



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

“Impacto urbano de los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz”

PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO

“Terminal terrestre interprovincial para Huaraz”

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

AUTOR:

MOZOMBITE DOMINGUEZ JONATHAN GABRIEL

ASESOR:

ARQ. CARBAJAL FLORES DAVID

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

ARQUITECTURA

CHIMBOTE - PERÚ

2018

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

JONATHAN GABRIEL HOZOMBITE DOMINGUEZ

cuyo título es:

"IMPACTO URBANO DE LOS TERMINALES TERRESTRES
INTERPROVINCIALES EN LA CIUDAD DE HUARAZ"

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

14 (Número) CATORCE (Letras).

Chimbote 04 de AGOSTO de 2018.



ARQ. DAVID CARBAJAL FLORES
PRESIDENTE



ARQ. FIGUERES CASTILLO GIANCARLO
SECRETARIO



ARQ. ISABEL ROMERO ALARIO
VOCAL

DEDICATORIA

A:

Mi padre Mayer Mozombite Sangama

Mi madre Darcey Dominguez Castañeda

Mi hermano Christian Mayer Mozombite Dominguez

Mi hermana Karen Darcey Mozombite Dominguez

Mi hermana Susana Romina Mozombite Dominguez

Mi enamorada Brenda Baca Coisffman

AGRADECIMIENTO

A:

Dios que gracias a su bendición pude ir pasando cada obstáculo durante mi vida, y por darme el amor de muchas personas.

Mi padre Mayer Mozombite Sangama por el amor incondicional que me brinda y por su apoyo moral durante el tiempo de mi formación profesional, y por facilitarme lo que necesitaba como estudiante.

Mi madre Darcey Dominguez Castañeda por el amor de madre que nunca me faltó y por su esfuerzo en darme lo que necesitaba.

Mi hermano Christian Mayer Mozombite Dominguez por aconsejarme incansablemente, ya que él me hizo cambiar de pensar y decidirme a estudiar esta hermosa profesión.

Mi enamorada Brenda Baca Coisffman por su amor y ser quien estuvo en los momentos que necesitaba una llamada de atención y los ánimos que siempre me dio.

Mi amigo Miguel Valle Simpalo que fue también un gran apoyo en muchos momentos de mi formación profesional.

Mi amiga Jezzmi Cruz Castañeda por el apoyo incondicional.

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, **JONATHAN GABRIEL MOZOMBITE DOMINGUEZ** con DNI N°**43637549**, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de **ARQUITECTURA**, Escuela de **ARQUITECTURA**, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

Asimismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis son auténticos y veraces.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Chimbote, agosto, del 2018

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jonathan Gabriel Mozombite Dominguez', written in a cursive style.

PRESENTACIÓN

Tomando en consideración la importancia de los terminales terrestres interprovinciales como elementos de integración para garantizar la eficiencia de la función del transporte, la presente investigación pretende desarrollar un análisis urbano arquitectónico para evaluar el impacto que han generado los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz.

Es importante señalar el intercambio modal que se desarrolla en estos terminales terrestres interprovinciales, atendiendo así las necesidades de comunicación y distribución en el tráfico de pasajeros, pero existe una inapropiada adaptación de la infraestructura con su entorno y un inadecuado manejo de la complejidad de los procesos que en ellos se desarrollan.

La ciudad de Huaraz tiene una topografía accidentada y muchas de las veces, debe ajustarse el diseño, y no a la inversa. “Las estructuras que implican los sistemas de transporte son cada vez más complejas, para hacer frente a las demandas de los pasajeros y los transportistas. En este tipo de obras, es vital el equilibrio entre funcionalidad y estética, y debe existir un amplio margen para la experimentación en términos de diseño”. (Collis, 2003)

En consecuencia, la ciudad de Huaraz cuenta con características únicas y especiales en cuanto a su estructura urbana, y en esta investigación se evaluará como los terminales existentes se comportan frente a ellos, y cuál es el impacto urbano que ha generado en la ciudad.

ÍNDICE

CARÁTULA	I
DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTO	IV
PRESENTACIÓN	VI
ÍNDICE	VII
RESUMEN	XI
ABSTRACT.....	XII
CAPITULO I.....	13
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	13
1.1. DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	14
1.1.1. LOCALIZACIÓN O IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.	15
1.1.2. DIMENSIONES Y MANIFESTACIONES DE LA PROBLEMÁTICA.....	15
1.1.3. TENDENCIAS (DE LOS CONFLICTOS DESCRITOS).....	16
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN:	
IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	17
1.2.1. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN: PREGUNTA PRINCIPAL – ESPECIFICO	17
1.2.2. OBJETIVO GENÉRICO Y ESPECÍFICOS:	17
1.2.3. MATRIZ DE CORRESPONDENCIA (PREGUNTAS Y OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN)	18
1.2.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.	18
1.2.5. RELEVANCIA.....	19
1.2.6. CONTRIBUCIÓN.	19
1.3. EL OBJETO DE INVESTIGACIÓN.....	19
1.3.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA.	19
1.3.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	19

1.3.3. DELIMITACIÓN TEMPORAL	19
1.3.4. ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN.	19
CAPITULO II	20
MARCO TEÓRICO	20
2.1. MARCO CONTEXTUAL	22
2.1.1. <i>Espacial</i>	22
2.1.2. <i>Temporal</i>	31
2.1.3. <i>Simbólico</i>	35
2.1.3.2. <i>Progreso</i>	35
2.2. MARCO CONCEPTUAL	37
2.2.1. <i>Impacto</i>	37
2.2.2. TERMINAL TERRESTRE	37
2.2.3. DEMANDA DE TRANSPORTE	38
2.2.4. OFERTA DE TRANSPORTE	39
2.2.5. ESTRUCTURA URBANA	39
2.3. MARCO REFERENCIAL.....	41
2.3.1. ESTUDIO PARA DEFINIR LAS CONDICIONES MÍNIMAS PARA TERMINALES TERRESTRES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL REGULAR DE PASAJEROS	41
2.3.2. FLUJOS PEATONALES DENTRO DE INFRAESTRUCTURAS CONSECUTIVAS: CONCEPTOS Y MODELOS	42
2.3.3. APLICACIÓN DEL MANUAL DE CAPACIDAD DE CARRETERAS (HCM) VERSIÓN 2000, PARA LA EVALUACIÓN DEL NIVEL DE SERVICIO DE CARRETERAS DE DOS CARRILES”	42
2.3.4. SUPERVISIÓN DE LA DEFINICIÓN DE CALIDAD DEL SERVICIO Y SUS TIPOS DE MEDICIÓN	42
2.3.5. “MANEJO SUSTENTABLE DEL SITIO EN PROYECTOS DE ARQUITECTURA; CRITERIOS Y ESTRATEGIAS DE DISEÑO”	42

2.3.6. “ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD URBANA ESPACIO, MEDIO AMBIENTE Y EQUIDAD”	43
2.3.7. “LA HUMANIZACIÓN DE LA ARQUITECTURA”	43
2.3.8. “CONFORT ACÚSTICO EN LA ARQUITECTURA”	43
2.4. BASE TEÓRICA	44
2.4.1. TEORÍA GENERAL DE SISTEMAS	44
2.4.3. TEORÍA DE LOCALIZACIÓN:	47
2.4.3.4. TEORÍA DE LA HABITABILIDAD	49
2.5. MARCO NORMATIVO	52
2.5.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ:	52
2.5.2. LEY GENERAL DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE (LEY 27181)	53
2.5.3. REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE (D.S. 017 – 2009 – MTC)	55
2.5.4. LEY ORGÁNICA DE MUNICIPALIDADES	58
2.5.5. REGLAMENTO DE ESTÁNDARES NACIONALES DE CALIDAD AMBIENTAL PARA RUIDO	58
CAPITULO III	61
MARCO METODOLOGICO	61
3.1. MATRIZ DE CORRESPONDENCIA: PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN – HIPÓTESIS – VARIABLES – INDICADORES	62
3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN:	66
3.2.1. <i>Investigación analítica.</i>	66
3.2.2. <i>Investigación propositiva.</i>	66
3.2.3. <i>Investigación bibliográfica.</i>	66
3.3. ESCENARIO DE ESTUDIO:	66
3.4. IDENTIFICACIÓN DE LA MUESTRA. UNIDADES TEMÁTICAS	67

FICHAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	70
VARIABLE: IMPACTO URBANO	70
VARIABLE: OFERTA Y DEMANDA	79
VARIABLE: ESTANDAR NORMATIVO URBANO ARQUITECTÓNICO	91
VARIABLE: ESTRUCTURA URBANA	101
CAPITULO IV.....	106
RESULTADOS – DISCUSIÓN DE RESULTADOS – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	106
CAPITULO V.....	115
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	115
ANEXOS	120

RESUMEN

El presente estudio se ha realizado con el propósito de evaluar los terminales terrestres interprovinciales para ver si contribuye al desarrollo de la ciudad de Huaraz, debido a que los terminales terrestres siempre han generado un impacto urbano negativo en las ciudades que las situaron dentro de su área urbana central; ya que provoca congestión vehicular, comercio ambulatorio informal, delincuencia, etc.

Por lo cual nos planteamos como objetivo general, “Identificar, describir y analizar el impacto urbano que generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz.

Mediante la interpretación de la información recogida se logró determinar que era importante contar con información de indicadores para el análisis de distintos tipos de dimensiones sea urbano, ambiental, físico espacial y arquitectónico.

PALABRAS CLAVE

Impacto urbano, Ambiental, Físico Espacial y Arquitectónico

ABSTRACT

The present study has been carried out with the objective of evaluating interprovincial terrestrial terminals for the development of the city of Huaraz, the terrestrial devices in the area of its central urban area; since it causes traffic congestion, informal ambulatory trade, delinquency, etc.

For what we propose as a general objective, "Identify, describe and analyze the urban impact generated by interprovincial land terminals in the city of Huaraz.

By interpreting the information collected and it has been determined that it is important to have information on indicators for the analysis of types of urban sea, environmental, spatial and architectural sizes.

KEYWORDS

Urban, Environmental, Space and Architectural Impact

CAPITULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción de la problemática

Teniendo en cuenta que en la ciudad de Huaraz se recibe cantidades considerables de turistas de nuestro país como también extranjeros, la desventaja de esta ciudad en comparación con las diferentes ciudades del Perú es que hay un problema de transporte gracias a la desintegración de terminales terrestres interprovinciales en toda la ciudad; que en su mayoría no cumplen con las condiciones de seguridad y salud obligatorias; siendo el estándar de este servicio defectuoso y que genera en conjunto un comercio exagerado de pacientes, el crimen y el caos de transporte, son problemas que desfavorecen el perfil de la ciudad.

El desarrollo acelerado de la ciudad de Huaraz ha generado un grado asociado de demanda excesiva de área urbana para las funciones de transporte y sus servicios complementarios. Este método tiende a tener un efecto adverso sobre la abstracción y la distribución de carreteras, saturando las áreas centrales e infligiendo la introducción de agencias de transporte informales.

El problema con los terminales terrestres interprovinciales es permanente, ya que no se ha logrado una respuesta para la ordenación del vehículo que beneficie a los habitantes y turistas. se conocen treinta y cuatro corporaciones de transporte de viajeros, de esas veinte a nacionales y catorce regionales, en línea con los estudios de campo. El transporte interprovincial de ámbito nacional se completa principalmente a las ciudades de capital nacional y Trujillo, mientras que los viajes de alcance regional se completan a las provincias de la zona de los Conchucos (Huari, Piscobamba, Poma bamba, San Luis), Bolognesi, La Santa, etc. sobre las instalaciones de las corporaciones de transporte, solo dos corporaciones tienen locales, que brindan las comodidades que los usuarios necesitan, aun así, necesitan problemas útiles. Por el contrario, veintiséis empresas han alquilado locales y vi corporaciones no tienen locales, malos tratos únicamente paradas informales para la venta de sus pasajes, adicionalmente porque la salida y desembarco de pasajeros, entrando a ocupar en la mayor parte del tiempo las vías públicas generales. La desventaja de no contar con un título terciario interprovincial asociado influye de manera conjunta en la economía de la provincia ya que Huaraz incorpora un tipo de atracción turística, natural e histórica que es negativamente atormentada por no contar con una terminal terrestre interprovincial singular con área de análisis urbanístico.

1.1.1. Localización o identificación de la problemática.

Impacto urbano de los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz

1.1.2. Dimensiones y manifestaciones de la problemática

Urbano:

La ciudad de Huaraz vive un constante cambio y crecimiento urbano como cualquier ciudad, el problema son los terminales terrestres que están situándose en medio del área urbana y consigo el comercio complementario para estos terminales, generando que en la ciudad exista demasiada área urbana destinada al servicio del transporte, repercutiendo en el orden espacial y vial de la ciudad dañando la imagen urbana.

Ambiental:

El pueblo de Huaraz vive para continuar con la reforma y el crecimiento concreto como varias ciudades, el asunto es que los terminales terrestres que operan en medio del área urbana y que obtienen el comercio móvil complementario para estos terminales, se están generando dentro de la ciudad. Hay un área del área urbana destinada al servicio de transporte, moviendo el orden espacial y vial de la ciudad, dañando el perfil urbano.

Físico espacial:

Los terminales terrestres que se ubican en Huaraz se encuentran centralizados en el área urbana, generando que los buses interprovinciales que se dirigen a dichos terminales tengan que circular en las calles céntricas de la ciudad, poniendo en peligro la vida de los peatones a causa de estos buses, así también la posibilidad de contraer enfermedades en la piel por la emisión de las sustancias químicas como los aceites para carros u otras cosas, o hasta incluso sordera por los fuertes ruidos emitidos por estos mismos buses. Del mismo modo la circulación de los vehículos menores tales como los automóviles o los vehículos que prestan el servicio de turismo a la zona, se ven afectados por el congestionamiento vehicular generado por las maniobras realizadas por los buses al instante de ingresar o salir de sus terminales terrestres. La ubicación de estos terminales terrestres en la zona urbana de Huaraz es en la parte central, también es causante de que los usos de suelo en

estas zonas tengan más demanda para fines del transporte y mantenimiento del mismo, desordenando a la ciudad y degradando la imagen urbana.

Arquitectónico:

Los terminales terrestres ubicados en Huaraz tienen áreas de terrenos poco amplias, en donde su área construida es limitada para los ambientes requeridos para prestar el servicio de este tipo de transporte, aun así, estos terminales prestan los servicios en donde varios de los ambientes cumplen distintas funciones, en algunos casos el área de espera es prácticamente el área de embarque y desembarque de pasajeros, la circulación dentro de estos terminales en casi un 90 % no tienen alguna señalización poniendo en riesgo a los usuarios, o simplemente que los ambientes son forzados, en el sentido de que los ambientes son utilizados para determinada función sin tener las condiciones que garanticen las comodidades o el confort respectivo que requieren los usuarios.

1.1.3. Tendencias (de los conflictos descritos)

- Tendencia a que los usuarios tengan que realizar el uso del servicio en condiciones inapropiadas, estando expuestos a contraer enfermedades producidas por el contacto directo o indirecto a los mobiliarios o servicios del establecimiento que no tienen un mantenimiento adecuado, como también están expuestos a sufrir algún accidente dentro del terminal por no tener los ambientes y la señalización adecuada para brindar un servicio de buena calidad.
- Tendencia a provocar alteraciones en la zonificación de la ciudad, saturando la zona central del área urbana con predios destinados al servicio de transporte y sus usos complementarios, provocando desorden en la zonificación de la ciudad.
- Tendencia a causar caos vehicular en distintas zonas céntricas del área urbana, haciendo que el tránsito de los vehículos menores como los autos, combis, etc. Se realice más lento y accidentado, produciendo malestar en la población al momento de trasladarse hacia la parte central de Huaraz.

1.2. Formulación del problema de investigación: Identificación del problema.

Impacto urbano de los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz.

1.2.1. Preguntas de investigación: pregunta principal – específico

1.2.1.1. Pregunta principal:

- **¿Qué impacto urbano generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz?**

1.2.1.2. Preguntas específicas:

- ¿Cuál es la relación entre la oferta y la demanda del servicio de transporte interprovincial de la ciudad de Huaraz?
- ¿Cuál es el estándar normativo urbano arquitectónico que tienen los terminales terrestres de la ciudad de Huaraz?
- ¿Cómo es la estructura urbana de la ciudad de Huaraz?

1.2.2. Objetivo genérico y específicos:

1.2.2.1. Objetivo principal:

- **Identificar, describir y analizar el impacto urbano que generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz.**

1.2.2.2. Objetivos específicos:

- Identificar y describir la relación entre la oferta y la demanda del servicio de transporte interprovincial de la ciudad de Huaraz.
- Describir y analizar los estándares normativos urbanos y arquitectónicos que tienen los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad de Huaraz.
- Describir y diagnosticar la estructura urbana de la ciudad de Huaraz.

1.2.3. Matriz de correspondencia (preguntas y objetivos de investigación)

IMPACTO URBANO DE LOS TERMINALES TERRESTRES INTERPROVINCIALES EN LA CIUDAD DE HUARAZ	
PREGUNTA PRINCIPAL	OBJETIVO PRINCIPAL
¿Qué impacto urbano generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz?	Identificar, describir y analizar el impacto urbano que generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz.
PREGUNTAS ESPECÍFICAS	OBJETIVOS ESPECÍFICAS
¿Cuál es la relación entre la oferta y la demanda del servicio de transporte interprovincial de la ciudad de Huaraz?	Identificar y describir la relación entre la oferta y la demanda del servicio de transporte interprovincial de la ciudad de Huaraz.
¿Cuál es el estándar normativo urbano arquitectónico que tienen los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad de Huaraz?	Describir y analizar los estándares normativos urbanos y arquitectónicos que tienen los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad de Huaraz.
¿Cómo es la estructura urbana de la ciudad de Huaraz?	Describir y diagnosticar la estructura urbana de la ciudad de Huaraz.

Fuente: Elaboración propia
(mayo-2015)

1.2.4. Justificación de la investigación.

En estos tiempos se ven muchas ciudades que presentan caos vehicular y molestias en su población a causa de terminales terrestres interprovinciales, que se suponen deben de tener una adecuada calidad de servicio, a favor del bienestar de los usuarios según lo estipulado en el Reglamento Nacional de administración de transportes sección primera, Título Preliminar, Disposiciones generales, artículo 3 – Definiciones, pero por el contrario están presentando problemas, afectando al área urbana con el congestionamiento vehicular, ruido, suciedad, entre otros, por tal motivo es necesario saber o conocer el impacto que estos han generado en la ciudad de Huaraz, si es positivo o negativo, poder tomar medidas de mitigación o dar solución a un problema que se va emergiendo día con día.

1.2.5. Relevancia.

Una vez se realice el estudio de las condicionantes urbanas y arquitectónicas con el propósito de implementar un terminal terrestre para el uso de pobladores como turistas que llegan y salen de la ciudad de Huaraz, será de gran importancia para tener en cuenta los distintos factores, condicionantes, sistemas constructivos, y tendencias lo cual implicaría que tenga un mejor emplazamiento urbano en la ciudad.

1.2.6. Contribución.

En busca de soluciones a los problemas ya mencionados es para lo que se realiza esta investigación, el cual les brindará respuestas o posibles alternativas de solución y para que el servicio brindado por este tipo de transporte sea de mejor calidad dentro del área urbana.

1.3. El objeto de investigación.

1.3.1. Delimitación temática.

La siguiente investigación tendrá como delimitación temática impactos urbanos, estándares normativos, relación entre oferta y demanda y estructura urbana de la ciudad de Huaraz.

1.3.2. Delimitación espacial.

Se tomará como lugar de muestra al departamento de Ancash, Prov. De Huaraz, Huaraz como ciudad.

1.3.3. Delimitación temporal.

Huaraz en el 2015.

1.3.4. Alcances de la investigación.

El trabajo de investigación científica será descriptivo porque el problema propuesto se redactará paso a paso demostrando y señalando las características de cada uno de los temas a tratar, teniendo como objetivo establecer la localización y programación arquitectónica más adecuada para el terminal terrestre interprovincial de la ciudad de Huaraz.

CAPITULO II

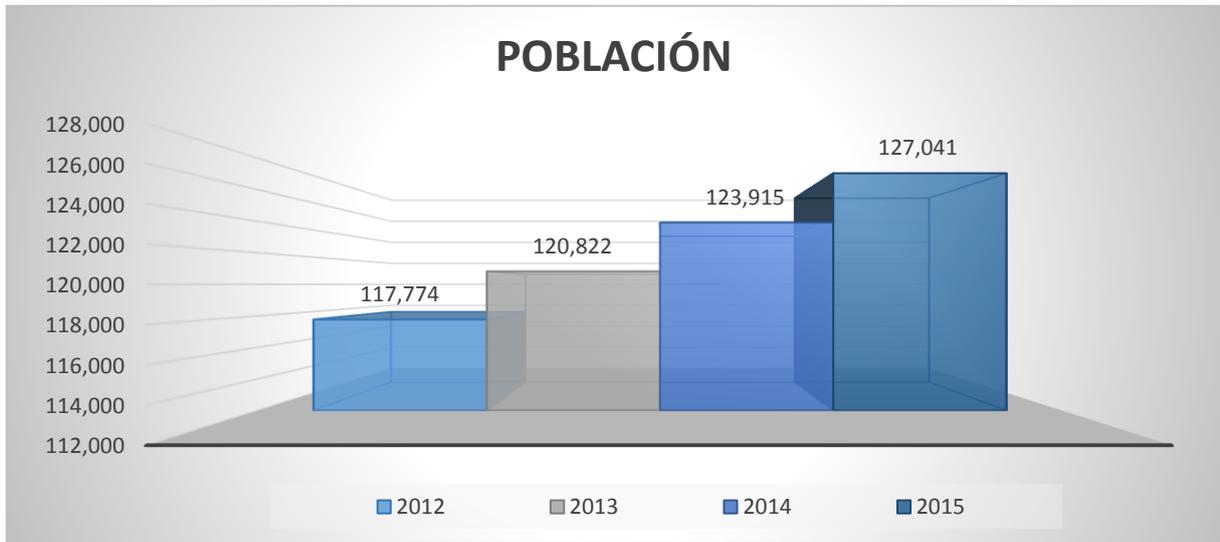
MARCO TEÓRICO

"IMPACTO URBANO DE LOS TERMINALES TERRESTRES INTERPROVINCIALES EN LA CIUDAD DE HUARAZ"								
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN	MARCO TEÓRICO						
		Marco Contextual			Marco Conceptual	Marco referencial	Base teórica	Marco normativo
		Esp.	Tem	Simb.				
Pregunta principal	Objetivo principal	Descripción de la ciudad de Huaraz	Al 2015	Modernidad	Impacto	Terminal terrestre	<p>"Estudio para establecer los requisitos técnicos mínimos para terminales terrestres del servicio de transporte interprovincial regular de pasajeros" Autor: Mincetur - Septiembre 2009</p> <p>"Flujos peatonales en infraestructuras continuas: Marco conceptual y modelos representativos" "Revista virtual de la universidad Católica Del Norte" (Colombia) autor: Ing. Fredy Alberto Guio Burgos – 2009</p> <p>Tesis "Aplicación del manual de capacidad de carreteras (HCM) versión 2000, para la evaluación del nivel de servicio de carreteras de dos carriles" Autor: Raúl Iván Palma Álvarez</p> <p>"Revisión del concepto de calidad del servicio y sus modelos de medición" "INNOVAR. Revista de ciencias administrativas y sociales" (Colombia) Autor: Profesor Edison Jair Duque Oliva</p> <p>"Manejo sustentable del sitio en proyecto de arquitectura; criterios y estrategias de diseño". Revista "Quivera" de la Universidad Autónoma del estado de México (México) Autores: Silverio Hernández Moreno, David Delgado Hernández</p> <p>Libro "Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad". Autor: Eduardo Alcántara Vasconcellos.</p> <p>"La humanización de la arquitectura" Autor: Arq. Alvar Aalto</p> <p>"Confort acústico" Autor: Instituto de seguridad y salud laboral.</p>	
¿Qué impacto urbano generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz?	Identificar, describir y analizar el impacto urbano que generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz.							
Preguntas específicas	Objetivos específicos							
¿Cuál es la relación entre la oferta y la demanda del servicio de transporte interprovincial de la ciudad de Huaraz?	Identificar y describir la relación entre la oferta y la demanda del servicio de transporte interprovincial de la ciudad de Huaraz.							
¿Cuál es el estándar normativo urbano arquitectónico que tienen los terminales terrestres de la ciudad de Huaraz?	Describir y analizar los estándares normativos urbanos y arquitectónicos que tienen los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad de Huaraz.							
¿Cómo la estructura urbana de la ciudad de Huaraz?	Describir y diagnosticar la estructura urbana de la ciudad de Huaraz.			Orden	Estándares normativos			
				Integración	Estructura urbana		<p>Teoría de sistemas</p> <p>Teoría de localización</p> <p>Teoría de la Habitabilidad</p>	

Fuente: Elaboración propia (mayo-2015)

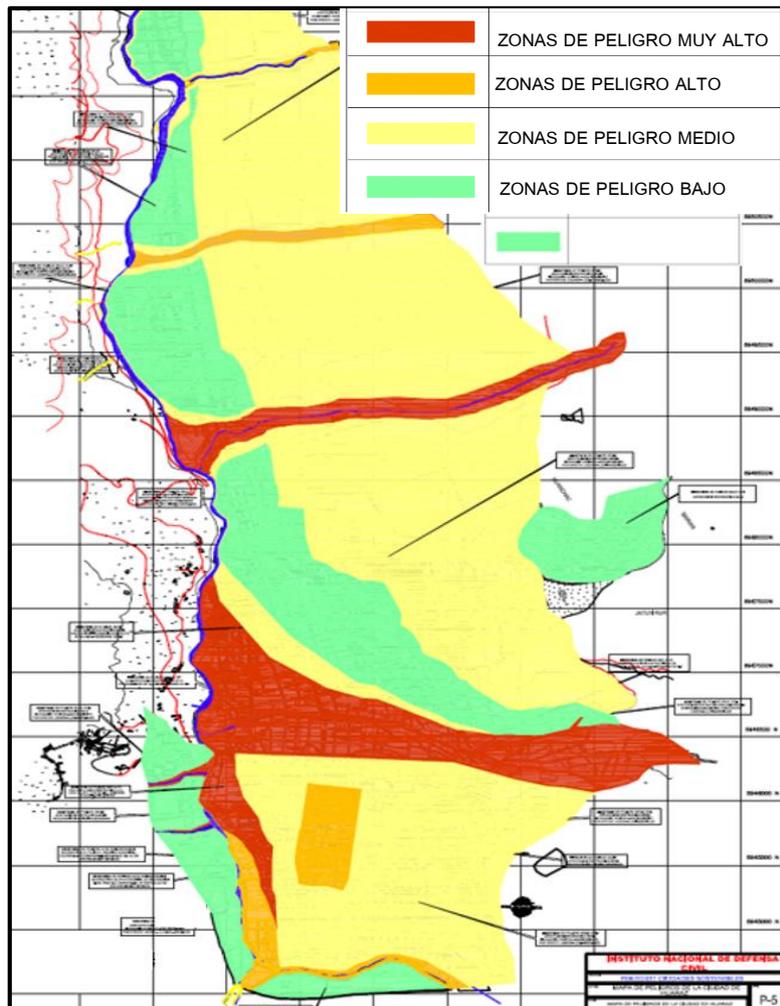
2.1.1.4. Población

Gráfica N° 1: Crecimiento poblacional en la ciudad de Huaraz



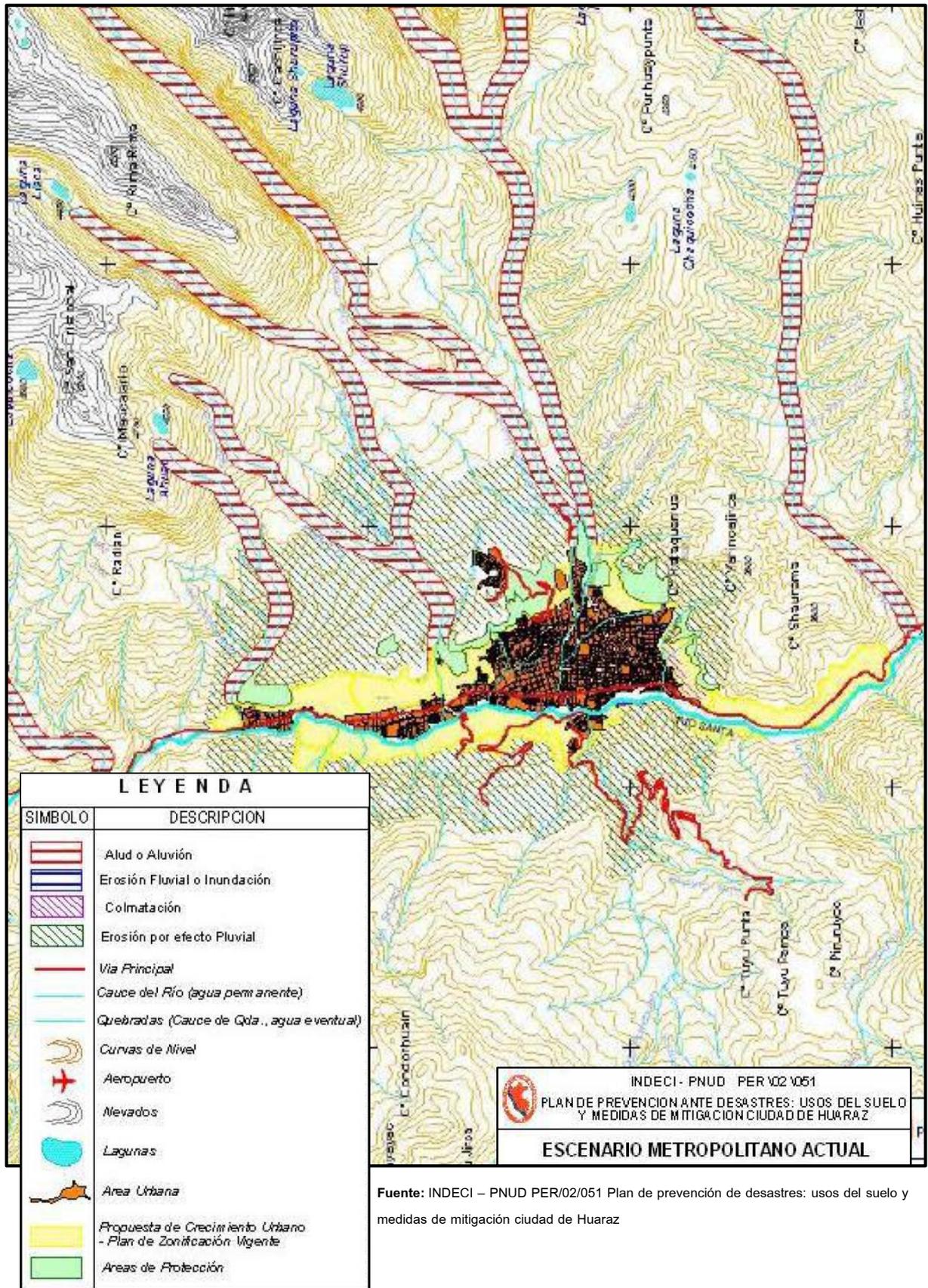
Elaboración propia Fuente: Según el INEI (2015) la población de la ciudad de Huaraz es de 127 041 habitantes.

2.1.1.5. Lámina N° 6: Mapa de peligros de la ciudad de Huaraz

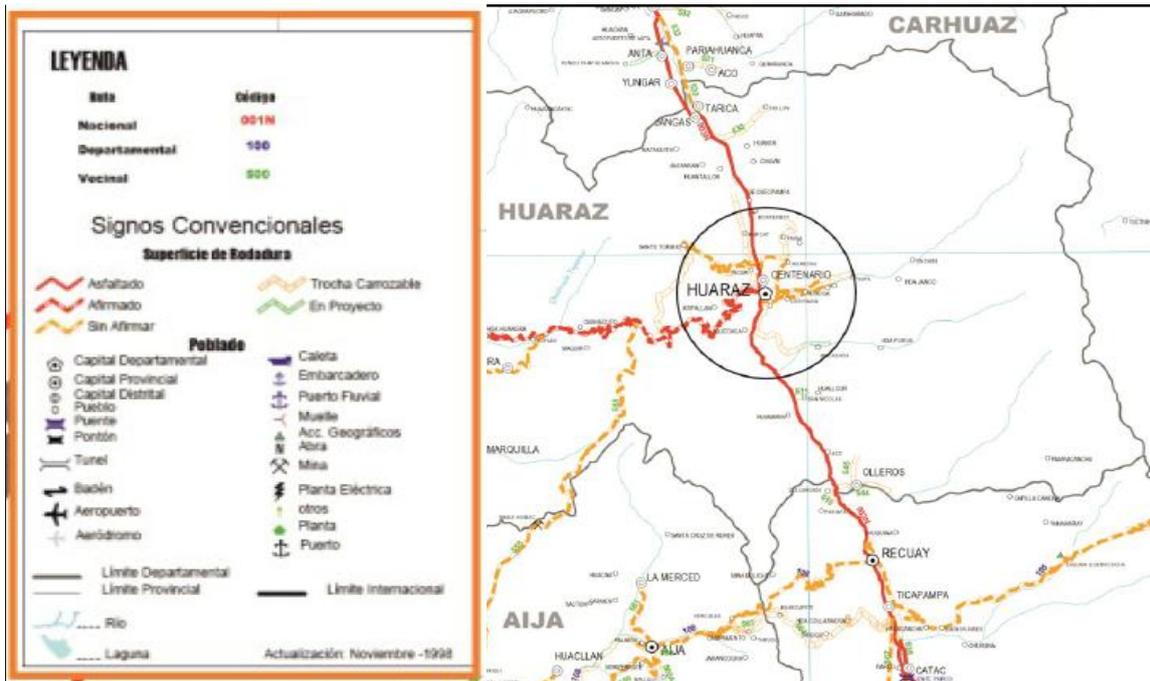


Fuente: Proyecto INDECI – PNUD PER/02/051 Ciudades Sostenibles

2.1.1.6. Lámina N° 7: Mapa de posibles desastres en la ciudad de Huaraz



2.1.1.7. Lámina N° 8: Mapa vial de la provincia de Huaraz



Fuente: Plan de desarrollo municipal provincial concertado Huaraz al 2021

Este mapa muestra las vías de acceso hacia la provincia de Huaraz, así mismo el acceso a la ciudad de Huaraz, señalando las vías según su estado como por ejemplo las vías que están asfaltadas, afirmadas, sin afirmar, trocha carrozable y las que están aún en proyecto.

2.1.1.8. Geología

2.1.1.8.1. Evolución geomorfológica del área de emplazamiento de la ciudad de Huaraz

Al pasar el tiempo se generaron varios aluviamientos en la ciudad de Huaraz como producto de la constante desglaciación, es casi seguro que a raíz de estos desastres naturales la base rocosa haya sufrido grandes deterioros formando una cubeta la cual acogió los múltiples aluviones y los materiales arrastrados por el río Santa. En los límites este, sur y oeste de Huaraz se definen exactamente los límites de la ciudad, menos hacia el norte ya que los aluviones de forma natural se dirigen hacia esa dirección.

La forma de interpretar el relieve del basamento, por medio de los perfiles mostrados en el Plano de Profundidades del Basamento Rocoso ratifican que existe una cubeta dentro del área de la ciudad de Huaraz.

2.1.1.8.2. Napa freática superficial:

- **Forma**

Se sabe que la napa freática tiene un ancho de 800 m. entre la Av. Villón y el estadio Rosas Pampa, ésta es independiente a filetes de flujos convergentes que drenan al río Santa. No se puede indicar la totalidad de su potencia ya que no se conoce por no realizarse perforaciones hasta llegar al basamento. Se asume que la napa freática en ningún momento se recarga y así mismo que la permeabilidad del acuífero es mínima.

- **Gradiente Hidráulica**

Se señala que sus valores son altos por estar relacionado con la topografía, aproximando sus valores en $i=42/1000$ para el tramo entre la Plaza de Armas y la plazuela La Soledad; y de $i=34/1000$ entre el límite oeste de Huarupampa (río Santa) y la Plaza de Armas. Si nos guiamos de sus características físicas se aprecia que el agua no tiene color, y es de sabor gustoso. Su dureza oscila entre 4.51 y 19.3 grados alemanes. La agrupación de iones hidrógeno se puede decir que es de niveles iguales en su totalidad de manantiales, asilando de 6.2 hasta 6.5 con respecto a cómo está compuesto químicamente. Los estudios señalan que la calidad del agua es óptima, aunque su residuo seco se encuentre en el rango de agua de mineralización media y fuerte.

a. Zona I

Los barrios Patay y Centenario son considerados como las mejores zonas en Huaraz porque las características que presentan son las superiores; datos que se pudieron encontrar realizando ocho excavaciones, de los cuales en una se halló al nivel freático realizando una excavación de 2.5 m y el resto a 7.5 m. al hallarse la mesa de agua a esa profundidad y siendo un suelo con compacidad de esas características atribuyen para toda esta área que es estable y sin obstáculos para la expansión urbana.

b. Zona II

Los barrios Belén, San Francisco y Huarupampa tienen diferentes áreas en sus límites donde la napa freática está expuesta hacia el exterior; por la ubicación

de estos barrios sus superficies darían algunos problemas en las construcciones de las edificaciones; por otro lado, en su perfil expone un confín de materiales compactos. Entonces al tener estas características se clasifica como zona intermedia.

c. Zona III

En esta zona se sitúan los barrios La Soledad y San Francisco, tienen como característica principal la presencia de varios manantiales expuestos ya que la napa freática es poca profunda, por tal razón estas superficies son las que darían problemas considerables al momento de realizar las construcciones de las edificaciones; siendo estas las menos aptas por no tener estabilidad en su suelo.

d. Zona IV

En esta zona se sitúan los barrios Pedregal y parte de Belén, no se encuentra mucha información de estos sectores, solo que realizaron una excavación con profundidad de 17m, y no se halló la napa freática, entonces se puede inferir que la napa freática drena a una profundidad considerable, por estos fundamentos se considera a estos barrios como una zona buena.

2.1.1.8.3. Sismicidad:

El sismo en la zona costa cercana al epicentro tubo como característica la licuefacción de sus suelos, produciendo grandes grietas que hicieron aflorar agua, arena y lodo. En la cordillera blanca produjo que sus taludes tengan deslizamientos y que la ciudad de Yungay fuera arrasada por un aluvión de gran volumen, teniendo como origen la caída de la cornisa del lado norte del nevado Huascarán, trasladando enormes piedras, con un volumen considerado de nieve y el lodo acumulado. Mientras en el Callejón de Huaylas se producían muchos deslizamientos y cuevas muy pronunciadas; se formó en el río Santa una represa casi paralela a la ubicación de Recuay. El sismo se sintió por el norte desde Tumbes hasta Ica por el lado sur, por el lado oeste desde la costa hasta Iquitos por el este, llegando a una intensidad considerada IX en Chimbote y Casma mientras que en todo el callejón de Huaylas una intensidad de VIII.

2.1.1.9. Geotecnia

2.1.1.9.1. Microzonificación geotécnica – tipos de suelos en Huaraz

El INDECI en su proyecto MAPA DE PELIGROS DE LA CIUDAD DE HUARAZ Y SUS ÁREAS DE EXPANSIÓN DEL 2010, realizó una microzonificación de los diferentes suelos según sus características geotécnicas en toda el área estudiada, hallando hasta siete tipos de suelos.

- **Suelo tipo I:**

Es aproximadamente el área donde se produjo el aluvión el 13 de diciembre de 1941, su suelo está compuesto por rocas con diámetros superiores a los 3m, rodeado de grava de tamaño mediano a grande unido con arena arcillosa – limosa y su nivel freático es superior a los 6m de profundidad. Estas características son las más óptimas para poder realizar edificaciones de gran tamaño, pero su ubicación la hace muy peligrosa por ser justamente cauce de aluviones.

- **Suelo tipo II:**

Esta zona tiene su ubicación en mayor cantidad en el área del centenario, su suelo tiene un nivel alto de contenido aluvial, con una capacidad portante superior a los 2.00 kg/cm²; es una zona donde la actividad sísmica no afecta de manera considerable como se pudo apreciar en el sismo del 31 de mayo de 1970. Esta zona tiene su suelo con características óptimas para realizar edificaciones seguras ante los sismos, pero se encuentra inmerso a los peligros que representa estar ubicado dentro del cono aluvial del río Quilcay.

- **Suelo tipo III:**

El suelo contiene grava arena limosa que tienen un principio aluvial, su compacidad es media con pendientes entre 15% a 30%, la característica principal es por estar compuesto por canto rodados de diferentes medidas, con poca plasticidad. Casi en su totalidad son suelos consolidados.

- **Suelo tipo IV:**

Es una zona por caracterizarse de estar compuesto de escombros que dejó el sismo de 1970, después contiene varias capas de arcilla limosa, así mismo su nivel freático es superior a los 2.50 m.

- **Suelo tipo V:**

Está próxima a la orilla del río Santa justo donde se encuentra con el desemboque del río Quilcay y de forma parcial con la Avenida. Confraternidad Oeste y la Avenida. 27 de noviembre, el suelo está compuesto por material fluvial, contiene también grava de canto rodado.

- **Suelo tipo VI:**

Este suelo posee características parecidas al SUELO II, a diferencia que este contiene rellenos – áreas con suelos fluviales, piedras que están sueltas con su matriz que está reciente o que aún están en proceso de formación, esto se da por el crecimiento desordenado del área urbana, teniendo como principal razón a las familias invasoras, en este caso los A.H. 8 de marzo (próximo a la intersección del Río Seco y Río Santa, y A.H. Río Santa). Estos Suelos no tienen características plásticas, pero tienen un alto potencial de asentamiento y amplificaciones sísmicas elevadas. De cierta manera son suelos que recién se formaron.

- **Suelo tipo VII:**

El SUELO VII simboliza a suelos con características realmente desfavorables, contiene una fina capa de material relleno, luego una capa sobre otra de arcilla que es limosa o arenas también arcillosas que son menos consolidadas, se encuentran acumuladas a muy poca profundidad, su nivel freático está por debajo de 1.50mts. En tiempo de las lluvias y a causa del río Tajamar el nivel freático tiende a subir. Entonces estos suelos están bastante propensos a sufrir de licuefacción y de amplificación sísmica, tiene valores que se tienen que tomar en cuenta en cuanto al asentamiento, creación de agrietamientos, tal cual se hicieron en el terremoto del treinta y uno de mayo de mil novecientos setenta.

2.1.1.10. Zonificación de peligros geotécnicos

La propuesta para realizar en la ciudad de Huaraz su zonificación se basa en lo antes estudiado y se zonifican en tres zonas:

- **Peligro bajo**

Esta zona se caracteriza por ser de compacidad y capacidad portante elevadas así mismo con el nivel freático a gran profundidad; en la ciudad de Huaraz las zonas con estas características son:

- Tacllan bajo y alto
- Vista Alegre
- A.H. Los olivos
- 8 de diciembre
- Áreas del lado izquierdo del río Santa
- En el distrito de Independencia el barrio Centenario

- **Peligro Medio**

Son suelos que están considerados como calidad intermedia porque las aceleraciones sísmicas son leves. Estos terrenos son los que están ubicados en pendientes suaves y moderadas donde su nivel freático es medio y su capacidad portante varía desde 1.00 kg/cm² hasta 1.50 kg/cm². Estas características presentan más de un 50 % de toda la ciudad, entendiéndose entonces que casi toda la ciudad de Huaraz se encuentra en un peligro intermedio ante un sismo.

- **Peligro Alto**

El suelo en esta zona tiene su capacidad portante inferior a 1.00kg/cm², así mismo, el sismo influye considerablemente en su capacidad portante porque son terrenos rellenados, entonces esto complica la estabilidad de los terrenos haciendo que las intensidades de los sismos sean más altos; por estas razones estas zonas son considerados como peligro alto. En esta zona se encuentran:

- Barrio Belén en medio de la Avenida. Pedro villón, Jirón. Juan Morales, Jirón. San Martín, Jirón Simón Bolívar.
- Línea recta entre la orilla derecha del río Santa y la Avenida. 27 de noviembre con intersección de Rosas Pampa.

2.1.2. Temporal

2.1.2.1. Historia de la evolución urbana en Huaraz y los desastres naturales de 1941 y 1970.

Huaraz desde sus comienzos poseía su arquitectura con características circulares en sus viviendas, estas las demolieron para que inicien las casas cuadrículadas, con el diseño de manzanas de figura rectangular y sus calles lineales, pero eso si bien estrechas. La Plaza Mayor, era de un tamaño más o menos amplio, planteada en la parte central, tenía situados a su alrededor la Iglesia estaba enfocada a San Sebastián, la prisión, El Cabildo y el establecimiento del escribano público. Mientras que el corregidor estableció su vivienda en la misma ciudad, otorgándole el título de capital.

La forma cuadrículada de Huaraz tiene su origen luego de su creación el veinte de enero de mil quinientos setenta y dos, como bajón hispano-indígena, colocándole el Pampa Huaraz de San Sebastián, es lo que comenta el Historiador Waldemar Espinosa. Los ayllus, para que puedan aceptarlos obligaron como condición el distanciamiento de Ichoq y de Allauca; por esta razón tuvieron la necesidad de abrir una calle que dividía a los habitantes, originando que para llegar a la plaza de Huaraz se pueda ir por diez caminos diferentes. En el año 1700 comienza la creación del Hospital, de cual su capilla se destruyó por el sismo de mil setecientos veinticinco; siendo afectados de igual manera las iglesias de la ciudad colapsando sus torres, techos, y de sus paredes, La novedosa capilla del Hospital, culminada en mil setecientos sesenta y nueve, tenía un estilo predominado por el barroco. Frente a la capilla se habilitó un área para edificar la Plazuela Belén. En concordancia al plano de la ciudad realizado en 1782, la plazuela se encontraba después de seis manzanas hacia el sur de la Plaza Mayor. El P. Villon, en mil novecientos cuatro, realzó la belleza de la plazuela de Belén añadiendo jardines y colocando en el centro una pileta de mármol. El cementerio, ubicado en la Plaza Mayor, a principios de la Republica fue movido a Yucyupampa, intersección del Camino Real y los predios próximos al templo Belén, donde estuvo hasta 1905 que volvieron a moverlo de lugar. El viejo cementerio de Belén lo trasladaron al del centro de la ciudad, reubicándose en Pilatarac, realizando por el sur en la ciudad la Av. Villón su acceso. A partir de 1930, Huaraz comienza a expandirse por el norte, pasando el río Quillcay, dando origen a la Alameda Raymondi.

Lámina Nº 9: Consecuencias del aluvión de 1941



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Huaraz 2012 - 2022

Huaraz, el 13 de diciembre de 1941 un aluvión cae a las 5:30 am, a raíz del rebalse de la laguna Cojup, el cual destruyó en la ciudad una parte moderna, justo en la ubicación del hotel de Turistas; esta zona próxima al río Quillcay, dejando cinco mil muertos y destrucción incalculable. Luego de este desastre los pobladores en busca de seguridad para sus familias se establecieron en lo que hoy se conoce como Independencia, edificaron el colegio la Libertad, cambiado el nombre en la actualidad por G.U.E. Mariscal Toribio de Luzuriaga.

De la vieja ciudad de Huaraz, apacible y tranquila, de las casonas de adobe y con sus techos con tejas, de calles estrechas, en la actualidad solo está el “**Jirón José Olaya**”. En 1970 el terremoto desplomó el 95% de Huaraz, soportando solo el piso de la Plaza de Armas. Las pocas esculturas coloniales se cayeron y se perdió todo indicio arquitectónico clásico, con distinción del jirón citado, dando origen a poca identidad cultural.

Huaraz en su plano, sin alteración desde el siglo XVIII, se modifica y deja de existir la separación de los cuatro barrios en el casco urbano: el cercado (La Soledad), San Francisco (Espíritu Santo), Belén y Huarupampa; que para diferenciarlos

cambiaron el color de sus puertas por celeste, verde, rojo indio y gris, respectivamente. Para iniciar con la reconstrucción fue necesario derrumbar sin excepción las edificaciones que aún quedaban. La ciudad de Huaraz resurgió con una exclusiva imagen de una ciudad totalmente moderna, con calles y avenidas extensas, veredas suficientemente anchas y la creación de bermas centrales con jardines; por el momento la arquitectura colonial desapareció, su estilo se modernizó, pero manteniendo la tipología serrana de techos con tejas, inclinando los techos.

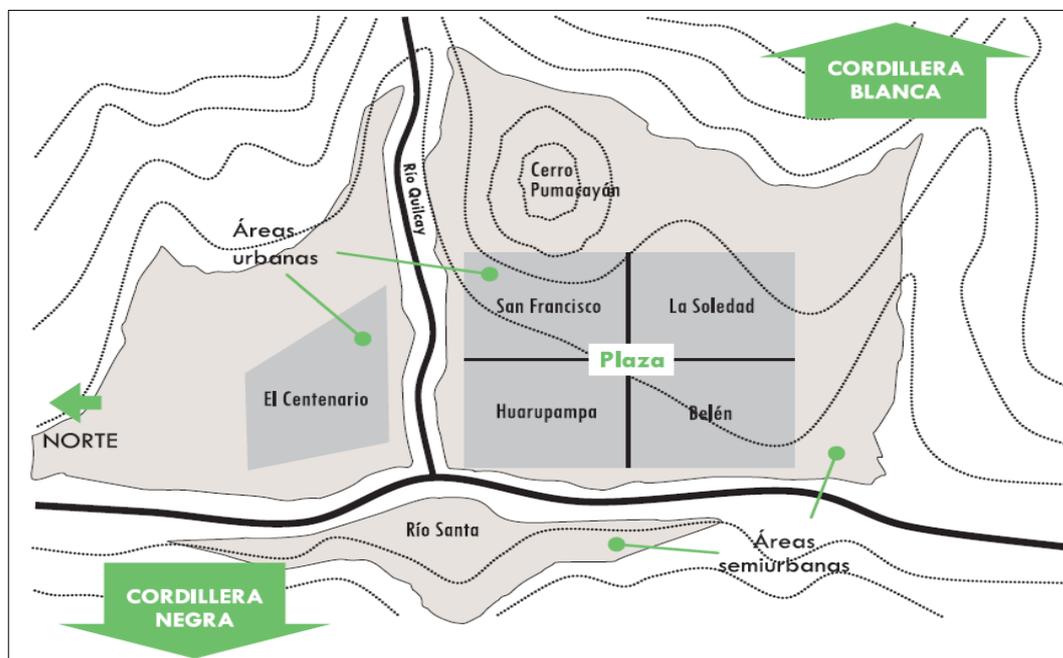
Por el lado Norte de la Plaza se han situado los inmuebles para el servicio comunal, así también el Correo, la Comisaría, las áreas de trabajo de la Policía y la Estación de Bomberos. En toda la esquina con el jirón Gamarra se ha ubicado la Prefectura y el Hotel Central Huaraz. Por el este se ha situado la Catedral con las dependencias del Arzobispado. De esta forma, inmerso en este equipo arquitectónico existen bancos y áreas de trabajo estatales. Después del sismo de mil novecientos setenta, el distrito de independencia adquiere enorme consideración, por el movimiento de la gente que se vio afectada en el centro de Huaraz, considerándose en el centro motor de la región, con enorme dinamismo barato y popular al situarse ahí las primordiales instituciones y establecimientos para el comercio, lugares financieros y para brindar servicios.

El ágil desarrollo de urbanización manifestado en Huaraz ha aportado desfavorablemente en la organización espacial de la gente. Es posible ver que los barrios Villón bajo, barrio Bellavista, el barrio Nueva Florida, Shancayan, Patay, Los Olivos, Vista Alegre, Rosas Pampa y Tacllan, no son la consecuencia de un planeamiento urbano.

Huaraz se ha creado a lo largo, desde el sur hacia el norte, manteniendo la forma de cuadrícula, con distinción de las ubicaciones oeste y este por la topografía. Muestra un trazo urbano desordenado, con manzanas de manera irregular, principalmente en la periferia y cono aluviónico, donde es más acentuado, por la presencia de asentamientos espontáneos, asentados sin haber seguido alguna orientación técnica legal o el trámite de habilitación urbana debidamente.

Por lo manifestado, se puede decir que Huaraz tiene una configuración urbana, en la parte central es una mezcla de ciudad tipo damero, con ciudad no consolidada de manzaneo y lotización irregular; y zonas desordenadas en la periferia y en el cono aluviónico, originadas por invasiones; esto bajo la influencia de nuestra propia cultura como inmigrantes, sus condiciones socioeconómicas y las propiedades geomorfológicas del lugar. Especialmente se destaca la utilización residencial, pero lo que se percibe es el crecimiento residencial al mismo tiempo que el avance comercial, sin preocuparse más en diferenciar la infraestructura vial que pueda ordenar el sistema de transporte en todo Huaraz.

Gráfica N° 3: Esquema urbano de Huaraz antes de 1970



Fuente: Tesis - La evaluación del riesgo de desastre en la planificación del desarrollo de la ciudad de Huaraz, Áncash

Desde el primer desastre se pudo observar la fragilidad de la ciudad ante el riesgo de soportar aluviones que recorrieran en algunas partes del establecimiento humano, con el segundo aluvión expuso totalmente el peligro que corre casi el total del área urbana ante un terremoto. De manera particular, mostró la veracidad de la teoría que se tiene como referencia en el estudio que pone al proceso urbanístico como uno de los métodos necesarios para racionalizar el crecimiento y ubicación de sus próximos asentamientos, mientras tanto es respuesta de la urgencia por lograr obtener un lugar próximo a los lugares donde tendrían mayor facilidad para

poder surgir (las ciudades). Estos lugares dan albergue al posible desarrollo individual de las personas dentro de familias agrupadas en sociedades sin importar que este proceso, cuando ser incorrecto, no solo conduce al rebajamiento del medio sino lo más importante es que expone a toda la sociedad a trastornos naturales los cuales son parte del medio físico.

La desastrosa realidad de la ciudad de Huaraz es como lo que dejó una secuencia del desarrollo urbano en el piso plano de un área que formaba parte de una subcuenca del río Santa; de la edificación de un medio racionalizado expuesto y susceptible a sufrir este tipo de daños con el impacto del peligro natural: el aluvión de 1941 y el sismo de 1970. Lo que se vivió en la ciudad de Huaraz resulto ser una catástrofe social en donde tuvo la mala suerte de que un fenómeno natural sucediera y pusiera en peligro a la población.

2.1.3. Simbólico

2.1.3.1. Modernidad

Estamos en el tiempo del bum de la tecnología más competitiva y acelerada de todos los tiempos, las comunicaciones se encuentran en una revolución las cuales plantean preguntas para las ciencias sociales, como también competencias en su vida diaria para las personas comunes; así mismo es el tiempo de la más alta extensión de la forma productiva capitalista, siendo la realidad económica, política y social de estos tiempos. La modernidad es la lógica del desarrollo, la creencia en el perpetuo mejoramiento y superación como crucial para la función filosófica del orden moderno, y que un pueblo se adapta y genera crecimiento en su entorno con el fin de alcanzar la modernidad plena en sus costumbres y estilos de vida.

Un suceso importante que experimenta cada ciudad, como la implementación de nuevos edificios, genera el espíritu de superación en cada individuo que conforma o bordea ese acontecimiento, trata de imitarlo o igualarlo, con el fin de modernizar su entorno y ser visto como ente de superación.

2.1.3.2. Progreso

Es el desarrollo continuo, gradual y generalizado de una sociedad en los aspectos económicos, social, moral, científica, cultural, etc. Se piensa que el progreso es el camino hacia una vida mejor para el hombre a través de incentivos como bienes y

servicios a su disposición. Entonces el progreso es posible medirlo por la inteligencia para someter o dominar la energía y por el nivel de desarrollo tecnológico. Pero en realidad el conocimiento es el verdadero progreso para cualquier sociedad; aprovechando el nivel intelectual que hay en la población para poner al servicio de la comunidad, con el propósito de superar cada día la calidad de vida de cada ciudadano de su población.

La movilidad y el desplazarse geográficamente es otro de los motivos que se vincula con el progreso; tramos, el uso descontrolado de todo tipo de vehículos y combustibles, la emisión de los gases por su combustión, ruidos, son temas que afectan de forma negativa sobre el medio ambiente y la salud de cada una de su población, cabe decir que generar progreso en una ciudad no es solo cuestión de desarrollo o crecimiento si no es como saber manejar los problemas de agotamiento de recursos no reutilizables y tener la capacidad para mitigar su contaminación.

2.1.3.3. Comunicación:

Los procesos de globalización definen las conexiones rápidas que se producen entre países o ciudades, el cual se caracteriza por su interrelación económica, política, social y cultural, el transporte es otro medio de comunicación en su sentido más amplio, que ayuda al crecimiento de una ciudad, por el simple hecho que da oportunidad de intercambio cultural, social y económico. Para que pueda existir una excelente comunicación, el emisor y el receptor deben entender lo que cada uno está diciendo para que el mensaje llegue adecuadamente y sea utilizada como forma de desarrollo y crecimiento.

2.1.3.4. Oportunidad

Oportunidad es hablar de los plazos que se originan propicios para hacer una acción”. Entonces llevándolo al entorno de la investigación una oportunidad para la ciudad se obtendrá cuando se inserte algo que se pueda sacar provecho para un bien en común, es decir si en una ciudad no se acostumbra ir a un cine, por el simple hecho de que ese equipamiento no existe, cuando se implementa ese equipamiento las personas por novedad, no desperdiciaran esa oportunidad de ir al cine y por primera vez conocer o formar parte de algo nuevo, y será una oportunidad de desarrollo o crecimiento económico para el inversionista o para la ciudad. La creación de un terminal terrestre en cualquier ciudad es una oportunidad

de crecimiento social económico, ya que genera nuevos puestos de trabajo, movilidad y accesibilidad por la ciudad de forma ordenada y organizada.

2.1.3.5. Orden

Una ciudad debería reunir características para mejorar la forma de vida e intelectual del hombre teniendo presente su salud física y sus necesidades sociales.

2.2. Marco conceptual

2.2.1. Impacto

Cuando hablamos de impacto también podemos estar haciendo referencia a situaciones que no implican choques si no que es más bien el efecto que determinados fenómenos tienen sobre la realidad, esto es especialmente cuando claro cuando se habla por ejemplo del impacto que ciertas medidas políticas, económicas o sociales tienen sobre una población (Bembibre, 2010, párr. 3).

En cuanto al impacto social abarca a cada uno de los efectos de los distintos proyectos puedan causar al ser probados en la sociedad, aquí además son comprometidos los resultados que se consiguieron o finales dado que, desde esos deseos, fue motivo para dar inicio al programa que tiene como misión buscar un mejoramiento de la sociedad a mediano o extenso periodo en el tiempo. El impacto social no abarca solamente criterios económicos, sino, además criterios de efecto, resultado e impacto del proyecto. Aquí merece mencionar que los efectos son mezclados al propósito del proyecto, en tanto que los impactos hacen referencia al propósito del mismo.

Para esta investigación el concepto de impacto es de manera metafórica, reacciones a situaciones o hechos que producen una transformación positiva o negativa dentro de los aspectos social, económico y ambiental.

2.2.2. Terminal terrestre

“[...] Espacio físico en el cual terminan y comienzan todas las líneas de servicio de transporte de una determinada región o de un determinado tipo de transporte (por ejemplo, ómnibus o tren)” (Bembibre, 2011, párr. 1).

“Infraestructura complementaria del servicio de transporte que cuenta con instalaciones y equipamientos para el embarque y desembarque de personas y/o mercancías” (Ortiz, 2014, p. 3).

Entonces se concluye que el terminal terrestre se define como una infraestructura complementaria que tiene diversos ambientes debidamente equipados, de este modo poder realizar el embarque de pasajeros y/o mercancías, en donde culminan e inician cada una de las líneas de un determinado tipo de transporte.

2.2.3. Demanda de transporte

La demanda de transporte puede definirse como la disposición a pagar que tienen los consumidores por hacer uso de una determinada infraestructura o transporte. Esta disposición a pagar, refleja la valoración que hacen los usuarios de dichos servicios, se obtiene a partir de sus preferencias sobre las distintas características de los mismos en comparación con otros bienes que puedan adquirir. En el caso del transporte público, la demanda de transporte muestra el número de pasajeros deseando utilizar el servicio a diferentes precios y/o tarifas entre un sitio de origen y uno de destino (Esumer, 2010, p. 1).

La demanda de bienes y servicios en general, dependerá en buena medida del ingreso de los consumidores y del precio de un producto o servicio en particular, relativo a otros precios. Por ejemplo, la demanda de viajes dependerá del ingreso del viajero, mientras que la selección del modo de transporte queda sujeta a una serie de factores tales como el propósito de viaje, distancia por recorrer e ingreso del viajero (Islas rivera, 2002, p. 3).

En el caso del transporte una función de demanda muestra, por ejemplo, un número de pasajeros deseando utilizar un servicio de autobuses a los diferentes niveles de precios o tarifas entre un par origen y destino, para un viaje específico durante un periodo determinado. Cuando el precio de un bien o servicio aumenta, manteniendo constantes otras condiciones o factores como: gustos, utilidad del bien, ingreso y riqueza, los precios de los bienes relacionados y de la cantidad de consumidores o usuarios

potenciales, la cantidad demandada decaerá; a este fenómeno se conoce como: Ley de la demanda (Islas, 2002, p. 3).

2.2.4. Oferta de transporte

“La oferta de transporte está representada por la infraestructura (planta fija), el material rodante (planta móvil) y un sistema de control. El conjunto de estos elementos determina los costos de transporte y los niveles de servicio” (Ing. Girardotti, 2003, p. 11)

“Cuando el precio de un bien aumenta, manteniendo constantes otras condiciones ("ceteris paribus"), como: precio de los insumos, tecnología disponible, cantidad de productores potenciales, etc., la cantidad ofrecida aumentará. Este fenómeno se conoce como: Ley de la oferta” (Islas, 2002, p. 4).

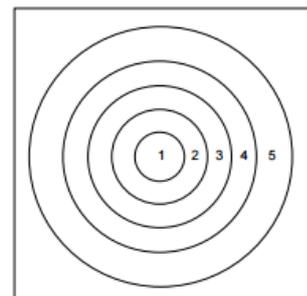
2.2.5. Estructura urbana

En este trabajo, la estructura urbana es conocida por el conjunto de zonas con usos de suelo totalmente diferentes. Es seguro, que hay teorías totalmente diferentes que intentan y justifican la elaboración de estructuras urbanas, liderando las tres siguientes.

- **Teoría de la expansión concéntrica:**

“Ernest W. Burgess presenta en 1925 el modelo de Círculos concéntricos como un modelo ideal de crecimiento o expansión urbana representable por una serie de círculos concéntricos numerables, que designarían tanto las zonas sucesivas de expansión urbana como los tipos de áreas diferenciadas en el proceso de expansión”. El modelo de Burgess es una abstracción estática de un proceso dinámico: el ascenso de las clases más acomodadas se constata con la ocupación de los espacios más dignos, en detrimento del desplazamiento que someten a los menos afortunados” (Hormigo, 2006, p. 91).

LAMINA N° 9:
Expansión Concéntrica



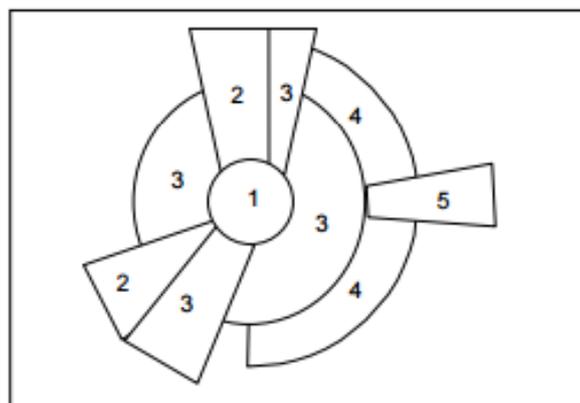
- **Teoría sectorial**

Para Hoyt el cambio urbano obedece a una teoría sectorial. El cambio, la movilidad y el crecimiento, tienen como principal motor la supuesta atracción ejercida por las “élites” (clases sociales con mayor poder adquisitivo). Son éstas las que, emplazadas inicialmente en el centro de la ciudad, su área de empleo, se irán desplazando a lo largo de las principales y más rápidas vías de comunicación, en busca de mejores enclaves que el obsoleto y congestionado centro. Esta expansión, que sigue la forma de una cuña, obedece a un movimiento centrípeto, del centro a la periferia, y en ella se libera un espacio que deteriorado será ocupado por capas de menor poder adquisitivo. Pese a ello, la tendencia natural de las áreas de renta elevada es la de desplazarse hacia la periferia, pero sin abandonar el sector en el que primitivamente se localizaba (Hormigo, 2006, p. 93)

Los modelos de Burgess y Hoyt comparten el concepto de gradiente, basado en la hipótesis ecológica de que la comunidad se organiza en función de un centro dominante a partir del cual, y según se incremente la distancia respecto a él, ésta disminuye (Hormigo, 2006, p. 93)

Del conjunto de críticas que el modelo de extensión radial de las áreas sectoriales recabó, nosotros destacamos: la visión simplificada del sistema de estratificación social de la ciudad al considerar exclusivamente el papel desempeñado por los líderes; y la ambigua definición del concepto “sector”, pieza clave en su modelo explicativo (Hormigo, 2006, p. 93)

LAMINA N° 10:
Teoría sectorial

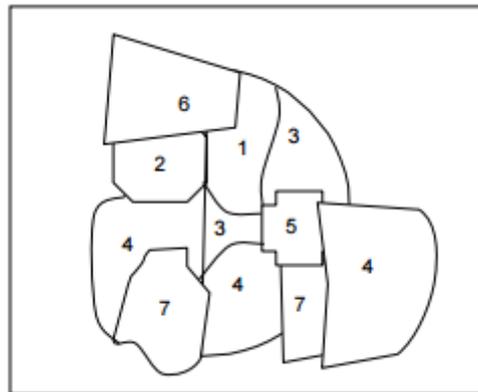


- **Teoría de expansión multicéntrica**

La teoría de núcleos múltiples sugiere que la expansión de la ciudad no se produce a partir de un único distrito central, como así apuntaron las respectivas tesis de Burgess y Hoyt. Para Harris y Ullman, la estructura urbana se desarrolla a partir de núcleos múltiples. Para sus autores, cuatro son los factores, que combinados, motivan el desarrollo de núcleos independientes: (1) existen actividades que requieren servicios y una planificación específica; (2) actividades semejantes se agrupan intentando beneficiarse de las economías de aglomeración que generan; (3) actividades incompatibles se emplazarán guardando cierta distancia; y, (4) todas las actividades quedan sometidas al proceso de selección espacial que el precio del suelo impone (Hormigo, 2006, p. 94)

Este modelo, igual que sus predecesores, refleja la expansión ecológica, y en él los autores identifican las áreas homogéneas más comunes, asociando éstas a los distintos núcleos múltiples. Es en este hecho, en la gran variedad tipológica y en el elevado número de núcleos, donde el modelo ha sido más cuestionado, crítica que ha dificultado su generalización (Hormigo, 2006, p. 94)

LAMINA N° 11:
Expansión multicéntrica



2.3. Marco referencial

2.3.1. Estudio para definir las condiciones mínimas para terminales terrestres en el servicio de transporte interprovincial regular de pasajeros

En el Proyecto UE – PERÚ /PENX realizado por MINCETUR, está pensada a la elaboración de disposiciones mínimas para los terminales terrestres puedan elaborar, habilitar, homologar y operar por medio del examen de casos de todo el mundo

2.3.2. Flujos peatonales dentro de infraestructuras consecutivas: conceptos y modelos

En la “Revista virtual de la Facultad Católica del Norte” (Colombia), publicación No 29, El Ing. Fredy Alberto Guío Burgos menciona el tema, donde se muestra una inspección de las técnicas para la diferenciación de diferentes cantidades de peatones en diferentes infraestructuras consecutivas. Así como se detallan los primordiales modelos de cantidades usados en ingeniería de tránsito para saber la aptitud y la cantidad de servicio de las simplicidades peatonales.

2.3.3. Aplicación del manual de capacidad de carreteras (HCM) versión 2000, para la evaluación del nivel de servicio de carreteras de dos carriles”

Raúl Iván Palma Álvarez en su investigación se basa en la descripción de varias fórmulas referidas y necesarias para poder calcular las diferentes características del transporte, tales como el flujo vehicular, velocidad, velocidad promedio de rodaje, densidad, etc. En búsqueda de técnicas para establecer la aptitud y el nivel de servicio para brindar facilidades dentro del transporte.

2.3.4. Supervisión de la definición de calidad del servicio y sus tipos de medición

En INNOVAR. Revista de Ciencias Administrativas y Sociales” (Colombia) vol. 15, Nº 25 el profesor Edison Jair Duque Oliva realiza el tema el cual está enfocado básicamente en revisar distintos conceptos sobre el servicio y los modelos de medición, brindándonos dimensiones por los cuales se podrá efectuar la medición de la calidad del servicio.

2.3.5. “Manejo sustentable del sitio en proyectos de arquitectura; criterios y estrategias de diseño”

Silverio Hernández Moreno, David Delgado Hernández, cuyo trabajo de investigación presentado en la Revista “QUIVERA” de la Universidad Autónoma del Estado de México (México) está enfocado básicamente en la importancia del uso racional de suelo para la edificación, así como ordenar el espacio y las formas que se requieren para los medios de transporte en busca de proyectos de edificación y de transporte

sustentables que no impacten negativamente al medio ambiente (Hernandez, 2010, p. 38).

2.3.6. “Análisis de la movilidad urbana espacio, medio ambiente y equidad”

Eduardo Alcántara Vasconcellos, en el libro (Bogotá – Colombia). Está enfocado básicamente en el estudio de los diferentes tipos de movilidad urbana que requieren cada grupo determinado de la población, con el propósito de proponer metodologías de análisis para lograr condiciones adecuadas de la movilidad urbana y mercancías (Alcántara, 2010, p. 15).

2.3.7. “La humanización de la arquitectura”

Alvar Aalto en el libro hace hincapié sobre el contraste con aquella arquitectura cuya principal preocupación consiste en el estilo formalista que deben reflejar los edificios, existe la arquitectura que conocemos por funcionalista, y el desarrollo de la idea funcional y su expresión en las construcciones constituye probablemente el acontecimiento más vigorizante de la actividad arquitectónica de nuestros días y, sin embargo, la función en arquitectura y también el funcionalismo no resulta algo precisamente fácil de interpretar acertadamente. «La función» es el uso característico tarea o acción de un objeto. «La función» es también una cosa que depende de otra y va mía en función de ella. «El funcionalismo según la definición atrevida de los diccionarios es «la adaptación consciente de la forma al uso» —es a la vez más y menos que ambas cosas, pues debe admitir y contar con ambos significados de la palabra (Aalto, 1940, p. 14).

2.3.8. “Confort acústico en la arquitectura”

Es una guía que proporciona criterios y recomendaciones que pueden facilitar al momento de diseñar un equipamiento urbano, especialmente en lo que se refiere a la evaluación de los riesgos para la salud de los trabajadores involucrados y en lo concerniente a las medidas preventivas aplicables (msagel, 2013, p. 3).

2.4. Base teórica

2.4.1. Teoría general de sistemas

En la investigación se utilizará como teoría al grupo de elementos que trabajan como un todo. Esta teoría nos facilitará en la investigación, para comprender o abarcar lo importante que resulta el análisis del terminal terrestre en su medio de forma individual.

2.4.1.1. Introducción

Los sistemas estuvieron continuamente presentes en cualquier aspecto de la sociedad, desde las células, hasta el reloj, la construcción, etc. sino que recién se le da mucha importancia para el estudio de aquellos, dando un concepto al sistema, porque De ahí nace el concepto, en las personas, y ha sido la forma de detectar, naciendo del pensamiento sistemático, que puede ser una vida sensible que los individuos tienen nuevas formas extravagantes de construir una distinción sensata (Moreno, 2011), como Bertalanffy, que nace el concepto de la presencia de ideas y componentes para estudiar seres vivos, luego se relaciona con el método, el enfoque que ofrece el método se denomina Teoría de Sistemas, depende del propósito de los estudios e informes de la OMS a las disciplinas de sus datos, como ejemplo, Aristóteles que **“el todo es más que la suma de sus partes”**, sirvió a Galileo Galilei del siglo XVII para defender su tesis de que el planeta no está en el medio del universo, Ludwig V sobre Bertalanffy sabía que no hay elemento físico o elemento químico separado, cada uno integrado en unidades comparativamente mutuamente beneficiosas. Boulding concibe 2 enfoques: El epistemológico, y también el ser empírico, siendo, matemático, biólogo y economista, le dieron una definición constante de sistema, los diversos enfoques que lo vieron desde el propósito de la lectura de la disciplina dentro de él. en el cual estaban inmersos, entonces, cada persona tomará un enfoque distinto, Boulding, a partir de esto, proporciona una jerarquía que se estudia en gran medida, que sirve para sugerir los vacíos de información y, por lo tanto, poder contribuir a ella, esta es a menudo una forma de evolucionar esta teoría, después de todo por la mayor comprensión de que es necesario entender algunas ideas que caracterizan sistemas como la entrada, salida, objetivo, retroalimentación, , ambiente, entropía, homeostasis,

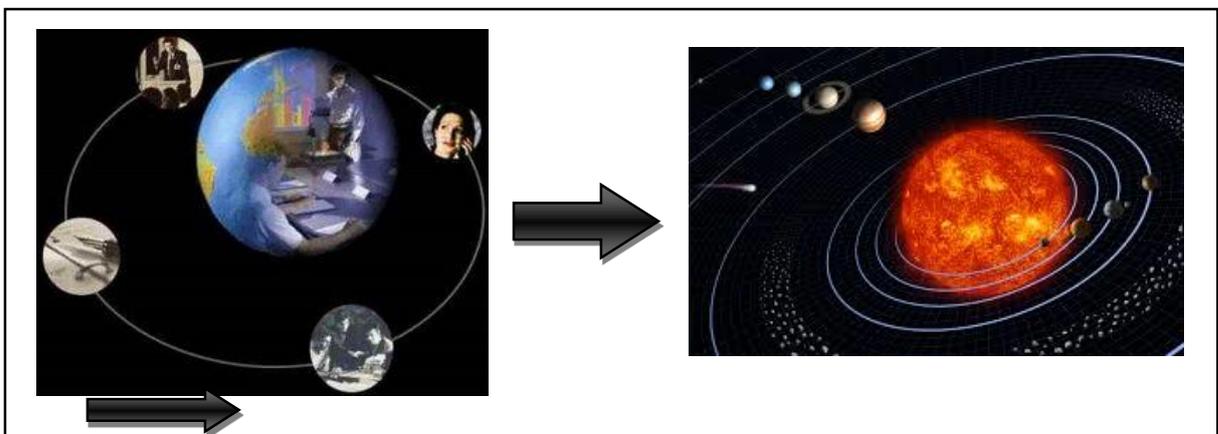
totalidad, etc. que tenemos una tendencia a facilitar el conocimiento de los sistemas que se dan dentro de la clasificación, finalmente, ¿qué significan las disciplinas que utilizan? Teoría de sistemas.

2.4.2. Premisas y marco conceptual de la TGS

2.4.2.1. Premisas

La teoría general de sistemas se basa en las siguientes premisas básicas:

- Los sistemas existen entre los sistemas; Cada sistema existe entre uno más grande



Elaboración propia

- La unidad del área de sistemas abierta: es una consecuencia de la anterior. cada sistema que examina, excepto el menor o mayor, recibe y descarga una cosa dentro de los diferentes sistemas, generalmente dentro de los inmediatos. Unidad de área de sistemas abiertos caracterizada por un método de infinito con su medio, esa unidad de área los sistemas opuestos. once el intercambio se detiene, el sistema se desintegra, es decir, pierde sus fuentes de energía.
- Las funciones de un sistema afectado por su estructura: para los sistemas biológicos y mecánicos, esta afirmación es intuitiva. por ejemplo, los músculos se contraen como resultado de que son legítimos por una estructura celular que permite contracciones.

2.4.2.2. Definiciones de sistema

El tema o definición de sistemas se utiliza en diferentes campos de estudios que son totalmente diferentes. La teoría principal de sistemas que fue iniciada por Bertalanffy y que luego continuo Boulding fue la que refiere que El interés principal de este movimiento es que al unir las ciencias se tenga éxito. Como segundo movimiento se tiene a algo más sensato el cual se conoce como "ingeniería de sistemas" o "ciencias de sistemas", iniciado a través de una investigación y luego seguido por la administración científica, para que finalmente utilicemos el pensamiento analítico. De manera global, denotaremos que, antes de la palabra "sistemas", todas las personas que aceptan que se trata de un grupo de componentes coordinados y dentro de la interacción para alcanzar un grupo de objetivos. La persona, como ejemplo, podría ser un sistema que incorpora un sistema espléndidamente reconocido y diseñado con muchos componentes diferentes que significan continuar vivos.

En otros conceptos que adicionan características importantes especifican que los sistemas podrían ser un conjunto de componentes y elementos que actúan y luego escriben una medida completa o cuadrada debajo de la influencia de las relaciones sexuales en una relación muy delineada.

Bertalanffy tiene como principios los siguientes temas para llegar al concepto de sistema:

- La totalidad de elementos que funcionan como uno en su totalidad, gracias a la interacción de cada uno de sus elementos; refiriéndose a un grupo de relaciones.
- Algo más grande que la unión de sus componentes, que además está asociado entre cada uno, y sus características que se surgen de estas relaciones.
- Un grupo de elementos interaccionados que se encuentran vinculadas, un elemento comparativamente bien identificada, que se encuentra constantemente dinámico en operación unitaria conjunta.
- Los resultados inevitables de las intenciones organizadas.

- Una colección de partes permanentes dentro de la interacción, donde su integridad depende de los elementos, y por lo tanto los elementos dependen del conjunto donde uno y uno es adecuado para 2 adicionales (algunas interacciones).
- Una fantasía de partes que se vuelve un solo elemento AN gracias a la interacción entre cada uno de sus elementos, de átomo a cosmos.
- Una colección que trabaja como un elemento general, gracias a la interacción de sus elementos.

2.4.3. Teoría de localización:

2.4.3.1. Alfred Weber (1909)

Fue otro precursor de las teorías de la localización, que conjuntamente consideró el precio del transporte debido a la variable clave para su modelo, con la distinción de que su estudio se basa en actividades secundarias, específicamente las del sector económico. Este hombre de ciencia regionalista se refiere a los recursos para las materias primas que solo existían en lugares específicos. Aceptó que la situación de la planta productiva está influenciada por diferentes factores (mano de obra barata) que construyen el comercio, más competitivos, pero se supone que entre los precios de esta constante se mantuvieron constantes. Entonces, lo más característico de su modelo es durante un patrón especial de precios montados y omnipresencia laboral (clusterseconomico, 2008, párr. 1).

La principal desventaja determinada por Weber es encontrar la empresa o comercio que produce un solo bien, en este lugar que representa el costo de las entradas para el montaje del mismo bien. Asimismo, considera los precios laborales como una cuestión adicional de ubicación (clusterseconomico, 2008, párr. 2).

Bajo el segundo modelo, Weber incorpora diferentes factores necesarios para las economías de aglomeración. Estos factores construirán el valor de la producción en otro punto; y, por lo tanto, la planta tenderá a

establecerse donde le sea más asequible. esto sucede siempre y cuando los ahorros en los precios de producción excedan el aumento en los precios del transporte, que la nueva ubicación no sea óptima para reducir los precios del transporte. Además, hay muchas compañías productoras que se establecen dentro de la misma región. El más alto que eso es el producto del ahorro que puede generar mano de obra especializada, proveedores, servicios, mercados, cerca de uno, que, al menos, los precios de transporte. Luego, las empresas solicitan encontrarse en los centros urbanos como resultado de la concentración de recursos que producen las economías a escalas que favorecen las economías de aglomeración. Sin embargo, las nuevas tecnologías hacen que progresivamente surjan esos pensamientos, sobre diferentes factores que serán más necesarios que el mero acceso a materias primas de bajo costo o a las manos dentro de las selecciones de ubicación de una corporación (clusterseconomico, 2008, párr. 3).

2.4.3.2. Teoría de Christaller y Lösch

Christaller pretendía una respuesta a la ubicación óptima de los suministradores en cualquier región. El acontecimiento de esta iniciativa es el de los resultados de definiciones clave: el alcance físico del mercado y, por lo tanto, el umbral de la demanda. El alcance físico está a la preferible distancia que el cliente está dispuesto a viajar para adquirir una mercadería o servicio a un valor de mercado elegido. El límite de la demanda tiene relación al número de ventas mínimas que facilita a la compañía mantenerse en los intervalos de negocios. He tratado de encontrar la distribución para cada tipo de comercio a intervalos en parte debido a que el modelo se desarrolla de acuerdo con muchos niveles y en varias distribuciones, los países que se guían de las pautas establecidas para la especulación del lugar céntrico. Al final, este puede ser el principal modelo de valoración competitiva entre los comerciantes. La Organización Mundial de la Salud debería comprar productos adicionales en su espacio comercial natural, aptos a cancelar más en transporte (clusterseconomico, 2008, párr. 5).

2.4.3.3. La teoría Clásica de Localización.

La localización establece la ubicación más pertinente para poner en la planta comercial, que ofrece la mejor ganancia de las acciones en relación con su inversión, o una vez que la empresa cumpla sus objetivos si es económico o social (clusterseconomico, 2008, párr. 6).

La distribución de la abstracción de las distintas formas económicas y de la población es el final de diferentes selecciones individuales. Además, los indicadores de localización comercial no concuerdan con las características de los negocios, el mundo de la actividad y, por lo tanto, el tiempo de duración de las industrias. Intentemos defender el lugar donde se ubique la unidad de industrias, así como los factores que influyen en la abstracción de la actividad económica entre los países, el problema que debe declarar el desarrollo potencial de las regiones en una misma nación (clusterseconomico, 2008, párr. 7).

El considerar al espacio en aspectos de la demanda y oferta del análisis económico a través del tiempo, ha originado lo que se llama las teorías de la localización, cuyo propósito ha sido aclarar las explicaciones sobre que la mercancía y clientes para encontrar en un lugar muy limitado (clusterseconomico, 2008, párr. 8).

Estas teorías consultan con todo tipo de actividades económicas, primaria, secundaria y terciaria; Sin embargo, todas las partes parten de la idea en que la seguridad de localización posee la ventaja de adquirir la mejor ganancia potencial, que dentro del aspecto económico se vincula con las ganancias (clusterseconomico, 2008, párr. 9).

2.4.3.4. Teoría de la habitabilidad

A menudo se menciona que no hay una razón más pura para ser o definir el diseño que la habitabilidad, palabras íntimamente conectadas e incluso dependientes. La palabra habitabilidad, consiste según la Real Academia de la Lengua "cualidad de habitable". El término habitar deriva del latín habitre que implica "ocupar un lugar" o "vivir en él". En la arquitectura, el diseño es el arte de construir y crear áreas que se ocupen

directamente de proporcionar las áreas en las que vive el hombre; la habitabilidad determina, guía y diferencia el diseño de todas las bellas artes opuestas del planeta (Arzoz, 2014, párr. 1).

La arquitectura es ese espacio por excelencia. Los objetos en la arquitectura son fáciles medios o instrumentos que no tienen un grado asociado terminan en sí mismos. Su propósito va adicional, consiste en la satisfacción de las necesidades espaciales del hombre que habita. En palabras alternativas, lo "habitable" es la concepción rectora de cualquier método de estilo de bellas artes. Habitar podría ser una característica elemental de la persona. El hombre, siendo el ser humano de las áreas creadas por el diseño, se convierte en el medio, el por qué y el para qué del trabajo de bellas artes. Como G.W.F Philosopher (1981) señala El hombre como finalidad esencial, y otra, lo que le rodea, la envoltura, la arquitectura como medio (Arzoz, 2014, párr. 2)

La arquitectura participa como condición deseable para la habitabilidad más no es estrictamente necesaria. Las características geométricas y cualidades formales del espacio arquitectónico pueden o no favorecer al índice de habitabilidad de un espacio. Sin embargo, el humano para vivir, apropiarse, identificarse y pertenecer a un espacio, requiere, además de las condiciones físico espaciales, un conjunto de condicionantes adicionales, dentro de las que destacan aspectos simbólicos, sociales y económicos. En otras palabras, la habitabilidad busca espacios donde florecer naturalmente, pero, si bien no es obligatorio que la arquitectura propicie estos aspectos adicionales, al menos debe intentarlo (Arzoz, 2014, párr. 4).

El hombre, naturalmente, busca perpetuamente impulsar su método de vida, y está en la vivienda, donde sea que el hombre dedique una gran parte de su tiempo, donde la habitabilidad se vuelve más evidente. El estándar del área de bellas artes, la apariencia y el aprendizaje dentro de la casa es tal vez la mayoría de los valores del divisor común de individuos (Arzoz, 2014, párr. 5)

El impacto que la configuración de la moda tiene sobre el comportamiento y el ser del individuo es claro, y la vivienda, siendo el lugar más íntimo, constituye la plataforma esencial de la habitabilidad. Sin embargo, una vez que hablamos de habitabilidad y diseño, el diseño no puede dejarse de lado a nivel urbano y mundial, porque el diseño de áreas dentro de la ciudad tiene repercusiones en el nivel de vida de sus habitantes. está poblado dentro de la ciudad porque la configuración diseñada lo permite. Factores como la infraestructura, los servicios, el empleo y la educación, crean un municipio asociado adicional habitable o no. Una ciudad, como el diseño, es que la ciudad en su totalidad es el esplendor de la que significa si está poblada (Arzoz, 2014, párr. 6).

A lo largo de la historia, el diseñador ha intentado por error mostrar a los habitantes la forma de vivir las áreas. Entendiendo a la arquitectura como la herramienta para realizar la habitabilidad del espacio, tenemos una tendencia a percibir que el trabajo del arquitecto se encuentra dentro de la interpretación correcta de la vida. Hay muchos aspectos básicos para el correcto funcionamiento de un trabajo arquitectónico asociado, historias como biológicas y psicológicas que crean el hábito de establecer una relación de confort y área de habitar (Arzoz, 2014, párr. 7)

Las obras arquitectónicas se convierten en diseño siempre que estén pobladas. El diseño, que tiene el poder de formar áreas donde los mortales serán específicos y vivirán libremente, es el único arte o habilidad para proyectar habitabilidad. Un diseñador honesto dará vida a un área o conjunto de áreas, sin embargo, él es el propietario. Una agencia necesita proporcionarle el alma y también el antecedente de ellos (Arzoz, 2014, párr. 8).

La arquitectura creó el área perfecta dentro de la cual los mortales se desarrollarán y reelaborarán por sí mismos debido a la muestra de su individualidad. porque el diseñador misionero Sapey dice bien: "El buen hogar es imperfecto". El hogar es el área no pública donde estará el ser, construyendo su propio mundo. Tomar lo correcto dado y volver a

trabajarlo en su propio imperfecto es ese el método porque el mortal vive su área (Arzoz, 2014, párr. 9).

Se debe proyectar que la ciudad o el vecindario dentro del mismo método suministren áreas habitables donde el ser humano se desarrolle social y separadamente. El diseñador debe tener perspicacia para decidir, sin embargo, especialmente no lo hace, como resultado de que típicamente se trata de hablar de áreas de vivienda. La habitación del codo no solo debe permanecer dentro de la casa, sino que debe poder producir áreas abiertas y concretas para que el individuo pueda habitarlas y aplicarlas. eso los crea tuyos y puede desarrollarse en plenitud (Arzoz, 2014, párr. 10).

2.5. Marco normativo

2.5.1. Constitución política del Perú:

- **Artículo 58, establece que:**

“La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción” (congreso c. d., 1993, p. 17).

- **Artículo 59, establece que:**

El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades (congreso c. d., 1993, p. 17).

- **Artículo 60, establece que:**

El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de

alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional. La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal (congreso c. d., 1993, p. 17).

- **Artículo 61, establece que:**

El Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas. Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios. La prensa, la radio, la televisión y los demás medios de expresión y comunicación social; y, en general, las empresas, los bienes y servicios relacionados con la libertad de expresión y de comunicación, no pueden ser objeto de exclusividad, monopolio ni acaparamiento, directa ni indirectamente, por parte del Estado ni de particulares (congreso c. d., 1993, p. 17).

- **Artículo 73, establece que:**

“Los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles. Los bienes de uso público pueden ser concedidos a particulares conforme a ley, para su aprovechamiento económico” (congreso c. d., 1993, p. 19).

- **Artículo 192 establece que:**

“Los gobiernos regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo” (congreso c. d., 1993, p. 53).

- **Artículo 195, establece que:**

“Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo” (congreso c. d., 1993, p. 55).

2.5.2. Ley general del transporte y tránsito terrestre (LEY 27181)

- **Artículo 3, establece que:**

La respuesta estatal en temas de transporte y tránsito terrestre se orienta al agrado de las pretensiones de los individuos y a la protección de sus

condiciones de seguridad y salud, así como a salvaguardar el ambiente y la sociedad en su conjunto (Congreso, 2015, p. 1)

- **Artículo 4, De la libre competencia y rol del estado, establece que:**

4.1 El rol estatal en materia de transporte y tránsito terrestre proviene de las definiciones nacionales de política económica y social. El Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, cumpliendo funciones que, siendo importantes para la comunidad, no pueden ser desarrolladas por el sector privado. 4.2 El Estado focaliza su acción en aquellos mercados de transporte que presenta distorsiones o limitaciones a la libre competencia. En particular dirige su atención a los mercados que se desarrollan en áreas de baja demanda de transporte a fin de mejorar la competitividad en los mismos y a los existentes en áreas urbanas de alta densidad de actividades a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación. 4.3 El Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente. 4.4 El poder ejecutivo podrá establecer medidas temporales que promuevan la renovación del parque automotor (Congreso, 2015, p. 2)

- **Artículo 5, establece que:**

5.1 El Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes. 5.2 El Estado garantiza la estabilidad de las reglas y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren injustificadamente las condiciones de mercado sobre la base de las cuales toman sus decisiones sobre inversión y operación en materia de transporte. 5.3 Las condiciones de acceso al mercado se regulan por las normas y principios contenidos en la presente Ley y el ordenamiento vigente (Congreso, 2015, p. 2).

- **Artículo 7 establece que:**

7.4 El Estado procura que las actividades que constituyan centros de generación o atracción de viajes contemplen espacio suficiente para que

la demanda por estacionamiento que ellas generen se satisfaga en áreas fuera de la vía pública. Asimismo, procura que la entrada o salida de vehículos a tales recintos no ocasione interferencias o impactos en las vías aledañas. Para tal efecto, el Estado está facultado a obligar al causante de las interferencias o impactos a la implementación de elementos y dispositivos viales y de control de tránsito que eliminen dichos impactos (Congreso, 2015, p. 3).

2.5.3. Reglamento nacional de administración de transporte (D.S. 017 – 2009 – MTC)

El reglamento Nacional de Administración de transporte establece entre sus conceptos, definiciones diversas como el certificado de Habilitación técnica para terminales Terrestres, de esta forma el concepto de Condiciones de Acceso y Permanencia. Además, define el criterio de Terminal terrestre como una Infraestructura que complementa al transporte terrestre, que puede ser de propiedad pública o privada, que tienen como fin prestar servicios de transporte de personas o mercancías, de manera nacional, regional y provincial (MTC, 2009, pág. 6).

- **Artículo 33.-**

33.1 todo lo que este destinado para el servicio de transporte, debe ofrecer seguridad y calidad al usuario, para eso, es requisito tener una correcta infraestructura física; la misma que, según sea correcto, comprende: las áreas de trabajo, los terminales terrestres de personas o mercancías, las estaciones de ruta, los paraderos de ruta, y cualquier otra infraestructura empleada como lugar para cargar, descargar y almacenar mercancías, los talleres de mantenimiento y algún otro que se requiera para la prestación del servicio (MTC, 2009, p. 40)

33.2 Constituye requisito indispensable para que un transportista obtenga autorización para prestar el servicio de transporte público regular de personas y la mantenga vigente, acreditar ser titular o tener suscrito contrato vigente que le permite el uso y usufructo de

infraestructura complementaria de transporte, la misma que consiste en: oficinas administrativas, terminales terrestres habilitados en el origen y en el destino de cada una de sus rutas, terminales terrestres o estaciones de ruta en las escalas comerciales y talleres de mantenimiento propios o de terceros (MTC, 2009, p. 41)

En el servicio de transporte público especial de personas bajo las modalidades de transporte turístico, de estudiantes, de trabajadores, social y taxi, cuando este es prestado con menos de cinco (5) vehículos, sólo será necesario acreditar ser titular o tener suscrito contrato vigente que le permite el uso y usufructo de una oficina administrativa, si excede de dicha cantidad de vehículos, deberá además acreditar contar con talleres de mantenimiento sean propios o contratados con terceros (MTC, 2009, p. 41).

- **Artículo 34.-**

Estabiliza la categorización de la infraestructura complementaria para el transporte, estableciéndose una categorización en concordancia al tema de competencia al que estén sometidos los transportistas que utilizan dicha infraestructura, oséa Terminales Terrestres de ámbito provincial, Nacional, Regional y de transporte internacional. Además, se establece una categorización según la naturaleza del servicio que dan los transportistas, vale decir que tenemos la posibilidad de tener Terminales Terrestres de Personas y/o transporte mixto. Al final hay una categorización según la titularidad de la infraestructura de manera que puede ser de Propiedad de uno o más transportistas que tengan autorización, de propiedad de un individuo natural o jurídica no transportista o de propiedad pública (MTC, 2009, p. 43)

- **Artículo 35.-**

Estipula las responsabilidades a los cuales están obligados los operadores de los Terminales Terrestres indicando que no se permite realizar cualquier tipo de acción que perjudiquen el libre tránsito y la fluidez de personas y vehículos en el área en la que se ubica el terminal

terrestre. Además, se especifica que están obligados a tener un área apropiada y suficiente en el cual los vehículos que vallan a hacer uso de estos espacios tengan la facilidad de poder realizar sus maniobras entre otras obligaciones como la de facilitar la labor de fiscalización por la autoridad que le competente, como INDECOPI, la PNP y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC, 2009, p. 44).

- **Artículo 36.-**

“Se establece en que ciudades será de forma obligatoria establecer terminales terrestres, según la cantidad de habitantes, como también el uso de paraderos y estaciones de ruta” (MTC, 2009, p. 44).

- **Artículo 73.-**

Se especifica el avance del criterio y requisitos que son necesarios para poder obtener el Certificado de Habilitación Técnica como documento que certifica que el Terminal Terrestre es utilizado como infraestructura complementaria del servicio de transporte de personas y si cuenta con las características indispensables. En la Décima disposición complementaria se estipula la suposición si se diera el caso de que a la publicación del reglamento nacional de administración de transporte Terminales Terrestres de ámbito nacional o regional, cuenten con Licencia de funcionamiento municipal y les falte el Certificado de Habilitación Técnica, y esta haya sido anulada en el último año calendario o su titular fuera inhabilitado para operar infraestructura complementaria, se le dará de forma automática el Certificado de Habilitación Técnica por tener con licencia de funcionamiento, sujeto a reglas de control posterior. Se complementa en el mismo artículo, un procedimiento de aceptación automática para el otorgamiento de Certificado de Habilitación Técnica a los Terminales terrestres cuyos análisis de impacto vial hubiesen sido encontrados de conformidad por la autoridad competente en el contexto de regularización estipulado por el Decreto Supremo 037-2007- MTC (MTC, 2009, p. 84).

Como supuesto final para que pueda ser entregado el Certificado de Habilitación Técnica a la Infraestructura Complementaria de Transporte que en la actualidad está en uso se sujeta al cumplimiento de características como un Estudio de Impacto vial que especifique que al funcionar no impactará de manera negativa en el tránsito en el sitio en el que se ubican y que especifique la capacidad máxima de atención de vehículos teniendo presente el tamaño del área interna para maniobras, teniendo presente frecuencia y horarios de los servicios, certificado de Inspección Técnica de Seguridad en Defensa Civil y la relación de empresas usuarias de la infraestructura. Al final se apunta un periodo de 90 días desde la publicación del reglamento para la emisión de un Decreto Supremo que constituya las propiedades mínimas exigibles para la infraestructura complementaria de transporte terrestre (MTC, 2009, p. 84).

2.5.4. Ley orgánica de municipalidades

- **Artículo 81.-**

Identifica como una función que deben cumplir las Municipalidades es la de incentivar la construcción de Terminales Terrestres y verificar su funcionamiento, brindar certificado de compatibilidad de uso, licencia de funcionamiento, certificado de conformidad de obra, y certificado de habilitación técnica a los terminales terrestres y estaciones de ruta del Servicio de Transporte provincial de personas que sean de su competencia según corresponda (poder judicial, 2005, p. 45).

2.5.5. Reglamento de estándares nacionales de calidad ambiental para ruido

2.5.5.1. Título I: Objetivo, Principios y Definiciones

- **Artículo 1: Del objetivo. -**

“La presente norma establece los estándares nacionales de calidad ambiental para ruido y los lineamientos para no excederlos, con el objetivo de proteger la salud, mejorar la calidad de vida de la población y promover el desarrollo sostenible” (congreso d. , 1999, p. 2).

- **Artículo 2: De los Principios. -**

Con el propósito de promover que las políticas e inversiones públicas y privadas contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida mediante el control de la contaminación sonora se tomarán en cuenta las disposiciones y principios de la Constitución Política del Perú, del Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales y la Ley General de Salud, con especial énfasis en los principios precautorio, de prevención y de contaminador – pagador (congreso d. , 1999, p. 2).

2.5.5.2. Título II: capítulo 1

- **Artículo 09: De los instrumentos de gestión. -**

Hace mención con el fin de alcanzar los *Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido*; unos instrumentos de gestión, además de los establecidos por las autoridades con competencias ambientales, los instrumentos a presentar son: Los límites máximos permisibles de emisiones sonoras; Normas Técnicas para equipos, maquinarias y vehículos; Normas reguladoras de actividades de construcción y de diseño acústico en la edificación; Normas técnicas de acondicionamiento acústico para infraestructura vial e infraestructura en establecimientos comerciales; Normas y Planes de Zonificación Territorial; Planes de acción para el control y prevención de la contaminación sonora; Instrumentos económicos; Evaluaciones de Impacto Ambiental; y, Vigilancia y Monitoreo ambiental de Ruido (congreso d. , 1999, p. 4).

- **Artículo 11: De la exigibilidad. –**

Hacen mención que los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para ruido constituyen un objetivo de política ambiental y de referencia obligatoria en el diseño y aplicación de las políticas públicas, sin perjuicio de las sanciones que se deriven de la aplicación de este reglamento (congreso d. , 1999, p. 5).

2.5.5.3. Anexo N° 1.- Establece los valores expresados en decibeles según las zonas de aplicación, diferenciando si es horario diurno o nocturno.

ZONAS DE APLICACIÓN	VALORES EXPRESADOS	
	HORARIO DIURNO	HORARIO NOCTURNO
Zona de Protección Especial	50	40
Zona Residencial	60	50
Zona Comercial	70	60
Zona Industrial	80	70

Fuente: Reglamento De Estándares Nacionales
De Calidad Ambiental Para Ruido

CAPITULO III
MARCO METODOLOGICO

3.1. Matriz de correspondencia: preguntas de investigación – hipótesis – variables – indicadores

"IMPACTO URBANO DE LOS TERMINALES TERRESTRES INTERPROVINCIALES EN LA CIUDAD DE HUARAZ"							
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	SUB INDICADORES	HERRAMIENTAS	MÉTODOS
¿Qué impacto urbano generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz?	El impacto urbano generado es altamente negativa, todo esto asociado a una serie de condiciones ambientales, económicas y físico espaciales, debilitando la imagen urbana de la ciudad.	Impacto urbano	Económico	Valor del suelo por sectores en la ciudad de Huaraz	Precio del suelo S/.	Ficha de Observación Encuesta Fotografías	Trabajo de campo
			Ambiental	-Grado de C. Visual -Grado de C. Acústica -Grado de C. Química	<ul style="list-style-type: none"> • Alto • Medio • Bajo 		
			Físico espacial	Calidad del emplazamiento	-Calidad del Espacio -Estado de las calzadas y pistas		

Elaboración: Propia

“IMPACTO URBANO DE LOS TERMINALES TERRESTRES INTERPROVINCIALES EN LA CIUDAD DE HUARAZ”

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	SUB INDICADORES	HERRAMIENTAS	MÉTODOS
¿Cuál es la relación entre la oferta y la demanda del servicio del transporte interprovincial de la ciudad de Huaraz?	La relación entre la oferta y la demanda del transporte interprovincial de pasajeros en la ciudad de Huaraz es desequilibrada e inversa, a menor sea el valor del servicio mayor será la demanda; pero existe una demanda insatisfecha por el servicio brindado.	Demanda	Socio económico	Cantidad de demanda	Carga máxima de pasajeros / Día Carga máxima de pasajeros / Semana	Ficha de Observación Encuesta Fotografías	Trabajo de campo
		Oferta		Empresas de transporte	Área del terminal Número de unidades Número de salida de unidades Plazas (por unidades) Rutas tarifas		

Elaboración: Prop

“IMPACTO URBANO DE LOS TERMINALES TERRESTRES INTERPROVINCIALES EN LA CIUDAD DE HUARAZ”

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES		SUB INDICADORES	HERRAMIENTAS	MÉTODOS
¿Cuál es el estándar normativo urbano arquitectónico que tienen los terminales terrestres de la ciudad de Huaraz?	El estándar normativo urbano arquitectónico que tienen los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad de Huaraz es el establecido en las normas técnicas Peruanas vigentes que enmarcan la construcción y operación de cualquier tipo de instalación pública o privada, garantizando que los servicios	Estándar normativo urbano arquitectónico	Urbano	Localización	Usos de suelo	Compatible con los usos de suelo: SI / NO	Ficha de Observación y análisis	Trabajo de Campo y gabinete
					Reservas territoriales de expansión	Si cumple No cumple		
					Estrategias de movilidad	Distancia en ml y el tiempo hasta la vía principal		
				Función	Accesos	Dimensión ml	Ficha de análisis e información	Trabajo de gabinete
					funcional	Relación		
						Dimensiones		
					Zonificación	Verificación de zonas		
					Circulación	Diagrama de flujo peatonal, Horizontal y vertical		
					Espacialidad	Diagrama de espacios		
					Tecnológico	Materiales		

Elaboración: Propia

“IMPACTO URBANO DE LOS TERMINALES TERRESTRES INTERPROVINCIALES EN LA CIUDAD DE HUARAZ”

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	SUB INDICADORES	HERRAMIENTAS	MÉTODOS
¿Cómo es la estructura urbana de la ciudad de Huaraz?	La estructura urbana de la ciudad de Huaraz es reticular y mantiene el modelo de los economicistas	Estructura urbana	Físico espacial	usos de suelo	Distinción por colores y área promedio de los terrenos o lotes	Ficha de Observación Y análisis	Trabajo de Campo Y gabinete
				vialidad y transporte	Ancho de vías y tipos de transporte		
				infraestructura y servicios	Tiene No tiene		
				equipamientos urbanos	Tipos y ubicación		

Elaboración: Propia

3.2. Tipo de investigación:

La metodología utilizada fue analítica, propositiva y bibliográfica; con el objetivo de obtener información que permitió deducir conclusiones y recomendaciones aceptables, para poder brindar una solución a la problemática que aqueja a la ciudad de Huaraz. A continuación, se explica el porqué de cada metodología.

3.2.1. Investigación analítica.

Porque se han analizado los impactos urbanos generados por los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz.

3.2.2. Investigación propositiva.

Porque el estudio ha comprendido el análisis de la ciudad de Huaraz en función al impacto que está generando los terminales terrestres y tiene como propósito hallar la solución en función a las necesidades de la población.

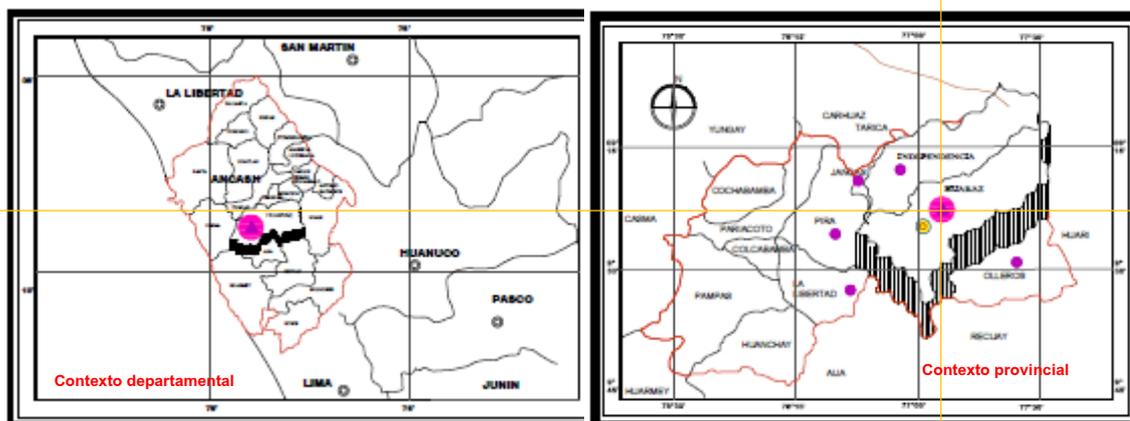
3.2.3. Investigación bibliográfica.

La investigación se realizó a través de la recopilación de información literaria relacionada con el tema: libros, folletos, entrevistas, revistas y publicaciones de prensa, así como cualquier documento que proporcione la información necesaria.

3.3. Escenario de estudio:

La investigación se hizo en la ciudad de Huaraz, en el casco urbano.

LAMINA N° 12



3.4. Identificación de la muestra. Unidades temáticas

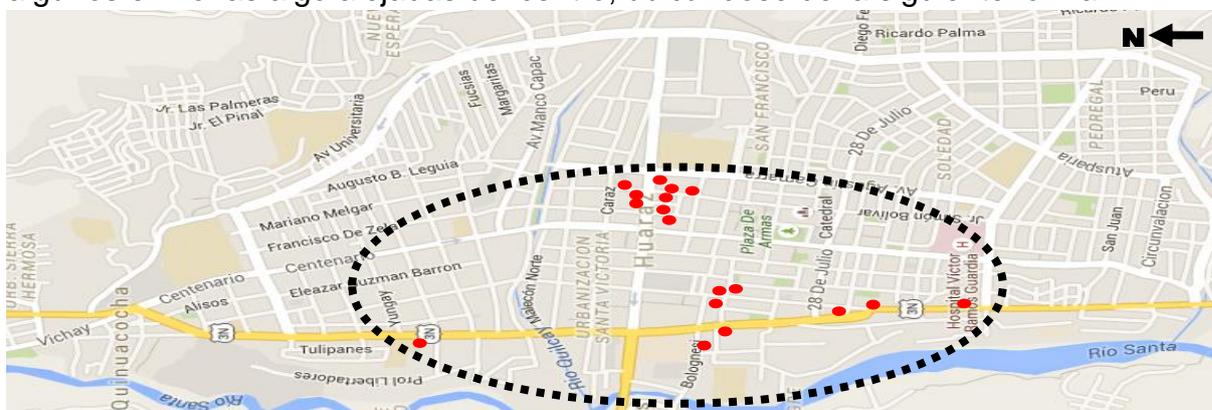
3.4.1. Universo:

El universo objeto de este estudio serán los 18 terminales terrestres interprovinciales formales que se encuentran en la base de datos del MTC y que están se encuentran en la ciudad de Huaraz – casco urbano; estos terminales son:

EMPRESA DE	DIRECCIÓN	Nº DE
Cruz del Sur	Jr. Simón Bolívar N° 491	560
Línea	Jr. Simón Bolívar N° 450	3024
Z Buss	Jr. Simón Bolívar N° 440	5390
Oltursa	Av. Antonio Raymondi N° 825	2814
Turismo Renzo	Av. Antonio Raymondi N° 821	2800
Yungay Express	Av. Antonio Raymondi N° 930	2520
El Huaralino	Av. Confraternidad Oeste N° 1440	728
Móvil Tours	Av. Confraternidad Oeste N° 451	9044
Sandoval	Av. Confraternidad Oeste Mz. A	3080
Turismo Cavassa	(Jr. Lucar y Torre N° 446)	8085
Eshtuard	Av. 27 de noviembre ex Tarapacá	840
Corporación el Rápido	Jr. Mariscal Cáceres N° 321	756
Olguita Tours	Jr. Mariscal Cáceres N° 338	630
Mosna Tours	Jr. Mariscal Cáceres N° 265	4116
Julio Cesar	Jr. Cajamarca 1° cuadra, esquina	3080
Alas Peruanas	Jr. Lucar y Torre N° 444	1715
Paraíso de los Andes	Jr. Bolognesi N° 278	560
Rápido Bus	Jr. 28 de julio N° 202	700

Elaboración: Propia

Todos los terminales terrestres de pasajeros considerados dentro del universo, analizados para el presente informe se localizan dentro del perímetro urbano de la ciudad de Huaraz, la mayoría de ellos en la zona céntrica de la misma, y sólo algunos en zonas algo alejadas del centro, ubicándose de la siguiente forma:



Elaboración: Propia

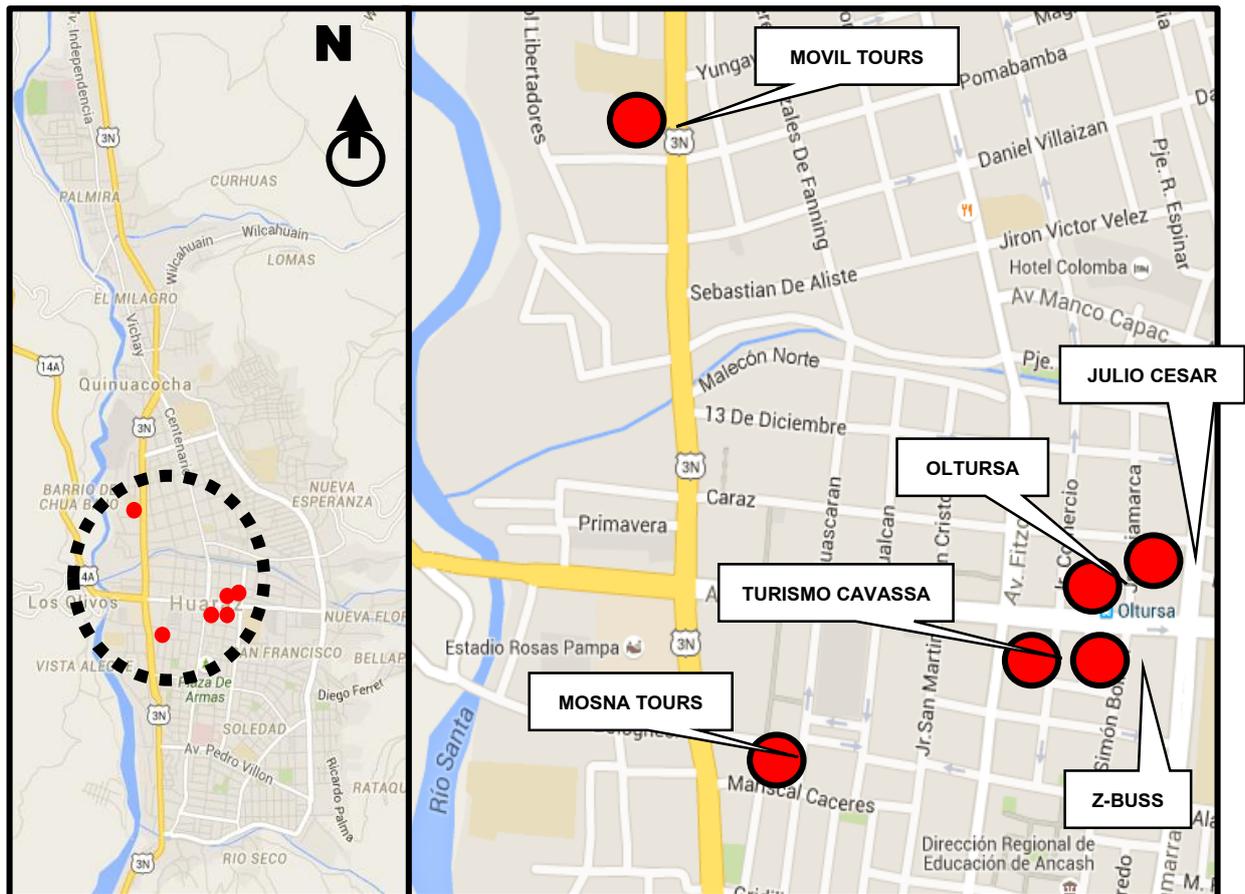
3.4.2. Muestra:

De los 18 terminales terrestres se seleccionaron los que tienen de 2000 a más pasajeros en movimiento por semana y que no se ubiquen en la misma calle o avenida, teniendo estas características tan solo 6 terminales de la totalidad, optando como muestra a estos 6 terminales terrestres por representar una tercera parte del universo; estos terminales terrestres son:

EMPRESA DE	DIRECCIÓN	Nº DE
Z Buss	Jr. Simón Bolívar N° 440	5390
Oltursa	Av. Antonio Raymondi N° 825	2814
Móvil Tours	Av. Confraternidad Oeste N° 451	9044
Turismo Cavassa	(Jr. Lucar y Torre N° 446)	8085
Mosna Tours	Jr. Mariscal Cáceres N° 265	4116
Julio Cesar	Jr. Cajamarca 1º cuadra,	3080

Elaboración: Propia

La ubicación de los terminales terrestres seleccionados para la muestra de la investigación es de la siguiente manera:



Elaboración: Propia

3.5. Diseño de la investigación

3.5.1. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:

3.5.1.1. Técnica:

La recopilación de la información se efectuó por medio de la aplicación de fichas de información.

3.5.1.2. Instrumento:

Sera la ficha de información, pero esta se subdividirá a su vez en otras fichas según sea la dimensión a evaluar, hubo una ficha de información para criterios físicos de la zona, criterios urbanos, físicos espaciales, etc.

3.5.2. Diseño de los instrumentos de recolección de datos.

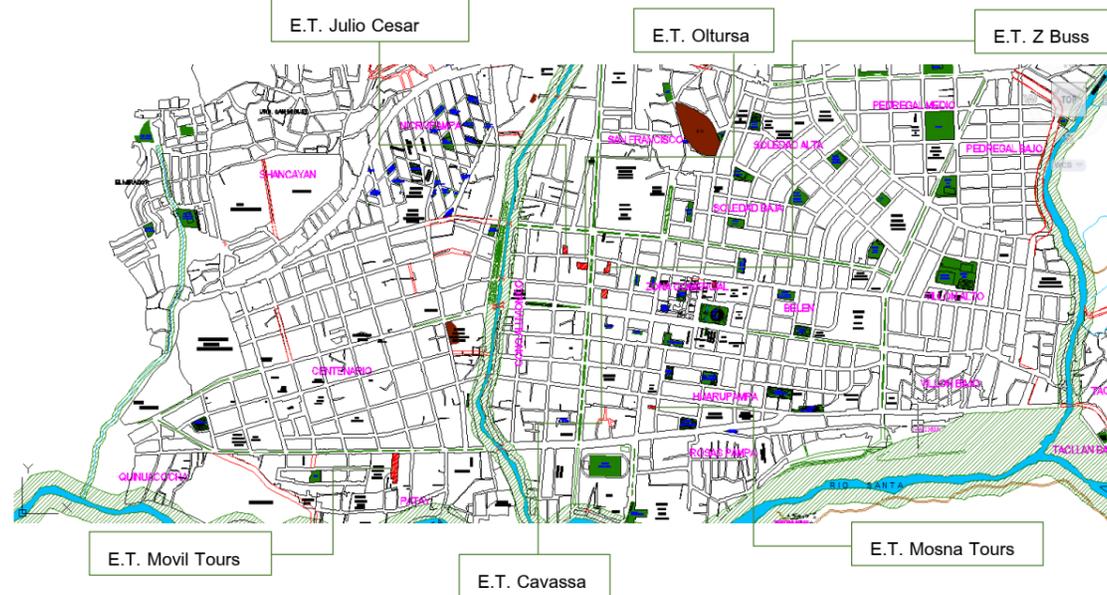
FICHAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

VARIABLE: IMPACTO URBANO

DIMENSION ECONOMICA - AMBIENTAL

ACTIVIDAD ECONOMICA: VALOR DEL SUELO- E.T MOVIL TOURS

IDENTIFICACION DE IMPACTOS POR LOS TERMINALES TERRESTRES: IMPACTO ECONÓMICO



La empresa de transporte Móvil Tours ha promovido la actividad económica del comercio, por la implementación de hoteles, comercio local, pero a su vez ha generado que exista el comercio informal y transporte informal. Desde la construcción del terminal el valor del suelo urbano ha aumentado en un 30 por ciento, debido que es una zona que cuenta con la infraestructura en buen estado, y tiene como avenida principal la panamericana.

IMPACTO AMBIENTAL: Contaminación Visual



La empresa de transporte Móvil Tours no ha tenido un impacto negativo en el perfil urbano de la zona en donde se ubica, ya que no trasgrede en la forma, color, altura, más aun da un realce arquitectónico a la zona, porque en general no se evidencia elementos arquitectónicos en el perfil urbano.

IMPACTO AMBIENTAL:

Contaminación acústica: La dirección Regional de Salud de Ancash (DIRESA), representada a través de la dirección de salud Ambiental (DESA), la municipalidad Provincial de Huaraz (MPH) y la policía ecológica, hicieron una inspección de los decibeles en las calles de Huaraz y el distrito Independencia con el fin de medir la contaminación acústica, que se produce con más magnitud por las noches teniendo un impacto negativo en la salud de la población, debido a que causa estrés. se encontró que los decibeles emitidos por la bocina de los buses sobrepasan los 70 decibeles permitidos por la norma, alcanzando picos de hasta 88 decibeles.

Contaminación del Suelo: Contaminación química



El arrojo de basura por el comercio informal es muy bajo, a los alrededores del terminal las calles se encuentran limpias y sin basura, algo que la población junto a la junta vecinal tratan que prevalezca. En cuanto al derrame de los aceites de los carros eso se produce en el interior del terminal en el área técnica, por lo tanto tiene un impacto negativo bajo.

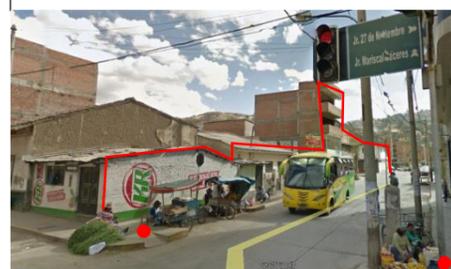
DIMENSION ECONOMICA - AMBIENTAL

ACTIVIDAD ECONOMICA : VALOR DEL SUELO – E.T MOSNA TOURS

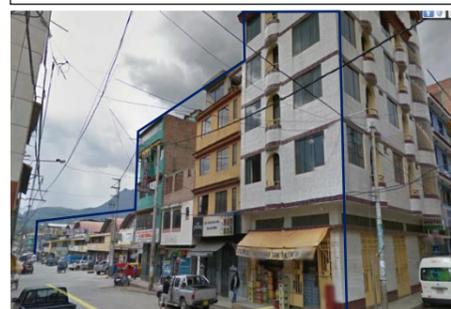
IDENTIFICACION DE IMPACTOS POR LOS TERMINALES TERRESTRES: IMPACTO ECONOMICO



Perfil urbano paralela al Jr. Mariscal Cáceres



Perfil urbano paralela al Jr. Mariscal Cáceres



Perfil urbano paralela al Jr. 23 de Noviembre



Intersección entre el Jr. Mariscal Cáceres y 23 de Noviembre



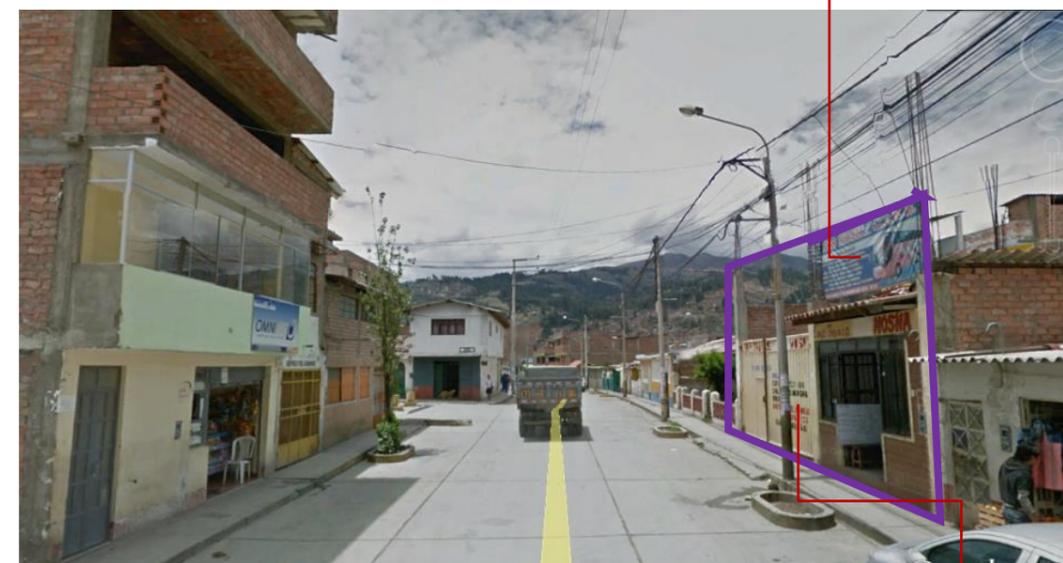
E.T. Mosna Tours

- Comercio ambulatorio
- Concentración de basura

La empresa de transporte Mosna Tours es uno de los terminales que ha sido creado por necesidad o bien económico, ya que ha sido adaptado en un lote de vivienda, el bus espera a las afueras de dicho terminal para el trasbordo de pasajeros, obstaculizando en tránsito peatonal y vehicular del Jr. Mariscal Cáceres. Se evidencia el comercio ambulatorio debido que es una zona altamente comercial, el valor de un predio sobrepasa los 25.000 soles.

IMPACTO AMBIENTAL: Contaminación visual

Elemento antiestético



No presenta carácter de un terminal terrestre

La empresa de transporte Mosna Tours ha tenido un impacto negativo en el perfil urbano de la zona en donde se ubica, ya que no trasciende en la forma, color, altura, pero si es una que más demanda tiene, debido a que se encuentra en el centro de la ciudad.

IMPACTO AMBIENTAL:

CONTAMINACION ACUSTICA: La dirección Regional de Salud de Ancash (DIRESA), representada a través de la dirección de salud Ambiental (DESA), la municipalidad Provincial de Huaraz (MPH) y la policía ecológica, concluyeron que en el centro de la ciudad, debido a la presencia del mercado central, y por ser una zona altamente comercial, los decibeles máximos alcanzados son de 90, esto se debe por la bulla de la gente, automóviles y buses de los terminales terrestres.

CONTAMINACION DEL SUELO – CONTAMINACION QUIMICA:



La informalidad trae consigo un sin número de problemas ambientales, entre ellos es la contaminación al suelo, al aire, etc. Debido al arrojamiento de basura, el hidrógeno de carbono que emiten los automóviles y buses, y poco a poco está dañando a la salud de la población huaracina y del turista. En esta zona el grado de contaminación es media.

DIMENSION ECONOMICA - AMBIENTAL

ACTIVIDAD ECONOMICA: VALOR DEL SUELO- E.T CAVASSA

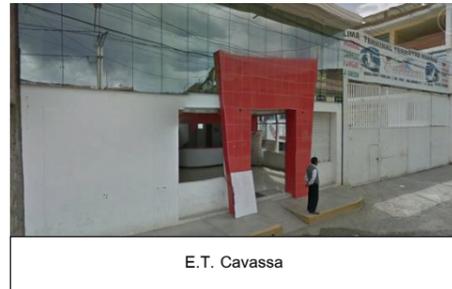
IDENTIFICACION DE IMPACTOS POR LOS TERMINALES TERRESTRES: IMPACTO ECONÓMICO



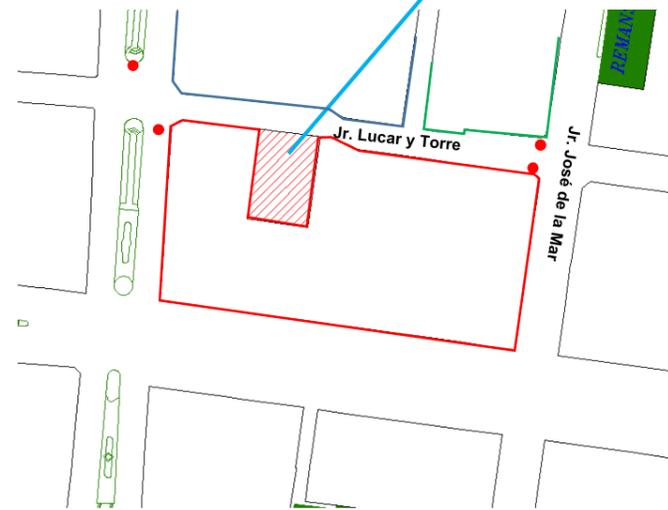
Perfil urbano paralela al Jr. Lucar y Torre



Comercio ambulante entre el Jr. Lucar y Torre y José de la Mar



E.T. Cavassa



- Comercio ambulante
- Terminal Cavassa

La empresa de transporte Cavassa es uno más de los que se encuentran en la zona comercial de la ciudad de Huaraz, por ende está rodeado de muchos locales comerciales como, restaurantes, motorepuestos, farmacia, hoteles, etc; aumentando el valor predial de la zona, y de los servicios brindados por el terminal.

IMPACTO AMBIENTAL: Contaminación visual



La empresa de transporte Cavassa ha tenido un impacto visual bajo, ya que no trasgrede la imagen urbana, más bien se adapta a la forma, altura de su contexto

IMPACTO AMBIENTAL:

CONTAMINACION ACUSTICA: La dirección Regional de Salud de Ancash (DIRESA), representada a través de la dirección de salud Ambiental (DESA), la municipalidad Provincial de Huaraz (MPH) y la policía ecológica, concluyeron que en el centro de la ciudad, debido a la presencia del mercado central, y por ser una zona altamente comercial, los decibeles máximos alcanzados son de 90, esto se debe por la bulla de la gente, automóviles y buses de los terminales terrestres.

CONTAMINACION DEL SUELO – CONTAMINACION QUIMICA:

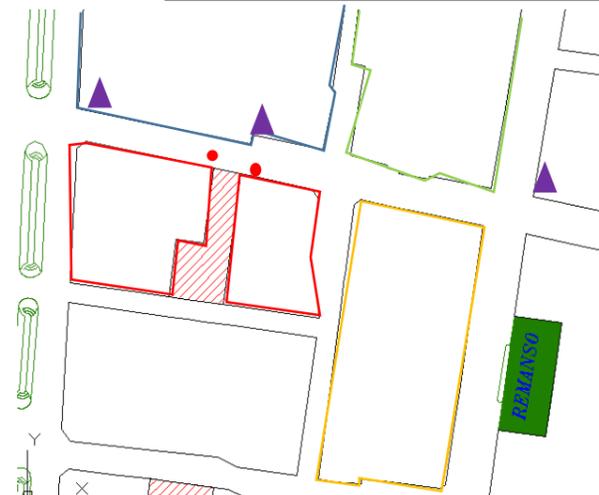
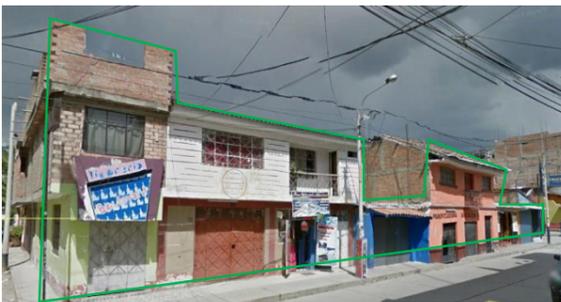


La informalidad trae consigo un sin número de problemas ambientales, entre ellos es la contaminación al suelo, debido al arrojado de basura, el hidróxido de carbono que emite los automóviles y buses, y poco a poco está dañando a la salud de la población huaracina y del turista. En esta zona el grado de contaminación es media.

DIMENSION ECONOMICA - AMBIENTAL

ACTIVIDAD ECONOMICA: VALOR DEL SUELO- E.T Z BUSS

IDENTIFICACION DE IMPACTOS POR LOS TERMINALES TERRESTRES: IMPACTO ECONÓMICO



- ▲ Terminales terrestres
- Comercio ambulatorio

La empresa de transporte Z - Buss se encuentra en la zona comercial de la ciudad de Huaraz, está rodeado de muchos locales comerciales, como discotecas, restaurantes, empresas de transportes y cocheras, por consiguiente también encontramos comercio ambulatorio a las afuera de cada terminal, con el fin de complementar los servicios brindado de los terminales.

IMPACTO AMBIENTAL: Contaminación visual

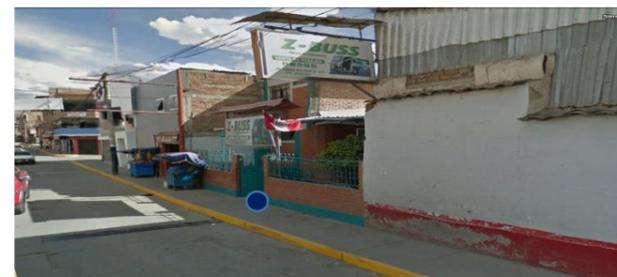


La empresa de transporte Z - Buss no es más que la adecuación de una vivienda a este tipo de servicio, provocando que no cuente con todos los requerimiento de un terminal, no tenga ni el carácter arquitectónico que este necesite, provocando una contaminación visual media, ya que sin precedente no trasgrede al perfil urbano.

IMPACTO AMBIENTAL:

CONTAMINACION ACUSTICA: La dirección Regional de Salud de Ancash (DIRESA), representada a través de la dirección de salud Ambiental (DESA), la municipalidad Provincial de Huaraz (MPH) y la policía ecológica, concluyeron que en el centro de la ciudad, debido a la presencia del mercado central, y por ser una zona altamente comercial, los decibeles máximos alcanzados son de 90, esto se debe por la bulla de la gente, automóviles y buses de los terminales terrestres.

CONTAMINACION DEL SUELO – CONTAMINACION QUIMICA:

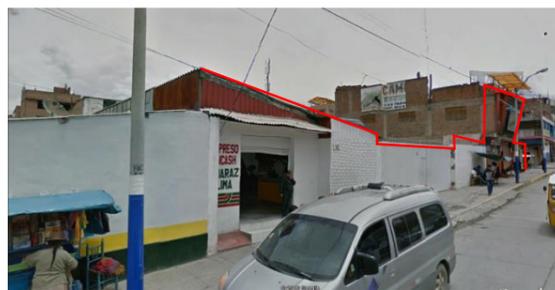


La informalidad trae consigo un sin número de problemas ambientales, entre ello es la contaminación al suelo, debido al arrojado de basura, el hidróxido de carbono que emite los automóviles y buses, y poco a poco está dañando a la salud de la población huaracina y del turista. En esta zona el grado de contaminación es Baja

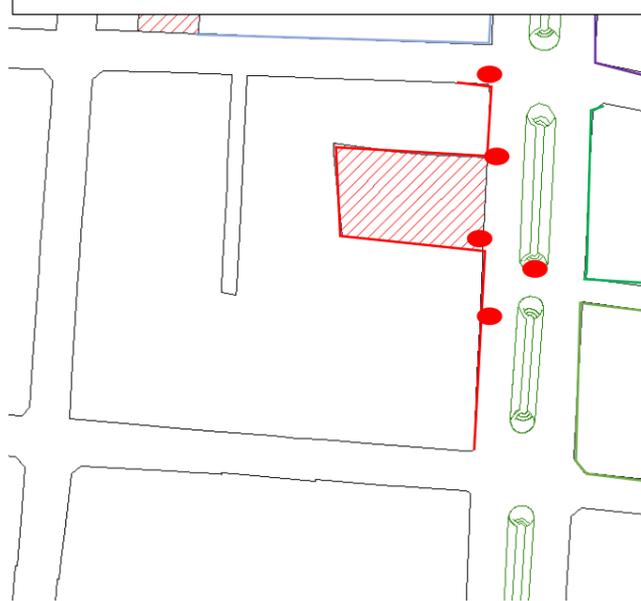
DIMENSION ECONOMICA - AMBIENTAL

ACTIVIDAD ECONOMICA: VALOR DEL SUELO- E.T OLTURSA

IDENTIFICACION DE IMPACTOS POR LOS TERMINALES TERRESTRES: IMPACTO ECONÓMICO



E.T. Oltursa



● Comercio ambulatorio

La empresa de transporte OLTURSA se encuentra en la zona comercial de la ciudad de Huaraz, está rodeado de muchos locales comerciales, como discotecas, restaurantes, empresas de transportes y cocheras, por consiguiente, también encontramos comercio ambulatorio a las afuera de cada terminal, con el fin de complementar los servicios brindado de los terminales.

IMPACTO AMBIENTAL: Contaminación visual



No tiene el carácter de un terminal terrestre

La empresa de transporte Oltursa ocupa un espacio destinado para su uso, no es una vivienda adaptada pero su composición volumétrica no tiene el carácter de un terminal terrestre. El impacto visual no trasgrede el perfil urbano por lo tanto el grado de contaminación visual es medio.

IMPACTO AMBIENTAL:

CONTAMINACION ACUSTICA: La dirección Regional de Salud de Ancash (DIRESA), representada a través de la dirección de salud Ambiental (DESA), la municipalidad Provincial de Huaraz (MPH) y la policía ecológica, concluyeron que, en el centro de la ciudad, debido a la presencia del mercado central, y por ser una zona altamente comercial, los decibeles máximos alcanzados son de 90, esto se debe por la bulla de la gente, automóviles y buses de los terminales terrestres.

CONTAMINACION DEL SUELO – CONTAMINACION QUIMICA:



En esta zona el grado de contaminación es Baja, porque se encuentra paralelo a la vía conectora de la ciudad la Av. Antonio Raimondi, y el manejo de los residuos sólidos en esa zona es por parte de la municipalidad, que diariamente hace el recojo de la basura.

DIMENSION ECONOMICA - AMBIENTAL

ACTIVIDAD ECONOMICA: VALOR DEL SUELO- E.T JULIO CESAR

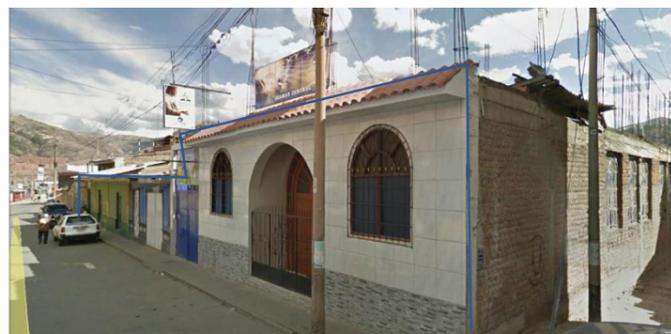
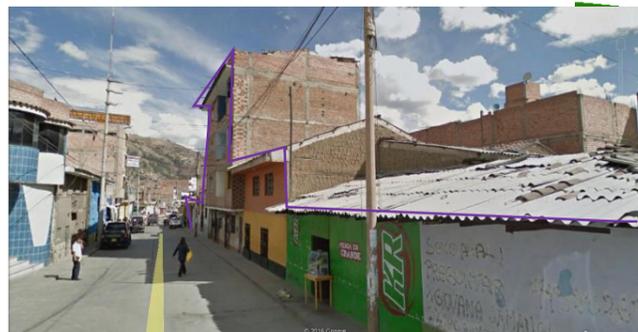
IDENTIFICACION DE IMPACTOS POR LOS TERMINALES TERRESTRES: IMPACTO ECONÓMICO



Perfil paralela a la vía Jr. Cajamarca



E.T. Julio Cesar



La empresa de transporte Julio Cesar no presenta comercio ambulatorio a sus alrededores, por consiguiente no está en una zona altamente comercial, el valor del suelo en esa zona no es mayor a los 35.000 soles.



IMPACTO AMBIENTAL: Contaminación visual



La empresa de transporte Julio Cesar ocupa un espacio destinado para su uso, no es una vivienda adaptada, su composición volumétrica no tiene el carácter de un terminal terrestre. El impacto visual no trasgrede el perfil urbano por lo tanto el grado de contaminación visual es medio.

IMPACTO AMBIENTAL:

CONTAMINACION ACUSTICA: La dirección Regional de Salud de Ancash (DIRESA), representada a través de la dirección de salud Ambiental (DESA), la municipalidad Provincial de Huaraz (MPH) y la policía ecológica, concluyeron que en el centro de la ciudad, debido a la presencia del mercado central, y por ser una zona altamente comercial, los decibeles máximos alcanzados son de 90, esto se debe por la bulla de la gente, automóviles y buses de los terminales terrestres.

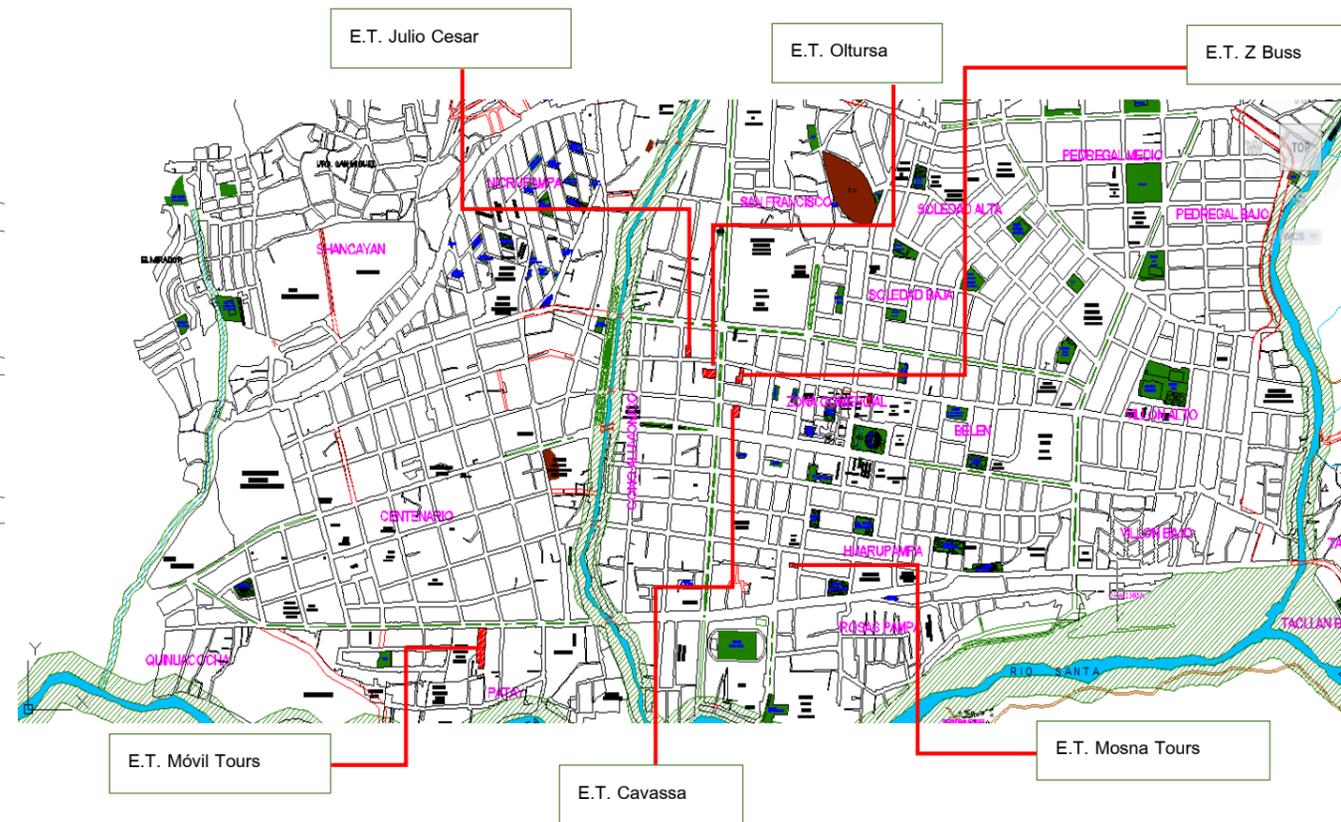
CONTAMINACION DEL SUELO – CONTAMINACION QUIMICA:



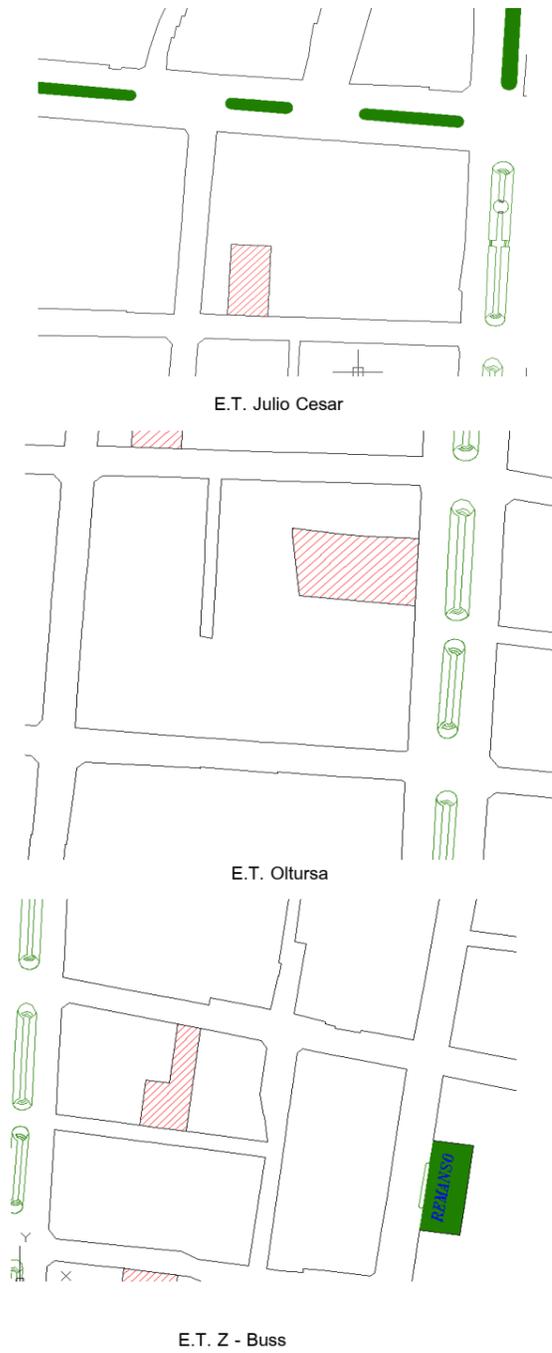
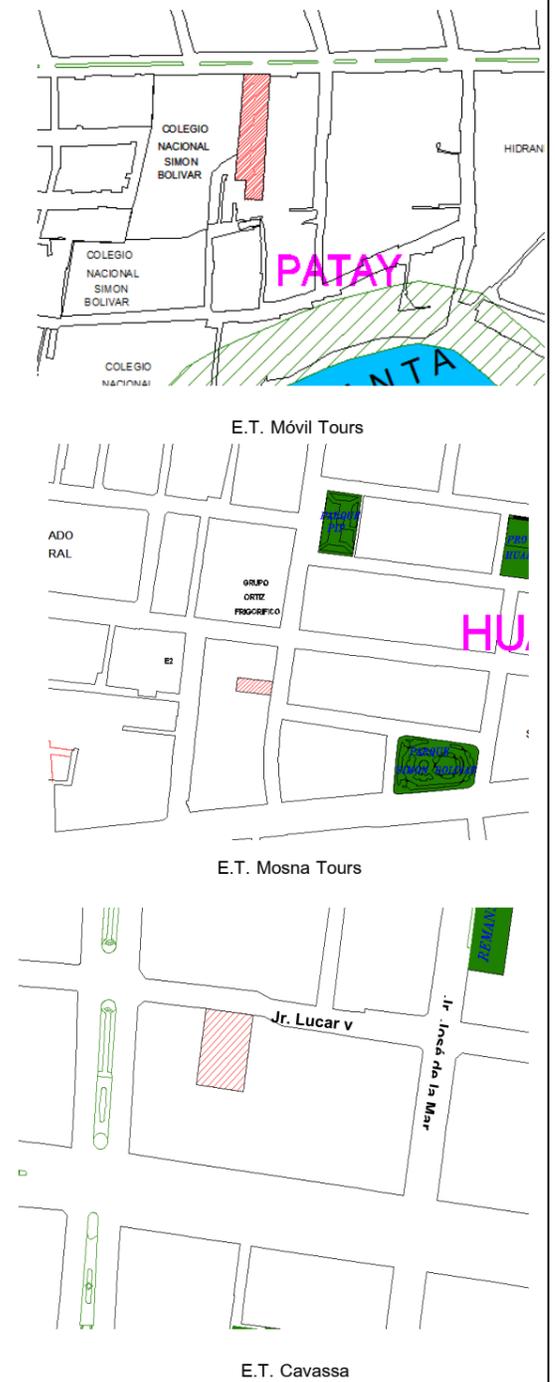
En esta zona el grado de contaminación es Media porque se encuentra pequeños residuos sólidos por las calles provenientes de las viviendas aledañas.

DIMENSION FISICO ESPACIAL
CALIDAD DEL EMPLAZAMIENTO DE TERMINALES

El emplazamiento de los terminales interprovinciales, se dieron a base de una necesidad, ya que era imprescindible contar con uno, estos se fueron posicionando por toda la ciudad, sin un previo estudio de impacto vial, visual, ambiental y urbano, por eso razón muchos de ellos se ubicaron en el casco urbano de la ciudad, donde el uso predominante es comercial, produciendo un caos vehicular, una contaminación sonora, y enfermedades como el estrés que muchos huaracinos aquejan.



En emplazamiento en cuanto a su composición volumétrica de los terminales, estos no han impactado negativamente y positivamente, por lo que en muchos de los casos son adaptaciones de viviendas, o simplemente han seguido la forma de su perfil urbano, pero sin prevalecer el carácter que estos deberían tener como terminal.



FICHAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

VARIABLE: OFERTA Y DEMANDA

DIMENSION SOCIO ECONÓMICA

EMPRESAS DE TRANSPORTE – CANTIDAD DE DEMANDA

N°	EMPRESAS	DESTINOS	SALIDAS / DÍA	LLEGADAS / DÍA	CAPACIDAD / BUS (pasajeros)		TOTAL / DÍA		TOTAL / SEMANA	
					Salidas	Llegadas	Salidas Pasajeros	Llegadas Pasajeros	Salidas Pasajeros	Llegadas Pasajeros
					01	Cruz del Sur Jr. Simón Bolívar # 491	Huaraz – Lima Lima - Huaraz	Lunes - Domingo 10:00 pm	Lunes - Domingo 8:00 am	40
02	Transportes Línea Jr. Simón Bolívar # 450	RUTA 1 Huaraz – Lima Lima - Huaraz	L, M, M, J, S 10:30 pm V, D 9:30 am 10:30 pm	L, M, M, J, S 5:30 am 6:30 am V, D 5:30 am 6:30 am 5:30 pm 6:30 pm	56	L, M, M, J, S		L, M, M, J, S		
						56	112	280	560	
						T 1 = 168		T 1 = 840		
						V, D		V, D		
						112	224	224	448	
						T2 = 336		T2 = 672		
		T 1 + T2 = 504 P		T 1 + T2 = 1512 P						
03	Empresa de transportes Z Buss Jr. Simón Bolívar # 440	Huaraz - Lima	Lunes - Domingo 8:00 am 9:00 am 9:15 pm 10:30 pm 11:00 pm	Lunes - Domingo 8:00 am 9:00 am 1:00 pm 3:00 pm 7:00 pm 8:15 pm 10:00 pm 11:00 pm 11:30 pm	55	55	275	495	1925	3465
							770		5390	
		TOTAL DE PASAJEROS (RUTA 1 + RUTA 2)				840 Pasajeros		3024 Pasajeros		

DIMENSION SOCIO ECONÓMICA

EMPRESAS DE TRANSPORTE – CANTIDAD DE DEMANDA

N°	EMPRESAS	DESTINOS	SALIDAS / DÍA	LLEGADAS / DÍA	CAPACIDAD / BUS		TOTAL / DÍA		TOTAL / SEMANA			
					(pasajeros)		Salidas Pasajeros	Llegadas Pasajeros	Salidas Pasajeros	Llegadas Pasajeros		
					Salidas	Llegadas						
04	Empresa de transportes Oltursa Av. Antonio Raymondi # 825	Huaraz – Lima Lima - Huaraz	Lunes - Domingo 12:15 m 10:15 pm 10:30 pm 10:50 pm	Lunes - Domingo 6:00 am 6:15 am 6:30 am 8:30 pm	52	52	201	201	1407	1407		
					60	37						
					52	52						
					37	60						
					402		2814					
05	Empresa de transportes Turismo Renzo Av. Antonio Raymondi # 821	Huaraz – Sihuas Huaraz – San Luis Huaraz – Pomabamba	Lunes - Domingo 7:00 am y 7:00 pm 6:30 am y 7:00 pm 6:50 am y 4:00 pm	5:00 pm 1:00 pm 8:00 am y 7:00 pm	40		240	160	1680	1120		
							400				2800	
06	Empresa de transportes Yungay Express Av. Antonio Raymondi # 930	Huaraz - Chimbote	Lunes - Domingo 7:30 am 9:00 am 12:00 m 20:00 pm	Lunes - Domingo 1:30 pm 6:00 pm 4:00 am 5:00 am	45		180	180	1260	1260		
							360				2520	
07	Empresa de transportes El Huaralino Av. Confraternidad Oeste # 1440	Huaraz – Chimbote	Lunes - Domingo 7:30 am 7:30 pm	-----	52		104		728			

DIMENSION SOCIO ECONÓMICA

EMPRESAS DE TRANSPORTE – CANTIDAD DE DEMANDA

N°	EMPRESAS	DESTINOS	SALIDAS / DÍA	LLEGADAS / DÍA	CAPACIDAD / BUS		TOTAL / DÍA		TOTAL / SEMANA	
					(pasajeros)		Salidas Pasajeros	Llegadas Pasajeros	Salidas Pasajeros	Llegadas Pasajeros
					Salidas	Llegadas				
08	Empresa de transportes Móvil Tours Av. Confraternidad Oeste # 451	RUTA 1 Huaraz – Chimbote Chimbote - Huaraz	Lunes - Domingo 11:10 pm 11:20 pm	Lunes - Domingo 6:30 pm 4:10 am	55	46	108	92	756	644
					53	46				
		RUTA 2 Huaraz – Lima Lima - Huaraz	Lunes - Domingo 9:30 am 11:00 am 2:30 pm 10:10 pm 10:30 pm 10:40 pm 10:50 pm 11:00pm	Lunes - Domingo 3:30 pm 5:00 pm 9:00 pm 9:30 pm 5:40 am 6:20 am 6:30 am 6:40 am 6:50 am 7:00 am	55	58	397	483	2779	3381
					55	52				
					53	53				
39	32				880					
RUTA 3 Huaraz – Trujillo Trujillo - Huaraz	Lunes - Domingo 9:40 pm 10:20 pm	Lunes - Domingo 4:40 am 5:20 am	53	53	106	106	742	742		
			53	53					212	
TOTAL DE PASAJEROS (RUTA 1 + RUTA 2 + RUTA 3)							1292		9044	
09	Empresa de transportes Sandoval Av. Confraternidad Oeste Mz. A Lt. 6	Huaraz - Huari Huaraz - Llamellin Huaraz - Rapayan Huaraz - Pomabamba	Lunes - Domingo 5:00 am, 7:30 am, 8:00 am, 8:30 am 8:00 pm, 8:30 pm, 9:00 pm 6:00 am, 6:00 pm 11:00 am, 4:00 pm	-----	40	-----	440	-----	3080	-----

Elaboración: Propia

DIMENSION SOCIO ECONÓMICA

EMPRESAS DE TRANSPORTE – CANTIDAD DE DEMANDA

N°	EMPRESAS	DESTINOS	SALIDAS / DÍA	LLEGADAS / DÍA	CAPACIDAD / BUS		TOTAL / DÍA		TOTAL / SEMANA		
					(pasajeros)		Salidas Pasajeros	Llegadas Pasajeros	Salidas Pasajeros	Llegadas Pasajeros	
					Salidas	Llegadas					
10	Empresa de transportes Turismo Cavassa Lucar y Torre # 446	Huaraz – Lima Lima - Huaraz	Lunes - Domingo 10:00 am 10:30 am 12:00 pm 1:00 pm 2:00 pm 9:00 pm 9:45 pm 10:00 pm 10:15 pm 10:30 pm 11:00 pm	Lunes - Domingo 6:00 pm 9:00 pm 5:00 am 5:15 am 5:45 am 6:00 am 6:15 am 6:30 am 6:45 am 7:50 am	55	55	605	550	4235	3850	
							1155	8085			
11	Empresa de transportes Alas Peruanas Jr. Lucar y Torre # 444	Huaraz - Chimbote	Lunes - Domingo 4:00 am 8:15 am 10:45 am 11:00 am 1:15 pm 3:30 pm 8:45 pm	8:30 am 5:30 pm 1:00 am 5:00 pm	35		245	140	1715	980	
							385	2695			
12	Empresa de transportes Eshtuard Av. 27 de noviembre # 963 Ex Tarapacá	Huaraz – La Merced	Lunes - Domingo 8:45 am 2:15 pm 5:00 pm	4:00 pm	40		120	40	840	280	
							160	1120			
13	Empresa de transportes Corporación el Rápido Jr. Mariscal Cáceres # 321	Huaraz – San Marcos	Lunes - Domingo 1:00 am 3:00 pm	-----	55 53		108	-----	756		
14	Empresa de transportes Olguita Tours Jr. Mariscal Cáceres # 338	Huaraz - Llamellin	Lunes - Domingo 7:30 am, 3:00 pm	-----	45		90	-----	630	-----	

Elaboración: Propia

FICHA DE ANALISIS N° 13						VARIABLE: OFERTA - DEMANDA			
DIMENSION SOCIO ECONÓMICA									
EMPRESAS DE TRANSPORTE – CANTIDAD DE DEMANDA									
N°	EMPRESAS	DESTINOS	SALIDAS / DÍA	LLEGADAS / DÍA	CAPACIDAD / BUS (pasajeros)	TOTAL / DÍA		TOTAL / SEMANA	
						Salidas Pasajeros	Llegadas	Salidas	Llegadas
15	Empresa de transportes Mosna Tours Jr. Mariscal Cáceres # 265	Huaraz – Llamellin Huaraz – Huachis Huaraz - Pomabamba	Lunes - Domingo 7:30 am, 1:00 pm, 8:00 pm 7:00 am, 11:00 am, 7:00 pm 6:00 am, , 6:00 pm,	11:19 am, 1:19 pm, 4:19 pm 10:00 am 12:00 m , 12:00 am	42	336	252	2352	1764
						588		4116	
16	Empresa de transportes Julio Cesar Jr. Cajamarca 1° cuadra, esquina con Caraz	Huaraz – Lima	Lunes - Domingo 1:00 pm 9:30 pm 10:30 pm 11:00 pm	Lunes - Domingo 5:30 am 6:30 am 7:00 am 9:00 pm	55	220	220	1540	1540
						440		3080	
17	Empresa de transportes Paraíso de los Andes Jr. Bolognesi # 278	Huaraz – Huallanca	Lunes - Domingo 6:00 am, 1:00 pm	Lunes - Domingo 9:00 am, 6:00 pm	40	80	80	560	560
						160		1120	
18	Empresa de transportes Rápido Bus Jr. 28 de julio # 202	Huaraz - Llamac	Lunes - Domingo 4:30 am, 3:00 pm	5:00 am 2:00 pm	50	100	100	700	700
						200		1400	
TOTAL DE PASAJEROS A LA SEMANA						7 206		50 442	

Elaboración: Propia

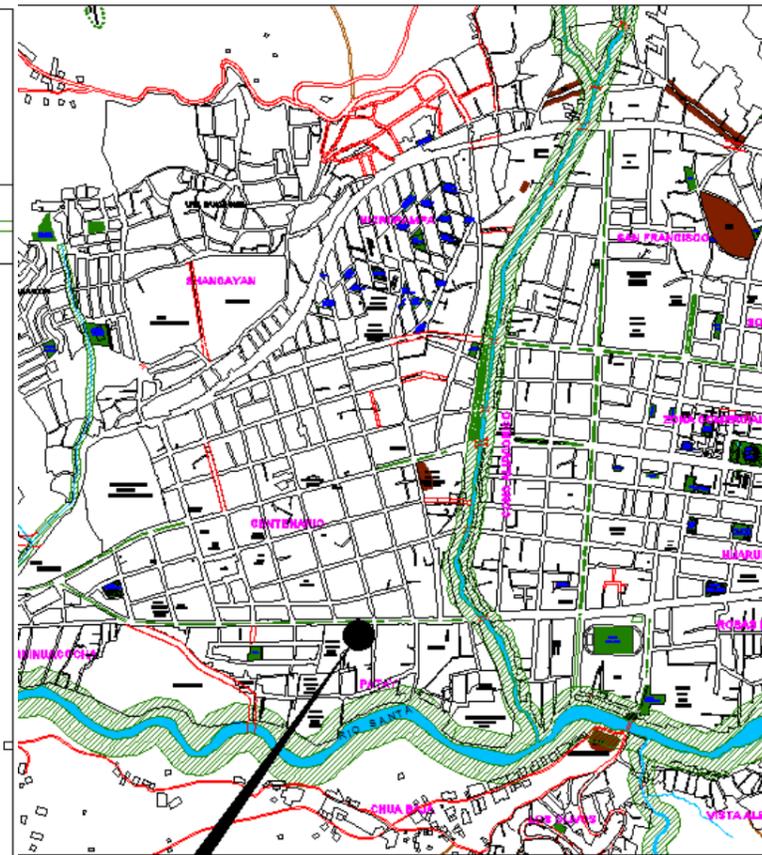
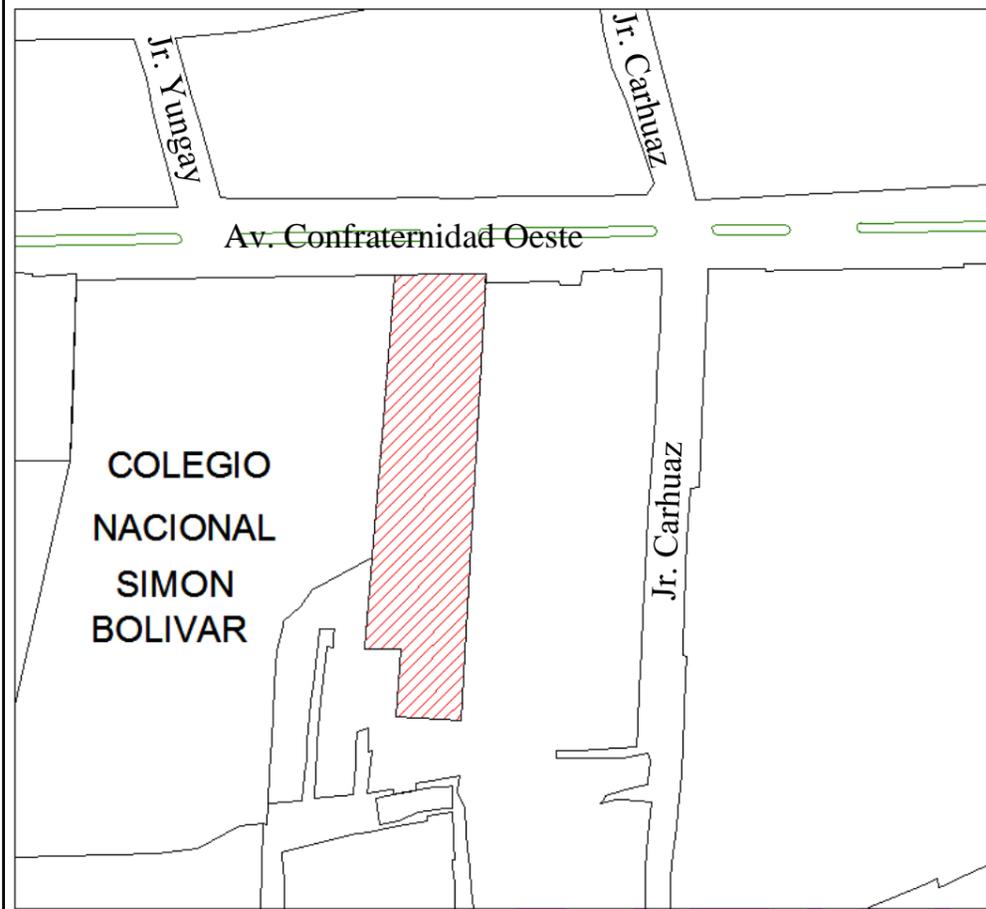
DIMENSIÓN: SOCIO ECONÓMICA

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES MOVIL TOURS

Dirección: Av. Confraternidad Oeste N° 451

Área: 2130 m2 **N° de unidades:** 12 **N° de plazas/unidades:** 32, 39, 52, 53, 55 y 58

Ubicación y localización:



UBICACIÓN

 Transporte Movil Tours

LOCALIZACIÓN

Rutas y tarifas:

Huaraz – Chimbote	Huaraz – Trujillo
Económico: 11:10 pm S/.25.00	Ejecutivo vip:
Ejecutivo vip: 10:20 pm S/.70.00	9:40pm S/.65.00 y S/.50.00
	10:20pm S/.60.00 y S/.45.00

Huaraz – Lima

Económico: 9:30 am, 11:00 am y 2:30 pm S/.40.00
 Ejecutivo vip: 1:00pm S/.70.00 y S/.50.00, 10:30pm, 10:40pm y 10:45pm S/.80.00 y S/.65.00
 Presidencial: 10:50pm S/.80.00 y S/.80.00
 Premier: 11:00pm S/.80.00 y S/.115.00

Fotografía:



DIMENSIÓN: SOCIO ECONÓMICA

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES MOSNA TOURS

Dirección: Jr. Mariscal Cáceres N° 265

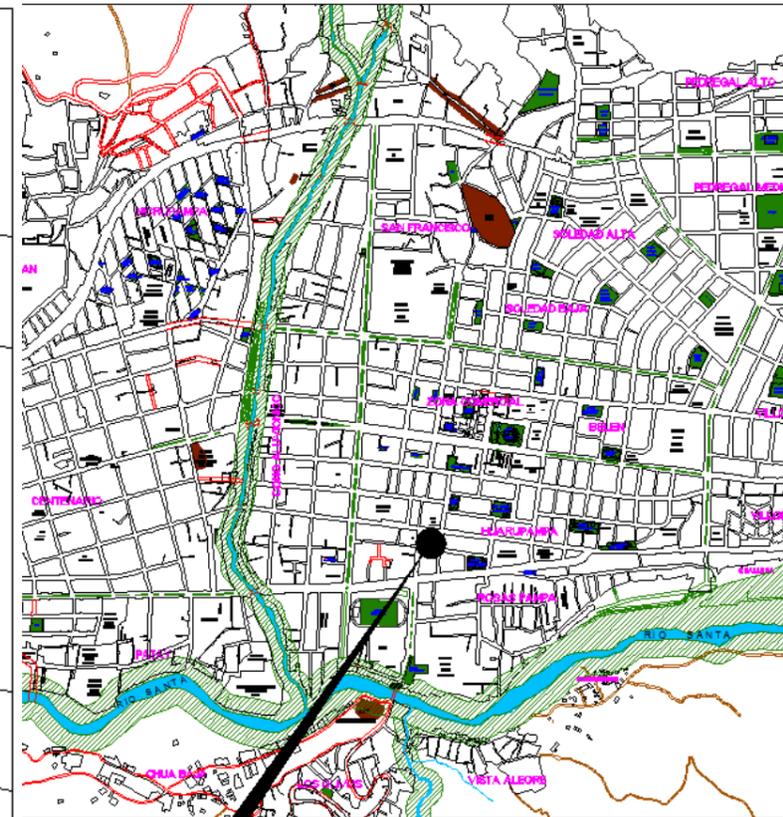
Área: 241 m² **N° de unidades:** 8 **N° de plazas/unidades:** 42

Ubicación y localización:



UBICACIÓN

 Transporte Mosna Tours



LOCALIZACIÓN

Rutas y tarifas:

Salidas diarias:

Huaraz – Llamellin
7:30 am, 1:00 pm y 8:00 pm S/20.00

Huaraz – Huachis
7:00 am, 11:00 am, 7:00 pm S/35.00

Huaraz – Pomabamba
6:00 am, 6:00 pm S/30.00

Fotografía:



DIMENSIÓN: SOCIO ECONÓMICA

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO CAVASSA

Dirección: Jr. Lucar y Torre N° 446

Área: 590 m2

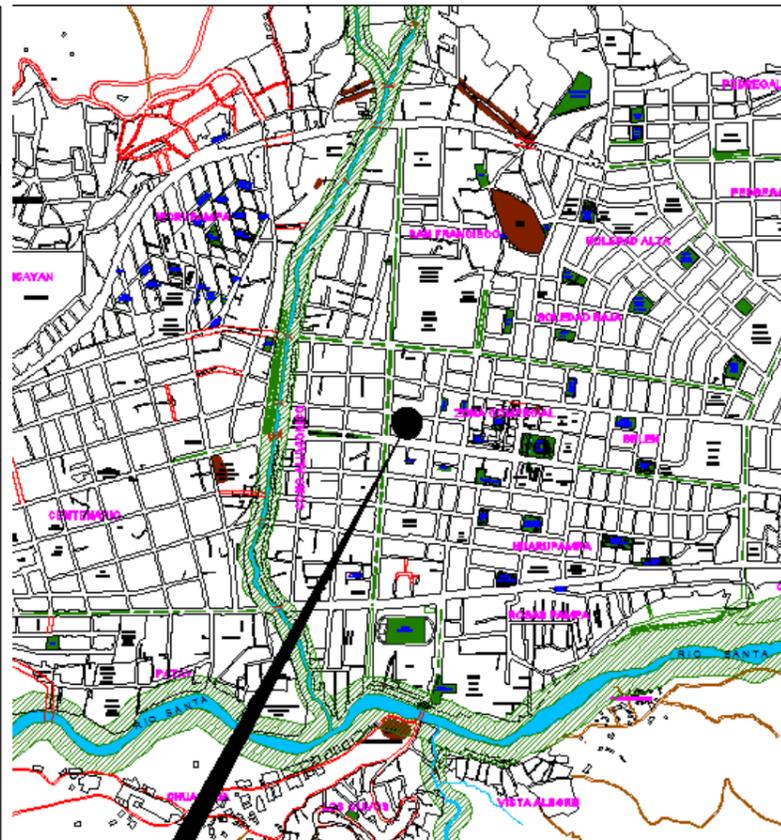
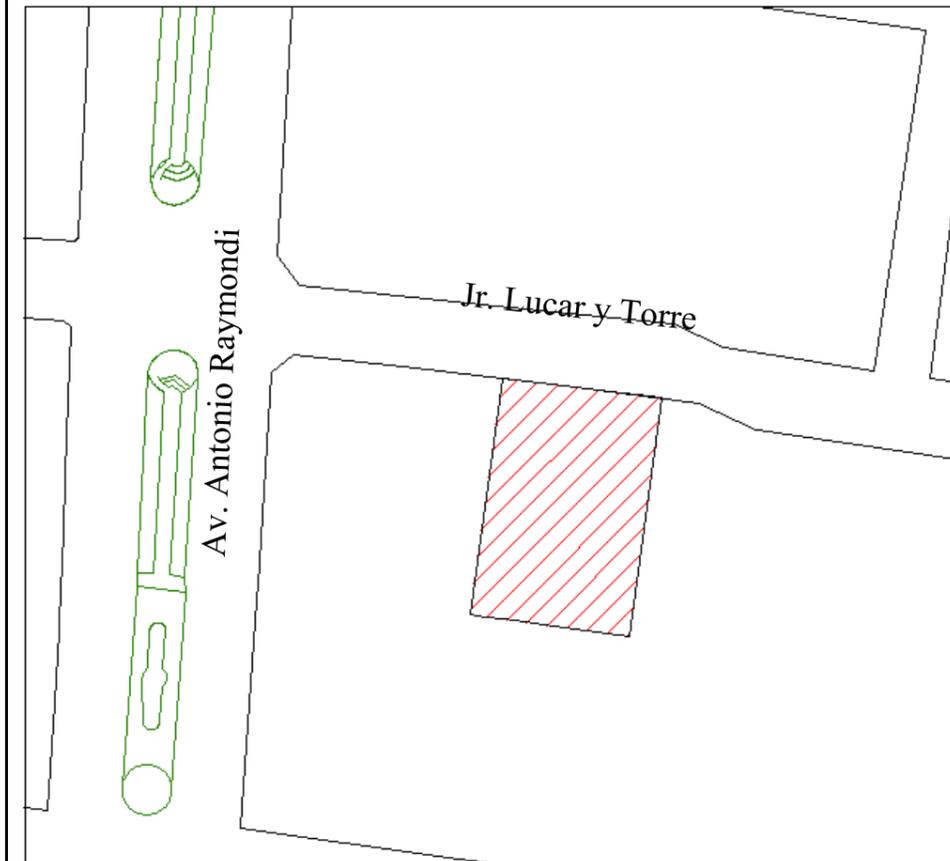
N° de unidades: 11

N° de plazas/unidades: 55

Rutas y tarifas:

Huaraz – Lima

Ubicación y localización:



UBICACIÓN

 Transporte Turismo Cavassa

LOCALIZACIÓN

Fotografía:



DIMENSIÓN: SOCIO ECONÓMICA

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES Z BUSS

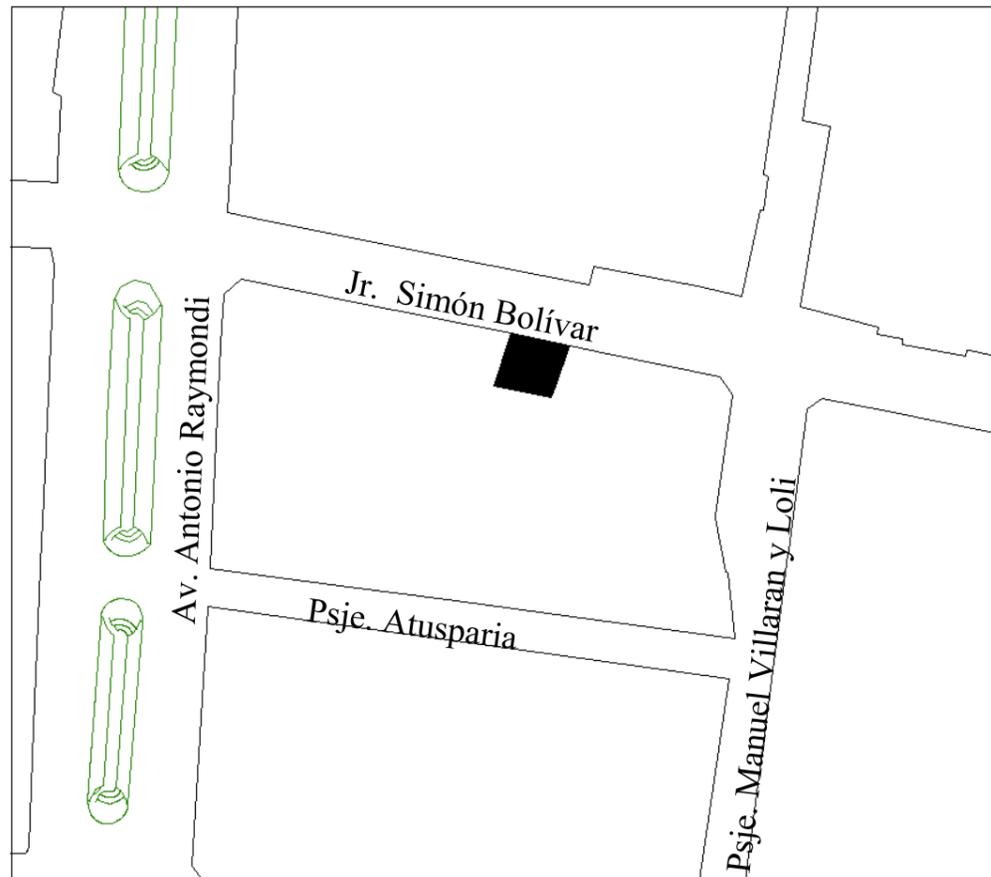
Dirección: Jr. Simón Bolívar N° 440 - Huaraz

Área: 45 m2 aproximadamente

N° de unidades: 9

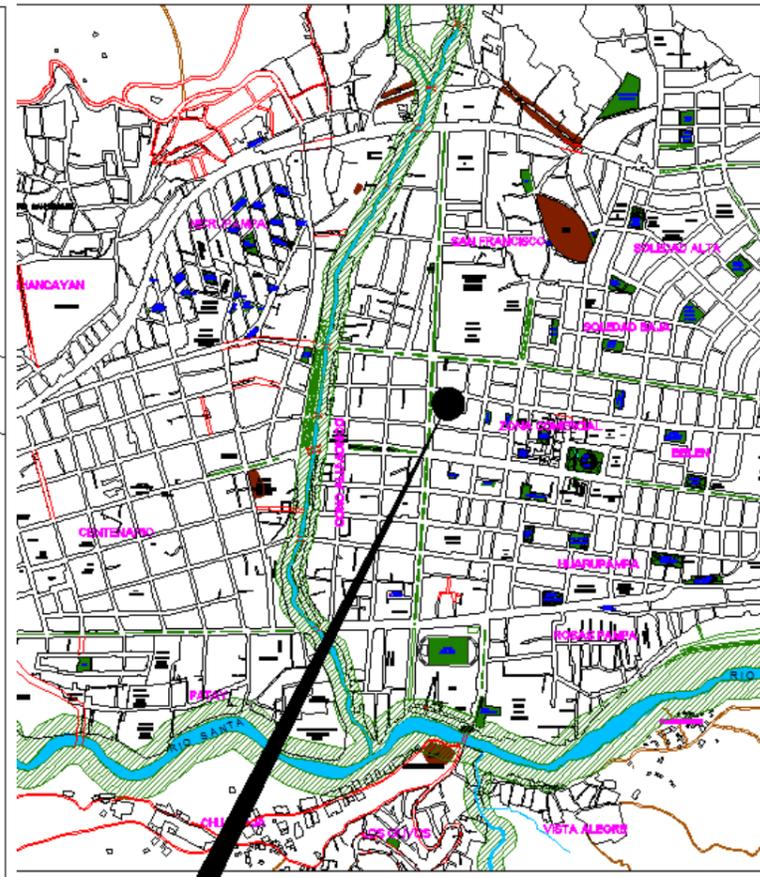
N° de plazas/unidades: 55

Ubicación y localización:



UBICACIÓN

■ Transporte Z - Buss



LOCALIZACIÓN

Rutas y tarifas: Huaraz – Lima

Económico: 9:20 am S/.30.00, 8:15 pm y 10:00 pm S/. 35.00

Bus cama: 8:00am, 3:00pm y 7:00pm S/.35.00 y S/.40.00

11:30pm S/.40.00 y S/.45.00

Sofa cama: 1:00pm S/.40.00 y S/.50.00

11:00pm S/.50.00 y S/.55.00

Fotografía:



DIMENSIÓN: SOCIO ECONÓMICA

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES OLTURSA

Dirección:	Av. Antonio Raymondi N° 825		
Área:	815.80 m2	N° de unidades:	4
		N° de plazas/unidades:	52 -52 - 60 - 37

Rutas y tarifas:

Salidas diarias:

Huaraz – Lima

Bus cama

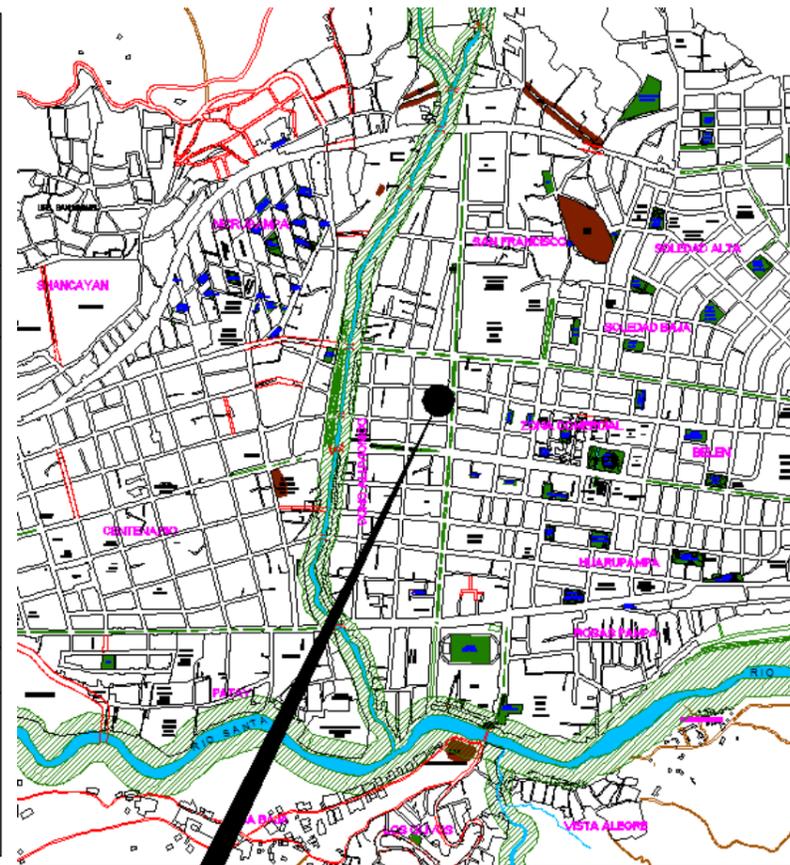
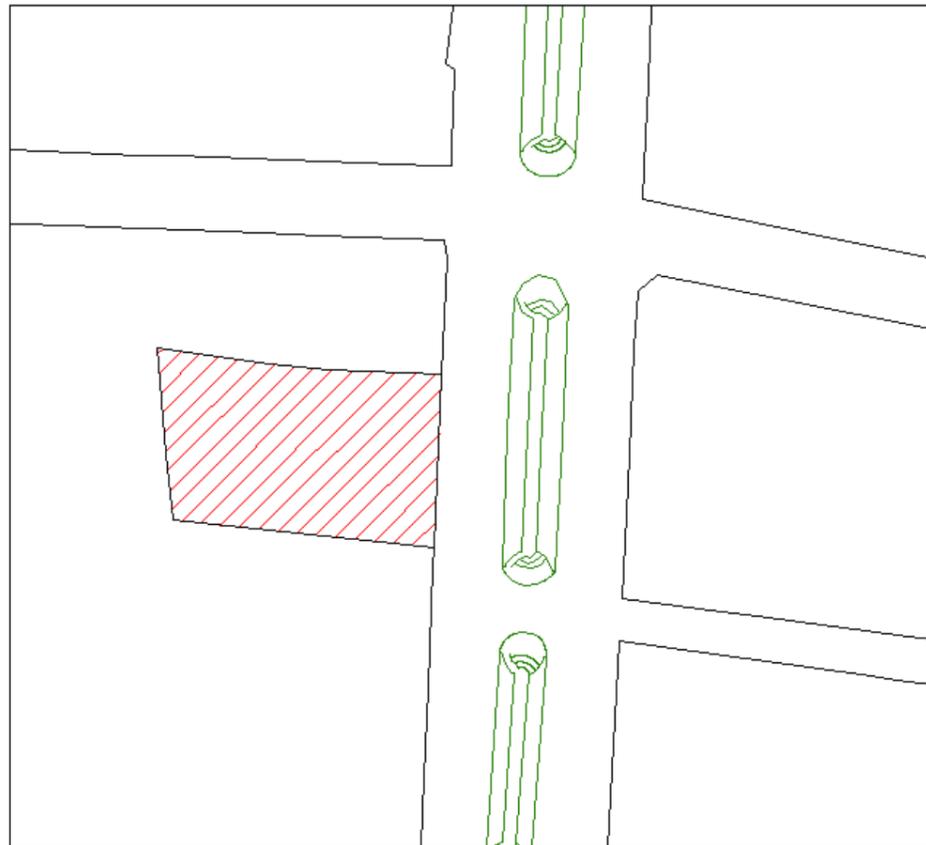
12:15 m S/.50.00 y S/.70.00

10:15 pm y 10:30 pm S/.55.00 – S/.80.00

Doble Vip

10:50 pm S/.70.00 – S/.80.00

Ubicación y localización:



UBICACIÓN

LOCALIZACIÓN

 Transporte **Oltursa**

Fotografía:



DIMENSIÓN: SOCIO ECONÓMICA

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES JULIO CESAR

Dirección:	Jr. Cajamarca 1° cuadra, esquina con Caraz		
Área:	290.5 m ²	N° de unidades:	4
		N° de plazas/unidades:	55

Rutas y tarifas:

Salidas diarias:

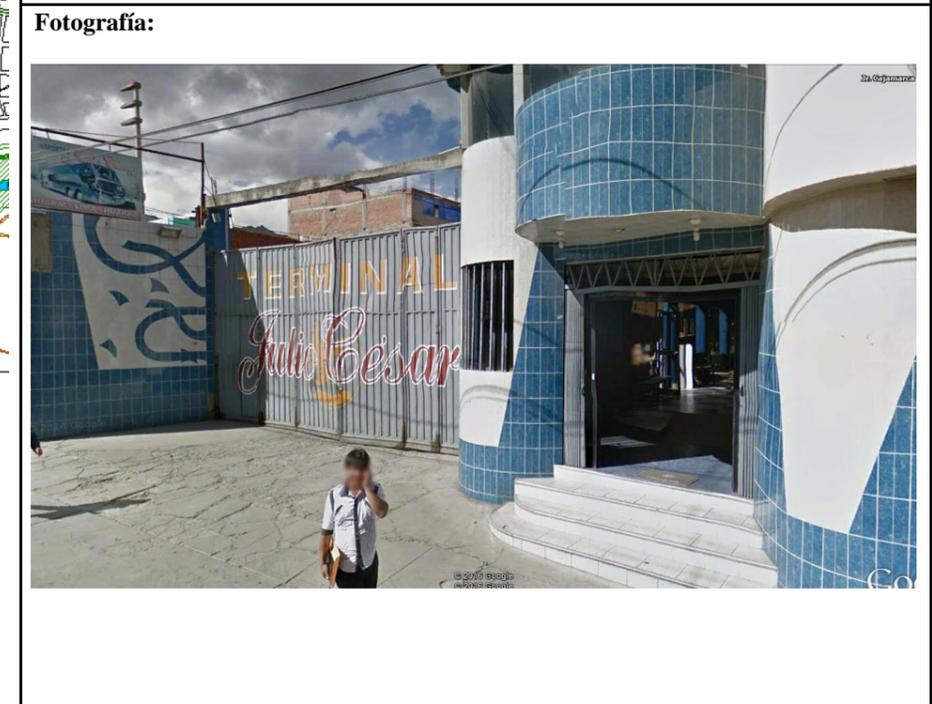
Huaraz – Lima
Económico
9:30 pm S/.30.00
Semi cama
1:00 pm y 10:30 pm S/.50.00
Bus cama
11:00 pm S/.60.00

Ubicación y localización:

UBICACIÓN

Transporte **Julio Cesar**

LOCALIZACIÓN



Elaboración: Propia

FICHAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
VARIABLE: ESTANDAR NORMATIVO URBANO
ARQUITECTÓNICO

DIMENSIÓN: URBANO

TERMINAL TERRESTRE:

EMPRESA DE TRANSPORTES MOVIL TOURS

Localización

Uso de suelo: Compatible / No compatible

Reservas territoriales: Si tiene / No tiene

ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD:

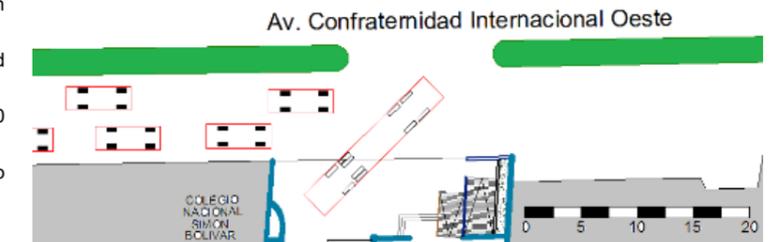


Fuente: Google Earth

El ingreso al terminal terrestre de la empresa MOVIL TOURS tiene un retiro de aproximadamente de 7ml, el cual le sirve como estacionamiento temporal a los taxis en los que llegan los pasajeros, así mismo ese espacio es el ingreso y salida de sus buses; quedando a un extremo el ingreso peatonal.

RUTA, DISTANCIA Y TIEMPO DEL RECORRIDO DE LOS BUSES DESDE LA EMPRESA MOVIL TOURS HASTA LA VÍA PRINCIPAL

La empresa de transporte MOVIL TOURS tiene conexión directa con la vía principal llamada Av. Confraternidad Internacional Oeste, existiendo una separación de 0 metros, realizando la salida de sus buses en un tiempo de 1 a 2 minutos aproximadamente.



MANIOBRA DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS TAXIS EN EL ESTACIONAMIENTO DE LA EMPRESA MOVIL TOURS

Ángulo trayectoria	R máx. exterior vehículo (E)	R mín. interior vehículo (I)	R mín. Interior Rueda (J)	Ángulo máximo dirección
30°	7,76 m	5,14 m	5,28 m	17,8°
90°	7,87 m	4,59 m	4,74 m	26,4°

Fuente: Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

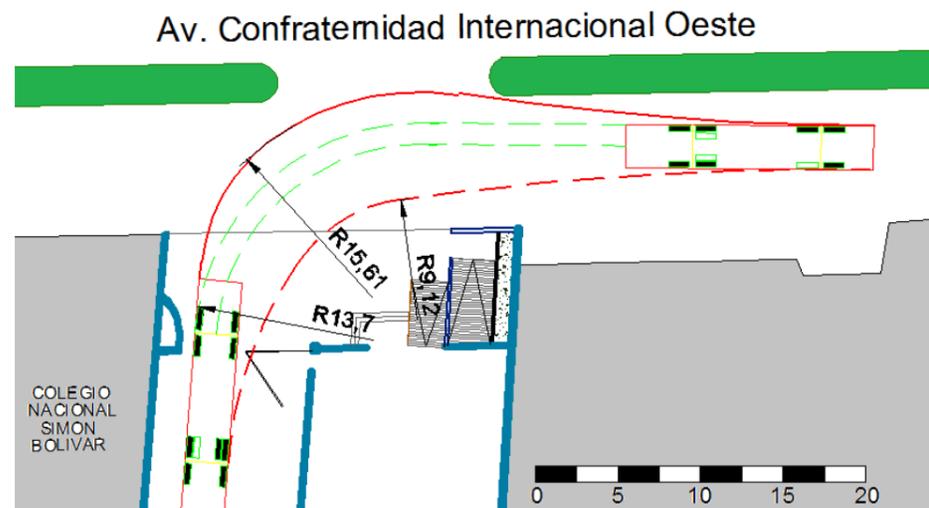
La maniobra de entrada y salida de los taxis al ingreso del terminal terrestre de la empresa Movil Tours es como indican los datos del *Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013*,

La maniobra de salida y entrada de los buses al terminal terrestre de la empresa Movil Tours es como indican los datos del *Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013*, respetando los radios máximos y mínimos de giro de los buses.

MANIOBRA DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS BUSES EN LA EMPRESA MOVIL TOURS

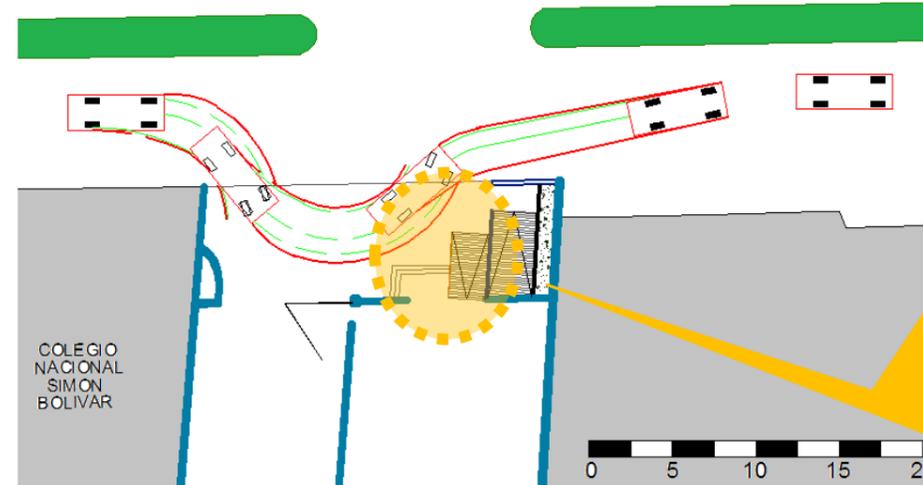
Ángulo trayectoria	R máx. Exterior vehículo (E)	R mín. Interior rueda (J)	Ángulo máximo dirección
90°	15,61 m	9,12 m	31,4°

Fuente: Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013



Fuente: Elaboración propia con datos de Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

Av. Confraternidad Internacional Oeste



Fuente: Elaboración propia con datos de Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

El ingreso de los peatones se ve invadido constantemente por los automóviles que prestan el servicio de taxi.

Elaboración: Propia

DIMENSIÓN: URBANO

TERMINAL TERRESTRE:

EMPRESA DE TRANSPORTES MOSNA TOURS

Localización

Uso de suelo: Compatible / No compatible

Reservas territoriales: Si tiene / No tiene

ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD:



Fuente: Google Earth

El ingreso al terminal terrestre de la empresa de transportes MOSNA TOURS es directamente de la vía al terminal, sin tener un espacio determinado para los estacionamientos de los taxis en los que llegan los pasajeros; tiene un solo acceso para la entrada y salida de sus buses, los cuales hacen su ingreso de retroceso hacia el terminal por no tener espacio para sus maniobras; y el ingreso peatonal se encuentra situada al lado izquierdo del terminal.

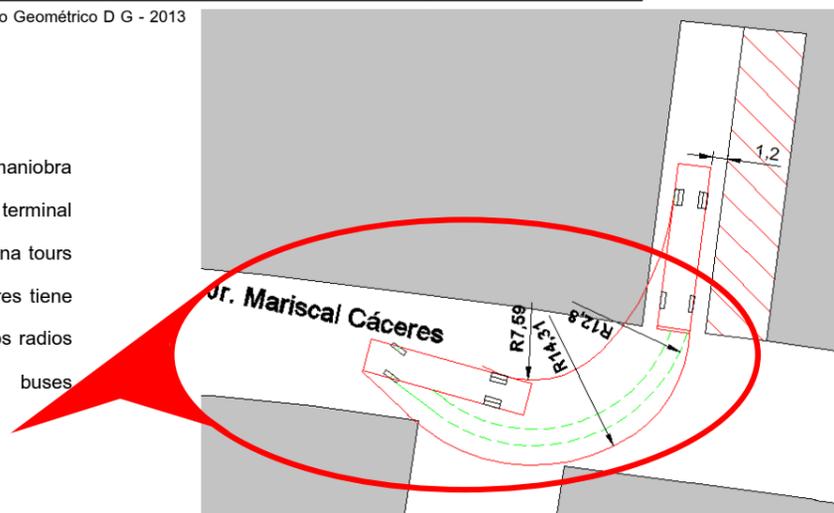
MANIOBRA DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS BUSES EN LA EMPRESA MOSNA TOURS

Ómnibus De Dos Ejes Radios Máximos / Mínimos Y Ángulos

Ángulo trayectoria	R máx Exterior vehículo (E)	R mín Interior Rueda (J)	Ángulo Máximo dirección
120°	14,31 m	7,59 m	37,4°

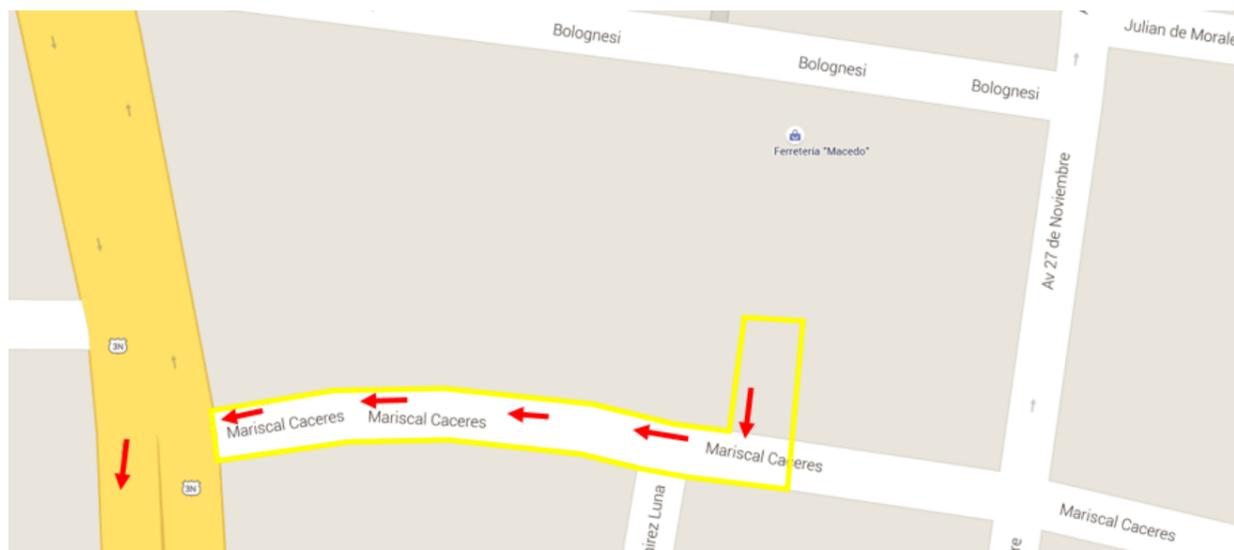
Fuente: Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

Dificultad para realizar la maniobra de salida y entrada al terminal terrestre de la empresa Mosna tours porque el Jr. Mariscal Cáceres tiene una sección vial menor a los radios necesitados por sus buses interprovinciales.

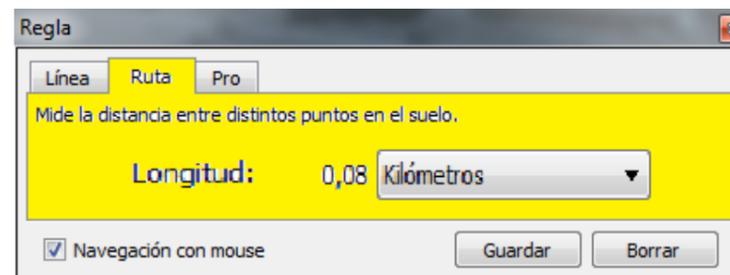


Fuente: Elaboración propia con datos de Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

RUTA, DISTANCIA Y TIEMPO DEL RECORRIDO DE LOS BUSES DESDE LA EMPRESA MOSNA TOURS HASTA LA VÍA PRINCIPAL



Fuente: Elaboración propia con datos de Google Earth



Fuente: Google Earth

LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS:

- Calles y jirones: 40 km/h
- Avenidas: 60 km/h
- Vías expresas: 80 km/h
- Zona escolar: 30 km/h
- Zona de hospital: 30 km/h

Fuente: <http://elcomercio.pe>

- Tiempo en salir del terminal: 2 minutos
- Tiempo en llegar hasta la Av. Confraternidad Internacional Oeste: 3 minutos

TIEMPO TOTAL EN RECORRER DESDE EL TERMINAL HASTA LA AV. CONFRATERNIDAD INTERNACIONAL OESTE
5 MINUTOS

DIMENSIÓN: URBANO

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO CAVASSA

Localización

Uso de suelo: Compatible / No compatible

Reservas territoriales: Si tiene / No tiene

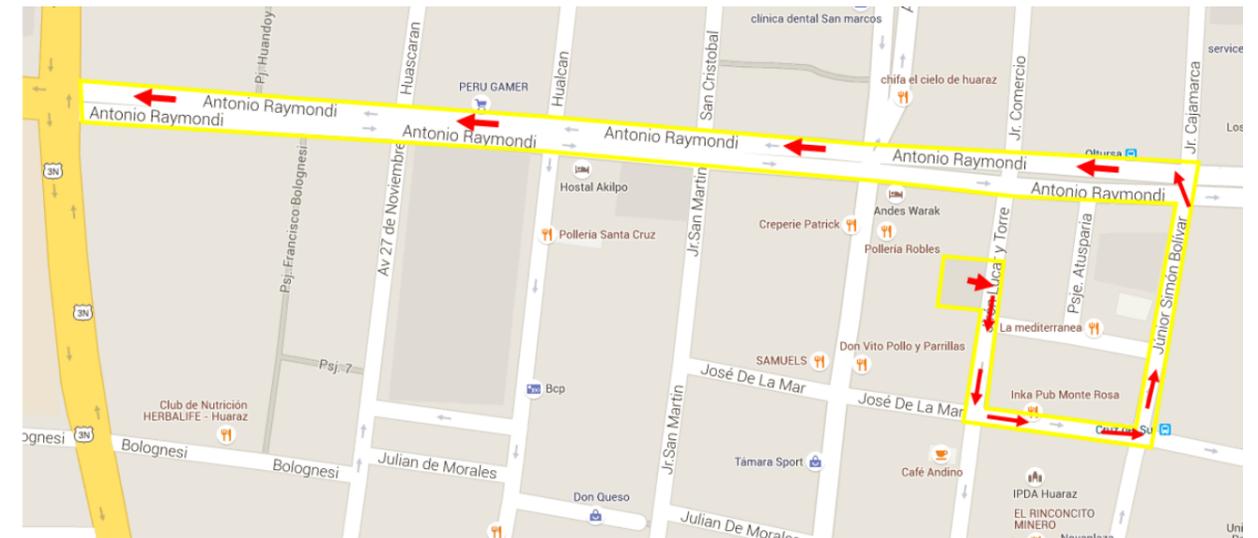
ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD:



Fuente: Google Earth

El ingreso al terminal terrestre de la empresa Turismo Cavassa es directamente de la vía al terminal, sin tener un espacio determinado para los estacionamientos de los taxis en los que llegan los pasajeros; tiene un solo acceso para la entrada y salida de sus buses, los cuales hacen su ingreso de retroceso hacia el terminal por no tener espacio para sus maniobras; y el ingreso peatonal se encuentra situada al lado izquierdo del terminal.

RUTA, DISTANCIA Y TIEMPO DEL RECORRIDO DE LOS BUSES DESDE LA EMPRESA TURISMO CAVASSA HASTA LA VÍA PRINCIPAL



Fuente: Google Earth

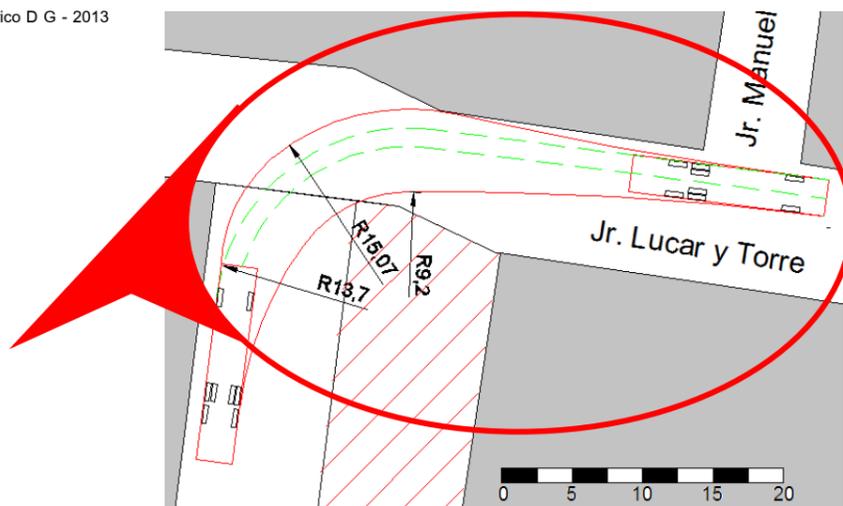
MANIOBRA DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS BUSES EN LA EMPRESA TURISMO CAVASSA

Ómnibus De tres Ejes Radios Máximos / Mínimos Y Ángulos

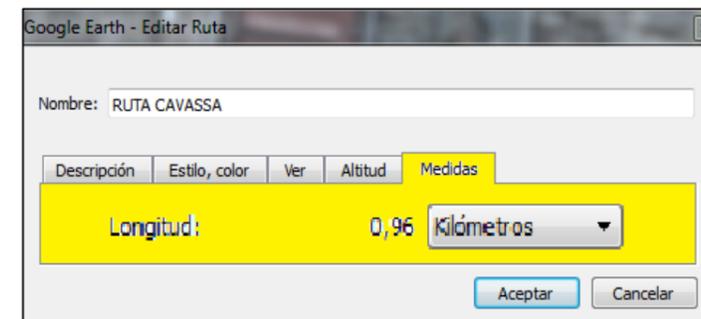
Ángulo trayectoria	R máx. Exterior Vehículo (E)	R mín. interior Rueda (J)	Ángulo máximo dirección
90°	15,07 m	9,20 m	30,7°

Fuente: Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

Dificultad para realizar la maniobra de salida y entrada al terminal terrestre de la empresa Turismo Cavassa porque el Jr. Lucar y Torre tiene una sección vial estrecha, dejando poco espacio para los radios necesitados por los buses interprovinciales.



Fuente: Elaboración propia con datos de Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013



Fuente: Google Earth

LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS:

- Calles y jirones: 40 km/h
- Avenidas: 60 km/h
- Vías expresas: 80 km/h
- Zona escolar: 30 km/h
- Zona de hospital: 30 km/h

Fuente: <http://elcomercio.pe>

- Tiempo en salir del terminal: 2 minutos
- Tiempo en llegar hasta la Av. Antonio Raymondi: 3 minutos

TIEMPO TOTAL EN RECORRER DESDE EL TERMINAL HASTA LA AV. CONFRATERNIDAD INTERNACIONAL OESTE

11 MINUTOS

DIMENSIÓN: URBANO

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES Z BUSS

Localización

Uso de suelo:

Compatible

/

No compatible

Reservas territoriales:

Si tiene

No tiene

ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD:

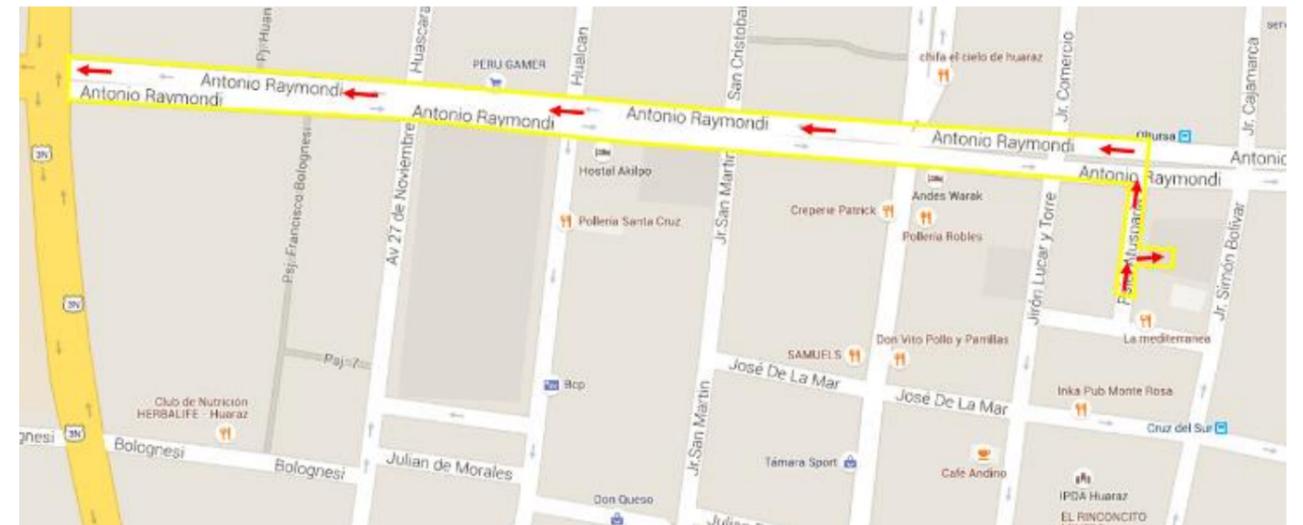


Fuente: Google Earth

El ingreso al terminal terrestre de la empresa Z Buss es directamente desde el psje. Atusparia al terminal, sin tener un espacio determinado para los estacionamientos de taxis en los que llegan los pasajeros; tiene un solo acceso para la entrada y salida de sus buses, los cuales hacen su salida del terminal en retroceso, por no tener espacio para sus maniobras; y el ingreso peatonal se realiza por el Jr.

Simón Bolívar.

RUTA, DISTANCIA Y TIEMPO DEL RECORRIDO DE LOS BUSES DESDE LA EMPRESA Z-BUSS HASTA LA VÍA PRINCIPAL



Fuente: Google Earth

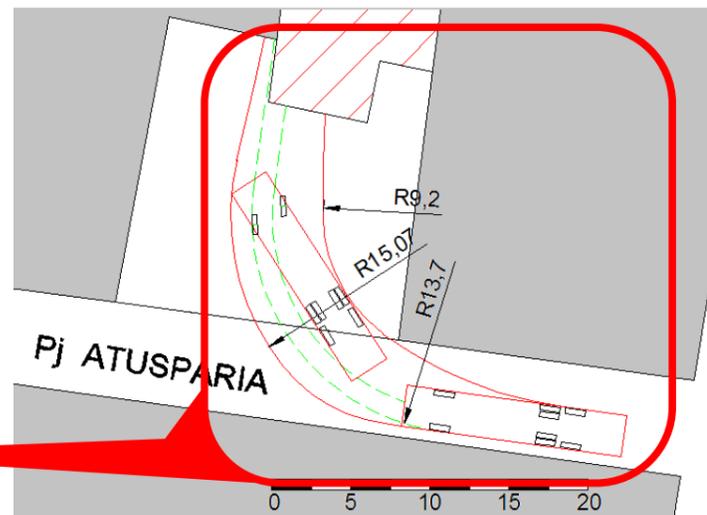
MANIOBRA DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS BUSES EN LA EMPRESA DE TRANSPORTES Z - BUSS

Omnibus De tres Ejes Radios Máximos / Mínimos Y Ángulos

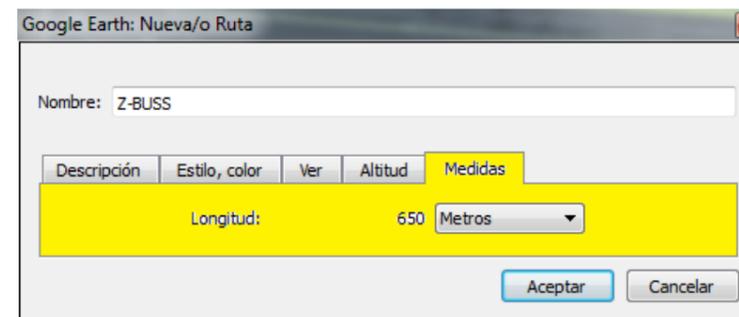
Ángulo trayectoria	R máx. Exterior Vehículo (E)	R mín. interior Rueda (J)	Ángulo máximo dirección
90°	15,07 m	9,20 m	30,7°

Fuente: Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

Dificultad para realizar la maniobra de salida y entrada en el terminal terrestre de la empresa Z - BUSS porque el psje. Atusparia tiene una sección vial estrecha, dejando poco espacio para los radios necesitados por los buses interprovinciales, teniendo que realizar varias maniobras tanto para el ingreso como para la salida de los buses



Fuente: Elaboración propia con datos de Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013



Fuente: Google Earth

- LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS:
- Calles y jirones: 40 km/h
 - Avenidas: 60 km/h
 - Vías expresas: 80 km/h
 - Zona escolar: 30 km/h
 - Zona de hospital: 30 km/h

Fuente: <http://elcomercio.pe>

- Tiempo en salir del terminal: 5 minutos
- Tiempo en llegar hasta la Av. Antonio Raymondi: 1 minutos

TIEMPO TOTAL EN RECORRER DESDE EL TERMINAL HASTA LA AV. CONFRATERNIDAD INTERNACIONAL OESTE
13 MINUTOS

DIMENSIÓN: URBANO

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES OLTURSA

Localización

Uso de suelo: Compatible / No compatible

Reservas territoriales: Si tiene / No tiene

ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD:



Fuente: Google Earth

El ingreso al terminal terrestre de la empresa de transportes OLTURSA es por la Av. Antonio Raymondi, directamente de la vía al terminal, sin tener un espacio determinado para los estacionamientos de taxis en los que llegan los pasajeros; tiene un solo acceso para

la entrada y salida de sus buses, los cuales hacen su ingreso de retroceso hacia el terminal por no tener espacio para sus maniobras; y el ingreso peatonal se encuentra situada al lado izquierdo del terminal.

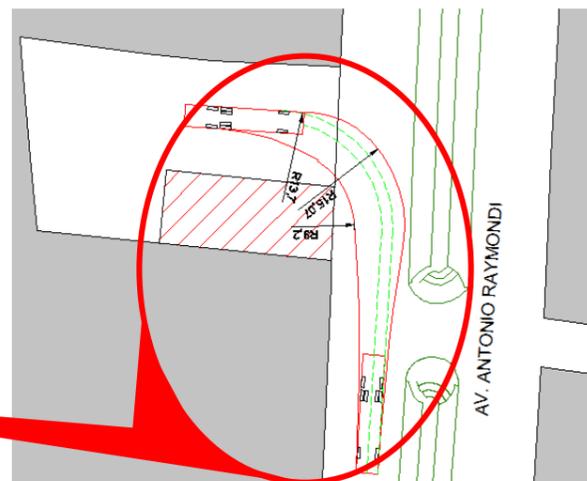
MANIOBRA DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS BUSES EN LA EMPRESA TURISMO CAVASSA

Ómnibus De Tres Ejes Radios Máximos / Mínimos Y Ángulos

Ángulo trayectoria	R máx. Exterior Vehículo (E)	R mín. interior Rueda (J)	Ángulo máximo dirección
90°	15,07 m	9,20 m	30,7°

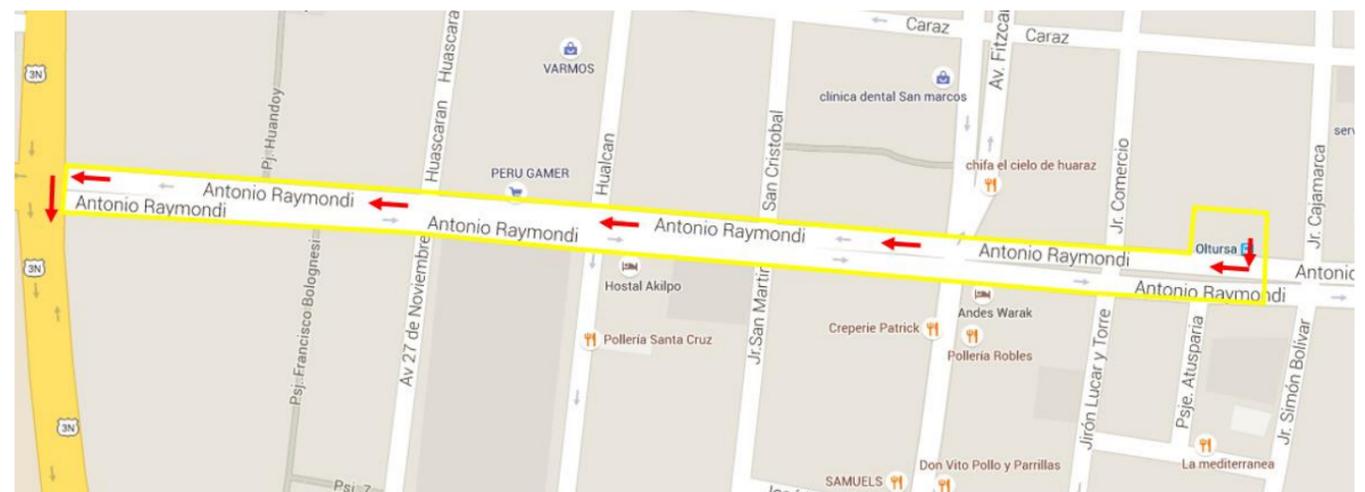
Fuente: Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

No presenta dificultad para realizar la maniobra de salida y entrada al terminal terrestre de la empresa Julio Cesar porque el Jr. Cajamarca tiene una sección vial que alcanzan los radios necesitados por sus buses interprovinciales.

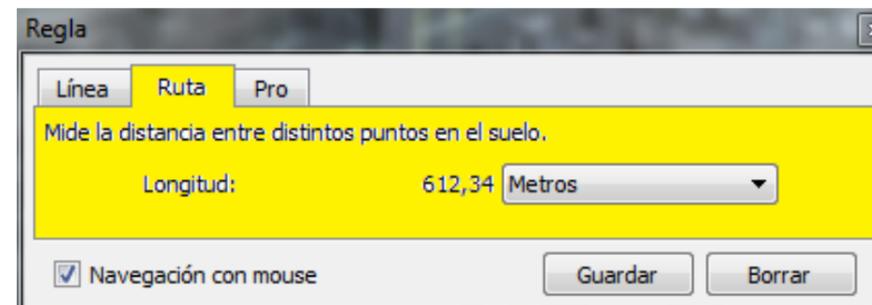


Fuente: Elaboración propia con datos de Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

RUTA, DISTANCIA Y TIEMPO DEL RECORRIDO DE LOS BUSES DESDE LA EMPRESA JULIO CESAR HASTA LA VÍA PRINCIPAL



Fuente: Elaboración propia con datos de Google Earth



Fuente: Google Earth

LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS:

- Calles y jirones: 40 km/h
- Avenidas: 60 km/h
- Vías expresas: 80 km/h
- Zona escolar: 30 km/h
- Zona de hospital: 30 km/h

Fuente: <http://elcomercio.pe>

- Tiempo en salir del terminal: 2 minutos
- Tiempo en llegar hasta la Av. Confraternidad Internacional Oeste: 6 minutos

TIEMPO TOTAL EN RECORRER DESDE EL TERMINAL HASTA LA AV. CONFRATERNIDAD INTERNACIONAL OESTE
8 MINUTOS

DIMENSIÓN: URBANO

TERMINAL TERRESTRE: EMPRESA DE TRANSPORTES JULIO CESAR

Localización

Uso de suelo: Compatible / No compatible

Reservas territoriales: Si tiene / No tiene

ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD:



Fuente: Google Earth

El ingreso al terminal terrestre de la empresa de transportes JULIO CESAR es por el Jr. Cajamarca, directamente de la vía al terminal, sin tener un espacio determinado para los estacionamientos de los taxis en los que llegan los pasajeros; tiene un solo acceso para la entrada y salida de sus buses, los cuales hacen su ingreso de retroceso hacia el terminal por no tener espacio para sus maniobras; y el ingreso peatonal se encuentra situada al lado derecho del terminal.

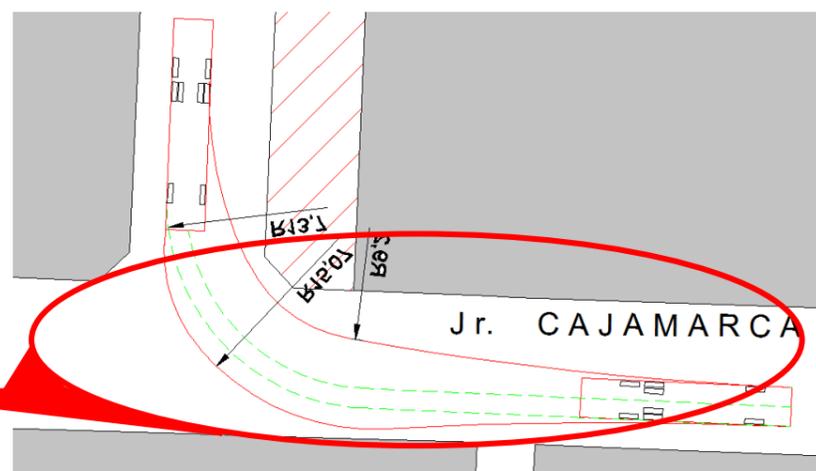
MANIOBRA DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS BUSES EN LA EMPRESA JULIO CESAR

Ómnibus De Tres Ejes Radios Máximos / Mínimos Y Ángulos

Ángulo trayectoria	R máx. Exterior Vehículo (E)	R mín. interior Rueda (J)	Ángulo máximo dirección
90°	15,07 m	9,20 m	30,7°

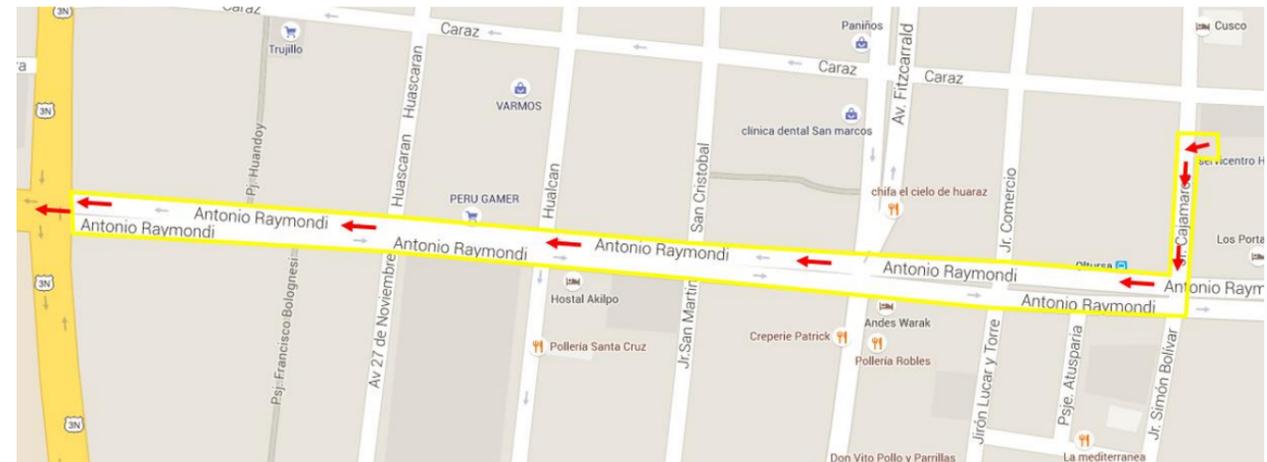
Fuente: Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

No presenta dificultad para realizar la maniobra de salida y entrada al terminal terrestre de la empresa Julio Cesar porque el Jr. Cajamarca tiene una sección vial que alcanzan los radios necesitados por sus buses interprovinciales.

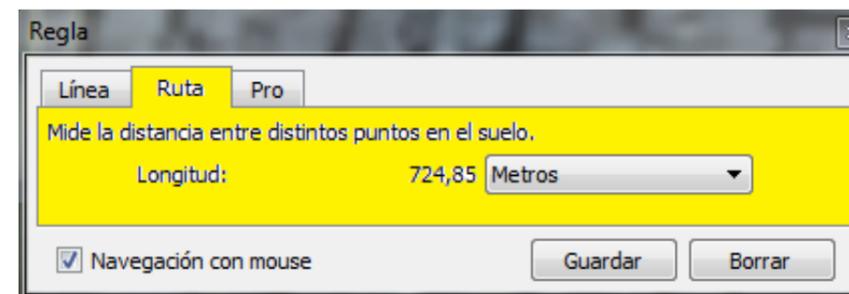


Fuente: Elaboración propia con datos de Manual de carreteras Diseño Geométrico D G - 2013

RUTA, DISTANCIA Y TIEMPO DEL RECORRIDO DE LOS BUSES DESDE LA EMPRESA JULIO CESAR HASTA LA VÍA PRINCIPAL



Fuente: Elaboración propia con datos de Google Earth



Fuente: Google Earth

LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS:

- Calles y jirones: 40 km/h
- Avenidas: 60 km/h
- Vías expresas: 80 km/h
- Zona escolar: 30 km/h
- Zona de hospital: 30 km/h

Fuente: <http://elcomercio.pe>

- Tiempo en salir del terminal: 1 minutos
- Tiempo en llegar hasta la Av. Antonio Raymondi: 2 minutos

TIEMPO TOTAL EN RECORRER DESDE EL TERMINAL HASTA LA AV. CONFRATERNIDAD INTERNACIONAL OESTE
9 MINUTOS

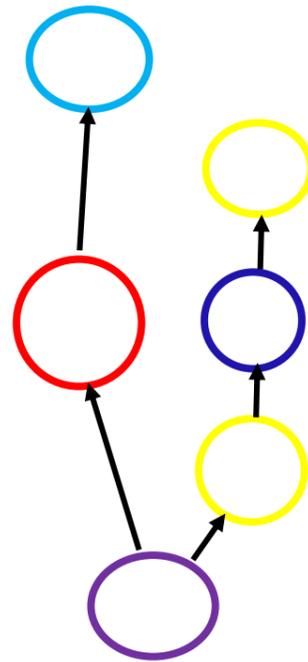
FUNCIONAL

ZONIFICACIÓN:

- Exterior
- Pública
- Administrativa
- Servicio y mantenimiento de buses
- Patio de maniobras

ESPACIALIDAD

Diagrama de espacios



ACCESOS:

PEATONAL: Existen cuatro accesos peatonales, dos exteriores y dos interiores y son:

Exteriores

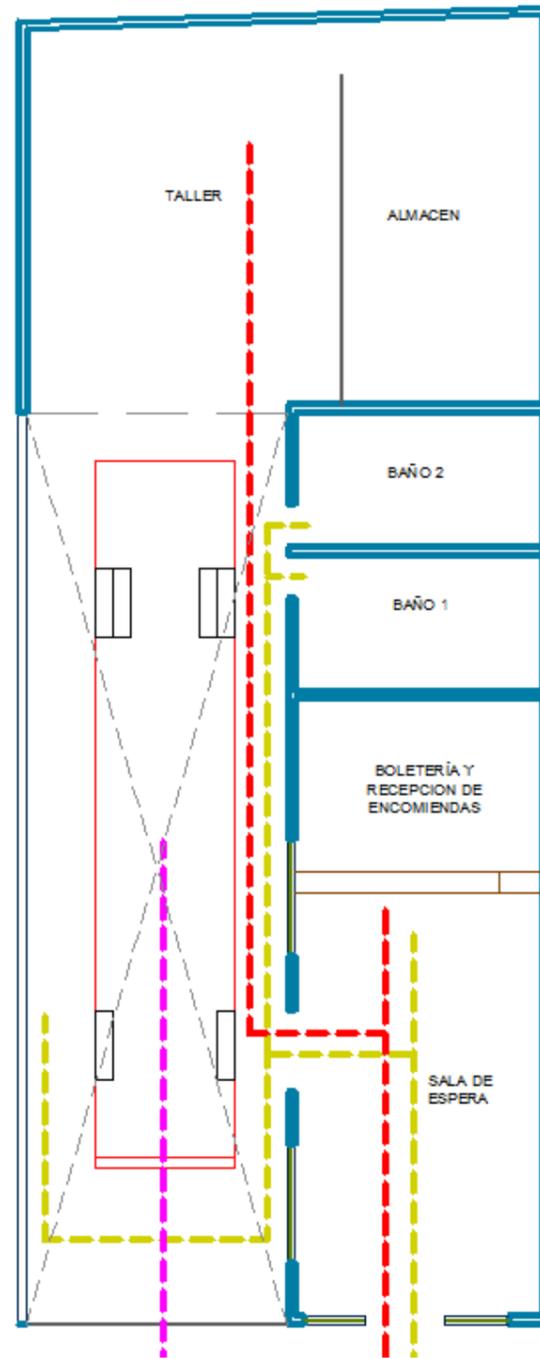
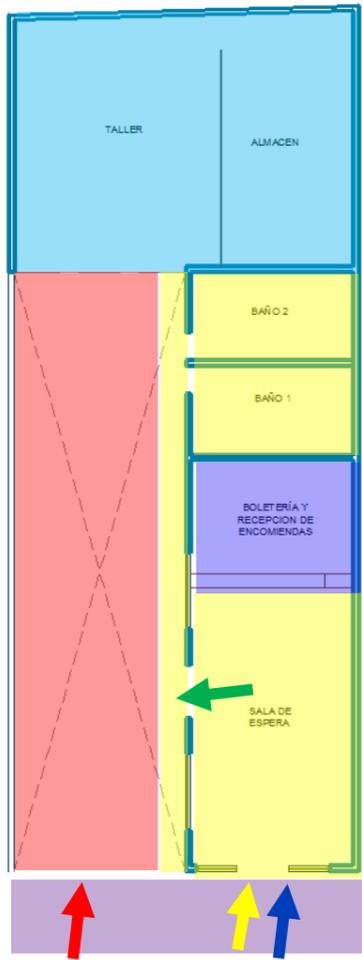
- Público en general1.50 ml
- Trabajadores Administrativos.....1.50 ml

Interiores

- 1 Embarque y desembarque de pasajeros.....1.50 ml

VEHICULAR:

- Ingreso y salida de buses.....5.00 ml



RELACIONES FUNCIONALES

EXTERIOR	2	1	3	3	2	1	2
BOLETERIA	1	3	2	3	1	1	2
BAÑO PÚBLICO	2	3	2	3	1	1	2
SALA DE ESPERA	3	2	1	3	1	1	2
EMBARQUE Y DESEMBARQUE	3	3	1	3	1	1	2
EQUIPAJE	3	2	3	3	2	3	2
MANTENIMIENTO	3	2	3	3	2	3	2
ADMINISTRACIÓN	3	2	3	3	2	3	2

ALTO	3
MEDIO	2
BAJO	1

CIRCULACIÓN

- Circulación de los pasajeros
- Circulación de trabajadores
- Circulación de buses

ASPECTO TECNOLÓGICO

El terminal terrestre interprovincial de la empresa Móvil Tours tiene empleado en su construcción y acabados los siguientes materiales:

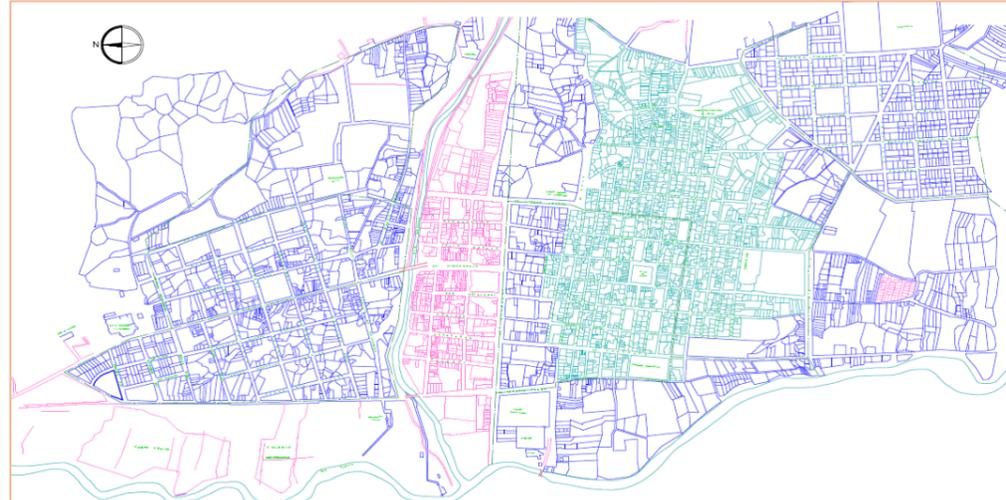
- Ladrillo rojo sin huecos
- Columnas de concreto armado
- Planchas de acero acanalada para portón
- Vidrio (ventanas y puertas)
- Tejas para techo

FICHAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

VARIABLE: ESTRUCTURA URBANA

DIMENSION FISICO ESPACIAL
ESTRUCTURACION URBANA

PLANO GENERAL DE LA CIUDAD DE HUARAZ



Fuente: PDU – Huaraz 2012 – 2022.

ESTRUCTURA DEL ESPACIO URBANO

La estructuración urbana diseñada en el Esquema de Sectorización del Plan Regulador de Huaraz 1979 – 1990, consideraba el siguiente panorama:

Sectores y Unidades de Tratamiento	Espacio Ocupado	Habitantes aprox.
04 Sectores		
19 Barrios		
21 Unidades de tratamiento	328.7 Has	42.882
04 Unidades especiales por tratar en el Cono Aluviónico		

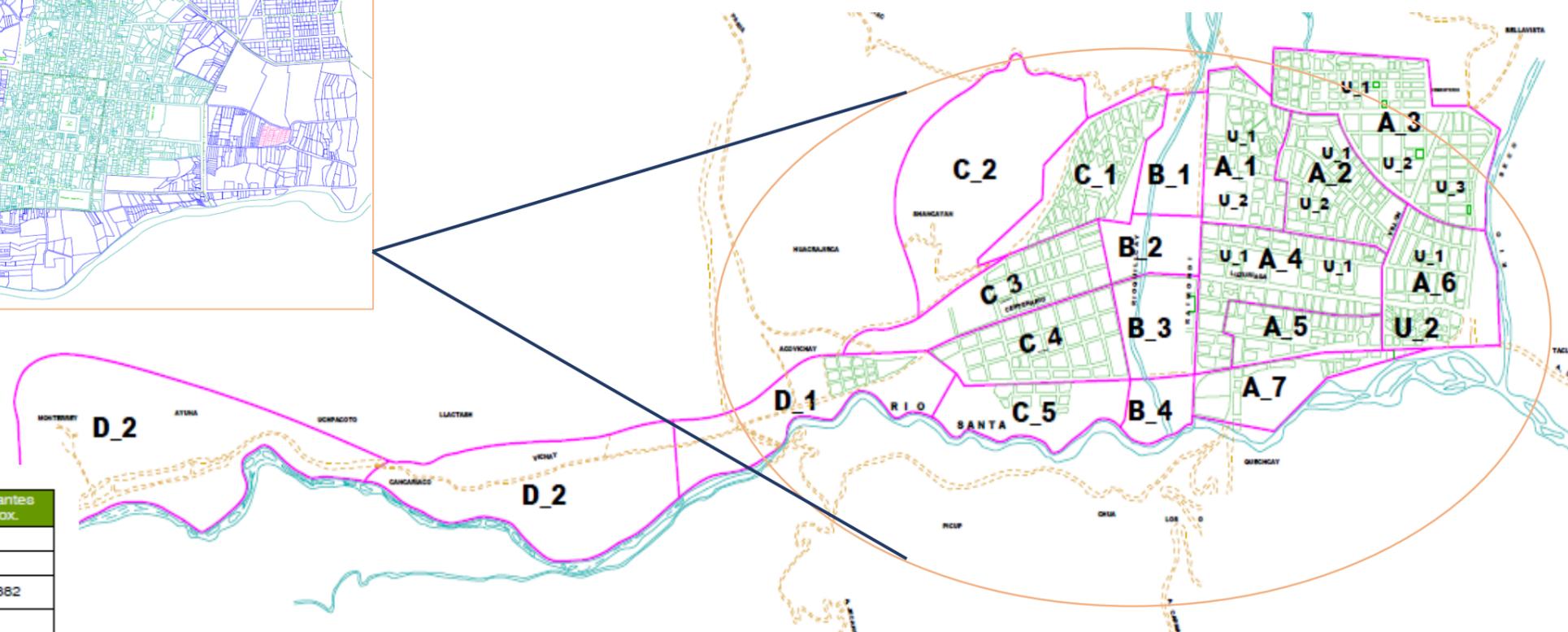
Fuente: Análisis y Propuestas corregidas. Plan de desarrollo urbano de Huaraz

El Esquema de la sectorización Urbana del Plan de Zonificación 1996 – 2002, consigna lo siguiente:

Sectores y Unidades de Tratamiento	Espacio Ocupado	Habitantes aprox.
05 Sectores		
11 Sub Sectores	931.50 Hás	73902
33 Unidades de tratamiento		
Proyección de Áreas incipientes	2,266 Hás	

Fuente: Análisis y Propuestas corregidas. Plan de desarrollo urbano de Huaraz

PLANO REGULADOR DE HUARAZ ESTRUCTURACION URBANA



CUADRO DE RESUMEN DE LA ESTRUCTURA URBANA: POBLACION NORMATIVA POR BARRIOS Y SECTORES

SECTOR URBANO	BARRIO	UNIDAD DE TRATAMIENTO	AREA BRUTA Has	PROPUESTA	
				POBLACION HAB.	DENSIDAD HAB. Ha
A	A_1	U_1 PUMACAYAN	19.75	2,000	250
		U_2 SAN FRANCISCO	4.76	714	330
	A_2	U_1 SOLEDAD ALTA	15.72	1,400	250
		U_2 SOLEDAD BAJA	16.40	2,150	250
	A_3	U_1 PEDREGAL ALTA	20.95	2,400	250
		U_2 PEDREGAL MEDIO	14.25	1,500	300
		U_3 PEDREGAL BAJO	16.33	1,950	250
A_4	U_1 ZONA COMERCIAL	23.29	2,900	340	
	U_2 BELEN	12.48	1,280	340	
A_5	U_1 HUARUPAMPA	18.88	2,500	330	
A_6	U_1 VILLON ALTO	21.67	2,900	330	
	U_2 VILLON BAJO	7.50	1,500	330	
A_7	U_1 ROSAS PAMPA	12.90	1,500	250	
TOTAL			205.69	24,700	

SECTOR	BARRIO	ACCIONES DE REMODELACION PARCIAL Y REHABILITACION	POBLACION NORMATIVA	
			POBLACION HAB.	DENSIDAD HAB. Ha
B	B_1		340	
	B_2		340	
	B_3		340	
C	C_1	NICKUPAMPA	34.04	4,000
	C_2	SHANCAYAN	20.00	2,000
	C_3	CENTENARIO ESTE	20.00	5,000
	C_4	CENTENARIO OESTE	20.00	5,000
	C_5	PATAY	3.00	9,000
TOTAL			85.04	24,000
D	D_1	PALMIRA	15.00	1,300
	D_2	VICHAY	30.00	3,000
	D_3	MONTERREY		
TOTAL			35.00	4,500

DIMENSION FISICO ESPACIAL
ESTRUCTURA URBANA: USOS DE SUELO

LEYENDA

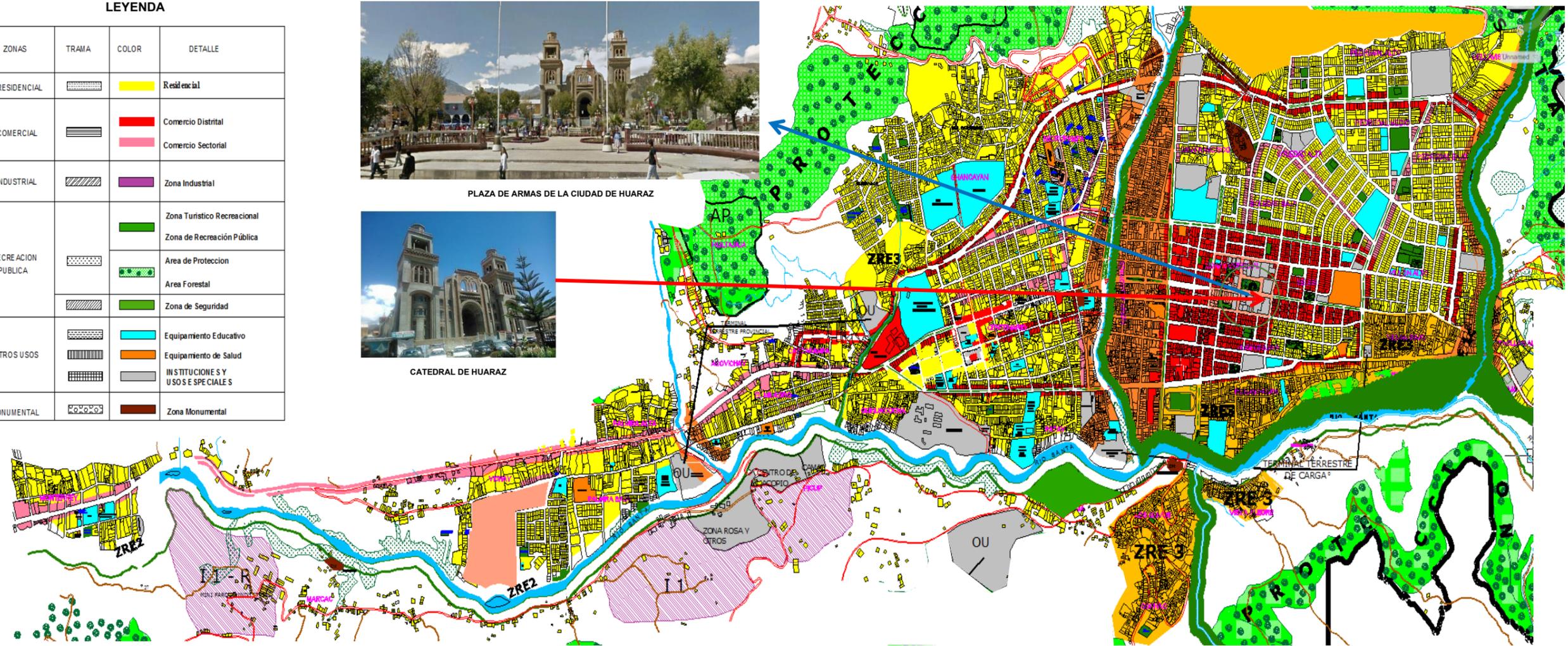
ZONAS	TRAMA	COLOR	DETALLE
RESIDENCIAL		Yellow	Residencial
COMERCIAL		Red	Comercio Distrital
		Pink	Comercio Sectorial
INDUSTRIAL		Purple	Zona Industrial
RECREACION PUBLICA		Light Green	Zona Turístico Recreacional
		Dark Green	Zona de Recreación Pública
		Green with dots	Area de Protección
		Green with lines	Area Forestal
OTROS USOS		Light Blue	Equipoamiento Educativo
		Orange	Equipoamiento de Salud
		Grey	INSTITUCIONES Y USOS ESPECIALES
		Brown	Zona Monumental



PLAZA DE ARMAS DE LA CIUDAD DE HUARAZ

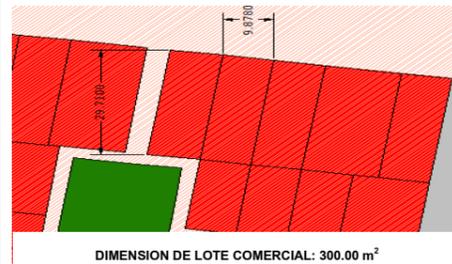


CATEDRAL DE HUARAZ



OBSERVACION:

El uso predominante es el de la vivienda, pero en el centro de la ciudad el uso que predomina es el de comercio distrital, constituyéndose en el centro motor de la ciudad, con gran dinamismo económico y social al asentarse allí las principales instituciones y establecimientos comerciales, financieros y de servicio.



DIMENSION DE LOTE COMERCIAL: 300.00 m²



DIMENSION DE LOTE VIVIENDA: 200.00 m²

La ciudad de Huaraz tuvo como influencia a la cultura wari y el apogeo inca, donde la tipología de la vivienda determinaba espacios amplios para el almacenaje de sus alimentos y para el guardado de sus animales, cuya razón que hoy en día, las características de la vivienda de la ciudad de Huaraz se ajustan a las necesidades y actividades del poblador de hoy. Por esa razón las viviendas son de gran dimensión, donde el espacio de mayor dimensión es otorgado al de mayor necesidad. Cabe recalcar que las dimensiones de lotes varían según la ubicación y la forma de lote, debido a la variedad morfológica que existe.

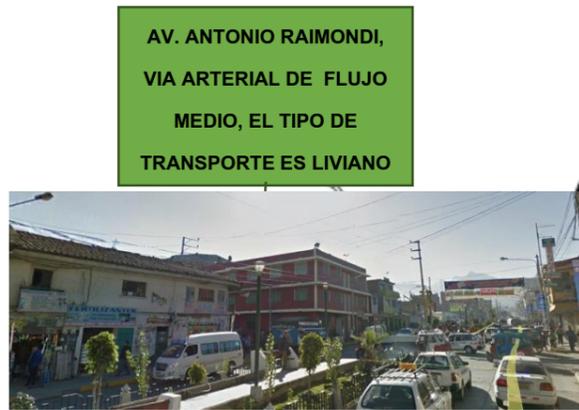
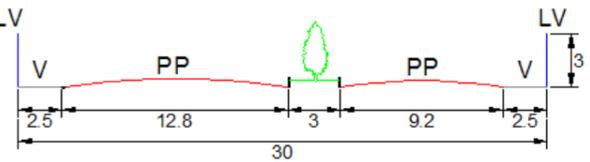
DIMENSION FISICO ESPACIAL
ESTRUCTURA URBANA:

VIABILIDAD Y TRANSPORTE:

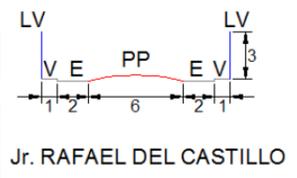
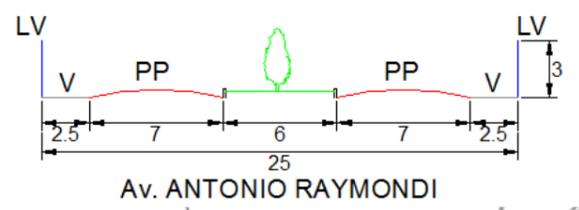
VIA	FLUJO	INFRAESTRUCTURA
	ALTO	TIENE
	MEDIO	TIENE
	MEDIO - BAJO	TIENE
	BAJO	TIENE



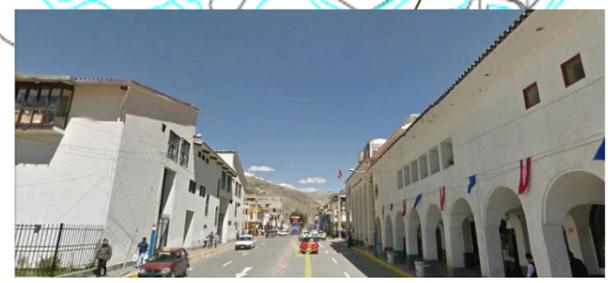
VIA PRINCIPAL QUE
COMUNIA A TODO EL
CALLEJON DE HUAYLAS.
(Av. CONFRATERNIDAD
INTERNACIONAL OESTE),
TIPO DE TRANSPORTE:
PESADO



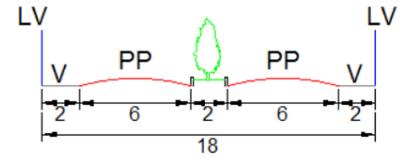
AV. ANTONIO RAIMONDI,
VIA ARTERIAL DE FLUJO
MEDIO, EL TIPO DE
TRANSPORTE ES LIVIANO



VIAS LOCALES, DE FLUJO
BAJO, EL TIPO DE
TRANSITO ES LIVIANO.



VIAS COLECTORAS, DE
FLUJO MEDIO Y BAJO, EL
TIPO DE TRANSPORTE ES
LIVIANO LOCAL EL MAYOR
FLUJO ES PEATONAL,
PORQUE ES LA
CONCENTRACION DEL
POBLADOR Y EL TURISTA.

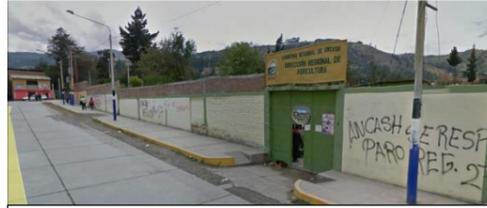


Av. MARISCAL TORIBIO LUZURIAGA

ANALISIS:
Las vías importantes como la Av. Antonio Raimondi y la Av. Confraternidad Internacional Oeste (Panamericana), forman parte de la red de vías vehiculares creadas para ordenar la ciudad y conectarla con las otras ciudades del norte, sur y del mismo departamento.

Elaboración: Propia

DIMENSION FISICO ESPACIAL
ESTRUCTURA URBANA: EQUIPAMIENTOS



Dirección Regional de Agricultura



Ministerio de Cultura dirección Regional Ancash



Centro de Formación Profesional Huaraz



Catedral de Huaraz

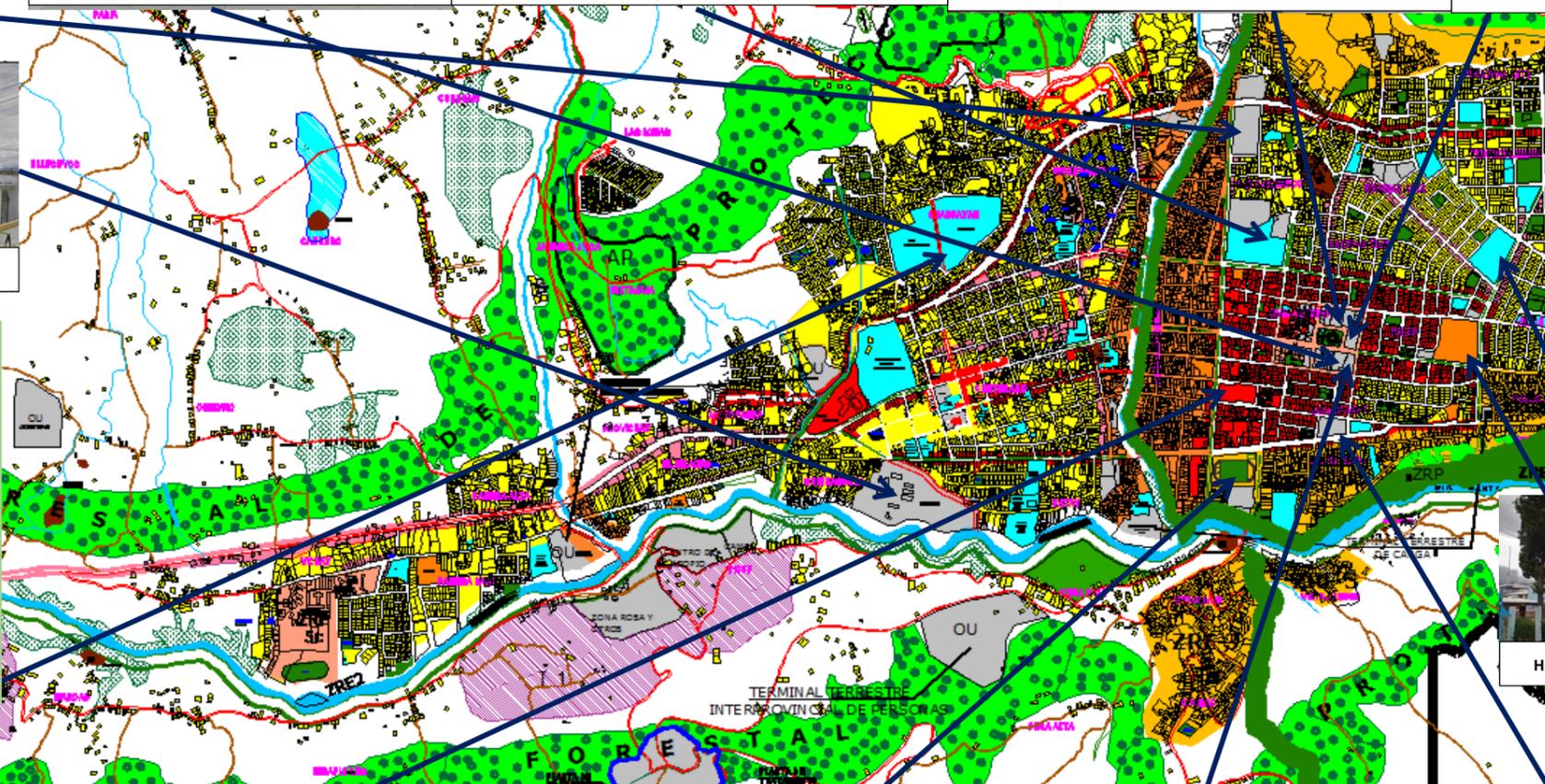


Palacio de Justicia



BIM. Cap. Juan Hoyle Palacios Huaraz

Los equipamientos más importantes se desarrollan cerca al casco urbano consolidado, los equipamientos constitucionales se encuentran alrededor de la plaza, y los aportes de una ciudad, como educación, salud, OU, etc se esparcen por toda la ciudad, provocando que haya cierto dinamismo en toda la ciudad en función a los equipamientos.



Cementerio de Huaraz



Colegio Santa Rosa Huaraz



Hospital de Apoyo Víctor Ramos Guardia



Universidad Nacional Santiago de Antúnez de Mayolo



Mercado Central Huaraz



Estadio Rosas Pampa



Centro Cultural Municipal



Confraternidad Internacional Huaraz

CAPITULO IV

**RESULTADOS – DISCUSIÓN DE
RESULTADOS – CONCLUSIONES Y
RECOMENDACIONES**

PREGUNTA PRINCIPAL DE INVESTIGACIÓN	¿Qué impacto urbano generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz?		
OBJETIVO	Identificar, describir y analizar el impacto urbano que generan los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz.		
HIPÓTESIS	RESULTADOS	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>El impacto urbano generado es altamente negativo, todo esto asociado a una serie de condiciones ambientales, económicas y físico espaciales, debilitando la imagen urbana de la ciudad.</p>	<p style="text-align: center;">IMPACTO ECONÓMICO</p> <p>VALOR DEL SUELO: Las empresas de transportes han promovido la actividad económica, por la implementación de hoteles, comercio local, pero a su vez ha generado exista el comercio y transporte informal. Desde la construcción de los terminales terrestres el valor del suelo urbano ha aumentado en un 30 por ciento, debido que es una zona que cuenta con la infraestructura en buen estado, y algunos están en avenida principal la panamericana, otros en jirones, pero en todos los casos los predios aumentaron su valor.</p> <p style="text-align: center;">IMPACTO AMBIENTAL</p> <p>CONTAMINACIÓN VISUAL: Los terminales terrestres cuentan con elementos antiestéticos en fachadas como carteles, colores inapropiados, pero en las alturas de las edificaciones corresponden a su perfil urbano.</p> <p>CONTAMINACIÓN ACÚSTICA: Los Decibeles captados en las avenidas y calles donde se ubican los terminales terrestres varían entre 88 y 90 decibeles según datos adquiridos por la dirección de salud Ambiental (DESA), la municipalidad Provincial de Huaraz (MPH) y la policía ecológica de la dirección Regional</p>	<p>Los terminales terrestres interprovinciales son equipamientos urbanos que han generado mejoras económicas en los pobladores de la ciudad de Huaraz, pero también propician el comercio informal, el cual simboliza un retraso para el desarrollo de la ciudad y causantes de delincuencia; así mismo son causantes de emisiones toxicas como lo es el dióxido de carbono emitido por los buses y de emisiones sonoras más elevadas que lo establecido por la Dirección Regional de Salud de Ancash (DIRESA), produciendo en los pobladores enfermedades pulmonares, en la piel, auditivas y de estrés; como también son causantes de alteraciones en la zonificación en distintas zonas de la ciudad, demostrando que el emplazamiento de los terminales terrestres en la ciudad no tuvo un buen análisis previo a su ubicación.</p>	<p>En primer lugar se recomienda aumentar el control y monitoreo del estado y funcionamiento de todos los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad, para velar que se cumplan las normas y leyes respectivas a estos establecimientos, regularizando el estado y funcionamiento de estos terminales; así mismo realizar una pesquisa a todos los comercios de los alrededores y ambulantes con el fin de que cumplan también con las normas de la ciudad, y si son informales darles la opción y facilidades para que formalicen sus respectivos comercios; erradicando de esta manera la informalidad y el caos urbano en distintas zonas de la ciudad.</p> <p>En segundo lugar, se recomienda realizar un estudio para la ubicación y localización de un solo terminal terrestre, unificando la ubicación de todas las empresas de</p>

	<p>CONTAMINACIÓN DEL SUELO: La presencia de terminales trae consigo la informalidad comercial y vehicular y estos no realizan el recojo de los residuos sólidos invadiendo las calles de desechos y consigo una contaminación química que afecta a la salud de la población.</p> <p style="text-align: center;">IMPACTO FÍSICO ESPACIAL</p> <p>CALIDAD DE EMPLAZAMIENTO:</p> <p>Calidad del espacio: De los terminales terrestres utilizados para esta investigación solo uno no genera congestión vehicular al instante de salir o ingresar al terminal, mientras que los otros cinco terminales estudiados si presentan congestión vehicular, unos menos y otros más, propiciando que se genere la inseguridad en los pobladores y molestia en los choferes de los vehículos menores al instante de transitar por dichos terminales terrestres.</p> <p>Por otro lado, los terminales terrestres son generadores de nuevos negocios complementarios a estos y a su vez nuevas oportunidades de trabajo, pero no todos estos negocios resultan ser formales, creándose la informalidad.</p> <p>Todo esto propicia que no existan en dichos lugares, espacios apropiados para el tránsito y para la recreación de los pobladores y en este caso también de los turistas que siempre visitan la ciudad.</p>		<p>mayor cantidad los que llegan a la ciudad de Huaraz, así mismo se crearía dentro de este terminal espacios adecuados para el comercio complementario para estos terminales.</p> <p>En tercer lugar, se recomienda que los vacíos que dejarían los terminales terrestres en la ciudad, generar espacios y lugares de recreación en donde los pobladores y turistas puedan interactuar. Ordenando y mejorando la imagen urbana de la ciudad de Huaraz.</p>
--	---	--	---

Elaboración: Propia

<p>PREGUNTA ESPECÍFICA DE INVESTIGACIÓN Nº 1</p>	<p>¿Cuál es la relación entre la oferta y la demanda del servicio del transporte interprovincial de la ciudad de Huaraz?</p>		
<p>OBJETIVO</p>	<p>Identificar y describir la relación entre la oferta y la demanda del servicio de transporte interprovincial de la ciudad de Huaraz.</p>		
<p>HIPÓTESIS</p>	<p>RESULTADOS</p>	<p>CONCLUSIONES</p>	<p>RECOMENDACIONES</p>
<p>La relación entre la oferta y la demanda del transporte interprovincial de pasajeros en la ciudad de Huaraz es desequilibrada e inversa, a menor sea el valor del servicio mayor será la demanda; pero existe una demanda insatisfecha por el servicio brindado.</p>	<p>LA OFERTA: En días que no son feriados largos la cantidad y calidad del servicio se mantienen con un precio estable de acuerdo a la ruta, al tipo de servicio a elegir y a las condiciones económicas de la demanda.</p> <p>En días de feriados largos la cantidad y calidad del servicio se mantienen, pero el precio por este servicio aumenta de acuerdo a la ruta y al tipo de servicio a elegir, no importando las condiciones económicas de la demanda.</p> <p>LA DEMANDA: En días que no son feriados largos la cantidad de demanda es igual o hasta un 5% a 7% menos que la cantidad total de oferta, mientras que en días de feriados largos la demanda es mayor a la cantidad de oferta, pero no todos pueden utilizar el servicio de la oferta acostumbrado, por no tener las condiciones económicas adecuadas.</p>	<p>La relación entre la oferta y la demanda es desequilibrada porque en días de feriados largos no existe un balance entre la economía de la demanda y el aumento del precio por el servicio del transporte, esto sin importar que la cantidad y la calidad del servicio de la oferta se mantengan como un día normal.</p>	<p>Para que exista un equilibrio entre la oferta y la demanda del transporte interprovincial de pasajeros en la ciudad de Huaraz, la oferta al aumentar el precio por este servicio, no tiene que aumentar hasta un 50% el precio de sus pasajes, sino un porcentaje que se adapte a la economía de la población y del turista; así mismo tiene que aumentar también la cantidad de viajes por día y mejorar la calidad del servicio que brindan para que aumenten su ganancia, así será más accesible a la economía de la demanda existente; de esta manera aumentará el precio, la cantidad y la oferta al igual que la demanda de manera equidistantes. Existiendo recién un equilibrio entre la oferta y la demanda del transporte interprovincial de pasajeros en la ciudad de Huaraz.</p>

Elaboración: Propia

PREGUNTA ESPECÍFICA DE INVESTIGACIÓN Nº 2	¿Cuál es el estándar normativo urbano arquitectónico que tienen los terminales terrestres de la ciudad de Huaraz?		
OBJETIVO	Describir y analizar los estándares normativos urbanos y arquitectónicos que tienen los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad de Huaraz.		
HIPÓTESIS	RESULTADOS	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>El estándar normativo urbano arquitectónico que tienen los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad de Huaraz es el establecido en las normas técnicas Peruanas vigentes que enmarcan la construcción y operación de cualquier tipo de instalación pública o privada, garantizando que los servicios conexos se realizan bajo condiciones seguras.</p>	<p style="text-align: center;">URBANO</p> <p>USOS DE SUELO: Todos los terminales terrestres analizados se encuentran en una zona destinada al comercio distrital.</p> <p>RESERVAS TERRITORIALES DE EXPANSIÓN: Los seis terminales terrestres interprovinciales analizados no tienen un área destinada para su expansión no cumpliendo con el reglamento.</p> <p>ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Empresa de transporte Movil Tours 0.00 m – 0 min ● Empresa de transporte Mosna Tours 84.00m – 5 min ● Empresa de transporte Turismo Cavassa 964.5m – 11min ● Empresa de transporte Z Buss 650m – 13 min 	<p>Un 90% de los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad de Huaraz cumplen con solo un 10% a 15% con lo establecido en las normas técnicas Peruanas vigentes que enmarcan la construcción y operación de cualquier tipo de instalación pública o privada; mientras que solo un 10% de los terminales terrestres cumplen con un 85% a 90% con lo establecido en las normas.</p>	<p>Se recomienda aumentar el control y monitoreo del estado y funcionamiento de todos los terminales terrestres interprovinciales de la ciudad, para velar que se cumplan las normas y leyes respectivas a estos establecimientos, regularizando el estado y funcionamiento de estos terminales.</p>

	<p style="text-align: center;">ARQUITECTÓNICO</p> <p>ACCESOS: Los terminales terrestres interprovinciales analizados tienen como mínimo 1.50 ml de ancho para los accesos peatonales para el público, y los accesos vehiculares como mínimo 5.00 ml de ancho.</p> <p>FUNCIONAL: De los terminales terrestres interprovinciales analizados solo uno cumple en un 90% en las relaciones funcionales acorde con el reglamento, los otros cinco terminales terrestres interprovinciales solo cumplen con un 40 % a 70 % en las relaciones funcionales.</p> <p>ZONIFICACIÓN: Solo uno de los terminales terrestres tiene una zonificación ordenada y agrupada, mientras que los otros cinco terminales terrestres tienen una zonificación desintegrada.</p> <p>CIRCULACIÓN: Todos los terminales terrestres interprovinciales analizados tienen solo una circulación horizontal, pero un 40% de estos terminales terrestres tienen parte de su circulación peatonal por la circulación vehicular.</p> <p>ESPACIALIDAD: En el diagrama de espacios de os terminales terrestres interprovinciales analizados es secuencial.</p> <p>TECNOLÓGICO: Los terminales terrestres interprovinciales analizados tienen los siguientes materiales en su construcción y acabados.</p>		
--	--	--	--

	<p style="text-align: center;">ARQUITECTÓNICO</p> <ul style="list-style-type: none">● Ladrillo rojo sin huecos● Columnas de concreto armado● Planchas de acero acanalada para portón● Vidrio (ventanas y puertas)● Tejas para techo● Calaminas● Estructuras metálicas● Calaminas		
--	--	--	--

Elaboración: Propia

PREGUNTA ESPECÍFICA DE INVESTIGACIÓN Nº 3	¿Cómo es la estructura urbana de la ciudad de Huaraz?		
OBJETIVO	Describir y diagnosticar la estructura urbana de la ciudad de Huaraz.		
HIPÓTESIS	RESULTADOS	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>La estructura urbana de la ciudad de Huaraz es reticular y mantiene el modelo de los economicistas</p>	<p>USOS DE SUELO:</p> <p>Los usos de suelo existentes en la ciudad de Huaraz son:</p> <p>RESIDENCIAL: Es el uso predominante en la ciudad. Promedio de 200 m2 cada vivienda</p> <p>COMERCIAL: Uso predominante en el centro de la ciudad como comercio distrital y el comercio sectorial ubicados en distintos sectores de la ciudad en menor número. Áreas entre los 300 m2 hasta 650 m2</p> <p>INDUSTRIAL: En menor cantidad y ubicada en la zona este de la ciudad.</p> <p>RECREACIÓN PÚBLICA: Son los parques, las áreas cercanas al río y las áreas al noreste como áreas de protección.</p> <p>OTROS USOS: Están ubicados de manera dispersa por toda la ciudad.</p> <p>MONUMENTAL: situada en la parte central este de la ciudad.</p>	<p>La ciudad de Huaraz ha sido formada mediante la necesidad del ser humano, transformado por los distintos eventos naturales que ha ocurrido durante asentamiento.</p> <p>Sigue la morfología de las faldas de los cerros, teniendo una trama urbana variada, desde plato roto a ortogonal.</p> <p>La concentración de sus usos comerciales no da dinamismo al espacio urbano.</p> <p>La carencia de espacios verdes niega la posibilidad de socializar.</p> <p>Las vías son angostas y dificulta el tránsito libre del vehículo y el peatón, trayendo una contaminación ambiental, visual y sonora que no contribuye al desarrollo de la ciudad</p> <p>La dispersión de sus equipamientos asiste mayor movilidad urbana.</p>	<p>Incrementar los lugares de esparcimiento</p> <p>Reducir la contaminación</p> <p>Incrementar accesos.</p> <p>Habilitar la posibilidad de desplazarse libremente en el espacio público.</p> <p>Los ambientes urbanos deben ajustarse a los criterios de calidad ambiental y al nivel imaginativo de sus posibles usuarios.</p> <p>Variar los usos de suelo en función de necesidades y no de lucros comerciales.</p>

	<p style="text-align: center;">VIALIDAD Y TRANSPORTE:</p> <p>AV. CONFRATERNIDAD INTERNACIONAL OESTE: Vía principal que comunica a todo el callejón de Huaylas. (panamericana), ancho de vía 30 ml, tipo de transporte: pesado</p> <p>AV. ANTONIO RAYMONDI: Vía arterial de flujo medio, ancho de vía 25 ml y el tipo de transporte es liviano.</p> <p>Av. MARISCAL TORIBIO LUZURIAGA: Vía colectora De flujo medio y bajo, el tipo de transporte es liviano local el mayor flujo es peatonal, porque es la concentración del poblador y el turista, ancho de vía 18 ml.</p> <p>Jr. RAFAEL DEL CASTILLO: Vías Locales de flujo bajo, ancho de vía 12 ml y el tipo de transito es liviano.</p> <p style="text-align: center;">EQUIPAMIENTOS</p> <p>Los equipamientos más importantes se desarrollan cerca al casco urbano consolidado, los equipamientos constitucionales se encuentran alrededor de la plaza, y los aportes de una ciudad, como educación, salud, OU, etc se esparcen por toda la ciudad, provocando que haya cierto dinamismo en toda la ciudad en función a los equipamientos.</p>		
--	---	--	--

Elaboración: Propia

CAPITULO V
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aalto, A. (1940). La humanización de la arquitectura. *La humanización de la arquitectura*, 14-15.
- Aalto, A. (1982). *Humanización de la Arquitectura*. Basel: Birkhäuser Verlag.
- Abadi, M. (2004). *La calidad de servicio*. Buenos Aires - Argentina.
- Actores sociales*. (s.f.). Obtenido de http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/zuniga_p_v/glosario.pdf
- Acuña Vigil, P. C. (21 de 07 de 2012). *Análisis*. Obtenido de Hatun Ilaqta: <http://www.urbanoperu.com/perullaqta/El-Analisis-Formal-del-Espacio-Urbano>
- Acuña Vigil, P. C. (21 de 07 de 2012). *El análisis arquitectónico*. Obtenido de Urbano Perú: <http://www.urbanoperu.com/El-Analisis-Arquitectonico>
- Acuña Vigil, P. C. (21 de 07 de 2012). *urbano*. Obtenido de Urbano Peru: <http://www.urbanoperu.com/perullaqta/El-Analisis-Formal-del-Espacio-Urbano>
- Alcántara, E. (septiembre de 2010). *Análisis de la movilidad urbana espacio, medio ambiente y equidad*. (CAF, Ed.) Obtenido de SCIOTECA: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>
- Altamirano Armanet Arquitectos + Carlos Bisbal . (s.f.). *Análisis arquitectónico*. Obtenido de Casa Laguna Verde: <https://casalagunaverde1.wordpress.com/analisis-arquitectonico-2/>
- Alvarez, g. (18 de 12 de 2010). *Diseño arquitectónico*. Obtenido de Slideshare: <http://es.slideshare.net/govi094/diseo-arquitectnico>
- Arquigrafico. (2014). *El diseño arquitectónico, definición y etapas*. Obtenido de Arquigrafico: <http://www.arkigrafico.com/el-diseno-arquitectonico-definicion-y-etapas/>
- Arzoz, M. (23 de 12 de 2014). *de habitabilidad y Arquitectura*. Obtenido de Arquine: <http://www.arquine.com/de-habitabilidad-y-arquitectura/>
- Barreras Arquitectónicas.es. (2009). *Accesibilidad al entorno urbano*. Obtenido de Barreras Arquitectónicas.es: <http://www.mldm.es/BA/10.shtml>
- Bembibre, C. (septiembre de 2010). *Definición de Impacto*. Obtenido de definicion ABC: <https://www.definicionabc.com/general/impacto.php>
- Bembibre, C. (febrero de 2011). *Definición de Terminal*. Obtenido de Definición abc: <http://www.definicionabc.com/general/terminal.php>
- Bojorque Pazmiño, E. (2015). *Análisis arquitectónico*. Obtenido de Bojorque Pazmiño blogspot: <http://analiserickbojorque.blogspot.com/>
- Collis, H. (2003). *Trasporte y Arquitectura*. Madrid España: HK edición en español.
- congreso, c. d. (1993). *Constitución política del Perú*. Lima: Palestra.
- congreso, d. (1999). *Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido*. lima.

- congreso, d. (1999). *REGLAMENTO DE ESTÁNDARES NACIONALES DE CALIDAD AMBIENTAL PARA RUIDO*. lima.
- Congreso, d. (2015). *LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y*. lima.
- congreso, d. (2015). *LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE*. Lima.
- Congreso, d. (2019). *ley organica de municipalidades*. lima.
- Definición abc. (2007). *Definición de Criterio*. Obtenido de Definición abc: <http://www.definicionabc.com/general/criterio.php>
- definicion de. (2008). *parámetros*. Obtenido de Definición de: <http://definicion.de/parametro/>
- Definición de. (2008). *Urbano*. Obtenido de Definición de: <http://definicion.de/urbano/>
- Definición.De. (2008). *Definición de criterio*. Obtenido de Definición.De: <http://definicion.de/criterio/>
- Drucker, P. (1990). *El ejecutivo eficaz*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Duque, E. (2005). *Revisión del concepto de calidad del servicio y sus modelos de medición*. colombia: INNOVAR.
- Equipo técnico de PDU-Huaraz. (s.f.). *Plan de desarrollo urbano Huaraz 2012-2022*. Huaraz.
- Española, R. A. (2001). *Diccionario de la lengua Española*. Madrid: 22 edición.
- Esumer, v. (26 de 04 de 2010). *Demanda de Transporte*. Obtenido de SlideShare: <https://es.slideshare.net/VirtualEsumer/demanda-de-trasporte>
- Ferro, v. (2006). *La evaluación del riesgo de desastre en la planificación del desarrollo de la ciudad de Huaraz, Ancash*.
- Grupo Perez - Luzardo. (s.f.). *Confort acústico*. Obtenido de Luzardo: <http://www.luzardo.es/acustica/confortacustico.html>
- Hernandez, S. (2010). *Manejo sustentable del sitio en proyectos de arquitectura; criterios y estrategias de diseño*. Toluca: Quivera.
- Hormigo, J. (06 de 2006). *La Localización Residencial*. Obtenido de UPCommons. Portal de acceso abierto al conocimiento de la UPC: <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/3308>
- Ing. Girardotti, L. (2003). *Función Económica Del Transporte*. Buenos Aires: Departamento De Transporte.
- Ing. Guío, F. (2009). *Flujos Peatonales En Infraestructuras Continuas: Marco Conceptual y Modelos Representativos*. colombia.
- Ingeniero. (s.f.). *Sistemas constructivos*. Obtenido de Yahoo respuestas: <https://espanol.answers.yahoo.com/question/index?qid=20071027130602AAkhzAV>

- Instituto de seguridad y salud laboral. (2010). *Confort acústico*. Obtenido de ISSL: https://www.google.com.pe/?gfe_rd=cr&ei=MR_JVYqdJ8aw8wfNibGwBg#newwindow=1&q=definicion+de+confort+acustico&toJSON=undefined
- Islas, V. (2002). *Estudio De La Demanda De Transporte*. Sanfandilla: Instituto Mexicano Del Transporte.
- Martín Martín, A. O. (22 de 02 de 2012). *Calidad*. Obtenido de Que Aprendemos Hoy: <http://queaprendemoshoy.com/%C2%BFque-es-la-calidad-i-%C2%BFpor-que-este-concepto-%E2%80%9Csuenan-tan-bien%E2%80%9D/>
- MINCETUR. (2009). *Estudio para establecer los requisitos mínimos para terminales terrestres del servicio de transporte interprovincial de pasajeros*. Lima.
- Moreno, M. A. (17 de 02 de 2011). *Ley general de sistemas*. Obtenido de El Blog Salmón: <http://www.elblogsalmon.com/conceptos-de-economia/que-es-la-teoria-general-de-sistemas>
- msagel. (18 de NOVIEMBRE de 2013). *Confort Acustico En La Arquitectura*. Obtenido de SCRIBD: <https://es.scribd.com/doc/185118591/CONFORT-ACUSTICO-EN-LA-ARQUITECTURA>
- MTC. (2009). *REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE*. LIMA.
- Nassabay, D. (17 de Enero de 2013). *Impacto social*. (Wordpress) Recuperado el 26 de Mayo de 2015, de Children´s Rights Education: <https://saluanassabay.wordpress.com/2013/01/17/impacto-social/>
- Ortiz, J. (08 de 04 de 2014). *Reglamento nacional de administración de transportes*. Obtenido de DRTC Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones: http://transportes.junin.gob.pe/main.php/ver_documento/id/drtcae40abaa0f641748402fc5b20ceb2b7e.pdf/
- Pizzo, M. (2012). *Calidad de servicio*. Obtenido de Comoservirconexcelencia.com: <http://comoservirconexcelencia.com/blog/>
- PROYECTO INDECI - PNUD PER/02/051, C. (2003). *PLAN DE PREVENCIÓN ANTE DESASTRES:USOS DE SUELO Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN CIUDAD DE HUARAZ*. HUARAZ: Instituto Nacional de Defensa Civil - INDECI.
- PROYECTO INDECI - PNUD PER/02/051, C. S. (2010). *MAPA DE PELIGROS DE LA CIUDAD DE HUARAZ Y SUS AREAS DE EXPANSION*. HUARAZ: INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA CIVIL.
- Quees.la. (2015). *Análisis*. Obtenido de Quees.la: <http://quees.la/analisis/>
- Retóricas. (12 de 02 de 2015). *Definición de topografía*. Obtenido de Retóricas: <http://www.retoricas.com/2011/07/ejemplos-de-topografia.html>
- Sanchez, G. (28 de 12 de 2009). *El diseño urbano*. Obtenido de Urbanismo.com: <http://www.urbanismo.com/el-diseno-urbano/>
- Stubbs, P.C., y T. (1984). *Transport Economics*. U.K: George Allen & Unwin.

Tapia, Y. (28 de 11 de 2012). *Que es un sistema constructivo*. Obtenido de Blog:
<http://sistemaconstructivo.blogspot.com/>

Teoría de la localización. (9 de 12 de 2008). Obtenido de
CLUSTERSECONOMICO2008'S BLOG:
<https://clusterseconomico2008.wordpress.com/2008/12/09/otras-teorias/>

Territorios Centro americanos. (Agosto de 2003). *Actores sociales*. Obtenido de Actores
sociales en el desarrollo rural territorial:
[http://www.territorioscentroamericanos.org/experiencias/Documentos%20sobre%
20desarrollo%20territorial/Actores%20sociales%20y%20territorios%20Sinopsis.p
df](http://www.territorioscentroamericanos.org/experiencias/Documentos%20sobre%20desarrollo%20territorial/Actores%20sociales%20y%20territorios%20Sinopsis.pdf)

Urzua, P. (23 de 02 de 2012). *Diseño urbano*. Obtenido de Slideshare:
<http://es.slideshare.net/urzuarq/diseo-urbano-11727716>

Vega Cano, S. (2006). *Justificación técnica para el cambio de zonificación de uso de
suelo terreno del pedregal medio* . Huaraz.

Voila. (17 de Julio de 2011). *Forcitizens*. Obtenido de
[http://vforcitizens.blogspot.com/2011/07/el-bienestar-humano-segun-amartya-
sen.html](http://vforcitizens.blogspot.com/2011/07/el-bienestar-humano-segun-amartya-sen.html)

ANEXOS

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:

“Impacto urbano de los terminales terrestres interprovinciales en la ciudad de Huaraz”, del (de la) estudiante **Jonathan Gabriel Mozombite Dominguez**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **29 %** 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 Julio 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:

JONATHAN GABRIEL MOZOMBITE DOMINGUEZ

INFORME TITULADO:

"IMPACTO URBANO DE LOS TERMINALES
TERRESTRES INTERPROVINCIALES EN LA CIUDAD
DE HUARAZ"

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

ARQUITECTO _____

SUSTENTADO EN FECHA: 04 de AGOSTO del 2018

NOTA O MENCIÓN: 14 (CATORCE)



[Firma]
FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN



FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

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

MOZOMBITE DOMINIGUEZ JONATHAN GABRIEL

D.N.I. : 43637549

Domicilio : H.U.P. EL DORADO Mz. A LOTE 7

Teléfono : Fijo : 359510 Móvil : 973307419

E-mail : Cancen-3-jg@hotmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

[X] 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:

MOZOMBITE DOMINIGUEZ JONATHAN GABRIEL

Título de la tesis:

'IMPACTO URBANO DE LOS TERMINALES TERRESTRES

INTERPROVINCIALES EN LA CIUDAD DE HUARAZ'

Año de publicación : 2018

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 : [Signature]

Fecha : 29-04-2019