



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

TITULO DE LA INVESTIGACION

“Análisis de los factores urbanos que han propiciado la falta de consolidación
de la proyectada vía expresa de Chimbote”

PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO

“Centro Cultural y Residencia Estudiantil en el Distrito de Nuevo Chimbote”

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE
ARQUITECTA**

AUTORA:

GAMONAL CHAUCA, Liliana Georgina

ASESORES:

Metodólogos: Arq. José Beingolea Del Carpio

: Arq. Fernando Utia Chirinos

Especialista: Arq. César Castañeda Silva

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Arquitectura

CHIMBOTE – PERÚ

2018



ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS

Código : F07-PP-PR-02.02
Versión : 09
Fecha : 23-03-2018
Página : 1 de 1

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

..... Liliana Georgina Gamonal Chauca

cuyo título es:

..... Análisis de los Factores urbanos que han
..... propiciado la falta de consolidación
..... de la proyectada vía expresa de Chimbote
.....
.....

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

..... 15..... (Número)..... Quince..... (Letras).

Chimbote.. 03.. de.. Agosto..... de 2018..

.....
Mg. Arq. Carmen Cruzalegui Roldan
PRESIDENTE

.....
Mg. Arq. Ana María Reyes Guillén
SECRETARIO

.....
Mg. Arq. Sheila Acevedo Colina
VOCAL

DEDICATORIA

Dedico este trabajo: A Dios porque con el entendí que sus tiempos son perfectos

Eclesiastés 3:1

A mi pequeña Ariana, que vivió conmigo esta etapa y fue mi gran compañera en estas largas horas de trabajo continuo.

Liliana Georgina Gamonal Chauca

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme sabiduría y paciencia a lo largo de todo este trayecto que no fue fácil.

A mis padres por enseñarme, que rendirse no es la solución.

A mi pequeña Ariana, que siempre está a mi lado apoyándome con su peculiar manera.

A mis Docentes los Arq. José Beingolea Del Carpio y Arq. Fernando Utia Chirinos, que fueron los que me orientaron para desarrollar la presente investigación. A la Arq. Ana María Reyes Guillén, por ser como una segunda madre para mí, por su asesoramiento, dedicación y apoyo que me brindo durante el desarrollo de mi proyecto de investigación.

Gracias a ellos y a los demás no mencionados. Muchas gracias a todos.

Liliana G. Gamonal Chauca

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo **Liliana Georgina Gamonal Chauca** con **DNI N°70300592**, estudiante de la escuela de arquitectura y urbanismo de la universidad César Vallejo, con la tesis titulada: “Análisis de los factores urbanos que han propiciado la falta de consolidación de la proyectada vía expresa de Chimbote” declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de mi autoría
2. He representado 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 e investigada.
5. De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar autores), auto plagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha 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 normatividad vigente de la universidad.

Nuevo Chimbote, Julio del 2018



PRESENTACIÓN

A los Señores Miembros del Jurado de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo, Filial Chimbote les presento la Tesis titulada: “Análisis de los factores urbanos que han propiciado la falta de consolidación de la proyectada vía expresa de Chimbote”; en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo; para obtener el grado de Arquitecto.

La siguiente investigación está estructurada en cuatro capítulos. En el primero se expone el planteamiento del problema, la identificación del problema, los objetivos generales y específicos, la importancia de la investigación y la limitación de nuestra zona de estudio. En el capítulo dos se presenta el marco teórico, marco contextual, marco conceptual, marco normativo, marco referencial. En el tercer capítulo se presenta el esquema de proceso de investigación, indicadores y diseño de la investigación. Finalmente en el cuarto capítulo está dedicado al desarrollo de la investigación, resultados, discusión de resultados, conclusiones y recomendaciones.

ÍNDICE

ACTA DE APROBACION DE LA TESIS	II
DEDICATORIA.....	III
AGRADECIMIENTO... ..	IV
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD.....	V
PRESENTACIÓN... ..	VI
ÍNDICE... ..	VII
RESUMEN... ..	XI
ABSTRACT... ..	XII
CAPITULO I. FORMULACION DEL PROBLEMA.....	13
Planteamiento del Problema.....	14
1.1 Identificación del Problema de Investigación.....	22
1.2 Objetivo de Investigación.....	22
1.3.1. Objetivo General.....	22
1.3.2. Objetivo Especifico	22
1.3 Importancia de la Investigación	24
1.4 Factibilidad de la Investigación.....	25
1.5 Limitaciones de la Investigación.....	25
CAPITULO II. MARCO TEORICO.....	27
2.1 Marco Contextual... ..	29
2.1.1. Contexto Físico.....	29
2.1.2. Contexto Temporal	33
2.1.3. Contexto Simbólico.....	47
2.2 Marco Conceptual	55
2.3 Marco Normativo	59
2.4 Marco Referencial.....	66

2.5 Base Teórica.....	91
2.5.1 Teorías.....	92
CAPITULO III. DESARROLLO DE LA INVESTIGACION.....	109
3.1 Diseño De Investigación	110
3.1.1. Matriz De Consistencia.....	110
3.1.2. Tipo De Investigación	113
3.1.3. Elección De Universo y Muestra.....	113
3.1.4. Técnicas Y Herramientas	114
3.2. Desarrollo De La Investigación.....	118
3.2.1. Objetivo Especifico N ^a 1	119
3.2.2. Objetivo Especifico N ^a 2	131
3.2.3. Objetivo Especifico N ^a 3.....	144
3.2.4. Objetivo Especifico N ^a 4.....	146
CAPITULO IV.....	148
4.1. Discusión de Resultados	149
4.2. Conclusiones y Recomendaciones	153
4.3. Propuesta	157
BIBLIOGRAFIA.....	159
ANEXOS.....	161
INDICE DE GRAFICOS Y TABLAS	
Imagen 1	14
Imagen 2 y 3	18
Imagen 4	21
Imagen 5 y 6	26
Imagen 7	30
Imagen 8	32
Imagen 9	34
Imagen 10 y 11	35

Imagen 12 y 13	36
Imagen 14 y 15	37
Imagen 16	39
Imagen 17	40
Imagen 18	44
Imagen 19	45
Imagen 20	46
Imagen 21	47
Imagen 22	48
Imagen 23	51
Imagen 24	52
Imagen 25	57
Imagen 26 y 27	66
Imagen 28	67
Imagen 29	69
Imagen 30 ,31 y 32.....	70
Imagen 33	71
Imagen 34 y 35	72
Imagen 36 y 37	74
Imagen 38	75
Imagen 39	79
Imagen 40	80
Imagen 41 y 42	81
Imagen 43 y 44	83
Imagen 45, 46y 47	84
Imagen 48	85
Imagen 49	86
Imagen 50	87
Imagen 51	88
Imagen 52	89
Imagen 53	92
Imagen 54	94
Imagen 55	95

Imagen 56 y 57	97
Imagen 58 y 59	98
Imagen 60	99
Imagen 61	100
Imagen 62	103
Imagen 63	104
Imagen 64	105
Imagen 65	113

Tablas

Tabla matriz de consistencia 1	23
Tabla matriz de consistencia 2	110
Tabla 3 objetivo 1	149
Tabla 4 objetivo 2	150
Tabla 5 objetivo 3	151
Tabla 6 objetivo 4	152

RESUMEN

Esta investigación actual tiene como objetivo analizar los potenciales y fortalezas urbanas que tiene la ruta de la ruta expresa de Chimbote y New Chimbote. Para poder realizar su realización en el futuro, que es tan importante para el desarrollo de la ciudad.

Analizar los factores urbanos que han provocado la falta de consolidación de la forma exprés proyectada de Chimbote, para mejorar su desarrollo con actividades que permitan espacios propicios para actividades humanas.

Para mejorar esta área es necesario colocar equipamiento urbano para uso cultural.

Analice las áreas que pueden ser explotadas para equipos que ayudan a fortalecer la consolidación de la forma exprés proyectada, en este caso equipos. Hay áreas potenciales que ayudarían a consolidar la forma expresa.

Con este estudio de investigación, busco rehabilitar la forma de expresar, que empiece a funcionar y así mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

A lo largo del desarrollo de la investigación se usará estas palabras:

PALABRAS CLAVES

Espacio Público, Espacio Privado, Centro cultural

ABSTRACT

This present investigation has like objective analyze the potentials and urban strengths that has the route of the express route of Chimbote and New Chimbote. To be able to realize its realization in the future, which is so important for the development of the city.

Analyze the urban factors that have caused the lack of consolidation of the projected express way of Chimbote, to enhance its development with activities that enable spaces conducive to human activities.

In order to enhance this area it is necessary to place urban equipment for cultural use.

Analyze areas that can be exploited for equipment that helps strengthen the consolidation of the projected express way - in this case equipment. There are potential areas that would help to consolidate the express way.

With this research study, I seek to rehabilitate the way of expressing that begins to work and thus improve the quality of life of citizens.

KEYWORDS

Public Space, Private Space, Cultural center

CAPITULO I

FORMULACION DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

- 1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA
- 1.2 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION
- 1.3 OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN
- 1.4 IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN
- 1.5 FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACION
- 1.6 LIMITACIONES DE LA INVESTIGACION
- 1.7 DELIMITACION DEL OBJETO DE ESTUDIOS

1. FORMULACION DEL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA



IMAGEN 1
FUENTE : ELABORACION PROPIA

La Provincia del Santa está en un proceso de crecimiento acelerado, causando la formación de centros poblados en la periferia de la ciudad, haciendo que el traslado se vuelva complejo, por la lejanía de los lugares.

Chimbote esta en la provincia del santa, y la principal de la región Ancash, el emprendimiento de su pueblo es diverso logrando relacionar a distintas ciudades, estas interacciones hacen que la ciudad sea dinámica y competitiva. Vinculándose, por su posición privilegiada en términos de articulación vial, marítima y aérea.

El desarrollo de nuestra ciudad Chimbote y Nuevo Chimbote, hizo que las vías arteriales que tenemos, como la Av. Pardo y la Av. Meiggs, más la carretera Panamericana ya no pueden abastecer a toda la ciudad. Sufriendo de congestión, porque recargamos a esta vía urbana.

Por ese motivo, es necesario usar la Vía Expresa, que está aprobada desde el año 1975, pero por distintos motivos no ha sido desarrollada.

Lo que se pensó con lo proyectado en el año 1975 fue constituir la red vial en base a los tres sistemas siguientes: (Plan Director -Tomo IV, 1975)

Sistemas :

- vial primario : vía expresa y avenidas.
- vial secundario: calles locales
- vial terciario: calles locales.

La sección de la vía se pensó desde un inicio que sería de 100 metros, dato que se mantiene hasta la actualidad. El transporte público Masivo de pasajeros, debía circular por esta vía.

La flota de vehículos destinados al transporte masivo se pensó que debía actualizarse, con vehículos de gran capacidad de transporte así lograr un "Transporte Balanceado".

Estos vehículos circularían por la vía Expresa y Avenidas, los micros y colectivos lo harían por la vía colectora.

Al tener este nuevo eje, se pensó armar un anillo, para tener un circuito vial.

Actualmente la vía expresa no está realizada, solo se dejó delimitada la sección vial, que ha sufrido de concurridas invasiones, tráfico de terreno. Sin dejar de lado que también existe mucha delincuencia, por zonas que recorren esta vía rápida.

Si no se desarrolla el proyecto de vía Expresa, Chimbote y Nuevo Chimbote sufrirá de un colapso vehicular en las vías arteriales, y la carretera panamericana, por el abuso que sufren diariamente, por todos los ciudadanos. Dirigiéndose a sus centros laborales, estudio entre otras actividades, que hacen posible la movilidad urbana.

Movilidad Urbana

Ingresos a Chimbote

Es a través de la Carretera Panamericana Norte, tiene una categoría 1 como vía nacional, conectando el sur y el norte con todo el país. Distritos, Provincia y departamentos.

Las vías son:

- La extensión de la Av. Buenos aires, en el norte de la ciudad
- La prolongacion del Jr. Callao, ubicada en el centro de la ciudad.
- La continuación de la Av. Anchoveta en el sur de la ciudad.

Ordenamiento de la Red vial

Chimbote tiene una red vial que funciona con tres niveles:

- 1. La Red Primaria:** une la ciudad a través de vías Arteriales o metropolitanas .Están estructuradas en función de la Panamericana Norte. La ciudad ha crecido linealmente (Espina de Pez) con respecto a la Vía Nacional, lo conforman la Av. Meiggs y la Av. Pacifico, uniendo la ciudad de sur a norte. En el centro de Chimbote tenemos a la Av. José Gálvez la que nos dirige a la Carretera Panamericana Norte.
- 2. La Red Secundaria:** une los tramos de la ciudad a través de vías colectoras. Ordenadas para conectar puntos clave llamados nodos (comercio, etc.) con zonas residenciales.
- 3. La Red Terciaria:** une la ciudad a través de vías locales están hechas para conectar lotes, manzanas y barrios.

Prioridad del sistema: Personas

Chimbote al ser una ciudad industrial y lineal le da prioridad a las actividades vivienda- trabajo, vivienda- educación, vivienda- salud, vivienda -comercio, vivienda

-recreación, etc. Sin necesidad de usar constantemente un vehículo motorizado, si es que se puede usar otros medios de movilidad, como bicicletas, patines, skaters, o simplemente caminando.

Lamentablemente Chimbote y nuevo Chimbote no cuentan con un espacio adecuado para este fin.

La av. Pardo tiene en medio un espacio recreativo, para los peatones, para que puedan caminar, lamentablemente, es monótono, y los chimbotanos solo lo usan para cruzar las calles, y no para disfrutar de un largo paseo, y esto se debe a que no separaron por las vocación que tiene cada zona, y se trabajaran por separado, de acuerdo a las necesidades que tiene cada espacio.

Las personas al ser adaptables, se pueden habituar a un espacio público cómodo, seguro, recreativo, y que nos mantengan en un buen estado de salud, físico y mental.

Este espacio público debe articular a la persona sin negar acceso a la conectividad de la vía.

- La vía expresa esta inconclusa, y desde 1975 se aprobó el plan director de la provincia y se reservaron áreas para su construcción futura, así como también la de evitamiento; proyectos que aún no son ejecutados.
- la vía expresa es tentada a constantes invasiones, que terminan por ser desalojadas por personal del serenazgo, terminando en un caos
- la mayoría de estas invasiones es realizada por personas que se dedican al tráfico de terreno.
- la inseguridad de los ciudadanos al no querer transitar por la vía expresa, como no está construida, existe mucha delincuencia, más aun en la parte del mercado 2 de mayo. Cerca de las zonas de comercio.
- Otro punto crítico es que la vía expresa termina su recorrido en una zona arqueológica, donde se encuentran unas huacas llamadas “ Pampa Blanca”



La vía expresa actualmente no está construida, solo existe el tramo que conecta la vía con la zona industrial, ENAPU, en Chimbote.

Existe una propuesta, que fue reglamentada en el año 75, pero nunca se ejecutó. Luego de esta proyectada, hay tres proyectos más, que han sido hechos en el transcurso de estos años. Mi estudio en relación al poblador, espacio público y conectividad.



Características de la Vía

Actualmente la vía expresa se encuentra en estado natural, ello ocasiona que al transitar por las mismas se genere levantamiento de polvo perjudicando a las casas

vecinas, esto genera malestar en sus habitantes que tiene que hacer un regado continuo de la zona para mitigar este fastidio.

No existen veredas en el área del proyecto, por lo que es necesario considerarlo en como un punto importante para el mejoramiento de calles.

La calificación actual del espacio a intervenir, explica en que condiciones se encuentra y que problemas aquejan actualmente a los Distritos, es no tener una vía de fluidez, rápida, como la vía expresa, para mejorar el desplazamiento vehicular y peatonal.

Teniendo como principal problemas la falta de Infraestructura vial que carece de especificaciones técnicas y de diseño inadecuado al actual contexto urbano.

Unos conflictos que encontramos son:

- No contar con cerco perimétrico por ejemplo, la vía de evitamiento está delimitado con su cerco.
- En toda la zona delimitada para la vía Expresa, cerca a los Asentamientos Humanos; se descubrió, arqueología, llamada Pampa Blanca
- A espaldas del Hospital Regional, por donde pasa la delimitación de la vía Expresa, ocupa parte del terreno, que es para el futuro Hospital del niño
- Cerco de Ppao, por el satélite, esta delimitación cruza manzanas. Si se ejecuta tendrían que ser reubicadas.

Causas del problema

- La vía no cuenta con una adecuada infraestructura para tránsito vehicular. La vía no cuenta con una adecuada infraestructura para tránsito peatonal.
- No cuenta con una adecuada calzada y superficie de rodadura para tránsito vehicular.
- La falta de veredas para los peatones.
- La falta de áreas verdes, señalización de tránsito y elementos de Seguridad.
- Las avenidas cuentan con alumbrado público.

Efectos

- Dificultad para tránsito vehicular.
- Polución del medio ambiente por gases tóxicos.
- Reiterados accidentes que ponen en riesgo la integridad peatonal.
- Altos costos por pasajes y ausencia de actividades comerciales.
- Invasiones en las áreas de la vía expresa
- Flujo vehicular restringido.
- Deterioro a los bienes públicos y privados.
- Enfermedades.
- Inestabilidad en la oferta y demanda comercial

En el desarrollo de la ciudad, en su evolución, se ha incrementado aceleradamente, marcando zonas con vocaciones que aún se mantienen, desde hace muchos años.

Actualmente el crecimiento sigue dándose aceleradamente, pero como vemos la vía expresa, no existe. Sufriendo de constantes invasiones, por moradores de los asentamientos humanos del lado sur, de Nuevo Chimbote, la mayoría de ellos traficantes de terrenos. Todo esto trae inseguridad ciudadana, por presencia de delincuentes, que atemorizan a los ciudadanos que viven cercanos a esta vía que no está habitada, Otro punto crítico, es que en el plano del año 1975 terminaba su futuro recorrido en una zona arqueológica, de huacas “La Pampa Blanca” que en ese tiempo aún no había sido descubierta.

Vocaciones de la vialidad Urbana

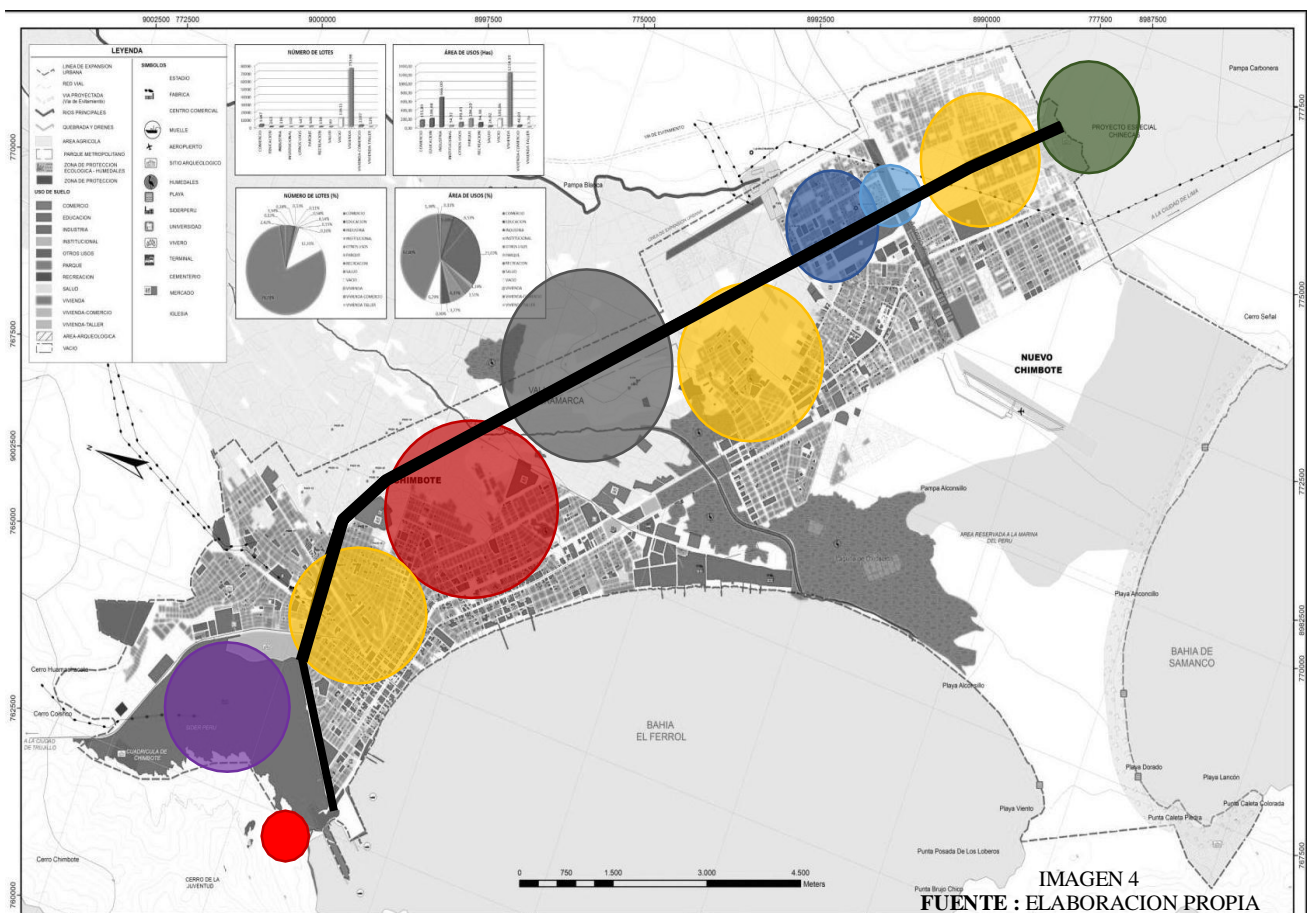


IMAGEN 4
FUENTE : ELABORACION PROPIA

En el análisis se puede observar que hay diferentes vocaciones que hace interesante su recorrido.

La vía expresa inicia en el punto del ovalo “ Los Pescadores”, no comienza en ENAPU, porque la sección vial disminuye, entonces solo nos conecta, haciendo un recorrido por la zona industrial, luego viene lo que es residencial, comercial, la parte de la zona ecológica donde están el valle Lacramarca, que nos une con nuevo Chimbote, donde empieza la zona urbana residencial, seguido de salud y educación, nuevamente con la zona residencial, que actualmente por no tener un orden empieza las constantes invasiones que causan mucho caos, inseguridad y delincuencia. Y por último el recorrido termina en unas huacas, que tiene un fin turístico.

1.2 IDENTIFICACION DEL PROBLEMA

¿Qué factores urbanos han propiciado la falta de consolidación urbana de la proyectada vía expresa?

1.3 OBJETIVOS DE INVESTIGACION

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar los factores urbanos que han propiciado la falta de consolidación de la proyectada vía expresa

Para potenciar y consolidar su desarrollo con actividades que habiliten los espacios propicios para las actividades humanas. (Equipamientos urbanos – cultural)

1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- **¿Cuál ha sido el proceso evolutivo de la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote?**

Determinar los procesos evolutivos de la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote

- **¿Cuál es la situación actual del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote?**

Analizar la situación actual del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote.

- **¿Cuál es el potencial urbano que ofrece la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote?**

Determinar cuáles son los potenciales urbanos del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote. Encontrar áreas que puedan ser explotadas para equipamientos que ayude a fortalecer la consolidación de la proyectada vía expresa de Chimbote – en este caso equipamientos. Existen áreas potenciales que

ayudarían a consolidar la vía expresa, como las diferentes universidades, hospitales, zonas residenciales y zona arqueológica.

MATRIZ DE CORRESPONDENCIA

TITULO	PREGUNTAS	OBJETIVOS
Análisis de los factores urbanos que han propiciado la falta de consolidación de la proyectada vía expresa de Chimbote	<p style="text-align: center;">G E N E R A L</p> <p>¿Qué factores urbanos han propiciado la falta de consolidación urbana de la proyectada vía expresa de Chimbote?</p>	<p>Analizar los factores urbanos que han propiciado la falta de consolidación de la proyectada vía expresa de Chimbote Para potenciar su desarrollo con actividades que habiliten los espacios propicios para las actividades humanas. (equipamientos urbanos – cultural)</p>
	<p>¿Cuál ha sido el proceso evolutivo de la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote?</p>	<p>Determinar y evaluar los procesos evolutivos de la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote</p>
	<p style="text-align: center;">E S P E C I F I C A</p> <p>¿Cuál es la situación actual del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote?</p>	<p>Analizar el estado actual del área destinada para la construcción de la proyectada vía expresa del distrito de la ciudad de Chimbote.</p>
	<p>¿Cuáles son los conflictos urbanos que ha generado en el sistema vial actual, no consolidar la vía</p>	<p>Determinar el impacto que ha generado en el sistema vial actual, no consolidar la vía expresa de la ciudad de Chimbote.</p>

	expresa de la ciudad de Chimbote?	
E S P E C I F I C A	¿Cuál es el potencial urbano que ofrece la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote?	Determinar cuáles son los potenciales urbanos del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote. Encontrar áreas que puedan ser explotadas para equipamientos que ayude a fortalecer la consolidación de la proyectada vía de expresa de Chimbote – en este caso equipamientos. Existen áreas potenciales que ayudarían a consolidar la vía expresa, como las diferentes universidades, hospitales, zonas residenciales y zona arqueológica.

1.4 IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACION

La investigación permitirá analizar y obtener datos relevantes para su aplicación en la realización del proyecto.

- Tiene **Implicaciones Urbanas**, porque la investigación identificara el futuro de la de la Vía Expresa, determinando el desarrollo e interrelación de espacios y actividades que aprovechen perfectamente el potencial de su ubicación.

- Tiene **Relevancia Social**, porque la investigación servirá para mejorar la calidad de vida de la población chimbotana, en relación de articulación vial.
- Tiene **Impacto Económico**, porque la investigación será gran aporte al reconocimiento y mejora de la actividad económica, por la relación del diseño propuesto de la vía expresa con el terminal portuario y la planta siderúrgica
- Tiene **Valor Teórico**, porque las ideas, propuestas y/o recomendaciones productos de esta investigación aportaran a futuros estudios sobre estructuración y jerarquización de vías en desarrollo

1.5 FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACION

- Facilidad de acceso al lugar de estudios para obtención de datos fotográficos del estado actual.
- Entusiasmo y motivación por realizar una investigación optima, productiva, factible y real

1.6 LIMITACIONES DE LA INVESTIGACION

- Inseguridad en la zona de estudio, por encontrarse tramos alejados del área urbana.
- Limitación con la disponibilidad de tiempo, para realizar una investigación exhaustiva.

1.7 DELIMITACION DEL OBJETO DE ESTUDIO

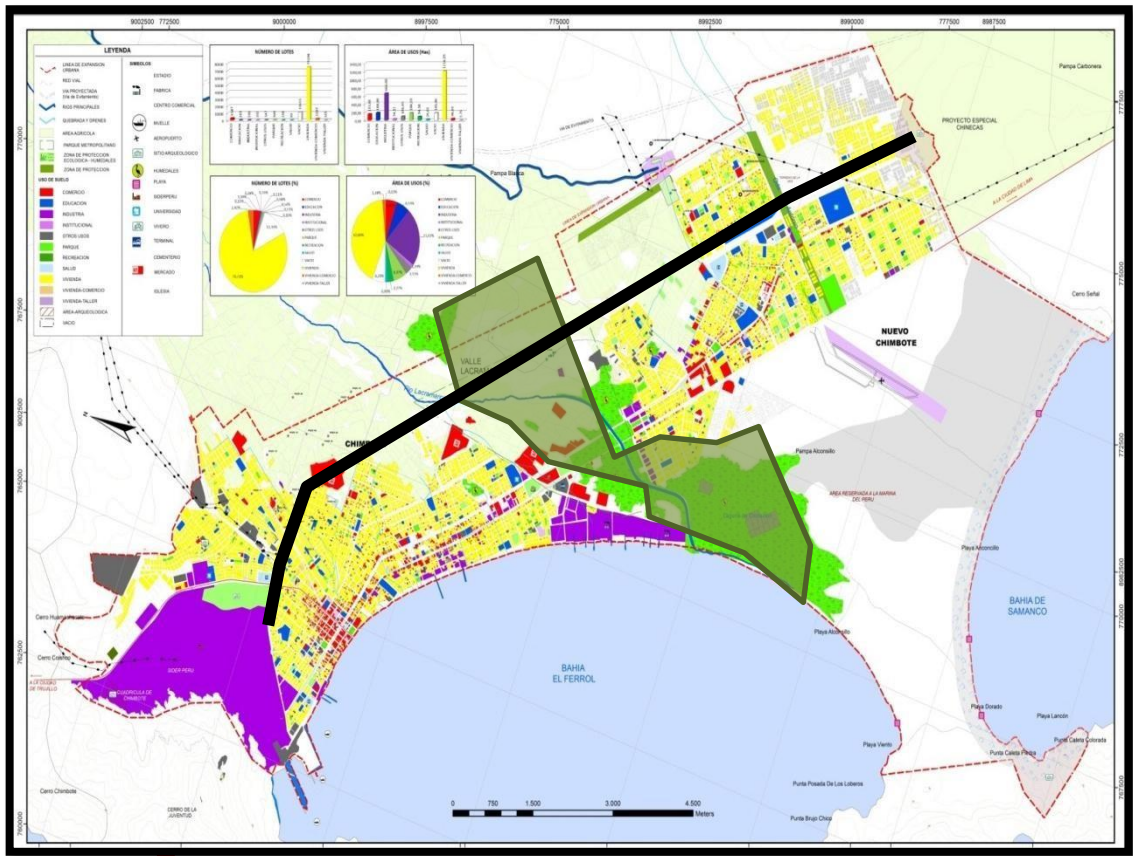


IMAGEN 5
FUENTE : ELABORACION PROPIA

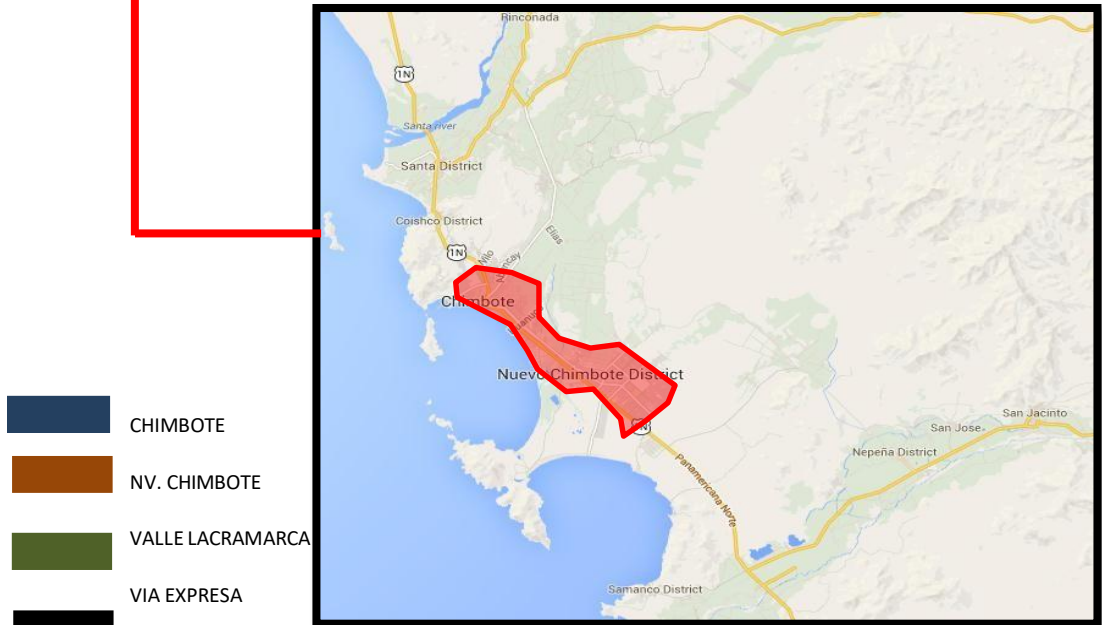


IMAGEN 6
FUENTE : ELABORACION PROPIA

(“Imágenes - Fuente Google Earth y Plano de Uso de Suelos”, s.f.).

CAPITULO II

MARCO TEORICO

- 2.1 MARCO CONTEXTUAL
- 2.2 MARCO CONCEPTUAL
- 2.3 MARCO NORMATIVO
- 2.4 MARCO REFERENCIAL
- 2.5 BASE TEORICA

MARCO CONTEXTUAL

2.1 MARCO CONTEXTUAL

2.1.1 CONTEXTO FISICO

a. DISTRITOS DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE

Ubicación Geográfica

Distrito de Chimbote y Nv.Ch; se encuentra dentro de la región Ancash, Provincia del Santa.

La ciudad de Chimbote está en la costa noroccidental del Perú, ubicada a seis horas de la ciudad de Lima y dos de la ciudad de Trujillo (“es. Scrib.com”, s.f., párr..3). Ambos por vías terrestres.

Limites

De Chimbote:

Por el norte: se encuentra el Cerro de la Paz.

Por el este: la Campiña y el río Lacramarca

Por el sur: el Cerro Península

Por el oeste: las Islas Ferrol y la isla Blanca

De Nv. Chimbote:

Por el Norte: con el distrito de Coishco y Santa.

Por el Sur: con el Distrito de nuevo Chimbote.

Por el Este: con Macate.

Por el Oeste: con el Océano Pacífico.

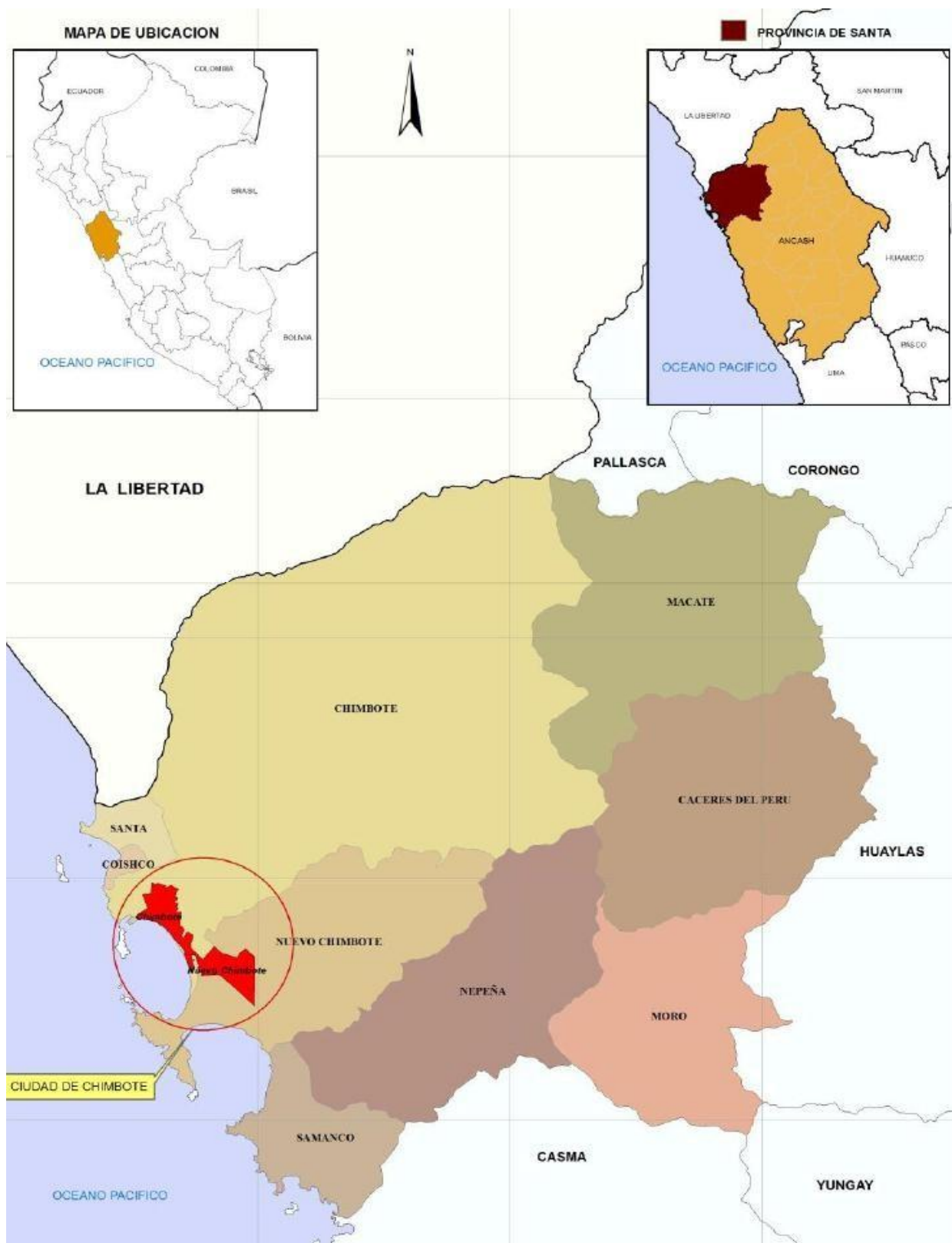


IMAGEN 7
FUENTE : ELABORACION PROPIA

Superficie

La superficie de la Sub región el pacifico es de 12276 Km², que representa el 34,2% de la superficie total del departamento de Ancash. A nivel de sus cuatro provincias, la que cuenta con mayor área territorial es la provincia del Santa con el 32,6% donde la superficie del distrito de Chimbote es de 1461.44 Km², seguida de la provincia de Huarney con el 31,8%,mientras que Casma y Pallasca disponen del 18,4% y el 17,1% respectivamente.

A nivel de sus veintinueve distritos, los de mayor superficie son Huarney con 2899,6 Km²; mientras que los de menor superficie son Llapo y Coishco con 28,7 Km² y 9,2 Km² respectivamente. (“chimboteonline.com”, s.f., párr.3).

Clima

El clima de la ciudad de Chimbote y Nv. Chimbote es de tipo desértico con pocas precipitaciones que se ajustan a los desiertos Sub Tropicales.

Su temperatura máxima es de 32° en el verano y la mínima de 14° en el invierno; la humedad relativa máxima es de 92% y la mínima de 72%; presenta vientos de tipo constante todo el año, con velocidades de entre 24 y 30 km/ hora. Durante el invierno, neblinas de un espesor de 400m. Cubren el cielo, a solo 64 mm. De pluviómetro se precipitan en garúa y en sus pistas y arenales se dejan ver espejismos. (“chimboteonline.com”, s.f., párr.8).

Temperatura

Durante el intervalo de 1964 - 2005, la temperatura desciende a 14,59° C en setiembre aumentando a 27,34°C en Febrero, mientras que en el año 1967 se presentó una temperatura mínima en comparación a las anteriores 12,26°C.

Topografía

El relieve topografico es suave y uniforme; se inicia desde la orilla Delmar hasta alcanzar la máxima altura al norte del distrito de Chimbote (150 m.s.n.m)

El distrito de Nuevo Chimbote se desarrolla entre la cota 10 m.s.n.m en la margen izquierda del río Lacramarca hasta la cota 50 m.s.n.m, al Sur Este de la ciudad hasta las proximidades del cerro Médano Negro (300 m.s.n.m). En la divisoria de ambos distritos el relieve topográfico presenta una ligera depresión por la cual discurre el río Lacramarca con una cota máxima de 5 m.s.n.m. hasta el nivel del mar. (“documents.mx”, s.f., párr.3).

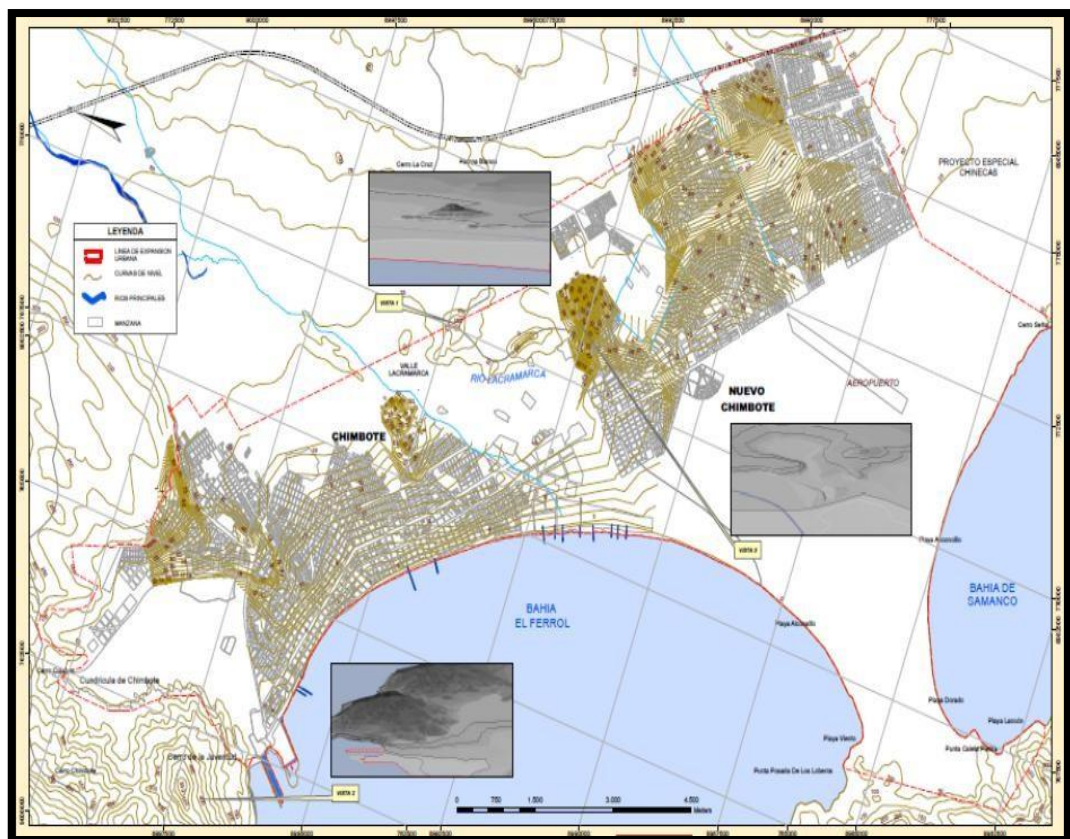
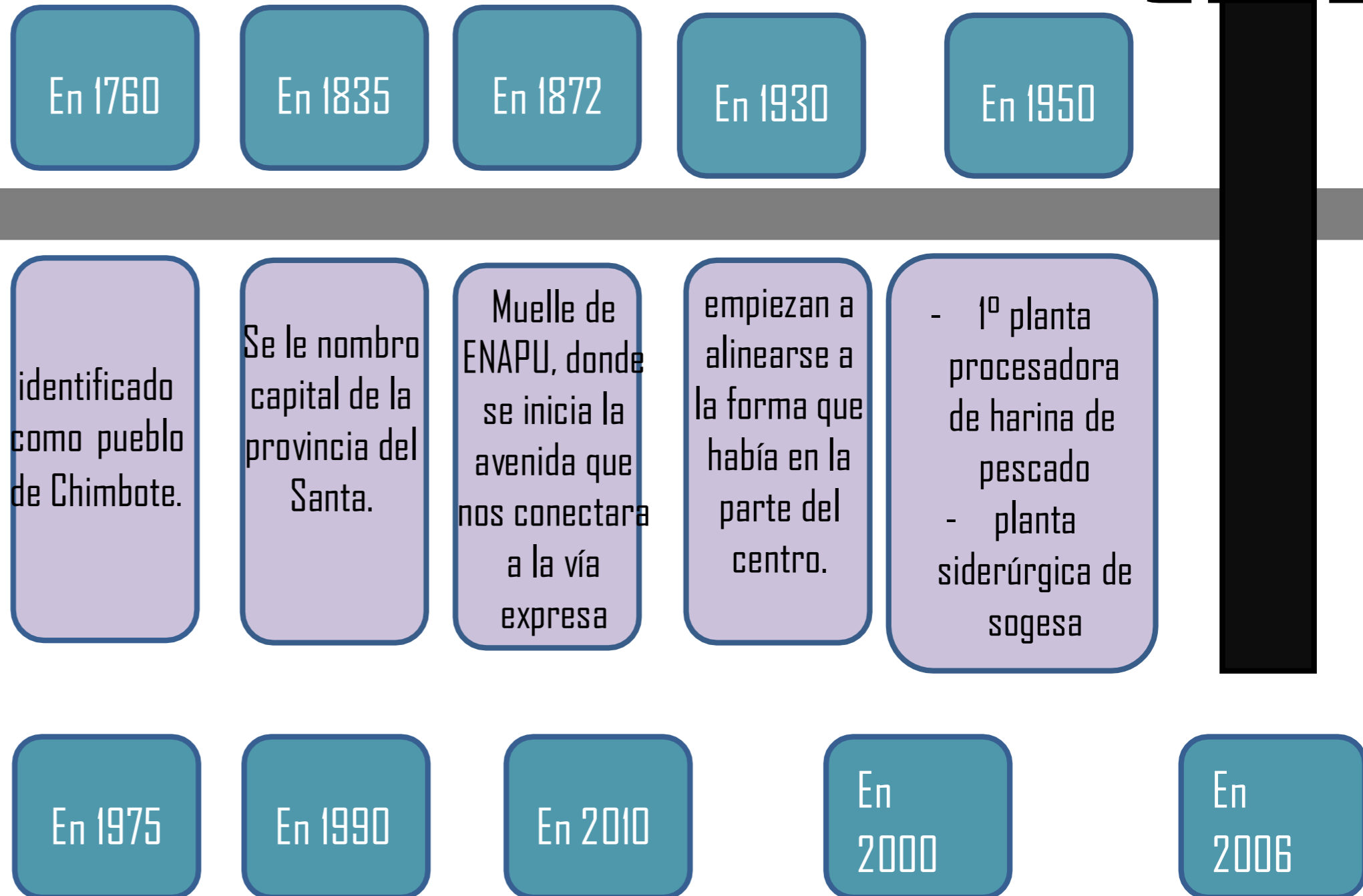


IMAGEN 8
FUENTE : ELABORACION PROPIA

2.1.2 CONTEXTO TEMPORAL

LINEA DE TIEMPO

RUMBO AL 1º
PUERTO PESQUE
año 60



b. RESEÑA HISTÓRICA

Chimbote se inició con un pequeño grupo de pescadores de la zona, originando el poblado “Caleta Colorada”:



IMAGEN 9
FUENTE : ELABORACION PROPIA

- En 1760 fue reconocido como pueblo de Chimbote
- En 1835 se declaró capital de la provincia del Santa.
- En 1971 se inicia el ferrocarril
- Recuay y el Ing. Enrique Meiggs elaboran el primer plano de la ciudad
- En 1879 durante la guerra del pacifico la ciudad fue destruida y pierde importancia.
- En 1930 se construye la Carretera Panamericana
- En 1945 se elabora el primer plan de desarrollo de la ciudad por SERT-WIEMMER
- En 1950 se crea la provincia de Santa
- En 1952 se aprueba el plan regulador del arq. Ernest Gastelumendi
- En 1953 se inicia la actividad de la primera fabrica de harina de pescado

y la planta siderúrgica SOGESA

- En 1958 se realizó el segundo muelle
- En los años 60 se da el boom pesquero
- En 1970 un sismo afecta la ciudad y departamento de Ancash, para su reconstrucción se crea CRYRSA.

En **1872** empezó el crecimiento poblacional, en la zona del casco urbano de Chimbote, con unas 41 manzanas, donde se puede observar su forma de damero. También se observa el muelle que está en ENAPU, donde se inicia la avenida que nos conectara a la vía expresa.

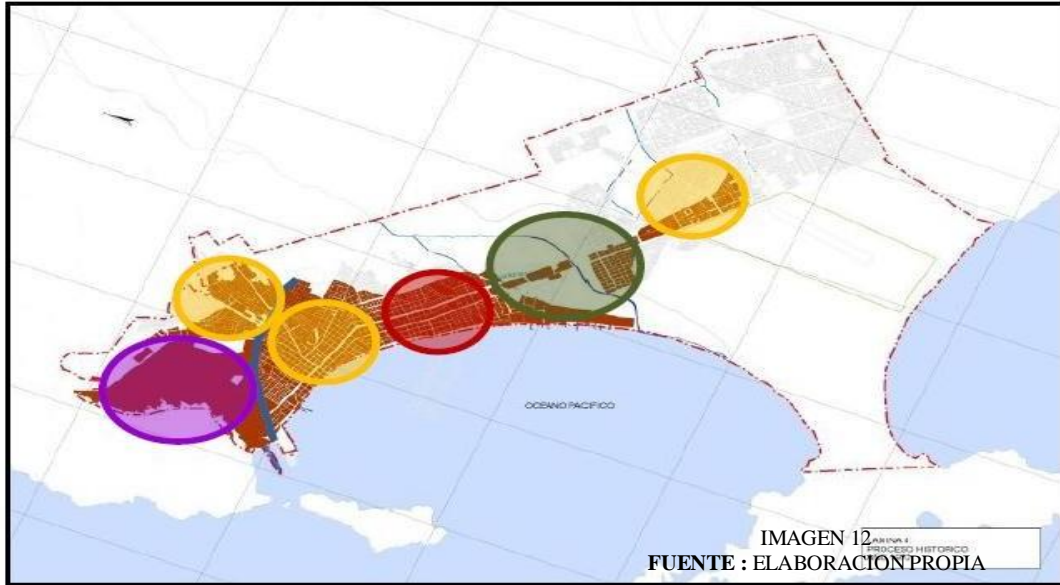


En **1930** vemos como empieza un desorden en la parte del progreso, así como en el casco urbano, todos empiezan a alinearse a la forma que había en la parte del centro. Ya que el otro extremo, por la Caleta, era destinada para la zona industria



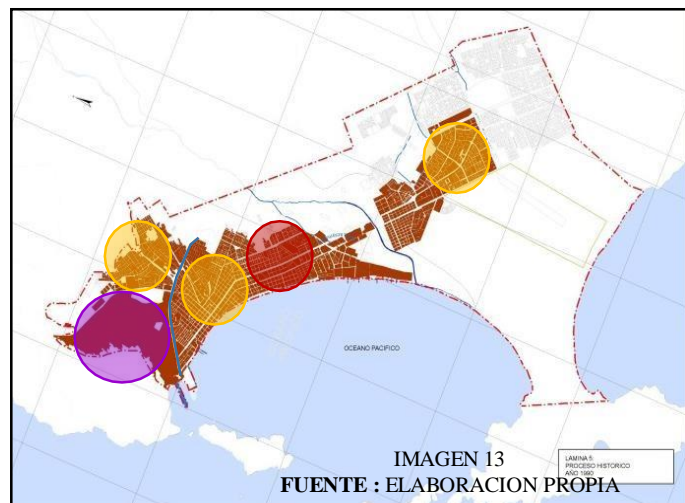
En la década de **1950** se llega a instalar **LA PRIMERA PLANTA PROCESADORA DE HARINA DE PESCADO Y LA PLANTA SIDERÚRGICA DE SOGESA**, marcando el crecimiento económico de Chimbote.

BOOM PESQUERO del 60' al 70', consolido a Chimbote como 1° puerto pesquero del mundo. Lo que atrajo a inmigrantes generando mucho desorden urbano.



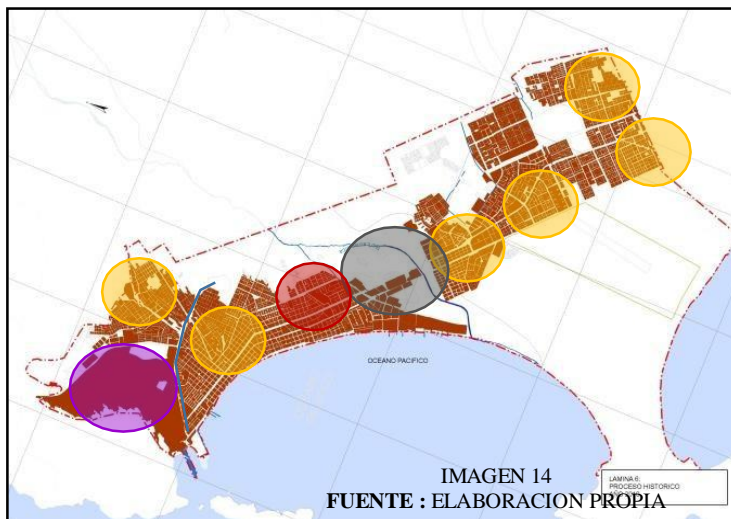
Producto del crecimiento urbano desordenado, se producen invasiones en el margen derecho del río Lacramarca, se instalaron Villa Maria, Villa María Baja, 1° de Mayo y 3 de octubre.

El 31 de mayo de 1970 hubo un terremoto que perjudico duramente al departamento de Ancash, dejando muchas familias afectadas en la ciudad de Chimbote. Una pequeña parte de los pobladores empezaron a migrar al sur, lado de nuevo Chimbote, donde empiezan a crecer ordenadamente.



En **1990** observamos como el crecimiento residencial se dio, mas no el de la vía expresa. Que se quedó estancado, desde 1975. Que fue donde se consolido, pero no se ejecutó. Solo se dejó delimitada la sección vial existente.

En el **2010** el desarrollo de ambos sectores como Chimbote y Nuevo Chimbote, incremento, en zonas residencial, comercial, educación, salud, en industrias. Lo que hace que las vías que existen y nos unen, no son suficiente para la densidad de población que hay. Y la vía expresa como se puede observar se quedó tan cual como estaba en los años 70.



PLANIFICACION PARA RECONSTRUCCION Y DESARROLLO DE LA CIUDAD

Debido al seísmo acontecido el treinta y uno de mayo del año 70, se fundó la Comisión para la Reconstrucción y Rehabilitación de los epicentros (CRYRZA).

CRYRZA, fue el gestor de la reconstrucción de Chimbote y alrededores; que engloba las propuestas económicas,

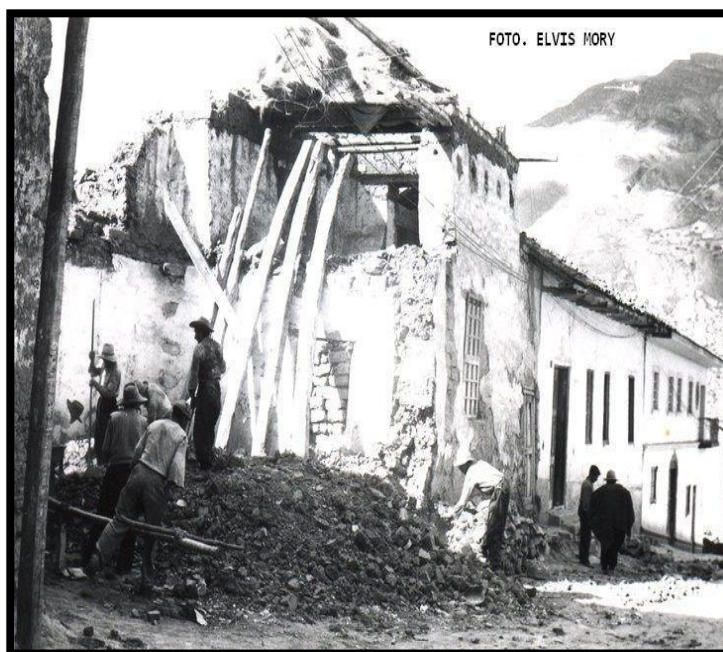


IMAGEN 15
FUENTE : ELABORACION PROPIA

sociales y espaciales; proporcionando el extracto de los aspectos ya mencionados.

Por ende, la presidencia de nuestro País ofreció al PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo) una instancia en Noviembre de 1970 para la exposición de la propuesta del desarrollo y reconstrucción de la ciudad Chimbotana. Siendo en Enero del siguiente año la aprobación de dicha solicitud.

Comprometiéndose a elaborar un Plan Integral con la colaboración de 5 expertos de las Naciones Unidas, llegando a Perú en octubre de 1970.

Para la elaboración se siguieron las siguientes etapas:

- Elaboración del Esquema General de Desarrollo de Chimbote y su Micro región.
- Elaboración del **PLAN DIRECTOR DE CHIMBOTE**
- Elaboración del proyecto pormenorizado: Casco Urbano, un distrito Residencial, UNA ZONA INDUSTRIAL.

PLAN DIRECTOR DE CHIMBOTE

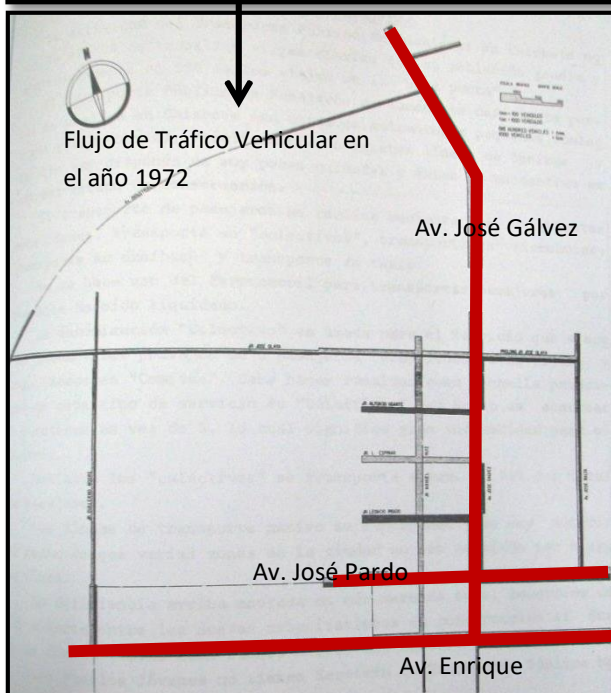
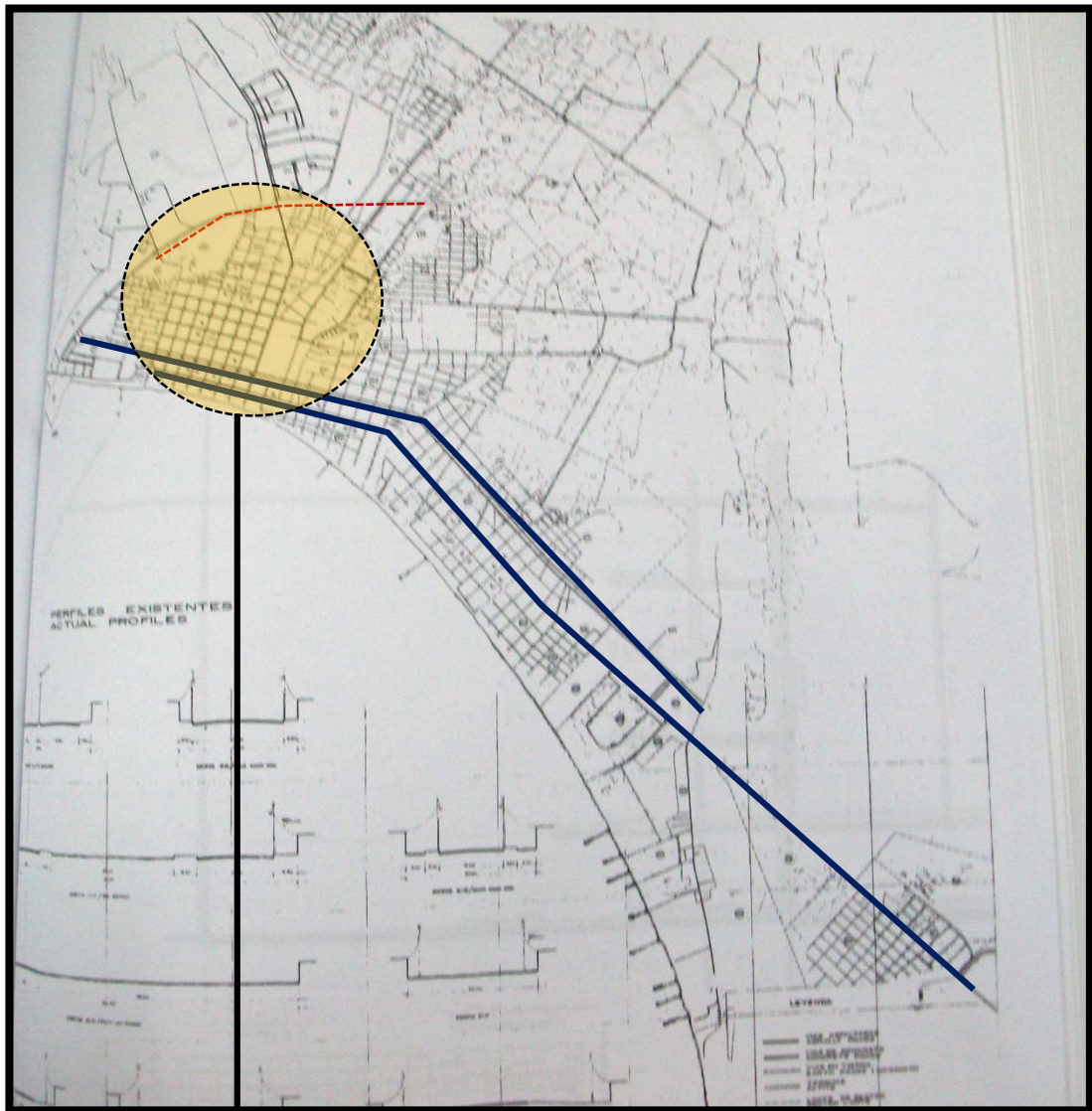
A partir del Plan director, el diseño del sistema de transportes para Chimbote, tenía como objetivos:

- Analizar el desarrollo del Transporte y Transito
- Soluciones técnicas del Sistema Vial.
- Soluciones para el problema del Transporte Masivo de Pasajeros
- Realizaciones por etapas del Sistema de Transporte Terrestre

Empezaron analizando el estado actual que Chimbote tenía en su Red de Calles, puesto que solo el 30% estaba pavimentado con concreto y asfaltado, mientras es otro 70% estaba en muy mal estado.

No tenía un buen diseño, pues mostraba deficiencias, para la circulación vehicular.

La red vial del año 1972 no presentaba una jerarquización que diferenciara las Red vial existente en el año 1972



funciones. Muchas de las calles locales actuaban como calles colectores e incluso Avenidas, que soportaban tránsito vehicular para el que no fueron diseñadas.

Es por eso que se mostraba Tráfico vehicular en la Av. José Gálvez, José Pardo y Enrique Meiggs.

Para que la ciudad tenga una mejor capacidad del Sistema Vial, para que sea flexible. Se aseguraron que la Red Vial propuesta, sirva para cubrir cambios que se iban a dar en el transcurso del tiempo, hasta la actualidad.

Se hizo un esquema vial a largo a plazo. Donde usaban como conexión interna, la actual carretera Panamericana, una vía expresa y otras dos avenidas

longitudinales, en refuerzo de las 2 anteriores. La idea era crear un circuito vial.

En 1980 la vía expresa debió haber estado construida, pues como se mencionó antes, se aprobó en 1975.

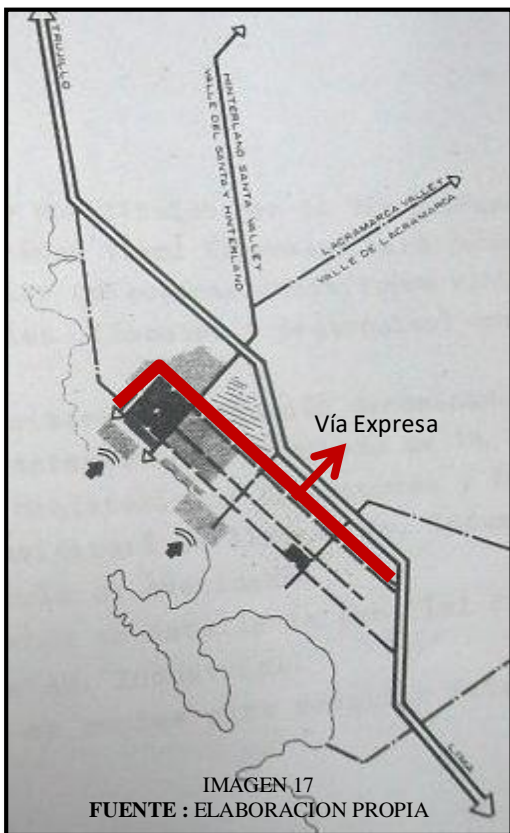
El tramo de la vía Expresa entre la Av. Central y la Vía de Penetración, serviría como vía de evitamiento transitoria hasta que se construya la vía. Una vez que esta vía se realice la Carretera Panamericana, dejaría de ser 1.

La infraestructura de la calles deberá mejorarse definiendo los roles de vías y pavimentando las calles afirmadas de tierra, sobre todo las ubicadas en los pueblos

jóvenes.

La flota de vehicular se modernizara, destinada para transporte masivo, del tipo convencional, estableciendo unidades nuevas para mayor capacidad.

Los objetivos se concretan a:



- Minimizar las congestiones de tránsito
- Minimizar el tiempo de viaje
- Minimizar las inversiones y los costos de mantenimiento
- Minimizar el costo de pasajes
- Maximizar la accesibilidad a todas las partes de la ciudad
- Maximizar la preservación de la vida y salud humana.

Planos proyectados de la Vía Expresa

El Plan Vial propuesto elaborado, fue para afrontar con éxito las demandas del tránsito de Chimbote, en un periodo de 20 años, desde el año 1975. El plan sugiere un armazón de vías.

Teniendo 5 tipos:

- Vía Expresa
- Avenidas (semi Expresas)
- Colectoras
- Calles Locales
- Calles Peatonales

Desde el año 1975 hasta la actualidad la proyectada vía Expresa, ha pasado por 4 cambios.

Proyecto 1975

Se inició con el plano aprobado en el año 1975, CRYRZA después del Terremoto, del año 1970, iniciaron el desarrollo de la vía expresa, pues en sus estudios se proyecta pasando una huaca llamada " Pampa Blanca", que en esos años aun no sabían que existían. Ellos hicieron un proyecto con un crecimiento urbano exorbitante.

En ese proyecto, la vía era casi recta, en la Av. Agraria, se muestra una ligera curva, para proseguir con su recorrido lineal, por el resto de Nuevo Chimbote.

Proyecto 2000

Sigue manteniendo la forma lineal la proyectada Vía Expresa, pero con una diferencia, en la curva que era más pronunciada. Al igual que CRYRZA e INADUR, plantea que se recorrido pase la Huaca Pampa Blanca. Nacida desde el ovalo “Los pescadores” que se encuentra en el Paul Harris, cerca de la urbanización Los Pinos, y el Progreso. El final de este recorrido terminaba pasado el peaje.

Proyecto 2006

Se mantiene la forma lineal de la vía Expresa que alinea la ciudad, pero con una mejora, iniciaría más arriba de las proyectadas con anterioridad,

Proyecto 2012 - 2021

Que es el último plan vial que han hecho, la vía solo llega hasta el inicio de la Zona Arqueológica “Pampa Blanca”, de ahí la vía Expresa gira, y se une a la Carretera Panamericana, para continuar con el recorrido. Lo que se quiere en este último proyecto es crear un tipo de circuito vial, anillo, para que recorra con Fluidez toda la ciudad.

Su recorrido solo llega hasta el inicio de la zona arqueológica, porque se hizo un análisis de crecimiento de este año a unos 10 años. La única parte que crecería, Sería por los Alamos, la zona del Aeropuerto, 2 de Mayo y la Campiña.

Puntos en común del proyecto y sus cambios.

- La propuesta del año 1975 y 2000 que plantea CRYRZA e INADUR se debió a la proyección que hicieron, sobre el crecimiento poblacional. Ambos excesivos.
- Se mantiene en sus cambios, la sección vial que es 100 metros.
- La línea recta de la vía, ayuda a definir la forma de la ciudad, y del parque metropolitano.

- En el plano de CRYRZA el tramo de la Vía Expresa es más hacia la ciudad, mientras que en INADUR es más alejada, más arriba, sin deformar su forma lineal.
- En los 4 cambios, la vía de Circunvalación, comparte recorrido con la Vía Expresa. Nace en el ovalo del Paul Harris, y termina su recorrido en los Pescadores. Esta vía solo existe en Chimbote.
- El último plan del 2012 quiere tener un nuevo eje, como anillo antes mencionado. Teniendo una nueva Jerarquización y estructuración Vial.

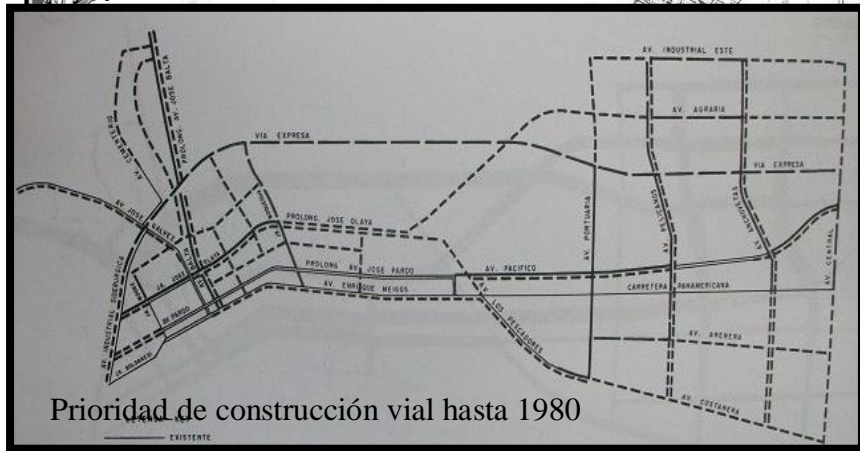
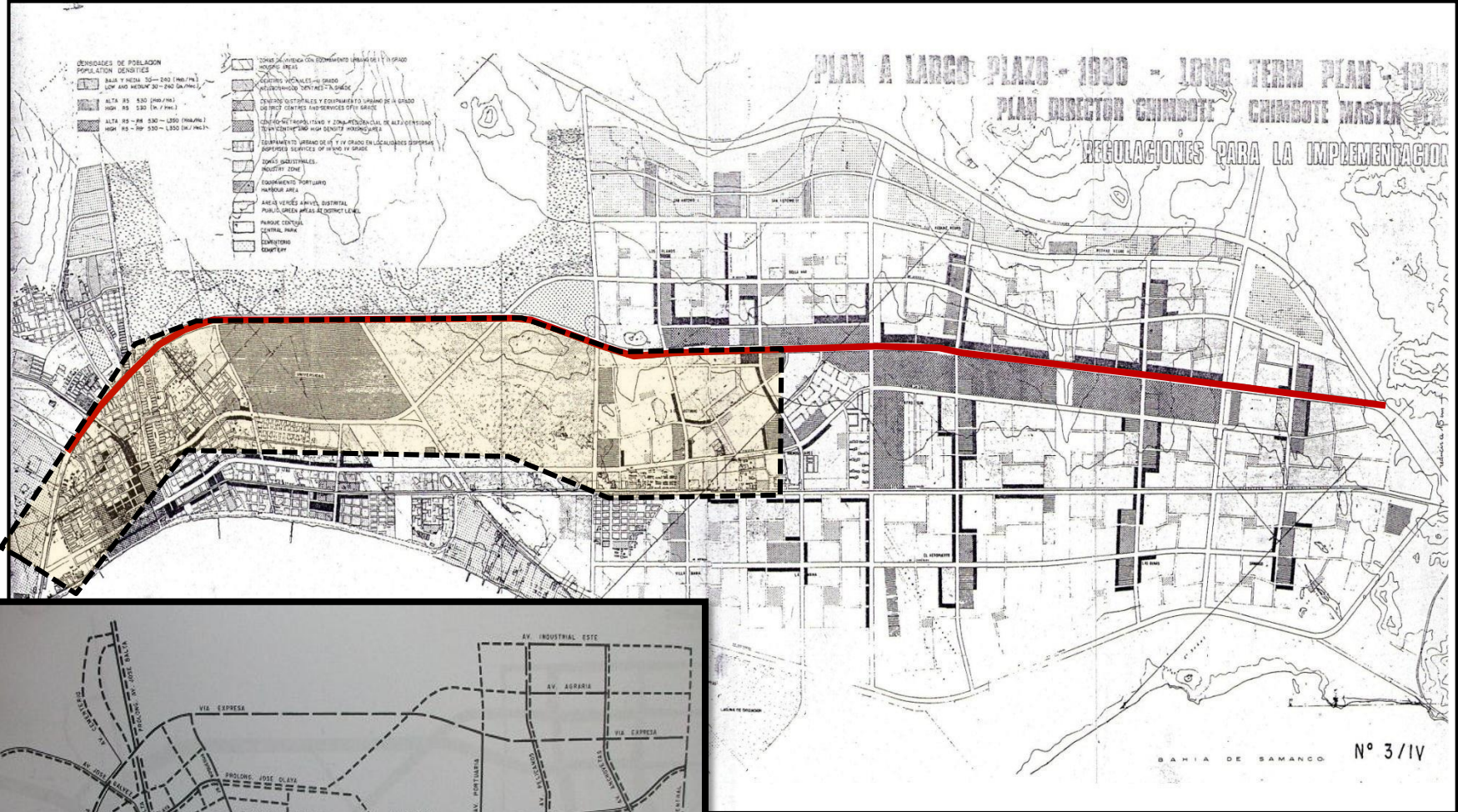
El Instituto Nacional de desarrollo Urbano del año 2000 – INADUR

(Mapa de Peligros y Plan de Usos del Suelo de la Ciudad de Chimbote)

Antecedentes.

La iniciativa de INADUR, se plantea como una alternativa de prevención de daños por desastres naturales y de propiciar el ordenamiento territorial de Chimbote frente a una planificación que necesitaba actualizarse (Plan Director Chimbote).

Aprobado con Ordenanza Municipal N° 007-2000-MPS y Ordenanza Municipal N° 013-2003-MPS, califica el área verde separadora como Zona de Protección Ecológica y Zona Recreacional.



PLANO DE LA VIA EXPRESA EN EL AÑO 1975

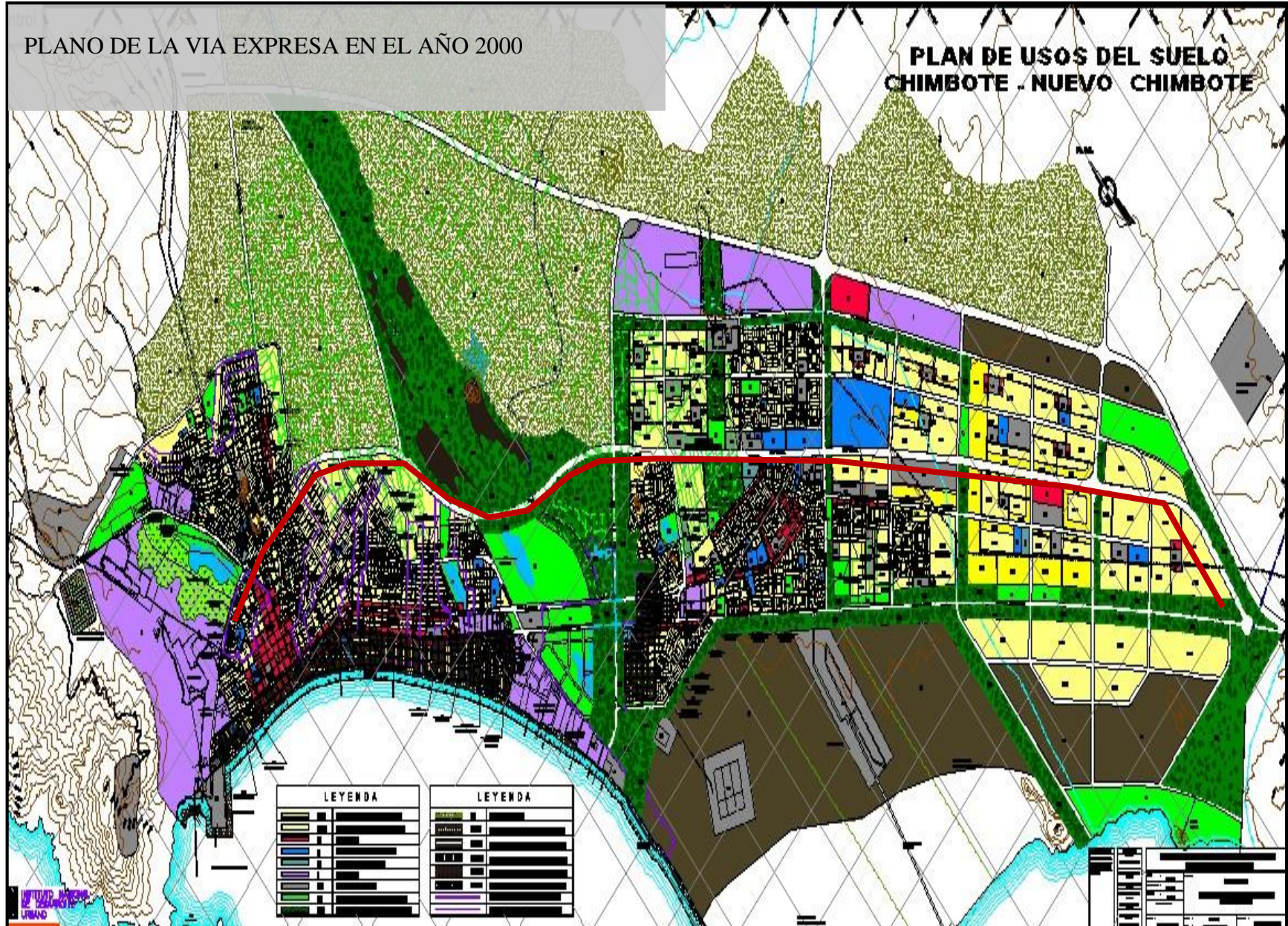


IMAGEN 19
FUENTE : ELABORACION PROPIA

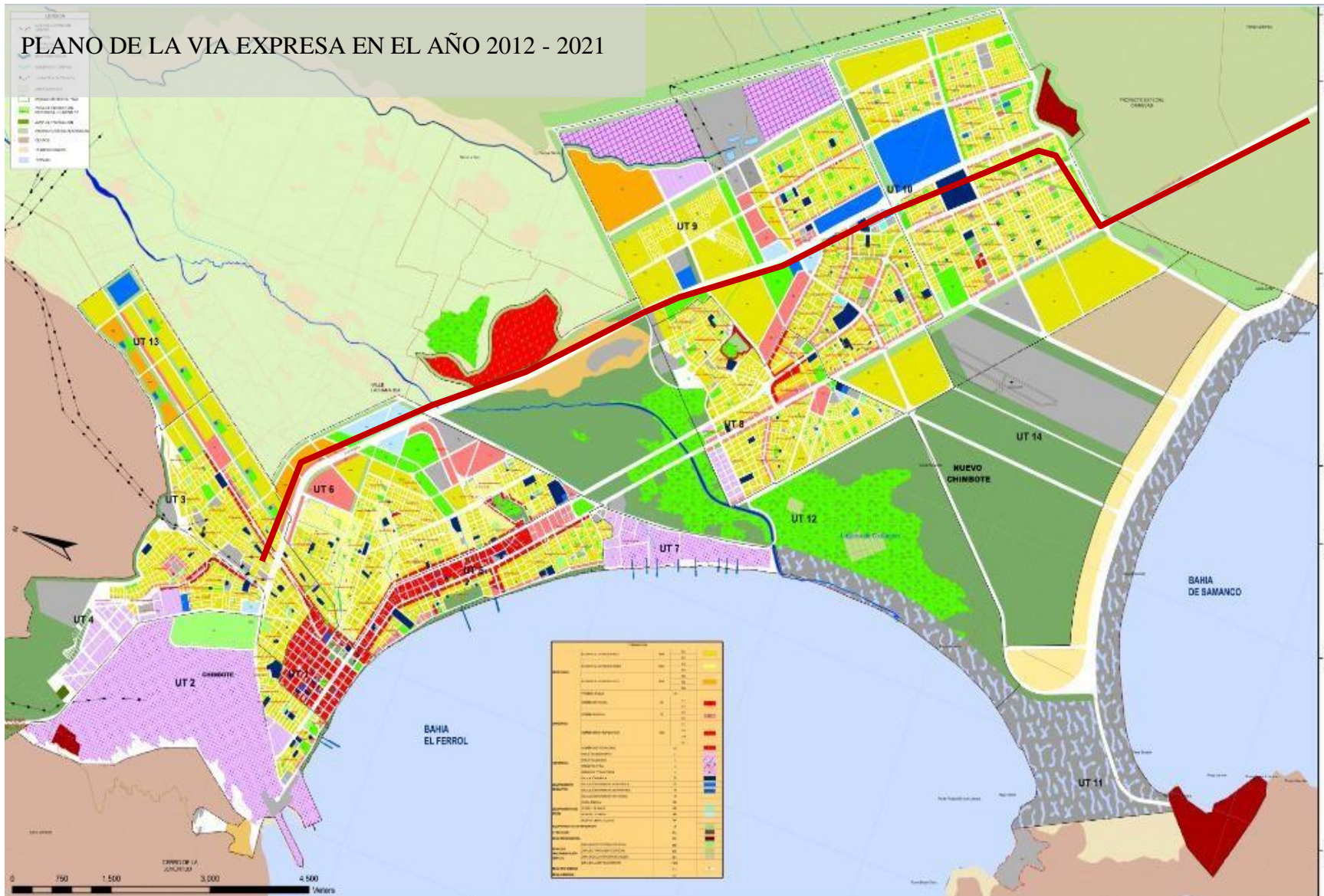


IMAGEN 20
FUENTE : ELABORACION PROPIA

2.1.3. CONTEXTO SIMBOLICO

El sistema de transporte de Chimbote debía asegurar la integración de la ciudad antigua con la ciudad nueva (nuevos asentamientos humanos) Siendo Chimbote una ciudad industrial y lineal era necesario dar énfasis al movimiento vivienda- trabajo y a las vías del sistema portuario del sur al norte.

PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD A PARTIR DEL TERREMOTO DE 1970

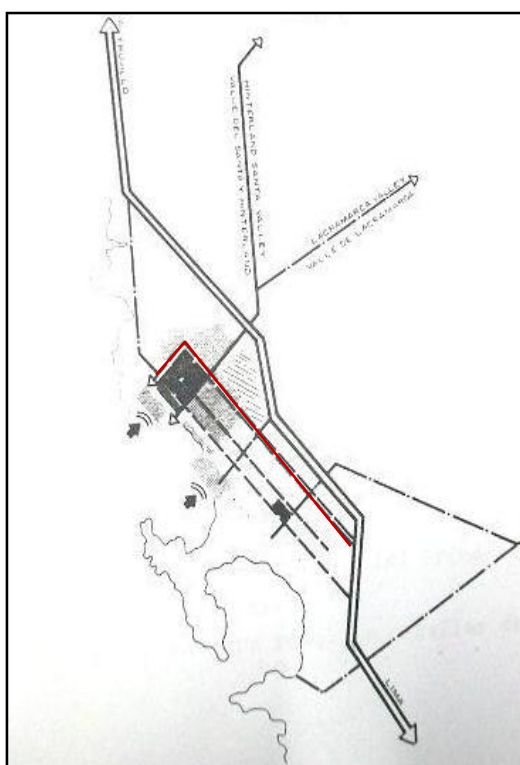


IMAGEN 21
FUENTE : ELABORACION PROPIA

El sismo del 31 de Mayo del 1970, afecto completamente el departamento de Ancash, Chimbote termino siendo muy afectado.

Creando el 9 de Junio la Comisión de Reconstrucción y Rehabilitación de la Zona Afectada – CRYRZA, responsable de elaborar los estudios para la reconstrucción total de la ciudad de Chimbote.

Desde el punto de vista geométrico la Red de la calles, presentaba problemas no solo por

deterioros, sino también por la deficiencia que tenía el diseño para la circulación vehicular, señalización y semaforización.

Tampoco disponían de carriles adicionales para lograr un almacenamiento vehicular. Las intersecciones no poseían la misma capacidad que el resto de las calles.

La red de Calles no presentó una jerarquización que diferencie sus funciones. Muchas de las calles locales actuaban como colectores e

incluso como Avenida, soportando un tránsito vehicular para el cual no fueron diseñadas.

TRANSPORTE TERRESTRE

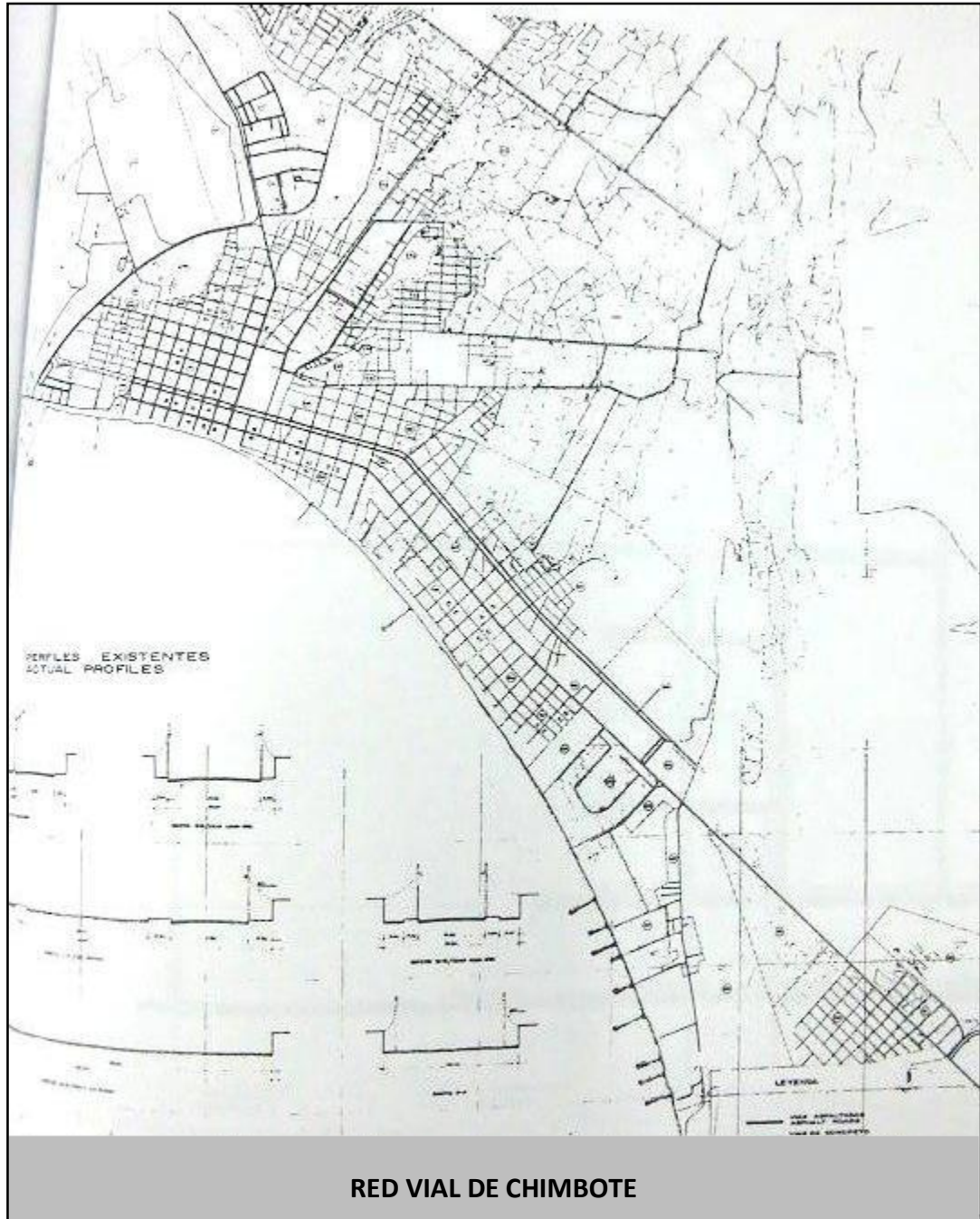


IMAGEN 22
FUENTE : ELABORACION PROPIA

A partir de este planteamiento del Plan Director de Chimbote, la ciudad crece linealmente de Norte a Sur. Puesto que empezaron a crecer sus actividades y vivienda, constituyéndose así su forma lineal. El llamado

centro se focalizo en el corazón del casco urbano original, donde se desarrollaban todas las actividades económicas activas, a pesar de la existencia del Puerto Siderúrgico de la caleta y del puerto Pesquero en el Trapecio.

La explosión demográfica ha originado la crisis del sistema de transporte y el deterioro del nivel de accesibilidad a los centros laborales y a los pueblos jóvenes.

La carretera Panamericana, originó la condición lineal de la ciudad. La red de las calles con las características originales de diseño, que se pensaba que cubriría la demanda de circulación vehicular, no funcionaba, por que, el tránsito se concentraba en unas cuantas calles del sistema que son:

- El casco Urbano, constituido por 42 manzanas y solo 6 calles pavimentadas fuera del Casco Urbano.

Siendo las calles el 16% y el 80% de transito se concentraba en esta parte de la ciudad.

Los grandes flujos de pasajeros, son del centro hacia la Urb. Buenos Aires, pasando a lo largo del Trapecio, 3 de Octubre, 1° de Mayo, 27 de Octubre, Villa María y otros PP.JJ.

El segundo eje que era importante “Centro – Pensacola”. El tercer eje “Centro- Laderas del Norte y San Pedro”

El cuarto eje “Centro – La caleta”. Siendo los demás flujos secundarios.

La estructura del asentamiento poblacional tenía un patrón regular en lo que refiere a su distribución y su densidad. Desde aquellos tiempos hay indicios que la Operación del tránsito era deficiente.

Pues estadísticas mostraron el alto índice de accidentes que había en 1972, comparando a Chimbote con todo el Perú, México, Argentina, Europa y EE.UU. revelando que el coeficiente de nuestra ciudad era alto en peligrosidad. Señalando que en tránsito en Chimbote es muy peligroso

para la seguridad del peatón que tienen una excesiva carga de molestia, congestión, contaminación ambiental, ruidos molestos y anti seguridad.

La no existencia de una vía Expresa definida, tampoco la de la vía Evitamiento de la ciudad. Utilizándose sola la carretera Panamericana existente actualmente. Este tramo de carretera Nacional que atraviesa Chimbote ha devenido en la Actualidad a convertirse en una Calle más del Sistema Urbano.

El transporte público colectivo de pasajeros se encuentra desbalanceado, con la dificultad de circulación y de intrusión vehicular.

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

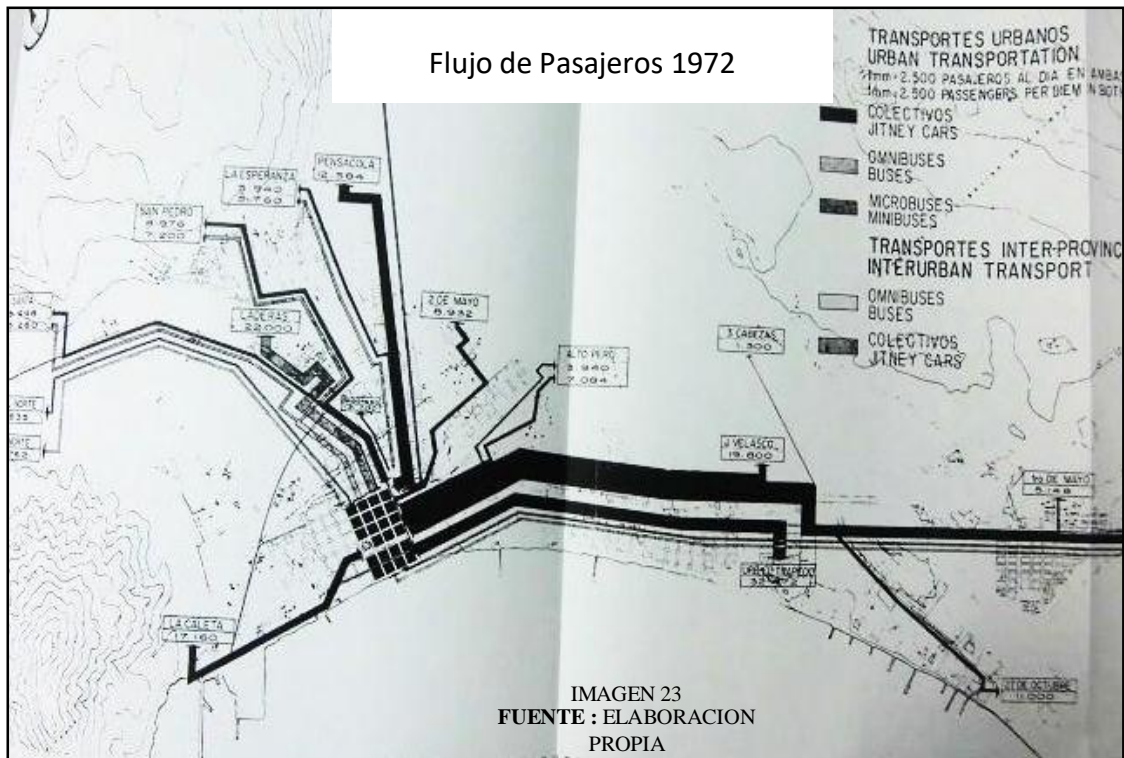
La actividad de pasajeros en Chimbote movilizaba en 70 % de todos los viajes diarios que su población genera y aproximadamente el 90 % de los viajes de la hora punta,

El transporte público de pasajeros era sumamente deficiente porque se realizaba con unidades automotrices pequeñas (colectivos, microbuses). Prácticamente no existían líneas de ómnibus y las que había disponían de muy pocas unidades y se encontraban en mal estado de conservación.

El transporte de pasajeros se realizaba mediante las siguientes modalidades:

- Transporte en colectivos
- Transporte en microbuses
- Transporte en ómnibus
- Transporte en taxis

La denominación “colectivo” es usada para el servicio que ejecutan automóviles privados de 5 pasajeros recorriendo rutas fijas y organizados en comités. Mediante los colectivos se transportaba aprox. El 75% del total de pasajeros.



El servicio de microbuses sigue en importancia al de colectivos en cuanto al número de pasajeros transportados, siendo movibilidades desde 12 pasajeros de capacidad hasta 20.

Tanto el número de colectivos como de microbuses y de taxis era insuficiente para acarrear el volumen de pasajeros, sobre todo en las “hora punta” de la jornada desde el hogar al trabajo y viceversa.

La deficiencia era más marcada en el recorrido de sur a norte entre las nuevas urbanización en construcción al sur de la ciudad (tales como buenos aires, las casuarinas) y el centro. Los pueblos jóvenes no tenían servicio de transporte público masivo.

ACCIDENTES DE TRANSITO

Desde aquellos tiempos había indicios que la Operación del tránsito era deficiente. Pues estadísticas mostraron el alto índice de accidentes que había en 1972, comparando a Chimbote con todo el Perú, México, Argentina, Europa y EE.UU. revelando que el coeficiente de nuestra ciudad era alto en peligrosidad. Señalando que en tránsito en Chimbote es muy peligroso para la seguridad del peatón que tienen una excesiva carga de molestia, congestión, contaminación ambiental, ruidos molestos y anti seguridad.



SOLUCIÓN TÉCNICA A LARGO PLAZO

Debido a los problemas evidenciados, se apreció que el sistema vial era suficientemente flexible para cubrir los eventuales incrementos o cambios futuros, por razón de cambios en usos de suelo. Por tal motivo se vio la necesidad de generar un plan a largo plazo en donde se incluía el sistema vial como una de las prioridades, donde la ciudad debía funcionar en base a una vía de evitamiento longitudinal, una vía de penetración que conecte

internas, se tendría un sistema compuesto por la actual carretera panamericana, una vía expresa y otras dos avenidas longitudinales, en refuerzo de las dos anteriores. A parte habrá un sistema de avenidas y vías colectoras. El plan fue elaborado con el fin de afrontar con éxito las demandas del tránsito en Chimbote.

MARCO CONCEPTUAL

2.2 MARCO CONCEPTUAL

2.2.1 DEFINICIONES BASICAS

“Es muy importante conocer términos generales para entender el tema de mi investigación, a continuación definiciones básicas”

- a. **Vialidad:** compuesto de espacios que unen la circulación peatonal y vehicular, buscando una mejor fluidez en la ciudad. Debido a su magnitud provincial pueden ser: nacional, internacional, estatal, regional, suburbana, urbana y local.
- b. **Vialidad Urbana:** son los recorridos que sirven como comunicación vial para un tránsito. En esta teoría se tiene en consideración las avenidas, calles y todas las sendas peatonales y vehiculares.
- c. **Estructura vial:** ayuda a tener mejor conectividad vehicular y peatonal, tanto local, urbano, regional, nacional y etc.
- d. **Espacio público:** es un compuesto de diferentes elementos, arquitectónicos, públicos, privados y naturales, cada uno cumpliendo una misión importante para satisfacer las necesidades urbanas.
- e. **Equipamiento urbano:** es la agrupación de inmuebles que pueden ser públicos o privados donde se lleva a cabo diversas dinámicas humanas (recreativas, sociales, culturales y económicas)
- f. **Equipamiento cultural:** es la agrupación de inmuebles que tienen como fin difundir conocimientos con diferentes dinámicas para el desarrollo económico de la ciudad.
- g. **Tipos equipamientos Culturales:**
 - ✓ Archivos

- ✓ Museos
- ✓ Teatros
- ✓ Cines
- ✓ Sum
- ✓ Centros de documentación e investigación
- ✓ Galerías de artes
- ✓ Salas de exposiciones

- h. **Plan vial:** jerarquizada para un territorio o núcleo urbano determinado, considerando las vías terrestres para vehículos automotores o ferrocarriles, aeropuertos, estaciones terminales y de transbordo, canales, etc. Incluyendo e integrando todas las rutas y medios de transporte colectivo.
- i. **Calles Peatonales:** da un desplazamiento libre y autónomo de las personas, dando acceso directo a las propiedades colindantes, a espacios abiertos, a sitios de gran concentración de personas (auditorios, centros comerciales, estadios, estacionamientos, estaciones de transporte público de pasajeros, etc. Pueden ser exclusivas de una zona de interés histórico o turístico generalmente en el centro de las ciudades o en zonas de recreo.
- j. **Semiautopistas:** un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril.

Tipos de vías

- Expresa: gran capacidad de ambas direcciones sin intersecciones.
- Evitamiento: evita ingresar a la parte urbana de la ciudad
- Urbana: calles que arman la estructura poblacional
- Tránsito Rápido: destinadas para el tránsito fluido
- Preferencial.
- Secundaria.
- Local.

URBANISMO

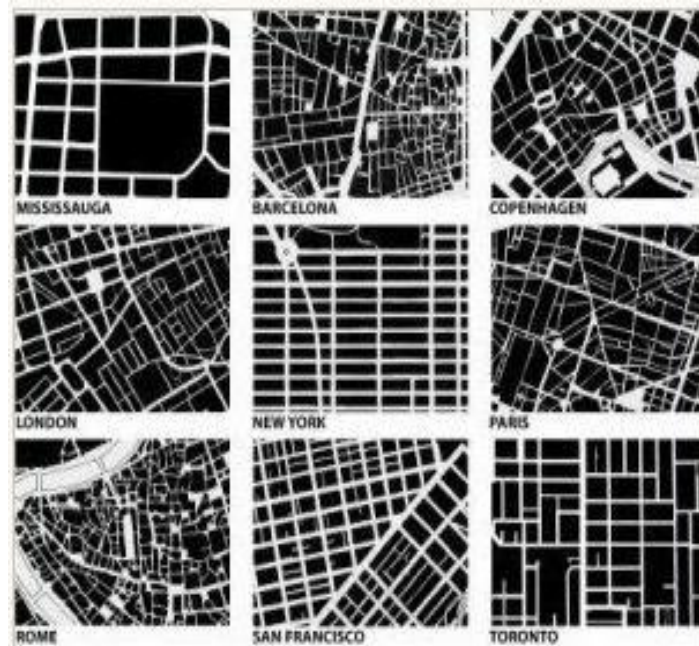


IMAGEN 25

Ciudad: conjunto de ciudadanos que desarrollan diversas actividades y funciones que activan la comunidad. (Abler & Adams, 1972)

Consolidación urbana: Fase de desarrollo o evolución de una cierta área eriaza en específico a urbana (desarrollo de convertir en área urbana una porción de terreno o prepararlo para ello, abriendo calles y dotándolas de luz, pavimento y demás funciones urbanas), que tenga cualidades físicas que se integren favorablemente en su entorno, teniendo en cuenta los factores urbanos y sociales: como la planificación, economía y la gestión urbana, principales condicionantes de lo que se refiere al grado de culminación y su estado de mantenimiento.

Espacio público: Los lugares de convergencia entre ciudadanos y ciudad son los espacios públicos, cada vez más valorados por su escasez y por el aporte de integración que fungen en la sociedad. Las ciudades se miden por la calidad y cantidad de estos espacios, los cuales significan modernidad, prosperidad y desarrollo, tanto así que es obligatorio su planeamiento y manutención por parte del estado y sus componentes. (Bohigas., 2004)

Ordenamiento Urbano: organización y crecimiento de una sociedad urbana tiene técnicas, políticas, económicas, sociales y ambientales que inciden claramente en el desarrollo urbano de la ciudad, según Percy Acuña “el planeamiento urbano tiene sentido cuando está en función del desarrollo urbano. El desarrollo urbano es el proceso socioeconómico mediante el cual la población obtiene simultáneamente mayores ingresos y mayor nivel general de satisfacción”. (Vigil, 2000)

MARCO NORMATIVO

2.3 MARCO NORMATIVO

Los municipios de cada ciudad tienen como obligación fomentar el desarrollo de obras públicas o privadas para que esto de un crecimiento económico activo a la sociedad. (ART. VI –desarrollo económico local).

Para la producción del plan se siguieron pasos del SNIP (Sistema Nacional de inversión Pública), realizando una investigación previa en campo correspondientes mediante una evaluación física-visual del terreno y recogiendo la opinión de los beneficiarios directos. El SNIP se sustenta en el marco legal de las siguientes decretos supremos:

- ✓ SNIP N°27293

- ✓ N°015-2007, asegura la buena distribución de gastos.

- ✓ N°084-2004-PCM, Contrataciones y Adquisiciones del Estado.

- ✓ N°176-2006-EF, autorizar inversión publica.

- ✓ N°158-2001-EF/15, economía y finanzas

- ✓ Directiva General del SNIP, aprobado por Resolución Directoral N° 003-2011-EF/68.01 (Publicado en el Diario Oficial “El Peruano” el 9 de Abril de 2011.

- ✓ R.D. N° 001-2011-EF/63.01, con fecha 19 de mayo del 2011.

- ✓ N°016-2009-MTC, estructura y ordenamiento vial de la ciudad.

Artículos n°:

✓ **SINAC:** jerarquización vial

Red vial Nacional: Concierno a las primordiales ejes longitudinales y transversales. Principales conectores del país.

Red vial Regional: concierne a los articuladores de la red vial nacional con la departamental.

Red vial Rural: concierne a los conectores con la red vial vecinal e interiores de un distrito.

5 jerarquización vial: se ordena de acuerdo a su nivel de importancia urbana

✓ **6 derechos de vías:** Las áreas que forman parte del Derecho de Vía en tramos y en intersecciones son de uso público irrestricto, inalienables e imprescriptibles, quedando terminantemente prohibida su utilización para otros fines, bajo responsabilidad administrativa, civil y penal de los funcionarios o autoridades responsables. Para el uso temporal del Derecho de Vía de las Vías Expresas, Arteriales y Colectoras e Intercambios Viales, por la ejecución de obras u otros factores o eventos no previstos, se requiere en todos los casos de la autorización administrativa de la Municipalidad

Expedida con arreglo a los procedimientos establecidos. La autorización administrativa correspondiente para las Vías Locales corresponderá a las Municipalidades Distritales, previa coordinación con la Gerencia de Transporte de la

El estacionamiento en las Vías Locales, con sección de vía suficiente para garantizar la fluidez del tránsito vehicular, será autorizado y administrado por la Municipalidad Distrital correspondiente, previo conocimiento de la Gerencia .

- ✓ **9 elementos:** la berma, calzada, la cuneta, acera, estacionamiento, separador central, el jardín y el equipamiento de servicios necesarios para su utilización.

- ✓ **12 respetar alineamientos:** del Derecho de Vía normado. En zonas antiguas y consolidadas se respetará el alineamiento del Derecho de Vía Existente

- ✓ **13 Normas técnicas:** es sobre creación, desarrollo y reconstrucción de distintas vías

- ✓ **14 Elaboración de obras:** las autoridades tienen la obligación de organizar y hacer un seguimiento de la realización de dichas obras.

Sistema nacional de estándares urbanos - equipamientos de cultura

Relacionadas con tareas humanas:

Centro de herencia cultural

- ✓ Museo
- ✓ Archivos
- ✓ Bibliotecas
- ✓ Fundaciones culturales
- ✓ Centros de documentación e Investigación

Centros de Artes escénicas, audiovisuales y plásticas

- ✓ Teatros
- ✓ Cines y Multicines
- ✓ Salones de Actos
- ✓ Galerías de arte
- ✓ Salas de exposiciones
- ✓ Salas de Usos Múltiples

Centros de Desarrollo Comunitario

- ✓ Casas de Cultura
- ✓ Centros Cívicos

LEY N° 30487 – LEY DE PROMOCIÓN DE LOS PUNTOS DE CULTURA:

- a. Promover la identificación y reconocimiento, a través del registro como punto de cultura, a nivel nacional, de las organizaciones culturales con incidencia comunitaria, así como propiciar su formalización progresiva.
- b. Ampliar las oportunidades de desarrollo integral y bienestar de los ciudadanos, así como la mejora de la convivencia en comunidad gracias a las acciones que despliegan los puntos de cultura.
- c. Sensibilizar al sector público, al sector privado y a la sociedad en su conjunto sobre la importancia de los puntos de cultura y su rol en la promoción del bienestar de la sociedad.

Reglamentos Nacional de Edificaciones a A.090

Destinadas al desarrollo de actividades para servicios de la comunidad

Servicios de Seguridad y Vigilancia:

- Compañías de Bomberos
- Comisarías policiales
- Estaciones para Serenazgo

Protección Social:

- Asilos
- Orfanatos

- Juzgados

Servicios de Culto:

- Templos
- Cementerios

Servicios culturales:

- Museos
- Galerías de arte
- Bibliotecas
- Salones Comunes

Gobierno:

- Municipalidades
- Locales Institucionales

Condiciones de habitabilidad

Artículo 3: Las edificaciones se ubicarán en los lugares señalados en los Planes de Desarrollo Urbano, o zonas de usos compatibles (ou).

Artículo 5 : los planes tienen que contar con futura expansión.

Artículo 6: todo nuevo proyecto a realizar deben tener accesos para discapacitados

Artículo 7: la numeración de escaleras tiene que tener relación con el aforo del proyecto. Dependiendo del aforo se tiene que implementar ascensores y escaleras de emergencia (500.00 m²)

Artículo 10: toda edificación debe contar con requisitos de seguridad
NORMA A.130

Artículo 11: se debe tasar en m² las salidas de emergencia, pasillos de circulación, elevadores y escaleras , etc.

Espacio administrativo 10.0 m² / humano

Area de reuniones 1.0 m² / humano

Área de espectadores de pie 0,25 m² / humano

Galerías de exposiciones 3.0 m² / humano

Area de libros de la biblioteca 10.0 m² / humano

Area de lectura de la biblioteca 4.5 m² / humano

Estacionamiento general 16,0 m² / humano

Artículo 12: el espacio de las ventanas se valora de acuerdo a una salida de emergencia al exterior.

Artículo 13: las obras de funcionamiento variado están sujetas a sus propias normas.

MARCO REFERENCIAL

2.4 MARCO REFERENCIAL

CASO N°1: CORREDOR VERDE DE VALENCIA

(JARDIN DEL TURIA)



IMAGEN 27

Arquitecto: Ricardo Bofill - Ayuntamiento de Valencia

Lugar: Ciudad de Valencia, España

Superficie: 200 Has.

Extensión: 9.0 km

1. INTRODUCCIÓN

Los parques son en toda su dimensión espacios públicos en el sentido de que proveen un lugar para que cualquiera los use con finalidades de descanso, de relax o recreacionales en un entorno de efectiva interrelación individual o colectiva en condiciones de cierta seguridad.

Los espacios abiertos y los parques urbanos se han convertido en elementos esenciales en el desarrollo de las ciudades prácticamente desde el inicio de la planificación urbana

2. LA CIUDAD

Valencia se divide administrativamente en 15 distritos y es una de las ciudades más grandes e importantes de España, situada a la orilla del mar Mediterráneo. (Ayuntamiento de Valencia, 2009)

3. UBICACIÓN

El plan estratégico se sitúa en el jardín del Turia paralelo al río que lleva su mismo nombre, (Arquitecto, Derepente, 2013)



Ubicación del Jardín Turia

4. ANTECEDENTES

Se estableció encima de una isleta lluviosa, en Roma, alrededor se encuentra un Río, aportando una gran visualización. Sus aluviones hacen que las crecidas de río sean irregulares e inesperadas. Esto hizo que se encauzara para evitar futuras inundaciones como ocurrió en el año 1957 que afectó a $\frac{3}{4}$ partes de Turia. En este contexto, fue proclamado como desastroso.

En el año 1958 se construyó una reciente vía de 12 Km de largo y 175 m de grosor. En el año 1970, se había convertido en una gran franja de terreno vacía que dividida la ciudad en dos partes. Como el terreno pertenecía al municipio se planteó alojar estructuras viales e urbanas, pero esta propuesta no fue bien recibida por la población lo cual generó una gran campaña de protestas. Entonces se desarrolló una gran movilización ciudadana teniendo como frase “EL RIU ES NOSTRE I EL VOLEM VERD” (*el corazón de Turia es verde y lo amamos*) En el año 1976, y 1979 se aceptó la conversión restauración de este parque.



Cauce del río Turia luego de su desvío
IMAGEN 30



Inundaciones producidas por el Río Turia

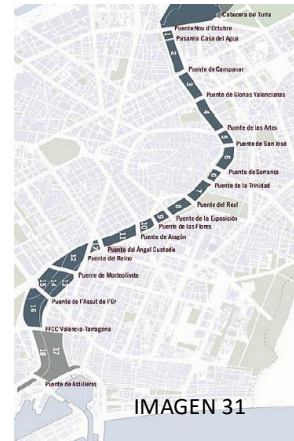


Inundaciones producidas por el Río Turia

IMAGEN 29

GESTION

El Ayuntamiento de Valencia en conjunta participación con el organismo autónomo de Parques y Jardines son quienes se encargaron de gestionar la gran mayoría de tramos ya urbanizados hasta el día de hoy.



PROYECTO

El proyecto se encuentra en un desnivel y cuenta con una extensión de 9 Km, los cuales están divisados en 18 tramos designados para diversas actividades físicas. (en Ateneo, 2012) Los objetivos que se plantearon para el proyecto fueron básicamente: fortalecer el sentido del deporte en la ciudad, incitar a la población a practicar ciertas actividades deportivas y por ultimo enlazar la ciudad con la costa. (Rousell, 2005)

ASPECTO CONCEPTUAL

El concepto que empleo **Ricardo Bofill** (arquitecto que elaboro la propuesta inicial del parque) para el diseño del proyecto fue enlazar el sistema de parques y zonas verdes ya existentes con otras de nueva creación, constituyendo el eje de un sistema ramificado. Agua, plantaciones abundantes, invernaderos, criaderos y refugio de aves y animales acuáticos, etc. Crearían un paraíso natural en el corazón mismo de Valencia y acostumbrarían a los valencianos desde niños a vivir en amistad con la Naturaleza. (Calatayud, 2005)



ASPECTOS FUNCIONAL

En el recorrido de 10 km longitudinal se encuentran distintas plantas que dan una visual interesante (Calatayud, 2005) Cada tramo cuenta con diferencias arquitectónicas, que dan gran importancia a la ciudad.



IMAGEN 33

CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

El jardín del Turia de Valencia es un gran parque urbano, con unas características muy especiales.

- En primer lugar se trata de un parque urbano no planificado, en el sentido que su existencia se debe a circunstancias históricas fortuitas
- En segundo lugar su disposición transversal de Oeste a Este de la ciudad explica que discurre colindante a 10 de los 15 distritos de la ciudad, de forma que su transversalidad geográfica se convierte también en transversalidad socialindar con barrios y

distritos de muy distinta naturaleza en términos socioeconómicos. (Rousell, 2005)

IMPACTO

La transformación urbana que se realizó en esta gran franja de terreno que pertenecía al río Turia provocó que la ciudad tenga expansiones que ayudaran a desarrollar la zona económico y social.. (Ayuntamiento de Valencia,



2009) Así mismo se fomentó en toda la ciudad el comercio, la recreación y valor simbólico sobre la población.

ACTUALIDAD

La elaboración del parque de Turia hay una zona que aún no se terminó de aprobar debido que primero debe restaurarse el cauce.



Pero a pesar de no estar en su fase completa, hoy en día este el jardín es un espacio que lo usan como referencia y es visitado anualmente por tres



millones de personas, siendo uno de los lugares más turísticos de la zona y alrededores (en Ateneo, 2012)

CONCLUSIONES

- La disposición transversal de Oeste a Este del proyecto ha permitido integrar 10 de los 15 distritos de la ciudad, de forma que su transversalidad geográfica se convierte también en transversalidad social al lindar con barrios y distritos de muy distinta naturaleza en términos socioeconómicos.
- La morfología de antiguo cauce del Río Turia, ha permitió que el parque sea un elemento céntrico en la ciudad.
- El manejo del paisaje para fines recreativos y esparcimiento, es lo que produce la vitalidad del espacio natural, marcando así la permanencia en el tiempo al ser usada y ser parte de la imagen e identidad de Valencia.
- El proyecto se ha convertido en la mejor intervención urbana que se haya realizado en la ciudad de Valencia ya que se trata de un espacio multifuncional, diáfano, flexible, en el que hay cabida para todo y para todos.

CASO N°2 : NEW YORK HIGH LINE ABRE AL PÚBLICO

MANHATTAN, CIUDAD DE NUEVA YORK



IMAGEN 36

En el año 2003, hicieron un concurso abierto a toda la comunidad y alrededores para la recuperación e restauración de High Line. Todas las propuestas fueron innovadoras e inesperadas. Participaron 720 personas de 36 países diferentes. Siendo los ganadores los arquitectos James Corner y Diller Scofidio, con un jardín de 9 m sobre nivel 0 y con largo de 2.33 km

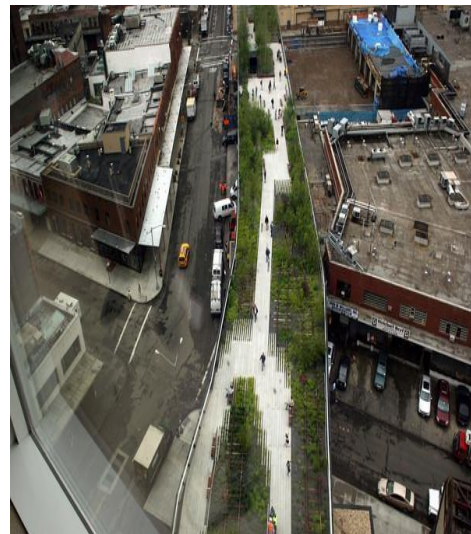


IMAGEN 37

HISTORIA

En el año 1930 se dejó de circular sobre el High Line debido a que se consideraba altamente riesgoso.



IMAGEN 38

SITUACION

Se encuentra ubicado en Manhattan. Se desarrolla desde G. Street en el Meatpacking District hasta la calle 34, entre las avenidas 10 y 11. Teniendo como accesos:

- Gansevoort Street
- 14th Street - con ascensor
- 16th Street - con ascensor
- 18th Street
- 20th Street

IDEA

La reutilización hizo que esta infraestructura urbana tenga nuevas fortalezas como recreacional, y grandes espacios verdes , que son catalogados como “agro-tectura” naturaleza más construcción en gran armonía.

DESARROLLO

Se inició elaborando una gran limpieza y retirando piezas desgastadas sin utilidad, la restauración y modernización del lugar revitalizó esta primera etapa, colocando espacios para la siembra. Finalizaron con la elaboración de un parque para uso y disfrute público, colocando ascensores en puntos estratégicos para tener una mejor llegada de los visitantes.

AMBIENTES

La restauración mantiene las estructuras y soportes de los rieles, diseñando una manta verde, con pasillos de maderas y puntos de descanso, exposiciones y comercio. Se inauguró en dos partes:

- **Sección 1 en 2006 -2009:** La sección que va desde Gansevoort Street hasta la calle 20
- **Sección 2 en 2010:** La High Line de Ganservoort Street hasta 30th

ESTRUCTURA-REFORMAS

Se desecharon elementos antiguos de la construcción y se restauraron con elementos impermeables debido a la siembra de áreas verdes, colocando drenajes en puntos estratégicos.

- **Escaleras**

Para su colocación se tuvo que desechar vigas, teniendo cortes en las llegadas de las escaleras, cuando el usuario llega logra visualizar aquellos cortes.

MATERIALES

- **Protección para las aves**

Se colocaron tiras metálicas para evitar que las palomas se coloquen debajo de las vigas, evitando su corrosión.

- **Iluminaciones**

Tiene luces leds que se encuentran en lo largo del recorrido, iluminando el pasaje del jardín por las noches. Estas iluminarias se encuentran ubicadas a nivel del piso, lo que hace que el espacio se vuelva seguro para los visitantes. Esto también logra una combinación de luces naturales con artificiales muy agradables. Tiene una estructura muy segura ya que es de acero y aluminio.

PLANTAS

Se destinó partes para sembrar. Se escogió cuidadosamente plantas de invernaderos de la zona por un equipo de agricultores especializados. Esto bajo la supervisión de los arquitectos paisajistas, que pidieron diferentes tipos de césped, arbustos, y demás vegetaciones tropicales.

RENOVACIÓN

- **Trayecto ferreo**

Se destinó nuevas ubicaciones a algunas de las líneas férreas para su restauración y mantenimiento antes de volver a colocarlos en su lugar de origen, pero esta vez rodeados de jardines con bellas ornamentas. También se fabricaron nuevos rieles de acero a medidas

- **Baranda**

Se restauró, trato e implemento rejas manteniendo su diseño de origen La New York High Line, obra de las oficinas Diller Scofidio + Renfro y James Corner Field Operations. El proyecto extiende por el barrio de Chelsea hasta el Meatpacking District contribuyendo a la renovación tanto de los bordes, como de los edificios que se encuentran sobre la

propia línea, apareciendo también nuevas construcciones como el Hotel Standard o Edificios de Departamentos. Las operaciones de proyecto son precisas; la construcción de un paseo peatonal, al que se van intercalando una serie de elementos como rieles, asientos, reposeras móviles que hacen de la experiencia y el estar en el paseo algo excelente. Toda la longitud va siendo acompañado por vegetación y matorrales, pero no en la lógica de un parque o plaza planificada, sino más bien como de preexistencias, con un carácter más casual y esporádico, como si se fuera caminando por un camino rural o el campo. El paseo se va acompañando por una serie de vistas en altura de diferentes calles y edificios, de modo que pone en valor y hace aparecer una cara de la ciudad hasta entonces desconocida.

Un aspecto que me parece muy relevante es la variación estacionaria que tiene el proyecto. En esta primera oportunidad me interesó mostrarles el proyecto en invierno, donde aparecen colores y follajes más apagados, propios de la época y del clima, lo que habla también de una correcta contextualización del proyecto y la posibilidad de convertir la High Line en una atracción y una experiencia imperdible.

Finalmente e independiente del frío que pueda hacer el proyecto es muy usado a las diferentes horas del día, lo que habla no sólo de un buen diseño, sino que también se entendió bien el problema en cuestión y se dió una respuesta acertada, precisa y poco obvia.

CASO N°3 : CENTRO CULTURAL GEORGE POMPIDOU

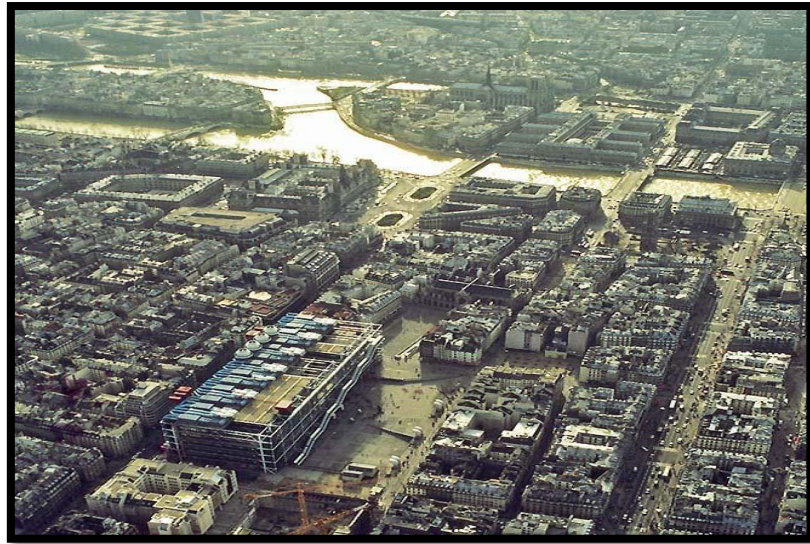


IMAGEN 39

El centro cultural Pompidou fue concebido como una ciudad de la cultura al servicio de las artes contemporáneas, rompiendo todas las reglas respecto al contexto urbano preponderante de la capital francesa. Su éxito radica en el hecho de que, cuatro décadas después, **sigue siendo un edificio moderno y radical**. Dos virtudes que han hecho de París una mezcla perenne de pasión, audacia y libertad.

DATOS GENERALES:

- **UBICACIÓN:**

El centro cultural se encuentra en París, en un asentamiento con bastante población. Este barrio es un lugar abatido tanto económico y social. Se lanzó un concurso para centro cultural para poder revitalizar la zona ya que tenía mucho potencial.

Usaron como fortaleza el Centro Pompidou que tiene un área de esparcimiento al ingreso.



IMAGEN 40

ACCESO Y TRANSITO:

- Se puede utilizar automóviles privados o de servicio público.
- Se puede llegar caminando o en bicicleta

OBJETIVOS:

El centro cultural fue concebido para revitalizar la zona, con la forma de un gran rectángulo tridimensional (container) rodeado de tecnología especial para este proyecto.

PLAZAS:

Cuenta con una plaza que es como un elemento conector de las diferentes actividades humanas que se realizan.



IMAGEN 41

AMBIENTES:

El centro cultural Pompidou cuenta con 7 niveles. Los pisos son rectangulares, lo que hace que tenga una fachada alargada hacia la plaza central. En el último nivel se encuentra un restaurant de diversidad culinaria. Tiene tres niveles de sótano que son usados como estacionamientos, luego de su rehabilitación paso a tener solo dos niveles de estacionamiento.

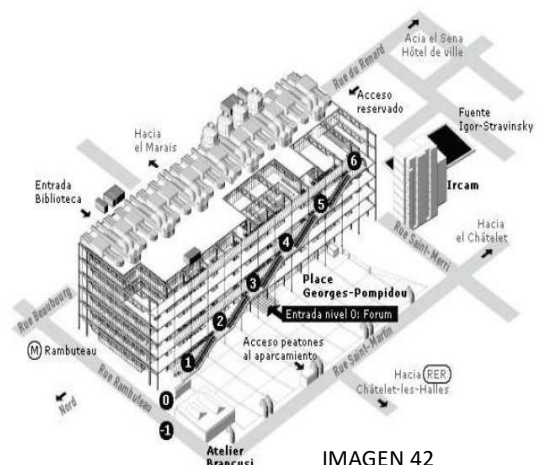


IMAGEN 42

Primer piso: área de espectáculo

1. Area de reunion
2. Area de reposo
3. mostrador
4. Cine
5. Ambiente pequeño
6. Ambiente amplio

Segundo piso: área de biblioteca

1. Deposito general
2. Ambiente de información
3. Ambientes de exposiciones
4. Área de reuniones
5. Cafetería

Tercer piso: biblioteca

1. Ambiente audio-video
2. Ambiente General
3. Biblioteca

Cuarto piso: Museo

1. Sala de exposiciones de arte contemporáneo
2. Ambiente de nuevas tecnologías
3. museo
4. Galerías
5. Galerías graficas
6. Audio guía
7. Área de libros

Quinto piso: Museo

1. Colecciones de arte moderno
2. Terraza , escultura
3. Terraza , escultura
4. Terraza , escultura

Sexto piso: sala de exposiciones

- Galerías
- Restaurant
- Area de libros

FICHA TÉCNICA :

Superficie del terreno: 2 hectáreas

Superficie dl centro: 103 305 m²

Niveles 7

Altura 7 m de altura

Longitud- Ancho 166m - 60 m

ANÁLISIS DEL PROYECTO

Su fachada tiene tubos y componentes son de tecnología futurista, todo esos detalles lo hacen muy parecido a un cubo, es conocido como “La fábrica de gas”

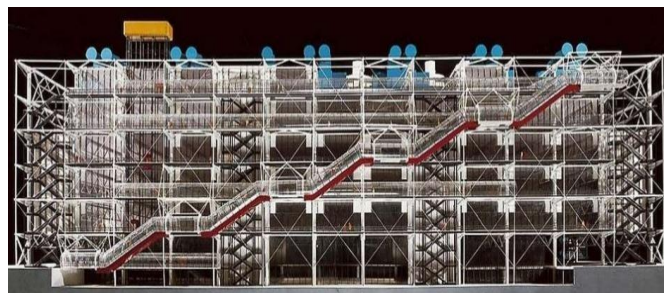


IMAGEN 43

ANALISIS FORMAL

En el centro de la explanada se desarrollan diversas actividades sociales como arte y cultura. En los extremos de este ambiente

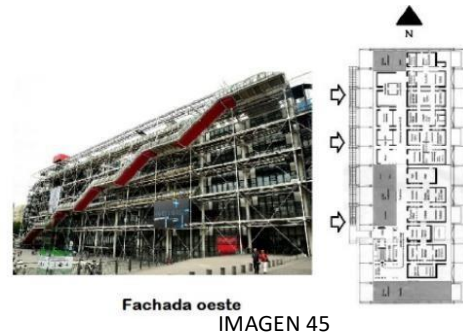


IMAGEN 44

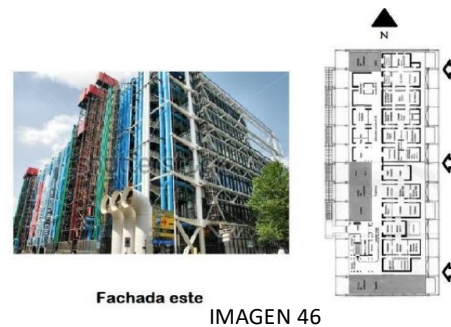
estatales encuentran grandes tubos de diversos colores que son los alimentadores de ventilación del centro cultural. Estos elementos al ser muy llamativos conforman parte de una de las fachadas.

PORTADAS

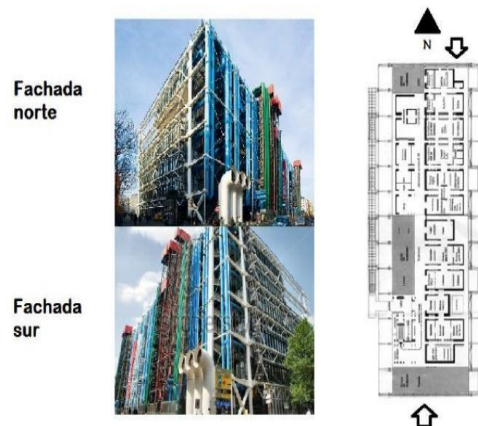
Portada oeste tenemos conectores (escaleras) que están en ambas direcciones ubicadas en un conducto traslucido. Esta cara es la más conocida, ósea es la más mercantil y por ende aprovechada para publicidades.



Portada este en esta parte encontramos un torreón con tres elevadores externos. Tiene como marca personal sus colores que sirve como código entre estructuras e instalaciones. Cada turista sabe qué actividad cumple por el color.



Fachada norte- sur en esta parte tenemos 13 orificios circunscritos y 14 travesaños equidistantes. Estos fragmentos son de una gran magnitud, haciéndola ostensible desde el norte a sur.



EMPLAZAMIENTO

Exterior

El edificio se encuentra al frontis de la plaza Stravinsky, en ella se realizan actividades artísticas y culturales. Gracias a la estructura de acero y vidrio el centro Pompiduo está directamente relacionado con su exterior ya que en la plaza se realizan



IMAGEN 48

exposiciones temporales de escultura así como cualquier actividad relacionada con el arte y la cultura como teatro callejero, etc.

Interior

La estructura forma una malla de acero que proporciona un marco estable, dentro del cual pueden colocarse y cambiarse permanentemente los suelos y tabiques para formar distintos tipos de espacios interiores.

LUZ

Muchos pueden pensar que no hay mucha entrada de luz al tener diversos elementos en sus caras exteriores, sin embargo, es muy refulgente al tener una transparencia continua.

FORMA ARQUITECTONICA

La pinacoteca se percibió dando la forma de un vagón, rodeado por una envoltura tecnológica. La envoltura de la fachada es un muro cortina de tizona y cristal,

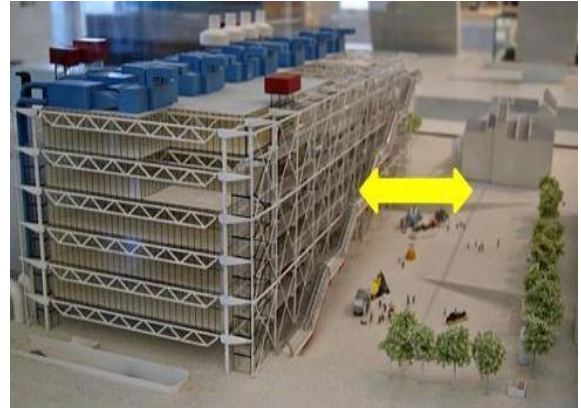


IMAGEN 49

integrando componentes densos y livianos. Incrementando los linderos del proyecto hacia el exterior.

APORTES DEL CASO N°3

Los aportes del Centro Cultural Pompidou a la investigación son:

- Plaza
- Biblioteca
- Salas de exposiciones
- Restaurante
- Fórum o sum
- Talleres educativos
- Administración
- Terrazas

Esto favorecerá a tener una mejor relación entre arquitectura y medio ambiente, cultura y sociedad.

CASO N°4 : PUERTO MADERO

BUENOS AIRES – ARGENTINA



IMAGEN 50

El planteamiento del crecimiento ciudadano significativo en el espacio medio de la capital de argentina. El diseño, capitaneado a cargo del instituto del viejo embarcadero madero, responsabilizo su restauración de 170 hc. Estos lugares son conocidos por homenajear a las féminas importantes de la memoria de la ciudad.

EL ANTIGUO PUERTO

Finalizando el centenario XIX se dispuso hacer una mejora en cuanto a arquitectura pesquera, haciendo que los ciudadanos litiguen sobre dos planes de Luis Huergo y Eduardo Madero.

El proyecto de Madero, pronosticaba el emplazamiento del portuario en los contornos de la explanada. Dando la autorización de su realización en el año 1882, siendo apertura da en el año 1897.

A inicios del siglo XX, se inauguró un almacén de baldosas rojas, siendo los iconos de la zona.

En 1916, al ver el gran atractivo turístico que poseía se decidió crear un balneario.

En el año 1911 -1930 se tuvo que hacer muchas mejoras debido a sus imperfecciones, al ser descuidado y dejado aproximadamente 50 años. En el año 1989 se valoró la integración del antiguo puerto con la ciudad.

La nueva idea era la restauración y rehabilitación de 170 hc. Para residencia y áreas de esparcimiento. Esta zona donde se rinde honores a las féminas que destacaron, se modificó en un característico lugar A1 de vivienda, y comidas representativas de la ciudad así como emprendimientos ciudadanos.



LA COSTANERA SUR FUE UNA INTERVENCIÓN URBANA, DENTRO DE UN GRAN SISTEMA DE PARQUES PÚBLICOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA, QUE CONTRIBUYO CON SUS IDEAS URBANÍSTICAS Y SU ARQUITECTURA A CONFORMAR LA IDENTIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD

IMAGEN 51

MASTER PLAN

CONCURSO



IMAGEN 52

La restauración y rehabilitaciones de los portuarios han hecho que grandes lugares muy exitosos hagan lo suyo en sus naciones para favorecer y tener un crecimiento exitoso económico y social.

En este caso ayudo bastante tener cerca un espacio verde que da un buen ambiente.

El inicio del acuerdo fue aceptado por ambas municipalidades de las ciudades de Argentina y Barcelona que unieron grupos de trabajo para organizar una idea gerencial.

Llamo el interés de gente muy importante de las localidades lanzando un concurso , donde muchos arquitectos concursaron (cien estudios diferente de la zona) .

La mayoría coincidió en la restauración y reconversión para revitalizarla, darle vida a un lugar tan muerto. Para que la gente pueda crecer social y económicamente.

Las ideas planteadas por los ganadores del concurso hoy en día son partes del PDU de la ciudad

La conceptualización del proyecto reside en una zanja entre malecón y áreas de esparcimientos cerca al río. Teniendo explanadas al aire libre cerca del dique.

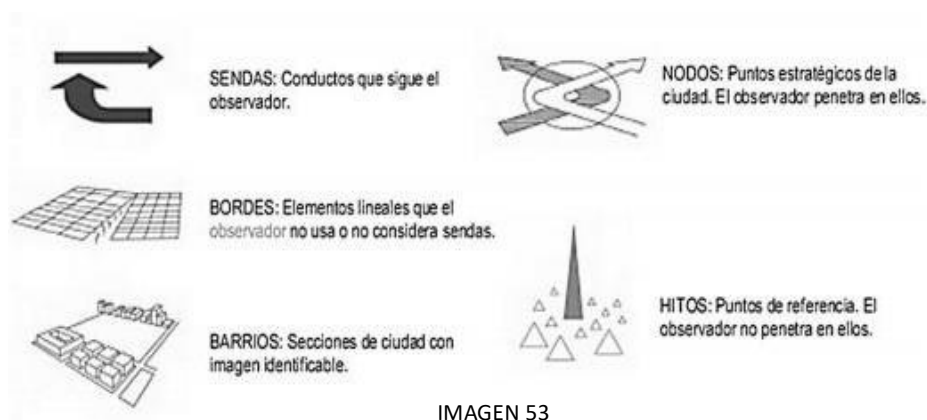
Los edificios con valor patrimonial fueron preservados e incorporados a la nueva ciudad.

BASE TEORICA

2.5 BASE TEORICA

2.5.1 TEORIAS

a. LA IMAGEN DE LA CIUDAD Y SUS ELEMENTOS



Debido a la particularidad del tema de estudio por la cercanía a áreas residenciales y ejes principales de la ciudad; evidentemente es necesario analizar con relación al contexto urbano e interpretar las cualidades que tiene la imagen urbana actual.

Sendero

Caminos que guían a las personas en sus actividades diarias. Están simbolizadas : calles, sendas, transporte. Para los habitantes de la ciudad estas son componentes de figuración. Los transeúntes disfrutan de la imagen de la ciudad , mientras los senderos se empalman con diferentes espacios verdes y demás.

Linde

Los bordes integrantes rectilíneos usados por el peatón. Entre ellas están las playas, ferrocarriles, muros. Separando localidades.

Suburbios

Los barrios son sectores cuyas medidas son grandes o pequeñas, los peatones , usuarios visualizan "en su, seno" mental mente conocidos al tener una naturaleza que lo hace original. Siendo reconocido como una naturaleza colectiva.

Nodo

Principales puntos de la localidad que son recorridos por el habitante, lugar de paso de un sitio a otro.

Mojones

El hito son puntos de referencias donde el habitante no lo traspasa solo puede visualizar su exterior. Es un elemento fijo, que mayormente es usado como lugar de referencia.

b. HUMANIZACION DEL ESPACIO URBANO

Este libro analiza porque el transporte esta acabando con el bienestar ciudadano porque distintos inmuebles de apartamentos altos, hace la vista interesante al caminar, en una localidad restablecida los espacios residenciales y comerciales son puntos de reunión.

En el tema es necesario manejar la metodología de análisis que propone Gehl, cuando se refiere a la calidad urbana del espacio público según la cantidad de actividades que se producen dentro como las: Actividades necesarias, las actividades opcionales y las actividades exteriores. Y estas serán determinadas por los espacios para estar, caminar, estar de pie, sentarse, ver, oír y hablar. La capacidad de estos espacios para agrupar o dispersar, para integrar o segregar a la población que lo usa. **(Gehl, 1971)**

c. LA IMAGEN DEL VACIO DENTRO DE LA CIUDAD

Las localidades tienen espacios huecos que logran alcanzar índole de imagen . Procedentes limpios de localidades para la producción.

Estos espacios libres , tienen muchas probabilidades para grandes proyectos . Si son llamados vacios es porque en un futuro serán utilizado para revitalizar una ciudad.

d. Movimiento civico

Arq. Margarita Jans B.

Desarrollo civil ingenioso

Este crecimiento urbano por extensión, conocido como "sprawl", es definido como un desarrollo disperso, mono funcional, que separa el uso residencial de otros usos y que crea zonas dependientes del automóvil para lograr la conectividad de estos usos. También podemos visualizarlo como áreas imposibles de caminar para realizar las necesidades diarias, áreas que carecen de equipamientos y servicios públicos y como uno de los principales consumidores de suelo agrícola, comúnmente ubicado próximo a autopistas..
(Jans)



IMAGEN 54

e . Planeación y desarrollo urbano

Automóvil ¿causa de la forma urbana?

Para darnos cuenta como la ciudad a cambiado a base del uso del automóvil, es regresando a inicios de la colonia, ver la zonificación de las calles, al igual que su tamaño por el uso de medio de transporte de la época y el precio económico para conseguir dicho transporte.

El desarrollo de la ciudad en la colonia era hacia el centro de la ciudad donde las calles por un porcentaje eran mínimas para el paso de una transporte de la época siendo un carruaje o carretas, Esto permitía que las avenidas fueran por principal peatonales.

Con la llegada de la revolución industrial y la segunda guerra mundial, dio el surgimiento a transportes motorizados, permitiendo ir más rápido y por consecuencia más lejos, esto influencio a el traslado de la vivienda a las periferias de las ciudades, ya que el transporte motorizado haciendo el viaje más rápido y cercano. Esto trajo como consecuencia el desarrollo de estructura urbana a un plan más amplio de lo previsto en la época de la colonia, creando costos e impuestos para el uso de dichos caminos y autopistas así como

también para el uso del automóvil, esto lograba o logra que el ingreso obtenido de dicho impuesto cree más caminos y autopistas logrando en si mayor comodidad para el uso de automóviles, y esto como consecuencia el aumento de demanda de automóviles.

Las estadísticas actuales dicen que en los años 20 al término de la segunda guerra mundial el uso del automóvil era por cada familia de 5 personas, tenían 1 automóvil, esto también como anteriormente decía influenciaba al desarrollo urbano, como; con el tamaño de las calles y avenidas, estas



IMAGEN 55

avenidas eran planeadas mínimo para que cupiera un coche de ida otro de regreso y en ocasiones un lugar más para estacionarse.

Al aumentar el desarrollo industrial y los tratados de comercio con los demás países, logra que las empresas de automóviles a nivel mundial les sea más fácil vender y producir automóviles no solo en el país natal de la empresa, si no también poniendo industrias de armado de automóviles en diferentes países, esto hace que el precio de los automóviles sea más al alcance de diferentes estatus económicos, Como consecuencia trae un excesiva demanda de autos.

En México en 1970 ya empezaba a verse una excesiva demanda de automóviles; y por el paso de las olimpiadas del 68 se les implanto a cada coche un impuesto por uso, lo cual está vigente hasta la fecha, y de dicho impuesto “se construyen caminos y avenidas” “y se financia la seguridad de caminos y automovilistas”.

Ya entrando el milenio la demanda de automóviles aumenta, recalcando la estadística anterior donde cada familia de 5 integrantes contaba solo con 1 automóvil, para estas fechas por cada integrante de familia ay un automóvil, lo cual también la vivienda siente estos cambios, de solo contar con estacionamiento para un solo auto, a contar con estacionamiento para 4 o 5 autos.

También influye la movilidad urbana, construyendo grandes avenidas para 6 o 8 autos, y aun así en horas pico no darse abasto con tanto automóvil existente, así como la falta de lugar para estacionarse.

Esto también crea un cambio social donde el automóvil de ser un sistema de transporte empieza a ser parte de la vida diaria da cada individuo y hasta pasa a ser un accesorio personal.

Es así como llegamos la conclusión de cómo el automóvil es la principal influencia del desarrollo urbano, en si la ciudad no está desarrollándose para el individuo que habita dicha ciudad sino para el mejor funcionamiento

y traslado de los automóviles. La zonificación de la ciudad rige la forma urbana (calles y avenidas) o los automóviles y el exceso de dichos autos rigen la forma urbana. **(Valdez, 2009)**

f . MOVIMIENTO CIUDADANO SUSTENTABLE - DRA. PAULA GONÇALVES (PORTUGAL)

Los dilemas de transporte en los lugares metropolitanos comprometidos hacen que la ciudad cumplan una función de desarrollo. Donde hay igualdad poblacional.

El movimiento ciudadano sustentable es una propuesta que cambia y garantiza calidad de vida.

Lo que busca es tener una vida más saludable , dejar de lado los autos y fomentar las caminatas o el uso de bicicletas.

Las personas hacemos un mal uso del transporte lo que hace que contaminemos el medio ambiente.

(GONÇALVES, 2013)

g. DEGRADACION URBANA



CONGESTION VIAL EN ZONA URBANA

IMAGEN 56



IMPORTANCIA DE LA BICICLETA EN LAS ZONAS

IMAGEN 57

Se sugiere que una comunidad utilitaria incentive el desarrollo social , económico para los habitantes. Estatizar, notificar, regenerar, instruirse. La comunidad esta formando tanto por ambientes privados y públicos.

Los defectos ya localizados son:



DEGRADACION Y DECADENCIA URBANA

IMAGEN 58

- la inseguridad y delincuencia
- al tener las calles muy sucias , falta de limpieza
- falta de organización en las gestiones municipales

En estas calles hay demasiada descuido por la polución afectando no solo al aspecto de la ciudad sino también a las personas que lo habitan con serias enfermedades respiratorias y alérgicas.

h .ESPACIOS SOCIALES

Los espacios de uso social forman parte de las actividades de las personas que lo visitan, interactuando unos a otros mezclando sus conocimientos.

Este espacio está formado por el público y privado. Los



**INTERACCION ENTRE LOS USUARIOS DEL ESPACIO
ABIE**

IMAGEN 59

, 2009

habitantes al tener distintas actividades crean sus propios espacios algunos sin ser de ese uso.

La mayoría de estos ambientes están en el aire libre. Mezclando tres puntos, social, ambiental y económico.

i. CONSTRUCCION SOSTENIBLE

La arquitectura sostenible, arquitectura verde, ambiental, o eco arquitectura. Este tipo de diseños busca siempre los mejores resultados priorizando las áreas verdes.

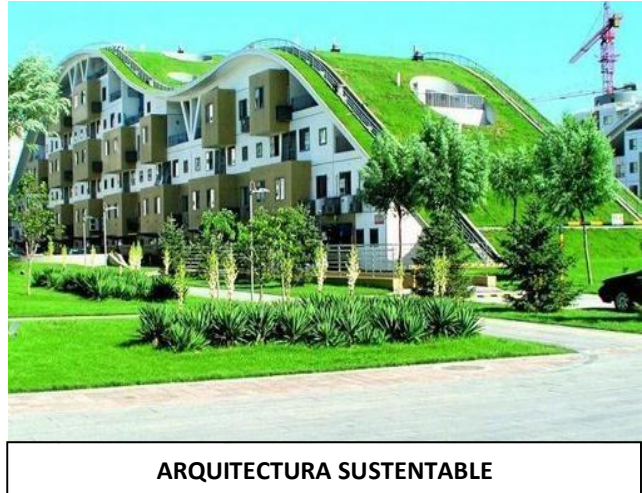


IMAGEN 60

Incorporan:

- el medio ambiente y sus cambios de climas, el estudio de agua, para maximizar su mejor alcance.
- Bajar el consumo de luz y demás energía
- Cumplir con los ciudadanos en distintas actividades; salud, energía natural e artificial

j. PERCEPCION URBANA

Este aspecto cumple el papel de ordenar los datos obtenidos empíricamente y luego mediante una teoría explica la naturaleza interna del objeto. Dado por un pensamiento racional.

En 1960, Kevin Lynch publica el primer estudio sistematizado sobre lo que él llamó **la imagen percibida de la ciudad**, y a partir de esto las diversas ciencias humanas, entre ellas la Geografía, subraya que **la ciudad es algo más que un simple contenedor de edificios**, de actividades y de habitantes, y subraya que los espacios urbanos tienen un significado, y que simbolizan una identidad social. Al valorar esa faceta de lo subjetivo, muchos geógrafos consideran de gran interés elaborar y analizar los mapas mentales que los individuos o los grupos poseen acerca de su ciudad o de su barrio. Estos mapas mentales pueden apoyarse tanto en las propiedades morfológicas (plazas, calles, etc.), como también en los valores o sentimientos que ese paisaje transmite a las ciudades.



IMAGEN 61

Lynch sostuvo que las personas estructuran y organizan su pensamiento y recuerda la ciudad a través de un proceso de selección de los elementos particulares del paisaje, que Lynch denominó distritos, sendas, nodos, hitos y bordes; y son estos elementos los que mezclados entre sí generan la legibilidad de la ciudad y además nos proporcionan una mayor o menos facilidad para construir imágenes, lo que Lynch denomina imaginabilidad.

Las sendas son las vías que sigue el observador para desplazarse, bien sean usual, ocasional o potencialmente. Normalmente las sendas

corresponden con las vías públicas como son todo tipo de calles y avenidas.

Los nodos son puntos estratégicos de la ciudad, en los que el espectador puede entrar. Se trata de lugares de confluencia de la circulación peatonal y rodada o bien se trata de puntos de ruptura o de intercomunicación de los transportes, como estaciones.

Los distritos son áreas homogéneas que poseen algunas características comunes, espacios bien diferenciados por los ciudadanos y que pueden utilizarse como elementos de referencia espacial.

Los hitos son elementos del paisaje puntual pero muy relevante como para servir de puntos de identificación y de referencia para el ciudadano, aunque no puede entrar en ellos. Puede ser desde una catedral hasta un castillo.

Los bordes son elementos lineales como las sendas, pero que no se utilizan como tales sino que más bien sirven para separar espacios. Pueden ser límites psicológicos entre áreas sociales contrastadas, pero los bordes suelen ser de naturaleza física.

El enfoque de Lynch ha sido perfeccionado por otros autores pero ha sido criticado porque es una visión descriptiva y concede demasiada importancia a los componentes visuales físicos en detrimento de otros componentes más mentales.

La percepción de la ciudad desde su dimensión espacio-temporal

duración limitada de la vida, capacidad de simultanear varias tareas, el hecho de que cada tarea tiene una duración, los movimientos entre puntos del espacio consumen tiempo, el número de individuos que ocupa un espacio es restringido, hay un espacio concreto disponible para cada actividad y cada situación está enraizada a situaciones pasadas.

Se trata de insistir en el hecho de que la imagen urbana está constituida sobre el conocimiento de los nodos y de su localización relativa y su distancia mutua medida a lo largo de las sendas. Acerca de los resultados

de estos estudios hay que señalar que manifiesta una tendencia a sobrevalorar la distancia objetiva o real independientemente del modo de transporte y de la talla de la ciudad y el significado de ese desajuste es importante el conocerlo porque la distancia cognitiva influye en tres tipos de decisiones a tomar por el ciudadano:

- Quedarse o desplazarse
- Donde ir
- Que vía o camino tomar

Este análisis parte del hecho de que los ciudadanos nos interesamos no únicamente por la distancia sino también por la dirección y la situación relativa de los lugares. (**Kevin Lynch- el espacio subjetivo y la percepción de la ciudad**)

K. COLISION CIVIL

“La estructura espacial de la ciudad debe ser entendida como el resultado de una competencia o conflicto entre los distintos grupos de interés, que defienden en muchos casos fines opuestos. Estos grupos, de capacidad de presión y fuerza desigual, son los ciudadanos, las instituciones públicas y el sector privado.” (Johnston, 1977)

I. CONFLICTOS SOCIALES URBANOS

El elevado precio del suelo urbano y de las viviendas suponen un importante problema para los habitantes de la ciudad, especialmente para los sectores sociales con menos rentas que se ven obligados a:

- Fuertes niveles de endeudamiento
- Tener que vivir en zonas en las que, por problemas de **“accesibilidad”** o de **“proximidad”**, los precios son más bajos, más asequibles.
- Adquirir viviendas de menores dimensiones, o de peor calidad.

Los inmigrantes, además, viven en una comunidad por afinidad y similitud en sus comportamientos.

Esta conjunción de agrupamientos por nivel social y por características nacionales, religiosas, etc. da uniformidad a las zonas urbanas.



IMAGEN 62

m. SEGREGACION URBANA

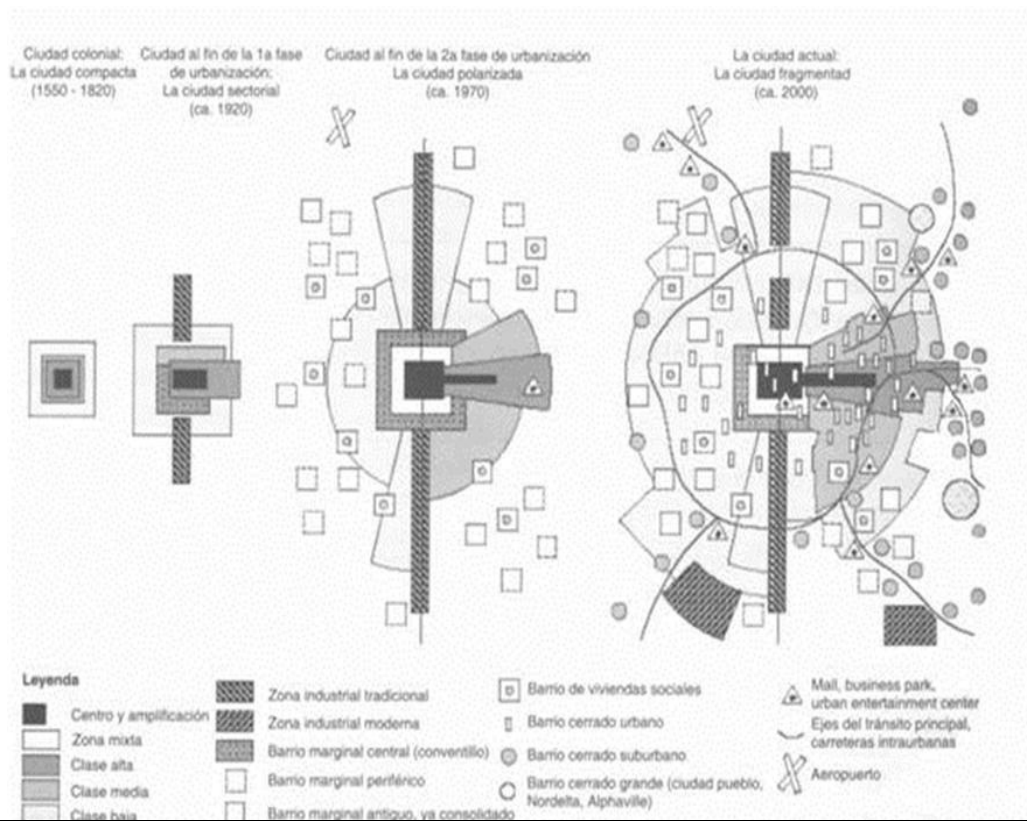
La Fractura del tejido social: la ciudad latinoamericana se ha erigido propagando fragmentaciones territoriales y proporcionando la segregación social del espacio.

Por tanto abordamos a la diferenciación residencial en la totalidad urbana según diversos factores que determinan la problemática .

Evolución socio-espacial de las metrópolis Latinoamericanas se realiza por medio de modelos de análisis espacio temporal, los que buscan reflejar el uso del espacio, su entorno y distribución de la población. Las actuales

transformaciones Urbanas llevaron al planteamiento de nuevos modelos. Estos modelos no rechazaban los patrones anteriores sino más bien los actualizaba a la realidad del momento.

Se pone en evidencia el modelo de transformación gradual de la estructura pasando de un desarrollo perimetral a una suerte de estructuras del tipo insulares que se superponen sobre los ejes radiales, de los modelos anteriores. El carácter marcadamente insular de las nuevas formas resalta la tendencia a una ciudad segregada y dividida, la “ciudad de islas”. La cual se caracteriza por el desarrollo y dispersión de fragmentos urbanos no integrados entre sí.



NUEVO MODELO DE ANALISIS DE LA ESTRUCTURA SOCIAL Y FUNCIONAL DE LAS METROPOLIS LATINOAMERICANAS

IMAGEN 63

La segregación residencial

La segregación residencial es un fenómeno social que tiene una importante e ineludible dimensión espacial o territorial. Podemos definir la como la aglomeración geográfica de familias de una misma condición social. Entre ellos podemos encontrar los factores que causan la segregación, se encuentran las políticas de vivienda del estado. Lo característico se observa en el origen de estos barrios a través de tomas de terreno, la construcción de la vivienda es del tipo autoconstrucción, no siguen normas ni estructura de ordenanza calle, no hay trazado de calle planificado. Se observa que entre menos acceso a bienes y menos educación, los grupos sociales más se van apartando del centro de la ciudad y se establecen en la periferia. El origen de estas es principalmente por causas sociales y económicas, falta de solidaridad, la explotación, el lucro desmedido y más genéricamente las estructuras sociales son los factores usualmente mencionados como los causantes de la pobreza.

o. TUGURIZACION URBANA

La sobrepoblación es uno de los principales problemas de la sociedad. Al tener un crecimiento desordenado, pone en peligro a las personas, cuando hay algún desastre natural.

Las municipalidades buscan mejorar la estructura de la ciudad, un mejor ordenamiento para tener un buen estilo de vida.

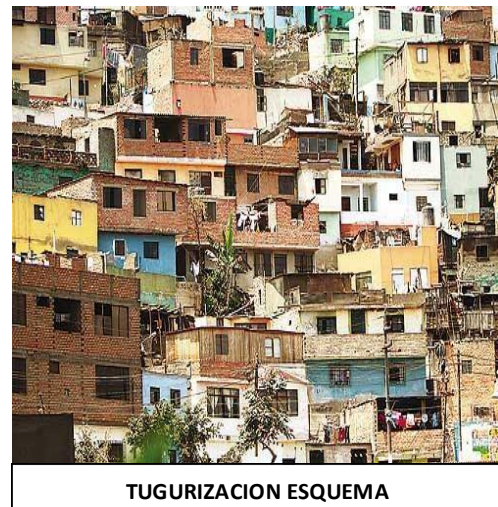


IMAGEN 64

p. CONFLICTOS ECONOMICOS URBANOS

En las ciudades, hay una gran diferencia social, existen barrios, asentamientos humanos, invasiones, y zonas exclusivas residenciales. Dependiendo de eso las empresas privadas colocan sus sucursales de acuerdo a la zona.

Q. CRECIMIENTO DE URBE LINEAL – Kevin Lynch

Ciudad Lineal: Los usos menos intensivos o más molestos ocupan franjas de espacio paralelas en la zona posterior. Al alejarse de la línea se llega pronto al espacio rural abierto; en eso este modelo se parece a los brazos radiales de la estrella, que se extienden infinitamente.

Los residentes de los edificios de la línea disfrutaban, en teoría, de lo mejor de ambos mundos: principales líneas de transporte a la puerta de su casa y la tranquilidad del campo por detrás. A la vez, esos asentamientos lineales pueden extenderse de una ciudad vieja a otra, cubriendo grandes distancias, curvándose flexiblemente para adaptarse al terreno. Todo crecimiento posterior se acopla al modelo extendiendo la línea. No hay centros dominantes; todos los habitantes tienen el mismo acceso a los servicios, ocupaciones y espacios abiertos. Las escuelas, por ejemplo pueden distribuirse siguiendo la línea, o situarse a intervalos en el espacio abierto o en las márgenes de la franja urbanizada, de modo que queden a una distancia de todos los menores. El tránsito masivo funciona con eficacia, ya que todo el mundo vive en la propia línea.

Los pueblos lineales de carretera, o los asentamientos lineales en las costas o cursos de agua, son formas antiguas de este modelo; pero la configuración lineal la propuso explícitamente por primera vez Arturo Soria y Mata en Madrid en 1882, donde luego se llegó a construir, de hecho, un suburbio lineal experimental. Las ideas de Soria fueron asumidas posteriormente por una ciudad internacional y se utilizaron de formas diferentes en muchas propuestas teóricas; así, en Estados Unidos, Edgard Chambless la usó en su Roadtown; en Francia, Le Corbusier, y en Londres el grupo MARS. La ciudad Broadacre de Frank Lloyd Wright es,

fundamentalmente, una organización lineal, como también la propuesta de Clarence Stein. El plan para Estalingrado de N.A Miljutin, y especialmente su propuesta ideal, realizada en Sosgorod, son ejemplos completos de la idea lineal. La planificación actual de Polonia, para la expansión de Varsovia y de otras ciudades propone formas lineales.

El Plan rara vez se lleva a cabo en su totalidad, pese a todo, excepto allí donde una topografía limita la forma de la ciudad, como ocurre en Estalingrado. La forma lineal si que aparece en a escalas menores, como es la franja comercial; ahí, aunque resulte irónico se la condena de forma casi universal. También aparecen algunos países como “megaforma”, un cordón de regiones metropolitanas conectadas. A escala urbana, la ciudad lineal tiene ciertos fallos evidentes: las distancias entre los diversos elementos son muchos mayores que en una ciudad compacta, y la posibilidad de elección de conexión o de dirección de movimiento es mucho menor. Si todos viven en la línea principal, el transporte por esa línea no puede detenerse en cada punto de la línea; se detiene, necesariamente en las estaciones, de modo que aunque un punto de cualquier lugar de la línea talvez sea muy visible, no es por ello más accesible que algún otro punto remoto del interior. Eso es cierto incluso para los automóviles que circulan en una vía rápida, en la cual los flujos son grandes y la forma lineal sí que funciona a menores escalas, ya que el tráfico peatonal el de la barcas en los canales, el de bicicletas, el de las aceras móviles, el de las tranvías lentos e incluso de automóviles de carretas de poca capacidad puedan detenerse y volver a ponerse en marcha casi en cualquier punto de la línea.

La falta de centros intensivos es otro problema grave con que cuenta la ciudad lineal. Ciertos usos florecen solo en casos de extrema cercanía y los centros son psicológicamente importantes. La supuesta flexibilidad de la forma lineal resulta quimérica, ya que el cambio sin desplazamiento solo puede ocurrir en los extremos remotos de la línea o en las intersecciones en ángulo rector, lo cual destruye su linealidad. De ese modo, en este modelo una actividad no puede crecer más que otra a no ser que su actividad vecina decline con igual velocidad. Asimismo, resulta en verdad

muy difícil evitar que el desarrollo no se centre en aquellos márgenes que se hallan cerca de un buen acceso. Por otra parte, probablemente sea muy difícil conseguir un espacio adecuado y continuo para extender o iniciar una ciudad lineal, como Soria puedo descubrir en Madrid. Es muy probable que se desarrollen en esa línea gradientes de clase o de uso que crearan serias desigualdades y de acceso y de servicios. Allí donde los planes lineales (como suceden en Sosgorod) distribuyen clases de usos en franjas paralelas, los limitan a una proporción determinada de un uso respecto a otro.

CAPITULO III

FORMULACION DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

3.1 DISEÑO DE INVESTIGACION

3.1.1. MATRIZ DE CONCISTENCIA

3.1.2. TIPO DE INVESTIGACION

3.1.3. IDENTIFICACION DEL UNIVERSO Y ELECCION DE MUESTRA

3.1.4. HERRAMIENTAS Y TECNICAS

3.2 DESARROLLO DE LA INVESTIGACION

3.1 DISEÑO DE INVESTIGACION

3.1.1. MATRIZ DE CONSISTENCIA

MATRIZ DE CONSISTENCIA

“ANALISIS DE LOS CONFLICTOS URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION

PREGUNTA ESPECIFICA	OBJETIVO		VARIABLE	INDICADORES	SUB INDI
¿Cuál ha sido el proceso evolutivo de la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote?	Determinar los procesos evolutivos proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote		PLANIFICACION URBANA	PLANES URBANOS	Proye 19 20 20 20
HIPOTESIS		HISTORIA			
<p>En medida que se determinó el área para la vía expresa, el trazo inicial ha sufrido diversas modificaciones debido al crecimiento de la ciudad, y descubrimiento de una zona arqueológica que no se sabía que existía. Lo que origino la modificación de los planos. Existen 4 planos desde el año 1975:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1975: este plano fue pensado y realizado 				CRECIMIENTO	• Área (m2)

MATRIZ DE CONSISTENCIA

“ANALISIS DE LOS CONFLICTOS URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION

PREGUNTA ESPECIFICA	OBJETIVO		VARIABLE	INDICADORES	SUB INDIC	
¿Cuál es la situación actual del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote?	Analizar la situación actual del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote.	FISIO ESPACIAL	SITUACION ACTUAL	Usos de Suelo	• ocupación	
HIPOTESIS						
Actualmente se encuentra deshabitada, desértica, no cuenta con una delimitación, lo que genera las invasiones de los moradores influyendo en la desorganización de la ciudad.					Edificaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Usos de s • ocupación • Materiales • Estado de
PREGUNTA ESPECIFICA	OBJETIVO		CONFLICTOS URBANOS			
¿Cuáles son los conflictos urbanos que ha generado en el sistema vial actual, no consolidar la vía	Determinar el impacto que ha generado en el sistema vial actual, no consolidar la vía expresa de la ciudad de Chimbote.					

MATRIZ DE CONSISTENCIA

“ANALISIS DE LOS CONFLICTOS URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION DE

PREGUNTA ESPECIFICA	OBJETIVO		VARIABLE	INDICADORES	SUB INDICADORES		
<p>¿Cuál es el potencial urbano que ofrece la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote?</p>	<p>Determinar cuáles son los potenciales urbanos del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote.</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">FISIO ESPACIAL</p>	<p>POTENCIAL URBANO</p>	<p>UBICACION</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Usos adyacentes • Limites • Distancia con la ciudad 		
<p>HIPOTESIS</p>						<p>ACCESIBILIDAD VIAL</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Secciones viales • Categorías de vías • Estado de conservación
<p>El potencial urbanos está referidos a la integración del área con el tejido urbano existente; los cuales se manifiestan por la ubicación estratégica, por su accesibilidad y por las vocaciones urbanas manifestadas en : zona residencial industrial</p>							

3.1.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN:

La metodología se encuentra basada en una **investigación aplicada** ya que como practica empírica, busca la aplicación o utilización de los conocimientos que se adquieren, de la cual se desprende la **investigación cualitativa-descriptiva**, el cual se centrara en la descripción y el análisis de las cualidades, condiciones y características del área en estudio, lo cual permitirá determinar el grado de la problemática y la situación actual, permitiendo realizar el diagnostico de las áreas existentes, determinando su influencia en el desarrollo urbano de Chimbote

Se recogerán los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, con el fin de formular y abreviar aspectos significativos del lugar los fenómenos urbanos.

El objetivo, la investigación descriptiva consiste en llegar a conocer las características, condiciones, situaciones predominantes que se generan en esta área a través de la descripción exacta del espacio urbano.

3.1.3. ELECCION DEL UNIVERSO Y MUESTRA

Para esta investigación el universo y muestra está compuesta por el área total de la proyectada VIA EXPRESA, por lo tanto el análisis consistirá en determinar los factores urbanos que han propiciado la falta de consolidación, para esto serán fundamentales los indicadores que se diseñaron anteriormente y los cuales va a permitir determinar qué puntos se van a tratar con la finalidad de desarrollar una exhaustiva investigación sobre la **PROYECTADA VIA EXPRESA**.

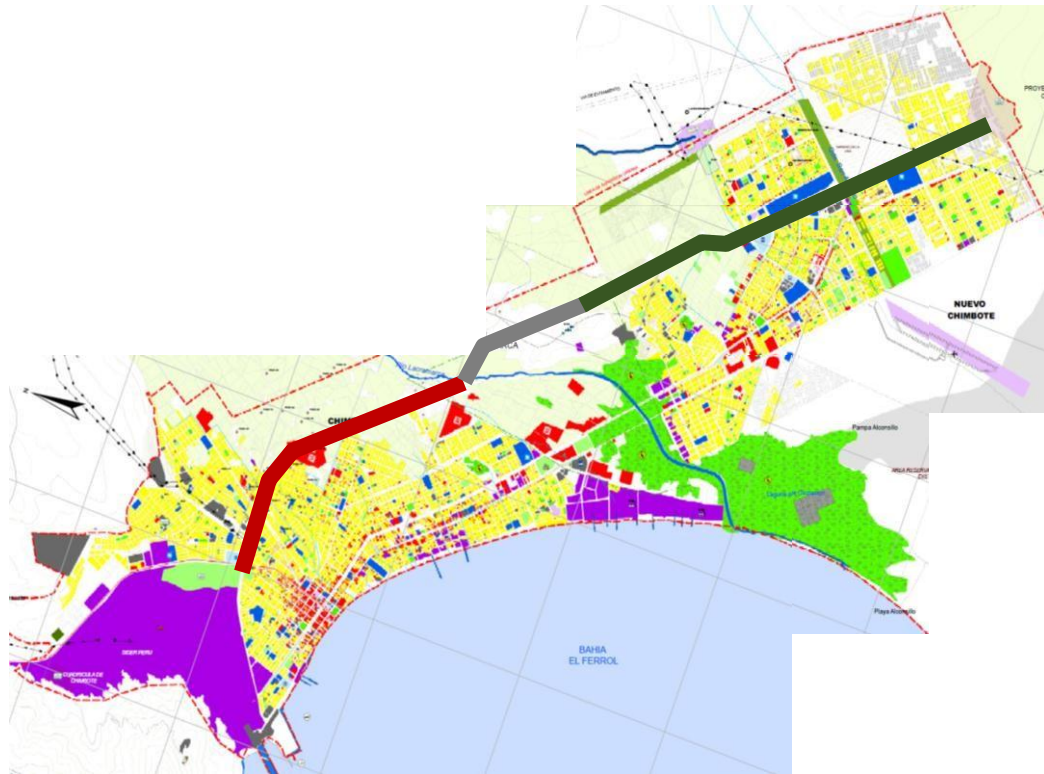


IMAGEN 65

3.1.4. TECNICAS Y HERRAMIENTAS

3.1.4.1. TÉCNICA DE INDAGACION

Los métodos están vinculados de la sigt. manera:

Sugerencias:

La inspección ocular de lo que está sucediendo actualmente, clasifica sucesos concernientes estudiados. Es pertinente estar sobre aviso para diferenciar cada grupo de posibilidades de indagación.

Audiencia:

El procedimiento es formular unas preguntas sobre el tema en este caso la vía expresa, para saber cuáles son las posibilidades de la realización del proyecto.

3.1.4.2. HERRAMIENTAS DE INVESTIGACIÓN

VARIABLE		INDICADOR	
PLANOS		DESCRIPCION GRAFICOS	
FOTOS	FOTOS		
	MEMBRETE		

CUADRO 1

Ficha de Observación

MODELO DE ENTREVISTA N° 1

Usuario: Arquitecta Violeta Pérez P.

Ex Jefa de crecimiento municipal en el Municipio de Chimbote.

(CONTEXTO HISTORICO)

1. ¿Cómo fue el planeamiento inicial de la vía expresa, como se desarrolló inicialmente?

2. ¿Por qué motivos nunca se llegó a ejecutar la propuesta elaborada de la vía expresa, estipulada en el plan director de Chimbote 1972?

3. ¿La propuesta de la vía expresa, fue lo más idóneo para la época? ¿Por qué?

4. ¿En qué se basó INADUR para modificar el trazo inicial de la vía expresa propuesto por CRYRZA?

5. Teniendo en cuenta los planes elaborados por CRYRZA e INADUR ¿Cree Ud. que el nuevo Plan de Desarrollo Urbano en donde se hace referencia a la vía expresa, es el más conveniente para la actualidad? ¿Por qué?

6. ¿Usted cree conveniente la aplicación de nuevos planes que fomenten la actividad pública dentro de estas áreas a fin de asegurar su permanencia en el tiempo?

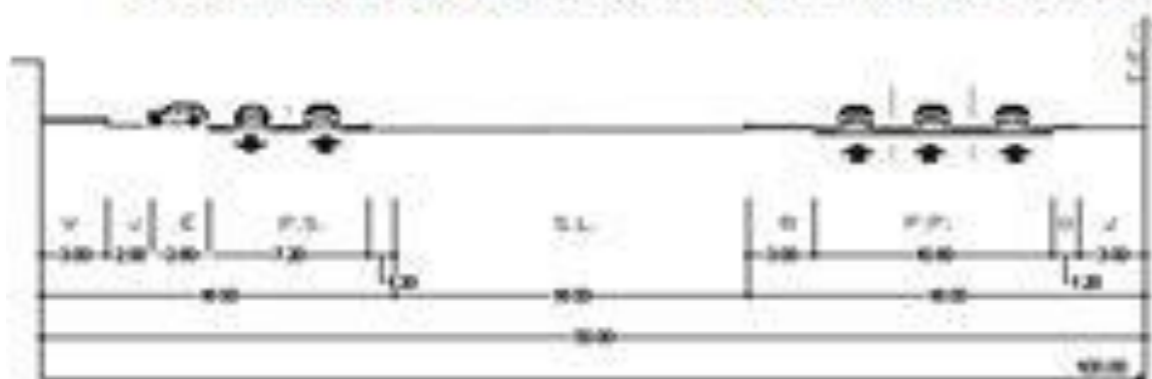
2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACION

OBJETIVO N°1

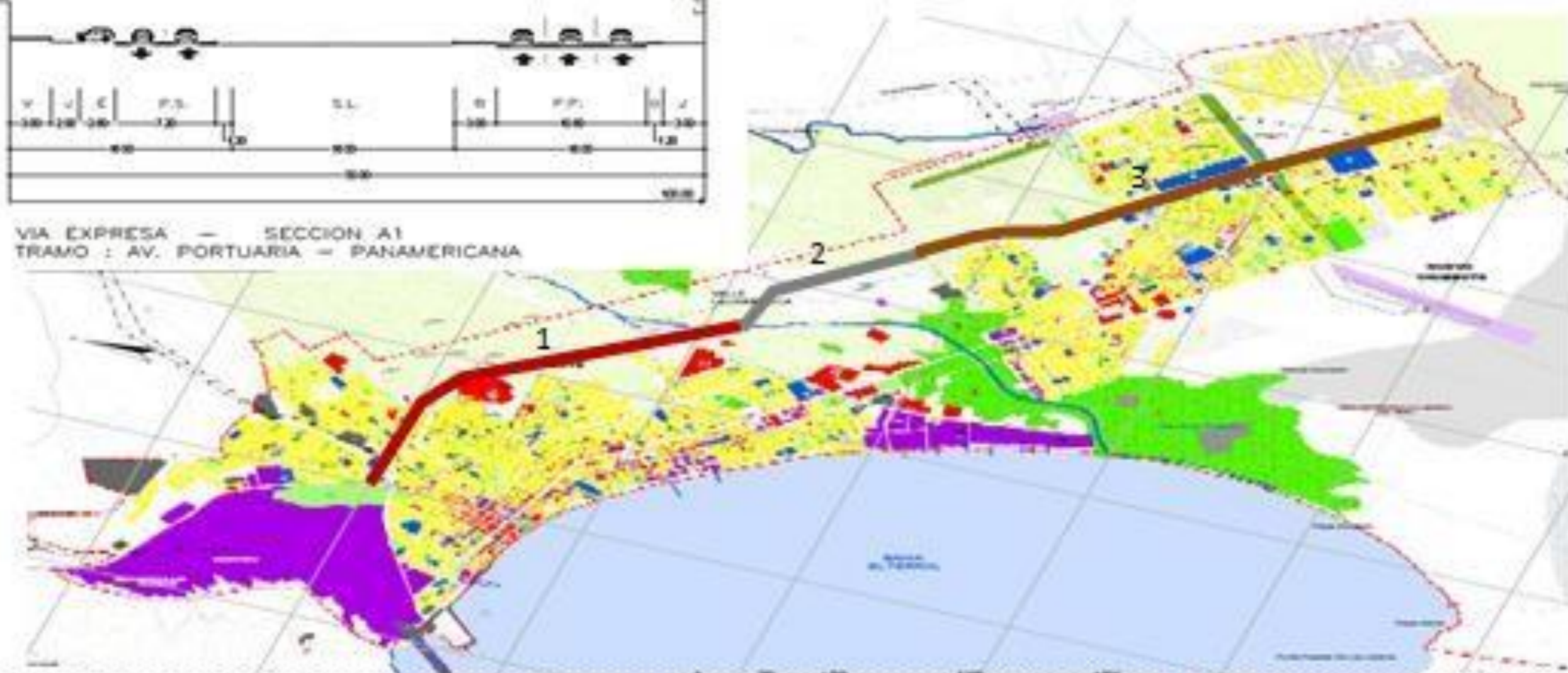
FICHA DE INVESTIGACION

TITULO DE INVESTIGACION

"ANALISIS DE LOS FACTORES URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION DE LA PROYECTADA VIA EXPRESA DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE"



VIA EXPRESA - SECCION A1
TRAMO : AV. PORTUARIA - PANAMERICANA



LEYENDA:

SECTOR 1

CHIMBOTE - OVALO LOS PESCADORES



SECTOR 2

ZONA ECOLOGICA



ZONA ECOLOGICA

RIBITE: ELABORACION PROPIA

FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE CHIMBOTE

SECTOR 3

NUEVO CHIMBOTE - AAHH



INT

DESCR

Como m
vía expre
Chimbote
analizara

SECTOR

Son los
ARAVEL
LADERA
ABRIL, A
DE MAY
(3 ESTE

SECTOR

Es la zo
ecológico
Chimbote

SECTOR

Ubicado
la zona u
LADERA
TOMAS,
ESPERA

Teniendo
•Ambien

180,00

180,00

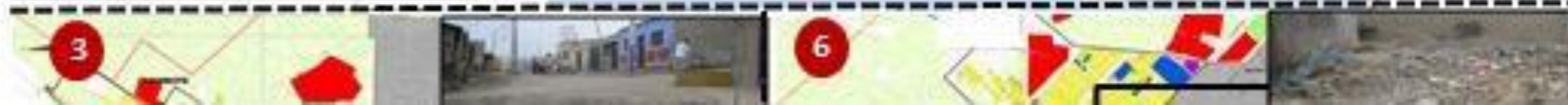
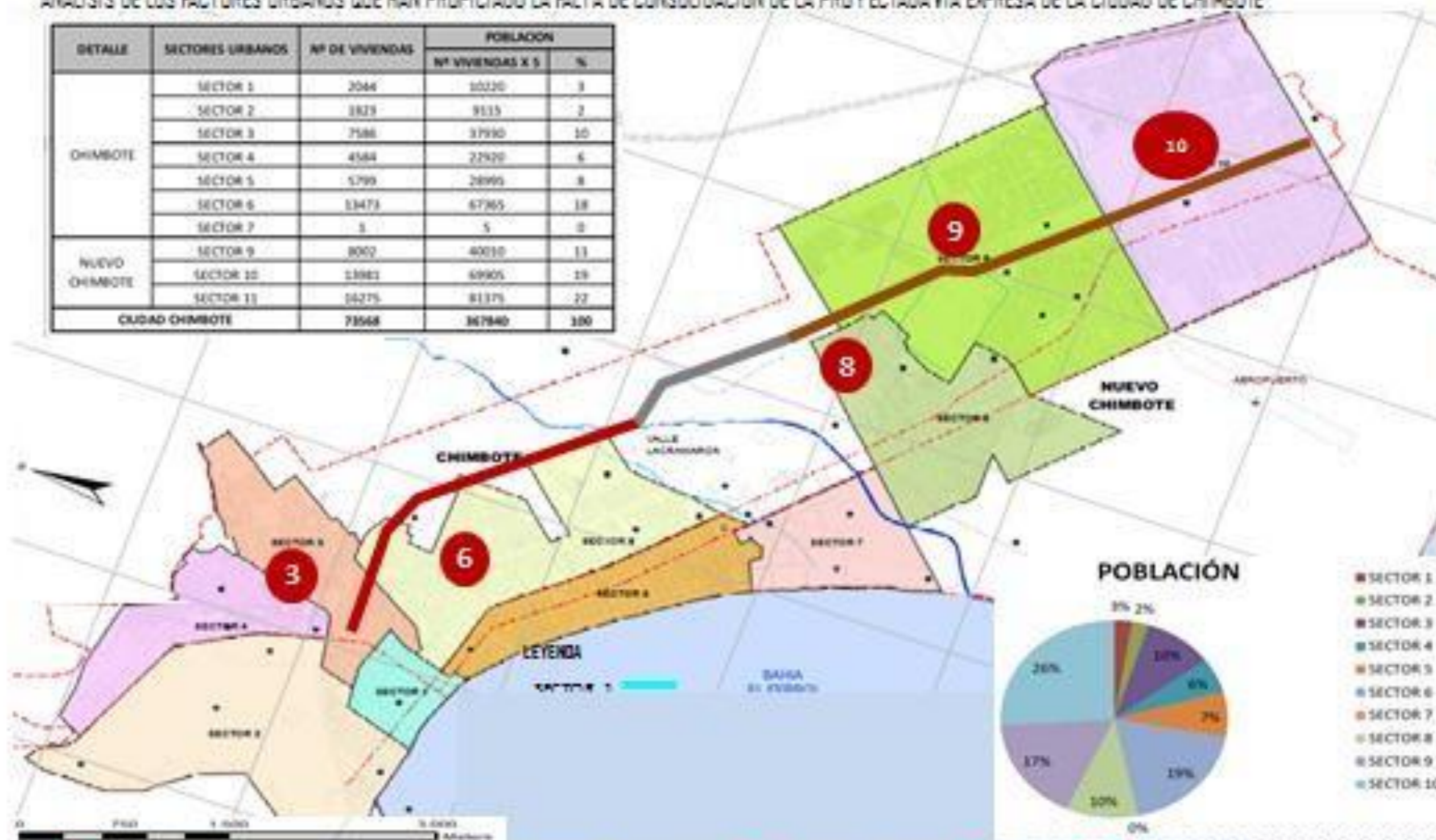
140,00

FICHA DE INVESTIGACION

TITULO DE INVESTIGACION

"ANÁLISIS DE LOS FACTORES URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION DE LA PROYECTADA VIA EXPRESA DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE"

DETALLE	SECTORES URBANOS	Nº DE VIVIENDAS	POBLACION	
			Nº VIVIENDAS X 5	%
CHIMBOTE	SECTOR 1	2044	10220	3
	SECTOR 2	1823	9115	2
	SECTOR 3	7186	35930	10
	SECTOR 4	4584	22920	6
	SECTOR 5	5799	28995	8
	SECTOR 6	13473	67365	18
	SECTOR 7	5	5	0
NUEVO CHIMBOTE	SECTOR 9	8002	40010	11
	SECTOR 10	13983	69915	19
	SECTOR 11	16275	81375	22
CIUDAD CHIMBOTE		78568	392840	100



El área...
 cual...
 Donde...
 sector...
 inv...
 Como...
 5 y...
 Sector...
 Don...
 via...
 v...
 pobl...
 Sector...
 cor...
 Es...
 inv...

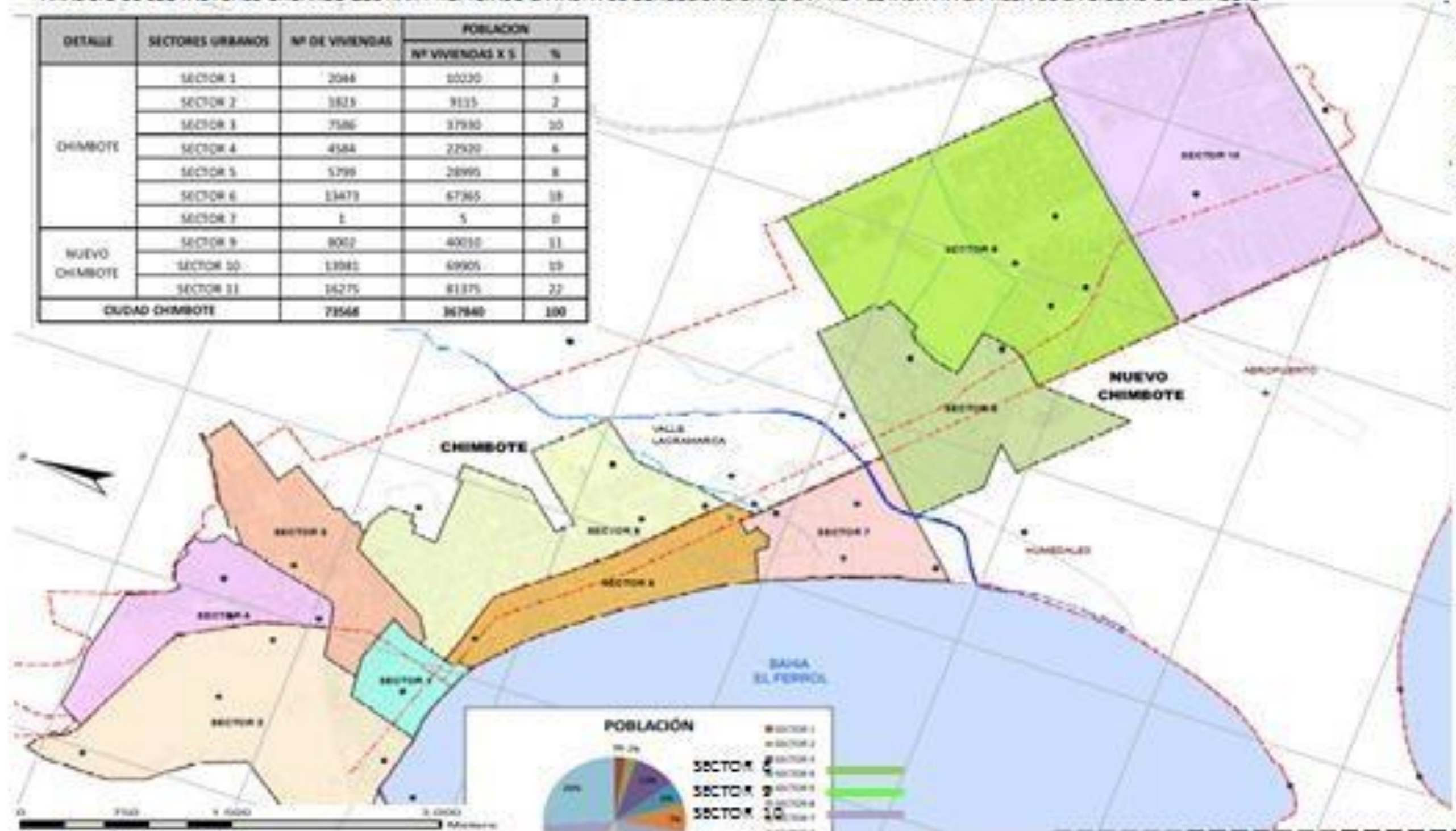
DET...
 CHIM...

FICHA DE INVESTIGACION

TITULO DE INVESTIGACION

"ANÁLISIS DE LOS FACTORES URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACIÓN DE LA PROYECTADA VÍA EXPRESA DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE"

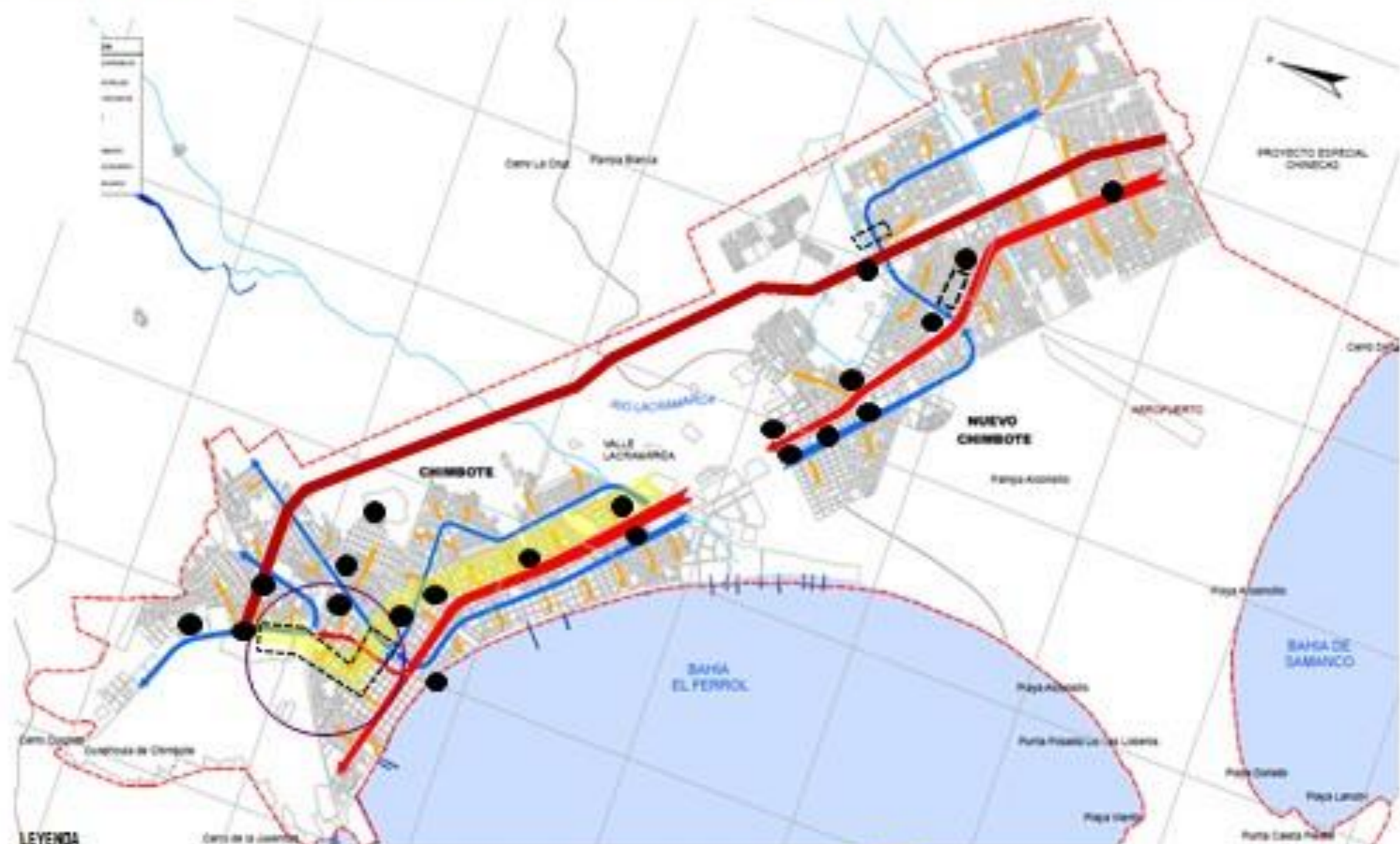
DETALLE	SECTORES URBANOS	Nº DE VIVIENDAS	POBLACIÓN	
			Nº VIVIENDAS X S	%
CHIMBOTE	SECTOR 1	2044	20230	1
	SECTOR 2	3823	9125	2
	SECTOR 3	7586	37930	10
	SECTOR 4	4584	22920	6
	SECTOR 5	5799	28995	8
	SECTOR 6	13473	67365	18
	SECTOR 7	1	5	0
NUEVO CHIMBOTE	SECTOR 8	8012	40060	11
	SECTOR 10	13981	69905	19
	SECTOR 11	16275	81375	22
CIUDAD CHIMBOTE		73568	367880	100



FICHA DE INVESTIGACION

TITULO DE INVESTIGACION

"ANALISIS DE LOS FACTORES URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION DE LA PROYECTADA VIA EXPRESA DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE"



LEYENDA

FLUJO PRIMARIO		EJE VIAL DE ALTO RIESGO POR INTENSO TRANSITO PESADO	
FLUJO SECUNDARIO		ZONA DE CONSTANTE CONGESTION VEHICULAR NODO CONFLICTIVO	
FLUJO TERCARIO		ZONA DE ACCIDENTES	
VIA RAZIDA		OCUPACION URBANA	

FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE CHIMBOTE

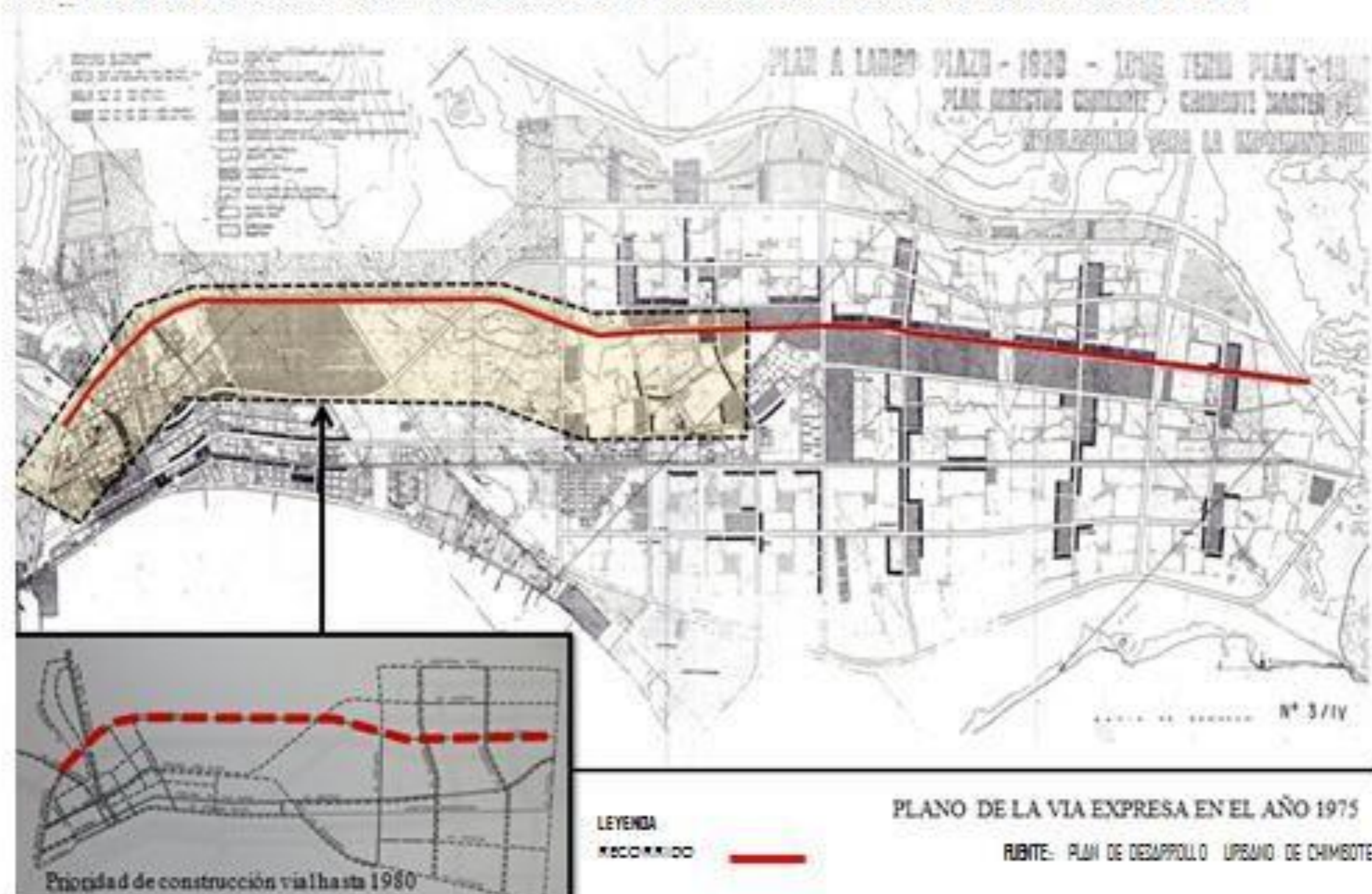
Organización
 La Ciudad
 1. La Red (Metropolitano) debido a la Via Nacional via paralela ciudad de ortogonal domina
 2. La Red están organizadas con zonas computacionales, Real, Suc Policenas,
 3. La Red escuelas y agrupado.

RED PR
 RED TC

VARIABLE : PLANES URBANOS

TITULO DE INVESTIGACION

"ANALISIS DE LOS FACTORES URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION DE LA PROYECTADA VIA EXPRESA DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE"



INDICA

Planific
desarro

A raíz d
de 1970
Reconst
zona af
CRYRZ
elabora
de la
Integral
región,
económ
proporci
estos
categor
físico.

Planos

El Plan
de mand
el año 1
clasifica

Acuerdo

- Vía
- Ave
- Co
- Ca
- Ca

Desde e

A partir del Plan director, el diseño del sistema de transportes para Chimbote.

VARIABLE : PLANES URBANOS

INDICAD

TITULO DE INVESTIGACION

"ANALISIS DE LOS FACTORES URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION DE LA PROYECTADA VIA EXPRESA DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE"



PLANO DE LA VIA EXPRESA EN EL AÑO 2000



Proye

Sigue
Expre
pronu
se rec
ovalo
cerca

El fina

INADU
DESA
(Mapa
de Ch

Antec

La ini
de pr
propic
una pl
Chimb

Aprob
Orden
verde
Zona

Proye

VARIABLE : PLANES URBANOS

TITULO DE INVESTIGACION

"ANALISIS DE LOS FACTORES URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION DE LA PROYECTADA VIA EXPRESA DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE"



LEYENDA

RECORRIDO 

PLANO DE LA VIA EXPRESA EN EL AÑO 2012 - 2021

FUENTE: ELABORACION PROPIA

VARIABLE : PLANES URBANOS

INDICA

TITULO DE INVESTIGACION

"ANALISIS DE LOS FACTORES URBANOS QUE HAN PROPICIADO LA FALTA DE CONSOLIDACION DE LA PROYECTADA VIA EXPRESA DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE"

1



2



3



4



Punto

- La p

INAD

crecim

- Se r

metro

- La l

ciudad

- En e

más

alejad

- En

recom

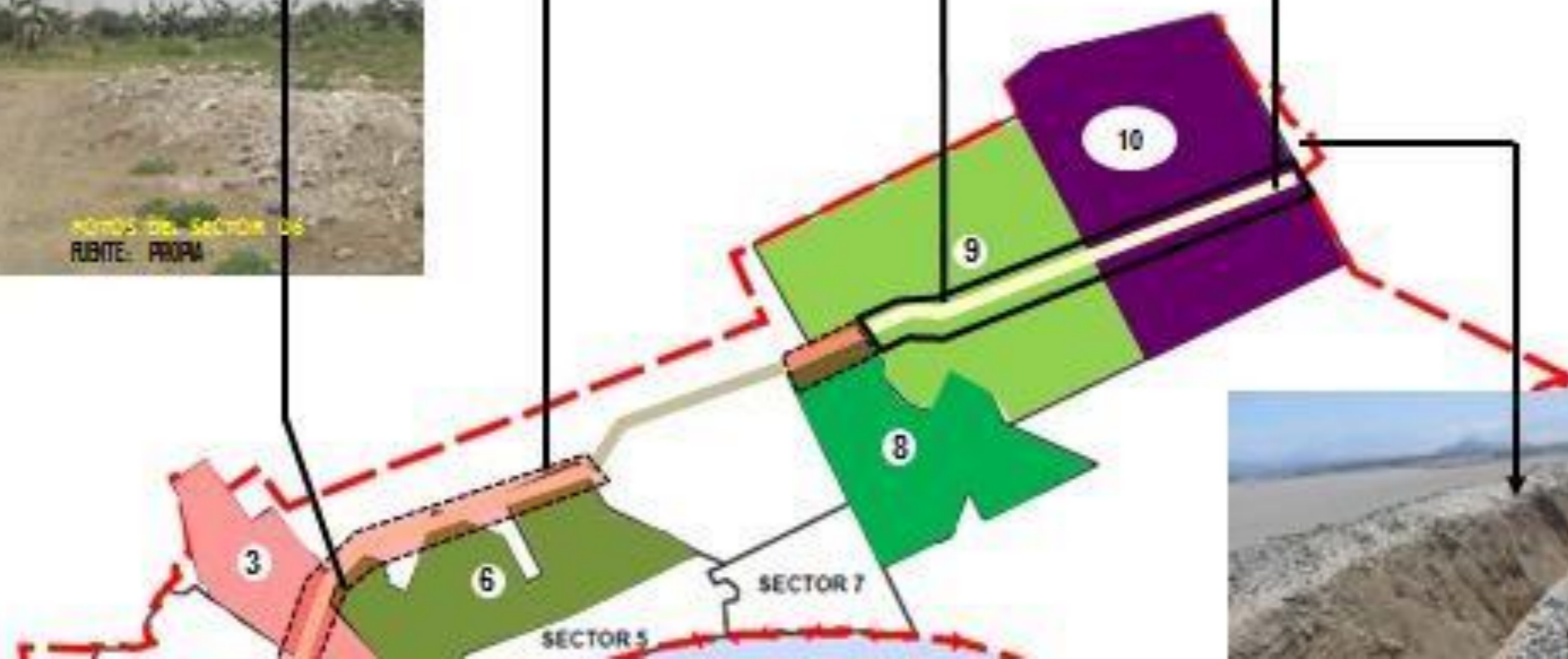
larris

solo e

VARIABLE : PROCESO EVOLUTIVO DE LA VIA EXPRESA

TITULO DE INVESTIGACION

"ANALISIS DE LAS CAUSAS Y EFECTOS DE LOS CONFLICTOS DE LA PROYECTADA VIA EXPRESA DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE"



CONSOL

En el sector conforman de Chimbot de la ciudad de Chimbote, crecimiento viviendas material no pisos.

En el sector respeta las Aunque a s

PROBLEMA

Más de 300 al proyecto instalaron e exactamente del campus

La policía Asociación terrenos s proyecto c moradores establecer Santa, para Al mediodi registrando

Entrevistas

Se entrevistó para probar referencias equitativas en la evolución.

Usuario: Arquitecta Violeta Pérez P.

Ex Jefa de crecimiento municipal en el Municipio de Chimbote.

(CONTEXTO HISTORICO)

1. ¿Cómo fue el planeamiento inicial de la vía expresa, como se desarrolló inicialmente?

Fue dotar a la ciudad y a la zona de expansión de una vía de alto tránsito
(vía rápida)

2. ¿Por qué motivos nunca se llegó a ejecutar la propuesta elaborada de la vía expresa, estipulada en el plan director de Chimbote 1972?

En sus inicios no era necesario ya que la expansión del proyecto era para 20 años, después a partir del año 2003 se hizo necesaria su implementación debido a l crecimiento de la ciudad

3. ¿La propuesta de la vía expresa, fue lo más idóneo para la época? ¿Por qué?

Fue proyectada en los 70's pero pensando en el crecimiento a 20 años no era una solución inmediata sino a mediano y corto plazo

4. ¿En qué se basó INADUR para modificar el trazo inicial de la vía expresa propuesto por CRYRZA?

No se hizo un cambio sustancial tan solo en la parte del parque metropolitano actualmente ha vuelto al trazo original

5. Teniendo en cuenta los planes elaborados por CRYRZA e INADUR ¿Cree Ud. que el nuevo Plan de Desarrollo Urbano en donde se hace referencia a la vía expresa, es el más conveniente para la actualidad? ¿Por qué?

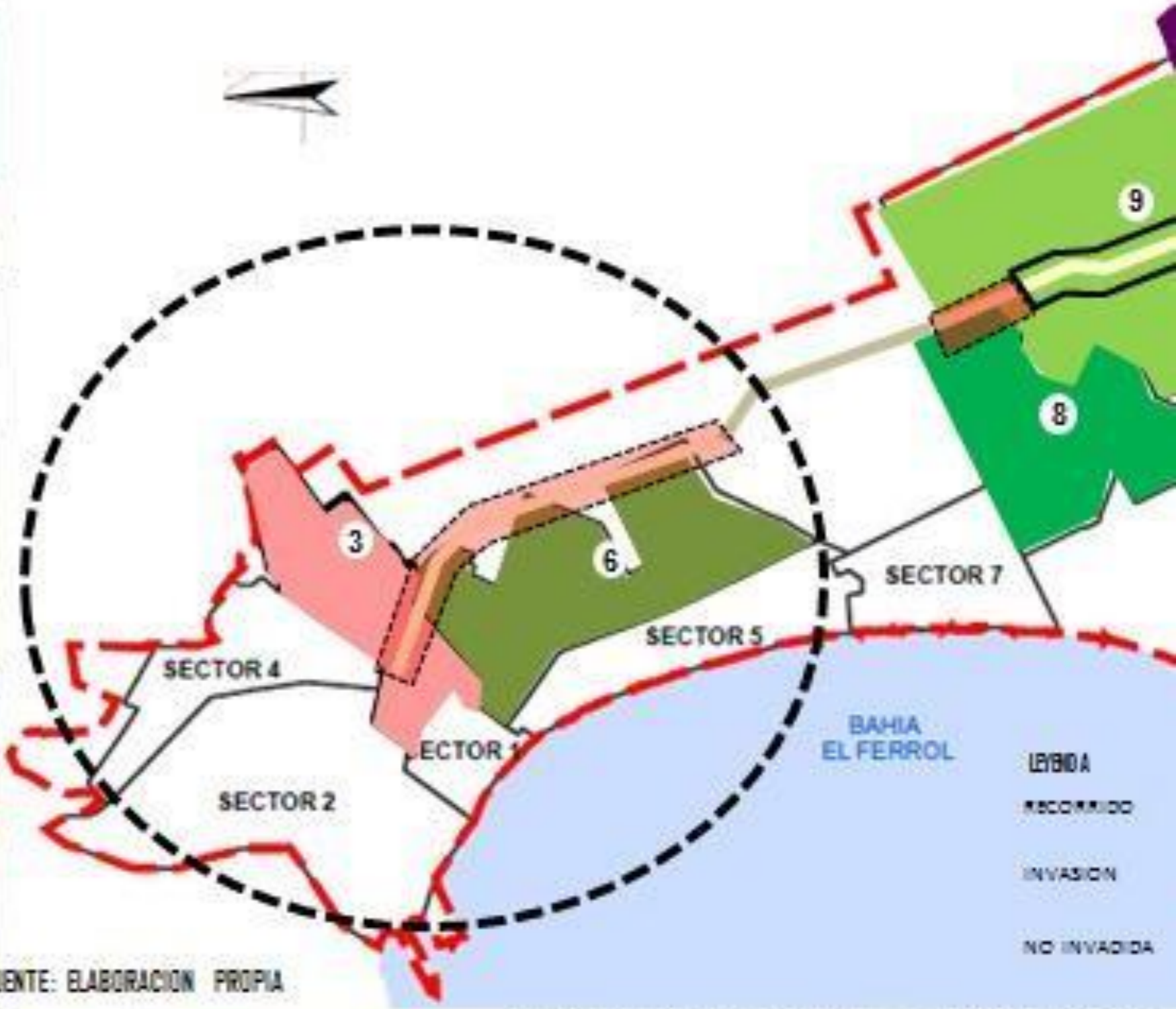
El PDU realizado mantiene el trazo de la vía expresa y es conveniente y necesario porque Chimbote y nuevo Chimbote están unidos tan solo por 2 vías y se llegan a saturar

6. ¿Usted cree conveniente la aplicación de nuevos planes que fomenten la actividad pública dentro de estas áreas a fin de asegurar su permanencia en el tiempo?

Si se debe ejecutar quizás por etapas empezando con el tramo de Chimbote uniéndose al sistema vial existente

OBJETIVO N°2

VARIABLE : SITUACION ACTUAL

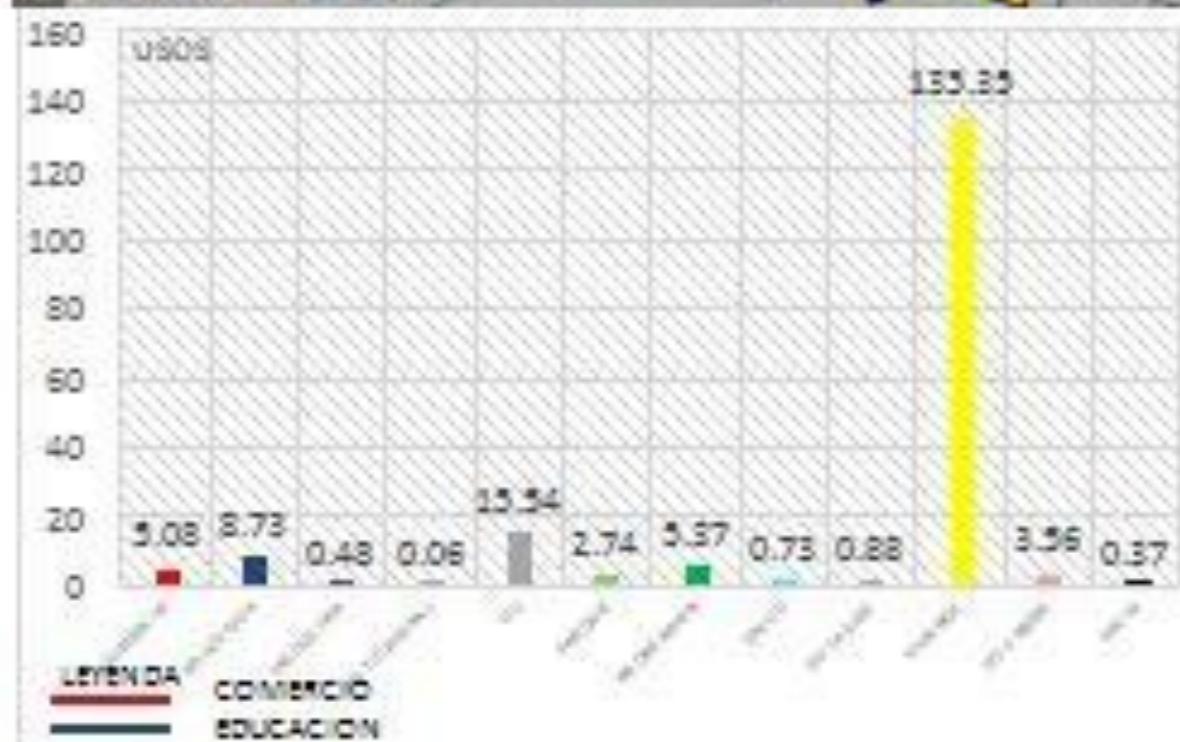


FUENTE: ELABORACION PROPIA

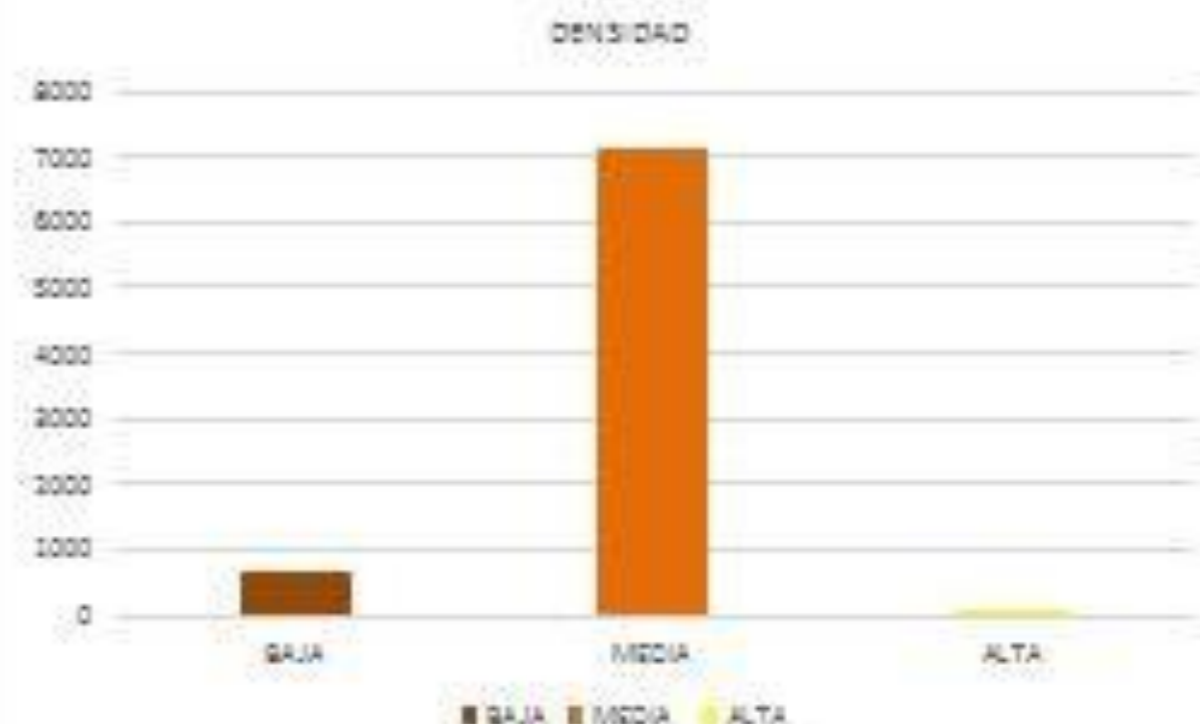
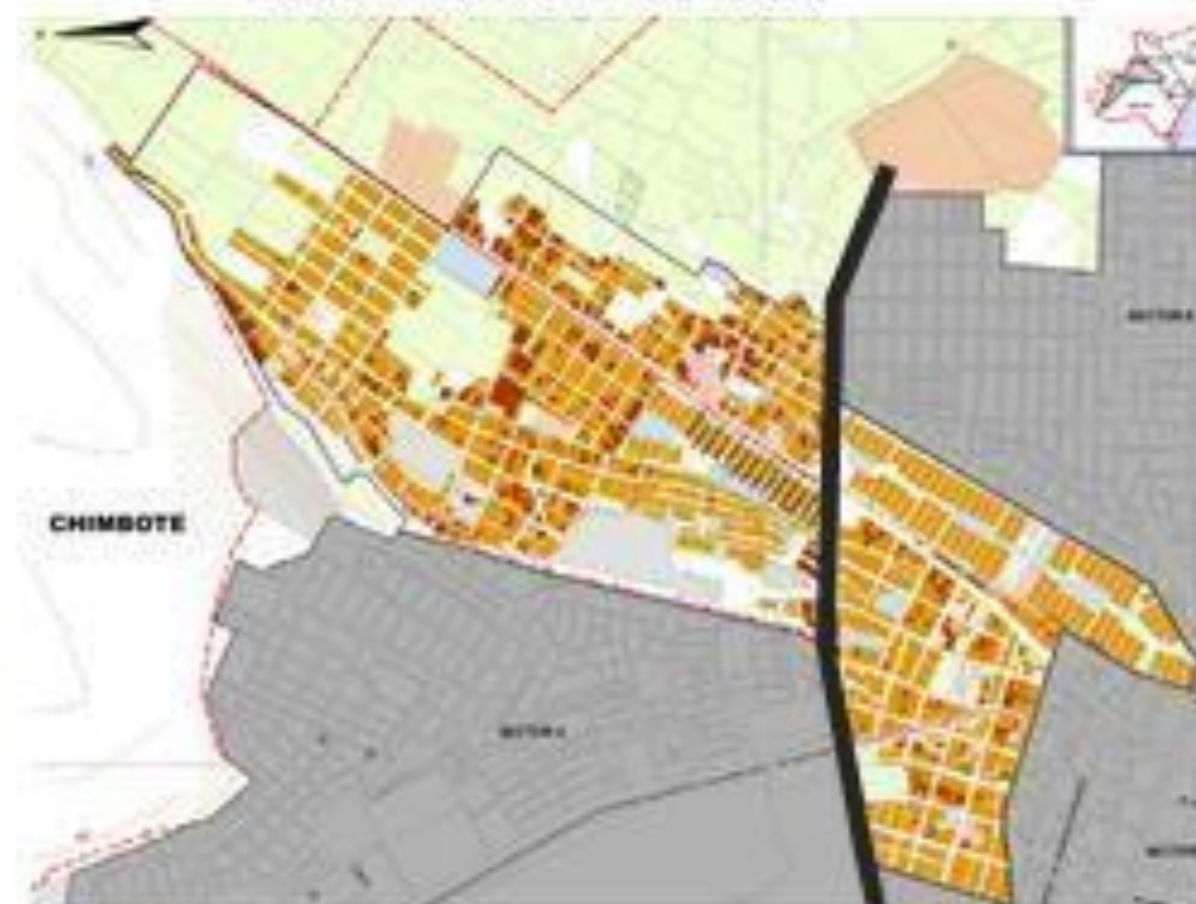
En Chimbote el área total invadido es de

VARIABLE : SITUACION ACTUAL

USO DE SUELO ACTUAL



DENSIDAD DEL SECTOR



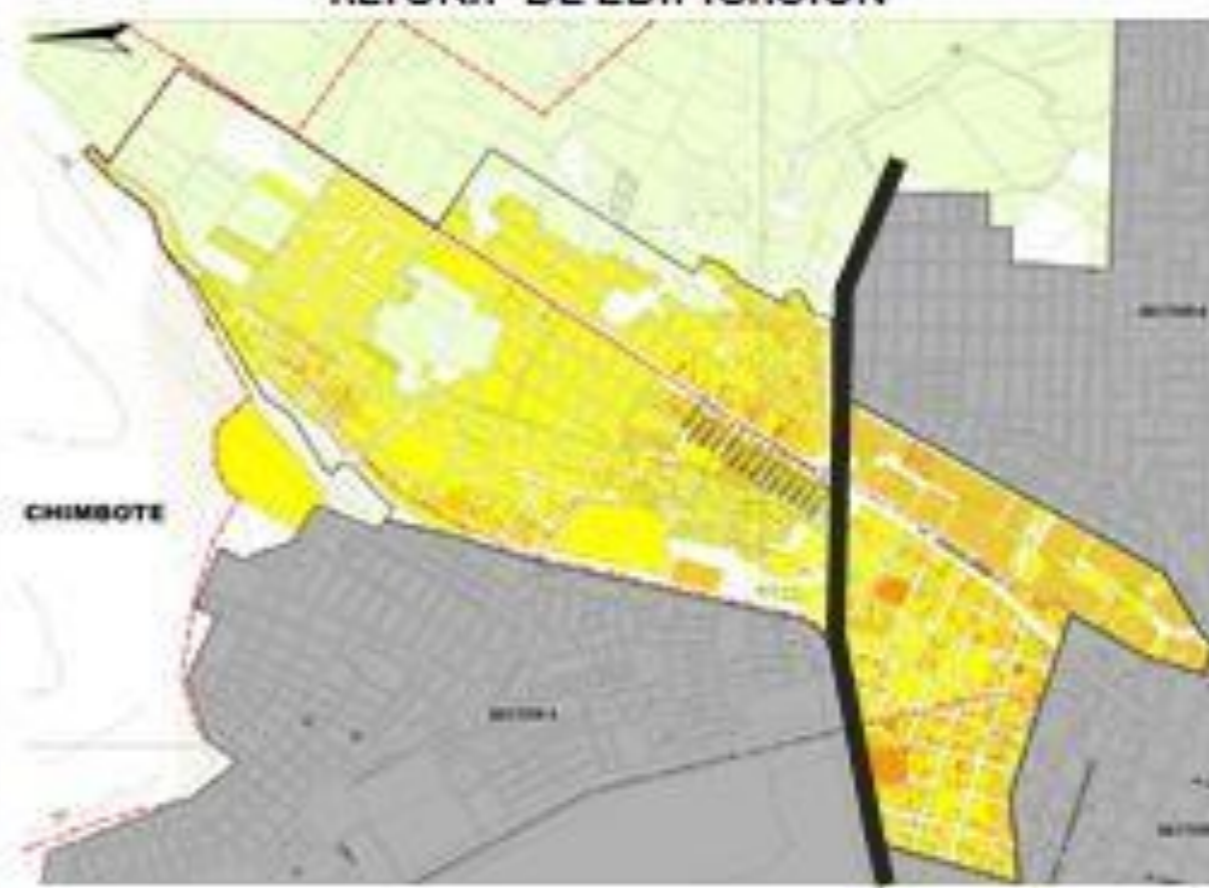
VARIABLE : SITUACION ACTUAL

INDICA

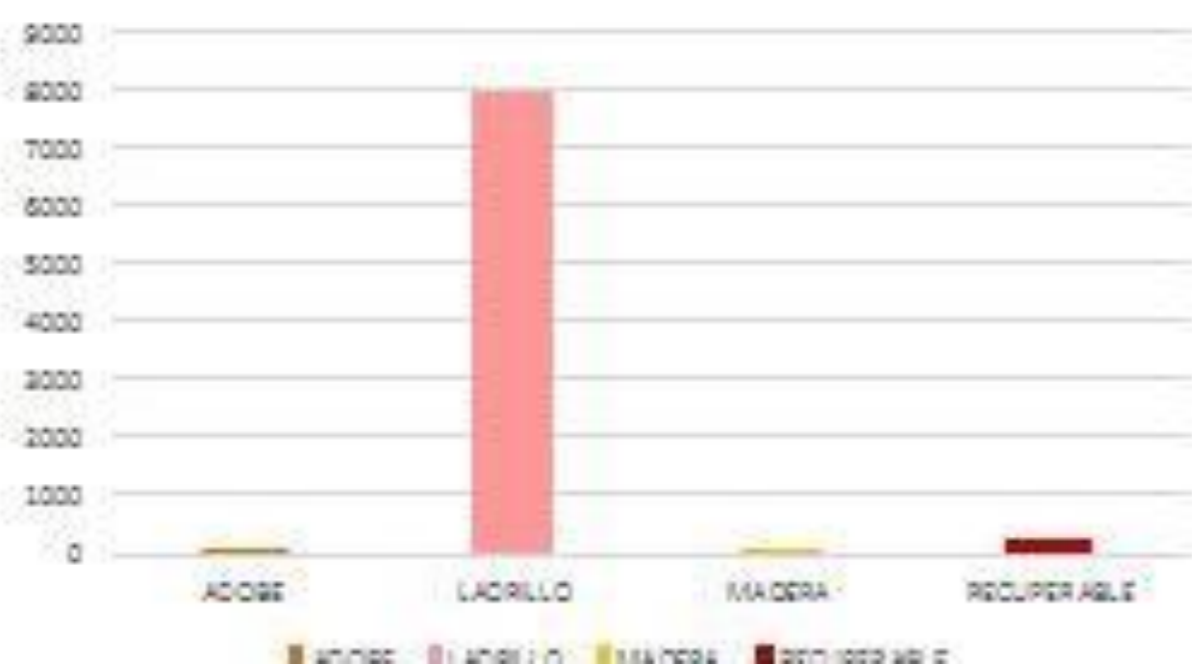
USO DE MATERIALES



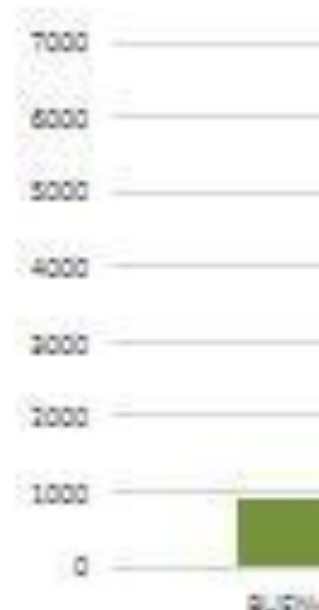
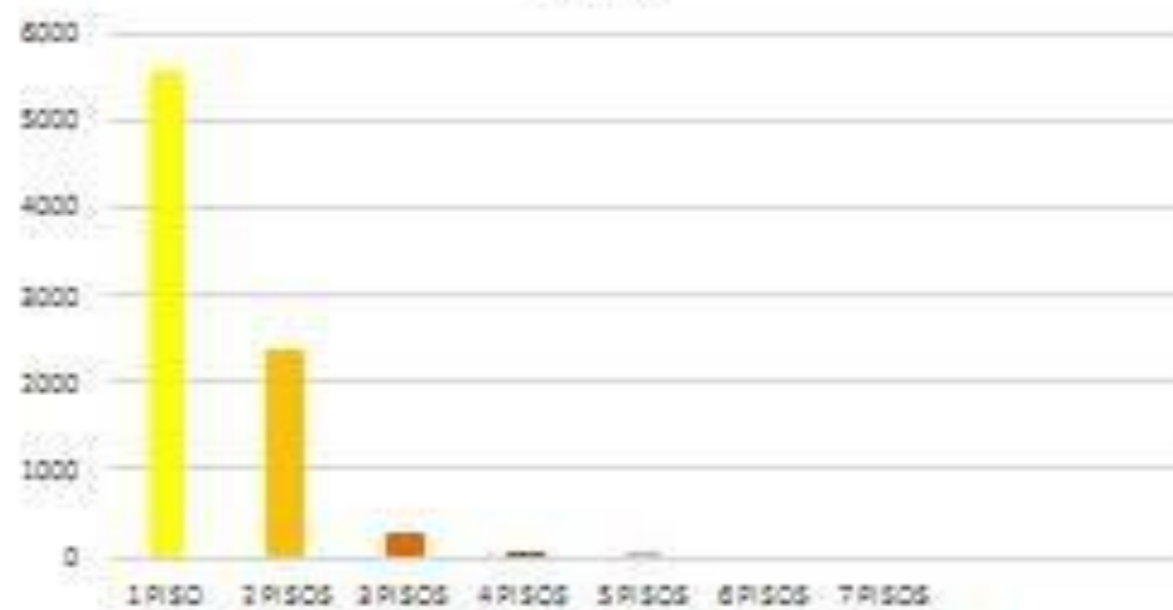
ALTURA DE EDIFICACION



MATERIALES

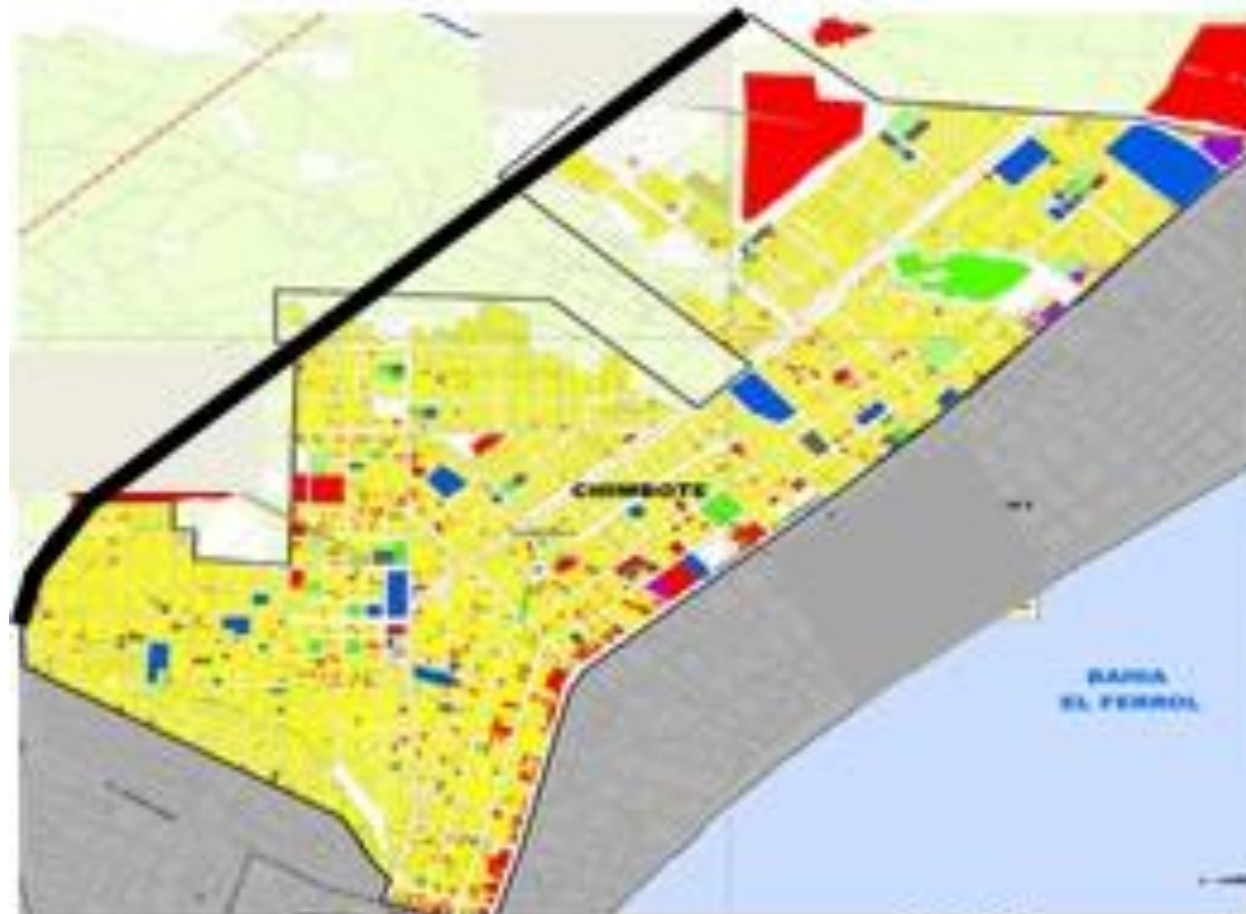


ALTURA



VARIABLE : SITUACION ACTUAL

USO DE SUELO ACTUAL



DENSIDAD DEL SECTOR



16000

14000

12000

10000

8000

6000

4000

2000

0

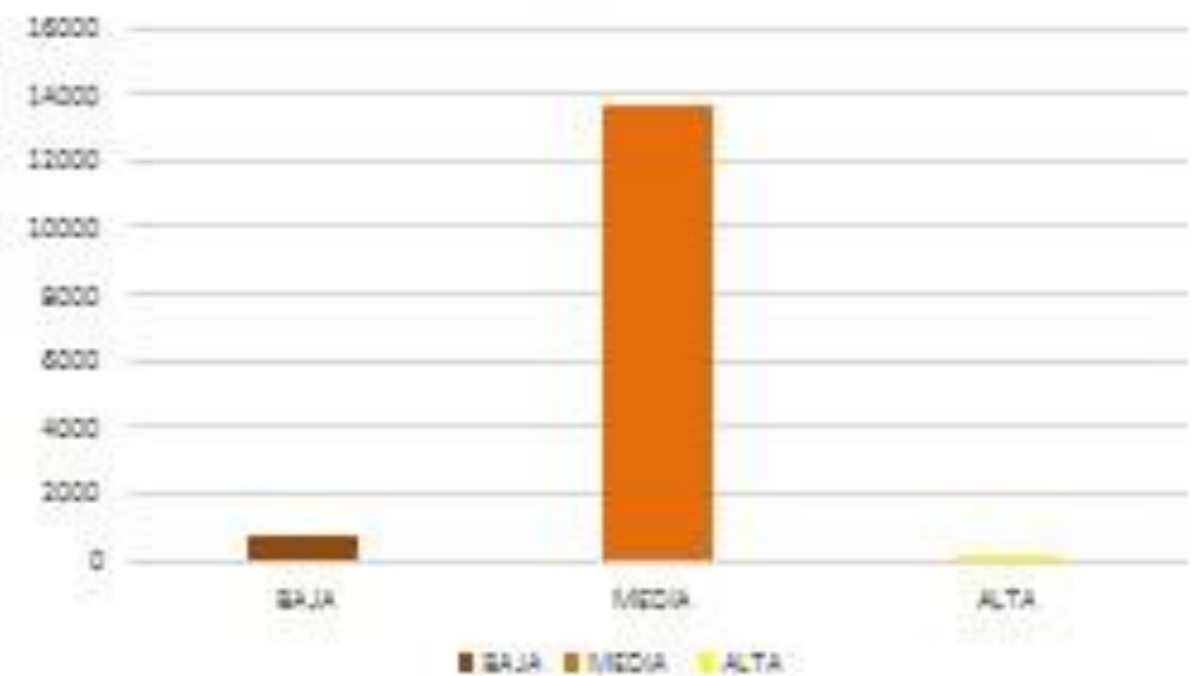
COMERCIO
INDUSTRIA



LEYENDA

COMERCIO
EDUCACION
INDUSTRIA

DENSIDAD



BAJA MEDIA ALTA

VARIABLE : SITUACION ACTUAL

INDI

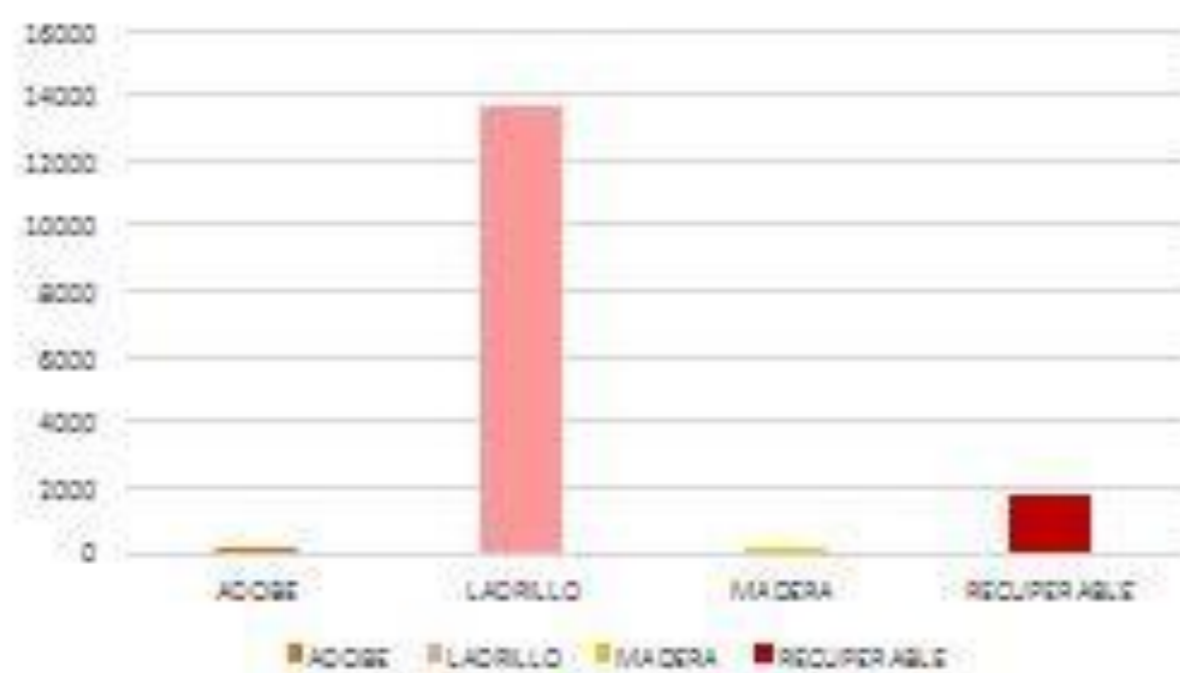
USO DE MATERIALES



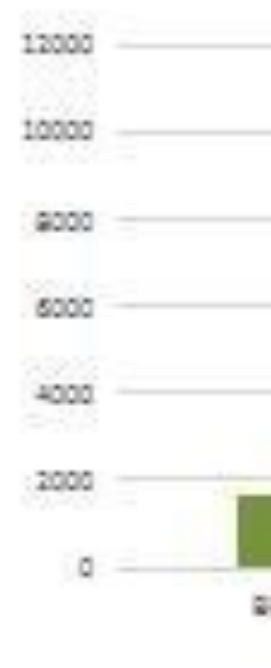
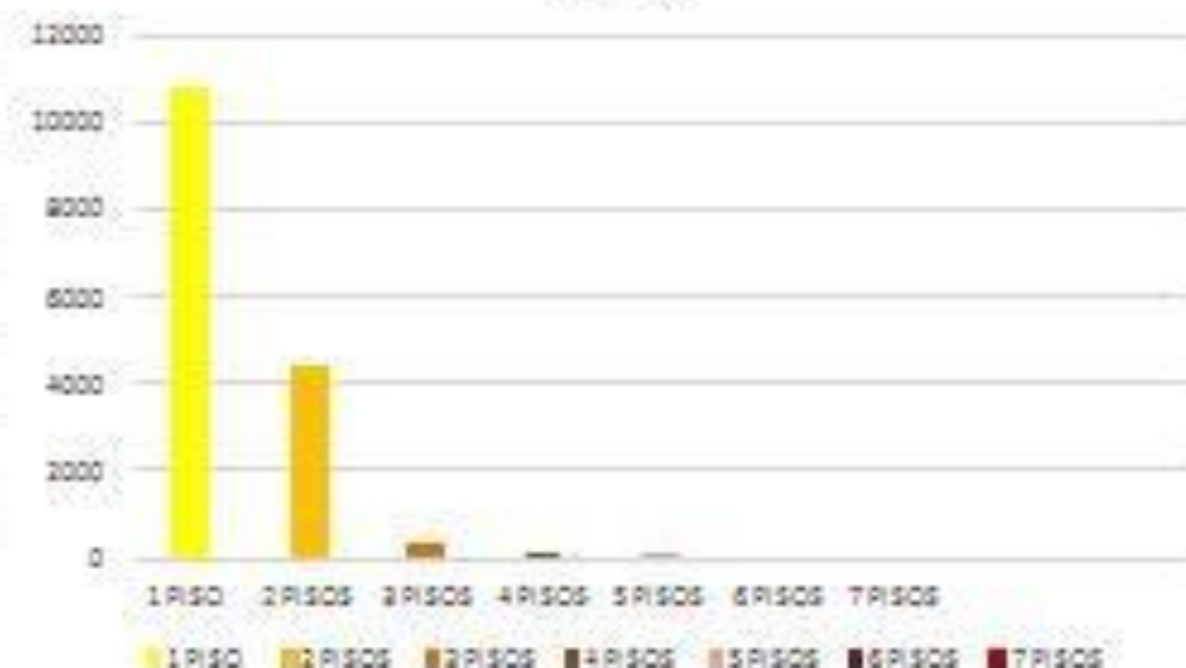
ALTURA DE EDIFICACION



MATERIALES



ALTURA



VARIABLE : SITUACION ACTUAL



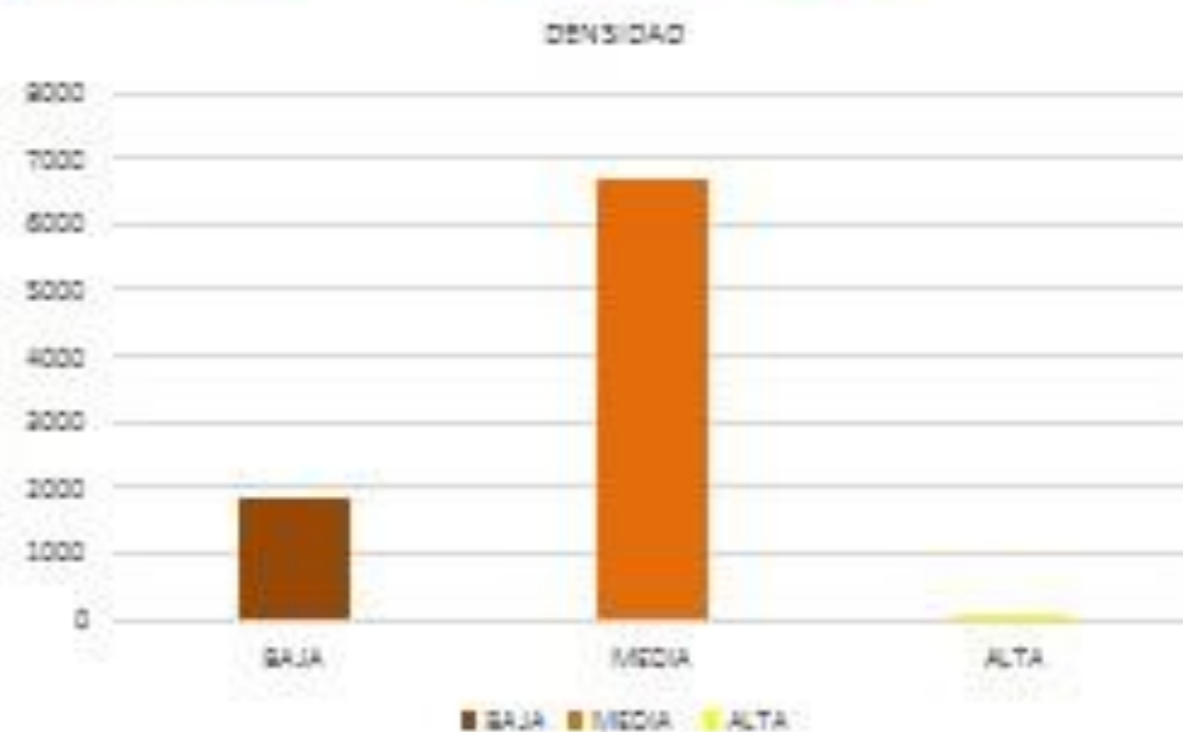
VISTA PANORAMICA DEL AREA DE LA VIA EXPRESA.

VARIABLE : SITUACION ACTUAL

USO DE SUELO ACTUAL



DENSIDAD DEL SECTOR



LEYENDA
 COMERCIO
 EDUCACION
 INDUSTRIA

BAJA MEDIA ALTA

VARIABLE : SITUACION ACTUAL

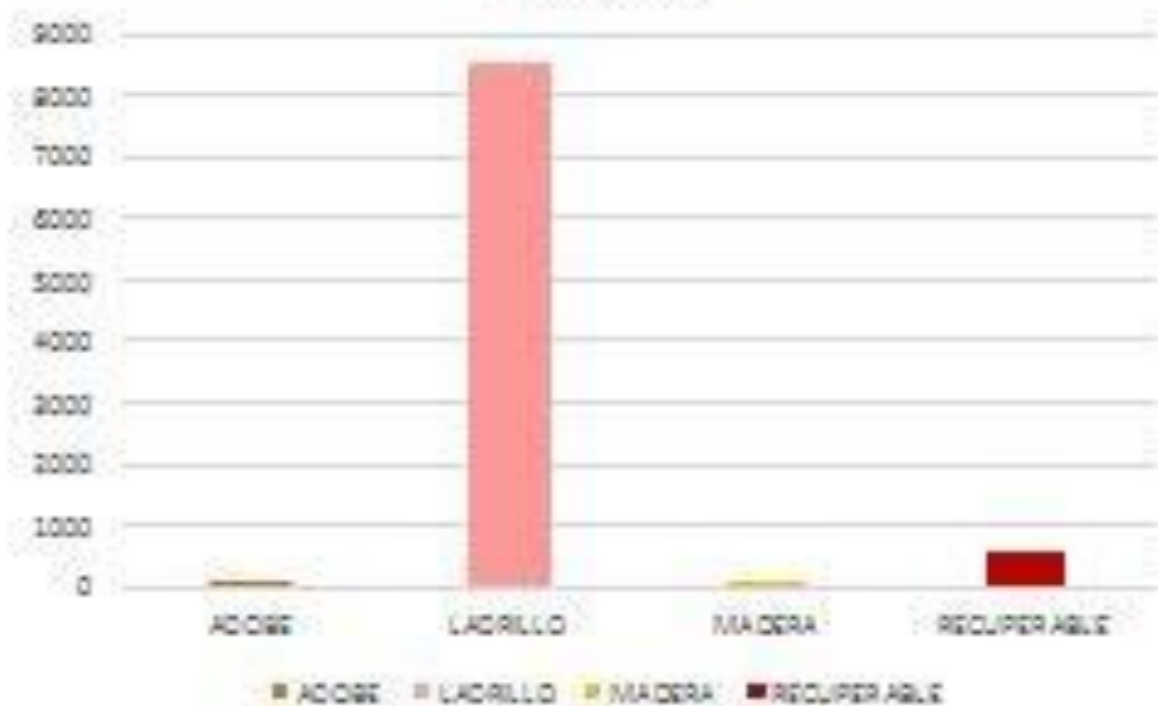
USO DE MATERIALES



ALTURA DE EDIFICACION



MATERIALES



ALTURA

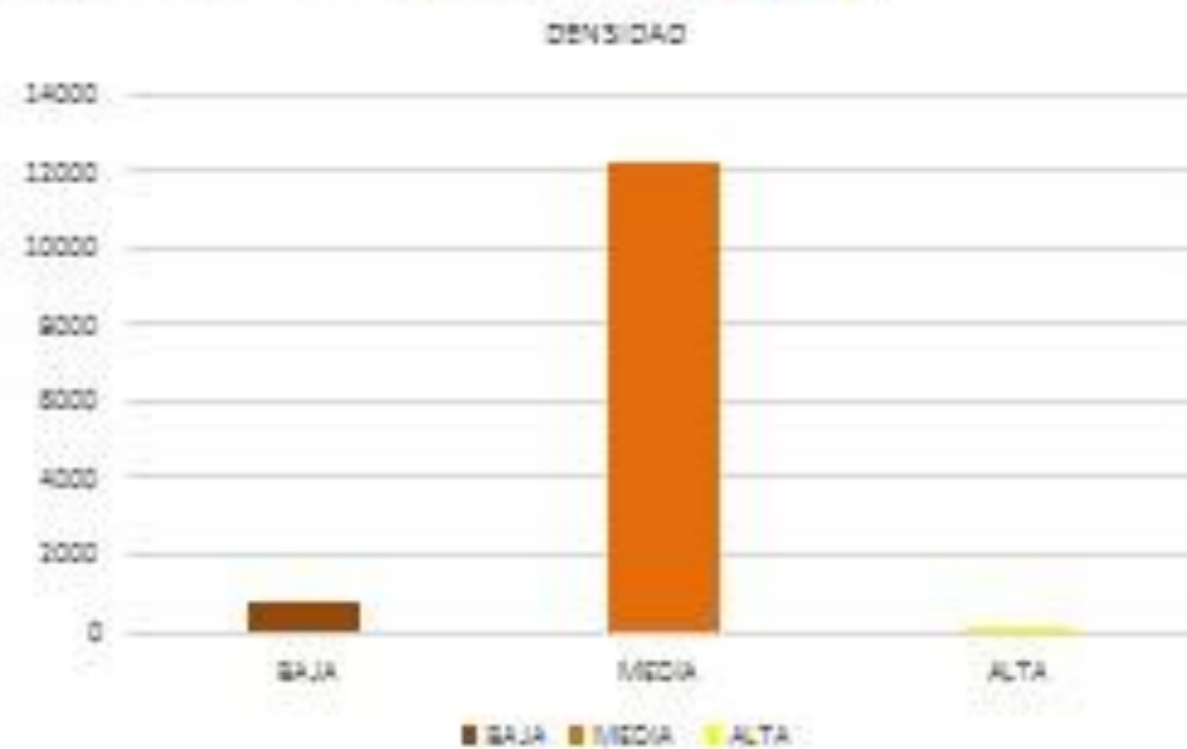
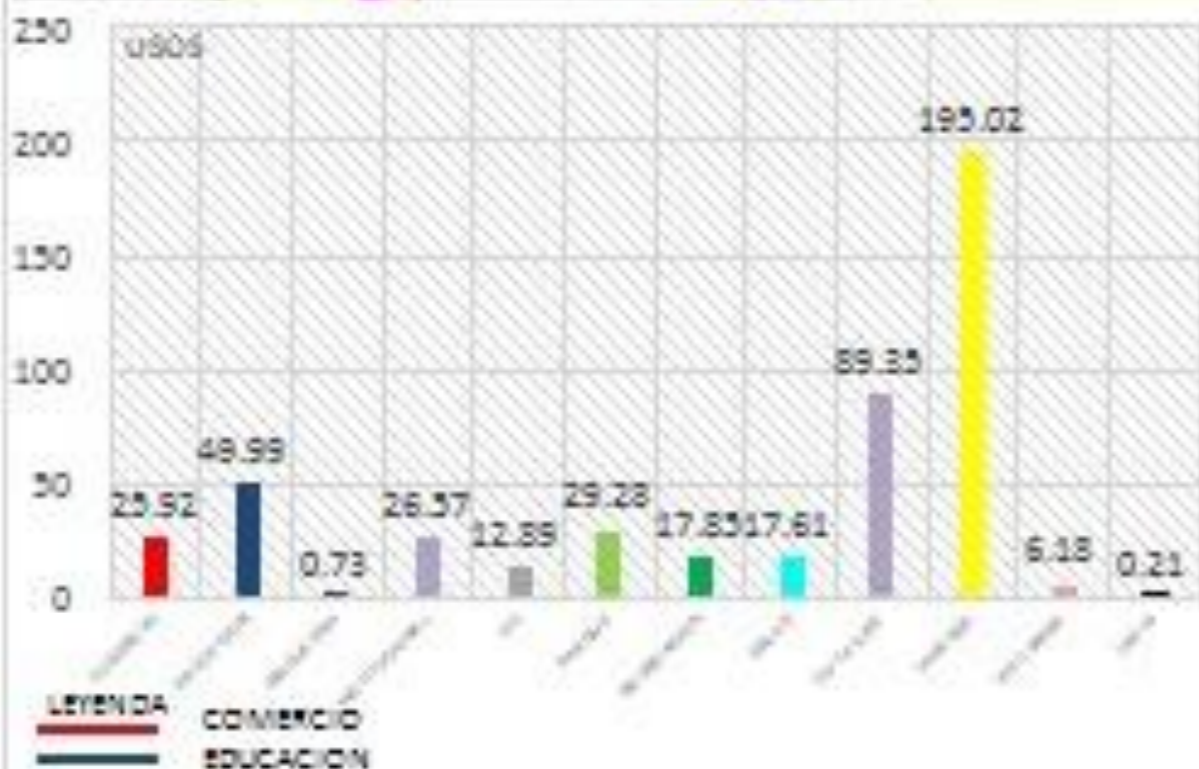


VARIABLE : SITUACION ACTUAL

USO DE SUELO ACTUAL



DENSIDAD DEL SECTOR

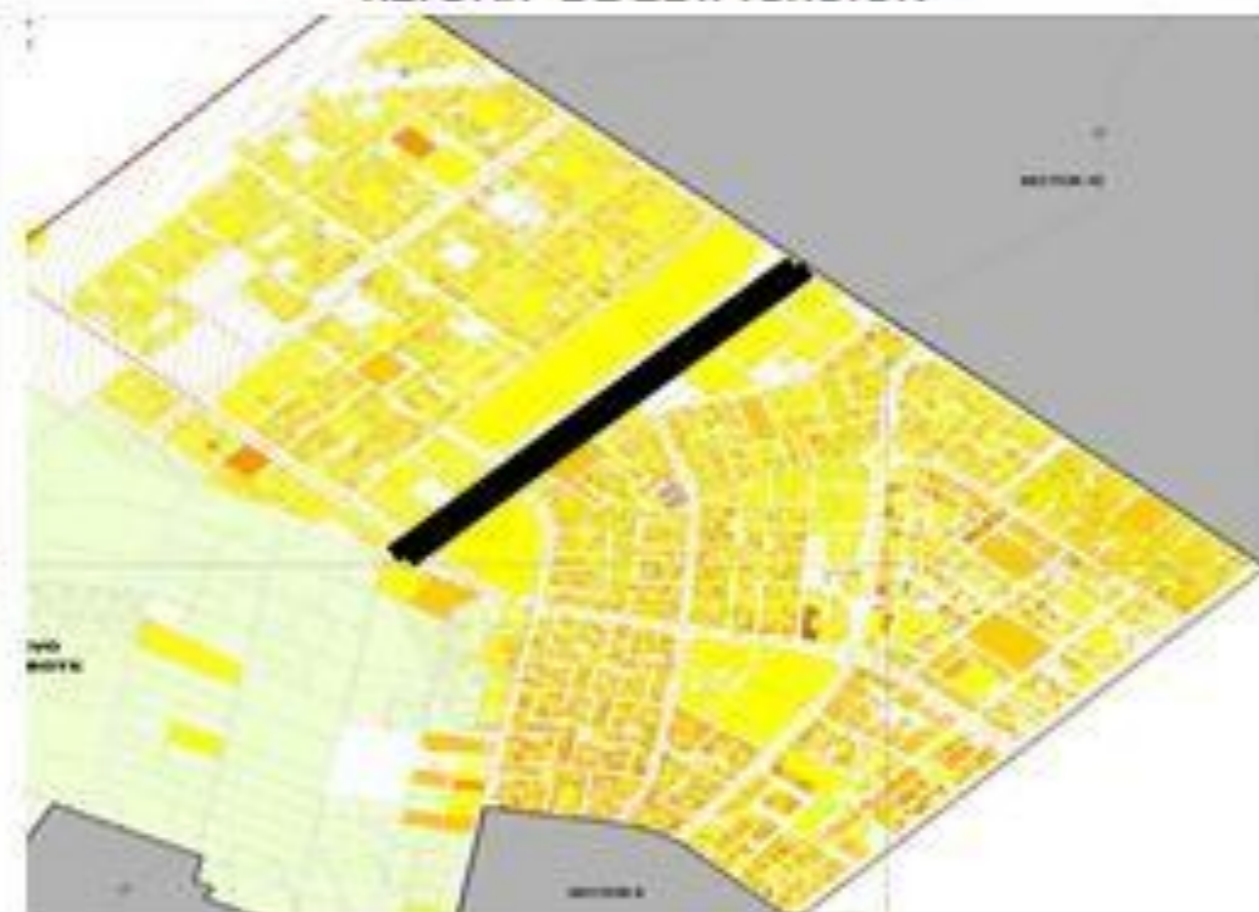


VARIABLE : SITUACION ACTUAL

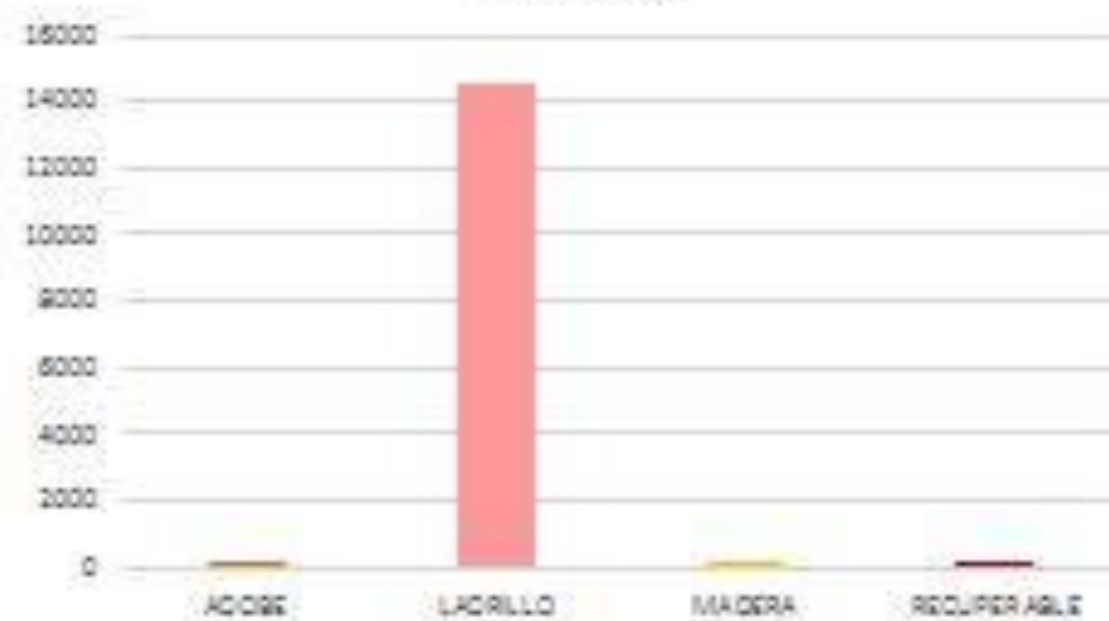
USO DE MATERIALES



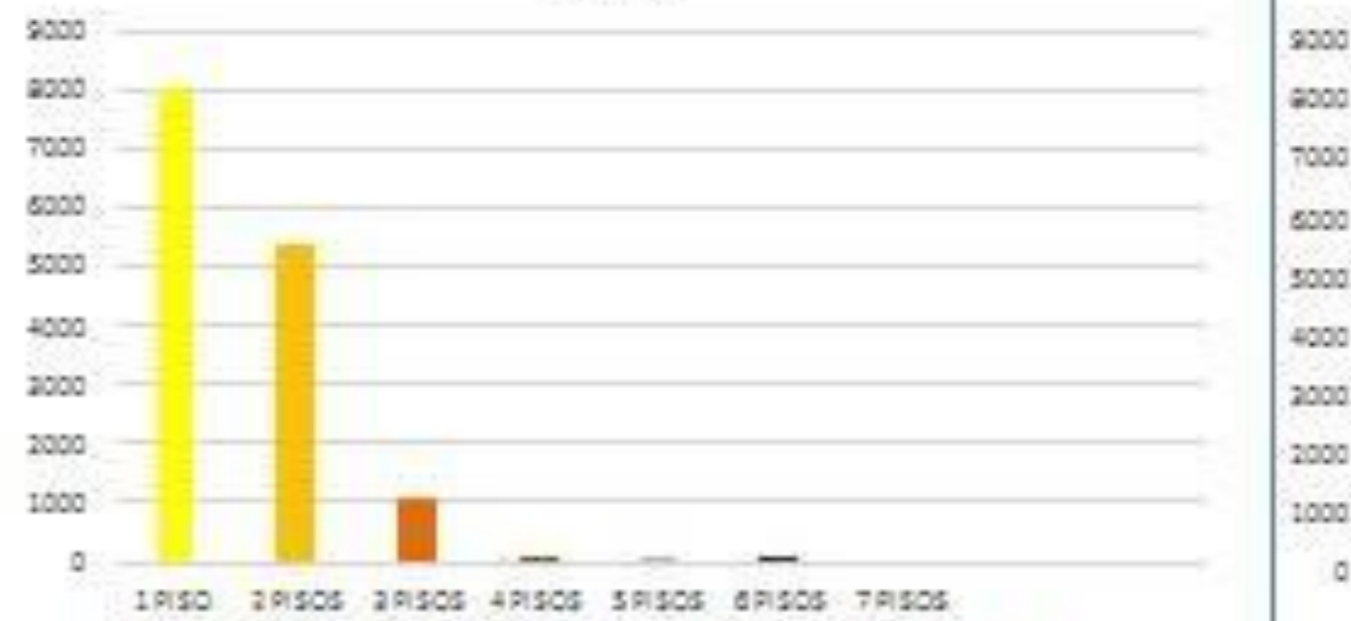
ALTURA DE EDIFICACION



MATERIALES



ALTURA

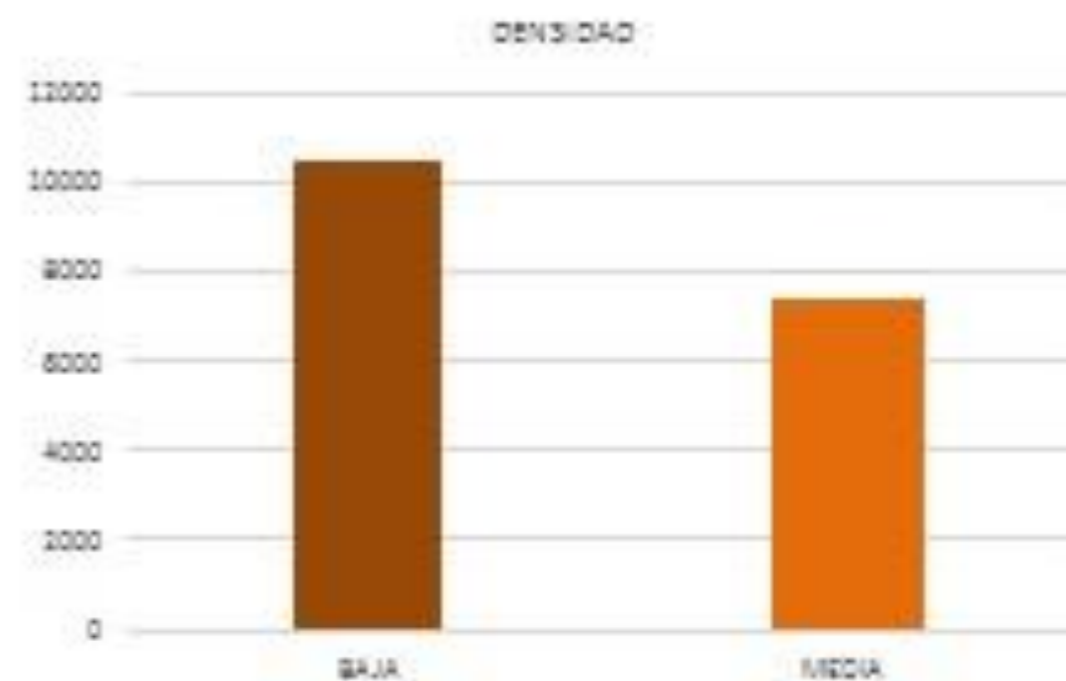


VARIABLE : SITUACION ACTUAL

USO DE SUELO ACTUAL



DENSIDAD DEL SECTOR



VARIABLE : SITUACION ACTUAL

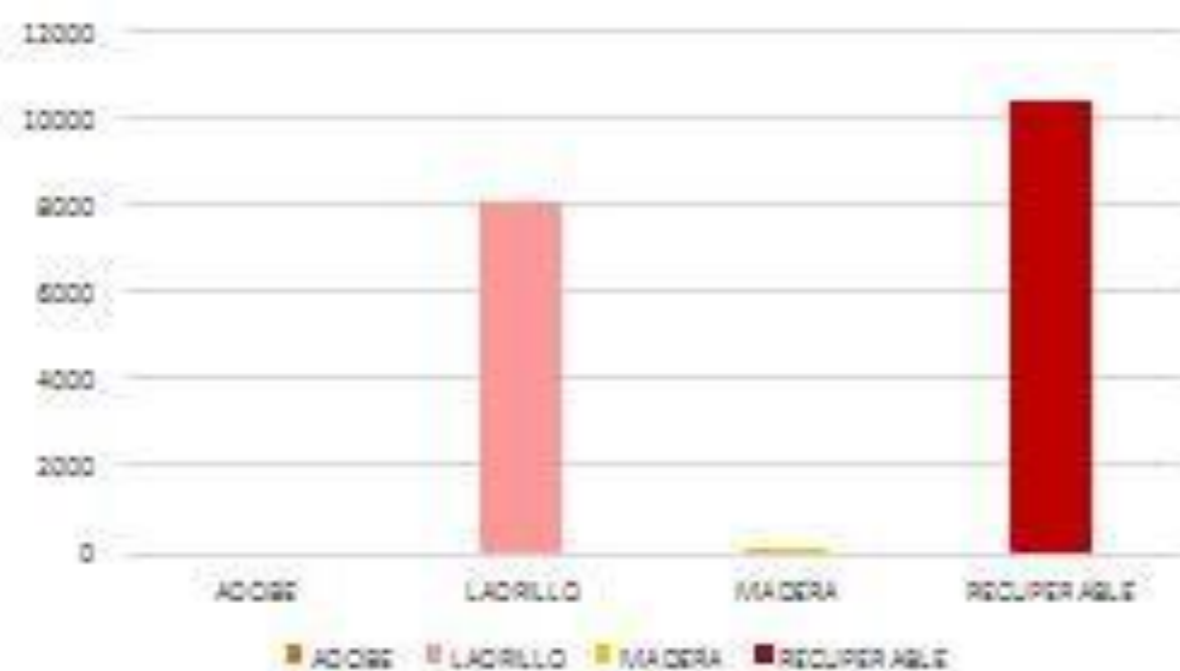
USO DE MATERIALES



ALTURA DE EDIFICACION



MATERIALES



ALTURA



OBJETIVO N°3

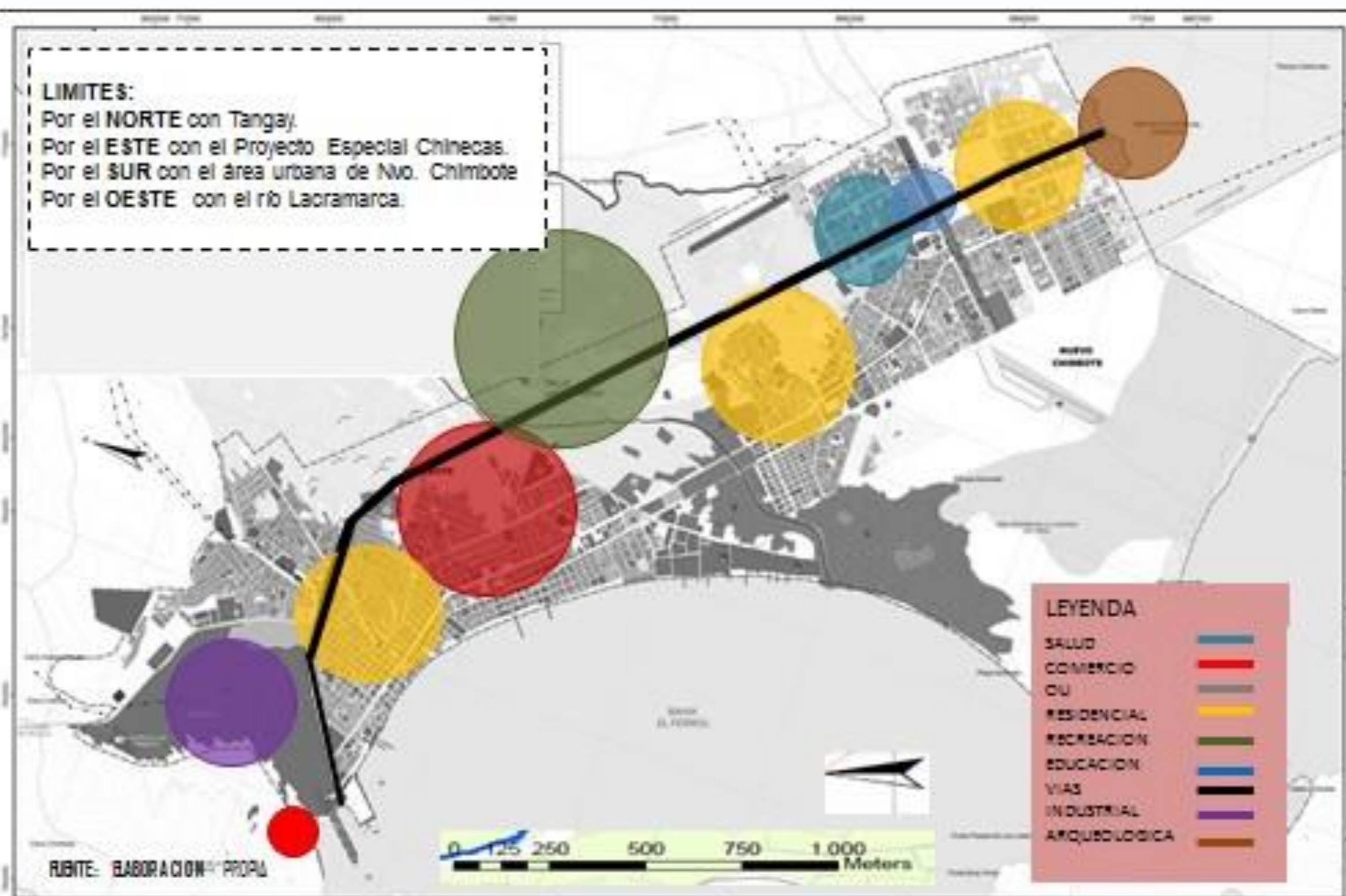
VARIABLE : CONFLICTOS URBANOS

El recorrido en la vía expresa desde Chimbote hasta Nuevo Chimbote 13. 20 km



OBJETIVO N°4

VARIABLE : POTENCIAL URBANOS



La v
inter

La vi
no co
luego
la zon
une
reside
invas
delinc
educ
llama
cultu

La vi
Reha

En Chimbote y Nuevo Chimbote, existen ejes viales de gran importancia los cuales clasificados por

CAPITULO

IV

- 4.1. DISCUSIÓN DE RESULTADOS**
- 4.2. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**
- 4.3. PROPUESTA**

4.1. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

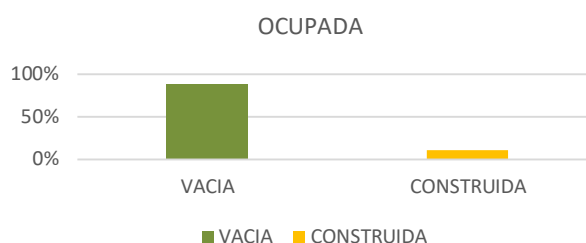
DISCUSIÓN DE RESULTADOS

INDICADOR	<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 1</u>
CRECIMIENTO URBANO	<p>Determinar los procesos evolutivos de la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote</p> <p>El crecimiento urbano se originó debido a la demanda de viviendas, entonces se usó parte del terreno de la vía expresa para ser ocupado como vivienda, comercio, otros usos (depósitos).</p>
PLANES URBANOS	<p>El seísmo ocurrido el treinta y uno del año 70, inicio CRYRZA. Plan vial propuesto elaborado fue hecho para que en un periodo de 20 años pueda ejecutarse.</p> <p>Debido al crecimiento desordenado de la ciudad, y descubrimiento de una zona arqueológica al finalizar el recorrido de la vía. Originó la modificación de los planos por la variación del recorrido de la vía:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En 1975 el plano fue pensado y realizado después del terremoto de 1970. • En el 2000 sigue manteniendo su forma lineal, pero con la curva más pronunciada. • 2008: aún mantiene su forma lineal, que alinea la ciudad. Con una mejora que es hacia arriba de la ciudad • 2012-2021: es el último plan vial que si tiene en cuenta la zona arqueológica, de la Huaca “ Pampa Blanca” que ninguno de los anteriores proyectos, tenía en cuenta

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

INDICADOR	<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 2</u> Analizar la situación actual del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote.																										
USOS DE SUELO	<p>Se determinó que de las 13.49 Has., que es el área de la vía expresa. El uso predominante es residencial, con un total de 9.20 Has. que equivale al 96 %del área total, además existe un 2 Has del área industrial total, con un 0.5 Has en vivienda taller, 0.3 Has en educación , 0.24 Has referente a comercio, 0.4 Has en parque en todo el área , 0.2 Has en otros usos. Recreación, salud, vivienda</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <caption>Datos del gráfico de usos de suelo</caption> <thead> <tr> <th>Uso</th> <th>Área (Has)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>COMERCIO</td><td>0.24</td></tr> <tr><td>EDUCACION</td><td>0.3</td></tr> <tr><td>INDUSTRIA</td><td>2</td></tr> <tr><td>INSTITUCIONAL</td><td>0.1</td></tr> <tr><td>OU</td><td>.2</td></tr> <tr><td>PARQUE</td><td>0.4</td></tr> <tr><td>RECREACION</td><td>.2</td></tr> <tr><td>SALUD</td><td>0.15</td></tr> <tr><td>VIV TALLER</td><td>0.5</td></tr> <tr><td>VIVIENDA</td><td>9.24</td></tr> <tr><td>VIV COMER</td><td>0.18</td></tr> <tr><td>VACIO</td><td>0.02</td></tr> </tbody> </table> </div> <p>comercio y lotes vacios suman un total de .65 Has.</p> <p>En conclusión se puede observar que el uso a destacar es el residencial (vivienda), el cual se generó debido a invasiones, lo que produjo un crecimiento desordenado en la ciudad de Chimbote.</p>	Uso	Área (Has)	COMERCIO	0.24	EDUCACION	0.3	INDUSTRIA	2	INSTITUCIONAL	0.1	OU	.2	PARQUE	0.4	RECREACION	.2	SALUD	0.15	VIV TALLER	0.5	VIVIENDA	9.24	VIV COMER	0.18	VACIO	0.02
Uso	Área (Has)																										
COMERCIO	0.24																										
EDUCACION	0.3																										
INDUSTRIA	2																										
INSTITUCIONAL	0.1																										
OU	.2																										
PARQUE	0.4																										
RECREACION	.2																										
SALUD	0.15																										
VIV TALLER	0.5																										
VIVIENDA	9.24																										
VIV COMER	0.18																										
VACIO	0.02																										
EDIFICACIONES	<p>El crecimiento desordenado origino la consolidación en la ciudad de Chimbote, con un total de 1.60 km invadida siendo un 11% en cambio en Nuevo Chimbote junto con la zona Ecológica tenemos un 13.2 Has que comprende el 89 %.</p>																										

Las viviendas se encuentran construidas con materiales nobles como ladrillo y tiene una altura máxima de 4 pisos.



Dentro de estas edificaciones tenemos como contexto a las universidades como son: la Universidad del Santa, Universidad San Pedro y la Universidad Cesar Vallejo, que necesitan ser potencializados.

En términos generales el área de la vía expresa no ha sido construido del todo, solo en Chimbote se ha consolidado asentamientos humanos. Pero en Nuevo Chimbote se observó que se ha mantenido el área sin construir.

Las cuales ha sufrido de constantes amenazas de invasiones, que fueron solucionados a tiempo.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 3</u>	
INDICADOR	Determinar el impacto que ha generado en el sistema vial actual, no consolidar la vía rápida - Chimbote.
SISTEMA VIAL	Planteamiento vía expresa respondía a una necesidad básica de comunicar de manera más rápida y directa la zona urbana de Chimbote con el distrito de Nvo Chimbote el cual se encontraba en proceso de consolidación, pero

conforme los años pasaron se fueron consolidando otras vías como la av Enrique Meiggs y la av. José Pardo, y en base a estas el sistema vial de la ciudad se empezó a desarrollar, aunque con ciertas deficiencias y problemas producto del crecimiento del parque automotor.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

INDICADOR	<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 4</u>
UBICACIÓN	<p>Determinar cuáles son los beneficios urbanos actuales de la proyectada vía expresa, con el fin de aprovecharlas en beneficio de la ciudad.</p> <p>El área proyectada a la vía expresa tiene la particularidad de cruzar la ciudad de este a oeste y viceversa, partiendo del área urbana, luego cruzar por una zona ecológica y luego incrustarse nuevamente dentro de la ciudad.</p> <p>En términos generales, se ha precisado que la ubicación del área en el sector de nuevo Chimbote presenta características favorables, para la implementación de nuevos usos que permitan integrarse de manera óptima con el entorno urbano</p>
ACCESIBILIDAD VIAL	<p>La accesibilidad de la ciudad hacia esta gran franja de terreno es de manera clara y <u>optima</u> ya que se encuentra dentro de ella, además de esto se puede conectar de manera rápida el terreno con la carretera panamericana para tener una salida de la ciudad de manera rápida</p>

VOCACIONES URBANAS

Se ha identificado durante los 14.80 km de recorrido distintas vocaciones urbanas: **RESIDENCIAL, COMERCIAL, INDUSTRIAL, ECOLOGICO, SALUD, EDUCACION, ARQUEOLOGICO**; los cuales se encuentran bien definidos y consolidados; esto influirá de gran manera para la consolidación del entorno y del terreno proyectado a la vía expresa

4.2. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

OBJETIVOS ESPECIFICOS

Objetivo N° 01: Determinar cómo y porque ha evolucionado la proyectada vía rápida en Chimbote

Proyecto vía expresa dentro del Plan Director de 1975 presagiaba la creación de un nuevo sistema vial importante para la ciudad, el cual iba a contrarrestar los problemas más significativos de aquella época(accidentes, congestión vehicular, etc) pero esto se vio interrumpido por ciertos acontecimientos negativos que transformaron físicamente el lugar.

Básicamente estas transformaciones físicas se manifestaron espontáneamente principalmente por la incapacidad de las gestiones Municipales para efectuar una correcta administración de esta gran franja que era parte de un sistema vial planificado para la ciudad.

Agregando que el crecimiento urbano acelerado de origen informal e improvisado provoco la ocupación de terceros en zonas inmediatas al casco urbano, los cuales transformaron el lugar en base a sus necesidades; aunque el tramo de nuevo Chimbote aún se mantiene intacto y sin ningún tipo de intervención.

OBJETIVO N° 02. Analizar la situación actual del área destinada a la proyectada vía rápida en Chimbote.

Mediante desarrollo la investigación se obtuvieron los siguientes datos:

- **Área Vacía:** 13.2 Has que comprende el 89 %

- **Área Ocupada:** 1.60 km que comprende 11 %

Con esto queda demostrado que la franja de terreno proyectada a la vía expresa no ha sufrido mayores transformaciones, salvo el tramo del distrito de Chimbote el cual está ocupado totalmente (1.60 km), y en el que se encuentran distintos usos predominando el RESIDENCIAL

Con respecto a la zona ecológica y el distrito de Nvo Chimbote, el recorrido es de 13.20 km, encontrándose sin ningún tipo de construcciones y en el cual aún se puede lograr impactos favorables para la ciudad, teniendo en cuenta que la ciudad necesita crear nuevos espacios con usos y actividades que generen permanencia en lugar.

OBJETIVO N° 03. Determinar el impacto que ha generado en el sistema vial actual, no consolidar la vía rápida en Chimbote.

Planteamiento en vía expresa propuesto en el plan director de 1975 respondía a una necesidad de aquella época que era conectar de modo más rápido los distritos de Chimbote y Nvo Chimbote (recién se empezaba a consolidar). Conforme pasaron los años las vías primarias que correspondían a las avenidas MEIGGS Y PARDO tomaron un rol de importancia necesario para servir y conectar vialmente la ciudad de Chimbote.

Hoy en día el sistema vial se ha visto desarrollado en base a dos vías importantes (av. Meiggs, av. Pardo)

OBJETIVO N° 04. Determinar el potencial urbano que ofrece la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote

El terreno presenta características favorables desde el punto de vista urbano; con una buena ubicación, dentro de la ciudad y la cual debe ser aprovechada más aun en el tramo de Nvo Chimbote por su importancia dentro de la ciudad y más aún porque se encuentra totalmente vacía, llegando a poder plantear algunos usos de importancia para la Chimbote

La relación del terreno con el entorno se ve definido por sus flujos viales, los cuales han demostrado ser parte fundamental para su integración con el área urbana.

Las vocaciones que se han manifestado en todo el recorrido de esta gran franja (14.8 km) han demostrado ser un elemento fundamental para la implementación de nuevas actividades relacionada a ellos, con el objetivo de potenciar una imagen frente a la ciudad.

RECOMENDACIONES:

OBJETIVO N° 01. Determinar cómo y porque ha evolucionado la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote.

1. Tras identificar la importancia con la que fue concebido el área estudiada y los problemas por la inadecuada gestión urbana y política municipal, lo cual conllevaron a las transformaciones negativas del espacio. Se recomienda que este estudio sea dirigido a las autoridades Municipales, con el fin de lograr concientización y generar que en el tramo de Nuevo Chimbote, el cual se encuentra libre de construcciones, se desarrolle estrategias para mitigar todo tipo de conflicto, asegurando así su permanecía el cual es prescindible para Chimbote.

OBJETIVO N° 02. Analizar la situación actual del área destinada a la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote.

2. Se recomienda potenciar el área con otros usos que ayuden a consolidar la proyectada vía expresa de Chimbote, para la implementación de nuevos usos y actividades más dinámicas que generen un tipo de impacto en la ciudad.

OBJETIVO N° 03. Determinar el impacto que ha generado en el sistema vial actual, no consolidar la vía expresa de la ciudad de Chimbote.

3. Debido a que la propuesta de la vía expresa en la actualidad no tiene mayor relevancia, debido a que han aparecido y/o fortalecido otras redes viales; se

recomiendo plantear nuevos usos dentro de esta gran franja de terreno, que permita beneficiar a la ciudad.

Estos usos deberán ser y/o actividades deberán ser parte fundamental para lograr integrar específicamente en el sector de Nvo Chimbote, el cual se ha visto dividido o fragmentado en dos partes por esta gran franja de terreno vacía.

OBJETIVO N° 04. Determinar el potencial urbano que ofrece la proyectada vía expresa de la ciudad de Chimbote

4. Por la ubicación del terreno, que cruza la ciudad en forma longitudinal se recomienda implementar el entorno con usos compatibles , debido a que esta área es uno de los mejores lugares dentro de la ciudad para la implementación de nuevos usos que permitan integrar el tejido urbano de la ciudad.
5. Se recomienda mejorar las vías locales que permitan una mejor accesibilidad e integración del terreno con el área urbana; ya que parte de estas vías están en mal estado y las que colindan directamente con el área de estudio no se encuentran consolidadas.
6. Se recomienda aprovechar las vocaciones urbanas que presenta todo el recorrido de gran franja de terreno destinada a la vía expresa. Este recorrido pueden ser aprovechado para poderse implementarse equipamientos o tratamientos que permitan potenciar y complementar estos núcleos definidos: **EDUACION, RESIDENCIAL, COMERCIAL, SALUD, ARQUEOLOGICO.**

4.3 PROPUESTA

PROPUESTA : CENTRO CULTURAL – RESIDENCIA ESTUDIANTIL



Cultura, entretenimiento y recreación
confluyen en el eje del vivir bien

AREA : 4.399.36 ML
4,40 KM

LEYENDA

SAUD	
COMERCIO	
OU	
RESIDENCIAL	
RECREACION	
EDUCACION	
VIAS	

EQUIPAMIENTOS

1. Residencia Estudiantil
2. Centro Cultural

TRATAMIENTOS

- | | |
|------------------------|------------------------|
| A. Talleres | G. salas de exposici3n |
| B. Biblioteca | |
| C. Restaurante | |
| D. Cafetin | |
| E. Areas de recreaci3n | |
| F. Auditorio | |

5. BIBLIOGRAFÍA

Plan Director -Tomo IV. (1975). Chimbote.

Abler, R., & Adams, J. S. (1972). *The Geographer's view of the World*, Londres y Englewoods Cliffs, Prentice Hall International Inc.

Ascher, F. (2005). *Ciudades con velocidad y movilidad multiples.*

Bohigas., O. (2004). *Espacio público – Contra la incontinencia Urbana.* En O. Bohigas.. Barcelona: Editorial Electa, 2004.

García Espil, E. (s.f.). *Hacer ciudad. La construcción de la Metrópolis .*

Gehl, J. (1971). *Humanización del espacio urbano.* Editorial Reverté.

GONÇALVES, D. P. (2013). *Movilidad Urbana Sostenible.* PORTUGAL.

Jans, A. M. (s.f.). *Movilidad Urbana: En camino a sistemas de transporte colectivo integrado.*

Torres, G. A. (s.f.). *Forma y Estructura de la Ciudad .*

Valdez, E. A. (2009). *Planeación y Movilidad .*

Vigil, P. A. (2000). *Fundamentos de Planeamiento Urbano – Aspectos Técnicos.,* En P. A. Vigil. lima: Editorial Hozlo S.R.L. Introduccion.

Alexander, Christopher. 1977. *A Pattern Language.* New York: Oxford.

Bruegmann, Robert. 2005. *Sprawl a compact city:* University of Chicago press. USA.

Jacobs, Jane. 1985. *Cities and the Wealth of Nations: Principles of Economic Life.* Random House.

Jacobs, Jane. 1992. *The Death and Life of Great American Cities:* Vintage Books.

Koolhaas, Rem; Boheri, Stefano. "Mutaciones". Rem Koolhaas, Harvard project on the city, Stefano Boeri and multiplicity, Sanford Kwinter, Nadia Tazi, Hans Ulrich Obrist Publicado ACTAR arc en rêve centre d'architecture. EU.

Kostof, Spiro. 1992. *The City Assembled: The Elements of Urban Form through History*: Bulfinch Press

Kostof, Spiro. 1994. *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings through History*: Bulfinch Press.

Krier, Rob. 1975. *Urban Space*. New York: Rizzoli.

Lynch, Kevin, 1960. *Image of the City*. Cambridge, Mass: The MIT Press.

Nasar, Jack. 1998. *The evaluative image of the city*: Sage publications, Inc. USA.

Sitte, Camilo, Collins, George R., Collins, Ch. 1986. "Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning".

Este artículo corresponde a la exposición del Sr. Ascher durante la I Bienal Internacional de Arquitectura de Rotterdam el año 2003, cuyo tema fue la *movilidad*. Traducción al castellano de Monika Dockendorff y Fernando Pérez Villalón.

Bienal Internacional de Arquitectura de Rotterdam, mayo de 2003.

ANEXOS

	ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS	Código : F06-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
--	--	---

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:

“Análisis de los factores urbanos que han propiciado la falta de consolidación de la proyectada Vía Expresa de Chimbote”, del (de la) estudiante **Liliana Georgina Gamonal Chauca**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **17 %** 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, 11 de Febrero de 2019**

Firma

MSc. Arq. Juan César Israel Romero Alamo

Nombres y Apellidos del (de la) Docente

DNI: **45627561**



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:

Diliana Georgina Gamonal Echevarría

INFORME TITULADO:

Análisis de los factores urbanos que han propiciado la falta de consolidación de la proyectada vía expresa de Chimbote.

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

ARQUITECTO

SUSTENTADO EN FECHA:

03 de Agosto 2018

NOTA O MENCIÓN:

15 (Quince)


FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN



FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICATION ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: (solo los datos del que autoriza)

Gamonal Chauca Liliana Georgina
D.N.I. : 70300592
Domicilio : Prolg. Leoncio Prado M2.6 LT35 - Miraflores Bajo
Teléfono : Fijo : Móvil : 969 848434
E-mail : gil_lgc@hotmail.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:

Gamonal Chauca Liliana Georgina

Título de la tesis:

"Análisis de los factores urbanos que han provocado la falta de consolidación de la proyectada vía expresa de Chimbote"

Año de publicación :

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 : 08/02/19