



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

“Relación entre el sistema de transporte interurbano y el espacio público de la ciudad de Chimbote, 2019.” - Propuestas de mejora. - Terminal terrestre interurbano en Chimbote”

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

AUTOR:

Chacón Vílchez, Abrahan Juan Edgardo (ORCID: 0000-0002-7848-7758)

ASESORES:

Mg. Arq. Romero Álamo Juan Cesar Israel (ORCID: 0000-0001-6307-6924)

Mg. Arq. Pérez Poemape Miriam (ORCID: 000-0001-6334-8846)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

URBANISMO SOSTENIBLE

CHIMBOTE - PERÚ

2020

DEDICATORIA

A Dios por permitirme culminar esta etapa con satisfacción y salud, a mi familia, por siempre apoyándome, motivándome a salir siempre adelante y a demostrarme que todo se puede lograr en esta vida bajo perseverancia.

AGRADECIMIENTO

A mis docentes metodólogos, Juan Cesar Israel Romero Álamo y Miriam Violeta Pérez Poemape, por brindarme los conocimientos necesarios para desarrollar esta presente investigación y a la

Universidad Cesar Vallejo por brindarme sus instalaciones donde pase el tiempo de duración del presente curso.

PÁGINA DEL JURADO

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

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

Chacon Vilchez Abrahan Juan

cuyo título es:

Relación entre el sistema de transporte interurbano y el espacio público de la ciudad de Chimbote, 2019 - Propuestas de mejora - Terminal terrestre interurbano en Chimbote

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

17 (Número)..... Diecisiete (Letras).

Chimbote, 07 de FEBRERO de 2020



Meneses Ramos Jose Luis
PRESIDENTE



Angulo Cisheros Marcos Alberto
SECRETARIO



Morales Aznarán Lizeth Adriana
VOCAL

Declaratoria de autenticidad

Yo Abrahán Juan Edgardo Chacón Vilchez con DNI N°73002118, 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 auténtica.

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

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



Nuevo Chimbote, Enero del 2020

PRESENTACIÓN

La presente investigación incluye cinco capítulos, en estos se analiza el impacto y el estado actual, del sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote, tomando como objetos de estudio el transporte interurbano masivo y el espacio público, las cuales pertenecen a los distritos de Nuevo Chimbote y Chimbote.

En el capítulo I se describe el problema de la presente investigación, el cual refleja la carencia del espacio público por donde el sistema de transporte interurbano circula y el desaprovechamiento de un correcto sistema de transporte interurbano. Se formula el problema y se plantea la hipótesis que posteriormente será corroborada y se plantea los objetivos de la presente investigación. En el capítulo II se identifica y se describe el tipo de investigación siendo según su alcance transversal, correlacional y explicativa, con enfoque cualitativo, se describió las variables siendo la variable independiente el sistema de transporte interurbano y la variable dependiente el espacio público, se precisó la población siendo los usuarios de este sistema según los tipos de vehículos, los colectivos y las Custers, según las personas, 60 usuarios que usan este servicio, según los tipos de vías siendo, las vías primarias (arteriales) y las secundaria (colectora principal) tanto de Chimbote como de Nuevo Chimbote , se escogieron casos típicos de éxito como es el caso de la ciudad de Curitiba y Bogotá y se escogió para la entrevista al Ing. David Arrestegui. Se emplea los 3 métodos para la recolección de datos siendo estos las observaciones, el cuestionario y la entrevista. En el capítulo III se describen los resultados según las dimensiones de los objetivos, de acuerdo a los métodos de recolección. En el capítulo IV se hace una discusión entre la teoría con la realidad, con la finalidad de comparar lo dicho por mis referentes, con lo que sucede en Chimbote. En el capítulo V se describen las conclusiones de acuerdo a lo obtenido en las discusiones y finalmente en el capítulo VI se describen las recomendaciones, proponiendo una serie de pautas a seguir, con la finalidad de mejorar el tema en estudio.

ÍNDICE

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
PÁGINA DEL JURADO.....	iv
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD.....	v
PRESENTACIÓN.....	vi
ÍNDICE.....	vii
RESUMEN.....	x
ABSTRACT.....	xi
I. INTRODUCCIÓN:.....	2
1.1. REALIDAD PROBLEMÁTICA.....	2
1.2. ANTECEDENTES.....	8
1.2.1. Espacio público:.....	8
1.2.2. Transporte público.....	12
1.3. MARCO REFERENCIAL.....	16
1.3.1. Marco Contextual.....	16
1.3.1.1. Marco Temporal.....	16
1.3.1.2. Contexto Espacial.....	18
1.3.2. Marco Conceptual.....	20
1.3.2.1. Sistema de transporte interurbano:.....	20
1.3.2.2. Espacio público:.....	26
1.3.3. Marco Teórico.....	29
1.3.3.1. Sistema de transporte interurbano:.....	29
1.3.3.2. Espacio público:.....	33
1.4. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	41
1.5. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO.....	41
1.6. HIPÓTESIS.....	41
1.7. OBJETIVOS.....	42
1.7.1. Preguntas de Investigación.....	42
1.7.1.1. Pregunta principal.....	42
1.7.1.2. Preguntas secundarias.....	42
1.7.2. Objetivos.....	42
1.7.2.1. Objetivo principal.....	42
1.7.2.2. Objetivos específicos.....	42
II. MÉTODO.....	44

2.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	44
2.1.1. Esquema del proyecto de investigación	44
2.1.2. Tipo de investigación	45
2.1.2.1. Según su enfoque	45
2.1.2.2. Según su alcance	45
2.2. VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN	46
2.2.1. Identificaciones de variables.....	46
2.2.1.1. Título	46
2.2.2. Matriz de consistencia	48
2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA	49
2.3.1. Universo.....	49
2.3.2. Población.....	49
2.3.3. Muestra	53
2.3.3.1. Tipos de vehículos:.....	53
2.3.3.2. Personas	54
2.3.3.3. Tipos de vías:	54
2.3.3.4. Casos típicos:.....	56
2.3.3.5. Entrevista:	56
2.4. CUADRO RESUMEN DE POBLACIÓN Y MUESTRA	56
2.4.1. Observaciones	57
2.4.2. Cuestionario	57
2.4.3. Entrevista:	58
2.5. MÉTODO DE ANÁLISIS:	61
2.6. ASPECTOS ÉTICOS	62
2.6.1. Aporte social.....	62
2.6.2. Validez de información	62
III. Resultados:	64
3.1. Objetivo Específico 1:	64
3.2. Objetivo Específico 2:	105
3.3. Objetivo Específico 3:	126
IV. Discusión de resultados	150
4.1. Objetivo específico 1:.....	150
4.2. Objetivo 2:	154
4.3. Objetivo 3:	156
V. CONCLUSIONES	159

VI. Recomendaciones:	165
REFERENCIAS	175
ANEXOS	179

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1 Fotografía de la Avenida José Gálvez	3
Ilustración 2 Fotografía de custers y colectivos generando congestión	3
Ilustración 3 Límites de la ciudad de Chimbote	18
Ilustración 4 Esquema de proyecto de investigación	44
Ilustración 5 Investigación explicativa	46
Ilustración 6 Propuesta vial Chimbote y Nuevo Chimbote	50
Ilustración 7 Vías arteriales	51
Ilustración 8 Vías colectoras principales	52
Ilustración 9 Vías colectoras secundarias	53
Ilustración 10 Vehículos empleados por colectivos	53
Ilustración 11 Vehículos empleados por los custers	54
Ilustración 12 Vehículos empleados por las combis	54
Ilustración 13 Vías seleccionadas para el estudio	55
Ilustración 14 Ficha de observación	57
Ilustración 15 Cuestionario	58
Ilustración 16 Entrevista	59
Ilustración 17 Esquema resumen	60
Ilustración 18 Método de análisis	61

RESUMEN

La presente investigación analiza la situación actual del impacto generado por el sistema de transporte interurbano en el espacio público de Chimbote, haciendo una descripción detallada de cómo es que se encuentran las vías arteriales principales de Chimbote como la av. José Gálvez, la av. Víctor Raúl Haya de la Torre, la av. Enrique Meiggs, la av. Francisco Bolognesi, la av. Industrial Santiago Antúnez de Mayolo y las vías secundarias (vía colectora principal) la av. Circunvalación, mientras que en Nuevo Chimbote se tomó como vías primarias (vías arteriales) a la av. Pacífico y a la Panamericana Norte, y como vías secundarias(colectoras principales) la av. Country, la av. Anchoveta y la av. Central y como se encuentra el espacio público aledañas a estas. La investigación según su alcance transversal es, correlacional y explicativa y según su enfoque, cualitativa.

La problemática generada por el sistema de transporte interurbano se ve reflejada en la ineficiencia del transporte público, tales como los colectivos y los Custers, esto también se ve reflejada en el espacio público intercedido por este, ya que se toma como objeto principal al vehículo y se deja de lado a los usuarios.

Se tomaron teorías como la importancia de generar un buen espacio público, la eficiencia del transporte interurbano, su correcto diseño y una buena gestión de este.

Se aplicaron herramientas de medición, tales como: la encuesta, dirigida a los usuarios que emplean este servicio, la entrevista al gerente de transporte de la Municipalidad Provincial del Santa y la observación a los objetos de estudio.

Concluyendo que las futuras intervenciones al espacio público se deberían mejorar tanto en temas de dimensión y sistemas de inclusión para personas con discapacidad y que se proponga un sistema de transporte interurbano masivo, que ordene la ciudad y que permita la inclusión para personas con discapacidad.

Palabras clave.

Arquitectura urbana, Sistema de transporte interurbano, espacio público.

ABSTRACT

The present investigation analyzes the current situation of the impact generated by the interurban transport system in the public space of Chimbote, making a detailed description of how the main arterial roads of Chimbote are like the av. José Gálvez, the av. Victor Raul Haya de la Torre, the av. Enrique Meiggs, the av. Francisco Bolognesi, the av. Industrial Santiago Antunez de Mayolo and the secondary roads (via main collector) the av. Circunvalación, while in Nuevo Chimbote it was taken as primary routes (arterial routes) to the av. Pacific and the North Pan-American Highway, and as secondary roads (main collectors) the av. Country, av. Anchoqueta and the av. Central and how is the public space surrounding them. The research according to its transversal scope is, correlational and explanatory and according to its approach, qualitative.

The problems generated by the interurban transport system is reflected in the inefficiency of public transport, such as the buses and the Custers, this is also reflected in the public space interceded by this, since the main object is the vehicle and the users are left out.

Theories were taken as the importance of generating a good public space, the efficiency of interurban transport, its correct design and good management of it.

Measurement tools were applied, such as: the survey, aimed at users who use this service, the interview with the transport manager of the Provincial Municipality of Santa and the observation of the objects of study.

Concluding that future interventions to the public space should be improved both in dimension issues and inclusion systems for people with disabilities and that a massive interurban transport system is proposed, ordered by the city and that allows inclusion for people with disabilities.

Keywords.

Urban architecture, interurban transportation system, public space.

I. INTRODUCCIÓN

I. INTRODUCCIÓN:

1.1. REALIDAD PROBLEMÁTICA

Los distritos de Chimbote y Nuevo Chimbote no cuentan con un adecuado sistema de transporte masivo y el que se tiene en la actualidad es improvisado. Esto sucede ya que las autoridades no se enfocan en el futuro desorden caótico que podría afectar a estas dos localidades a causa del rápido crecimiento poblacional que estas dos presentan.

Según el INEI “Chimbote actualmente cuenta con una población de 214.804 personas y Nuevo Chimbote con 151.127” (INEI, 2015), lo que en total se tendría una población de 374.304 personas, en lo que irá creciendo paulatinamente. La relación que existe entre estos dos distritos se debe, a que, ambas ciudades están entrelazadas, por el trabajo, estudio, turismo, comercio.

Entre Chimbote y Nuevo Chimbote, el principal vehículo para desplazarse es el colectivo, un medio de transporte prestado por vehículos pequeños, estos vehículos representan la mayor parte de automóviles en Chimbote, estos tienen una capacidad de 5 pasajeros y se desplazan por las principales vías entre estas dos ciudades, tales como, la avenida José Pardo, Enrique Meiggs, José Gálvez, Pacifico, Avenida Anchoqueta, entre otras.

Existen distintos comités que prestan este servicio como, Línea Arco Iris, Línea 9, Línea P, Línea 5, Línea 16, Línea N, Línea 57, Línea All, Línea 99, Línea A7, Línea 29, Línea 50, Las Palmeras, Línea 70, Línea 242, José Olaya, Línea 2V, etc. Entre otros vehículos encontramos los taxis, vehículos que desplazan a personas de una manera privada, accediendo a lugares de una manera rápida, ya que estos no cuentan con una ruta definida.

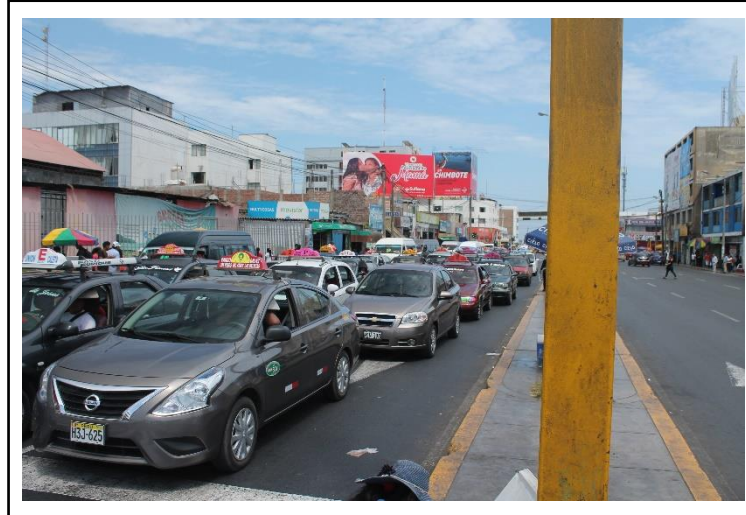


Imagen N°: 01 Fotografía de la avenida José Gálvez **Fuente:** Elaboración propia **Fecha:** 13/04/2019

El caos vehicular generado por este medio de transporte y por sus numerosos vehículos, hace de Chimbote una ciudad caótica, teniendo en cuenta que este vehículo desplaza un promedio de 5 personas por viaje y el costo es un poco elevado a comparación de otros vehículos con mayor capacidad.

Otro tipo de vehículo empleado para suplir estas necesidades de transportarse son las famosas “Burras”, vehículo de transporte masivo, que tiene como ruta definida desde Costa Blanca, al sur de Nuevo Chimbote, hasta Guadalupito, límite territorial con Ancash, llegando a ser, según la Municipalidad Provincial del Santa, un total de 68 unidades que cuentan con una antigüedad de más de 27 años.



Imagen N°: 02 Fotografía de custers y colectivos generando congestión **Fuente:** Elaboración propia **Fecha:** 13/04/2019

Este llamado “Transporte masivo” es improvisado porque actualmente no brinda los sistemas adecuados para que la población se sienta satisfecha, es decir, no tienen respeto alguno de los peatones, de los ciclistas, de los autos particulares, esto se debe a que no tienen políticas para funcionar, ya que no cuentan con sistema de horarios que cumplir generando que los recorridos cambian frecuentemente, es más, no tienen un terminal donde las unidades partan y finalicen, no existen paraderos formales entre ambos distritos, para que las personas se embarquen y lleguen adecuadamente a los distintos puntos de los distritos.

Los actuales paraderos no cuentan con la tecnología, ni el confort, esto genera que no se brinde un buen servicio, siendo estos paraderos los que permiten que los pasajeros queden expuestos en la intemperie afectados por el calor y las lluvias, tampoco tienen una manera de brindar eficientemente el servicio a personas con discapacidad, esto es propiciado porque tanto, los paraderos y los buses no están integrados y el diseño no es el correcto, es por ello que estas personas prefieren ir en vehículos particulares quedando excluidas de este medio de transporte público.

La edad estimada para que un automóvil pueda circular dentro de una ciudad es de alrededor de unos 25 años, si las condiciones de refacción son las recomendables pueden seguir por un corto tiempo más. Los actuales buses que circulan en las inmediaciones de estos dos distritos tienen algo más de 30 años, ya que hay vehículos en estado deplorable propiciando que estos buses no se encuentran en las mejores condiciones. Las condiciones internas de estos vehículos se encuentran en mal estado, el chasis se encuentra oxidado, los asientos se encuentran en mal estado, el motor es antiguo emitiendo gases nocivos al medio ambiente, exponiendo la salud de los pasajeros y su seguridad.

Este medio de transporte no cuenta con lugar donde refaccionar sus buses, propiciando que los dueños de los buses acudan a talleres en

distintos puntos de la ciudad para darles un mantenimiento y arreglarlos, generando en algunas veces caos y desorden vehicular.

Los buses en la actualidad no tienen una ruta definida, el simple hecho de no tener una ruta y de no contar con un horario establecido, genera de las pistas una competencia por quien gana más pasajeros, propiciando inseguridad, ya que esta competencia puede generar choques, exponiendo así, tanto la vida del pasajero como la de los peatones que transitan en sus inmediaciones.

Ahora, si tratamos de definir el espacio donde estos realizan sus actividades se podría afirmar que se trata del espacio público, este es el lugar donde las personas confluyen, donde intercambian ideas, pensamientos, cultura, es decir es un espacio multifuncional, ya que en ellas se plasma vilmente los sucesos culturales, los sucesos políticos, etc. Para Jordi Borja, el espacio público es considerado como la ciudad en sí misma, porque es un lugar en donde los diversos actores interactúan y pueden crear su ciudadanía.

En Chimbote, la falta de la inserción del espacio público y la deficiencia del sistema de transporte masivo, lo podemos ver reflejados en distintos puntos de ambos distritos, uno de estos, es la Av. José Gálvez, esta es una vía principal, en la que se ve reflejada la deficiencia del espacio público ya que este espacio está ocupado completamente por el vehículo, es decir el peatón no tiene predominio, no existen lugares verdes donde el peatón pueda desplazarse y gozar de la ciudad. Podemos apreciar también que el vehículo que más desorden genera, es el vehículo exclusivo para el transporte masivo, ya que esta vía principal no cuenta con paraderos formales, esto provoca que los vehículos paren en distintos lugares de la concurrida avenida.

También, el hecho de no existir horarios establecidos genera que los vehículos de transporte masivo se aglomeren generando un caos vehicular, siendo más notorio en puntos donde confluyen equipamientos importantes, tal es el caso de universidades y hospitales, generando

flujos y una dinámica urbana distinta dependiendo del horario, estos se pueden apreciar en las intersecciones de importantes vías en la ciudad de Chimbote, como la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre con la Av. José Gálvez, la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre con la Av. Meiggs, la Av. Pacífico con la avenida Country, Anchoqueta y Central y como punto final podemos apreciar que el mobiliario urbano no genera una sensación de confort. Podemos deducir que la ciudad de Chimbote nació producto del desarrollo económico que surgió debido a la pesca y el acero, careciendo de un sistema que adapte al transporte masivo para el mejor uso, teniendo en cuenta que la trama de la ciudad de Chimbote, es lineal, esto genera un tránsito fluido, beneficiando en cuanto al tiempo, ya que las personas se moverían de un distrito a otro de una manera más rápida, ordenada y eficientemente.

En Curitiba, el crecimiento urbano y poblacional en 1966, llevo a las autoridades a crear un plan maestro que definió un modelo de desarrollo asociado con los planes de urbanización, la circulación vial y el transporte colectivo, mediante la imposición de un sistema integrado de ejes estructurales.

Estos ejes estructurales permitieron descongestionar la zona céntrica de la ciudad preservando esta zona, esto se pudo lograr con la inserción de un anillo central de tránsito lento, para generar espacios públicos y poder así dar prioridad a los peatones.

Para lograr que este sistema abasteciera a toda la ciudad, fue jerarquizado, siendo definidas las funciones, características y capacidades para los diversos tipos de vías, a fin de garantizar que el peatón sea disciplinado y garantizar un flujo adecuado para los vehículos en el área urbana.

Este ejemplo de Curitiba es uno de los más claros ejemplos de cómo se debe mejorar el sistema de transporte, para mejorar el espacio público y darle mayor prioridad al peatón que automóvil.

Por otro lado, en Medellín, las autoridades saben la importancia del espacio público y como estas deben relacionarse, saben que los espacios públicos y la estructura de la movilidad se relacionan de manera directa. Esto quiere decir que, si las vías fluyen, los espacios públicos son aquellos lugares donde el habitante tiene una estancia, permitiéndole gozar de nuevas experiencias al desplazarse.

Las transformaciones que han dado lugar al Transporte masivo en Medellín, son un claro ejemplo de como las diversas relaciones de los sistemas de transporte publico han generado espacios para que el ciudadano de a pie se encuentren proporcionándoles un mejor estilo de vida. Estos espacios configurados por estos medios de transportes, han sido casos de éxito, ya que se convirtieron en espacios colectivos que generan dinámicas urbanas.

La finalidad de reordenar el sistema de transporte masivo e incorporarlo con espacios públicos de calidad es para convertirla en una ciudad que sea agradable para vivir, pasear, visitar y que el desplazamiento por la misma, no sea un tormento.

Teniendo en cuenta estos casos exitosos, en Chimbote implica un estudio para determinar el número de terminales donde albergaran los vehículos cuando estos dejen de funcionar, es decir, al acabar su turno, un lugar donde se puedan refaccionar los buses que tengan alguna falla, esto implica también un estudio urbano para ver por donde serían las rutas adecuadas para que los buses circulen, también se necesita un estudio para ver en qué puntos de ambas ciudades se construirían los paraderos, paraderos que ofrezcan una mejor sensación a la población y que permitan que la gente discapacitada pueda acceder a ellos, este estudio también incluiría ver qué tipo de bus es recomendable para la población y que todas estas necesidades se complementen con espacios públicos que favorezcan al peatón y como en el caso tanto de Curitiba como en Bogotá, este sistema debe ser diseñado teniendo en cuenta el espacio público donde se emplace, debe ser diseñado pensando en el usuario.

1.2. ANTECEDENTES

El sistema de tránsito interurbano es la parte fundamental dentro de una ciudad, ya que permite que los pobladores se puedan desplazar de un lugar a otro de una manera eficiente y desplazando grandes masas de personas, permite que el flujo vehicular urbano mejore, permite recorrer grandes distancias y a un bajo costo, por ello es importante que este servicio se encuentre en una óptima calidad ya sea en sus servicios o en la infraestructura donde presten sus servicios.

1.2.1. Espacio público:

- **Jordi Borja (2012) LA CIUDAD CONQUISTADA**

En su libro Borja compara la ciudad con el espacio público, por lo que deduce que el espacio público es la propia ciudad en sí. También nos cuenta que la degradación del espacio público se empezó a dar cuando se privatizó este medio generando la exclusión a las personas. Para Borja, el espacio público es un medio que representa un potente integrador social, es un articulador físico y simbólico, la carencia de este espacio público genera que la ciudad se disuelva. Ya que la democracia se corrompe, lo histórico, se interrumpe y retrocede.

- **Jordi Borja (2003) ESPACIO PÚBLICO: CIUDAD Y CIUDADANIA.**

Borja nos dice que el espacio público representa cómo la comunidad se exhibe. Como las plazas comprenden la historia de una ciudad, sucesos como hechos históricos, sucesos políticos y actos ciudadanos que únicamente se hace posible en el espacio público.

Borja también define al espacio público como un espacio multifuncional, porque no es un espacio que resulta excedente entre los edificios, tampoco es un espacio público por consideraciones legales, menos es un espacio con una función

como centros culturales, es el complemento para que se consideren espacios públicos para la ciudadanía. También nos dice que el espacio público es la ciudad, ya que es un espacio en donde se plasman las relaciones de la población, el del poder y la ciudadanía, es decir se plasman los diversos sucesos culturales y sociales.

En su libro Borja también menciona al espacio público, no solo como una representación de calidad, sino que lo menciona como un medio político para hacer ciudad, es decir que la población le garantice términos de igualdad.

- **Jan Gehl (2004) LA HUMANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO.**

Gehl en su libro nos habla del espacio público que lo denomina un lugar de un encuentro por naturaleza, nos habla también de como la cantidad y calidad de espacios públicos determinan la calidad urbanística la ciudad. También detalla de como el constante uso del automóvil desgasta la calidad urbana.

También se plantea una interrogante de que es lo que necesita el ser humano para una realización más plena, por lo que intuye que el ser humano no solo necesita caminar si no también correr, socializar con las personas y que la ciudad debe estar preparada y diseñada para ello

- **Pablo Gamboa Samper (2003) EL SENTIDO URBANO DEL ESPACIO PÚBLICO.**

En su artículo Gamboa dice que, el espacio público tiene que ver con el concepto urbanista, ya que está relacionado directamente con la ciudad, dicho espacio permite el encuentro y el intercambio de pensamientos eh ideas entre personas. Para ser más preciso el espacio público es el espacio social y este conforma la ciudad.

La burguesía, la política y la prosperidad económica genera un desmesurado crecimiento urbano esto genera la presencia de necesidades y estas nuevas necesidades van ligadas a las funciones de las personas, tales como tiempo libre al encuentro y al intercambio.

También nos dice que para que un espacio público este bien configurado se necesita darle una calidad espacial, esto lo genera la arborización, los mobiliarios lumínicos, y el amueblamiento urbano, todo esto para conformar un nuevo espacio urbano pensando en que deben reunir una gran cantidad de personas.

- **Jane Jacobs (2011) MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES**

En su libro, Jacobs habla sobre el automóvil y la implicancia de este en la ciudad, nos habla que tanto los aparcamientos, los centros de venta de gasolina y las vías donde estos se desplazan son instrumentos que tienen el poder y la tenacidad para la destrucción urbana. Los hitos se destruyen y quedan tan distantes de la vida urbana, haciendo que la personalidad de la ciudad se diluya.

Pero también nos dice que echamos demasiada la culpa a los automóviles. Esto es debatible, ya que la destrucción provocada por los automóviles, a la ciudad, es una respuesta que es originada por los diversos problemas del transporte y a las exigencias del tráfico y cuando puntualmente solo se debe a la insolencia de las funciones, necesidades y usos de una ciudad.

También pone en comparación de en vez de reemplazar un caballo – primer medio de transporte en la antigüedad – por una media docena de vehículos, se hubiese reemplazado un vehículo por cada seis caballos. Los vehículos cuando son numerosos, trabajan con desfachatez y ociosean mucho, por consecuencia, estos vehículos se atoran impidiéndoles moverse más rápido.

- **Olga Segovia y Enrique Oviedo (2000) ESPACIOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD Y EL BARRIO**

En su artículo estos dos autores definen al espacio público, que tiene por naturaleza ser homogénea, por un lado, promueven, organizan e instauran la comunicación entre gente diferente. Por otro, se acoge múltiples conceptos, significados y atributos, según el punto desde el cual los comprenda. Por otro lado, desde una vista jurídica, se podría definir como un lugar sometido a la regularización puntual por parte de los gobiernos. Esta tiene por virtud, tener el control del suelo y es la que establece las condiciones para su uso o para la instalación de actividades.

Por otro lado, establece al espacio público moderno como la desvinculación formal de lo privado y público en el contexto urbano, esta desunión origina que el espacio quede exento de construcciones, a diferencia de las construcciones para uso público o colectivo, que tiene un uso social característico de la vida urbana.

- **Paul Goldberger (2012) POR QUÉ IMPORTA LA ARQUITECTURA**

Goldberger en su libro no define a la arquitectura, menos definir una teoría sobre la arquitectura. Goldberger escribe de una manera genera, excluyendo palabras técnicas para que un lector común pueda entender el presente libro, es decir, estudiantes principiantes de arquitectura.

En su libro explica sobre las cuestiones y simbolismo en la arquitectura, también habla del aspecto funcional, lo que resulta interesante un análisis sobre los edificios de uso cotidiano, que considera “obras maestras” y la necesidad de los usuarios de vivir sin sensaciones de sofocamiento o abrumados.

Goldberger se interesa en este libro por explicar la revelación de la arquitectura y la memoria, es decir la creación de los espacios o lugares para darles una identidad propia.

1.2.2. Transporte público

- **Claudia Bielich Salazar (2009) LA GUERRA DEL CENTAVO: UNA MIRADA ACTUAL AL TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA METROPOLITANA.**

En su libro Bielich habla sobre la movilidad en Lima, toca el punto de que es un problema que afecta a la mayoría de limeños. Este problema no solo afecta a los que usan el transporte público sino también al privado o particular, según el censo hecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú, considera que el segundo problema de Lima es el caos originado por los vehículos pertenecientes al servicio de transporte público. Bielich habla de distintos factores que propician este “caos” y esto es producto del sector institucional, empresarial y de las prácticas de los choferes, en lo que este libro analiza el segundo punto (sector empresarial) para así poder entender el tercero (las prácticas de los choferes). Es decir que la investigación de Bielich se enfoca en las conductas de manejo de los choferes y como a partir de este punto mejoran la calidad empresarial y por ende el servicio brindado a todos los Limeños.

- **Carme Miralles-Guasch (2002) CIUDAD Y TRANSPORTE. EL BINOMIO IMPERFECTO.**

La autora en su libro estudia al transporte urbano con relación a la ciudad. Analiza al transporte urbano y su transformación, como principales variables que ejercen en el desarrollo de la ciudad.

En el tomo 1 la autora hace una descripción y análisis, tanto de la teoría como la epistemología, estudiando la relación entre el transporte y la ciudad. También nos dice que el desarrollo del transporte urbano es dado por los propios requisitos del crecimiento urbano, pasando desde lo económico hasta la distancia y localización.

En el segundo nos habla del significado de accesibilidad como dimensión espacial de la movilidad. En este identifica que con el desarrollo de la población han surgido más motivos para promover los viajes, más allá del estudio y trabajo.

- **Margarita Jans B. (2009) MOVILIDAD URBANA: EN CAMINO A SISTEMAS DE TRANSPORTE COLECTIVO INTEGRADOS.**

En su artículo Jans habla de las reformas demográficas de la población, estas han propiciado modificaciones en la estructura de cómo se conforman la población, esto requiere una nueva forma de cómo afrontar este difícil planeamiento y diseño urbano. En sí la modernidad refleja un cambio permanente en la vida ya que no podemos permanecer ajenos a los desafíos que nos exigirá el futuro.

Ella nos dice que, desde la movilidad urbana y el desarrollo urbano inteligente aparecen en el mundo tácticas preeminentes en la formación de las ciudades, para mejorar el sistema entre las viviendas y los puestos de trabajo.

- **Carmen V. Velásquez M. (2015), “ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD URBANA”.**

Carmen en su tesis, recalca en el análisis del espacio público y de la movilidad urbana, con el fin de propiciar pautas que incentiven una mejor calidad de vida urbana, integrando los diversos medios de transportes públicos, como los motorizados y no motorizados.

En la primera parte de esta tesis, se da a conocer las novedosas prácticas urbanas donde la implementación de novedosos medios de transporte públicos masivos, ha tenido una mejora en la movilidad y ha favorecido en la calidad de espacios públicos. Explica que, en la ciudad de Maracaibo, se ha notado un retraso en el sistema de transporte público urbano en los últimos años, a causa de las limitaciones tanto externas como internas del servicio,

imposibilitando una correcta dirección de la ciudad, por ello la movilidad llega a ser inadmisible e influye al uso del automóvil.

El beneficio de esta tesis es entender la importancia de integrar los distintos modos de transporte, para que el fruto de ello promueva una mejor calidad de vida urbana, incorporando los distintos medios de transporte que pueda existir en una ciudad.

- **Beatriz García Gonzales (2014) EL MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE Y EL ESPACIO PÚBLICO EN CIUDADES INTERMEDIAS. ESTUDIO DE LA OPORTUNIDAD DE IMPLANTACIÓN DE UN TRANVÍA EN ANTOFAGASTA”**

En su tesis García, pretende estudiar los pros y contra de implementar un tranvía como medio de transporte público en ciudades medias chilenas, considerando a la ciudad de Antofagasta. Dicha investigación pretende poner en valor las condiciones que tiene la ciudad de Antofagasta, como ciudad para implementar un cambio en su transporte público, que permita una intervención y el mejoramiento del espacio público.

También nos plantea una pregunta: ¿Cómo lograr un sistema de transporte público moderno de calidad que sea elegible ante el uso del automóvil?, lo que busca esta tesis es implementar un sistema complementario al actual sistema de transporte público sobre el privado, la propuesta de equipar a la ciudad de Antofagasta con un tranvía, constituye una oportunidad de evaluar el mejoramiento y la ampliación de la oferta de un transporte público ferroviario y la promoción de una oferta más amplia con un sistema intermodal. En varias ciudades del mundo, en especial en ciudades desarrolladas ha dado como respuesta a la problemática de la movilidad a partir de la reincorporación del tranvía en los espacios urbanos.

La búsqueda de nuevas pautas de movilidad más sostenible tanto en las grandes ciudades como en ciudades de media dimensión, ha renovado el interés por tranvías urbanos.

El aporte que nos brinda esta tesis es la importancia de brindar a la ciudad un mejor medio de transporte interurbano que se adapte no solo a las grandes ciudades sino también a las medianas que es el caso de Chimbote, que se busque nuevos sistemas de transporte masivos que brinden rapidez, capacidad, fiabilidad, impacto ambiental y urbano, todo esto acoplado a los espacios públicos para generar una mejor dinámica urbana.

- **Myriam Stella Díaz Osorio y Julio Cesar Marroquín Moyano (2016) “LAS RELACIÓN ENTRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO. TRANSMILENIO EN BOGOTÁ”,**

Díaz y Julio en su tesis habla que el crecimiento urbano de las ciudades tiene que estar relacionado a la mejora de los sistemas de movilidad y el espacio público.

Esto surge como reflexión para abordar temas que tenga relación entre la estructura del espacio público y la estructura de la movilidad.

Considera que la ciudad está compuesta por edificaciones y que el espacio generado entre estas, se considera como senderos ya que los que los habitantes de una ciudad la usan para que se desplacen, lo denomina espacio público. Sin embargo, señala que el espacio público tiene un concepto más profundo que solo el concepto de espacios vacíos de beneficio público. También, considera espacio público a los elementos que sirven para una breve estadía en donde el habitante de una ciudad pueda gozar de nuevas experiencias en su proceso de movilizarse.

El beneficio está en la importancia debida al tema del sistema de transporte masivo ya que no solo se trata de generar espacios públicos, sino que estos den nuevas experiencias en el proceso de desplazarse.

1.3. MARCO REFERENCIAL

1.3.1. Marco Contextual

1.3.1.1. Marco Temporal

La intranquilidad del ser humano por moverse de un lugar a otro propició que diversos medios de transporte se concretaran, tanto marítimos, aéreos o terrestres. Todo esto con la finalidad de disminuir el tiempo y recortar distancias de los viajes. Todo este sistema ha ido evolucionando a través del tiempo. Algunos sistemas de transporte realizaron las mejores revoluciones, mientras que otros solo se fueron transformando hasta conseguir su excelencia. La constante expansión urbana y la necesidad de que las ciudades se conecten, hicieron que se ampliara los distintos medios de transporte.

Para que el medio de transporte terrestre se dé, fue de suma importancia la invención de la rueda, ya que permitió el desarrollo de este. El desplazamiento de personas y mercancías conformó distintas formas para el desarrollo de mejores alternativas para su desplazamiento. En oriente optaron la modalidad con carrozas de dos o cuatro ruedas que se empleaban para el desplazamiento de mercancías con fines militares y en algunos casos para algunas celebraciones públicas. Posteriormente esta forma de desplazamiento fue acogida por los griegos y romanos, quienes mejoraron con la utilización de la litera y quienes impulsaban por mucho tiempo estos tipos de vehículos eran los animales de carga, como los caballos, camellos, bueyes o burros.

En aquellos tiempos los viajes eran incómodos y lentos, aunque también permitían transportar mercadería. Los mensajeros, comerciantes, religiosos, militares, eran los principales consumidores de este medio de transporte y la velocidad promedio de cada viaje era de alrededor de unos 5 kilómetros por hora. (Luna, 2014)

Por la constante evolución de estos medios y el crecimiento poblacional hizo que las autoridades buscaran nuevos medios de como desplazar a las personas de un lugar a otro en forma masiva y eficiente, es así que, en el año 1662, el filósofo Blaise Pascal creo el primer transporte urbano, el precario transporte disponía de carruajes, así como rutas fijas, tarifas y horarios.

Su sistema consistía en 3 rutas, la primera conectaba Saint-Antoine con Luxemburgo e inicio sus operaciones el 18 de marzo de 1662, la segunda conectaba la Rue de Saint-Antoine hasta la Rue Saint Honoré y la tercera unía el barrio de Montmartre con Luxemburgo, este último empezó a funcionar en mayo del mismo año. Su propuesta tuvo tanto éxito que los carruajes andaban repletos esto provoco que la multitud no podían acercarse ni usar este medio, naciendo los problemas que hoy conocemos en la actualidad, por su deficiencia años más tarde el proyecto se cerró, pero se surgió uno similar en Europa muchos años después.

En 1829 nació la primera línea de ómnibus. En el año de 1831 surgió el autobús, que funcionaba con un motor a vapor, se convirtió en el primer auto que se desplazaba por sí mismo, este medio de transporte fue financiado de manera experimental para transportar personas desde la ciudad londinense y la ciudad de Stratford, teniendo como primer nombre Infant.

Años más tarde, para 1895, Karls Benz dotó a estos vehículos con gasolina y los empezó a multiplicar. Es así como en Europa empezaron a utilizar el transporte público masivo.

Esta moda no ajena a América, de dotar a la ciudadanía de un sistema de transporte público, tuvo su mayor relevancia en Curitiba en el año de 1973 fue el modelo detonador de transformación que paso de un simple corredor de buses a 1892 con BRT (Bus Rapid Transit) un corredor segregado, con estaciones, puntos de integración, grandes buses y una red que abastece a la metrópolis

y es así como Curitiba sigue innovando su propio invento. (Lopes, 2018)

Para 1875 Lima implanta su primer sistema de transporte FFCC eléctrico que comunicaba a Lima con el Callao, en 1913 Lima decide privatizar los tranvías a LL&P, para que este medio pueda mejorar este medio, en 1921 aparece la primera línea de bus urbano, desde 1921 hasta 1976 en Perú se vive la crisis de sobredemanda, generando que quiebren 32 de 42 empresas existentes, ya en 2007 la Municipalidad de Lima crea Pro transporte, lo que impulsa la implementación del servicio de la primera línea BRT, la que siguió la antigua ruta del Tren eléctrico. (Penagos, 2011)

1.3.1.2. Contexto Espacial

La ciudad de Chimbote es una ciudad en el territorio peruano, se encuentra localizada en la provincia del Santa, departamento de Ancash.

Se sitúa a orillas del Océano Pacífico, para ser más específicos en la bahía El Ferrol, aledaña al desaguadero del río Lacramarca.

Se ubica en la costa noroccidental del Perú, tiene por límites al norte con las localidades de Coishco y Santa, al Este colinda con las localidades de Macate y Cáceres del Perú y al sur con la localidad de Nuevo Chimbote.

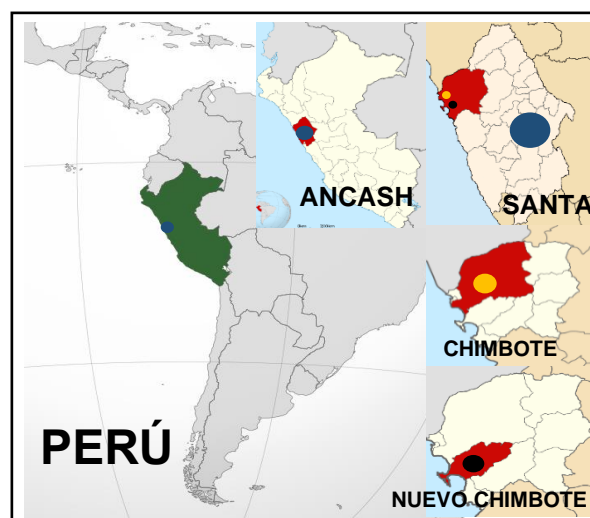


Imagen N°: 03 Límites de la ciudad de Chimbote. **Fuente:** Elaboración propia **Fecha:** 13/04/2019

Se encuentra a dos horas de la ciudad de Trujillo y a 6 horas de la ciudad de Lima. Según INEI Chimbote es la novena ciudad más poblada del Perú albergando 214.983 habitantes. (Santa, 2012)

La mayor parte de la ciudad de Chimbote se encuentra a lo largo de la costa, la bahía el Ferrol, al sur en la zona de expansión de Nuevo Chimbote, el suelo es arenoso, llano y en algunos sitios cubierto de dunas, al sureste y sur de la ciudad, se sitúan cerros de composición rocosa y cubierta de arena eólica. El área circundante a este estuvo compuesta de pantanos y lagunas cubierto por junco y totoras, que se ha ido desapareciendo con el crecimiento urbano.

El clima de Chimbote es desértico, templado y oceánico, teniendo como media anual máxima y mínima entre los 24 °C y 15.7°C, respectivamente, la precipitación acumulada de lluvia es de 12.4 mm anuales.

Por otro lado, el distrito de Nuevo Chimbote también se ubica en la costa noroccidental del Perú, se ubica en la región Ancash, provincia del Santa.

Limita por el norte con la localidad de Chimbote, al sur con las localidades de Nepeña y Samanco, al oeste con el océano Pacífico, Chimbote cuenta con una población de alrededor de 200.000 habitantes. (Municipalidad de Nuevo Chimbote, s.f.)

Chimbote nació con una caleta de pescadores, a través de los años personas de distintas ciudades empezaron a inmigrar por el boom pesquero, esto propicio que la ciudad empezara a crecer sin ningún criterio urbanista, se empezaron a consolidar manzanas tras manzanas, dejando de lado un elemento tan fundamental, el espacio público.

La ciudad fue creciendo tomando como elemento principal a los vehículos. Esta ciudad creció con la idealización de la modernidad, ya que creció de una manera abrumadora, pensando que el

concreto es indicio de ello, el crecimiento abrumador de Chimbote y el terremoto del 70 originó que parte de la población de Chimbote buscara nuevos lugares, “nuevos aires”, la excesiva contaminación de las industrias y el colapso de las viviendas originó que la población emigrara al sur, creando como primera urbanización la de Buenos Aires, conforme fue avanzando el tiempo, la experiencia vivida en Chimbote propició a que Nuevo Chimbote se encontrara en una postura de no querer vivir lo que vivieron en Chimbote, creando un Plan Maestro, para que esta fuera diseñada como una ciudad más apta para el usuario, es por ello que Nuevo Chimbote cuenta con espacios públicos.

Siendo estas dos ciudades muy cercanas y considerando que Chimbote es el lugar laboral y Nuevo Chimbote era una ciudad de residencia, propició a que se generara un medio de transporte masivo para unir estos dos distritos. (Quiroz, 2017)

1.3.2. Marco Conceptual

1.3.2.1. Sistema de transporte interurbano:

- **Transporte:**

Dícese de la acción y efecto de transportar o transportarse, el transporte forma parte de medios que emplea medios y métodos que permiten organizar estos servicios. Estos servicios consisten de un sistema de medios de transporte que se emplean para desplazar personas u cosas de un sitio a otro al menor costo y tiempo. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Transporte público:**

Termino denominado al transporte de uso colectivo de personas, estos están sujetos a horarios y rutas que ofrezca el que brinda este servicio, este puede ser proporcionado por una o varias

empresas. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Infraestructura:**

es el conjunto de elementos, servicios o dotaciones que son necesarios para el mejor funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera.

- **Avenida:**

La palabra avenida es empleada para nombrar a un camino o una vía que tiene mucha amplitud y que ostenta una cierta importancia para la circulación de vehículos, a veces cuenta con arborización a sus costados. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Metrópolis:**

Hacemos referencia de metrópoli cuando nos referimos a una ciudad principal de alguna región o provincia. Su importancia se verá influenciada por elementos como la relevancia política, su nivel económico, entre otras cosas. (Williams Montoya, 2014)

- **Área metropolitana:**

También denominada zona metropolitana. Se dice de la región urbana que esta densamente poblada que comprende múltiples jurisdicciones y municipios. (Williams Montoya, 2014)

- **Movilidad:**

Se dice a la acción de desplazar, personas o mercancías, que se producen en un entorno físico, para acceder a actividades y servicios.

- **Sostenibilidad:**

Es promover el desarrollo social para buscar la cohesión entre las comunidades y culturas para lograr mejores niveles en la

calidad de vida, educación y sanidad, sin arriesgar la capacidad que presentan las generaciones futuras. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Accesibilidad:**

Este término se emplea para citar el grado o nivel en el que cualquier ser humano, por su condición física o deficiencia de sus facultades intelectuales, para disfrutar de cualquier beneficio o de alguna infraestructura. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Plataforma exclusiva:**

Cuando hablamos de plataforma para el transporte, nos referimos a la vía o superficie por donde circulan los medios de transporte terrestres. Cuando hablamos que un medio de transporte tiene plataforma exclusiva, significa que solo circula ese medio de transporte. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Plataforma compartida:**

Cuando nos referimos a plataforma compartida, estamos hablando de una vía empleada por varios medios de transporte. es el caso de las vías por la que circulan autobuses, motos, coches. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Movilidad sostenible:**

Es denominada al conjunto de acción que, de manera global, pretenden en sus desplazamientos mejorar la calidad del entorno. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Gálibo:**

Se le denomina gálibo a las dimensiones máximas, tanto de ancho como de altura de cualquier tipo de vehículo. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Aparcamiento:**

Lugar o sitio donde se pueden estacionar los vehículos, ya sean en centros urbanos o extraurbanos. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Autobús:**

Dícese del vehículo automóvil que tienen gran capacidad, en su mayoría es destinada al transporte de pasajeros, esta puede ser dentro o fuera de una ciudad. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Automóvil:**

Es el vehículo destinado al transporte de personas. El automóvil es un vehículo de baja capacidad entre 5 a 6 personas, este puede ser empleado de manera privada o pública. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Vehículo:**

Es una máquina o medio de transporte, que facilita el desplazamiento de un sitio a otro. Los vehículos no solo transportan personas, sino también plantas, animales, u cualquier tipo de objeto. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Bicicleta:**

Se conoce como bicicleta al medio de transporte que está compuesta por dos ruedas, con un par de pedales que permiten el movimiento, dirigiendo este empuje a la rueda trasera

mediante una cadena, es decir, es un vehículo para movilizar personas con la propulsión del mismo usuario. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Motocicleta:**

Vehículo de dos ruedas propulsado mediante un motor, este tiene capacidad para una o dos personas. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Metro:**

Ferrocarril eléctrico que se emplea para el transporte público en las ciudades, que circula bajo tierra o en la superficie. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Vehículo eléctrico:**

Dícese del vehículo que emplea la energía química guardada en una serie de baterías recargables. Empleando motores eléctricos que se pueden escuchar a a la pared o a una red de energía eléctrica para recargar mientras aparca. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Vehículo híbrido:**

Dícese del vehículo que combina motores eléctricos y de combustión interna para desplazarse. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Trafico:**

Se dice al desplazamiento de medios de transportes por algún tipo de camino o vial. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Fuentes de energía:**

Se les denomina a los recursos que son provenientes de la naturaleza y que el ser humano emplea para desarrollar fuerza.

Para que pueda funcionar las maquinarias, transporte e industrias. También se emplea fuentes con energía primaria, las que son renovables, es decir, si su almacenamiento no se reduce significativamente con el transcurso del tiempo mediante la explotación. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Contaminación:**

Se define como contaminación a la acumulación o presencia de sustancias tóxicas en el medio ambiente que dañan de forma negativa el hábitat y a las condiciones de vida, también a la higiene o salud de los seres vivos. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Cambio climático:**

Se le conoce como cambio climático al efecto generado por Calentamiento Global, este a su vez es generado por el exceso de los Gases de Efecto Invernadero (GEI). Gases tales como dióxido de metano, carbono, gases clorofluorcarbonados, son los causantes de generar el cambio climático. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Inter-Urbano:**

Dicho de una relación o de un servicio de comunicación: Establecido entre distintas poblaciones. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

- **Peatón:**

Este término, presenta un origen etimológico en un vocablo francés, denominado pitóm, un vocablo francés. El peatón es un sujeto que se moviliza a pie por un espacio público, es decir, al aire libre, sin emplear algún medio de transporte. (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009)

1.3.2.2. Espacio público:

- **Espacio público:**

El espacio es la parte que ocupa un objeto sensible, la capacidad de un terreno o la extensión que contiene la materia existente. Público es un adjetivo que permite nombrar aquello que resulta manifiesto, notorio, sabido o visto por todos y que a aquello que pertenece a toda la sociedad y es común del pueblo, Por lo tanto, el espacio público es el lugar que está abierto para toda la sociedad. (Borja, 2000)

- **Ciudad:**

Se considera a la agrupación de calles y edificios, administrados por un municipio, cuya numerosa población se dedica a actividades no agrícolas. (Florencio Zoido, 2013)

- **Calle:**

Se le denomina a la vía longitudinal urbana, esta se encuentra rodeada entre edificios, es destinada a la circulación y suele denominarse como espacio público. Estas pueden servir para crear divisiones en la ciudad. (Florencio Zoido, 2013)

- **Calzada:**

Parte central de la calle, destinada para la circulación de vehículos. En las áreas urbanas se cataloga al espacio comprendido entre dos calzadas. (Florencio Zoido, 2013)

- **Berma:**

Se denomina berma a una porción de la carretera o camino junto a la calzada. (Comunicaciones, 2006)

- **Carril:**

Porción de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos. (Comunicaciones, 2006)

- **Eje:**

Línea que define el trazado en planta o perfil de una carretera, y que se refiere a un punto determinado de su sección transversal. (Comunicaciones, 2006)

- **Infraestructura vial:**

Constituye la vía y todos sus soportes que conforman la estructura de las carreteras y caminos. (Comunicaciones, 2006)

- **Red vial:**

Conjunto de carreteras que pertenecen a la misma clasificación funcional (Nacional, Departamental y vecinal). (Comunicaciones, 2006)

- **Crecimiento urbano:**

Se le denomina al aumento o evolución a través del tiempo del espacio geográfico. La expansión de la zona urbana puede analizarse de manera puntual a partir del incremento de la urbe. (Florencio Zoido, 2013)

- **Densidad:**

Se determina a la conexión entre el análisis espacial y territorial, entre variables. Cuando se refiere a la densidad de población, se refiere al número de ciudadano por kilómetro cuadrado de una determinada área. (Florencio Zoido, 2013)

- **Trama urbana:**

Representación en planta de una ciudad, presentan el viario y los espacios públicos.

- **Parámetros urbanísticos y edificatorios:**

Este es un documento que emiten los municipios tanto provinciales como distritales y constituye un documento que

regula el diseño y las condiciones técnicas que afectaran el proceso de una habilitación urbana. (Villajuán, 2016)

- **Mobiliario urbano:**

(a veces llamado elementos urbanos) Se le denomina al grupo de objetos y piezas instalados en la vía pública para distintos fines. Este grupo abarca los buzones bancos, postes de luz, bolardos, barreras de tráfico, papeleras, baldosas, adoquines, paradas de transporte público, entre otros. Comúnmente son colocados por las municipalidades para el uso público o bien concedidos a un ente privado para que este obtenga sus propios beneficios aprovechando para la publicidad en la vía pública. (Florencio Zoido, 2013)

- **Propuesta:**

Proposición o idea que una persona manifiesta para ofrecer a alguien un beneficio o un fin.

- **Mejora:**

Mejora es la acción y efecto de mejorar, verbo que procede etimológicamente del latín “meliorare”, a su vez derivado del adjetivo “melior” que significa “mejor”. La palabra mejora opera siempre frente a una situación previa peor, frente a la cual se observan condiciones más favorables. (DeConceptos, s.f.)

- **Ciudad planificada:**

Dícese a la ciudad organizada urbanísticamente con una jerarquización espacial. (Florencio Zoido, 2013)

- **Delimitación:**

Esta palabra es aplicada a los bordes o límites territoriales en una ciudad, es decir en donde se desarrolla lo urbano. (Bizkaia, s.f.)

- **Hito:**

Punto indiscutible de referencia en la ciudad, denominado por su carácter monumental, simbólico o emblemático. (Bizkaia, s.f.)

- **Diseño urbano:**

Cuando se habla de diseño urbano, se hace hincapié específicamente al diseño de los espacios públicos de la zona urbana. Vista desde otro punto se le denomina al diseño propio que es derivado de los diseños de planificaciones de las ciudades. (Bizkaia, s.f.)

- **Equipamiento urbano:**

Se le denomina equipamiento urbano, al conjunto de espacios y edificios que es exclusivamente de uso público, en esta se realizan actividades de trabajo y habitación, que dotan a la población de servicios para su mejorar su satisfacción y apoya el crecimiento económico, culturales, es decir, es una pieza determinante de los centros urbanos. (Bizkaia, s.f.)

- **Barrio:**

Se denomina barrio a la porción del núcleo urbano que presenta condiciones iguales, con límites indefinidos, que conforma una unidad básica en la percepción de la vida humana. (Bizkaia, s.f.)

1.3.3. Marco Teórico

1.3.3.1. Sistema de transporte interurbano:

Claudia Bielich Salazar, “El transporte como parte de la ciudad y el espacio público”, 2009

El servicio de transporte informal, nació espontáneamente con la finalidad de suplir las necesidades de la población con bajos recursos, ya que los servicios de transporte formal no llegaban a dichos lugares donde vivía ese grupo de población. Esta cuenta con una normatividad extralegal, es decir se reconoce su

verdadera importancia en cuanto al servicio de satisfacer las necesidades de movilización de los sectores informales. Esto permite sostener la idea de que Lima no cuenta con un transporte público, sino un transporte privado que funciona como el público, lo que origina el desorden vehicular.

“Los informales cumplen una función social muy importante al atender básicamente las necesidades de transporte de los habitantes de los asentamientos informales [...] concentran fundamentalmente su servicio en zonas populares, mientras que la empresa estatal y las otras compañías formales sirven mayormente rutas en los barrios tradicionales. (De Soto, 2005, p. 149)¹

Si bien es cierto el sistema de transporte público moviliza a gran parte de la población con bajos recursos, esto no quiere decir que se esté cumpliendo con la eficacia social, ya que por ser un servicio dirigido a personas con bajos recursos se realizan con estándares muy bajos. Esto quiere decir que estamos frente a un mal servicio y es por ello que actualmente las calles están altamente congestionadas.

No obstante, cualquier reforma en el sistema de transporte público, repercute de manera política y social, no solo para los que brindan el servicio sino también para los usuarios.

“Los sistemas de transporte público, siendo eficientes para atender las demandas de la población de más bajos recursos, tienen gran déficit en calidad de servicio y en impactos ambientales, y la vialidad urbana es deficitaria, mal mantenida y altamente congestionada.” (Figuerola, 2005, p. 485)²

La reforma debe empezar eliminando la tercerización. Es decir, las empresas deben tener a la disposición de su propia flota de autobuses. Actualmente las empresas que prestan este servicio de transporte

¹ Citado en: Claudia Bielich Salazar. La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana, 2009, p. 18.

² Citado en: Claudia Bielich Salazar. La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana, 2009, p. 22.

público, no cuentan con alguna unidad vehicular, es por ello que no pueden responder por las sanciones originadas por los conductores, caso contrario si fueran, dichas empresas, las propietarias exigirían a los conductores a manejar ordenadamente, respetando las normas de tránsito, para evitar la imposición.

Al desaparecer la tercerización, se eliminaría al propietario. Esto generaría una relación directa entre el conductor y cobrador con la empresa.

También dice que los conductores deberían contar con un ingreso mensual, es decir un sueldo, esto evitaría la lucha cotidiana por conseguir más pasajeros, evitando así el caos y desorden vehicular.

“Para que el transporte público de Lima Metropolitana sea más ordenado, es necesario hacer un cambio en el sistema. No pequeñas modificaciones en infraestructura, sino una reforma total del sistema de transporte público.” (Bielich, 2009, p. 105)

Manuel Martínez Espinal, “El transporte público de buses y la congestión vehicular”, 2009

El transporte público en el Perú es de suma importancia, ya que esto genera activadas económicas para el país. En sus inicios esto nació por el simple hecho de movilizar a las personas desde sus viviendas hasta los distintos puntos a donde se dirigen, esto originó que se implante un sistema de transporte deficiente, propiciando calles caóticas.

La evolución de este sistema de transporte no se hizo esperar ya que el gobierno vio que un sistema de transporte articulado beneficiaría económicamente al país. Debido a que estos medios de transporte desplazan a personas a distintos puntos de la ciudad, es decir, desplaza a su medio de trabajo, a lugares donde se abastecen, lugares donde estudian, a lugares para el ocio y distracción, generando un ingreso económico.

El transporte público debe ser accesible para todas las personas, desde el punto económico, generando que los pasajes de estos

medios sean económicos para toda clase de persona, deben ser integrales, para que personas de distintas clases sociales se puedan desplazar mediante él, y accesible para personas con discapacidades, ya que ellos también urgen la necesidad de desplazarse.

Al momento de implantar este sistema se debe hacer un estudio, ya que se debe ver a cuanta población se va abastecer, cuantos vehículos se emplearán, que rutas se habilitarán para el desplazamiento de estos vehículos y cuanto se cobrara por el servicio brindado, todo esto para no caer en un desabastecimiento y generar incomodidad en la población.

“El crecimiento de la población ha creado necesidades urgentes de transporte que se han satisfecho a la medida de su baja productividad y de sus escasos recursos.” (Martínez, 2017, p. 47-86)

El autor manifiesta que las tecnologías limpias no solo generan un sistema de transporte público más rentable, sino también más saludable, reduciendo los gases que afectan la salud no solo de los pasajeros, sino también el de los transeúntes.

“Se ha encontrado que los beneficios anuales son muy cuantiosos para todas las alternativas. Primero las alternativas ya implementadas o en proceso de implementación: la alternativa (1) adopción de combustibles más limpios logra 500 millones de dólares anuales, la alternativa (2) inspección y mantenimiento logra 60 millones de dólares anuales, la alternativa (3) reducción del número de buses a la mitad logra solamente 259 millones de dólares, es decir, el 46% del beneficio anual de las alternativas (1) y (2) juntas. Segundo las alternativas a ser potencialmente implementadas: la alternativa (4) conversión de los taxis a gas natural obtendría 350 millones de dólares anuales, la alternativa (6) conversión de buses a gas natural obtendría 260 millones de dólares anuales, y la alternativa (6) convertir todos los buses de una arteria donde se destina un carril para buses rápidos daría 7 millones de dólares anuales.” (Martínez, 2017, p. 47-86)

Martínez dice que la gran parte de personas que usan sus unidades para el transporte público son conductores sin educación vial. Esto genera que en las calles se genere un desorden vehicular desmesurado exponiendo no solo la vida de los usuarios que usan este medio, sino de los transeúntes que se desplazan aledaños a estos. El propio hecho de no contar con una ruta fija establecida, horarios de salida y llegada, genera este desorden. En la actualidad en los países que son pilotos en este sistema de transporte público, han considerado equipar con una unidad de GPS a los vehículos, para tener, de manera más acertada, la ubicación exacta de los vehículos, para tener en cuenta la hora de llegada a cada estación, propiciando un confort en el usuario.

“Las pistas de Lima y Callao están plagadas de conductores que se han acostumbrado a ignorar las señales de tránsito. Son los responsables de atropellos, choques y fugas, los culpables de embotellamientos, persecuciones y agresiones a policías. Los últimos casos revelan que ya es hora de aplicar la “tolerancia cero” a esta legión de barbaros del transporte urbano.”
(Martínez, 2017, p. 47-86)

1.3.3.2. Espacio público:

Jordi Borja, “La ciudad conquistada”, 2003

Borja opina que para diseñar una ciudad no es necesario separar las funciones, es decir, estos espacios públicos deberían ser integrados. Se puede diseñar calles anchas exclusivamente para vehículos y como otras pueden incluir espacios públicos destinados para el paseo de la población.

Es necesario diseñar garantizando que un espacio público que tenga distintas formas de uso, es decir, dotar a dicho espacio de distintas funciones y distintos puntos de accesibilidad.

“Separar no es segregar. En la ciudad, para hacer ciudad, no conviene aislar las calles. [...] Las calles tienen que ser accesibles también para los vehículos y son precisas vías anchas para atravesar la ciudad. Pero otras pueden priorizar su función de paseo o bulevar de estar o de pasar lenta, tranquilamente”, (Borja, 2003, p. 136)

Para Borja la diversidad de usos en el espacio público garantiza la multifuncionalidad convirtiéndola en un espacio que favorece las relaciones y el arraigo de posesión hacia el lugar, también nos dice que los espacios públicos correctamente iluminados permiten un uso por igualdad, es decir que la ocupación del espacio público por parte de distintos grupos en la ciudad se sentiría satisfechos de su espacio, de su entorno, por lo tanto es necesario repotenciar el uso mixto del espacio público para realizar políticas urbanas de inclusión.

“El hecho más relevante para garantizar el uso del espacio público por parte de todos es la diversidad; diversidad de funciones y de usuarios. La misma seguridad queda así de una manera o de otra garantizada.”, (Borja,2003, p. 94)

Para Borja el derecho de todo ciudadano es de disponer de lugares de calidad, lugares que les permitan sentirse orgullosos del lugar donde viven, esto para eliminar la desigualdad y permitir la inclusión social, porque todos los ciudadanos tenemos el derecho de sentirnos únicos y de no envidiar a los demás con respecto a sus espacios públicos.

“Todos tienen el derecho a disponer o acceder fácilmente a un área con elementos de centralidad, a vivir en un barrio bien visto y bien considerado por el resto de los ciudadanos, a poder invitar a comer en su casa sin tener que avergonzarse de nada”, (Borja,2003, p. 102)

Por lo tanto, Borja nos habla de que debemos crear espacios públicos, con diferentes usos, es decir, que sean mixtos. Que no se trata de separar usos, sino de unir.

La inserción de distintos usos, no solo beneficiaría la relación de entre los vehículos que circulan por este espacio público, con los ciudadanos, sino también, con la inclusión de la ciudadanía para evitar las diferencias en clases sociales, ya que para Borja todo ciudadano tiene derecho a vivir en un contexto de que no envidie a los demás.

Jordi Borja, “El espacio público: ciudad y ciudadanía”, 2003

Borja, en este punto nos habla de distintas formas de producir el espacio público en una ciudad, desde el sector privado, que consta en la intervención de equipamientos públicos que están en abandono, para integrarlos o generar espacios públicos hacia la ciudad y de la misma manera el sector público, interviniendo las áreas libres para generar una trama urbana, incluyendo parques dotados, que tengan múltiples accesos , conformando infraestructuras que permitan saturar los barrios en vez de fragmentarlos.

“Es necesario tener en cuenta que los agentes públicos a veces actúan con una escasa visión del interés público ciudadano, pudiendo combinar la arrogancia administrativa con el afán especulativo”. (Borja, 2003, p. 71)

Para Borja, los centros urbanos son lugares con muchos significados, ya sea por el valor histórico, o por sucesos políticos, es por ello que recomienda no hacer proyectos puntuales, es decir que no solo solucionen algo puntual sino dos o más problemas a la vez, nos habla también que primero se debe diseñar el espacio público y que este tenga relación o una continuidad con su entorno, porque si no se integran no se consideran intervenciones exitosas.

Nos dice también que la vivienda es una pieza fundamental de la ciudad y que la mezcla social supone una mejora, atrayendo más equipamientos, más integración, y hace que el lugar sea más notorio.

También nos habla que cuando se interviene un espacio público, se debe respetar su historia, sus elementos socioculturales ya que esta es el alma de la ciudad o pueblo y que el sector público debe ser el incentivador mas no solo el controlador, operador y regulador, debe abrir paso a programas públicos que impulsen las operaciones anclas y que establezca condiciones para el sector privado.

“Los centros urbanos [...] Son la diferencia más relevante de cada ciudad, la parte de la misma que puede proporcionar más sentido a la vida urbana. Excepto cuando se especializan y se homogenizan hasta que todos se parece” (Borja, 2003, p. 75)

Jan Gehl, “La humanización del espacio urbano”, 2004

Gehl habla sobre los espacios públicos, considera que estos deben brindar escenarios en los que los usuarios sientan la intriga de recorrer estos espacios públicos. Brindándoles a los usuarios posibilidades y oportunidades de encuentros desarrollando los procesos sociales.

“La función principal de los espacios comunitarios es proporcionar el escenario para la vida entre los edificios, para las actividades cotidianas imprevistas: la circulación peatonal, las estancias cortas, los juegos y esas actividades sociales sencillas a partir de las cuales se puede desarrollar una vida comunitaria adicional, tal como deseaban los residentes” (Gehl, 2004, p. 67)

Gehl afirma cómo influye un espacio público en la seguridad de los usuarios, cuando se diseña el espacio público y este permite que los usuarios tengan estadías prolongas genera una sensación de seguridad por el simple hecho de que hay una mayor concurrencia en espacios públicos, en espacios públicos correctamente diseñados, caso contrario si se diseñan espacios públicos carentes de diseño optimo, propicia a que la gente haga poco uso de este proporcionando la inseguridad en los usuarios.

“Una vez que la delincuencia y el miedo llegan a ser un problema, todo el mundo se mantiene alejado de las calles, y con razón. Se ha completado el círculo vicioso.” (Gehl, 2004, p. 87)

Por lo tanto, la función principal del espacio público es la de dotar a los usuarios de lugares multifuncionales que permitan la estadía de las personas, y estas asegurarán la seguridad en las personas, ya que permitirán un mayor flujo de personas y mayor estadía de estas.

Olga Segovia y Enrique Oviedo, “Espacio público, participación y ciudadanía”, 2000

En la actualidad las ciudades carecen de identidad, ya que fueron diseñadas para suplir la necesidad de desplazarse, esto conlleva a diseñar las calles – espacios públicos – con mucho más cemento y menos áreas para el estar de las personas. En la actualidad las personas creen que el proceso de modernización se les denomina a obras de concreto y asfalto, es una idea retrograda ya que esto solo propicia a que las calles se diseñen en su mayoría haciéndolas inherentes de lugares aptos para el goce del usuario.

El verdadero diseño del espacio público se da, cuando este tiene lugares donde la gente se pueda detener, para contemplar el espacio mismo, para conversar entre usuarios, es decir diseñar los espacios públicos para acoger y dar un grado de confianza a los demás, para instaurar, preservar y promover la comunicación entre gente diversa.

El buen diseño genera una inversión, generando enriquecer, no solo la calidad del material empleado, sino también la calidad de vida que les brinda a sus habitantes.

Esto conlleva a decir que: la vida entre los edificios es lo más importante e interesante que un edificio de concreto, esto se debe a que los sucesos más notorios, eh importantes nacen en

los espacios que generan estos edificios, esta es la verdadera importancia del espacio público.

“La carencia de espacios públicos que incidan en la calidad de vida y la convivencia de las personas y comunidades, unida a la falta de participación ciudadana en la gestión de los mismos, representan obstáculos importantes hacia un desarrollo en el cual las posibilidades de encuentro y sociabilidad vayan en aumento como reflejo de una democracia más profunda y efectiva”. (Segovia y Oviedo, 2000, p. 8)

El progreso de una ciudad influye de manera principal en los espacios públicos, estos espacios públicos siendo también por donde se desplaza el sistema de transporte interurbano, ya que en estos lugares son donde se originan las convivencias de los ciudadanos, estas permiten brindar a los ciudadanos una mejor calidad de vida, generando también una afluencia económica. La ausencia de estos espacios públicos y de un organizado sistema de transporte interurbano de calidad repercute de manera directa en el bienestar de la población, siendo una barrera directa contra el desarrollo de un pueblo.

Paul Goldberger, “Por qué importa la arquitectura”, 2012

Goldberger habla de cómo los lugares tienen su propia identidad, representan su propia cultura, su historia y que esta es totalmente distinta a otras en distintos lugares, pero hay lugares en lo que esta identidad es semejante dando una sensación de acogimiento.

“La percepción visual desempeña un papel evidente en como reaccionamos ante la arquitectura: nuestro sentido innato de cosas tales como las proporciones y la escala, y del modo en que algunos materiales resultan ásperos y otros resultan suaves, o de como algunas formas indican apertura y otro cerramiento”. (Goldberger, 2012, p. 171)

Lo que explica Goldberger es sobre la percepción visual y cómo esta desempeña un papel fundamental en como percibimos la

arquitectura ya que lo que trata de expresar un arquitecto en su obra arquitectónica, no siempre lo que resulta acogedor para ciertas personas, resulta de la misma manera para otras. Es decir que cada persona tiene su punto de vista y de cómo percibe una obra arquitectónica, un lugar.

También nos dice que hay edificios que de cierta forma nos transmiten comodidad ya que pueden transmitir una sensación de familiaridad, dicho esto, no significa que los edificios deben parecerse los unos a otros, sino que hay algo en sus características que los hace similares, pueden ser texturas, tipos de materiales empleados.

“[...] reaccionamos en contra de nuestra experiencia y nos sentimos atraídos por edificios y lugares que son completamente distintos de los que hemos conocido”. (Goldberger, 2012, p. 173)

Para Goldberger, de cierta forma existe cierta atracción por lugares que transmiten mayor sensación, que brindan una mejor calidad de vida y que ciertas veces preferimos de cierta manera cambiar estos lugares donde vivimos por otros lugares que nos resultan completamente mejor la experiencia para vivir. Tal vez por su calidad en espacios públicos, por cómo está dispuesta la ciudad dando una sensación de acogimiento, por como la arquitectura en los edificios y los mobiliarios de su entorno de cierta forma le dan otra perspectiva a la forma de cómo apreciar ese lugar, es por ello que preferimos cambiar el lugar que carece de todo ello por aquellos que son mejores.

Marina Waisman, “La arquitectura descentrada”, 1995

Para Waisman, para construir la identidad de lugar se necesita la búsqueda en el pasado de una identidad propia que en ningún otro lugar se haya establecido, esta identidad está ligada al desarrollo de la historia. También nos dice que los ciudadanos estamos en función al lugar, lo que a su vez – el lugar – depende de cómo evolucionemos ya que depende de nosotros las

personas como se modificara nuestro entorno haciendo una transformación histórica.

“Así pues, una identidad se construye a partir del reconocimiento del propio ser y del ser diverso. Y cuando este diverso es hostil u opresor, la necesidad de afirmar el propio ser se agudiza”.
(Waisman, 1995, p. 35)

Waisman dice que el desarrollo de las actuales urbes o el desarrollo de la arquitectura de los edificios dependen de las corrientes arquitectónicas provenientes desde los países ultra desarrollados y que actualmente en los países sub desarrollados imitan dichas corrientes, estilos, denegando características propias al lugar, haciendo de las corrientes arquitectónicas más universales.

“Así entendida la relación comunidad/entorno, esto es, como un mutuo flujo de energía, puede traducirse legítimamente dicha relación a la de arquitectura/entorno, con tanta más razón cuanto que la arquitectura es lo que da forma física al entorno”.
(Waisman, 1995, p. 36)

Para Waisman, la necesidad de construir una identidad a un lugar nace desde el punto de que este debe ser propio y debe estar arraigado a sus costumbres, historia, etc. No obstante, nos dice que el desarrollo actual de las urbes ya no crece con una identidad propia del lugar, más bien nacen o se crean con tipologías arquitectónicas provenientes de países desarrollados.

Por ende, se debe considerar implementar las soluciones desarrolladas en nuestro continente, en donde se adapte una tecnología que pertenezca a nuestra comuna. Para que los usuarios puedan socializar en ella, la usen como propia y así brindarles una mejor calidad de vida.

1.4. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es la relación entre el sistema de Transporte público y el Espacio público en Chimbote y que propuestas de mejoras puede hacerse?

1.5. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

El estudio de este tema propiciará un aporte urbano, ya que se estudiará cómo es que funciona el sistema de Transporte masivo actual y que desventajas genera en el Espacio público a la ciudad de Chimbote.

Esto a su vez tendrá un aporte social porque beneficiará a la población chimbotana, dando recomendaciones para implementar un mejor sistema de transporte masivo, para generar en sus estaciones una mejor integración con los espacios públicos propiciando que el peatón se adueñe de estos para su goce y esto genere una mejor sensación al momento de movilizarse.

En lo académico es muy importante porque no se ha estudiado sobre la relación del sistema de Transporte interurbano y el espacio público, es un tema poco visto por los estudiantes y es de suma importancia porque sería de un gran aporte para la comunidad y futuras investigaciones.

1.6. HIPÓTESIS

La relación entre el sistema de transporte público y el espacio público en Chimbote, es que tanto los distritos de Chimbote como de Nuevo Chimbote, han desplazado al peatón, haciendo de los espacios públicos no aptos para que los peatones puedan interactuar, es por eso que una de las propuestas para su mejora sería proponer un sistema de transporte interurbano que mejore no solo la eficiencia, sino también, que mejore el espacio público en sus inmediaciones, permitiendo al peatón poder caminar dándole como resultado una mejor calidad de vida.

1.7. OBJETIVOS

1.7.1. Preguntas de Investigación

1.7.1.1. Pregunta principal

¿Cuál es la relación entre el sistema de Transporte público interurbano y el Espacio público en Chimbote y que propuestas podrían proponerse?

1.7.1.2. Preguntas secundarias

- ¿En qué consiste y en qué estado se encuentra el sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote?
- ¿En qué estado se encuentra el espacio público en la ciudad de Chimbote y cómo influye el transporte interurbano en él?
- ¿Qué propuestas se deberían implementar para generar un impacto positivo del transporte interurbano en el espacio público?

1.7.2. Objetivos

1.7.2.1. Objetivo principal

Analizar la relación entre el sistema de transporte publico interurbano y el espacio público en Chimbote y evaluar las propuestas de mejora.

1.7.2.2. Objetivos específicos

- Determinar el estado actual del sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote.
- Analizar el estado actual del espacio público en la ciudad de Chimbote y la influencia del transporte interurbano en él.

- Precisar las propuestas a implementar para generar un impacto positivo del transporte interurbano en el espacio público

II. MÉTODO

II. MÉTODO

2.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

2.1.1. Esquema del proyecto de investigación

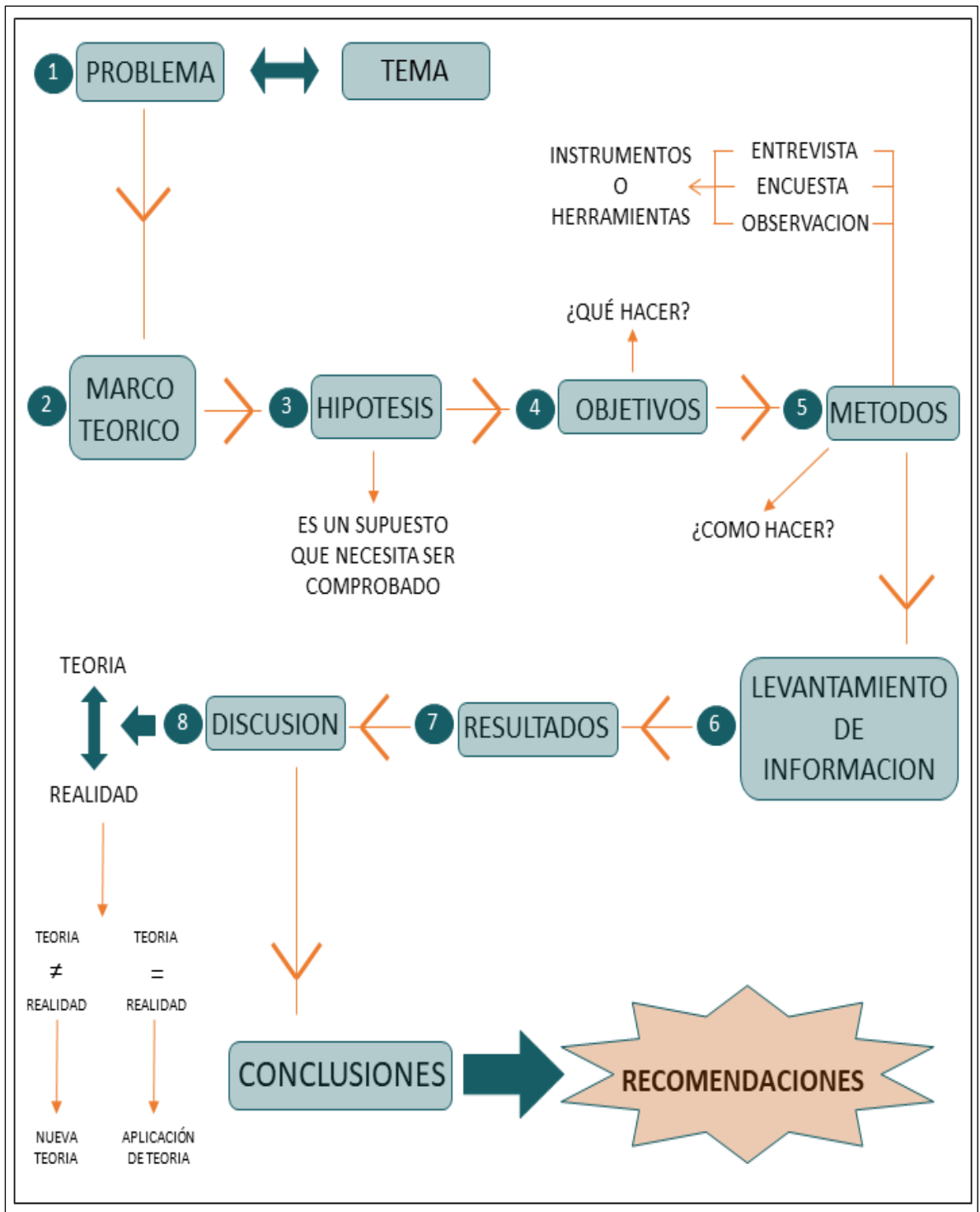


Imagen N°: 04 Esquema de proyecto de investigación Fuente: Elaboración propia Fecha: 13/04/2019

2.1.2. Tipo de investigación

2.1.2.1. Según su enfoque

- Cualitativa:

Esta investigación es cualitativa porque tendrá como punto principal analizar, a partir de la observación, cómo se encuentra actualmente el sistema de transporte interurbano y cómo este afecta al espacio público, mediante ideas o teorías.

2.1.2.2. Según su alcance

2.1.2.2.1. Transversal

Esta investigación, que tiene por título “Relación del entre el sistema de transporte interurbano y el espacio público de la ciudad de Chimbote, 2019. Propuestas de mejora.”, según su alcance, se considera transversal porque la investigación se centra en un año preciso, en este caso, según el título se considera como delimitación temporal al año 2019, por ende, es una investigación transversal.

- Correlacional

Esta investigación es correlacional porque se analizará la relación entre el transporte interurbano (variable independiente) y el espacio público (variable dependiente), teniendo una relación de causa – efecto.

- Explicativa

Esta investigación es explicativa porque busca conocer y analizar la causa que influye en el transporte interurbano en el espacio público.

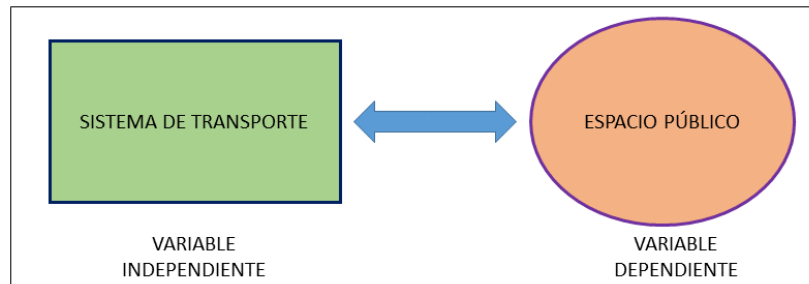
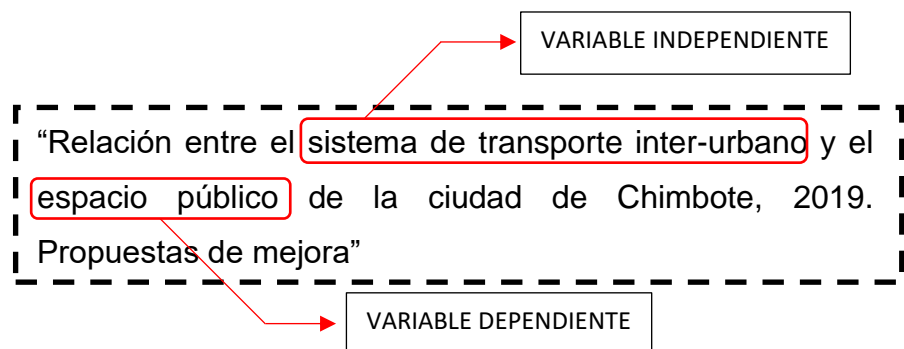


Imagen N°: 05 Imagen referenciando porque es una investigación explicativa
Fuente: Elaboración propia **Fecha:** 13/04/2019

2.2. VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN

2.2.1. Identificaciones de variables

2.2.1.1. Título



Variable Independiente

Sistema de transporte es la variable independiente porque en esta se basará el presente estudio, ya que de esta variable dependerá como se reorganizará el sistema de transporte y como esta intervención mejorará el espacio público mediato a este.

Variable Dependiente

Espacio público es la variable dependiente porque dependerá del sistema de transporte público para mejorar su calidad en la que él influye, mediante el estudio del

problema, se hallarán las carencias que presenta este espacio, para luego proponer las propuestas de mejora para el sistema de transporte interurbano.

2.2.2. Matriz de consistencia

3.2 MATRIZ DE CORRESPONDENCIA										
TÍTULO	OBJETIVO GENERAL/ PREGUNTA GENERAL	OBJETIVOS SECUNDARIOS	PREGUNTAS DERIVADAS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	SUB INDICADORES	MÉTODOS	HERRAMIENTAS
"RELACION ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTER-URBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA"	OBJETIVO GENERAL: ANALIZAR LA RELACION ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO EN CHIMBOTE Y EVALUAR LAS PROPUESTAS DE MEJORA PREGUNTA GENERAL: ¿CÓMAL ES LA RELACION ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO EN CHIMBOTE Y QUE PROPUESTAS PODRIAN PROPONERSE?	OBJETIVO 1: Determinar el estado actual del sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote.	¿En qué consiste y en que estado se encuentra el sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote?	El sistema de transporte interurbano en Chimbote consiste en un grupo de líneas de buses que se desplazan conectando los distritos de Nuevo Chimbote y Chimbote. El llamado sistema actualmente no cuenta con un diseño apropiado, ya que este denominado sistema no cuenta con rutas que sean exclusivas para este medio, tampoco cuenta con los paraderos aptos para los pasajeros, ni mucho menos cuenta con terminales apropiados desde donde empiece su servicio hasta donde culmine.	Arquitectura Urbana (Transporte interurbano)	Establecimientos (grifos, paraderos, terminales)	<ul style="list-style-type: none"> Formal Funcional 	<ul style="list-style-type: none"> Materialidad Zonificación Circulación Antropometría 	Observación	Ficha de observación
		Vías	<ul style="list-style-type: none"> Espacial Tecnológico ambiental 	<ul style="list-style-type: none"> Dimensión Organización Protección ambiental 	Observación	Ficha de observación				
		Pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> Impacto social 	<ul style="list-style-type: none"> Seguridad Integración social 	Encuesta	Cuestionario				
		Vehicular	<ul style="list-style-type: none"> Impacto urbano 	<ul style="list-style-type: none"> Organización vehicular 	Observación	Ficha de observación				
		Vías primarias	<ul style="list-style-type: none"> Tecnológico ambiental Espacial Contextual 	<ul style="list-style-type: none"> Protección ambiental Dimensión Relación con el entorno Contexto físico 	Observación	Ficha de observación				
		Vías secundarias	<ul style="list-style-type: none"> Tecnológico ambiental Espacial Contextual 	<ul style="list-style-type: none"> Protección ambiental Dimensión Relación con el entorno Contexto físico 	Observación	Ficha de observación				
		Vías colectoras	<ul style="list-style-type: none"> Tecnológico ambiental Espacial Contextual 	<ul style="list-style-type: none"> Protección ambiental Dimensión Relación con el entorno Contexto físico 	Observación	Ficha de observación				
		Propuestas exitosas (Cunliba – Medellín)	<ul style="list-style-type: none"> Constructivo Infraestructura Funcional 	<ul style="list-style-type: none"> Sistema estructural Sistema constructivo Materialidad Asolamiento Ventilación Confort Protección ambiental Sostenibilidad Zonificación Programa arquitectónico antropometría 	Observación	Ficha de observación				
		Gestión	<ul style="list-style-type: none"> Impacto social Impacto urbano 	<ul style="list-style-type: none"> Atención al público Rutas Informes Seguridad Integración social 	Entrevista	Lista de preguntas				
		Entre Chimbote y Nuevo Chimbote el mayor impacto lo presenta Chimbote ya que este distrito carece de espacios públicos, estos no presentan las condiciones para que el usuario pueda hacer uso de este. El transporte interurbano influye de manera agresiva ya que este medio de transporte genera congestión, caos vehicular propiciando inseguridad y deterioro en la salud de los transeúntes.	¿En qué estado se encuentra el espacio público en la ciudad de Chimbote y como influye el transporte interurbano en él?	Se debería considerar proponer un terminal terrestre para buses de este tipo, con su propia área de refacción, también se debe considerar rutas exclusivas, rutas que comuniquen con equipamientos importantes de la ciudad y disponer de paraderos de buses que estén diseñadas de tal manera que briden un buen confort.	¿Qué propuestas se deberían implementar para generar un impacto positivo del transporte interurbano en el espacio público?	Precisar las propuestas a implementar para generar un impacto positivo del transporte interurbano en el espacio público.				

2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

2.3.1. Universo

Son todos las personas o elementos que interactúan dentro o fuera del objeto de estudio, para ver las características que presentan para el presente estudio.

- Sistema de transporte interurbano
- Espacios públicos

2.3.2. Población

Es una porción de vehículos, flujos, personas, vías del universo, de la cual se desea obtener una información, estas presentan diversas características que son útiles para la presente investigación.

a) Tipos de vehículos³:

- Buses: 68 vehículos
- Combis: 200 vehículos
- Colectivos: 1940 vehículos

b) Flujos⁴:

- Recorridos: Nuevo Chimbote – Guadalupito
Nuevo Chimbote – Santa Clemencia
- Líneas: 3 líneas de buses interurbanos
11 líneas de Combis
17 líneas de colectivos

³ Fuente: Municipalidad Provincial del Santa (MPS)

⁴ Fuente: Municipalidad Provincial del Santa (MPS)

c) Habitantes de la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote⁵:

- Chimbote: 214.983 personas
- Nuevo Chimbote: 159.321 personas

d) Vías⁶:

Las Vías se clasifican según su jerarquía, estas son pertenecientes a la red vial Nacional, red vial primaria, red vial secundaria, red vial terciaria, estas representan vías de interconexión entre los distritos de Chimbote y Nuevo Chimbote y están divididas según su categoría e importancia, estas vías están especificadas en la “Propuesta vial Chimbote y Nuevo Chimbote 2012-2022.”

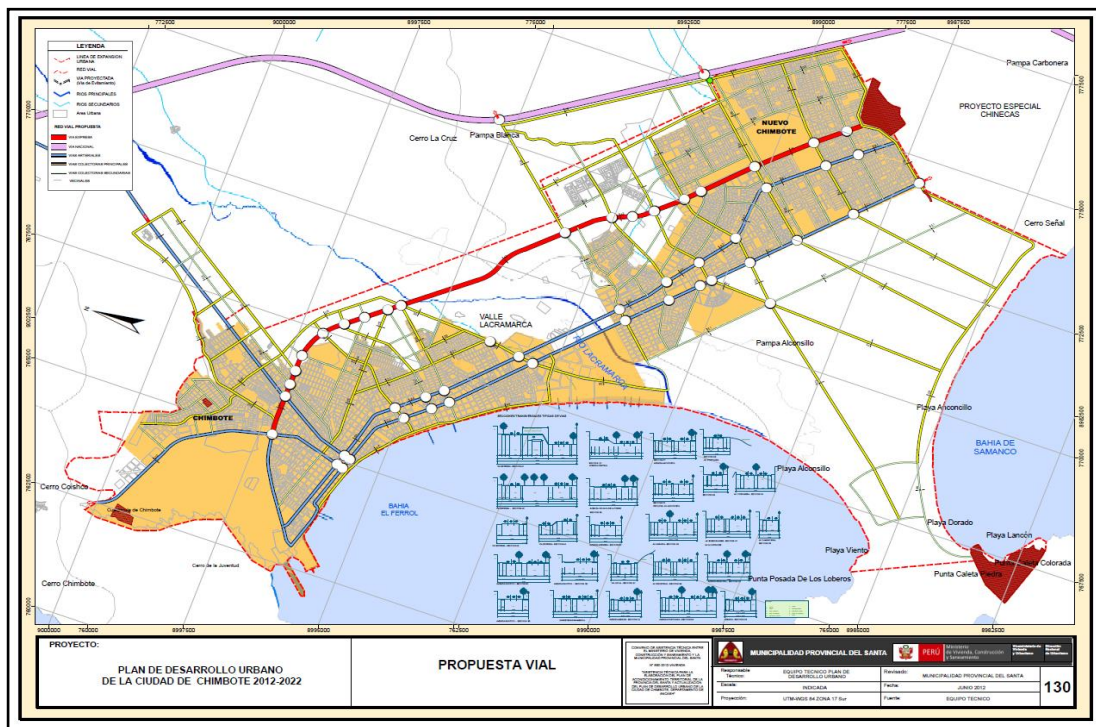


Imagen N°: 06 “Propuesta vial Chimbote y Nuevo Chimbote” Fuente: PDU Chimbote – Nuevo Chimbote 2012 - 2022 Fecha: 23/04/2019

⁵ Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

⁶ Fuente: Plan de Desarrollo urbano de Chimbote y Nuevo Chimbote 2012 - 2022(Propuesta vial Chimbote y Nuevo Chimbote)

a. Red Vial primaria

- Vías arteriales:

Avenida Meiggs, Avenida Pacifico, Avenida Víctor Raúl Haya de la Torre, Avenida José Gálvez, Avenida Buenos Aires.

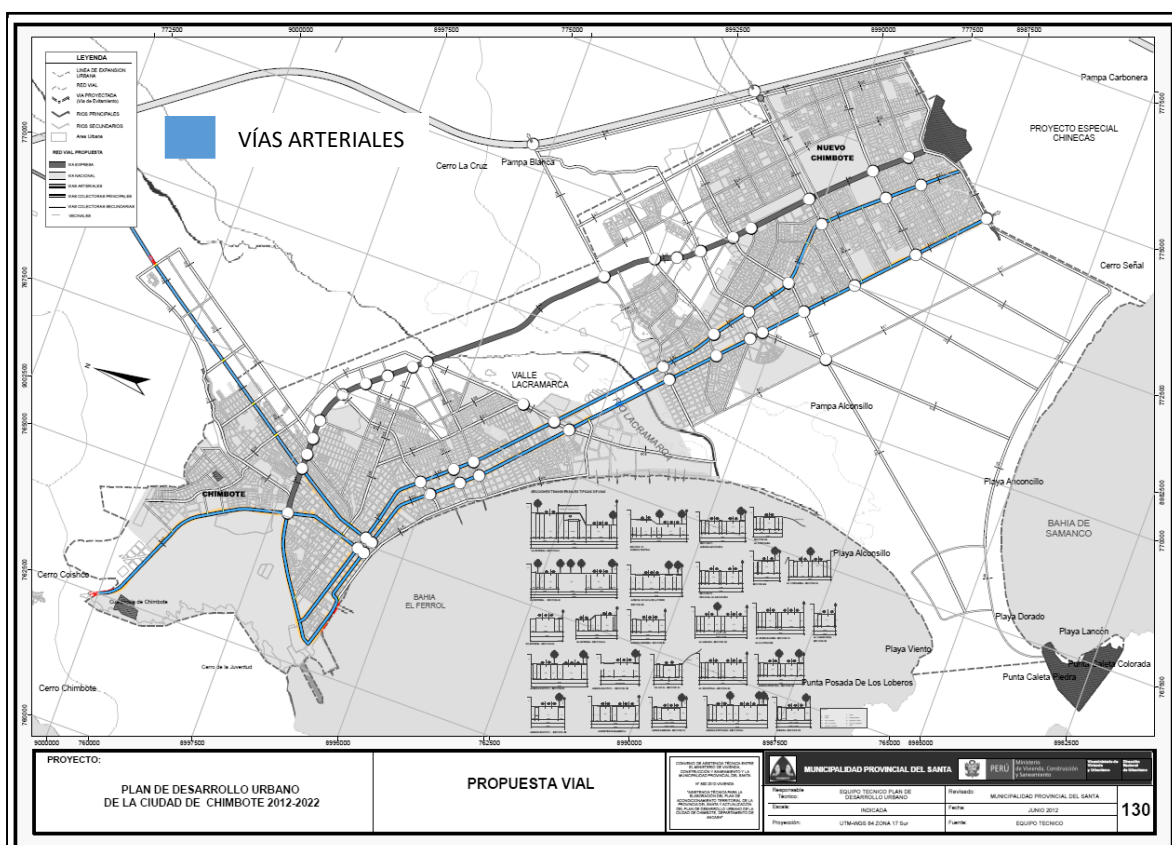


Imagen N°: 07 “Vías Arteriales” Fuente: Elaboración propia Fecha: 23/04/2019

b. Red Vial Secundaria

- Vías Colectoras Principales:

En Chimbote:

Avenida Circunvalación, Avenida Camino Real, Avenida Moquegua, Avenida Huánuco, Avenida Marginal, Avenida Costanera, Avenida Laderas del Norte, Avenida Arequipa, Avenida La Victoria.



Imagen N°: 09 “Vías Colectoras Secundarias” Fuente: Elaboración propia **Fecha:** 23/04/2019

2.3.3. Muestra

2.3.3.1. Tipos de vehículos:

Se escogió estos 3 tipos de vehículos (buses, combis y automóviles para el transporte interurbano) para ver el estado en el que se encuentran, para ver las deficiencias en el objeto de estudio, para ver el estado de los vehículos y el estado del servicio brindado a la población.



Imagen N°: 10 “Vehículos empleados por colectivos” Fuente: Elaboración propia **Fecha:** 23/04/2019



Imagen N°: 11 “Vehículos empleados por los custers” **Fuente:** Elaboración propia **Fecha:** 23/04/2019



Imagen N°: 12 “Vehículos empleados por los combis” **Fuente:** Elaboración propia **Fecha:** 23/04/2019

2.3.3.2. Personas

Se escogió a 60 personas al azar entre hombres y mujeres, de 18 a 80 años, predominantemente enfocada en los usuarios que usan este medio de transporte y utilizan los espacios públicos influenciados por este para que me brinden información de cómo es su punto de vista del sistema de transporte interurbano, conocer sus gustos o preferencias.

2.3.3.3. Tipos de vías:

Se escogió las siguientes vías porque son vías importantes para la interconexión entre los distritos de Chimbote y Nuevo Chimbote, por ende, son vías en las que predominan

el tránsito y congestión vehicular. En su entorno se encuentran equipamientos importantes tales como hospitales, colegio, universidades y también se seleccionó las intersecciones viales porque representan puntos de congestión, en lo que se ve reflejado la deficiencia del sistema de transporte interurbano, en la siguiente imagen se presenta las vías e intersecciones seleccionadas para el presente estudio.

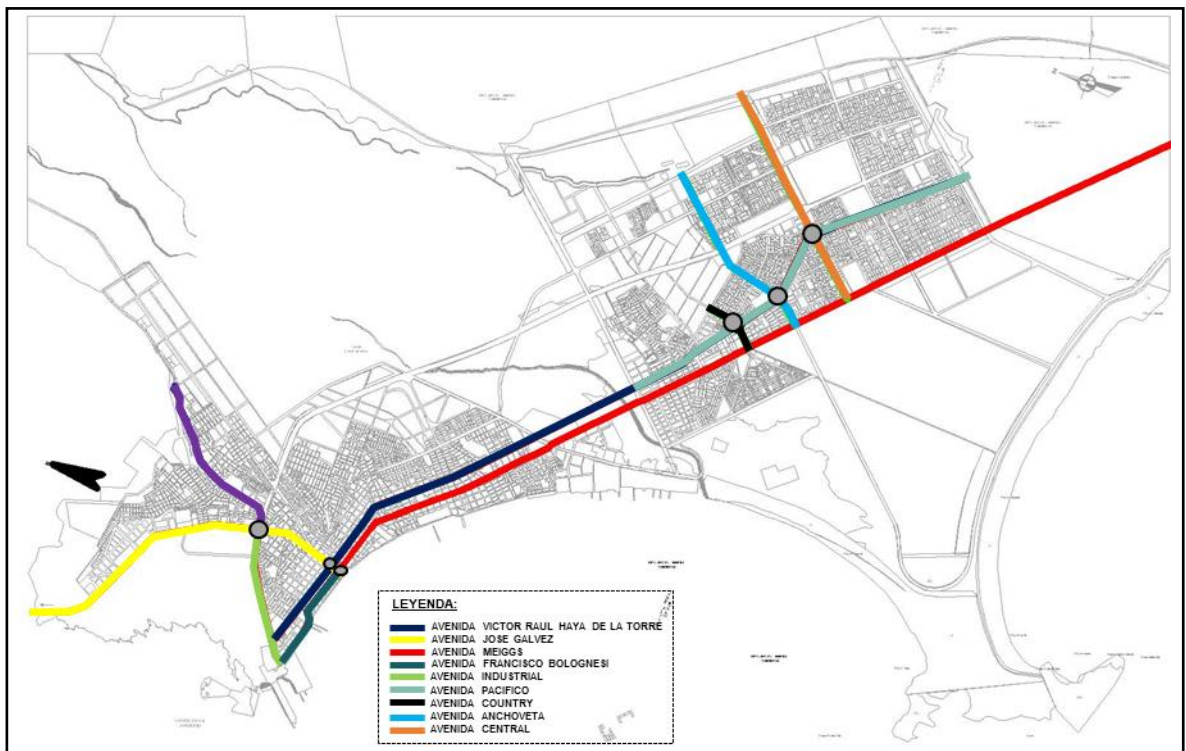


Imagen N°: 13 “Vías seleccionadas para el estudio” **Fuente:** Elaboración propia **Fecha:** 23/04/2019

a. Red Vial Primaria:⁷

Vías arteriales:

Avenida Víctor Raúl Haya de la Torre, Avenida Pacífico, Avenida Meiggs, Avenida José Gálvez, Avenida Industrial

⁷ Fuente: Plan de Desarrollo urbano de Chimbote y Nuevo Chimbote 2012 – 2022 (Propuesta vial Chimbote y Nuevo Chimbote)

b. Red Vial Secundaria ⁸

Chimbote:

Avenida Laderas del norte.

Nuevo Chimbote

Vías Colectoras Principales

Avenida Central, Avenida Anchoqueta, Avenida Country.

2.3.3.4. Casos típicos:

Se escogió a Curitiba y Medellín porque a nivel internacional son el mejor caso de solución para el sistema de transporte masivo interurbano, integrando al espacio público y mejorando la calidad de vida de sus pobladores, beneficiando a esta investigación con posibles propuestas de mejora.

2.3.3.5. Entrevista:

Se escogió al Ing. David Aristegui, porque esta persona es la encargada de ver el tema del sistema de transporte, siendo “Gerente de Transportes” en la municipalidad Provincial del Santa, es el que conoce del tema de estudio, permitiendo aportar conocimientos sobre las deficiencias en el servicio, ideas y posibles soluciones a esta investigación.

2.4. CUADRO RESUMEN DE POBLACIÓN Y MUESTRA

⁸ Fuente: Plan de Desarrollo urbano de Chimbote y Nuevo Chimbote 2012 - 2022(Propuesta vial Chimbote y Nuevo Chimbote)

2.4.1. Observaciones

Se va aplicar este método para observar las características de las zonas en donde se intervendrá para realizar el correspondiente análisis, esto permitirá detallar de manera precisa el estado actual de cómo se encuentra la zona a estudiar

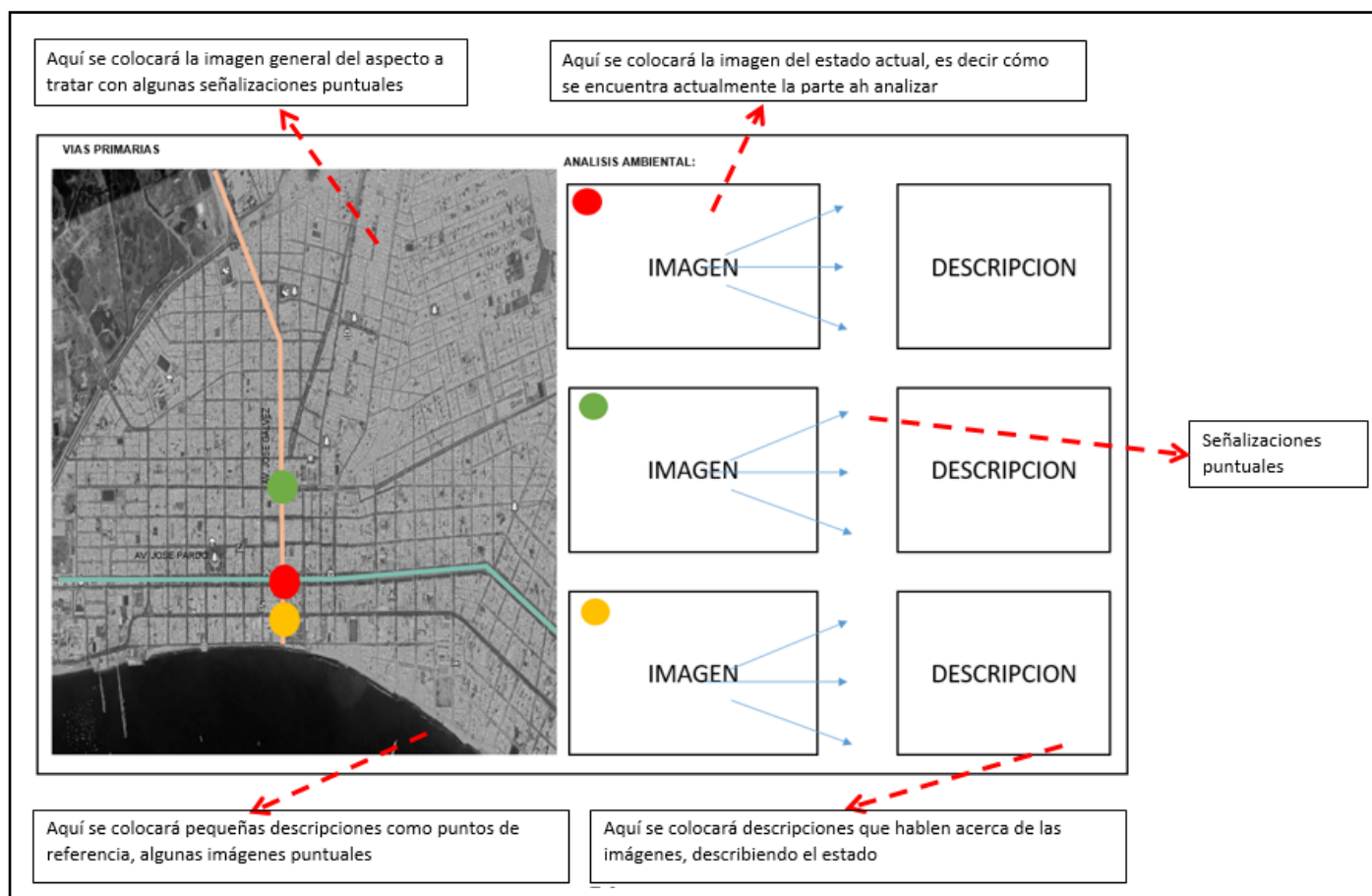


Imagen N°: 14 “Ficha de observación” **Fuente:** Elaboración propia **Fecha:** 23/04/2019

2.4.2. Cuestionario

Se aplicará un cuestionario, para saber lo que la población piensa, es decir, sus gustos, preferencias, sus apreciaciones sobre cosas puntuales, este cuestionario se aplicará a un grupo de 60 personas entre los 18 a 80 años, ya que ese es el rango de personas que usan el objeto del presente estudio.

ENCUESTA

1. ¿Qué medio de transporte usa con mayor frecuencia?
 - Propio (bicicleta)
 - Propio (auto)
 - Propio (motocicleta)
 - Publico (bus)
 - Publico (colectivos)
2. ¿Cuán satisfecho se encuentra con el servicio prestado por el transporte público masivo interurbano público?
 - Completamente satisfecho
 - Satisfecho
 - Regular
 - Insatisfecho
 - Completamente insatisfecho
3. ¿Cuál cree que es el aspecto o factor que propicia el caos vehicular en Chimbote?
 - Buses del sector publico
 - Colectivo del sector publico
 - Automóviles del sector privado
 - Falta de orden vial
4. ¿Cómo calificaría el espacio público (vías) en donde se desplaza el sistema de transporte interurbano?
 - Muy bueno
 - Bueno
 - Regular
 - Malo
 - Muy malo
5. ¿Cuál cree usted que son las deficiencias que presenta el transporte público interurbano?
 - Falta de paraderos
 - Falta de un terminal
 - Falta de información sobre el tema
 - Deficiencia en el confort prestado por los buses
 - Otros:

6. ¿Qué elementos deberían existir en los espacios publico intervenidos por el transporte público interurbano?
 - Áreas verdes
 - Vías exclusivas
 - Más espacios para el usuario
 - Otros:

7. ¿Cuál es el motivo por el que usa el transporte interurbano?
 - Estudios
 - Trabajo
 - Comercio
 - Otros:

8. ¿Por cuál de estas opciones usaría el sistema de transporte público?
 - Más económico
 - Más seguro
 - Más eficiente
 - Mayor confort
 - Otros:

9. ¿Cuál es el horario en el que usaría con mayor frecuencia el sistema de transporte interurbano?
 - a) 5 a.m. – 10 a.m.
 - b) 10 a.m. – 3 p.m.
 - c) 3 p.m. – 8 p.m.
 - d) 8 p.m. – 11 p.m.Marque sus opciones:

Imagen N°: 15 “Cuestionario” Fuente: Elaboración

2.4.3. Entrevista:

Esta entrevista permitirá obtener información sobre el sistema de transporte masivo tanto de la ciudad de Chimbote como la de Nuevo Chimbote, para conocer exactamente de lo que carece y también sobre algunas ideas de los profesionales en este caso. Cabe recalcar, que los profesionales a quien se dirigirá esta entrevista son las

encargadas de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial, de los distritos de Chimbote y Nuevo Chimbote.

MODELO DE ENTREVISTA

1. ¿Cómo describiría usted el estado en que se encuentra actualmente el espacio público por donde se desplaza el sistema de transporte interurbano y cómo calificaría a este?

2. ¿Existe alguna propuesta para mejorar el sistema de transporte en la ciudad de Chimbote?

3. ¿Qué tipo de propuestas cree que se deberían hacer para mejorar la calidad de los espacios públicos influenciados por el sistema de transporte interurbano?

4. Teniendo en cuenta que los espacios públicos son para permitir que las personas socialicen ¿Cómo considera usted que se deberían diseñar los espacios públicos?

5. ¿Cuántos vehículos existen en el parque automotor en la ciudad de Chimbote, cree usted que estos vehículos están en buen estado como para prestar un servicio a la población?

6. ¿Qué tipos de rutas existen en la actualidad por parte de las empresas pertenecientes al transporte interurbano?

7. ¿cómo calificaría al espacio público en donde estas se desplazan?

Imagen N°: 16 “Entrevista” Fuente: Elaboración propia **Fecha:** 23/04/2019

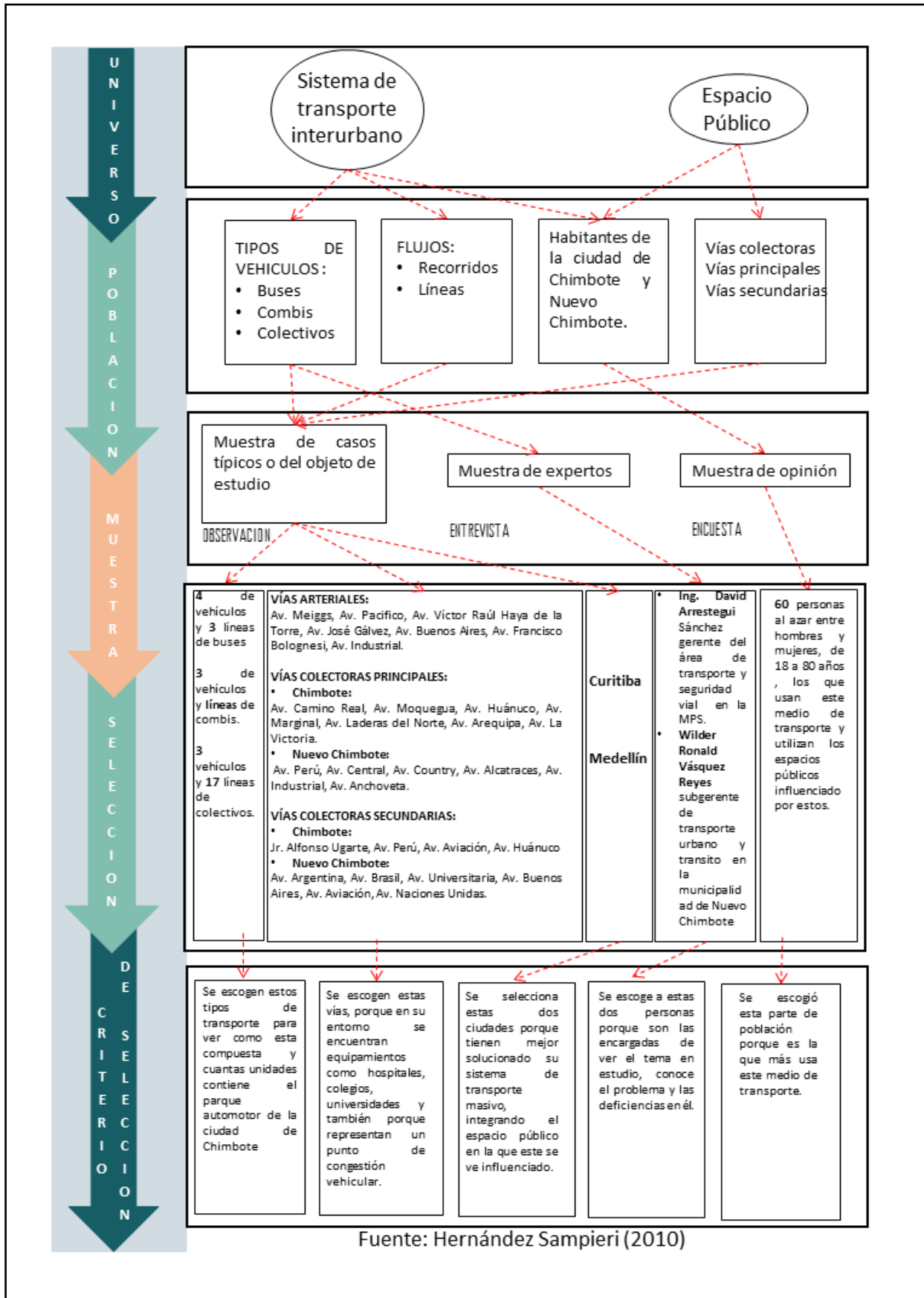


Imagen N°: 17 “Esquema resumen” Fuente: Elaboración propia

Fecha: 13/04/2019

2.5. MÉTODO DE ANÁLISIS:

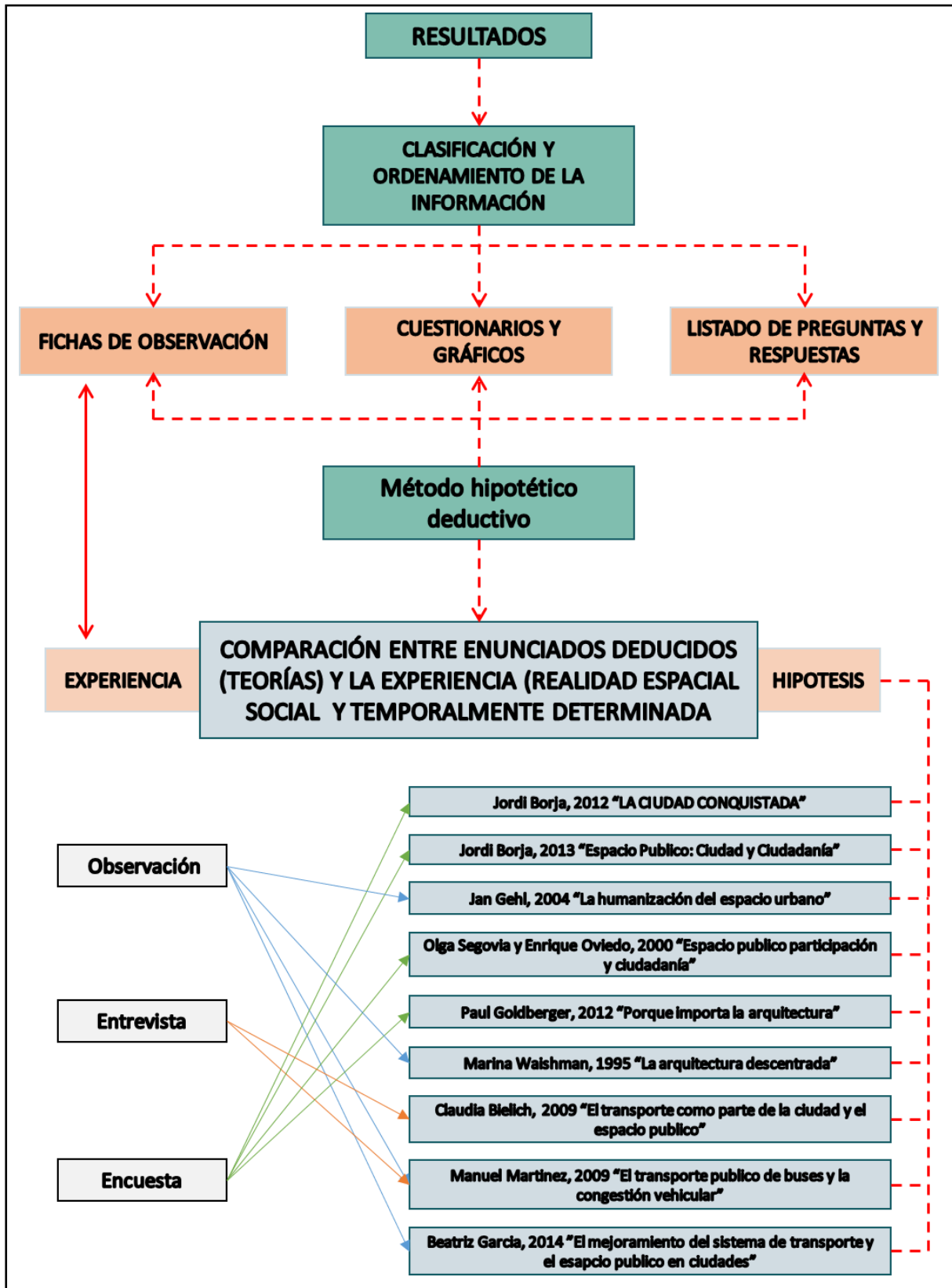


Imagen N°: 18 Método de Análisis Fuente: Elaboración propia

Fecha: 13/04/2019

2.6. ASPECTOS ÉTICOS

2.6.1. Aporte social

La siguiente información es importante porque propiciará un aporte urbano, ya que se propondrá mejoras de cómo debería funcionar el sistema de transporte masivo, también se brindará aportaciones de cómo es que se debería mejorar la calidad de los espacios públicos tanto en la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote.

Todo esto para beneficiar la calidad de vida de los usuarios que usan este medio y que circulan en su entorno, permitiendo que el usuario haga uso de los espacios públicos y emplee con mayor frecuencia el transporte público masivo.

2.6.2. Validez de información

Declaro que toda la información es original, mediante fuente de extracción de información confiables, la presente investigación es de mi autoría y la lógica del sentido común aplicada.

III. RESULTADOS

III. Resultados:

3.1. Objetivo Específico 1:

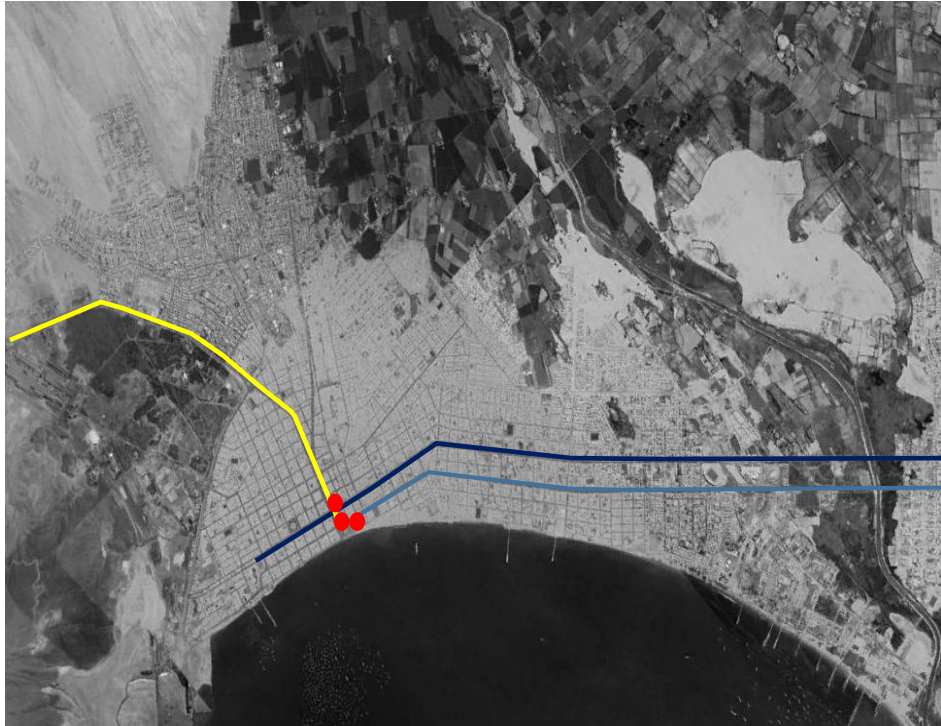
Determinar el estado actual del sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote

OBJETIVO 1			
VARIABLE	MÉTODO	NUMERACIÓN	NOMBRE
A.	Encuesta	ENC-1A	Pasajeros Impacto Social
		ENC -2A	Pasajeros Impacto Social
		ENC -3A	Pasajeros Impacto Social
		ENC-4A	Pasajeros Impacto Social
		ENC-5A	Pasajeros Impacto Social
		ENC-6A	Pasajeros Impacto Social
		ENC-7A	Pasajeros Impacto Social
		ENC-8A	Pasajeros Impacto Social
		ENC-9A	Pasajeros Impacto Social
	Observación	OB1-1B	Establecimientos Organización
		OB1-2B	Establecimientos Organización
		OB1-3B	Establecimientos Formal
		OB1-4B	Establecimientos Funcional
		OB1-5B	Establecimientos Funcional
		OB1-6B	Establecimientos Funcional
		OB1-7B	Vías Espacial
		OB1-8B	Vías Espacial
		OB1-9B	Vías Espacial
		OB1-10B	Vías Tecnológico Ambiental
		OB1-11B	Vías Espacial
OB1-12B	Vías Tecnológico Ambiental		

		OB1-13B	Vías Espacial
		OB1-14B	Vías Tecnológico Ambiental
		OB1-15B	Vías Espacial
		OB1-16B	Vías Tecnológico Ambiental
		OB1-17B	Vías Espacial
		OB1-18B	Vías Tecnológico Ambiental
		OB1-19B	Organización
		OB1-20B	Vías Espacial
		OB1-21B	Vías Tecnológico Ambiental
		OB1-22B	Vías Espacial
		OB1-23B	Vías Tecnológico Ambiental
		OB1-24B	Vías Espacial
	Observación	OB1-25B	Vías Tecnológico Ambiental
		OB1-26B	Vías Espacial
		OB1-27B	Vías Tecnológico Ambiental
		OB1-28B	Vías Espacial
		OB1-29B	Vías Tecnológico Ambiental
		OB1-30B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-31B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-32B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-33B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-34B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-35B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-36B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-37B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-38B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-39B	Vehicular Impacto Urbano
		OB1-40B	Vehicular Impacto Urbano





CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ1- 1A / p.66
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: ESTABLECIMIENTO (PARADERO)	INDICADOR: ACCESIBILIDAD – ORGANIZACIÓN

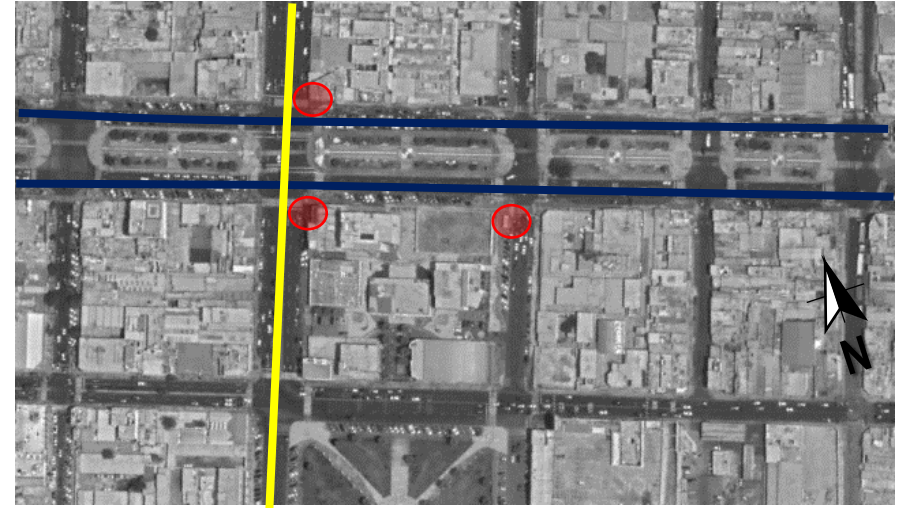
PARADEROS EN CHIMBOTE



FUENTE: Google Earth

En el siguiente esquema, se representa mediante puntos rojos los lugares en Chimbo en la que se encuentran los paraderos, existen en total 3 paraderos, estos paraderos se encuentran ubicados entre la avenida José Gálvez y la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre, excluyendo al resto de avenidas que articulan el distrito de Chimbo, por donde circula el transporte inter-urbano.

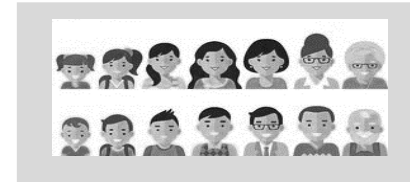
LEYENDA	
	Av. Principal (Av. Víctor Raúl)
	Av. Principal (Av. Enrique Meiggs)
	Av. Principal (Av. José Gálvez)
LEYENDA	
	1 PARADERO



FUENTE: Google Earth Este tipo de paraderos podemos encontrarlos en los puntos antes mencionados, estos están colocados azar, evitando cualquier tipo de relación con su entorno

USUARIOS


Este tipo de paraderos por ser un mobiliario público están destinados a acoger a toda la población mientras esperan su vehículo que los desplazara a cualquier punto del distrito Chimbotano o Nuevo Chimbotano comprendiendo desde los menores de edad (niños), hasta usuarios adultos(ancianos), cabe recalcar que estos en la actualidad no son paraderos, asemejan la forma , pero es un tipo de mobiliario público que lo usan para reposar.



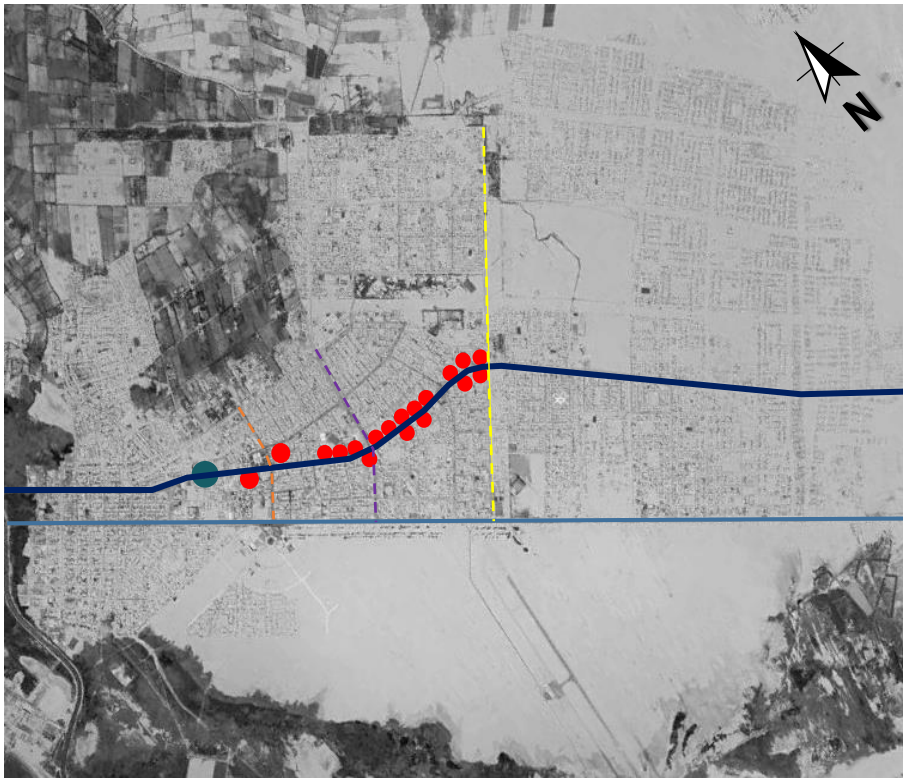
SITUACION ACTUAL



FUENTE: Propia

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE,2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		

PARADEROS EN NUEVO CHIMBOTE

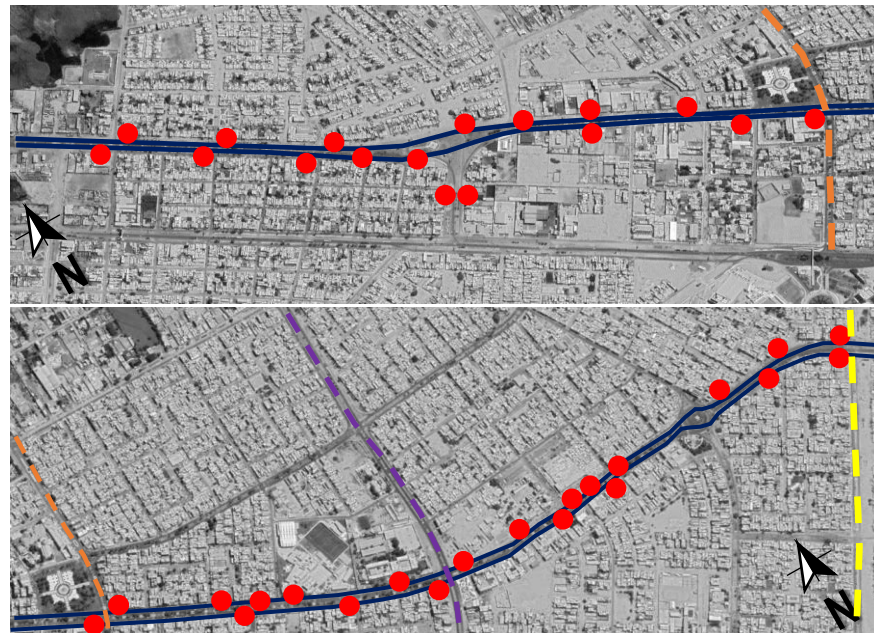


FUENTE: Google Earth

En el siguiente esquema, se representa mediante puntos rojos los lugares en Nuevo Chimbote en la que se encuentran los paraderos, existen en total 36 paraderos, estos paraderos se encuentran ubicados a lo largo de la avenida Pacífico, excluyendo al resto de avenidas que articulan el distrito de Nuevo Chimbote, por donde circula el transporte interurbano.

LEYENDA	
●	1 PARADERO
●	2 PARADERO

LEYENDA	
	Av. Principal (Av. Pacífico)
	Av. Principal (Vía Panamericana)
	Av. Secundaria (Av. Central)
	Av. Secundaria (Av. Anchoqueta)
	Av. Secundaria (Av. Country)

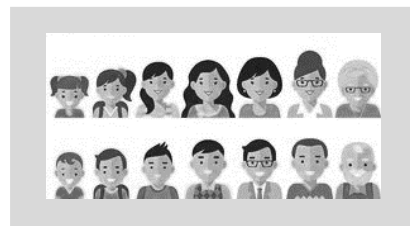


FUENTE: Google Earth

Este tipo de paraderos podemos encontrarlos en los puntos antes mencionados, estos están colocados azar, evitando cualquier tipo de relación con su entorno.

USUARIOS

Este tipo de paraderos por ser un mobiliario público están destinados a acoger a toda la población mientras esperan su vehículo que los desplazara a cualquier punto del distrito Neo Chimbotano comprendiendo desde los menores de edad (niños), hasta gente adulta (ancianos)



SITUACION ACTUAL



FUENTE: Propia



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ1-3A / p.68
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: ESTABLECIMIENTO (PARADERO)	INDICADOR: FORMAL – MATERIALIDAD

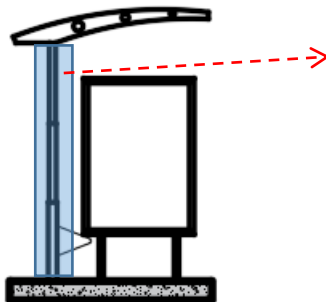
PARADEROS EN NUEVO CHIMBOTE



FUENTE: Propia

SIMETRÍA

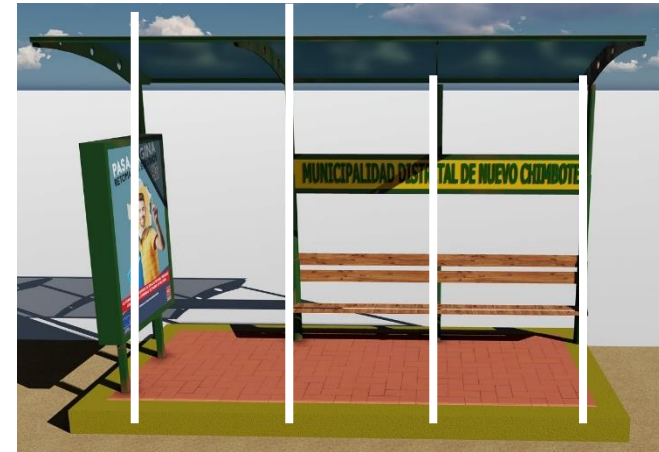
Debido a la forma irregular que presenta el conjunto, no tiene una simetría en ninguna de sus fachadas.



ELEVACION LATERAL IZQUIERDA

RITMO:

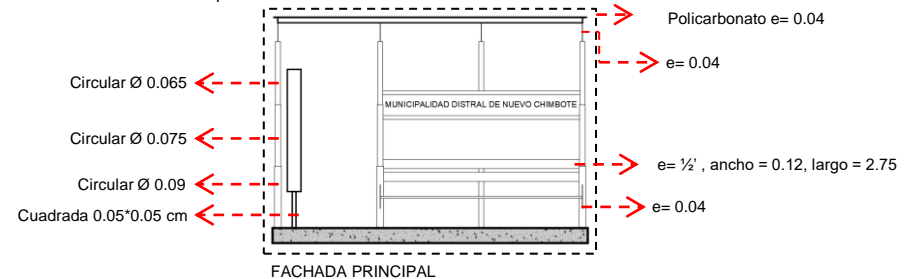
Este tipo de paraderos presenta una repetición en sus parantes, como se logra apreciar en la imagen inferior, siendo estos los que sostienen la cobertura.



FACHADA PRINCIPAL

MATERIALIDAD:

Este tipo de paraderos está compuesto en su mayoría por perfiles metálicos circulares de diámetros de 0.065, 0.075 y 0.09 y perfiles cuadrados de 5cm por lado, estos conforman la estructura principal del paradero y también presenta madera que son empleados tanto en el respaldar y en la parte donde sirve para sentarse, teniendo una medida única siendo espesor de ½ pulgada, ancho 0.12 y largo de 2.75 y presenta una cubierta de policarbonato de e=0.04



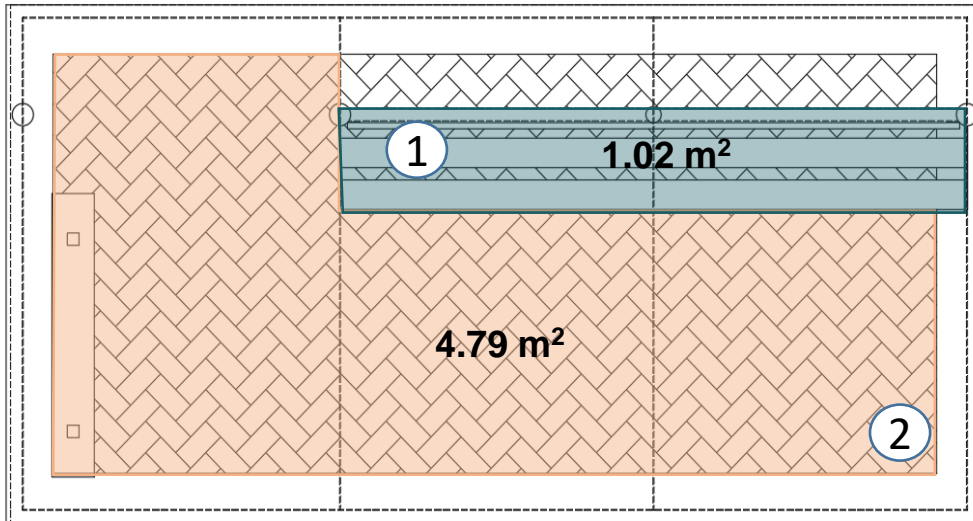
FACHADA PRINCIPAL

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		

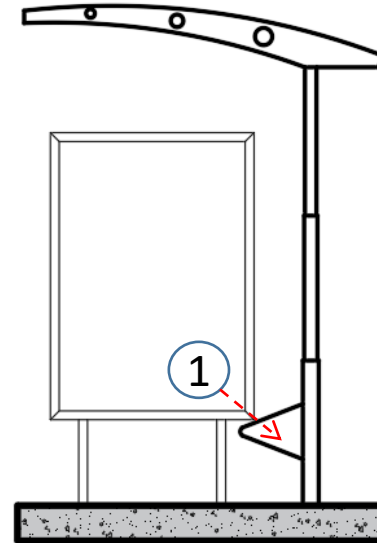


CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ1-4A / p.69
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: ESTABLECIMIENTO (PARADERO)	INDICADOR: FUNCIONAL – ZONIFICACION - ANTROPOMETRIA

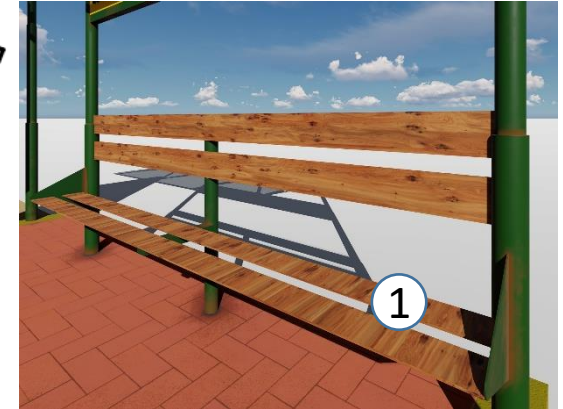
PARADEROS EN NUEVO CHIMBOTE



FUENTE: Elaboración propia



VISTA LATERAL DERECHA



FUENTE: Elaboración propia

LEYENDA



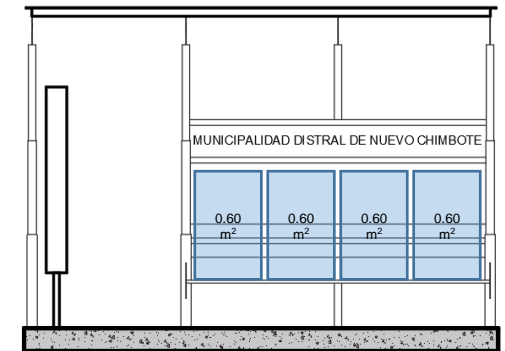
VISTA FRONTAL



FUENTE: Elaboración propia

Como se indica en el punto 1 el área destinada para que las personas se sienten mientras esperan su vehículo, es de 1.02 m² lo que permite 4 personas

Como se indica en el punto numero 2 el área destinada a personas que esperan de pie, presenta un área de 4.79 m², considerando un promedio por persona de 0.48 m² se obtiene un promedio de 9 personas, es decir, que es esta cantidad que puede contener dicho paradero a personas de pie.



VISTA FRONTAL

Considerando que los paraderos dispuestos a lo largo de la avenida Pacífico, estos pueden contener un promedio de 13 personas por cada paradero, multiplicado por los 20 paraderos se obtendría que contiene alrededor de 260 personas de toda la población.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ1-5A / p.70
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: ESTABLECIMIENTO (PARADERO)	INDICADOR: FUNCIONAL – CIRCULACION

PARADEROS EN NUEVO CHIMBOTE



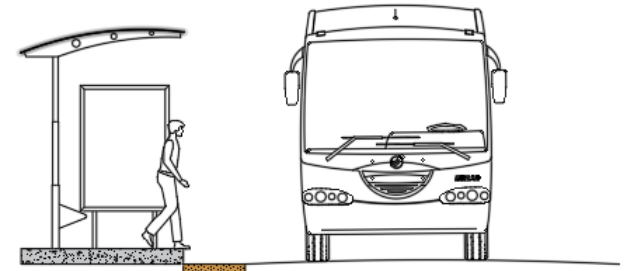
FUENTE: Elaboración propia



FUENTE: Elaboración propia

Como se logra apreciar en la imagen el paradero no guarda ninguna relación con su entorno, por lo tanto la circulación queda excluida de la vereda, generando incomodidades en el usuario.

Como se logra ver en el corte el paradero no guarda relación alguna con la vía, el autobús se sitúa alejado del paradero exponiendo la integridad del usuario ante posibles accidentes.



FUENTE: Elaboración propia

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



ORGANIZACION GENERAL DE VIAS



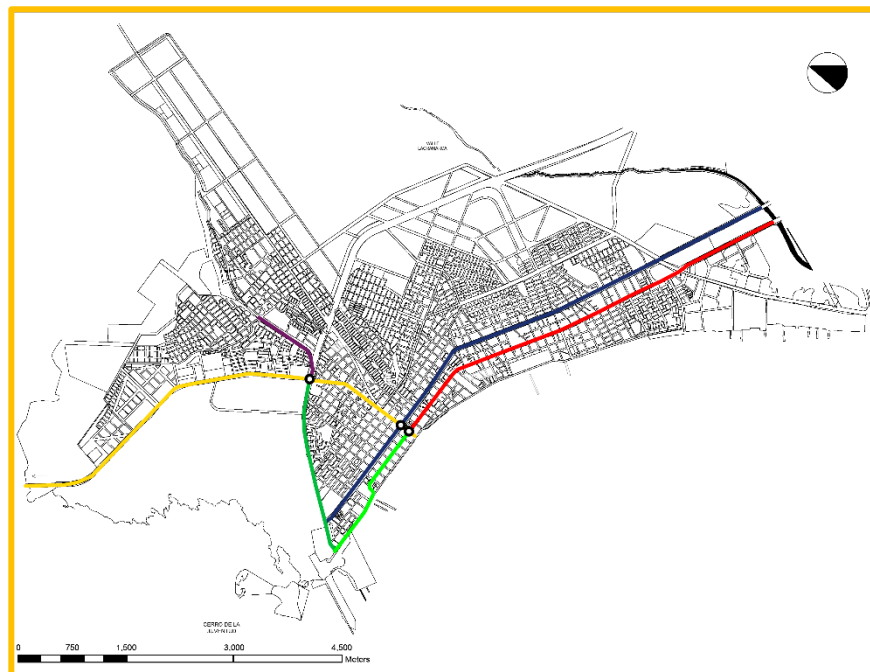
FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

Las vías están estipuladas en el “PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022” Las vías en estudio son las que se representan en la siguiente imagen, estas según su clasificación pueden ser Red viales nacionales, Red viales primarias, Red viales secundarias, Red viales secundarias y Red vial complementaria. En el presente estudio se analizarán las intersecciones entre las vías nacional, vías primarias y secundarias, cada punto presenta distinta dinámica por lo que en su entorno se encuentran distintos tipos de equipamientos, pudiendo ser equipamientos comerciales, educativos o de salud.

LEYENDA:

- AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE
- AVENIDA JOSE GALVEZ
- AVENIDA MEIGGS
- AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI
- AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO
- AVENIDA PACIFICO
- AVENIDA COUNTRY
- AVENIDA ANCHOVETA
- AVENIDA CENTRAL
- AVENIDA DE CIRCUNVALACION

ORGANIZACION DE VIAS A ESTUDIAR EN CHIMBOTE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

1. RED VIAL PRIMARIA

Vías Arteriales

- Avenida José Galvez
- Avenida Victor Raul Haya de la Torre
- Avenida Enrique Meiggs
- Avenida Francisco Bolognesi
- Avenida Industrial Santiago Antunez de Mayolo

2. RED VIAL SECUNDARIA

Vías Colectoras Principales

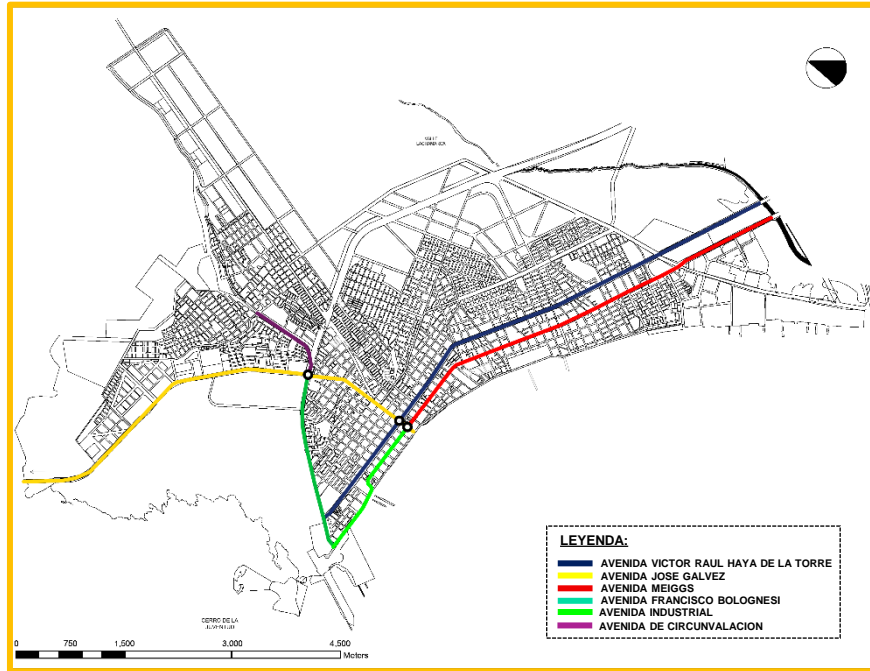
- Avenida de Circunvalación

En el presente estudio se consideraran las intersecciones viales de las vías mencionadas.



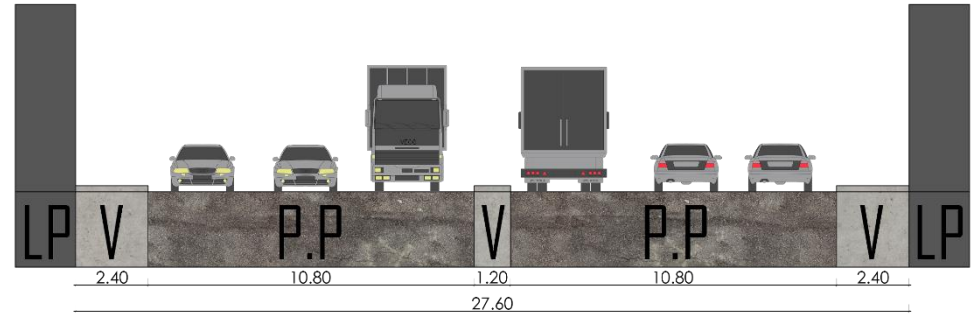
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ1-7A / p.72
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS	INDICADOR: ESPACIAL – DIMENSION

DIMENSION DE LA AVENIDA JOSÉ GALVEZ



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA JOSÉ GALVEZ entre la Av. Pardo y Jr. Leoncio Prado.



ELABORACION: Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA

Como se logra apreciar en la imagen las dimensiones para las pistas principales y secundarias son de 10.80 m por vía, se considera esta dimensión por lo que por estas vías circulan vehículos de carga pesada, es decir, una vía es exclusiva para el tránsito pesado, las otras dos restantes son para los vehículos locales del sector público masivo y colectivos, también presenta una vereda central de 1.20 y dos laterales colindantes a los límites de propiedades. Se considera esta dimensión por lo que por el momento se usa como vía panamericana hasta la pronta ejecución de la vía de circunvalación.



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Earth

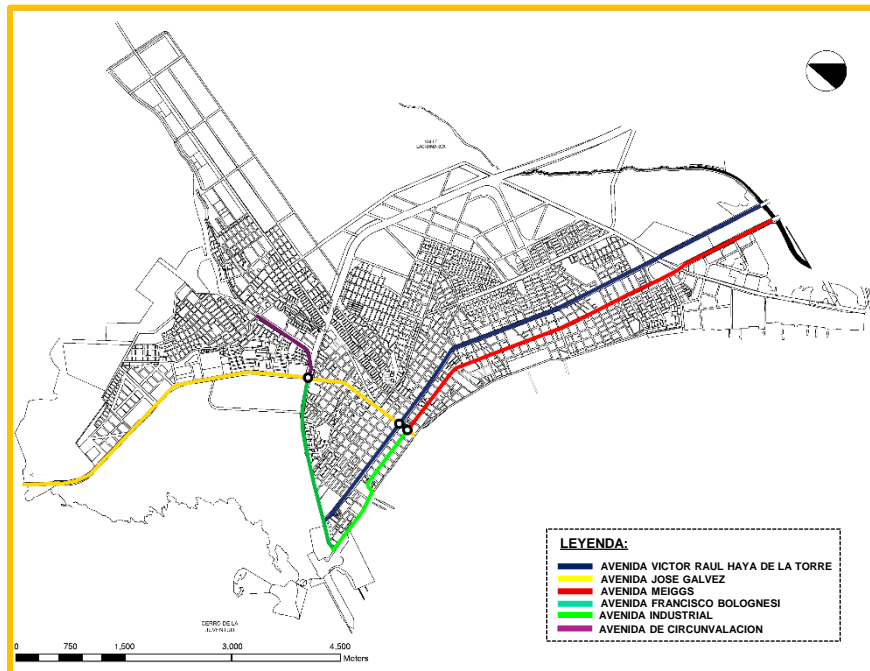
ELABORACION: Propia

Como se logra apreciar en la imagen el mayor espacio tienen los vehículos, excluyendo a las personas que se desplazan en su entorno, las vías se encuentran en estado óptimo a lo largo del tramo de la vía, estas vía por ser importante tienen una dimensión para poder distribuir 3 carriles por vía y en ambos sentidos.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		

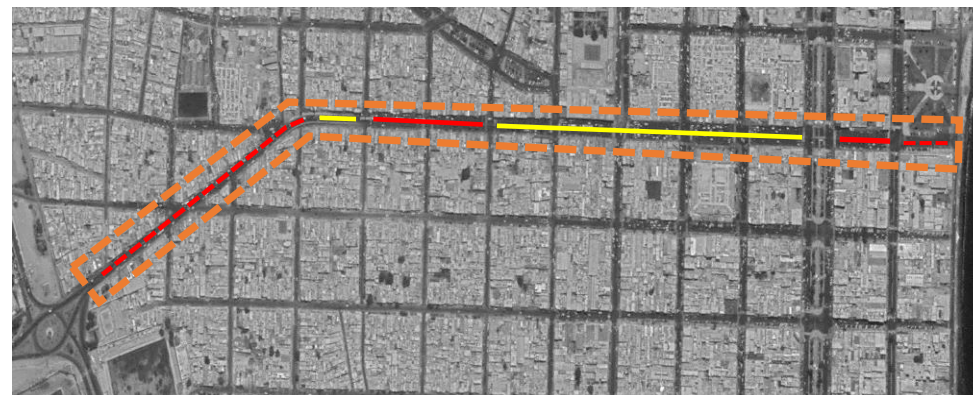


DIMENSION DE LA AVENIDA JOSE GALVEZ



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA JOSE GALVEZ



ELABORACION : Propia

En la avenida Enrique Meiggs en la zona central , según la sección vial se considera una separación central de 1.20 metros, esto según la propuesta vial del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022. En la actualidad este espacio esta configurado en 4 tramos, cada tramo configura un propio estilo, como se puede apreciar, esta por ser una vía principal cuenta con mayor aporte para reducir la contaminación generada por los vehículos siendo de suma importancia cuando se trata de mejorar la calidad de aire en ambos distritos.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1
	TRAMO 2
	TRAMO 3
	TRAMO 4



Tramo 1
El tramo 1 comprende 432 metros lineales, se puede apreciar que no cuenta con ningún tipo de área verde, por lo tanto no presenta algún tipo de arborización, tiene una separación central de 1.20 metros de ancho lo que es insuficiente para hacer algún tipo de tratamiento con área verde e impide el tránsito de las personas.



Tramo 2
El tramo dos comprende 196 metros lineales este tramo es el mas corteo y presenta en un solo lado arborización, siendo insuficiente para reducir el impacto generado por el elevado numero de vehículos que transitan por esta vía principal de Chimbote.



Tramo 3
Este tramo comprende 640 metros lineales, como se puede apreciar este tramo no comprende una separación central, es mas, no contiene área verde la que permita reducir el impacto generado por los vehículos que circulan por esta vía principal.

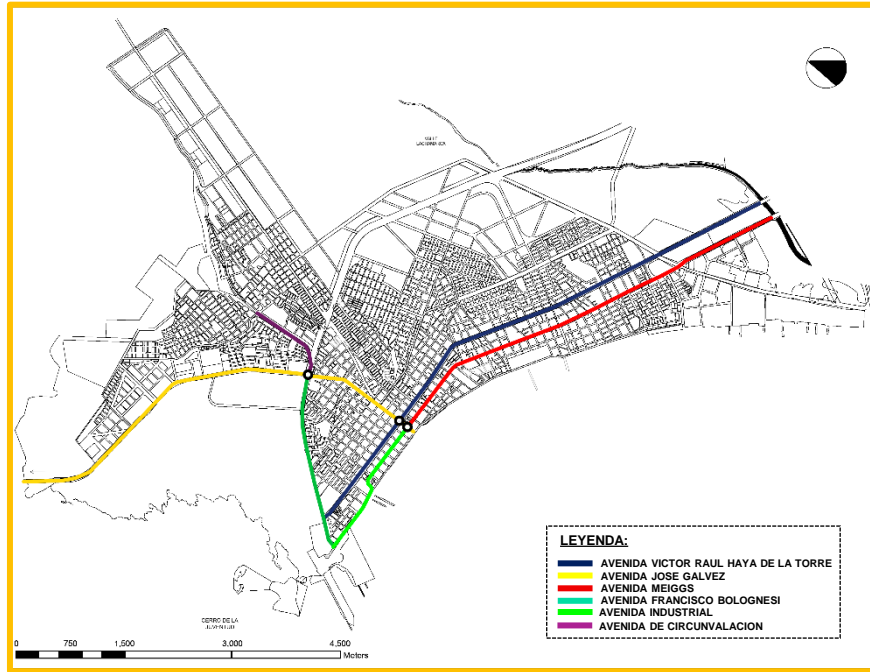


Este tramo es el más corto respecto a las demás vías, tiene 94 metros lineales, es un tramo de importancia por estar colindando con el Hotel de Turistas.



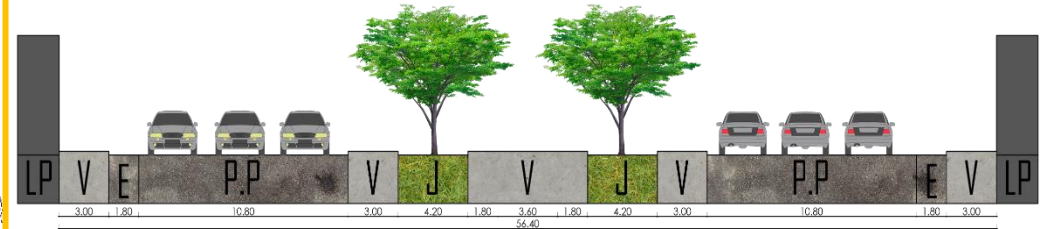
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ1-9A / p.74
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS	INDICADOR: ESPACIAL – DIMENSIION

DIMENSION DE LA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE entre la Av. José Gálvez y Jr. Tumbes.



ELABORACION : Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN

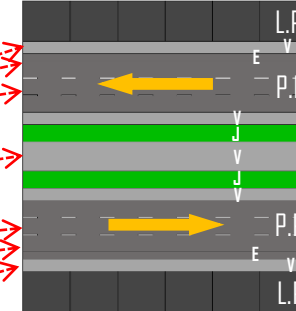
Como se logra apreciar en la imagen las dimensiones para las pistas principales y secundarias son de 10.80 m por vía, se considera esta dimensión por lo que por estas vías son principales en la ciudad, es decir, son vías que comunican tanto los distritos de Chimbote y Nuevo Chimbote, por estas vías circulan los colectivos buses interurbanos, vehículos de mercadería, por ser una vía principal presenta una berma central de 21.60 m. y presenta dos veredas laterales de 3.00 m.




FUENTE: Google Maps



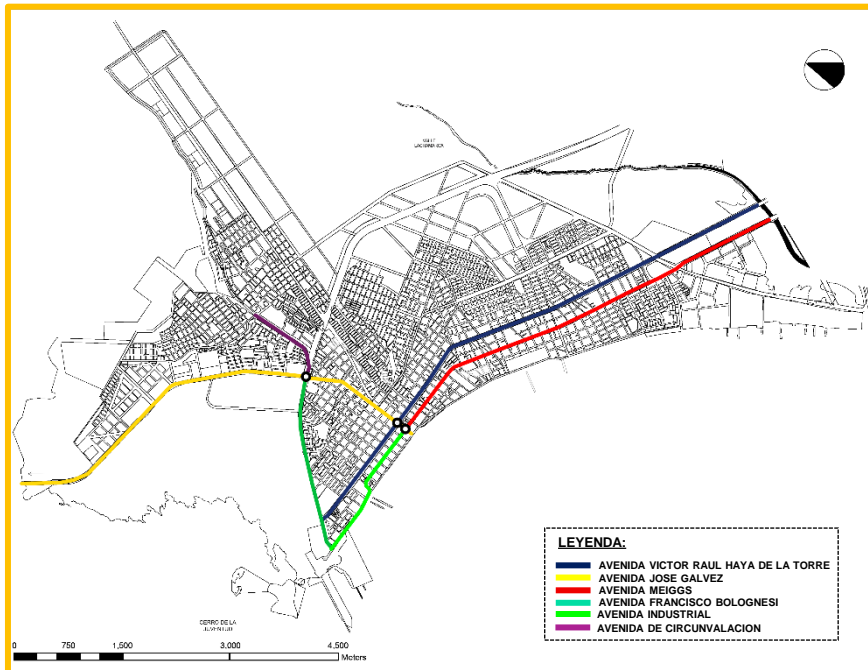
VIA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE S1
FUENTE: Propia



Como en la lámina anterior se puede apreciar que mayor predominancia tienen los vehículos, por ser una vía principal presenta una berma central distribuida a lo largo de toda la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre, contiene veredas para el tránsito peatonal, y jardines. Cabe recalcar que en toda la avenida esta berma es la única área verde que se ubica en avenidas y sin tratar de todo el distrito de Chimbote.

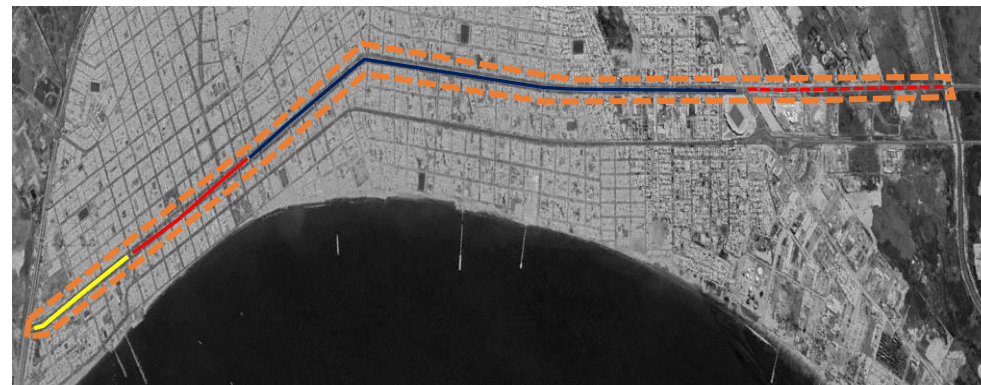
RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE,2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		

DIMENSION DE LA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE



En la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre, según la sección vial se considera una berma central de 21.60 metros desde la intersección con la avenida industrial hasta la avenida Los Pescadores y otro configurado de 1.20 m que comprende desde la avenida Los Pescadores hasta la intersección con la avenida Pacífico, esto según la propuesta vial del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022. En la actualidad este espacio esta configurado en 4 tramos, cada tramo configura un propio estilo, como se puede apreciar, esta por ser una vía principal cuenta con mayor aporte para reducir la contaminación generada por los vehículos siendo de suma importancia cuando se trata de mejorar la calidad de aire en ambos distritos.

ELABORACION : Propia

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1
	TRAMO 2
	TRAMO 3
	TRAMO 4



Tramo 1

En el tramo 1 comprende 770 metros lineales, se puede apreciar que considera espacios para áreas verdes, también considera espacios para recreación que son empleadas por la población, la desventaja de este espacio público es que se encuentra enrejado impidiendo el uso de la población.



Tramo 2

Este tramo dos comprende 948 metros lineales este tramo considera espacios de áreas verdes, pero es poca área respecto al concreto empleado en los suelos, comprenden tipos de árboles como el Sauce, Molle Chileno.



Tramo 3

Este tramo comprende 3828 metros lineales , comprende un buen porcentaje de área verde respecto al área empleada para circulación, las áreas verdes comprende pocos árboles y estos son Palmeras y Molle Chileno.



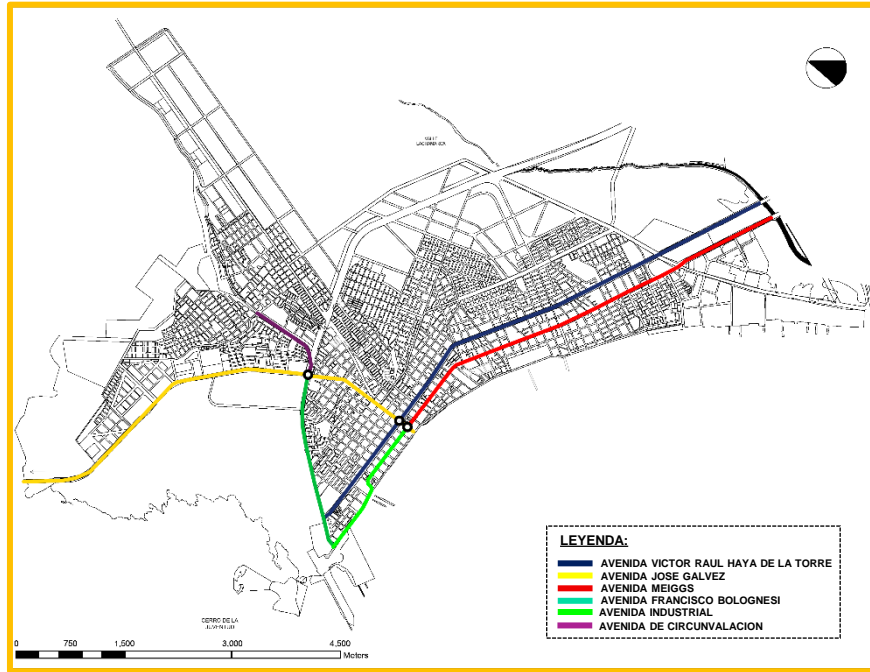
Tramo 4

Este tramo comprende 1606 metros lineales, comprende una reducida área verde, esta no contiene ningún tipo de arborización, solo contiene grasas a lo largo de su emplazamiento evitando reducir la contaminación generada por los gases contaminantes de los autos.



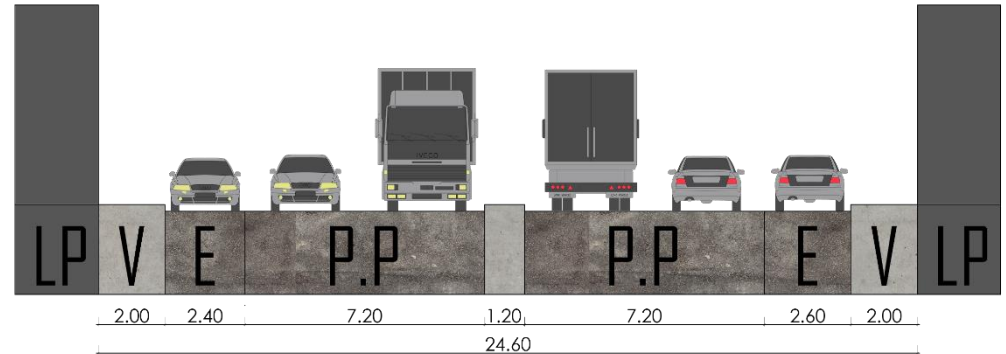
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ1-11A / p.76
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS	INDICADOR: ESPACIAL – DIMENSIION

DIMENSION DE LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS entre el Jr. Callao y Jr. Amazonas

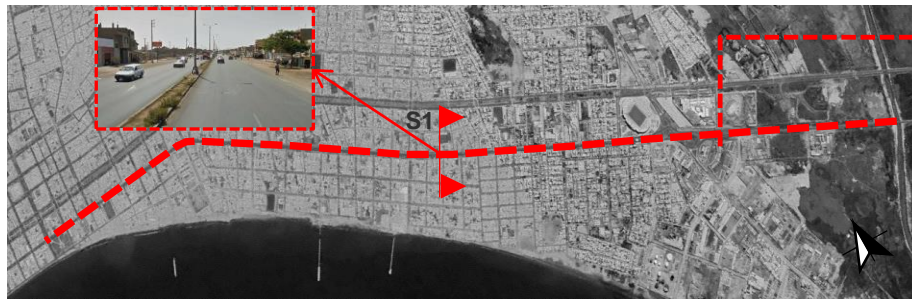


ELABORACION : Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN

Como se logra apreciar en la imagen las dimensiones para las pistas principales y secundarias son de 7.20 m por vía, se considera esta dimensión por lo que por estas vías son principales en la ciudad, es decir, son vías que comunican tanto los distritos de Chimbote y Nuevo Chimbote, por estas vías circulan los colectivos buses interurbanos, vehículos de mercadería, por ser una vía principal presenta una berma central de 21.60 m. y presenta dos veredas laterales de 3.00 m.

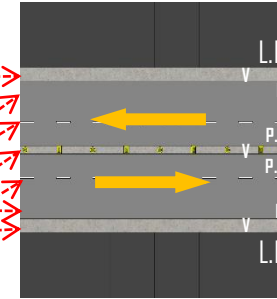
Como se puede apreciar las veredas se encuentran en mal estado, esta vía funciona actualmente como vía nacional (Panamericana Norte) hasta la pronta ejecución de la vía de Circunvalación, esta vía comunica pueblos como Miramar Bajo, Miramar Alto, Trapecio primera, segunda y tercera etapa, Florida Alta, Florida Baja, La Libertad, por esta vía podemos encontrar equipamiento comercial como Plaza Vea y equipamientos educativos, como Ulad esh colegio, campus de la universidad, colegio Mundo Mejor y una Comisaría y por ultimo un Terminal Terrestre, un estadio y el Mega Plaza.



FUENTE: Google Maps



VIA ENRIQUE MEIGGS
FUENTE: Google Maps

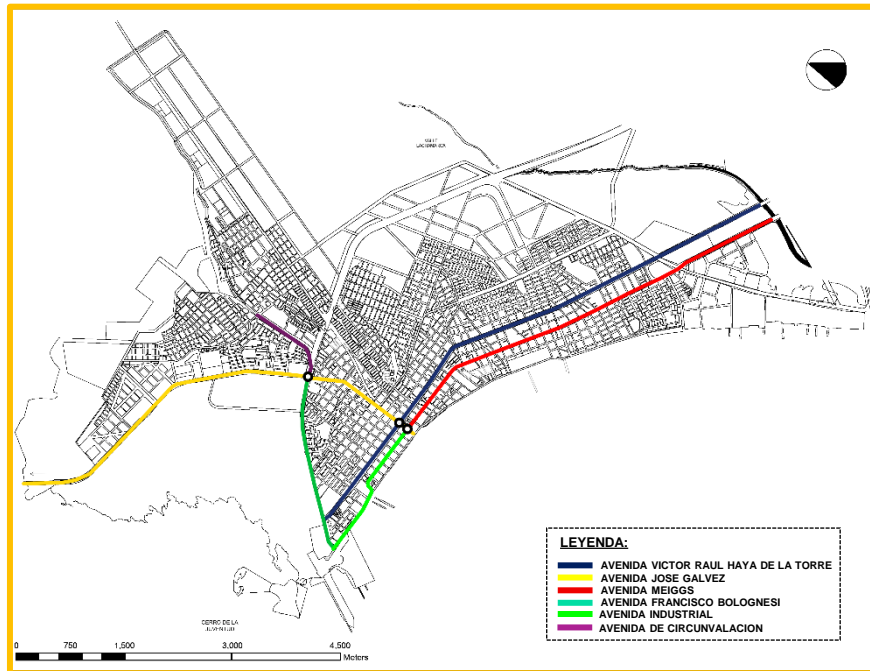


S1

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE,2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO	
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE	

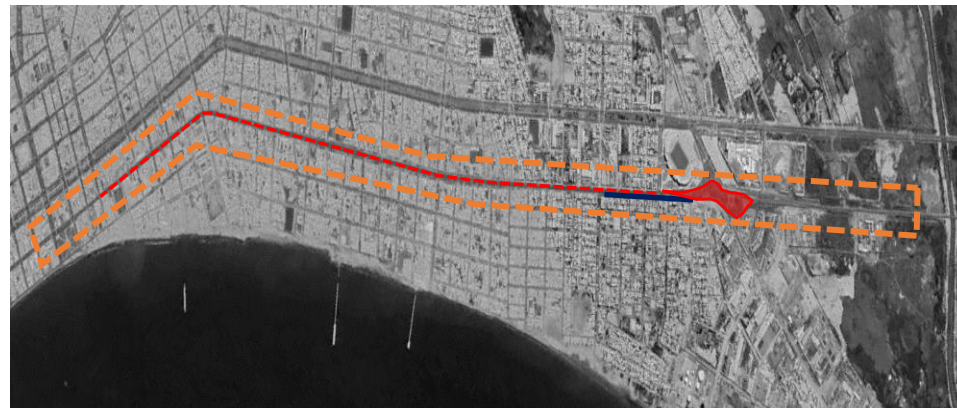


DIMENSION DE LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS



ELABORACION : Propia

En la avenida Enrique Meiggs en la zona central, según la sección vial se considera una berma central de 1.20 según la propuesta vial del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022. En la actualidad en esta vía se puede apreciar que se encuentra totalmente tapada con blocks de concreto y en puntos a lo largo de la vía han considerado mini jardines de forma circular y piramidal truncada de una altura mínima de 0.40 centímetros para sembrar palmeras, la ausencia de áreas verdes en esta vía no beneficia en reducir el impacto producido por los vehículos que circulan por esta vía, ni reducir el impacto de las industrias que se encuentran aledañas a esta vía el Tramo 1 es el mayor volumen de área verde registrada a lo largo de la vía, pero actualmente solo es un área de gras excluyendo arboles que potenciarían esta área, el tramo 2 es una área mas pequeña y abarca todo el ancho de la urbanización el trapecio 1era etapa y el tramo 3 se extiende a todo lo largo de dicha vía como se evidencian en las imágenes.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1
	TRAMO 2
	TRAMO 3



Tramo 1

En el tramo 1 se puede apreciar la ausencia de arboles, factor muy importante para reducir el impacto ambiental generado por los vehículos, y por la zona industrial.

FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps

Tramo 2

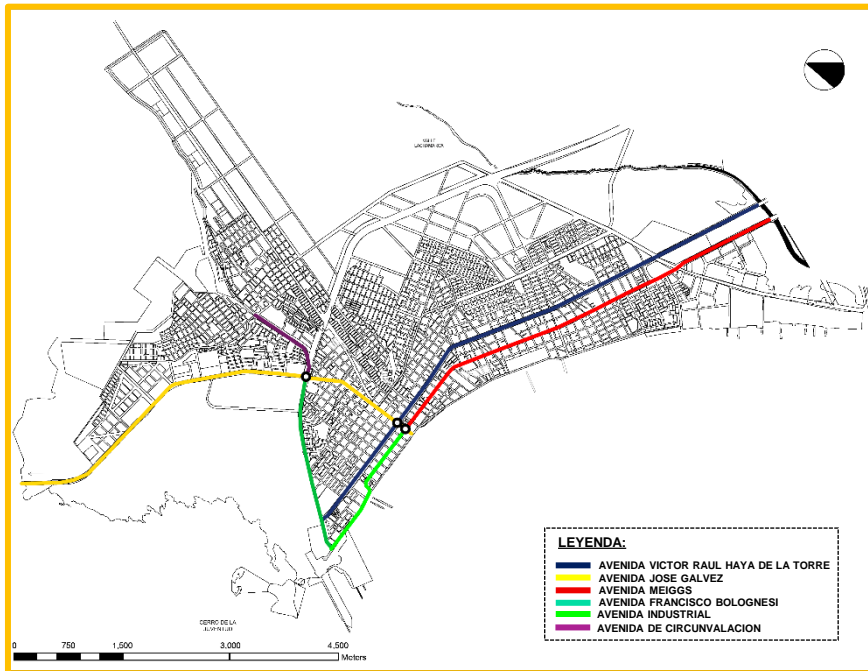
En el tramo 2 es la que se encuentra con mayor diversidad de arboles pero esta presenta un área reducida. Debido a su poca extensión no cubre el área de la vía, por lo tanto repercute de manera directa en la eficiencia de reducción de gases nocivos para la salud humana, exponiendo la salud de los moradores de las urbanizaciones y pueblos jóvenes aledaños a la zona.



FUENTE: Google Maps

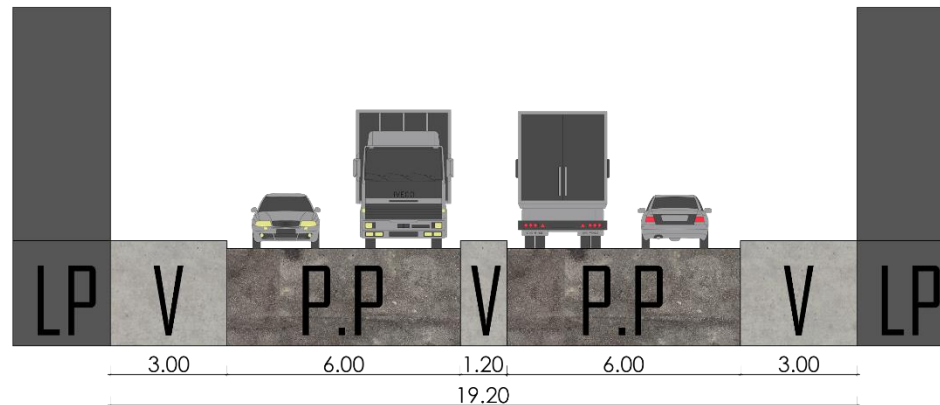


DIMENSION DE LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI entre el Jr. Carlos de los Heros y Jr. Enrique Palacios



ELABORACION : Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA

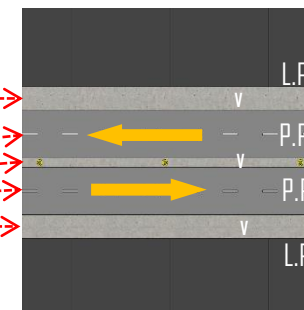
Como se logra apreciar en la imagen las dimensiones para las pistas principales y secundarias son de 6.00 m por vía, vereda central de 1.20 m. , al lateral izquierdo presenta una vereda de 3.00 m., mientras que en el lado derecho presenta una vía de 3.00 m.



FUENTE: Google Maps



VIA FRANCISCO BOLOGNESI
FUENTE: Propia

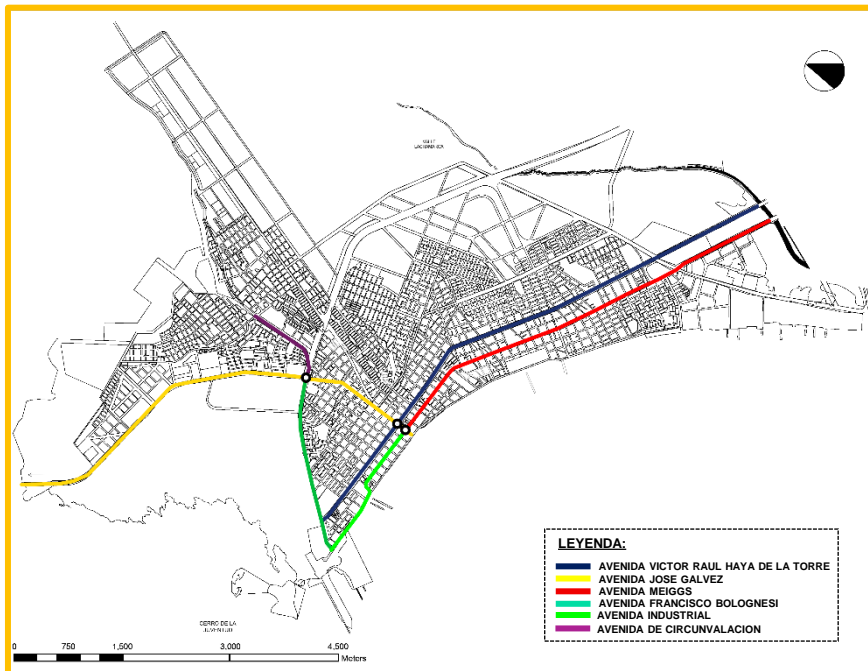


S1

Esta vía es muy importante porque comunica el lado sur y el lado norte con un equipamiento de salud muy importante que es el hospital La Caleta, también comunica con un equipamiento comercial como el muelle y el terminal portuario. A lo largo de esta vía se encuentran equipamientos administrativos como el Banco de la Nación, el Banco BBVA, el Banco Interbank una sede de la Universidad San Pedro.



DIMENSION DE LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI



ELABORACION : Propia

En la avenida Francisco Bolognesi en la zona central, según la sección vial se considera un jardín central de 1.50 metros según la propuesta vial del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022. En la actualidad, el área verde de la vía en estudio se encuentra en un estado regular ya que en ciertos tramos se nota la ausencia del gras, esta vía en la actualidad contiene pequeños arbustos lo que es un punto a favor al momento de tratar de combatir los gases producto de los vehículos que transitan por esta vía. En este estudio, esta vía se dividió en tramos indicados en la imagen superior para recalcar los puntos que se esta analizando respecto a la vía en estudio.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1



FUENTE: Google Maps

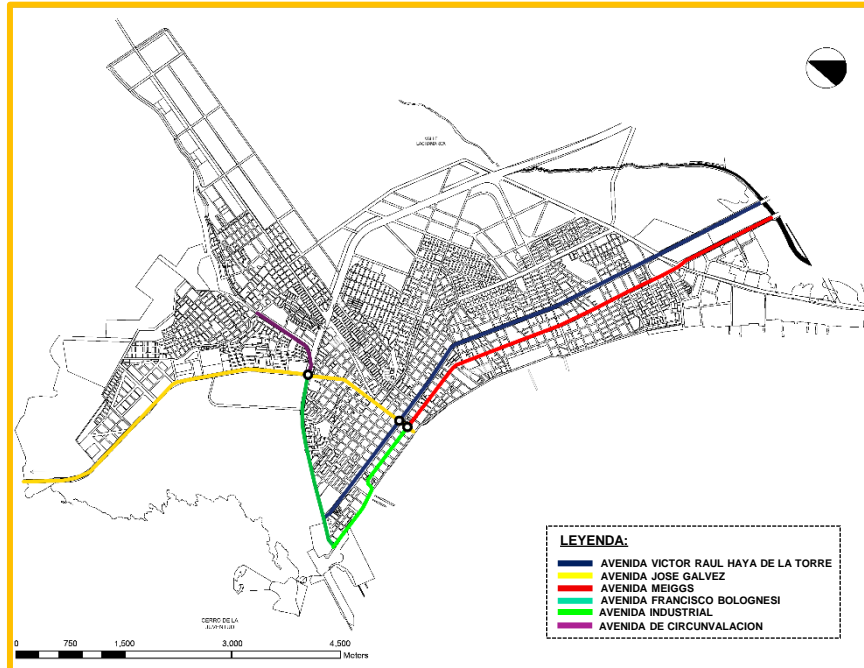


FUENTE: Google Maps

Tramo 2
Este tramo es uniforme desde el límite con la avenida José Gálvez hasta la avenida industrial este espacio destinado para área verde en su totalidad este se encuentra cubierto por césped y presenta como único árbol tipo palmera, cabe recalcar que es un punto a favor si se trata de mitigar el impacto generado por los vehículos y se trata de dar una mejor vista a la ciudad.

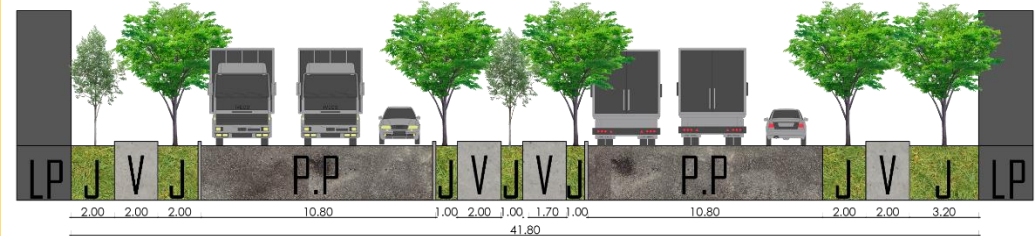


DIMENSION DE LA AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



ELABORACION : Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN

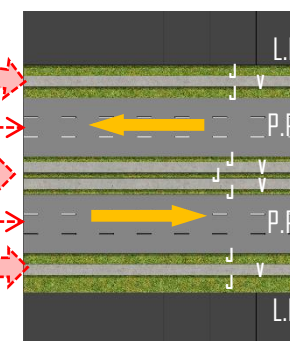
Como se logra apreciar en la imagen las dimensiones para las pistas principales y secundarias son de 10.80 m por vía, presenta una berma central de 7.00 m. con veredas de 2.00 m. cada una, al lateral izquierdo se considera una vereda central de 2.00 y dos jardines a los costados de la misma dimensión, mientras que en el lado derecho se considera un estacionamiento de 2.00 m. una vereda de igual dimensión y un jardín de 3.20, estas separan la zona industrial utilizada por Siderperu de las viviendas de la urb. La Caleta, urb. Antúnez de Mayolo, urb. Manuel Arévalo.



FUENTE: Google Maps



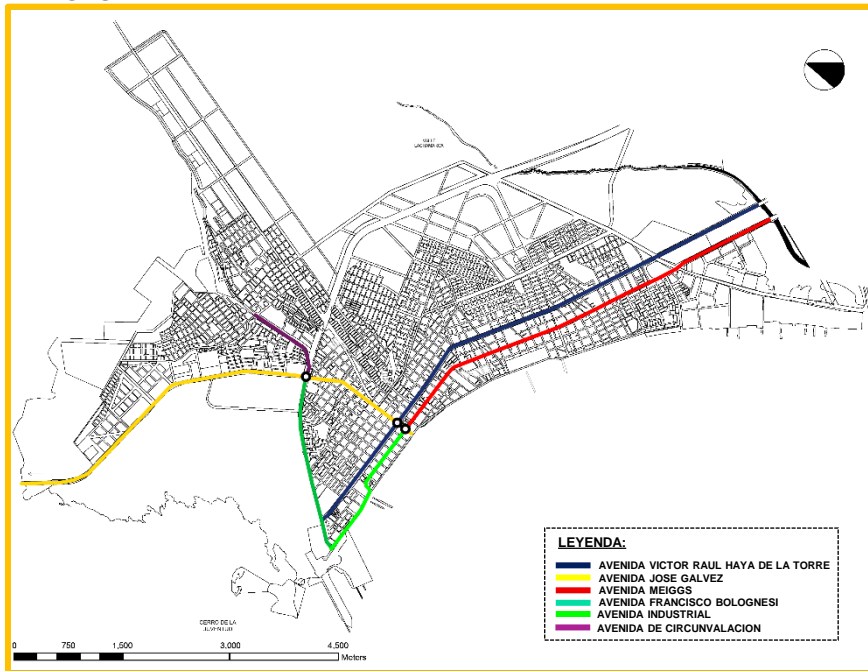
VIA INDUSTRIAL
FUENTE: Propia



Como se puede apreciar esta es una vía principal para el comercio por lo que comunica distintos puntos de la ciudad para ingresar al puerto de Chimbote, por esta vía transitan no solo camiones y tráiler sino también vehículos colectivos que acceden por esta vía para comunicar a la población con los distintas urbanizaciones y también a un equipamiento de Salud muy importante que es el Hospital La Caleta, la capitania de puerto, el muelle y el astillero

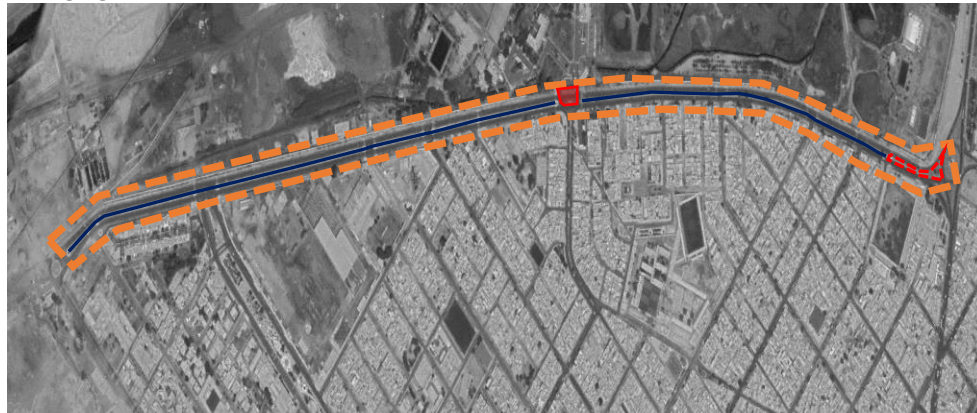


DIMENSION DE LA AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



ELABORACION : Propia

En la avenida Enrique Meiggs en la zona central, según la sección vial se considera una berma central de 7.00 metros según la propuesta vial del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022. En la actualidad, esta vía se encuentra en total descuido siendo una importante vía ya que circulan vehículos de gran envergadura, tales como camiones, tráileres, cisternas, entre otros, los cuales tienen como punto de abastecimiento a Siderperu, el terminal pesquero ENAPU, el muelle de Chimbote, es por ello que la arborización en esta vía es fundamental ya que permitiría tener un ambiente más cálido y reduciría el impacto ambiental generado por estos vehículos. En este estudio, esta vía se dividió en tramos indicados en la imagen superior para recalcar los puntos que se está analizando respecto a la vía en estudio.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1
	TRAMO 2
	TRAMO 3



FUENTE: Google Maps

Tramo 1

En el tramo 1 se caracteriza por tener secciones destinadas para jardín, en la actualidad estas áreas verdes se encuentran en descuido, pudiendo encontrar gras seco, otra desventaja es que no contiene arboles, siendo incomodo el transitar a horas puntuales del día y no beneficia a reducir el impacto generado por los vehículos que circulan por esta vía.



FUENTE: Google Maps

Tramo 2

El tramo 2 es una parte muy reducida de toda esta vía, se ubica en el frente del ingreso a Siderperu, este tramo es el único que tiene un tratamiento en los jardines, utilizando la palmera como planta principal, cabe recalcar que el área verde se encuentra en buen estado, pero no contiene más tratamiento de arborización en este tramo.



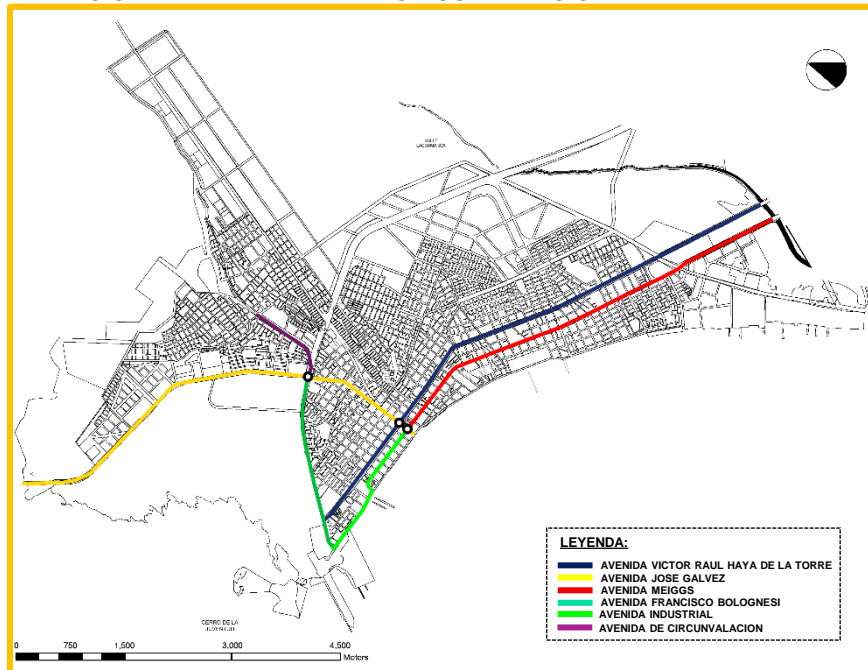
FUENTE: Google Maps

Tramo 3

El tramo 3 se ubica al ingreso de esta vía, colindante con la avenida panamericana, como se puede apreciar esta se encuentra en un estado regular, presenta algunos árboles, siendo estos insuficientes si se trata de reducir el impacto generado por los vehículos que transitan por esta vía importante.

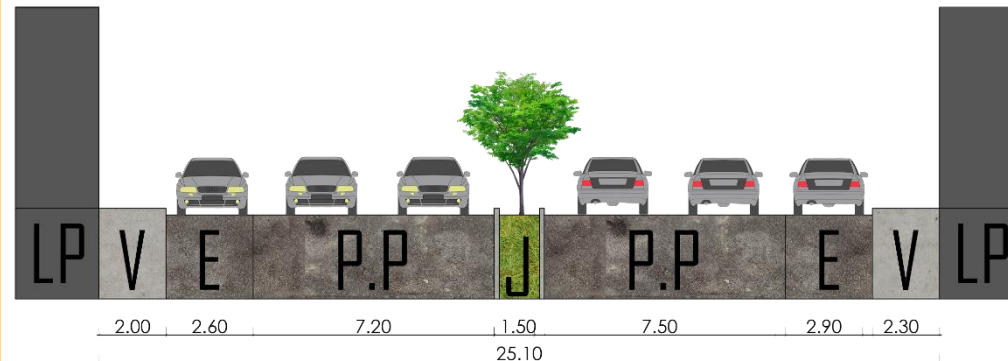


DIMENSION DE LA AVENIDA DE CIRCUNVALACION



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA CIRCUNVALACION a la altura del Jr. 2 de Júlio



ELABORACION : Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN

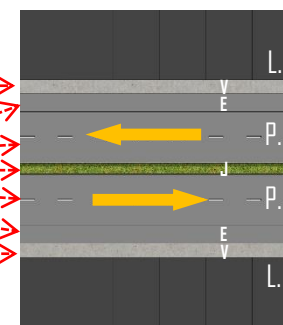
Como se logra apreciar en la imagen las dimensiones para las pistas principales y secundarias son de 10.80 m por vía, presenta un jardín central de 1.50 m. , al lateral izquierdo se considera una vereda de 2.00 y un estacionamiento de 2.60 m. , mientras que en el lado derecho se considera un estacionamiento de 2.60 m. una vereda de 2.00.



FUENTE: Google Maps



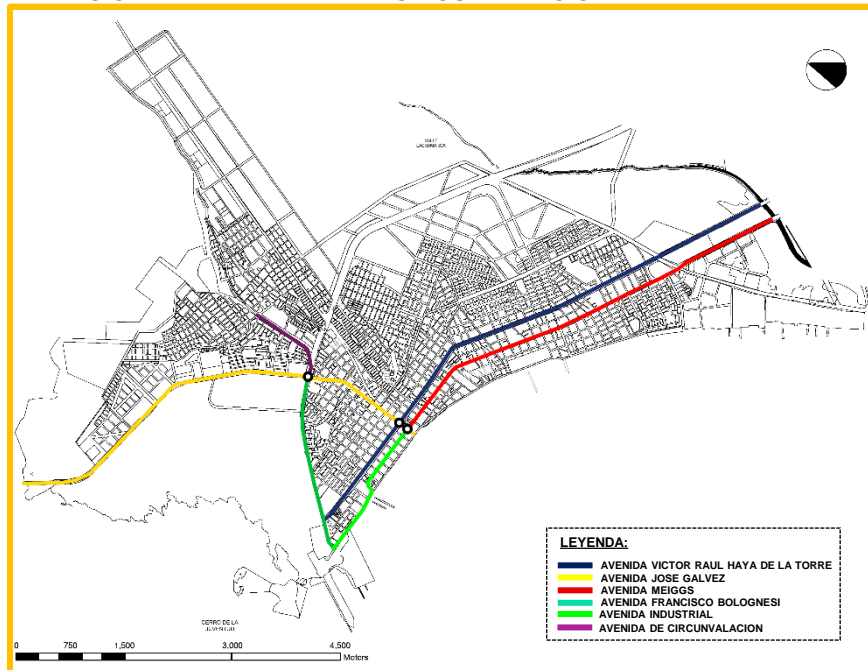
VIA LADERAS DEL NORTE
FUENTE: Propia



Como se puede apreciar esta es una vía principal para conectar el lado norte del distrito de Chimbote esta vía es principal porque conecta con equipamientos educativos como el colegio Republica Peruana, con el cementerio Divino Maestro y con una central eléctrica Hidrandina Sur.

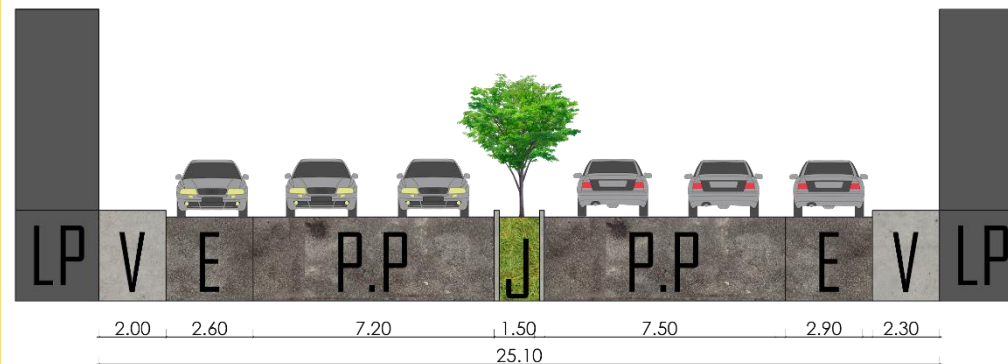


DIMENSION DE LA AVENIDA DE CIRCUNVALACION



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA CIRCUNVALACION a la altura del Jr. 2 de Júlio



ELABORACION : Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN

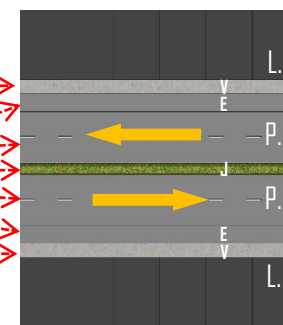
Como se logra apreciar en la imagen las dimensiones para las pistas principales y secundarias son de 10.80 m por vía, presenta un jardín central de 1.50 m. , al lateral izquierdo se considera una vereda de 2.00 y un estacionamiento de 2.60 m. , mientras que en el lado derecho se considera un estacionamiento de 2.60 m. una vereda de 2.00.



FUENTE: Google Maps



VIA LADERAS DEL NORTE
FUENTE: Propia



S1

Como se puede apreciar esta es una vía principal para conectar el lado norte del distrito de Chimbote esta vía es principal porque conecta con equipamientos educativos como el colegio República Peruana, con el cementerio Divino Maestro y con una central eléctrica Hidrandina Sur.



ORGANIZACION GENERAL DE LAS VIAS



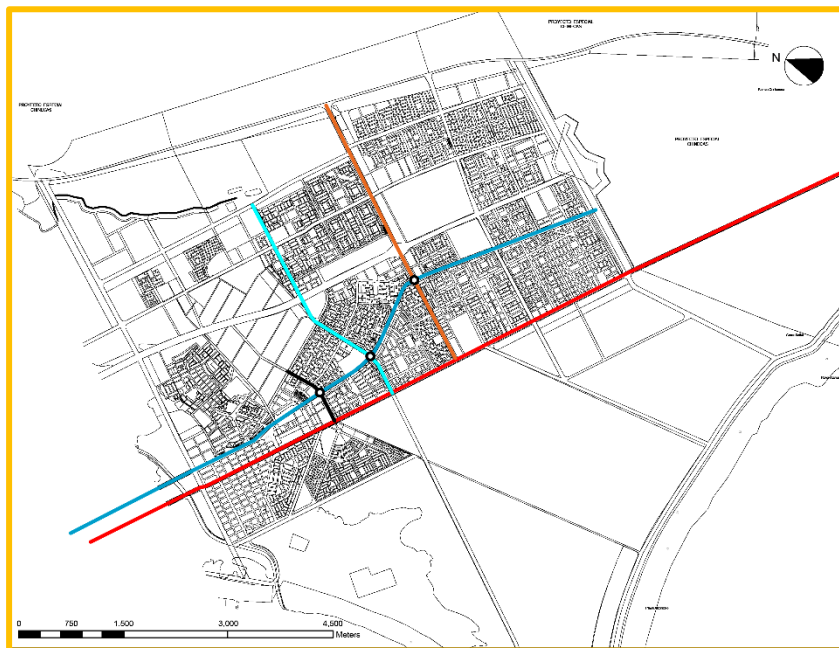
FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

Las vías están estipuladas en el “PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022” Las vías en estudio son las que se representan en la siguiente imagen, estas según su clasificación pueden ser Red viales nacionales, Red viales primarias, Red viales secundarias, Red viales secundarias y Red vial complementaria. En el presente estudio se analizaran las intersecciones entre las vías nacional, vías primarias y secundarias, cada punto presenta distinta dinámica por lo que en su entorno se encuentran distintos tipos de equipamientos, pudiendo ser equipamientos comerciales, educativos o de salud.

LEYENDA:

- AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE
- AVENIDA JOSE GALVEZ
- AVENIDA MEIGGS
- AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI
- AVENIDA INDUSTRIAL
- AVENIDA PACIFICO
- AVENIDA COUNTRY
- AVENIDA ANCHOVETA
- AVENIDA CENTRAL
- AVENIDA DE CIRCUNVALACION

ORGANIZACION DE VIAS A ESTUDIAR EN NUEVO CHIMBOTE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

1. RED VIAL PRIMARIA

Vías Arteriales

- Avenida Pacifico
- Avenida Panamericana Norte

En el presente estudio se consideraran las intersecciones viales de las vías mencionadas.

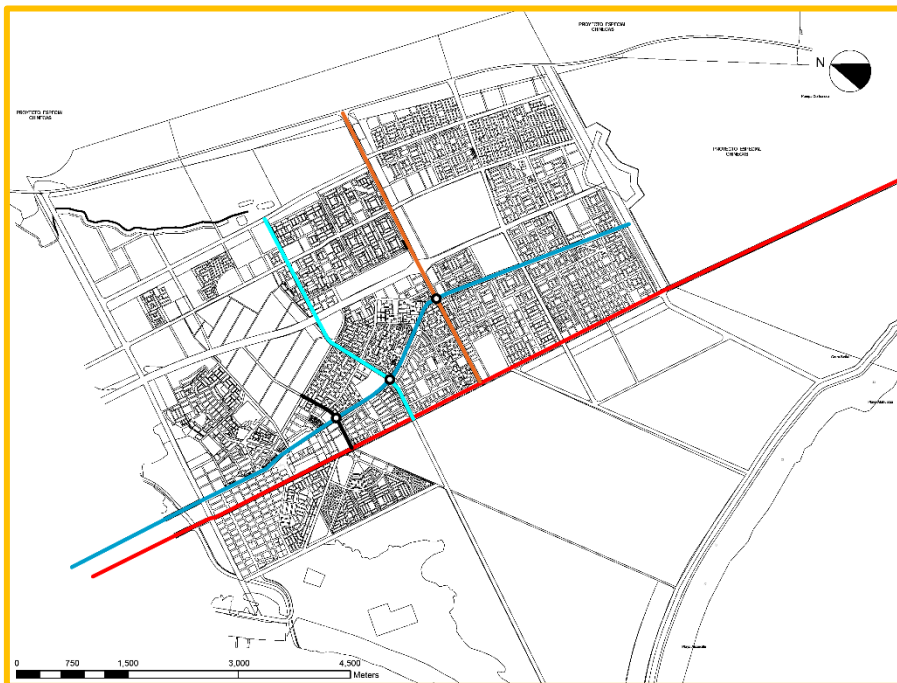
2. RED VIAL SECUNDARIA

Vías Colectoras Principales

- Avenida Country
- Avenida Anchoveta
- Avenida Central

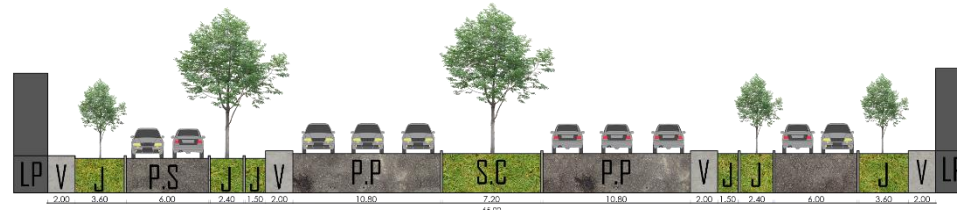


DIMENSION DE LA AVENIDA PACIFICO

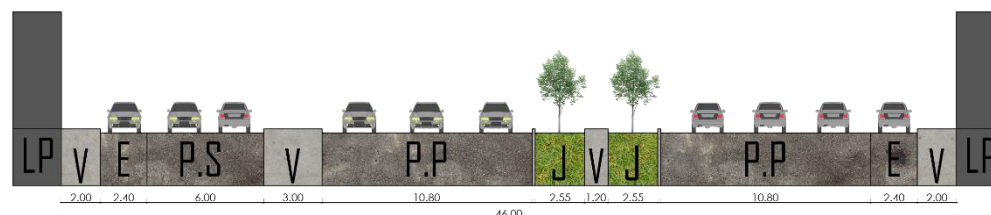


FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA PACIFICO – entre Jr. Jimbe y Jr. Samanco



SECCION VIAL DE LA AVENIDA PACIFICO – Av. Chimbote y Jr. Coishco



ELABORACION : Propia

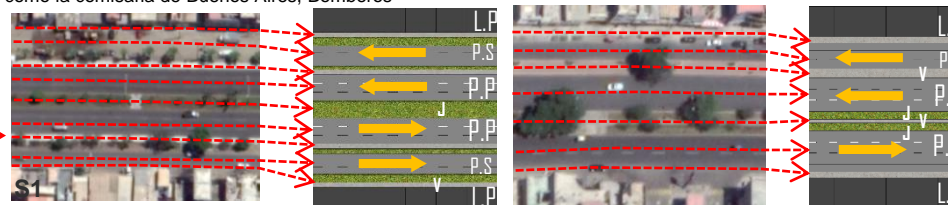
LEYENDA	
LP	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA

Como se logra apreciar en la sección vial 1 se puede apreciar en la parte central un separador central de 7.20 m., presenta dos pistas principales de 10.80 m., al costado de ambas una vereda de 3.00 m., y en la parte lateral izquierda una pista secundaria, dos estacionamientos de 2.40 y dos veredas al costado del limite de las propiedades de 2.00 m. mientras que en la sección 2 (S2) se puede apreciar en la parte central una vereda de 1.20 m. al costado y en ambos lados jardines de 2.55 m., también presenta dos pistas principales de 10.80 m. en el lado lateral izquierdo al costado de la pista principal se considera una vereda de 3.00 una pista secundaria de 6.00 m. un estacionamiento de 2.40 y una vereda al costado del limite de la propiedad de 2.00 m., al lado lateral derecho se considera un estacionamiento de 2.40 y una vereda de 2.00 m.

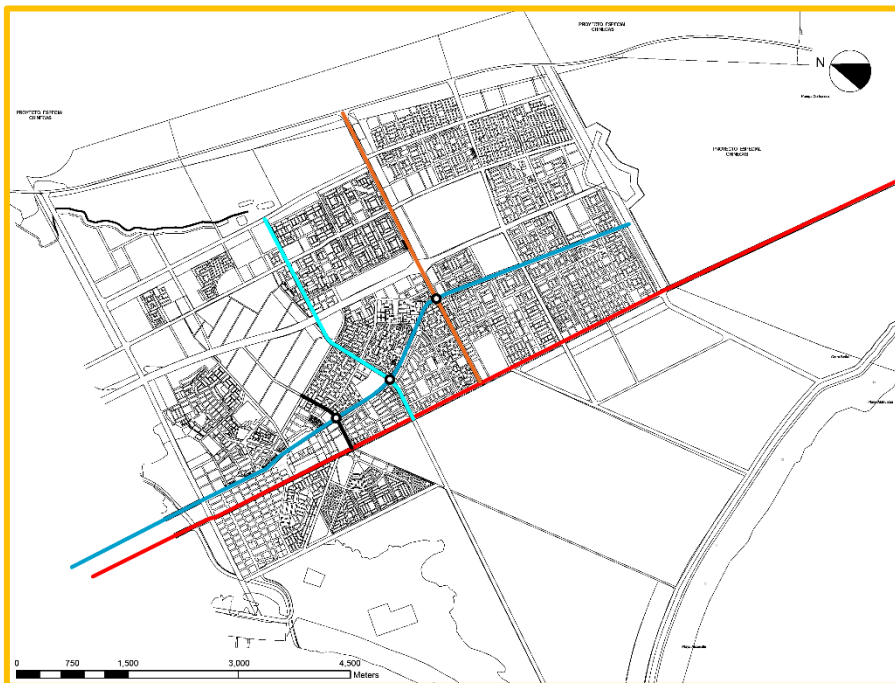
Esta vía es muy importante porque es una vía que une al distrito de Nuevo Chimbote, con el distrito de Chimbote, también es importante porque en su entorno se encuentran equipamientos educativos, como los colegios Santa María de Cervello, Argentino, Real Pacifico, Señor de la vida, Universidad San Pedro, Instituto Carlos Salazar Romero y colegios profesionales como el de Arquitectos, Ingenieros y Contadores equipamiento comercial, tales como, el Mercado Buenos Aires, ferreterías como Vecor y Dino , equipamientos de otros usos como la comisaria de Buenos Aires, Bomberos



FUENTE: Google Maps

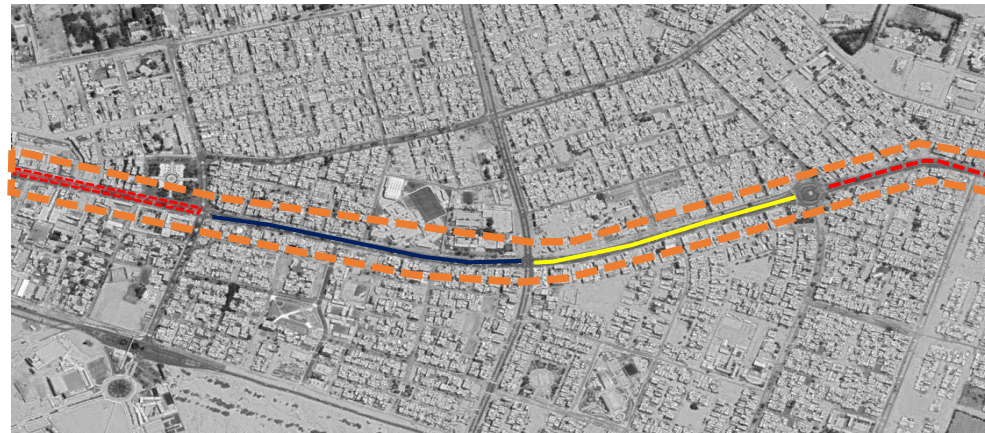


DIMENSION DE LA AVENIDA PACIFICO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA PACIFICO



ELABORACION : Propia

En la avenida Pacifico la berma central tiene una forma de composición dependiendo del tramo en el que se encuentre, según la propuesta vial del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022. en el tramo 1, 2 y 3 tiene una sección vial de 6.30 metros, conteniendo una vereda central de 1.20 metros y jardines de 2.55 metros a los costados, mientras que en el tramo 4 se trunca el tránsito para los usuarios convirtiéndolo en un jardín central de 7.20, cabe recalcar que los arboles empleados en estos cuatro tramos son el Molleno Chileno y Sauce

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1
	TRAMO 2
	TRAMO 3
	TRAMO 4



FUENTE: Propia



FUENTE: Propia



FUENTE: Propia

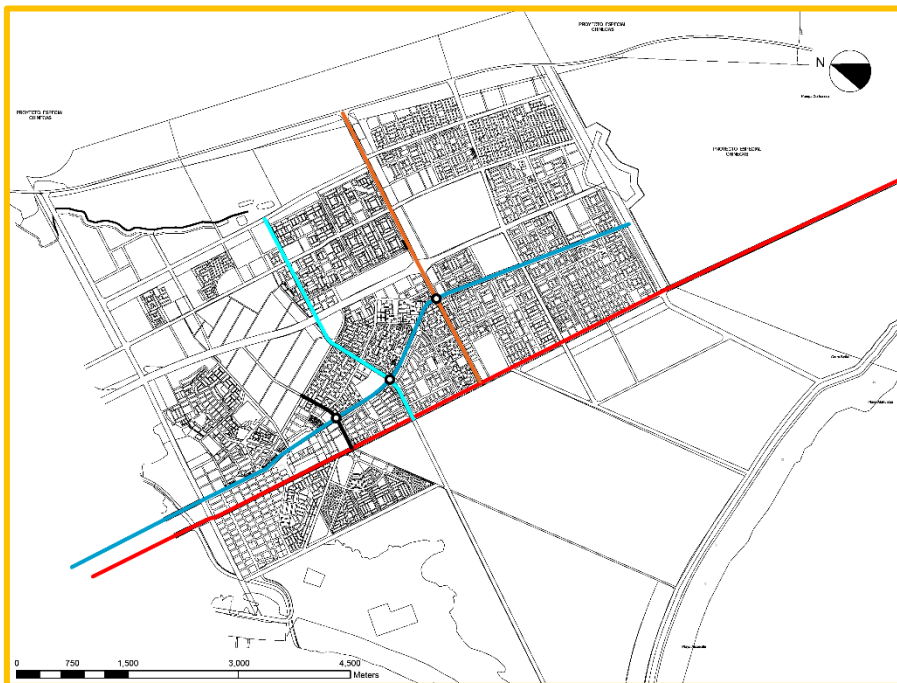


FUENTE: Propia

Como se puede apreciar la imagen en los tramos 1,2,3, el área verde entre las dos avenidas, se encuentra arborizado, a excepción del tramo 4 que esta en proceso, esta correcta forma de tratar las bermas centrales, hace que reduzcan el impacto generado por los vehículos que transitan en esta vía tan congestionada del distrito.

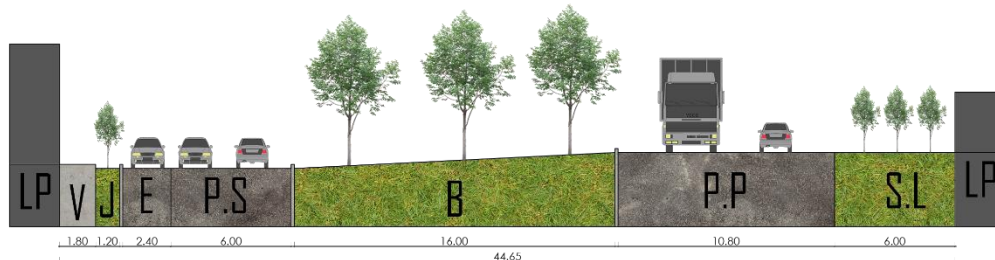


DIMENSION DE LA PANAMERICANA NORTE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA PANAMERICANA NORTE entre Jr. Coishco y Av. Anchoveta



ELABORACION : Propia

LEYENDA

L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
J	JARDIN
S.L	SEPARACION LATERAL
B	BERMA

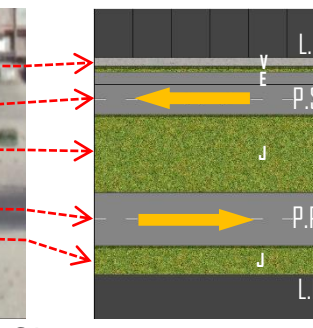
Como se logra apreciar en la imagen esta es una vía muy transitada en la actualidad, por funcionar como una vía nacional, es decir la actual panamericana, cuando se culmine la vía de circunvalación esta pasara a ser una vía colectoras, siendo una vía importante en la conexión con Chimbote, actualmente en la pista principal tiene una medida de 10.80 m. mientras que la pista secundaria presenta una medida de 6.00 m., en el lateral izquierdo presenta una vereda de 1.80, un jardín de 1.20 m. y un estacionamiento de 2.40 , mientras que en lateral derecho presenta una separación lateral de 6.00 m., a ambas pistas las separa una zona de amortiguación de 16.00 m.



FUENTE: Google Maps



VIA NACIONAL PANAMERICANA NORTE
FUENTE: Google Maps

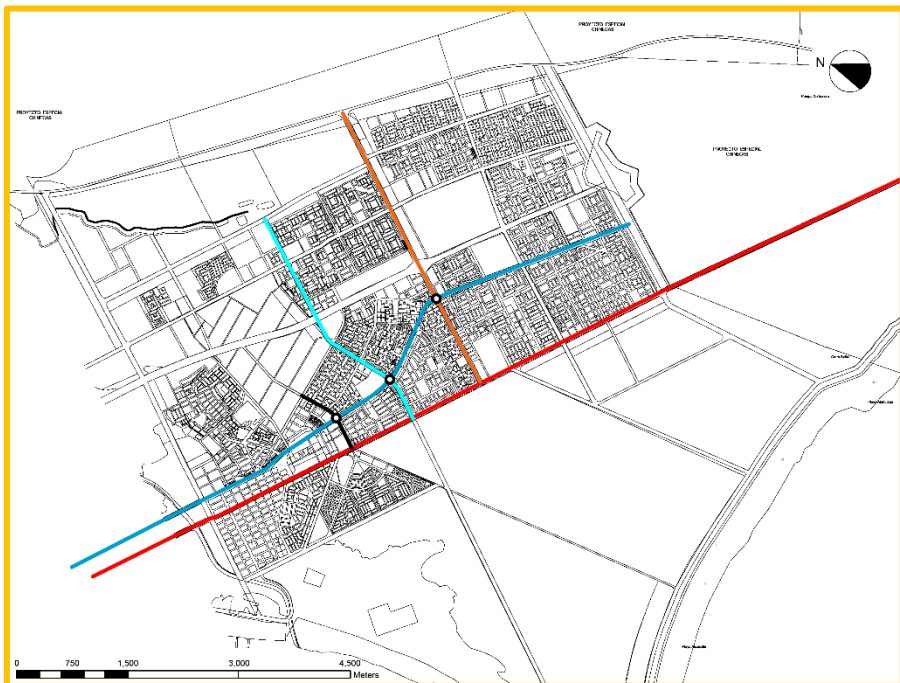


Esta vía es muy importante porque comunica no solo con el distrito de Chimbote, sino que comunica con la red vial Nacional, siendo una vía muy transitada por vehículos de carga pesada y colectivos que prestan servicios entre ambos distritos.

A lo largo de la vía podemos encontrar equipamientos como centros comerciales, Real plaza, también se encuentran urbanizaciones como Villa María, 3 de Octubre , 1ero de Mayo, Las Brisas, Buenos Aires, Casuarinas, Bruces, Los Delfines, Las Palmas, Las Delicia y el A.H Las delicias II etapa.

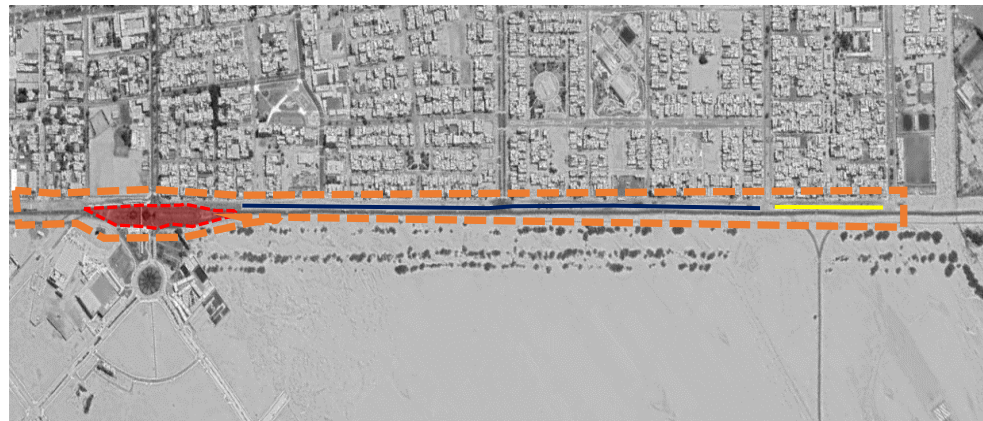


DIMENSION DE LA PANAMERICANA NORTE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA PANAMERICANA NORTE



ELABORACION : Propia

En la Panamericana Norte existe una berma central que comprende 350 metros de longitud se encuentra a la altura de Plaza Vea y culmina a la altura del ingreso hacia los Portales, luego se unen las vías para convertirse en una sola, al costado de esta según la propuesta vial del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022. el tramo dos tiene una sección de 16.00 metros en la cual esta destinada para uso de área verde esta se extiende hasta el inicio de la avenida central.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1
	TRAMO 2
	TRAMO 3



FUENTE: Propia

Tramo 1
El tramo 1 comprende 350 metros de longitud, este tramo es el único que presenta arborización y su área se encuentra cubierta por césped, esto aporta en reducir los gases tóxicos producidos por los vehículos que circulan por esta vía, siendo una vía de carácter nacional.



FUENTE: Propia



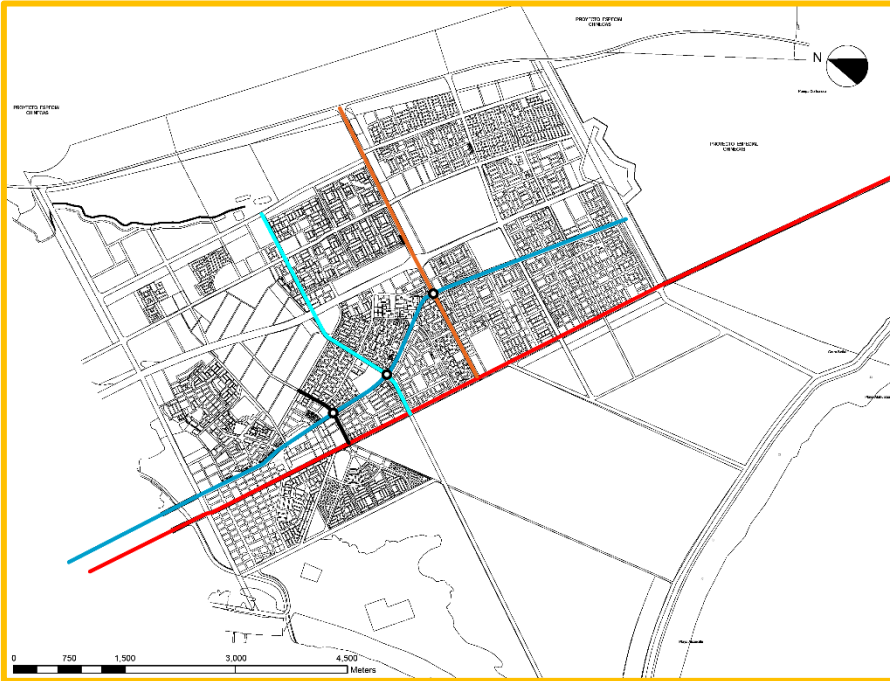
FUENTE: Propia

Como se puede apreciar tanto en el tramo 2 como en el tramo 3 se puede apreciar que cuentan con un espacio destinado para área verde, pero en la actualidad este espacio se encuentra con arena y son pocos los arboles sembrados en esta zona, esto impide de cierta forma formar una protección contra los vientos fuertes provenientes de la bahía y no aporta en la reducción de gases producidos por los vehículos que circulan por esta avenida de carácter nacional.



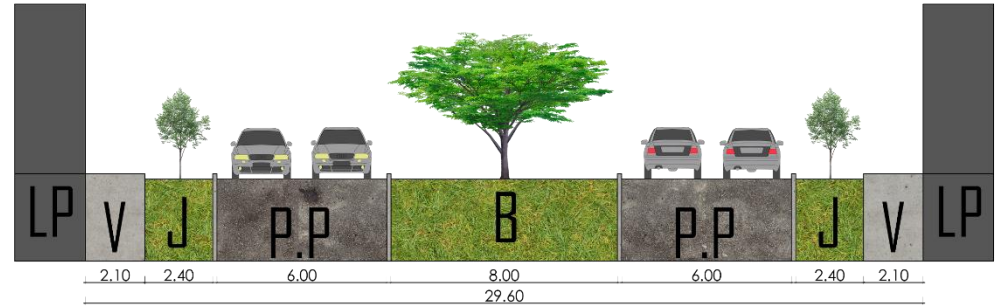
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ1-24A / p.89
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS	INDICADOR: ESPACIAL – DIMENSIION

DIMENSION DE LA AVENIDA COUNTRY



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA COUNTRY entre la Av. Argentina y Av. Pacífico



ELABORACION : Propia

LEYENDA

L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
J	JARDIN
S.L	SEPARACION LATERAL
B	BERMA

Como se logra apreciar en la imagen al centro de la sección vial podemos encontrar una berma de 8.00 m. al costado dos pistas principales de 6.00 m., a ambos de estas dos jardines de 2.40 m. y consecutivamente dos veredas de 2.10 m.

Esta vía es muy importante porque comunica el lado sur y el lado norte con un equipamiento de salud muy importante que es el hospital La Caleta, también comunica con un equipamiento comercial como el muelle y el terminal portuario. A lo largo de esta vía se encuentran equipamientos administrativos como el Banco de la Nación, el Banco BBVA, el Banco Interbank.

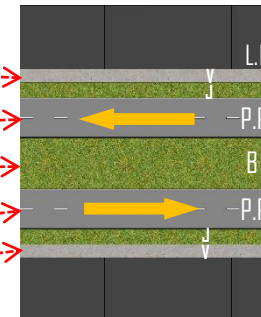


FUENTE: Google Maps



VIA COUNTRY
FUENTE: Google Maps

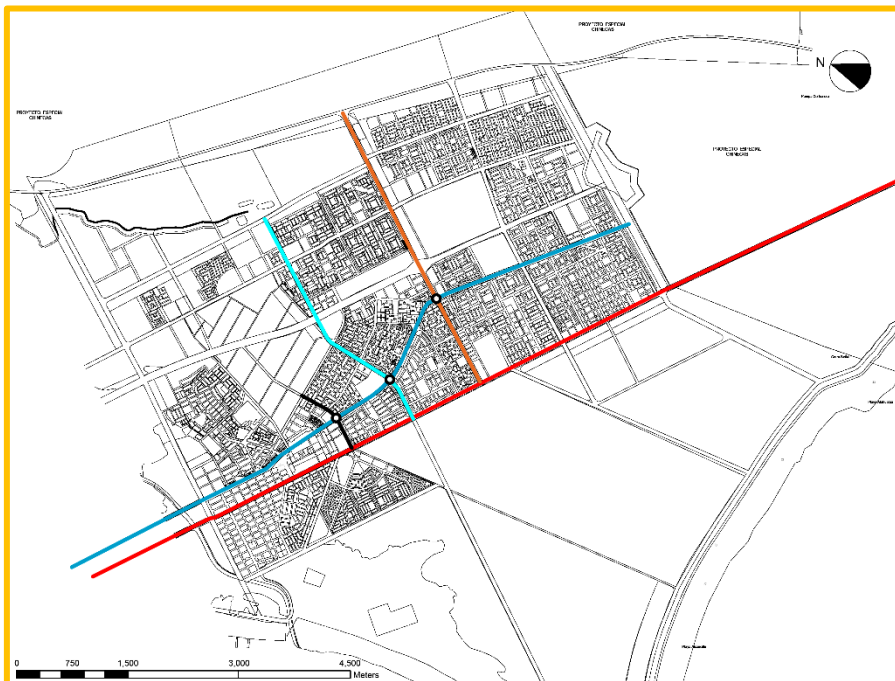
S1



RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE,2019. PROPUESTAS DE MEJORA		AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO	
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE



DIMENSION DE LA AVENIDA COUNTRY



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA COUNTRY



ELABORACION : Propia

En la Panamericana Norte existe una berma central que comprende 350 metros de longitud se encuentra a la altura de Plaza Vea y culmina a la altura del ingreso hacia los Portales, luego se unen las vías para convertirse en una sola, al costado de esta según la propuesta vial del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chimbote 2012 – 2022. el tramo dos tiene una sección de 16.00 metros en la cual esta destinada para uso de área verde esta se extiende hasta el inicio de la avenida central.

LEYENDA

	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1
	TRAMO 2
	TRAMO 3



FUENTE: Propia

Tramo 1
El tramo 1 comprende 350 metros de longitud, este tramo es el único que presenta arborización y su área se encuentra cubierta por césped, esto aporta en reducir los gases tóxicos producidos por los vehículos que circulan por esta vía, siendo una vía de carácter nacional.



FUENTE: Propia

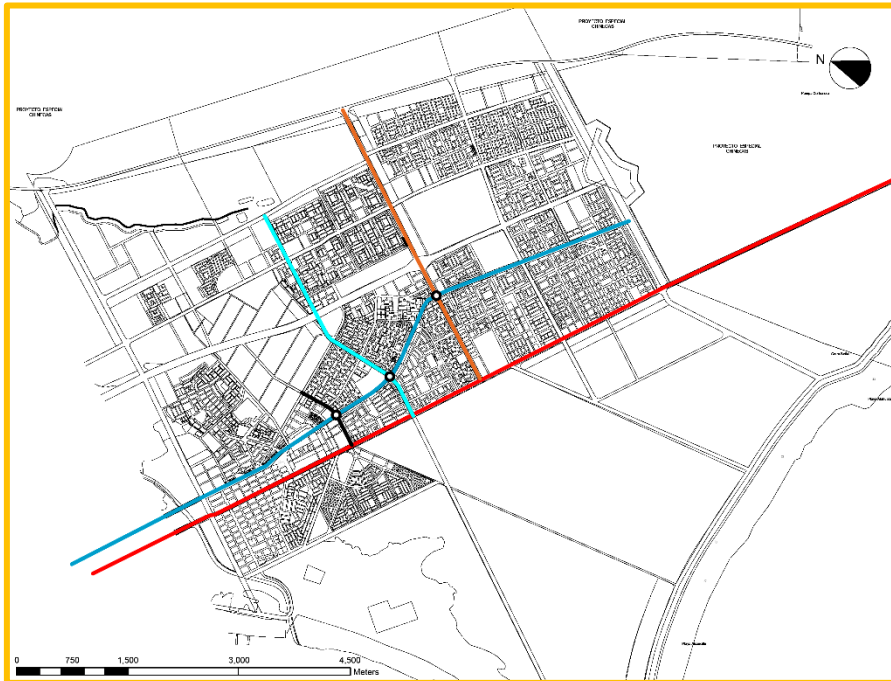


FUENTE: Propia

Como se puede apreciar tanto en el tramo 2 como en el tramo 3 se puede apreciar que cuentan con un espacio destinado para área verde, pero en la actualidad este espacio se encuentra con arena y son pocos los arboles sembrados en esta zona, esto impide de cierta forma formar una protección contra los vientos fuertes provenientes de la bahía y no aporta en la reducción de gases producidos por los vehículos que circulan por esta avenida.



DIMENSION DE LA AVENIDA ANCHOVETA

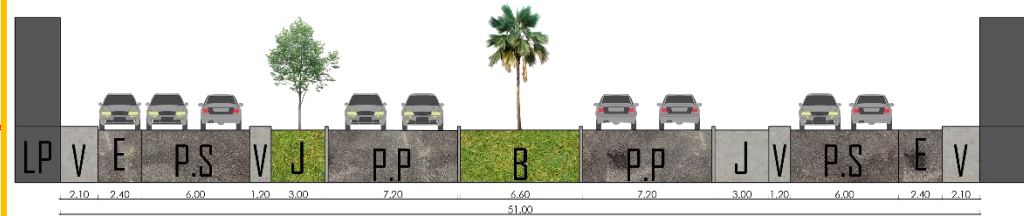


FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps

SECCION VIAL DE LA AVENIDA ANCHOVETA entre calle 9 y calle 11



ELABORACION : Propia

LEYENDA

L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
J	JARDIN
S.L	SEPARACION LATERAL
B	BERMA

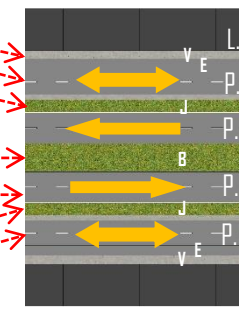
Como se logra apreciar en la imagen las dimensiones para las pistas principales y secundarias son de 6.00 m por vía, vereda central de 1.20 m. , al lateral izquierdo presenta una vereda de 3.00 m., mientras que en el lado derecho presenta una vía de 3.00 m.

Esta vía es muy importante porque comunica atraviesa el casco Urbano de Nuevo Chimbote siendo una vía que conecta a las zonas de Bellamar I y II etapa, Asentamientos Humanos como Luis Felipe, California, San Diego, Las flores, Villa Agraria, urbanizaciones como Santa Cristina, Santa Rosa, José Carlos Mariátegui, Casuarinas I etapa, Miguel Grau, Buenos Aires II etapa, también, en su entorno podemos encontrar equipamientos como ESSALUD, Hospital Regional, el mercado de Bellamar.

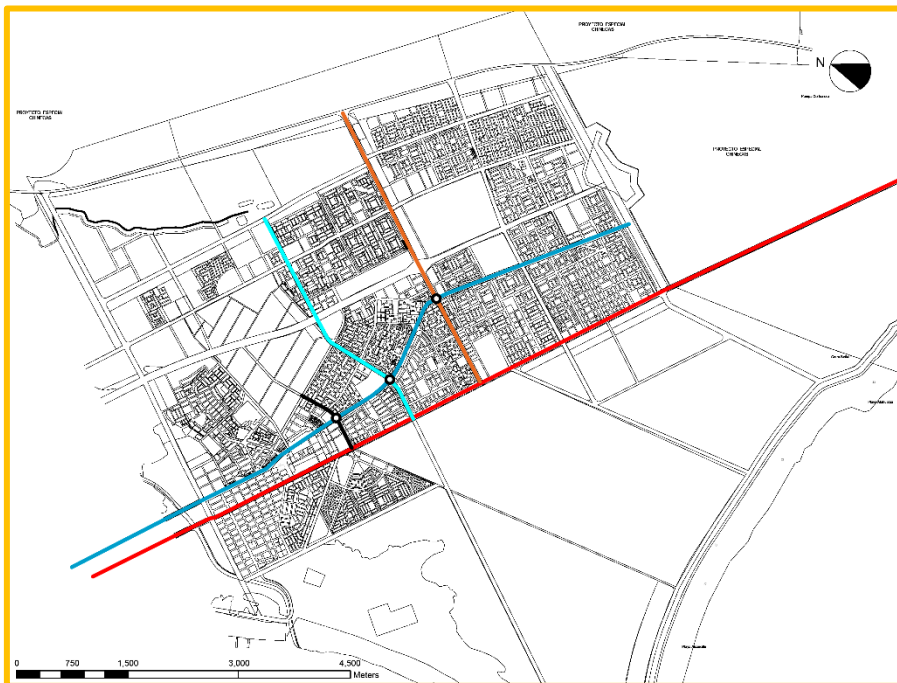


VIA ANCHOVETA
FUENTE: Google Maps

S1



DIMENSION DE LA AVENIDA ANCHOVETA



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA ANCHOVETA



ELABORACION : Propia

En la avenida Anchoqueta, en avenida Anchoqueta para el presente estudio se ah sectorizado en dos tramos, el primero comprende desde la Panamericana hasta la av. Pacifico, teniendo una longitud de 1824.00 metros lineales y el tramo 2 comprende desde la av. Pacifico hasta la av. Brasil, teniendo 870.00 metros lineales Cabe señalar que en la parte central de esta importante vía existe una berma central de 6.40 metros a lo largo de esta vía.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1
	TRAMO 2
	TRAMO 3



FUENTE: Propia

Tramo 1
En este tramo entre las dos vías se encuentra un jardín central, en la actualidad contiene arbustos como palmeras y el área destinado para jardín, se ah sembrado césped, esto es muy importante, ya que mediante esta vía se desplaza grandes flujos vehiculares por ser una vía importante, cabe recalcar que este jardín se corta en la avenida Brasil para luego seguir a la altura de la vía Universitaria.



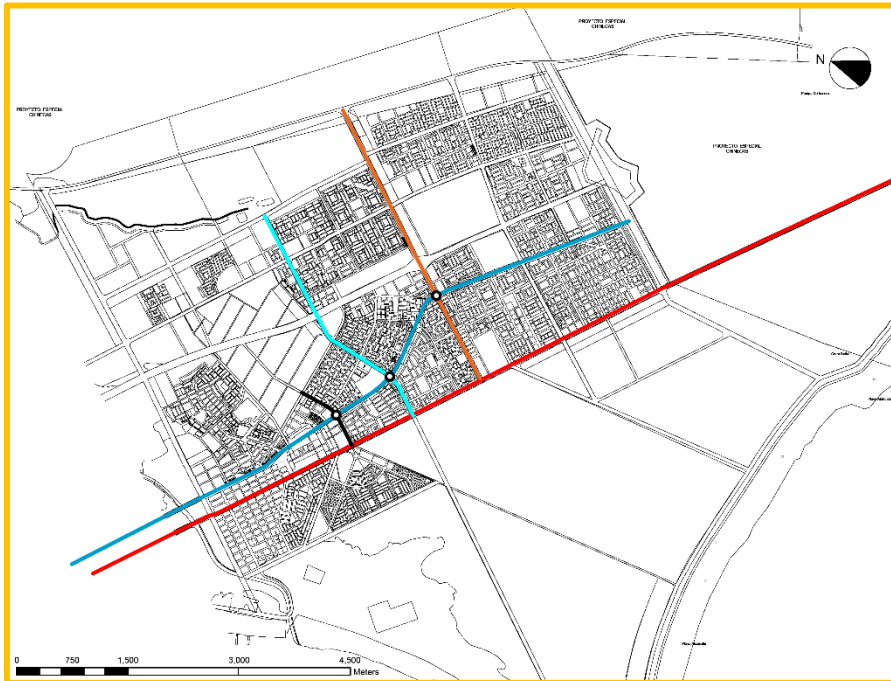
FUENTE: Propia

Este tramo al igual que el anterior, presencia el mismo tipo de arborización siendo palmeras como árbol principal y también contiene el área verde cubierto por césped, cabe resaltar que este tramo de vía es la que resive flujos de carga pesada como abastecedores a los grifos y camiones llevando caña de azúcar proveniente del área agrícola al Noroeste de la ciudad, también transitan colectivos que se desplazan por al avenida Enrique Meiggs, es por ello que esta arborizacion ayuda a mitigar el impacto generado por estos vehículos. En la actualidad los arboles están en crecimiento.

FUENTE: Propia

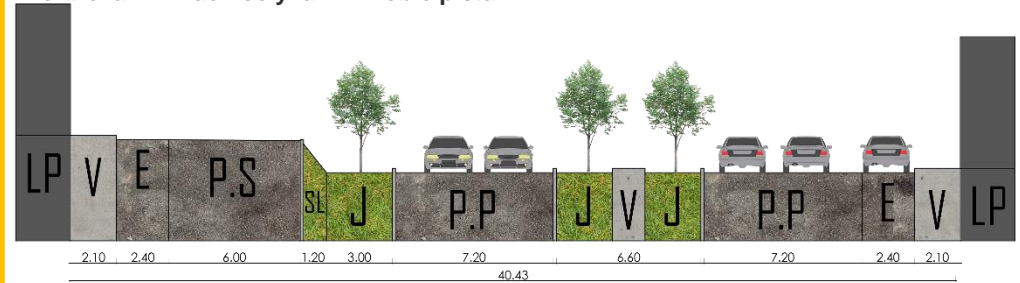


DIMENSION DE LA AVENIDA CENTRAL



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA CENTRAL entre la Av. Pacifico y la Av. Doble pista



ELABORACION : Propia

LEYENDA

L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
J	JARDIN
S.L	SEPARACION LATERAL
B	BERMA

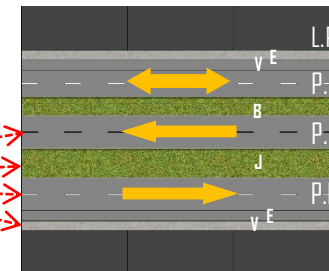
Como se logra apreciar en la imagen la sección mas alta presenta una vereda de 2.10 un estacionamiento de 2.40 y una pista secundaria de 6.00 m., mientras que en la parte inferior, en la parte central presenta una separación central de 6.60 m. al lado izquierdo una pista principal de 7.20 m. Una berma de 3.00 m. y una separación lateral de 1.20 m. , mientras que en lado izquierdo presenta una pista principal de 7.20 m., un estacionamiento de 2.40 y una vereda de 2.10 m.



FUENTE: Google Maps



VIA CENTRAL
FUENTE: Google Maps

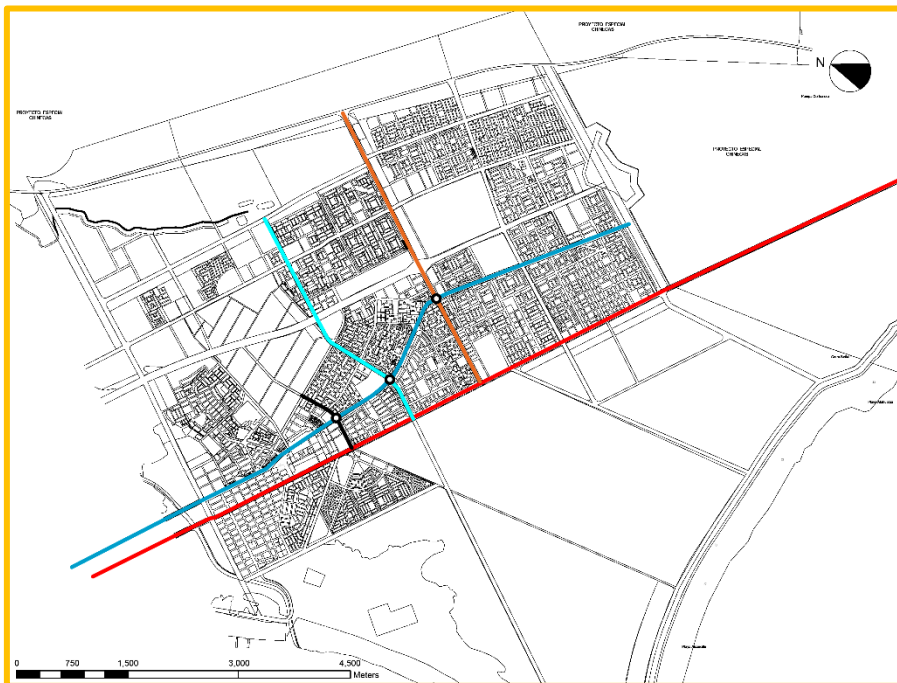


S1

Esta vía es muy importante porque en su entorno se encuentran equipamientos importantes como un polideportivo, la Universidad Cesar Vallejo, la Universidad Nacional del Santa, y la otra Futura sede, es importante porque atraviesa el distrito permitiendo la comunicación directa con la zona Gran Industrial , con las urbanizaciones Nicolás Garatea I Etapa y II Etapa, Cáceres Aramayo y Bruces, con los Asentamientos Humanos Los Olivos, Los Geranios, Las Poncianas, El Milagro.



DIMENSION DE LA AVENIDA CENTRAL



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

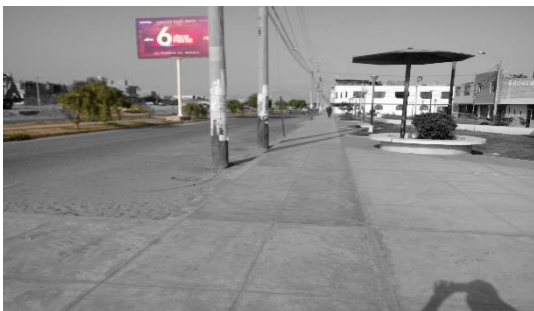
PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA CENTRAL



ELABORACION : Propia

En avenida Central para el presente estudio se ah sectorizado en dos tramos, el primero comprende desde la Panamericana hasta la av. Pacifico, teniendo una longitud de 1250.00 metros lineales y el tramo 2 comprende desde la av. Pacifico hasta la futura vía Expresa, teniendo 440.00 metros lineales Cabe señalar que en la parte central de esta importante vía existe una berma central de 6.60 metros a lo largo de esta vía.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	TRAMO 1
	TRAMO 2



FUENTE: Propia

Tramo 1

En el tramo 1 entre las dos vías principales se considera una berma central, en la actualidad contiene arbustos como sauces y en el área destinado para jardín no existe ningún tipo de césped, es decir, esta completamente lleno de arena. Es importante mantener los arboles que mediante ellos se puede mitigar el impacto generado por los vehículos, pero también es importante habilitar el césped ya que mediante este se da una mejor vista a la ciudad.

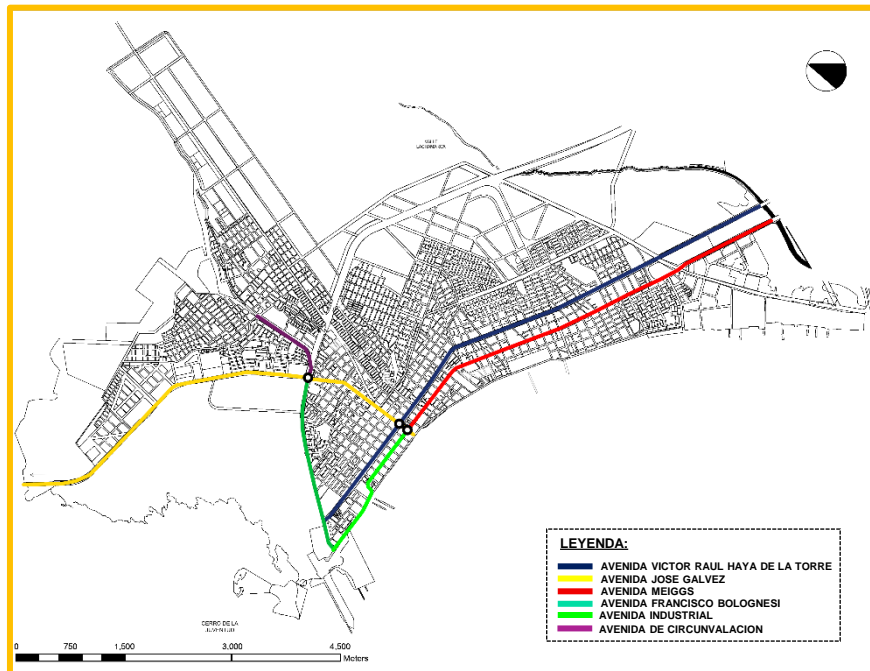


FUENTE: Propia

Como se puede apreciar en el tramo 2 los dos carriles se reduce a uno, al reducirse existe la ausencia de área verde central, esto un punto en contra cuando se trata de mitigar el gran flujo vehicular generado por la Universidad Cesar Vallejo y la Universidad Nacional del Santa. También se genera flujos de vehículos de carga pesada provenientes del lado sur del país.



DIMENSION DE LA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE

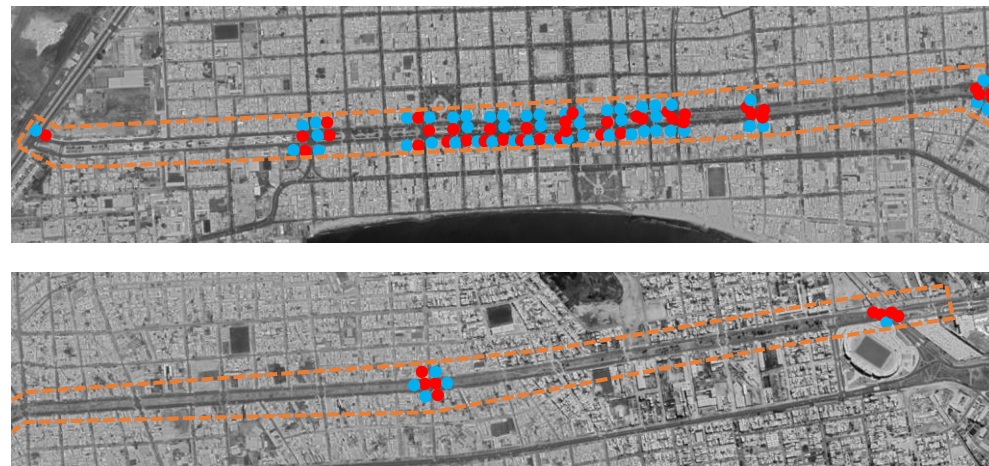


FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

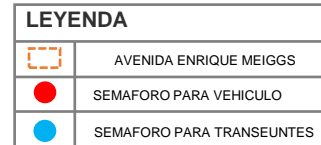


Existen 85 semáforos a lo largo de avenida principal, cada punto genera un determinado número de vehículos respecto al lugar en donde se encuentra. En horarios de entre 5:00 am y 10:00 am y de entre 10:00 am y 3:00 pm podemos encontrar de hasta 48 a 55 vehículos en este tramo siendo estas las horas punta donde confluye mayor número de vehículos por el hecho de que las personas se desplazan a sus centros de labores y a sus centros de estudios.

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA VICOTOR RAUL HAYA DE LA TORRE



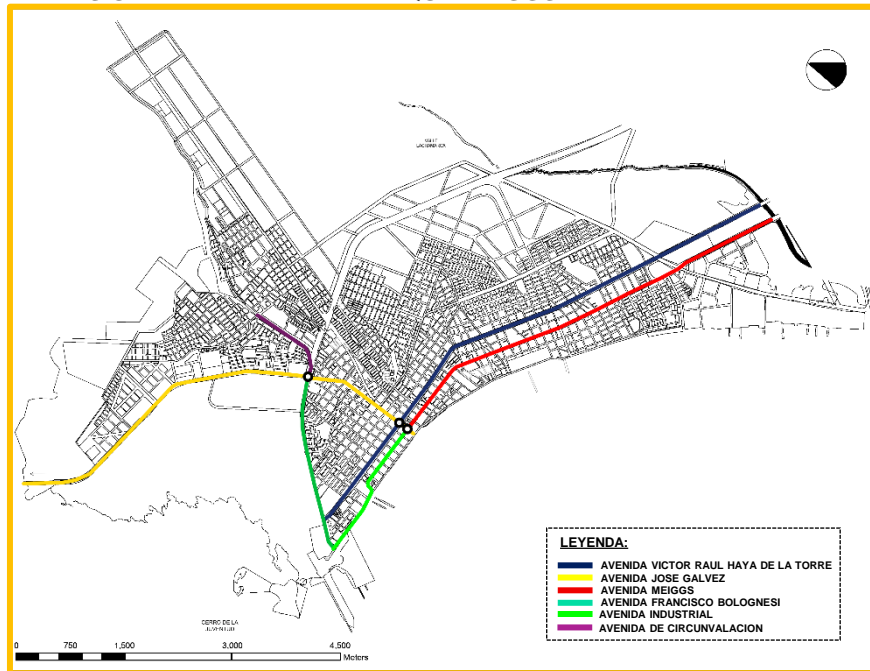
Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 39 puntos de semáforo para paso vehicular y 46 puntos de semáforo para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio público no apto para las personas, exponiendo la vida de los transeúntes.



Al igual que las demás vías, los conductores de los colectivos no respetan muchas veces las señales de tránsito exponiendo la vida de los usuarios. Como se logra ver en la imagen ocupan parte o completamente el paso peatonal. Por otro lado como se logra apreciar los buses del sector masivo no tienen paraderos donde puedan dejar y recoger a los usuarios, muchas veces el estado de los vehículos generan congestionamiento ya que se malogran en plena vía.



DIMENSION DE LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

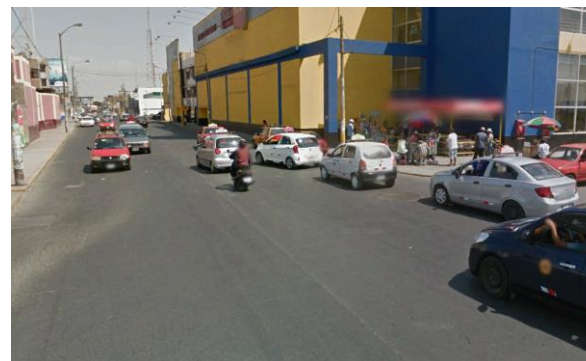
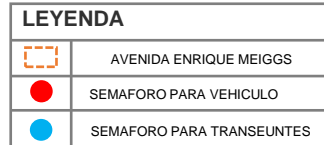


Existen 18 semáforos a lo largo de avenida Enrique Meiggs, cada punto genera un determinado número de vehículos respecto al lugar en donde se encuentra. En horarios de entre 5:00 am y 10:00 am y de entre 10:00 am y 3:00 pm podemos encontrar de hasta 32 a 38 vehículos por minuto, este flujo se debe a que por esta vía circulan colectivos y por ser una vía actualmente nacional, incluye flujo de vehículos pesados, cabe recalcar que por esta vía no pasa el transporte masivo.

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS



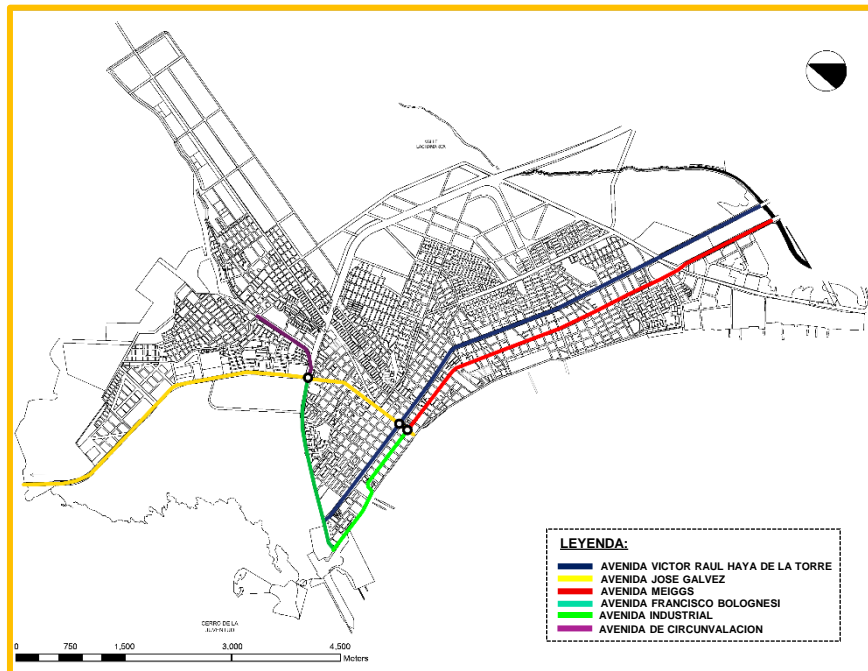
Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 9 puntos de semáforo para paso vehicular y 9 puntos de semáforo para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio público no apto para las personas, exponiendo la vida de los transeúntes.



En este punto podemos encontrar que existe un mayor flujo provenientes de la avenida José Pardo y por tener una sección mas amplia produce un embotellamiento a la altura de Plaza Veá Chimbote, ya que se reduce la sección vial. Al no haber educación vial, los colectivos buscan ganar al otro pudiendo ocasionar accidentes cabe recalcar, que en hora pico de 5 am a 10 pm y 10 am a 3 pm podemos percibir desde 20 hasta 38 vehículos que pasan cada minuto por esta vía.

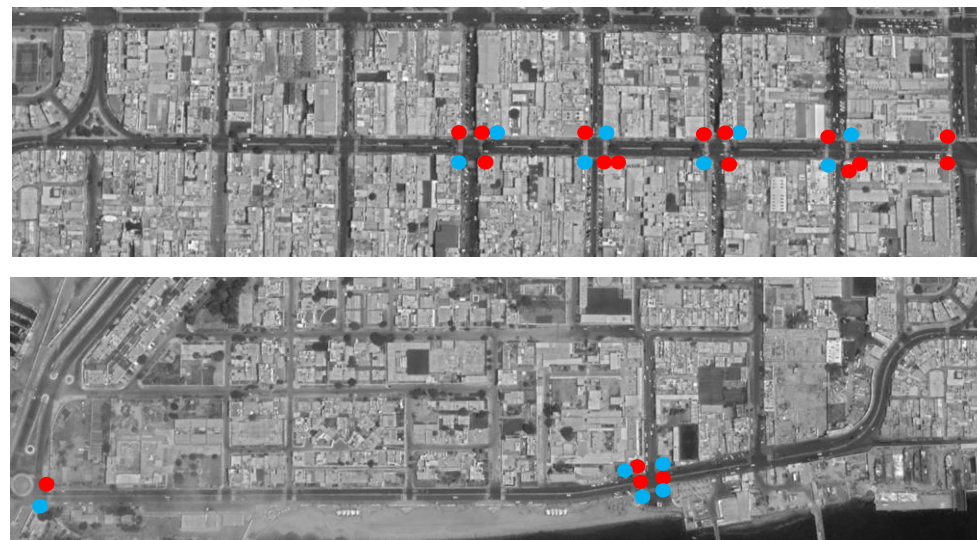


DIMENSION DE LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI



Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 18 puntos de semáforo para paso vehicular y 13 puntos de semáforo para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio público no apto para las personas, exponiendo la vida de los transeúntes.

LEYENDA

	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	SEMAFORO PARA VEHICULO
	SEMAFORO PARA TRANSEUNTES



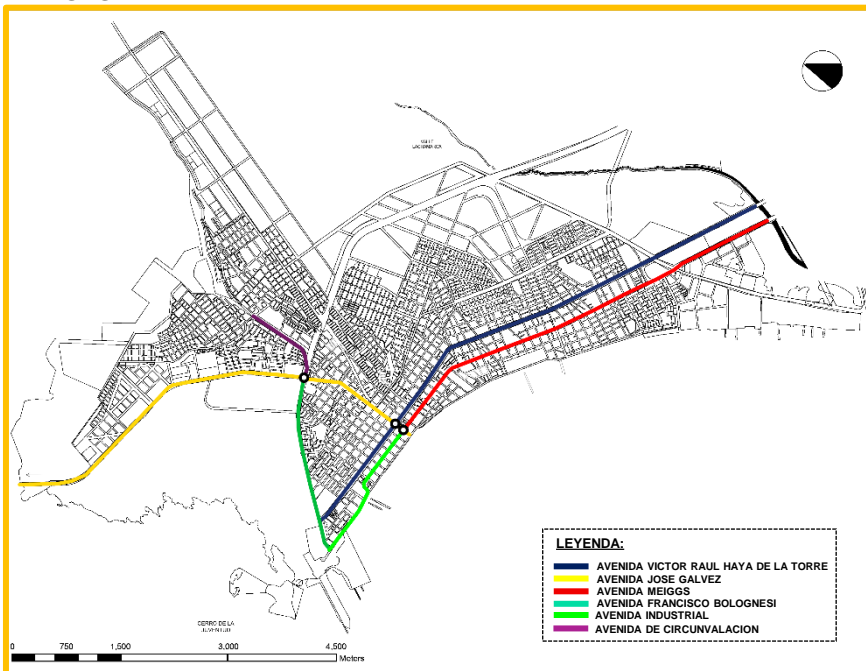
Existen 31 semáforos a lo largo de avenida Enrique Meiggs, cada punto genera un determinado número de vehículos respecto al lugar en donde se encuentra. En horarios de entre 5:00 am y 10:00 am y de entre 10:00 am y 3:00 pm podemos encontrar de hasta 2 a 8 vehículos por minuto, esta vía no es muy recorrida por el hecho de que no existen muchas líneas que circulen por estas, pero esta es empleada más por los vehículos privados, cabe recalcar que parte de esta vía es empleada como estacionamiento.



En esta vía no podemos encontrar muchas anomalías, debido a que no existe mucho flujo vehicular, es decir los vehículos que transitan en hora punta es mínimo respecto a las demás vías de mayor carácter.

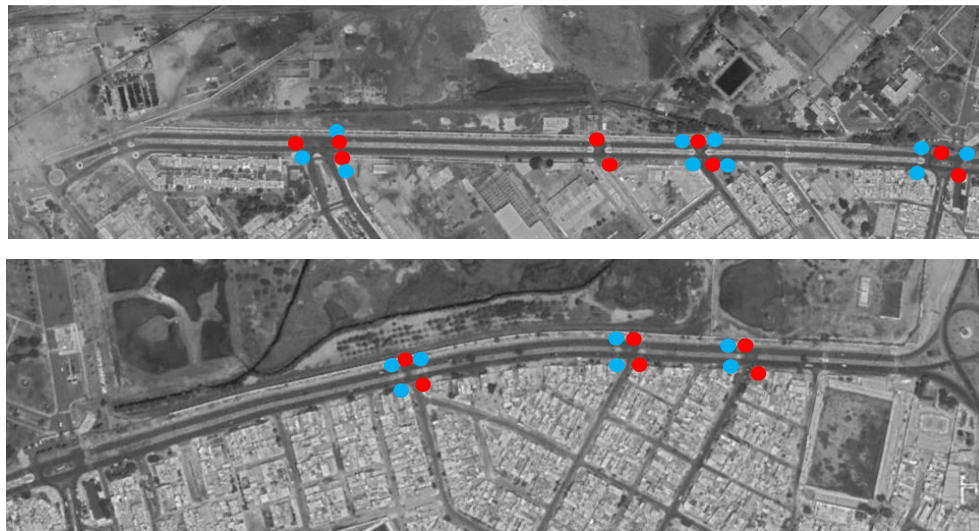


DIMENSION DE LA AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 16 puntos de semáforo para paso vehicular y 17 puntos de semáforo para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio público no apto para las personas, exponiendo la vida de los transeúntes.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	SEMAFORO PARA VEHICULO
	SEMAFORO PARA TRANSEUNTES



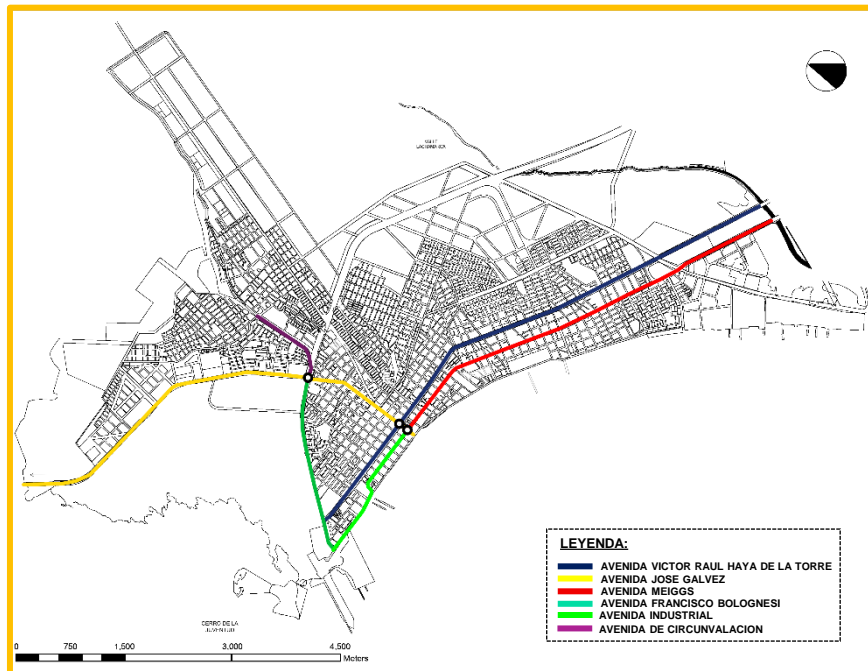
Existen 33 semáforos a lo largo de avenida Industrial Santiago Antunes de Mayolo, cada punto genera un determinado número de vehículos respecto al lugar en donde se encuentra. En horarios de entre 5:00 am y 10:00 am y de entre 10:00 am y 3:00 pm podemos encontrar de hasta 6 a 8 colectivos por minuto y hasta 4 vehículos de carga pesada esta vía no es muy recorrida por el hecho de que no existen muchas líneas que circulen por esta vía.



Como se puede apreciar en la imagen esta vía en la actualidad no es muy concurrida, por lo que el uso mayor lo dan los vehículos de carga pesada que laboran tanto en SIMA como en Siderperu, estos vehículos pueden ser tráiler, cargadores frontales, volquetes, ómnibus del personal, camiones, cargador frontal tipo pato, grúas.



DIMENSION DE LA AVENIDA DE CIRCUNVALACION



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 16 puntos de semáforo para paso vehicular y 17 puntos de semáforo para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio público no apto para las personas, exponiendo la vida de los transeúntes.

Tramo 1
El tramo 1 siendo el más corto, contiene un gran espacio de área verde, el césped se encuentra en buen estado, pero este espacio no contiene ningún tipo de árbol, haciéndolo poco útil al momento de reducir el impacto de gases producto de los vehículos que circulan por esta vía.

FUENTE: Google Maps

PROTECCION AMBIENTAL EN LA AVENIDA DE CIRCUNVALACION



ELABORACION : Propia

Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 1 semáforo para paso vehicular y 1 para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio público no apto para los usuarios, exponiendo la vida de los transeúntes

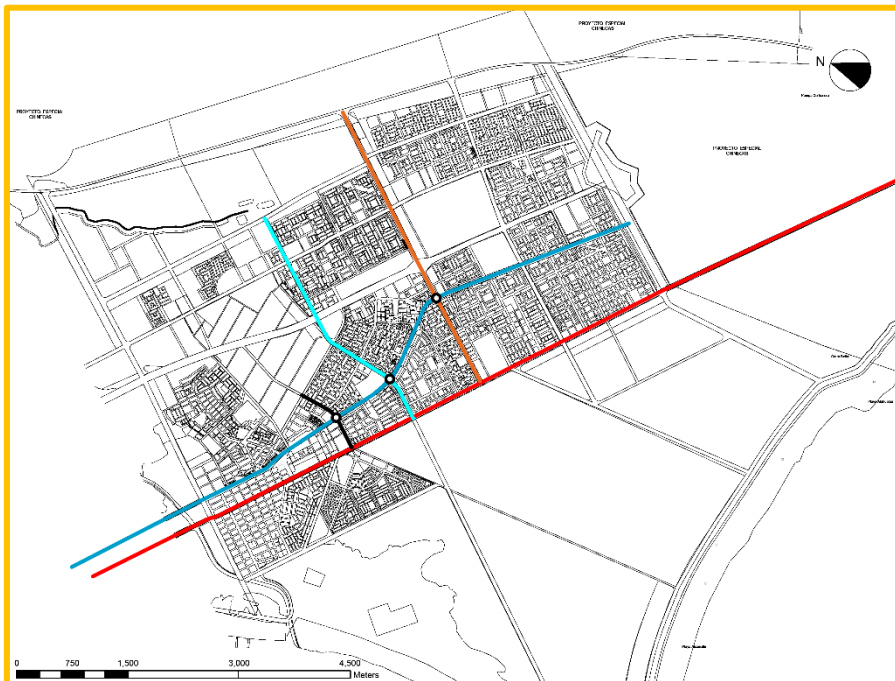
LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	SEMAFORO PARA VEHICULO
	SEMAFORO PARA TRANSEUNTES

Tramo 2
El tramo 2 presenta una sección de 1.50 metros, este espacio destinado para área verde se encuentra en estado regular, debido a que hay zonas que se encuentra la ausencia de césped y de arborización, luego en gran parte se encuentra cubierto por césped y presenta arboles en crecimiento, beneficiando en reducir el impacto generado por los vehículos que transitan por esta avenida.

FUENTE: Google Maps



DIMENSION DE LA AVENIDA PACIFICO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Propia



FUENTE: Propia

ORGANIZACION VEHICULAR DE LA AVENIDA PACIFICO



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps

Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 13 puntos de semáforo para paso vehicular y 13 puntos de semáforo para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio público no apto para las personas, exponiendo la vida de los transeúntes.

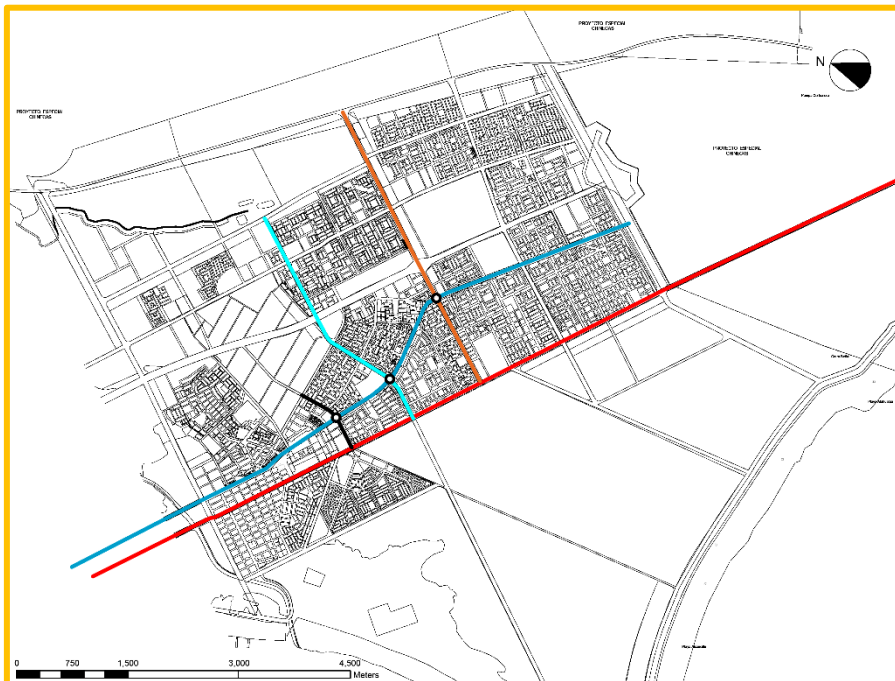
LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	SEMAFORO PARA VEHICULO
	SEMAFORO PARA TRANSEUNTES



Esta avenida al ser una articuladora principal del distrito Nuevo Chimbote tiene un flujo importante de vehículos, esto se ve reflejado en los puntos donde se agrupan gran cantidad de ellas, pudiendo ser desde los 28 a 48 vehículos en horas pico, como se puede apreciar no solo circulan vehículos de transporte público interurbanos, es decir, colectivos y buses, sino también buses, vehículos de carga pesada como tráiler, camiones, camiones de obra, que se desplazan de manera interna a cualquier punto del distrito, estos último generando tráfico debido a la envergadura que implica.



DIMENSION DE LA AVENIDA PANAMERICANA NORTE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Propia

FUENTE: Propia

ORGANIZACION VEHICULAR DE LA PANAMERICANA NORTE



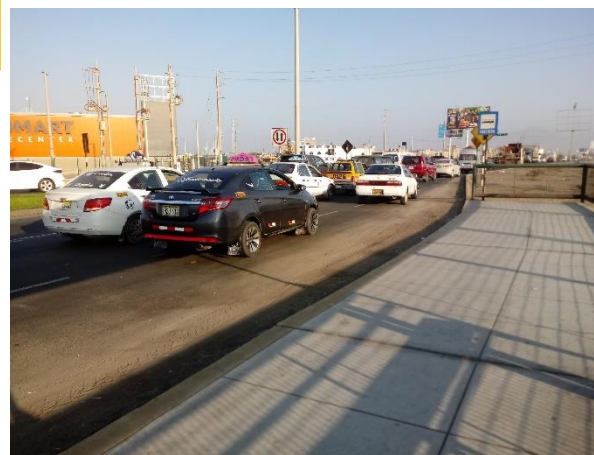
FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps

Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 3 puntos de semáforo para paso vehicular, cabe recalcar que en estos semáforos contienen los semáforos para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio publico no apto para las personas, exponiendo la vida de los transeúntes.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	SEMAFORO PARA VEHICULO
	SEMAFORO PARA TRANSEUNTES

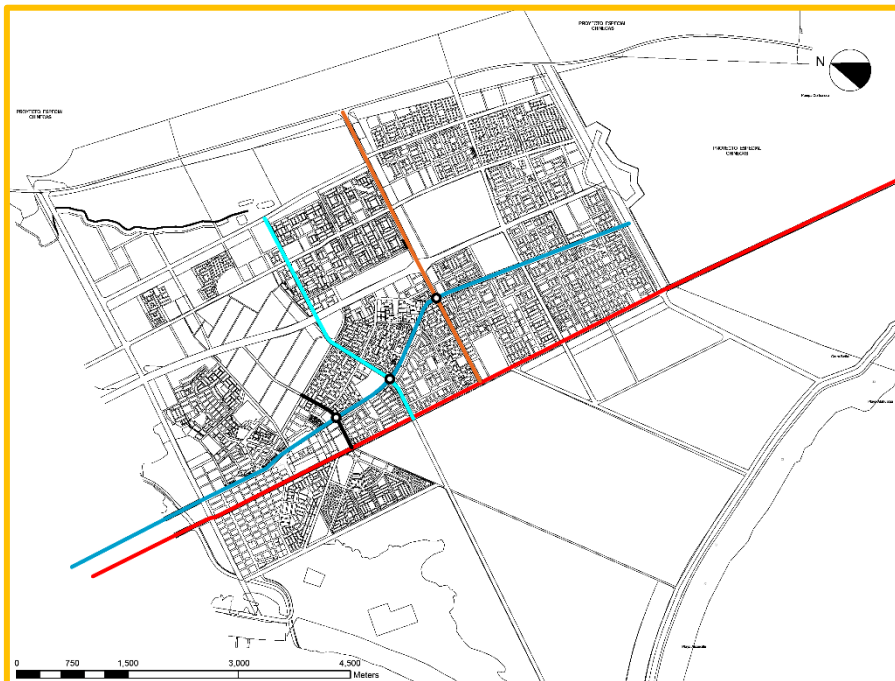


En la actualidad esta vía es usada como vía Nacional, es decir, Panamericana Norte, esto hasta que construya la futura vía de circunvalación.

Como se puede apreciar esta vía al ser nacional percibe en hora pico desde los 20 a los 35 vehículos por minuto entre ambos, no solo tiene flujo de vehículos distritales, sino también los de vehículos de carga que se desplazan en el ámbito nacional, siendo estos los causantes de trafico. Como se puede apreciar esta vía presenta pocos semáforos lo que dificulta el paso de los usuarios del lado este al lado oeste o viceversa, considerando que actualmente transitan vehículos de carga pesada se debe considerar que necesitarían mas semáforos y pasos peatonales que permitan el paso peatonal.



DIMENSION DE LA AVENIDA COUNTRY



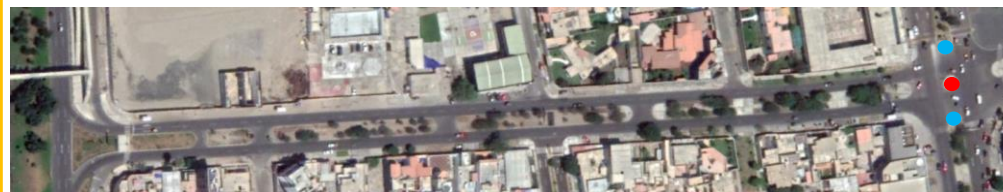
FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



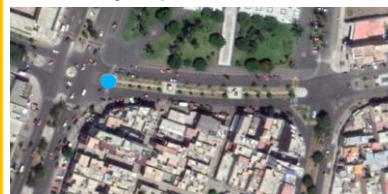
FUENTE: Propia

FUENTE: Propia

ORGANIZACION VEHICULAR DE LA AVENIDA COUNTRY



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps

Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Country se encuentran 3 puntos de semáforo para paso peatonal y un solo punto de paso vehicular.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	SEMAFORO PARA VEHICULO
	SEMAFORO PARA TRANSEUNTES



FUENTE: Google Maps

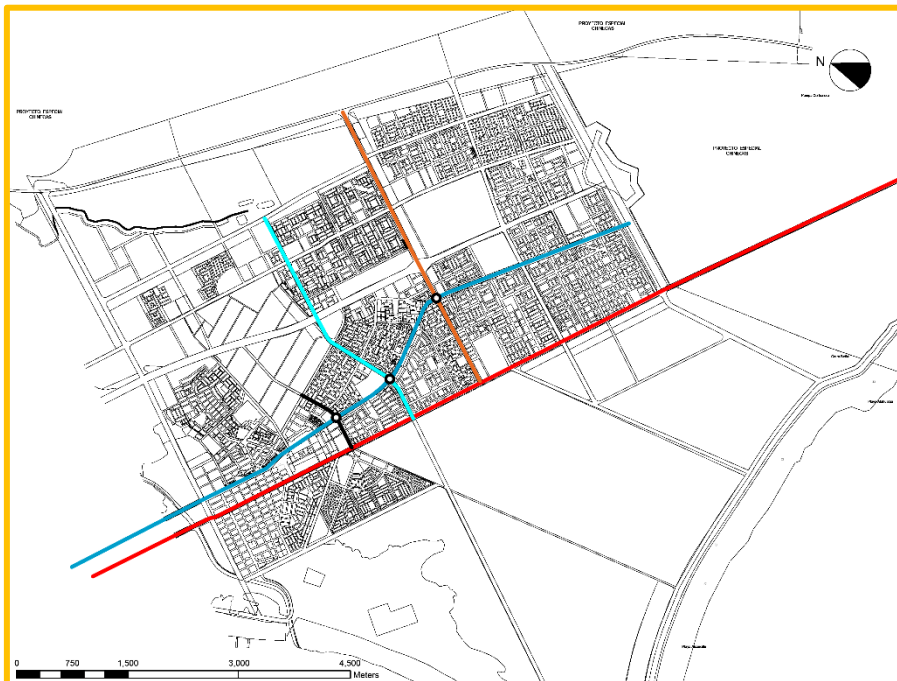


Actualmente esta vía es un eje en donde los colectivos usan para cambiar de ruta, es decir, de la avenida Pacifico hacia la avenida Panamericana Norte y posteriormente a la avenida Enrique Meiggs o viceversa, también admite flujos que vienen de la avenida Brasil.

Esta vía al considerar esta importancia tiene un flujo de vehículos importante, ya que se registra desde 5 a 10 vehículos por minuto en horas pico.



DIMENSION DE LA AVENIDA ANCHOVETA



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Propia

ORGANIZACION VEHICULAR DE LA AVENIDA ANCHOVETA



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps

Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 3 puntos de semáforo para paso vehicular y 6 puntos de semáforo para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio público no apto para las personas, exponiendo la vida de los transeúntes.

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	SEMAFORO PARA VEHICULO
	SEMAFORO PARA TRANSEUNTES



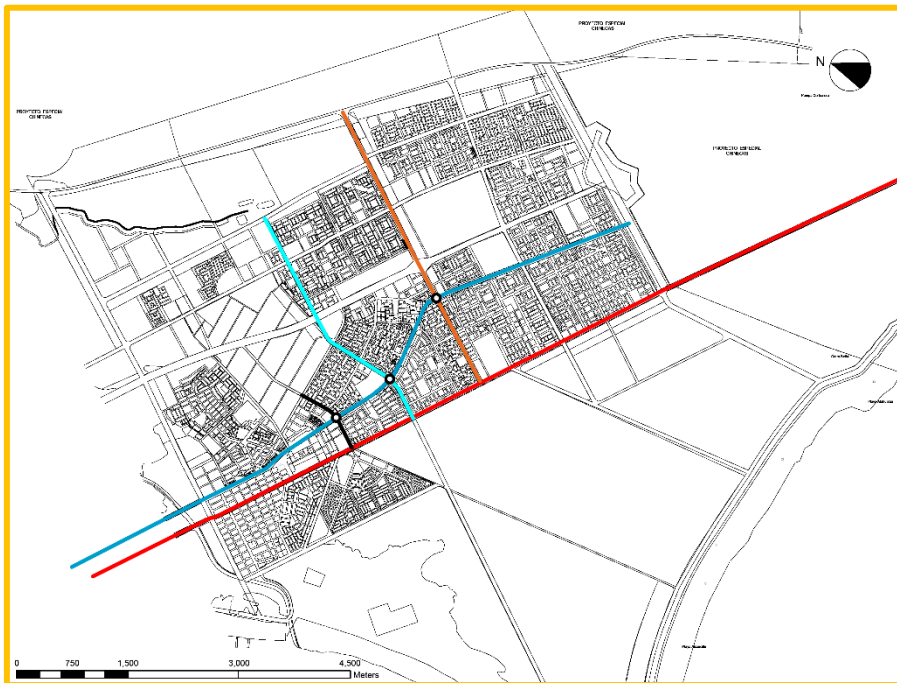
FUENTE: Propia

Actualmente esta vía es un eje en donde los colectivos usan para cambiar de ruta, es decir, de la avenida Pacífico hacia la avenida Panamericana Norte y posteriormente a la avenida Enrique Meiggs o viceversa, también admite flujos que vienen de la avenida Brasil.

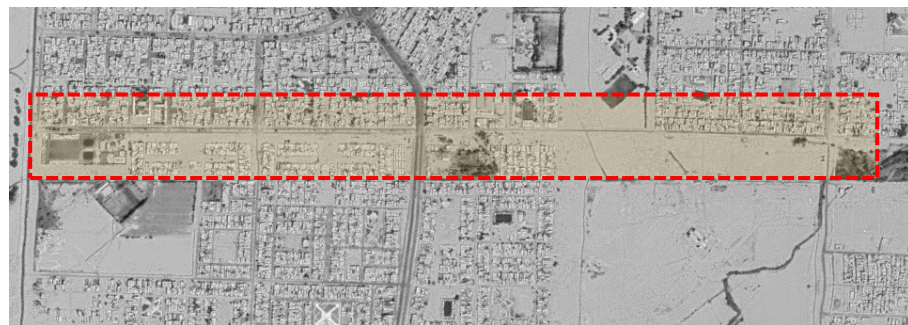
Esta vía al considerar esta importancia tiene un flujo de vehículos importante, ya que se registra desde 10 a 15 vehículos por minuto en horas pico.



DIMENSION DE LA AVENIDA CENTRAL



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Propia

FUENTE: Propia

ORGANIZACION VEHICULAR DE LA AVENIDA CENTRAL



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps

LEYENDA	
	AVENIDA ENRIQUE MEIGGS
	SEMAFORO PARA VEHICULO
	SEMAFORO PARA TRANSEUNTES

Como se puede apreciar, a lo largo de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre se encuentran 1 puntos de semáforo para paso vehicular y ninguno para paso peatonal, esto pone a los peatones en segundo lugar respecto a los vehículos, haciendo del espacio público no apto para las personas, exponiendo la vida de los transeúntes.



Actualmente esta vía que se inicia en la Panamericana Norte y termina en la avenida Industrial .

Actualmente se observa un tráfico excesivo en horas pico, por lo que los vehículos provenientes de la avenida Pacifico se dirigen hacia la avenida central, ya que en la avenida Central se encuentran equipamientos educativos como la Universidad Cesar Vallejo y la Universidad Nacional del Santa, esto repercute porque en este tramo la avenida Central se reduce a un solo tramo, esto provoca el caos y congestionamiento ya que se registran desde los 10 vehículos hasta los 25 vehículos que pueden circular por esta avenida por minuto.



3.2. Objetivo Específico 2:

Analizar el estado actual del espacio público en la ciudad de Chimbote y la influencia del transporte interurbano en él.

OBJETIVO 2			
VARIABLE	METODO	NUMERACION	NOMBRE
		OB1-1A	Organización
		OB1-2A	Vías Primarias Espacial
		OB1-3A	Vías Primarias Contextual
		OB1-4A	Vías Primarias Espacial
		OB1-5A	Vías Primarias Contextual
		OB1-6A	Vías Primarias Espacial
		OB1-7A	Vías Primarias Contextual
		OB1-8A	Vías Primarias Espacial
		OB1-9A	Vías Primarias Contextual
		OB1-10A	Vías Primarias Espacial
		OB1-11A	Vías Primarias Contextual
		OB1-12A	Vías Secundarias Espacial
		OB1-13A	Vías Secundarias Contextual
		OB1-14A	Vías Primaria Espacial
		OB1-15A	Vías Primaria - Secundaria Contextual
		OB1-16A	Vías Primaria - Secundaria Contextual
		OB1-17A	Vías Primaria - Secundaria Contextual
		OB1-18A	Vías Primaria Espacial
		OB1-19A	Vías Primaria - Secundaria Contextual
		OB1-20A	Vías Primaria - Secundaria Contextual

CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ2-1A / p.106
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS	INDICADOR: ORGANIZACIÓN

ORGANIZACION GENERAL DE VIAS

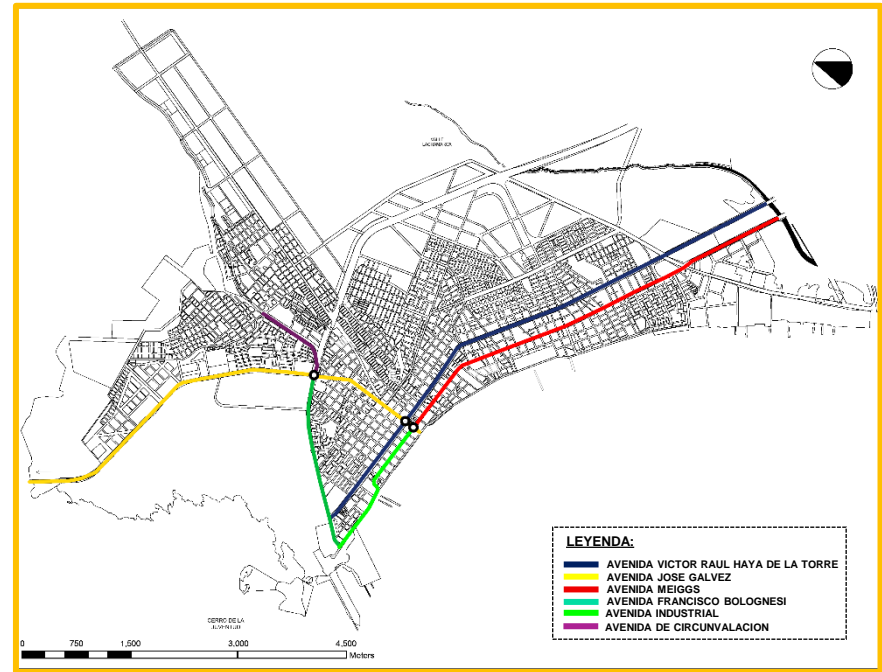


FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

Las vías están estipuladas en el “PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022” Las vías en estudio son las que se representan en la siguiente imagen, estas según su clasificación pueden ser Red viales nacionales, Red viales primarias, Red viales secundarias, Red viales secundarias y Red vial complementaria. En el presente estudio se analizarán las intersecciones entre las vías nacional, vías primarias y secundarias, cada punto presenta distinta dinámica por lo que en su entorno se encuentran distintos tipos de equipamientos, pudiendo ser equipamientos comerciales, educativos o de salud.



ORGANIZACION DE VIAS A ESTUDIAR EN CHIMBOTE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

1. RED VIAL PRIMARIA

Vías Arteriales




2. RED VIAL SECUNDARIA

Vías Colectoras Principales

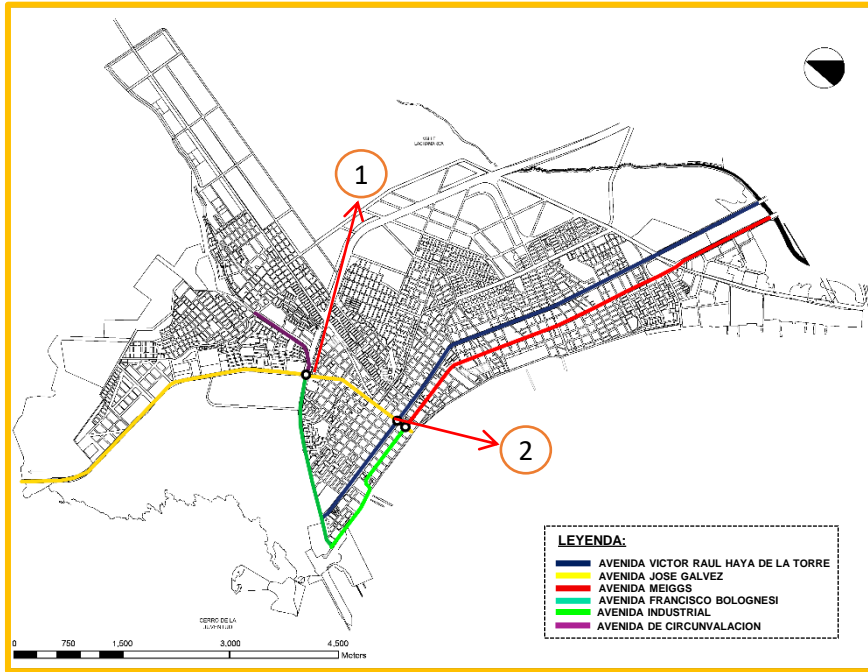


En el presente estudio se consideraran las intersecciones viales de las vías mencionadas.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		

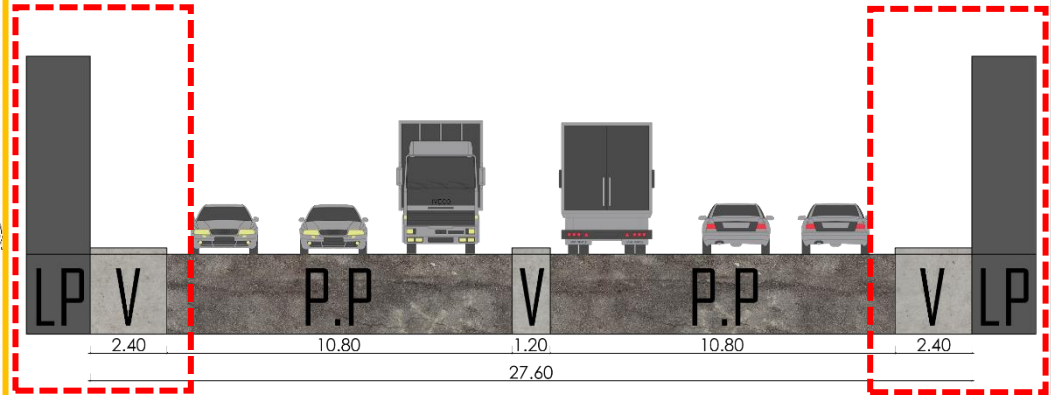
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO Y ESPACIO PÚBLICO	NÚMERO DE FICHA: OBJ2-2A / p.107
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS PRIMARIAS (VIAS ARTERIALES)	INDICADOR: ESPACIAL – DIMENSION

DIMENSION DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA AVENIDA JOSÉ GALVEZ



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA JOSÉ GALVEZ



LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA

Como se logra apreciar en la imagen superior, las veredas tienen una dimensión de 2.40 metros esta sección se encuentra a lo largo de toda la avenida José Gálvez, teniendo una longitud de 1670 metros lineales.

Cabe recalcar que en esta vía tiene mayor predominancia los vehículos ya que el espacio para circulación de las personas es mínimo, siendo insuficiente para el desplazamiento de las personas, teniendo en cuenta que en esta vía se encuentran equipamientos comerciales donde hay una mayor afluencia de usuarios.

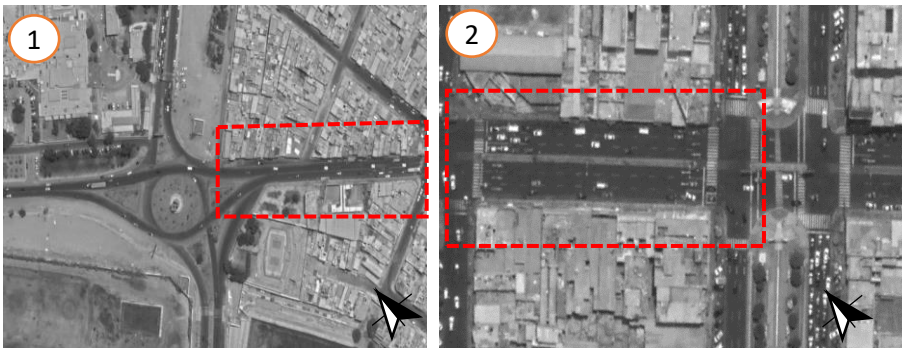
Por otro lado, el espacio público ubicado a la altura del mercado Modelo es el único tramo que trata de brindar un mejor espacio al usuario, es mas se puede apreciar que personas de la tercera edad la usan para socializar entre ellos, mientras que el resto de vereda es empleada por los comerciantes y ambulantes, haciendo de estas un caos al desplazarse.



ELABORACION: Propia



ELABORACION: Propia



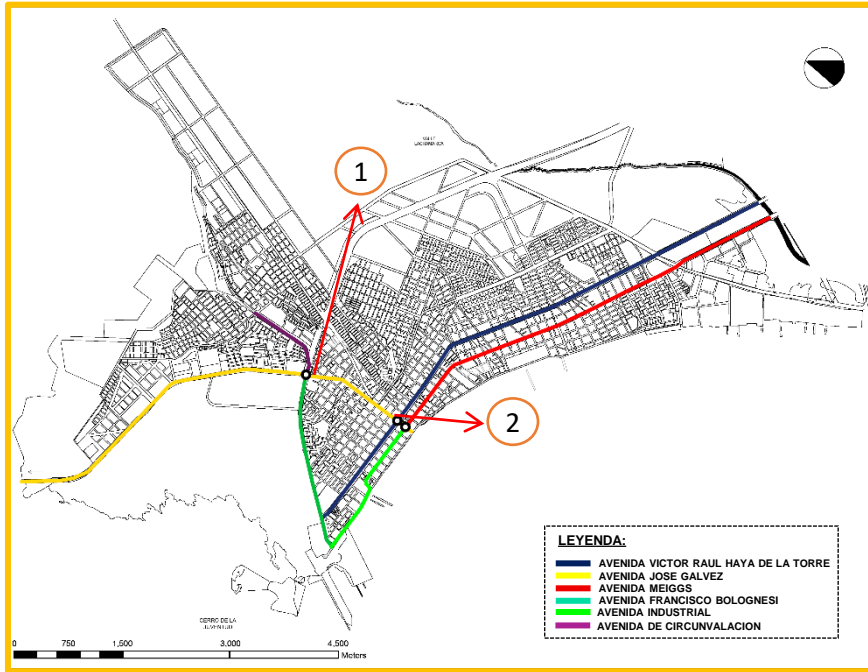
FUENTE: Google Maps

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO Y ESPACIO PUBLICO	NÚMERO DE FICHA: OBJ2-3A / p.108
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS PRIMARIAS (VIAS ARTERIALES)	INDICADOR: CONTEXTUAL – RELACION CON EL ENTORNO

DIMENSION DEL ESPACIO PUBLICO EN LA AVENIDA JOSÉ GALVEZ



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA JOSE GALVEZ



ELABORACION: Propia



ELABORACION: Propia



ELABORACION: Propia



ELABORACION: Propia



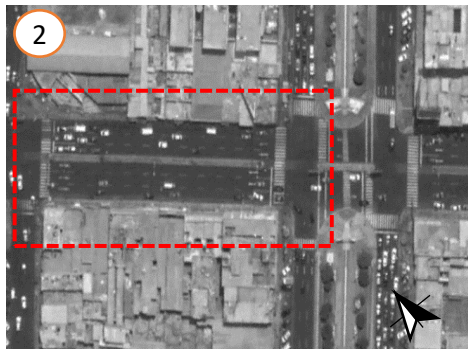
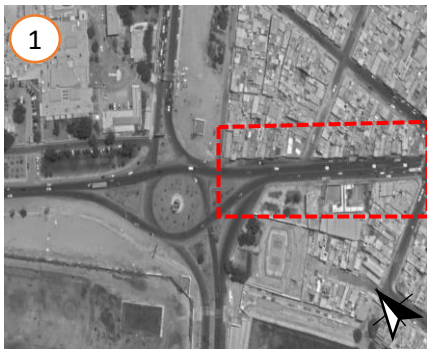
ELABORACION: Propia



ELABORACION: Propia

Como se puede apreciar tanto en la imagen 1 como en la imagen 2, los espacios públicos, en este caso las veredas no cuentan con ningún elemento de acceso tanto para discapacitados (rampas), como para personas comunes no existe señalizaciones tratando de una avenida concurrida, menos existe semaforización.

Como se puede apreciar en la imagen 3 y 5 este tramo de vía tiene un tratamiento de vereda, cabe recalcar que esto solo se da en ciertos tramos, incluso generando una rampa para que las personas discapacitadas puedan desplazarse sin ninguna dificultad, la excepción se da en las imágenes 4 y 6 estos tramos son inaccesibles para personas discapacitadas, haciendo dificultosa su desplazamiento en estos tramos, también en la imagen 6 podemos apreciar que se coloca la señalización para el transito peatonal pero podemos ver que estas no tienen la rampa necesaria para personas con discapacidad, es mas el semáforo impide dicho transito de personas.

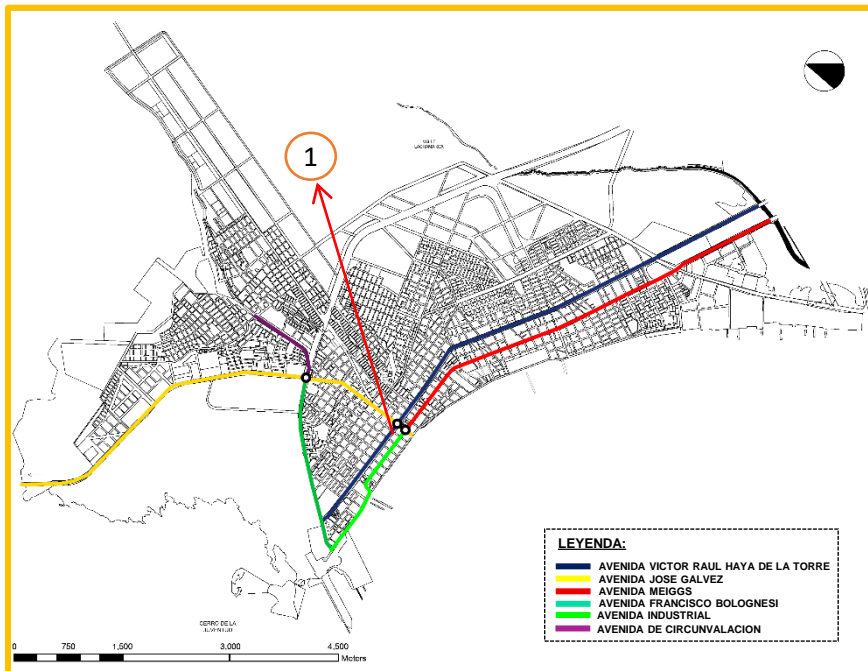


FUENTE: Google Maps

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO	
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE	

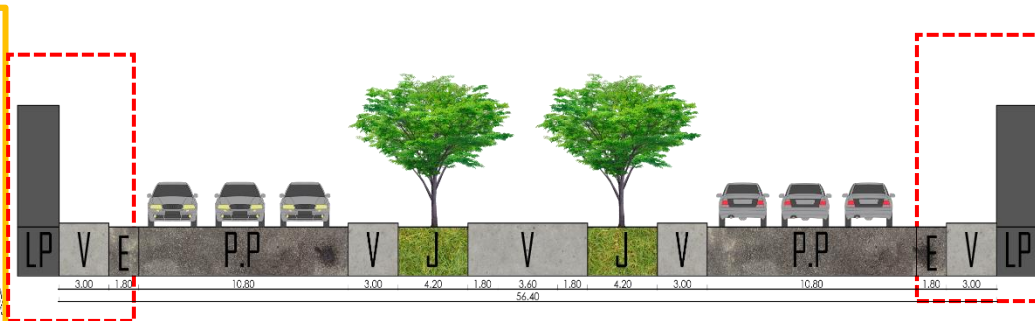


DIMENSION DEL ESPACIO PUBLICO EN LA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE



ELABORACION : Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN



ELABORACION : Propia

Como se logra apreciar en la imagen superior, las veredas tienen una dimensión de 3.00 metros y tienen una longitud de 6.10 km.

Esta vía por su importancia y el carácter que presenta, tiene una sección de esa longitud, debido a los distintos tipos de comercios que se encuentran aledaños a esta vía.

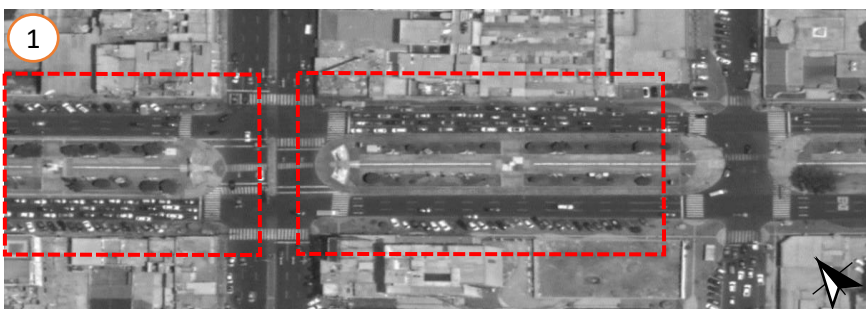
Cabe recalcar que en ciertos tramos existe un tratamiento de vereda interesante ya que permite el desplazamiento de personas con discapacidad, quedando excluidas el resto de veredas.

En ciertos tramos entre el jirón Enrique Palacios y jirón Tumbes se encuentran comerciantes y vendedores ambulantes haciendo de este espacio publico un caos en horas punta.

En el casco urbano de esta vía existe lugares donde la población pueda sentarse y contemplar pero al no tener las condiciones necesarias no son usadas frecuentemente para lo que fueron diseñadas.



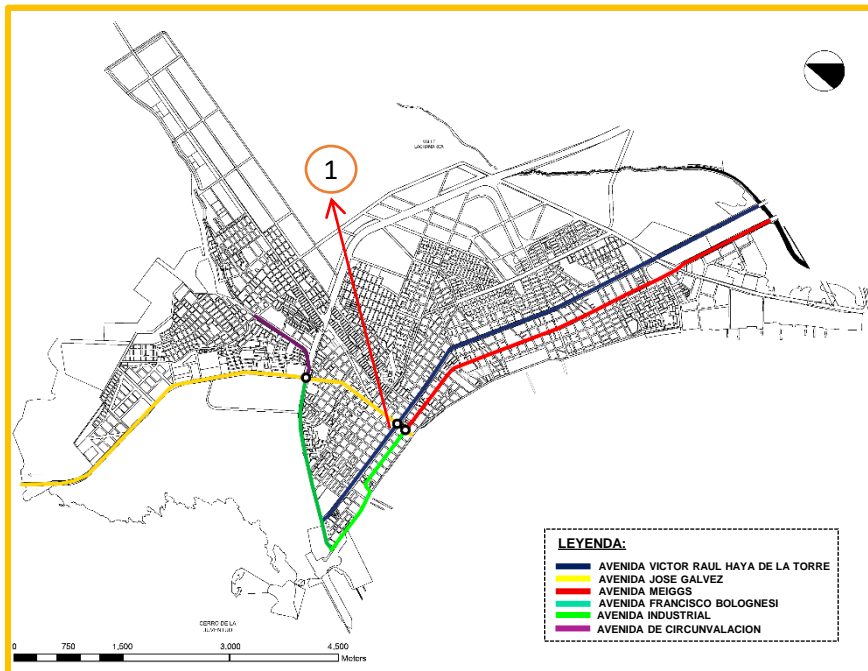
ELABORACION : Propia



FUENTE: Google Maps

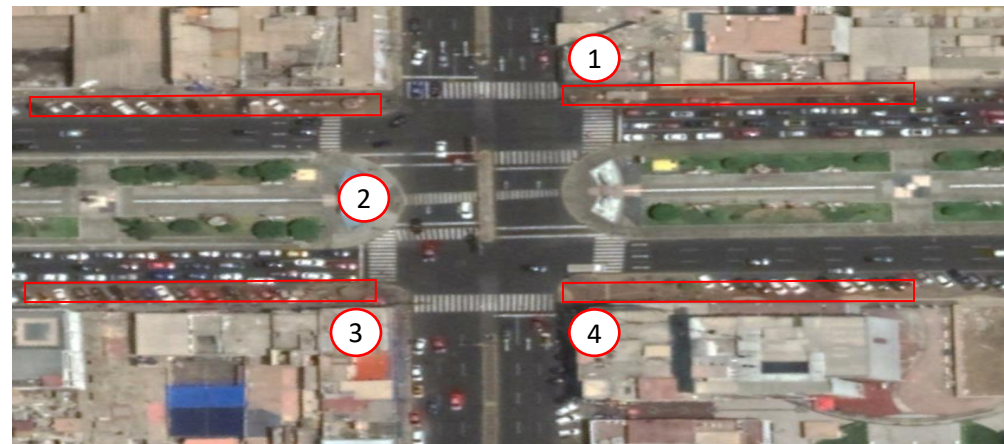


DIMENSION DEL ESPACIO PUBLICO EN LA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE



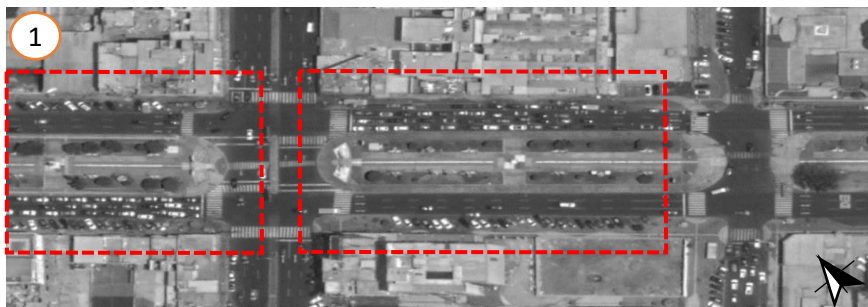
ELABORACION: Propia

Como se puede apreciar esta vereda cuenta con un tratamiento para personas con discapacidad, es mas cuenta con una rampa para su fácil acceso, pero se ve truncado ya que la berma central no cuenta con dicha rampa, impidiendo el acceso.

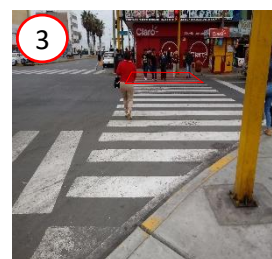


ELABORACION: Propia

Como se puede apreciar en la imagen este espacio publico esta totalmente inhabilitado para personas con discapacidad impidiendo su libre transito.



FUENTE: Google Maps



ELABORACION: Propia

Como se puede apreciar, esta vereda no cuenta con ningún tratamiento para personas con discapacidad, las rampas de acceso solo se presentan en un lugar según lo señalado, haciendo difícil el acceso desde otro punto de la vía.

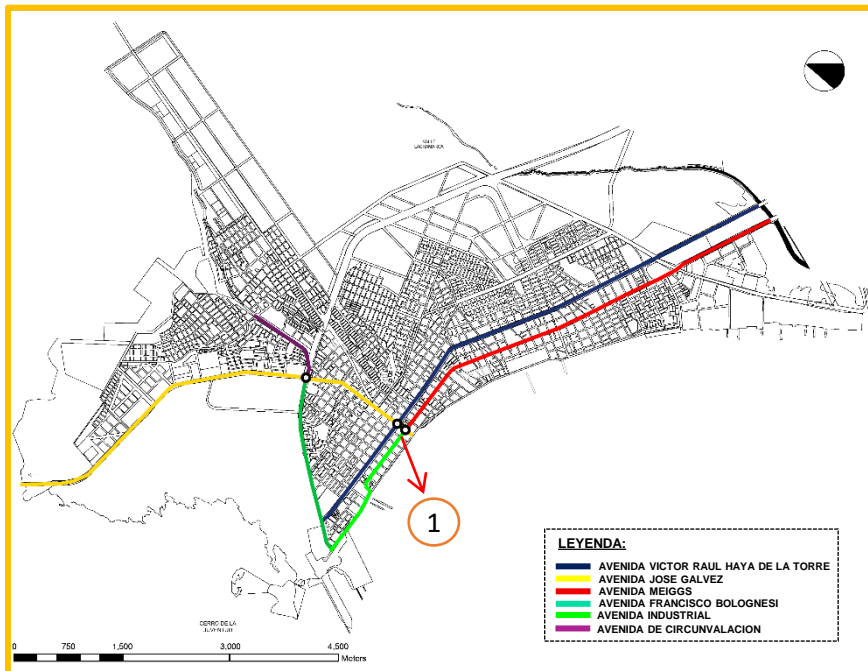


ELABORACION: Propia

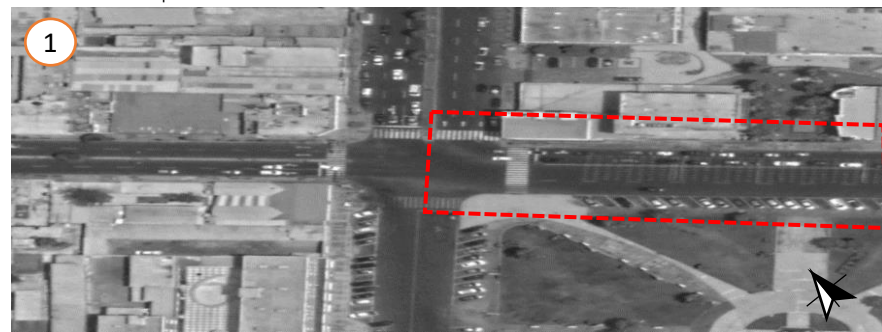
Como se puede apreciar en la imagen este espacio cuenta con un tratamiento de piso para personas con discapacidad, cuenta también con las rampas, pero estas quedan truncas ya que el resto de veredas no cuentan con dichas rampas.



DIMENSION DE LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS

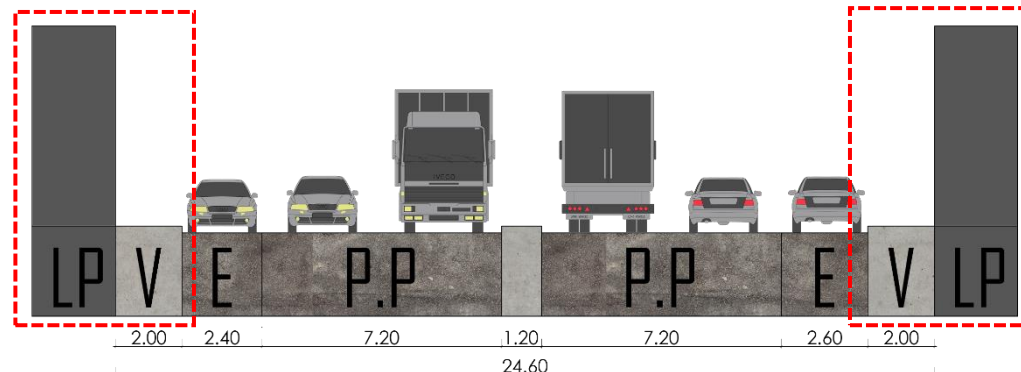


FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps

SECCION VIAL DE LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS

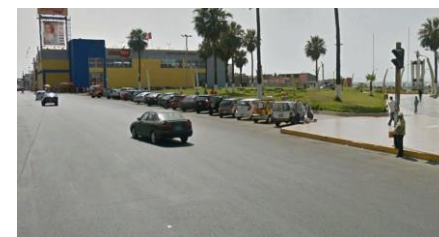


ELABORACION : Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN



ELABORACION : Propia



ELABORACION : Propia

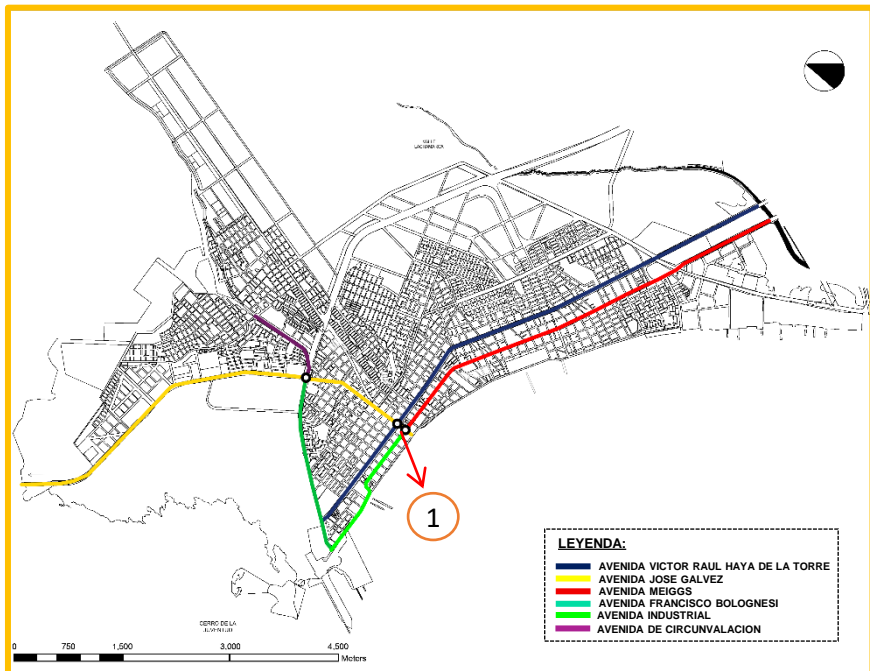
Como se puede apreciar en la imagen superior, la vereda presenta una dimensión de 2.00 metros, con una longitud de 4.40 km de longitud de vía.

En este tramo podemos encontrar cedos de la universidad ULADECH y podemos encontrar también la plaza 28 de julio. Cabe recalcar que esta plaza congrega a muchos usuarios, estas vías de 2 metros quedarían muy angostas.

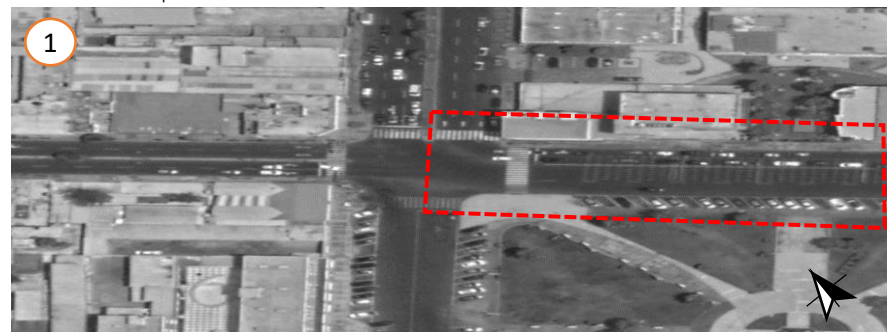
Podemos encontrar que este espacio publico se encuentra en mal estado, ya que las veredas emplazadas en este tramo se encuentran agrietadas pudiendo ocasionar accidentes a los usuarios que se desplacen en estas. Esta vereda no presenta ningún tratamiento en la que puedan usar las personas con discapacidad, haciendo de estas inclusivas para aquellas personas.



DIMENSION DE LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS

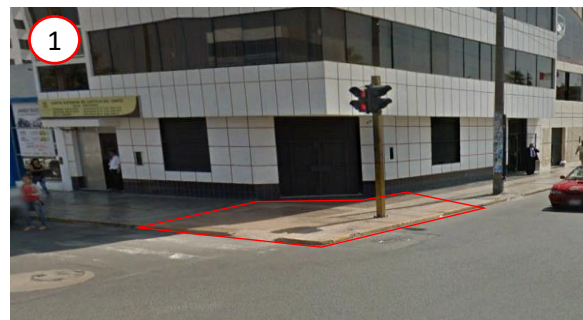
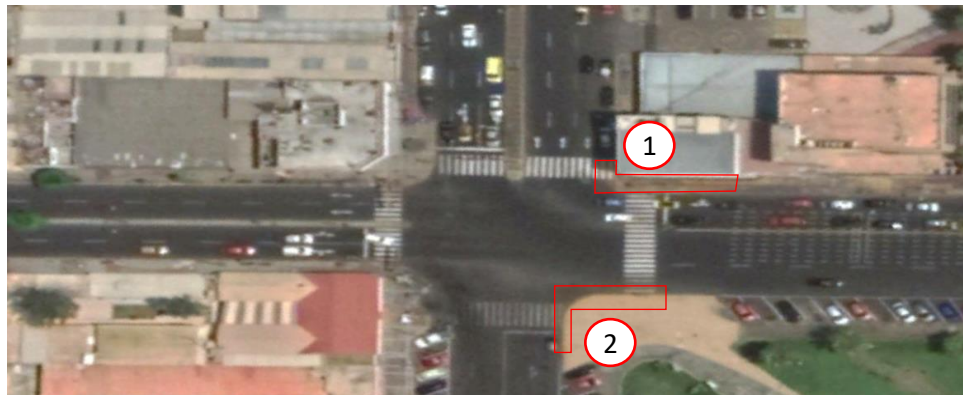


FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps

ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA ENRIQUE MEIGGS



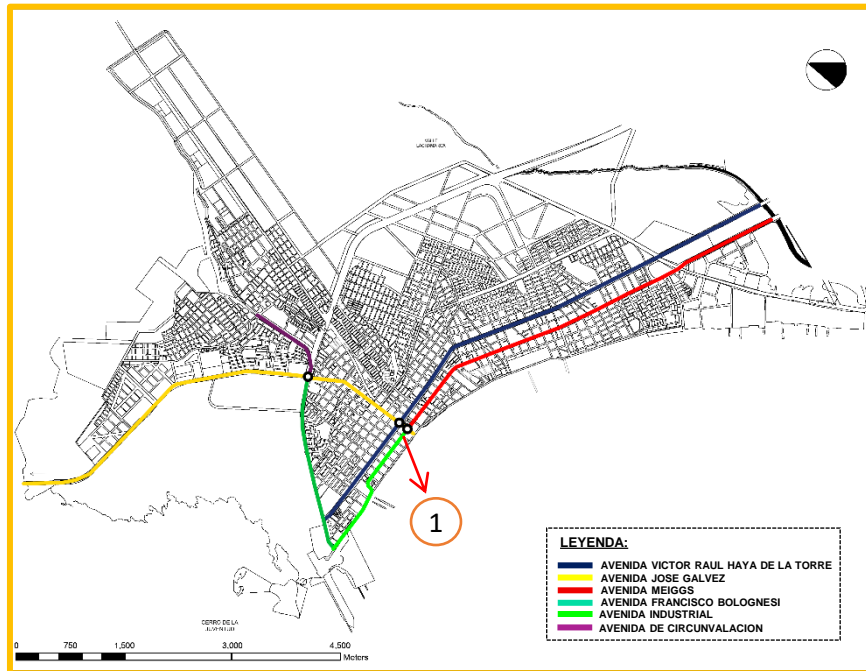
Como se puede apreciar en la imagen en esta vereda no cuenta con ningún tratamiento para las personas con discapacidad, es mas no cuenta con una rampa apropiada para que aquellas personas puedan descender de la acera para cruzar hacia la otra acera, esta deficiencia en el espacio publico y la falta de accesos hace que estos espacios públicos sean de mala calidad y los usuarios se sientan en descontento.



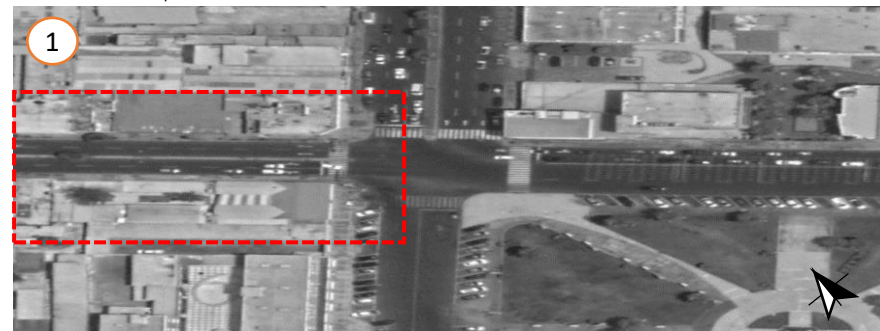
Como se puede apreciar en la imagen en esta plaza, si bien, es una obra nueva a comparación de las demás, es pésimo que no se incluya accesos para personas con discapacidad, es mas es pésimo que dentro de esta no se incluya tratamientos en el suelo que permita a las personas con discapacidad poder desplazarse. Cabe recalcar que actualmente este espacio publico se encuentra en mantenimiento y remodelación, se espera que se haya tenido en consideración estos puntos.



DIMENSION DE LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI

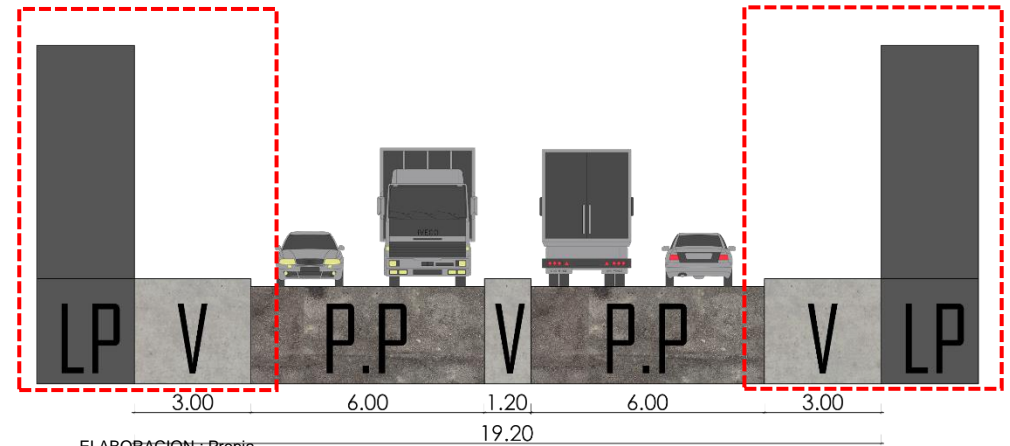


FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps

SECCION VIAL DE LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI

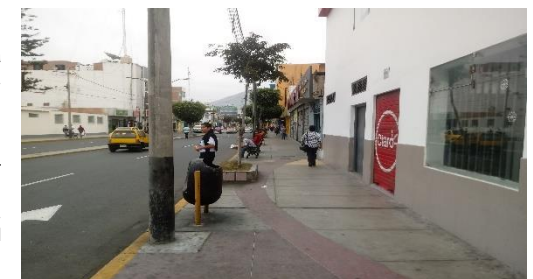


ELABORACION : Propia

LEYENDA	
LP	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA



ELABORACION : Propia



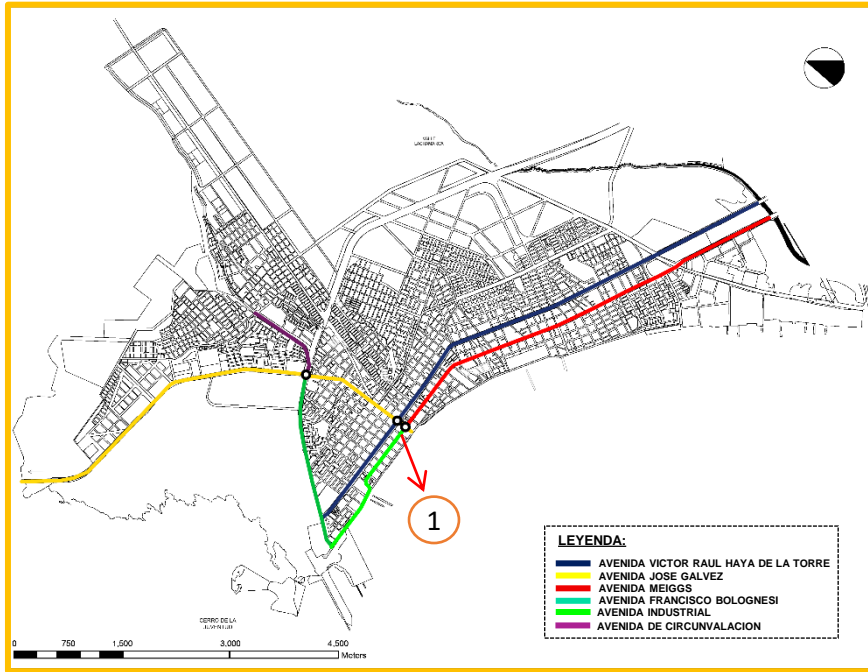
ELABORACION : Propia

Como se puede apreciar en la imagen superior, la vereda tiene una sección de 3.00 metros, esta vía presenta 1.67 km de longitud. Este tramo es interesante porque se encuentran bancos, agencias de buses, agencias de telefonía. Esto genera que haya un mayor flujo peatonal es por ello que este espacio público presenta esa sección. Cabe recalcar que esta no presenta tratamiento para personas con discapacidad, haciendo de esta inútil para dichas personas.

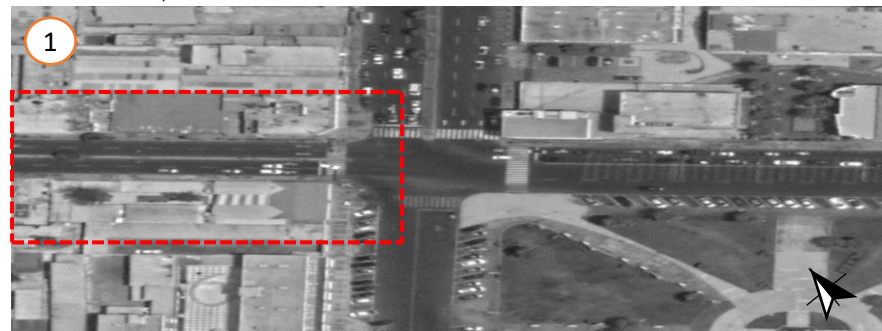


CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ2-9A / p.114
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS	INDICADOR: CONTEXTUAL – RELACION CON EL ENTORNO

DIMENSION DE LA AVENIDA FRANCISCO BOLOGNESI

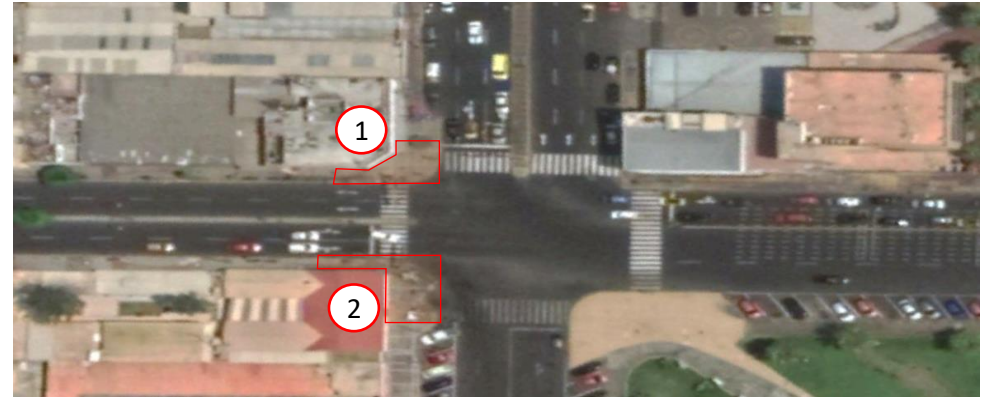


FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps


ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA FRANCISCO



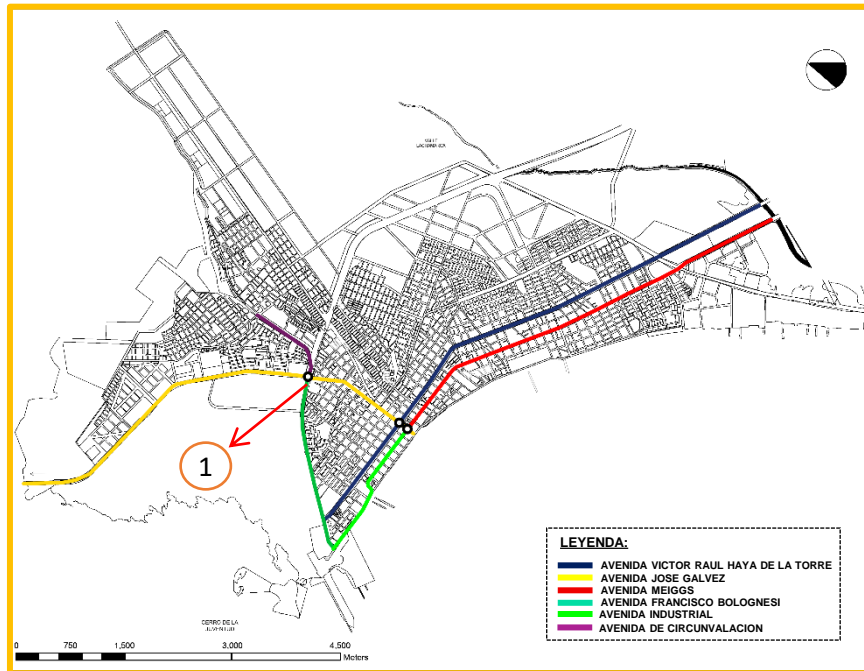
Como se puede apreciar en la imagen la acera presenta una textura pero esta no sirve para las personas con discapacidad por el hecho de que solo es cambio de textura, por otro lado los martillos presentan rampas estos permiten el acceso a personas con discapacidad motora, pero esto a su vez queda trunco por el simple hecho de que en su entorno existen martillos que no cuentan con este tipo de accesos ni este tipo de tratamiento.



Como se puede apreciar en la imagen, de la misma forma que la anterior acera, esta presenta una textura pero esta no sirve para las personas con discapacidad por el hecho de que solo es cambio de textura, por otro lado los martillos presentan rampas estos permiten el acceso a personas con discapacidad motora, pero esto a su vez queda trunco por el simple hecho de que en su entorno existen martillos que no cuentan con este tipo de accesos ni este tipo de tratamiento.

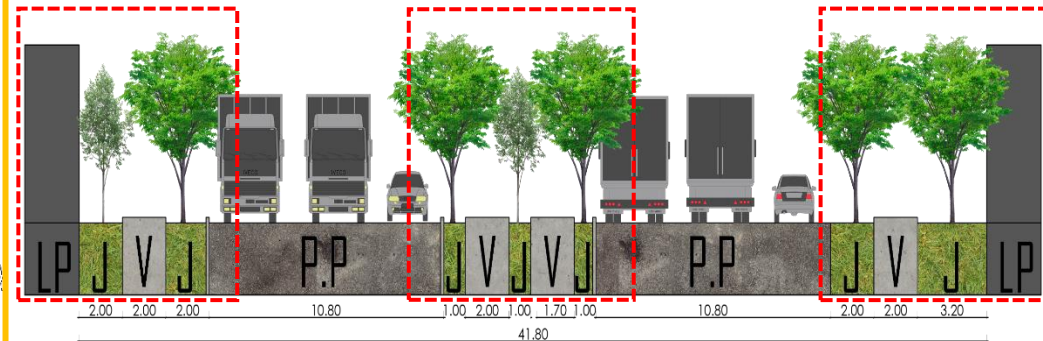
RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO	
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE	

DIMENSION AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



ELABORACION : Propia

LEYENDA

L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN



ELABORACION : Propia



FUENTE: Google Maps

Como se puede apreciar en la imagen superior la vereda tiene una sección para ambos lados de 2.00 metros.

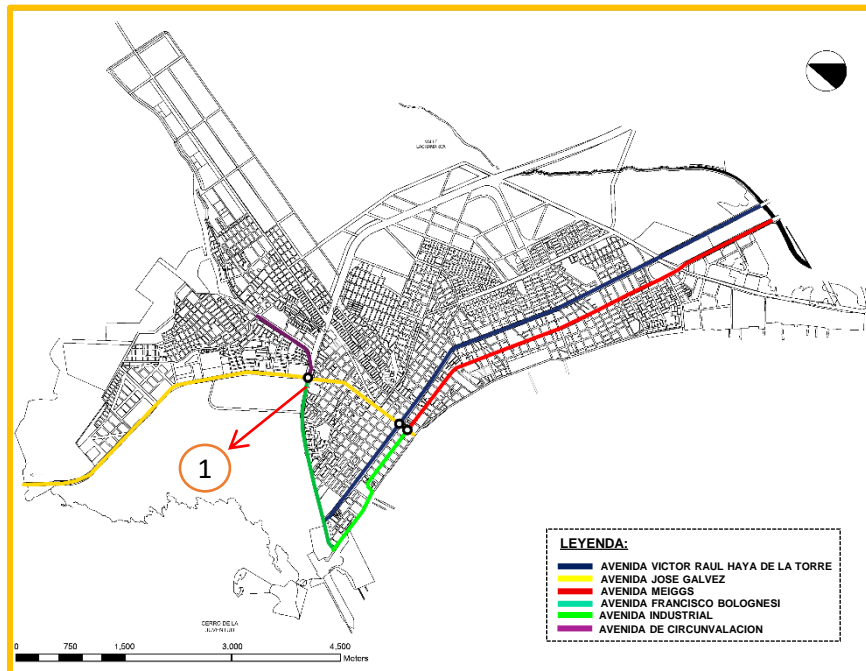
Cabe recalcar que la vereda del lado izquierda es empleado como ciclo vía, para que los usuarios realicen sus actividades físicas. Es por ello que la población usa esta acera con mayor frecuencia. Mientras que, la del lado derecho es una vía de transido de personas. Se considera con esa sección por el hecho de que en esta zona existen industrias como SIMA y Siderperú.



ELABORACION : Propia

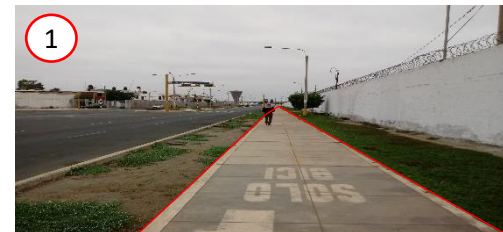


DIMENSION AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA INDUSTRIAL SANTIAGO ANTUNES DE MAYOLO



Como Se puede apreciar en la imagen en esta acera por ser limite con una industria, que en este caso es Siderperu, se ah considerado colocar una ciclo vía para mejorar la calidad de vida de los moradores, esta es accesible para cualquiera que decida transitar por esta acera.



Por otro lado, como se puede apreciar en la imagen esta vía es fría y maciza esta no tienen ningún tipo de recubrimiento, como se puede apreciar en la imagen 2 en cada cruce vial los martillos consideran rampas para el acceso con personas de discapacidad pero algunas como es el caso se encuentran elevadas generando una pequeña grada lo que en algunas veces es incomodo para las personas con discapacidad motriz.

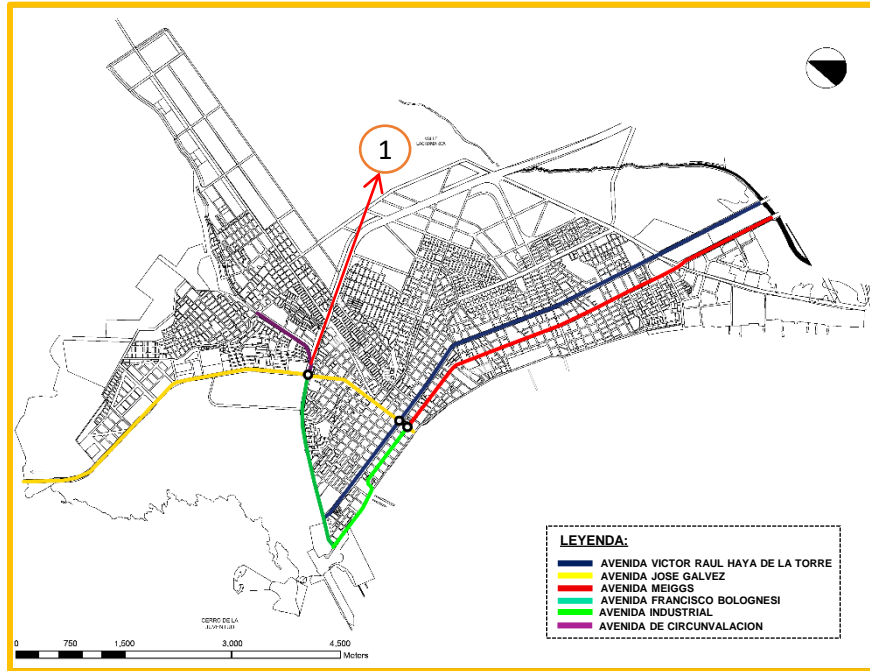


FUENTE: Google Maps



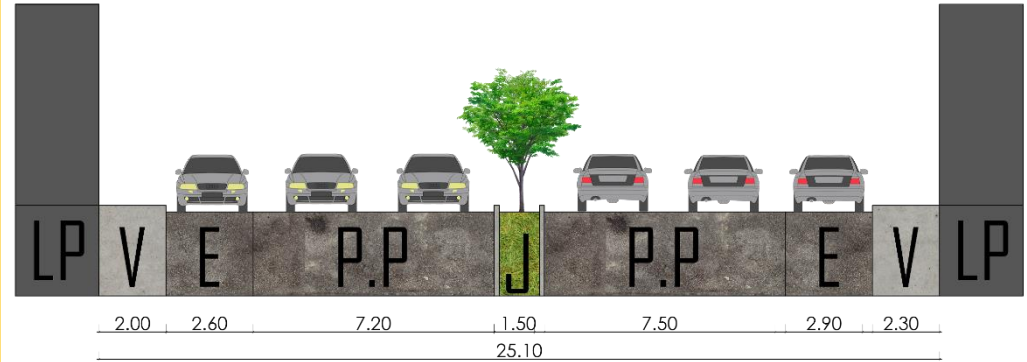
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ2-12A / p.117
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS	INDICADOR: ESPACIAL – DIMENSION

DIMENSION DE LA AVENIDA DE CIRCUNVALACION



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

SECCION VIAL DE LA AVENIDA CIRCUNVALACION a la altura del Jr. 2 de Júlio



ELABORACION : Propia

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN

Como se logra apreciar en la imagen las dimensiones para las pistas principales y secundarias son de 10.80 m por vía, presenta un jardín central de 1.50 m. , al lateral izquierdo se considera una vereda de 2.00 y un estacionamiento de 2.60 m. , mientras que en el lado derecho se considera un estacionamiento de 2.60 m. una vereda de 2.00.

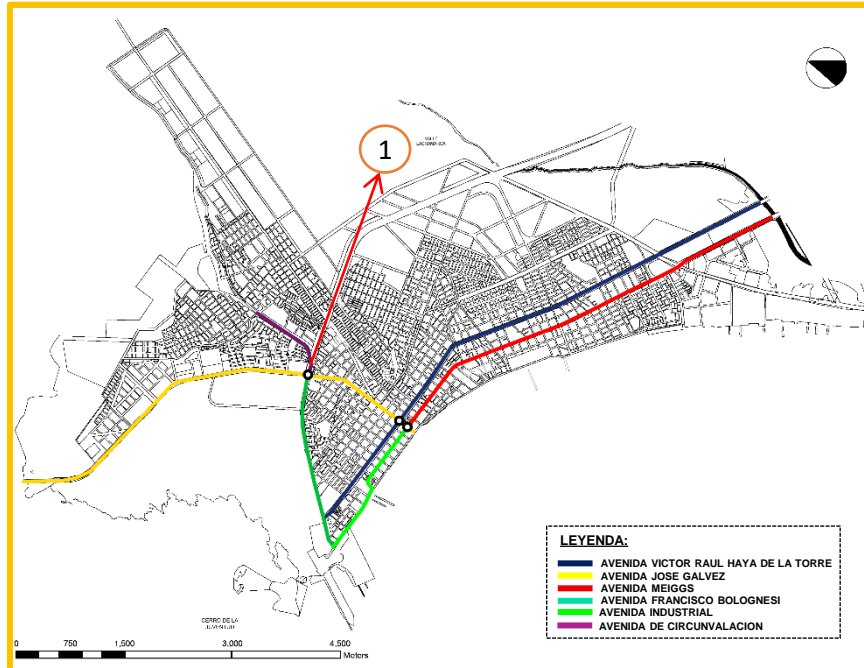


FUENTE: Google Maps

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE,2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE

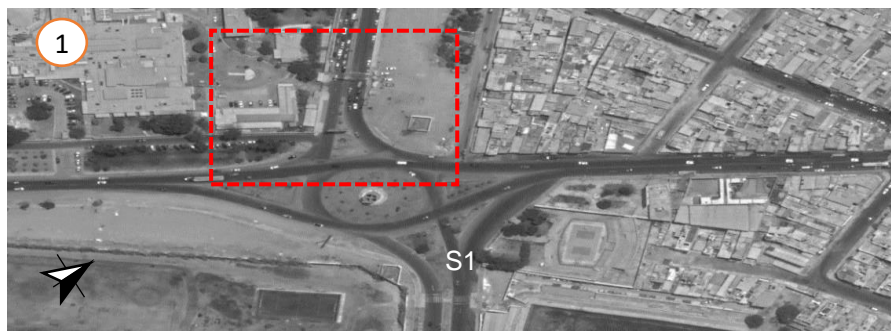


DIMENSION DE LA AVENIDA DE CIRCUNVALACION



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

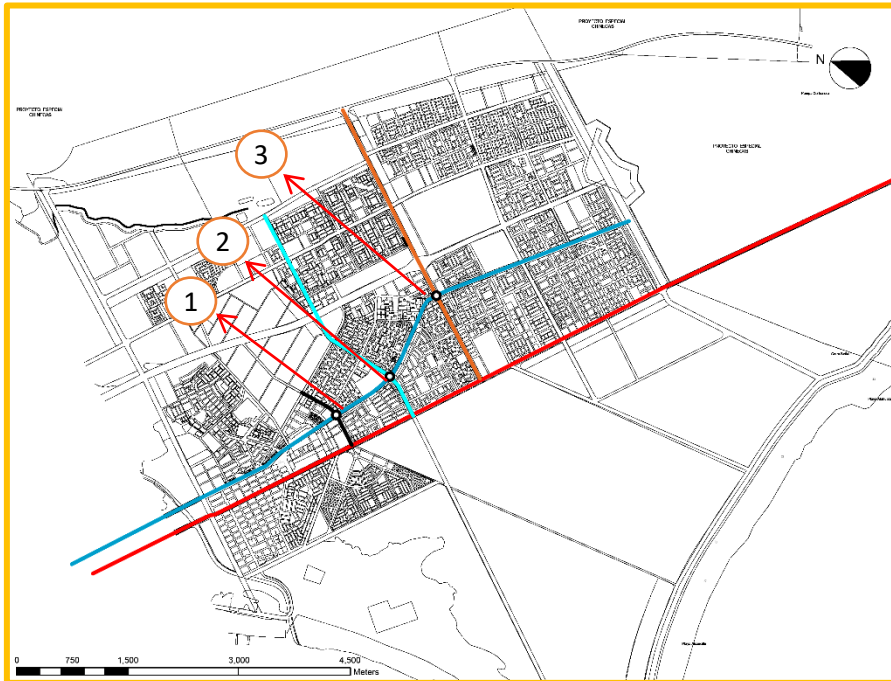
ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA CIRCUNVALACION a la altura del Jr. 2 de Júlio



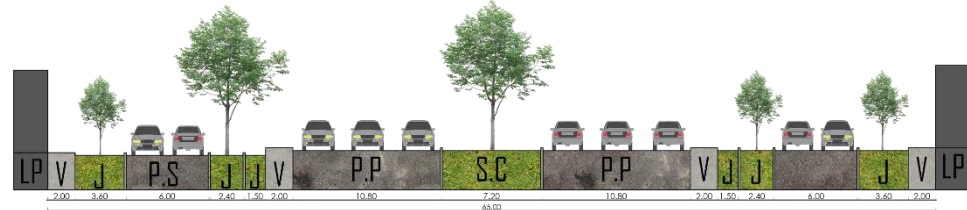
FUENTE: Google Maps



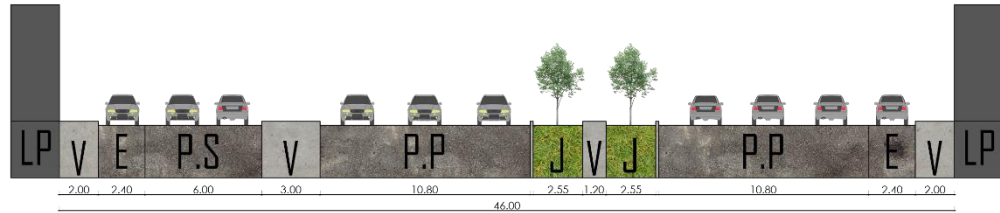
DIMENSION DE LA AVENIDA PACIFICO



SECCION VIAL DE LA AVENIDA PACIFICO – entre Jr. Jimbe y Jr. Samanco



SECCION VIAL DE LA AVENIDA PACIFICO – Av. Chimbote y Jr. Coishco



ELABORACION : Propia

LEYENDA	
LP	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA



Como se puede apreciar en la imagen superior la vereda tiene una sección para ambos lados de 2.00 metros, y en ciertos tramo se considera una acera en la berma central para la circulación de las personas con una dimensión de 1.20. Cabe recalcar que en algunos puntos de la ciudad el área destinada para circulación peatonal no esta terminada, es decir, hay ciertos tramos que se cortan abruptamente impidiendo la libre circulación y estas se encuentran actualmente inconclusas existiendo muchas áreas de arena, dando un mal aspecto a la ciudad y provocando accidentes por el hecho de que estas áreas sin construir las usan los automóviles para su circulación.



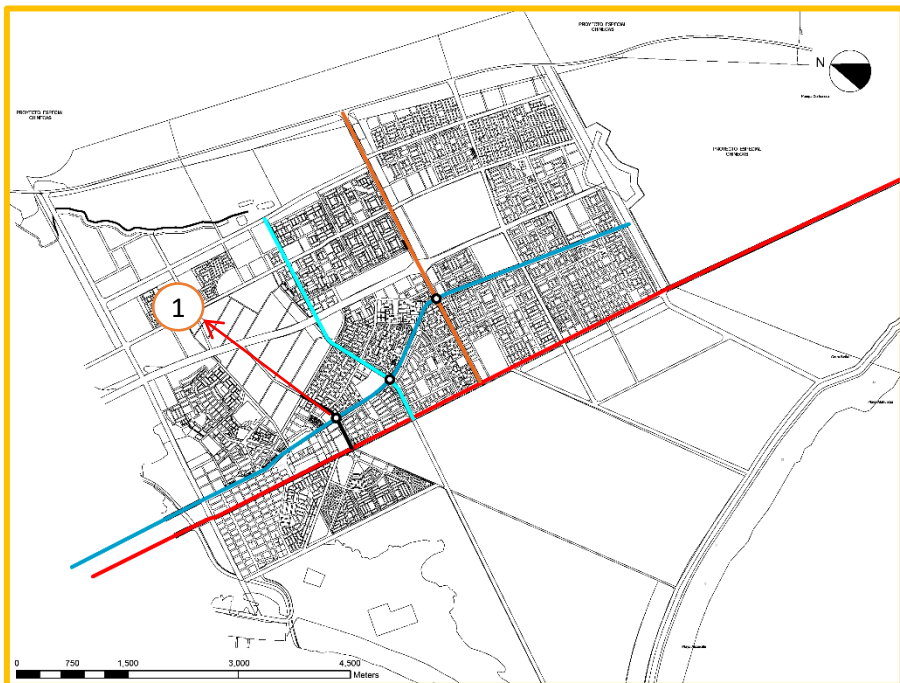
FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps



DIMENSION DE LA AVENIDA PACIFICO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps

ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA PACIFICO CON LA AV. COUNTRY



Como se puede apreciar en ciertos tramos por donde pasa la vía existen tramos inconclusos impidiendo el paso peatonal y discapacitados, hay algunas aceras que también se encuentran en mal estado, provocando incomodidad en los usuarios que se desplazan por estas.



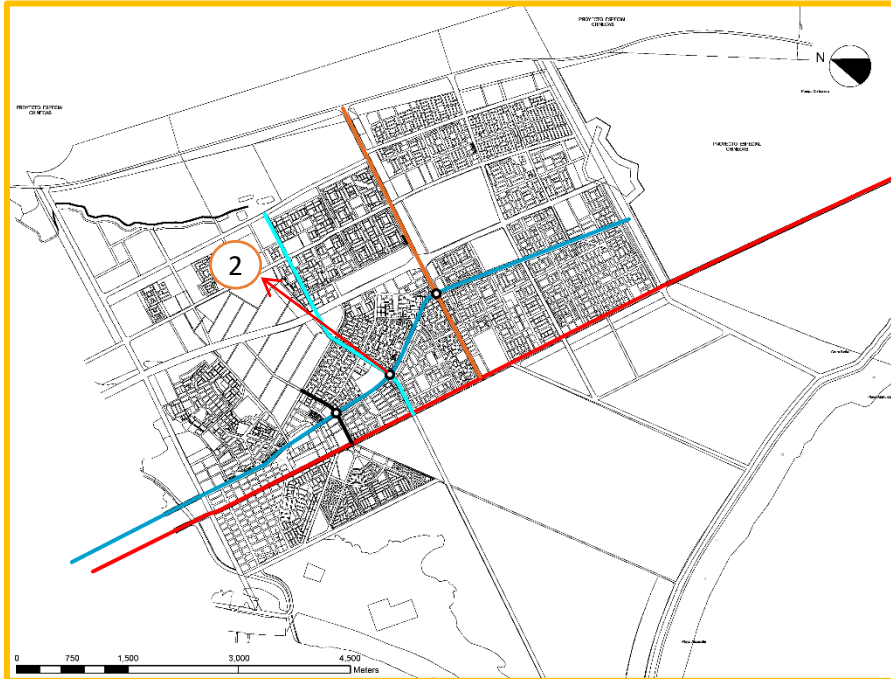
También existen tramos en la que son truncados, es decir cortando el paso abruptamente dando prioridad al vehículo en ves que al peatón. Como se puede apreciar en la imagen superior.



Como se puede apreciar en la imagen existen pasos elevados aptos para el peatón, sobre todo en una vía muy importante como es la avenida pacifico, cabe recalcar que espacio queda sin ningún sentido ya que no todas las aceras tienen acceso inclusivas, es decir, acceso para personas con discapacidad motora.



DIMENSION DE LA AVENIDA PACIFICO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps

ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA PACIFICO CON LA AV. ANCHOVETA



Como se puede apreciar en la imagen, existen puntos en donde el espacio público destinado para transitabilidad de las personas se ven truncados, por obras inconclusas, cabe recalcar que no todos los espacios públicos se encuentran culminados al 100%, existen deficiencias como estas, que impiden el paso para los transeúntes y personas con discapacidad motora, dificultándoles el acceso y muchas veces usando las vías como elementos de transitabilidad, exponiendo la integridad de los usuarios.

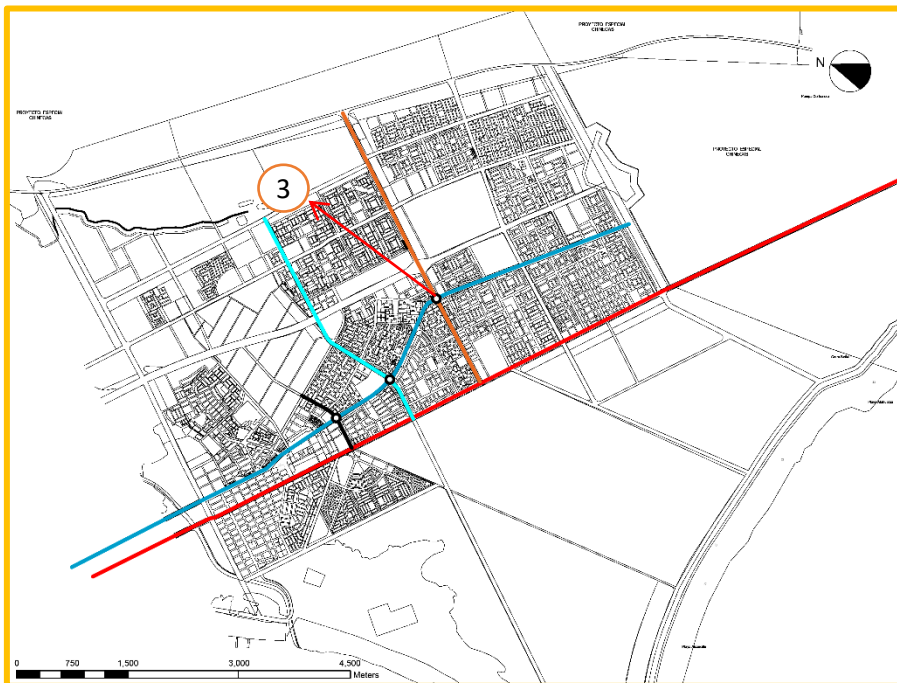


Como se puede apreciar al igual que algunas aceras, estas no permiten el paso para personas discapacitadas, impidiendo su acceso. Muchas veces estas aceras o bermas centrales quedan aisladas siendo útil solo para personas sin ningún tipo de enfermedad motora.

Al igual que la imagen anterior se puede apreciar la poca accesibilidad, dejando de lado al usuario para darle mayor importancia a los vehículos, evitando colocar elementos de transitabilidad para personas con discapacidad.



DIMENSION DE LA AVENIDA PACIFICO



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps

ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA PACIFICO CON LA AV. CENTRAL



Si bien es cierto existen accesos como rampas, destinadas para personas con discapacidad, existen también espacios donde se debería admitir una construcción para separar la circulación para las personas de los vehículos, ya que los vehículos no respetan estos pasos, pasando por estas circunciones poniendo en riesgo la integridad de las personas.



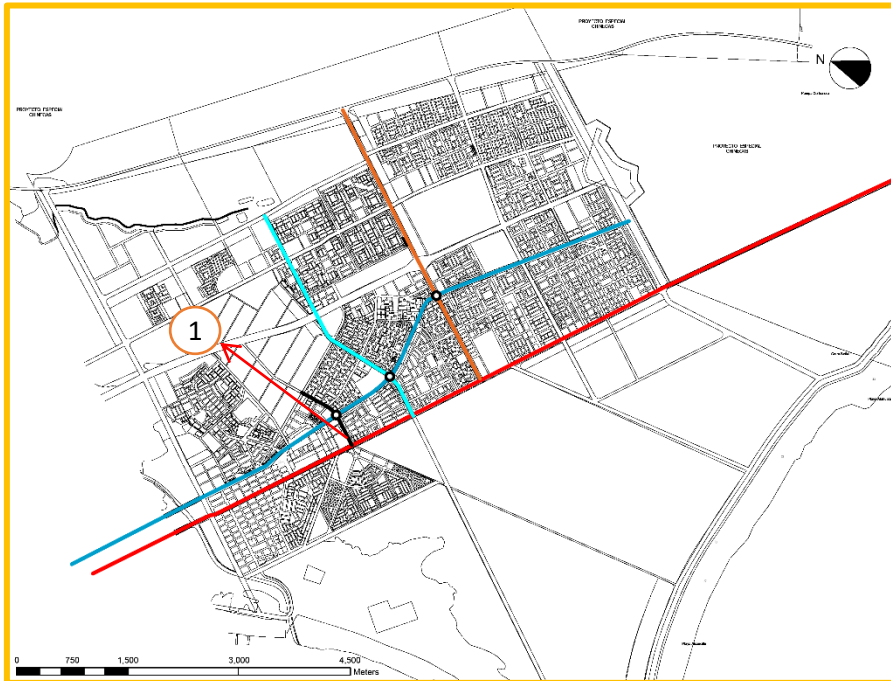
Como se puede apreciar en esta vía, lo primordial es ceder el paso a los vehículos ya que el peatón queda desplazado, cortando su circulación. Esto también se debe a que la vía esta inconclusa reduciendo dos carriles a una y eliminado la berna central.



Al igual que los casos anteriores el espacio publico de Nuevo Chimbote esta inconcluso y este también es un claro ejemplo, ya que los elementos de transitabilidad no están conectados y pareciese que cada uno se construyo independientemente, excluyendo a personas con discapacidad.



DIMENSION DE LA PANAMERICANA NORTE

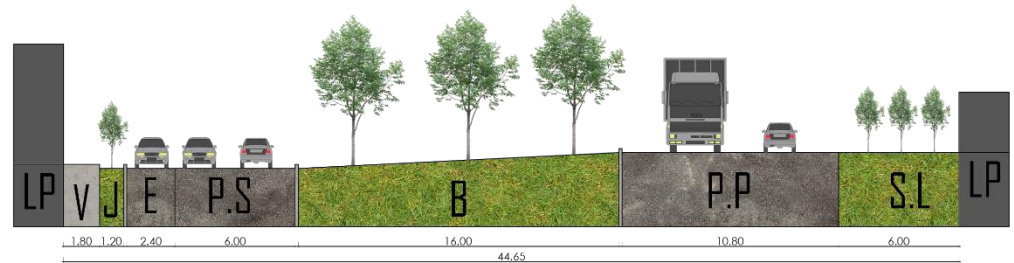


FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps

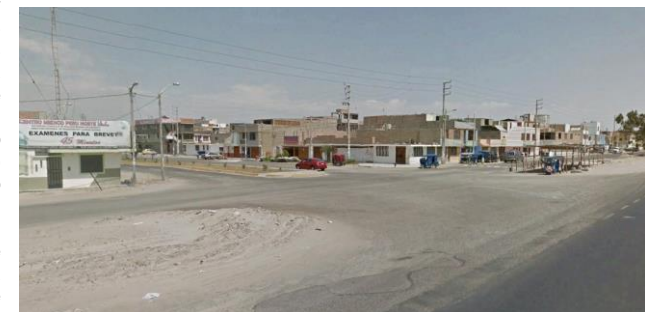
ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA PANAMERICANA NORTE



ELABORACION : Propia

LEYENDA

L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
J	JARDIN
S.L	SEPARACION LATERAL
B	BERMA



Actualmente esta vía viene funcionando como una vía de carácter nacional, por ende percibe flujos vehiculares, estos pueden ser desde los mismos colectivos que funcionan inter-distrital, hasta vehículos de carga pesada que se desplazan de norte a sur.

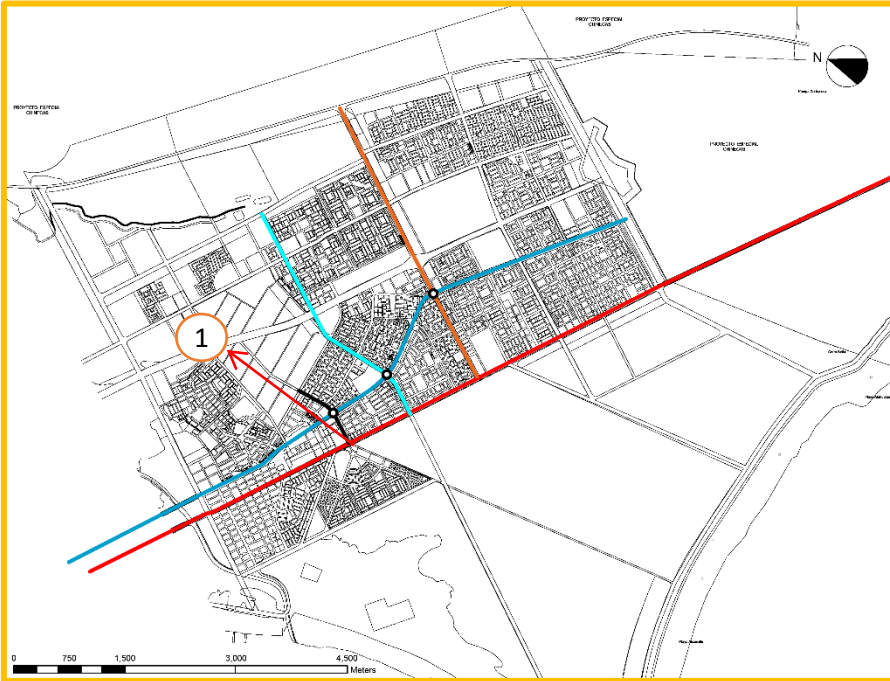
Por ende según la sección vial el único lado donde se considera espacio publico para transitabilidad peatonal es el lado izquierdo, de norte a sur.

Esta sección considera una acera con una dimensión de 1.80 metros, cabe recalcar que ciertos tramos de esta vía no esta construida las aceras y las que están en pésimas condiciones.



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ2-19A / p.124
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: VIAS	INDICADOR: CONTEXTUAL – RELACION CON EL ENTORNO

DIMENSION DE LA PANAMERICANA NORTE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia

ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA PANAMERICANA NORTE Cruce con la avenida Central



FUENTE: Google Maps



1 Como se puede apreciar en este tramo de la vía Panamericana, se puede apreciar que existe un paso peatonal elevado, es decir un puente que también cuenta con acceso para personas con discapacidad, si bien es cierto existen estos medios de inclusión el paradero se encuentra un poco alejado de este acceso. Otro punto es que este paradero se encuentra totalmente aislado ya que no permite el pase de las personas de la urbanización que se encuentra a sus espaldas.




FUENTE: Google Maps



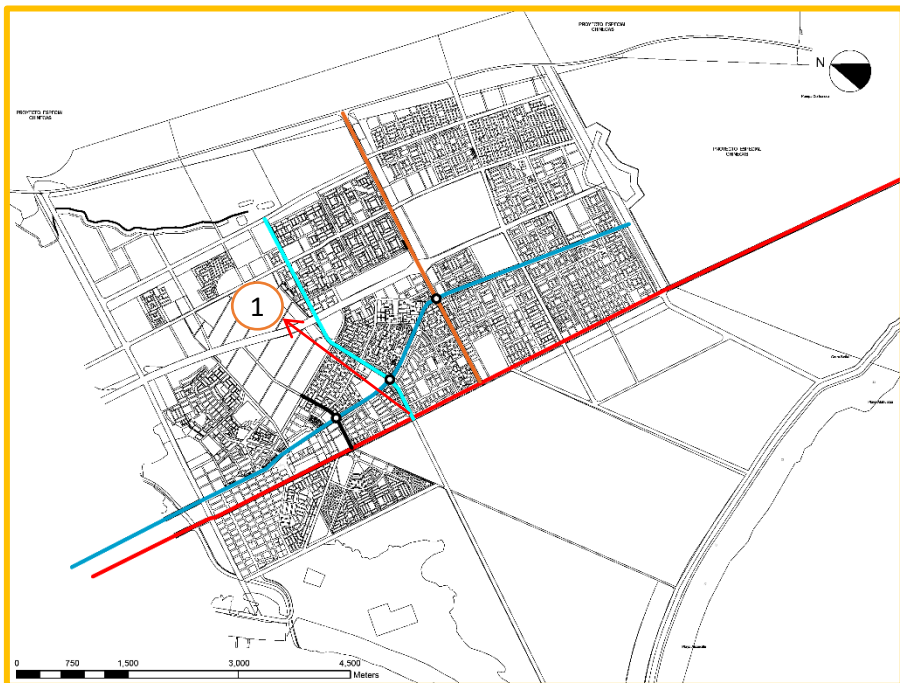
FUENTE: Propia



Como muestra la imagen 2 se puede acceder mediante esta rampa. En la imagen numero 3 se puede apreciar que este puente tiene una dimensión de 1.80 , esta para que puedan desplazarse las personas con discapacidad motora o personas que se desplacen en bicicletas. En la imagen 4 se puede apreciar que entre los cruces, el espacio público permite el tránsito de las personas, cabe recalcar que estos puntos no tienen semáforos que permita dar la prioridad al peatón.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA		AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE	

DIMENSION DE LA PANAMERICANA NORTE



FUENTE: PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012 – 2022
ELABORACION: Propia



FUENTE: Google Maps

**ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO DE LA PANAMERICANA NORTE
Cruce con la avenida Anchoveta**



Como se puede apreciar actualmente la berma central fue modificada permitiendo el paso peatonal a nivel de vía, mientras que en la obra antigua se evidencia la falta de inclusión debido a que no considera rampas que permita el pase de personas con discapacidad.



Como se puede apreciar y como gran parte del espacio público de Nuevo Chimbote no se encuentra concluida, esto impide el tránsito de las personas y también a personas con discapacidad, cabe recalcar que un espacio público inconcluso da mal aspecto a ciudad.



Como se puede apreciar existen ciertos tramos que están construidos, pero estos por su antigüedad no se encuentran en un buen estado, cabe recalcar que este tipo de construcciones tampoco permite el acceso a personas con discapacidad motora.



3.3. Objetivo Específico 3:

Precisar las propuestas a implementar para generar un impacto positivo del transporte interurbano en el espacio público.

OBJETIVO 3			
VARIABLE	METODO	NUMERACION	NOMBRE
		OB1-1A	Propuestas Exitosas Constructivo
		OB1-2A	Propuestas Exitosas Constructivo
		OB1-3A	Propuestas Exitosas Infraestructura
		OB1-4A	Propuestas Exitosas Infraestructura
		OB1-5A	Propuestas Exitosas Funcional
		OB1-6A	Propuestas Exitosas Vías
		OB1-7A	Propuestas Exitosas Vías
		OB1-8A	Propuestas Exitosas Vías
		OB1-9A	Propuestas Exitosas Constructivo
		OB1-10A	Propuestas Exitosas Constructivo
		OB1-11A	Propuestas Exitosas Infraestructura
		OB1-12A	Propuestas Exitosas Infraestructura
		OB1-13A	Propuestas Exitosas Funcional
		OB1-14A	Propuestas Exitosas Vías
		OB1-15A	Propuestas Exitosas Gestión
		OB1-16A	Terminal Datos Generales
		OB1-17A	Terminal Datos Generales
		OB1-18A	Terminal Función
		OB1-19A	Terminal Función
		OB1-20A	Terminal Forma
		OB1-21A	Terminal Constructivo

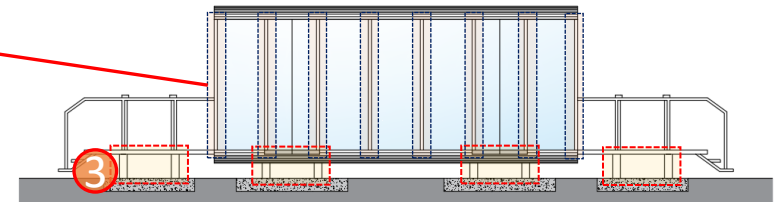
		ENT- 01	Gestión Impacto Social
		ENT- 02	Gestión Impacto Urbano
		ENT- 03	Gestión Impacto Social
		ENT- 04	Gestión Impacto Social
		ENT- 05	Gestión Impacto Social - Urbano

CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ2-1A / p.128
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (CURITIVA)	INDICADOR: CONSTRUCTIVO

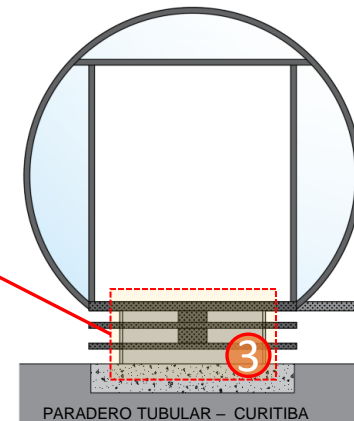
DIMENSION SISTEMA ESTRUCTURAL – PARADEROS TUBULARES



PARADERO TUBULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - CURITIBA
FUENTE: Google Maps



PARADERO TUBULAR – CURITIBA



PARADERO TUBULAR – CURITIBA

Como se puede apreciar la cimentación esta compuesta por un conjunto de plateas de cimentación en donde recae cada estructura que se encarga de elevar el paradero. Por otro lado, el sistema estructural esta compuesta por elementos metálicos, estos de formas circulares y perfiles en I, este tipo de estructura es económica ya que no admite los costos de estructuras a base de concreto armado.

La estructura tipo I (imagen) se emplea para elevar el volumen a la altura del bus, este sostiene la plata del volumen, las estructuras circulares son la que se encargan de sostener la estructura principal del volumen, adosadas a estas se encuentran los cristales laterales.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE

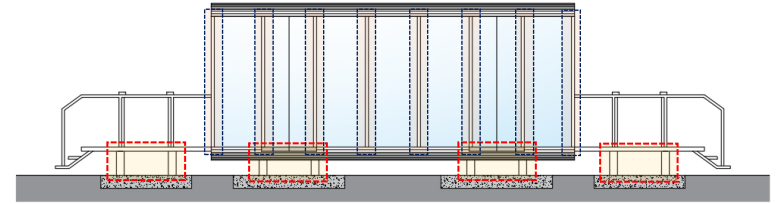


CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-2A / p.129
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (CURITIVA)	INDICADOR: CONSTRUCTIVO

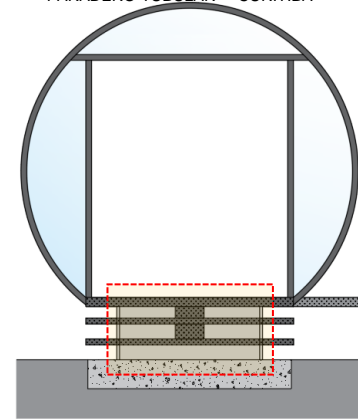
DIMENSION SISTEMA ESTRUCTURAL – PARADEROS TUBULARES



PARADERO TUBULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - CURITIBA
FUENTE: Google Maps



PARADERO TUBULAR – CURITIBA



PARADERO TUBULAR – CURITIBA

LEYENDA	
	CIMENTACION (PLATEA DE CIMENTACION)
	ESTRUCTURA DE SOPORTE

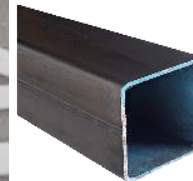
COLOR GRIS:



El color gris, a pesar de su tonalidad, proporciona percepciones de confiabilidad, es decir, permite a los usuarios tener o percibir seguridad, es por ello que este color es empleado, para este mobiliario urbano, por lo que tiene como finalidad acoger a los usuarios que usan este sistema, dándoles percepciones de seguridad y acogimiento ya que esto percibirán al momento de estar en este lugar mientras esperan su bus..

MATERIALES

ESTRUCTURA DE COBERTURA: PERFILES DE ACERO



El acero es un material económico, y en este caso es usado en la cobertura, permite resistir grandes luces con cobertura livianas, da percepción de seguridad.



El concreto es un material de resistencia al pasar de los años y en este caso brinda la resistencia de soporte al volumen superior.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



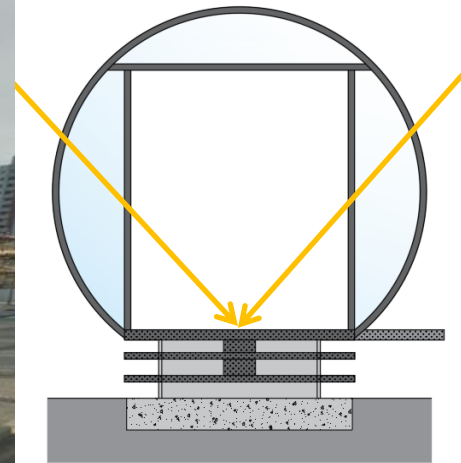
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-3A / p.130
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (CURITIVA)	INDICADOR: INFRAESTRUCTURA

DIMENSION ASOLAMIENTO – VENTILACION - PARADEROS TUBULARES

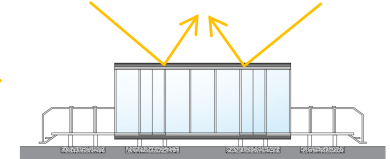


PARADERO TUBULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - CURITIBA
FUENTE: Google Maps

ILUMINACION



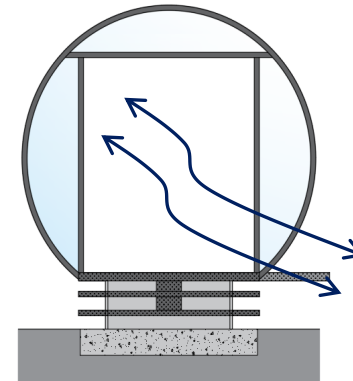
PARADERO TUBULAR – CURITIBA



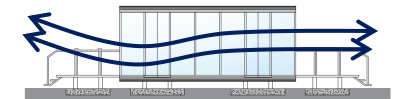
PARADERO TUBULAR – CURITIBA

La iluminación en este paradero es directa ya que el vidrio permite el paso de la iluminación, cabe recalcar que este vidrio tiene propiedades de aislamiento térmico lo que permite el paso de la iluminación mas no del calor. En horas donde el sol se encuentra en su punto mas alto y donde quema mucho mas, la solución que le dieron es un recubrimiento con un material coloro que impide el paso del los rayos solares. Considerando que la ciudad de Curitiba tiene periodos donde la temperatura puede llegar a los 25 – 26 °C

VENTILACION



PARADERO TUBULAR – CURITIBA



PARADERO TUBULAR – CURITIBA

Como se puede apreciar este volumen permite la correcta ventilación ya que presenta a ambos lados, aperturas que sirven para el ingreso del usuario, siendo estos mismos los que permiten el paso de la ventilación , manteniendo un ambiente confortable y apto para poder esperar los buses que los llevaran a sus puntos de destino.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE,2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



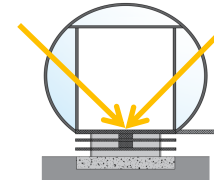
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-4A / p.131
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (CURITIVA)	INDICADOR: INFRAESTRUCTURA

DIMENSION CONFORT – PARADEROS TUBULARES

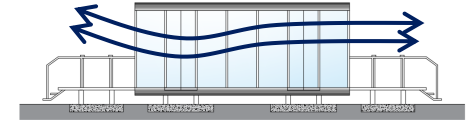


PARADERO TUBULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - CURITIBA
FUENTE: Google Maps

CONFORT



PARADERO TUBULAR – CURITIBA



PARADERO TUBULAR – CURITIBA

El confort que brinda estos paraderos para los usuarios de Curitiba es evidente, son mobiliarios que no solo da una correcta iluminación dentro de este, si no también las aperturas laterales permite mantener fresco el ambiente dentro de estos paraderos, esto permite la convivencia entre los usuarios permitiendo intercambiar ideas y dándole una mejor calidad de vida a los usuarios.



En estas imágenes se puede apreciar el sentir de los usuarios, al estar en un lugar acogedor. El tiempo también influye en el confort de los usuarios, ya que estos no permanecen por mucho tiempo en estos paraderos, ya que como se puede apreciar les brindan la hora en el que el bus llegara a la estación.
El confort también es brindado hacia las personas con discapacidad, ya que ellas no se encuentran excluidas de este sistema, sino estos paraderos brindan un acceso mediante rampas y puertas en los autobuses que permiten el acceso a personas con discapacidad motora.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-5A / p.132
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (CURITIVA)	INDICADOR: FUNCIONAL

DIMENSION ZONIFICACION – PARADEROS TUBULARES

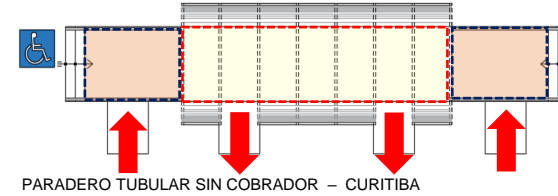


PARADERO TUBULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - CURITIBA
FUENTE: Google Maps

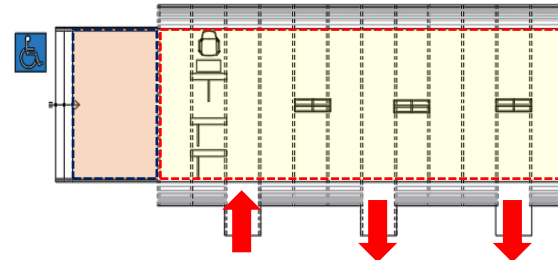
ZONIFICACION

Como se puede apreciar en los 3 tipos de paraderos se muestra el acceso para personas con discapacidad, haciéndolo accesible a todos los usuarios.

Este tipo de paraderos se encuentran en las zonas alejadas del centro urbano, cabe mencionar que estos tipos de paraderos no cuentan con cobrador los accesos son independientes, es decir los de salida del vehículo son las laterales y las del ingreso al vehículo son las centrales

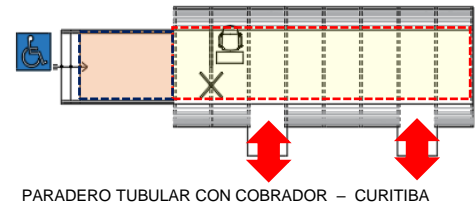


LEYENDA	
	AREA DE ESPERA
	AREA DE ACCESO Y DESEMBARQUE



Este tipos de paraderos son los que se encuentran en las zonas mas céntricas del casco urbano, estas cuentan con el área del cobrados a diferencia del resto se accede por un solo lado, cabe mencionar que los accesos al bus son un central y el lateral derecho

LEYENDA	
	AREA DE ESPERA
	AREA DE ACCESO Y DESEMBARQUE



LEYENDA	
	AREA DE ESPERA
	AREA DE ACCESO Y DESEMBARQUE

Este tipo de paraderos se encuentran en las zonas intermedias, es decir, entre las zonas céntricas y alejadas, estas también presentan un área para un cobrador, tiene el acceso por el lateral izquierdo y se accede al bus por cualquier puerta, a diferencia del resto cuando el bus se acerca los usuarios que subirán a los buses, esperan a que desembarquen para luego poder acceder.

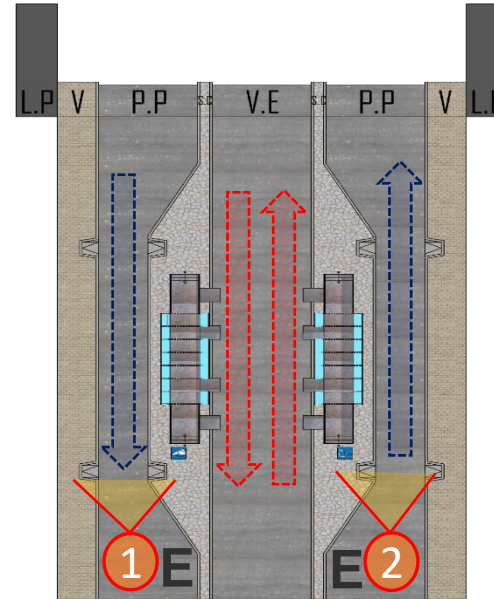


CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-6A / p.133
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (CURTIVA)	INDICADOR: VIAS

DIMENSION MATERIALIDAD – VIAS Y ESPACIO PUBLICO



SECCION VIAL – CURITIBA – AV. REPUBLICA ARGENTINA



LEYENDA	
LP	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
V.E	VIA EXCLUSIVA
S.C	SEPARACION CENTRAL
E	ESTACIONAMIENTO

LEYENDA	
	DIRECCION CARRIL VEHICULAR
	DIRECCION CARRIL DE LOS BUSES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO
	VISTA

PARADERO TUBULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO – CURITIBA – AV. REPUBLICA ARGENTINA
FUENTE: Google Maps



Como se puede apreciar en el lado izquierdo de la vía la sección de la vía se reduce a la altura del paradero tubular, es decir de una vía que tiene una sección de 6.00 metros se reduce a 3.00 metros. El espacio que genera ese recorte es empleado como estacionamiento para las viviendas o locales comerciales existentes en dicha vía. También se puede apreciar que la textura del piso del paradero es distinta al concreto siendo recorte de piedras empleadas como textura. Por ultimo como se puede apreciar el usuario peatón tiene mas importancia que los vehículos ya que se generan espacios en donde puedan desplazarse de un lugar a otro siendo innecesario solucionarlo con puentes peatonales.

FUENTE: Google Maps



Como se puede apreciar en el lado derecho, de la misma forma que el lateral izquierdo se remarca el acceso para personas con discapacidad, es decir, si una personas con discapacidad motora quiere acceder a este paradero debe dirigirse a la rampa remarcada ya que por ese lado se encuentra el ascensor que le permite subir al paradero y de la misma manera los acabados de pisos para el paradero y para el espacio publico de las vías, son distintas al concreto, esto brinda al usuario una mejor calidad del espacio publico.

FUENTE: Google Maps

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



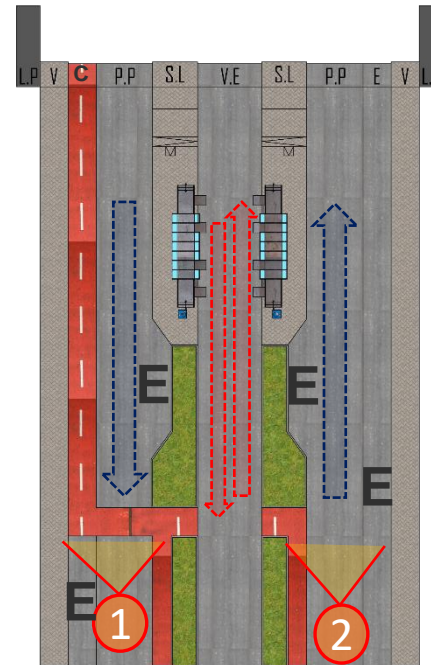
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-7A / p.134
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (CURTIVA)	INDICADOR: VIAS

DIMENSION MATERIALIDAD – VIAS Y ESPACIO PUBLICO



PARADERO TUBULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO – CURITIBA – AV. REPUBLICA ARGENTINA
FUENTE: Google Maps

SECCION VIAL – CURITIBA – AV. MAL. FLORIANO PEIXOTO



LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
V.E	VIA EXCLUSIVA
S.C	SEPARACION CENTRAL
E	ESTACIONAMIENTO
C	CICLOVIA

LEYENDA	
	DIRECCION CARRIL VEHICULAR
	DIRECCION CARRIL DE LOS BUSES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO
	VISTA



FUENTE: Google Maps

Como se puede apreciar Curitiba es la ciudad que tiene incluida una red de ciclovia aprovechando en ciertos tramos la vía y en otros tramos se incorpora a la vía exclusiva, siendo una red que recorre todo el estado de Curitiba.
Como se puede apreciar, el espacio publico por donde circulan los buses del sistema de transporte masivo presenta una arborización mejorando la calidad de vida de las personas que se encuentran aledañas por donde circula este medio de transporte.
La arborización no solo se encuentra en la berma central sino también en las veredas por donde circulan los usuarios brindándoles confort en días soleados y con esto mejoran la calidad del aire que respiran los moradores.



FUENTE: Google Maps

Como se puede apreciar en esta imagen la ciclovia se incorpora a la berma central por donde se desplaza el sistema de transporte masivo, como se puede apreciar los estacionamientos forman como una barrera a los transeúntes que emplean esta forma de desplazarse, alejándolos del trafico que puede ocasionar accidentes, de la misma manera que la vía lateral derecha, aquí también se incorporan arboles que no solo brindan confort en días calurosos y soleados, sino también mejora la calidad de aire de los usuarios, brindándoles mejor calidad de vida.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-8A / p.135
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (CURTIVA)	INDICADOR: VIAS

DIMENSION MATERIALIDAD – VIAS Y ESPACIO PUBLICO



PARADERO TUBULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO – CURITIBA – AV. REPUBLICA ARGENTINA
FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps

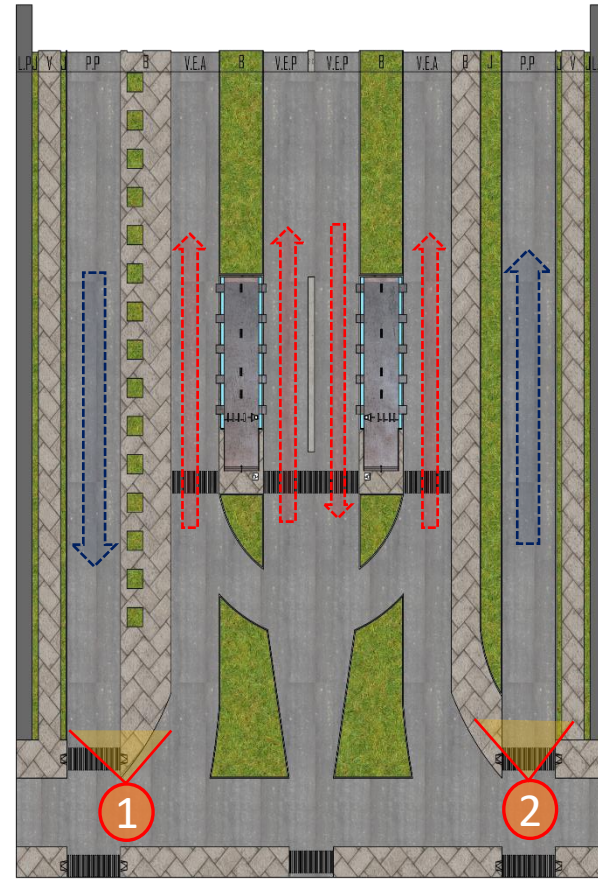
Como se puede apreciar, esta vía al tener mucho tráfico vehicular, la arborización es lo principal, ya que en toda la vía se puede encontrar el tratamiento con árboles no solo en la vía por donde se desplaza el transporte masivo, si no también en las aceras, para que en días calurosos brinden un confort a los usuarios .



FUENTE: Google Maps

Como se puede apreciar en todas las calles de Curitiba el respeto hacia el peatón es predominante después del vehículo, es por ello que todas sus aceras están diseñadas para permitir el paso de personas con discapacidad motora o algún otro tipo de discapacidad

SECCION VIAL – CURITIBA – AV. MAL. FLORIANO PEIXOTO



LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
V.E.P	VIA EXCLUSIVA PRINCIPAL
V.E.S	VIA EXCLUSIVA SECUNDARIA
E	ESTACIONAMIENTO
S.C	SEPARACION CENTRAL
B	BERMA

LEYENDA	
	DIRECCION CARRIL VEHICULAR
	DIRECCION CARRIL DE LOS BUSES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO
	VISTA

ELABORACION: Propia

Como se puede apreciar esta sección atraviesa todo el estado de Curitiba, en este punto convergen líneas directas, líneas expresas, líneas directas(ligeros), Línea Alimentadoras, líneas interbarrios, líneas troncales, líneas convencionales, y líneas especiales, es por ello que se considera una sección prudente ya que albergaran toda esa cantidad de vehículos. Cabe recalcar que en esta vía no existen estacionamientos por considerarse una vía rápida.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE,2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



DIMENSION SISTEMA ESTRUCTURAL – ESTACIONES DE TRANSMILENIO



PARADERO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - BOGOTA
FUENTE: Google Maps



PARADERO – TRANSMILENIO



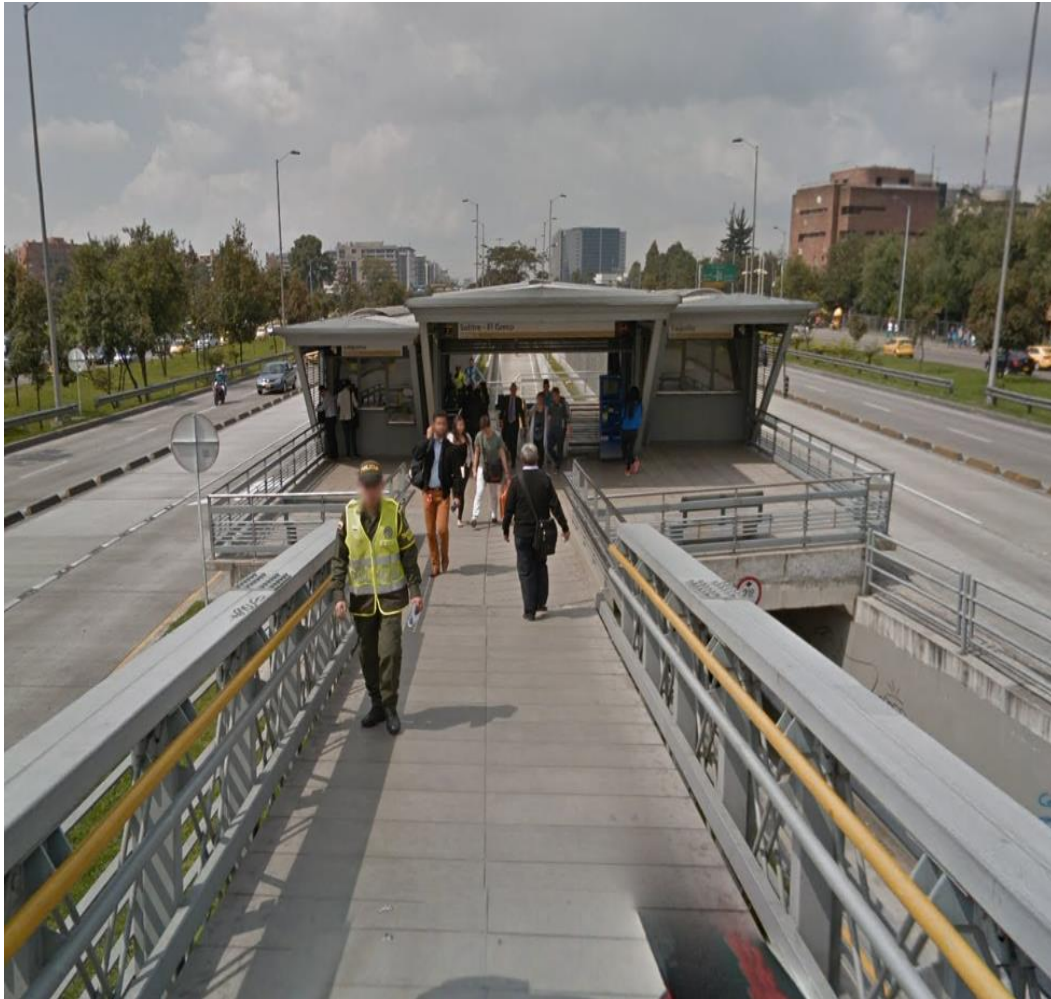
PARADERO TUBULAR – CURITIBA

Como se puede apreciar los paraderos del sistema de transporte masivo en Bogotá presentan una platea de cimentación como base, para elevar la estructura se emplea perfiles metálicos de aproximadamente 0,40 centímetros, estos permiten que las personas con discapacidad puedan acceder a estos paraderos de manera rápida y con un buen confort, mientras que las áreas destinadas para circulación fuera de los paraderos están diseñadas con concreto para mejor resistencia al tránsito peatonal.



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-10A / p.137
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (BOGOTA)	INDICADOR: CONSTRUCTIVO

DIMENSION SISTEMA ESTRUCTURAL – PARADEROS TUBULARES



PARADERO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - BOGOTA
FUENTE: Google Maps



PARADERO TRANSMILENIO – BOGOTA

COLOR GRIS:



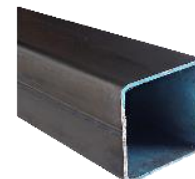
El color gris, a pesar de su tonalidad, proporciona percepciones de confiabilidad, es decir, permite a los usuarios tener o percibir seguridad, es por ello que este color es empleado, para este mobiliario urbano, por lo que tiene como finalidad acoger a los usuarios que usan este sistema, dándoles percepciones de seguridad y acogimiento ya que esto percibirán al momento de estar en este lugar mientras esperan su bus..

LEYENDA

	CIMENTACION (PLATEA DE CIMENTACION)
	ESTRUCTURA DE SOPORTE

MATERIALES

**ESTRUCTURA DE COBERTURA:
PERFILES DE ACERO**



El acero es un material económico, y en este caso es usado en la cobertura, permite resistir grandes luces con cobertura livianas, da percepción de seguridad.



El concreto es un material de resistencia al pasar de los años y en este caso brinda la resistencia de soporte al volumen superior.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-11A / p.138
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (BOGOTA)	INDICADOR: INFRAESTRUCTURA

DIMENSION ASOLAMIENTO – VENTILACION - PARADEROS TUBULARES



PARADERO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - BOGOTA
FUENTE: Google Maps

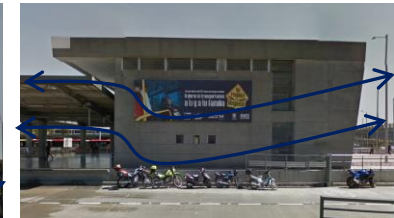
ILUMINACION



PARADERO TUBULAR – CURITIBA

La iluminación en este paradero es directa ya que el vidrio permite el paso de la iluminación, cabe recalcar que este vidrio tiene propiedades de aislamiento térmico lo que permite el paso de la iluminación mas no del calor. En horas donde el sol se encuentra en su punto mas alto y donde quema mucho mas, la solución que le dieron es un recubrimiento con un material coloro que impide el paso del los rayos solares. Considerando que la ciudad de Curitiba tiene periodos donde la temperatura puede llegar a los 25 – 26 °C

VENTILACION



PARADERO TUBULAR – CURITIBA

Como se puede apreciar este volumen permite la correcta ventilación ya que presenta a ambos lados, aperturas que sirven para el ingreso del usuario, siendo estos mismos los que permiten el paso de la ventilación , manteniendo un ambiente confortable y apto para poder esperar los buses que los llevaran a sus puntos de destino.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE,2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE



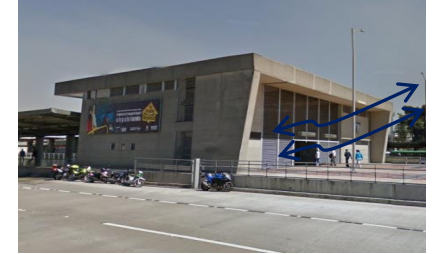
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-12A / p.139
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (BOGOTA)	INDICADOR: INFRAESTRUCTURA

DIMENSION CONFORT – PARADEROS TUBULARES



PARADERO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - BOGOTA
FUENTE: Google Maps

CONFORT



El confort que brinda estos paraderos para los usuarios de Bogotá es evidente, son mobiliarios urbanos que permiten una correcta iluminación dentro de sus paraderos y presenta un flujo continuo de ventilación, brindando una sensación de confort favorable para los usuarios que emplean este sistema de transporte mientras esperan su bus que los llevaran a su destino.



En estas imágenes se puede apreciar el sentir de los usuarios, al estar en un lugar acogedor. El tiempo también influye en el confort de los usuarios, ya que estos no permanecen por mucho tiempo en estos paraderos, como se puede apreciar les brindan la hora en el que el bus llegara a la estación. El confort también es brindado hacia las personas con discapacidad, ya que ellas no se encuentran excluidas de este sistema, sino estos paraderos brindan un acceso mediante rampas y puertas en los autobuses que permiten el acceso a personas con discapacidad motora.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE

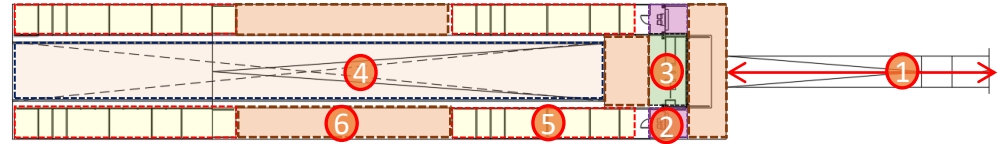


CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-13A / p.140
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (BOGOTA)	INDICADOR: FUNCIONAL

DIMENSION ZONIFICACION – PARADEROS TUBULARES



PARADERO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - BOGOTA
FUENTE: Google Maps



PARADERO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - TRANSMILENIO



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps

LEYENDA	
	BOLETERIA
	CONTROL
	AREA DE ACCESO A BUSES
	CICLOVIA
	CIRCULACION
	ACCESO PRINCIPAL MEDIANTE RAMPA

Como se puede apreciar este paradero se sitúa en la parte central de toda vía, esto permite crear rutas en las que otros sistemas no puedan interferir, permitiendo el tránsito fluido y rápido.

Este tipo de paraderos permite la inclusión de todas las personas con discapacidad desde su accesibilidad, es decir elevando la estación a un punto donde las personas accedan directamente a los buses y hasta el servicio prestado por los trabajadores, permitiendo a dichas personas poder desplazarse cual sea su punto de destino.

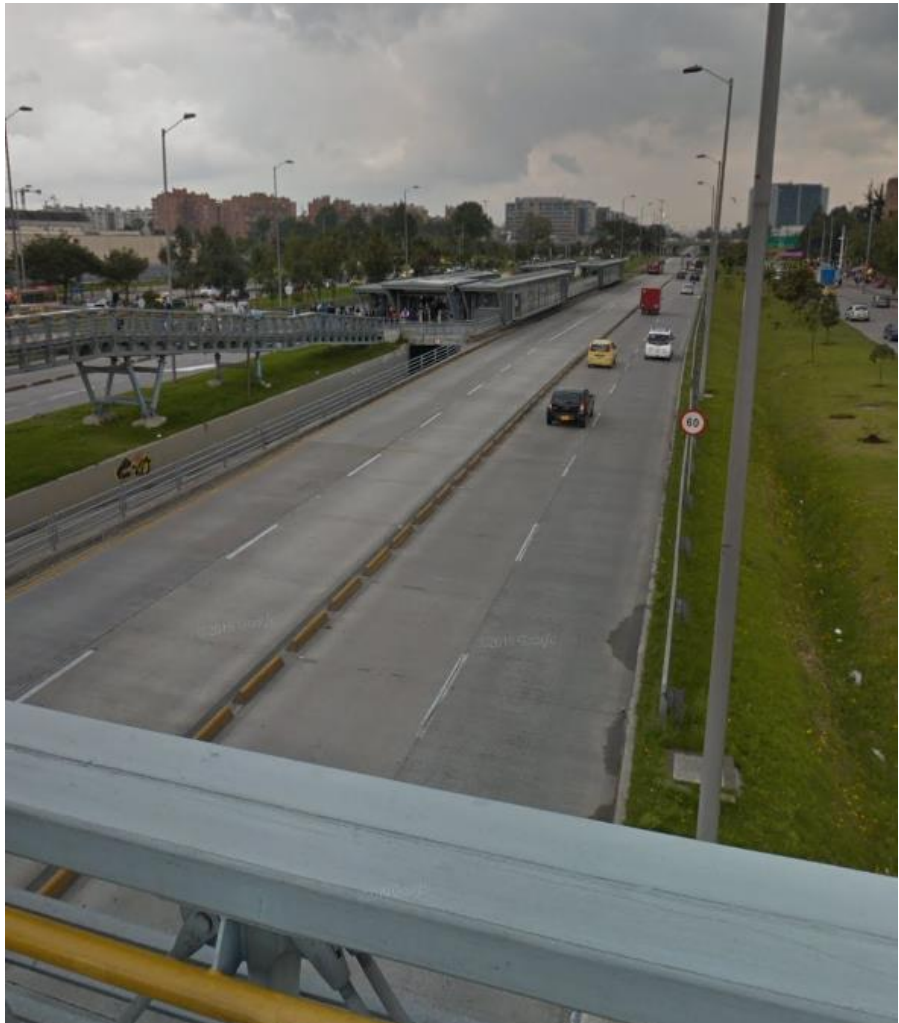
Por otro lado se puede apreciar que este sistema de transporte no excluye las ciclovías, haciendo una ruta exclusiva entre las vías por donde se desplazan los buses para los ciclistas, evitando poner en riesgo su integridad física.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



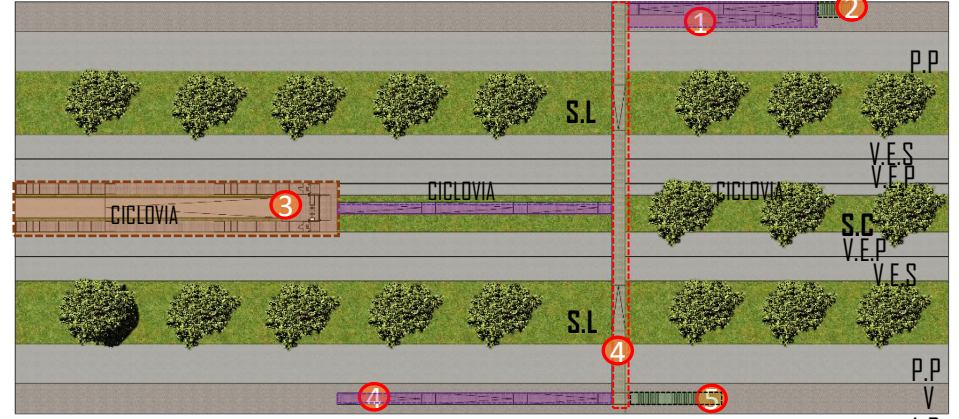
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-14A / p.141
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (BOGOTA)	INDICADOR: VIAS

DIMENSION ZONIFICACION – PARADEROS TUBULARES



PARADERO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - BOGOTA
FUENTE: Google Maps

DIMENSION ZONIFICACION – PARADEROS TUBULARES



Elaboración: Propia



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps



FUENTE: Google Maps

Como se puede apreciar la accesibilidad para personas con distintas condiciones es primordial en este sistema de transporte, ya que crean accesos para el beneficio de los usuarios. Cabe recalcar que el espacio publico es el mas optimo, cuenta con una arborización en todo el espacio publico influenciado por el sistema de transporte publico, presenta tratamientos en las aceras, dando una mejor sensación a los usuarios y presentan tratamientos poco táctil y sistema Braille.

LEYENDA	
L.P	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
P.P	PISTA PRINCIPAL
P.S	PISTA SECUNDARIA
V.E.P	VIA EXCLUSIVA PRINCIPAL
V.E.S	VIA EXCLUSIVA SECUNDARIA
C	CICLOVIA
S.C	SEPARACION CENTRAL
S.L	SEPARACION LATERAL

LEYENDA	
	BOLETERIA
	CONTROL
	AREA DE ACCESO A BUSES
	CICLOVIA
	CIRCULACION
	ACCESO PRINCIPAL MEDIANTE RAMPA



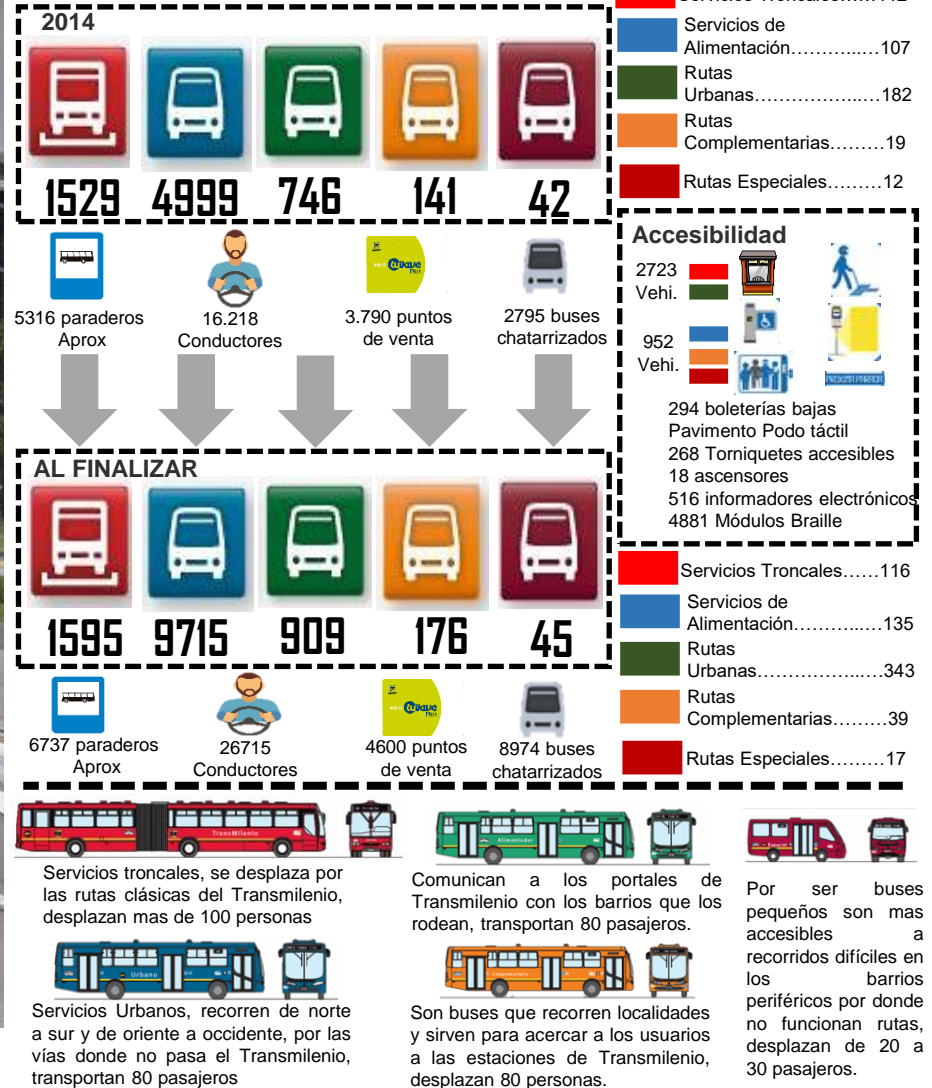
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-15A / p.142
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: PROPUESTAS EXITOSAS (BOGOTA)	INDICADOR: GESTION

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - BOGOTA



PARADERO TUBULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - CURITIBA
FUENTE: Google Maps

SISTEMA DE BUSES ACTUALES



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-16A / p.143
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: TERMINAL	INDICADOR: DATOS GENERALES

TERMINAL DA LAPA – AGUA BRANCA – SAO PAULO



FUENTE: ArchDaily

TERMINAL DA LAPA

El terminal da Lapa es un equipamiento que nace del dialogo con el contexto en el que se emplaza, con sus inmediaciones físicos inmediatos, es decir con su historia y sobre todo con su vocación de enfoque urbano de la sociedad popular.

En sus entorno mediato se encuentra un mercado municipal, una estación de ferrocarril, un centro comercial, una institución que se dedica a la educación y preservación cultural, un parque densamente arborizado.

La propuesta brindada por el grupo de arquitectos es proponer una arquitectura contemporánea – optimista que incorpora los avances y posibilidades de diseño sin dejar de lado el pasado, para reconsiderarlo como un elemento mas del proyecto.

ARQUITECTOS:	Núcleo de Arquitectura.
UBICACIÓN:	Rua Guaicurus – Agua Branca – Sao Paulo - Brasil
ÁREA:	7015.00 m2.
AÑO DEL PROYEC.:	2003
CONSTRUCCION:	Paulitec

GRUPO DE ARQUITECTOS: NUCLEO DE ARQUITECTURA



Este grupo de arquitectos esta conformado por Luciano Margotto, Marcelo Ursini y Sérgio Salles, esta realiza proyectos de naturalezas y escalas variadas, apoyándose en distintas formas de asociación con otros arquitectos, empresas de ingeniería y consultoría para garantizar un enfoque multidisciplinario y amplio, apto para los desafíos contemporáneos. Busca analizar las raíces culturales de un contexto y darle un valor arquitectónico.

OBRAS DESTACADAS



SEDE DEL CEBRA NACIONAL



CONJUNTO HIGIENOPOLIS

B
R
A
S
I
L
2
0
1
8
D
F

S
A
O
P
A
U
L
O
1
9
9
8

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		



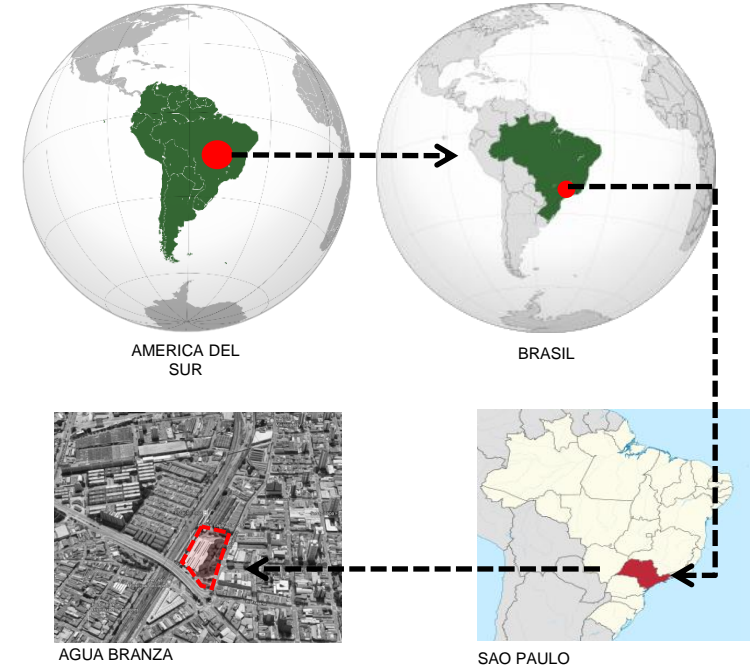
CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-17A / p.144
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: TERMINAL	INDICADOR: DATOS GENERALES

TERMINAL DA LAPA – AGUA BRANCA – SAO PAULO



FUENTE: ArchDaily

UBICACION



CLIMA

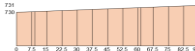
El clima en este estado es subtropical, teniendo una temperatura media anual de 19.25° C, con inviernos templados y veranos con temperatura relativamente altas. El mes caliente es febrero teniendo temperaturas entre 22.5° C y 16° C en meses fríos en el mes de Julio. Este estado presenta una precipitación anual media de 1.450 mm, concentrados principalmente en verano.

Mes	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Anual
Temp. máx. abs. (°C)	34.6	35.8	33.5	32.0	29.7	29.4	29.3	33.2	35.2	34.5	34.6	33.9	35.8
Temp. máx. media (°C)	27.4	28.0	27.3	25.1	23.0	21.7	21.8	23.3	23.9	24.7	25.9	26.3	24.9
Temp. media (°C)	22.2	22.4	21.7	19.8	17.6	16.4	15.8	17.1	17.6	19.0	20.3	21.2	19.3
Temp. mín. media (°C)	16.7	16.8	16.2	16.3	13.9	12.3	11.7	12.8	13.9	15.3	16.5	17.6	15.5
Temp. mín. abs. (°C)	10.3	11.1	9.6	3.5	0.2	-1.8	0.2	0.4	3.0	5.7	7.0	9.2	-1.8
Precipitación total (mm)	237.4	221.5	160.5	72.6	71.4	50.1	43.9	39.6	70.7	126.9	145.8	200.7	1441.1
Días de precipitaciones (≥ 1 mm)	15	14	11	7	6	4	4	4	7	10	11	14	107
Horas de sol	170.6	162.2	167.1	165.8	182.3	172.6	187.1	175.3	152.6	153.9	163.0	150.8	2003.3

FUENTE: Hong Kong Observatory

TOPOGRAFIA

El terreno en donde se encuentra emplazado el proyecto se encuentra en un terreno ligeramente inclinado tiene una pendiente de 1.00 metros.



UBICACIÓN

PAÍS: Brasil
 CIUDAD: Agua Branca
 REGIÓN: Sao Paulo

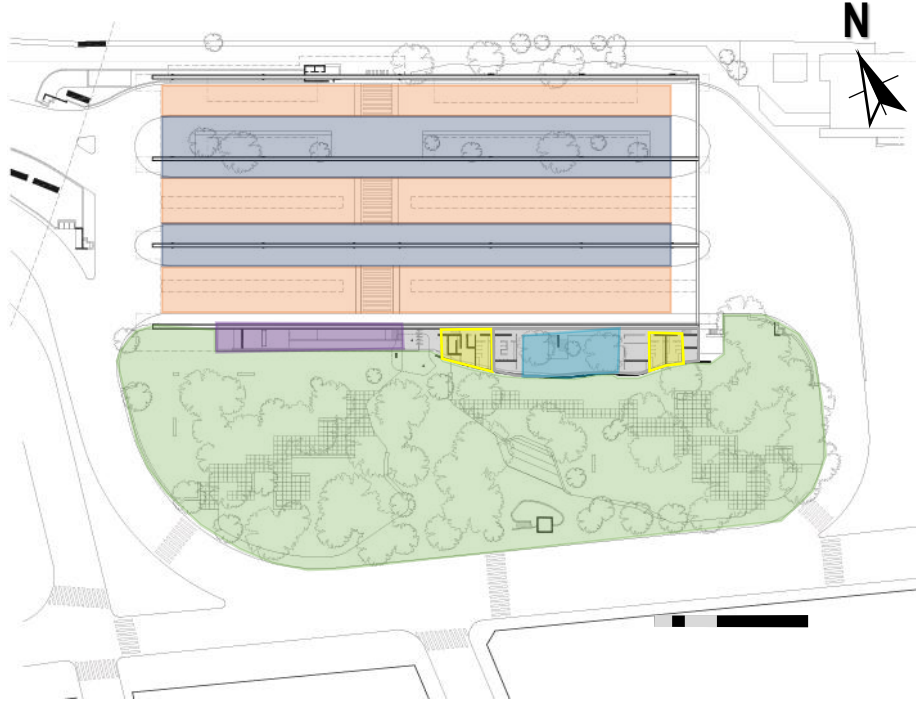
LEYENDA

	TERRENO
	RED FERROVIARIA
	VIADUCTO COMEN ELIAS NAGIBE BREIM
	AV. R. GUAICURUS

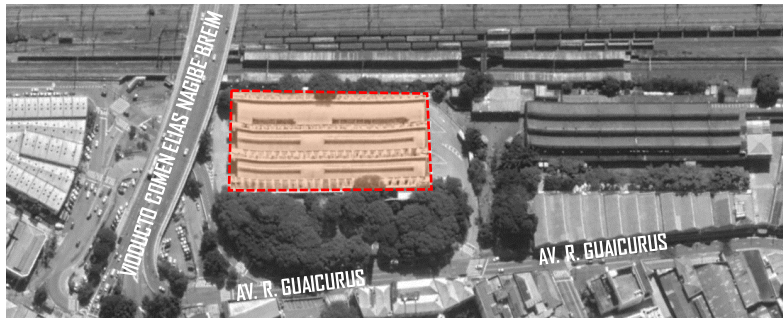


CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-18A / p.145
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: TERMINAL	INDICADOR: FUNCIONAL - ZONIFICACION

TERMINAL DA LAPA – AGUA BRANCA – SAO PAULO



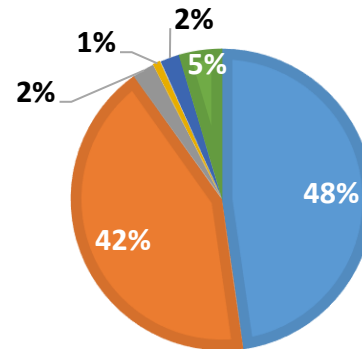
FUENTE: ArchDaily



FUENTE: ArchDaily

AMBIENTES	ÁREA (m2)	ZONA
AREA DE EMBARQUE	2856.77	
AREA DE BUSES	2539.26	
AREA DE CAJEROS	142.02	
BOLETERIA	48.93	
SERVICIOS HIGIENICOS	124.90	
AREA DE ESPERA	272.20	

- AREA DE EMBARQUE
- AREA DE BUSES
- AREA DE CAJEROS
- BOLETERIA



FUENTE: ArchDaily

De acuerdo a la programación del terminal de buses se resume lo siguiente:

Los ambientes con mayor predominancia es el área de embarque y el área de buses teniendo entre 48% y 42% respectivamente.

La boletería comprende el área mas reducida, esto se debe por lo que encuentra en el área externa y garantiza el transito fluido de los usuarios.

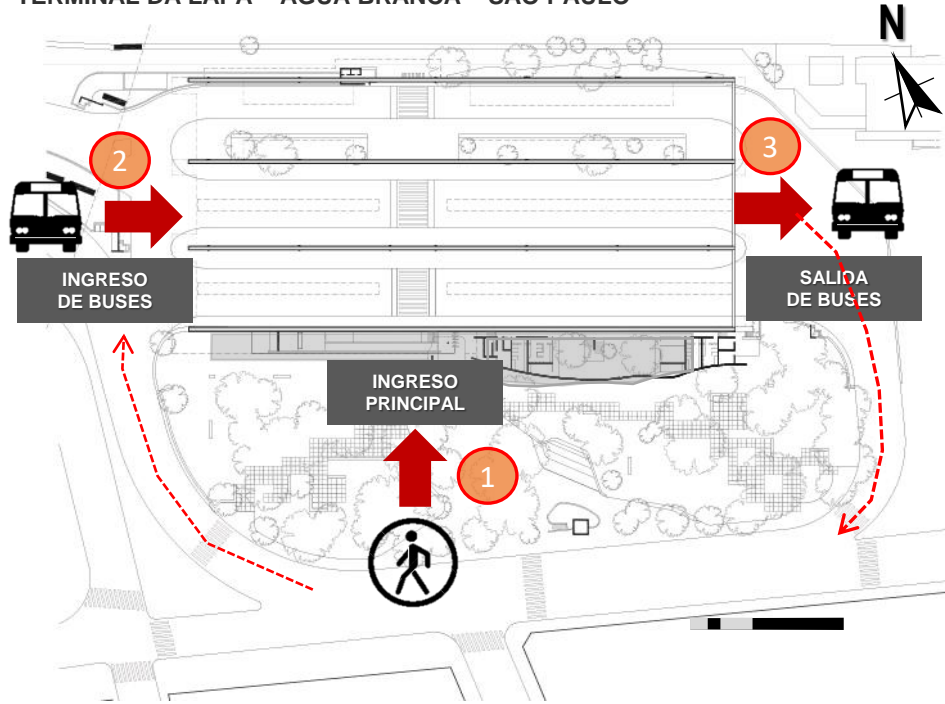
Por lo tanto se infiere que las áreas mas importantes son el área de embarque y área de buses respondiendo a la necesidad en la que se diseñó, es decir, respondiendo al flujo de usuarios que recibe este terminal.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		

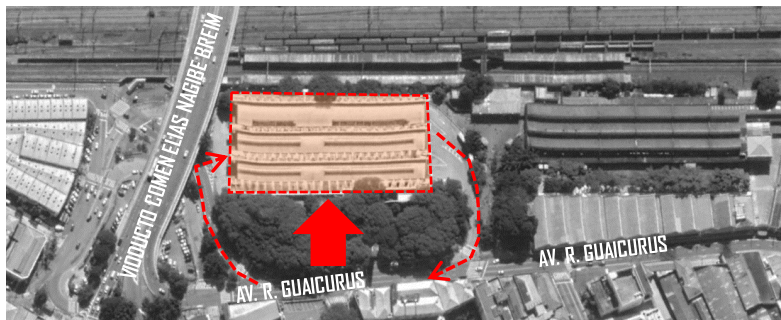


CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-19A / p.146
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: FUNCIONAL	INDICADOR: FUNCIONAL - ACCESIBILIDAD

TERMINAL DA LAPA – AGUA BRANCA – SAO PAULO



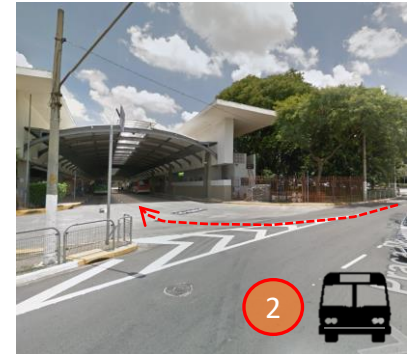
FUENTE: ArchDaily



FUENTE: ArchDaily



FUENTE: ArchDaily



FUENTE: ArchDaily



FUENTE: ArchDaily

El ingreso se da por el frente principal, esta es para los usuarios y para el personal, a esta se accede mediante el parque que se encuentra en la Av. R. Guaicurus.

Por otro lado el ingreso vehicular esta bien definido teniendo un solo sentido, esto impide que se generen puntos de congestión. Genera que exista un transito mas fluido, beneficiando a los usuarios que circulan en las inmediaciones del terminal.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-20A / p.147
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: TERMINAL	INDICADOR: FORMA - MATERIALIDAD

TERMINAL DA LAPA – AGUA BRANCA – SAO PAULO



FUENTE: ArchDaily



FUENTE: ArchDaily

REVESTIMIENTO DE CERRAMIENTOS

Como se puede observar la elevación principal, es decir la del ingreso, presenta un recubrimiento tipo de ladrillo con acabados de concreto en los bordes, el color es armonioso con la vegetación del parque permitiendo la diferencia entre el equipamiento y el parque.

Por otro lado la fachada del ingreso de los buses presenta una gran viga conformada por ladrillos este permite que el sol en ciertas horas de la tarde no ingrese directamente dentro del volumen, también responde al equipamiento en uso.



FUENTE: ArchDaily

COBERTURA

Como se puede apreciar la cobertura esta compuesta por elementos estructurales metálicos, estos tienen forma de arco con la finalidad de cubrir las luces largas que existen entre las vigas principales.

El material empleado como parasoles son las planchas metálicas Termo acústicas, estas sirven para impedir el paso del sol, el paso de los rayos UV y el calor producido por estos, manteniendo un ambiente confortable dentro del equipamiento.



FUENTE: ArchDaily

PISOS

Los materiales empleados en los pisos son bloques de piedras, también se diferencia el pavimento tácil, este es de color amarillo, con la finalidad de ser una construcción accesible y seguras para personas con discapacidad.

En las intersecciones para el cruce peatonal entre carriles presenta un paso a nivel lo que permite expresar que el usuario es lo primordial en el sistema.



CAPÍTULO III: RESULTADOS	VARIABLE: TRANSPORTE INTERURBANO	NÚMERO DE FICHA: OBJ3-21A / p.148
OBJETIVO: DETERMINAR EL ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE	DIMENSIÓN: TERMINAL	INDICADOR: CONSTRUCTIVO - SISTEMA ESTRUCTURAL

TERMINAL DA LAPA – AGUA BRANCA – SAO PAULO



Esquema de columnas/zapatas y proyección de vigas

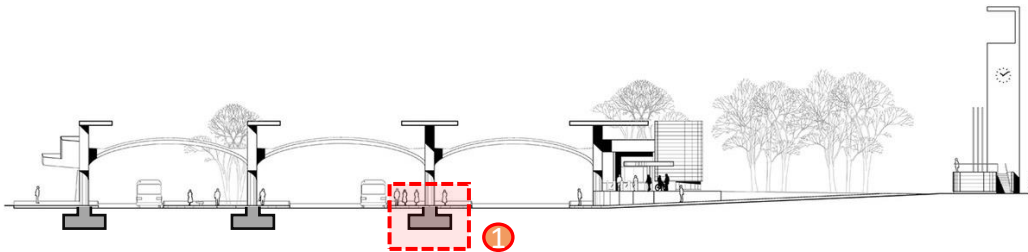
La planta muestra la ubicación de las columnas de concreto y su separación entre columnas, es decir sus luces son de 10.00 metros.

La cobertura esta compuesta por elementos metálicos que cubren las luces transversales, formando parte de la cubierta.

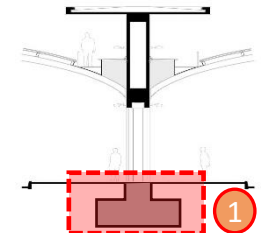
El proyecto logra su plenitud estructural cuando tanto los elementos transversales como longitudinales colaboran para brindar soporte.

El comportamiento estructural funciona cuando las vigas son las encargadas de transmitir el peso hacia las columnas y estas a las zapatas, para luego transmitir las al terreno natural.


FUENTE: ArchDaily



Para darle la altura y hacer que la forma responda al equipamiento las vigas son las encargadas de darle el tamaño para conformar las alturas, cabe recalcar que son los únicos elementos estructurales longitudinales



Como se puede apreciar las vigas son huecas, esto permite aliviar la carga y permite darle la altura correspondiente, cabe señalar que esta estructura no responde para futuras construcciones en las plantas superiores.

RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE, 2019. PROPUESTAS DE MEJORA			AUTOR: CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUÁN EDGARDO		
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO – ARQ	SEMESTRE ACADÉMICO 2019 – I	CURSO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	ASESORES: ARQ. JUAN CESAR ISRAEL ROMERO ÁLAMO - ARQ. MIRIAM VIOLETA PÉREZ POÉMAPE		

IV. DISCUSIÓN

IV. Discusión de resultados

4.1. Objetivo específico 1:

“Determinar el estado actual del sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote”.

Los resultados se obtuvieron mediante fichas de observación para ver el estado en el que se encuentra el sistema de transporte interurbano, es decir, para ver el estado en el que se encuentra los establecimientos (paraderos), las vías, los vehículos y también se aplicó una encuesta dirigida a los pasajeros usuarios para ver qué es lo que ellos opinan sobre el sistema de transporte, con respecto a su seguridad y la integración social que presta este servicio.

Para esto se aplicó una encuesta de 6 preguntas de las cuales respondieron voluntariamente, para tener en cuenta las necesidades de ellos y proponer mejoras en este sistema basado en la información recolectada mediante la encuesta.

Según Herce (2009) el derecho a la movilidad de los usuarios ha repercutido muy fuertemente en el estilo de vida de las personas, la prueba de ello es la importancia que ha tenido la palabra movilidad que no solo se menciona en el discurso urbanístico o en temas medioambientales sino también en los futuros planes de infraestructura de transporte urbano. En Chimbote no sucede lo mismo, las autoridades dejan de lado el transporte público interurbano, sabiendo que la población chimbotana tiene tendencia al crecimiento y que en un futuro la movilidad urbana será un punto crítico por su alta demanda. Mediante las fichas de observación se pudo analizar que el distrito de Chimbote no cuenta con paraderos formales, los que actualmente existen son bancas que tienen una cobertura que nace desde los quioscos aledaños, para tratar de brindar cierto confort en las personas que usan estas bancas, cabe señalar que estos mobiliarios urbanos se asemejan a un paradero y solo existen 3 que están ubicados en las inmediaciones de las

principales vías de Chimbote, siendo estas vías la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre y la Av. José Gálvez. También se pudo apreciar que las vías de Chimbote se encuentran en un estado regular, siendo deficiente en la Av. José Gálvez, entre el Jr. Dionisio Derteano y Jr. Garcilaso de la Vega, por otro lado, en Nuevo Chimbote, la municipalidad distrital instaló paraderos, estos están ubicados en tramos de la Av. Pacífico y la Av. Anchoqueta, cabe recalcar que la implementación de estos paraderos se dieron de manera aleatoria y estos no permiten la inclusión ya que no permite el acceso a personas con discapacidad.

Para Bielich (2009) el Sistema de transporte público masivo nace con la finalidad de satisfacer las necesidades de la población con bajos recursos, esto se ve reflejado en el sistema de transporte público masivo de Chimbote, los dueños de los buses se unificaron y conformaron una asociación con la finalidad de crear una empresa. Este empresa de buses nació sin ningún estudio previo del impacto vial, sin ningún estudio urbano de donde establecer los paraderos, esta solo nació con la finalidad de suplir las necesidades de la población de bajos recursos que en este caso se encontraban en las zonas alejadas del casco urbano de ambos distritos, también se reafirma la teoría de Bielich en la que dice que, lo que existe no es sistema de transporte público, sino, un sistema privado que funciona como público, es por ello que estos buses generan congestión, debido a la informalidad en las que trabajan. Sin respetar a los otros vehículos que se desplazan por estas vías,

El gerente de transporte de la Municipalidad Provincial del Santa el ingeniero David Arrestegui Sánchez, dice que, los vehículos que actualmente prestan el servicio de transporte masivo inter urbano, son evaluados para ver si cumplen los requisitos, también dice que actualmente las empresas han remodelado parte de su flota de buses, con unidades modernas. Mediante este análisis se puedo apreciar que los vehículos que prestan este servicio de transporte público, es

decir que algunos de los buses, no se encuentran en las mejores condiciones, esto se debe a que las condiciones interiores de los vehículos se encuentran en un mal estado, ya sea en sus asientos o por donde los pasajeros caminan para llegar hasta su asiento, por otro lado, según la encuesta aplicada a los usuarios, se pudo percibir que el 75% de la población considera en un estado regular el estado de las vías, ya que gran parte de estas se encuentran asfaltadas brindando un buen confort al momento de desplazarse mediante ellas, mientras que un 44 % de la población considera que deberían aperturar vías exclusivas para mejorar la eficiencia del transporte público masivo, es decir, que los buses del transporte público interurbano se desplacen por vías únicas y netamente solo para su circulación de esos tipos de buses, esto no solo mejora los tiempos de abastecimiento, sino, que permite movilizar a mucha más población en intervalos de tiempos más cortos, mejorando el confort de los usuarios.

Actualmente las empresas que brindan este servicio no cuentan con ninguna unidad móvil, es por ello que Bielich afirma que se debería eliminar la tercerización con la finalidad de que las empresas dispongan sus unidades y controlen con mayor rigurosidad a los conductores. Los colectivos representan el otro factor de caos y congestión vehicular debido a su excesiva numerosidad, cabe recalcar que la gente emplea estos vehículos con mayor frecuencia por la eficiencia y el mejor confort que brindan. Cabe señalar que los conductores tanto para el sistema de transporte masivo público, como para los conductores que brindan servicios en sus colectivos, no son los más experimentados, ya que los conductores no han sido ni evaluados ni capacitados por la empresa en la que laboran, los que manejan este tipo de buses son personas que tienen su propio bus y lo integran a una empresa de transporte ó los alquilan, con la finalidad de suplir sus necesidades mismas de llevar un ingreso monetario a sus viviendas, según Martínez dice que las vías de Lima y Callao se encuentran plagadas de conductores inexpertos, que se han

acostumbrado a ignorar las señales de tránsito, siendo estos los responsables del congestionamiento, choques, etc., viéndose reflejado claramente en el distrito de Chimbote y Nuevo Chimbote. Otro factor que congestiona las vías, es la falta de pago mensual a los conductores, según Bielich al eliminarse la tercerización, como se mencionó líneas arriba, se contratarían conductores para darles un pago mensual esto reduciría la competencia generada en las vías para ganar un cliente más, exponiendo la integridad de los usuarios que se desplazan en estos vehículos y los usuarios que se desplazan inmediatos a este sistema de transporte.

Cabe señalar que el actual sistema de transporte interurbano público no cuenta con unidades ecológicas, lo que beneficiaría en gran parte a mejorar la calidad de aire de Chimbote, los actuales buses y colectivos funcionan a base del combustible fósil, emitiendo gases nocivos para la salud de los pobladores de la ciudad de Chimbote, cabe señalar que el clima de Chimbote está deteriorado por las emisiones producidas por las fábricas. Existen también vehículos que funcionan con energías limpias como los autos a gas, que estos aparte de producir un menor índice de contaminación ambiental , también se ve reflejado la eficiencia en el ahorro producido versus los combustibles fósiles, mejorando no solo la calidad de vida de las personas, sino, también mejorando el ingreso de los conductores que prestan este servicio, Martínez hace hincapié en el ahorro producido por vehículos más amigables con el medio ambiente, se supone reducir millones de soles con estas alternativas de solución y por ende mejoraría la calidad de vida de la población que se encuentra inmersa en este sistema de transporte.

Para Jans (2009) dice que, la movilidad urbana debe funcionar en manera armoniosa con los demás sistemas de transporte público, sin afectar ni perjudicar su funcionamiento, en Chimbote se puede apreciar la otra cara de la realidad, tanto el sistema de transporte masivo como otros sistemas de transporte, llamémosle “colectivos,

autos privados, taxis, motocicleta y bicicleta” todos estos mencionados convergen en una sola vía, perjudicando muchas veces el tránsito del resto de vehículos, porque como se sabe, los conductores del sistema de transporte masivo buscan percibir mayores ingresos, se “lanzan” a las ganadas con el resto de vehículos, produciendo en algunas ocasiones, colisiones con los demás vehículos que se desplazan por la misma vía, lo que también se pudo apreciar en el presente análisis es que las vías solo consideran rutas para que se desplacen los vehículos, pocos son los lugares que permiten la accesibilidad de personas que se desplazan en bicicleta.

4.2. Objetivo 2:

“Analizar el estado actual del espacio público en la ciudad de Chimbote y la influencia del sistema de transporte público en él”.

Los resultados se obtuvieron mediante fichas de observación, las cuales sirvieron para analizar el estado en el que se encuentra el espacio público de la ciudad de Chimbote y la influencia que genera el sistema de transporte público masivo en dicho espacio público. Se procedió a analizar las vías primarias y secundarias del distrito de Chimbote y las vías primarias y secundarias del distrito de Nuevo Chimbote.

Según Borja (2012), el espacio público es un espacio articulador físico y simbólico, su privatización o exclusión puede promover la degradación de este, esto se puede ver reflejado en análisis hecho a la ciudad de Chimbote, el distrito de Chimbote en sí, carece de verdaderos espacios públicos de calidad, el mayor ocupante de dicho espacio son los automóviles. En Chimbote los espacios públicos están constituidos en su mayoría por concreto, es decir las veredas por donde se desplazan las personas se encuentran ineficientes, esto se debe a que no permiten la inclusión de personas con discapacidad, las obras son completamente de concreto impidiendo algún tipo de

tratamiento para aquellas personas con discapacidad visual, no presentan rampas que permitan acceder desde cualquier punto a personas con discapacidad motora, es decir, a personas que se desplazan con sillas de ruedas, si bien es cierto existen rampas en algunas aceras, las que las continúan no las presentan, impidiendo el acceso y el libre tránsito para estas personas, obligando muchas veces a estas personas desplazarse por las vías por donde transitan los automóviles, exponiendo su integridad física.

Por otro lado Gehl (2004), dice que los espacios por su naturaleza propia son lugares de encuentro, la cantidad y calidad de estos influyen en la calidad urbanista de la ciudad, en Chimbote se puede apreciar que el espacio público alrededor a las vías del sistema de transporte público, carecen de espacios adecuados que permitan a los usuarios interactuar y relacionarse entre sí, estos espacios carecen de áreas verdes que ayuden a reducir el impacto generado por los vehículos y mejorar no solo el espacio público dándole una mejor vista, sino, mejorar el ambiente y confort de las personas que se desplazan por estos espacios, también, el mobiliario urbano es deficiente, esto se puede apreciar en la disposición de semáforos inteligentes y en la sincronización de estos, muchas veces la deficiencia de estos genera accidentes, ya que los conductores muchas veces no respetan al usuario, también se pueden ver reflejados en la disposición de bancas, en el espacio público de Chimbote podemos apreciar pocas de estas y las que se encuentran en mal estado, el alumbrado público también influye muy drásticamente, ya que hay partes de las ciudades que en las noches quedan oscuras, favoreciendo a las personas de mal vivir y muchas veces estos espacios se vuelven intransitables para los usuarios ya que optan por irse por vías más iluminadas y en esto también se le agrega el automóvil y el constante desgaste que genera este al ambiente ya dañado de Chimbote desgastando la calidad urbana y humana.

para Borja la calidad del espacio público se ve reflejada en la diversidad de funciones que se le pueda dar a dicho espacio y la accesibilidad para todas personas desde distintos puntos, en Chimbote y Nuevo Chimbote sus espacios públicos carecen de esta accesibilidad, ya que el que tiene el predominio es el vehículo, mas no las personas, otro punto que reafirma Borja es el derecho de todo ciudadano a que las entidades gubernamentales le doten de espacios o lugares de calidad, esta falta se ve reflejada en el espacio público de Chimbote ya que estas no prestan las condiciones para mejorar la calidad de vida de los usuarios que se desplazan por estos espacios aledaños a las vías por donde circula el sistema de transporte público.

La influencia del sistema del transporte público en el espacio público se ve reflejado en la disposición de los paraderos, ya que estos se encuentran en dichos espacios, estos paraderos muchas veces obstruyen la accesibilidad para personas con discapacidad, impidiéndolas transitar libremente por el espacio público, es más estos paraderos se encuentran en algunas veces alejados de los vehículos impidiendo el rápido acceso hacia los vehículos y el acceso a personas con discapacidad. Otro factor es la población que traslada los vehículos, en Chimbote al no contar con paraderos, estos dejan a los pasajeros en cualquier punto de la ciudad.

4.3. Objetivo 3:

Precisar las propuestas a implementar para generar un impacto positivo del transporte interurbano en el espacio público.

Según el gerente de transporte de la Municipalidad Provincial del Santa afirma que, la municipalidad en estos momentos se encuentra elaborando el Plan Regulador de Chimbote, esto permitirá que los vehículos que brindan el servicio de transporte público puedan desplazarse por otras vías sin afectar las principales, esto propiciará

un mejor flujo vehicular reduciendo el congestionamiento vial que se puede apreciar en ambos distritos, siendo más crítico en el cruce de la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre con la avenida José Gálvez.

Por otro lado según Bielich (2009) recomienda eliminar la tercerización, es decir, que los vehículos o la flotilla de buses pasen a pertenecer a una empresa privada y que estas perciban un sueldo fijo mensual a los conductores, esto se verá reflejado en las vías, ya que la empresa se dedicará a establecer parámetros y reglas que deberán cumplir los conductores, esto con la finalidad de que no le generen papeletas o infracciones, para que dicha empresa no se vea afectada con los pagos por multas, esto también cambiara la forma de pensar de los conductores, se dará prioridad a respetar a los usuarios y a respetar los horarios establecidos de llegada y salida de cada paradero o de un terminal, con esto se evitará que los conductores apliquen la competencia en las vías, lo que viene generando los constantes accidentes registrados en la ciudad de Chimbote.

Según los casos exitosos, tal es el caso de Curitiba se deben implementar paraderos que tengan las condiciones de habitabilidad y permanencia, esto con la finalidad de permitir a las personas esperar a sus buses, alejándolos de las condiciones climáticas que se puedan presenciar, estos paraderos deben considerar elementos informativos de cada bus, su hora de llegada. Estos paraderos deben incluir la accesibilidad a las personas con discapacidad, deben tener las condiciones y el estudio.

V. CONCLUSIONES

V. CONCLUSIONES

OBJETIVO PREGUNTA	HIPÓTESIS	CONCLUSIONES
<p>OBJETIVO 01:</p> <p>Determinar el estado actual del sistema de transporte interurbano de la ciudad de Chimbote</p> <p>¿En qué consiste y en qué estado se encuentra el sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote?</p>	<p>El sistema de transporte interurbano en Chimbote consiste en un grupo de líneas de buses que se desplazan conectando los distritos de Nuevo Chimbote y Chimbote. El llamado sistema actualmente no cuenta con un diseño apropiado, ya que este denominado sistema no cuenta con rutas que sean exclusivas para este medio, tampoco cuenta con los paraderos aptos para los pasajeros, ni mucho menos cuenta con terminales apropiados desde donde empiece su servicio hasta donde culmine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El sistema de transporte interurbano de Chimbote se encuentra en la actualidad aglomerado por la excesiva cantidad de vehículos(colectivos), estos al ser numerosos no solo provocan daño en el ambiente de Chimbote debido a que generan excesiva cantidad de gases nocivos, sino que daña la salud de los chimbotanos, también repercutiendo en la eficiencia de este, ya que produce congestión o embotellamientos sobre todo en horas picos. La excesiva numerosidad de vehículos causa que los otros sistemas de transporte no puedan cumplir eficientemente sus servicios produciendo retrasos y en algunas ocasiones accidentes, cabe señalar que este sistema es el más caro y los conductores no están debidamente capacitados para prestar este servicio. - El sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote también está conformado por buses que improvisan este servicio. Los buses que prestan este servicio suelen recorrer vías como la avenida Pacífico, la avenida José Gálvez, la avenida Víctor Raúl Haya de la Torre, esto busca mejorar la conexión con los pueblos más alejados del distrito de Nuevo Chimbote y de la misma manera a los pueblos más alejados del

<p>OBJETIVO 01:</p> <p>Determinar el estado actual del sistema de transporte interurbano de la ciudad de Chimbote</p> <p>¿En qué consiste y en qué estado se encuentra el sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote?</p>	<p>El sistema de transporte interurbano en Chimbote consiste en un grupo de líneas de buses que se desplazan conectando los distritos de Nuevo Chimbote y Chimbote. El llamado sistema actualmente no cuenta con un diseño apropiado, ya que este denominado sistema no cuenta con rutas que sean exclusivas para este medio, tampoco cuenta con los paraderos aptos para los pasajeros, ni mucho menos cuenta con terminales apropiados desde donde empiece su servicio hasta donde culmine.</p>	<p>distrito de Chimbote con el centro de ambas ciudades.</p> <ul style="list-style-type: none"> - En la actualidad el servicio brindado por estas empresas no es el adecuado, dado - que no existen políticas del buen funcionamiento, debido a que no es un sistema que permite la inclusión a personas con discapacidad. - Los buses en su mayoría no están en óptimas condiciones, no existen terminales desde donde los buses puedan partir. - En el distrito de Chimbote no existen paraderos debidamente instalados, mientras que en Nuevo Chimbote existen, pero estos están colocados de manera al azar, cabe señalar que estos tampoco cuentan con un diseño que brinde un confort a los usuarios.
---	---	---

OBJETIVO PREGUNTA	HIPOTESIS	CONCLUSIONES
<p>OBJETIVO 02: Analizar el espacio público en la ciudad de Chimbote y analizar la influencia del transporte interurbano en él. ¿En qué estado se encuentra el espacio público en la ciudad de Chimbote y cómo influye el transporte interurbano en él?</p>	<p>Entre Chimbote y Nuevo Chimbote el mayor impacto lo presenta Chimbote ya que este distrito carece de espacios públicos, estos no presentan las condiciones para que el usuario pueda hacer uso de este. El transporte interurbano influye de manera agresiva ya que este medio de transporte genera congestión, caos vehicular propiciando inseguridad y deterioro en la salud de los transeúntes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El espacio público en la ciudad de Chimbote se encuentra deteriorado, esto se debe a que este espacio no presenta las dimensiones correspondientes, es decir, los usuarios que se desplazan por estos espacios muchas veces tienen que caminar por las vías donde transitan los automóviles, esto es ocasionado muchas veces por el comercio ambulatorio que ocupa dichos lugares y también al poco espacio que existe en estas aceras. - Los espacios públicos que se encuentran por donde circulan los vehículos no se encuentran debidamente diseñados, esto es porque no existe accesibilidad para personas con discapacidad. Se pudo apreciar que no existe un tratamiento debido al suelo para mejorar la accesibilidad a personas con discapacidad motora, muchas veces no pueden emplear las aceras para su desplazamiento debido al tamaño (ancho) de la vereda y porque en algunos casos no cuenta con rampas apropiadas para su acceso, teniendo muchas veces que transitar por las vías donde se desplazan estos vehículos. Esto sucede de la misma manera en Nuevo Chimbote, el espacio

<p>OBJETIVO 02: Analizar el espacio público en la ciudad de Chimbote y analizar la influencia del transporte interurbano en él. ¿En qué estado se encuentra el espacio público en la ciudad de Chimbote y cómo influye el transporte interurbano en él?</p>	<p>Entre Chimbote y Nuevo Chimbote el mayor impacto lo presenta Chimbote ya que este distrito carece de espacios públicos, estos no presentan las condiciones para que el usuario pueda hacer uso de este. El transporte interurbano influye de manera agresiva ya que este medio de transporte genera congestión, caos vehicular propiciando inseguridad y deterioro en la salud de los transeúntes.</p>	<p>público (para ser más precisos, las aceras) no se encuentran concluidas y en algunos casos ni construidas dificultando el tránsito a personas con discapacidad y a personas de la 3era edad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El mobiliario urbano no es óptimo, es decir, las bancas, el alumbrado público, los semáforos, se encuentran en un estado regular. Estos últimos se encuentran en algunos puntos de la ciudad y estos no se encuentran sincronizados, provocando que los automóviles circulen sin ninguna restricción afectando la integridad de los usuarios. - Por último, en ciertas avenidas como la avenida José Gálvez, Enrique Meiggs, la Avenida Industrial y la avenida de Circunvalación no se cuenta con un tratamiento de arborización en el espacio público, haciendo de este un lugar que no brinda confort ya que no reduce las emisiones nocivas producidas por los vehículos, ni permite darle una mejor vista a la ciudad, a diferencia que el distrito de Nuevo Chimbote, que este cuenta con la mayor parte de su espacio público con un tratamiento de sus áreas verdes, a excepción de algunas vías como por ejemplo la Panamericana que esta avenida cuenta con espacios para áreas verdes pero actualmente no se encuentra tratada.
---	---	---

OBJETIVO PREGUNTA	HIPOTESIS	CONCLUSIONES
<p>OBJETIVO 03: Precisar las propuestas a implementar para generar un impacto positivo del transporte interurbano en el espacio público.</p> <p>¿Qué propuestas se deberían implementar para generar un impacto positivo del transporte interurbano en el espacio público?</p>	<p>Se debería considerar proponer un terminal terrestre para buses de este tipo, con su propia área de refacción, también se debe considerar rutas exclusivas, rutas que comuniquen con equipamientos importantes de la ciudad y disponer de paraderos de buses que estén diseñadas de tal manera que brinden un buen confort.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dimensionar mejor las aceras, mejorar la accesibilidad e implementar áreas verdes en el espacio público, por donde se desplaza el sistema de transporte interurbano, con una correcta accesibilidad. - Implementar paraderos en puntos estratégicos y estos deben ser diseñados con los mejores estándares que permitan el confort y buena accesibilidad a los usuarios. - Implementar terminales para buses interurbanos que permita alojar una flota de vehículos, que permita recargar combustible y que contenga su propio taller. - Se debería implementar rutas exclusivas con la finalidad de que los buses que prestan este servicio se desplacen por estos sin afectar a otros vehículos ni afectar su eficiencia. - Considerar vías para personas que tienen como medio de transporte las bicicletas. - Considerar la implementación de un sistema de semaforización sincronizada.

VI. RECOMENDACIONES

VI. Recomendaciones:

OBJETIVO 01:

“Determinar el estado actual del sistema de transporte interurbano en la ciudad de Chimbote”.

- Se recomienda reducir los permisos para la ampliación del parque automotor con respecto a los colectivos que prestan el servicio de transporte público interurbano y sacar de circulación a los autos que tienen una antigüedad mayor a 20 años ya que este tipo de transporte genera congestión por la excesiva numerosidad de vehículos y producto de ello la contaminación.
- Se recomienda cambiar el sistema de transporte de colectivos por uno más eficiente que es el sistema de transporte interurbano masivo (buses), esto reduciría el área ocupada por los colectivos y se reduciría el impacto ambiental

PARADEROS:

- Se recomienda redimensionar el espacio público de Chimbote en vías altamente congestionadas, por ejemplo, en la avenida José Gálvez se recomendaría ampliar las aceras, con la finalidad de permitir el paso de personas con sillas de ruedas, se debe considerar una altura de piso de 0.38 metros sobre el nivel de la vía, para el rápido acceso. Los paraderos deben brindar un confort, es decir, se deberían diseñar encapsulados para proteger a los usuarios ante cualquier adversidad del clima y con aperturas laterales para mantener el interior con aire fresco.
- Se debería disponer de rampas o elevadores dependiendo del caso en que se encuentre, cabe señalar que estos deben considerar, si es el caso de rampa una longitud de 3.80 metros y si fuese elevador diseñar para que permita elevar a una persona a una altura de 0.38 metros
- Estos paraderos deben incluir elementos de informe sobre los buses digitales o mediante parlantes para permitir informar a los

usuarios sea cual sea el usuario que este empleando este paradero.

- Se recomienda que la estructura principal sea a base de perfiles metálicos con la finalidad de permitir un ahorro en el presupuesto.

VIAS:

- Se recomienda terminar el estudio de nuevas rutas para el sistema de transporte público con la finalidad de reducir el congestionamiento en avenida que se saturan en horas pico.
- Se recomienda implementar corredores exclusivos, que permitan el transito fluido de los buses sin afectar al resto de sistema de transporte público y privado.
- Se recomienda implementar rutas para personas que transitan en bicicleta, ya que la ciudad de Chimbote carece de este tipo de vías como un plan general.
- Se deberían implementar pases peatonales con sus respectivas señalizaciones con la finalidad de darle prioridad al peatón respecto a los vehículos.
- Se recomienda implementar en estas vías con elementos tecnológicos que ayuden en la producción de energía eléctrica, es decir, que funcione con la corriente de aire producida por los buses, tal es el caso de las turbinas eólicas urbanas.



VEHICULOS:

- Se recomienda implementar en todos los buses el sistema de eco 3, este es un purificador del aire que se coloca al interior este mejora el aire que respiran los usuarios que emplean este servicio.
- Se recomienda cambiar los buses que consumen combustibles fósiles a buses que sean más amigables con el medio ambiente, es decir que funcionen a gas o si se da la posibilidad equipar con vehículos eléctricos, como, por ejemplo la gama de Mercedes Benz que tiene como modelo a la serie **El Citaro hybrid**, esta gama de buses se caracteriza por la reducción de combustible, esto debido al sistema de híbridos que el motor eléctrico genera, considerando que el motor eléctrico genera 14Kw esto ayuda al motor de combustión o a gas al momento de arrancar ahorrando hasta un 8.5% de combustible en cada uso.

- El Citaro K hybrid, contiene 2 puertas, desplaza 86 pasajeros y tiene una envergadura de 10.63 metros.



- El Citaro NGT hybrid, 2 puertas, desplaza 104 pasajeros y tiene una envergadura de 12.14 metros



- El Citaro G hybrid, contiene 3 puerta, desplaza a 163 pasajeros y tiene una envergadura de 18.13 metros



PASAJEROS:

- Se recomienda implementar sistemas de información ya sean virtuales o módulos para mantener informada a la población sobre el sistema de transporte público.
- Se recomienda hacer campañas de sensibilización hacia los usuarios de estos servicios y explicar el beneficio de emplear el sistema de buses interurbanos.

Terminal de Buses Interurbanos:

- Se recomienda implementar un terminal de buses interurbanos, situadas en ambos polos de la ciudad de Chimbote.
- Se recomienda implementar este equipamiento con las siguientes áreas.

CUADRO DE AREAS			
ZONA	AMBIENTE	USO	ARE/PERS
ZONA PUBLICA	Embarque	Area destinada para que los usuarios puedan acceder y descender de los buses	1.44
	Desembarque		0.72
	Area de espera	Area de destinada para la espera de los usuarios mientras esperan el bus	2.25
	Stand comercial	Stan comercial	1.32
ZONA ADMINISTRATIVA	Boleteria	Area de venta para los usuarios	2.5
	Administracion	Area destinada para personas encargadas de administrar el sistema de transporte	1.32
	Cuarto de video	Area encargada para personas destinadas a la videovigilancia.	2.5
	Cuarto de informe virtual	Area encargada de administrar los informes virtuales de los paraderos y terminales	1.32
ZONA DE MANIOBRAS	Area de espera de buses	buses que estan a la espera de entrar en funcion	66
	Patio de maniobras	Patio para maniobras de los buses interurbanos	675
AMBIENTE EXTERNO	Parque de abastecimiento de combustible	Grifo para abastecimiento de combustible	70
	Talle	En este taller se refaccionan los buses que salen del servicio o sufren una averia mientras estan en funcionamiento	66
	Area de descanso	Area destinada para el descanso de los conductores.	9
AREA DE SERVICIO	PUBLICO	Servicios higienicos desptinado para los usuarios	14.63
	PRIVADO	Servicios higienicos destinado para la zona administrativa.	9.36
TOTAL			

OBJETIVO 02:

“Analizar el estado actual del espacio público en la ciudad de Chimbote y la influencia del transporte interurbano en él”.

- Se recomienda redimensionar el espacio público de Chimbote en vías altamente congestionadas, por ejemplo, en la avenida José Gálvez se recomienda ampliar las aceras esto con la finalidad de permitir el paso de personas con sillas de ruedas, deberían también contener pavimento podó táctil.
- Se recomienda implementar rampas en los marillos urbanos para que las personas que se desplazan mediante sillas de ruedas puedan movilizarse dentro de estas sin tener que recurrir a las vías por donde transitan los vehículos.
- Se recomienda reubicar a las personas del comercio ambulatorio, se deberían aperturar zonas propias para que ellos puedan vender sus productos, ya que esto muchas veces obstaculiza las aceras impidiendo el tránsito de los usuarios.
- En el espacio público por donde circula el sistema de transporte público deberían proponerse áreas verdes, no solo para reducir el impacto medioambiental producido por los vehículos que transitan, sino, que permitan darle un valor agregado al espacio público, haciendo más comfortable transitar, teniendo en cuenta que en este espacio se debe permitir la socialización e interacción del transeúnte. Se recomendaría tratar estas áreas con árboles de copa ancha para brindar sombra en días soleados como, por ejemplo:
 - En vías importantes o vías principales se recomienda sembrar árboles tipo Acacia Dealbata o Acacia Dosya.



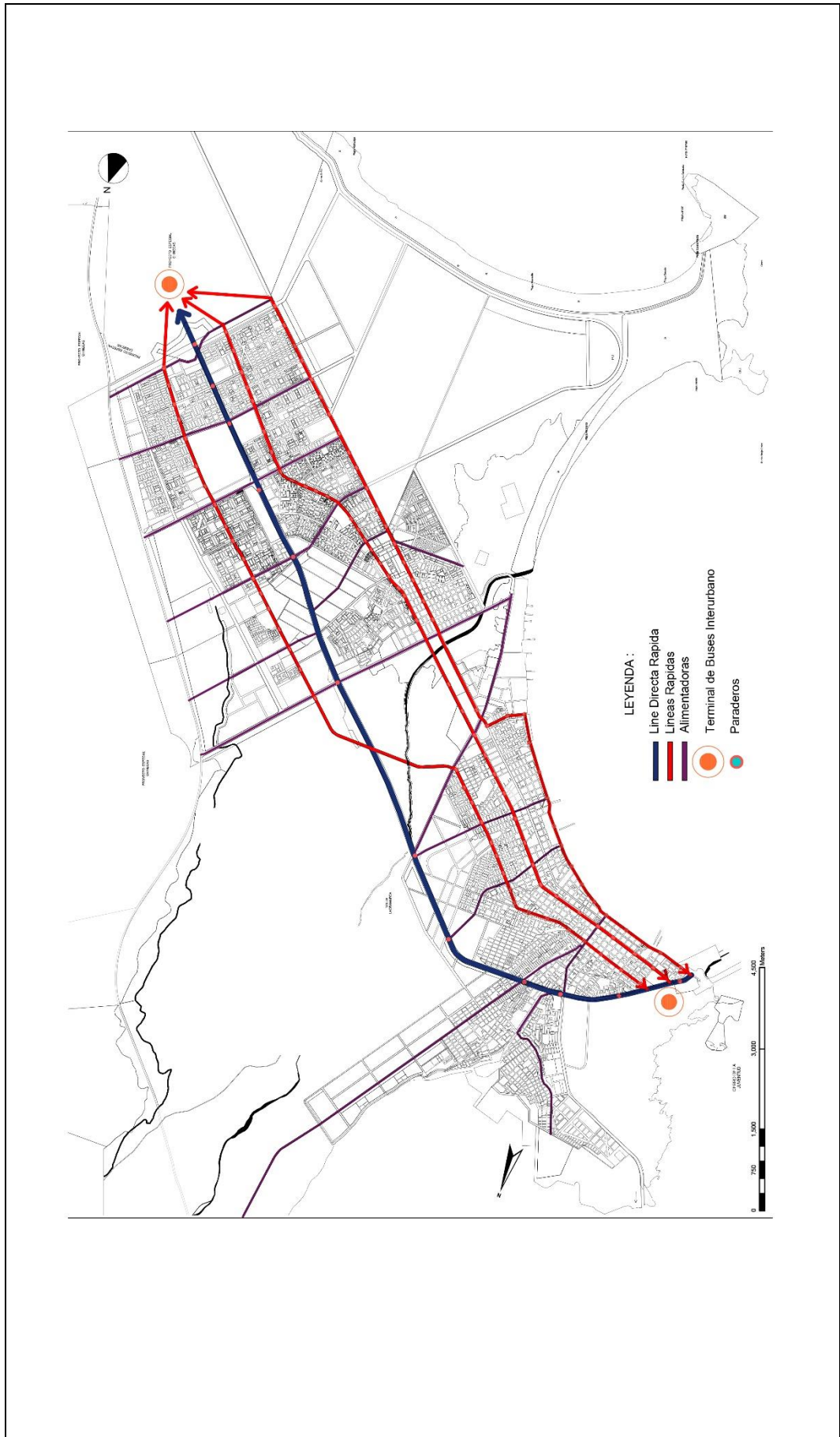
- En vías urbanas o vías que pasan por centro de ciudades considerar el Cerezo Japonés.



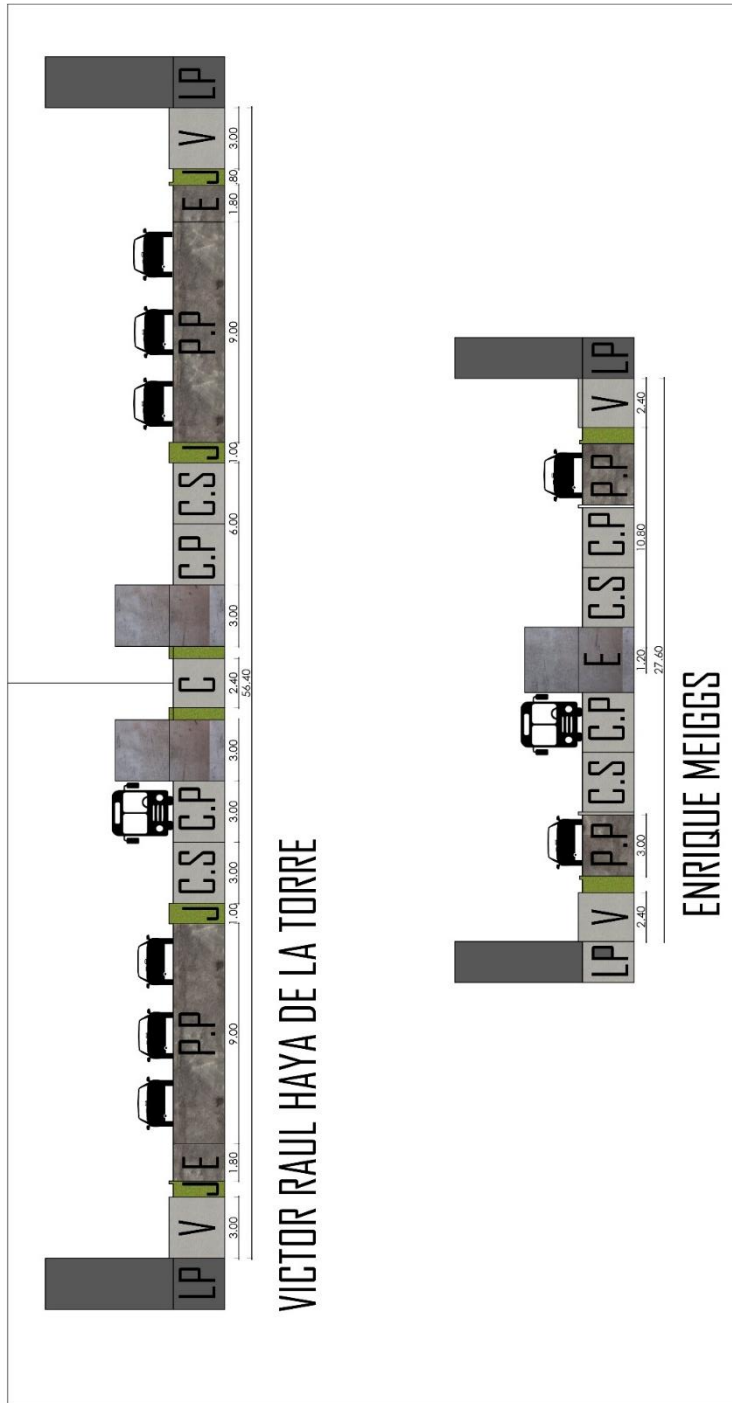
OBJETIVO 03:

“Precisar las propuestas a implementar para generar un impacto positivo del transporte interurbano en el espacio público”.

- Se recomienda jerarquizar las vías, tales como: Línea Directa Rápida (representada por buses de color azul), estas estarán operadas por buses Citaro G hybrid de 3 puertas, que desplaza un promedio de 163 pasajeros, este es un servicio rápido y más rápido que la línea rápida debido a que presenta menos paraderos. Líneas Rápidas (representadas por buses de color Rojo), estas estarán operadas por buses Citaro G hybrid, recorriendo los principales ejes de la ciudad como: la av. Víctor Raúl Haya de la Torre, la av. Pacifico, la av. Costanera, la av. Panamericana, el jr. José Olaya, la av. Camino Real, la av. Agraria y por ultimo las Líneas alimentadoras (representadas por buses anaranjados), esta línea se encargará de unir las líneas entre barrios a las estaciones de paso ubicadas en las intersecciones de las vías Alimentadoras – Línea directa rápida y la alimentadora – Línea rápida, estarán operadas por el Citaro hybrid de 2 puertas que desplaza 86 personas. Esto permitirá reorganizar el tránsito de Chimbote, debido a que cada vía estará representada y transitada por un bus particular, cabe recalcar que cada vía tiene una función y característica única.
- Se recomienda implementar estaciones en cada intersección de líneas directas rápidas (azul) con líneas rápidas(rojo), con la finalidad de permitir la disposición variadas de rutas y por ende un mejor flujo y transporte para los usuarios.
- Se recomienda proponer estaciones o paraderos cada cierto tramo dependiendo el tipo de vía, por ejemplo, la vía por donde circula la línea directa rápida (azul) debe ser una vía fluida mientras que la línea rápida (rojo) admite más estaciones o paraderos.



- Se recomienda modificar las secciones viales de las vías a tratar.



REFERENCIAS

1. *Acciona*. (11 de 2016). Obtenido de Acciona:
<https://www.sostenibilidad.com/desarrollo-sostenible/que-es-la-sostenibilidad/>
2. *Bizkaia*. (s.f.). Obtenido de Bizkaia: <http://web.bizkaia.eus/eu/bilaketa-emaitza?q=Glosario+terminologico>
3. Borja, J. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.
4. Cabrera, G. C. (03 de 2018). *Cultura Vial* . Obtenido de Cultura Vial :
<https://culturavial.net/2018/03/18/vias-compartidas/>
5. Comunicaciones, M. d. (02 de 2006). *Provias* . Obtenido de Provias:
<http://www.proviasdes.gob.pe/normas/proyecto.pdf>
6. *Concepto Definicion*. (s.f.). Obtenido de Concepto Definicion:
<https://conceptodefinicion.de/fuente-de-energia/>
7. *Concepto Definicion*. (s.f.). Obtenido de Concepto Definicion:
<https://conceptodefinicion.de/metropoli/>
8. *Concepto Definicion*. (s.f.). Obtenido de Concepto Definicion:
<https://conceptodefinicion.de/area-metropolitana/>
9. *DeConceptos*. (s.f.). Obtenido de DeConceptos:
<https://deconceptos.com/general/mejora>
10. *Definicion*. (s.f.). Obtenido de <https://definicion.de/bicicleta/>
11. *Ecured*. (s.f.). Obtenido de <https://www.ecured.cu/G%C3%A1libo>.
12. *Evwind*. (s.f.). Obtenido de Evwind: <https://www.evwind.com/sobre-el-vehiculo-electrico/definicion-y-tipos/>
13. *Evwind*. (s.f.). Obtenido de Evwind: <https://www.evwind.com/sobre-el-vehiculo-electrico/definicion-y-tipos/>
14. Florencio Zoido, S. d. (2013). *Diccionario de Urbanismo: geografía urbana y ordenamiento del territorio*.

15. *INEI*. (2015). Obtenido de INEI:
<https://proyectos.inei.gob.pe/web/poblacion/>
16. Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud. (Diciembre de 2009).
http://istas.net/descargas/2_ESP.pdf. Obtenido de
http://istas.net/descargas/2_ESP.pdf.
17. *Linea Verde*. (s.f.). Obtenido de Linea Verde:
<http://www.lineaverdeceutatrace.com/lv/consejos-ambientales/movilidad-sostenible/que-es-la-movilidad-sostenible.asp#>
18. Lopes, M. (24 de septiembre de 2018). *BBC mundo*. Obtenido de BBC mundo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45632196>
19. Luna, V. (Febrero de 2014). *todo para viajar*. Obtenido de todo para viajar :
<http://www.todoparaviajar.com/noticia/viajar-en-el-tiempo-los-medios-de-transporte-en-el-pasado/>
20. *Ministerio Del Ambiente*. (2009). Obtenido de Ministerio Del Ambiente :
http://www.minam.gob.pe/cambioclimatico/wp-content/uploads/sites/11/2013/10/NI%C3%91OS_pdf.pdf
21. *Municipalidad de Nuevo Chimbote*. (s.f.). Obtenido de Municipalidad de Nuevo Chimbote:
<https://www.muninuevochimbote.gob.pe/paginas/2/1/historia.html>
22. *Municipio al Dia*. (s.f.). Obtenido de Municipio al Dia:
https://municipioaldia.com/consultas-frecuentes/consulta_frecuente_90091337/
23. *Oxford Dictionaries*. (s.f.). Obtenido de Oxford Dictionaries:
<https://es.oxforddictionaries.com/definicion/metro>
24. *Oxford Dictionaries*. (s.f.). Obtenido de Oxford Dictionaries:
<https://es.oxforddictionaries.com/definicion/motocicleta>
25. Penagos, J. L. (06 de Julio de 2011). *Blog pupc*. Obtenido de Blog pupc:
<http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2011/07/06/el-transporte-publico-en-lima-siglo-xx-los-buses/>

26. *Plataforma Urbana*. (08 de 2015). Obtenido de Plataforma Urbana:
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/08/10/vias-exclusivas-y-segregadas-una-oportunidad-de-buen-diseno-para-el-espacio-publico/>
27. Quiroz, J. R. (23 de noviembre de 2017). *archidaily*. Obtenido de archidaily:
<https://www.archdaily.pe/pe/883882/chimbote-y-la-institucionalizacion-del-aburrimiento>
28. *Research Gate*. (11 de 2007). Obtenido de Research Gate:
https://www.researchgate.net/publication/307617755_Movilidad_urbana_y_espacio_publico_Transmilenio_en_Bogota
29. Santa, M. P. (2012). *Municipalidad Provincial del Santa*. Obtenido de Municipalidad Provincial del Santa.
30. *Significados*. (s.f.). Obtenido de Significados:
<https://www.significados.com/contaminacion/>
31. *The Free Dictionary*. (2009). Obtenido de The Free Dictionary:
<https://es.thefreedictionary.com/accesibilidad>
32. *The Free Dictionary*. (2009). Obtenido de The Free Dictionary:
<https://es.thefreedictionary.com/trafico>
33. *The Free Dictionary*. (2009). Obtenido de The Free Dictionary:
<https://es.thefreedictionary.com/tranv%C3%ADa>
34. *The Free Dictionary*. (2009). Obtenido de The Free Dictionary:
<https://es.thefreedictionary.com/autob%C3%BAs>
35. *The Free Dictionary*. (2009). Obtenido de The Free Dictionary:
<https://es.thefreedictionary.com/aparcamiento>
36. Villajuán, F. L. (16 de Noviembre de 2016). *Habilitaciones Urbanas* . Obtenido de Habilitaciones Urbanas :
<https://www.slideshare.net/tumarco/habilitaciones-urbanas>
37. Williams Montoya, R. H. (2014). *Metropolis en definicion: hacia una geografia comparada entre Colombia y Chile*. Noviembre : Centro Editorial

de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia
sede Bogotá.

ANEXOS

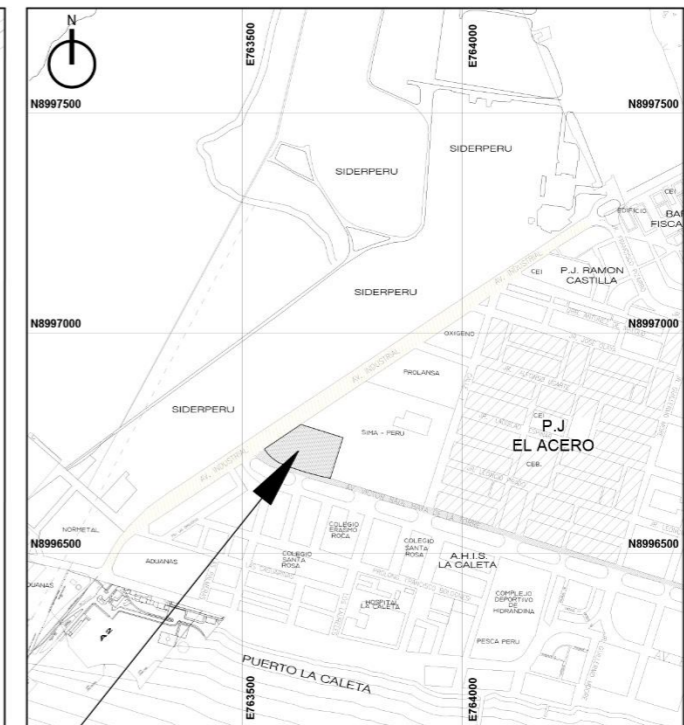
ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO

N°	NOMENCLATURA	NOMBRE DE PLANO	ESC.
1	U-1	UBICACION Y LOCALIZACION	1/250
2	PT-1	PERIMETRICO Y TOPOGRAFICO	1/250
3	A-1	PLOT PLAN	1/200
4	A-2	PLAN GENERAL - PRIMER PISO	1/200
5	A-3	PLAN GENERAL - SEGUNDO PISO	1/200
6	A-4	PLAN GENERAL - CORTES	1/200
7	A-5	PLAN GENERAL - PLANO DE TECHOS	1/200
8	E-1	PLANTEAMIENTO ESTRUCTURAL PRELIMINAR	1/250
9	A-6	PLANO PRIMER NIVEL - SEGUNDO NIVEL SECTOR TERMINAL	1/100
10	A-7	CORTES - SECTOR TERMINAL	1/100
11	A-8	ELEVACIONES - SECTOR TERMINAL	1/100
12	A-9	VISTAS	1/125

PROYECTO ARQUITECTÓNICO

N°	NOMENCLATURA	NOMBRE DE PLANO	ESC.
13	A-01	PLANTA PRIMER PISO	1/50
14	A-02	PLANTA SEGUNDO PISO	1/50
15	A-03	CORTE SECTOR A-A	1/50
16	A-04	CORTE SECTOR B-B	1/50
17	A-05	ELEVACION A	1/50
18	A-06	ELEVACION B	1/50
19	A-07	ELEVACION C	1/50
20	A-08	PLANO SEGURIDAD PRIMER PISO	1/50
21	A-09	PLANO SEGURIDAD SEGUNDO PISO	1/50
22	AD-01	DETALLE CIELO RASO - GENERAL	1/50
23	AD-02	DETALLE CIELO RASO 1ER Y 2DO PISO	1/50
24	AD-03	DETALLE MURO CORTINA	1/50
25	AD-04	DETALLE JARDIN VERTICAL - DETALLE DE PUERTAS	1/50
26	IS-01	PLANTA GENERAL - DESAGUE	1/250
27	IS-02	PLANTA PRIMER PISO - DESAGUE	1/50
28	IS-03	PLANTA SEGUNDO PISO - DESAGUE	1/50
29	IS-04	PLANTA GENERAL - AGUA	1/250
30	IS-05	PLANTA PRIMER PISO - AGUA	1/50
31	IS-06	PLANTA SEGUNDO PISO - AGUA	1/50
32	IE-01	PLANTA GENERAL - ELECTRICAS	1/250
33	IE-02	PLANTA PRIMER PISO - ILUMINACION	1/50
34	IE-03	PLANTA SEGUNDO PISO - ILUMINACION	1/50
35	IE-04	PLANTA PRIMER PISO - TOMACORRIENTE	1/50
36	IE-05	PLANTA SEGUNDO PISO - TOMACORRIENTE	1/50
37	E-01	ESTRUCTURAS - CIMENTACION	1/50
38	E-02	ESTRUCTURAS - VIGAS Y ALIGERADO	1/50

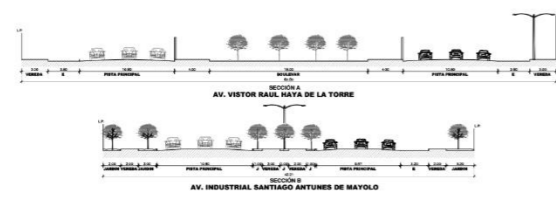
 UCV UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO	Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE	N° de Libro: 1
	Dirección: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VÍCTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL	
FACULTAD DE ARQUITECTURA <small>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</small>	Tema: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Fecha: S/E
	Autor: ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO RELACION DE PLANOS	Fecha: Ene., 2020
	Profesor: EST. ANDRÉS VICTOR ALBERTO JUAN	
	Asesor: ING. ANDRÉS GONZÁLEZ PÉREZ	
	Asesor: ING. ANDRÉS GONZÁLEZ PÉREZ	



ESQUEMA DE LOCALIZACION ESC: 1/5000
A.H LOS CONSTRUCTORES MZ. A LOTE.2 NUEVO CHIMBOTE

UBICACION
 ESC: 1:500

DATOS	
ZONIFICACION	: INDUSTRIA
AREA DE ESTRUCTURACION URBANA : RDM - D-14	
DEPARTAMENTO	: ANCASH
PROVINCIA	: SANTA
DISTRITO	: CHIMBOTE
UBICACION	: SIMA
NOMBRE DE LA VIA	: AV. VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE
SECTOR	: 1
MANZANA	: 1
LOTE	: 50A



SECCIONES VIALES
 ESC: 1:250

LEYENDA	DESCRIPCION
P	PISTA
V	VEREDA
E	ESTACIONAMIENTO
J	JARDIN
B	BIERMA
SL	SEPARADOR LATERAL
SC	SEPARADOR CENTRAL

CUADRO COMPARATIVO				CUADRO DE AREAS (M2)	
PARAMETROS	NORMATIVO (DATUM) S.A. 502.2014-VI-MUN	PROYECTO	PROYECTO	PARCIAL	TOTAL
UNOS	INDUSTRIA - LIVIANA	OTROS - UNOS	OTROS	96.40 M2	
DENSIDAD DE VIA	SEGUN PROYECTO	SEGUN PROYECTO	PRIMER NIVEL	1742.37 M2	2181.31 m2
CORF. DE TUBERACION	SEGUN PROYECTO	SEGUN PROYECTO	SEGUNDO NIVEL	907.41 M2	
% AREA LIBRE	SEGUN PROYECTO	38.70%	TERCER NIVEL		
ALTURA MAXIMA	SEGUN PROYECTO	16.15 m			
DISTRIBUCION	FRONTAL	SEGUN PROYECTO			
	LATERAL	SEGUN PROYECTO			
	POSTERIOR	SEGUN PROYECTO			
ALINEAMIENTO FACHADA					
AREA DE LOTE NORMATIVO	1.800 M2	13.338 M2	AREA CONSTRUIDA	2746.31 M2	
FRENTE MINIMO NORMATIVO	26.00 M	102.96 M	AREA DEL TERRENO	13.338 M2	
ESTACIONAMIENTO	60 m2 DE OFICINA Y SALA DE EMPRESA		AREA LIBRE	10591.60 (79.46. 1%)	

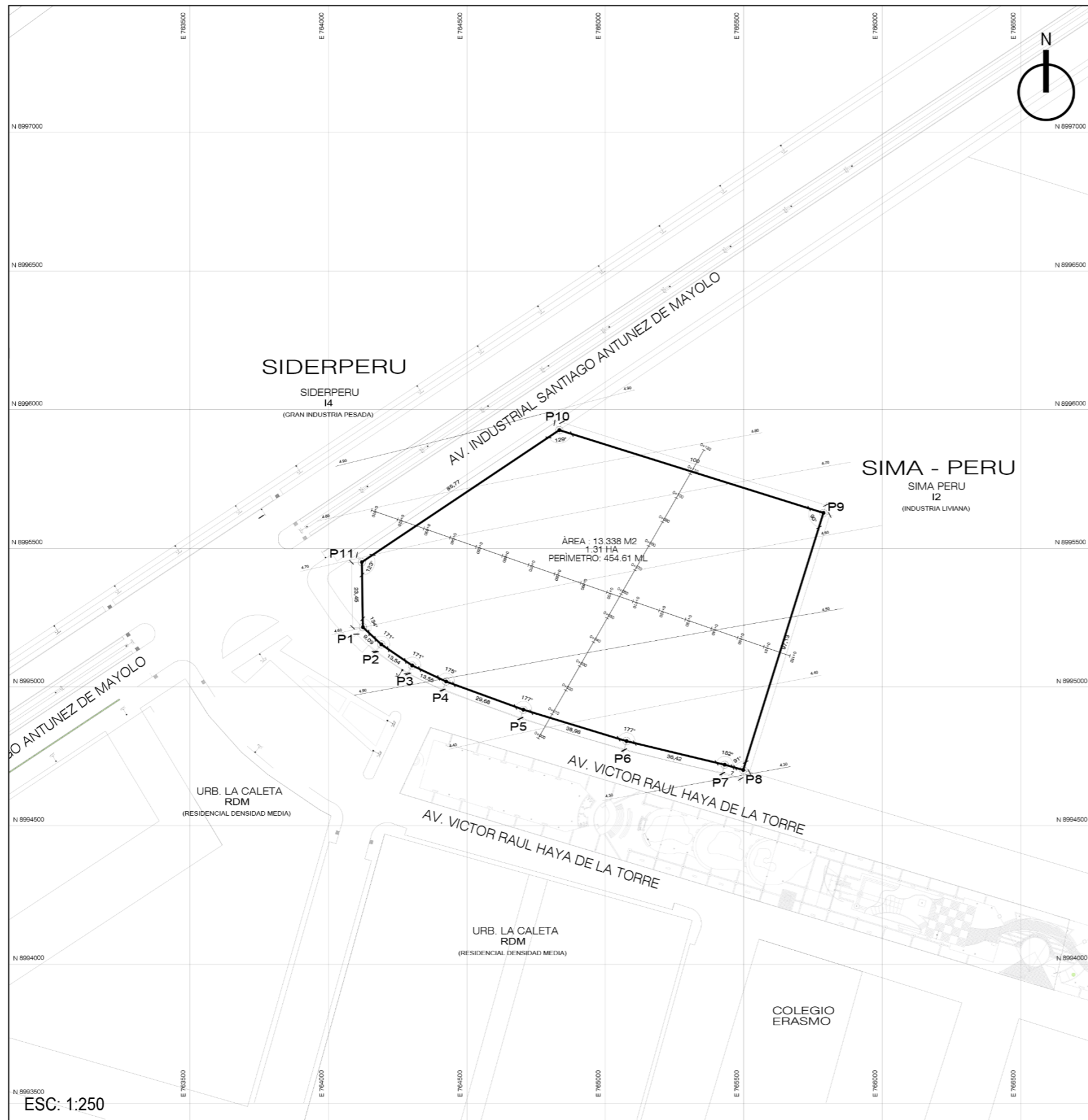
UCV UNIVERSIDAD CAYASH VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE

TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE
 DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL.

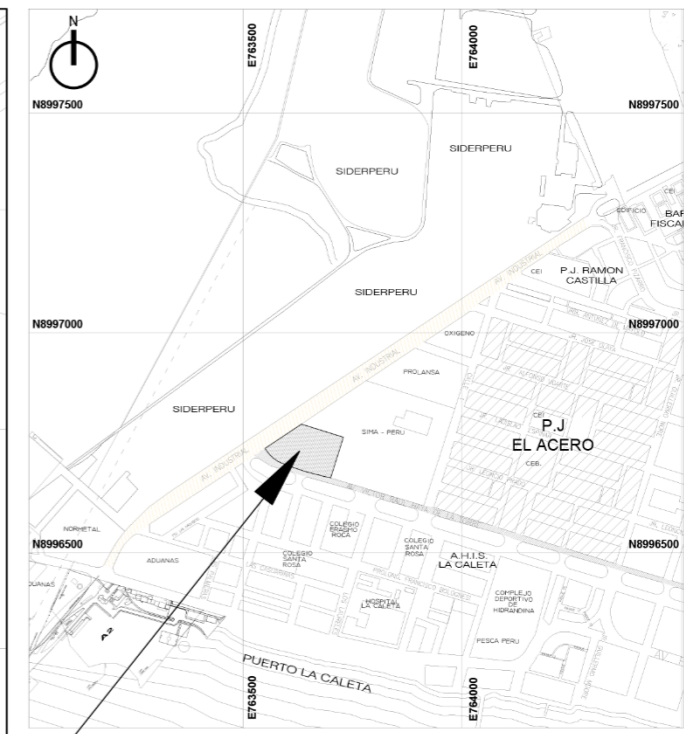
TESIS PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO
PLANO DE UBICACION Y LOCALIZACION

Autor: ING. ANDRÉS VILCHEZ ALVARADO
 Director: ING. WENDEL BARRALES AND JUAN

U-01
 Escala: 1/250
 Fecha: Ene., 2020



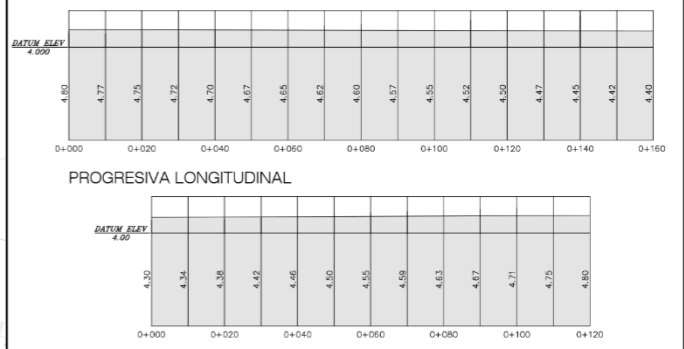
ESC: 1:250



ESQUEMA DE LOCALIZACION ESC: 1/5000
A.H LOS CONSTRUCTORES MZ. A LOTE.2 NUEVO CHIMBOTE

CUADRO DE COORDENADAS UTM SISTEMA WGA 84

VERTICE	LADO	DISTANCIA	ANGULO	ESTE (00)	NORTE (00)
P1	P1-P2	9.09 ml	134°1'42"	76356.99	8996790.64
P2	P2-P3	13.54 ml	171°12'42"	763742.42	8996760.77
P3	P3-P4	13.05 ml	170°30'58"	763703.41	8996668.08
P4	P4-P5	29.68 ml	179°12'18"	763596.68	8996669.99
P5	P5-P6	36.90 ml	178°40'37"	763561.27	8996678.52
P6	P6-P7	36.42 ml	178°40'32"	763503.97	8996686.83
P7	P7-P8	7.00 ml	182°21'11"	763596.09	8996700.02
P8	P8-P9	97.13 ml	91°29'18"	763583.82	8996705.75
P9	P9-P10	100 ml	90°0'0"	763572.54	8996713.39
P10	P10-P11	85.77 ml	128°21'11"	763564.65	8996720.91
P11	P11-P1	23.40 ml	122°44'42"	763503.79	8996735.17
TOTAL		454.61 ml			ÁREA = 13164.94 m2



ESC: 1:500 PROGRESIVA LONGITUDINAL

<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p> <p>Tesis para obtener el título de Arquitecto</p> <p>Plan: PLANO PERIMETRICO Y TOPOGRAFICO</p> <p>Autor: EST. ANDY CARACON VILCHEZ, Alvarado Juan</p> <p>Docente: MSc. WALTER RAMIREZ, José Luis</p>	<p>Nº de Límite: PT-01</p> <p>Escala: 1/250</p> <p>Fecha: Ene., 2020</p>
--	--	---



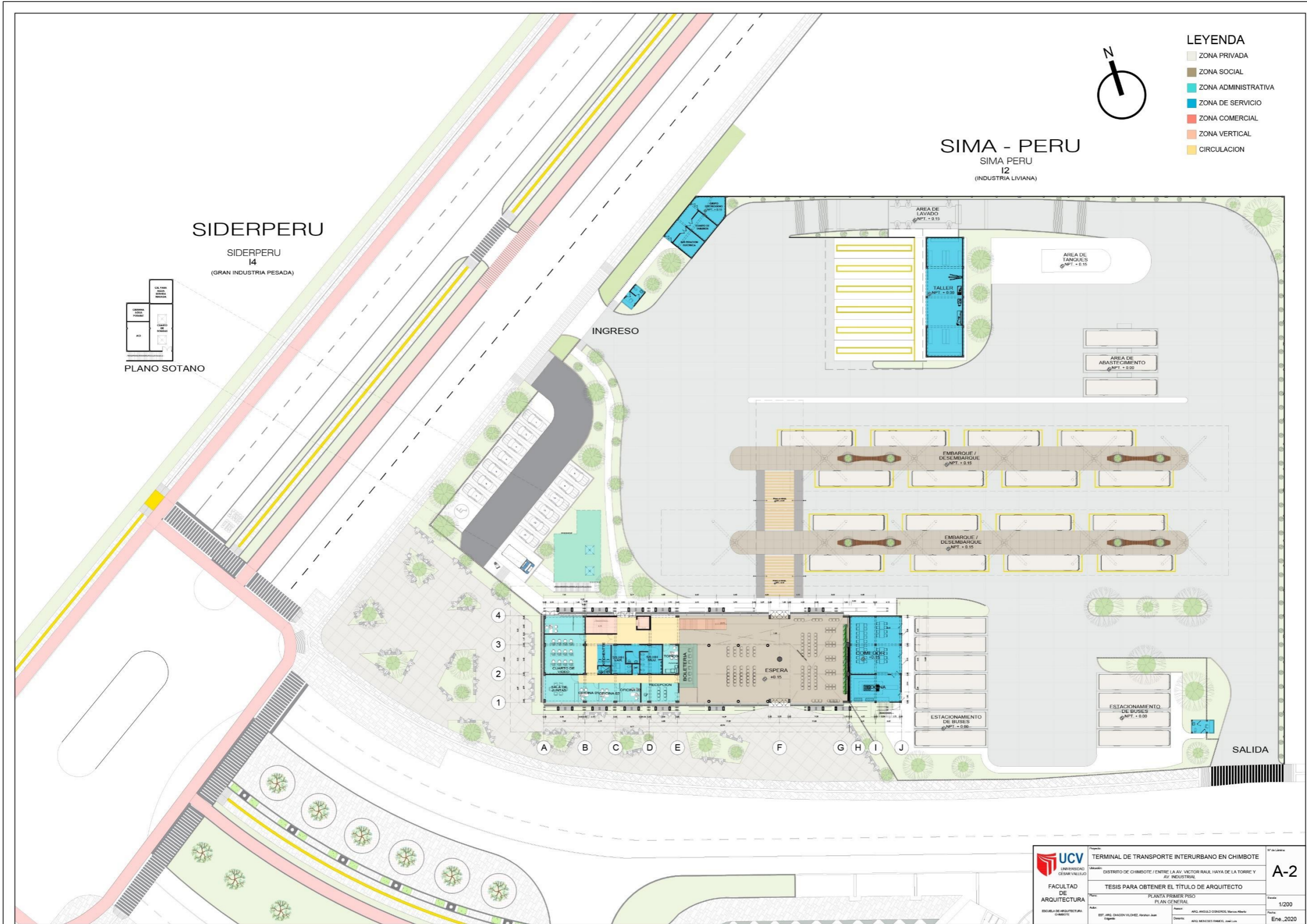
SIMA - PERU
12
(INDUSTRIA LIVIANA)

SIDERPERU
SIDERPERU
14
(GRAN INDUSTRIA PESADA)

INGRESO

SALIDA

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE		Hoja de Lámina: A-1
	Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL		
	Facultad: FACULTAD DE ARQUITECTURA		Tesis para obtener el título de Arquitecto
	Escola de Arquitectura: ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE		Plan: PLOT PLAN PLAN GENERAL
	Asesor: EST. ARIEL CHACÓN VILCHEZ, Arquitecto	Alumno: ANA ANELA C. CORDERO, Mónica Alarcón	Escala: 1/200
			Fecha: Ene., 2020



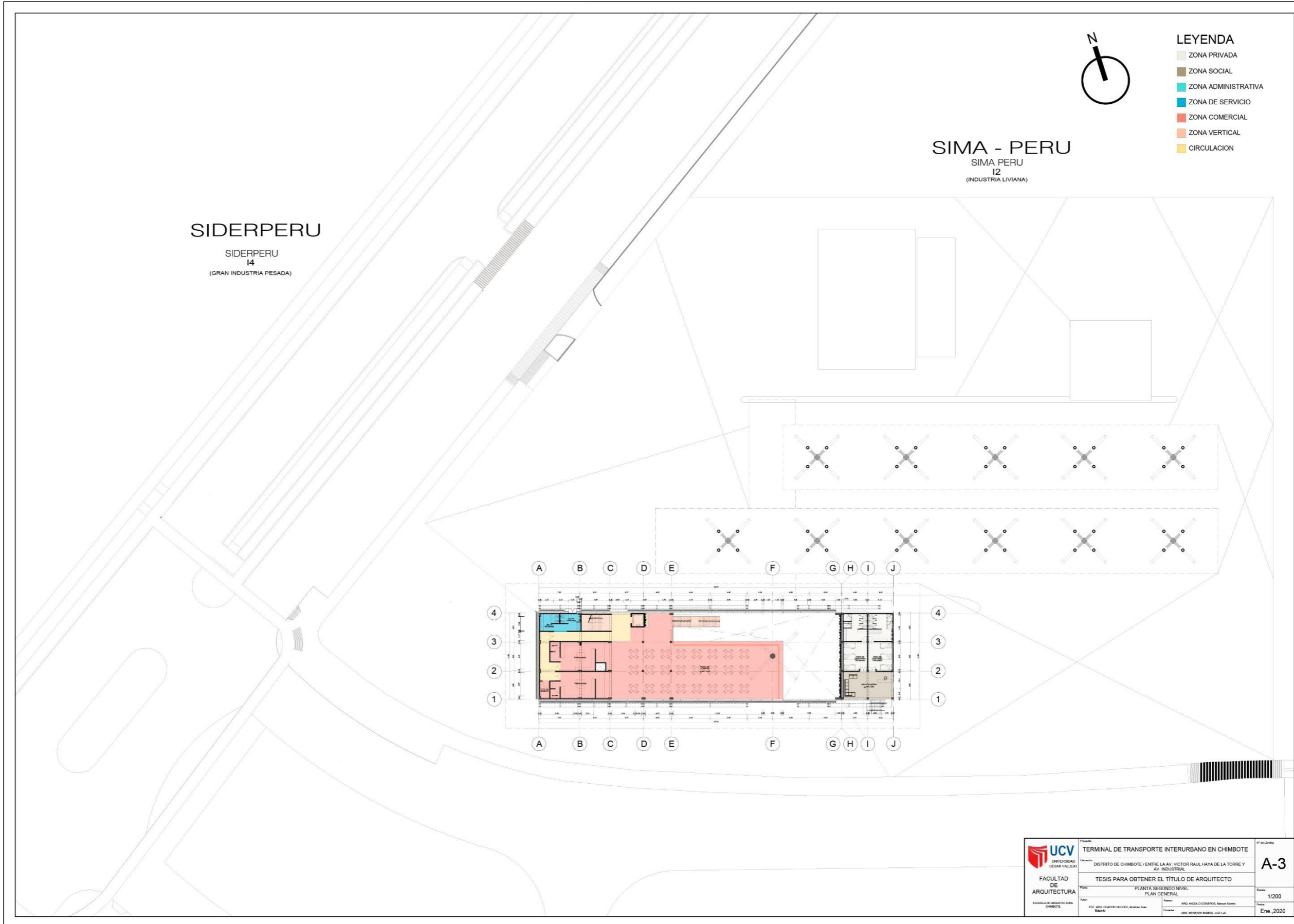
- LEYENDA**
- ZONA PRIVADA
 - ZONA SOCIAL
 - ZONA ADMINISTRATIVA
 - ZONA DE SERVICIO
 - ZONA COMERCIAL
 - ZONA VERTICAL
 - CIRCULACION

SIMA - PERU
SIMA PERU
12
(INDUSTRIA LIVIANA)

SIDERPERU
SIDERPERU
14
(GRAN INDUSTRIA PESADA)



<p>UNIVERSIDAD GERMAN VILHELMO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p>	<p>Nº de Lámina: A-2</p>
	<p>Lugar: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RUIZ HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p>	<p>Escala: 1/200</p>
	<p>Objetivo: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO</p>	<p>Fecha: Ene., 2020</p>
	<p>Título: PLANTA PRIMER PISO PLAN GENERAL</p>	<p>Elaborado: ING. ANDRÉS OSORIO MORALES Alvarado</p> <p>Revisado: ING. MARCELO RAMÍREZ José Luis</p>



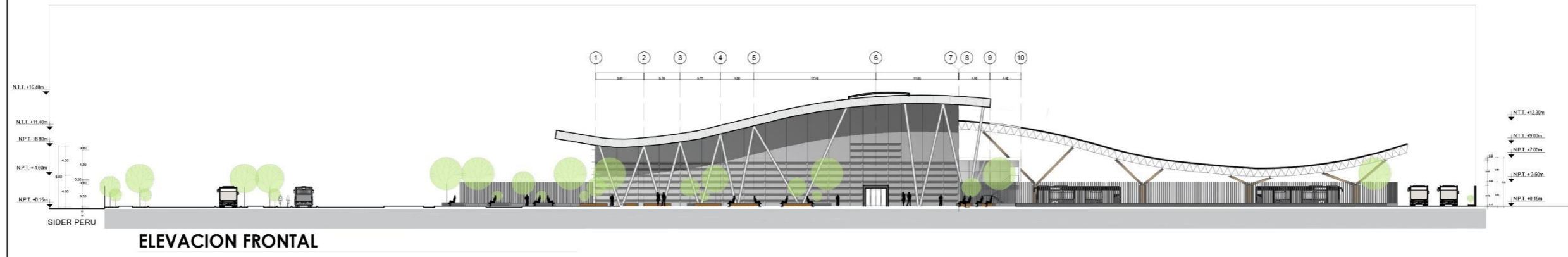
SIDERPERU
 SIDERPERU
 14
 (GRAN INDUSTRIA PESADA)

SIMA - PERU
 SIMA PERU
 12
 (INDUSTRIA LIVIANA)

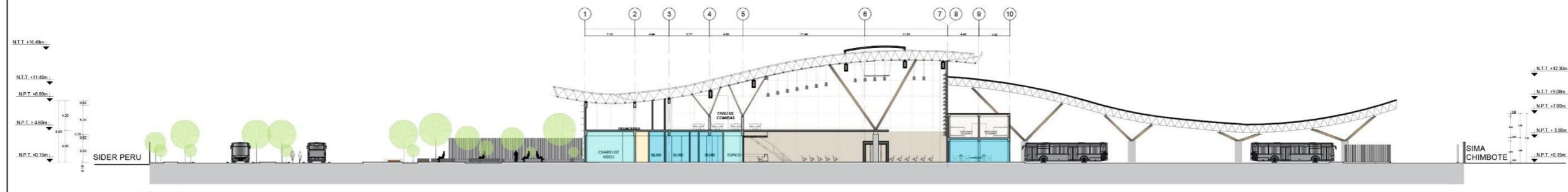
- LEYENDA**
- ZONA PRIVADA
 - ZONA SOCIAL
 - ZONA ADMINISTRATIVA
 - ZONA DE SERVICIO
 - ZONA COMERCIAL
 - ZONA VERTICAL
 - CIRCULACION



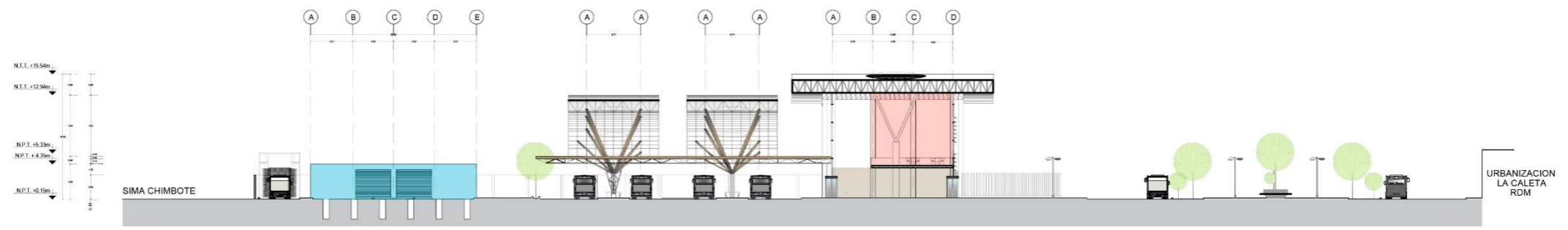
<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAIL, HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p>	<p>Nº de Libros: A-3</p>
	<p>Objetivo: TESIS PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO</p>	<p>Fecha: 1/200</p>
	<p>Plano: PLANTA SEGUNDO NIVEL</p> <p>PLAN GENERAL</p>	<p>Fecha: Ene., 2020</p>
	<p>Autores: EST. ARQ. CRISTINA VILCHEZ, ANTONIO JUAN BILGUA</p> <p>Asesor: ARQ. RICARDO CORDERO, MARIO ALBERTO</p> <p>Director: ARQ. NEMESIO PARRAS, JUAN LUIS</p>	



ELEVACION FRONTAL



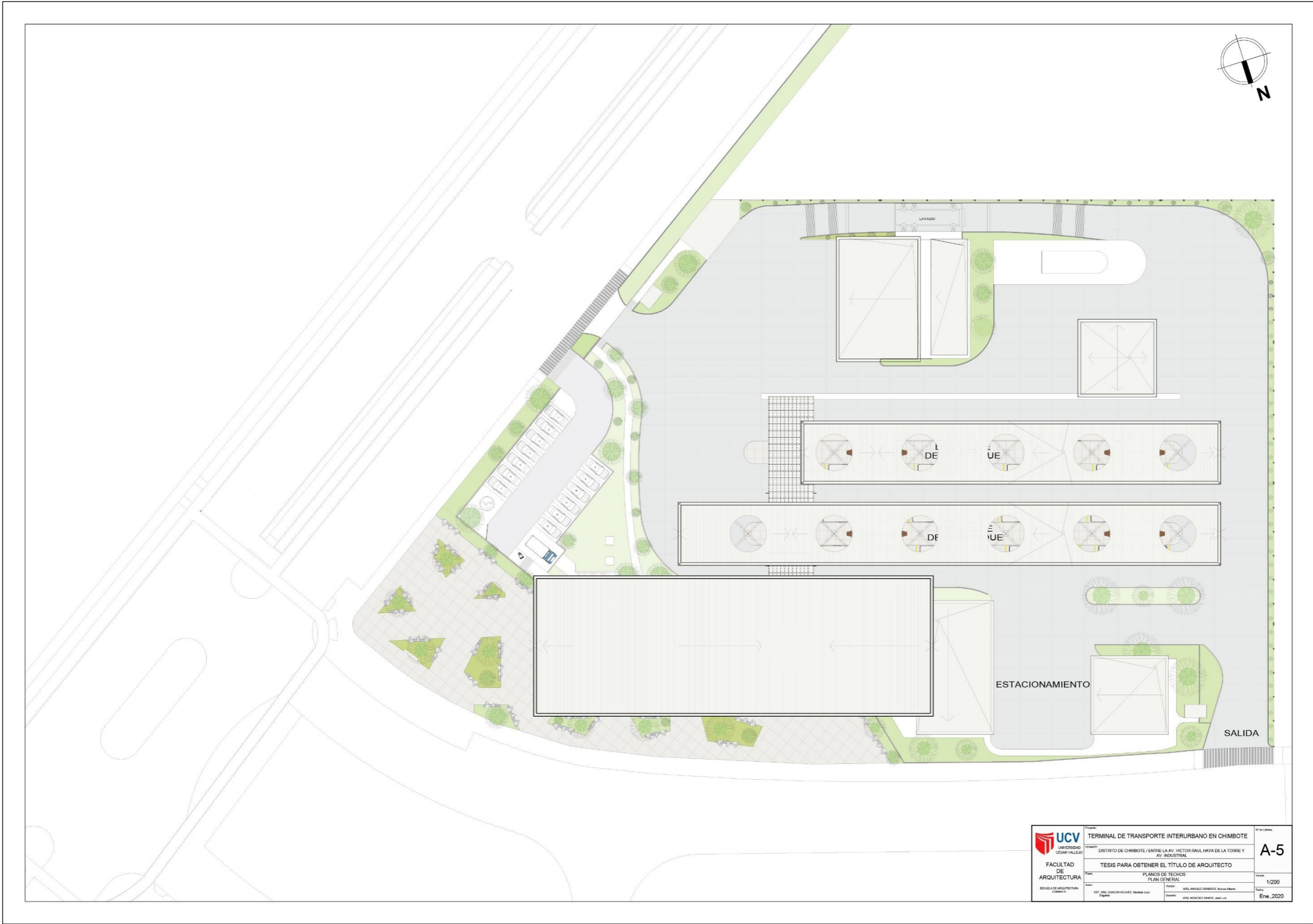
CORTE A



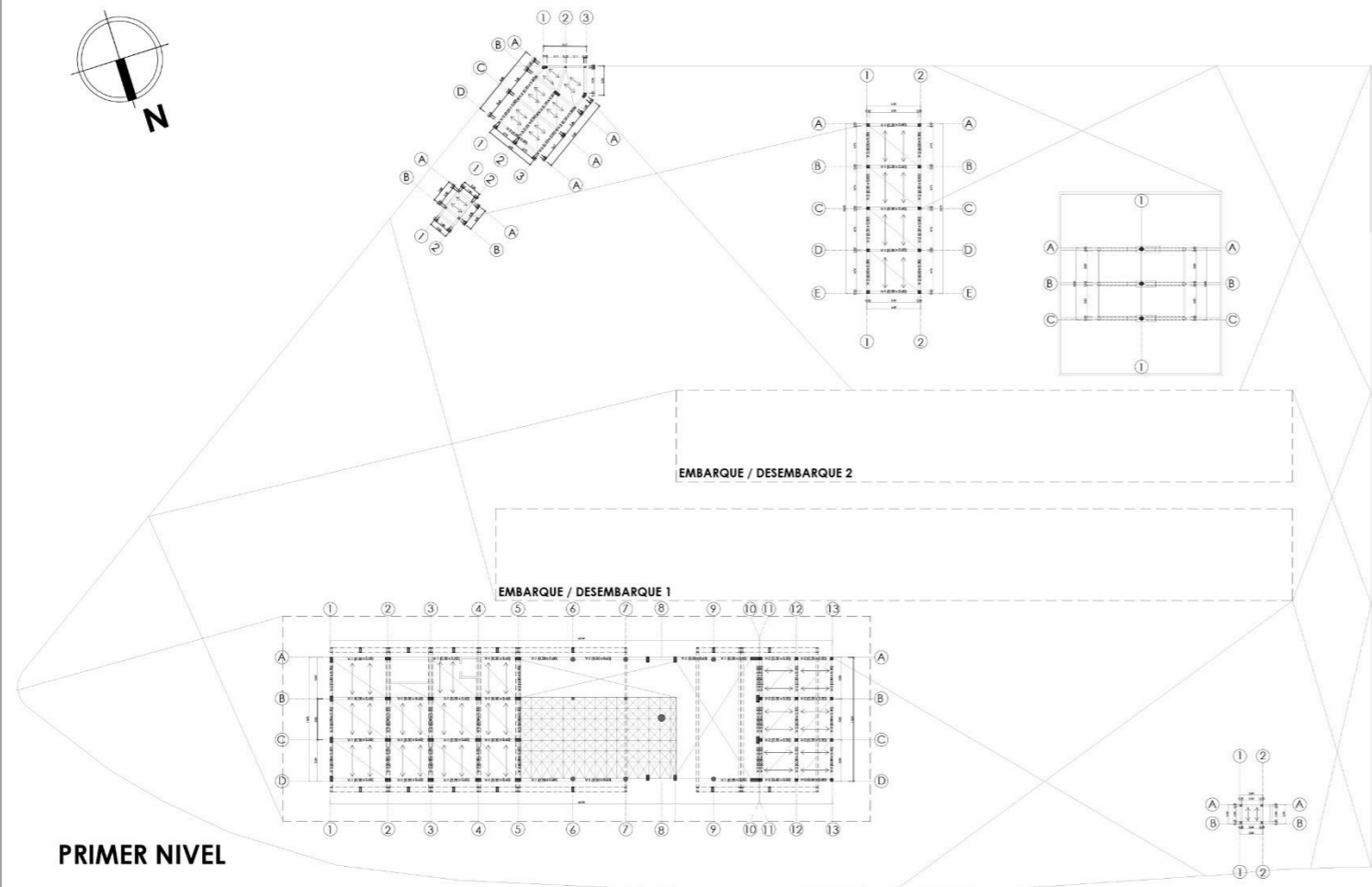
CORTE B

- LEYENDA**
- ZONA PRIVADA
 - ZONA SOCIAL
 - ZONA ADMINISTRATIVA
 - ZONA DE SERVICIO
 - ZONA COMERCIAL
 - ZONA VERTICAL
 - CIRCULACION

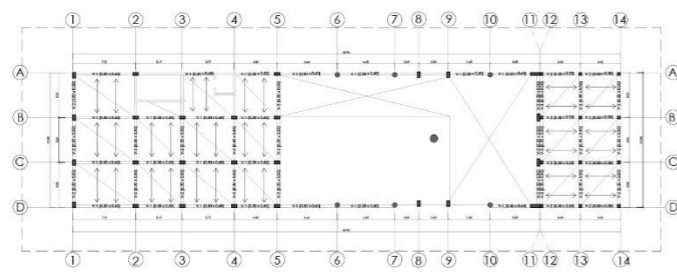
<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAS</p>	<p>Arquitecto: A-4</p>
	<p>Tesis para obtener el título de Arquitecto</p>	
	<p>Docentes: ELIVACIONES PLAN GENERAL</p>	
	<p>Autores: EST. ANA OLIVIA FLORES, ANA MARÍA JARA, BRUNO</p>	<p>Asesor: ING. ANDRÉS O. CARRERA, MARCO ANTONIO</p>



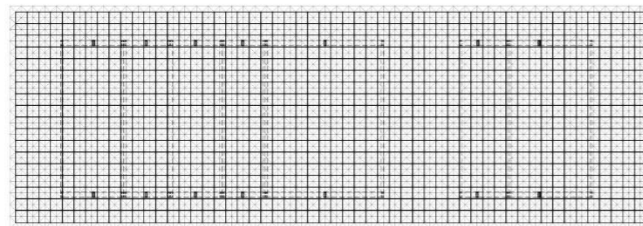
<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p>	<p>Nº de Lámina: A-5</p>
	<p>Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL.</p>	<p>Objetivo: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO</p>
	<p>Planos: PLANOS DE TECHOS PLAN GENERAL</p>	<p>Escala: 1/200</p>
	<p>Autores: EST. ARO CONSORCIO VECHEZ, ANDRÉS ALAN FIGUEROA</p> <p>Proyecto: ING. ANDRÉS GONZÁLEZ MORALES</p> <p>Diseño: ING. MARIO S. NAVAS, S.M.A. S.R.L.</p>	<p>Fecha: ENE. 2020</p>



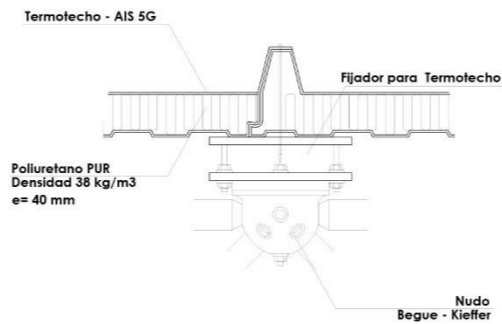
PRIMER NIVEL



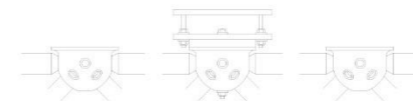
SEGUNDO NIVEL



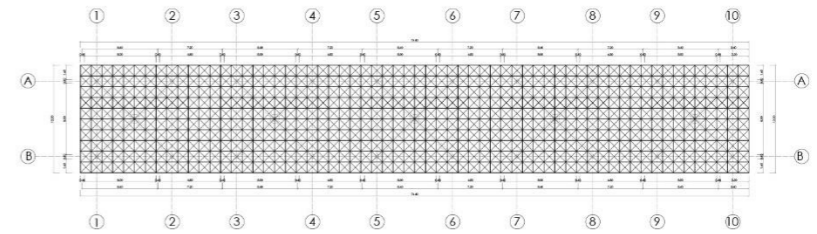
PLANO TRIDILOSA



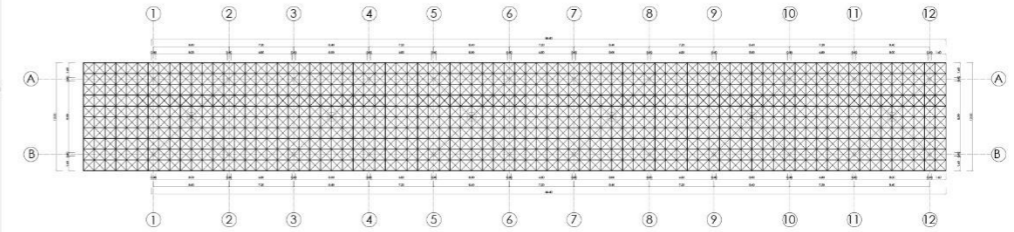
DETALLE 01



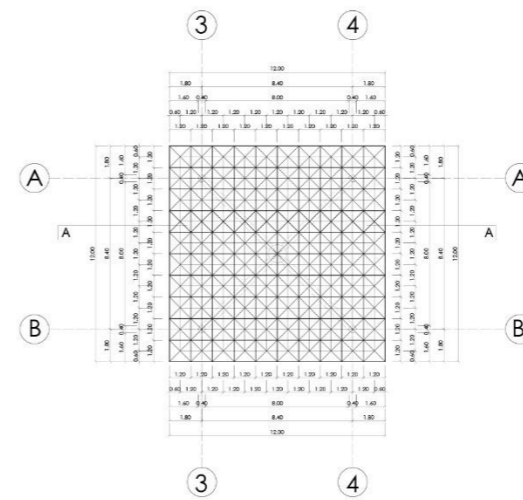
DETALLE DE NUDOS BEGUE-KIEFFER



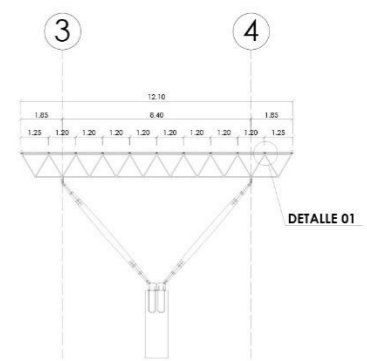
PLANO TRIDILOSA DEL EMBARQUE / DESEMBARQUE 2



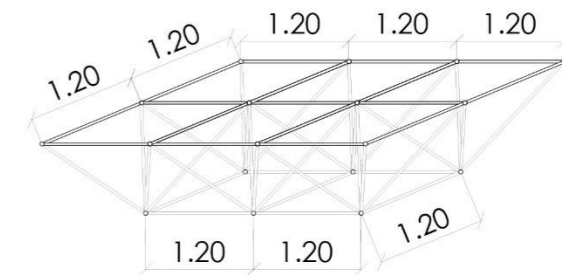
PLANO TRIDILOSA DEL EMBARQUE / DESEMBARQUE 1



SEGMENTO DE TRIDILOSA

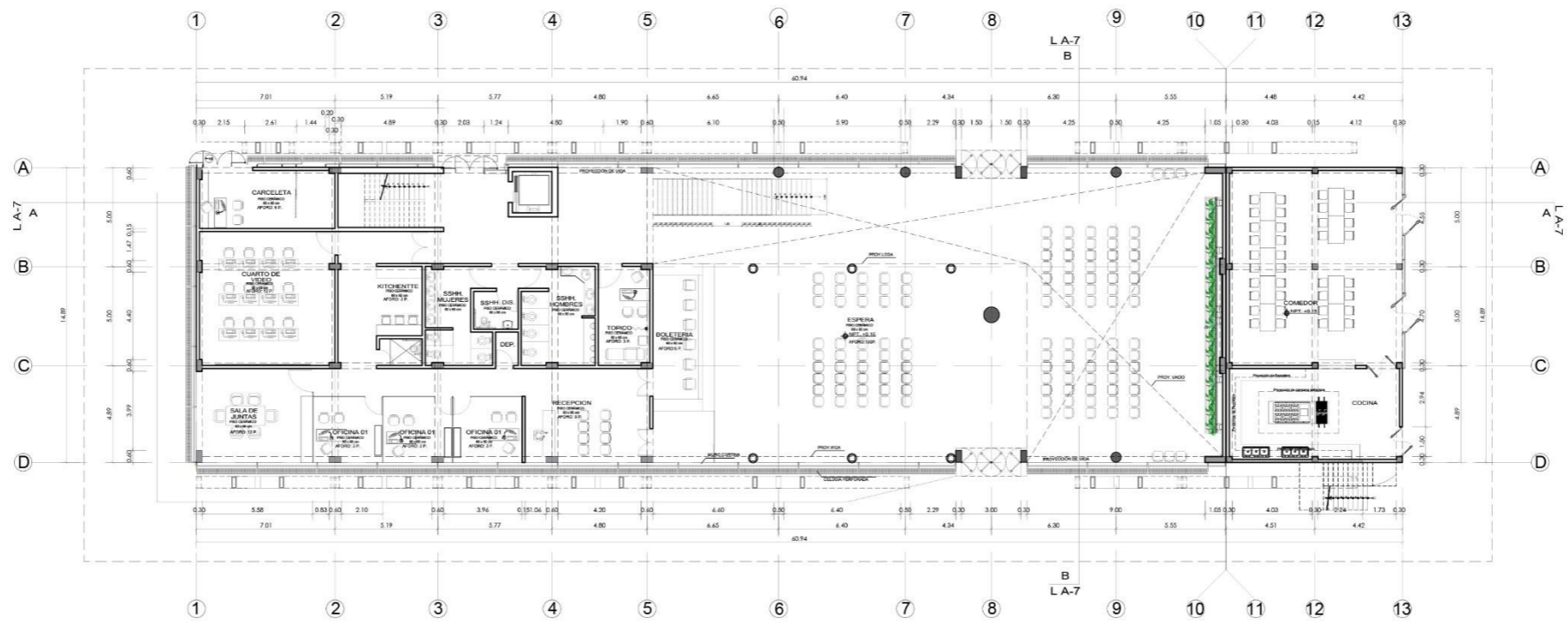


CORTE A-A

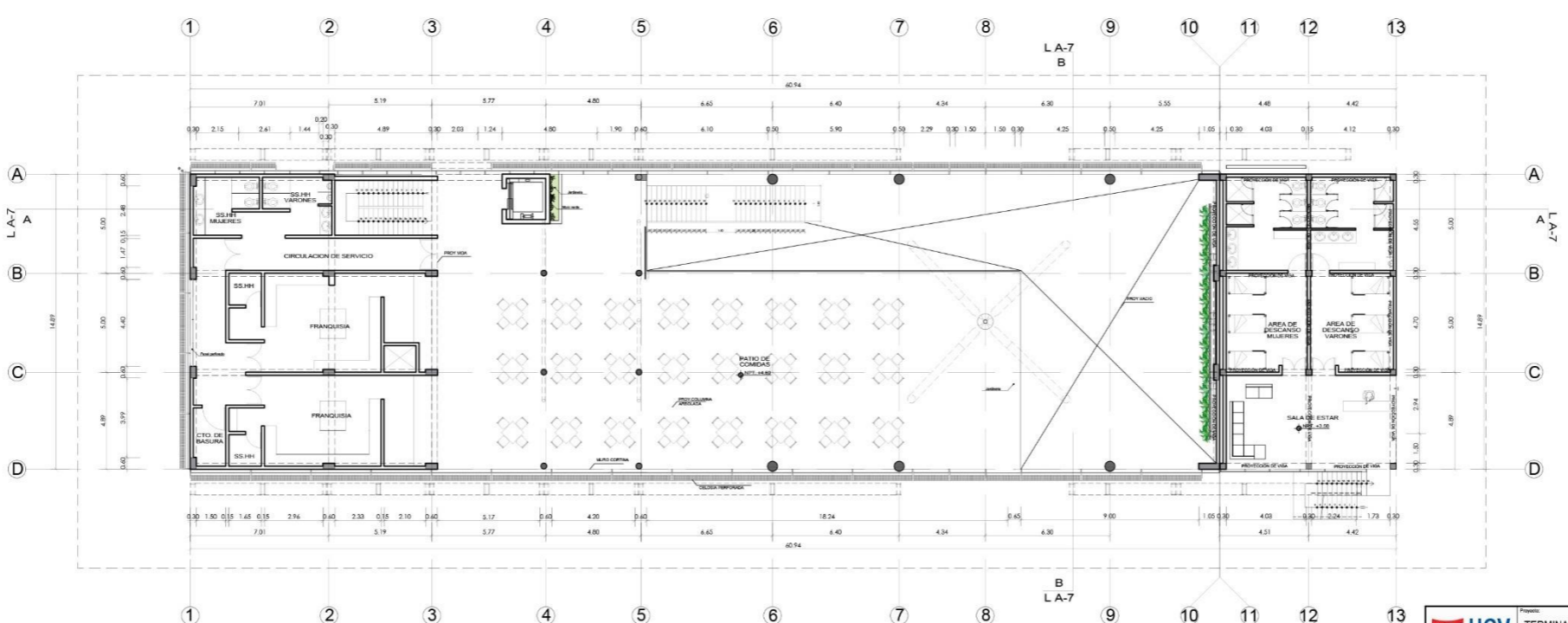


ISOMETRICO TRIDILOSA

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p>	<p>TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p>	Nº de Lámina:
	<p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO</p> <p>ANTEPROYECTO ESQUEMA ESTRUCTURAL</p>	E-1
<p>ESQUEMA DE ARQUITECTURA ESTRUCTURAL</p>	<p>EST. ARQ. CARLOS VILCHEZ, Abogado Juan Riquelme</p> <p>PROF. ARQ. ANIBAL GONZALEZ, Marcos Rivera</p> <p>PROF. ARQ. WENDEL RAMOS, José Luis</p>	<p>Escala: 1/250</p> <p>Fecha: Ene., 2020</p>

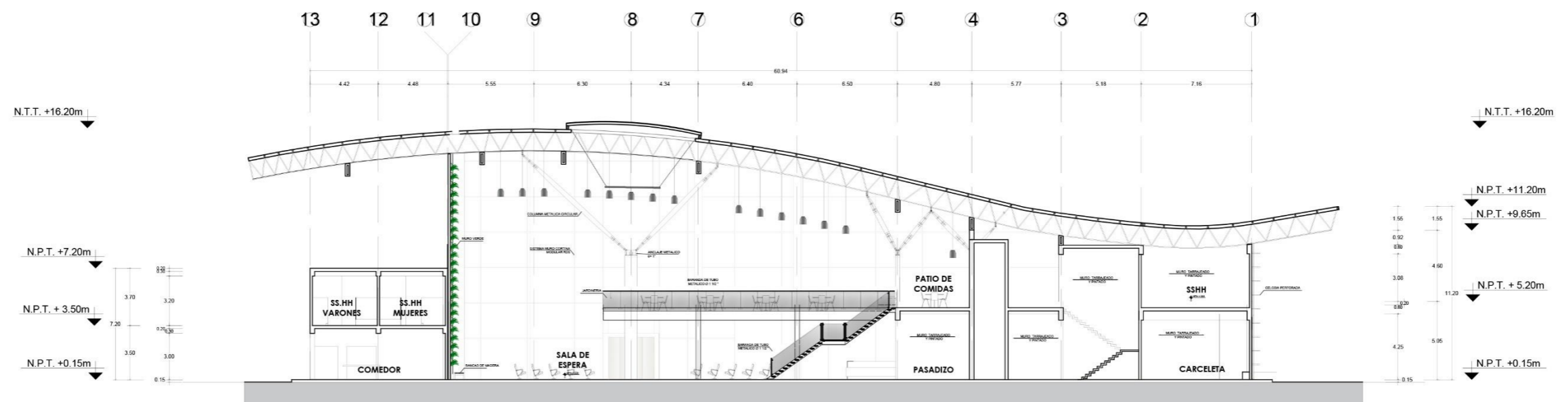


PRIMER NIVEL SECTOR TERMINAL

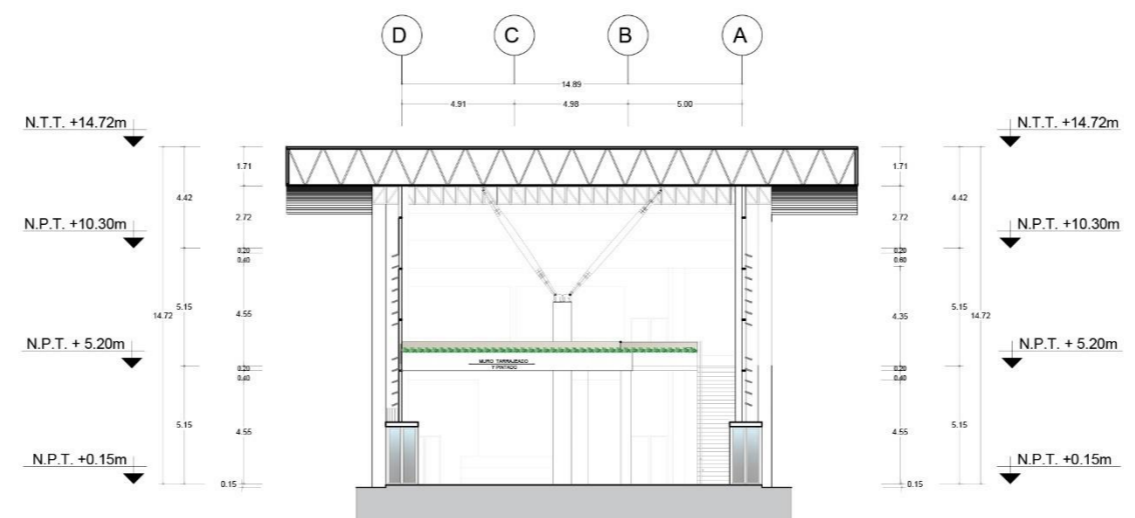


SEGUNDO NIVEL SECTOR TERMINAL

<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p>	<p>Nº de Lámina: A-6</p>
	<p>Tesis para obtener el título de Arquitecto</p>	
	<p>Anteproyecto</p>	<p>Escala: 1/100</p>
	<p>PRIMER NIVEL - SEGURIDAD NIVEL SECTOR TERMINAL</p> <p>Autores: EST. JHON CHACÓN VELÁZQUEZ, ARQUITECTO; JUAN FIGUEROA; JHON MANUEL GONZÁLEZ MORALES; MARCO MORALES</p> <p>Director: JHON MANUEL GONZÁLEZ MORALES</p>	<p>Fecha: Ene. 2020</p>

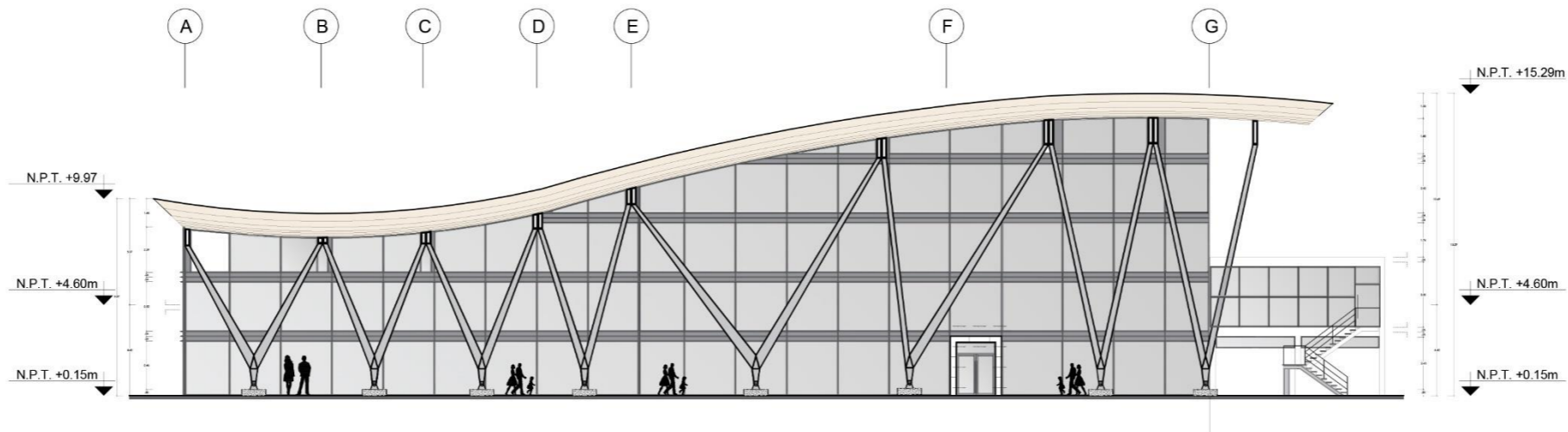


CORTE A

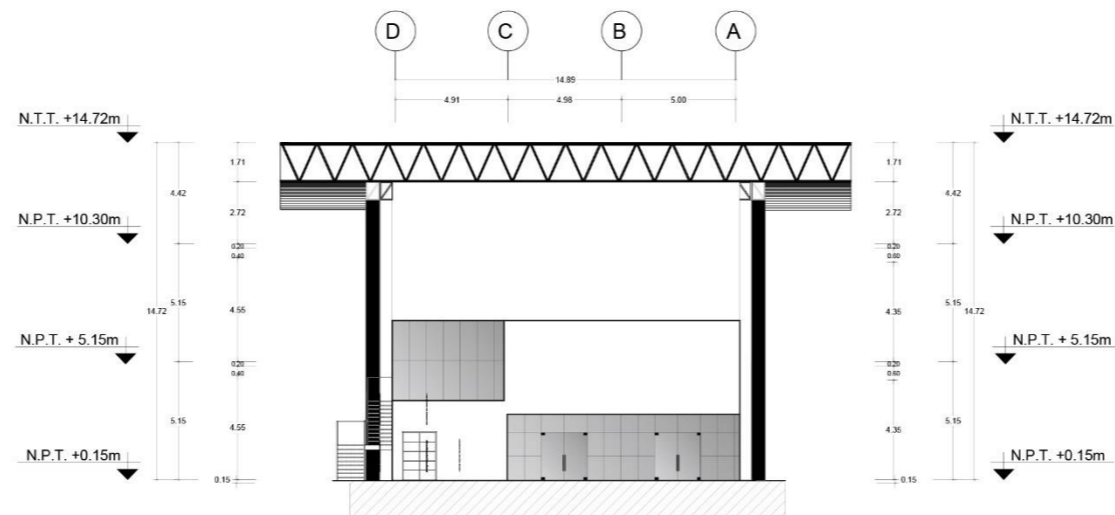


CORTE B

<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p>	<p>Escuela: A-7</p>
	<p>Tesis para obtener el título de Arquitecto</p>	<p>Escala: 1/100</p>
	<p>Anteproyecto</p> <p>CORTE A-B SECTOR TERMINAL</p>	<p>Fecha: Ene. 2020</p>
	<p>Autor: EST. ING. DANCOR VELCHEZ, Ing. Arq. Juan Figuera</p> <p>Asesor: ING. ANSELMO CORDERO, Mtro. Fernando</p> <p>Director: ING. WENDESS BARRAZ, Ing. Luis</p>	

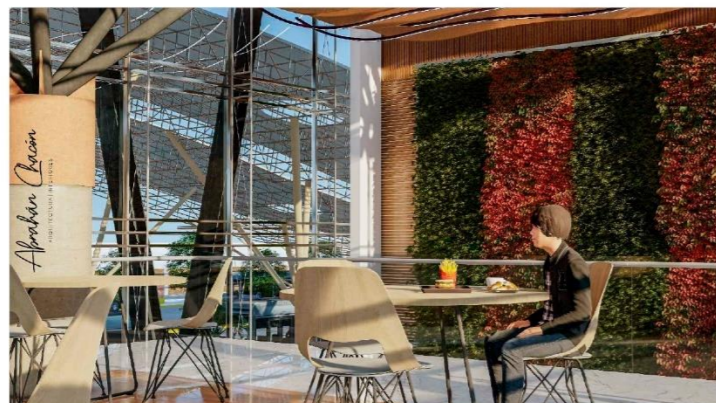


ELEVACION 1 (E-1)

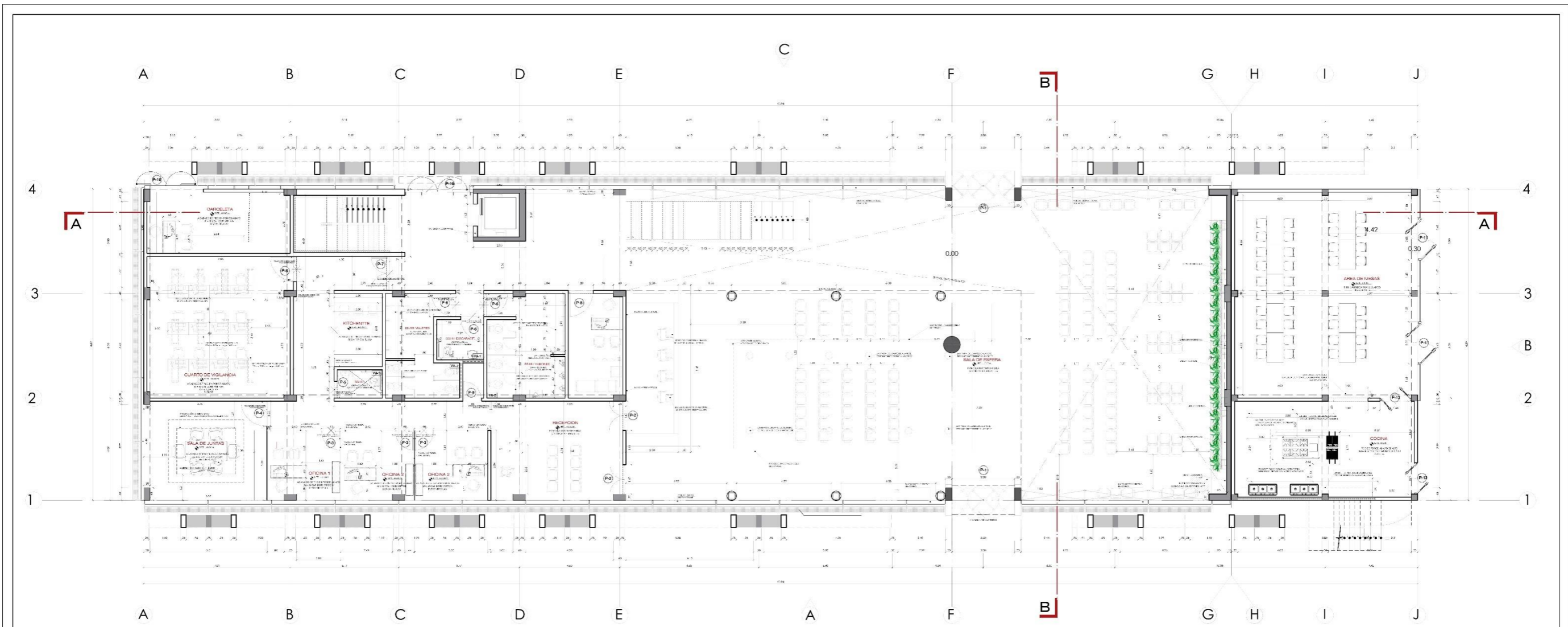


ELEVACION 2 (E-2)

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE	Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE	Nº de Lámina:	
	Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL	A-8	
	Título: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Estado: ANTEPROYECTO	Escala: 1/100
	Autor: EST. JARD. DIEGO VILCHEZ, ROYAL, JUAN Fecha:	Asesor: ING. ANDRÉS OSORIO MORALES Director: ING. WENESER RAMOS, JUAN LUIS Fecha: Ene. 2020	



 UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE	Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE	1º de Lámina
	Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL	A-9
	Tesis para obtener el título de Arquitecto	Escala:
	Autor: EST. ARAJ. CHACÓN VELÁZQUEZ, ROBERTO JUAN Esquema:	Fecha: 1/125 Ene. 2020



LEYENDA - VENTANAS ALTAS

TIPO	DIMENSIONES			CANT.	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
	ANCHO	ALTURA	ALFEIZAR			
V01	1.20 m	0.40 m	0.05 m	2	SUBI SERVIDORES	COBERTURA VENTANA DE ALMACEN POR CUBIERTA EMPY
V02	1.65 m	0.40 m	0.05 m	5	SUBI PASAJEROS Y MAQUINARIA	COBERTURA VENTANA DE ALMACEN POR CUBIERTA EMPY
V03	1.35 m	0.40 m	0.05 m	4	SUBI ADMINISTRACION	COBERTURA VENTANA DE ALMACEN POR CUBIERTA EMPY

LEYENDA - PUERTAS

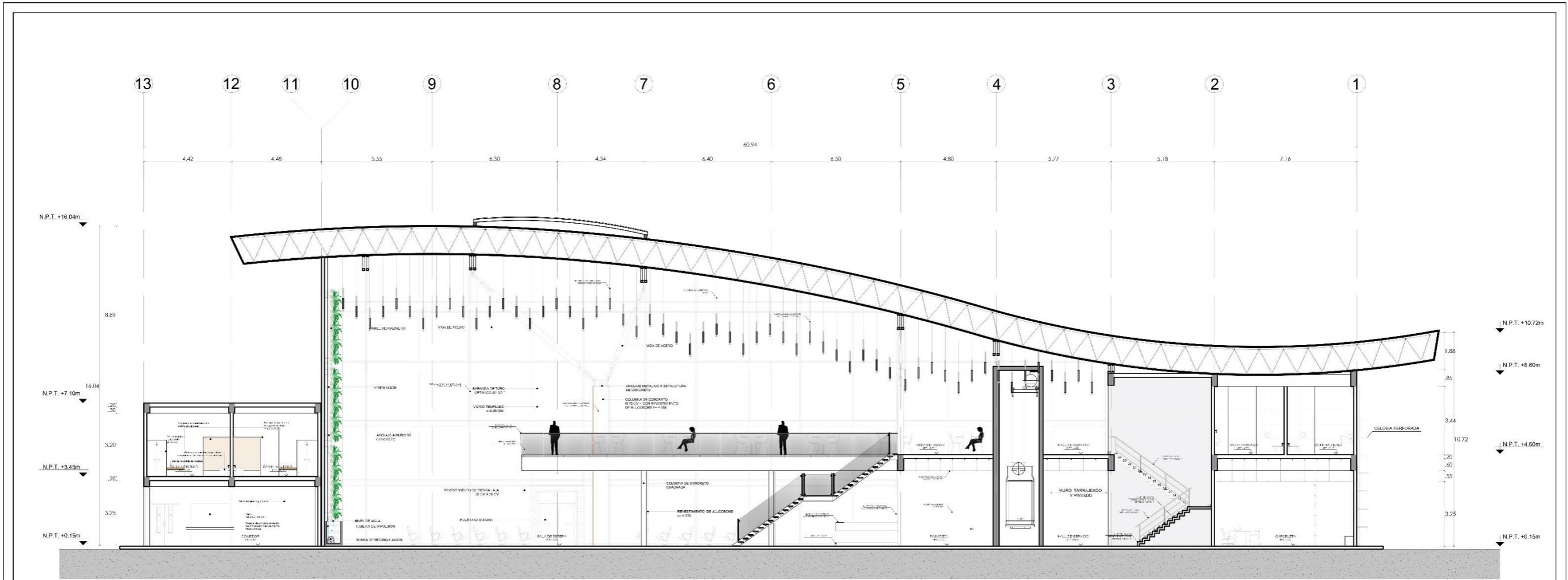
TIPO	DIMENSIONES			CANT.	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
	ANCHO	ALTURA	ALFEIZAR			
P-01	2.00 m	2.30 m	—	1	INGRESO PERIFERIA	PUERTA DE SERVIDORES Y PASAJEROS CON PUERTA DE ALMACEN
P-02	1.40 m	2.10 m	—	2	INGRESO A ADMINISTRACION	PUERTA DE PASAJEROS Y MAQUINARIA
P-03	0.90 m	2.10 m	—	9	INGRESO A OFICINAS	PUERTA DE VENTILACIONADO 15 VENT.
P-04	1.20 m	2.10 m	—	3	INGRESO A SALA DE SERVIDORES	PUERTA DE VENTILACIONADO 15 VENT.
P-05	0.80 m	2.10 m	—	3	INGRESO A BUCO SERVIDORES	BURRO DE PASAJEROS
P-06	1.00 m	2.10 m	—	5	INGRESO A BUCO DE PASAJEROS	PUERTA DE PASAJEROS
P-07	1.50 m	2.10 m	—	4	INGRESO A SERVIDORES	PUERTA DE PASAJEROS Y MAQUINARIA
P-08	1.20 m	2.10 m	—	4	INGRESO A VENTILACIONADO	PUERTA DE PASAJEROS Y MAQUINARIA
P-09	0.90 m	2.10 m	—	4	INGRESO A PASAJEROS	PUERTA DE PASAJEROS
P-10	1.40 m	2.10 m	—	4	INGRESO A PASAJEROS	PUERTA DE PASAJEROS Y MAQUINARIA
P-11	2.00 m	2.30 m	—	2	INGRESO A COMIDA	PUERTA DE VENTILACIONADO 15 VENT.
P-12	1.50 m	2.10 m	—	2	INGRESO A COCINA DE PASAJEROS	PUERTA DE PASAJEROS Y MAQUINARIA



UCV UNIVERSIDAD CAYMAHUAY
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 TESIS PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO
 PLANIA TON PUNERUPISO
 PROYECTO
 EST. 2020

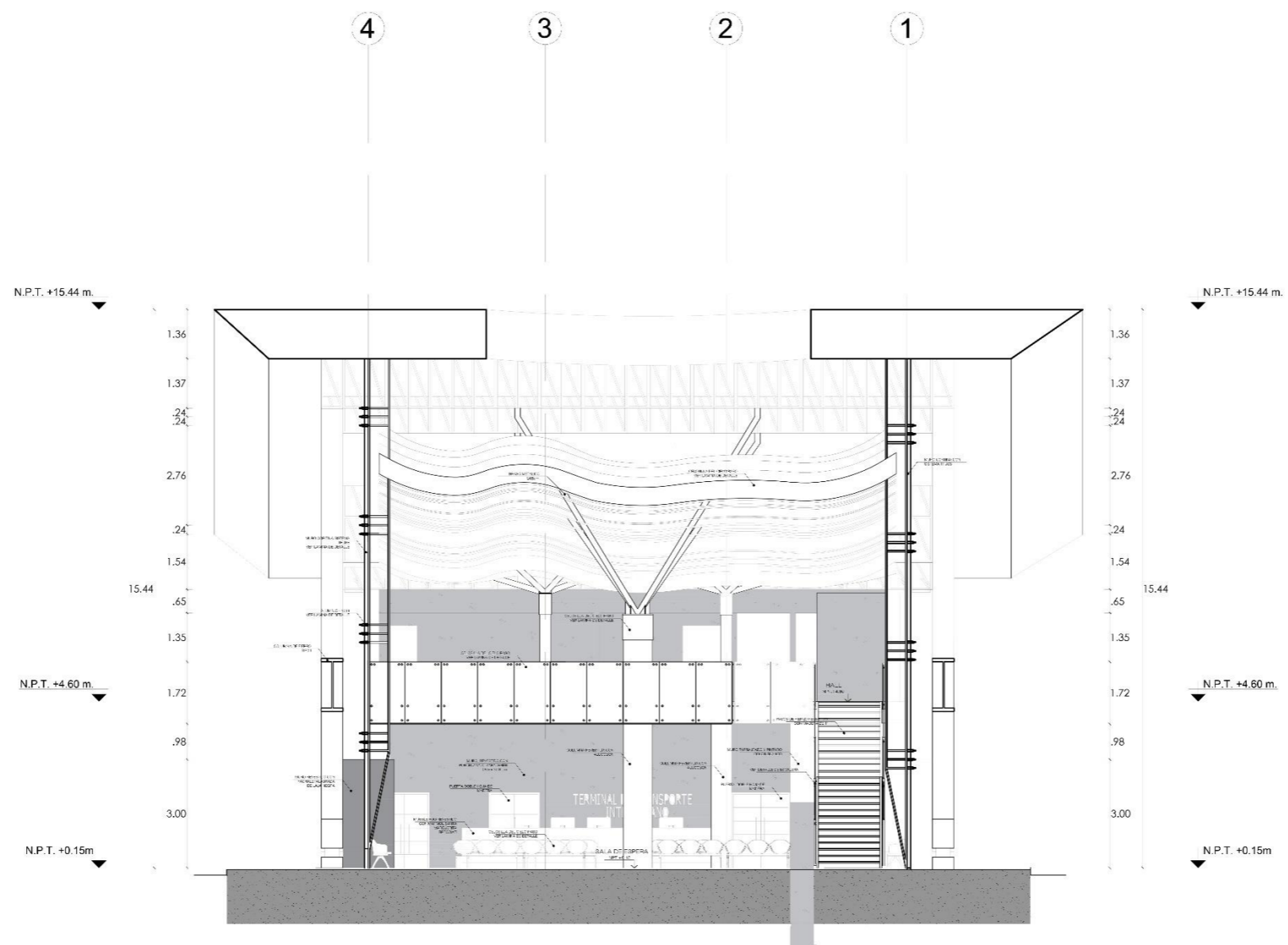
TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE
 DISTRITO DE CHIMBOTE / AV. VICTOR BALTA HAYA DE LA TORRE Y AV. PUNERUPISO
 PLANIA TON PUNERUPISO
 PROYECTO
 EST. 2020

A-01
 1/50
 Ene. 2020



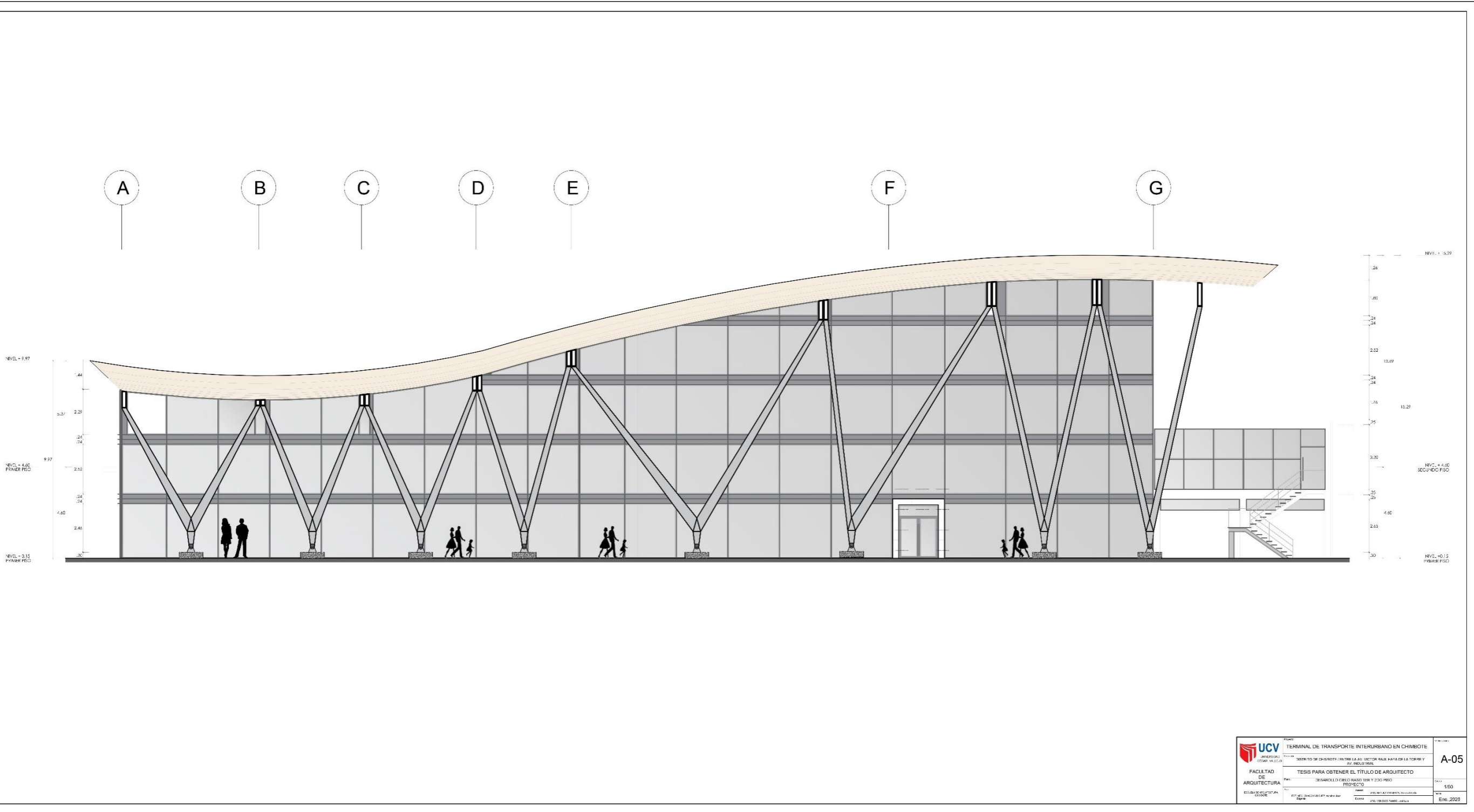
CORTE A - A

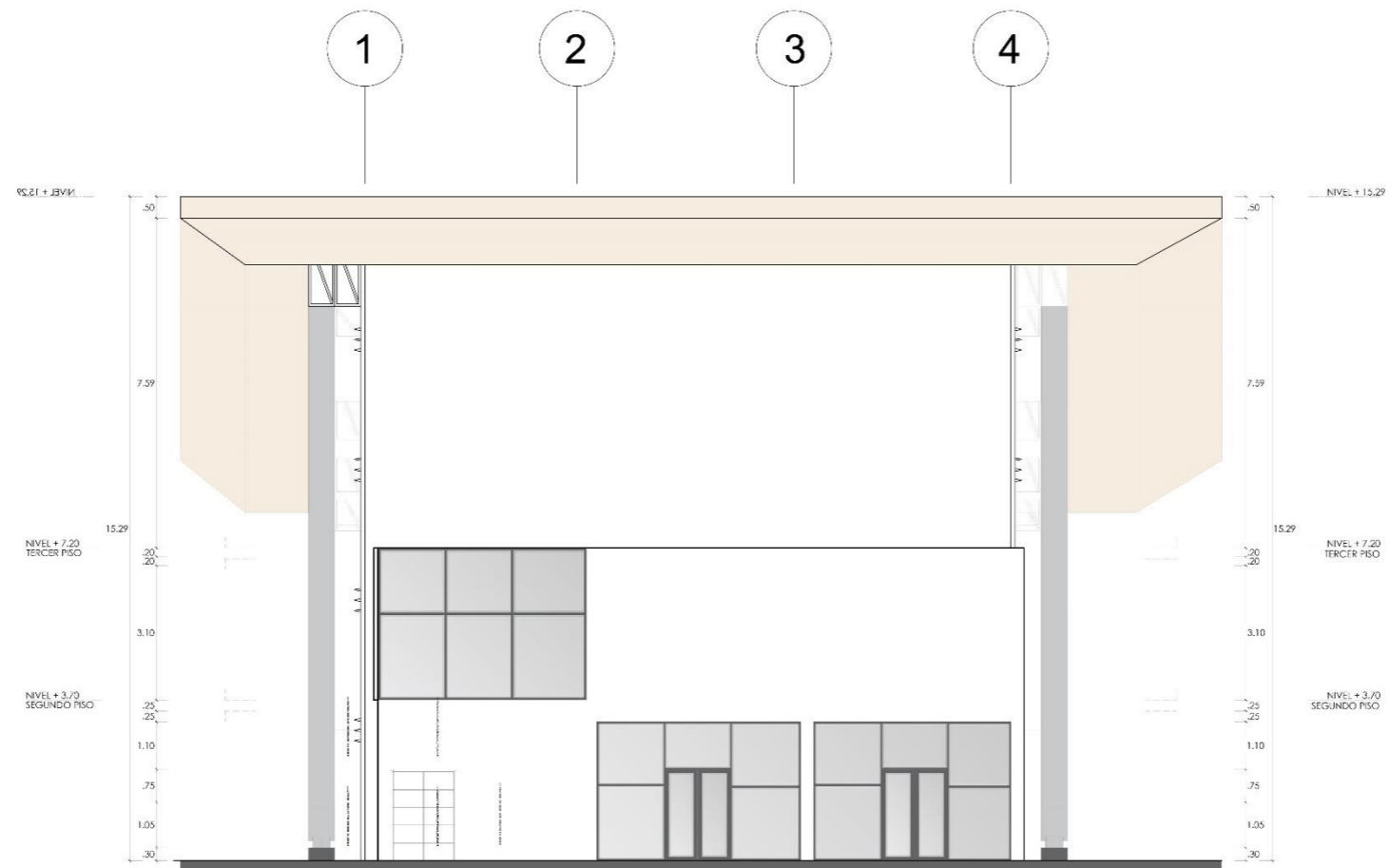
<p>UNIVERSIDAD CAYMAHUAY FACULTAD DE ARQUITECTURA</p>	<p>TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p>	<p>A-03</p>
	<p>PROYECTO DE TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO</p>	
	<p>CORTE A - A</p>	
	<p>1:50</p>	
<p>FECHA: 2020</p>		<p>2020</p>



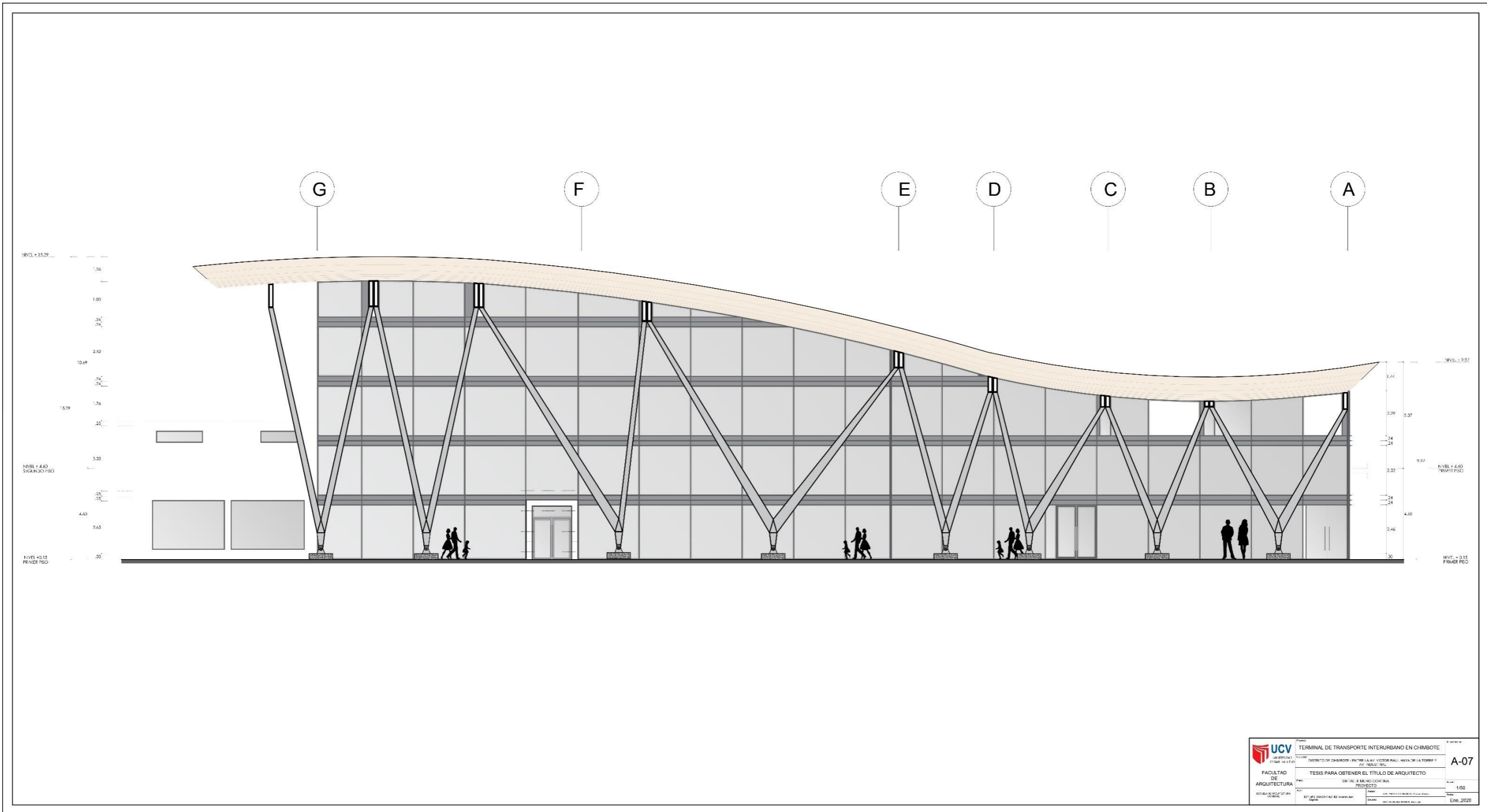
CORTE B - B

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLE F.U.C. FACULTAD DE ARQUITECTURA <small>DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA</small>	Proceso: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE	Hoja: A-04
	Lugar: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VÍCTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL	Escala: 1/50
	Tema: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO DESARROLLO DEL RASO 1ER Y 2DO PISO	Fecha: Ene. 2020
	Autor: ANDRÉS OLIVEROS PERAZA MORA Asesor: DR. OSCAR VILLALBA ALVARADO	Ciudad: CHIMBOTE

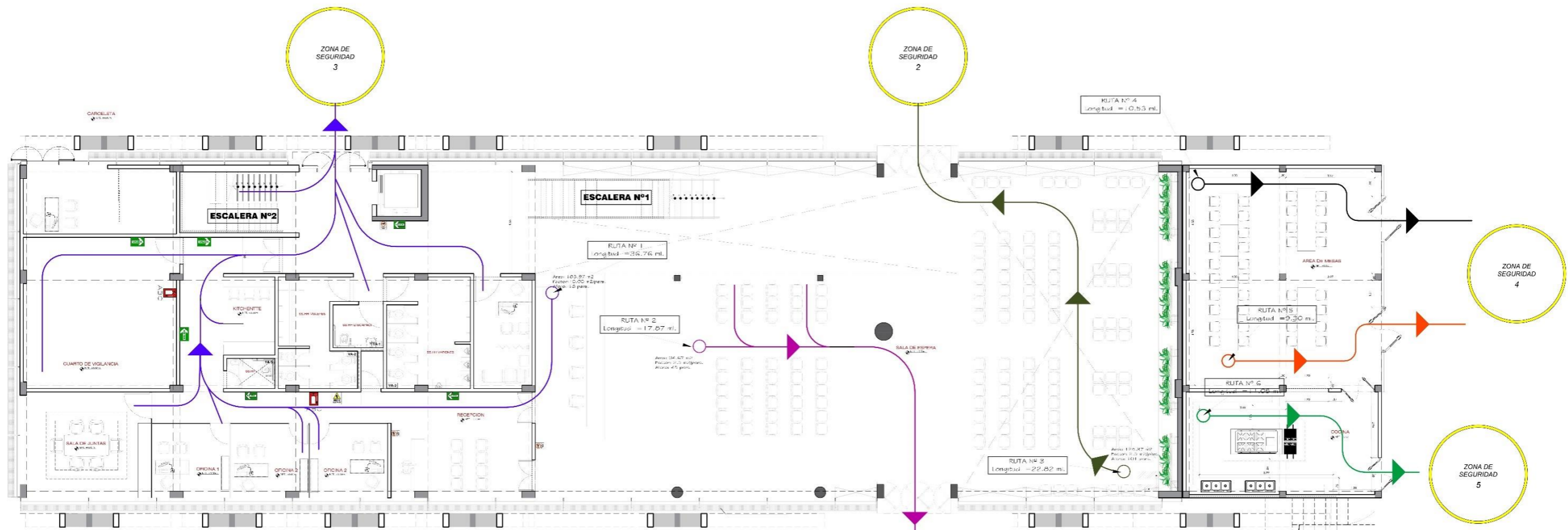




 FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA	Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAIL, HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL	N° columna: A-06
	Tesis para obtener el título de Arquitecto Desarrollo Cielo Razo Ter y 2do Piso Proyecto	Escala: 1/50
	Autor: EST. ANIL CHACON VELAZQUEZ, ANA MARÍA Fecha de: 2020-01-10	Fecha de: 2020-01-10
	Fecha de: 2020-01-10	Fecha de: 2020-01-10



 UNIVERSIDAD CATEDRALICA VENEZUELA	TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE		A-07
	DISTRITO DE CHIMBOTE - CALLE VICTOR BALBUENA DE LA TORRE Y AV. BOLIVAR 30		
FACULTAD DE ARQUITECTURA	TESIS PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO		1:50
ESCUELA DE ARQUITECTURA DE CHIMBOTE	EN: (AL) A. MALDONADO	DIA: 15/05/2022	
ESTUDIOS DE ARQUITECTURA DE CHIMBOTE	ESTUDIOS DE ARQUITECTURA DE CHIMBOTE	ESTUDIOS DE ARQUITECTURA DE CHIMBOTE	ENO_2022



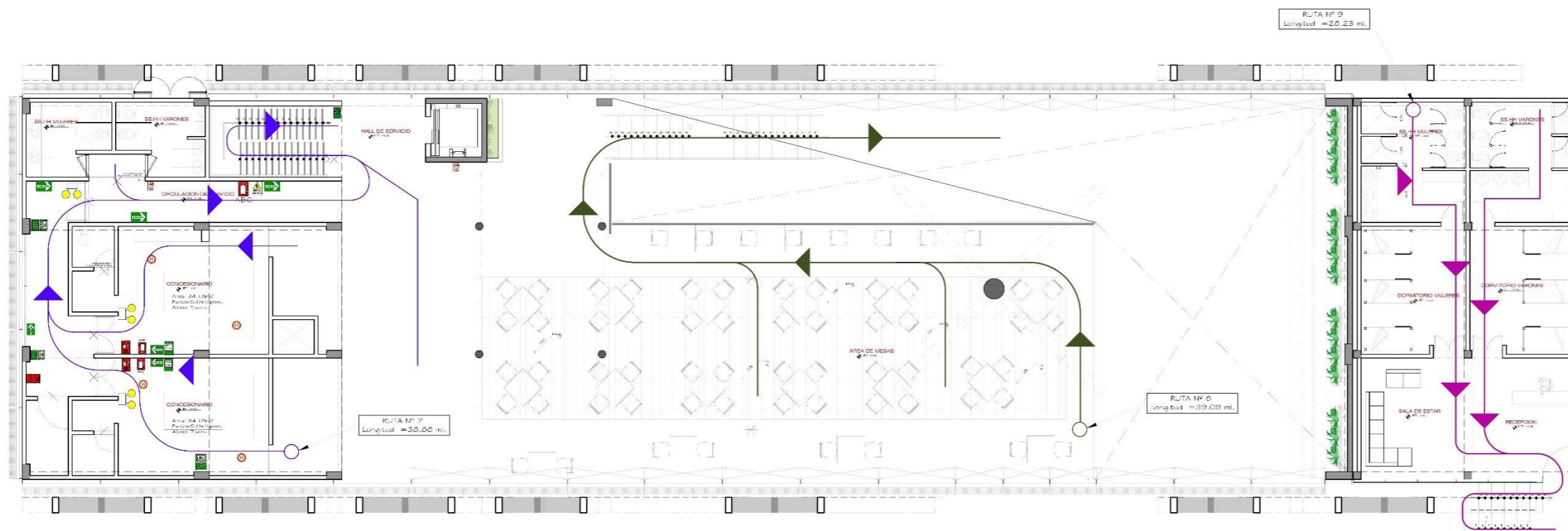
SEÑALIZACION
LEYENDA

- SEÑALES DE EVACUACION Y DE EMERGENCIA:		- SEÑALES DE PROHIBICION:	
SALIDA (direccional) 40cm x 80cm Luz retroiluminada de plast.		PROHIBIDO FUMAR 80cm x 120cm 30cm x 20cm	
SALIDA (direccional) 40cm x 80cm Luz retroiluminada de plast.		- SEÑALES DE ADVERTENCIA:	ESTACION MANUAL ALARMA DE FUEGO (peque)
SALA ESCALERA 80cm x 120cm 30cm x 20cm		RIESGO ELECTRO 80cm x 120cm 30cm x 20cm	Luz ESTROBOSCOPICA Y SIRENA
CARTEL AFORO: 80cm x 120cm 30cm x 20cm		- EQUIPOS CONTRA INCENDIOS:	DETECTORES DE HUMO
ZONA DE SEGURIDAD INTERNA EN SISMOS 30cm x 70cm		extintor: extintor: 8000 (capacidad) 8000 1000 (capacidad) 1000	- OTROS: EQUIPOS DE EVACUACION: LUZ DE EMERGENCIA

CUADRO DE RUTAS
TERMINAL DE TRANSPORTE
INTERURBANO 1° PISO:

Ruta	Longitud
	Ruta N° 1, longitud 36.76m.
	Ruta N° 2, longitud 17.87m.
	Ruta N° 3, longitud 22.82m.
	Ruta N° 4, longitud 10.53m.
	Ruta N° 5, longitud 9.30m.
	Ruta N° 6, longitud 11.05m.

	TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE DISTRITO DE CHIMBOTE / AV. TORRE LA AV. VICTOR RUIZ RIVERA DE LA TORRE Y JOSE RIVERA	A-08
	FACULTAD DE ARQUITECTURA TESIS PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO PLAN LA PRIMER PISO - SUBSISTEMA 1 PROYECTO	



SEÑALIZACION
LEYENDA

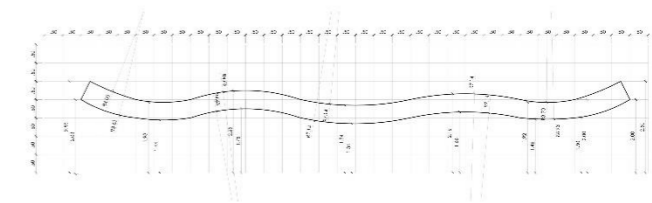
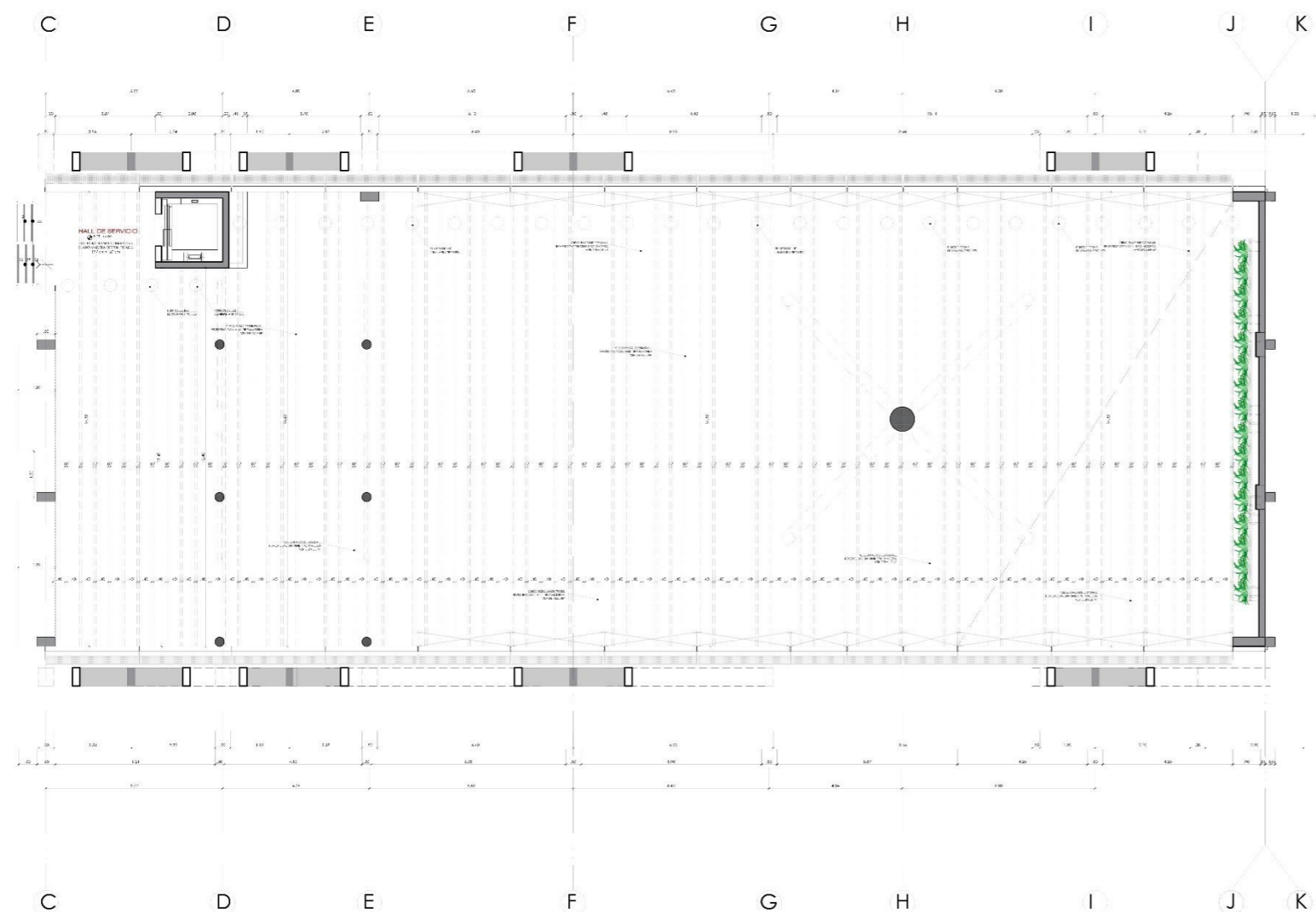
SEÑALES DE EVACUACION Y DE EMERGENCIA:	SEÑALES DE PROHIBICION:	SEÑALES DE ADVERTENCIA:	EQUIPOS CONTRA INCENDIOS:
<p>SALIDA (direccion) 400x1800</p> <p>SALIDA (direccion) 400x1800</p> <p>SALIDA (direccion) 400x1800</p> <p>BALIA ESCALERA 300x1200</p> <p>CARTEL AFORO 300x1200</p> <p>ZONA DE SEGURIDAD INTERNA EN SISMOS 300x1200</p>	<p>PROHIBIDO FUMAR 300x1200</p> <p>SEÑALES DE ADVERTENCIA:</p> <p>RIESGO ELECTRICO 300x1200</p> <p>EQUIPOS CONTRA INCENDIOS:</p> <p>EXTINTOR 300x1200</p>	<p>ESTACION MANUAL ALARMA DE FUEGO (plafond)</p> <p>LUZ ESTROBOSCOPICA Y BREVA</p> <p>DETECTORES DE HUMO</p> <p>CI RHCOS</p> <p>EQUIPOS DE EVACUACION:</p> <p>LUZ DE EMERGENCIA</p>	<p>EXTINTOR</p>

CUADRO DE RUTAS
TERMINAL DE TRANSPORTE
INTERURBANO 2° PISO:

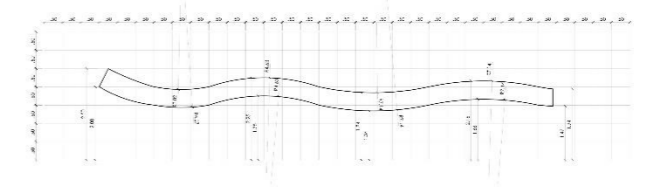
- Ruta**
- Ruta N° 7, longitud 38.88m.
 - Ruta N° 8, longitud 39.09m.
 - Ruta N° 9, longitud 28.23m.

Muro resistente al fuego por dos horas

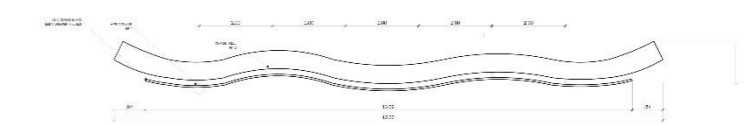
<p>UCV</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p>	<p>TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p>	<p>A-09</p> <p>1/50</p> <p>ENE. 2020</p>
	<p>TESIS PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO</p>	
	<p>PLANTA BARRIDO PISO - SEGURIDAD PROYECTO</p>	
	<p>PROF. DR. ANDREA GUTIERREZ</p>	



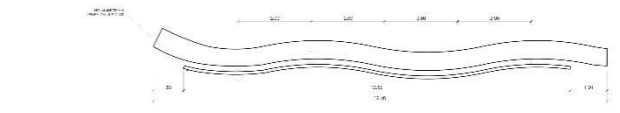
DETALLE DE CIELO RASO - TIPO 1



DETALLE DE CIELO RASO - TIPO 2



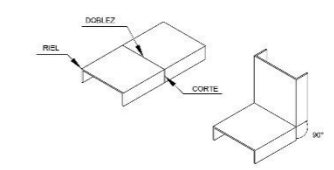
ANLAJE DE LUMINARIA PARA TIPO 2



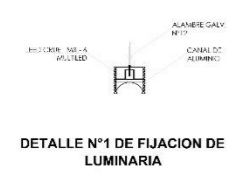
ANLAJE DE LUMINARIA PARA TIPO 2



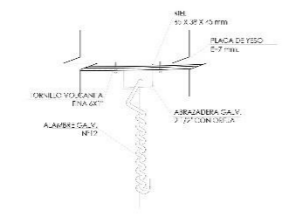
DETALLE DE ESTRUCTURA



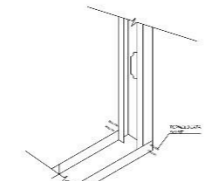
CORTE DE ANGULOS PARA FIJACION



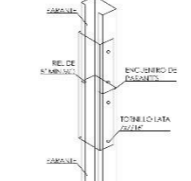
DETALLE N°1 DE FIJACION DE LUMINARIA



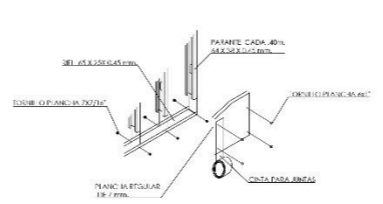
DETALLE N°2 DE FIJACION DE LUMINARIA A CIELO RASO DE MADERA



DETALLE N°3 DETALLE DE FIJACION EN ESQUINAS

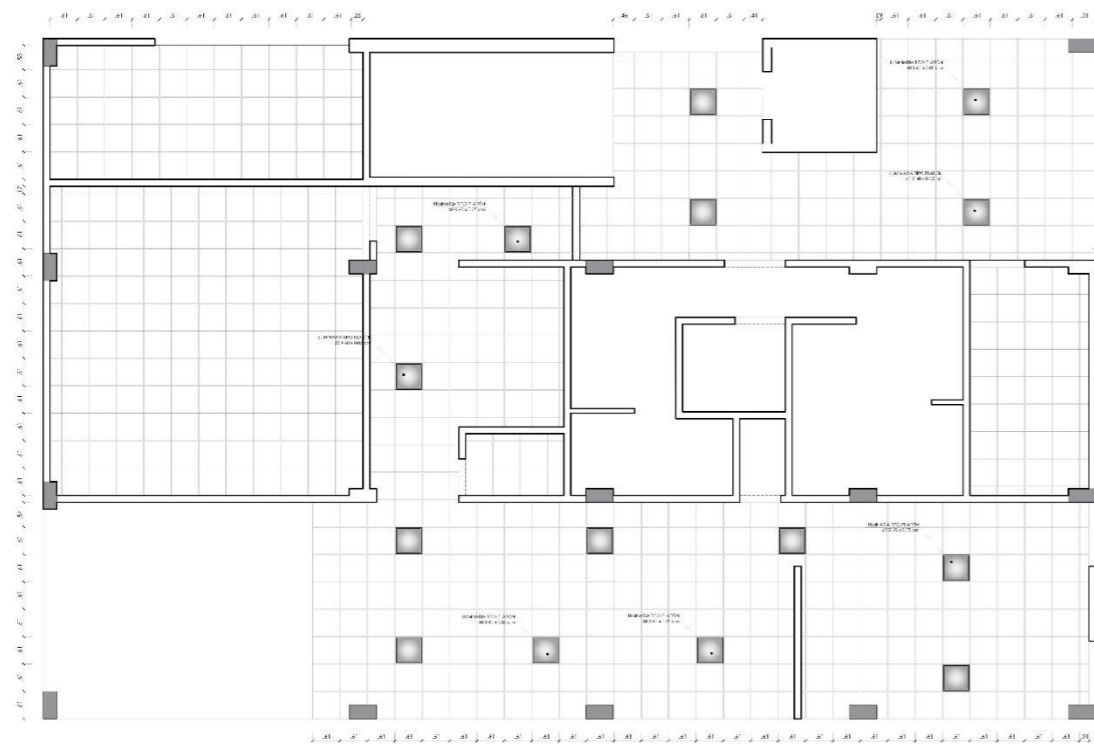


DETALLE N°4 DETALLE DE TRALAPE DE PARANTES

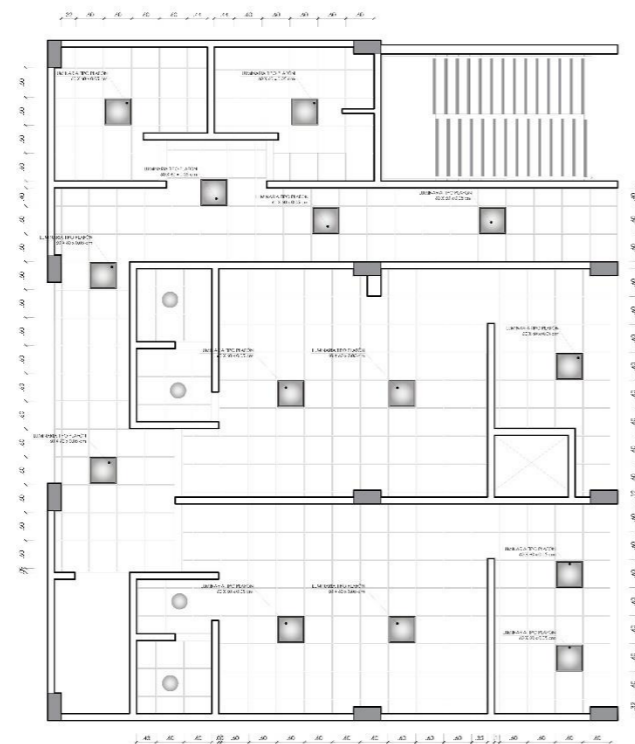


DETALLE N°5 DETALLE DE FIJACION DE PLANCHAS DE YESO

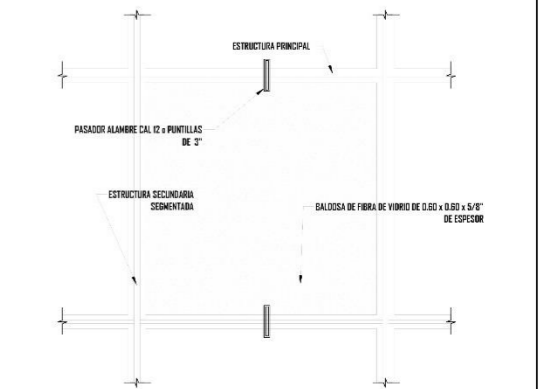
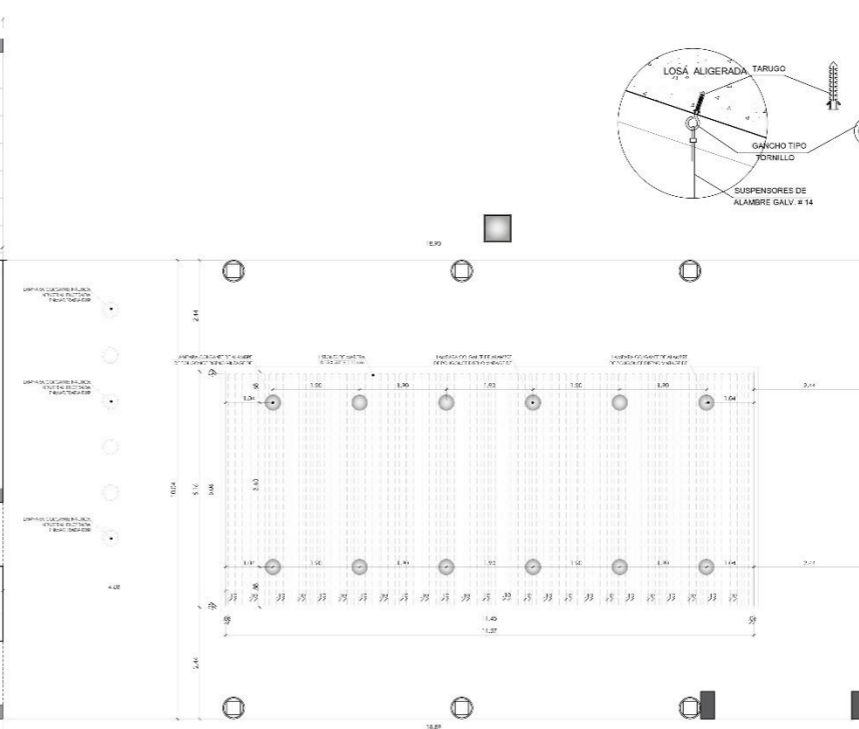
<p>UNIVERSIDAD CAROLINA DE GUAYAMA</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>COLEGIO DE ESTUDIANTES</p>	<p>Nombre: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>Fecha: 02/08/2020</p> <p>Curso: TERCER SEMESTRE</p>	<p>Proyecto: AD-01</p>
	<p>Objetivo: TESIS PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO</p>	<p>Escala: 1:50</p>
	<p>Detalle de: DETALLE DE CIELO RASO GENERAL</p>	<p>Fecha: 02/08/2020</p>
	<p>Elaborado por: [Nombre]</p>	<p>Revisado por: [Nombre]</p> <p>Fecha: 02/08/2020</p>



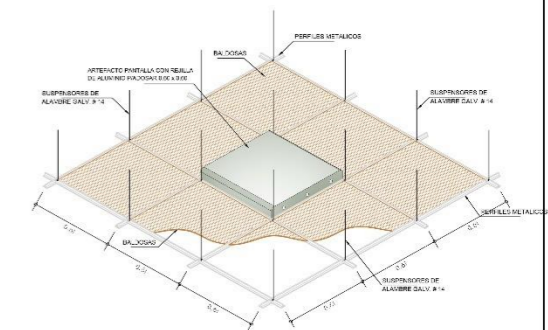
DETALLE CIELO RASO PRIMER PISO



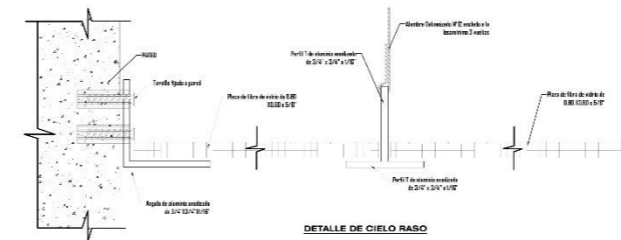
DETALLE CIELO RASO SEGUNDO PISO



UBICACION DE BALDOSA

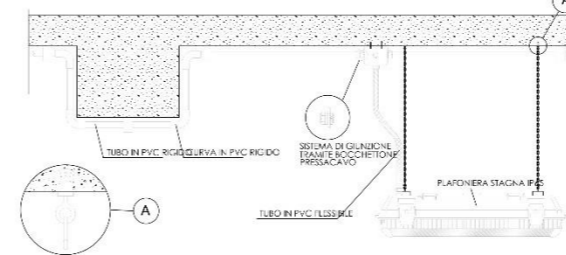


DETALLE N°4 ISOMETRICO DE LUMINARIA CON CIELO RASO



DETALLE DE CIELO RASO

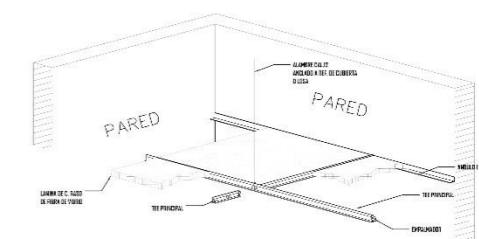
DETALLE N°1 DETALLE DE ANCLAJE A LOSA



DETALLE N°3 ANCLAJE DE LUMINARIA CON LOSA



Detalle de Luminaria

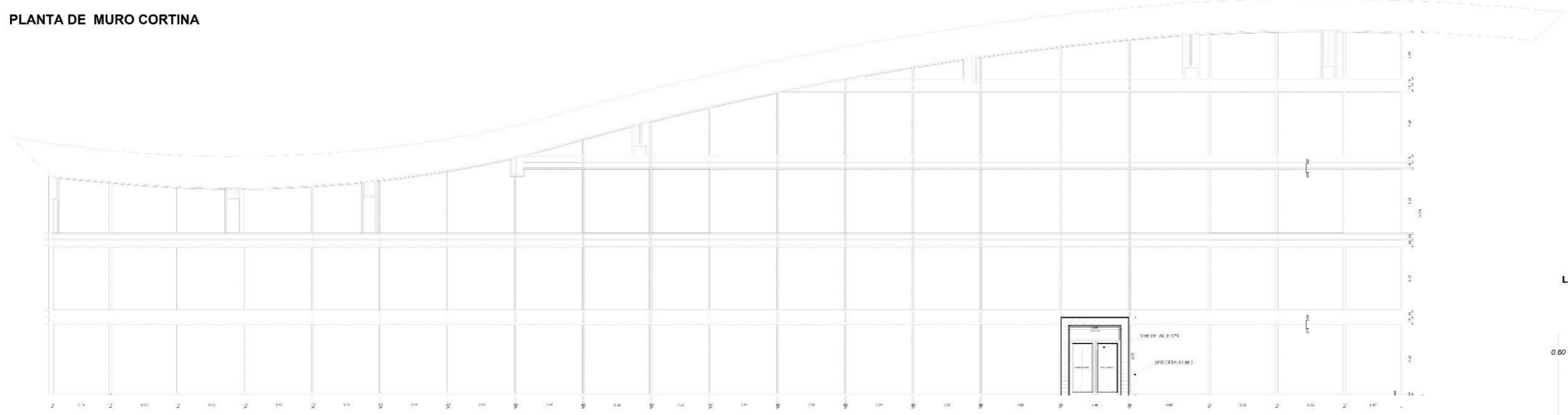


DETALLE N°2 ISOMETRICO DE CIELO RASO

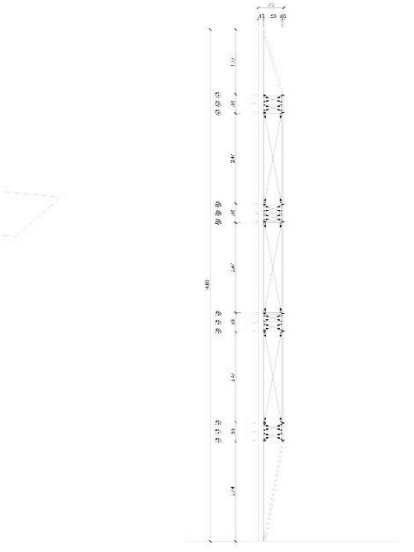
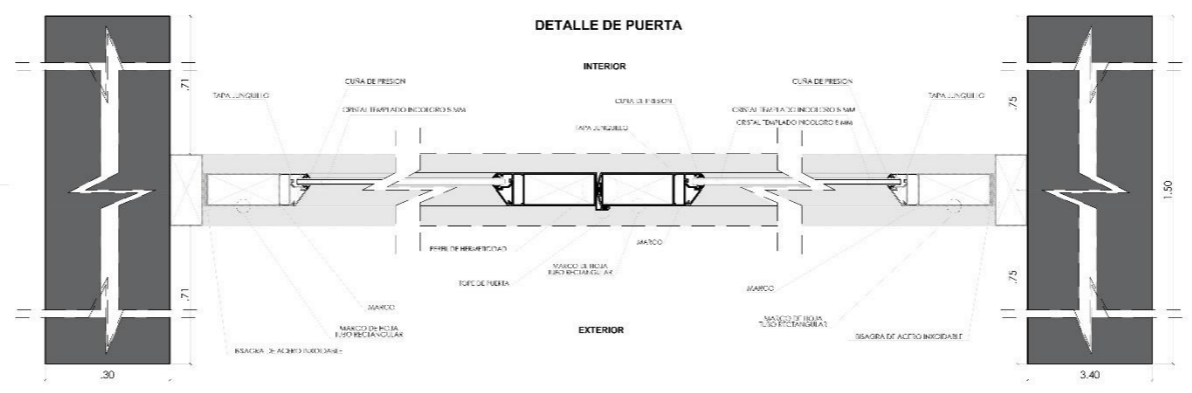
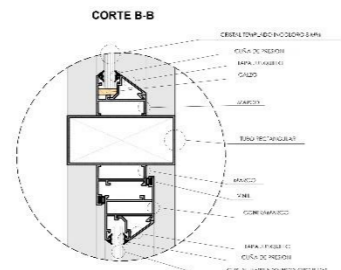
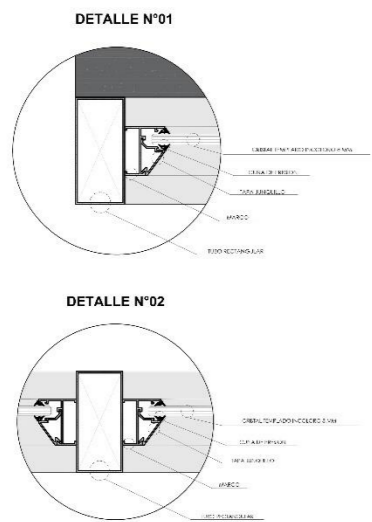
<p>UNIVERSIDAD CAYMAHUASI</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>CHIMBOTE</p>	<p>Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p> <p>Tesis para obtener el título de Arquitecto</p> <p>Desarrollo CIELO RASO TER Y 2DO PISO PROYECTOS</p>	<p>Escala: 1/50</p> <p>Fecha: Ene. 2020</p>
	<p>Autores: ANA ANDRÉS GARCÉS, MARCO ANTONIO</p> <p>Asesor: ANDRÉS CARLOS VILLALBA</p>	<p>AD-02</p>
	<p>Asesor: ANDRÉS CARLOS VILLALBA</p>	
	<p>Fecha: Ene. 2020</p>	



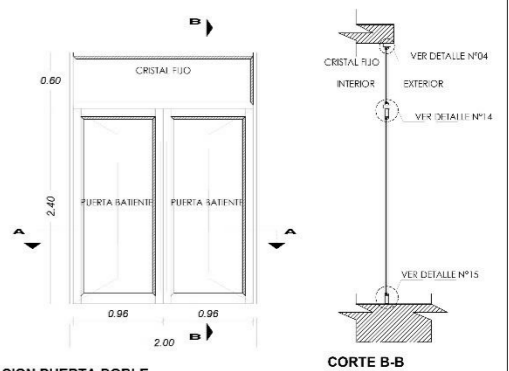
PLANTA DE MURO CORTINA



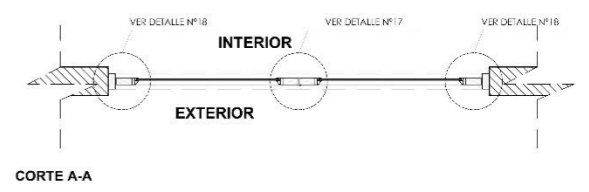
ELEVACION DE MURO CORTINA



LATERAL DEL SISTEMA TRUSS



ELEVACION PUERTA DOBLE



CORTE A-A

<p>UNIVERSIDAD CAYMAHUAYAN</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE DISEÑO</p>	<p>PROYECTO: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>FECHA: 02/08/2020</p> <p>PROFESOR: DR. JOSÉ ANTONIO GARCÍA</p> <p>ESTUDIANTE: JHONATAN GARCÍA</p>	<p>AD-03</p> <p>1/50</p> <p>2020</p>
	<p>TEMA: DETALLE MURO CORTINA</p>	<p>FECHA: 02/08/2020</p>
	<p>PROFESOR: DR. JOSÉ ANTONIO GARCÍA</p>	<p>ESTUDIANTE: JHONATAN GARCÍA</p>
	<p>PROFESOR: DR. JOSÉ ANTONIO GARCÍA</p>	<p>ESTUDIANTE: JHONATAN GARCÍA</p>

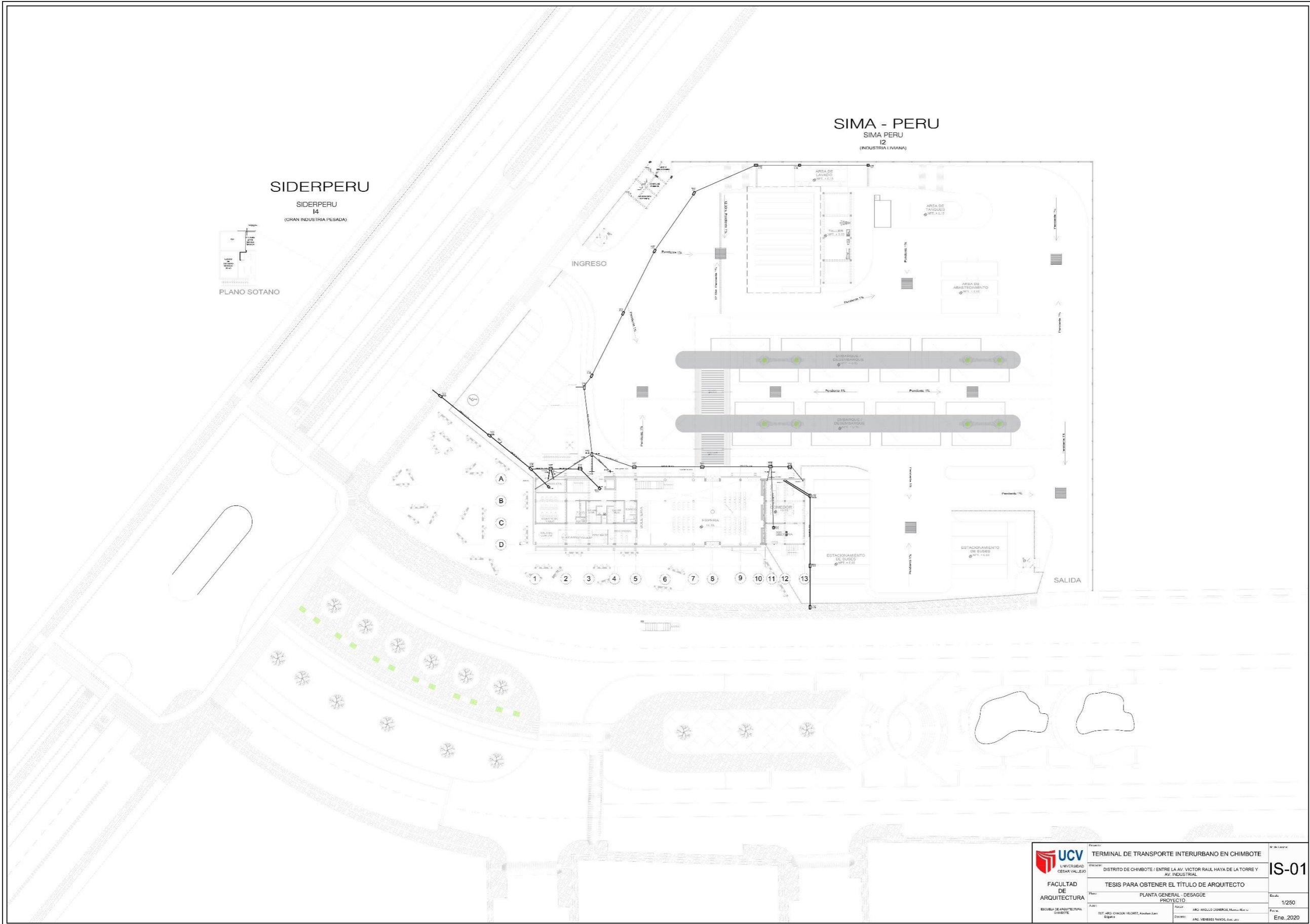
SIDERPERU

SIDERPERU
I4
(GRAN INDUSTRIA PESADA)

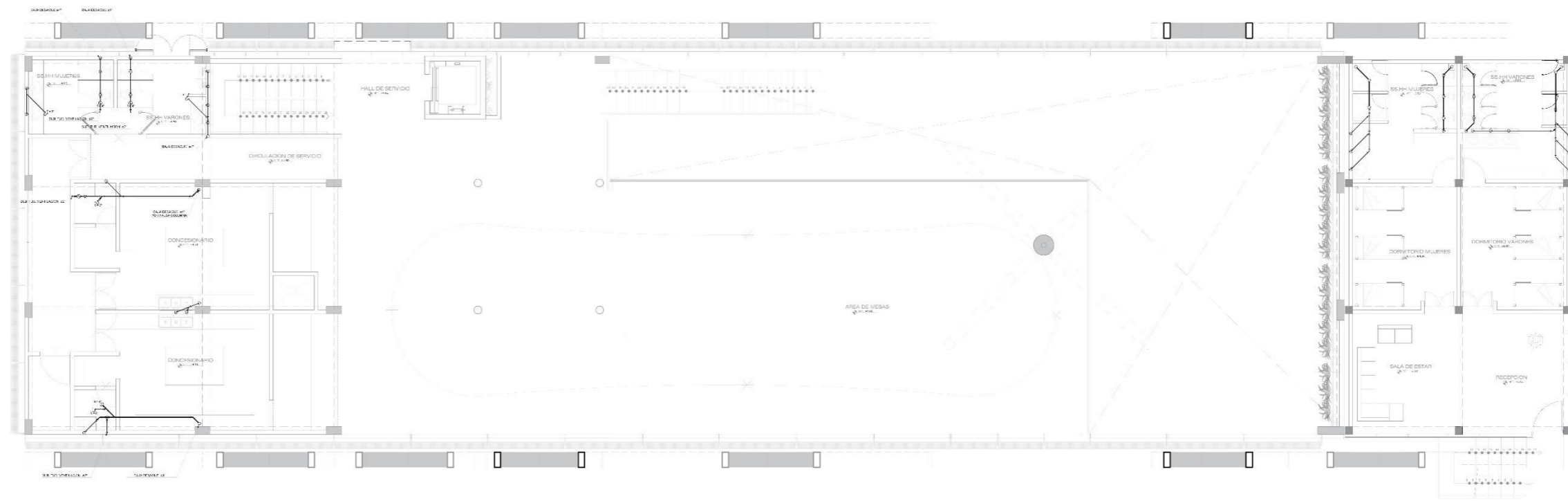


SIMA - PERU

SIMA PERU
I2
(INDUSTRIA LIVIANA)



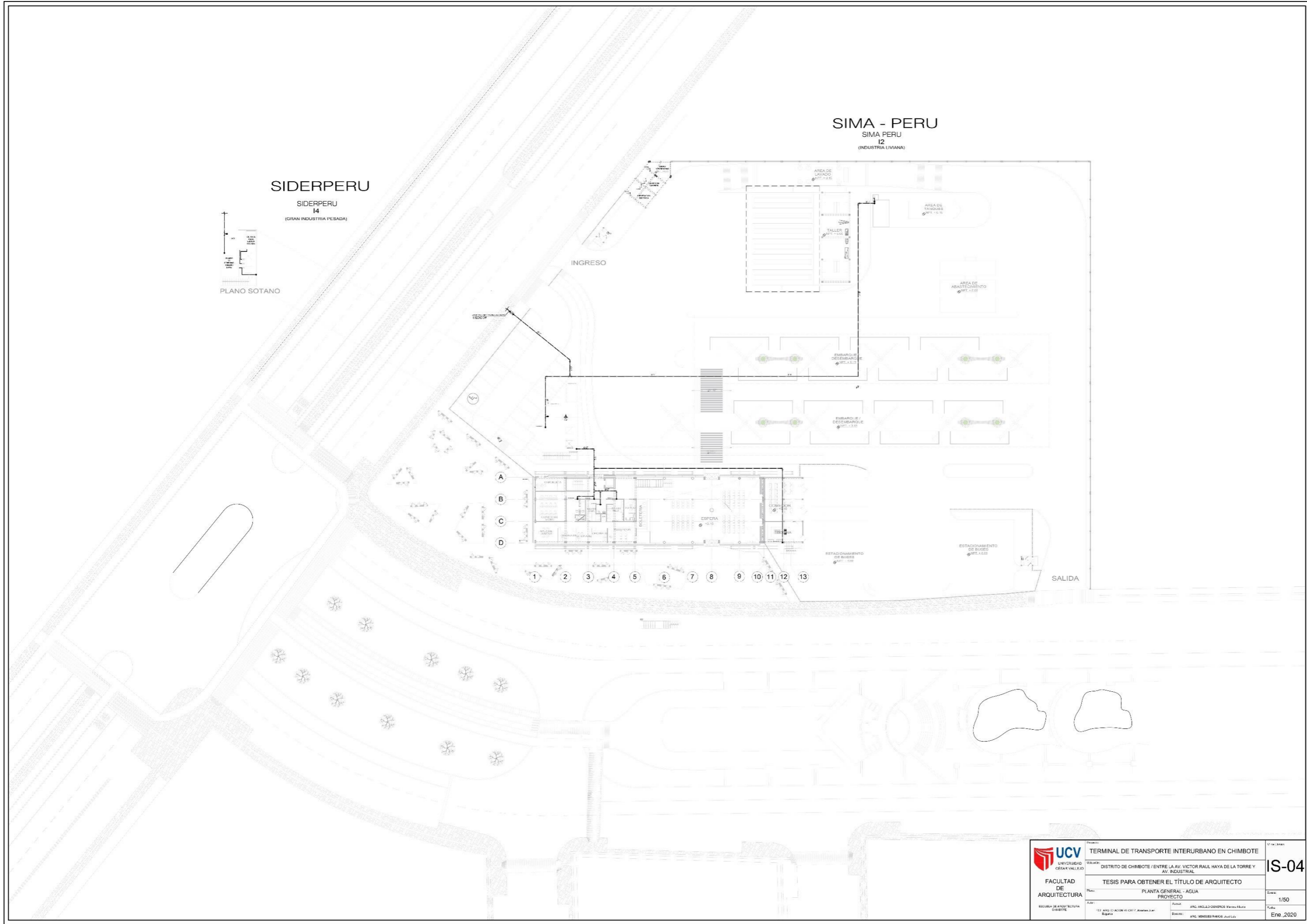
<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>Proyecto: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p>	<p>N.º de Proyecto: IS-01</p>
	<p>Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p>	
	<p>Objetivo: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO</p>	
	<p>Título: PLANTA GENERAL - DESAGÜE PROYECTADO</p>	
<p>Autores: EST. ARQ. OSORIO HUERTAS, Anabel Zamora</p>	<p>Fecha: ABRIL 2020</p>	<p>Escala: 1/250</p>
<p>Dirección: ING. VERÓNICA NAVAS, Ana María</p>	<p>Fecha: Ene. 2020</p>	



AGUA REUTILIZABLE	AGUAS GRISES
4 Lavabos = 2 = 8	4 Lavabos = 2 und = 8
2 Surtidores = 2 = 4	2 Inodoros = 4 und = 8
2 Urinales = 1 = 8	2 Surtidores = 2 und = 4

AGUA REUTILIZABLE	AGUAS GRISES
6 Inodoros = 2 und = 4	6 Inodoros = 4 und = 24
4 Duchas = 2 und = 8	
3 Urinales = 4 und = 12	
1 Surtidor = 2 und = 2	

<p>UNIVERSIDAD CAYMAHUASI</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p>	<p>TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>DISTRITO DE CHIMBOTE, TERCERA AV. VICTOR HUGO, MANA DE LA TORRE Y AV. INDEPENDENCIA</p>	<p>IS-03</p>
	<p>TESIS PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO</p>	<p>1/100</p>
	<p>PLANTA 2DO PISO - DESAGUE PREEXISTE</p>	<p>ENE 2020</p>
	<p>PROF. DR. JUAN CARLOS GONZALEZ</p>	<p>PROF. DR. JUAN CARLOS GONZALEZ</p>

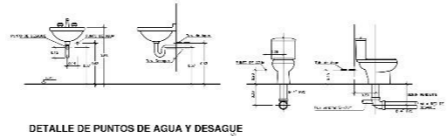
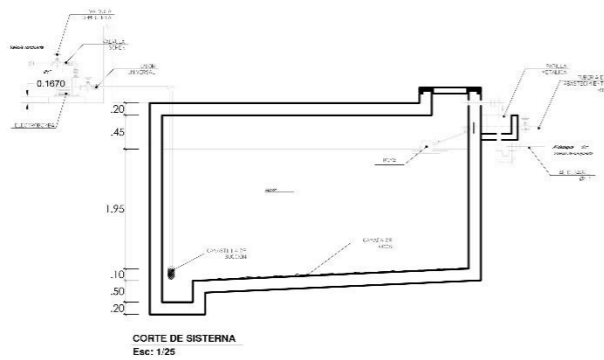
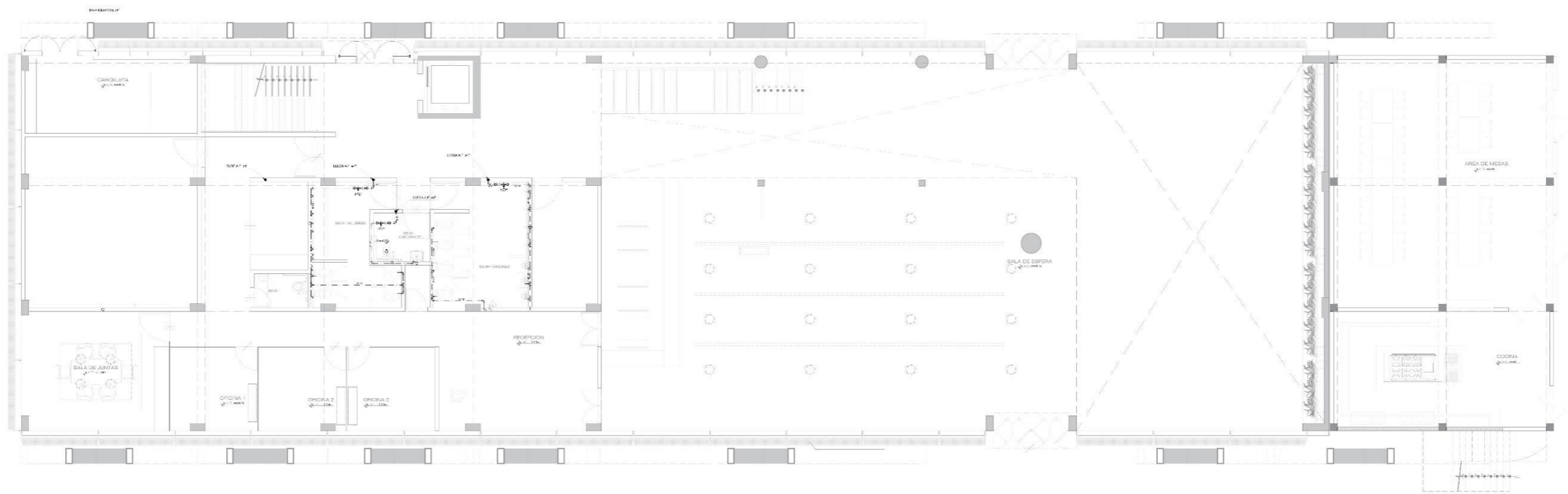


SIDERPERU
SIDERPERU
14
(GRAN INDUSTRIA PESADA)



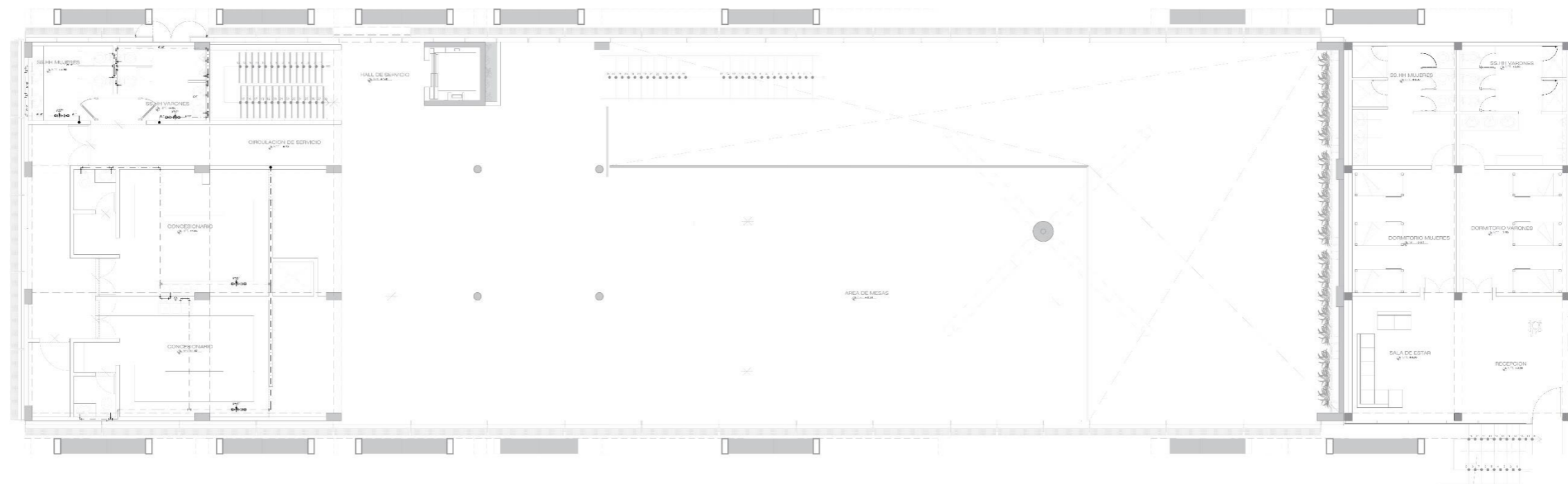
SIMA - PERU
SIMA PERU
12
(INDUSTRIA LIVIANA)

<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>REGULA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>PROYECTO: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p>	<p>Escala: IS-04</p>	
	<p>UBICACION: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p>	<p>Objetivo: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO</p>	<p>Fecha: 1/50</p>
	<p>TIPO: PLANTA GENERAL - AGUA</p>	<p>PROYECTO</p>	<p>Autores: JAC. ANDRÉS OSORIO, Kevin Alvarado</p>
	<p>Autores: JAC. ANDRÉS OSORIO, Kevin Alvarado</p>	<p>Autores: JAC. ANDRÉS OSORIO, Kevin Alvarado</p>	<p>Fecha: Ene. 2020</p>

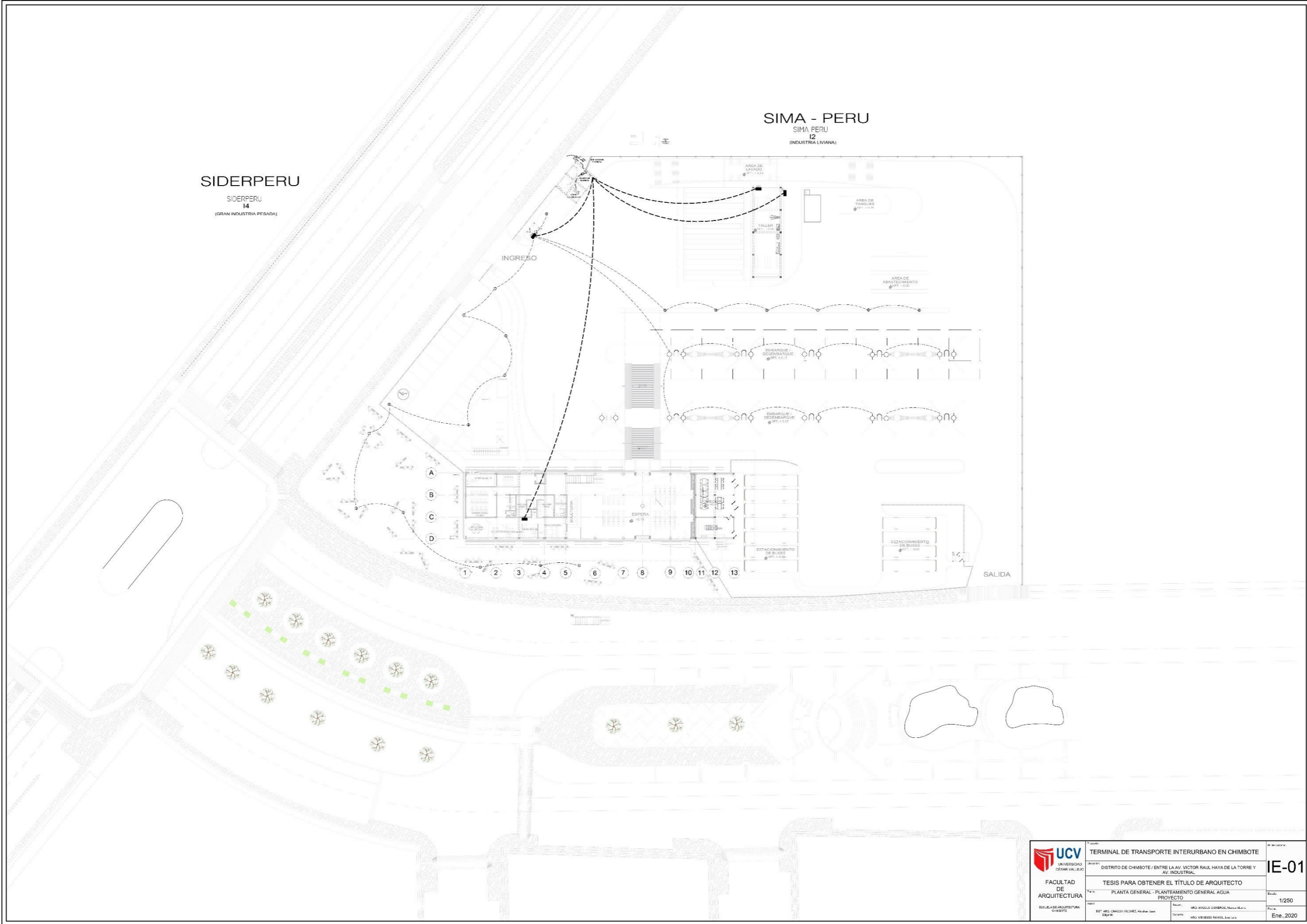


DOTACION DE AGUA			
DOTACION PARA OFICINAS	274.6 m ²	6 l/s	1647.60 l
DOTACION PARA LAVINOS	1 unidad	8000 l/d	8000 l
DOTACION PARA RESTAURANTE	26 personas	hasta 40p. 2000 l/d	2000 l
AREA VERDES	1519.87	2 l/s	3039.74 l
ESTACIONAMIENTOS	619.02 m ²	2 l/s	1238.04 l
			15,625.58 L
			16. V3

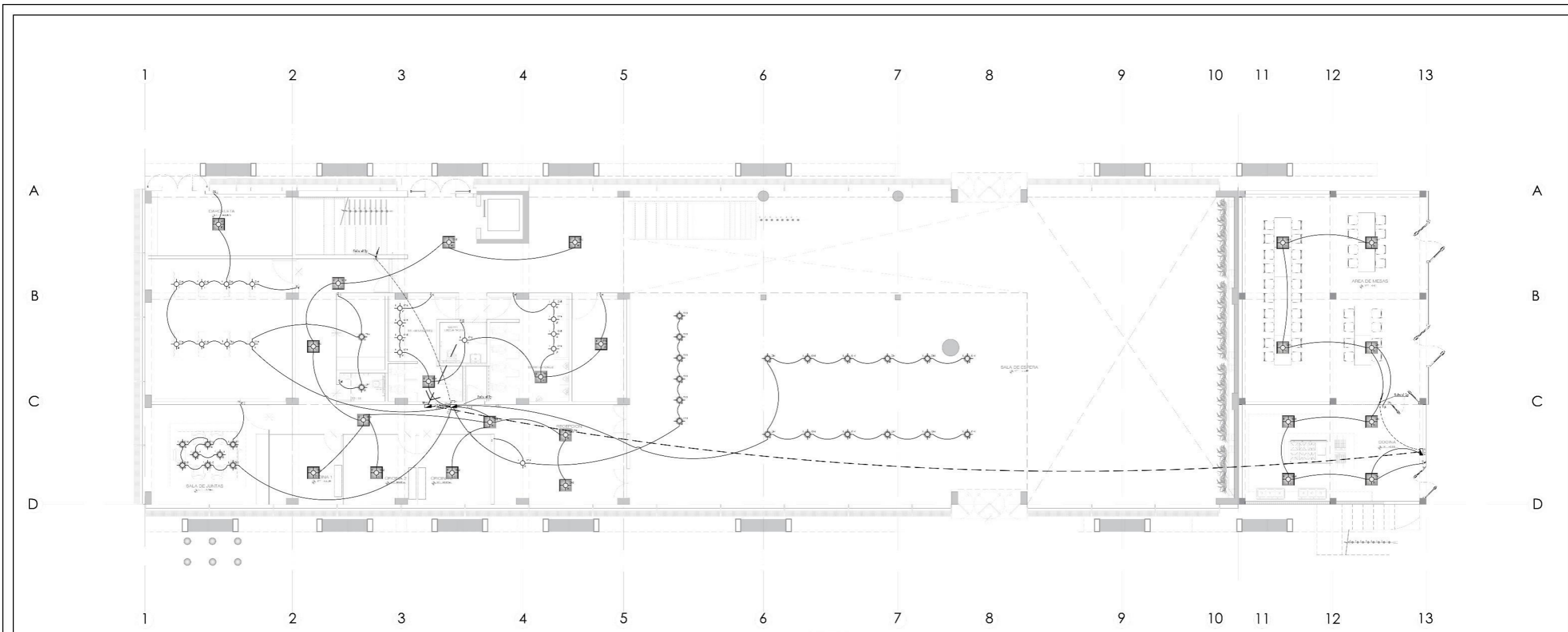
UCV UNIVERSIDAD CAYMAHUASI	TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE	IS-05
	FACULTAD DE ARQUITECTURA	
PLANTA PRIMER PISO AGUA	ESCALA: 1:50	Ene. 2020



 UCV UNIVERSIDAD CECILIA ACOSTA	TÍTULO: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE	ESCALA:
	FACULTAD DE ARQUITECTURA	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO
AUTOR: JUAN CARLOS ALVARADO	ASIGNATURA: PLANTA SEGUNDO PISO - AGUA	FECHA: 1/50
PROFESOR: JUAN CARLOS ALVARADO	TÍTULO:	FECHA: Ene 2020



<p>UNIVERSIDAD CEMINAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA CHIMBOTE</p>	<p>Título: TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>Ubicación: DISTRITO DE CHIMBOTE / ENTRE LA AV. VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE Y AV. INDUSTRIAL</p>	<p>Nº de Libro: IE-01</p>
	<p>Objetivo: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO</p>	<p>Escala: 1/250</p>
	<p>Temática: PLANTA GENERAL - PLANTEAMIENTO GENERAL ACUA PROYECTO</p>	<p>Fecha: Ene, 2020</p>
	<p>Autores: ING. ANDRÉS VELÁZQUEZ, ING. JUAN ESPINOZA</p> <p>Director: ING. ANDRÉS CORDERO, MARGARITA MORALES</p>	<p>Proyecto: ING. VIBRANTE RAMÍREZ, ANDRÉS LÓPEZ</p>

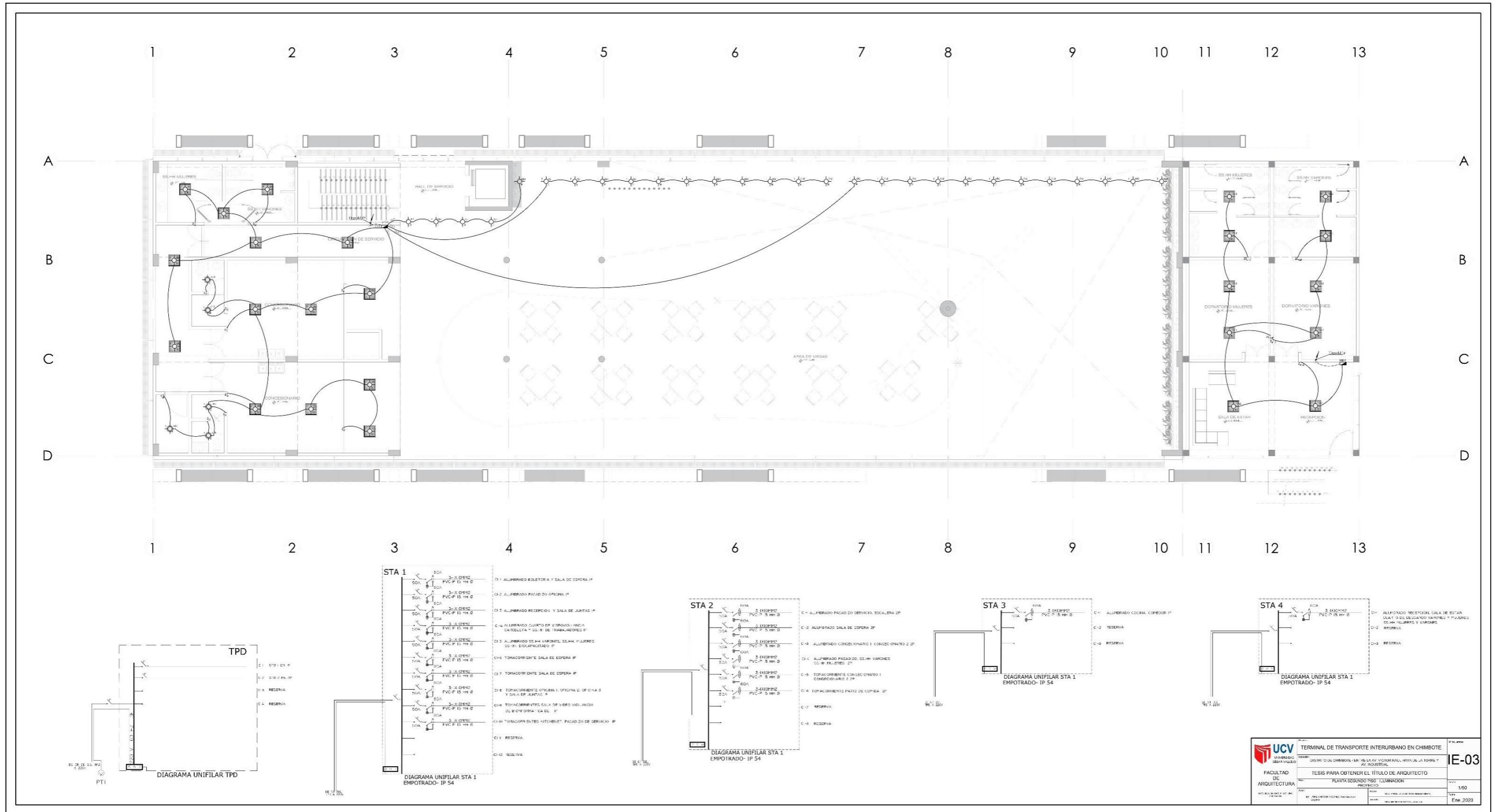


ESPECIFICACIONES TECNICAS MINIMAS

1. El proyecto se ejecutará de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Perú y las normas de la UCV.
2. El proyecto se ejecutará de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Perú y las normas de la UCV.
3. El proyecto se ejecutará de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Perú y las normas de la UCV.
4. El proyecto se ejecutará de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Perú y las normas de la UCV.
5. El proyecto se ejecutará de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Perú y las normas de la UCV.
6. El proyecto se ejecutará de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Perú y las normas de la UCV.



SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	TIPO DE LUMEN
[Symbol]	Tubo Fluorescente de 36Watts	1.00	1.00
[Symbol]	Interruptor de 15A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 20A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 15A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 10A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 5A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 2.5A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 1.5A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.75A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.5A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.25A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.03125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.015625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0078125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00390625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.001953125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0009765625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00048828125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000244140625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0001220703125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00006103515625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000030517578125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000152587890625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000762939453125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000003814697265625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000019073486328125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000095367431640625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000476837158203125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000002384185791015625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000011920928955078125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000059604644775390625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000298023223876953125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000001490116119384765625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000007450580596923828125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000037252902984619140625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000186264514923095703125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000931322574615478515625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000004656612873077392578125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000023283064365386962890625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000116415321826934814453125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000582076609134674071875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000002910383045673370359375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000014551915228366851796875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000072759576141834258984375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000363797880709171214421875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000001818989403545856070703125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000009094947017729280353515625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000454747350886412142678125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000002273736754432060713140625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000011368683772160303565703125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000056843418860151527828125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000284217094300757639140625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000001421085471503788195703125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000007105427357518940978125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000035527136787594704890625A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000177635683937973524453125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000088817841968986762126953125A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000004440892098449338106309375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000022204460492246690531546875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000111022302461233452657734375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000055511151230616726328869375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000277555756153083631644346875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000138777878076541815822234375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000006938893903827090791111171875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000346944695191354539555589375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000001734723475956772697777946875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000008673617379783863488888971875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000043368086898919317444444859375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000216840434494596587222224296875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000001084202172472982936111112146875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000005421010862364914680555560734375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000271050543118245734027778036875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000001355250271591228670138890184375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000677625135795614335029450921875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000033881256789780716751197254609375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000001694062839489038375598623021875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000008470314197445191877943110109375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000004235157098722595888971555046875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000021175785493612797944487775234375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000001058789274680639897222438761875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000005293946373403199486111219309375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000002646973186701597430555609546875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000013234865933507987152777802734375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000661743296675399357638890136875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000003308716483376996788194450684375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000001654358241688499394407225341875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000008271791208444996972036126671875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000004135895604222498486018083359375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000020679478021112492430090416796875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000103397390105562462150452083984375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000051698695052781231075226041996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000258493475263906152876130209984375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000129246737631953076438065104996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000646233688159765382190325524996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000003231168440798766910951627624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000161558422039938345477581391324996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000807792110199691727387906956624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000004038960550998458636895324783124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000020194802754992293181947662391624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000010097401377496146590973831195624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000050487006887480732954886915978124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000252435034437403664774444579890624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000001262175172187201823872222799453124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000063108758609360091193611113997265624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000000315543793046800455968055569986328124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000001577718965234002279840277849931640624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000007888594826170011399201389249678203124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000003944297413085005699600694624391063124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000000197214870654250028498004731221953124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000000986074353271250014249400236110765624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000000493037176635625000712470011805328124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000000024651858831781250003562350059026640624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000000001232592941589062500017811750295133203124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000000006162964707945312500008905875147566615624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000000030814823539726562500004452937537388328124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000000015407411769863281250000222646876896640624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000000007703705884931640625000011132343844483203124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000000000038518529424658203125000005566172222243840624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000000000019259264712329106312500000278308611111219203124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000000000096296323561645312500000139154305555609546875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000000000481481617808226562500000069577152777802734375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000000000024074080890411328125000003478857638890136875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.0000000000000000000000000000000000120370404452056640625000017394288194450684375A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000000000006018520222602832031250000086971447222243840624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000000000000300926011130141640625000004348572236110765624996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.00000000000000000000000000000000000150463005565070820312500000217428611805328124996875A	1.00	1.00
[Symbol]	Tomacorriente de 0.000000000000000000000000000000000000752315027825354106312500000108714305555609546875A	1.00	



<p>UNIVERSIDAD CAYMAHUASI</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p>	<p>TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO EN CHIMBOTE</p> <p>PROYECTO: USUARIO DEL CHIMBOTE EN LA AV. VICTOR BALTA, AV. LA ROSA Y AV. BOBATELLO</p> <p>TESIS PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO</p> <p>PLANTA SEGUNDO PISO LUMINACION PREPROYECTO</p>	<p>FECHA: 15/02/2020</p> <p>ESCALA: 1:500</p> <p>FECHA: 15/02/2020</p>
	<p>PROYECTISTA: [Nombre]</p>	<p>PROYECTISTA: [Nombre]</p>
	<p>PROYECTISTA: [Nombre]</p>	<p>PROYECTISTA: [Nombre]</p>
	<p>PROYECTISTA: [Nombre]</p>	<p>PROYECTISTA: [Nombre]</p>



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE:
ARQUITECTURA

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:
CHACÓN VILCHEZ ABRAHÁN JUAN EDGARDO

INFORME TÍTULADO:

“Relación entre el sistema de transporte interurbano y el espacio público de la ciudad de Chimbote, 2019.” – Propuestas de mejora. – Terminal terrestre interurbano en Chimbote”

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

ARQUITECTO

SUSTENTADO EN FECHA:

07 DE FEBRERO 2020

NOTA O MENCIÓN:

17 (DIECISIETE)



MSc. Arq. Juan César Israel Romero Alamo

ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN - ESCUELA DE ARQUITECTURA



- Portafolio de la clase
- Mis notas
- Discusión
- Calendario

ESTÁS VIENDO: INICIO > REVISIÓN DE TESIS 2020

¡Bienvenido a la página de inicio de su nueva clase! Podrás ver todos los ejercicios de tu clase en la página principal de tu clase, así como ver información adicional acerca de los ejercicios, entregar tu trabajo y tener acceso a los comentarios para tus trabajos. Mueva el cursor sobre cualquier elemento de la página principal de la clase para ver más información.

Página de Inicio de la clase

Esta es la página de inicio de su clase. Para entregar un trabajo, haga clic en el botón de "Entregar" que está a la derecha del nombre del ejercicio. Si el botón de Entregar aparece en gris, no se pueden realizar entregas al ejercicio. Si está permitido entregar trabajos más de una vez, el botón dirá "Entregar de nuevo" después de que usted haya entregado su primer trabajo al ejercicio. Para ver el trabajo que ha entregado, pulse el botón "Ver". Una vez la fecha de publicación del ejercicio ha pasado, usted también podrá ver los comentarios que le han dejado en el trabajo haciendo clic en el botón "Ver".

Bandeja de entrada del ejercicio: REVISIÓN DE TESIS 2020				
Título del Ejercicio	Información	Fechas	Similitud	Acciones
Tesis para Título	i	Comienzo 08-ene-2020 9:12AM Fecha de entrega 30-dic-2020 11:59PM Publicar 31-dic-2020 12:00AM	17% 	Entregar de nuevo Ver ↓

Derechos de autor © 1998 – 2020 Turnitin, LLC. Todos los derechos reservados.

- [Política de privacidad](#)
- [Acuerdo de Privacidad](#)
- [Términos de servicio](#)
- [Cumplimiento de la protección de datos de la UE](#)
- [Protección de Copyright](#)
- [Preguntas legales más frecuentes](#)
- [Centro de Ayuda](#)

REQUISITOS PARA...rar ^
REQUISITOS PARA...rar ^
Sem+nome.skp ^
AAA.skp ^
nightstand+4.skp ^
CK.skp ^
blob (1) ^
Mostrar todo X

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

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

Chacón Vilchez Abrahan Juan Edgardo

D.N.I. : 73002118

Domicilio : Urb. Las Casuarinas II Etapa Mz. U' Lt.6

Teléfono : Fijo : - Móvil :917756650

E-mail : abrahanchavil.95@gmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : ARQUITECTURA E INGENIERIA

Escuela : ARQUITECTURA

Carrera : ARQUITECTURA

Título : ARQUITECTO

Tesis de Post Grado

Maestría

Doctorado

Grado :

Mención :

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

CHACON VILCHES ABRAHAN JUAN EDGARDO

Título de la tesis:

Relacion entre el sistema de transporte inter-urbano y el espacio público de la ciudad de Chimbote; 2019. Propuestas de mejora.

Año de publicación : 2020

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

Firma : 

Fecha : Marzo 2020

 UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	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:

“Relación entre el sistema de transporte interurbano y el espacio público de la ciudad de Chimbote, 2019”, del (de la) estudiante **Chacón Vilchez Abrahán Juan Edgardo**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **17 %** verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Lugar y Fecha: **Chimbote, Marzo de 2020**



 Firma
MSc. Arq. Juan César Israel Romero Alamo
 Nombres y Apellidos del (de la) Docente
 DNI: **45627561**