



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

TITULO DE LA INVESTIGACIÓN:

“Mejorar el servicio a pasajeros y al transporte a través de un Terminal Terrestre – Interprovincial en Nuevo Chimbote – Provincia del Santa”

PROYECTO URBANO ARQUITECTONICO:

“Terminal Terrestre interprovincial”

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

AUTORA:

Leily Martita Poma Guevara

ASESORES:

Metodólogo: Arq. Ana María Reyes Guillen

Especialista: Arq. Julio Navarro Garma

LINEA DE INVESTIGACION:

ARQUITECTURA

CHIMBOTE – PERÚ

2018



ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS

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

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

.....Leily Martita Poma Guevara.....

Cuyo título es:

Mejorar el servicio a pasajeros y al transporte a través de un Terminal Terrestre –
Interprovincial en Nuevo Chimbote – Provincia del
Santa.....

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

....13...(Número)..Trece...(letras).

Chimbote, 8 de febrero de 2018

Arq. Ana María Reyes Guillen

PRESIDENTE

Arq. Julio Navarro Gama

SECRETARIO

Arq. Alfredo Yovera Pizarro

VOCAL

DEDICATORIA:

La presente investigación la dedicaré principalmente a mis padres por su apoyo incondicional, dándome muchos alientos y fuerza para salir adelante a pesar de cada obstáculo que se presenta, en los momentos difíciles de mi carrera y también a Dios por brindarme día a día la alegría de un día más de vida.

Mi dedicatoria también va dirigida para mis queridos hermanos quienes día a día me demuestran su apoyo y las ganas de seguir adelante y de ser cada día mejor que ellos y que llegar a cumplir todas mis metas.

Leily Poma Guevara

AGRADECIMIENTO:

Durante la realización de mi proyecto agradezco primera instancia a mis padres por permitirme seguir en pie dándome cada aliento de fuerza y motivación.

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Yo LEILY POMA GUEVARA, con DNI N° 71323332, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Arquitectura, Escuela de Arquitectura, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y autentica.

Así mismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en le tesis son auténticos y veraces.

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

Nuevo Chimbote, 8 de febrero del 2018



Leily Martita Poma Guevara

PRESENTACION

La presentación titulada de mi tesis es “Mejorar el servicio a pasajeros y al transporte a través de un Terminal Terrestre en Nuevo Chimbote”. Con el objetivo de determinar los requerimientos espacio funcional de una infraestructura de transporte interprovincial en la ciudad de Nuevo Chimbote, cumpliendo con el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo en Arquitectura.

Actualmente en la sociedad que vivimos se encuentran diferentes necesidades, en las cuales, consiguiente a nuestro rubro, debemos mejorar por este motivo, siendo así este tema a proyectar una solución para la ciudad de Nuevo Chimbote ya que viene a hacer uno de los principales problemas del día.

El primer capítulo se desarrolla la descripción del problema, la formulación, justificación, identificación del objeto y limitaciones; en el segundo capítulo se menciona los casos referenciales con la base teórica y el marco normativo; en el tercer capítulo detallamos las hipótesis, población y muestra empleando el método de técnicas e instrumentos; el cuarto capítulo conocemos los resultados obtenidos, la discusión de los resultados, conclusiones y recomendaciones; en el capítulo V la definición de los usuarios, la programación arquitectónica, el área física a intervenir y criterios de diseño y por último se hace la colocación de las bibliografías dando por concluido el trabajo.

INDICE

ACTA DE APROBACIÓN DE TESIS.....	II
DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTO	IV
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD	V
PRESENTACION.....	VI
INDICE	VII
RESUMEN	X
ABSTRACT	XI
I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION	13
1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	13
1.1.1 IDENTIFICACION DEL PROBLEMA	16
1.1.2 DIMENSIONES DE LA PROBLEMÁTICA.....	16
1.1.3 TENDENCIAS.....	17
1.2 FORMULACION DEL PROBLEMA DE IVESTIGACION	18
1.2.1 Preguntas de investigación	18
1.2.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	18
1.2.3 MATRIZ DE CORRESPONDENCIA	20
1.2.4 JUSTIFICACION DE LA PROBLEMÁTICA	21
1.2.5 RELEVANCIA.....	22
1.2.6 CONTRIBUCION	22
1.3 IDENTIFICACION DEL OBJETIVO DE ESTUDIO	22
1.3.1 DELIMITACION ESPACIAL.....	22
1.3.2 DELIMITACION TEMPORAL.....	22
1.3.3 DELIMITACIÓN TEMÁTICA:	22
1.3.4 ALCANCES DE LA INVESTIGACION	23
II. MARCO TEORICO	25
2.1 ESTADO DE LA CUESTION	25
2.2 DISEÑO DEL MARCO TEORICO: CUADRO DE MATRIZ DE CORRESPONDENCIA: Objetivos- Marco Teórico	28
2.3 MARCO CONTEXTUAL	29
2.3.1 CONTEXTO FISICO ESPACIAL.....	29
2.3.2 CONTEXTO TEMPORAL	31
2.3.3 CONTEXTO SIMBOLICO	32

2.3.4 CONTEXTO SOCIO - ECONOMICO	32
2.4 MARCO CONCEPTUAL	33
2.5 MARCO REFERENCIAL	37
2.5.1. Análisis de casos:	37
2.6 BASE TEÓRICA	64
2.6.1 Movilidad Urbana	64
2.6.2 Tráfico en las ciudades	67
2.6.3 Transporte en la ciudad	69
2.6.4 Medio Ambiente para Las Ciudades	71
2.6.5 La Evolución de La Movilidad en La Ciudad	73
2.7 MARCO NORMATIVO	74
2.7.1 NORMA A.110 TRANSPORTE Y COMUNICACIONES	74
2.7.2 LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE- LEY Nº 27181	74
2.7.3 PLAN DE ACCIONES DE UN TERMINAL TERRESTRE.	74
2.7.4 LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES.	75
2.7.5 MARCO LEGAL RECOMENDADO	75
III. DISEÑO METODOLOGICO	77
3.1. Matriz de Correspondencia	77
3.1.1 Elección de Herramientas y Técnicas de Investigación	81
3.1.2 ELECCION DE LA MUESTRA	81
IV RESULTADOS	86
4.1 FICHAS DE OBSERVACION	86
4.2 DESARROLLO DE LA INVESEGACION DE RESULTADOS	98
4.3 DISCUSION DE RESULTADOS	103
4.3.1. Matriz: Objetivo – Hipótesis - Resultado	103
4.4 CONCLUSIONES	104
4.4.1. Matriz: Objetivo – Hipótesis – Resultado - Conclusiones	104
4.5 RECOMENDACIONES	106
4.5.1 Matriz: Objetivo – Conclusiones - Recomendaciones	106
5.1. DEFINICIÓN DE LOS USUARIOS SINTESIS DE REFERENCIA	109
5.1.1 Organigrama General	109
5.1.2 Organigramas específicos	110
5.2. PROGRAMACION ARQUITECTÓNICA	114
5.2.1. EMPRESAS DE TRANSPORTE	115
5.2.2 CUADROS CON LOS AMBIENTES DESARROLLADOS POR ZONAS:VIII.....	116

5.3. ÁREA FÍSICA DE INTERVENCIÓN	118
5.3.1 PLANO DE UBICACION.....	119
5.4. CRITERIOS DE DISEÑO	121
5.4.1. Criterios Funcionales	121
5.4.2. Condiciones de Diseño	121
5.4.3. Condiciones Tecnológicas	121
VI. BIBLIOGRAFÍAS.....	123
VII ANEXOS.....	129
VIII INDICE DE GRAFICOS	
Grafico 1.....	114
Grafico 2.....	114
Grafico 3.....	115
Grafico 4.....	115
Grafico 5.....	116
Grafico 6.....	116
Grafico 7.....	117
Grafico 8.....	117
Grafico 9.....	118
Grafico 10.....	118
IX INDICE DE TABLAS	
Tabla 1.....	114
Tabla 2.....	114
Tabla 3.....	115
Tabla 4.....	115
Tabla 5.....	116
Tabla 6.....	116
Tabla 7.....	117
Tabla 8.....	117
Tabla 9.....	118

Tabla 10.....	118
----------------------	------------

RESUMEN

Los medios de transporte de pasajeros o llamados terminales terrestres, en Nuevo Chimbote es un desorden por encontrarse dispersos, creando ambientes inadecuados para los pasajeros en donde ellos puedan embarcar y desembarcar.

Nuevo Chimbote, es una ciudad costera que sirve de conexión de norte a sur y viceversa, además la panamericana pasa por una parte céntrica de la ciudad, generando un desorden, inseguridad en las vías.

El objetivo principal es “Promover el mejoramiento y centralización de los servicios de embarque, desembarque de pasajeros y carga interprovincial para mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular”, se emplearon técnicas de recolección de datos como: encuestas y fichas.

Frente a esta situación se plantea un centro modal de transporte de personas (terminal terrestre de pasajeros) con todos los equipamientos y mejorar los servicios complementarios, con un sistema que permita la fluidez del ingreso y salida de los ómnibus y también brindar condiciones necesarias de seguridad, salubridad, y todas las facilidades a los usuarios y alcanzar el crecimiento económico, el turismo, ordenamiento del transporte , hito para la ciudad, para brindar una dinámica urbana en la ciudad.

Este terminal terrestre multimodal brindara servicios interprovinciales, articulando las principales ciudades, provincial de su alrededor, ya que nuevo Chimbote no tiene el alcance para todas las partes del país.

Palabras claves: servicio, pasajero, transporte, ciudad, terminal.

ABSTRACT:

The means of transport of passengers or so-called terrestrial passenger terminals in the city of Nuevo Chimbote is a difficulty because they are dispersed, creating inadequate environments for passengers where they embark and disembark.

Nuevo Chimbote, is a coastal city that serves as a connection to the north and vice versa, in addition to the Pan-American pass through a central part of the city, creating a disorder, insecurity on the roads.

The main objective is "To promote the improvement and centralization of the services of embarkation, disembarkation of passengers and interprovincial load to improve the service to the user and to diminish the congestion vehicular", techniques of data collection like: surveys and fichas were used.

Facing this situation, a modal center for the transportation of people (land passenger terminal) with all the equipment and improvement of complementary services is proposed, with a system that allows the flow of buses to enter and exit and, on the other hand, The safety conditions, health, and all user facilities and achieve economic growth, tourism, transportation planning, the milestone for the city, to provide an urban dynamic in the city.

This multimodal land terminal will provide interprovincial services, articulating the main cities, provincial around it, since new Chimbote does not have the reach for all parts of the country.

Keywords: Service, passenger, transport, city, terminal.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

En nuestro país el movimiento del transporte de personas se ejecuta especialmente por vía terrestre con el uso de los buses, camionetas y autos para el transporte. En Nuevo Chimbote contamos con un aeropuerto, pero no es concurrente, es un viaje una vez al año, la mejor manera de llegar a este lugar es por vía terrestre, la demanda es creciente por lo que se han ido creando empresas informales y por lo tanto paraderos informales, que está afectando mayormente a las ciudades por la congestión de tráfico, produciendo así consecuencias negativas para el medio ambiente, la salud, y espacios públicos para peatones. Además de brindar un mal servicio al pasajero que en muchos casos se pone en peligro la vida de estos.

La realidad en Nuevo Chimbote, tiene problemas en el servicio a los pasajeros y al transporte al no tener servicios multimodales, se observa el congestionamiento peatonal por el uso indebido de la vía para hacer el uso de embarque y desembarque. La movilidad a través de los vehículos motorizados privados y públicos está causando un impacto negativo en el ambiente, es común que en el espacio público se pueda sentir el olor a gases que emiten los vehículos. Estos gases emitidos por los vehículos son uno de las causas más peligrosas que contaminan el ambiente, las emisiones de monóxido (CO) y dióxido de carbono (CO₂) y óxido de nitrógeno (NO_x) según un último informe ambiental, el 60% del aire contaminado de esta urbe proviene del transporte público y privado. Produciendo una serie de enfermedades a los pobladores.

La falta de un terminal formal de transporte en Nuevo Chimbote en su momento no lo tomaron en cuenta porque no se hizo un análisis completo el cual, de un beneficio a la ciudad, dado al aumento la demanda se han incrementado el número de vehículos particulares, para de alguna manera satisfacer la demanda.

Si bien hay la necesidad de exigir una vinculación entre provincias y departamentos de la región, dentro de los planes elaborados, ninguno ha planteado la necesidad de un Terminal formal de pasajeros al interior de Nuevo Chimbote.

En el terminal de Chimbote el principal problema es que tiene deficiencias en el orden, ante momentos picos, horas puntas se congestiona el espacio de los usuarios como en fiestas patrias, san pedrito, año nuevo, ya que la gente no puede transitar libremente, sin embargo, en patio que aborda a los buses, se encuentra una congestión conjuntamente de pasajeros y equipajes, el terminal a pesar de tener problemas en el abordaje de pasajeros, el manejo de equipajes, la entrada y salida de los vehículos es fluida, y no se encuentra un congestionamiento, para los que están registrados. Otras áreas son la del estacionamiento e ingreso de taxis y el principal problema que ocasionan son los autos y los minivans que hacen el servicio interprovincial de manera informal en la parte extrema del terminal ocasionando desorden e inseguridad.

Muchos de los paraderos informales se encuentran de manera desordenada, ubicados en distintos puntos a la salida del norte, sur de la ciudad, como ejemplo tenemos a la salida del sur en la recta de la Panamericana Norte el paradero de Casma y Cruz del Sur, también encontramos paraderos dispersos en la av. Pacífico como paraderos de Cruz del Norte, América Express, Línea.

El servicio es proporcional mayormente de manera poco estable, en instalaciones desagradables, estrechas, con falta de un equipamiento adecuado y en ocasiones la vía pública se utiliza de manera inapropiada convirtiéndose en paraderos provocando molestias en la ciudad y en la población, por ejemplo:

- La congestión vehicular, ocupación de vía pública y utilización de rutas no autorizadas, pérdida de tiempo de movimiento y combustible.

- Falta de higiene por concentración del comercio ambulatorio en las zonas de los paraderos.
- La mala calidad de servicios complementarios para el usuario.

Este aumento es porque hay una deficiencia en la planificación del transporte público. Actualmente Nuevo Chimbote vive el caos de tener en ella distintos puntos considerados paraderos informales.

Las causas que estos paraderos informales afectan son: el desorden, la inseguridad, el caos, los accidentes de transporte y pago de impuestos, por lo que no se tiene en cuenta un control para cumplir las normas referidas a beneficios laborales y remuneraciones supervisión de reglas y normas.

Y ante estos problemas en Nuevo Chimbote, como una ciudad que está creciendo y desarrollando, nuestras autoridades deben empezar a tener en cuenta estos problemas que más adelante podrían ser más perjudiciales, sin soluciones y empezar a implementar un desarrollo urbano como plantear un terminal formal, que permita el ordenamiento del transporte a distintas escalas y por lo tanto, la disminución de los problemas mencionados. Dando así un equipamiento de apoyo al terminal terrestre el Chimbador.

1.1.1 IDENTIFICACION DEL PROBLEMA

“Mejorar el servicio a pasajeros y al transporte a través de un terminal terrestre en Nuevo Chimbote - Provincia del Santa”

1.1.2 DIMENSIONES DE LA PROBLEMÁTICA

1.1.2.1 Social.

El tema principal es la inseguridad de los usuarios que generan los paraderos informales que originan un gran caos fuera de los establecimientos informales, ya que ocupan gran parte de la vía pública y no permiten el fácil traslado de personas, que tienen que transitar por las vías exponiéndose a los accidentes. Estos paraderos se han dado por la falta de espacios adecuados para el embarque y desembarque de pasajeros.

1.1.2.2 Ambiental.

El problema ambiental que trae consigo la evolución del transporte interprovincial en la ciudad de Nuevo Chimbote son especialmente las afectaciones al aire, al agua, al suelo y afectando a la vida de los ciudadanos quienes interactúan con los diferentes modos de transporte, y también la presencia de los paraderos informales genera comercio ambulatorio, y la contaminación acústica.

1.1.2.3 Urbano - Arquitectónico

En la ciudad de Nuevo Chimbote no cuenta con un terminal terrestre, creando así paraderos informales que cuentan con un área inadecuada para un sistema de embarque y desembarque interprovincial, que en la actualidad no se abasta con la demanda de vehículos y servicio al usuario.

Los paraderos informales están dispersos en diferentes puntos de la ciudad que no son adecuados porque usan la vía pública para funciones en la cual no fueron diseñadas.

1.1.3 TENDENCIAS

- **Paraderos informales:** si no se controla, seguirán creciendo “Tienen el funcionamiento ilegal de estos terminales informales que no se les puede dar un control a los vehículos”
- **Mal servicio al usuario:** Es una necesidad grande que se padece en los paraderos informales ofreciéndonos mal estado de sus locales. Mal servicio porque no hay adecuados ambientes.
- **Cogestión vehicular:** Es una de las principales consecuencias que se ocasionan debido a los paraderos informales y la creciente flota de vehículos que responden a la demanda.
- **Contaminación ambiental:** Es causada por tantos vehículos motorizados, que afecta a todos cuantos vivimos en el planeta tierra, realizada por las actividades humanas que deberían ser abordado con responsabilidad, incrementando la contaminación del ambiente afectando directamente a la salud del ciudadano.

1.2 FORMULACION DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.2.1 Preguntas de investigación:

1.2.1.1 Pregunta principal:

¿El mejoramiento y centralización de los servicios de embarque y desembarque de pasajeros y carga interprovincial permitirá mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular?

1.2.1.2 Preguntas Derivadas:

- ¿Cuál es la demanda funcional que permitirá para mejorar el servicio al usuario pasajero en un terminal terrestre?
- ¿Cuál es la demanda funcional y espacial para usuario transportista un Terminal Terrestre en el distrito de Nuevo Chimbote?
- ¿Cuáles son las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios?

1.2.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.2.2.1 Objetivo Genérico:

“Identificar el mejoramiento y centralización de los servicios de embarque, desembarque de pasajeros y carga interprovincial para mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular”

1.2.2.2 Objetivos Específicos:

- Determinar la demanda funcional que permitirá para mejorar el servicio al usuario pasajero en un terminal terrestre.

- Conocer cual es la demanda funcional y espacial para los distintos usuarios como para el transportista, los buses, el personal de logística, en un nuevo modelo de un Terminal Terrestre en Nuevo Chimbote.
- Establecer las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios.

1.2.3 MATRIZ DE CORRESPONDENCIA

PREGUNTAS	OBJETIVOS
PRINCIPAL / GENERAL	
¿El mejoramiento y centralización de los servicios de embarque, desembarque de pasajeros y carga interprovincial para mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular?	Identificar el mejoramiento y centralización de los servicios de embarque, desembarque de pasajeros y carga interprovincial para mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular.
SECUNDARIOS / DERIVADAS	
¿Cuál es la demanda funcional que permitirá para mejorar el servicio al usuario pasajero en un terminal terrestre?	Determinar la demanda funcional para mejorar el servicio al usuario pasajero del terminal terrestre.
¿Cuál es la demanda funcional y espacial para usuario transportista un Terminal Terrestre en el distrito de Nuevo Chimbote?	Conocer cuál es la demanda funcional y espacial para los distintos usuarios como para el transportista, los buses, el personal de logística, en un nuevo modelo de un Terminal Terrestre en Nuevo Chimbote.
¿Cuáles son las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios?	Establecer las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios.

1.2.4 JUSTIFICACION DE LA PROBLEMATICA

La ciudad de Nuevo Chimbote posee un inadecuado sistema de embarque y desembarque de pasajeros, que llegan y salen de la ciudad. Es por eso que se propone la construcción de una infraestructura que armonice el entorno, sin afectar la movilidad vehicular en las importantes vías de nuestra ciudad.

La construcción del Terminal terrestre de Nuevo Chimbote permitirá ejecutar una remodelación urbana, que facilite un nivel adecuado mejorando así el servicio de pasajeros, brindando servicios complementarios al transporte interprovincial.

Este proyecto fortalecerá la comunicación por medios de transporte de Nuevo Chimbote con el resto de departamentos, ciudades. Comprometidos en un incremento en la calidad de vida de todo Nuevo Chimbote y mejorando la imagen urbana. Facilitando así un equipamiento de apoyo al terminal terrestre el Chimbador.

- **Justificación Académico:**

La importancia de esta tesis es que gracias a ello se obtendrá tener conocimiento de cómo el terminal terrestre puede convertirse en el mejoramiento y ordenamiento de la estructura del transporte en la ciudad.

- **Justificación Social:**

Esta investigación servirá para generar conocimiento de la problemática de un terminal terrestre y mejorar el servicio para los usuarios, proponiendo un proyecto de integración para el terminal, y será una fuente de antecedentes para futuras investigaciones sobre el tema.

1.2.5 RELEVANCIA

1.2.5.1 Técnico:

La investigación brindara información sobre datos y estadísticas sobre la demanda de pasajeros y carga, la importancia del terminal como parte del sistema vial, tanto por su organización funcional y la mejora del servicio público.

1.2.6 CONTRIBUCION

1.2.6.1 Practico:

Se realiza este estudio a detalle de la necesidad de una infraestructura de transporte terrestre para el apropiado sistema de embarque y desembarque de pasajeros, según los objetivos de la investigación se podrán hallar soluciones precisas para una propuesta que favorezca al progreso de la ciudad.

1.3 IDENTIFICACION DEL OBJETIVO DE ESTUDIO

1.3.1 DELIMITACION ESPACIAL:

La presente investigación se identifica en de Ancash, provincia del Santa y distrito de Nuevo Chimbote.

1.3.2 DELIMITACION TEMPORAL:

La investigación de tesis abarca desde la actualidad. Un año que dura la investigación desde la fecha 2017.

1.3.3 DELIMITACIÓN TEMÁTICA:

El sistema vial al tener un terminal terrestre en Nuevo Chimbote se requiere evitar los paraderos informales dándole un mejor funcionamiento a la ciudad como al usuario para tener un mejor servicio dentro del terminal y una buena seguridad fuera de la infraestructura.

1.3.4 ALCANCES DE LA INVESTIGACION:

La presente investigación accederá a obtener información precisa de la infraestructura de transporte de pasajeros existente actualmente en Nuevo Chimbote, teniendo como objetivo la localización y los requerimientos funcionales para obtener una adecuada infraestructura de embarque y desembarque de pasajeros en Nuevo Chimbote, que beneficie al desarrollo de la ciudad en cuanto a lo arquitectónico y social.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

II. MARCO TEORICO

2.1 ESTADO DE LA CUESTION

Esta investigación responderá el problema de los paraderos informales y satisfacer la demanda de pasajeros en reacción a un terminal terrestre.

En la presencia de los paraderos informales desde el punto de vista que no está cumpliendo su objetivo de proporcionar comodidad y seguridad a los usuarios. Es así que con el transcurrir del tiempo las grandes ciudades del mundo se identifican con este problema urbano. Pues a esta incertidumbre nace la pregunta ¿Cuál es el causante de congestión de transporte público en considerarse como un vacío urbano? La ausencia del mejoramiento en la calidad de vida urbana, el método más efectivo de trasladar determinado monto de personas evidentemente “no es promoviendo el uso del automóvil, sino que mediante el desarrollo de un eficaz sistema de transporte público que contribuya no solo a una mejor calidad de vida con los tiempos de viajes menores” (Jans, 2014, párr. 25). Sino también cuidando el medio ambiente. Mientras más crece la superficie urbana, el medio ambiente se degrada y perjudica nuestra salud.

El terminal terrestre es para que los buses, minivans, puedan concentrarse en un lugar que brinde las condiciones necesarias para brindar un mejor servicio al pasajero y para mejora el congestionamiento, reducir la contaminación ambiental. De manera se promueva la formalización de los transportistas.

Existen estudios de casos de diferentes ciudades, que aportan al abordaje del problema de transporte de pasajeros. Se pretende con esta investigación identificar aspectos que proporcionen las necesidades espaciales y funcionales para crear una infraestructura adecuada para una ciudad como Nuevo Chimbote.

Según las teorías estudiadas en la actualidad, José Luis Ordoñez, viene investigando sobre el crecimiento poblacional con los inconvenientes del tráfico de transporte, que exigen a promover el transporte colectivo. Hay demasiados tipos de automóviles colectivos.

Es así que el urbanista Julio Pozueta (2000), ha estudiado sobre la movilidad y el planteamiento sostenibles, sobre una consideración perspicaz del transporte y movilidad en el planteamiento y en el esquema urbano, él ha estudiado que en la últimas décadas la mayoría de las ciudades hay mucha demanda de movilidad en vehículos privados en aumento constante, que perjudica la contaminación ambiental, la intuición visual, la congestión vehicular y los accidentes. Pretende originar medios de transportes alternos al automóvil privado, sea cada día más urgente implantar en la práctica de la proyección urbanística, sobre los resultados que las medidas urbanísticas tienen en el ámbito de la movilidad.

Así también Margarita Jans B. (2014) contribuye como la movilidad urbana, se refiere a los diferentes traslados que se genera interiormente de la ciudad a través de los puntos de conexiones locales, las distintas rutas que tienen para trasladarse las personas dentro de la ciudad.

Ciuffini Fabio María aporta al conocimiento sobre el uso del transporte público, brindando el uso excesivo del vehículo en las ciudades europeas que hay un tráfico excesivo dañando a la salud de los pobladores, nos dice que las construcciones de nuevas vías vehiculares no solucionan el problema del congestionamiento vehicular, para eso la alternativa es la implementación del transporte público, esto reduciría la contaminación ambiental, menos automóviles, menos contaminación, son beneficios para la ciudad. Y Eva García Ibalaguer nos dice que es importante implementar normas políticas sobre transporte público para posteriormente eliminar el transporte privado.

Además, el Ing. Fredy Alberto Guio Burgos presenta unos métodos para la determinación de flujos peatonales en infraestructuras de flujo continuo. Por otra parte en un aspecto más arquitectónico para la elaboración de la

infraestructura de transporte tenemos el proyecto UE – PERU/ PENX realizado por MINCETUR la cual está enfocada a la determinación de precisiones mínimos para la construcción de terminales terrestres mediante análisis de casos internacionales.

Con los casos mencionados anteriormente, en referencia a la ciudad y el transporte, cabe resaltar que el desinterés de nuestras autoridades, afectan de cierto modo el desarrollo de los transportes públicos, ya que se supone que ellos deberían ver por el ordenamiento ciudadano en todos los aspectos.

2.2 DISEÑO DEL MARCO TEORICO: CUADRO DE MATRIZ DE CORRESPONDENCIA: Objetivos- Marco Teórico

	MARCO CONTEXTUAL		MARCO CONCEPTUAL	MARCO REFERENCIAL	BASE TEORICA	MARCO NORMATIVO
	Espacial	Temporal				
Objetivo General: Identificar el mejoramiento y centralización de los servicios de embarque, desembarque de pasajeros y carga interprovincial para mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular	Ciudad de Nvo Chimbote Provincia del santa	Actualidad	Accesibilidad Aglomeración Sistema vial Equipamiento y servicios comunes	Terminal terrestre de Guayaquil Terminal Terrestre de Trujillo Gran Terminal Terrestre Plaza Norte		
Objetivo Esp. 1 Determinar la demanda funcional que permitirá para mejorar el servicio al usuario pasajero en un terminal terrestre.	Ciudad de Nvo Chimbote Provincia del santa	Actualidad	Accesos Circulaciones Seguridad Uso físico del espacio	Terminal terrestre de Guayaquil Terminal Terrestre de Trujillo Gran Terminal Terrestre Plaza Norte	- Movilidad urbana - Trafico en las ciudades - Transporte la ciudad	Norma A.110 Transporte Y Comunicaciones
Objetivo Esp. 2 Conocer cual es la demanda funcional y espacial para los distintos usuarios como para el transportista, los buses, el personal de logística, en un nuevo modelo de un Terminal Terrestre Multimodal en Nuevo Chimbote.	Ciudad de Nvo Chimbote Provincia del santa	Actualidad	Transporte Transporte terrestre Multimodal dad Transporte multimodal	Terminal terrestre de Guayaquil Terminal Terrestre de Trujillo Gran Terminal Terrestre Plaza Norte	- Medio ambiente para las ciudades - La evolución en la ciudad	Ley General De Transporte Y Tránsito Terrestre- Ley N° 27181
Objetivo Esp. 3 Establecer las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios.	Ciudad de Nvo Chimbote Provincia del santa	Actualidad	Movilidad Movilidad urbana Pasajeros Terminal terrestre	Terminal terrestre de Guayaquil Terminal Terrestre de Trujillo Gran Terminal Terrestre Plaza Norte		

Tabla 1

2.3 MARCO CONTEXTUAL

2.3.1 CONTEXTO FISICO ESPACIAL

Además, muchos esquemas urbanísticos en vez de obviar traslados, los extendieron, debido a la elaboración de zonas con usos similares, como sectores únicamente residenciales o de servicios. Esta organización incrementó los recorridos entre el lugar de residencia, y sus lugares de trabajo, beneficiando el uso del vehículo. Actualmente los presentes planificadores crean tramas urbanas con complejidad de usos para disminuir los traslados en la medida de lo posible.

Historia de Chimbote

“Chimbote se ubica en la parte nor central del Perú, capital de la provincia de Santa, en Ancash. Ubicándose a orillas del océano Pacífico en la bahía El Ferrol, en la desembocadura del río Lacramarca”.

“Chimbote según el INEI se encuentra en el 8° puesto de las ciudades con mayor población en el país estimándose que para el año 2014 tenga una población de 367.8503, convirtiéndose en la ciudad con mayor población en Ancash”.

“Chimbote se destaca por ser una de las principales ciudades de pesca y la siderúrgica, además de ser de eje comercial importante del país. Llegando a ser el primer puerto pesquero del mundo a mediados del siglo XX.

“Nuevo Chimbote está ubicado en el departamento de Ancash, provincia del santa en la zona costera del Norte del Perú. Tiene una superficie de 389.73 km”. La ciudad es uno de los distritos más importantes de la provincia con gran importancia estratégica con fines de expansión urbana”¹ (MPNC, 2010).

2.3.1.1 Límites:

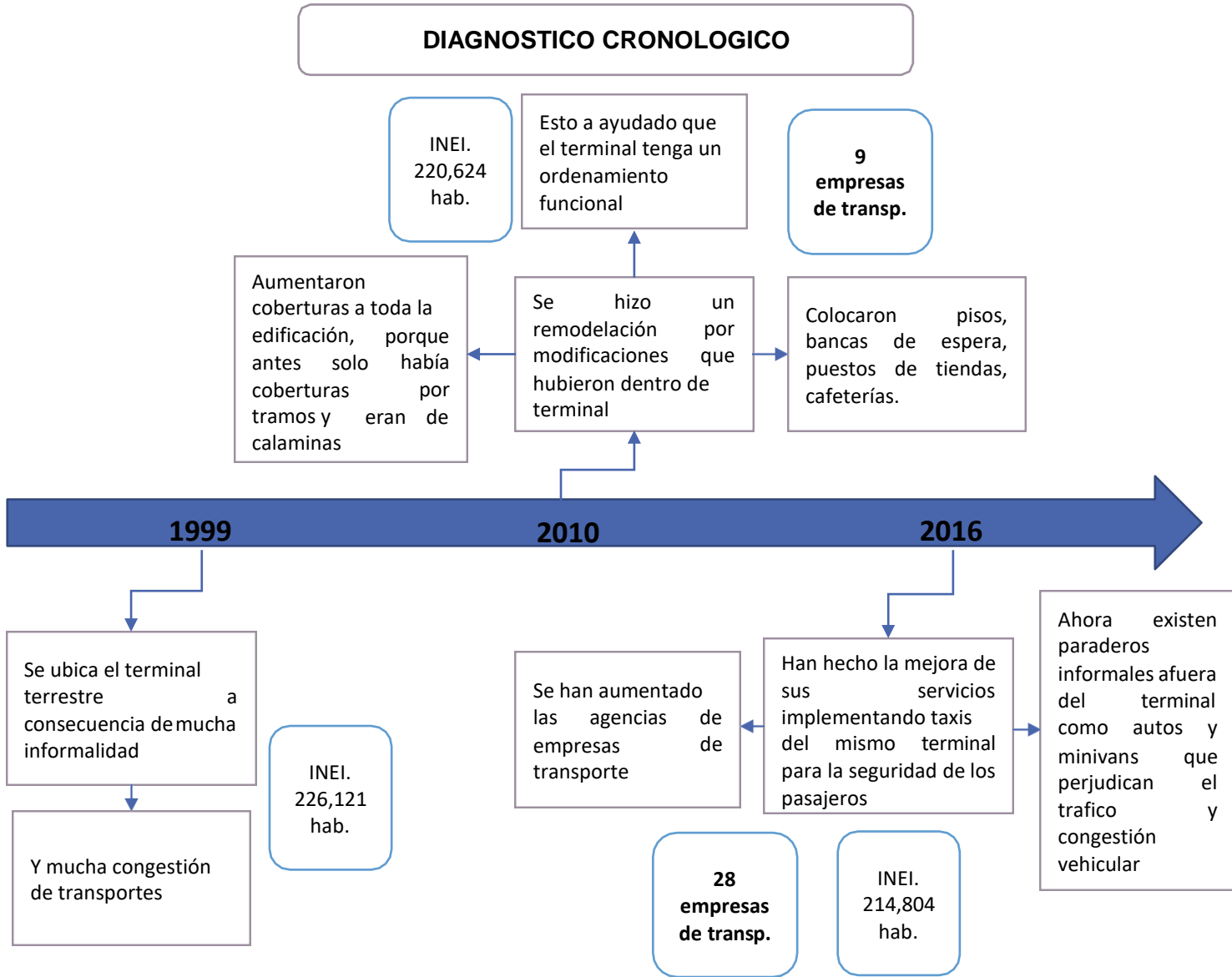
El Distrito de Nuevo Chimbote tiene como límites:

- Por el **Norte** con el Distrito de Chimbote.
- Por el **Sur** con el Distrito de Samanco y Nepeña.
- Por el **Este** con el Distrito de Nepeña.
- Por el **Oeste** con el Océano Pacífico.



ELABORACIÓN: propia

“Cerca del 60% de la ciudad se ubica a una altura de 20 msnm conformado del Lacramarca hasta el Centro Cívico, un 20 % de territorio llega a una altura de 50 msnm, y el resto del 20% corresponden a terrenos con mayor pendiente llegando hasta los 150 msnm” (MPNC, 2010).



Fuente: Elaboración propia

2.3.3 CONTEXTO SIMBOLICO

La importancia del terminal como un hito dentro de importancia dentro de la ciudad, concentra el flujo, promueve nuevas fuentes de trabajo, brinda servicio al usuario, para tener un impacto en las actividades económicas en general, para que esta infraestructura sea concebido como un modelo de desarrollo económico y social.

2.3.4 CONTEXTO SOCIO - ECONOMICO

2.3.4.1 Crecimiento comercial y desarrollo:

“La ciudad empieza su crecimiento de 1871 con la construcción de un ferrocarril hasta Huallanca cuyo ingeniero fue Enrique Meiggs, al siguiente año la ciudad fue nombrado Puerto Mayor por lo que se implementó una aduana, empezando su construcción portuaria.

Oficialmente la creación de la ciudad se dio el 6 de diciembre de 1906 y a partir de los 30's en empieza la construcción de la carretera Panamericana” (MPS, 2012).

Aquí es el crecimiento comercial de Chimbote, siendo importante la implementación vial como ejes de articulación y de comercialización. El crecimiento económico ha permitido también un crecimiento poblacional, pero en el caso de Chimbote, hay una población flotante, que son los que desarrollan mayor demanda en cuanto a viaje.

2.3.4.2 Movilidad Urbana:

La carretera principal del país es la Panamericana Norte, la uno el sur y norte del Perú, y atravesando esta carretera se encuentran las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, Estas ciudades tienen tres niveles viales, la Primaria une toda la ciudad a través de pistas denominadas arteriales que se encuentran determinadas en función de la Panamericana, las Secundarias une la ciudad por medio de vías colectoras conectando los principales nodos de la ciudad, nodos tales como mercados, zonas residenciales, etc; por últimos tenemos

la red de vías Terciarias las cuales son vías de menor que conecta a cada uno de los domicilios (PDU, 2015, p. 401).

El terminal terrestre surge a partir de las existencias de paraderos informales que se encontraban por la Av. Gálvez, y la plaza 28 de julio, los pobladores se embarcaban desde esas calles, en el año de 1999 se ubica el Terminal Terrestre de Chimbote, a consecuencia de tremenda informalidad de congestión de transporte, donde entonces en el año 1970 después del terremoto desapareció el ferrocarril y fue donde entonces comenzaron a aparecer la demanda de transporte por que no todas las personas son de Chimbote, mayormente vienen de otros lugares, por trabajos, negocios y eso hizo que desde esos años empezara a aparecer el transporte público.

El distrito de Nuevo Chimbote se consolida de manera urbana en 1990 acordado a través de una junta vecinal, cuyo representante fue el Sr. Arturo Díaz Cedrón, quienes gestionaron la creación del distrito, el cual fue creado el 1° de Junio de 1994 por medio de la Ley N° 26318” (MPS, 2012).

2.4 MARCO CONCEPTUAL

- **Accesibilidad:**

“Es una palabra frecuentemente empleado para destinar el grado, la disposición de acceso a un punto, en términos de tiempo o costo. Específicamente, esta palabra también se refiere al número de posibles elecciones de recorridos para una suma determinada de ‘costos de viaje”.
- **Aglomeración:** “Usualmente se refiere al conjunto de habitantes en un área urbano. Por lo habitual significa algo más que ciudad, haciendo referencia a lo abundante y a la forma desordenada”.

- **Sistema Vial:** “son los movimientos de flujos, que la circulación va originando, evolucionando y variando según las características de las áreas en que se dan los movimientos”.

- **Uso Físico del Espacio:** “El uso físico del Terminal terrestre requiere siempre ambientes y espacios necesarios para poder desarrollar las actividades físicas, se van diferenciando de acuerdo a las funciones que conllevan a satisfacer las necesidades de las personas, entre ellos obtenemos”.
 - ✓ Concepción del Terminal.
 - ✓ Optimización.
 - ✓ Racionalización.

- **Accesos:** “son puntos de se ubican sobre las vías públicas de menos tráfico vehicular, impidiendo por conocimientos de seguridad, las de alta velocidad”.

- **Circulaciones:** “Los diseños de las circulaciones deben ser de manera flexible y con fácil accesibilidad para toda las personas”.

- **Seguridad:** “Debemos tener en cuenta lo principal que son las estructuras contra posibles fallas, teniendo en cuenta al momento sobre los aspectos directamente al diseño”.

- **Transporte:** “Es entendida como el traslado de objetos o individuos de un lugar a otro, en un automóvil que maneja una determinada infraestructura (red de transporte)” (box, 2013).

- **Transporte Terrestre:** Es ese flujo que se realiza en un área determinada. Actualmente la mayoría de transporte se realiza sobre ruedas

- **Contaminación:** Los transportes han implementado las contaminaciones con el pasar de años han ido creciendo más y más, incluso causando más molestias que las industrias en algunas ciudades.
- **Congestión de Tráfico:** “Se ve frecuentemente a diario por los usuarios y por los transportistas, ya que se el aumento de del vehículo ocasionando el impedimento de una buena circulación entre ellos, incomodando por el lento avance e irregularidades”.
- **Movilidad:**

“Se deduce por movilidad a la unión de traslados, de individuos y bienes, en el ambiente físico. La palabra movilidad se encarga de las diferentes formas de impedir los problemas de transporte, con la finalidad de las necesidades en el momento de desplazarse a distintas ciudades”.
- **Movilidad Urbana:**

“La movilidad tiene la facilidad y capacidad de moverse en las ciudades, para los labores, colegios, pasea por un parque y muchas cosas más. Ahí es donde al día se originan millones de traslados en la ciudades como en los pueblos más pequeños”.
- **Pasajeros:** “Son los individuos que se encuentran realizando viajes a diferentes puntos del mundo. El pasajero tiene la comodidad de irse viajando por el manejo de otro”.
- **Paraderos informales:** “Tienen el funcionamiento ilegal de estos terminales informales es que no se les puede hacer un control a los vehículos”.

- **Paraderos formales:**

“Los buses tienen paraderos fijos que están plenamente identificados, tienen un horario fijo de salida, y la hora aproximada en la que llegara a su destino, llenan sus hojas de ruta y manejan una relación completa de los pasajeros que van a bordo. En teoría no deberían detenerse hasta llegar a su destino a menos que cualquier imprevisto se presente. Pero gran parte de estas unidades, hace paradas a medio camino y permiten que más pasajeros suban”

- **Transporte público urbano:** Son definidos de diferentes formas, ya que pueden ser de manera independiente.

- Transporte privado: Son prestados por los dueños de manera proporcionada.
- Transporte de alquiler: Son utilizadas por cualquier individuo que pague un monto para el uso del automóvil brindando así un chofer.
- Transporte público: Es un sistema de trasladarse por rutas fijas en horarios establecidos, que son utilizados por cualquier usuario.

- **Servicios complementarios:** Los servicios complementarios son bienes técnicos indispensables para brindar seguridad y calidad de suministro en un terminal terrestre.

- **Terminal Terrestre:**

“Nos brinda una infraestructura física cuya finalidad es la de establecer servicios del medio de transporte interprovincial, dando la facilidad de salida y llegada de pasajeros a los diferentes puntos del país, brindando consigo al transporte de las encomiendas y otras facilidades al transportista”

2.5 MARCO REFERENCIAL

Los casos que a continuación se presentan es debido a las soluciones frente a una problemática semejante a la de Chimbote. Se eligieron 3 Terminales Terrestres, 2 casos nacionales de Perú y 1 caso internacional de Guayaquil.

2.5.1. Análisis de casos:

2.5.1.1 Terminal terrestre de Guayaquil – Estudio Gómez Platero

Ubicación: Guayaquil, Ecuador



El terminal terrestre de Guayaquil, fundada el 30 de octubre del 2007, planteada por el estudio Gómez Platero, llegando a ser uno de las primeras edificaciones modernas construidas en Guayaquil.

Los responsables que gestionaron la obra hicieron que la propuesta se base en “La funcionalidad y la seguridad, disminuir las congestiones vehiculares y peatonales, para mejorar la calidad espacial y ambiental”.

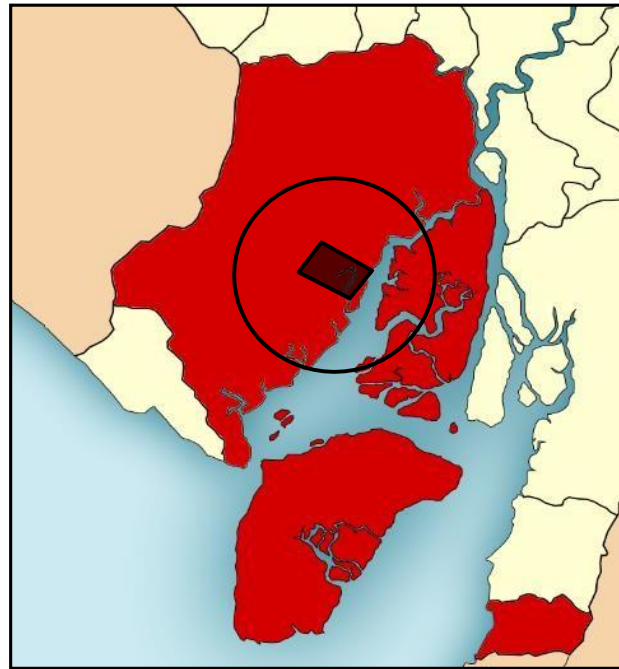
En Guayaquil funcionan dos tipos de transporte colectivo: el público municipal, y los buses de cooperativas privadas.

Se realizan transportes: Transporte intercantonal, interprovincial e internacional.

Se utilizó un estilo moderno para este Terminal terrestre lo cual se implementó un centro comercial, permitiendo un uso dinámico en el interior, y aligerando el conjunto, se utilizaron materiales como el hormigón armado, vidrios y cristales templados, estructura metálica, concreto armado y pilotes pretensados prefabricados.

UBICACION

El Terminal Terrestre de Guayaquil esta ubicada al norte de la ciudad de Guayaquil, es la capital de la provincia de Guayas. El Terminal Terrestre se encuentra ubicado entre la av. Benjamín Rosales y de las Américas



FECHA DE INAUGURACION:
El 30 de octubre del 2007

AREA:
Tiene 74.000 m2 de construcción

VIAS DE ACCESO- PEATONAL AL TTG



Puerta 01



Puerta 02



Principal vía de acceso de vehicular y

ACCESIBILIDAD

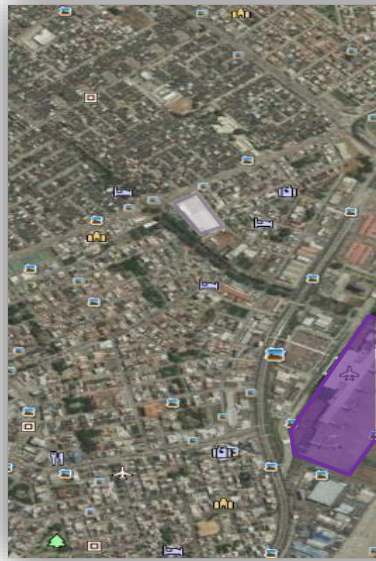
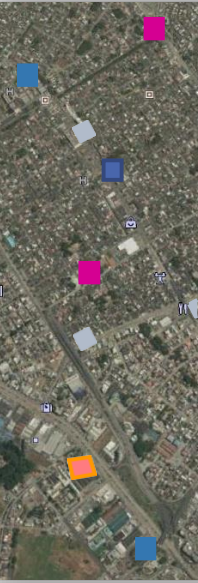


INMEDIATO

- █ Puente de la unidad Nacional de Guayaquil
- █ Terminal Terrestre
- █ Metrovía
- █ Aeropuerto José Joaquín de Olmedo
- █ Iglesias
- █ colegios
- █ Parques
- █ Supermercado Megakywi
- █ Ferretería
- █ Hoteles
- █ Restaurant

MEDIATO

- █ Puente de la unidad Nacional de Guayaquil
- █ Terminal Terrestre
- █ Metrovía
- █ Aeropuerto José Joaquín de Olmedo
- █ Supermercado Megakywi



El Terminal Terrestre de Guayaquil (Nor... en su contexto me...

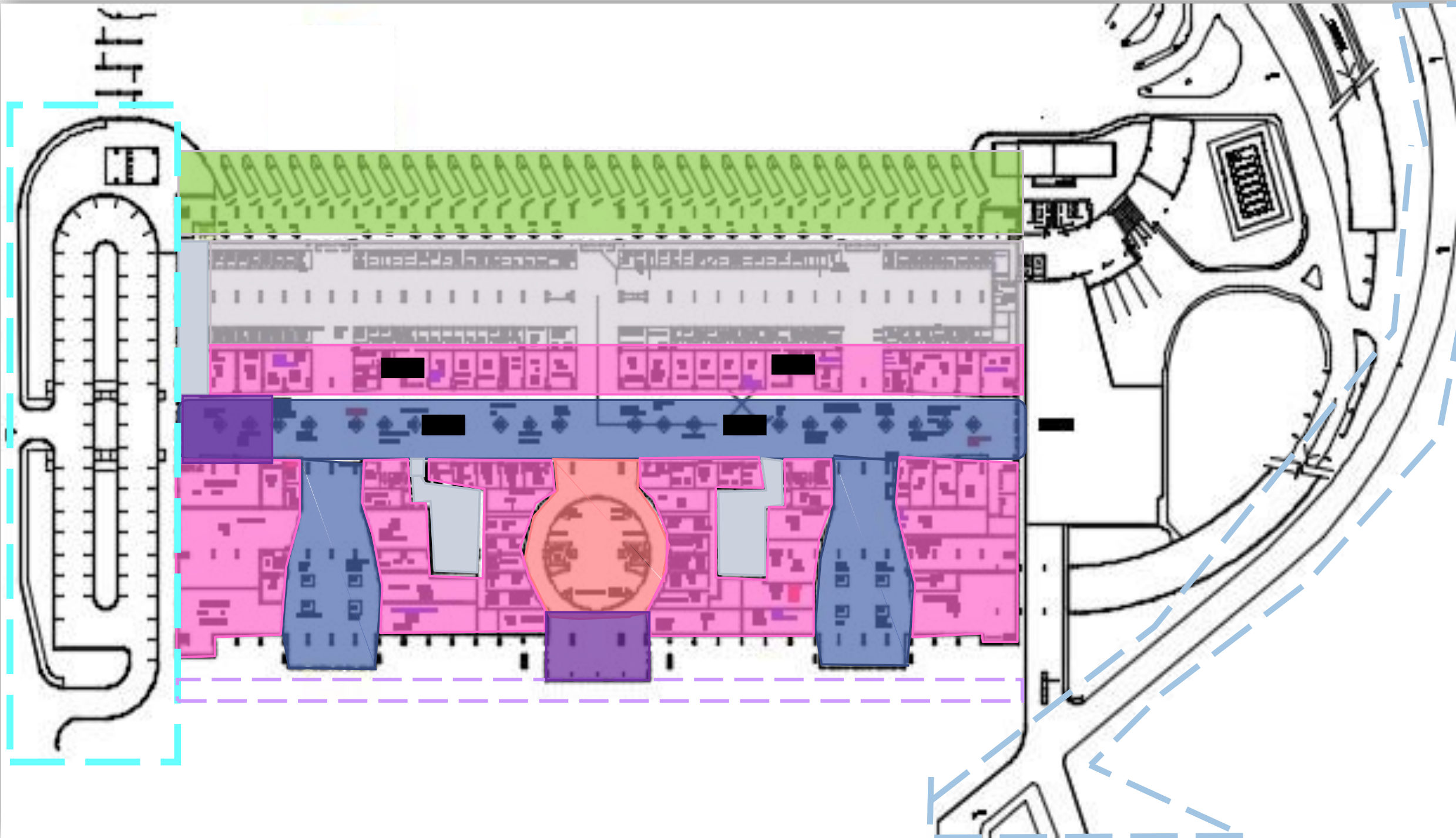
Mayor flujo vehicular se encuentra en la Av. Benjamín Rosales, directamente en la entrada principal del Terminal Terrestre.

VIAS DE AC



FUNCION

PLANTA PRIMER NIIVEL



ZONIFICACION

LEYENDA:

- Sala de embarque
- Boletería
- Locales comerciales
- Servicios higiénicos
- Hall central
- Hall de Ingresos
- Escaleras mecánicas/ascens
- Patio de comida



Tiene 85 locales de transporte de los cuales solo se utilizan 83 locales, su circulación es muy amplia para la cantidad de pasajeros y equipajes.



El patio de comidas, el encuentran enlazadas por una parte de los ambientes tiene una relación visual con las ventanas.

ACCESOS – NIVEL DE USO

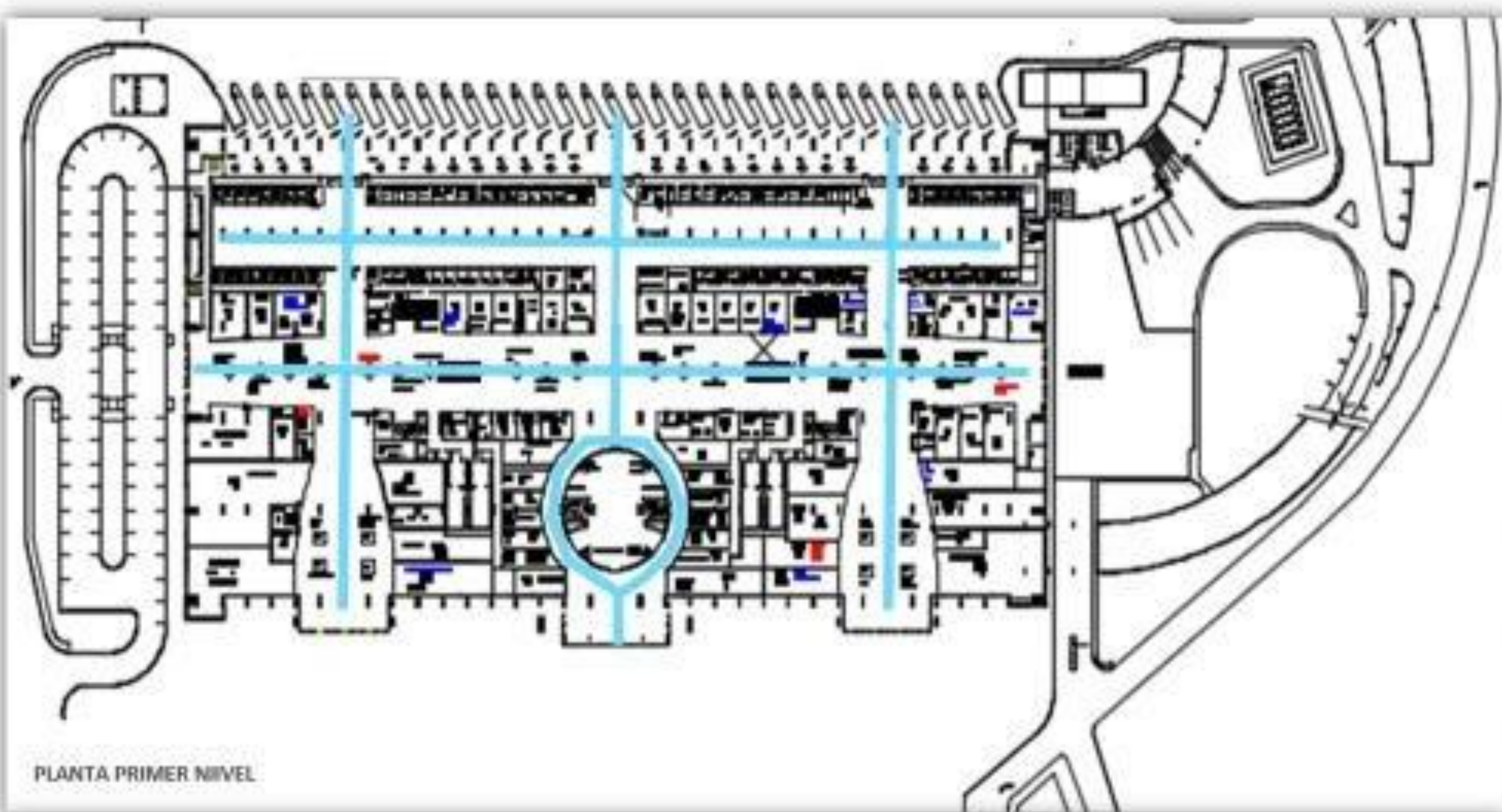
- Hall de ingresos
- Circulación peatonal comercial
- Circulación peatonal Terminal

PUERTA 02 DE INGRESO COMERCIAL

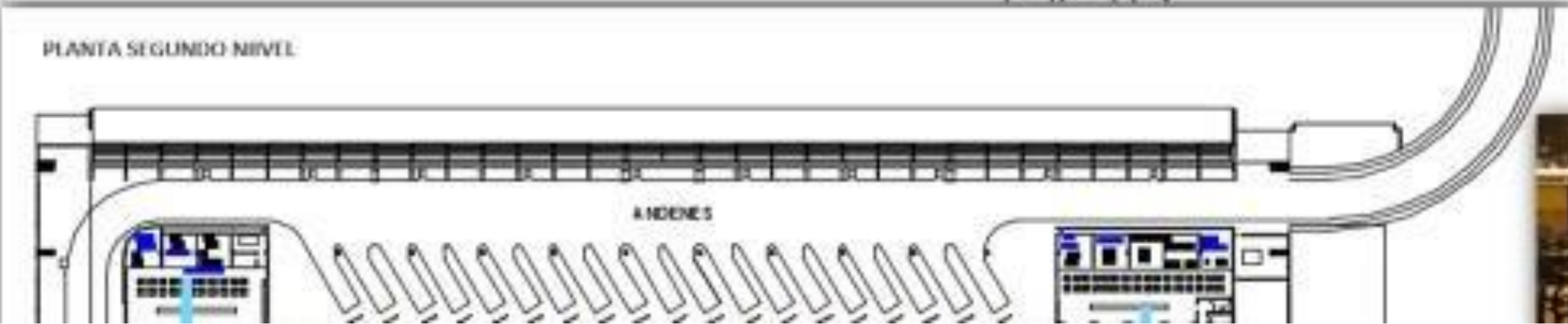


Cuenta con 2 accesos públicos que te llevan al centro comercial y a las boleterías del terminal. Desde el hall principal se puede acceder a las 2 zonas sin dificultad





PLANTA PRIMER NIVEL



PLANTA SEGUNDO NIVEL

ANDENES

CIRCU



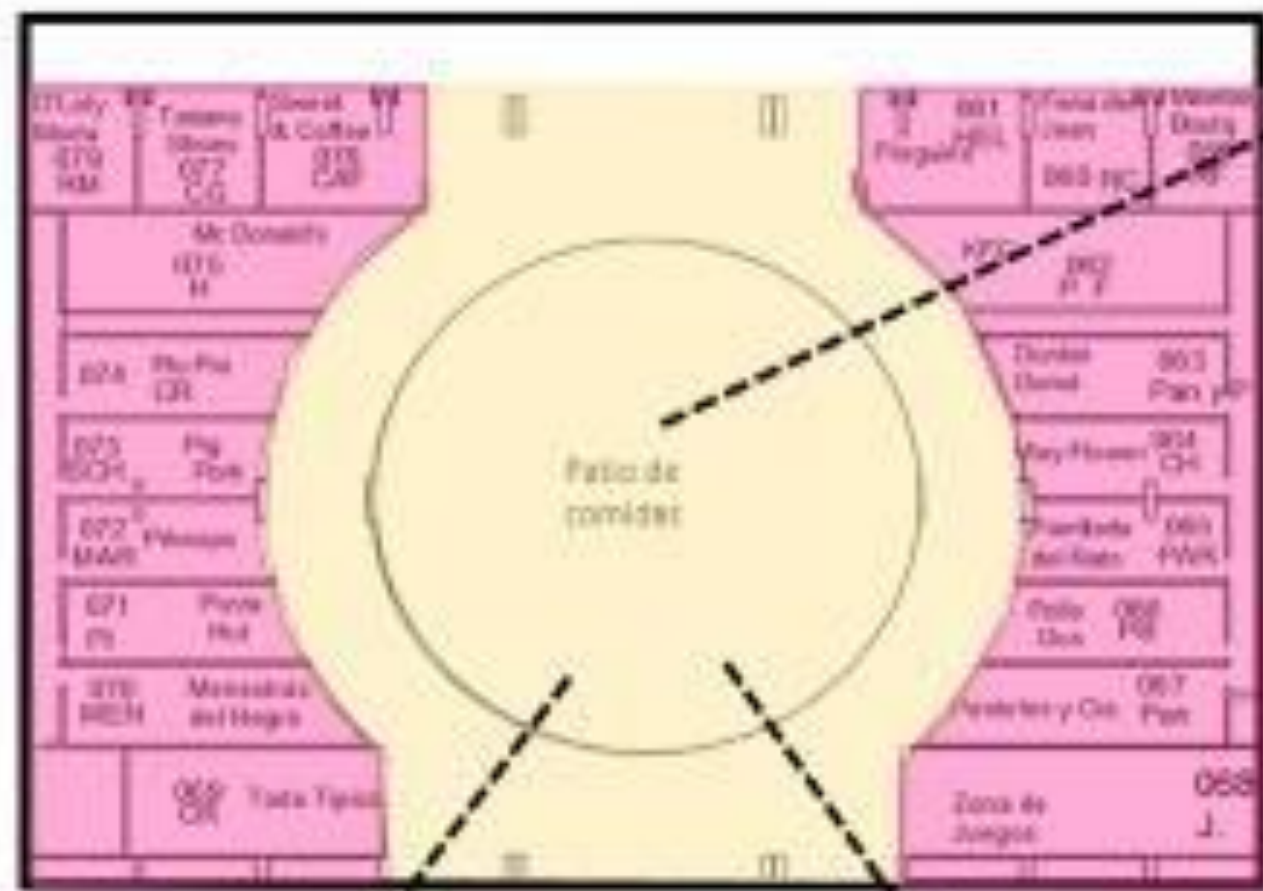
Como
circul
desd
recep
vertic
hacia

El an
nivel
es de
13m
tiend
circul

La ci
una
con
perm
ilum
Su ve
refres
cuent
su co



PATIO DE COMIDA



BOLETERÍA – SALA DE EMBARQUE



El patio de comidas, es una parte importante de los ambientes más resaltantes del terminal, su forma es circular, cuenta con una buena circulación y tiene relación visual al exterior por sus enormes ventanales, así dando a los usuarios una mejor imagen.

AREA:
1855,558 M²

PERIMETRO:
192,467

NIVEL DE PISO:
1 PISO



LOCALES COMERCIALES – PATIO DE COMIDAS

Las tiendas comerciales dan vida a la edificación, teniendo en cuenta un recorrido dinámico de las diversas tiendas que se encuentran.

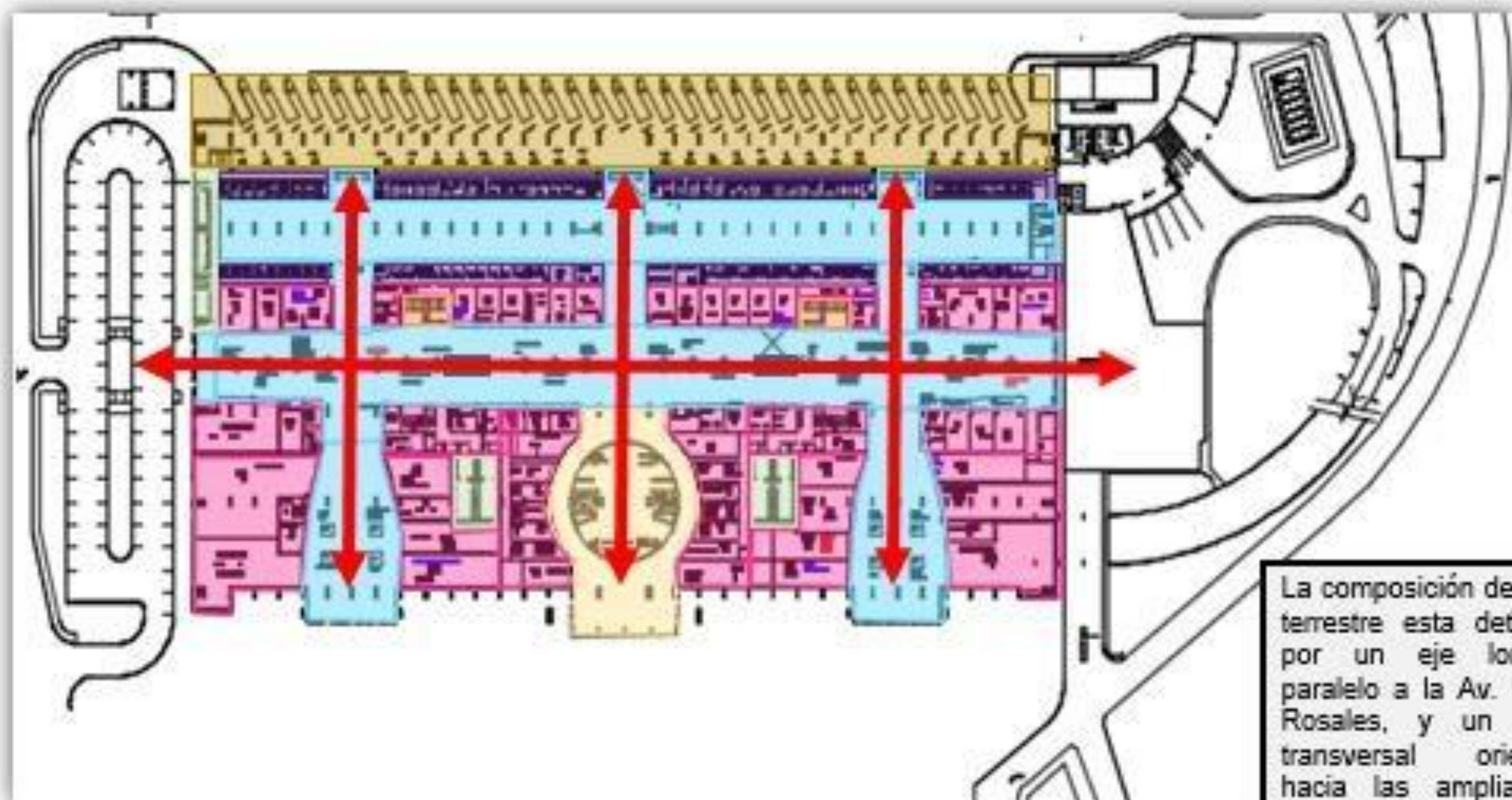


LEYENDA GENERAL:

- Boletería
- Locales comerciales
- Circulación
- Servicios higiénicos
- Ascensor
- Escaleras eléctricas
- Escaleras
- Patio de comida

ASCENSOR

PLANTA PRIMER NIVEL



La composición del terminal terrestre esta determinada por un eje longitudinal paralelo a la Av. Benjamín Rosales, y un segundo transversal orientándolo hacia las amplias vistas exteriores.

FORMA



El Terminal Terrestre está compuesto por dos edificios entre sí, con un espacio terrestre. Se trata de un paralelepípedo.

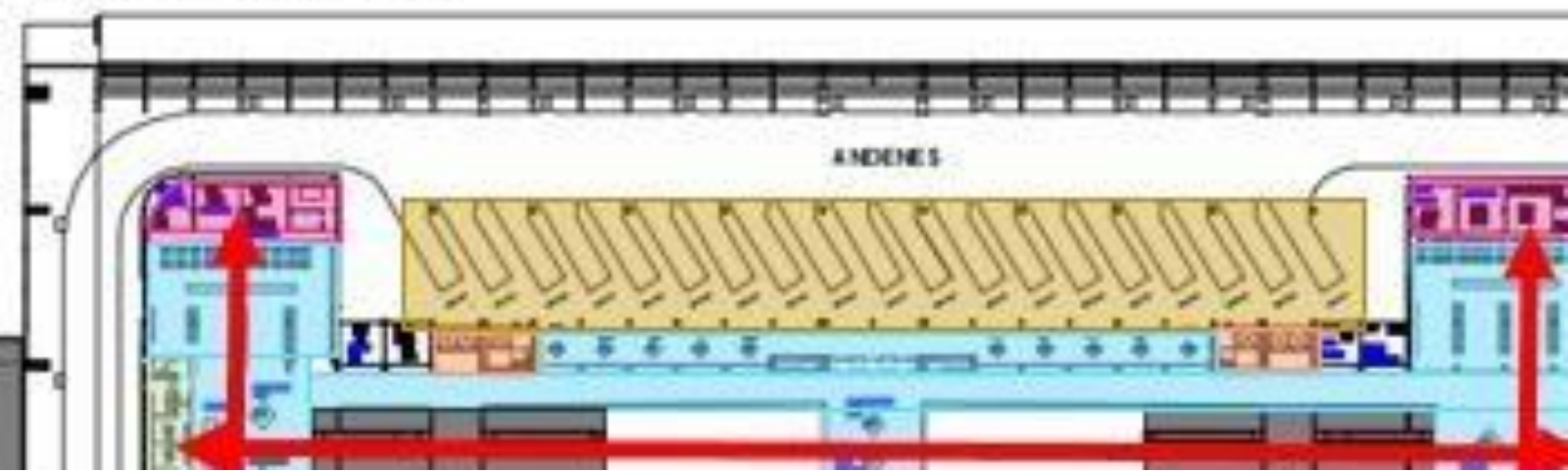
El terminal terrestre se integra con el contexto, por la forma de los edificios, que son exclusivamente rectangulares.

ELEVACIONES



En la elevación principal, la volumetría se puede observar que es de forma rectangular,

PLANTA SEGUNDO NIVEL



PISOS



En los pisos se utilizó materiales deslizantes y resistentes para los espacios de mayor influencia de usuarios de ingreso como son: plaza de ingreso, el hall principal, patio de comida, sala de espera.

En la zona de los andenes se aplicó el mármol o granito como material para utilizar en los pisos. Y para los demás espacios se utilizó el porcelanato antideslizante de mayor resistencia.

En el área de embarque y desembarque de pasajeros, se utilizó en el área de maniobra de Autobuses se pavimentó mediante aglomerado asfáltico. En los andenes peatonales se pavimentó mediante enlosado de granito de color gris claro, en piezas de 0,60 x 0,40m y 6 cm de espesor mínimo.

En el área de la parte interior del edificio como de recepción, área de espera, restaurante, comercios, eventos, cafetería, terraza mirador se pavimentó con enlosado de Granito blanco en piezas de 0,60 m x 0,40m y 6 cm de espesor mínimo.



DETALLE CONSTRUCTIVO DE VIGA



COLUMNA



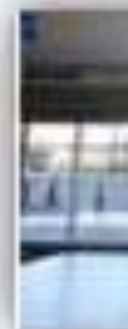
Se observa que en las columnas de concreto armado se hizo el revestido con mortero y acabado en pintura, que se puede apreciar en el ambiente del local comercial.

Se emplean las columnas de concreto para que tenga una mayor resistencia hacia el soporte de las losas de los ciementos.



SISTEMA DIRECTO DE VIDRIO TEMPLADO

Las influencias del modernismo se caracterizaban por la simplificación de las formas y los nuevos materiales implementados.



Este tipo de recubre gran volúmenes encuentran

ESTRUCTURA

Los sistemas constructivos, materiales y elementos utilizados en el proyecto son los siguientes:

- Cimentación de zapata
- Muros de hormigón
- Estructuras metálicas en "V"
- Vigas en celosías
- Recubrimiento de columnas con fibra de carbono
- 166 pilotes Pretensados Prefabricados
- Soporte de concreto

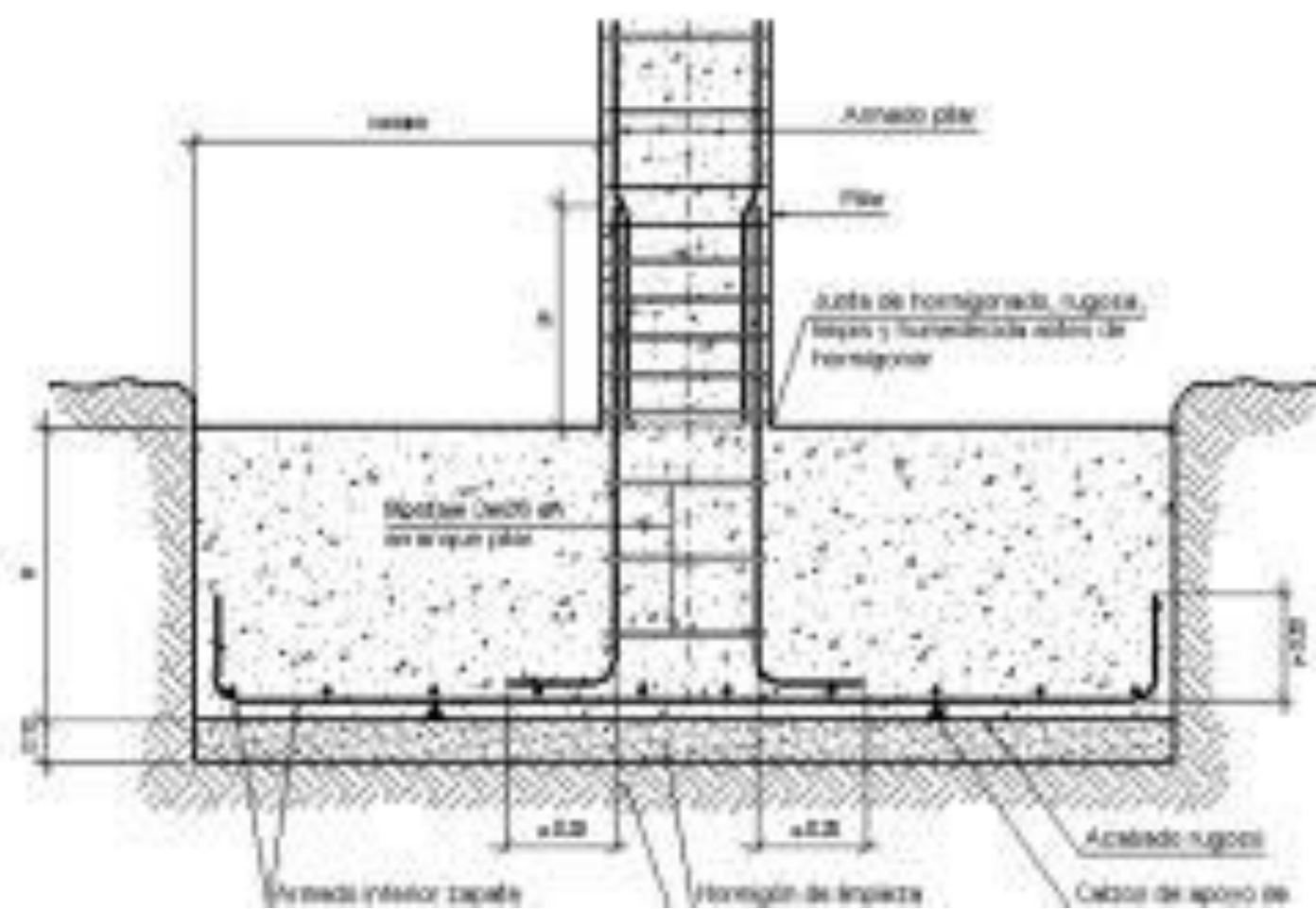


RECUBRIMIENTO DE COLUMNAS
CON FIBRA DE CARBONO

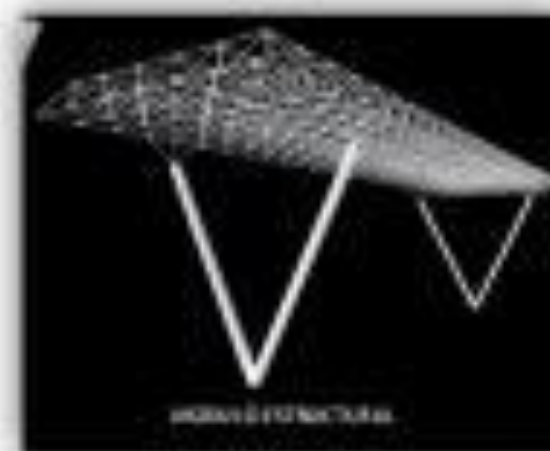


MU

DETALLE DE CIMENTACION DE ZAPATA



ESTRUCTURAS METALICAS EN "V"



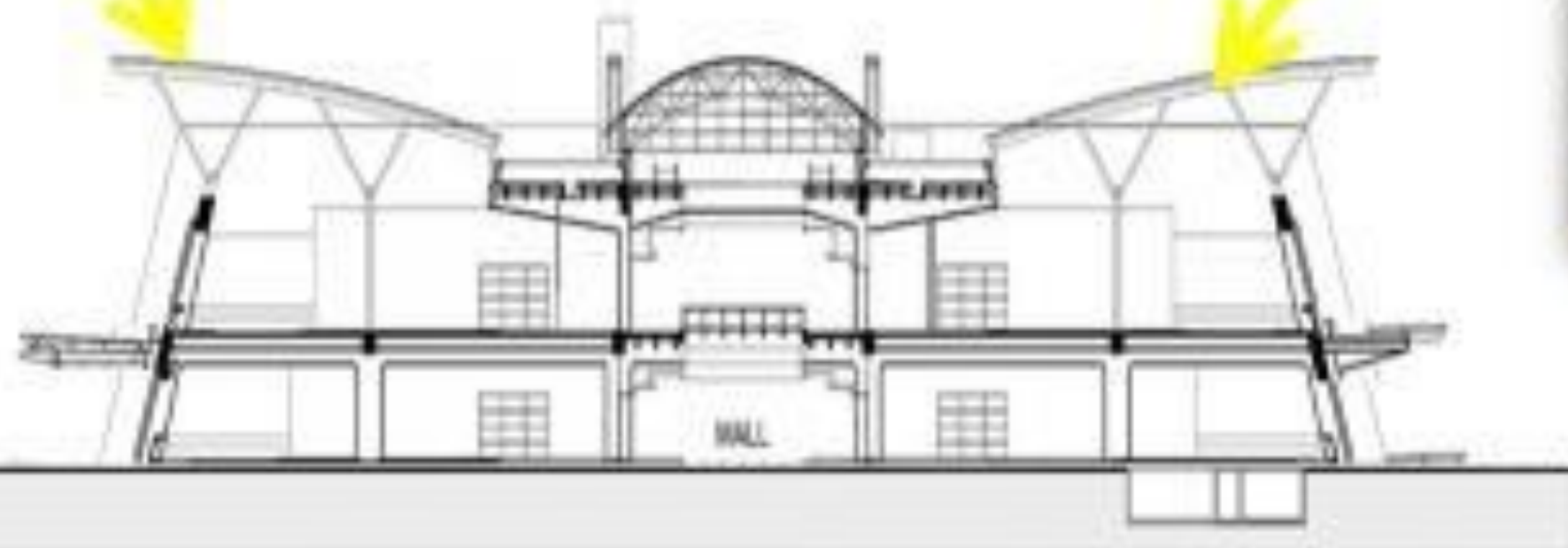
PILOTES P
PREFAB

barrera helicoidal

armadura



ASOLEAMIENTO



Lo
Este
de
verti
perm
reco
cubr
puer



El recorrido solar se tiende al sur este cuando es época de verano, mientras que en invierno se inclina hacia el noreste por lo que a inicios del año los ambientes son frescos y a mediados de año se vuelven menos acogedores.

Si bien es cierto que el sol permanece gran parte del año, la nubosidad propia de la ciudad de Guayaquil no permite que los rayos solares incidan sobre los ambientes interiores.

La iluminación en los ventanales de la fachada del Terminal terrestre no es directa ya que poseen parasoles, que diferenciarán las transparencias



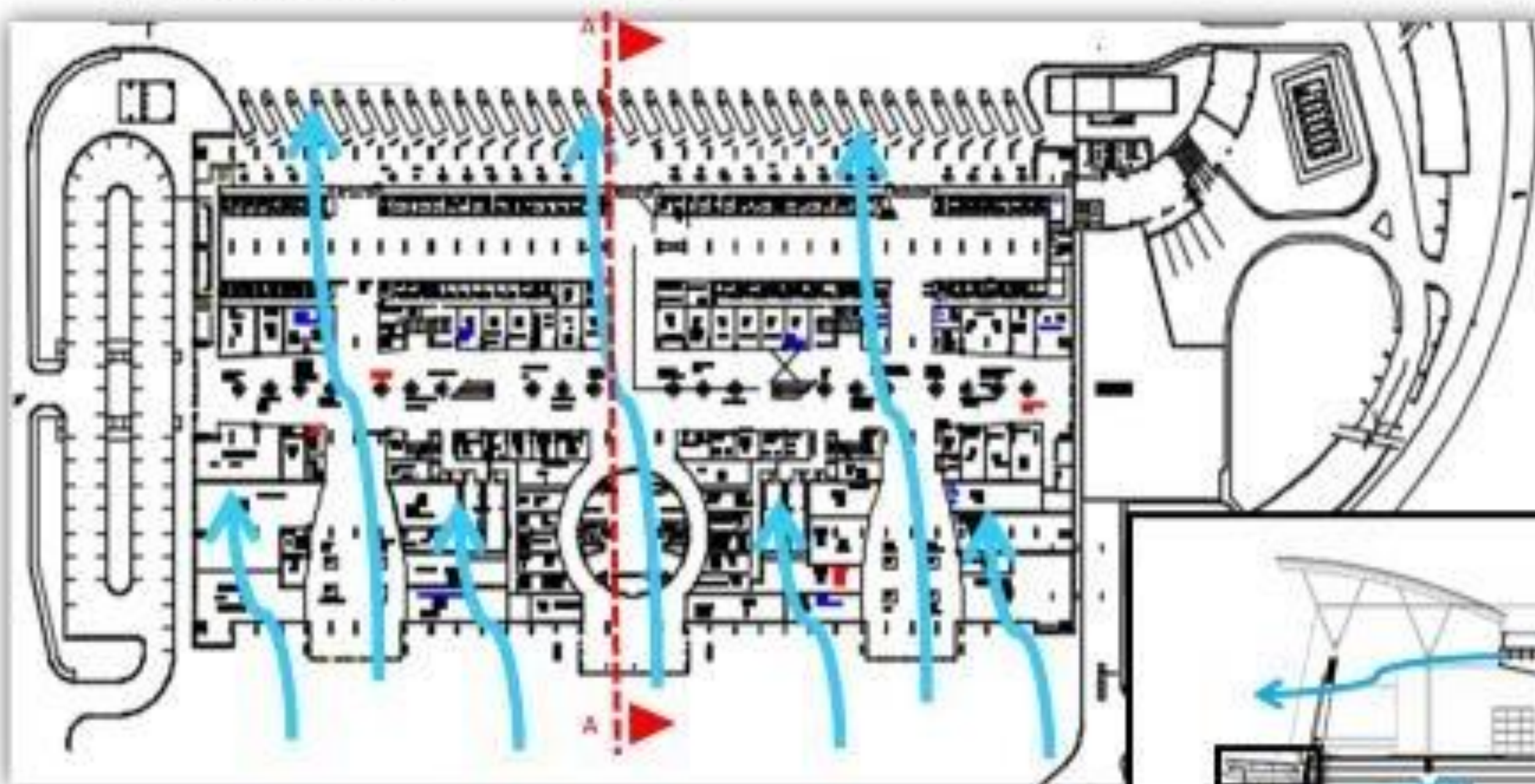
L
e
c
n
a
c
r
a
e

E
C

VENTILACION

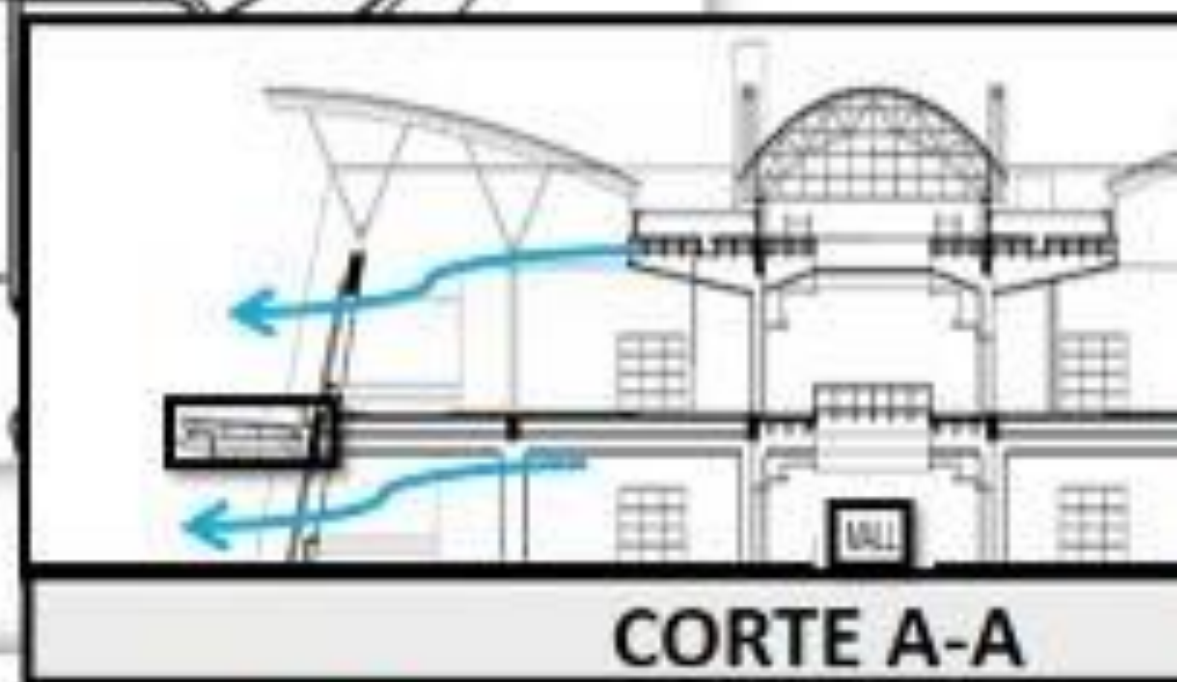
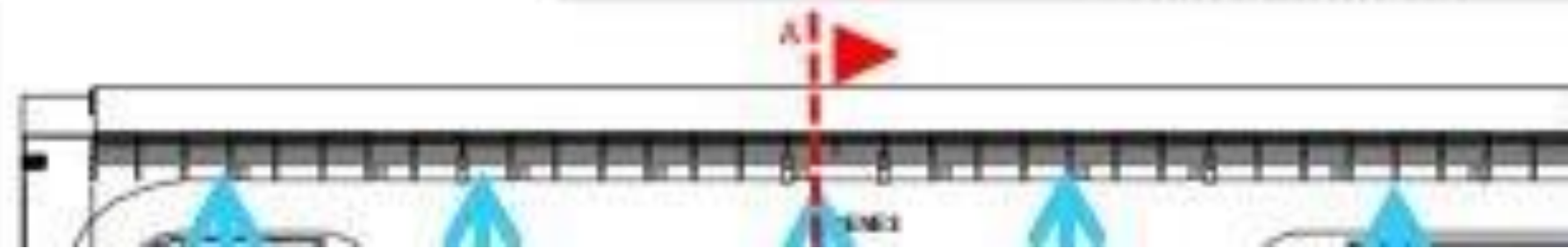
El patio de comida, las tiendas comerciales y las boleterías se ventilan por el flujo de viento que ingresa por las ventanas ubicadas en la fachadas y ventanas orientadas al oeste, siendo evacuadas por las ventanas que se encuentran en el lado este.

PLANTA PRIMER NIVEL



El ingreso de ambientes invierno y en medio de climatización ventilación permitiendo térmico en lo

PLANTA SEGUNDO NIVEL



2.5.1.2 Terrapuerto de Trujillo – Ing. Fernando Tarquino Torres

Ubicación: La Libertad, Trujillo – Perú



Fuente: Terrapuerto de Trujillo

El terminal terrestre fue establecido el 11 de agosto del 2013 por el Ing. Fernando Tarquino Torres, en el distrito de Trujillo- Perú.

El terminal terrestre surge con el objetivo de edificar una ciudad implementando a los habitantes, una mejora en el entorno del hábitat, trayendo así mayor oportunidad social, de labor y de desarrollo integral, trayendo consigo la mejor calidad de vida.

Se presenta la edificación de una infraestructura acorde que concuerde con el paisaje del entorno, que no afecte la movilidad vehicular en las importantes avenidas y calles de la ciudad.

Se manejó un género moderno para este Terminal terrestre, se utilizaron materiales como estructuras para las naves, estructuras ligeras metálicas, drywall, vidrio templado, los tipos de pisos.

“El terminal terrestre brinda el ordenamiento del tránsito, proporcionando a los usuarios una mejor comodidad. El terminal cuenta con salidas semanales de 836 vehículos, con 29 mil transportistas que embarcan y 28 mil transportistas que desembarcan. Cuenta con 29 andenes de reten, área importante

de embarque de los usuarios, 2 salas comunes para los usuarios. Nos proporcionan seguridad y vigilancia en todo momento, a la salida del terminal contamos con 36 taxistas de la misma empresa y 200 estacionamientos privados”.

UBICACION

El Terminal Terrestre de Trujillo, esta ubicada en la Panamericana Norte Km 558, en el distrito de Trujillo, provincia de Trujillo y departamento de La Libertad – Perú.

El terminal terrestre se encuentra ubicado entre la Av. Panamericana Norte y la Avenida Nicolini.



FECHA DE INAUGURACION:

El 11 de agosto del 2013

AREA:

Tiene un terreno de 97 277 m² de construcción

VIAS DE ACCESO- PEATONAL AL TTG



Puerta 01

ACCESIBILIDAD



Puerta 02



INMEDIATO

- Terminal Terrestre de Trujillo
- Grupo Transpesa SAC
- CONSERMET SAC
- Grifo REPSOL
- Grifo PRIMAX
- Grupo Carranza
- Puente Moche
- Industria Moinsa
- Parques
- Ovalo La Marina
- Paradero de América Express
- Discoteca

MEDIATO

- Terminal Terrestre de Trujillo
- Grupo Transpesa SAC
- CONSERMET SAC
- Grifo REPSOL
- Grifo PRIMAX
- Grupo Carranza
- Puente Moche
- Industria Moinsa

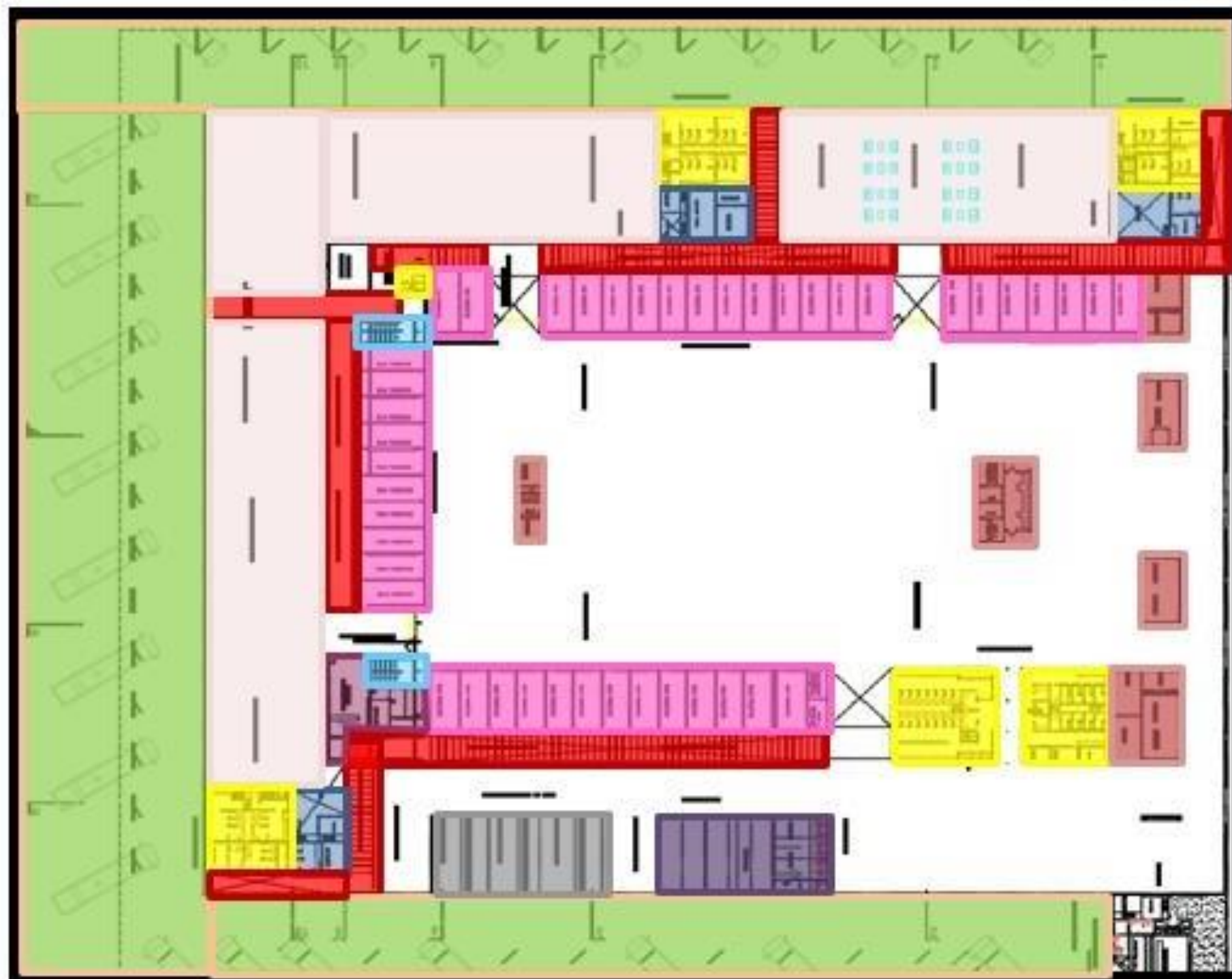
El Terminal Terrestre de Trujillo es una salida de Trujillo de competencia alta, mediana e inmediata.

VIAS DE ACCESO- VEHICULAR



FUNCION

PLANTA GENERAL



ZONIFICACION

LEYENDA:

- Sala de embarque
- Boletería
- Locales comerciales
- Servicios higiénicos
- Hall de boletería
- Cafetería
- Corredor de equipaje
- Zona de embarque
- Tópico
- Entrega de equipaje
- Administración

Los zonas y entilado de acero ventilación elevación p
La zona también c
cruzada p
embarque,
importante zonas.
Las zonas embarque,
visual (e
alrededore
de confort
Los módul
las parte
corredor p
zona de ar

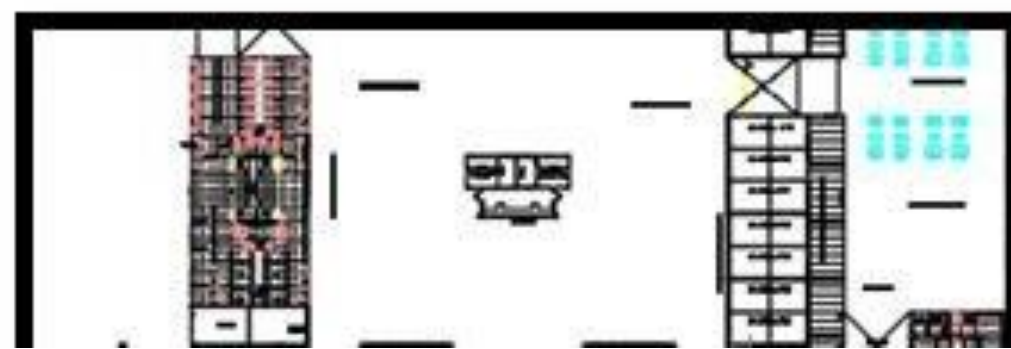


En el recorrido de las tiendas comerciales tiene una buena circulación, teniendo en cuenta que hay 13 tiendas comerciales con una amplia iluminación y ventilación.

ACCESOS – NIVEL DE USO

- Hall de ingresos
- Circulación peatonal
- Corredor de equipaje

PUERTA DEL INGRESO PRINCIPAL



PLANTA GENERAL COMPLETA



Circulación peatonal

LEYENDA:

- Sala de embarque
- Boletería
- Locales comerciales
- Servicios higiénicos
- Hall de boletería
- Cafetería
- Corredor de equipaje
- Zona de embarque
- Tópico
- Entrega de equipaje
- Administración

CIRCULAC

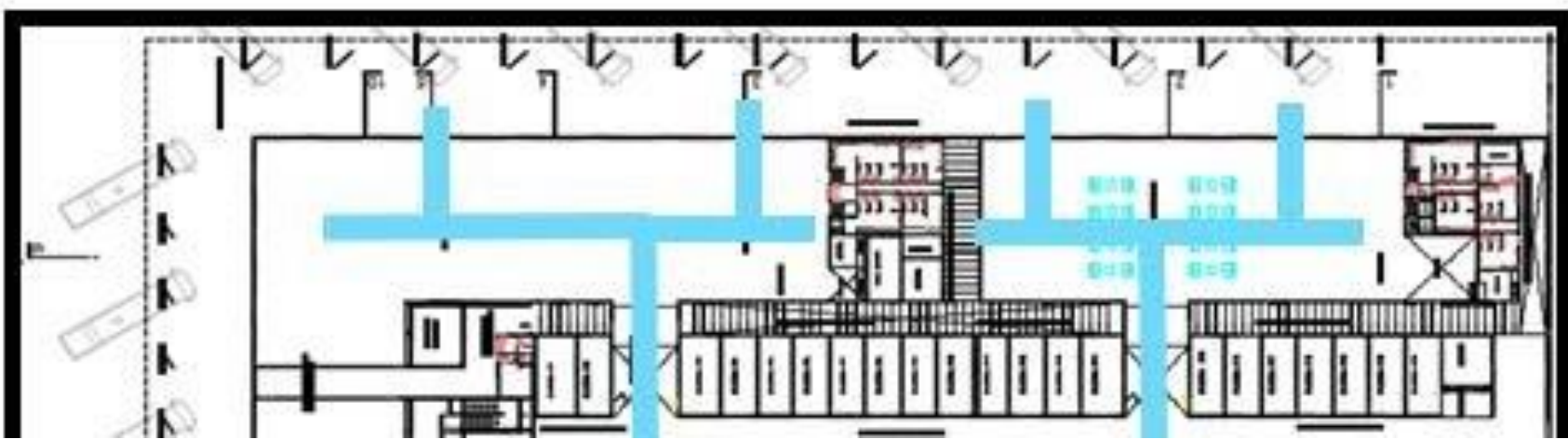
Como termina nivel, forma hacia un recorrido forma hacia circulación de los su llegada

El ancho 1° nivel módulos cuenta ocupan

La circulación además cuenta con una vista al exterior ya que lo bueno es que todo el entorno de la fachada es de vidrio templado, así favoreciendo una iluminación natural que permite el bajo uso de la iluminación artificial.

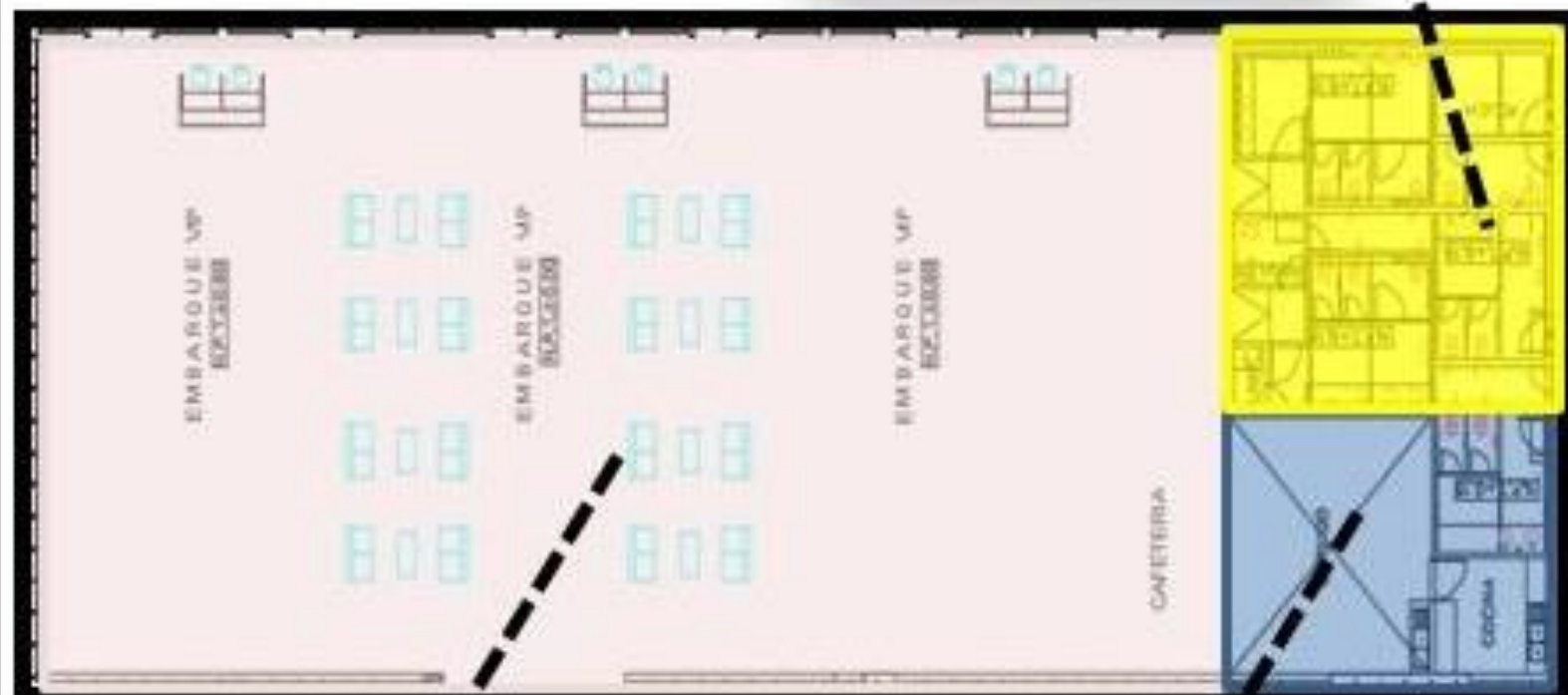


PLANTA PRIMER NIVEL



Al ingre brindan

ZONA DE EMBARQUE



BOLETERIA – TIENDAS COMERCIALES



La zona de embarque vip, es una parte importante de los ambientes para los pasajeros, cuenta con una amplia circulación de forma vertical y horizontal. Es la parte privada para los pasajeros, teniendo así mismo su propia cafetería y servicios higiénicos.

Tiene visuales al exterior por sus enormes ventanales, así dando a los usuarios una mejor imagen.

AREA:
525.9925 m²

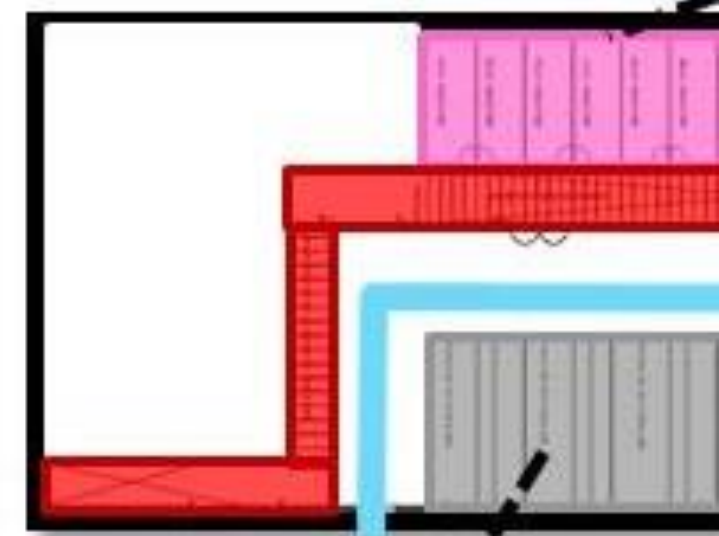
PERIMETRO:
100.5131

NIVEL DE PISO
1 PISO

LEYENDA:

- Sala de embarque
- Boletería
- Locales comerciales
- Servicios higiénicos
- Hall de boletería
- Cafetería
- Corredor de equipaje
- Zona de embarque
- Tópico
- Entrega de equipaje
- Administración

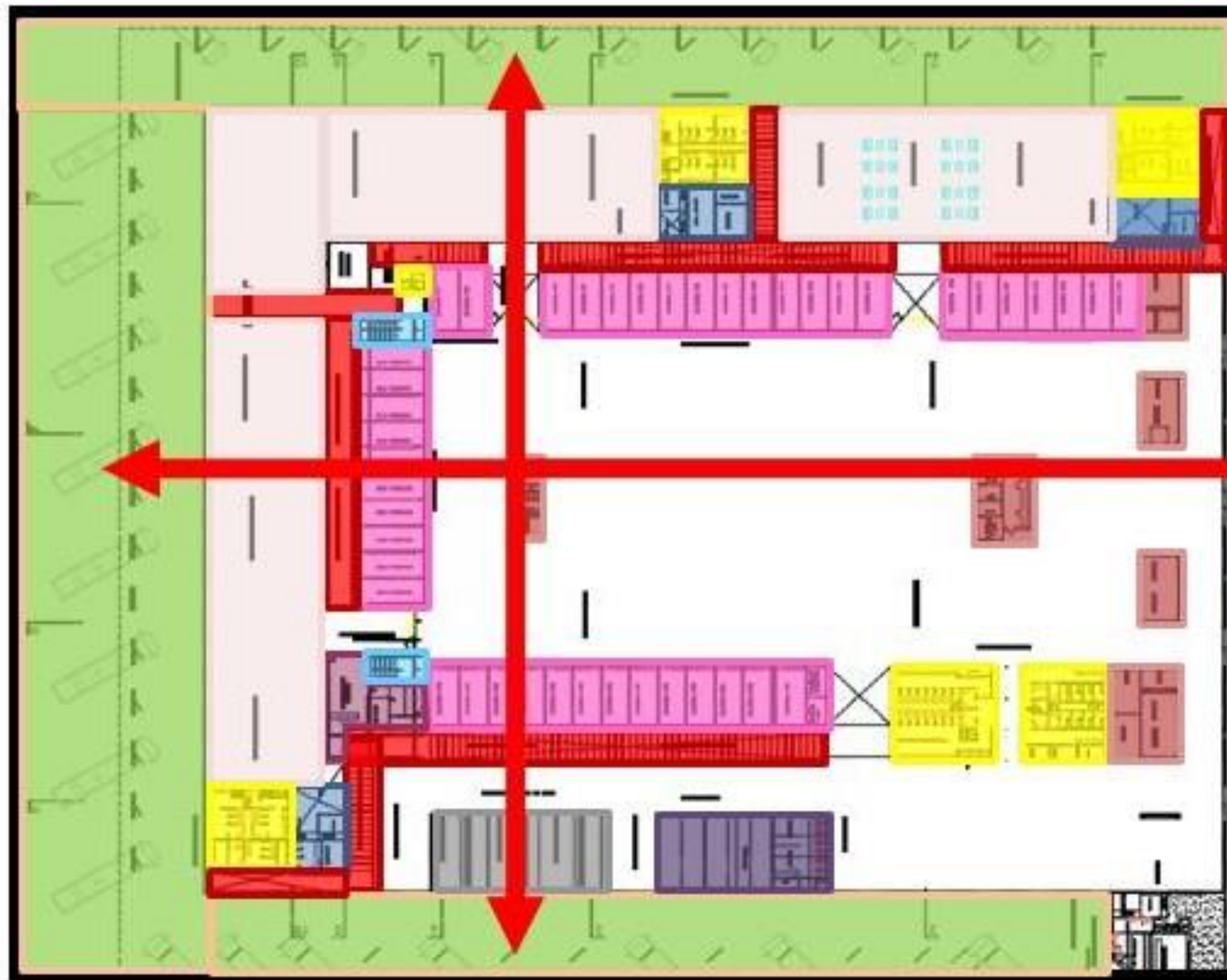
BOLETERÍA – SALA DE EMBARQUE



El ingreso hacia las boleterías, un recorrido, una llegada más cómoda, también la facilidad de acceso hacia las zonas de embarque.

También en la zona de la

PLANTA GENERAL COMPLETA



LEYENDA:

- Sala de embarque
- Boletería
- Locales comerciales
- Servicios higiénicos
- Hall de boletería
- Cafetería
- Corredor de equipaje
- Zona de embarque
- Tópico
- Entrega de equipaje
- Administración

FORMA



La composición del terminal terrestre está determinada por un eje horizontal desde el ingreso de la Panamericana Norte y un segundo vertical que es por la Av. Nicolini que solo es de ingresos y salidas de buses.

El Terminal Terrestre está compuesto por un volumen simple, simétrico, con locales comerciales, servicios higiénicos, cafetería, etc.

El terminal terrestre se integra al contexto, por su relación con la forma rectangular y su volumen simple.

ELEVACIONES



También su volumen nos expresa el dinamismo e integración entre los diferentes espacios, relacionándose en ambos sentidos con coberturas sinuosas que responde a la fluidez del espacio y



PISOS

Los pavimentos que realizaron son solo en algunas zonas de concreto, por ejemplo en las veredas del exterior del recorrido del terminal.

En otras partes como en los estacionamientos y zona de embarque y desembarque de buses se realizaron el piso de asfalto.

Las veredas son proyectados a manera de concreto

En la parte interior del terminal como en las boleterías y el hall de boleterías son utilizadas el tipo de piso de enlosado de granito blanco.



SISTEMA DIRECTO DE VIDRIO TEMPLADO



Este tipo de vidrio es importante ya que considera toda superficie vidriada, como mamparas y ventanas de las diversas edificaciones.



Se cristala vidrio de su volumen ingresando mamparas

Están templado sistema



DETALLE CONSTRUCTIVO DE VIGA

Para el Terminal Terrestre de Trujillo, se hace uso de las estructuras existentes conformadas por las naves de estructuras metálicas de la antigua

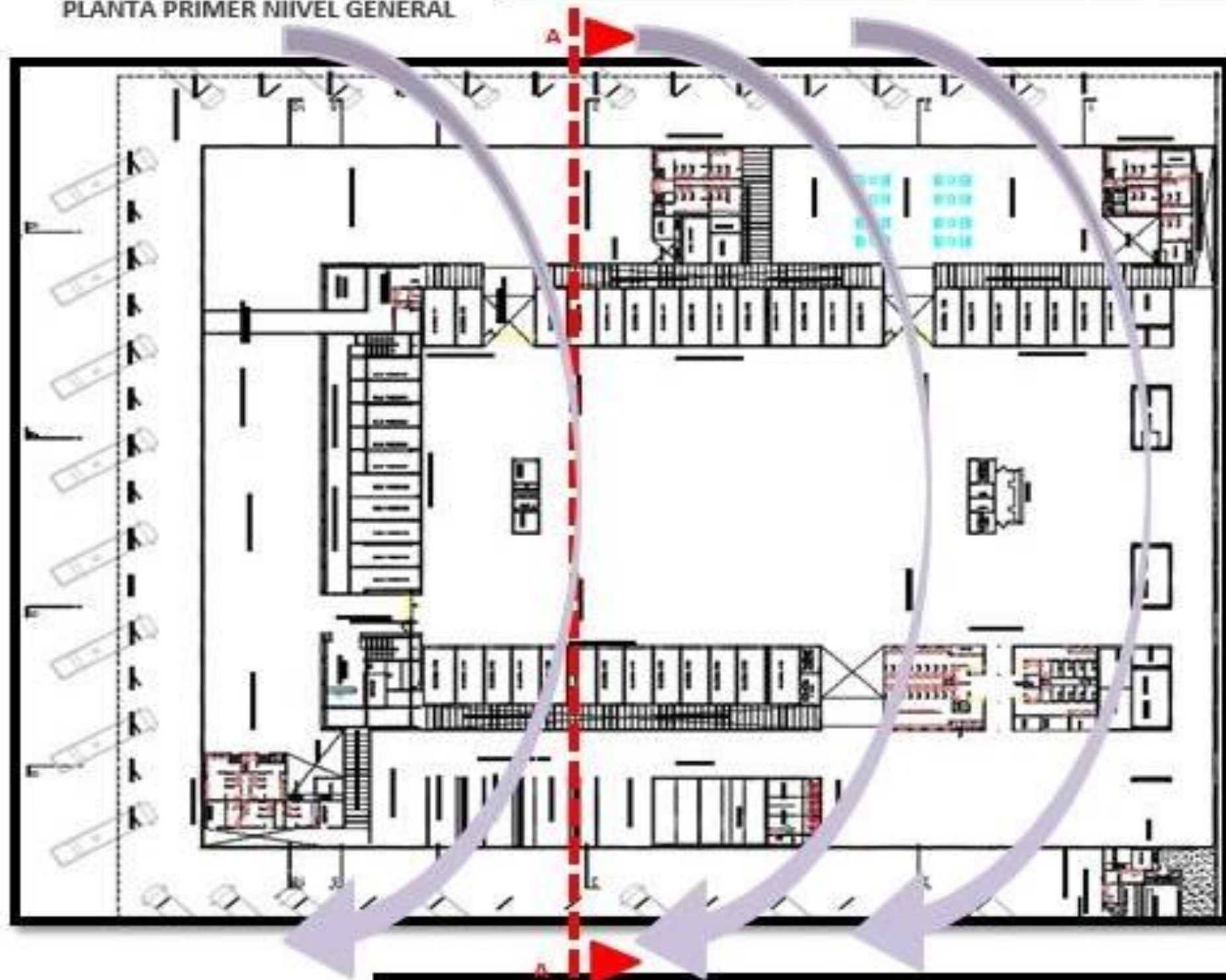
Estructuras de acero: la nueva edificación considera elementos de acero estructural en especial en lo relacionado a coberturas livianas



ASOLEAMIENTO

Trujillo es denominado como la "Ciudad y capital de la Primavera", por su excelente clima primaveral con relativamente mínimas variaciones del tiempo, y lo mismo que sus variaciones anuales. Y su temperatura es estable.

PLANTA PRIMER NIVEL GENERAL



El recorrido solar se tiende al sur este cuando es época de verano, mientras que en invierno se inclina hacia el noreste por lo que a inicios del año los ambientes son frescos y a mediados de año se vuelven menos acogedores.

Si bien es cierto que el sol permanece gran parte del año, la nubosidad propia de la ciudad de Trujillo no permite que los rayos solares incidan sobre los ambientes



La
vent
Tem
ya q
dife
trans
noct
el co
los i

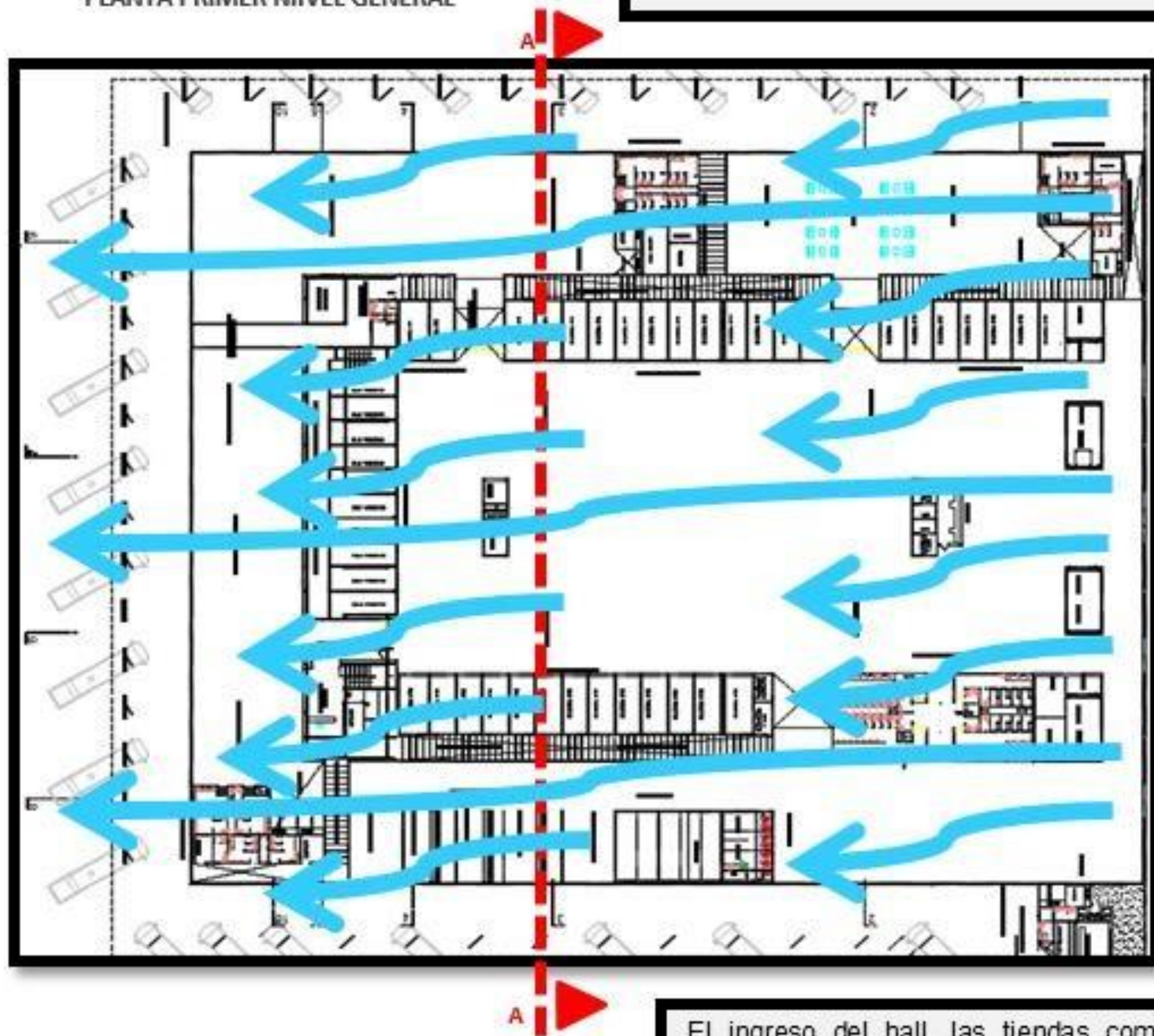


VENTILACION

El flujo de viento viene de dirección Sur a Norte, en esta dirección se encuentra el hall de ingreso y el recorrido de las tiendas comerciales, al tener el paso libre se generan túneles de viento lo cuales desembocan en los espacios contiguos.

Los vientos son regulados por las ventanas de los ambientes internos como externos.

PLANTA PRIMER NIVEL GENERAL



El ingreso del hall, las tiendas comerciales y las boleterías se ventilan por el flujo de viento que ingresa por las ventanas ubicadas



2.5.1.3

GRAN TERMINAL TERRESTRE PLAZA NORTE

Ubicación: Lima - Perú



Fuente: Terminal Plaza Norte

El terminal plaza norte de lima fue elegida por sus diferentes aspectos como el Terminal más grande del Perú, se analiza su ubicación para ver que consideraciones se tomaron para ubicar estratégicamente el terminal dentro de la ciudad y los parámetros que se utilizó, para ver como ha impactado en el casco urbano, emplazamiento, función para poder interpretar como es el funcionamiento y que tipo de sistemas constructivos se han tomado.

“La moderna infraestructura, levantada por la asociación E.Wong, cuenta con 126 tiendas de atención de distintas agencias de transporte; también 75 rampas para vehículos de embarque y desembarque de los transportistas”.

“De igual modo, un área de envío y llegada de encargos de 1.200m² que se utiliza en el terminal terrestre, cuenta con un patio de comidas de 1.000 m² y empleando una sala vip con servicios de internet, televisión por cable, cafetería y sala de reposo”.

“Representando también, una conclusión por la falta de un gran terminal terrestre en la ciudad que agrupe la oferta del transporte interprovincial, y mejorando a la ciudad en su entorno al disminuir la difusión de pequeñas terminales con instalaciones inestables”.

DATOS GENERALES

NOMBRE	GRAN TERMINAL TERRESTRE PLAZA NORTE
DATOS GENERALES	Ubicación: Av. Tomás Valle cruce con Av. Panamericana Norte y Av. Túpac Amaru en Independencia. Área : 45 000 m ²
FUNCION	- Brindar confort a los usuarios mediante espacios de interacción para los usuarios del terminal plaza norte. - El ordenamiento territorial y mejorar la calidad de servicio de embarque y desembarque de pasajeros.
COLINDANTE	Por el oeste : PANAMERICANA NORTE Por el este: Av. TUPAC AMARU Por el sur: TOMAS VALLE Por el norte: IGLESIA
USO DE SUELO	Área de expansión Urbana
CARACTERISTICAS DE ADAPTABILIDAD	La infraestructura, cuenta con acogedor espacio para actividades comercial, espera y un adecuado sistema de embarque y desembarque de pasajeros.
PROGRAMACION ZONIFICACION	ZONA ADMINISTRATIVA <ul style="list-style-type: none"> - Gerencia - Administración ZONA OPERACIONAL DE BUSES <ul style="list-style-type: none"> - Área de ascenso y descenso de usuarios - Área de carga y descarga de encomiendas - Andenes - Mantenimiento unidades de transporte - Estacionamiento en espera - Mantenimiento ZONA INSTALACION DE TRANSPORTE <ul style="list-style-type: none"> - Operación de empresas de transporte ZONA DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS <ul style="list-style-type: none"> - Locales comerciales

LOCALIZACION



LEYENDA

- TERMINAL PLAZA NORTE
- PANAMERICA NORTE
- AVENIDA TUPAC AMARU
- TERMINAL DE FIORI
- MEGA PLAZA

- CENTRO COMERCIAL TOMAS VALLE
- TOMAS VALLE
- AVENIDA BOCA CHICA
- SENATI
- 16 DE MARZO

UBICACION



EMPLAZAMIENTO E INTEGRACION (Terminal Terrestre y centro comercial plaza norte)



Al
En
C
T
Es
ter
co
co
de
El
las
co
To
qu
co
re
Va
co
el
int
us
re
VI
pe
pe
ha
lle
lu

CONFORT TERMICO TERRITORIAL



VENTILACION

PRIMER NIVEL: ZONA DE INSTALACIONES DE TRANSPORTE

SOTANO: ZONA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE

ASOLEAMIENTO

CONFORT TERMICO



ANALISIS DE VENTILACION Y ASOLEAMIENTO

En el contexto la ventilación y el asoleamiento se han puesto en un primer plano para brindar el confort necesario, se mencionan las diversas soluciones que se presentan en el terminal y sus servicios complementarios (centro comercial).

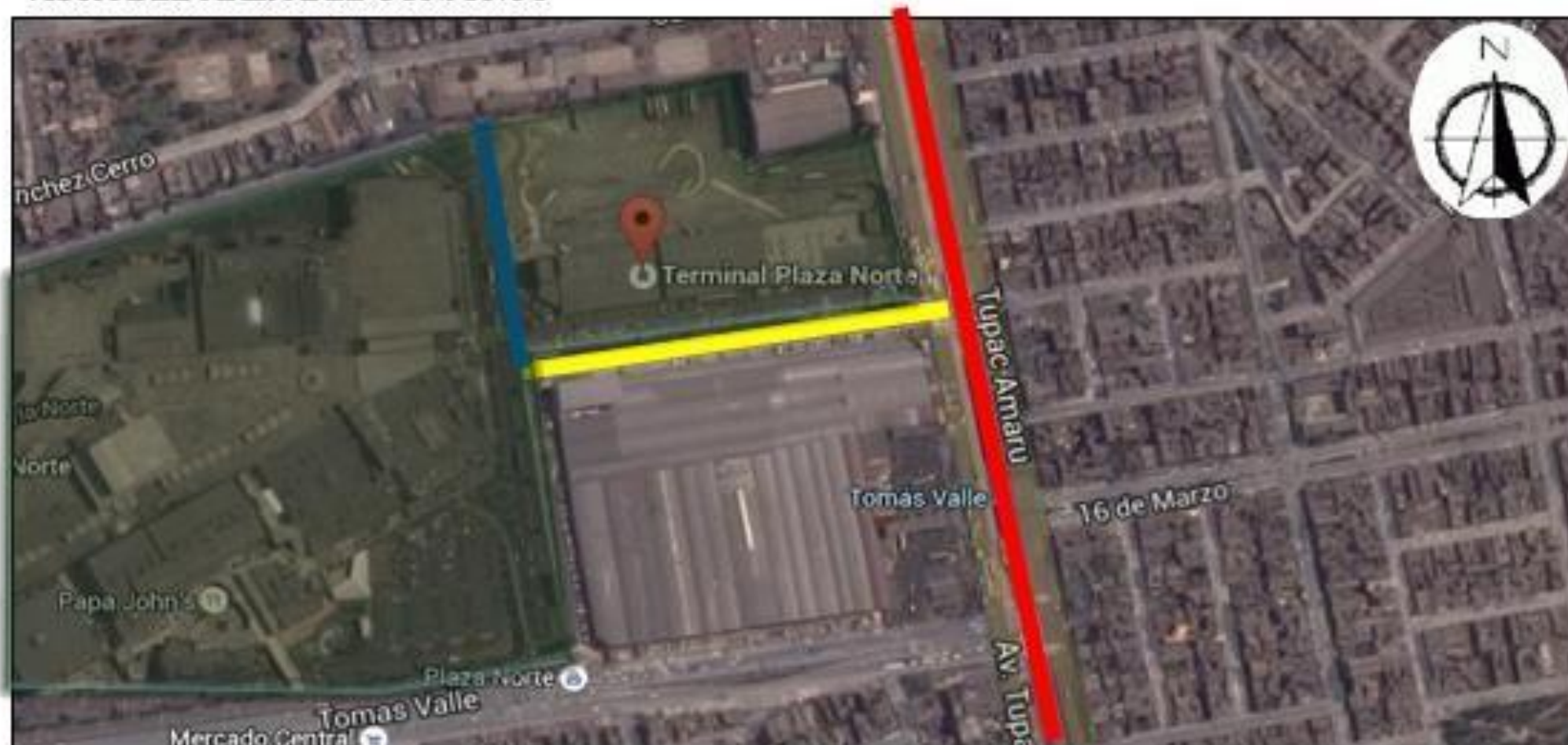
VENTILACION: El recorrido del viento se genera de sur oeste hacia el nor este, generando una ventilación cruzada.

ASOLEAMIENTO: El recorrido del asoleamiento se produce de este hacia el oeste con una inclinación hacia el sur, la solución que se da en este aspecto son grandes muros con pequeñas aberturas.

ASOLEAMIENTO: Co...
emplea grandes cerram...
los
rayos solares no afecta

PERFIL URBANO

VISTA DEL AREA DEL CONJUNTO



ANALIS DE PERFIL URBANO

- Se observa que en los edificios aledaños y entre la nueva infraestructura hay un predominante de espacios, que a la vez aportan a los aspectos tecnológicos para el confort.
- Además se involucra que no exista una relación entre el interior y el exterior. A pesar de no tener una

FORMAL



ANALISIS DE FORMA

- Se observa que la infraestructura de transporte urbana que hace espacios interiores en el edificio.
- Los espacios principales del primer nivel y del perfil urbano, tienden a sobresalir como edificio conforman un hito en el contexto urbano y peatonal.
- Se muestra claramente una escala urbana desde el perfil urbano y la infraestructura que trata de sobresalir.



USO DE SUELO- CONTEXTO



- LEYENDA**
- -
 -
 -

ANÁLISIS
 Se observan...
 unas urbanizaciones...
 céntricas...
 transporte...
 Plaza Norte).
 predominan...
 es el...
 tercer...
 usos.
OBJETIVOS
 Debido a...
 hacen...
 predominan...
 menciona...
 lotes por...
 comercio...
 infraestructura...
 mercados...
 elementos



2.6 BASE TEÓRICA:

2.6.1 Movilidad Urbana

Para Margarita Jans B. (2014) (Arquitecta, Experta en Urbanismo, Holanda), los diferentes deslizamientos se crean adentro de la ciudad a través de las redes de conexión locales. La movilidad urbana se relaciona seguidamente con el progreso de la calidad de vida, el método más efectivo de trasladar usuarios de un punto a otro no es iniciando el uso del vehículo privado, si no implementando una mejora para los sistemas de transporte colectivo y no motorizado. (Jans, 2014)

Y para Eduardo Alcántara Vasconcellos (Ingeniero Civil, ayudante en la Asociación Nacional de Transporte Publico, Brasil):

El objetivo es emplear unos métodos de análisis de los flujos peatonales y vehiculares de los usuarios dentro de la ciudad. El desarrollo de vehículos en uso y el montón de gente trasladadas. Los métodos aumentan las características económicas y sociales al estudiar los vehículos cuya finalidad es averiguar no sólo cómo los ciudadanos se transportan. Este estudio brinda cómo se forman los impactos negativos de la movilidad y quiénes sufren sus consecuencias. (Alcántara, 2010, p.160)

La movilidad urbana se direcciona con el avance de las condiciones de vida y los ambientes en la cual se desplazan. Es más efectivo el transporte de gente mejorando los sistemas de transporte público y no motorizado. Lo cual conlleva a un estudio de análisis de movilidad de los usuarios en las ciudades. La cual se enfoca no solo como las personas se desplazan sino en la eficacia del servicio brindado en el transporte. Para lograr este objetivo se debe de realizar inspecciones a las flotas de automóviles en uso la que se respete la cantidad de aforo máxima de personas transportadas.

Para Brian Simpson: Nos comenta que al uso generalizado de vehículos dentro de las ciudades es una de las causas principales de la contaminación ambiental, y una de las principales causas del Calentamiento Global, incitándonos al cambio de estos hábitos destructivos con el ambiente, para este autor un adecuado Plana e Infraestructura del transporte involucra al medio ambiente, el urbanismo, y en un desarrollo socio-económico de la ciudad, y así atenuar todas las consecuencias que un transporte desordenado genera exigiendo la intervención de las autoridades encargadas. (Simpson, 2009, p.10)

Según Luis Rodríguez Gutiérrez:

Nos dice que a pesar de un adecuado sistema de Transporte dentro de las ciudades hace hincapié en el transporte privado y refiriéndose a la importancia de un adecuado servicio integrado multimodal cuya importancia dentro de una ciudad cuya implementación mejorará la misma (Rodríguez, 2013, p.1).

En la actualidad la generalidad de personas vivimos en ciudades y nos trasladamos en automóvil, pero estamos conscientes de las consecuentes de la contaminación del medio ambiente. Lo cual nos obliga a formar objetivos para disminuir la contaminación del tráfico y sus accidentes. Con ello no continuar sufriendo los perjuicios que la motorización atribuye a nuestra salud. Podremos mejorar nuestro entorno urbano con un transporte de alta eficacia, con un servicio integrado multimodal de excelente eficacia al alcance de todos. Con esta versión concentrada será un gran aporte para la remodelación de la vida urbana en la región América Latina.

Según Carlos Lange Valdés (Mg. en Desarrollo Urbano, Chile): Nos informa que una adecuada proyección de la infraestructura del transporte dentro del planeamiento del sistema urbano mejorara la calidad de vida de los ciudadanos, y su importancia dentro de la expansión urbana como tendencia en el futuro (Lange, 2011, p.1).

Según Juliana Gómez Quintero (Comunicadora Social con énfasis en Organizacional): Manifiesta la importancia de la intervención de las autoridades dentro de la implementación de la infraestructura de transporte y como este ayuda en el progreso de la ciudad

El tema de la movilidad urbana se ha convertido en una evidencia preferente de las elevadas ciudades al entorno del mundo primordialmente para los países en desarrollo. En la cuestión de Colombia, es cada vez más alarmante la comprobación de que hay una inclinación hacia la inmovilidad en las ciudades dado el aumento de la motorización individual y la demanda de movilidad que se previene para los próximos años. Así lo confirman los autores del libro Transporte como sostén del progreso de Colombia, un enfoque al 2040. (Gómez, 2008, p.1)

La movilidad urbana forma una problemática decreciente para el movimiento del sistema urbano y para el desarrollo de la sociedad, consecuente de la globalización y la incesante expansión en redes y flujos. Para los países en impulso como Colombia se ha transformado en un argumento prioritario. Ya que se tiene una preferencia a la estabilidad en las ciudades proporcionado por el aumento de la motorización individual. Es primordial que el gobierno nacional actué de manera coordinada y efectiva para conciliar estos problemas.

La manera más efectiva de transportar es promoviendo el uso del automóvil privado. La movilidad urbana se ha transformado en un argumento principal de las ciudades con mayor escala, que constituye una problemática de creciente y progresiva del sistema urbano.

Hoy en día la mayoría de pobladores viven en ciudades y se desplazan en coches, la evolución de flota de automóviles y la cantidad de personas transportadas hace que se genere el impacto negativo en la movilidad. Para vencer la batalla al avance del vehículo privado se ha propuesto la modernización del transporte público.

2.6.2 Tráfico en las ciudades

Buchanan Colin Douglas (planificador urbanista, Reino Unido): Nos hace entender que hasta ahora se tiene en cuenta al vehículo como primordial en la infraestructura del transporte dentro de la ciudad, dando como consecuencia lo que vemos ahora, contaminación, congestión, caos y desorden, si esta tendencia sigue aumentando igual medida sus consecuencia, por lo que la solución para este urbanista es del de remodelar las ciudades enfocando se en las personas y a una visión limitada del uso del vehículo (Colin, 2012, p. 25).

Según Ian Thomson: Nos vuelve a hablar de las consecuencias del automóvil dentro de la ciudad como la congestión y contaminación ambiental ya que hoy en día que el nivel adquisitivo de un vehículo es mucho mayor, y que también genera consecuencias a las autoridades y a las ciudades en el desarrollo económico y social de esta (Thomson, 2002, p.109).

El tráfico en las ciudades se da porque el coche se considera como un bien fundamental. Sin embargo, manifiesta problemas de congestión, problemas ambientales y accidentes. Actualmente la demanda de transporte esta aumentando, el cual se debe a un mayor acceso al automóvil, más acceso de créditos, más ofertas de autos usados, crecimiento de la población. pero el gran cuello de botella está en que las ciudades no están capacitadas para acceder este gran crecimiento de automóviles. El cual conllevaría a planificar, remodelar y reconstruir las ciudades. Sería ilógico seguir invirtiendo en las compras de más automóviles y no invertir en la acomodación apropiada del tráfico resultante.

Según Carlos Castañeda Girón:

La probabilidad de tener un automóvil se ha desarrollado, las limitaciones administrativas a la circulación han descendido y con ello el tráfico crece cada día más, en las diversas ciudades. Trasládarse es la molestia más grande que toleran los residentes en los centros urbanos y demasiado son los sacrificios por obtener soluciones creativas para corregir el argumento del tráfico. (2015, párr. 1)

Una de las ciudades más afectadas por un mal funcionamiento de transporte es México en donde se ha observado un incremento notable el aumento del tráfico vehicular y la mala infraestructura vial. Los cuales muestran efectos colaterales conceptualizando el habitante al transporte como el dolor más grande en los centros urbanos. Vale precisar que en este país las restricciones administrativas de circulación han bajado y con ello el tráfico aumenta cada día más. Muchos son los esfuerzos por llegar a una solución creativa para remediar este problema que aqueja al país.

Según Christian Onetto (2015), el parque automotor en Bogotá durante los últimos 12 años, ve que la congestión es una de las más importantes dificultades urbanas de nuestra actualidad, pero la tecnología ya nos está entregando varias opciones para mejorar la movilidad, no solo en Colombia sino también en cualquier parte del mundo.

En los últimos 12 años en Bogotá la congestión vial se ha vuelto una de los principales problemas urbanos, pero la tecnología está contribuyendo con opciones para mejorar la circulación, empleando semáforos inteligentes que pueden decidir cuándo puede fluir el tráfico y cuando debe dejar de hacerlo. Al mismo tiempo incorporando sensores en las calles y carreteras para cuando se suscite excesivo tráfico o accidentes, poder sugerir rutas alternas a tiempo. También se está usando cámaras que permiten detectar infracciones vehiculares

para poder tener un mejor control en el sector vial y sancionar con sus respectivas multas.

El problema del tráfico en el transcurrir de los años ha ido aumentando la demanda de transporte, especialmente en las ciudades grandes, ha llegado a hacer un tema fuerte de preocupación. El automóvil ha incrementado, la restricción de las circulaciones y el tráfico aumenta cada día más en las urbes, la congestión es uno de los principales inconvenientes del tiempo, la tecnología ya está entregando varias opciones para mejorar la movilidad, proponiendo un sistema de movilidad sostenible. Así como el transporte público que beneficie a la ciudad como a los ciudadanos y poder implementar los vehículos privados dentro de un Terminal.

2.6.3 Transporte en la ciudad

Eva García i Balaguer (1990), hace un estudio de tres ciudades a través de varios años el cual proporcionó el movimiento originando- instintivamente- el vehículo privado. Pero a partir de los años 70 se encuentra un conocimiento nuevo, requiriendo resguardar el medio ambiente se juzgan los grandiosos planes que involucran el uso excesivo del vehículo. Actualmente, las estrategias continuas de fomentar el transporte público y delimitar el vehículo privado. Poseen un rol significativo la legislación y las acciones del gobierno u organismo competente.

Según Miguel Alejandro López Olvera (Investigador Nacional), el transporte es uno de los factores principales que incrementa la crisis urbana en la ciudad, según los especialistas la infraestructura vial actual en muchas ciudades no cuentan con un planeamiento completo e integrado y no existen un estudio de la problemática de cada ciudad que otorgue buenas soluciones a mediano y largo plazo y por último el Planeamiento del transporte ha sido separado del planeamiento urbano y la vinculación de ambos se realiza por separado generando una crisis urbana en las ciudades (López Olvera, 2007).

Según Eduardo Castillo Claudett:

Como se menciona, la transformación del transporte público fue iniciada mientras la administración Villarán (2011-2014) después de un proceso de peligrosos accidentes de tránsito que colocaron en certeza el escaso control estatal sobre los automóviles de transporte público, trasladando a organizaciones de la sociedad civil para requerir que esta situación evolucionara. Por su parte, otras corporaciones del Estado como el Ministerio del Ambiente habían exhibido la difícil crisis en la que se hallaba el transporte público en la capital, debido a la abundancia de cifra de unidades de transporte, la antigüedad del parque automotor, la inspección de rutas en las principales vías y la penosa calidad del servicio que se ofrecía a los usuarios, todo lo cual fomentaba no solo un grave caos vehicular sino que había transformado con mayores niveles de contaminación ambiental de América Latina a una de las más grandes ciudades como es a Lima. (Castillo, 2002, párr.2).

Según Carmen Miralles -Guasch (geógrafa y política catalana), Ya nadie duda que la ciudad y el transporte, a lo largo de su evolución, se entrecruzan y se influyen. Sin embargo, y hasta hace poco tiempo, su estudio se reduciría a un análisis causal, donde cada uno de ellos era o bien el elemento causante o bien el consecuente. Lejos de esta reducción de fácil causalidad, el estudio de esta relación, incuestionable y complicada, pasa por el conocimiento profundo de las dinámicas territoriales en los que se insertan los medios de transporte. A la vez es indispensable saber qué papel tienen estos en cada ámbito espacial y que elementos introducen en la dinámica territorial. En este caso se trata del ámbito urbano o metropolitano: la ciudad, en todas sus acepciones, un territorio por definición cambiante, donde el transporte ha tenido un papel central. (Miralles-Guasch, 2002)

En la administración de transporte público de Villarán, se suscitó graves accidentes de tránsito, donde se reveló el insuficiente control estatal sobre los vehículos de transporte público. Al mismo tiempo el ministerio de ambiente detallaba que la capital se encontraba en una gran crisis por la demasía de elementos de transporte y la experiencia del parque automotor. Convirtiéndose en una de las ciudades más contaminadas de América Latina a Lima. Por otro lado la ciudad y el transporte se entrecruzan y se influyen, resaltando dinámicas territoriales del medio de transporte. Siendo el caso del ámbito urbano o metropolitano: la ciudad, es un territorio cambiante donde el transporte tiene un papel central.

La ciudad y el transporte se entrecruzan en la evolución del tiempo, cada uno de ellos era o bien el elemento causante o bien el consecuente, donde el transporte es un factor de crisis urbano que atraviesan las ciudades, la dificultad en que se encontraba el transporte público, es por el exceso numeroso de vehículos todo esto trajo consigo un mayor nivel de contaminación ambiental.

Se necesita proteger el medio ambiente, critican el uso del automóvil, se trata que la política potencie el transporte público y limite el uso del vehículo privado, para la protección de la vida urbana.

2.6.4 Medio Ambiente para Las Ciudades

Para la Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transporte en España: La expansión urbana descontrolada de las ciudades aumenta la cantidad de vías, ocasionando una degradación del medio ambiente y perjudicando la salud de la población, y a un deterioro de la imagen urbana por lo que nos incentiva a proyectar adecuadamente un transporte, señalando que la importancia de un sistema transporte público organizado (Ministerio, 2001, p.75).

Según Joan Clos nos dice que la expansión de las ciudades acrecienta los factores del cambio climático, ya que estas son las responsables del 70% de emisión de gases causantes del efecto invernadero, por lo que unas de las alternativas para cambiar esto nos dice que es el uso de transporte público utilizando energías renovables y aclarándonos que la participación del ciudadano es clave para obtener cambios en estas tendencias (Clos, 2012).

Debido a la extensa superficie urbanizada la circulación aumenta y esto conlleva al cambio climático. Un 70 % de los gases de efecto invernadero son responsables las áreas urbanas, y el mismo porcentaje de población hace caso omiso para cambiar este problema que nos conllevaría a degradar el medio ambiente y perjudicar nuestra salud. En si existe otro porcentaje que están desarrollando iniciativas para perfeccionar la situación: adoptando un sistema de metropolitanos, aumentando el transporte público y la utilización de energías renovables, lo cual disminuiría el impacto ambiental y nos daría una mejor calidad de vida.

Para Javier Maroto: nos detalla que existe una condecoración para aquellas ciudades que logren una sostenibilidad medioambiental, denominado Capital Verde, y una de las bases que sobresales es un Plan de Movilidad Sostenible, la conservación del medio ambiente, la adecuada gestión de residuos, bases importantes para la sostenibilidad de las ciudades (Maroto, 2012, p.11).

La distinción de capital verde se otorga a aquellas ciudades que cumplen con las normas medioambientales, respetando la mejora de la biodiversidad, la calidad del aire, la disminución de los ruidos y el rol de ahorro de agua. Los cuales en la actualidad vienen siendo degradados por el impacto de contaminación de las ciudades urbanas y sus extensiones. El ciudadano se debe de proponer diferentes objetivos para mejorar el medio ambiente sostenible y así de esa manera incentivar a otras ciudades a practicarlo.

2.6.5 La Evolución de La Movilidad en La Ciudad

Para Ciuffini Fabio María (grado en ingeniería): Nos aclara que la petición de mas vías de transito no dará solución a los problemas de congestión porque este incremento vial no dará solución a la congestión sino provocará más caos dentro de la ciudad, se debe priorizar el uso del transporte público para mejorar la calidad de vida del ciudadano otorgándole el espacio público perdido por la intromisión del auto. (Ciuffini, 1993, párr. 3).

Para La Dirección de Análisis y Programación Sectorial de la Vicepresidencia de CAF:

Los terminales de integración son establecidos con el propósito de repartir la oleada de pasajeros a distintos puntos de la ciudad, integrando los servicios que la ciudad ofrezca (CAF, 2011, p.65).

La demanda de crecimiento de movilidad que en las actuales ciudades el automóvil trae una serie de problemas y tener mejores métodos para que la ciudad evite emplear el vehículo, en cambio el vehículo esté dispuesto para el servicio de la ciudad. Con el pasar de los tiempos el transporte se ha ido evolucionando y hacen que los terminales se realizan cuyo fin debe ser de disminuir el flujo de usuarios a diferentes puntos de la ciudad.

Usar el área urbana por el vehículo conlleva a una sucesión de dificultades y son necesarias para mejores opciones y nuevas tecnologías para que el auto esté al servicio de la ciudad. Una alternativa es el uso de los transportes públicos y otra opción los terminales de integración que captan y distribuyen el flujo de usuarios a los diferentes puntos de la ciudad, lo que se accede a la combinación entre los variados prototipos de servicios que satisfacen el sistema de transporte integrado física y tarifariamente. Lo cual solucionaría a los problemas de congestión vehicular y se obtendría un servicio de calidad controlada por entidades correspondientes.

2.7 MARCO NORMATIVO:

2.7.1 NORMA A.110 TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Dentro del segundo capítulo de esta norma nos indica en donde deben de localizarse un terminal terrestre, así como cumplimientos básicos, entre los que se encuentran los tipos de áreas accesos y zonas importante dentro de un terminal, como nos lo indica en sus articulo 5 y 6, en el séptimo que es igual de importante nos obliga en la cantidad de servicios sanitarios que debe contar una infraestructura como la del proyecto que se plantea edificar.

2.7.2 LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE- LEY Nº 27181

Dentro de primer capítulo de esta ley nos habla de las definiciones del transporte los servicios que se deben realizar. Dentro del segundo capítulo nos menciona quienes son los encargados de fiscalizar y que entes son los encargados del manejo de las infraestructuras de transporte.

En el tercer y último capítulo, es de importancia porque nos habla de reglamentos y pautas que debemos respetar, tales como condiciones de los vehículos, los sistemas de señalización, que deben tener la infraestructura de transporte y la administración del mismo

2.7.3 PLAN DE ACCIONES DE UN TERMINAL TERRESTRE.

Es importante este plan puesto que toma ejemplo ciudades tanto como Trujillo y Arequipa que por la magnitud que tiene son casi proporcionales a la ciudad de Nuevo Chimbote, y además que en algún momento llegaremos al nivel de población que estas cuentan.

Dentro del plan se establecen medidas técnicas con Poblaciones mayor a 100 000 ciudadanos, identificando que tipo o nivel de terminal se deba de construir.

2.7.4 LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES.

Aquí se establece la responsabilidad de la Municipalidades en la realización de la infraestructura urbana, en la que se encuentran los terminales terrestres en la que se debe de establecer su edificación según tipo y necesidad y estar dentro de los planes urbanos, siendo además considerados estos planes como ley, debiendo de proporcionar a los terminales, licencias de funcionamiento y certificados de conformidad en el que se garantice el adecuado servicio que este deba de brindar.

2.7.5 MARCO LEGAL RECOMENDADO:

Esta es una de las más importantes que vamos a utilizar, ya que nos proporcionará características mínimas para la realización de un terminal, además que es importante que la proyección de la infraestructura sea a un futuro no menor de 20 años, así como también del sistema de operatividad que se efectúan dentro del servicio. Los parámetros básicos de diseño importantes para la adecuada edificación del mismo. Como son las áreas y zonas importantes dentro de la infraestructura que estamos planteando. Todo esto establecidos dentro de los artículos del 1-9 del Marco Legal recomendado.

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

III. DISEÑO METODOLOGICO

3.1. Matriz de Correspondencia: Matriz de correspondencia, preguntas, objetivos, hipótesis, variables y técnicas de investigación

PREGUNTAS	HIPÓTESIS	VARIABLES Y SUBVARIABLES	DIMENSION	INDICADOR	SUBINDICADORES
¿El <u>mejoramiento y centralización</u> de los servicios de embarque y <u>desembarque</u> de <u>pasajeros y carga</u> interprovincial permitirá mejorar el servicio al <u>usuario</u> y disminuir la congestión vehicular?	a través de la mejora de la funcionalidad, cada empresa tenga su modulo estableciendo un orden y centralización de todos los lugares de la empresa, los servicios de embarque y desembarque mejora el servicio al usuario y disminuye la congestión vehicular	CENTRALIZACION	físico Espacial	Espacialidad	Área de uso %
				Uso suelo	Residencial
					Comercio
					Recreación
					Otros usos
				Zonificación	Comercial
					restaurant
					administrativo
					servicios
				Formalidad	Título de propiedad
				Funcionalidad	innovación
					Forma
					Funciones
					Iluminación
sistema constructivo	Ventilación				
	Aporticado				
	Confinado				
Centralización	Mixta				
	Localización				
	Provincial				

¿Cuál es la demanda funcional para	La demanda funcional para mejorar el servicio al usuario de pasajero son:						Puesto policial	
		SERVICIO DE TRANSPORTE	embarque de pasajeros	Funcionalidad	Che King		N° de equipaje por pers	
					Recepción de equipaje			
					Carga de equipaje			
					Sala de espera		N° de pasajeros al día	
			desembarque de pasajeros	Funcionalidad	Taxi		Recojo de equipaje (ba	
					Bus			
			carga y descarga encomiendas	Funcionalidad	Recepción de carga		Peso a la salida	
					Control de carga			
					Entrega de carga		Colocación de ticket de nu	
		CONGESTIÓN VEHICULAR		Social	Calles	Taxis-colectivos	Capacidad vial	
					Buses en el terminal		Tiempo de semáforo	
							N° de salida de unida	
							Flujos vehiculares	
							Control de acceso	
		URBANO		Arquitectónico	Paraderos		Congestión vehicula	
							Contaminación ambie	
							Inseguridad	
							Desorden urbano	
							Ubicación	
estacionamientos					Área			
Función								
¿Cuál es la demanda funcional para	La demanda funcional para mejorar el servicio al usuario de pasajero son:	Demanda Funcional del usuario		Servicios al pasajero en el interior revisa la parte superior	pasajero			
						boletería	con	
						Espera De pasajeros		
						Subida de		
						Entrega de		
Bajada d								

¿Cuál es la demanda	La demanda	Demanda funcional y espacial para usuario transportista	Urbano	Actividades funcionales	Librería	Nº Venta de artesa Venta de
					Oficina de turismo	Oficinas de
					fast food	Nº de cli
					Patio de comida	
					tiendas	
					Administrativa	Gerenciación
				Administración		
				Comunicación		
				Contabilidad		
				Logística		
				Infraestructuras viales	Estructuración	
					Estacionamiento	
La oferta del transporte CAL	Tipo de transporte.					
	Operadores de transporte (e					
	Servicios y Tarifas					
	Paradas fijas					
Análisis de sitio	Topografía					
	Clima					
	Paisaje					
	Accesos					
forma	Regulares					
	Irregulares					
	Compacta					
Espacio	Formas mixtas					

	permeabilidad de la ciudad				Zonificación	Rugosa
						Privado
						Social
						Servicio
					Distribución	Boleterías
						Servicios higiénico
						Patio de comida
						Zona de embarqu
						Zona de desembarq
						Tiendas comercial
						Estacionamientos
						Administración
	Las características que requiere un terminal terrestre de pasajeros en Nuevo Chimbote son: Interprovincial (Buses) Interdistrital (Minivans-autos) Para que se desarrolle con fluidez y dinámica urbana, empleando así un terminal limpio y ordenado.	Características que requiere un terminal terrestre	Arquitectónico	Reglas institucionales	Leyes	
					Norma	
					Organismos institucion	
				funcionalidad	Tipos de redes viales	
					Estructura urbana	
				forma	Regulares	
					Irregulares	
					Compacta	
				infraestructura	Obras	
					Equipamiento	
					Densidad	
				Contaminación ambiental	Sonora	
Gases del tránsito vehic						
Congestión						
Congestión de vías	Salud					
	Duración					
	intensidad					
Empresas de transporte	Variabilidad					
	Área de infraestructu					
	Tipos de unidades					
		Interprovincial				

3.1.1 Elección de Herramientas y Técnicas de Investigación

3.1.1.1 TECNICAS

La técnica que se utilizan para esta investigación son:

- Observación: esta herramienta definirá el objeto de estudio
- Encuesta: este método tiene influencia en la población, en este caso es la ciudad de Nuevo Chimbote.

3.1.1.2 INSTRUMENTOS.

Los instrumentos se relacionan con que mecanismo será adquirido dicha información del objeto de estudio son:

- Ficha de observación
- Cuestionarios de opinión

3.1.2 ELECCION DE LA MUESTRA.

3.1.2.1 Población y muestra.

Para este estudio se hace un muestreo no probabilístico, la población será ciudad de Nuevo Chimbote con un total de 151.127 habitantes y como objeto de estudio serán las infraestructuras de transporte.

La elección de este muestreo para las encuestas se hará en base al número de habitantes, mediante la siguiente formula, ya que es la mas empleada para este tipo de investigación.

$$n = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{(N-1) \times d^2 + Z^2 \times p \times q}$$

Donde:

N	Tamaño de la muestra	?
N	Población	137235 hab.
Z	Multiplicador de confianza del 90%	1.645
D	Precisión (en su investigación use un 5%).	0.05
P	Proporción esperada (en este caso 50% = 0.5)	0.5
Q	q = 1 – p, (en este caso 1-0.5 = 0.5).	0.5

n = Tamaño de muestra

N= Tamaño de población

Z= Nivel de confianza o seguridad 96% = Factor

probabilístico – z=1.96 (p) y (q)= Varianza proporcional

(p) Probabilidad de éxito o proporción esperada – p=5% - p=0.5

(q) Probabilidad de fracaso = considerado que p+q=1 –

q=1-p – q=0.95 e = Precisión o error máximo 5% = 0.5

Reemplazando: _____

$$n = \frac{137235 \times 1.645^2 \times 0.5 \times 0.5}{(137235 - 1) \times 0.05^2 + 1.645^2 \times 0.5 \times 0.5}$$

$$n = 270$$

Por lo tanto, la muestra a estudiar está determinada por 187 viviendas del sector de estudio

3.1.2.2. Universo y muestra.

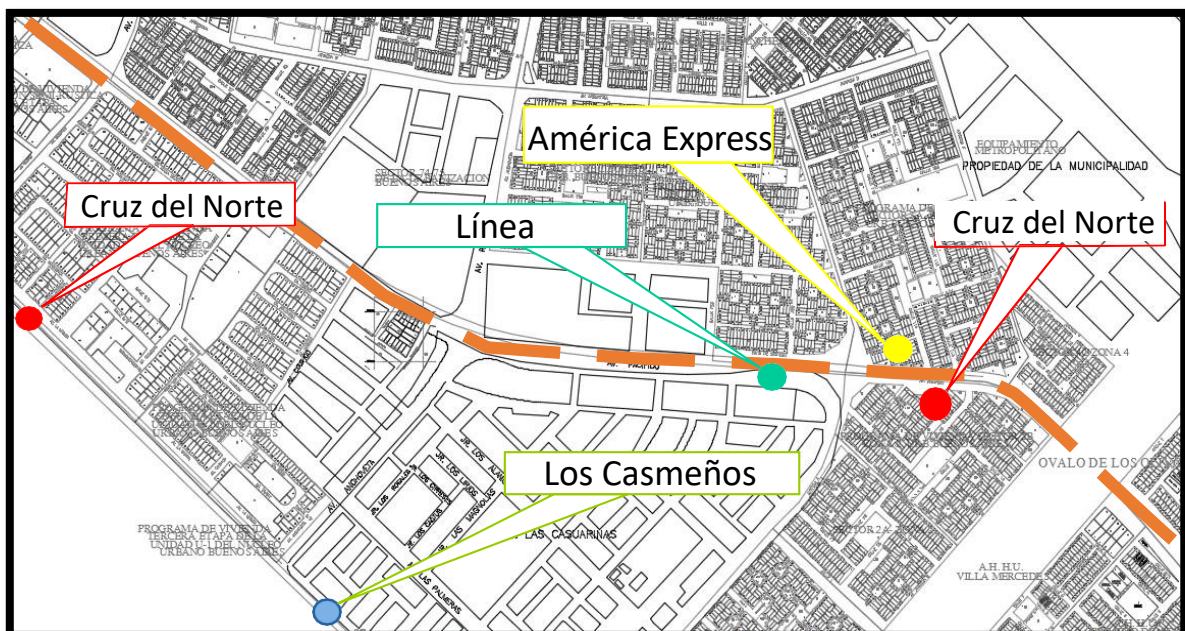
El objeto de este estudio serán 22 infraestructuras de transporte tanto interprovincial como interdistritales, ya sea formales e informales que se encuentran en la ciudad de Nuevo Chimbote, estos terminales son:

UNIVERSO				
INTER	EMPRESA	DESTINO	TIPO DE VEHICULO	TERMINAL
PROVINCIAL	E.T. CRUZ DEL SUR	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. CIVA	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. VIA	NORTE DEL PERU	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. TRC EXPRESS	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. ORMEÑO	INTERNACIONAL	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. TRES ESTRELLAS	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. ITTSA	PIURA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. DIAS	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. FLORES	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. MOVIL TOURS	HUARAZ - TRUJILLO	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. OLTURSA	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. ANITA	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. EL SOL	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. TEPSA	CAJAMARCA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. ERICK EL ROJO	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. ALAS PERUANAS	HUARAZ	MINI BUSES	PROPIO
	E.T. YUNGAY EXPRESS	HUARAZ	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. CORVIVAL	HUARAZ	OMNIBUS	PROPIO
	EMPRESAS INFORMALES	CHIMBOTE		NO TIENE
	E.T. LOS CASMEÑOS	CHIMBOTE	MINIVAN	PROPIO
	E.T. CRUZ DEL NORTE	CHIMBOTE	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. LINEA	CHIMBOTE	OMNIBUS	PROPIO
E.T. AMERICA EXPRESS	CHIMBOTE	OMNIBUS	PROPIO	

De las 22 empresas de transporte o paraderos mencionados se seleccionaron los que tienen más predominio de pasajeros en movimiento, según estas características tan solo 4 infraestructuras de la totalidad serán utilizadas como muestras, son:

MUESTRA				
INTER	EMPRESA	DESTINO	TIPO DE VEHICULO	TERMINAL
PROVINCIAL	E.T. CRUZ DEL NORTE	LIMA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. AMERICA EXPRESS	LIMA - TRUJILLO	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. LINEA	LIMA - PIURA	OMNIBUS	PROPIO
	E.T. LOS CASMEÑOS	CHIMBOTE	MINIVAN	PROPIO

La ubicación de las siguientes infraestructuras de pasajeros seleccionados para la muestra de investigación es de la siguiente manera:



ELABORACION PROPIA- AGOSTO 2017

CAPITULO IV

RESULTADOS

IV RESULTADOS

4.1 FICHAS DE OBSERVACION

FICHA DE OBSERVA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL CR

**FICHA DE OBSERVA
EMPRESA DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL CR
NORTE**

**FICHA DE OBSERVA
EMPRESA DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL CR**

**FICHA DE OBSERVA
EMPRESA DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL AM**

**FICHA DE OBSERVA
EMPRESA DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL AM**

FICHA DE OBSERVA

EMPRESA DE TRANSPORTE

INTERPROVINCIAL AM

FICHA DE OBSERVA

EMPRESA DE TRANSPORTE

INTERPROVINCIAL

**FICHA DE OBSERVA
EMPRESA DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL**

**FICHA DE OBSERVA
EMPRESA DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL**

**FICHA DE OBSERVA
EMPRESA DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL**

**FICHA DE OBSERVA
EMPRESA DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL**

**FICHA DE OBSERVA
EMPRESA DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL**

4.2 DESARROLLO DE LA INVESTIGACION DE RESULTADOS

1.- ¿Cuál cree que sea el motivo principal que origina el caos vehicular en Nuevo Chimbote?

Tabla 1

MOTIVO PRINCIPAL	Nº
Pistas en mal estado	9
falta de ordenación vial	73
Gran cantidad de número de vehículos	188

Interpretación: de la población encuestada el 70% cree que el motivo principal es la gran

cantidad de número de vehículos, seguido con un 27% que cree que el motivo principal es por falta de ordenamiento vial, mientras que existe un 3% de la población cree que es por el mal estado de las pistas.



Gráfico 1

2.- ¿En qué periodo del día se puede encontrar mayor caos vehicular?

Tabla 2

MAYOR CAOS VEHICULAR	Nº
7am - 12pm	123
1pm - 5pm	53
6pm - 11pm	94

Interpretación: de la población encuestada el 45% opinan que en el periodo del día que se

puede encontrar mayor caos es en la mañana de 7am – 12pm, mientras que el 35% de los pobladores dicen que el mayor caos vehicular es en la noche de 6pm – 11pm, y el 20% opina que es al medio día de 1pm – 5pm.

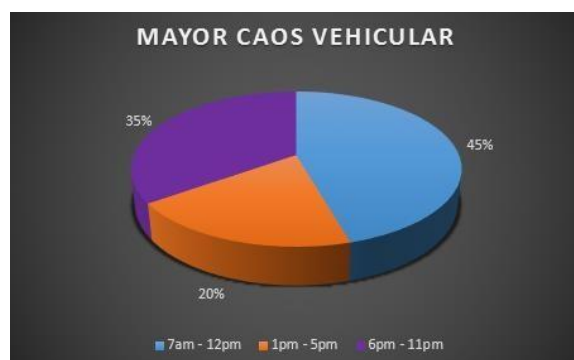


Gráfico 2

3.- ¿Por qué crees que existe los paraderos informales a los exteriores del terminal terrestre?

Tabla 3

PARADEROS INFORMALES	Nº
Por desempleo	83
Por falta de ordenanza municipal	187

Interpretación: de la población encuestada el 69% piensa que existen los paraderos informales



Gráfico 3

a los exteriores del terminal por falta de ordenanza municipal, mientras que el 31% de la población dice que existe los paraderos informales por desempleo.

4.- ¿Por qué crees que los paraderos informales son los causantes del desorden de la ciudad?

DESORDEN DE LA CIUDAD	Nº
Caos vehicular	85
Accidentes de tránsito	94
La delincuencia	91

Tabla 4

Interpretación: de la población encuestada el 35% opina que los paraderos informales son



Gráfico 4

causantes del desorden por los accidentes de tránsito, y el 34% de los pobladores piensa que el causante del desorden es por la delincuencia, mientras que el 31% dice que el causante es por el caos vehicular.

5.- ¿Cuáles son las deficiencias que existe en el servicio de transporte que se brindan al usuario?

DEFICIENCIAS DEL SERVICIO	Nº
La congestión vehicular	81
Informalidad de empresas	120
Falta de atención adecuada al usuario	69

Tabla 5



Gráfico 5

Interpretación: de la población encuestada el 44% dicen que la deficiencia que existe en el servicio de transporte que se

brinda al usuario es por la informalidad de las empresas, y el 30% de la población dice que la deficiencia es por la congestión vehicular, y el 26% es por la falta de atención adecuada al usuario.

6.- ¿Cuál es el motivo por el cual viajas con frecuencia?

VIAJAS CON FRECUENCIA	Nº
Por trabajo	151
por turismo	32
Por ambas alternativas	87

Tabla 6



Gráfico 6

Interpretación: de la población encuestada el 56% viaja con frecuencia por motivo de trabajo, mientras que el 32% viaja con

frecuencia por motivo de trabajo y turismo, y el 12% viaja con frecuencia solo por turismo.

7- ¿Cuál sería la mejor manera de brindarte seguridad como pasajero dentro y fuera del terminal terrestre?

BRINDAR SEGURIDAD	Nº
Emplear servicios de taxi	9
Emplear puesto policial	24
Cámaras de seguridad	0
Toda las Alternativas	237

Tabla 7



Gráfico 7

Interpretación: de la población encuestada el 88% opina que la mejor manera de

brindar seguridad como pasajero dentro y fuera del terminal sería empleando toda las alternativas como servicio de taxi, puesto policial y cámaras de seguridad, el 9% opina que debe de haber un puesto policial, y el 9% que debe haber servicio de taxi empleados por la administración del terminal terrestre.

8.- ¿crees que dentro del terminal terrestre debe haber:

DENTRO DEL TERMINAL T.	Nº
Restaurant	4
Tiendas comerciales	85
Juegos para niños	2
Toda las alternativas	179

Tabla 8



Gráfico 8

Interpretación: de la población encuestada el 66% dice que dentro del terminal terrestre

debe haber todas las alternativas como: restaurant, tiendas comerciales, juegos para niños, mientras el 31% de la población dice que solo debe

a ver tiendas comerciales, y el 4% quiere que haya restaurant, el restante que es el 2% opino que quiere juegos para niños.

9.- ¿Cómo crees que debería ser el manejo de embarque y desembarque de pasajeros?

MANEJO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE	Nº
Tener su propio espacio dentro del terminal	9
Tener un buen manejo de orden de embarque y desembarque	13
Ambos alternativas	248

Tabla 9

Interpretación: de la

población encuestada el 92%

opina que el manejo de embarque y desembarque de pasajeros debe ser las siguientes alternativas como: tener su propio espacio dentro del terminal y tener un buen manejo de orden de embarque y desembarque, y el 5% de la población dijo que debe de emplearse un buen manejo de orden de embarque y desembarque, mientras el 3% debe tener su propio espacio dentro del terminal.



Gráfico 9

10.- ¿Cómo debería ser el terminal terrestre para tener un mejor servicio?

MEJOR SERVICIO	Nº
Debería ser moderno como en otros países	181
Ser más grande para ayudar a la demanda de la ciudad	34
Emplear un mejor control dentro y fuera del terminal	55

Gráfico 10

Interpretación: de la población

encuestada el 67% opina que

para el mejor servicio del terminal terrestre debe ser moderno como en otros países, mientras el 20% opino que debe emplearse un mejor control dentro y fuera del terminal, el 13% debe ser más grande para ayudar a la demanda de la ciudad.



Gráfico 10

4.3 DISCUSION DE RESULTADOS

4.3.1. Matriz: Objetivo – Hipótesis - Resultado

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN	RESULTADOS
¿El mejoramiento y centralización de los servicios de embarque y desembarque de pasajeros y carga interprovincial permitirá mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular?	Identificar el mejoramiento y centralización de los servicios de embarque, desembarque de pasajeros y carga interprovincial para mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular.	Los pasajeros necesitan que al embarcar y desembarcar tener su propio espacio dentro del terminal terrestre, dando un buen orden de servicio para disminuir la congestión vehicular.
¿Cuál es la demanda funcional que permitirá para mejorar el servicio al usuario pasajero en un terminal terrestre?	Determinar la demanda funcional que permitirá para mejorar el servicio al usuario pasajero en un terminal terrestre.	Los usuarios necesitan que le brinden seguridad dentro y fuera del terminal brindando dentro del terminal, servicios de taxis de la misma administración del terminal, un puesto policial y cámaras de seguridad.
¿Cuál es la demanda funcional y espacial para usuario transportista un Terminal Terrestre Multimodal en el distrito de Nuevo Chimbote?	Conocer cual es la demanda funcional y espacial para los distintos usuarios como para el transportista, los buses, el personal de logística, en un nuevo modelo de un Terminal Terrestre Multimodal en Nuevo Chimbote.	Tener un servicio actualizado, brindando a los usuarios transportistas la comodidad dentro y fuera del terminal terrestre empleando diversas actividades complementarias.
¿Cuáles son las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios?	Establecer las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios.	Emplear un terminal terrestre moderno, amplio, para tener en cuenta un mejor servicio conjuntamente con una dinámica de tiendas comerciales, restaurant, juegos para niños y nuevas tecnología dentro del terminal.

4.4 CONCLUSIONES

4.4.1. Matriz: Objetivo – Hipótesis – Resultado - Conclusiones

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN	RESULTADOS	CONCLUSIONES
<p>¿El mejoramiento y centralización de los servicios de embarque y desembarque de pasajeros y carga interprovincial permitirá mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular?</p>	<p>Promover el mejoramiento y centralización de los servicios de embarque, desembarque de pasajeros y carga interprovincial para mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular.</p>	<p>Los usuarios necesitan que al embarcar y desembarcar tener su propio espacio dentro del terminal terrestre, dando un buen orden de servicio para disminuir la congestión vehicular.</p>	<p>La infraestructura de transporte de pasajero en la ciudad de Nuevo Chimbote, tiene en el aspecto negativo son las ubicaciones actuales de los paraderos informales que son inadecuadas por estar dispersas dentro de la ciudad afectando el transporte local, generando informalidad e inseguridad en las empresas de transporte, por realizar embarques y desembarques e pasajeros en la vía pública, aparte trayendo consigo el comercio ambulatorio.</p>
<p>¿Cuál es la demanda funcional que permitirá para mejorar el servicio al usuario pasajero en un terminal terrestre?</p>	<p>Determinar la demanda funcional que permitirá para mejorar el servicio al usuario pasajero en un terminal terrestre.</p>	<p>Los usuarios necesitan que le brinden seguridad dentro y fuera del terminal brindando dentro del terminal, servicios de taxis de la misma administración del terminal, un puesto policial y cámaras de seguridad.</p>	<p>Las zonas administrativas analizadas de los paraderos informales no cuentan con áreas y ambientes adecuados para este servicio.</p> <p>Las zonas de instalación de transporte en lo público no cuentan con espacios adecuados para las salas de espera y sus ss.hh. son mixtas.</p> <p>También estas infraestructuras no cuentan con adecuadas zonas de embarque y desembarque, están</p>

			obligadas en la mayoría de casos a hacerlo en la vía pública generando inseguridad, y tampoco cuenta con estacionamientos, ni con servicios adecuados para los equipajes.
¿Cuál es la demanda funcional y espacial para usuario transportista un Terminal Terrestre Multimodal en el distrito de Nuevo Chimbote?	Conocer cual es la demanda funcional y espacial para los distintos usuarios como para el transportista, los buses, el personal de logística, en un nuevo modelo de un Terminal Terrestre Multimodal en Nuevo Chimbote.	Tener un servicio actualizado, brindando a los usuarios transportistas la comodidad dentro y fuera del terminal terrestre empleando diversas actividades complementarias.	La mayoría de pasajeros que viajan son adultos, las actividades que realizan los usuarios son esperar, la mayoría viaja solo, mayormente por motivo de trabajo, la mayoría de usuarios viajan de mañana. No tienen espacios adecuados para los pasajeros dentro y fuera de la infraestructura, donde puedan tener una dinámica al permanecer dentro y brindarles seguridad.
¿Cuáles son las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios?	Establecer las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios.	Emplear un terminal terrestre moderno, amplio, para tener en cuenta un mejor servicio conjuntamente con una dinámica de tiendas comerciales, restaurant, juegos para niños y nuevas tecnología dentro del terminal.	Requiere una adecuada infraestructura que ayude al ordenamiento y modernidad de la ciudad. Las rutas mas frecuentes en el transporte interprovincial son a Lima, Chimbote y Trujillo

4.5 RECOMENDACIONES

4.5.1 Matriz: Objetivo – Conclusiones - Recomendaciones

OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>Promover el mejoramiento y centralización de los servicios de embarque, desembarque de pasajeros y carga interprovincial para mejorar el servicio al usuario y disminuir la congestión vehicular.</p>	<p>La infraestructura de transporte de pasajero en la ciudad de Nuevo Chimbote, tiene en el aspecto negativo son las ubicaciones actuales de los paraderos informales que son inadecuadas por estar dispersas dentro de la ciudad afectando el transporte local, generando informalidad e inseguridad en las empresas de transporte, por realizar embarques y desembarques e pasajeros en la vía pública, aparte trayendo consigo el comercio ambulatorio.</p>	<p>Se recomienda implementar con una infraestructura de transporte de pasajeros tener un buen sistema de embarque y desembarque, teniendo en cuenta la volumetría o forma de las características del lugar empleando la modernidad en sus sistema constructivo de terminales, la ubicación para la infraestructura de transporte de pasajeros debe ser en la vía principal de la panamericana, regida al nuevo plan vial.</p>
<p>Determinar la demanda funcional que permitirá para mejorar el servicio al usuario pasajero en un terminal terrestre.</p>	<p>Las zonas administrativas analizadas de los paraderos informales no cuentan con áreas y ambientes adecuados para este servicio.</p> <p>Las zonas de instalación de transporte en lo público no cuentan con espacios adecuados para las salas de espera y sus ss.hh. son mixtas.</p> <p>También estas infraestructuras no cuentan con adecuadas zonas de embarque y desembarque, están obligadas en la mayoría de casos a hacerlo en la vía pública generando inseguridad, y tampoco cuenta con estacionamientos, ni con servicios adecuados para los equipajes.</p>	<p>Se recomienda que las zonas a considerarse deben ser: zona de administración, zona de instalación de transporte que deben contar con las taquillas, salas de espera y ss.hh. privadas. También las zonas adecuadas de embarque y desembarque, que deben estar conectadas con la zona de buses, estacionamientos de buses, taxis privados y públicos y por último los servicios complementarios.</p>

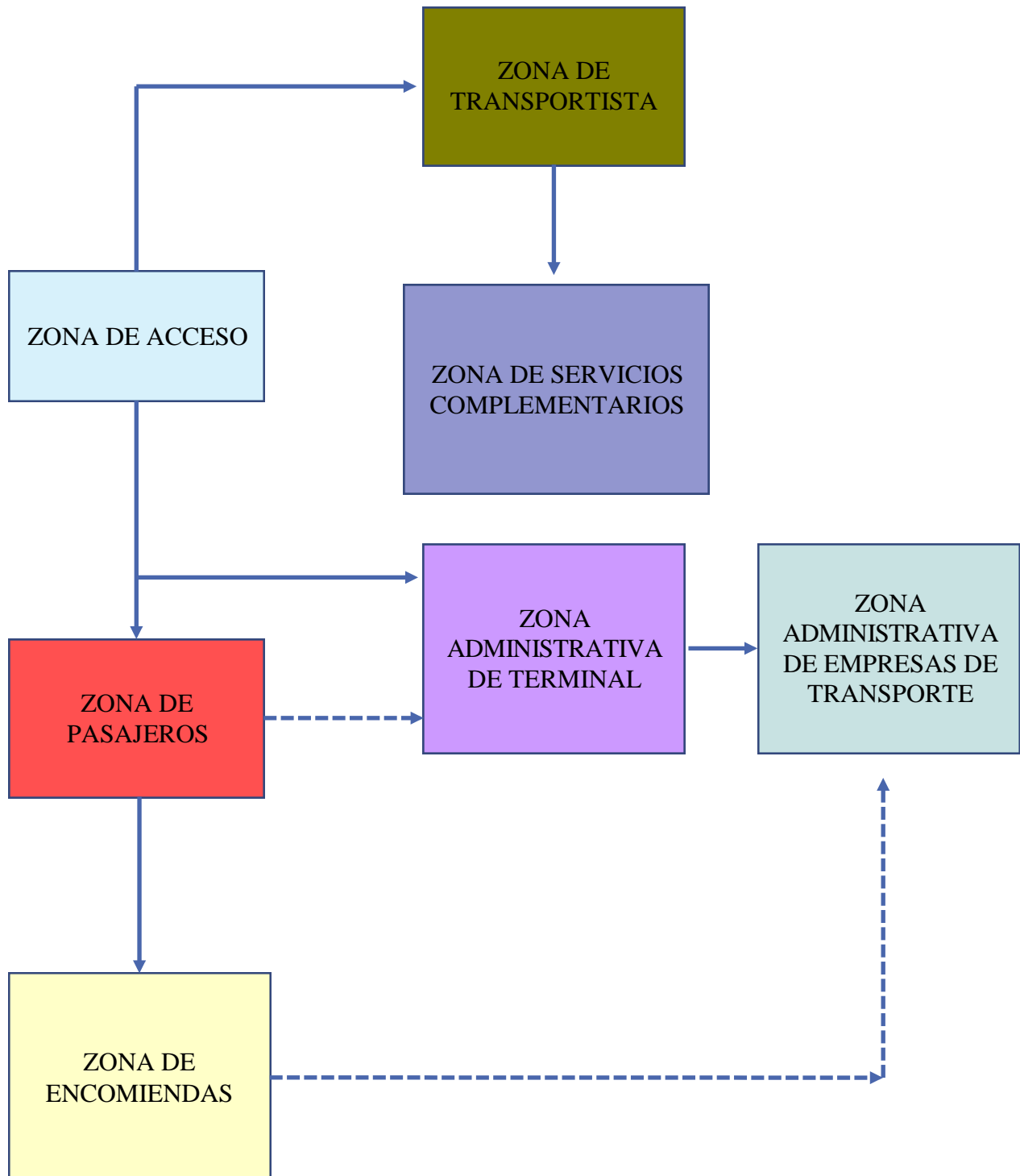
<p>Conocer cual es la demanda funcional y espacial para los distintos usuarios como para el transportista, los buses, el personal de logística, en un nuevo modelo de un Terminal Terrestre Multimodal en Nuevo Chimbote.</p>	<p>La mayoría de pasajeros que viajan son adultos, las actividades que realizan los usuarios son esperar, la mayoría viaja solo, mayormente por motivo de trabajo, la mayoría de usuarios viajan de mañana.</p> <p>No tienen espacios adecuados para los pasajeros dentro y fuera de la infraestructura, donde puedan tener una dinámica al permanecer dentro y brindarles seguridad.</p>	<p>Se recomienda que la infraestructura de transporte de pasajeros cuente con zonas adecuadas como espacios interiores y exteriores para generar una dinámica a los usuarios que asisten al terminal, donde se sientan de alguna manera seguros.</p>
<p>Establecer las características que requiere un terminal terrestre interprovincial de pasajeros en Nuevo Chimbote, de acuerdo a las nuevas tecnologías y la innovación empresarial y de servicios.</p>	<p>Requiere una adecuada infraestructura que ayude al ordenamiento y modernidad de la ciudad.</p> <p>Las rutas mas frecuentes en el transporte interprovincial son a Lima, Chimbote y Trujillo</p>	<p>Se recomienda una infraestructura de transporte de pasajeros que albergue a todas estas empresas para generar mejor fluidez y dinámica urbana. El tipo de transporte que requiere la ciudad de Nuevo Chimbote es interprovincial, pero que pueda albergar algunas empresas interdistritales, el tipo de vehículo que se debe de implementar son los ómnibus y minivans, para hacer el traslado de manera rápida y cómoda.</p>

CAPITULO V

INVESTIGACIÓN Y PROPUESTA SOLUCIÓN

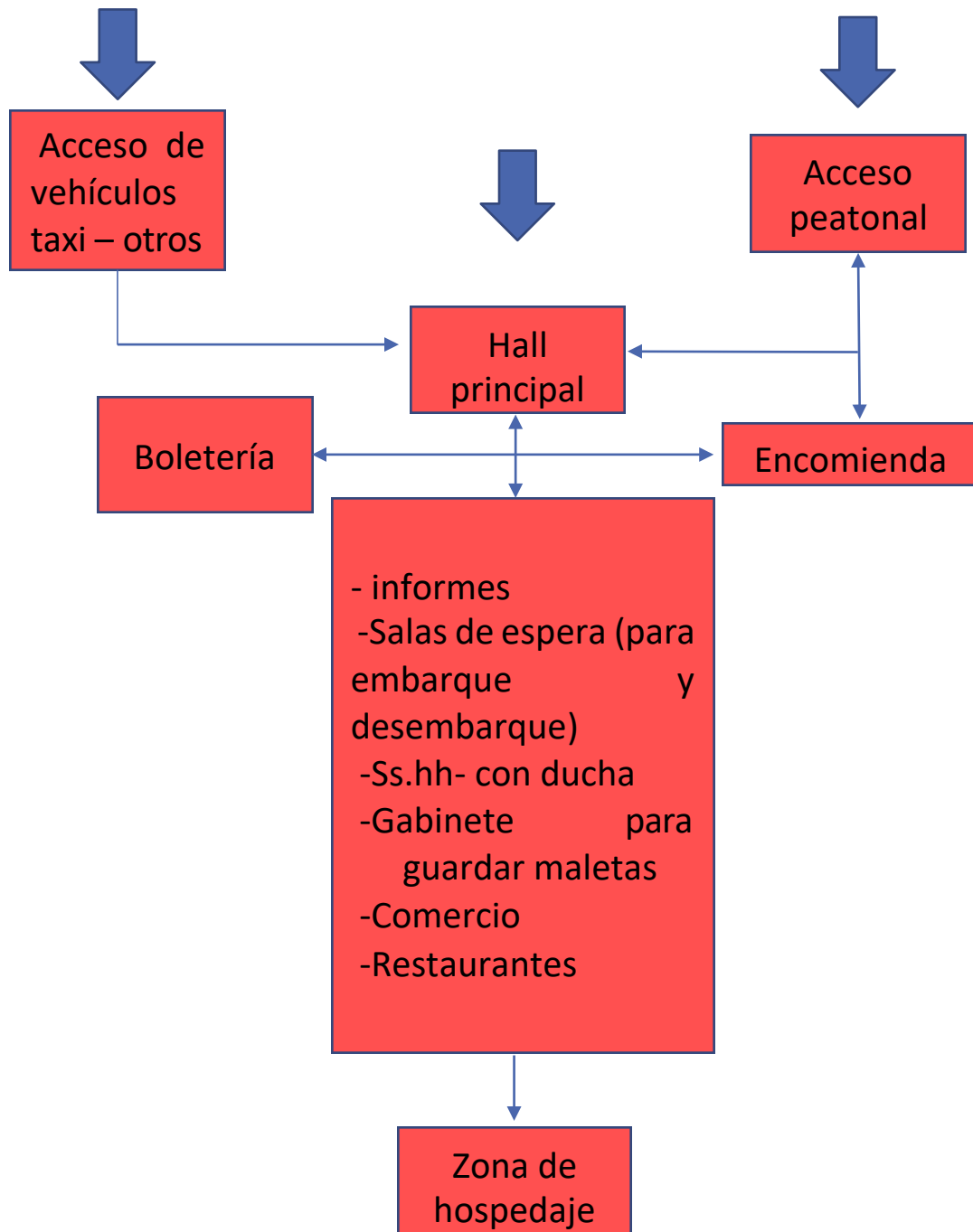
5.1. DEFINICIÓN DE LOS USUARIOS SINTESIS DE REFERENCIA

5.1.1 Organigrama General



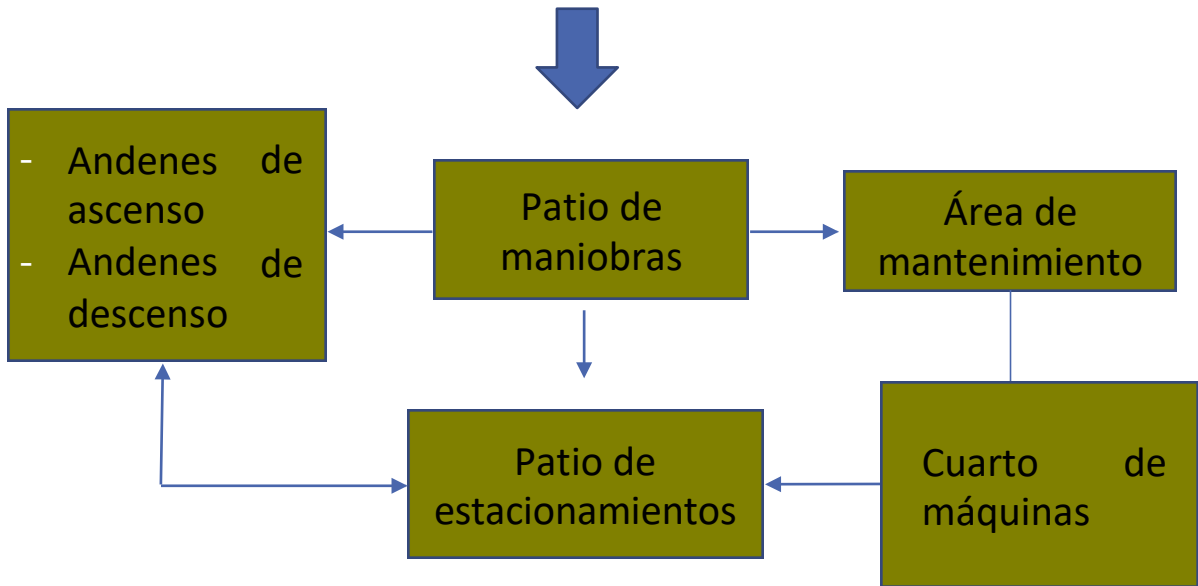
5.1.2 Organigramas específicos

a) Zona de Pasajeros

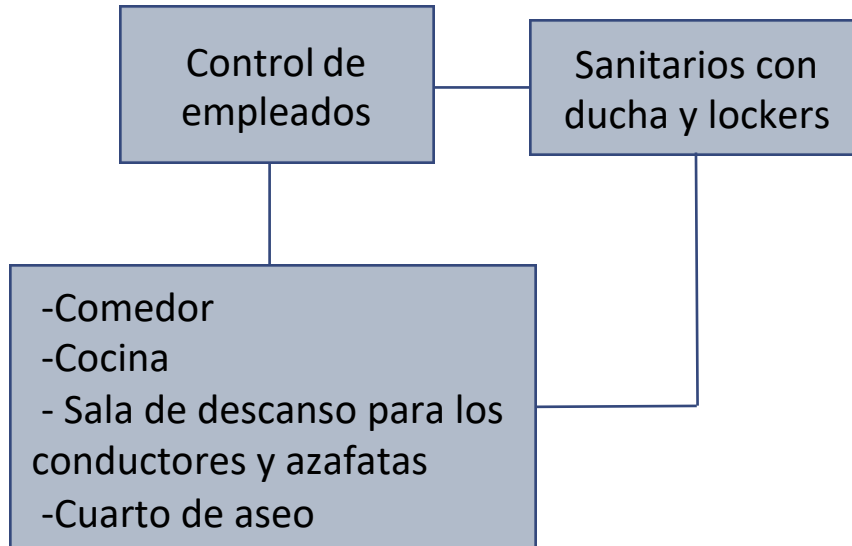


La zona de pasajeros proporciona espacios de tranquilidad y comodidad a los usuarios, brindando al igual un complemento de las necesidades de un terminal terrestre.

b) Zona del Transportista

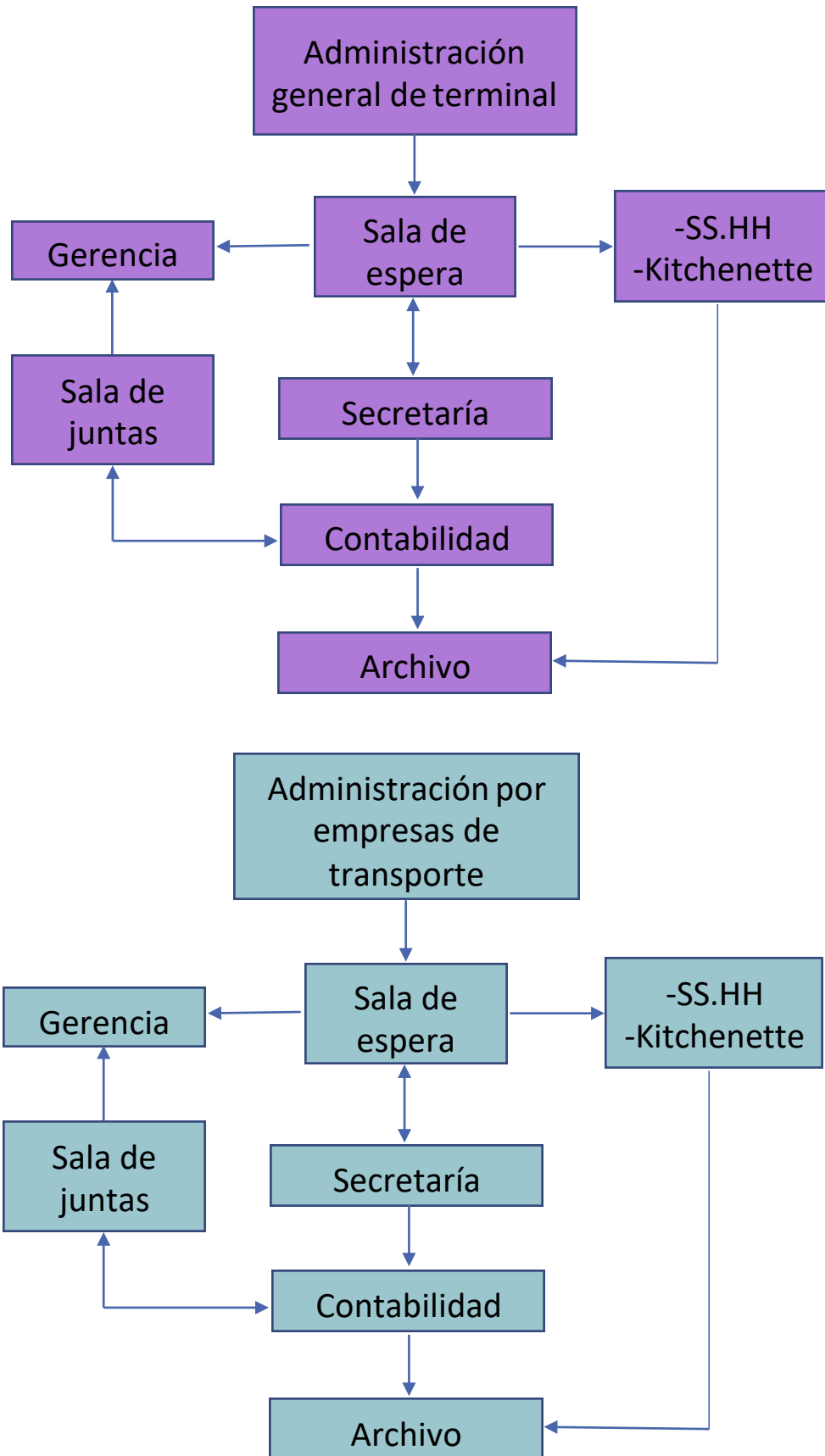


c) Zona de Servicios complementarios para choferes y terramozas

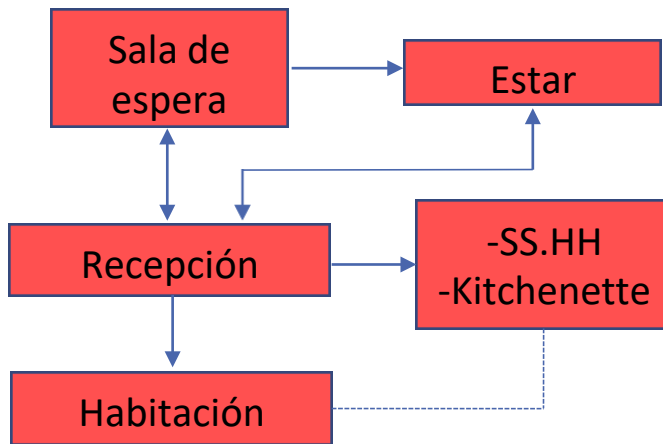


En la zona del transportista tiene que tener una circulación fluida por espacios que resguarden los servicios de los buses.

d) Zona de administración general

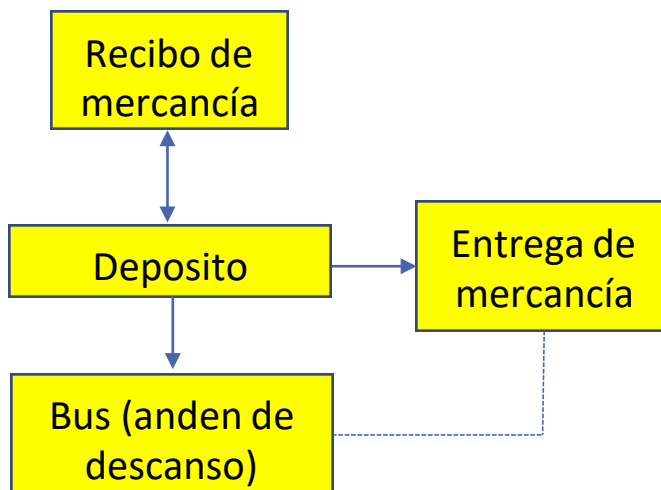


e) Zona de hospedaje



El terminal como servicio complementario dispondrá de una zona de hospedaje para brindar comodidad y estadía a los pasajeros.

f) Zona de encomiendas (por empresas)



5.2. PROGRAMACION ARQUITECTÓNICA

La programación de un terminal terrestre multimodal, cuenta con diversas funciones que acceden al adecuado servicio, y brindar una mejor seguridad a las personas que asistan a esta infraestructura de transporte. Las clasificaciones de zonas son:

1. Área de servicios generales
2. Área de instalación de transporte
3. Área de servicios complementarios
4. Área administrativa

La población de Nuevo Chimbote, según el censo 2015 hay 137.235 habitantes.

5.2.1. EMPRESAS DE TRANSPORTE

INTER	EMPRESA	Nº DE UNIDADES POR HORARIO	FRECUENCIA
PROVINCIAL	E.T. CRUZ DEL SUR	5	DIARIO
	E.T. CIVA	5	DIARIO
	E.T. VIA	10	DIARIO
	E.T. TRC EXPRESS	5	DIARIO
	E.T. ORMEÑO	5	DIARIO
	E.T. TRES ESTRELLAS	5	DIARIO
	E.T. ITTSA	7	DIARIO
	E.T. DIAS	7	DIARIO
	E.T. FLORES	10	DIARIO
	E.T. MOVIL TOURS	10	DIARIO
	E.T. OLTURSA	3	DIARIO
	E.T. ANITA	12	DIARIO
	E.T. EL SOL	10	DIARIO
	E.T. TEPSA	10	DIARIO
	E.T. ERICK EL ROJO	10	DIARIO
	E.T. ALAS PERUANAS	15	DIARIO
	E.T. YUNGAY EXPRESS	10	DIARIO
	E.T. CORVIVAL	10	DIARIO
	EMPRESAS INFORMALES		DIARIO
	E.T. LOS CASMEÑOS	33	DIARIO
	E.T. CRUZ DEL NORTE	20	DIARIO
	E.T. LINEA	15	DIARIO
	E.T. AMERICA EXPRESS	26	DIARIO
TOTAL DE SALIDAS		243	

5.2.2 CUADROS CON LOS AMBIENTES DESARROLLADOS POR ZONAS:

PROGRAMACION ARQUITECTONICA		
ZONA DE SERVICIOS GENERALES	AREA TECHADA	AREA SIN TECHAR
Hall General	2340.00	-
Andenes De Salida (Embarque)	1800.00	-
Andenes De Llegada (Desembarque)	1300.00	-
Despacho De Equipaje Y Encomienda	540.00	-
Entrega De Equipajes	60.00	
Sala De Embarque + Ss.hh	3000.00	
Pat. De Maniobras + Paq. De Buses	-	5000.00
Plat. De Ascenso De Autos Y Taxis	-	180.00
Ss.hh (H-M)	150.00	
Area De Mantenimiento De Buses	2500.00	
Sub Total Área Techada	8085.00	
30% Muros Y Circulación	3465.00	
Área No Techada	5180.00	
Área Techada	11550.00	
AREA TOTAL	16730.00	

PROGRAMACION ARQUITECTONICA		
ZONA INSTALACION DE TRANSPORTE	AREA TECHADA	AREA SIN TECHAR
Taquilla (30)	600.00	-
Sala De Espera	3791	-
Ss.hh (30 – 15h.15m)	100.00	-
Sub Total Área Techada	1347.00	
30% Muros Y Circulación	3144.00	
AREA NO TECHADA	-	
AREA TECHADA	4491.00	

PROGRAMACION ARQUITECTONICA		
ZONA DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	AREA TECHADA	AREA SIN TECHAR
Restaurant	700.00	-
Jefatura Policial	40.00	-
Caseta De Vigilancia	7.00	-
Tópico De Emergencia	35.00	-
Oficina De Turismo	30.00	-
Ss.hh	90.00	-
Hotel	600.00	-
Stand Comercial	900.00	-
Sala De Juegos	200.00	-
Cajeros	150.00	-
Estacionamiento De Auto Y Taxi	-	3000.00
Sub Total Área Techada	1926.40	
30% Muros Y Circulación	825.60	
Área No Techada	3000.00	
Área Techada	2752.00	
AREA TOTAL	5752.00	

PROGRAMACION ARQUITECTONICA		
ZONA ADMINISTRATIVA	AREA TECHADA	AREA SIN TECHAR
Gerencia + Ss.Hh	60.00	-
Secretaria	50.00	-
Sala De Espera	52.00	-
Contabilidad	55.00	-
Recursos Humanos	40.00	-
Sala De Juntas	80.00	-
Ss.hh. (Hombre Y Mujer)	40.00	-
Cuarto De Archivo Y Papelería	20.00	-
Kitchenet	10.00	-
Sub Total Area Techada	284.9	
30% Muros Y Circulación	122.1	
Area No Techada	-	
AREA TECHADA	407.00	

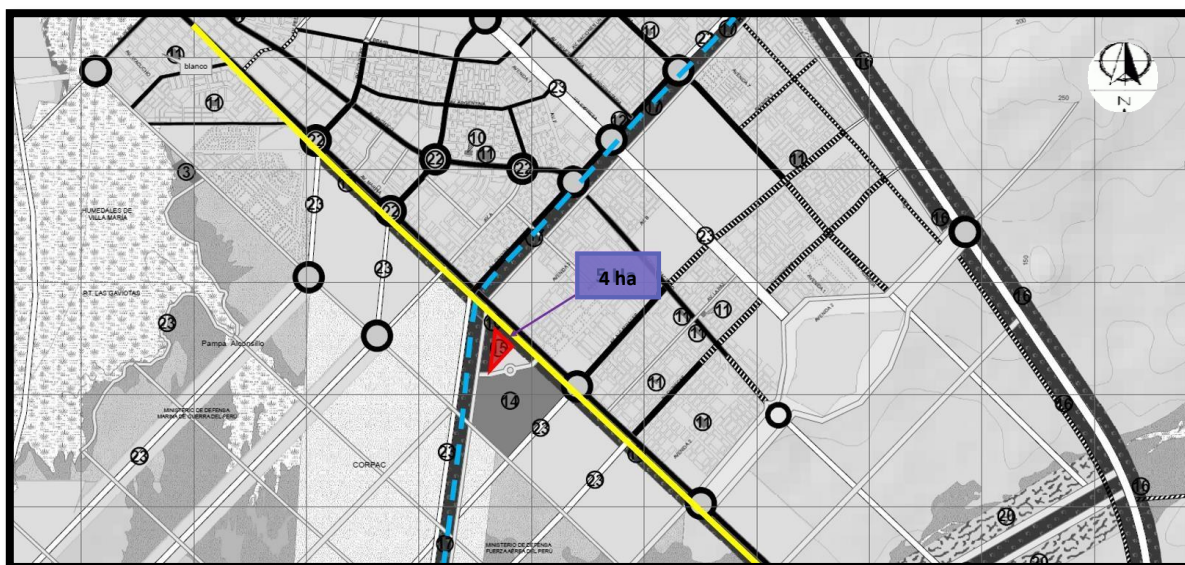
PROGRAMA CON ARQUITECTÓNICA		
ZONA ADMINISTRATIVA	407.00	-
ZONA DE INSTALACION DE TRANSPORTE	1980.00	-
ZONA DE SERVICIOS GENERALES	11550.00	5180.00
ZONA DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	2752.00	3000.00
SUB TOTAL AREA TECHADA	11682.30	
30% Muros y Circulación	5006.70	
AREA NO TECHADA	8180.00	
AREA TECHADA	16689.00	
AREA TOTAL DEL TERRENO	24869.00	

5.3. ÁREA FÍSICA DE INTERVENCIÓN

Dentro de los aspectos que debemos tener en cuenta para ubicar nuestro Terminal Terrestre, son los siguientes:

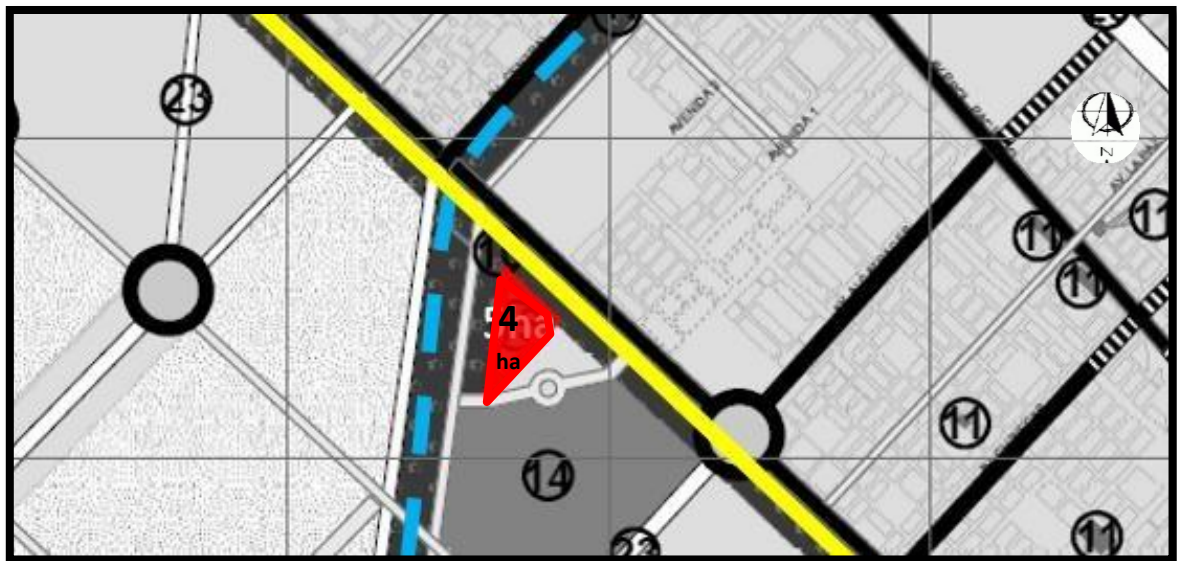
- Un lugar estratégico entre los flujos de transporte. Ubicándose en la periferia de la ciudad.
- El terreno deberá estar dentro de un eje vial.
- El terreno de contar con las zonas analizadas y futuras expansiones del terminal terrestre.

VIAL DE EVITAMIENTO DE NUEVO CHIMBOTE

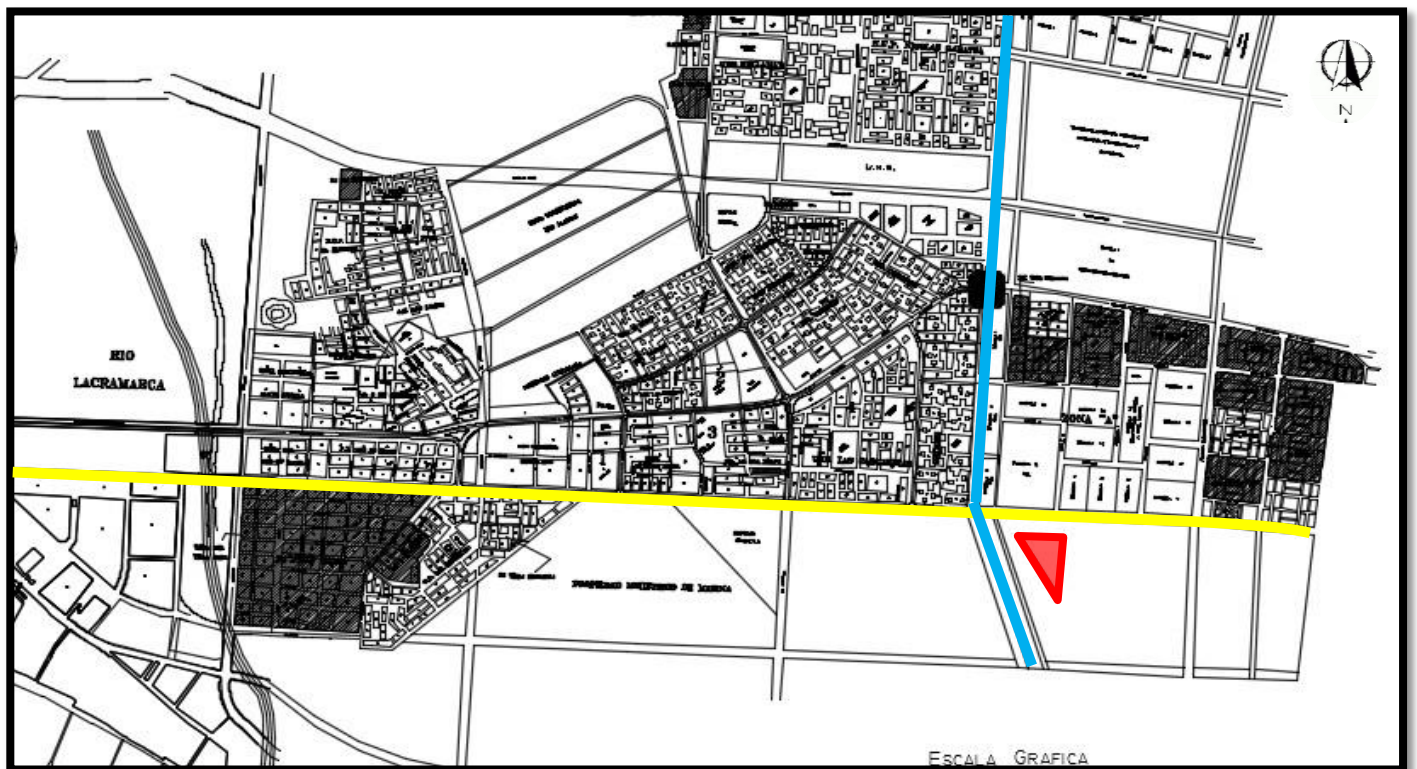


Fuente: propia

TERRENO



5.3.1 PLANO DE UBICACION



- PANAMERICANA
- AV. CENTRAL
- TERRENO

DESCRIPCION DEL TERRENO:

El terreno seleccionado se encuentra ubicada en una zona de expansión urbana, que se encuentra como vía principal en la Panamericana, siendo el eje concurrente entre las diferentes provincias que atienden a la llegada de Norte a sur.

Su área es de 4.0 hectáreas que permite proyectar diversos tipos de zonas más espacios públicos que den una dinámica para los usuarios.

5.4. CRITERIOS DE DISEÑO

5.4.1. Criterios Funcionales

Para implementar un terminal terrestres debe tener en cuenta como principal, la función para establecer una dinámica para los usuarios. Las principales funciones tenemos como zona administrativa dentro de ella están las áreas de archivos, mantenimiento y sala de juntas. Después deberá contar con la zona de instalación de transporte, ahí se ubican las taquillas que deben ser ubicadas en la parte posterior, las salas de esperas con sus ss.hh. también deberá contar con los servicios generales como la zona de embarque, áreas para taxis y vehículos particulares, áreas de equipajes y ss.hh. además tenemos los servicios complementarios como son un puesto policial, locales comerciales, sala de juegos e implementar un hotel para albergar a los visitantes.

5.4.2. Condiciones de Diseño

Lo principal que se debe tener en cuenta es el RNE en la parte de terminales, esta infraestructura debe ser diseñada de una manera que jerarquice la volumetría, la forma y sus sistemas constructivos modernos, teniendo en cuenta una imagen apropiada para el terminal. Tenemos que tener en cuenta una estrategia para las circulaciones verticales y que puedan cumplir una buena función.

5.4.3. Condiciones Tecnológicas

Se debe tener en cuenta la ventilación y asolación, conjuntamente colocando paneles acústicos para que no exista la contaminación sonora y no se vean afectados los usuarios.

Este terminal funcionara para comodidad der los usuarios contara con un sistema de seguridad.

CAPITULO VI

BIBLIOGRAFÍA

VI. BIBLIOGRAFÍAS

- Alcantara Vasconcellos, E. (setiembre de 2010). *Análisis de la Movilidad Urbana*. (CAF, Editor) Recuperado el 05 de octubre de 2016, de https://www.caf.com/media/3155/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf
- Arquitectos, G. P. (julio de 2009-2013). *Terminal Terrestre de Guayaquil*. Recuperado el 29 de setiembre de 2016, de <http://www.gomezplatero.com/es/?pa=proyecto&id=40>
- box, P. (8 de abril de 2013). *Pix Box blog*. Recuperado el 23 de setiembre de 2016, de <https://pitbox.wordpress.com/2013/04/08/los-sistemas-de-transporte-la-evolucion-del-transporte-espanol/comment-page-1/>
- Buchanan colin, d. (2012). *El Tráfico en las ciudades*. Recuperado el 28 de setiembre de 2016, de <https://www.amazon.es/EL-TRAFICO-EN-LAS-CIUDADES/dp/B00JLO4B4C>
- Cabrera Cabrera, S. (15 de mayo de 2013). Recuperado el 19 de octubre de 2016, de Terminal Terrestre Multimodal Zamora: <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/2110/1/106861.pdf>
- Cabrera, S. (mayo de 2013). Obtenido de "Terminal Terrestre Multimodal en la ciudad de Zamora (tesis de titulación): <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/2110/1/106861.pdf>
- Cabrera, S. A. (15 de mayo de 2013). *Terminal Terrestre Multimodal en la ciudad de Zamora*". Recuperado el 7 de setiembre de 2016, de <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/2110/1/106861.pdf>
- CAF, D. d. (octubre de 2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Recuperado el 06 de octubre de 2016, de https://www.caf.com/media/4203/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf
- Castañeda Giron, C. (22 de octubre de 2015). Tráfico en la Ciudad. *u-GOB Tecnología en Gobierno*. Recuperado el 05 de octubre de 2016, de <http://www.u-gob.com/5-herramientas-para-aliviar-el-trafico-en-la-ciudad/>
- Castillo Claudett, E. (julio de 2002). *El Transporte Público de Lima*. Recuperado el 05 de octubre de 2016, de <https://es.scribd.com/doc/316243053/El-Transporte-en-La-Ciudad-de-Lima>
- Cepal, R. d. (mayo de 2002). La Congestion del Transito Urbano; causas y consecuencias economicas y sociales. *Revista de la Cepal 76*. Recuperado el 23 de setiembre de 2016, de http://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/19336/lcg2175e_bull.pdf
- Cesar. (octubre de 2007). *Terminal Terrestre de Guayaquil*. Recuperado el 06 de octubre de 2016, de <http://www.minube.pe/rincon/terminal-terrestre-de-guayaquil-a3649104#modal-48526>

- Ciuffini, F. (1993). El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, matèria i energia. *Revistes Catalanes amb Accés Obert*. Recuperado el 21 de setiembre de 2016, de <http://www.raco.cat/index.php/MATiC/article/view/287417/377077>
- Clos, J. (julio de 2012). Ciudad, Medio Ambiente y Educacion. Asociacion Internacional de Ciudades Educadoras. Recuperado el 06 de octubre de 2016, de <http://www.edcities.org/wp-content/uploads/2012/12/castella-baixa.pdf>
- Contreras, M. (2014). *Terminal Terrestre interprovincial de pasajeros Lima-norte*. Recuperado el 2 de setiembre de 2016, de http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/1444/1/magui%C3%B1a_cla.pdf
- Cordero Villalba, C. (2010). *MANUAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL CENTRO DE TRABAJO*. Recuperado el 23 de setiembre de 2016, de <http://docplayer.es/10964529-Es-posible-desplazarse-al-centro-de-trabajo-de-otra-forma.html>
- Cornejo, E. (30 de mayo de 2011). *Construirán un terminal terrestre interprovincial en Lima sur*. Recuperado el 06 de octubre de 2016, de <http://larepublica.pe/30-05-2011/construiran-un-terminal-terrestre-interprovincial-en-lima-sur>
- Decreto Supremo Nº 017-2009*. (s.f.).
- Del Castillo, L. (02 de agosto de 2015). *Terrapuerto de Trujillo opera en un 40% por culpa de competencia informal*. Recuperado el 06 de octubre de 2016, de <http://larepublica.pe/impresasociedad/19558-terrapuerto-de-trujillo-opera-en-un-40-por-culpa-de-competencia-informal>
- Diseño de Criterios*. (2010). Recuperado el 29 de setiembre de 2016, de http://www.univo.edu.sv:8081/tesis/016164/016164_Cap4.pdf
- Dongo, A. P. (4 de abril de 2015). Alarmante Informalidad en el Transporte Terrestre. *El Diario Expreso*. Recuperado el 5 de setiembre de 2016, de <http://www.planteamientosperu.com/2015/04/alarmante-informalidad-en-el-transporte.html>
- Efrain, Q. M. (abril de 2014). *Diseño arquitectónico del Terminal Terrestre para la cabecera cantonal del canton Yacuambi*. Recuperado el 7 de setiembre de 2016, de <http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/123456789/9318/1/LUIS%20EFRAIN%20QUEZADA%20MONTANO.pdf>
- El Ministerio de Obras Publicas y Transporte. (2001). luz verde para las ciudades. *Dialnet*. Recuperado el 19 de setiembre de 2016, de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3866481>

- Gakenheimer, R. (1998). *los problemas de la movilidad del mundo en desarrollo*. Recuperado el 2 de setiembre de 2016, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007200002
- Galindo, L., Heres, D., & Sanchez, L. (mayo de 2004). EL FENÓMENO DEL TRÁFICO INDUCIDO EN LA CIUDAD. *Colmex*, 21(1), 123-157. Recuperado el 05 de octubre de 2016, de <https://pasaloaunmejor.wordpress.com/elproyecto/trafico-inducido/>
- Garcia i Balague, E. (1990). La circulació, els transports i el medi ambient a les ciutats mitjanes. *Revistes Catalanes Amb Accés Obert*. Recuperado el 21 de setiembre de 2016, de <http://www.raco.cat/index.php/TreballsSCGeografia/article/view/247757/331716>
- Gómez Quintero, J. (marzo de 2008). *EL PROBLEMA DE LA MOVILIDAD URBANA Y SU COMPRENSIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA EVOLUTIVO*. Recuperado el 05 de octubre de 2016, de [https://ateo.wikispaces.com/file/view/El+problema+de+la+movilidad+urbana+y+su+comprensi%C3%B3n+desde+el+punto+de+vista+evolutivo+\(Juliana+G%C3%B3mez\).pdf](https://ateo.wikispaces.com/file/view/El+problema+de+la+movilidad+urbana+y+su+comprensi%C3%B3n+desde+el+punto+de+vista+evolutivo+(Juliana+G%C3%B3mez).pdf)
- GONZÁLEZ, C. M. (2010). argumento a la cultura. *movilidad sostenible: un reto energetico y ambiental*, 71.
- Gutiérrez, L. (julio de 2013). *Transporte Publico de Calidad y La Movilidad Urbana*. Recuperado el 05 de octubre de 2016, de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/A51043F477187F5E05257C8400626870/\\$FILE/Transporte_p%C3%BAblico_de_calidad_y_la_movilidad_urbana.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/A51043F477187F5E05257C8400626870/$FILE/Transporte_p%C3%BAblico_de_calidad_y_la_movilidad_urbana.pdf)
- Hanson, G. &. (2004). *The Geogrephy of Urban Transportation*. New York: te Guilfor Press. Recuperado el 23 de setiembre de 2016
- Helguero, L. M. (29 de Diciembre de 2012). Desorden de Paraderos Informales en Av. Los Cocos causa perdida en Hotel. *Gua 3.0*. Recuperado el 5 de setiembre de 2016, de <https://gua30.wordpress.com/2012/12/29/desorden-de-paraderos-informales-en-av-los-cocos-causa-perdidas-en-hotel/>
- Jans, M. (abril de 2014). *Movilidad Urbana: En camino a sistemas de transporte colectivo integrados*. Recuperado el 18 de setiembre de 2016, de *Movilidad Urbana: En camino a sistemas de transporte colectivo integrados*: http://wiki.ead.pucv.cl/index.php/Movilidad_Urbana
- Lange Valdés, C. (mayo de 2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26(87-106). Recuperado el 05 de octubre de 2016, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582011000100004

- Leon, A. Q. (mayo de 2008). *Terminal Terrestre de Trujillo*. Recuperado el 08 de setiembre de 2016, de <https://es.scribd.com/doc/55892444/FAUA-UPAO-Memoria-Tesis-TERMINAL-TERRESTRE-TRUJILLO-1era-Parte-Bach-Arq-A-Quispe-y-S-Taba>
- Ley general Transporte y Comunicaciones Ley 27181*. (2009).
- Llorèns, j. o. (2009). la movilidad como factor condicionante de la ciudad. En j. o. Llorèns. Valencia, España: Universidad Politecnica de Valencia.
- López Olvera, M. (2007). *El Transporte de PASAJEROS y EL Sistema Vial en la Ciudad de Mexico*. Recuperado el 05 de octubre de 2016, de <http://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/12.pdf>
- Maroto, J. (julio de 2012). Ciudad. Medio Ambiente y Educacion. 11. Europa: Carles Mendieta. Recuperado el 06 de octubre de 2016, de <http://www.edcities.org/wp-content/uploads/2012/12/castella-baixa.pdf>
- Mataix, C. G. (2010). argumento a la cultura. *movilidad sostenible: un reto energetico y ambiental*, 71. Recuperado el 23 de setiembre de 2016
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y Transporte*. Barcelona, España: Ariel, S.A. Recuperado el 06 de octubre de 2016, de https://www.academia.edu/10286895/Ciudad_y_Transporte._Capitulo_1
- MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE NUEVO CHIMBOTE*. (s.f.). Obtenido de <https://www.muninuevochimbote.gob.pe/>
- MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL SANTA* . (2012). Obtenido de Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad Chimbote 2012-2020.
- Onetto, C. (11 de noviembre de 2015). La tecnología, una solución al tráfico de las ciudades colombianas. Recuperado el 05 de octubre de 2016, de <http://www.dinero.com/opinion/columnistas/articulo/opinion-sobre-tecnologia-solucion-trafico-ciudades-colombianas/215870>
- REMER*. (2010). Obtenido de <http://www.ea1uro.com/proteccioncivil/vdm0255.htm#00>
- Revista, E. (2011). terminales de transporte terrestre N° de revista 107. 107. Recuperado el 23 de setiembre de 2016, de http://www.revistaescala.com/index.php?option=com_content&view=article&id=453:indice&catid=40:terminales-de-transporte&Itemid=93
- RNE*. (2006).
- Sanchez, M. (1997). *servicio del transporte publico urbano*. Recuperado el 23 de setiembre de 2016, de http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/ferez_t_b/capitulo2.pdf

- Simpson, B. (febrero de 2009). Movilidad Urbana, moverse por la ciudad. 10. Recuperado el 05 de octubre de 2016, de http://www.socialistsanddemocrats.eu/sites/default/files/2880_ES_A5_urban_mobility_ES_web_1.pdf
- Thomson, I. (abril de 2002). La congestión del tránsito urbano. *Revista de La CEPAL*, 76, 109. Recuperado el 05 de octubre de 2016, de http://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/19336/lcg2175e_bull.pdf

ANEXOS

VII ANEXOS

ENCUESTA

PERFIL DEL USUARIO

Edad: _____ Sexo: _____ /Lugar de procedencia: _____

- 1.- ¿Cuál cree que sea el motivo principal que origina el caos vehicular en Nuevo Chimbote?
 - a) Pistas en mal estado
 - b) Falta de ordenación vial
 - c) Gran cantidad de número de vehículos
- 2.- ¿En qué periodo del día se puede encontrar mayor caos vehicular?
 - a) 7am-12pm
 - b) 1pm-5pm
 - c) 6pm-11pm
- 3.- ¿Por qué crees que existe los paraderos informales a los exteriores del terminal terrestre?
 - a) Por desempleo
 - b) Por falta de ordenanza municipal
- 4.- ¿Por qué crees que los paraderos informales son los causantes del desorden de la ciudad?
 - a) Caos vehicular
 - b) Accidentes de tránsito
 - c) La delincuencia
- 5.- ¿Cuáles son las deficiencias que existe en el servicio de transporte que se brindan al usuario?
 - a) La congestión vehicular
 - b) Informalidad de empresas
 - c) falta de atención adecuada al usuario
- 6.- ¿Cuál es el motivo por el cual viajas con frecuencia?
 - a) Por trabajo
 - b) Por turismo
 - c) Por ambas alternativas
- 7.- ¿cuál sería la mejor manera de brindarte seguridad como pasajero dentro y fuera del terminal terrestre?
 - a) emplear servicios de taxi
 - b) emplear puesto policial
 - c) cámaras de seguridad
 - d) Todas las alternativas
- 8.- Crees que dentro del terminal terrestre deba a ver:
 - a) Restaurant
 - b) Tiendas comerciales
 - c) juegos para niños
 - d) Toda las alternativas
- 9.- ¿Cómo crees que debería ser el manejo de embarque y desembarque de pasajeros?
 - a) Tener su propio espacio dentro del terminal
 - b) tener un buen manejo de orden de embarque y desembarque
 - c) ambas alternativas
- 10.- ¿Cómo debería ser el terminal terrestre para tener un mejor servicio?
 - a) Debería ser moderno como en otros países
 - b) Ser más grande para la ayudar a la demanda de la ciudad
 - c) Emplear un mejor control dentro y fuera del terminal


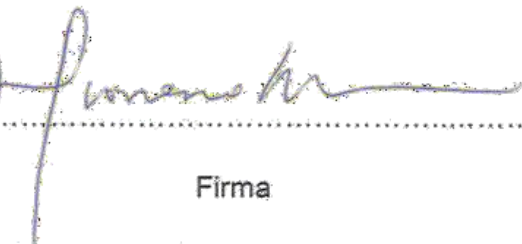
	ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS	Código : F06-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
--	--	---

Yo, **Juan César Israel Romero Alamo** Docente de la Facultad de Arquitectura y Escuela Profesional de Arquitectura de la Universidad César Vallejo - Chimbote, revisor (a) de la tesis titulada:

“Mejorar el servicio a pasajeros y al transporte a través de un terminal terrestre en Nuevo Chimbote – Provincia del Santa”, del (de la) estudiante **Leily Martita Poma Guevara**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **27 %** 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, 22 de Febrero de 2019**

Firma

MSc. Arq. Juan César Israel Romero Alamo

Nombres y Apellidos del (de la) Docente

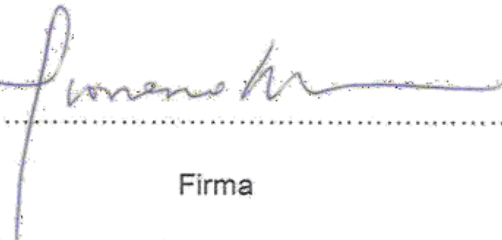
DNI: 45627561

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:

“Mejorar el servicio a pasajeros y al transporte a través de un terminal terrestre en Nuevo Chimbote – Provincia del Santa”, del (de la) estudiante **Leily Martita Poma Guevara**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **27 %** 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, 22 de Febrero de 2019**



Firma

MSc. Arq. Juan César Israel Romero Alamo

Nombres y Apellidos del (de la) Docente

DNI: **45627561**



FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

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

Poma Guevara Leily Martita

D.N.I.: 71323332

Domicilio : Nicolas Garatea Mz 110 Lt 37

Teléfono : 970077694 Fijo : 043316757 Móvil :.....

E-mail: leilypguevara@hotmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : Arquitectura

Escuela : Arquitectura

Carrera : Arquitectura

Título: Arquitecta

Tesis de Post Grado

Maestría

Doctorado

Grado :

Mención :

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

.....
...Poma Guevara Leily Martita

Título de la tesis:

Mejorar el servicio a pasajeros y al transporte a través de un
Terminal Terrestre en Nuevo Chimbote- provincial del Santa

Año de publicación :2018.....

4. AUTORIZACION DE PUBLICACION DE LA TESIS EN VERSION ELECTRONICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis. No

autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



Firma :

Fecha:

05 Marzo de 2019