



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

“Implementación de un Terminal Terrestre Interprovincial, para mejorar el Servicio al Usuario y evitar el Deterioro del distrito de Cajabamba, Departamento de Cajamarca 2017”.

PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO

“Terminal Terrestre Interprovincial para Cajabamba-Cajamarca”

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

AUTOR:

Briceño Prado Carlos Miguel

ASESOR:

Metodólogo: Arq. Meneses Ramos José Luis

Especialista: Arq. Velásquez Torres Jenny

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

ARQUITECTURA.

CHIMBOTE – PERÚ

2018

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

BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL

cuyo título es:

“Implementación de un Terminal Terrestre Interprovincial, para mejorar el Servicio al Usuario y evitar el Deterioro del distrito de Cajabamba, Departamento de Cajamarca 2017”.

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el

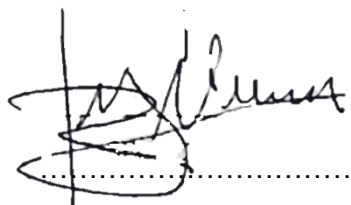
estudiante, otorgándole el calificativo de:

13 (TRECE).


Chimbote 15 de Noviembre de 2018



PRESIDENTE



SECRETARIO



VOCAL

DEDICATORIA

A las personas más importantes en mi vida, mis padres y hermanos por ser el apoyo, mi fuerza y mi motivación,

A mis docentes por su paciencia y dedicación por su guía durante la elaboración de la presente investigación.

Carlos Miguel Briceño Prado.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar a Dios y a todas las personas que me apoyaron, en las buenas y en las malas, en especial a mis padres que me comprenden y me apoyan en todo lo que decida hacer.

A mis docentes por su paciencia y dedicación por su guía durante la elaboración de la presente investigación.

A mis amigos por el apoyo constante durante los años que nos conocemos.

Carlos Miguel Briceño Prado.

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Yo **Carlos Miguel Briceño Prado** con **DNI N° 71435474**, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, con la tesis titula: “Implementación de un Terminal Terrestre Interprovincial, para mejorar el Servicio al Usuario y evitar el Deterioro del distrito de Cajabamba, Departamento de Cajamarca 2017”. Declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas, por lo tanto la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcial.
3. La tesis no ha sido plagiada, es decir no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presentan en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.
5. De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar o autores), autor plagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de la información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normativa vigente de la universidad.

Nuevo Chimbote - 2018



PRESENTACIÓN

Señores del jurado, con la mayor consideración y respeto dejo en sus manos la presente tesis denominada “Implementación de un terminal terrestre interprovincial, para mejorar el servicio al usuario y evitar el deterioro del distrito de Cajabamba, departamento de Cajamarca 2017”.

El primer capítulo trata del planteamiento del problema de investigación, que corresponde a la problemática que se presenta en la ciudad de Cajabamba consecuencia de la informalidad en el sistema de transporte interprovincial, causando caos y sobre todo deteriorando la ciudad considerando por ello Implementar un Terminal Terrestre para mejorar el servicio del usuario interprovincial y evitar deterioro de la ciudad. En el segundo capítulo se considera al marco teórico que a partir de los conceptos de sostenibilidad donde se considera las características geográficas, sociales y económicas de la ciudad de Cajabamba, recogiendo aportes de experiencias y basándonos en la normativa peruana para poner plantear una propuesta de un modelo de Terminal Terrestre, que permita brindar un óptimo servicio al usuario, condiciones para el desarrollo de actividades del personal administrativo y del personal que operan en las líneas de transporte, considerando aspectos urbanos y arquitectónicos como aporte para el desarrollo profesional y de las ciudades. El tercer capítulo contiene el marco metodológico donde se presenta las herramientas y las técnicas de la investigación especificadas en encuestas con su respectivo gráfico e interpretación de los resultados. El cuarto capítulo contiene la discusión de los resultados, conclusiones y recomendaciones. En el quinto capítulo contiene la definición del espacio de acuerdo a los usuarios, la programación arquitectónica, las características del área a intervenir y los criterios que se tomaran encuentran en el diseño del proyecto.

ÍNDICE

| | |
|---|-----|
| PÁGINA DEL JURADO | II |
| DEDICATORIA..... | III |
| AGRADECIMIENTO..... | IV |
| DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD | V |
| PRESENTACIÓN | VI |
| ÍNDICE | VII |
| RESUMEN | IX |
| ABSTRACT | X |
| 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN..... | 12 |
| 1.1. Descripción del Problema. | 12 |
| 1.1.1. Identificación del Problema..... | 14 |
| 1.1.2. Dimensiones de la Problemática. | 14 |
| 1.2. Formulación del Problema de Investigación..... | 14 |
| 1.2.1. Pregunta de Investigación. | 14 |
| 1.2.2. Objetivos..... | 15 |
| 1.2.3. Matriz..... | 16 |
| 1.2.4. Justificación de la Problemática..... | 17 |
| 1.2.5. Relevancia..... | 18 |
| 1.2.6. Contribución..... | 18 |
| 1.3. Identificación del Objetivo de Estudio..... | 19 |
| 1.3.1. Delimitación Espacial..... | 19 |
| 1.3.2. Delimitación temporal. | 19 |
| 1.3.3. Delimitación Temática. | 19 |
| 1.3.4. Alcances de la Investigación. | 19 |
| 2. MARCO TEÓRICO | 21 |
| 2.1. Marco contextual..... | 21 |
| 2.1.1. Contexto Físico Espacial. | 21 |
| 2.1.2. Contexto Temporal. | 25 |
| 2.1.3. Contexto Simbólico..... | 27 |
| 2.1.4. Contexto Socio-Económico. | 28 |

| | | |
|--------|--|----|
| 2.2. | Marco Conceptual..... | 31 |
| 2.3. | Marco Referencial..... | 34 |
| 2.3.1. | Análisis de Casos..... | 34 |
| 2.4. | Base Teórica..... | 50 |
| 2.4.1. | Teorías en Torno a la investiga..... | 50 |
| 2.5 | Marco Normativo..... | 54 |
| 3. | MARCO METODOLÓGICO..... | 56 |
| 3.1. | Diseño de la Investigación..... | 56 |
| 3.1.1. | Elección de Herramientas y Técnicas de Investigación – Cuadro: Matriz de correspondencia..... | 56 |
| 3.2. | TIPO DE INVESTIGACIÓN..... | 58 |
| 3.3. | UNIVERSO POBLACIÓN Y MUESTRA..... | 58 |
| 3.3.1. | UNIVERSO:..... | 58 |
| 4. | RESULTADOS..... | 59 |
| 4.1. | Desarrollo de la Investigación: Resultados..... | 59 |
| 4.2. | Discusión de Resultados..... | 80 |
| 4.3. | Conclusiones..... | 81 |
| 4.3.1. | Matriz: Objetivos – Hipótesis – Resultados – Conclusiones..... | 81 |
| 4.4. | Recomendaciones..... | 82 |
| 4.4.1. | Matriz: Objetivos – Conclusiones – Recomendaciones..... | 82 |
| 5. | FACTORES VINCULO ENTRE INVESTIGACIÓN Y PROPUESTA SOLUCIÓN (PROYECTO ARQUITECTONICO)..... | 84 |
| 5.1. | Definición de los Usuarios. Síntesis de Referencial..... | 84 |
| 5.1.1. | Actividades de los pasajeros..... | 84 |
| 5.1.2. | Actividades de los trasportistas..... | 85 |
| 5.1.3. | Actividades de administración (GENERAL)..... | 86 |
| 5.2. | Programación Arquitectónica..... | 87 |
| 5.2.1. | EMPRESAS DE TRANSPORTE..... | 90 |
| 5.3. | Área Física de Intervención..... | 92 |
| 5.4. | Criterios de Diseño..... | 93 |
| 6. | BIBLIOGRAFÍAS..... | 94 |
| 7. | ANEXOS:..... | 96 |

RESUMEN

La presente tesis fue elaborada en el año 2017 para el distrito de Cajabamba, Provincia de Cajabamba, departamento de Cajamarca, con ámbito para toda la provincia, en base al problema observado en la ciudad – ocasionando por el transporte terrestre interprovincial y el mal servicio brindado a los usuarios, las características del estado actual de los paraderos se encuentran en mal estado, sus salas de espera son muy reducidas, no se brinda un buen servicio al usuario algunas empresas usan las calles como paraderos. Las teorías en las que se enmarca la tesis, se sustenta en la reseña histórica del transporte terrestre, teniendo como referencia la utilización del caballo como medio de transporte, y como tres décadas atrás la utilización de camiones de carga y en última década el servicio de combis, colectivos y buses, considerando y proyectando a la movilidad sostenible y eficiente dentro del campo de la innovación y la tecnología. Esta realidad me orientó a tener que abordar la elaboración de la presente tesis que tiene como único objetivo mejorar el transporte interprovincial, con la implementación de un terminal terrestre. Lo cual contribuye al mejoramiento del servicio del usuario y evitar que se siga deteriorando el casco urbano de la provincia de Cajabamba. Espero haberles dado un panorama general de lo que pretendo contribuir.

Palabras Claves:

Deterioro, Servicios al Usuario, Terminal Terrestre, Urbano, Transporte.

ABSTRACT

The present thesis was elaborated in the year 2017 for the district of Cajabamba, Province of Cajabamba, department of Cajamarca, with scope for all the province, based on the problem observed in the city - causing for interprovincial ground transportation and poor service provided To the users, the characteristics of the current state of the stands are in poor condition, their waiting rooms are very small, they do not provide a good service to the user some companies use the streets as stops. The theories in which the thesis is framed is based on the historical review of land transport, with reference to the use of the horse as a means of transport, and as three decades ago the use of trucks and in the last decade the service of Buses, buses and buses, considering and projecting sustainable and efficient mobility in the field of innovation and technology. This reality oriented me to have to approach the elaboration of this thesis whose only objective is to improve interprovincial transport, with the implementation of a terrestrial terminal. This contributes to the improvement of the user's service and to prevent further deterioration of the urban area of the province of Cajabamba. I hope I have given you an overview of what I intend to contribute.

Keyword:

Deterioration, User Services, Terrestrial Terminal, Urban, Transportation.

CAPÍTULO I

TEMA DE INVESTIGACIÓN

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

1.1. Descripción del Problema.

La ciudad de Cajabamba se encuentra en el distrito y provincia de Cajabamba, una de las trece provincias de la región Cajamarca.

Cajabamba es una de las principales provincias, pues se caracteriza por las dinámicas y flujos comerciales que van más allá del ámbito regional por su diversificación económica y el soporte de la Red Vial que articula Trujillo e Ica. Esta dinámica comercial se debe en primer lugar a la producción agropecuaria, extracción minera, forestal, servicios turísticos entre otros.

Esta actividad comercial, ha promovido y dinamizado el Transporte Interprovincial de Pasajeros que conecta con las distintas ciudades de la región, las ciudades costeras y Lima.

Este servicio de transporte se fue dando paulatinamente y de manera informal, por lo que no existe regulación de las rutas del transporte interprovincial ni reglamentación para el servicio que prestan; se puede observar que la venta de boletos y el envío de encomiendas lo realizan en ambientes separados que se encuentran mayormente en el perímetro de la Plaza de Armas y del mercado central de la ciudad, distante de las zonas de embarque y desembarque, estas aéreas están acondicionadas deficientemente, lo cual no brinda seguridad y confort a los usuarios pasajeros como parte del servicio que deberían prestar

Actualmente son aproximadamente quince empresas que ofrecen este tipo de servicios, las que cuentan con paraderos informales, y a nivel de la ciudad no hay una propuesta para un paradero o un terminal central, pues cada empresa tiene su propio paradero acondicionado en casas, para algunos servicios deficientemente, pero por otro lado, el paso de los buses de pasajeros, al no tener un espacio de estacionamiento utilizan las calles

generando así congestión y un caos en el casco urbano, pues los conductores tienen que hacer una serie de maniobras para evitar deteriorar más las calles y en algunos casos infringen las señales de tránsito, atentando contra la seguridad ciudadana con el propósito de ganar un lugar para poder estacionarse.

El mayor movimiento de transportistas se realiza principalmente los días domingos y en menor escala los días jueves que son días de comercialización en el mercado, provocando también mayor concurrencia de personas que llegan de los distintos distritos de Cajabamba. Los lugares de congestión o conflicto se dan en los siguientes puntos; Jirón Miguel Grau (cuadra 01), Jirón Carlos Heros (cuadra 01). Jirón Leoncio Martínez Vereau (01 cuadra).

El tránsito vehicular en la ciudad se adapta a la cuadrícula española y siguiendo el ordenamiento propuesto por el Municipio, en el casco urbano que por la sección vial la señalización es en un solo sentido, además las veredas no contemplan las medidas del reglamento, muchas de ellas no llegan al 1.00 metro de ancho (1.20 mínimo según RNE) y en otras calles empiezan con 1.00m y se reduce hasta 0.25m, en algunos casos no existen veredas lo cual viene a ser un peligro para de los transeúntes, exponiéndose al desplazarse por las vías. Así mismo se observa que no existe uniformidad en las secciones viales por calle, en muchos casos esas no sobrepasan los 7.20m, en las áreas de expansión existen vías de doble sentido pero son muy pocas.

1.1.1. Identificación del Problema.

La congestión vehicular y deterioro del centro de la ciudad es producto del uso indebido del transporte de pasajeros y carga interprovincial informal, el mal acondicionamiento de sus paraderos, con lo cual no brindan los servicios adecuados al usuario (venta de boletos, carga y descarga, embarque entre otros).

1.1.2. Dimensiones de la Problemática.

Urbano: congestión vehicular, deterioro de las calles, riesgo del peatón a ser atropellado

Social: deficiente servicio al usuario

Económico: apoyo al desarrollo económico principalmente los días sábados y domingos que son de mayor actividad para la comercialización y también los días jueves pero en una menor escala.

1.2. Formulación del Problema de Investigación.

1.2.1. Pregunta de Investigación.

1.2.1.1. Pregunta Principal.

¿Mejorará el servicio del usuario interprovincial y reducirá el deterioro de la ciudad con la implementación de un Terminal Terrestre?

1.2.1.2. Preguntas Derivadas.

- ¿Cuáles son las características del estado actual de los paraderos de las empresas de transportes interprovincial en la provincia de Cajabamba que brindan un mal servicio al usuario y deterioran la ciudad?
- ¿Cuáles son los aspectos que influyen en el mal servicio al usuario por parte de las empresas interprovinciales?
- ¿Cómo influye el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro urbano de la provincia de Cajabamba?

1.2.2. Objetivos.

1.2.2.1. Objetivo Genérico.

Implementar un Terminal Terrestre para mejorar el servicio del usuario interprovincial y evitar deterioro de la ciudad.

1.2.2.2. Objetivos Específicos.

- Identificar el estado actual de los paraderos de las empresas de transportes interprovincial en la provincia de Cajabamba que brindan un mal servicio al usuario y deterioran a la ciudad.
- Como mejorar el servicio de transportes para mejorar la atención a los usuarios.
- Identificar cómo influyen el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro urbano de la provincia de Cajabamba.

1.2.3. Matriz.

| Cuadro N°01: Matriz de correspondencia Objetivos - Preguntas. | |
|--|---|
| "IMPLEMENTACION DE UN TERMINAL TERRESTRE TERMINAL INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO INTERPROVINCIAL Y EVITAR EL DETERIORO DE LA CIUDAD - DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017." | |
| PREGUNTAS | OBJETIVO |
| ¿Mejorara el servicio del usuario interprovincial y reducirá el deterioro de la ciudad con la implementación de un Terminal Terrestre? | Implementar un Terminal Terrestre para mejorar el servicio del usuario interprovincial y evitar deterioro de la ciudad. |
| Derivadas | |
| ¿Cuál es el estado actual de los paraderos de las empresas de transportes que brinda un mal servicio al pasajero en la provincia de Cajabamba? | Identificar el estado actual de los paraderos de las empresas de transportes en la provincia de Cajabamba. |
| ¿Cuáles son las deficiencias funcionales del servicio de transporte que influyen en el mal servicio al usuario? | Como mejorar el servicio de transportes para los usuarios. |
| ¿Cómo influye el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro de la provincia de Cajabamba? | Identificar cómo influye el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro de la provincia de Cajabamba. |

1.2.4. Justificación de la Problemática.

Las vías del centro de la ciudad de Cajabamba no están adecuadas para el paso de tipo de buses de transporte interprovincial ya que su diseño es una cuadrícula española de calles angostas que respondía a un uso peatonal principalmente y que se fue adecuando para el uso de vehículos pequeños, pero no para vehículos de gran tamaño como es el del transporte de pasajeros, el paso de estos vehículos, vienen ocasionando el deterioro de estas vías y el congestionamiento en el centro de la ciudad.

Además Cajabamba es un punto central de articulación entre varias provincias, lo cual incrementa la demanda de transportes de pasajeros.

La importancia del transporte de pasajeros, como medio de comunicación y de transporte de productos para la comercialización que es necesario para satisfacer la demanda creciente.

Ante la necesidad de dar la solución al servicio de embarque y desembarque de pasajeros de la provincia de Cajabamba con una infraestructura adecuada y eficiente, se plantea la creación de un terminal terrestre interprovincial en la periferia de la ciudad, por eso el terminal debe estar definido al Suroeste a tal punto que evite el congestionamiento en la ciudad. Porque Los principales accesos a la ciudad de Cajabamba se dan desde la parte Noroeste (desde Cajamarca) y desde el sureste (Huamachuco-Provincia de Sánchez Carrión-Región La Libertad), ambos accesos se realizan mediante la carretera longitudinal de la Sierra; que es una vía de carácter nacional; la misma que atraviesa a toda la provincia y la ciudad capital Cajabamba, con una longitud aproximada de 34 kilómetros.

1.2.5. Relevancia.

Lo cual generara una mayor demanda de transporte de pasajeros sea en lo comercial, turístico, minero por eso es importante que exista un mayor flujo y mejor servicio en la provincia de Cajabamba

1.2.5.1. Técnicas

El presente estudio apoyara con la información sobre los flujos y demanda del transporte, la importancia de un buen servicio para el usuario y como elemento atractor para mejorar todas estas relaciones el terminal terrestre.

1.2.6. Contribución.

El presente proyecto contribuirá a dar un mejor servicio a los ciudadanos y también a ordenar el casco urbano de la ciudad para así evitar el congestionamiento y deterioro de la provincia de Cajabamba.

1.2.6.1. Práctico.

Un terminal terrestre es un eje que ordena la circulación del tránsito y económicamente reactivara al sector productivo, turístico y comercial de la provincia, generando un nuevo nodo de desarrollo para sus habitantes de la provincia, culturalmente se generara una conciencia ciudadana y educación vial sobre movilidad terrestre y respeto al peatón, implementando un diseño moderno que se adecue con el entorno y sin romper el perfil urbano. Además promotor de desarrollo, un buen terminal es un atractor para la dinámica social, turística, etc.

1.3. Identificación del Objetivo de Estudio.

1.3.1. Delimitación Espacial.

El trabajo de investigación está centrado en el Distrito de Cajabamba, sin embargo su ámbito será la Provincia de Cajabamba, Departamento de Cajamarca.

1.3.2. Delimitación temporal.

El trabajo de investigación se tomara como punto de partida el presente año (2017) debido que se observa el problema que ocasiona en la ciudad el transporte terrestre interprovincial y el mal servicio a los que brindan a los usuarios.

1.3.3. Delimitación Temática.

El trabajo de investigación está referido a la importancia del terminal de transporte terrestre interprovincial y los servicios que deben prestar a los usuarios, como un articular entre las ciudades que aportan en el desarrollo económico

1.3.4. Alcances de la Investigación.

El análisis va a permitir identificar y proponer la importancia de un terminal terrestre como parte de las redes viales para facilitar la actividades comerciales, incrementar el flujo de pasajeros y sobre todo el servicio que se les debe de brindar, finalmente la importancia de considerar un terminal en los alrededores de la ciudad, con la finalidad de evitar el deterioro de la ciudad.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2. MARCO TEÓRICO

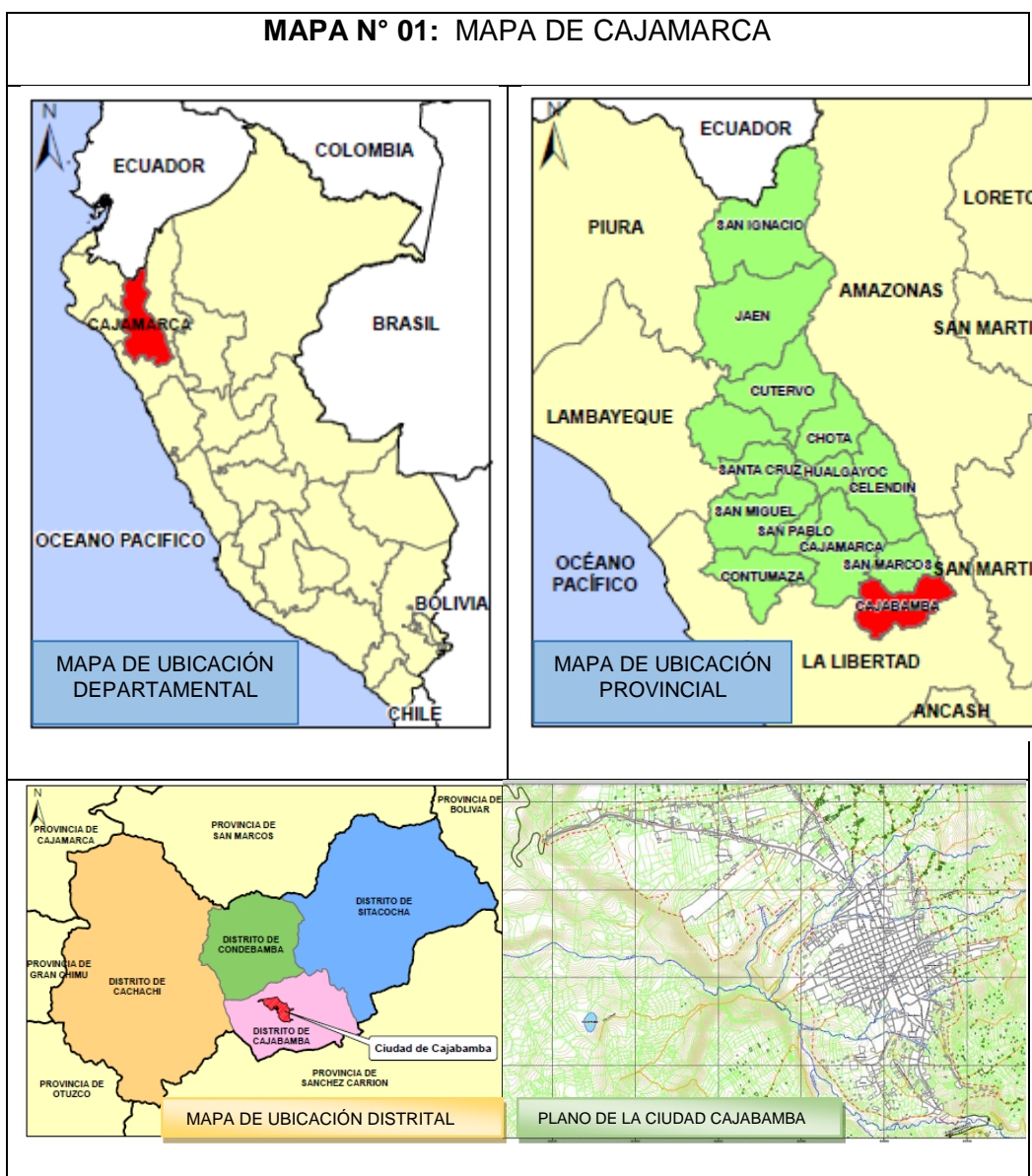
2.1. Marco contextual.

2.1.1. Contexto Físico Espacial.

2.1.1.1. Localización:

La ciudad de Cajabamba se encuentra en el distrito de Cajabamba, la cual pertenece a la provincia del mismo nombre, la cual a su vez es uno de las trece provincias de la región Cajamarca.

MAPA N° 01: MAPA DE CAJAMARCA



2.1.1.2. Altitud:

La altura de la provincia de Cajabamba con respecto al océano pacífico está situada en los 2654 m.s.n.m.

2.1.1.3. Extensión Territorial:

La superficie Territorial es de 192.29 km², ubicado en el Distrito de Cajabamba, donde se localiza la ciudad de Cajabamba, la expansión de la Provincia es de 1,808 km²

2.1.1.4. Límites:

- Límites de la Ciudad:

- Limita por el Este: Con el Distrito de Sitacocha.
- Limita por el Oeste: Con el Distrito de Cachachi.
- Limita por el Norte: Con el Condebamba.
- Limita por el Sur: Con la Provincia de Sánchez Carrión.

- Límites de la Provincia:

- Limita por el Este: con el distrito de Bambamarca de la provincia de bolívar delimitado por el río marañón.
- Limita por el Oeste: Con los distritos de Cospan de la provincia de Cajamarca, Lucma y Huaranchal de la provincia de Otuzco, delimitado por los ríos San Jorge y Membrillo.
- Limita por el Norte: Con los distritos de Cospan Ichocan y San Marcos, de la provincia de Cajamarca, delimitados por los ríos cajamarquinos y criznejas.
- Limita por el Sur: Marcabalito, Sanagoran y Sartimbamba de la provincia de Huamachuco delimitado en parte por los ríos negro y Chusgon.

2.1.1.5. Características Geográficas:

✓ **Clima:**

El clima es templado, seco y soleado en el día y frío en la noche. Las precipitaciones se dan de diciembre a marzo y se presentan como el fenómeno del niño en forma cíclica, que es un fenómeno climatológico del norte peruano tropical. (Quispe Malca , 2012)

✓ **Temperatura:**

Cuenta con una temperatura media anual de 15°

✓ **Relieve del entorno Urbano:**

i) El distrito de Cajabamba tiene un terreno montañoso y por estos factores el distrito está conformado de valles profundos que son muy productivos, cerros muy elevados, quebradas, llanuras muy extensas lo que hace del distrito un territorio un territorio con características geomorfológicas propias del ande peruano. (cajabamba.com, s.f.)

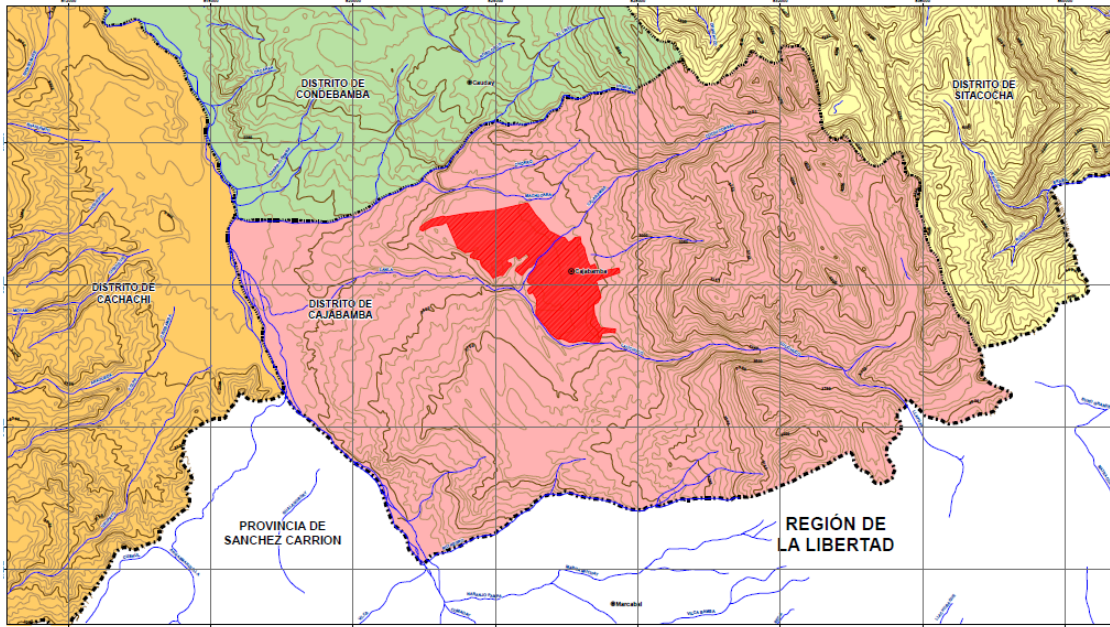
ii) En el contexto urbano, las características mencionadas han determinado la subdivisiones de la ciudad de Cajabamba en Tres sectores:

▪ **Sector Norte:** denominada con el nombre de la Pampa, debido a que tiene un relieve casi plano, sin accidentes geográficos, es la zona de expansión urbana norte.

▪ **Sector Central:** abarca la ciudad tradicional de Cajabamba, la cual tiene una pendiente que varía entre 10% y 20% de este a oeste, y además este territorio está atravesada por seis quebradas que van de este a oeste y desembocan en el río Lalichuco.

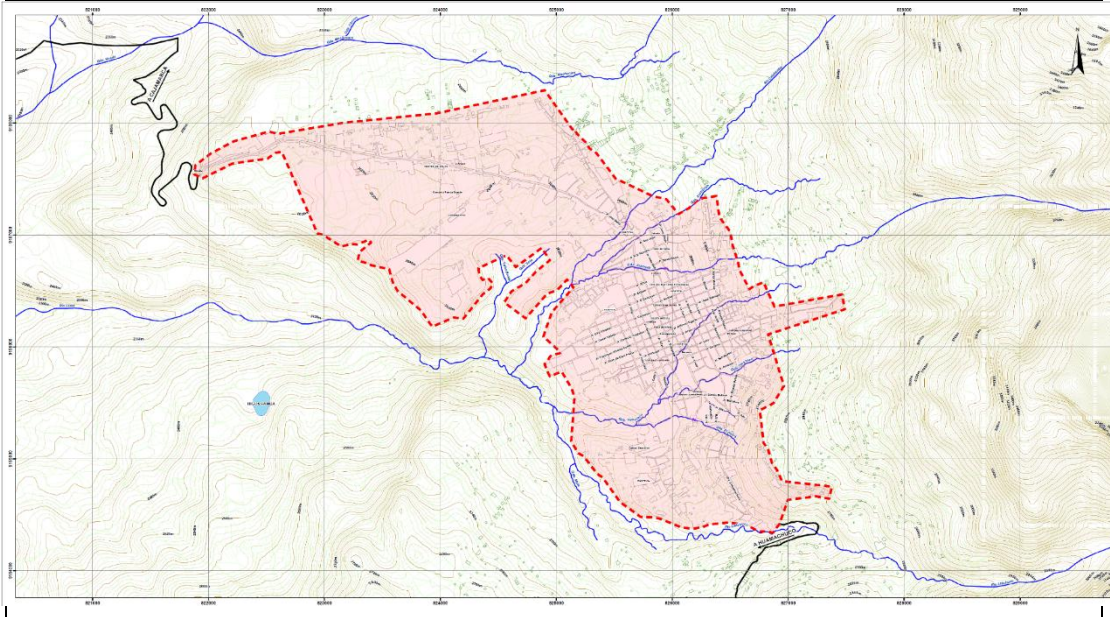
- **Sector Sur:** denominada con el nombre de Gloriabamba, la cual tiene la parte este con una pendiente pronunciada y la parte oeste con escasa pendiente, colindante con el barranco que va a dar con el río Lalichuco, esta es la zona de expansión urbana sur.

MAPA N° 02: RELIEVE DEL DISTRITO DE CAJABAMBA.



Fuente: MDC

MAPA N° 03: RELIEVE DEL ENTORNO URBANO DE LA CIUDAD DE CAJABAMBA.



Fuente: MDC

2.1.1.6. Crecimiento y Distribución Espacial de la Población.

En la última década, el crecimiento de la población de la Provincia de Cajabamba se da con una tasa de crecimiento alrededor del 1 %, y esto se puede apreciar comparando el número de habitantes en los distritos año a año en los últimos catorce años, según el siguiente cuadro.

Cuadro N° 3: Evolución de la Población de la Provincia de Cajabamba.

| EVOLUCION POBLACION DISTRITAL DE CAJABAMBA | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2,006 | 2,007 | 2,008 | 2,009 | 2,010 | 2,011 | 2,012 | 2,013 | 2,014 | 2,015 |
| Cajabamba | 28,566 | 28,705 | 28,839 | 28,977 | 28,001 | 28,079 | 28,079 | 30,141 | 30,252 | 30,347 | 30,429 | 30,503 | 30,561 | 30,603 |

Fuente: INEI 2016

2.1.2. Contexto Temporal.

2.1.2.1. Antecedentes de Terminales terrestres

El transporte se remonta a las épocas de las invasiones, donde se hizo necesaria la movilización, debido a la distribución de las actividades humanas y a la necesidad de desplazamiento físico y de bienes entre los diferentes lugares en donde se realizaban las actividades. El movimiento de viajeros de un lugar a otro ha motivado que cada una de las culturas que aparecen en el desarrollo histórico de la humanidad, haya diseñado su propio medio de transporte y sus correspondientes terminales de pasajeros.

2.1.2.2. Historia de la Ciudad Cajabamba.

La creación de la Provincia de Cajabamba se dio mediante el Dec.S/N el 09 de noviembre de 1839 y bautizado con el sobre nombre de “La Siempre Fiel Ciudad de Cajabamba” por el congreso de Huancayo, ya que ofrecía importantes servicios a la Independencia; conformado por los distritos de Cachachi, Condebamba, Sitacocha y Cajabamba como su capital, sin embargo, el distrito de Cajabamba es el único como categoría de ciudad. (Eslava Iparraguirre, 1985)

Cuadro N° 04: Creación de los Distritos de la Provincia de Cajabamba

| Provincia | Distrito | Categoría | Disp. Legal | Año | Población 2007 | Altitud (Msnm) |
|-----------|------------|-----------|-------------|-------------|----------------|----------------|
| CAJABAMBA | Cajabamba | Ciudad | Dec S/N | 09-Nov-1839 | 28079 | 2654 |
| | Cachachi | Pueblo | Dec S/N | 11-Feb-1855 | 24305 | 3237 |
| | Condebamba | Pueblo | Dec S/N | 11-Feb-1855 | 13186 | 2829 |
| | Sitacocha | Pueblo | Dec S/N | 11-Feb-1855 | 8717 | 2956 |

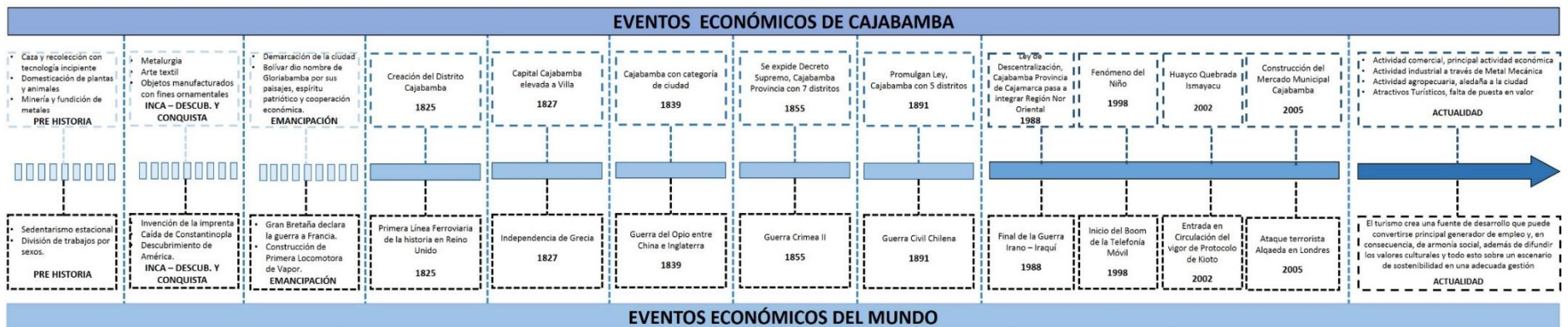
Fuente: INEI – Compendio Estadístico 2009 – 2010.

2.1.3. Contexto Simbólico.

2.1.3.1. Referencia Económica Histórica del distrito de Cajabamba.

La referencia económica histórica nos permite repasar los hechos históricos imprescindibles, con la finalidad de tener una visión general del surgimiento del distrito y sus actividades económicas productivas; permitiendo que se pueda comprender el presente y relacionarlo con los acontecimientos y procesos del pasado, logrando así conocer y racionalizar la información y tomar esos datos para entender que ellos también influyen en esos procesos. Los antecedentes históricos, enfatizando el aspecto económico y los hechos más relevantes, desde la prehistoria hasta la actualidad, se detallan a continuación en la siguiente figura:

Cuadro N° 5: Eventos económicos de Cajabamba.



Fuente: Libro Cajabamba, Eterna Tierra General de Raúl Urbina Paz, Setiembre 2008 – Guía 2011 de la Oficina de Promoción Turística - MPC”

2.1.4. Contexto Socio-Económico.

2.1.4.1. Actividades Económicas.

La actividades económica permite analizar la función económica principal de la ciudad, la cual se caracteriza por presentar un centro económico principal muy marcado, en donde se concentran la mayoría de actividades comerciales, industriales, turísticas y financieras; lo que constituyen el principal nodo de la ciudad conformado por los equipamientos más importantes de la ciudad, basado en el centro histórico y su principal centro de abastos.

- Contexto Provincial.

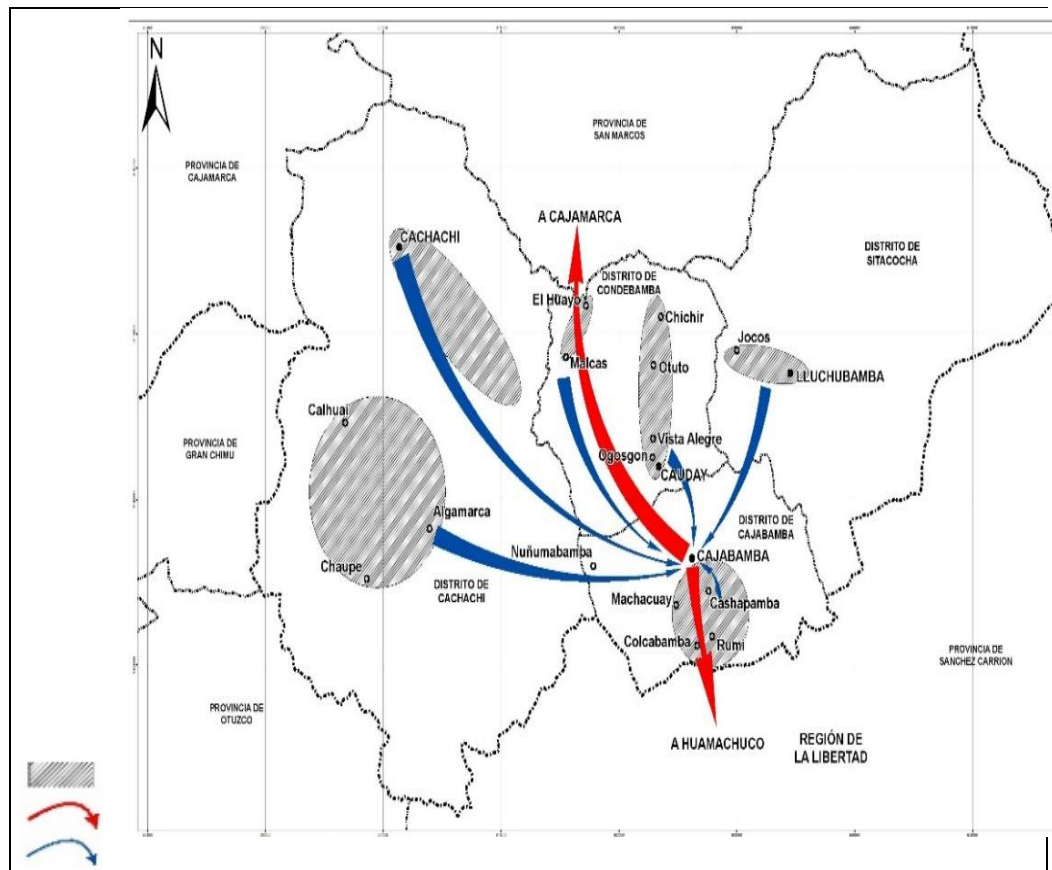
La ciudad de Cajabamba por cumplir un rol político administrativo, nodo comercial y plataforma logística de la provincia de Cajabamba, estar sobre la carretera Longitudinal de la Sierra (Eje articulador de la Región Cajamarca y articulador con la región La Libertad) y centro de acopio provincial, genera en la provincia de Cajabamba dos tipos de Flujos Económicos, el flujo que va desde las zonas de producción y sistemas de ciudades distritales hacia la ciudad de Cajabamba y otro flujo que va de la ciudad de Cajabamba hacia el exterior de la provincia, definido esto por infraestructura vial, transporte de pasajeros y carga, y por último el destino de la producción a los mercados .

El flujo Externo se divide en dos:

- El flujo Cajabamba – Cajamarca
- El Flujo Cajabamba – Huamachuco - Trujillo

El flujo Interno se divide en seis:

- El flujo de la zona de Algamarca – Cajabamba
- El flujo de la zona de Cachachi – Cajabamba
- El flujo de la zona de Cauday – Cajabamba
- El flujo de la zona de El Huayo – Cajabamba
- El flujo de la zona de Lluchubamba – Cajabamba
- El flujo de la zona de Colcabamba – Cajabamba



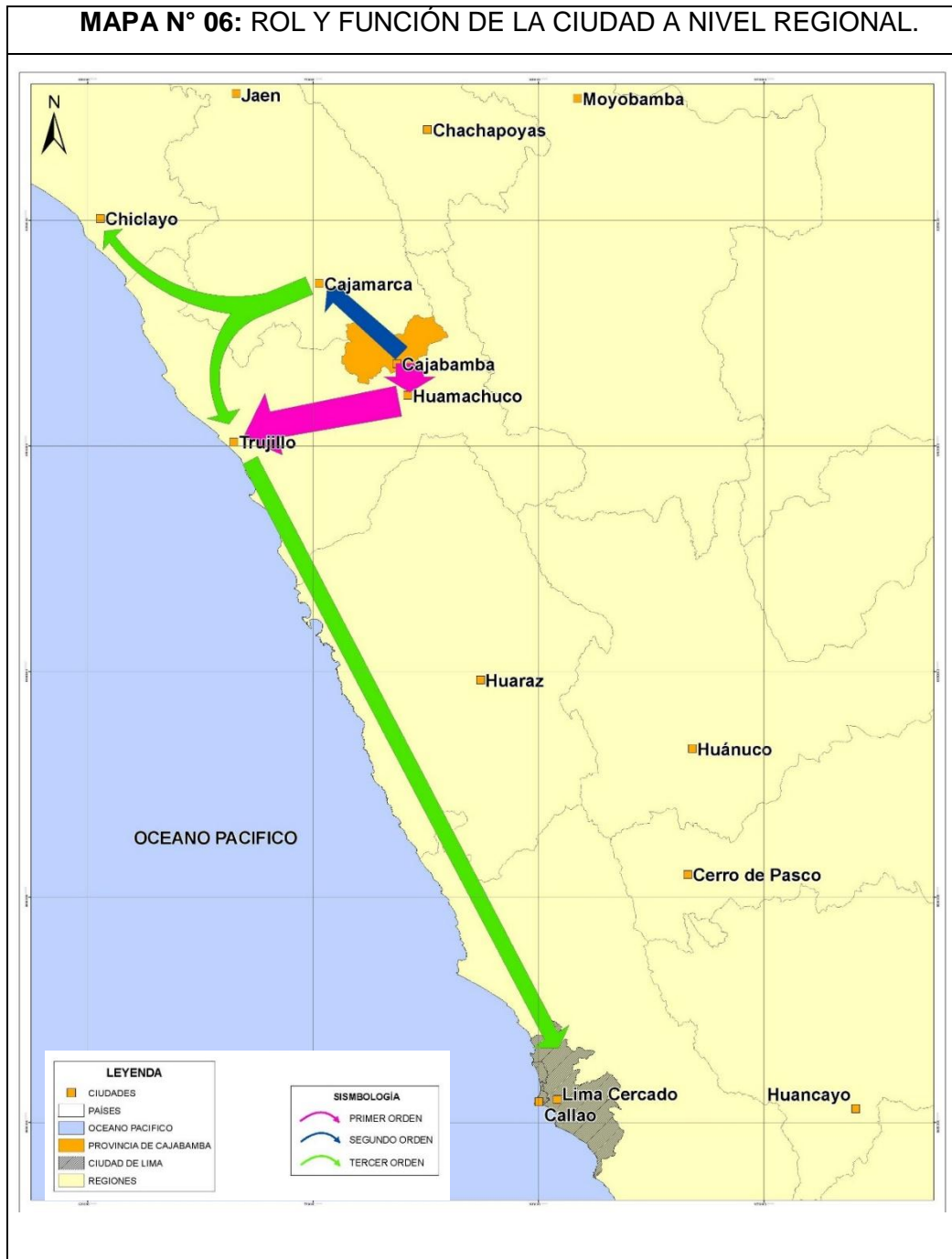
Fuente: MDC

- Contexto Regional

El transporte de pasajeros se hace a través de agencias de viajes, las cuales operan con locales propios esparcidos por la ciudad, los flujos de pasajeros y vehículos que se generan de y hacia Cajabamba son principalmente de la Ciudad de Trujillo, Cajamarca y Lima.

La dinámica poblacional de la ciudad de Cajabamba refleja un comercio diversificado, llegando a interactuar con diferentes ciudades como: Cajamarca, Chiclayo, Trujillo y Lima.

La Ciudad de Cajabamba en su contexto regional ha identificado diferentes interacciones teniendo en cuenta el flujo de transporte de pasajeros y se clasifican de acuerdo al orden propuesto.



Fuente: MDC

2.2. Marco Conceptual.

- **Afluencia:** Llegada de personas o cosas en abundancia o concurrencia en gran número hacia un lugar o dirección.
- **Confort:** Se trata de aquello que brinda comodidades y genera bienestar al usuario.
- **Demografía:** La demografía es el análisis de las comunidades humanas a partir de la estadística. “El concepto procede de un vocablo griego compuesto que puede traducirse como (descripción del pueblo). Esta disciplina estudia el tamaño, la estratificación y el desarrollo de una colectividad, desde una perspectiva cuantitativa” (Pérez Porto & Gardey, definicion.de, 2010).
- **Cuadrícula Española:** “En la antigüedad las ciudades se edificaban y se fundaban según el tipo castellano. Se trazaban las calles en formas perpendiculares y en el centro se ubicaba la Plaza de Armas y a su alrededor se hallaban las edificaciones de las autoridades locales y religiosas” (Mariel Toraño , 2013).
- **Casco Urbano:** El Casco Urbano se refiere generalmente a la parte antigua o tradicional de las ciudades (en inglés sería el "core") en donde los elementos urbanos de manzanas, plazas y calles reticuladas existen. Los tipos de edificio y usos se mezclan. En muchos casos estas áreas de las ciudades se crearon antes del apogeo de los automóviles, por ello encontraras calles más angostas y aceras para el flujo peatonal. “El casco urbano empieza a desaparecer cuando se convierte en suburbio, donde predomina la separación de usos y la dependencia del automóvil” (Borges, 2014).

- **Desarrollo urbano:** Es el proceso de desarrollo, evolución y/o cambio de los centros urbanos. La cual forma una porción de éste proceso de la construcción de nuevos centros urbanos.
- **Áreas de expansión:** “La expansión puede ser el progreso de una área terrestre de una nación, imperio o ciudad a partir de la posesión de nuevo territorio, también tenemos que tener en cuenta que la expansión no siempre involucra un adelanto físico o concreto, sino que además hace referencia al desarrollo más abstracto o simbólico. De tal manera, se puede hablar de desarrollo económico o cultural” (Tapias, 2016).
- **Transporte:** “El concepto de transporte es utilizado para mencionar el hecho y resultado de trasladar algún objeto o persona de un determinado lugar hacia otro. También se usa para nombrar a los vehículos que sirven para tal efecto” (mar-turca, 2016).
- **Provincial:** Es un término que se utiliza para designar a un territorio que forma parte de otra entidad geográfica más grande y superior pero que al mismo tiempo tiene sus características y funciones particulares. La provincia es una creación puramente humana para ordenar geográficamente los diferentes espacios en los que una sociedad vive y se organiza. “Para delimitar el territorio que forma parte de una provincia se pueden usar tanto elementos naturales (como por ejemplo el cauce de un río, una cadena de montañas, un bosque, etc)” (Leonor, 2014).
- **Distrito:** “La palabra distrito se utiliza para nombrar a las delimitaciones que permiten subdividir una región territorial para

organizar la administración, la función pública y los derechos del tipo político y civil” (Pérez Porto & Merino, Definición, 2011).

- **Comercialización:** Comercialización es la actividad que se realiza en el comercio, en la antigüedad se conocía como Trueque ya que es la acción y efecto de vender o intercambiar un producto o bienes.
- **Congestionamiento:** Se denomina congestión al acto y la consecuencia de congestionar. Este verbo (congestionar) hace referencia a la acumulación de algún elemento, generando un proceso que provoca una obstrucción o un bloqueo que dificulta la circulación o el paso de algo.
- **Articulación:** “La relación que existe entre dos elementos y que permite la funcionalidad de ambas” (Porto., 2008).
- **Infraestructura:** “Es el conjunto de bienes que están estimados como obligatorios para que una organización pueda marchar bien y una actividad se desarrolle eficientemente” (CLAVIJO LINDARTE & LÓPEZ VIZCAÍNO , 2015).
- **Carretera longitudinal de la Sierra:** “Es una carretera que recorre toda la sierra. El tramo norte se denomina PE-3N o Longitudinal de la Sierra Norte y está compuesto de 1.957,3 km; hacia el sur PE-3S, Longitudinal de la Sierra Sur, está compuesta de 1.516,0 km. El km 0 de la Longitudinal y aquel de la Carretera Central del Perú o PE-22, se encuentra en La Oroya. Actualmente 2,946 km de red está pavimentada (84,1%) y 557 km no están pavimentados. Departamentos que recorre: Piura, Cajamarca, La Libertad, Ancash, Pasco, Junín, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Puno” (Wikipedia, es.wikipedia.org, 2015).
- **Carácter nacional:** Corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y

transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). “Sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales” (transparencia.mtc.gob.pe, 2007).

- **Demanda:** “Se define como la total cantidad y calidad de bienes y servicios que pueden ser obtenidos en una infinidad de precios del mercado por un comprador o más (demanda total o de mercado)” (www.buenastareas.com, 2014).
- **Redes viales:** “Las redes viales están constituidas por el conjunto de vías terrestres marítimas y aéreas con las cuales logramos formar relaciones comerciales entre vendedores y compradores o también entre productores y consumidores” (Lino Roque, 2014).
- **Relieve:** “Es el término que determina a las formas que tiene la corteza terrestre o litosfera en la superficie, tanto en relación con las tierras emergidas como en cuanto al relieve oceánico, es decir, al fondo del mar” (Tapias, 2016).

2.3. Marco Referencial.

2.3.1. Análisis de Casos.

CASO INTERNACIONAL - GUAYAQUIL.

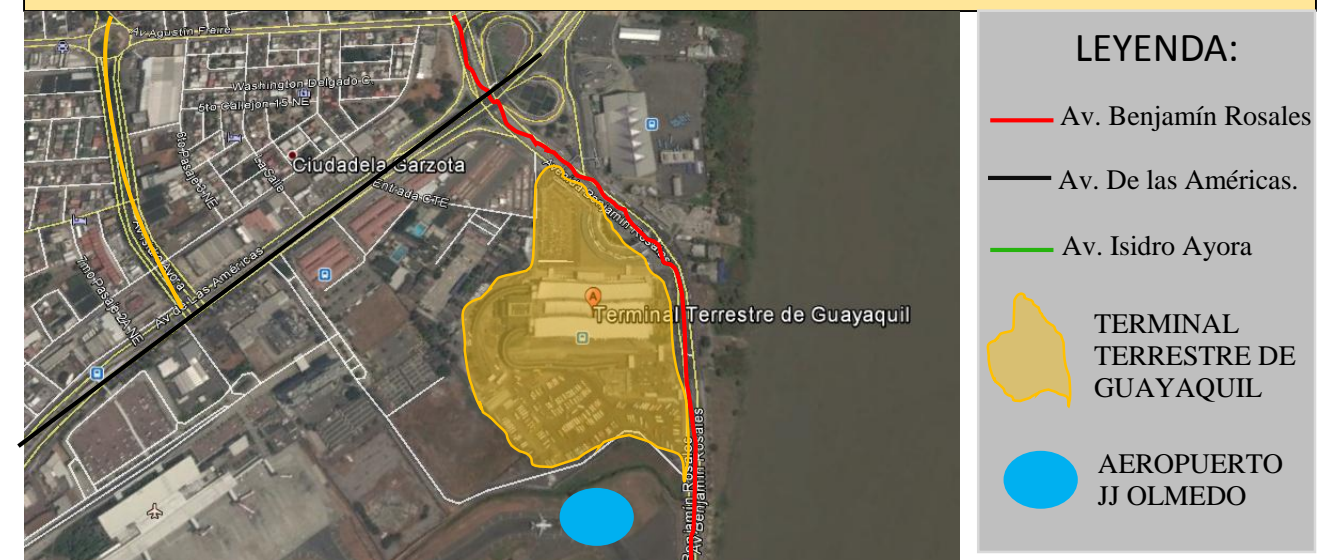
GENERAL

| | |
|---|--|
| NOMBRE | TERMINAL TERRESTRE DE GUAYAQUIL |
| DATOS GENERALES | Ubicación: Av. de Las Américas, Guayaquil 090513, Ecuador. Área : 13,116,444 m2 Inauguración: 11 de octubre de 1985. |
| MISIÓN | Brindar servicios de calidad a los usuarios y clientes de la Terminal Terrestre de Guayaquil y su Centro Comercial de manera eficiente y autosustentable |
| VIAS QUE CIRCUNSCRIBEN | Por el Norte: Av Benjamín Rosales. Por el Sur: Con el Aeropuerto. Por el Este: Av Benjamin Rosales Por el Oeste: Av. De Las Américas. |
| NOMBRE ANTERIOR | Terminal Terrestre Jaime Roldós Aguilera |
| CARACTERISTICAS DE ADAPTABILIDAD | La infraestructura, cuenta con acogedor espacio para actividades comercial, espera y un adecuado sistema de embarque y desembarque de pasajeros. |
| AREAS | Boleterías 6 Cooperativas de transporte 18 Kioskos Multiservicios 4 Torniquetes 20 Andenes de salida de andenes de salida 14 Andenes de llegada 8 Espacios para parqueo de vehículos particulares 67 Espacios de parqueo para taxis 15 Espacio de parqueos para motocicletas 33 Espacio de parqueos para bicicletas 25 Cantidad de cámaras manejadas por un CCTV 50 aprox. Baterías Sanitarias: |

LOCALIZACION

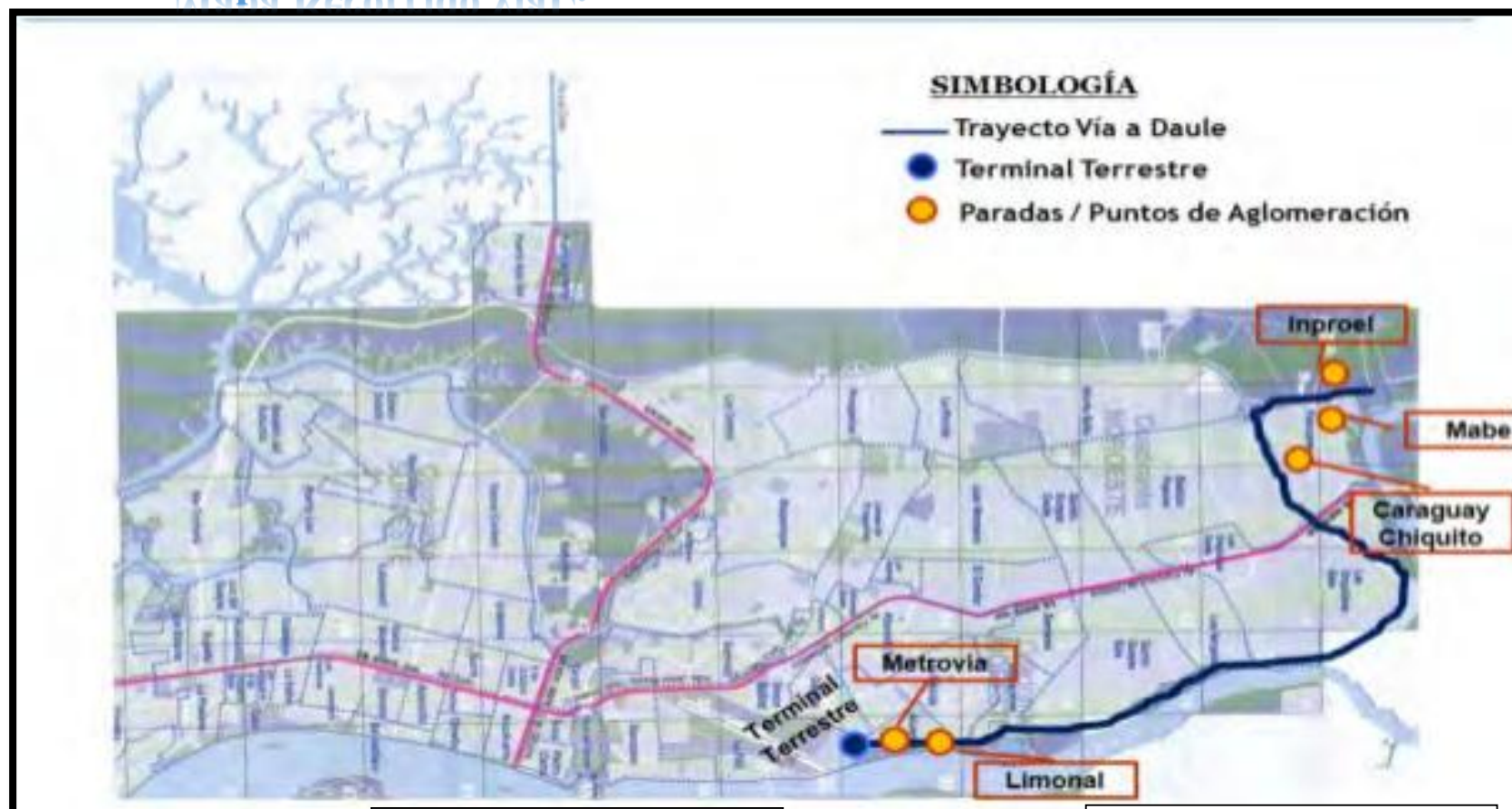


UBICACION



CASO INTERNACIONAL - GUAYAQUIL.

Mapa Recorrido víaL.



PLANTA VENTAS

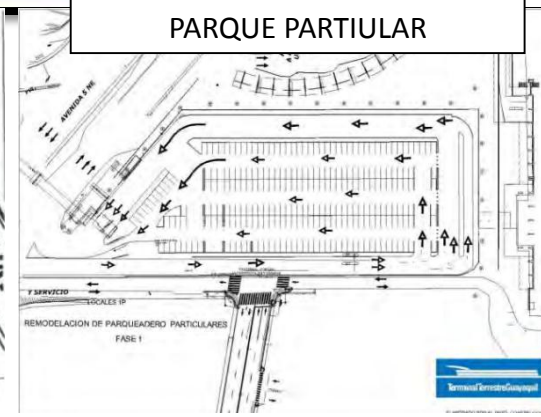
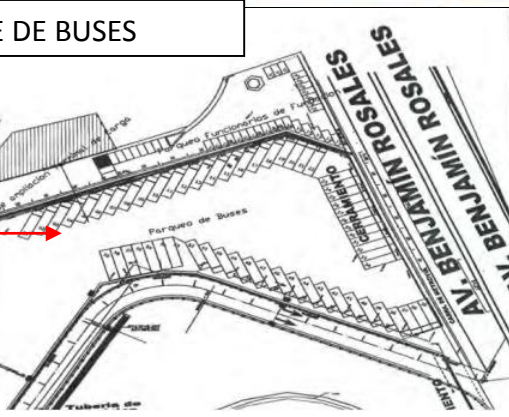
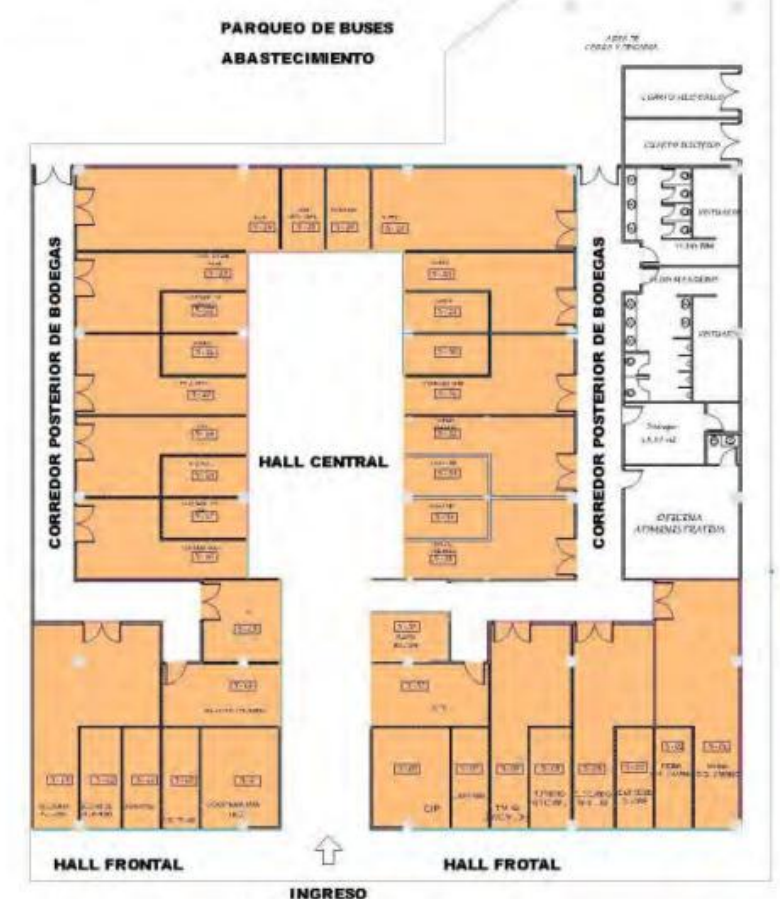
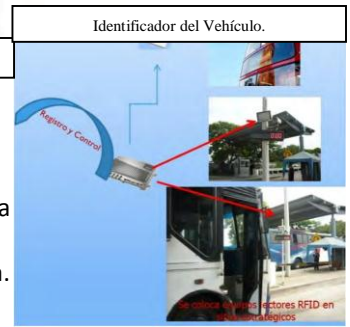


Diagrama de Flujo Software con módulo de tasas y venta de boletos.



Este Terminal esta a la vanguardia de la tecnología.



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN 2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION
IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

ALUMNO:
BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
Nº DE LAMINA
2/4

CASO:
TERMINAL TERRESTRE
JAIME ROLDÓS
AGUILERA - GUAYAQUIL.



CASO INTERNACIONAL - GUAYAQUIL.

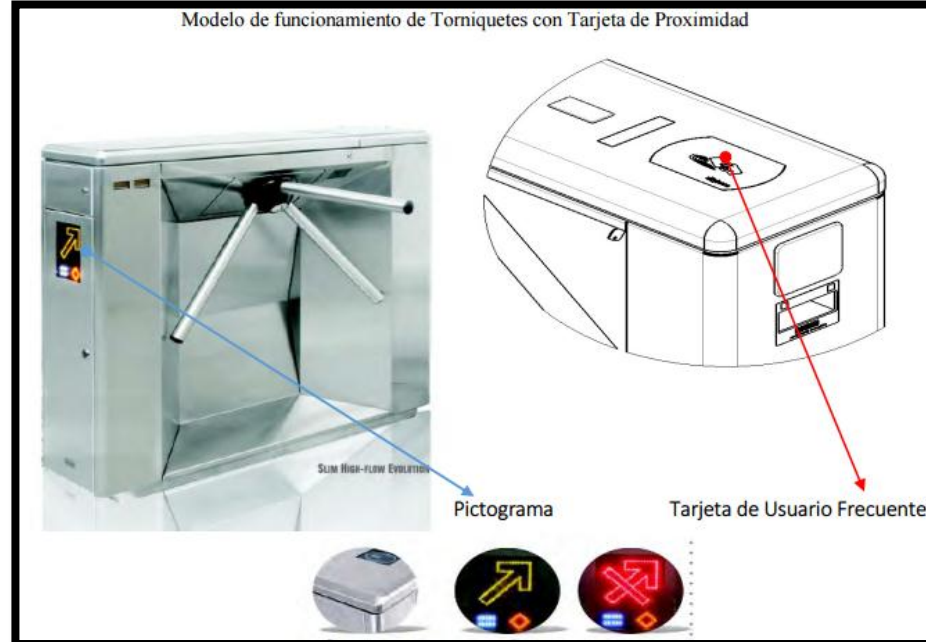
Modelo de Kiosko Virtual, Terminal Terrestre de Guayaquil



SERVICIOS QUE OFRECERÁN LOS KIOSKOS:

- Punto de venta de boletos
- Punto de información para:
 - Ubicación interna (locales comerciales y boleterías)
 - Ubicación local (Información de traslado a sitios dentro de la ciudad)
 - Destinos nacionales.
 - Destinos turísticos y hoteles
- Call Center : Inglés - Español
- Disposición para encuestas virtuales de servicio.

Modelo de funcionamiento de Torniquetes con Tarjeta de Proximidad



BENEFICIOS DE NUEVOS TORNIQUETES:

- Diseñado para uso intensivo: Menos daños y menos espera de usuarios.
- Pictogramas luminosos para guiar mejor a usuarios.
- Diferentes formas de validar tickets (tarjetas y código de barras)
- Permitirá uso de tarjetas para usuarios frecuentes, y venta de boletos en kioscos
- Brazos anti-pánico (Se abren en corte eléctrico o por mando de sistema anti-incendios)
- Integración con actual sistema de boleterías.

Ubicación de la zona de la Cubierta de Andenes sobre la imagen de implantación del Terminal (Área resaltada en rojo)



TRABAJOS REALIZADOS EN VIGAS



Considerando que, el edificio del Terminal posee una cubierta metálica sobre la zona de los andenes de llegada de buses que está soportada por un conjunto de vigas, y como consecuencia de los check-list de mantenimiento efectuadas por la Dirección de Proyectos Especiales y Construcciones en conjunto con la Consultora Vera y Asociados sugirieron la realización del manteamiento de las vigas.

PROYECTO
DE INVESTIGACIÓN
2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION
IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

ALUMNO:
BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
Nº DE LAMINA
3/4

CASO:
TERMINAL TERRESTRE
JAIME ROLDÓS
AGUILERA - GUAYAQUIL.



CASO INTERNACIONAL - GUAYAQUIL.

VISTAS



PROYECTO
DE INVESTIGACIÓN
2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION
IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL,
PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL
DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

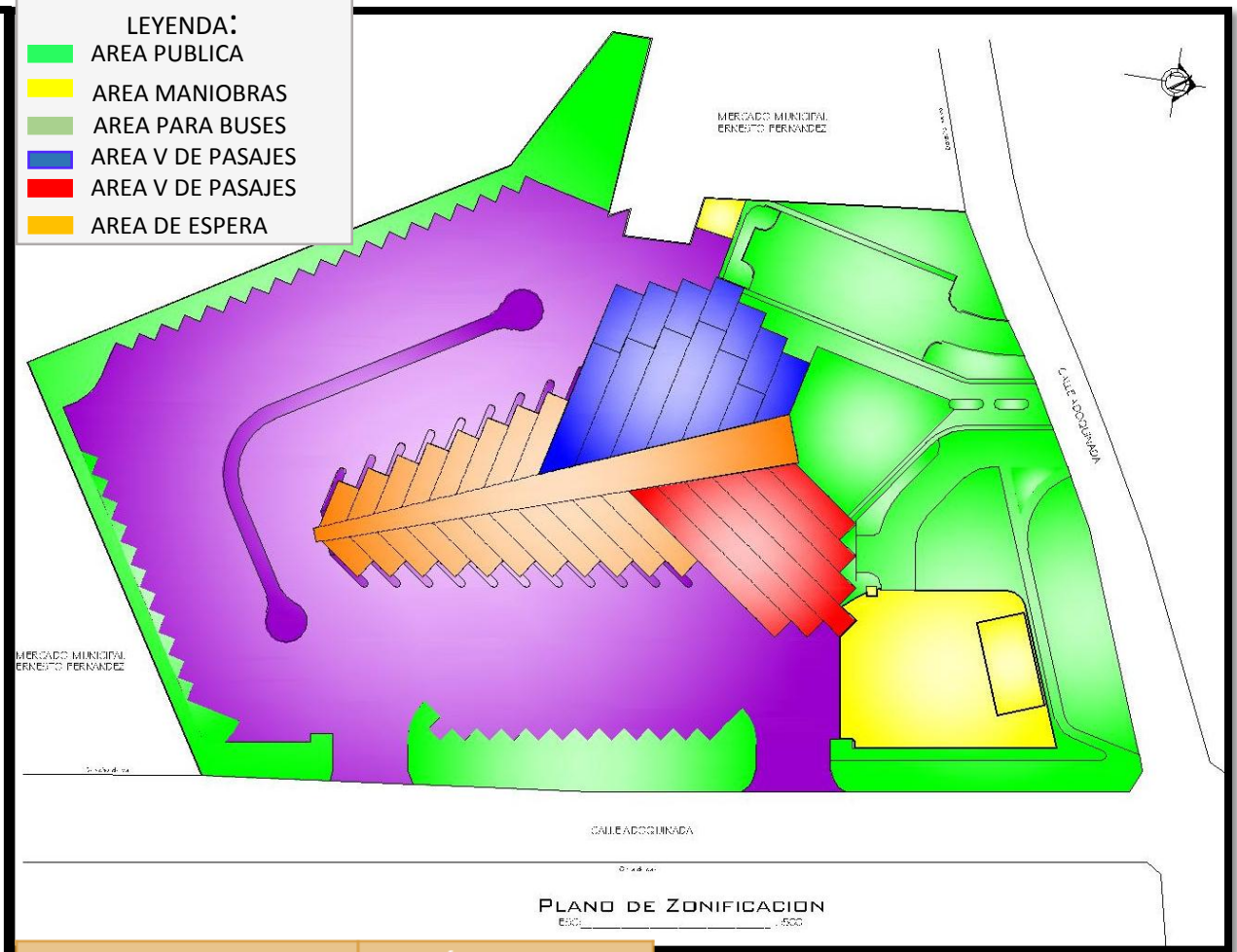
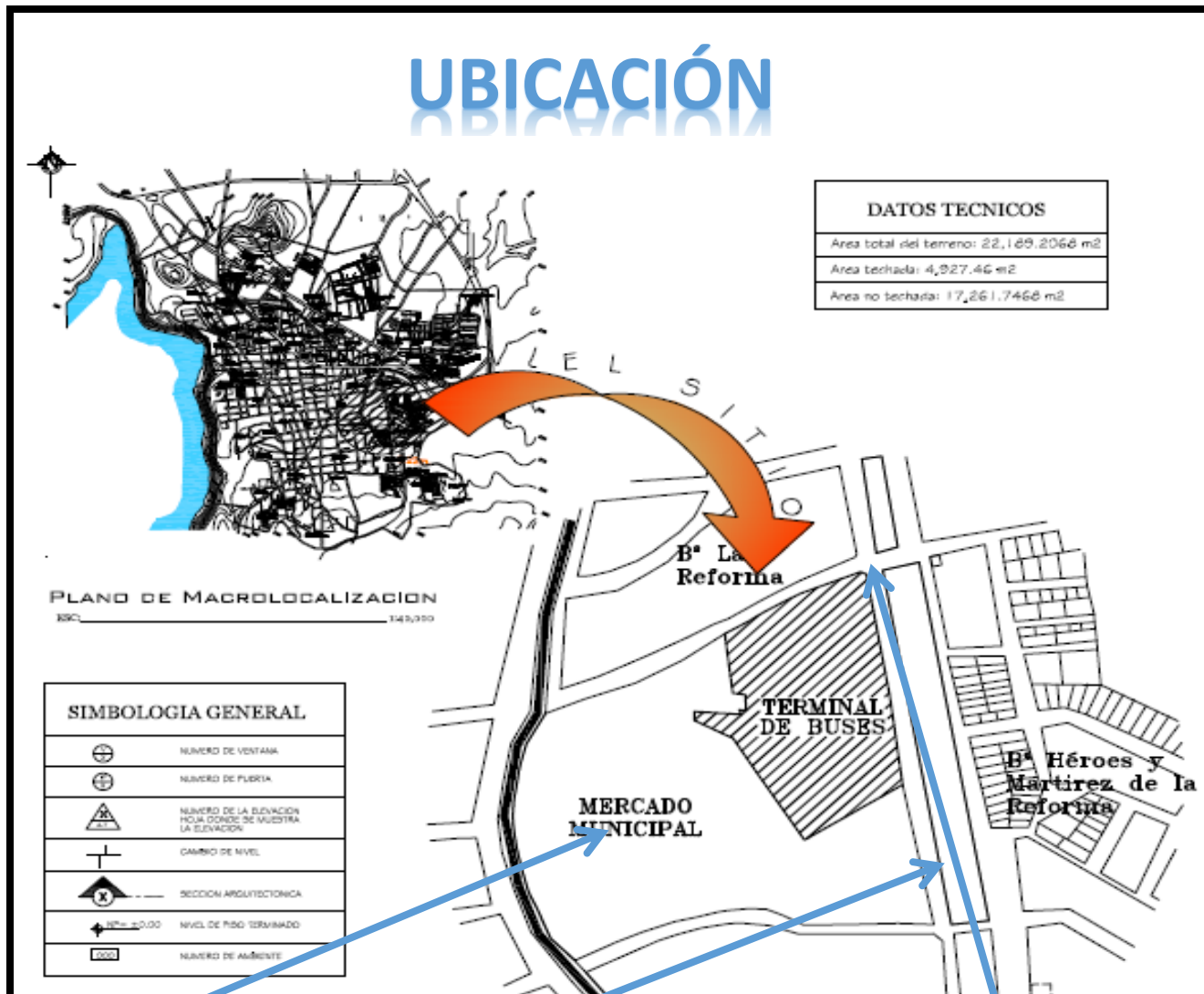
ALUMNO:
BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
Nº DE LAMINA
4/4

CASO:
TERMINAL TERRESTRE
JAIME ROLDÓS
AGUILERA - GUAYAQUIL.



CASO INTERNACIONAL - MAYAS

UBICACIÓN



| ZONA | Área Total |
|----------------|---------------------------|
| Exterior | 3,993.11 m ² |
| Pública | 2,085.204 m ² |
| Comercial | 436.68 m ² |
| Administrativa | 395.14 m ² |
| Servicio | 360.12 m ² |
| Maniobra | 9,533.11 m ² |
| TOTAL | 16,803.364 m ² |

Lo principal de este proyecto es descongestionar las calles circundantes a la terminal, prestar un servicio adecuado para todo de tipo de pasajeros y mejorar la imagen urbana del sector.



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN 2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION
IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

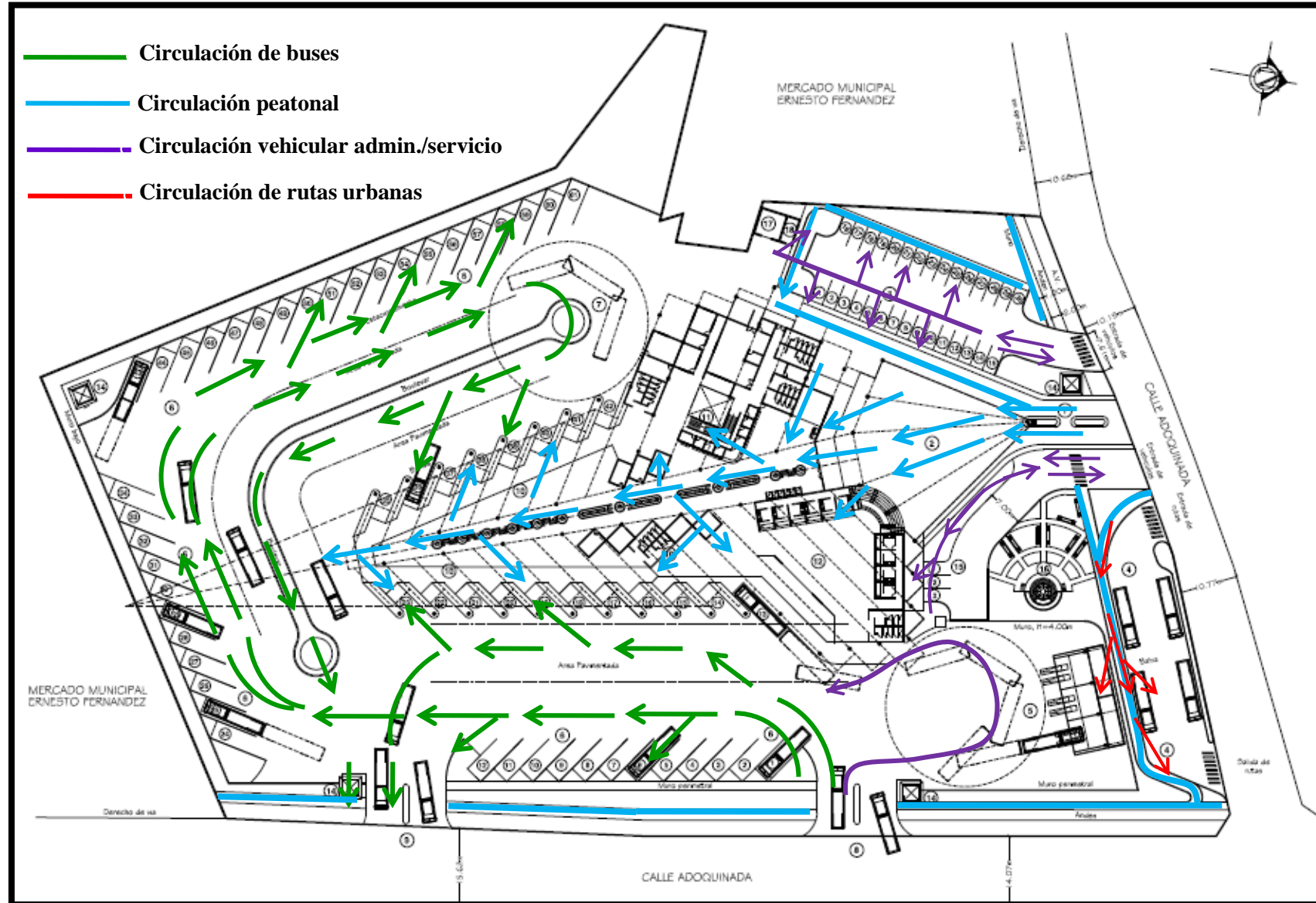
ALUMNO:
BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
Nº DE LAMINA
1/4

CASO:
TERMINAL TERRESTRE MASAYA - REPÚBLICA DE NICARAGUA.

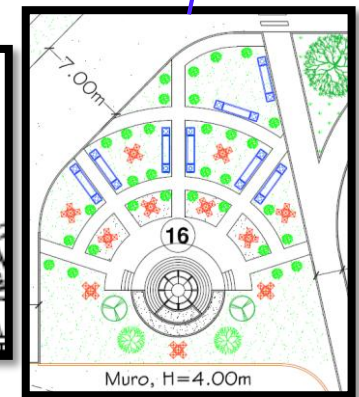


CASO INTERNACIONAL - MAYAS

CIRCULACIÓN



PLANO DE CONJUNTO



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN 2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION
IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

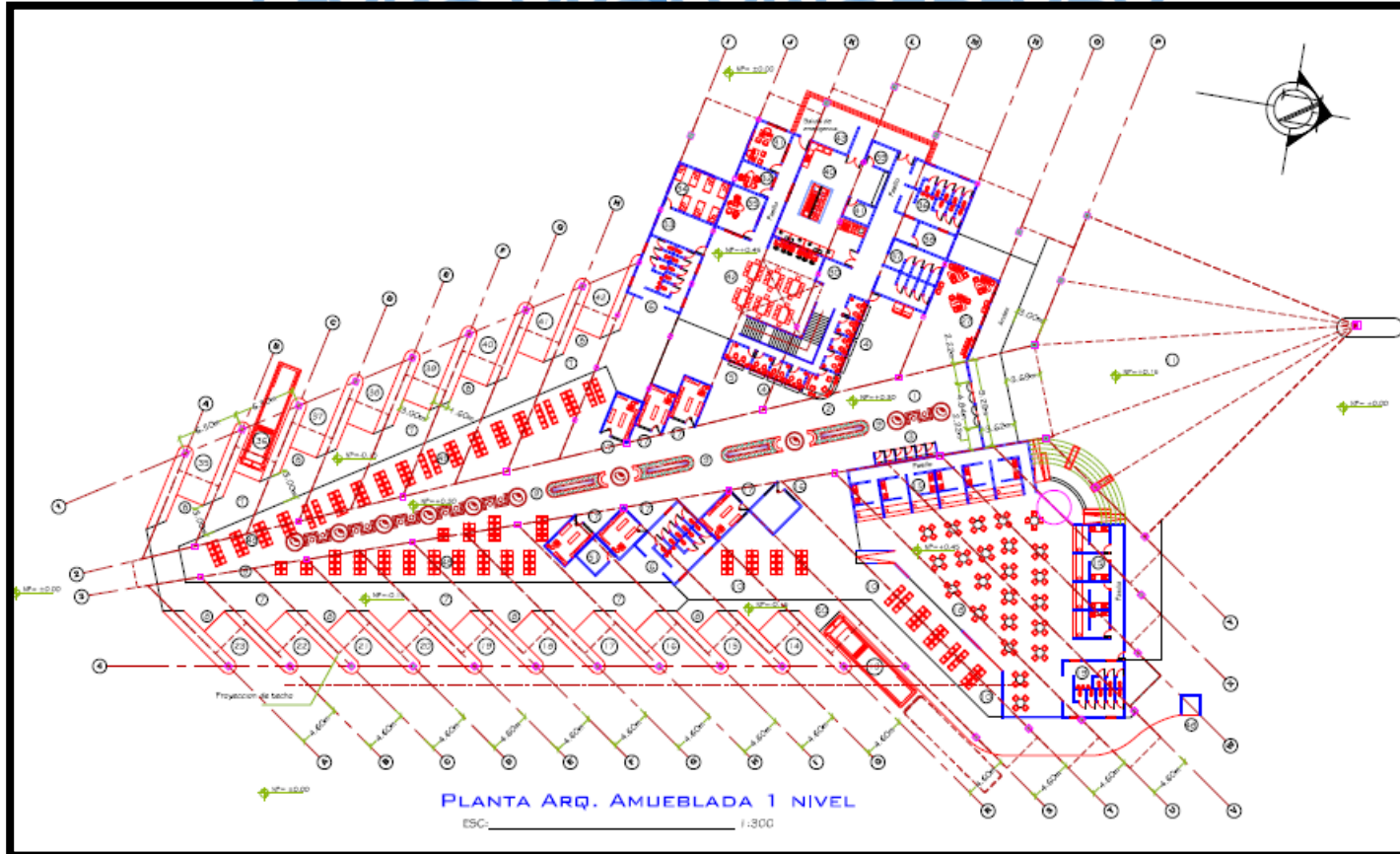
ALUMNO:
BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
Nº DE LAMINA
2/4

CASO:
TERMINAL TERRESTRE MASAYA - REPÚBLICA DE NICARAGUA.

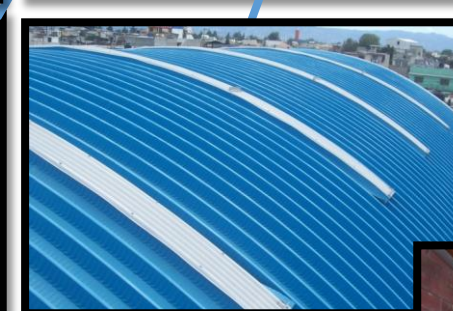
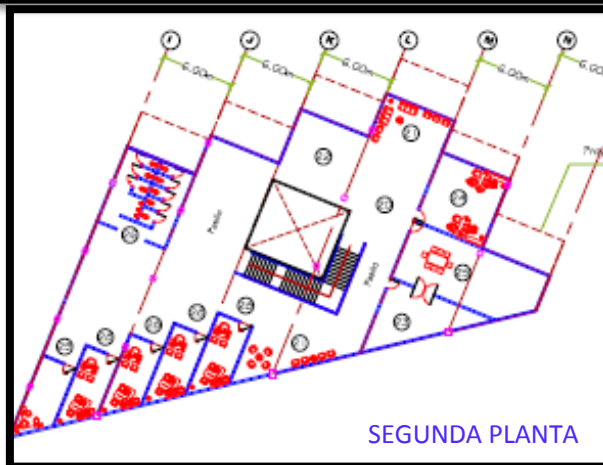
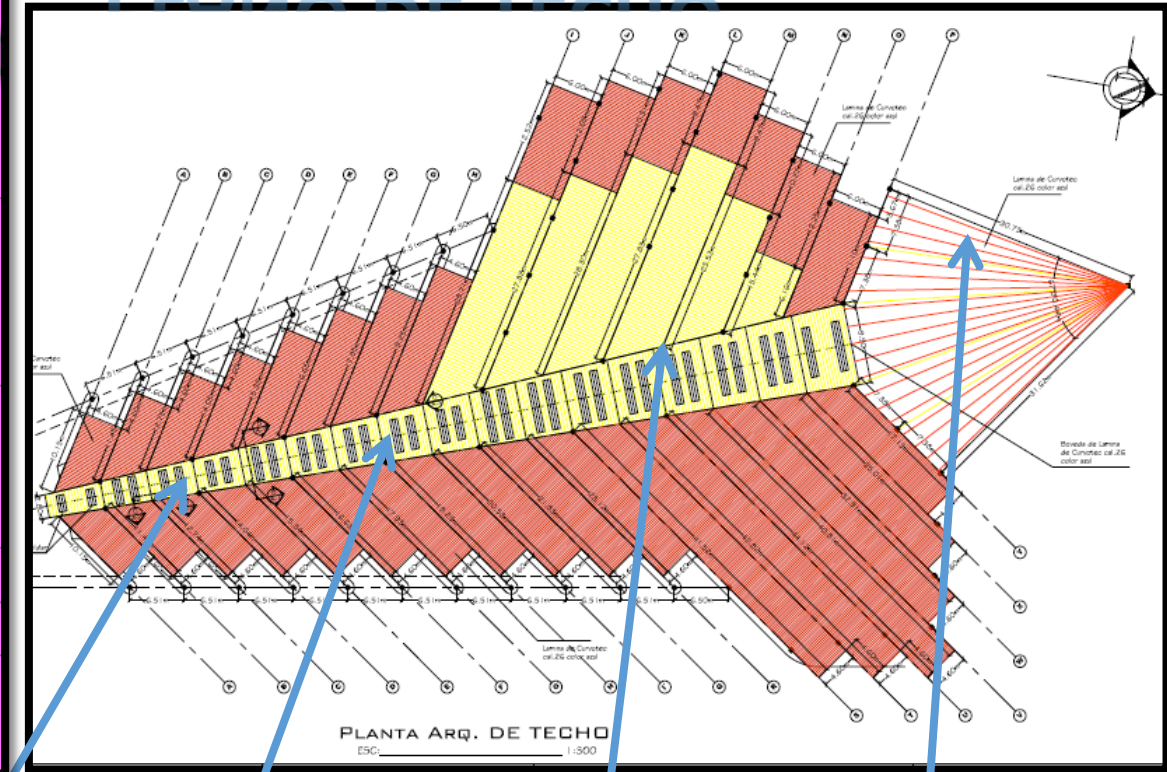


CASO INTERNACIONAL - MAYAS

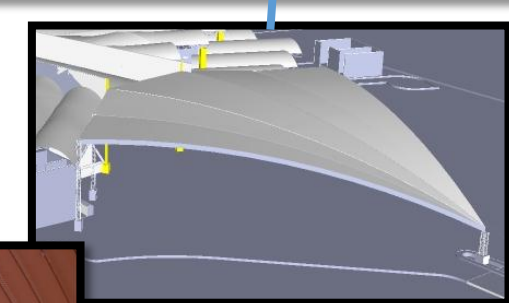
PLANO ARQ. AMUEBLADA



PLANO DE TECHO



COBERTURA DE SALA DE ESPERA



3D - COBERTURA DE EL INGRESO

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION
IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

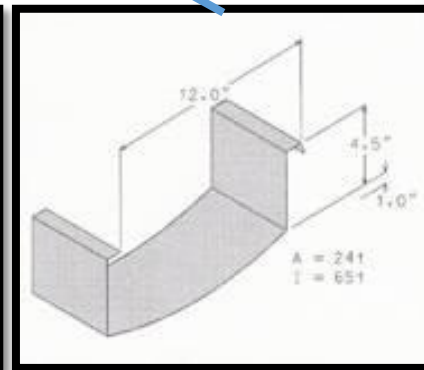
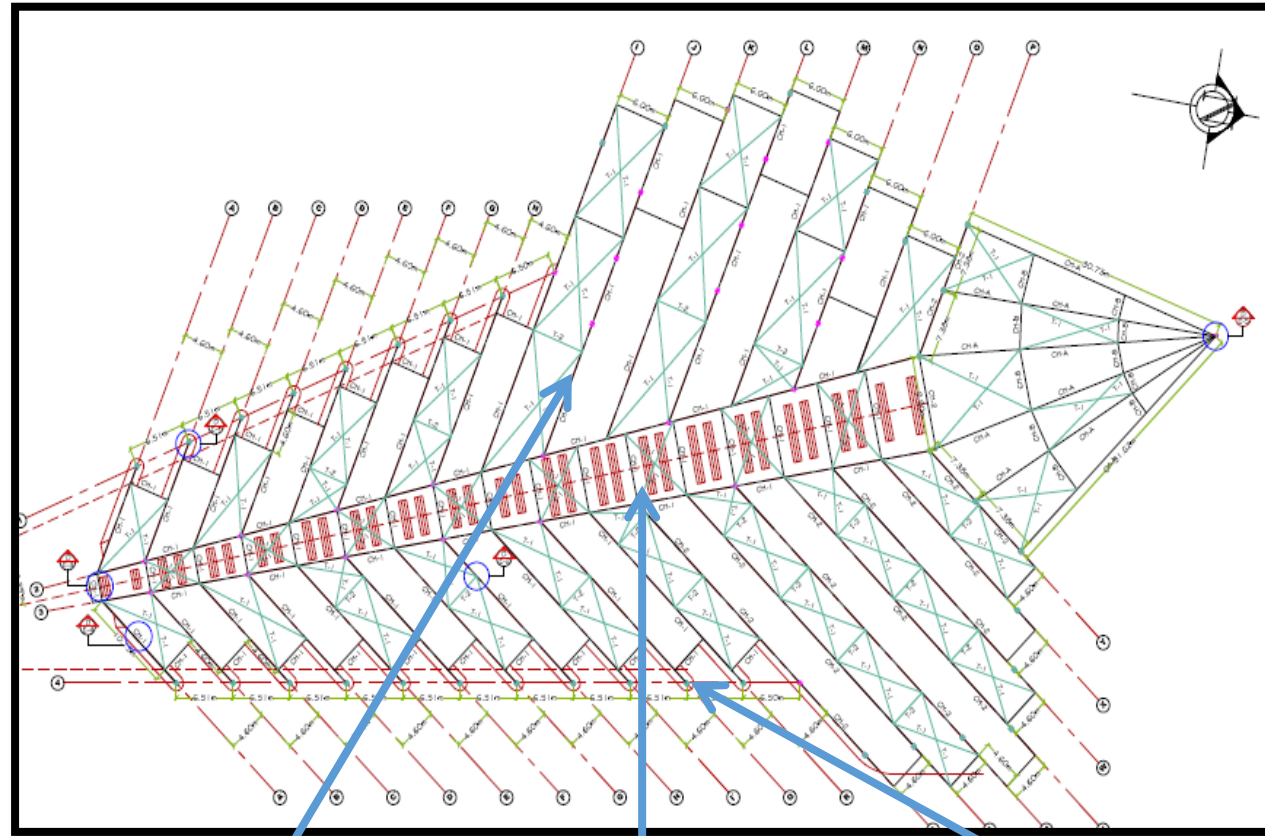
ALUMNO:
BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
Nº DE LAMINA
3/4

CASO:
TERMINAL TERRESTRE MASAYA - REPÚBLICA DE NICARAGUA.

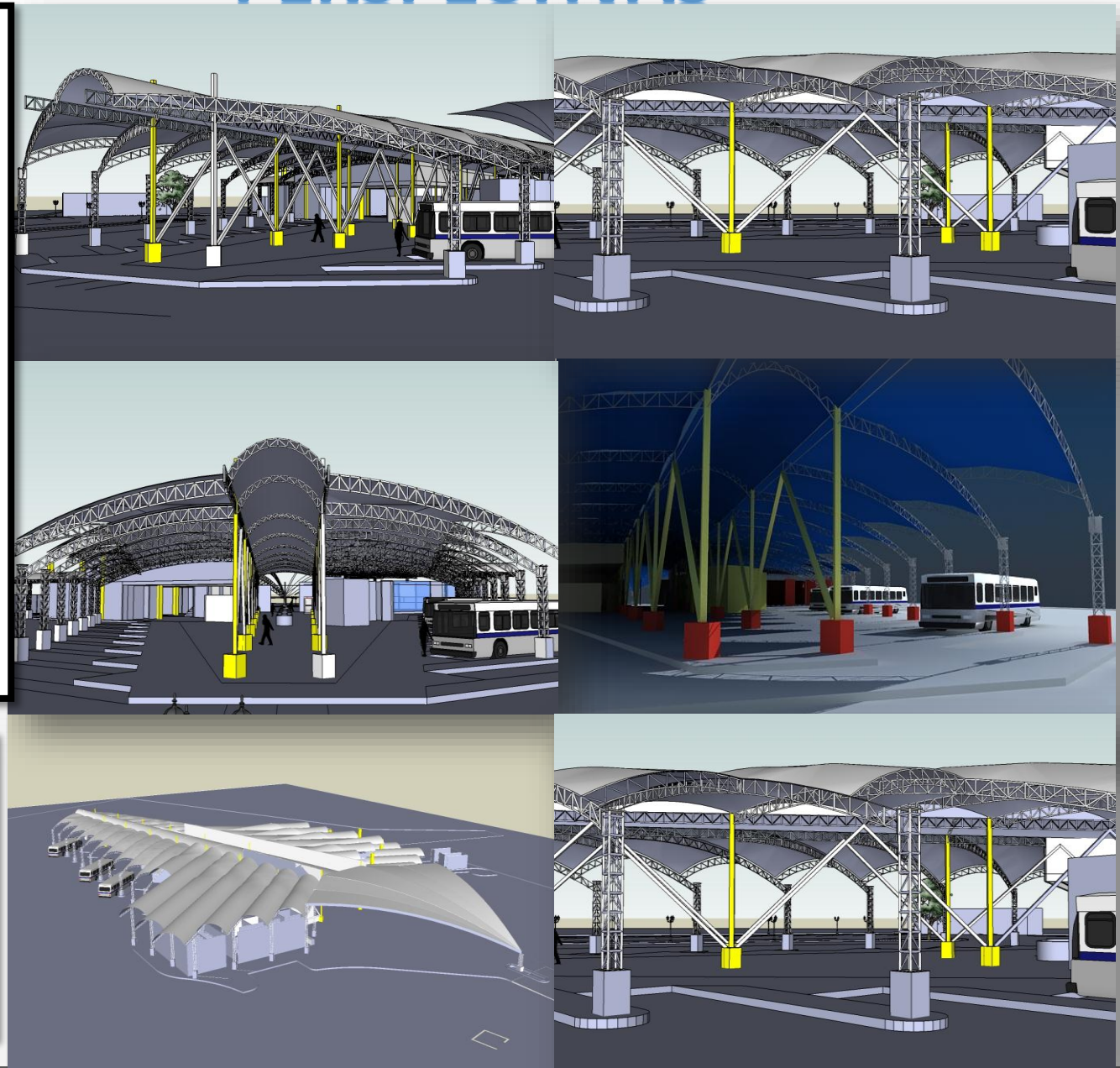


CASO INTERNACIONAL - MAYAS

PLANO DE TECHO



PERSPECTIVAS



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN 2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION
 IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

ALUMNO:
 BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
 Nº DE LAMINA
 4/4

CASO:
 TERMINAL TERRESTRE MASAYA - REPÚBLICA DE NICARAGUA.



CASO INTERNACIONAL - ECUADOR

Relaciones y Recorridos.

Para relacionar los espacios se agruparan todas las actividades alrededor del espacio servidor, de manera que los recorridos partan desde este espacio general a los distintos espacios del proyecto, evitando recorridos largos y molestos. Y a su vez permita al usuario tener una continua visualización de recorrido.

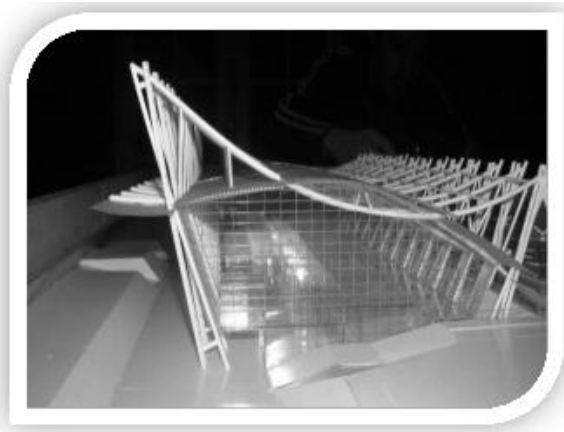


Continuidad Espacial.

Generar espacios abiertos y de luz natural, a través de la transparencia, continuidad y fluidez del espacio. Para que los usuarios identifiquen claramente las distintas actividades del proyecto.

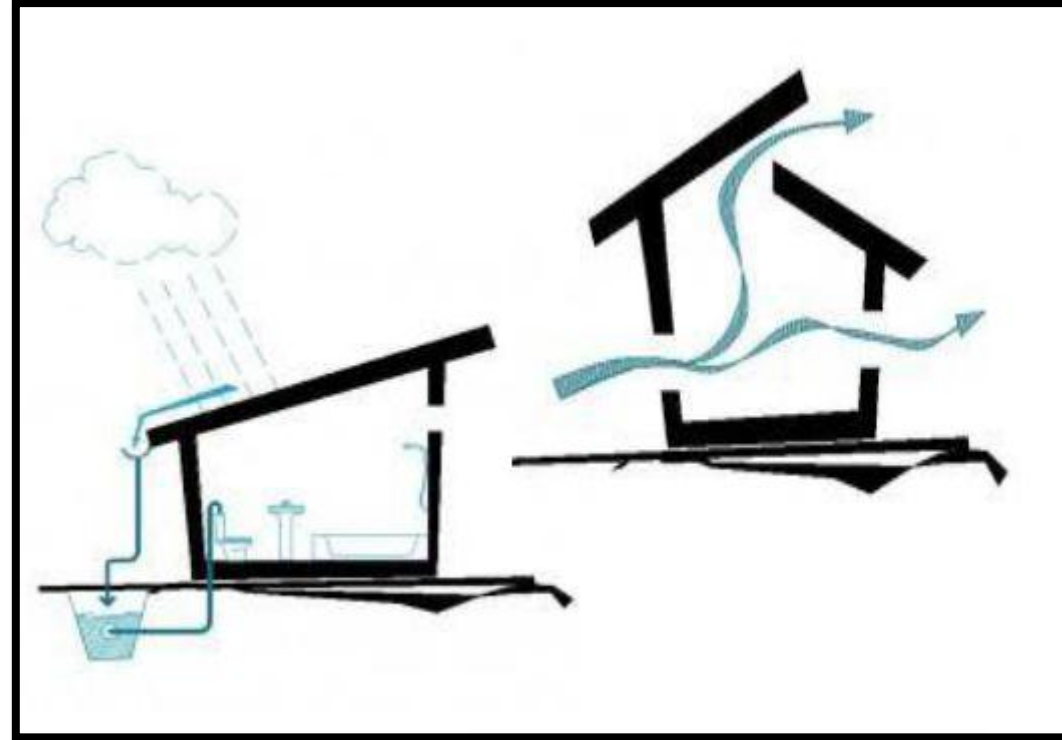
Aspecto Formal.

Plantear una composición formal estética, equilibrada con el manejo de la correlación de escala - proporción de manera que el terminal se adapte al contexto del sector.



Aspecto Técnico –Constructivo.

Se buscará un módulo funcional y estructural que permita eficiencia, en la relación Función – Estructura / Economía – Recursos Disponibles.



Características Bioclimáticas y de Sostenibilidad.

El objeto arquitectónico esta orientado de manera que se aprovechará el asoleamiento y ventilación, minimizando la utilización de la luz artificial y ventilación mecánica respectivamente se proyectará una cubierta verde en la cubierta de las boleterías para climatizar y armonizar el interior del terminal, con especies Vegetales del sector. Además, se propondrá la recolección de agua lluvia para poderlo utilizar en las baterías sanitarias, mantenimiento del terminal y servicio vehicular como el lavado de los buses.



Aspecto Ambiental.

Utilizar materiales que causen el menor impacto ambiental y que sean reciclables, maximizar la utilización de la luz y ventilación natural, para reducir el consumo de energías renovables. Sustentabilidad. Lograr el equilibrio entre lo social, económico y ambiental.

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN 2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION

IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

ALUMNO:

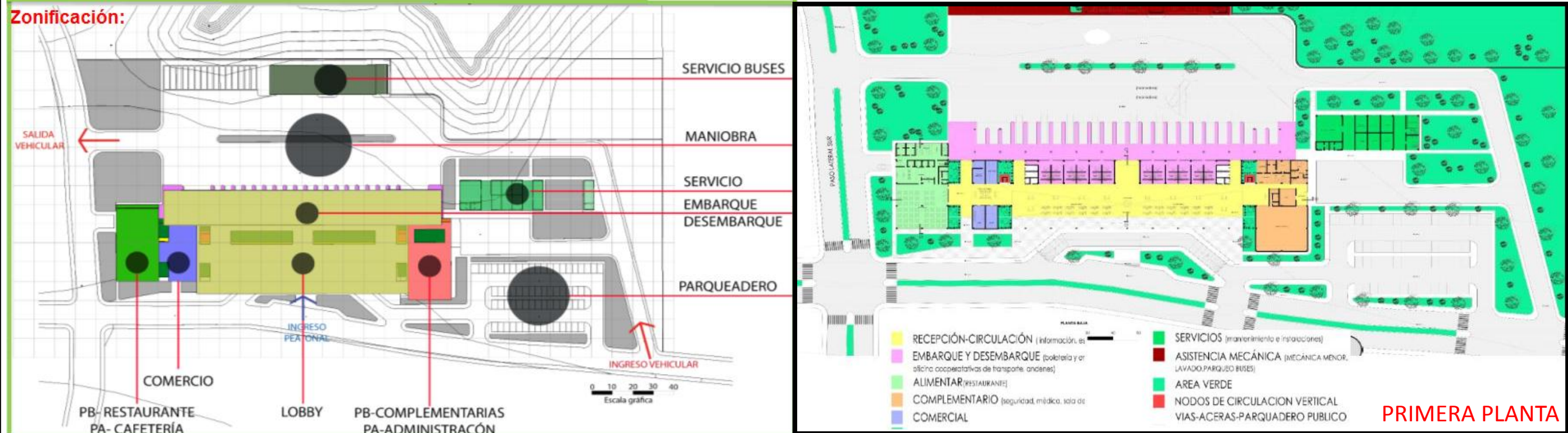
BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
Nº DE LAMINA
2/5

CASO:

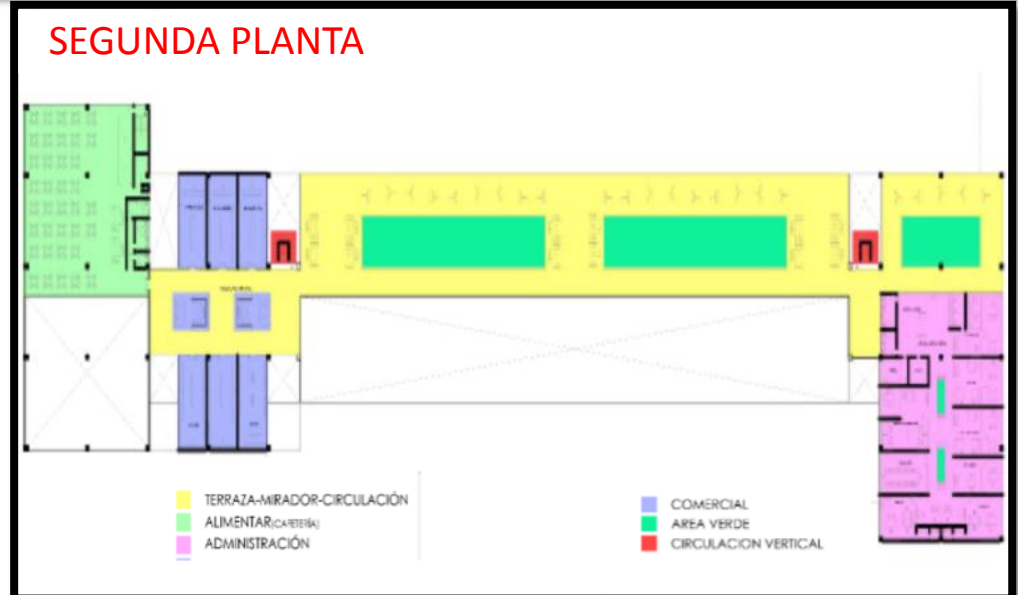
TERMINAL TERRESTRE DE PUYO



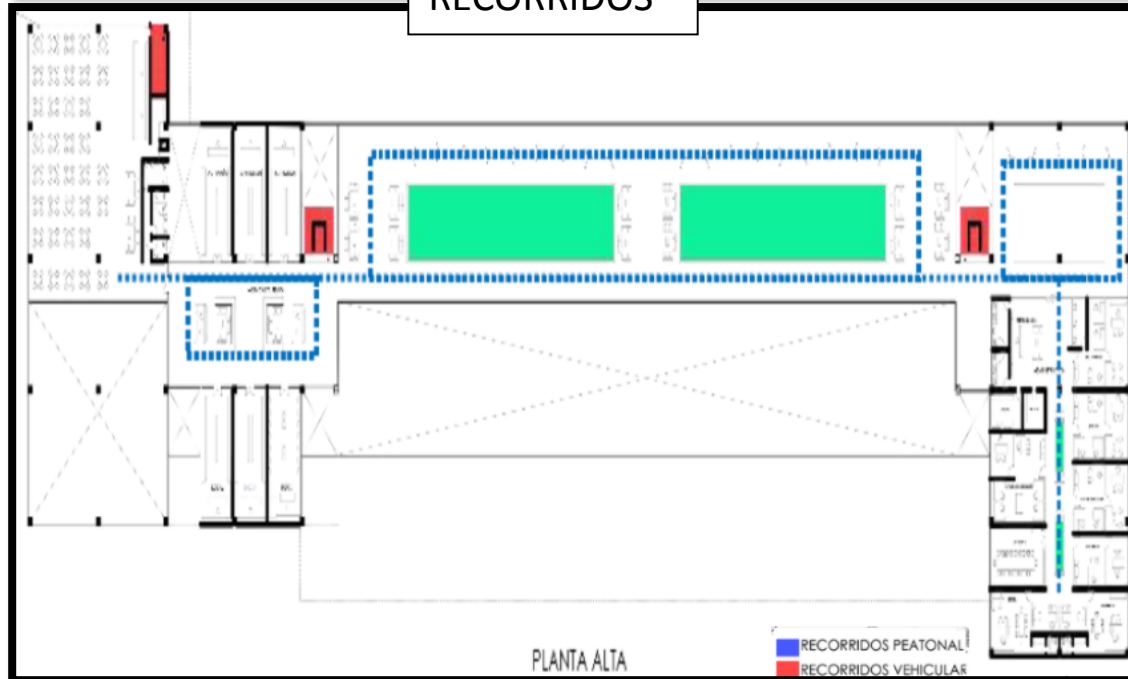
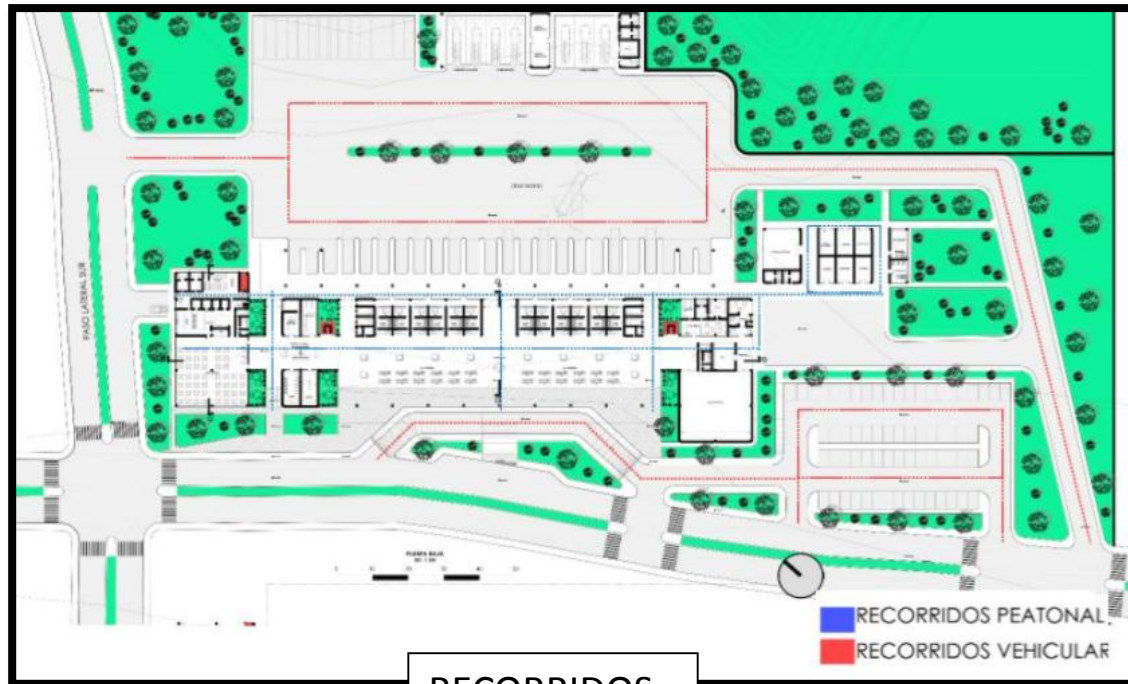
CASO INTERNACIONAL - ECUADOR



← Espacios Servidores y Servidos.
 Con la finalidad de organizar la terminal se propone un sistema funcional compuesto por un espacio servidor general (lobby) y espacios servidos que son áreas de recepción de las unidades funciones que están relacionados directamente con el espacio servidor.



CASO INTERNACIONAL - ECUADOR



CORTE LONGITUDINAL

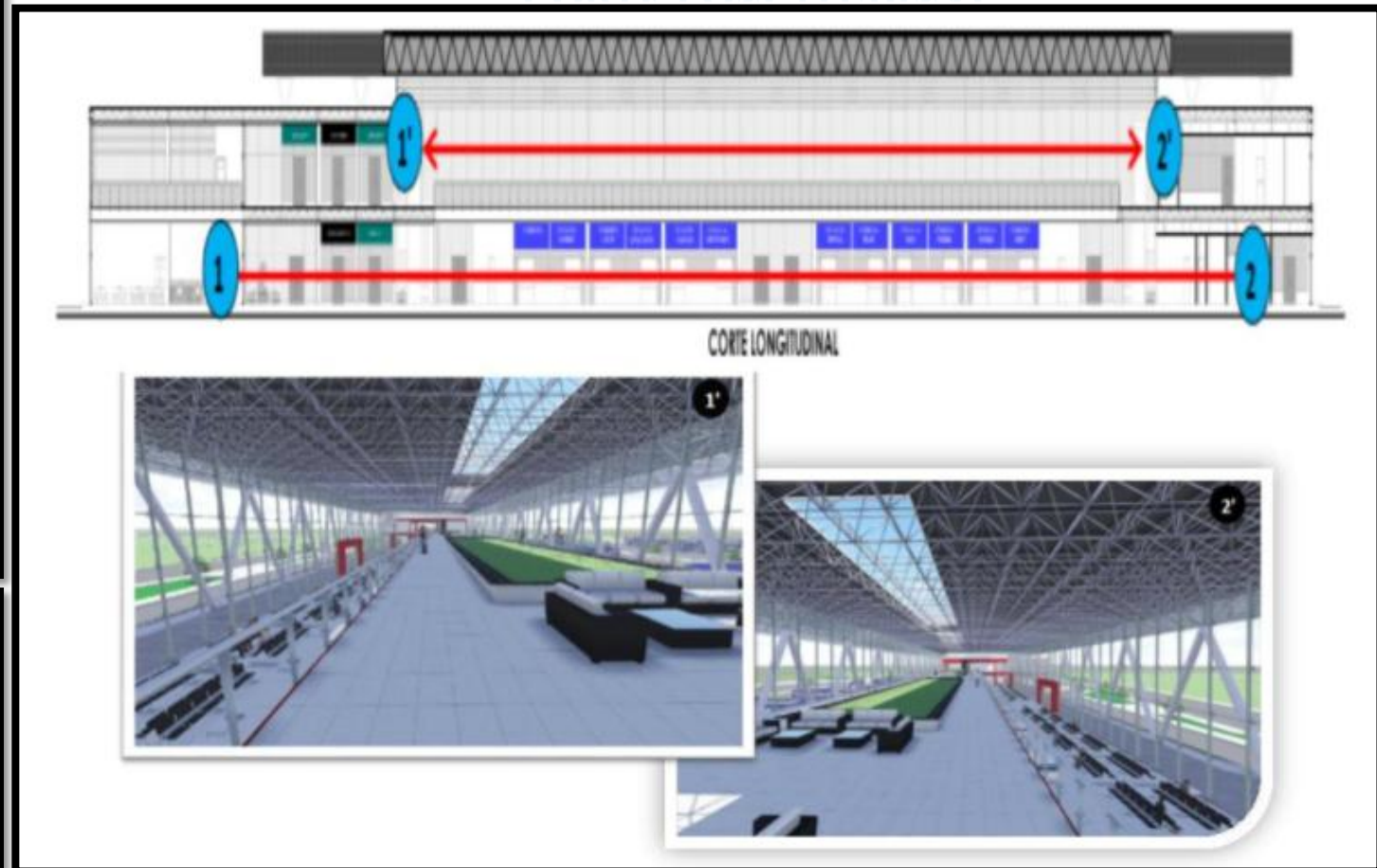


FOTO EXTERNA
INTERNA



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN 2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION
IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

ALUMNO:
BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
Nº DE LAMINA
5/5

CASO:
TERMINAL TERRESTRE DE PUYO



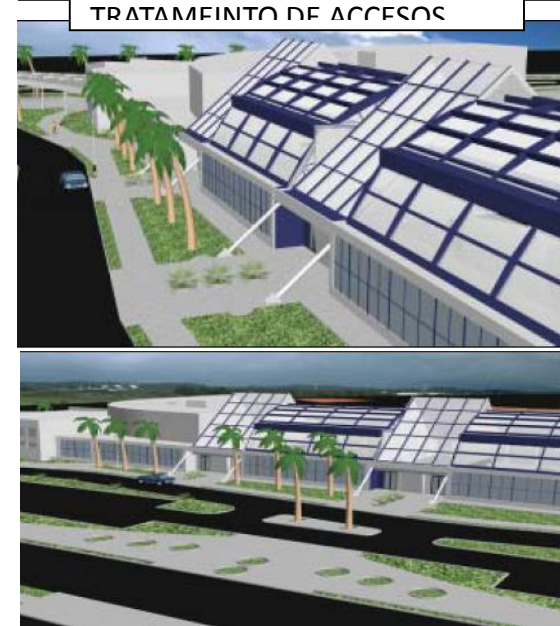
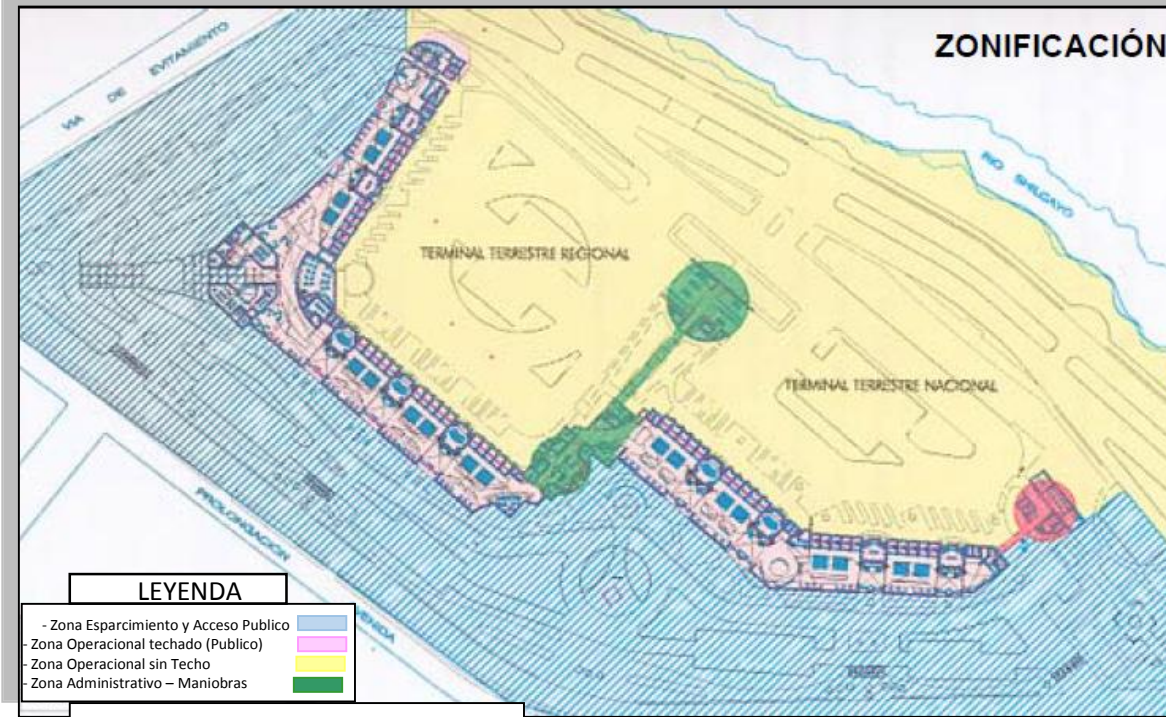
CASO NACIONAL - TARAPOTO



Provincia de San Martín; distrito de Trarapoto, Barrio Huayco, cercano al Río Shilcayo y al aeropuerto de la ciudad.

PLANTEAMINETO GENERAL

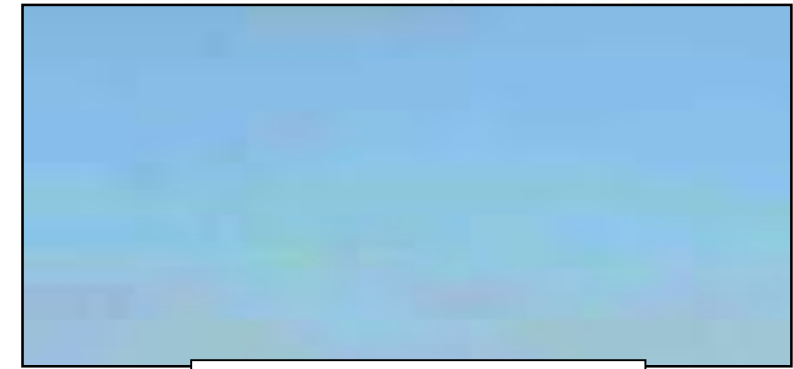
Por la organización y la zonificación que presenta el proyecto se tiene una tendencia a la separación de los flujos de pasajeros de salida y a los pasajeros de llegada, brindando la posibilidad de salir directamente a hacer uso de las instalaciones del terminal.



En el planteamiento estructural del Terminal Terrestre se optó por utilización de un sistema no convencional, utilizando estructuras de acero por 2 razones:

La primera porque se construyen más livianas debido al incremento de la resistencia del acero y al análisis y diseño más ajustado con que son proyectadas, teniendo en cuenta las cargas a las que son sometidas y la segunda porque se puede alcanzar mayores luces.

VISTAS DEL PLANTEAMIENTO



2.4. Base Teórica

2.4.1. Teorías en Torno a la investiga

2.4.1.1. Breve Reseña de la historia del transporte terrestre.

El transporte, entendido como la capacidad de personas o materiales de un sitio a otro, es tan antiguo como el hombre. Al principio, caminar con todos sus enseres era la única forma de moverse que tenían nuestros ancestros. Pero, pronto, descubrió la rueda, posiblemente inspirada en los troncos de árboles que se usaban para desplazar cargas pesadas. (Santos, 2015)

a) El caballo como medio de transporte.

“En cuanto al transporte terrestre, su primera gran innovación fue la domesticación de animales, como el caballo. Éste comenzó a utilizarse para llevar de un sitio a otro tanto cargas como personas hace unos 5.000 años” (Santos, 2015).

b) Camiones de Carga

Los camiones de carga se desarrollaron para sustituir a los animales, porque el caballo podía arrastrar un peso no mayor a una tonelada y desplazarse a una velocidad aproximada de 5 a 6 km/h y los camiones pueden soportar un mayor peso de carga ya sea de personas o de producto y también tenían una mayor velocidad comparada con el caballo, y tanto a su forma era como un carruaje con motor. (HUGO, 2010)

2.4.1.2. Terminal Terrestre.

Es una infraestructura física que tiene como función primordial la de brindar servicios centralizados del sistema de transporte urbano interprovincial, ofreciendo facilidades para el arribo y salida de pasajeros a los diferentes puntos del país; así mismo brinda servicios conexos como encomiendas, venta de pasajes, mantenimiento de buses y otras facilidades.

El terminal terrestre centraliza la oferta y concentra la demanda de servicio de transporte interprovincial en bus, creando las condiciones de una competencia sana y controlada entre las empresas que brindan este servicio; hecho que se reflejara básicamente en una mejora del nivel de los servicios en términos de seguridad, economía y confort.

De acuerdo al destino y la demanda, podríamos clasificar a los terminales terrestres en: Locales, Regionales y Nacionales; siendo los de nivel local o urbano una tipología funcional muy distinta a los regionales y nacionales, quienes pueden desarrollarse bajo un mismo criterio de función. (QUISPE LEON & TABA MONTOYA, 2008)

Las instalaciones de un terminal terrestre, comprenden una serie de áreas edificios que permiten la funcionalidad operativa de servicio, contribuyendo a proporcionar las facilidades físicas necesarias y a brindar mayor confort a los usuarios.

Estos ambientes de los que hablamos anteriormente se clasificarían dentro de las siguientes zonas:

- **Servicios Operacionales:** Corresponde a las funciones centrales y fundamentales del terminal. Comprende aquellas operaciones

y/o servicios que guardan una estrecha relación con el flujo de vehículos dentro del terminal y sus operaciones internas.

Esta zona comprende las siguientes áreas:

- Área de andén y de las plataformas de embarque y desembarque de pasajeros.
- Zona operacional privativa de los buses; que comprende los estacionamientos operacionales.
- Espacios de parqueo de taxis y vehículos particulares.
- Servicio de encomiendas, que puede definirse como servicio auxiliar, pero por sus necesidades operacionales, se incluyen en servicios operacionales.
- Los servicios de mantenimiento, limpieza y abastecimiento de combustible que dependiendo de la modalidad operacional, puede considerarse como servicios complementarios.
- Servicios para conductores y auxiliares, vinculados a las áreas operacionales de buses.

- Servicios Auxiliares: Comprende aquellos servicios que se relacionan con la actividad del transporte mismo de pasajeros y que con el diseño del terminal deben contribuir a optimizarlo. Las áreas que comprenden los servicios auxiliares se pueden clasificar en tres grandes grupos:

-Área de uso Directo de los pasajeros: comprende los ambientes de información y orientación, central de sonido, central telefónica, hall principal (al cual se incorpora la circulación central), venta de boletos, punto de despacho de pasajeros, despacho de equipajes y servicios higiénicos.

-Área de uso de las empresas de transporte: son las áreas relacionadas con el expendio de boletos, control de llegadas y

salidas de los vehículos y de los pasajeros y la función administrativa pertinente.

- Áreas para la administración y mantenimiento del terminal: comprende los siguientes ambientes; áreas de oficinas administrativas y dirección técnica de terminal, y áreas del servicio de manteniendo del terminal.

- Servicios Complementarios: Comprende a aquellos servicios que permiten mejorar y ampliar los servicios básicos que ofrece el terminal a sus usuarios. Por la naturaleza que brinda son de dos tipos:

- Servicios Públicos, como puesto policial, correo, oficinas de turismo, puesto de primeros auxilios, subestación eléctrica, entre otros.

- “Actividades comerciales, financieras, recreativas y de servicio. Según las categorías como magnitudes, modalidad de administración, pueden presentarse como servicios internos o servicios externos al terminal”(QUISPE LEON & TABA MONTOYA, 2008).

Según Dieter Prinz dijo que "Las vías con las que se va a enlazar el terminal terrestre con la trama urbana nos permitirá evitar el congestionamiento de toda la ciudad" (p.21, 1988).

Según Paúl Singer define al terminal como : "El terminal terrestre es un equipamiento urbano que permite traer desarrollo y orden vial. Es así que toda ciudad desarrollada de contar con este equipamiento" (p.63, 1992).

2.5 Marco Normativo

- El reglamento nacional de edificaciones, en la norma A.110 transportes y comunicaciones, en donde detalla las especificaciones para un terminal terrestre.
- Ley N° 27181, ley de transporte de tránsito terrestre, en donde se explica las definiciones y ámbitos del transporte terrestre.
- Decreto supremo N° 009-2004-MTC, aprueban el reglamento nacional de administración de transportes y explica la clasificación del servicio de transporte.
- Decreto supremo N° 058-2003MTC, aprueba el reglamento nacional de vehículos, en donde explican la clasificación vehicular, definiciones, pesos y medidas.
- Manual de carreteras, diseño geométrico, DG-2013, en donde explican los radios de giros de los vehículos.
- Estudio para establecer los requisitos mínimos para terminales terrestres, MINCETUR 2009, en donde explican los parámetros y requisitos básicos de diseño.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1. Diseño de la Investigación.

3.1.1. Elección de Herramientas y Técnicas de Investigación – Cuadro: Matriz de correspondencia.

| MATRIZ DE CONSISTENCIA | | | | | | | | | | |
|---|---|--|--------------------------|------------------------------------|----------------------------------|------------------------|---------------------|--------------|-------------|----------------------|
| OBJETIVO ESPECÍFICO | PREGUNTA DERIVADA | HIPÓTESIS | VARIABLES / SUBVARIABLES | DIMENSIONES | INDICADORES | SUBINDICADORES | TÉCNICAS Y MÉTODOS | INSTRUMENTOS | | |
| Identificar el estado actual de los paraderos de las empresas de transportes interprovincial en la provincia de Cajabamba que brindan mal servicio al usuario y deterioran la ciudad. | ¿Cuáles son las características del estado actual de los paraderos de las empresas de transportes interprovincial en la provincia de Cajabamba que brindan un mal servicio al usuario y deterioran la ciudad? | La informalidad, la inadecuada localización, la falta de una infraestructura adecuada de los paraderos de transporte interprovincial aportan al deterioro de la ciudad y dan mal servicio al pasajero. | Estado actual | Físico Espacial | Localización | | Estado actual | | Observación | Ficha de observación |
| | | | | | Dimensiones | | Áreas | | | |
| | | | | | Tipos de espacios | | Abiertos | | | |
| | | | | | | | Cerrados | | | |
| | | | | | | | Semi abierto | | | |
| | | | | | Forma / infraestructura | | Materiales | | | |
| | | | | | | | Colores | | | |
| | | | | | | | Texturas | | | |
| | | | | | | Estado de Conservación | | | | |
| | | | | Social | Características de los paraderos | | Inseguridad | | | |
| | | | | | | | Problemas | | | |
| | | | | | | | Informalidad | | | |
| Comportamientos del usuario | | Cultura | | | | | | | | |
| | | Hábitos | | | | | | | | |
| | | Valores | | Respeto Solidaridad Honradez | | | | | | |
| Funcional | Tipos de espacios | Paraderos en la calle. | | Actividades | | | | | | |
| | | | | Atención al usuario | | | | | | |
| | | | | Horarios de atención | | | | | | |
| | | | | Áreas | | | | | | |
| | Paraderos en viviendas acondicionadas. | | Actividades | | | | | | | |
| | | | Tipos de usuarios | | | | | | | |
| | | | Horarios de atención | | | | | | | |
| | | | Áreas | | | | | | | |
| Mejorar el servicio de transporte para mejorar la atención a los usuarios. | ¿Cuáles son los aspectos que influyen en el mal servicio al usuario por parte de las empresas interprovinciales? | Un espacios amplio y adecuado, con fácil acceso del público, el personal administrativo y la accesibilidad para los buses modernos y cómodos brindara un servicio óptimo al usuario | Servicio de transportes | Físico Espacial | Infraestructura | | Materiales | | Encuestas | Cuestionario |
| | | | | | | Espacios mobiliario | | | | |
| | | | | Funcional | Tipos de espacios | | Áreas | | | |
| | | | | | | | Actividades | | | |
| | | | | | | | Atención al usuario | | | |
| | | | | | | Confort | | | | |
| Social | Nivel de Satisfacción | | Tipo de Usuarios | | Adulto mayor | | | | | |
| | | | | | Adultos | | | | | |
| | | | | | Jóvenes | | | | | |
| | | | | | Niños | | | | | |
| | | | | Ancho | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|--|------------------|-----------------------------|------------------------|------------------------|-------------|----------------------|
| Identificar como influye el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro urbano de la provincia de Cajabamba | ¿Cómo influye el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro urbano de la provincia de Cajabamba? | La mala localización en terrenos y edificaciones acondicionadas, el uso de buses de transporte que sobre pasan la capacidad de las vías del casco urbano, la utilización de las vías como paraderos, la falta de espacio para el embarque y desembarque de pasajeros ocasionan el desorden y congestión y deterioro de la ciudad | Deterioro Urbano | Perfil Urbano | Sección vial | Estado de conservación | Observación | Ficha de observación |
| | | | | | Alturas de edificación | 1 piso | | |
| | | | | | | 2 Piso | | |
| | | | | Mobiliario urbano | 3 Piso | Bancas | | |
| | | | | | | Semáforos | | |
| | | | | Congestionamiento DE TRSANS | | Horarios | | |
| | | | | | | Vías principales | | |
| | | | | | | Vías secundarias | | |
| | | | | | | Dimensiones | | |
| | | | | Social | Tipos de problemas | | | |
| | Informalidad | | | | | | | |
| | Tugurizarían | | | | | | | |
| | | Desorden | | | | | | |

3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación que se realiza es Analítica cuantitativa, las variables consisten en el mejoramiento del servicio al usuario y como evitar el deterioro del casco urbano de la provincia de Cajabamba.

3.3. UNIVERSO POBLACIÓN Y MUESTRA

3.3.1. UNIVERSO:

- Ciudadanos de Cajabamba

3.3.1.1. POBLACIÓN:

- 324 Usuarios

3.3.1.2. MUESTRA:

Al contar con una población finita, hallé la muestra para aplicar la encuesta. Para determinar dicha muestra aplicaré la fórmula que a continuación mostraré, de la cual obtuve un resultado de 324 personas a encuestar para nuestra recopilación de datos.

Calculo de la Muestra

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

En donde:

n = muestra

N=30,603

Z= porcentaje de confianza 95% 1.96

E= 0.05

P =0.5

Q = (1-p) Proporción del No Éxito

$$n = \frac{(30603)(1.64)^2(0.5)(1 - 0.5)}{(30603 - 1)(0.05)^2 + (1.64)^2(0.5)(1 - 0.5)} = 324$$

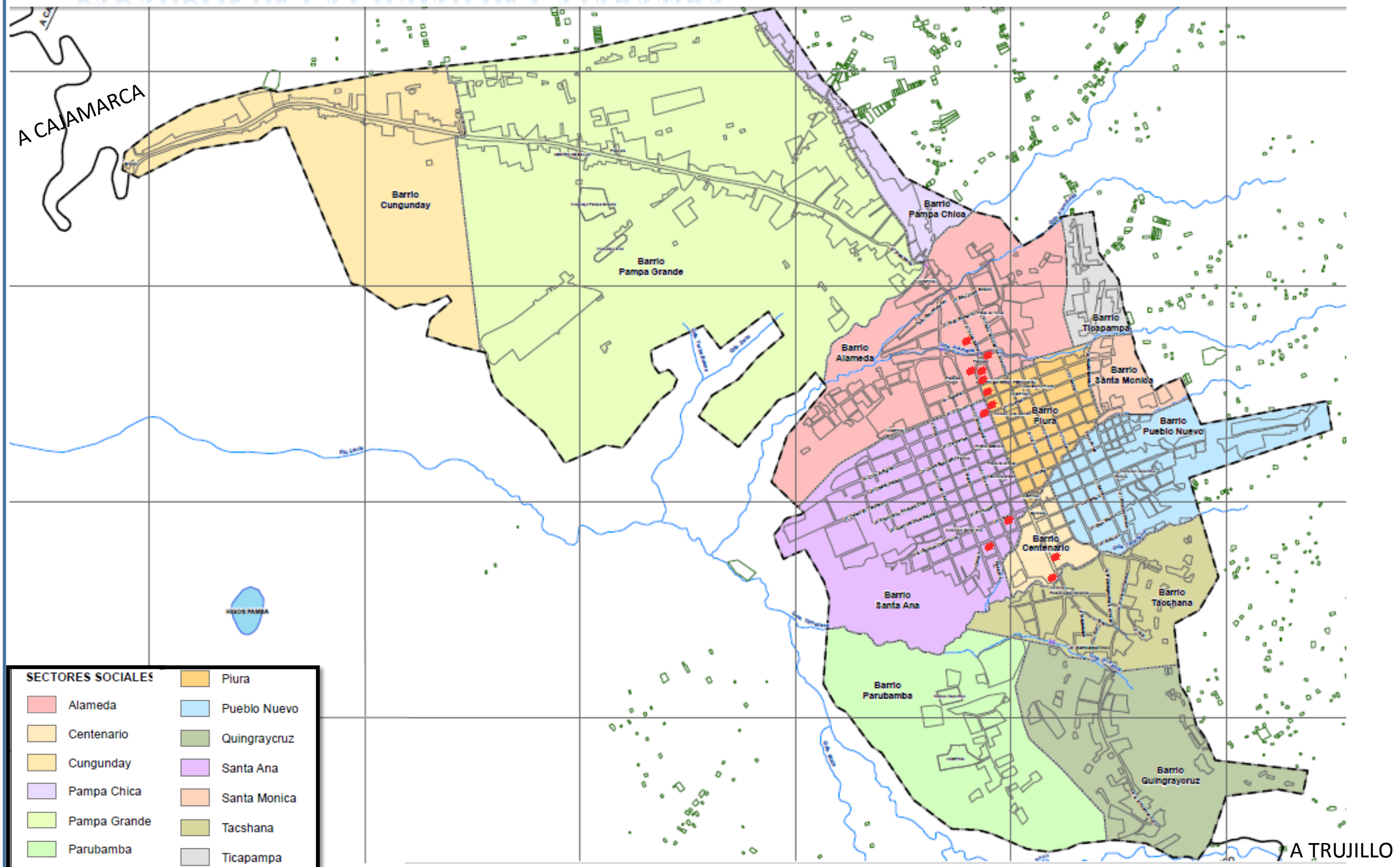
CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4. RESULTADOS

4.1. Desarrollo de la Investigación: Resultados.

PARADROS DE LA CIUDAD DE CAJABAMBA



| SECTORES SOCIALES | |
|-------------------|--------------|
| | Alameda |
| | Centenario |
| | Cungunday |
| | Pampa Chica |
| | Pampa Grande |
| | Parubamba |
| | Piura |
| | Pueblo Nuevo |
| | Quingraycruz |
| | Santa Ana |
| | Santa Monica |
| | Tacshana |
| | Ticapampa |

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN 2017 - I

FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA
CHIMBOTE

TEMA DE INVESTIGACION
 IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO DEL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.

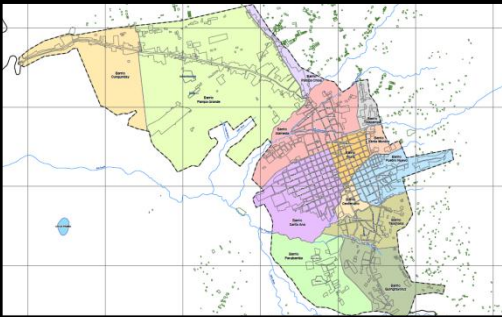
ALUMNO:
 BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL
Nº DE LAMINA
 1/1

TEMA:
 FICHA DE OBSERVACIÓN
VARIABLE
 ESTADO ACTUAL



DIMENSION : FISICO ESPACIAL : Localización – Dimensiones

Mapa del todo el Distrito de Cajabamba.



SECTORES SOCIALES

- Alameda
- Centenario
- Cungunday
- Pampa Chica
- Pampa Grande
- Parubamba
- Piura
- Pueblo Nuevo
- Quingraycruz
- Santa Ana
- Santa Monica
- Tacshana
- Ticapampa



La localización de este paradero de las empresas "PerúBus, Texas, Misac" no está en buena ubicación ya que se encuentra en una avenida principal del casco urbano, y en cuanto a sus dimensiones queda muy chico para todos los buses de las diferentes empresas.



La localización de este paradero de la empresa "Royal Palaces" se encuentra en una vía principal y sus áreas es muy reducidas que solo entran cuatro minivan.



La localización de este paradero de la empresa "Unión" está en una vía principal y sus dimensiones es muy reducida, ya que es un espacio de un primer piso de una casa.



La localización de este paradero de la empresa "TRD" está a casi dos cuadras del mercado principal de la ciudad de Cajabamba y sus dimensiones son muy cortas ya que está adaptado en el primer piso de una casa.



La localización de este paradero de la empresa "Hermanos Silva" está ubicado a cuatro cuadras del mercado principal, sus dimensiones son de un lote de 7x21 el que viene a ser un lote de vivienda.



La localización de este paradero de la empresa "Cruz" está ubicado en una avenida principal, como se puede observar a lado derecho de la foto es paradero de buses y al centro de la foto es de minivan y las áreas son muy cortas ya que está adaptado en un primer piso de una vivienda.



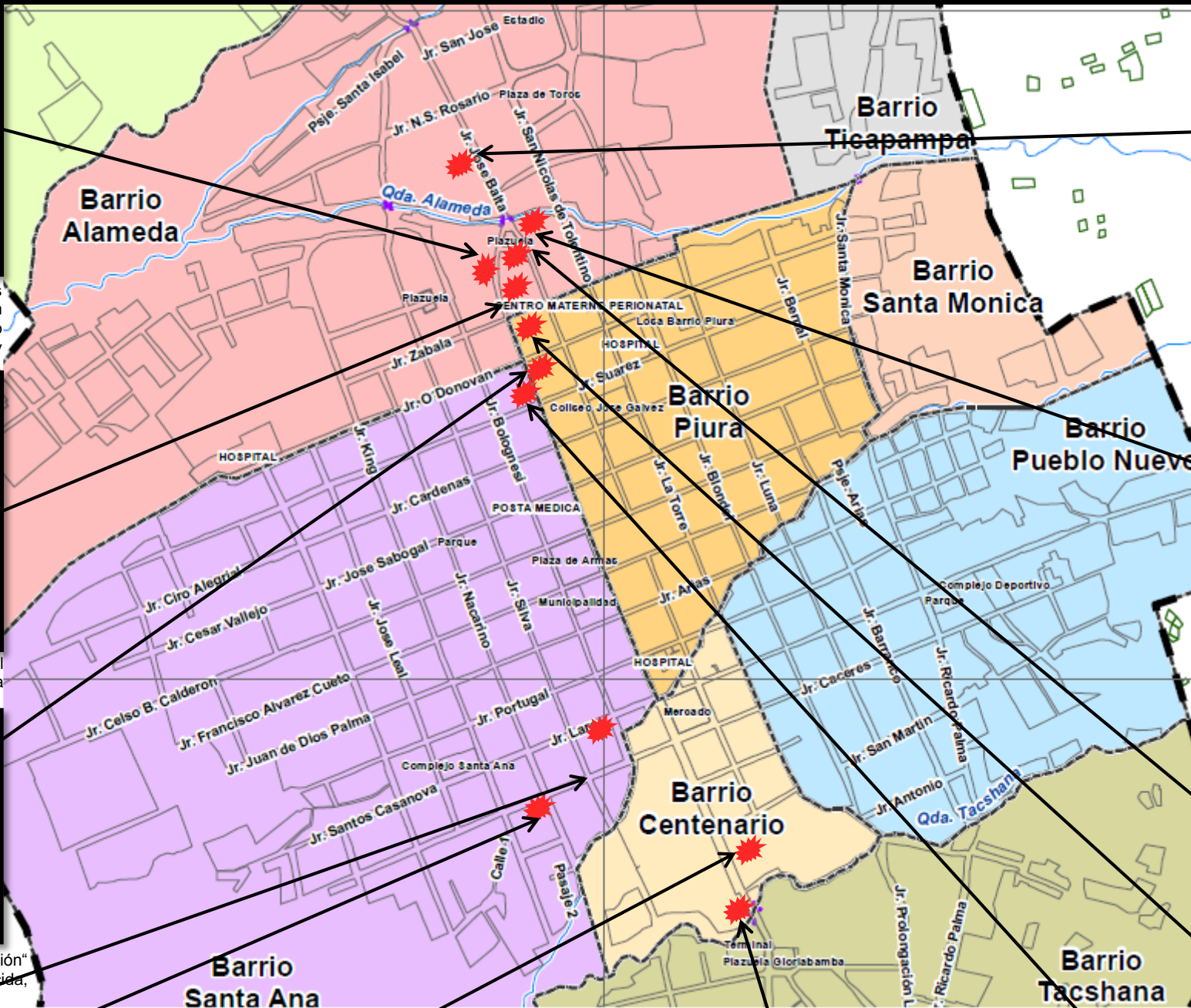
La localización de este paradero de las empresas "Ecoturs, JR, Levitur, Los Andes," está ubicado a la salida de Cajabamba en dirección de Huamachuco, el área llega a ser reducida ya que son varias empresas.



La localización de este paradero de la empresa "Meléndez" está ubicado en una vía principal, y entre sus dimensiones son muy pequeñas que solo alcanza para que cargue un bus.



La localización de este paradero de la empresa "Cielo Azul" está ubicado en una vía principal de la ciudad y entre sus dimensiones son muy pequeñas que solo alcanza para minivan.



La localización de este paradero de la empresa "Horna" está ubicado en la salida de Cajabamba con dirección a Cajamarca, entre las dimensiones permite solo que carguen dos buses.



La localización de este paradero de la empresa "Días" está ubicado al frente de la plazuela del barrio la Alameda en tanto a sus dimensiones nos permite cargar solo un bus.



La localización de este paradero de la empresa "Trandia" está ubicado al frente de la plazuela del barrio la Alameda en tanto a sus dimensiones solo nos permite cargar solo un bus.

DIMENSION : FISICO ESPACIAL : Tipos de espacios – Forma e Infraestructura

Este paradero de la empresa de transportes "Horna" es cerrada y su zona de embarque es sin ningún tipo de cobertura, los materiales de construcción es de



material noble su piso es de enchapado de madera, sus paredes son de varios colores, cuenta con una pequeña sala de espera la cual se conecta con la zona de embarque con una abertura de 1.60cm lo cual facilita en la hora de embarque, en tanto a su conservación presenta algunas zonas deterioradas como es en la zona de carga de bultos y en los ss.hh

Este paradero de la empresa de transportes "Misac, Royal Palaces" sus oficinas son muy chicas y cuentan con una pequeña sala de espera con 6 sillas y en ese mismo ambiente se venden los boletos y se almacenan las encomiendas, no cuenta con una buena ventilación el material de construcción es de adobe las paredes son de colores claros su estado de conservación es media ya que en la empresa Misac una parte de su techo se encuentra en mal estado a punto de caerse.



Este paradero de la empresa de transportes "Unión" es cerrada al igual que su zona de embarque los materiales de construcción es de material noble, cuenta con una pequeña sala de espera la cual funciona como almacén de los



equipajes, no cuenta con una buena iluminación y ventilación, en tanto al estado de conservación esta regular ya que es una construcción recién echa y que aun están terminados los acabados.

Este paradero de la empresa de transportes "TRD" es cerrada al igual que su zona de embarque los materiales



de construcción es de adobe, cuenta con una pequeña sala de espera la cual funciona como almacén de los equipajes, en tanto al estado de conservación esta mal las paredes "despintadas" y sus sillas no son cómodas porque se mueven ya que el piso esta nivelado, también carece de iluminación y ventilación.

Este paradero de la empresa de transportes "Hermanos Silva" su oficina esta en una área cerrada su zona de embarque no cuenta con ningún cobertor contra los rayos solares, los materiales de construcción es de material noble no cuenta con una sala de espera, en tanto al estado de conservación es bueno ya que la construcción se realizo recientemente.

La empresa de transportes "Cruz" su oficina y su zona de embarque son cerradas los materiales de construcción es de material noble no cuenta con una sala de espera y también no tiene iluminación - ventilación el estado de conservación es bueno ya que la construcción se realizo recientemente.

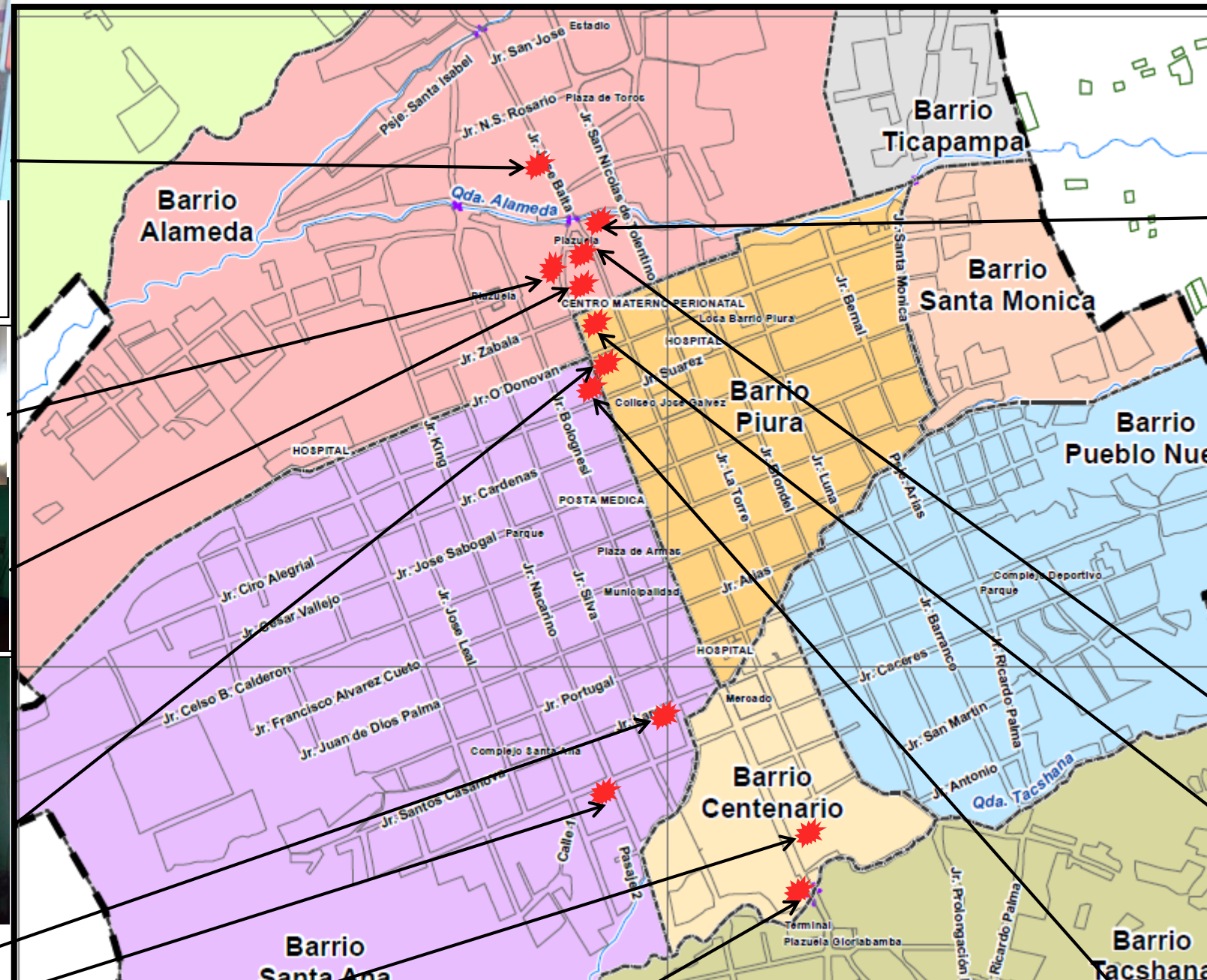


El paradero de las empresas "Ecoturs, JR, Levitur, Los Andes," el espacio es abierto y los materiales de construcción es de ladrillo y vidrio y su techo de calamina, el piso es de ripio, se encuentra en un estado bueno ya que todas las empresas aportan para el mantenimiento de su zona de embarque.



La empresa de transportes "Melendez" su oficina y su zona de embarque son cerradas, los materiales de construcción es de adobe el color de las paredes son celestes y cuenta con una pequeña sala de espera la cual no tiene iluminación y ventilación, se encuentra conservado sus oficinas.

El paradero de las empresas "Cielo Azul" su oficina es un ambiente cerrado, en el cual no hay ventilación - iluminación y cuenta con una área muy chica que es utilizada como sala de espera ya que su zona de embarque es en la calle, sus paredes son de color blanco, el material de esta construcción es de adobe, y el estado de conservación es pésimo porque el techo en partes esta cayéndose al igual algunas áreas de los muros.



Este paradero de la empresa de transportes "Dias" es cerrada y su zona de embarque es sin ningún tipo de cobertura, los materiales de construcción es de adobe el color de las paredes son blancas y cuenta con una pequeña sala de espera con algunas sillas y bancas, el estado de conservación es regular porque su piso se encuentra en mal estado algunas sillas rotas y la venta de pasajes no es electrónico.



Este paradero de la empresa de transportes "Trandia" es cerrada y su zona de embarque es sin ningún tipo de cobertura, los materiales de construcción es de adobe el color de las paredes son celestes y cuenta con una pequeña sala de espera con algunas sillas de plástico, el estado de conservación de sus paredes es mala, tiene poca iluminación, ventilación y cuenta con una sola puerta de 0.80cm que conecta con la zona de embarque, lo cual es incómodo a la hora de embarcarse.

DIMENSION ; FUNCIONAL ; Tipos de espacios – Paraderos en la calle, Paraderos en viviendas acondicionadas.

Este paradero de la empresa "Misac" se encuentra en una vivienda acondicionada, la única actividad que se desarrolla es el comercio ambulatorio como se puede observar en la foto la atención al usuario es precaria por tener un espacio muy reducido, el horario de atención es desde las 8:00am – 8:00pm.



Este paradero de la empresa "Royal Palace" se encuentra en terreno que estaba vacío, lo cual fue aquilado para así ya no tener que saturar la calle,



la única actividad que se desarrolla es el comercio ambulatorio, la atención al usuario es precaria por no tener un piso y en la época que llueve todo se hace lodo y también es un espacio muy reducido, los horarios de atención son de 5:00am - 6:00pm

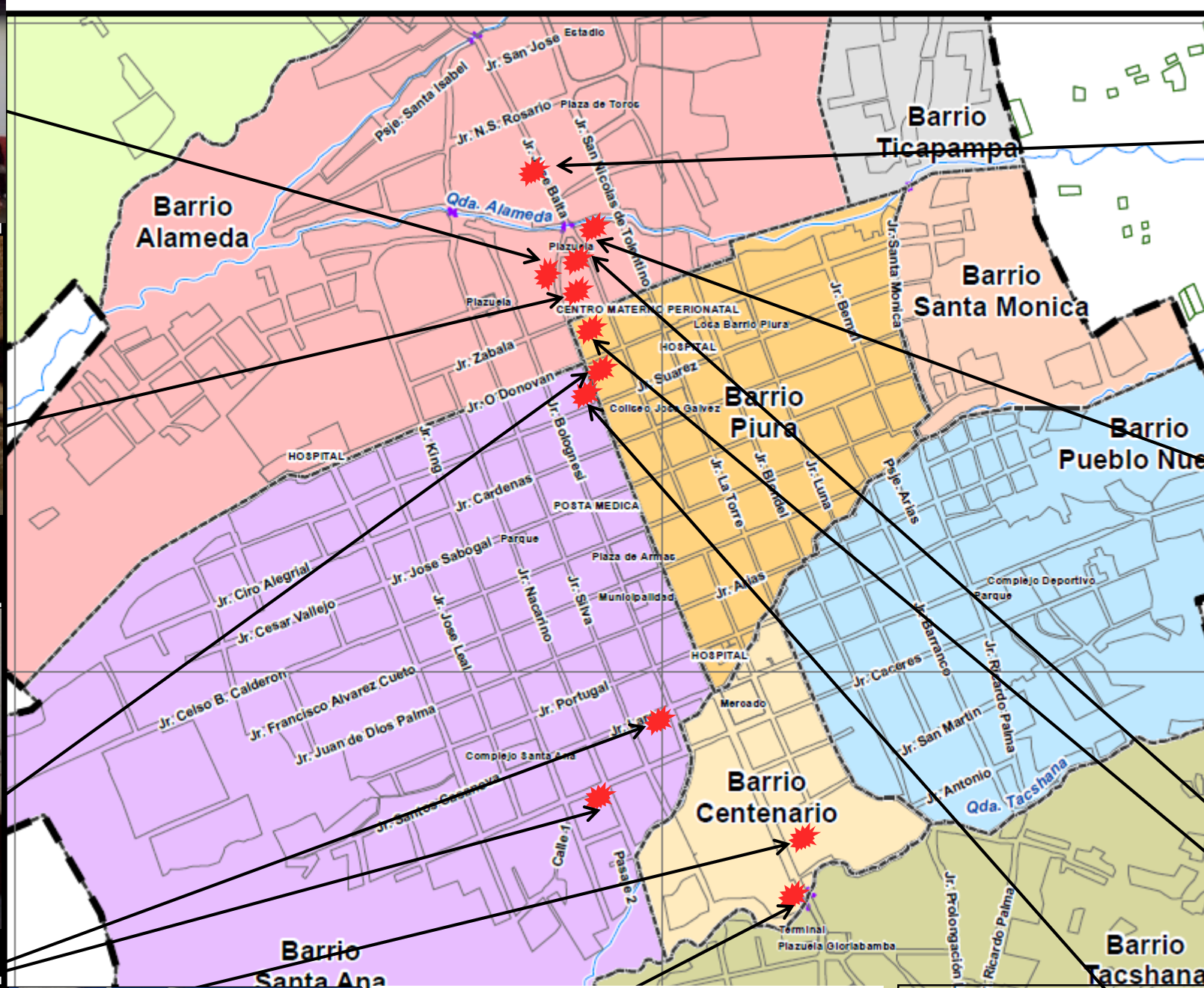
Este paradero de la empresa "Unión" se encuentra en el primer piso de una vivienda acondicionada, la única actividad que se desarrolla es el comercio ambulatorio, la atención al usuario es precaria por



tener un espacio muy reducido, los horarios de atención son de 8:00am-6:00pm



Estos paraderos de las empresas "Hermanos Silva, TRD" se encuentran en una vivienda acondicionada, la única actividad que se desarrolla es el comercio ambulatorio solo en el paradero de la empresa TRD, ya que en a otra empresa no cuenta con comercio, la atención al usuario es precaria por tener un espacio muy reducido en ambos paraderos, los horarios de atención son de 8:00am-7:00pm



Este paradero de la empresa "Cruz" se encuentra en una vivienda acondicionada, la única actividad que se desarrolla es el comercio ambulatorio, la atención al usuario es precaria por tener un espacio muy reducido, los horarios de atención son de 8:00am-8:00pm



Este paradero de las empresas "Ecoturs, JR, Levitur, Los Andes," se agruparon y alquilaron un terreno vacío para que sus pasajeros ya no se embarquen en la calle ya que sus oficinas están en el casco urbano y son muy chicas, cuenta con un stand que venden golosinas y bebidas, la atención al usuario es regular ya que solo es de embarque y desembarque, los horarios de atención son: 5:00am-10:00pm.



Este paradero de la empresa "Melendez" se encuentra en una vivienda acondicionada, la única actividad que se desarrolla es el comercio ambulatorio, la atención al usuario es precaria por tener un espacio muy reducido, los horarios de atención son de 3:00am-6:00pm



Este paradero de la empresa "Cielo Azul" se encuentra en la calle, por lo tanto brinda una mala atención al usuario y un problema para el ciudadano porque genera un caos ya que es una avenida principal los horarios de atención son desde las 8:00am hasta las 10:00pm



Este paradero de la empresa "Horna" se encuentra en una área definida, pero esta en una de las avenida principales de Cajabamba, cuenta con unos stand de venta de golosinas y bebidas, la atención al usuario es regular ya que está a diferencia de las otras empresas tiene una zona donde comprar, la atención son de 7:30am-10:50pm

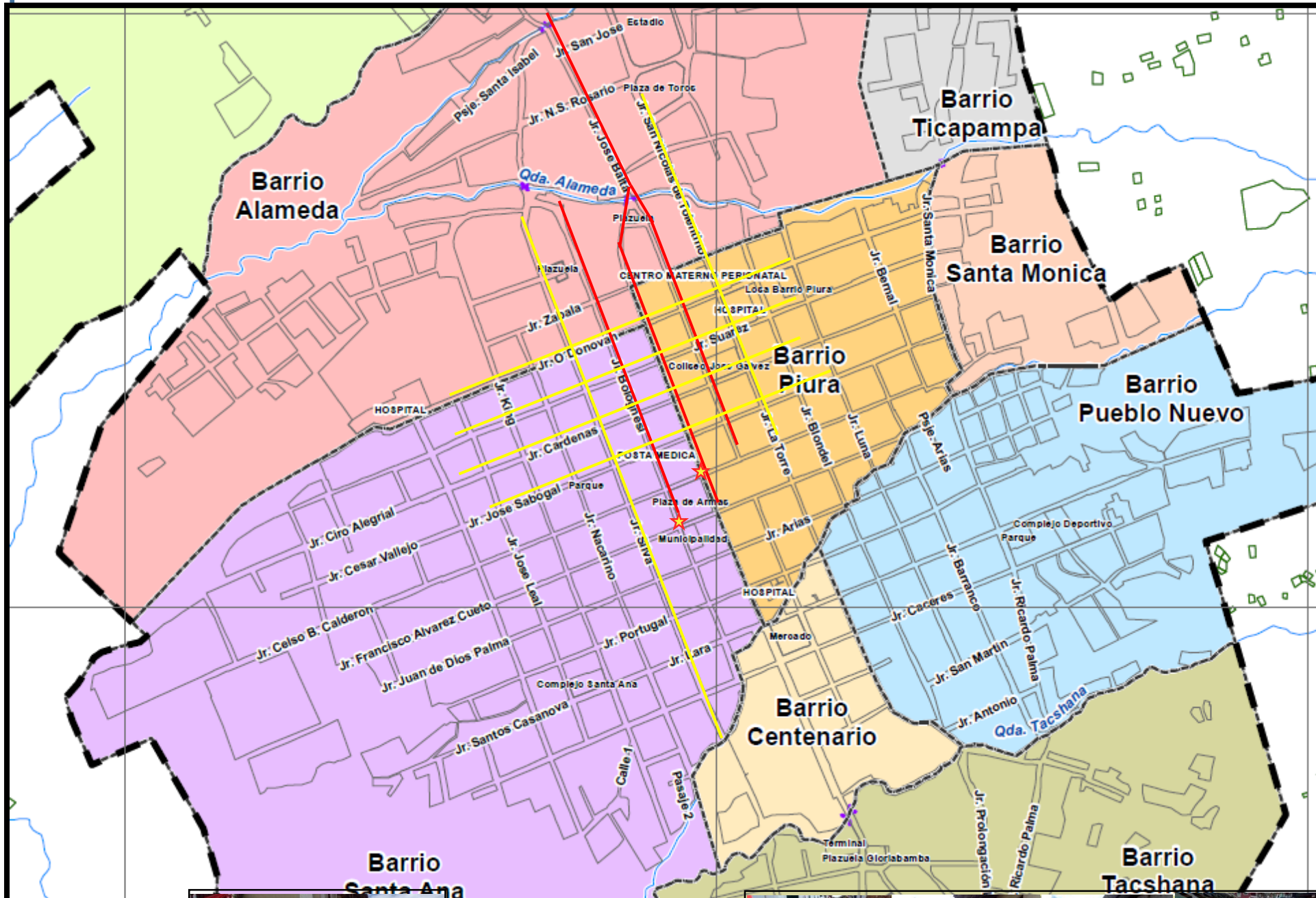


Este paradero de la empresa "Dias" se encuentra en una vivienda acondicionada, la única actividad que se desarrolla es el comercio ambulatorio, la atención al usuario es precaria por tener un espacio muy reducido, los horarios de atención son de 8:00am-10:00pm



Este paradero de la empresa "Trandia" se encuentra en una vivienda acondicionada, la única actividad que se desarrolla es el comercio ambulatorio, la atención al usuario es precaria por tener un espacio muy reducido, los horarios de atención son de 8:00am-10:00pm

DIMENSION : Congestionamiento de transportes



Calles Principales



Jr. Miguel Graú



Jr. La torre

Jr. Bolognesi

Jr. Carlos Heros

Durante los días de lunes a viernes el movimiento vehicular es muy regular, en ciertas horas punta: 7 a.m. a 9 a.m., 12 p.m. a 2 p.m. y 6.00 p.m. a 7 p.m. en los siguientes jirones ya mencionados y la medida de las pisan son de 5 metros y de las veredas de 0.90 – 1.00 metros, las alturas de las edificaciones la mayoría son de 2 pisos y el material de construcción predominante es el adobe

Calles Secundarias



Jr. San Lorenzo

Jr. Silva

Jr. Alfonso Ugarte

Jr. Cáceres

La mayoría de las calles secundarias miden 4 metros de ancho y las veredas desde 0.90 – 1.00 metros y son solo de un solo sentido lo cual genera un caos y un deterioro de las pistas y veredas cuando entran los buses o combis, las alturas de las edificaciones la mayoría son de 2 pisos y el material de construcción predominante es el adobe, las cuales en tanto a su estado de conservación no se encuentran en un buen estado y no hay espacio para los mobiliarios urbanos.

Conclusión:

Ya que sus calles son angostas de la ciudad se puede apreciar que a la entrada y salida de buses genera congestión en el casco urbano lo cual influye en el deterioro de la ciudad, los buses al ser grandes malogran las veredas y algunas señalizaciones al intentar entrar a sus paraderos.

Semaforización

La ciudad de Cajabamba cuenta con únicamente dos (02) semáforos, que se ubican en el perímetro de la Plaza de Armas en las intercepciones de las calles Miguel Grau con Leoncio Prado, otro en la intercepción de los Jirones Bolognesi y Leoncio Prado, estas funcionan correctamente y muestran ser suficientes debido al flujo vehicular de nivel bajo y la bajo número de vehículos.



Señalización Horizontal y Vertical

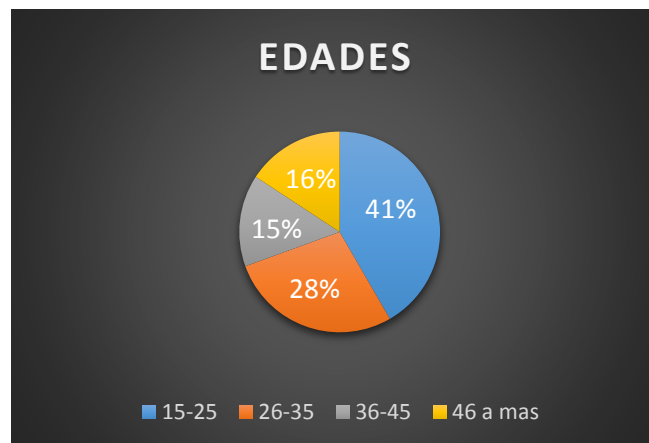
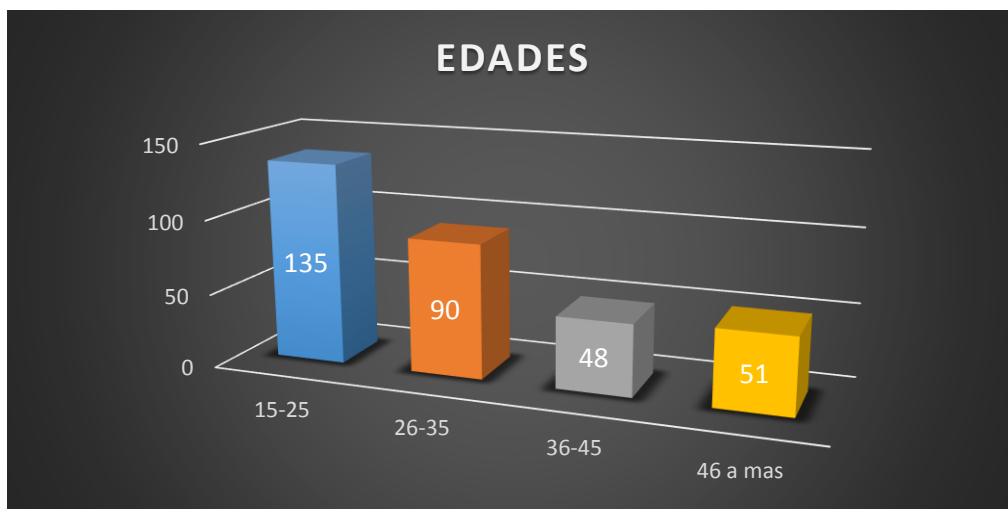
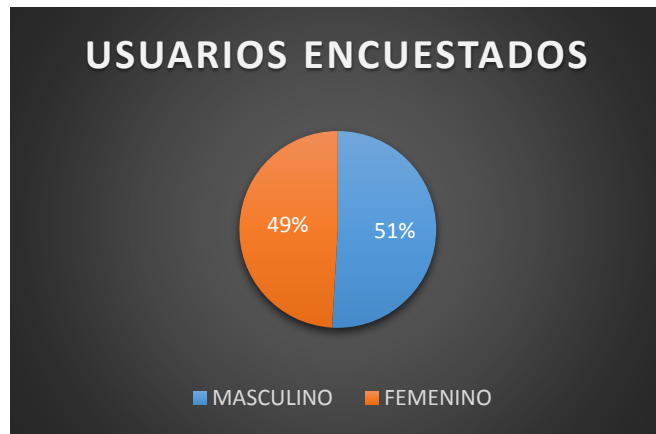
Esta señalización se puede apreciar en las intercepciones de algunas calles, en otros casos ha sido dañada por el agua de las lluvias y por el tránsito tanto vehicular como peatonal, desapareciendo por fricción la capa de pintura. Las gibas y drenes en algunos casos no tienen anuncios de prevención en pista o paneles, o si lo tiene no son muy notorios, ya que sus colores por la falta de mantenimiento se están volviendo menos vistosos, pudiéndose incrementar el riesgo de accidentes. La señalización vertical, en algunos casos, está fuera del visor del conductor, muchos se encuentran en mal estado (oxidados o envejecidos).



RESULTADO DE ENCUESTAS

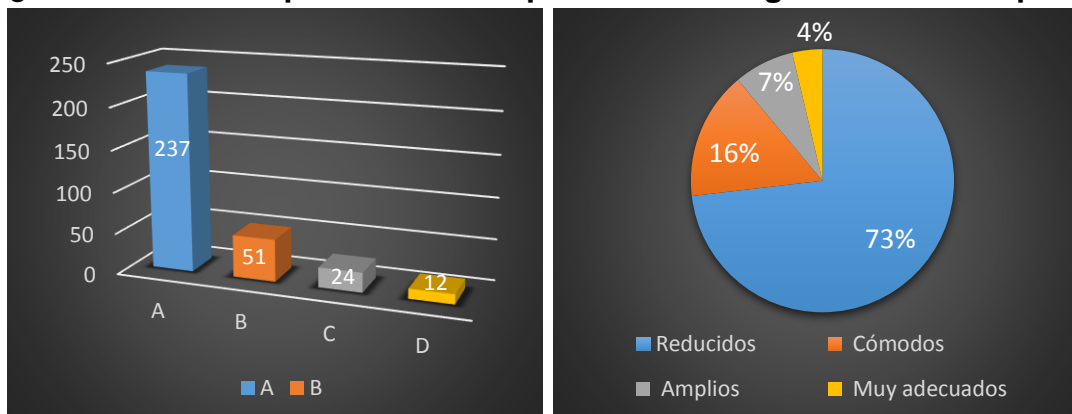
“IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO AL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.”

Este cuestionario se encuentra dirigido a los usuarios de trasportes interprovincial de la Provincia de Cajabamba



PREGUNTA 1:

¿Cómo son los espacios con los que cuenta las agencias de transporte?

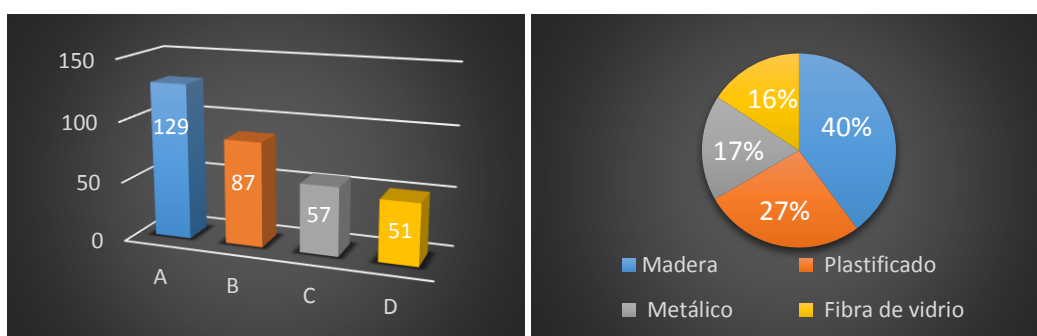


INTERPRETACIÓN:

Para 237 personas que viene a ser el 73% de los encuestados los espacios son reducidos los espacios en las agencias de transportes interprovincial, mientras que para 51 personas que son el 16% los consideran que son cómodos, para 24 personas que son el 7% lo consideran amplios y para 12 personas que viene a ser el 4% lo consideran muy adecuados.

PREGUNTA 2:

¿Sobre los materiales del mobiliario en la sala de espera del paradero cuál cree que es el adecuado?

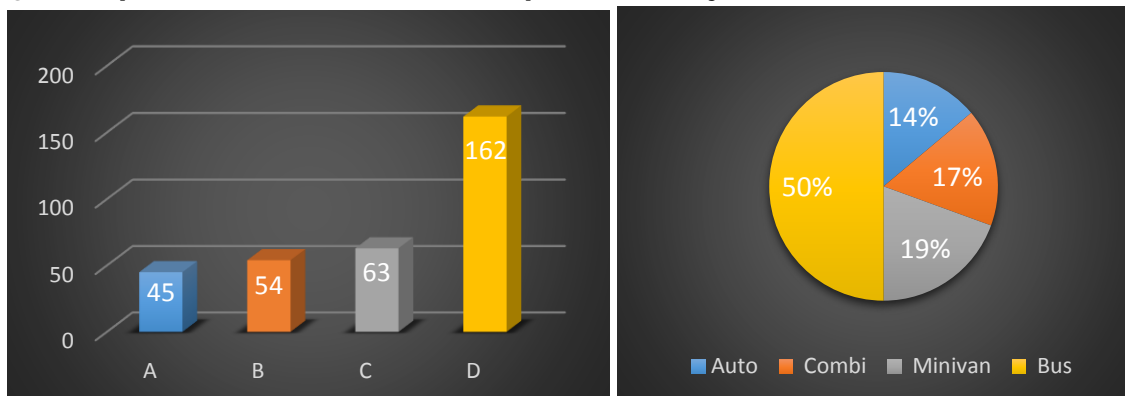


INTERPRETACIÓN:

Para 129 personas que viene a ser el 40% de los encuestados sugiere que los mobiliarios en la sala de espera sea madera, mientras que para 87 personas que son el 27% sugiere que sea de material plastificado, para 57 personas que son el 17% sugieren que sea de metal y para 51 personas que viene a ser el 16% lo sugiere que sea de fibra de vidrio.

PREGUNTA 3:

¿Qué tipo de vehículo utiliza más para sus viajes?

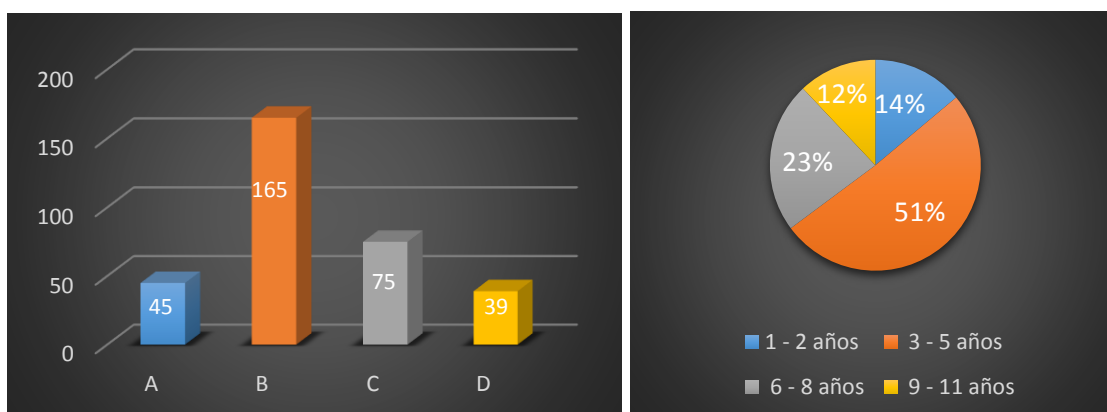


INTERPRETACIÓN:

Para 161 personas que viene a ser el 50% de los encuestados, utiliza el bus como medio de transportes, mientras que para 63 personas que son el 19% utilizan la minivan, para 54 personas que son el 17% utilizan la combi y para 45 personas que viene a ser el 14% utilizan auto como medio de transporte.

PREGUNTA 4:

¿Cuántos años de experiencia como mínimo debe tener un conductor para trabajar en una empresa de transporte interprovincial?

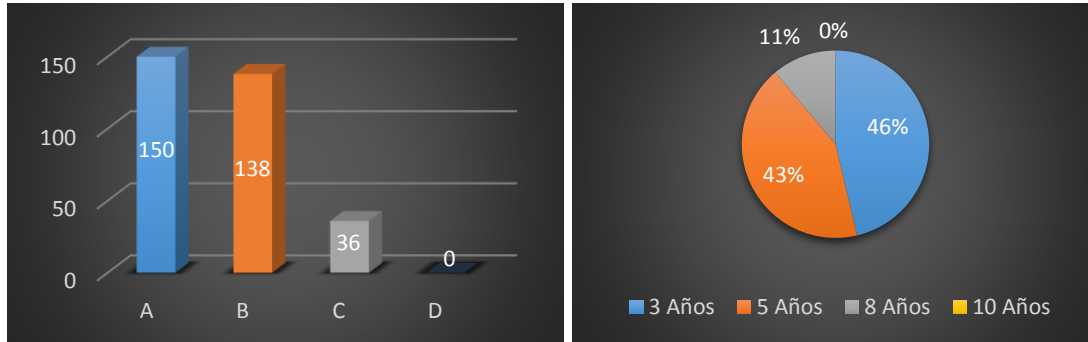


INTERPRETACIÓN:

Para 165 personas que viene a ser el 51% de los encuestados, opina que un conductor tiene que tener 3-5 años de experiencia para trabajar en transporte interprovincial, mientras que para 75 personas que son el 23% opina que deben tener 6-8, para 45 personas que son el 14% opina que deben tener 1-2 y para 39 personas que son el 12% opina que debe tener 9-11 años de experiencia.

PREGUNTA 5:

¿Cada qué tiempo cree usted que se debe renovar los vehículos de las empresas de trasportes interprovincial?

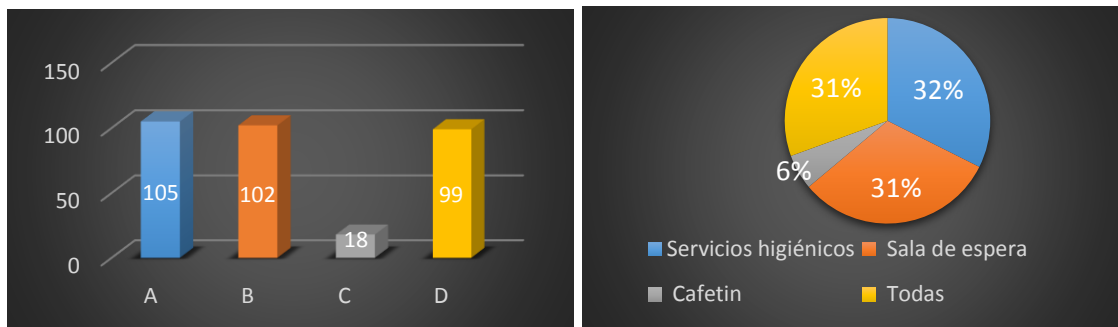


INTERPRETACIÓN:

Para 150 personas que viene a ser el 46% de los encuestados, opina que deben renovar los vehículos cada 3 años, mientras que para 138 personas que son el 43% opina que deben renovar cada 5 años, para 36 personas que son el 11% opina que deben renovar cada 8 años.

PREGUNTA 6:

¿Con qué tipo de servicios cuentan las empresas de transportes en tu ciudad?

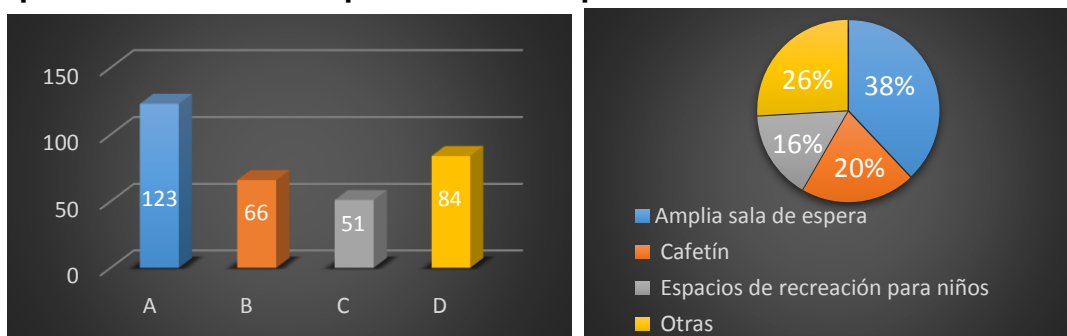


INTERPRETACIÓN:

Para 105 personas que viene a ser el 32% de los encuestados, opina que solo cuentan con servicios higiénicos pero precarios, mientras que para 102 personas que son el 31% opina que cuentan con salas de espera pero reducidas, para 99 personas que son el 31% opina que cuentan con todas pero en áreas mínimas y para 18 personas que son el 6% opina que cuentan con cafetín pero para que se entienda mejor son carretas que venden comidas y bebidas.

PREGUNTA 7:

¿Aparte de los servicios higiénicos, qué otro tipo de servicios sugiere que debe tener las empresas de transporte?

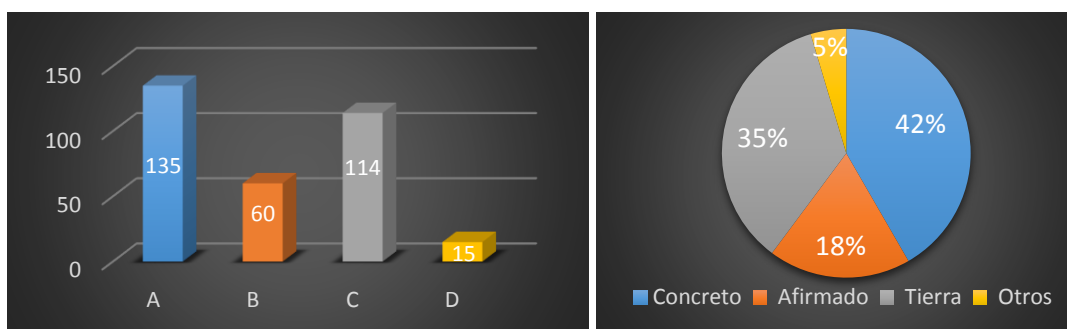


INTERPRETACIÓN:

Para 123 personas que viene a ser el 38% de los encuestados, sugiere que deben tener amplias salas de espera, mientras que para 84 personas que son el 26% opina que deben tener otros usos como: cámaras, menú, carritos para equipajes, para 66 personas que son el 20% opina que deben tener cafetín y para 51 personas que son el 16% opina que debe tener espacio de recreación para niños

PREGUNTA 7:

¿De qué material es el piso de la zona de embarque de las empresas de transportes?

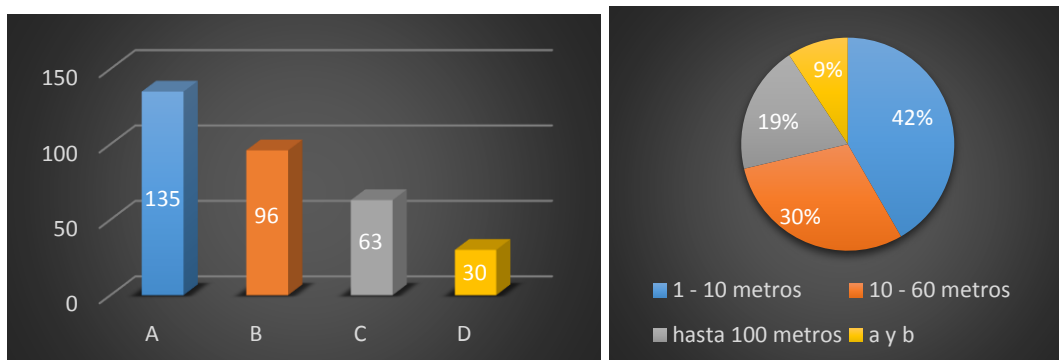


INTERPRETACIÓN:

Para 135 personas que viene a ser el 42% de los encuestados, opina que la zona de embarque es de concreto, mientras que para 114 personas que son el 35% opina que es de tierra, para 60 personas que son el 18% opina que es de afirmado y para 15 personas que son el 5% opina que es de otros materiales como piedra.

PREGUNTA 9:

¿A qué distancia se ubica la zona de embarque de la oficina?

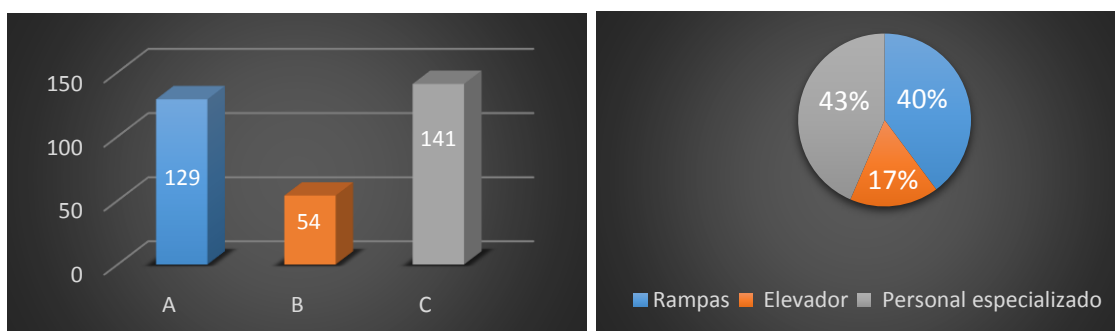


INTERPRETACIÓN:

Para 135 personas que viene a ser el 42% de los encuestados, opina que la zona de embarque se ubica de 1-10 metros de su oficina, mientras que para 96 personas que son el 30% opina que se encuentra de 10-60 metros, para 63 personas que son el 19% opina que se encuentra hasta 100 metros de sus oficinas y para 30 personas que son el 9% opina que se encuentra de 10-60 metros de distancia de sus oficinas.

PREGUNTA 10:

¿Qué deben tener en cuenta las empresas para que aborden los discapacitados?



INTERPRETACIÓN:

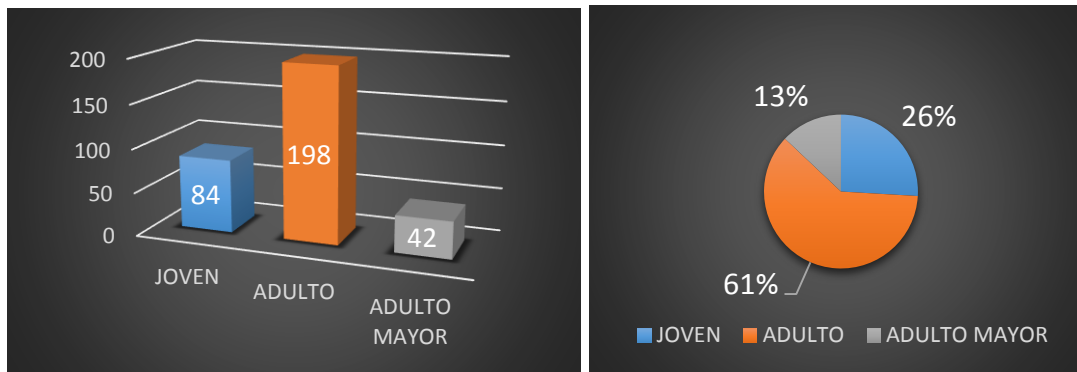
Para 141 personas que viene a ser el 40% de los encuestados, opina que se debe contratar a personal especializado, mientras que para 129 personas que son el 43% opina que debe tener en cuenta usar rampas, para 54 personas que son el 17% opina que deben tener en cuenta usar elevador.

RESULTADO DE ENCUESTAS

“IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO AL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.”

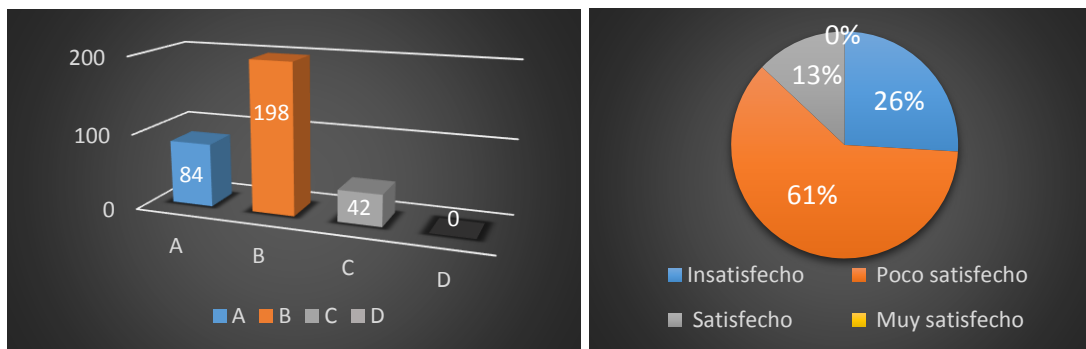
Este cuestionario se encuentra dirigido a los usuarios de transporte interprovincial de la Provincia de Cajabamba

TIPO DE USUARIO:



PREGUNTA 1:

¿Cómo te sientes con el servicio brindado por parte de las empresas de transportes?

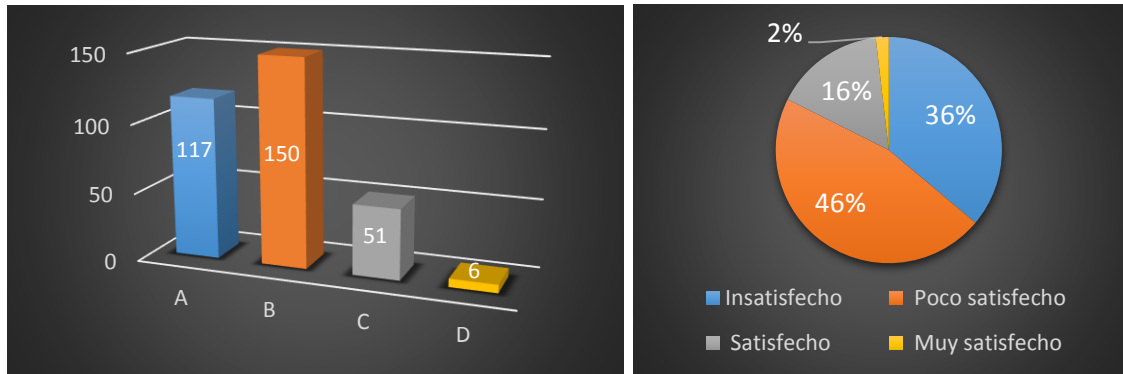


INTERPRETACIÓN:

Para 198 personas que viene a ser el 61% de los encuestados, opina que se encuentran poco satisfecho con el servicio brindado, mientras que para 84 personas que son el 26% opina que encuentran insatisfechos, para 42 personas que son el 18% opina que se encuentran satisfechos son los servicios brindados.

PREGUNTA 2:

Con los espacios que brindan las empresas de transportes se siente:

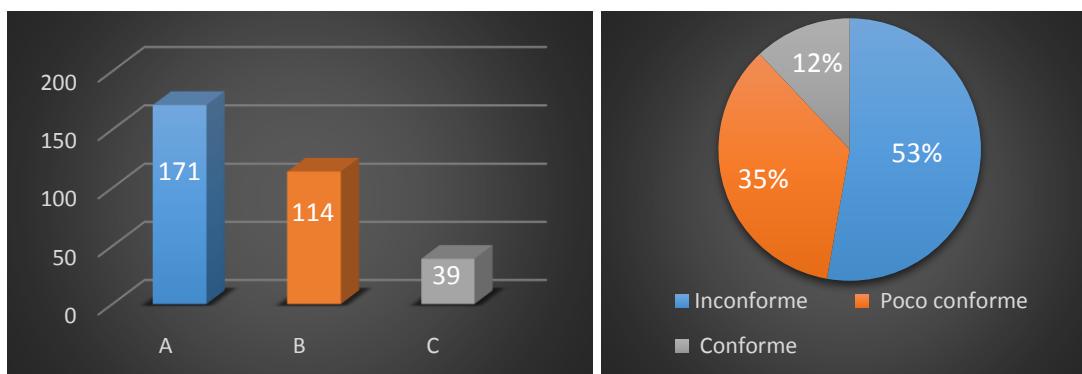


INTERPRETACIÓN:

Para 150 personas que viene a ser el 46% de los encuestados, opina que se encuentran poco satisfecho con el servicio brindado, mientras que para 117 personas que son el 36% opina que encuentran insatisfechos, para 51 personas que son el 16% opina que se encuentran satisfechos son los servicios brindados, para 6 personas que son el 2% opinan que se encuentran muy satisfechos con los servicios brindados.

PREGUNTA 3:

¿Cómo se siente con el mobiliario de los paraderos de las empresas de transportes?

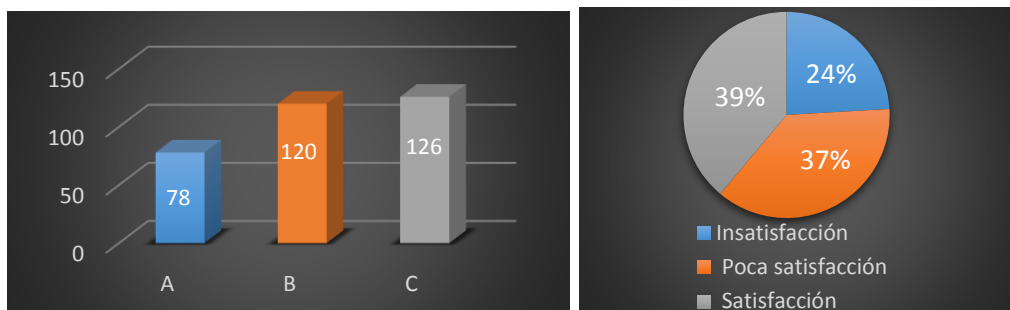


INTERPRETACIÓN:

Para 171 personas que viene a ser el 53% de los encuestados, opina que se encuentran inconforme con el mobiliario de los paraderos, mientras que para 114 personas que son el 35% opina que encuentran poco conforme, para 39 personas que son el 12% opina que se encuentran conforme con el mobiliario.

PREGUNTA 4:

¿Qué le genera la renovación de los buses en las empresas de transporte?

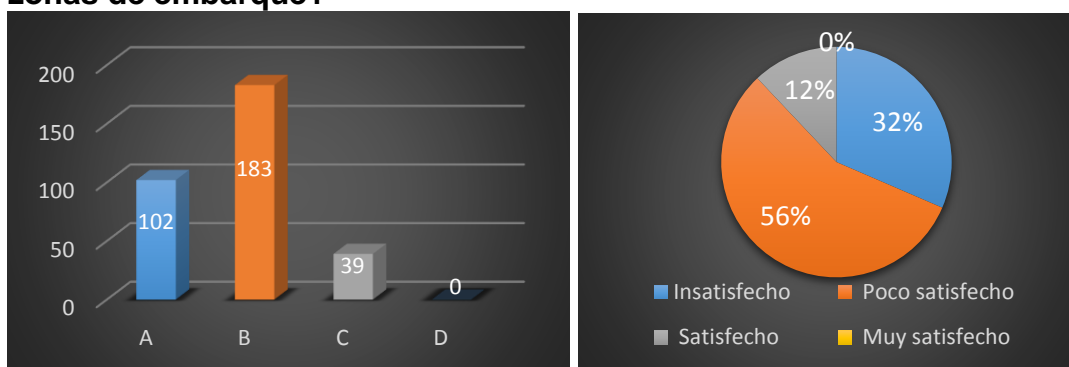


INTERPRETACIÓN:

Para 126 personas que viene a ser el 39% de los encuestados, opina que les brinda satisfacción la renovación de buses, mientras que para 120 personas que son el 37% opina que les brinda poca satisfacción la renovación de los buses, para 78 personas que son el 24% opina que les brinda Insfección la renovación de los buses ya que lo suben los precios de sus pasajes las agencias.

PREGUNTA 5:

¿Cómo se siente usted respecto a la distancia ente las agencias y sus zonas de embarque?

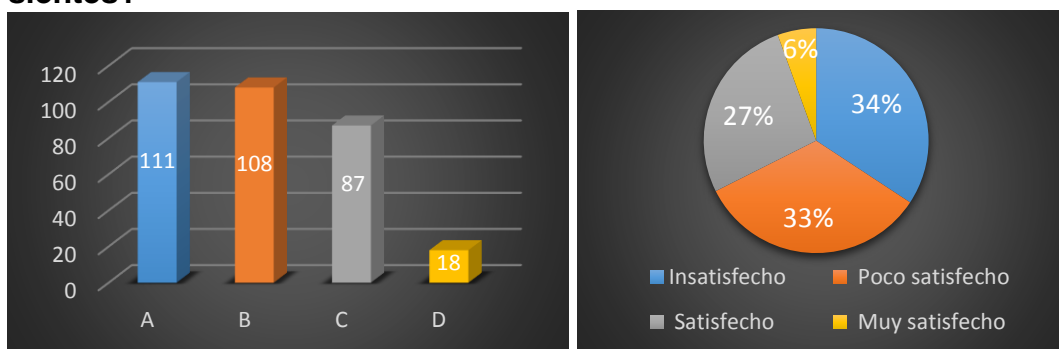


INTERPRETACIÓN:

Para 183 personas que viene a ser el 56% de los encuestados, opina que se encuentran poco satisfecho entre la distancia de agencia y zona de embarque, mientras que para 102 personas que son el 32% opina que encuentran insatisfechos entre la distancia de agencia y zona de embarque, para 39 personas que son el 12% opina que se encuentran satisfechos entre la distancia de agencia y zona de embarque.

PREGUNTA 6:

Con el tiempo que demora los buses en llegar a su destino, ¿Cómo te sientes?

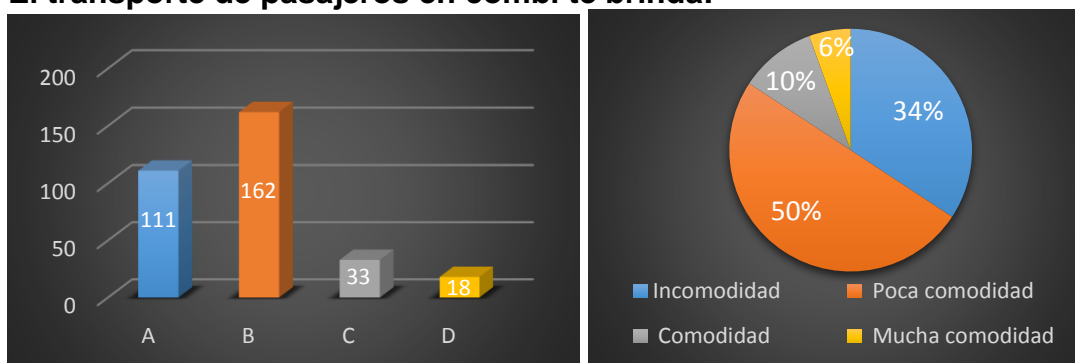


INTERPRETACIÓN:

Para 111 personas que viene a ser el 34% de los encuestados, opina que se sienten insatisfechos con el tiempo que demora el bus en llegar a su destino, mientras que para 108 personas que son el 33% opina que encuentran poco satisfechos, para 87 personas que son el 27% opina que se encuentran satisfechos y para 18 personas que son el 6% opinan que se encuentran muy satisfechos con el tiempo que demora el bus en llegar a su destino.

PREGUNTA 7:

El transporte de pasajeros en combi te brinda:

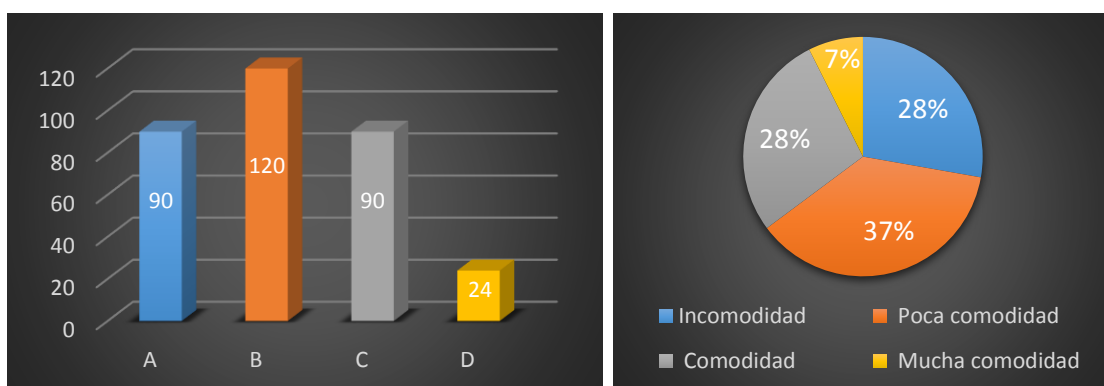


INTERPRETACIÓN:

Para 162 personas que viene a ser el 50% de los encuestados, opina que el servicio en combi brinda poca comodidad, mientras que para 111 personas que son el 34% opinan que es incómodo viajar en combi, para 33 personas que son el 10% opina que cómodo viajar en combi y para 18 personas que son el 6% opinan que les brinda mucha comodidad.

PREGUNTA 8:

El transporte de pasajeros en minivan te brinda:

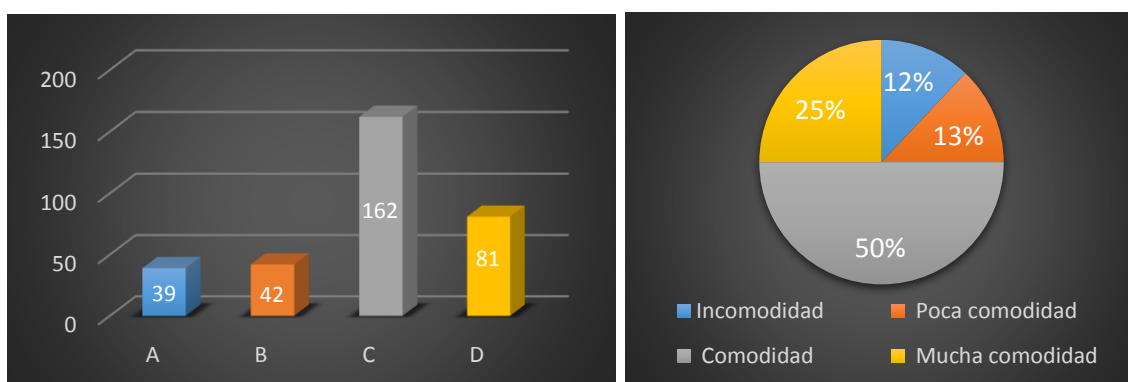


INTERPRETACIÓN:

Para 120 personas que viene a ser el 37% de los encuestados, opina que el servicio en minivan brinda poca comodidad, mientras que para 90 personas que son el 28% opinan que es incómodo viajar en minivan, para 90 personas que son el 28% opina que cómodo viajar en combi ya que avanza más y para 24 personas que son el 7% opinan que les brinda mucha comodidad.

PREGUNTA 9:

El transporte de pasajeros en bus te brinda:

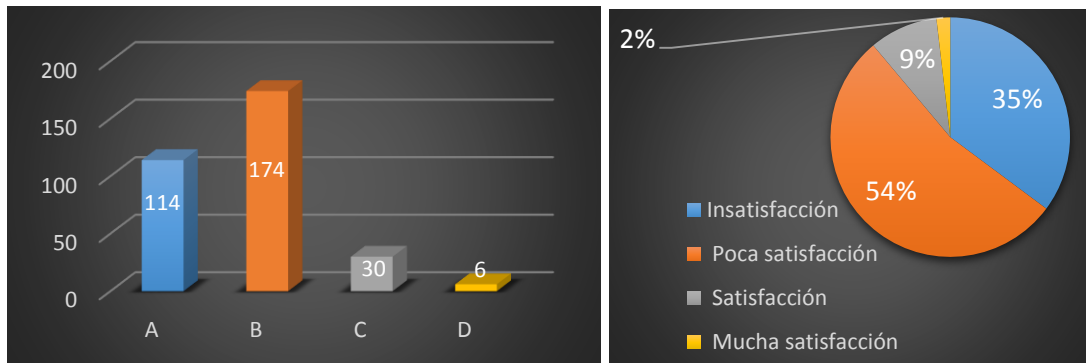


INTERPRETACIÓN:

Para 162 personas que viene a ser el 50% de los encuestados, opina que el servicio en bus brinda comodidad, mientras que para 81 personas que son el 25% opinan que les brinda mucha comodidad viajar en bus, para 42 personas que son el 13% opina que es poco cómodo viajar en bus y para 39 personas que son el 12% opinan que les brinda incomodidad ya que para por la ruta.

PREGUNTA 9:

¿Qué genera en ti la ubicación de los paraderos en el casco urbano?



INTERPRETACIÓN:

Para 174 personas que viene a ser el 54% de los encuestados, opina que les genera poca satisfacción la ubicación de los paraderos en el casco urbano, mientras que para 114 personas que son el 35% opinan que les genera insatisfacción la ubicación de los paraderos en el casco, para 30 personas que son el 9% opina que les genera satisfacción la ubicación de los paraderos en el casco urbano y para 6 personas que son el 2% opinan que les genera mucha satisfacción la ubicación de los paraderos en el casco urbano ya que son más accesibles, pero no se dan cuenta que están deteriorando la ciudad.

4.2. Discusión de Resultados.

| PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN | OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN | RESULTADOS |
|---|---|---|
| ¿Cuáles son las características del estado actual de los paraderos de las empresas de transportes interprovincial en la provincia de Cajabamba que brindan un mal servicio al usuario y deterioran la ciudad? | Identificar el estado actual de los paraderos de las empresas de transportes interprovincial en la provincia de Cajabamba que brindan mal servicio al usuario y deterioran la ciudad. | Las características del estado actual de los paraderos es que se encuentran en mal estado, algunas empresas usan las calles como paraderos lo cual no brindan seguridad a los usuarios. |
| ¿Cuáles son los aspectos que influyen en el mal servicio al usuario por parte de las empresas interprovinciales? | Mejorar el servicio de transporte para mejorar la atención a los usuarios. | Los aspectos que influyen el mal servicio a los usuarios son, contar con salas de espera muy reducidas, no contar con los servicios básicos, los buses en mal estado, la distancia que existe entre las oficinas y las zonas de embarque. |
| ¿Cómo influye el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro urbano de la provincia de Cajabamba? | Identificar como influye el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro urbano de la provincia de Cajabamba | El desorden y al informalidad influye de forma negativa a la provincia de Cajabamba tales como el deterioro de sus pistas, veredas, plazuelas, edificaciones, señalización. |

4.3. Conclusiones.

4.3.1. Matriz: Objetivos – Hipótesis – Resultados – Conclusiones.

| OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN | HIPÓTESIS | RESULTADOS | CONCLUSIONES |
|--|---|--|--|
| <p>Identificar el estado actual de los paraderos de las empresas de transportes interprovincial en la provincia de Cajabamba que brindan mal servicio al usuario y deterioran la ciudad.</p> | <p>La informalidad, la inadecuada localización, la falta de una infraestructura adecuada de los paraderos de transporte interprovincial aportan al deterioro de la ciudad y dan mal servicio al pasajero.</p> | <p>Las características del estado actual de los paraderos es que se encuentran en mal estado, algunas empresas usan las calles como paraderos lo cual no brindan seguridad a los usuarios.</p> | <p>La mayoría de paraderos de la provincia de Cajabamba se encuentran en un mal estado ya que las empresas son informales y no invierten en la infraestructura adecuada que necesita tener un paradero lo cual influye en el mal servicio brindado y además están dispersos.</p> |
| <p>Mejorar el servicio de transporte para mejorar la atención a los usuarios.</p> | <p>Un espacios amplio y adecuado, con fácil acceso del público, el personal administrativo y la accesibilidad para los buses modernos y cómodos brindara un servicio óptimo al usuario</p> | <p>Los aspectos que influyen el mal servicio a los usuarios son, contar con salas de espera muy reducidas, no contar con los servicios básicos, los buses en mal estado, la distancia que existe entre las oficinas y las zonas de embarque.</p> | <p>Los aspectos que influyen en el mal servicio al usuario por parte de las empresas de transportes es no contar con mobiliario, espacios adecuados, los buses están deteriorados, la insatisfacción con horario de llegada a sus destinos, mala atención por parte de los choferes y personal administrativo.</p> |

| | | | |
|--|---|---|--|
| <p>Identificar como influye el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro urbano de la provincia de Cajabamba</p> | <p>La mala localización en terrenos y edificaciones acondicionadas, el uso de buses de transporte que sobrepasan la capacidad de las vías del casco urbano, la utilización de las vías como paraderos, la falta de espacio para el embarque y desembarque de pasajeros ocasionan el desorden y congestión y deterioro de la ciudad.</p> | <p>El desorden y al informalidad influye de forma negativa a la provincia de Cajabamba tales como el deterioro de sus pistas, veredas, plazuelas, edificaciones y señalización.</p> | <p>El deterioro urbano de la provincia de Cajabamba se ve influenciado con el desorden y la informalidad de las empresas de transportes ya que se encuentran ubicadas en el casco urbano lo cual causa congestión en los jirones principales de la ciudad a la hora de embarque y desembarque de los usuarios.</p> |
|--|---|---|--|

4.4. Recomendaciones.

4.4.1. Matriz: Objetivos – Conclusiones – Recomendaciones.

| OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN | CONCLUSIONES | RECOMENDACIONES |
|--|---|---|
| <p>Identificar el estado actual de los paraderos de las empresas de transportes interprovincial en la provincia de Cajabamba que brindan mal servicio al usuario y deterioran la ciudad.</p> | <p>La mayoría de paraderos de la provincia de Cajabamba se encuentran en un mal estado ya que las empresas son informales y no invierten en la infraestructura adecuada que necesita tener un paradero lo cual influye en el mal servicio brindado.</p> | <p>Recomiendo que las empresas de transportes de Cajabamba se formalice y se concentren en un solo lugar, que serie el terminal terrestre</p> |
| <p>Mejorar el servicio de transporte para mejorar la atención a los usuarios.</p> | <p>Los aspectos que influyen en el mal servicio al usuario por parte de las empresas de transportes es no contar con mobiliario, espacios adecuados, los buses están deteriorados, la insatisfacción con horario de llegada a sus destinos, mala atención por parte de los choferes y personal administrativo.</p> | <p>Mejorar el servicio al usuario brindando un mobiliario, áreas adecuadas, renovar sus buses, ser puntuales con los horarios y que los conductores y personal administrativo brinden buena atención al usuario.</p> |
| <p>Identificar como influye el desorden y la informalidad de las empresas de transportes en el deterioro urbano de la provincia de Cajabamba</p> | <p>El deterioro urbano de la provincia de Cajabamba se ve influenciado con el desorden y la informalidad de las empresas de transportes ya que se encuentran ubicadas en el casco urbano lo cual causa congestionamiento en los jirones principales de la ciudad a la hora de embarque y desembarque de los usuarios.</p> | <p>Que se atienda a la gran necesidad de contar con un terminal terrestre y la formalización de las empresas para descongestionar el tránsito vehicular y así evitar que siga deteriorándose el casco urbano de la ciudad</p> |

CAPÍTULO V

FACTORES VINCULO ENTRE

INVESTIGACIÓN Y

PROPUESTA DE SOLUCIÓN

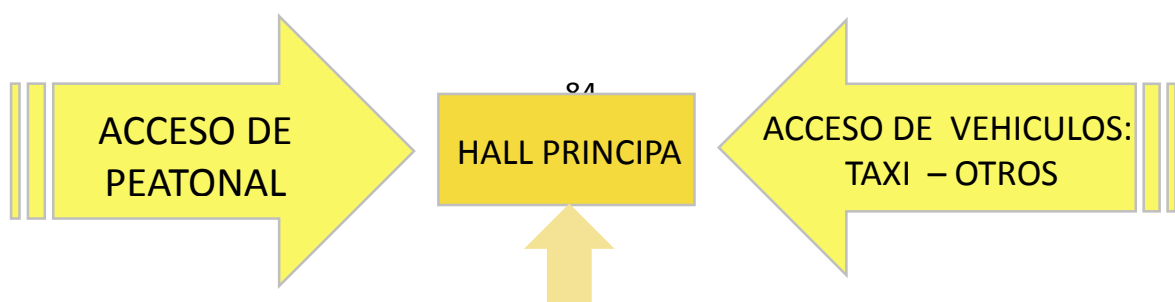
5. FACTORES VINCULO ENTRE INVESTIGACIÓN Y PROPUESTA SOLUCIÓN (PROYECTO ARQUITECTONICO).

5.1. Definición de los Usuarios. Síntesis de Referencial.

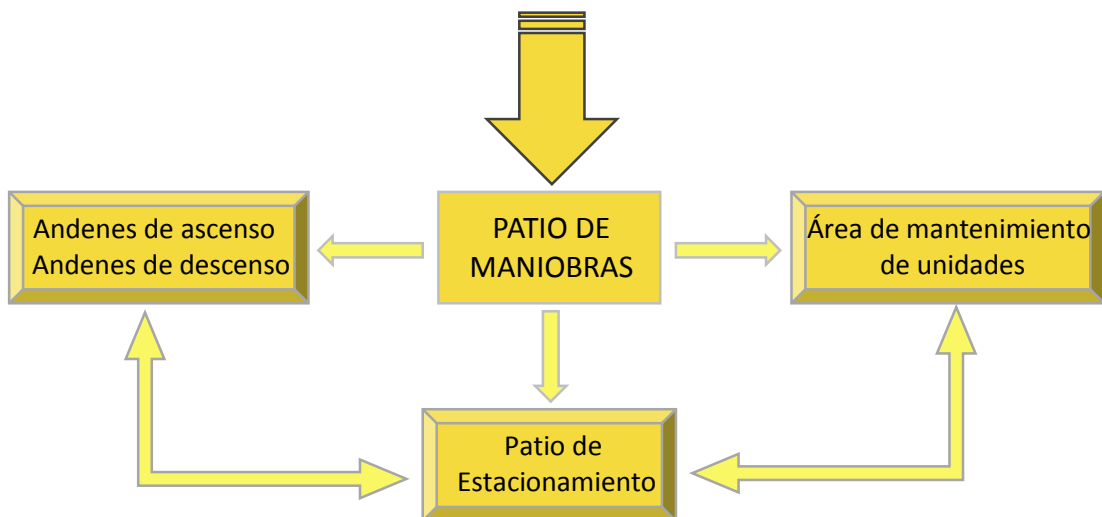
De acuerdo a los resultados obtenidos en la investigación se determinó que el proyecto a realizar será la creación de un equipamiento titulado: “**Terminal Terrestre Interprovincial en la Provincia de Cajabamba**” esta edificación tiene como finalidad mejorar el servicio a los usuarios y evitar que se siga deteriorando el casco urbano de la ciudad de Cajabamba.

Los usuarios a atender dentro de equipamiento, serán los pasajeros, personal administrativo, choferes

5.1.1. Actividades de los pasajeros



5.1.2. Actividades de los trasportistas.



5.1.3. Actividades de administración (GENERAL)



5.2. Programación Arquitectónica.

| PROGRAMA ARQUITECTONICO | | | | | | | |
|--|-------------|---------------------|----------------|-------|-------------|---------|----------|
| PROYECTO: DISEÑO ARQUITECTONICO DEL TERMINAL DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL | | | | | | | |
| ZONA | SUB-ZONAS | AMBIENTES | SUB-AMBIENTES | CANT. | Dimensiones | | |
| | | | | | ANC(m) | LARG(m) | AREA(m2) |
| 1. EXTERIOR | z. exterior | Plaza de acceso | | 1 | | | 313 |
| | | Garita | S.S | 2 | 3 | 3 | 18 |
| | | | Vestidor | | | | |
| | | Estacionamiento | Taxis | 10 | 2,5 | 5 | 125 |
| | | | Publico | 25 | 2,5 | 5 | 312 |
| | | | Administrativo | 15 | 2,5 | 5 | 187 |
| | Sub-Total | | | | | | |
| 2. ABORDAJE | Z. Publica | Área de información | | 1 | | | 10 |
| | | Sala de espera | | 1 | | | 626 |
| | | Venta de boletos | | 20 | 2,37 | 2,15 | 101 |
| | | Cabinas telefónicas | | 6 | 1,15 | 1,37 | 9,48 |
| | | Paquetería | | 1 | 3,17 | 2,15 | 6,82 |
| | | S.S públicos | Serv. Hombres | 20 | 1 | 1,5 | 82,4 |
| | | | Serv. Mujeres | 20 | 1 | 1,5 | |
| | | Andén de Abordaje | | 2 | | | 203.40 |
| Pasillo de distribución | | 1 | | | 366,06 | | |

| | | | | | | | | |
|-------|----------------|---------------------|--|-------------------------|---|-----|----------|------|
| | | Área de desbordaje | | 1 | | | 185,67 | |
| | | Anden de desbordaje | | 1 | | | 95,89 | |
| | | Área de Limpieza | | 1 | 3 | 3 | 9 | |
| Sub-T | | | | | | | 1,694.72 | |
| Z. | Comercial | | Foot Court (módulos) | 10 | 3 | 4 | 120 | |
| | | Cafetería | S.S mujeres | 10 | 1 | 1,5 | 41,2 | |
| | | | S.S hombres | 10 | 1 | 1,5 | | |
| | | | Área de mesas (30 mesas) | 1 | | | 157 | |
| | | | Áreas de revistas – artesanía – periódicos | | 6 | 2 | 4 | 48 |
| | | | Sala de Intenet | | 1 | 3 | 6 | 18 |
| | | | Área de limpieza | | 1 | 3 | 3 | 9 |
| Sub-T | | | | | | | 393.2 | |
| Z. | Administración | | Vestíbulo | 1 | | | 45 | |
| | | | Área de recepción | 1 | | | 10 | |
| | | | Sala de espera | Área de café | 1 | 4 | 6 | 24 |
| | | | Secretaría | | 1 | 4,8 | 6 | 28,8 |
| | | | Ofic. Admisión. | | 1 | | | 30,5 |
| | | | Ofic. Contabilidad | | 1 | 6 | 6 | 36 |
| | | | Sala de juntas | Serv. sanitario privado | 1 | 9 | 6 | 60 |
| | | | S.S | Serv. Hombres | 2 | 1 | 1,5 | 41,2 |

| | | | | | | |
|------------------|--|--|---|---|------|----------------|
| | | Serv. Mujeres | 2 | 1 | 1,5 | |
| | | Ofic. Agencias Turísticas 3 cubículos | 1 | 6 | 5,94 | 35,64 |
| | | Sonido y control | 1 | 3 | 6 | 18 |
| | | Área de limpieza | 1 | 2 | 2 | 4 |
| Sub-T | | | | | | 332,94 |
| Sub-Total | | | | | | 3398.06 |

| PROGRAMA ARQUITECTONICO | | | | | | | |
|--|-------------|--------------------------|---------------|-------|-------------|---------|----------|
| PROYECTO: DISEÑO ARQUITECTONICO DEL TERMINAL DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL | | | | | | | |
| ZONA | SUB-ZONAS | AMBIENTES | SUB-AMBIENTES | CANT. | Dimensiones | | |
| | | | | | ANC(m) | LARG(m) | AREA(m2) |
| 3. SERVICIO | z. servicio | Reloj Tarjetero-marcador | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | | Topico | | 1 | 4 | 5 | 20 |
| | | Secretaría | | 1 | 4 | 2,77 | 11,08 |
| | | Sala de choferes | | 1 | 3,5 | 6 | 21 |
| | | Comedor | | 1 | | | 20 |
| | | Descanso de choferes | | 1 | 4,8 | 6 | 28,8 |
| | | S.S | Serv. Hombres | 2 | 1 | 1,5 | 41,2 |
| | | | Serv. Mujeres | 2 | 1 | 1,5 | |

| | | | | | | | | |
|------------------------|-------------------|---------------------------|-------------------------|--------------|------|------|----------------|---------------|
| 4. MANIOBRA | | Área de vestidores | | | 6 | 5,94 | 35,64 | |
| | | Área de Aseo general | | 1 | 3 | 4 | 12 | |
| | | Cuarto de basura | | 1 | 2 | 4 | 8 | |
| | Sub- Total | | | | | | | 198.72 |
| | z. maniobra | | Área de maniobra | | | | | 8306 |
| | | Mantenimiento de unidades | Ofic. Responsable | | 1 | 3 | 3 | 9 |
| | | | Bodega-herramientas | | 1 | 6 | 6 | 36 |
| | | Cuarto de maquinas | Sub-estación eléctrica. | | 1 | 4 | 3 | 12 |
| | | | Cisterna | | | 4 | 5 | 20 |
| | | | Planta de emergencia | | | 4 | 6 | 24 |
| Talleres de reparación | | Lavado y engrasado | | 1 | 3,15 | 4,79 | 60 | |
| | | Pintura y hojalatería | | 1 | | | | |
| | | Reloj de Control | | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Sub- Total | | | | | | | 8626.72 | |
| AREA TOTAL | | | | 12084 | | | | |

5.2.1. EMPRESAS DE TRANSPORTE

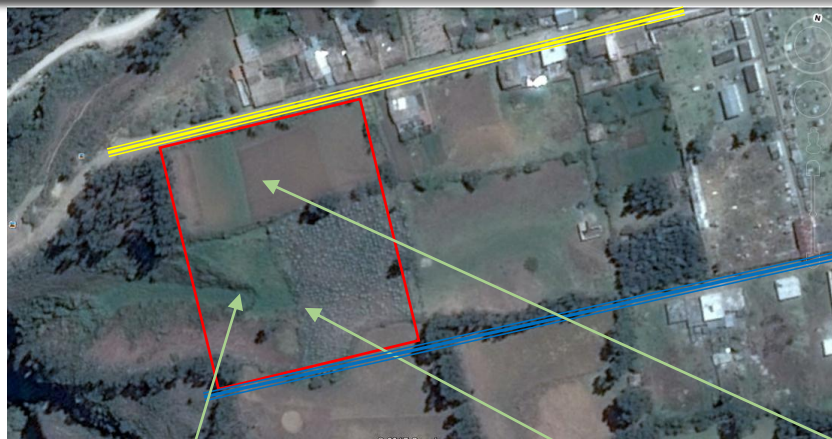
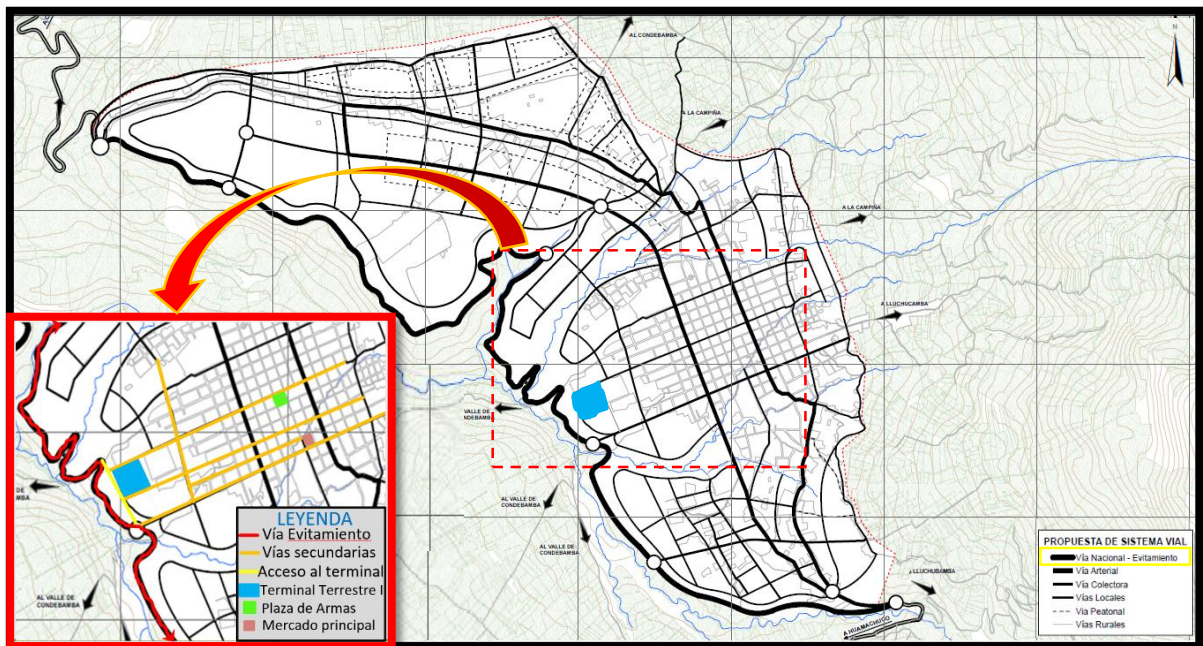
Cuadro en la siguiente página.....

| I N T E R P R O V I N C I A L | EMPRESA | Nº DE UNIDADES POR DÍA | HORARIOS | FRECUENCIA |
|---|---------------|------------------------|------------|------------|
| | E.T. MELENDEZ | 8 | 04:00 a.m. | DIARIO |
| | | | 05:30 a.m. | |
| | | | 07:30 a.m. | |
| | | | 10:30 a.m. | |
| | | | 12:30 p.m. | |
| | | | 02:00 p.m. | |
| | | | 04:00 p.m. | |
| | | | 06:00 p.m. | |
| | E.T. UNION | 6 | 08:00 a.m. | DIARIO |
| | | | 10:00 a.m. | |
| | | | 02:30 p.m. | |
| | | | 03:45 p.m. | |
| | | | 05:15 p.m. | |
| E.T. CIELO AZUL | 7 | 07:00 p.m. | DIARIO | |
| | | 04:00 a.m. | | |
| | | 05:00 a.m. | | |
| | | 06:45 a.m. | | |
| | | 07:45 p.m. | | |
| | | 08:30 p.m. | | |
| | | 09:40 p.m. | | |
| E.T. TEXAS | 4 | 10:30 p.m. | DIARIO | |
| | | 04:00 a.m. | | |
| | | 06:00 a.m. | | |
| | | 07:00 p.m. | | |
| E.T. TRANDIA | 3 | 12:00 p.m. | DIARIO | |
| | | 06:00 a.m. | | |
| | | 08:00 p.m. | | |
| E.T. PERU BUS | 4 | 05:00 a.m. | DIARIO | |
| | | 10:00 a.m. | | |
| | | 06:00 p.m. | | |
| | | 80:00 p.m. | | |
| E.T. ROYAL PALACE'S | 5 | 06:00 a.m. | DIARIO | |
| | | 08:00 a.m. | | |
| | | 12:00 p.m. | | |
| | | 06:00 p.m. | | |
| | | 09:45 p.m. | | |
| E.T. JR EXPRES | 4 | 04:00 a.m. | DIARIO | |
| | | 06:00 a.m. | | |
| | | 01:00 p.m. | | |
| E.T. ECOTUR | 6 | 07:00 p.m. | DIARIO | |
| | | 04:00 a.m. | | |
| | | 06:00 a.m. | | |
| | | 09:00 a.m. | | |
| | | 12:30 p.m. | | |
| | | 04:00 p.m. | | |
| E.T. MISAC | 4 | 08:00 p.m. | DIARIO | |
| | | 03:45 a.m. | | |
| | | 09:00 a.m. | | |
| | | 01:00 p.m. | | |
| E.T. LEVITUR | 2 | 06:00 p.m. | DIARIO | |
| | | 06:00 a.m. | | |
| | | 08:00 p.m. | | |
| E.T. SILVA | 6 | 04:00 a.m. | DIARIO | |
| | | 05:30 a.m. | | |
| | | 08:00 a.m. | | |
| | | 12:30 p.m. | | |
| | | 04:00 p.m. | | |
| | | 08:00 p.m. | | |
| E.T. CRUZ | 6 | 04:00 a.m. | DIARIO | |
| | | 06:00 a.m. | | |
| | | 10:00 a.m. | | |
| | | 12:30 p.m. | | |
| | | 04:00 p.m. | | |
| | | 08:00 p.m. | | |



| | | | | |
|-------------------------|----------------|-----------|------------|--------|
| | E.T. LOS ANDES | 4 | 04:00 a.m. | DIARIO |
| | | | 06:00 a.m. | |
| | | | 07:00 p.m. | |
| | | | 12:00 p.m. | |
| | E.T. DIAS | 4 | 06:00 a.m. | DIARIO |
| | | | 10:00 a.m. | |
| | | | 08:00 p.m. | |
| | | | 10:00 p.m. | |
| TOTAL DE SALIDAS | | 73 | | |

5.3. Área Física de Intervención.

El área de intervención donde se plantea la implementación de un terminal terrestre interprovincial está ubicada en el departamento de Cajamarca, provincia de Cajabamba, distrito de Cajabamba.



La intervención comprende de 18,768 m² y se encuentra al suroeste de la ciudad de Cajabamba, el terreno actualmente se encuentra cubierto de vegetación y una área agrícola.

 *Jr. Celso benigno*
 *Jr. Juan de Dios*



5.4. Criterios de Diseño.

- Amplia sala de espera
- Boleterías alineadas en un espacio lineal
- Conexión visual entre los espacios
- Buena conexión entre las salas de embarque y desembarque
- Circulación vertical al medio, marcando un eje en el espacio lineal.
- Sistema de ventilación e iluminación natural
- Salida y llegada de buses por vía colectora, no directamente por la carretera.
- Techo de acero no convencional
- Espacio lineal
- Conexión visual entre los espacios
- El hall principal deberá ser el espacio más amplio, mayor iluminado, es decir con las mejores condiciones medioambientales
- Se utilizaran materiales que necesiten poco mantenimiento por encontrarse cerca de la naturaleza por ser un espacio público, deberá estar siempre impecable.

6. BIBLIOGRAFÍAS.

- Borges, J. (22 de Agosto de 2014). Obtenido de Glosario intervencion urbana. Recuperado de: <https://es.slideshare.net/jofbs1/glosario-intervencion-urbanacajabamba.com>.
- CLAVIJO LINDARTE, U. A., & LÓPEZ VIZCAÍNO , Y. P. (2015).Obtenido de CAPACIDAD OPERATIVA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN OCAÑA Y SU REGIÓN. Recuperado de : <http://repositorio.ufpso.edu.co:8080/dspaceufpso/bitstream/123456789/973/1/27823.pdf>
- Deleite Turismo. (s.f.). Obtenido de cajamarca: historia y turismo. Recuperado de: <http://deleite-turismo.blogspot.pe/>
- Eslava Iparraguirre, L. (Febrero de 1985). Obtenido de Monografias Cajabamba. Recuperado de: <http://www.cajabamba.galeon.com/aficiones876172.html>
- HUGO, A. A. (02 de Junio de 2010). *Historia de Los Camiones y Omnibuses*. Recuperado de: <https://es.scribd.com/doc/24682863/Historia-de-Los-Camiones-y-Omnibuses>
- Leonor. (20 de Febrero de 2014). Recuperado de: https://issuu.com/martosgomez/docs/trabajo_de_andaluc__a_6__b
- Lino Roque, H. (25 de Agosto de 2014).Redes Viales. Recuperado de: <https://es.slideshare.net/hilderlino/redes-viales>
- MAGUIÑA CONTRERAS, L. A. (2014). TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS. Recuperado de: http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/1444/1/magui%C3%B1a_cla.pdf
- Mariel Toraño , C. (20 de Octubre de 2013).SOC COMPL Y CAMPESINAS. Recuperado de: <http://www.socompycamp.ecaths.com/ver-foro/13923/2013-construccion-de-ciudades/accounts>

- Mar Turca. (11 de junio de 2016). Seminario ley armas de fuego. Recuperado de: <http://documents.mx/documents/seminario-ley-armas-de-fuego.html>
- Ordoñez Said, L. K. (03 de Septiembre de 2011). Obtenido de Historia Critica. Recuperado de: <https://histounahblog.wordpress.com/x-seccion-14-04-2011-c-postee-aqui-sus-tareas/>
- Pérez Porto, J., & Merino, M. (2011). *Recuperado de:* <http://definicion.de/distrito/>
- Pérez Porto , J., & Gardey, A. (2010). Definiciones. Recuperado de: <http://definicion.de/demografia/>
- Porto., J. P. (2008). Definicion. Recuperado de: <http://definicion.de/costo/>
- QUISPE LEON, A., & TABA MONTOYA, S. E. (MAYO de 2008). TERMINAL TERRESTRE DE TRUJILLO. Recuperado de: <https://es.scribd.com/doc/55892444/FAUA-UPAO-Memoria-Tesis-TERMINAL-TERRESTRE-TRUJILLO-1era-Parte-Bach-Arq-A-Quispe-y-S-Taba>
- Quispe Malca , R. (29 de Junio de 2012). Centro Turistico Cajamarca. Recuperado de: <http://regioncajamarcar.blogspot.pe/2012/06/resena-historica-de-cajamarca-el-origen.html>
- Santos, A. (20 de enero de 2015). Obtenido de <http://ellegadodelahistoria.blogspot.pe/2009/10/historia-del-transporte.html>
- Tapias, D. A. (07 de Noviembre de 2016). Expansionismo. Recuperao de: https://prezi.com/bpaa_bfp9mw7/expansionismo/transparencia.mtc.gob.pe.

7. ANEXOS:

PROYECTO DE TESIS

“IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO AL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.”

Este cuestionario se encuentra dirigido a los usuarios de trasportes interprovincial de la Provincia de Cajabamba

Indicaciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con una (X) la respuesta que considere correcta.

Edad _____ Sexo: M___ F___

1. ¿Cómo son los espacios con los que cuenta las agencias de transporte?
 - a. Reducidos
 - b. Cómodos
 - c. Amplios
 - d. Muy adecuados

2. ¿Sobre los materiales del mobiliario en la sala de espera del paradero cuál cree que es el adecuado?
 - a. Madera
 - b. Plastificado
 - c. Metálico
 - d. Fibra de vidrio

3. ¿Qué tipo de vehículo utiliza más para sus viajes?
 - a. Auto
 - b. Combi
 - c. Minivan
 - d. Bus

4. ¿Cuántos años de experiencia como mínimo debe tener un conductor para trabajar en una empresa de transporte interprovincial?
 - a. 1 – 2 años
 - b. 3 – 5 años
 - c. 6 – 8 años
 - d. 9 – 11 años

5. ¿Cada qué tiempo cree usted que se debe renovar los vehículos de las empresas de trasportes interprovincial?
 - a. Cada 3 años
 - b. Cada 5 años
 - c. Cada 8 años

- d. Cada 10 años
6. ¿Con qué tipo de servicios cuentan las empresas de transportes en tu ciudad?
- a. Servicios Higiénicos
 - b. Sala de espera
 - c. Cafetín
 - d. Todas
7. ¿Aparte de los servicios higiénicos, qué otro tipo de servicios sugiere que debe tener las empresas de transporte?
- a. Amplia sala de espera
 - b. Cafetín
 - c. Espacios de recreación para niños
 - d. Otras.....
8. ¿De qué material es el piso de la zona de embarque de las empresas de transportes?
- a) Concreto
 - b) Afirmado
 - c) Tierra
 - d) Otros.....
9. ¿A qué distancia se ubica la zona de embarque de la oficina?
- a. 1 – 10 metros
 - b. 10 – 60 metros
 - c. Hasta 100 metros
 - d. a y b
10. ¿Qué deben tener en cuenta las empresas para que aborden los discapacitados?
- a. Rampas
 - b. Elevador
 - c. Personal especializado

PROYECTO DE TESIS

“IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL, PARA MEJORAR EL SERVICIO AL USUARIO Y EVITAR EL DETERIORO DEL DISTRITO DE CAJABAMBA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA 2017.”

Este cuestionario se encuentra dirigido a los usuarios de transporte interprovincial de la Provincia de Cajabamba

Indicaciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con una (X) la respuesta que considere correcta.

TIPO DE USUARIO:

Adulto Mayor

Adulto

Joven

1. ¿Cómo te sientes con el servicio brindado por parte de las empresas de transportes?
 - a. Insatisfecho
 - b. Poco satisfecho
 - c. Satisfecho
 - d. Muy satisfechoSugerencias.....

2. Con los espacios que brindan las empresas de transportes se siente:
 - a. Insatisfecho
 - b. Poco satisfecho
 - c. Satisfecho
 - d. Muy satisfechoSugerencias.....

3. ¿Cómo se siente con el mobiliario de los paraderos de las empresas de transportes?
 - a. Inconforme
 - b. Poco conforme
 - c. ConformeSugerencias.....

4. ¿Qué le genera la renovación de los buses en las empresas de transporte?
 - a. Insatisfacción
 - b. Poca satisfacción
 - c. SatisfacciónSugerencias.....

5. ¿Cómo se siente usted respecto a la distancia ente las agencias y sus zonas de embarque?
 - a. Insatisfecho
 - b. Poco satisfecho
 - c. Satisfecho
 - d. Muy satisfecho

Sugerencias.....

6. Con el tiempo que demora los buses en llegar a su destino, ¿Cómo te sientes?

- a. Insatisfecho
- b. Poco satisfecho
- c. Satisfecho
- d. Muy satisfecho

Sugerencias.....

7. El transporte de pasajeros en combi te brinda:

- a. Incomodidad
- b. Poca comodidad
- c. Comodidad
- d. Mucha comodidad

Sugerencias.....

8. El transporte de pasajeros en minivan te brinda:

- a. Incomodidad
- b. Poca comodidad
- c. Comodidad
- d. Mucha comodidad

Sugerencias.....

9. El transporte de pasajeros en bus te brinda:

- a. Incomodidad
- b. Poca comodidad
- c. Comodidad
- d. Mucha comodidad

Sugerencias.....

10. ¿Qué genera en ti la ubicación de los paraderos en el casco urbano?

- a. Insatisfacción
- b. Poca satisfacción
- c. Satisfacción
- d. Mucha satisfacción

Sugerencias.....

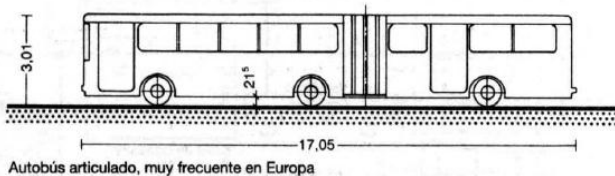
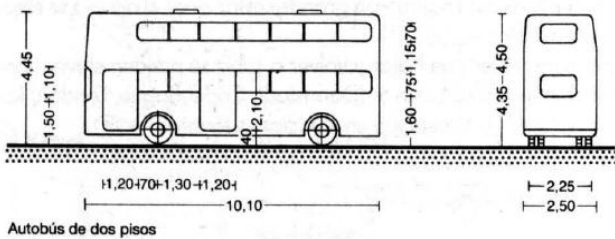
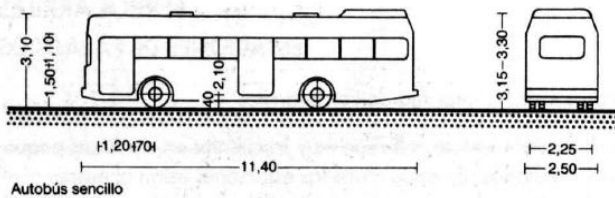
| EMPRESAS DE TRANSPORTES | NUMERO DE BUSES DIARIOS | N° DE PERSONAS DIARIAS |
|----------------------------|-------------------------|------------------------|
| E.T. MELENDEZ | 8 | 520 |
| E.T. UNION | 6 | 390 |
| E.T. CIELO AZUL | 7 | 455 |
| E.T. TEXAS | 4 | 260 |
| E.T. TRANDIA | 3 | 195 |
| E.T. PERU BUS | 4 | 260 |
| E.T. ROYAL PALACE'S | 5 | 325 |
| E.T. JR EXPRES | 4 | 260 |
| E.T. ECOTURS | 6 | 390 |
| E.T. MISAC | 4 | 260 |
| E.T. LEVITUR | 2 | 130 |
| E.T. SILVA | 6 | 390 |
| E.T. CRUZ | 6 | 390 |
| E.T. LOS ANDES | 4 | 260 |
| E.T. DIAS | 4 | 260 |
| TOTAL: | 73 (aforo de bus 65) | 4745 |

MATRIZ DE RELACIÓN:

| | | | | | |
|---------------------|---|---|---|---|---|
| Z. EXTERIOR | 3 | | | | |
| Z. PUBLICA | | 2 | | | |
| Z. COMERCIAL | 3 | | 0 | | |
| Z. ADMI. | 1 | 1 | | 0 | |
| Z. SERVICIO | 0 | 1 | 1 | 2 | |
| Z. MANIOBRAS | 3 | 0 | 1 | | 0 |

MEDIDAS ANTROPOMÉTRICAS DE LAS ÁREAS DE UN TERMINAL TERRESTRE

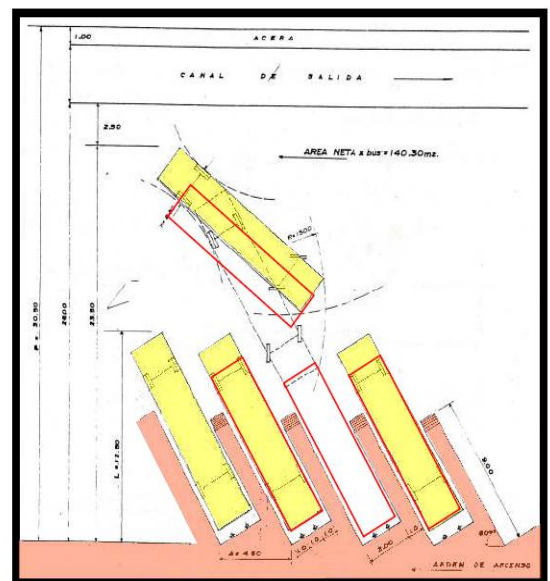
MEDIDA DE AUTOBUSES



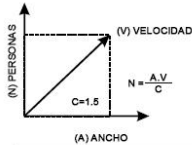
① Dimensiones de los autobuses

AREA/AMBIENTE: PLATAFORMA DE ASCENSO

| PLATAFORMAS DENTADAS | 30° | 45° | 60° | 90° | 60° ruta corta |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|----------------|
| ANCHURA (m.) | 8,00 | 5,65 | 4,60 | 4,00 | 4,60 |
| PROFUNDIDAD (m.) | 18,50 | 24,50 | 30,50 | 36,50 | 28,50 |
| LONGITUD DEL BUS (m.) | 8,80 | 11,00 | 12,50 | 12,80 | 09,09 |
| AREA NETA X BUS (m²) | 148,00 | 138,40 | 140,30 | 146,00 | 131,00 |

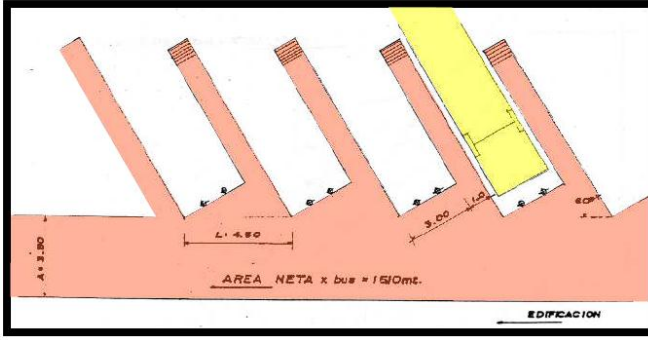


AREA/AMBIENTE: ANDEN DE ASCENSO



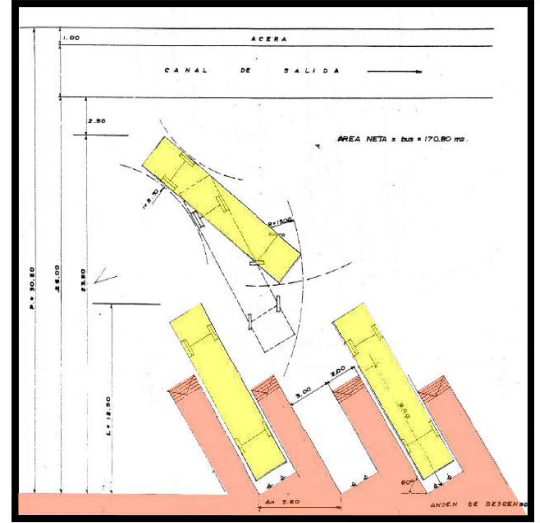
$N = 21 \text{ plataformas} \times 60 \text{ pasaj.} \times 2 = 2520$
 $V = 0.35 \text{ m/seg} = 1200 \text{ m/h}$ (Registro de boleto)
 $C = \text{personas con bultos} + \text{área de registro de boletos} + \text{colas} = 1.5 \text{ m}^2/\text{pers.}$
 $A = ?$
 $A = \frac{C \cdot N}{V} = \frac{(1.5 \text{ m}) \cdot 2520}{1200} = 3.15 = 3.60 \text{ m.}$

| (A) ANCHO | | 30° | 45° | 60° | 90° |
|---------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|
| ANDEN DE PLATAFORMA | ANCHO (m.) | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 3.50 |
| | LARGO (m.) | 8.00 | 5.85 | 4.60 | 4.00 |
| | AREA POR BUS (m²) | 28.00 | 19.78 | 16.10 | 14.00 |



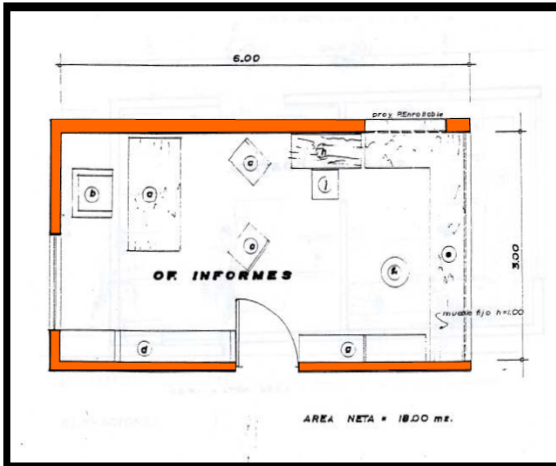
AREA/AMBIENTE: PLATAFORMA DE DESCENSO

| PLATAFORMAS DENTADAS | 30° | 45° | 60° | 90° | 60° ruta corta |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|----------------|
| ANCHURA (m.) | 10.00 | 7.87 | 5.75 | 6.00 | 5.75 |
| PROFUNDIDAD (m.) | 18.50 | 24.50 | 30.50 | 36.50 | 28.50 |
| LONGITUD DEL BUS (m.) | 8.80 | 11.00 | 12.50 | 12.80 | 09.09 |
| AREA NETA X BUS (m²) | 185.00 | 173.22 | 175.38 | 182.50 | 164.00 |



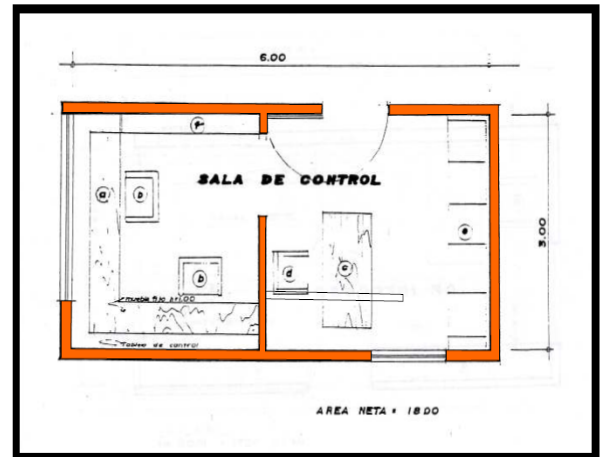
AMBIENTE: INFORMACIÓN

| N° DE PERSONAS: 02 | | | | |
|---|-------|--------------------|-------|-----------------|
| MOBILIARIO | CANT. | DIMENSIONES | AREA | SUB-TOTAL |
| a. Escritorio metálico | 1 | 1.50 x 0.75 h=0.75 | 1.125 | |
| b. Sillón metálico giratorio con brazos | 1 | 0.60 x 0.60 | 0.36 | |
| c. Sillón metálico giratorio sin brazos unipersonal | 2 | 0.80 x 0.70 | 0.40 | |
| d. Armario metálico | 1 | 2.50 x 0.80 h=1.85 | 1.50 | |
| e. Mostrador de atención | 1 | 4.50 x 0.60 | 2.40 | |
| f. Banco | 1 | 0.40 | 0.125 | |
| g. Archivador metálico | 1 | 1.80 x 0.60 h=1.85 | 0.90 | |
| h. Mesa metálica rodable | 1 | 1.00 x 0.60 h=0.70 | 0.60 | |
| i. Silla metálica giratoria rodable | 1 | 0.40 x 0.40 | 0.16 | 7.57 |
| AREA DE CIRCULACIÓN | | | | 10.43 |
| T O T A L | | | | 18.00 m² |



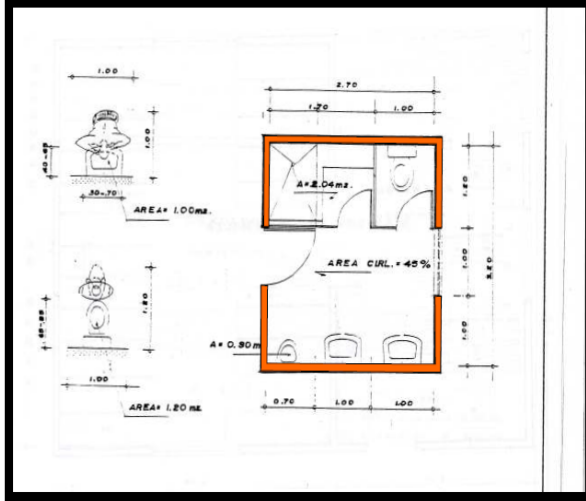
AMBIENTE: SALA DE CONTROL

| N° DE PERSONAS: 02 Operarios | | | | |
|------------------------------------|-------|--------------------|-------|-----------------|
| MOBILIARIO | CANT. | DIMENSIONES | AREA | SUB-TOTAL |
| a. Mostrador de trabajo | 2 | 2.50 x 0.60 h=1.00 | 3.00 | |
| b. Sillones metálicos giratorios | 2 | 0.60 x 0.60 h=0.73 | 0.36 | |
| c. Escritorio metálico | 1 | 1.00 x 1.50 h=0.80 | 1.125 | |
| d. Silla metálica rodable | 1 | 0.50 x 0.40 h=0.80 | 0.20 | |
| e. Muelle metálico semicomfortable | 1 | 3.00 x 0.60 | 1.80 | |
| f. Catálogo | 1 | 2.00 x 0.60 | 1.00 | 7.485 |
| AREA DE CIRCULACIÓN | | | | 10.515 |
| T O T A L | | | | 18.00 m² |



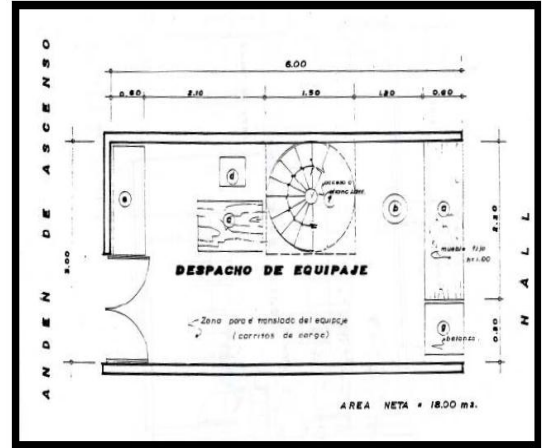
AMBIENTE: SERVICIOS HIGIENICOS

| APARATOS SANITARIOS | DIMENSIONES | AREA | SUBTOTAL |
|---------------------|-------------|------|----------|
| - INODORO | 1.00 x 1.20 | 1.20 | |
| - LAVATORIO | 1.00 x 1.00 | 1.00 | |
| - DUCHA | 1.20 x 1.70 | 2.04 | |
| - URINARIO | 0.80 x 1.00 | 0.80 | 5.04 |
| CIRCULACIÓN COMÚN | | | 2.25=45% |
| | | | 7.30 |



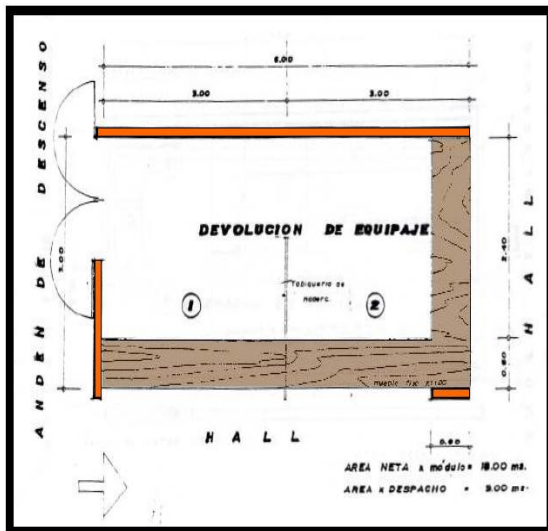
AMBIENTE: DESPACHOS DE EQUIPAJE

| Nº DE PERSONAS: 02 | | | | |
|-----------------------------|-------|--------------------|------|-----------------|
| MOBILIARIO | CANT. | DIMENSIONES | AREA | SUB-TOTAL |
| a. Mostrador de atención | 2 | 3.00 x 0.60 h=1.00 | 1.80 | |
| b. Banco Metálico | 2 | 0.40 x 0.80 | 0.25 | |
| c. Andamio en U metálico | 1 | 6.90 x 0.60 h=2.40 | 4.15 | |
| d. Escritorio metálico | 1 | 1.50 x 0.70 h=0.90 | 1.05 | |
| e. Silla metálica giratoria | 1 | 0.50 x 0.40 h=0.70 | 0.20 | 7.45 |
| AREA DE CIRCULACIÓN | | | | 10.55 |
| T O T A L | | | | 18.00 m² |



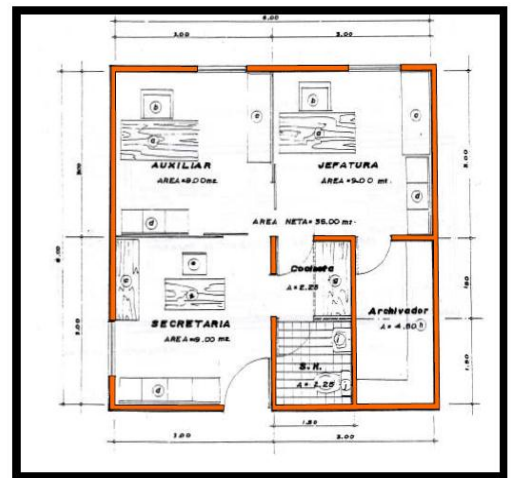
AMBIENTE: DESPACHOS DE DEVOLUCIÓN DE EQUIPAJE

| Nº DE PERSONAS: 02 | | | | |
|---------------------|-------|--------------------|------|-----------|
| MOBILIARIO | CANT. | DIMENSIONES | AREA | SUB-TOTAL |
| a. Mostrador | 1 | 3.00 x 0.60 h=1.50 | 1.80 | |
| b. Mostrador en L | 1 | 3.40 x 0.60 h=1.00 | 3.24 | 5.04 |
| AREA DE CIRCULACIÓN | | | | 12.96 |
| AREA TOTAL | | | | 18.00 |
| AREA POR EMPRESA | | | | 9.00 m² |



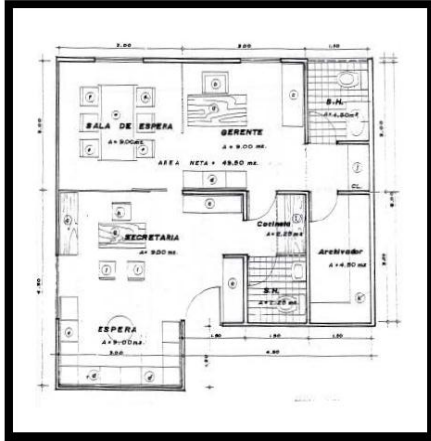
AMBIENTE: OFICINAS ADMINISTRATIVAS

| MOBILIARIO | CANT. | DIMENSIONES | AREA | SUB-TOTAL |
|-------------------------------|-------|--------------------|-------|-----------------|
| a. Escritorio metálico | 2 | 1.50 x 0.75 h=1.00 | 3.375 | |
| b. Sillón metálico giratorio | 2 | 0.80 x 0.60 h=0.80 | 0.72 | |
| c. Archivador metálico | 3 | 1.50 x 0.60 h=1.65 | 2.70 | |
| d. Sillones metálicos | 3 | 1.50 x 0.50 h=0.80 | 2.25 | |
| e. Silla metálica giratoria | 1 | 0.40 x 0.40 h=0.80 | 0.16 | |
| f. Escritorio metálico | 1 | 1.00 x 0.60 h=0.80 | 0.60 | |
| g. Mesa de trabajo metálico | 1 | 1.50 x 0.60 h=0.80 | 0.90 | |
| h. Archivador | 1 | 3.50 x 0.60 h=1.65 | 2.10 | |
| i. S.H. - 1/2 baño (ambiente) | 1 | 1.50 x 1.50 | 2.25 | 15.055 |
| AREA DE CIRCULACIÓN | | | | 20.945 |
| T O T A L | | | | 36.00 m² |



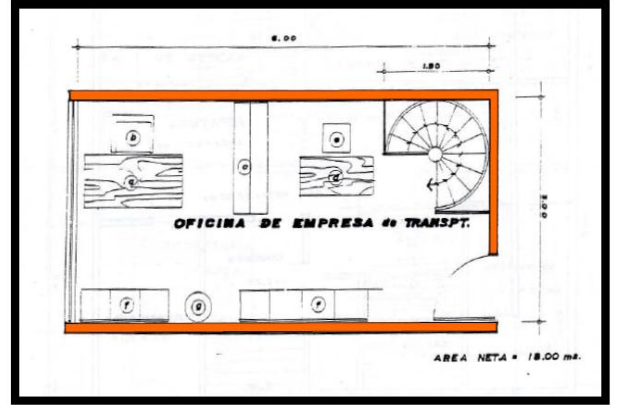
AMBIENTE: GERENCIA

| MOBILIARIO | CANT. | DIMENSIONES | AREA | SUB-TOTAL |
|---|-------|--------------------|-------|----------------------------|
| a. Escritorio metálico | 1 | 1.50 x 0.75 h=1.00 | 3.375 | |
| b. Sillón metálico giratorio rodable | 1 | 0.80 x 0.80 h=0.80 | 0.36 | |
| c. Archivador metálico | 3 | 1.50 x 0.80 h=1.85 | 2.70 | |
| d. Sillones metálicos semiconfortables de 3 cuerpos | 3 | 1.50 x 0.50 h=0.76 | 3.75 | |
| e. Mesa de madera | 1 | 0.80 x 1.80 h=1.00 | 1.28 | |
| f. Silla de madera | 6 | 0.40 x 0.50 h=0.80 | 1.20 | |
| g. Escritorio metálico | 1 | 1.00 x 0.80 h=0.80 | 0.80 | |
| h. Silla metálica giratorio rodable | 1 | 0.40 x 0.50 h=0.60 | 0.20 | |
| i. Mesa de trabajo cocineta | 1 | 1.50 x 0.80 h=1.00 | 0.90 | |
| j. Closet de madera | 1 | 1.20 x 0.80 h=2.40 | 0.72 | |
| k. Archivador metálico | 1 | 3.50 x 0.80 h=1.85 | 2.10 | |
| l. Silla Metálica apilable | 2 | 0.40 x 0.40 h=0.85 | 0.32 | |
| m. S.H. - 1/2 baño (ambiente) | 2 | 1.50 x 1.50 | 4.50 | |
| AREA DE CIRCULACIÓN | | | | 27.81 |
| T O T A L | | | | 48.50 m² |



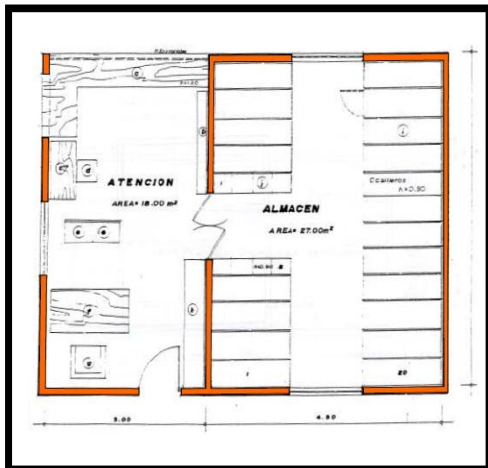
AMBIENTE: OFICINA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE

| MOBILIARIO | CANT. | DIMENSIONES | AREA | SUB-TOTAL |
|---------------------------------|-------|--------------------|-------|----------------------------|
| a. Escritorio metálico | 1 | 1.50 x 0.75 h=1.00 | 1.125 | |
| b. Sillón metálico giratorio | 1 | 0.80 x 0.50 h=0.76 | 0.36 | |
| c. Archivador metálico | 1 | 1.50 x 0.80 h=1.85 | 0.90 | |
| d. Escritorio metálico | 1 | 1.00 x 0.80 h=0.80 | 0.60 | |
| e. Silla metálica giratoria | 1 | 0.40 x 0.40 h=0.85 | 0.16 | |
| f. Sillones metálicos | 1 | 0.80 x 3.50 | 2.10 | |
| g. Esquinero | 1 | 0.40 x 0.40 | 0.16 | |
| h. Escalera metálica (circular) | 1 | 1.50 x 1.50 | 2.25 | |
| AREA DE CIRCULACIÓN | | | | 10.345 |
| T O T A L | | | | 18.00 m² |



AMBIENTE: GUARDA EQUIPAJE

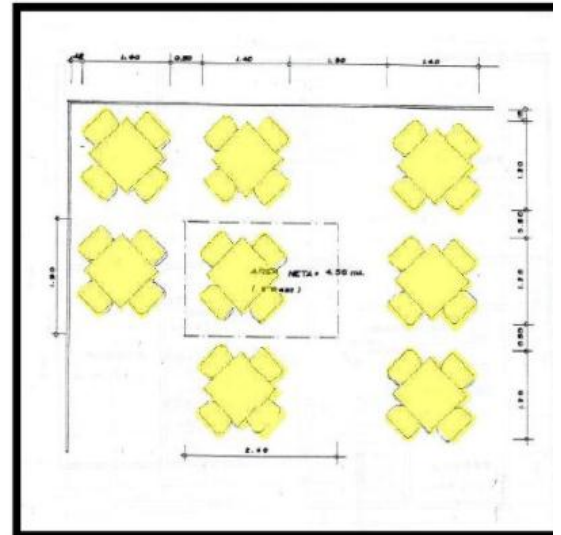
| MOBILIARIO | CANT. | DIMENSIONES | AREA | SUB-TOTAL |
|--|-------|--------------------|-------|----------------------------|
| a. Mostrador de atención | 1 | 4.00 x 0.80 h=1.00 | 2.40 | |
| b. Fichero | 1 | 2.00 x 0.25 h=1.00 | 0.50 | |
| c. Escritorio Metálico | 1 | 1.00 x 0.40 h=0.80 | 0.40 | |
| d. Silla metálica giratoria rodable | 1 | 0.40 x 0.40 h=0.80 | 0.16 | |
| e. Sillón metálico apilable | 2 | 0.50 x 0.40 h=0.85 | 0.40 | |
| f. Escritorio metálico | 2 | 0.50 x 0.40 h=0.85 | 1.25 | |
| g. Sillón metálico giratorio rodable | 1 | 1.05 x 0.75 h=1.00 | 0.35 | |
| h. Sillones metálicos grandes x nivel | 20 | 0.80 x 0.80 h=0.76 | 15.00 | |
| i. Casilleros metálicos pequeños x nivel | 8 | 1.50 x 0.50 | 2.00 | |
| AREA DE CIRCULACIÓN | | | | 22.555 |
| T O T A L | | | | 45.00 m² |



AMBIENTE: RESTAURANT

| | A | L | AREA |
|---|------|------|---------------------|
| AREA PARA MESA DE 4 PERSONAS | 2.40 | 1.90 | 4.56 m ² |
| COEFICIENTE m ² x persona | | | 1.14 m ² |
| COEFICIENTE x PERSONA + AREA ATENCIÓN ENTRADA | | | 1.20 m ² |

Nota: El área de la cocineta, será el 60% del área del comedor



ANEXOS

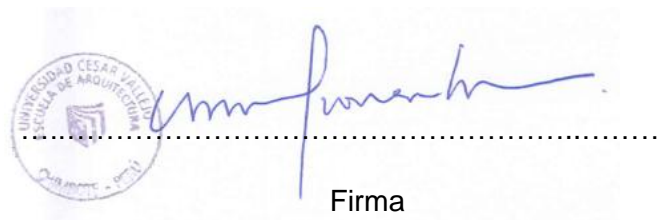
Yo, Juan Cesar Israel Romero Álamo

Docente de la Facultad de ARQUITECTURA y Escuela Profesional de ARQUITECTURA de la Universidad César Vallejo Chimbote, revisor (a) de la tesis titulada:

“Implementación de un Terminal Terrestre Interprovincial, para mejorar el Servicio al Usuario y evitar el Deterioro del distrito de Cajabamba, Departamento de Cajamarca 2017”,

del estudiante Carlos Miguel Briceño Prado, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 29% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin. El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Lugar y Fecha: Nuevo Chimbote, 08 de Febrero del 2019.



Firma

Juan Cesar Israel Romero Álamo

DNI: 45627561



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE:

ARQUITECTURA

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

CARLOS MIGUEL BRICEÑO PRADO

INFORME TÍTULADO:

“Implementación de un Terminal Terrestre Interprovincial, para mejorar el Servicio al Usuario y evitar el Deterioro del distrito de Cajabamba, Departamento de Cajamarca 2017”.

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

ARQUITECTO

SUSTENTADO EN FECHA: 15 DE NOVIEMBRE DE 2018

NOTA O MENCIÓN: 13 (TRECE)



FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

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

BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL

D.N.I. : 71435474
Domicilio : Villa Magisterial Mz F / Lt 21
Teléfono : Fijo : Móvil : 977878665
E-mail : miguel-bp@outlook.es

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : ARQUITECTURA
Escuela : ARQUITECTURA
Carrera : ARQUITECTURA
Título : ARQUITECTO

Tesis de Post Grado

Maestría

Doctorado

Grado :

Mención :

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

BRICEÑO PRADO CARLOS MIGUEL

Título de la tesis:

"Implementación de un Terminal Terrestre Interprovincial, para mejorar el Servicio al Usuario y evitar el Deterioro del distrito de Cajabamba, Departamento de Cajamarca 2017"

Año de publicación : 2018

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



Firma :

Fecha :

08/02/2019