco.



Perfil A - A



Perfil B - B



LEYENDA:

- 1 Área montañosa - Rocosa
- 2 Área de humedales
- 3 Área litoral - Arenosa
- 4 Área marítima - Agua

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

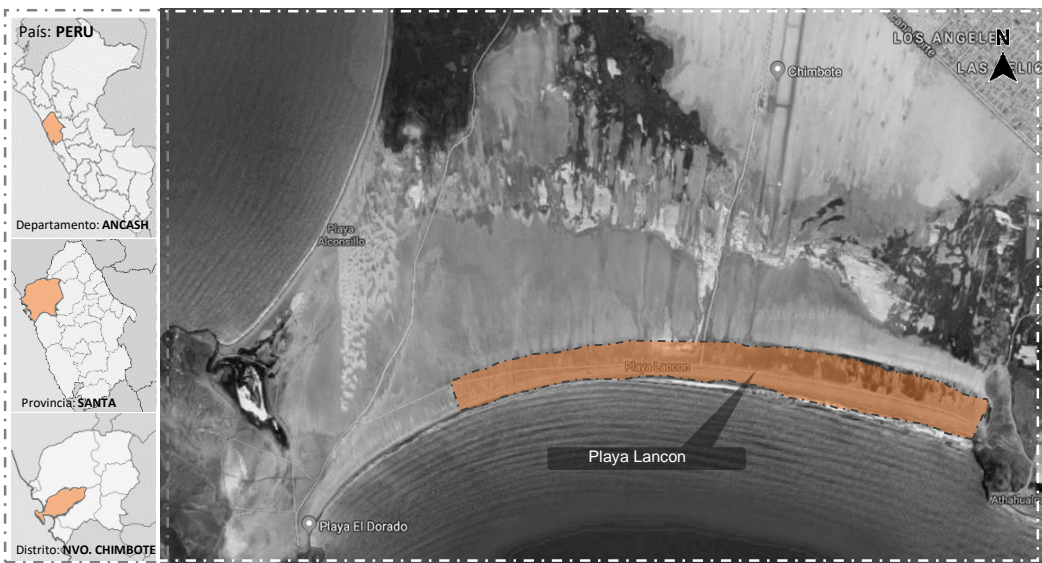
Lamina: **Nº 06**

Objetivo 2: **CONOCER EL ESTADO FÍSICO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.**

PLAYA LANCON (ALCONCILLO):

CONDICIONES TERRESTRES

UBICACIÓN



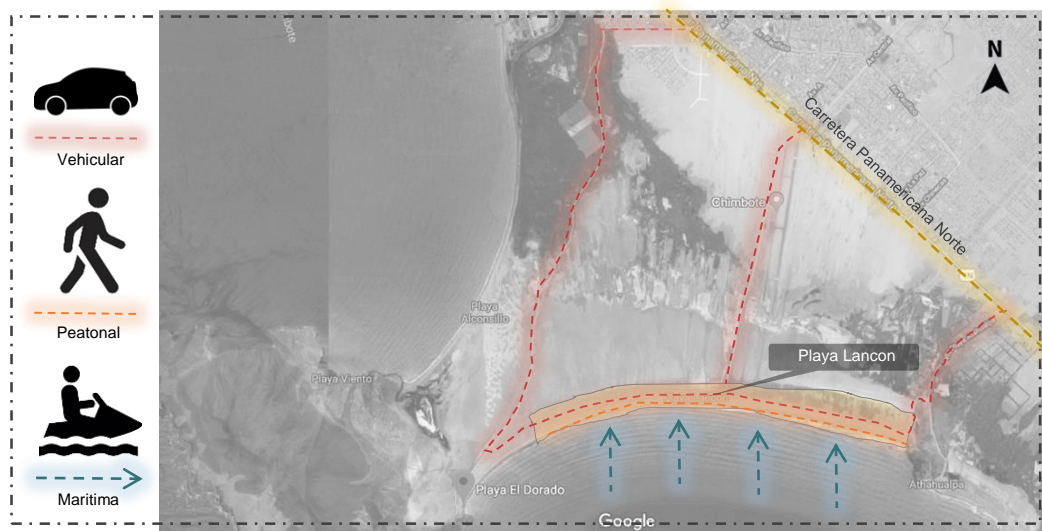
La playa Lacon conocida como Alconcillo tiene características naturales muy resaltantes, como el mismo mar, la zona playera arenosa que abarca 4 millas aprox., áreas de pequeñas lagunas de agua por la elevación de la napa freática y áreas de humedales, estas dos ultimas alejadas del mar. Este balneario no cuenta con ninguna clase de edificación.



ESTADO FÍSICO NATURAL

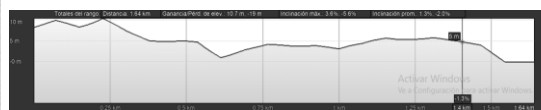


BATIMETRIA

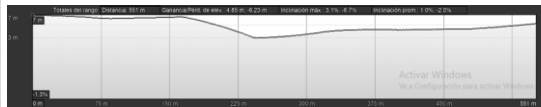


PERFILES TOPOGRÁFICOS

Perfil A - A



Perfil B - B



LEYENDA:

- 1 Área de elev. de Napa Freática
- 2 Área litoral - Arenosa
- 3 Área de humedales
- 4 Área arenosa - semihumedales
- 5 Área marítima - Agua

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina: **Nº 07**

Objetivo 2: **CONOCER EL ESTADO FÍSICO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.**

PLAYA ATAHUALPA:

CONDICIONES TERRESTRES

UBICACIÓN



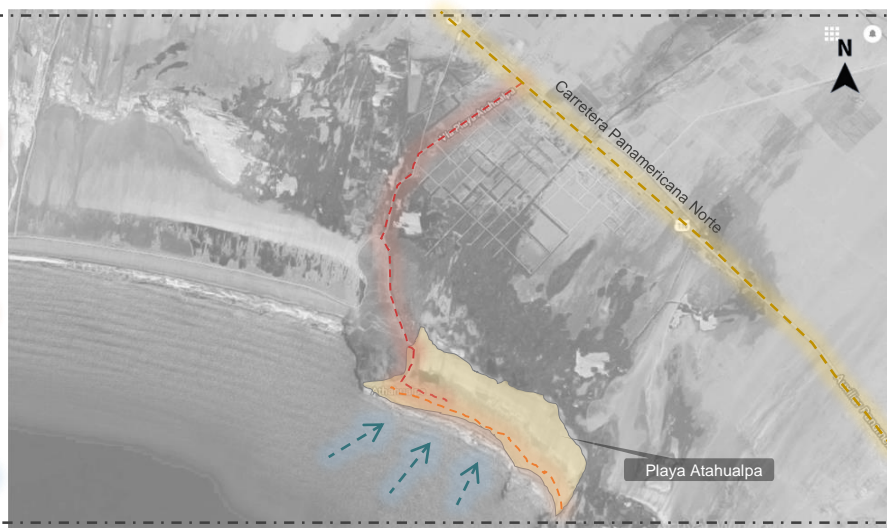
La playa Atahualpa tiene características naturales, como el mismo mar, la zona playera arenosa, que limita por su lateral derecho con el con el Cerro Señal y por el izquierdo con un Arrecife y una gran superficie de humedales que están paralelas a la vía de acceso del balneario. Este balneario no cuenta con ninguna clase de edificación.



ESTADO FÍSICO NATURAL

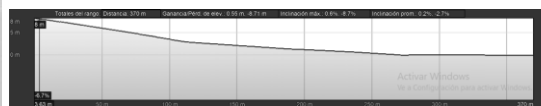


BATIMETRIA

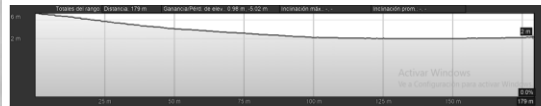


PERFILES TOPOGRAFICOS

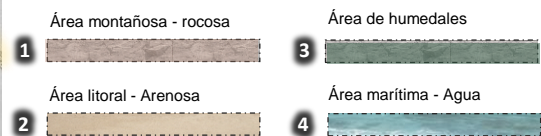
Perfil A - A



Perfil B - B



LEYENDA:



FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

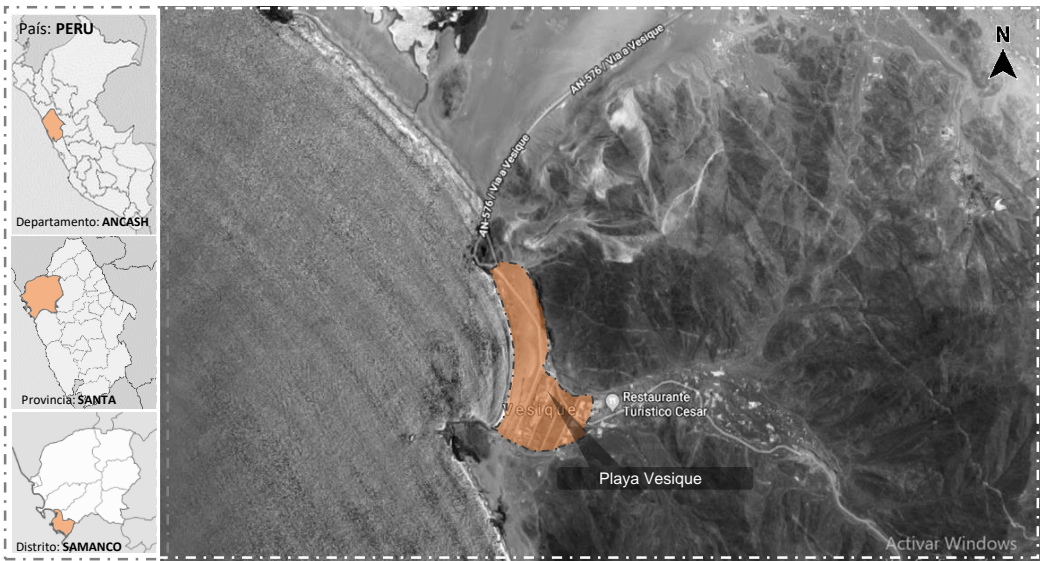
Lamina: **Nº 08**

Objetivo 2: **CONOCER EL ESTADO FÍSICO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.**

PLAYA VESIQUE:

CONDICIONES TERRESTRES

UBICACIÓN



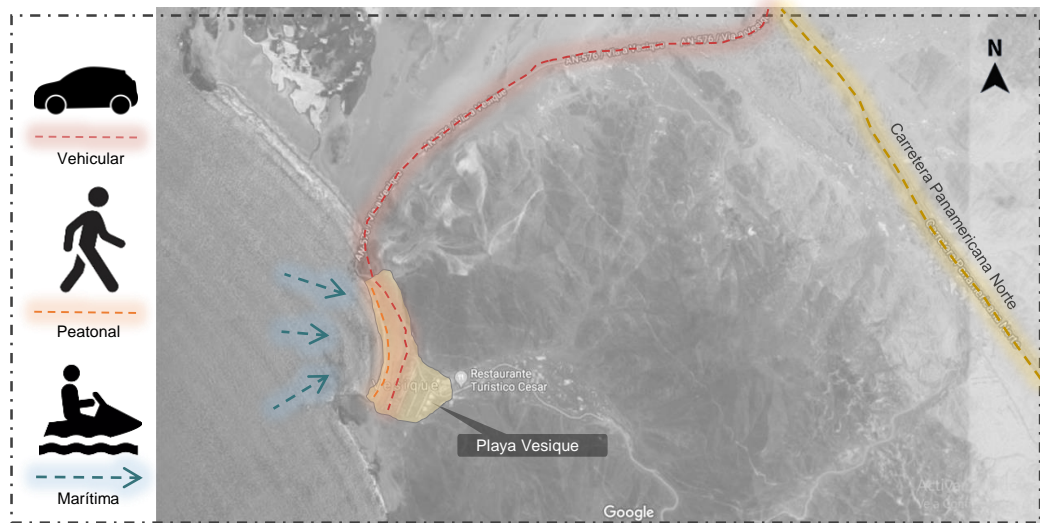
La playa Vesique tiene características naturales, como el área marítima, la zona playera arenosa, que limita por su lateral derecho con el Cerro El Tunel y por el izquierdo el cerro Samanco. Asimismo tiene un área semirocosa llana. Este balneario es el único que posee edificaciones.



ESTADO FISICO NATURAL

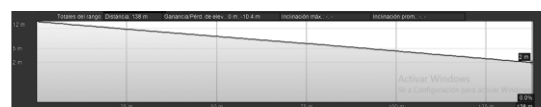


BATIMETRIA

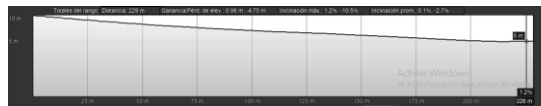


PERFILES TOPOGRÁFICOS

Perfil A - A



Perfil B - B



LEYENDA:

- 1 Área montañosa - rocosa
- 2 Área litoral - Arenosa
- 3 Área Llana - Semirocosa
- 4 Área marítima - Agua

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº **09**

Objetivo 2:

CONOCER EL ESTADO FÍSICO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

VIAS DE ACCESO:



El circuito de playas tiene vías de acceso que en su principio estuvieron asfaltadas pero con el pasar del tiempo se han ido deteriorando siendo un riesgo para las personas que utilizan estas vías. Asimismo existen vías de trochas y de afirmado que limitan con el litoral de las playas de la Bahía de Samanco.

LEYENDA

- Vía Asfaltada en buen estado
- Vía de afirmado
- Vía Asfaltada en mal estado
- Vía de Trocha.



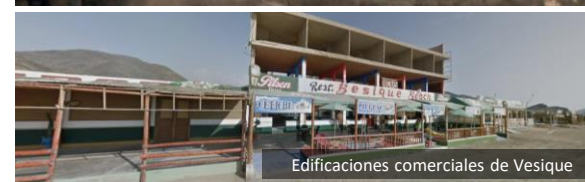
Dentro del circuito de playas, el único balneario que cuenta con edificaciones existentes en la playa Vesique, perteneciente al distrito de Samanco. En esta balneario existen edificaciones que brindan servicios con fines de lucro, como restaurantes, penas, cevicherías, todo relacionado a lo marítimo - gastronómico. Todo este sector comercial tiene un contacto directo con el área donde hay mayor flujo en la playa que es el área del litoral donde están los bañistas.

Asimismo se identifica, que la playa Vesique cuenta con ciertas viviendas para los que habitan en este balneario y que son en su gran mayoría, dueños de los negocios antes mencionados.

En la playa Athahualpa, se identificó una plataforma con una gran pérgola de madera para que las personas puedan bailar o pasar un rato ameno, mas no es una edificación, pero es lo único artificial que posee este balneario.

En la playa el Dorado y la Caleta colorada, se identifica pequeños muelles para el arribo y transporte de personas.

EDIFICACIONES EXISTENTES:



Edificaciones comerciales de Vesique



Viviendas de Vesique



Plataforma de Athahualpa



Pequeño muelle de Caleta Colorada



4.1.3. Resultados del objetivo 3:

Determinar las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

Mediante encuesta

Preguntas 1: ¿Con que frecuencia acude a la playa?

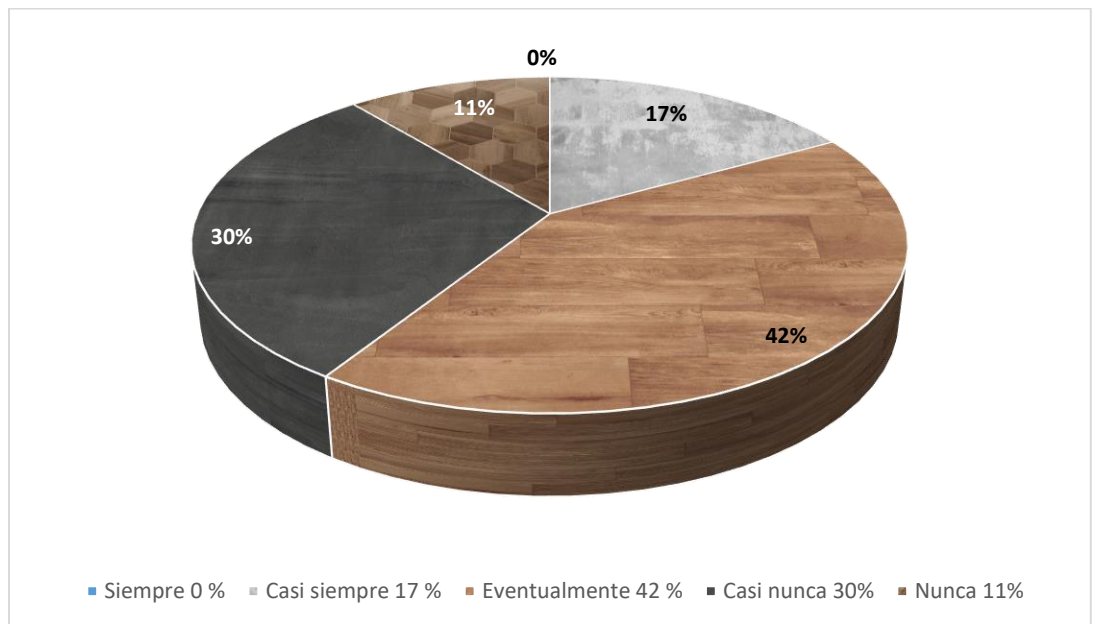


Figura 9. Esquema de porcentajes N° 01

Fuente: Elaboración propia

- Se observa que mayormente la población encuestada acude eventualmente a la playa, con un porcentaje de 42%. Esto ocurre mayormente en verano, y entre las otras estaciones del año acuden con otro motivo de actividad que no sea meterse al mar.
- Asimismo, existe un 30% de la población encuestada que asiste casi nunca a algún balneario debido a que solo consideran ir en verano.
- Sin embargo, el 17% de la población acude casi siempre a las playas porque hay personas que viven ahí, que trabajan y por hobby, esto ocurre en Vesique donde existe ciertas edificaciones dedicadas algún tipo de comercio.
- El 11% de la población no asiste nunca a la playa.

Preguntas 2: ¿Cuál balneario prefiere visitar más?

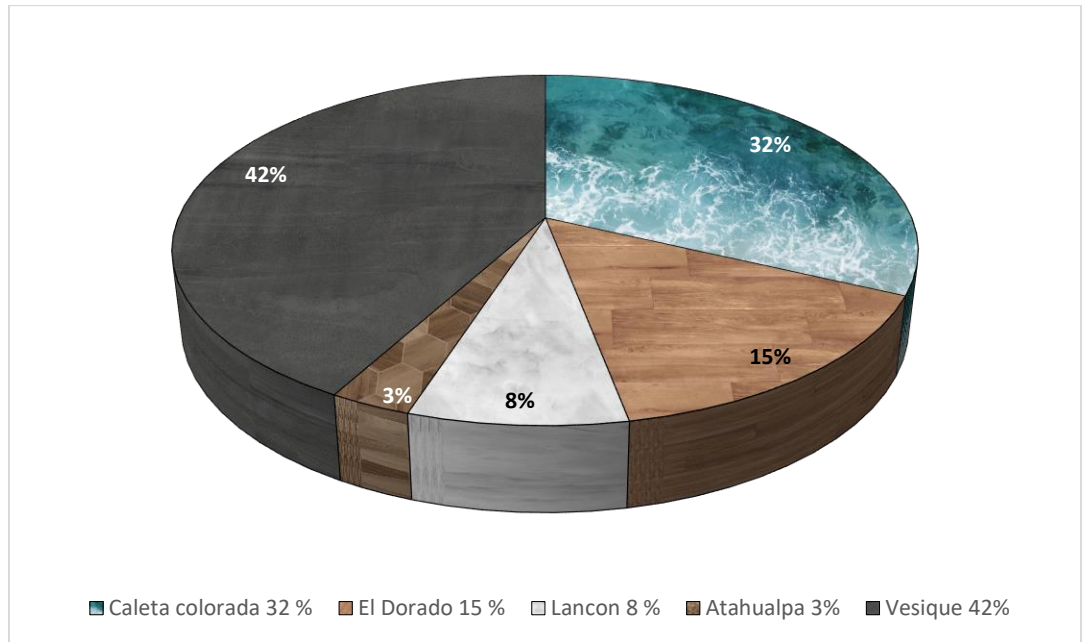


Figura 10. Esquema de porcentajes N° 02

Fuente: Elaboración propia

- La mayoría de la población encuestada equivalente a un 42%, prefiere visitar el balneario Vesique ya que es el principal balneario de la provincia, además que es la única playa que posee ciertas edificaciones como peñas, restaurantes, entre otras.
- Existe un 32% que prefiere acudir al balneario Caleta Colorada, ya que su área natural marítima es considerada la más bonita y menos contaminada dentro de la Bahía de Samanco según los pobladores del distrito. Tiene menor porcentaje que el anterior ya que carece de edificaciones, además es más difícil su acceso.
- El 15% de la población prefiere acude al balneario El Dorado debido a dos razones, una es porque su destino principal de los visitantes es esta playa y el otro es porque su destino es la Caleta Colorada, pero al ver que su acceso es más tedioso, deciden quedarse en esta playa.
- El menor porcentaje es de 3%, equivalente a las personas que prefieren visitar la playa Atahualpa, porque el oleaje es muy fuerte y esto resulta peligroso para las personas que entran en el mar.

Preguntas 3: ¿Qué actividades realiza mayormente en la playa?

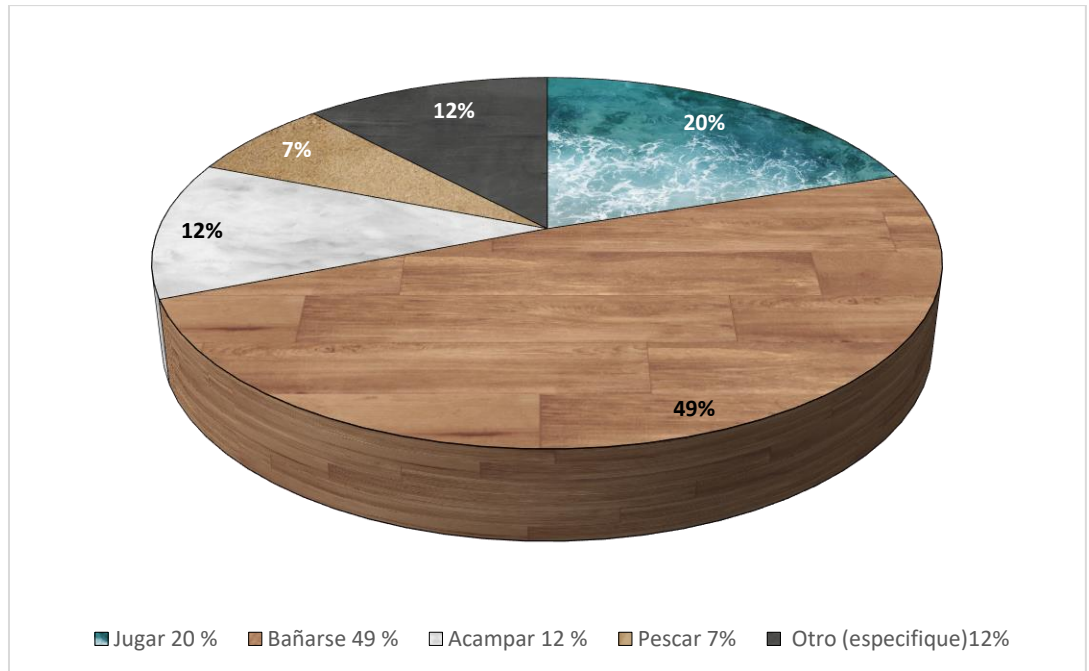


Figura 11. Esquema de porcentajes N° 03

Fuente: Elaboración propia

- Se aprecia que el 49% de la población va a la playa a bañarse como medio recreativo ya que esta es la principal actividad que realizan en los balnearios de la Bahía de Samanco.
- Asimismo, el 20% dice que va a la playa para jugar porque esta actividad sirve como medio de distracción para las personas y ese el motivo real por que visitan las playas según algunos encuestados.
- Existe un 12% que evidencia que al acudir a las playas, van para acampar, esto ocurre mayormente en temporada de invierno, por organizaciones o entre grupos de amigos.
- De la población encuestada, el 7% dice va a la playa a realizar la pesca artesanal en pequeños botes, esto ocurre mayormente cerca al distrito de Samanco.
- Hay un 12% que indica que acude a la playa a realizar otras actividades.

Preguntas 4: ¿Qué actividades recreativas le gustaría experimentar en la playa?

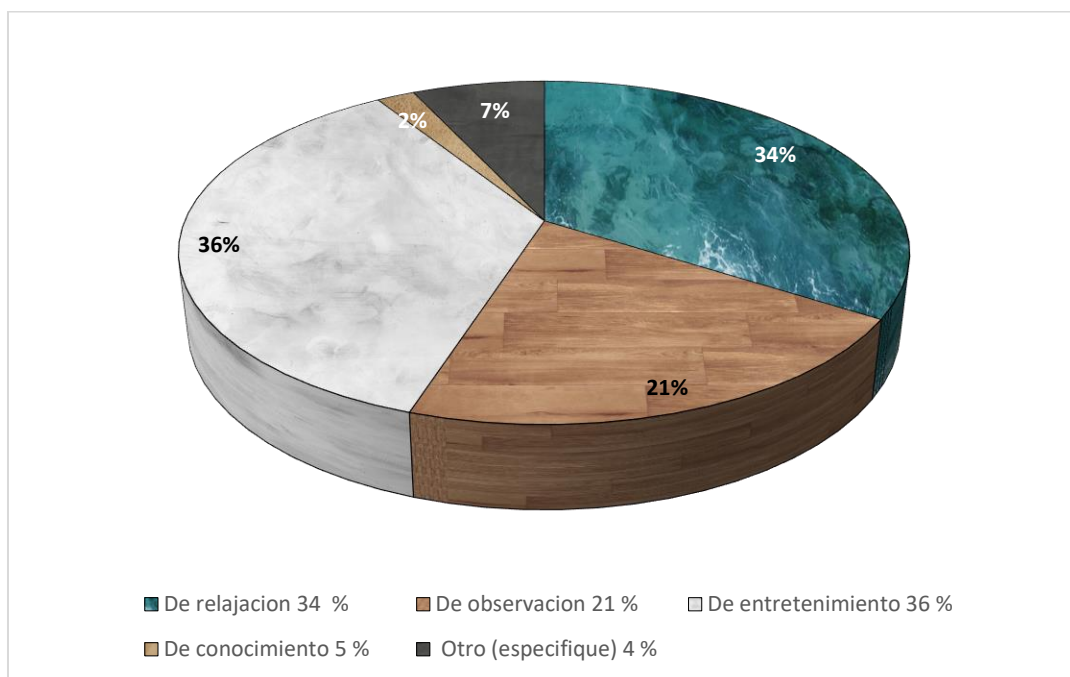


Figura 12. Esquema de porcentajes N° 04

Fuente: Elaboración propia

- Según los resultados obtenidos de las encuestas, el 36% de la población decide que la recreación es lo actividad principal para experimentar en las playas.
- Asimismo, existe un 34%, que le gustaría experimentar las actividades de relajación, porque según los encuestados, la playa es un área que relaja por su sonido y por otras características.
- El 21%, opta por la observación, ya que algunas personas les gusta observar las actividades que se realizan en el mar, y no ejercerlas directamente como medio de distracción.
- El 5% de la población, elige las actividades de conocimiento como medio de distracción, porque le gustaría conocer las condiciones físicas, la flora y fauna que posee estos balnearios.
- Solo el 4% decide que pueden realizar otros tipos de actividades, y según lo respondido, abarca en su mayoría las actividades deportivas, según sus respuestas.

Preguntas 5: ¿Qué actividades deportivas acuáticas le gustaría experimentar en la playa?

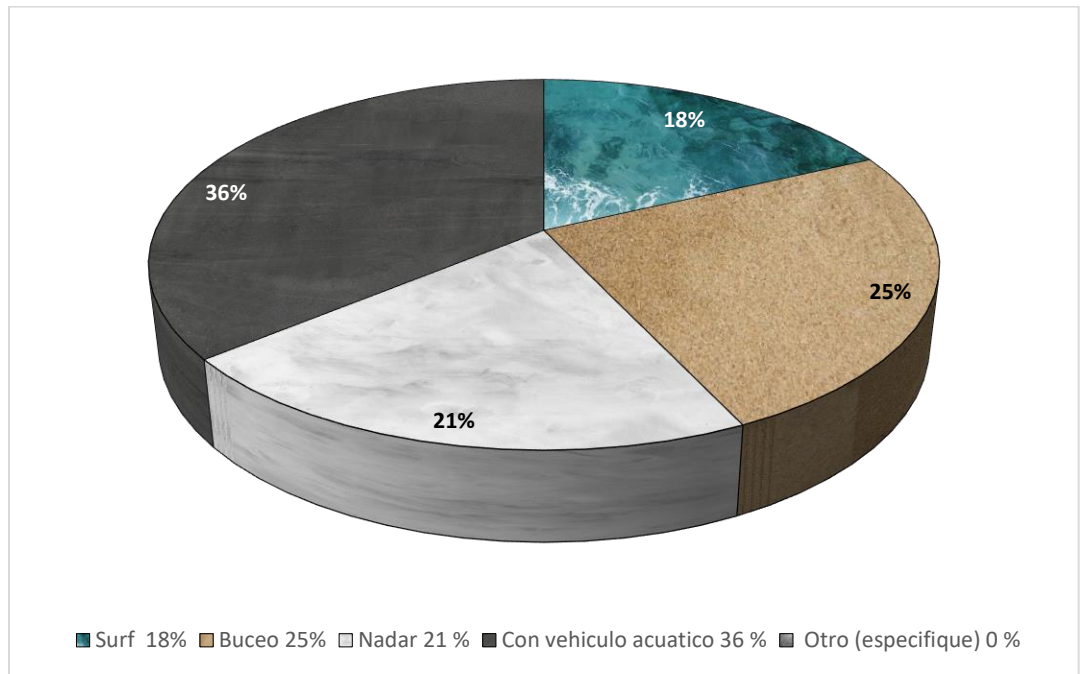


Figura 13. Esquema de porcentajes N° 05

Fuente: Elaboración propia

- Según los resultados obtenidos de las encuestas, el 36% de la población indica que les gustaría experimentar con vehículo acuático las actividades deportivas que se puedan realizar en el mar porque es más entretenido y dinámico según los encuestados.
- Asimismo existe un 25% que está a favor de realizar el buceo, un 21% en nadar y el 18% en surfear, ya que mediante estas actividades deportivas acuáticas se tiene un contacto totalmente directo con el área natural netamente marino y a su misma vez, sirve como medio de conocimiento de los distintos elementos naturales que posee el mar.

Preguntas 6: ¿Qué le gustaría conocer acerca de la Bahía de Samanco para generar turismo?

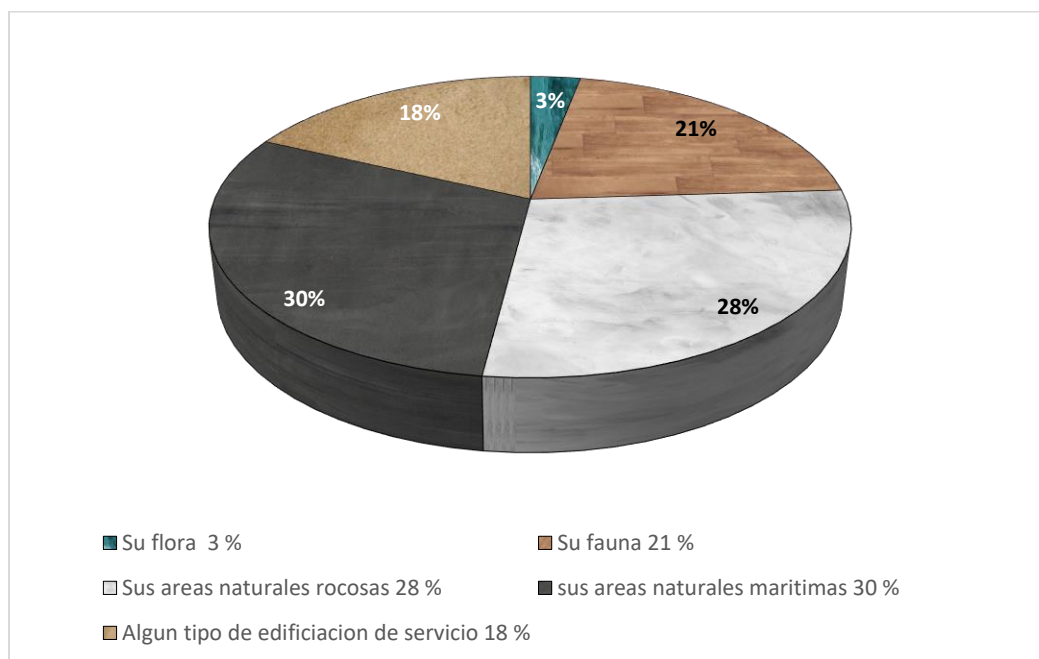


Figura 14. Esquema de porcentajes N° 06

Fuente: Elaboración propia

- Según el porcentaje mayor, equivalente al 30%, indica que para generar turismo en la Bahía de Samanco, se debe conocer las áreas naturales marítimas porque se puede implementar una variedad de actividades recreativas.
- Asimismo, el 28% le gustaría conocer las áreas naturales rocosas como por ejemplo las montañas para realizar actividades como el montañismo, escalinatas entre otras, ya que la Bahía tiene montañas como la península del Ferrol, Cerro Samanco y otras más, las cuales pueden ser aprovechadas.
- Existe un 21% que está a favor de conocer la fauna de la Bahía de Samanco, ya que en el área marítima existe una gran diversidad de animales marinos.
- En menor escala, el 18% le gustaría que existiera algún tipo de edificación de servicio debido a que todas las playas, a excepción de Vesique, que no tienen ningún tipo de edificación.
- En menor escala, el 3% le gustaría conocer su flora.

Preguntas 7: ¿Qué tipo de vehículo marítimo le gustaría conducir para ejercer algún tipo de deporte acuático?

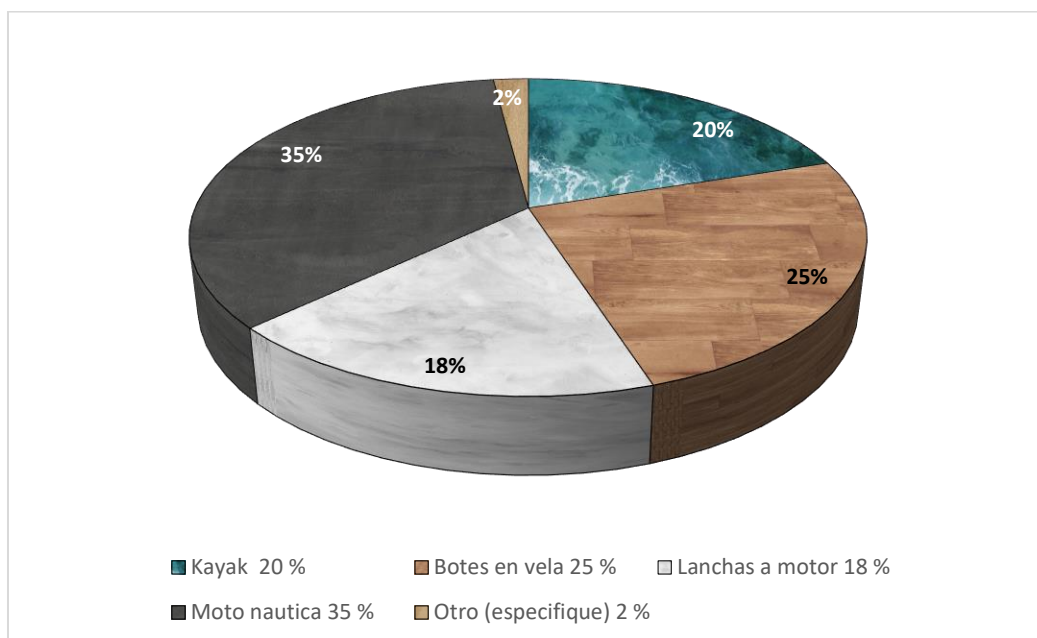


Figura 15. Esquema de porcentajes N° 07

Fuente: Elaboración propia

- Según los datos obtenidos de las encuestas, el porcentaje mayor equivalente al 35%, demuestra que le gustaría conducir la moto náutica para ejercer un deporte acuático en el mar ya que es más dinámico.
- Existe el 25% que le gustaría conducir botes en vela, ya que es una embarcación de competición, y es un considerado un deporte acuático.
- El 20% indica que le gustaría conducir el kayak, porque según la población encuestada dice que este vehículo al ser adherido al cuerpo, te fuerza a realizar más ejercicio físico y esto es bueno para la salud.
- El 18% demuestra que le gustaría conducir lanchas a motor, ya que es una de las embarcaciones de deporte que es más fácil de conducir.
- El menor porcentaje, equivalente al 2%, le gustaría conducir otros vehículos para ejercer algún deporte acuático.

4.1.4. Resultados del objetivo 4:

Determinar de qué manera el desarrollo turístico en el circuito de playas la Bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo.

Mediante entrevista

Pregunta 1: ¿Qué cualidades cree usted que tiene la arquitectura de transporte marítimo en general?

En el Perú, el desarrollo de esta arquitectura no se ha dado de manera acertada, no se ha pensado de manera turística en los aspectos como por ejemplo de llegada mediante el mar como lo hacen otras ciudades, o como deportes para eventos deportivos marítimos. No existen cualidades a nivel nacional referente a la clase de arquitectura que se trata de implementar.

Las cualidades se muestran a nivel internacional, donde esta clase de arquitectura ha desarrollado los sectores portuarios o bordes marítimos de los grandes países como Francia, España, Portugal, hasta incluso en América, en los países de Argentina y Colombia. Esta arquitectura es un gran atractivo turístico, porque se pueden realizar actividades tanto deportivas como recreativas, además también es usada para la llegada o arribo de personas mediante el mar. Entonces en general, se puede decir que esta arquitectura activa las zonas, las vuelve dinámicas, es un aporte para la salud del usuario, sirve como distracción, y aún más si no existe nada en un lugar específico, es símbolo del sector, por que las personas tienen un recuerdo único cuando se habla del lugar. (Castañeda y Acevedo, 2018).

Contrastando con una teoría, cumple con lo que afirma Venturi donde dice que todo objeto arquitectónico debe ser estar pensado de manera que sea un icono y símbolo para el lugar. Gracias a este reconocimiento, el edificio es importante para las personas porque

siempre le darán uso, entonces al generarse esto el lugar se vuelve activo, atractivo, seguro y es más dinámico.

Pregunta 2: ¿Qué criterios arquitectónicos se pueden utilizar de manera estratégica en un equipamiento de transporte marítimo en este circuito de playas?

La arquitectura se puede entender de dos formas, de manera simbólica y de manera racional, ninguna de las dos puede estar separadas. El “simbólico” es a criterio de cada proyectista pero es importante considerarlo. El racional se engloba en dos formas: la primera tiene que ver con las condiciones que demuestra el “contexto” como por ejemplo el clima, el viento, el asoleamiento, la humedad, sus aspectos físicos naturales, y el más importante es el oleaje, la brisa marina, la subida de las mareas, la posibilidad ante un Tsunami o terremoto, hasta cierto punto porque después ya no se puede hacer más. El otro es los sistemas constructivos que se implemente, todos debe estar protegido contra la corrosión, deben soportar el oleaje fuerte si fuera el caso, debe hacerse un análisis de los suelos. Si se habla de otros aspectos como de la forma, de la función o del espacio, no existe una regla que se base en una forma predeterminada, todo es libre, pero se puede asociar con el tema del símbolo. Las funciones son en base a un análisis del lugar, no solo de lo que necesite, sino de lo que pueda fortalecerse y sea factible su construcción. (Castañeda y Acevedo, 2018).

Según la entrevista se asume que lo más importante para el proyecto arquitectónico en este caso es el contexto natural y las condiciones que contiene, porque si no se considera puede tener aspectos negativos como por ejemplo, alterar la esencia natural del paisaje y el edificio mismo corre riesgo si no se tiene en cuenta las condiciones climatológicas y físicas del lugar.

Pregunta 3: ¿Qué usos (actividades) se pueden utilizar de manera estratégica en un equipamiento de transporte marítimo para el desarrollo turístico del circuito de playas de la Bahía de Samanco?

Todo depende de las condiciones del entorno, se entiende que todos los Balnearios de Ancash son muy bonitos pero en su mayoría carecen de equipamientos. Los usos más recomendados para el caso de este tipo de arquitectura, es implementar usos como centros de convenciones, para la exposición y conferencias de los grandes eventos deportivos que se pueden dar, debe existir escuelas o academias que estén dedicadas a este rubro, a la práctica y a la enseñanza de los deportes acuáticos que se pueden dar en el mar. Debe existir sitios de hospedajes temporales, porque si se enfoca en un tema de llegada para los turistas, hay ocasiones que se quedan por algunos días y entonces necesitan hospedarse, un poco de comercio como de restaurantes marinos, todo relacionado al mar. Esto es bueno porque dinamiza el edificio y lo vuelve más activo. Asimismo, deben existir grandes depósitos o almacenes para las embarcaciones, así como talleres para su reparación. En sí, todos los usos que se den, debe estar pensados en relación con el contexto físico y social, analizar si es factible o no y relacionar en gran medida con el tema marítimo. (Castañeda, 2018).

Todo lo que se afirma en la entrevista, tiene relación con el análisis de los referentes proyectuales, porque coincide en cuanto a los usos. Estos proyectos han sido exitosos y por ende han funcionado. Entonces se puede decir que es acertado lo que afirma el entrevistado y se puede aplicar en un contexto como el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

Pregunta 4: ¿Qué impacto causa el implementar un equipamiento de transporte marítimo en las áreas naturales como el circuito de playas de la Bahía de Samanco?

En primer lugar, todo edificio causa un gran impacto. La clase de impacto se ve reflejado si el edificio corresponde al lugar, es decir, si es adecuado para el sitio, si cumple con lo que se requiere y también si ayuda de alguna manera al lugar. El impacto negativo se da mayormente cuando el edificio no corresponde al lugar, no existe un mayor énfasis o análisis profundo para que pueda cumplir con lo que se requiere. No se puede edificar por edificar, siempre debe existir un estudio previo antes de construir. Esta clase de equipamiento de transporte marítimo puede causar un impacto positivo como puede ser el caso del circuito de playas que se está estudiando, ya que carece de infraestructura y de edificios que brinde algún tipo de servicio. Lo que va ser es dinamizar la zona, se va volver atractiva y activa. Deben existir ciertos parámetros para que también no se vea perjudicado el área marítima, pero si se puede dar la arquitectura siempre y cuando no altere su condición natural. (Castañeda, 2018).

Según Acevedo, 2018, no solo se debe considerar el área marítima para no perjudicarla, sino todo lo que lo rodea. Este circuito de playas tiene una fauna como en la mayoría de los litorales del Perú. Entonces toda actividad que se planee no debe alterar esto, no debe perjudicar su hábitat, todo lo que se haga debe estar lejos de esto. Nosotros como humanos siempre alteramos todo, pero como arquitectos profesionales debemos evitar esto para no causar un impacto negativo en lo que contiene el lugar natural.

4.1.5. Resultados del objetivo 5:

Determinar criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo.

Mediante fichas de observación

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

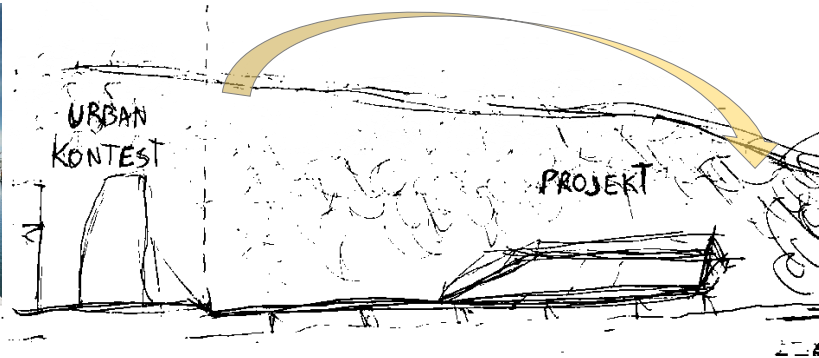
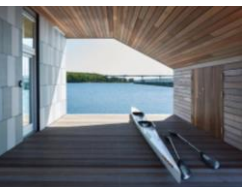
Nº 01

Objetivo 5:

DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

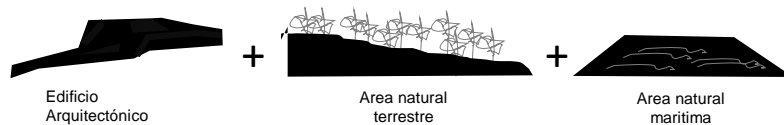
CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS:

IDEA RECTORA Y CONCRETIZACIÓN:



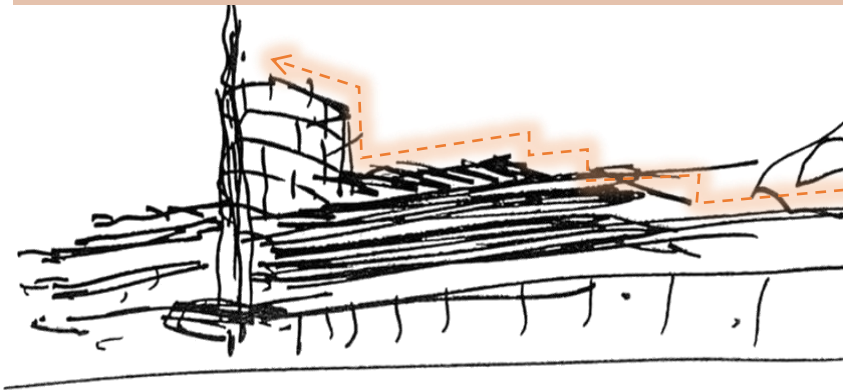
Según los arquitectos afirman que: “el proyecto se encuentra lejos de la orilla, destacando al edificio como un objeto escultórico y centrado en el kayak como un deporte acuático al aire libre. Como el edificio flota, la relación entre el edificio y el agua es tan estrecha que el usuario obtiene la experiencia completa de la práctica de este deporte en su verdadero entorno.” (ArchDaily, 2015, párr. 1)

INTEGRACION CON EL ENTORNO NATURAL



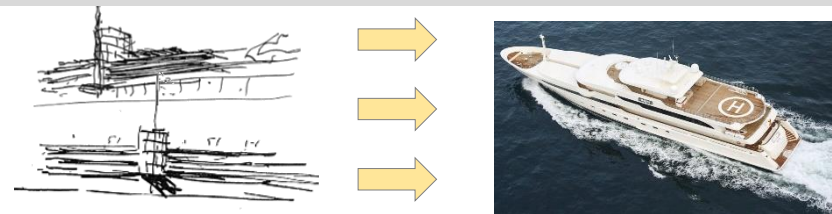
CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS:

IDEA RECTORA Y CONCRETIZACIÓN:



Según los arquitectos: “El edificio como percepción humana debe representar la pieza central simbólica del renovado puerto de Mónaco en homenaje al espectacular litoral del Principado y su legado náutico. Se crea una serie de terrazas que recuerdan la cubierta de una embarcación y avanzan por el puerto para ofrecer las mejores vistas de las regatas marinas o de las carreras del célebre circuito del Gran Premio de Fórmula Uno.” (Foster, 2018, párr. 1)

INTEGRACION CON ELEMENTOS DEL ENTORNO



SINTESIS DE CRITERIOS CONCEPTUALES

Determinar conceptos que se adecuen a las condiciones reales que demuestra el entorno natural donde se edifique.

Tener de referencias los elementos físicos que componen en entorno para un posible concepto del edificio.

El edificio debe mostrar respeto por el entorno natural, y de ser posible, realzar el valor de este mismo.

El edificio puede construirse dentro del mar para tener mejor relación entre el usuario y el entorno natural mismo.

Se debe tratar de generar mas mimesis que contraste para no opacar al contexto natural.

Generar espacios abiertos que tengan conexión tanto el arteificio (edificio) con el contexto marítimo.

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº 02

Objetivo 5:

DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS:



Importancia al contexto natural

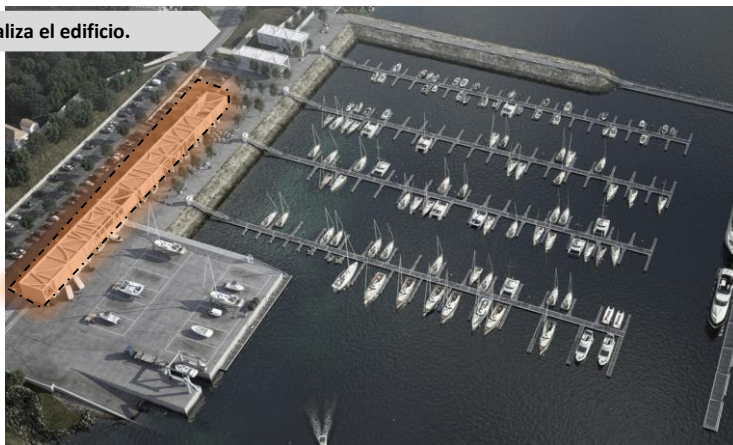


El proyecto le brinda mucha importancia al contexto marítimo para que los usuarios tengan una experiencia única en el desarrollo de las actividades deportivas centradas en el kayak que ejerce el edificio.

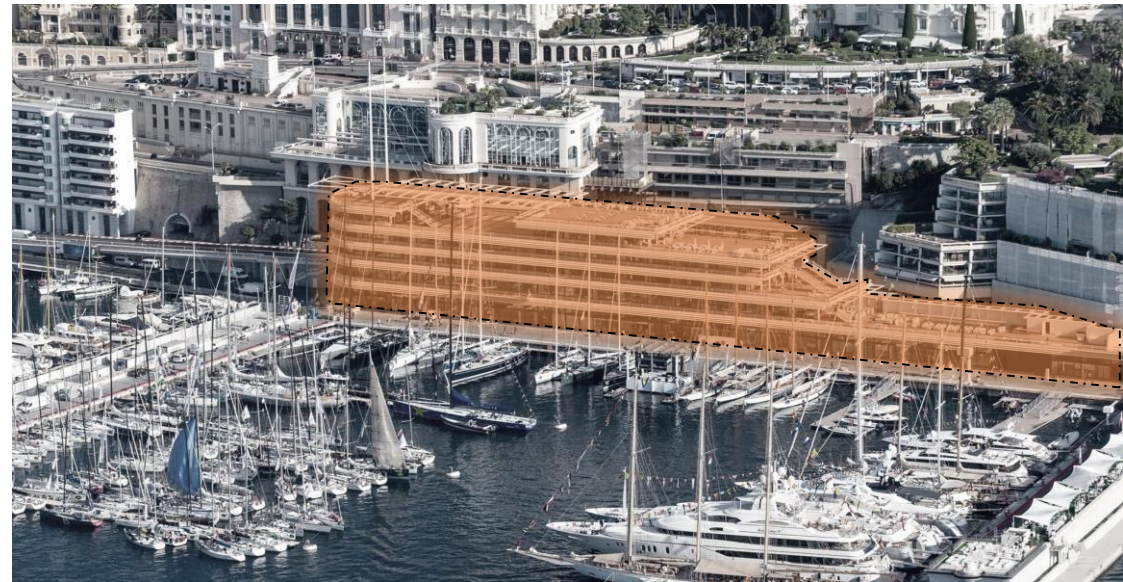
MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

Demuestra las actividades que realiza el edificio.

El edificio demuestra que es un equipamiento marítimo desde cualquier punto que se le aprecie, ya que se desarrollan actividades con vehículo acuático, ya sea como competición o práctica. Esto resulta importante para el desarrollo del sector.



CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS:



Memoria en el usuario

El Club Náutico de Mónaco, a través de su idea inicial que esta inspirada en las embarcaciones típicas del puerto de Mónaco, brinda la percepción de que es una embarcación mas para que se adecue a las condiciones formales y sociales del lugar, de manera que genera un memoria o recuerdo al propósito en el usuario visitante. Esto es importante ya que al hablar de Mónaco, la primera idea que se tiene de esta ciudad es mediante el edificio.

SÍNTESIS DE CRITERIOS SEMIÓTICOS - SIMBÓLICOS

- El edificio demuestra su valor tipológico, es decir, mediante su condición física refleja las actividades que se desarrollan dentro de ente arquitectónico en aporte al área marítima.
- El edificio le da mucha importancia al contexto marítimo, se manera que sea identificable el edificio.
- Se generan recuerdos en el usuario acerca del edificio en relación con el área marítima mediante su condición formal, espacial o funcional, ya que al ser un edificio turístico, es necesario generar esto por la tipología de usuarios que tiene.

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina: N° 03

Objetivo 5: DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

RELACIÓN CON EL ENTORNO:



Integración con el área marítima

El edificio al sobresalir de la orilla del mar, esta edificado directamente en el contexto marítimo, entonces tiene un contacto directo con este. Además al estar centrado en el deporte del Kayak, es necesario hacer ingresar parte de lo natural en el artefacto. Por ende existe una buena integración tanto del contexto natural, del artefacto y de la misma percepción del usuario.



LIMA MARINA CLUB / PRAGMA ARQUITECTOS

RELACIÓN CON EL ENTORNO:



Memoria del paisaje

El edificio refleja la memoria del área natural donde se emplaza, es decir, sigue las formas curvas que expresa las laderas de la costa verde y se implementa en el edificio arquitectónico, para que ambos sean percibidos y tomen un rol importante dentro del sector.

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

CONTEXTO FÍSICO:



"El contexto son las circunstancias que influyen o pueden influir alrededor del ente arquitectónico. El contexto tiene elementos tangibles e intangibles. Entre esos elementos podemos mencionar el elemento urbano, natural, social, histórico y cultural." (Iloret, F., 2010, párr. 1).

Respeto por las alturas

Existe una lectura ordenada de las proporciones del contexto, porque lo que se busca es que exista un respeto por el contexto histórico urbano.



El edificio es destacable por que es percibido tanto del contexto urbano como del marítimo, ya que su condición formal alargada que abarca todo el ancho de su terreno que permite esta percepción del usuario.



Es perceptible por el usuario

SÍNTESIS DE CRITERIOS CONTEXTUALES

- El edificio debe corresponder a las necesidades del contexto, así como también puede ser un ente que repontencialize la zona donde se emplace.
- El edificio debe ser legible dentro del área natural o urbana para que el usuario visitante pueda percibirlo, esto debe demostrarse desde su acceso terrestre y marítimo.
- Debe existir respeto por el contexto en cuanto a su morfología, es decir, el edificio que se proyecte no debe alterar la esencia del lugar, mas bien, este debe adaptarse de manera que tanto el sitio como el edificio destaquen.
- El edificio al ser un equipamiento de transporte marítimo que incentiva al desarrollo turístico, su condición formal y funcional debe tratar de estar integrada al contexto marítimo para una mejor relación entre contexto, edificio y usuario.

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº **04**

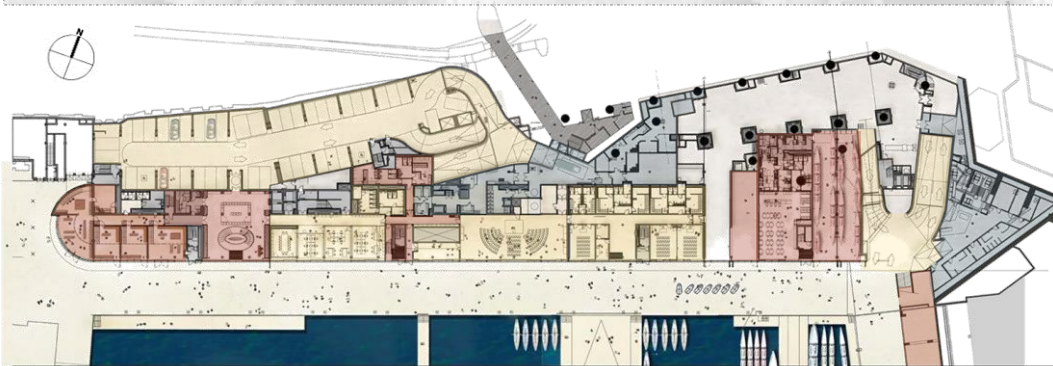
Objetivo 5:

DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

RELACIONES:

ZONIFICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN

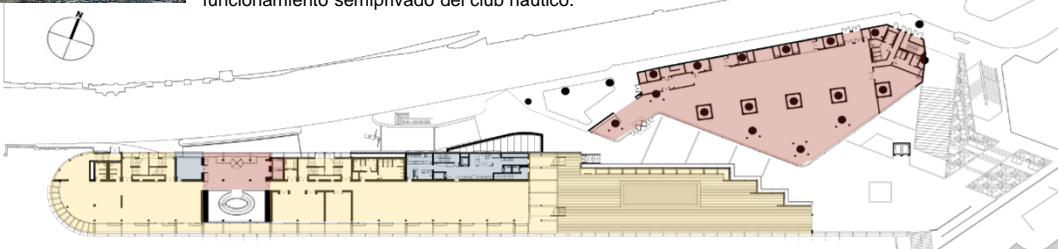
CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS



- | | | |
|----------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| 1. LOCALES COMERCIALES | 4. ESCUELA DE REMO Y YATE | 7. TALLER DE REPARACION |
| 2. OFICINAS DEL CLUB | 5. SALONES DE EVENTOS | 8. ALMACEN GENERAL DE EMBARCACIONES |
| 3. SS.HH, LOCKERS Y DUCHAS | 6. AUDITORIOS | |



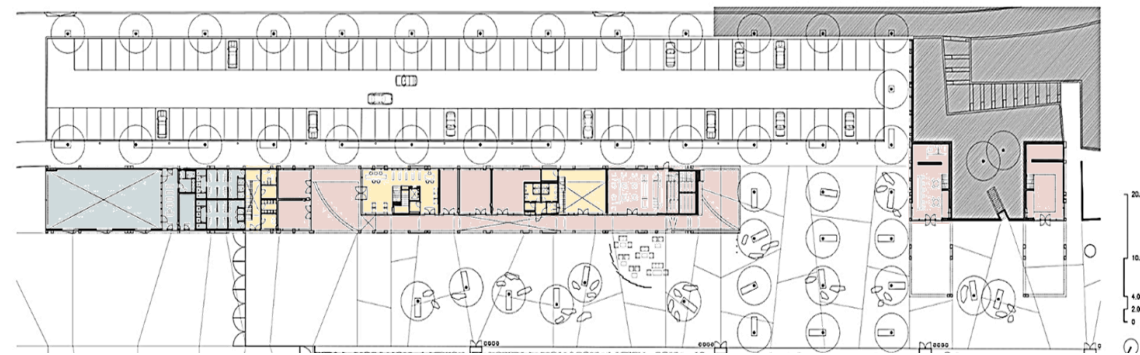
Las relaciones funcionales están divididas por sectores, las zonas de carácter publico, semipúblico y privado. Las publicas están ligadas al funcionamiento constante y atractivo del edificio respecto a su contexto. Las semipúblicas son los ambientes que son para el publico y que es necesario tenerlas en este nivel para la practica de las actividades que se ejercen en el mar. Las relaciones que tienen entre si se dan de manera adecuadas, ya que pueden tener un contacto independiente con el contexto pero a su misma vez, puede hibridarse a través de espacios interiores sin afectar su condición funcional. Los demás ambientes de los niveles superiores están destinados al funcionamiento semiprivado del club náutico.



- | | | |
|----------------------------|------------------------------|-------------------------------------------|
| 1. SALAS SOCIALES DEL CLUB | 3. AREA DE TERRAZA Y PISCINA | 5. HALL PUBLICO |
| 2. RESTAURANTE 3 TENEDORES | 4. SERVICIOS DEL CLUB | 6. CIRC. VERT. A OTROS SERVICIOS DEL CLUB |

LEYENDA GENERAL ■ Área Publica ■ Área Semipública ■ Área Privada

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES



- | | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| 1. LOCALES COMERCIALES | 4. TALLER DE REPARACION | 7. INSTITUTO DE YATES |
| 2. OFICINAS DEL CLUB | 5. ALMACEN GENERAL DE EMBARCACIONES | 8. SS.HH, LOCKERS Y DUCHAS |
| 3. RESTAURANTES 3 TENEDORES | 6. SALON DE EVENTOS | 9. ESPACIO PUBLICO DE EXHIBICION |



La relación se da mayormente entre las funciones publicas entre si, a su misma vez tienen un contacto con la zona privada y semipública, pero no existe una relación entre lo semipúblico y privado. Los ambientes en el primer nivel, están destinados para servir y distraer al publico en relación con el contexto. El nivel siguientes son ambientes de importancia para el proyecto pero con mayor grado de privacidad, es decir, de carácter semipúblico.

SÍNTESIS DE CRITERIOS FUNCIONALES

- Generar en los primeros niveles ambientes mayormente destinados al publico en general.
- Los niveles superiores deben contener ambientes del club, los cuales son de carácter semipúblico ya que tienen un control por el ingreso principal del proyecto.
- Debe ver una zona administrativa la cual controle las embarcaciones de alquiler, y para los eventos deportivos que se realice
- Generar usos comerciales, de convenciones, de educación, posiblemente de cultura, de recreación y deportivo, todo dedicado al transporte marítimo
- Una zona de ss,hh, duchas y lockers destinados al publico que llega recién de las embarcaciones
- Generar zonas de servicios de las embarcaciones, así como su almacenamiento

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº **05**

Objetivo 5:

DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICA

LISTA DE AMBIENTES:

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

CENTRO DE CONVENCIONES	ESCUELA DE REMO Y YATE	ÁREA COMERCIAL
- Hall principal	- Hall principal	- Restaurantes 3 tenedores
- Foyer	- Escalera y Ascensor	- Locales comerciales
- Salas de usos múltiples	- Aulas	
- Salón de eventos	- Talleres	CLUB NÁUTICO
- Auditorio	- Ss.hh, duchas y lockers	- Hall principal
- Servicios Higiénicos		- Recepción
		- Lobby
ÁREA ADMINISTRATIVA	ÁREA PORTUARIA	- Servicios Higiénicos
- Oficinas publicas de inscripción al club.	- Plaza de exhibición de embarcaciones	- Escaleras y Ascensores
- Gerencia General	- Muelles (estacionamiento y arribo de embarcaciones)	- Gimnasio
- Contabilidad	- Servicios Higiénicos, duchas y vestidores públicos.	- Spa
- Marketing	- Locales de venta de implementos de embarcaciones.	- Salones tipo departamentos
- Recursos Humanos	- Gran almacén de embarcaciones medianas	- Salas comunes para socializar
- Sala de Reuniones	- Taller de reparación	- Terraza principal
- Oficinas		- Piscina
- Servicios Higiénicos		- Ss.hh, duchas y vestidores
		- Restaurante del club
		- Bar Lounge del club
		- Zona de dormitorios (Hoteleros)

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

CENTRO DE CONVENCIONES	ESCUELA DE REMO Y YATE	ÁREA PORTUARIA
- Hall principal	- Hall principal	- Plaza de exhibición de embarcaciones
- Foyer	- Escalera y Ascensor	- Muelles (estacionamiento y arribo de embarcaciones)
- Salas de usos múltiples	- Aulas	- Servicios Higiénicos, duchas y vestidores públicos.
- Salón de eventos	- Talleres	- Gran almacén de embarcaciones medianas
- Servicios Higiénicos	- Ss.hh, duchas y lockers	- Taller de reparación
ÁREA COMERCIAL	ÁREA ADMINISTRATIVA	
- Restaurantes 3 tenedores	- Oficinas publicas de inscripción	
- Locales comerciales	- Gerente general	
- Cafeterías	- Sala de reuniones	

SINTESIS DE CRITERIOS FUNCIONALES

CENTRO DE CONVENCIONES	ESCUELA DE REMO Y YATE	CLUB NÁUTICO
- Hall principal	- Hall principal	- Hall principal
- Foyer	- Escalera y Ascensor	- Recepción
- Salas de usos múltiples	- Aulas	- Lobby
- Salón de eventos	- Talleres	- Servicios Higiénicos
- Auditorio	- Ss.hh, duchas y lockers	- Escaleras y Ascensores
- Servicios Higiénicos		- Gimnasio
		- Spa
ÁREA ADMINISTRATIVA	ÁREA PORTUARIA	- Salones tipo departamentos
- Oficinas publicas de inscripción al club.	- Plaza de exhibición de embarcaciones	- Salas comunes para socializar
- Gerencia General	- Muelles (estacionamiento y arribo de embarcaciones)	- Terraza principal y piscina
- Contabilidad	- Servicios Higiénicos, duchas y vestidores públicos.	- Ss.hh, duchas y vestidores
- Marketing	- Locales de venta de implementos de embarcaciones.	- Restaurante del club
- Recursos Humanos	- Gran almacén de embarcaciones medianas	- Bar Lounge del club
- Sala de Reuniones	- Taller de reparación	- Zona de dormitorios (Hotel)
- Oficinas		ÁREA COMERCIAL
- Servicios Higiénicos		- Restaurantes 3 tenedores
		- Locales comerciales
		- Cafeterías

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

ÁREA PORTUARIA	ESCUELA DE KAYAK	CLUB DE KAYAK
- Plaza Publica	- Gran salón de enseñanza	- Hall principal
- Almacén de kayaks	- Servicios Higienicos	- Sala común para socializar
- Taller de reparación de kayaks		- Kitchenette
- Plaza de enjuague	ÁREA ADMINISTRATIVA	- Servicios Higiénicos
- Ss.hh, duchas y vestidores públicos.	- Gerente general	
- Área marítima de embarque o desembarque	- Sala de reuniones	
	- Servicios Higienicos	

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº **06**

Objetivo 5:

DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

ORGANIGRAMA:

El equipamiento de transporte marítimo se divide por 6 zonas: Área comercial, club náutico, centro de convenciones, área administrativa pública, escuela de vela y remo, y finalmente el área portuaria

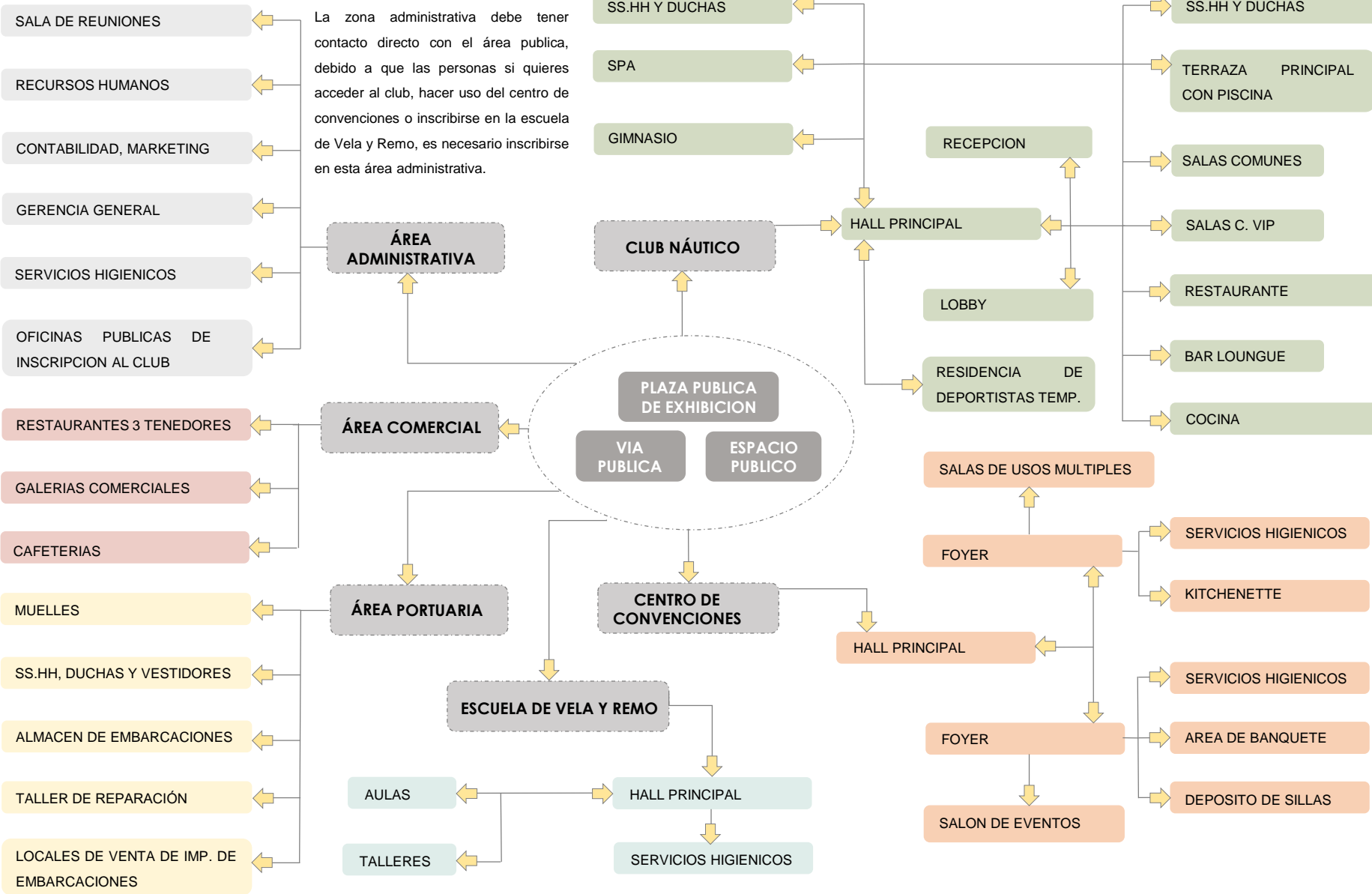
La zona comercial tiene un relación directa con el público. Esta área es necesaria en el edificio para mantenerlo activo, de manera que se hace mas dinámico.

El club náutico es la zona mas privada del equipamiento en general, ya que para ingresar a esta zona, es necesario inscribirse en el área administrativa. Esta zona esta caracterizada por contener ambientes sociales de ocio y entretenimiento.

El Centro de convenciones es la zona donde se realizan las reuniones o exposiciones dentro del edificio de algún evento deportivo, educativo u otro tipo que tenga que ver con el mar.

La escuela de vela y remo es necesaria para aprender y practicar los distintos deportes con vehículo acuáticos que se pueden hacer en el mar. Esta zona puede hacer uso del centro de convenciones si lo requiere.

El área portuaria es la zona exterior que sirven como estacionamiento y arribo de embarcaciones, Además están los ambientes de reparación, venta y servicios.



ZONIFICACION Y DISTRIBUCION

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina: **Nº 07**

Objetivo 5: **DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.**

FLUJOGRAMA:

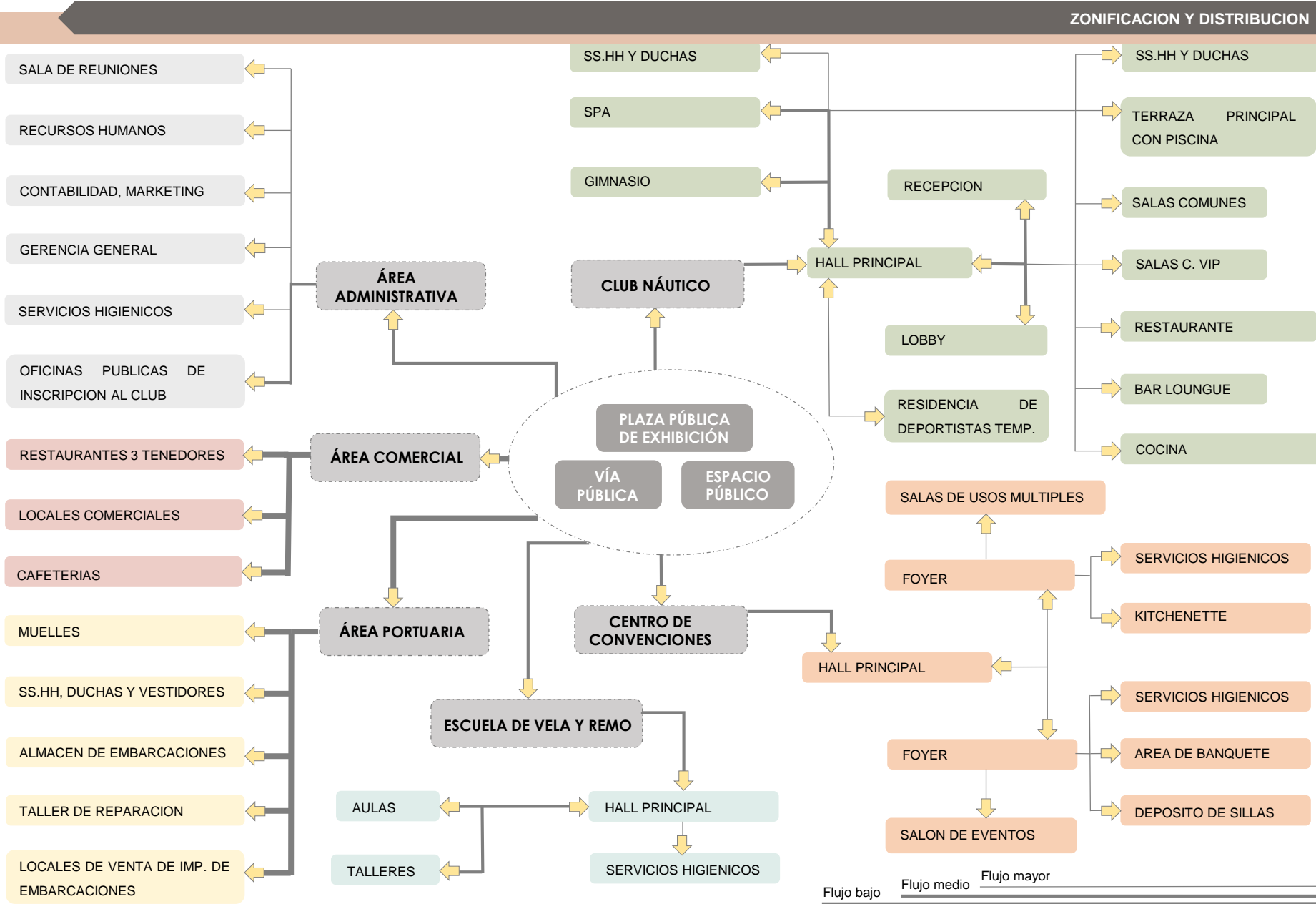
La zona comercial es el sector que mas flujo de personas tiene, debido a que este tiene un contacto directo con el publico, es decir, son ambientes que tienen uso independiente de las otras de manera publica.

El club náutico es la zona mas privada del equipamiento en general, entonces, debido a esta condición el flujo si es mayor en cuanto a las zonas sociales de diversión como la terraza o la piscina, pero al ser un sector en general que se tiene que inscribir primero para poder ingresar, el flujo es menor.

La escuela de vela y remo es el sector que tiene un flujo medio de personas, debido a que el motivo por que asisten a este sector es para aprender o practicar algún deporte con vehículo acuático, mas no es un área donde tenga contacto directo con el publico pero si con el mar.

El área portuaria, al igual que la zona comercial, debe tener un arto flujo por que alberga todas las embarcaciones, también al arribo y esta en el exterior dentro del área marítima, y es publica.

En el centro de convenciones el flujo solo es mayor cuando acontece algún evento, pero al ser esto temporal, mayormente el flujo es menor. Puede ser medio si la escuela o instituto marítimo hace uso de sus ambientes.



Flujo bajo Flujo medio Flujo mayor

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº **08**

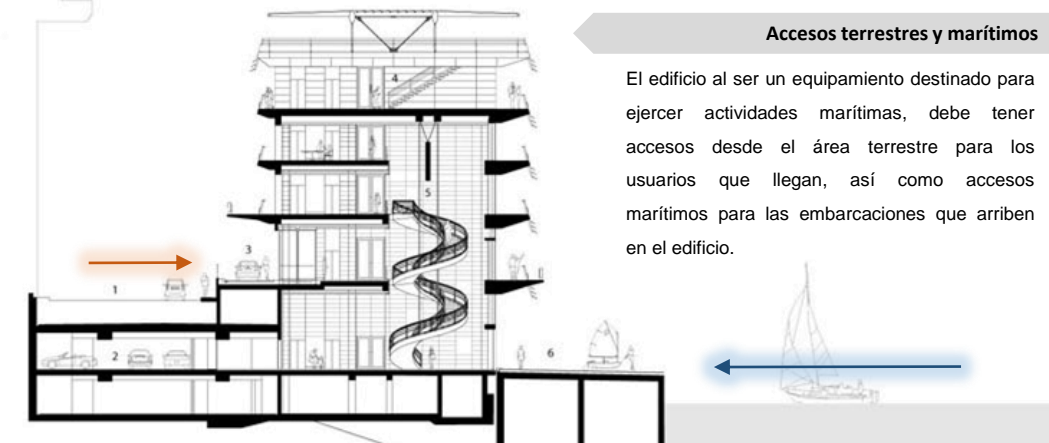
Objetivo 5:

DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

ACCESOS:

CIRCULACIÓN

CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS



Accesos terrestres y marítimos

El edificio al ser un equipamiento destinado para ejercer actividades marítimas, debe tener accesos desde el área terrestre para los usuarios que llegan, así como accesos marítimos para las embarcaciones que arriben en el edificio.

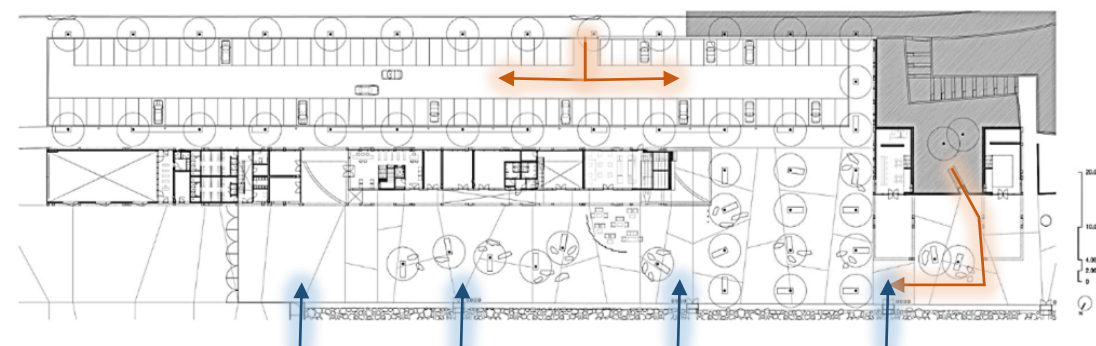
MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

LEYENDA GENERAL

→ Acceso terrestre

→ Acceso marítimo

Accesos públicos

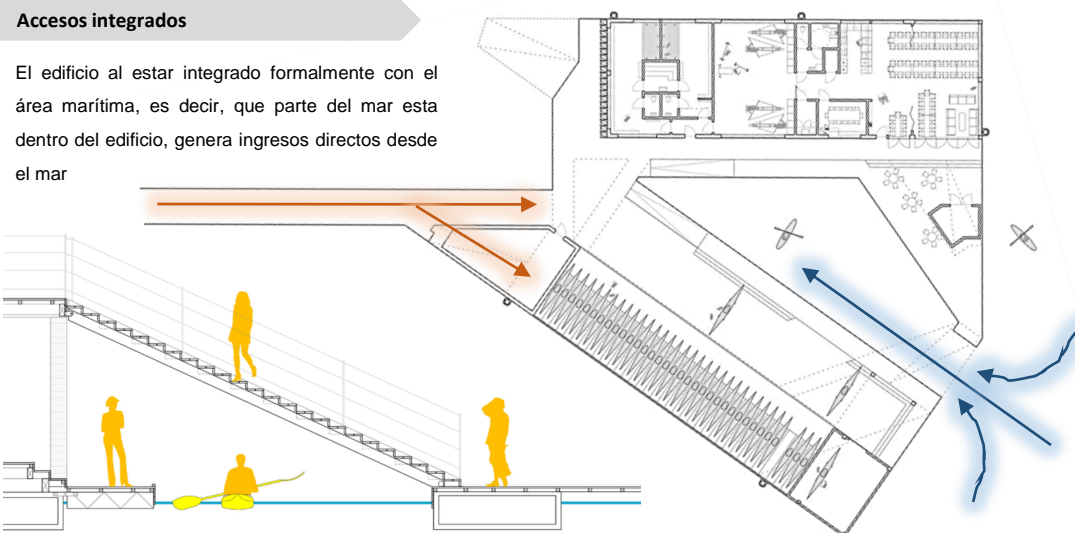


Los usos que predominan en el primer piso deben tratar de hacer que el edificio funcione públicamente todo el día y a su misma vez, tenga relación con las actividades específicas del edificio en el mar. Entonces, si se piensa de este modo, todos los accesos, ya sean terrestres o marítimos, deben ser públicos antes que privados.

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS

Accesos integrados

El edificio al estar integrado formalmente con el área marítima, es decir, que parte del mar esta dentro del edificio, genera ingresos directos desde el mar



SÍNTESIS DE CRITERIOS FUNCIONALES

- Los accesos que se implementan en el edificio arquitectónico debe ser legible para el usuario
- Cuando se accede al edificio, desde la primera experiencia, debe estar pensado para que funcione públicamente.
- Los accesos deben ser claros en cuanto a su tipología, es decir, si son accesos terrestres, estos deben ser mas claros para los usuarios que lo visitan peatonalmente y si son accesos marítimos, de igual manera, pero pensando en las embarcaciones que arriban al edificio.
- Las embarcaciones tendrán acceso desde el mar, y se arribaran en los muelles que deben estar implementados si o si en el edificio.
- Las embarcaciones deben tener acceso al área terrestre para su almacenamiento o mantenimiento que necesite.

FICHAS DE OBSERVACIÓN

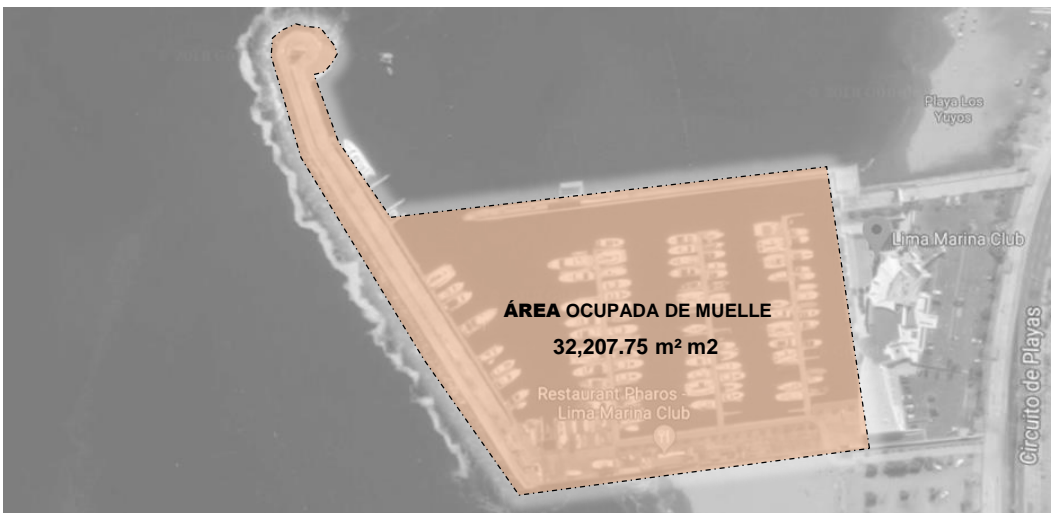
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina: **Nº 09**

Objetivo 5: **DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.**

ANTROPOMETRÍA:

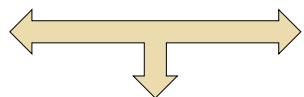
LIMA MARINA CLUB/ PRAGMA ARQUITECTOS



MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES



Área ocupada de muelles



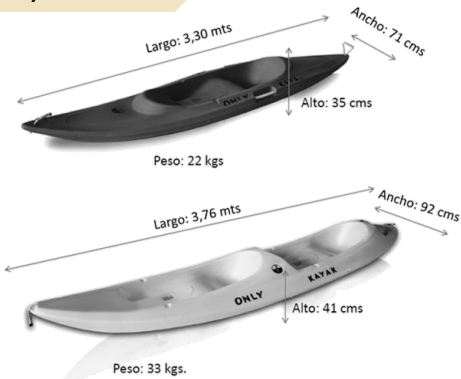
El área donde están los muelles en ambos proyectos ocupan una superficie marítima que va desde los 32 000 m2 hasta los 39 000 m2 aproximadamente. Ocupan bastante área por su tipología y por la gran cantidad de embarcaciones que albergan en el proyecto arquitectónico.



CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS

Medidas antropométricas de algunas embarcaciones

Kayaks



Yates

Los yates pueden variar en sus dimensiones. Generalmente el ancho de un yate va desde los 8m hasta los 14m, y en su largo va entre los 30m hasta los 90m. La altura depende del numero de pisos que se implemente en un yate.



Motos Náuticas, de agua o Jet Ski

Las motos náuticas, de agua o conocidas como Jet Ski, varían en sus dimensiones. En cuanto a su ancho, generalmente miden entre los 1.2m a 1.5m y de largo miden entre los 3m hasta los 4.5m .



Barcos a motor o en Vela



Generalmente en su ancho miden entre los 2.0m a 3.3m y de largo miden entre los 4.5m hasta los 7.5m .

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº 10

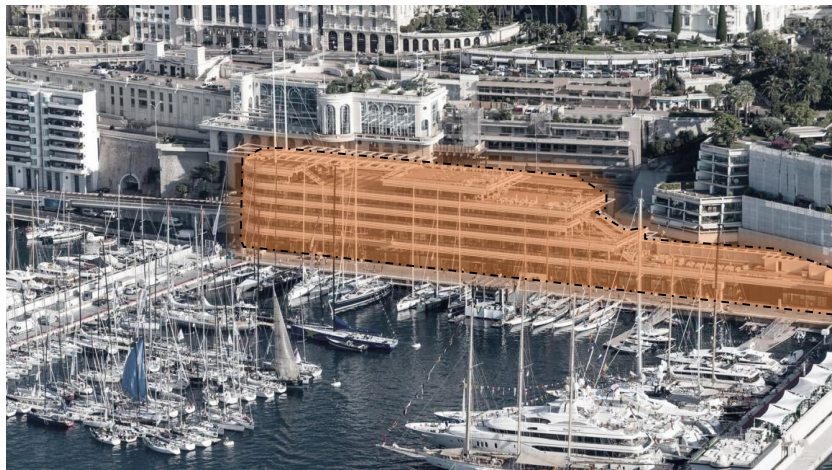
Objetivo 5:

DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

PRINCIPIOS ORDENADORES:

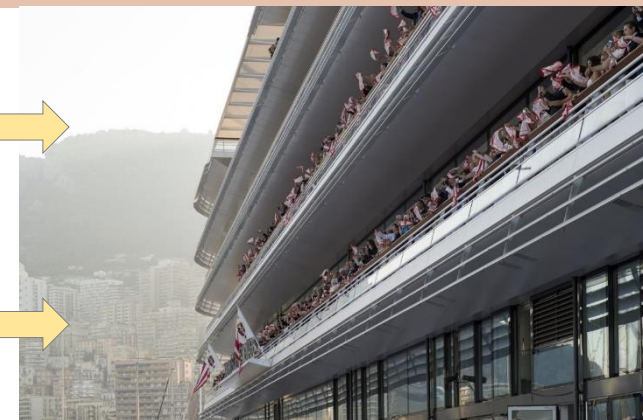
CLUB NAUTICO DE MONACO

FOSTER + PARTNERS



Asimetría de características simétricas

La volumetría de este edificio arquitectónico de estudio es uniforme, es decir, es un solo volumen que tiene características asimétricas por la serie de terrazas que va formando. A su misma vez, el edificio demuestra también ser simétrico, debido a la presencia continua de sus elementos como los barandales en sus balcones continuos. Entonces, todas estas clases de sus elementos se repiten en todos sus niveles, reflejando una lectura integral del edificio a pesar de que la volumetría general es asimétrica.



Volumetría jerárquica

El objeto arquitectónico tiene como resultado de su composición tres formas independientes que albergan funciones. Al ser independiente, buscan una lectura integral del proyecto a través de sus formas rectangulares, de su materialidad y de su sistema estructural curvado expuesto. El edificio mas grande demuestra la jerarquía que debe de tener al contener las funciones principales del proyecto.

SÍNTESIS DE CRITERIOS FUNCIONALES

- Memoria del contexto natural, es decir, adaptación formal del entorno.
- Volumetría general de gran impacto visual sin alterar el contexto natural

- Si el volumen es asimétrico y quiere reflejar cierta simetría, se puede dar a través de sus elementos que componen el edificio.
- Aterrazados que conectan espacios interiores con el exterior,

MARINA DOURO
ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES



Memoria del contexto natural

En este caso, el edificio tiene las características parecidas a los edificios antes mencionados, pero aquí el enfoque es distinto, porque para concebir esta forma, se basaron en el contexto natural que lo rodea, específicamente en las laderas de la Costa Verde de Lima, entonces su forma se adecua a su contexto natural



LIMA MARINA CLUB

PRAGMA ARQUITECTOS

FICHAS DE OBSERVACIÓN

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina: N° 11

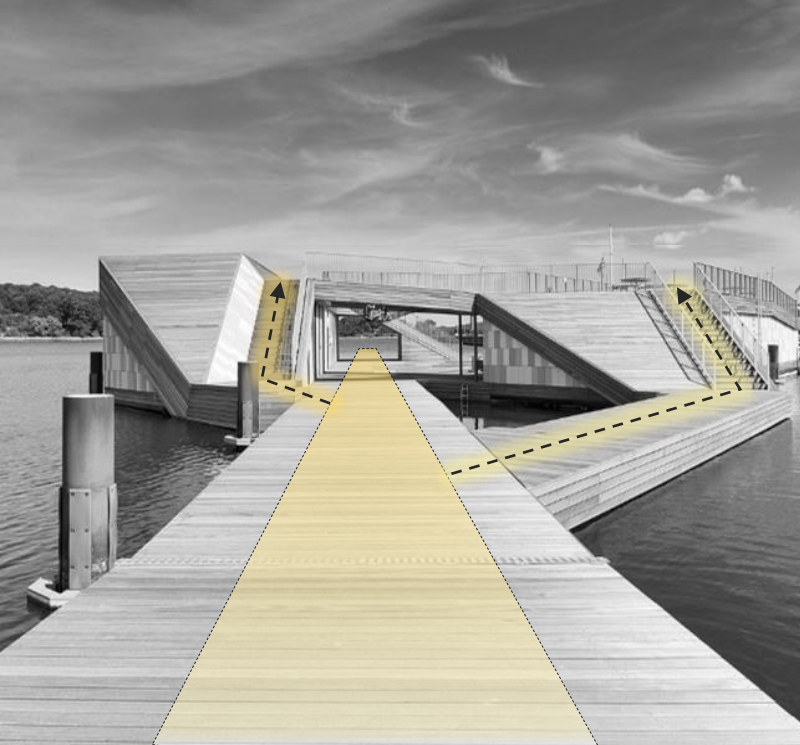
Objetivo 5: DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS:

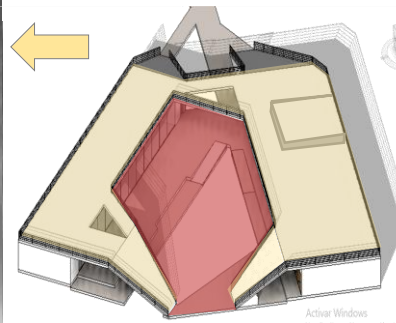
CLUB NÁUTICO DE MÓNACO / FOSTER + PARTNERS:

RELACIONES ESPACIALES

El presente proyecto tiene como criterios arquitectónico espacial la integración de espacios que carácter público y semiprivados, aunque también es factible con ambientes privados, para que el usuario tenga la idea de lo que se realice en el interior del edificio. Todo esto se genera de manera perceptiva.



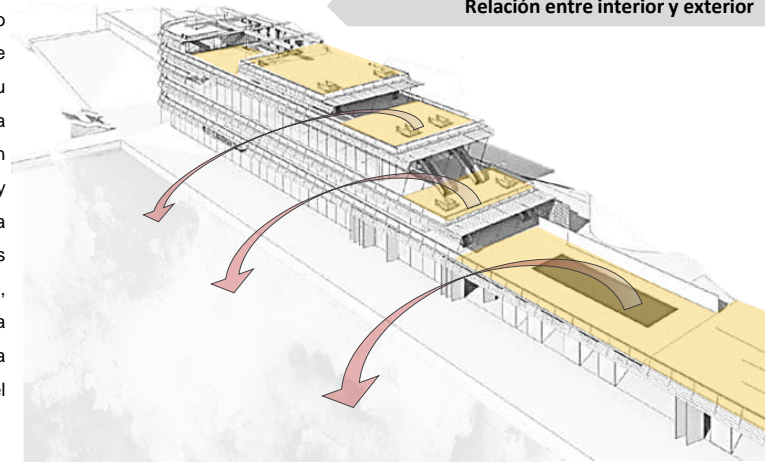
Relación entre público y privado



- Espacio semiprivado
- Espacio público

El Club náutico de Mónaco al tener una serie de aterrizados en su condición formal, genera una buena relación espacial entre el interior y exterior, ya que la persona estando en estos espacios abiertos del edificio, percibe el mar de manera visual, generando una buena relación y lectura del espacio.

Relación entre interior y exterior



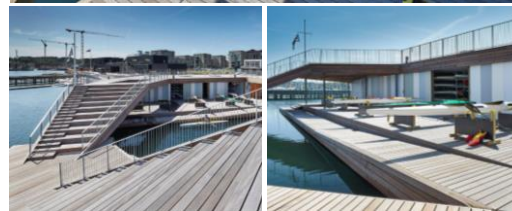
Relación natural y artificial de espacios



- ➔ Lo más destacable del Club Flotante de Kayak, es que hace ingresar parte del mar en el interior del edificio mediante un espacio abierto, esto genera una muy buena relación entre las actividades que realiza el edificio como un ente artificial y el espacio natural, de manera que el usuario ya estando en el proyecto arquitectónico percibe el mar directamente. Entonces se puede decir que la relación entre edificio, contexto marítimo y usuario es importante.

Permeabilidad

El proyecto arquitectónico tiene la permeabilidad muy clara. Esto se aprecia desde el inicio del proyecto en su eje principal, para finalmente culminar en el edificio, pero la permeabilidad sigue dándole valor al contexto natural marítimo.



SÍNTESIS DE CRITERIOS ESPACIALES

- Se puede generar permeabilidades para darle valor al área marítima, también es factible generar esto a un espacio principal del edificio.
- Este tipo de arquitectura es necesario concebir la integración del espacio marítimo en el edificio mismo.
- El edificio tiene espacios públicos, semipúblicos y privados, entonces para generar una relación se puede dar espacialmente de manera visual
- Las relaciones entre el interior y el exterior es importante para percibir las actividades que se ejercen en el mar.

FICHAS DE OBSERVACIÓN

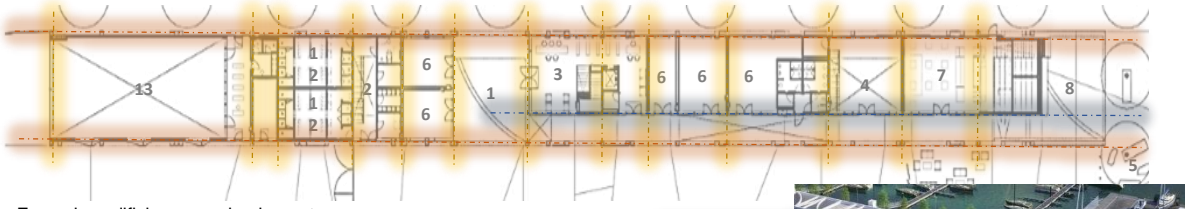
ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina: **Nº 12**

Objetivo 5: **DETERMINAR CRITERIOS ARQUITECTÓNICOS DE LA ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.**

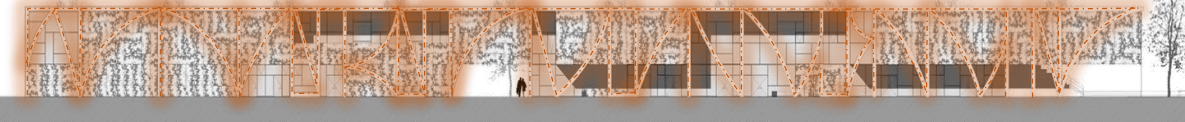
SISTEMAS ESTRUCTURALES

Estructuras de concreto armado.



En el edificio se implementa sistemas por placas de concreto armado para garantizar la firmeza, durabilidad y resistencia del edificio.

Columnas y placas en el eje Vertical
Columnas y placas en la luz menor
Envolvente estructural que unifica la estructural general del edificio



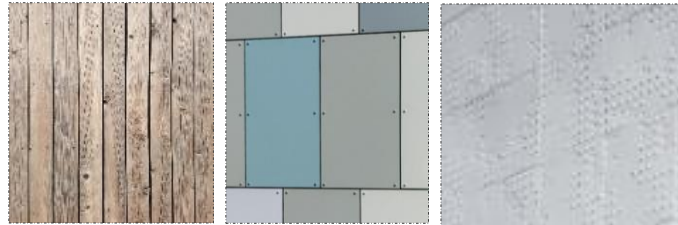
Envolvente de Acero estructural.

El edificio tiene una envolvente estructural metálica que se ancla a la estructura de concreto armado. Esta idea pertenece a la etapa conceptual, pero su fin real es que ayuda al edificio a tener mas resistencia y estabilidad, y poder abarcar grandes luces para que el espacio quede mas limpio.

CLUB FLOTANTE DE KAYAK / FORCE4 ARCHITECTS:

Materialidad empleada.

La materialidad que se emplea en este edificio se integra al contexto marítimo formalmente. Cada material implementado esta en base a las condiciones del territorio marítimo para que tenga una larga durabilidad



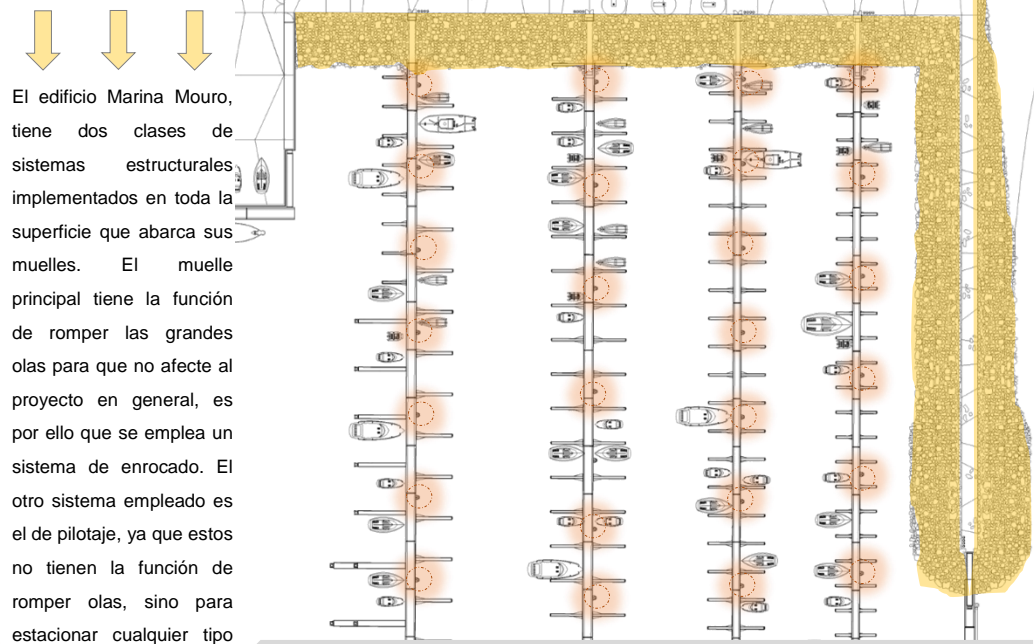
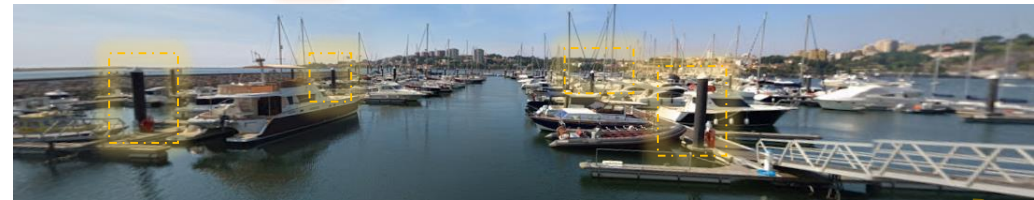
SÍNTESIS DE CRITERIOS ESTRUCTURALES

- Entre sus sistemas estructurales se emplea sistema por placas, porticado, todo de concreto armado.
- Otro de sus sistemas que se pueden emplear son los de acero estructural
- Para los muelles, se emplea sistemas de enrocado para el muelle rompe Olas, y para los demás con sistema por pilotaje.
- La materialidad corresponder a las condiciones físicas y climatológicas del territorio marítimo.

MARINA DOURO / ARQUITECTOS BARBOSA & GUIMARAES

Sistema por pilotaje

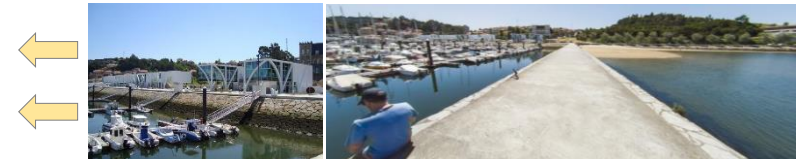
Sistema rompeolas de enrocado



El edificio Marina Mouru, tiene dos clases de sistemas estructurales implementados en toda la superficie que abarca sus muelles. El muelle principal tiene la función de romper las grandes olas para que no afecte al proyecto en general, es por ello que se emplea un sistema de enrocado. El otro sistema empleado es el de pilotaje, ya que estos no tienen la función de romper olas, sino para estacionar cualquier tipo de vehículo acuático. Este sistema hace estar flotando al muelle y el enrocado tiene un sistema directo con el mar.

Sistema rompeolas de enrocado

Sistema de enrocado



4.2. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

4.2.1. Objetivo específico 1

Conocer el impacto que ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

Es necesario conocer el impacto que ha tenido el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco porque nos ayuda a saber un poco más de la demanda turística actual que tiene el sitio. Pero no solo es eso, sino también sirve para identificar el valor que le dan los visitantes al sitio.

Según la entrevista realizada al sub gerente de turismo y promoción Mypes de la MPS: Oliver Fernández Huertas, el circuito de las playas de la Bahía de Samanco es un destino turístico que ofrece la provincia para que el usuario visitante pueda recrearse o distraerse. En este lugar, según los resultados de las encuestas, se desarrollan actividades básicas como jugar, bañarse o acampar por los visitantes. Al desarrollar esta diversidad de actividades, los balnearios, requieren mantenimiento y esto se puede abastecer mediante los ingresos que generan los turistas, pero si no existen ingresos ni actividades más interesantes que las básicas (jugar, bañarse, acampar, etc), estas áreas naturales se vuelven más desoladas, abandonadas porque mayormente es visitado en temporada de verano por los habitantes del contexto local y en menor porcentaje por los turistas.

Para que esto ocurra, la Municipalidad Provincial del Santa plantea estrategias mediante planes ilustrados y difusión de los balnearios a través de medios de radio, televisión o internet. Además se tiene coordinaciones con todas las municipalidades distritales para desarrollar festivales, actividades deportivas, culturales y sociales en los balnearios.

El objetivo principal de la municipalidad es que el turismo sea uno de los ejes principales de desarrollo económico para la provincia ya que esta actividad genera ingresos a los distritos comprometidos y por lo tanto mejora la economía local; por esta razón es bueno tener mayor ingresos de turistas para que aumenten los ingresos monetarios al lugar y esto pueda servir como por ejemplo para el mantenimiento adecuado de las áreas naturales marítimas, así como de los posibles servicios que puede brindar. Para ello, Alcedo (2015) sostiene que cuando un territorio se convierte en objeto turístico, es necesario que esté adecuado para la demanda que pueda recibir, dotándolo de infraestructura y servicios que los turistas requieran. Todo esto se entiende como formas de desarrollo turístico entendidas en un sentido socioeconómico.

Si se habla del estado actual del circuito de playas de la Bahía de Samanco, se puede afirmar que las playas como la Caleta Colorada, El Dorado, Lancon y Atahualpa carecen de infraestructura y de servicios. Solo Vesique es la única playa que tiene infraestructura adecuada y ciertas edificaciones que brindan servicios para degustar, distraerse y hacer otro tipo de actividad recreativa.

El estado actual del circuito de playas demuestra que tiene las condiciones suficientes para la utilización y la implementación de infraestructuras que permitan ejercer actividades recreativas, deportivas o otra actividad ligada al turismo.

Este territorio en la actualidad se ha convertido en un destino turístico dentro de la provincia, y es el más importante dentro del rubro turístico para los distritos de Nuevo Chimbote y Samanco pero su deficiencia es que no tiene los servicios suficientes para generar un turismo óptimo.

4.2.2. Objetivo específico 2

Conocer el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

Es importante conocer el estado actual del circuito de playas porque se identifica las características naturales físicas que tiene, así como sus elementos que las complementan, entonces a partir de este reconocimiento del territorio, se puede realizar alguna estrategia que ayude a repotencializar y activar la zona.

Mediante las fichas de observación, se sabe que el circuito de playas de la Bahía de Samanco está dividido en 5 balnearios conformados por la Playa Caleta Colorada, El Dorado, Lancon (Alconcillo), Atahualpa y Vesique, que están compuestas por elementos naturales y artificiales.

4.2.2.1. Aspectos Naturales

El circuito de playas de la Bahía de Samanco es un área natural, para ello el Ministerio del Ambiente (2016) lo define como espacios terrestres y marinos del territorio nacional reconocidos, establecidos y protegidos legalmente por el Estado como tales, además son lugares de importancia para la conservación de la diversidad biológica y demás valores asociados de interés cultural, paisajístico y científico, así como por su contribución al desarrollo sostenible del país.

Según las fichas de observación, el circuito de las playas es un área natural que está conformada físicamente por el mismo mar, las zonas montañosas como la península del Ferrol o el Cerro Samanco dentro de las más resaltantes, las zonas arenosas en el borde costero de todas las playas y algunos sectores semipantanosos alejados del mar. Dentro del mismo mar, se encuentra una gran diversidad de especies marinas, la cual ha sido muy importante para la pesca artesanal en el distrito de Samanco.

Además las fichas de observación y el estudio realizado por el Instituto del mar del Perú, detalla específicamente todas las especies marinas que tiene contiene la Bahía. Asimismo, el estudio batimétrico que se realizó, demuestra que la profundidad máxima de la Bahía llega a los 40 metros.

Se observa que la playa Atahualpa presenta un oleaje más fuerte en comparación con las demás playas, debido a que la dirección del viento tiene mayor impacto en este sector de la bahía, esto ha ocasionado que la demanda de visitas se vea afectado en el transcurso del tiempo, a tal límite de que las autoridades locales restringieron el pase al balneario hasta la actualidad.

Mientras que la playa Caleta Colorada y el Dorado presentan un oleaje más débil, por ende esto es más adecuado para los bañistas.

El circuito de playas tiene sus valores naturales propios para la cual, Francisco de Gracia (2009), dice que toda área natural no debe ser modificada, porque alteraría sus valores naturales y paisajísticos, lo cual es muy significativo para el lugar mismo.

4.2.2.2. Aspectos Artificiales

Todo objeto creado por la mano del hombre significa que es un ente artificial, que es lo opuesto a un elemento de condición natural. Entonces, contrastando con la realidad del circuito de playas, se puede decir que existen elementos artificiales que satisfacen algún tipo de necesidad que requiere el mismo usuario.

Mediante las fichas de observación, se puede decir que la playa Vesique al ser el balneario más importante de la Bahía debido a la alta demanda de visitas que tiene en comparación con los otros balnearios, es la única que posee edificaciones que brindan algún tipo de servicio recreativo o de otro fin; además de que cuenta con

infraestructura vial adecuada. La Caleta Colorada, es la única playa, que debido a su ubicación geográfica dentro de la Bahía, su accesibilidad es más complicada, ya que para llegar, es necesario tomar una lancha o bote a motor y rodear la zona montañosa hasta llegar al balneario o también se puede ir caminando y escalando por el borde del cerro de la Península del Ferrol. No existe una infraestructura vial con vehículo terrestre para llegar a este Balneario. Para los demás Balnearios, existen vías de trocha que te llevan a estos mismos o por el Aeropuerto de Nuevo Chimbote.

Entonces, si se habla de las existencia de los elementos artificiales como los edificios que tiene el circuito de playas, hay una teoría que también hablan acerca de implementar esto, para la cual Francisco de Gracia (2009) afirma que toda edificación perturba el medio ambiente ya que esto es un ente artificial, y el área natural como tal tiene sus principales valores paisajísticos que no deben ser alterados, pero no afirma que se pueda intervenir dentro de él.

Según su postura, afirma que las edificaciones “vernaculares” tienen tradiciones, cultura, además de que no provocan un impacto negativo, sino por el contrario, tienen un respeto por la naturaleza y una mayor mimesis en memoria y referencia del lugar. Por poseer estas características, el edificio arquitectónico no es más importante, sino el entorno natural que lo rodea.

La arquitectura que reflejan las edificaciones existentes en la playa Vesique no es más que la demostración de una arquitectura tradicional del Perú, donde se emplea elementos constructivos tradicionales como ladrillo y concreto, pero se mezclan con otros tipos de elementos constructivos más naturales como esteras, piedras, palos de madera, carrizos, entre otros.

4.2.3. Objetivo específico 3

Determinar las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

Es importante realizar este objetivo porque el fin de este es dar a conocer las actividades marítimas que desarrolla la población en el circuito de playas de la Bahía de Samanco. Además es importante, porque también se da a conocer las actividades que necesita, así como las que les gustaría realizar, teniendo como fin el desarrollo de otras actividades distintas a las que se realiza la población en la actualidad.

Mediante las encuestas realizadas a la población Neochimbotana, se determinó que las actividades marítimas que mayormente ejercen las personas en el circuito de playas de la Bahía de Samanco son jugar, bañarse y Acampar, ya que, como se mencionó en las fichas de observación del objetivo 2, carecen de infraestructuras y equipamientos donde puedan realizar algún otro tipo de actividad, por ende, realizan estas actividades básicas para entretenerse o distraerse.

Asimismo, mediante la misma encuesta, se determinó que le gustaría realizar otras actividades como recreativas y deportivas dentro del mar.

Hablando de las actividades deportivas dentro del mar, los autores Cisneros y Anguiano Plazola (1980) afirman que es importante generar actividades deportivas en el mar, porque el usuario que la ejerce tendrá la oportunidad de percibir e integrarse más con el espacio natural marítimo ejerciendo el fin deportivo y esto le resulta beneficioso para la salud de la persona.

Para ello, las personas determinaron específicamente que les gustaría realizar actividades deportivas acuáticas como surf y Buceo, porque es algo más interesante de las actividades típicas que se realizan en la playa, pero en si, lo que mayormente se desea, es ejercer actividades deportivas

con vehículo acuático, porque es algo más novedoso y algo que no se realiza en el contexto local, ya sea mediante vehículos de Kayak, Botes en Vela o Motos Náuticas que lo que mayormente prefieren. Para la realización de las actividades deportivas con vehículo acuático, es necesario tener bastante conocimiento acerca de su desarrollo ya que si no se ejerce adecuadamente puede terminar afectando al mismo usuario.

Esto se confirma con el análisis de los referentes proyectuales, por ejemplo, en el caso del Club Náutico de Mónaco, para que exista mayor conocimiento de la realización de las actividades marítimas con vehículo, se implementa una escuela que enseña y hace practicar a sus estudiantes, la diversidad de deportes acuáticos con vehículos que se puede realizar dentro del mar. Además, cuando existe algún evento deportivo marítimo importante para la comunidad local, existe bastante difusión, donde se exhibe los vehículos tanto en el interior como en las plazas del exterior, dando charlas y conferencias en su centro de convenciones acerca de la realización de los múltiples deportes marítimos con vehículos acuáticos. Todo esto también se ve reflejado en su comercio implementado, vendiendo productos acerca del mar o implementos que sirven a los vehículos mismos. Para realizar todas estas actividades, es cierto que se debe desenvolver en el mismo mar, pero también es necesario tener de complemento a un equipamiento que pueda brindar todos estos servicios.

Muy aparte de las actividades que se ejerce actualmente en el circuito de playas, desarrollar otras actividades que ya se mencionó anteriormente, resulta beneficioso para el lugar, porque lo volvería más atractivo, más activo, y podría funcionar en todas las temporadas del año, entonces incrementaría las visitas tanto locales como extranjeras porque es algo único que se realiza en el contexto local y nacional, por ende el desarrollo turístico incrementaría.

4.2.4. Objetivo específico 4

Determinar de qué manera el desarrollo turístico en el circuito de playas la Bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo.

Desarrollar este objetivo es importante para la presente investigación, porque se pretende implementar la variable arquitectónica en la variable de la realidad problemática, es decir, mediante la aplicación de la arquitectura de transporte marítimo se pretende incrementar el turismo en el circuito de playas de la Bahía de Samanco. De esta manera, la investigación tiene un aporte, ya que mediante un ente arquitectónico se soluciona una problemática actual. Por ello, es necesario ver el escenario local actual brevemente, ya que esto resulta más factible para la aplicación de este tipo de arquitectura en el circuito de playas.

Según las entrevistas realizadas a los arquitectos Castañeda Silva y Acevedo Colina, (2018) indican que el desarrollo turístico mediante la aplicación de este tipo de arquitectura no se ha dado en el contexto local, esto es evidente por que las fichas de observación del estado actual indican que no existe ningún equipamiento de impacto que haya sido beneficioso en cuanto al incremento turístico para los balnearios, es más, según las encuestas realizadas, indican que en este circuito solo se encuentra el desarrollo de actividades básicas (jugar, bañarse o acampar) que realizan los usuarios en el mar, y que mayormente es visitado por personas del contexto local que por turistas.

Asimismo, la entrevista indica que las cualidades se muestran a nivel internacional, donde esta clase de arquitectura ha desarrollado los sectores portuarios o bordes marítimos de los grandes países como Francia, España, Portugal, hasta incluso en América, en los países de Argentina y Colombia. Esta arquitectura es un gran a tractor turístico, porque se pueden realizar actividades tanto deportivas como recreativas, además también es usada para la llegada o arribo de personas mediante

el mar. Entonces en general, se puede decir que esta arquitectura activa las zonas, las vuelve dinámicas, es un aporte para la salud del usuario, sirve como distracción, funciona durante todo el año y aún más si no existe nada en un lugar específico, es símbolo del sector, por que las personas tienen un recuerdo único cuando se habla del lugar.

Dentro de esta última condición, para Norberg-Schulz, (1996) los sitios naturales como es el caso del circuito de playas de Bahía de Samanco, pueden ser muy emotivos al percibirlos, pero no informan nada sobre la condición humana; en tal sentido hay una noción de lugar explícito pero solo como área natural de su estado original. A partir de esta condición planteada, se avala la implementación de la arquitectura porque está la dota de importancia y significación al sitio, por ende, el vínculo entre la condición humana y el área natural es factible si se da.

Entonces cuando se aplica la arquitectura en un contexto natural como el circuito de playas, es necesario emplear estrategias arquitectónicas para que se no perjudique y se adecue al área natural marítima. Para la cual se subdivide entre Criterios y Usos:

4.2.4.1. Criterios

Se entiende por criterios arquitectónicos a todo el proceso que conlleva la creación de un edificio desde su etapa inicial hasta su culminación, con el fin de garantizar un adecuado planteamiento tanto para el contexto natural o urbano donde se edifique, así como para el desenvolvimiento adecuado del usuario destinado.

El resultado de la entrevista realizada a los arquitectos Castañeda Silva y Acevedo Colina, (2018) indican que la arquitectura es mejor si se toma desde criterios simbólicos y racionales.

El simbolismo es el reconocimiento del lugar como en este caso, el circuito de playas de la Bahía de Samanco, que le dan las personas

mediante la imagen, recuerdo o memoria del edificio arquitectónico. Para ello, Robert Venturi, (1978) afirma que la arquitectura tiene sus tipologías por usos, es decir, vivienda, comercio, salud, educación, entre otros; entonces cada una de estas tipologías tiene sus propios valores simbólicos que son representados para la memoria del usuario que la percibe, por ejemplo, las guías publicitarias, los mega paneles, letreros, etcétera, que son elementos que forman parte de la arquitectura que son interpretados como una arquitectura simbólica, con el fin de generar una atracción visual en la cual da a conocer un aspecto de servicio u otra actividad que realice el edificio.

Según el análisis de los referentes proyectuales, el Club Náutico de Mónaco, demuestra bastante representación del simbolismo mediante su condición formal, ya que está inspirada en las embarcaciones de su contexto inmediato, haciendo pensar al usuario que la percibe de que es una embarcación más, de manera que resulta estratégico porque su condición formal misma da a entender el tipo de actividades que se realiza en el edificio.

Asimismo, en el caso del edificio Club Flotante de Kayak, (2015) la manera en que representa su simbolismo es que intenta destacar de los demás edificios de su contexto, es decir, todos los edificios están en la parte terrestre, mientras que este edificio es el único que se emplaza en el área marítima misma, iniciando en una forma de muelle hasta terminar en el mismo edificio escultórico.

Asimismo, en la entrevista realizada, indica que es necesario tomar aspectos racionales para la implementación la arquitectura de transporte marítimo. Esta parte racional engloba dos aspectos: contextuales y constructivos.

En la parte contextual tiene que ver con las condiciones que demuestra el “contexto” como por ejemplo el clima, el viento, el asoleamiento, la humedad, sus aspectos físicos naturales, y el más importante es el oleaje, la brisa marina, la subida de las mareas y la posibilidad ante un Tsunami o terremoto.

De igual manera Kevin Lynch, (1984) está de acuerdo en esta afirmación porque es necesario ver todas las condiciones del territorio para que el edificio responda bien a sus condiciones que contenga. Pero él cree que esto no es suficiente, sino solo es la etapa real que debe tener en cuenta el proyecto. Él sostiene que un edificio arquitectónico dentro de un contexto debe ser identificado por su distinción formal y esto sea reconocimiento como parte de su identidad. Esta imagen o percepción debe tener relación con el contexto.

La otra parte que indica la entrevista, es decir, los sistemas constructivos que se implementen deben estar protegidos contra la corrosión, deben soportar el oleaje fuerte si fuera el caso y debe hacerse un análisis de los suelos.

Para ello Luis Miro Quesada (2003), afirma que toda utilización de uno u otro material debe responder a las ventajas racionales y económicas de su uso según las condiciones constructivas locales y el destino del objeto arquitectónico. Sin embargo, Peter Zumthor, profundiza más en el tema, donde sostiene que los detalles constructivos deben expresar una idea fundamental, y no solo ser una decoración sino ser una esencia de la obra.

4.2.4.2. Usos

Los usos en la arquitectura están referidos a los distintos tipos de actividades, donde se adecuan según su condición en un espacio

determinado para que las personas puedan desenvolverse acertadamente dentro de ese espacio.

Según la entrevista realizada, aplicar los usos siempre depende de las condiciones del entorno. Pero lo que se recomienda para este tipo de arquitectura es implementar usos como centros de convenciones, para la exposición y conferencias de los grandes eventos deportivos que se pueden dar, debe existir escuelas o academias que estén dedicadas a este rubro, a la práctica y a la enseñanza de los deportes acuáticos que se pueden dar en el mar. Debe existir sitios de hospedajes temporales, porque si se enfoca en un tema de llegada para los turistas, hay ocasiones que se quedan por algunos días y entonces necesitan hospedarse, un poco de comercio como de restaurantes marinos, todo relacionado al mar. Esto es bueno porque dinamiza el edificio y lo vuelve más activo. Asimismo, deben existir grandes depósitos o almacenes para las embarcaciones, así como talleres para su reparación. En sí, todos los usos que se den, debe estar pensados en relación con el contexto físico y social, analizar si es factible o no y relacionar en gran medida con el tema marítimo.

Todo lo afirmado en la entrevista, tiene relación con el análisis de los referentes proyectuales, pero existen otros usos adicionales que ayudan al mejor desenvolvimiento del edificio, por ejemplo en el caso del Club Náutico de Mónaco, está pensando más profundamente en las actividades sociales semiprivadas y las actividades deportivas como competiciones o torneos. Para la primera actividad mencionada, es cierto que se emplea la escuela de yate o remo, así como del alquiler de los vehículos acuáticos, o cuando existe un evento, está el centro de convenciones para las exposiciones o conferencias que se pueden dar, pero si es un evento, siempre vienen por grupos para competir, entonces necesitan quedarse en un sitio para realizar sus posibles

estrategias en el torneo. Es cierto que la entrevista indica que la implementación de un hospedaje temporal puede servir, lo cual es factible, pero mayormente está destinado a un tipo de usuario que deciden quedarse por corto tiempo para que puedan realizar turismo en el circuito de playas o al mismo contexto urbano de los distritos cercanos, siempre como medio de distracción o conocimiento pero no para competir. Entonces, en el Club náutico de Mónaco, se implementa una residencia pequeña específicamente para los usuarios que vienen a competir, porque no se puede mezclar la tipología de usuarios que acudirán al edificio arquitectónico.

4.2.5. Objetivo específico 5

Determinar criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo.

Es muy importante realizar este objetivo para la presente investigación ya que se determina los criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo. Entonces mediante esta síntesis, se podrá desarrollar adecuadamente el proceso que implica esta clase de arquitectura, desde su inicio hasta su etapa culminante. Además este objetivo es importante para el desarrollo del proyecto de la presente investigación.

La arquitectura de transporte marítimo, como su mismo nombre lo menciona, es una terminología compuesta, es decir, es la unión de dos conceptos, por un lado, está la “Arquitectura” y por el otro extremo el “transporte marítimo”. En síntesis, se entiende que la arquitectura de transporte marítimo es la disciplina o arte de planificar, diseñar y ejecutar edificaciones en relación al transporte acuático que se desarrolla en el mar mayormente con fines comerciales, turísticos o científicos.

Para el buen desarrollo de cualquier tipo de arquitectura, se debe de tener en cuenta todos los criterios arquitectónicos necesarios, los cuales abarcan aspectos conceptuales, simbólicos, contextuales, funcionales, formales, espaciales, constructivos y ambientales. Estos criterios básicamente se tienen en cuenta para que el proyecto tenga un adecuado proceso favorable, lo cual comprende desde su etapa inicial hasta la culminación del objeto arquitectónico. Para ello es necesario hablar de cada criterio independientemente acerca de la arquitectura de transporte marítimo.

4.2.5.1. Criterios conceptuales

Se entiende que la etapa conceptual de un proyecto arquitectónico abarca la ideología que se intenta plasmar el proyectista, donde esta influye y le da aspecto y forma al objeto construido. Este aspecto va más allá del formalismo, acá entran temas artísticos y abstractos donde el edificio destaca por tener estas características. Según las fichas de observación y el análisis de los referentes proyectuales, indican que la etapa conceptual más resaltante de un edificio de estas características arquitectónicas al estar edificado en un área natural debe mantener un equilibrio y respeto, pero a su misma vez, debe ser un objeto capaz de generar una percepción de imagen y recuerdo, ya que este edificio al desarrollar actividades turísticas donde recibe personas del exterior, por ende, generar esta percepción del edificio resulta ser un icono del simbolismo para el lugar.

Tal y como se aprecia en el “Club Náutico de Mónaco”, donde el edificio representa ser una pieza más del entorno marítimo, generando una percepción en el usuario de que el edificio es una embarcación más. Los arquitectos toman la idea de los elementos que posee el entorno para generar esta percepción al propósito, para generar una imagen y un recuerdo en el usuario que lo visita. Además el edificio al ser morfológicamente parecido a una embarcación, da la idea de las actividades se desarrollan en su interior.

Por su parte, Peter Zumthor, (1998) coincide en gran medida con lo que refleja este tipo de edificación, el sostiene que la arquitectura es un conjunto de memorias. Para el buen desarrollo de la proyección de un edificio, se tiene que ver aspectos como la historia, el contexto, las sensaciones, las percepciones, la escala, la comprensión y las referencias, ya que estos aspectos forman parte de un todo.

4.2.5.2. Criterios semióticos – simbólicos

Según las fichas observación, indica que es importante tener en cuenta criterios semióticos – simbólicos en la arquitectura de transporte marítimo ya que es un edificio que desarrolla actividades turísticas en la cual recibe visitantes del contexto donde está construido el edificio, así como personas del exterior. Entonces para generar un recuerdo del área marítima en el usuario, se puede lograr mediante la imagen que demuestra el edificio arquitectónico.

Tal y como se aprecia en el Club Náutico de Mónaco, (2014) donde demuestra bastante representación del simbolismo mediante su condición formal, ya que está inspirada en las embarcaciones de su contexto inmediato, haciendo pensar al usuario que la percibe, de que es una embarcación más, de manera que resulta estratégico porque su condición formal misma da a entender el tipo de actividades que se realiza en el edificio.

Esto es válido para Robert Venturi, (1978) donde sostiene que la arquitectura tiene sus tipologías por usos, es decir, vivienda, comercio, salud, educación, entre otros; entonces cada una de estas tipologías tiene sus propios valores simbólicos que son representados para la memoria del usuario que la percibe, por ejemplo, las guías publicitarias, los mega paneles, letreros, etcétera, que son elementos que forman parte de la arquitectura que son interpretados como una arquitectura simbólica, con el fin de generar una atracción visual en la cual da a conocer un aspecto de servicio u otra actividad que realice el edificio.

4.2.5.3. Criterios contextuales

Los criterios contextuales es todo lo que engloba exteriormente al edificio arquitectónico, es decir, cuando se proyecte, el edificio siempre responde a una realidad que contiene el contexto natural o urbano como tal.

Según el Club Flotante de Kayak, realizado por Forc4 Architects, mediante a su etapa conceptual demuestra tener un gran aporte contextual, es decir, ambos están ligados, ya que el edificio demuestra una integración bien directa con el entorno natural marítimo, a raíz de que es un edificio que realiza deportes acuáticos y según los arquitectos es necesario que el usuario tenga este contacto entre edificio y el entorno natural.

Asimismo, el edificio Marina Douro, es un proyecto de grandes características contextuales, ya que al estar emplazado en un contexto histórico como el puerto de Oporto, respeta la imagen y escala de este mismo para no alterar la condición formal urbana. Además el edificio es destacable porque es percibido tanto del contexto urbano como del marítimo, ya que su condición formal alargada que abarca todo el ancho de su terreno que permite esta percepción del usuario. Esto coincide con la teoría que sostiene Kevin Lynch, (1984) donde afirma que un edificio arquitectónico dentro de un contexto debe ser identificado por su distinción formal y esto sea reconocimiento como parte de su identidad. Esta imagen o percepción debe tener relación con el contexto natural o urbano.

En el contexto Local, el edificio Lima Marina Club, realizado por Pragma Arquitectos, también posee la condición formal alargada del edificio para la percepción del usuario desde el territorio terrestre y marítimo, pero a su misma vez, destaca por que refleja la memoria del área natural donde se emplaza, es decir, sigue las formas curvas que expresa las laderas de la costa verde y esto se implementa en el edificio arquitectónico, para que ambos sean percibidos desde el mar y tomen un rol importante dentro del sector.

Pero el edificio no debe estar solo pensado en su distinción formal para que se adapte a las condiciones del territorio, sino también debe responder a las necesidades y requerimientos sociales,

culturales, turísticos, entre otras actividades, con el fin de que el edificio sea rentable y sea un objeto que pueda repotencializar en el sector donde este edificado.

4.2.5.4. Criterios Funcionales

La etapa funcional hace referencia al conjunto de actividades que se desenvuelven dentro de un espacio determinado ya sea natural o arquitectónico. Mediante la historia, se sabe que la etapa funcional tiene mayor impacto a partir del modernismo, cuando el edificio se hace racional y toma prioridad las funciones que se ejercen dentro de ella y ya no el formalismo como tal. La etapa funcional en una edificación sirve para dar orden, relación, jerarquía, privacidad, y coherencia a las actividades que se desenvuelven dentro del objeto arquitectónico.

Mediante el análisis de los referentes proyectuales, se observa que cada actividad que se desenvuelve dentro de la arquitectura de transporte marítimo está referida a real

Mediante el análisis de los referentes proyectuales, se observa que la característica principal de la arquitectura de transporte marítimo es estar ligado al desarrollo de actividades recreativas, deportivas, educativas, expositivas y comerciales, todos con fines turísticos. Por ejemplo en el caso del Club Flotante de Kayak, el edificio está centrado en el desarrollo de las actividades netamente deportivas con vehículo acuático que es el Kayak, pero también prepara previamente al usuario en un taller donde se enseña técnicas acerca del deporte. De igual manera, el Club Náutico de Mónaco, demuestra ser un proyecto arquitectónico más completo en cuanto a usos. En primer lugar, el edificio hace uso del mar mediante la utilización del vehículo acuático para distraerse o relajarse, pero como en el anterior caso, también demuestra estar centrado en el desarrollo del deporte marítimo con vehículo acuático, así como

también a la enseñanza y practica mediante la creación de una escuela de remo y vela, que es algo más completo que un simple taller. Sin embargo, el edificio al estar emplazado en un contexto donde se realizan grandes torneos internacionales como el de Formula 1, genera usos de más impacto, haciendo que el edificio también realice competiciones deportivas pero que tengan que ver con el mar, donde se crean usos como un centro de convenciones para las grandes exposiciones acerca de los torneos, así como también lugares de alojamiento como residencias temporales destinado a los grupos de personas que vienen a competir. El edificio al tener un gran impacto turístico, recibe una gran demanda de personas, por ello se crean muelles que tengan la capacidad de recibir grandes embarcaciones. El edificio al contener un club, posee áreas que brindan servicios con fines recreativos.

Se entiende que un edificio arquitectónico debe tener una comunicación directa con el entorno donde se encuentre emplazado, mediante su distinción formal, espacial y funcional. Dentro de esta última condición, la función es la que tiene más dialogo con el contexto, porque mediante el desarrollo de sus actividades, la relación entre edificio, usuario y contexto es más integra. Tal y como se aprecia en el edificio “Marina Douro”, donde se ejercen actividades comerciales publicas mediante sus locales, restaurantes o cafeterías con el fin de que el edificio sea más dinámico, atractivo y activo para el sector, a pesar de que está centrado principalmente en desarrollar actividades marítimas con fines recreativos y deportivos.

4.2.5.5. Criterios Formales

La etapa formal está referida a la composición física externa de un objeto arquitectónico.

Mediante las fichas de observación, se aprecia que las formas que demuestra la arquitectura de transporte marítimo generalmente están ligada a las condiciones físicas del área marítima. Se observa en el edificio Lima Marina Club (2012), donde el edificio hace memoria al paisaje natural de las laderas de la Costa verde, siguiendo sus lineamientos formales curvos, transmitidos en el edificio; tal y como lo sostiene Cabas, (2013) donde afirma que la forma del edificio se relaciona con su contexto para generar una construcción e identificación única del lugar, hasta cierto punto donde el objeto artificial (edificio) y con contexto natural se vuelven uno solo.

También esto es demostrado en el edificio Marina Douro, (2013), donde demuestra un respecto formal en cuanto a su proporción y escala ya que se encuentra emplazado en el contexto histórico de Oporto. Las formas rectangulares del edificio también es una característica resaltante, ya que la intención de esto es que el objeto arquitectónico demuestre una simplicidad pero que realmente es compleja por la diversidad de sus elementos. Demostrar esta geometría en la arquitectura es acertado según Ching, (1982), en la cual afirma que la mente humana está diseñada para simplificar su entorno visual a fin de este pueda comprenderse. Esto quiere decir que ante la presencia de alguna composición formal, las personas tienden a reducir el motivo que abarque nuestro campo de visión a los contornos más elementales y regulares que sea posible.

De igual manera, en el Club Nautico de Monaco, (2014), también demuestra ser un edificio simple a pesar de que en su condición

formal general es asimétrica. Esta ocurre porque sus elementos repetitivos en todos los niveles generan una sensación de unidad en la percepción del usuario. Luis Miro Quesada, (2003) dice que todos los elementos que sirven para la composición del objeto arquitectónico deben asemejar como resultado una unidad, pero cuando se realice esto no se debe llegar a generar una sensación de monotonía, porque psicológicamente esto es una fatiga mental y el cerebro humano lo que busca es variedad de elementos, pero para facilitar esta variedad, debe ser una unidad formal.

En general, el edificio también debe ser destacable, demostrando bastante jerarquía en su forma, que generalmente son formas alargadas para que sea percibido por el usuario desde el contexto terrestre y marítimo.

4.2.5.6. Criterios Espaciales

El espacio es el resultado de las funciones y en consecuencia de esto se da forma al edificio. Es términos puntuales, es el lugar o zona donde se desarrolla el programa arquitectónico.

Según las fichas de observación, el espacio es un factor importante en la arquitectura de transporte marítimo, ya que se busca la relación directa entre el edificio y el contexto marítimo, tal y como se aprecia en el Club Flotante de Kayak, donde se genera un espacio abierto central que funciona como espacio público, pero que hace ingresar al mar para el desarrollo de las actividades deportivas de kayak, entonces al generarse esto, hay una relación entre edificio, y el mar. Asimismo en este edificio, da importancia al contexto marítimo mediante la creación de una permeabilidad que es percibida desde el exterior.

Segun Gracia, F. (2009) el espacio es un ente perceptivo significativo para el ser humano, y como tal, está ligado a un área

externa que tiene sus roles y funciones, de manera que tanto ese contexto como el espacio geométrico dispuesto (edificio) serán percibidos de manera integral. Esto es evidente en el Club Náutico de Mónaco, donde existe una relación entre el edificio y el contexto a través de sus aterrazados porque ambos espacios son percibidos.

4.2.5.7. Criterios Constructivos - Estructurales

Un edificio sin criterios constructivos y estructurales no podría ser viable su construcción, ya que estos sistemas dan resistencia, firmeza, ergonomía en los espacios, hasta cierto punto de que pueden ser parte de la idea inicial del edificio.

Esto último mencionado, se demuestra en el edificio Marina Douro, (2013) donde destaca la estructura curvilínea que envuelve todo el edificio como parte de la idea conceptual, pero a su misma vez, funciona como estructura, haciendo que todas las cargas sean transmitidas a esta. Asimismo, en su interior, se implementa placas de concreto armado que también es parte de su sistema estructural. Gracias a que se usa estructura metálicas como la envolvente y el sistema por placas, se pueden abarcar grandes luces porque este tipo de estructuras lo permiten.

Respecto a los muelles, los que están destinados mayormente para estacionamiento de vehículos acuáticos, funcionan como muelles flotantes a través de su sistema de pilotaje que va anclado al mismo mar. Esto se refleja con mayor énfasis en el Club flotante de Kayak, (2015) donde se emplea este sistema por pilotaje no solo en el muelle, sino en todo el edificio, al estar emplazado dentro del mar, para dar la sensación de que el edificio está flotando. De igual manera, existe el muelle principal que bordea toda el área marítima perteneciente al proyecto, con el fin de proteger ya que su función es evitar que las grandes olas ingresen. Para este muelle, no se

utiliza un sistema estructural anclado al mar, sino un sistema de enrocado, ya que por su peso y por su composición, permite que el agua no ingrese al área que abarca el proyecto en el mar.

La materialidad que se emplea en este tipo de arquitectura tiene que ir acorde al entorno físico marítimo. Por ejemplo, en el Club flotante de Kayak, (2015) utilizan la madera Deck como envolvente total del edificio y el muelle, generando una sola lectura en todo el edificio e integrándose al contexto marítimo ya que la madera da el toque de materialidad natural. Pero también se puede dar la sensación de artificialidad, para generar un contraste, pero que a su misma vez, se adapte a las condiciones del territorio marítimo, por ejemplo en el edificio Marina Douro, (2013), tanto el sistema estructural como el material que cubre toda su volumetría, da una sola lectura, pero al generar un color resaltante como el blanco, da la sensación de contraste que causa una gran jerarquía para el edificio y su contexto. Sin embargo existen elementos como los cristales que tienen la misma tonalidad del mar para integrarse en cuanto a su tonalidad. En teoría, la materialidad sirve como protección al edificio, brinda una lectura única, generando mimesis o contraste dentro del contexto marítimo; de esta manera el material empleado es importante para el objeto arquitectónico.

Esto es válido para Zumthor, (1998) donde sostiene que los detalles constructivos deben expresar una idea fundamental, y no solo ser una decoración sino ser una esencia de la obra.

4.2.5.8. Criterios Tecnológicos - Ambientales

En la arquitectura de transporte marítimo, los criterios ambientales están ligados a la correcta ventilación e iluminación de manera natural en el edificio. Asimismo, se pueden utilizar tecnologías como ventilación e iluminación artificial para ambientes de menor jerarquía como oficinas o zonas de servicio del proyecto.

En el Club flotante de Kayak, (2015), todos los ambientes tienen ventilación e iluminación natural, debido a su configuración formal que genera un espacio central de área libre importante para el proyecto, entonces la utilización de este espacio es importante para iluminar y ventilar. Este espacio al ser de carácter público, colinda con ambientes que no deben tener un contacto visual con lo público, para ello se emplea teatinas para generar ventilarlos.

Según Luis Miro Quesada, (2003), dice que toda arquitectura que se implemente en algún sitio, siempre debe tener criterios acerca del acondicionamiento ambiental, no solo por la problemática mundial que tiene el planeta, sino para un mejor confort del usuario, teniendo en cuenta aspectos climáticos, sonoros, lumínicos y de seguridad. Gracias a los avances tecnológicos de la actualidad, estos aspectos se deben distinguir de dos maneras, los constructivos naturales y los mecánicos artificiales

Este tipo de arquitectura en general al tener formas alargadas como es el caso de los edificios de los referentes proyectuales, son más delgados, por lo que generan ventilación cruzadas lo cual es lo más óptimo para el edificio. De igual forma, como todo edificio, necesita tener estos criterios básicos para que en el tema ambiental del proyecto funcione bien.

4.3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

OBJETIVO ESPECÍFICO 1: Conocer el impacto que ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de la Bahía de Samanco.		
PREGUNTA DERIVADA 1: ¿Qué impacto que ha tenido el desarrollo turístico de la provincia del Santa en relación con el circuito de playas de la Bahía de Samanco?		
HIPÓTESIS ESPECÍFICA1:	CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
<p>El impacto del turismo en la provincia del santa respecto al circuito de playas de la Bahía de Samanco es deficiente actualmente debido a la falta de inversión por partes de las autoridades correspondientes, a su poca difusión de estos balnearios y al poco valor respecto a las áreas naturales marítimas por parte de los habitantes locales. La realidad es en la mayoría de las playas que conforman el circuito no cuentan con infraestructuras y equipamientos de impacto o de servicio que puedan realizar algún otro tipo de actividad distinta a los que los visitantes están acostumbrados, de manera que solo son utilizadas en época de verano y no el resto del año.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El impacto que ha tenido el turismo en el circuito de playas sigue siendo deficiente, pese al esfuerzo que intenta realizar la Municipalidad Provincial del Santa mediante sus múltiples planes estratégicos. Esto ocurre porque solo tienen como meta que todos sus planes se desarrollen en verano, mientras que en el resto del año no planifican nada, haciendo que las playas del circuito se vuelvan desoladas y abandonadas. - El desarrollo turístico también se ve afectado porque la demanda de visitas mayormente son por los habitantes locales de los distritos cercanos, y en gran menor rango por personas del exterior. - No existen infraestructuras ni equipamientos de impacto que brinden algún tipo de servicio que puedan incrementar el turismo en el circuito de playas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se aconseja a la Municipalidad Provincial del Santa así como los distritos comprometidos a realizar planes que no solo funcionen en épocas de verano, sino durante todas las épocas del año, generando otros tipos de actividades, lo cual active los balnearios durante la mayor parte del año. - Se recomienda que la difusión del circuito de playas no sea solo en el contexto local, sino pueda abarcar otros sectores más alejados de la provincia o la región, para recibir más visitas del exterior. - Se recomienda implementar infraestructuras adecuadas y equipamientos de impacto que brinden algún tipo de servicio con el fin de incrementar el turismo del circuito de playas de la Bahía de Samanco.

Tabla 7. Conclusiones y recomendaciones del objetivo específico 1

Fuente: Elaboración propia

Tabla 8. Conclusiones y recomendaciones del objetivo específico 2

OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Conocer el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la Bahía de Samanco.		
PREGUNTA DERIVADA 2: ¿Cuál es el estado físico actual en que se encuentra el circuito de playas de la bahía de Samanco?		
HIPÓTESIS ESPECÍFICA 2:	CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
<p>El estado físico actual del circuito de playas de la Bahía de Samanco está compuesta por elementos naturales y artificiales. En los naturales se encuentra a los balnearios como: la Caleta colorada, el Dorado, Lancon, Atahualpa y Vesique; y las grandes montañas como la península del Ferrol, Cerro el Túnel, Cerro Samanco, entre otras. En los artificiales se identifica a las edificaciones hechas por el hombre, como en su gran mayoría a restaurantes y en menor número a construcciones de viviendas; entre las cuales solo están existentes en la playa Vesique debido a su alta demanda de visitas en verano. Las demás playas no cuentan con algún tipo de infraestructura.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El circuito de playas de la Bahía de Samanco tiene como organización territorial a 5 playas, como la playa Caleta Colorada, El Dorado, Lancon (conocida como Alconsillo), Atahualpa y Vesique. - Dentro de sus condiciones naturales, está conformada físicamente por el mismo mar, las zonas montañosas como la península del Ferrol o el Cerro Samanco dentro de las más resaltantes, las zonas arenosas en el borde costero de las playas y algunos sectores semipantanosos alejados del mar. - En cuanto a su situación climatológica, marzo es el mes más cálido del año y agosto es el mes más frío del año. Asimismo, la playa Atahualpa y el sector derecho de la playa Lancon, presentan un oleaje más fuerte en comparación con las demás playas, debido a que la dirección del viento tiene mayor impacto en este sector de la bahía y afecta al mismo oleaje. - Dentro de sus condiciones artificiales, la playa Vesique es la única que posee edificaciones que brindan algún tipo de servicio recreativo o de otro fin; además de que es la única que cuenta con infraestructura vial adecuada. Las demás playas no cuentan con infraestructura vial adecuada ni con ninguna clase edificación que pueda brindar algún servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda no acudir a la playa Atahualpa por que actualmente presenta un oleaje muy fuerte para los bañistas. - Se recomienda implementar accesos viales adecuados para la playa El Dorado y Alconcillo, así como accesos marítimos adecuados para todas las playas. - Se recomienda implementar un equipamiento turístico en la playa El Dorado, ya que no existe ninguna construcción, además es un Balneario interceptor para la playa Caleta Colorada, y también presenta un oleaje adecuado.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 9. Conclusiones y recomendaciones del objetivo específico 3

OBJETIVO ESPECÍFICO 3: Determinar las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.		
PREGUNTA DERIVADA 3: ¿Cuáles son las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas de la bahía de Samanco?		
HIPÓTESIS ESPECÍFICA 3:	CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
<p>En primer lugar, se identifica que las actividades marítimas que mayormente ejercen las personas en el circuito de playas de la Bahía de Samanco son jugar, bañarse y Acampar, ya que este lugar carece de infraestructuras y equipamientos donde puedan realizar algún otro tipo de actividad, por ende, realizan estas actividades básicas para entretenerse o distraerse.</p> <p>Se determina que las actividades marítimas que requiere la población en el circuito de playas, están relacionadas al desarrollo de actividades recreativas y deportivas dentro y fuera del mar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se identifica que la población que acude al circuito de playas de la Bahía de Samanco ejerce mayormente actividades básicas que puedan distraer al mismo usuario, como bañarse 49%, jugar 20% y acampar 7% dentro de las más resaltantes. - Se aprecia que el desarrollo de las actividades que realiza la población visitante o turistas, se ejercen mayormente en la playa Vesique y la Caleta Colorada, entre las más destacables. - Se determina que la población requiere actividades marítimas recreativas, como de entretenimiento, relajación y observación. - Asimismo, se identifica que la población también requiere el desarrollo de actividades marítimas deportivas, mayormente ejercidas con vehículo acuático. - Para generar turismo, se identifica que la población le gustaría realizar actividades mayormente relacionadas con las áreas naturales marítimas, seguida de sus áreas rocosas y su fauna local, entre las más resaltantes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda que las playas estén adecuadamente equipadas para un buen desarrollo de las actividades básicas. - Se recomienda potenciar las playas (Caleta Colorada, El Dorado y Lancon) ya que tienen las condiciones suficientes para generar cualquier tipo de actividad. - Se recomienda implementar actividades recreativas y deportivas en el circuito de playas de la Bahía de Samanco porque es algo más dinámico y es positivo para el usuario que lo ejerce, además de que incrementa el desarrollo turístico local. - Cada actividad que se implemente, no debe generar un impacto negativo en el área natural del circuito de playas. Debe generarse un turismo consciente.

Fuente: *Elaboración propia*

Tabla 10. Conclusiones y recomendaciones del objetivo específico 4

OBJETIVO ESPECÍFICO 4: Determinar de qué manera el desarrollo turístico en el circuito de playas la Bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo.		
PREGUNTA DERIVADA 4: ¿Cómo el desarrollo turístico en el circuito de playas la bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo?		
HIPÓTESIS ESPECÍFICA 4:	CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
<p>La arquitectura de transporte marítimo puede potencializar un determinado lugar debido a que esta es factible según los acontecimientos históricos, el impacto mercantil que tuvo localmente, entre otros factores. En el desarrollo turístico, se sabe que tiene relación con las actividades recreativas y deportivas; entonces como el circuito de playas de la Bahía de Samanco tiene una gran deficiencia de esto debido a su falta de aprovechamiento, de inversión, entre otros aspectos; al implementarla, se tendrá un gran impacto positivo porque existe variedad de actividades que es de mayor interés en los turistas y de los mismos visitantes locales. De esta manera, el área natural marítimo tendrá un rol importante para el desarrollo de los distritos que sirva. Asimismo se le daría un valor significativo al lugar.</p>	<p>Se concluye que la arquitectura de transporte marítimo puede potencializar el circuito de playas de la Bahía de Samanco ya que actualmente solo se ejercen actividades básicas como bañarse, jugar o acampar aq que da paso al desarrollo de otras actividades más turísticas que implica el uso del vehículo acuático, además de que vuelve dinámico y atractivo el área natural marítima, y también lo vuelve activo durante todo el año.</p> <p>Criterios Arquitectónicos adecuados para la Bahía de Samanco son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las condiciones climatologías y físicas del circuito de playas de la Bahía de Samanco. - Simbolismo mediante la condición formal, espacial y funcional del edificio para mejor recuerdo en el usuario respecto al edificio y contexto. <p>Usos Arquitectónicos adecuados para la Bahía de Samanco son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centro de convenciones, para la exposición y conferencias de los grandes eventos deportivos - Escuelas o academias que estén dedicadas a la práctica y a la enseñanza de deportes marítimos con vehículo acuáticos. - Comercio para mejor relación entre usuario, edificio y el circuito de playas. - Residencia de deportistas temporal - Club Náutico que brindan servicios con fines recreativos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda implementar los criterios y usos arquitectónicos ya que son adecuados específicamente para la Bahía de Samanco, entonces mediante esto, el circuito de playas tendrá un mejor desarrollo turístico. - Se recomienda generar buenas estrategias en base a lo concluido para no causar un impacto negativo en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 11. Conclusiones y recomendaciones del objetivo específico 5

OBJETIVO ESPECÍFICO 5: Determinar criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo.		
PREGUNTA DERIVADA 5: ¿Cuáles son los criterios arquitectónicos de la arquitectura de transporte marítimo?		
HIPÓTESIS ESPECÍFICA 5:	CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
<p>Para el proceso y desarrollo de un edificio es necesario tener en cuenta criterios arquitectónicos que abordan aspectos conceptuales, simbólicos, contextuales, funcionales, formales, espaciales, constructivos y ambientales. La arquitectura de transporte marítimo también aborda todos estos aspectos, pero mayormente se consideran criterios simbólicos, contextuales y funcionales; porque el edificio al desarrollar actividades mayormente turísticas y donde su tipo de usuario es el visitante local y turista, debe generar en ellos un recuerdo o memoria del edificio respecto al contexto natural marítimo.</p>	<p>Criterios Conceptuales</p> <ul style="list-style-type: none"> - El concepto se adecua a las condiciones reales que demuestra el entorno marítimo y su área física que lo rodea al edificio de transporte marítimo. - El concepto del edificio genera simbolismo ya sea por sus condiciones formales, espaciales o funcionales ya que al ser un edificio de características turísticas es necesario generar un recuerdo en el usuario. - Se tiene de referencias los elementos físicos que componen el área marítima para una posible idea rectora. - El edificio puede construirse dentro del mar para tener una mejor relación entre el usuario y el entorno natural mismo como idea. - Se debe tratar de generar más mimesis que contraste para no opacar la importancia del contexto natural marítimo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es importante tener en cuenta los criterios semióticos – simbólicos, ya que el edificio al tener características turísticas, es necesario generar un recuerdo del edificio en el usuario para recordar el área marítima, esto puede darse a partir de su condición funcional espacial o espacial.
	<p>Criterios Semióticos – simbólicos</p> <ul style="list-style-type: none"> - El edificio demuestra su valor tipológico, es decir, mediante su condición física refleja las actividades que se desarrollan dentro de ente arquitectónico en aporte al área marítima. - Se generan recuerdos en el usuario acerca del edificio en relación con el área marítima ya que al ser un edificio turístico, es necesario generar esto por la tipología de usuarios que tiene. 	

Fuente: *Elaboración propia*

HIPÓTESIS ESPECÍFICA 5:	CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
	<p>Criterios Contextuales</p> <ul style="list-style-type: none"> - El edificio corresponde a las necesidades del contexto marítimo, así como es un ente que repontecializa la zona. - Existe un respeto por el contexto marítimo en cuanto a su morfología, es decir, el edificio proyectado no altera la esencia del lugar, sino más bien, este se adapta de manera que tanto el sitio como el edificio destacan. - El edificio es legible dentro del área natural para que el usuario visitante pueda percibirlo, esto es demostrado desde su acceso terrestre y marítimo. - La condición formal y funcional se integra físicamente en el contexto marítimo para una mejor relación entre el mar, el edificio y el usuario. <p>Criterios Funcionales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Generar en los primeros niveles ambientes mayormente destinados al público en general, para que el edificio marítimo sea rentable para el contexto, de manera que siempre estará activo el sector. - Debe ver una zona administrativa la cual controle las embarcaciones de alquiler, y todas las funciones del edificio en general. - Como existen torneos o competiciones deportivas marítimas con el uso de vehículo acuático, es necesario implementar un Centro de convenciones para las exposiciones y conferencias de estas. - Debe ver una escuela dedicada a la enseñanza y práctica de actividades marítimas con vehículo acuático. - Los niveles superiores deben contener ambientes del club náutico, los cuales son de carácter semipúblico ya que tienen un control por el ingreso principal del edificio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es necesario considerar las condiciones climatológicas, físicas y sociales para que el proyecto arquitectónico responda acertadamente al contexto natural como el mar y sea factible su construcción; de igual manera para que también pueda potencializar el sector. - Se recomienda seguir todos los criterios funcionales de este tipo de arquitectura ya que se determina como se desenvuelve acertadamente mediante las diversas actividades que realiza el edificio dentro del contexto marítimo.

Fuente: Elaboración propia

HIPÓTESIS ESPECÍFICA 5:	CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
	<ul style="list-style-type: none"> - La creación de los muelles deben estar destinados a todo tipo de embarcación, ya sean por motivo deportivo o de arribo de personas. - Cuando se accede al edificio, desde la primera experiencia, debe estar pensado para que funcione públicamente. - Las embarcaciones deben tener acceso al área terrestre para su almacenamiento o mantenimiento que necesite mediante un elevador de vehículos acuáticos o otra estrategia que permita subir al vehículo acuático. - Puede existir espacios públicos en el mismo edificio o en su exterior. <p>Criterios Formales</p> <ul style="list-style-type: none"> - El edificio se adapta a las condiciones formales del contexto físico marítimo. - Este tipo de arquitectura genera formas más alargadas para demostrar bastante jerarquía dentro del contexto, es decir, el volumen debe causar un gran impacto visual en la percepción del usuario sin alterar los valores naturales del contexto natural desde sus accesos terrestres y marítimos. - Si el volumen es asimétrico y quiere reflejar cierta simetría, se puede dar a través de sus elementos que componen el edificio como ventanas, barandas, materialidad, entre otras cosas. - Se pueden generar una serie de terrazas en la forma general del edificio, para generar conexión espacial entre el edificio y el contexto marítimo. <p>Criterios Espaciales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es importante que existan conexiones espaciales entre el exterior y el interior por que el edificio se emplaza en un contexto natural como el mar. - Todas las funciones importantes del edificio deben tener una conexión visual del mar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es importante considerar los criterios formales para que el edificio se adapte realmente a las condiciones físicas del entorno marítimo, para así generar un respeto formal hacia esta área a fin de que tanto el edificio como el contexto natural sean importantes.

Fuente: Elaboración propia

HIPÓTESIS ESPECÍFICA 5:	CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
	<ul style="list-style-type: none"> - Pueden generarse espacios que contengan el área marítima dentro del mismo edificio para una mejor relación espacial y funcional. - Se puede generar permeabilidades que sea percibido desde el exterior para dar valor a un espacio principal del edificio, o el área natural misma. <hr/> <p style="text-align: center;">Criterios Constructivos - Estructurales</p> <ul style="list-style-type: none"> - El sistema constructivo tiene que ser capaz de soportar las condiciones climatológicas y físicas del mar. - En el sistema estructural, en el caso del edificio, se puede emplear sistemas porticados o por placas de concreto armado, así como sistemas de acero estructural ya sea para soporte o para recubrimiento del edificio. - En el muelle, se puede emplear sistemas estructurales por pilotajes, además debe ver un ala que sea capaz de interceptar las grandes olas, que generalmente son mediante enrocados. <hr/> <p style="text-align: center;">Criterios Tecnológicos Ambientales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Todos los ambientes que mayormente son de carácter público, deben iluminarse naturalmente. - Todos los ambientes deben ser ventilados naturalmente o artificialmente si fuera el caso. - Se pueden generar espacios abiertos públicos interiormente del edificio para ventilar e iluminar ambientes. - Se pueden usar tecnologías para captación de energía como paneles solares, o usar materialidad más natural que brinden más frescura al edificio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es importante considerar los criterios constructivos y estructurales ya se determina el sistema que mayormente emplea esta clase de edificio, pero a si misma vez se considera el sistema para el correcto funcionamiento estructural del muelle.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 12. Conclusiones y recomendaciones generales

OBJETIVO GENERAL: Determinar las características arquitectónicas de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.		
PREGUNTA PRINCIPAL: ¿Cuáles son las características arquitectónicas de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco?		
HIPÓTESIS ESPECÍFICA:	CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
<p>Actualmente el circuito de playas de la Bahía de Samanco es el único sitio que tiene las características suficientes para generar desarrollo turístico ya que esta actividad tiene gran deficiencia dentro del contexto local. Uno de los principales problemas que tiene el circuito de playas es la falta de aprovechamiento de sus áreas y recursos naturales como eje de desarrollo turístico, ya que no cuenta con una infraestructura adecuada así como también no cuenta con ninguna clase de equipamiento. Es por ello que la arquitectura de transporte marítimo pretende abarcar y dar posibles soluciones a la problemática actual del sitio ya que este tipo de arquitectura es viable para el incremento del desarrollo de las actividades turísticas.</p>	<p>Se puede incrementar el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco a partir de la arquitectura de transporte marítimo ya que actualmente el turismo en las playas es deficiente pese al esfuerzo que la Municipalidad Provincial del Santa realizo en diversos aspectos.</p> <p>Se identificó que solo se ejercen actividades básicas en el mar como de bañarse, jugar y acampar, debido a que no existe la infraestructura adecuada y ningún equipamiento de impacto que desarrolle el sector.</p> <p>En base a lo antes mencionado, se determinó que la arquitectura de transporte marítimo da paso al desarrollo del circuito de playas de la Bahía de Samanco, porque tiene como característica principal ejercer actividades turísticas tanto recreativas como deportivas que se desenvuelven en el mar, que son distintas a las básicas, donde el usuario tiene la experiencia de ejercer estas actividades mediante la utilización de un vehículo acuático, generando una relación integral entre usuario, edificio y contexto natural. Además esta arquitectura da aporte al sector porque la vuelve más atractiva, segura y activa durante todo el año.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda incrementar el turismo mediante la aplicación de la arquitectura de transporte marítimo. - Se recomienda ubicar el equipamiento en la playa El Dorado, ya que recibe bastantes personas porque es un balneario de paso hacia la playa Caleta Colorada y Lancon, además cuenta con un Oleaje adecuado para los bañistas, y principalmente porque activa la zona en todo el año. - Se sugiere que el equipamiento tenga una relación directa con el mar para que el usuario tenga una mejor experiencia en la realización de las actividades marítimas.

Fuente: Elaboración propia

**5. FACTORES VÍNCULO ENTRE
INVESTIGACIÓN Y PROPUESTA
SOLUCIÓN
(PROYECTO ARQUITECTÓNICO)**

5.1. DEFINICIÓN DE PROYETO

5.1.1. Nombre del Proyecto Arquitectónico

Club Náutico Deportivo

5.1.2. Tipología

Arquitectura recreativa y deportiva – Centro de convenciones y escuela de Vela y Remo.

5.1.3. Objetivo de proyecto Arquitectónico

5.1.3.1. Objetivo General

Desarrollar una arquitectura contemporánea que se integra directamente con el mar en la cual se desarrolle actividades recreativas y deportivas con vehículo acuático para brindarle una identidad única al circuito de playas y siendo un hito importante para la provincia del Santa, utilizando tecnologías constructivas con elementos que no afecten al lugar.

5.1.3.2. Objetivo Específico

- Generar un edificio que se relacione directamente con el contexto marítimo a través de los criterios arquitectónicos para que exista una mejor relación entre el objeto arquitectónico, usuario y el contexto marítimo.
- Generar un diseño en la cual permita resaltar los valores naturales del contexto marítimo.
- Incorporar en el edificio funciones mediante el uso de múltiples vehículos acuáticos para fines recreativos y deportivos.
- Establecer una nueva imagen del contexto marítimo con el edificio, a partir de la integración con las actividades que este genere.

5.1.4. Justificación del Proyecto Arquitectónico

5.1.4.1. Por su correspondencia con la investigación

Mediante la aplicación del Club Náutico, se pretende solucionar la realidad problemática identificada en la investigación, que trata del deficiente desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco. Entonces, el proyecto arquitectónico la presente investigación busca incrementar el turismo mediante la realización de actividades más innovadoras que se complementan con el área natural marítima.

5.1.4.2. Por su aporte Social

El Club Náutico aportara como una nueva herramienta mediante la utilización del espacio marítimo de manera recreativa y deportiva con el uso del vehículo acuático, de manera que el usuario interactúa con el mar directamente resultando beneficioso para la salud de la persona, además de que el circuito de playas tendrá un mejor desarrollo tanto en lo turístico como en lo económico y será importante para la provincia.

5.1.4.3. Por su aporte Arquitectónico

El Club Náutico demostrará tener una integración directa con el mar y con el contexto físico natural mediante su condición formal, espacial y funcional, de manera que le da importancia al área marítima porque es parte del edificio, generando un valor significativo al lugar, además de que desarrolla y activa el litoral de la Bahía de Samanco durante todo el año.

5.2. CRITERIOS DE DISEÑO

5.2.1. Dimensión conceptual

- El concepto se puede adecuar a las formas curvilíneas que demuestra el circuito de playas de la Bahía de Samanco.
- El concepto del edificio debe pensarse de manera simbólica ya sea por sus condiciones formales, espaciales o funcionales.

- Se tiene de referencias los elementos físicos que componen el entorno del circuito de playas para una posible idea rectora del edificio.
- El edificio puede ser un objeto flotante dentro del área marítima.
- Se puede generar más mimesis que contraste para adaptarse más al área física del contexto marítimo.

5.2.2. Dimensión semiótica – simbólica.

- Las actividades deportivas que se realizan en el mar con vehículo acuático son las que dan identidad al edificio.
- El proyecto le da importancia al contexto marítimo para que los usuarios tengan una experiencia única en el desarrollo de las actividades que ejerce el edificio.
- El proyecto debe generar una memoria o recuerdo del usuario respecto al área marítima.

5.2.3. Dimensión contextual

- Hacer que la edificación se adecue a las actividades que se realizan en los balnearios.
- Debe existir un respeto por el contexto físico natural, sin alterar los valores paisajísticos que tiene el circuito de playas.
- El edificio debe ser legible dentro del circuito de playas, desde su acceso terrestre y marítimo.
- El edificio puede estar dentro del mar para que exista mejor relación entre el usuario, edificio y el mismo mar.

5.2.4. Dimensión Funcional

- En este tipo de equipamiento debe estar ligado si o si a las actividades recreativas y deportivas ejercidas con vehículo acuático en el mar.
- El edificio debe contener ambientes de exposición y conferencias para los torneos o eventos que realice el edificio.
- Como se ejercen actividades marítimas con vehículo acuático, debe ver una institución o escuela que enseñe a maniobrar bien estos vehículos.

- Debe haber ambientes de carácter comercial para darle un valor público al edificio.
- El edificio realiza actividades recreativas pasivas a través del Club Náutico.
- Puede generarse ambientes híbridos entre la escuela, el centro de convenciones y el club náutico
- La existencia de grandes almacenes para las embarcaciones es factible.
- El edificio debe contener accesos terrestres y marítimos.
- El muelle debe estar pensado para todo tipo de embarcación acuática de arribo y deportivas.
- Cada actividad que se realiza debe estar pensado en el usuario destinado.

5.2.5. Dimensión formal

- El edificio debe adaptarse a las condiciones formales del contexto físico marítimo.
- Generar formas más alargadas para demostrar bastante jerarquía dentro del contexto marítima, es decir, el volumen debe causar un gran impacto visual en la percepción del usuario sin alterar los valores naturales del contexto natural desde sus accesos terrestres y marítimos.
- Se puede generar simetría si el volumen general es asimétrico, a través de sus diversos elementos exteriores que compone el edificio.

5.2.6. Dimensión Espacial

- Generar relaciones de las distintas funciones que realiza el edificio se puede generar a través de la condición espacial.
- Se pueden generar permeabilidades para darle valor a un espacio principal del edificio o al espacio natural mismo.
- Al ser un edificio emplazado en el contexto marítimo, es necesario generar conexiones visuales con el mar.
- Debe existir conexiones entre espacios públicos y privados de manera visual si no se pretende combinar.
- Es muy bueno considerar que el espacio marítimo ingrese al edificio mismo para que exista relación directa entre lo natural y lo artificial.

5.2.7. Dimensión Constructivo – Estructural

- Los muelles en su gran mayoría deben implementar un sistema estructural por pilotaje
- El muelle debe contener un ala principal el cual cumpla la función de romper olas a través de un sistema de enrocado.
- Dentro del edificio, si se generan formas más orgánicas, se puede realizar mediante sistemas de estructuras metálicas.
- De igual manera, este tipo de edificio debe contener estructuras de concreto armada como sistemas por placas o porticados.
- Si se abarcan grandes luces, la cubierta puede ser ligera mediante estructuras metálicas de tijerales.
- Los materiales que se emplean en el edificio deben estar adaptarse a las condiciones del contexto marítimo
- Los materiales deben formar parte de la conceptualización del edificio.

5.2.8. Dimensión Tecnológico – Ambiental

- Todos los ambientes principales del proyecto deben garantizar la ventilación e iluminación natural.
- Para los ambientes de menor jerarquía, se pueden emplear sistemas de desniveles para ventilar e iluminar por la cubierta del edificio.
- Para ambientes administrativos o servicios higiénicos, se pueden ventilar a través de sistemas artificiales como extractores o aire acondicionado.
- El edificio puede generar energía renovable a través de sistemas de paneles solares.

5.3. PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

ZONA ADMINISTRATIVA									
AMBIENTE	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	TIPOS DE USUARIOS	# USUARIOS	ÁREA POR AMBIENTE	# AMBIENTES	ÁREA PARCIAL	CANTIDAD	SUB TOTAL
ADMINISTRACION GENERAL DEL EDIFICIO				32 pers.			122.00 m2	1	122.00 m2
RECEPCIÓN	Atender al público, recepcionar archivos	↪ Mostrador (1) 0.70 x 2.50 ↪ Sillas (2) 0.50 x 0.50	Recepcionista	2 pers.	6.00 m2	1	6.00 m2		
ÁREA DE ESPERA	Sentarse, dialogar	↪ Sillas (8) 0.50 x 0.60	Visitantes	8 pers.	20.00 m2	1	20.00 m2		
OFICINAS PÚBLICAS DE INSCRIPCIÓN	Inscripción a la escuela de remo y yate, Club Nautico, alquiler del Centro de convenciones y	↪ Escritorios (3) 2.00 x 1.50 ↪ Sillas de escritorio (3) 0.60 x 0.60 ↪ Sillas (6) 0.50 x 0.50	Trabajadores, visitantes	9 pers.	27.00 m2	1	27.00 m2		
MARKETING Y CONTABILIDAD	Atender al publico, Recepcionar archivos Contabilizar	↪ Escritorios (1) 2.00 x 1.50 ↪ Escritorio largo (1) 2.50 x 0.70 ↪ Sillas de escritorio (3) 0.60 x 0.60 ↪ Estante de docum. (2) 0.50 x 2.00	Diseñador grafico, contador	3 pers.	18.00 m2	1	18.00 m2		
RECURSOS HUMANOS	Atender al público trabajador	↪ Escritorios (1) 2.00 x 1.50 ↪ Sillas de escritorio (1) 0.60 x 0.60	Trabajadores	1 pers.	9.00 m2	1	9.00 m2		
GERENTE GENERAL	Dirección y estabilidad del edificio en general,	↪ Escritorios (1) 2.50 x 1.50 ↪ Sillas de escritorio (1) 0.70 x 0.70 ↪ Sofa (1) 0.80 x 2.50 ↪ Sillas (2) 0.50 x 0.60	Administrador, visitantes	1 pers.	16.00 m2	1	16.00 m2		
SALA DE REUNIONES	Reunirse, proyectar, dialogar y archivar	↪ Mesa (1) 2.00 x 4.00 ↪ Sillas de escritorio (8) 0.70 x 0.70	Trabajadores	8 pers.	20.00 m2	1	20.00 m2		
SS.HH MUJERES	Asearse, ocupación de los servicios	↪ Inodoro (1) 0.36 x 0.70 ↪ Lavamanos 0.40 x 0.55	Trabajadores, visitantes	....	2.00 m2	1	3.00 m2	
SS.HH HOMBRES	Asearse, ocupación de los servicios	↪ Inodoro (1) 0.36 x 0.70 ↪ Lavamanos 0.40 x 0.55 ↪ Urinario 0.30 x 0.35	Trabajadores, visitantes	....	2.00 m2	1	3.00 m2	
							SUB TOTAL		122.00 m2
							CIRCULACION 30 %		36.60 m2
							TOTAL ZONA ADMINISTRATIVA		158.60 m2

ZONA COMERCIAL									
AMBIENTE	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	TIPOS DE USUARIOS	# USUARIOS	ÁREA POR AMBIENTE	# AMBIENTES	ÁREA PARCIAL	CANTIDAD	SUB TOTAL
RESTAURANTE 3 TENEDORES				125 pers.			330.00 m2	2	660.00 m2
ÁREA DE ESPERA	Atender al público, esperar	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Mesita alta de recep. (1) 0.50 x 0.50 ↪ Muebles 2 cuerpos (4) 1.50 x 0.80 ↪ Mesita central (2) 0.35 x 0.60 	Consumidores, Recepcionista	9 pers.	30.00 m2	1	30.00 m2		
ÁREA DE MESAS	Comer platillos	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Mesas (24) 1.30 x 0.70 ↪ Sillas (96) 0.60 x 0.60 	Consumidores, Mosos	96 pers.	150.00 m2	1	150.00 m2		
BARRA DE ATENCIÓN	Atender al público, servir bebidas	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Sillas de barra (8) 0.40 x 0.40 ↪ Sillas de atención (2) 0.40 x 0.40 ↪ Refrigeradora (2) 0.80 x 0.60 ↪ Estantes de bebidas (3) 1.20 x 2.40 	Trabajadores y consumidores	10 pers.	25.00 m2	1	25.00 m2		
CAJA	Cobrar, pagar	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Sillas (2) 0.50 x 0.50 	Trabajadores	2 pers.	10.00 m2	1	10.00 m2		
SS.HH HOMBRES	Asearse, ocupación de los servicios	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Inodoro (2) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 ↪ Ovalines (2) 0.45 x 0.55 ↪ Urinario (2) 0.30 x 0.35 	Consumidores	....	13.00 m2	1	13.00 m2		
SS.HH MUJERES	Asearse, ocupación de los servicios	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Inodoros (2) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 ↪ Ovalines (2) 0.45 x 0.55 	Consumidores	....	13.00 m2	1	13.00 m2		
COCINA	Cocinar, cortar, preparar, servir platillos, lavar	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Cocina industrial 6c. 1.20 x 1.60 ↪ Mesas de trabajo (4) 0.70 x 1.40 ↪ Mesas tipo chef (2) 0.70 x 1.40 ↪ Lavadero 2 pozas (2) (0.80 x 0.40) 	Cocineros, ayudantes de cocina	7 pers.	50.00 m2	1	50.00 m2		
BODEGA SECA	Almacenar alimentos	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Estantes empotrados 	Trabajadores	....	15.00 m2	1	15.00 m2		
BODEGA FRIA	Almacenar alimentos	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Maquinas congeladoras (2) ↪ Maquinas de refrigeracion (1) 	Trabajadores	....	15.00 m2	1	15.00 m2		
SS.HH PERSONAL	Asearse, ocupacion de los servicios	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Inodoro (1) 0.36 x 0.70 ↪ Lavamanos 0.40 x 0.55 ↪ Urinario 0.30 x 0.35 	Trabajadores	....	2.00 m2	1	2.00 m2		
LOCKERS PERSONAL	Almacenar, cambiarse	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Estantes Fijos (2) 2.00 x 0.50 	Trabajadores	....	4.00 m2	1	4.00 m2		
OFICINA DEL CHEF	Dirección y estabilidad del restaurant	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Escritorios (1) 2.50 x 1.50 ↪ Sillas de escritorio (1) 0.70 x 0.70 	Chef encargado.	1 pers.	9.00 m2	1	9.00 m2		

GALERIAS COMERCIALES				16 pers.			36.50 m2	5	182.50 m2
AREA DE EXHIBICION DE PRODUCTOS EN VENTA	Exhibir productos en venta	↪ Counter (1) 1.50 x 0.50	Cientes	15 pers.	3.00 m2	1	30.00 m2		
BARRA DE ATENCION Y CAJA	Atender al publico, cobrar	↪ Counter (1) 1.50 x 0.50 ↪ Estante 2.00 x 0.50	Trabajador	1 pers.	30 m2	1	3.00 m2		
DEPOSITO	Almacen de productos	↪ Estante 2.00 x 0.40	Trabajador	....	3.50 m2	1	3.50 m2		
SUB TOTAL									842.50 m2
CIRCULACION 30 %									252.75 m2
TOTAL - ZONA COMERCIAL									1095.25 m2

ZONA CENTRO DE CONVENCIONES									
AMBIENTE	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	TIPOS DE USUARIOS	# USUARIOS	AREA POR AMBIENTE	# AMBIENTES	AREA PARCIAL	CANTIDAD	SUB TOTAL
AMBIENTES GENERALES				27 pers.			87.00 m2	1	87.00 m2
HALL PRINCIPAL	Llegada de visitantes	....	Publico en general	....	25.00 m2	1	30.00 m2		
RECEPCION	Atender al publico, recepcionar archivos	↪ Mostrador (1) 0.70 x 2.50 ↪ Sillas (2) 0.50 x 0.50	Recepcionista	3 pers.	12.00 m2	1	12.00 m2		
LOBBY	Sentarse, dialogar	↪ Muebles de 3c. (8) 2.20 x 0.80 ↪ Muebles de 1c. (16) 0.80 x 0.80	Visitantes	24 pers.	45.00 m2	1	45.00 m2		
SALAS DE USOS MULTIPLES				209 pers.			438.00 m2	1	438.00 m2
FOYER GENERAL DE SUMS	Esperar, dialogar, socializar	....	Publico en general	....	90.00 m2	1	90.00 m2		
KITCHENETTE	Preparar, servir platillos,	↪ Barra de concreto (1) según diseño ↪ Cocina empotrada (1) 0.55 x 0.65 ↪ Congeladora (2) (1.00 x 0.60)	Trabajadores	2 pers.	12.00 m2	1	12.00 m2		
SS.HH HOMBRES SUM	Asearse, ocupacion de los servicios	↪ Inodoro (3) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (2) 2.40 x 0.60 ↪ Ovalines (3) 0.45 x 0.55 ↪ Urinario (3) 0.30 x 0.35	Publico en general	....	18.00 m2	1	18.00 m2		
SS.HH MUJERES SUM	Asearse, ocupacion de los servicios	↪ Inodoros (3) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (1) 2.40 x 0.60 ↪ Ovalines (3) 0.45 x 0.55	Publico en general	....	18.00 m2	1	18.00 m2		
SALA DE USOS MULTIPLES	Multiples actividades de reunirse	↪ Sillas (69) 0.45 x 0.60 ↪ Mesa larga (1) 2.40 x 0.60	Publico en general	69 pers.	100.00 m2	3	300.00 m2		

SALON DE EVENTOS O BANQUETES				402 pers.			936.00 m2	1	936.00 m2
FOYER DE SALON DE EVENTOS	Esperar, dialogar, socializar	....	Publico en general	....	180.00 m2	1	180.00 m2		
SS.HH HOMBRES SUM	Asearse, ocupacion de los servicios	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Inodoro (5) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (2) 2.10 x 0.60 ↪ Ovalines (6) 0.45 x 0.55 ↪ Urinario (5) 0.30 x 0.35 	Publico en general	....	36.00 m2	1	36.00 m2		
SS.HH MUJERES SUM	Asearse, ocupacion de los servicios	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Inodoros (5) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (2) 2.10 x 0.60 ↪ Ovalines (6) 0.45 x 0.55 	Publico en general	....	36.00 m2	1	36.00 m2		
DEPOSITO	Almacenar cosas	↪ Sillas (358) 0.45 x 0.60	....	....	60.00 m2	1	60.00 m2		
ESTACION DE MOSOS	Servir platillos	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Carrito de moso (1) 1.20 x 0.45 ↪ Barra de concreto (1) 2.00 x 0.65 ↪ Lavadero 1 poza (1) 0.30 x 0.40 ↪ Refrigeradora (1) 0.70 x 0.80 	Mosos	8 pers.	6.00 m2	4	24.00 m2		
COCINA DE BANQUETES	Cocinar, cortar, preparar, servir platillos, lavar	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Barra de concreto (1) según diseño ↪ Cocina empotrada (1) 0.55 x 0.65 ↪ Congeladora (2) (1.00 x 0.60) 	Cocineros, ayudantes de cocina	6 pers.	50.00 m2	2	100.00 m2		
SALON DE EVENTOS	Multiples actividades	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Sillas (358) 0.45 x 0.60 ↪ Escenario (1) según diseño ↪ Mesa largo (1) 3.40 x 0.75 	Publico en general	358 pers.	500.00 m2	1	500.00 m2		
SUB TOTAL								1461.00 m2	
CIRCULACION 30 %								438.30 m2	
TOTAL ZONA - CENTRO DE CONVENCIONES								1899.30 m2	

ZONA ESCUELA DE VELA Y REMO									
AMBIENTE	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	TIPOS DE USUARIOS	# USUARIOS	AREA POR AMBIENTE	# AMBIENTES	AREA PARCIAL	CANTIDAD	SUB TOTAL
AMBIENTES GENERALES				9 pers.			76.00 m2	1	76.00 m2
HALL PRINCIPAL	Llegada de visitantes	Publico en general	20.00 m2	1	20.00 m2		
RECEPCION	Atender al publico, recepcionar archivos	↪ Mostrador (1) 0.70 x 2.50 ↪ Sillas (2) 0.50 x 0.50	Recepcionista	2 pers.	6.00 m2	1	6.00 m2		
OFICINA ADMINISTRATIVA	Direccion y estabilidad del edificio en general,	↪ Escritorios (2) 2.00 x 1.50 ↪ Sillas de escritorio (6) 0.60 x 0.60	Administrador, ayudante de admi.	6 pers.	9.00 m2	2	18.00 m2		
SS.HH HOMBRES	Asearse, ocupacion de los servicios	↪ Inodoro (2) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 ↪ Ovalines (2) 0.45 x 0.55 ↪ Urinario (2) 0.30 x 0.35	Estudiantes, profesores	....	13.00 m2	1	13.00 m2	
SS.HH MUJERES	Asearse, ocupacion de los servicios	↪ Inodoros (2) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 ↪ Ovalines (2) 0.45 x 0.55	Estudiantes, profesores	....	13.00 m2	1	13.00 m2	
CUARTO DE LIMPIEZA	Almacenar productos de limpieza	....	Trabajadores	1 pers.	6.00 m2	1	6.00 m2	
AREA DE AULAS				170 pers.			270.00 m2	1	270.00 m2
AULAS	Estudiar, enseñar	↪ Tablero de trabajo (21) 0.50 x 0.80 ↪ Sillas (22) 0.50 x 0.50 ↪ Escritorio 1.00 x 0.50	Estudiantes, profesores	30 pers.	45.00 m2	3	135.00 m2		
AULAS MAGNA	Exponer, estudiar, enseñar	↪ Escritorio largo (1) 2.40 x 0.60 ↪ Sillas (80) 0.45 x 0.55	Estudiantes, profesores	80 pers.	120.00 m2	1	120.00 m2		
DEPOSITO	Almacenar cosas de aulas.	....	Trabajadores	....	15.00 m2	1	15.00 m2

AREA DE TALLERES				55 pers.			362.00 m2	1	362.00 m2
TALLERES	Enseñar, practicar deporte	→ Silla (1) 0.50 x 0.50 → Escritorio (1) 1.00 x 0.50	Estudiantes, profesores	14 pers.	70.00 m2	3	210.00 m2		
DEPOSITO DE KAYAKS	Almacenar kayaks	→ Kayak Tipo 1 (6) 3.76 x 0.92 → Kayak Tipo 2 (6) 3.30 x 0.71	Estudiantes, profesores	....	20.00 m2	1	20.00 m2		
AREA MARITIMA TIPO PISCINA	Practicar el deporte acuatico	....	Estudiantes, profesores	13 pers.	60.00 m2	1	80.00 m2		
SS.HH HOMBRES, LOCKERS Y DUCHAS	Asearse, ocupacion de los servicios	→ Inodoro (2) 0.36 x 0.70 → Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 → Ovalines (2) 0.45 x 0.55 → Urinario (2) 0.30 x 0.35 → Estante de lockers (1) 2.40 x 0.50 → Sillas largas (1) 3.20 x 0.50 → Duchas (3) 0.90 x 0.90	Estudiantes	....	26.00 m2	1	26.00 m2		
SS.HH MUJERES, LOCKERS Y DUCHAS	Asearse, ocupacion de los servicios	→ Inodoros (2) 0.36 x 0.70 → Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 → Ovalines (2) 0.45 x 0.55 → Estante de lockers (1) 2.40 x 0.50 → Sillas largas (1) 3.20 x 0.50 → Duchas (3) 0.90 x 0.90	Estudiantes	....	26.00 m2	1	26.00 m2		
							SUB TOTAL		708.00 m2
							CIRCULACION 30 %		212.40 m2
							TOTAL ZONA - ESCUELA DE VELA Y REMO		920.40 m2

ZONA CLUB NAUTICO									
AMBIENTE	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	TIPOS DE USUARIOS	# USUARIOS	AREA POR AMBIENTE	# AMBIENTES	AREA PARCIAL	CANTIDAD	SUB TOTAL
AREAS GENERALES							185.50 m2	1	185.50 m2
HALL PRINCIPAL	Llegada de visitantes	Publico en general	20.00 m2	1	20.00 m2		
RECEPCION	Atender al publico, recepcionar archivos	→ Mostrador (1) 0.70 x 2.50 → Sillas (2) 0.50 x 0.50	Recepcionista	3 pers.	12.00 m2	1	12.00 m2		
LOBBY	Sentarse, dialogar	→ Muebles de 3c. (8) 2.20 x 0.80 → Muebles de 1c. (16) 0.80 x 0.80 → Mesita central (8) 0.40 x 0.60	Visitantes	24 pers.	45.00 m2	1	45.00 m2		
SS.HH MUJERES	Asearse, ocupacion de los servicios	→ Inodoro (1) 0.36 x 0.70 → Lavamanos 0.40 x 0.55	Trabajadores, visitantes	....	2.00 m2	1	3.00 m2	
SS.HH HOMBRES	Asearse, ocupacion de los servicios	→ Inodoro (1) 0.36 x 0.70 → Lavamanos 0.40 x 0.55 → Urinario 0.30 x 0.35	Trabajadores, visitantes	....	2.00 m2	1	3.00 m2	
AREA DE MESAS (CAFETERIA)	Comer platillos	→ Mesas (10) 1.30 x 0.70 → Sillas (40) 0.60 x 0.60	Consumidores, Mosos	40 pers.	60.00 m2	1	70.00 m2		
BARRA DE ATENCION (REST. DEL CLUB)	Atender al publico, servir bebidas	→ Sillas de barra (7) 0.40 x 0.40 → Sillas de atencion (1) 0.40 x 0.40 → Refrigeradora (1) 0.80 x 0.60 → Estantes de bebidas (1) 1.20 x 2.40	Trabajadores y consumidores	8 pers.	9.00 m2	1	9.00 m2		
COCINA (CAFETERIA)	Cocinar, cortar, preparar, servir platillos, lavar	→ Cocina industrial 2c. 0.60 x 1.10 → Mesas de trabajo (2) 0.70 x 1.40 → Mesas tipo chef (2) 0.70 x 1.40 → Lavadero 2 pozas (2) (0.80 x 0.40)	Cocineros, ayudantes de cocina	7 pers.	20.00 m2	1	20.00 m2		
DEPOSITO (CAFETERIA)	Almacen de productos	→ Estante 2.00 x 0.40	Trabajador	....	3.50 m2	1	3.50 m2	

AREA SOCIALES								906.00 m2	1	906.00 m2
AREA DE MESAS (REST. DEL CLUB)	Comer platillos	→ Mesas (24) 1.30 x 0.70 → Sillas (96) 0.60 x 0.60	Consumidores, Mosos	96 pers.	150.00 m2	1	150.00 m2			
BARRA DE ATENCION (REST. DEL CLUB)	Atender al publico, servir	→ Sillas de barra (8) 0.40 x 0.40 → Sillas de atencion (2) 0.40 x 0.40 → Refrigeradora (2) 0.80 x 0.60 → Estantes de bebidas (3) 1.20 x 2.40	Trabajadores y consumidores	10 pers.	25.00 m2	1	25.00 m2			
SS.HH HOMBRES (REST. DEL CLUB)	Asearse, ocupacion de los servicios	→ Inodoro (2) 0.36 x 0.70 → Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 → Ovalines (2) 0.45 x 0.55 → Urinario (2) 0.30 x 0.35	Consumidores	....	13.00 m2	1	13.00 m2		
SS.HH MUJERES (REST. DEL CLUB)	Asearse, ocupacion de los servicios	→ Inodoros (2) 0.36 x 0.70 → Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 → Ovalines (2) 0.45 x 0.55	Consumidores	....	13.00 m2	1	13.00 m2		
COCINA (REST. DEL CLUB)	Cocinar, cortar, preparar, servir platillos, lavar	→ Cocina industrial 6c. 1.20 x 1.60 → Mesas de trabajo (4) 0.70 x 1.40 → Mesas tipo chef (2) 0.70 x 1.40 → Lavadero 2 pozas (2) (0.80 x 0.40)	Cocineros, ayudantes de cocina	7 pers.	50.00 m2	1	50.00 m2			
BODEGA SECA (REST. DEL CLUB)	Almacenar alimentos	→ Estante empotrado (1) 0.50 X 2.00	Trabajadores	....	15.00 m2	1	15.00 m2		
BODEGA FRIA (REST. DEL CLUB)	Almacenar alimentos	→ Maquinas congeladoras (2) → Maquinas de refrigeracion (1)	Trabajadores	....	15.00 m2	1	15.00 m2		
AREA DE MUEBLES (BAR LOUNGUE)	Sentarse, dialogar	→ Muebles de 3c. (8) 2.20 x 0.80 → Muebles de 1c. (16) 0.80 x 0.80 → Mesita central (8) 0.40 x 0.60	Visitantes	24 pers.	80.00 m2	1	80.00 m2			
BARRA DE ATENCION (BAR LOUNGUE)	Atender al publico, servir bebidas	→ Sillas de barra (8) 0.40 x 0.40 → Sillas de atencion (2) 0.40 x 0.40 → Refrigeradora (2) 0.80 x 0.60 → Estantes de bebidas (3) 1.20 x 2.40	Barman (2)	10 pers.	25.00 m2	1	25.00 m2			
SALAS COMUNES DE REUNION	Sentarse, dialogar	→ Muebles de 3c. (6) 2.20 x 0.80 → Muebles de 1c. (24) 0.80 x 0.80	Personas incritas en el club	30 pers.	7.00 m2	6	42.00 m2			
SALAS COMUNES DE REUNION	Sentarse, dialogar	→ Muebles de 3c. (1) 2.20 x 0.80 → Muebles de 1c. (4) 0.80 x 0.80	Personas incritas en el club	5 pers.	9.00 m2	2	18.00 m2			

TERRAZA	Sentarse, hecharse, dialogar, relajarse	<ul style="list-style-type: none"> - Sillas Reposera (8) 0.70 x 1.85 - Mesitas divisibles (4) 0.40 x 0.70 - Muebles de 3c. (3) 2.20 x 0.80 - Muebles de 1c. (9) 0.80 x 0.80 - Mesita central (8) 0.40 x 0.60 	Personas inscritas en el club, trabajadores	20 pers.	56.00 m2	1	56.00 m2		
PISCINA	Bañarse, jugar	<ul style="list-style-type: none"> - Piscina (1) 12.00 x 7.50 	Personas inscritas en el club	20 pers.	90.00 m2	1	90.00 m2		
SS,HH Y DUCHAS MUJERES	Asearse, bañarse, ocupacion de los servicios	<ul style="list-style-type: none"> - Inodoro (2) 0.36 x 0.70 - Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 - Ovalines (2) 0.45 x 0.55 - Urinario (2) 0.30 x 0.35 - Sillas largas (1) 3.20 x 0.50 - Duchas (3) 0.90 x 0.90 	Personas inscritas en el club	....	22.00 m2	1	22.00 m2		
SS,HH Y DUCHAS HOMBRES	Asearse, , ocupacion de los servicios	<ul style="list-style-type: none"> - Inodoros (2) 0.36 x 0.70 - Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 - Ovalines (2) 0.45 x 0.55 - Sillas largas (1) 3.20 x 0.50 - Duchas (3) 0.90 x 0.90 	Personas inscritas en el club	....	22.00 m2	1	22.00 m2		
SPA	Relajarse, distraerse	....	Personas inscritas en el club	....	150.00 m2	1	150.00 m2		
GINNASIO	Ejercitarse, bailar	<ul style="list-style-type: none"> - Maquinas de gimnasio de Brazos - Maquinas de gimnasio de Abdomen - Maquinas de gimnasio de Piernas 	Personas inscritas en el club	....	120.00 m2	1	120.00 m2		
AREA DE ALOJAMIENTO				29 pers.			407.00 m2	1	407.00 m2
HABITACION DOBLE	Alojarse	<ul style="list-style-type: none"> - Cama 1 1/2 (2) 1.20 x 1.90 - Velador (2) 0.40 x 0.40 - Closet (1) segun diseño - Inodoro (1) 0.36 x 0.70 - Lavamanos (1) 0.40 x 0.55 - Tina (1) 1.50 x 0.85 	Publico en general, personas inscritas en el club	2	20.50 m2	9	184.50 m2		
HABITACION MATRIMONIAL	Alojarse	<ul style="list-style-type: none"> - Cama Queen (1) 1.20 x 1.90 - Velador (2) 0.40 x 0.40 - Closet (1) segun diseño - Inodoro (1) 0.36 x 0.70 - Lavamanos (1) 0.40 x 0.55 - Tina (1) 1.50 x 0.85 	Publico en general, personas inscritas en el club	1	18.50 m2	9	166.50 m2		
SUITE	Alojarse	<ul style="list-style-type: none"> - Cama Queen (1) 1.20 x 1.90 - Velador (2) 0.40 x 0.40 - Closet (1) segun diseño - Inodoro (1) 0.36 x 0.70 - Lavamanos (1) 0.40 x 0.55 - Tina (1) 1.50 x 0.85 - Mesa (1) D. 1.00 - Sillas (3) 0.50 x 0.50 	Publico en general, personas inscritas en el club	1	28.00 m2	2	56.00 m2		

AREAS DE SERVICIO							117.00 m2	1	117.00 m2
CONTROL	Control del personal	→ Escritorios (1) 1.00 x 0.60 → Sillas de escritorio (1) 0.60 x 0.60	Trabajadores	....	4.00 m2	1	4.00 m2		
SS.HH Y DUCHAS PERSONAL MUJERES	Asearse, ocupacion de los servicios	→ Inodoros (2) 0.36 x 0.70 → Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 → Ovalines (2) 0.45 x 0.55 → Estante de lockers (1) 2.40 x 0.50 → Sillas largas (1) 3.20 x 0.50 → Duchas (3) 0.90 x 0.90	Trabajadores	....	26.00 m2	1	24.00 m2		
SS.HH Y DUCHAS PERSONAL HOMBRES	Asearse, ocupacion de los servicios	→ Inodoro (2) 0.36 x 0.70 → Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 → Ovalines (2) 0.45 x 0.55 → Urinario (2) 0.30 x 0.35 → Estante de lockers (1) 2.40 x 0.50 → Sillas largas (1) 3.20 x 0.50 → Duchas (3) 0.90 x 0.90	Trabajadores	....	26.00 m2	1	24.00 m2		
ALMACEN GENERAL	Almacenar multiples cosas	....	Trabajadores	....	25.00 m2	1	25.00 m2		
CUARTO DE MAQUINAS	Funcionamiento de maquinas	→ Maquinas según su especialidad	Trabajadores		20.00 m2	2	40.00 m2		
							SUB TOTAL		1732.50 m2
							CIRCULACION 30 %		519.75 m2
							TOTAL ZONA - CLUB NAUTICO		2252.25 m2

ZONA PORTUARIA Y COMPLEMENTARIA									
AMBIENTE	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	TIPOS DE USUARIOS	# USUARIOS	AREA POR AMBIENTE	# AMBIENTES	AREA PARCIAL	CANTIDAD	SUB TOTAL
AREAS PORTUARIA							25 000.00 m2	1	25 000.00 m2
AREA DE MUELLES	Embarque y desembarque	....	Publico en general	....	33 000.00 m2	1			
AREAS COMPLEMENTARIAS							1900.00 m2	1	1 900.00 m2
SS.HH HOMBRES, LOCKERS Y DUCHAS	Asearse, ocupacion de los servicios	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Inodoro (5) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (2) 1.50 x 0.60 ↪ Ovalines (6) 0.45 x 0.55 ↪ Urinario (6) 0.30 x 0.35 ↪ Estante de lockers (2) 2.40 x 0.50 ↪ Sillas largas (2) 3.20 x 0.50 ↪ Duchas (5) 0.90 x 0.90 	Estudiantes	....	45.00 m2	1	45.00 m2		
SS.HH MUJERES, LOCKERS Y DUCHAS	Asearse, ocupacion de los servicios	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Inodoros (2) 0.36 x 0.70 ↪ Barra de concreto (1) 1.50 x 0.60 ↪ Ovalines (2) 0.45 x 0.55 ↪ Estante de lockers (1) 2.40 x 0.50 ↪ Sillas largas (1) 3.20 x 0.50 ↪ Duchas (3) 0.90 x 0.90 	Estudiantes	....	45.00 m2	1	45.00 m2		
ALMACEN DE EMBARCACIONES	Almacenar embarcaciones	↪ Embarcaciones (según tipología)	Estudiantes, deportistas	....	750.00 m2	1	750.00 m2		
TALLER DE EMBARCACIONES	Reparar	↪ Embarcaciones (según tipología)	Trabajadores	....	250.00 m2	1	250.00 m2		
SUB TOTAL									26 900.00 m2
CIRCULACION 30 %									8 700.00 m2
TOTAL ZONA - CLUB NAUTICO									34 970.00 m2

TOTAL ZONA ADMINISTRATIVA	158.60 m2
TOTAL - ZONA COMERCIAL	1095.25 m2
TOTAL ZONA - CENTRO DE CONVENCIONES	1899.30 m2
TOTAL ZONA - ESCUELA DE VELA Y REMO	920.40 m2
TOTAL ZONA - CLUB NÁUTICO	2252.25 m2
TOTAL ZONA - CLUB NÁUTICO	34 970.00 m2
TOTAL AREA DEL PROYECTO	41295.80 m2

5.4. DEFINICIÓN DEL USUARIO

5.4.1. Descripción general del usuario

El usuario es importante para el desarrollo de las actividades que se desarrollaran dentro del equipamiento de transporte marítimo, ya que es el ente principal para plantear diseños de espacios adecuados según lo que requiera cada tipo de usuario. La población sabe de la existencia del circuito de playas y le dan un uso específico básico, pero no saben realmente que es un lugar que puede traer grandes beneficios turísticos y económicos si se desarrollan actividades más interesantes.

El proyecto está dirigido a todos los tipos de usuarios sin diferencia de ocupación, sexo, nivel económico o edad, ya que este equipamiento que sirve para atender al usuario que acude a la playa para que pueda desarrollar nuevas experiencias mediante la realización de actividades marítimas con vehículo acuático de manera recreativa y deportiva.

5.4.2. Alcance de Proyecto Arquitectónico

El presente proyecto arquitectónico tendrá un nivel de influencia provincial, lo cual involucra a toda la Provincia del Santa, pero a su misma vez, la edificación es apta para recibir a todo tipo de visitantes del contexto nacional o internacional, ya que es un equipamiento de características turísticas.

5.4.3. Tipos de usuario

Edad:

- El equipamiento está apto para todas las edades como niños, jóvenes y adultos.
- Dentro de las personas con más capacidad para desarrollar las actividades marítimas con vehículo acuático, están entre los jóvenes y adultos.

Ocupación:

Todos los usuarios que quieran recrearse, distraerse o relajarse en conexión con el mar, así como estudiantes que deseen dominar algún deporte acuático, también deportistas profesionales para las competiciones o torneos marítimos con vehículo acuático.

5.4.4. Clasificación de usuarios

Según el programa arquitectónico, se establece que la arquitectura de transporte marítimo tiene como usuario principal a la persona que ejerce algún tipo de actividad en el mar con fines recreativos mediante la utilización de un vehículo acuático. Para ello se emplean distintos usos que son importantes en el edificio para desarrollar adecuadamente las actividades que se realizaran en el mar con vehículo acuático, en la cual se establecen en el siguiente cuadro:

Tabla 13. Clasificación de usuarios del proyecto arquitectónico

ZONAS	USUARIOS
Zona administrativa	Trabajadores y visitantes
Zona comercial	Visitantes
Zona Centro de convenciones	Conferencistas, deportistas, visitantes
Zona - Escuela de Vela y Remo	Estudiantes y profesores
Zona Club Náutico	Visitantes inscritos
Zona Portuaria	Visitantes, deportistas, estudiantes, profesores

Fuente: Elaboración propia

5.5.1. JUSTIFICACIÓN DE SELECCIÓN DE TERRENO

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº 01

5.5. DEFINICIÓN DE ÁREA DE INTERVENCIÓN

JUSTIFICACION GENERAL

La Bahía del Ferrol conformada por el distrito de Chimbote es un sector de la provincia del santa que ha forjado su identidad en la realización de actividades industriales, comerciales y de servicio. En cambio, la Bahía de Samanco es conocida por poseer importantes balnearios de la provincia que conforman un circuito integro. Entonces colocar el proyecto arquitectónico en este circuito es conveniente ya que es un sector donde se realizan actividades recreativas o afines que hacen uso de mar. Además, según el "Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote 2012 – 2022", esta permitido implementar edificaciones del mismo uso y de servicio. La realidad es que la mayoría de estas playas no están siendo aprovechadas adecuadamente, esto se evidencia porque no poseen infraestructuras adecuadas ni edificaciones que causen un desarrollo positivo en el sector, por ende seria factible implementar un equipamiento de transporte marítimo.

JUSTIFICACIÓN ESPECÍFICA

CALETA COLORADA



- El nivel de visitas es alto.
- La accesibilidad vía terrestre es dificultosa y peligrosa y solo es peatonal.
- La accesibilidad vía marítima es factible.
- Presenta un oleaje tranquilo, apto para los visitantes.
- No existe ningún tipo de edificación en esta playa.
- Solo se realizan actividades básicas como: bañarse, jugar o acampar.
- No hay presencia de la napa freática en el suelo de este balneario.
- No existe un uso establecido por parte del Plan de Desarrollo Urbano para el balneario.

EL DORADO



- El nivel de visitas es medio - bajo.
- Existe accesibilidad terrestre con deficiencias físicas, de manera vehicular y peatonal.
- La accesibilidad vía marítima es factible.
- Presenta un oleaje muy tranquilo, apto para los visitantes.
- No existe ningún tipo de edificación.
- Mayormente es utilizada como balneario de "paso" para las playas: Caleta Colorada y Lancon (Alconcillo).
- La napa freática no afecta al suelo.
- Según el PDU, el uso establecido esta como zona intangible, pero se permiten edificaciones de uso recreativo activo o de servicios compatibles con la playa.

LANCON (ALCONCILLO)



- El nivel de visitas es bajo.
- Existe accesibilidad terrestre con deficiencias físicas, de manera vehicular y peatonal.
- La accesibilidad vía marítima es factible.
- Presenta un oleaje fuerte que no es apto para los visitantes.
- No existe ningún tipo de edificación.
- Solo se realizan actividades básicas como: bañarse, jugar o acampar.
- Existe elevación de la napa freática que afecta en gran medida al suelo de este balneario.
- Según el PDU, el uso establecido esta como zona intangible, pero se permiten edificaciones de uso recreativo activo o de servicios compatibles con la playa.

ATAHUALPA



- El nivel de visitas es muy bajo.
- Existe accesibilidad terrestre con deficiencias físicas, de manera vehicular y peatonal.
- La accesibilidad vía marítima es factible.
- Presenta un oleaje muy fuerte que no es apto para los visitantes.
- No existe ningún tipo de edificación.
- Solo se realizan actividades básicas como: bañarse, jugar o acampar.
- La napa freática no afecta al suelo pero existen zonas pantanosas alejadas del mar.
- Según el Plan de Desarrollo Urbano, el uso establecido esta como zona intangible, pero se permiten edificaciones de uso recreativo activo o de servicios compatibles con la playa.

VESIQUE



- El nivel de visitas es el mas alto en la Bahía de Samanco.
- Existe accesibilidad terrestre adecuada, de manera vehicular y peatonal.
- La accesibilidad vía marítima es factible.
- Presenta un oleaje moderado que es poco apto para los visitantes.
- Existen edificaciones de servicio con fines de lucro como restaurantes, peñas, etc; así como viviendas para los pobladores locales.
- Solo se realizan actividades básicas como: bañarse, jugar o acampar.
- La napa freática no afecta al suelo.

5.5.2. Planos técnicos del proyecto arquitectónico

5.5.2.1. Plano de Localización

PLANOS TECNICOS DE PROYECTO

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARITIMO PARA EL DESARROLLO TURISTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHIA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº **01**



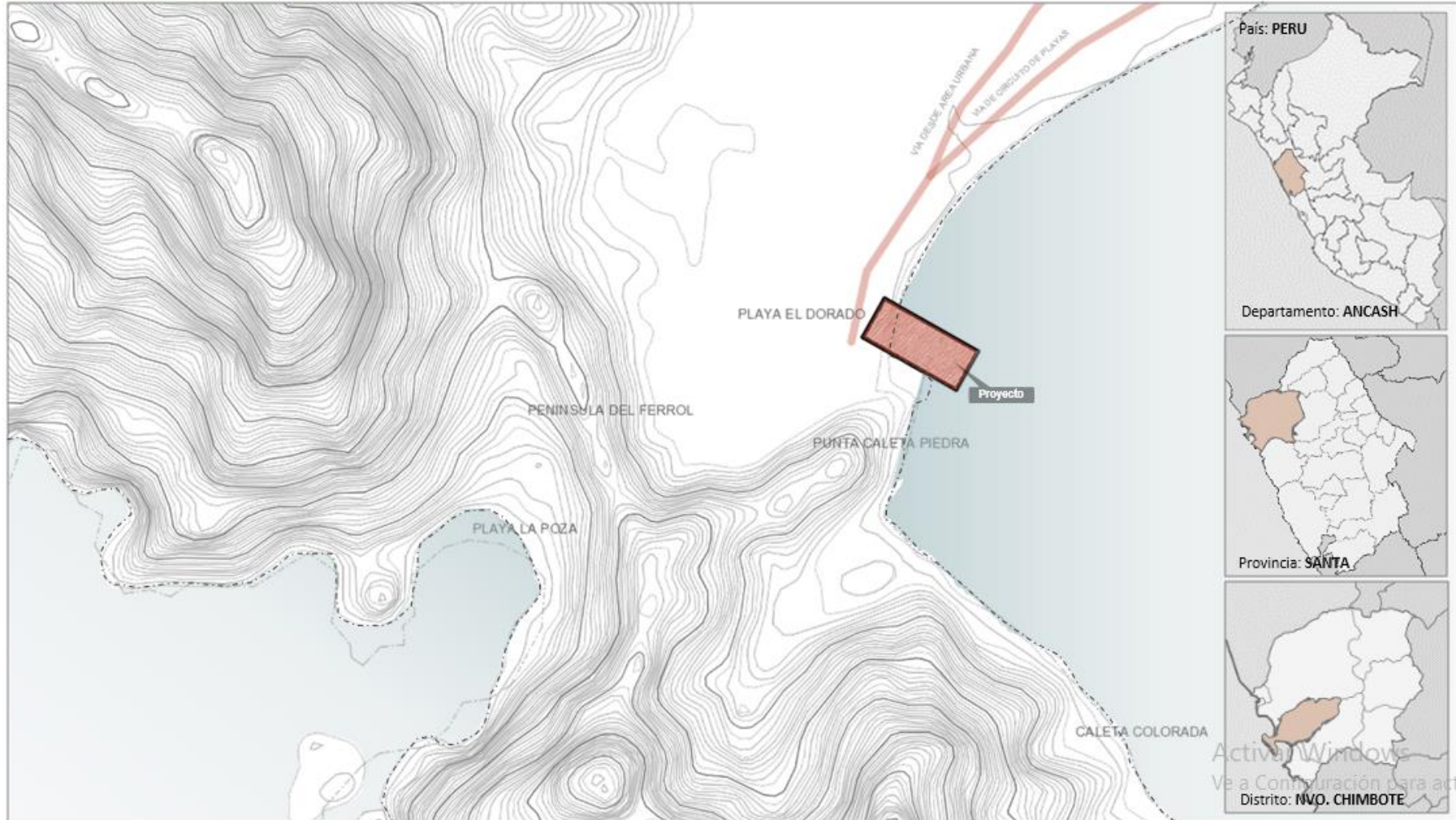
5.5.2.2. Plano de Ubicación

PLANOS TECNICOS DE PROYECTO

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARITIMO PARA EL DESARROLLO TURISTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHIA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº **02**



PLANO:

PLANO UBICACION

Docente: **ARQ. ROMERO ISRAEL – ARQ. PEREZ MIRIAM**

Alumno: **VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS**

Curso: **PROYECTO DE INVESTIGACION**

Ciclo: **IX**

Semestre Académico: **2018 - II**

Fecha: **Enero - 2019**

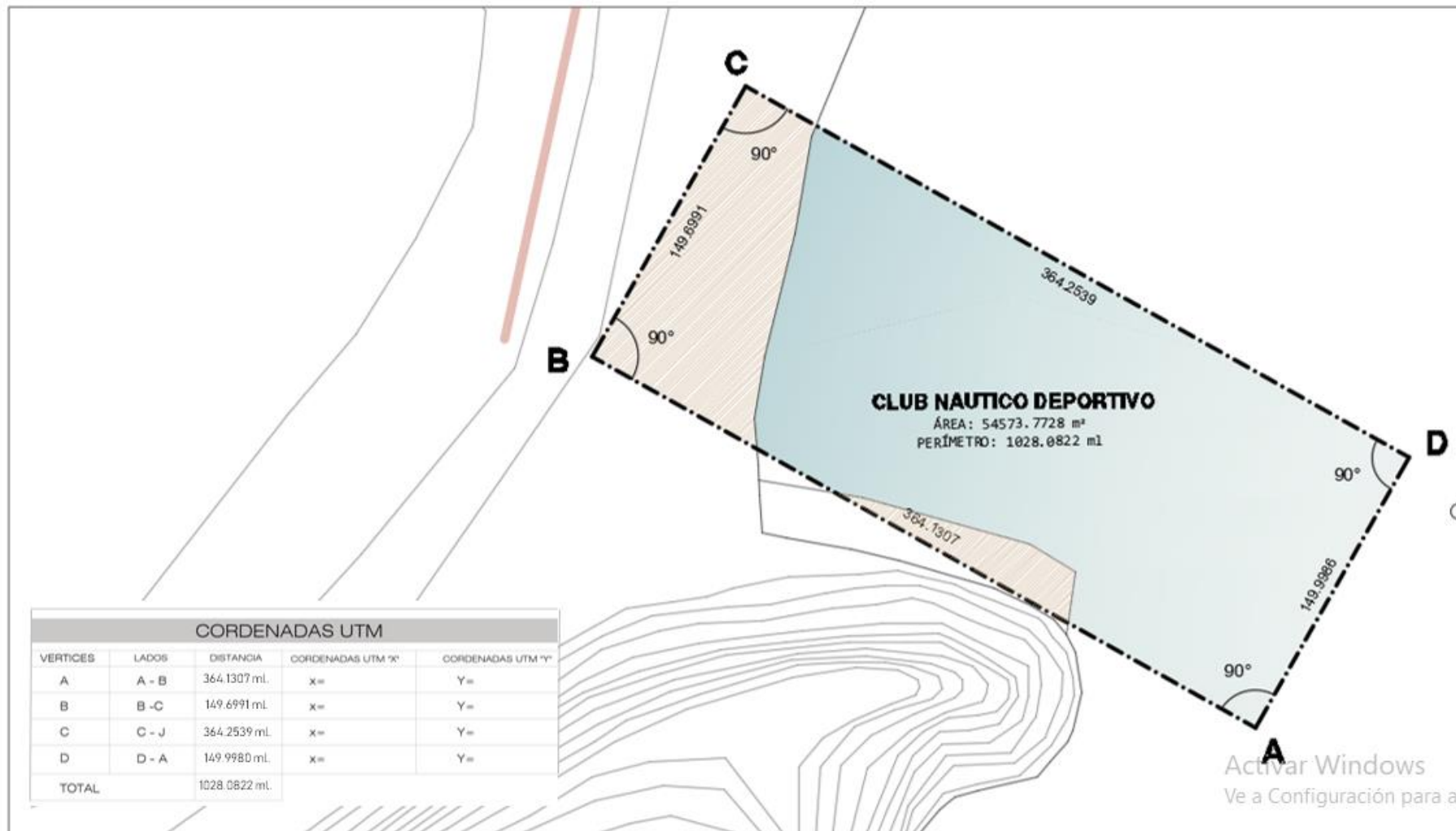
5.5.2.3. Plano Perimétrico

PLANOS TECNICOS DE PROYECTO

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARITIMO PARA EL DESARROLLO TURISTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHIA DE SAMANCO.

Lamina:

N° 03



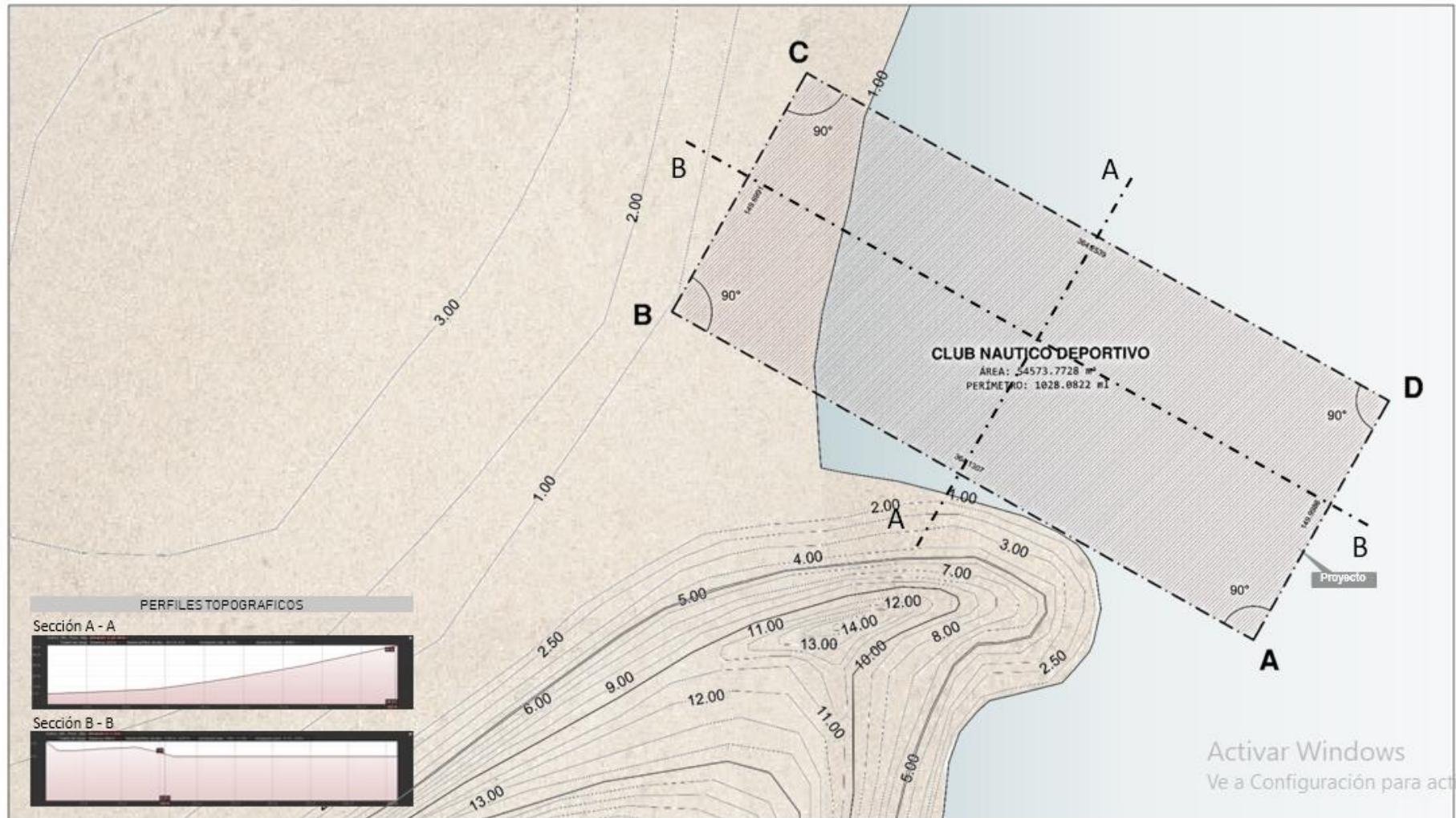
5.5.2.4. Plano Topográfico

PLANOS TECNICOS DE PROYECTO

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARITIMO PARA EL DESARROLLO TURISTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHIA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº 04



PLANO:

PLANO TOPOGRAFICO

Docente: ARG. ROMERO ISRAEL – ARG. PEREZ MIRIAM

Alumna: VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS

Curso: PROYECTO DE INVESTIGACION

Ciclo: IX

Semestre Académica: 2018 - II Fecha: Enero - 2019

5.5.2.5. Plano de zonificación

PLANOS TECNICOS DE PROYECTO

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARITIMO PARA EL DESARROLLO TURISTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHIA DE SAMANCO.

Lamina:

Nº 05

ZONA INTANGIBLE

ZI

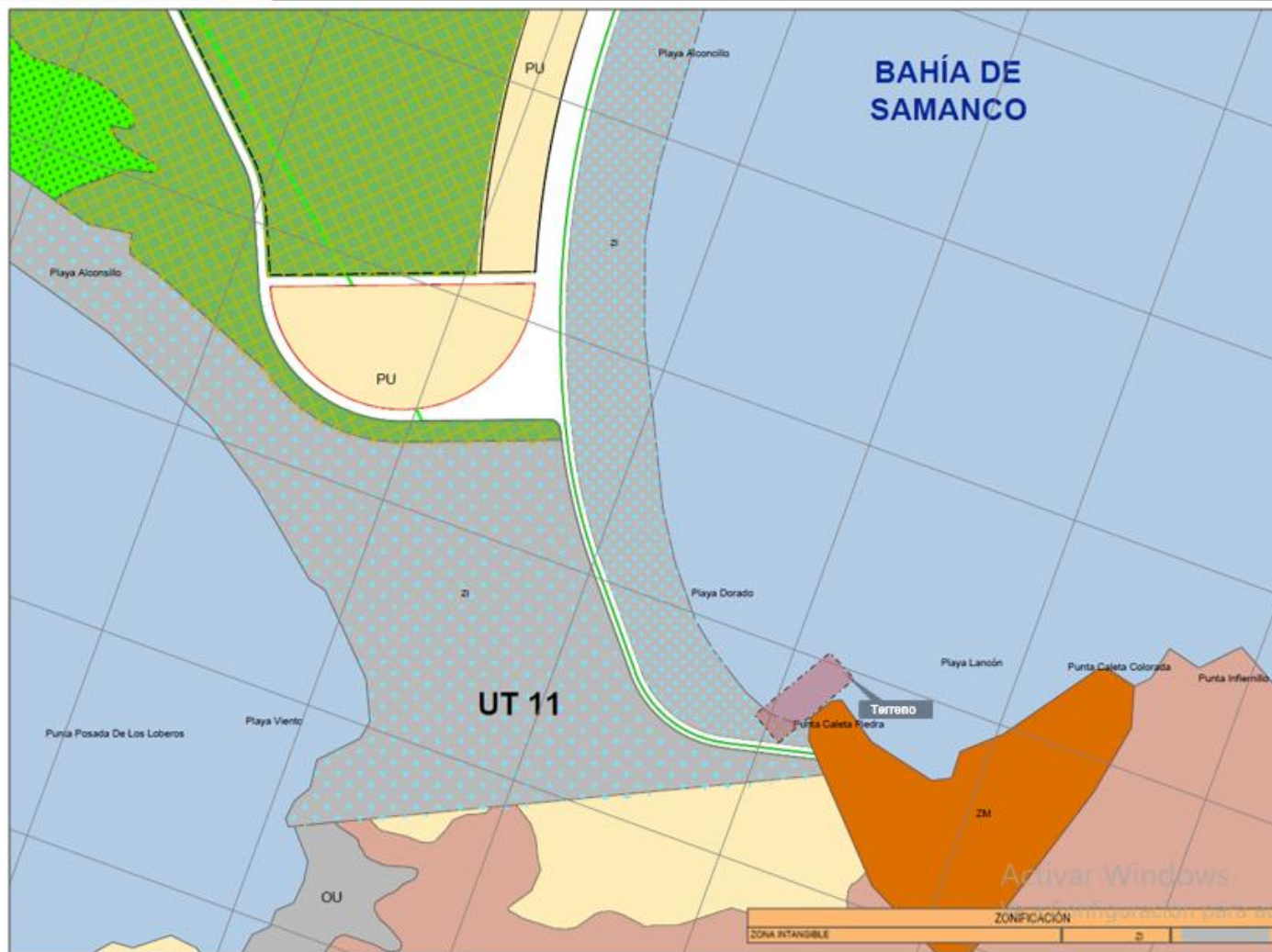
El terreno propuesto esta ubicado en la playa "El Dorado", en la cual tiene como zonificación ser una zona Intangible. Según el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote, sostiene lo siguiente:

DEFINICIÓN

Es la zona de reserva ecológica, turística-recreativa y paisajística, que se ubica desde el término de la zona industrial 27 de Octubre hacia la península (Bahía del Ferrol), la misma península y a lo largo de la bahía de Samanco.

REGLAMENTACIÓN

- En estas áreas sólo se podrán realizar actividades propias a la protección ecológica del lugar.
- En estas áreas sólo se podrán realizar actividades de recreación activa estacionaria (recreación de playas).
- No podrán ser sujetas de cambio de uso.
- No se permitirán ningún tipo de edificaciones, salvo aquellas de servicios o facilidades para la actividad propia su uso.
- Aparte de los trabajos a realizarse por su actividad, en estas zonas se realizaran trabajos de carácter paisajístico para conservar la naturaleza existente y además para evitar en épocas de lluvia, erosiones y deslizamientos.
- Además se debe tener en cuenta lo establecido en el Reglamento de la Ley N° 26856, que declara que las playas son bienes de uso público, inalienables e imprescriptibles y establece la zona de dominio restringido.



PLANO:

PLANO ZONIFICACION

Docente: ARQ. ROMERO ISRAEL – ARQ. PEREZ MIRIAM

Alumno: VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS

Curso: PROYECTO DE INVESTIGACION

Ciclo: IX

Semestre Académica: 2018 - II

Fecha: Enero - 2019

PARTIDO ARQUITECTONICO

ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARITIMO PARA EL DESARROLLO TURISTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHIA DE SAMANCO.

Lamina: N° 01

5.6. PARTIDO ARQUITECTONICO

JUSTIFICACION:

En primer lugar, plantear este tipo de arquitectura de características recreativas y deportivas que hace uso del mismo de mar es factible en el circuito de playas de la Bahía de Samanco, ya que en este sector esta permitido desarrollar estas clases de actividades, lo cual es compatible, además da paso al desarrollo del sitio. El planteamiento del diseño nace a partir de las condiciones físicas del territorio, donde el concepto esta centrado en no alterar sus valores naturales, haciendo que el área natural y el edificio sean importantes, generando una composición integral entre ambos entes. Además esta ubicado de manera estratégica para que el oleaje no afecte al edificio, también hace uso de una pequeña plataforma enrocada, aprovechar las visuales de toda la Bahía y activar el balneario ya que actualmente solo es utilizado como playa de paso.

IDEA RECTORA:

Condiciones físicas del territorio



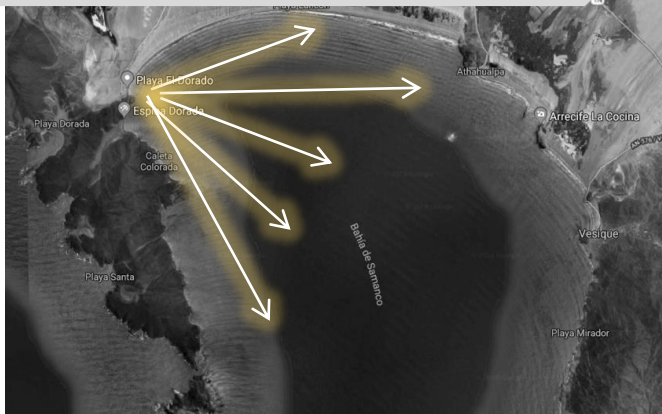
La primera idea del proyecto arquitectónico esta basado en las cualidades que tiene el contexto de la playa El Dorado. En primer lugar se toma de referencia la morfología natural de los cerros que conforman la península del Ferrol.

En segundo lugar, demostrar que es un edificio que pertenece al mar, de tal manera que se busca integrar con el contexto marítimo.

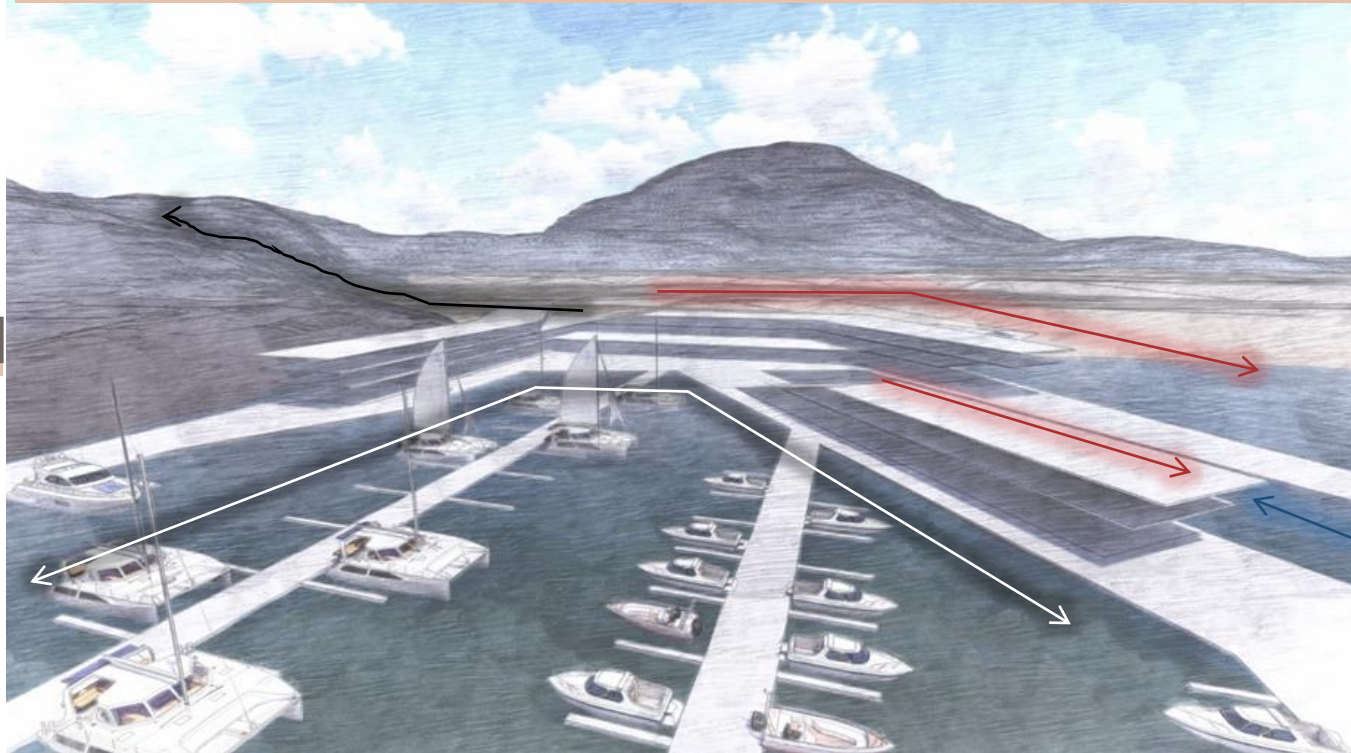


Aprovechamiento de las visuales de la Bahía de Samanco

La playa El Dorado, es un lugar estratégico para percibir y apreciar toda la Bahía de Samanco desde un mismo sitio, además de que presenta un oleaje bajo y adecuado para los usuarios.

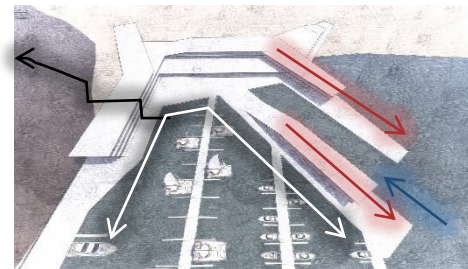
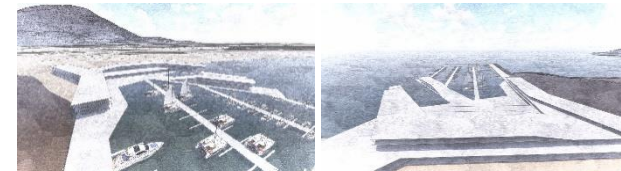


ESQUEMA PRELIMINAR:



La primera propuesta esta pensada en todas las condiciones de la Bahía. En primer lugar se generan dos volúmenes en el lado derecho con dirección a la Bahía, con el fin de aprovechar las visuales de todo el territorio terrestre y marítimo de la Bahía.

Asimismo, todo el edificio es mas bajo que el cerro colindante, con el propósito de percibir tanto lo natural y lo artificial. De esta manera se genera un respeto con la naturaleza.



La forma general del edificio genera una "U", para asemejar de que el edificio te esta invitando a ingresar desde el contexto marítimo, esto hace demostrar bastante jerarquía, que es algo característico de estos tipos de edificaciones según el análisis de los referentes proyectuales.

La forma se integra tanto formalmente como espacialmente, ya que el mar es parte del proyecto arquitectónico.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Alcedo, F., Díaz, L. y Picota, L. (2015). "Efecto del turismo en el nivel de ingresos del area urbana del distrito de Rupa Rupa Tingo Maria – 2014" (Tesis de grado). Recuperado de <http://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/UNHEVAL/1174/TEC%2000242%20A37.pdf?isAllowed=y&sequence=1>
2. Barrazueta, A. (2014). Terminal náutico integral turístico dentro del sistema integrado de equipamientos de transporte, movilidad y conectividad en puerto López (Tesis de Pregrado). Recuperado de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/1975>
3. Bonta, J.P. (1977). *Sistemas de significación en arquitectura*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili, SL.
4. Cabas, M. (2013). *Zaha Hadid: fluidez de movimiento*. Universidad Autonoma del Caribe.
5. Calderón, M. (04 de julio de 2015). El 70% de los ingresos económicos por turismo en el Perú proviene de la demanda interna. *La Republica*, pág. 2.
6. Cisneros y Anguiano Plazola. (1980). *Arquitectura Deportiva*. México: Editorial Limusa – Grupo Noriega Editores.
7. Delgado, C. (2016). Análisis de la gestión de calidad de los servicios en A& B en el complejo club garza roja del cantón Nobol de la provincia de guayas (Tesis de grado) Recuperada de: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/14003/1/tesis-13-carmita.pdf>
8. Duarte, G. (03 de octubre del 2008). *Arquitectura*. Consultado en <https://www.definicionabc.com/general/arquitectura.php>

9. Duvan, J. (29 de agosto del 2013). Turismo ecológico [Mensaje de blog]. Recuperado de: <http://turismoecologico1234.blogspot.com/>
10. Gracia, F. (2009). *Entre el paisaje y la arquitectura, apuntes sobre la razón constructiva*. Donostia – San Sebastián: Editorial Nerea, S.A.
11. Guzmán, R. y Salvador, E. (2016). Centro turístico de difusión de la cultura gastronómica peruana (Tesis de grado). Recuperada de: http://cybertesis.urp.edu.pe/bitstream/urp/923/1/guzman_ar-salvador_ve.pdf
12. Instituto del mar del Perú, (Febrero del 2009). *Estudio de línea base en el ámbito marino de la bahía de Samanco 13 – 24 diciembre 2008*. Recuperado de <http://www2.produce.gob.pe/RepositorioAPS/3/jer/ACUISUBMENU4/informeLB-Samanco.pdf>
13. Instituto Nacional de estadística e informática. (julio del 2012). Peru: Anuario de estadísticas ambientales 2012. Perú: Biblioteca Nacional del Perú.
14. Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. España: Capitan Swing Libros, S.L.
15. Ken, Y. (1999). *Proyectar con la naturaleza*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili. S.L.
16. Lloret, F. (12 de abril de 2010). Tendencias de la arquitectura contemporánea [Mensaje de un blog]. Recuperado de http://fernandolloret.blogspot.com/2010/04/arquitectura-contextual_12.html
17. Lynch, K. (1984). *La imagen de la ciudad*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili, S.L.
18. McLaren, B. (2006). *Arquitectura y turismo: percepción, representación y lugar*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili S.A.

19. Ministerio del Ambiente, (Diciembre del 2016). Residuos y áreas verdes. Biblioteca Nacional del Perú.
20. Municipalidad Provincial del Santa, (2012). *Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Chimbote 2012-2022*. Plan de Desarrollo Urbano, Chimbote.
21. Naden, C. (15 de enero de 2015). Sol, arena y estándares: un nuevo estándar internacional para las playas. *Organización Internacional de Estándares*. Recuperado de <https://www.iso.org/news/2015/01/Ref1924.html>
22. Norberg-Schulz, C. (1996). *Existencia, espacio y arquitectura*. Barcelona, España: Editorial Blume.
23. Norberg-Schulz, C. (1963). *Intenciones en arquitectura*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili, S.A.
24. Palacios, A. (abril, 2017). Una perspectiva del turismo en Ancash. *The Huaraz Telegraph*. Recuperado de <http://www.thehuaraztelegraph.com/2017/04/una-perspectiva-del-turismo-en-ancash-por-antonio-m-palacios-bertolot/>.
25. Panero, J. y Zelnik, M. (1996). *Las dimensiones humanas en los espacios interiores*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili, S.A.
26. Párraga, G. (2016). Análisis situacional del agroturismo en el Cantón Salitre provincia del Guayas – Ecuador. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*. Recuperado de: <http://www.eumed.net/rev/turydes/20/agroturismo.html>
27. Peña, M. (2010). Estación Ecoturística en el Cañón del Sumidero de Chiapas. (Tesis de licenciatura en arquitectura, universidad de las Américas Puebla). (Acceso el 15 de Octubre del 2018)
28. Pérez, J. y Merino, M. (8 de septiembre del 2010). Turismo rural. *Definicion.de*. Recuperado de <https://definicion.de/turismo-rural/>

29. Quezada, J. (s.f.). Turismo deportivo, turismo deportivo en el DF y futbol mexicano. Recuperado de: <https://www.slideshare.net/agenciadeviajescucea/turismo-deportivo-13177087>
30. Quesada, L. (2003). *Introducción a la teoría del diseño arquitectónico*. Lima, Perú: El comercio S.A.
31. Reporte Lobby, Información para profesionales del turismo, (28 de Octubre del 2013). *Turismo Deportivo en expansión a nivel mundial*. Recuperado de <https://www.reportelobby.com/2013/10/turismo-deportivo-su-importancia-nivel.html>
32. Revolledo, V. (2016). Complejo cultural-marino en la costa verde, dedicado al uso de los transportes acuáticos en el tiempo (Tesis de Pregrado) Recuperada de http://cybertesis.urp.edu.pe/bitstream/urp/824/1/noemi_v.pdf
33. Rivera, C. (2016). Turismo medico: modelo de negocio para la red privada de prestadores de servicios de salud en la isla de san andres (Tesis de Magister). Recuperado de <http://bdigital.unal.edu.co/54973/1/40990529.2016.pdf>
34. Santana, M. (2009). Formas de Desarrollo Turístico, Redes y Situación de empleo (en línea). Consultado 22 de octubre del 2018. Recuperado de <http://tesisenred.net/bitstream/handle/10803/5116/mast1de2.pdf?sequence=1>
35. Serra, R. y Coch, H. (1995). *Arquitectura y energía natural*. Barcelona, España: Edicions UPC, 1995
36. Turismo en el Perú. (18 de octubre de 2016). *Turismo*. pág. 3.
37. Vásquez, L. (15 de abril de 2016). El turismo de Ancash en decadencia. *La Industria*, pág. 5.

38. Venturi, R. (1978). *Aprendiendo de las vegas, el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili, S.L.
39. Velasquez, M. (30 de octubre del 2013). Los medios de transporte [Mensaje de un blog]. Recuperado de <https://losmediosdetransporte.wordpress.com/>
40. Zumthor, P. (1998). *Pensar en la Arquitectura*. 1ed. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili, SL.

ANEXOS

Modelo de Cuestionario

CUESTIONARIO

1. ¿Con que frecuencia acude a la playa?
 Siempre.
 Casi siempre.
 Eventualmente.
 Casi nunca.
 Nunca.
2. ¿Cuál balneario prefiere visitar más?
 Caleta Colorada.
 El Dorado
 Lancon.
 Atahualpa.
 Vesique.
3. ¿Qué actividades realiza en la playa?
 Jugar.
 Bañarse.
 Acampar.
 Pescar.
 Otros (especificar). _____
4. ¿Qué actividades recreativas le gustaría experimentar en la playa?
 De relajación.
 De Observación.
 De entretenimiento.
 De conocimiento.
 Otros (especificar). _____
5. ¿Qué actividades deportivas acuáticas le gustaría experimentar en la playa?
 Surf.
 Buceo.
 Nadar.
 Con vehículo acuático.
 Otros (especificar). _____
6. ¿Qué le gustaría conocer acerca de la Bahía de Samanco para generar turismo?
7. Flora.
 Su fauna.
 Sus áreas naturales rocosas.
 Sus áreas marítimas.
 Algún tipo de edificación de servicio.
8. ¿Qué tipo de Vehículo marítimo le gustaría conducir para ejercer algún tipo de deporte acuático?
 Kayak
 Botes en Vela
 Lanchas a motor
 Moto náutica
 Otros (especificar). _____

Para la implementación de un equipamiento de transporte marítimo en el circuito de playas de la Bahía de Samanco.

OBJETIVO: Determinar de qué manera el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco puede potencializarse a partir de la arquitectura de transporte marítimo.

1. ¿Qué cualidades cree usted que brinda la arquitectura de transporte marítimo en general?
2. ¿Qué criterios arquitectónicos se pueden utilizar de manera estratégica en un equipamiento de transporte marítimo para el desarrollo turístico del circuito de playas de la Bahía de Samanco?
3. ¿Qué usos (actividades) se pueden utilizar de manera estratégica en un equipamiento de transporte marítimo para el desarrollo turístico del circuito de playas de la Bahía de Samanco?
4. ¿Qué impacto causa el implementar un equipamiento de transporte marítimo en las áreas naturales como el circuito de playas de la Bahía de Samanco?

Entrevista transcrita

Entrevistado: Arq. Cesar Richard Castañeda Silva

1. ¿Qué cualidades cree usted que brinda la arquitectura de transporte marítimo en general?

En el Perú, si hablamos de temas marítimos como turismo, lo único que se puede entender como turístico es aprovechar el mar como deporte, como visual pero nunca se ha hecho el mar como llegada que es lo que tienen otros países como por ejemplo Buenos Aires, Cartagena, Venecia, Guayaquil, en la cual personas de otros países a través del mar bajan a las ciudades, se quedan 1 o 2 días, regresan y salen; eso no hay en el Perú; entonces esa parte no ha sido explotada en el Perú y en eso hay que tener mucho cuidado, porque en otros países como por ejemplo en Venecia, las personas protestan contra esas embarcaciones porque en justo en estos momentos, en el mundo hay un boom del turismo; pero esto mismo ha hecho cambios muy fuertes en todo lo que es la convivencia social, por ejemplo la zona turística de Venecia, hay más turistas que personas que viven hay; te digo justo el ejemplo de esta ciudad porque he ido a Venecia, justo hay hubo un programa que tiene que es similar a tu tema, siguiendo con lo que te estaba diciendo, las personas de esta ciudad protestan porque por que el turismo genera una serie de relaciones y te cambia los modos de vida, es como si entraran a tu casa y el turista no necesariamente es una persona que de repente no es bienvenida y tú no sabes qué tipo de turista va a venir al Perú o a otros países, es por eso que las personas protestan por que los turistas malogran sus ciudades, porque realmente cuando el turista viene a tomar, a divertirse, a pasar las noches, hacer desarreglos, esto es característico de casi todos los turistas, pero también hay turismo más exploratorio, más que tenga que ver con temas históricos; entonces el Perú no tiene ese tipo de turismo y la verdad no sé si realmente esté preparado para esto, es que el tema de la llegada de otros países a través del mar no lo tiene, pero recién se va hacer uno en Miraflores, es muy probable que el próximo año o de acá a dos años lleguen cruceros al Perú. Lo que existe es

paseos en lancha a la isla del Santa por ejemplo, la isla Blanca, la isla San Lorenzo, a las islas Ballestas. Relacionado a tu tema, hay pocos edificios en el Perú que hagan uso del mar, por ejemplo para temas de conocimiento como de animales marítimos en el Norte del Perú ya se está dando, o el edificio Lima Marina Club, donde se realizan actividades deportivas con vehículo acuático pero que lamentablemente es privatizado, el Club regatas, este lugar es nuevo que han hecho en Miraflores, en Arequipa también hay, pero es muy poco el desarrollo de este tipo de arquitectura en el Perú.

2. ¿Qué criterios arquitectónicos se pueden utilizar de manera estratégica en un equipamiento de transporte marítimo para el desarrollo turístico del circuito de playas de la Bahía de Samanco?

La verdad creo que ninguno, yo creo que todo depende de las condiciones del clima y de su contexto. Primero hay que saber que la arquitectura tiene dos formas de entenderse, de manera simbólica y de manera racional, ninguna de las dos puede estar separadas. Una puede tener más énfasis que la otra, sí. De manera simbólica queda a criterio del proyectista y de manera racional, yo creo que tiene que verse de dos maneras: El primero es el clima, las lluvias, el calor, los vientos y la humedad, pero el tema más importante es el tema del oleaje, de la brisa marina, de la subida de las mareas, la posibilidad ante un tsunami o terremoto, hasta cierto punto porque después ya no se puede hacer nada, pero si todo lo que tenga que ver con las condiciones del lugar. Si se habla de temas formales, espaciales o funcionales, no existe una respuesta ante eso, todo es libre, no hay una respuesta exacta para la arquitectura, pero lo que importa es si el edificio está protegido contra la corrosión, si realmente no está identificado con las mareas altas o bajas, y que de repente en una marea alta se inunde el equipamiento, o que no esté adecuado para las alturas de las olas, o con las corrientes marinas, los vientos, todo esto tiene que ver con el tema constructivo racional que es el segundo punto importante a considerar.

3. ¿Qué usos (actividades) se pueden utilizar de manera estratégica en un equipamiento de transporte marítimo para el desarrollo turístico del circuito de playas de la Bahía de Samanco?

Es un poco complicada la pregunta, porque que evaluar las condiciones del entorno, por ejemplo en tu caso, en la Bahía de Samanco, yo entiendo que en toda la zona de Ancash hay playas muy bonitas. Si el equipamiento tiene actividades contemplativas en relación al mar, trataría de generar una relación entre la persona y su entorno; y en el caso de las actividades más activas hay que entender muy bien el impacto visual, el impacto natural, la flora y la fauna, entonces hay que ver cómo puede impactar, y solamente no hay que centrarse en el objeto, sino en todo lo que lo rodea, es decir, su contexto. Yo creo que el arquitecto no está en toda la capacidad de definir que se puede poner hay, y eso es un error en todas las formas de enseñar diseño en el Perú, en la cual le dicen al alumno propón tu programa, y eso no existe porque el programa lo hacen economistas, lo hacen personas de marketing, de publicidad, personas más capacitadas para esto. Uno tiene que explorar cuantas personas llegan a tal sitio, el radio de acción, la economía, cuánto gana cada persona, la población, cuantos turistas se espera que lleguen, y yo soy incapaz de saber eso porque no me he especializado en eso, por eso que no debería de existir en ningún taller de diseño, alguien que te diga que hagas el programa, porque yo no soy quien hace el programa, no soy ni administrador, ni contador, ni publicista, ni economista y ni marketing porque ellos son los que hacen el programa. Lo que hace un arquitecto es el tema del diseño, nada más. Entonces qué cosas pueden contener esto, en primer lugar no estoy preparado para entender radios económicos, radios turísticos, etcétera. Lo que si te puedo decir, son ejemplos que he visto en otros lados que tienen que ver con la implementación deportiva frente al mar, tienes que entender si el mar si es calmado o tiene un oleaje fuerte, entonces según esto tendrán algún tipo de deporte que se adecue realmente a sus condiciones, si el oleaje es fuerte se puede modificar para que sea calmado donde se generan muelles rompe olas, etcétera; después lo que puede ver en el equipamiento de transporte

marítimo es totalmente libre de lo que se quiera imaginar, desde discotecas, hasta bungalós, restaurantes, cafés, algo que de repente no esté ligado a la actividad deportiva, como un museo acuático, clubs náuticos donde hay una piscina, hospedaje temporal, salas de usos múltiples, salas de conferencia, depósitos para la implementación deportiva como sus embarcaciones pequeñas, también hay talleres, salones, aulas porque tal vez hay una academia que te enseñe los deportes acuáticos; por ejemplo en Cartagena hay un club náutico donde hay un centros de convenciones, con teatros inmensos. Entonces generalmente está dedicado a este rubro de usos: principalmente a las embarcaciones, a las escuelas o academias, a los depósitos, centro de convenciones y posiblemente hospedaje temporal.

Entrevistada: Arq. Sheyla Acevedo Colina

1. ¿Qué criterios arquitectónicos se pueden utilizar de manera estratégica en un equipamiento de transporte marítimo para el desarrollo turístico del circuito de playas de la Bahía de Samanco?

Bueno, los criterios arquitectónicos nacen a raíz de los materiales de construcción que van a existir en la zona, que no generen daños al contexto natural, siempre es bueno trabajar con los materiales del lugar, que no vulnere, y siempre que se garantice la sostenibilidad del ecosistema del lugar donde se piensa intervenir como es en este caso el área natural de las playas donde hay bastante vida natural, marítima. Los criterios arquitectónicos deben estar enfocados a no generar impactos negativos, siempre buscando la sostenibilidad y es importante con tanto cambio climático, que incluso las actividades que se implementen se pueden utilizar de manera estratégica para generar un buen desarrollo turístico en las playas a través del transporte marítimo. Siempre el tema de la recreación, el comercio y el hospedaje, son los usos que más se ven en las zonas de los balnearios actuales del Perú o en otros países.

2. ¿Qué impacto causa el implementar un equipamiento de transporte marítimo en las áreas naturales como el circuito de playas de la Bahía de Samanco?

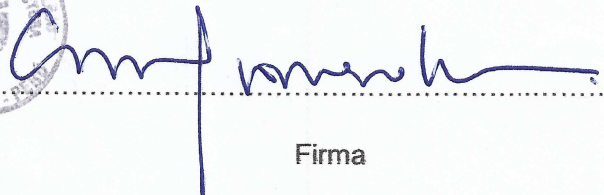
Creo que el impacto no sea el más positivo porque por ejemplo, en el sitio hay loberas que si están alejadas de las playas, pero cuando se pasaban a visitar con lanchas, estos animales se corrían por que les fastidiaba el ruido a estas especies, los aísla, no te puedes acercar mucho porque a ellos les asusta las personas, entonces respecto a esta pregunta, hay que tener mucho cuidado en no impactar negativamente a la fauna marítima de la Bahía. Las actividades que se realicen en el equipamiento deben estar muy distantes a las especies como es el caso de las loberas.

Yo, **Juan César Israel Romero Alamo** Docente de la Facultad de **Arquitectura** y Escuela Profesional de **Arquitectura** de la Universidad César Vallejo - **Chimbote**, revisor (a) de la tesis titulada:

“Arquitectura de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco”- “Hotel 5 estrellas y Club Náutico Deportivo en playa Vesique, Samanco”, del estudiante **Manuel Alexis Villarreal Quezada**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **12 %** verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Lugar y Fecha: **Chimbote, febrero 2020**



Firma

MSc. Arq. Juan César Israel Romero Alamo

DNI: 45627561



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

²
FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

“Arquitectura de transporte marítimo para el desarrollo turístico en el circuito de playas de la Bahía de Samanco”

PROYECTO URBANO ARQUITECTONICO

“Hotel 5 estrellas y Club Náutico Deportivo en playa Vesique, Samanco”

¹
TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE
ARQUITECTO

Match Overview ✕

12%

Currently viewing standard sources

[View English Sources \(Beta\)](#)

Matches

1	repositorio.ucv.edu.pe Internet Source	1%	>
2	Submitted to Universid... Student Paper	1%	>
3	cybertesis.urp.edu.pe Internet Source	1%	>
4	tdd.elisava.net Internet Source	1%	>
5	docplayer.es Internet Source	<1%	>
6	catarina.udlap.mx Internet Source	<1%	>
7	www.fosterandpartner... Internet Source	<1%	>



Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)
"César Acuña Peralta"

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: (solo los datos del que autoriza)

VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS

D.N.I. : 77037239

Domicilio : Urb. Nicolás Garatea Mz. 23 Lt. 47 – Nvo. Chimbote

Teléfono : Fijo : - Móvil : 946932675

E-mail : manuel.architect10@gmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : ARQUITECTURA

Escuela : ARQUITECTURA

Carrera : ARQUITECTURA

Título : ARQUITECTO

Tesis de Post Grado

Maestría

Doctorado

Grado :

Mención :

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

VILLARREAL QUEZADA MANUEL ALEXIS

Título de la tesis:

"ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO"-
"HOTEL 5 ESTRELLAS Y CLUB NÁUTICO DEPORTIVO EN PLAYA VESIQUE, SAMANCO"

Año de publicación : 2019

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



Firma : 

Fecha : Febrero 2020.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE:
ARQUITECTURA

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:
MANUEL ALEXIS VILLARREAL QUEZADA

INFORME TÍTULADO:

“ARQUITECTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL CIRCUITO DE PLAYAS DE LA BAHÍA DE SAMANCO”- “HOTEL 5 ESTRELLAS Y CLUB NÁUTICO DEPORTIVO EN PLAYA VESIQUE, SAMANCO”

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:
ARQUITECTO

SUSTENTADO EN FECHA:
09 DE AGOSTO DE 2019

NOTA O MENCIÓN:
19 (DIECINUEVE)





MSc. Arq. Juan César Israel Romero Alamo

ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN - ESCUELA DE ARQUITECTURA