



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**“Análisis del sistema de movilidad urbano como elemento
integrador entre las ciudades de Chimbote y nuevo
Chimbote – 2016 - terminal terrestre en Chimbote”**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Arquitecto

AUTOR:

Tarma Gamez, Alex Eliseo (ORCID: 0000-0003-0002-1808)

ASESORES:

Arq. Vargas Uldarico, Mario (ORCID: 0000-0002-0669-6948)

Arq. Reyes Guillen, Ana María (ORCID: 0000-0001-6180-1264)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Arquitectura

CHIMBOTE - PERÚ

2020

DEDICATORIA

El proyecto de investigación lo ofrezco a Dios, porque me brindo el don del entendimiento y la perseverancia quien me llevo por buen camino y me supo dirigir para culminar con mi meta planteada, a pesar del infortunio de la falta de información para la ejecución del tema de investigación.

Así mismo ofrezco el proyecto de investigación a nuestras autoridades municipales, nuestros docentes y compañeros que inician la carrera profesional de Arquitectura, deseando que sea de gran aporte para los compañeros, docentes y nuestras autoridades políticas locales.

AGRADECIMIENTO

A DIOS:

“Agradezco a Dios por ayudarme espiritualmente, en la perseverancia, en la fuerza y el coraje para poder terminar este proyecto de investigación y hacer de este objetivo una realidad”

A MI DOCENTE:

“Este proyecto de investigación es el resultado del esfuerzo constante en la búsqueda del objetivo primordial, encaminado por mi docente la Arquitecta Gina Chambi E. a quien le debo gran parte de su intelecto sobre el tema, gracias también a su paciencia y enseñanza, por su apoyo y motivación, para la elaboración de mi proyecto de investigación”

A MIS PADRES:

“Agradezco a mi madre por el apoyo espiritual y sus oraciones constantes para realizar este proyecto de investigación en esta etapa de mi vida, también agradezco a mi padre por los ánimos y consejos para culminar con éxito mi proyecto de análisis”

Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. MARCO TEÓRICO.....	12
3. METODOLOGÍA.....	100
3.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	100
3.2. CATEGORÍAS, SUBCATEGORÍAS Y MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN.....	101
3.3. ESCENARIO DE ESTUDIO.....	108
3.4. PARTICIPANTES	108
3.5. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	109
3.6. PROCEDIMIENTOS	110
3.7. RIGOR CIENTIFICO.....	110
3.8. MÉTODO DE ANÁLISIS DE DATOS	110
3.9. ASPECTOS ÉTICOS.....	112
4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	123
5. CONCLUSIONES.....	147
6. RECOMENDACIONES.....	153
REFERENCIAS	156
ANEXOS	158

Índice de tablas

TABLA N°1	14
TABLA N°2	15
TABLA N°3	16
TABLA N°4	17
TABLA N°5	18
TABLA N°6	19
TABLA N°7	20
TABLA N°8	28
TABLA N°9	29
TABLA N°10	30
TABLA N°11.....	31
TABLA N°12.....	32
TABLA N°13.....	34
TABLA N°14.....	36
TABLA N°15.....	37
TABLA N°16.....	41
TABLA N°17.....	45
TABLA N°18.....	84
TABLA N°19.....	101
TABLA N°20.....	102
TABLA N°21.....	103
TABLA N°22.....	104
TABLA N°23.....	105
TABLA N°24.....	105
TABLA N°25.....	106
TABLA N°26.....	107

Índice de gráficos

GRÁFICO N°1	35
GRÁFICO N°2	38
GRÁFICO N°3	40
GRÁFICO N°4	42
GRÁFICO N°5	47
GRÁFICO N°6	49
GRÁFICO N°7	54
GRÁFICO N°8	55

RESUMEN

Este proyecto de investigación analiza el problema que se presencia en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote con respecto el deficiente SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA que se presenta en las dos ciudades. El enfoque que tiene este proyecto está orientado al desplazamiento de los las personas.

El propósito de este proyecto de exploración es la búsqueda de los problemas latentes que perjudican a los ciudadanos para su libre tránsito o desplazamientos por las ciudades, sin miedo ni estrés por los problemas que presentan las ciudades, para así consolidar, determinar y establecer soluciones sostenibles exitosas para un correcto funcionamiento dentro del marco del sistema de movilidad urbana, aportando propuestas de vías integralmente funcionales, donde se integre el diseño de las redes viales según la tipología de transporte motorizado, transporte mecanizado y los paseos peatonales; así mismo la implementación de los elementos de las paradas fijas en beneficio de los ciudadanos

PALABRAS CLAVE:

Sistema de movilidad urbana, impacto de transporte urbano, movilidad urbana sostenible, transporte público.

Astract

This research project analyzes the problem that is present in the cities of Chimbote and Nuevo Chimbote with respect to the deficient URBAN MOBILITY SYSTEM that occurs in both cities. The approach of this project is oriented to the displacement of people.

The purpose of this exploration project is to search for latent problems that harm citizens for their free transit or movement through cities, without fear or stress due to the problems that cities present, in order to consolidate, determine and establish sustainable solutions successful for proper operation within the framework of the urban mobility system, providing proposals for fully functional roads, where the design of road networks is integrated according to the typology of motorized transport, mechanized transport and pedestrian walks; likewise the implementation of the elements of fixed stops for the benefit of citizens

KEYWORDS:

Urban mobility system, urban transport impact, sustainable urban mobility, public transport.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

La población de Chimbote y Nuevo Chimbote se encuentran localizados en la costa noroccidental del Perú contando con la bahía El Ferrol que pertenece al territorio de Chimbote y la bahía de Samanco que pertenece al territorio de Nuevo Chimbote, lugares que pertenecen a la provincia del Santa.

En la actualidad el sistema de movilidad urbana que desplaza a las personas entre o por las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote se encuentran en una situación caótica, producto de la saturación vial por el parque automotor menor que brinda un deficiente servicio de transporte. La situación se complica ante las condiciones de una diversidad de necesidades por parte de los ciudadanos que realizan una serie de actividades que son de sus intereses como es el trabajar, estudiar, realizar compras, visitar lugares, ocio, reunirse con amistades, etc. Las condiciones de desplazamientos y los tiempos de traslado o viaje están aumentando considerablemente ya que generan que se enfrenten los ciudadanos con relación a los recursos de traslado que utilizamos en las ciudades a diario. Por lo tanto la oferta que presenta las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote son problemas de un sistema de movilidad urbano deficiente, en primer lugar a nivel peatonal; los transeúntes al momento de desplazarse por las veredas de circulación del casco urbano de la ciudad de Chimbote tienden a esquivar a los otros peatones para poder circular correctamente por las aceras que son deficientes en su diseño e infraestructura ya que son angostas e incómodo al momento de trasladarse, este problema se manifiesta de manera diaria en los turnos de la mañana cuando las personas se movilizan ya sea a sus centros de trabajo, a las escuelas, institutos, etc. De igual manera se da en el turno del medio día y el turno de la noche, presentando una mayor movilidad urbana peatonal, presentándose mayor dificultad al momento de trasladarse peatonalmente.

En segundo lugar, los problemas que se presenta en las ciudadelas de Chimbote y Nuevo Chimbote es al momento que el peatón decide desplazarse a través de un medio de transporte público o privado por el casco urbano de las ciudades, esta función o actividad del usuario fomentan distintos problemas como; el congestionamiento vehicular, debido a que existe un exceso del parque automotor que se dedica al transporte público (los colectivos, microbuses, etc.), también por parte de los vehículos de uso personal, esto a su vez ocasiona una contaminación ambiental, contaminación sonora, accidentes peatonales, accidentes de tránsito, exceso de velocidad, etc.

En tercer lugar y para finalizar el diagnóstico que se presentan en las ciudades, es que no existe un sistema de movilidad urbana donde circulen los ciudadanos que cuenten con el uso de bicicletas, aquellas personas que tengan bicicletas se movilizan de manera obligatoria por las aceras de las ciudades o por las pistas siendo un riesgo en ambas partes.

Entonces lo que demanda las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es un sistema de movilidad urbana sostenible en sus tres aspectos en primer lugar una propuesta de sistema de circulación peatonal, en segundo lugar, una propuesta donde se pueda mejorar el transporte público y transporte privado, en tercer lugar, una propuesta de sistema de ciclo vías donde las personas se puedan desplazar sin temor a algún riesgo que perjudique a los ciudadanos de Chimbote y Nuevo Chimbote.

de un medio de transporte público o privado por el casco urbano de las ciudades, esta función o actividad del usuario fomentan distintos problemas como; el congestionamiento vehicular, debido a que existe un exceso del parque automotor que se dedica al transporte público (los colectivos, microbuses, etc.), también por parte de los vehículos de uso personal, esto a su vez ocasiona una contaminación ambiental, contaminación sonora, accidentes peatonales, accidentes de tránsito, exceso de velocidad, etc.

En tercer lugar y para finalizar el diagnóstico que se presentan en las

ciudades, es que no existe un sistema de movilidad urbana donde circulen los ciudadanos que cuenten con el uso de bicicletas, aquellas personas que tengan bicicletas se movilizan de manera obligatoria por las aceras de las ciudades o por las pistas siendo un riesgo en ambas partes.

Entonces lo que demanda las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es un sistema de movilidad urbana sostenible en sus tres aspectos en primer lugar una propuesta de sistema de circulación peatonal, en segundo lugar, una propuesta donde se pueda mejorar el transporte público y transporte privado, en tercer lugar, una propuesta de sistema de ciclo vías donde las personas se puedan desplazar sin temor a algún riesgo que perjudique a los ciudadanos de Chimbote y Nuevo Chimbote.

- PLANES VIALES

El sistema de movilidad urbano que tienen Los lugares de Chimbote y Nuevo Chimbote, espacialmente responde a las propuestas y mejoramientos de los planes urbanos que se ha tenido a medida que ha ido pasando el tiempo como es el Plan de CRYRZA (1972 – 1990), el Plan de INADUR (2000) y el PDU (2012 – 2022). Siendo el más actual de los estudios que tiene las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, por lo tanto, cabe recalcar que los tres planes con los que cuentan han tenido en consideración las redes viales en las ciudades, sin embargo, aún deficiente ya que no existe un sistema de movilidad urbana que sea eficiente. La configuración de sus redes viales son deficientes al momento de desplazarse, los medios de desplazamiento motorizado y los medios de desplazamiento no motorizado (mecanizado) y por último los peatones; por lo tanto, al momento de desplazarse por las ciudades y al acceder a los distintos equipamientos que cuentan las ciudades, lo están realizando de manera deficiente ya que no cuenta con tipos de redes viales que defina el uso para cada elemento de movilidad urbana.

- TRANSPORTE

Se denota en ambas ciudades que el transporte llega a ser deficiente y carece de integración debido al incremento del parque automotor que se está desarrollando en estas dos ciudades, sin embargo los planes que se ha realizado ya sea CRYRZA, INADUR Y PDU, son planes urbanos que se han tomado en cuenta las redes viales así mismo sus secciones viales por lo tanto no se ha considerado un sistema de transporte urbano que sea eficiente, entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, ya que se denota que el parque automotor hoy en día se ha incrementado considerablemente, obteniendo problemas como congestión vial, rutas que definan el transporte público masivo (infraestructura en sus vías), entre otros aspectos, que están generando preocupación en las ciudades y para los ciudadanos.

- DIMENSIÓN SOCIAL

En otro punto de vista la función de la movilidad urbana frente a los componentes entre el peatón – transporte que hace parte de la dimensión social está siendo perjudicado ya que no existe una equidad para el buen desarrollo de nuestras ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, siendo estos componentes que realizan actividades para proporcionar o brindar bienes y servicios de desplazamientos vehiculares a las personas satisfaciendo sus necesidades de movilidad o desplazamiento urbano.

- DIMENSIÓN ECONÓMICA

Continuando con el diagnóstico de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, estas ciudades cuentan con un sistema de movilidad urbano deficiente, sin embargo ha tenido un efecto positivo en su economía para las personas que trabajan en el ámbito de servicio de transporte público, esto ha generado que el aumento del parque automotor, ocasionando la saturación de las redes viales principales por donde se trasladan; estas personas que tienen un nivel económico medio, pueden acceder a créditos para la compra de estos vehículos, generando así sus propios ingresos económicos, que son utilizados en alguna empresa de servicios de transporte o pueden trabajar de manera independiente generando así sus propios ingresos económicos.

- DIMENSIÓN AMBIENTAL

La contaminación generada por los medios de transporte que presentan las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote están perjudicando a la salud de los ciudadanos; el transporte está deteriorando el medio ambiente, pues el parque automotor (tipo de combustible) con los humos que emanan estos vehículos como son el monóxido de carbono, óxido de nitrógeno e hidrocarburos no quemados. Por otra parte, las ciudades como Chimbote y Nuevo Chimbote no cuentan con suficiente área verde como para combatir o contrarrestar estos gases tóxicos que emanan el parque automotor en estas dos ciudades. Para finalizar las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote cuentan más con áreas pavimentadas y aceras; infraestructura que no aportan en nada al mejoramiento de la calidad del ambiente de las dos ciudades.

- DIMENSIÓN NORMATIVA

La Municipalidad Distrital de Chimbote Y Nuevo Chimbote son entidades públicas encargadas de regular la gestión urbana de estas dos ciudades, como instrumentos normativos para el cumplimiento del uso contamos con la Ley – 27181 – Artículo 23 donde se establece la función que cumple los reglamentos para el transporte y tránsito; actualmente esta Ley – 27181 – Artículo 23 no se está llevando a cabo, ya que no existe un control por parte de la entidad municipal que haga ejercer el reglamento como autoridad fiscalizador y el Decreto Supremo 017 – 2009 MTC – Artículo 18 vehículos destinados al transporte terrestre, tanto públicos como privados deben cumplir con todos los requisitos de inspección técnica para su circulación, sin embargo es todo lo contrario ya el parque automotor dedicado al transporte público se denota que existe aún vehículos antiguos que emanan gases contaminantes al medio ambiente.

1.2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1. Preguntas Principales

- ¿Cómo el sistema de movilidad urbano deficiente, incide en la desarticulación y la funcionalidad de las ciudades de Chimbote, Nuevo Chimbote?

2. Preguntas Derivadas

- ¿Cómo funciona el sistema vial y transporte urbano actual?
- ¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?
- ¿Cuáles son los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano sostenible?
- ¿Cómo se da los usos del sistema vial de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?
- ¿Cómo el transporte urbano está afectando al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?
- ¿Cómo se desempeña la gestión municipal en el ámbito de la movilidad urbana?

1.3. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN (MATRIZ DE CORRESPONDENCIA PREGUNTAS Y OBJETIVOS)

TÍTULO	PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS
<p>“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO – 2016”</p>	<p>¿Cómo el sistema de movilidad urbano, incide en la desarticulación y la funcionalidad de las ciudades de Chimbote, Nuevo Chimbote?</p>	<p>Analizar el sistema de movilidad urbano actual y el nivel de aporte a la articulación y funcionalidad entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.</p>
	<p>¿Cómo funciona el sistema vial y transporte urbano actual?</p>	<p>Identificar cuáles son las particularidades del sistema vial y de transporte urbano actual, en relación con la funcionalidad de las ciudades.</p>
	<p>¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?</p>	<p>Identificar como influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.</p>
	<p>¿Cuáles son los factores que contribuyen al sistema de movilidad urbano sostenible?</p>	<p>Determinar cuáles son los factores que contribuyen y definen un sistema de movilidad urbano sostenible y que permita servicios eficientes.</p>
	<p>¿Cómo se da el uso del sistema vial de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?</p>	<p>Identificar el uso del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.</p>
	<p>¿Cómo el sistema de transporte urbano actual afecta al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?</p>	<p>Identificar los factores del sistema de transporte actual que afectan al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.</p>
	<p>¿Cómo se desempeña la gestión municipal en el ámbito de la movilidad urbana?</p>	<p>Investigar sobre las funciones, atribuciones y las acciones que la gestión municipal realiza en torno a la movilidad urbana sostenible.</p>

1.4. DELIMITACIÓN DEL OBJETIVO Y SUS ALCANCES

1. DELIMITACIÓN ESPACIAL

El siguiente proyecto de investigación será realizado en un espacio que engloba solamente los puntos críticos de las ciudades enfocándonos en el sistema de movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y nuevo Chimbote.

- Por el Norte: Coishco
- Por el Sur : Samanco
- Por el Este : Macate
- Por el Oeste: Bahía Ferrol y Bahía Samanco

2. DELIMITACIÓN TEMPORAL

El tema de investigación es “ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE – 2016” su delimitación temporal será en la actualidad.

3. ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN

1.5. El siguiente proyecto de investigación científica es Descriptiva porque se desarrollará las existencias de acontecimientos y peculiaridades de las ciudades que estamos abordando, fundamentalmente se presentará la explicación apropiada de acuerdo a la tesis. Así mismo tendrá el desarrollo de Causales debido al tema de investigación, concertará los principios y resultados de los comportamientos del sistema de movilidad urbano que se está realizando en la actualidad JUSTIFICACIÓN Y LIMITACIONES

1. JUSTIFICACIÓN

El siguiente proyecto de investigación se refiere al sistema de movilidad urbano deficiente que se presenta en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, el problema latente que existe es el deterioro, la degradación urbana y degradación ambiental que se presenta al momento de que el usuario decide trasladarse de un lugar a otro ya sea peatonalmente, en un medio de transporte (motorizado o mecanizado) por las ciudades que estamos analizando, ya que genera conflictos en el tránsito, circulación y desplazamiento para las personas. Por otra parte, también existe la preocupación frente a la demanda creciente de la población frente a un servicio eficiente de transporte entre estas dos ciudades, como parte del desarrollo de sus actividades y funcionalidad.

Es por ello que asumo la responsabilidad de efectuar un “ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LOS LUGARES DE CHIMBOTE Y NUEVO

2. CHIMBOTE – 2016”; ante estas problemáticas surge la necesidad de explorar soluciones sostenibles en los lugares de Chimbote y Nuevo Chimbote, con el único propósito de preservar la comodidad y el buen estado de la movilidad urbana de todos los ciudadanos, evitando la incomodidad de todos los ciudadanos de Chimbote y Nuevo Chimbote. Por lo tanto, estoy decidido y me comprometo a desarrollar el siguiente proyecto de investigación científica para brindar estrategias concretas y factibles para implementar y aportar soluciones además se buscará el aprovechamiento de los espacios para revitalizar los puntos críticos de este deficiente sistema de movilidad urbana.

3. IMPORTANCIA

- Teórica

Con el presente proyecto de exploración alcanzaremos entender y plantear una estrategia concreta para el bien de la sociedad de los lugares de Chimbote y Nuevo Chimbote y así reconocer que se necesita revitalizar espacios a través de un sistema de movilidad urbana sostenible para poder contrarrestar los problemas que aquejan a los pobladores de nuestras ciudades.

- Práctica

Estos problemas surgen a partir de los trabajos que están en el mando de nuestras autoridades que laboran en las municipalidades, los cuales están en el deber de inspeccionar y hacer cumplir los reglamentos establecidos en las ordenanzas municipales, ya que el sistema de movilidad urbano que presentan las ciudades es deficiente, por lo que no existe una iniciativa de parte de nuestras autoridades municipales para mejorar estos problemas que aqueja a nuestras ciudades.

- Metodología

Este proyecto de exploración al culminar puede ser reunido por pobladores que muestren interés en el tema siendo oportuno para ayudar a crear un nuevo instrumento de datos acerca del problema del sistema de movilidad urbano deficiente que se presenta en los lugares de Chimbote y Nuevo Chimbote.

4. FACTIBILIDAD

- El siguiente proyecto de investigación científica tendrá como recursos de apoyo de la municipalidad distrital que brindará todo el sistema informativo.

5. LIMITACIONES

- La falta de conciencia de nuestras autoridades que caen en el mal hábito de dejar las cosas como están.
- El mal servicio de los trabajadores municipales.
- El desinterés en general por medio de la municipalidad de Chimbote enfocándonos en el actual alcalde distrital.
- La falta de tiempo para la elaboración de un tema extenso.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El tema de la movilidad urbana se ha trasmutado hoy en día en uno de los problemas principales a comprender, resolver e incorporar en las menciones políticas; la organización que se han llevado a cabo hasta el momento; en algunos temas, no se ha alcanzado establecer los objetivos de bienestar y prosperidad para los ciudadanos.

En la ciudad de Chimbote en los años 30 se realizó la carretera Panamericana Norte, esto tuvo un aporte para el desplazamiento y movilidad en la ciudad; en la actualidad ya no solo es Chimbote si no también la ciudad de Nuevo Chimbote que presenta otra perspectiva, ya que se tiene un sistema de movilidad deficiente generando diversos problemas en la movilidad urbana. A partir de esta incertidumbre que se visualiza en los lugares como Chimbote y Nuevo Chimbote, es que

necesitamos un “ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA COMO ELEMENTO INTERADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE – 2016” tiene sentido

comenzar a investigar y analizar sobre el tema porque en la actualidad el sistema de movilidad urbano es deficiente, para la oferta que presenta hoy en día las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

Cabe precisar que el proyecto de exploración se ha basado en distintos autores para responder el tema central de la movilidad urbana; las fuentes principales son: “Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito metropolitano de Quito”¹ Florent Demoraes; que en especial se centra en el tema de la movilidad urbana que identifica los componentes que afectan a las ciudades. Además, el aporte del autor Eduardo Alcantara Vasconcellos va hacer fundamental ya que nos explica el “análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad”² analizando el comportamiento de los ciudadanos en su vida diaria.

¹ [HTTP://WWW.FLACSOANDES.EDU.EC/LIBROS/DIGITAL/39662.PDF](http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/39662.pdf)

² [HTTPS://ES.SCRIBD.COM/DOC/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA](https://es.scribd.com/doc/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA)

2.2. DISEÑO DEL MARCO TEÓRICO

MARCO TEORICO (PREGUNTAS – OBJETIVOS – MARCO TEORICO – HIPOTESIS)								
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN	MARCO TEÓRICO						HIPÓTESIS
P. Principal	O. Principal	Marco Contextual			Marco Conceptual	Marco Referencial	Base Teórica	
		Espacial	Temporal	Simbólico				
¿Cómo el sistema de movilidad urbano deficiente, incide en la desarticulación y la funcionalidad de las ciudades de Chimbote, Nuevo Chimbote?	Analizar el sistema de movilidad urbano actual, que no aporta la articulación y funcionalidad entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.	Movilidad urbana entre las Chimbote y Nuevo Chimbote y su bahía de Samanco.	Situación del sistema de movilidad urbano en la actualidad	- Idea de un sistema de movilidad urbano.	- Movilidad sostenible - Urbano - Movilidad Urbano - Movilidad Sostenible -Urbano -Sostenible	- Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Madrid. -Reporte Nacional de movilidad urbana en México 2014 – 2015 - Desarrollo urbano y movilidad en américa latina.	Movilidad, elementos esenciales y riesgos. (Florent Demoraes) - Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad (Eduardo Alcántara Vasconcellos) -Desarrollo urbano y regional. (Gustavo Garza y Martha Schteingart)	Los componentes que determinan el sistema de movilidad urbana están básicamente en función, de la estructuración de las redes urbanas que van a configurar las ciudades según la tipología, en ellas se puede encontrar que el desplazamiento o la movilidad que realiza el ciudadano como los medios de transporte están propensos a el riesgo de contar con un funcionamiento y desarrollo deficiente que va ocasionar la vulnerabilidad de la movilidad básicamente en los peatones presentado exposición de peligros y la susceptibilidad de este, los elementos esenciales de la movilidad y el interés de los usos los realiza el peatón según su interés.

MATRIZ DE CORRESPONDENCIA								
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN	MARCO TEÓRICO					HIPÓTESIS	
P. Derivada 1	O. Especifico	Marco Contextual			Marco Conceptual	Marco Referencial	Base Teórica	El sistema vial mediante la estructura urbana y la funcionalidad se dan las redes urbanas, los tipos de transporte eficiente y sostenible que promueven la articulación de las ciudades y una buena funcionalidad para el desarrollo de Chimbote y Nuevo Chimbote
¿Cómo funciona el sistema vial y ¿Transporte urbano actual?	Identificar cuáles son las particularidades del sistema vial y de transporte urbano actual, en relación con la funcionalidad de las ciudades.	Espacial	Temporal	Simbólico	- Sistema - Movilidad - Urbano - Transporte - Infraestructura	- Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Madrid. -Reporte Nacional de movilidad urbana en México 2014 – 2015 -Desarrollo urbano y movilidad en América Latina	- Movilidad, elementos esenciales y riesgos. (Florent Demoraes)	
		Chimbote y Nuevo Chimbote (redes viales y espacios)	Situación del sistema vial de movilidad d urbano en la Actualidad	Idea del espacio físico geográfico				

MATRIZ DE CORRESPONDENCIA								
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN	MARCO TEÓRICO						HIPÓTESIS
P. Derivada 2	O. Especifico	Marco Contextual			Marco Conceptual	Marco Referencial	Base Teórica	Los medios de transporte influyen de manera negativa ya existe una gran cantidad de transporte colectivo presentando un funcionamiento en cuanto a su recorrido por las ciudades, la utilización de los medios de transporte con los que cuenta los peatones en la ciudad son los colectivos y los microbuses, hasta el momento no cuentan con paradas fijas, por lo tanto, la evolución del transporte es deficiente debido a que no cuenta con servicios adecuados y tarifas accesibles para todos los ciudadanos.
¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?	Identificar como influyen los medios de transporte en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.	Espacial Chimbote y Nuevo Chimbote (redes viales y espacios)	Temporal Situación del sistema vial de movilidad d urbano en la actualidad d	Simbólico Idea del espacio físico geográfico	- Sistema - Movilidad - Urbano - Transporte terrestre.	- Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Madrid. -Reporte Nacional de movilidad urbana en México 2014 – 2015 -Desarrollo urbano y movilidad en América latina	- Libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español. (José Fariña Tojo)	

MATRIZ DE CORRESPONDENCIA								
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN	MARCO TEÓRICO						HIPÓTESIS
P. Derivada 3	O. Específico	Marco Contextual			Marco Conceptual	Marco Referencial	Base Teórica	Los factores que actúan o influyen en el sistema de movilidad urbano son la movilidad e ingreso, la movilidad y edad, la movilidad y género, movilidad y modo de transporte, movilidad y cultura, movilidad y discapacidad física, movilidad y estrategias de desplazamiento y por último la inmovilidad , elementos que comprenden deficiencia en su funcionamiento para las ciudades de
¿Cuáles son los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano sostenible?	Determinar cuáles son los factores que contribuyen y definen un sistema de movilidad urbano sostenible y que permita servicios eficientes.	Espacial Chimbote y Nuevo Chimbote (redes viales y espacios)	Temporal Situación del sistema de movilidad urbano en la actualidad	Simbólico Idea de imagen urbana.	Físico Urbano - Sistema - Movilidad - Urbano	- Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Madrid. -Reporte Nacional de movilidad urbana en México 2014 – 2015 - Desarrollo urbano y movilidad en América latina	- Análisis de la movilidad urbana, espacio, ambiente y equidad (Eduardo Alcántara Vasconcellos)	

MATRIZ DE CORRESPONDENCIA								
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN	MARCO TEÓRICO						HIPÓTESIS
P. Derivada 4	O. Especifico	Marco Contextual			Marco	Marco	Base Teórica	El sistema vial planificado, no considera el enfoque de la movilidad sostenible, ni la demanda de la población, ni de sus actividades lo que no permite su articulación.
¿Cómo se da los usos del sistema vial de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?	Identificar los usos del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.	Espacial	Temporal	Simbólico	- Sistema - Movilidad - Urbano	- Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Madrid. -Reporte Nacional de movilidad urbana en México 2014 – 2015 -Desarrollo urbano y movilidad en América latina	- Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad (Eduardo Alcántara Vasconcellos)	
		Chimbote y Nuevo Chimbote (redes viales y espacio)	Situación del sistema vial de movilidad urbano en la actualidad	Adecuados usos en el sistema de movilidad urbano				

MATRÍZ DE CORRESPONDENCIA								
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN	MARCO TEÓRICO					HIPÓTESIS	
P. Derivada 5	O. Especifico	Marco Contextual			Marco	Marco	Base Teórica	La congestión, un sistema
¿Cómo el transporte urbano está afectando al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?	Identificar los factores que contribuyen al transporte urbano afectando al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.	Espacial	Temporal	Simbólico	- Económico - Sistema - Movilidad - Urbano - Transporte - Transito - Medio ambiente	-Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Madrid. -Reporte Nacional de movilidad urbana en México 2014 – 2015 -Desarrollo urbano y movilidad en América latina	- Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad (Eduardo Alcántara Vasconcellos)	contaminación sonora, factores que contribuyen la contaminación atmosférica de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote afectando a la salud de las personas y su medio ambiente.
		Chimbote y Nuevo Chimbote (redes viales y espacios)	Situación del sistema vial de movilidad urbana en la actualidad	Idea del espacio físico o geográfico				

MATRÍZ DE CORRESPONDENCIA								
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN	MARCO TEÓRICO						HIPÓTESIS
P. Derivada 6	O. Especifico	Marco Contextual			Marco Conceptual	Marco Referencial	Base Teórica	La política, gestión y un plan de permite el buen desempeño y contribuye al óptimo funcionamiento de una propuesta de movilidad urbana sostenible.
¿Cómo se desempeña la gestión municipal en el ámbito de la movilidad urbana sostenible?	Investigar sobre las funciones, atribuciones y las acciones que la gestión municipal realiza en torno a la movilidad urbana sostenible.	Espacial Chimbote y Nuevo Chimbote (redes viales y espacios)	Temporal Situación del sistema vial de movilidad d urbano de la actualidad	Simbólico Idea del espacio físico geográfico	- Económica - Sistema - Movilidad - Urbano - Transporte - Transito - Medio ambiente	- Gestión de la movilidad para México	- Gestión urbana, movilidad y modos de transporte (Claudio A. Tecco)	

2.3. MARCO CONTEXTUAL

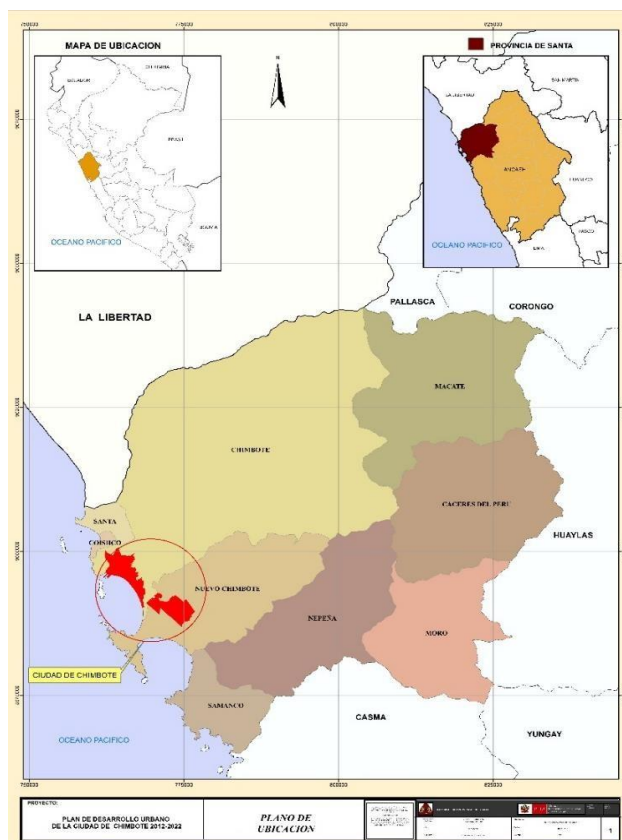
1. CONTEXTO ESPACIAL

2.3.1.1. ASPECTO GEOGRÁFICO

LOCALIZACIÓN

Ambas ciudades como Chimbote y Nuevo Chimbote estas orientadas al noroccidental geográfico del Perú; lugares que corresponde a la Región de Ancash – Provincial del Santa, dichas ciudades se encuentran en el borde costero del Océano Pacífico.³

GRÁFICO 1 – MAPA DE UBICACIÓN



FUENTE – PLAN DE DESARROLLO URBANO – PDU

³ [HTTP://DOCUMENTS.TIPS/DOCUMENTS/PDU2-LOCALIZACION-Y-MARCO-REGIONAL.HTML](http://documents.tips/documents/PDU2-LOCALIZACION-Y-MARCO-REGIONAL.HTML)

- LÍMITES

Las fronteras que comprenden las ciudades de Chimbote como Nuevo Chimbote, están establecidas de la siguiente manera:⁴

- Hacia el Norte : Distritos de Coishco y Santa
- Hacia el Sur : Distrito de Samanco
- Hacia el Este : Distrito de Macate, Cáceres del Perú y Nepeña
- Hacia el Oeste : Océano Pacífico (Bahía el Ferrol y Bahía Samanco)

- SUPERFICIE

El área que comprende la Región es de 12276 Km², representando un 34.2% de su extensión de terreno. Básicamente de acuerdo a las cuatro provincias, el que obtiene mayor cantidad en área es la provincia del Santa comprendiendo un 32.6%, seguidamente de la provincia de Huarvey en un 31.8%, además Casma y Pallasca ocupan el 18.4% y el 17.1%.⁵

⁴ [HTTP://WWW.SLIDESHARE.NET/NANCYVENTURAGUANILO/ACTIVIDAD-FINAL-FASCICULO](http://www.slideshare.net/nancyventuraguaniolo/actividad-final-fasciculo)

⁵ [HTTP://WWW.SLIDESHARE.NET/NANCYVENTURAGUANILO/ACTIVIDAD-FINAL-FASCICULO](http://www.slideshare.net/nancyventuraguaniolo/actividad-final-fasciculo)

- CLIMA

Su temperatura de ambas ciudades costeras responde a la relación de la zona geográfica del área provincial debido a que la composición de dos regiones naturales como es la zona de la Costa y la zona de la Sierra. Así mismo se denota que la cordillera de los Andes, específicamente la cordillera Negra por la participación en la conformación de red hidrográfica. Además del factor del anticiclón de Pacífico Sur Oriental, este elemento incide directamente en el área litoral, por otra parte, la Corriente de Humboldt o Corriente Peruana, es un elemento natural que tiene la característica de modificar las temperaturas y precipitaciones.

- TEMPERATURA

En las etapas de los años de 1964 hasta el año del 2005, la temperatura tenía un grado de (14,59°C), registrado en el mes de septiembre y el grado máximo fue de (27, 56°C). En el año de 1997 la temperatura alcanzo un promedio máximo de (27,34°C), mientras que la temperatura mínima fue de (12,26°) en ese mismo periodo.⁶

- SUELO

Las características de mecánica de suelos que brinda el Plan de Desarrollo Urbano, está dividido por 3 sectores de acuerdo a los puntos cardinales que se da para las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

En la sección norte de la ciudad de Chimbote se encuentran en el área los Asentamientos Humanos de San Pedro, Pensacola, La Siderúrgica, La Urbanización La Caleta y el Casco Urbano respectivamente; los A. H. mencionados comprenden una zona de arena fina a media; con porcentajes mínimos de Limo o Caliche y también la Grava. El volumen de trasladar cargas es de 1.50 Kg/cm².⁷

⁶ [HTTP://DOCUMENTS.TIPS/DOCUMENTS/PDU2-LOCALIZACION-Y-MARCO-REGIONAL.HTML](http://DOCUMENTS.TIPS/DOCUMENTS/PDU2-LOCALIZACION-Y-MARCO-REGIONAL.HTML)

⁷ [HTTP://DOCUMENTS.MX/DOCUMENTS/CHIMBOTE-55B086A3B7DE3.HTML](http://DOCUMENTS.MX/DOCUMENTS/CHIMBOTE-55B086A3B7DE3.HTML)

Por otra parte, en el sector central de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote comprende los Asentamientos Humanos del 21 de abril, por el Norte, hasta el Asentamiento Humano de Villa María Baja al Sur, el área que involucra a estos Asentamientos Humanos comprende la característica de un material orgánico, lo mismo sucede en el A.H de Miramar Bajo. De manera general la composición superior es arenoso como granos finos hasta los 10 m. además comprende la característica de arenas limosas y grava fina.

El volumen de trasladar cargas está en un promedio de 1.20 Kg/cm², presentando un nivel bajo en el A. H. Villa María Baja. ⁸

Por último, en el sector sur de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote comprende los Asentamiento Humanos de Villa María Alta, así mismo la Urbanización de Buenos Aires y Casuarinas. La característica o particularidad del suelo de esta área está cubierto por arenas eólicas, que se encuentran en el estrato superior de 20m. de profundidad, comprende de un tipo de suelo de arena gruesa que en ciertas áreas pequeñas comprende de arcilla.⁹

Visto lo anterior, con respecto a las características de los tipos de suelos podemos describir que la rigidez de los estratos de los terrenos es distinta de acuerdo a la característica o composición que tienen; por lo tanto, la capacidad portante de los tres sectores de los suelos de las ciudades, se deberá tener en cuenta y cuidado al momento de elaborar alguna propuesta de infraestructura, por el bienestar de los ciudadanos.

⁸ <HTTP://DOCUMENTS.TIPS/DOCUMENTS/PDU2-LOCALIZACION-Y-MARCO-REGIONAL.HTML>

⁹ <HTTP://DOCUMENTS.TIPS/DOCUMENTS/PDU2-LOCALIZACION-Y-MARCO-REGIONAL.HTML>

- UBICACIÓN DEL SECTOR DE ESTUDIO
- Las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote se sitúan en la costa noroccidental de la Provincia de Santa que a su vez se encuentra a orillas de la bahía del Ferrol y la bahía del distrito de Samanco. En este espacio se realizará un “ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE – 2016” comprendiendo el desplazamiento de la movilidad urbana por las ciudades que comprenden nuestra área de estudio.
- DINÁMICA POBLACIONAL
El grupo poblacional analizado comprende las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote de acuerdo a lo establecido por el INEI – CENSO 2007, ocupando una población de 305 635 ciudadanos aproximadamente, esta cantidad poblacional corresponde a un 77% de sus habitantes en la Provincia de Santa.

CUADRO 1 – POBLACIÓN PROYECTADA SEGÚN TASA DE CRECIMIENTO PROVINCIAL

DETALLE	CENTRO POBLADO	POBLACION 2007		TASA DE CRECIMIENTO PROVINCIAL 1993-2007	2008	2009	2010	2011	2012
		Nº	%						
CHIMBOTE	Ccpp Urb. Chimbote	193154	63.2	1	195,279	197,427	199,598	201,794	204,014
				.1					
NUEVO CHIMBOTE	Ccpp Urb. Buenos Aires	112254	36.7	1	113,489	114,737	115,999	117,275	118,565
				.1					
	Ccpp Rur. Pampa La Carbonera	224	0.1	1	226	229	231	234	237
				.1					
CIUDAD CHIMBOTE		305632	100.0	1	308,994	312,393	315,829	319,303	322,816
				.1					

FUENTE: INEI NACIONALES 2007, XI DE POBLACION Y VI DE VIVIENDA
ELABORACION: EQUIPO TECNICO DE PDU

Población proyecta para la ciudad de Chimbote al 2012 tomando la tasa de crecimiento por Distrito al que pertenecen los centros urbanos vale decir: la tasa de crecimiento inter censal del Distrito de Chimbote (-0.343) y la tasa de crecimiento intercensal del Distrito de Nuevo Chimbote (2,795) lo cual nos arroja que la ciudad de Chimbote al 2012 tiene una población de 318,964 Hab.

CUADRO 2 – POBLACIÓN PROYECTADA SEGÚN TASA DE CRECIMIENTO DISTRITAL

DETALLE	CENTRO POBLADO	POBLACION 2007		TASA DE CRECIMIENTO DISTRITAL 1993-2007	2008	2009	2010	2011	2012
		Nº	%						
CHIMBOTE	Ccpp Urb. Chimbote	193154	63.2	-0.343	192,491	191,831	191,173	190,518	189,864
NUEVO CHIMBO TE	Ccpp Urb. Buenos Aires	112254	36.7	2,795	115,391	118,617	121,932	125,340	128,843
	Ccpp Rur. Pampa La Carbonera	224	0.1	2,795	230	237	243	250	257
CIUDAD CHIMBOTE		305632	100.0	-	308,113	310,685	313,349	316,108	318,964

FUENTE: INEI NACIONALES 2007, XI DE POBLACION Y VI DE VIVIENDA
ELABORACION: EQUIPO TECNICO DE PDU

- **POBLACIÓN POR ZONAS URBANAS**

Las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote se ha subdividido en 10 sectores urbanos, de acuerdo a la tipología y características más relevantes de las dos ciudades, de acuerdo a cada sector se analiza la cantidad de viviendas, multiplicándolo por 5 p/v; factor que se consideró para obtener la cantidad poblacional de ambas ciudades, siendo un total de 392950 habitantes. Ahora de acuerdo al tema de investigación se analizará de manera general al sistema de movilidad urbano con la finalidad del estudio como un elemento integrador entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

CUADRO 3 – POBLACIÓN POR SECTORES URBANOS SEGÚN NUMERO DE VIVIENDAS

DETALLE	SECTORES URBANOS	Nº DE VIVIENDAS	POBLACION	
			Nº VIVIENDAS X 5	%
CHIMBOTE	SECTOR 1	2052	10260	3
	SECTOR 2	1824	9120	2
	SECTOR 3	7828	39140	10
	SECTOR 4	4437	22185	6
	SECTOR 5	5828	29140	7
	SECTOR 6	14658	73290	19
	SECTOR 7	40	200	0.1
NUEVO CHIBOTE	SECTOR 8	8079	40395	10
	SECTOR 9	13445	67225	17
	SECTOR 10	20399	101995	26
CIUDAD CHIMBOTE		78590	392950	100

FUENTE: TRABAJO DE CAMPO ELABORACION:
EQUIPO TECNICO PDU

- **CRECIMIENTO POBLACIONAL**

Se realizó una proyección hasta el año 2022 con una población de 353 529 ciudadanos de acuerdo a la tasa de incremento poblacional de 1.1% (INEI – CENSO 1993 – 2007), esto comprende que el nivel poblacional aumenta en un 14% lo que equivale a un incremento de 50 528 ciudadanos haciendo referencia al CENSO – INEI – 2007.

CUADRO 4 – POBLACIÓN PROYECTADA SEGÚN TASA DE CRECIMIENTO PROVINCIAL

DETALLE	CENTRO POBLADO	POBLACION 2007		TASA DE CRECIMIENTO DISTRITAL 1993-2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
		Nº	%																
CHIMBOTE	Ccpp Urb. Chimbote	193154	63.2	-0.343	192,491	191,831	191,173	190,518	189,864	189,213	188,564	187,917	187,272	186,630	185,990	185,352	184,716	184,083	183,451
NUEVO CHIMBOTE	Ccpp Urb. Buenos Aires	112254	36.7	2,795	115,391	118,617	121,932	125,340	128,843	132,444	136,146	139,952	143,863	147,884	152,018	156,266	160,634	165,124	169,739
	Ccpp Rur. Pampa La Carbonera	224	0.1	2,795	230	237	243	250	257	264	272	279	287	295	303	312	321	330	339
CIUDAD CHIMBOTE		305632	100.0	-	308,113	310,685	313,349	316,108	318,964	321,922	324,982	328,148	331,423	334,809	338,311	341,930	345,671	349,536	353,529

FUENTE: INEI CENSOS NACIONALES 2007, XI DE POBLACION Y VI DE VIVIENDA
ELABORACION: EQUIPO TECNICO PDU

El estudio que se realizó para la proyección poblacional de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote al 2022 es de 353 529 ciudadanos de acuerdo a la tasa de incremento poblacional para ambas ciudades (INEI CENSO 1993 – 2007), vale decir que en el casco urbano de la ciudad de Chimbote es estima con una tasa de crecimiento de -0.343, así mismo para el casco urbano de la ciudad de Nuevo Chimbote con un 2.795; considerando la zona rural pampa La Carbonera

CUADRO 5 – POBLACIÓN PROYECTADA SEGÚN TASA DE CRECIMIENTO DISTRITAL

DETALLE	CENTRO POBLADO	POBLACION 2007		TASA DE CRECIMIENTO DISTRITAL 1993-2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
		Nº	%																
CHIMBOTE	Ccpp Urb. Chimbote	193154	63.2	-0.343	192,491	191,831	191,173	190,518	189,864	189,213	188,564	187,917	187,272	186,630	185,990	185,352	184,716	184,083	183,451
NUEVO CHIMBOTE	Ccpp Urb. Buenos Aires	112254	36.7	2,795	115,391	118,617	121,932	125,340	128,843	132,444	136,146	139,952	143,863	147,884	152,018	156,266	160,634	165,124	169,739
	Ccpp Rur. Pampa La Carbonera	224	0.1	2,795	230	237	243	250	257	264	272	279	287	295	303	312	321	330	339
CIUDAD CHIMBOTE		305632	100.0	-	308,113	310,685	313,349	316,108	318,964	321,922	324,982	328,148	331,423	334,809	338,311	341,930	345,671	349,536	353,529

FUENTE: INEI CENSOS NACIONALES 2007, XI DE POBLACION Y VI DE VIVIENDA
ELABORACION: EQUIPO TECNICO PDU

2. ASPECTO FÍSICO ESPACIAL

- EVOLUCIÓN

En el desarrollo de su evolución, espacial, físico urbano, socioeconómico, etc. Chimbote es una ciudad que tuvo un proceso paulatino, comenzando con la zona de La Caleta actualmente nombrado como Huanchaquito, con el tiempo tuvo un proceso más acelerado, por los años de 1950 hasta los años de 1970, hoy en día su progreso evolutivo es pausado por distintos factores que se menciona al inicio; en la actualidad ya no solo es Chimbote si no que su complemento es Nuevo Chimbote albergando un nivel poblacional, más de 350 000 habitantes, actualmente ambas ciudades cumplen la función de elementos dinamizadores por las distintas demandas de actividades administrativas entre otros, con mayores servicios y flujos por parte de la movilidad en toda la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote¹⁰.

- USO DE SUELO Y EQUIPAMIENTO URBANO

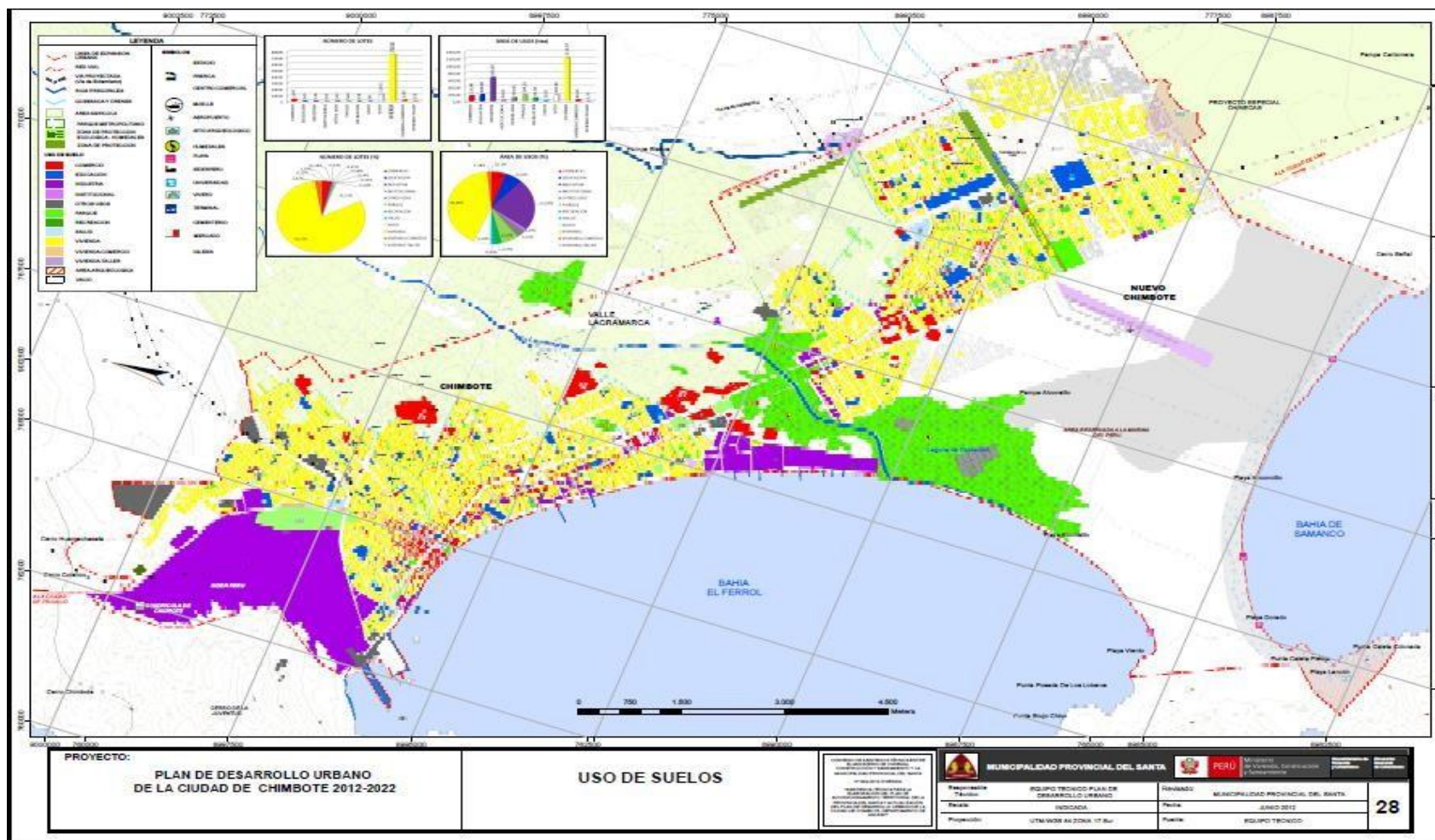
En esquema de usos generales de usos de la ciudad de Chimbote 2012, se observa que debido a las áreas de cada equipamiento que posee las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, es que existe una demanda mayor de movilidad urbana ya que cada ciudadano está determinado a realizar sus propias actividades lo que demanda del desplazamiento con mayor continuidad.

¹⁰[HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML)

CUADRO 6 – CUADRO GENERAL DE USOS DE SUELO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012

CUADRO GENERAL DE USOS DE SUELO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE 2012					
	Nº Lotes	Área actual ocupada (m2)	Área actual ocupada (ha.)	% de área ocupada	% General
Área Útil		28,915,140.25	2,891.51		61.50
Área de Vivienda	75,198	12,144,206.57	1,214.42	25.83	
Área de Comercio	5,434	1,958,279.55	195.83	4.17	
Área de Producción	442	6,697,571.69	669.76	14.24	
Área de Equipamiento Urbano		6,296,511.19	629.65	13.39	
Área de Servicios complementarios		3,508,671.94	350.87	7.46	
Otros Usos	547	1,014,490.83	101.45	2.16	
Salud	90	260,205.08	26.02	0.55	
Educación	265	1,888,807.51	188.88	4.02	
Institucional	102	345,168.52	34.52	0.73	
Camal	1				
Botadero	1				
Cementerio	3				
Prostíbulo	1				
Área de Recreación Pública		2,787,839.24	278.78	5.93	
Parque	509	1,841,992.25	184.20	3.92	
Recreación	138	945,846.99	94.58	2.01	
Área de lotes vacíos	11,611	1,818,571.25	181.86	3.87	
Área de circulación y vías		18,102,224.89	1,810.22		38.50
Área Total Ocupada		47,017,365.14	4,701.74	100.00	100.00

FUENTE: EQUIPO TECNICO PDU
GRÁFICO 2 – PLANO DE USOS DE CHIMBOTE – NUEVO CHIMBOTE



FUENTE: EQUIPO TECNICO PDU

SEGÚN EL PLANO DE USOS DE SUELO DENOTA QUE EXISTE UN MAYOR DESPLAZAMIENTO URBANO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE DEBIDO A LOS EQUIPAMIENTOS QUE EN ELLOS SE ENCUENTRAN AGLOMERADOS; TAMBIÉN SE PUEDE APRECIAR QUE LAS ACTIVIDADES CON MAYOR MOVILIDAD TAMBIÉN SE ENCUENTRAN EN LA AVENIDA PARDO Y ENRIQUE MEIGGS, ADEMÁS LAS ACTIVIDADES SE ENCUENTRAN EN LA AVENIDA PACIFICO, EN LA CIUDAD DE NUEVO CHIMBOTE

- ALTURA DE EDIFICACIÓN

En las ciudades de estudio que es Chimbote y Nuevo Chimbote comprende un 73.44% de inmuebles de un primer nivel, en el área urbano - territorial de las dos ciudades se encuentran de manera dispersa, los cuales son predominantes en la zona Norte de la ciudad que comprende el casco urbano de Chimbote y la zona Sur comprende el casco urbano de Nuevo Chimbote. En segundo lugar, están los inmuebles de dos pisos con un 22.6%; en ambas ciudades el mayor porcentaje en viviendas estas alrededor de los cascos urbanos de estas dos ciudades ya que el casco urbano de Chimbote y el tramo longitudinal hasta llegar al casco urbano de Nuevo Chimbote comprenden inmuebles de niveles más altos, por su zona comercial administrativo, educación, etc.¹¹.

CUADRO 7 – CUADRO NIVEL DE EDIFICACIÓN

N° DE PISOS	Número de Lotes	(%)
Un piso	60,279	73.44
Dos pisos	18,267	22.26
Tres pisos	3,010	3.67
Cuatro pisos	381	0.46
Cinco pisos	132	0.16
Seis pisos	8	0.01
Siete pisos	1	0.001
TOTAL	82,078	100.00

FUENTE: LEVANTAMIENTO DE CAMPO
ELABORACION: EQUIPO TECNICO PDU

¹¹ [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML)

3. ASPECTO SOCIAL

- SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO DE EDUCACIÓN

Con la información obtenida de ESCALE (MINEDU) y UGEL Santa al 2011, nos da los siguientes datos, que existen 259 Instituciones Educativas Públicas y 223 Instituciones Educativas Privadas.

CUADRO 8 – CUADRO INSTITUCIONES EDUCATIVAS EN CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE

INSTITUCIONES EDUCATIVAS	CHIMBOTE		NUEVO CHIMBOTE		CIUDAD CHIMBOTE	
	I.E.PUB.	I.E.PRIV	I.E.PUB.	I.E.PRIV	I.E.PUB.	I.E.PRIV
	Nº I.E.	Nº I.E.	Nº I.E.	Nº I.E.	Nº I.E.	Nº I.E.
Cuna Jardín	2	0	1	2	3	2
Inicial no Escolarizado (Pronoei)	57	0	44	7	101	7
Inicial, Primaria y Secundaria	5	24	7	23	12	47
Inicial y Primaria	12	37	7	31	19	68
Inicial y Secundaria	0	1	0	0	0	1
Primaria y Secundaria	15	4	8	5	23	9
Inicial	34	17	27	19	61	36
Primaria	11	5	3	0	14	5
Secundaria	9	9	0	4	9	13
Centro de Educación Básica Alternativa	5	6	1	5	6	11
Centro de Educación Básica Especial	3	0	1	0	4	0
Centro de Educación Técnica Productiva	1	14	3	4	4	18
Instituto Superior Tecnológico	0	5	1	1	1	6
Instituto Superior Pedagógico	0	0	2	0	2	0
TOTAL	154	122	103	101	259	223

FUENTE: LEVANTAMIENTO DE CAMPO ELABORACION: EQUIPO TECNICO PDU

- **MOVILIDAD**

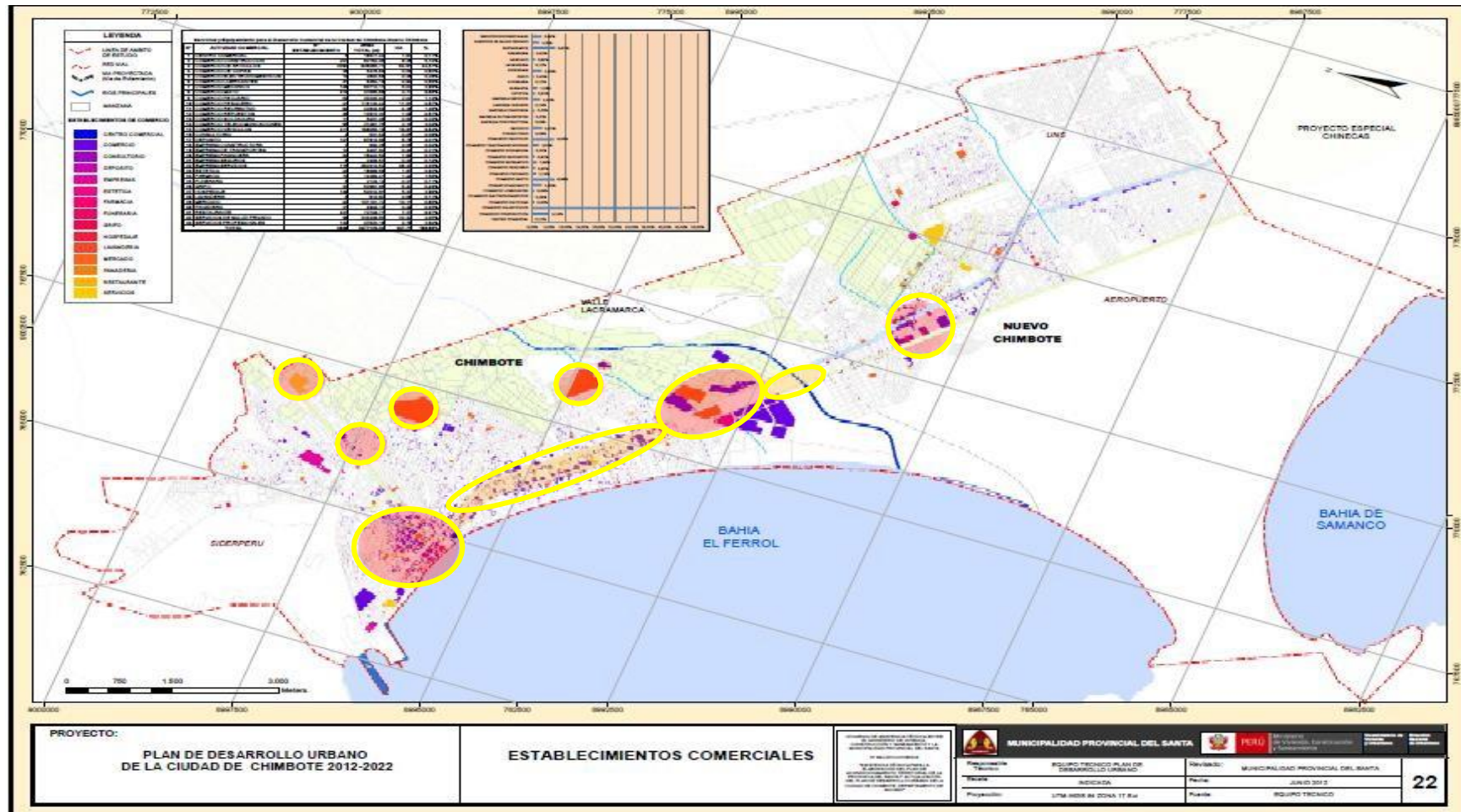
El tema de movilidad en Chimbote y Nuevo Chimbote se relaciona con los desplazamientos que realizan los ciudadanos de manera diaria, existe una contabilidad de 4689 rubros, de los cuales sobresalen 5 rubros, con un promedio del 5% más, esto se da básicamente en el rubro comercial.

El área urbana como Chimbote es netamente comercial; las actividades que se genera básicamente este dado en pequeña, mediana y gran escala, entonces esto traerán mayor desplazamiento en las personas que realizan distintas actividades.

Por otra parte, el uso comercial no es el único que genera mayor desplazamiento en ambas ciudades; si no que también se da por el uso educacional, siendo el segundo elemento o factor generador de movilidad en ambas ciudades.¹²

¹² [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU33-DIAGNOSTICO-ECONOMICO-PRODUCTIVO.HTML](http://docslide.us/documents/PDU33-DIAGNOSTICO-ECONOMICO-PRODUCTIVO.HTML)

GRÁFICO 4 – PLANO DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES EN CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE



FUENTE: EQUIPO TECNICO PDU

- COMO SE OBSERVA EN EL SIGUIENTE PLANO LOS FOCOS DE ESTABLECIMIENTO VAN A DEMANDAR DE LOS DISTINTOS TIPOS DE MOVILIDAD PARA LL EGAR A SUS CENTROS DE TRABAJO DE CADA CIUDADANO DE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO

4. ASPECTO ECONÓMICO

- ROL ECONÓMICO DE LA CIUDAD

Las actividades económicas en ambas ciudades como Chimbote y Nuevo Chimbote es identificado de acuerdo a la (PEA) que sirve para medir y evaluar la población económicamente activa, según lo establecido por (INEI) con respecto al año 2007, la indagación que se realizó en campo por el (PDU), establece los distintos tipos de recursos y características de ambas ciudades. Como se observa en el siguiente cuadro estable que servicios y comercio es un factor predominante en ambas ciudades.¹³

CUADRO 8 – CUADRO DE PEA EN CHIMBOTE Y NUEVO

Distritos	Sectores Económicos								PEA Total
	Agropecuario	Pesquero	Turismo	Manufactura	Construcción	Servicios-Comercio	Transportes	Financiero	Distritos
Chimbote	7473	2609	4524	9409	5450	49380	7861	444	87150
Nuevo Chimbote	1380	1869	2316	4771	3326	27591	4332	271	45856
PEA total por Sectores	8853	4478	6840	14180	8776	76971	12193	715	133006

ELABORACION: EQUIPO TECNICO PDU

FUENTE: PVPP SANTA INEI – CENSO 2007 – TRABAJO EN CAMPO

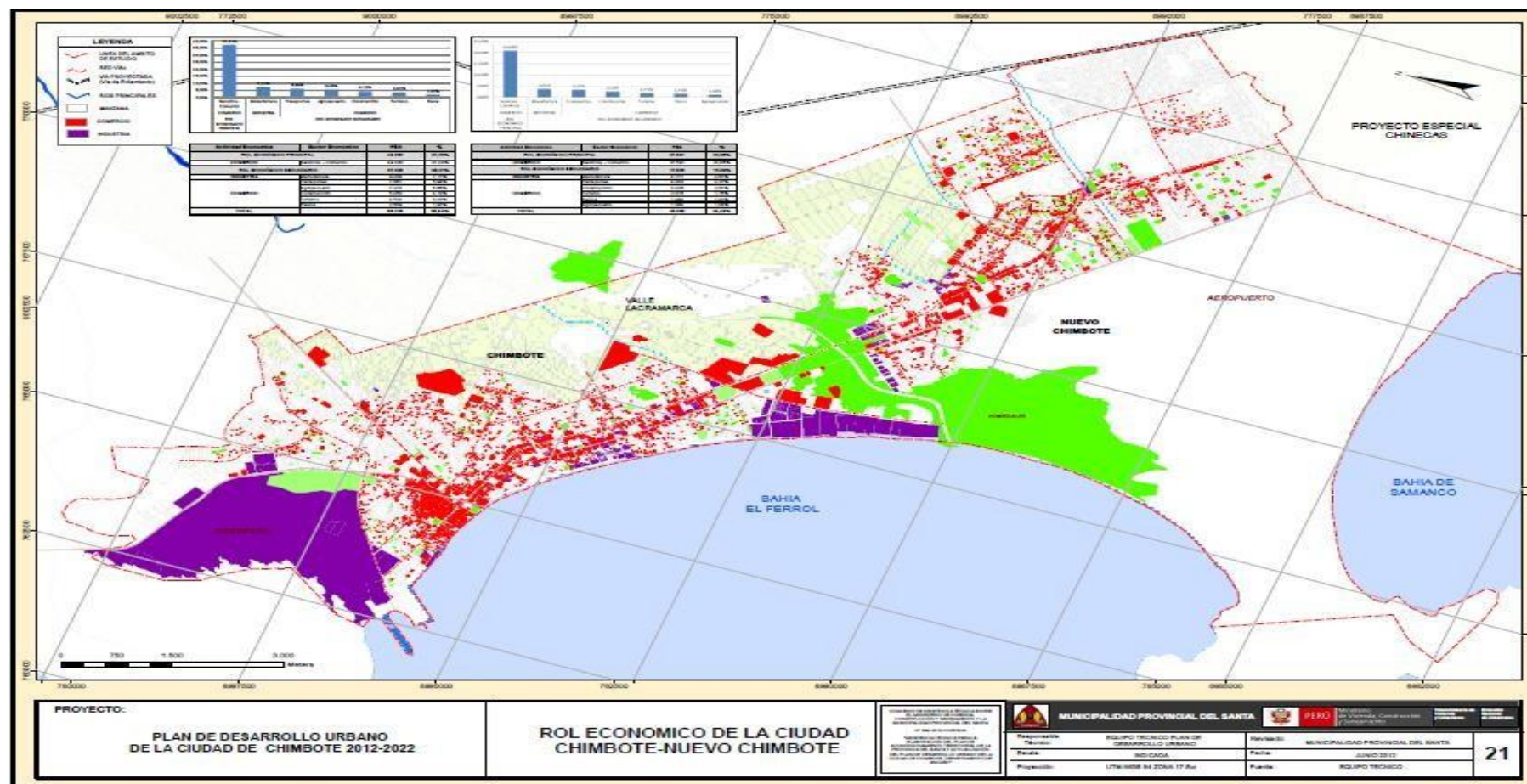
- SERVICIO Y EQUIPAMIENTO PARA EL DESARROLLO

Las zonas de Chimbote y nuevo Chimbote son netamente comerciales y al ser comercial tiene la necesidad de trasladarse en diferentes modos de transporte para llegar a su destino de trabajo. Por lo tanto, la actividad económica de las ciudades se determina en tres niveles pequeña escala, mediana escala y grande escala comercial.¹⁴

¹³ [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU33-DIAGNOSTICO-ECONOMICO-PRODUCTIVO.HTML](http://docslide.us/documents/PDU33-DIAGNOSTICO-ECONOMICO-PRODUCTIVO.HTML)

¹⁴ [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU33-DIAGNOSTICO-ECONOMICO-PRODUCTIVO.HTML](http://docslide.us/documents/PDU33-DIAGNOSTICO-ECONOMICO-PRODUCTIVO.HTML)

GRÁFICO 5 – ROL ECONOMICO EN LAS CIUDADES DE CHIMBOTE – NUEVO CHIMBOTE



FUENTE: EQUIPO TECNICO PDU

COMO SE DENOTA EN EL SIGUIENTE PLANO EL ROL ECONOMICO DE LAS CIUDADES SE DA MAYORMENTE EN LOS CASCOS URBANOS DE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE, Y DE MANERA LONGITUDINAL EN SUS DOS AVENIDAS PRINCIPALES BASICAMENTE SE DA PORQUE COMPRENDE LA MAYORIA DE ACTIVIDADES COMERCIALES, DE LAS CUALES SE REALIZA DIARIAMENTE

5. ASPECTO AMBIENTAL

- IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS SOCIOECONÓMICOS

El aspecto de impactos socio – ambientales que conllevaría la implementación del planeamiento, se ha evaluado sobre los aspectos territoriales, ambientales, sociales, culturales, económico – productivos y de gestión, desarrollados en el sector de influencia del estudio.

- CONTAMINACIÓN

Los focos de contaminación en las ciudades como Chimbote y Nuevo Chimbote se desarrollan por diversos factores o motivos; la modificación del paisaje, conllevan impactos al suelo y aire durante el desarrollo de construcción, posibles incomodidades durante la ejecución de las obras constructivas y desde luego el sistema de movilidad urbano que se genera en las ciudades; entre estos factores, nos enfocamos en la contaminación que provoca los medios de transporte motorizado ya que estos vehículos emanan gases contaminantes al medio ambiente, quedando expuestos, nada más y nada menos que los ciudadanos de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote ya que no cuenta con un sistema de arborización que pueda mitigar estos gases que emanan los vehículos que están recorriendo diariamente por las vías de las ciudades.

6. CONTEXTO TEMPORAL

- PROCESO HISTÓRICO Y TENDENCIA DE CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES.

El proceso histórico de la ciudad de Chimbote se realizó bajo el crecimiento urbano progresivo en el área más conocida como la Caleta, hoy en día reconocido como Huanchaquito. Ya en los años de 1930 esta ciudad contaba con 4243 ciudadanos, en una extensión de terreno de 81 hectáreas. Esto equivale a una densidad de 52 habitantes/hectáreas, en esta área se había establecido 8 barrios marginales para aquella época eran Miramar Bajo, Miramar Alto, El Progreso, Bolívar Alto, Bolívar Bajo, La Balanza, Antúnez de Mayolo y El Acero. Para el año de 1940 construyen un muelle artesanal en el borde del barrio de Huanchaquito. Así mismo la infraestructura de la carretera Panamericana, se dio por la década de los 30, dicha obra fue de gran importancia para la evolución de la ciudad de Chimbote, ya que era importante por su ubicación en la ciudad, sin embargo hoy podemos denotar que ya no solo es Chimbote si no que ahora está incluido Nuevo Chimbote, contando con dos ciudad que obtienen una población superior a los 350 000 ciudadanos, estas dos ciudades se caracteriza por sus actividades comerciales, administrativas, flujos de servicio, económicos, etc. La ciudad de Chimbote para el año de 1970 destaco por su incremento poblacional rápido producto del bum pesquero, esto conlleva a que la población se incremente en 160 000 habitantes en un área de 2300 ha. Tiempo después Chimbote sufre un devastador terremoto causando daños en las líneas del ferrocarril desde la ciudad de Chimbote hasta Huallanca.

Después de los acontecimientos que sucedió en Chimbote el Gobierno Peruano tomo la decisión de realizar una comisión de estudio para el área afecta, que llevo como

nombre CRYRZA,

entidad responsable de elaborar los estudios para el mejoramiento de la ciudad de Chimbote.

Para el año 2000 hasta el año 2010 se caracteriza por un crecimiento informal tanto de invasiones esto conlleva que la movilidad urbana continúe expandiéndose hasta la actualidad, por lo tanto, esto implica tener un sistema de movilidad urbano deficiente para las ciudades, perjudicando a los ciudadanos.¹⁵

CUADRO 9 – CUADRO DE PLANES URBANO

USOS DE SUELO	Área Ocupada en ha. Año 1972	Área Ocupada en ha. Año 1997	Área Ocupada en ha. Año 2012	% de área ocupada en ha. Año 1997	% de área ocupada en ha. Año 2012
	CRYRZA	INADUR	ACTUAL	INADUR	ACTUAL
Área útil		3,257.18	2,891.52		
Área vivienda	67.30	1,948.06	1,214.42	57.27	25.83
Área Comercio	-	169.63	195.83	4.99	4.17
Área Producción	-	758.79	669.76	22.31	14.24
Área Equipamiento Urbano	-	380.70	629.65	11.19	13.39

FUENTE: PVPP SANTA 2009 – 2018 – TRABAJO DE CAMPO
ELABORACION: EQUIPO TECNICO PDU

¹⁵ [HTTP://DOC SLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML)

- ANÁLISIS COMPARATIVO DE PLANES DE DESARROLLO URBANO
- PLAN DIRECTOR DE CHIMBOTE 1975 – CRYRZA – PNUD

De acuerdo a lo mencionado en El Plan Director de Chimbote que fue elaborado en el año de 1972 y aprobado en los años siguiente de 1975 mediante la resolución de N° 717 – 75 – ORDEZA; teniendo como función brindar los indicadores para la planificación esta nuestra ciudad y su expansión en un futuro.

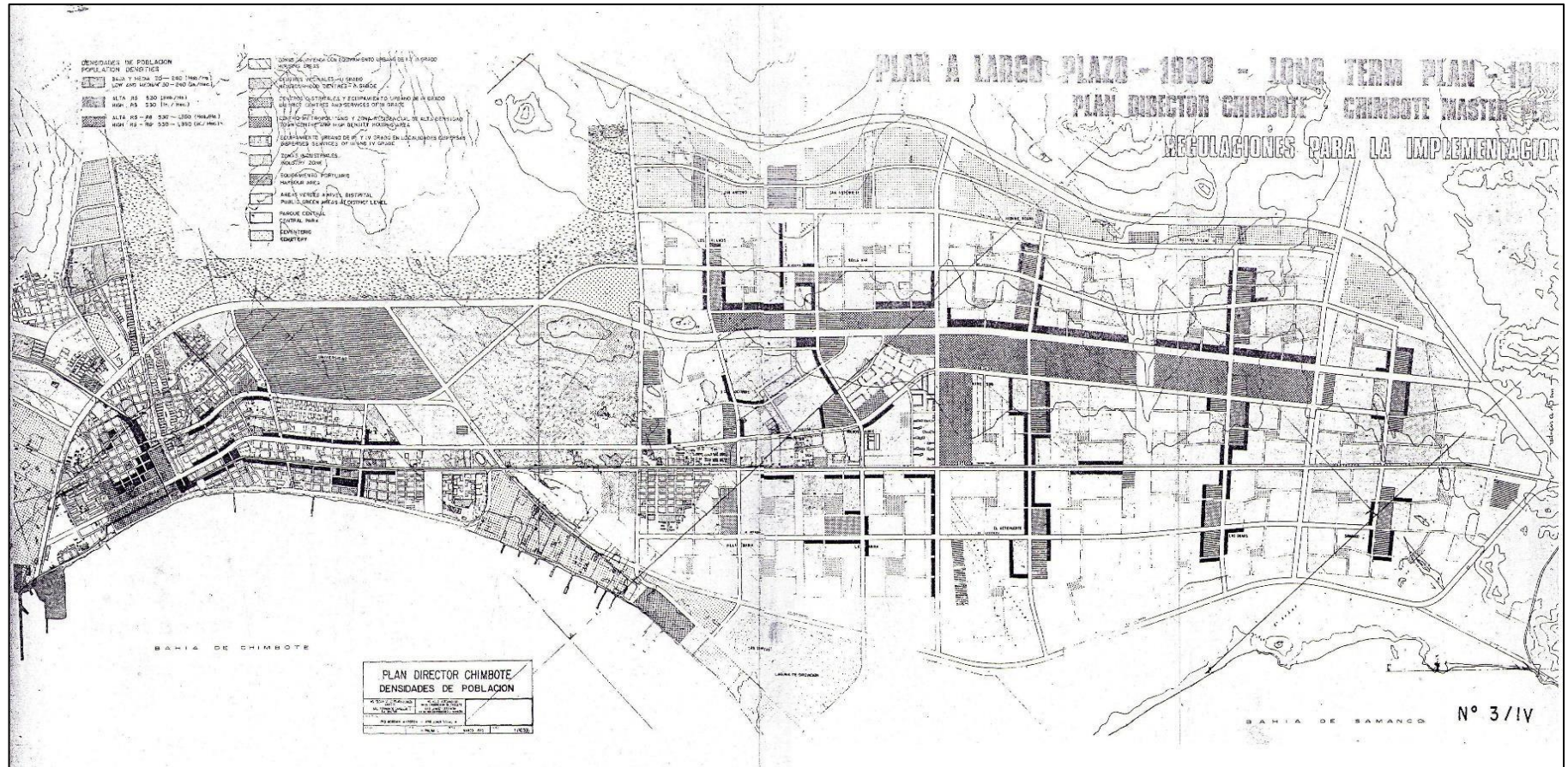
Según lo establecido en el Plan Director de Chimbote, establece la realización global concerniente al programa y al espacio del crecimiento de la ciudad, estableciéndose del siguiente modo:

- Plan a largo plazo hasta 1990 – Volumen 2.
- Plan por etapas – Volumen 3.
- Reglamentación para la implementación – Volumen 4.

Los puntos mencionados comprenden el resumen de la aplicación y comparación de las incógnitas pertinentes, con respecto al tema de estudio como algún plan de espacio – funcionales, propuestas técnicas e infraestructura; de igual manera sobre el Plan de lineamientos y posiciones a seguir en la fase de desarrollo urbano.¹⁶

¹⁶ [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML)

GRÁFICO 6 – PLANO DE ZONIFICACION DEL PLAN DIRECTOR CHIMBOTE 1972 – 1990 – CRYRZA.



FUENTE: EQUIPO TECNICO DE PDU

- EL SIGUIENTE PLAN QUE DESARROLLO "CRYRZA" FORMULA EL PLAN DIRECTOR DE CHIMBOTE, EN EL QUE PROPONE LA EXPANSIÓN LINEAL HACIA E L SUR DE LA CIUDAD Y LA CONSOLIDACIÓN DEL ÁREA INMEDIATA AL CASCO CENTRAL. EL MODELO LINEAL, TIENE COMO CARACTERÍSTICA PRINCIPAL LA MARCADA DISMINUCIÓN DE SOBRECARGA DEL TRÁFICO EN EL CASCO URBANO, POSIBILIDAD DE DESARROLLAR UN NUEVO SISTEMA URBANO SOBRE TERRENOS ÓPTIMOS; MAS NO EXISTIÓ UNA PROPUESTA DE UN SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA

- INADUR 2000 – INSTITUTO NACIONAL DESARROLLO URBANO

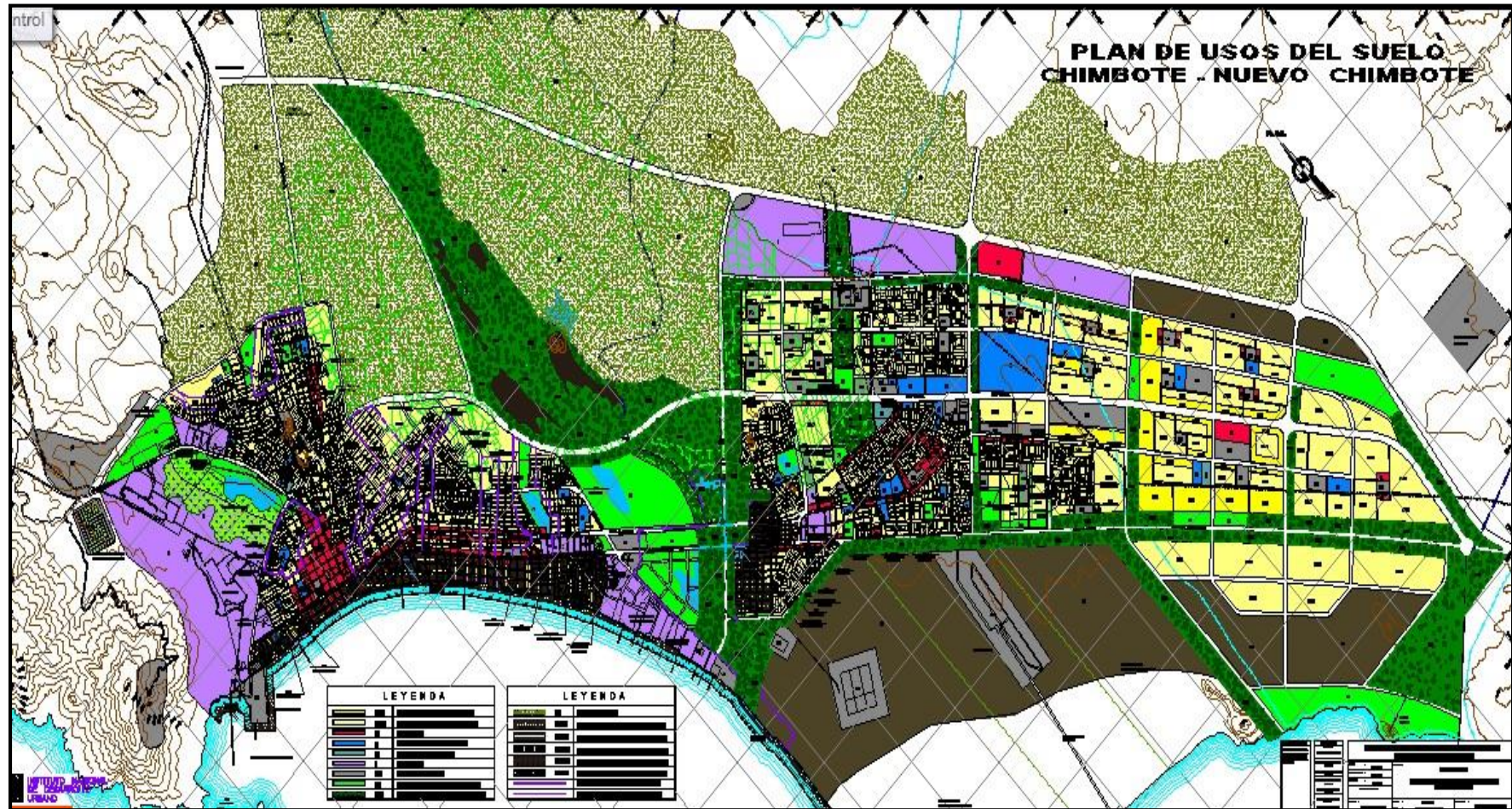
La decisión que tomo INADUR, fue proponer una propuesta de prevención de daños ante las calamidades naturales y ayudar en el orden territorial de la ciudad de Chimbote frente al proyecto que será adecuado para su utilización.

Es por ello que INADUR examina seguir el desarrollo lineal de la ciudad de Chimbote hacia el sur mediante las redes viales con las que contaba inicialmente.

Hasta el momento el crecimiento urbano se viene desarrollando al Sur comprendiendo la ciudad de Nuevo Chimbote, a través de la Carretera Panamericana hasta las lomas, con un patrón de actividades desestimando la densidad. Esto se realizó mediante una configuración proyectada a través de inversiones privadas y planteamientos de viviendas, pero la realidad es todo lo contrario ya que lo informal trajo consigo la ocupación de áreas no establecidas para usos residenciales, además no se respeta el espacio de amortiguamiento que está establecido en el Plan, básicamente se da en la Av. Central y otros sectores que comprenden a dicho Plan.¹⁷

¹⁷ [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML)

GRÁFICO 6 – PLANO DE ZONIFICACION DEL PLAN DE INADUR 2000 - INADUR



FUENTE: EQUIPO TECNICO DE PDU

- EL PLANO DE ZONIFICACIÓN DEL PLAN DE INADUR 2000, TOMA EN CUENTA EL PLAN ANTERIOR QUE ES CRYRZA, PARA REALIZAR UNA MODIFICACIÓN COMO UNA ALTERNATIVA DE PREVENCIÓN DE LOS DESASTRES NATURALES, PERO DICHO PLAN DE INADUR, SIGUE SIN UN ESTUDIO DE SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA.

- PDU 2012 – 2022 – PLAN DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CHIMBOTE.

Según el último Plan Urbano que se desarrolló en el año 2012 – 2022 se realiza un estudio en cuento a la Movilidad Urbana en los siguientes aspectos.¹⁸

- Accesos a la ciudad:

De acuerdo a lo que establece el PDU, Chimbote se desarrolla a través de la Carretera Panamericana Norte siendo un elemento importante que ensambla hacia el Sur así mismo en el Norte.

- a. Por el Norte: con los distritos de Coishco y Santa.
- b. Por el Sur: con la provincia de Samanco, Nepeña, Cáceres de Perú y Moro.
- c. Por el Oeste: comprende tres accesos desde La Campiña (la continuidad de la Av. Buenos Aire, Jr. Callao y La Av. Anchoveta).

Organización de la Red Vial:

La estructura de Chimbote obtiene una serie de redes viales que se desarrolla básicamente en tres elementos:¹⁹

- a. **La Red Primaria:** Son las vías arteriales que conecta a las ciudades, de esta manera está estructurado a través de la carretera Panamericana Norte, por la forma de crecimiento espacial que ha ido teniendo la ciudad de acuerdo a la vía Nacional; tal vía comprende las Av. Enrique Meiggs, Av. Víctor Raúl Haya de la Torre (Av. Pacífico), y por

¹⁸[HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/pdu34-diagnostico-fisico-espacial.html)

¹⁹[HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/pdu34-diagnostico-fisico-espacial.html)

último la Av. José Gálvez, avenida que comprende la dirección hacia el norte de la ciudad.

- b. **La Red Secundaria:** Determinada red vial se enlaza a través de las vías colectoras; estas vías están integradas por las Av. Industrial, Francisco Bolognesi, Camino Real, Buenos Aires y Los Pescadores; por el Sur las Avenidas Pelicanos, Country, Anchoqueta, Los Fresnos, Central y por último la Av. Argentina.
- c. **La Red Terciaria:** Comprende las redes viales locales de ambas ciudades, ya que son las vías de menor jerarquía, que cumplen con la función de engranar al predio en manzanas o barrios.

- **Infraestructura Vial:**

El siguiente elemento se determina por su nivel de fortalecimiento, estado de mantenimiento finalmente en sus secciones viales.²⁰

- **Transporte:**

En la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote el transporte básicamente se viene desarrollando a través de su red vial primaria, dado a su configuración y tejido que existe actualmente, por lo tanto, se reconoce cuatro tipologías.²¹

²⁰ [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/pdu34-diagnostico-fisico-espacial.html)

²¹ [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/pdu34-diagnostico-fisico-espacial.html)

El Transporte Público Masivo: Viene desarrollándose a través de focos importantes que son los cascos urbanos de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, también incluyen los equipamientos importantes y más relevantes que se encuentran emplazado de manera longitudinal en las Avenidas como; Av. José Pardo, Av. Pacifico, La Av. Meiggs y La Prolongación Panamericana, que abarca un 70% de la movilidad poblacional.

- a. **El Transporte de Carga:** Se da a través de la red primaria de la ciudad de Chimbote, debido a que su estructura del área industrial está emplazada en el área central de este eje y el puerto, enclavado al norte de Chimbote cerca de SIDERPERU.

- b. **El transporte Público Individual (Taxi):** Los ciudadanos de ambas ciudades como Chimbote y Nuevo Chimbote, se estructura dado a sus desplazamientos por áreas residenciales, por nodos y componentes que inciden para su recorrido.

- c. **El Transporte Interprovincial (Pasajeros – Carga):** De igual manera emplean la red vial primaria, por donde circulan los buses provinciales, esto se da porque el equipamiento de servicio de viajes (TERMINAL CHIMBADOR) está ubicado en un área céntrica de ambas ciudades.

d. Elementos reguladores del Tránsito:

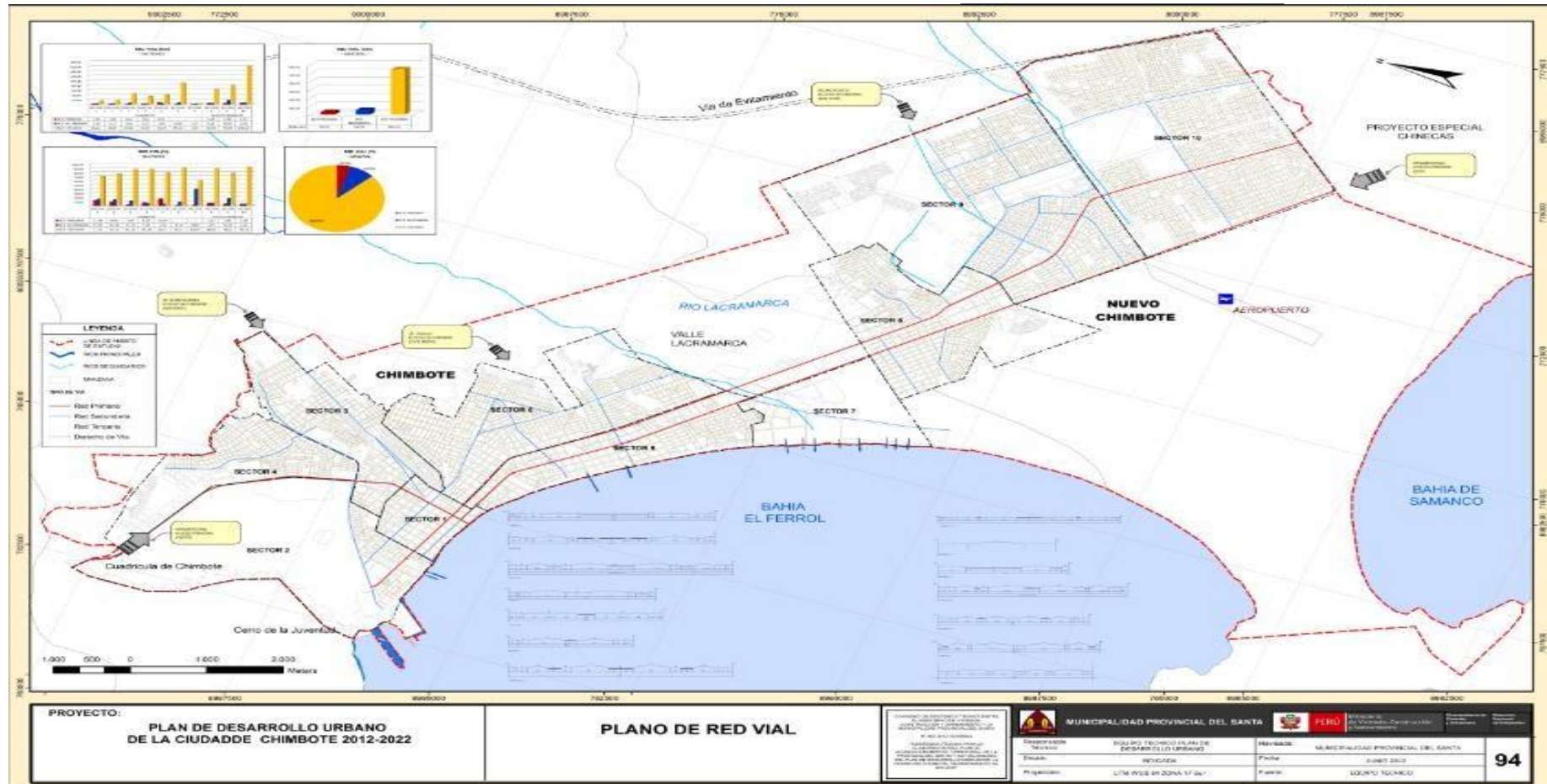
Los mobiliarios y elementos del tránsito en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, comprende de la ausencia de estos elementos que regula el tránsito de manera horizontal y de manera vertical; las redes viales primarias en ambas ciudades carecen de señalizaciones que regule el tránsito vehicular como peatonalmente.²²

- POSTURA

Según el último Plan Urbano que se elaboró para la Ciudad de Chimbote en los años 2012 con proyección al 2022; si bien es cierto se ha realizado un estudio en cuanto al tema de Movilidad Urbana con respecto a sus distintos aspectos, sin embargo, este Plan ha realizado un estudio demográfico, por lo tanto, a la actualidad el incremento poblacional es importante, ya que se ha incrementado las distintas actividades que realiza el ciudadano como: trabajar, estudiar, ir de compras, pasear, etc. Por lo tanto, el Plan es aún deficiente en el estudio de Movilidad Urbana debido a que debe existir un estudio a profundidad con respecto al sistema de movilidad urbana teniendo en cuenta sus distintos aspectos para el tema de Movilidad Urbana, para que se realice de manera eficiente y sustentable.

²² [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU34-DIAGNOSTICO-FISICO-ESPACIAL.HTML](http://docslide.us/documents/pdu34-diagnostico-fisico-espacial.html)

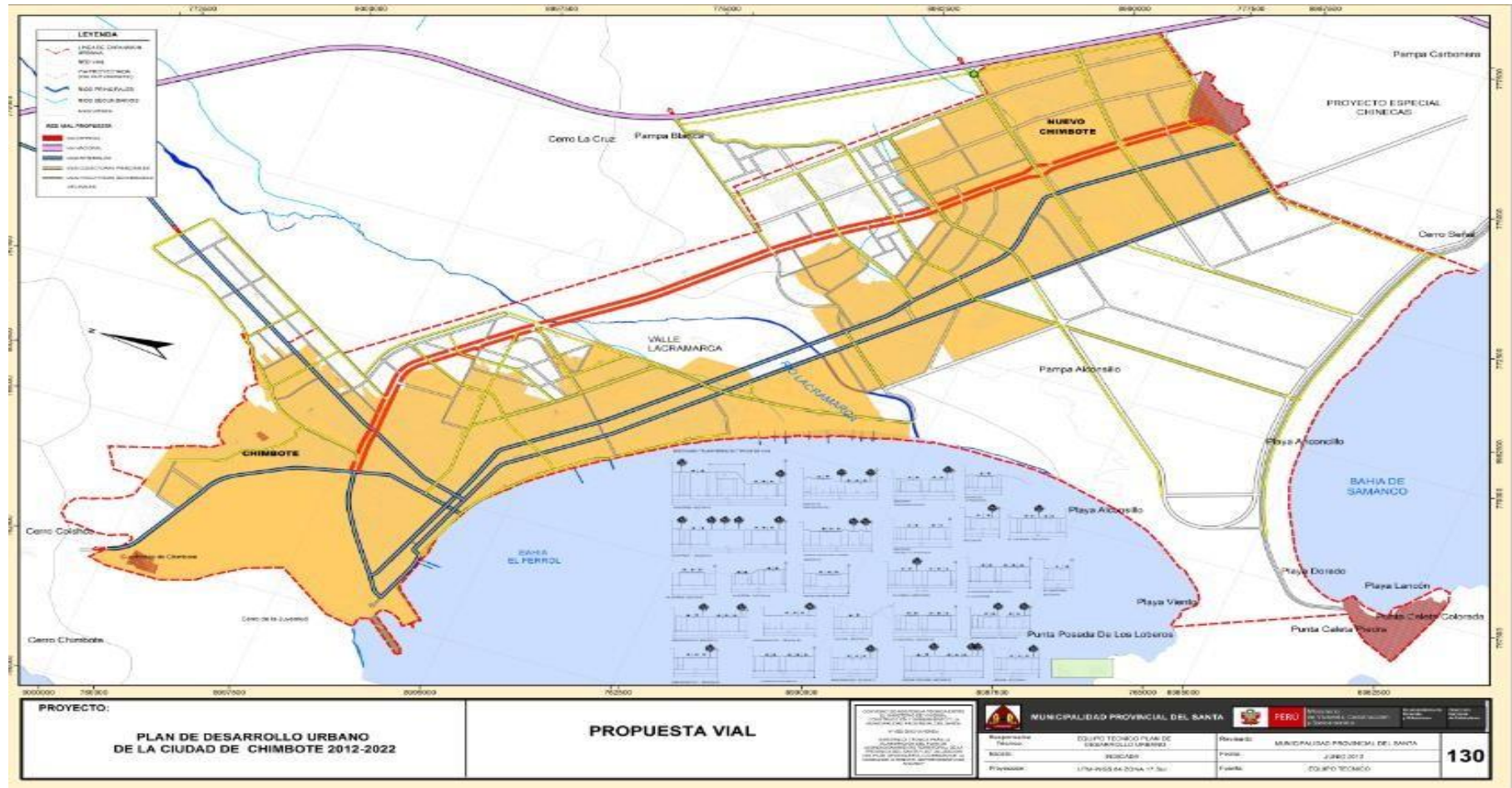
GRÁFICO 7 – PLANO RED VIAL



FUENTE: EQUIPO TECNICO DE PDU

- EN EL SIGUIENTE PLANO SE ESPECIFICA Y SE DENOTA COMO ESTÁ COMPUESTA LA RED VIAL DE LAS CIUDADES DE CHIMOTE Y NUEVO CHIMOTE, TENIENDO EN CUENTA QUE A LA ACTUALIDAD LAS REDES VIALES CON LA QUE CUENTA SON AUN DEFICIENTES, OBTENIENDO ASÍ UN SISTEMA DE MOVILIDAD DEFICIENTE EN CUANTO A SU TRÁNSITO, YA QUE NO EXISTE UN PLAN QUE REGULE Y CARACTERICE LAS REDES VIALES, PARA UNA MEJOR TRANSITABILIDAD TANTO VEHICULAR Y PEATONALMENTE.

GRÁFICO 8 – PROPUESTA VIAL

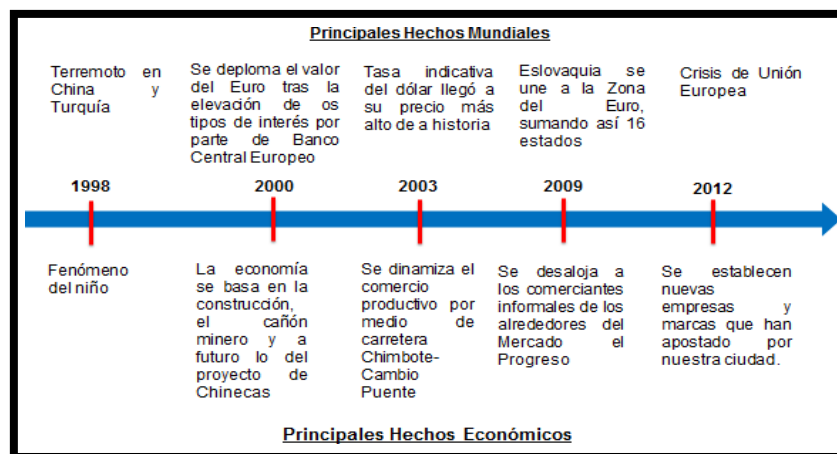


FUENTE: EQUIPO TECNICO DE PDU

- LA PROPUESTA QUE SE REALIZA PODRÍA SER LA SOLUCIÓN, SIN EMBARGO, AÚN SE TIENE QUE HACER UN ESTUDIO, PARA REALIZAR UNA PROPUESTA DONDE SE MEJORE EL DESPLAZAMIENTO DE LA MOVILIDAD URBANA YA SEA DE MANERA MOTORIZADA, NO MOTORIZADA (PEATONALMENTE) Y MECANIZADA (BICICLETAS).

- ESTRUCTURA ECONÓMICA DE LAS CIUDADES EN EL TIEMPO

El precedente echo histórico de la economía, destaca la presencia del nivel económico y los acontecimientos que destacan en el proceso más importante que señalan en el desarrollo de la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote desde el periodo pre inca hasta la fecha presente, a continuación, se plasma el siguiente cuadro de los principales hechos mundiales²³.



En el distrito de Chimbote, años anteriores ha desarrollado un rol económico industrial y pesquero con gran relevancia y sustento tema que en la actualidad ha decaído dándole el puesto al rol económico netamente comercial; por lo tanto al existir estos aspectos asciendo el sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, pero con más relevancia debido a la demanda de factores que influyen en las ciudades, provocando un sistema de movilidad urbana deficiente, ocasionando los mayores problemas en el modo de transporte

²³ [HTTP://DOCSLIDE.US/DOCUMENTS/PDU33-DIAGNOSTICO-ECONOMIC-PRODUCTIVO.HTML](http://docslide.us/documents/PDU33-DIAGNOSTICO-ECONOMIC-PRODUCTIVO.HTML)

7. CONTEXTO SIMBÓLICO

- **SISTEMA DE MOVILIDAD EFICIENTE**

Un adecuado y eficiente sistema de movilidad urbana donde se definan los tipos de redes viales, que sirva para el desplazamiento de las personas, movilidad motorizada y la movilidad no motorizada.

Es verdad que nuestro sistema de movilidad urbana es deficiente para los desplazamientos de las personas, como para el transporte motorizado y el transporte mecanizado, es por ello que lo ideal es realizar un sistema de movilidad urbana donde se encuentre integrado los tipos de movilidad urbana de las ciudades, para su correcto funcionamiento.

- **MEDIOS DE TRANSPORTE**

El sistema de los medios de transporte en las ciudades de facilitar los desplazamientos necesarios para el correcto funcionamiento para los ciudadanos, tomando en cuenta los tipos de transporte adecuado que beneficie de la mejor manera para el ciudadano.

- **CORRECTO COMPONENTE PARA EL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO**

Los componentes ideales para el buen sistema de movilidad deben de aumentar con el aumento de los ingresos de los ciudadanos a los distintos equipamientos sin ser obstruidos por el deficiente desplazamiento que se tiene en las ciudades, ya que puede variar de acuerdo a sus estructuras económicas y sociales conforme a los habitantes de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.²⁴

²⁴ [HTTPS://ES.SCRIBD.COM/DOC/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA](https://es.scribd.com/doc/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA)

BUEN USO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO

En primer lugar, se desea que el sistema de circulación presente papeles que desempeñen un buen tránsito vehicular como peatonal, cumpliendo los roles de dinámica.

- UN BUEN IMPACTO DEL TRANSPORTE URBANO EN EL MEDIO AMBIENTE.²⁵

La expresión de un buen impacto por parte del transporte urbano es que se quiere rescatar y conservar las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, evitando la contaminación de los medios ambientes de las dos ciudades, generado de parte de los vehículos que emanan gases tóxicos, que perjudican a los ciudadanos.

²⁵ [HTTPS://ES.SCRIBD.COM/DOC/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA](https://es.scribd.com/doc/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA)

8. MARCO CONCEPTUAL

- PREGUNTA PRINCIPAL

- **Movilidad.** ²⁶

Para Velásquez (2015), “La movilidad es el estilo de comportamiento urbano, en el cual la indagación de la voluntad individual de acuerdo al residente, establece la probabilidad de transitar de manera libre en el área urbana” (pág. 42)

- **Movilidad urbana:**

De acuerdo a Hernández (2013), “Es el desplazamiento y/o movimiento de un punto y otro en la ciudad satisfaciendo las necesidades del usuario”

- **Movilidad Urbana:**

Según Sánchez (2013), “Es el conjunto de actividades y/o acciones que conlleva la necesidad de definir reglamentos y normas alrededor de factores asociados a infraestructura, gestión, seguridad vial e inversiones”

²⁶[HTTP://TDX.CAT/BITSTREAM/HANDLE/10803/319707/01.CVVM_1DE5.PDF?SEQUENCE=1](http://tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1DE5.PDF?SEQUENCE=1)

- **Movilidad sostenible:**

Según lo establecido por Velasquez (2015), “Es un modo de transporte que no perjudica ambientalmente, más su función es sostenible porque no deteriora el medio ambiente y sus habitantes, más satisface la demanda de los desplazamientos de los ciudadanos” (pág. 50)

- PREGUNTA DERIVADA 1

- **Movilidad:**

Para Velasquez (2015), “Es la modificación de las calles, avenidas, estaciones, etc. Que son áreas de paso más no de continuidad, esto fomenta la separación social entre los ciudadanos menguando el espacio público como un ambiente despejado para la variedad de culturas sociales” (pág. 42)

- **Transporte.**²⁷

De acuerdo a Velasquez (2015), “Indica el rol del transporte de dos maneras compleja y lógica, el primer aspecto señala a la efectividad por parte de los medios de transporte cuando implementan un sistema tecnológico” (pág. 66)

⁶⁰ [HTTP://TDX.CAT/BITSTREAM/HANDLE/10803/319707/01.CVVM_1DE5.PDF?SEQUENCE=1](http://tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1DE5.PDF?SEQUENCE=1)

- **Desplazamiento:**

Según lo descrito por Ferri (2009), “Trayectoria entre dos puntos en determinada área urbana, mediante sus infraestructuras viarias, donde se desplazan distintos tipos de transporte urbano de manera ordenada, que permitirá desplazamientos adecuados” (pág. 33)

- PREGUNTA DERIVADA 2

- **Transporte:**

Según Miralles (2002), “El uso necesario de los medios de transporte se podría señalar, pues a la creación de una estructura social, vinculada a un sistema económico” (pág. 12)

- **Operador de transporte:**

Para Ferri (2009), “Son las entidades públicas, privadas o mixtas encargados de ejecutar trabajos de transporte público colectivo” (pág. 69)

- PREGUNTA DERIVADA 3

- **Movilidad:**

Según Velasquez (2015), “Esta enlazado con la voluntad del desplazamiento y la probabilidad de ingreso a los distintos medios necesarios para cualquier finalidad, ya que está vinculado con el anhelo de obtener determinado rumbo” (pág. 49)

- **Educación por la movilidad:**

De acuerdo a Ferri (2009), “La educación por la movilidad es una herramienta importante para enriquecer a los ciudadanos la función que estos cumplen ya que dependerán de sus conductas y costumbres” (pág. 34)

- PREGUNTA DERIVADA 4

- **Accesibilidad:**

Para Ferri (2009), “La accesibilidad global La accesibilidad universal se asegura cuando cualquier persona, sin importar el estado físico, puede desplazarse hasta su destino a pie, sea en transporte colectivo, en bicicleta o en vehículo mecánico, sin poner en riesgo su integridad o la del resto de ciudadanos” (pág. 7)

Transporte urbano:

El transporte urbano de pasajeros es un servicio público necesario, entendido este último concepto como la satisfacción de necesidades primordiales de la población, así como también una amplia gama de instrumentos medios con los que los ciudadanos deben contar para el desarrollo de su potencial humano, social y económico

- **Cambio Climático:**

Para Ferri (2009), “Es el cambio de temperatura producto de las acciones del hombre a través de elementos que producen gases que emanan hacia la atmósfera siendo el origen del efecto invernadero, debido a este efecto se produce cambios en la temperatura, generando la distorsión del clima” (pág. 18)

- PREGUNTA DERIVADA 5

- **Contaminación:**

Según lo descrito por Ferri (2009), “Es la modificación del viento que se va dando diariamente, producto de la polución de los gases que emanan composiciones dañinas” (pág. 23)

- **Contaminación acústica:**

Para Ferri (2009), “Básicamente está vinculado con los efectos de padecimiento cardiovasculares, la desorientación de la función del oído y la alteración de la estructura nerviosa, sufriendo severos ataques de estrés” (pág. 78)

- **PREGUNTA DERIVADA 6**

Gestión de la movilidad:

De acuerdo a la descripción de Ferri (2009), “La gestión de la movilidad es un aspecto que comprende una herramienta esencial para continuar con un criterio de movilidad más adecuado y sostenible” (pág. 50)

9. BASE TEORICA

- *Floren Demoraes (2005), Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito metropolitano de quito (págs. 20 - 23).*²⁸

El libro de Floren Demoraes hace referencia a los distintos aspectos que estudia la movilidad urbana para el mejoramiento de un núcleo urbano a partir del ejemplo de la ciudad de Ecuador – Quito. A continuación, se describe los pensamientos del autor en sus distintos aspectos de estudio para el mejoramiento de la movilidad.

La Movilidad en el funcionamiento de la ciudad es el reflejo y el resultado de intercambios dado la importancia de la movilidad sea por la constitución de los sistemas urbanos o por la estructuración de las redes urbanas. La movilidad es tan imprescindible que sus perturbaciones afectan de una manera grave el funcionamiento de los sistemas territoriales

El riesgo integra comúnmente varias dimensiones: amenazas o peligros, probabilidades, elementos expuestos, debilidades y consecuencias. Sin embargo, en el marco del problema se consideró que: el riesgo para una ciudad o para cualquier otra entidad espacial es la posibilidad de perder lo que es esencial para su funcionamiento y desarrollo

²⁸ [HTTP://BOOKS.OPENEDITION.ORG/IFEA/5113](http://books.openedition.org/ifea/5113)

La vulnerabilidad de la movilidad está orientado al análisis sobre la identificación de los factores de vulnerabilidad de la red vial y del sistema de transporte. Se identifican seis formas que toman en cuenta tanto las fragilidades de los sistemas como la vulnerabilidad intrínseca, la dependencia, la exposición a los peligros y la susceptibilidad de daño, la capacidad de control, las alternativas y la preparación a las crisis

Los elementos esenciales de una red vial, de un sistema de transporte no tienen la misma importancia. Algunos poseen un carácter primordial para el funcionamiento de una ciudad. El análisis en las estructuras principales, es decir, sobre aquellas cuyo fallo o daño perjudicaría gravemente el sistema urbano, aquellas que los responsables de la toma de decisión deben reforzar, proteger o resguardar prioritariamente. Los elementos esenciales son unos objetos de interés común (vía, túnel, terminal terrestre, estación de transferencia, etc.) sobre los cuales los actores de la municipalidad pueden actuar tanto para su administración en tiempo normal como también para su gestión en caso de emergencia

Los lugares esenciales de accesibilidad son áreas que concentran muchas actividades urbanas con un papel fundamental en varios ámbitos (salud, educación, economía) y que deben ser accesibles para desempeñar normalmente actividades y servicio. Estos lugares esenciales pueden corresponder a centralidades que cuentan con funciones urbanas de primera relevancia.

Postura:

Con respecto al tema de sistema de movilidad urbana, considero que es uno de los aspectos de mayor importancia para el desarrollo de una ciudad, para el autor Florent Demoraes considera distintos aspectos que considera relevantes ya que es importante analizar cómo está dado el funcionamiento actualmente en nuestras ciudades mediante su estructuración de sus redes viales; el riesgo es uno de los factores importantes que está involucrado en el tema, actualmente se manifiestan riesgos en el sistema de transporte por el incremento de los autos colectivos en nuestras ciudades, entonces el factor riesgo es clave para el análisis de investigación, por otra parte los elementos esenciales que considera el autor también es importante porque vendría hacer el mobiliario que lo hace falta a la ciudad para un buen funcionamiento y desplazamiento a través de la ciudad, por último la accesibilidad es un aspecto importante para el ciudadano, debido a que debe tener fluidez en su desplazamiento en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

- *Farriña Tojo (2013), Libro blanco de la Sostenibilidad en el planteamiento urbanístico español (págs. 45 - 48). Madrid España* ²⁹

En el siguiente texto el autor menciona que estrategias de sostenibilidad está considerando para el mejoramiento de la ciudad con respecto a su transporte urbano y el mejoramiento en sus funciones.

La residencia y empleo sobre los motivos de generación de viajes más importantes es el desplazamiento al trabajo. He allí donde nace el interés de este criterio para mejorar la sostenibilidad de las ciudades. Al ser el sector de transporte uno de los mayores contribuyentes a la llamada contaminación difusa, debe aparecer en buena parte de la legislación y por supuesto en las guías y sugerencias

Las redes peatonales y ciclistas realizan la movilización obligatorios por la ciudad como para el ocio, el hecho de que puedan separarse del tráfico normal de una calle corredor es siempre un criterio de diseño adecuado y el proyectista debería de tender a conseguirlo. El espacio para el peatón, en el lapso de los años el espacio que tradicionalmente se le asignaba al peatón ha venido disminuyendo paulatinamente a favor de los medios de circulación motorizados

²⁹[HTTP://WWW.STTASACION.ES/ES/EXT/PDF/INFORMACION_MERCADO/LIBRO_BLANCO_SOSTENIBILIDAD_PLANEAMIENTO_URBANISTICO_ESPAINI_OL.PDF](http://www.sttasacion.es/es/ext/pdf/informacion_mercado/libro_blanco_sostenibilidad_planeamiento_urbano_urbanistico_espaini_ol.pdf)

El tráfico motorizado debe reducir velocidad del tráfico motorizado y/o mecánico, reducir la superficie destinada para el vehículo privado y Restringir el uso del vehículo

Postura:

Los aspectos que considera el autor José Fariña Tojo como es: reducir distancias, transporte no motorizado y el tráfico motorizado, son factores importantes que nos ayudara a resolver los conflictos que cuenta las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, reduciendo las distancias de traslado ya que las ciudades no cuentan con un sistema de movilidad urbano que se dé con fluidez en sus redes viales, por otra parte la variable que considera el autor es el tráfico motorizado, es un gran problema en nuestras ciudades debido al incremento del parque automotor ya que genera hoy en día un gran congestionamiento vehicular, entorpeciendo el desplazamiento de las personas y los medios de transporte; por último la variable de transporte no motorizado, es un factor que se da en un nivel de desplazamiento bajo, pero sin duda existe en las ciudades, por lo tanto esta variable que expone el autor, nos proporcionara los indicadores factibles para el correcto desplazamiento o movilidad urbana en las ciudades que se está analizando.

- *Floren Demoraes (2005), Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito metropolitano de quito (págs. 72 - 75).*³⁰

Hace referencia al sistema de tránsito de sus características ya sea en sus vías, la forma de desplazamiento, los modos de cómo se están transportando a través de sus redes viales. Por eso menciona lo siguiente:

El Sistema De Transporte tiene las características de las redes viales, es fundamental evaluar el sistema de oferta de transporte ya que posibilita la movilización necesaria para el funcionamiento de la ciudad. Entonces, es importante conocer las diferentes formas de transporte de las personas como los modos de transporte, oferta del transporte, servicios, tarifas y escases de paradas fijas

Postura:

Este libro de Florent Demoraes explica sobre el sistema de transporte: su funcionalidad, utilización y evolución, por lo tanto, considero que estas variables son importantes ya que considera, los modos de transporte, la oferta del transporte, servicios – tarifas y la escasez de paradas fijas, esto son algunos de los aspectos que se considera para definir un sistema de transporte.

³⁰ [HTTP://WWW.FLACSOANDES.EDU.EC/LIBROS/DIGITAL/39662.PDF](http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/39662.pdf)

- *Alcantara Vasconcellos. (2010) análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad (págs. 28 - 38). Bogotá Colombia*⁷¹

En esta ocasión el autor estudia los factores que van a influir en los desplazamientos o la movilidad en un contexto físico urbano o a través de la ciudad.

Los principales aspectos que involucran en la movilidad de las personas son: la estructura y tamaño de la familia, la movilidad e ingreso, la movilidad y edad, la movilidad y género, la movilidad y tipo de transporte, movilidad y cultura, movilidad y discapacidad física y la inmovilidad. La disponibilidad de transporte motorizado impacta fuertemente en las características de movilidad de las personas.

Postura:

Esta sección de este libro se está considerando la variable de movilidad de las personas: con sus respectivos indicadores como es la movilidad e ingreso, movilidad y edad, movilidad y género, movilidad y modo de transporte, movilidad y cultura, movilidad y discapacidad física por último inmovilidad; por lo tanto, considero que este aspecto va a permitir solucionar el tema de la movilidad de las personas en sus distintos aspectos que se viene manifestando en las ciudades de análisis.

⁷¹ [HTTPS://ES.SCRIBD.COM/DOC/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA](https://es.scribd.com/doc/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA)

- *Alcantara Vasconcellos. (2010) análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad (págs. 28 - 38). Bogotá Colombia*⁷²

De acuerdo a lo que menciona el autor realiza un estudio desde el punto de vista de quien, y como pueden utilizar los medios de transporte, ya sea de manera individual o colectivo, a través de medios de transporte que brindan servicios de transporte público o privada.

El uso del sistema de circulación nos lleva a evaluar quien puede usarlo y bajo qué circunstancias. El aspecto más considerable a enfocar es que el sistema de circulación presenta condiciones diversificadas de utilización si se compara con otros medios colectivos de consumo. Primero, éste puede ser apropiado tanto en forma colectiva como individual, puesto que los medios de circulación pueden ser colectivos o individualizados. De esta forma está claro que el sistema de transporte publico involucra una socialización de infraestructura (vías) y de medios de transporte (vehículos) mientras que el transporte individual involucra la misma socialización de la infraestructura, pero con la privatización del modo de transporte (bicicleta o automóvil). Segundo , otra característica de la estructura de circulación, es la escasez de espacio que debe ser compartido entre los usuarios, hace el consumo real inherentemente colectivo y sujeto a reglas colectivas como los papeles desempeñados en el tránsito

⁷² [HTTPS://ES.SCRIBD.COM/DOC/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA](https://es.scribd.com/doc/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA)

Postura:

El siguiente aspecto que necesitamos resolver es el uso del sistema de circulación o movilidad es por eso que el autor Eduardo Alcantara Vasconcellos, propone que es fundamental comprender los papeles desempeñados en el tráfico, comprendiendo su accesibilidad y seguridad, también las variables propuestas para el análisis como la accesibilidad, nivel de servicio del transporte, costos de transporte y calidad ambiental, por otra parte las dinámicas de los roles y de las necesidades, van a ser importante para comprender los desplazamientos de los ciudadanos, por ultimo también considera que los roles y los conflictos del tráfico van a ser variables para explicar los usos de circulación a través de las ciudades, considero que estos aspectos planteados por el autor van a ser relevantes para el desarrollo del uso del sistema de circulación a través de las ciudades.

- *Alcantara Vasconcellos. (2010). Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad (págs. 100 - 109). Bogotá Colombia*³³

En esta ocasión el autor realiza un análisis a partir del uso de transporte, pero desde la perspectiva de una igualdad en cuanto a su uso por parte del parque automotor y los peatones. Además, explica el efecto que ocasiona el incremento del parque automovilístico, generando resultados perjudiciales hacia las personas, pero los ciudadanos no lo perciben y piensan que todo está normal.

De acuerdo a Alcantara Vasconcellos (2010), “El uso de transporte individual implica en factores de equidad en el consumo de las vías como bienes públicos, este también conlleva impactos negativos en el uso del ambiente construido en la ciudad y en el sistema de circulación. La organización del tránsito en funciones de los usuarios de los vehículos puede afectar las relaciones sociales que ocurren en el espacio, una vez que las personas que caminan o usan bicicleta pueden ser forzadas a adaptarse a condiciones inadecuadas” (págs. 100 - 109)

³³ [HTTPS://ES.SCRIBD.COM/DOC/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA](https://es.scribd.com/doc/299202159/ANALISIS-MOVILIDAD-URBANA)

El efecto barrero está fuertemente vinculado a un fenómeno específico de percepción de medio ambiente para los habitantes, con consecuencias negativas. Este fenómeno se traduce por la percepción de que todo está “normal”, sin una identificación clara de cómo el ambiente de circulación fue creado y quien está siendo perjudicado o beneficiado. La circulación a través de un determinado ambiente, no ayuda a identificar como este fue construido y es común ver a personas que mientras caminan por una vía sin peatones dicen que las condiciones son “relativamente normales” y que no hay problemas porque no hay peatones

Este es uno de los factores de impactos más perversos del efecto barrera, puesto que dificulta la toma real de conciencia sobre el nivel de equidad de la división del espacio de circulación entre varios papeles

Postura:

En esta oportunidad el autor Eduardo Alcantara Vasconcellos explica el efecto barrero que plantea, en este aspecto se explica los efectos de la contaminación ambiental por parte de los medios de transporte o el incremento del parque automotor, por lo tanto, considero que será de beneficio este libro ya que me permite explicar la contaminación ambiental producido por el parque automotor, mediante la variable el efecto barrero.

- *Gustavo Garza & Martha Schteingart (2010). Los Grandes problemas de México, Desarrollo Urbano y Regional (págs. 305 – 308).*³⁴

De acuerdo a lo expuesto por el autor en su libro hace referencia a la función territorial que desarrolla todos los medios de transporte, esto también explica el caminar como parte del transporte.

La función territorial que desarrolla todo medio de transporte, incluso el caminar, permite evaluar los procesos de concentración y de dispersión de infraestructura, equipamientos y servicios de transporte. A raíz de ello es posible hallar y tipificar procesos inherentes a la especialización económica territorial, entre los que destacan la cuestión de las desigualdades en la accesibilidad geográfica y, por tanto, la urgencia de las desigualdades socioeconómicas entre el sector rural y el urbano, acentuadas con la cristalización de cada vez mayores áreas metropolitanas.

El transporte constituye una condición necesaria, pero no suficiente, para lograr el desarrollo. Esta aseveración es sumamente importante porque nos ayuda a comprender que, por más infraestructura de transporte que se construya si ésta no responde a un plan integral de desarrollo urbano, metropolitano y regional, por sí sola no podrá ascender nuestros bajos niveles de competitividad

³⁴ [HTTPS://ES.SCRIBD.COM/DOCUMENT/82069137/DESARROLLO-URBANO-Y-REGIONAL](https://es.scribd.com/document/82069137/Desarrollo-Urbano-y-Regional)

La estructura y funcionalidad de las redes terrestres, así como de los servicios de transporte, aceleran o pausan los procesos socioeconómicos de un sector determinado, el transporte puede estudiarse como un configurador territorial. Las redes en forma de malla, radial o lineal y la intensidad de los vínculos socioeconómicos que sustentan sirven para ilustrar gráficamente su efecto territorial

De acuerdo a Garza & Schteingart, “La infraestructura de transporte se caracteriza por su rigidez temporal y espacial. Una vez construida, vectoriza las relaciones socioeconómicas con la misma intensidad que lo permiten las condiciones técnicas de las obras y servicios puestos en operación, afirma que como su evolución es simultánea a todo el aparato productivo, la extensión, capacidad y funcionalidad de la red de transportes de un territorio, al responder a sus posibilidades de crecimiento, también las delimita”

Las redes y equipamiento del transporte también permiten conocer y medir con la relativa facilidad (mediante la aplicación de distintos indicadores de intensidad, cobertura o accesibilidad) cuales territorios se consideró conectar en determinados momentos y cuales otros quedaron al margen de estas obras y de los intereses políticos y económicos que las alentaron en cada época. El estudio del transporte desde esta perspectiva es revelador de los procesos de apropiación territorial y de la lógica de la organización urbana y regional”.

Postura:

Considero de importancia la información de este libro ya que me permite analizar el sistema de movilidad urbano a través de las variables como: estructura y funcionalidad, transporte, infraestructura, por último, redes y equipamiento, mediante estos componentes se podrá desarrollar y explicar un sistema de movilidad urbana.

- *Tecco A. & López r. (2014) Gestión Urbana, Movilidad y Modos de Transporte (págs. 17 – 31).*³⁵

El enfoque que presenta el autor, es que las instituciones públicas como las municipalidades son entidades que se encargan de regular y gestionar las reglas y normas para el trato con empresas que brindaran un servicio de transporte público, cumpliendo con todos los requisitos establecidos por la entidad pública.

Las instituciones se asocian a normas constitucionales y jurídicas a los procesos políticos – administrativos formales y a las convenciones informales que fijan las reglas de juego entre los actores

El marco constitucional son los principios que la Municipalidad fija respecto al funcionamiento general, derechos, así como algunas normas informales que estructura la política; las reglas intencionales que regulan las organizaciones administrativas Incluye las herramientas y recursos de los que disponen el gobierno para llevar a cabo sus acciones así mismo el acuerdo político – administrativo: Son las reglas institucionales orientadas por una lógica de acción que incentiva a los actores públicos a coordinar sus decisiones y acciones con el objetivo de resolver un problema sustantivo, en este caso, el de la movilidad urbana.

³⁵ [HTTPS://ES.SCRIBD.COM/DOCUMENT/263107053/ANALISIS-Y-GESTION-DE-POLITICAS-PUBLICAS-JOAN-SUBIRATS](https://es.scribd.com/document/263107053/ANALISIS-Y-GESTION-DE-POLITICAS-PUBLICAS-JOAN-SUBIRATS)

- MARCO REFERENCIAL
 - CASOS INTERNACIONALES
 - MOVILIDAD URBANA EN MEXICO 2014 – 2015.³⁶

Concentración Y Distribución De La Población:

El desarrollo, densidad y adjudicación de la ciudad son componentes importantes para las configuraciones urbanas, de acuerdo al estudio de la movilidad en México y sus núcleos urbanos.

Expansión Urbana Y Movilidad:

A raíz de las posibilidades de movilidad, la expansión territorial de las ciudades, procesa una estrecha relación con el acceso a bienes, servicios y derechos, así como con los precios y distancias a los sectores donde tienden a concentrarse.

Infraestructura Vial Y Tasa De Motorización:

El desarrollo de las ciudades está basado en su estado físico y su estado demográfico ya que el transporte es un elemento que permite el desarrollo de los servicios de comunicación para los ciudadanos.

³⁶ [HTTP://GACETA.DIPUTADOS.GOB.MX/GACETA/63/2015/DIC/20151208-X.HTML](http://GACETA.DIPUTADOS.GOB.MX/GACETA/63/2015/DIC/20151208-X.HTML)

Uno de los casos referenciales es la ciudad de Londres – Inglaterra, ya que en dicha ciudad se presentan infracciones o multas por el embotellamiento vehicular. Esto radica en el empleo de criterios para circular en el área céntrica de esta ciudad empleando un vehículo, pero esto se da en determinadas fechas y horas; esto se da para disminuir el embotellamiento vial. Sin embargo, el aplicar estos criterios dispuestos por Londres – Inglaterra brinda beneficios de deducción para aquellos vehículos domiciliados del área, que trasladan a ciudadanos con discapacidad física en algún medio motorizado.

Esta propuesta se inició en el año 2003 después de los criterios mencionados, esto tuvo un impacto favorable reduciendo el tráfico en un 20%, esto permitió el mejoramiento de la rapidez en un promedio de 17 k/h siendo antes el promedio de 13 k/h.

- MOVILIDAD URBANA.³⁷

La materia sobre la movilidad urbana se da a través del estudio de un determinado de núcleo urbano de acuerdo a las características de un proyecto y orden urbano. Así mismo los ciudadanos que se movilizan son elementos que construyen la sociedad mediante sus distintos comportamientos habituales.

Inicialmente la aceptación de criterios que avalen sobre la movilidad sería un mejoramiento para la condición de vida, por consiguiente, se podría gozar de espacios urbanos agradables en beneficio de los habitantes.

Básicamente para establecer y realizar los criterios de movilidad urbana se debe observar una propuesta de un sistema vial eficiente que rescate principalmente a los ciudadanos, así mismo contando con un sistema de

transporte publico ordenado y equitativo. La posibilidad del acceso debería estar compuesta por la ocasión y oportunidad de brindar confianza, además de reducir los incidentes en el tránsito, así mismo aportar el mejoramiento del medio ambiente. A continuación, algunas ciudades que han tenido el propósito de mejorar el sistema de movilidad urbana.

³⁷ [HTTP://TDX.CAT/BITSTREAM/HANDLE/10803/319707/01.CVVM_1DE5.PDF?SEQUENCE=1](http://tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1DE5.PDF?SEQUENCE=1)

AÑO	CIUDAD	ACCIONES
2005	BOGOTÁ (COLOMBIA)	Implementaron un sistema rápido y de alta capacidad de ómnibus, reconociendo internacionalmente por las siglas BRT (bus rapid transit) denominado como el Transmilenio acompañado de una red de ciclo vías, elevando el número de viajes por bicicleta de 0.4% a 4.5%.
2007	GUAYAQUIL (ECUADOR)	Implementan un BRT denominado Metro vía de 15 km y que transporta 96 mil pasajeros por día. Realizando una rehabilitación de sus espacios públicos deteriorados para estimular el transporte no motorizado.



- **PLAN DE MOVILIDAD URBANO SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MADRID.**³⁸

La ciudad de Madrid – España:

Ha implementado el tema de sostenibilidad de su sistema de movilidad, con el propósito de mitigar o reducir la difusión de gases contaminantes que perjudican a su área urbana, producto del parque automotor. Es por ello que se ha tomado cartas en el asunto desde el año 2006, como se puede apreciar en el siguiente cuadro se está logrando mitigar los tres gases contaminantes de manera pausada.

CONTAMINANTE	2006	2007	2008	2009	2010
NOx	18.162	16.132	14.684	13.375	11.669
PM	963	864	800	739	633
CO	3852000	3591000	3451000	3266000	3093000

³⁸ [HTTP://WWW.MADRID.ES/UNIDADESDESCENTRALIZADAS/UDCMOVILIDADTRANSPORTES/MOVILIDAD/PMUS_MADRID_2/FICHERO S/PLAN%20DE%20MOVILIDAD%20DE%20MADRID%20GOBIERNO%2026JUNIO2014.PDF](http://www.madrid.es/unidadesdescentralizadas/udcmovilidatransportes/movilidat/pmuj_madrid_2/ficheros/PLAN%20DE%20MOVILIDAD%20DE%20MADRID%20GOBIERNO%2026JUNIO2014.PDF)

- Sistema de Movilidad:

Dado al método de la movilidad se producen distintos tipos de modalidad en el transporte, ya que se debe establecer la uniformidad y periodos de llegada a determinados destinos.

El grado de acceso para los medios de transporte en la ciudad de Madrid, están determinados por los modos y las tarifas sociales, cabe resaltar que los ciudadanos cuentan con paradas fijas peatonas no mayor a los 350 metros, favoreciendo al ciudadano porque son recorridos cortos.

Por otra parte, la movilidad para las personas que recorren con bicicletas, se ha implementado redes viales exclusivas a ciclistas, esto ha generado que un 39% de los ciudadanos comiencen a utilizar estas vías, además cuentan con ciclo vías en una distancia no menor a los 350 m. de sus hogares.

- NUEVA YORK Y MIAMI – EE.UU. Renta Y Préstamo De Bicicletas City Bike:

estrategia pensada para promover y/o incentivar una opción de transporte a la gente local y a los visitantes para su uso alrededor de la ciudad. El programa se basa en energía solar y consiste en una flota de bicicletas ensambladas para ser durables y cómodas que están ancladas a estacionamientos ubicados estratégicamente alrededor de la ciudad. Las alternativas para poder rentar una bicicleta son con membresía o por hora.

Empezando en la ciudad de Nueva York en el 2013 y extendiéndose a otras ciudades como Miami, las

bicicletas se usan las 24 horas los 365 días del año y representan más de 35000 viajes al día.

La ejecución de este programa por parte de una empresa como City Group es un ejemplo de cómo el sector privado puede apoyar iniciativas y laborar por un bien común, sin necesidad de un subsidio por parte del gobierno. Si bien cualquier tarjeta puede utilizar las bicicletas por un costo viable, las cuentas habitantes de City Group cuentan con beneficios como paquetes de viajes gratis y mejores tarifas. Además de eficiencia y economía, existe un plus en la salud de los usuarios y contribuye a reducir las emisiones de dióxido de carbono.

- CURITIBA – BRASIL.³⁹

Planeación Urbana, Desarrollo Orientado Al Transporte: Dado al crecimiento dirigido por el transporte, esto hace referencia a un plan urbano, donde responde a un desarrollo urbano, a través de un crecimiento poblacional debidamente estructurado en relación al transporte público.

La ciudad de Curitiba – Brasil continuo con un prototipo de sistema llamado BRT, este sistema tiene la característica de componer una serie de buses que cumplen la función de relacionar el servicio de transporte público en todo el núcleo urbano de esta ciudad.

³⁹ [HTTPS://WWW.CAF.COM/MEDIA/4203/DESARROLLO_URBANO_Y_MOVILIDAD_AMERICALATINA.PDF](https://www.caf.com/media/4203/DESARROLLO_URBANO_Y_MOVILIDAD_AMERICALATINA.PDF)

El diseño de sus redes viales actúa como ejes principales para su desarrollo, destacando las distintas zonas de usos de suelo que complacen la demanda de las obligaciones de los ciudadanos.

De acuerdo al desarrollo se establece las siguientes propuestas como eliminar la opción de transportarse en un coche, brindando así la posibilidad de mejorar el sistema vial, obteniendo un mejoramiento de la condición del aire, disminuyendo la contaminación sonora y así mejorar la condición del comportamiento de los ciudadanos

- LEON – GUANAJUATO.⁴⁰

Sistema Integrado De Transporte (Sit – Optibús)

León es una de las ciudades con altos niveles en el uso de bicicletas en Latinoamérica, ha avanzado en el rescate de espacios públicos, debido a que cuenta con proyectos importantes de orden territoriales y la participación de entidades públicas para la gestión del buen uso de la movilidad, siendo los actores importantes para el funcionamiento y el desarrollo de políticas que busquen y brinden el mejoramiento de la movilidad.

⁴⁰ [HTTP://WWW.CONGRESOTRANSPORTESUSTENTABLE.ORG/?F](http://www.congresotransportesustentable.org/?f)

Para el año 2003 empezó la ejecución de la primera etapa del SIT – Optibús y se generó la primera red de tres rutas troncales con autobuses articulados con capacidad de transportar a 140 personas; para ello se adecuaron 26 kilómetros de vías con exclusivo y se construyeron 51 paraderos con torniquetes y taquilla. A esta red troncal se integraron 31 rutas alimentadoras y seis auxiliares.

En 2011, la segunda etapa del SIT – Optibús obtuvo un reconocimiento honroso que se entregó el Sustainable Transport Award - 2011, por su cobertura al satisfacer el 65% (el mayor porcentaje en las ciudades mexicanas) del desplazamiento cotidiano para el traslado del público en la ciudad de León – Guanajuato

Creado con los objetivos de cubrir trayectos cortos de y fomentar un estilo de vida más saludable entre los habitantes, el programa “City Bike” pondrá 6.000 bicicletas y 330 estaciones en Manhattan y Brooklyn a disposición de los miembros del sistema. Desde que en abril se abrieron las inscripciones a los ciudadanos, los registros superaron todas las expectativas, porque solo en un par de horas se sumaron 2.500 usuarios que adquirieron una inscripción anual.

El programa tiene como requisito mínimo que los ciclistas sean mayores de 16 años.



Cada parada de bicicletas tendrá una pantalla táctil con un mapa del barrio y otro con las estaciones georreferenciadas. En esta pantalla, los ciclistas que compraron un ticket semanal deberán ingresar un código, mientras que los miembros anuales podrán insertar una llave para liberar una bicicleta. Todas las estaciones de bicicletas estarán funcionando durante las 24 horas y los siete días de la semana y no necesitarán de un operador.

Antes que las autoridades del Departamento de Transportes Nueva York visualizaran el sistema tal como se proyecta en día, impulsaron la construcción de una serie de infraestructuras que ayudaran a la puesta en marcha de “City Bike”. Es así como en los últimos cinco años se sumaron kilómetros de ciclo vías y 321 kilómetros de áreas verdes y rutas en ellas.

Como la normativa de transito neoyorkino reconoce a las bicicletas como vehículos, los ciclistas tienen las mismas obligaciones y derechos que los conductores de vehículos motorizados. Por esto los ciclistas deberán ceder el paso a peatones, evitar circular por las veredas, respetar los semáforos y transitar según la orientación del tráfico vehicular.



FACULTAD:
ARQUITECTURA
DOCENTE:
ARQ. GINA CHAMBI E.

ALUMNO:
EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX
CURSO:
SEMINARIO DE TITULACIÓN I

CASO:
“CITY BIKE – NUEVA YORK”
FECHA:
06/06/2016

LAMINA:
1

“CURITIBA BRASIL” PLANEACIÓN URBANA, DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE.

PLANEAMIENTO URBANO

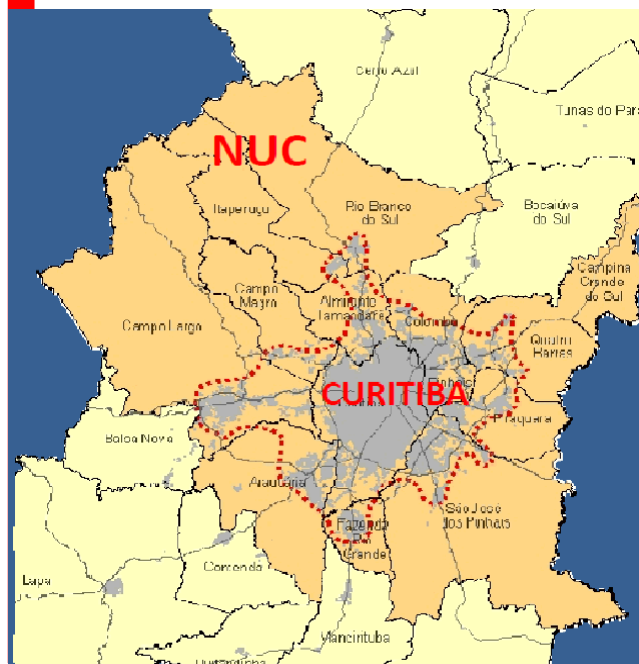
UBICACIÓN

La capital de la provincia de Paraná, al sur de Brasil, con una población de 1.797.408 de habitantes, en una extensión territorial de 430.9 km², es una ciudad con una alta densidad poblacional de 4.111.9 habitantes por km². Es conocida como la ciudad ecológica de su país y es reconocida por su buen servicio de transporte público, compuesto por un sistema de autobuses que funcionan con carriles exclusivos para ellos. Cerca del 85% de la población utiliza este servicio.

Desde el año 1995, la ciudad de Curitiba diseño e implemento el **“Plan Maestro”** basado en tres aspectos claves: **sistema vial, usos de suelo y transporte público**; esto ha sido la base para su desarrollo económico, social y ambiental.

MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE

- Ordenar el sistema vial, priorizando la circulación del transporte colectivo sobre el individual.
- Promover interactividad del uso del transporte colectivo, garantizando desplazamientos rápidos, seguros, confortables a costos compatibles.
- Adecuar la oferta de los transportes de la demanda.
- Estructurara medidas reguladoras para el uso de otros sistemas de transportes de pasajeros.
- Adoptar tecnologías apropiadas de baja, media y alta capacidad de acuerdo con las necesidades de cada demanda.
- Estimular la adopción de nuevas tecnologías que tengan por objetivo la reducción de contaminantes.



Se inicia en Curitiba Brasil su sistema de transporte público titulado Bus Rapid Transit (BRT) el cual se caracteriza por tener un corredor exclusivo para transitar, su sistema es multimodal. Con líneas “inter barriales” que llevan el pasaje hasta otras líneas llamadas “alimentadoras” y estas a la vez lo llevan a las “troncales” que son el sistema BRT. A esta innovación de transporte se le llamó “SIT” Sistema Integral de Transporte.

SISTEMA VIAL

ZONIFICACION Y USO DE SUELO

RED INTEGRADA DE TRANSPORT



FACULTAD:
ARQUITECTURA

DOCENTE:
ARQ. GINA CHAMBLE.

ALUMNO:
EST. TARMA GAMEZ ALEX

CURSO:
SEMINARIO DE TITULACION I

CASO:
“CURITIBA – BRASIL”

FECHA:
06/06/2016

2A

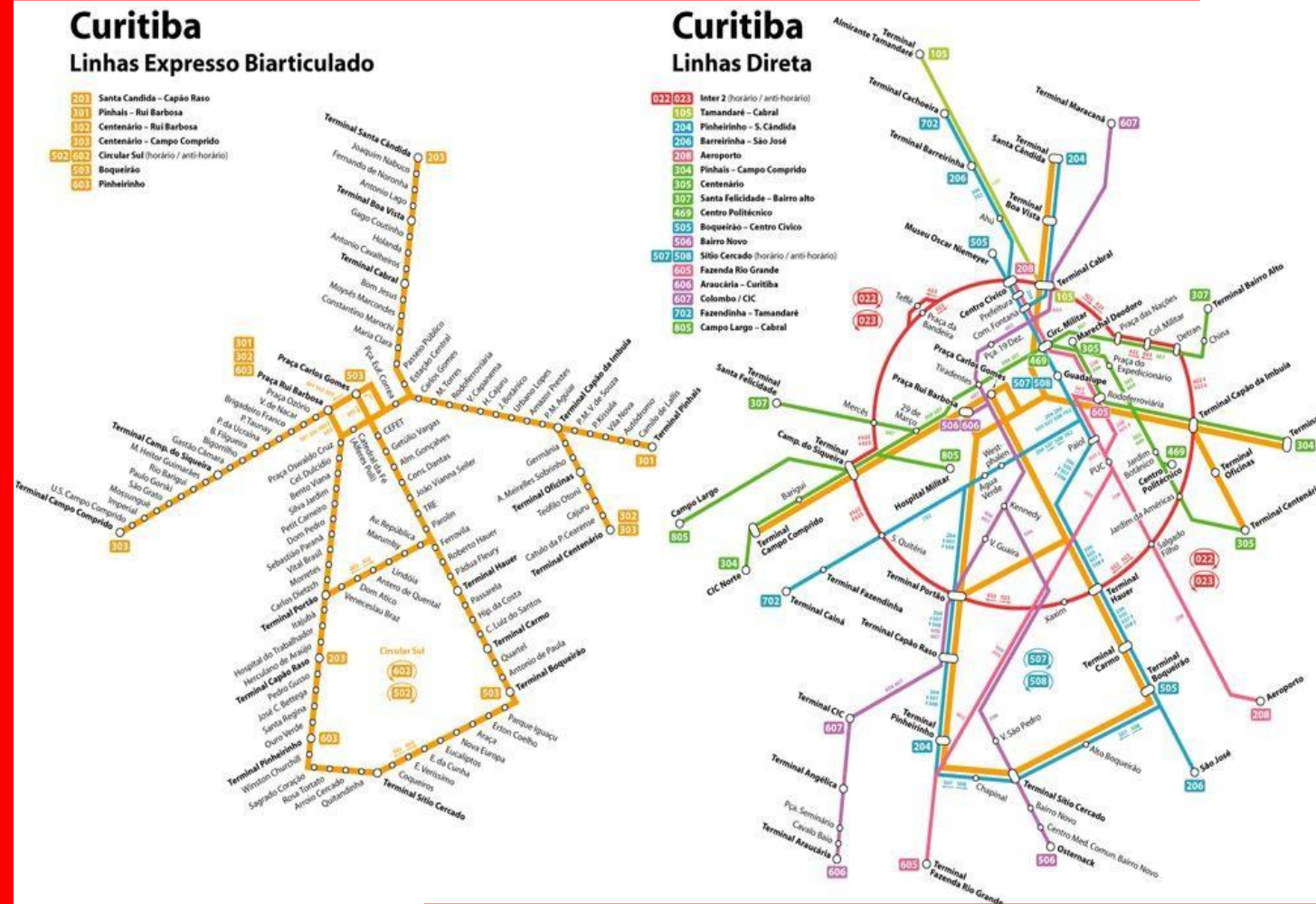
“CURITIBA BRASIL” PLANEACIÓN URBANA, DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE.

La mayoría de los desplazamientos diarios aun es realizada por el sistema de transporte colectivo cerca del 45 %. Apenas 27% de los desplazamientos son realizados por carros o motocicletas y el resto por modos no motorizados. El 22% a pie y el 6% por medio de bicicletas.

De los que utilizan el sistema de transporte colectivo todos los días, el 60% dicen que poseen automóvil, pero prefieren los ómnibus para sus desplazamientos diarios.

La gran mayoría de los desplazamientos se realizan por motivos de trabajo; más del 70%, mientras que las escuelas son destinos de poco más del 20%. Los viajes por motivo de recreación responden por 5% del total.

Los tiempos promedios utilizados en los desplazamientos casa – trabajo realizados en la región metropolitana de Curitiba, según el estudio “Indicadores de Movilidad Urbana de la PNAD 2012”, elaborado por el IPEA, variaron de 30,2 minutos para 32,0 minutos entre los años de 1992 y 2012.



- SISTEMA VIAL, CIRCULACION Y TRANSITO.
- ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD DE LOS PEATONES.
- SISTEMAS DE TRANSPORTE COLECTIVO Y COMERCIAL.
- SISTEMAS DE TRANSPORTE DE CARGAS.
- PERFECCIONAR Y AMPLIAR LA ACCESIBILIDAD EN EL ÁMBITO DEL MUNICIPIO DE CURITIBA PARA LA POBLACIÓN EN GENERAL Y PARA PERSONAS MINUSVÁLIDAS, ANCIANOS Y PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.
- PROMOVER LA MOVILIDAD URBANA EN CURITIBA Y SUS CONEXIONES METROPOLITANAS EN FORMA SUSTENTABLE, PRIORIZANDO LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE, POR BICICLETAS Y POR TRANSPORTE COLECTIVO.
- ESTABLECER Y PERFECCIONAR ACCIONES DE PLANEAMIENTO, OPERACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y COMERCIAL EN FORMA INTEGRADA CON LAS POLÍTICAS DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO, SISTEMA VIAL, MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBLE.
- FACILITAR LA ACCESIBILIDAD Y LA CIRCULACIÓN DE BIENES Y MERCADERÍAS A NIVEL LOCAL Y METROPOLITANO CON SEGURIDAD Y ATENDIENDO LAS LIMITACIONES LEGALES Y DIRECTRICES AMBIENTALES, COMO FORMA DE DISMINUIR SUS IMPACTOS SOBRE LA VIDA COTIDIANA DE LAS CIUDADES.



FACULTAD:
ARQUITECTURA
DOCENTE:
ARQ. GINA CHAMBI E.

ALUMNO:
EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX
CURSO:
SEMINARIO DE TITULACIÓN I

CASO:
“CURITIBA – BRASIL”
FECHA:
06/06/2016

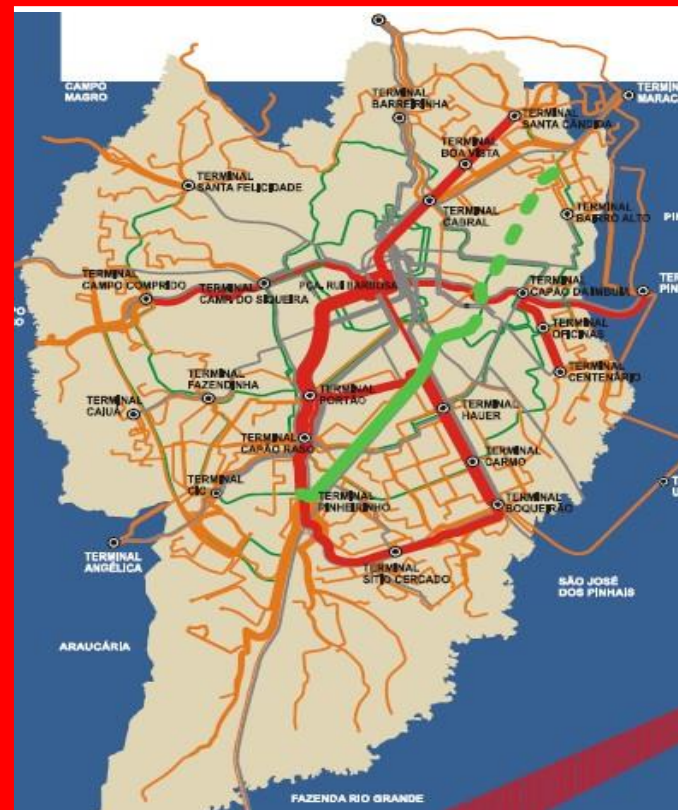
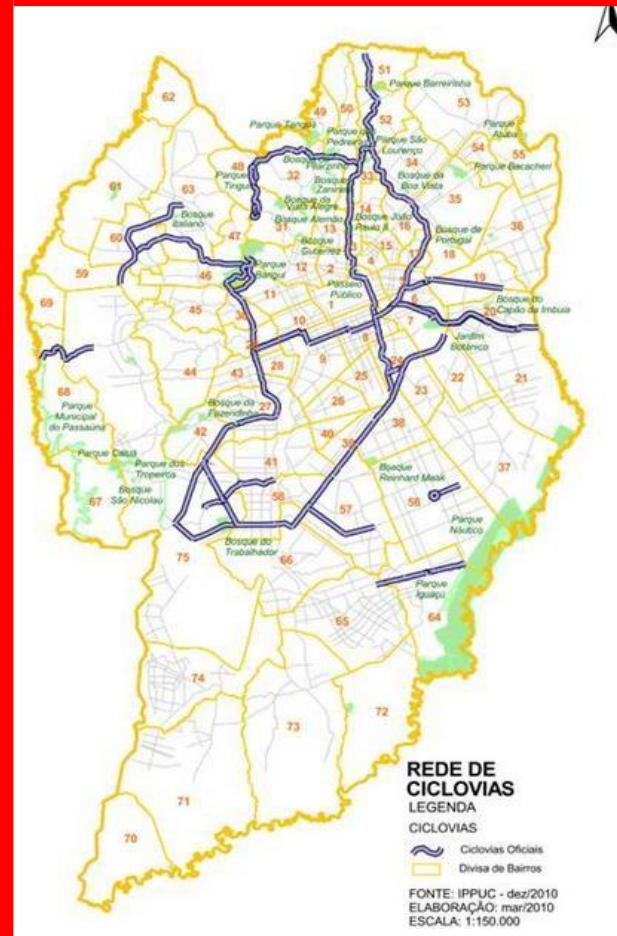
LAMINA:
2B

"CURITIBA BRASIL" PLANEACIÓN URBANA, DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE.

DISEÑO DE CICLOVIAS



ACTUAL : 150 KM
PREVISTO : 400 KM



SISTEMA DE TRANSPORTE

LINEA VERDE:

1. COMPRENDE DE 18 KILOMETROS DE EXTENSION.
2. CONSTA DE 18 KILOMETROS DE CICLOVIAS.
3. UTILIZACION DE BIOCOMBUSTIBLE
4. CONSTA DE PARQUE LINEAL
5. INCLUYE PLANTACION DE ARBOLES
6. SE BENEFICIAN 23 BARRIOS



SOBREPASO EN EL EJE BOQUEIRAO:

7. DESPLAZAMIENTO DE LAS ESTACIONES TUBO.
8. CONSTRUCCION DEL TERCER CARRIL PARA SOBREPASO.
9. PRIORIDAD SEMAFORICA.
10. 100% BIOCOMBUSTIBLE.

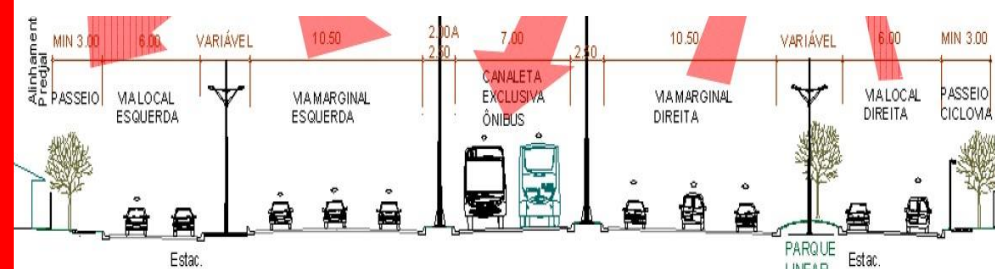


CARRILES EXCLUSIVOS:



CATEGORIA DE LINEA	TIPO DE VEHICULO	CAPACIDAD / VEHICULO		FLOTA OPERANTE		TOTAL LINEAS
		Subtotal	Total	Subtotal	Total	
EXPRESO LIBERADO	BIARTICULADO	250	24	24	02	
EXPRESO	ARTICULADO	230 / 230	149	149	06	
LINEA ORETA	BIARTICULADO	150	51	395	18	
INTERURBANO	BIARTICULADO	140	105	122	07	
	ARTICULADO	140	119			
ALIMENTADOR	COMUN	85	635	795	225	
	MEDIO CAPACIDAD	70	31			

SECCION VIAL



FACULTAD:
ARQUITECTURA
DOCENTE:
ARQ. GINA CHAMBI E.

ALUMNO:
EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX
CURSO:
SEMINARIO DE TITULACIÓN I

CASO:
"CURITIBA - BRASIL"
FECHA:
06/06/2016

LAMINA:
2C

“León – Guanajuato” Sistema integrado de Transporte (SIT – OPTIBUS).

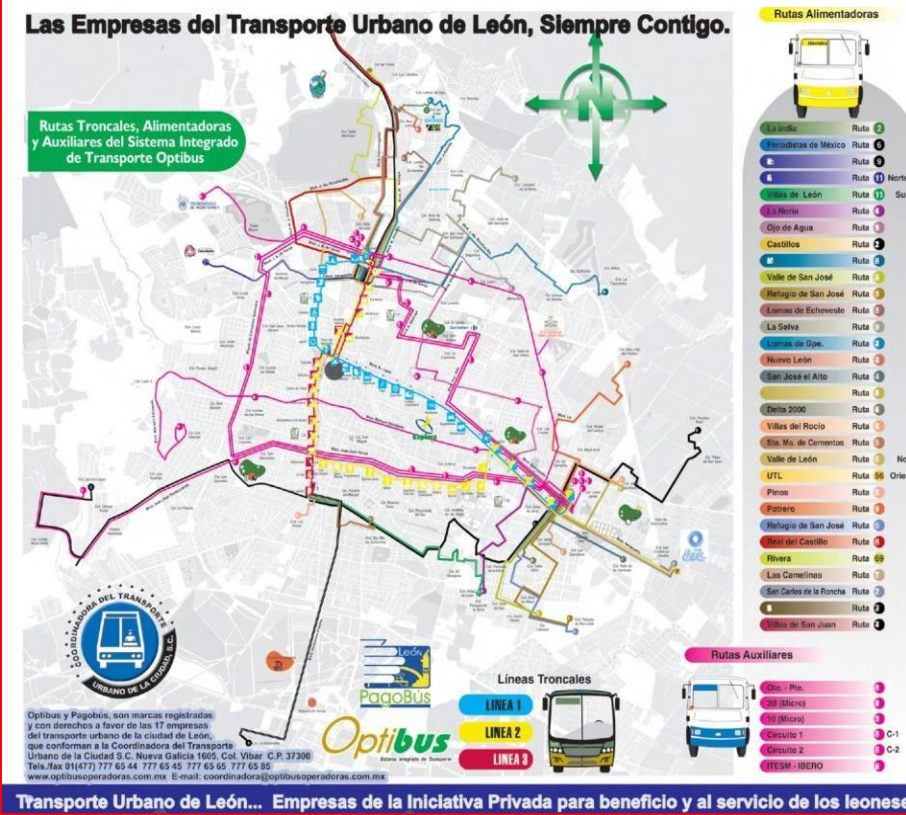
UBICACIÓN

La movilidad urbana es el conjunto de desplazamientos que se producen en un determinado espacio físico. Donde las personas utilizan una variedad de medios y sistemas de transporte para trasladarse de un lugar a otro, con el propósito de satisfacer necesidades y deseos. La accesibilidad y calidad de los medios de transporte se constituye por lo tanto uno de los objetivos principales que persigue la movilidad.



En los últimos 20 años la ciudad de León ha reportado un crecimiento poblacional similar al de los anteriores 70 años. Actualmente la ciudad de León cuenta con una población total de 1,436,480 distribuidos en un área de 1,220 km², el área urbana crece a un tasa de 10% casi el doble de rápido que la población que la población que crece al 4% lo que indica una tendencia a la dispersión poblacional.

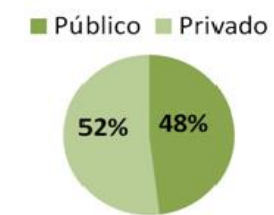
SISTEMA DEL TRANSPORTE URBANO



CARACTERISTICAS DE MOVILIDAD

De acuerdo con los datos obtenidos del estudio “Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina” del total de viajes motorizados que se realiza en la ciudad de León el 52% corresponden al transporte público y el 48% a transporte privado. El tiempo promedio de desplazamiento en León es de 52 minutos para transporte público y 32 minutos para automóvil particular.

Gráfica 1. Distribución de viajes motorizados

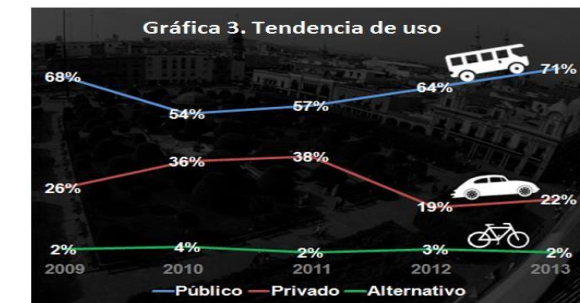


Gráfica 2 Tiempo promedio de viaje por modo de transporte



Por su parte la tendencia de uso de vehículos motorizados tanto en transporte público como en transporte privado, ha sido creciente a lo largo de los años mientras que el uso de los medios alternativos no motorizados no ha cambiado prácticamente y mucho menos ha aumentado su presencia significativamente.

Gráfica 3. Tendencia de uso



FACULTAD:
ARQUITECTURA
DOCENTE:
ARQ. GINA CHAMBI E.

ALUMNO:
EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX
CURSO:
SEMINARIO DE TITULACIÓN I

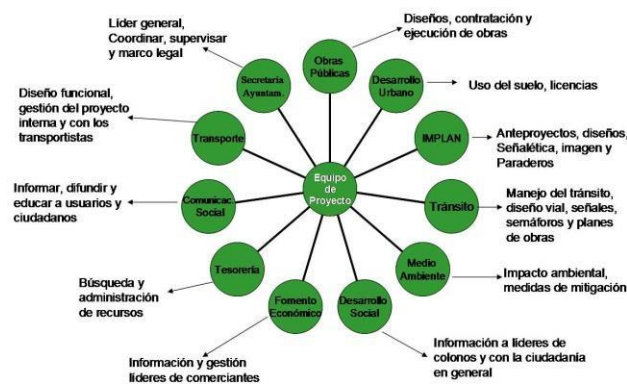
CASO:
“LEON GUANAJUATO – MEXICO”
FECHA:
06/06/2016

LAMINA:
3A

“León – Guanajuato” Sistema integrado de Transporte (SIT – OPTIBUS).

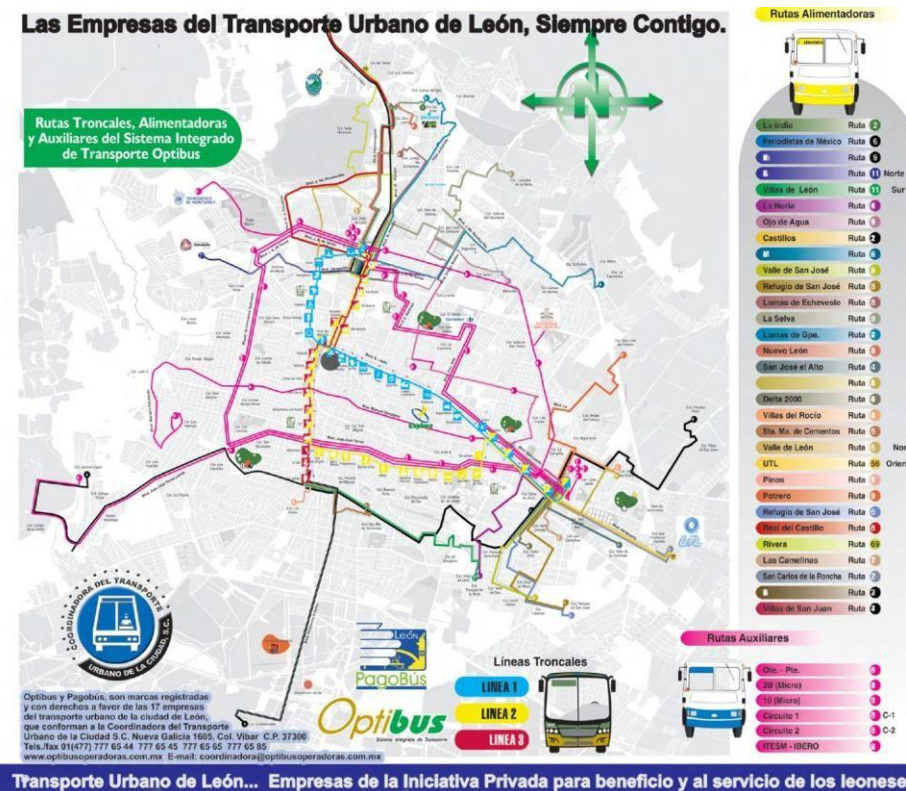
ANTECEDENTES DEL SIT – OPTIBUS, PRIMERA ETAPA

El sistema Integrado de Transporte, Optibús inicia operaciones el 23 de septiembre del 2003.



Primer ejercicio en materia interinstitucional y colegiada a nivel estratégico del municipio, al participar activamente todas las dependencias municipales involucradas directamente, lideradas por la secretaria del H. Ayuntamiento, que rendía **SERVICIO** informes directamente al Presidente Municipal, asignándosele a cada dependencia un rol específico, desde el año 2000.

SISTEMA DEL TRANSPORTE URBANO



RUTAS:

Moviliza diariamente a 236 mil 619 pasajeros.

40 rutas en total, caracterizados en:

COBERTURA

Norte – Oriente y Sur de la ciudad

- 3 troncales
- 31 alimentadoras
- 6 auxiliares

INFRAESTRUCTURA

- Longitud de 26 km de vialidades acondicionadas en un 60% con carril exclusivo.
- Señalización y semaforización vial (más cruces peatonales y algunos con semáforos auditivos)
- 51 paradas intermedias.
- 2 estaciones de transferencia principal.
- 1 estación de transferencia provincial.



FACULTAD:
ARQUITECTURA
DOCENTE:
ARQ.GINA CHAMBI E.

ALUMNO:
EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX
CURSO:
SEMINARIO DE TITULACIÓN I

CASO:
“LEON GUANAJUATO – MEXICO”
FECHA:
06/06/2016

LAMINA:
3B

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MADRID

MARCO SOCIOECONÓMICO:

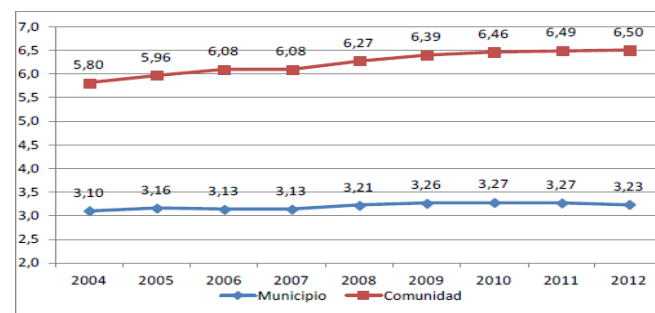
El ámbito de análisis, reconociendo las dinámicas supramunicipales y metropolitanas que condicionan la movilidad de la ciudad, tiene como ámbito territorial el término municipal de la ciudad de Madrid.

Además, se consideran diferentes zonificaciones. Principalmente se distingue entre Almendra y Periferia, siendo la M – 30 la vía que las separa. También se ha utilizado el interior de la M – 20 y la zona de Bajas Emisiones como ámbitos objeto de análisis.

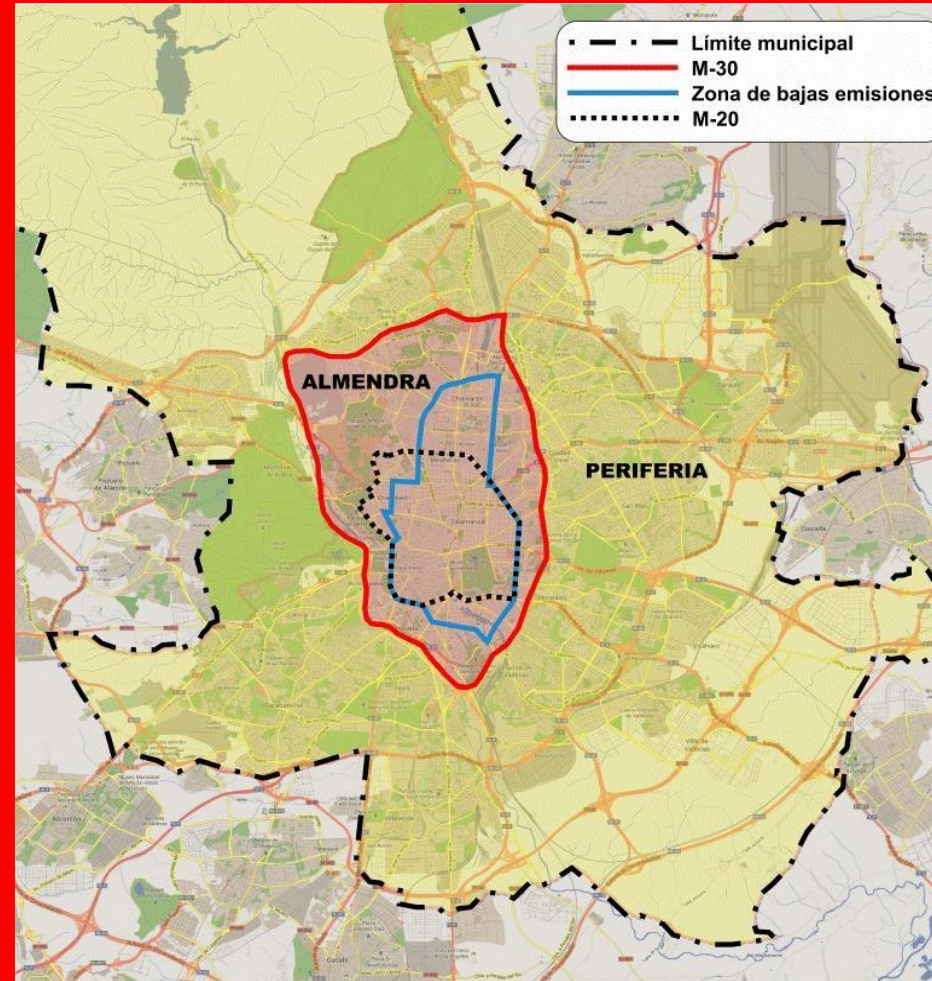
POBLACIÓN:

En la ciudad de Madrid están empadronados 3.23 millones de habitantes. Considerando toda la comunidad de Madrid, la población de la capital ha pasado de representar el 56% en el año 2004 a suponer únicamente un 49% en el 2012.

Esto se explica observando el leve crecimiento de la población de la capital (unas 100.000 personas) en los últimos 7 años, frente al aumento de cerca de 700.000 habitantes en el resto de la Comunidad. Estas variaciones poblacionales tienen fuertes implicaciones en las relaciones, radiales y transversales de movilidad de Madrid.



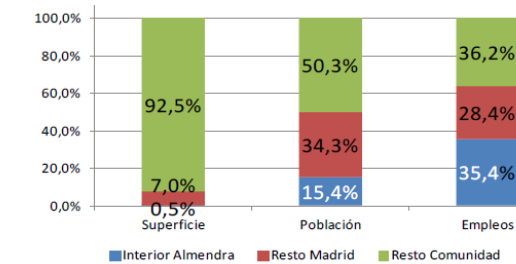
Fuente: INE y Anuario estadístico de Madrid



ACTIVIDAD ECONOMICA Y EMPLEO

En el 2012 la comunidad de Madrid registraba 2.7 millones de empleos concentrándose el 61.6% en la capital. El notable crecimiento de la actividad económica en el entorno de Madrid ha reducido este porcentaje que en el 2005 representaba un 63.9%.

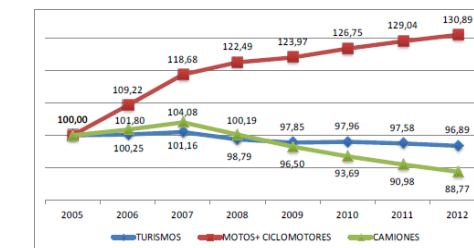
Así la centralidad espacial de la actividad y la localización de residencia y servicios determina un importante flujo de personas de fuera del municipio que entran diariamente a trabajar a Madrid, lo que se traduce en viajes de largo recorrido que obligatoriamente deben realizarse en medios motorizados total o parcialmente.



INE, Anuario Ayuntamiento de Madrid y Comunidad

ACTIVIDAD ECONOMICA Y EMPLEO

El parque de vehículos de la ciudad de Madrid, en 2012 es de 1.72 millones de los cuales un 78.7% son turismos. El crecimiento medio de este parque ha sido casi nulo desde 2005 (disminución de un 1%) si bien se ha observado un incremento significativo de motos y ciclomotores (aproximadamente un 30%). Este dato es positivo desde el punto de la sostenibilidad y la congestión (menor ocupación de espacio y menor contaminación) pero puede incidir en un aumento de las víctimas al tratarse de un modo de transporte más frágil.



Fuente: Anuario estadístico del Ayuntamiento de Madrid



FACULTAD:
ARQUITECTURA
DOCENTE:
ARQ. GINA CHAMBI E.

ALUMNO:
EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX
CURSO:
SEMINARIO DE TITULACIÓN I

CASO: "PLAN DE MOVILIDAD URBANO SOSTENIBLE – MADRID"
FECHA:
06/06/2016

LAMINA:
4A

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MADRID

ANÁLISIS DE LOS OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD:

La mesa de la movilidad de la ciudad de Madrid estableció los objetivos generales del sistema que han orientado las actuaciones desde 2007. En el siguiente apartado se resumen los logros conseguidos y se establece la situación de los indicadores principales que sirva para seguir su evolución.

Sostenibilidad del sistema de movilidad:

A partir del inventario de Emisiones y el Balance Energético de la ciudad de Madrid se han determinado las emisiones contaminantes generadas por el tráfico de vehículos. Las emisiones de NOx se han reducido en un 36% (2006 – 2010) las de OM25 un 34% y las de CO2 aproximadamente un 20%.

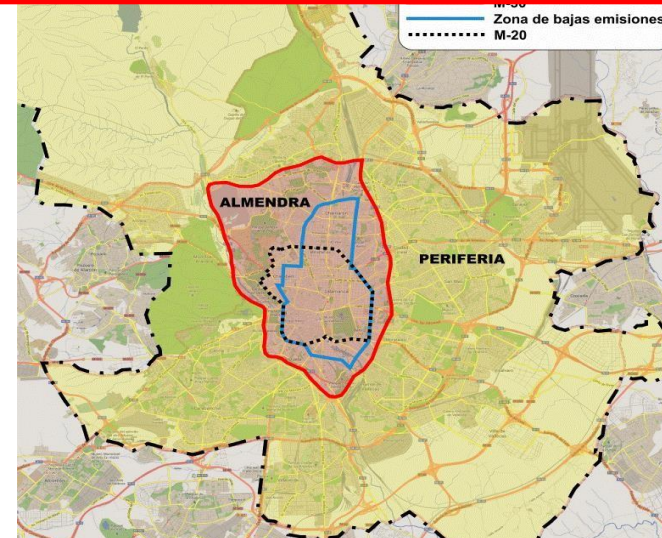
Contaminante	2006	2007	2008	2009	2010
NO _x	18.162	16.132	14.684	13.375	11.669
PM _{2,5}	963	864	800	739	633
CO ₂	3.852.000	3.591.000	3.451.000	3.266.000	3.093.000

Fuente: Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

Universalidad del sistema de movilidad.

El cumplimiento del objetivo de universalidad se evalúa aquí como el nivel de accesibilidad a los diferentes modos de transporte, la accesibilidad en cada uno de los modos y la tarificación social. En Madrid la cobertura del transporte público es del 100% es decir, toda la población dispone de una parada de autobús o estación de metro a menos de 350 metros.

Respecto a la movilidad ciclista, que ha experimentado un significativo aumento en los últimos años, el 39% de la población dispone de una vía ciclista a menos de 350 metros de su residencia, si bien la continuidad de la red está en desarrollo para facilitar la necesaria conectividad. En lo que se refiere a desplazamientos a pie, la red peatonal es mejorable en cuanto a continuidad y conectividad entre determinadas zonas de la ciudad.



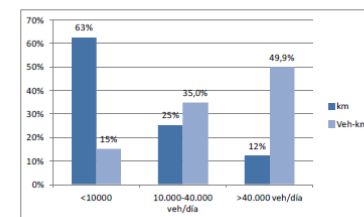
MOVILIDAD EN VEHICULO PRIVADO:

Movilidad dinámica en vehículo privado:

La red viaria de Madrid se estructura básicamente a partir de una estructura radio céntrica en la que se combinan anillo de circunvalación con ejes radiales de acceso que son continuación de las autopistas de entrada a la ciudad de Madrid.

La red viaria de Madrid se caracteriza por un elevado nivel de jerarquización. Así de los cerca de 3.000km de vías que dispone la ciudad, el 63% soporta intensidades de tráfico por debajo de 10.000 veh/día, lo que representa únicamente el 15 del tráfico de la ciudad. Este tipo de vías permite el uso de elementos limitadores de la velocidad, pasos de peatones elevados, zonas 30, sin provocar saturaciones en el tráfico.

Figura 19: Características de la red viaria de la ciudad de Madrid



Fuente: Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

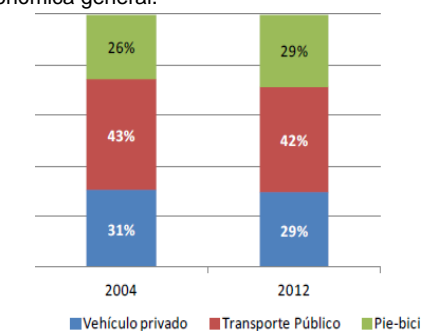
EVOLUCIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD:

La evaluación de los objetivos planteados se puede integrar en un solo indicador, la utilización del coche en relación a la movilidad general de la ciudad. Con menos coches circulando, la congestión se reduce, disminuyen las emisiones contaminantes y la contaminación acústica, la velocidad del transporte público en superficie es mayor y menor riesgo de sufrir accidentes.

Evolución de la movilidad de los residentes de Madrid:

En la ciudad de Madrid, en 2004 (año en que se realizó de la última Encuesta Domiciliaria de Movilidad por parte del Consorcio de Transportes de Madrid) los residentes realizaban 8.4 millones de viajes en un día laborable, considerando todos los modos (pie, bicicleta, transporte público y vehículo privado).

El transporte público en 2012 fue el modo de desplazamiento más utilizado con el 42% de los viajes, frente a cerca del 30% de desplazamiento a pie. El vehículo privado pierde peso ligeramente respecto al 2004, situándose en el 29% de los desplazamientos de Madrid como consecuencia del aumento de la oferta del transporte público, principalmente metro, las políticas de disuasión del uso del coche (SER, APR, etc.) implantadas en el interior de la M – 30 y la crisis económica general.



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MADRID

MOVILIDAD EN VEHICULO PRIVADO:

OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO:

La ciudad de Madrid dispone de una importante oferta de transporte público que prácticamente cubre todo el territorio. La red de Metro de Madrid es una de las más extensas del mundo (293 km) y ofrece una buena cobertura a la ciudad, sobre todo en el interior de la M – 30 donde la proximidad de las paradas y el tramado de líneas dan servicio a casi todo el ámbito territorial en un radio de 350m. Así y para toda la ciudad, el 66% de población dispone de una estación de Metro a un radio de 600 metros (menos de 10 minutos andando)

No obstante, la red tiene un diseño radial que penaliza las relaciones transversales. Por otro lado, a medida que nos alejamos del centro, disminuye la cobertura, llegando en muchas de las Áreas de Actividad Económica a no tener servicio de Metro.

DEMANDA DE TRANSPORTE COLECTIVO:

La oferta de transporte público de la Comunidad de Madrid transporte en el año 2012 cerca de 1.400 millones de viajeros, es decir, 4 millones diarios. Solo el transporte urbano de la ciudad (metro y bus) mueve a más de 1.000 millones de viajeros anuales, aproximadamente 3 millones diarios, de los cuales aproximadamente un 40% corresponde al servicio de EMT.

TAXI:

El número de licencias, para un área de prestación de 4.960.000 habitantes (municipios del Área de Prestación Conjunta del Servicio de Taxi conformada por 88 municipios) es de 15.646, siendo el número de conductores con tarjeta en vigor 18.655. Teniendo en cuenta la libranza (dos días a la semana) el número de licencias por cada 1.000 habitantes es de 2.52, superior en aproximadamente un 70% a las de París. En 2008 más del 60% de los taxis que circulaban lo hacían en vacío.

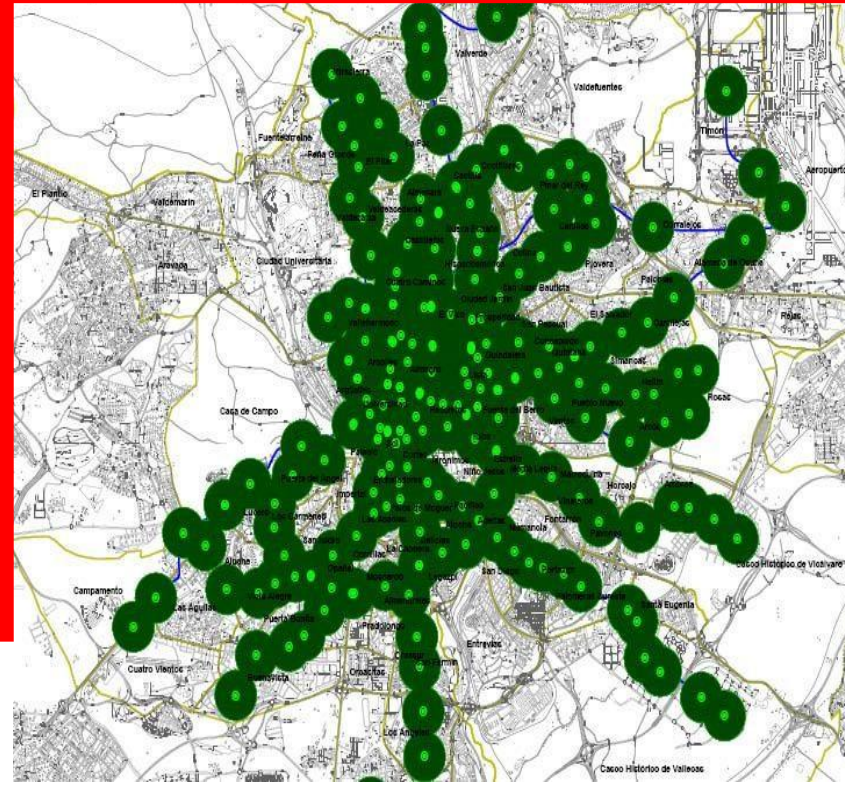
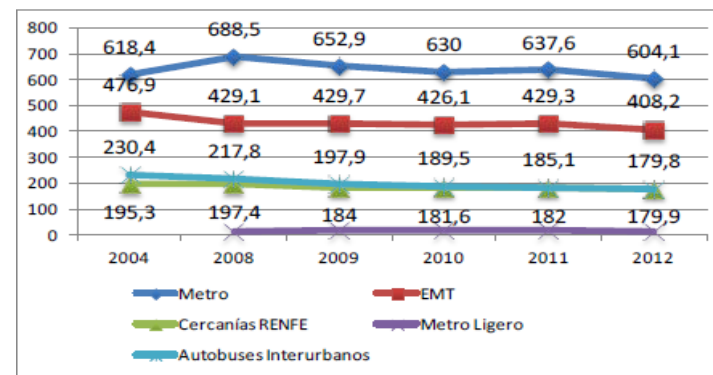


Figura 28. Evolución de la demanda de transporte público (en viajeros/año)



Fuente: Consorcio Regional de Transportes de Madrid

MOVILIDAD A PIE, BICI Y MOTO:

MOVILIDAD PEATONAL: OFERTA

No se dispone de una clasificación de la red peatonal de toda la ciudad que permita establecer las vías básicas que requieran un ancho de acera útil suficiente para garantizar la calidad de los desplazamientos a pie.

Figura 29: Anchura Total de Acera (Instrucción para el diseño de la Vía Pública)

Tipo de vía	Recomendada (m)	Mínima (m)
Urbana	≥ 6	4
Distrital	≥ 6	4
Local		
2 carriles	≥ 6	3
4 o más	≥ 6	4
Local	≥ 3	2,5

Figura 32: Itinerarios peatonales principales Almendra Central

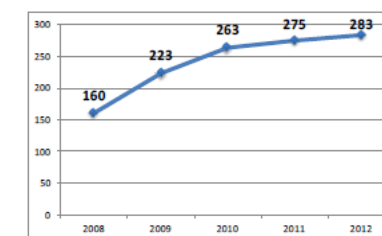


Fuente: Estrategia para la creación de la Red de Itinerarios peatonales en la almendra central de Madrid

OFERTA CICLISTA

La bicicleta posee una elevada potencialidad como modo de transporte ya que un 82% de los habitantes de Madrid trabajan en el propio municipio y un 40% de los desplazamientos internos motorizados del municipio tienen una longitud inferior a los 5km.

Figura 34: Oferta de red ciclista (km)



Fuente: Área de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

10. MARCO NORMATIVO

LEY N° 27181

La siguiente ley general de transporte y tránsito terrestre, establece las funciones que cumplen el transporte y el tránsito terrestre, de manera general para todas las ciudades del Perú, sin embargo, también indica los requisitos que deben cumplir aquellas empresas que desean brindar un servicio de transporte público, con los requisitos para los vehículos.

TÍTULO I.⁴¹

Para la Ley general de transporte y tránsito terrestre (2015), *“En el artículo 1, La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República. No se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente Ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos”* (pág. 1)

De acuerdo a la Ley general de transporte y tránsito terrestre (2015), *“en el artículo 2, para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por: Transporte Terrestre; son desplazamientos en vías terrestres de personas y mercancías. Servicio de Transporte; actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. Tránsito Terrestre; conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan. Vías Terrestres; infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.*

⁴¹ [HTTP://TRANSPARENCIA.MTC.GOB.PE/IDM_DOCS/NORMAS_LEGALES/1_0_3106.PDF](http://TRANSPARENCIA.MTC.GOB.PE/IDM_DOCS/NORMAS_LEGALES/1_0_3106.PDF)

Servicio Complementario; actividad debidamente autorizada por la autoridad competente, necesaria para la realización de las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre” (pág. 1)

TÍTULO III. ⁴²

Para la Ley general de transporte y tránsito terrestre (2015), *“El artículo 23, Los reglamentos necesarios para la implementación de la presente Ley serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y rigen en todo el territorio nacional de la República. En particular, deberá dictar los siguientes reglamentos, cuya materia de regulación podrá, de ser necesario, reglamento nacional de tránsito, reglamento nacional de vehículos y el reglamento nacional de gestión de infraestructura” (pág. 23)*

Postura:

- 1) En el Artículo I, permite definir los aspectos de Transporte Terrestre, Servicio de Transporte, Tránsito Terrestre y Vías Terrestre, aspectos que están relacionados con el tema de la movilidad urbana, permitiéndonos definir y explicar cuáles son las funciones que deben estar establecidas en determinadas ciudades, ya que la Ley N° 27181, se refiere de manera general para todo el país.
- 2) En el Artículo XXIII, especifica que el tránsito va estar sometido a las normas del uso de las vías públicas, para los ciudadanos que conducen todo tipo de vehículos y además también la relación del tránsito peatonal.

⁴² [HTTP://TRANSPARENCIA.MTC.GOB.PE/IDM_DOCS/NORMAS_LEGALES/1_0_3106.PDF](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf)

3. METODOLOGÍA

3.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

- Tipo de investigación

El tipo de investigación del presente documento es de tipo aplicada no experimental con un enfoque cualitativo:

- Aplicada

Es una investigación práctica o empírica, ya que busca la aplicación o utilización de los conocimientos que se adquieren. La información, datos, fotografías, etc. Que será necesario para el proyecto de investigación que se recolectará específicamente en el campo de estudio.

- Cualitativa

Se analizará el sistema de movilidad urbano empleando métodos de recolección de datos, con el propósito de explorar las distintas relaciones en el peatón, al momento de desplazarse en un medio de transporte motorizado o mecanizado y describir la realidad tal como la experimentan los ciudadanos de Chimbote y Nuevo Chimbote.

- Descriptiva

Se busca describir el estado actual de sus distintos tipos de redes viales, aceras y por los medios por donde se desplazan los ciudadanos identificando sus condiciones espaciales, físicos – urbano, sociales, económicos y ambientales, indagando una investigación de tal manera que pueda desarrollar nuevas tendencias de participación urbana en el área de estudio.

3.2. CATEGORÍAS, SUBCATEGORÍAS Y MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN

MATRÍZ DE CATEGORIZACION								
“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”								
ÁMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS GENERALES	OBJERIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	HERRAMIENTAS	MÉTODO
ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO	Dado al mal funcionamiento de articulación y desarrollo deficiente en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es que el marco jurídico e institucional, como sus infraestructuras viales y el sistema de transporte no aportan a obtener un sistema de movilidad urbano eficiente	¿Cómo el sistema de movilidad urbano deficiente, incide en la desarticulación y la funcionalidad de las ciudades de Chimbote, Nuevo Chimbote?	Identificar las deficiencias del sistema de movilidad urbano	Analizar el sistema de movilidad urbano actual y el nivel de aporte a la articulación y funcionalidad entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.	Marco jurídico e institucional	- Leyes	Gabinete	Entrevista
						- Normas		
						-Organismos institucionales.		
					Las infraestructuras viales	- Red viales		
						- Obras		
						- Equipamiento		
					Sistemas de transporte	- Funcionamiento		
						- Utilización		
						- Evolución		

MATRÍZ DE CATEGORIZACION

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”

ÁMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS GENERALES	OBJERIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	HERRAMIENTAS	MÉTODO
ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO	El sistema de movilidad urbana de la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote es de manera lineal y transversal debido a la funcionalidad que define sus redes viales y su estructura urbana, realizando desplazamientos y flujos deficientes en el transporte, que genera riesgos y vulnerabilidad que perjudican al transeúnte, perjudicando su desarrollo y articulación entre las dos ciudades.	¿Cómo funciona el sistema vial y transporte urbano actual?	Identificar como se desempeña el sistema vial y transporte actualmente	Identificar cuáles son las particularidades del sistema vial y de transporte urbano actual, en relación con la funcionalidad de las ciudades.	Funcionalidad	- Tipos de redes viales	Gabinete / Trabajo de Campo	Ficha de Observación / Encuesta
						- Estructura urbana		
					Movilidad	- Desplazamiento		
						- Flujos		
					Riesgo	- Peligro		
						- Probabilidad		
						- Debilidad		
					Vulnerabilidad	- V. Estructurales		
						- Peligro y susceptibilidad		
					Elementos	- Mobiliarios urbanos		
Accesibilidad	- Actividades							
	- Servicios							

MATRÍZ DE CATEGORIZACION

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”

ÁMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS GENERALES	OBJERIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	HERRAMIENTAS	MÉTODO
ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO	Los medios de transporte influyen de manera negativa ya que son deficientes las infraestructuras viales debido a que no diferencian sus redes viales para los tipos de transporte (público – privado), obras viales y equipamiento así mismo la oferta del transporte es deficiente ya que las ciudades están inundadas del parque automotor por distintos operadores, obteniendo distintos líneas de transportes que ofrecen servicios y tarifas moderadas, sin embargo ninguna línea cuentan con paraderos fijas esto a ocasionando un desorden en el transporte.	¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?	Relacionar el medio de transporte vial actual y la ciudad	Identificar como influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote	Las infraestructuras viales	- Redes viales	Gabinete / Trabajo de Campo	Ficha de Observación / Encuesta
						- Obras viales		
						- Equipamiento		
					La oferta del transporte	- Tipo de transporte.		
						- Operadores de transporte (empresas).		
						- Servicios y Tarifas.		
	- Paradas fijas.							

MATRÍZ DE CATEGORIZACION

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”

ÁMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS GENERALES	OBJERIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	HERRAMIENTAS	MÉTODO
ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO	El transporte de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es el factor que involucran a la estructura familiar y el tamaño familiar debido a que diariamente los ciudadanos se movilizan ya sea por modo de transporte, genero, edad, discapacidad física e ingreso realizando actividades a diario.	¿Cuáles son los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano sostenible?	Identificar cuales son los componentes para un sistema vial.	Determinar cuáles son los factores que contribuyen y definen un sistema de movilidad urbano sostenible y que permita servicios eficientes.	Transporte	- Estructura familiar	Gabinete / Trabajo de Campo	Ficha de Observación
						- Tamaño familiar.		
					Movilidad	- Movilidad e ingreso.		
						- Movilidad y edad.		
						- Movilidad y género.		
	- Movilidad y modo de transporte.							
	- Movilidad y discapacidad física.							

MATRÍZ DE CATEGORIZACION

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”

ÁMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS GENERALES	OBJERIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	HERRAMIENTAS	MÉTODO
ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO	A través de los medios de transporte público e individual, estos transportes tienen recorridos por las infraestructuras viales de manera deficiente ya que no cuentan con vías definidas por lo tanto la circulación urbana que cuenta con niveles de accesibilidad, niveles de servicio, costos de transporte y la calidad ambiental se están desarrollando de manera deficiente en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.	¿Cómo se da los usos del sistema vial de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?	Identificar el uso del sistema de movilidad urbano actual.	Identificar los usos del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.	- Transporte público.	- Infraestructuras (vías)	Gabinete / Trabajo de Campo	Ficha de Observación
						- Medios de transporte		
					- Transporte individual.	- Infraestructura (vías)		
						- Medios de transporte		
					- Circulación urbana.	- Accesibilidad		
						- Nivel de servicio		
						- Costos de transporte		
	- Calidad ambiental							

MATRÍZ DE CATEGORIZACION

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”

ÁMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS GENERALES	OBJERIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	HERRAMIENTAS	MÉTODO
ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO	El impacto generado por el transporte urbano se manifiesta en el transito deficiente, en la congestión en las vías generadas por el exceso del parque automotor, y la contaminación que emana cada vehículo con la cantidad de tiempo parado.	¿Cómo el transporte urbano está afectando al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?	Identificar los factores contaminantes del Sistema vial actual	Identificar los factores que contribuyen al transporte urbano afectando al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.	- Tránsito.	- Modo de transporte.	Gabinete / Trabajo de Campo	Ficha de Observación.
						- Accidentes.		
						- Muerte.		
					- Congestión en las vías.	- Duración		
						- Extensión		
						- Intensidad		
						- Variabilidad		
					- Contaminación.	- Sonora		
						- Salud		
						- smog fotoquímico		
					- emisiones			

MATRÍZ DE CATEGORIZACION

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”

ÁMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS GENERALES	OBJERIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	HERRAMIENTAS	MÉTODO
ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO	Se desempeña de manera deficiente en el marco constitucional debido a que el funcionamiento es ineficaz, transgrediendo las reglas institucionales y el acuerdo que está dirigido por normas, herramientas y reglas.	¿Cómo se desempeña la gestión municipal de la movilidad urbana?	Analizar el desempeño actual de la gestión municipal en el sistema vial	Investigar sobre las funciones, atribuciones y las acciones que la gestión municipal realiza en torno a la movilidad urbana sostenible.	-El marco constitucional	- Funcionamiento	Gabinete / Trabajo de Campo	Entrevista
						- Derechos		
						- Normas		
					- Reglas institucionales	- Herramientas		
						- Recursos		
					- El acuerdo	- Reglas		
						- Decisiones		
						- Acciones		

3.3. ESCENARIO DE ESTUDIO

La presente investigación, tomara como escenario principal el espacio físico de la ciudad de Chimbote y nuevo Chimbote.

El siguiente estudio se desarrollará en estas ciudades ya que se necesita encuestar a las personas que transitan en ambas ciudades que realizan desplazamiento diariamente.

3.4. PARTICIPANTES

Los agentes principales para el análisis de la presente investigación, serán los habitantes, tanto de Chimbote como nuevo Chimbote, para ello, es necesario determinar una muestra poblacional, y se hizo de la siguiente manera:

- Formulación aplicada para el cálculo de muestra:

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

- Dónde:

n = Tamaño de la muestra

N = Tamaño de la Población (331 423 Hab)

P = Probabilidad de éxito

Q = Probabilidad de no éxito

Z = Intervalo de confiabilidad (95%)

E = Margen de error (5%)

N = Población universo M =

Muestra

- Población de muestra para la encuesta es de **73 ciudadanos.**

3.5. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

- ENCUESTAS

Se busca recolectar datos por medio de un cuestionario prediseñado y no modifica el entorno ni controla el proceso que está en observación. La información se obtiene a partir de realizar un conjunto de preguntas normalizada dirigidas a una muestra respectiva o al conjunto total de la población estadística en estudio, formada a menudo a personas, con el único fin de conocer estados de opinión, características o hechos específicos. Se de seleccionar las preguntas más convenientes, acorde con esta investigación.

- ENTREVISTA

El concepto de entrevista, no solo es una habilidad para recoger informaciones, sino que dichas informaciones contribuyen a la realización de investigaciones diagnosticas que permite la búsqueda de niveles de opiniones y conceptos individuales. Se realiza de manera más imparcial y teniendo en cuenta todas las opiniones de las personas entrevistadas ya que gracias a esta información se podrá tener una idea clara de la situación social del área en estudio.

- FICHA DE OBSERVACIÓN

Es instrumento de investigación en el cual captaremos la realidad del área en estudio de manera metódica, sistematizada y ordenada. Se realiza de manera indirecta, observando documentos de estudios realizados anteriormente o fuentes confiables para poder describir de manera precisa y a detalle la situación real de la movilidad urbana en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

3.6. PROCEDIMIENTOS

La presente investigación, se prioriza en el estudio del sistema de movilidad urbana, del distrito de Chimbote y nuevo Chimbote.

Para determinar el estudio, fue necesario la siguiente ruta metodológica, enfocando como objeto de estudio los procesos actuales existentes mediante encuestas y entrevistas para analizar los métodos habituales y fichas de observación, sectores críticos, rutas, etc. comparándolos con ciertos casos de referencia de categoría internacional, para recolectar información de estrategias metodológicas, gestiones, y tecnología dentro de sus procesos para soluciones exitosas.

3.7. RIGOR CIENTIFICO

La presente investigación es completamente confiable con todo el margen de veracidad, ya que tiene fuentes totalmente verificables, certificando cualquier dato citado en la investigación, entrevista y/o ficha anexada bajo la responsabilidad del usuario investigador.

3.8. MÉTODO DE ANÁLISIS DE DATOS

En la presente investigación, se empleó un surtido de softwares con la finalidad de poder facilitar el proceso y orden de información y realizarlo de manera sistemática y con mejor precisión, he aquí los recursos digitales utilizados: AutoCAD, utilizado para la elaboración de áreas permisibles según reglamentación y para ser comparadas con casos referenciales, Microsoft Excel, utilizado para los cuadros y/o datos estadísticos, procedentes de la información recolectada de las entrevistas, encuestas y fichas de observación, todos estos recursos mencionados fueron empleados según la clasificación de los siguientes análisis

3..1. Análisis contextual

Se analiza como objeto principal, el distrito (físicamente), para saber los puntos críticos, determinar información del sistema de movilidad urbana actual, fijar rutas y sectores de análisis del distrito de Chimbote y nuevo Chimbote

3..2. Análisis formal

en el análisis formal, consideramos los de análisis casos referenciales exitosos para tomarlos como soporte de información, entre los más importantes tenemos:

- por su composición
- por su geometría
- por la aplicación de materiales

3..3. Análisis espacial

En el siguiente ítem, se analiza el espacio del edificio, teniendo en cuenta los recorridos de espacios, las secuencias, la relación entre ellas, los ambientes según alturas, su morfología y textura de estos mismos

3..4. Análisis funcional

El siguiente análisis busca la identidad de espacios que conforman el edificio y las relaciones entre las mismas

3..5. Análisis tecnológico ambiental

Este análisis, permite identificar las condiciones bioclimáticas y recursos que se aprovecha para el manejo sostenible del edificio

3.9. ASPECTOS ÉTICOS

La presente investigación se ha considerado los aspectos éticos, debido a que el objeto de estudio ha sido: el distrito de Chimbote y el distrito de nuevo Chimbote, y por ello se tomó en cuenta, principios éticos como, por ejemplo: la confidencialidad, el respeto, la veracidad, la protección a la propiedad intelectual y la originalidad.

- Respeto
Se ha tratado de la mejor manera y con persuasión a las personas entrevistadas y encuestadas.
- Veracidad
La información recaudada, gráficos, citas bibliográficas y datos cuantitativos, son totalmente oficiales y sin modificación.
- Protección a la propiedad intelectual
Todas las fuentes de información se han citado correctamente para salvaguardar los derechos de cada autor en este documento de investigación.
- Originalidad
La presente tesis es totalmente de mi propiedad y no se ha expuesto para ningún otro fin requerido.
- Confidencialidad
La información y datos recolectados en el presente documento, no son divulgados ni prestados a terceros, para proteger la información recaudada.

- DISEÑO DE ENCUESTAS

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”



PREGUNTA DERIVADA 1: ¿Cómo funciona el sistema vial y transporte urbano actual?

OBJETIVO 1:

Identificar cuáles son las características del sistema vial y de transporte urbano actual, en relación con la funcionalidad de las ciudades.

TIPO:

ENCUESTA

AREA:

CHIMBOTE Y NUEVO
CHIMBOTE

FECHA:

¿Está de acuerdo con el desplazamiento que realiza el transporte público?

- SI
 NO

¿Considera que el flujo de servicio de transporte público urbano debe tener sus propias vías de desplazamiento en relación al transporte privado y pesado?

- SI
 NO

¿Cuáles cree que son las principales causas de accidentes de los transportistas en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

- Exceso de velocidad e imprudencia El diseño de las vías es deficiente
 Falta de control de la policía de tránsito No hay paraderos para el transporte público urbano

¿Considera que los accidentes de tránsito son por la carencia de cultura vial en los conductores y peatones?

- SI
 NO

¿Cree usted que deben existir más mobiliarios urbanos de tránsito para mejorar la movilidad urbana?

- SI
 NO

¿Cuál es el tiempo de accesibilidad a sus centros de labores (actividades y servicios)?

- 5 -10 minutos 15 -20 minutos 25 – a más minutos
 10 -15 minutos 20 -25 minutos

¿Usted se desplazaría en bicicleta o caminando si se implementara un sistema de ciclo vías y paseos peatonales arborizados que integre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

- SI
 NO

**“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA COMO ELEMENTO INTEGRADOR
ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”**



PREGUNTA DERIVADA 2: ¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO 1: Identificar como influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

TIPO: ENCUESTA AREA: CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE FECHA:

¿El diseño de las redes viales es óptimo para el desplazamiento del transporte público?

- SI
- NO

¿Cree que las obras viales son eficientes para los desplazamientos de los medios de transporte urbano?

- SI
- NO

¿Qué medio de transporte utiliza para su desplazamiento urbano?

- Micro bus Colectivo Moto taxi
- Combi Taxi Bicicleta

¿Usted considera que debe existir un terminal y estaciones de transporte público urbano para el correcto funcionamiento del transporte público?

- SI
- NO

¿Está de acuerdo que existan distintas empresas de transporte público?

- SI
- NO


¿Cree usted que el servicio y tarifa son adecuados?

- SI
- NO

¿Considera que deben existir paradas fijas para el transporte público?

- SI
- NO

• DISEÑO DE ENTREVISTA

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”		 <small>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</small>	
PREGUNTA:	¿Cómo el sistema de movilidad urbano deficiente, incide en la desarticulación y la funcionalidad de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?		
OBJETIVO:	Analizar el sistema de movilidad urbano actual, que no aporta la articulación y funcionalidad entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.		
TIPO:	ENTREVISTA	AREA:	OFICINA DE TRANSPORTE
		FECHA:	
¿BAJO QUE LEYES Y NORMAS SE ESTA DANDO EL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO EN CUANTO A SU ARTICULACION Y FUNCIONALIDAD EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE? (ESPECIFICAR RESPUESTA)			
<hr/> <hr/> <hr/>			
¿CUÁLES SON LOS ORGANISMOS INSTITUCIONALES QUE REGULA EL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO EN LA CIUDAD DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE? (ESPECIFICAR RESPUESTA)			
<hr/> <hr/> <hr/>			
¿USTED CONSIDERA QUE EL DISEÑO DE LAS REDES VIALES SON EFICIENTES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE? ¿POR QUÉ?			
<hr/> <hr/> <hr/>			
¿CREE QUE LAS OBRAS VIALES Y EQUIPAMIENTOS QUE SE DAN EN LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE SON EFICIENTES PARA LA ARTICULACION Y FUNCIONALIDAD DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO? ¿POR QUÉ?			
<hr/> <hr/> <hr/>			
¿CONSIDERA QUE EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA QUE SE DA EN LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE SON EFICIENTES? ¿POR QUÉ?			
<hr/> <hr/> <hr/>			
¿CONSIDERA QUE EL MODO DE UTILIZACION O USO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO Y SU EVOLUCION EN EL TRANSPORTE URBANO ESTA PERJUDICANDO ACTUALMENTE A LOS DESPLAZAMIENTOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE? ¿POR QUÉ?			
<hr/> <hr/> <hr/>			

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”



PREGUNTA:

¿Cómo se desempeña la gestión municipal en el ámbito de la movilidad urbana?

OBJETIVO:

Investigar sobre las funciones, atribuciones y las acciones que la gestión municipal realiza en torno a la movilidad urbana sostenible.

TIPO:

ENTREVISTA

AREA:

OFICINA DE
TRANSPORTE

FECHA:

¿CUÁL ES LA PROPUESTA O PLAN VIAL CON EL QUE SE VIENE TRABAJANDO PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA?

¿CUÁLES SON LAS REGLAS INSTITUCIONALES QUE ARTICULA EL SISTEMA VIAL CON EL TRANSPORTE?

¿CUÁLES SON LAS REGLAS QUE SE MANEJA PARA LOS PERMISOS DE CIRCULACIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO?

¿QUÉ DECISIONES Y ACCIONES SE ESTÁN EMPLEANDO PARA MEJORAR EL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO?

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE – 2016”

FUNCIONALIDAD:

TIPOS DE REDES VIALES:

Los tipos de Redes Viales que presenta es:

- Red Primaria ▬
- Red Secundaria ▬
- Red terciaria ▬

Sin embargo la funcionalidad que se desarrolla en las ciudades es deficiente ya que el parque automotor ha aumentado considerablemente.

ESTRUCTURA URBANA:

Se desarrolla de manera lineal y transversalmente debido a como se ha ido desarrollando en el tiempo.

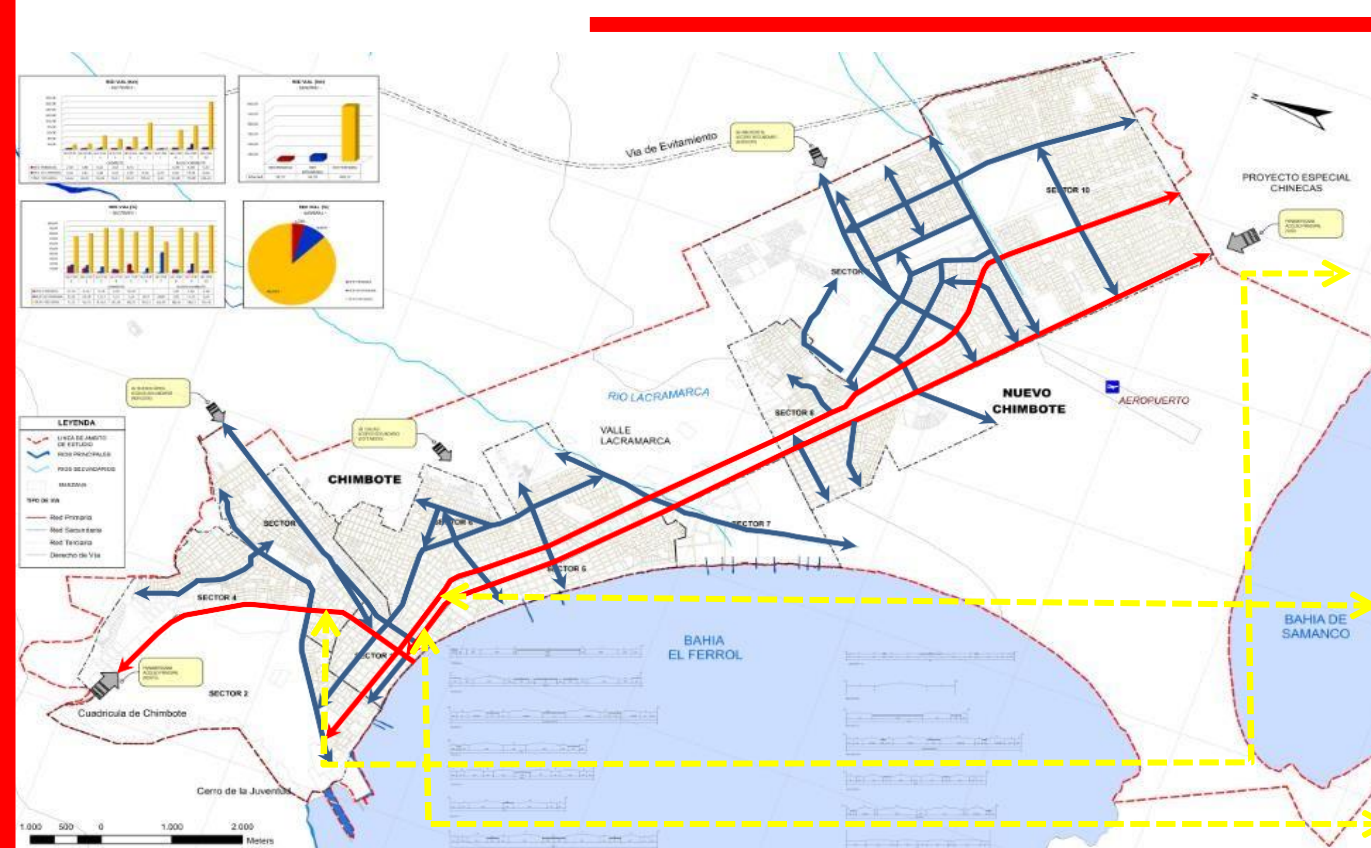


MOVILIDAD: DESPLAZAMIENTO:

Los desplazamientos que realizan en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote se dan de manera longitudinal y transversalmente, ya sea por los vehículos motorizados, los no motorizados y los ciudadanos, estos desplazamientos que realizan están ligados a los servicios y actividades que demanda cada persona diariamente.

FLUJOS:

Los flujos del parque automotor que brindan servicios de transporte público se desarrollan de manera deficiente en las dos ciudades, como se muestra en los cuadros de redes viales tenemos un mayor porcentaje de redes viales terciarias que primarias y secundarias, por lo tanto la cantidad de flujos que se da en las dos avenidas como la Av. Pardo y la Av. Enrique Meiggs en Chimbote y las Av. Pacífico y la Av. Prolongación Panamericana en Nuevo Chimbote están saturadas por el parque automotor que brindan el servicio de transporte público, incluso existe un cruce de circulaciones en el transporte público y el transporte privado, etc. De manera que carece de una infraestructura vial que definan los tipos de transporte, ya sean motorizados, no motorizados y peatonalmente.



DESPLAZAMIENTOS Y FLUJOS DEFICIENTES:

AV. JOSE GALVEZ



AV. JOSE PARDO



AV. ENRIQUE MEIGGS



METODO:

FICHA DE OBSERVACION

OBJETIVO:
"IDENTIFICAR CUÁLES SON LAS CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE URBANO ACTUAL, EN RELACION CON LA FUNCIONALIDAD DE LAS CIUDADES"

FUNCIONALIDAD:

TIPOS DE REDES VIALES
ESTRUCTURA URBANA

MOVILIDAD:

DESPLAZAMIENTO FLUJOS

RIESGO:

PELIGRO
PROBABIIDAD
DEBILIDAD

VULNERABILIDAD:

V. ESTRUCTURALES PELIGRO Y SUSCEPTIBILIDAD

ELEMENTOS:

MOBILIARIOS URBANOS

ACCESIBILIDAD:

ACTIVIDADES

RIESGO:



PELIGRO:

El peligro generado por parte del parque automotor (el transporte) en el sistema de movilidad urbana es riesgoso debido a que los colectivos aceleran de manera imprudente sus vehículos por la disputa de un pasajero, generando colisiones vehiculares, accidentes a los peatones y riñas o discusiones debido a la falta de cultura vial.

PROBALIDAD:

Las probabilidades de colisiones vehiculares no son a menudo, pero existen las posibilidades que colisionen, estos autos que brindan servicio de transporte, además se denota a menudo que existe discusiones que pueden llevar se a los golpes.

DEBILIDAD:

No existe una separación para el paso del transporte pesado del liviano, público y privado. Así mismo no existe un equipamiento para el transporte público urbano y paraderos, no existe también rutas definidas y aun es escaso los mobiliarios para el sistema vial.



FACULTAD: ARQUITECTURA
DOCENTE: ARQ. GINA CHAMBI E.

ALUMNO: EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX
CURSO: SEMINARIO DE TITULACIÓN I

DIMENSION: "TRANSPORTE"
FECHA: 21/06/2016

LAMINA:
1A

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE – 2016”

VULNERABILIDAD:

V. ESTRUCTURALES:

La vulnerabilidad se da mayormente en las vías estructurales ya que los tipos de suelo en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote son de tres tipos ya que cuentan con características distintas en cuanto a su suelo.

GEODINAMICA INTERNA						
FACTOR	SIMBOLO	SECTORIZACION	SUELO	DESCRIPCION	RIESGO ASOCIADO	AREA KM
Acción Sísmica		ZONA I	Sub suelo de grava o roca	Por debajo de los 10 m de profundidad	Pocas posibilidades de hundimiento, pero mayor efecto sísmico por interacción del suelo y estructuras	52833.94
		ZONA II	Zonas cubiertas de arena suelta o parcialmente densa de 5 m. de profundidad	varios metros de espesor.	Los asentamientos pueden producirse solo en los bordes de las dunas, deberá usarse proteje en la construcción para más de dos pisos.	12548.96
		ZONA III	El suelo consiste principalmente de arena cubierta por una capa delgada de tierra agrícola	Muy poco profunda	Probabilidad de licuación de arena en caso de sismos, por lo que en edificaciones de más de dos pisos se tomarán varias precauciones.	9405.56
		ZONA IV	El suelo es de arena cubierta parcialmente por una materia orgánica	Niveles superficiales de agua, presentándose frecuentes zonas pantanosas.	En caso de sismo los hundimientos son inevitables.	16353.83
		ABOVEDAMIENTO				75.71
		ASENTAMIENTO				57.49
		GRIETA				1082.96

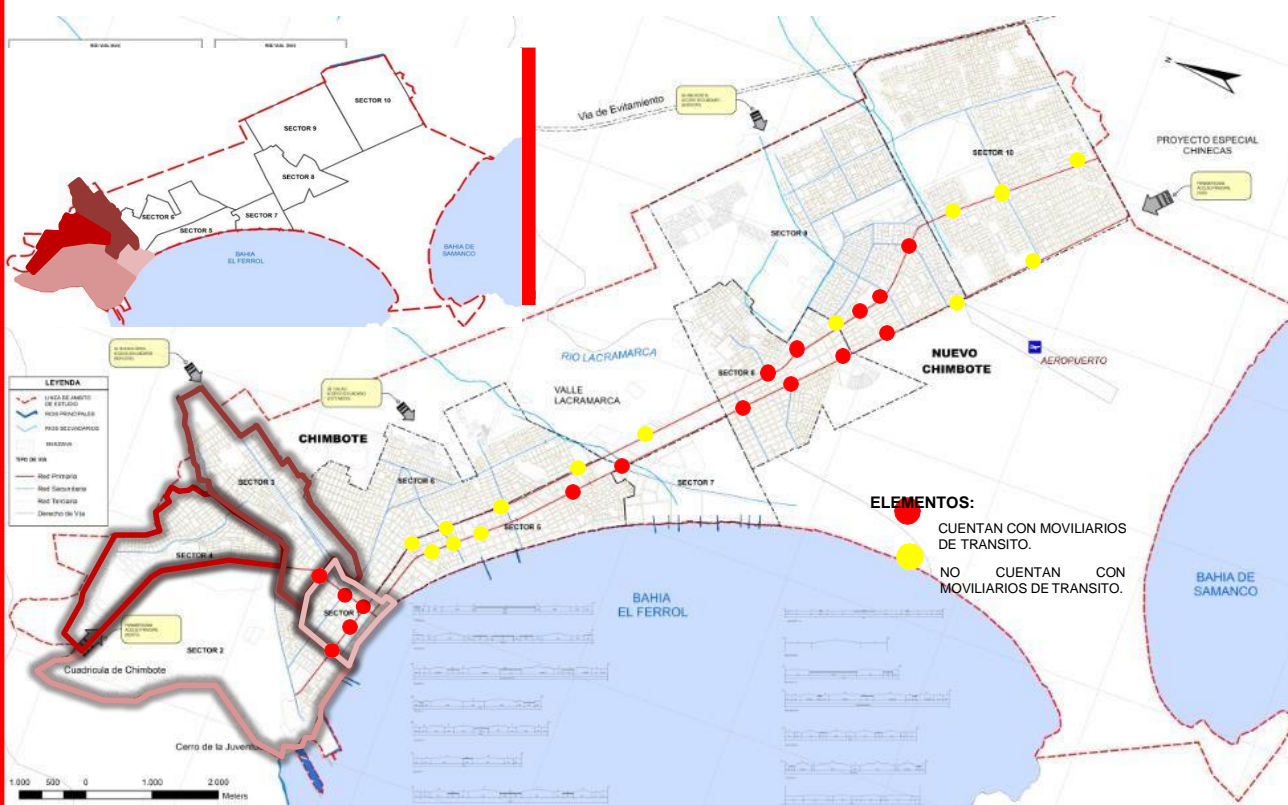
PELIGRO Y SUSCEPTIBILIDAD:

Los diferentes tipos de amenazas que se da en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, es de origen natural debido a que estas ciudades se encuentran en un área propensa de licuefacción de suelos, por ende las infraestructuras viales tienden a ser con mayor estudio para su realización.

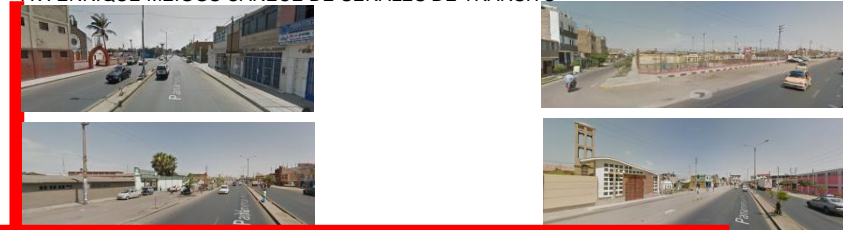
ELEMENTOS:

MOBILIARIOS URBANOS:

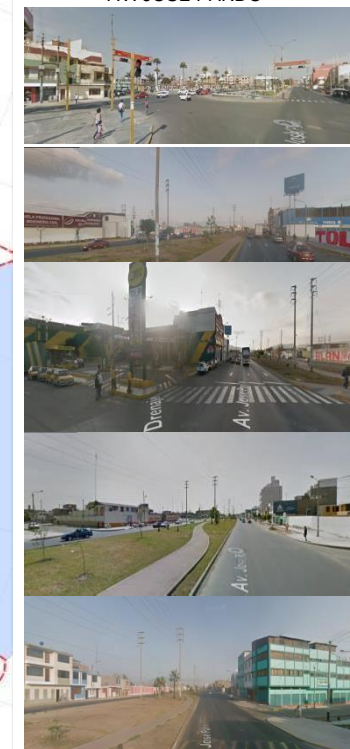
Los mobiliarios urbanos que regulan el tránsito en la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote aún son escasos, ya que faltan señalizaciones cerca a instituciones públicas o privadas para resguardar la seguridad de los escolares y universitarios por otra parte la implementación de semáforos es beneficioso ya que regula el tránsito.



AV. ENRIQUE MEIGGS CARECE DE SEÑALES DE TRANSITO



AV. JOSE PARDO



METODO:

FICHA DE OBSERVACION

OBJETIVO:

“IDENTIFICAR CUÁLES SON LAS CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE URBANO ACTUAL, EN RELACION CON LA FUNCIONALIDAD DE LAS CIUDADES”

FUNCIONALIDAD:

TIPOS DE REDES VIALES
ESTRUCTURA URBANA

MOVILIDAD:

DESPLAZAMIENTO
FLUJOS

RIESGO:

PELIGRO
PROBABILIDAD
DEBILIDAD

VULNERABILIDAD:

V. ESTRUCTURALES
PELIGRO Y SUCEPTIBILIDAD

ELEMENTOS:

MOBILIARIO URBANO

ACCESIBILIDAD:

ACTIVIDADES
SERVICIOS

ACCESIBILIDAD:

ACTIVIDADES:

La accesibilidad de las actividades en el sistema de movilidad urbana está siendo deficientes porque el parque automotor ha aumentado en número, desplazándose de manera inadecuada, por otra parte, las actividades que realizan las personas como trabajar, jugar, recrear, comprar, etc. Sus actividades que realizan los ciudadanos se dan mayormente en los cascos urbanos de las ciudades y los tramos lineales de la Av. Pardo y Av. Enrique Meiggs, sin embargo, las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote aún tienen un sistema de movilidad urbana deficiente.



SERVICIOS:

Debido al incremento poblacional que se viene dando en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es que los servicios de transporte han incrementado considerablemente por el desarrollo económico – social que se viene dando, es por ello que la demanda de los servicios de transporte para su desplazamiento ha aumentado, sin embargo, estos desplazamientos públicos son deficientes dado por la cantidad de líneas que existe.



FACULTAD: ARQUITECTURA ARQ.

DOCENTE: GINA CHAMBI E.

ALUMNO: EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX

CURSO: SEMINARIO DE TITULACIÓN I

DIMENSION: “TRANSPORTE”

FECHA: 21/06/2016

LAMINA:

1B

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE - 2016”

LAS INFRAESTRUCTURAS VIALES:

REDES VIALES:

La manera en cómo influyen los medios de transporte en las redes viales se denota que es de manera deficiente ya que no existe una infraestructura vial que pueda definir el recorrido de los tipos de transporte como transporte público, privado, transporte pesado, etc. Por lo tanto el sistema de movilidad urbano aun es deficiente.

OBRAS VIALES:

En cuanto a las obras viales que se desarrolla en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote son tan solo de mejoramiento de las vías pavimentadas, persistiendo solamente en lo mismo, ya que no existe un diseño eficiente de la infraestructura vial que caracterice los tipos de transporte, dando prioridad a los ciudadanos para su desplazamiento.

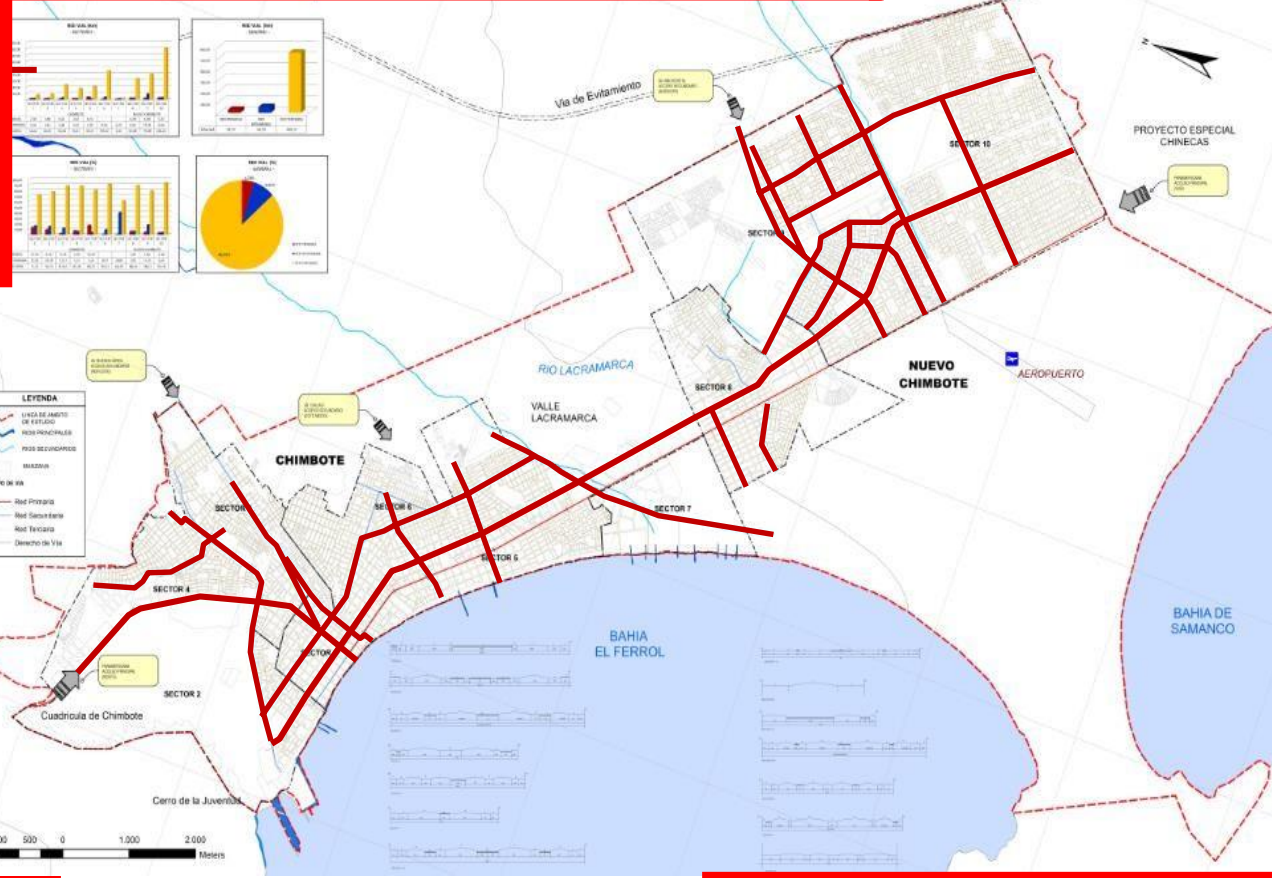


Se observó mediante un recorrido por las dos ciudades que solo existe infraestructuras viales para el parque automotor, mas no para el desplazamiento de las bicicletas ya que ellos tienden a invadir las vías o las aceras para su desplazamiento, generando riesgos para el que maneja su bicicleta.

EQUIPAMIENTO:

Se observó en las dos ciudades tanto Chimbote y Nuevo Chimbote equipamientos para el transporte público colectivo en estas dos ciudades, pero después de un recorrido por estas dos ciudades lo único que se pudo observar y verificar es que existe un terminal llamado el terminal terrestre el Chimbador para el servicio de transporte interprovincial.

Por lo tanto, no existe en estas dos ciudades terminales urbanos y paraderos públicos urbanos para los desplazamientos del transporte público y para el transporte mecanizado (bicicletas) urbano entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.



LA OFERTA DEL TRANSPORTE:

TIPO DE TRANSPORTE:

El tipo de transporte público que se da en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote son diversas como automóviles (colectivos para transporte público), combis, custer, taxis, sin embargo el transporte público y privado que se da en las ciudades genera incomodidad, al momento de desplazarse peatonalmente o vehicularmente ya sea por el transporte privado o público, generando contaminación ambiental y sonora por el tiempo que se encuentran estancados en el tráfico.

MAS DE UN TIPO DE VEHICULOS EN LA AV. JOSE GALVES.



OPERADORES DE TRANSPORTE:

Los operadores de transporte que brindan servicios de desplazamiento a través de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, a la actualidad son varios, que responden a la demanda de desplazamiento urbano, sin embargo la entidad municipal brinda permisos sin cumplir las normas y leyes.



PARADAS FIJAS:

Todos los operadores que prestan servicio de transporte público, carecen de paradas fijas a pesar que cuentan con una ruta definida, generando ciertos peligros en el desplazamiento debido a que los colectivos o combis se desplazan a gran velocidad por ganar pasajeros, arriesgando la vida de los pasajeros a bordo



“NO EXISTE PARADAS FIJAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO YA QUE PARA RECOGER PASAJERO LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SE TIENEN QUE PARAR EN TODA LA VÍA PARA RECOGER A SU PASAJERO (AV. PACIFICO)”



“NO EXISTE PARADAS FIJAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO YA QUE PARA RECOGER PASAJERO LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SE TIENEN QUE PARAR EN TODA LA VÍA PARA RECOGER A SU PASAJERO (AV. PACIFICO)”

SERVICIOS Y TARIFA:

Los servicios y tarifas que establece cada operador de transporte están establecidos, sin embargo, no cuentan con un tarifario que sea publicado por cada conductor o cobrador, desconcertando al pasajero sobre su tarifa, por otra parte el servicio que brinda el transporte público es deficiente debido a una cultura vial.

METODO:

FICHA DE OBSERVACION

OBJETIVO:

“IDENTIFICAR COMO INFLUYEN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA MOVILIDAD URBANA DE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”

LAS INFRAESTRUCTURAS VIALES:

- REDES VIALES
- OBRAS VIALES
- EQUIPAMIENTO

LA OFERTA DEL TRANSPORTE:

- TIPOS DE TRANSPORTE
- OPERADOR DEL TRANSPORTE
- SERVICIOS Y TARIFA
- PARADAS FIJAS



FACULTAD: ARQUITECTURA
DOCENTE: ARQ. GINA CHAMBI

ALUMNO: EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX
CURSO: SEMINARIO DE TITULACIÓN I

DIMENSION: “TRANSPORTE”
FECHA: 21/06/2016

LAMINA:
2

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE - 2016”

TRANSPORTE:

ESTRUCTURA FAMILIAR:

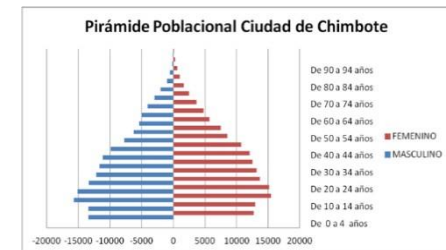
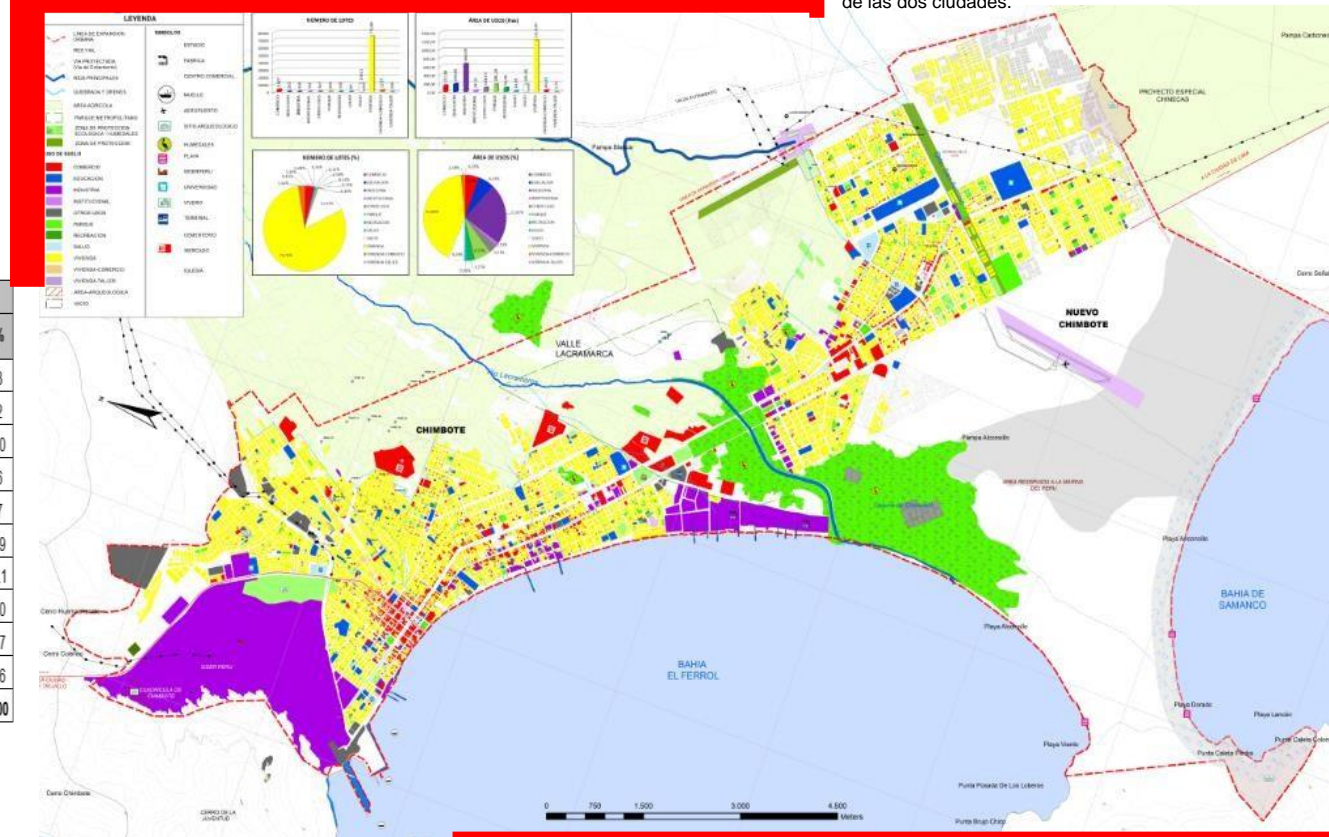
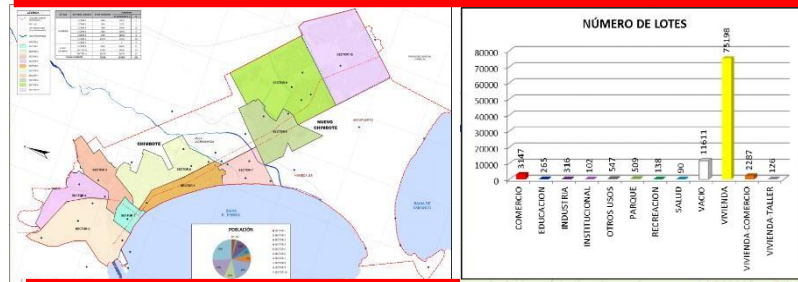
Para la estructura familiar de Chimbote y Nuevo Chimbote se ha tenido en cuenta el análisis que realizó el PDU que lo ha dividido en 10 sectores a las ciudades realizando un levantamiento del número de viviendas por cada sector y considerando un factor de 5 personas por vivienda nos da como resultado una población de 392950 ciudadanos.

La división interna de tareas en las ciudades responderá a los distintos tipos de actividades que se realizará en esta área de estudio que son las dos ciudades.

DETALLE	SECTORES URBANOS	N° DE VIVIENDAS	POBLACION	
			N° VIVIENDAS X 5	%
CHIMBOTE	SECTOR 1	2052	10260	3
	SECTOR 2	1824	9120	2
	SECTOR 3	7828	39140	10
	SECTOR 4	4437	22185	6
	SECTOR 5	5828	29140	7
	SECTOR 6	14658	73290	19
	SECTOR 7	40	200	0.1
NUEVO CHIMBOTE	SECTOR 8	8079	40395	10
	SECTOR 9	13445	67225	17
	SECTOR 10	20399	101995	26
CIUDAD CHIMBOTE		78590	392950	100

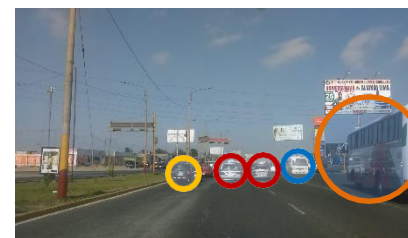
TAMAÑO FAMILIAR:

El número de personas que se desplazan en las ciudades de Chimbote como Nuevo Chimbote está referido al tamaño poblacional de personas, sin embargo, de acuerdo al PDU 2012 que ha obtenido información de INEI que denota en la ciudad de Chimbote existe mayor población femenina con un 50.7% y con una ligera diferencia de los hombres con un 49.3%, representando un grupo poblacional entre los 0 -19 años de edad representa el 37 % de la población, teniendo un indicador promedio de 5 personas por vivienda.



MOVILIDAD Y MODO DE TRANSPORTE:

El uso de diversas formas de transporte está fuertemente influenciado por el nivel de ingresos de cada familia por lo tanto los ciudadanos con mayores ingresos tienden a movilizarse en taxis o colectivos que las personas de menores ingresos que tienden a desplazarse en combis.



MOVILIDAD E INGRESO:

La ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote se denota que los desplazamientos serán de acuerdo a los ingresos económicos que obtenga cada persona, para poder trasladarse, ya sea en colectivo, en combis, o micros buses, por lo tanto, no existe un sistema transporte público masivo sostenible que sea equitativo, el desplazamiento para todos los ciudadanos de las dos ciudades.

AV. PARDO

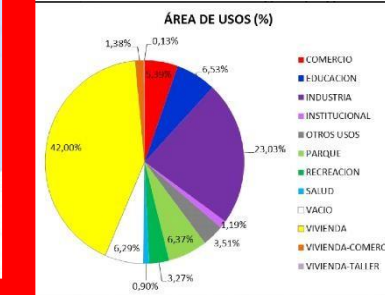
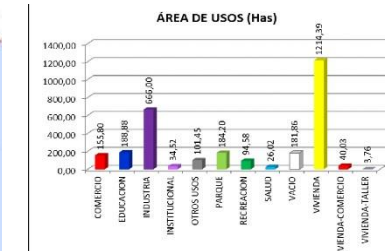


AV. ENRIQUE MEIGGS



MOVILIDAD Y EDAD:

Con respecto a la movilidad y edad en las ciudades se denota que después de la actividad industrial, se obtiene que el comercio y la educación son factores que inciden con mayor frecuencia en su desplazamiento y en sus distintas edades; ya sea de niño, adolescente o mayores de edad, según sea su actividad que realice a diario.



MOVILIDAD Y GÉNERO:

Debemos comprender que la división de tareas en un hogar y examinar las condicionantes culturales de su movilidad por cada ciudadano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote

METODO:

FICHA DE OBSERVACION

OBJETIVO:

“DETERMINAR CUALES SON LOS FACTORES QUE CONTRIBUYEN Y DEFINEN UN SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO SOSTENIBLE Y QUE PERMITA SERVICIOS EFICIENTES”

TRANSPORTE:

ESTRUCTURA FAMILIAR

TAMAÑO FAMILIAR

MOVILIDAD:

MOVILIDADE INGRESO

MOVILIDAD Y EDAD

MOVILIDAD Y GÉNERO

MOVILIDAD Y MODO DE TRANSPORTE

MOVILIDAD Y DISCAPACIDAD FISICA

MOVILIDAD Y DISCAPACIDAD FISICA:

La movilidad y discapacidad física en la ciudad de Chimbote es un factor que no se toma en cuenta ya que no existe ningún medio de transporte público que este condicionado para aquellas personas con discapacidad física, siendo un factor grave y que se aísla a estas personas con cierta discapacidad física.



FACULTAD: ARQUITECTURA ARQ.

DOCENTE: GINA CHAMBI E.

ALUMNO: EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX

CURSO: SEMINARIO DE TITULACIÓN I

DIMENSION: SOCIAL

FECHA: 21/06/2016

LAMINA 3

“SOCI”

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE – 2016”

TRANSPORTE PÚBLICO - INDIVIDUAL



TRANSPORTE PÚBLICO - INDIVIDUAL



TRANSPORTE PÚBLICO - INDIVIDUAL



TRANSPORTE PÚBLICO - INDIVIDUAL



TRANSPORTE INDIVIDUAL

INFRAESTRUCTURAS (VIAS):

De igual manera para el transporte individual no cuenta con un carril exclusivo por donde pueda desplazarse de manera correcta, ya que es incómodo al momento de desplazarse debido a que se comparte el mismo carril con los distintos tipos de transporte.

TRANSPORTE PÚBLICO

INFRAESTRUCTURAS (VIAS):

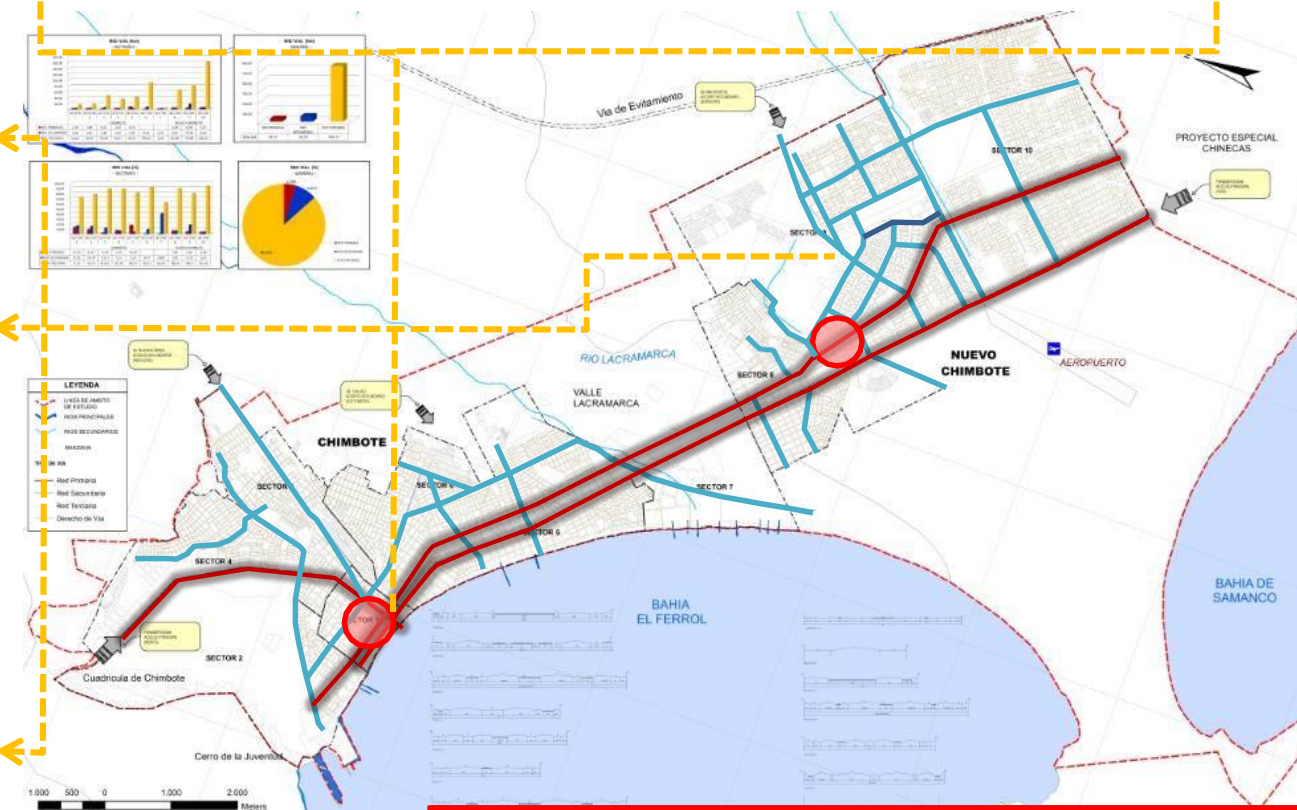
Las infraestructuras viales que está establecido en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote no se encuentran definidas y no cuentan con un diseño vial que regule los desplazamientos de los tipos de transportes.

MEDIOS DE TRANSPORTE:

Los medios de transporte que se observa son de distintos tipos como transporte público, este componente se desplaza de manera deficiente, debido al deficiente diseño vial en el que se encuentra las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

ACCESIBILIDAD:

El tiempo de desplazamiento que se da del casco urbano de Chimbote a Nuevo Chimbote está siendo lento debido al exceso del parque automotor que presenta en estas dos ciudades, entre 10 minutos a 20 minutos.



NIVEL DE SERVICIO:

Los ciudadanos de Chimbote y Nuevo Chimbote se sienten cómodos en cuanto a la cantidad de pasajeros que llevan, pero presentan incomodidad con respecto a que no existen estacionamientos fijos para recoger pasajeros, siendo esto un servicio deficiente y peligroso.



METODO:

FICHA DE OBSERVACION

OBJETIVO:

“IDENTIFICAR LOS USOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO EN LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”

TRANSPORTE PÚBLICO

INFRAESTRUCTURAS (VIAS)
MEDIOS DE TRANSPORTE

TRANSPORTE INDIVIDUAL

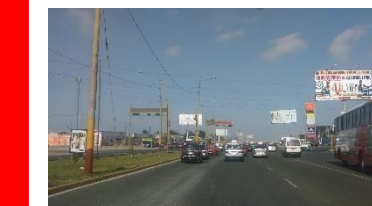
INFRAESTRUCTURAS (VIAS)
MEDIOS DE TRANSPORTE

CIRCULACION URBANA

ACCESIBILIDAD
NIVEL DE SERVICIO
COSTO DEL TRANSPORTE
CALIDAD AMBIENTAL

CALIDAD AMBIENTAL:

El exceso del parque automotor en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote perjudica a la contaminación atmosférica por el tipo de combustible que utilizan estos vehículos



FACULTAD: ARQUITECTURA ARQ.
DOCENTE: GINA CHAMBI E.

ALUMNO: EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX
CURSO: SEMINARIO DE TITULACIÓN I

DIMENSION: “ECONOMICA”
FECHA: 01/07/2016

LAMINA: 4

"ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE - 2016"

TRANSITO

MODO DE TRANSPORTE:

Los modos de transporte que existen en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote son de tipo en el transporte público (microbús, combis, autos), transporte privado (autos, camionetas, taxis), transporte pesado (tráiler, camiones, carros de carga) y moto taxi.

ACCIDENTE:

Los accidentes en nuestras ciudades mayormente son por la imprudencia de los vehículos – transeúntes además se denota que es deficiente el tema de infraestructura de movilidad urbana (vial – aceras – etc.)



DURACION:

La espera de los vehículos de transporte público como son los colectivos se da básicamente en el casco urbano de las ciudades como Chimbote y Nuevo Chimbote, teniendo un tiempo de duración entre 5 minutos a más, ya que tienden a subir y bajar de acuerdo a su recorrido que realicen.

EXTENSION:

Básicamente la congestión se da en los cascos urbanos de estas dos ciudades, también se da en las Av. José Gálvez, Av. Pardo y Av. Enrique Meiggs.

INTENSIDAD:

El retraso en cuanto al tiempo es variable ya que si necesitan el conductor llenar o completar sus pasajeros pues tiende a detenerse entre 5 a 10 durante su recorrido, generando un retraso en la hora de llega para cada pasajero.

VARIABILIDAD:

La ingestión en las vías de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote se da diariamente, debido a que cada persona desde que comienza sus actividades tiende a desplazarse.

METODO:

FICHA DE OBSERVACION

OBJETIVO:

"IDENTIFICAR LOS FACTORES QUE CONTRIBUYEN EL IMPACTO DEL TRANSPORTE URBANO EN EL MEDIO AMBIENTE DE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE"

TRANSITO

MODO DE TRANSPORTE

ACCIDENTE

MUERTE

CONGESTION EN LAS VIAS

DURACION

EXTENSION

INTENSIDAD

VARIABILIDAD

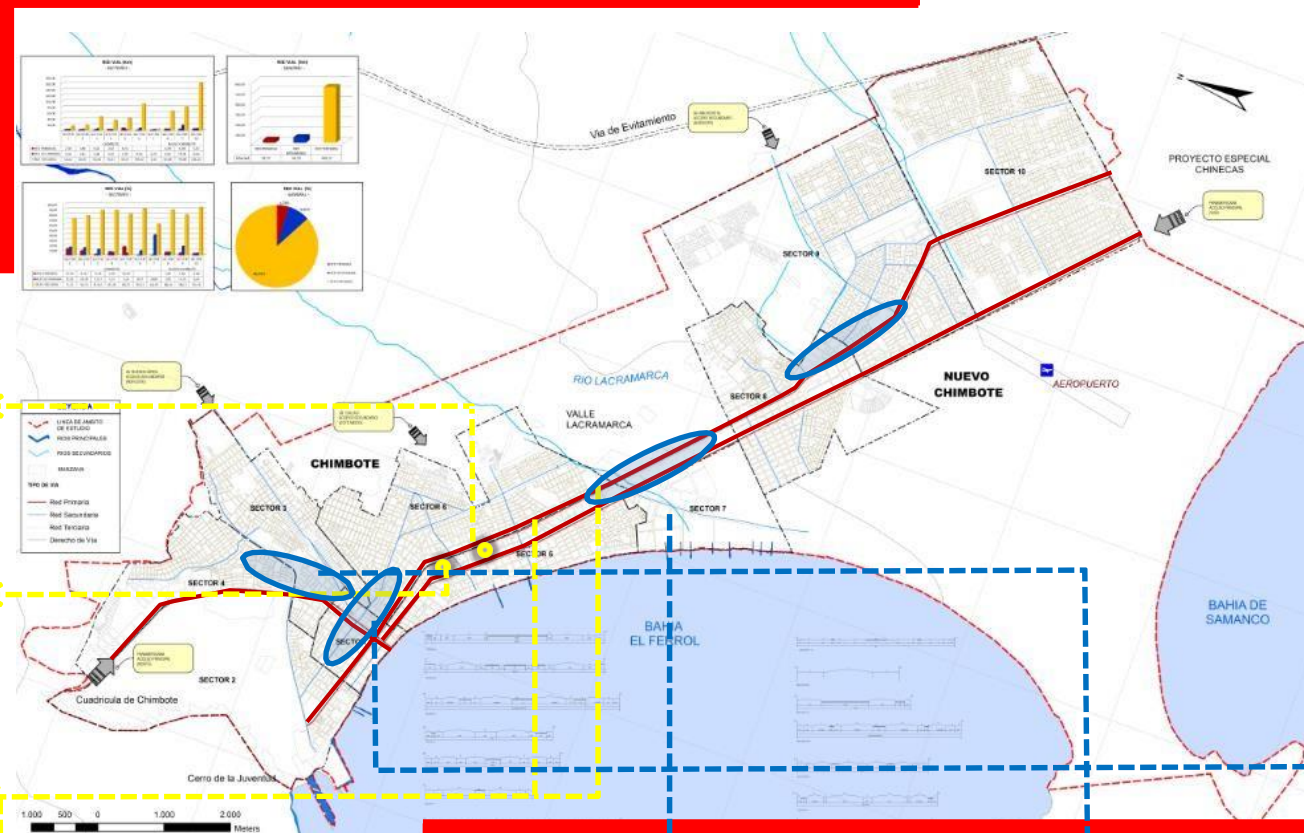
CONTAMINACION

SONORA SALUD

EMISIONES

CONTAMINACION:

La contaminación que se da en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote se da diariamente en las Av. José Gálvez, Av. Pardo, Av. Pacifico, Av. Enrique Meiggs y Av. Prolongación Panamericana. Afectando a nuestro medio ambiente en los ámbitos de manera sonora, así mismo a nivel de salud ya que los vehículos que circulan por estas avenidas ya sea transporte público o privado tiende a emanar gases tóxicos, generando el smog fotoquímico que simple vista no se visualiza pero se esparce en el medio ambiente de las dos ciudades



MUERTE:

Los accidentes de tránsito urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote que hayan terminado en muerte, el índice es bajo.

AV. ENRIQUE MEIGGS



AV. JOSÉ GALVEZ



AV. JOSÉ PARDO



FACULTAD:
ARQUITECTURA

DOCENTE:
GINA CHAMBI E.

ALUMNO:
EST. ARQ. TARMA GAMEZ ALEX

CURSO
SEMINARIO DE TITULACION I

DIMENSION
AMBIENTAL

FECHA
01/07/2016

LAMINA

5

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

RESULTADOS

“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”

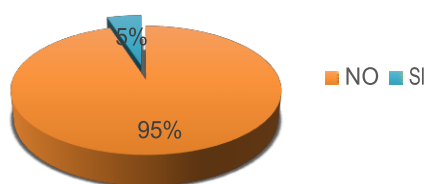


PREGUNTA DERIVADA 1:

¿Cómo funciona el sistema vial y transporte urbano

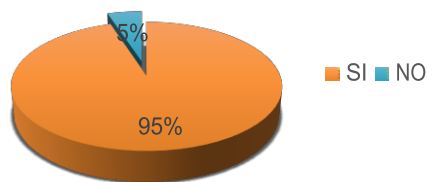
¿Está de acuerdo con el desplazamiento que realiza el transporte público?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



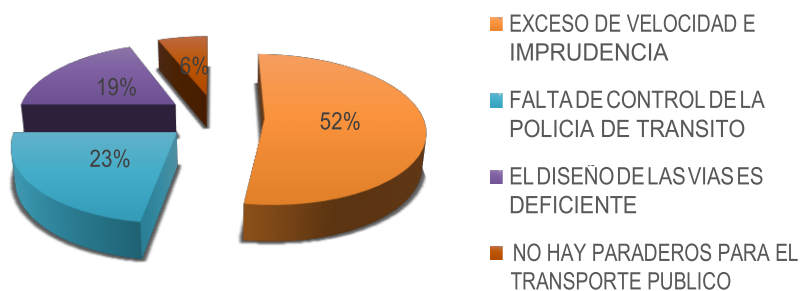
¿Considera que el flujo de servicio de transporte público urbano debe tener sus propias vías de desplazamiento en relación al transporte privado y pesado?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



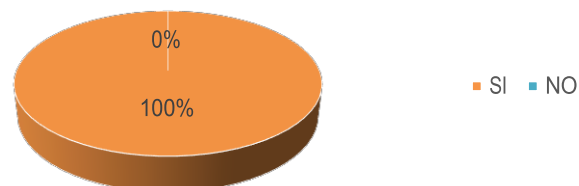
¿Cuáles cree que son las principales causas de accidentes de los transportistas en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



¿Considera que los accidentes de tránsito son por la carencia de cultura vial en los conductores y peatones?

200 PERSONAS ENCUESTADAS

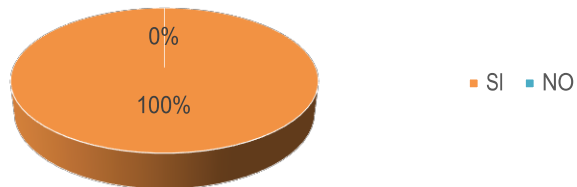


OBJETIVO 1: Identificar cuáles son las características del sistema vial y de transporte urbano actual, en relación con la funcionalidad de las ciudades.

TIPO: ENCUESTA AREA: CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE RESULTADOS

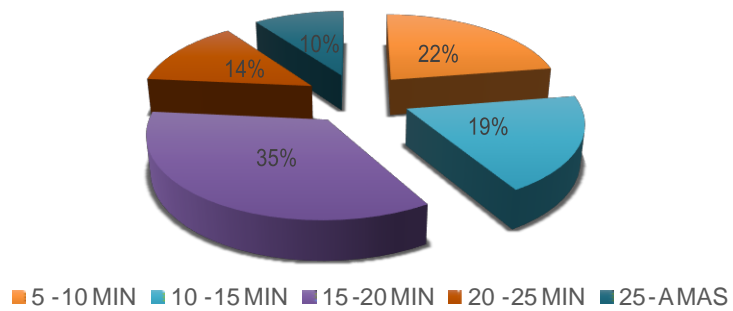
¿Cree usted que deben existir más mobiliarios urbanos de tránsito para mejorar la movilidad urbana?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



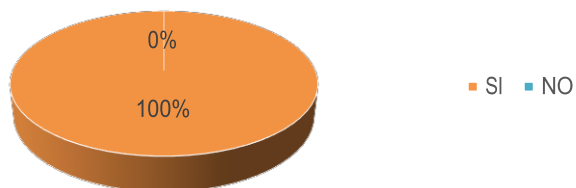
¿Cuál es el tiempo de accesibilidad a sus centros de labores (actividades y servicios)?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



¿Usted se desplazaría en bicicleta o caminando si se implementara un sistema de ciclo vías y paseos peatonales arborizados que integre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”



PREGUNTA DERIVADA 2: ¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO: Identificar como influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

TIPO:

ENCUESTA

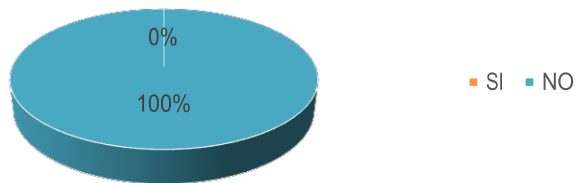
AREA:

CHIMBOTE Y
NUEVO CHIMBOTE

RESULTADOS

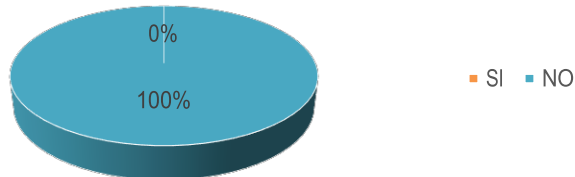
¿El diseño de las redes viales es óptimo para el desplazamiento del transporte público?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



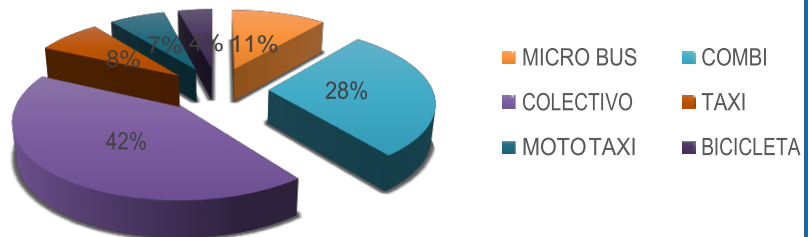
¿Cree que las obras viales son eficientes para los desplazamientos de los medios de transporte urbano?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



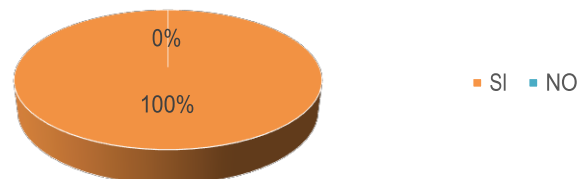
¿Qué medio de transporte utiliza para su desplazamiento urbano?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



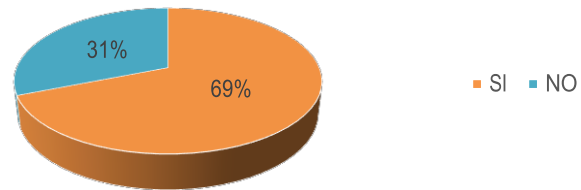
¿Usted considera que debe existir un terminal y estaciones de transporte público urbano para el correcto funcionamiento del transporte público?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



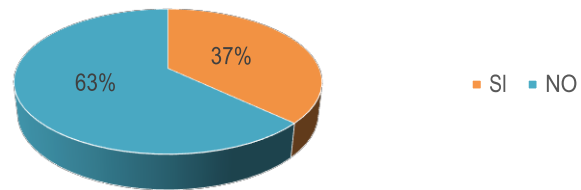
¿Está de acuerdo que existan distintas empresas de transporte público?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



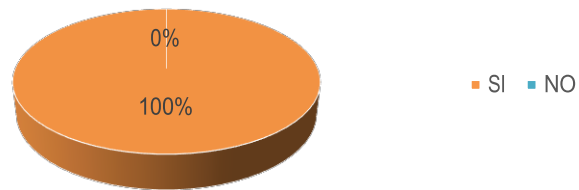
¿Cree usted que el servicio y tarifa son adecuados?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



¿Considera que deben existir paradas fijas para el transporte público?

200 PERSONAS ENCUESTADAS



“ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO COMO ELEMENTO INTEGRADOR ENTRE LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE”



PREGUNTA:

¿Cómo se desempeña la gestión municipal en el ámbito de la movilidad urbana?

OBJETIVO:

Investigar sobre las funciones, atribuciones y las acciones que la gestión municipal realiza en torno a la movilidad urbana sostenible.

TIPO:

ENTREVISTA

AREA:

OFICINA DE
TRANSPORTE

FECHA:

¿CUÁL ES LA PROPUESTA O PLAN VIAL CON EL QUE SE VIENE TRABAJANDO PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA?

¿CUÁLES SON LAS REGLAS INSTITUCIONALES QUE ARTICULA EL SISTEMA VIAL CON EL TRANSPORTE?

¿CUÁLES SON LAS REGLAS QUE SE MANEJA PARA LOS PERMISOS DE CIRCULACIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO?

¿QUÉ DECISIONES Y ACCIONES SE ESTÁN EMPLEANDO PARA MEJORAR EL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO?

RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 1:

¿Cómo es el sistema vial y transporte urbano actual?

OBJETIVO:

Identificar cuáles son las características del sistema vial y de transporte urbano actual, en relación con la funcionalidad de las ciudades.

RESULTADO

ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

FUNCIONALIDAD:

La **funcionalidad es deficiente** en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, en la actualidad tiene una estructura urbana longitudinal y transversal, sin embargo las redes viales de igual manera son deficientes debido a las secciones viales con las que cuenta, ya que no existe un diseño de secciones viales que definan los tipos de transporte público y privado.

MOVILIDAD:

El desplazamiento en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote son deficientes ya que existe un cruce de desplazamiento en cuanto a los distintos tipos de transporte que se desarrolla en estas dos ciudades, sin embargo **los flujos** que tienen los distintos tipos de transporte público no cuentan con estaciones o paradas públicas para recoger pasajeros ya que actualmente se suele recoger pasajeros desde las aceras que no son paraderos fijos o estaciones de transporte público.

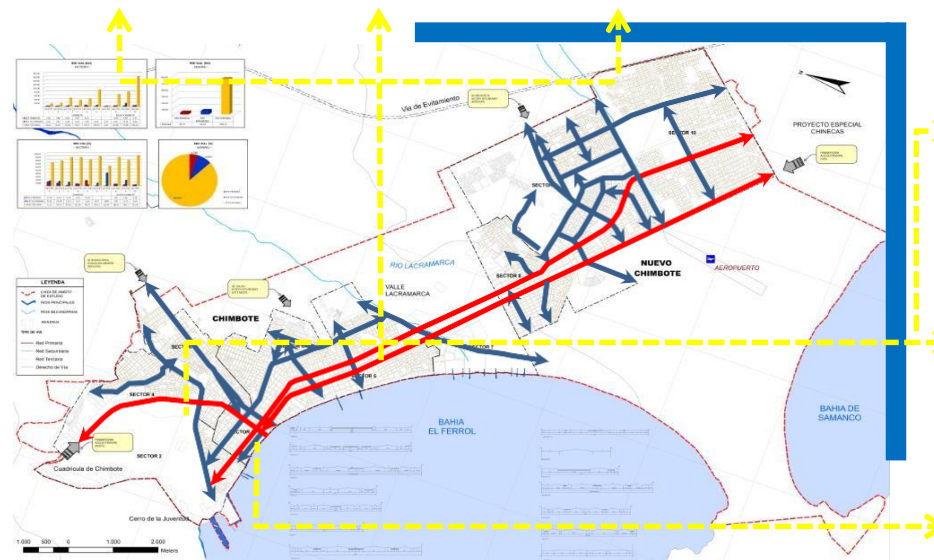
RIESGO:

El riesgo generado por el parque automotor en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es **frecuente o diariamente**; ya que los distintos tipos de peligros se dan mayormente por el parque automotor y el exceso de velocidad generando probabilidades de colisiones; siendo una debilidad la carencia de cultura vial como en los transportistas y peatones.

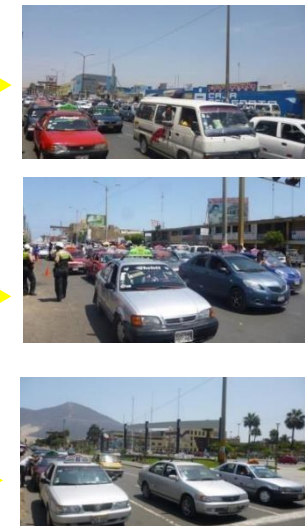
AV. ENRIQUE MEIGGS



LA FUNCIONALIDAD ES DEFICIENTE PARA EL SISTEMA DE MOVILIDAD DEBIDO AL AUMENTO DE PARQUE AUTOMOTOR AMBAS CIUDADES SE TORNAN RIEGOSAS, DEBIDO A LAS CARACTERÍSTICAS DEL DISEÑO DE SUS REDES VIALES SON DEFICIENTE PARA UN FUNCIONAMIENTO OPTIMO PARA SU DESPLAZAMIENTO DEL TRANSPORTE.



AV. JOSE GALVEZ



RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 1:

¿Cómo es el sistema vial y transporte urbano actual?

OBJETIVO:

Identificar cuáles son las características del sistema vial y de transporte urbano actual, en relación con la funcionalidad de las ciudades.

RESULTADO

ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

VULNERABILIDAD:

Como resultado de las áreas de vulnerabilidad se determinó que el sector 1, sector 2, sector 3 y sector 4, que se encuentra en la ciudad de Chimbote es un área vulnerable ya que la napa freática es alta.

ELEMENTOS:

El resultado es la falta de mobiliarios urbanos en ambas ciudades para el transporte urbano, ya que solamente existen mobiliarios en los cascos urbanos de las ciudades, óvalos, y en áreas de mayor desplazamiento, pero solamente para el parque automotor más aun es deficiente los mobiliarios urbanos para los transeúntes.

ACCESIBILIDAD:

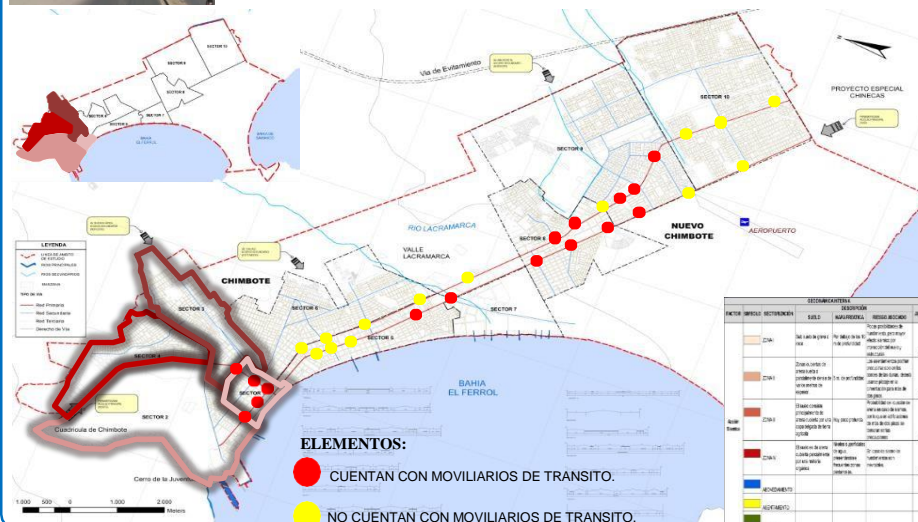
La accesibilidad es deficiente, debido al exceso del parque automotor para ambas ciudades, ya que el desempeño del transporte público es deficiente y tiende a realizar paradas donde encuentre cada pasajero, generando un retraso en el tiempo.

AV. ENRIQUE MEIGGS CARECE DE SEÑALES DE TRANSITO



LOS ELEMENTOS URBANOS EN AMBAS CIUDADES SE DA BASICAMENTE EN EL CASCO URBANO DE AMBAS CIUDADES COMO LOS SEMANFOROS PARA LOS VEHICULOS Y PEATONES, PERO NO EXISTE SEÑALIZACIONES DE TRANSITO YA SEA PARA VEHICULOS O PARA LOS PEATONES.

AV. JOSE PARDO



RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 2:

¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar como influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RESULTADO: INFRAESTRUCTURA VIALES

ANALISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

REDES VIALES:

El resultado de la ficha de observación en cuanto a las redes viales de ambas ciudades son deficientes ya que en la actualidad existe un diseño de redes viales, sin embargo, esto es deficiente para el desplazamiento de los medios de transporte, mezclándose el transporte público y privado.

OBRAS VIALES:

En cuanto a las obras viales que se realiza en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote solamente son de mejoramiento, realizando el mismo trabajo, no se encuentra el desplazamiento de los distintos tipos de transporte público o privado.

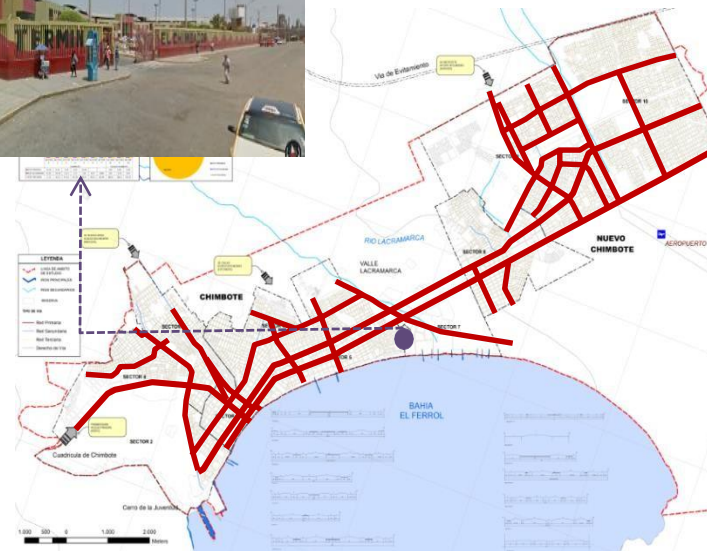
EQUIPAMIENTO:

El equipamiento para el servicio de transporte público urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote no cuenta, tan solo se constató un terminal, pero de servicio de transporte público provincial, por otra parte, no existen estaciones para el servicio de transporte público urbano, generando deficiencia en los desplazamientos del servicio de transporte público urbano en la actualidad.

EQUIPAMIENTO



EN GENERAL LAS INFRAESTRUCTURAS DE LAS REDES VIALES, SON DEFICIENTES YA QUE INFLUYEN DE MANERA NEGATIVA EN EL TRANSPORTE TERRESTRE EN AMBAS CIUDADES OCACIONANDO UNA MOVILIDAD URBANO DEFICIENTE.



REDES Y OBRAS



RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTONICO

PREGUNTA DERIVADA 2:

¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar como influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RESULTADO:

ANALISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

TIPO DE TRANSPORTE:

En el sistema de movilidad urbano deficiente que cuenta las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote albergan distintos tipos de transporte que brindan servicio de transporte público desde colectivos, combis, microbús y taxi, sin embargo la gran mayoría son carros usados que contaminan el medio ambientes.

OPERADORES DE TRANSPORTE:

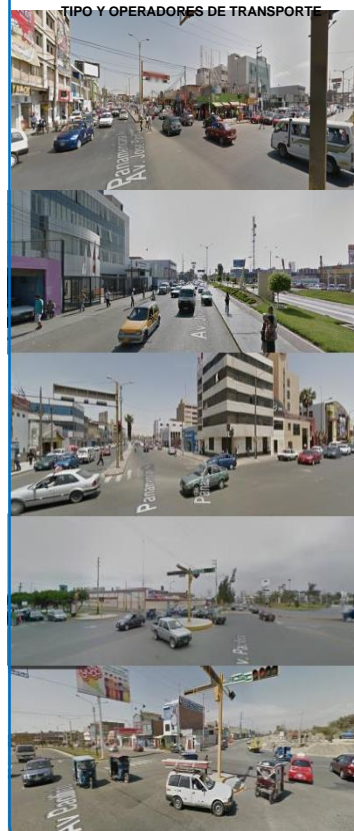
Como resultado se aprecia que los distintos operadores de transporte cuentan con su recorrido sin embargo existe un cruce de circulaciones o desplazamientos por parte de los distintos operadores de transporte público, debido a que no cuenta una infraestructura vial para el transporte público urbano para las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

SERVICIO Y TARIFA:

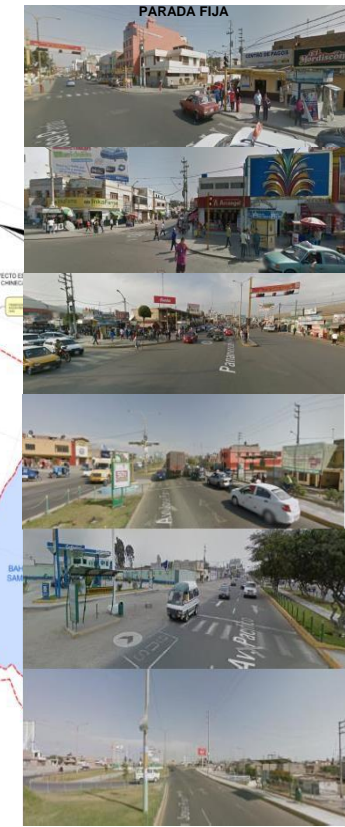
En cuanto al resultado de servicio y tarifa aún es deficiente ya que no cuentan con tarifario que establezcas los precios de los pasajes, generando confusión y molestia con respecto a la tarifa, por otra parte, el servicio que brinda también es deficiente debido a que los pasajeros tienen que subir con prisa, atentando contra su vida.

PARADA FIJA:

Como resultado ambas ciudades no cuentan con estaciones de transporte público urbano, ni un terminal de transporte público urbano.



NO SE ENCONTRO ALGUNA PARADA FIJA PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO



RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 3:

¿Cuáles son los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano sostenible?

OBJETIVO:

Determinar cuáles son los factores que contribuyen y definen un sistema de movilidad urbano sostenible y que permita servicios eficientes.

RESULTADO:

ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

ESTRUCTURA FAMILIAR:

Como resultado de la estructura familiar se basa en la división interna de tareas o actividades que se realizara, teniendo un factor de 5 personas por vivienda, en los 10 sectores se tiene 78590 viviendas teniendo como resultado una población 392950 teniendo como resultado una población 392950 que realiza a diario distintas actividades desde (trabajar, estudiar, pasear, caminar, recreación, ocio, entre otros)

TAMAÑO FAMILIAR:

El resultado del tamaño familiar de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es de 78590 familias que equivale a una población de 392950 personas; de los cuales la población femenina ocupa el 50.7% y de la población masculina el 49.3%.

MOVILIDAD Y EDAD:

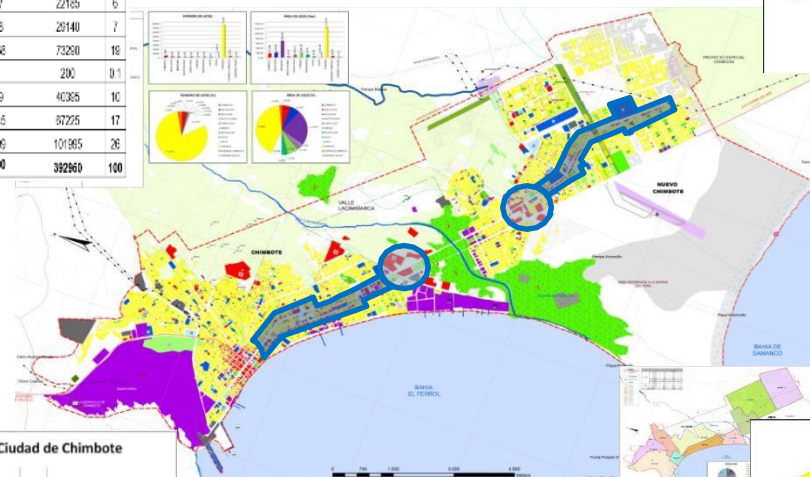
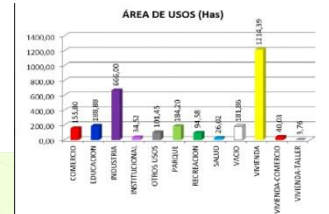
La población de 0 -19 años de edad representan el 37% de la población, teniendo como resultado que la población con mayor movimiento está entre los 0 -19 años que se consideran que están en el rango de las personas que estudian.

DETALLE	SECTORES URBANOS	N° DE VIVIENDAS	POBLACION	
			N° VIVIENDAS X 5	%
CHIMBOTE	SECTOR 1	2052	10260	3
	SECTOR 2	1324	6620	2
	SECTOR 3	7326	36140	10
	SECTOR 4	4437	22185	6
	SECTOR 5	5326	26140	7
NUEVO CHIMBOTE	SECTOR 8	14650	73250	18
	SECTOR 7	40	200	0.1
	SECTOR 9	8079	40395	10
	SECTOR 10	13445	67225	17
CIUDAD CHIMBOTE		78590	392950	100

El resultado del indicador de transporte está estructurado básicamente en su estructura familiar de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, como se puede apreciar en el plano de usos de suelos se denota que el área de usos de vivienda es la que cuenta con un mayor porcentaje muy distintas a los otros usos, sin embargo quiero resaltar que el tamaño familiar por vivienda se está considerando con un factor de 5 integrantes por familia (padres e hijos).



Sin embargo se tiene encuentra estos factores antes mencionados, además la movilidad y edad que se realiza en ambas ciudades está en un rango de 0 – 19 años, teniendo en cuenta que esta la población que se dedica a la educación.



RESULTADOS FICHA DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 3:

¿Cuáles son los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano sostenible?

OBJETIVO:

Determinar cuáles son los factores que contribuyen y definen un sistema de movilidad urbano sostenible y que permita servicios eficientes.

RESULTADO:

ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

MOVILIDAD E INGRESO:

Como resultado la población tiende a desplazarse más en colectivos que brindan servicios de transporte público, sin embargo no existe una equidad en cuanto al transporte público de tal manera que exista tarifas únicas establecidas, donde se puede trasladar los que tienen ingresos económicos altos, medios y bajos.

MOVILIDAD Y GÉNERO:

Como resultado existe mayor población femenina que masculina en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, sin embargo se sabe que la población de 0 -19 años ocupa el 37%, entonces como resultado tenemos que existe mayor movilidad en el género femenino.

MOVILIDAD Y MODO DE TRANSPORTE:

Como resultado existe distintos modos de transporte público que brindan servicios al público urbano mediante los modos de transporte como microbús, combi, colectivo, sin embargo son deficientes ya que el parque automotor ha aumentado considerablemente en ambas ciudades que ocasionan congestión vehicular.

MOVILIDAD Y DISCAPACIDAD FÍSICA:

El resultado de movilidad y discapacidad física es deficiente ya que no existe ningún medio de transporte público que se adecue para las personas discapacitadas así mismo existe deficiencia en cuanto al diseño de las aceras, por ser angostas en su dimensión, o en algunos casos carece de infraestructura.

LA MOVILIDAD E INGRESO EN LAS CIUDADES DE CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE EXISTE UNA DIVERSIDAD DE DEMANDA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO YA QUE EL QUE TENGA MÁS INGRESO ECONÓMICO SE MOVILIZARÁ EN UN MEDIO DE TRANSPORTE QUE LE TRASLADA MÁS RÁPIDO, TENIENDO COMO DEMANDA DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE DESDE MICRO BUS, COMBI, COLECTIVO, TAXI, MOTOTAXI

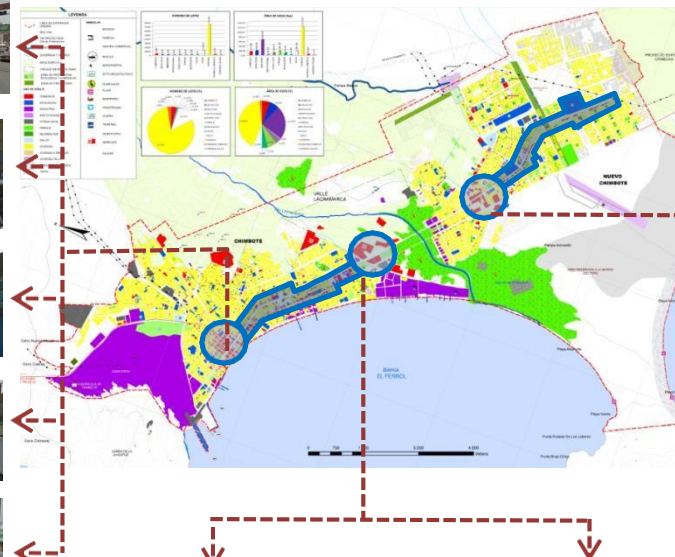
MOVILIDAD E INGRESO



MOVILIDAD Y MODO DE TRANSPORTE



MOVILIDAD Y DISCAPACIDAD FÍSICA



RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 4:

¿Cómo se da los usos del sistema vial de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar los usos del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RESULTADO:

ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

INFRAESTRUCTURA (VIAS)

No existe un diseño de vías para los distintos modos de movilidad urbana y carece de un sistema eficiente que pueda integrar ambas ciudades con un correcto desplazamiento.

MEDIOS DE TRANSPORTE

Los medios de transporte públicos como privados, está siendo perjudicial en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote ya que el parque automotor de ambos elementos se ha incrementado.

La infraestructura vial en general de ambas ciudades cuenta con un diseño deficiente debido a que los medios de transporte público o individual tienen un sistema de movilidad urbana deficiente, además no existe infraestructura para las ciclo vías, ya que estos deben circular por las aceras o las redes viales.



RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 4: ¿Cómo se da los usos del sistema vial de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO: Identificar los usos del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RESULTADO:

ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

ACCESIBILIDAD:

Como resultado en cuanto a la accesibilidad es deficiente ya que los medios de transporte público tienden hacer paradas por cada pasajero que se encuentre parado en la acera, tardando en la llegada de su destino.

NIVEL DE SERVICIO:

Es incomodo debido a que no cuenta con estaciones fijas y recorridos establecidos, además tienden a recorrer a excesivas velocidades por la disputa de pasajeros.

COSTO DE TRANSPORTE:

No existe equidad en el costo del pasaje ya que existen distintas líneas u operadores que brindan el mismo servicio por distintos precios, como por ejemplo entre las combis y los colectivos.

CALIDAD AMBIENTAL:

Es deficiente debido a que la demanda del parque automotor tiende a utilizar, gasolina (84, 90, 95), petróleo, y gas, siendo componentes contaminantes para la calidad ambiental en ambas ciudades.



RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 5:

¿Cómo el transporte urbano está afectando al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar los factores que contribuyen el impacto del transporte urbano en el medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RESULTADO:

ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

MODO DE TRANSPORTE:

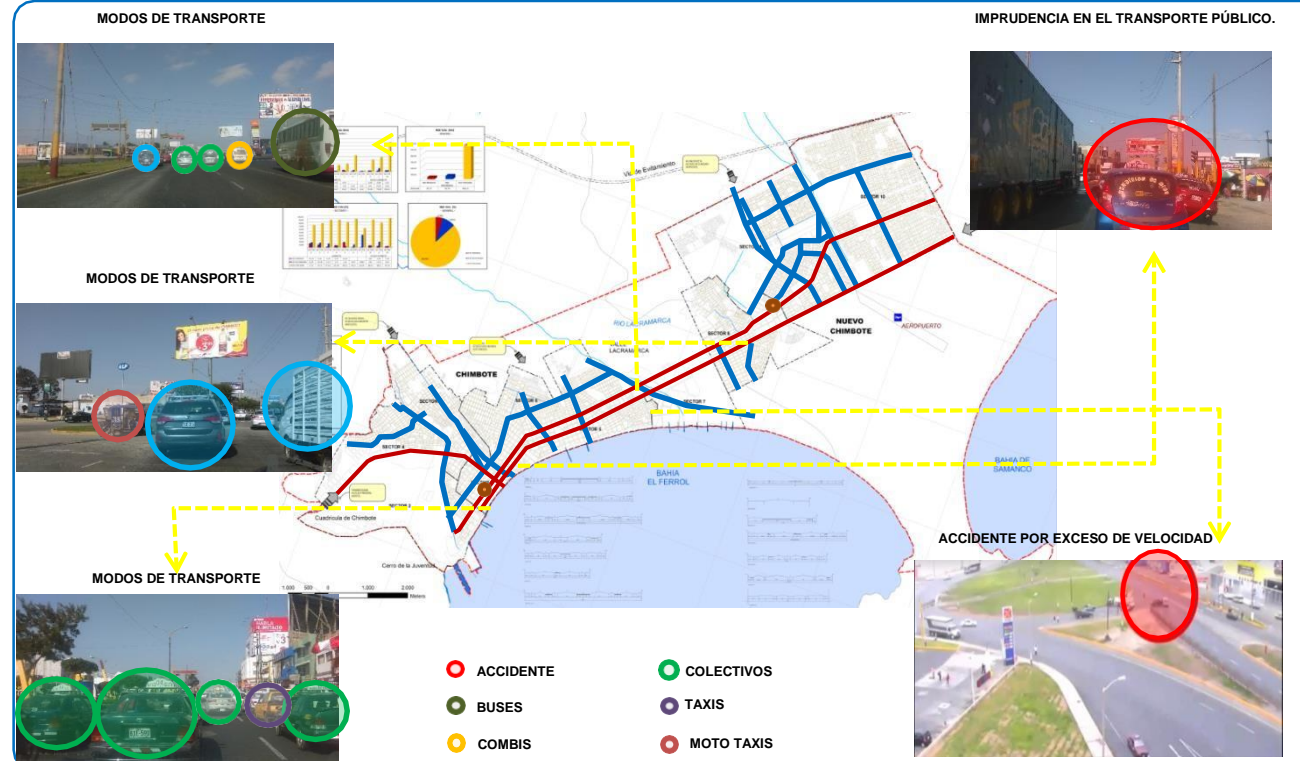
Los distintos modos de transporte urbano que se ubicaron en ambas ciudades son microbús, combis, colectivos, taxis y carros particulares, que se desplazan de manera deficiente por sus redes viales.

ACCIDENTE:

Los accidentes mayormente se dan por exceso de velocidad y por imprudencia.

MUERTE:

El grado de muerte en transporte terrestre en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es bajos.



RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 5:

¿Cuál es el impacto del transporte urbano en el medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar los factores que contribuyen el impacto del transporte urbano en el medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RESULTADO:

ANALISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

DURACION:

El tiempo varía entre 5 -10 minutos, esto depende de cuán rápido llevo el conductor sus pasajeros, esto es para el caso de los colectivos, el tiempo para los microbuses o combis también varía de acuerdo a la cantidad de pasajeros que tenga.

EXTENSION:

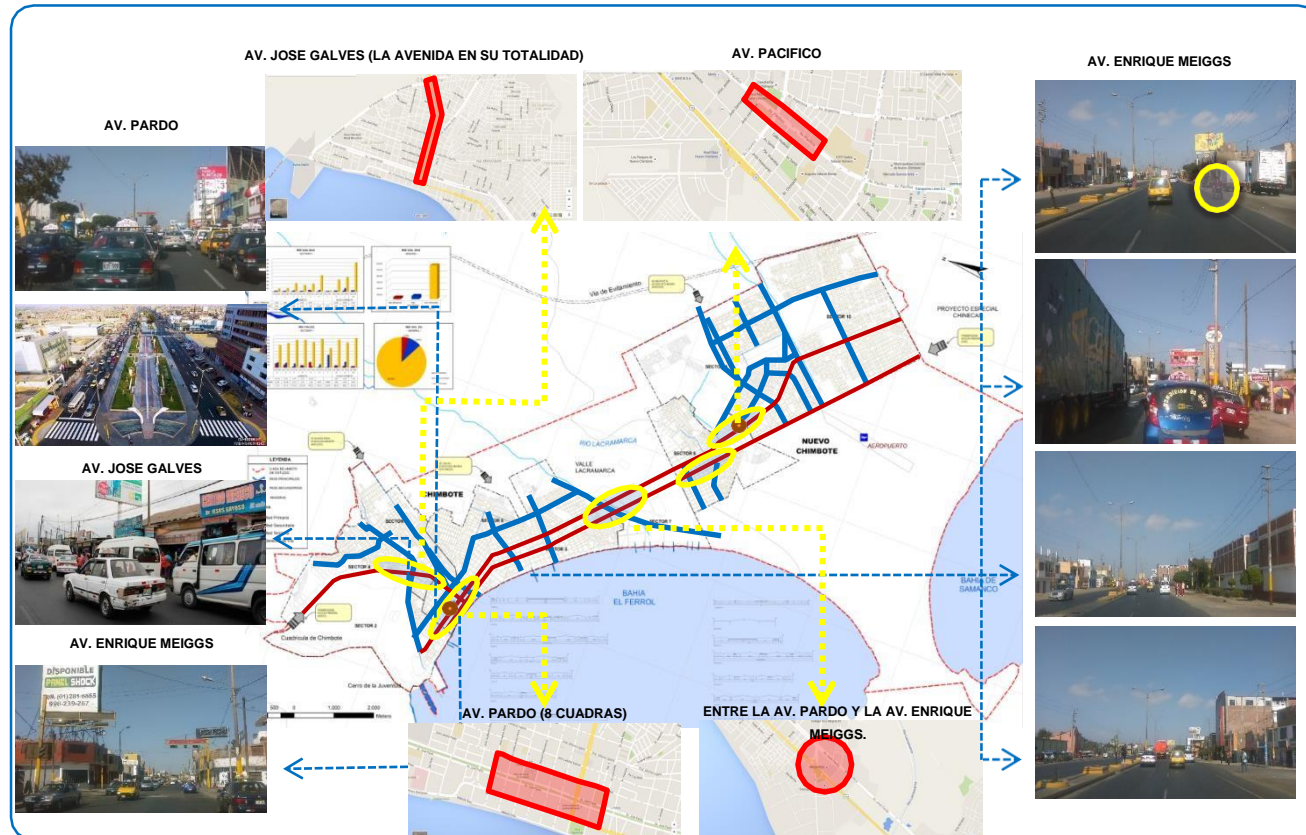
La extensión básicamente se da en los cascos urbanos de las ciudades o en lugares de concentración poblacional, en el caso de nuevo Chimbote en el ovalo, parándose estos medios de transporte público en toda la vía, sin importarles las luces de los semáforos e interrumpiendo las vías.

INTENSIDAD:

La intensidad del congestionamiento se da básicamente en ambos casos urbanos de ambas ciudades debido sus equipamientos se encuentran alrededor de los cascos urbanos de cada ciudad.

VARIABILIDAD:

La congestión vial se desarrolla diariamente en estas dos ciudades y sus avenidas principales, generando conflictos vehiculares diariamente.



RESULTADOS FICHAS DE OBSERVACIÓN – ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA DERIVADA 5:

¿Cuál es el impacto del transporte urbano en el medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar los factores que contribuyen el impacto del transporte urbano en el medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RESULTADO:

ANÁLISIS URBANO – ARQUITECTÓNICO

SONORA:

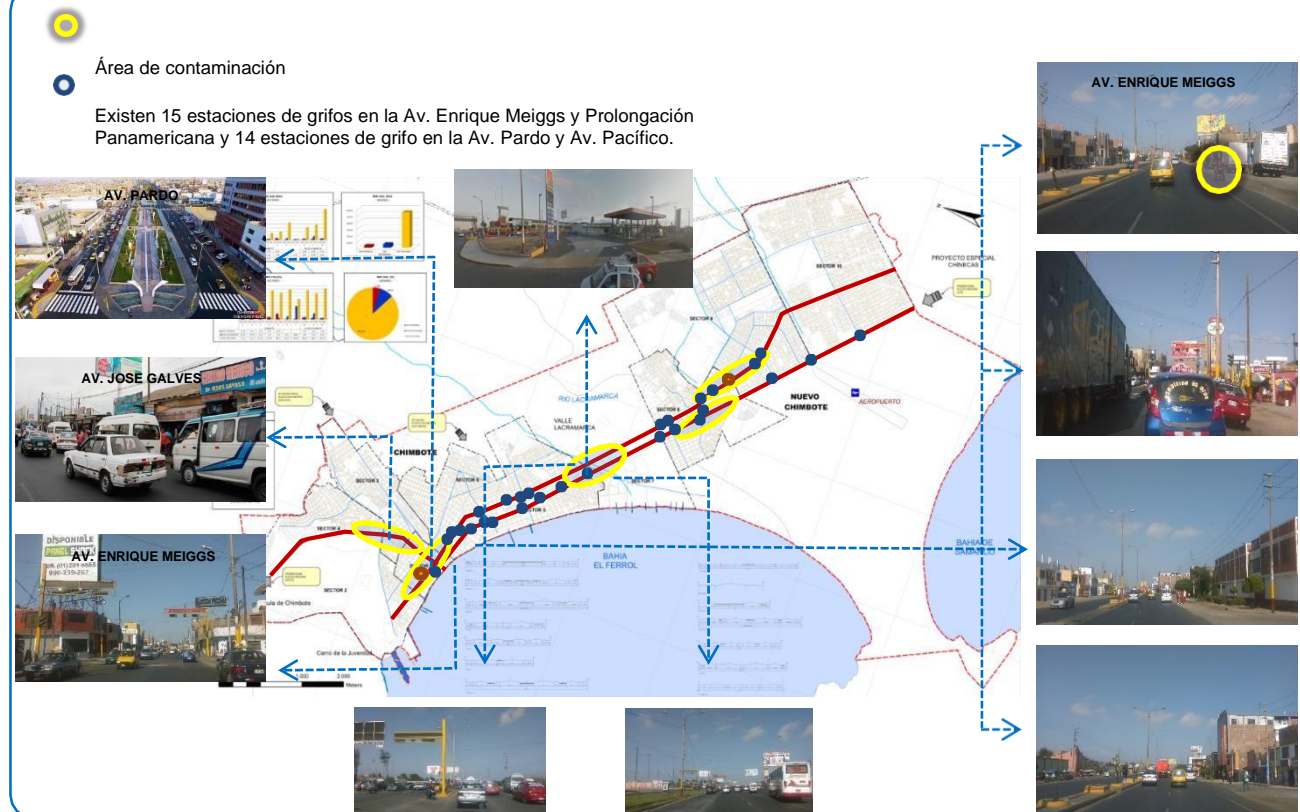
La contaminación sonora que se da, es por la congestión del parque automotor, produciéndose en el casco urbano de la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote, y sus avenidas principales como la Av. José Gálvez - Av. Pardo – Av. Pacífico – Av. Enrique Meiggs y La Prolongación Panamericana.

SALUD:

La contaminación generada por el parque automotor es perjudicial en la respiración debido a que el medio ambiente está contaminado por las emisiones que emanan los automóviles.

EMISIONES:

Las emisiones que emana el parque automotor son contaminantes debido a que se utiliza mayormente los combustibles tradicionales, como es la gasolina, petróleo y el gas natural.



DISCUSIÓN DE RESULTADOS – PREGUNTA PRINCIPAL

DISCUSIÓN DE RESULTADOS – CONCLUSIONES

PREGUNTA PRINCIPAL:

¿Cómo el sistema de movilidad urbano, incide en la desarticulación y la funcionalidad de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Analizar el sistema de movilidad urbano actual, que no aporta la articulación y funcionalidad entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote

HIPÓTESIS

Dado al mal funcionamiento de articulación y desarrollo deficiente en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es que el marco jurídico e institucional, como sus infraestructuras viales y el sistema de transporte no aportan a obtener un sistema de movilidad urbano eficiente.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Estoy de acuerdo con los principios de Florent Demoraes establece que el Marco Jurídico es un elemento importante ya que se encarga de regular las leyes y normas con las que se trabaja así mismo las infraestructuras viales y como se va dando el Sistema de transporte.

Por lo tanto se sostiene la siguiente postura que en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote se da un mal funcionamiento de articulación y desarrollo debido que se transgreden las ordenanzas municipales y reglamentos que requieren para un buen funcionamiento de articulación y desarrollo en ambas ciudades.

Respuestas de las encuestas que permiten aclarar el panorama:

- La oficina de transporte considera que las redes viales no son eficientes, debido a que no cuentan con un plan regulador.
- La oficina de transporte mantiene una postura, que las obras viales y los equipamientos carecen de estaciones de paradas fijas y señalizaciones para parque automotor y los peatones son deficientes, debido a que carecen de lo mencionado.
- Considera que el funcionamiento del sistema de movilidad son deficientes debido a que no cuenta con un plan regulador.
- El uso del sistema de movilidad urbano y su evolución en el transporte urbano está perjudicando ambas ciudades ya que la oficina de transporte afirma que actualmente cuentan con 104 empresas para el transporte público; esto equivale actualmente a más de 5000 vehículos que se dedican al transporte público.

CONCLUSIONES

Se concluye que el sistema de movilidad urbano, que incluyen las redes viales son deficientes para su funcionamiento de articulación y desarrollo eficiente, así mismo la postura que sostiene la oficina de transporte menciona que las obras viales y los equipamientos son deficientes y escasos por lo tanto el sistema de movilidad urbano será deficiente en su funcionamiento.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS – CONCLUSIONES

PREGUNTA DERIVADA 1:

¿Cómo funciona el sistema vial y transporte urbano actual?

OBJETIVO:

Identificar cuáles son las características del sistema vial y de transporte urbano actual, en relación con la funcionalidad de las ciudades

HIPÓTESIS

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Estoy de acuerdo con los elementos de estudio que considera Florent Demoraes ya que explica la funcionalidad del sistema vial y transporte urbano en la ciudad de Quito, Ecuador.

El sistema de movilidad urbana de la ciudad de Chimbote y Nuevo Chimbote es de manera lineal y transversal debido a la funcionalidad que define sus redes viales y su estructura urbana, realizando desplazamientos y flujos deficientes en el transporte, que genera riesgos y vulnerabilidad que perjudican al transeúnte, perjudicando su desarrollo y articulación entre las dos ciudades.

Como resultados se encontró:

- Que la funcionalidad del sistema de movilidad urbana en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote son deficientes.
- La movilidad en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote tienen desplazamientos deficientes, a nivel peatonal, transporte motorizado y no motorizado, además los flujos para los transportes urbanos de ambas ciudades no están definidos para su correcto funcionamiento.
- En las ciudades de Chimbote como Nuevo Chimbote el sistema vial y de transporte es un riesgo debido al incremento del parque automotor generando peligros entre el peatón – vehículo, obteniendo la probabilidad de accidentes.
- Como resultado de vulnerabilidad se ha obtenido que los sectores 1, 2, 3 y 4 es peligroso debido al tipo de suelo que comprende y la susceptibilidad ante un fenómeno natural sería perjudicial.
- La falta de elementos urbanos para el correcto funcionamiento de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, está perjudicando el correcto funcionamiento del sistema vial y

CONCLUSIONES:

Por lo tanto se concluye que el funcionamiento del sistema vial y su transporte urbano actual son deficientes en sus distintas características como en su funcionalidad, movilidad, riesgo, vulnerabilidad, elementos y accesibilidades, debido al aumento del parque automotor que se está dando en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS – CONCLUSIONES

PREGUNTA DERIVADA 2:

¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar como influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

HIPÓTESIS

Los medios de transporte influyen de manera negativa ya que son deficientes las infraestructuras viales debido a que no diferencian sus redes viales para los tipos de transporte (público – privado), obras viales y equipamiento así mismo la oferta del transporte es deficiente ya que las ciudades están inundadas del parque automotor por distintos operadores, obteniendo distintos líneas de transportes que ofrecen servicios y tarifas moderadas, sin embargo ninguna línea cuentan con paraderos fijas esto a ocasionando un desorden en el transporte.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Comparto la perspectiva de Florent Demoraes que explica cómo influyen los medios de transporte.

Como resultado se encontró que:

- Los medios de transporte terrestre influyen de manera negativa debido a que las infraestructuras viales que cuenta en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote son deficientes y las inadecuadas.
- Existe distintos tipos de transporte que circulan de manera deficiente por una misma vía, provocando el congestionamiento del parque automotor.
- Los operadores de transporte no respetan los recorridos de tránsito que están establecidos.
- Los servicios y tarifas son deficientes y genera incomodidad y molestia en los usuarios al momento de tomar algún servicio de transporte público.
- Ambas ciudades no cuentan con paradas fijas, solamente los usuarios toman las veredas o aceras como punto de paradero público.

CONCLUSIONES:

Los medios de transporte terrestre influyen de manera negativa, debido a la deficiente infraestructura del sistema de redes viales y las distintas ofertas de transporte que circulan por una misma vía en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS – CONCLUSIONES

PREGUNTA DERIVADA 3:

¿Cuáles son los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano sostenible?

OBJETIVO:

Determinar cuáles son los factores que contribuyen y definen un sistema de movilidad urbano sostenible y que permita servicios eficientes.

HIPÓTESIS

El transporte de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote es el factor que involucran a la estructura familiar y el tamaño familiar debido a que diariamente los ciudadanos **se movilizan** ya sea por modo de transporte, genero, edad, discapacidad física e ingreso realizando actividades a diario.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Comparto la teoría de Eduardo Alcantara Vasconcellos que explica los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano.

Como resultado se encontró que:

- Los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano es el transporte de la estructura familiar, ya que cada miembro familiar realiza distintas actividades y el tamaño familiar será de 5 miembros por familia.
- La movilidad e ingreso se da al nivel económico que cuenta cada persona, para movilizarse, como respuesta a ello se tiene que los ciudadanos de Chimbote y Nuevo Chimbote se desplazan en colectivos.
- Como resultado se encontró que la población que tiende a movilizarse más son los de ocupación de escolares.
- Se obtuvo que la población de las mujeres es mayor que el de los hombres, por lo tanto, la población de las mujeres tiende a movilizarse más que los hombres.
- el resultado en un 100% de la movilidad y discapacidad física, no cuenta con una movilidad accesible en el servicio de transporte público urbano.

CONCLUSIONES:

El sistema de movilidad urbano es deficiente porque los factores de transporte como la estructura y tamaño familiar tienden a desplazarse de manera deficiente según los ingresos, edad, género, modo de transporte y la discapacidad física, que son elementos que contribuyen a la funcionalidad del sistema de movilidad urbano.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS – CONCLUSIONES

PREGUNTA DERIVADA 4:

¿Cómo se da los usos del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar los usos del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote

HIPÓTESIS

A través de los medios de transporte público e individual, estos transportes tienen recorridos por las infraestructuras viales de manera deficiente ya que no cuentan con vías definidas por lo tanto la circulación urbana que cuenta con niveles de accesibilidad, niveles de servicio, costos de transporte y la calidad ambiental se están desarrollando de manera deficiente en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Comparto la teoría de Eduardo Alcantara Vasconcellos que explica los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano.

Como resultado se encontró que:

- En las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote los usos son de transporte público en su mayoría y transporte individual en menor porcentaje.
- La circulación urbana en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote son deficientes debido a que el nivel de accesibilidad es algo restringido por el congestionamiento vehicular.
- El nivel de servicio es deficiente, debido a que los servicios de transporte público se desplazan a excesiva velocidad para ganar pasajeros, poniendo en riesgo la vida de sus pasajeros.
- Los costos de transporte son deficientes ya que su tarifa de pasaje es elevada porque no cubre el recorrido o distancia que realiza.

CONCLUSIONES:

Por lo tanto, los usos del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote se da mediante los usos de transporte público y transporte individual o privado, que comprende una circulación urbana deficiente en su accesibilidad, nivel de servicio, costo de transporte y su calidad ambiental.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS – CONCLUSIONES

PREGUNTA DERIVADA 5:

¿Cómo el transporte urbano está afectando al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar los factores que contribuyen el impacto del transporte urbano en el medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

HIPÓTESIS

El impacto generado por el transporte urbano se manifiesta en el tránsito deficiente, en la congestión en las vías generadas por el exceso del parque automotor, y la contaminación que emana cada vehículo con la cantidad de tiempo parado.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Estoy de acuerdo con la teoría de Eduardo Alcantara Vasconcellos que explica el impacto del transporte urbano en el medio ambiente.

Como resultado de los factores que contribuyen el impacto del transporte urbano se encontró:

- Los distintos modos de transporte urbano se dan de manera deficiente en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, generando accidentes y muertes por la imprudencia del conductor o peatón.
- Como resultado se obtuvo que en la Av. José Gálvez y Av. Pardo, existe congestionamiento vehicular, otros focos de congestión se da en los cascos urbanos de ambas ciudades, sin embargo, también existe congestión vial en la Av. Pardo – Av. Pacífico – Av. Enrique Meiggs – Prolongación Panamericana, de manera diaria en los turnos de la mañana tarde y noche.
- Como resultado de la contaminación se encontró de distintas maneras como contaminación sonora que se da básicamente en los cascos urbanos de ambas ciudades y los equipamientos que generan actividades y servicios, sin embargo, las emisiones que emanan el parque automotor en la Av. José Gálvez – Av. Pardo – Av. Pacífico – Av. Enrique Meiggs – Prolongación Panamericana.

CONCLUSIONES:

En conclusión, el impacto del transporte urbano en el medio ambiente está siendo deteriorado por los factores del tránsito, la congestión en las viales por el mal diseño que tiene, por otra parte, el incremento del parque automotor es perjudicial en los aspectos de la contaminación sonora

DISCUSIÓN DE RESULTADOS – CONCLUSIONES

PREGUNTA DERIVADA 6:

¿Cómo se desempeña la gestión municipal en el ámbito de la movilidad urbano?

OBJETIVO:

Investigar sobre las funciones, atribuciones y las acciones que la gestión municipal realiza en torno a la movilidad urbana sostenible.

HIPOTESIS

Se desempeña de manera deficiente en el marco constitucional debido a que el funcionamiento es ineficaz, transgrediendo las reglas institucionales y el acuerdo que está dirigido por normas, herramientas y reglas.

DISCUSION DE RESULTADOS

Estoy de acuerdo con lo expuesto por Claudio A. Tecco ya que expresa lo siguiente, el marco constitucional debe desempeñar una función general dado la importancia que ejerce la institución municipal, así mismo es la entidad encargada de regular y dar efecto las reglas institucionales para llevar a un acuerdo mediante las decisiones y acciones que tome la institución municipal.

Se sostiene que la gestión municipal se desempeña de manera deficiente ya que:

- Aún están trabajando en el proyecto del plan regulador para el correcto funcionamiento del sistema de movilidad urbano.
- Existe un incumplimiento en las reglas institucionales con respecto a la antigüedad de los vehículos que brindan servicio de transporte público, ya que existe, pero en un menor porcentaje.
- Aún se están tomando acciones ante la movilidad urbana que aflige a las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote

CONCLUSIONES:

Por lo tanto, se concluye que las funciones que desempeña la municipalidad son deficientes ya que las acciones que realizan no son suficientes para regular el funcionamiento de la movilidad urbana.

5. CONCLUSIONES

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
PREGUNTA PRINCIPAL:	¿Cómo el sistema de movilidad urbana, incide en la desarticulación y la funcionalidad de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?
OBJETIVO:	Analizar el sistema de movilidad urbano actual, que no aporta la articulación y funcionalidad entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.
CONCLUSIONES:	RECOMENDACIONES:
<p>Se concluye que el sistema de movilidad urbana, que incluyen las redes viales son deficientes para su funcionamiento de articulación y desarrollo eficiente, así mismo la postura que sostiene la oficina de transporte menciona que las obras viales y los equipamientos son deficientes y escasos por lo tanto el sistema de movilidad urbano será deficiente el su funcionamiento</p>	<p>Se recomienda la elaboración de un plan de movilidad urbana sostenible, donde se integre el diseño de las redes viales según la tipología de transporte motorizado, transporte mecanizado y los paseos peatonales; así mismo la implementación de los elementos de las paradas fijas en beneficio de los ciudadanos, también se debe considerar un terminal intermodal, donde integre al transporte público urbano, transporte mecanizado, y las guías de paseos peatonales.</p>

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

PREGUNTA DERIVADA 1:

¿Cómo funciona el sistema vial y transporte urbano actual?

OBJETIVO:

Identificar cuáles son las características del sistema vial y de transporte urbano actual, en relación con la funcionalidad de las ciudades.

CONCLUSIONES:

Por lo tanto se concluye que el funcionamiento del sistema vial y su transporte urbano actual son deficientes en sus distintas características como en su funcionalidad, movilidad, riesgo, vulnerabilidad, elementos y accesibilidades, debido al aumento del parque automotor que se está dando en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RECOMENDACIONES:

Se recomienda el diseño sostenible para un sistema vial integrador y su transporte urbano, que solucione la movilidad de los medios de transporte motorizado y no motorizado, implementando elementos urbanos para el parque automotor y los peatones, generando una accesibilidad más fluida para el funcionamiento de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

PREGUNTA DERIVADA 2:

¿Cómo influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y ¿Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar como influyen los medios de transporte terrestre en la movilidad urbana de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

CONCLUSIONES:

Los medios de transporte terrestre influyen de manera negativa, debido a la deficiente infraestructura del sistema de redes viales y las distintas ofertas de transporte que circulan por una misma vía en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RECOMENDACIONES:

Se recomienda el mejoramiento del diseño de las redes viales y la implementación de un terminal intermodal con paradas fijas distribuidas estratégicamente por las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, para el mejoramiento de los desplazamientos de los medios de transporte terrestre.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

PREGUNTA DERIVADA 3:

¿Cuáles son los factores que contribuyen en el sistema de movilidad urbano sostenible?

OBJETIVO:

Determinar cuáles son los factores que contribuyen y definen un sistema de movilidad urbano sostenible y que permita servicios eficientes.

CONCLUSIONES:

El sistema de movilidad urbano es deficiente porque los factores de transporte como la estructura y tamaño familiar tienden a desplazarse de manera deficiente según los ingresos, edad, género, modo de transporte y la discapacidad física, que son elementos que contribuyen a la funcionalidad del sistema de movilidad urbano.

RECOMENDACIONES:

Se recomienda el mejoramiento del sistema de movilidad urbano con la finalidad de integrar proyectos sostenibles para la movilidad urbana de acuerdo a la edad, genero, modo de transporte e integrar la movilidad para para aquellas personas con discapacidad física, ya sea a nivel peatonal o de tal manera que se tenga que desplazar en algún medio de transporte público.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

PREGUNTA DERIVADA 4:

¿Cómo se da los usos del sistema vial de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar los usos del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

CONCLUSIONES:

Por lo tanto los usos del sistema de movilidad urbano en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote se da mediante los usos de transporte público y transporte individual o privado, que comprende una circulación urbana deficiente en su accesibilidad, nivel de servicio, costo de transporte y su calidad ambiental.

RECOMENDACIONES:

Se recomienda que los usos del transporte público como los transportes individuales cuenten con sus propias infraestructuras por donde circulen de manera correcta obteniendo un eficiente nivel de servicios.

Lo recomendable sería generar una circulación urbana eficiente, donde el usuario pueda acceder con rapidez y de manera fluida.

Se debe mejorar los niveles de servicios en el transporte público masivo y mejorar los costos o tarifas de transporte.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

PREGUNTA DERIVADA 5:

¿Cómo el transporte urbano está afectando al medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote?

OBJETIVO:

Identificar los factores que contribuyen el impacto del transporte urbano en el medio ambiente de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

CONCLUSIONES:

En conclusión, el impacto del transporte urbano en el medio ambiente está siendo deteriorado por los factores del tránsito, la congestión en las viales por el mal diseño que tiene, por otra parte, el incremento del parque automotor es perjudicial en los aspectos de la contaminación sonora, las emisiones de gases emanados por los vehículos, generando perjuicios en la salud de las personas de Chimbote y Nuevo Chimbote.

RECOMENDACIONES:

Se debe implementar la concientización de la cultura vial entre peatón – vehículo, para reducir los accidentes de tránsito y el índice de mortandad.

Se debe considerar nuevas alternativas de combustibles que no contaminen el medio ambiente, para el mejoramiento de la calidad ambiental en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

6. RECOMENDACIONES

6.1. Recomendación pregunta N° 1

Se recomienda la implementación de un plan de movilidad urbana sostenible, donde se integre el diseño de las redes viales según la tipología de transporte motorizado, transporte mecanizado y los paseos peatonales; así mismo la implementación de los elementos de las paradas fijas en beneficio de los ciudadanos, también se debe considerar un terminal intermodal, donde integre al transporte público urbano, transporte mecanizado, y las guías de paseos peatonales.

6.2. Recomendación derivada N° 1

Se recomienda el diseño sostenible para un sistema vial integrador y su transporte urbano, que solucione la movilidad de los medios de transporte motorizado y no motorizado, implementando elementos urbanos para el parque automotor y los peatones, generando una accesibilidad más fluida para el funcionamiento de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

6.3. Recomendación derivada N° 2

Se recomienda el mejoramiento del diseño de las redes viales y la implementación de un terminal intermodal con paradas fijas distribuidas estratégicamente por las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote, para el mejoramiento de los desplazamientos de los medios de transporte terrestre.

6.4. Recomendación derivada N° 3

Se recomienda el mejoramiento del sistema de movilidad urbano con la finalidad de integrar proyectos sostenibles para la movilidad urbana de acuerdo a la edad, genero, modo de transporte e integrar la movilidad para para aquellas personas con discapacidad física, ya sea a nivel peatonal o de tal manera que se tenga que desplazar en algún medio de transporte público.

6.5. Recomendación derivada N° 4

Se recomienda que los usos del transporte público como los transportes individuales cuenten con sus propias infraestructuras por donde circulen de manera correcta obteniendo un eficiente nivel de servicios.

Lo recomendable seria generar una circulación urbana eficiente, donde el usuario pueda acceder con rapidez y de manera fluida.

Se debe mejorar los niveles de servicios en el transporte público masivo y mejorar los costos o tarifas de transporte.

6.6. Recomendación derivada N° 5

Se debe implementar la concientización de la cultura vial entre peatón – vehículo, para reducir los accidentes de tránsito y el índice de mortandad.

Se debe considerar nuevas alternativas de combustibles sostenibles para el medio ambiente, para el mejoramiento de la calidad ambiental en las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

6.7. Recomendación derivada N° 6

Se recomienda que la oficina de transporte asuma el compromiso de tomar nuevas acciones, para el mejoramiento del sistema de movilidad ya que es un factor que está perjudicando en la sociedad de las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcantara Vasconcellos, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá.

Demoraes, F. (2005). Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito metropolitano de Quito. Quito: AH/editorial.

Farriña Tojo, J. (2013). Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español. España.

Ferri, M. (2009). "Glosario de movilidad sostenible". Barcelona: DI-0001/2009.

Garza, G., & Schteingart, M. (2010). Desarrollo urbano y regional. México - D.F.

Hernández, D. (22 de agosto de 2013). Qué es movilidad urbana. (CAF, Entrevistador)

Miralles Guasch, C. (2002). Ciudad y Transporte: el binomio imperfecto Barcelona: Ariel S. A.

Sánchez, D. (22 de agosto de 2013). Qué es movilidad urbana. (CAF, Entrevistador)

Tecco A., C., & López R., S. (2014). Gestión urbana, movilidad y modos de transporte Córdoba.

Terrestre, G. d.-D. (2013). El transporte urbano y metropolitano. España.

Velásquez M, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana, Sistemas integrado de transporte Masivo. Barcelona.

Velásquez M, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana, Sistemas integrados

de transporte masivo. Barcelona.

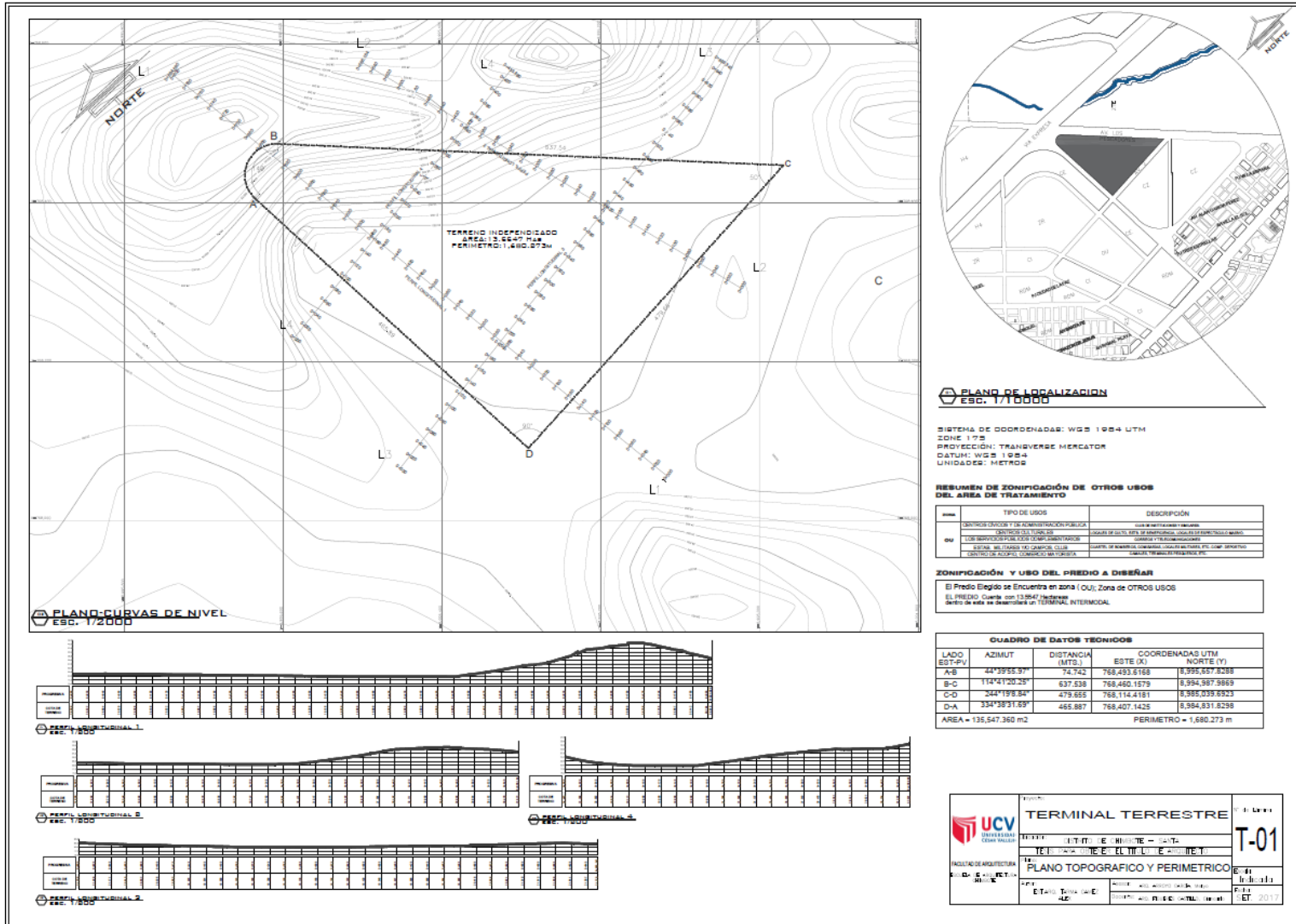
Velasquez M, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana; Sistemas integrados de transporte masivo. Barcelona.

Velásquez M, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana; Sistemas integrados de Transporte masivo. Barcelona.

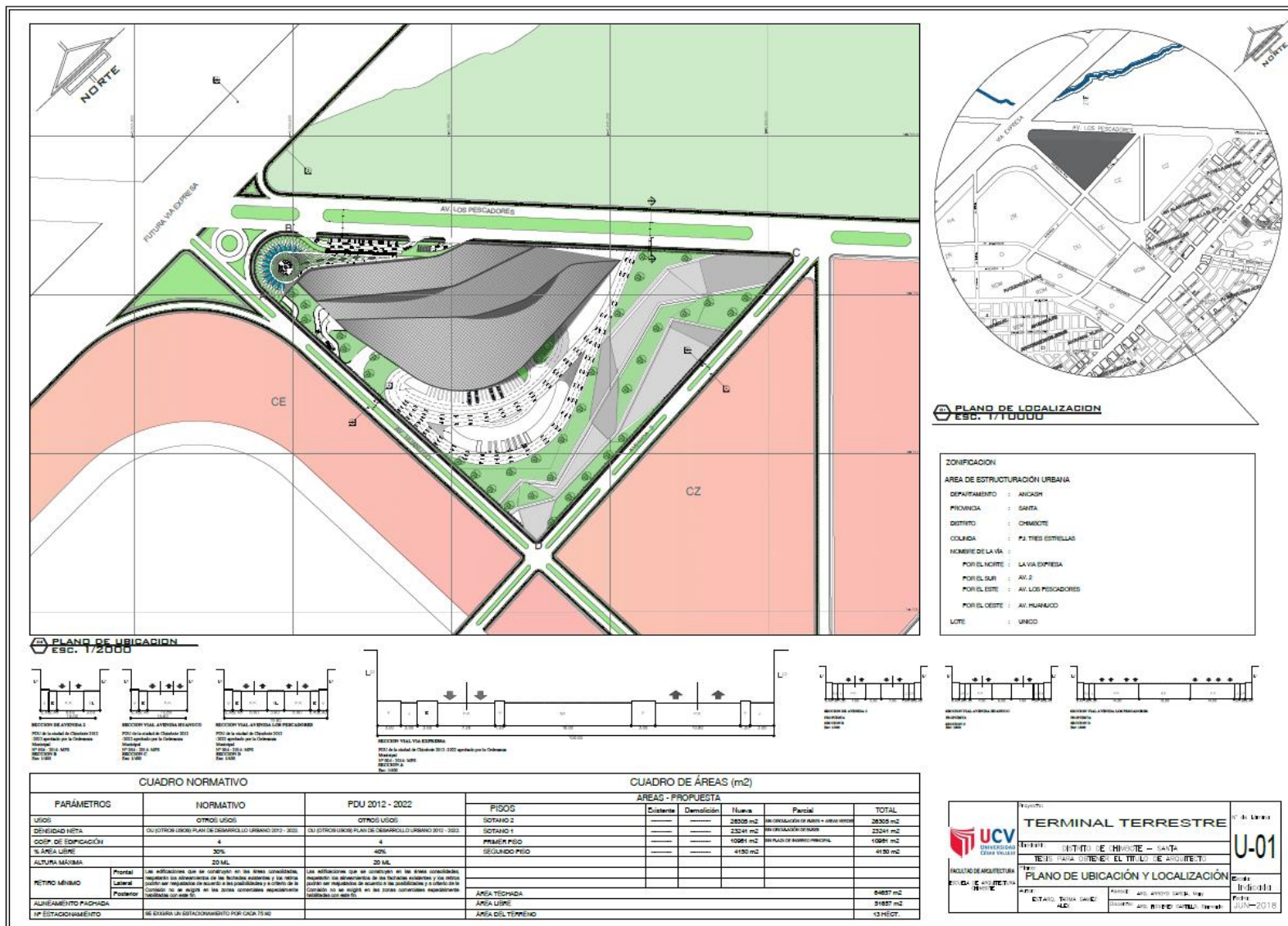
Velásquez M, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana; Sistemas Integrados de Transporte Masivo. Barcelona.

ANEXOS

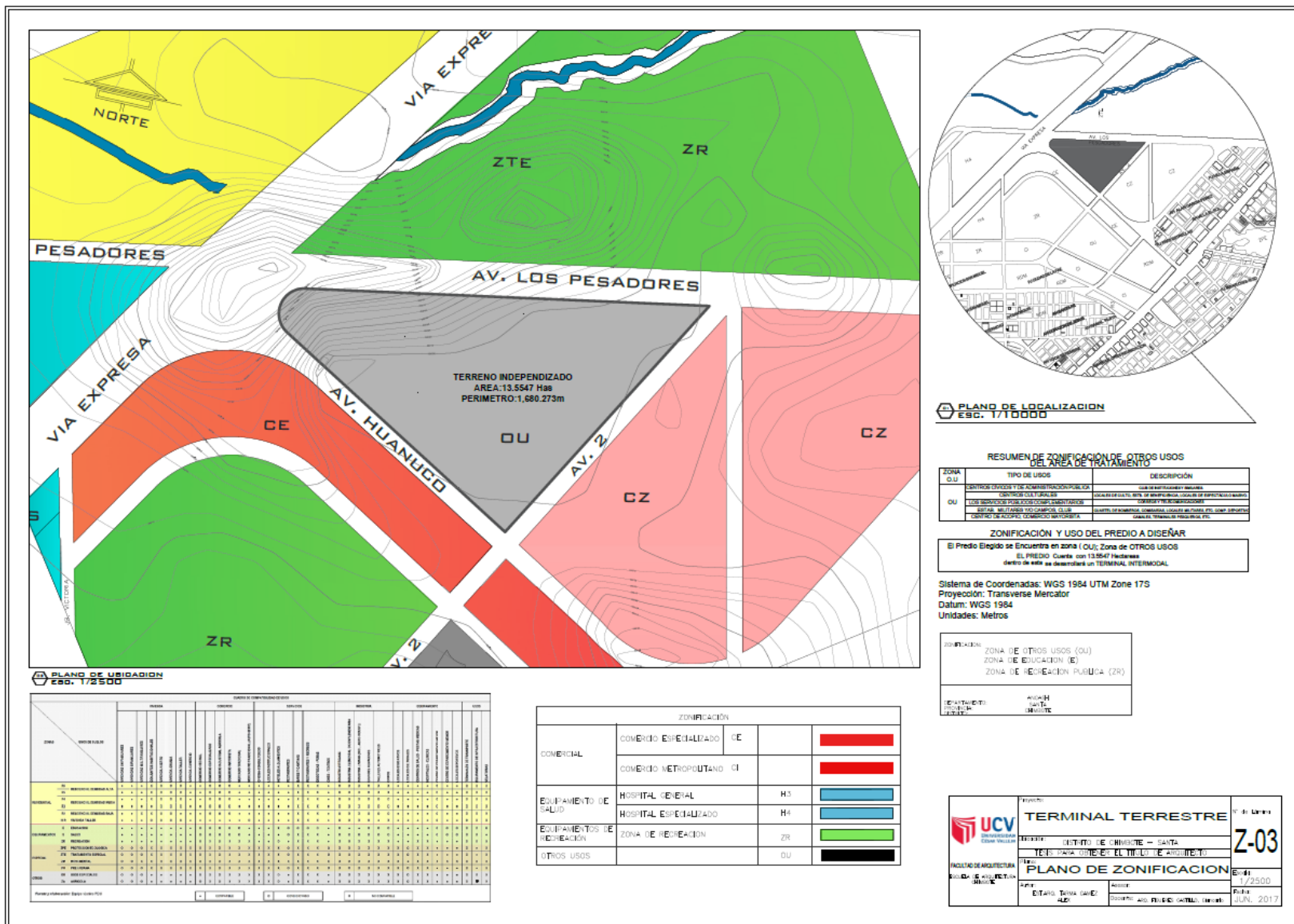
- PLANO TOPOGRÁFICO



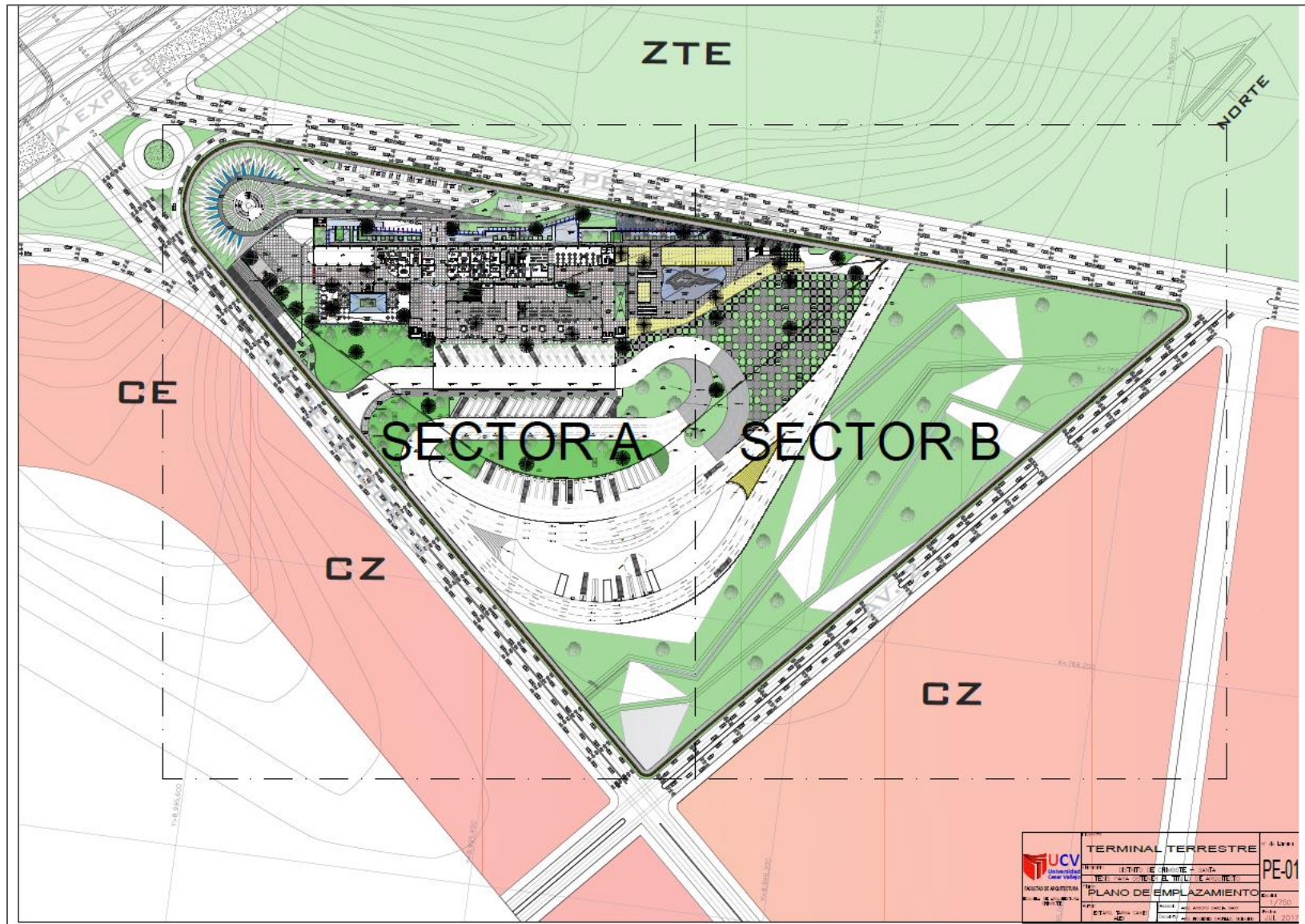
- PLANO DE UBICACIÓN Y LOCALIZACIÓN



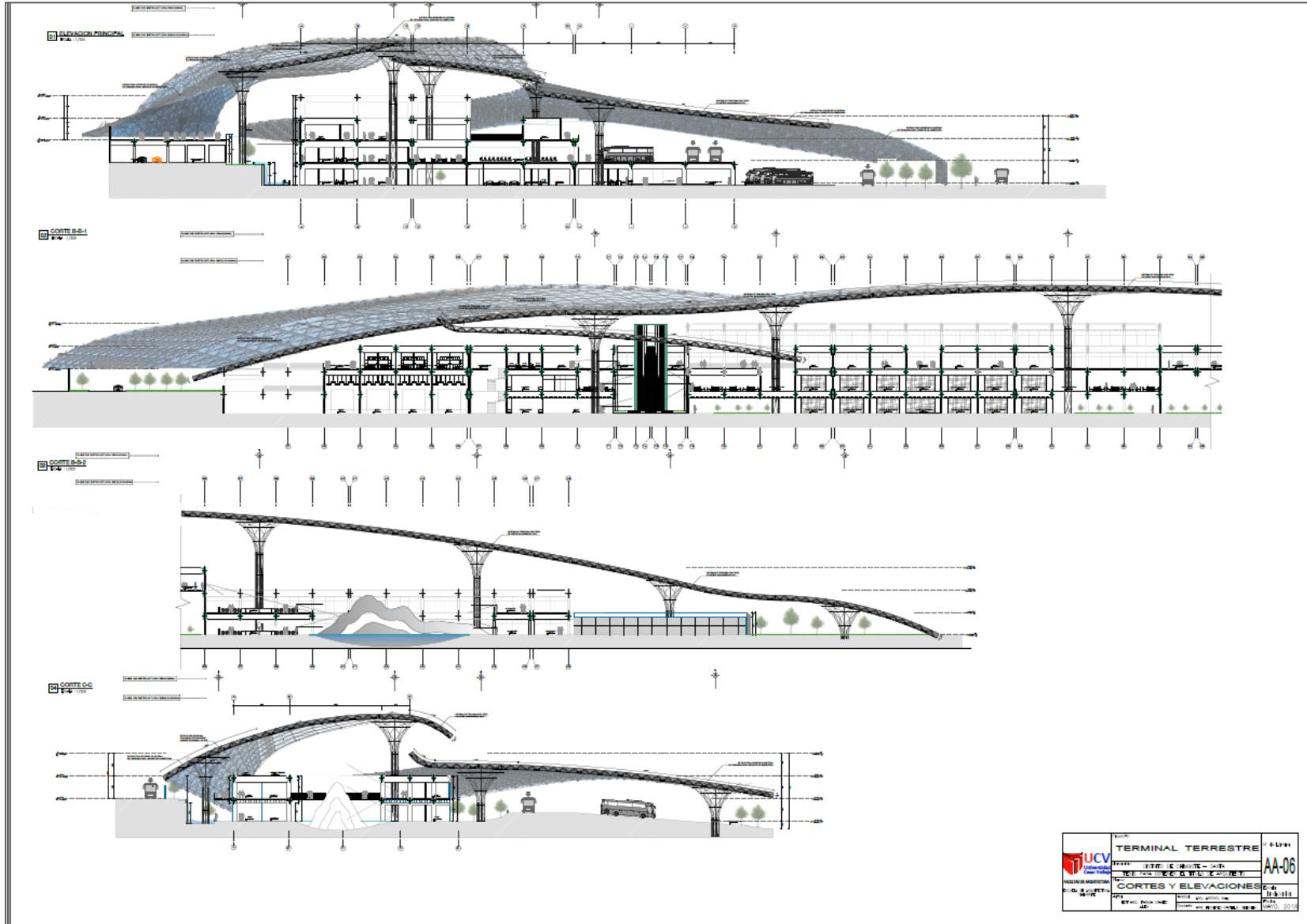
• PLANO DE ZONIFICACIÓN



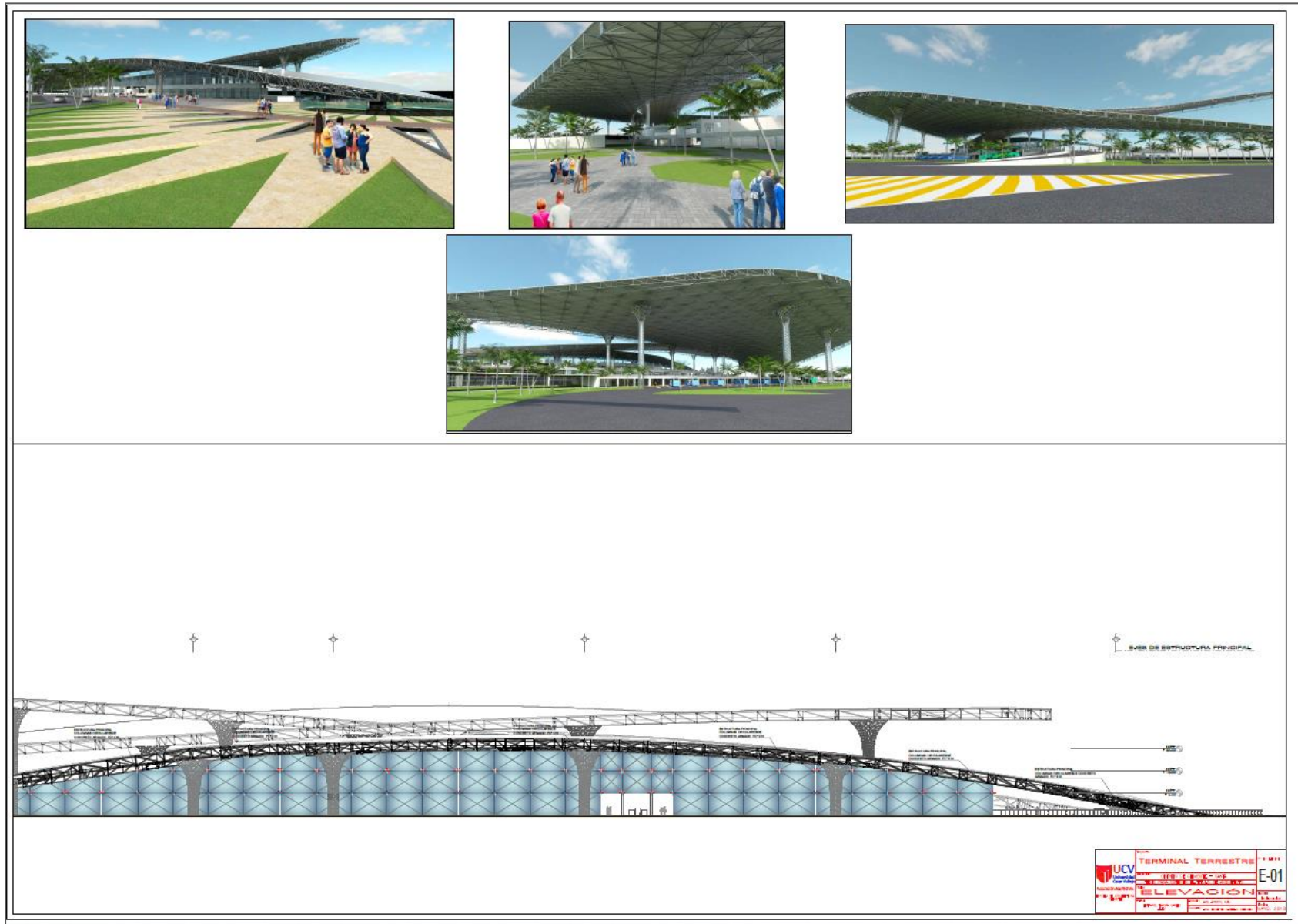
- PLANO GENERAL Y SECTORIZACIÓN



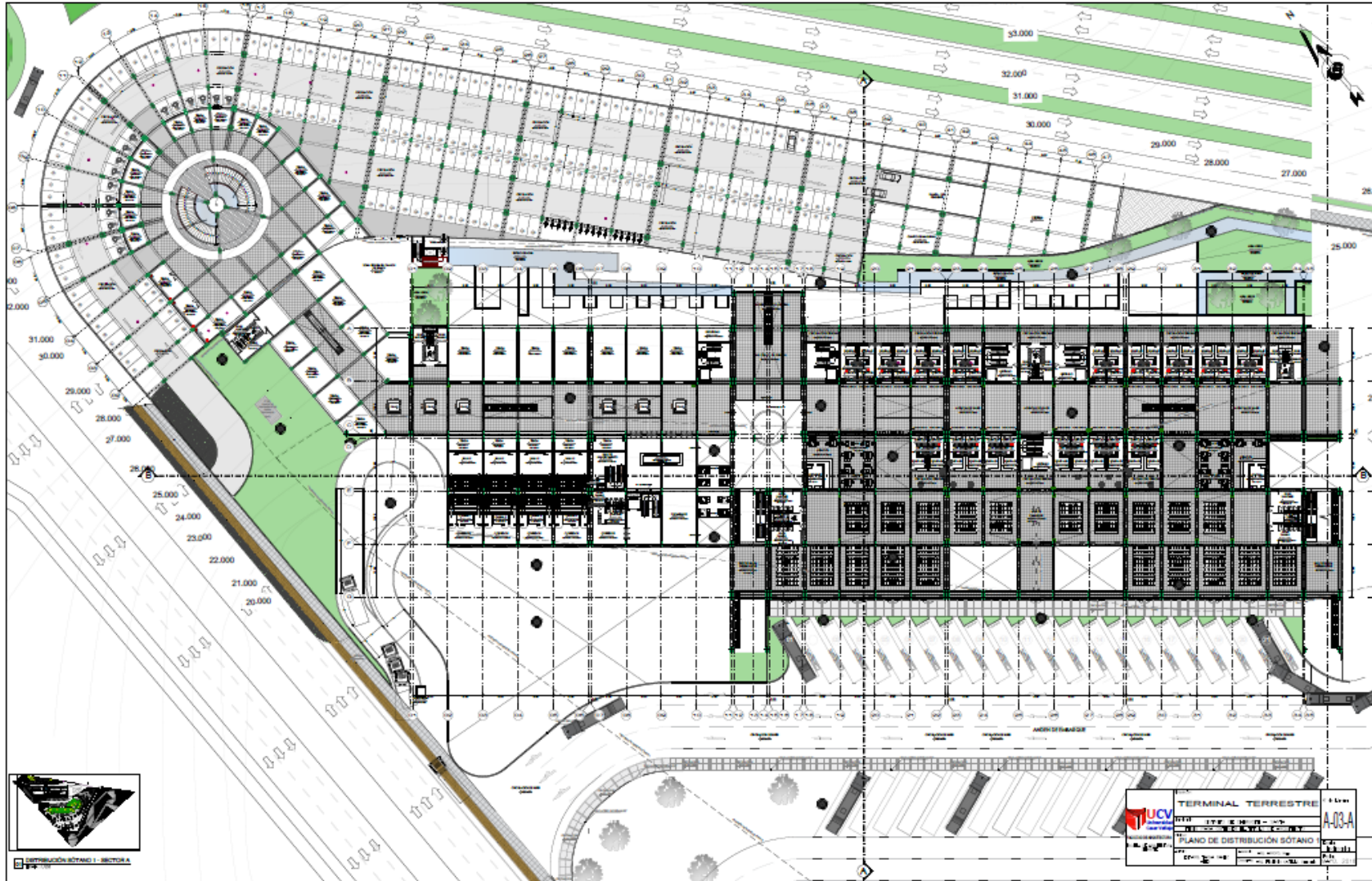
- PLANO CORTE GENERAL



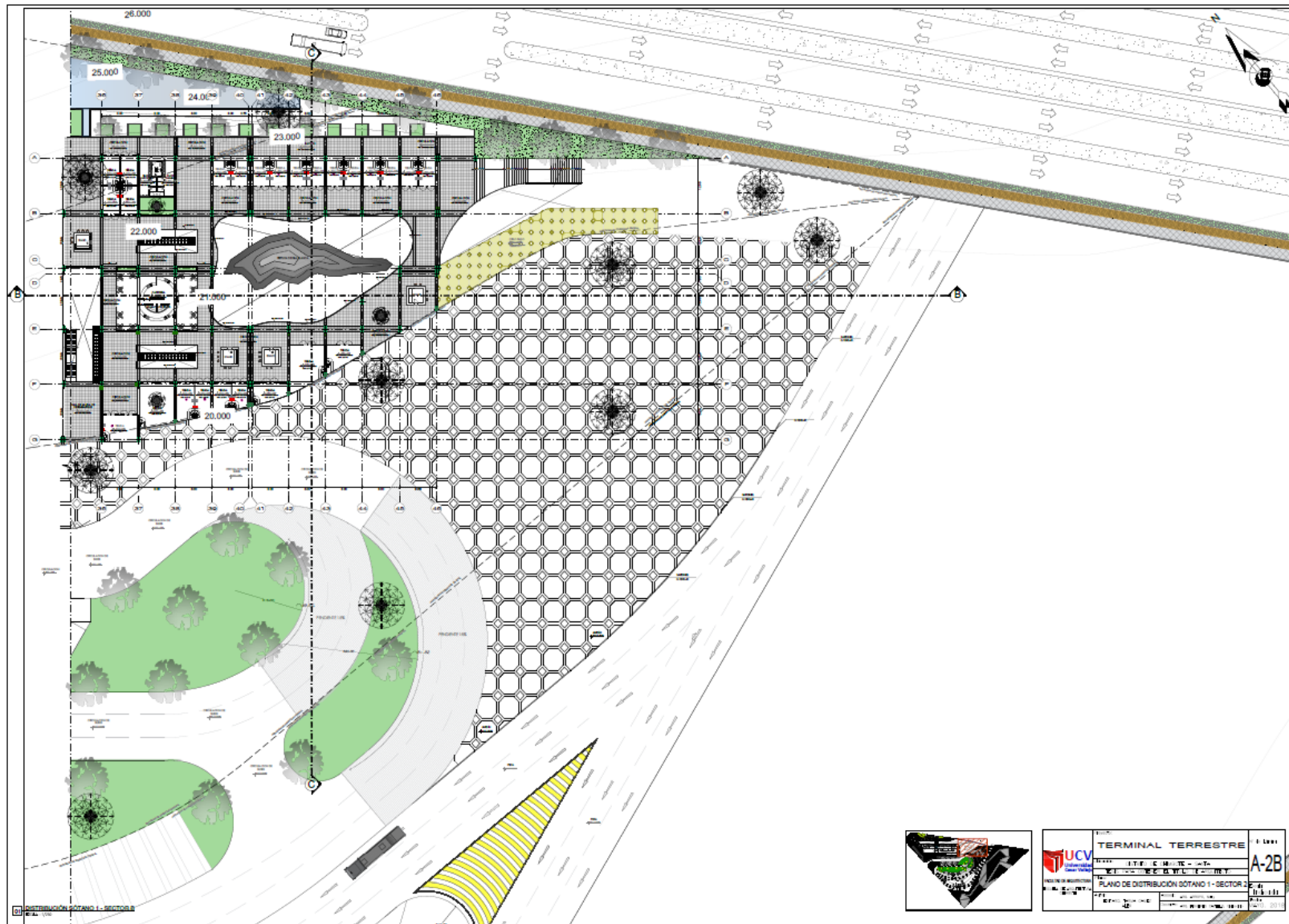
- PLANO DE ELEVACIÓN GENERAL



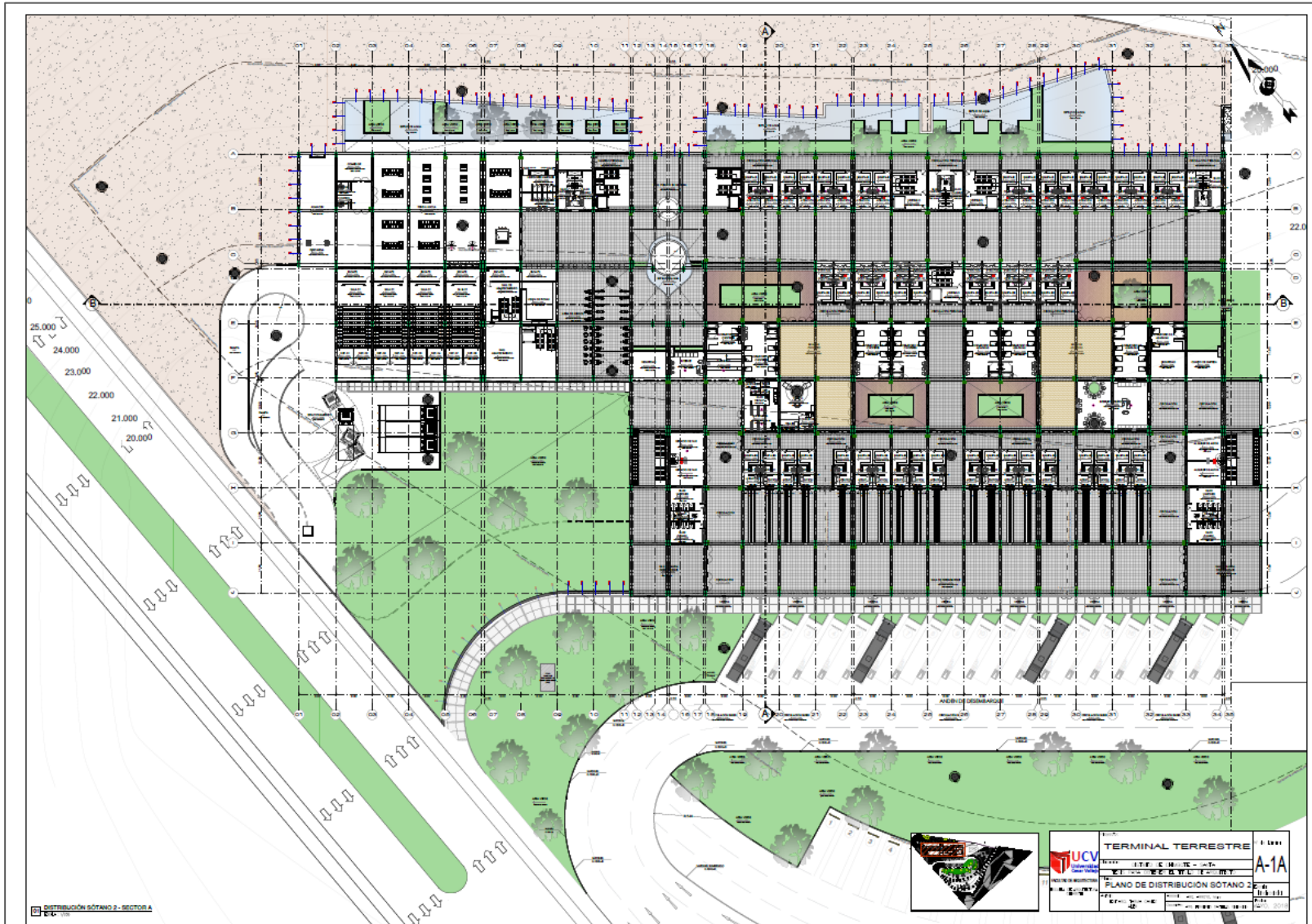
- PLANO DE SEGUNDO SOTANO SECTOR 1



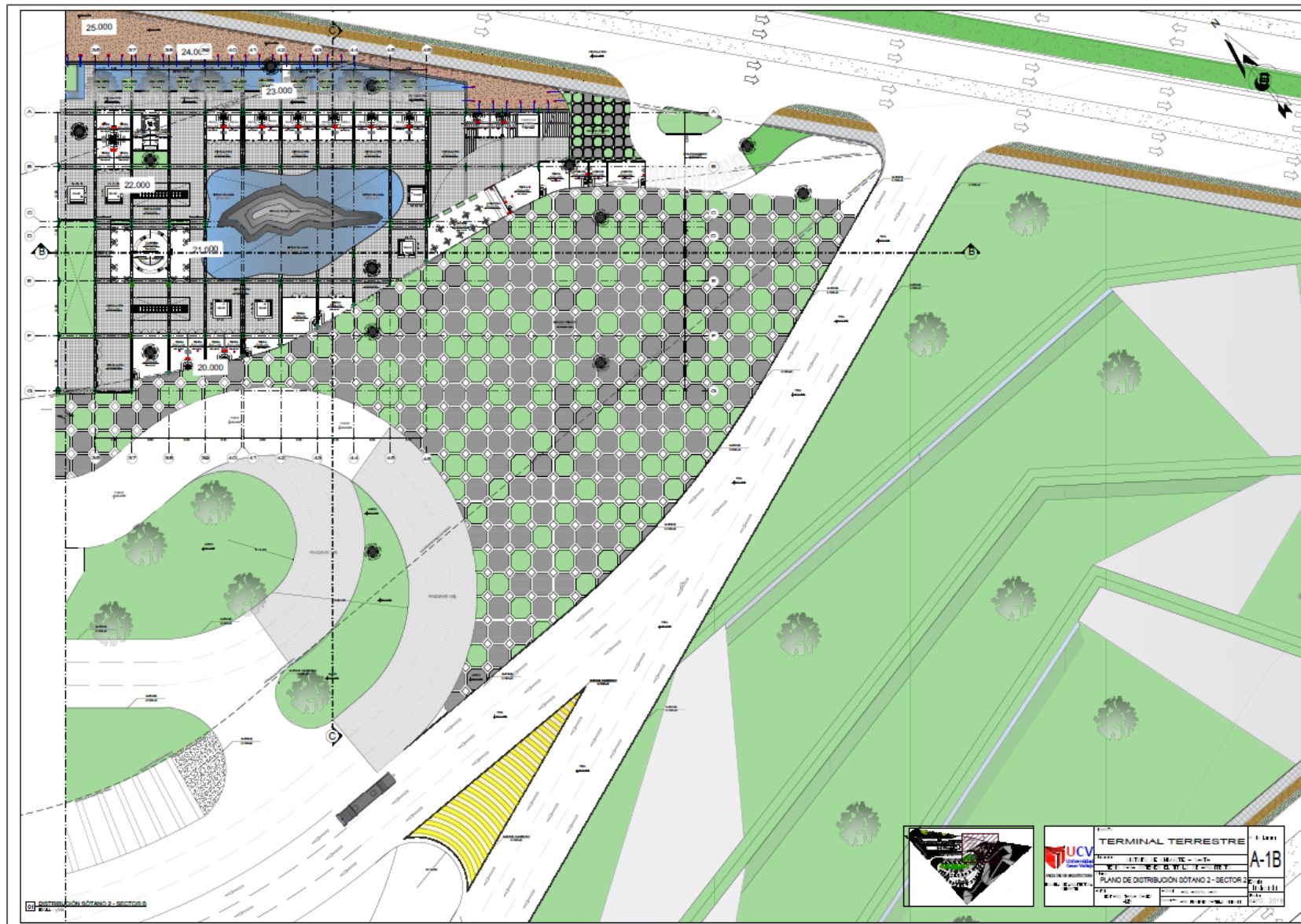
- PLANO DE SEGUNDO SOTANO SECTOR 2



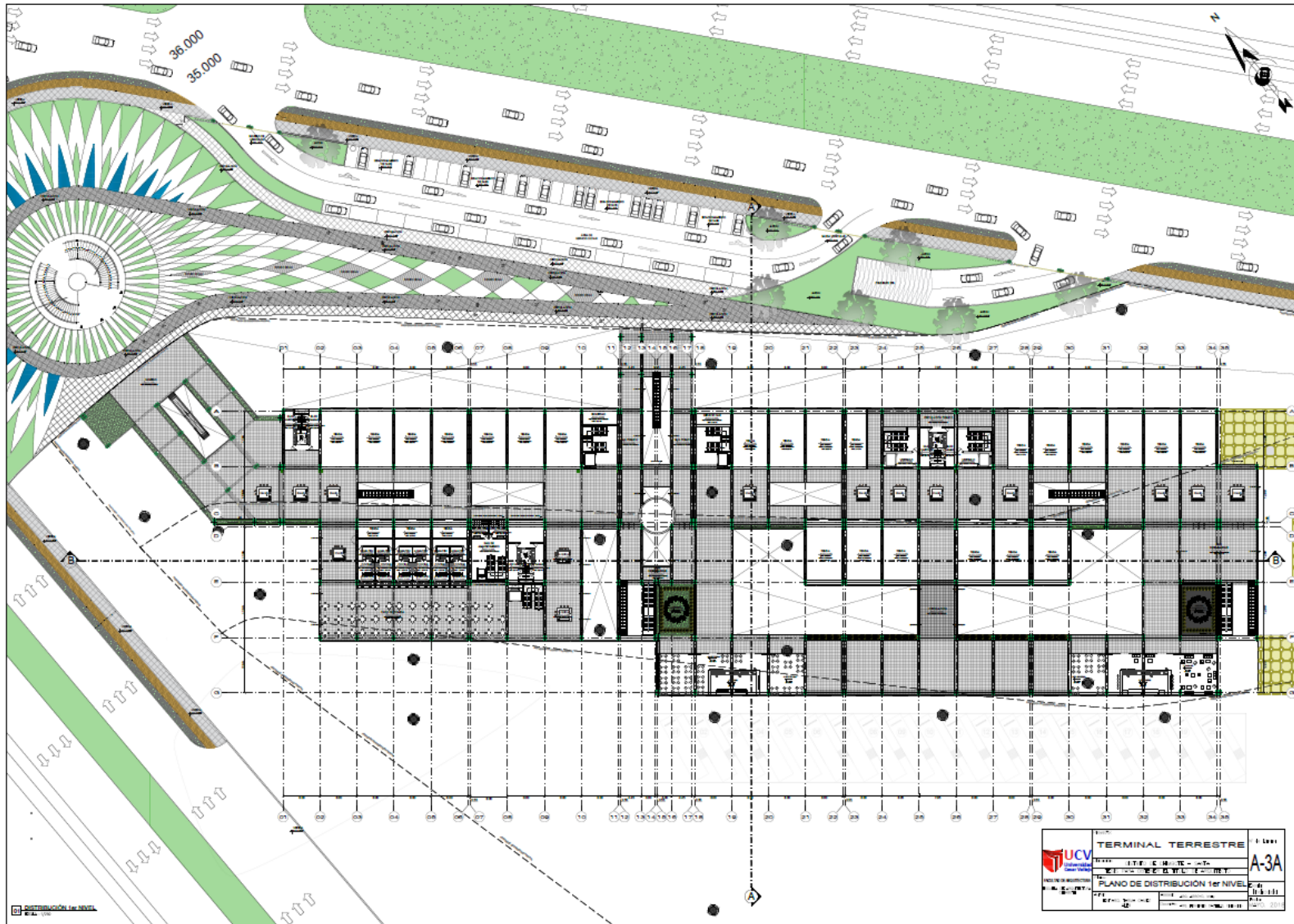
- PLANO DE PRIMER SOTANO SECTOR 1



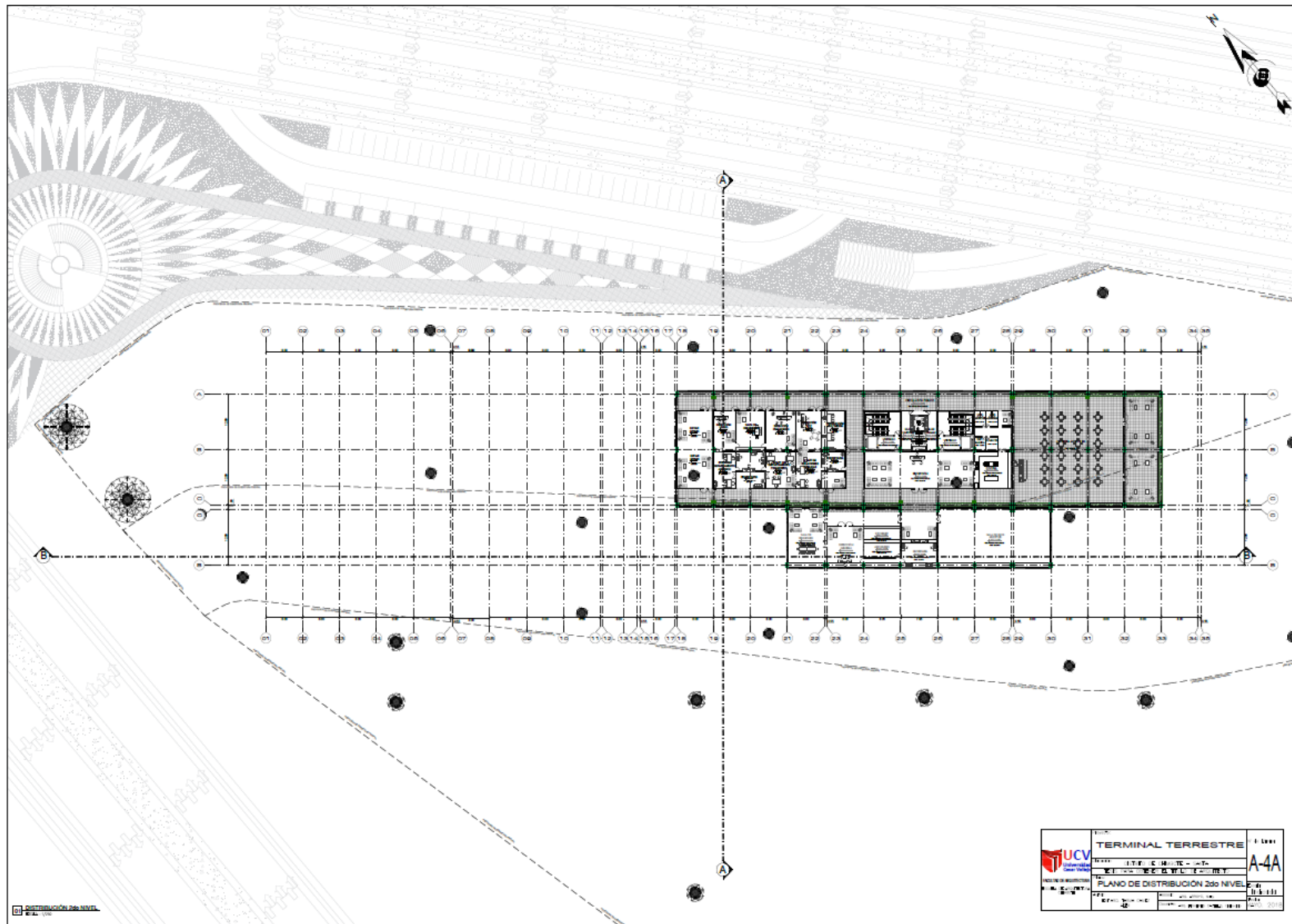
- PLANO DE PRIMER SOTANO SECTOR 2



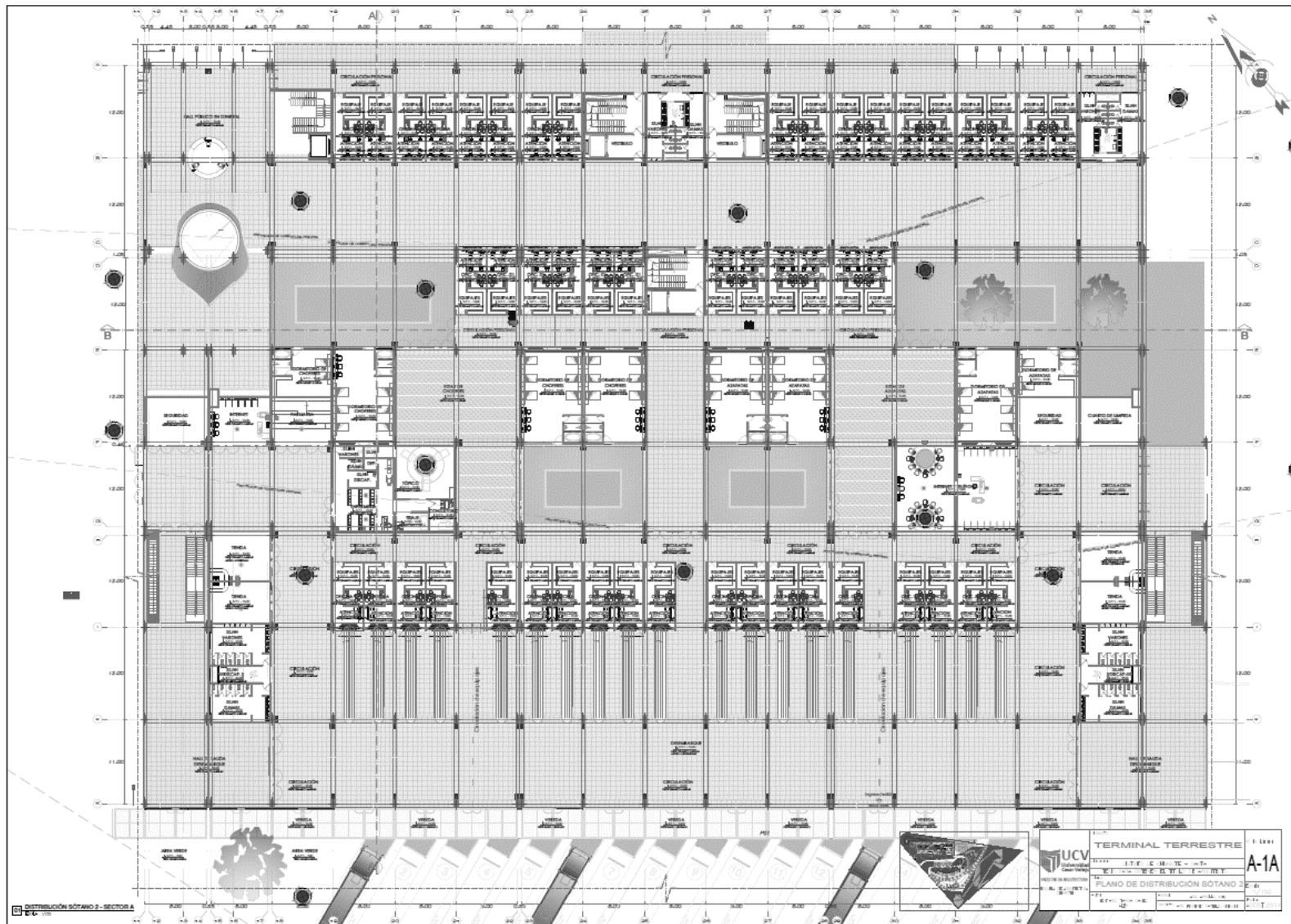
- PLANO DE PRIMER PISO



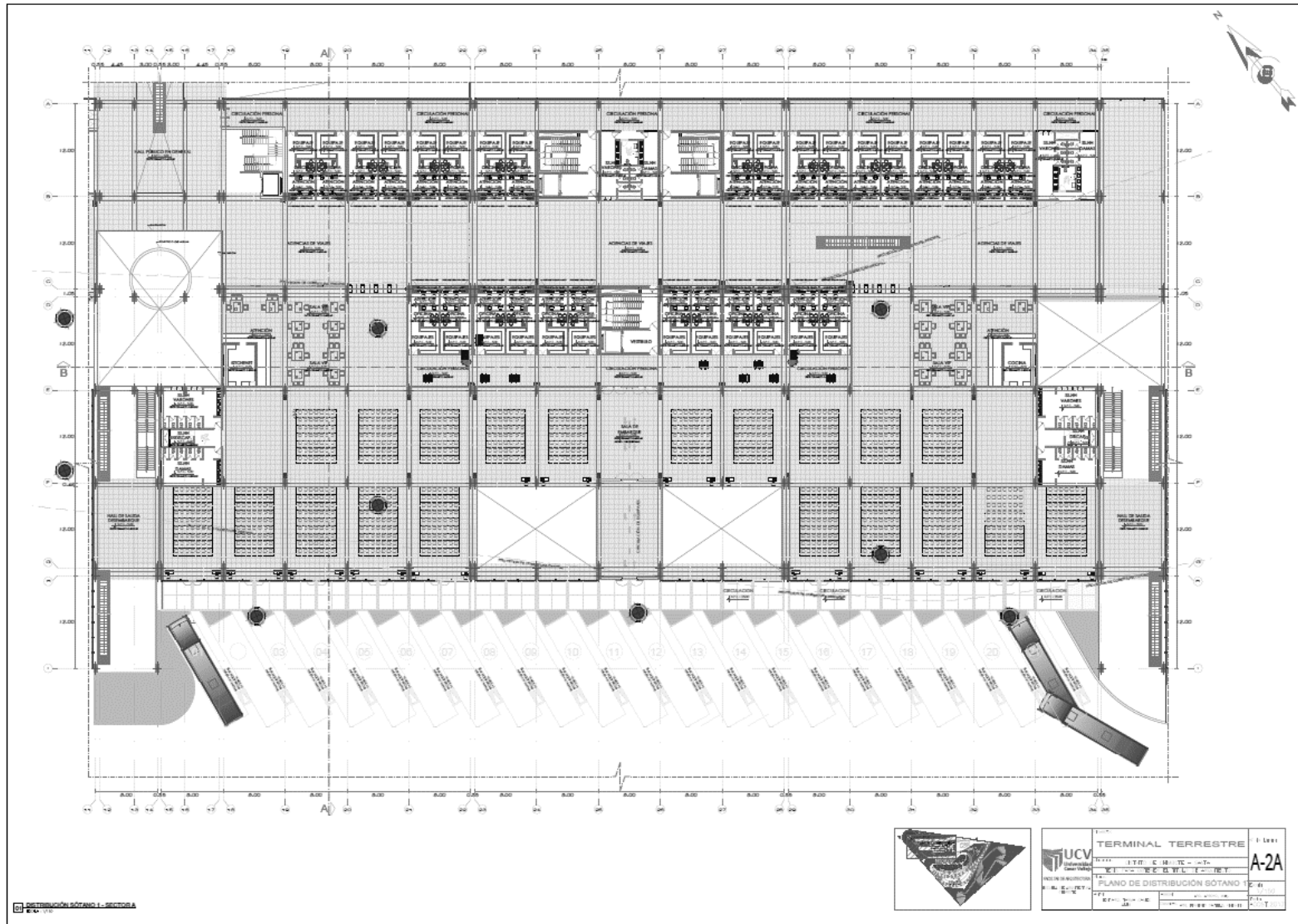
- PLANO DE SEGUNDO PISO



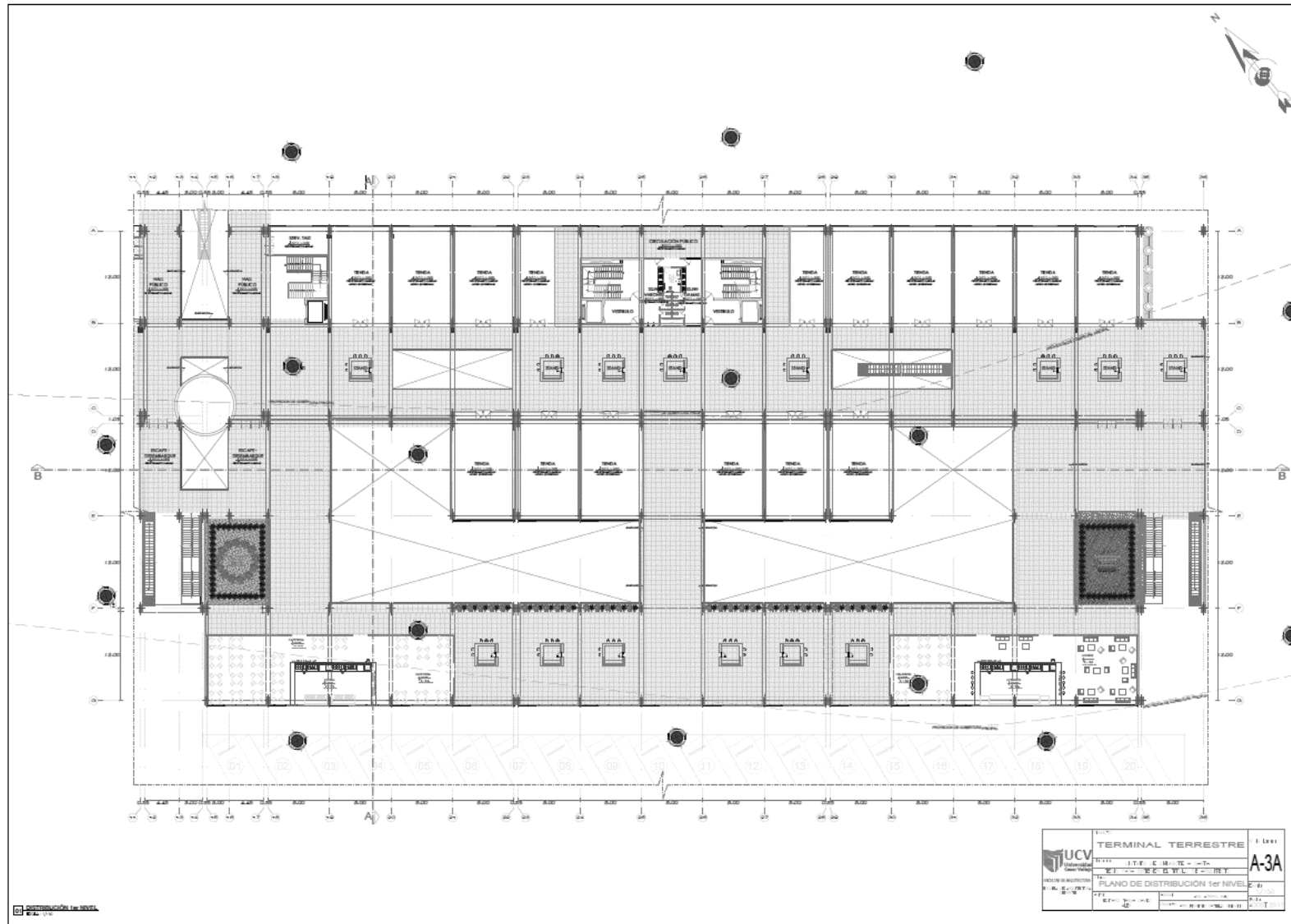
- PLANO DE SEGUNDO SOTANO



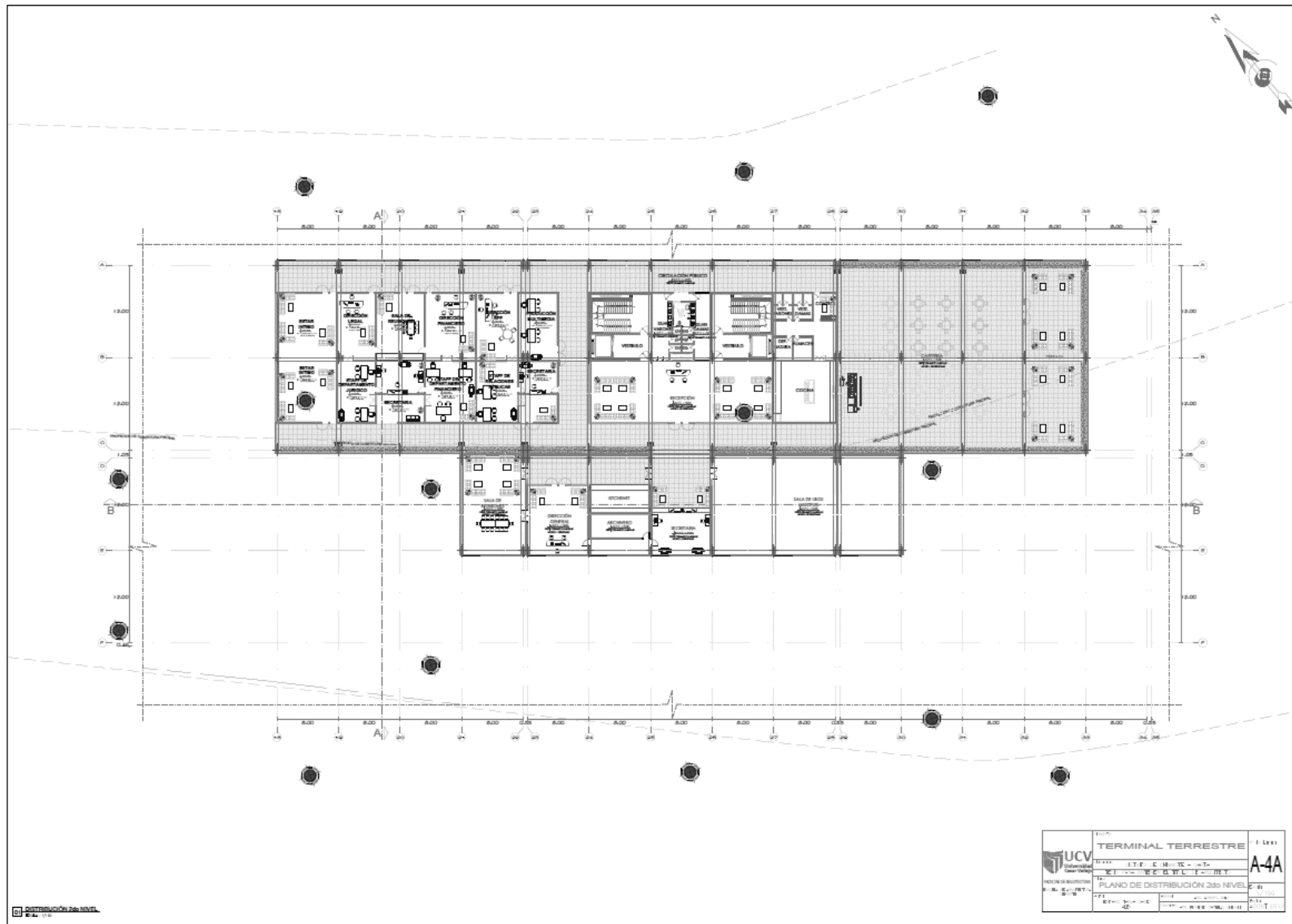
- PLANO DE PRIMER SOTANO



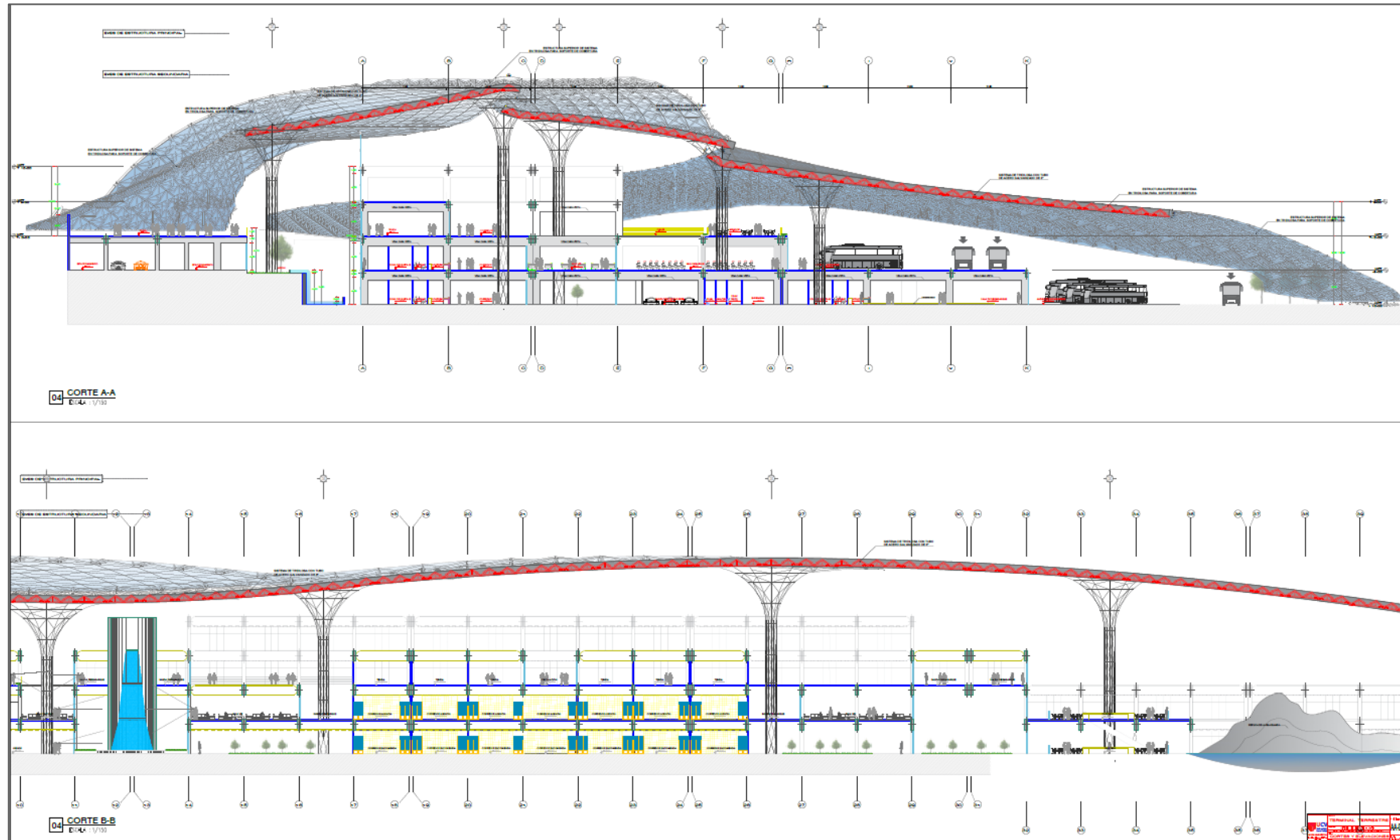
- PLANO DE PRIMER PISO



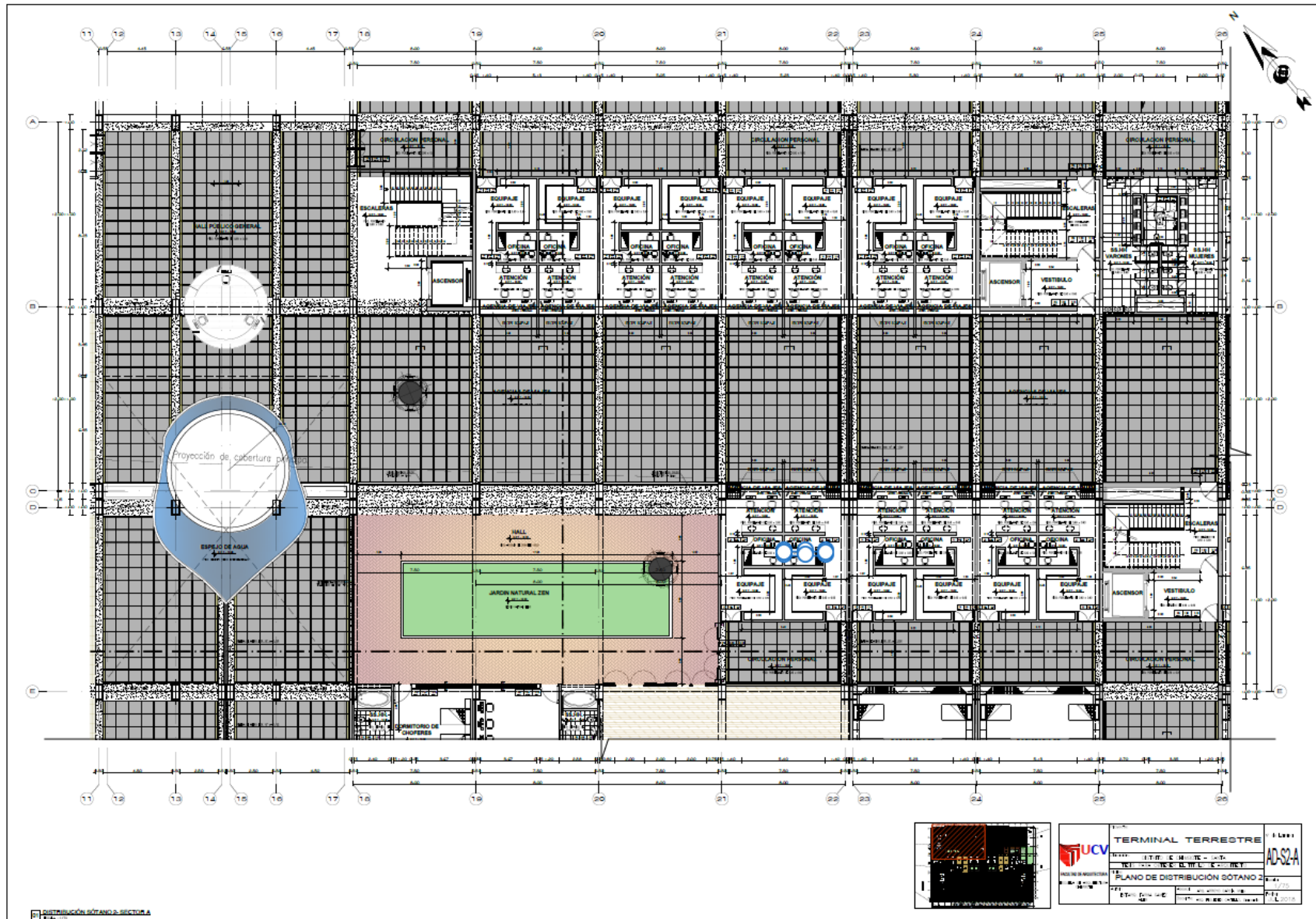
- PLANO DE SEGUNDO PISO



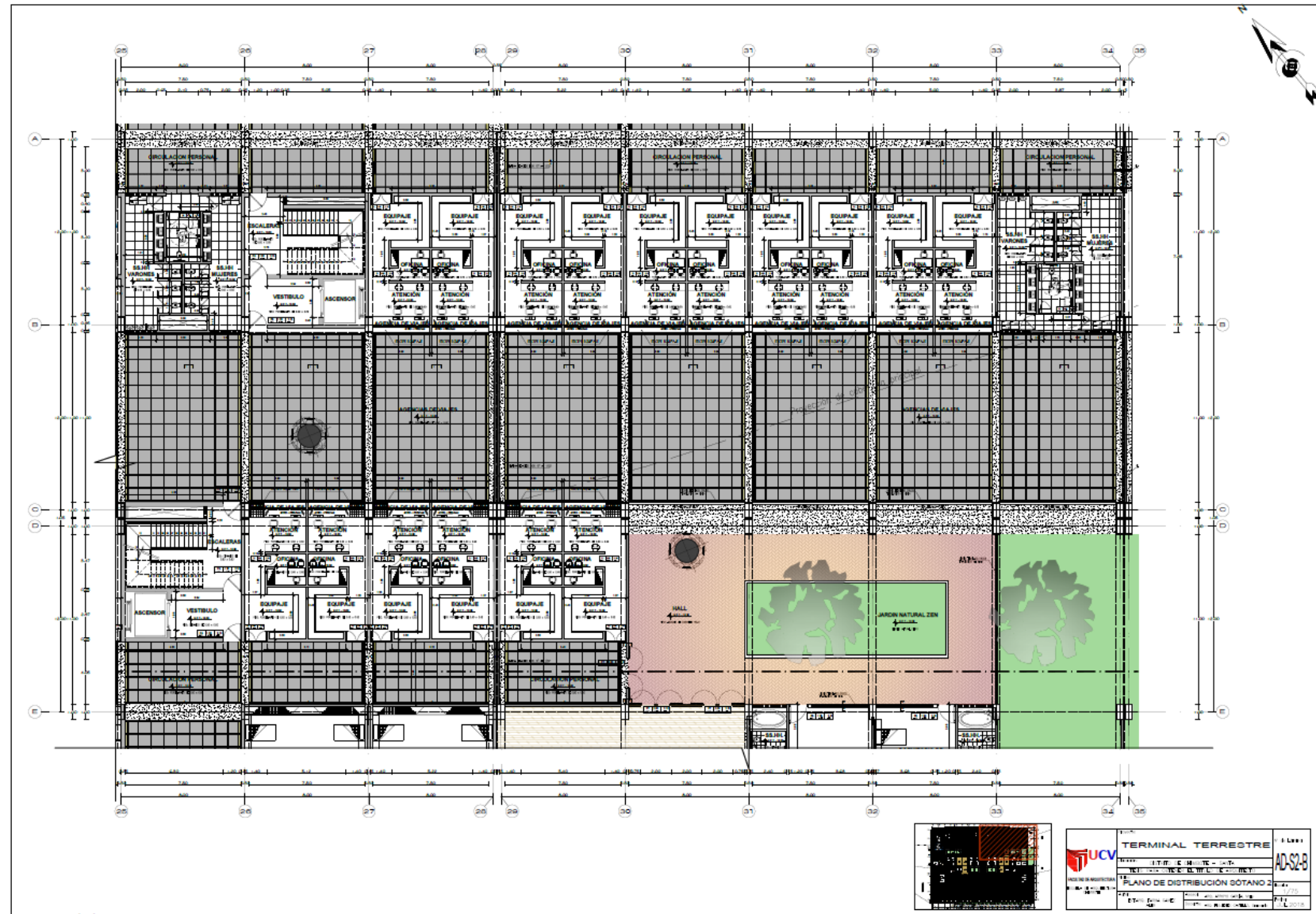
- PLANO DE CORTE DE SECTOR DE DESARROLLO



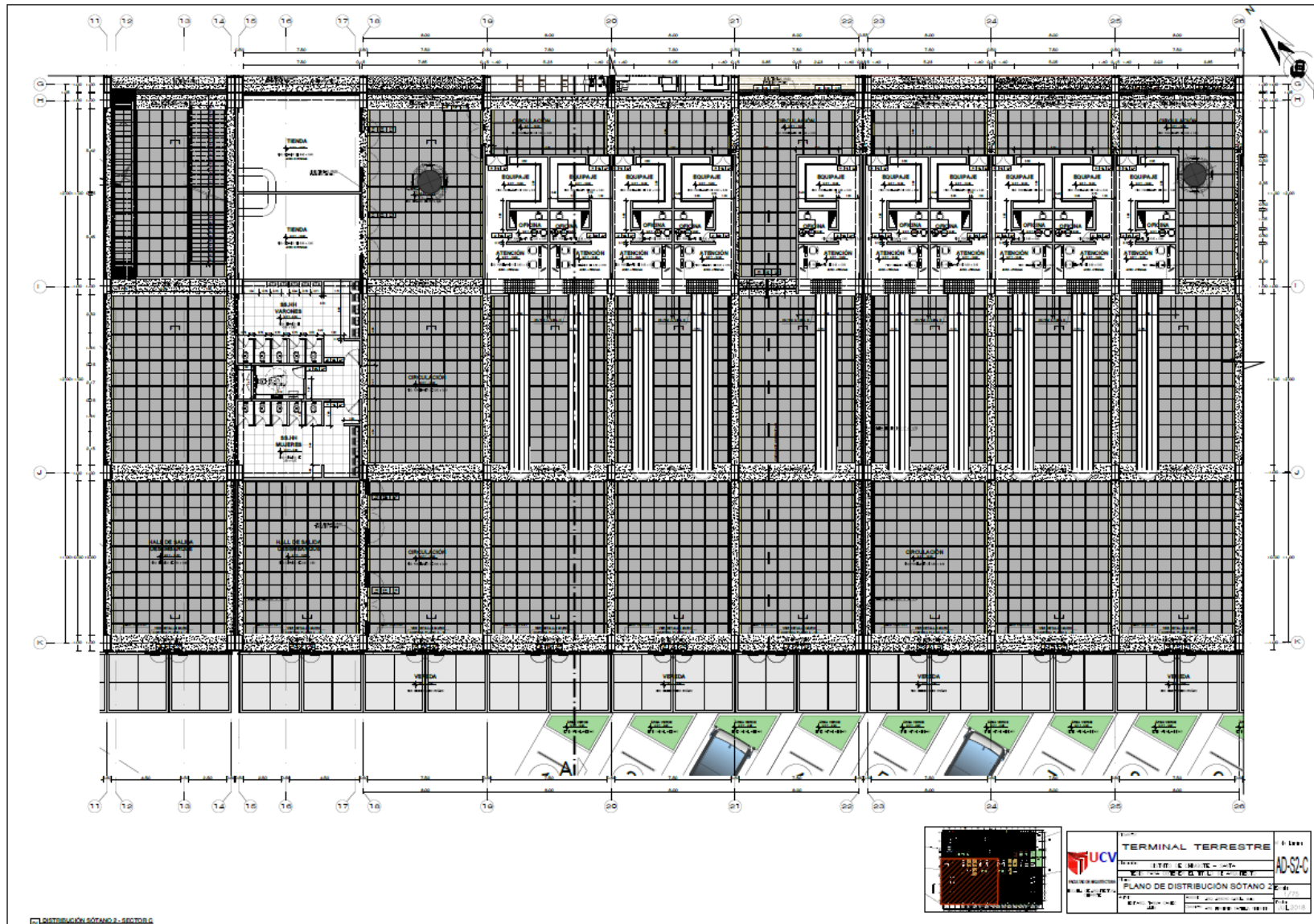
- DETALLES SÓTANO 2 - A




- DETALLES SÓTANO 2 - B

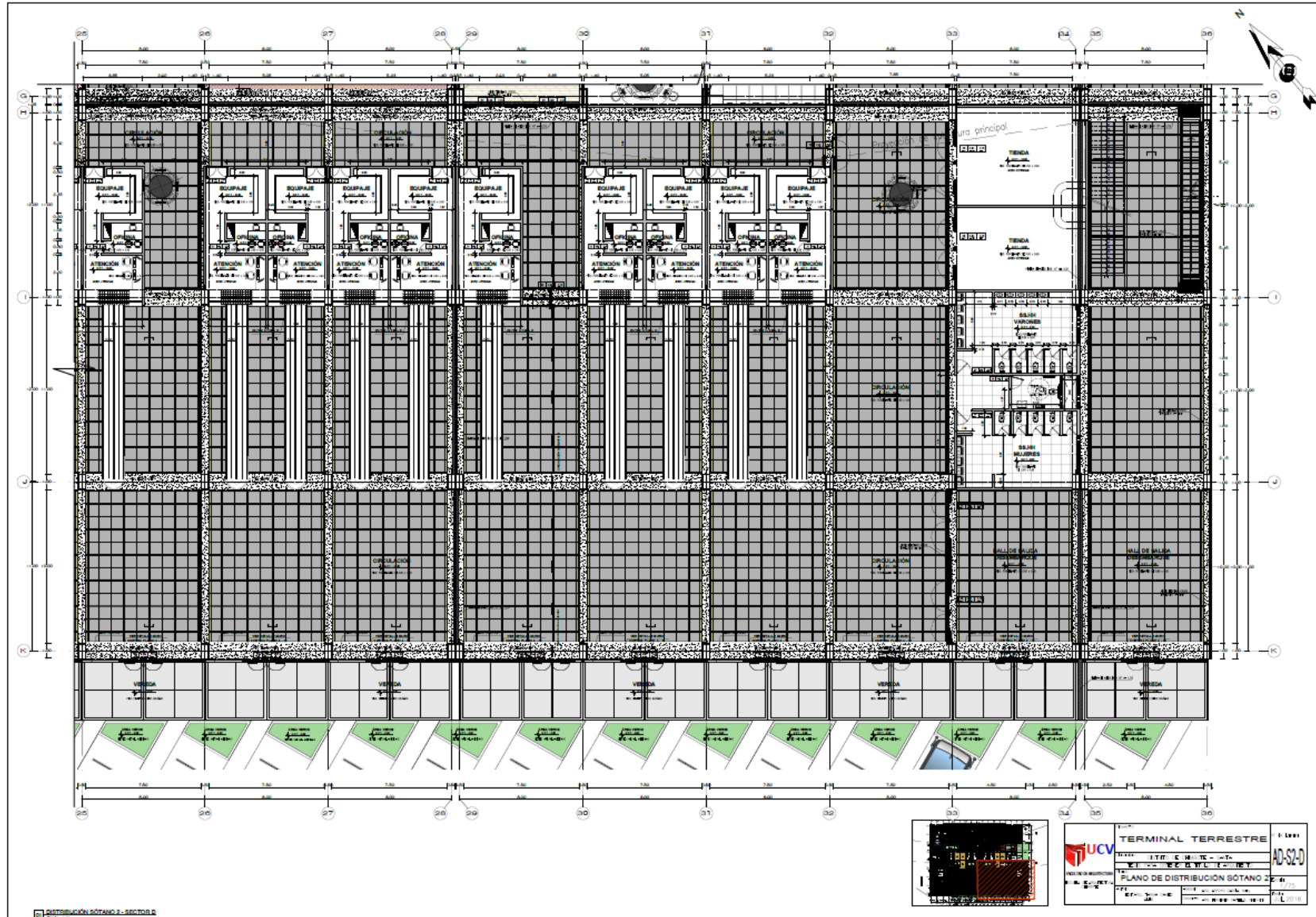


- DETALLES SÓTANO 2 - C

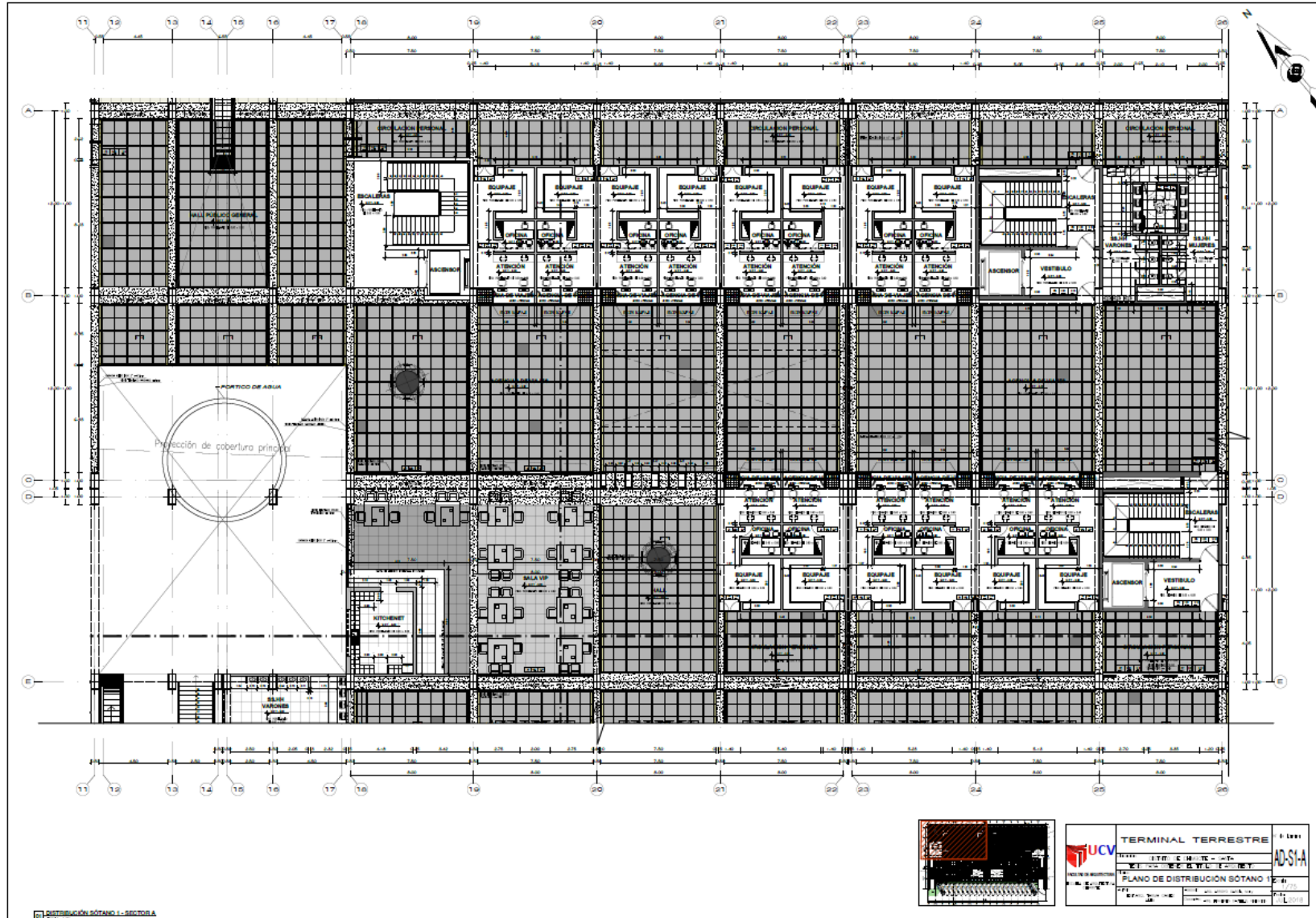


	TERMINAL TERRESTRE	1/1000	
	INSTITUCIÓN:	UCV	PROYECTO:
	FECHA:	15/05/2018	ESCALA:
	TÍTULO:	PLANO DE DISTRIBUCIÓN SÓTANO 2 - C	AUTORES:

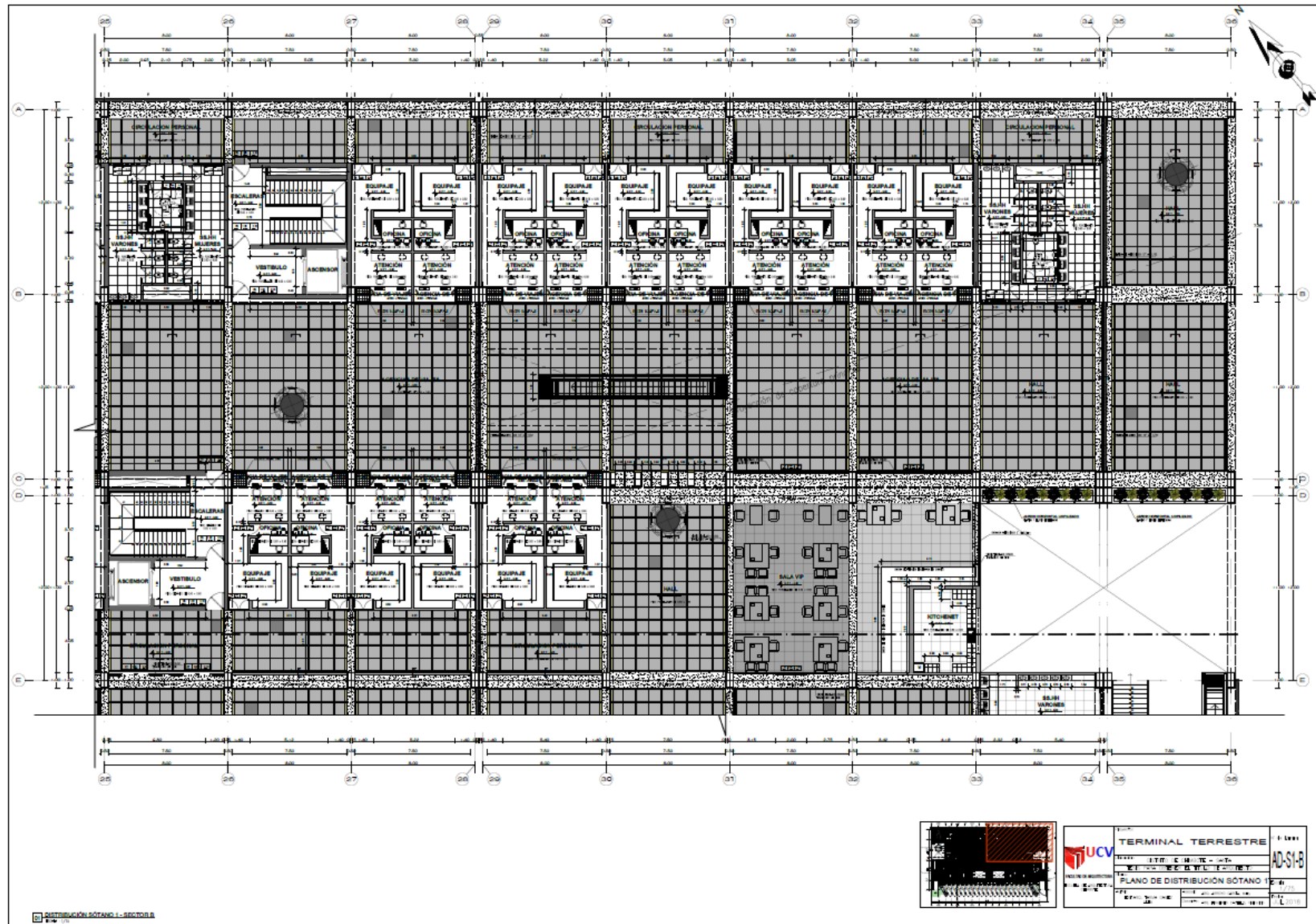
- DETALLES SÓTANO 2 - D



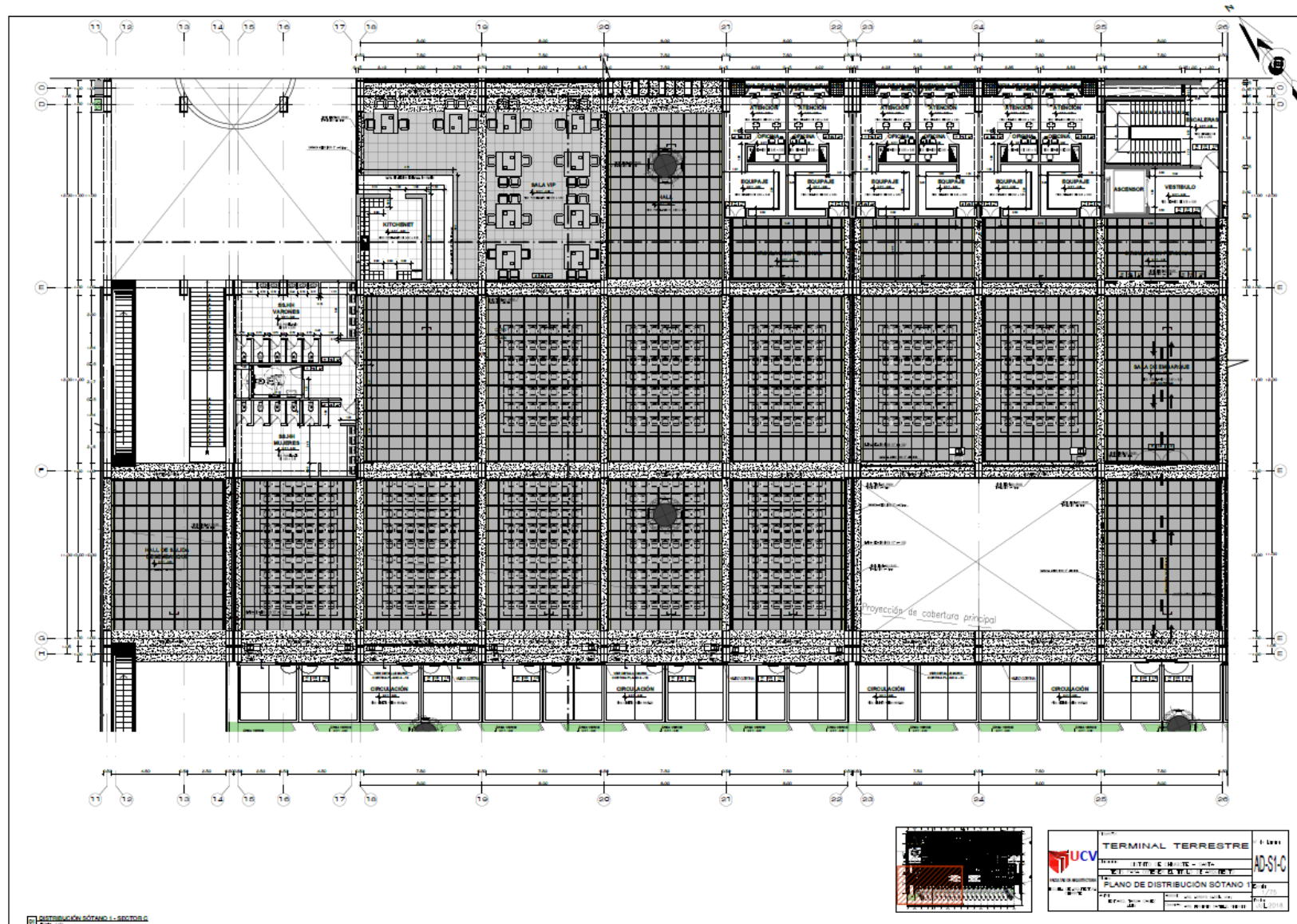
- DETALLES SÓTANO 1 – A



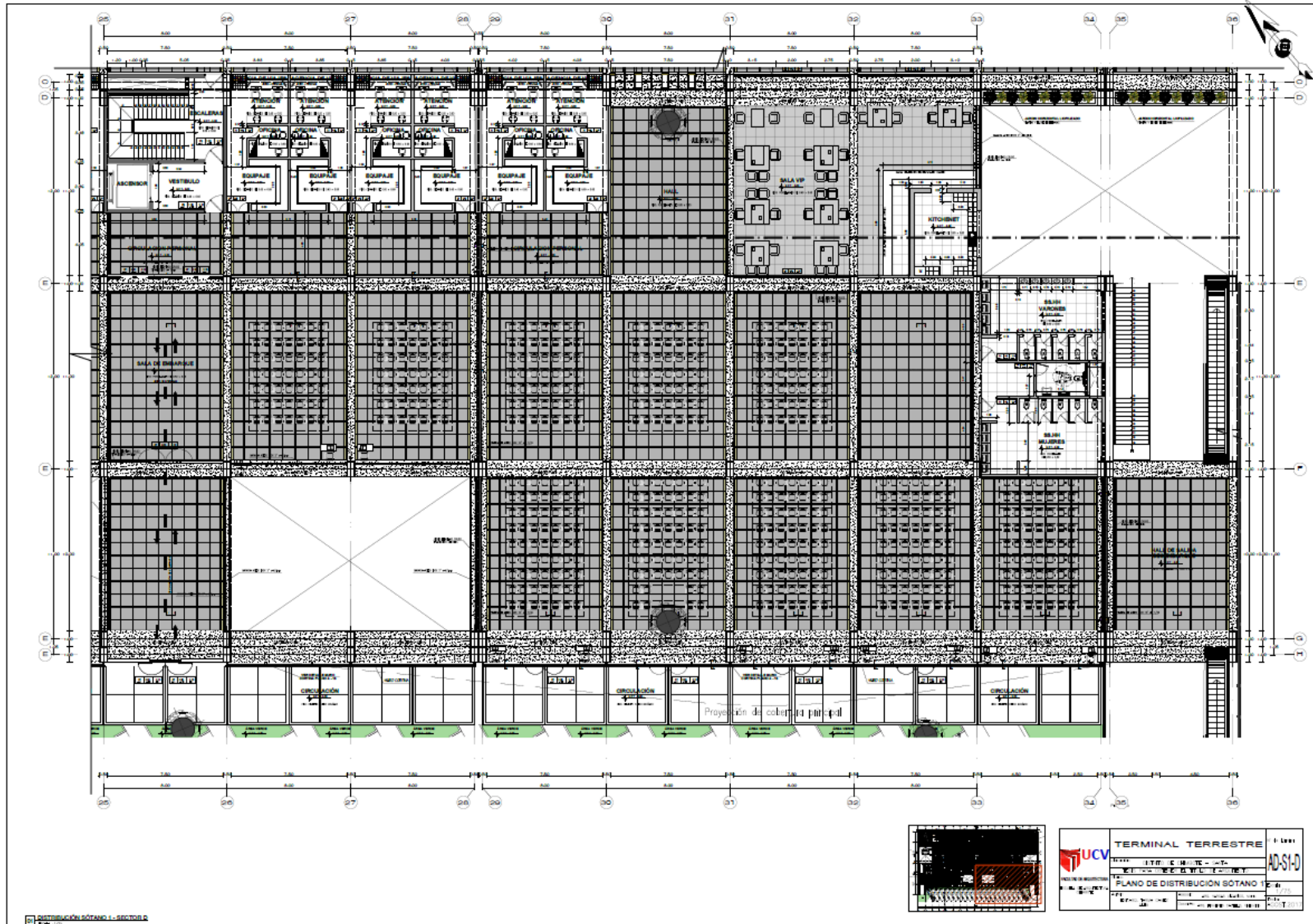
- DETALLES SÓTANO 1 – B



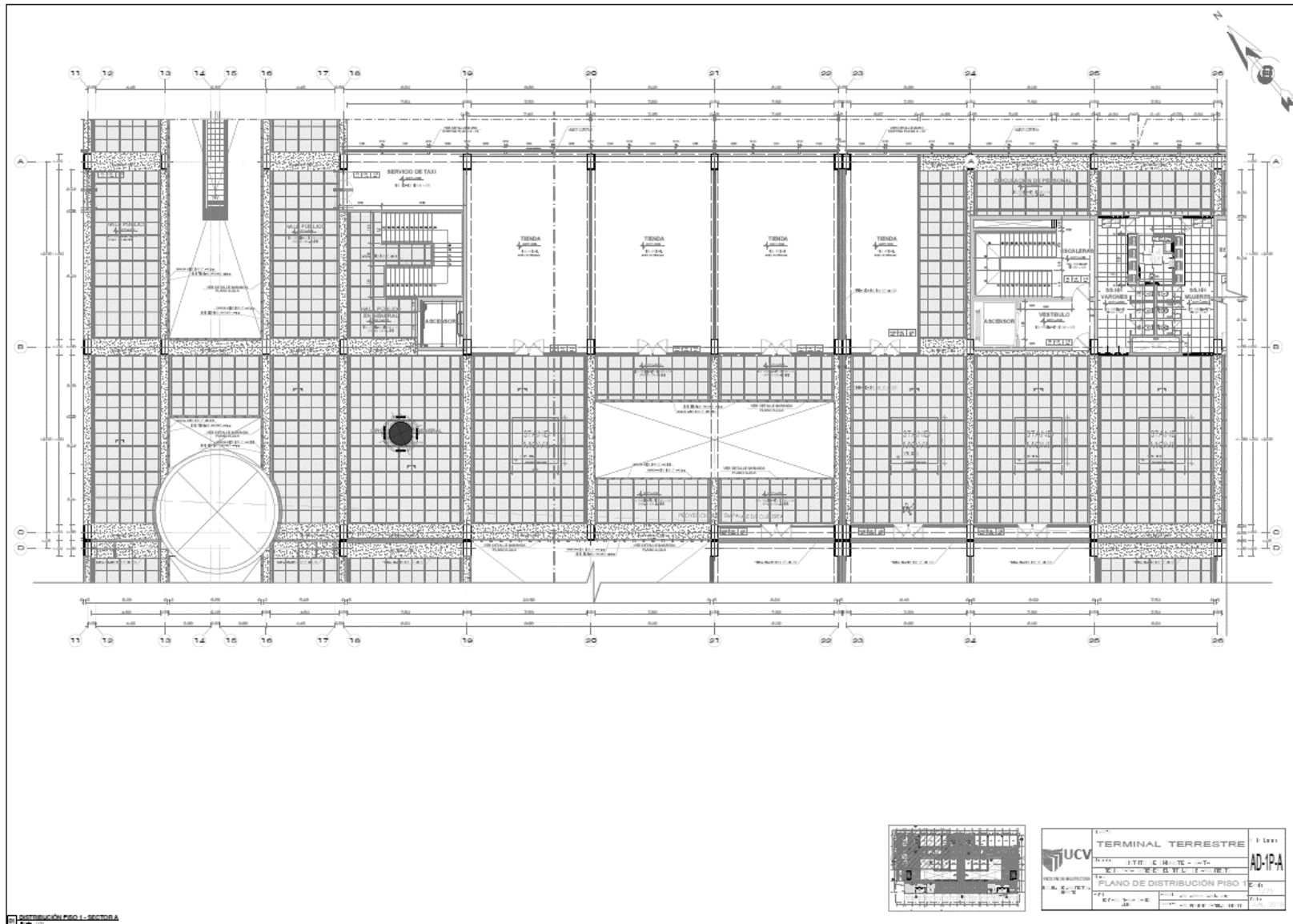
- DETALLES SÓTANO 1 – C



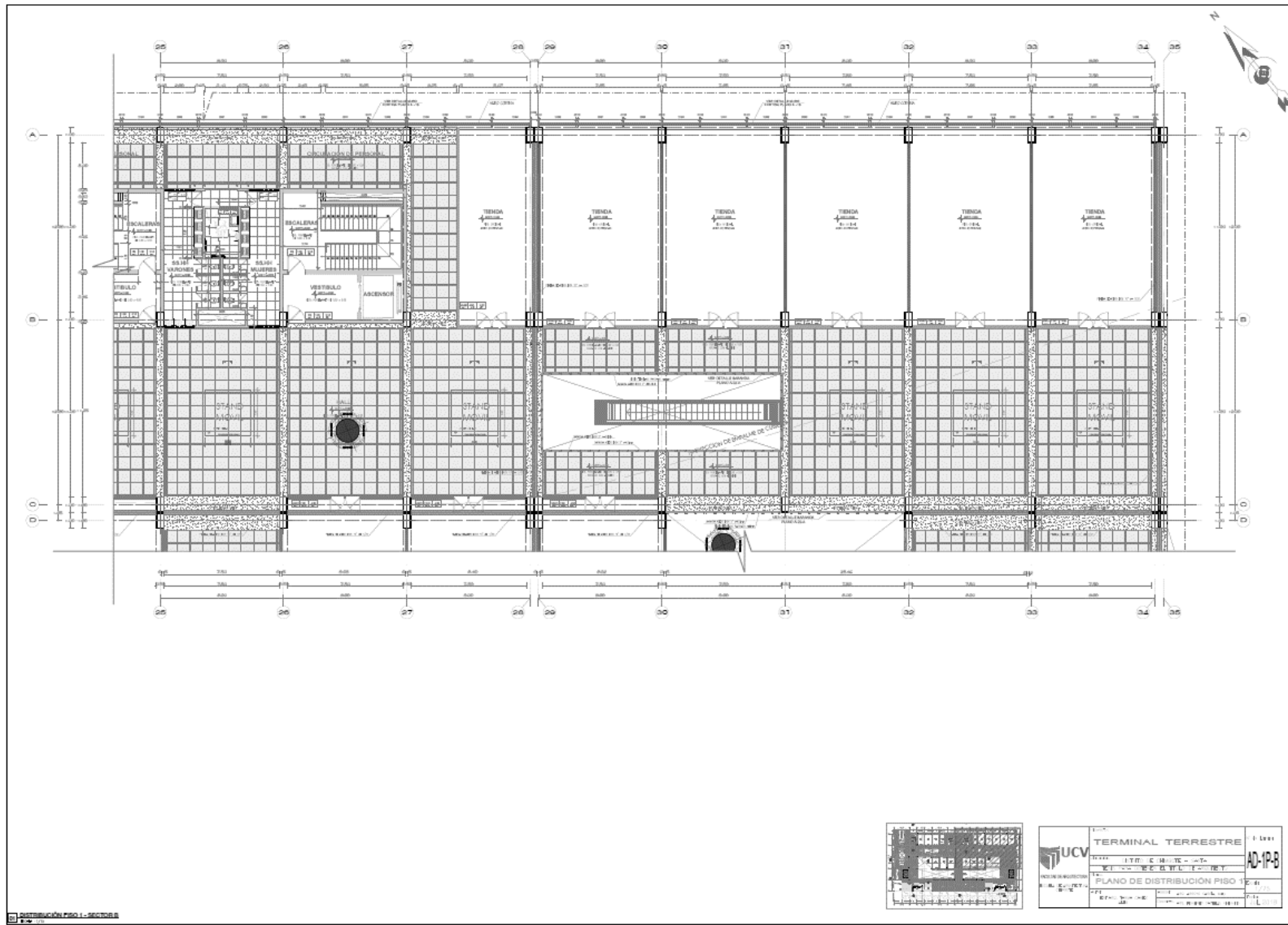
- DETALLES SÓTANO 1 – D



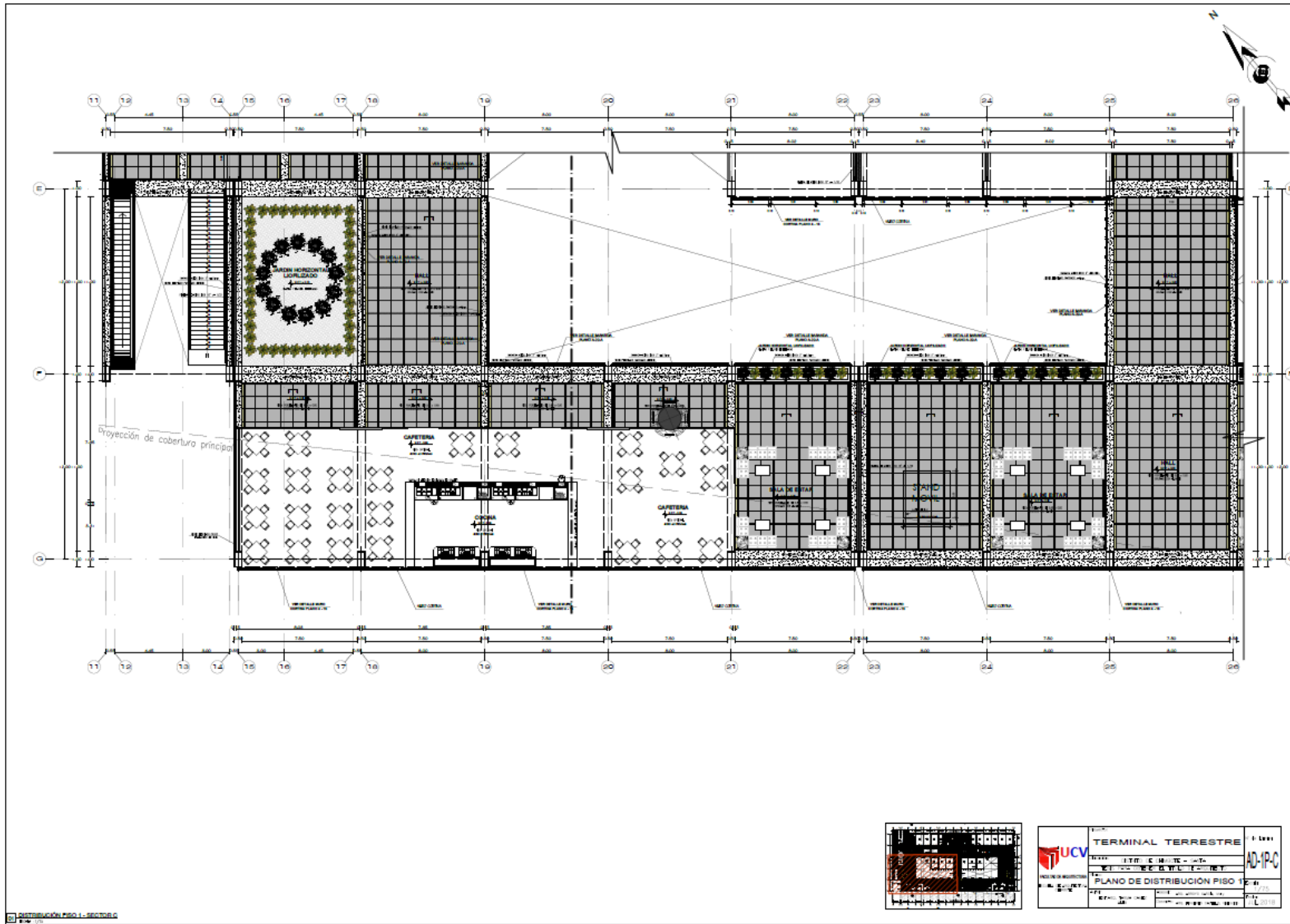
- DETALLES PRIMER PISO – A



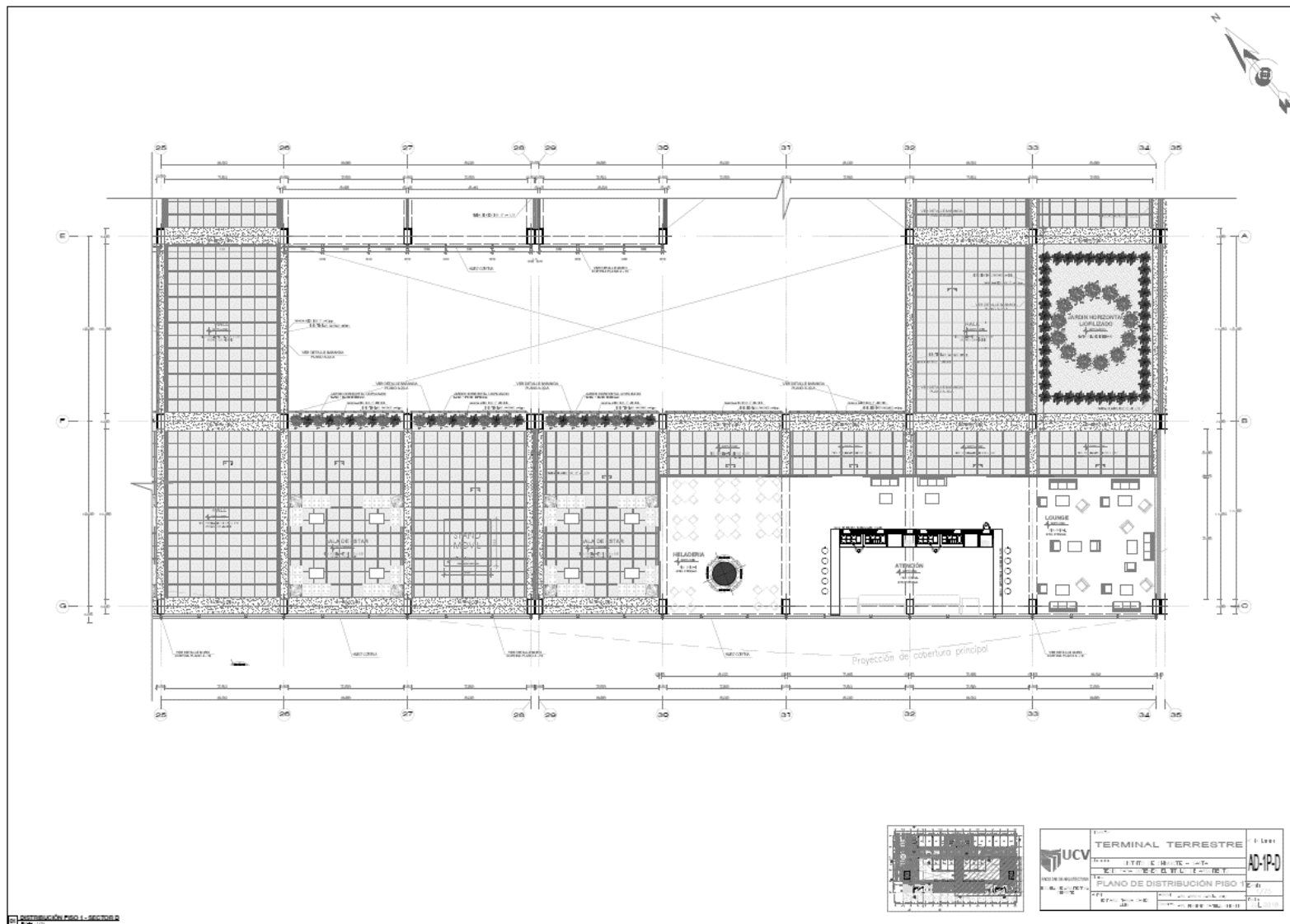
- DETALLES PRIMER PISO – B



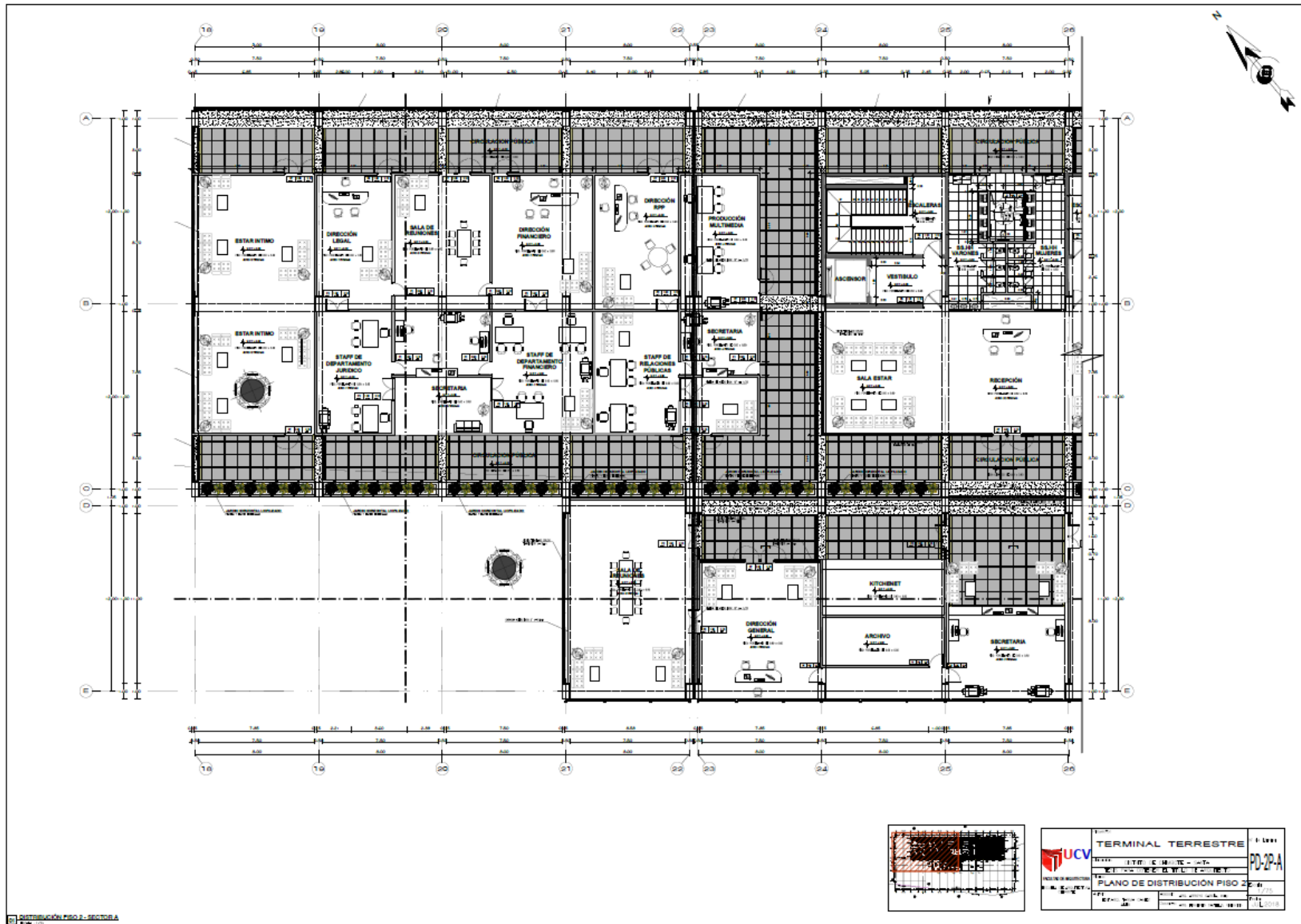
- DETALLES PRIMER PISO – C



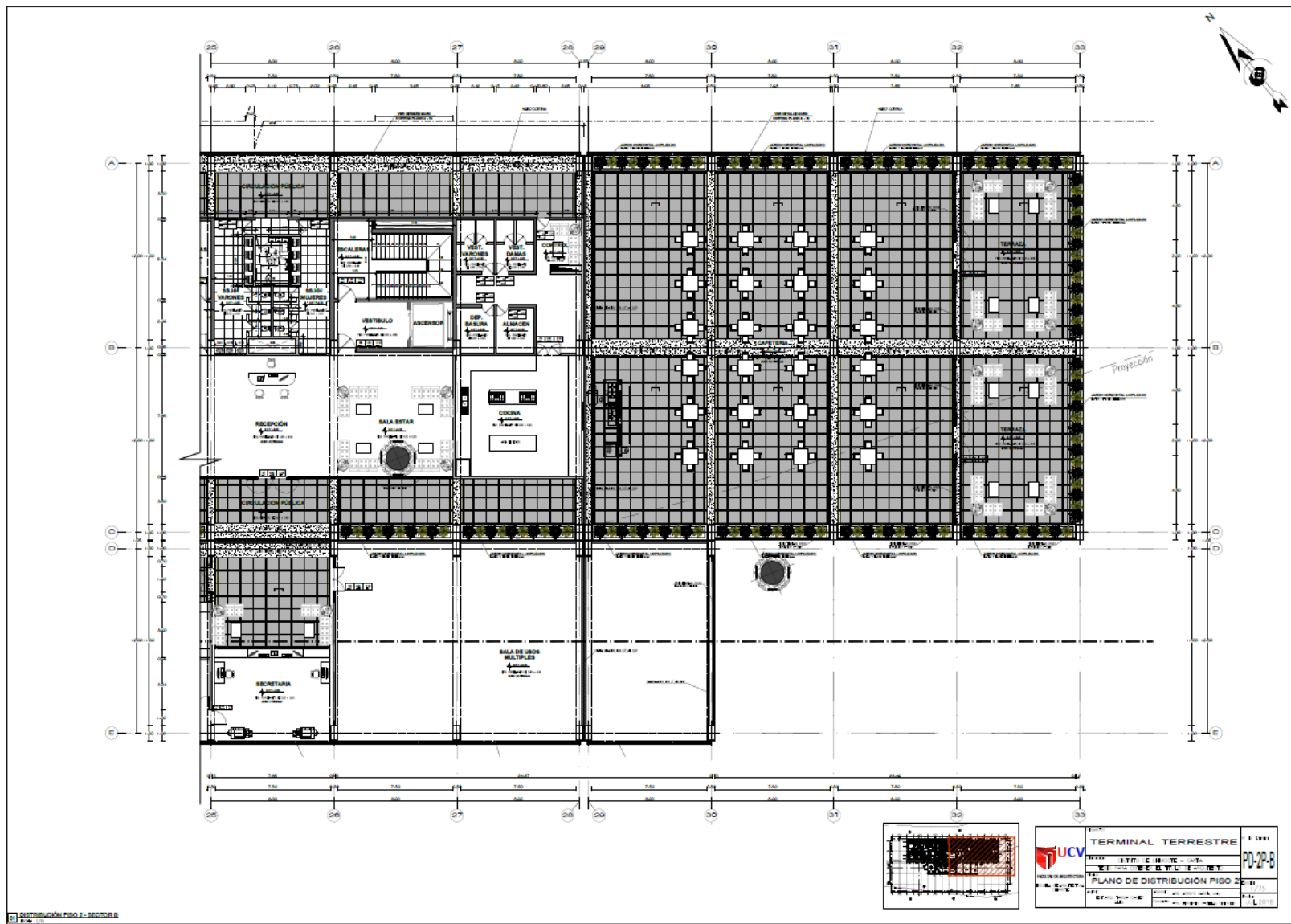
- DETALLES PRIMER PISO – D



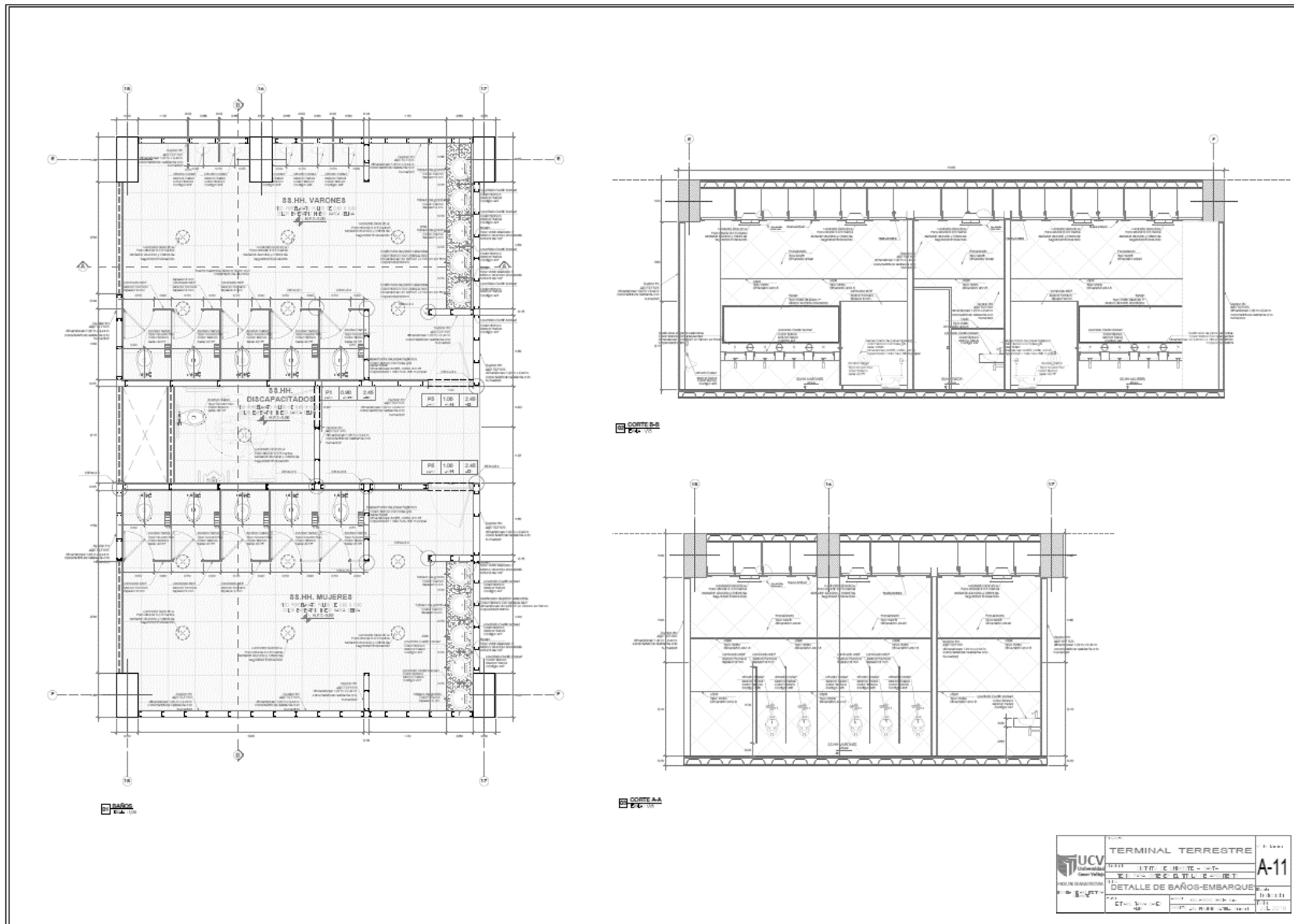
- DETALLES SEGUNDO PISO – A



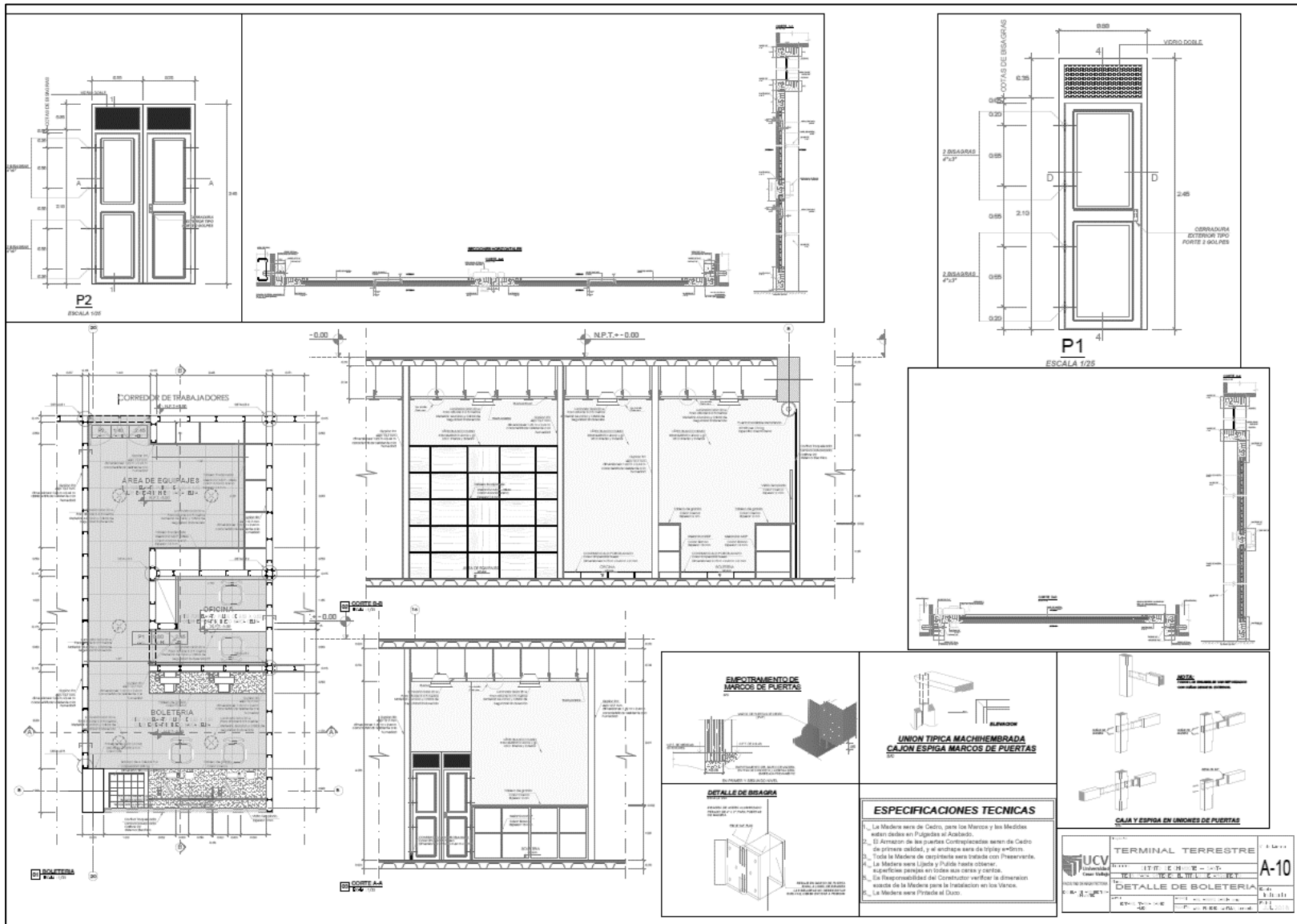
- DETALLES SEGUNDO PISO – B



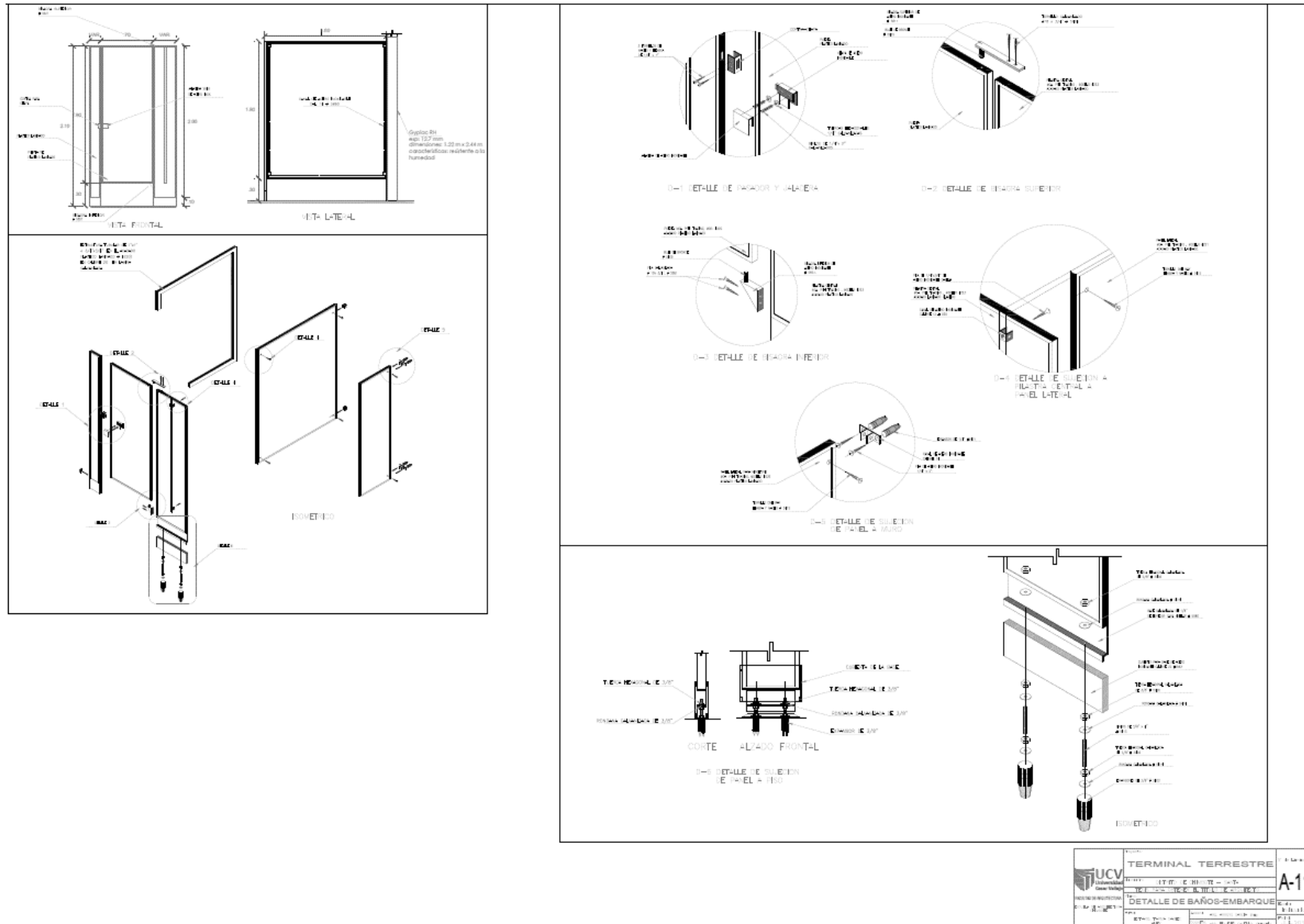
- DETALLES BOLETERÍA Y BAÑOS



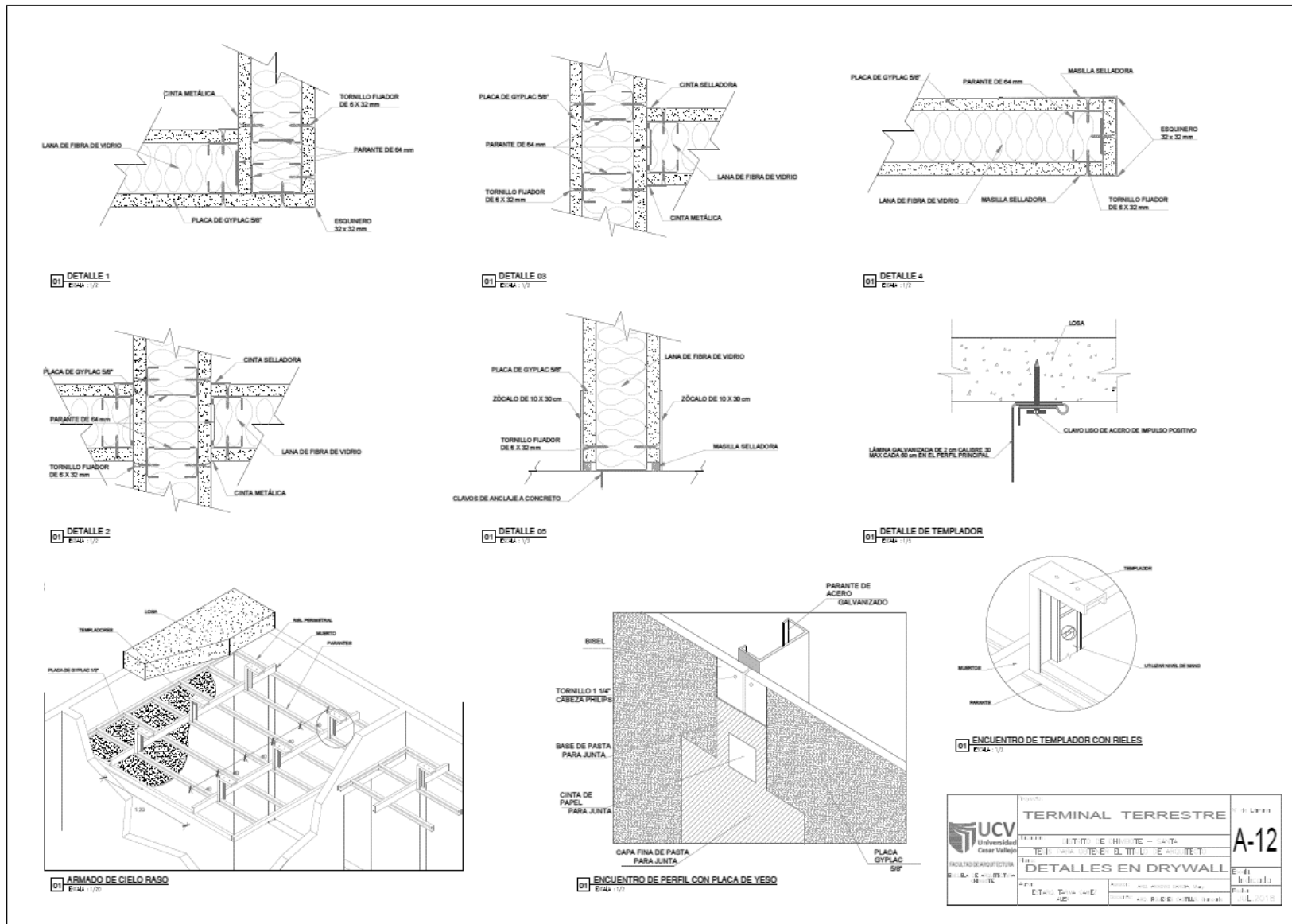
• DETALLES DE BOLETERÍA



• BOLETERÍA – DETALLE DE BAÑOS

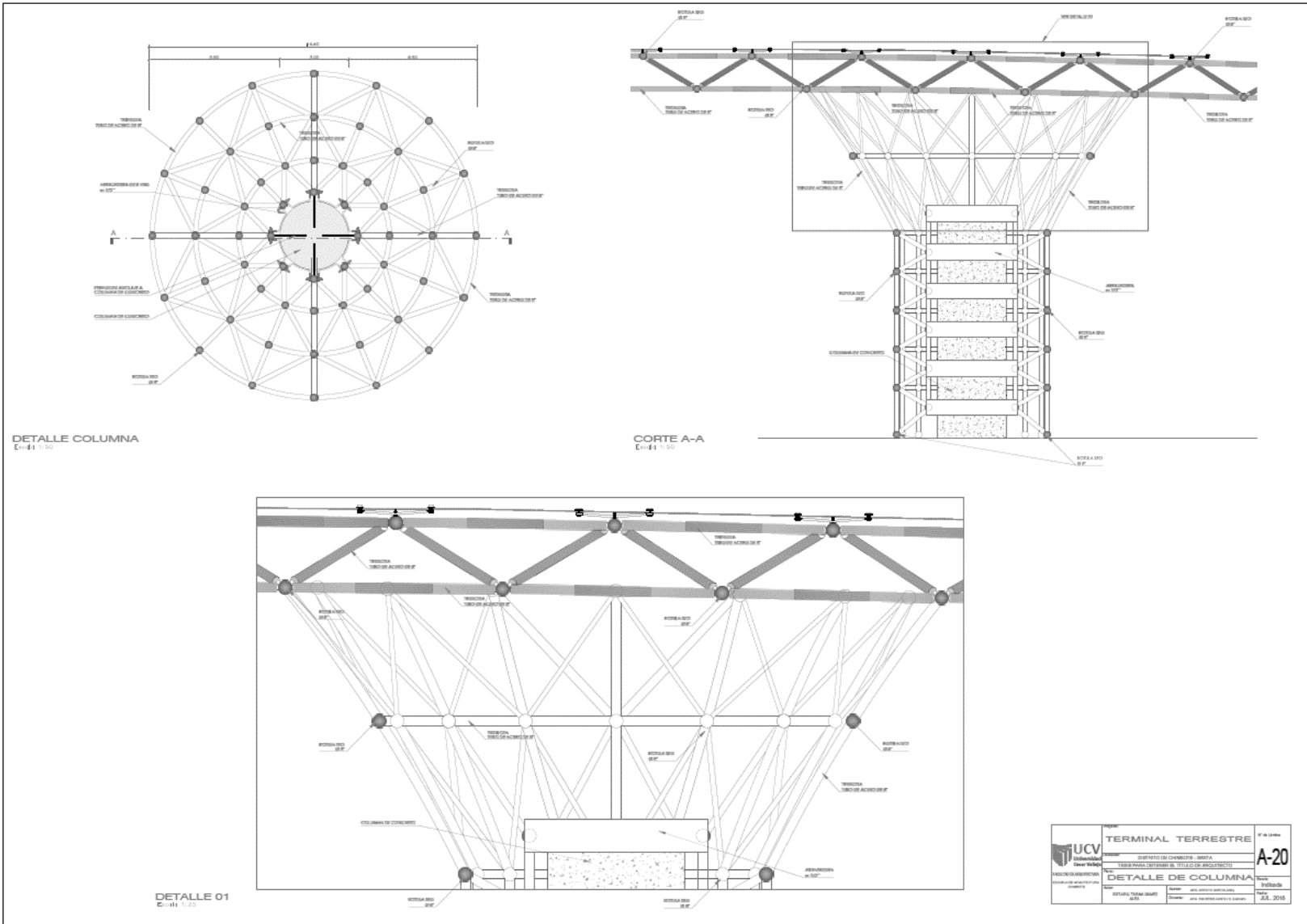


• BOLETERÍA – DETALLE DE TABIQUES Y CIELO RASO DE BOLETERÍA

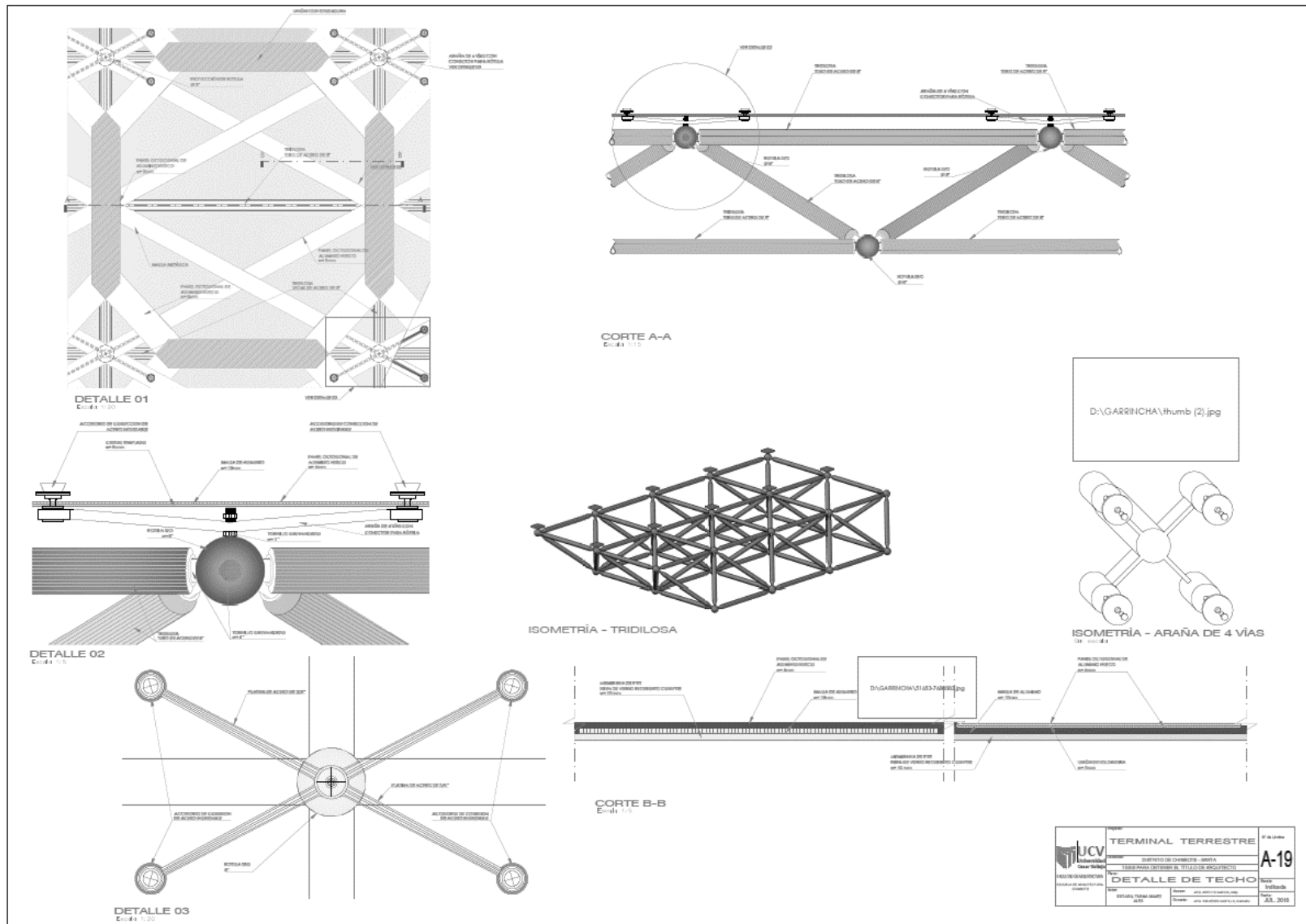


<p>UCV Universidad Cesar Vallejo</p> <p>FACULTAD DE INGENIERÍA INGENIERÍA DE CONSTRUCCIÓN</p>	<p>PROYECTO: TERMINAL TERRESTRE</p>		<p>Hoja No. A-12</p>
	<p>OBJETIVO: DISEÑO DE HERRAJES Y DETALLES PARA EL MONTAJE DE TABIQUES Y CIELO RASO EN DRYWALL</p>		
	<p>PROYECTO: DISEÑO DE HERRAJES Y DETALLES PARA EL MONTAJE DE TABIQUES Y CIELO RASO EN DRYWALL</p>		
	<p>FECHA: 2018-08-01</p>		

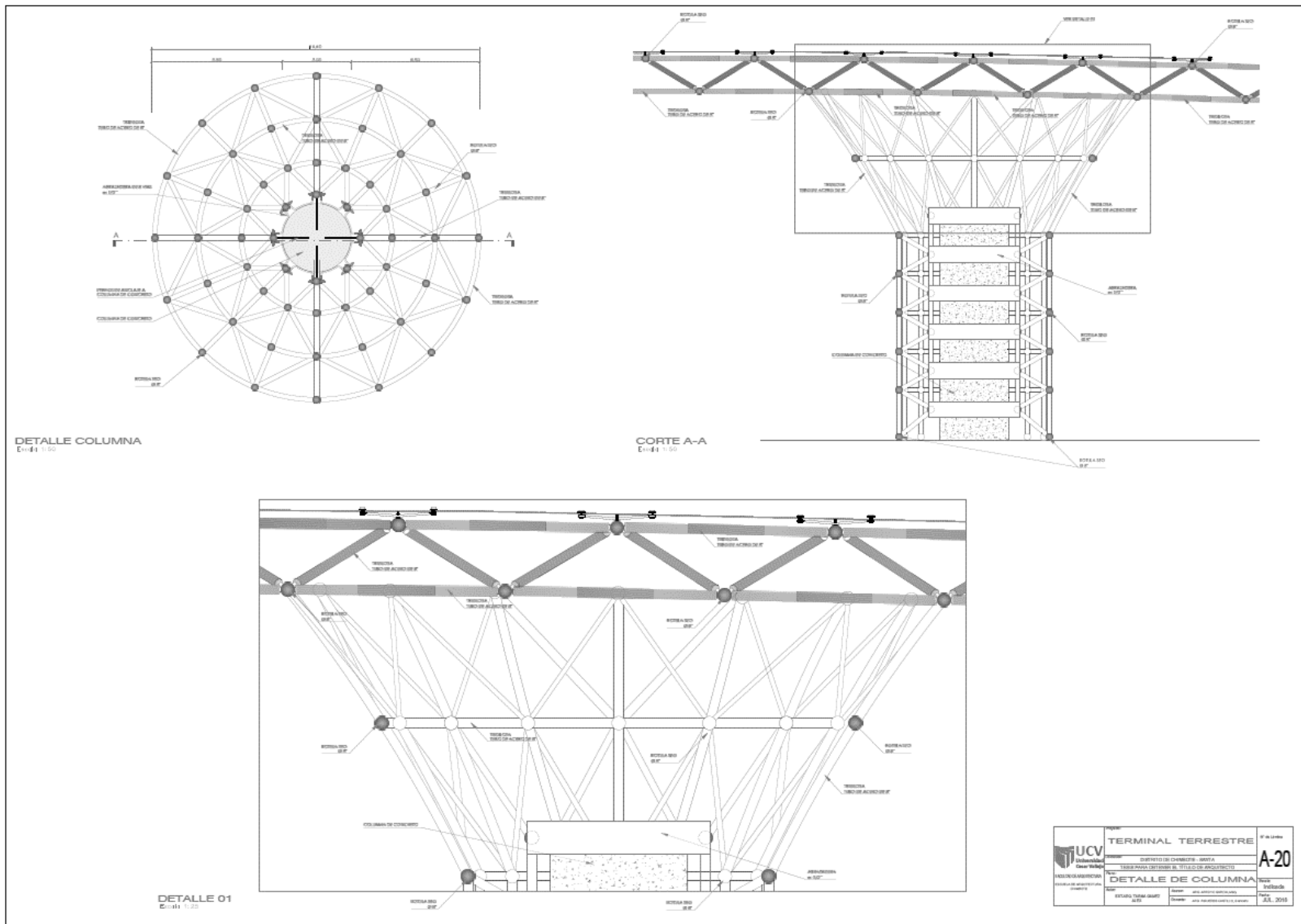
- DETALLE DE COBERTURA 1



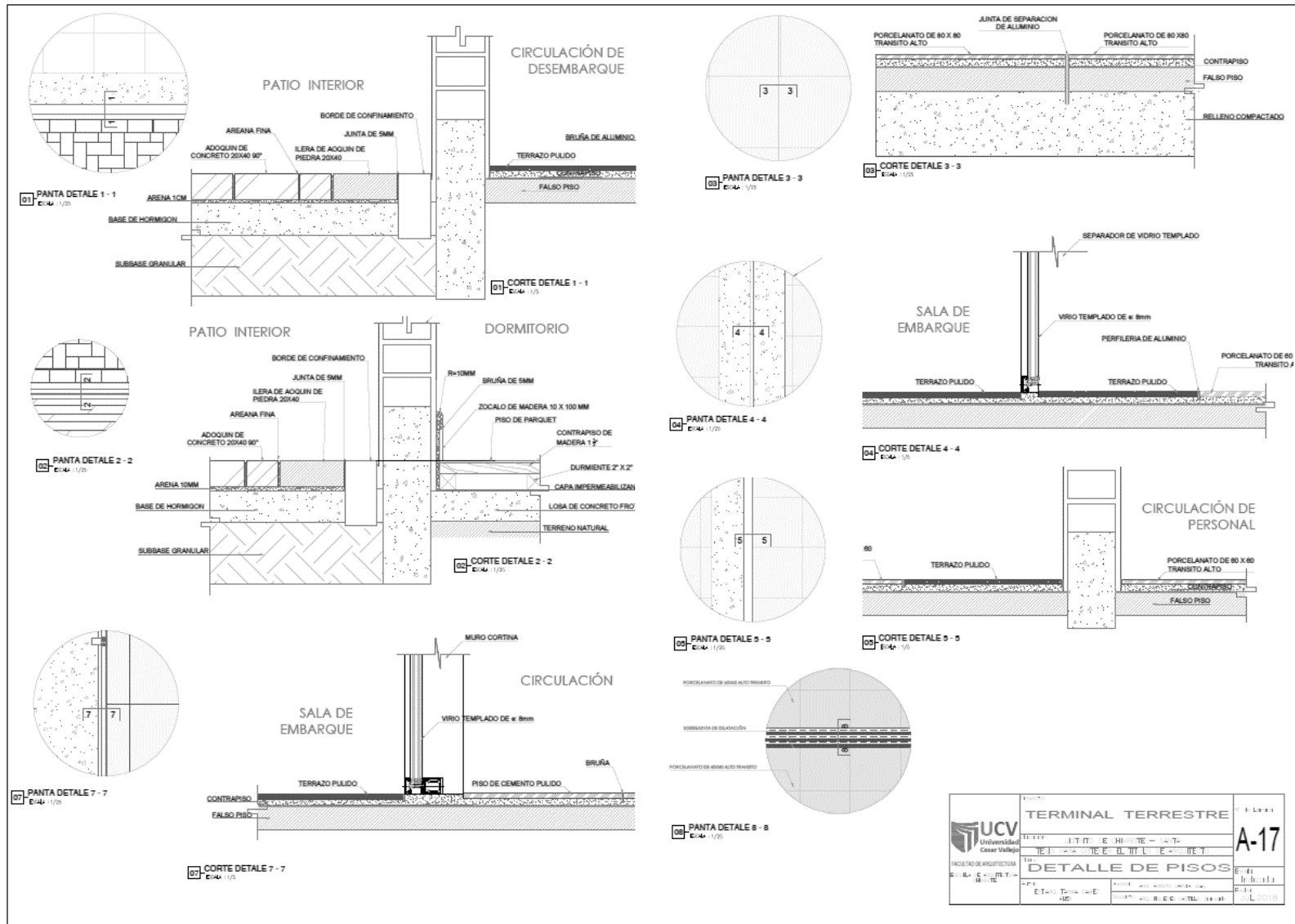
• DETALLE DE COBERTURA 2



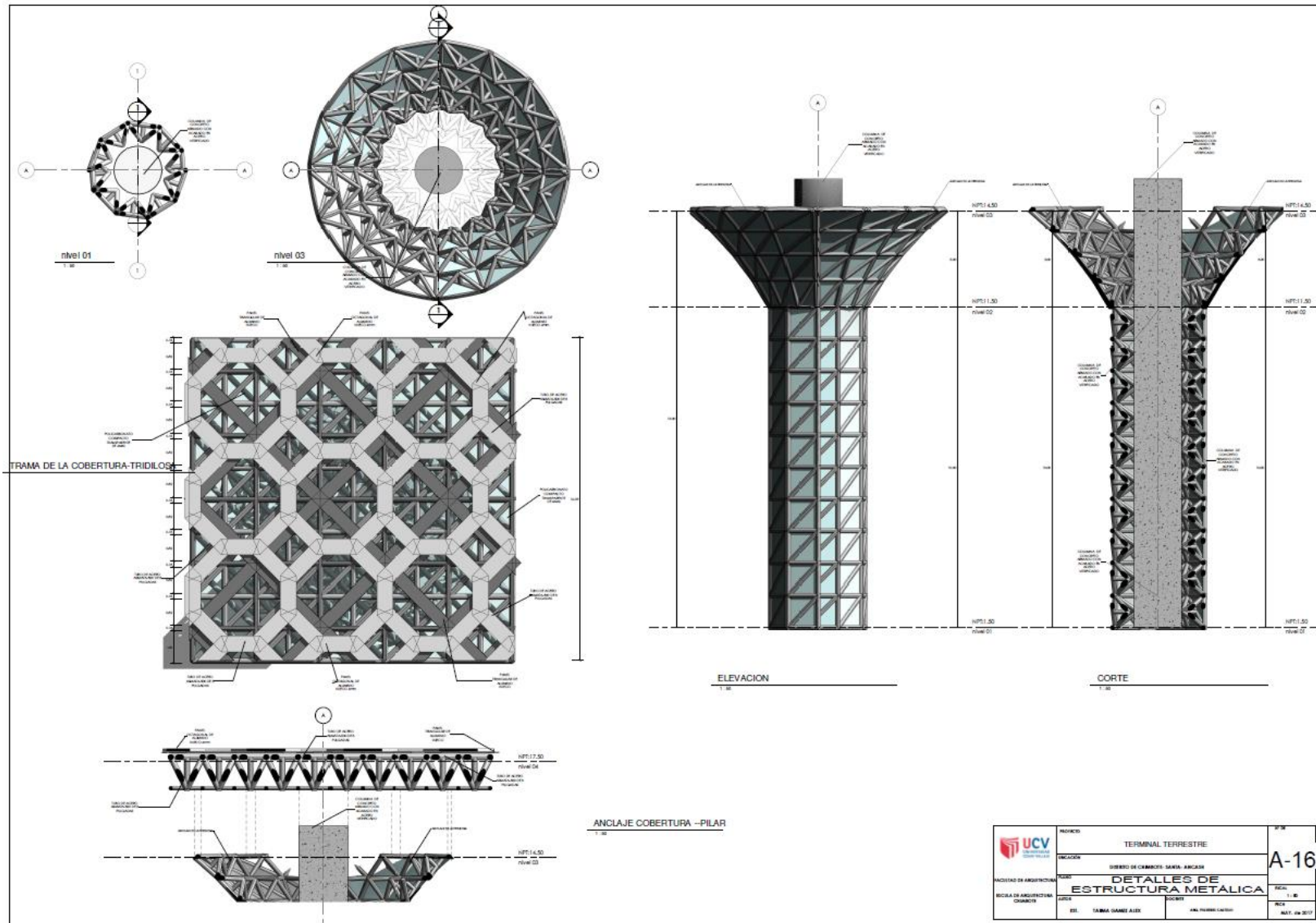
- DETALLE DE COBERTURA 3



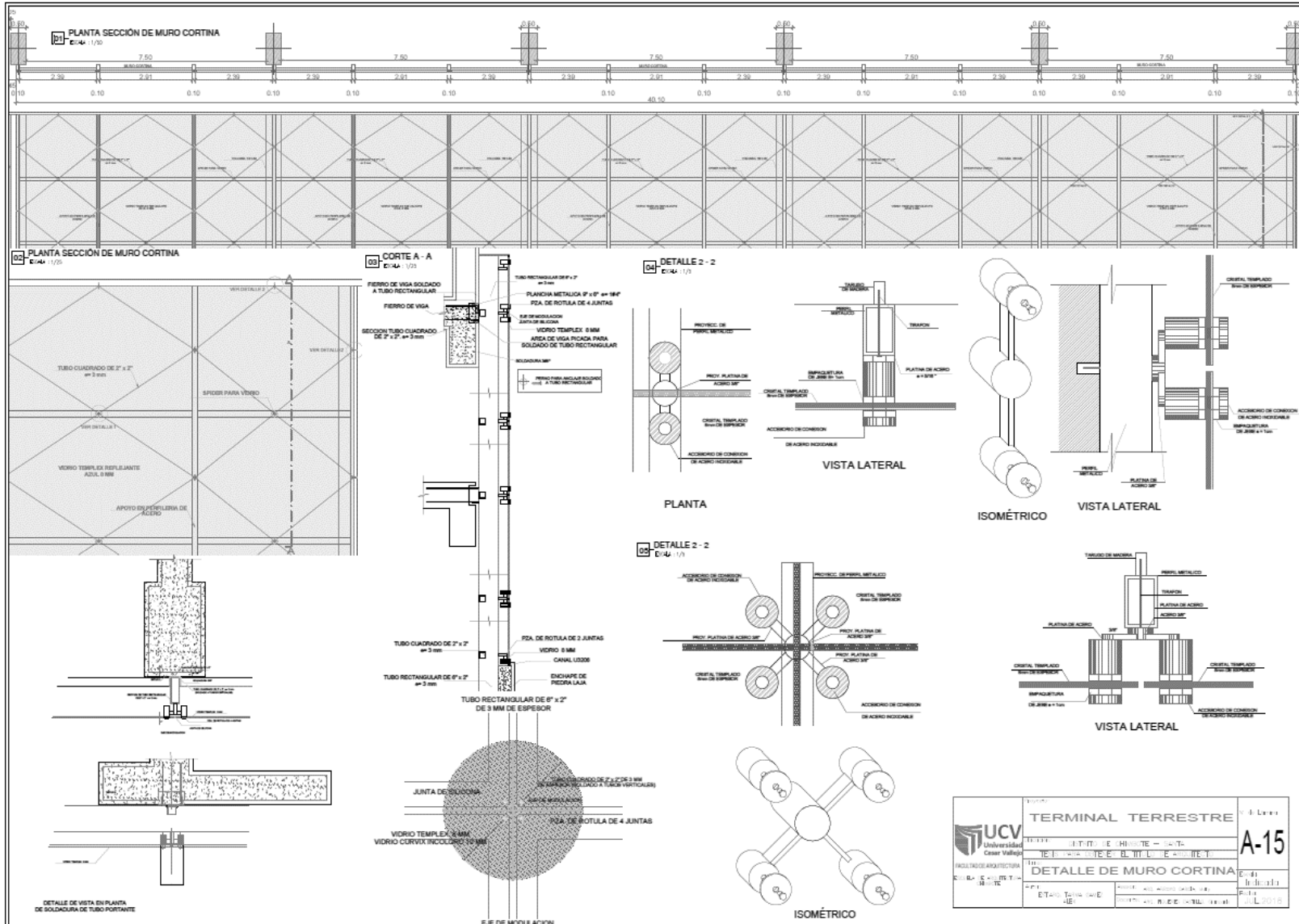
- DETALLE DE PISOS



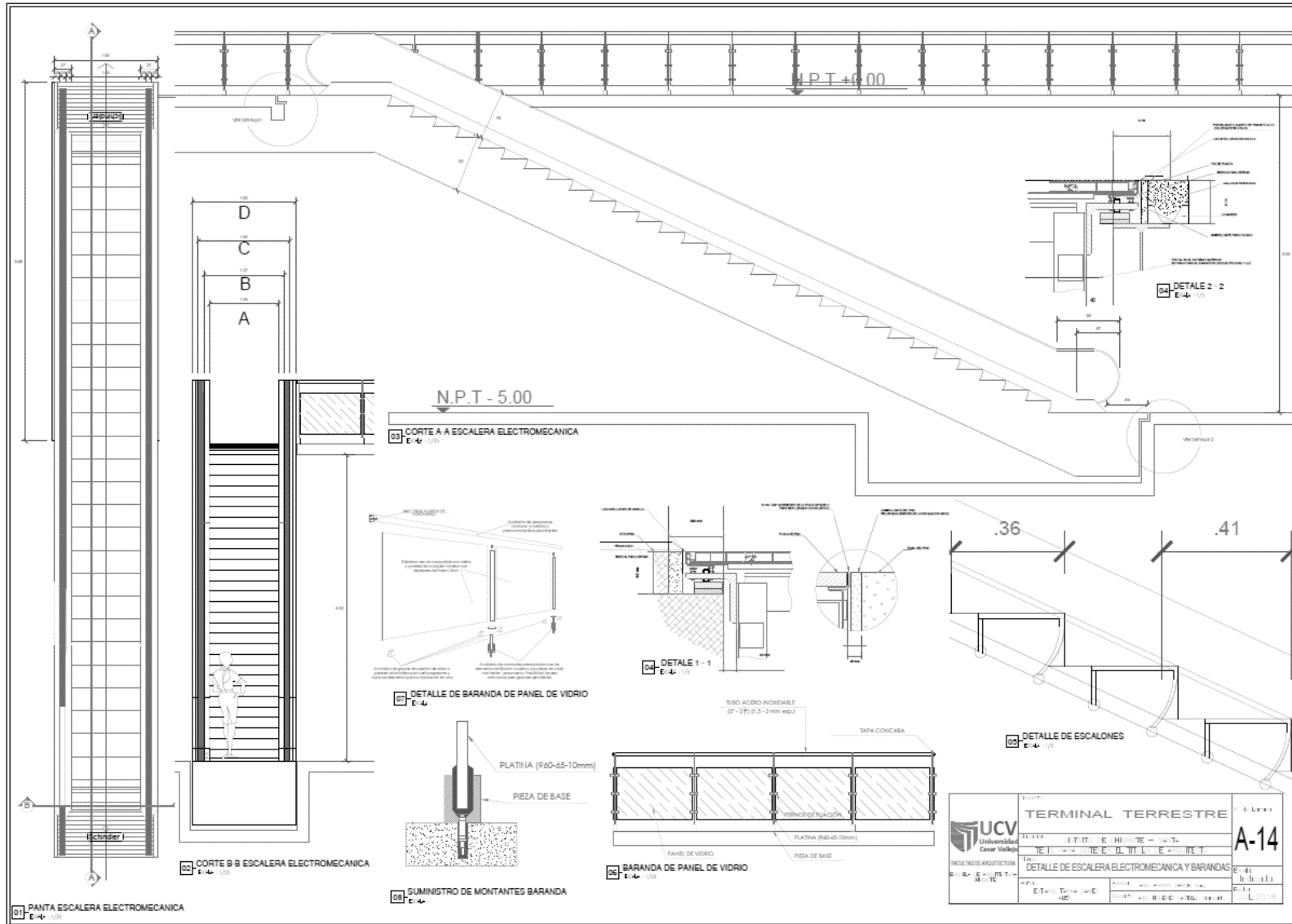
- DETALLE DE PILAR



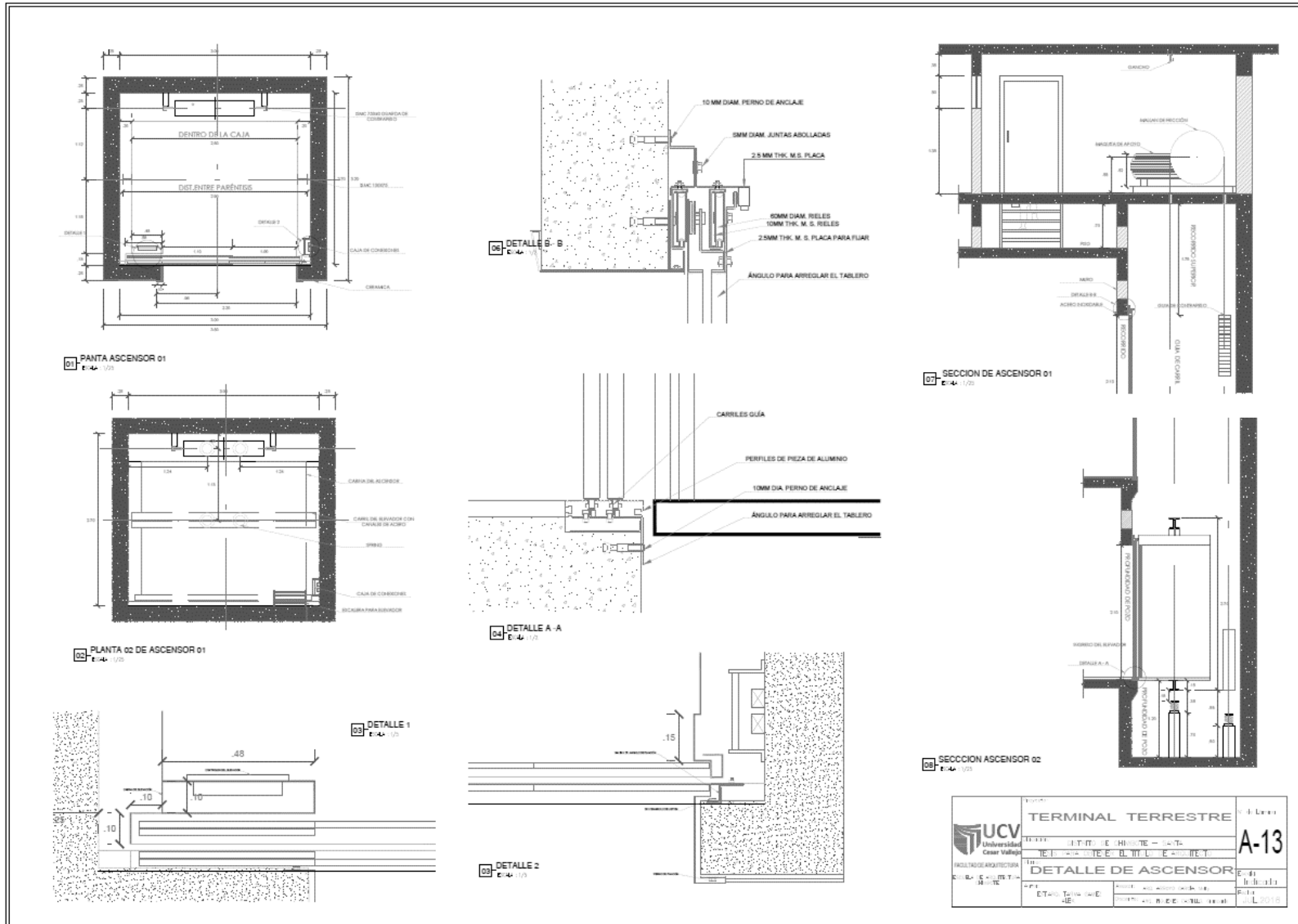
- DETALLE DE MURO CORTINA



- DETALLE DE ESCALERA ELECTROMECÁNICA

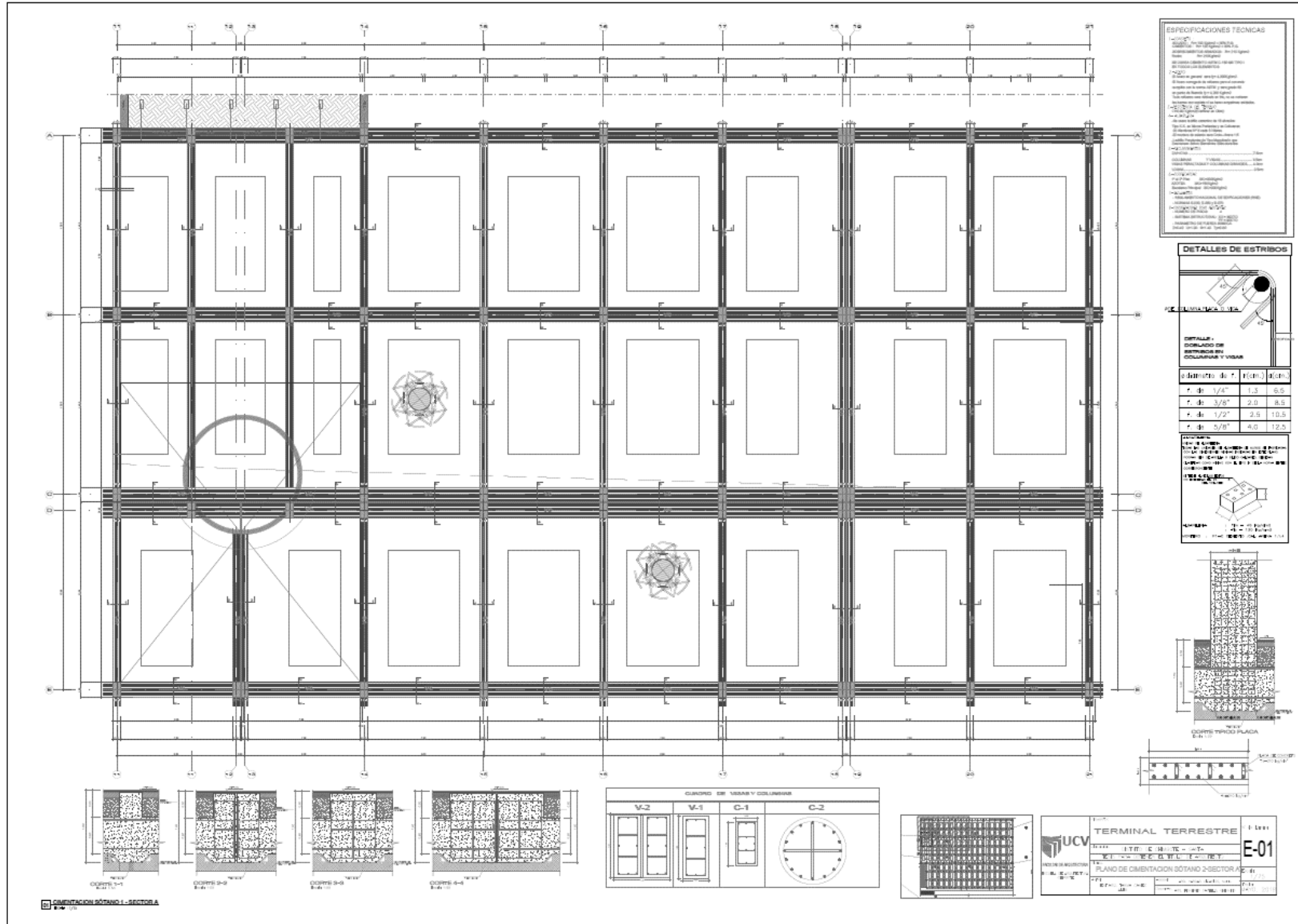


- DETALLE DE ASCENSOR

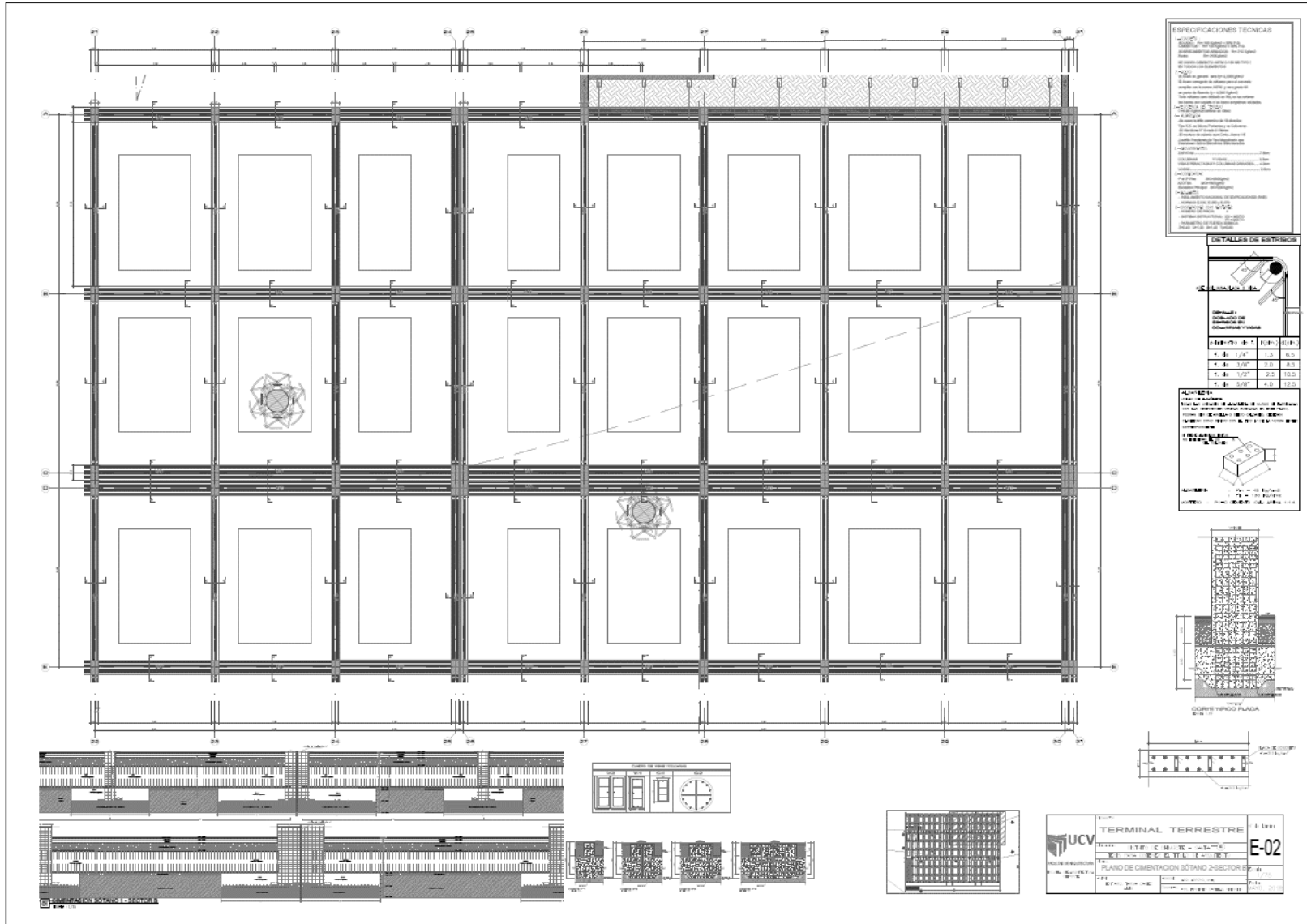


<p>UCV Universidad César Vallejo</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA CARRERAS DE ARQUITECTURA Y DISEÑO</p>	<p>PROYECTO: TERMINAL TERRESTRE</p> <p>UBICACIÓN: I. I. T. E. N. T. E. - S. T. A. N. D. E. - T. E. R. M. I. N. A. L. E. - T. E. R. R. E. S. T. R. E.</p> <p>TÍTULO: DETALLE DE ASCENSOR</p>	<p>PROFESOR: A. J. L. L. O. Y. A.</p> <p>ESTUDIANTE: A. B. E. N. E. D. I. T. E. R. A. L. E.</p>
	<p>FECHA: 2013</p>	<p>FECHA: 2013</p>
	<p>ESCALA: 1:10</p>	<p>ESCALA: 1:10</p>
	<p>PROYECTO: TERMINAL TERRESTRE</p>	<p>PROYECTO: TERMINAL TERRESTRE</p>

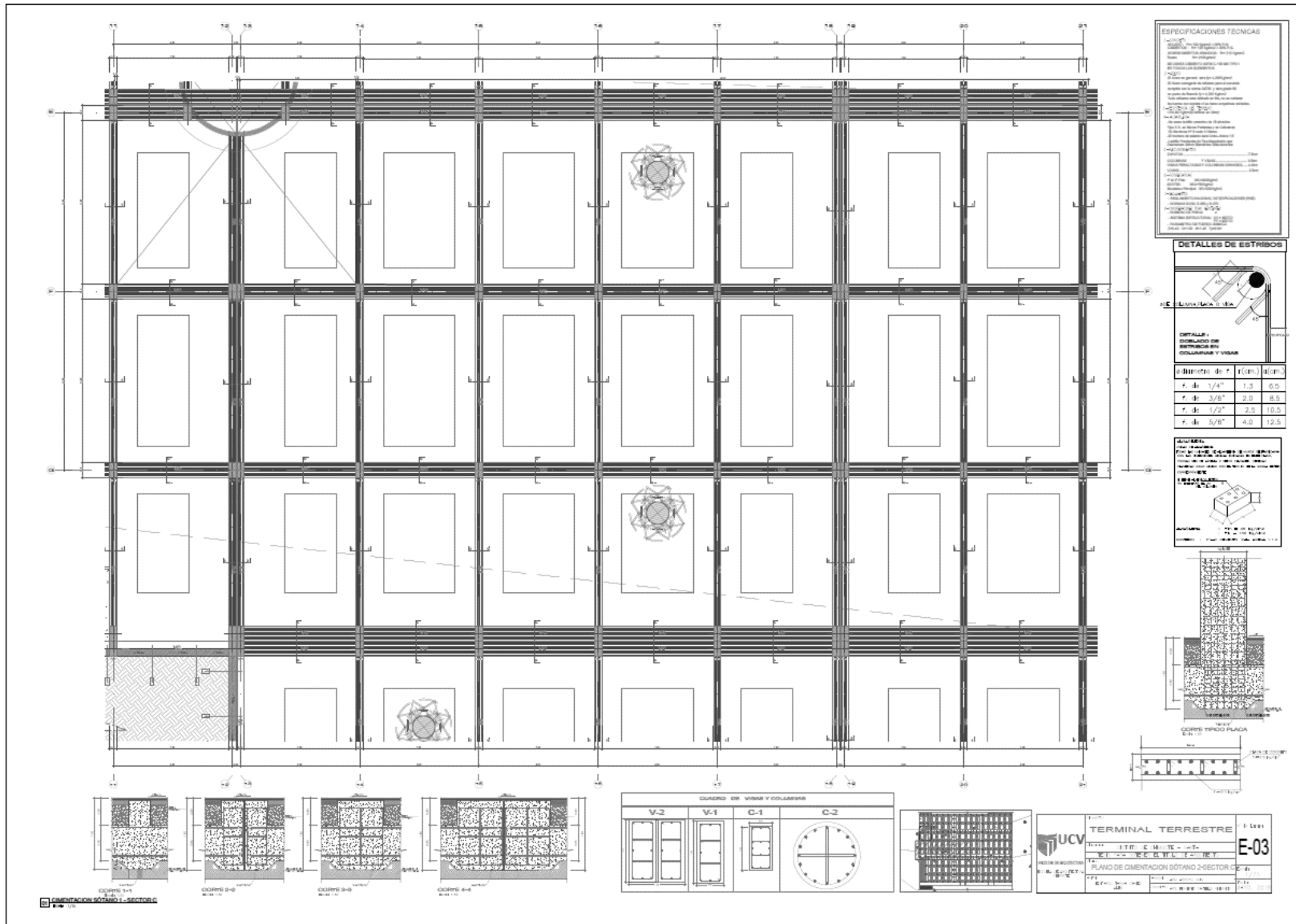
- CIMENTACIONES – SÓTANO 2A



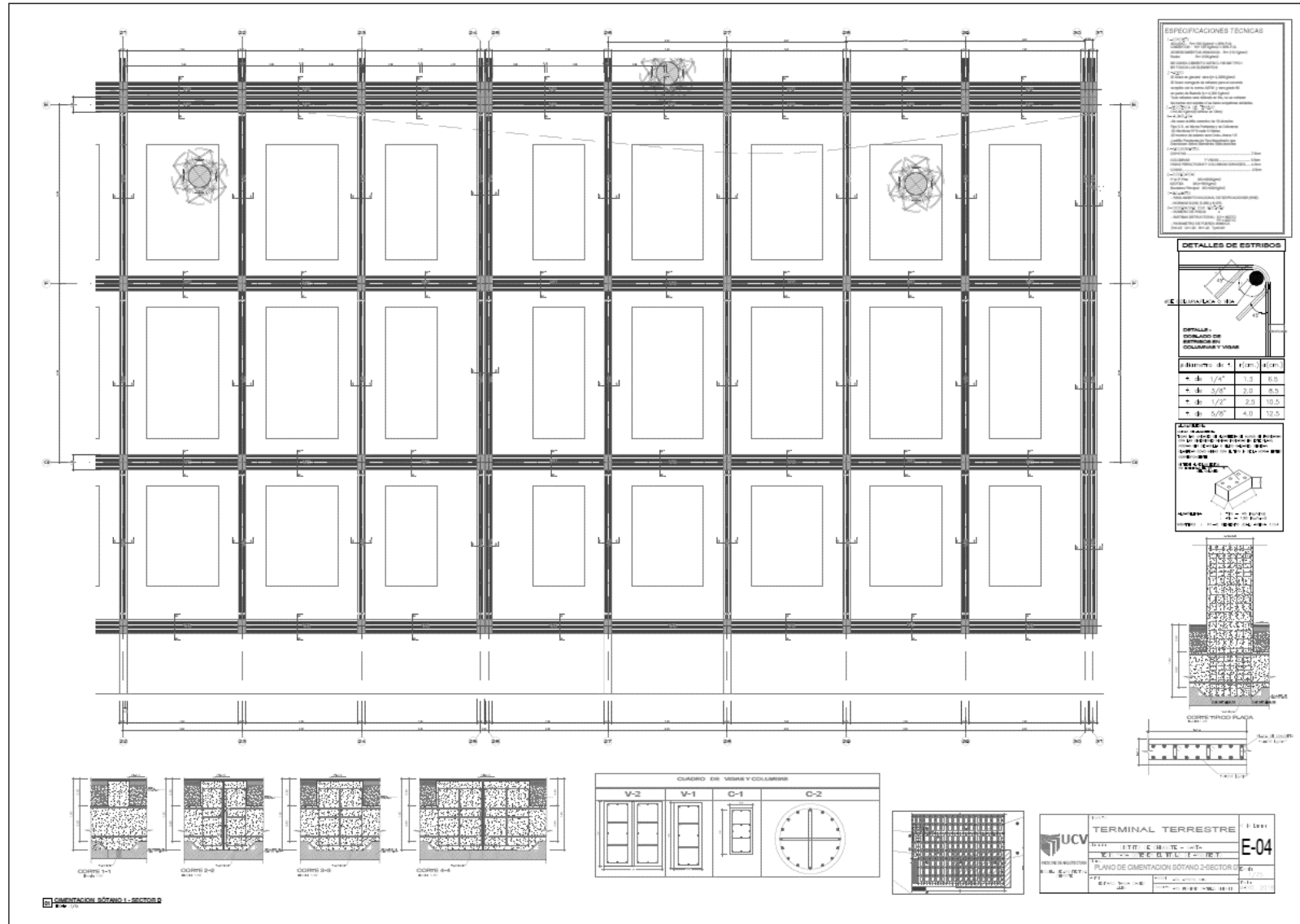
- CIMENTACIONES – SÓTANO 2B



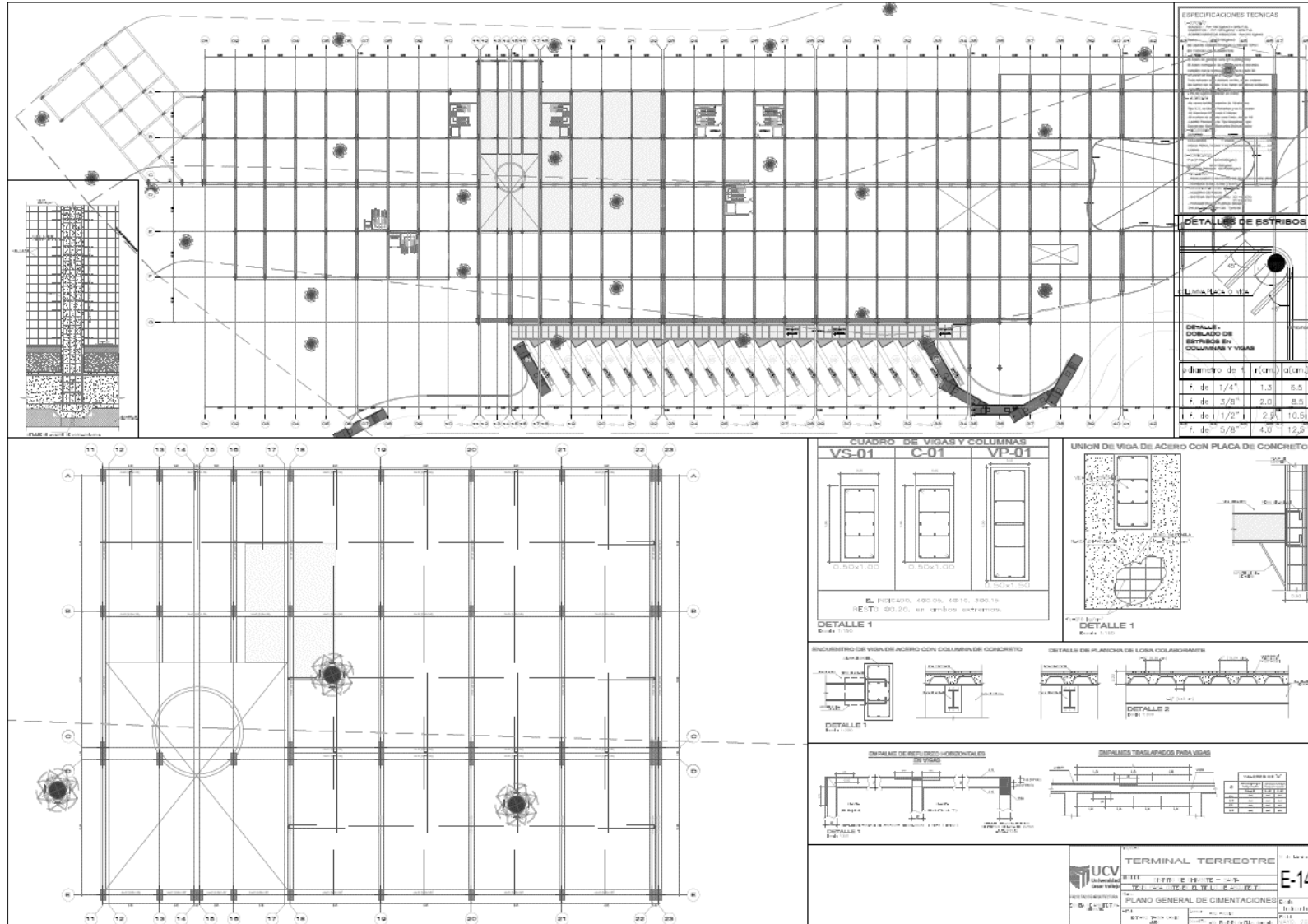
- CIMENTACIONES – SÓTANO 2C



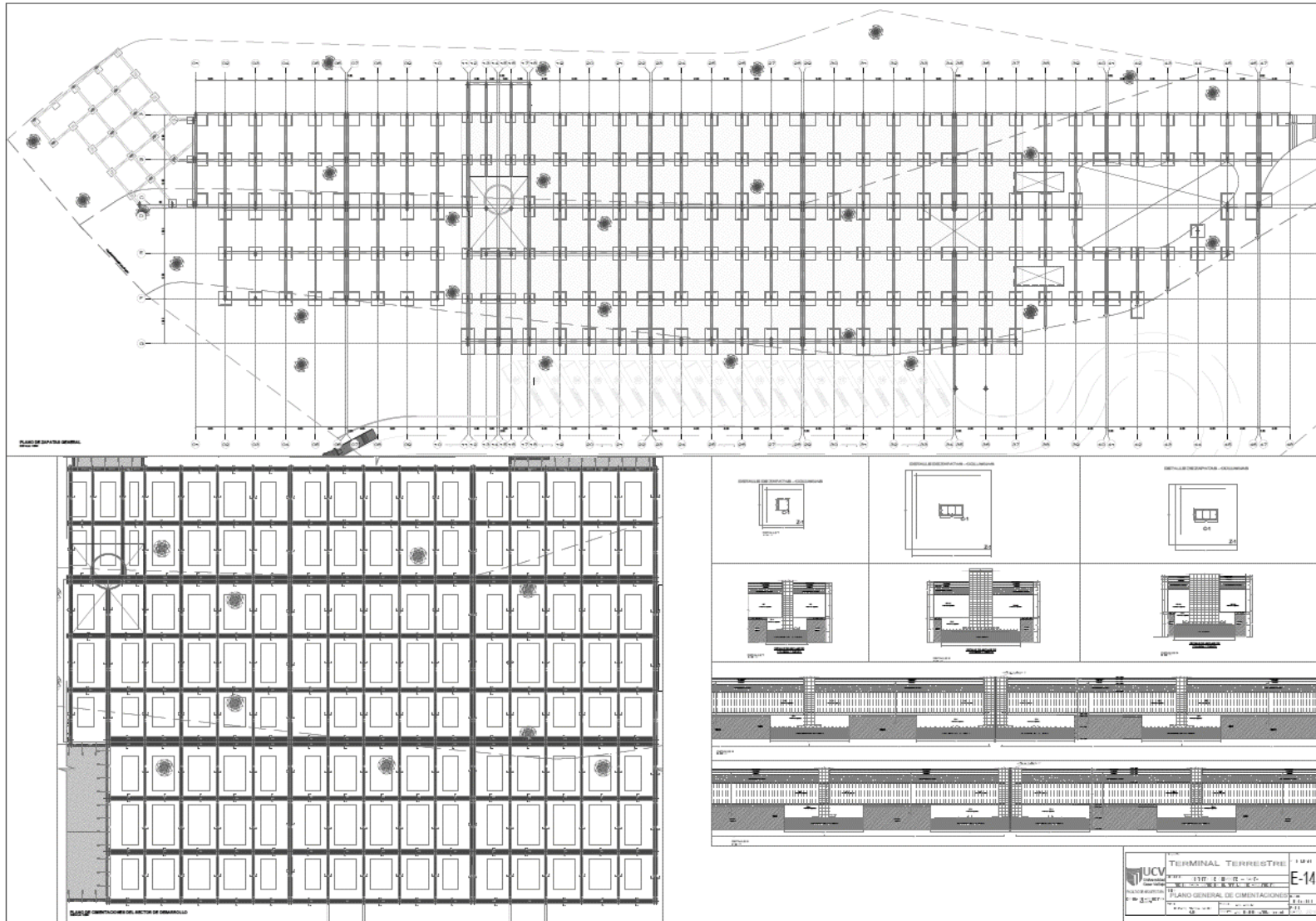
- CIMENTACIONES – SÓTANO 2C



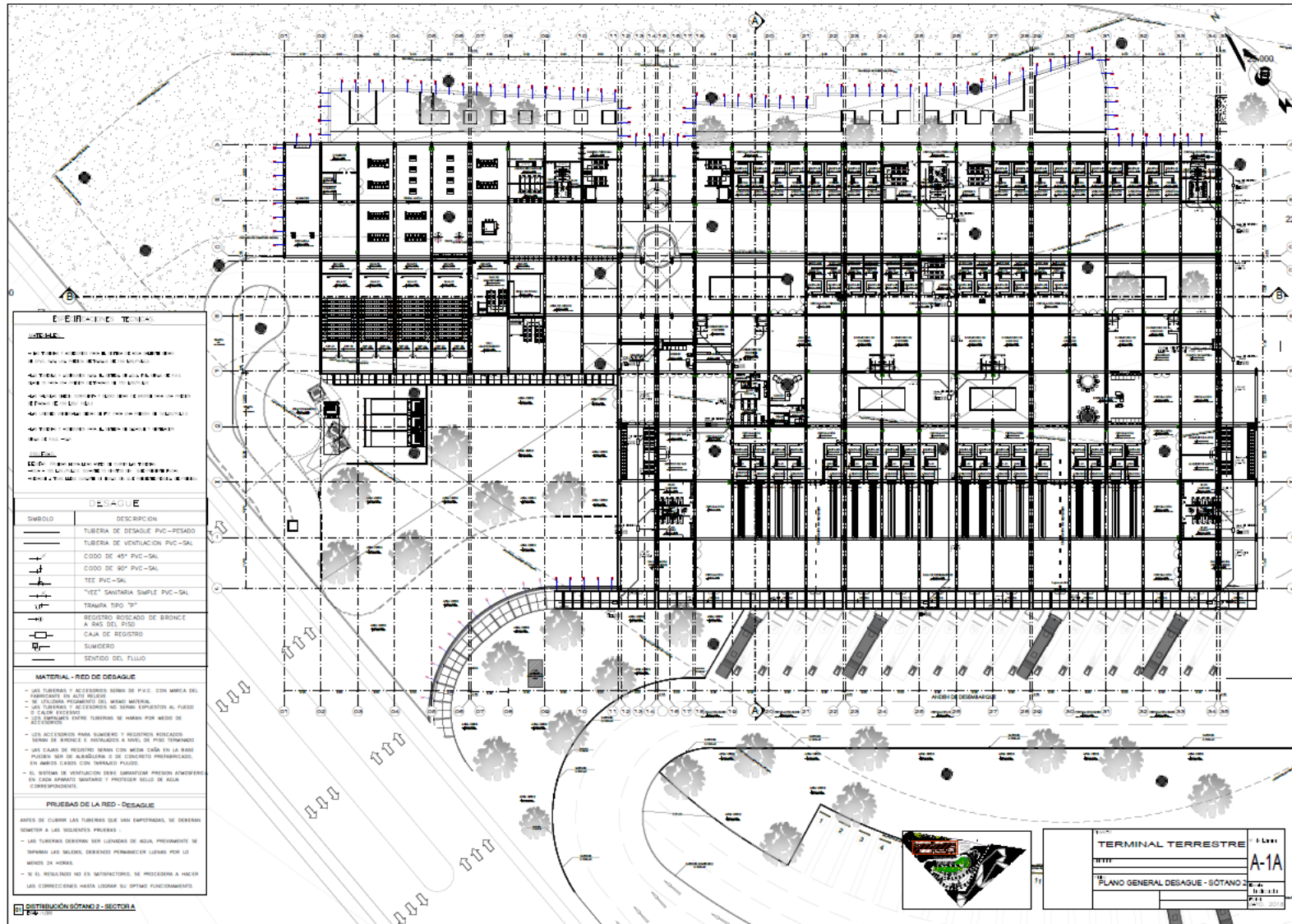
- LOSA COLABORANTE



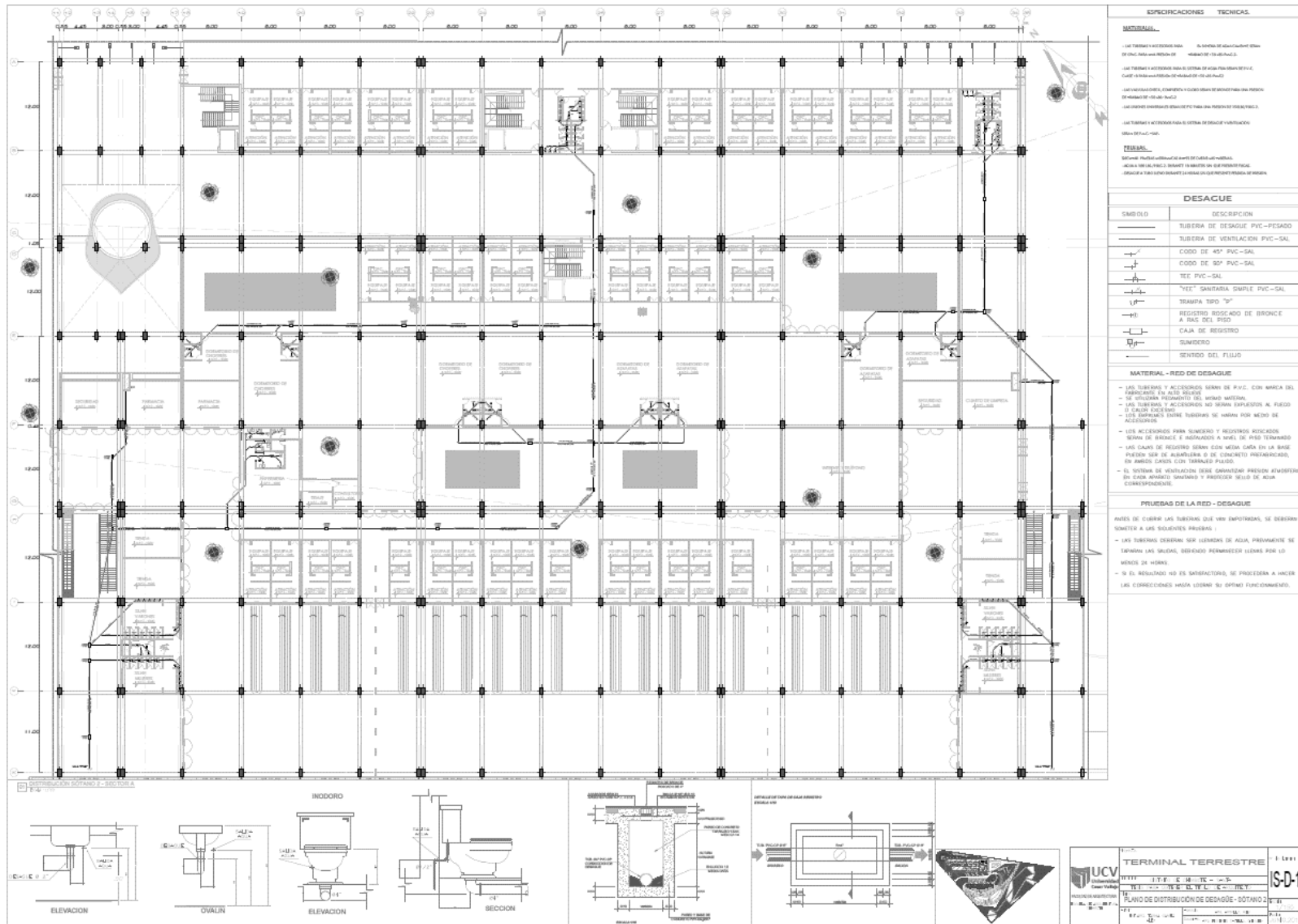
- CIMENTACIONES GENERAL



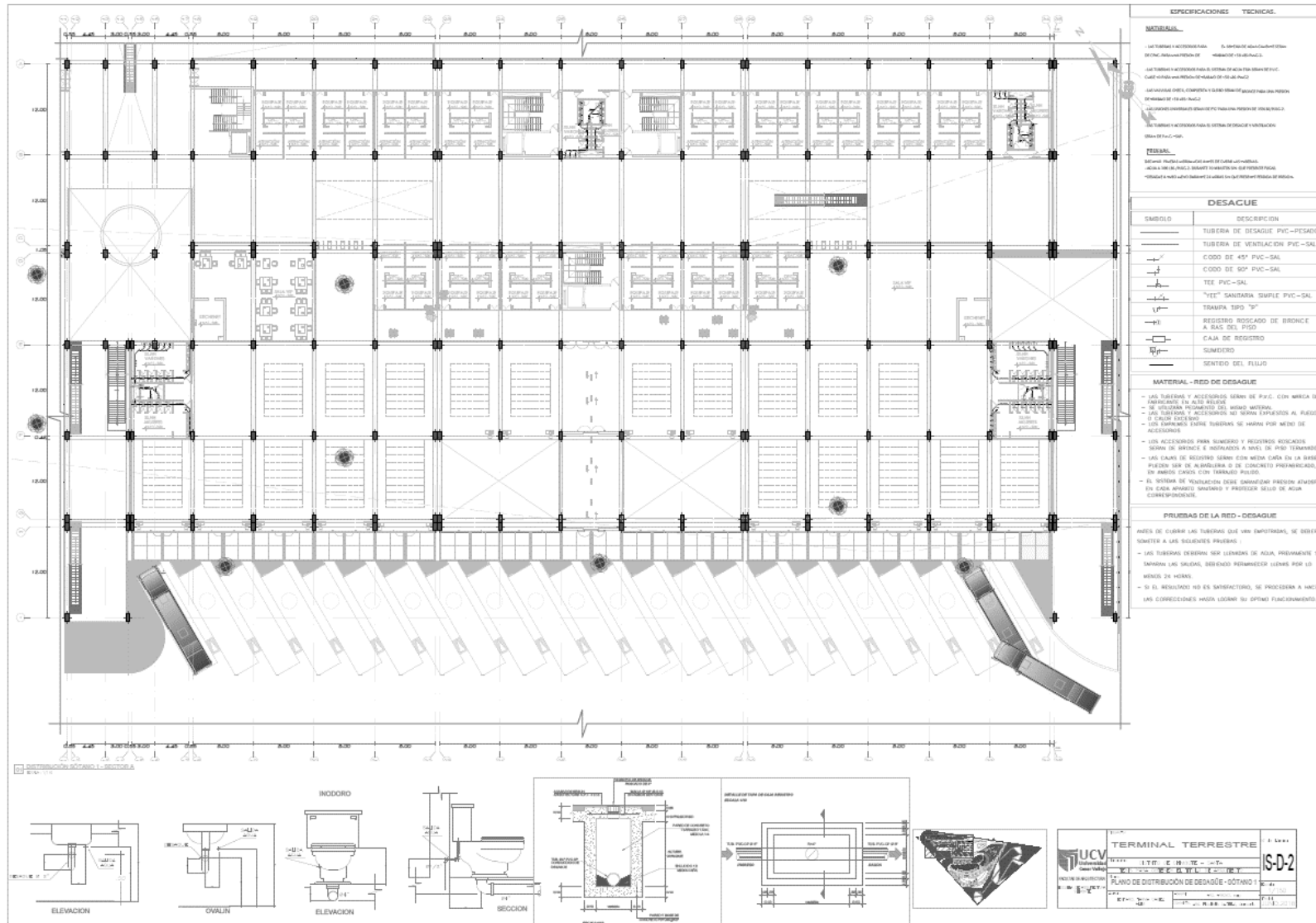
• DESAGUE GENERAL – SOTANO 2



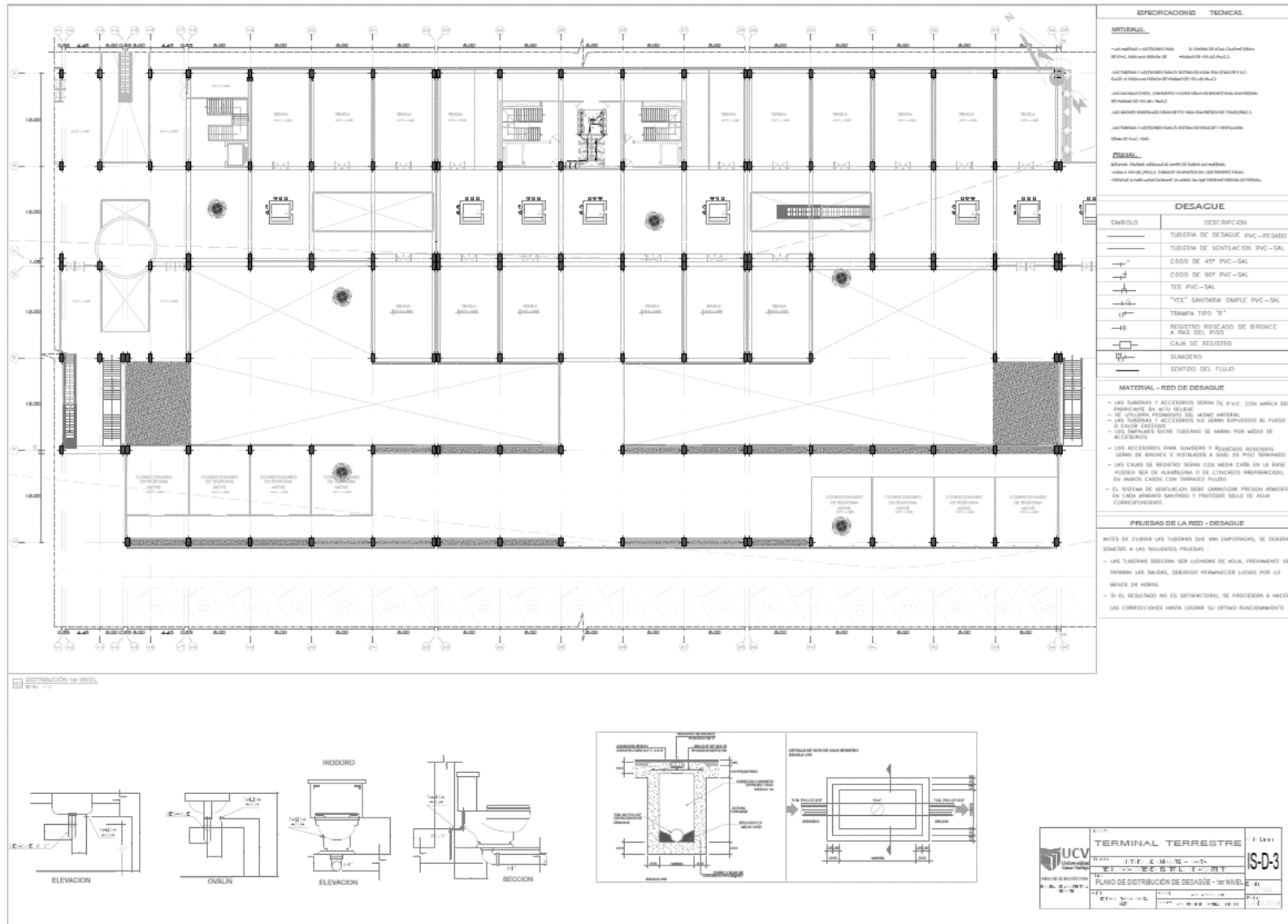
• DESAGUE SOTANO 2 - SECTOR



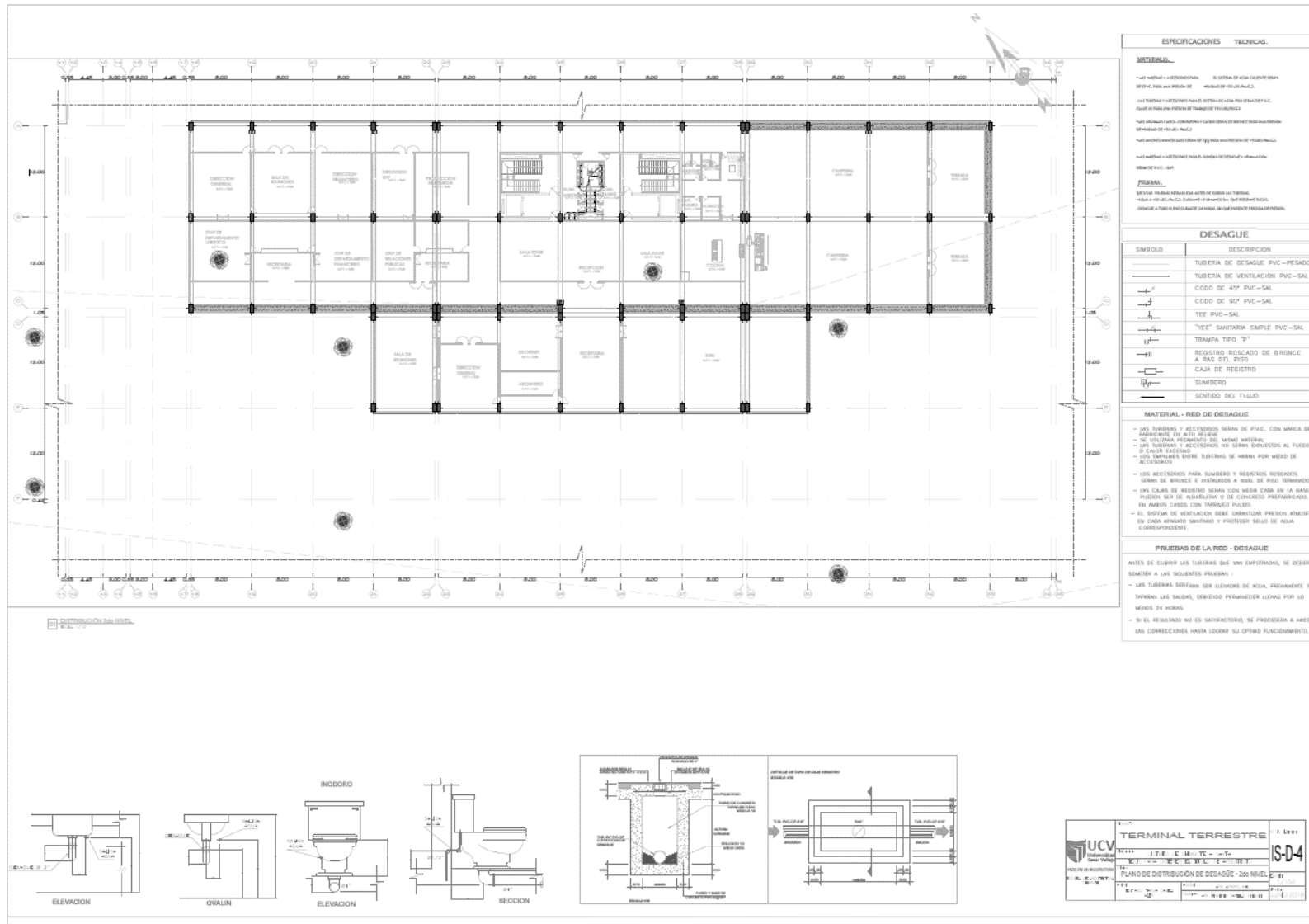
• DESAGUE SÓTANO 1 - SECTOR



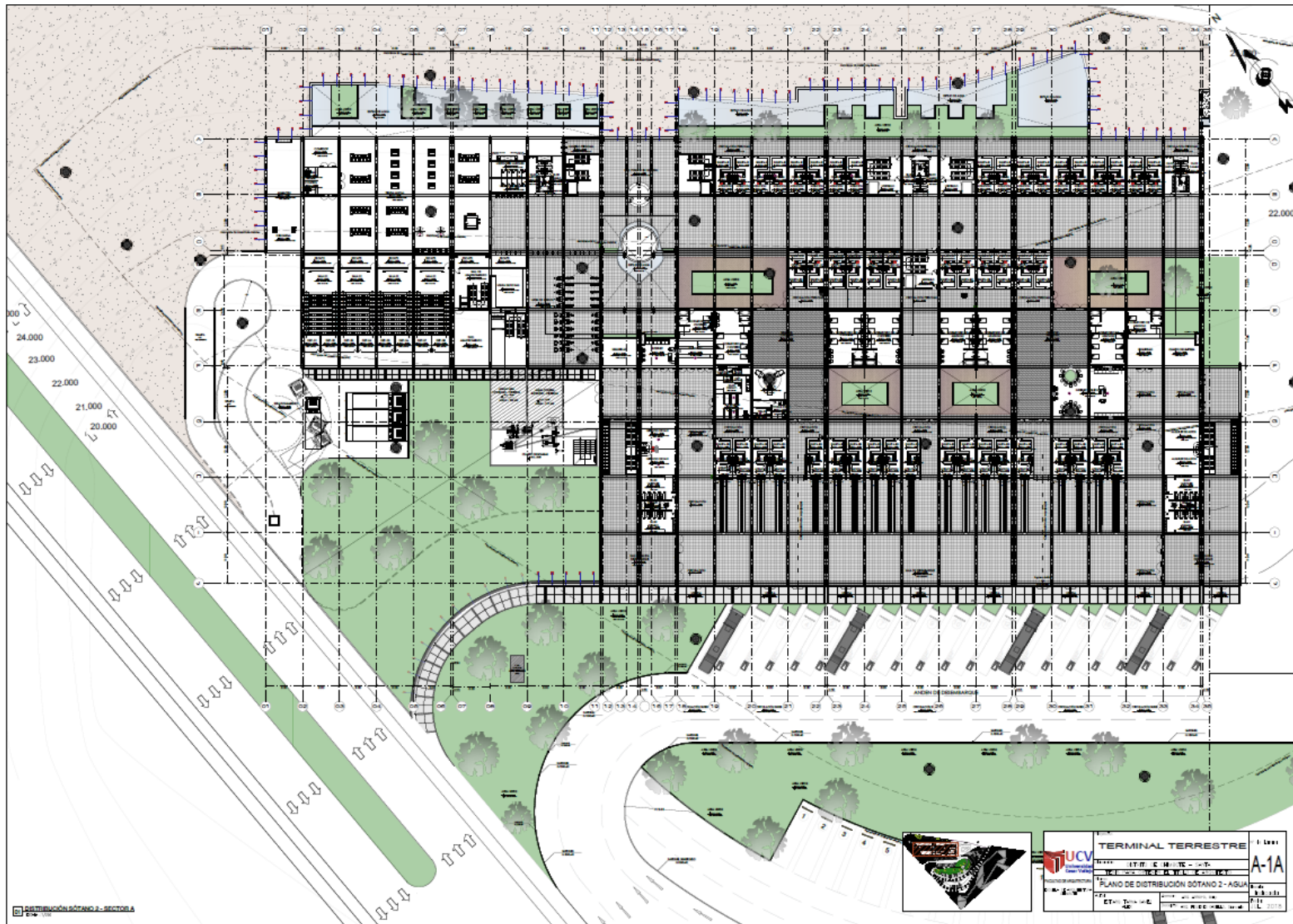
• DESAGUE PRIMER PISO SECTOR



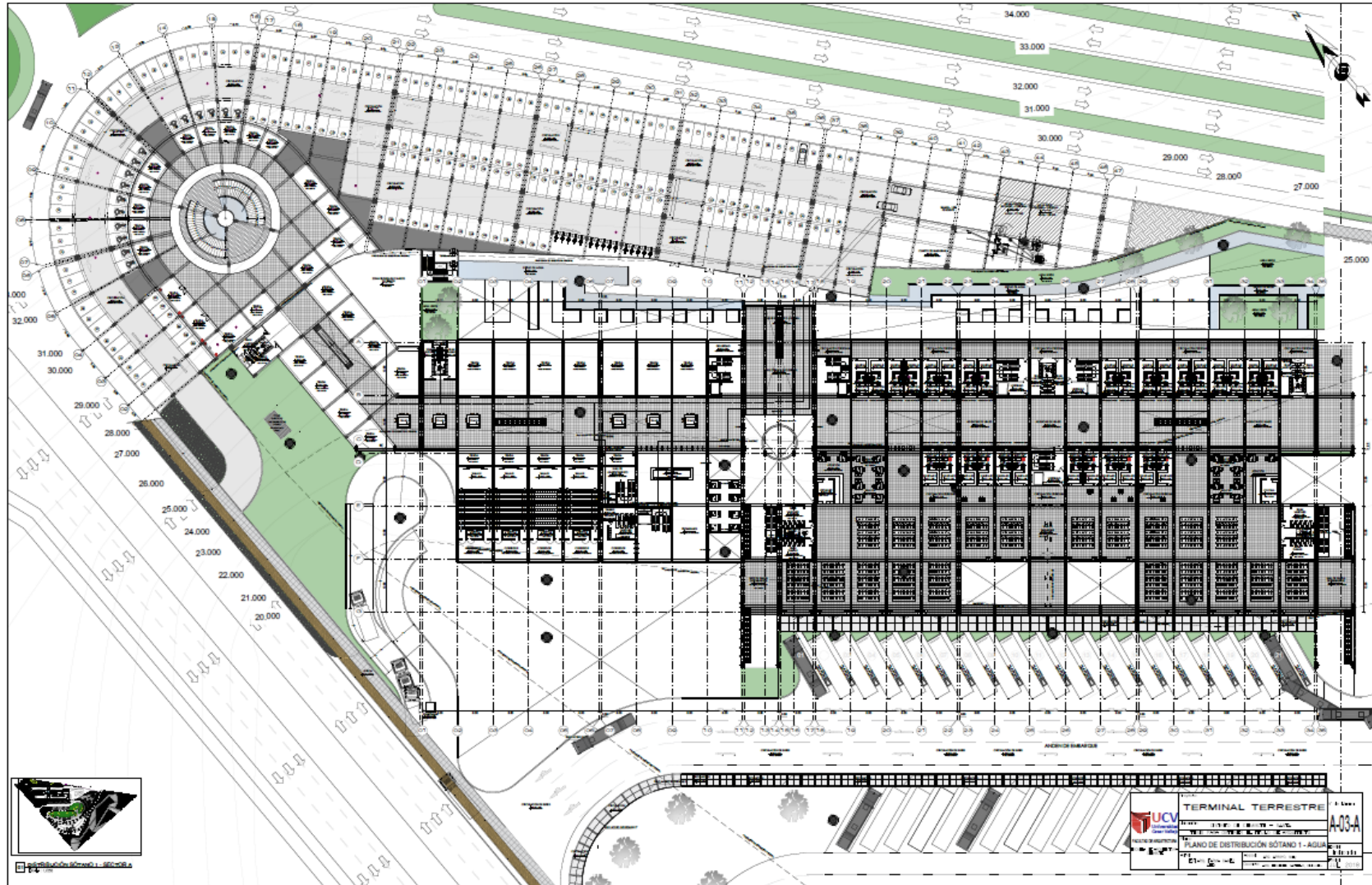
● DESAGUE SEGUNDO PISO SECTOR



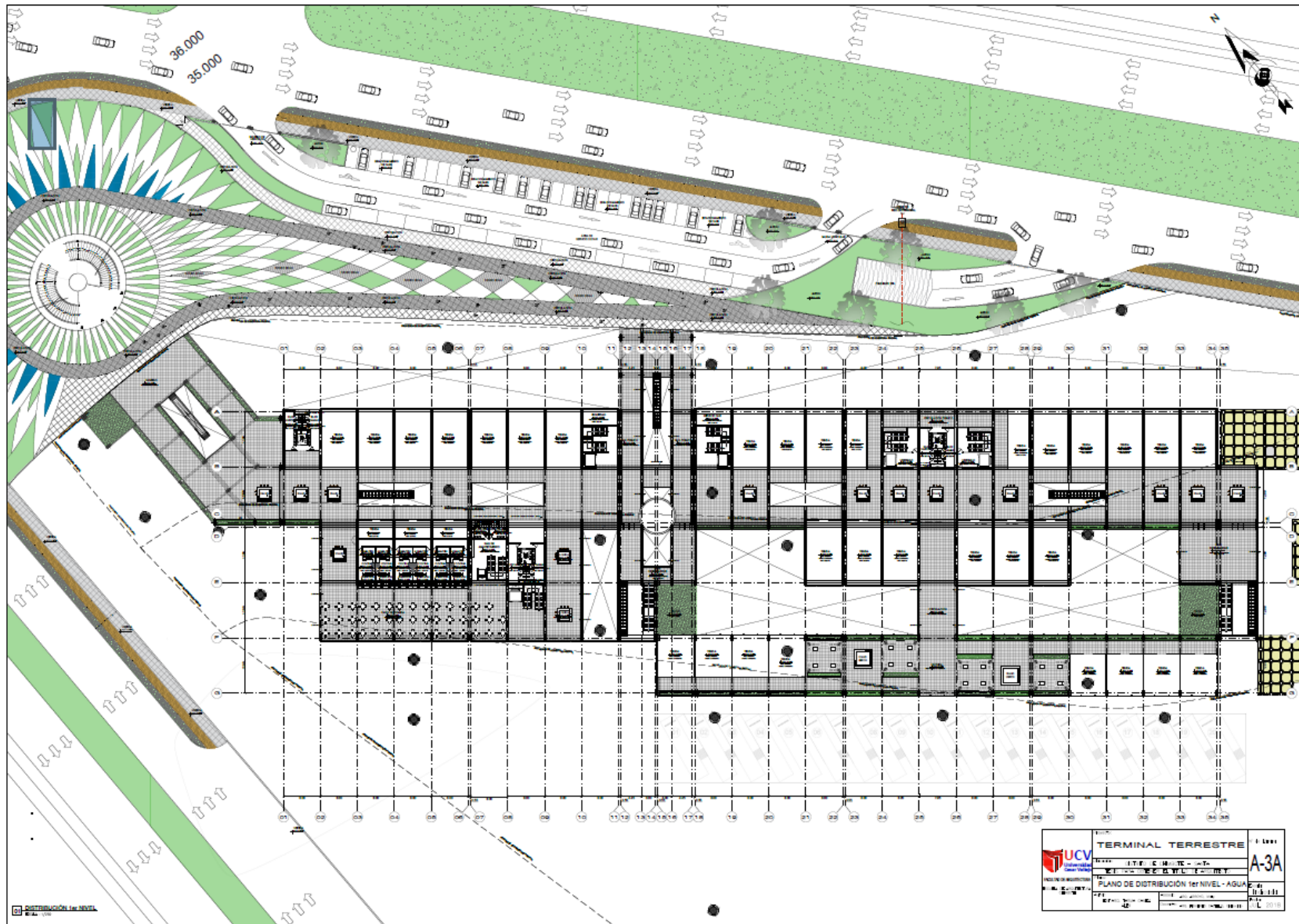
- INSTALACIONES DE AGUA – SÓTANO 2



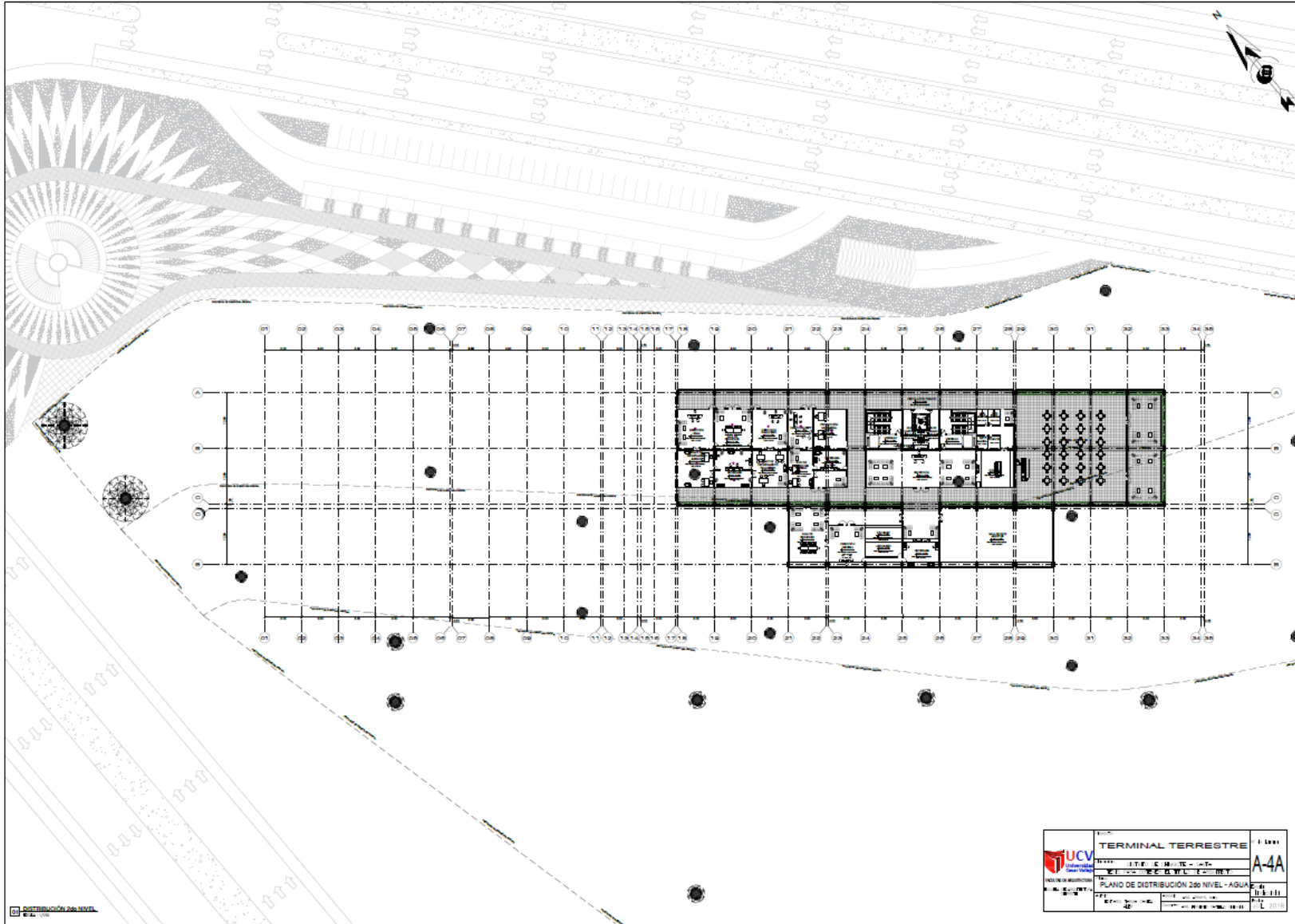
- INSTALACIONES DE AGUA – SÓTANO 1



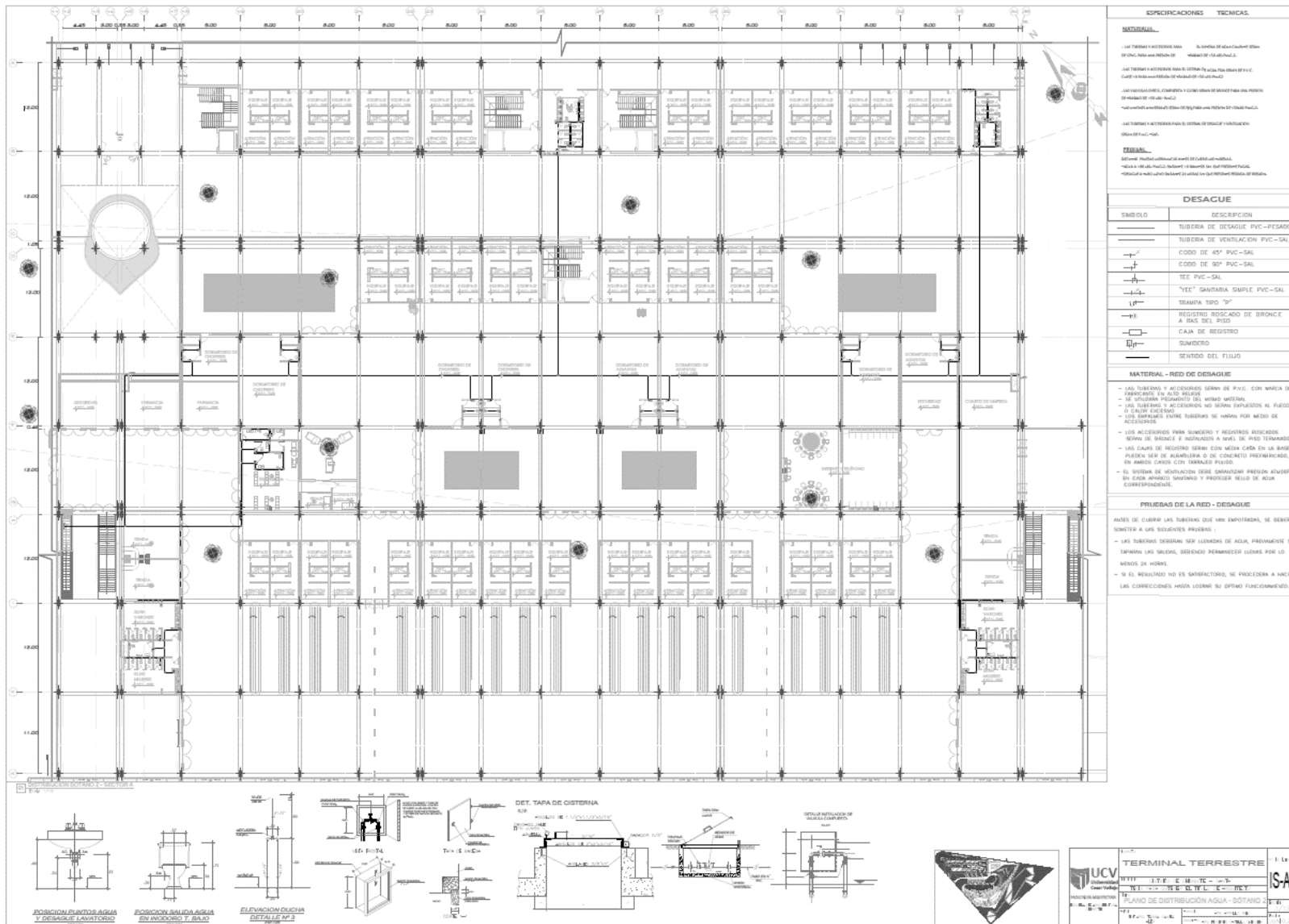
- INSTALACIONES DE AGUA – PRIMER PISO



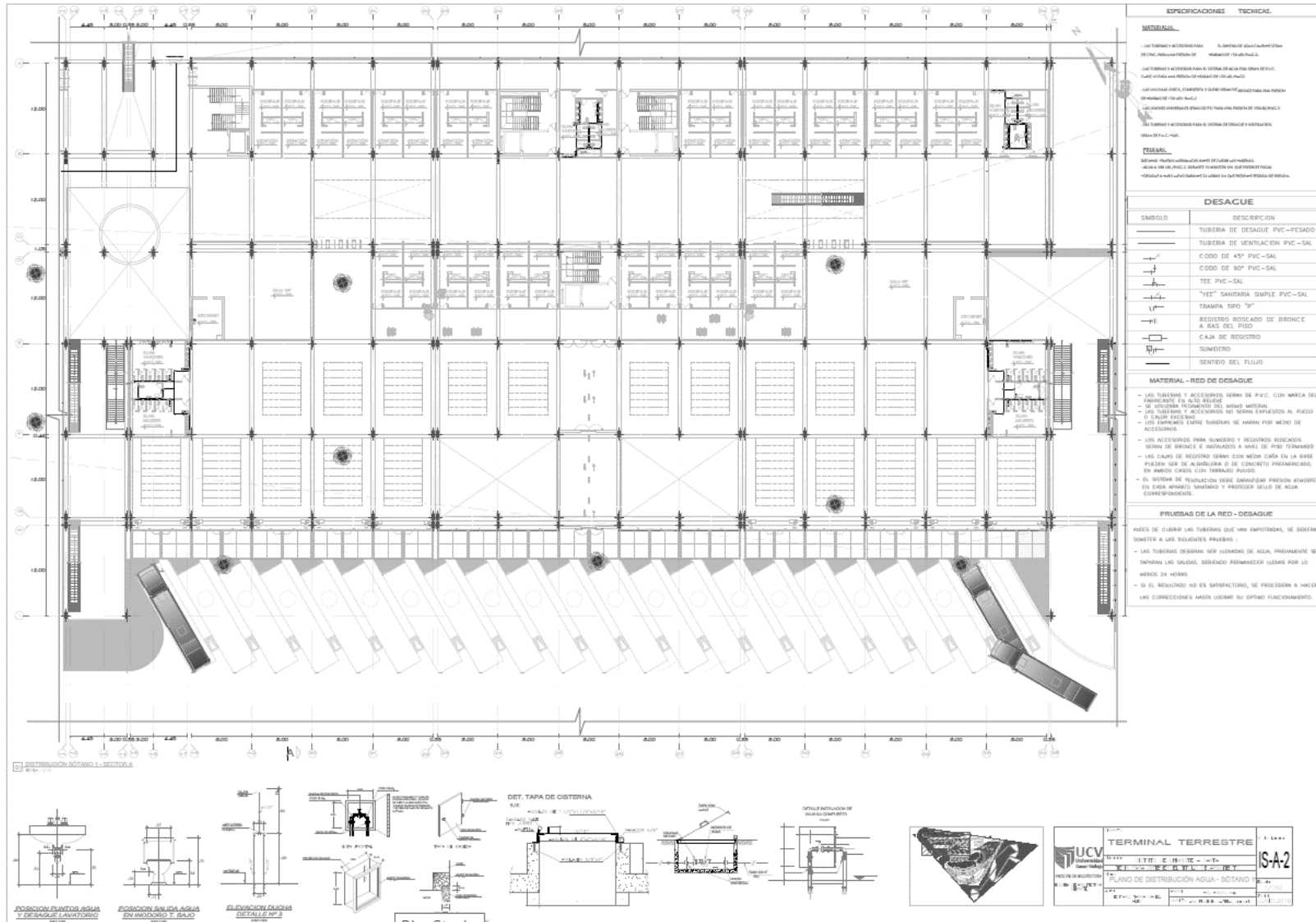
- INSTALACIONES DE AGUA – SEGUNDO PISO



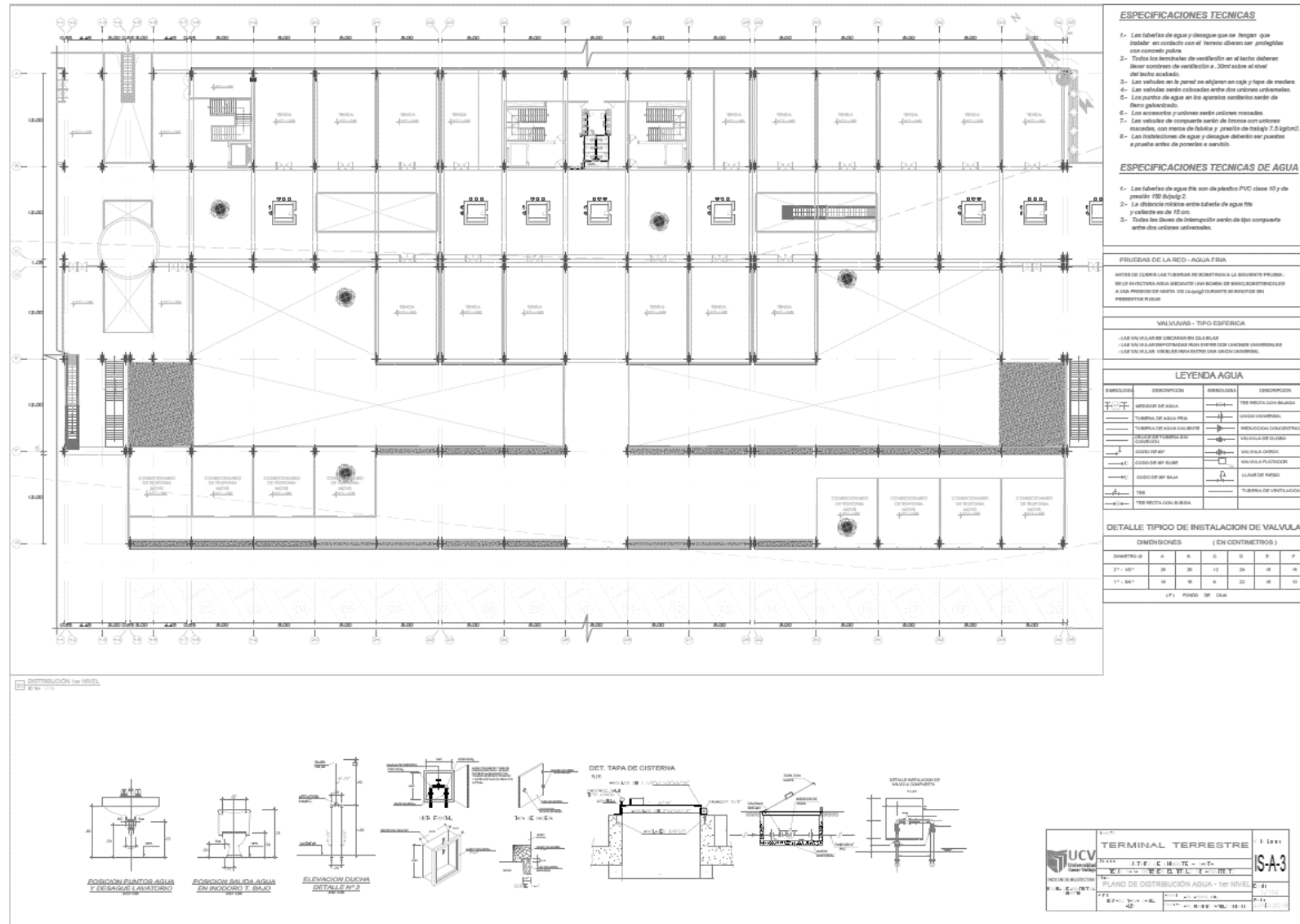
● INSTALACIONES DE AGUA – SOTANO 2 SECTOR



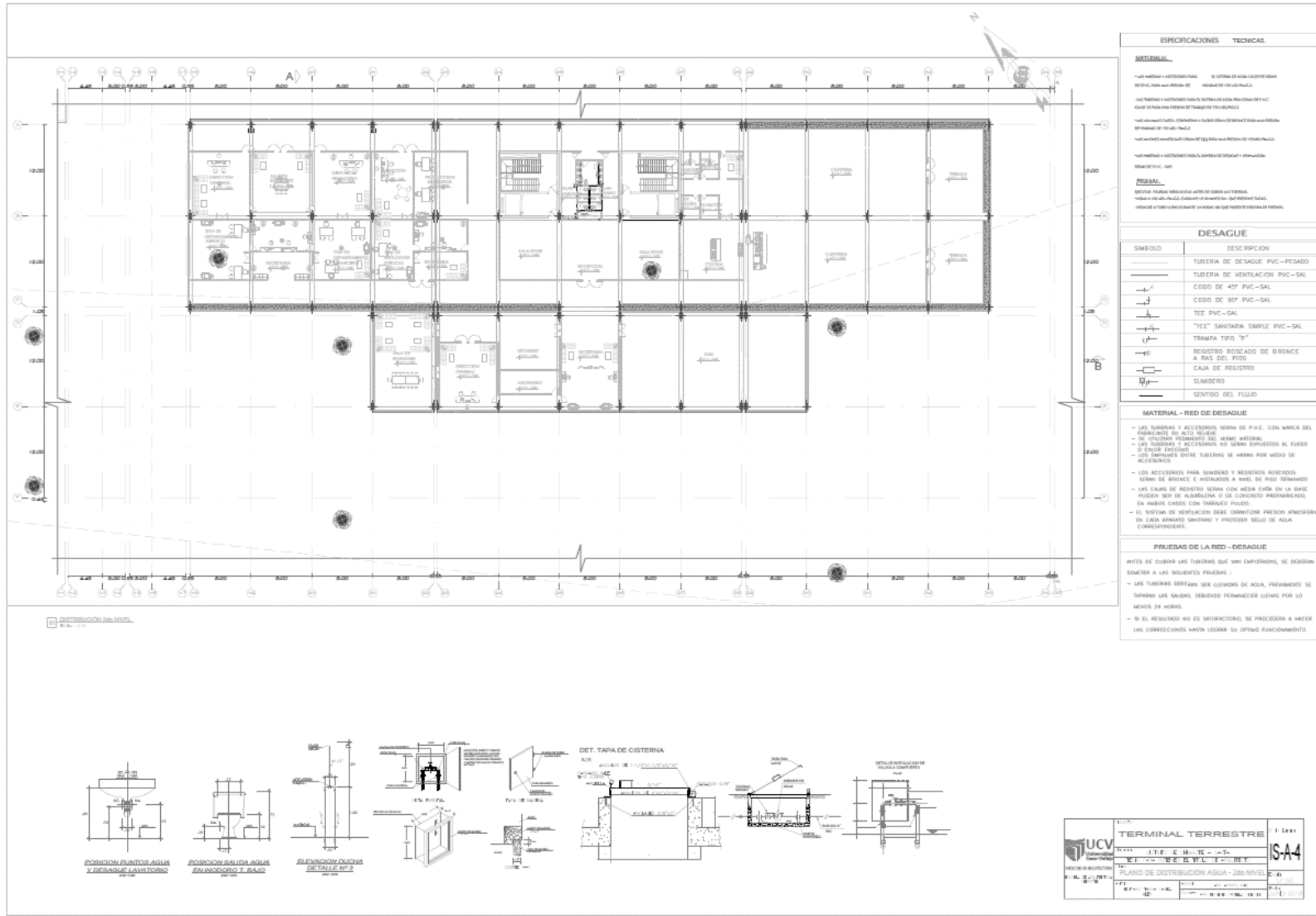
● INSTALACIONES DE AGUA – SOTANO 1 SECTOR



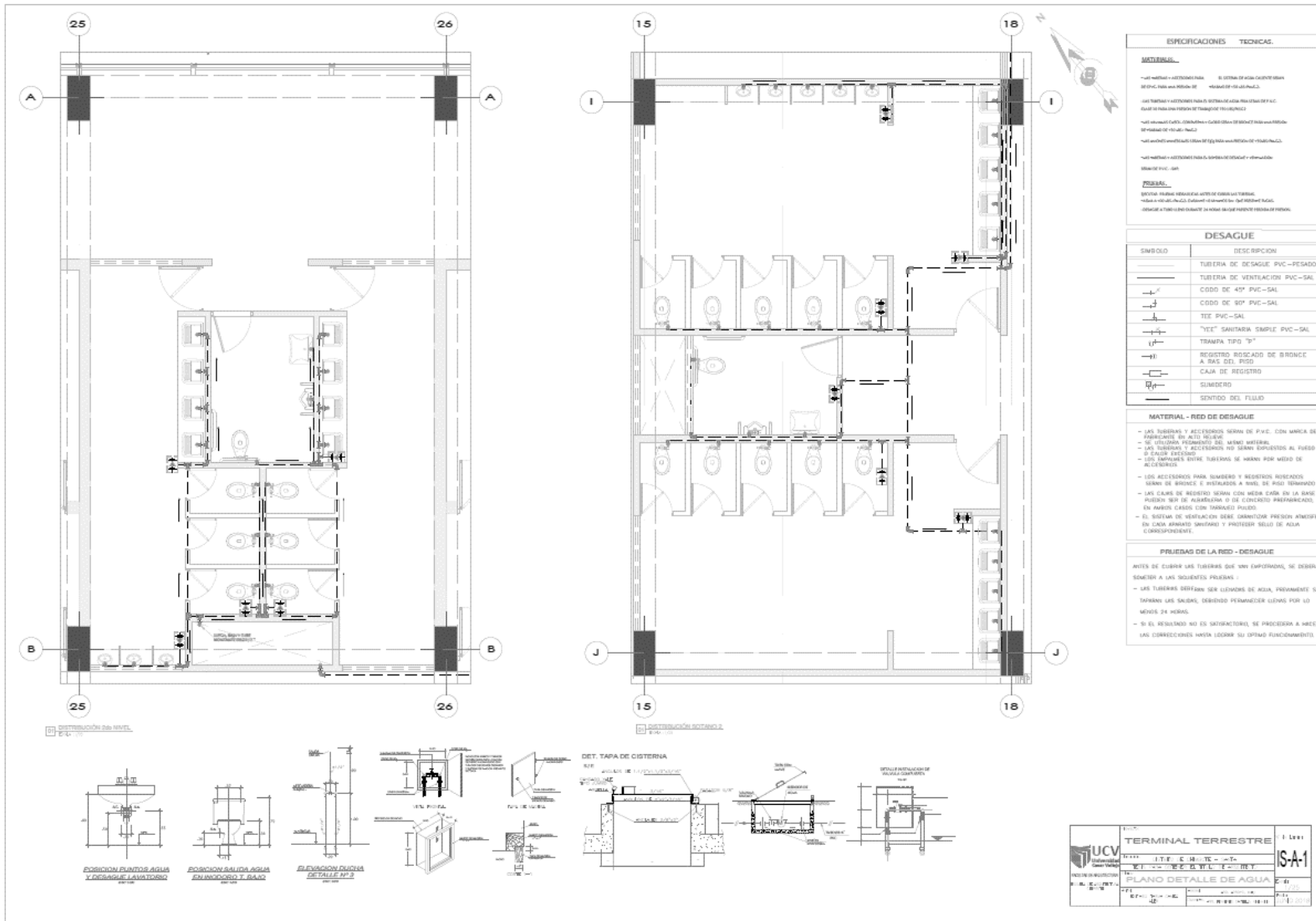
• INSTALACIONES DE AGUA – PRIMER PISO SECTOR



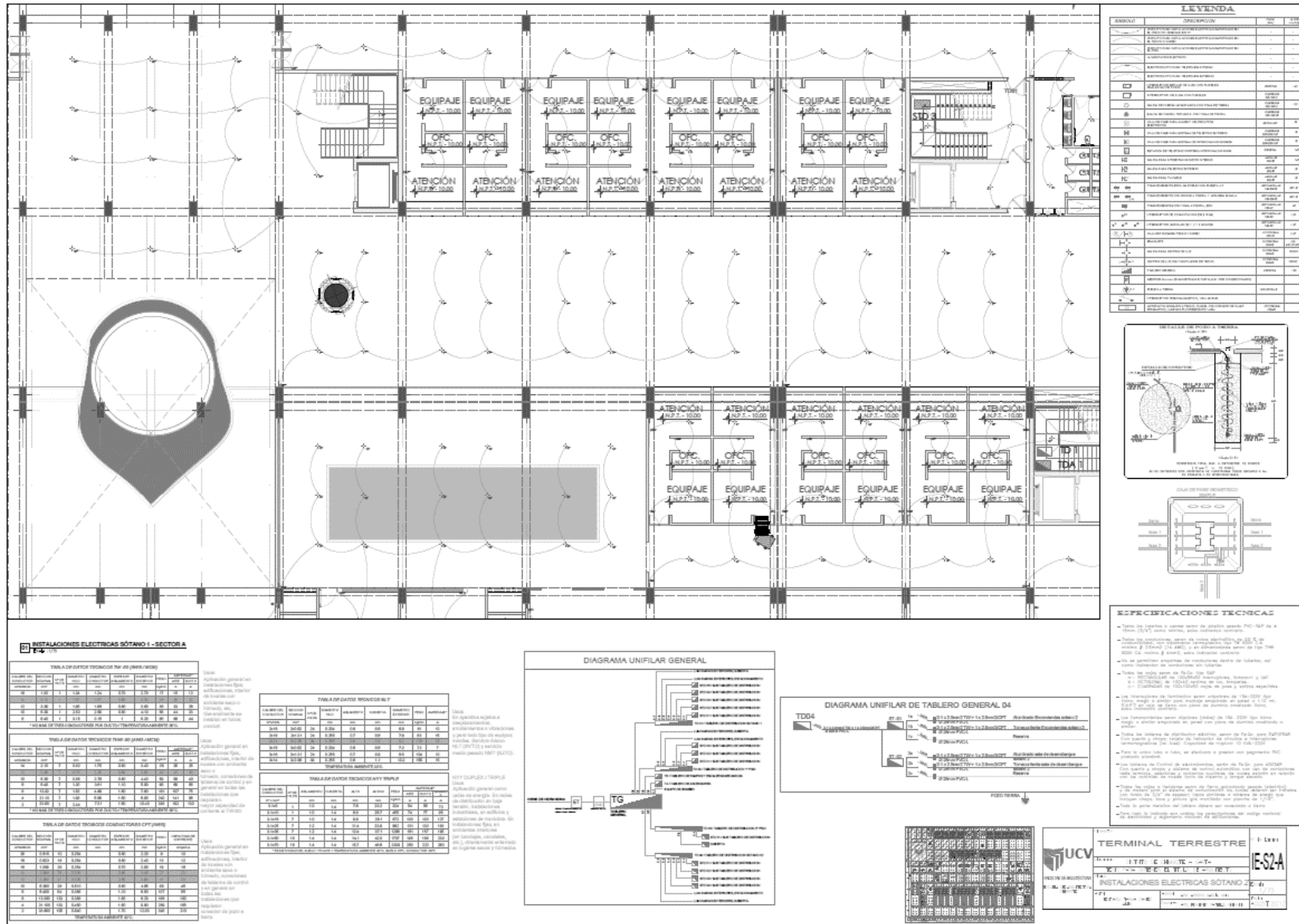
● INSTALACIONES DE AGUA – SEGUNDO PISO SECTOR



• **INSTALACIONES DE AGUA – BATERÍA DE SERVICIOS HIGIÉNICOS**



- INSTALACIONES ELÉCTRICAS – SÓTANO 2 A



• INSTALACIONES ELÉCTRICAS – SÓTANO 2 B

LEYENDA

SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD
[Symbol]	[Description]	[Unit]
[Symbol]	[Description]	[Unit]
[Symbol]	[Description]	[Unit]

INSTALACIONES ELÉCTRICAS SÓTANO - SECTOR

TABLA DE DATOS TÉCNICOS PARA UNIFILAR (S2B)

CONDICIONES	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION
[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]
[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]

TABLA DE DATOS TÉCNICOS PARA UNIFILAR (S2B)

CONDICIONES	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION
[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]
[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]

TABLA DE DATOS TÉCNICOS PARA UNIFILAR (S2B)

CONDICIONES	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION
[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]
[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]

TABLA DE DATOS TÉCNICOS PARA UNIFILAR (S2B)

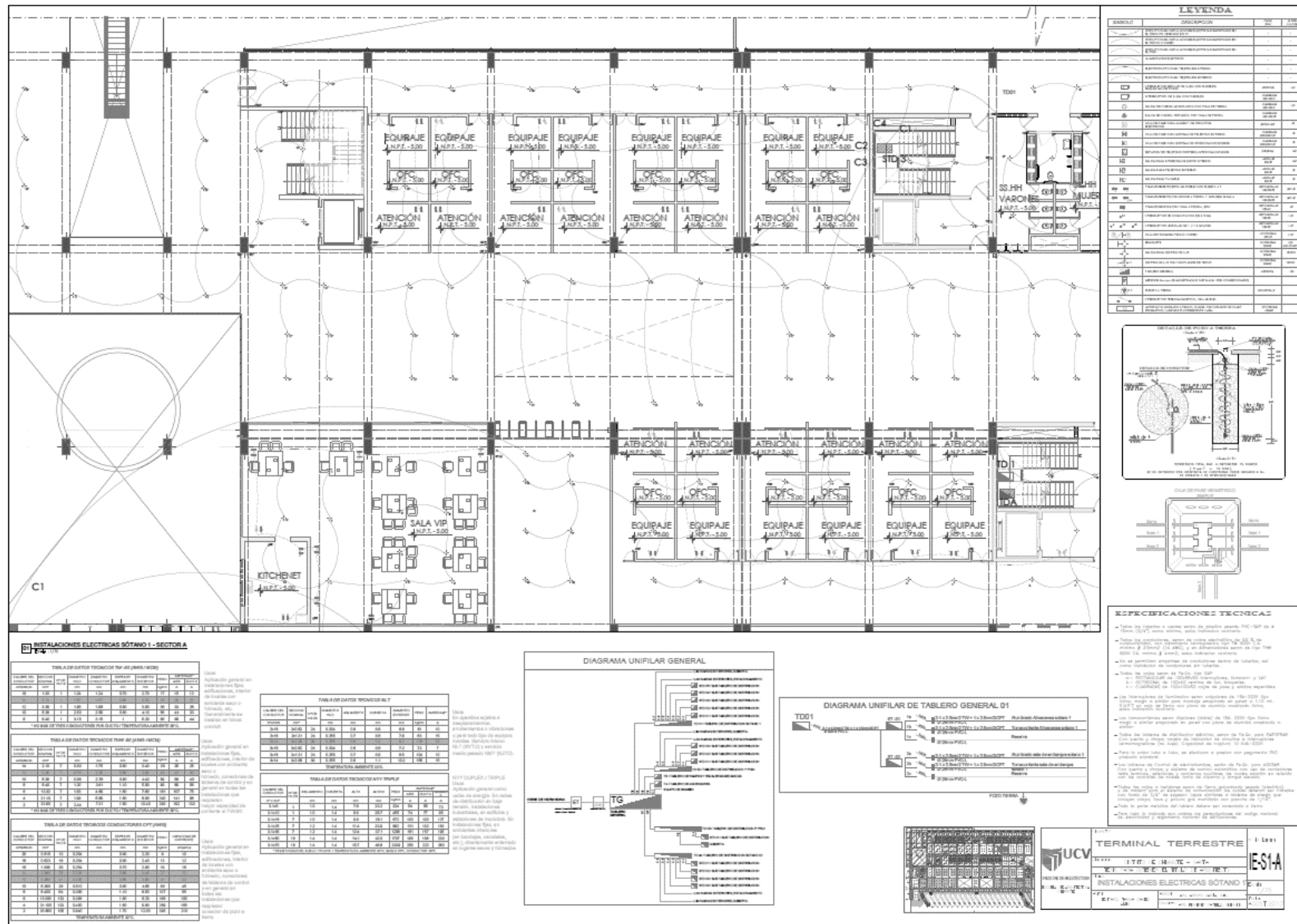
CONDICIONES	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION	SECCION
[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]
[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]	[Data]

DIAGRAMA UNIFILAR GENERAL

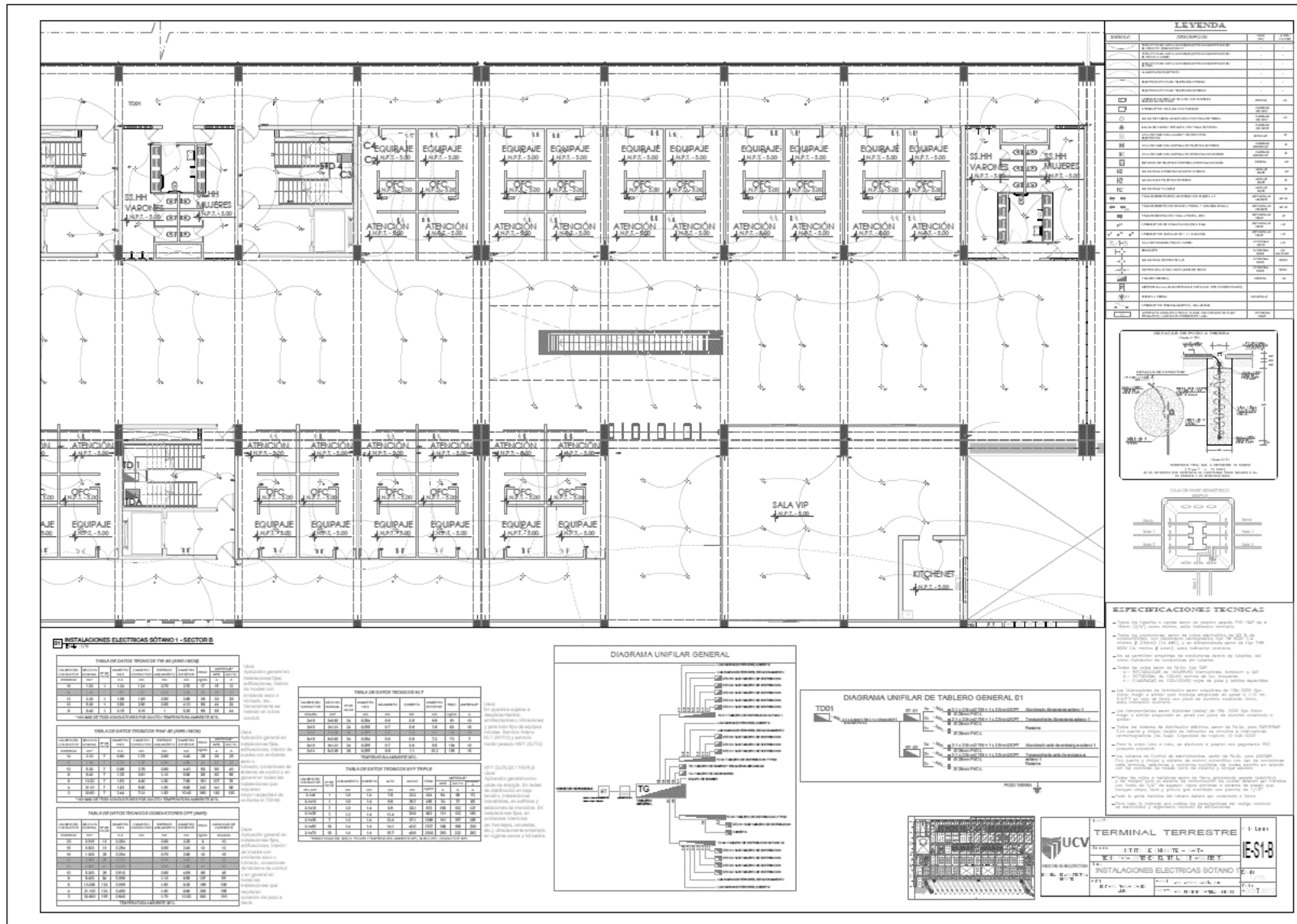
DIAGRAMA UNIFILAR DE TABLERO GENERAL D4

TERMINAL TERRESTRE

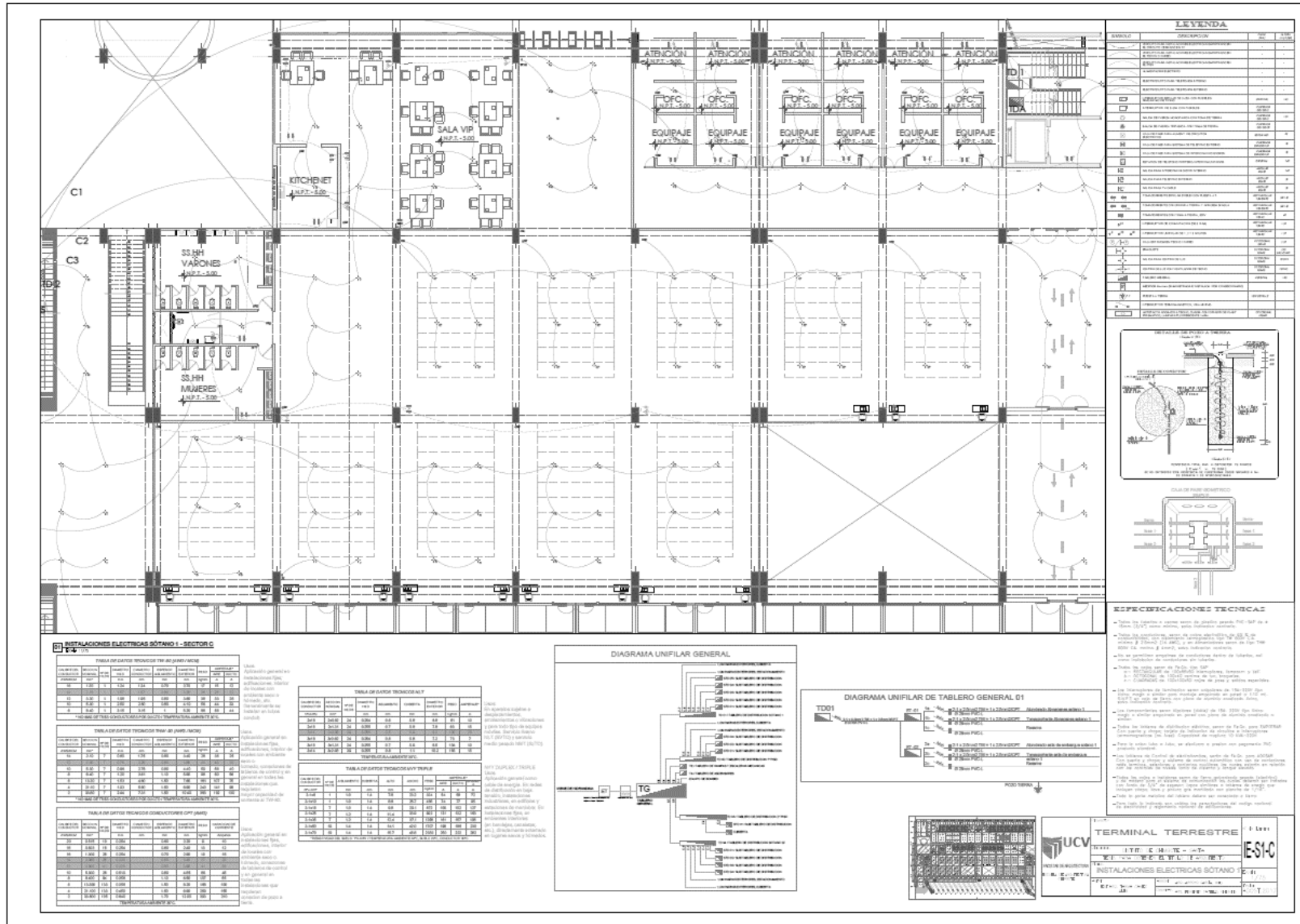
• INSTALACIONES ELÉCTRICAS – SÓTANO 1 A



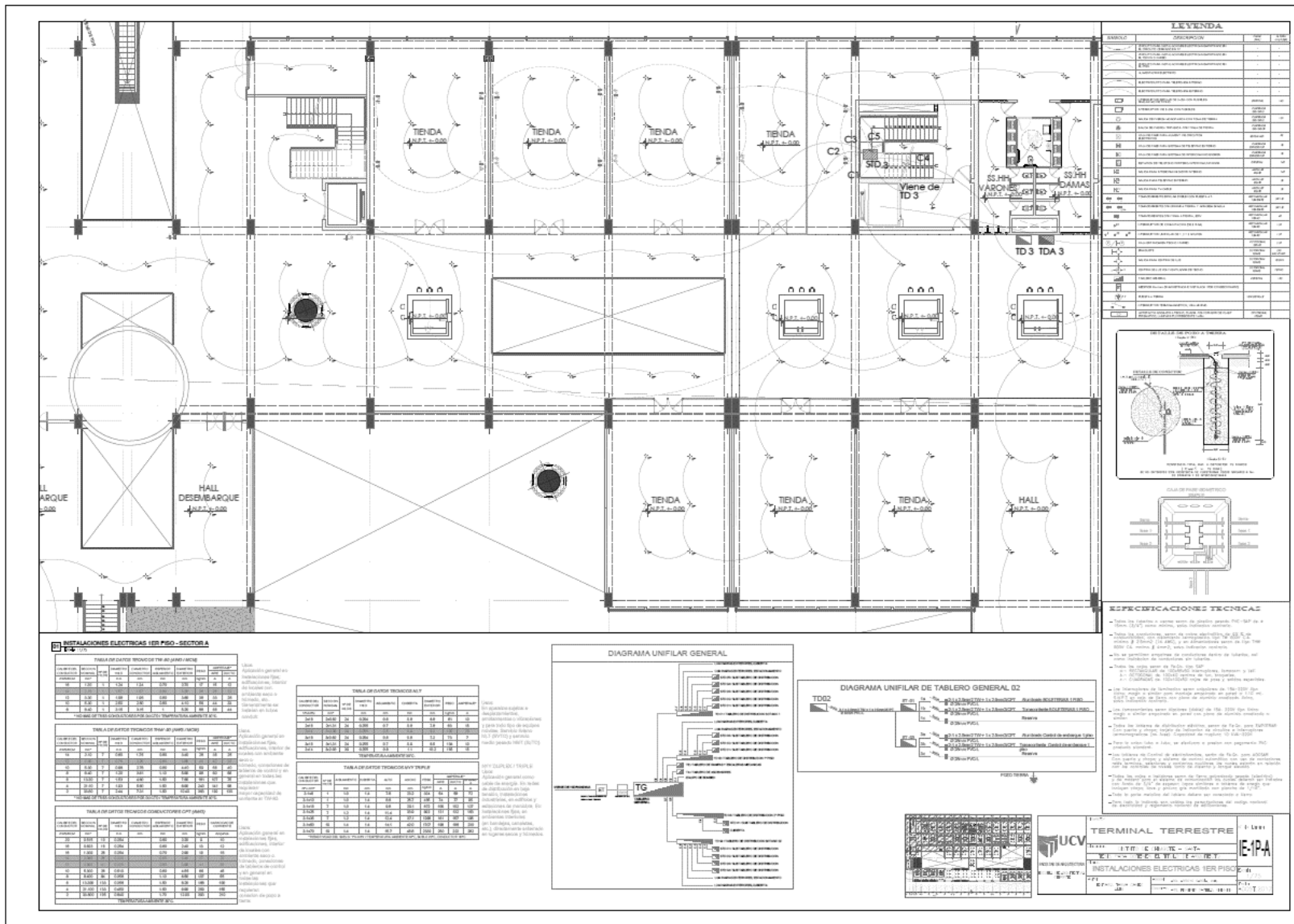
• INSTALACIONES ELÉCTRICAS – SÓTANO 1 B



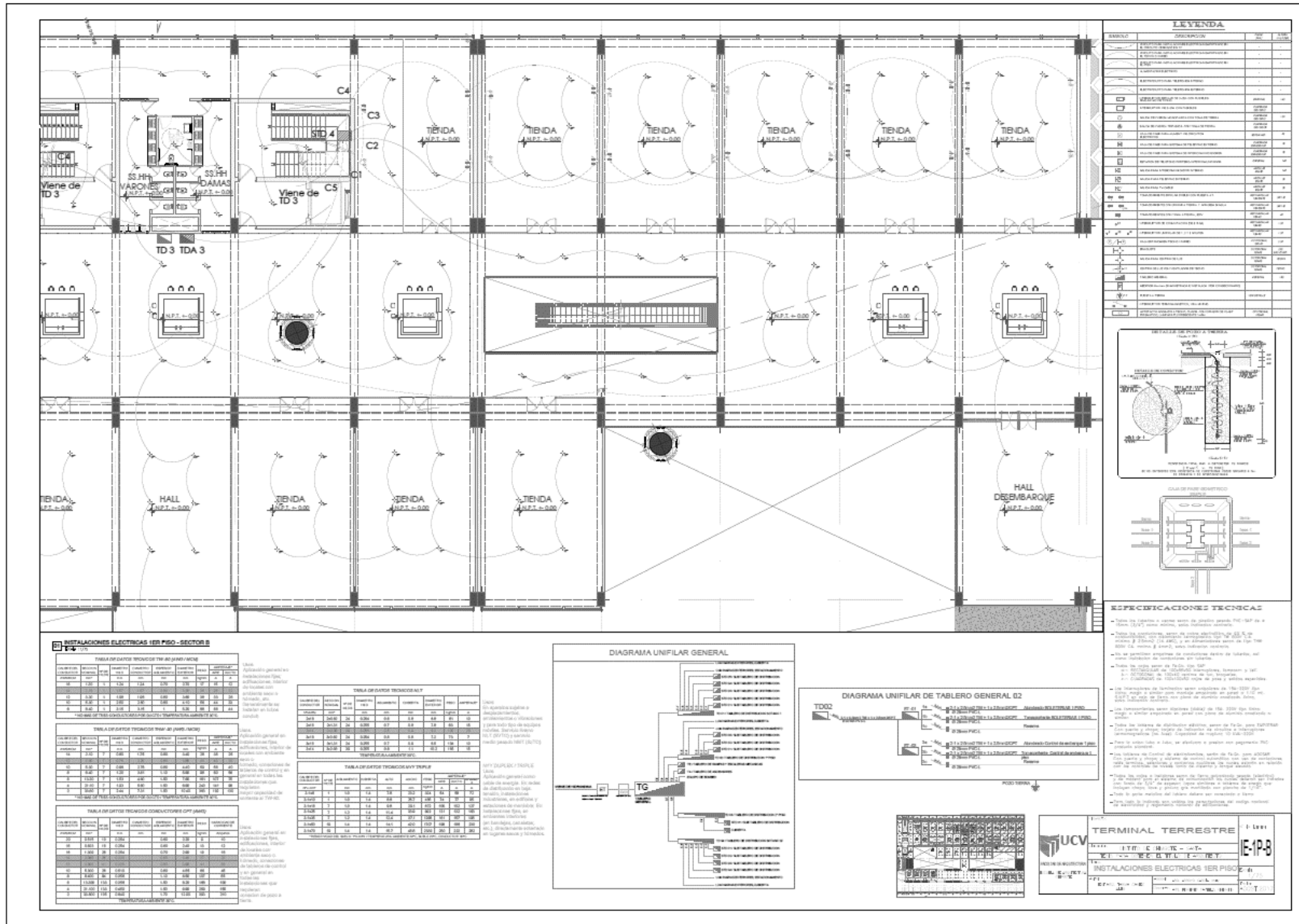
• INSTALACIONES ELÉCTRICAS – SÓTANO 1 C



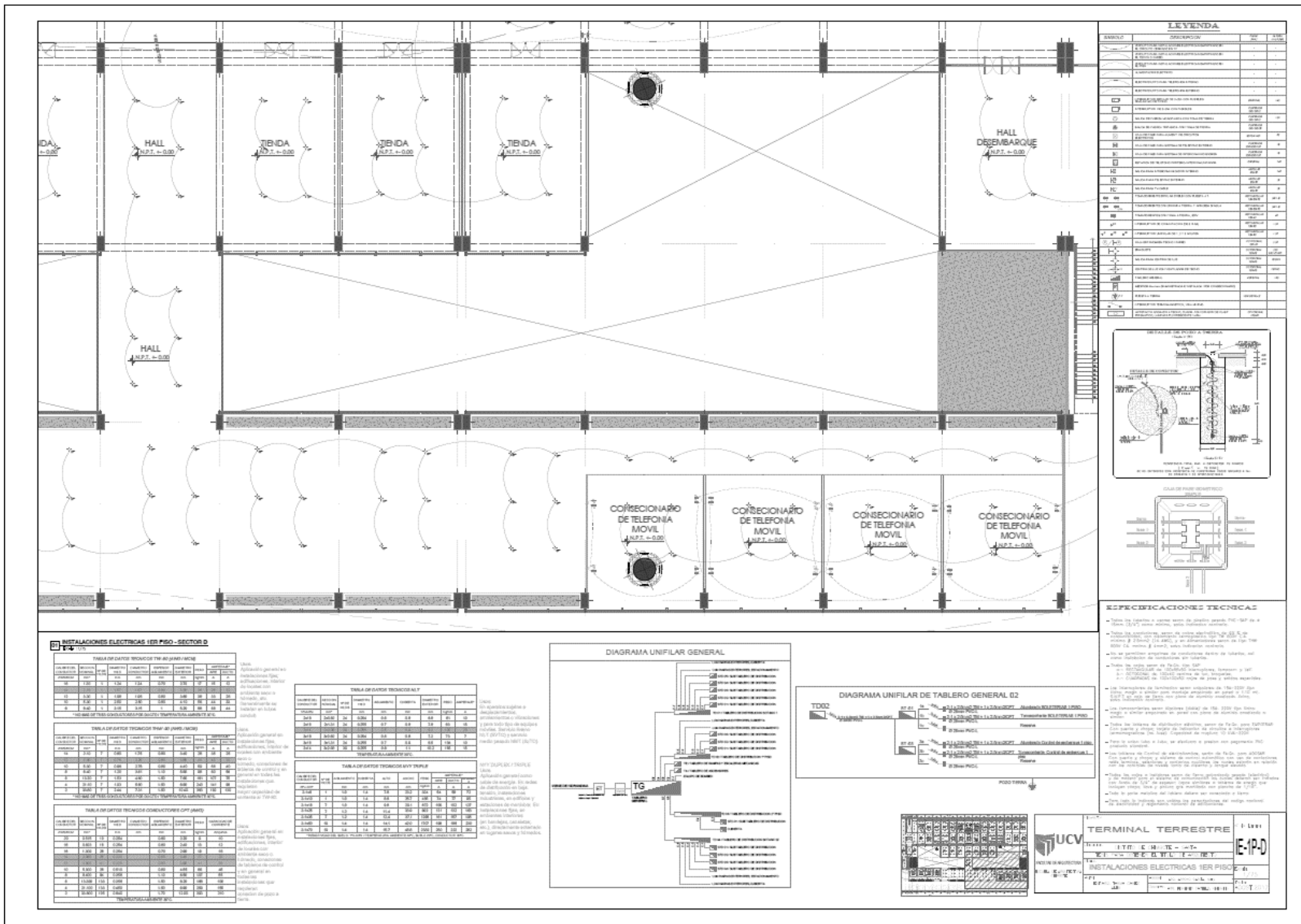
● INSTALACIONES ELÉCTRICAS – PRIMER PISO A



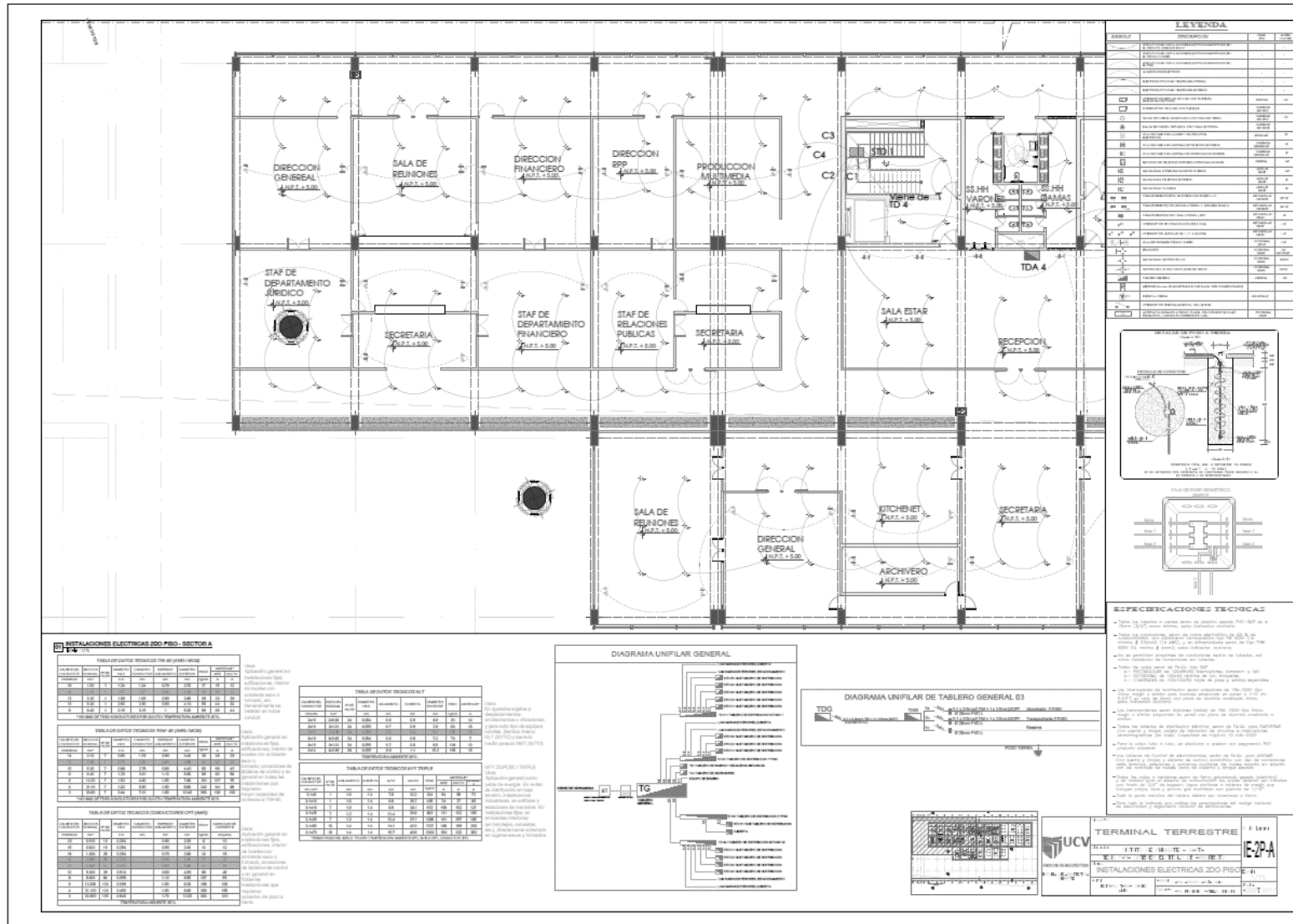
• INSTALACIONES ELÉCTRICAS – PRIMER PISO B



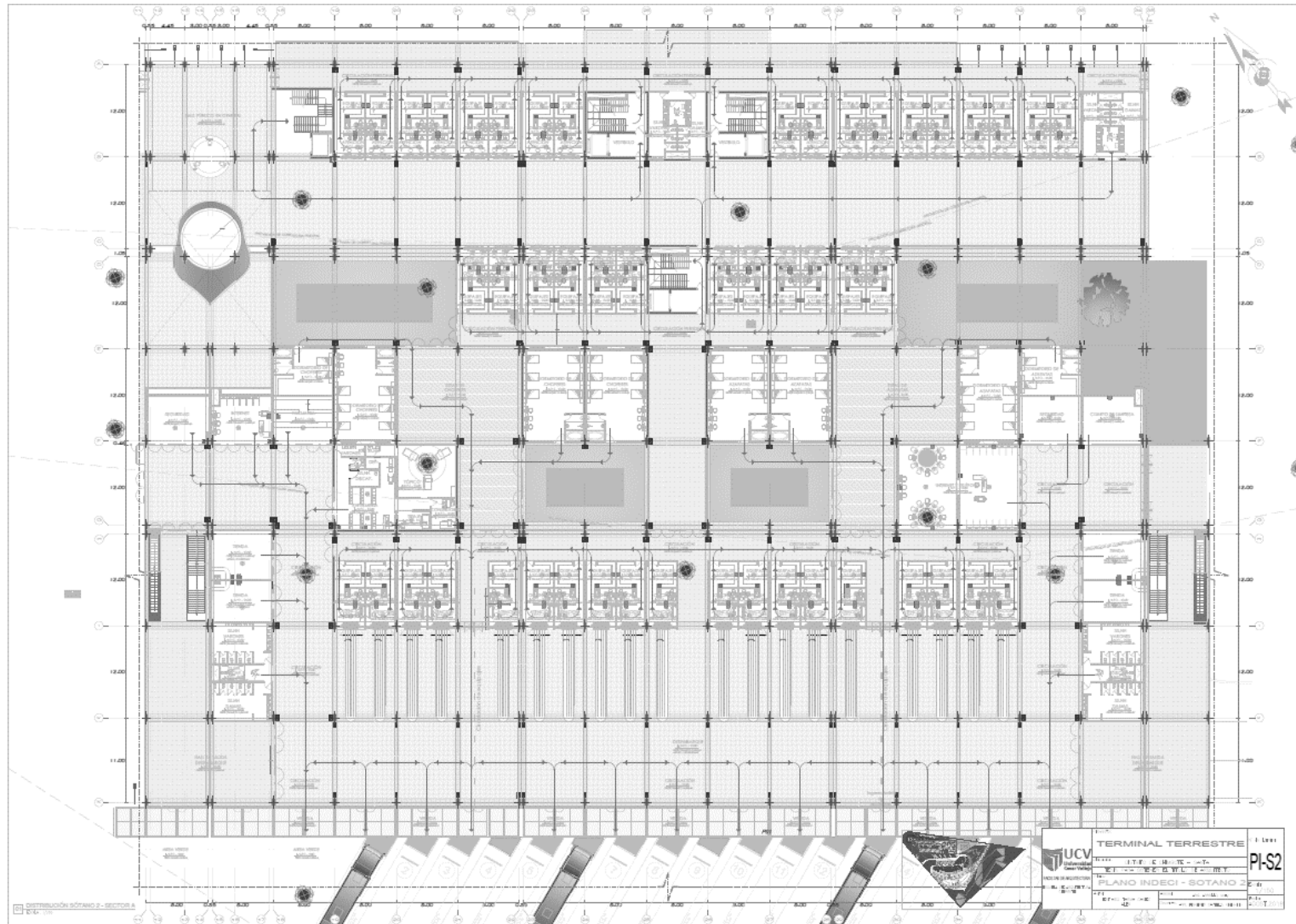
• INSTALACIONES ELÉCTRICAS – PRIMER PISO D



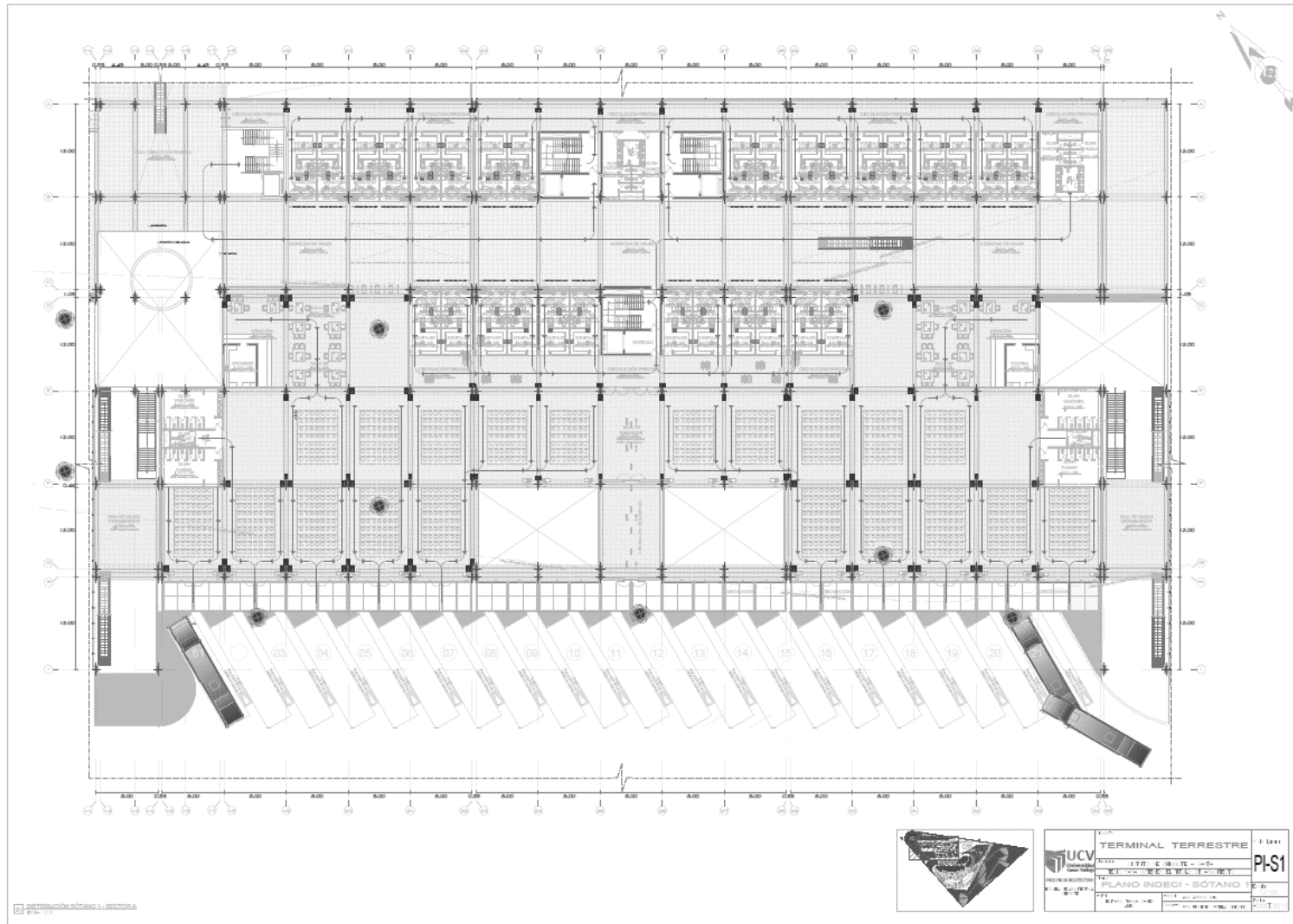
• INSTALACIONES ELÉCTRICAS – SEGUNDO PISO A



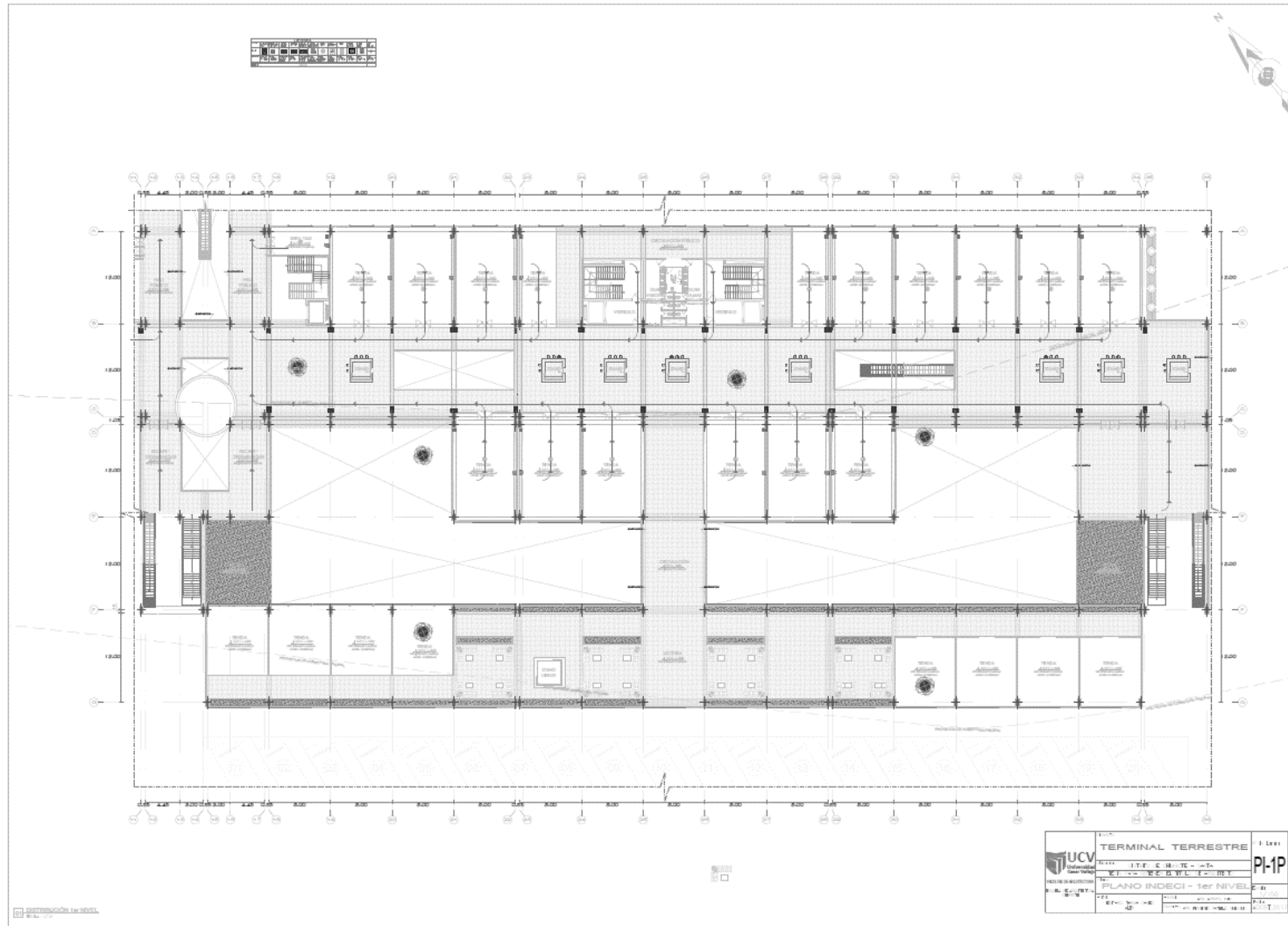
- PLANOS INDECI – SÓTANO 2



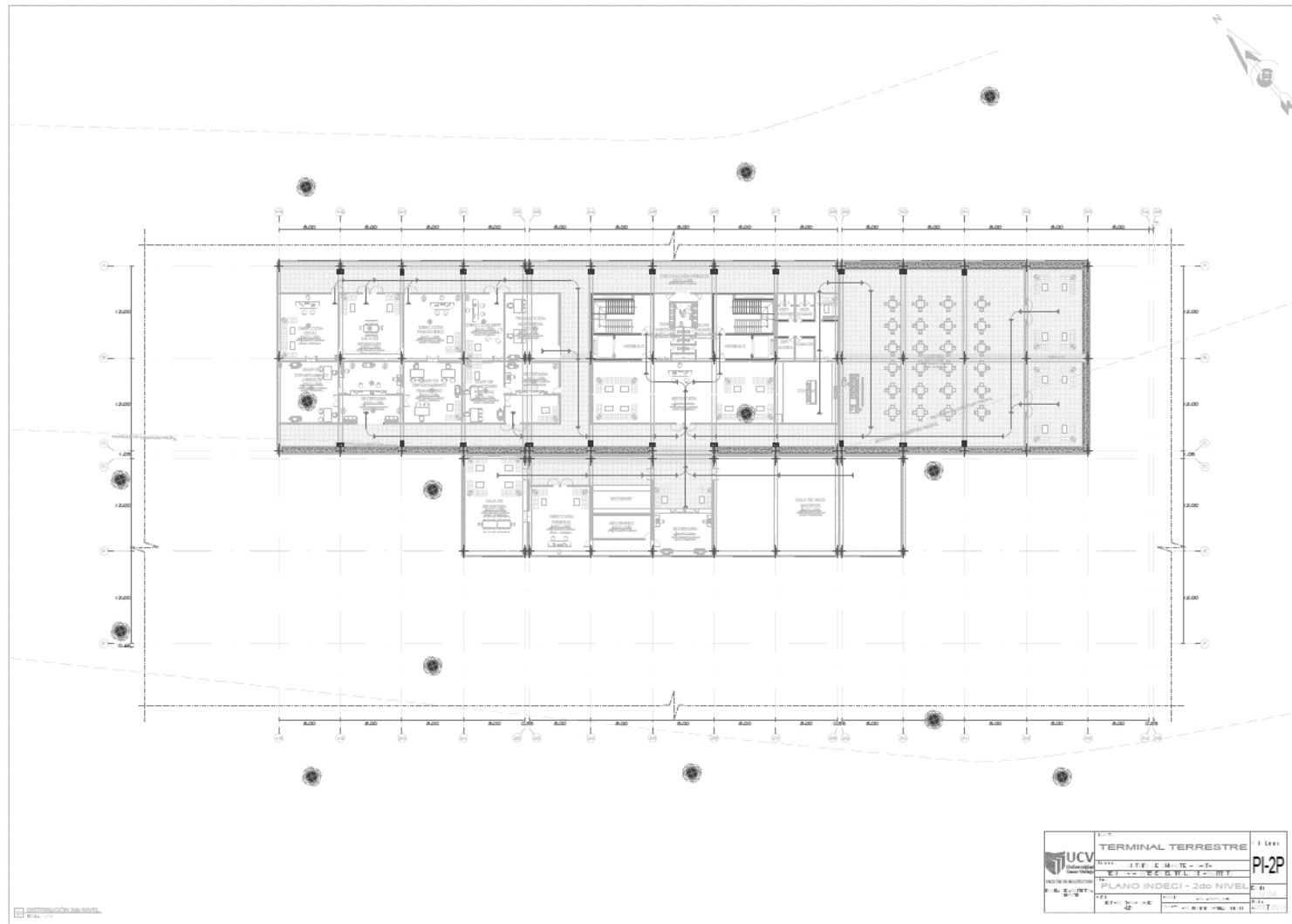
- PLANOS INDECI – SÓTANO 1



- PLANOS INDECI – PRIMER PISO



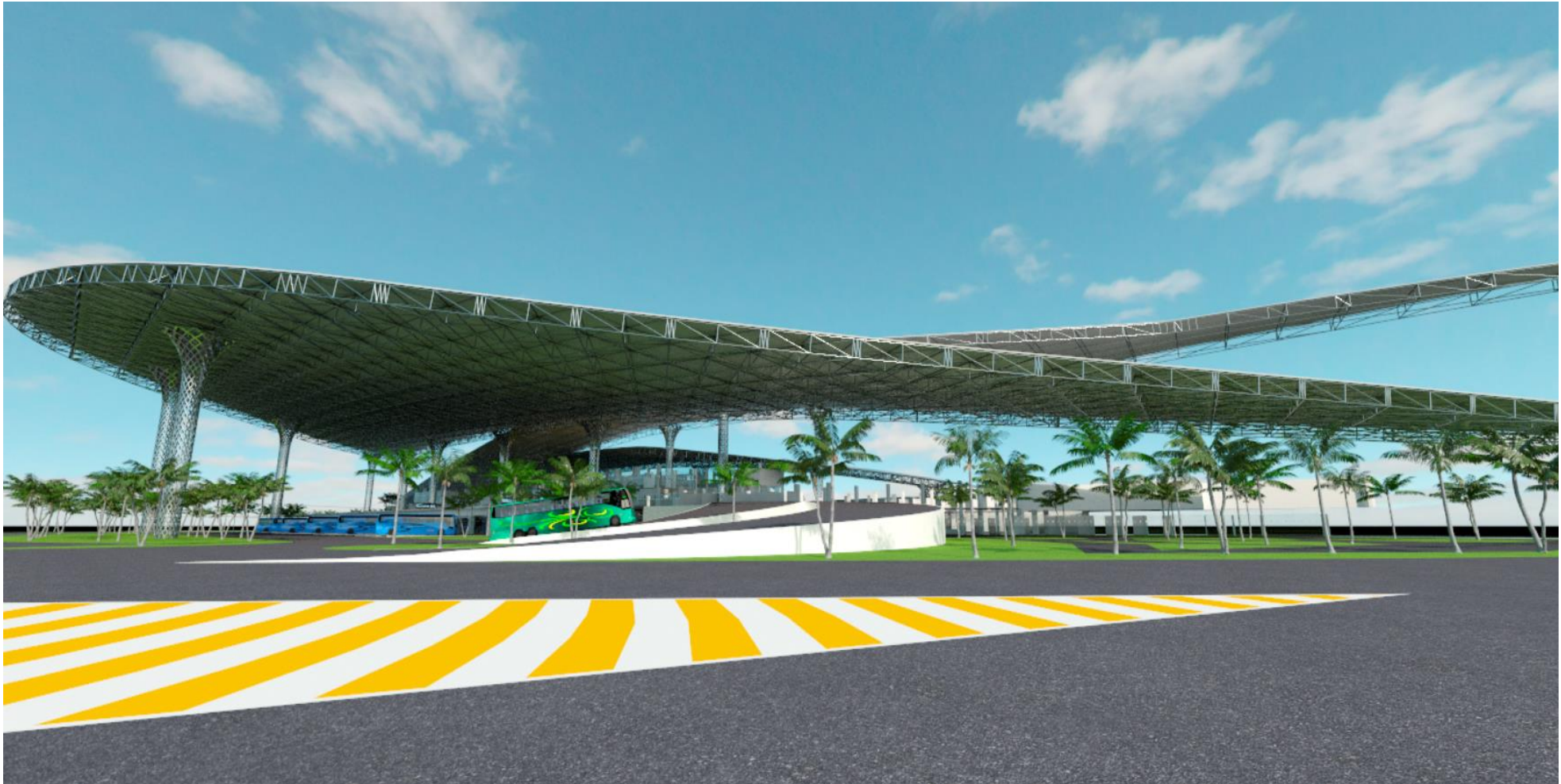
- PLANOS INDECI – PRIMER SEGUNDO PISO



- VISTAS











TERMINAL TERRESTRE CHIMBOTE

UBICACION
 LA FIDUCIARIA TREN MILITANTE ADJACENTE
 AL TERMINAL DE BUSES Y AL ESTACION
 AUTOMOVILISTAS DONDE SE ENCONTRA
 TOTA LA

CIUDAD
 1. CARACTER DE SU ZONA: URBANA
 2. TIPO DE AREA: URBANA
 3. CLIMA: SEMI-DESERTICO
 4. TIPO DE SUELO: ARENOSO

ANALISIS DEL TERRENO:

LA IDEA NACE DE SU MEDIO NATURAL Y LA COMPOSICION DE LOS RILLOS NATURALES QUE EN ELLOS SE ENCUENTRAN. LA IDEA NACE DE SU MEDIO NATURAL Y LA COMPOSICION DE LOS RILLOS NATURALES QUE EN ELLOS SE ENCUENTRAN. LA IDEA NACE DE SU MEDIO NATURAL Y LA COMPOSICION DE LOS RILLOS NATURALES QUE EN ELLOS SE ENCUENTRAN.

CONCEPTUALIZACION:

LA IDEA NACE DE SU MEDIO NATURAL Y LA COMPOSICION DE LOS RILLOS NATURALES QUE EN ELLOS SE ENCUENTRAN. LA IDEA NACE DE SU MEDIO NATURAL Y LA COMPOSICION DE LOS RILLOS NATURALES QUE EN ELLOS SE ENCUENTRAN.

TERRENO



ELEVACION

CORTES

PLANTAS

VISTAS

