



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

“Terminal terrestre turístico regional y la renovación urbana en el distrito de Huaraz, 2018” – terminal terrestre interprovincial para Huaraz.

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTORES:

Guimaray Florian, Hugo Armando (ORCID: 0000-0002-6739-1785)

Rimac Alba, Jepherson Alexis (ORCID: 0000-0002-8820-1717)

ASESOR:

Mg. Montañez Gonzales, Juan Ludovico (ORCID: 0000-0002-9101-3813)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbano Sostenible

HUARAZ – PERÚ

2020

Dedicatoria

Dedicamos esta investigación a todos aquellos que han sido parte en el transcurso de mi vida personal y académica, a quienes con sus consejos y sus acciones me han completado, para poder culminar el presente trabajo de investigación.

Agradecimiento

Primero, agradecemos, eternamente, a todas aquellas Instituciones que han colaborado con la información necesaria para el desarrollo de la investigación como: INDECI, MINCETUR, PROMPERU, y a las personas que indirectamente han aportado con sus conocimientos.; haciendo posible la materialización del presente trabajo de investigación.

Página del jurado

Declaratoria de autenticidad

Presentación

La presente investigación titulada, **“Terminal terrestre turístico regional y la renovación urbana en el distrito de Huaraz, 2018” – Terminal terrestre interprovincial para Huaraz**. Se encuentra ubicado en el barrio 8 de diciembre, por motivo de que ese sector se encuentra en deterioro físico, así como el entorno urbano que no se encuentra integrado directamente con la ciudad; siendo así esta investigación contribuye con conocimientos teóricos, físicos y espaciales sobre el terminal terrestre orientado hacia la renovación urbana en la que se toman aspectos económicos, sociales, y culturales, en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo.

El documento consta de 5 capítulos, en el 1^{er} capítulo se aborda la identificación del problema, así como la formulación de las preguntas de investigación y la justificación, en el capítulo 2^{do} se describen trabajos de investigación de otros autores para una fundamentación científica, también las teorías fundamentales relacionadas al tema como el marco teórico, marco conceptual, marco normativo y el marco referencial donde se realiza un análisis detallado sobre casos análogos arquitectónicos. En el 3^{er} capítulo se describe la metodología utilizada, así como los instrumentos y el diseño de la investigación, la población y la muestra. En el 4^{to} capítulo se desarrolla los resultados en base a los instrumentos y los objetivos, además de la discusión de los resultados con las deducciones de otras investigaciones y con las bases teóricas de fundamentan la investigación. Finalmente, en el 5^{to} capítulo se detalla la vinculación de la investigación con el proyecto arquitectónico.

Por último, el terminal terrestre turístico regional es un proyecto de interés urbano para el distrito y la provincia, de manera que lograra integrar a toda la provincia mediante los factores generados por la renovación urbana.

Índice

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Página del jurado.....	iv
Declaratoria de autenticidad	v
Presentación.....	vi
Índice	vii
Índice de tablas	x
Índice de figuras	xi
RESUMEN	xii
ABSTRACT.....	xiii
I. INTRODUCCIÓN	1
1.1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	1
1.1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	1
1.1.1.1. Identificación del Problema	1
1.1.1.2. Dimensiones de la Problemática	4
1.1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	6
1.1.2.1 Preguntas de investigación	6
1.1.2.2. Objetivos	6
1.1.2.3. Matriz	8
1.1.2.4. Justificación	9
1.1.2.5. Relevancia	13
1.1.2.6. Contribución.....	14
1.1.2.6.3. Arquitectónica	15
1.1.3. IDENTIFICACIÓN DEL OBJETIVO DE ESTUDIO	15

1.1.3.1. Delimitación Espacial	15
1.1.3.2. Delimitación Temporal.....	16
1.1.3.3. Delimitación Temática (Variables de estudio)	16
1.2. MARCO TEÓRICO	17
1.2.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN	17
1.2.2. DISEÑO DEL MARCO TEÓRICO	25
1.2.3. MARCO CONTEXTUAL.....	25
1.2.3.1. Contexto Físico Espacial	25
1.2.3.2. Contexto Temporal	30
1.2.4. MARCO CONCEPTUAL	31
1.2.5. MARCO NORMATIVO	36
1.2.6. BASE TEÓRICA	37
1.2.6.1. Teorías en Torno a la Investigación	37
1.2.7 MARCO REFERENCIAL.....	51
1.2.7.1. Casos Internacionales.....	52
1.2.7.2. Casos Nacionales.....	88
1.2.7.3 Comparación de Casos Análogos	124
II. MÉTODO	125
2.1. Diseño de investigación	125
2.2. Escenario de estudio.....	127
2.3. Participantes.....	127
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	129
2.5. Procedimientos	129
2.6. Métodos de análisis de investigación	130
2.7. Aspectos éticos.....	130
III. RESULTADOS (ANÁLISIS UBANO - ARQUITECTÓNICO).....	131
3.1. RESULTADOS	131

IV. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	144
V. CONCLUSIONES	154
VI. RECOMENDACIONES.....	156
REFERENCIAS	157
ANEXOS	161
Anexo 1: Modelo e instrumentos de confiabilidad (fichas documentales)	161
Anexo 2: Captura de pantalla del turniting.....	204
Anexo 3: Acta de aprobación de originalidad de tesis.	205
Anexo 4: Autorización de la versión final de la tesis.	206
Anexo 5: Autorización de la publicación de la tesis.....	207
Anexo 6: Memoria descriptiva del proyecto urbano arquitectónico.	209
Anexo 7 : Planos (Arquitectura – Detalles – Especialidades).....	222

Índice de tablas

Tabla 1 Empresas dedicadas al servicio de turismo en el distrito de Huaraz.	5
Tabla 2 Matriz de consistencia.	8
Tabla 3 Flujo zona norte de las paradas de transporte en la ciudad de Huaraz.	10
Tabla 4 Flujo zona sur de las paradas de transporte en la ciudad de Huaraz.	11
Tabla 5 Número de turistas nacionales y extranjeros registrados en el distrito de Huaraz.	12
Tabla 6 Número de turistas nacionales y extranjeros registrados en la provincia de Huaraz.	12
Tabla 7 Tabla de diseño de investigación.	126
Tabla 8 Tabla de población de la provincia de huaraz.	128
Tabla 9 Caracterización y propuesta de estándares referentes a la infraestructura de transporte	131
Tabla 10 Servicios básicos.	132
Tabla 11 Longitud de vías según la superficie de rodadura	135
Tabla 12 Número de turistas nacionales y extranjeros registrados la provincia de Huaraz.	138
Tabla 13 Jerarquía e integración de los distritos de la provincia de Huaraz.	142
Tabla 14 Tipología de terminales	209
Tabla 15 Estándares de infraestructura urbana de transportes.	210
Tabla 16 Linderos de la zona de estudio.	217

Índice de figuras

Figura 1 Zonificación y barrios del entorno del terreno.	25
Figura 2 Asoleamiento y tiempos solares en el terreno.	26
Figura 3 Incidencia de Vientos y cuadros de temperaturas por días en el terreno.....	27
Figura 4 Identificación de áreas verdes en el terreno.....	29
Figura 5 Esquema del proceso de investigación	126
Figura 6 Zonificación y barrios del entorno del terreno.	217

RESUMEN

El problema principal dentro de la ciudad de Huaraz es la carencia de una infraestructura apropiada que realice el servicio de transporte de pasajeros y turistas, que ocasiona la dispersión de paradores informales y como consecuencia problemas generados indirectamente como el comercio ambulatorio y la desorganización vial, de esta manera el objetivo que persigue esta investigación es fundamentar el impacto que existe entre el terminal terrestre turístico regional y la renovación urbana en el distrito de Huaraz.

El tipo de investigación es no experimental – básica, siendo así el enfoque cualitativo, donde la profundidad de la investigación es descriptiva – documental y por su tiempo transaccional. El método de recolección empleada fue las fichas documentales, el análisis de casos análogos y la ficha de observación, que dieron como resultado la caracterización del transporte vial dentro del tejido urbano, donde se puede observar la falta de mantenimiento de la infraestructura impide el avance integral de la ciudad y crea problemas sociales , económicos y urbanos ya que la influencia estructural a largo plazo orientado al desarrollo urbano y regional modifica positivamente al sector mediante los fenómenos de renovación urbana optimizando la calidad de vida de los ciudadanos.

Palabras clave: Infraestructura vial, turismo, desarrollo social, integración.

ABSTRACT

The main problem within the city of Huaraz is the lack of an adequate infrastructure for the transport of passengers and tourists, which causes the dispersion of informal hostels and as a consequence indirectly generated problems such as ambulatory trade and road disorganization, in this way the The objective pursued by this research is to support the impact that exists between the regional tourist land terminal and urban renewal in the district of Huaraz.

The type of research is non - experimental - basic, being the qualitative approach, where the depth of the research is descriptive - documentary and for its transactional time. The collection method used was the documentary records, the analysis of analogous cases and the observation sheet, which resulted in the characterization of road transport within the urban fabric, where it can be observed the lack of maintenance of the infrastructure prevents the integral advance of the city and creates social, economic and urban problems since the long-term structural influence oriented to urban and regional development positively modifies the sector through the phenomena of urban renewal improving the quality of life of the inhabitants.

Keywords: Road infrastructure, tourism, social development, integration.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

1.1.1.1. Identificación del Problema

En el Perú la planificación está regida por el gobierno central que deriva a los gobiernos municipales (provinciales y distritales). Donde los municipios forjan los planes de desarrollo y preceptos municipales; el gobierno central elabora políticas y reglas que rigen la expansión geográfica y la articulación de la ciudad. teniendo una preferencia por la inversión privada la cual no implementa una visión clara y un manejo eficaz para orientar el crecimiento y desarrollo de ciudades, esto nos da como efecto el crecimiento de una ciudad a dos velocidades.

Uno de los principales problemas que aborda la investigación, es las escasas manifestaciones que tiene la renovación urbana para intervenir ciudades, manifestándose en la ausencia planes realizados en su totalidad y en la situación de “estanco” de la mayoría de proyectos relacionados a renovación en la ciudad. siendo imposible definir cuáles son los efectos, la razón y las consecuencias a escala de ciudades; no existe actualmente el enfoque concreto de que se quiere lograr ni de las zonas o sectores alguna claridad sobre qué es lo que quiere renovar. Observándose a la renovación como delimitándose dentro de los lineamientos de “sectores”.

Todo esto origina a que no se tiene claro en la ciudad de Huaraz qué es la renovación urbana, no existe un concepto claro en cuanto a la manera en que se aplica como medida de transformación, ya que no se conoce la escala en la que interviene si es a rango de ciudades o de pequeños lotes.

Al analizar la dificultad de consolidación de la renovación se observa que la gestión como parte de la transformación de la ciudad se divide en dos actores principales la gestión pública y privada las cuales manejan la incidencia en la ciudad de manera dispareja, operando cada una en una rama particular de agentes diferentes, que para la renovación no se conjugan tan fácil dando como resultado dos tipos de intervenciones urbanas generadas por cada gestión.

Haciendo posible una comparación análoga de los elementos y actitudes contrarios de ellos dos.

La gestión o iniciativa pública, impulsa diferentes proyectos relacionados a la renovación a una escala macro interviniendo ciudades y regiones, que promueve planes de desarrollo en ciudades en estado deplorable, con un evidente propósito de cambiar a una ciudad. El mayor problema en estos casos, es que dichos planes no llegan a su realización y las ciudades o sectores no se transforman mediante el mando del Estado como causante de dichas finalidades.

Por otro lado de la gestión privada, que es promovida por el sector privado, en donde la transformación de ciudades si se encuentra activa, pero la cual no se desarrolla de la manera en la que debería según el enfoque de este estudio, sino que a través de pequeñas transformaciones por medio de cambio de usos de suelo donde su propósito no es mejorar la estructura urbana, ni el contexto de esta, sino con intenciones relacionadas a la producción y a los rendimientos que esta pueda generar.

El sector privado promueve proyectos, sin planes de desarrollo urbano, a pequeña escala, donde interviene en pequeños lotes o manzanas que no estén en deterioro, sino que tengas más probabilidades de rentabilidad para una rápida recuperación del dinero usado en la inversión. Siendo así que el sector privado no busca transformar las ciudades, ni planes de desarrollo encaminado al crecimiento social o urbano, ya que De esta manera, el sector privado no tiene la intención de transformar o de revitalizar la ciudad, ya que se maneja mediante las estrategias inmobiliarias las cuales están transformando la ciudad, pero manera negativa porque estas pequeñas intervenciones urbanísticas crean fragmentos en la ciudad que no se logran integrar a las diferentes actividades, dando como resultado una ciudad que se percibe por lotes y no por zonas o equipamientos.

De este problema nacen muchos más; porque teniendo en cuenta que esta actividad económica es una de las más importantes por ser una fuente de ingresos de divisas; por lo tanto, la mala aplicación o gestión en las ciudades genera un estancamiento en el desarrollo urbano y social ocasionado por el déficit socio económico directo o indirecto como la disminución de puestos de

trabajo y pérdida de iniciativas empresariales que es uno de los principales contribuyentes para la disminución de la pobreza.

Dentro del tema urbano uno de los problemas surge con la existencia de terminales mal implementados y carentes de infraestructura en una zona en la cual debería de existir un único terminal terrestre que logre aglomerar las rutas correspondientes a las provincias dentro de la región, organizando y ofreciendo un mejor servicio.

Huaraz es una ciudad de categoría intermedia, donde su desarrollo poblacional aumenta en promedio a una tasa de 1.14% en el que últimamente se está desarrollando de manera más activa en el sector económico, teniendo como consecuencia una consolidación significativa de la ciudad y el incremento en el dinamismo urbano; condiciones que se proyectan en el sistema de las redes urbanas y el transporte a nivel provincial y regional. El estudio del problema ocasionado por el transporte en la ciudad de Huaraz se debe a la carencia de un Terminal Terrestre para el servicio de embarque y desembarque enfocado a la población interprovincial y turistas nacionales y extranjeros.

De esta manera estos problemas repercuten en una falta de concentración territorial, además del aumento en el transporte de pasajeros informales, comercio ambulatorio en las calles cercanas, la baja calidad del servicio de transportes, la saturación vehicular en las principales avenidas y arterias de la ciudad, la falta de seguridad son la base de los problemas que originan el interés para desarrollar esta investigación.

Otro punto a tener en cuenta es el turismo, ya que en el Perú es uno de los fenómenos socio económicos que tiene la capacidad de cambiar a las personas y ciudades convirtiéndolas en una alternativa de desarrollo, según el MCET la tasa de turistas extranjeros que ingresan al Perú es de 7.8% y va creciendo; pero que lamentablemente el estado no da el apoyo necesario para poder explotarlo a su totalidad, como se ve reflejado en la dispersión de zonas para la acogida de turistas en las ciudades principales y turísticas así como el abandono de muchos centros turísticos y/o la falta de impulso a dichas zonas.

1.1.1.2. Dimensiones de la Problemática

Según el MTC (2017), “Huaraz como parte de la red de capitales en la región de Ancash cumple un rol importante presenta un caos urbano vehicular debido a la incrementación sin control en el número de unidades vehiculares y a las reducidas dimensiones de las secciones viales de dimensiones entre 9 a 12 metros”.

El distrito de Huaraz en la actualidad tiene problemas con la infraestructura para los servicios de embarque y desembarque de viajeros y turistas a nivel provincial e interprovincial ya que los puntos de recojo se encuentran dispersos en diferentes puntos dentro de la ciudad ocasionando saturación vial en las principales arterias de la ciudad, así también un problema latente en la ciudad es la existencia de paraderos informales a causa de la falta de equipamiento y la deficiente regulación del gobierno regional.

Por otro parte encontramos que la identidad arquitectónica en su infraestructura y ornato, es informal, no tiene orden ni cumple la reglamentación necesaria en el uso de suelo y zonificación donde se encuentran actualmente estos equipamientos informales.

La ciudad de Huaraz la cual es el espacio de estudio no cuenta con un equipamiento especializado al transporte, no por la falta de población para crear este equipamiento sino por la falta de gestión distrital, la falta de inversión pública y la falta de planificación para poder dotar de este servicio a la ciudad.

La falta de planificación urbana dentro de los barrios y sectores del distrito de Huaraz, se deben mala gestión pública que se ha desarrollado en los últimos años, a partir de los años 70's cuando se dio la creación de estos sectores no se dieron los beneficios adecuado, sino que en su momento fueron invadidas para luego convertirse en urbanizaciones más próximas, de este modo se produce un crecimiento urbano negativo con carencias de equipamiento formal para el embarque y desembarque de ciudadanos.

El turismo en la ciudad de Huaraz, es uno de los centros urbanos y turísticos más importantes dentro del callejón de Huaylas y siendo la capital de la región de

Ancash, presenta disturbios en el manejo del turismo zonal y de los visitantes residentes y receptivos; por el motivo que Huaraz siendo el punto de partida para las diferentes ciudades turísticas no tiene una zona adecuada en la cual el turista pueda tener información sobre las rutas y salidas diarias a diferentes atractivos turísticos que la ciudad y las provincias adjuntas ofrecen.

Tabla 1 Empresas dedicadas al servicio de turismo en el distrito de Huaraz.

N°	REGIÓN	RUBRO	NOMBRE COMERCIAL	DISTRITO
1	ANCASH	AGENCIA DE VIAJE Y TURISMO	QUECHUA TOUR OPERADOR	HUARAZ
2	ANCASH	AGENCIA DE VIAJE Y TURISMO	CHAVÍN TOURS	HUARAZ
3	ANCASH	AGENCIA DE VIAJE Y TURISMO	ATUSPARIA TOURS	HUARAZ
4	ANCASH	AGENCIA DE VIAJE Y TURISMO	KAORI ADVENTURES	HUARAZ
5	ANCASH	AGENCIA DE VIAJE Y TURISMO	ADVENTURE TRAVEL HUASCARÁN	HUARAZ
6	ANCASH	AGENCIA DE VIAJE Y TURISMO	GALAXIA EXPEDITIONS	HUARAZ
7	ANCASH	AGENCIA DE VIAJE Y TURISMO	HIGHT ASCENTS	INDEPENDENCIA
8	ANCASH	HOSPEDAJE	HATUN WASI HOSTEL	INDEPENDENCIA
9	ANCASH	HOSPEDAJE	AMELITA LODGING	INDEPENDENCIA
10	ANCASH	HOSPEDAJE	ALPAMAYO CENTER	HUARAZ
11	ANCASH	HOSPEDAJE	HOTEL EL PATIO DE MONTERREY	INDEPENDENCIA
12	ANCASH	HOSPEDAJE	MONTE BLANCO HOTEL	HUARAZ
13	ANCASH	HOSPEDAJE	EL JACAL	HUARAZ
14	ANCASH	HOSPEDAJE	HOTEL EL TUMI	HUARAZ
15	ANCASH	HOSPEDAJE	SAN SEBASTIÁN HOTEL BOUTIQUE	HUARAZ
16	ANCASH	HOSPEDAJE	HOSTAL RESIDENCIAL NG	HUARAZ
17	ANCASH	HOSPEDAJE	CENTROCOOP HOTEL	HUARAZ
18	ANCASH	HOSPEDAJE	ALOJAMIENTO SOLEDAD	HUARAZ
19	ANCASH	HOSPEDAJE	ARAWI PASTORURI HOTEL	INDEPENDENCIA
20	ANCASH	HOSPEDAJE	HOTEL GALAXIA	HUARAZ
21	ANCASH	HOSPEDAJE	GRAND HOTEL CESAR'S	HUARAZ
22	ANCASH	HOSPEDAJE	LOS PORTALES HOTEL HUARAZ	HUARAZ
23	ANCASH	RESTAURANTES Y SERVICIOS AFINES	FRUTELO	HUARAZ
24	ANCASH	RESTAURANTES Y SERVICIOS AFINES	RESTAURANTE ARAWI PASTORURI	INDEPENDENCIA
25	ANCASH	RESTAURANTES Y SERVICIOS AFINES	ENCUENTRO RESTAURANT GRILL	HUARAZ
26	ANCASH	RESTAURANTES Y SERVICIOS AFINES	ENCUENTRO RESTAURANT CAFÉ	HUARAZ
27	ANCASH	RESTAURANTES Y SERVICIOS AFINES	RESTAURANTE BISTRO DE LOS ANDES	HUARAZ

Fuente: MINCETUR (2018),

Según PromPerú dos de los principales motivos del turista para visitar la región es la cultura diferente y los costos del viaje teniendo un porcentaje de 40% y 35% respectivamente; los cuales son positivos, por lo que la falta de un equipamiento idóneo ocasiona la falta de propensión del turista por explorar nuevos destinos debido a la suma de esfuerzo que se da al buscar en cada una de las zonas de embarque distribuidas a lo largo del distrito de Huaraz.

1.1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1.2.1 Preguntas de investigación

1.1.2.1.1. Pregunta principal

- ¿Cuál es el impacto que existe entre el terminal terrestre turístico regional y la renovación urbana en el distrito de Huaraz?

1.1.2.1.2. Preguntas derivadas

- ¿De qué manera se caracteriza planificación del Terminal Terrestre Turístico Regional con respecto a la calidad del medio urbano como parte de la renovación en el distrito de Huaraz??

- ¿Cuál es el estado de la infraestructura de transporte vial en el tejido urbano de la provincia de Huaraz?

- ¿Cuál es la importancia del estado actual del sistema de transporte turístico en el desarrollo económico como parte de la renovación urbana dentro de la provincia de Huaraz?

- ¿Cómo puede entenderse el proceso del terminal terrestre en una escala urbana mayor referente a la renovación en la provincia de Huaraz?

1.1.2.2. Objetivos

1.1.2.2.1. Objetivo Principal

Fundamentar el impacto que existe entre el terminal terrestre turístico regional y la renovación urbana en el distrito de Huaraz.

1.1.2.2.2. Objetivos Secundarios

- Describir de qué manera se caracteriza planificación del Terminal Terrestre Turístico Regional con respecto a la calidad del medio urbano como parte de la renovación en el distrito de Huaraz.

- Caracterizar el estado de la infraestructura de transporte vial en el tejido urbano en la provincia de Huaraz.

- Develar la importancia del estado actual del sistema de transporte turístico en el desarrollo económico como parte de la renovación urbana dentro del distrito de Huaraz.

- Detallar el proceso del terminal terrestre turístico regional en una escala urbana mayor referente a la renovación urbana en el distrito de Huaraz.

1.1.2.3. Matriz

1.1.2.3. Matriz de consistencia.

Tabla 2 Matriz de consistencia.

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN A2:69		PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN A2:D9	OBJETIVOS	HIPÓTESIS
VARIABLE INDEPENDIENTE	Renovación Urbana	General		
		¿Cuál es el impacto que existe entre el terminal terrestre turístico regional y la renovación urbana en el distrito de Huaraz?	Fundamentar el impacto que existe entre el terminal terrestre turístico regional y la renovación urbana en el distrito de Huaraz.	<p>Hipotesis</p> <p>Existe un impacto entre el terminal terrestre turístico regional y la renovación urbana en el distrito de Huaraz.</p>
Especifica				
VARIABLE DEPENDIENTE	Terminal Terrestre Turístico Regional. (Arquitectura)	¿De qué manera se caracteriza la planificación del Terminal Terrestre Turístico Regional con respecto a la calidad del medio urbano como parte de la renovación en el distrito de Huaraz.?	Describir de qué manera se caracteriza la planificación del Terminal Terrestre Turístico Regional con respecto a la calidad del medio urbano como parte de la renovación en el distrito de Huaraz.	
		¿Cuál es el estado de la infraestructura de transporte vial en el tejido urbano de la provincia de Huaraz?	Caracterizar el estado de la infraestructura de transporte vial en el tejido urbano de la provincia de Huaraz.	
		¿Cuál es la importancia del estado actual del sistema de transporte turístico en el desarrollo económico como parte de la renovación urbana dentro del distrito de Huaraz?	Develar la importancia del estado actual del sistema de transporte turístico en el desarrollo económico como parte de la renovación urbana dentro del distrito de Huaraz.	
		¿Cómo puede entenderse el proceso del terminal terrestre turístico regional en una escala urbana mayor referente a la renovación urbana en el distrito de Huaraz.?	Detallar el proceso del terminal terrestre turístico regional en una escala urbana mayor referente a la renovación urbana en el distrito de Huaraz.	

1.1.2.4. Justificación

Esta investigación tiene gran importancia gracias al aporte que realiza a la ciudad, con características y criterios indebidamente identificados para ser aplicados en nuestra realidad local; realizando un análisis cualitativo y cuantitativo para la obtención de la situación actual del problema.

La renovación urbana es un tema que tiene el potencial para ser de gran relevancia en la ciudad de Huaraz porque es una manera eficaz de poder transformar sectores de la ciudad en proceso de crecimiento con programas de recuperación en áreas deterioradas, es posible establecer el cambio que tuvo esta ciudad a lo largo del tiempo y que a través del tiempo se ha transformado de una manera estable; que no solo ha llegado a expandirse en cuanto a desarrollo urbano, sino que de manera social también. Esta ciudad a medida que pasan los años ha ido modificándose en relación a los diferentes acontecimientos urbanos o naturales, logrando una adaptación a estos en el transcurso del tiempo. Siendo diversos los motivos por los cuales ha sufrido constantes transformaciones, siendo estos de carácter político, social o de interés económico.

Hoy en día en la ciudad de Huaraz la renovación urbana muestra una serie de reglas muy liberales, donde el gobierno central intenta desarrollar las ciudades, los distritos se consolidan a partir de planes parciales que buscan integrar las zonas de expansión urbana.

Por ello la apología transcendental de la investigación es enfocar el Terminal Terrestre Turístico para que congregue los diferentes paraderos de la ciudad, así como de las agencias turísticas dedicadas al transporte dentro de esta y así crear un espacio común para la realización de actividades compuestas para los ciudadanos de la provincia. Por de servicios de transporte para que se manejen dentro de un sistema vial de circulación entre los diferentes sectores.

El transporte terrestre que predomina dentro de la ciudad de Huaraz es mediante buses y combis para la intercomunicación con los distritos y provincias anexas, por lo cual dentro de la ciudad como capital de la región se debería implementar un terminal terrestre el cual maneje múltiples empresas a las zonas norte y sur de la región, ya que al existir múltiples terminales pequeños para cada diferentes zonas y muchos de ellos informales, causando gran congestión vehicular. Por

ello idealmente se debería trabajar con solo un terminal que tenga la capacidad de abastecer todas las rutas hacia los distintos puntos de la ciudad, además de tener un sistema logístico adecuado que lo conecte con el resto de la ciudad.

Tabla 3 Flujo zona norte de las paradas de transporte en la ciudad de Huaraz.

Ruta	Nombre de empresa	N de autos	Itinerario	Horario	N pasajeros	
Huaraz-Caraz	Alvaros tours	20	Huaraz-Caraz- Yungay-Caraz	4.00 am- 10.00pm	16	
	Real sociedad	22	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Seturi	14	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Turismo continente	40	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Turismo Llanganuco	23	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Latino express	13	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Fernandez	18	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Mota	14	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Vetcar	5	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Corazón de ancash	18	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Huaraz-Caraz	12	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	El nuevo amanecer	21	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Nova express	16	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Carz tours	17	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Viergen de la asunción	20	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Yungay express	11	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Cancha tours	10	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Corazón de jesus	33	" "	4.00 am- 10.00pm	16	
	Total	18	327			
	Huaraz-Carhuaz	CarhuazL.T.D. A	15	Huaraz-Jangas- Marcara- Carhuaz	4.00am- 8.00pm	16
Vilma tours		22	" "	4.00am- 8.00pm	16	
Carhuaz tour		10	" "-Paltay	4.00am- 8.00pm	16	
Sol naciente		12	" "	4.00am- 8.00pm	16	
Yungay tour		13	" "-Anta	4.00am- 8.00pm	16	
Móvil carhuas		8	" "	4.00am- 8.00pm	16	
Total	5	80				

Fuente MINCETUR (2018),

Tabla 4 Flujo zona sur de las paradas de transporte en la ciudad de Huaraz.

Ruta	Nombre de empresa	N-carros	Itinerario	Horario	N de pasajeros
Huaraz-Catac	Los magníficos	23	Huaraz- Recuay- Tupcapampa-	6.00am- 9.00pm	16
	San Martín de porras	15	“ ”	6.00am- 9.00pm	16
	Clíper	8	“ ”	6.00am- 9.00pm	16
	Señor de los milagros	25	“ ”	6.00am- 9.00pm	16
	Macrome	17	“ ”	6.00am- 9.00pm	16
Total	5	88		6.00am- 9.00pm	
Huaraz-Cotaparaco	Virgen del perpetuo	3	Huaraz- Recuay- Tupcapampa- Catac-Puente parco- Utcuyacu- Cotaparaco	5.00am 8.00am 12.00md	30
Total	1	3			

Fuente MINCETUR (2018),

En la ciudad de Huaraz, la prestación de actividades de transporte interprovincial de pasajeros está cubierto por un total de 50 agencias que efectúan aproximadamente un total de 500 salidas por día, mediante los paraderos terrestres formales e informales. Siendo así que, de 500 salidas, el mayor volumen de salidas se da en dirección al norte con un aproximado de 390 salidas diarias y hacia el sur un aproximado de 90 salidas.

Otro punto es el caso del turismo en la ciudad de Huaraz, siendo una ciudad turística al igual que sus provincias y distritos continuos, tiene un déficit de equipamiento dedicado a brindar información sobre zonas turísticas y la ubicación de los puntos de embarques por lo que la solución es integrar el sector turismo dentro del terminal así ofrecer un servicio completo a los turistas y residentes desde su llegada.

Tabla 5 Número de turistas nacionales y extranjeros registrados en el distrito de Huaraz.

NUMERO DE VISITANTES TURISTICOS AL DISTRITO DE HUARAZ						
AÑOS	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NACIONALES	276069	301447	276323	271838	255070	193102
EXTRANJEROS	22099	21095	29656	32841	46006	27082
TOTAL PARCIAL	298168	322542	305979	304679	301076	220184
TOTAL	1752628					

Fuente PromPeru (2018),

Tabla 6 Número de turistas nacionales y extranjeros registrados en la provincia de Huaraz.

NUMERO DE VISITANTES TURISTICOS EN LA PROVINCIA DE HUARAZ						
AÑOS	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NACIONALES	332409	367679	323696	319622	320042	235878
EXTRANJEROS	29291	28384	36219	40321	52706	30004
TOTAL PARCIAL	361700	396063	359915	359943	372748	265882
TOTAL	2116251					

Fuente PromPeru (2018),

Todos los argumentos expuestos justifican la implementación de un nuevo terminal terrestre turístico en la ciudad de Huaraz, este permitirá renovar la zona más afectada, mejorando la calidad del servicio en el transporte interprovincial y turístico, así como la calidad de vida de los huaracinos y turistas ofreciendo seguridad y buen servicio. Por lo tanto, será fundamental la ejecución del terminal terrestre como una infraestructura que organizará los flujos viales, la demanda de pasajeros y, finalmente generar un sistema logístico adecuado que no solo atienda al terminal, sino que también al sector intervenido. Así se lograría aportar un servicio de calidad a los pasajeros, se reduciría la congestión vehicular ocasionada por la dispersión de este tipo de transporte a lo largo de la ciudad y constituir el transporte público y privado en el área.

En la actualidad de acuerdo al nuevo PDU de la ciudad de Huaraz 2014 - 2023 se ha realizado modificaciones en cuanto al uso de suelos y a la clasificación de las zonas, entre otros, que permite realizar un análisis sobre la influencia de un terminal terrestre en la ciudad, caracterizando las zonas y tipologías del proyecto. Es por ello que debido esta problemática se propone desarrollar una investigación intensiva que a su vez pueda ser una base para las zonas que aún

están por consolidarse, con el fin de minimizar dichos problemas y dar una solución alternativa para lograr estándares de calidad y confort espacial.

Por último, será ineludible atenuar el impacto negativo que trae consigo un equipamiento de esta escala con un diseño encaminado al peatón y al turista que aporte espacios públicos y dar solución a los problemas de entorno urbano para poder renovar la zona en la que se intervendrá; además, teóricamente el resultado obtenido al término de la investigación puede servir como antecedente profesional para conseguir información referente a como se debe proceder ante estos problemas.

1.1.2.5. Relevancia

1.1.2.5.1. Técnica

La tecnología constructiva del proyecto en la investigación con referencia al Terminal terrestre turístico regional, será establecida de acuerdo a su ubicación. Según la topografía del terreno la construcción se desarrollará en plataformas a medida que se requiera irán generando terrazas para una integración y preservación entre entornos de manera que se cree espacios públicos abiertos con visuales al medio natural y genere armonía de la infraestructura con el exterior.

La disposición de los factores climáticos como el sol y el viento, harán que el equipamiento urbano se desempeñe con el consumo mínimo de energía, mediante el aislamiento térmico, paneles fotovoltaicos, ventilación cruzada y otras estrategias de climatización.

Se utilizarán materiales convencionales como el cemento, acero, hormigón, ladrillos y madera para utilizarlo en la estructura, mampostería y acabados; además de materiales modernos para dar un acento de modernidad a la infraestructura. Se elige los siguientes materiales por el desempeño recomendable que tienen para esta zona, ya que garantizan la durabilidad de la infraestructura del proyecto. también se usara materiales constructivos biodegradables que tienen el fin de cuidar y conservar el medio ambiente, estos materiales están hechos a base de compuestos naturales y vegetales, como el cemento semillero, La Pintura biodegradable, el corcho como material de recubrimiento interior y fachada, así como los paneles ecológicos de fibra vegetal, sorgo y plásticos que permiten la circulación del aire pero a su vez

cumple una función termodinámica; por otro lado encontramos las luminarias LED que consumen un 80% menos de energía y tiene una huella baja de carbono.

1.1.2.5.2. Social

La ejecución del Terminal terrestre turístico regional, tiene un aporte social positivo, ya que las actividades que se desarrollara en el equipamiento urbano son de connotación grupal y masiva, el equipamiento genera la reunión de grupos sociales y su interacción en los diferentes ambientes y espacios destinados a actividades de transporte – turísticas. El Terminal terrestre turístico regional es una herramienta cultural que cumple un rol de formación integral de los habitantes del distrito de Huaraz.

El aporte social se verá reflejado en la calidad de vida del distrito por medio de 2 propósitos; la integración social entre barrios consolidados y zonas de expansión urbana, y el otro propósito que es la recuperación de zonas degradadas, el generar la renovación urbana.

1.1.2.6. Contribución

1.1.2.6.1. Práctica

Es importante demostrar que el Terminal terrestre turístico regional, influye en la renovación urbana del distrito de Huaraz, porque la creación de un equipamiento destinado al transporte desarrolla actividades que ayudan al ordenamiento vial y a la integración de sectores que son excluidos por la mala planeación urbana, ya que el equipamiento es un hito, un punto estratégico para la reunión de grupos sociales, a su vez brinda espacios públicos, en los cuales no solo se desarrollara actividades turísticas sino que pueden ser puntos de actividades importantes para el distrito.

Los equipamientos urbanos casi siempre tienen una repercusión positiva en su radio de influencia, dejando como huella el mejoramiento de la calidad de vida, el de los servicios al ciudadano, del ornato de la ciudad y la consolidación del sector; también potencia el sentido de pertenencia y el valor turístico cultural del lugar.

El terminal terrestre turístico regional será motivo para que la inversión pública y privada, puedan interesarse en proyectos urbanos, no solo en lo turístico sino en los demás aspectos, y puedan integrar a la ciudad por medio de actividades en

común y dar satisfacción de las necesidades que requiere el distrito. Sin olvidar un punto importante que es la renovación y la integración de las zonas degradadas y mal consolidadas característica esencial de la ciudad.

1.1.2.6.2. Teórica

Es importante tener conocimiento que la concepción de arquitectura empleada en un terminal terrestre turístico regional más allá de los aspectos específicos, se basa en la planificación y la ciudad, en términos generales la planificación de la ciudad es esencial al momento de determinar las necesidades de sus habitantes, así como los equipamientos que brindan desarrollo urbano y que ayudan a desempeñar mejor su papel a la sociedad y a la cultura dentro de la ciudad, porque encuentran un ente donde plasmar sus características, también podemos asegurar que la arquitectura de un terminal terrestre turístico regional se caracteriza y crea su propia personalidad e identidad a partir de su planificación como ciudad, así como la planificación y la cultura impulsa al desarrollo urbano integral si se ejecuta en una infraestructura adecuada.

1.1.2.6.3. Arquitectónica

Un terminal terrestre turístico regional aporta a la ciudad, porque generara una renovación urbana en el distrito de Huaraz, siendo más específicos aporta arquitectónicamente ya que se ejecutará la primera infraestructura de transporte turístico en el distrito y podrá satisfacer la necesidad de la población como la prestación de servicios turísticos dentro de la infraestructura, el uso de los espacios públicos, también lograra la integración y consolidación de zonas disgregadas territorialmente para mejorar la comunicación entre ellas . También incluye un aspecto importante que es la integración del entorno como parte esencial de las construcciones nuevas, y poder ayudar a consolidar una ciudad que cada día va creciendo.

1.1.3. IDENTIFICACIÓN DEL OBJETIVO DE ESTUDIO

1.1.3.1. Delimitación Espacial

El área de estudio está ubicado al sur de la ciudad del distrito de Huaraz, esta georreferenciado al lado izquierdo del rio santa en el sector del barrio en desarrollo 8 de diciembre, posee un área de 30092.55 m² así como un perímetro de 704.38ml. el área de estudio se encuentra entre los barrios de Tacllan, que actualmente es una zona de expansión urbana, tornándose así en un espacio

organizador entre estas zonas que tienen poca integración espacial. Según el plano del P.D.U 2012 – 2022 el área de estudio tiene como tipo de suelo “estructura urbana” donde se entiende que esta predestinada para los proyectos industriales o de transportes por sus conexiones, acceso vial en consolidación, población necesaria y por su ubicación en el eje longitudinal de la ciudad, también se eligió el lote por la colindancia con el río Santa para probar que se puede intervenir e integrar las edificaciones con el entorno natural

1.1.3.2. Delimitación Temporal

El estudio se lleva a cabo en 4 etapas, el primero en setiembre del 2018 consta de 1 mes de planificación del proyecto de investigación donde se resuelve la idea general y encontrar nuestro objetivo principal para ejecutarlo. Las siguientes 6 semanas se lleva a cabo el desarrollo de bases teóricas, cuadros de matrices, hipótesis, estadísticas y resultados que prueben la factibilidad del proyecto terminal terrestre turístico regional. Lo siguiente es la elaboración del expediente técnico donde se acude al diseño arquitectónico, funcional, estructural y acabados en el año 2018 a partir del mes de noviembre, donde se indica las especificaciones técnicas, ambientes, pre dimensionamiento espacial y estructural, métodos constructivos y características que tendrá el equipamiento según la necesidad de los usuarios. El siguiente paso, será en el año 2019 donde se llevará a cabo la presentación del proyecto ante las autoridades competentes como es la municipalidad de Huaraz, el gobierno regional y a la población del mismo distrito para la aprobación y financiamiento de la construcción del proyecto, dado esto se procederá a la ejecución del proyecto para tener un plazo de 2 años, y por último el año 2021 se hará la entrega de inauguración del terminal terrestre turístico regional, que influirá en la renovación urbana del sector en deterioro en el que se aplicará mediante una edificación que será hito y símbolo del distrito.

1.1.3.3. Delimitación Temática (Variables de estudio)

Se definió como proyecto el terminal terrestre turístico regional, ya que en el distrito no cuenta con ningún tipo de equipamiento de transporte terrestre, un equipamiento que pueda satisfacer las necesidades de transporte en la población, así como un espacio público para la realización de actividades y concentraciones turísticas, una infraestructura que albergue y ofrezca espacios

para fines comunes y masivos que pueda renovar a los barrios en deterioro del distrito de Huaraz. La repercusión del proyecto impulsara a la creación de equipamientos necesarios para el distrito, ya que son estos los que dinamizan el equilibrio de una sociedad. También ayudaría a la organización, consolidación, mejora de servicios básicos y calidad de vida de zonas del distrito que se encuentran en crecimiento.

1.2. MARCO TEÓRICO

1.2.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

A través de los años las poblaciones fueron cambiando elocuentemente, gracias a la vehemencia y constancia del ser humano para sobrevivir. La reciprocidad entre el desarrollo urbano y la ciudad asume múltiples formas de coyuntura. En el ámbito urbano, existen espacios que son de mayor jerarquía que otros denominados equipamientos mayores el cual es el vínculo por excelencia entre ambos campos. El emplazamiento de un equipamiento dedicado al transporte en la ciudad y la generación de externalidades positivas que trae este tipo de equipamiento, crean una oportunidad de mejora en la vida de la población beneficiada, los cuales son aspectos a tener en cuenta para la investigación. Para ello, es necesario examinar un listado de contribuciones con la finalidad de circunscribir nuestra idea acerca de la renovación urbana y los problemas en el transporte urbano y turístico.

En relación a lo anterior, la inscripción del problema del transporte en el marco de la renovación urbana, nos permite profundizar la problemática vial en nuestro entorno inmediato así también buscar un punto de vista sobre turismo integral, acercándonos de esta manera a la imagen de una ciudad que crece junto a este problema.

Ahora, en cuanto, a las investigaciones realizadas que se vinculan al tema de estudio se han hallado los siguientes antecedentes internacionales y nacionales.

En el contexto internacional, tenemos la tesis de:

Gonzales & Olmos (2015) en su tesis sobre diseño y construcción de un terminal de transporte terrestre para la ciudad de Sincelejo, un imaginario urbano; en el que tiene como objetivo el diseño un Terminal Terrestre para dicha ciudad la cual tenga un rol como herramienta generadora de identidad a su población,

creando un sentido de pertenencia a su localidad, de la cual concluye que para la proyección del equipamiento antes dicho se consideró la cultura de la ciudad. Es a través de la percepción urbana que se forja la identidad en relación a un acontecimiento arquitectónico y de deliberar en una idea arquitectónica social que implica la utilización de un conjunto de doctrinas que incluyan la ideología de una ciudad y su población, entretener esas doctrinas son importantes para conseguir una relación entre el flujo y las funciones planteadas, proyectar nuevos esquemas de crecimiento, que el habitante se preocupe por su buen comportamiento ante el uso del nuevo edificio. La disposición de la imagen y zonificación de una ciudad y en sí, el perfil del espacio público y urbano comprende gran parte de las exigencias en el trabajo de investigación. Los criterios para dimensionar la envergadura de una infraestructura deben solucionar los aspectos de planteamiento e infraestructura urbana arquitectónica además del emplazamiento contextual, entender al entorno como parte de la solución.

Por su parte, Borja y Rivas (2015) en su tesis titulada terminal turístico de autobuses interurbanos para la ciudad de La Libertad, este documento tiene el objetivo de campo, de corregir el problema que genera el transporte dentro del centro urbano, esencialmente porque dicha ciudad no cuenta con una infraestructura que sea capaz de albergar el aforo necesario para desarrollarse así como espacio para alojar las unidades de autobuses así como de incluir áreas para el desarrollo del sector turístico, concluye que el problema del transporte en el Perú se debe corregir inicialmente desde un nivel más recóndito en el desarrollo, además que el nivel de aceptación que posee en cuanto a incentivar el turismo es relevante incluyendo en su anteproyecto otras áreas relacionadas a esta como venta de artesanías y asesoramiento turístico que contribuyen al desarrollo socio – económico, por otra parte, esta investigación aporta metodológicamente con información teórica relacionada a las variables identificadas.

Ulloa (2015) sobre el estudio del terminal de transporte terrestre de pasajeros por carretera, Daule, 2015, el cual tiene como objetivo principal guiar su investigación para determinar el aforo actual para la edificación así como la demanda del servicio de un terminal de transporte terrestre de pasajeros por

carretera, calculando el número de agencias que requiera el terminal; y a su vez investigar los diferentes tipos de movilidad interna de los consumidores en la ciudad, como la frecuencia de recorridos de los buses, teniendo en cuenta en el diseño el desarrollo económico y el entorno en el que será emplazado fundando un lugar funcional y agradable y con belleza estética, que complazca los requerimientos de los usuarios del sistema vial, sector y la ciudadanía en general; de la cual concluyen varios puntos importantes uno de ellos es la aceptación significativa que tiene el terminal como plan para mejorar el desarrollo económico del sector en el que actúan así como el análisis manifiesta que esta implementación permitirá una mejora en la dinámica vial al integrar las propuestas de modelos viales, resultando así un incremento en el nivel socio económico, en relación al proyecto se creará áreas para envío de víveres, y salas de embarque para la comodidad de los usuarios al esperar su viaje. El proyecto al concluirse tendrá como dotar a la ciudad de un equipamiento de transporte terrestre de acuerdo a su densidad poblacional actual y futura; además de reducir la carga vial y tráfico en el punto donde se ubica ahora. Es necesario que la proyección a futuro de la zona a emplazar, es evaluar las condiciones y criterios urbanos como zonificación y uso de suelos así prever el impacto que tendrá el proyecto en su entorno mediato e inmediato.

La renovación urbana como tema de investigación abarca diferentes fenómenos de gran importancia por ello en referencia a los estudios elaborados dentro del contexto internacional existen investigaciones trascendentales en países que cuentan con una realidad similar.

Cabrera (2013) en su tesis sobre renovación urbana en Bogotá (2000-2012): Identificación de obstáculos y planteamiento de estrategias de gestión define como su principal objetivo el estudio de la Renovación Urbana en la ya mencionada ciudad., la cual se rige según el reglamento urbano, tiene que ser inmediata de acuerdo a la presentación de los Planes Parciales. A la fecha, luego de más de una década desde la aprobación de su Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, solo uno de los planes parciales de renovación urbana fueron ejecutados, por lo cual, el objetivo caracterizar la situación actual de la realidad en los planes parciales de renovación urbana, para que, de esa manera se evalúe las principales dificultades y generar planteamientos para su mejora

de acuerdo con el estudio de modelos basados en Barcelona. De esta forma, en este caso existen, tres planes parciales, el primero, aprobado el año 2012, analizando su distribución, progreso y situación actual. El segundo, un plan en proceso de aprobación debido a la gestión social, y el tercero, un plan parcial de iniciativa pública que ya está cerca de ser aprobada que será de gran impacto para la Bogotá por integrar a una reciente infraestructura del sistema de transporte. Para evaluar soluciones en este caso se analizaron modelos de gestión realizados en la renovación urbana de la ciudad de Barcelona transcurridas en los mismos periodos, En cuanto a los otros dos proyectos, se prioriza el enlace a un desarrollo vial el cual busca una nueva infraestructura de transporte público a través del proceso de renovación, además de la inclusión de Viviendas de Interés Social en zonas con mayor movilización económica. Como se pudo observar en la lista de proyectos parciales de renovación urbana, en su mayoría son de iniciativa privada y pocos de iniciativa pública. Por lo tanto, teniendo en cuenta la transformación y reconocimiento de Barcelona como ciudad que a través de su conocido proceso de evolución en etapas, se consolidó como una ciudad compacta, cuidadosa de sus límites urbanos y de expansión, y que tiene intrínsecamente en su agenda proyectos de renovación urbana.

Díaz (2011) en su tesis titulada Transformación Social del Hábitat Renovación Urbana: El Barrio entre la Acción Social y la Acción de Gobierno El Caso del Plan Parcial de San Lorenzo, en Medellín; cuyo objetivo es investigar por la transformación del hábitat en un contexto social, que sucede a partir de la Renovación Urbana realizada en un Barrio residencial con problemas de deterioro físico, estigmatización social e inseguridad, usando como base los criterios en el tratamiento de desarrollo urbano en este tipo de casos, para ello el autor propone el análisis de casos de transformación urbana inscritos en el plan parcial de la ciudad por lo que emprende por hacer una interrupción sobre el hábitat, y su similitud con el concepto de transformación, para poder comprender la relación entre la sociedad la naturaleza y el sujeto, así resultar con el concepto de la Renovación Urbana, como parte de la causa que evoluciona o transforma un hábitat en su medio natural, para aclarar si es posible un cambio que revierta los escenarios no solo del deterioro físico, sino, también de la estigmatización social a la que están expuestos los barrios deteriorados, o con infraestructura y

edificaciones desahuciadas, infrautilizadas y obsoletas, como las comunidades barriales y sus diferentes grupos sociales a partir de los hábitos construyen, deconstruyen y reconstruyen su identidad barrial y sus imaginarios a través de las experiencias y vivencias cotidianas sobre el lugar. Como conclusión los planes de renovación urbana tienen que evaluar el estado actual de la zona donde se va a intervenir, ya que si no se hace correctamente este proceso crea una idea de utopía urbana la cual crea proyectos que al ejecutarse no logran su finalidad y crean grandes vacíos urbanos.

Otro aspecto importante nos habla la investigación de Catany (2013).

Catany (2013) en su tesis *Incidencia de las políticas de regeneración urbana en la cohesión social del barrio de Pueblo Sec de Barcelona (2001- 2012)* donde el objetivo del trabajo es identificar si las políticas y actuaciones de regeneración urbana del barrio de Poble Sec, provenientes o implantadas por diferentes entes, son realmente positivas en la mejora de la cohesión social y de la coexistencia en el barrio, especialmente entre la población inmigrante y los autóctonos. Es decir, ver si las acciones de mejora que se han realizado en el barrio, como podría ser la mejora de la vialidad y los servicios, potenciar ejes comerciales, mejorar los equipamientos y los espacios de recreación, rehabilitación de viviendas, han permitido crear nuevos sucesos en los ciudadanos; por lo tanto han invertido en el proceso de segregación socio-espacial que hay en el barrio y han proporcionado una cobertura equilibrada de las necesidades básicas de los ciudadanos en condiciones de igualdad de oportunidades, de vivienda, cuidado, educación, cultura, ocio, seguridad; donde se concluye que la relación el espacio físico y la convivencia se determina mediante la cohesión social ya que esta determina y promueve los proyectos con enfoque social, así que dicho esto se afirma que sin una red estable social los resultados que se obtienen de los diferentes planes y proyectos sociales no tienen tanta influencia en la manera de convivir de un barrio.

En el contexto nacional, hallamos la tesis de:

Chiappe y Kleffmann (2018) sobre Terminal terrestre yerbateros como regenerador urbano, cuyo objetivo principal es elaborar una investigación enfocándose al transporte terrestre interprovincial desde la ciudad de Lima, que

de la posibilidad de proyectar un terminal con la capacidad de reducir el flujo vehicular en la zona intervenida, mediante la conglomeración de empresas de transporte y el ordenamiento de los flujos. Al mismo tiempo, comprender sus insuficiencias esenciales para el buen desarrollo del terminal y su aceleración mediante la ejecución de ambientes con criterios y características intermodales y usos complementarios. En último lugar, buscará analizar los criterios y problemas del sector para vislumbrar la posibilidad de renovación y los beneficios que brindaría un proyecto encaminado hacia las necesidades del peatón mediante la inclusión de espacios públicos., teniendo como principal conclusión para la ejecución del nuevo terminal terrestre de yerbateros prestar atención a dos temas principales. Primero se tuvo que observar todo aquello relacionado al terminal como una infraestructura de transporte. Es decir, discurrir los estudios realizados sobre el transporte interprovincial, la calidad del servicio ofrecido y las problemáticas que genera en la ciudad. El segundo tema se enfoca en sus posibilidades de regeneración urbana, por lo que se tuvieron que estudiar investigaciones referentes, conceptos y estrategias para saber cómo mitigar el impacto negativo que podría tener.

En lo referente a regeneración urbana el autor considera lo desarrollado a lo largo del Marco Referencial, la responsabilidad y el compromiso de esta infraestructura con el medio natural es de gran relevancia, ya que las ciudades más grandes tienden a impulsar su desarrollo urbano. En donde se cumplirá este compromiso mediante destrezas para mitigar la propagación de paraderos y terminales informales, siendo así un efecto en cadena; que, al descongestionar la ciudad de vehículos en las vías, la contaminación, entre otras cosas por consiguiente se mejoraría la calidad de vida. De igual forma, se buscará cumplir con este compromiso al mitigar el impacto que trae un terminal terrestre y al aportar a la regeneración de la zona. El aporte de esta investigación es resaltar que el tipo de infraestructura vial no es buen vista por la población, ya que tienden a emplazarse de manera imponente. Y, demandan de grandes cantidades de dinero para inversión que frecuentemente no consideran las necesidades del ciudadano. Ellos demuestran lo positivo: que un terminal terrestre, no es invasivo ni un foco de contaminación ambiental, sino todo lo contrario; ya que contribuye

al contexto, disminuyendo la saturación de las vías, así como aporta al ahorro de energía mediante sus planes de sostenibilidad.

Quispe y Taba (2008) en su tesis sobre Terminal terrestre en Trujillo, donde sus objetivos se enfocan a la mejora en los servicios de embarque y desembarque de los usuarios, a través de la edificación y brindar servicios complementarios en el proyecto, donde se aglomere a todas las empresas de transporte. Brindando así comodidad y seguridad a los usuarios. También busca proveer a la ciudad de Trujillo una construcción que responda a todas las necesidades de transporte apropiado para ordenar la ciudad y aumentar el nivel de desarrollo humano; en resumen, concluye que el proyecto del terminal terrestre estará equipado con 50 andenes de embarque y desembarque los cuales son los necesarios para abastecer el sector el cual estará dotado de ambientes y espacios públicos que activaran el contexto reduciendo así la congestión vehicular además de generar un significativo aumento de la forma de vida en los usuarios así también en conjunto desarrollar servicios y garantías en la seguridad ante desastres naturales ya que se aplicara el sistema constructivo de tecnología antisísmica la cual reduce el daño estructural ante un eventual sismo en un 80%.

Quiroga (2017), asimismo, en su tesis Terminal Terrestre de Sullana Ordenamiento del Servicio de Transporte Internacional, Interprovincial e Interurbano, tiene como objetivo principal es suministrar a dicha ciudad de una edificación vial apropiada, que logre ordenar la ciudad y realzar su nivel de desarrollo económico y humano, teniendo como estrategia realizar una caracterización del estado actual de la ciudad enfocado en las articulaciones viales y flujos de pasajeros nacionales e internacionales. De la cual los autores concluyen en varios puntos importantes. Uno de ellos es que la ciudad, por su localización en un punto estratégico, es un eje de conexión y centro de acopio para la comercialización de productos agropecuarios y agroindustriales, por lo que según estos ejes se orienta los flujos comerciales y económicos de toda la región hacia espacios menos densos; creando así un centro económico de gran flujo. Dentro de la ciudad existe una gran importante masa de personas que arriba a la ciudad en busca de diferentes servicios como educación, salud o por razones de trabajo, además según sus análisis la mayoría de la población está de acuerdo en que en la ciudad de Sullana tenga un sistema integrado de

transporte ya que con este mejoraría el ordenamiento vehicular, ofrecería seguridad a los usuarios y reduciría el congestionamiento y caos que ocasionan la gran flota de mototaxis; en resumen la ciudad de Sullana necesita un espacio para el servicio de transporte terrestre internacional, interprovincial e interurbano de pasajeros para sus rutas Norte, Sur, Oeste y Este; el cual, permita satisfacer el déficit existente del equipamiento en dicho servicio y mejore los niveles de confort de los usuarios. En lo que respecta a los requerimientos de oferta y demanda del servicio de transporte, la infraestructura del terminal terrestre esta hábil tanto para un corto, mediano y largo plazo (años 2015-2040).

Ramirez y Nieto (2016) finalmente en su tesis Estación central de Transferencia de Lima, Plan urbano y estación intermodal, tiene como objetivo principal plantear una infraestructura que sea capaz de contener los diferentes sistemas de transporte urbanos a gran escala en una sola edificación, que suministre con un adecuado intercambio de pasajeros entre las diferentes modalidades de transporte terrestre aportando al desarrollo urbano del sector en el que emplace; concluye que los resultados obtenidos encaminan su investigación, de forma general a que, el desarrollo de planes urbanos en materia de transporte es parte importante dentro de las etapas del desarrollo socio económico de un país, pero que a su vez necesitan criterios favorables dentro del entorno económico, social y político. Por otro lado, la estación central de transferencia aporta al desarrollo y regeneración urbana de la zona, esto a través de las líneas estratégicas de intervención urbana, que consiguen reorganizar los flujos viales del área de intervención, priorizando al peatón sobre el automóvil, integrar los espacios públicos existentes para que ayude a la congregación de los flujos urbanos y la generación de actividades culturales y turísticas, la unificación del parque de la exposición con el parque Juana Alarco Dammert y el Paseo de los Héroes.

Por todo lo expuesto, estas investigaciones forman parte de un gran numero de referentes de investigación que considera necesario nuestro estudio, las cuales nos permiten apreciar un enfoque indirecto entre sus conceptos para la realización de una caracterización extensa sobre el impacto de un terminal terrestre turístico. Por lo tanto, nuestra investigación busca ser una base y futura referencia para estudios posteriores sobre estos 2 temas de gran importancia en el desarrollo de ciudades.

1.2.2. DISEÑO DEL MARCO TEÓRICO

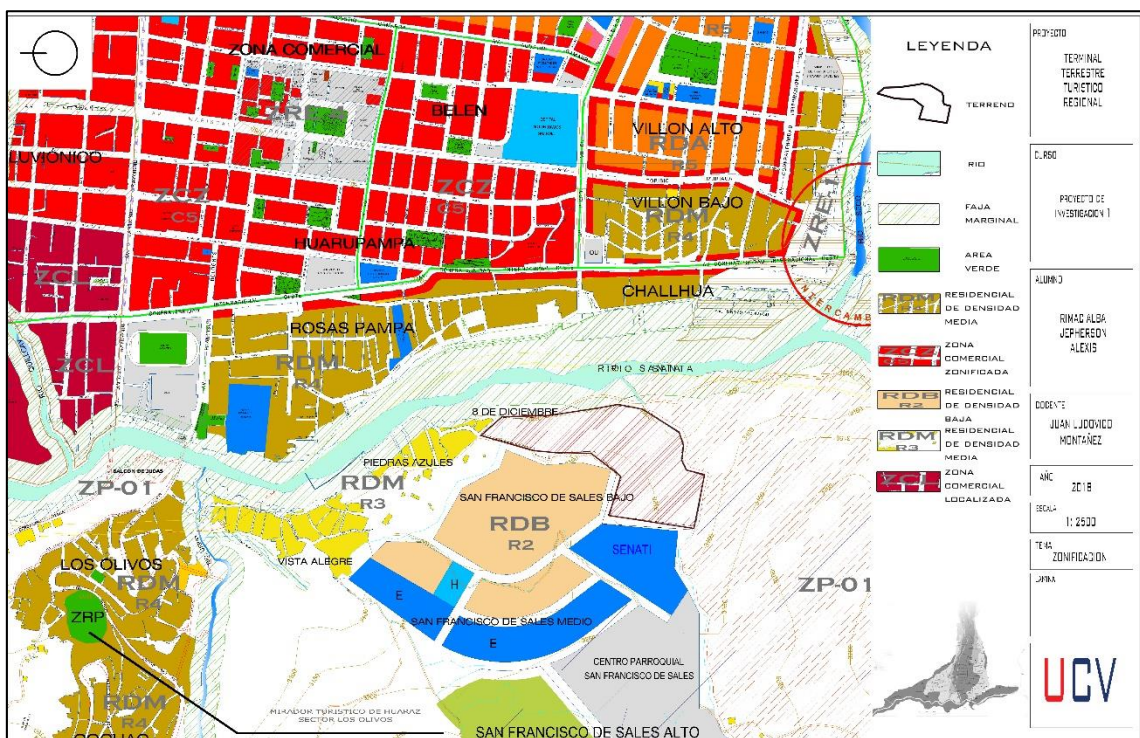
1.2.3. MARCO CONTEXTUAL

1.2.3.1. Contexto Físico Espacial

El terreno se encuentra localizado en el barrio de 8 de Diciembre, referenciado en los puntos $9^{\circ}32'46.14''S$ y $77^{\circ}32'15.24''O$ y a 3050 msnm de altura Google Earth, (2016). Teniendo como colindantes el río Santa por el este, la proyección de un barrio “San francisco de Sales”, por el oeste, por el norte con los barrios Piedras Azules y Vista Alegre, finalmente por el sur con la zona de protección ZP-01.

Según el plano de estructura urbana, Lamina 6 del P.D.U (2012 – 2022), el terreno se encuentra en la zona denominada como Áreas Mixtas (VIB), con una densidad bruto de 05 hab/has y una densidad neta de 185 hab/ha.

Figura 1 Zonificación y barrios del entorno del terreno.

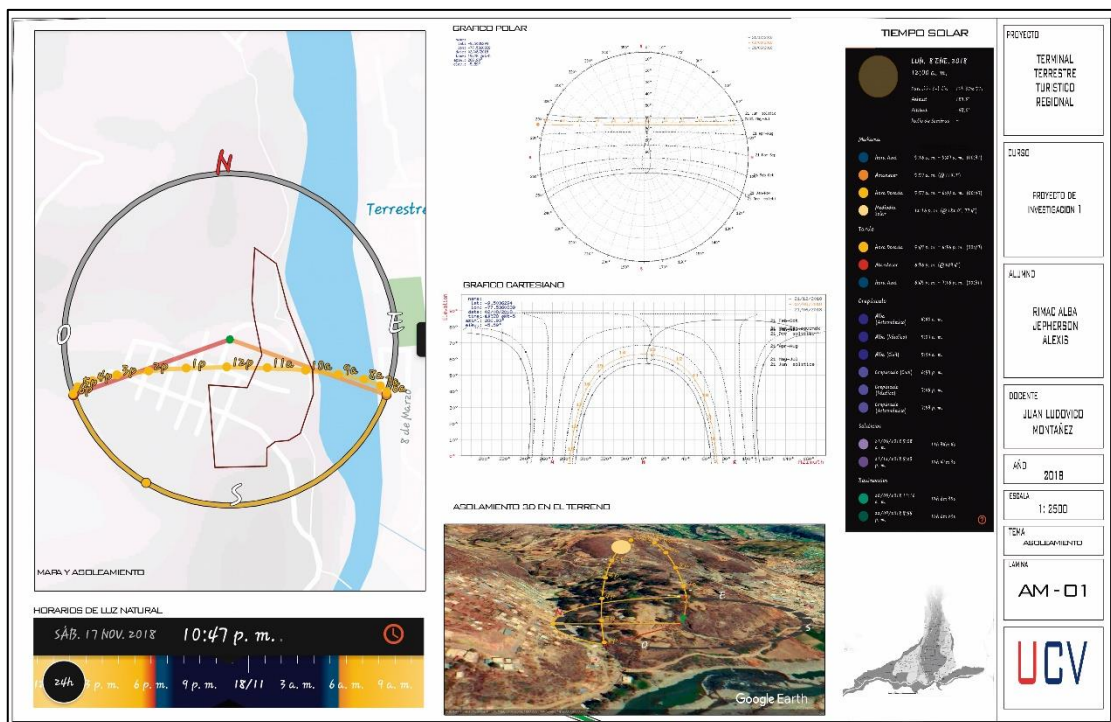


Fuente PDU (2017),

Conocer la posición de las horas de luz, posibilita entender la irradiación energética emitida por el Sol en el punto geodésico cualquiera. De acuerdo a SunEarthTools, (2018) y SunSurveyor, (2018), para Huaraz, el cálculo de la posición solar en cualquier instante del día, vendría a ser: El momento inmediato al ocaso, el crepúsculo, se caracteriza por luz indefinida que emite, la cual tiene

una correspondencia de -0.83° de elevación para el Sol. El transcurso del tiempo en el ocaso y cuando el sol se eleva -5° se denomina crepúsculo civil, siendo perceptibles algunas estrellas en el cielo, y planetas muy luminosos. Asimismo, cuando el sol pasa de -5° a -12° debajo del horizonte, se denomina Crepúsculo Náutico, en este intervalo de tiempo se distingue en el horizonte y las primordiales estrellas. Por otra parte, cuando la elevación del Sol es de -18° bajo el horizonte, se denomina crepúsculo astronómico siendo el periodo durante el ocaso, en donde se distinguen la mayoría de estrella y planetas por encima de la sexta extensión, apreciable cuando el cielo está oscuro. Cuando el sol llega a su longitud más elevada, se denomina el mediodía en el tiempo solar, y se ubica hacia el norte o hacia el sur dependiendo del espectador, y su latitud. Este análisis es posible de lograr gracias al Azimut que, entre un punto y un plano, se indica un ángulo de referencia. Por lo general es la medida en grados: 0° norte, 90° este, 180° sur, y 270° oeste, siendo la distancia angular de un punto desde el norte

Figura 2 Asoleamiento y tiempos solares en el terreno.

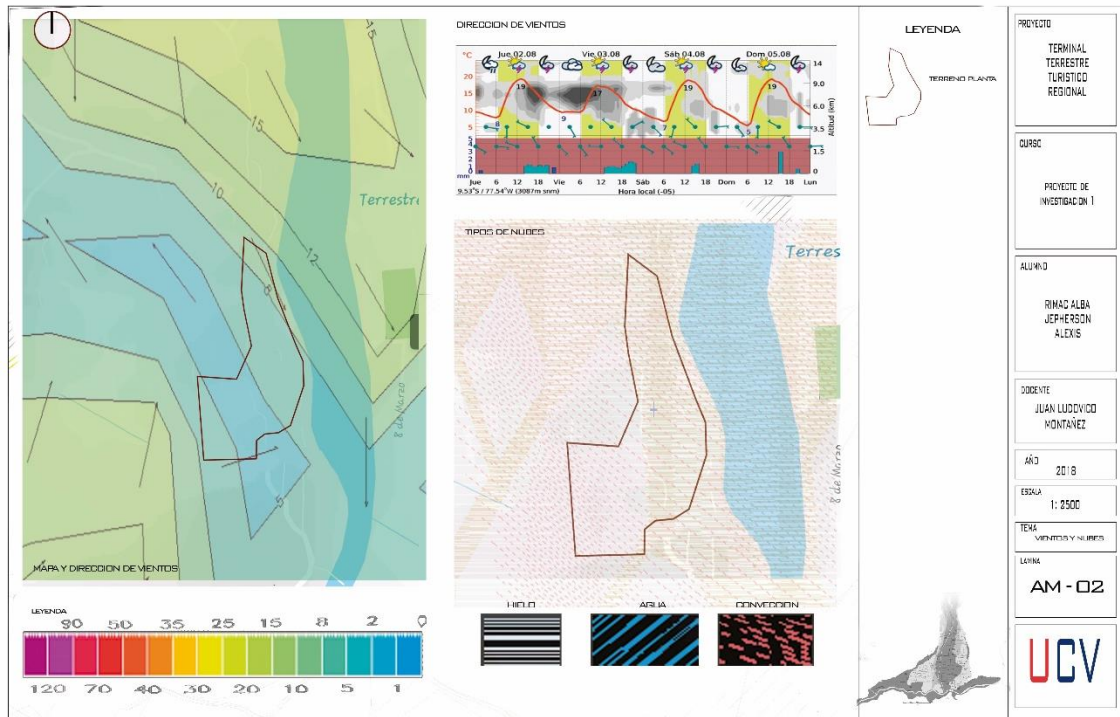


Fuente SunSuryevor, (2018),

En cuanto al análisis de vientos para esta zona, principalmente predominan los vientos de suroeste a noroeste, alcanzando vientos de 10 - 15 km/h a 20 km/h que soplan un total 2000 a 3000 horas por año. A su vez, el diagrama muestra

que, entre julio y agosto, los vientos que llegan a alcanzar 15 km/h, soplando aproximadamente 30 días. Por otra parte, el resto del año, la misma velocidad sopla en promedio 23 días por mes. De este modo, agosto es el único mes en el que logra alcanzar 20 km/h, pero tan solo dos días en promedio.

Figura 3 Incidencia de Vientos y cuadros de temperaturas por días en el terreno.



Fuente: Meteoblue, (2018),

En función a un análisis medio ambiental, existen dos canteras visadas dentro del río santa, y en el margen derecho de la faja marginal. Los cuales traen consigo una fuerte huella medioambiental, ya que cualquier tipo de minería es una fuente de contaminación y deterioro del ecosistema. A pesar de ser obras a favor en el sector socioeconómico, las canteras forman grandes permutaciones a los ecosistemas, amenazando el equilibrio del entorno. De acuerdo a Fierro Morales, (2012), La minería afecta y erradica la fauna, la vegetación, el suelo y degrada el paisaje natural. A su vez causa cambios climáticos por influir en la calidad del aire, puesto que genera desperdicios que se esparcen a manera de partículas al aire. Asimismo, genera el desvío de la corriente del río santa, debido a que se encuentra dentro del cauce del río.

Por otra parte, los mismos pobladores, arrojan desperdicios inorgánicos al margen izquierdo del río santo, las cuales degradan la calidad del suelo. (Grau

Ríos, 2006) La presencia de elementos ajenos a la naturaleza, conlleva a la reducción y degradación de especies. Dichos contaminantes se pueden acumular en las plantas y los cultivos, aun así, no estén en contacto directamente con los desperdicios.

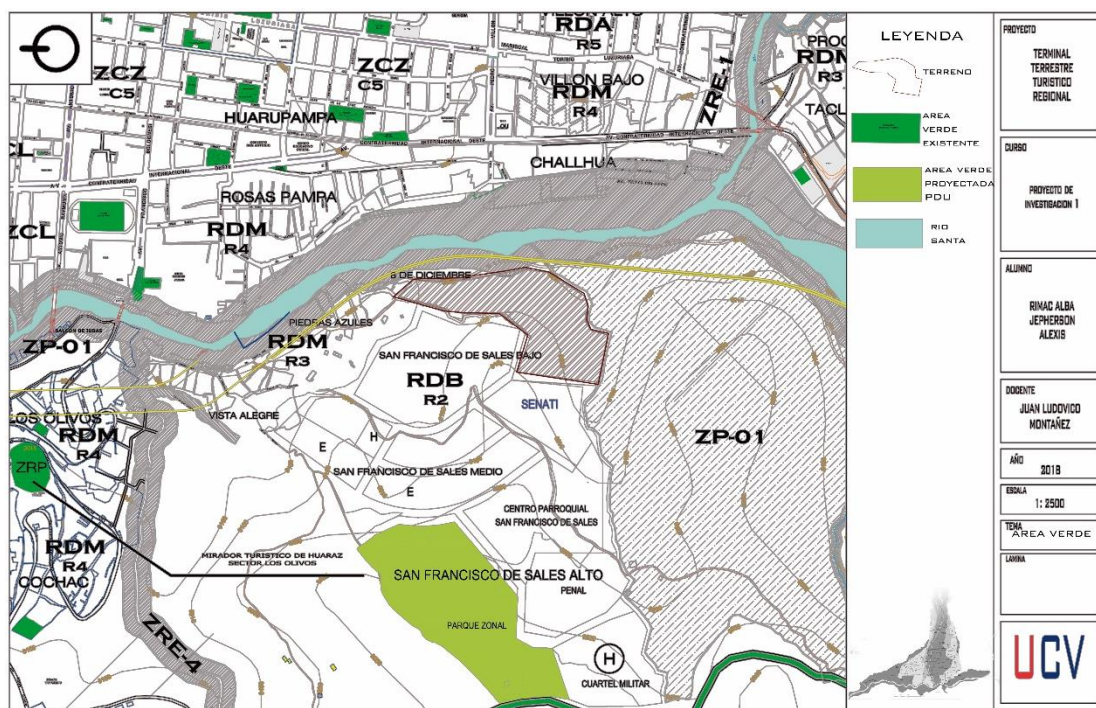
En el caso del sector 8 de diciembre, todo el lugar es un punto de contaminación sensorial, ya que se encuentran construcciones sin algún tipo de tratamiento exterior, exteriorizando el ladrillo sin acabados arquitectónicos. Por otro lado, las chacras están cercadas con material precario. Asimismo, al igual que el centro de la ciudad de Huaraz, existen marañas de cables eléctricos en los postes de luz que arruinan la percepción del paisaje natural.

Por otra parte, la contaminación perceptiva, está referido a todo lo que tenga que ver con el tacto y las sensaciones, (RAE, 2014). Dentro del lugar de estudio, el principal medio de contaminación perceptiva, vendría a ser la inexistencia de algún tipo de sistema vial. Para ser una zona medianamente poblada, las vías son caminos de Herradura, en donde, inclusive, no ingresan ningún tipo de vehículos. Por otra parte, las paredes de las viviendas, como se mencionó, se encuentran sin revestimiento. Y las viviendas más antiguas, de adobe, exteriorizan rajaduras en las paredes.

Más allá del límite de expansión urbana se encuentra la zona de protección ecológica, que está designada por la municipalidad Provincial de Huaraz en el P.D.U., (2012), como zona de amortiguamiento. Además, según este también está proyectado un parque zonal en la periferia del barrio San Francisco de Sales.

En contraste, a pesar de que el barrio se encuentra rodeado de vegetación, sumándole la existencia de las grandes parcelas de cultivo en medio de las viviendas. Las áreas verdes son casi inexistentes, así como los espacios de recreación activa dentro del lugar.

Figura 4 Identificación de áreas verdes en el terreno.



Fuente: P.D.U, (2017),

De acuerdo al reglamento de zonificación emitido por la Municipalidad Provincial de Huaraz, (2012), en el sector de Challua, se puede lograr la proyección de viviendas con altura máxima de 4 pisos. Observando las viviendas actualmente, la mayoría respeta la altura reglamentaria, ya que son casas antiguas, debido a que esas personas provienen de ese lugar desde tiempos remotos. Por otra parte, en el sector de Piedras Azules y Vista Alegre, de acuerdo al P.D.U., (2012), únicamente se pueden proyectar viviendas con un máximo de altura de 3 pisos, pero actualmente existen casas hechas de material noble, que llegan hasta los 3 pisos de altura.

En el transporte la composición estructural de la movilidad urbana, está constituida por vías jerarquizadas en principales o secundarias, integrándose a una vía de nivel regional, la cual es la carretera Huaraz Pativilca, que sirve de dinamizador de la integración de la ciudad de Huaraz, hacia la capital del Perú, así como a otras ciudades

Aun así, los accesos viales al barrio de 8 de diciembre, es a través de una carretera que se conecta a la carretera Pativilca Huaraz. Existen 2 caminos que

pasan exactamente al lado lote escogido. Sin embargo dentro del P.D.U. de la Municipalidad Provincial de Huaraz, (2012), hay una vía de evitamiento proyectada de 30.00 ml la cual se conecta con el terreno, y atraviesa el río a manera de puente. Dicha vía servirá de conector y dinamizador de los procesos de transporte de pasajeros y turistas ya que se propondrá la conexión a esta vía, por medio de una intersección vial.

1.2.3.2. Contexto Temporal

Las primeras multitudes existentes en correspondencia al terreno, son: En primer lugar, Marcum. Dicha cantera pertenece al periodo intermedio temprano, al período Cotojirca II; período que viene a ser la principal etapa de la cultura Recuay. Este resto arqueológico, ubicado en una colina, es un tipo de instalación cívico-ceremonial de la cultura Recuay. La condición de este lugar tiene la particularidad de la plataforma como principal estructura, con un patio y una serie de terrazas (Ponte R., 2000).

Los datos proporcionados por los cronistas, en donde nombran a Huaraz y a los pequeños pueblos y Barrios que fueron segmentos de su jurisdicción, registran al barrio 8 de Diciembre como parte de la ciudad; lo cual es probado a través de un censo elaborado en la ciudad de Huaraz durante el año 1813 (Espinoza Soriano, 2013, pág. 189).

A partir del año 2011, existe un crecimiento trascendente del lugar, donde diferentes secciones empiezan a aumentar de densidad poblacional. Siendo este lugar el inicio de la unión entre urbanización y zonas agrarias. Asimismo, empieza un crecimiento desordenado de la parte alta de la cordillera negra, con afluencias de viviendas efímeras.

Desde el año 2015, las diferencias no son significantes, ya que simplemente se empieza a afianzar y a desarrollar la población de las zonas mencionadas precedentemente.

1.2.4. MARCO CONCEPTUAL

Acondicionamiento territorial.

MTC (1998), Definición del proceso de organización en el territorio, de manera específica y puntual. Evolución de un territorio, desde su adecuación a su desarrollo integral; teniendo en cuenta la estructuración de poblacional y procesos urbanos, tales como infraestructuras, usos de suelo, productividad de los usuarios su la calidad del hábitat.

Asi también RCG (2010), Proceso interactivo entre población y territorio, donde ambos factores aumentan progresivamente en un determinado punto o localidad. Cabe decir, que dichos factores serán reconocidos como protagonistas para contribuir a su propio desarrollo, identificando los diferentes problemas, así como las fortalezas y recursos para plantear soluciones que impulsen el bienestar de toda la colectividad.

“Proceso evolutivo, que se dará en múltiples sectores, para ayudar a mejorar distintos tipos de Urbes, haciendo imprescindibles sus componentes culturales, socio-económicos, funcionales, espaciales y de calidad urbanística y paisajística”.

Ciudad.

Perez & Gardey (2010) se refieren etimológicamente a la palabra Ciudad con un vocablo proveniente del latín “civitas”; además, la definen como “la extensión urbana que necesita de un alto nivel de densidad poblacional, el cual debe estar registrado con sus habitantes, quienes no tienen como actividad productiva a la agricultura. Ya que existen diferencias entre Ciudad y otras entidades urbanas, que se encuentran demarcadas por diferentes factores, entre ellos la densidad de su población y las leyes legales”.

Se tiene, también, el concepto según la Real Academia Española RAE, quienes definen a la palabra como “un conjunto de edificaciones, calles (pistas y veredas) y demás construcciones que se rigen a un ente regulador, así como un ayuntamiento; además, se debe tener en cuenta la cantidad de habitantes del lugar ya que la densidad poblacional debe ser

alta. También es importante la actividad económica principal, porque no debe ser de tipo agrícola”

Infraestructura de transporte.

Buzo (2013) se refiere al transporte como una actividad económica que pertenece al sector terciario, entendiéndolo como el transporte, desde un punto inicial hacia el punto objetivo, de personas u objetos; esto se llevará a cabo mediante un sistema establecido, consolidándose en una infraestructura vial o una red de transporte. Es importante saber que esta actividad terciaria ha sido la que más fue extendida en los últimos tiempos gracias a la industrialización, a la masificación del comercio y por ende a la necesidad del desplazamiento de las personas, ya sea de manera nacional, así como internacionalmente; y todo este proceso se acelera mucho más debido a todos los avances tecnológicos, cambios y mejoras en el aspecto socio económico.

Como se sabe, los medios de transporte se clasifican en terrestres, aéreos y acuáticos; vale decir que cada uno de estos tipos tiene necesidades diferentes, es por ello que se requieren infraestructuras diferentes para que puedan funcionar de manera óptima. Teniendo como ejemplo a los aeropuertos, terrapuertos, estaciones de tren, embarcaderos, entre otros.

Terminal Terrestre.

RNAT (2012) publicó el decreto supremo (tal), donde fue claro en definir a un Terminal Terrestre, como “una edificación que complementa al transporte por tierra, que presta servicios de traslado a personas y/o productos, entre provincias, regiones o países; además, la inversión en esta infraestructura puede ser costeadada de manera pública o privada”.

En este mismo documento se precisa en el artículo 33.2 que cualquier empresa transportista deberá contar con un terminal terrestre para recibir la autorización adecuada de funcionamiento. Define que esta infraestructura deberá contar como mínimo con

Se define, también, que este tipo de equipamiento deberá contener: “...oficinas administrativas, espacios habilitados para la correcta llegada o

salida de pasajeros y vehículos que los transporten, talleres técnicos que puedan asistir al mantenimiento de propios y/o terceros y además de estaciones de ruta en las paradas de comercio”.

El terminal terrestre es una construcción arquitectónica donde desempeño se enfoca en mantener un orden en el transporte de turistas y viajeros, así como de productos, en el que, facilitan la disposición de horarios y rutas que agrupan en un solo espacio a diferentes agencias y empresas de transporte.

Infraestructural Vial.

STSV (2012) define al concepto de Infraestructura vial, como “un sistema coherente que se encuentra bajo el cumplimiento de ciertas normas y especificaciones técnicas, según profesionales en el rubro de diseño y construcción, esto asegurará la comodidad de los usuarios al momento de circular por dicho sistema, haciendo que todos los elementos que componen este sistema se complementen”.

Arsenio Vallerdu, Director de la Escuela de Construcción de DuocUC, con sede en Valparaíso, asegura que los ejes, refiriéndose al sistema vial, son parte de un componente fundamental para el desarrollo socio económico de un país. De esta manera, se puede otorgar accesibilidad e interconectividad para pobladores en centros rurales, para un territorio de manera completa e integral. Así se podrá crear un plan para el desarrollo sustentable de cualquier localidad, manteniendo armonía con el medio ambiente.

Turismo Masivo.

Gonzales (2015) asegura que el concepto de turismo de masas se fue transformando en turismo masivo, esta significativa evolución en el léxico se debe a un fenómeno social con respecto a esta definición. La definición

de turismo de masas surge luego que se democratizara la libre accesibilidad a las vacaciones pagadas.

De esta manera Acerenza (2010) señala que esta denominación solo debe corresponder a cierto volumen de turistas involucrados y una gran concentración en el espacio, lo cual es característico de una zona turística; sin embargo, dicha concentración puede superar expectativas y la capacidad soportante de los recursos turísticos.

Servicio turístico.

Perez y Gardey (2010) “los servicios son acciones que satisfacen las diferentes necesidades de los usuarios. Lo que corresponde a servicios turísticos, son prestaciones que una persona contrata para poder realizar turismo. De hecho, es bastante común que el turista pueda adquirir pasajes de avión, ómnibus o tren para llegar a su destino; del mismo modo que puede adquirir servicios de hotelería, consultoría o información.

Entorno Físico.

WTNID (2017) define al contorno externo como “las condiciones del medio ambiente o algún tipo de elementos o factores que fuercen la modificación de las condiciones socio culturales, tales como las costumbres, lengua, religión o condiciones económicas, que influyen en la vida de una persona o su comunidad.

Saenz, Garcia, Palao, y Rojo (2000) definen que el entorno es la atmósfera que rodea a un sujeto u objeto, el entorno que se define de esta manera es extenso, tanto que no se podría determinar una sola conceptualización; entonces se puede conciliar en que entorno se refiere a todos los factores externos que influyen o modifican, de manera incontrolable, a los objetos y/o personas.

Antes que nada, hay que entender que un contexto ya sea natural o artificial. Siendo así el contexto natural es el espacio en el que el ser humano ha tenido poca intervención; y el segundo sería el lugar echo o creado por el hombre a su gusto y conveniencia.

Entorno social.

UE (2008) define entorno social como el “lugar o contexto donde las personas se desarrollan bajo ciertas condiciones de crianza, condiciones laborales o económicas, nivel de educación”.

“El entorno social de una persona, también se puede llamar Ambiente social, ya que es el factor cultural que influye en el individuo, tal como la forma en que fue educado o vive actualmente; vale decir que dicho concepto abarca los elementos cotidianos de cada persona, tales como su centro laboral o personas de su entorno cercano”. (Barnett & Casper, 2001).

Perez y Gardey (2010) También lo definen como los organismos del gobierno planifican acciones para mejorar el entorno social. Parte del objetivo que propone estas estrategias de planificación, es la creación de empleos, mejorar la calidad de vida de las personas y de su entorno laboral, asistencia para las regiones con escasos recursos.

Renovación urbana.

Brunet (1993) define renovación urbana como la evolución del área urbana, en su apariencia y su estructura, y ello puede afectar a su población. La renovación tiene como resultados algunas demoliciones de edificaciones previas, eso lo diferencia de las rehabilitaciones. Cuando hablamos de una Renovación, también se debe mencionar una reestructuración de la funcionalidad del lugar, así como su accesibilidad. Este proceso puede elevar las expectativas inmobiliarias.

Gentrificación.

SMITH (1996) asegura que la definición más acertada para Gentrificación es: “el desarrollo por el cual atraviesan los barrios emprendedores son rehabilitados por los compradores de clases sociales más pudientes”, lo cual sugiere el enfoque del “Rent Gap” o también conocido como enfoque de la oferta, para explicar este fenómeno.

Niveles Socioeconómicos.

“La posición de una persona, en su entorno social se ve reflejada en tres aspectos: primero como la posesión de riqueza material y el poder controlarlos; segundo, como el prestigio Social y tercero, como el poder político. (*Liberatos, 1998, p. 87*)

AAM (2010) define al nivel socioeconómico (NSE) como un calificativo que estructura los mercados que ofrecen productos y servicios en una sociedad específica; en otras palabras, es una manera de clasificar a la población de dicha sociedad, según sea su poder de adquisición de los diferentes servicios o productos que ofrezca el mercado.

Textura urbana.

Según Vega (2010) la textura urbana esa “los diferentes criterios que identifican una ciudad tales como la densidad de las edificaciones, el coeficiente de edificación, la diferencia entre alturas, y el perfil urbano según el borde de la ciudad”.

1.2.5. MARCO NORMATIVO

- Plan de desarrollo urbano 2012 – 2022 (PDU).
- Reglamento nacional peruano de edificaciones (RNE)
consideración general de edificación
 - a) Arquitectura^a
 - A010 condiciones generales de diseño (actualizado 2016)^{A010}
 - A090 servicios comunales^{A090}
 - A120 accesibilidad para personas con discapacidad y de las personas adultas mayores (actualizado 2016)^{A120}
 - A130 requisitos de seguridad.
 - b) Estructura^b
 - E010 madera^{E010}
 - E030 diseño sismo resistente^{E030}
 - E040 vidrio^{E040}
 - E060 concreto armado^{E060}

- E090 estructura metálica^{E90}
 - c) Instalación sanitaria^c
 - IS010 instalaciones sanitarias para edificaciones^{IS10}
 - d) Instalación eléctrica^d
 - EM010 instalaciones eléctricas interiores^{EM010}
 - EM030 instalaciones de ventilación^{EM030}
 - EM050 instalaciones de climatización^{EM050}
 - EM080 instalaciones de energía solar^{EM080}
- Texto único de procedimientos administrativos- MDI-2018 (aprobado ordenanza municipal N°11-2017-mdi, ratificado ordenanza municipal N°003 - 2018-mphz, adecuado a la UIT 2018 D.A N° 02 - 2018-MDI)
 - Ordenanza municipal n° 001-2017-mph.
 - Certificado de parámetros urbanísticos – MDI.
 - Neufert

1.2.6. BASE TEÓRICA

1.2.6.1. Teorías en Torno a la Investigación

Vitrubio (1997) en el Libro II de su obra maestra, explica las teorías sobre los posibles orígenes de la arquitectura. De cómo la búsqueda de protección frente a desastres o al frío nave la construcción de la vivienda, es el origen del desarrollo de la arquitectura la cual se compone de la Ordenación —en griego, taxis—, de la Disposición —en griego, díathesin—, de la Euritmia, de la Simetría, del Ornamento y de la Distribución —en griego, economía.

Así mismo el autor se refiere a la arquitectura

La arquitectura es una ciencia adornada con numerosas enseñanzas teóricas y con diversas instrucciones, que sirven de dictamen para juzgar todas las obras que alcanzan su perfección mediante las demás artes. Este conocimiento surge de la práctica y del razonamiento. La práctica consiste en una consideración perseverante y frecuente de la obra que se lleva a término mediante las manos, a partir de una materia, de cualquier clase, hasta el ajuste final de su diseño. El razonamiento es una actividad intelectual que permite interpretar y descubrir las obras construidas, con

relación a la habilidad y a la proporción de sus medidas. (Vitruvio, 1955, pág. 7)

Por otra parte, según Rico (2005), la arquitectura surge por la expresión práctica de la sabiduría humana, introducida por la necesidad de satisfacer la habitabilidad en un lugar y espacio. No solo para suministrar protección ante los hechos meteorológicos, sino que es un vestigio de las actividades humanas a través del tiempo. Por consiguiente, en una dilucidación formal de acuerdo a Vitruvio (1955) esta es considerada una ciencia que requiere de muchas de materias (óptica, dibujo, música, geometría, historia, medicina, filosofía, astrología, entre otras) que se complementen entre sí, dando como resultado una proporción equilibrada entre teoría y práctica, donde la práctica no es más que la construcción constante de las habilidades puestos en obra y la teoría la sustentación del por qué, con la explicación y demostración. Dieudone (2005) fundamenta que al emplear lo teórico y lo práctico, el fin de la arquitectura no es crear espacios sin sentido o al azar sino enfocarlo en una dirección y funcionalidad al diseño para que represente un período determinado y deje una contribución a la humanidad. Pero más allá de lo frecuente según Vitruvio (1955) la arquitectura como propia se conforma de parámetros intrínsecos, el orden que ayuda a dar su relación de uso adecuado con la dimensión de la construcción, La disposición y reflexión se refiere al esfuerzo intelectual, la euritmia que es la satisfacción de las proporciones apropiadas, la simetría que es la concordancia semejante y el decoro que se orienta en la belleza y elegancia. Estos atributos hacen que la arquitectura no sea solo una ciencia, sino que se convierta en arte.

Por lo expuesto las teorías relacionadas a los principios de la arquitectura y de los elementos que los conforman son muy acertadas en cuanto al rol que cumple el hombre dentro de ella, ya que la arquitectura no solo es una estructura emplazada en un espacio, sino que también responde a las necesidades del ser humano y de la naturaleza por lo que la forma en la que se aplican estos elementos influye en ambas partes.

A mayor escala Aja (1997) sostiene que el vínculo de estas variables aplicado en un sistema de mayor dimensión y complicación se denomina ciudad, esencia que permite la satisfacción de las necesidades del ser humano, donde interceden

las actividades sociales en formas dinámicas. Según Rossi (1966) la arquitectura es la corteza de la ciudad y que en conjunto es el tejido que incorpora la vida y disertación, la trama urbana y los bloques son su exteriorización de sus historias, prácticas sociales y crecimiento sostenible. El autor también sustenta que para poder ampliar y constituir una urbe existen dos tipos de iniciativas, la primera está basada en el hábitat como una necesidad de ocupar un determinado lugar, que por la misma el ser humano reinventa el espacio natural para crear una cubierta protectora que le brinde escenarios favorables pueda conservar y reproducir su vida con comodidad, y la segunda que acontece a través de la planificación urbana.

Según Valdivia (2000) indica que un planteamiento es una acción que da proporción y cierto orden a espacios en el tiempo, pero que no puede lograr cómo será el proceso de desarrollo de una ciudad a futuro ya que promete un modelo de la visión a largo plazo, de tal manera el autor expone que mediante esto la planificación urbana brinda una compatibilidad equilibrada entre el hombre y su entorno. Pues es así que hasta este punto de desarrollo y confort es capaz de generar la descendencia de la arquitectura, con todas sus virtudes y acepciones; ahora de acuerdo a Echevarría (2003) la necesidad que tiene el hombre de emplear una buena planificación urbana se vuelve clara hacia lo sustentable, a la movilidad sobre todo en contra de la expansión urbana desordenada y sin regulación de las ciudades. Para esto la arquitectura se limita a ciertas estrategias de solución como los transportes urbanos colectivos, la valoración y protección de la biodiversidad, políticas que favorezcan a la cohesión social y participación ciudadana. Desde una perspectiva diferente según Lesta (1995) la arquitectura y el urbanismo no solo se dedica a la materialización de edificios o a la planificación de ciudades, sino que también abarca temas sobre el desarrollo del entorno y su integración con otras ciudades; de manera global, ni la arquitectura ni el urbanismo son un fin, solo son el medio para el desarrollo social con el fin de dar una buena calidad de vida a los ciudadanos

Por todo esto los autores citados a través de sus teorías e ideas nos dan a entender sobre el desarrollo urbano y la planificación, así como el enfoque hacia su entorno mediato e inmediato el cual puede cambiar según la intervención, la movilidad y la planificación de un espacio; si bien no se puede controlar a través

del tiempo como lo sustenta Valdivia anteriormente; se puede guiar para que el resultado a la larga sea lo más cercano al esperado, por ello teniendo en cuenta que el desarrollo urbano es necesario debemos abordar la vinculación de las personas con el transporte y los medios para esta, ya que la integración entre espacios es parte del desarrollo en una ciudad ocasionando ideologías de lo que se entiende como ordenamiento de tráfico.

El sistema del transporte y su estructura según Maheim, (1984), se apoya en dos conceptos básicos la organización de la red de transporte de una provincia tiene que ser considerado de una manera de transporte simple y el análisis de las redes de transportes tiene ser conjunta al estudio social, político y económico. A lo largo de los años el transporte se ha considerado al igual que a su infraestructura como medio para combatir la creciente demanda provocada por la expansión urbana.

Según Suarez (2011), existen otras formas de comunicación esenciales para el funcionamiento el cual las clasifica en dos tipos: la movilidad virtual y real que tienen por significado al cómo se transmite la información sin necesidad de un traslado físico como tal; se puede afirmar que en cuanto al transporte real proviene de la movilidad; de la necesidad de desplazarse o desplazar productos; que tiene como origen la configuración de espacios geográficos y la localización de diferentes actividades diferentes en cada ciudad. *“Es la acción y efecto de transportar o transportarse de un lugar a otro”* (CAL & Mayor, 2000).

“Desde el punto de vista de la espacialidad, la movilidad refleja los criterios más importantes que la ligan con la ocupación del espacio geográfico de cómo usarlo, organizarlo y transformarlo” (Suarez, 2001). Siempre ha coexistido la dependencia continua entre la ubicación de dinamismos, la dimensión de una ciudad por un lado y la forma de transporte por otro hay una correlación muy delgada entre la naturaleza y la estructura de las redes viales, así como de las formas urbanas. Por ello las disposiciones que hacen referencia a las redes de transporte han aparecido siempre como concluyentes en el urbanismo y en la transformación de espacios.

Por ello las disposiciones obtenidas en referente a las infraestructuras sobre el transporte y la movilidad no solo orientan de forma estructural el desarrollo a largo

plazo de las ciudades, sino que modifican el nivel de crecimiento de zonas en el territorio, de manera positiva en el caso de una buena implantación de los fenómenos de la renovación o negativo transformar de forma irreversible un ecosistema.

Flechas (2008) en cuanto a las infraestructuras de transporte, sustenta en sus teorías que estos conceptos se relacionan entre sí en cuanto a la estructura espacial y geográfica entre las regiones y la evaluación de estos efectos establece el grado de teoriza que estas guardan una estrecha relación en la estructuración espacial de cualquier región y la evaluación de sus efectos determina el grado de vínculo entre la dinámica territorial y las edificaciones de transportes así como también los flujos ya sean urbanos, interurbanos o internacionales. De manera que, *“El Transporte Urbano nace como uno de los factores más relevantes en el proceso de conformación de ciudades y su funcionamiento”* (Montezuma, Merlin, & Lablee, 1999).

La ingeniería civil considero un estudio sobre la demanda orientada a las configuraciones del CIAM.

CIAM (2009), se estudia y analiza una ciudad de acuerdo a la zonificación de su territorio, además de que la movilidad considera al automóvil como parte esencial para lograrlo dentro de las ciudades, de esta forma fue evolucionando el diseño así como fue adquiriendo valor, dicho por Manuel Herce, que *“hasta el extremo de proponer soluciones formales de la ciudad que giraban en torno al espacio del automóvil”* (Herce, 2009).

La primera etapa en la integración de estos dos temas como transporte y uso del espacio de las teorías a la vida real se basó en la creación de una visión y en su metamorfosis de una imagen conceptual de un nuevo lugar; las ciudades. Se tuvieron en cuenta 2 de los modelos más relevantes en esta categoría como el “plan de los dedos” de Copenhague y el “plan de constelación” de Singapur. El primer plan “plan de los dedos” de Copenhague su modelo se base en una estructura de una visión clásica de planeación a largo plazo que reestructura el sistema ferroviario, de las cuales dieron las bases al desarrollo urbano.

Según estas inferencias, estoy de acuerdo a lo que plantea Flechas, así como con los autores Montezuma, Merlin, & Lablee ya que estas infraestructuras a

través de la intermodalidad y medios de transporte conceden accesos más óptimos a las ciudades, facilitando la movilidad de bienes y servicios, la integración, así como influyen en la mejora del desarrollo urbano (elementos que componen una renovación) que dan como consecuencia una red compuesta de actividades económicas y sociales que contribuyen a la planificación urbana en métodos de desarrollo, avance y producción; siendo así, el emplazamiento de una infraestructura de este tipo en una ciudad promoverá diferentes procesos de la renovación urbana al aplicarse en espacios con problemas de deterioro físico y no consolidados adecuadamente.

Estas inferencias se desarrollan con profundidad en la publicación de Montezuma: Transporte Urbano un Desafío para el Próximo, en la cual se determina que *“dependiendo de la selección del transporte se trazan los lineamientos para la urbanización”* ya que este tipo de urbanización requiere criterios más detallados por la densidad poblacional; por otro lado, urbanizar mediante carreteras permite un mayor acceso al vehículo ya que puede llegar a cualquier sector sin estar ligado a un eje vial. *“La formación de urbanizaciones a lo largo de los ejes férreos crea un dinamismo pensado en la ciudad porque incita a la utilización del transporte masivo y no satura la ciudad”.* (Montezuma, Merlin, & Lablee, 1999).

De otra manera, Merlin (1994) sostiene que el uso de autos dentro de las ciudades crea una adaptación a la trama urbana y rutas pero que consecuentemente trae problemas de saturación y aglomeración vial, así como la demanda en estacionamientos y problemas ambientales. La utilización de buses dentro de la trama urbana genera una adaptación a las urbanizaciones y no a las rutas internas. Los sistemas de transporte terrestre como los terminales al ser de carácter masivos no tienen tanta flexibilidad en cuanto a las rutas, pero sí disponen de ventajas como la velocidad de transporte y ocupan menos espacios viales, así como transportar grandes masas de personas. De acuerdo a esto una correcta elección del transporte definirá si crecer o estancar una ciudad, así como si mantenerlos o desarrollarlos. Estas estrategias sobre la modalidad del transporte no son imparciales puede que en algunos casos la transformación sea beneficiosa pero en otros es mejor mantenerle su estructura, por ello para una adecuada intervención se debe evaluar la dependencia entre

transporte y urbanismo para dirigir el desarrollo dentro de la renovación de espacios físicos y fomentar inversiones en diferentes sectores estrategias ya que de lo contrario puede ser un impedimento sobre otras formas de urbanizar. Conjuntamente, desarrollar tecnología relacionada al transporte crea mejoras en los espacios públicos e internos que buscan el confort de los usuarios. *“El transporte urbano puede y debe ser antes que nada un medio para orientar la urbanización” (Merlin, 1994, pág. 206)*

Por ello podemos decir que las estrategias de transporte en las aglomeraciones territoriales tienen que ser conceptualizados conjunto al plan urbano de la ciudad, ya que el tema de transporte es medio para conseguir los objetivos urbanos, donde hay una relación entre los parámetros de uso de suelo y el transporte, existiendo una gran influencia del transporte en el crecimiento urbano y la renovación de espacios en deterioro. Adicionalmente a esto el concepto de transporte intercede como un mecanismo fundamental en la consolidación de una ciudad y de los espacios conexos. Por ello la importancia y necesidad de ampliar el desarrollo de estudios asociados al transporte o movilidad como etapas de una urbanización eficaz.

Por ello podemos decir que las estrategias de transporte en las aglomeraciones territoriales tienen que ser conceptualizados conjunto al plan urbano de la ciudad, ya que el tema de transporte es medio para conseguir los objetivos urbanos, donde hay una relación entre los parámetros de uso de suelo y el transporte, existiendo una gran influencia del transporte en el crecimiento urbano y la renovación de espacios en deterioro. Adicionalmente a esto el concepto de transporte intercede como un mecanismo fundamental en la consolidación de una ciudad y de los espacios conexos. Por ello la importancia y necesidad de ampliar el desarrollo de estudios asociados al transporte o movilidad como etapas de una urbanización eficaz.

De tal manera, dichas nociones sobre la unificación entre el transporte urbano y la renovación es una de las disposiciones estratégicas reveladoras para el desarrollo del urbanismo a futuro. Y que para lograrlo es necesario un enfoque estratégico, decisivo sobre la ciudad del futuro; un marco orgánico; y unos modelos económicos establecidos. Una unificación triunfadora del transporte con

la renovación urbana y la planeación a futuro implanta características formales y espacios que avasallan la creciente necesidad de trasladarse, específicamente en ciudades con accesos bien logrados en cuanto a transporte público y espacios urbanos se convierten en zonas de mayor demanda por los beneficios que ofrece como desplazarse a pie de un lugar a otro o en ciclo vías. Dichos espacios dinamizan el flujo económico de una ciudad, reduciendo la contaminación ambiental del sector por la baja emisión de gases a la atmosfera por lo que impulsan un mejor desarrollo. Estas conjeturas son la guía para el desarrollo enfocado en el transporte que es un aspecto crítico en la conformación y renovación de urbanizaciones y ciudades a futuro.

Considerando que una infraestructura de transporte es un medio de planificación urbana que enlazan y consolidan los espacios urbanos; las estrategias que incluyen una renovación; con la aplicación adecuada, coordinación e integración estos procesos de renovación sean más trascendentales a buscar una mejora referente al problema social, territorial, ambiental y con el tiempo de traslado.

Considerando que una infraestructura de transporte es un medio de planificación urbana que enlazan y consolidan los espacios urbanos; las estrategias que incluyen una renovación; con la aplicación adecuada, coordinación e integración estos procesos de renovación sean más trascendentales a buscar una mejora referente al problema social, territorial, ambiental y con el tiempo de traslado.

De esta forma, se crea un nuevo estándar de ciudad, definida por tipos y zonificación dentro del territorio. Al sumarse las calles como parte de la nueva infraestructura del transporte, aquí es donde cobra relevancia el control de clasificar y pronosticar el tráfico en las vías para poder evaluar su resistencia y capacidad para determinar si requiere una ampliación.

Según Flechas (2008) la concepción de “movilidad” se refiere a afrontar los problemas de transporte generados en la ciudad de manera modal, con la finalidad de corregir el déficit en el intercambio de personas y mercancía de los distintos métodos de transporte, en una ciudad o región”. Debatir sobre estos temas hoy en día como lo es la movilidad es hablar de los problemas en las urbanizaciones y ciudades, este tema está ligado fuertemente al desarrollo de una ciudad: “La historia de la movilidad es parte también de la historia de la época

moderna” no existe ciudades sin movimiento, es importante recalcar el intercambio de como la movilidad se mueve a través de redes y flujos que con el tiempo dan origen a la conciencia urbana dentro de la sociedad.

MRVDV (1997) no solo es referente al movimiento en las zonas de emplazamiento. Es un proceso perpetuo que inicia en los fundamentos económicos y termina en las interacciones sociales. Un territorio para desempeñarse de manera óptima depende de la movilidad en parque ya que estos se conectan mediante redes y flujos viales y la buena adaptación de estos genera mayor calidad de vida para los habitantes a medida que estos accesos van integrando más ciudades. “La movilidad llega a ser un mecanismo importante que tiene la capacidad de tejer una ciudad”.

La movilidad, se entiende como una noción de intrepidez que va relacionada con el desarrollo, el progreso; debe derivarse desde la contrariedad con el lugar, ocupación del territorio, su uso, distribución y transformación; su impacto en el espacio como renovador urbano y en los resultados en el contexto ambiental; así como desde el desarrollo económico y el tiempo como recurso importante en las estrategias de acción.

Estas discusiones teóricas que conforman la estructura del marco teórico de este estudio lo componen enfoques fundados de la influencia del transporte y la movilidad en la metamorfosis de espacios y la dependencia de ella para su transformación; siendo así la configuración de ciudades tienen dos teorías correlacionales sobre su intervención, está la idea de “Ciudad de los promotores” del autor Peter Hall y también el debate de Carlos García, autor que retomo las doctrinas de Hall, para plantea la “Ciudad Dual”.

Hall (1996) en su publicación “Las ciudades del mañana” desarrolla un debate sobre las motivaciones económicas de un urbanista que lo asemejan con la lógica de un corredor o promotor inmobiliario. Hall crea una definición de ciudad que lo explica de acuerdo a los años 70s se tenía una idea de que las ciudades norteamericanas tenían una supuesta “fórmula mágica” creada en la revitalización urbana la cual consistía en la relación entre las municipalidades y el sector privado. Los hechos más trascendentales que estimulaban esta fórmula según Hall se debe a las exigencias de los sectores profesionales que

exigían establecerse en los centros urbanos y que buscaban cambiar los usos demandando necesidades habitacionales.

Por otra parte, la discusión se integra con lo planteado con el enfoque de Garcia, (2004) en su publicación “Ciudad Hojaldre”, donde circunscribe el capítulo de la Ciudad Dual, donde amplifica algunas nociones sociales sobre los problemas en la ciudad, por la especialización o disgregación de los territorios, donde procesos de restauración de zonas céntricas se enfocan a una sociedad en un sector de mayor rentabilidad para otro nivel socioeconómico de la población. Con esta definición se entiende que el descenso social ya no es un indicador de declive mientras lo que se vuelve más un complemento del desarrollo y distancia es la diferencia entre el espacio entre clases sociales que hacen parte de una segregación activa. Los centros cotidianos empiezan a pasar por un proceso de gentrificación (Garcia, 2004) en el que la población oriunda es trasladada abriendo paso a un fragmento de personas que le ilustra un nuevo carácter social. Sin embargo, este proceso genera circundantes de conglomerados de los que han sido desplazados y que se aglomeran en los bordes de las ciudades, siendo este un ambiente propicio para la delincuencia.

“La esencia bipolar de la ciudad dual se refleja en el espacio urbano, al que la visión sociológica señala como parte activa de la segregación. Clase social, raza y nacionalidad son los argumentos que alimentan su espacialidad.” (Garcia, 2004, pág. 71)

La variedad de términos que se exponen son referentes al efecto que tienen la transformación dentro de una ciudad, donde muestran una preocupación por los fenómenos que se desligan por la percusión de estos mecanismos que asisten a la renovación urbana, tales como el traslado de los habitantes originales para reemplazarlos por habitantes de estratos socioeconómicos más altos en el mismo que tienen la capacidad de solventar económicamente, para recuperar ganancias luego de la construcción del proyecto. Suele suceder con mayor incidencia en países que se encuentran en vías de desarrollo, en el que los planes de renovación urbana están ligados a la participación de la inversión privada y no a la gestión estatal que no invierte en sectores del proyecto busquen

incluir a los pobladores originarios o nuevos pobladores sin una potencial solvencia financiera para perdurar en la zona renovada.

Según Hall (1996) entonces las pautas urbanísticas surgen de la introversión de los problemas dentro de la ciudad, donde esta se observa abatida, con problemas económicos, y en completo abandono. Uno de los problemas urbanos que esto genera sobre las demás ciudades, fue uno de los motivos por la cual los urbanistas realicen su búsqueda de soluciones urbanas para corregir dichos problemas y darle mayor relevancia al urbanismo y al desarrollo junto a la planificación de ciudades.

De esta manera bajo estos criterios se crea la renovación urbana como estrategia de transformar urbanizaciones y ciudades ya construidas, que respondan a insuficiencias entre los problemas sociales y urbanos dentro del territorio.

De tal manera el transporte con relación a la ciudad representa parte esencial de esta ya que es relevante para el desarrollo urbano dentro de su estructura, si bien esto puede traer diferentes consecuencias llamadas externalidades sean positivas o negativas, como agente renovador traerá consigo mejoras dentro de un espacio aplicado como lo es la productividad de empresas así como la mejora en el servicio y el tiempo utilizado en cualquier servicio regular siendo la mejora en el desarrollo urbanístico y socioeconómico uno de los mayores beneficios que trae un equipamiento de esta tipología, por ello es este sentido los terminales terrestres tienen un rol importante al tener la capacidad de generar externalidades positivas.

De tal manera el transporte con relación a la ciudad representa parte esencial de esta ya que es relevante para el desarrollo urbano dentro de su estructura, si bien esto puede traer diferentes consecuencias llamadas externalidades sean positivas o negativas, como agente renovador traerá consigo mejoras dentro de un espacio aplicado como lo es la productividad de empresas así como la mejora en el servicio y el tiempo utilizado en cualquier servicio regular siendo la mejora en el desarrollo urbanístico y socioeconómico uno de los mayores beneficios que trae un equipamiento de esta tipología, por ello es este sentido los terminales

terrestres tienen un rol importante al tener la capacidad de generar externalidades positivas.

El ciclo de la ciudad es relativamente corto, en resumen, una vez consolidada se empieza a expandir y luego la etapa de deterioro o muerte, en esta etapa es donde presenta más problemas por ellos es que los urbanistas empiezan a buscar métodos para poder actualizarla lo que lleva a la revisión de teorías y modelos urbanos consolidados, pero en deterioro por el mismo avance del tiempo que presente nuevas necesidades.

Por otro lado, la renovación no nade de ideas homogéneas o de anomalías parciales. Este proceso se vuelve común en el momento en que las ciudades empiezan a expandirse de manera acelerada y deja espacios en deterioro que no se integraron a dicha expansión ahí es donde este fenómeno empieza tener relevancia por la búsqueda de rescatar espacios deteriorados y arles una nueva vida.

Una de las corrientes que se han definido según su forma de evolución, es la manera en la que las ciudades europeas operan, cuyas estrategias de del gobierno central es incluir procesos de regulación vial a medida que se expande y a futuro, así mismo las ciudades norteamericanas contrastan con este método ya que su desarrollo fue basado en inversiones del sector privado para generar ingresos y especulación del territorio y los espacios.

Conjuntamente a estos; dentro de Latinoamérica el desarrollo de las ciudades fue débil ya que sus gobiernos locales no imponían leyes de regulación territorial y planeamiento urbano.

De tal modo se encuentra un contraste entre estos métodos ya que por un lado se encuentra la expansión y las políticas de renovación ligadas al desarrollo de proyectos sociales que crecen con un alto grado de intervención pública y por los otros países de que dejan el desarrollo de la ciudad en manos de inversionistas privados. Estas discrepancias definen el tipo de ciudad que se crea, ya que en las que la renovación va conjunto a enfoques sociales los otros no promueven dichos planes sino siguen expandiéndose sin restricciones ni medidas territoriales creando así problemas a futuro en cuanto a la especulación del suelo. (Harms, 2004).

Suzuki, Cervero, & Iuchi, (2014), afirma que para un mejor desarrollo orientado al transporte es necesario el uso mixto de suelos. La interrelación de diferentes usos de suelo entre espacios públicos, residenciales recreativos y comerciales cerca de una zona dedicada al transporte generan una dinámica más fluida e integra el contexto e influye en la transformación. Los conceptos de desarrollo orientado al transporte deben de ser estudiados y evaluados a detalle para poder tener una imagen clara del estado actual del lugar, así como los enfoques sociales y culturales, oferta y demanda. Por ello no es recomendable tener análisis totales de los sectores sino parciales detallando cada aspecto que influya en la dinámica económica y vial en especial en ciudades en proceso de expansión. Por el contrario, desarrollas modelos de tipologías arquitectónicas similares para contrastar con las condiciones del entorno.

El desarrollo de ciudades generalmente es poli céntrico. La conexión de los centros urbanos de dinámica económica más activa con los otros usos como residenciales o sub centros es necesario una buena conexión mediante el transporte para un desarrollo óptimo. Articular dichas zonas con el transporte crea flujos de movilidad donde se reparten en rutas lo cual puede permitir una mejor distribución de viajes igualitarios por día.

La renovación como proceso es abordada extensamente en la publicación de Jhonson, (1979), en su libro “Renovación de ciudades”, donde hace un listado de ciudades europeas donde el principal tema de análisis es la renovación como parte de la transformación urbana, donde su objetivo es la reconstrucción de ciudades afectadas por la guerra. Las principales ideas que expone este autor van ligadas concretamente al proceso de evolución de ciudades antiguas de como fue el proceso de modificación urbana dentro de la trama de la ciudad y su estructura. Otro de los puntos en lo que se enfocaba era en la transformación de las ciudades como consecuencia a las demandas de la industria y siguiente a eso los motivos de renovación urbana en ciudades según su evolución a través de la historia.

Por lo expuesto anteriormente la renovación orientada al transporte es un fenómeno dentro de la ciudad que trae consigo cambios radicales en la zona en la que se aplica generando múltiples procesos simultaneo con ella; si bien la

renovación de zonas en deterioro es una parte esencial para el desarrollo urbano y la consolidación urbana y vial para la mejora de la imagen de una ciudad; tiene una parte negativa la cual es un acontecimiento ya aceptado dentro de este tipo de transformaciones dentro de una ciudad la cual es la gentrificación.

A todo esto, se tomará en cuenta teorías relacionadas en las demandas habitacionales de establecerse en el centro de la ciudad, articulación de oferta y demanda y por ultimo desde un punto de vista de gentrificación productiva.

De acuerdo a gentrificación en la construcción sobre la demanda de la población de regresar vivir al centro urbano y dejar los suburbios, existen diferentes puntos de vista e investigaciones que tratan ese tema como es el caso de Ley (1980), quien realizó un publicación en Vancouver, Canadá, durante la década de los 70s afirma que el cambio en el pensamiento de los ciudadanos frente a este fenómeno se debe al cambio de ideología liberal entre los habitantes del centro ya que al estar desarrollándose en un ámbito más urbano con mayor flujo y más alto nivel de estatus y nivel profesional demandan espacios para vivir con las mismas características para llevar una vida “urbana”. Ley (1980) el autor da la razón a los problemas de este conflicto urbano ya que si llegan nuevos habitantes representa la salida de otros por consiguiente todo ellos se ve reforzado en el cambio de la fuerza de trabajo, donde existe un cambio constante entre profesionales altos y bajos. Hamnett (1991) profundizo este tema sosteniendo la inclusión de nuevas clases sociales que demandaban sus expresiones territoriales que ante el proceso de suburbanización exigían viviendas en el centro de la ciudad.

En contraposición con dichas teorías que sustentan la gentrificación como un fenómeno social, Smith (1979) señala que no es el cambio de habitantes que desean regresar sino el capital productivo el que regresa. Smith invalida las afirmaciones sobre demanda como causa, sino que los nuevos profesionales buscan vivir en zonas céntricas a la ciudad.

Sin embargo, los conocimientos y estudios a nivel global demuestran la vinculación de las inversiones de transporte y renovación urbana en ciudades encaminadas a la sostenibilidad desarrollan exitosamente el concepto de renovación. Este es uno de los principales criterios de la publicación *The Transit*

Metropolis: Cervero 1998). Aquellas ciudades que pudieron realizar dicha integración de manera exitosa lo lograron con una de las 2 maneras: Las ciudades adaptativas modificaron el esquema de uso de suelos para así cambiar su densidad: el transporte paso a ser de gran importancia haciendo los sistemas masivos predominantes, por otro lado, otras ciudades adaptaron el transporte eso en el caso de ciudades con densidades menores así el sistema abastece de manera óptima los patrones de renovación.

Estos enfoques a dos direcciones en relación al transporte urbano, al desarrollo y a la renovación del suelo, es la mezcla de impulsos que forma esta analogía, produciéndose a diferentes niveles geográficos: barrios, distritos, ciudades, regiones y provincias. Puesto que corresponde, es importante que las habilidades corporativas estén en su lugar, como también los recursos para regularizar actividades de planeación urbana e implementación vial, dentro de los niveles. (Suzuki, Cervero, & Iuchi, 2014).

Finalmente, sobre todas estas teorías profundizan sobre el desarrollo urbanístico que cada vez se injerta dentro de más ciudades en proceso desarrollo, donde nacerán oportunidades nuevas y sin excusas preliminares para poder vincular la renovación con los equipamientos de transporte urbano. No obstante, va disminuyendo la tasa de motorización dentro de las ciudades, pero que crece de manera acelerada en otras. Por ello, las potencialidades de la integración entre el transporte urbano y el uso del suelo crecen cada vez más dentro las ciudades del mundo.

1.2.7 MARCO REFERENCIAL

Estación Central de Rotterdam

1.2.7.1. Casos Internacionales

1.2.7.1.1. Estación Central de Rotterdam

Referente importante entre la renovación y el transporte.

Arquitecto

Bentham Crouwel Architects
MVSA Architects
West 8

Paisajista

West 8

Ingeniero estructural

Arcadis, Gemeentewerken Rotterdam

Constructora

Bouwcombinatie TBI Rotterdam
Centraal

Diseñado en

2003

Año de Construcción

2007 - 2014

Altura

30m

Área construida

46.000 m²

Ubicación

Stationsplein 1, 3013 AJ Róterdam,
Holanda

Caso:

Estación
Central de
Rotterdam

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

ER-00

Aspecto Contextual

Caso:

Estación
Central de
Rotterdam

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

ERO1



La Estación Central de Róterdam es conocida como la puerta de entrada internacional a la ciudad. Casi 320.000 viajeros pasan por la Estación Central todos los días para tomar un autobús, tranvía, metro o tren. Los trenes interurbanos de todo el país o algunos internacionales de alta velocidad se detienen en ella varias veces al día, además sirve como catalizador para la renovación urbana de la ciudad. Es una parte integral del ambicioso plan de crecimiento urbano del Municipio para el Distrito Central y un nuevo icono al comienzo del eje cultural de Rotterdam.

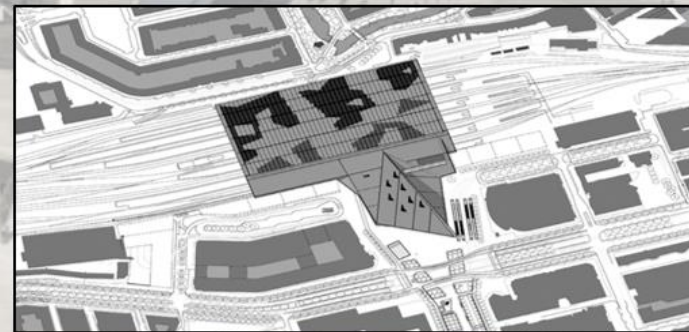
Ubicación

Esta terminal de transporte público está ubicada en el centro de Róterdam, Holanda, e integrada en la red europea de centros de transporte creada por la llegada del sistema ferroviario de alta velocidad (HSL).

La entrada principal se encuentra sobre una plaza pública, en Stationsplein 1, y la secundaria mira al canal Spoorsingel, en el barrio Provenierswijk.

La estación, con su construcción y detalles de alta tecnología y sus numerosas opciones de transporte público, sirve como catalizador para la renovación urbana de la ciudad. Es una parte integral del ambicioso plan de crecimiento urbano del Municipio para el Distrito Central y un nuevo icono al comienzo del eje cultural de Rotterdam.

Emplazamiento



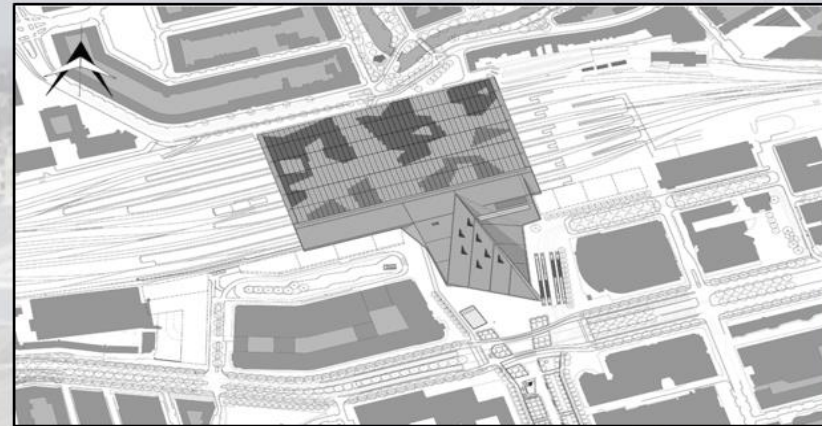
Esta Rotterdam HST es la primera parada en los Países Bajos cuando se viaja desde el sur y está ubicada estratégicamente en el centro de Europa, a sólo veinte minutos de Schiphol y a dos horas y media de París. Por esta razón la nueva estación no sólo es más grande que la anterior, sino que complementa tanto la eficiencia y las ambiciones de la ciudad de Rotterdam para el desarrollo urbano y la renovación.



Integración al entorno

Para empezar, el proyecto busca transformar y devolver a la población la gran plaza a la que daba la vieja estación de Róterdam, construida en los años cincuenta y hoy demolida, proyecto de Sybold van Ravesteyn, arquitecto holandés conocido por sus numerosas realizaciones en el campo de las infraestructuras. La plaza, que antes había albergado la estación de autobuses, queda liberada de todos los obstáculos visuales y se valoriza como un gran vacío urbano que prepara la perspectiva de la nueva fachada monumental. Los tranvías, los autobuses y los taxis han sido ubicados a los lados de la estación e integrados en el tejido urbano. Los andenes se sitúan bajo cubierta transparente de cristal y acero, que los abraza literalmente, dando a los viajeros que llegan en los trenes un sentido de protección y acogida

Aspecto Contextual



Caso:

Estación
Central de
Rotterdam

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

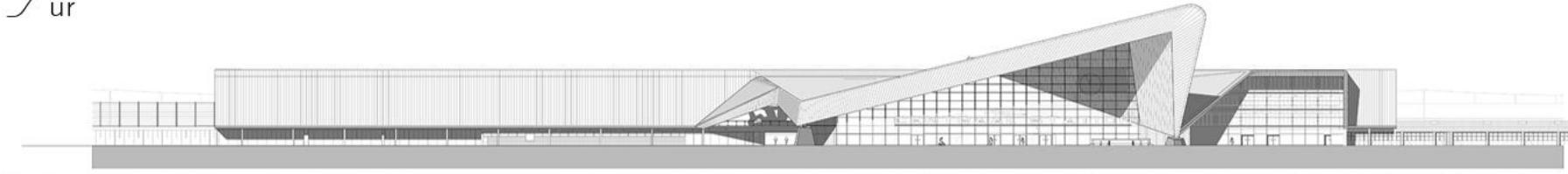
Referencias

Lamina:

ER-02

Fachadas

Sur



Norte



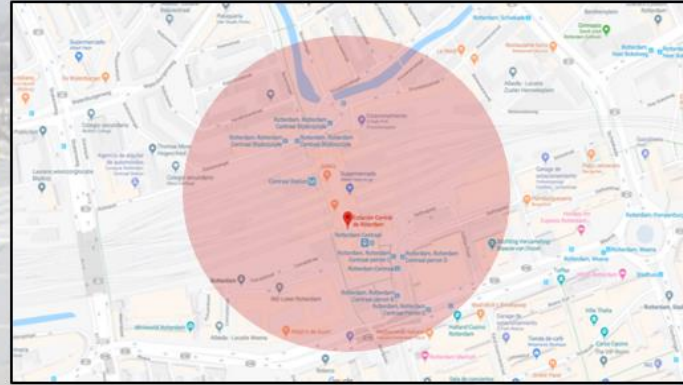
Hacia el sur, posee algo más abierto con cierta majestuosidad y encanto, de acuerdo con la escala de sus alrededores, incluido el edificio Groot Handelsgebouw y los edificios de gran altura a lo largo de Weena. El impresionante diseño de la sala de la estación principal refleja el paisaje urbano de Rotterdam con su arquitectura metropolitana.

La diferencia de carácter entre las áreas al sur y al norte de la estación se suma al encanto de la ubicación. Al norte hay un barrio residencial. Al sur se encuentra el centro de la ciudad. Refleja estas diferencias en la apariencia de la estación y sus alrededores. Al norte de la estación, opta por un pasillo modesto y transparente que se mezcla con el carácter del distrito de los Proveniers de finales del siglo XIX, donde se enfocan en la mejora de los jardines existentes en las inmediaciones de la estación.

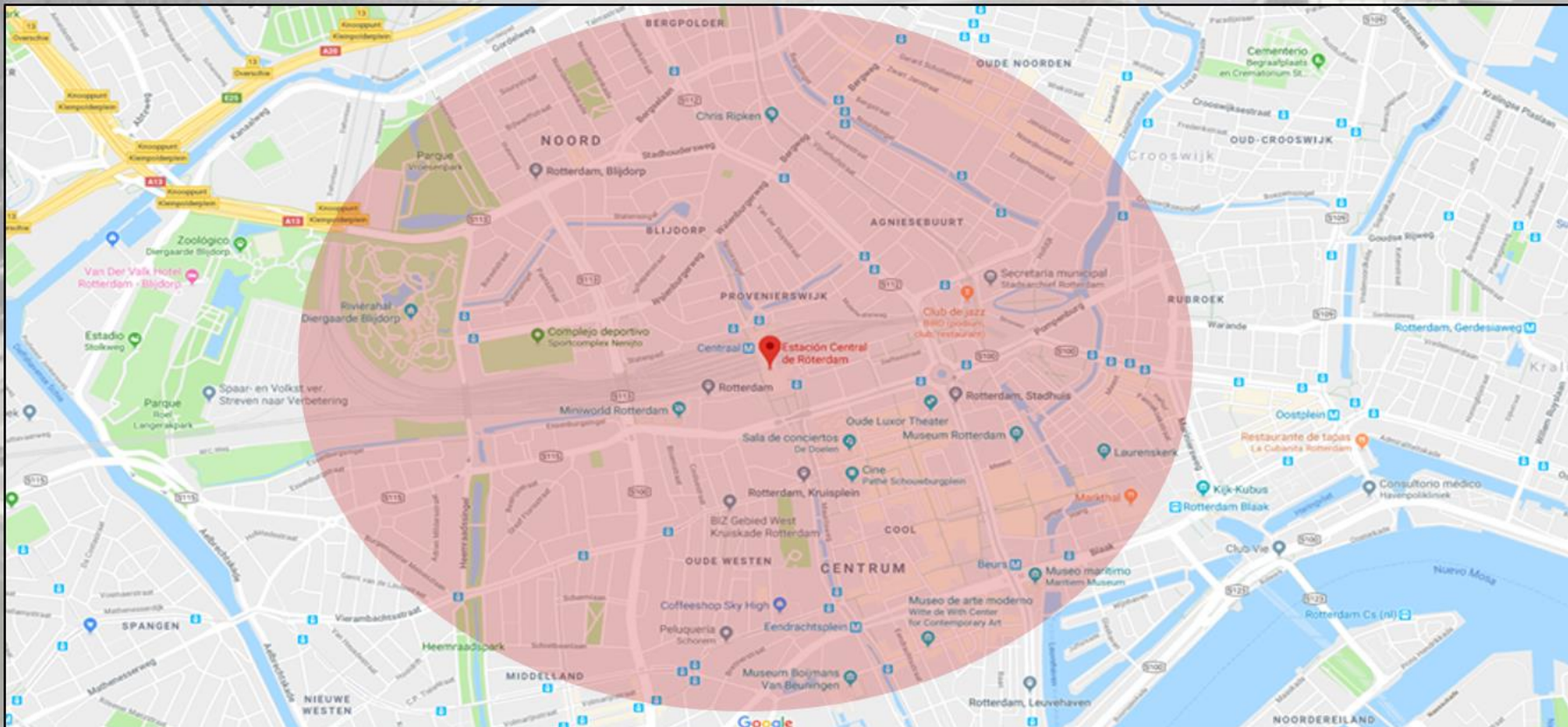


Radio de influencia

Aspecto Contextual



El edificio tiene un radio de influencia a escala regional



Caso:

Estación Central de Rotterdam

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

ER-02





Equipamiento Urbano

Aspecto Contextual

Caso:
Estación Central de Rotterdam



Barrio.
Provenierswijk



Teatro.
Oude Luxor Theater



Centro de convenciones.
English Meeting & Conference Center



Iglesia menorita.
Doopsgezinde Gemeente



Escuela primaria.
Van Oldenbarneveltschool



Museo.
Boymans Van Beuningen



Ayuntamiento.
Stadhuis Rotterdam



Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

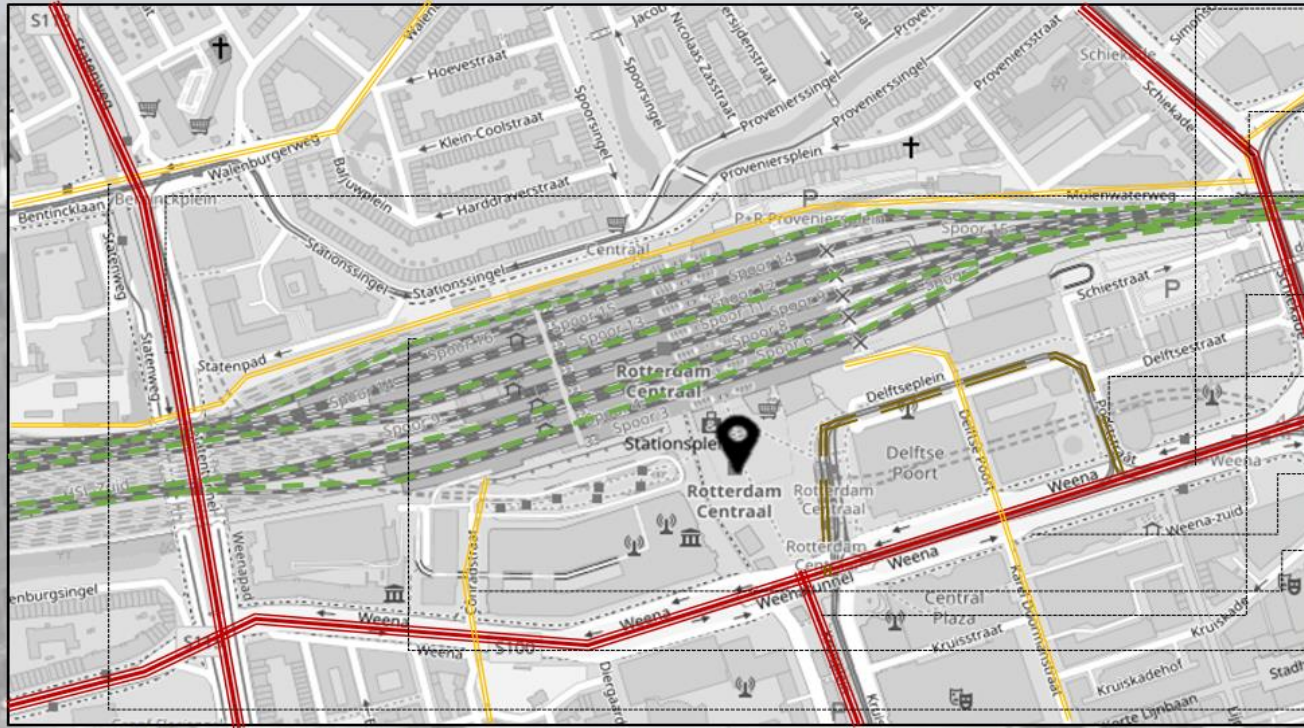
Lamina:
ER-03





Aspecto Vial

Aspecto Vial



- Via principal **Wena**
- Via principal **Schikade**
- Via principal **Henegouwerlaan**
- Via principal **Westernsingel**
- Via secundaria **Delftse poort**
- Via secundaria **Delftse poort**
- Via secundaria **Delftse poort**
- Via secundaria **Delftse poort**
- Via secundaria **Delftse poort**

Caso:
Estación
Central de
Rotterdam

Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

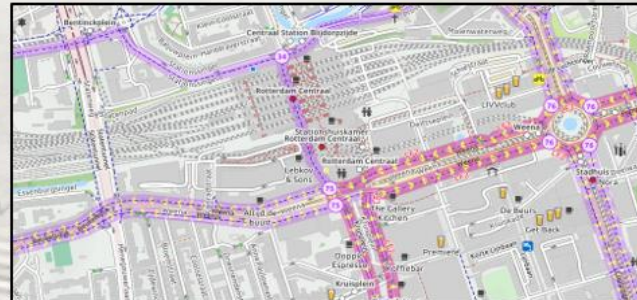
Lamina:
ER-04



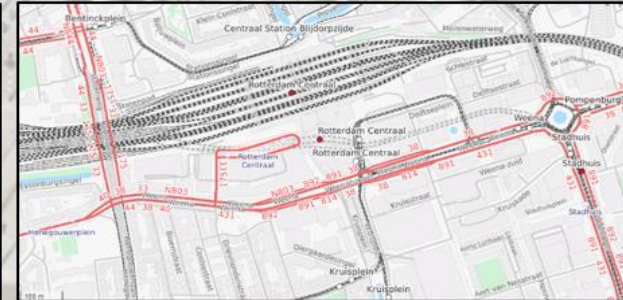
Transporte La infraestructura opera a la escala de las ciudades, a partir de sus redes de infraestructura y circulación. Al mismo tiempo, utiliza estrategias como la racionalidad, el orden y la precisión como formas de actuar en los contextos de caos, dispersión y complejidad,



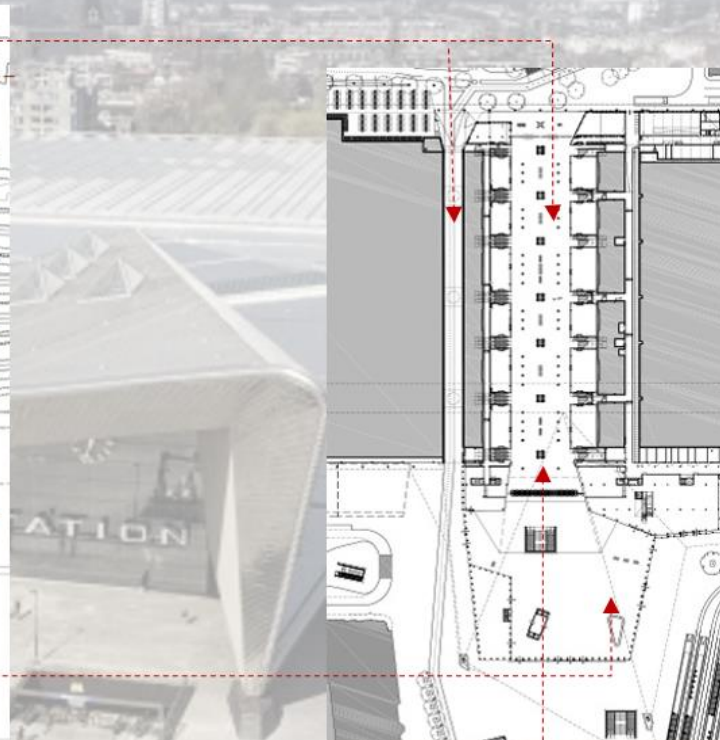
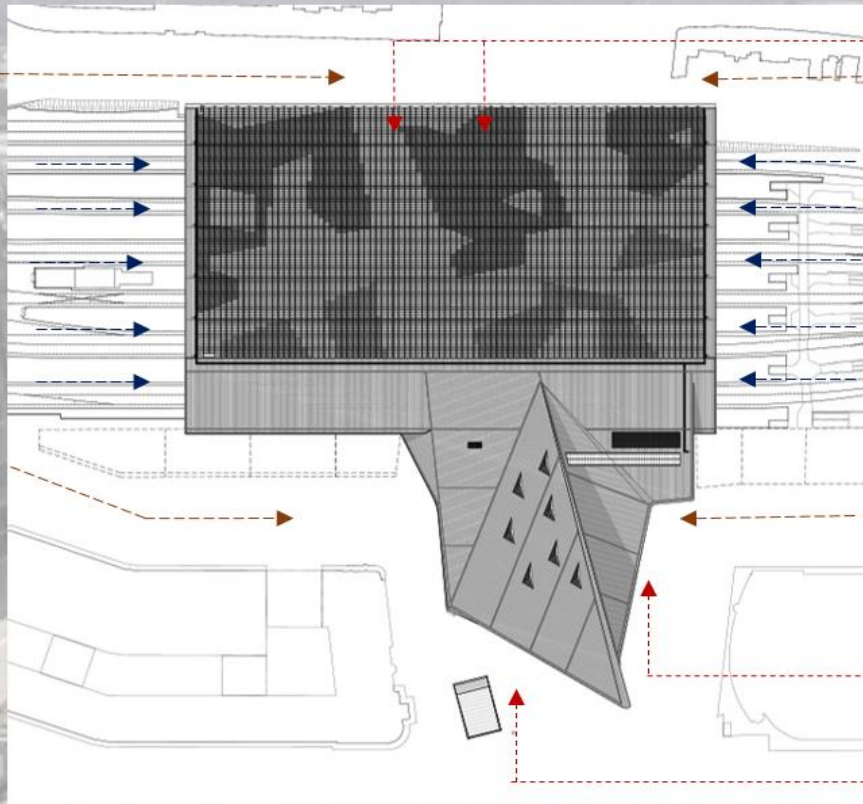
Humano



Ciclismo



Vial



Legenda

- Accesos vehiculares interprovinciales.
- Accesos vehiculares interurbanos.
- Accesos para usuarios.

Esta estación cuenta con dos ingresos principales para los usuarios los cuales están ubicados de manera paralela uno mediante un vestíbulo frente a un espacio público y el otro frente a un barrio de densidad media. Así también los accesos vehiculares interprovinciales se encuentran al medio del proyecto y de circulación urbana fuera de el.



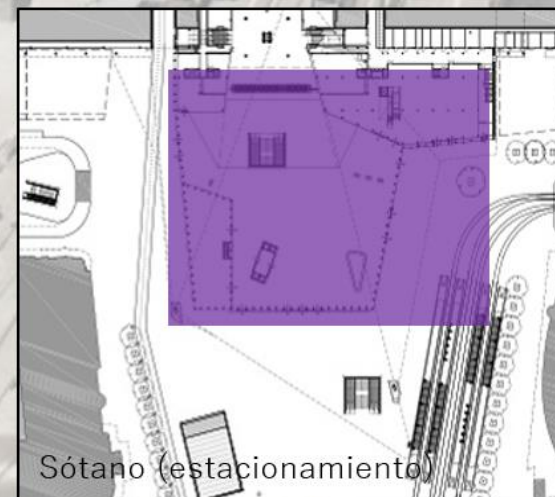
Planta baja

Primer nivel

Leyenda

-  Andenes de embarque y desembarque
-  Circulación vertical
-  Salas de embarque
-  Comercio
-  Espacio publico
-  estacionamiento

Esta estación cuenta con 3 plantas donde se ubican los andenes de embarques en la planta inferior que se conectan mediante las escaleras mecánicas a las salas de embarque y la zona comercial. Es estacionamiento se ubica debajo del espacio publico con una capacidad de 750 vehículos y 5200 bicicletas.



Sótano (estacionamiento)

Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

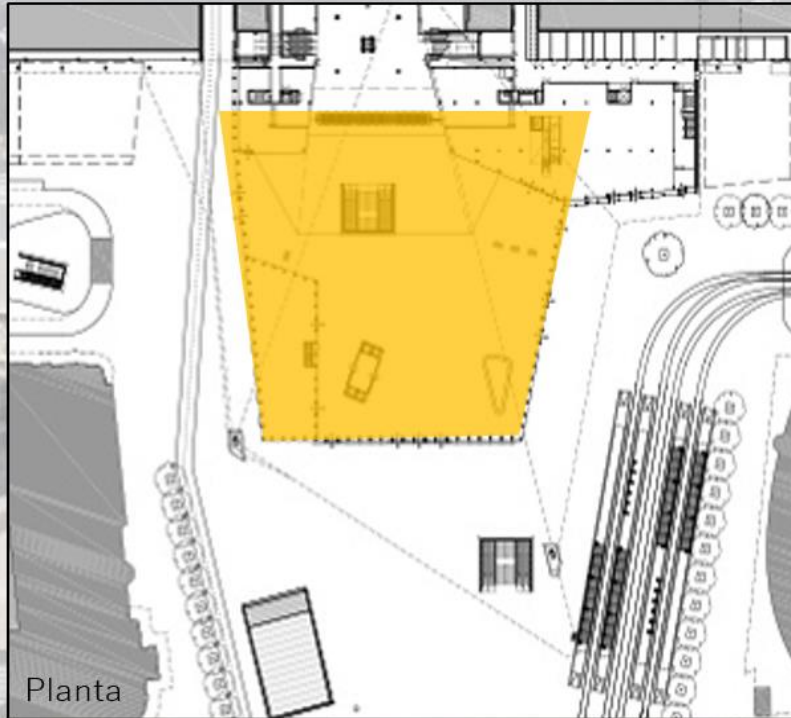
Lamina:
ER-06





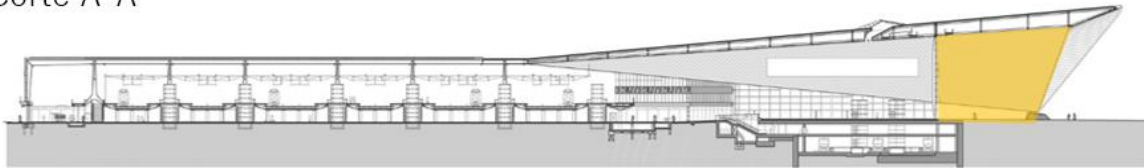
Espacialidad

Al ingresar a la iluminada explanada de la estación los viajeros tienen una vista general y pueden observar de inmediato dónde están los trenes. El ancho y hundido pasaje debajo de las vías es una continuación natural de la explanada. Las plataformas tienen un techo en gran parte transparente de unos 250 metros de largo que abarca toda la zona de los andenes.



Planta

Corte A-A



Corte B-B



Aspecto Espacial

Espacio publico principal



Corte A-A (detalle)

La plaza frente a la estación - Stationsplein - es un espacio público libre de tráfico. Se ogra esto junto con el Ayuntamiento de Rotterdam mediante la construcción un aparcamiento debajo de la plaza para 750 vehículos e instalaciones de almacenamiento para 5,200 bicicletas. También reubicamos los tranvías al lado este de la plaza. La plaza ahora se extiende hasta Kruisplein y luego se fusiona con Schouwburgplein.



Caso:

Estación
Central de
Rotterdam

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

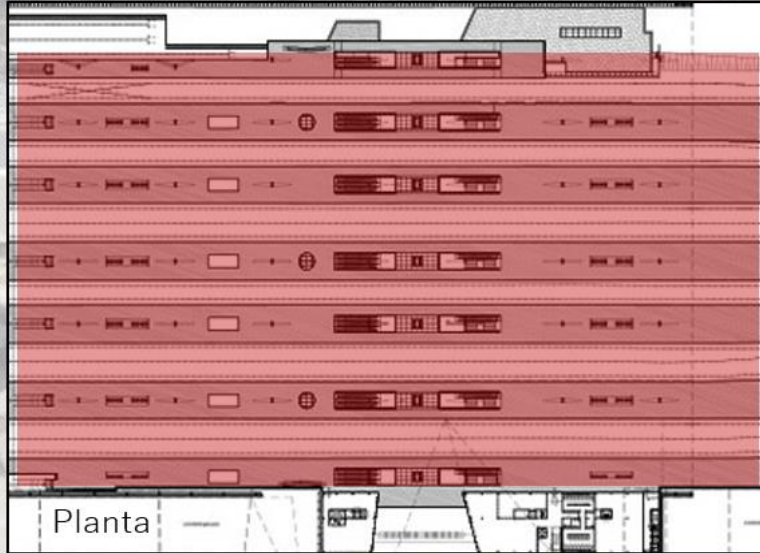
Lamina:

ER-07

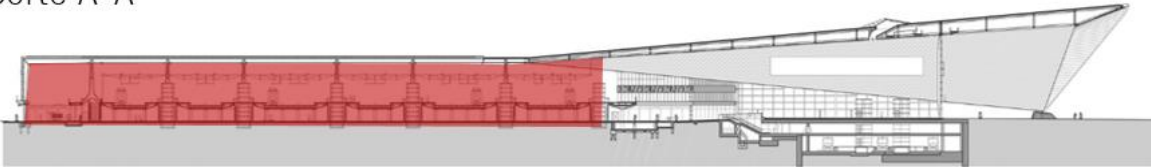


Espacialidad

La cubierta de las plataformas consiste en una extensión de vidrio dispuesta en crestas poco profundas de cristales que descansan sobre vigas de acero que se extienden entre columnas en forma de Y, una referencia directa a la forma del techo de la plataforma antigua. La escala y la simplicidad del espacio, junto con la imagen de columnas que evocan a un ser humano con los brazos extendidos o árboles que alcanzan el cielo hacen de este un espacio que emana ligereza y posibilidad.



Corte A-A



Corte B-B



Aspecto E espacial

Salas de embarque



La estructura de este techo de 250 m de largo x 150 m de ancho que se encuentra sobre las vías y a 12m por encima de las plataformas está hecha con un sistema de marcos de acero longitudinales sin armadura. Estos están situados en el medio de las seis plataformas y debajo de los dos lados largos.



Caso:
Estación Central de Rotterdam

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2018

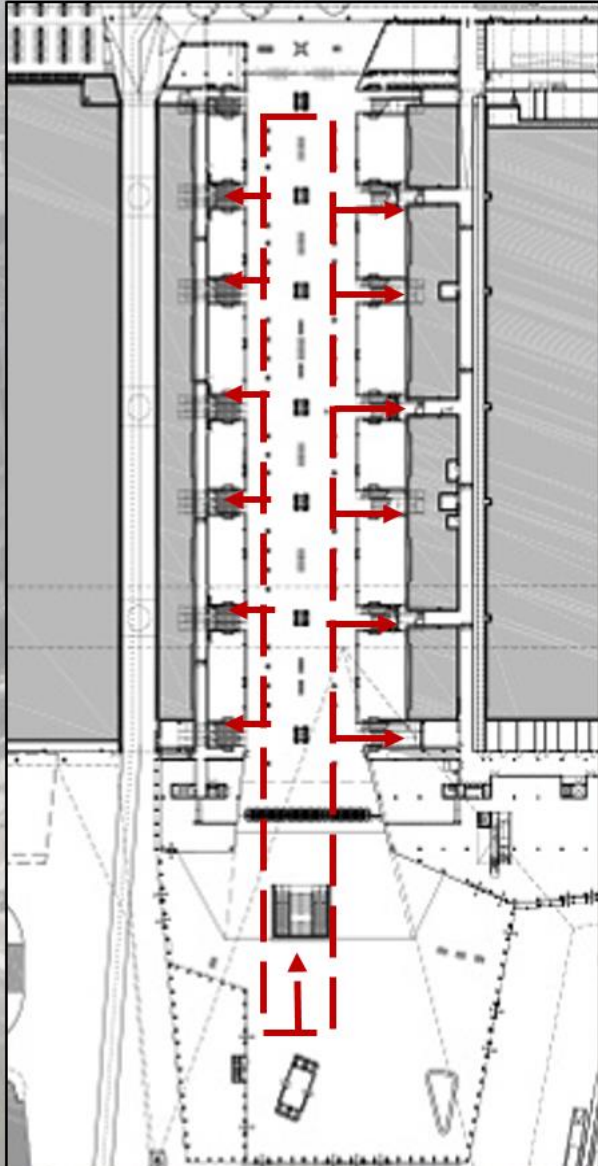
Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
ERO8



Circulación



La circulación a través de la estación es lógica; los viajeros se guían por una vista directa de los trenes y por la luz que penetra hasta el paso del viajero a través de las aperturas que se extienden a través de la plataforma de techo transparente y por las escaleras. Debido a su transparencia, al circulación del viajero ensanchada, alineada con funciones comerciales, forma una parte natural de la estación.

Leyenda

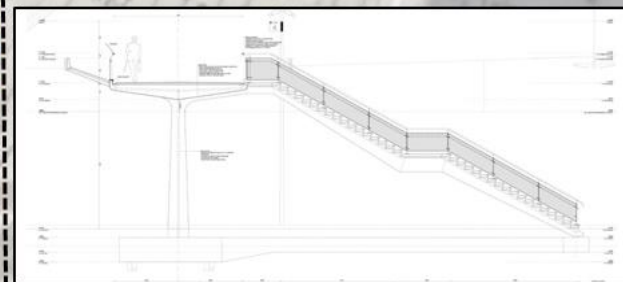
---> Circulación en el proyecto



Aspecto Espacial



Escaleras mecánicas, ascensores y escaleras conducen a las nuevas plataformas, que cuentan con mobiliario acogedor y cómodo. En el lado oeste de la estación hay un puente peatonal sobre las vías para los viajeros en tránsito. Esta pasarela funciona también como una vía de escape en caso de una emergencia.



Caso:
Estación Central de Rotterdam

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

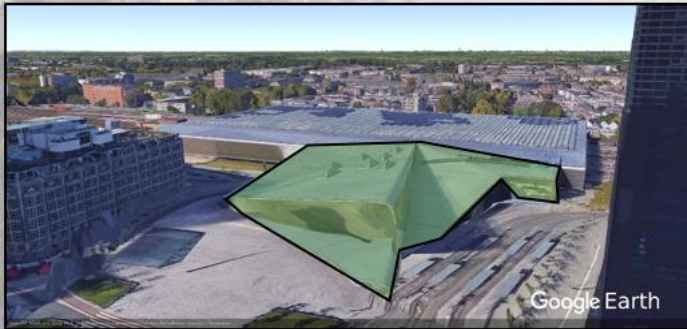
Tema:
Referencias

Lamina:
ER-09



Volumetría

La forma de este edificio expresa la logística interna de este centro de transporte. Marcando el inicio del "eje cultural" de Róterdam, la nueva estación Grand Central señala el camino al corazón de la ciudad, compuesto volumétricamente por dos bloques notables hacia el norte y el sur.



El primer bloque ubicado al sur tiene una forma tipo piramidal de gran altura marcando el ingreso principal al proyecto. El cual tiene una altura de 30 m que jerarquiza el espacio y marca el eje hacia el corazón de la ciudad.

El segundo volumen es un paralelepípedo ubicado al norte, hacia un barrio de densidad media alta, el cual se adapta al as alturas y la singularidad del barrio sin generar distorsiones en la morfología del lugar

La unión de estos dos volúmenes crean uno solo el cual da continuidad a la forma, a modo de transición entre dos diferentes zonas de la ciudad pero que las integra volumétricamente respetando la imagen urbana

Aspecto Formal



La idea de la simbiosis también está representada en el interior del edificio, las tiendas, los restaurantes de alta gama y los bares ofrecen más ofertas, asegurando un número adicional de visitantes y acogedores espacios. Esto se ve reforzado por el nuevo vestíbulo de la estación, cuya generosa distribución y estética transmiten la impresión de una plaza techada. Debido a su arquitectura generadora de identidad y su concepto sofisticado de sostenibilidad, la Estación Central se ha convertido en un corto período de tiempo en un nuevo punto de referencia de la ciudad de Róterdam.



Caso:
Estación Central de Rotterdam

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2013

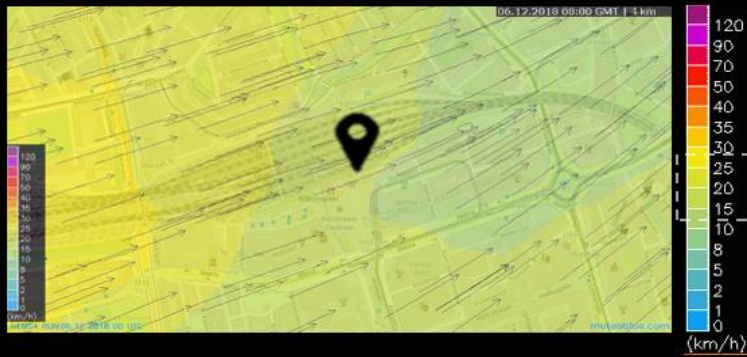
Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
ER-10

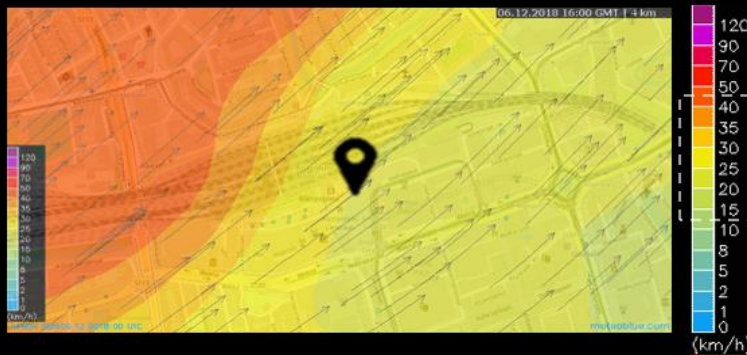


Mañana



Velocidad:
Entre 15 a 25
km/h.
Dirección:
SO a NE

Tarde



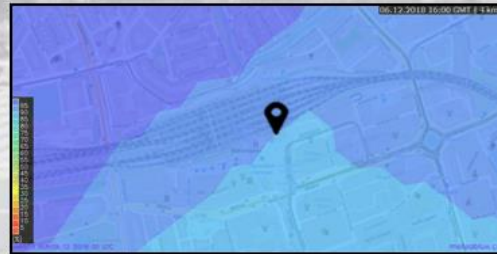
Velocidad:
Entre 15 a 40
km/h.
Dirección:
SO a NE

Noche



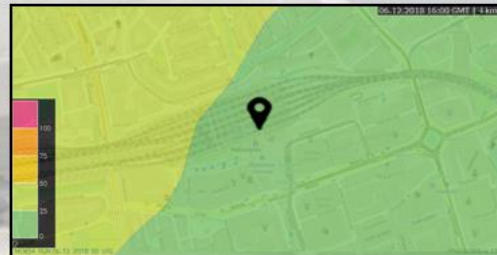
Velocidad:
Entre 30 a 40
km/h.
Dirección:
SO a NE

Mapas Complementarios



Mapa de humedad
relativa

La humedad esta entre 80
95 %



Mapa de contaminación
de ozono y aire

La calidad de aire esta
dentro de los niveles
óptimos 0 - 25

Cuadro de temperatura y sensación térmica a lo largo del día.

10°	11°	11°	11°	11°	11°	12°	12°
7°	8°	9°	8°	8°	7°	7°	7°

El proyecto como se ve reflejado en los mapas es atravesado por vientos de una dirección estable así como las posibilidades de lluvia en los meses de diciembre a marzo son escasas, además estos aspectos se ven reflejados en la construcción del proyecto por la posición de las ventanas para la ventilación.

Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

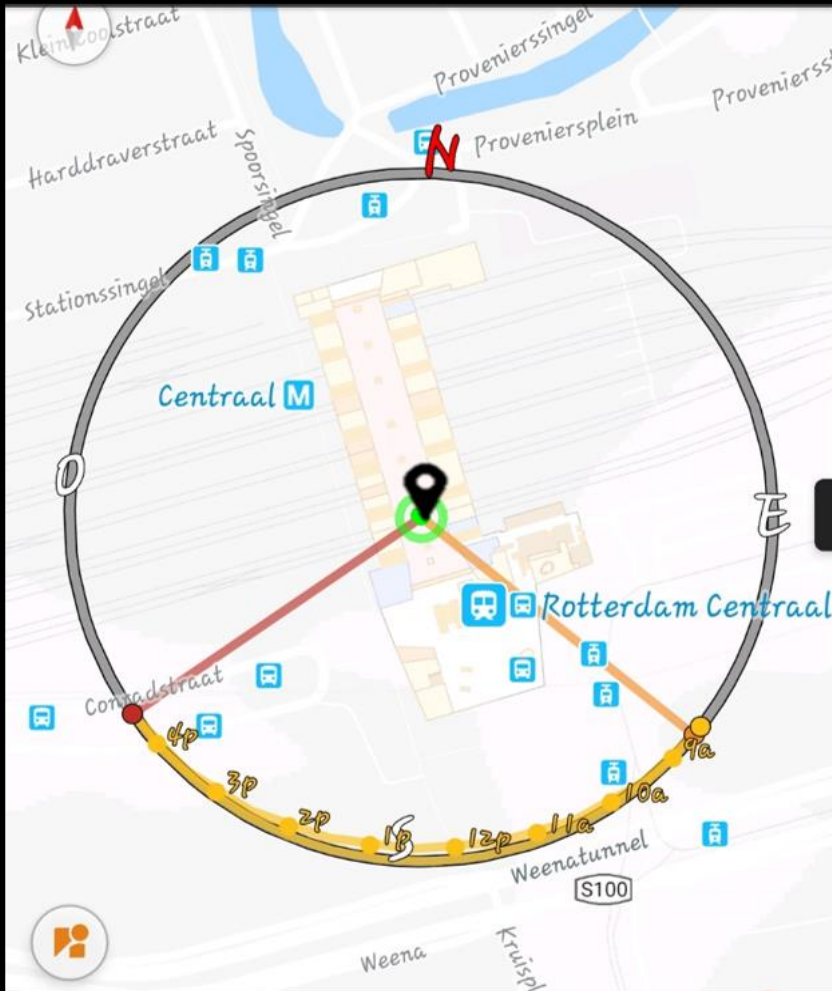
Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
ER-11

Trayectoria del sol

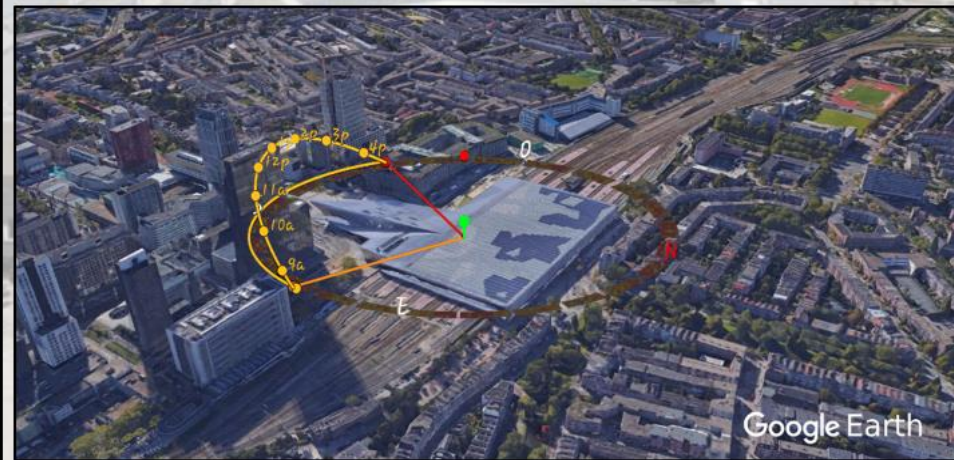


Sol	Amanecer	Atardecer
124.3°	8:33 a. m.	4:32 p. m.
-1.9°	126.0°	231.9°
-		

Aspecto Tecnológico

Trayectoria 3d

La duración del día es de 7 horas con 58 minutos y 18 segundos, la luz en el proyecto "hora azul" empieza a las 7:24 luego el sol cae directamente en el proyecto hacia el lado sur desde las 8.33 am hasta las 10:18 am, La luz en el proyecto se desvanece entre las 5:41 pm como se puede apreciar en el mapa.



Mañana		
● Hora Azul	7:24 a. m. - 8:16 a. m.	(00:51)
● Amanecer	8:33 a. m. (@ 126.0°)	
● Hora Dorada	8:33 a. m. - 10:18 a. m.	(01:45)
● Mediodía Solar	12:32 p. m. (@ 178.9°, 15.6°)	
Tarde		
● Hora Dorada	2:47 p. m. - 4:32 p. m.	(01:45)
● Atardecer	4:32 p. m. (@ 231.9°)	
● Hora Azul	4:49 p. m. - 5:41 p. m.	(00:51)

El proyecto está pensado según estas características tecnológicas ya que este moderno edificio tiene en su cobertura paneles solares los cuales abastecen al terminal, por lo que la configuración de estos paneles están debidamente situados para aprovechar al máximo la energía solar durante el día.

Caso:
Estación
Central de
Rotterdam

Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
ER-12



Cubiertas



El techo sobre las plataformas está hecho de vidrio para que los pasajeros lleguen a un espacio ventilado lleno de luz natural. La luz también alcanza los niveles inferiores a través de grandes vacíos que contienen escaleras convencionales y mecánicas. Los paneles solares que cubren parcialmente el techo tienen un alto nivel de transparencia para evitar que reduzcan la cantidad de luz que ingresa a la estación.



El exterior del techo del vestíbulo está acabado con un revestimiento de acero inoxidable.

Aspecto Constructivo

Suelos y Techos

Los suelos de la estación están cubiertos con losas de piedra en tonos rojizos, y se extienden desde la explanada hasta el patio delantero de la estación.



La utilización de madera en el gran techo del hall principal desempeña un papel importante y está totalmente integrada al diseño, convirtiéndolo en más “humano”, pese a su gran escala. Está formado por una ingeniosa interacción de miles de listones de madera de diferente longitud, ancho y alto. Se utilizó una madera ligera, duradera y estable de cedro rojo occidental.



Caso:

Estación
Central de
Rotterdam

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

ER-13

Paneles Solares

Paneles en la cobertura del vestíbulo



Aspecto Social

Paneles en la cobertura de embarque

Las ventanas con 130.000 células solares cubren 10.000 m² de la superficie total cubierta de 28.000 m². Esta es la mayor aplicación de energía solar en un techo de estación en los Países Bajos y es también uno de los mayores proyectos solares de techos en Europa. Las células solares se colocan en las partes del techo que reciben mayor sol, teniendo en cuenta los altos edificios alrededor de la estación. Los paneles de vidrio varían en su transmisión de luz mediante el uso de diferentes patrones en las células solares. Donde el techo tiene la mayor eficiencia en términos de luz, la densidad celular es más alta. Las células solares que están integradas en el techo tienen un alto grado de transparencia, así que hay mucha luz. Las células solares representan una reducción del 8% en las emisiones de CO₂ de la estación. Se espera que las células puedan generar 320 megavatios por año, suficiente energía para 100 hogares.



Caso:

Estación
Central de
Rotterdam

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

ER-14



Ficha Técnica

Arquitecto

Bentham Crouwel Architects
MVSA Architects
West 8

Paisajista

West 8

Ingeniero estructural

Arcadis,
Gemeentewerken
Rotterdam

Constructora

Bouwcombinatie TBI
Rotterdam Centraal

Diseñado en

2003

Año de Construcción

2007 – 2014

Altura

30m

Área construida

46.000 m²

Ubicación

Stationsplein 1, 3013 AJ
Róterdam, Holanda

Resumen



ASPECTO CONTEXTUAL

• El proyecto tiene una ubicación estratégica ya que integra dos zonas de la ciudad así como no interfiere en las actividades del entorno.



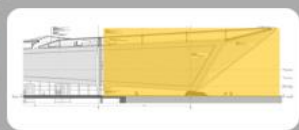
ASPECTO VIAL

• La articulación vial para el acceso al proyecto está bien planteada con diferentes vías para otros usos complementarios al terminal.



ASPECTO FUNCIONAL

• La zonificación y accesos del proyecto contemplan todas las necesidades requeridas para un proyecto de esta magnitud así como el estacionamiento y su zona comercial.



ASPECTO ESPACIAL

• La espacialidad de los espacios principales son de gran calidad arquitectónica, diseñados a partir de la comodidad del usuario y de la función a emplear.



ASPECTO FORMAL

• La volumetría del terminal es discreta en uno de sus fachadas y majestuosa en la otra integrando así las dos zonas del terminal.



ASPECTO TECNOLÓGICO

• El asoleamiento y la dirección de vientos fueron factores importantes para el diseño de las ventanas y bloques.



ASPECTO CONSTRUCTIVO

• Los materiales empleados en la construcción le dan al proyecto una jerarquía en su entorno el uso del vidrio, el metal y la madera se complementan en el conjunto.



ASPECTO SOCIAL

• La utilización de células solares minimizan la emisión de carbono del edificio además de tener un porcentaje alto de eficiencia energética.

Caso:

Estación
Central de
Rotterdam

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

ER-15



1.2.7.1.2. Terminal de Lapa.

Terminal de Lapa

Arquitecto

Arquitectura Centro - Luciano Margotto Soares, Marcelo Ursini y Sergio Salles (autores); Alexander Gaiotto Mioshi, Ana Virginia Italiani, André Y. Ciampi, Luis Claudio M. Dias, Leticia M. Campanelli y Lily da Silva (empleados)

Paisajista

CGM Caio Machado (terminal); Luciana Maragliano

Ingeniero estructural

Haüy Bechara

Constructora

Bouwcombinatie TBI Rotterdam Centraal

Diseñado en

2002

Año de Construcción

2002 - 2003

Superficie del terreno

11683 m²

Área construida

6597 m²

Ubicación

Sao paulo SP

Caso:

Terminal
de
Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TL-00



Aspecto Contextual



Los arquitectos Luciano Margotto Soares, Marcelo Ursini y Sérgio Salles buscaron establecer diálogo entre la terminal de autobuses urbanos de Lapa, en São Paulo, y su entorno, considerando la memoria obrera y el perfil popular del barrio y reconociendo esos factores como elementos del proyecto. De ahí, por ejemplo, la opción por revestir con ladrillos aparentes a la gran pared curvilínea que separa la plaza de acceso del patio interior, haciendo referencia directa a la vecina Estación Ciencia / USP, explica Margotto.

Caso:

Terminal de Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

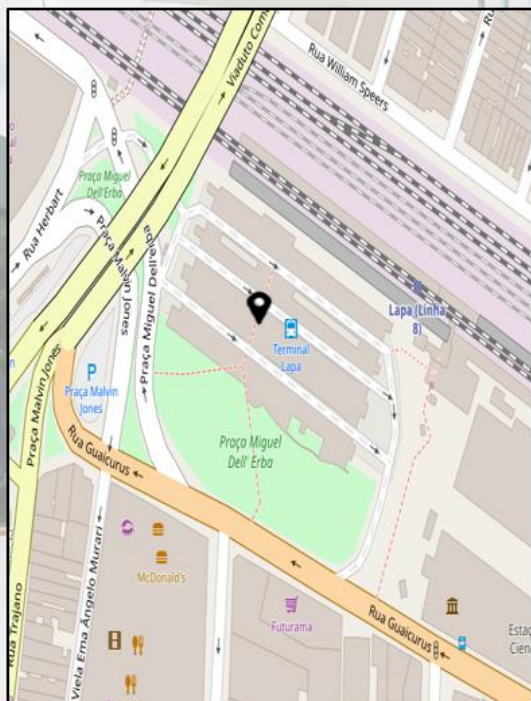
Referencias

Lamina:

TL-01



Ubicación



El Terminal Lapa es un terminal de ómnibus urbanos de la ciudad de São Paulo. Ubicada en la región oeste de la ciudad, en la calle Guaicurus s/nº - Lapa. Es atendida por 18 líneas y 1 más de pasaje. Está ubicada en la Plaza Miguel Dell'Erba, en un pequeño centro comercial de la región, en frente al Shopping Lapa y cercana al Mercado Municipal de Lapa, Estación Lapa de CPTM y la calle 12 de Outubro. Fue inaugurada el 13 de diciembre del 2003, en conjunto con la Terminal Pirituba y el corredor de ómnibus uniendo los dos barrios al centro. Fueron construidas en la gestión de la entonces prefecta Marta Suplicy.

Emplazamiento



El lugar en que fue implantado tenía aspecto de abandono. Allí había sólo la plaza deteriorada y, en su parte posterior, el vacío que en los últimos años venía sirviendo como estacionamiento para automóviles y donde, hasta la década de 1960, funcionó un garaje de tranvías.

Integración al entorno

El proyecto nace de un diálogo con el contexto en que se inserta, con sus alrededores físicos inmediatos, con su historia y sobre todo con su vocación de enfoque urbano de la sociabilidad popular. En el sitio en cuestión están presentes: un mercado municipal, una estación de ferrocarril, un centro comercial, una institución dedicada a la educación y la preservación de la cultura (Estación Ciencia USP), plaza pública densamente arbolada y el recuerdo de la antigua cochera de tranvías da Lapa - edificio significativo en la historia del transporte público en la ciudad. La propuesta incluye una arquitectura contemporánea - optimista - que incorpora los avances y posibilidades de diseño, sin doblar el pasado, pero reconociéndolo como un elemento más del proyecto, por lo tanto, el futuro. Llegan en los trenes un sentido de protección y acogida

Aspecto Contextual



Caso:

Terminal
de
Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2013

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

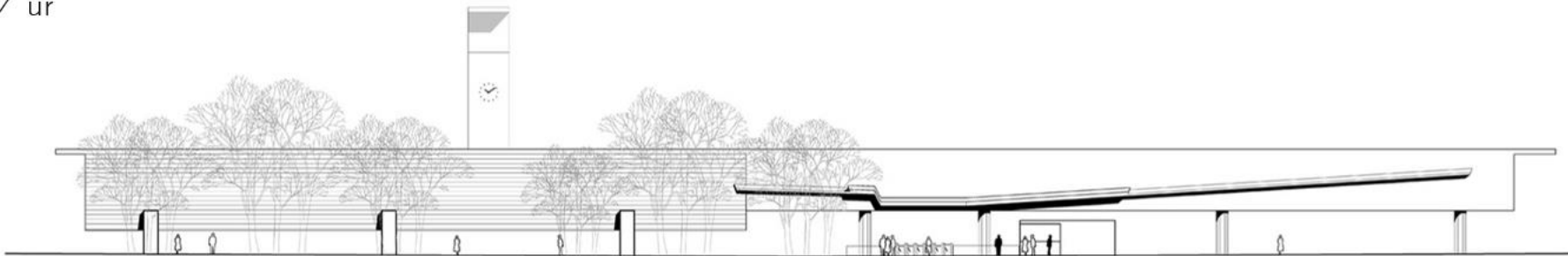
Lamina:

TL-02

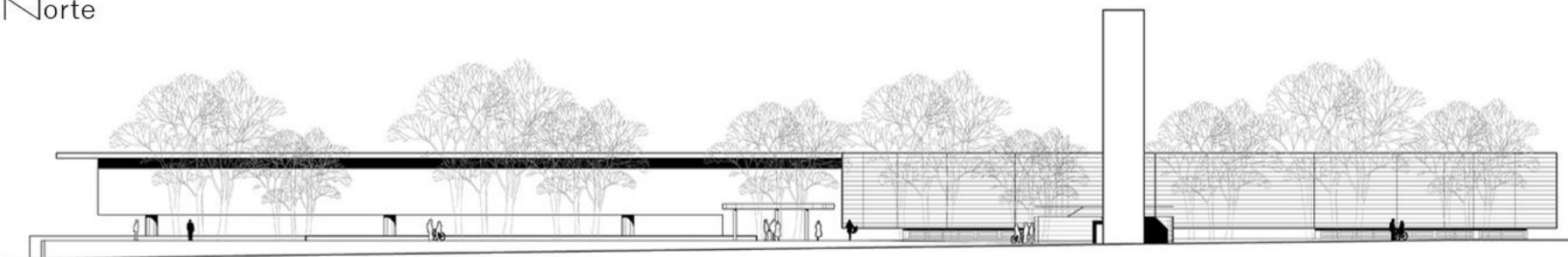


Fachadas

Sur



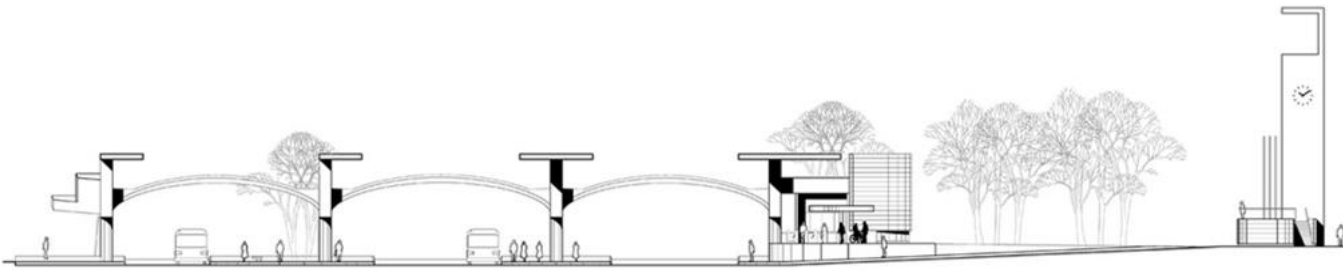
Norte



Fachadas

Aspecto Contextual

Este



Oeste



El proyecto nace de un diálogo con el contexto en que se inserta, con sus alrededores físicos inmediatos, con su historia y sobre todo con su vocación de enfoque urbano de la sociabilidad popular. En el sitio en cuestión están presentes: un mercado municipal, una estación de ferrocarril, un centro comercial, una institución dedicada a la educación y la preservación de la cultura (Estación Ciencia USP), plaza pública densamente arbolada y el recuerdo de la antigua cochera de tranvías da Lapa - edificio significativo en la historia del transporte público en la ciudad . La propuesta incluye una arquitectura contemporánea - optimista - que incorpora los avances y posibilidades de diseño, sin doblar el pasado, pero reconociéndolo como un elemento más del proyecto, por lo tanto, el futuro .llegan en los trenes un sentido de protección y acogida

Caso:

Terminal de Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

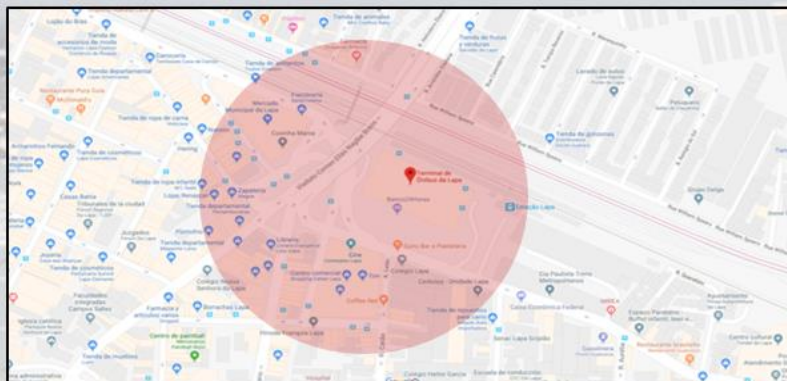
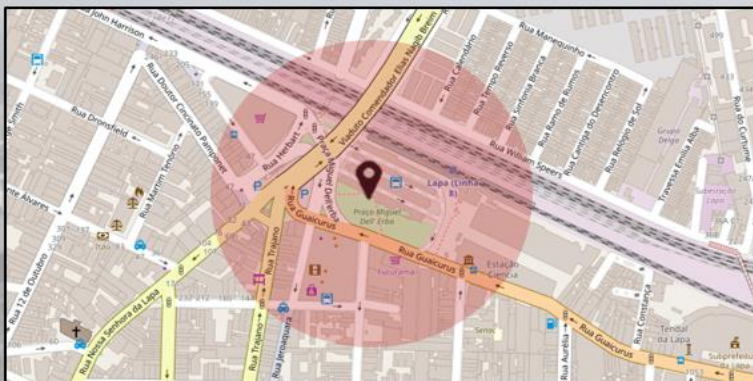
TL-03





Radio de influencia

Aspecto Contextual



El edificio tiene un radio de influencia a escala regional

Caso:

Terminal de Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

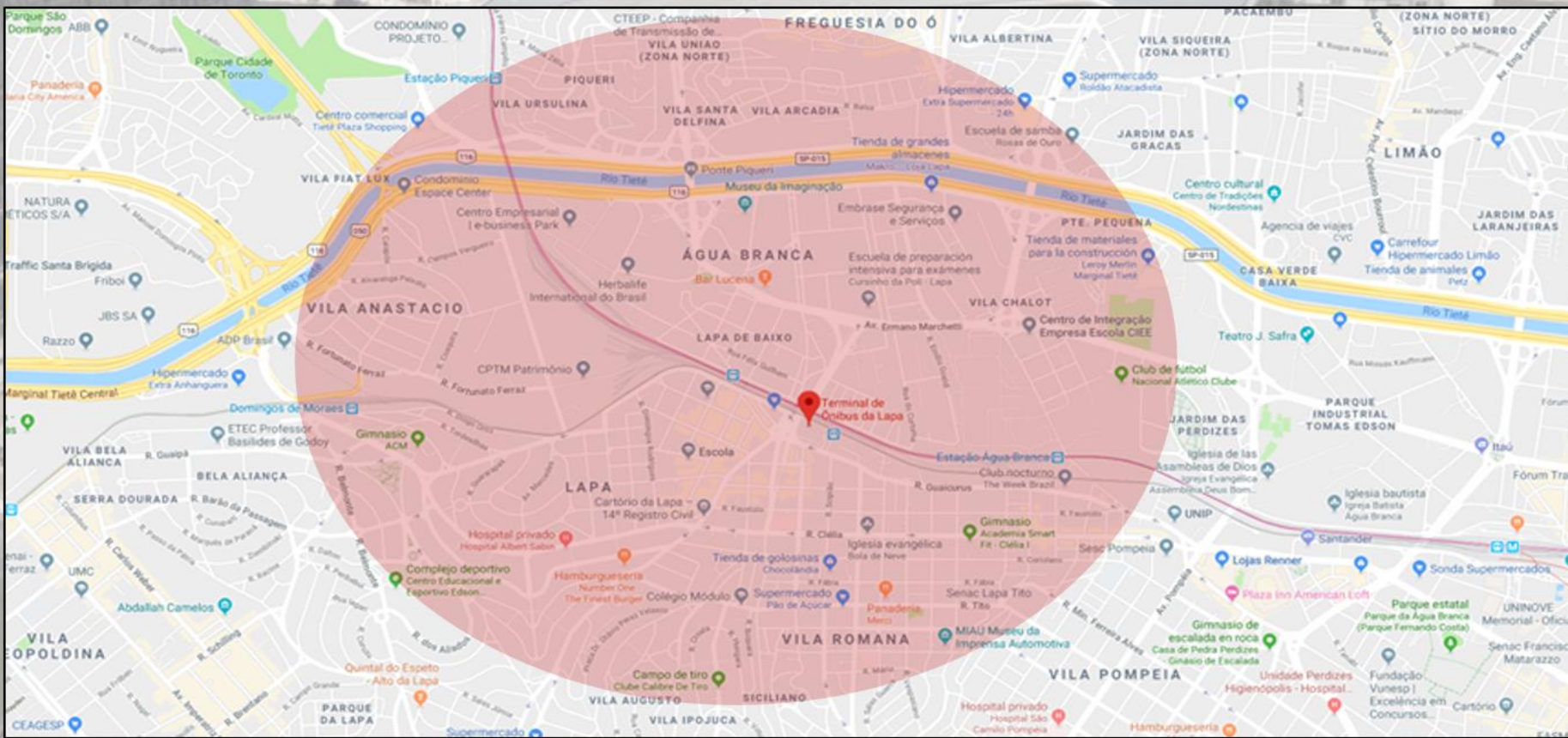
Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TL-02



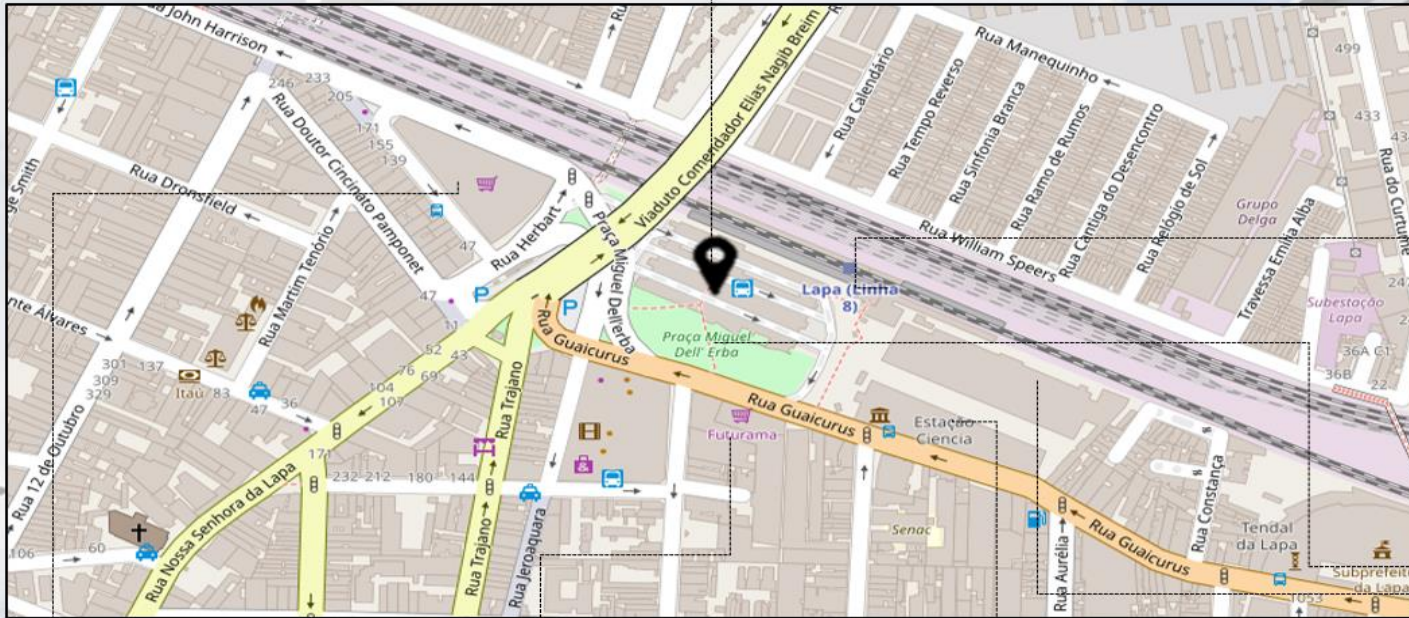


Equipamiento Urbano

Aspecto Contextual

Caso:

Terminal de Lapa



Estacion de autobuses. Terminal Lapa.



Estación Estación ferroviaria.



Parque. Miguel Deli' Erba.



Oficina municipal. Secretaria da agricultura



Supermercado Mercado municipal da Lapa

Centro comercial Centro comercial da Lapa

Universidad. Estacao da ciencia



Projeto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Assinatura:

Projeto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TL-04





Vías y Transporte

Aspecto Vial



Via secundaria
Rua William Speers

Via principal
Viaducto comen Elias

Via secundaria
Miguell Del' Erba

Via secundaria
Corrado Morenschi

Via secundaria
Rua Herbart

Via secundaria
R. Guaycurus

Via secundaria
Malvin Jones

Via principal
Nossa Sra. Da Lapa

Via secundaria
Pamponet

Caso:

Terminal
de
Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigacion

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

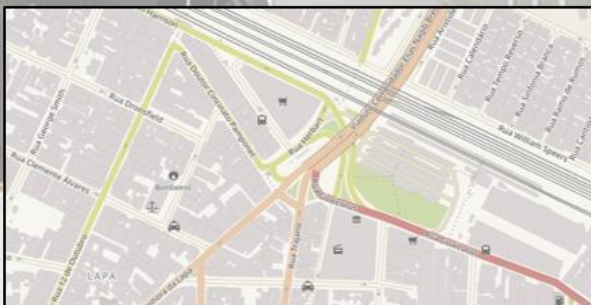
Lamina:

TL-05

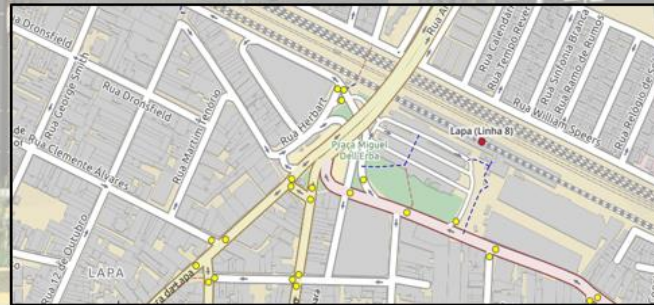


Transporte

La infraestructura opera a la escala de las ciudades, a partir de sus redes de infraestructura y circulación. Al mismo tiempo, utiliza estrategias como la racionalidad, el orden y la precisión como formas de actuar en los contextos de caos, dispersión y complejidad, tan comunes en las grandes ciudades latinoamericanas.



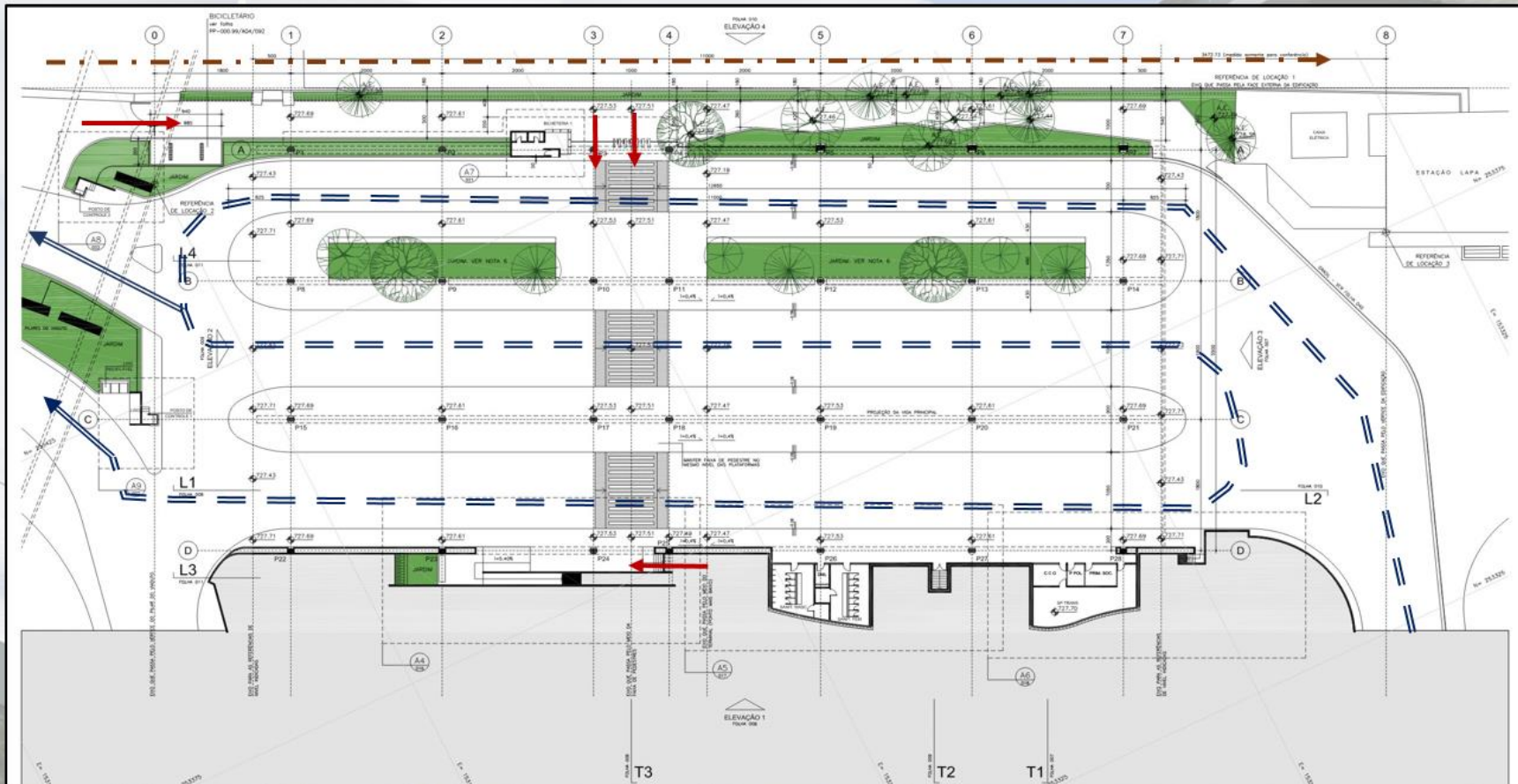
Humano



Ciclismo



Vial



Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

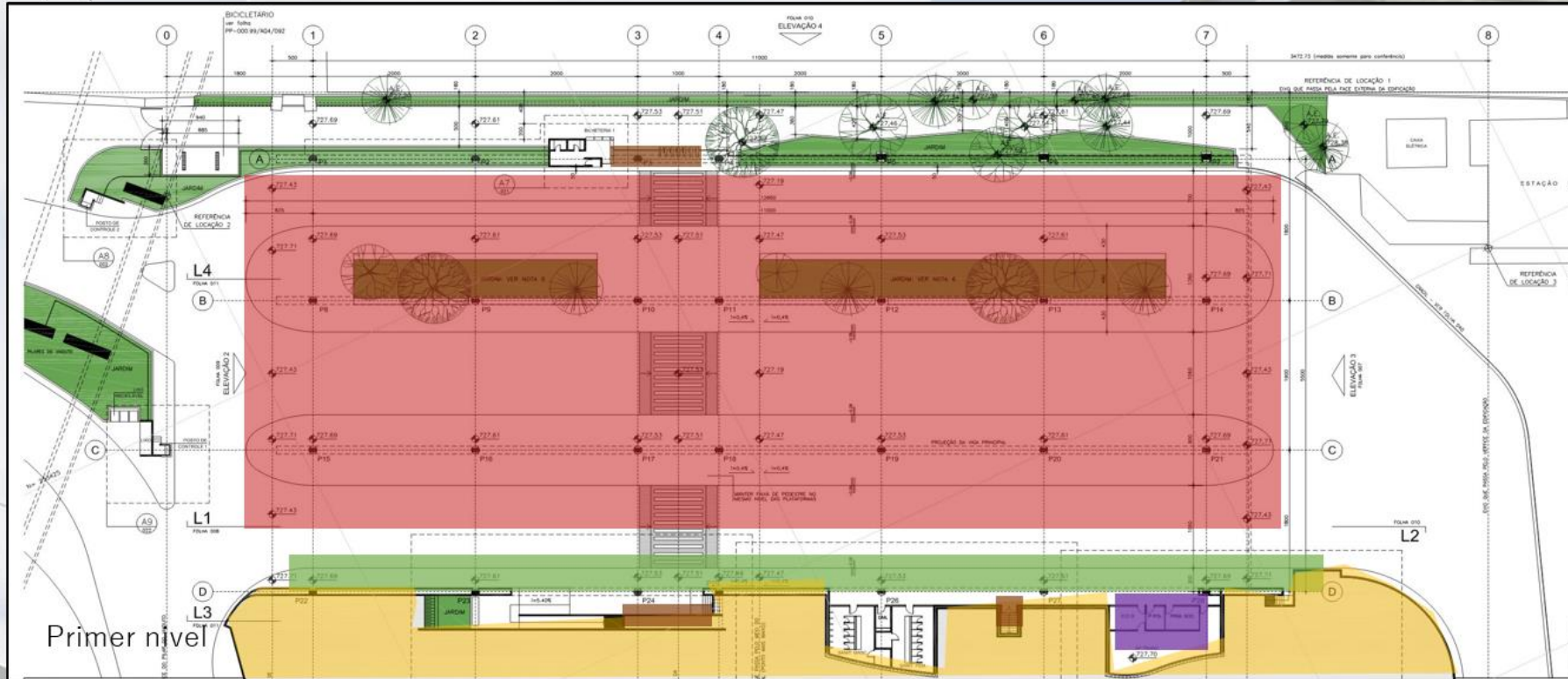
Lamina:
TL-06



Leyenda

- Accesos vehiculares interprovinciales.
- Accesos vehiculares interurbanos.
- Accesos para usuarios.

Esta estación cuenta con 4 ingresos para los usuarios los cuales están ubicados de manera paralela do en cada fachada frente a un espacio público y el otro frente a una avenida de alto tráfico. Así también los accesos vehiculares interprovinciales se encuentran al medio del proyecto y de circulación urbana fuera de él.

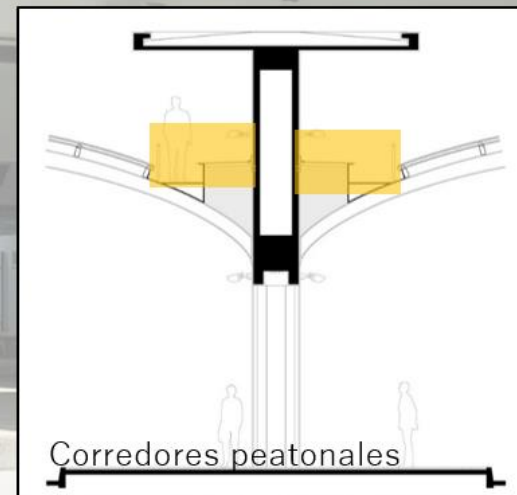


Primer nivel

Leyenda

- Andenes de embarque y desembarque
- Circulación vertical
- Salas de embarque
- Área verde
- Espacio público
- Administración

El terminal cuenta con una planta emplazada en un espacio público en deterioro. Se encuentran zonas administrativas salas de embarque áreas verdes dentro y fuera del proyecto. Los árboles de gran porte, originarios del lugar por donde hoy transitan los autobuses, fueron trasplantados a la plaza, totalmente reconfigurada en función de la construcción y del adensamiento de su masa verde. Con el fin de humanizar el área de tráfico, nuevas especies se plantaron en el canchero de la plataforma más amplia.



Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

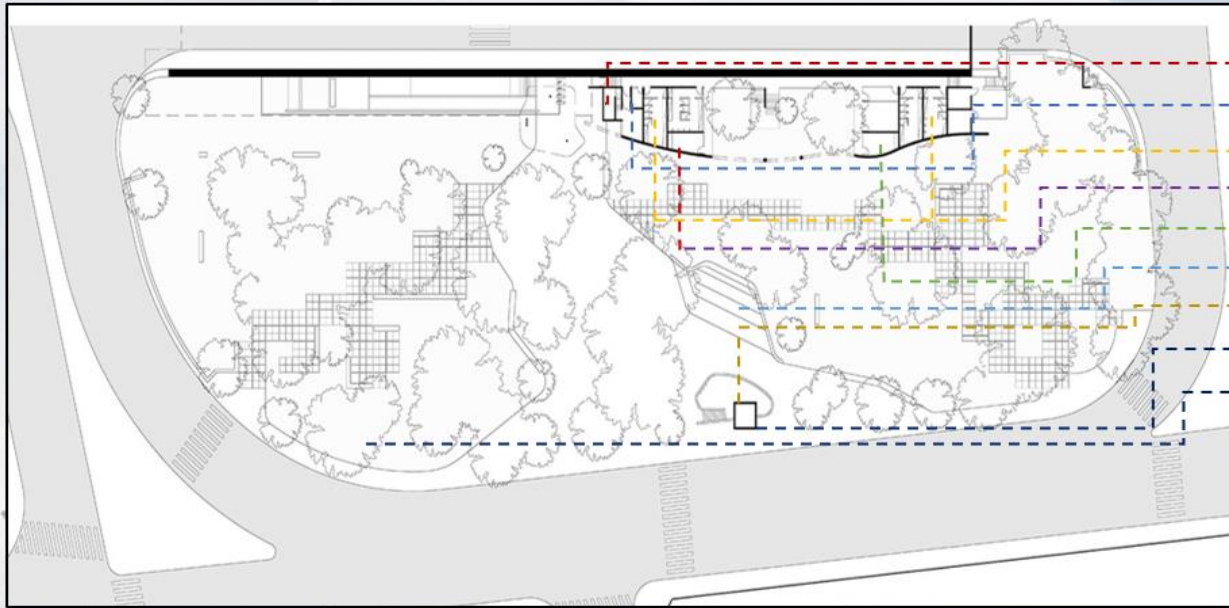
Tema:

Referencias

Lamina:

TL-07



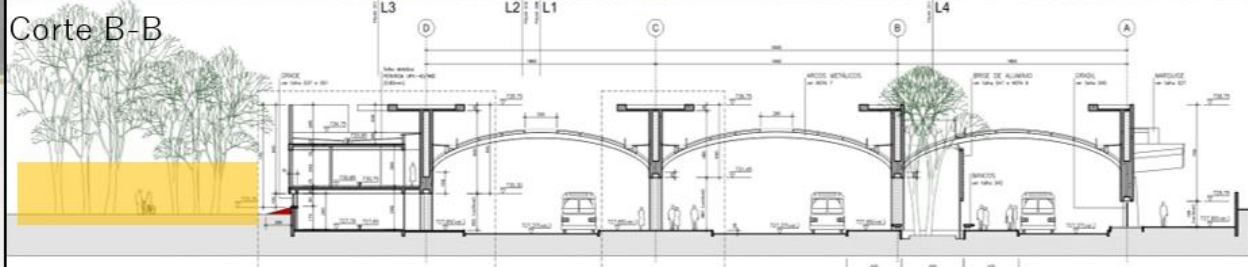
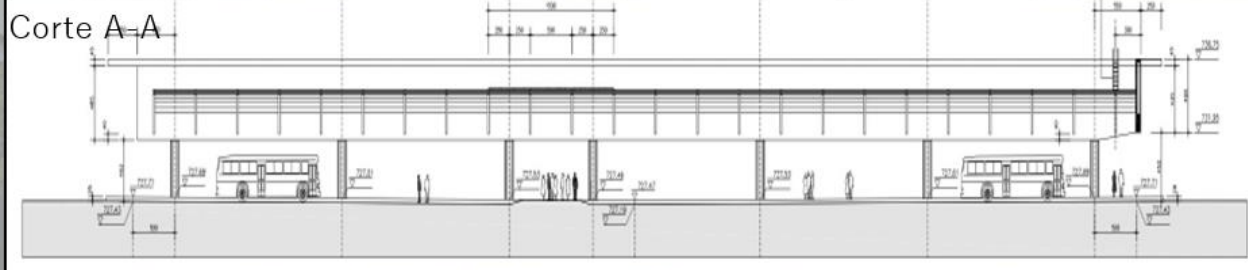


Planta a nivel del parque publico

Espacio publico principal

1. Boletería
2. Recibidor
3. Baños publicos.
4. Sala de juntas
5. Oficina
6. Mobiliario urbano.
7. Sala de música.
8. Caída de agua.
9. Patio

Los árboles de gran porte, originarios del lugar por donde hoy transitan los autobuses, fueron trasplantados a la plaza, totalmente reconfigurada en función de la construcción y del adensamiento de su masa verde. Con el fin de humanizar el área de tráfico, nuevas especies se plantaron en el cantero de la plataforma más amplia.



Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

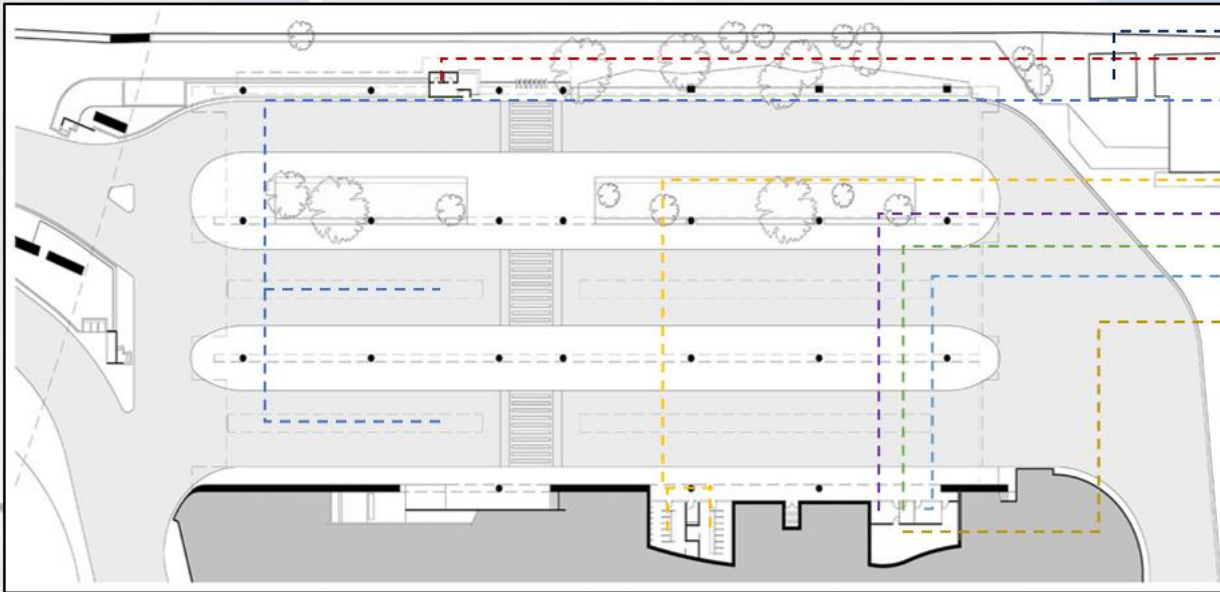
Año:
2018

Escala:
Nominal

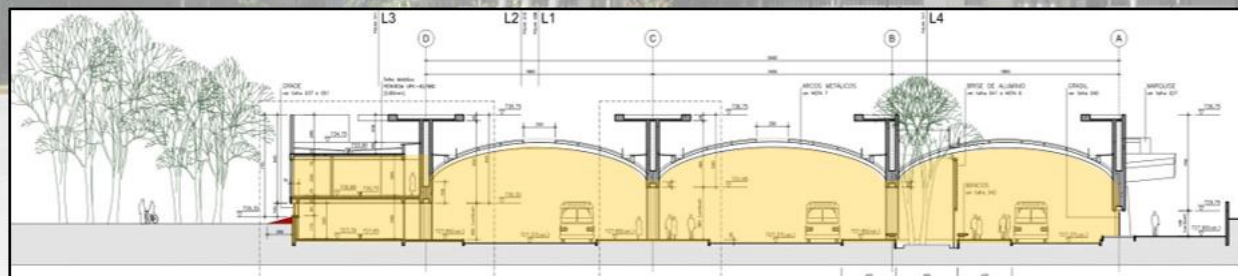
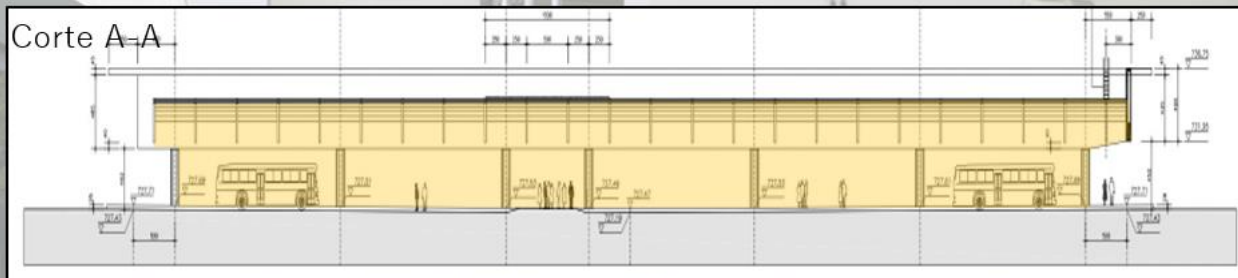
Tema:
Referencias

Lamina:
TL-08





Planta a nivel del parque publico



Espacio publico principal

1. Boletería
2. Plataformas de embarque y desembarque
3. Baños publicos
4. Centro de control operacional
5. Caseta policial
6. Primeros auxilios
7. Secretaria municipal de transportes
8. Paradero

La propuesta de la oficina Núcleo Arquitectura priorizó aspectos técnicos para atender al programa establecido por la Secretaría Municipal de Transportes, que consideraba la frecuencia de 197 autobuses por hora en horarios de pico, siendo 161 vehículos comunes o minibuses y 36 del tipo articulado, además de seis plazas para los coches de reserva.



Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

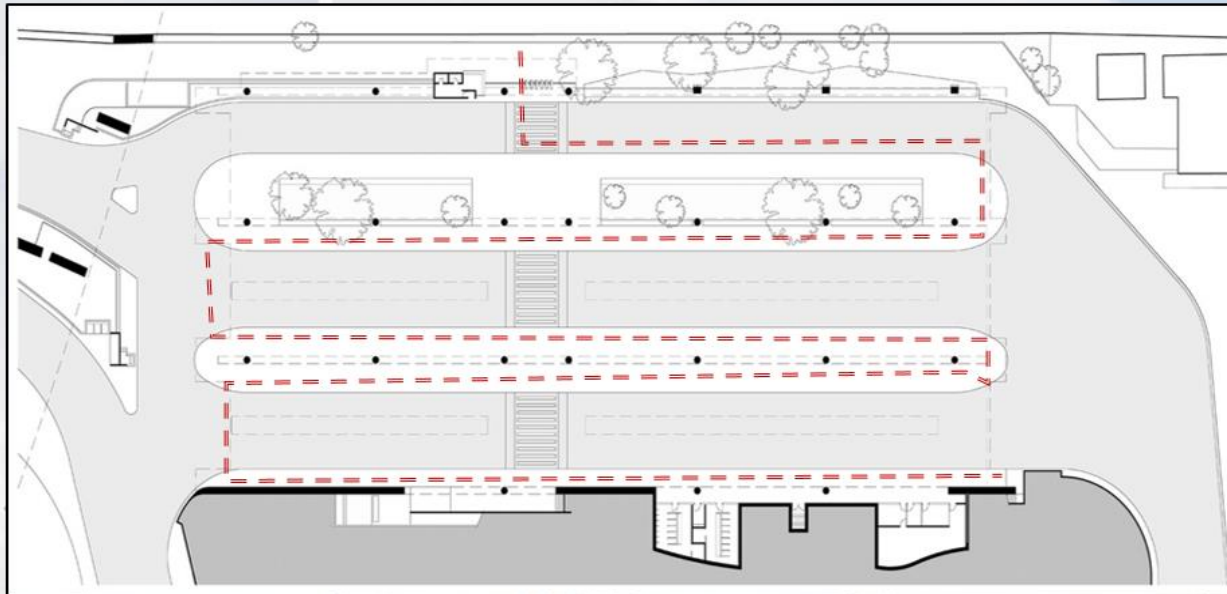
Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
TL-09

Circulación



Leyenda  Circulación en el proyecto

La circulación a través de la estación es intuitiva; al ingresar al terminal se observan las plataformas con las correspondientes direcciones para que el viajero lo identifique de manera rápida así como las oficinas y los espacios públicos del proyecto.



Aspecto E_spatial

Plataformas y servicios de apoyo aprovechan el desnivel original en la parte trasera del terreno y se acomodan en cota inferior a la de la plaza. Para proteger las plataformas de la intemperie y asegurar la incidencia de luz natural, los arquitectos diseñaron la cubierta en arco, con estructura metálica. La cubierta no toca las vigas longitudinales de hormigón, haciendo surgir la apertura con sellado en vidrio a lo largo de 110 metros de extensión.



Caso:
Terminal de Lapa

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
TL-10





Volumetría

La propuesta incluye una arquitectura contemporánea - optimista - que incorpora los avances y posibilidades de diseño , sin doblar el pasado, pero reconociéndolo como un elemento más del proyecto , por lo tanto , el futuro .

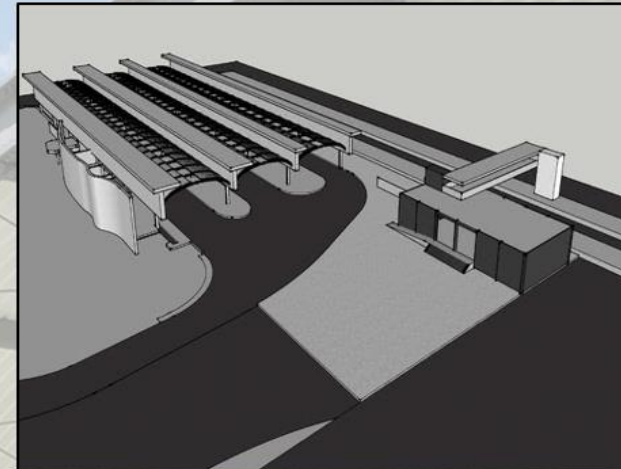


El volumen inferior es un paralelepípedo que abarca todo el terminal teniendo en cuenta la integración a su entorno y al espacio público.

La cobertura lo conforman paralelepípedos longitudinales los cuales se incrustan al primer volumen dando jerarquía al edificio así como en el control del viento y el humo generado en las plataformas.

La unión de estos dos volúmenes crean uno solo el cual da uniformidad al entorno en el que es emplazado integrando volumétricamente a la malla urbana

Aspecto Formal



La terminal de autobuses urbanos de Lapa puede ser comparado a otros dos, en São Paulo, que en los últimos años, se notaron por la calidad arquitectónica: la terminal del parque D. Pedro 2º, proyectado por Paulo Mendes da Rocha y MMBB, que se destaca por la ligereza y la elegancia de la cobertura; y el terminal de la plaza Princesa Isabel, proyectado por João Walter Toscano y Odila Toscano, marcado por la cuidadosa inserción en el contexto urbano.

Caso:

Terminal de Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Escala:

Normal

Tema:

Referencias

Lamina:

TL-11



Mañana



Tarde



Noche

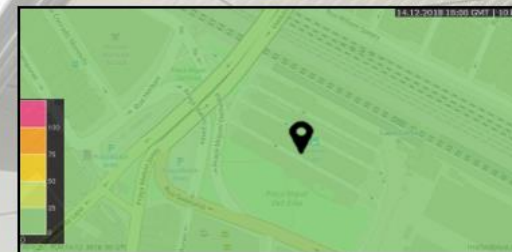


Mapas Complementarios



Mapa de humedad relativa

La humedad esta entre 80 45 %



Mapa de contaminación de ozono y aire

La calidad de aire esta dentro de los niveles óptimos 0 - 25

Cuadro de temperatura y sensación térmica a lo largo del día.

10°	11°	11°	11°	11°	11°	12°	12°
7°	8°	9°	8°	8°	7°	7°	7°

El proyecto como se ve reflejado en los mapas es relativamente seco atravesado por vientos de una dirección estable así como las posibilidades de lluvia en los meses de diciembre a marzo son escasas, además estos aspectos se ven reflejados en la construcción del proyecto por la posición de las ventanas para la ventilación.

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

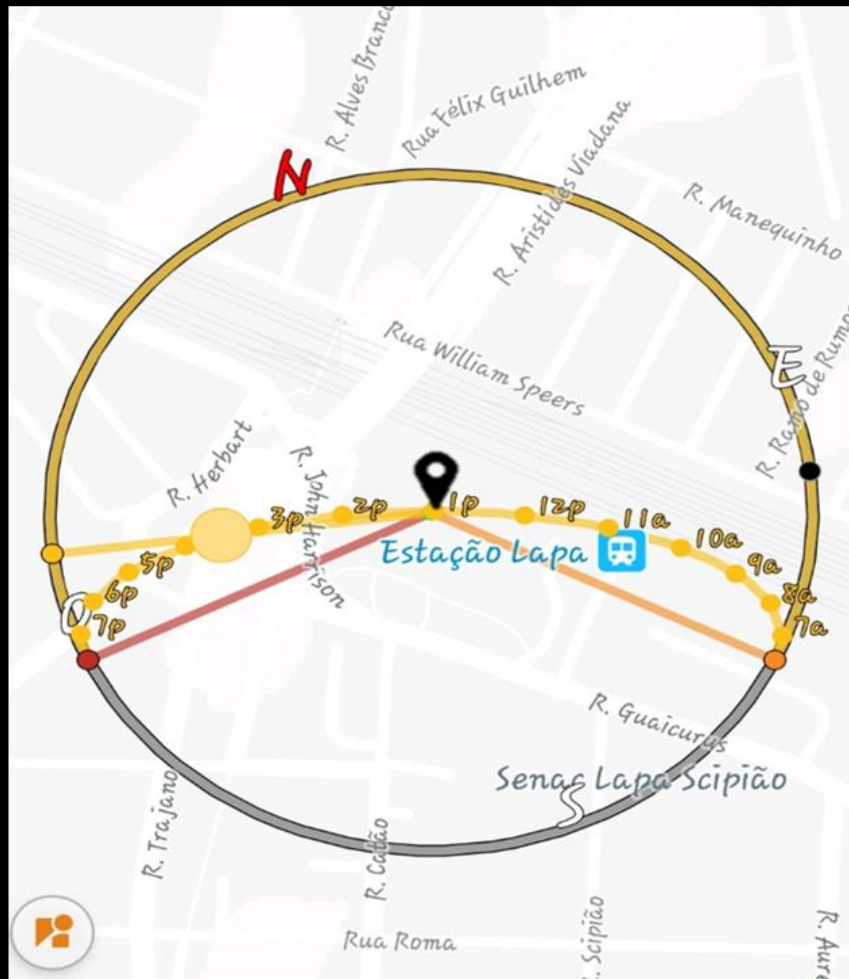
Año:
2018


Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
TL-12

Trayectoria del sol










	Sol 284.4° +56.3° 0.7 : 1	Amanecer 6:14 a. m. 137.3°	Atardecer 7:48 p. m. 265.6°
---	---	---	--

Aspecto Tecnológico

Trayectoria 3d

La duración del día es de 13 horas con 34 minutos y 2 segundos, la luz en el proyecto “hora azul” empieza a las 5:28 luego el sol cae directamente en el proyecto hacia el lado sur desde las 6:57 am hasta las 7:05 am, La luz en el proyecto se desvanece entre las 7:48 pm como se puede apreciar en el mapa.



Mañana		Tarde	
	Hora Azul 5:28 a. m. - 6:08 a. m. (00:34)		Hora Dorada 6:57 p. m. - 7:48 p. m. (00:51)
	Amanecer 6:14 a. m. (@ 137.3°)		Atardecer 7:48 p. m. (@ 265.6°)
	Hora Dorada 6:14 a. m. - 7:05 a. m. (00:51)		Hora Azul 7:59 p. m. - 8:34 p. m. (00:34)
	Mediodía Solar 1:01 p. m. (@ 20.0°, 89.7°)		

internamente, se prestó especial atención a los problemas de iluminación y confort ambiental. En dos grandes plataformas elegidas por el predominio de la luz natural indirecta y difusa. Pestañas horizontales funcionan como elementos de corrección de incidencia solar de la reunión entre la estructura metálica y las vigas principales. Los arcos metálicos ligeros dan forma a la sensación espacial típica de la vieja maniobra interno mientras eficiente transmitir los esfuerzos de la estructura transversal de grandes vigas.

Caso:

Terminal de Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TL-13

Ingreso

Marquesina de concreto



Muros

Los muros de la estación están contruidos de ladrillo aparente.



Concreto y ladrillos expuestos moldean una construcción contemporánea, que reconoce el entorno y el pasado como elementos en el diseño de su arquitectura



Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigacion

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TL-14

Cubierta

Estructura metálica



Punto de encuentro de estructura metálica y vigas

Aspecto Constructivo

Cobertura

Cobertura termo acústica con telas LR25 fabricadas en sistema sándwich.



El material de las laminas es: Arco cincado prado Z225 pre pintado con pintura epoxica de poliéster color 25



Caso:

Terminal
de
Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TL-15

Reforestación

Plan de reforestación



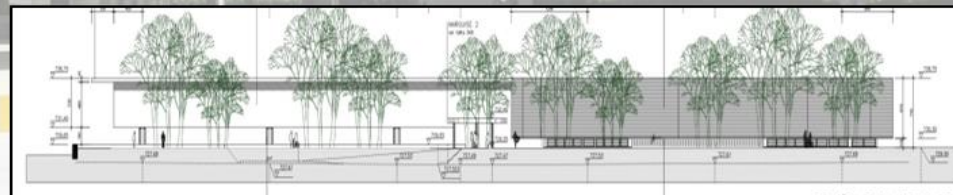
El proyecto cuenta con mas de 7000 metros cuadrados de área verde con lo que busca revitalizar el espacio y mejorar la calidad de vida del sector



Aspecto Social

Área verde dentro del proyecto

Plaza Erba El Michael Dell ' fue definitivamente establecida por el edificio propuesto , por lo que la expansión de la masa de vegetación con dos nuevos planes de forestación : uno en el interior del propio proyecto , a lo largo de la plataforma más amplia y la otra que componen un carril paralelo al muro fronterizo el ferrocarril. Los flujos peatonales existentes fueron reconocidos y se han reorganizado : no hay fondos de acceso en el centro comercial , cerca de la estación de ferrocarril en la carretera que une el mercado, y la otra a lo largo de la plaza.



Caso:

Terminal de Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TL-16



Ficha Técnica

Arquitecto

Arquitectura Centro - Luciano Margotto Soares, Marcelo Ursini y Sergio Salles (autores); Alexander Gaiotto Mioshi, Ana Virginia Italiani, André Y. Ciampi, Luis Claudio M. Dias, Leticia M. Campanelli y Lily da Silva (empleados)

Paisajista

CGM Caio Machado (terminal); Luciana Maragliano

Ingeniero estructural

Haüy Bechara

Constructora

Bouwcombinatie TBI Rotterdam Centraal

Diseñado en

2002

Año de Construcción

2002 - 2003

Superficie del terreno

11683 m²

Área construida

6597 m²

Ubicación

Sao paulo SP

Resumen



ASPECTO CONTEXTUAL

•El proyecto esta ubicado adecuadamente y esta emplazado dentro de un espacio publico que da mayor acceso a los visitantes.



ASPECTO VIAL

•La configuración de sus rutas esta optimizada para el tipo de transporte que ofrece siendo así vías principales de 4 a 6 carriles.



ASPECTO FUNCIONAL

•La zonificación y accesos del proyecto son claras e intuitivas para el visitante y para el viajero.



ASPECTO ESPACIAL

•La configuración de los espacios están pensados en el confort térmico ya que la zona es seca cada espacio tiene altura y media..



ASPECTO FORMAL

•La volumetría del proyecto es sencilla y va de acuerdo al entorno, integrándose con la alturas delas manzanas colindantes.



ASPECTO TECNOLOGICO

•El asoleamiento y la dirección de vientos fueron tomados n cuenta para la optimización de los espacios dentro del terminal principalmente las plataformas de embarque.



ASPECTO CONSTRUCTIVO

•Los materiales empleados en la construcción le dan al proyecto son de acuerdo al entorno como el uso del ladrillo expuesto en partes de la fachada.



ASPECTO SOCIAL

•Los planes de reforestación son un aporte significativo para la comunidad ya que no hay muchas zonas de área verde en el sector.

Caso:

Terminal de Lapa

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigacion

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TL-17



Terminal Plaza Norte

1.2.7.2. Casos Nacionales

1.2.7.2.1. Terminal Terrestre Plaza Norte.



Arquitecto
Carlos Chinen

Diseñado en
2005

Año de Construcción
2009

Superficie del terreno
33445 m²

Área construida
7696 m²

Ubicación
Lima - Peru

Caso:

Terminal
Plaza
Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

GT-00



Aspecto Contextual



Una batalla que se lleva a cabo en Lima desde hace muchos años es la que involucra a las empresas formales e informales de buses. Al norte de la ciudad se encuentra Fiori, el terminal informal más antiguo de Lima y durante mucho tiempo el punto más usado como conexión con la región Norte del país. En la cual el Terminal Plaza Norte fue parte de la solución para ese problema de deterioro físico y social en el que esta emplazado

Caso:

Terminal
Plaza
Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

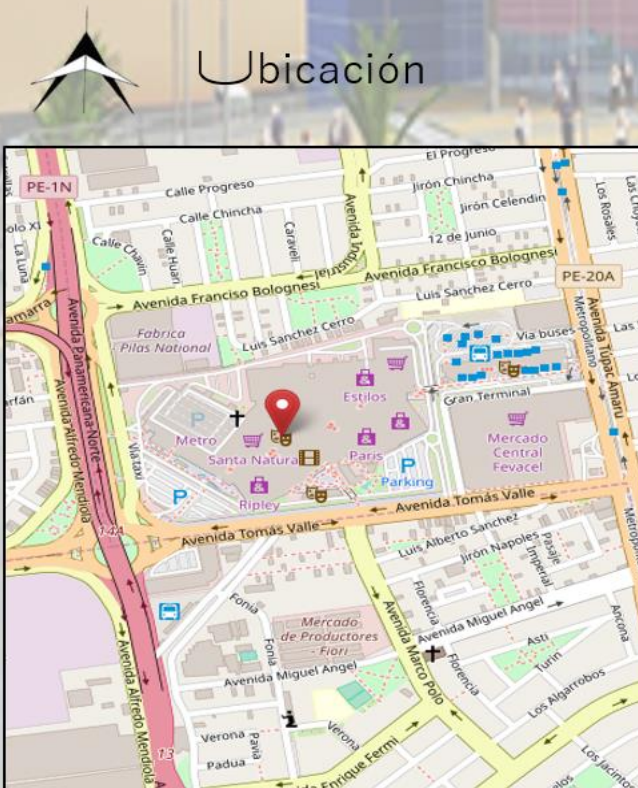
Referencias

Lamina:

GT-01



Ubicación



El Gran Terminal Terrestre Plaza Norte es un terrapuerto construido en el 2011. Ubicado al extremo este en la avenida Túpac Amaru lleva más de 45.000 m² de superficie con 70 rampas de buses en el sótano.125 Hasta abril de 2014 el terminal alberga 80 empresas de transporte con 150 destinos nacionales. Para aprovechar el espacio vertical del edificio, en el segundo piso se encuentra el centro de convenciones.

Emplazamiento



En relación a la ciudad, se encuentra en una zona cercana al centro y densamente poblada, pero de fácil acceso. Esto se debe a que se ubica a un lado de la Panamericana Norte, carretera principal de la ciudad. Sin embargo, el ingreso al terminal se realiza por una vía adyacente y de carácter secundario, lo que evita problemas de congestionamiento en la carretera.

Integración al entorno

En el año 2009 se inició la construcción del Gran Terminal Plaza Lima Norte, con la función de agrupar y supervisar a las diversas empresas que deseen brindar servicios de transporte, asegurando que se respeten todas las medidas de seguridad y normas impuestas por Defensa Civil y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC]. Bajo la tutela del grupo Wong y del grupo brasilero de gestión Socicam el arquitecto Carlos Chinen proyectó un Terminal con capacidad para transportar a un millón de personas al mes.

Aspecto Contextual



Caso:

Terminal Plaza Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

GT-02

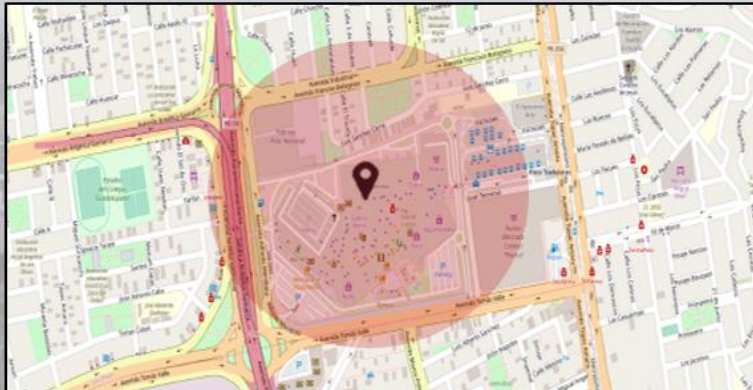


Fachadas

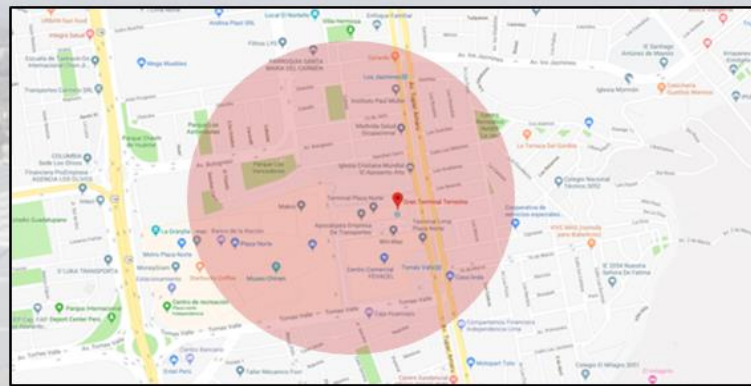




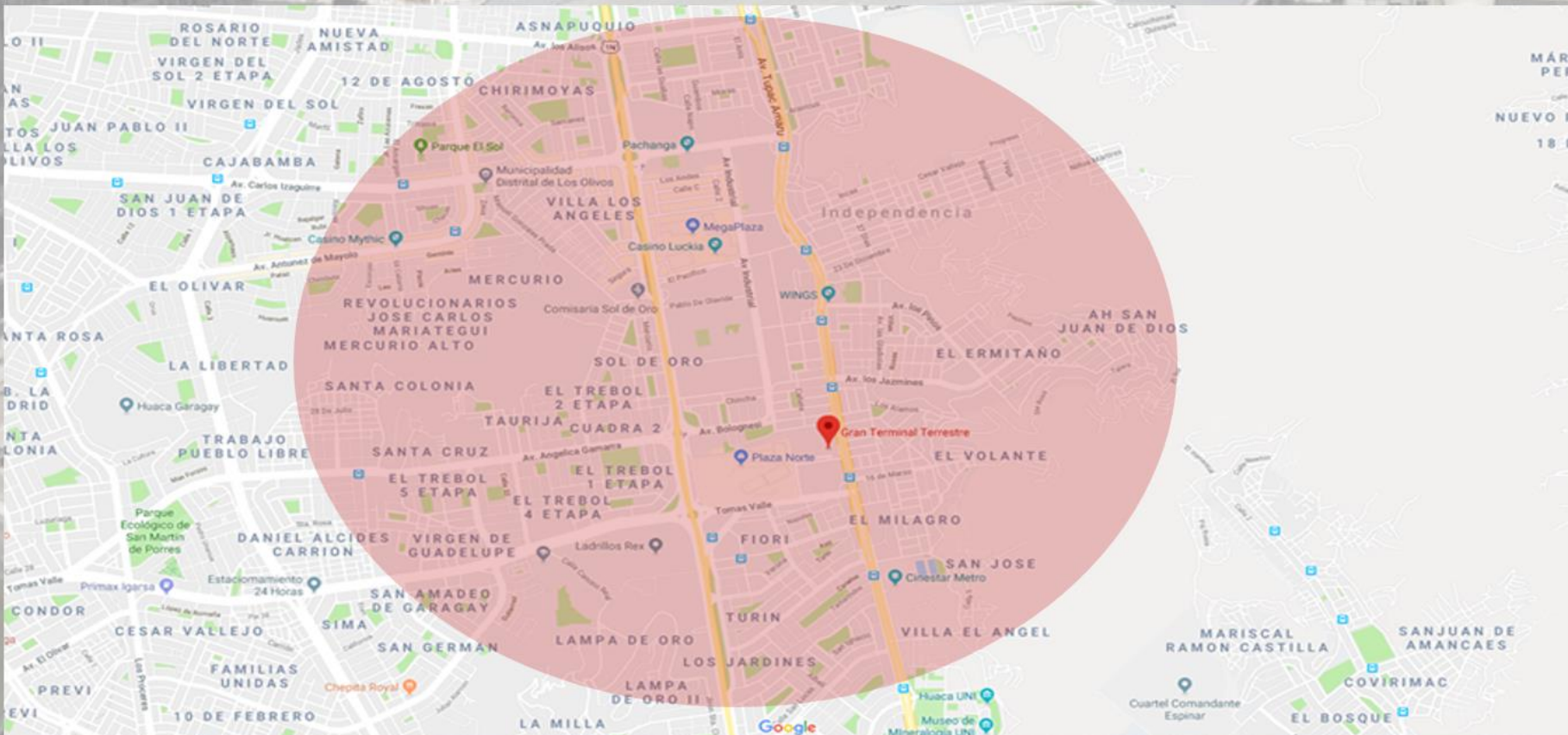
Radio de influencia



Aspecto Contextual



El edificio tiene un radio de influencia a escala regional



Caso:

Terminal
Plaza
Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

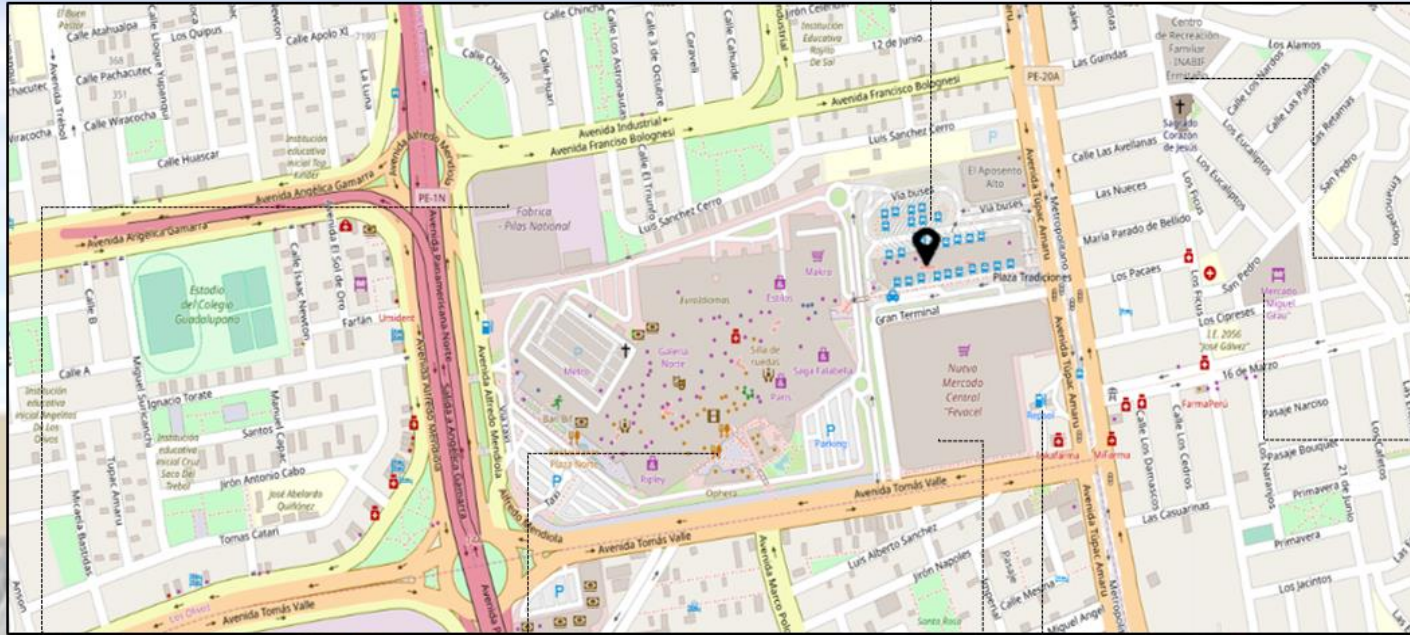
GT-02





Equipamiento Urbano

Aspecto Contextual



Terminal terrestre. Plaza norte.



Centro recreacional INABIF



Mercado. Miguel Grau.



Grifo. Repsol.



Fabrica Fabrica de pilas National.



Centro comercial Plaza norte.



Mercado central. Fevazel



Caso:

Terminal Plaza Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

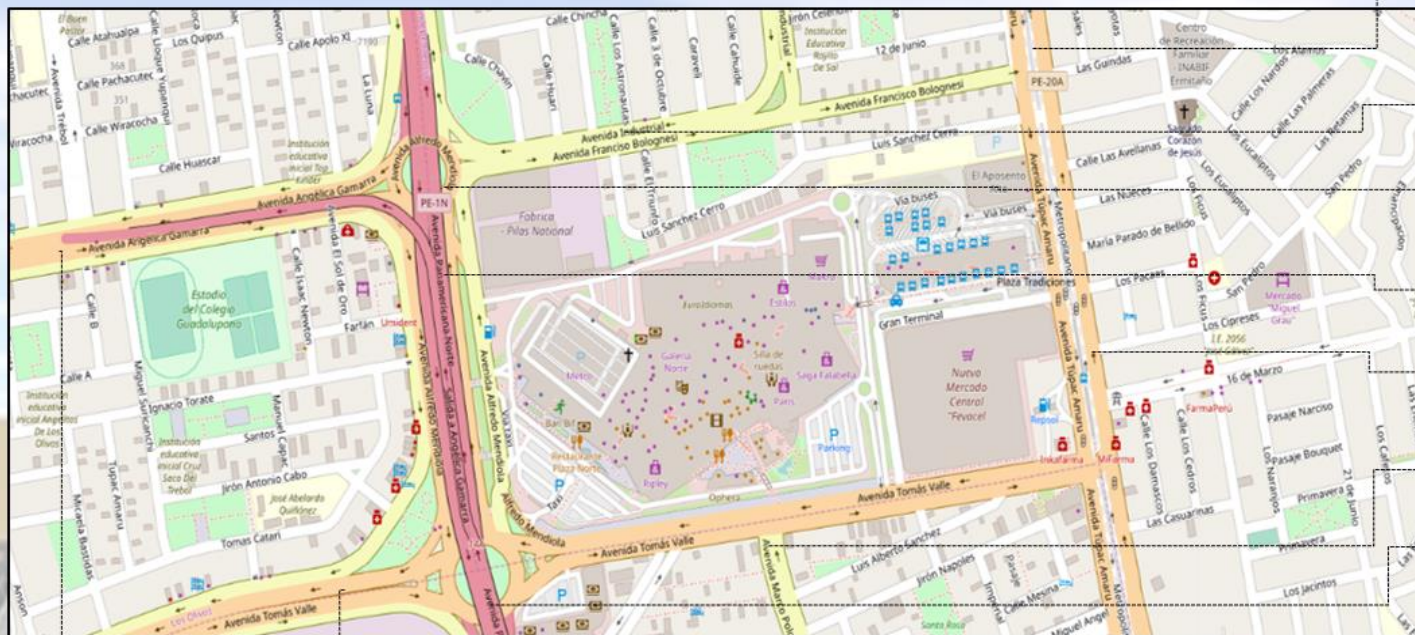
GT-03





Vías y Transporte

Aspecto Vial



Via secundaria
Tupac Amaru

Via principal
Francisco Bolognesi

Via secundaria
Alfredo Mendiola

Via principal
Panamericana norte.

Via secundaria
Ruta Metropolitano

Via secundaria
Marco Polo

Via secundaria
Salida Angelica G

Via principal
Tomas Valle

Via secundaria
Angelica Gamarra

Caso:

Terminal
Plaza
Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

GT-04



Transporte



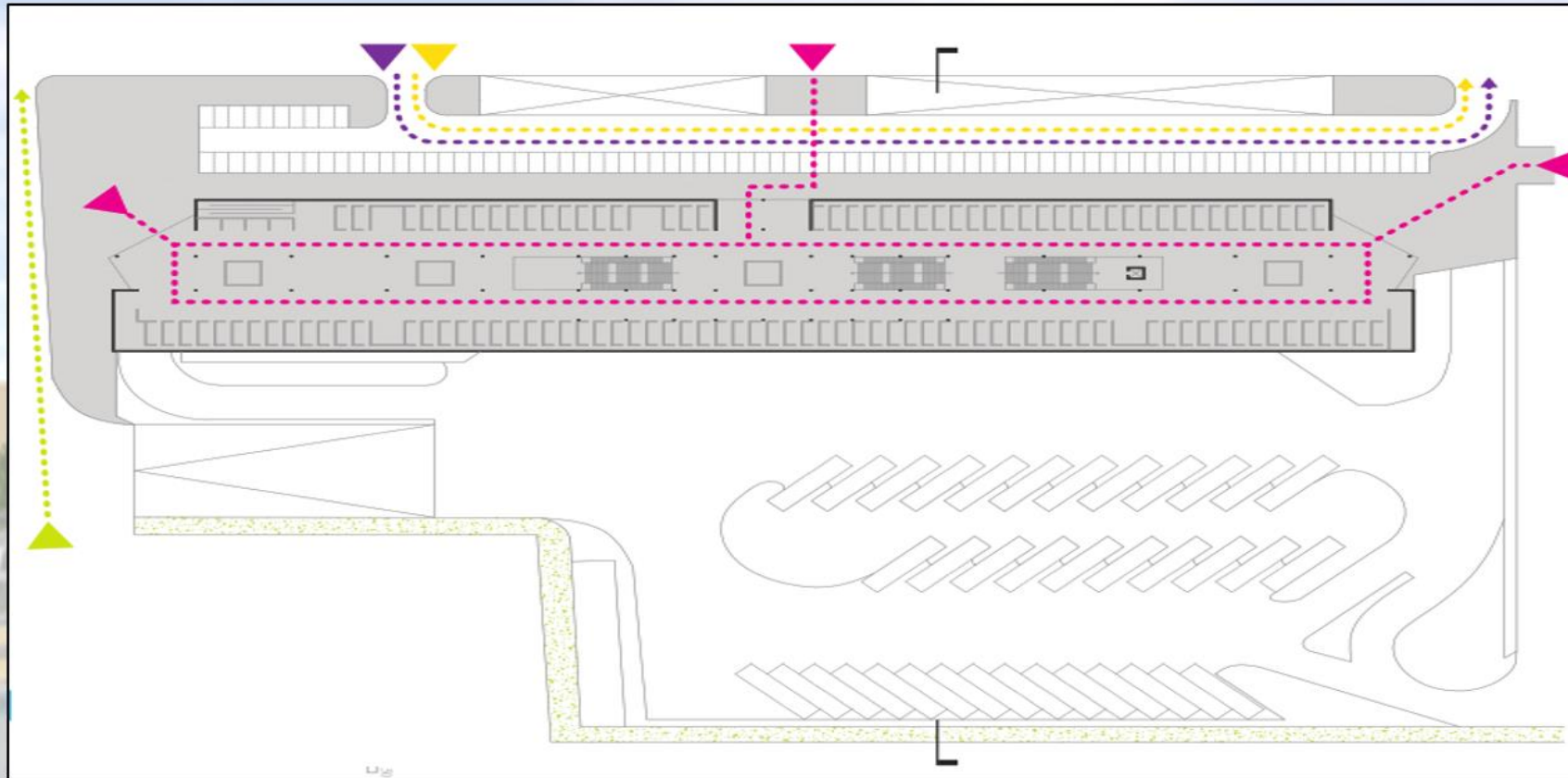
Humano



Ciclismo



Vial



Leyenda

- - - - - → Accesos vehiculares interprovinciales.
- - - - - → Accesos vehiculares particulares.
- - - - - → Accesos para usuarios.
- - - - - → Accesos para taxis.

Esta estación cuenta con 3 ingresos para los usuarios los cuales 2 están ubicados de manera lateral y el otro frente a una avenida de alto tráfico. Así también los accesos vehiculares interprovinciales se encuentran al medio del proyecto y de circulación urbana fuera de él.

Caso:
Terminal
Plaza
Norte

Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

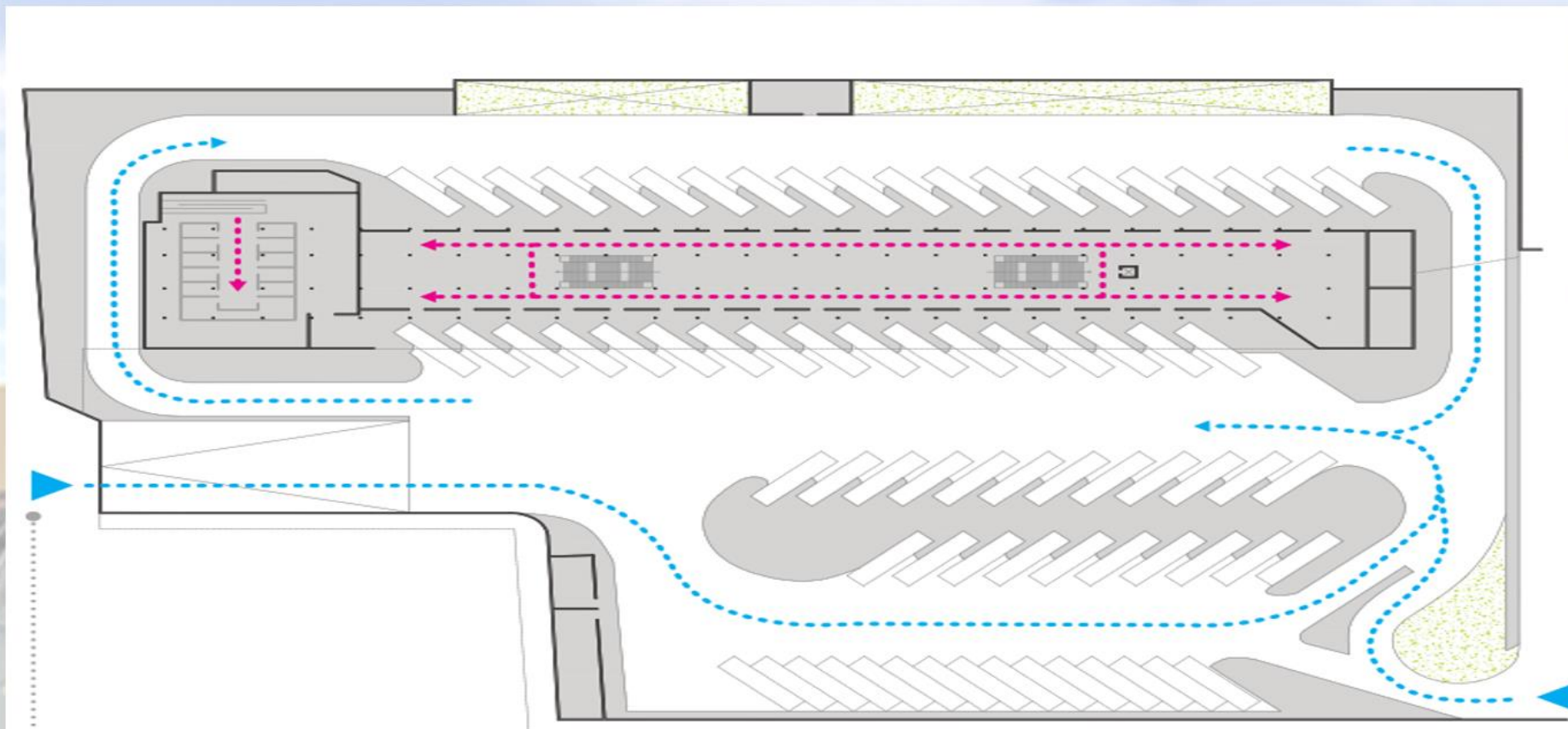
Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

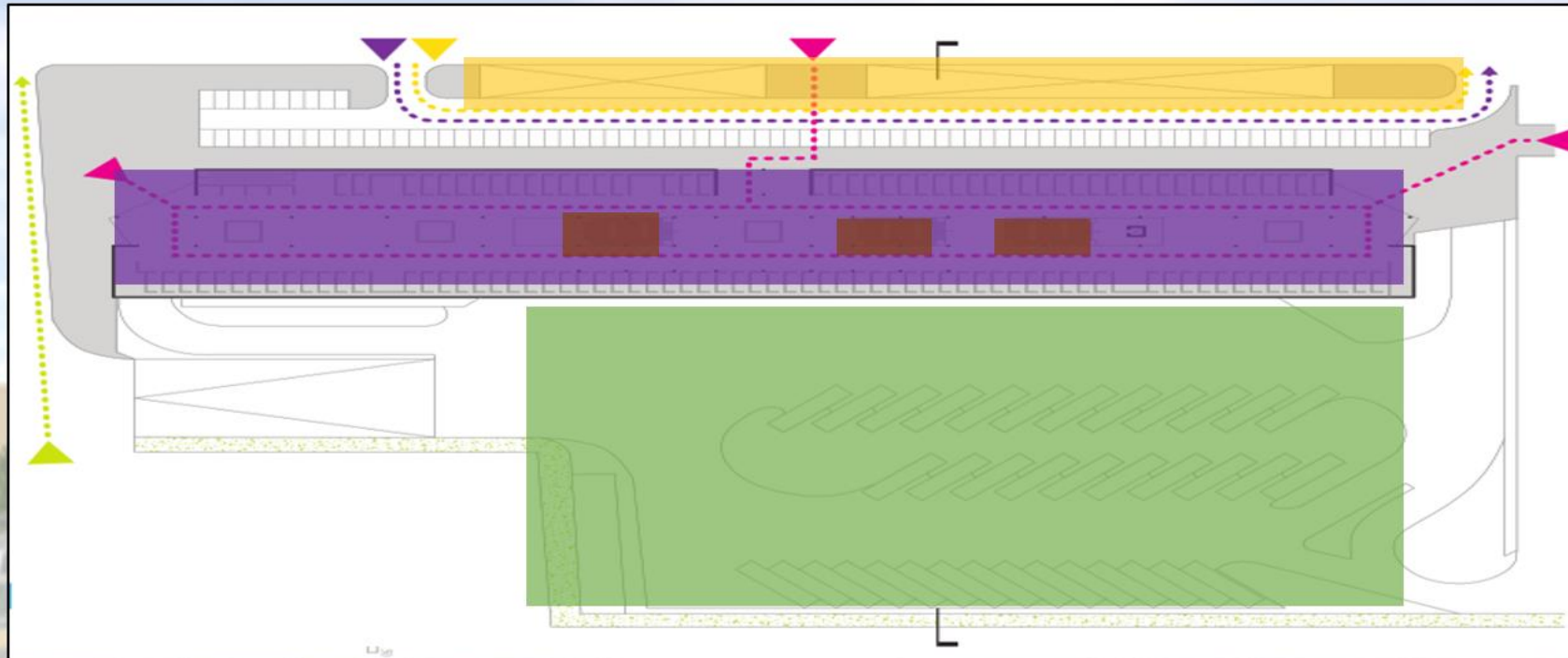
Lamina:
GT-05



Leyenda

- Accesos vehiculares interprovinciales.
- Accesos para usuarios.

Esta estación cuenta con 3 ingresos para los usuarios los cuales 2 están ubicados de manera lateral y el otro frente a una avenida de alto tráfico. Así también los accesos vehiculares interprovinciales se encuentran al medio del proyecto y de circulación urbana fuera de él.



Leyenda

- Andenes de embarque y desembarque
- Circulación vertical
- Estacionamiento
- Área verde
- Espacio público
- Administración

El proyecto se compone de un edificio de tres pisos, de los cuales uno se ubica bajo el nivel de la calle, albergando las salas de espera y de embarque. Estas solo son accesibles a través de una zona de seguridad que se encarga de revisar el equipaje y de asegurarse que todas las personas cuenten con un ticket de embarque.

En el nivel medio y desde el cual se accede al edificio del terminal, se ubican las oficinas y boleterías de todas las empresas de transporte, la zona de envío de encomiendas, los locales comerciales y el área de comidas.

Por último, en el nivel superior se encuentran los servicios higiénicos y un salón multiusos.

El terminal cuenta con bahías para taxis y estacionamientos privados dentro de sus instalaciones, pero no cuenta con una conexión propia con algún medio de transporte masivo. La más cercana es la estación de buses urbanos del metropolitano, que se ubica a una cuadra de distancia en la avenida Tomás Valle.

Caso:
Terminal Plaza Norte

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

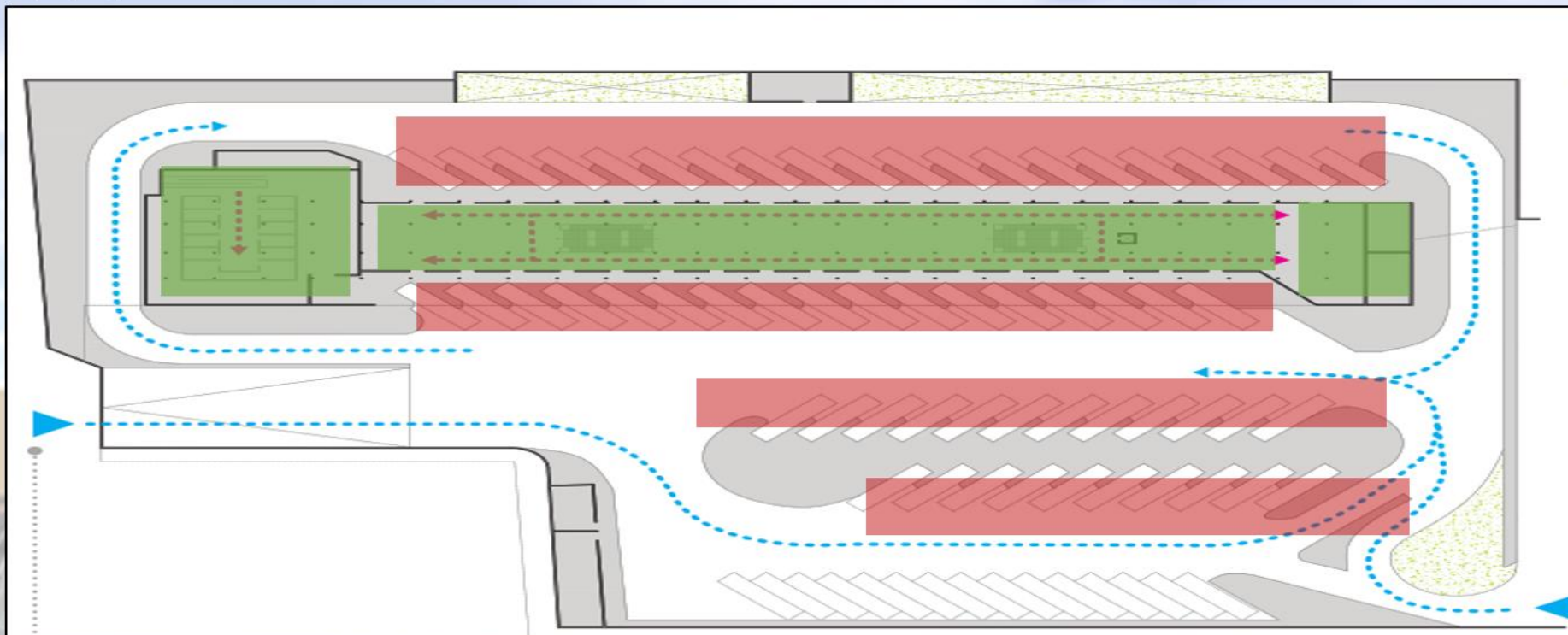
Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
GT-07





Leyenda

-  Andenes de embarque y desembarque
-  Circulación vertical
-  Salas de embarque
-  Área verde
-  Espacio público
-  Administración

El proyecto se compone de un edificio de tres pisos, de los cuales uno se ubica bajo el nivel de la calle, albergando las salas de espera y de embarque. Estas solo son accesibles a través de una zona de seguridad que se encarga de revisar el equipaje y de asegurarse que todas las personas cuenten con un ticket de embarque.

En el nivel medio y desde el cual se accede al edificio del terminal, se ubican las oficinas y boleterías de todas las empresas de transporte, la zona de envío de encomiendas, los locales comerciales y el área de comidas.

Por último, en el nivel superior se encuentran los servicios higiénicos y un salón multiusos.

El terminal cuenta con bahías para taxis y estacionamientos privados dentro de sus instalaciones, pero no cuenta con una conexión propia con algún medio de transporte masivo. La más cercana es la estación de buses urbanos del metropolitano, que se ubica a una cuadra de distancia en la avenida Tomás Valle.

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

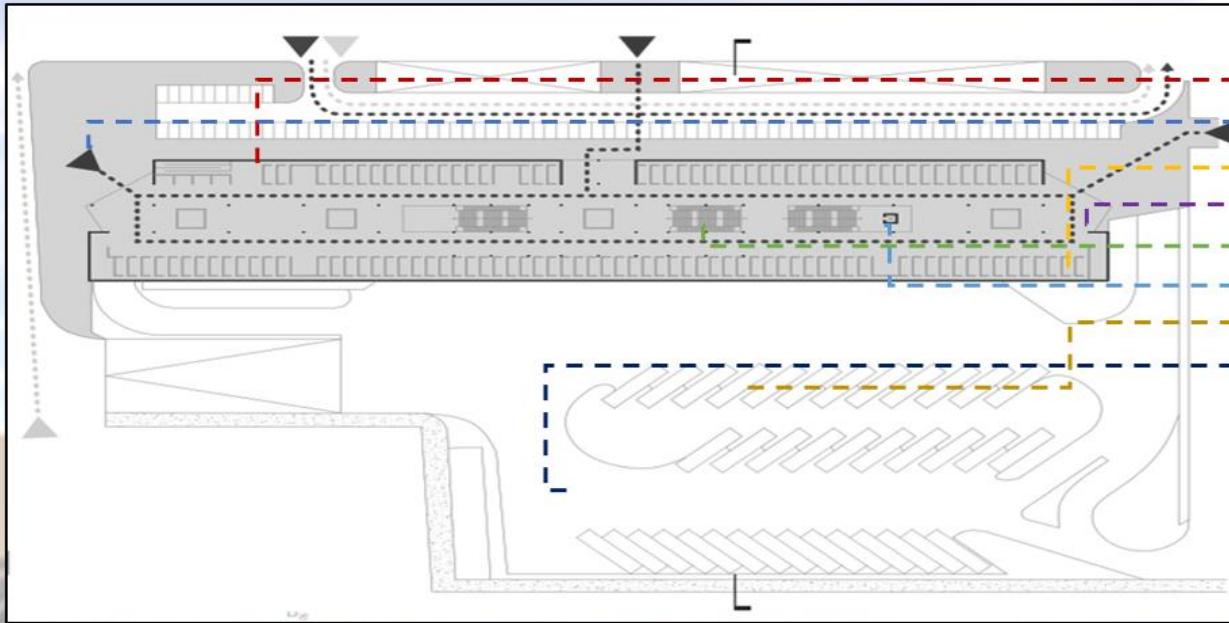
Referencias

Lamina:

GT-08

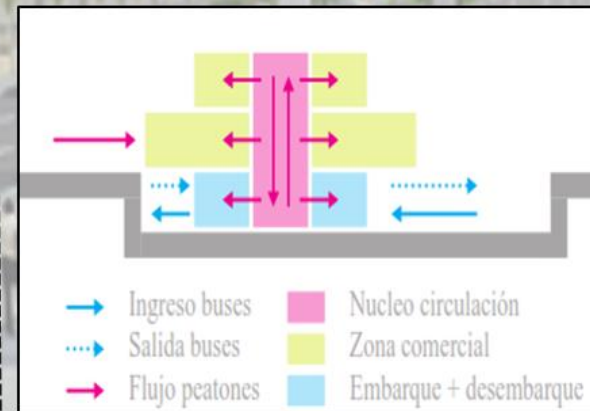
Espacialidad

Aspecto Espacial



Espacio publico principal

1. Boletería
2. Recibidor
3. Baños
4. Recepción
5. Circulación
6. Control de embarque.
7. Andenes
8. Patio de maniobras

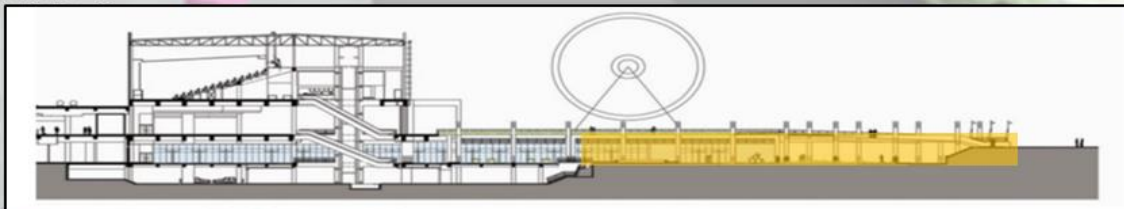


Planta 1

Corte A-A



Corte B-B



El terminal cuenta con bahías para taxis y estacionamientos privados dentro de sus instalaciones, pero no cuenta con una conexión propia con algún medio de transporte masivo. La más cercana es la estación de buses urbanos del metropolitano, que se ubica a una cuadra de distancia en la avenida Tomás Valle.

Caso:

Terminal
Plaza
Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

GT-09





Espacialidad

Aspecto Espacial

Caso:

Terminal Plaza Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

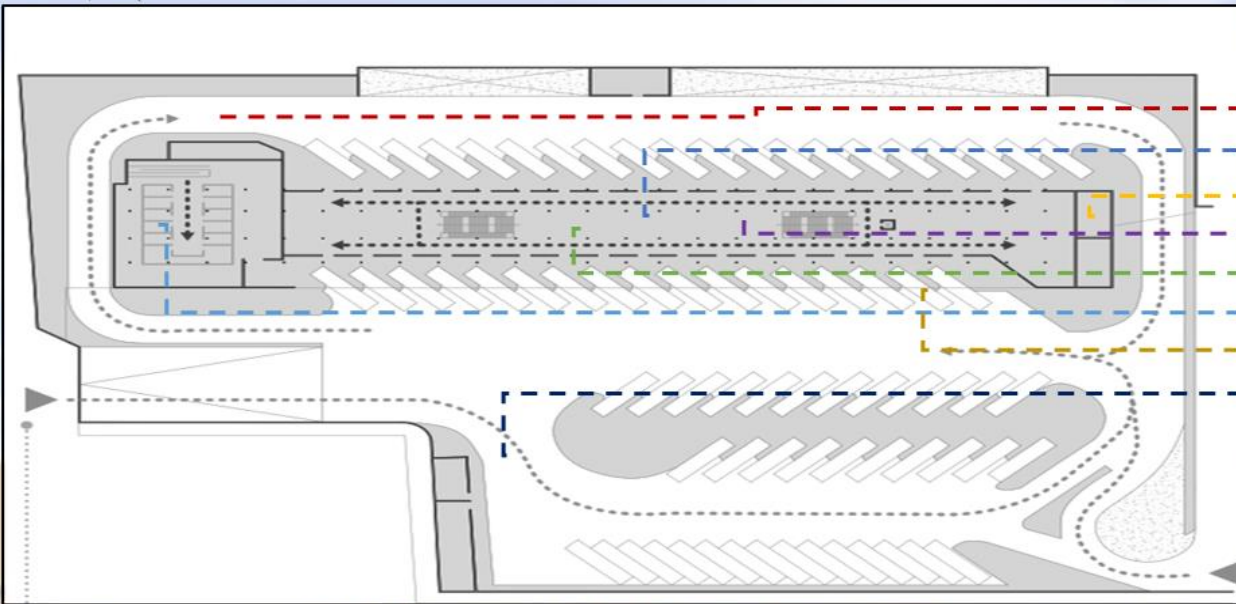
Nominal

Tema:

Referencias

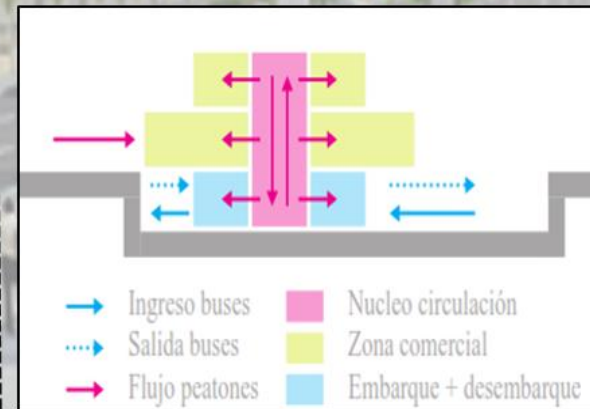
Lamina:

GT-10



Espacio publico principal

1. Ingreso
2. Recibidor
3. Baños
4. Recepción
5. Salas de espera
6. Salas de espera VIP.
7. Andenes
8. Patio de maniobras



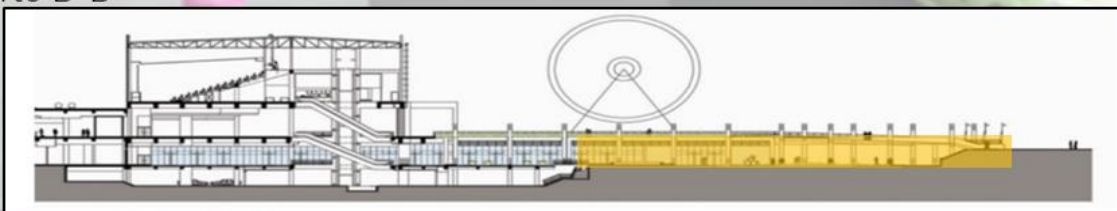
El terminal cuenta con bahías para taxis y estacionamientos privados dentro de sus instalaciones, pero no cuenta con una conexión propia con algún medio de transporte masivo. La más cercana es la estación de buses urbanos del metropolitano, que se ubica a una cuadra de distancia en la avenida Tomás Valle.

Planta 1

Corte A-A

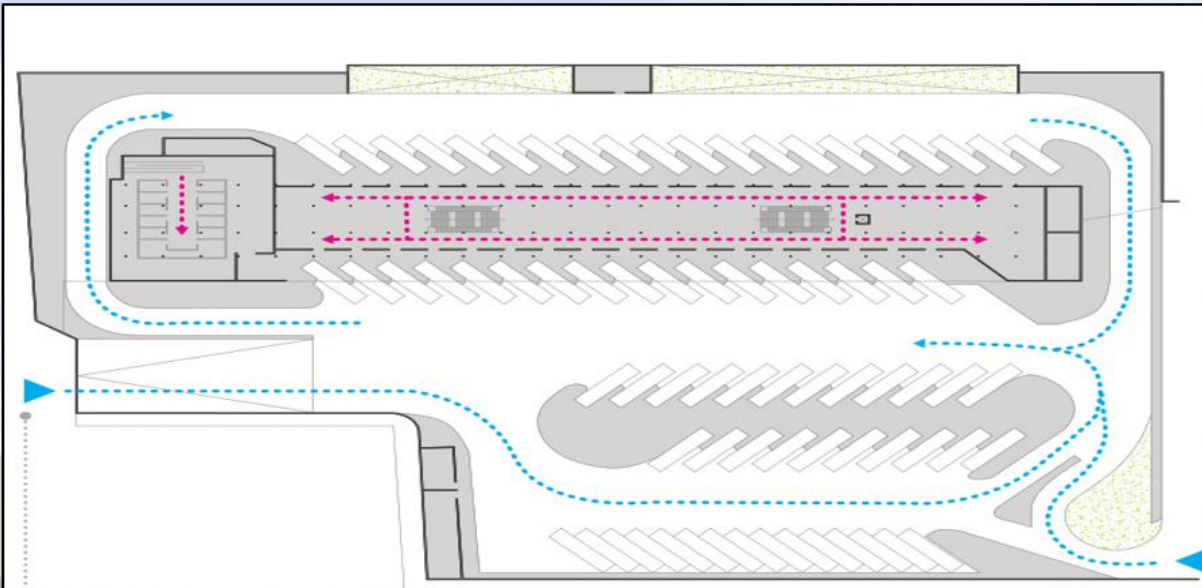


Corte B-B





Circulación



Legenda



Circulación en el proyecto

Con un acceso directo a tres de las vías más transitadas de la capital como son la Panamericana Norte, la avenida Alfonso Ugarte y la avenida Tomas Valle; el terminal resulta muy accesible para todos sus usuarios y también permite la rápida salida de los buses fuera de la ciudad.



Aspecto E_spatial

El terminal cuenta con bahías para taxis y estacionamientos privados dentro de sus instalaciones, pero no cuenta con una conexión propia con algún medio de transporte masivo. La más cercana es la estación de buses urbanos del metropolitano, que se ubica a una cuadra de distancia en la avenida Tomás Valle.



Caso:

Terminal
Plaza
Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigacion

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

GT-11



Volumetría

La propuesta incluye una arquitectura moderna compacta que jerarquiza el ingreso con dos volúmenes uno de concreto y otro vidriado contrastando materialidad así como un plano que cubre uno de los volúmenes.



Google Earth



Google Earth



Google Earth

El volumen sobresaliente es un paralelepípedo en el que se insertan pequeños volúmenes

Añadiéndose al primero se encuentran volúmenes pequeños en el ingreso se tienen dos cubos que resaltan el acceso principal y uno adicional en la mitad de la cubierta.

La unión de todos estos elementos conforman un volumen sólido, compacto en el que se jerarquiza mediante las alturas y la materialidad empleada

Aspecto Formal



Este terminal se adapta bien con el entorno en el que esta emplazado con fachadas planas y techos de la misma manera, complementando su diseño con el centro comercial que se enlaza con el proyecto.



Caso:
Terminal Plaza Norte

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2013

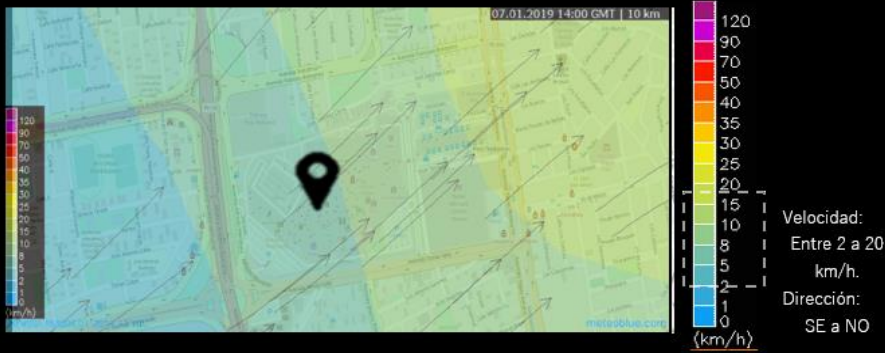
Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

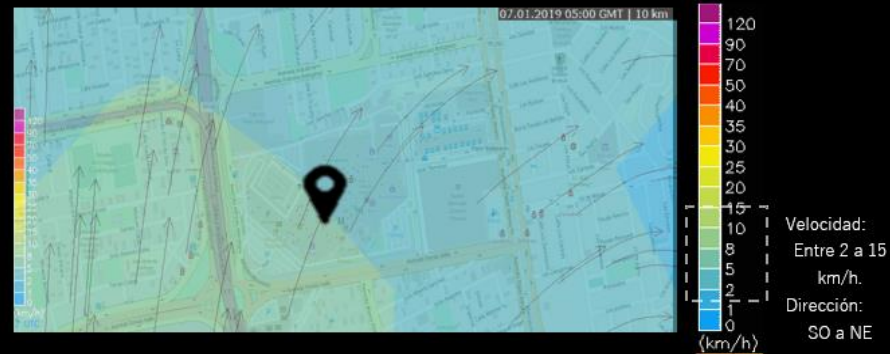
Lamina:
GT-12



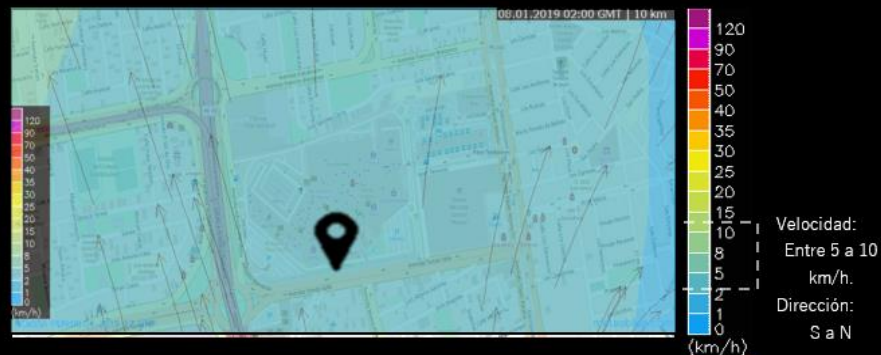
Mañana



Tarde



Noche

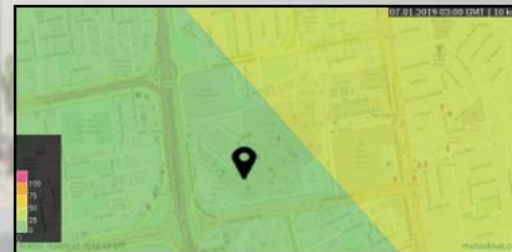


Mapas Complementarios



Mapa de humedad relativa

La humedad esta entre 80 - 95 %



Mapa de contaminación de ozono y aire

La calidad de aire esta dentro de los niveles óptimos 0 - 25

Cuadro de temperatura y sensación térmica a lo largo del día.

22°	23°	24°	23°	23°	21°
24°	25°	25°	24°	26°	25°

El edificio como lo reflejan los mapas es atravesado por vientos de velocidades estables así como la humedad es bastante alta ; estas condiciones son reflejadas en el diseño de los espacios internos del terminal como lo son la zona de boletería y las salas de embarque.

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

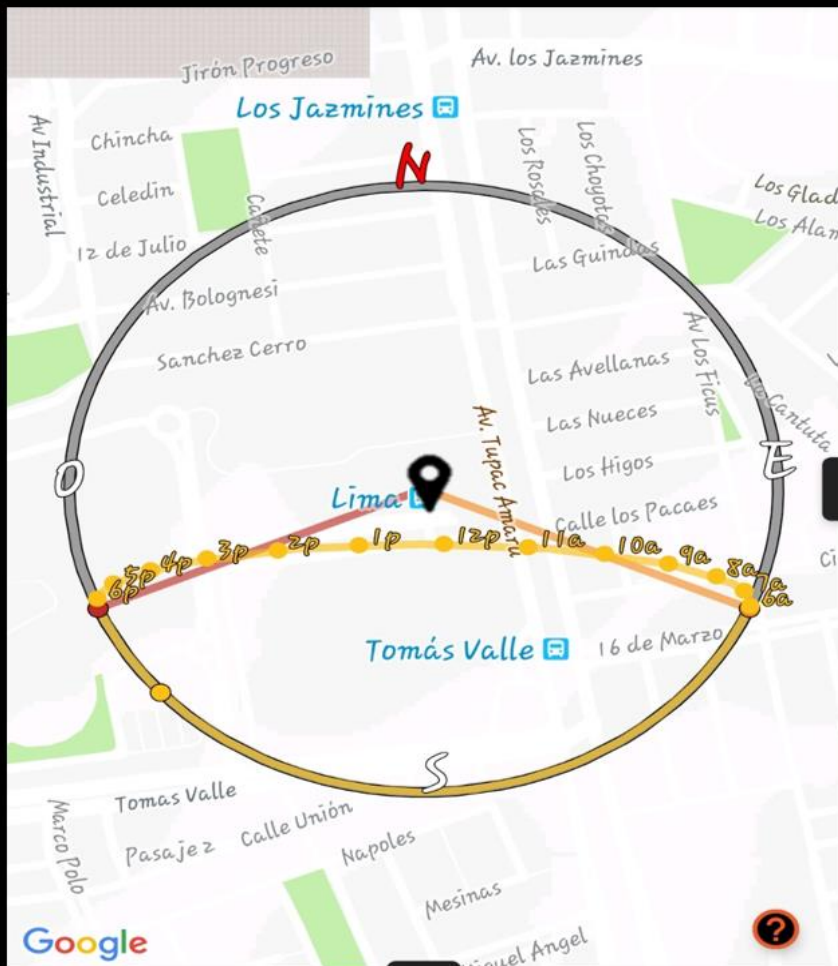
Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
GT-13

Trayectoria del sol



Sol	Amanecer	Atardecer
229.8° -38.7°	5:50 a. m. 115.1°	6:38 p. m. 248.7°

Trayectoria 3d

La duración del día es de 10 horas con 15 minutos y 9 segundos, la luz en el proyecto "hora azul" empieza a las 5:08 luego el sol cae directamente en el proyecto hacia el lado norte desde las 5:49 am hasta las 6:37 am, La luz en el proyecto se desvanece entre las 7:19 pm como se puede apreciar en el mapa.



Mañana		
● Hora Azul	5:08 a. m. - 5:40 a. m.	(00:31)
● Amanecer	5:49 a. m.	(@ 115.1°)
● Hora Dorada	5:49 a. m. - 6:37 a. m.	(00:47)
● Mediodía Solar	12:13 p. m.	(@ 181.9°, 79.6°)
Tarde		
● Hora Dorada	5:50 p. m. - 6:38 p. m.	(00:47)
● Atardecer	6:38 p. m.	(@ 248.7°)
● Hora Azul	6:47 p. m. - 7:19 p. m.	(00:31)

Como se aprecia el proyecto recibe luz natural durante todo el día y la tarde haciendo posible la reducción del uso de luz artificial durante las mañanas. Así como también al ser una zona con mayor temperatura los espacios fueron diseñados con mayor altura para disipar la sensación térmica.

Caso:
Terminal Plaza Norte

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
GT-14



Ingresos

Marquesina de concreto



✓ Volumen de concreto



Estructura

La zona de buses y patio de maniobras no tienen ninguna cobertura, pero el edificio del terminal cuenta con dos tecnologías diferentes para el techado de diversas áreas importantes. La primera de estas tecnologías es la utilizada en el área de embarque, donde se ubican los andenes de ascenso de pasajeros. Esta zona se encuentra por debajo del edificio del terminal. Debido al gran peso que carga y a las grandes luces libres que se deben cubrir, se utiliza una estructura metálica robusta (vigas en I) con losa colaborante de concreto y metal. La segunda cobertura es mucho más ligera y es la utilizada para la cubierta de la nave central del terminal. En esta zona se recurre a una estructura metálica ligera de cerchas con una cobertura de calamina metálica.



Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

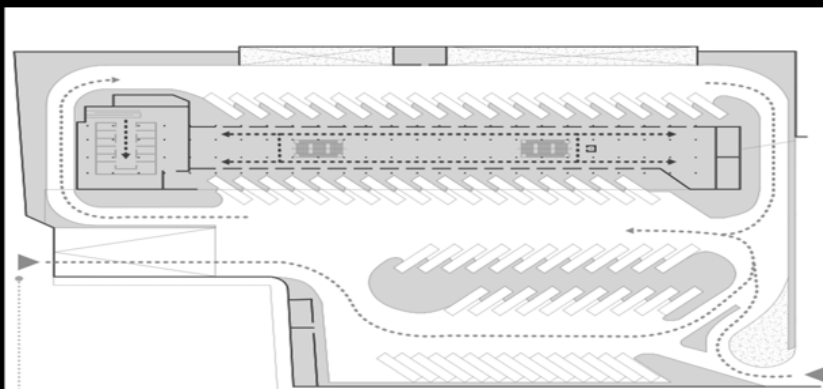
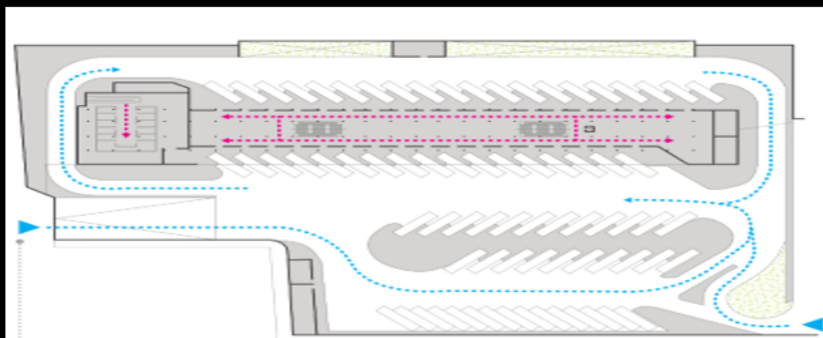
GT-15

Reducción del transporte informal

Aspecto Social

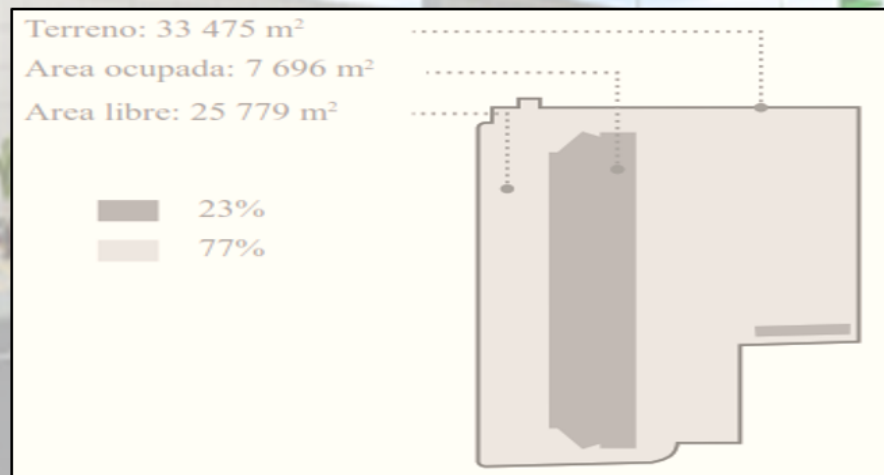
Plan de crecimiento

Su construcción se realizó para reemplazar a los terminales informales existentes en la zona norte. En la actualidad no funciona al máximo de su capacidad, pero el número de usuarios movilizados se irá incrementando paulatinamente hasta llegar a un tope de 1 millón de personas al mes.



Área de extensión dentro del proyecto

Su construcción se realizó para poder albergar mas transportistas para reducir el transporte informal que aun sigue vigente por ello esta edificación posee counters adicionales para un posible traslado de aquellos paraderos informales.



Caso:

Terminal Plaza Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigacion

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

GT-16



Arquitecto
Carlos Chinen

Diseñado en
2005

Año de Construcción
2009

Superficie del terreno
33445 m²

Área construida
7696 m²

Ubicación
Lima - Peru



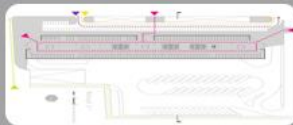
ASPECTO CONTEXTUAL

•El proyecto se emplaza directamente en el contexto de una manera imponente por sus volúmenes y buena integración de materiales.



ASPECTO VIAL

•La articulación de las vías en el proyecto son muy favorables en cuanto a las dimensiones requeridas para este tipo de proyecto.



ASPECTO FUNCIONAL

•La zonificación esta dividida en 3 niveles donde las salas de embarque y desembarque se ubican en el semisotano y el transporte de encomiendas es motorizado.



ASPECTO ESPACIAL

•La circulación predominante es la horizontal, dispone de amplios espacios y las salas de embarque disponen de buena visibilidad por las dimensiones de las ventanas.



ASPECTO FORMAL

•La volumetría del proyecto es compacta con un ligero juego de alturas entre sus volúmenes, diseñada de manera horizontal jerarquiza el ingreso principal.



ASPECTO TECNOLÓGICO

•El asoleamiento y los mapas de vientos reflejan que se utilizaron en el diseño al ser una zona costera estos aspectos están bien planteados.



ASPECTO CONSTRUCTIVO

•La estructura es de sistema aporticado y la cubierta metálica fueron empleados adecuadamente para tener el soporte necesario.



ASPECTO SOCIAL

•Las estrategias de crecimiento para combatir el transporte informal son una iniciativa social para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Caso:

Terminal
Plaza
Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

GT-17

Terrapuerto de Trujillo

1.2.7.2.2. Terrapuerto De Trujillo.



Arquitecto

Municipalidad Provincial de Trujillo.
Hidalgo e Hidalgo S.A. y CASA contratistas

Diseñado en
2012

Año de Construcción
20012 - 2013

Superficie del terreno
9656 m²

Área construida
7696 m²

Ubicación
Trujillo - Peru

Caso:

Terrapuerto
de
Trujillo

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TT-00



Aspecto Contextual

Una La propuesta para la creación del terminal fue integrar los espacios interiores con los exteriores a través de transparencias y espacios virtuales. Como se aprecia en la figura, esto se logró proponiendo el circuito de maniobra para los buses en el área perimetral del proyecto y colocando el edificio como un elemento central que funciona como un gran mirador.

Caso:

Terrapuerto
de
Trujillo

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

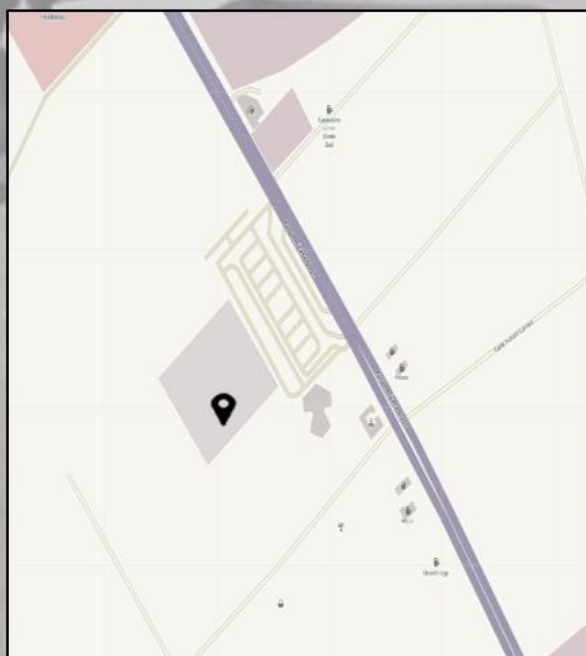
Referencias

Lamina:

TT-01



Ubicación



El Terminal Terrestre de Trujillo o denominado terrapuerto de Trujillo empezó su construcción en el 2011. El Terminal Terrestre está ubicado al sur de la ciudad (en la ex fábrica Modasa), a la altura del kilómetro 558 de la carretera Panamericana norte. edificada sobre un área de 100,000 metros cuadrados, en la provincia de Trujillo, departamento de La Libertad, fue inaugurada el domingo, con el objetivo de brindar una mejor calidad de embarque y desembarque a los 33,000 pasajeros que ingresan y salen diariamente de esta ciudad.

Emplazamiento



En relación a la ciudad, se encuentra en fuera del casco urbano a que se ubicado a un lado de la Panamericana Norte, carretera principal de la ciudad.

Integración al entorno

El Terminal Terrestre fue inaugurado en agosto del 2013, se estima que será el terminal más importante de la costa norte del Perú, con una moderna infraestructura, ofrece un servicio integral de calidad, tanto para los pasajeros como para las empresas de transporte. El Terrapuerto Trujillo, que incorpora en su gestión y operación, estándares de atención al pasajero similares a los de un terminal aéreo moderno. Está ubicado en una zona estratégica Panamericana Norte Km. 558, Trujillo. Se ubica distanciada del casco urbano para un mayor desenvolvimiento sin afectar las actividades urbanas.

Aspecto Contextual



Caso:
Terrapuerto
de
Trujillo

Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigación

Alumno:
Rímac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

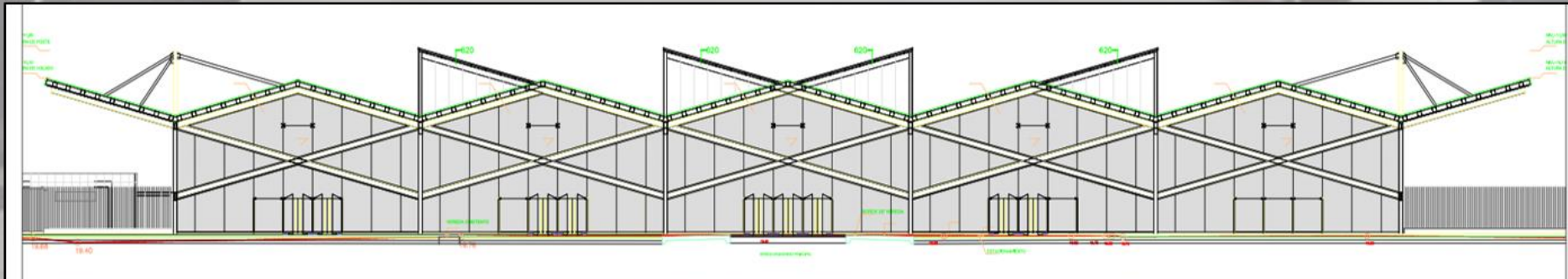
Tema:
Referencias

Lamina:
TT-02

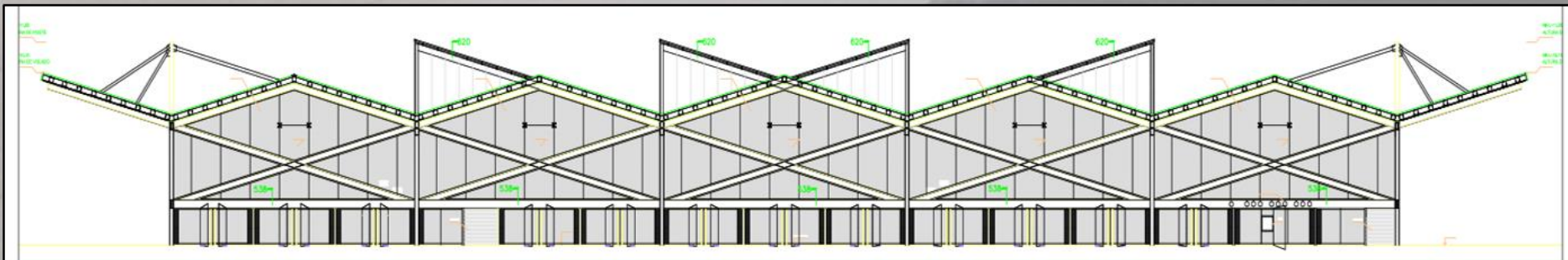


Fachadas

Sur



Norte





Radio de influencia



Aspecto Contextual



El edificio tiene un radio de influencia a escala regional



Caso:

Terminal Plaza Norte

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

GT-02



Equipamiento Urbano

Aspecto Contextual

Caso:
Terrapuerto de Trujillo



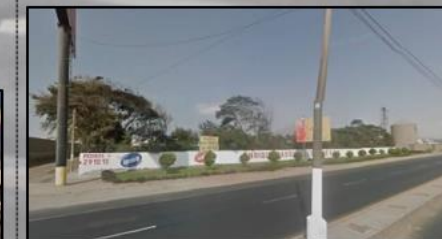
Terminal terrestre.
Terrapuerto trujillo



Fabrica .
Galletera Día



Parque Industrial .
Parque Industrial de Moche



Hospital
Hospital Oncologico de Trujillo



Almacen
TRC



Estacion de policia
Policia de carreteras



Fabrica .
Molinera Inca.



Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigacion

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
TT-03





Via secundaria
Calle Fundo Larrea

Via principal
Avenida Panamericana Norte

Via secundaria
Calle Camino Real

Transporte



Humano



Ciclismo



Vial

Caso:

Terrapuerto
de
Trujillo

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

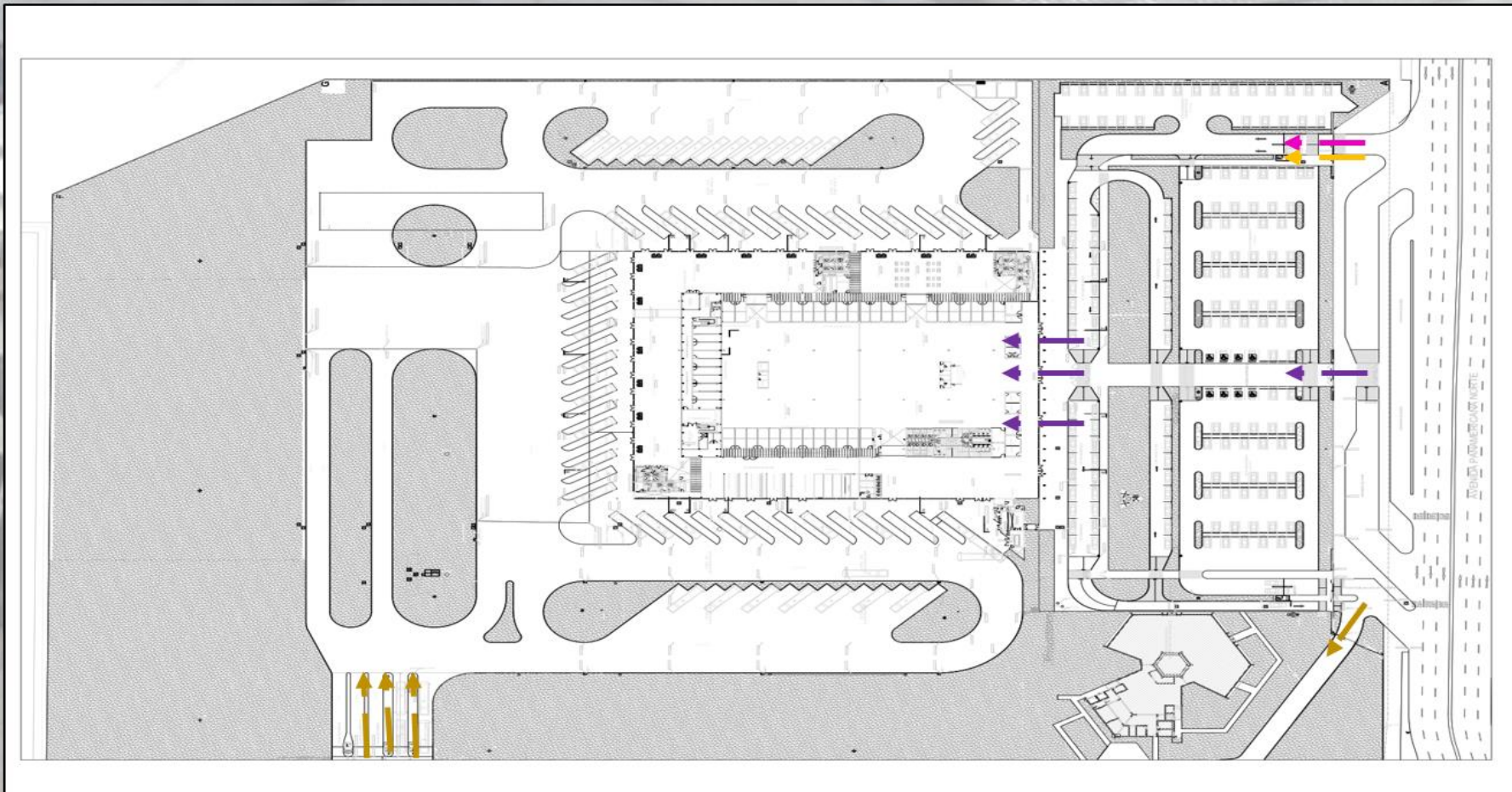
Tema:

Referencias


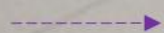
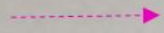
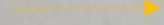
Lamina:

TT-04





Leyenda

-  Accesos vehiculares interprovinciales.
-  Accesos vehiculares particulares.
-  Accesos para usuarios.
-  Accesos para taxis.

Este terrapuerto cuenta con una sola planta distribuida en 10 hectáreas las cuales disponen con un ingreso frontal para usuarios y diferentes accesos para vehículos como taxis y particulares por la parte este y para los buses por el lado sur.

Caso:

Terrapuerto de Trujillo

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

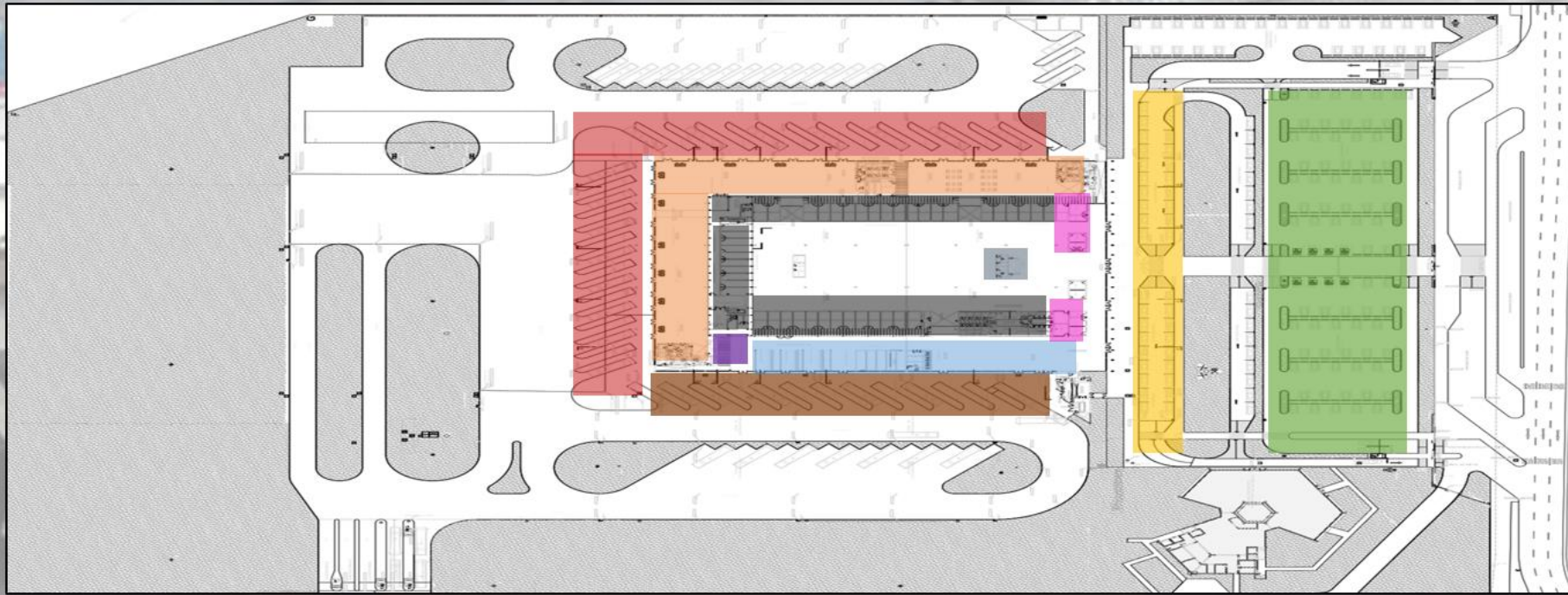
Referencias

Lamina:

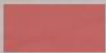
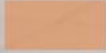



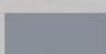
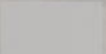
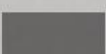
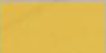


TT-05

Zonificación

Aspecto Funcional



Leyenda

- | | | | |
|--|------------------------|---|---------------------|
|  | Andenes de embarque |  | Salas de embarque |
|  | Andenes de desembarque |  | Recojo de equipajes |
|  | Estacionamiento |  | Counters |
|  | Área verde |  | Núcleo de boletería |
|  | Área de taxis |  | Zona comercial |
|  | Administración | | |

El proyecto se compone de un edificio diseñado en una planta el cual tiene espacios dedicados a las zonas de embarque y desembarque así como servicios complementarios como tiendas salas VIP este cuenta con 5° empresas asociadas en 32 andenes. El terminal cuenta, asimismo, con 32 andenes de embarque, 13 de desembarque, 3 zonas de retén de buses en espera para las horas punta, 148 estacionamientos para vehículos particulares y 50 para vehículos del personal que labore en la terminal.

Caso:
Terrapuerto de Trujillo

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2018

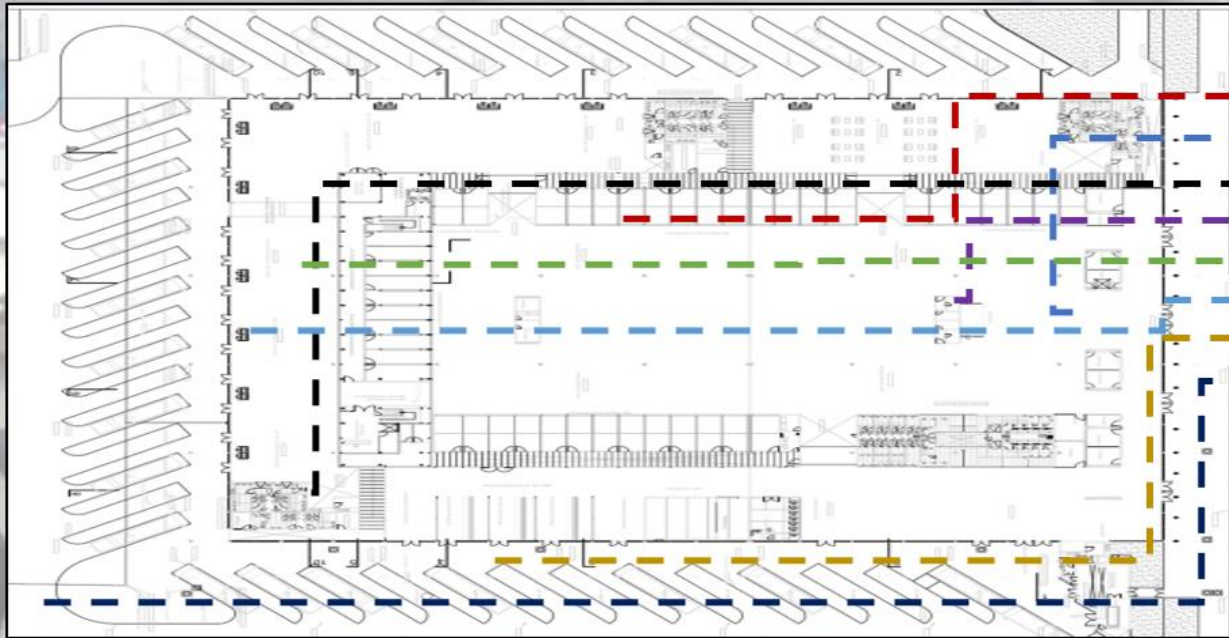
Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
TT-06

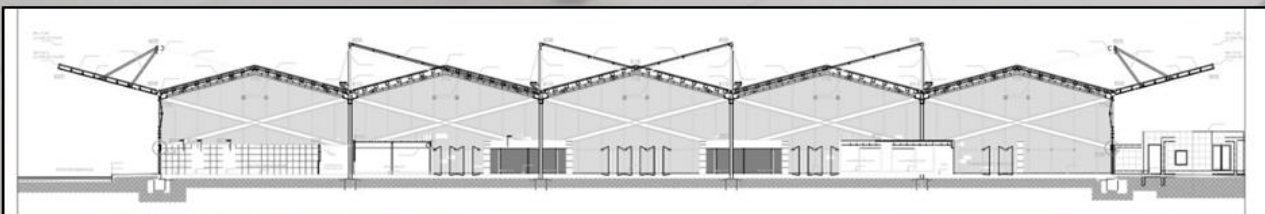


Espacialidad

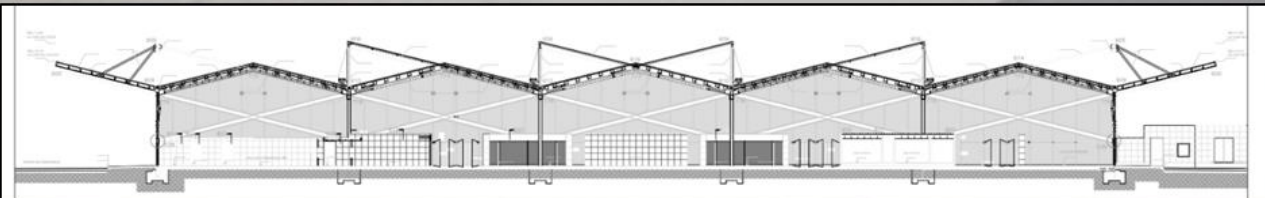


Planta 1

Corte A-A



Corte B-B



Aspecto Espacial

Espacio publico principal

1. Boletería
2. Recibidor
3. Baños
4. Recepción
5. Circulación
6. Control de embarque.
7. Andenes
8. Patio de maniobras



El terminal cuenta con bahías para taxis y estacionamientos privados dentro de sus instalaciones, pero no cuenta con una conexión propia con algún medio de transporte masivo. La más cercana es la estación de buses urbanos del metropolitano, que se ubica a una cuadra de distancia en la avenida Tomás Valle.

Caso:
Terrapuerto
de
Trujillo

Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

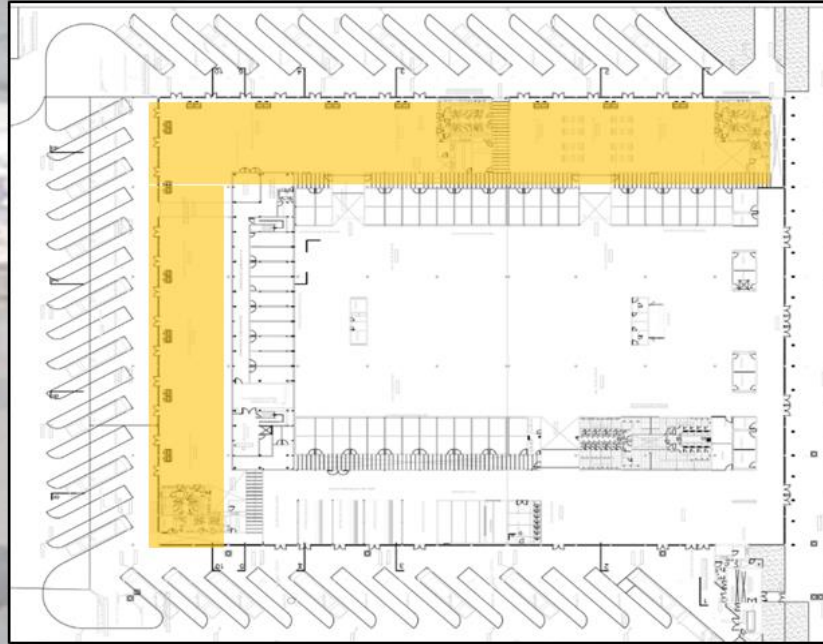
Tema:
Referencias

Lamina:
TT-07



Espacialidad

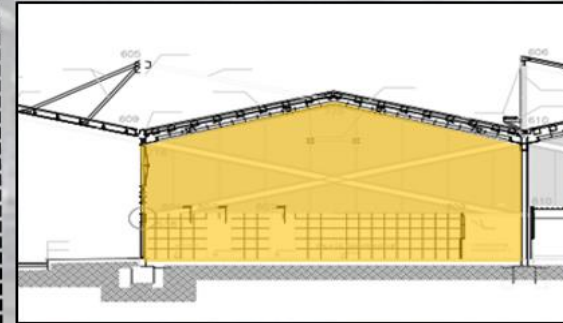
Módulos de boletería haciendo frente al espacio central, las boleterías que ocupan las laterales con un correo posterior conectado con la zona de andenes de embarque, excepto las boleterías del centro. Ingreso principal hacia el ESTE, 02 salas de embarque (vip y directa) hacia el norte y oeste del edificio



Planta

Aspecto Espacial

Salas de embarque

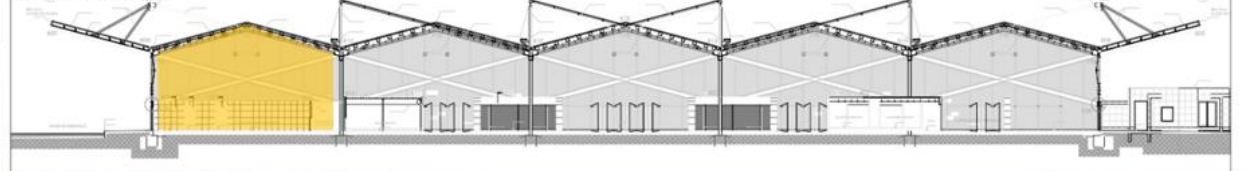


Corte A-A (detalle)

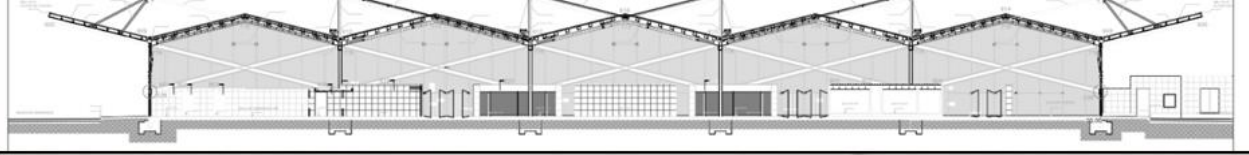
Corresponde a las funciones centrales y fundamentales del terminal.

Las salas VIP cuentan con servicios higiénicos privados y comodidades como cable e internet además las salas VIP y directas cuentan con servicios de carga para celulares.

Corte A-A



Corte B-B



Caso:
Terrapuerto de Trujillo

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2018

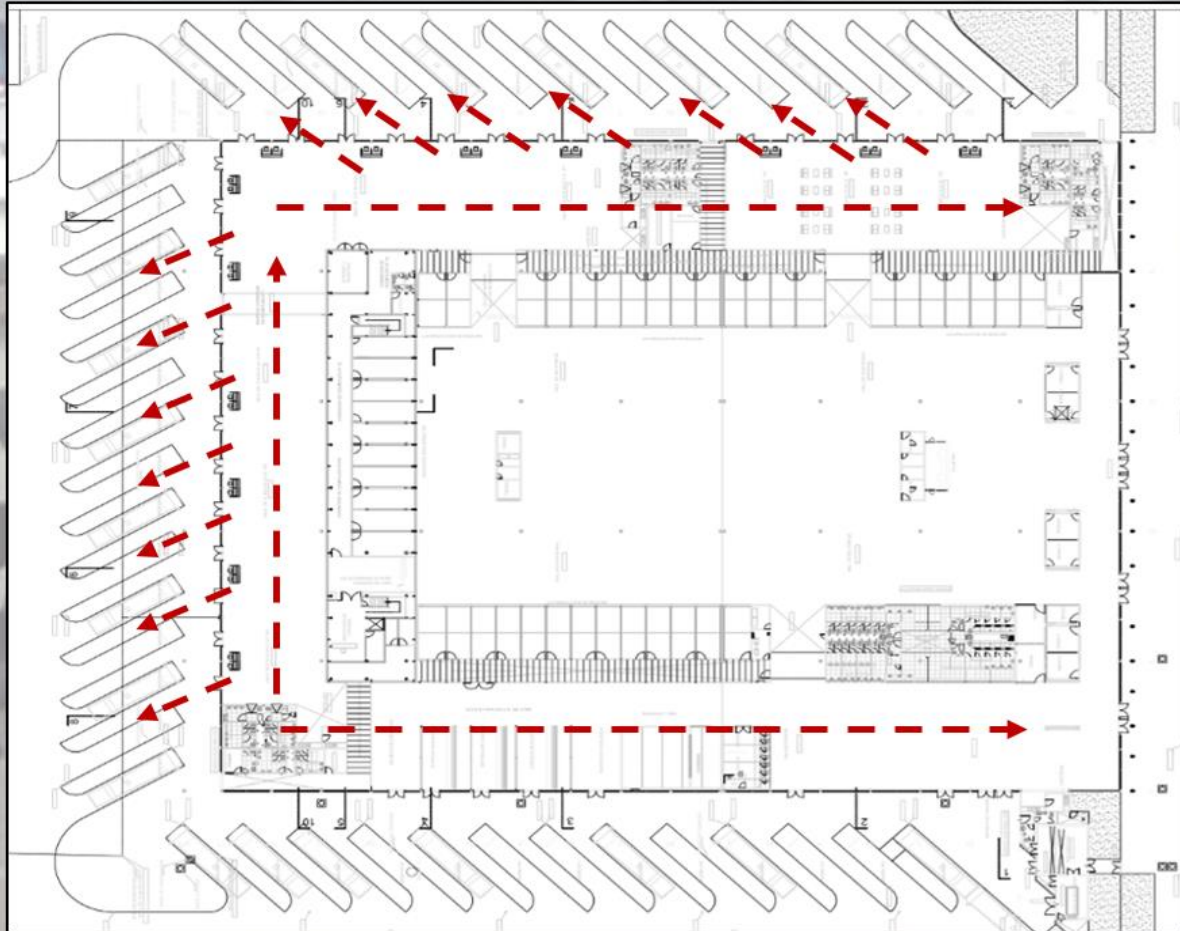
Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
TT-08



Circulación



Con un acceso directo desde la zona de taxis
La circulación dentro del terminal es en forma de U mediante al cual se accede desde la zona de boleterías a las salas de embarque sea directa o VIP.

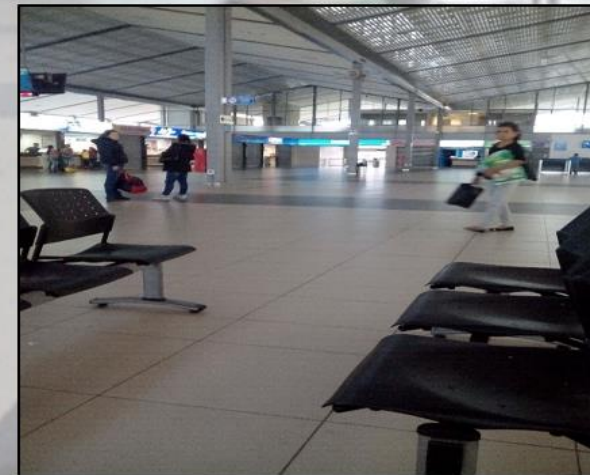
Legenda



Circulación en el proyecto

Aspecto Espacial

Módulos de boletería haciendo frente al espacio central, las boleterías que ocupan las laterales con un correo posterior conectado con la zona de andenes de embarque, excepto las boleterías del centro



Caso:

Terrapuerto de Trujillo

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TT-09



Volumetría

La propuesta incluye una arquitectura moderna con materiales estructurales expuestos que reflejan la actualidad y el progreso del lugar sin dejar del lado el entorno.



El volumen inferior es un paralelepípedo cerrado que comprende todo el terminal.



La cobertura lo conforma una lamina en Zig . Zag que cubre el volumen inferior sobreponiéndose.

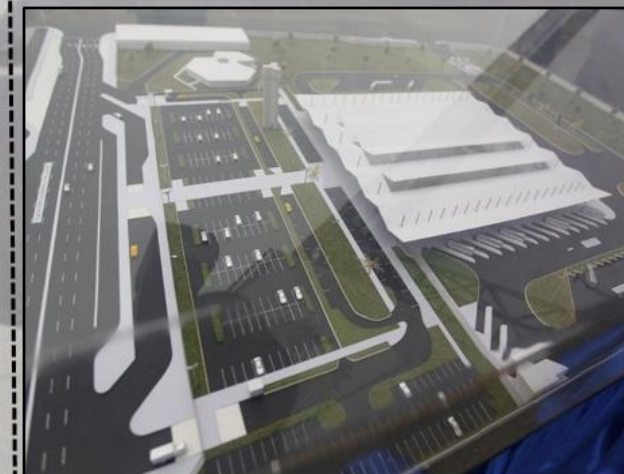


La unión de este volumen y el plano conforman una volumetría compacta pero a su vez moderna que se adecua a las necesidades del terminal.

Aspecto Formal



El terrapuerto de Trujillo desarrolla una moderna edificación que incluida a sus amplios espacios verdes configuran un edificio mas complementado, con las zonas de buses expuestas y las estructuras dan una sensación mecánica al lugar..



Caso:
Terrapuerto de Trujillo

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
TT-10





Aspecto Tecnológico

Caso:
Terrapuerto
de
Trujillo

Mañana



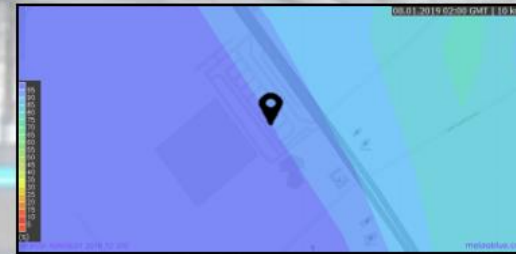
Tarde



Noche

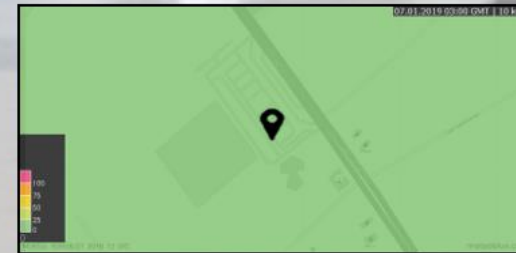


Mapas Complementarios



Mapa de humedad relativa

La humedad esta entre 80 95 %



Mapa de contaminación de ozono y aire

La calidad de aire esta dentro de los niveles óptimos 0 - 25

Cuadro de temperatura y sensación térmica a lo largo del día.

22°	23°	22°	22°	22°	23°
24°	24°	24°	24°	26°	27°

El proyecto como se ve reflejado en los mapas es totalmente húmedo atravesado por una dirección de vientos que varia muy poco así como son nulas las posibilidades de lluvia en los meses de diciembre a marzo, Siendo así que estos aspectos se ven reflejados en la construcción del proyecto por la posición de las ventanas para la ventilación.

Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigacion

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

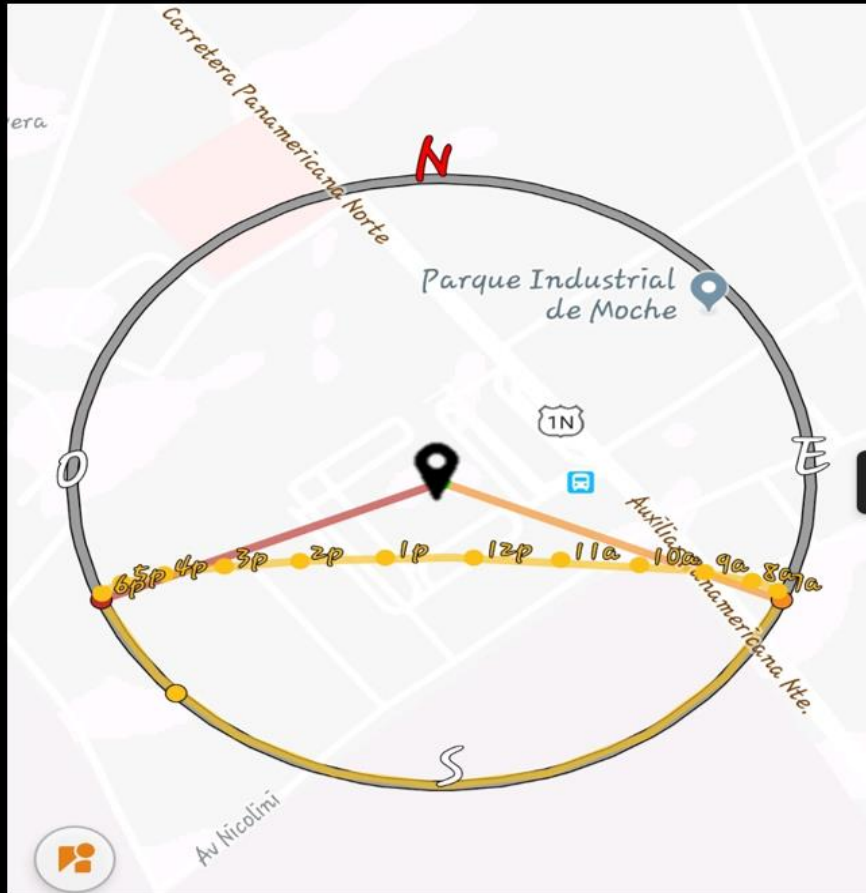
Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
TT-11



Trayectoria del sol



	Sol 227.4° -45.5° -	Amanecer 6:04 a. m. 114.3°	Atardecer 6:39 p. m. 248.6°
---	-------------------------------------	---	--

Aspecto Tecnológico

Trayectoria 3d

La duración del día es de 11 horas con 20 minutos y 8 segundos, la luz en el proyecto "hora azul" empieza a las 6:04 luego el sol cae directamente en el proyecto hacia el lado sur desde las 6:04 am hasta las 6:51 am, La luz en el proyecto se desvanece entre las 7:19 pm como se puede apreciar en el mapa.



Mañana		
	Hora Azul	5:24 a. m. - 5:55 a. m. (00:30)
	Amanecer	6:04 a. m. (@ 114.3°)
	Hora Dorada	6:04 a. m. - 6:51 a. m. (00:47)
	Mediodía Solar	12:21 p. m. (@ 181.4°, 75.7°)
Tarde		
	Hora Dorada	5:51 p. m. - 6:39 p. m. (00:47)
	Atardecer	6:39 p. m. (@ 248.6°)
	Hora Azul	6:48 p. m. - 7:19 p. m. (00:30)

Dentro del edificio por la forma de las ventanas se tomo en cuenta la iluminación dentro del edificio para poder intensificar lo mayor posible la iluminación natural y las visualidad entre los espacios

Caso:
Terrapuerto de Trujillo

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2018

Escala:
Nominal

Tema:
Referencias

Lamina:
TT-12

Estructuras

✓ Vigas y tijerales de acero



✓ Vidrio sobre estructuras de concreto



Estructura

Las zonas exteriores del edificio no poseen cobertura, los espacios de embarque y desembarque poseen una estructura hecha de acero que se entrelaza cubiertas con vidrio en las fachadas. En la zona de la cobertura se recurre a una estructura metálica ligera de calamina metálica.



Caso:

Terrapuerto
de
Trujillo

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TT-13

Innovación tecnológica

Planes de complementación

En el entorno actual, la empresa se ha propuesto desarrollar talleres para recursos humanos, sistemas de información y capacidades tecnológicas acordes con los nuevos desafíos del entorno, con el fin de impulsar mejoras en la eficiencia de la empresa, y ofrecer un servicio de calidad para los usuarios.



Aspecto Social

Productividad

Mediante la productividad la empresa logra resultados más eficientes a un menor costo, con el fin de incrementar la satisfacción de los clientes y la rentabilidad. Planificamos y organizamos el trabajo. Nos esforzamos por optimizar el tiempo, especialmente cuando trabajamos en equipo, optimizamos el uso de los recursos y de esta manera es que cumplimos con los plazos establecidos.



Caso:

Terrapuerto
de
Trujillo

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rímac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2013

Escala:

Nominal

Tema:

Referencias

Lamina:

TT-14



Arquitecto

Municipalidad Provincial de Trujillo, Hidalgo e Hidalgo S.A. y CASA contratistas

Diseñado en
2012

Año de Construcción
20012 - 2013

Superficie del terreno
9656 m²

Área construida
7696 m²

Ubicación
Trujillo - Peru



ASPECTO CONTEXTUAL

•El proyecto a nivel contextual se acopla de manera adecuada modificando e integrándose a la estructura urbana y vial



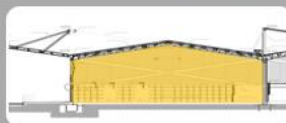
ASPECTO VIAL

•La conexión con una vía central hace que este proyecto este directamente articulado al transporte y movilidad de carga sin afectar la logística interna de la ciudad



ASPECTO FUNCIONAL

•La zonificación e identificación de espacios son intuitivas donde las salas de embarque a los lados así como la integración de servicios complementarios



ASPECTO ESPACIAL

•El manejo de los espacios son mediante los lados del diseño las salas de embarque cuentan con una doble altura así como el ingreso a las andenes de desembarque..



ASPECTO FORMAL

•La volumetría del proyecto es compacta con una cobertura moderna que se integra adecuadamente al entorno.



ASPECTO TECNOLÓGICO

•Los mapas meteorológicos reflejan a una con humedad alta y de altas temperaturas por lo que estos factores se ven reflejado en el diseño de las fachadas y ventanas



ASPECTO CONSTRUCTIVO

•La construcción en acero expuesto en las fachadas y salas crea un ambiente mecánico así como logran dar el soporte para esta edificación



ASPECTO SOCIAL

•La inclusión de proyecciones innovadoras como la apertura de talleres y capacitaciones aportan beneficios sociales para el desarrollo del terminal de la población local.

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Escala:

Nominal



















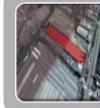












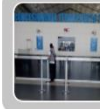
Tema:

Referencias

Lamina:

TT-15

1.2.7.3 Comparación de Casos Análogos

Estación central de Rotterdam	Terminal Lapa	Terminal terrestre Plaza Norte	Terrapuerto De Trujillo	Comparación de Casos
 <p>ASPECTO CONTEXTUAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •El proyecto tiene una ubicación estratégica ya que integra dos zonas de la ciudad así como no interfiere en las actividades del entorno. 	 <p>ASPECTO CONTEXTUAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •El proyecto esta ubicado adecuadamente y esta emplazado dentro de un espacio publico que da mayor acceso a los visitantes. 	 <p>ASPECTO CONTEXTUAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •El proyecto se emplaza directamente en el contexto de una manera imponente por sus volúmenes y buena integración de materiales. 	 <p>ASPECTO CONTEXTUAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •El proyecto a nivel contextual se acopla de manera adecuada modificando e integrándose a la estructura urbana y vial 	<p>Proyecto:</p> <p>Terminal Terrestre Turístico Regional</p>
 <p>ASPECTO VIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La articulación vial para el acceso al proyecto esta bien planteada con diferentes vías para otros usos complementarios al terminal. 	 <p>ASPECTO VIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La configuración de sus rutas esta optimizada para el tipo de transporte que ofrece siendo así vías principales de 4 a 6 carriles. 	 <p>ASPECTO VIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La articulación de las vías en el proyecto son muy favorables en cuanto a las dimensiones requeridas para este tipo de proyecto. 	 <p>ASPECTO VIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La conexión con una vía central hace que este proyecto este directamente articulado al transporte y movilidad de carga sin afectar la logística interna de la ciudad 	<p>Asignatura:</p> <p>Proyecto de Investigación</p>
 <p>ASPECTO FUNCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La zonificación y accesos del proyecto contempla todas las necesidades requeridas para un proyecto de esta magnitud así como el estacionamiento y su zona comercial 	 <p>ASPECTO FUNCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La zonificación y accesos del proyecto son claras e intuitivas para el visitante y para el viajero. 	 <p>ASPECTO FUNCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La zonificación esta dividida en 3 niveles donde las salas de embarque y desembarque se ubican en el semisotano y el transporte de encomiendas es motorizado. 	 <p>ASPECTO FUNCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La zonificación e identificación de espacios son intuitivas donde las salas de embarque a los lados así como la integración de servicios complementarios 	<p>Alumno:</p> <p>Rimac Alba Jepherson Alexis</p>
 <p>ASPECTO ESPACIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La espacialidad de los espacios principales son de gran calidad arquitectónica, diseñados a partir de la comodidad del usuario y de la función a emplear. 	 <p>ASPECTO ESPACIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La configuración de los espacios están pensados en el confort térmico ya que la zona es seca cada espacio tiene altura y media.. 	 <p>ASPECTO ESPACIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La circulación predominante es la horizontal, dispone de amplios espacios y las salas de embarque disponen de buena visibilidad por las dimensiones de las ventanas. 	 <p>ASPECTO ESPACIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •El manejo de los espacios son mediante los lados del diseño las salas de embarque cuentan con una doble altura así como el ingreso a las andenes de desembarque.. 	<p>Docente:</p> <p>Montañez Ludovico Juan</p>
 <p>ASPECTO FORMAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La volumetría del terminal es discreta en uno de sus fachadas y majestuosa en la otra integrando así las dos zonas del terminal. 	 <p>ASPECTO FORMAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La volumetría del proyecto es sencilla y va de acuerdo al entorno, integrándose con la alturas de las manzanas colindantes. 	 <p>ASPECTO FORMAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La volumetría del proyecto es compacta con un ligero juego de alturas entre sus volúmenes, diseñada de manera horizontal jerarquiza el ingreso principal. 	 <p>ASPECTO FORMAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La volumetría del proyecto es compacta con una cobertura moderna que se integra adecuadamente al entorno. 	<p>Año:</p> <p>2018</p>
 <p>ASPECTO TECNOLÓGICO</p> <ul style="list-style-type: none"> •El asoleamiento y la dirección de vientos fueron factores importantes para el diseño de las ventanas y bloques. 	 <p>ASPECTO TECNOLÓGICO</p> <ul style="list-style-type: none"> •El asoleamiento y la dirección de vientos fueron tomados en cuenta para la optimización de los espacios dentro del terminal principalmente las plataformas de embarque. 	 <p>ASPECTO TECNOLÓGICO</p> <ul style="list-style-type: none"> •El asoleamiento y los mapas de vientos reflejan que se utilizaron en el diseño al ser una zona costera estos aspectos están bien planteados. 	 <p>ASPECTO TECNOLÓGICO</p> <ul style="list-style-type: none"> •Los mapas meteorológicos reflejan a una con humedad alta y de altas temperaturas por lo que estos factores se ven reflejado en el diseño de las fachadas y ventanas 	<p>Escala:</p> <p>Nominal</p>
 <p>ASPECTO CONSTRUCTIVO</p> <ul style="list-style-type: none"> •Los materiales empleados en la construcción le dan al proyecto una jerarquía en su entorno el uso del vidrio, el metal y la madera se complementan en el conjunto. 	 <p>ASPECTO CONSTRUCTIVO</p> <ul style="list-style-type: none"> •Los materiales empleados en la construcción le dan al proyecto son de acuerdo al entorno como el uso del ladrillo expuesto en partes de la fachada. 	 <p>ASPECTO CONSTRUCTIVO</p> <ul style="list-style-type: none"> •La estructura es de sistema aporticado y la cubierta metálica fueron empleados adecuadamente para tener el soporte necesario. 	 <p>ASPECTO CONSTRUCTIVO</p> <ul style="list-style-type: none"> •La construcción en acero expuesto en las fachadas y salas crea un ambiente mecánico así como logran dar el soporte para esta edificación 	<p>Tema:</p> <p>Referencias</p>
 <p>SUSTENTABILIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> •La utilización de células solares minimizan la emisión de carbono del edificio además de tener un porcentaje alto de eficiencia energética. 	 <p>SUSTENTABILIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> •Los planes de reforestación son un aporte significativo para la comunidad ya que no hay muchas zonas de área verde en el sector. 	 <p>ASPECTO SOCIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •Las estrategias de crecimiento para combatir el transporte informal son una iniciativa social para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. 	 <p>ASPECTO SOCIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> •La inclusión de proyecciones innovadoras como la apertura de talleres y capacitaciones aportan beneficios sociales para el desarrollo del terminal de la población local. 	<p>Lamina:</p> <p>01</p>



II. MÉTODO

2.1. Diseño de investigación

La investigación es de tipo No Experimental – Básica

Cívicos y Hernández (2007) lo definen como “investigación fundamental, exacta o investigación pura, que se ocupa del objeto de estudio sin considerar una aplicación inmediata, pero teniendo en cuenta que, a partir de sus resultados y descubrimientos, pueden surgir nuevos productos y avances científicos “.

Así como el enfoque de la investigación es Cualitativa de investigación – acción.

Elliot (1991) lo define como “la finalidad de esta es comprender y resolver problemáticas específicas de una colectividad vinculadas a un ambiente, grupo, programa, organización o comunidad, frecuentemente aplicando la teoría y mejores prácticas de acuerdo con el planteamiento “.

De tal manera, se enfoca en contribuir con información referente que guíe la correcta toma de decisiones para los procesos, proyectos o reformas estructurales.

Sandín (2003) señala que “la investigación-acción pretende, esencialmente, propiciar el cambio social, transformar la realidad (social, educativa, económica, administrativa, etc.) y que las personas tomen conciencia de su papel en ese proceso de transformación”. Por ello, “implica la total colaboración de los participantes en: la detección de necesidades (ya que ellos conocen mejor que nadie la problemática a resolver), el involucramiento con la estructura a modificar, el proceso a mejorar, las prácticas que requieren cambiarse y la implementación de los resultados del estudio”.

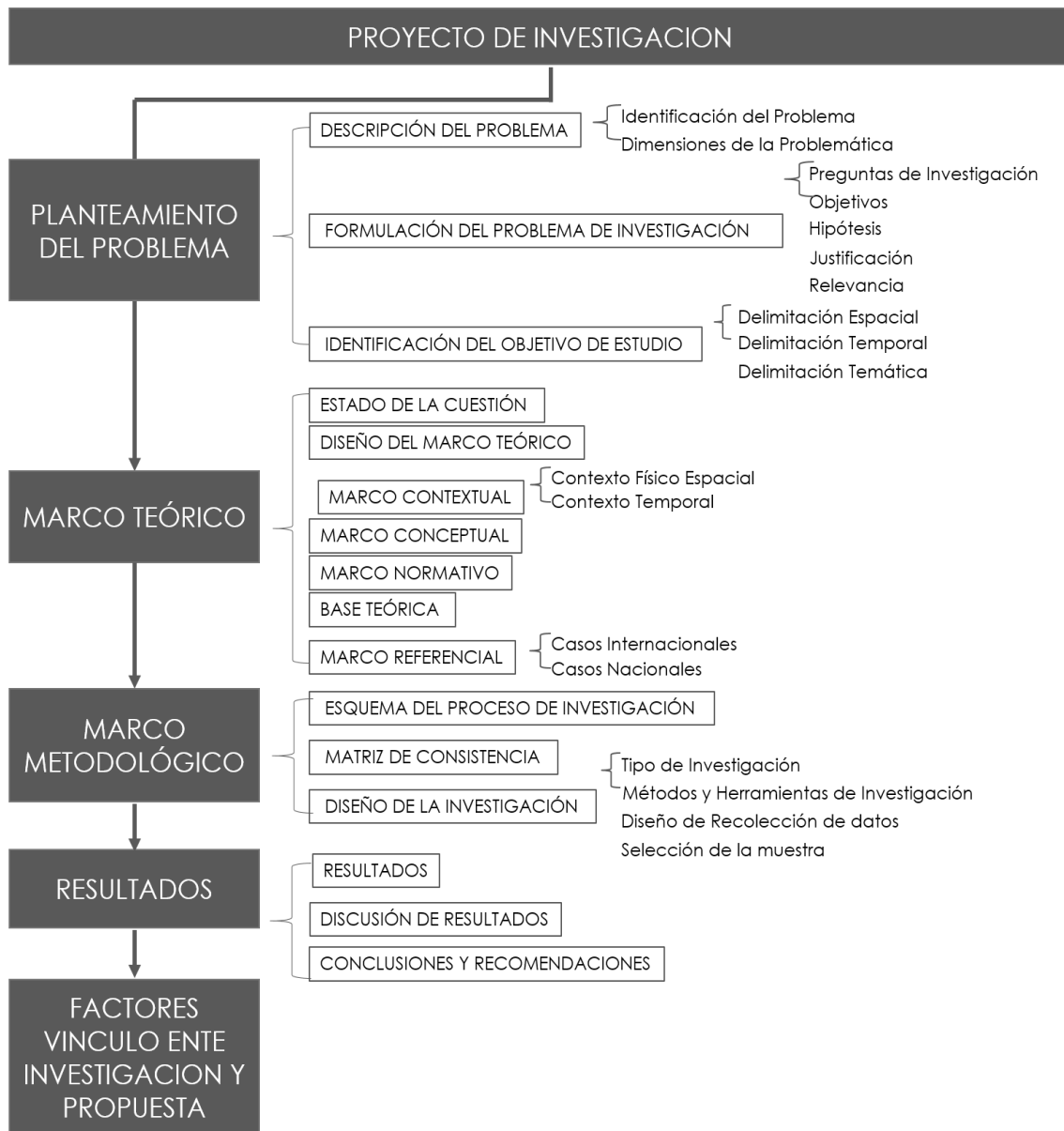
La profundidad de la investigación y por su tiempo es transaccional descriptiva ya que su objetivo es caracterizar los fenómenos en dos variables en un tiempo definitivo.

Tabla 7 Tabla de diseño de investigación.

Tipo de investigación	Básica
Enfoque de la investigación	Cualitativa
Profundidad de la investigación	Descriptiva - Documental
Por su tiempo	Transaccional o transversal

Fuente: Hernandez (2014),

Figura 5 Esquema del proceso de investigación



2.2. Escenario de estudio.

Por elección del escenario de investigación se entiende según Sabino (1996), que esta delimitación facilita la reducción del problema inicial a dimensiones que permitan efectuar los estudios correspondientes de forma más simplificada.

En función de las definiciones expuestas, la presente investigación se enmarcó en el estudio de fundamentos, conceptos, principios, herramientas y procesos de un estudio de caracterización de la provincia, demográfico, geográfico, técnico, económico y financiero, para la evaluación de la factibilidad y viabilidad de la creación de un terminal terrestre sostenible en el Distrito de Huaraz.

2.3. Participantes.

Ragin (2013) sostiene que los “tipos de muestras que suelen utilizarse en las investigaciones son las no probabilísticas o dirigidas, cuya finalidad no es la generalización en términos de probabilidad. También se les conoce como “guiadas por uno o varios propósitos”, pues la elección de los elementos depende de razones relacionadas con las características de la investigación”.

Población: La elección de la muestra tiene como fuente principal al Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), Que opera como pieza fundamental en estadística e informática para el país. Para la muestra se tomó como base al último censo realizado por el INEI, donde la población total de la provincia de Huaraz son 172696 habitantes, según Fisher y Navarro (1997), indican que para una población que supera los 100,000 habitantes o elementos, se debe trabajar con la fórmula de población infinita.

Tabla 8: *Tabla de población de la provincia de Huaraz.*

Huaraz	Año	Población
	2010	157,267
	2011	159,125
	2012	161,003
	2013	162,889
	2014	164,768
	2015	166,625

Fuente: INEI (2015)

Al no tener los datos de la población al 2018 se sacará el índice de crecimiento anual para poder estimar el número de población a la actualidad y así conocer la población total.

Formula:

$$P_t = P_0 (1 + r)^t.$$

Dónde:

$$166\ 625 = 157\ 077 (1 + r)^{16}$$

$$r = 1.012$$

r = índice de crecimiento.

Aplicando la formula al año 2018 tenemos:

$$P_t = 166\ 625 (1 + 1.012)^3$$

$$P_t = 172\ 696$$

La población estimada al año actual (2018) es de 172 696 habitantes en la provincia de Huaraz.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Hernandez (2014) sostiene que “para el enfoque cualitativo, al igual que para el cuantitativo, la recolección de datos resulta fundamental, solamente que su propósito no es medir variables para llevar a cabo inferencias y análisis estadístico. Lo que se busca en un estudio cualitativo es obtener datos (que se convertirán en información) de personas, seres vivos, comunidades, situaciones o procesos en profundidad”.

Como se ha mencionado en varias ocasiones, el proceso cualitativo no es lineal ni lleva una secuencia como el proceso cuantitativo. Las etapas constituyen más bien acciones que efectuamos para cumplir con los objetivos de la investigación y responder a las preguntas del estudio; son acciones que se yuxtaponen, además de ser iterativas o recurrentes.

No hay momentos en el proceso en el que podamos decir: aquí terminó esta etapa y ahora sigue tal etapa. Al ingresar al campo o ambiente, por el simple hecho de observar lo que ocurre estamos recolectando y analizando datos, y en esta labor puede ir ajustándose la muestra. Muestreo, recolección y análisis son actividades casi paralelas. Desde luego, no siempre la muestra inicial cambia. Así que, aunque veremos los temas pertinentes a la recolección y análisis, uno por uno, no debemos olvidar la naturaleza del proceso cualitativo.

2.5. Procedimientos

La unidad de análisis se centró principalmente en datos estadísticos de organismos del estado peruano, datos estadísticos del gremio que agrupa el sector de transporte y comunicaciones, información suministrada por los instituciones públicas y privadas y otras fuentes de información analizada y procesada durante el desarrollo de la evaluación del mismo.

Las herramientas usadas de fuentes primarias:

- Fichas documentales del estado actual de la provincia.
- Fichas de Observación
- Análisis de casos.

2.6. Métodos de análisis de investigación

Zemliansky (2008) afirma que “una fuente muy valiosa de datos cualitativos son los documentos, materiales y artefactos diversos. Nos pueden ayudar a entender el fenómeno central de estudio. Prácticamente la mayoría de las personas, grupos, organizaciones, comunidades y sociedades los producen y narran, o delinear sus historias y estatus actuales. Le sirven al investigador para conocer los antecedentes de un ambiente, así como las vivencias o situaciones que se producen en él y su funcionamiento cotidiano y anormal”

Entre tales elementos podemos mencionar cartas, diarios personales, fotografías, grabaciones de audio y video por cualquier medio, objetos como vasijas, armas y prendas de vestir, grafiti y toda clase de expresiones artísticas, documentos escritos de cualquier tipo, archivos, huellas, medidas de erosión y desgaste, etcétera.

2.7. Aspectos éticos.

Un estudio cualitativo colabora en muchos aspectos éticos con la investigación tradicional. Así, los aspectos éticos que se aplican a la ciencia en forma global son adaptables a este tipo de investigación.

Teniendo en cuenta que este trabajo es el resultado final de la vida universitaria y de nuestra investigación científica; en relación a los aspectos éticos le damos especial prioridad a la propiedad intelectual a todos los textos debidamente citados, siendo muy específicos con la fuente.

Según Díaz (2017), menciona 2 aspectos fundamentales para desarrollar investigaciones éticamente validadas: Validez, la tesis buscará la mejora continua en relación al conocimiento y valor científico, los miembros implicados en el estudio deben priorizar investigaciones que estén debidamente respaldadas.

III. RESULTADOS (ANÁLISIS URBANO - ARQUITECTÓNICO)

3.1. RESULTADOS

OBJETIVO ESPECÍFICO 1:

Describir de qué manera se caracteriza planificación del Terminal Terrestre Turístico Regional con respecto a la calidad del medio urbano como parte de la renovación en el distrito de Huaraz.

Para la planificación de un terminal terrestre se tiene que tener en cuenta diferentes factores uno de ellos es el Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo, en donde se encuentra el apartado de estándar referente en la infraestructura de transporte que dictamina que para la ejecución de un terminal terrestre interprovincial requiere como mínimo una ciudad intermedia principal de 50,001 – 100,000 habitantes y máximo una ciudad metropolitana o metrópoli regional con 500,001 a 999,999 habitantes, por lo que la ciudad de Huaraz se encuentra jerárquicamente en la denominación Ciudad Mayor por la cantidad de habitantes siendo de 100,001 a 250,000 hab. y un área mínima de 2 hectáreas para la ubicación del proyecto, por lo cual la ciudad de Huaraz cumple con dichos estándares para la ejecución de esta infraestructura de transporte. (Ver ficha documental ET – O1).

Tabla 9 Caracterización y propuesta de estándares referentes a la infraestructura de transporte

JERARQUÍA URBANA Y NIVEL DE SERVICIO	RANGO (**)	PARÁMETROS	INDICADORES (*) C/U
AREAS METROPOLITANAS / METROPOLI REGIONAL: 500,001 - 999,999 Hab.	Terminales Interprovincial	TIP- A	4.5Ha -9.0 ha
	Terminales urbanos	TU- A	3.0ha
	Estaciones	EC-A	2.5 ha
	Paraderos Urbanos	PU-A	2000-4000m2
CIUDAD MAYOR PRINCIPAL 250,001 - 500,000 Hab.	Terminales Interprovincial	TT- B	2.0 -4.5Ha
	Terminales urbanos	TU-B	2.5Ha
	Estaciones	EC-B	2.0 ha
	Paraderos Urbanos	PU-B	2000m2
CIUDAD MAYOR 100,001 - 250,000 Hab.	Terminales Interprovincial	TT- C	2.0 Ha
	Terminales urbanos	TU-C	2.0Ha
	Estaciones	EC-C	1.0 ha
	Paraderos Urbanos	PU-C	1000m2
CIUDAD INTERMEDIA PRINCIPAL 50,001 - 100,000 Hab.	Terminales Interprovincial	TT- D	1.0-2.0Ha
	Terminales urbanos	-----	0.5-1.0 ha
CIUDAD INTERMEDIA	Terminales urbanos	-----	0.5-1.0 ha
CIUDAD MENOR	Terminales urbanos	-----	5000m2
CIUDAD MENOR 5,000 -9,999 Hab	Terminales urbanos	-----	2500m2

Fuente: Sistema Nacional De Estándares De Urbanismo (2011)

Otro punto de gran relevancia se detalla en la ficha documental SB - 01 y SB-02 sobre el abastecimiento de servicios básicos dentro de la ciudad.

Es la entidad prestadora de servicios de saneamiento Chavín S.A. (EPS Chavín) como la empresa encargada del servicio de agua potable y alcantarillado del área central de Huaraz e Independencia, siendo las Juntas Administradoras las encargadas de las áreas periféricas siendo así la captación del agua potable que consume la ciudad de Huaraz se realiza de los ríos Auqui y Paria, con una capacidad de 5,855 m³ y un caudal promedio de 240 lps. que cubre la demanda actual (190 lps) quedando un saldo positivo de 50 lps. En el presente año, la cobertura del agua potable es del 100 % para la ciudad de Huaraz. La EPS Chavín S.A., señala que en el presente año la cobertura del agua potable es de 13,367 conexiones, que representa al 74% de población atendida (66,835 hab.), encontrándose activas el 68.6% (62,110 hab.) El 26% restante de la población es atendida por las Juntas Administradoras. INDECI (2010). (Ver ficha documental SB-01 Y SB-02)

Tabla 10 Servicios básicos

ADMINISTRADORA	SERVICIO	DESCRIPCION	CONEXIONES	POBLACION ATENDIDA	
			Nº	Nº	%
EPS - CHAVIN	AGUA POTABLE	CONEXIONES TOTALES DE AGUA POTABLE	13,367	66,835	74
		CONEXIONES ACTIVAS DE AGUA POTABLE	12,422	62,110	68.6
	ALCANTARILLADO	CONEXIONES TOTALES DE ALCANTARILLADO	11,426	57,130	63
		CONEXIONES TOTALES DE ALCANTARILLADO	11,018	55,090	61
JUNTAS ADMINISTRADORAS	AGUA POTABLE			23,628	26
	ALCANTARILLADO			33,333	37

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

En su estudio sobre Huaraz “el abastecimiento energía eléctrica en la ciudad de Huaraz es a través de la Central Hidroeléctrica de Huallanca, ubicada en el Cañón del Pato y el abastecimiento de energía eléctrica es a través de la Sub-Estación ubicada en Picup (margen izquierda del río Santa), cuya potencia instalada es de 5,000 Kw. Con relación al nivel de cobertura, la atención con conexiones domiciliarias involucra al 100% de la población”. (Ver ficha documental SB-03).

La ubicación del país dentro de las categorías geotécnicas es el denominado “Cinturón de Fuego Circumpacífico” la cual es de las regiones más altas en probabilidad sísmica, Huaraz se encuentra en la zona norte del país.

La mayor actividad sísmica que puede afectar a la ciudad y al departamento de Ancash en general, se concentra en el Océano Pacífico, en una línea paralela a la costa, a una distancia media de 80 Km., correspondiendo a la traza del contacto entre las placas tectónica marina y continental. Ahí se produce una alta concentración de sismos, apreciándose la subducción de la Placa de Nazca, aumentando la profundidad focal de los sismos hacia el continente, donde se producen a profundidades superficiales a intermedias”. (ver ficha documental FG-01 y FG-02). Ubicando a la zona de estudio en el sector 8 con un nivel bajo de peligro. (ver ficha documental SG-03 Y SG-04).

La calidad del medio urbano tiene diversos componentes; según las fichas de observación y documentales tenemos que, en el área de recreación, la ciudad presenta un presentando un alto grado de carencia de acuerdo a la reglamentación actual los cuales son, tanto para el tipo de recreación activa y el tipo de recreacion pasiva. Faltando 12 hectáreas (72.3%) de áreas deportivas y 31.8 hectáreas (86.2%) de áreas de parques. (ver ficha documental RA-01).

Dentro del patrimonio monumental en la ciudad de Huaraz se halla la zona arqueológica o restos arqueológicos de Pumacayán, localizado en el barrio San Francisco, construido sobre plataformas mayores a los 10m, con galerías subterráneas, el ambiente urbano monumental “Jirón José Olaya”, a lo largo de cuatro manzanas, la conserva las características urbanas que tenía Huaraz antes del sismo, con los elementos arquitectónicos tradicionales de la región, las ruinas de Kanapún, sobre cuyos restos arqueológicos se ha construido el colegio Antonio Raymondi y Willcahuain, ruinas de la cultura Huari – años 600 a 900 d.C.-, puestas en valor, ubicada a 7km de Huaraz, sobre los 3 400 msnm. (ver ficha documental PM-01).

Morfológicamente en la ciudad el material de construcción empleado y predominante según los gráficos encontrados en la ficha documental MC-01 son el 74% de las edificaciones son de material noble y el 26% de adobe, en relación a la zona de estudio el material predominante es el ladrillo. (ver ficha de observación FO-01A y FO-02), en cuanto a la altura de las edificaciones dentro de la ciudad las edificaciones de 1 a 2 pisos representan un 66.74%, de 3 pisos el 27.14%, de 4 pisos el 5.42% y 5 pisos a más el 0.7%. (ver ficha documental AE-01), en la zona de estudio predomina las construcciones de 2 – 3 pisos. (ver ficha de observación FO-02A y FO-02). El estado de conservación de las edificaciones, es de estado regular. “Predominando el regular con el 56%, continuando con el bueno con un 35% y el 9% de las edificaciones se encuentran en mal estado de conservación”. (ver ficha documental EC-01), en la zona de estudio predomina el estado regular, así como en las fachadas. (ver ficha de observación FO-03A y FO-02).

La calidad de aire es de categoría media por la cantidad de polvo que existe en el lugar, así como la contaminación visual y sonora es baja, el mobiliario urbano en la zona de estudio se observó que cuentan con postes de iluminación, así como módulos de telefonía pública, pero carece de tachos y bancas. (ver ficha de observación FO-02).

OBJETIVO ESPECÍFICO 2:

Caracterizar el estado de la infraestructura de transporte vial en el tejido urbano de la provincia de Huaraz.

Caracterizando el sistema vial, según los cuadros expuestos en la ficha documental EV – 01 y la ficha de observación FO – 01.

Señala que el 25.94% de las vías pertenecen al Sistema Vial Nacional, el 21.60% al Sistema Vial Regional y el 52.46% al Sistema Vial Vecinal así mismo según el tipo de superficie de rodadura, encontramos que, en el Sistema Vial Nacional, o carreteras de integración de carácter nacional, predominan las vías afirmadas (49.2%); en el Sistema Vial Regional, es decir carreteras de integración al interior de la región, predominan las vías sin afirmar (48.8%), y en el Sistema Vial Vecinal, o redes viales de

integración de centros poblados cercanos, predominan las trochas carrozables (47.9%), o carreteras de integración de centros poblados menores.

Tabla 11 Longitud de vías según la superficie de rodadura

SISTEMA VIAL	TOTAL		TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA			
	Km.	%	ASFALTADA	AFIRMADA	SIN AFIRMAR	TROCHA
	4,937.43	100.00	608.08	1,318.23	1,595.06	1,416.06
NACIONAL	1,280.92	25.94	542.40	629.92	108.60	0.00
REGIONAL	1,066.55	21.60	42.08	327.80	520.67	176.00
VECINAL	2,589.96	52.46	23.60	360.51	965.79	1,240.06

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

De esta manera, en términos generales, la infraestructura vial de la región estaría constituida por:

Red Vial Nacional

Las cuales lo integran: (Ver ficha documental EV – 02 y ficha de observación FO - 01).

La Carretera Panamericana, vía integradora de la región con el resto del país, así como también la conecta con países vecinos; actualmente se encuentra en buen estado de conservación.

La Carretera de Penetración Pativilca – Huaraz – Caraz – Huallanca, que conecta la carretera Panamericana con el eje longitudinal de la sierra, y forma parte de ésta, prolongándose por Cabana y Huamachuco, hasta Cajamarca, Ayabaca y la frontera norte del país. Las ciudades de Recuay, Huaraz, Carhuaz, Yungay y Caraz se articulan por el sur utilizando esta vía, y por el norte conectándose con la carretera a Chimbote.

Carretera de Penetración Chimbote-Chuquirca-Sihuas-Pariash-Limite Regional de Huánuco, es una vía transversal, con una longitud de 320.8 km. de los cuales solo 11.5 km. se encuentran asfaltados y 309 km sin afirmar. (Municipalidad Provincial de Huaraz, 2012). Une la sierra norte de

la región con la sierra de Huánuco. Se divide en dos vías; una de ellas, que corre a lo largo de la margen izquierda del río Tablachaca; y la otra que interconecta los centros poblados de Yungay Pampa, Yancas, Sihuas, Pariash, hasta llegar a Huacrachuco, límite regional en Huánuco.

Carretera de Penetración Casma – Huaraz – Pomachaca – Rapayan Límite regional con Huánuco, es una vía alternativa de integración entre Anchas y Huánuco. Atraviesa las regiones naturales de Costa, Sierra y Selva, uniendo los centros poblados de Casma, Huaraz, Ico, Monzon y Tingo Maria. (INDECI, 2010, p. 20).

Carretera de Penetración Pativilca – Conococha – Chiquian – Abra Yanashalla (Límite regional con Huánuco), es una vía que une la costa con la sierra sur de la región Ancash con Huánuco; conectándose con la carretera Huallanca, La Unión y Huánuco.

Red Vial Regional.

La red vial regional está conformada por pequeños tramos de carretera **de tipo** asfaltada, el estado de conservación es regular o mal estado de conservación. Las principales vías de importancia regional son: (Ver ficha documental EV – 02 y ficha de observación FO - 01).

Carretera Cátac – Huari – Piscobamba – Pomabamba – Sihuas, ubicada a lo largo del llamado Callejón de Conchucos, integrándolo con el Callejón de Huaylas y con la costa.

Carretera Huarmey – Aija – Recuay, vía conecta el lugar de explotación de minerales de Antamina con su puerto marítimo para la exportación del producto.

Carretera Chimbote – Huallanca, que une la Central Hidroeléctrica de Huallanca con Chimbote, y a la vez, completa el gran circuito regional del Callejón de Huaylas con la costa de la región.

Red Vial Vecinal.

La región Ancash presenta una red vial vecinal que por falta de recursos no presenta buenas condiciones de mantenimiento. La zona costera de la región presenta vías en buen estado de conservación y, asfaltadas en su mayoría, debido a la fisiografía de la zona que es llana y poco accidentada. La circulación por estas vías es fluida. Las provincias con litoral como Santa, Casma y Huarney se articulan utilizando la carretera Panamericana”. (Ver ficha documental EV – 03 y ficha de observación FO - 01).

La zona del Callejón de Huaylas, por el eje longitudinal debajo del Valle, se encuentra en buen estado de conservación de las vías, en los flancos y partes altas de la cuenca, son trochas carrozables, con un estado de conservación regular. (INDECI, 2010, p. 22).

El Callejón de Conchucos presenta un sistema vial de carácter vecinal, conformado por vías con un estado de conservación regular.

Transporte urbano:

“El transporte urbano se encuentra jerarquizado principalmente por el transporte público y privado. El transporte público está conformado por un sistema de líneas de minibuses o vans, actualmente con 3 paraderos establecidos. Estas líneas tienen rutas establecidas que cruzan la ciudad de norte a sur”. (Ver ficha documental EV – 03 y PT - 01).

La estructura vial de la ciudad, se encuentra conformada por la avenida Luzuriaga, la cual es la vía principal, atravesándola de norte a sur, con sus prolongaciones como la Avenida Fitzcarrald y la Avenida Centenario. Otras avenidas importantes conforman una malla vial como la avenida Raymondi, la cual cruza la ciudad de Este a Oeste. La Avenida Gamarra y la Avenida Villón son algunas de las vías principales de la ciudad. La Avenida Confraternidad Internacional Oeste, Este y Sur rodean la ciudad en todas sus direcciones, formando de esta manera un anillo vial el cual agiliza el tráfico. (Ver ficha documental EV – 03, CV - 01 y ficha de observación FO - 01).

OBJETIVO ESPECÍFICO 3:

Develar la importancia del estado actual del sistema de transporte turístico en el desarrollo económico como parte de la renovación urbana dentro del distrito de Huaraz.

La región Ancash según el mapa descrito en la ficha documental RT-01 tiene un gran potencial alto, y que ofrece diversos atractivos turísticos de gran extensión, como el ecoturismo, alpinismo, el turismo cultural (arqueológico, antropológico, culinario). el turismo de aventura, Dividiéndose en: (ver ficha documental RT-01)

La costa de la región, se encuentran playas y balnearios como Vesique, Samanco, Tortugas, El Huaro, La Gramita, Las Aldas, Tuquillo, Tamborero y Bermejo. (ver ficha documental RT-01)

El Callejón de Huaylas, un valle interandino, tiene sobre su margen occidental a la Cordillera Negra, de mas de 5 mil metros de altura, carente de nieve; y, en el lado oriental, un paisaje completamente opuesto, con cerca de un centenar de cumbres nevadas (35 superan los seis mil metros de altitud), que se forman la Cordillera Blanca. (ver ficha documental RT-01)

El Callejón de Conchucos, ubicado en el sector oriental de la Cordillera Blanca, al este del Parque Nacional Huascarán, es una sucesión de pequeños valles que se vinculan a través de la carretera de Chavín – Sihuas. Entre sus paisajes se encuentran la Cordillera Blanca desde su vertiente oriental. (ver ficha documental RT-01)

La Cordillera Huayhuash, situada al sur de la región Ancash, al sur de la Cordillera Blanca; así como las Lagunas de Llanganuco, ubicadas en una quebrada entre los nevados Huandoy y Huascarán. (ver ficha documental RT-01). La provincia de Huaraz tiene según la ficha documental NT-01, tiene un ingreso de visitantes extranjeros y nacionales que al 2018 suman 265882 visitantes anuales, donde el 89 % son extranjeros y el 11% visitantes nacionales, en el caso específicamente en el distrito de Huaraz se cuenta con 220184 de visitantes anuales al 2018 que son el 82.8% de los visitantes en la provincia. (ver ficha documental NT-01).

Tabla 12 Número de turistas nacionales y extranjeros registrados la provincia de Huaraz.

NUMERO DE VISITANTES TURISTICOS EN LA PROVINCIA DE HUARAZ						
AÑOS	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NACIONALES	332409	367679	323696	319622	320042	235878
EXTRANJEROS	29291	28384	36219	40321	52706	30004
TOTAL PARCIAL	361700	396063	359915	359943	372748	265882
TOTAL						2116251

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Dentro de la ciudad de Huaraz, MINCETUR y PromPeru llevan el registro de las agencias dedicadas al transporte de turistas las cuales suman 41 empresas registradas. (ver ficha documental AT-01), donde los destinos más visitados según los cuadros en la ficha documental DT-01, DT-02 y DT-03 son Huaraz, Cordillera Blanca, Parque Nacional Huascaran, Quebrada de Llanganuco, Yungay, Caraz, Chimbote, Casma, Huarmey, Chiquian, Carhuaz, Chacas, Olleros, Recuay, Distrito de Yanama, Monterrey, Catac, Huari, Conchucos, Chavin de Huantar, Distrito de Nuevo Chimbote, Distrito de Marcará, Reserva Nacional de Calipuy, Distrito de Huallanca, Pomabamba, La Gramita, Distrito de Mancos, Nevado Huascaran, Vaquería, Cabana, Cashapampa, Distrito De Moro, Coishco, San Luis, Zona Reservada Cordillera Huayhuash, Pashpa, Nepeña, Distrito de Yautan, Vesique, Ranrahirca, Huaylas, Chavin, Sihuas, Distrito de Huantar Y Anta. (ver ficha documental DT-01, DT-02 y DT-03).

Con respecto al desarrollo económico de la región de Ancash, según la ficha documental IP-01 se observa en los cuadros el IPB de la región, el cual concentra el 3,7% de la población, el 3,4% de la producción y el 7,4% de la exportación. En los últimos años, la participación de Ancash en la economía del país ha bajado a comparación de otras regiones.

La economía de Ancash está basada principalmente en la explotación de recursos primarios. El 35% del PBI ancashino corresponde a la extracción de minerales (principalmente cobre), pesca y procesamiento industrial de harina y aceite de pescado. Ancash explica la quinta parte de la pesca del país y la doceava parte de la producción de minerales. Además, según los cuadros obtenidos del plan concertado de la región de Ancash 2017 – 2021, se observa que el gobierno regional no realiza inversiones en el sector turismo, siendo este rubro de gran jerarquía para el movimiento económico

de la región. A partir de estos datos la población económicamente activa en la provincia es de 630445 ciudadanos, donde el 55.9% son del sexo masculino y el 44.1% del sexo femenino; en la población inactiva se observa 214013 habitantes de los cuales 35.6% son sexo masculino y 64.4% del sexo femenino. Así mismo los grupos ocupacionales que se encuentran son profesionales, gerente, administrador, funcionario y empleado de oficina con un porcentaje de 14.7%, vendedor con 13.8%, trabajador de actividades extractivas, granjero, pecuario, mariner, obrero y picapedrero con 37.1%, operario, operario y productor jornalero con 12.3%, conductor con 6.6% finalmente, trabajador de los servicios y trabajador del hogar con 15.6%. (ver ficha documental PA-01).

IDH (2016) publicado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo(PNUD), considera tres componentes: vida larga y saludable; educación; y nivel de vida digno; entendiéndose como Desarrollo Humano al “proceso de ampliación de las opciones de las personas y el mejoramiento de sus capacidades y libertades” y al “proceso complejo y multidimensional que depende de la interacción de una variedad de determinantes y del efecto agregado de múltiples intervenciones sociales, ONU, (2003). Siendo la escala de medición 0 más bajo y 1 alto grado de desarrollo humano; en la provincia el índice según sus distritos es: Pariacoto con 0.5411, Pampas con 0.5895, Olleros con 0.5414, La Libertad con 0.5636, Jangas con 0.5188, Independencia con 0.5902, Huanchay con 0.5749, Colcabamba con 0.5768, Cochabamba con 0.5492 y Huaraz con 0.6070. De esta manera el distrito de Huaraz se cuenta con un índice de desarrollo humano más alto en la provincia. (ver ficha documental ID-01).

OBJETIVO ESPECÍFICO 4:

Detallar el proceso de integración del terminal terrestre turístico regional a una mayor escala como renovación urbana en la provincia de Huaraz.

En lo que respecta el proceso de integración de una infraestructura en escalas mayores se tuvo en cuenta analizar la jerarquía que tiene cada distrito en relación a la provincia; según el cuadro situado en la ficha documental CD-01 nos muestra que los distritos de Independencia y La ciudad de Huaraz conservan un eje central que concentra la mayor

jerarquía dentro del provincia, las altitudes y número de habitantes lo demuestra, además de la ubicación concéntrica de ciudad de Huaraz en este valle. (ver ficha documental CD-01).

Siendo así, la jerarquía de cada ciudad principal en relación a la provincia es: La ciudad de Huaraz como centro político y administrativo con una superficie total de 506.5 km² que simboliza el 17.37% en relación a la provincia de Huaraz y 12 centros poblados, el distrito de independencia como distrito institucional educativo con una superficie total de 302.95 km² que simboliza el 12.5% dentro de la provincia y 33 caseríos o anexos, Taricá como espacio turístico y gastronómico con una superficie total de 110.28 km² que simboliza el 4.42% y 12 caseríos, Jangas como espacio turístico con una superficie total de 59.84 km² que simboliza el 2% y 17 caseríos o anexos, y en la categoría de producción primaria se tiene a las ciudades y o distritos: Pariacoto con una superficie total de 135.65 km² que simboliza el 5.4% y 16 caserios o anexos, Pira con una superficie total de 52.65 km² que simboliza el 2% y 8 caserios o anexos, Olleros con una superficie total de 235.65 km² que simboliza el 8.94% y 7 caserios o anexos, Huanchay con una superficie total de 209.34 km² que simboliza el 8.4% y 5 caserios o anexos, Cochabamba con una superficie total de 65.35 km² que simboliza el 5.4% y 2 caserios o anexos, Pampas con una superficie total de 450.65 km² que simboliza el 14.34% y 1 caserío o anexo, La Libertad con una superficie total de 164.26 km² que simboliza el 6.5% y 34 caserios o anexos finalmente Colcabamba con una superficie total de 50.65 km² que simboliza el 2% y 2 caserios o anexos. (ver ficha documental CD-01, CD-02 y CD-03).

Tabla 13 Jerarquía e integración de los distritos de la provincia de Huaraz.

TERRITORIAL		INDICADORES		
1.1.1. OCUPACIÓN DEL TERRITORIO				
		ARTICULACIÓN E INTEGRACIÓN PROVINCIAL		
1.1.1.1. EJES TERRITORIALES	1.1.1.1.1. EJE LONGITUDINAL		CARRETERA HUARAZ – CASMA	
	1.1.1.1.2. EJES TRANSVERSALES		EJE CALLEJON DE HUAYLAS	
			R54	
			R64	
1.1.1.2. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS	CIUDAD PRINCIPAL	A NIVEL PROVINCIAL	Jerarquía/rol/función	N° HAB.
	INDEPENDENCIA		Distrito institucional educativo	62853
	CIUDAD DE HAUARAZ		Centro político administrativo	56186
	TARICA		Espacio turístico y gastronómico	5394
	JANGAS		Espacio turístico	4403
	PARIACOTO		Producción primaria	4386
	PIRA		Producción primaria	3853
	OLLEROS		Producción primaria	2581
	HUANCHAY		Producción primaria	2517
	COCHABAMBA		Producción primaria	2047
	PAMPAS		Producción primaria	1310
	LA LIBERTAD		Producción primaria	1280
COLCABAMBA		Producción primaria	653	
TOTAL			147463	

Fuente: cuadro elaborado a partir de, INEI (2016)

Por otra parte, al investigar el proceso de integración de las infraestructuras de transporte terrestre dentro de sus entornos mediatos e inmediatos se estudió la Estación de Rotterdam que es una parte integral del plan de crecimiento urbano del Municipio para el Distrito Central y del eje cultural de Rotterdam se pudo observar que dentro de su entorno inmediato logró integrar su infraestructura mediante los 2 tipos de fachadas, además que revitalizo la zonas públicas en la que se emplazó, siendo Rotterdam una ciudad jerárquicamente importante dentro de Holanda y estar ubicada estratégicamente al centro del país; la estación se integró en la red europea de centros de transporte y se posicionó como la primera parada en los Países Bajos al tomar la ruta desde la zona el sur, además sirviendo como catalizador para la renovación urbana dentro de la ciudad de Rotterdam. (ver lamina ER-01 y ER-02 en el apartado de análisis de casos análogos). Otro caso en el Terminal de Lapa, los arquitectos Luciano Margotto Soares, Marcelo Ursini y Sérgio Salles buscaron establecer una integración entre la terminal de autobuses urbanos de Lapa, en São Paulo, y su entorno físico inmediato, sobre todo con su vocación de enfoque urbano de la sociabilidad popular considerando la memoria obrera y el perfil popular del barrio al igual que su historia, reconociendo esos factores como elementos del proyecto. Su emplazamiento fue en una zona con deterioro físico usada como estacionamiento de buses, que tras luego de la implantación la zona se

convirtió dinámicamente más activa siendo así el surgimiento de nuevos equipamientos dentro del radio de influencia del Terminal como se puede observar en la lámina TL-04 como estaciones, parques, centros comerciales y de educación, a nivel macro la infraestructura opera a la escala de las ciudades, “a partir de sus redes de infraestructura y circulación. Al mismo tiempo, utiliza estrategias como la racionalidad, el orden y la precisión como formas de actuar en los contextos de caos, dispersión y complejidad, tan comunes en las grandes ciudades latinoamericanas”. (ver laminas desde TL-01 al TL-05 en el apartado de análisis de casos análogos).

En el caso nacional el Terminal Terrestre Plaza Norte ubicado en la ciudad de Lima fue emplazada en una zona de alto deterioro físico y social, tanto por los problemas de informalidad en el sector transporte como problemas sociales este proyecto fue parte de la solución, en relación a la ciudad, se encuentra en una zona cercana al centro y densamente poblada, pero de fácil acceso. Esto se debe a que se ubica a un lado de la Panamericana Norte, carretera principal de la ciudad. Donde, el acceso principal al terminal se realiza por una vía integrada y de jerarquía secundaria; con la carga de congregar y supervisar a las diversas empresas y agencias que brinden servicios de transporte, respetando las medidas de seguridad y normas impuestas por INDECI y el MTC, la infraestructura logró renovar su entorno inmediato, así como el surgimiento de nuevos equipamientos especialmente del sector comercio en su zona de influencia local, diseñado sobre 45.000 m² de superficie con 70 rampas de buses en el sótano este terminal se desarrolla a nivel interregional con una capacidad de transportar 1 millón de personas al mes. (ver laminas desde GT-01 al GT-05 en el apartado de análisis de casos análogos).

Finalmente, en el caso del Terrapuerto de Trujillo, ubicado al sur de la ciudad fue emplazado fuera del casco urbano en lo que fue la antigua fábrica “Modassa”, diseñado con el propósito de mejorar la calidad de embarque y desembarque a los 3,000 pasajeros que ingresan y salen diariamente de esta ciudad. A nivel local su influencia trajo consigo el desarrollo de la ciudad hacia esa zona de expansión, diseñado sobre 7696 m² el terminal cuenta, asimismo, con 32 andenes de embarque y 13 de desembarque, 3 zonas de

retén de buses en espera para las horas punta, 148 estacionamientos para vehículos particulares y 50 para vehículos del personal que labore en la terminal, de esta manera esta infraestructura opera a nivel provincial y regional siendo el área provincial su zona de impacto directa. (ver laminas del TT-01 al TT-05 en el apartado de análisis de casos análogos).

IV. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Tras describir y caracterizar los diferentes resultados obtenidos con la aplicación de las fichas documentales, fichas de observación y los casos análogos, se procede a realizar las discusiones y conclusiones que sirvan para consolidar lo obtenido, al tiempo que suponga una futura fuente de información para nuevas investigaciones.

Discusión del resultado en el objetivo 1

Describir de qué manera se caracteriza planificación del Terminal Terrestre Turístico Regional con respecto a la calidad del medio urbano como parte de la renovación en el distrito de Huaraz.

Se va a ver a continuación, una síntesis de la evaluación referidas a describir como se caracteriza la planificación del terminal terrestre turístico regional sobre la calidad del medio urbano, donde se abordaron temas como estándares requeridos para la ejecución de una infraestructura de transportes, la cobertura de servicios básicos en la ciudad, los peligros geológicos vulnerabilidad, riesgos y la caracterización del medio urbano.

Siendo así, los resultados muestran que la ciudad según la jerarquía expuesta está en el rango para la ejecución de una infraestructura de transportes provincial, además que la cobertura de los servicios básicos es al 100% de la población; ahora respecto a la evaluación de la calidad del medio urbano se abordaron indicadores como estado de las edificaciones en la ciudad y en la zona de estudio encontrándose categóricamente en estado regular, de igual manera la altura de edificación y el material predominante en la zona de estudio está en el rango 2-3 pisos; edificados en un 74% con ladrillo y cemento.

Observamos de forma global la calidad de aire, contaminación ambiental, sonora y visual que existe en el sector los cuales están dentro de lo permitido, así como la evaluación de riesgos geológicos el sector se encuentra en la

categoría de zona de peligro bajo. Desde el análisis realizado comparamos nuestros resultados con la investigación de Quiroga (2017) sobre “Terminal Terrestre de Sullana Ordenamiento del Servicio de Transporte Internacional, Interprovincial e Interurbano, tiene como objetivo principal proporcionar a la ciudad de Sullana la infraestructura de un Terminal Terrestre adecuado, que permita ordenar la ciudad y elevar su nivel de desarrollo, esto lo lograron analizando la situación actual de la ciudad de Sullana, orientada al terrestre”.

Donde se puede ver una realidad análoga con la ciudad de Huaraz, en el caso de material predominante la ciudad de Sullana tiene 53.6% de sus edificaciones a base de ladrillo y cemento que es material predominante en la ciudad de Huaraz, en cuanto a la cobertura de los servicios básicos la población cuenta con servicio de agua potable, alcantarillado y de energía eléctrica que aun con la creciente demanda sigue abasteciendo a toda la ciudad, en el estudio de vulnerabilidad por peligros geológicos que efectúan en su investigación se detalla que el 39.8% del área total de la ciudad estaría afectada ante un evento o fenómeno geológicos, de igual manera gran parte del territorio de la ciudad de Huaraz estaría afectada por fenómenos de la misma categoría especialmente las riveras de los ríos Santa y Quillcay por la mala regulación municipal en estos sectores.

En los resultados de la investigación de Ramirez & Nieto (2016)

“Estación central de Transferencia de Lima, Plan urbano y estación intermodal, tiene como objetivo principal proponer un proyecto que sea capaz de integrar los diferentes sistemas de transporte urbanos masivos en una sola edificación, que proporcione con una adecuada intermodalidad a los usuarios de los diferentes sistemas y que aporte al desarrollo urbano de la zona en la que se desarrolla”.

En el apartado de análisis urbano obtienen que el promedio de alturas es de 7 pisos por ser una ciudad jerárquicamente más grande en cuanto a población y espacio territorial contraria a la ciudad de Huaraz que el promedio de edificación es de 4 – 5 pisos, así también un contraste en la calidad urbana con la ciudad de Huaraz, la ciudad de Lima tiene una gran potencialidad gracias a los amplios parques metropolitanos con los que

cuenta, mientras que la ciudad de Huaraz presenta déficits altos en este sector.

Junto a ello, desde la enfoque de Valdivia (2000) indica que un planteamiento es una acción que da configuración y cierto orden a espacios en el tiempo, de tal manera el autor expone que mediante esto la planificación urbana ofrece una coexistencia equilibrada entre el hombre y su entorno. Pues es así que hasta este punto de desarrollo y confort es capaz de generar la descendencia de la arquitectura, con todas sus virtudes y acepciones; ahora de acuerdo a Echevarría (2003) la necesidad que tiene el hombre de emplear una buena planificación urbana se vuelve clara hacia lo sustentable, a la movilidad sobre todo en contra de la expansión urbana desordenada y sin regulación de las ciudades. Para esto la arquitectura se limita a ciertas estrategias de solución como los transportes urbanos colectivos, la valoración y protección de la biodiversidad, políticas que favorezcan a la cohesión social y participación ciudadana. Según estas inferencias con los resultados obtenidos se puede indicar que el planeamiento de una infraestructura aplicada en la ciudad de Huaraz es positiva para mantener el equilibrio entre el hombre y la ciudad, así como la toma de decisiones sobre los equipamientos de transporte que crean un predominio en la dirección del desarrollo urbanístico.

Discusión del resultado en el objetivo 2

Caracterizar el estado de la infraestructura de transporte vial en el tejido urbano de la provincia de Huaraz.

En este apartado vamos a tener en cuenta de forma general la caracterización del estado de la infraestructura vial y de transporte en la provincia de Huaraz, como el tipo de rodadura, la jerarquía y el estado de conservación de la infraestructura. Los resultados nos muestran los porcentajes según la tipología de red vial siendo así que dentro de la provincia se tienen 4 tipos de vías categorizadas por su jerarquía donde el predominio es la red vecinal con un 52% de envergadura longitudinal respecto a las otras, en el tipo de rodadura de las vías de transporte dentro de la Red Vecinal predomina las trochas carrozables, y en caso del mantenimiento de las redes se observa que dentro de la red nacional al estar

en buen estado de conservación y asfaltada en su totalidad es de fácil circulación con excepción de la carretera de penetración Chimbote – Parlash que por el estado de las vías y tipo de rodadura presenta problemas de circulación en el Cañon del Pato especialmente en épocas de lluvia o de cambios climáticos como el fenómeno del niño, en la red vial regional se entiende que la circulación es limitada por causa del estado de conservación y falta de mantenimiento en su infraestructura, sin embargo, dentro de la red vecinal; en el caso costero se observa que la circulación es fluida por el buen estado de conservación además de estar totalmente asfaltada, la zona del callejón de Huaylas por el contrario tiene diferentes niveles de accesibilidad por su fisionomía y localización, por la zona longitudinal inferior es fluida por el buen mantenimiento de las vías y restringida por los flacos por no tener un mantenimiento adecuado.

En el caso de la infraestructura de transporte no se cuenta con un terminal terrestre, sin embargo, se tiene tres paraderos establecidos que son provisionales con salidas diarias a los diferentes sectores de la provincia, teniendo en cuenta que existe la informalidad en los sistemas de transporte estos cuentan con espacios y respetan los horarios establecidos y el tiempo de espera de cada unidad; comparando este resultado con las observaciones realizadas por Borja y Rivas (2015).

“En su tesis anteproyecto arquitectónico para el terminal turístico de autobuses interurbanos para la ciudad y puerto de La Libertad, este documento tiene el objetivo de campo, de solucionar la problemática actual que genera el transporte dentro del centro de esta ciudad, principalmente porque no cuenta con instalaciones adecuadas y un sitio con la capacidad necesaria para albergar las unidades de autobuses así como de integrar áreas para el desarrollo del sector turístico de la ya mencionada ciudad, refleja una similitud con el estado actual de la provincia ya que según sus resultados la ciudad de “La Libertad” no cuenta con una terminal formal, sólo tienen puntos o metas con casetas de control improvisadas”

Así como también los problemas que esto causa como la informalidad del comercio, la circulación restringida tanto peatonal como vehicular, y embarque y desembarque de pasajeros en puntos no establecidos.

De manera parcialmente contraria al actual estado de las vías en la provincia de Huaraz los resultados y caracterizaciones en la tesis de Ulloa, (2015) sobre estudio y diseño del terminal de transporte terrestre de pasajeros por carretera, cantón Daule, 2015, su análisis de la estructura vial demuestra que la red de infraestructura vial nacional está totalmente asfaltada en buen estado de conservación pero con déficits de mantenimiento en la red vial interna con un 55.8% de vías en mal estado de conservación.

Dentro del contexto nacional, hallamos una realidad similar con los resultados de la tesis de Chiappe y Kleffmann (2018), sobre Terminal terrestre yerbateros como regenerador urbano; donde en primer lugar contemplaron todo aquello relacionado al terminal como una infraestructura de transporte. Es decir, consideraron los estudios realizados sobre el transporte interprovincial, la calidad del servicio ofrecido y las problemáticas que genera en la ciudad, donde se refleja el estado deficiente del sistema vial al igual que en la provincia de Huaraz solo que a una mayor escala, los resultados de esta investigación señalan que la región de Lima tiene aproximadamente 55 terminales terrestre esparcidos a lo largo de la región, sin contar con los terminales informales, siendo así está la región con más terminales con un 48% con respecto a la cantidad en el país. Solo en el note de la ciudad se observan 34 paraderos de transportes autorizados.

En relación a la perspectiva de Lesta (1995) que para una buena calidad de vida se tiene que tener en cuenta el desarrollo del entorno y su integración con otras ciudades, por es necesario debemos abordar la vinculación del hombre con el transporte y los medios para esta, ya que la integración entre espacios es parte del desarrollo en una ciudad ocasionando movimientos de lo que circula el ordenamiento de tráfico. En cuanto a las infraestructuras de transporte, (Flechas, 2008), teoriza que *“estas guardan una estrecha relación en la estructuración espacial de cualquier región y la evaluación de sus efectos determina el grado de dependencia de la dinámica territorial frente a las infraestructuras de transporte y las escalas de los flujos ya sean urbanos, interurbanos o internacionales”*. De manera que, *“El Transporte Urbano surge como uno de los elementos más importantes para el funcionamiento de la ciudad contemporánea”* (Montezuma, Merlin, & Lablee, 1999). A manera comparativa de nuestros resultados con estas nociones la

provincia en relación a su estado actual se encontrarían estancadas en el desarrollo ya que no hay intervención en mejorar la red vial ni la infraestructura de la provincia, por ello se puede decir que el plan de transporte debe ser entramado paralelamente a su plan de urbanismo y desarrollo, ya que el tema de transporte es un instrumento para alcanzar los objetivos del urbanismo, que existe una interacción precisa entre los lineamientos de uso de suelo transporte y ambiente, que existe un impacto del uso del suelo sobre el transporte urbano a diferentes escalas y también una influencia del transporte en el desarrollo urbano y la renovación de espacios deteriorados.

Objetivo específico 3:

Develar la importancia del estado actual del sistema de transporte turístico en el desarrollo económico como parte de la renovación urbana dentro del distrito de Huaraz.

De la misma forma que se elaboró en los apartados previos, vamos a sintetizar los resultados obtenidos en correspondencia al estado actual del turismo donde se consideran aspectos como los recursos turísticos en la región, el número de turistas, la cantidad de agencias que ofrecen el servicio de transporte terrestre turístico y los destinos más visitados en la región; así como, el desenvolvimiento de la economía en el desarrollo.

En el análisis de resultados en cuanto a los recursos turísticos se ve el potencial turístico de la región, la zona costera con sus playas y balnearios, el callejón de Huaylas ubicado al margen occidental de la cordillera negra posee majestuosos nevados que conforman la cordillera blanca; “pero el nevado del Huascarán, “techo del Perú”, es el que más llama la atención con sus 6,768 msnm al este de la ciudad de Yungay”, además de pintorescos pueblos llenos de cultura como. El callejón de Conchucos ubicado en la zona oriental de la cordillera blanca .

En cuanto a la cantidad de turistas La provincia de Huaraz tiene un número de visitantes extranjeros y nacionales al 2018 de 265882 de visitantes anuales donde el 89 % son extranjeros y el 11% visitantes nacionales, en el caso específicamente en el distrito de Huaraz se cuenta con 220184 de

visitantes anuales al 2018. Por lo tanto, en la ciudad de Huaraz se encuentran registradas 41 agencias turísticas.

Ahora, económicamente, Ancash es la sexta región más importante del Perú (excluyendo a Lima y Callao). La región concentra el 3,7% de la población, el 3,4% de la producción y el 7,4% de la exportación. En los últimos años, la participación de Ancash en la economía del país ha bajado, pues el resto del país creció a un ritmo más dinámico, basando su economía principalmente en la explotación de recursos primarios. En el caso del sector turismo se observó que no existe inversiones activas relacionadas a este tema, siendo una gran potencialidad dentro de la región.

En cuanto a la tasa de población activa e inactiva, laboralmente en la provincia predomina la población activa teniendo un porcentaje mayor el género masculino con 55.9%.

Comparando nuestros resultados con otras investigaciones se observa, que; Borja & Rivas, (2015) en su tesis anteproyecto arquitectónico para el terminal turístico de autobuses interurbanos para la ciudad y puerto de La Libertad, este documento tiene el objetivo de campo, de solucionar la problemática actual que genera el transporte así como de integrar áreas para el desarrollo del sector turístico de la ya mencionada ciudad, donde su caracterización turística se contrasta relativamente con nuestra realidad ya que es una zona netamente costera con balnearios y playas, pero que, el número de turistas por año va incrementándose al igual que en la provincia de Huaraz, ahora en su economía esta ciudad tiene diferentes matices similares a la provincia de Huaraz, siendo una de ellas la actividad económica, y las tasas de población activa que tiene la provincia de la Libertad en el país de San Salvador.

Específicamente en el caso económico la investigación de Ulloa, (2015) sobre estudio y diseño del terminal de transporte terrestre de pasajeros por carretera, cantón Daule, 2015, el cual tiene como objetivo principal orientar la fase de investigación a fin de determinar la demanda actual para la construcción de un terminal de transporte terrestre, teniendo en cuenta en el diseño el desarrollo económico y el entorno en el que será emplazado

creando un lugar funcional agradable que contenga belleza estética, que satisfaga las necesidades de los usuarios del sistema, sector y la ciudadanía en general, sus resultados socioeconómicos extraídos de su análisis son comparables a la situación actual de la ciudad ya que la mayor parte de su población se dedica a la actividad económica de la agricultura siendo denominada “Ciudad arrocera”, además que su población dentro de los sectores socioeconómicos el 83% se encuentra en el estrato Medio – Bajo mientras que, el 17% restante en el estrato Medio – Medio Alto.

Según el enfoque expuesto por Herce, (2009), Hoy en día, el desarrollo enlazado a la conexión mediante la infraestructura, la ampliación de *“flujos laborales, de población y la concentración de producción industrial cada vez más significativa, ha permitido potencializar aún más la dinámica económica y demográfica de los espacios urbanos. Con base en dichas dinámicas, es necesario implantar la función de infraestructura de transporte como soporte en la renovación y desarrollo económico y urbano en las ciudades”*. De esta manera, interpretando dichas nociones con el resultado obtenido, las infraestructuras dedicadas al transporte en este caso en el sector turismo, fortalecen el desarrollo económico y urbano de las ciudades como parte de la renovación, por lo que la inversión en el turismo enfocado al transporte dentro de la ciudad de Huaraz reforzaría el sistema económico actual.

Objetivo específico 4:

Detallar el proceso de integración del terminal terrestre turístico regional a una mayor escala como renovación urbana en la provincia de Huaraz.

Por último, desde el análisis realizado sobre el proceso de integración de un terminal turístico regional a una mayor escala como renovación urbana, se obtuvieron los siguientes resultados mediante las fichas documentales y el estudio de casos análogos, en donde de manera esquematizada se presentarán los resultados teniendo en cuenta como punto de partida la jerarquía de las principales ciudades de la provincia en donde la ciudad de Huaraz está en el rango de Centro Político Administrativo e Independencia como Distrito Institucional Educativo, siendo estos dos los más importantes a nivel influyente en la provincia, ahora como proceso de integración de esta estructura sobre la ciudad, distrito o provincia, ahora en el proceso de

integración de las infraestructuras de transporte terrestre dentro de sus entornos mediatos e inmediatos se estudió la Estación de Rotterdam donde se pudo observar que dentro de su entorno inmediato logró integrar su infraestructura, en el caso del es Rotterdam una ciudad jerárquicamente importante dentro de Holanda y estar ubicada estratégicamente al centro del país; la estación se integró en la red europea de centros de transporte y se posicionó como la primera parada en los Países Bajos al tomar la ruta desde la zona el sur.

Otro caso en el Terminal de Lapa, su emplazamiento en una zona con deterioro físico luego de la implantación la zona se convirtió dinámicamente más activa siendo así el surgimiento de nuevos equipamientos dentro del radio de influencia del Terminal, a nivel macro la infraestructura opera a la escala de las ciudades, a partir de sus redes de infraestructura y circulación; similar a este caso, el Terminal Terrestre Plaza Norte también estaba emplazada en una zona de alto deterioro físico y social, desarrollándose hoy en día a nivel interregional.

Finalmente, en el caso del Terrapuerto de Trujillo, a nivel local se integró positivamente y como consecuencia direccionó el desarrollo de la ciudad hacia esa zona de expansión, esta infraestructura opera a nivel provincial y regional siendo el área provincial su zona de impacto directa.

Así, en comparación con los resultados de la investigación de Cabrera, (2013) en su tesis “os planes parciales de renovación urbana en Bogotá (2000-2012): Identificación de obstáculos y planteamiento de estrategias de gestión define sus obetivos estudio de la Renovación Urbana en el distrito capital de Bogotá; donde, se presentan para el caso de Bogotá, tres planes parciales, en la que, el tercero, un plan parcial de gran importancia para la ciudad debido a la gestión social, por estar integrado a una nueva infraestructura del sistema de transporte (estacion central). En donde la implantacion de esta infraestructura moficara el espacio potenciado el desarrollo a nivel provincial desde la ciudad. la cual tiene la misma jerarquia politica que la ciudad de Huaraz.

En el contexto nacional, hallamos la tesis de Chiappe & Kleffmann (2018), sobre Terminal terrestre yerbateros como regenerador urbano, cuyo objetivo principal Elaborar una investigación en relación al transporte terrestre interprovincial que llega y sale de Lima, que nos permita diseñar un terminal con la capacidad de descongestionar la zona intervenida, mediante el agrupamiento de empresas transportistas y el ordenamiento de sus flujos vehiculares. Además, comprender sus necesidades básicas para garantizar el buen funcionamiento del terminal y su activación mediante la implementación de características intermodales y usos complementarios, teniendo como principal conclusión para la implementación del nuevo terminal terrestre de yerbateros fue necesario prestar atención a dos temas principales. Primero se tuvo que contemplar todo aquello relacionado al terminal como una infraestructura de transporte. Es decir, considerar los estudios realizados sobre el transporte interprovincial, la calidad del servicio ofrecido y las problemáticas que genera en la ciudad. El segundo tema se enfoca en sus posibilidades de regeneración urbana, por lo que se tuvieron que estudiar referentes, conceptos y estrategias para saber cómo mitigar el impacto negativo que podría tener.

En referencia al enfoque de Suzuki, Cervero, & Iuchi, (2014), que sostienen sobre que el uso mixto del suelo es un elemento de particular importancia del desarrollo orientado al transporte. La combinación de viviendas, oficinas, tiendas y otras instalaciones de recreación urbana en las cercanías de las estaciones de transporte integra el contexto e influye en la transformación”. El autor sostiene que los conceptos de desarrollo orientado al transporte “deben ser cuidadosamente adaptados para reflejar el contexto urbano local, las consideraciones sociales y culturales y las realidades del mercado. No se recomienda tener un enfoque uniforme para la planeación y renovación orientado al transporte, en especial para las ciudades de rápido crecimiento en los países en vía de desarrollo. Al contrario, las ciudades deben desarrollar tipologías de los entornos de las estaciones de transporte y que de este modo correspondan a las condiciones locales. Por ello en general, las ciudades van desarrollándose de una forma policéntrica conforme crecen, tal como la ciudad de Huaraz donde conectar los centros de alta

densidad ya sean distritos centrales de negocios, zonas residenciales o subcentros de uso mixto a través del transporte de alta calidad es de importancia vital para el desarrollo urbano. Enlazar los centros urbanos de uso mixto con el transporte de alta capacidad crea flujos de viaje de doble o de múltiples vías, lo cual permite que la demanda de viajes se distribuya más equitativamente durante el día.

V. CONCLUSIONES

- Objetivo 1

Describir de qué manera se caracteriza planificación del Terminal Terrestre Turístico Regional con respecto a la calidad del medio urbano como parte de la renovación en el distrito de Huaraz.

En base a los resultados adquiridos en el objetivo número uno en relación a la caracterización en la planificación del Terminal Terrestre Turístico Regional con respecto a la calidad del medio urbano en el distrito de Huaraz, se concluye en que la ciudad de Huaraz esta apta para la planificación y ejecución de este tipo de infraestructura, que según esos estándares ya debería de existir, así mismo, la influencia positivamente de diferentes zonas del territorio para bien como en el fenómeno de renovación urbana, de tal manera mejorando la calidad de vida de los habitantes.

- Objetivo 2

Caracterizar el estado de la infraestructura de transporte vial en el tejido urbano de la provincia de Huaraz.

La inferencia del resultado obtenido en el objetivo número “dos” con respecto al estado de la infraestructura vial de la provincia de Huaraz al discutirlo con los resultados de otras investigaciones y teorías deriva en que, por el mal estado y falta de mantenimiento de la red vial y su infraestructura, la ciudad de Huaraz no avanza integralmente, creando indirectamente problemas sociales dentro de los sectores donde se emplazan dicha infraestructura como lo es el comercio informal , la saturación de las aceras al no contar con paraderos específicos, entre otros; así también no se desarrolla urbanamente de manera eficaz teniendo como consecuencia una baja calidad de vida a la población y al territorio en el que se ubica de esta manera limitando ciertas potencialidades que tiene el sector.

- Objetivo específico 3:

Develar la importancia del estado actual del sistema de transporte turístico en el desarrollo económico como parte de la renovación urbana dentro del distrito de Huaraz.

Cabe concluir al respecto, sobre el resultado en el objetivo 3 que, a través del análisis externo en la región Ancash, que el Sector Turismo de Ancash posee amplias oportunidades de crecimiento por su gran cantidad de atractivos, que, en consecuencia, mediante este sector, se puede mejorar las condiciones de vida de la población, siempre que se desarrolle este sector con una visión integral que beneficie a las comunidades. Ahora en el análisis interno, se segrega que el. En esta infraestructura deficiente se incluyen las vías y el equipamiento para el transporte. El incremento en el número de turistas que visitan el Perú simboliza oportunidades para el desarrollo del dinamismo turístico en la región Ancash, la cual puede beneficiarse en el desarrollo económico pues cuenta con vías asfaltadas, y atractivos culturales y naturales.

- Objetivo específico 4:

Detallar el proceso de integración del terminal terrestre turístico regional a una mayor escala como renovación urbana en la provincia de Huaraz.

Podemos concluir en referencia a los resultados del objetivo 4 sobre el proceso de integración de una infraestructura dedicada al transporte terrestre a una mayor escala, en la que por jerarquía se ve reflejada la influencia que esta puede tener siendo así, Huaraz una ciudad ubicada en la cima de la jerarquía provincial y en parte de la regional por ser capital de esta, que el emplazamiento de un terminal turístico en la ciudad tendría un alcance progresivamente más grande, además de consideras otros factores para su inserción en su entorno inmediato a nivel provincia esta infraestructura mejoraría notablemente diferentes sectores problemáticos de la ciudad.

VI. RECOMENDACIONES

En esta investigación se recomendaría que, en cuanto a la planificación de un terminal terrestre tener en cuenta los factores sociales que esto conlleva, así como la inclusión de componentes complementarios que estructurarían el principio mejorar en la calidad de vida y en el desarrollo urbano de la ciudad, y del sector.

La recomendación referente a la infraestructura vial es que plan de desarrollo de esta infraestructura debe ser construido conjuntamente a su plan a su plan de urbano, ya que el tema de transporte es un instrumento para alcanzar los objetivos del urbanismo, ya que existe una interacción precisa entre los lineamientos de uso de suelo transporte y ambiente.

Lograr el enlace de los componentes relacionados con el turismo y la economía de la región de Ancash, mediante la ejecución de una distribución e integración de las agencias en un solo espacio con fin de que se pueda garantizar el desempeño con estándares elevados de calidad en el servicio a los visitantes.

Finalmente, en cuanto la integración la recomendación es que se propongan nuevos planes estratégicos que logren integrar en primer lugar las zonas urbanas, la configuración del perfil de la ciudad y en sí; considerar también el criterio de escala o radio de influencia del proyecto que solucione los aspectos arquitectónicos formales y el planteamiento urbano, sin olvidar la implantación dentro de su contexto, entender al entorno como un manifiesto.

REFERENCIAS

- Acerenza, M. (18 de Julio de 2010). *Portal de America*. Obtenido de Portal de America: <http://www.portaldeamerica.com/index.php/columnistas/miguel-angel-acerenza/item/1952-conceptos-tipos-y-modalidades-de-turismo-iii-turismo-de-masa>
- Aja, a. h. (1997). *la ciudad de los ciudadanos*. españa.
- ambiente, d. g. (1990). *Libro verde sobre el medio ambiente urbano*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.
- Barnett , E., & Casper, M. (2001). *A Definition of "Social Environment*. Virginia: American Journal of Public Health.
- Barno, S. (2011). Teniendo puentes entre arquitectura y ciudad. *bsa rethinking architecture*.
- Borja, M., & Rivas, L. (2015). *ANTEPROYECTO ARQUITECTONICO PARA TERMINAL*. La Libertad: UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR.
- Buzo, I. (2013). *Apuntes de geografia humana*. budapest.
- Cabrera, I. (2013). *LOS PLANES PARCIALES DE RENOVACIÓN URBANA EN BOGOTÁ (2000-2012): IDENTIFICACIÓN DE OBSTÁCULOS Y PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS DEGESTION*. Barcelona: Universidad Politecnica de Cataluña.
- CAL, & Mayor, R. (2000). *ingenieria de transito fundamentos y aplicaciones*.
- Catany, I. (2013). *INCIDENCIA DE LAS POLÍTICAS DE REGENERACIÓN URBANA EN LA COHESIÓN SOCIAL DEL BARRIO DE PUEBLO SEC DE BARCELONA (2001 - 2012)*. Cataluña: Universidad Politecnica de Cataluña.
- Chiappe, F., & Kleffmann, C. (2018). *Terminal Terrestre Yerbateros como Regenerador Urbano*. Lima: Universidad de Lima.
- Diaz, A. (2011). *Transformación Social del Hábitat Renovación Urbana: El Barrio entre la Acción Social y la Acción de Gobierno El Caso del Plan Parcial de San Lorenzo, en Medellin*. Bogota: Universidad Nacional de Colombia.

- Dieudone serge, d. (2005). *Estado del arte del concepto*. Colombia: Universidad Católica De Colombia.
- Flechas, L. (2008). *Movilidad y tranportes*.
- Garcia, C. (2004). *Ciudad Hojaldre*. Barcelona: Gustavo Gili S.A.C.
- Gonzales, F. (2015). DEL turismo en masas al turismo masivo. *agenttravel*.
- Gonzales, N., & Olmos, M. (2015). *DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE UN TERMINAL DE TRANSPORTE*. CARTAGENA DE INDIAS: Universidad De San Buenaventura Seccional Cartagena.
- granero, j. a. (2012). la arquitectura de la ciudad. *nueva revista de politica,cultura y arte*, 1-2.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del Mañana*. Barcelona: Ediciones de serbal.
- Harms, H. (2004). *Transformaciones conflictivas de saneamiento urano a mejoramiento barrial*. Mexico: Mejoramiento de barrios.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Revertè.
- Hernandez Sampieri, R. (2014). *Metodologia de la Investigacion*. mexico D.F.: McGraw-hill.
- Jacobs, J. (1967). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Peninsula.
- Jhonson, P. (1979). *Renovacion de ciudades*. Madrid: instituto de administracion de local.
- Leon, A. (2016). *DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL PARA EL NORTE DE*. Quito: UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR.
- lesta, f. (1995). arquitectura y sociedad. *revista realidad*, 512.
- Maheim, M. (1984). *Fundamentals of transportation Systems Analysis*. England: The Mid Press.

- maldonado, a. f. (2015). *planeamiento urbano y produccion de vivienda en el peru*. peru: Abya-Yala.
- martinez, f. b. (2017). los vacios urbanos. *urbano n° 35*, 114-122.
- Merlin, P. (1994). *La planification des transports urbains, enjeux et méthodes*. Paris: PUF.
- miguel, E. (2003). *planificacion urbana sostenible*. bilbao: universidad del pais vasco.
- mojica, d. c. (2004). *planificacion urbana,herramienta para la prevencion y atencion a desastres*. colombia: cyted.
- Montezuma, R., Merlin, P., & Lablee, C. (1999). *Transporte urbano: un desafio para el proximo milenio*. Injaviu: Bogota ED.
- mosquera tellez, j. (2006). *planificacion ambiental y arquitectura sostenible*. pamplona: Facultad de Ingenierías y Arquitectura. Universidad de Pamplona.
- MRVDV. (1997). vivir a lo largo de la autopista. *quaderns*, 54-65.
- Municipalidad Provincial de Huaraz. (2012). *Proyecto de Reglamento de Zonificación y Uso de Suelo de la Ciudad de Huaraz*. Huaraz: Municipalidad Provincial de Huaraz.
- Navarro, F. y. (1997).
- nuñez, s. a. (02 de octubre de 2013). *ecomovilidad.net*. Obtenido de <https://ecomovilidad.net/global/la-ciudad-difusa/>
- nuñez, S. a. (2014). reflexion de la ciudad difusa. *Urbanismo y transporte*, 3.
- Ornes, S. (2009). *El urbanismo,la planificacion urbana y ordenamiento territorial*. Venezuela: Politeia.
- pacheco diaz, i. (2017). efectos de la falta de desarrollo urbano-regionaI en el peru. 1.
- Perez, J., & Gardey, A. (1 de Enero de 2010). *Definicion.de*. Obtenido de Definicion.de: <https://definicion.de/ciudad/>

- Quiroga, R. (2017). *Terminal Terrestre de Sullana Ordenamiento del Servicio de Transporte Internacional, Interprovincial e Interurbano*. Chiclayo: Universidad San Martín de Porres.
- Quispe, A., & Taba, S. (2008). *Terminal Terrestre de Trujillo*. Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego.
- Ramírez, A., & Nieto, S. (2016). *Estación Central de Transferencia de Lima, Plan Urbano y Estación intermodal*. Lima: Universidad Ricardo Palma.
- Rico Arvizu, A. (noviembre de 2005). *universidad autónoma del estado de Hidalgo*. Obtenido de Teoría de la arquitectura 2: https://www.uaeh.edu.mx/docencia/P_Lectura/icbi/asignatura/TeoriaArqui2.pdf
- Rossi, A. (1966). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Saenz, F., García, O., Palao, J., & Rojo, P. (2000). *Innovación tecnológica en las empresas*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- Suárez, G. (2001). *Movilidad en la sociedad urbana*. *escala*.
- Suzuki, H., Cervero, R., & Iuchi, K. (2014). *Transformando las ciudades con el transporte público*. Bogotá: Uniandes.
- Tam Malaga, J. (2008). Tipos, Métodos y Estrategias de Investigación Científica. *revista post-grado Ricardo Palma*, 147.
- Ulloa, M. (2015). *ESTUDIO Y DISEÑO DEL TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS POR CARRETERA, CANTÓN DAULE, 2015*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- UNISDR. (2012). *Cómo desarrollar ciudades más resilientes*. Ginebra: Ginebra.
- Valdivia Luque, J. (2000). *Construcción de la ciudad y planeamiento urbano*. Navarra: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra.
- Vitruvio, M. L. (1955). *Los diez libros de la arquitectura*. Barcelona: Iberia.
- Zevi, B. (1972). *Saber ver la arquitectura* (quinta ed.). Argentina: Poseidon.

ANEXOS

Anexo 1: Modelo e instrumentos de confiabilidad (fichas documentales)

Equipamiento de transporte

DEFICIT DE INFRAESTRUCTURA

Según el Marco Macroeconómico Multianual 2017-2019 Revisado, elaborado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), la brecha en infraestructura en sectores estratégicos como Transportes, Vivienda, Educación, Salud, Agricultura e Interior alcanza, al menos, los US\$ 69 mil millones. Esto equivale al 35% del PBI. El informe sostiene que, si se toma en cuenta los presupuestos actuales, dichos sectores cerrarían sus brechas en un promedio de 14 años. Del mismo modo, el Plan Nacional de Infraestructura, elaborado por AFIN y la Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico, ha estimado una brecha de infraestructura para el periodo 2016 – 2025 de US\$ 159,549 millones. IPE (2017)

DEFICIT DE INFRAESTRUCTURA Y BRECHA DE INVERSION

Sector	Brecha 2008	%
Transportes	13,961	37.0
Aeropuertos	571	
Puertos	3,600	
Ferrocarriles	2,415	
Redes viales	7,375	
Saneamiento	6,306	16.7
Agua potable	2,667	
Alcantarillado	2,101	
Tratamiento de aguas residuales	1,538	
Electricidad	8,326	22.0
Generación	5,183	
Transmisión	1,072	
Cobertura	2,071	
Gas natural	3,721	9.9
Telecomunicaciones	5,446	14.4
Telefonía fija	1,344	
Telefonía móvil	4,102	
Total	37,760	100.0

Fuente: Instituto Peruano De Economía IPE (2017)

Estándares de equipamiento de transporte

CARACTERIZACION Y PROPUESTA DE ESTÁNDARES REFERENTES A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

JERARQUÍA URBANA Y NIVEL DE SERVICIO	RANGO (**)	PARÁMETROS	INDICADORES (*) C/U
AREAS METROPOLITANAS / METROPOLI REGIONAL: 500,001 - 999,999 Hab.	Terminales Interprovincial	TIP-A	4.5Ha -9.0 ha
	Terminales urbanos	TU-A	3.0ha
	Estaciones	EC-A	2.5 ha
	Paraderos Urbanos	PU-A	2000-4000m2
CIUDAD MAYOR PRINCIPAL 250,001 - 500,000 Hab.	Terminales Interprovincial	TT-B	2.0 -4.5Ha
	Terminales urbanos	TU-B	2.5Ha
	Estaciones	EC-B	2.0 ha
	Paraderos Urbanos	PU-B	2000m2
CIUDAD MAYOR 100,001 - 250,000 Hab.	Terminales Interprovincial	TT-C	2.0 Ha
	Terminales urbanos	TU-C	2.0Ha
	Estaciones	EC-C	1.0 ha
	Paraderos Urbanos	PU-C	1000m2
CIUDAD INTERMEDIA PRINCIPAL 50,001 - 100,000 Hab.	Terminales Interprovincial	TT-D	1.0-2.0Ha
	Terminales urbanos	-----	0.5-1.0 ha
CIUDAD INTERMEDIA	Terminales urbanos	-----	0.5-1.0 ha
CIUDAD MENOR	Terminales urbanos	-----	5000m2
CIUDAD MENOR 5,000 -9,999 Hab	Terminales urbanos	-----	2500m2

Fuente: Sistema Nacional De Estándares De Urbanismo (2011)

Según el Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo (2011), dictamina que para la ejecución de un terminal terrestre interprovincial requiere como mínimo una ciudad intermedia, por lo que la ciudad de Huaraz se encuentra jerárquicamente denominada Ciudad Mayor por la cantidad de habitantes siendo estos requeridos de 100 001 – 250 000 hab. y un área mínima de 2 ha para la ubicación del proyecto,

Fecha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Fuente:


Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

ET- 01



UCV
UNIVERSIDAD
CÉSAR VALLEJO

Caracterización de servicios básicos

servicios de saneamiento

La Entidad Prestadora de Servicios de Saneamiento Chavín S.A. (EPS Chavín) es la empresa encargada del servicio de agua potable y alcantarillado del área central de Huaraz e Independencia, siendo las Juntas Administradoras las encargadas de las áreas periféricas.

Agua potable

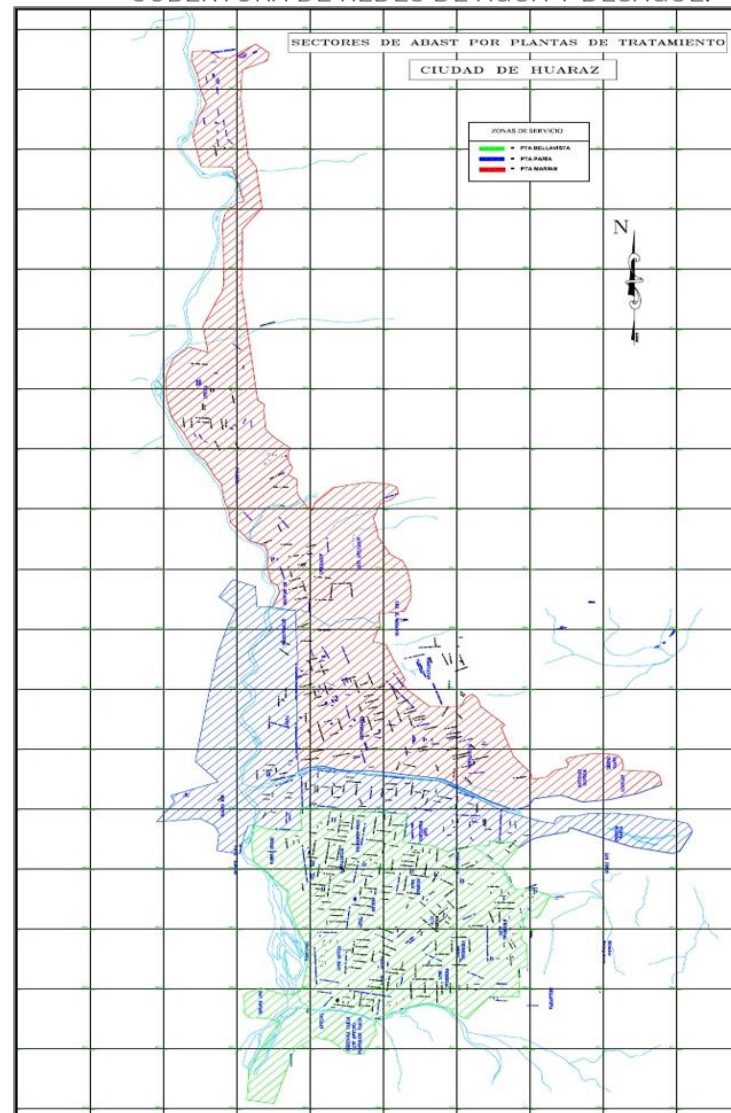
La captación del agua potable que consume la ciudad de Huaraz se realiza de los ríos Auqui y Paria, con una capacidad de 5,855 m³ y un caudal promedio de 240 lps. que cubre la demanda actual (190 lps) quedando un saldo positivo de 50 lps. En el presente año, la cobertura del agua potable es del 100 % para la ciudad de Huaraz. La EPS Chavín S.A., señala que en el presente año la cobertura del agua potable es de 13,367 conexiones, que representa al 74% de población atendida (66,835 hab.), encontrándose activas el 68.6% (62,110 hab.) El 26% restante de la población es atendida por las Juntas Administradoras. INDECI (2010)

CAPACIDAD DE RESERVIORIOS

Nombre	Ubicación	Cantidad	Capacidad M3
Reservorio Batan	Sede	01	1 800
Reservorio Pedregal	Barrio de Pedregal	01	250
Reservorio Yarcash	Ministerio de Agricultura	01	1 100
Reservorio Los Olivos	Barrio de Los Olivos	01	150
Reservorio Shancayan	Barrio de Shancayan	01	250
Reservorio Independencia	Barrio de Nicrupampa	01	1 100
Total en Uso		06	4 650

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

COBERTURA DE REDES DE AGUA Y DESAGUE.



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

SB- 01



Caracterización de servicios básicos

Residuos solidos

La captación del agua potable que consume la ciudad de Huaraz se realiza de los ríos Auqui y Paria, con una capacidad de 5,855 m3 y un caudal promedio de 240 lps. que cubre la demanda actual (190 lps) quedando un saldo positivo de 50 lps. En el presente año, la cobertura del agua potable es del 100 % para la ciudad de Huaraz. La EPS Chavín S.A., señala que en el presente año la cobertura del agua potable es de 13,367 conexiones, que representa al 74% de población atendida (66,835 hab.), encontrándose activas el 68.6% (62,110 hab.) El 26% restante de la población es atendida por las Juntas Administradoras. INDECI (2010)

INDECI (2010)

SERVICIOS BASICOS

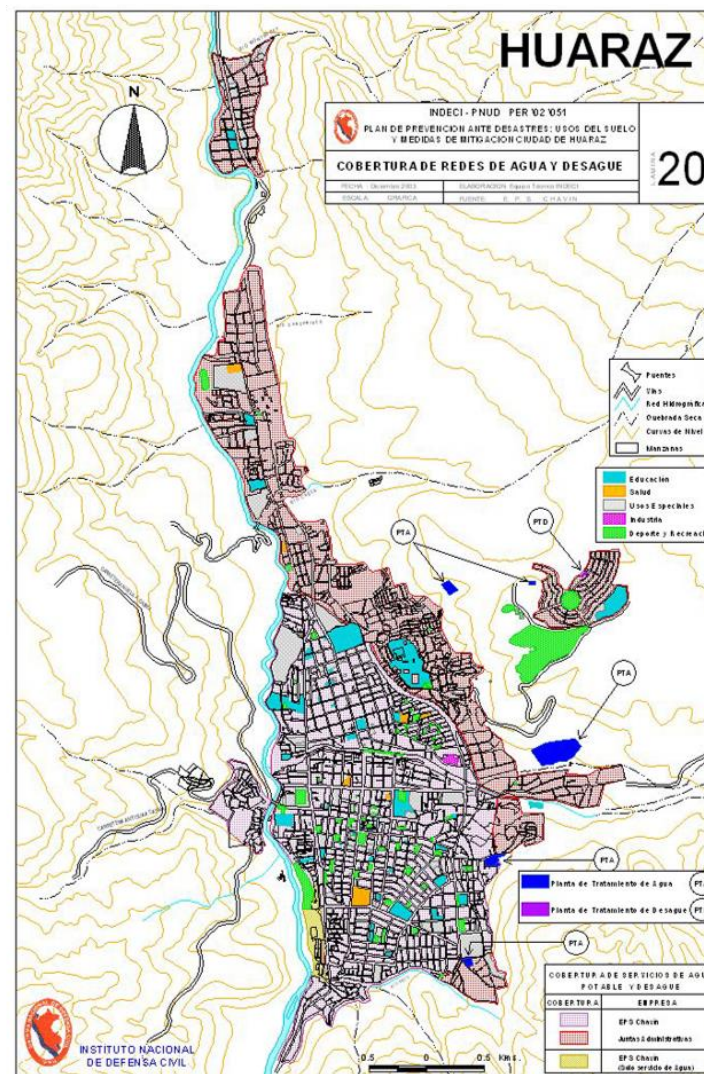
ADMINISTRADORA	SERVICIO	DESCRIPCION	CONEXIONES		POBLACION ATENDIDA	
			Nº	Nº	%	%
EPS - CHAVIN	AGUA POTABLE	CONEXIONES TOTALES DE AGUA POTABLE	13,367	66,835	74	
		CONEXIONES ACTIVAS DE AGUA POTABLE	12,422	62,110	68.6	
	ALCANTARILLADO	CONEXIONES TOTALES DE ALCANTARILLADO	11,426	57,130	63	
		CONEXIONES TOTALES DE ALCANTARILLADO	11,018	55,090	61	
JUNTAS ADMINISTRADORAS	AGUA POTABLE			23,628	26	
	ALCANTARILLADO			33,333	37	

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

El agencia de promoción a la inversión privada tiene un proyecto a corto plazo que propone el diseño y construcción de infraestructura sanitaria (Interceptores, Estaciones de Bombeo, Línea de impulsión, Planta de Tratamiento de Aguas Residuales y Emisor) y la operación y mantenimiento de una planta de tratamiento de aguas residuales para la ciudad de Huaraz. Donde el objetivo general es alcanzar el 100 % de la cobertura de tratamiento de aguas residuales en el ámbito de influencia del EPS - Chavín, eliminando la descarga directa de aguas servidas al río Santa que impacta negativamente en la calidad y salud ambiental de la población. Ver anexo: Documento código: IP-129-2018

Fuente: Ministerio de economía y finanzas (2018)

COBERTURA DE REDES DE AGUA Y DESAGUE.



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

SB- 02

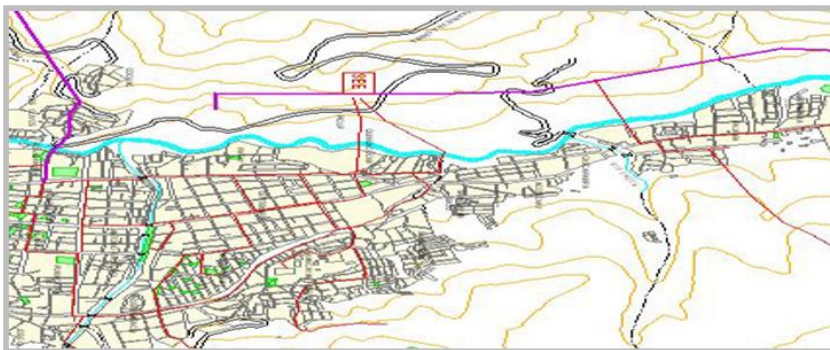


Caracterización de servicios básicos

Energía eléctrica

Los Empresa Hidrandina es la encargada de la administración de la energía eléctrica en la ciudad de Huaraz. El sistema de transmisión de energía eléctrica es a través de la Central Hidroeléctrica de Huallanca, ubicada en el Cañón del Pato y el abastecimiento de energía eléctrica es a través de la Sub-Estación ubicada en Picup (margen izquierda del río Santa), cuya potencia instalada es de 5,000 Kw. Con relación al nivel de cobertura, la atención con conexiones domiciliarias involucra al 100% de la población.

COBERTURA DE RED ELECTRICA.

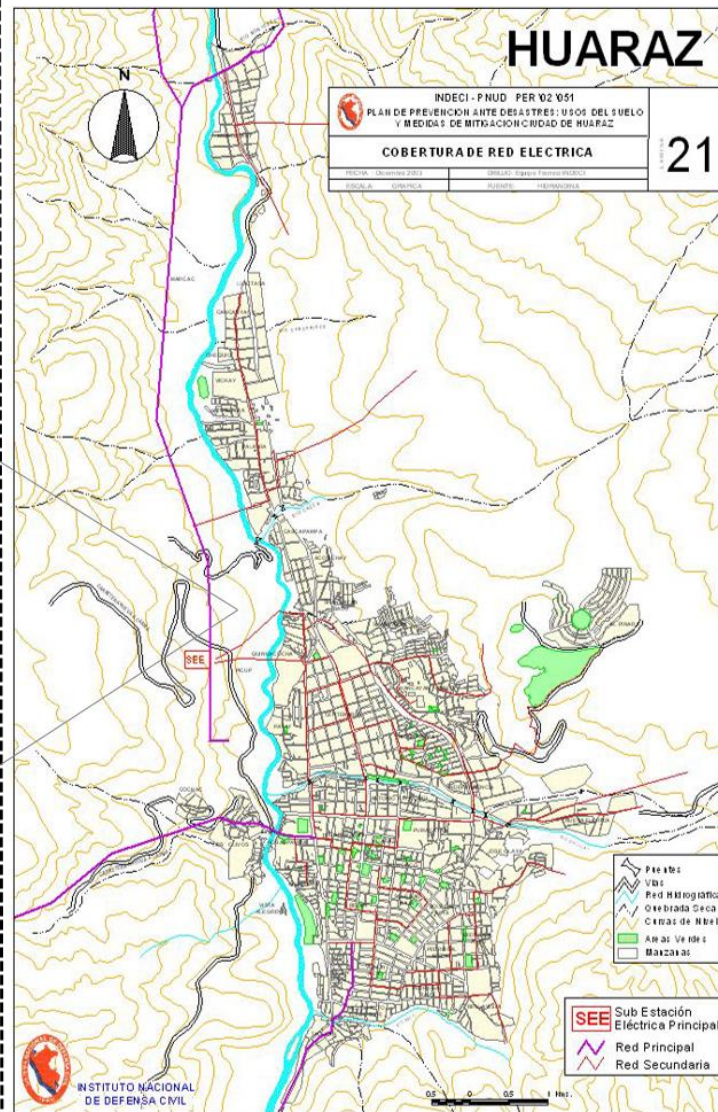


Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

La cobertura es del 100%, no existiendo problemas mayores en la potencia instalada, ni en los sistemas de transmisión, transformación ni distribución

En relación a la comunicación telefónica, el servicio ha evolucionado en su cobertura con la nueva tecnología empleada, considerándose que está preparada para satisfacer la demanda actual y futura. Por otro lado, el acelerado desarrollo de la telefonía celular hace que las comunicaciones sean cada vez menos dependientes de las redes alámbricas. INDECI (2010)

COBERTURA DE RED ELECTRICA.



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigacion

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

SB- 03



Caracterización de fenómenos de origen geológico

Fenómenos geológicos

La particular ubicación del territorio peruano dentro del contexto geotectónico mundial – en el “Cinturón de Fuego Circumpacífico “ -, le confiere una alta actividad sísmica, su región centro norte, donde se encuentra la ciudad de Huaraz, es también una zona marcadamente sísmica, siendo el terremoto del 31 de Mayo de 1970 el evento catastrófico más devastador en la historia moderna del país.

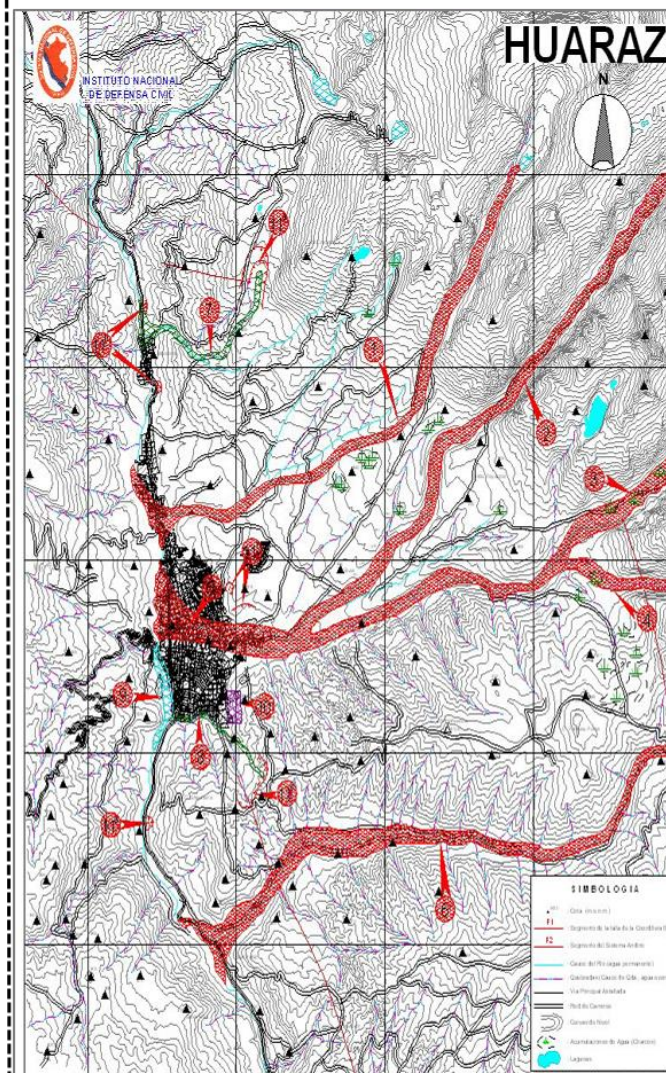
La mayor actividad sísmica que puede afectar a la ciudad de Huaraz y al departamento de Ancash en general, se concentra en el Océano Pacífico, en una línea paralela a la costa, a una distancia media de 80 Km., correspondiendo a la traza del contacto entre las placas tectónica marina y continental. Ahí se produce una gran concentración de sismos, apreciándose la subducción de la Placa de Nazca, aumentando la profundidad focal de los sismos hacia el continente, donde se producen a profundidades superficiales a intermedias, y que podrían estar relacionadas a fallamientos activos. INDECI (2010)

PELIGROS ANTE FENÓMENO DE ORIGEN GEOLOGICO EN HUARAZ

TIPO DE FENOMENO	LUGAR	SIMBOLO	TIPO DE FENOMENO	LUGAR	SIMBOLO	
ALUVIAMIEN- TOS	Quebrada Llica	1	HUIDA- CIONES	Río Santa	9	
	Quebrada Cojup	2		EROSION DE CARCAVAS	Cerro Rataquenua	10
	Quebrada Quilca yhuanca	3	DES- LIZAMIEN- TOS Y DERRUM- BES		Poquiac	11
	Quebrada Shallap	4			Monterrey	11
	Río Quilcay	5			Cancariaco	11
	Quebrada Rajucolta	6		Entre Tacllán y Toclla	11	
Río Monterrey	7	Cruz Punta		11		
Río Seco	8	El Pinar		11		

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

PELIGROS ANTE FENÓMENO DE ORIGEN GEOLOGICO EN HUARAZ



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

^signatura:

Proyecto de
Investigacion

^umno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

^ño:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

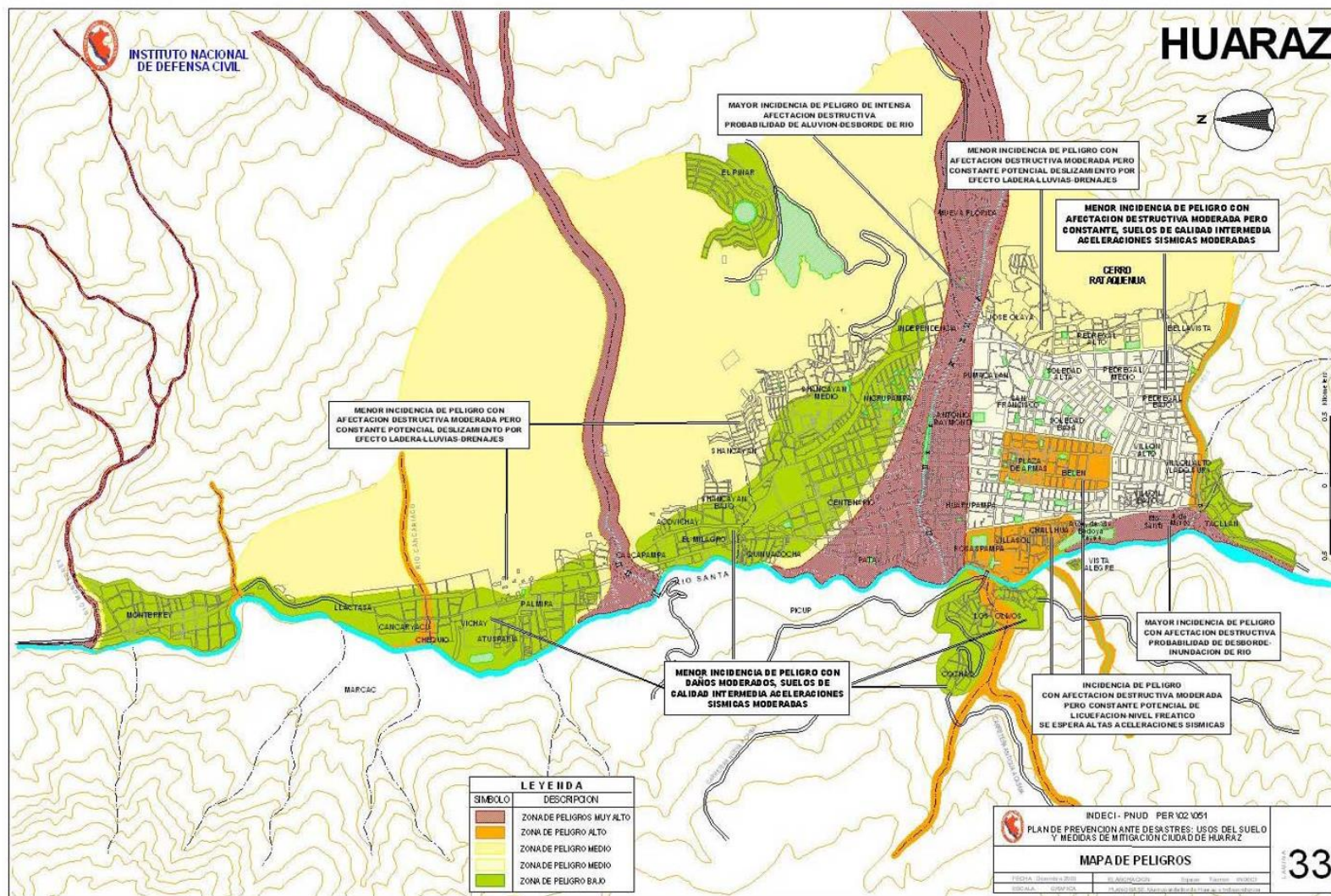
Lamina:

FG- 01



Caracterización de fenómenos de origen geológico

NIVELES DE PELIGROS ANTE FENÓMENO DE ORIGEN GEOLOGICO EN HUARAZ



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2016

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

FG- 03



Caracterización de fenómenos de origen geológico

NIVELES DE PELIGROS ANTE FENÓMENO DE ORIGEN GEOLOGICO EN HUARAZ

AREA	FACTORES DE PELIGRO															TOTAL PUNTAJE	
	ORIGEN GEOLÓGICO	ORIGEN GEOLÓGICO/CLIMÁTICO							IMPACTO ANTRÓPICO Y MEDIO AMBIENTAL								
	SISMO	AVALANCHA O ALUVION	DESPLAZAMIENTOS	DERRUMBES	INUNDACIONES	COLMATACIONES	EROSIÓN	ASENTAMIENTOS	COLAPSO DE TUBERIAS	COMERCIO INFORMAL	PARQUE AUTOMOTOR	RESIDUOS SÓLIDOS	RÍO QUILLCAY	RÍO SANTA	RÍO SECO		INCENDIOS
A	5	10		1	10	1			1	1	1	1	1			3	35
B	5	10	1	1	10	1	1		1		1	1		1	1		34
C	4	10			10						1	1					26
D	10								1		1	1					13
F	7					1	1				1	1			1		12
G	6		1	1				1				1					10
H	7								1		1	1					10
I	4										1	1					6

ELABORACIÓN: EQUIPO TÉCNICO INDECI - AÑO 2003

(A) PELIGRO TOTAL
 (B) PELIGRO EXPRESADO EN UNA ESCALA DE 0 A 1

Más de 21: PELIGRO MUY ALTO
 De 12 a 20: PELIGRO ALTO
 De 07 a 11: PELIGRO MEDIO
 De 00 a 06: PELIGRO BAJO

SECTOR	PUNTAJE (A)	PONDERACIÓN (B)	NIVEL (C)
1	35	1.00	PELIGRO MUY ALTO
2	34	0.97	PELIGRO MUY ALTO
3	26	0.74	PELIGRO MUY ALTO
4	13	0.37	PELIGRO ALTO
5	12	0.34	PELIGRO ALTO
6	10	0.28	PELIGRO MEDIO
7	10	0.28	PELIGRO MEDIO
8	6	0.17	PELIGRO BAJO

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigación

Autor:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2016

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

FG- 04



Infraestructura urbana

La estructura vial de la ciudad, se encuentra conformada por la avenida Luzuriaga, la cual es la vía principal y la que soporta la mayor carga del tráfico diario de la ciudad, atravesándola de norte a sur, con sus prolongaciones como la Avenida Fitzcarrald y la Avenida Centenario. Otras avenidas importantes conforman una malla vial como la avenida Raymondi, la cual cruza la ciudad de Este a Oeste. La Avenida Gamarra y la Avenida Villón son algunas de las vías principales de la ciudad. La Avenida Confraternidad Internacional Oeste, Este y Sur rodean la ciudad en todas sus direcciones, formando de esta manera un anillo vial el cual agiliza el tráfico.

Analizando el sistema vial, el 25.94% de las vías pertenecen al Sistema Vial Nacional, el 21.60% al Sistema Vial Regional y el 52.46% al Sistema Vial Vecinal. Por tipo de superficie de rodadura, encontramos que en el Sistema Vial Nacional, o carreteras de integración de carácter nacional, predominan las vías afirmadas (49.2%); en el Sistema Vial Regional, es decir carreteras de integración al interior de la región, predominan las vías sin afirmar (48.8%), y en el Sistema Vial Vecinal, o redes viales de integración de centros poblados cercanos, predominan las trochas carrozables (47.9%), o carreteras de integración de centros poblados menores. Plan De Desarrollo Municipal Provincial Concertado Al 2021.

LONGITUD DE VIAS SEGÚN LA SUPERFICIE DE RODADURA

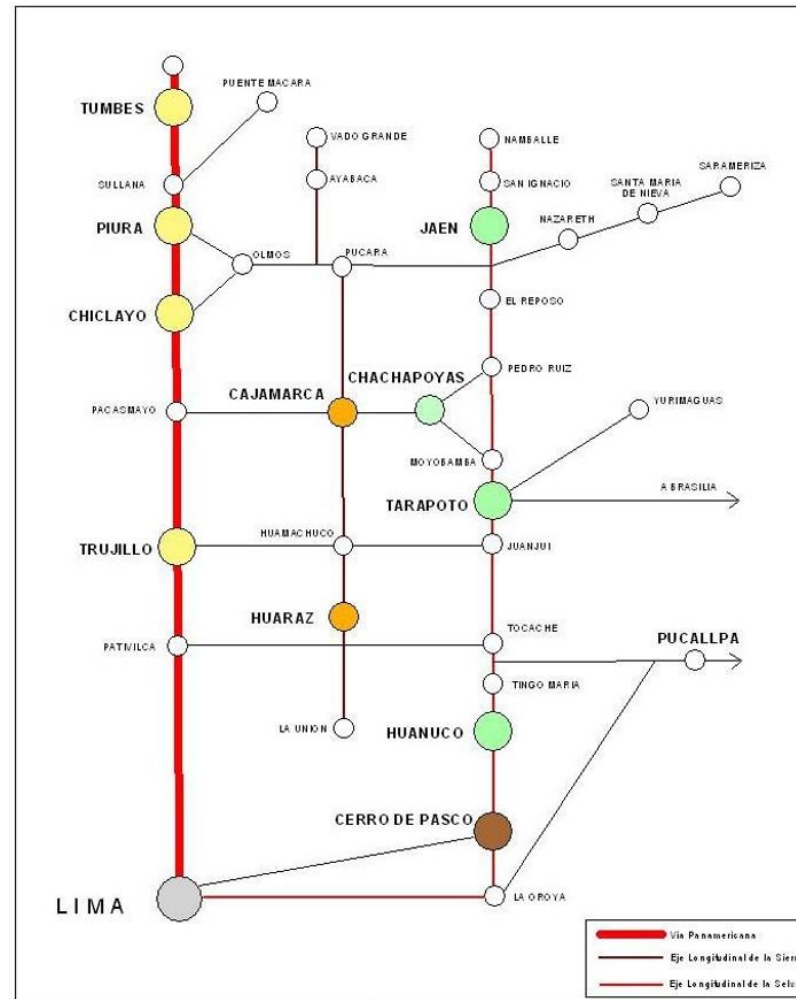
SISTEMA VIAL	TOTAL		TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA			
	Km.	%	ASFALTADA	AFIRMADA	SIN AFIRMAR	TROCHA
	4,937.43	100.00	608.08	1,318.23	1,595.06	1,416.06
NACIONAL	1,280.92	25.94	542.40	629.92	108.60	0.00
REGIONAL	1,066.55	21.60	42.08	327.80	520.67	176.00
VECINAL	2,589.96	52.46	23.60	360.51	965.79	1,240.06

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Estructura de la red vial

CIRCUITO VIAL BASICO

ANCASH



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

EV- 01



Infraestructura vial

Mapa de Circuito Vial Básico Regional detalla la conformación, en la región Ancash, 4 circuitos viales principales o 7 circuitos viales secundarios. En la conformación de estos circuitos es gravitante la existencia del eje longitudinal de la sierra y de la carretera Casma – Huaraz, através de los cuales la capital del departamento se conecta con los pueblos de su ámbito territorial, así como de la proyectada carretera Huarmey – Aija – Recuay, importante para conectar los yacimientos de Antamina con su puerto de embarque.

De esta manera, en términos generales, la infraestructura vial de la región estaría constituida por:

A- Red vial nacional

- Carretera de Penetración Pativilca – Huaraz – Caraz – Huallanca.
- Carretera de Penetración Chimbote-Chuquirca-Sihuas-Pariash-Límite Regional de Huánuco.
- Carretera de Penetración Casma – Huaraz – Pomachaca – Rapayan Límite Regional con Huánuco.
- Carretera de Penetración Pativilca – Conococha – Chiquian – Abra Yanashalla (Límite regional con Huánuco)

B- Red vial regional

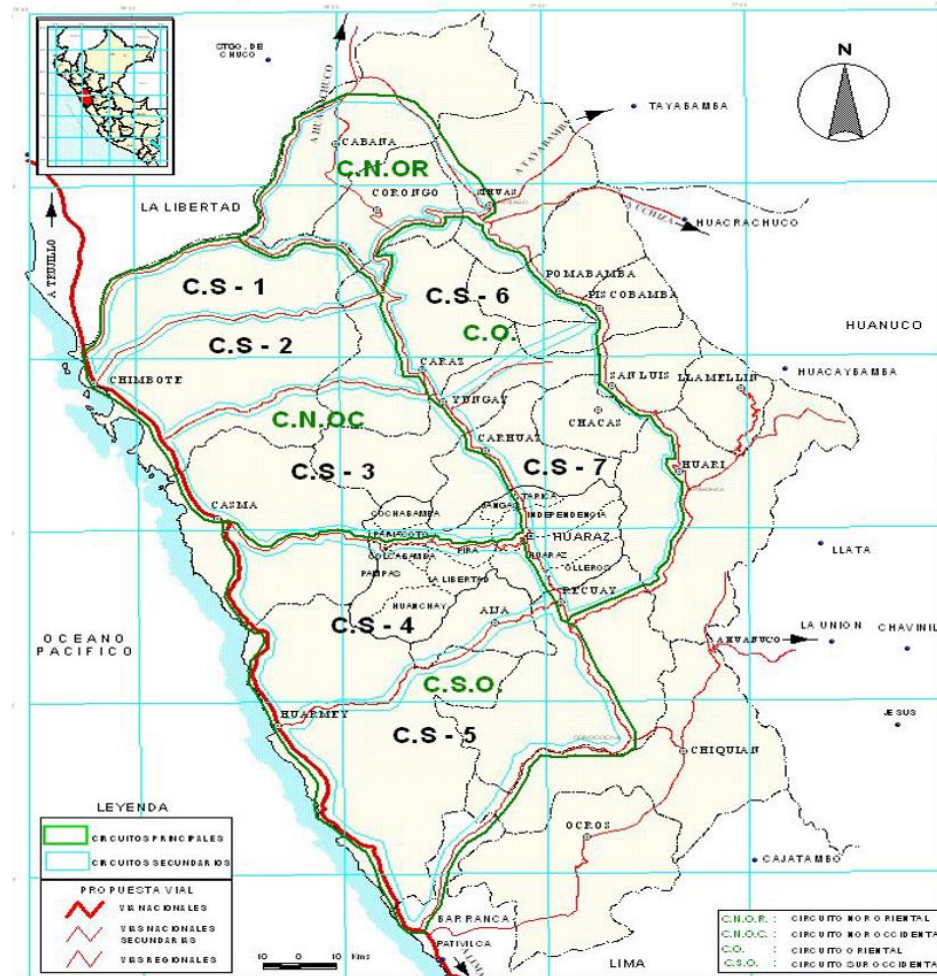
- Carretera Cátac – Huari – Piscobamba – Pomabamba – Sihuas
- Carretera Huarmey – Aija – Recuay
- Carretera Chimbote – Huallanca

Plan De Desarrollo Municipal Provincial Concertado Al 2021(2017).

Estructura de la red vial

CIRCUITO VIAL REGIONAL

ANCASH



Fuente: Plan De Desarrollo Municipal Provincial Concertado Al 2021. (2017)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

EV- 02

Estructura de la red vial

C- Red vecinal

La región Ancash presenta una red vial vecinal que por falta de recursos no presenta buenas condiciones de mantenimiento. La zona costera de la región presenta vías en buen estado de conservación y, asfaltadas en su mayoría, debido a la fisiografía de la zona que es llana y poco accidentada. La circulación por estas vías es fluida. Las provincias con litoral como Santa, Casma y Huarmey se articulan utilizando la carretera Panamericana.

La zona del Callejón de Huaylas, igualmente por su fisiografía y localización dispersa de los centros poblados, presenta diferentes niveles de accesibilidad. La circulación es fluida por el eje longitudinal más bajo del Valle, debido al buen estado de conservación de las vías, pero es restringida en los flancos y partes altas de la cuenca, por tratarse de trochas carrozables, sin un mantenimiento adecuado.

El Callejón de Conchucos presenta un sistema vial de carácter vecinal con una limitada extensión y una circulación precaria, conformado en su mayoría por trochas carrozables y carreteras sin afirmar. Plan De Desarrollo Municipal Provincial Concertado Al 2021(2017).

D- Red de transporte urbano

El transporte urbano se encuentra jerarquizado principalmente por el transporte público y privado. El transporte público está conformado por un sistema de líneas de minibuses o vans, actualmente con paraderos establecidos. A pesar de la informalidad del sistema, se respetan los espacios y el tiempo de espera de cada unidad en los paraderos. Estas líneas tienen rutas establecidas que cruzan la ciudad de norte a sur. Plan De Desarrollo Municipal Provincial Concertado Al 2021(2017).

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigación

Autor:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

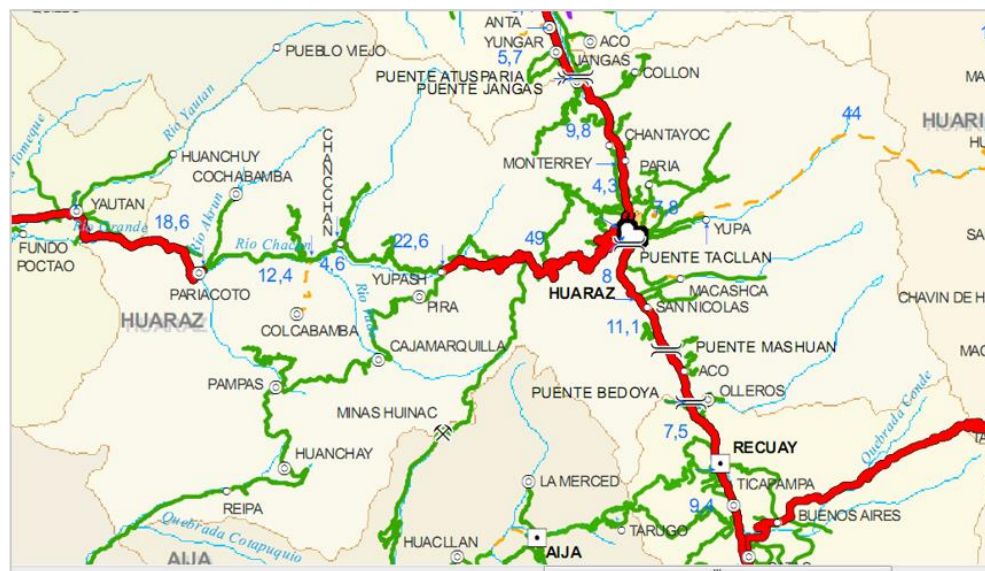
Instrumento

Lamina:

EV- 03



RED VIAL DE LA PROVINCIA DE HUARAZ



Fuente: Plan De Desarrollo Municipal Provincial Concertado Al 2021. (2018)

Paraderos de transporte terrestre

Ubicación de paraderos terrestres

El transporte de pasajeros a lo largo de la provincia está conformado por un sistema de rutas con minibuses o vans, actualmente con 3 paraderos establecidos. A pesar de la informalidad del sistema, se respetan los espacios y el tiempo de espera de cada unidad en los paraderos. Este sistema tiene rutas establecidas que cruzan la provincia de norte a sur y este.

Siendo así la ubicación de dichos paraderos en;

Paradero Huaraz - Caraz

Jirón 13 de diciembre #885

Paradero Huaraz – Carhuaz

Prolongación jirón comercio # 336

Paradero Huaraz – Callejón de Conchucos

Intersección Avenida internacional oeste con avenida 27 de noviembre

Terminales interprovinciales por agencias

CRUZ DEL SUR: Jirón Simón Bolívar #485

LINEA: Jirón Simón Bolívar #450

JULIO CESAR: Jirón Simón Bolívar #101

MOVIL TOURS: Jirón Simón Bolívar #400

OLTURSA: Avenida Antonio Raymondi #881

UBICACIÓN DE PARADEROS TERRESTRES EN LA CIUDAD DE HUARAZ



Fuente: Municipalidad provincial de Huaylas (2018)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2016

Fuente:

Indicada

Tema:

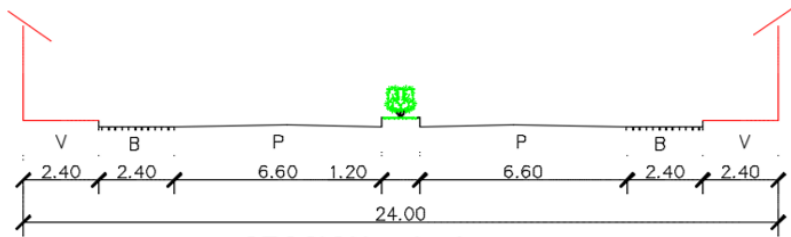
Instrumento

Lamina:

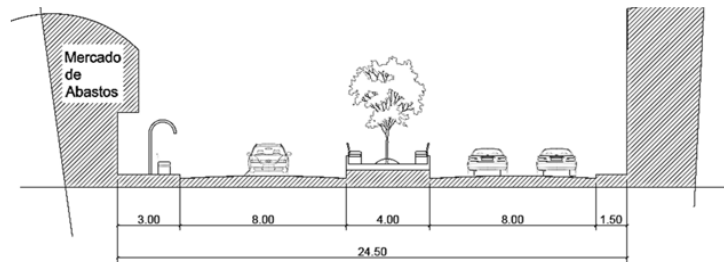
PT- 01



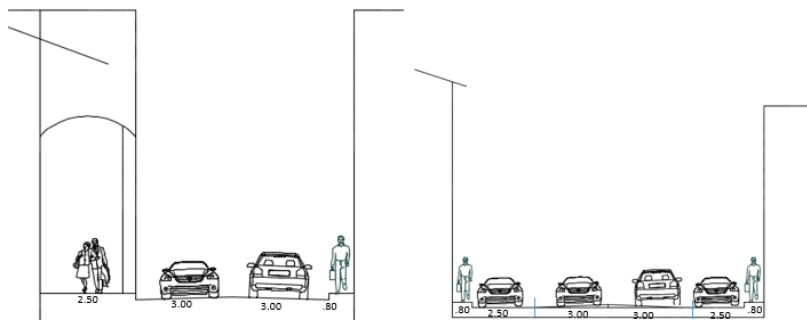
Cortes viales de las principales arterias



SECCION A - A
AV. CONFRATERNIDAD INTERNACIONAL



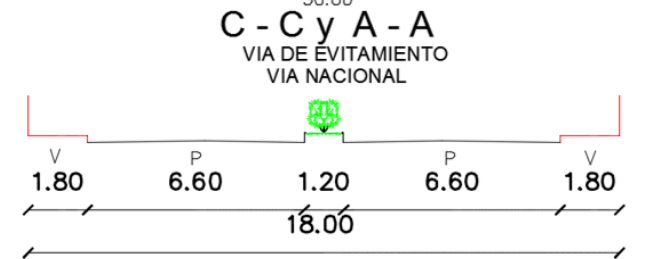
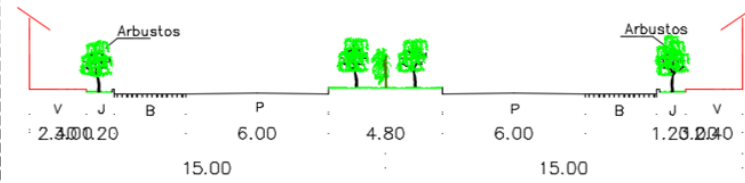
SECCIÓN VIAL DE LA Av. RAIMONDI



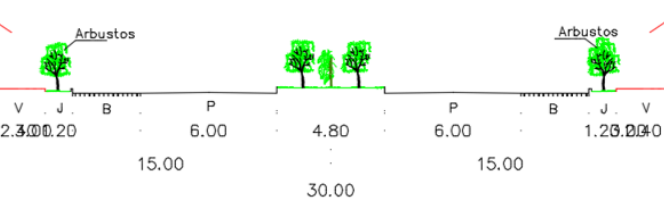
AV. LUZURIAGA

AV. 28 DE JULIO

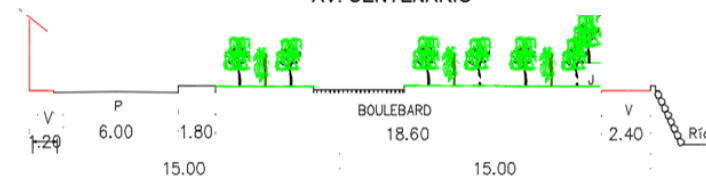
Cortes viales de las principales arterias



C - C y A - A
VIA DE EVITAMIENTO
VIA NACIONAL



SECCION C-A - C-A
AV. CENTENARIO



Z - Z
MALECON NORTE RIO QUILLCAY
ZONA DE ALTO RIESGO

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

CV- 01



Ficha de observación FO - 01

Red vial

Ficha Documental

FICHA DE OBSERVACION DE LA RED VIAL

JERARQUIA EN LA RED VIAL / INDICADOR	ESTADO DE CONSERVACION			TIPO DE RODADURA PREDOMINANTE				TRAFICO VEHICULAR		
	MALO	REGULAR	BUENO	ASFALTADA	AFIRMADA	SIN AFIRMAR	TROCHA	ALTO	MEDIO	BAJO
VIA NACIONAL										
Carretera Panamericana			BUENO	ASFALTADA				ALTO		
Carretera de Penetración Pativilca – Huaraz – Caraz – Huallanca.		REGULAR		ASFALTADA				ALTO		
Carretera de Penetración Chimbote- Chuquirca-Sihuas-Pariash		REGULAR		ASFALTADA					MEDIO	
Carretera de Penetración Casma – Huaraz – Pomachaca – Rapayan			BUENO	ASFALTADA						BAJO
Carretera de Penetración Pativilca – Conococha – Chiquian – Abra Yanashalla			BUENO	ASFALTADA					MEDIO	
VIA REGIONAL										
Carretera Cátac – Huari – Piscobamba – Pomabamba – Sihuas		REGULAR		ASFALTADA					MEDIO	
Carretera Huarmey – Aija – Recuay	REGULAR				AFIRMADA					BAJO
Carretera Chimbote – Huallanca		REGULAR		ASFALTADA					MEDIO	
VIA VECINAL										
Via costera			BUENO	ASFALTADA				ALTO		
Via callejon de Huaylas		REGULAR		ASFALTADA					MEDIO	
Via callejon de Conchucos	REGULAR				AFIRMADA				MEDIO	

Proyecto:
Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de Investigación

Alumno:
Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico Juan

Año:
2016

Fuente:
Indicada

Tema:
Instrumento

Lamina:
FO- 02



Fuente: Estudio de campo

Rutas

Las rutas que con origen en la ciudad de Huaraz son 4 actualmente con destinos hacia el callejón de Huaylas, callejón de Conchucos, la capital y la ciudad de Trujillo, estando dentro de estas rutas las ciudades con mas demanda por la cantidad de visitas en la provincia son Carhuaz Yungay Y Caraz en la zona norte, Recuay y Catac en la zona sur.

RUTA NORTE

Con destino Huaraz – Caraz, Jangas, Marcará, Carhuaz, Mancos, Tinco, Yungay, Tinguá

RUTA SUR

Con destino Huaraz – Catac, Recuay, Ticapampa

RUTA SUR INTER REGIONAL

Con destino Huaraz – Lima

RUTA OESTE INTER REGIONAL

Con destino Huaraz - Trujillo



Destinos y orígenes

CUADRO DE RUTAS HACIA EL CALLEJON DE HUAYLAS (NORTE)
CALLEJON DE CONCHUCOS (SUR) LIMA (SUR) TRUJILLO (OESTE)

Ruta	Nombre de empresa	Ruta	Nombre de empresa			
N O R T E	Alvaros tours	S U R	Los magnificos			
	Real sociedad		San Martín de porras			
	Seturi		Huaraz-Catac	Clíper		
	Turismo continente		Señor de los milagros			
	Turismo		Macrome			
	Llanganuco		Total	5		
	Latino express		S I N T E R	O I N T E R	Huaraz-Cotaparaco	Virgen del perpetuo
	Fernandez				Total	1
	Mota				ruta	Nombre de empresa
	Vetcar				Huaraz-Lima	Oltursa
	Huaraz-Caraz				Linea	Cavaza
	Corazón de ancash				Cruz del sur	Movil tours
	Huaraz-Caraz				Julio cesar	Z bus
	El nuevo amanecer				14	Huaralino
	Nova express				Total	09
	Carz tours				ruta	Nombre de empresa
	Viergen de la asunción				Huaraz-Trujillo	Línea
	Yungay express				Móvil tours	Julio cesar
Cancha tours	14	Total			04	
Corazón de jesus	Total	04				
Total	18					
H U A R A Z	Carhuaz L.T.D. A					
	Vilma tours					
	Carhuaz tour					
	Sol naciente					
	Yungay tour					
	Móvil carhuas					
Total	5					

Fuente: MINCETUR(2018)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigacion

Ajuno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

DO- 01



Flujos

Los flujos según los destinos a cada zona de la provincia son

RUTA NORTE

Con destino Huaraz – Caraz, 1635 salidas diarias
Con destino Huaraz – Carhuaz, 600 salidas diarias

RUTA SUR

Con destino Huaraz – Catac, 616 salidas diarias.
Con destino Huaraz – Cotaparaco, 15 salidas diarias.

RUTA SUR INTER REGIONAL

Con destino Huaraz – Lima, 312 salidas diarias

RUTA OESTE INTER REGIONAL

Con destino Huaraz – Trujillo, 72 salidas diarias

CUADRO DE RUTAS

ruta	Nombre de empresa	N de autos	itinerario	horario	N pasajeros	
S I U N T R E - R	Huaraz-Trujillo	Línea	3	Huaraz-Trujillo	04.30 pm-5:15am	45
		Móvil tours	4	" "	09.40 pm-10.20pm	45
		Julio cesar	2	" "	10.00 am-11.00pm	45
		14	3	" "	11.00 am-9.45pm	45
Total	04	12				

ruta	Nombre de empresa	N de autos	itinerario	horario	N pasajeros	
O I E N T E R	Huaraz-Lima	Oltursa	4	Huaraz-Lima	10.15 am-5:15pm	45
		Línea	3	" "	10.15 am-5.35pm	45
		Cavaza	11	" "	10.00 am-11.00pm	45
		Cruz del sur	4	" "	11.00 am-10.00pm	45
		Movil tours	10	Huaraz-Barranca-Lima	9.00 am-11.150pm	45
		Julio cesar	5	" "	8.00 am-11.00pm	45
		Z bus	6	" "	9.00 am-11.00pm	45
		14	5	" "	10.00 am-09.00pm	45
		Huaralino	4	" "	10.00 am-09.00pm	45
	Total	09	52			

Flujos diarios

CUADRO DE RUTAS

Ruta	Nombre de empresa	N de autos	Itinerario	Horario	N pasajeros	
N O R T E	Alvaros tours	20	Huaraz-Caraz-Yungay-Caraz	4.00 am-10.00pm	16	
	Real sociedad	22	" "	4.00 am-10.00pm	16	
	Seturi	14	" "	4.00 am-10.00pm	16	
	Turismo continente	40	" "	4.00 am-10.00pm	16	
	Turismo Llanganuco	23	" "	4.00 am-10.00pm	16	
	Latino express	13	" "	4.00 am-10.00pm	16	
	Fernandez	18	" "	4.00 am-10.00pm	16	
	Mota	14	" "	4.00 am-10.00pm	16	
	Vetcar	5	" "	4.00 am-10.00pm	16	
	Huaraz-Caraz	Corazón de anchash	18	" "	4.00 am-10.00pm	16
		Huaraz-Caraz	12	" "	4.00 am-10.00pm	16
		El nuevo amanecer	21	" "	4.00 am-10.00pm	16
		Nova express	16	" "	4.00 am-10.00pm	16
		Carz tours	17	" "	4.00 am-10.00pm	16
		Virgen de la asunción	20	" "	4.00 am-10.00pm	16
		Yungay express	11	" "	4.00 am-10.00pm	16
		Cancha tours	10	" "	4.00 am-10.00pm	16
		Corazón de jesus	33	" "	4.00 am-10.00pm	16
Total	18	327				
S U R	CarhuazL.T.D. A	15	Huaraz-Jangas-Marcara-Carhuaz	4.00am-8.00pm	16	
	Vilma tours	22	" "	4.00am-8.00pm	16	
	Carhuaz tour	10	" "-Paltay	4.00am-8.00pm	16	
	Sol naciente	12	" "	4.00am-8.00pm	16	
	Yungay tour	13	" "-Anta	4.00am-8.00pm	16	
	Móvil carhuas	8	" "	4.00am-8.00pm	16	
Total	5	80				
S U R	Los magnificos	23	Huaraz-Recuay-Tipcapampa	6.00am-9.00pm	16	
	San Martín de porras	15	" "	6.00am-9.00pm	16	
	Clíper	8	" "	6.00am-9.00pm	16	
	Señor de los milagros	25	" "	6.00am-9.00pm	16	
	Macrome	17	" "	6.00am-9.00pm	16	
	Total	5	88			
Huaraz-Catac	Virgen del perpetuo	3	Huaraz-Recuay-Tipcapampa-Catac-Puente parco-Utcuyacu-Cotaparaco	5.00am-12.00md	30	
Total	1	3				

Fuente: MINCETUR(2018)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigacion

Alumno:

Rímac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2016

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

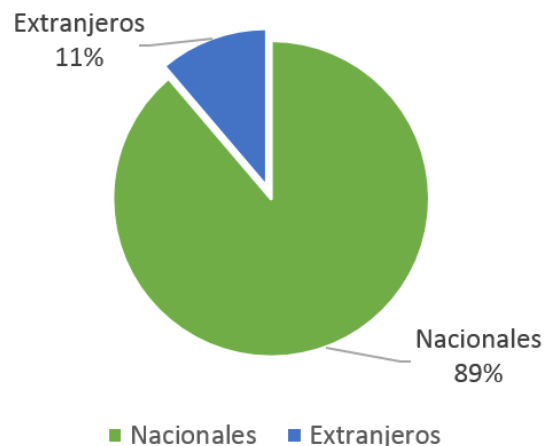
Lamina:

FT- 01



Numero de turistas

La provincia de Huaraz tiene un numero de visitantes extranjeros y nacionales al 2018 de 265882 de visitantes anuales donde el 89 % son extranjeros y el 115 visitantes nacionales, en el caso especificamente en el distrito de Huaraz se cuenta con 220184 de visitantes anuales al 2018.



Numero de turistas

NÚMERO DE TURISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS REGISTRADOS LA PROVINCIA DE HUARAZ.

NÚMERO DE VISITANTES TURISTICOS EN LA PROVINCIA DE HUARAZ						
AÑOS	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NACIONALES	332409	367679	323696	319622	320042	235878
EXTRANJEROS	29291	28384	36219	40321	52706	30004
TOTAL PARCIAL	361700	396063	359915	359943	372748	265882
TOTAL	2116251					

Fuente: PROMMPERU, (2018)

NÚMERO DE TURISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS REGISTRADOS EN EL DISTRITO DE HUARAZ.

NÚMERO DE VISITANTES TURISTICOS AL DITRITO DE HUARAZ						
AÑOS	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NACIONALES	276069	301447	276323	271838	255070	193102
EXTRANJEROS	22099	21095	29656	32841	46006	27082
TOTAL PARCIAL	298168	322542	305979	304679	301076	220184
TOTAL	1752628					

Fuente: PROMMPERU, (2018)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigacion

Aumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

NT- 01

Agencias turísticas

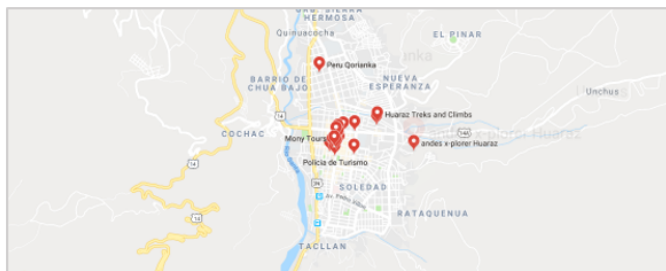
Teniendo en consideración la importancia de brindar información fiable a los turistas que desean visitar nuestro país, respecto a las agencias de viajes que operan en el Perú.

Mincetur ha creado el Directorio de Agencias de Viajes y Turismo Clasificadas a nivel nacional, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Agencias de Viajes y Turismo aprobado por DS. N° 026-2004-MINCETUR.

Asimismo, se comparte el link del Portal web del Mincetur, <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/>, donde se puede visualizar el Directorio Nacional de Prestadores de Servicios Turísticos, el cual contiene información referida a Establecimientos de Hospedaje, Restaurantes, clasificados y categorizados, Registro de Guías de Turismo y clasificación de Agencia de Viajes y Turismo a nivel nacional.

Dentro de la ciudad se encuentran 41 agencias de turismo registradas dispersas en diferentes puntos de la ciudad las cuales ofrecen diferentes destinos a los usuarios.

UBICACION DE AGENCIAS TURISTICAS



Fuente: Google Maps (2019)

Cantidad de agencias Turísticas

CUADRO DE AGENCIAS TURISTICAS

Nº	NOMBRE D ELA AGENCIA	DIRECCION	NUMERO TELF.
1	GANESA EXPLORER	Av. Mariscal Toribio de Luzuriaga 650, Huaraz	(043) 423608
2	Atusparia Tours	Av. Mariscal Toribio de Luzuriaga 651, Huaraz	976 562 003
3	Mony Tours	Jr.San Martín 621, Huaraz	(043) 428949
4	Chavin Tours Operadores De Turismo	José De La Mar 597, Huaraz	943788093
5	Huaraz Treks and Climbs	1326, Jiron Bello Horizonte, Huaraz	(043) 220152
6	Andes x-plorer Huaraz	jose olaya, Jiron Jose Olaya 121, Huaraz	943 202 123
7	Kaoni Adventures	Jr.San Martín 697, Huaraz	(043) 427820
8	CORDILLERA BLANCA SUMMIT (K2 PERU)	Av. Luzuriaga 464 - 2do Piso Oficina 01, Huaraz 02000	944 984 637
9	Peru Expeditions Tours	Av. Luzuriaga 464 - 2do Piso Oficina 02	943 081 066
10	Galaxia Expeditions	Parque del periodista	955 335698
11	Quechua Tour Operator	Av. Mariscal Toribio de Luzuriaga 565, Huaraz	(043) 424634
12	Agencia De Viajes Cavassa	Jrón Lucar y Torre, Huaraz	(043) 396215
13	Enrique Expedition Tours	Jr. Horacio Zevallos Urb. Santa Isabel , Huaraz	943 590 321
14	Andean Summit	Pasaje wuamashraju N° 692, Parque del periodista, Huaraz	990 221 361
15	PERU TOUR VIAJES Y TURISMO HUARAZ	Jr.San Martín 625, Huaraz	943 618 600
16	Active Peru Travel	Av. Agustín Gamarra, Huaraz	(043) 425799
17	Peru Qorlanka	Jr. Huaylas 250, Ofic 01, Huaraz	969 005 051
18	Andes Travel Expeditions	Av. Interoceánica 604, Huaraz 02000	(043) 235456
19	Nuestramontaña	Mariscal Cáceres 391 -399, Huaraz	992 777 742
20	IPERU	Pasaje Alonso Martel, Atusparia, Huaraz 02000	(043) 428812
21	Andean Climbing	Jiron, Jose Olaya 580, Huaraz	(043) 427359
22	Peru Bergsport	Avenida Interoceánica, Interoceánica 719, Huaraz	(043) 421335
23	Servetur Nieto	Jrón Jose de Sucre 408, Huaraz	943 602 183
24	Santa Cruz Trek - CITY CENTRE HUARAZ	Jiron Bautista 847 - city centre	(043) 232546
25	Eco Ice Peru Tour Operator	Jiron Amadeo Figueroa 1185, Huaraz	958 032 249
26	Yungay Express	Antonio Raymondi 920, Huaraz	955 041 692
27	ALPA-K TRAVEL	Parque Ginebra, Pasaje Oshapalca 656, 4th floor, Huaraz	(043) 348792
28	Turismo Exploring Peru II	Jiron Bello Horizonte 129, Huaraz	998 831 355
29	CALEB EXPEDITIONS	Antonio Raymondi 911, Huaraz	964 338 502
30	Peru Llama Trek.com	Interoceania, Huaraz	(043) 421335
31	AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO ENCANTOS DEL PERU	Av. Mariscal Toribio de Luzuriaga 571, Huaraz	957 404 508
32	Cooperativa de Transportes Ancash	Antonio Raymondi 821, Huaraz	(043) 429961
33	Andean Sunrise	J. Jr. Boton de Oro 178, Huaraz	943 643 097
34	Yanashita Expeditions	Alameda Grau, Huaraz	(043) 423948
35	Huascaran Adventure Travel Agency	Jr. Pedro Campés 711, Huaraz	973 905 038
36	AndinoTrek	Jr. Gabino Uribe 650, Huaraz	954 999 199
37	Shumalperu	Pje. Huarás Hual, Huaraz	952 948 579
38	Agencia de Viajes Huaraz Zamiwaki Adventours	Jrón Agustín Gamarra N° 536 Huaraz, Ancash 02001	971 072 094
39	Lalo Travel - Servicios Turísticos	Av. Mariscal Toribio de Luzuriaga 474, Huaraz	(043) 328787
40	Agencia De Viajes Shelek trek	Av. Confraternidad Internacional Oeste 674, Huaraz	943 941 010
41	Pablo Tours	Av. Mariscal Toribio de Luzuriaga 501, Huaraz	989 479 905

Fuente: PromPeru (2019)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

AT- 01



Destinos mas visitados según PromPeru y MINCETUR

Destinos Turísticos

Destinos Turísticos

LUGAR



Huaraz

Ciudad peruana próxima a la Cordillera Blanca y famosa por el senderismo y el montañismo.



Cordillera Blanca

Escalada, senderismo, montaña y glaciar



Parque nacional Huascarán

Gran parque nacional en el oeste de Perú, con glaciares, lagunas y montes altos como El

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Quebrada de Llanganuco

Lago, escalada, laguna costera y glaciar



Yungay

Lago, montaña y historia



Caraz

Lago y senderismo

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Chimbote

Ciudad portuaria de Perú famosa por sus piscifactorías, Isla Blanca y la carretera a Huaraz.



Casma

Playa y yacimiento arqueológico



Huarmey

Playa

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Chiquián

Historia



Carhuaz

Historia



Chacas

Historia

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Olleros

Lama glama, escalada y senderismo



Recuay

Historia



Distrito de Yanama

Senderismo

ACTIVIDAD Y/O INTERES

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

DT- 01



Destinos mas visitados según PromPeru y MINCETUR

Destinos Turísticos

LUGAR



Monterrey

Aguas termales y senderismo



Catac

Glaciar, historia y naturaleza



Huari

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Conchucos

Historia



Chavín de Huantar



Distrito de Nuevo Chimbote

Playa y historia

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Distrito de Marcará

Aguas termales y senderismo



Reserva nacional de Calipuy

Reserva natural y área protegida



Distrito de Huallanca

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Pomabamba

Historia y aguas termales



La Gramita

Playa y pesca

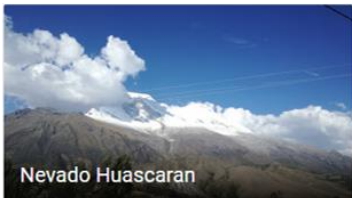


Distrito de Mancos

Yacimiento arqueológico y historia

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Nevado Huascarán

Glaciar y montaña



Vaquería



Cabana

Museo

ACTIVIDAD Y/O INTERES

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

DT- 02



Destinos mas visitados según PromPeru y MINCETUR

Destinos Turísticos

LUGAR



Senderismo



Cascada y historia



Playa, esquí, deporte y historia

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Yacimiento arqueológico y historia



Área protegida y senderismo



Escalada, senderismo y lago

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Yacimiento arqueológico



Yacimiento arqueológico



Playa

ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



Museo y historia



ACTIVIDAD Y/O INTERES

LUGAR



ACTIVIDAD Y/O INTERES

Fuente: PromPeru (2019) MINCETUR (2019), Google Imágenes (2019)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

DT- 03



PBI

Económicamente, Ancash es la sexta región más importante del Perú (excluyendo a Lima y Callao). La región concentra el 3,7% de la población, el 3,4% de la producción y el 7,4% de la exportación. En los últimos años, la participación de Ancash en la economía del país ha bajado, pues el resto del país creció a un ritmo más dinámico.

La economía de Ancash está basada principalmente en la explotación de recursos primarios. El 35% del PBI ancashino corresponde a la extracción de minerales (principalmente cobre), pesca y procesamiento industrial de harina y aceite de pescado. Ancash explica la quinta parte de la pesca del país y la doceava parte de la producción de minerales.

CUADRO DE INDICADORES ESTRATEGICOS

Ancash: Indicadores Estratégicos de la Región			
Variables	Unidad	Ancash	Perú
Superficie	Mil km ²	35,9	1 285
Población	Millones Hab.	1,2	31
Densidad Poblacional	Hab./Km ²	32	25
PBI Nominal	Millones US\$	5 967	195 573
PBI per Cápita	US\$	5 168	6 193
Exportaciones	Millones US\$	2 675	36 312
Tasa de Pobreza	%	22,7	20,7
Tasa de Pobreza Extrema	%	4,8	3,8
Tasas de Crecimiento			
Población	Cinco Años	0,6%	1,1%
PBI real	Cinco Años	2,6%	4,3%
Exportaciones	Cinco Años	-9,9%	-4,8%
Participación Región/País			
Superficie	%	2,8%	100%
Población	%	3,7%	100%
PBI Nominal	%	3,4%	100%
Exportaciones	%	7,4%	100%

Fuente: SUNAT, INEI/ Elaboración: DDPI - Mincetur

Ingreso per cápita

• Según información de la SUNAT, Ancash exportó US\$ 2 676 millones en el 2016, reduciendo sus envíos en 3%. Sin embargo, en el primer semestre 2017, las exportaciones crecieron 39%. El crecimiento registrado por Ancash (+40%) fue 12 puntos porcentuales más alto que el crecimiento de las exportaciones del país (+28%). • El 83% de las exportaciones de Ancash corresponde a la venta de minerales, siendo el cobre el principal producto y Antamina la principal exportadora de la región. Ancash también exporta productos pesqueros como la harina y aceite de pescado. El principal destino de las exportaciones de Ancash es China con el 61% de participación.

CUADRO DE PARTICIPACIÓN EN LA PRODUCCION

Ejecución de Proyectos en Ancash según Ejes, año 2011, en Porcentaje

Ejes de desarrollo	%
Turismo	0
Transporte y comunicaciones	18
Vivienda y saneamiento	7
Pesquería	0
Minería	9
Agropecuario	19
Industria	1
Cívico institucional	1
Educación y cultura	39
Salud	4
Ecología y medio ambiente	2

Nota. Tomado de Plan de desarrollo regional concertado 2008-2021 de Ancash (p. 15), por el Gobierno Regional de Ancash, 2008, Huaraz, Perú: Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial.

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

IP- 01

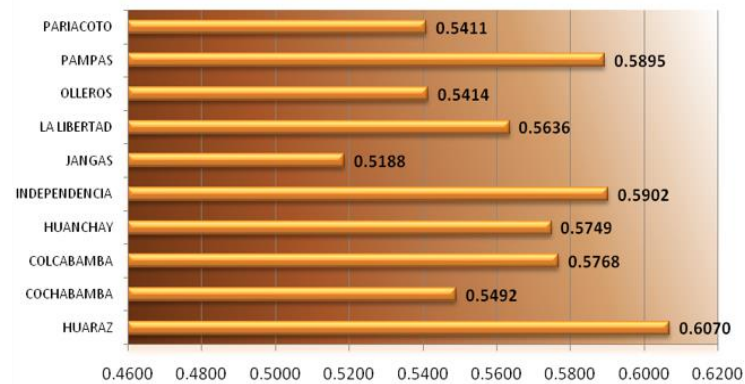


Índice de desarrollo humano

Índice de desarrollo humano

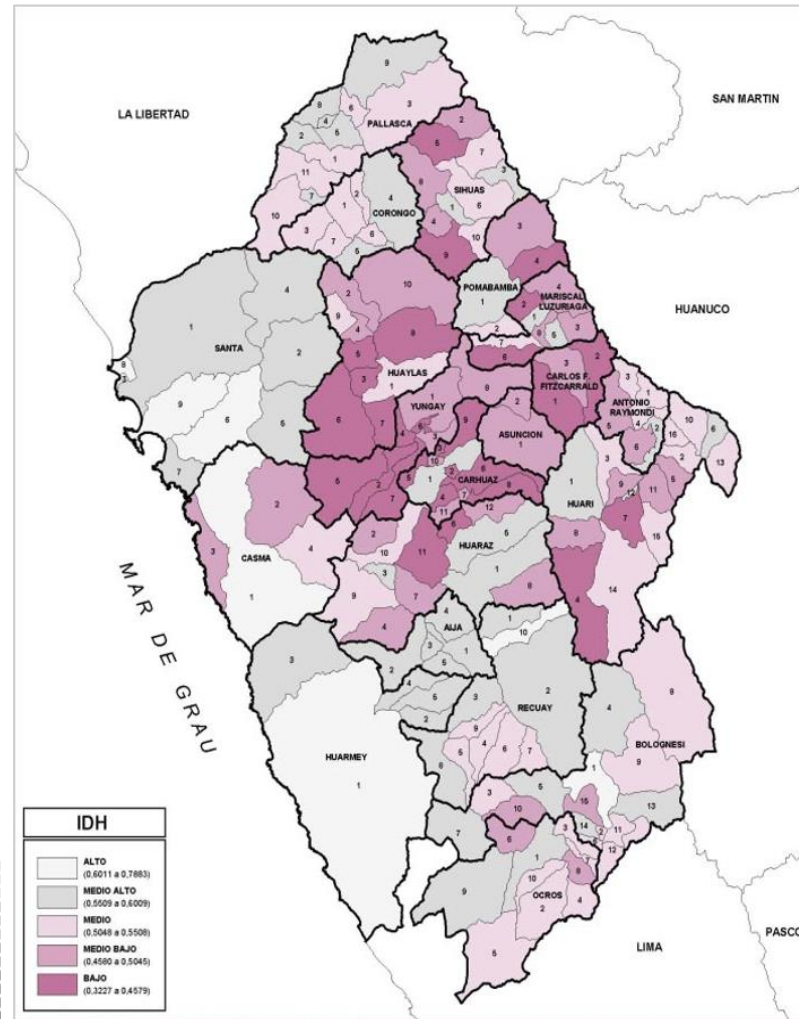
El Índice de Desarrollo Humano (IDH) publicado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), considera tres componentes: vida larga y saludable; educación; y nivel de vida digno; entendiéndose como Desarrollo Humano al “proceso de ampliación de las opciones de las personas y el mejoramiento de sus capacidades y libertades” y al “proceso complejo y multidimensional que depende de la interacción de una variedad de determinantes y del efecto agregado de múltiples intervenciones sociales, estatales y privadas, tanto individuales como colectivas”. El indicador del Índice de Desarrollo Humano va desde una escala de 0 (Bajo Desarrollo Humano) a 1 (Alto desarrollo humano).

CUADRO DE INDICE DE DESARROLLO HUMANO



Fuente: INEI (2017) PDMPC (2017)

MAPA DE INDICE DE DESARROLLO HUMANO POR PROVINCIAS



Fuente: INDH (2017)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

ID- 01

Tasa de empleo y desempleo

Población activa e inactiva

De acuerdo al último boletín del Observatorio Socioeconómico Laboral (OSEL) la tasa de empleo en Huaraz tuvo un incremento del 8,3% en comparación con el mismo mes del año pasado. En tanto, en Chimbote, el indicador cayó en 1%.

En Huaraz, los sectores en donde más puestos laborales han sido ocupados están referidos al rubro de enseñanza y el comercio, específicamente en lo que respecta a la venta de combustible.

Al momento de analizar el indicador de descenso en Chimbote, la analista de la Dirección Regional de Trabajo de Áncash (Diretra), Karla Salgero Laverian, explica que los sectores en donde se dejó de prescindir de algunos servicios son el de comercio y pesca.

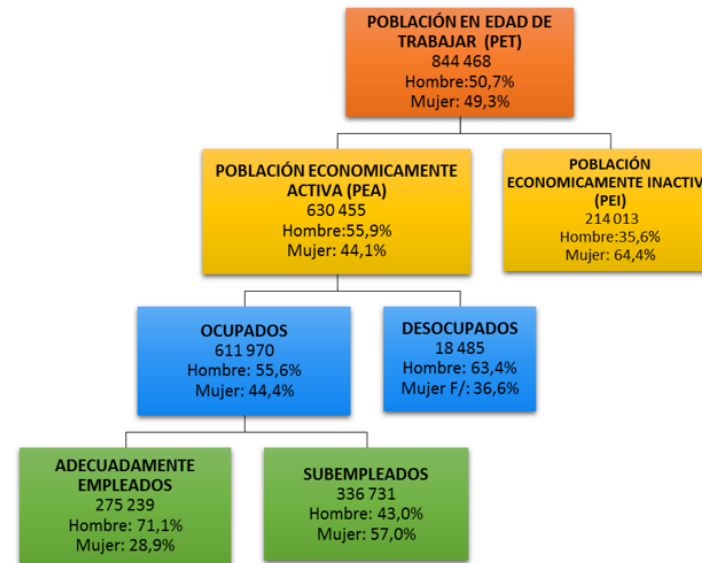
“En el caso de comercio, sobre todo en muchos supermercados, se han terminado las campañas de venta, por lo tanto se ha dejado de prescindir de personal. A eso debemos sumarle el término de la temporada de pesca”, mencionó.

En Áncash la población en edad para trabajar está conformada por 844,468 personas, de los cuales el 50.7% son varones y el 49.4% son mujeres.

En cuanto a la Población Económicamente Activa (PEA), es decir que tiene actualmente un trabajo, ocupación o se encuentra en busca de alguna de estas dos opciones, se tiene a más de 630,000 personas.

Fuente: OSEL (2018)

DISTRIBUCION DE LA POBLACION CON EDAD PARA TRABAJAR SEGÚN CONDICION DE ACTIVIDAD EN LA PROVINCIA DE HUARAZ



CUADRO DE PEA ACUPADA SEGÚN GRUPO OCUPACIONAL

PEA OCUPADA E INGRESO LABORAL PROMEDIO MENSUAL, SEGÚN GRUPO OCUPACIONAL		
GRUPO OCUPACIONAL	PEA OCUPADA (%)	INGRESO LABORAL PROMEDIO MENSUAL (S/)
Profesional, técnico 1/	14,7	1909
Vendedor	13,8	818
Trabajador de actividades extractivas 2/	37,1	669
Artesano, operario y obrero jornalero	12,3	1102
Conductor	6,6	1405
Trabajador de los servicios y trabajador del hogar	15,6	1123

1/ Incluye gerente, administrador, funcionario y empleado de oficina.
2/ Incluye agricultor, ganadero, pescador, minero y cantero.

Fuente: OSEL (2017)

Ficha Documental

Proyecto: Terminal Terrestre Turístico Regional

Signatura: Proyecto de Investigación

Autor: Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente: Montañez Ludovico Juan

Año: 2018

Fuente: Indicada

Tema: Instrumento

Lamina: PA- 01

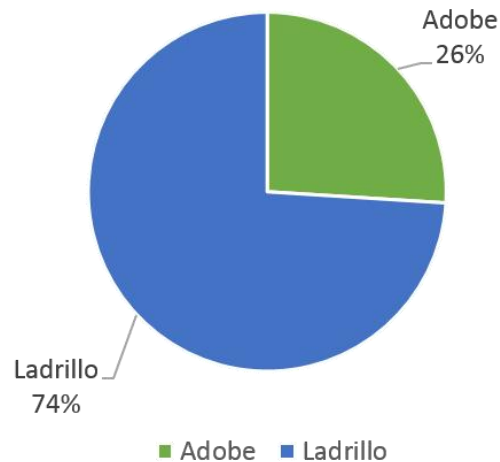


Material de construcción

Material de construcción

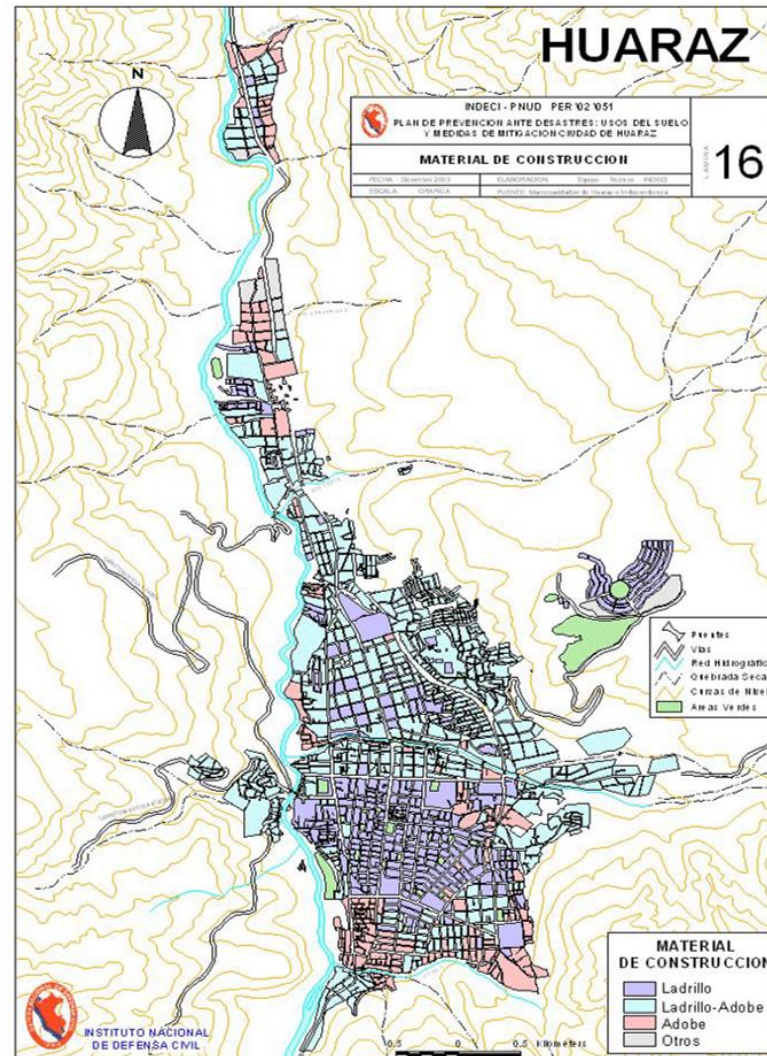
El centro de la ciudad de Huaraz fue levantado con material noble, después del sismo del año 1970; consolidándose posteriormente con más construcciones de ladrillo y con pisos que superan los 4 niveles de altura; en las áreas periféricas predomina el adobe y el material noble, existiendo actualmente construcciones de hasta 4 pisos.

En términos generales el 74% de las edificaciones son de ladrillo y concreto y el 26% de adobe. INDECI (2010)



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

MATERIALES DE CONSTRUCCION EN LA CIUDAD



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2016

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

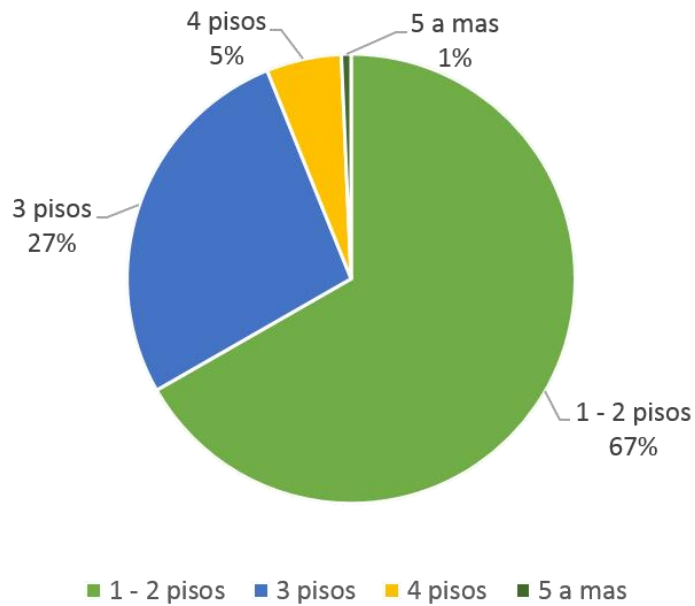
Lamina:

MC- 01



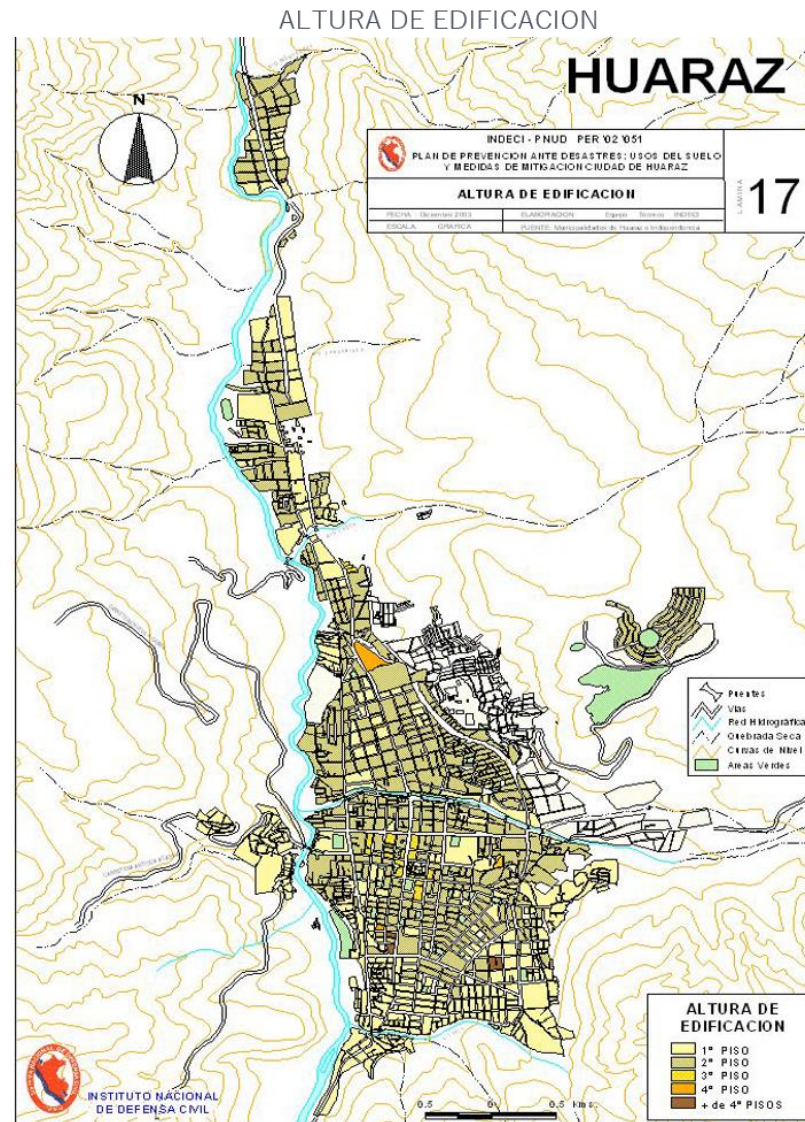
Altura de edificación

La altura de edificaciones dentro de la ciudad predominan las edificaciones de 1 a 2 pisos, representadas por un 66.74%, el 27.14% son de 3 pisos, el 5.42% son de 4 pisos y el 0.7% son de 5 pisos a más. INDECI (2010)



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Altura de edificación



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2016

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

AE- 01



CONTEXTO URBANO 8 DE DICIEMBRE

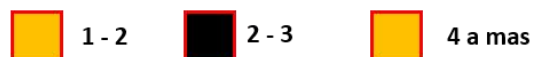
Material de construcción

Levantamiento fotográfico del lugar:



Fuente: Visita de campo

Altura de edificación predominante:



Incidencia espacial:

El barrio 8 de diciembre es uno de los barrios emergentes que conforman este sector oeste de la ciudad al igual que piedras azules y vista alegre.

Influencia – presencia en el imaginario colectivo:

El barrio 8 de diciembre al estar en proceso de consolidación entre mas barrios, es importante porque logra unir sectores de expansión urbana horizontal dentro de la ciudad que es lo que se busca según el PDH.

Estado del espacio urbano y sus componentes:

EL barrio 8 de diciembre se desarrolla de manera lineal su acceso lo conforma una vía asfaltada hasta cierto tramo del sector donde predominan construcciones de 2 – 3 pisos, así mismo la contaminación del aire afecta la salud y la calidad de vida, el polvo generado, también provoca el deterioro especialmente de las fachadas de las viviendas, de los locales y de los bienes que se encuentran al interior de ellas; la superficie de rodadura de los barrios, en su mayoría es de tierra, dado que esta considerado como expansión urbana y que se encuentra en crecimiento

Ficha de Observación

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

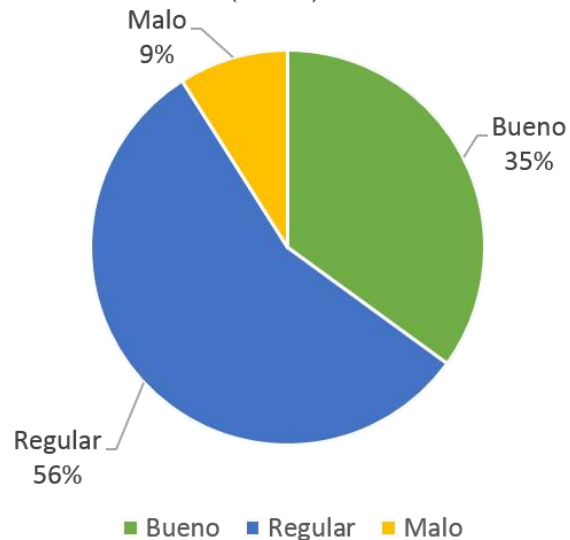
FO- 02A



Estado de conservación

El estado de conservación de las construcciones, en términos generales se encuentran en regulares condiciones de conservación. Predomina el regular con el 56%, le sigue el bueno con un 35% y sólo el 9% de las edificaciones se encuentran en mal estado de conservación.

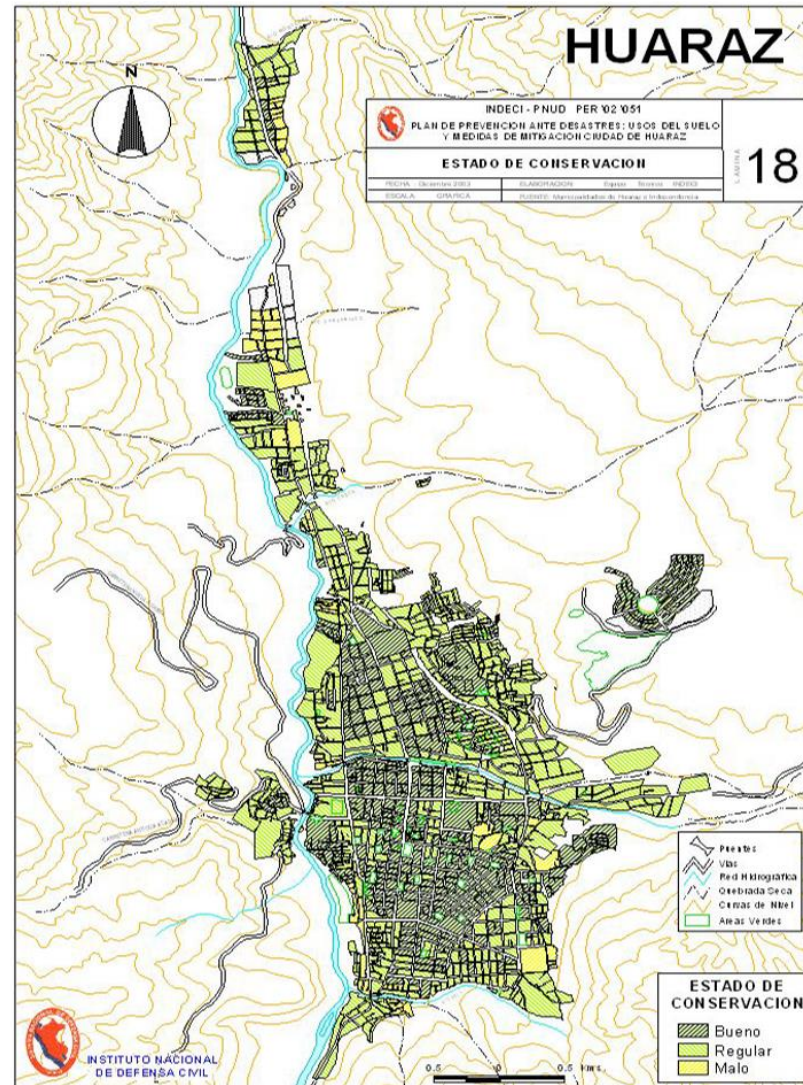
Existe un riesgo latente en las edificaciones de la ciudad de Huaraz, especialmente en las ubicadas en las áreas periféricas y en la ribera de los ríos, tanto por la ubicación misma como por el sistema constructivo, al haberse asentado sin ningún criterio técnico normativo ni haberse ejercido el control urbano pertinente. INDECI (2010)



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Estado de conservación

ESTADO DE CONSERVACION



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigación

Ajuno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

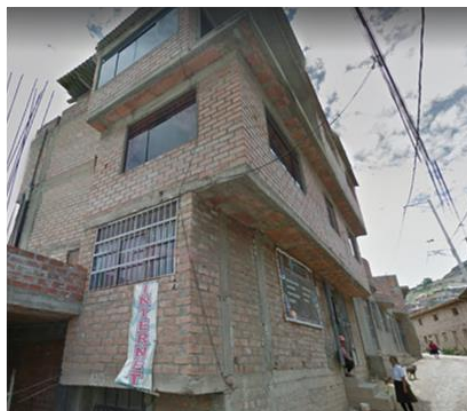
EC- 01



CONTEXTO URBANO 8 DE DICIEMBRE

Material de construcción

Levantamiento fotográfico del lugar:



Fuente: Visita de campo

Estado de conservación predominante:



Incidencia espacial:

El barrio 8 de diciembre es uno de los barrios emergentes que conforman este sector oeste de la ciudad al igual que piedras azules y vista alegre.

Influencia – presencia en el imaginario colectivo:

El barrio 8 de diciembre al estar en proceso de consolidación entre mas barrios, es importante porque logra unir sectores de expansión urbana horizontal dentro de la ciudad que es lo que se busca según el PDH.

Estado del espacio urbano y sus componentes:

EL barrio 8 de diciembre se desarrolla de manera lineal su acceso lo conforma una vía asfaltada hasta cierto tramo del sector donde el estado de conservación de las estructuras es regular por las nuevas construcciones que se están dando , así mismo la contaminación del aire afecta la salud y la calidad de vida, el polvo generado, también provoca el deterioro especialmente de las fachadas de las viviendas.

Ficha de Observación

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

FO- 03A



Patrimonio monumental

En la ciudad de Huaraz se tiene como patrimonio monumental a la Zona Arqueológica de Pumacayán, al Ambiente Urbano Monumental “Jirón José Olaya”, el Jirón Progreso en el barrio de Nicrupampa y restos arqueológicos.

Zona Arqueológica de Pumacayán, ubicado en el barrio San Francisco, lo constituyen plataformas que sobrepasan los 10m, con galerías internas. Ha sido invadida por 25 familias, de las cuales 16 ya tienen título de propiedad. La zona ya cuenta con agua potable y energía eléctrica.

Ambiente Urbano Monumental “Jirón José Olaya”, a lo largo de cuatro manzanas, no afectada por el sismo y de gran importancia para los lugareños, por conservar las características urbanas que tenía Huaraz antes del sismo, con los elementos arquitectónicos tradicionales de la región.

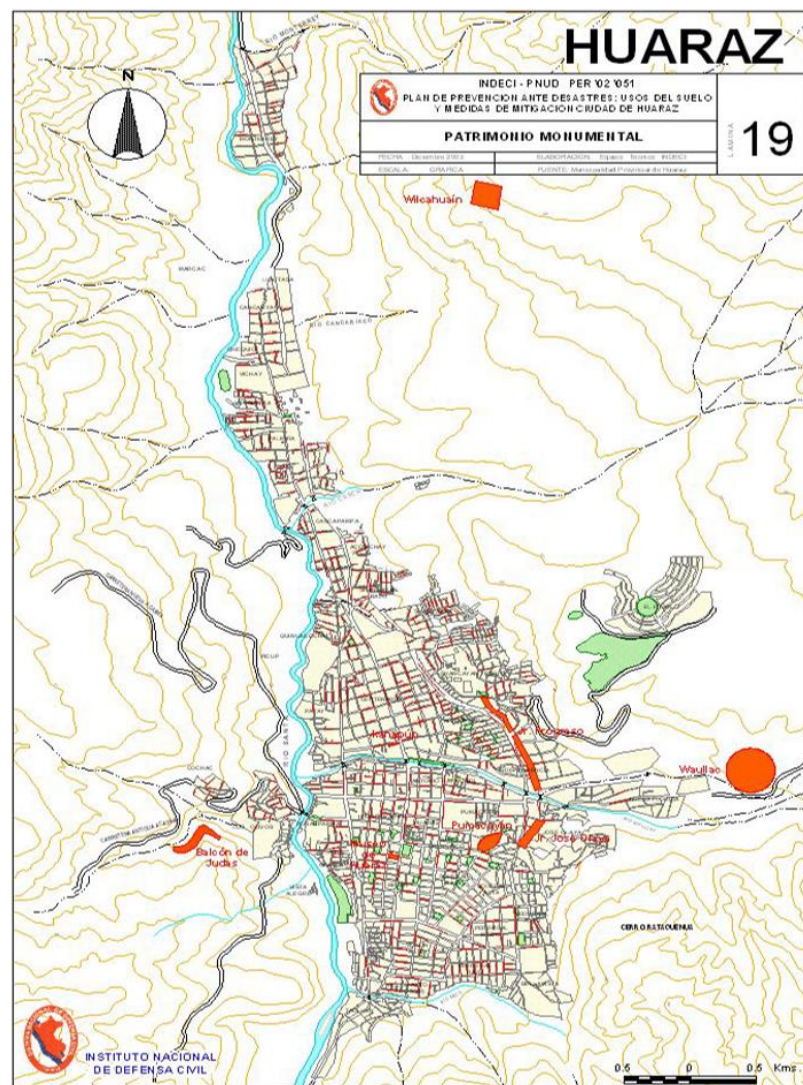
Ruinas de Kanapún, sobre cuyos restos arqueológicos se ha construido el colegio Antonio Raymondi, quedando como único vestigio parte de un muro.

Willcahuain, ruinas de la cultura Huari – años 600 a 900 d.C.-, puestas magistralmente en valor. Está ubicada a 7km de Huaraz, sobre los 3 400 msnm. INDECI (2010)

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Patrimonio monumental

PATRIMONIO MONUMENTAL



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigación

Autor:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

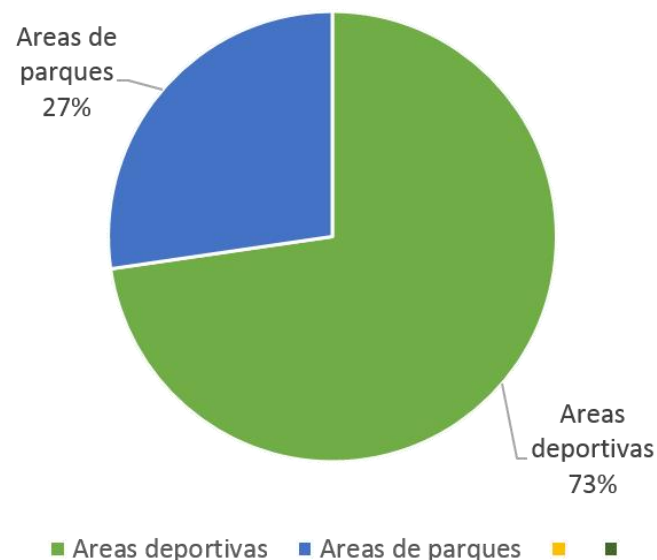
PM - 01

Equipamiento de recreación

El equipamiento para recreación presenta un alto déficit de acuerdo a las normas vigentes, tanto para recreación activa como pasiva. Faltan 12 has (72.3%) de áreas deportivas y 31.8 has (86.2%) de áreas de parques.

Cuenta con un Coliseo Cerrado, que se piensa reubicar por estar ubicado en el área urbana sin espacio para estacionamiento; y el Estadio Rosas Pampa, con capacidad para 500 personas, que se encuentra en proceso de restauración por parte del IPD. INDECI (2010)

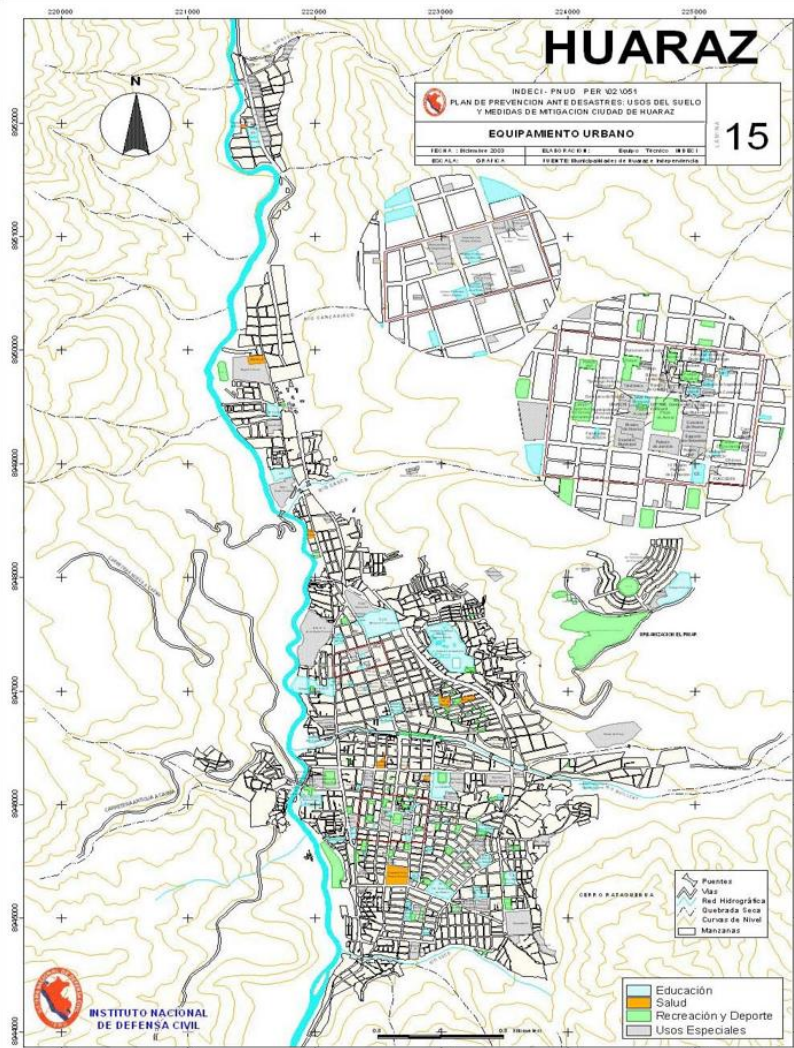
DEFICIT DE ESPACIOS DE RECREACION



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Recreación (área verde)

AREAS DE RECREACION Y ESPACIOS VERDES EN LA CIUDAD DE HUARAZ



Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rímac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

RA- 01



Caracterización de la ciudad de Huaraz

La ciudad de Huaraz fue creada en la época de la independencia como distrito de la Provincia de Huaraz (Ley del 25-07-1857); ubicada en el departamento de Ancash, se encuentra a una altura de 3,052 msnm, siendo sus coordenadas geográficas, 09°25' – 9°75' de Latitud Sur y 77°25' – 77°75' de Latitud Oeste del Meridiano de Greenwich.

Las características del entorno de la ciudad de Huaraz corresponden a las de un valle interandino. Geográficamente, está localizado en el Callejón de Huaylas, limitado por las cordilleras Blanca y Negra, cuyo río principal es el Santa que la atraviesa y el Río Quillcay que la cruza de este a oeste.

La ciudad esta constituida por dos distritos, los que a su vez están integrados por un número indeterminado de barrios. INDECI (2010)

CUADRO DE BARRIOS DE LA CIUDAD DE HUARAZ



HUARAZ	INDEPENDENCIA
Huaraz	Centenario
San Francisco	Nicrupampa
Belén	Patay
Huarupampa	Independencia
Pumacayán	Nueva Florida
Raymondí	Shancayan
Rosas Pampa	Quinuacocha
Chalhúa	El Milagro
Soledad	Acovichay
Villón	Cascapampa
Pedregal	Palmira
José Olaya	Atusparia
Taclán	Vichay
Bellavista	Chequio
	Cancaryacu
	Lactasa
	Monterrey
	Los Olivos

Fuente: Instituto Nacional De Defensa Civil (2010)

Caracterización de la ciudad

La extensión territorial de la ciudad de Huaraz es de 939.26 has. De topografía heterogénea, montañosa y abrupta, las pendientes existentes alrededor de la ciudad varían de 2% a 25% en la zona central, y de 15% a 45% en la zona periférica. La Cordillera Blanca (lado este) presenta un relieve más accidentado, con un suelo de mayor resistencia, de rocas intrusitas (tipo granito/granodiorita); y con acumulación de nieves perpetuas en sus cumbres. La Cordillera Negra, ubicada en la vertiente occidental, presenta un mayor modelado, con suelo menos resistente, de rocas volcánicas, y sin áreas glaciares. Es así como en el entorno inmediato de la ciudad de Huaraz predominan las rocas volcánicas, formando lomadas de relieve moderado. Existe acumulación de relleno en el relieve superficial del suelo, en todo lo que es el emplazamiento de la ciudad de Huaraz.

Tiene un clima templado, frío y seco, con dos estaciones climáticas bastante marcadas, la temporada de verano que corresponde a la época de lluvias y la temporada de invierno que corresponde a la época de sequía. Presenta temperaturas medias que fluctúan entre 8.4°C y 22.4°C; con una temperatura media de 15.18°C. Durante los meses de Invierno se ha registrado hasta una temperatura de 5.3°C. (junio - julio)

MAPA DE LA CIUDAD DE HUARAZ



Fuente: Municipalidad Provincial de Huaylas(2016)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigacion

Aumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

CC -01



Ficha de observación FO - 02

Entorno inmediato

Ficha Documental

FICHA DE OBSERVACION: CARACTERIZACION DEL ENTORNO INMEDIATO

ITEMS	EXISTE		TIPO DE MATERIAL						ESTADO DE CONSERVACION O CALIDAD		
			PISTA		EDIFICIOS		MOBILIARIO URBANO		MALO O BAJO	REGULAR O MEDIO	BUENO O ALTO
	SI	NO	ASFALTO	TROCHA	LADRILLO	ADOBE	MADERA	METAL			
PISTA											
ACERA											
EDIFICACIONES											
ALUMBRADO PUBLICO											
BANCAS											
TACHOS											
TELEFONIA PUBLICA											
CALIDAD DEL AIRE											
CONTAMINACION VISUAL											
CONTAMINACION AUDITIVA											
ESPACIOS ABIERTOS URBANO O NATURALES											

Proyecto:

Terminal Terrestre Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de Investigación

Alumno:

Rimac Alba Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

FO- 02

Fuente: Estudio de campo



Caracterización de los distritos

Caracterización de los distritos

Los distritos de Independencia y La ciudad de Huaraz conservan un eje central que concentra la mayor jerarquía dentro del provincia, siendo este también un punto de acopio para los demás distritos y su centros poblados respectivamente, las altitudes y número de habitantes lo demuestra, además de la ubicación estratégica de la ciudad de Huaraz en este valle.

TERRITORIAL		INDICADORES		
1.1.1. OCUPACIÓN DEL TERRITORIO				
		ARTICULACIÓN E INTEGRACIÓN PROVINCIAL		
1.1.1.1. EJES TERRITORIALES	1.1.1.1.1. EJE LONGITUDINAL		CARRETERA HUARAZ – CASMA	
	1.1.1.1.2. EJES TRANSVERSALES		EJE CALLEJON DE HUAYLAS	
		R54		
		R64		
1.1.1.2. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS	CIUDAD PRINCIPAL	A NIVEL PROVINCIAL	Jerarquía/rol/función	N° HAB.
	INDEPENDENCIA		Distrito institucional educativo	62853
	CIUDAD DE HAUARAZ		Centro político administrativo	56186
	TARICA		Espacio turístico y gastronómico	5394
	JANGAS		Espacio turístico	4403
	PARIACOTO		Producción primaria	4386
	PIRA		Producción primaria	3853
	OLLEROS		Producción primaria	2581
	HUANCHAY		Producción primaria	2517
	COCHABAMBA		Producción primaria	2047
	PAMPAS		Producción primaria	1310
LA LIBERTAD		Producción primaria	1280	
COLCABAMBA		Producción primaria	653	
TOTAL			147463	

Fuente: Elaboración a partir de datos INEI (2016)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2016

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

Lamina:

CD- 01



Caracterización de los distritos y provincia

Caracterización de la provincia por distritos

La Provincia de Huaraz es una de las 20 provincias del Departamento de Ancash. El Departamento de Ancash cuenta con 166 distritos, de los cuales la Provincia de Huaraz cuenta con 12, que son las siguientes: Huaraz, Cochabamba, Colcabamba, Huanchay, Independencia, Jangas, La Libertad, Olleros, Pampas, Pariacoto, Pira y Tarica.

CUADRO DE CARACTERIZACION POR DISTRITO

1.1.1. IDENTIFICACIÓN POR DISTRITO			
INDEPENDENCIA	ÁREA Km2	302.95 Km2	12.5%
	Población	62853 hab.	41%
	N° C. P.	33	Caserío - anexos
	Infraestructura Educación: Inicial: 230 Primaria: 154 secundaria:70 universidad:3 Salud:12		
HUARAZ	ÁREA Km2	50.65 Km2	17.37%
	Población	56186 hab.	35%
	N° C. P.	12	Población dispersa
	Infraestructura Educación: Inicial: 196 Primaria: 144 secundaria:76 universidad:1 Salud:12		
TARICA	ÁREA Km2	110.28 Km2	4.42%
	Población	5394 hab.	3,62%
	N° C. P.	12	Caserío - anexos
	Infraestructura Educación: Inicial: 17 Primaria: 10 secundaria:3 Salud:2 Servicios básicos en zonas urbanas		

	Infraestructura Colegios sec/ prim/ inicial 1(s) 8(p) 11 (i) c.salud / posta 1 (posta medica)		
LA LIBERTAD	ÁREA Km2	164.26 Km2	6.5%
	Población	1280 hab.	1.2%
	N° C. P.	34	Población dispersa
	Infraestructura Educación: Inicial:8 Primaria: 9 secundaria:1 Salud:1 Servicios básicos en población urbana		
COLCABAMBA	ÁREA Km2	50.65 Km2	2%
	Población	653 hab.	0.18%
	N° C. P.	2	Población dispersa
	Infraestructura Educación: Inicial:2 Primaria: 1 Salud:1		
	Infraestructura Salud: puestos de salud, 4 Educación: e. inicial: 18 e. primaria:6 e. secundaria: 6		
JANGAS	ÁREA Km2	59.84 Km2	2%
	Población	4403 hab.	0.18%
	N° C. P.	17	Población dispersa
	Infraestructura Educación: Inicial: 17 Primaria: 10 secundaria:3 Salud:2 Servicios básicos en zonas urbanas		
PARIACOTO	ÁREA Km2	135.65 Km2	5.4%
	Población	4386 hab.	2.9%
	N° C. P.	16	Caserío - anexos
	Infraestructura		

Fuente: Elaboración a partir del PDMPC(2018)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Signatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

Indicada

Tema:

Instrumento

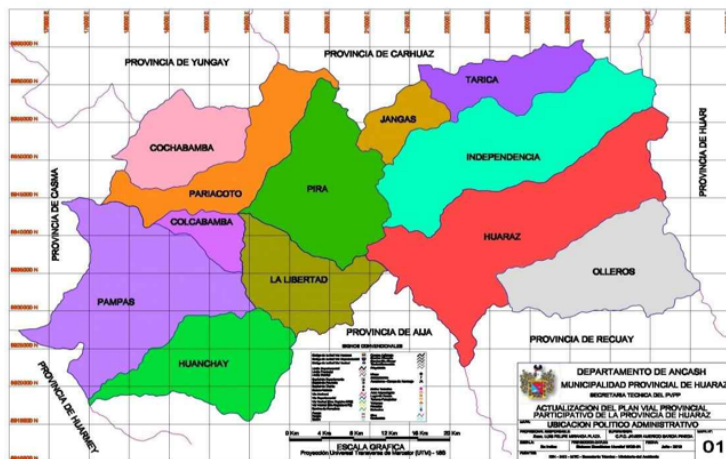
Lamina:

CD- 02

Caracterización de la provincia por distritos

Así como centro administrativo y político se encuentra casi en el corazón de la región y su extenso territorio abarca 2493 km² con un total de habitantes de 147 463, cuya densidad es de 59.15 ha/km². Se caracteriza además de ser la capital de la región como un centro turístico y productivo en el aspecto del sector primario de agricultura, ganadería y extracción minera.

MAPA DE LA PROVINCIA DE HUARAZ



Fuente: Plan De Desarrollo Municipal Provincial Concertado Al 2021. (2018)

Caracterización de los distritos

HUANCHAY	ÁREA Km ²	209,34 Km ²	8.40%
	Población	2517 hab.	1.71%
	N° C. P.	5	Población dispersa
	Infraestructura Salud puestos de salud, 2 Educación: e. inicial: 8 e. primaria: 15 e. secundaria: 3		
COCHABAMBA	ÁREA Km ²	135.65 Km ²	5.4%
	Población	2047 hab.	1.4%
	N° C. P.	2	Caserío - anexos
	Infraestructura Educación: Inicial: 9 Primaria: 5 secundaria: 2 Salud: 1 Servicios básicos en población urbana		
PAMPAS	ÁREA Km ²	50.65 Km ²	14.35%
	Población	1310 hab.	0.88%
	N° C. P.	1	Población
	Educación: Inicial: 10 Primaria: 14 secundaria: 4 Salud: 3 centros de salud Servicios básicos en población urbana		
PIRA	ÁREA Km ²	50.65 Km ²	2%
	Población	3853 hab.	2.6%
	N° C. P.	8	Población dispersa
	Infraestructura Educación: Inicial: 8 Primaria: 14 secundaria: 1 Salud: 2 centros de salud Servicios básicos en población urbana		
OLLEROS	ÁREA Km ²	135.65 Km ²	8.94%
	Población	2581 hab.	18.72%
	N° C. P.	7	Población dispersa
	Infraestructura Colegios <u>sec/ prim</u> 2(s) 5(p) c. salud/ posta 1(c.salud) 1(posta)		

Fuente: Elaboración a partir del PDMPC(2018)

Ficha

Documental

Proyecto:

Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:

Proyecto de
Investigación

Alumno:

Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:

Montañez Ludovico
Juan

Año:

2018

Fuente:

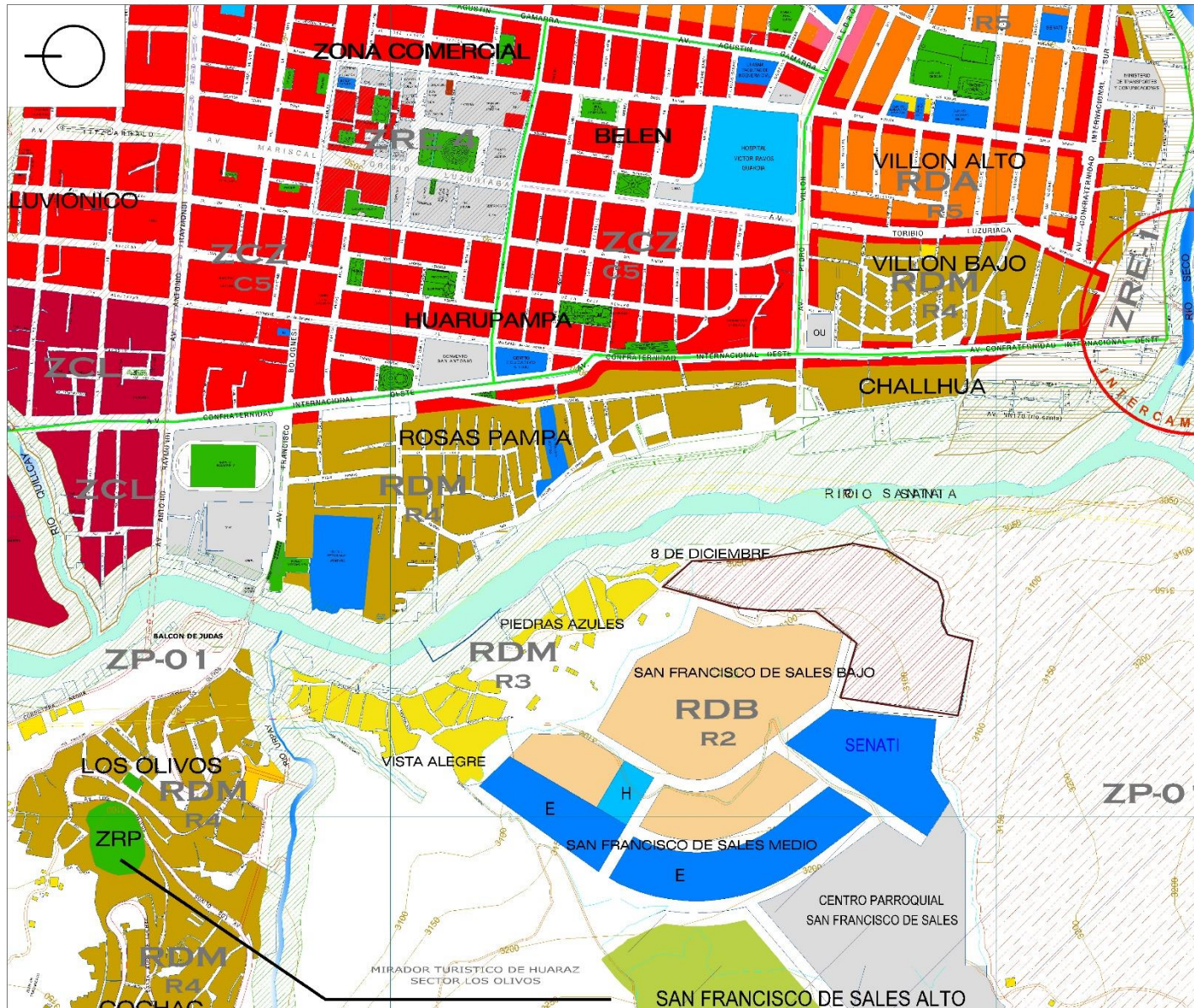
Indicada

Tema:

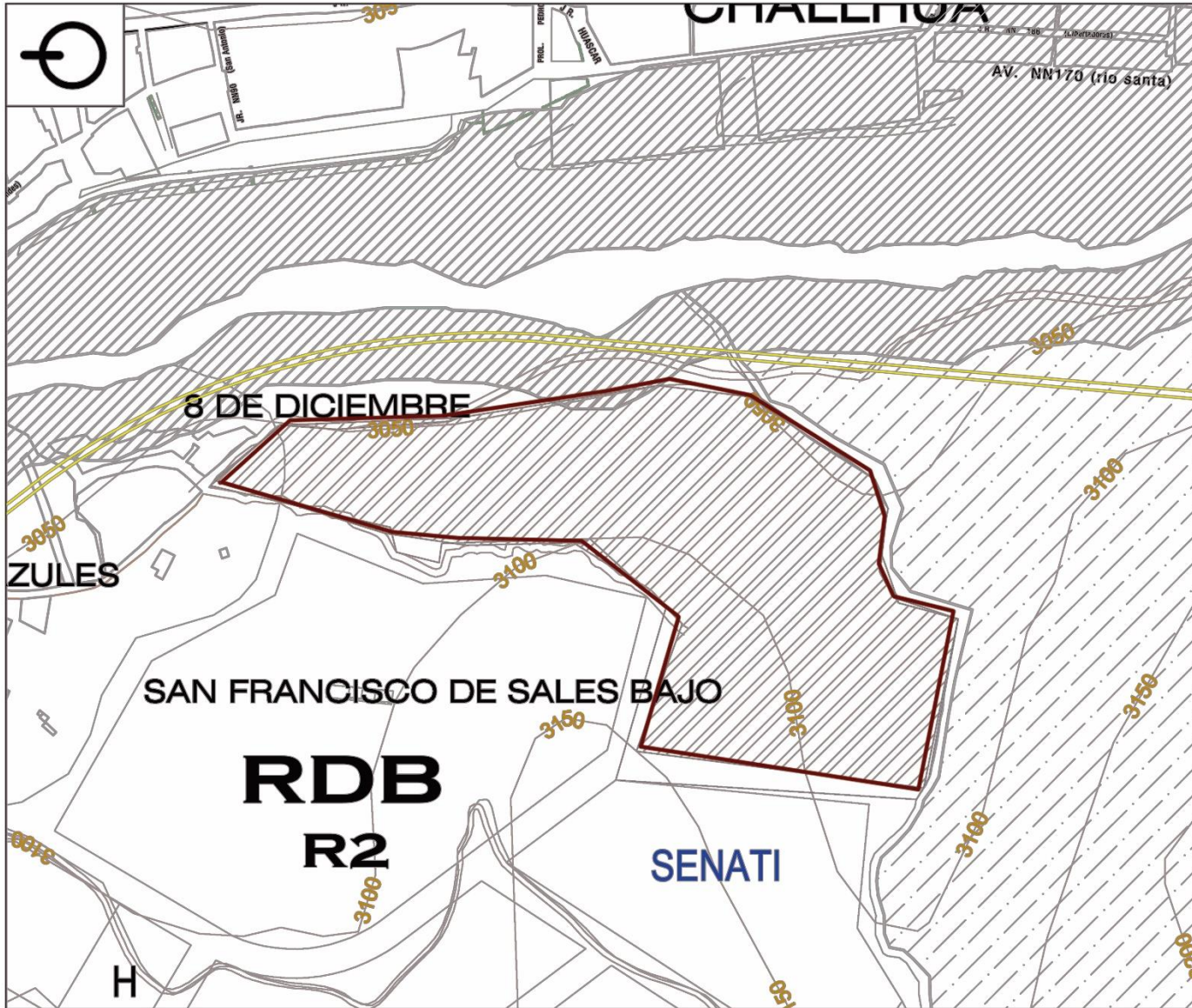
Instrumento


Lamina:

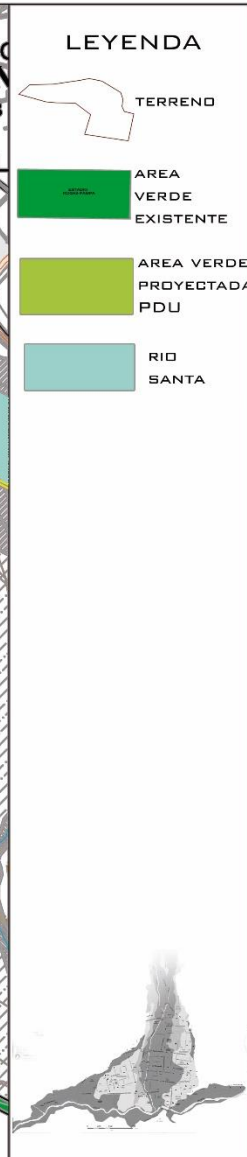
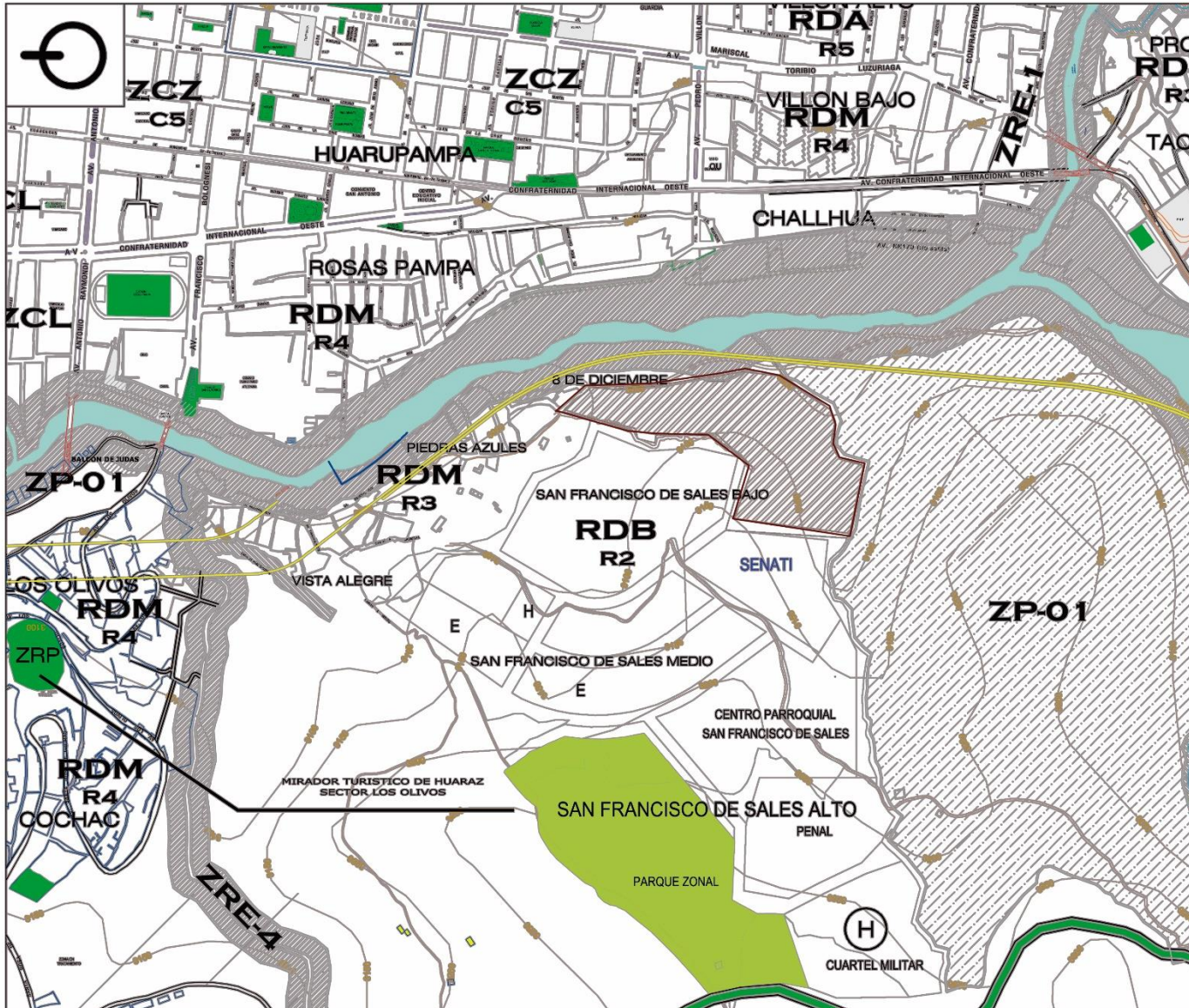
CD- 03



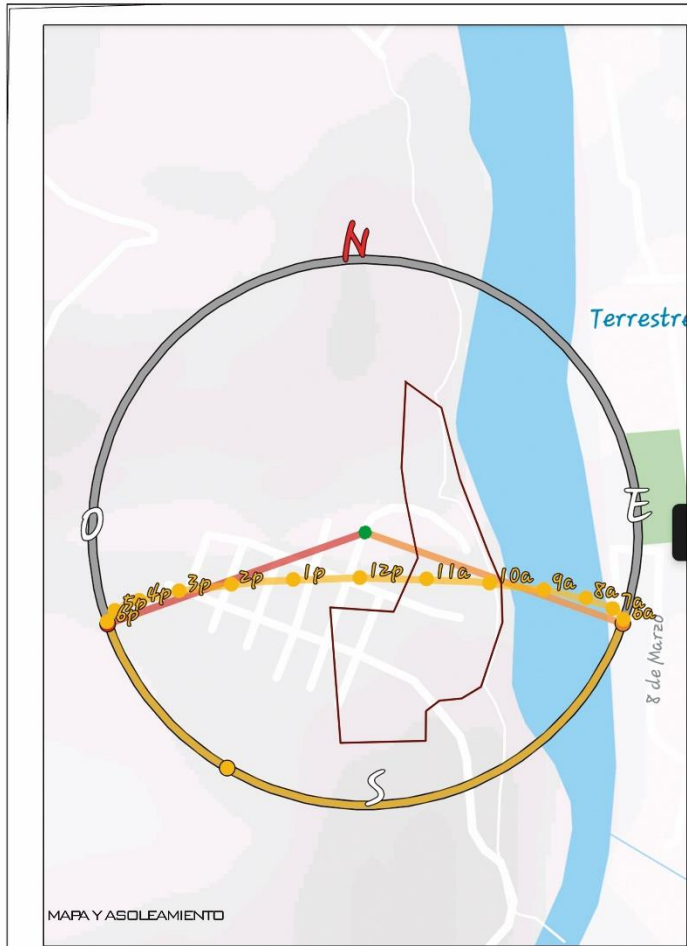
PROYECTO	TERMINAL TERRESTRE TURISTICO REGIONAL
CURSO	PROYECTO DE INVESTIGACION 1
ALUMNO	RIMAC ALBA JEPHERSON ALEXIS
DOCENTE	JUAN LUDOVICO MONTAÑEZ
AÑO	2018
ESCALA	1: 2500
TEMA	ZONIFICACION
LAMINA	



<p>PROYECTO</p> <p>TERMINAL TERRESTRE TURISTICO REGIONAL</p>
<p>CURSO</p> <p>PROYECTO DE INVESTIGACION I</p>
<p>ALUMNO</p> <p>RIMAC ALBA JEPHERSON ALEXIS</p>
<p>DOCENTE</p> <p>JUAN LUDOVICO MONTAÑEZ</p>
<p>AÑO</p> <p>2018</p>
<p>ESCALA</p> <p>1: 2500</p>
<p>TEMA</p>
<p>LAMINA</p>




PROYECTO	TERMINAL TERRESTRE TURISTICO REGIONAL
CURSO	PROYECTO DE INVESTIGACION I
ALUMNO	RIMAC ALBA JEPHERSON ALEXIS
DOCENTE	JUAN LUDOVICO MONTAÑEZ
AÑO	2018
ESCALA	1: 2500
TEMA	AREA VERDE
LAMINA	



MAPA Y ASOLEAMIENTO

HORARIOS DE LUZ NATURAL

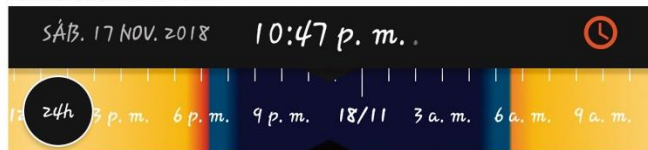


GRAFICO POLAR

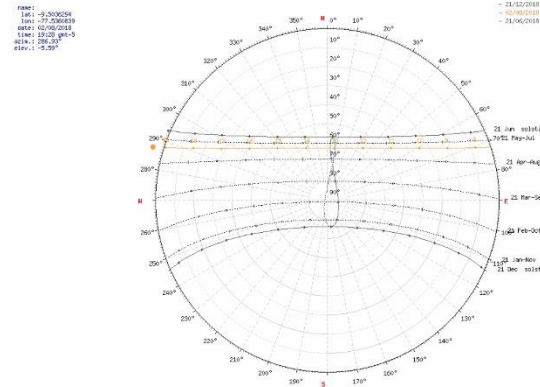
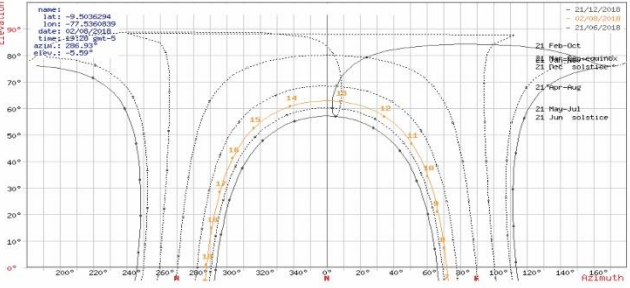
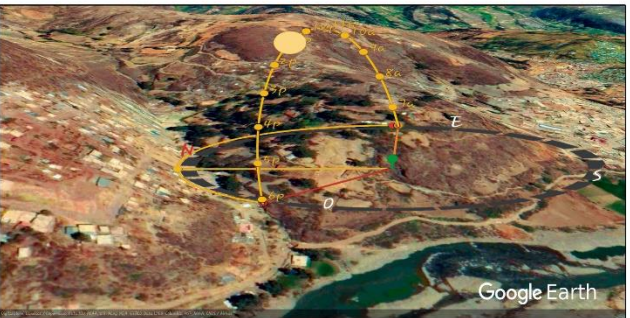


GRAFICO CARTESIANO



ASOLEAMIENTO 3D EN EL TERRENO



TIEMPO SOLAR



PROYECTO

TERMINAL TERRESTRE TURISTICO REGIONAL

CURSO

PROYECTO DE INVESTIGACION 1

ALUMNO

RIMAC ALBA JEPHERSON ALEXIS

DOCENTE

JUAN LUDOVICO MONTAÑEZ

AÑO

2018

ESCALA

1: 2500

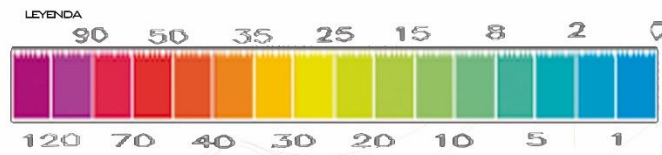
TEMA

ASOLEAMIENTO

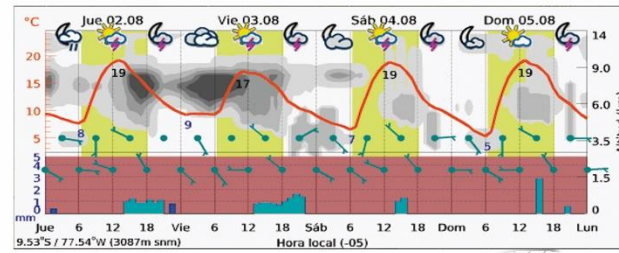
LAMINA

AM - 01





DIRECCION DE VIENTOS



TIPOS DE NUBES



LEYENDA



PROYECTO
TERMINAL
TERRESTRE
TURISTICO
REGIONAL

CURSO
PROYECTO DE
INVESTIGACION 1

ALUMNO
RIMAC ALBA
JEPHERSON
ALEXIS

DOCENTE
JUAN LUDOVICO
MONTAÑEZ

AÑO
2018

ESCALA
1: 2500

TEMA
VIENTOS Y NUBES

LAMINA
AM - 02



Cuadro de operacionalización de variables.

VARIABLES	DEFINICIÓN	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTO	FUENTE	
"TERMINAL TERRESTRE TURISTICO REGIONAL Y LA RENOVACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE HUARAZ, 2018"	TERMINAL TERRESTRE TURISTICO REGIONAL	Según el Reglamento Nacional de Administración de Transporte [RNAT], publicado en el Decreto supremo 017-2009/MTC, la definición de un Terminal Terrestre es la siguiente: "Artículo 3.75: Terminales Terrestres: Infraestructura complementaria del transporte terrestre, de propiedad pública o privada, destinada a prestar servicios al transporte de personas o mercancías, de ámbito nacional, regional y provincial." (Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC], 2009).	ANÁLIZAR EL IMPACTO DEL PROYECTO	PLANIFICACION URBANA	ESTANDARES REQUERIDOS PARA EL EQUIPAMIENTO DE TRANSPORTE	FICHA DOCUMENTAL	PLAN DE DESARROLLO CONCERTADO, INDECI, INEI, IPE, PROM PERU, PLAN DE DESARROLLO URBANO,
					CARACTERIZACIÓN DEL SERVICIOS BÁSICOS DE AGUA POTABLE		
					CARACTERIZACION DEL SERVICIOS BASICOS DE DESAGÜE Y ALCANTARILLADO		
					CARACTERIZACION DEL SERVICIOS BÁSICOS DE ELECTRICIDAD		
					CARACTERIZACION DE FENOMENOS DE ORIGÉN GEOLÓGICO		
			SITUACIÓN DEL TRANSPORTE	TRANSPORTE TERRESTRE	ESTRUCTURA DE LA RED VÍAL		
					NUMERO DE PARADEROS DE TRANSPORTE TERRESTRE		
					DESTINOS Y ORIGENES		
					FLUJOS DIARIOS		
					CORTES VIALES		
					ESTADO DE CONSERVACION DE LAS VIAS		
					TRÁFICO		
			ESTADO DEL TURISMO	TURISMO	RECURSOS TURÍSTICOS		
					CANTIDAD DE AGENCIAS		
					DESTINOS TURÍSTICOS		

Fuente: Bases teóricas.

Cuadro de operacionalización de variables.

"TERMINAL TERRESTRE TURISTICO REGIONAL Y LA RENOVACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE HUARAZ, 2018"	VARIABLES	DEFINICIÓN	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TIPO DE INSTRUMENTO	FUENTE
RENOVACION URBANA		<p>Para Brunet (1993) la renovación urbana implica una transformación de la apariencia y de la estructura de un área urbana, y en ocasiones afecta a su población. Renovar el área urbana conlleva en ocasiones la destrucción de edificios preexistentes, de esta manera diferencia la renovación a la rehabilitación. La renovación también implica una reestructuración de la dinámica del distrito y su acceso, y puede fomentar una especulación inmobiliaria.</p>	<p>CONOCIMIENTO DEL ESTADO ECONÓMICO DEL SECTOR EN ESTADÍSTICAS POBLACIONALES</p>	<p>DESARROLLO SOCIO ECONÓMICO</p>	<p>INGRESO PERCAPITA TASA DE CRECIMIENTO ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO TASA DE EMPLEO Y DESEMPLEO</p>	<p>FICHA DOCUMENTAL</p>	<p>PLAN DE DESARROLLO CONCERTADO, INDECI, INEI, IPE, PROM PERU, PLAN DE DESARROLLO URBANO, OBSERVACION DE CAMPO</p>
			<p>CARACTERIZACIÓN MORFOLÓGICA DEL ESPACIO</p>	<p>CALIDAD DEL MEDIO URBANO</p>	<p>ALTURA DE EDIFICACIÓN MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN ESTADO DE CONSERVACIÓN PATRIMONIO MONUMENTAL RECREACIÓN (ÁREAS VERDES) MOBILIARIO URBANO CONTAMINACIÓN DEL AIRE CONTAMINACIÓN AUDITIVA CONTAMINACIÓN VISUAL ESPACIOS ABIERTOS PÚBLICOS O NATURALES INTEGRACIÓN CON LA MORFOLOGÍA URFANA</p>	<p>FICHA DOCUMENTAL, FICHA DE OBSERVACION Y ESTUDIO DE CASOS ANALOGOS FICHAS DE OBSERVACION</p>	
			<p>ESTUDIO DIMENSIONAL DE ÁREAS OCUPADAS POR LOS COMPONENTES DENTRO DE LA CIUDAD</p>	<p>ESCALA URBANA</p>	<p>TAMAÑO DE LA CIUDAD CARACTERIZACIÓN DE LOS DISTRITOS TAMAÑO DE LA PROVINCIA</p>	<p>FICHA DOCUMENTAL Y ESTUDIO DE CASOS ANALOGOS</p>	

Fuente: Bases Teóricas

Anexo 2: Captura de pantalla del turniting.

Anexo 3: Acta de aprobación de originalidad de tesis.

Anexo 4: Autorización de la versión final de la tesis.

Anexo 5: Autorización de la publicación de la tesis.

Anexo 6: Memoria descriptiva del proyecto urbano arquitectónico.

I. SÍNTESIS DE MEMORIA DESCRIPTIVA

1.1 DEFINICIÓN DEL PROYECTO

1.1.1. Nombre del Proyecto Urbano-Arquitectónico

“TERMINAL TERRESTRE TURÍSTICO REGIONAL DE HUARAZ “WARAQ QUYLLUR”.

Por el nombre de la ciudad proveniente del vocablo quechua "Waraq" que significa "Amanecer", ya que los habitantes prehispánicos de la zona tenían como una de sus principales representaciones a la "waraq quyllur" (estrella del amanecer) o planeta Venus, que es una de las estrellas que se consigue apreciar mejor desde la ciudad.

1.1.2. Tipología

La población que será transportada según el tamaño de población y flujos extraídos de los resultados, el tipo de terminal será el correspondiente a TP – 03, la cual cuenta con un número de hasta 60 andenes entre embarque y desembarque, así como un terreno de 25000 a 50000 m².

Tabla 14 Tipología de terminales

CLASIFICACION DE LAS TERMINALES				
Tipo	Población a transportar	Número de cajones	m ² de construcción por cajón	m ² de terreno
TP - 1	Hasta 5 000	Hasta 15	50 - 150	Hasta 10 000
TP - 2	5 000 - 18 000	16 - 30	150 - 250	10 000 a 25 000
TP - 3	18 000 - 30 000	25 - 60	250 - 350	25 000 a 50 000
TP - 4	Más de 30 000	Más de 60	350 - 450	Más de 50 000

Fuente: Plazola vol. 2.

1.1.3. Objetivos del Proyecto Urbano-Arquitectónico

1.1.3.1. Objetivo principal:

Elaborar el diseño del proyecto arquitectónico terminal terrestre turístico regional según las tipologías arquitectónicas.

1.1.3.2. Objetivos específicos:

- Analizar el contexto urbano del Barrio " 8 de diciembre" en el Distrito de Huaraz.
- Determinar los espacios requeridos del proyecto arquitectónico en base a las necesidades de los usuarios.
- Componer volúmenes de acuerdo a la morfología del entorno que integren espacios externos e internos.
- Determinar cómo afecta los fenómenos de la renovación urbana en el diseño del terminal turístico regional.

1.1.4. Justificación del Proyecto Urbano-Arquitectónico

El proyecto Urbano – Arquitectónico "Terminal Terrestre Turístico Regional" se justifica mediante los estándares de equipamiento urbano, en el cual la ciudad de Huaraz necesita este tipo de infraestructura, ya que, cumple con los requisitos necesarios en cuanto a población y territorio como ciudad mayor.

Tabla 15 Estándares de infraestructura urbana de transportes.

CIUDAD MAYOR 100,001 - 250,000 Hab.	Terminales Interprovincial	TT- C	2.0 Ha
	Terminales urbanos	TU-C	2.0Ha
	Estaciones	EC-C	1.0 ha
	Paraderos Urbanos	PU-C	1000m2

Fuente: Sistema Nacional De Estándares De Urbanismo (2011)

Por otra parte, esta intervención, como renovación urbana trae diferentes consecuencias la cuales mejoraran la calidad urbana, así como en el ámbito social, cultural y económico.

En cuanto a la calidad urbana el emplazamiento de este terminal terrestre turístico, traerá consigo la integración de los barrios en desarrollo a la dinámica urbana central, así como el ordenamiento de los paraderos dispersos en la ciudad de Huaraz, que causan congestión vial y comercio informal a sus alrededores, también la intervención mejorara el entorno en el cual está actualmente en deterioro. En el aspecto social, esta infraestructura busca mejorar la calidad de vida, así como, la generación de puestos de trabajo en el

sector y a mayor escala en la provincia, que como consecuencia la economía del sector y la provincia crecerá no solo por la generación de empleos, ya que, la infraestructura se enfoca en los servicios de transporte turísticos un sector de gran importancia en la región por ser una zona de alta actividad turística, siendo así un gran complemento para un cambio económico en la región.

Por ello, al margen de estos aspectos el proyecto de carácter urbano - arquitectónico se justifica en la necesidad de la ciudad y de la población de aprovechar al máximo las oportunidades que tiene mediante una infraestructura vial que promueva la provincia e integre a otras ciudades de manera eficaz con las mismas características o similares.

1.2. CRITERIOS DE DISEÑO

1.2.1. Forma

A partir de los análisis de casos y de la configuración de un terminal terrestre se recomienda una composición horizontal, ya que es de fácil articulación, además de volúmenes de baja altura, primero por la disposición del perfil urbano en el entorno que son edificios no mayores a 3 pisos y por lo general esta infraestructura no se desarrolla de manera vertical, en cuanto a la cobertura es necesario planos inclinados por los motivos climáticos del lugar.

1.2.2. Función

A partir del análisis de los casos estudiados se recomienda una distribución de espacios de manera longitudinal, con la circulación en una sola dirección para mayor facilidad, así como de integrar el proyecto al sistema vial local del entorno y en cuanto a la espacialidad los ambientes de mayor flujo de pasajeros contar con espacios de mayor altura, por motivos de ventilación, iluminación y confort.

1.2.3. Tecnológico

Es recomendable el sistema constructivo que adoptan la mayoría de terminales el cual permite ampliaciones futuras, así como en cuanto a la materialidad se optara por materiales locales como la piedra y el ladrillo.

Además de incluir la eficiencia energética dentro del proyecto, como la recolección de aguas pluviales y el ahorro de energía.

1.3. PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

ESPACIO	ZONAS	AMBIENTES	ÁREA POR UNIDAD (m ²)	CAPACIDAD	MOBILIARIO	ÁREA SUBTOTAL (m ²)	ÁREA POR SUBZONA (m ²)	
SERVICIO OPERACIONAL	ZONA INTERNA	PLATAFORMA DE ASCENSO	158.6	25	ANDEN	3965	13605.8	
		ANDEN DE ASCENSO	20.8	25	ANDEN	520		
		PLATAFORMA DE DESCENSO	158.6	16	ANDEN	2537.6		
		ANDENES DE DESCENSO	20.8	16	ANDEN	332.8		
		ANDEN DE ASCENSO TURÍSTICO	20.8	10	ANDEN	208		
		PLATAFORMA DE DESCENSO TURISTICO	158.6	16	ANDEN	2537.6		
		ANDENES DE DESCENSO TURISTICO	20.8	16	ANDEN	332.8		
		ESTACIONAMIENTO OPERACIONAL	158.6	20	ANDEN	3172		
	ZONA EXTERNA	PLATAFORMA Y ANDEN DE DESCENSO DE AUTOS PARTICULARES Y TAXIS	66	70	ANDEN, CAJON DE ESTACIONAMIENTO	4620	14836.75	
		PLATAFORMA Y ANDEN DE ASCENSO DE AUTOS	66	70	ANDEN, CAJON PARA TAXIS	4620		
		ESTACIONAMIENTO PARTICULAR	23.5	97	CAJON PARA AUTOS, AREA PEATONAL, ESCALERAS	2279.5		
		ÁREAS DE CIRCULACIÓN OPERACIONAL	30% DE LA SUMA DE LOS TRES PUNTOS ANTERIORES		AREA PEATONAL	3317.25		
	SUBTOTAL (m ²)							28442.55
	CIRCULACION 30%							6671.91
	ÁREA TOTAL (m²)							35114.46

ESPACIO	ZONAS	AMBIENTES	COEFICIENTE(m ²)	CAPACIDAD	MOBILIARIO	ÁREA SUB TOTAL (m ²)	ÁREA POR SUBZONA (m ²)
SERVICIO AUXILIARES	USO DIRECTO DE USUARIOS	HALL DE FEDERAL	1.2	856	BANCAS	1027.2	4807.6
		INFORMES	18	1	MESA DE APOYO, COMPUTADORA, ARCHIVADOR	18	
		SALA DE EMBARQUE	2.2	437	ASIENTOS POR PASAJERO	961.4	
		SALA DE DESEMBARQUE	2.2	276	ASIENTOS POR PASAJERO	607.2	
		TELEFONOS PÚBLICOS	3	15	TELEFONOS	45	
		SALA DE CONTROL	18	2	MESA, SILLA, COMPUTADORA, ARCHIVADOR	36	
		SS.HH. HOMBRES-MUJERES	1	74	W.C, LAVABO, URINARIOS	74	
		BOLETERIA	10.75	2	ESCRITORIO, ARCHIVADOR, MOSTRADOR	21.5	
		COUNTERS	18	41	SILLA, MESA DE APOYO, ARCHIVERO, COMPUTADORA, MOSTRADOR	738	
		OFICINA DE EMPRESA DE TRANSPORTE	10.75	41	ESCRITORIO, SILLA, COMPUTADORA	440.75	
		COUNTERS TURISTICOS	18	21	SILLA, MESA DE APOYO, ARCHIVERO, COMPUTADORA, MOSTRADOR	378	
		AGENCIAS DE TURISMO	10.75	21	ESCRITORIO, SILLA,	225.75	
		PUNTO DE ENTREGA DE EQUIPAJE	12.8	16	MOSTRADOR, SILLAS, ANAQUELES	204.8	
		DESPACHO DE ENCOMIENDAS	15	2	MOSTRADOR, SILLAS, ANAQUELES	30	
	ADMINISTRACION DE SERVICIOS GENERALES	OFICINA DEL GERENTE	20	1	ESCRITORIO, SILLAS, ARCHIVERO, COMPUTADORA	20	154
		OFICINA DE PERSONAL RANGO MEDIO	45	1	MESA DE APOYO, SILLAS, ARCHIVERO, COMPUTADORA	45	
		OFICINA DE ARCHIVOS DE ALMACÉN	12	1	MESA DE APOYO, SILLAS, ARCHIVERO, COMPUTADORA	12	
		CENTRO DE CONTROL Y	15	1	MESA DE APOYO, SILLAS,	15	
		SALA DE REUNIONES	30	1	MESA DE JUNTAS, SILLAS, ARCHIVERO	30	
		LIMPIEZA	8	1	ESTANTES, UTENSILIOS	8	
SS.HH. ADMINISTRACION		12	2	W.C, LAVABO, URINARIOS	24		

SERVICIO AUXILIARES	SERVICIO PARA EL PERSONAL	ALOJAMIENTO DEL PERSONAL	HALL DE INGRESO	1.2	140	ASIENTOS	168	2003.8		
			CHOFERES Y AYUDANTES	18	53	-	954			
			TERRAMOZA	10.8	35	-	378			
			SALA DE ESTAR	2.6	2	MUEBLES	5.2			
		COMEDOR PERSONAL	COMEDOR	1.5	140	MESAS, SILLAS	210			
			COCINA	40% comedor	1	ARTEFACTOS, REPOSTERO	63			
			DEPOSITO DE BASURA	2	1	-	2			
			CUARTO DE LIMPIEZA	2.7	1	ESTANTES, UTENSILIOS	2.7			
			DESPENSA	10% cocina	1	ANAQUELES	6.3			
		LAVANDERIA	ÁREA DE LAVADO Y SECADO	11.55	1	LAVADORA, ESTANTES	11.55			
			ÁREA DE PLANCHADO	11	1	MESA APRA PLANCHAR	11			
		MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA	ESTACIONAMIENTO CAMION	30	1	EQUIPO, HERMIENTAS MECANICAS	30			
			PATIO DE CARGA Y DESCARGA	16.8	2	EQUIPO, HERMIENTAS MECANICAS	33.6			
			PATIO DE MANIOBRAS	23.65	1	EQUIPO, HERMIENTAS MECANICAS	23.65			
			DEPÓSITO DE BASURA	20.4	1	-	20.4			
			DEPÓSITO DE LIMPIEZA	10.8	1	ESTANTES, UTENSILIOS	10.8			
			SS.HH.	18	2	W.C, LAVABO, URINARIOS	36			
		VESTIDORES	16	2	CUBICULOS	32				
		DUCHAS	2.8	2	REGADERA	5.6				
		SUB TOTAL (m ²)							6965.4	
		CIRCUACION 30%							289.62	
		AREA TOTAL (m²)							8004.115	

ESPACIO	ZONAS	AMBIENTES	COEFICIENTE (m ²)	CAPACIDAD	MOBILIARIO	ÁREA SUBTOTAL (m ²)	ÁREA POR SUBZONA (m ²)		
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS COMERCIALES	MODULOS COMERCIALES	15	15	MOSTRADORES, MESA DE APOYO, SILLA	225	225		
		PATIO DE COMIDAS	1.2	200	MESAS DE APOYO, SILLAS	240	378		
		COMUNICACIÓN	ATENCIÓN-CAJA	3.15	1	MESA DE APOYO, COMPUTADORA, SILLA	3.15	41.89	
			CABINAS	1.35	20	MESA DE APOYO, COMPUTADORA, SILLA	27		
			SERVIDOR	2.45	4	MESA DE APOYO, COMPUTADORA, SILLA	9.8		
			ALMACEN	2.7	1	ESTANTES, MEA DE APOYO	2.7		
		RESTAURANTE	ÁREA DE MESAS	540.576	1	MESAS	540.576	879.796	
			CAJA	5.76	1	MEA DE APOYO COMPUTADORA, SILLA	5.76		
			COCINA	40% mesas	1	ESTANTES, REPOSTEROS, ARTEFACTOS	216.4		
			OFICIO	5% cocina	1	ESTANTES, MESA DE APOYO	9.22		
			DESPENSA	10% cocina	1	MESAS, ESTANTES	21.6		
			ALMACÉN	15% cocina	1	ESTANTES	32.46		
			DEPOSITO DE BASURA	1.5	1	-	1.5		
			VESTIDORES PERSONAL	2.5	2	CUBICULOS	5		
			SS.HH	18	2	W.C, LAVABO, URINARIO	36		
			SS.HH. MINUSVALIDOS	5.64	2	W.C, LAVABO, URINARIO	11.28		
		CAFETERIA	ÁREA DE MESAS	180	1	MESAS	180	275.76	
			CAJA	5.76	1	MESA, SILLA	5.76		
			COCINAS	40% mesas	1	ESTANTES, REPOSTEROS, ARTEFACTOS	72		
			SS.HH.	9	2	W.C, LAVABO, URINARIO	18		
		SUB-TOTAL (m ²)							1845.446
		CIRCULACION							553.6338
		ÁREA TOTAL (m²)							2399.0798

1.4. DEFINICIÓN DEL USUARIO

Los usuarios en esta infraestructura se componen en 2 categorías básicas:

Usuarios temporales:

- La población en general: que comprende a los habitantes de la ciudad de Huaraz, así como de la provincia.
- Los turistas: Nacionales y extranjeros.
- Estudiantes.

Usuarios permanentes:

- Administrativos.
- Empleados

1.5. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN

Las siguientes características pertenecen al lote donde se emplazará el proyecto, siendo este el predio ubicado en el barrio de “8 de diciembre”, distrito de Huaraz, Provincia de Huaraz, las características del predio se detallan a continuación.

- Antecedente registral:
El predio de lote matriz, actualmente, no se encuentra inscrito ante los registros públicos “SUNARP” de la ciudad de Huaraz, pero si tiene trámites de procesos administrativos y técnicos de visación de plano y subdivisión de lotes.
- Propietario: -----.
- Ubicación:

Departamento	: Ancash
Provincia	: Huaraz
Distrito	: Huaraz
Sector	: 8 de diciembre
Nombre de la Vía	: Vía de evitamiento.

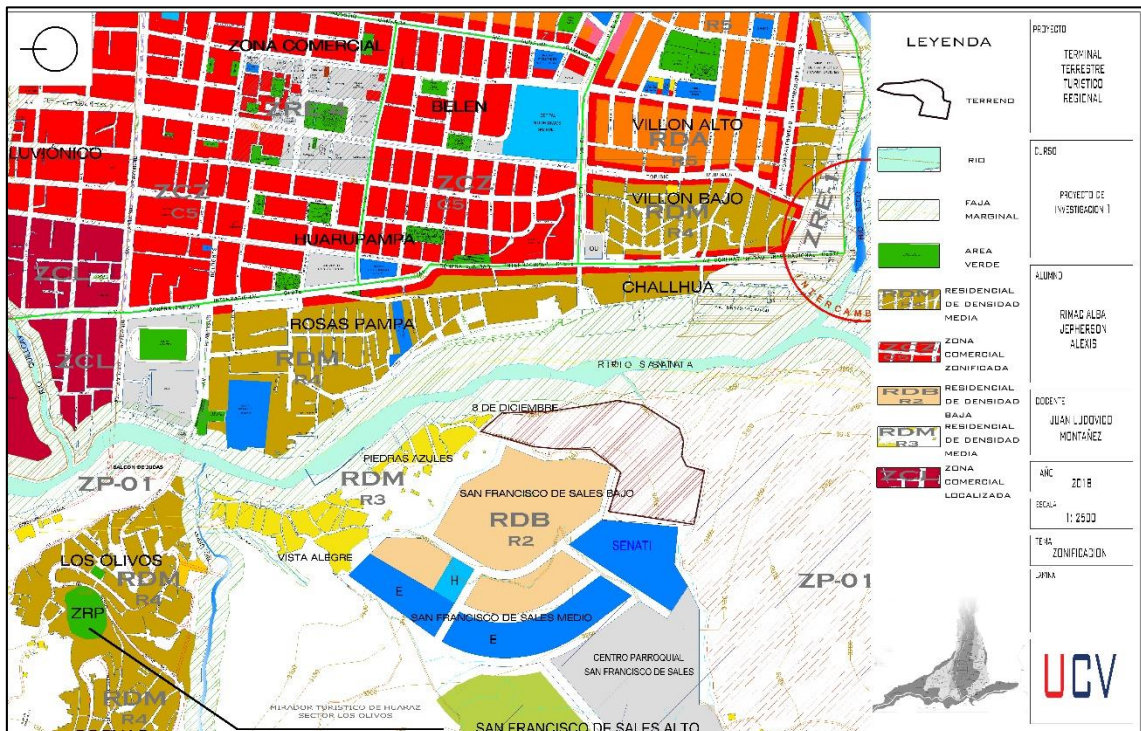
N° del Inmueble : s/n
 Manzana : ---
 Lote : ---
 Datum : PSAD 56
 Zona geográfica : 18 SUR

- descripción del lote matriz.
 - linderos y medidas:

Tabla 16 Linderos de la zona de estudio.

Descripción	Linderos	Metraje
Por el frente	Barrio Piedras Azules	
Por la derecha	Zona de expansión urbana	
Por la izquierda	Faja marginal del río Santa	
por el fondo	Zona de protección	

Figura 6 Zonificación y barrios del entorno del terreno.



Fuente PDU (2017),

1.6. PARTIDO ARQUITECTÓNICO

1.6.1. Idea Rectora

TERMINAL
TERRESTRE
TURÍSTICO REGIONAL

CORDILLERA NEGRA (INTEGRACION)

Idea rectora

El concepto de integración por la unión de la infraestructura al entorno, tanto natural como al perfil urbano, el cual ordenara la morfología urbana con un hito que nace en la composición haciendo que esta forme parte de un todo (cordillera negra)



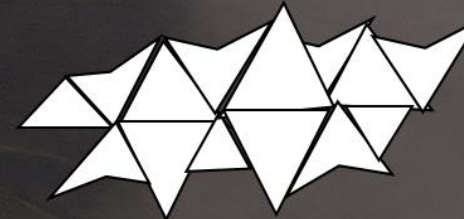
Representación simbólica

Cordillera negra

Las montañas aplicado a la cobertura para crear integración al entorno natural



Forma aplicada al a cobertura



Forma aplicada a las fachadas



Idea
Rectora

Proyecto:
Terminal Terrestre
Turístico Regional

Asignatura:
Proyecto de
Investigación

Alumno:
Rimac Alba
Jepherson Alexis

Docente:
Montañez Ludovico
Juan

Año:
2018

Escala:
Indicada

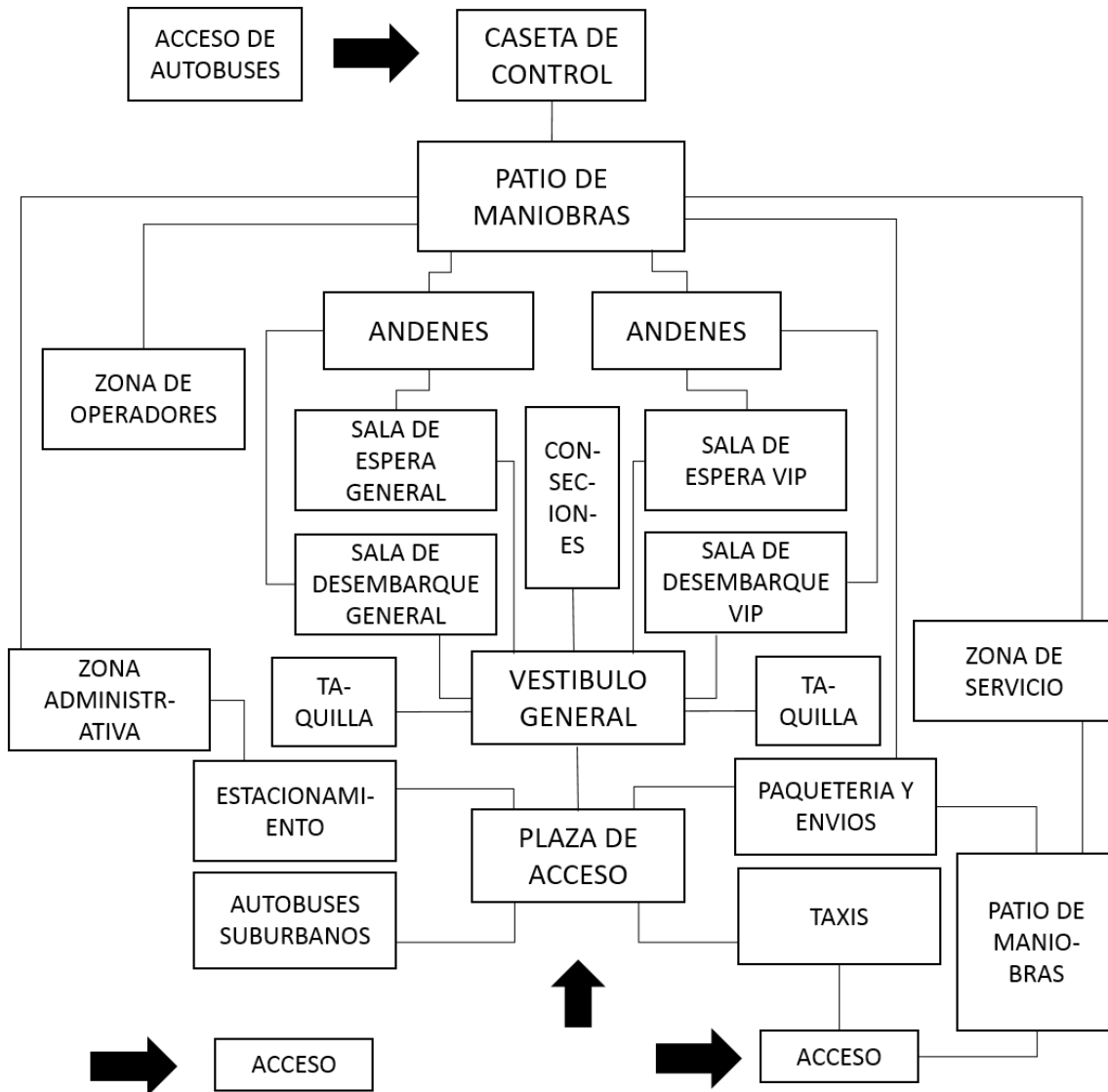
Tema:
Referencias

Lamina:
R - 01

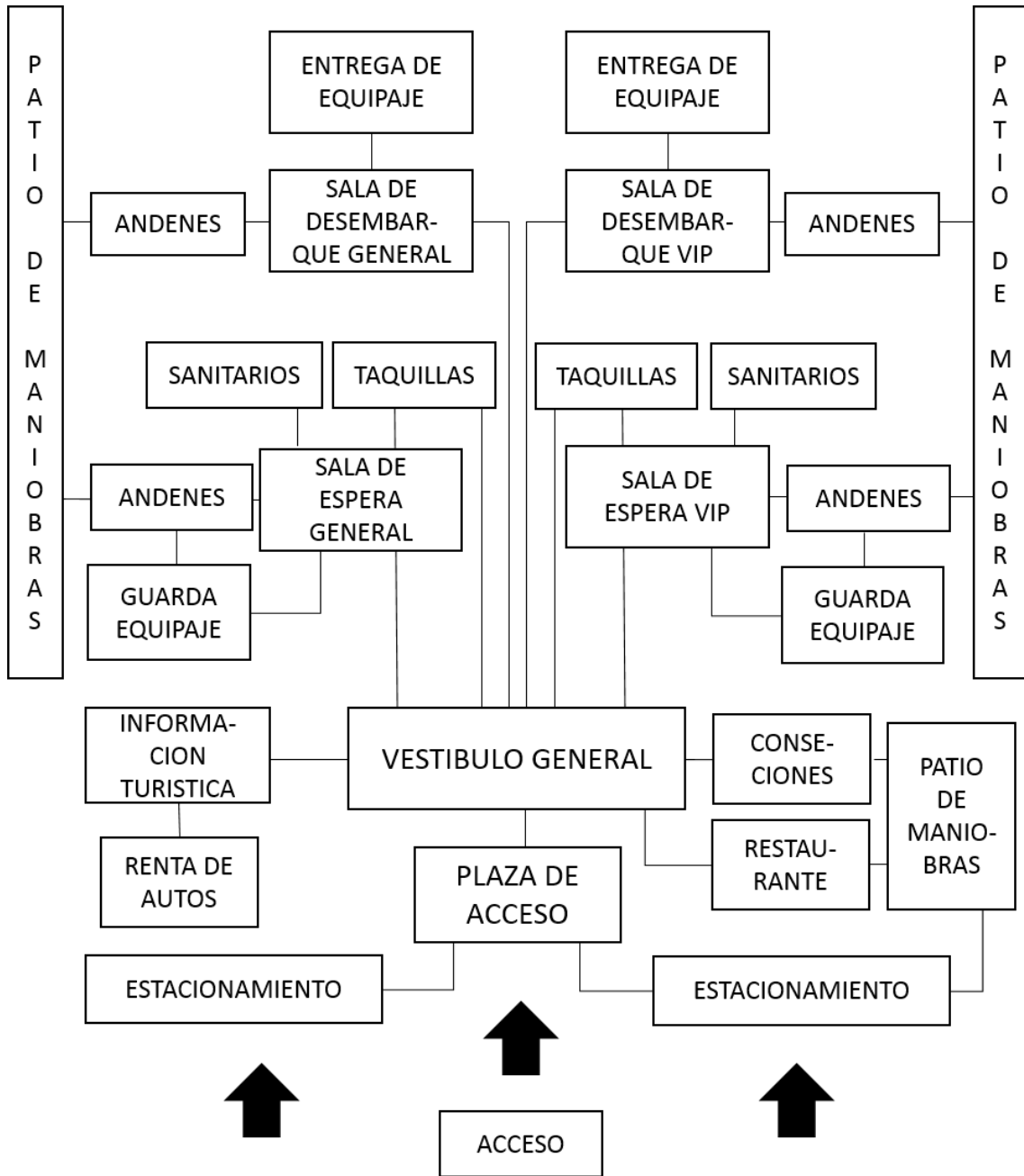


1.6.2. Esquema preliminar general

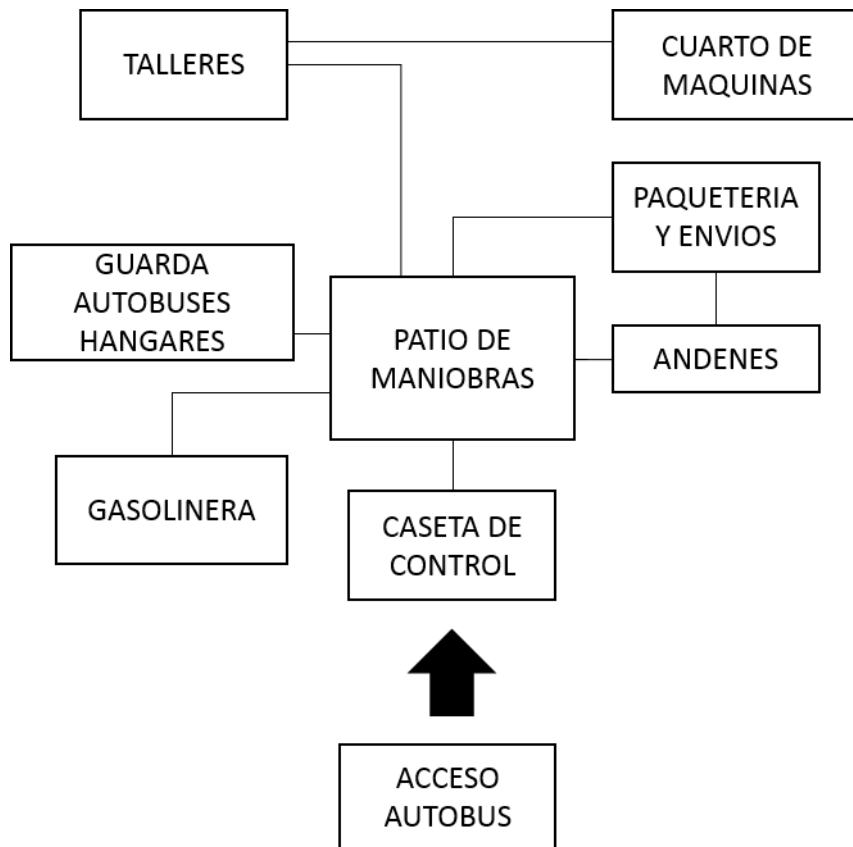
- Organigrama general



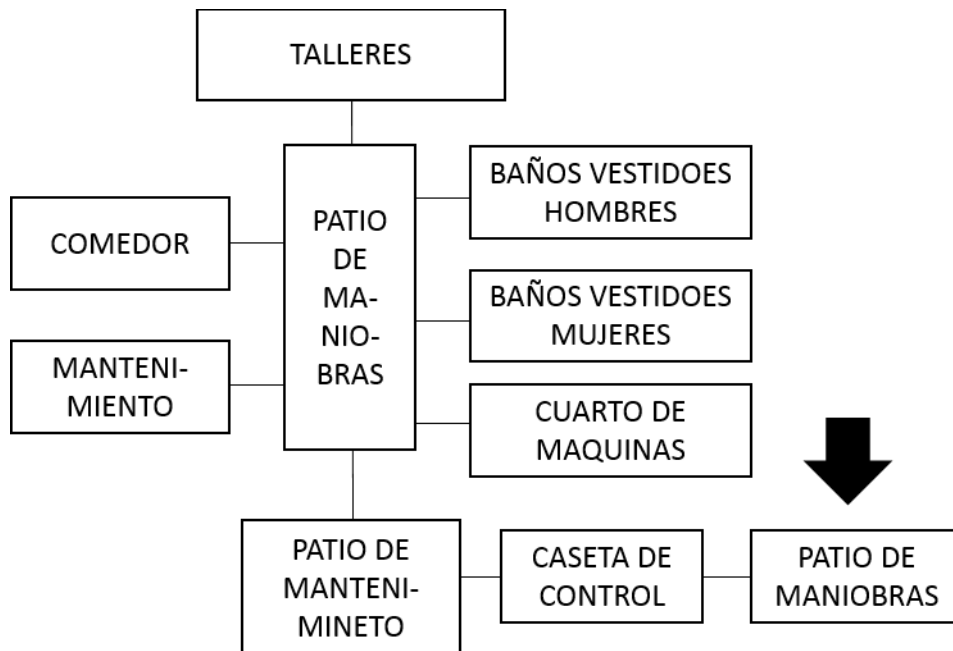
- Recepción y servicio al pasajero



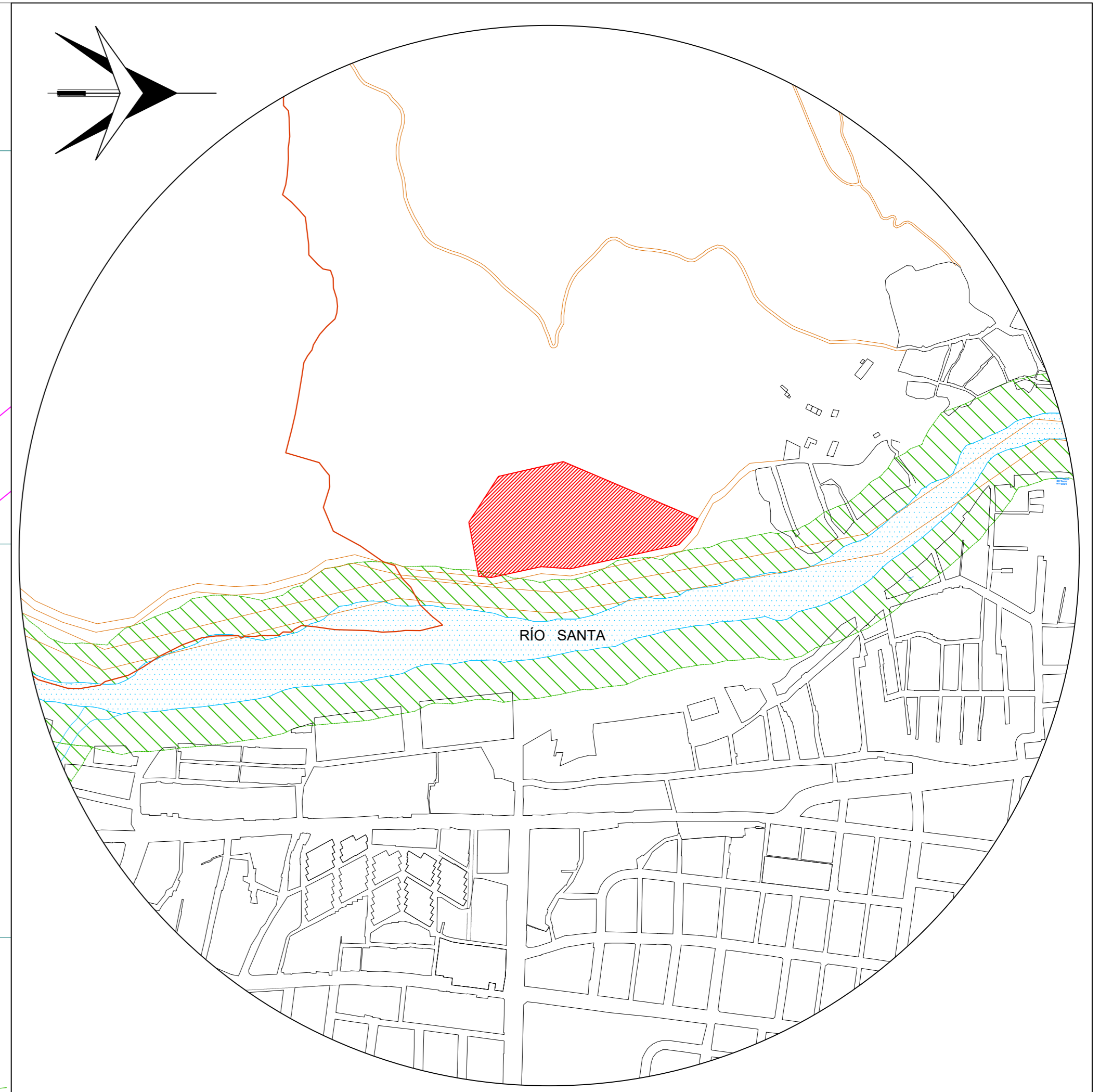
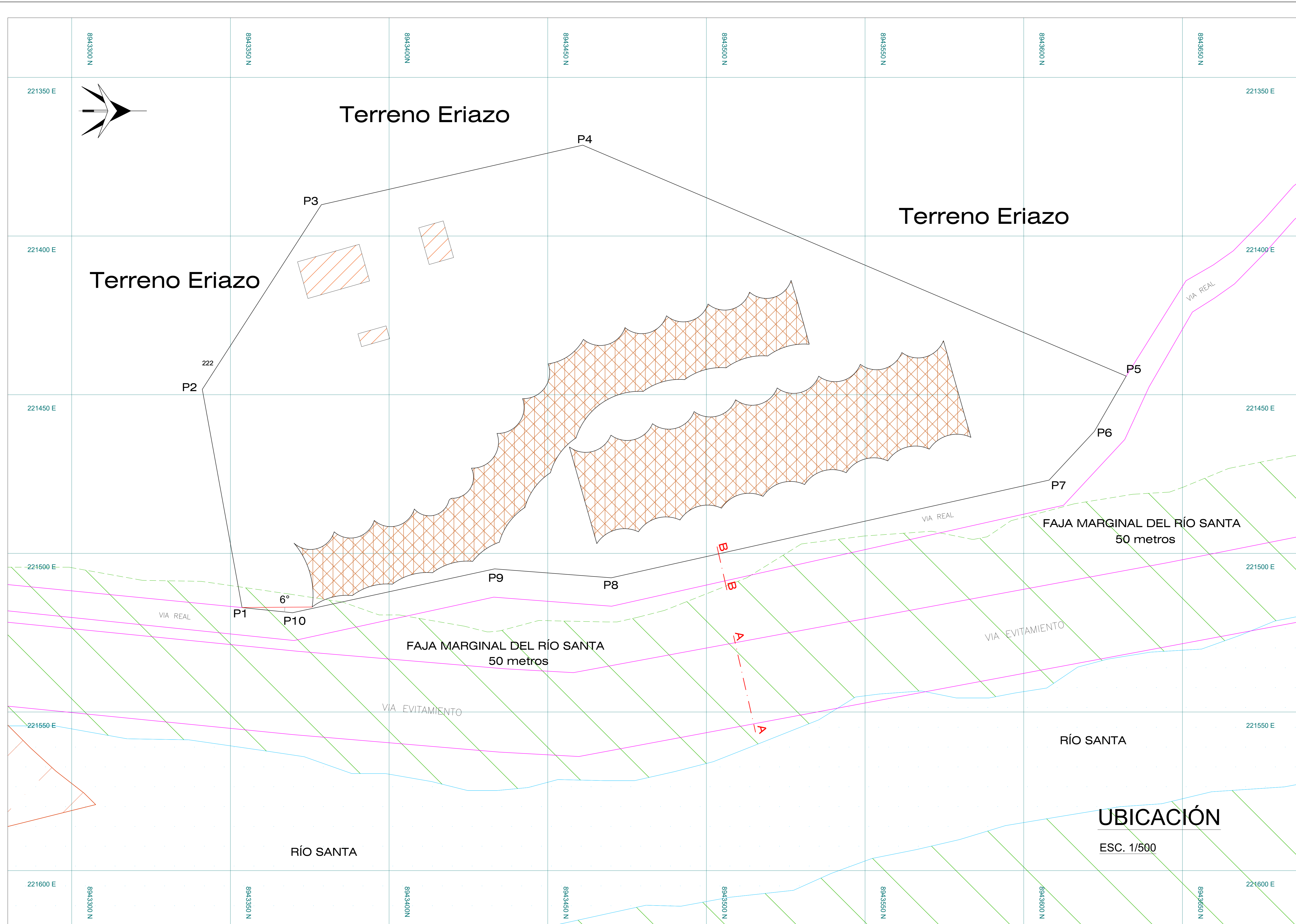
- Circuito vehicular



- Servicio



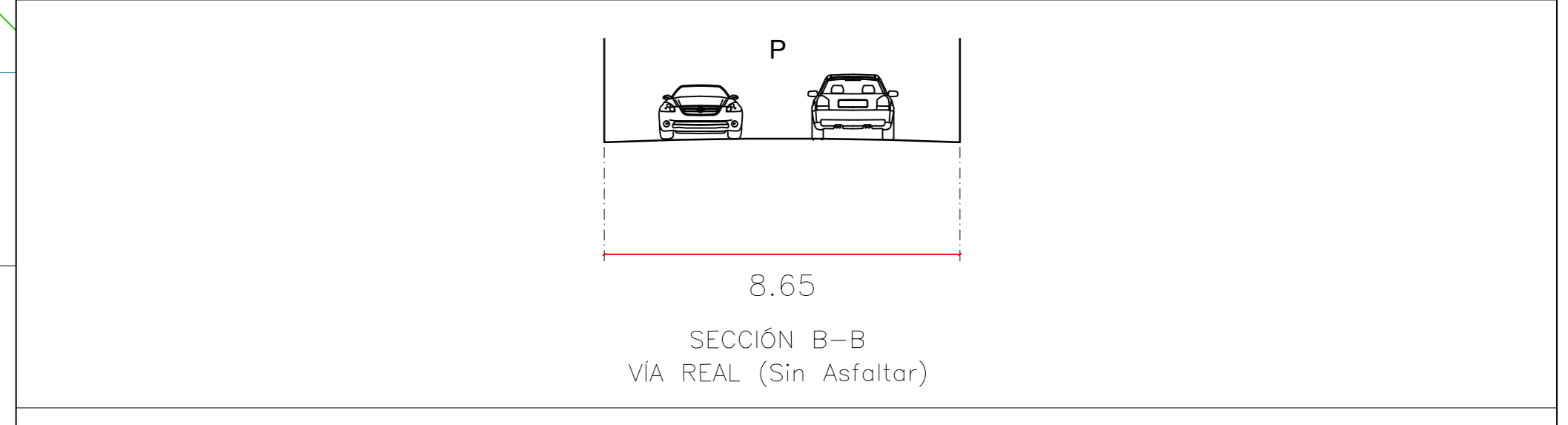
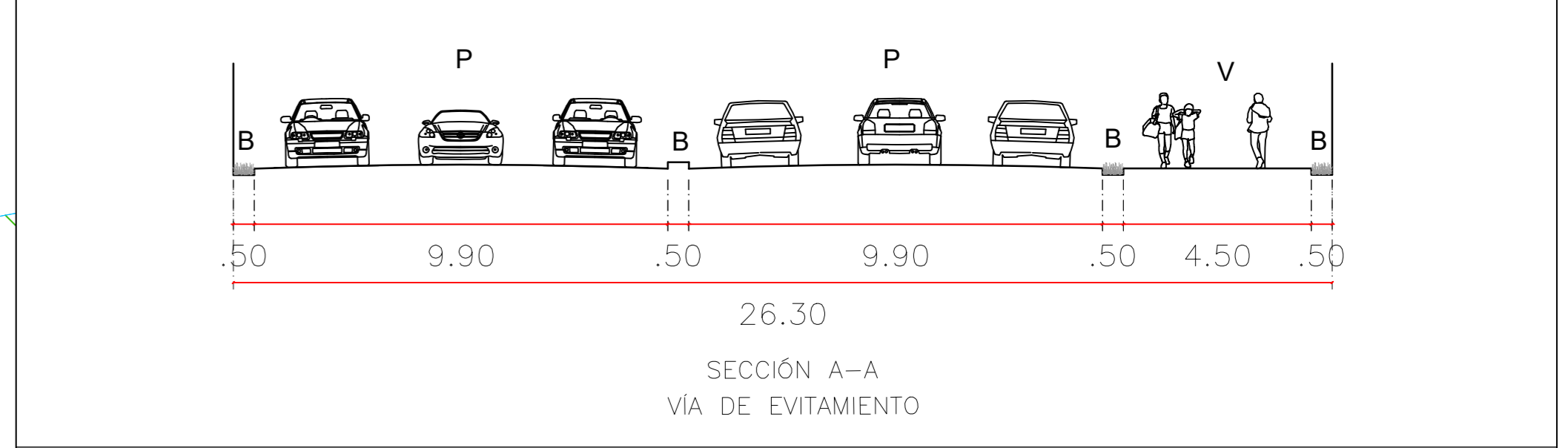
Anexo 7 : Planos (Arquitectura – Detalles – Especialidades).



ESQUEMA DE LOCALIZACIÓN
 ESC. 1:5000
 ZONIFICACIÓN : Zona Área Mixta - VIB

REGIÓN : ANCASH
 DEPARTAMENTO : ANCASH
 PROVINCIA : HUARAZ
 DISTRITO : HUARAZ
 SECTOR : 8 DE DICIEMBRE

SECCIONES VIALES



CUADRO DE NORMATIVO		CUADRO DE ÁREAS (m ²)	
PARÁMETROS	P.D.U.	PROYECTO	DESCRIPCIÓN
ZONIFICACIÓN	VIB	VIB	PISO 1
USOS	Zona Área Mixta	Zona Área Mixta	PISO 2
ÁREA DE LOTE NORMATIVO	Mín. 1000 m ²	27732.22 m ²	PISO 3
FRENTE DE LOTE NORMATIVO	Mín. 20 ml.	123.80 ml	
ALTURA DEL PRIMER PISO	3.00 ml.	3.00 ml	ÁREA TECHADA TOTAL
ALTURA DE EDIFICACIÓN	3 - 4 Pisos	3 Pisos	ÁREA DEL TERRENO
COEFICIENTE DE EDIFICACIÓN	1.8%	1.8 %	ÁREA LIBRE
ÁREA LIBRE	40 %	75 %	ÁREA CONSTRUIDA
RETRO MÍNIMO FRONTAL	5 ml.	25.00 ml.	
ESTACIONAMIENTO	1 por cada 10 personas	Según Reglamento	

DESCRIPCIÓN	ÁREA (m ²)	TOTAL
PISO 1	3300.25 m ²	9155.05 m ²
PISO 2	3814.41 m ²	
PISO 3	2040.39 m ²	
ÁREA TECHADA TOTAL	9155.05 m ²	
ÁREA DEL TERRENO	27732.22 m ²	
ÁREA LIBRE	20799.17	
ÁREA CONSTRUIDA	9155.05 m ²	

LEYENDA		
Área de Intervención	Vías	Río Santa
Faja Marginal		

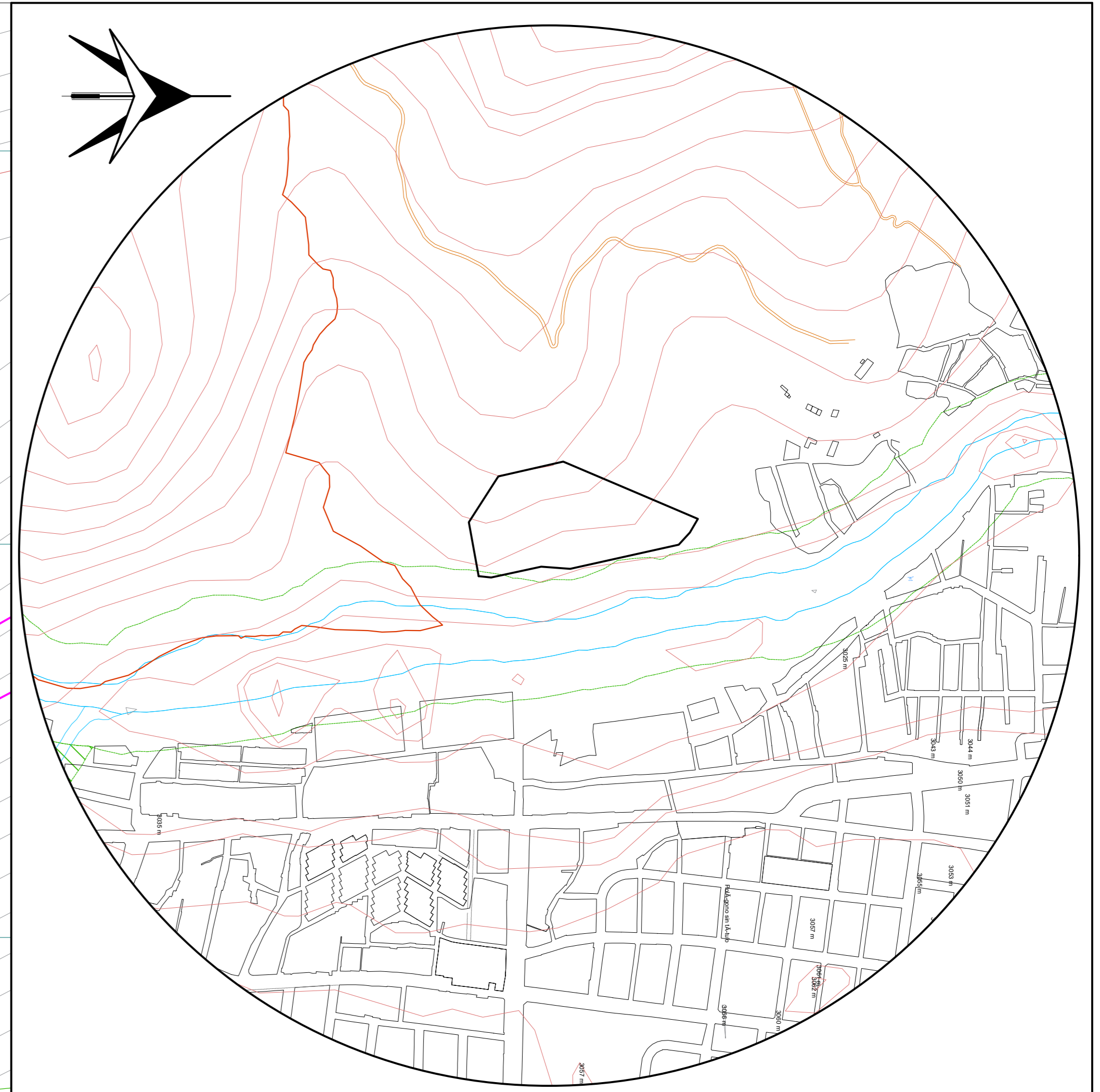
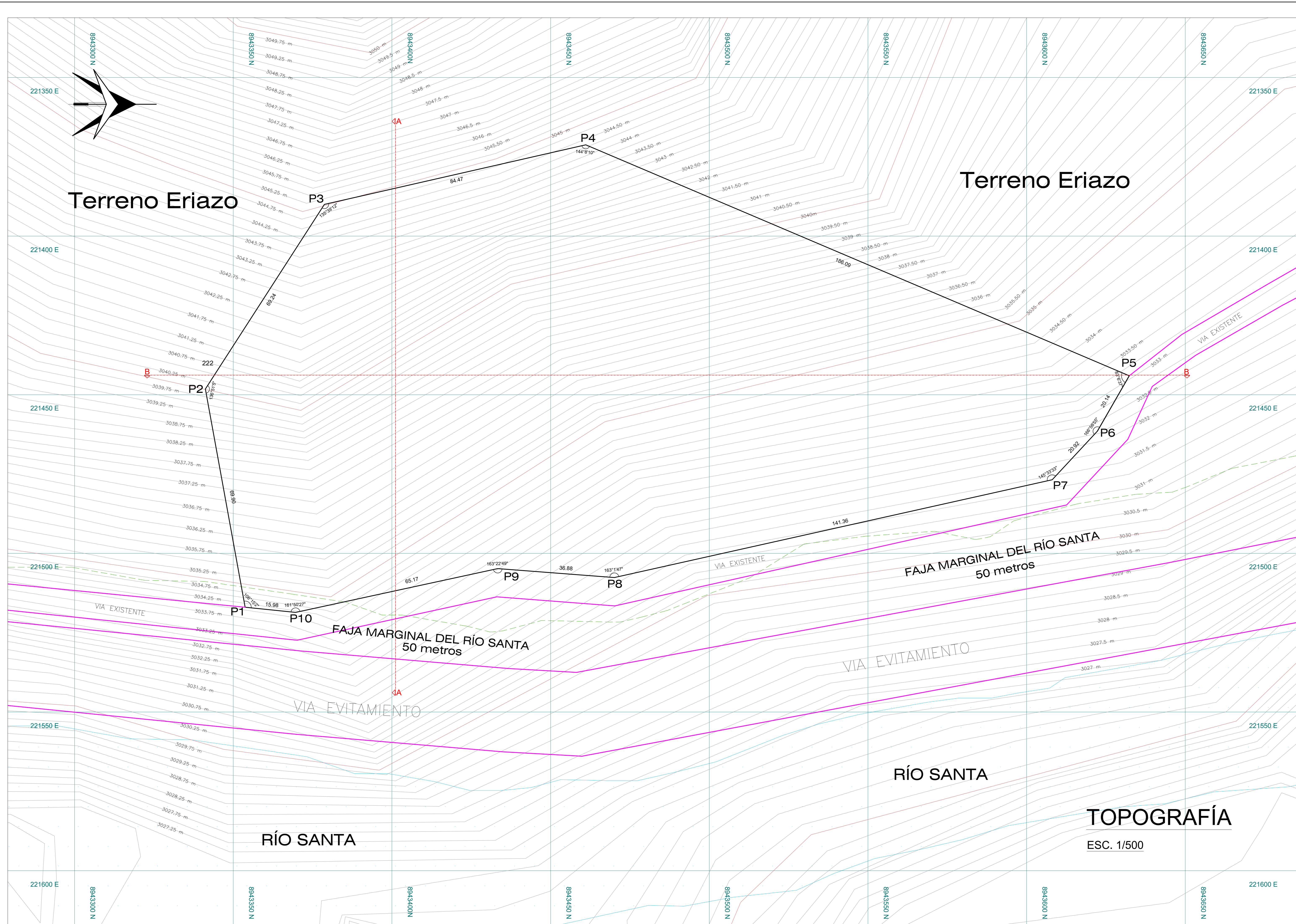
UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**
 Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE
 TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO

Plano: **UBICACIÓN**

Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
 Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

N° de Lámina: **U-01**
 Escala: INDICADA
 Fecha: --/--/2020



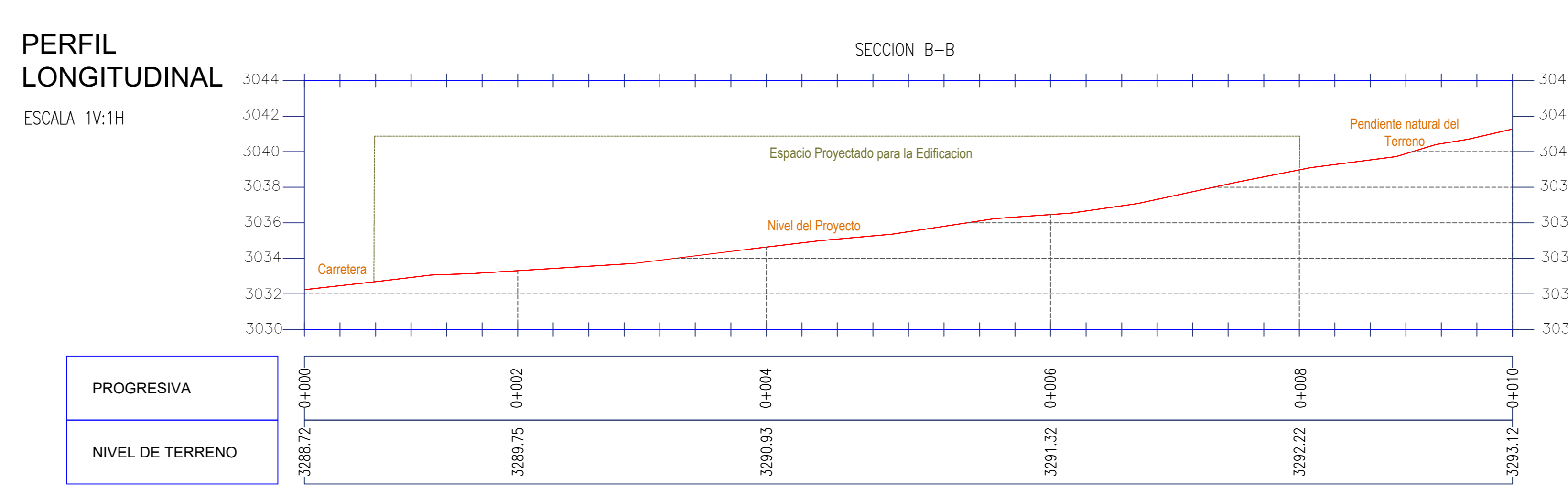
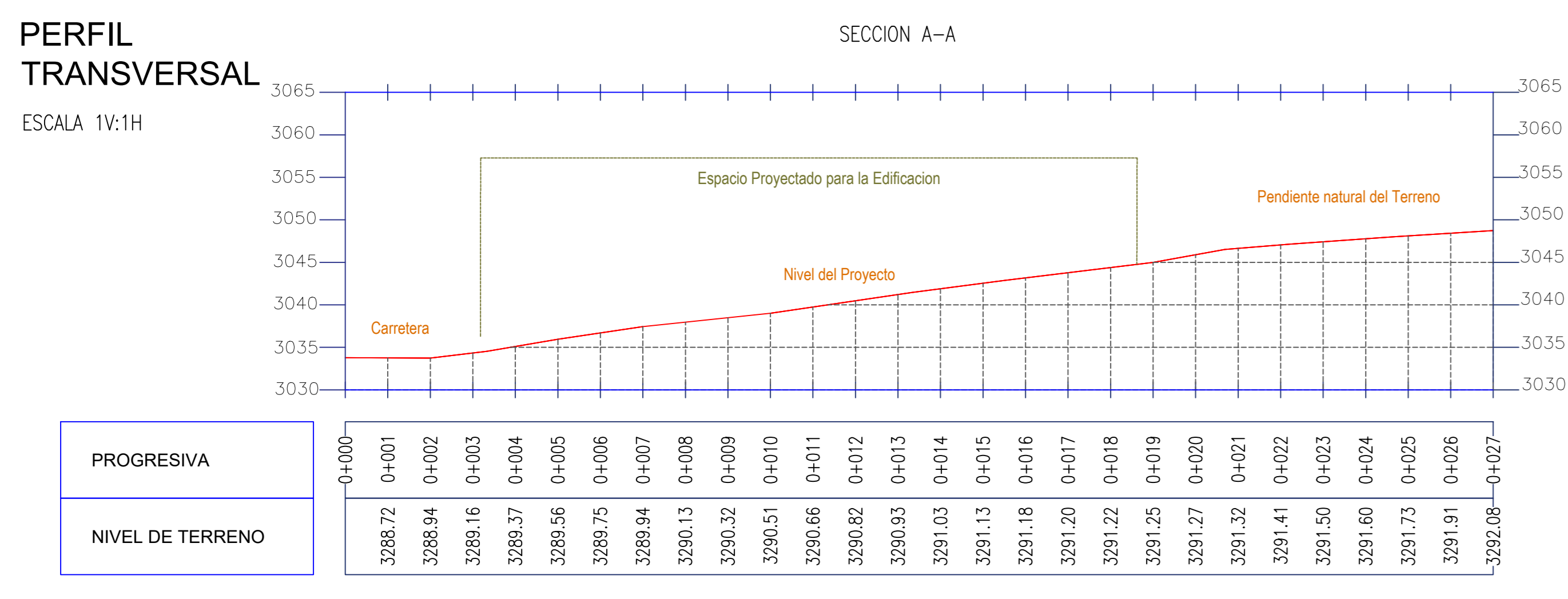
ESQUEMA DE LOCALIZACIÓN
 ESC. 1/5000
 ZONIFICACIÓN : Zona Área Mixta - VIB

CUADRO DE COORDENADAS U.T.M. - DATUM PSAD 56 - 18S

VERTICE	LADO	DIST.	ANGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	69.90	106°15'2"	221336.1046	8943560.3365
P2	P2 - P3	69.24	136°51'5"	221336.1046	8943603.1655
P3	P3 - P4	84.47	135°39'12"	221336.0348	8943615.3562
P4	P4 - P5	186.09	144°8'10"	221544.3019	8943575.6365
P5	P5 - P6	20.14	83°6'37"	221523.6062	8943505.1889
P6	P6 - P7	20.92	166°56'55"	221524.0895	8943486.3667
P7	P7 - P8	141.36	145°33'33"	221433.7425	8943226.3799
P8	P8 - P9	36.88	163°1'47"	221418.0226	8943284.6501
P9	P9 - P10	65.17	163°22'49"	221389.0462	8943347.4273
P10	P10 - P1	15.98	161°50'27"	221380.9751	8943379.2328
Area: 27732.21 m ²				Perimetro: 710.13 ml	

LEYENDA

Curvas principales	
Curvas secundarias	
Faja Marginal	
Vías	
Río Santa	
Área de Intervención	

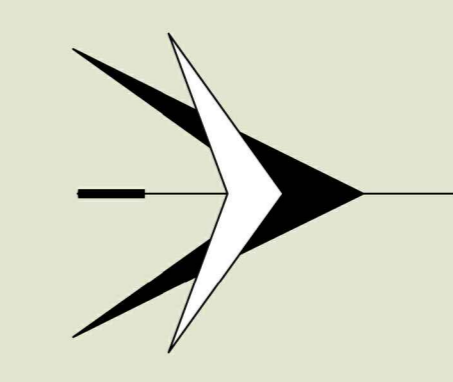


UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

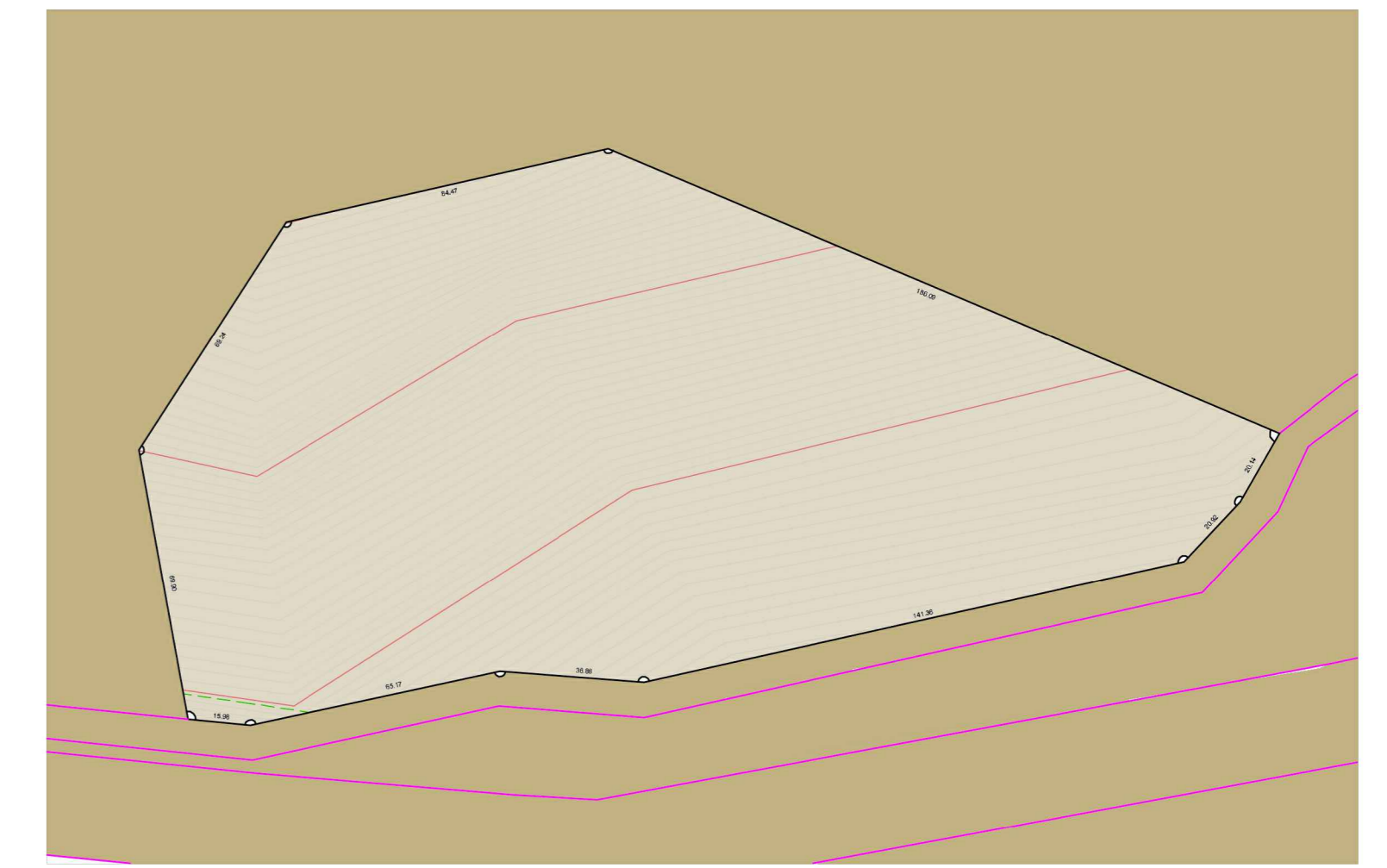
Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ
 Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE
 TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO
 Plan: TOPOGRAFÍA

Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
 Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

N° de Lámina: T-01
 Escala: INDICADA
 Fecha: --/--/2020

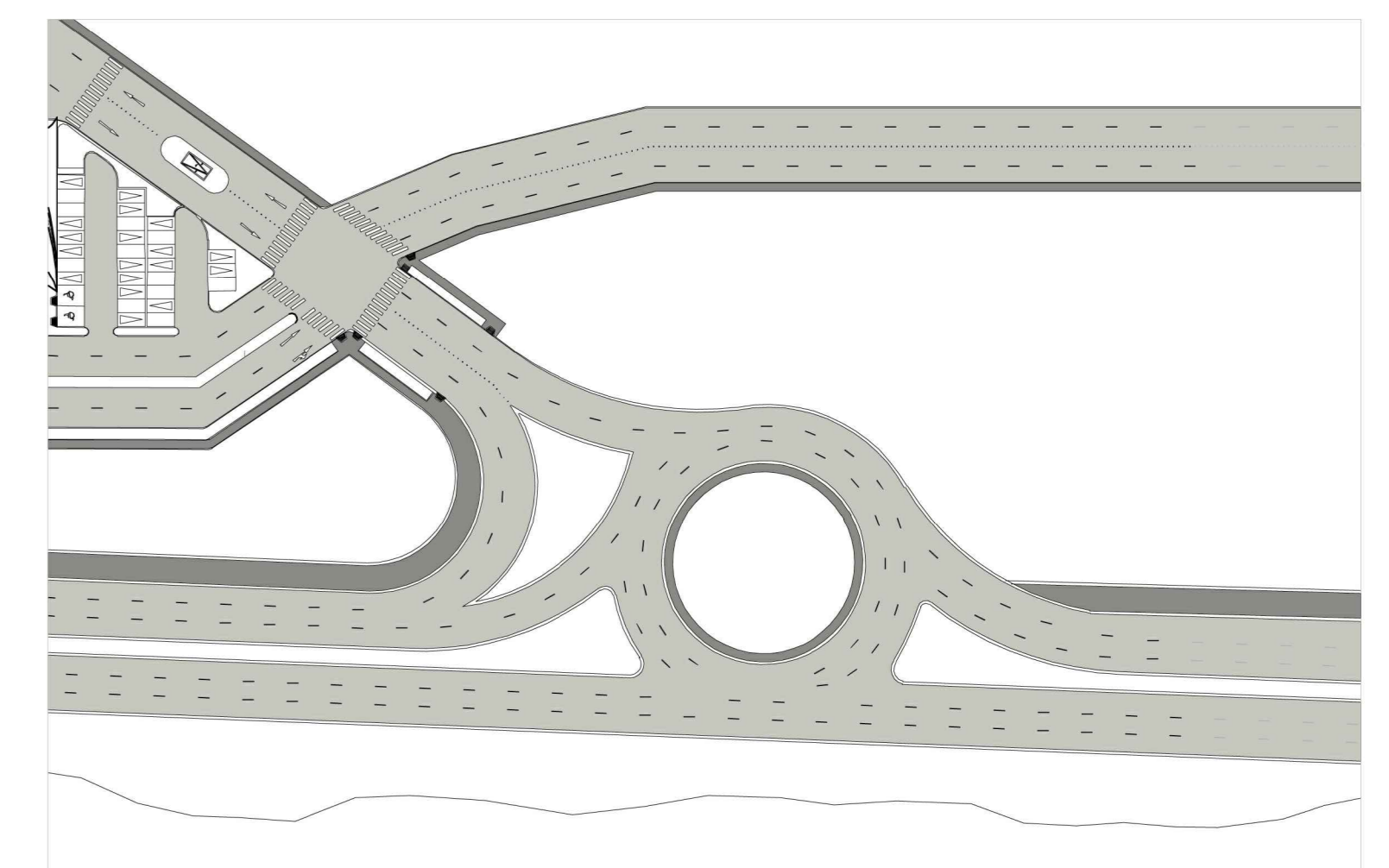


ETAPA PRELIMINAR



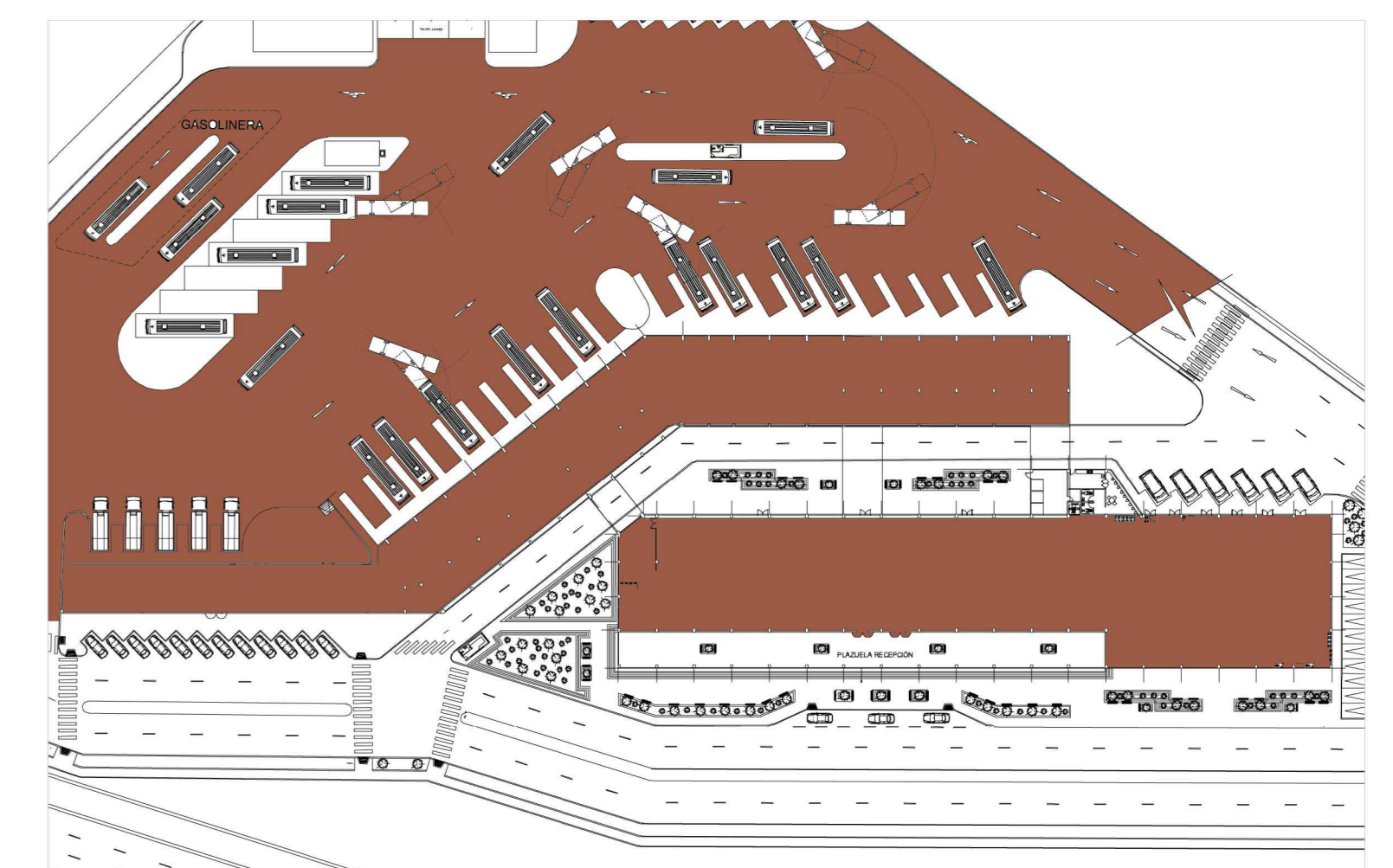
TOPOGRAFIA DEL LUGAR
ESC 1:1500

PRIMERA ETAPA



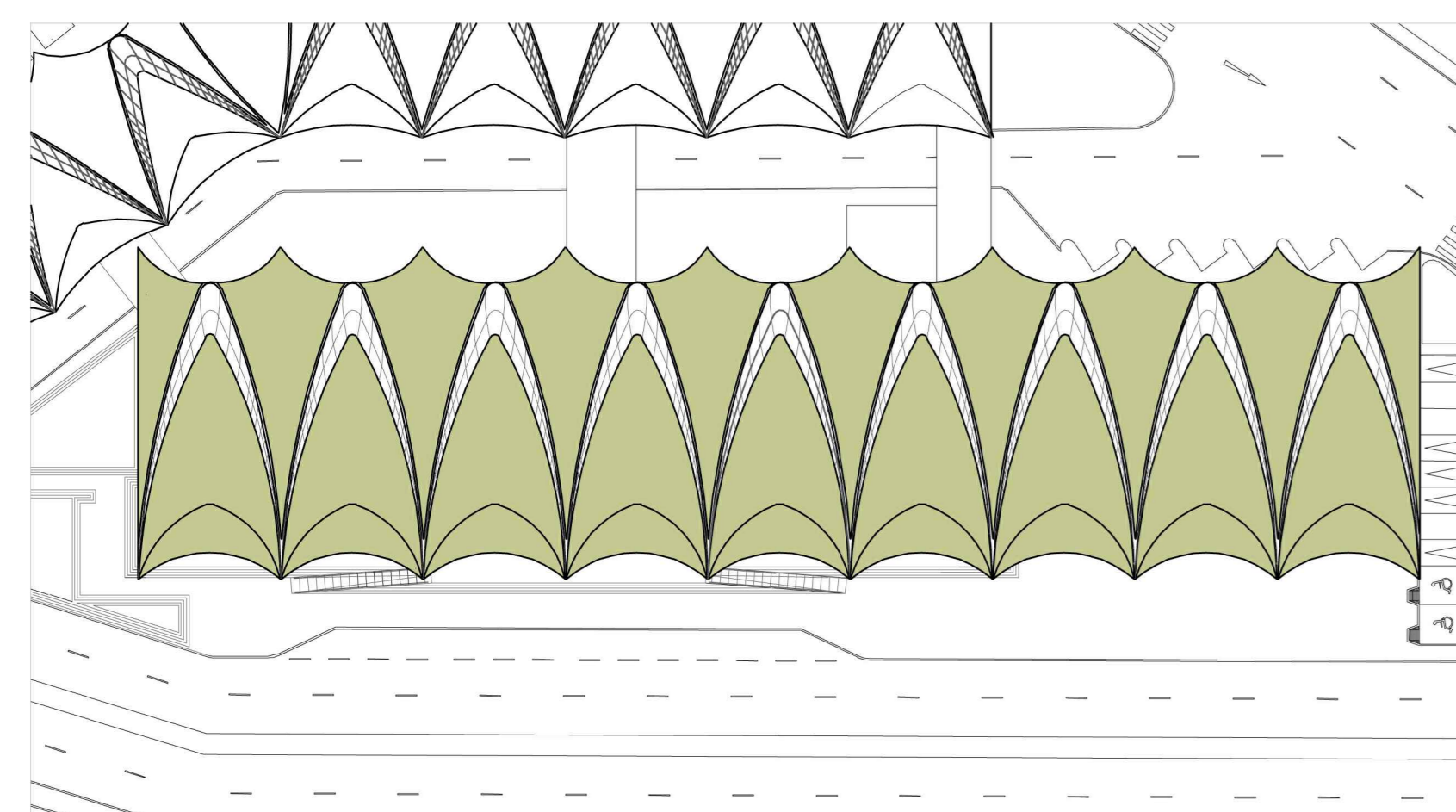
PROPUESTA DE CONEXIÓN VIAL
ESC 1:1000

SEGUNDA ETAPA



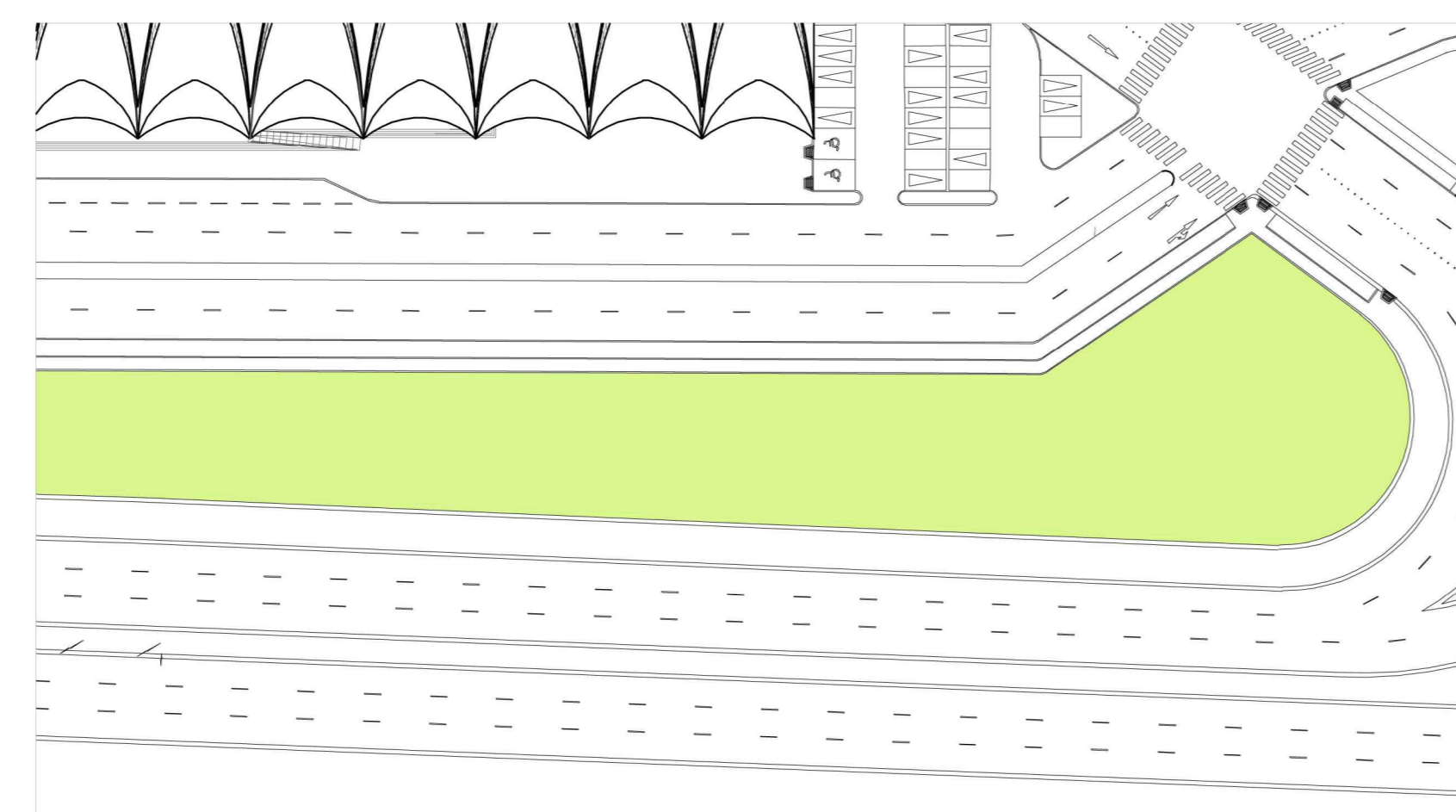
PLANTEAMIENTO DE PLATAFORMAS Y ESTRUCTURA CENTRAL
ESC 1:1000

TERCERA ETAPA



CUBIERTA PRINCIPAL
ESC 1:1000

CUARTA ETAPA - FINAL



PLAN DE REFORESTACION
ESC 1:1000

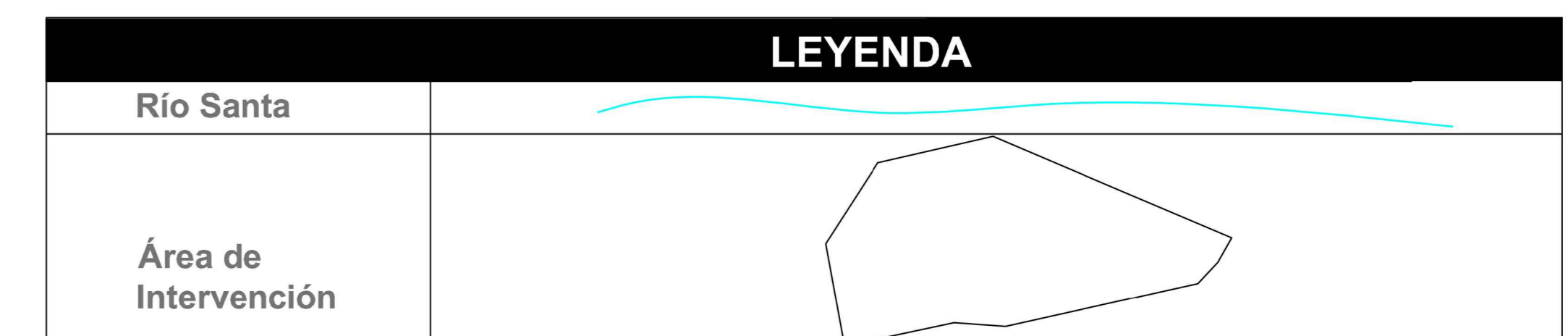
BLOQUES:

- A) SEVICIOS GENERALES
- B) ADMINISTRACIÓN GENERAL
- C) ALA TURISTICA
- D) ALA DE EMBARQUE
- E) ALA DE DESEMBARQUE
- F) PAQUETERIA Y LOGISTICA
- G) ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE
- H) PLANTA ELECTRICA
- I) DESCANSO OPERACIONAL
- J) TALLER
- K) ADMINISTRACION OPERACIONAL
- L) RETENES
- M) CONTROL DE INGRESO
- N) CONTROL VEHICULAR
- O) SALA DE CONTROL GENERAL

ZONAS EXTERIORES:

- 1) ZONA DE REFORESTACION
- 2) PLAZA DE INGRESO
- 3) CONEXION VIAL
- 4) PATIO DE MANIOBRAS 1
- 5) PATIO DE MANIOBRAS 2
- 6) ESTACIONAMIENTO GENERAL
- 7) PLATAFORMA DE ASCENSO
- 8) PLATAFORMA DE DESCENSO
- 9) PLATAFORMA TURISTICA
- 10) PLATAFORMA DE ENCOMIENDAS

LEYENDA

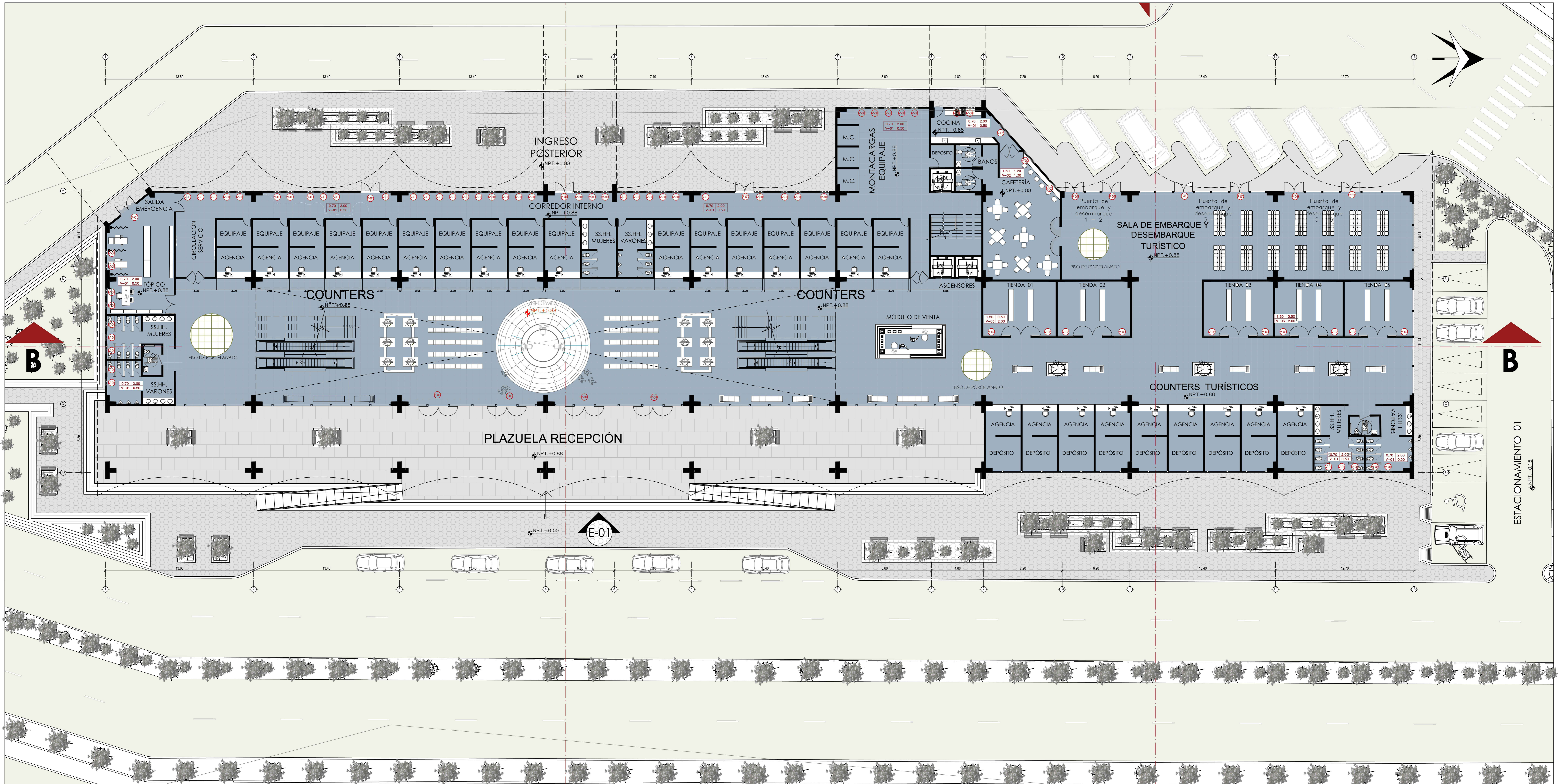


<p>UNIVERSIDAD GÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	PM-01
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	
	<p>Autores: EST. ARG. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARG. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis</p>		<p>Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza</p> <p>Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama</p>

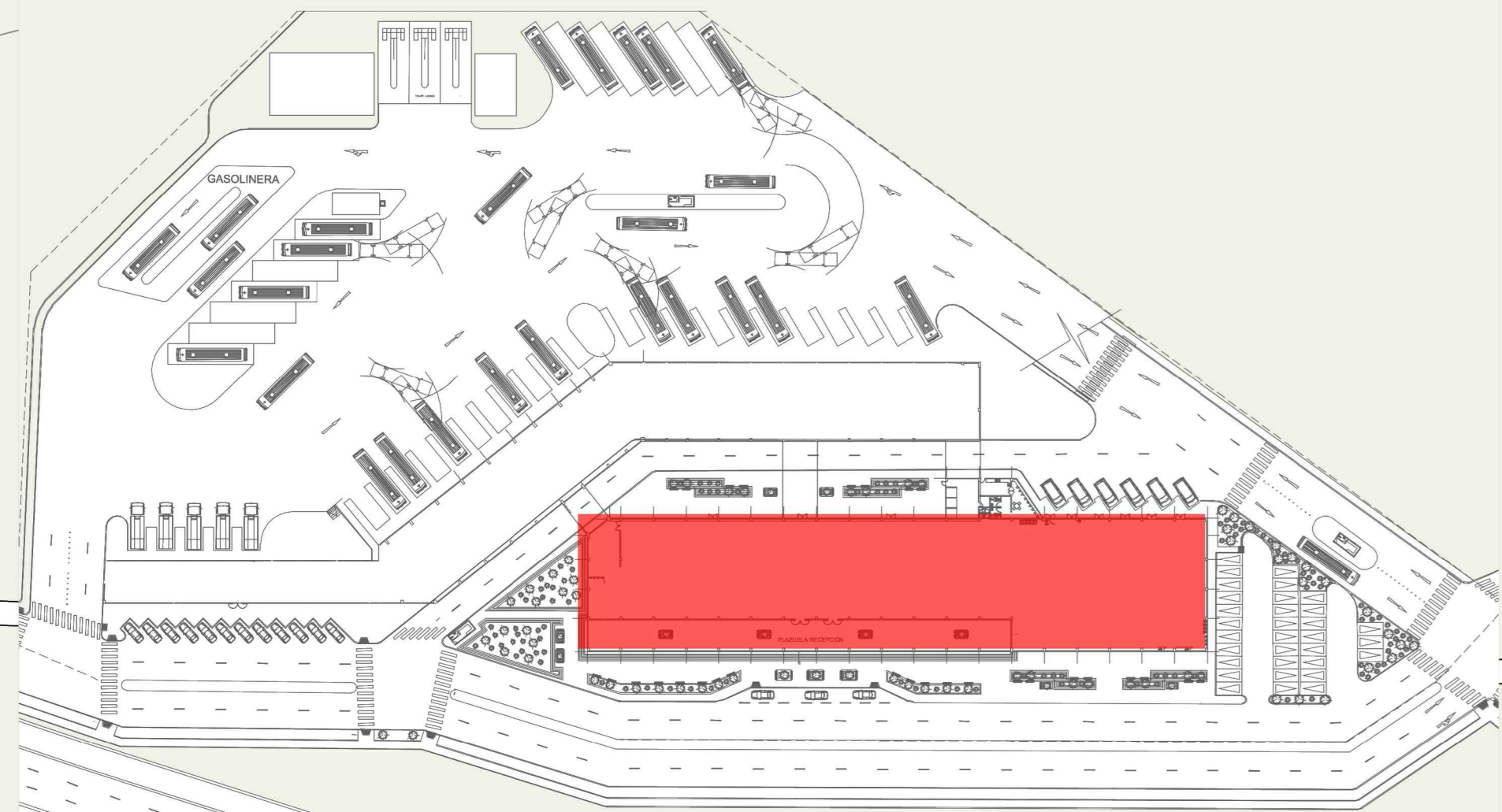


PLOT PLAN
ESC 1: 250

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	P-01	
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
	Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Escala:	INDICADA
	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama
			Fecha:	---/---/2020



PLANTA GENERAL



ESCALA GRAFICA



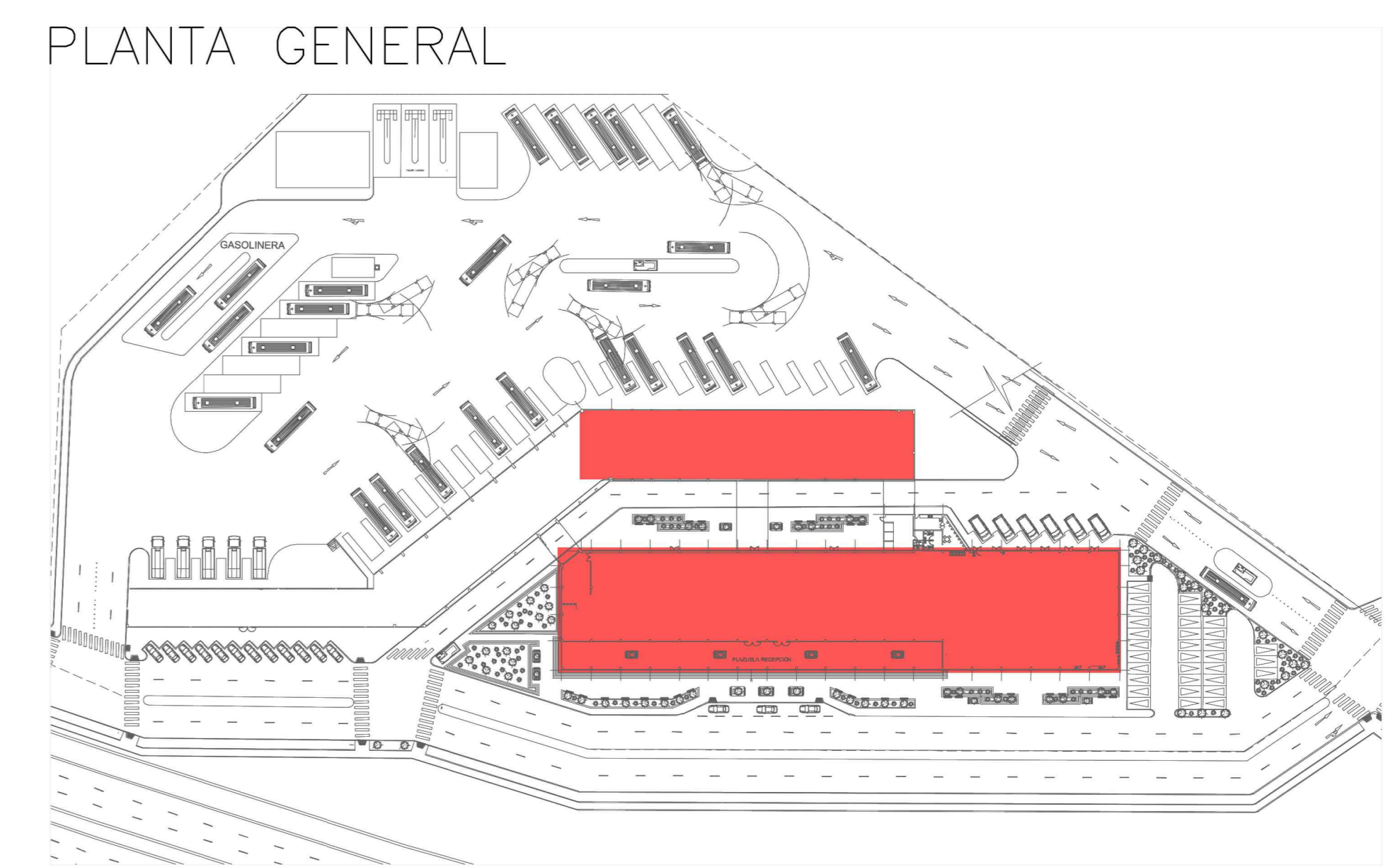
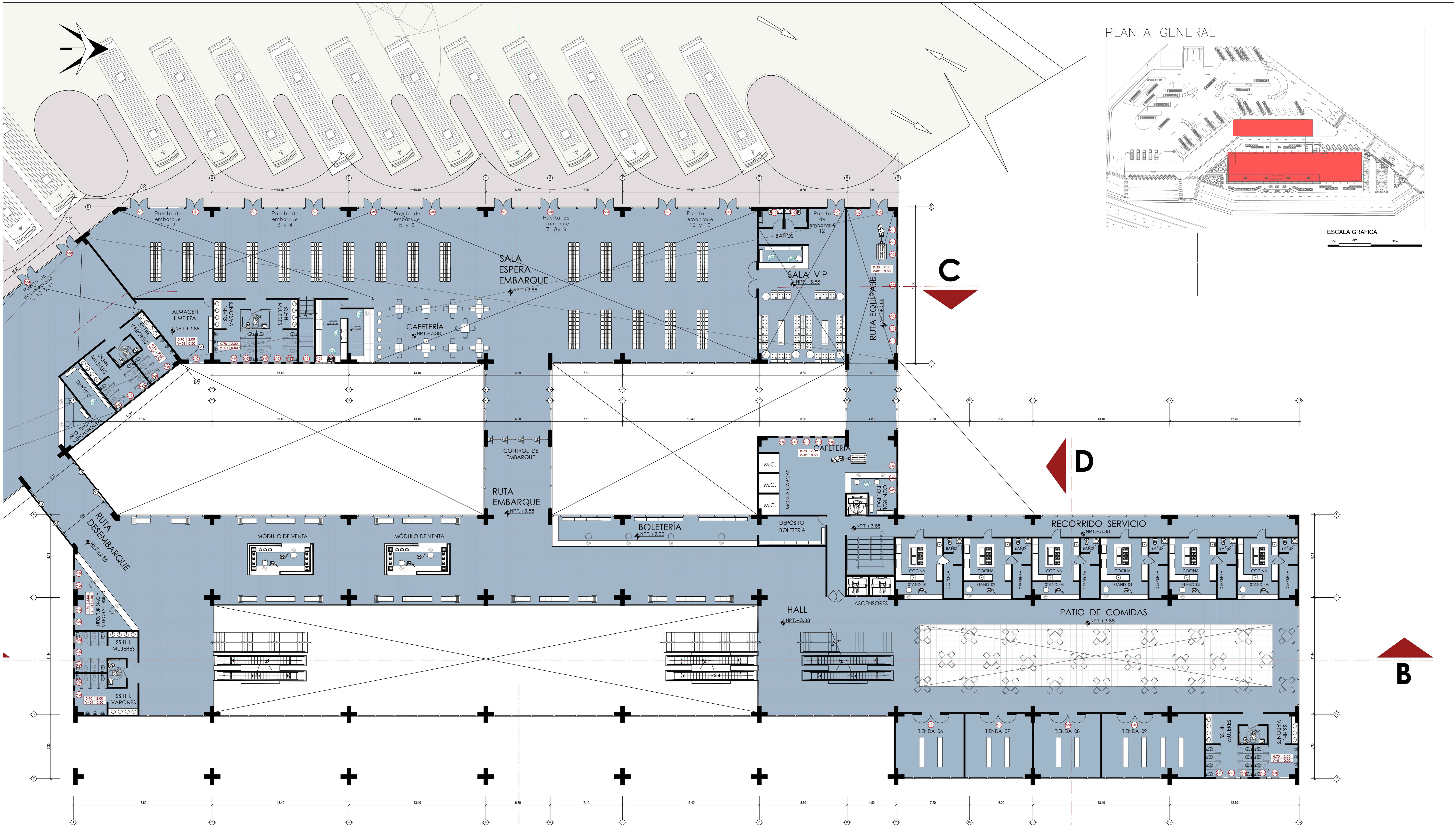
A

D

CUADRO DE VANOS						
TIPO	ANCHO	ALTO	ALFEIZER	CANTIDAD	OBSERVACIONES	UBICACION
P-01	1.80	2.50	-	57	VIDRIO TEMPLADO, DOBLE HOJA	INGRESO PRINCIPAL, TIENDAS Y SALAS DE ESPERA
P-02	1.80	2.50	-	6	MADERA CONTRAPLACADA, DOBLE H.	INGRESO DE SERVICIO
P-03	1.80	2.50	-	4	BAIBEN CONTRAPLACADA, DOBLE H.	INGRESO DE SERVICIO
V-01	0.70	0.50	2.00	198	SISTEMA DIRECTO	CORREDORES, BAÑOS Y OFICINAS
V-02	1.50	1.30	1.20	3	SISTEMA DIRECTO	CAFETERIA
V-03	1.50	2.00	0.90	10	VENTANA FIJA	TIENDAS
V-04	2.70	1.30	1.20	3	SISTEMA DIRECTO	CASSETAS DE CONTROL
V-05	0.70	2.00	0.50	44	VENTANA FIJA	ALMACENES, SALA DE JUNTAS Y SALA ESPERA

PRIMERA PLANTA
ESC 1:125

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina	<p>A-01</p> <p>Escala: INDICADA</p> <p>Fecha: 08/02/2020</p>
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE		
	Plano:	PRIMERA PLANTA		
	Autores:	EST. ARQ. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza	
		EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	



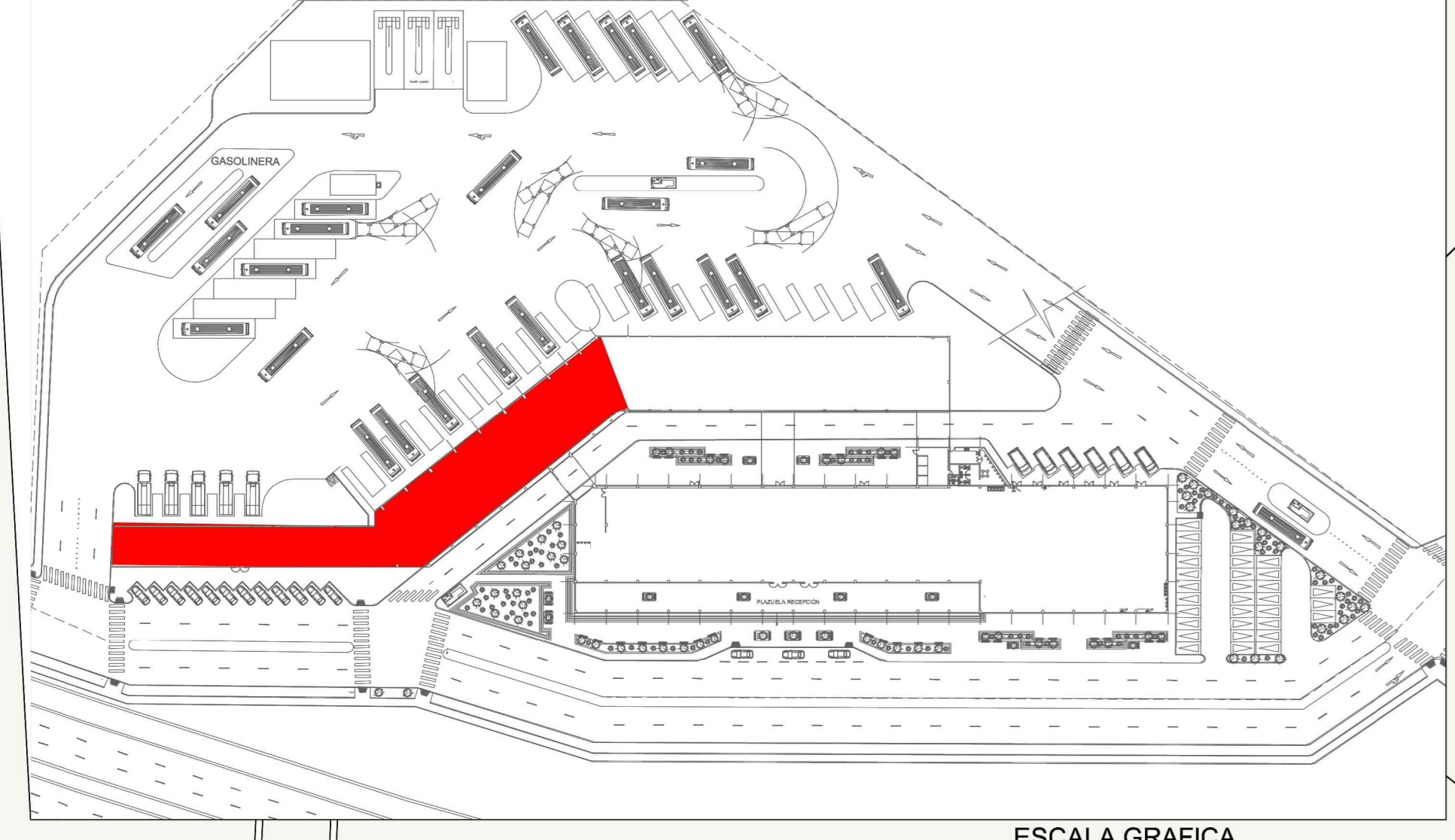
SEGUNDA PLANTA
ESC 1:250

CUADRO DE VANOS						
TIPO	ANCHO	ALTO	ALFEIZER	CANTIDAD	OBSERVACIONES	UBICACION
P-01	1.80	2.50	-	57	VIDRIO TEMPLADO, DOBLE HOJA	INGRESO PRINCIPAL, TIENDAS Y SALAS DE ESPERA
P-02	1.80	2.50	-	6	MADERA CONTRAPLACADA, DOBLE H.	INGRESO DE SERVICIO
P-03	1.80	2.50	-	4	BAIBEN CONTRAPLACADA, DOBLE H.	INGRESO DE SERVICIO
V-01	0.70	0.50	2.00	198	SISTEMA DIRECTO	CORREDORES, BAÑOS Y OFICINAS
V-02	1.50	1.30	1.20	3	SISTEMA DIRECTO	CAFETERIA
V-03	1.50	2.00	0.90	10	VENTANA FIJA	TIENDAS
V-04	2.70	1.30	1.20	3	SISTEMA DIRECTO	CAJETAS DE CONTROL
V-05	0.70	2.00	0.50	44	VENTANA FIJA	ALMACENES, SALA DE JUNTAS Y SALA ESPERA

Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**
 Ubicación: **SECTOR 08 DE DICIEMBRE**
 Tesis para obtener el título de Arquitecto
 Facultad de Arquitectura
 Escuela de Arquitectura Huaraz
 Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando; EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
 Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Aguirre
 Escala: INDICADA
 Fecha: 08/02/2020

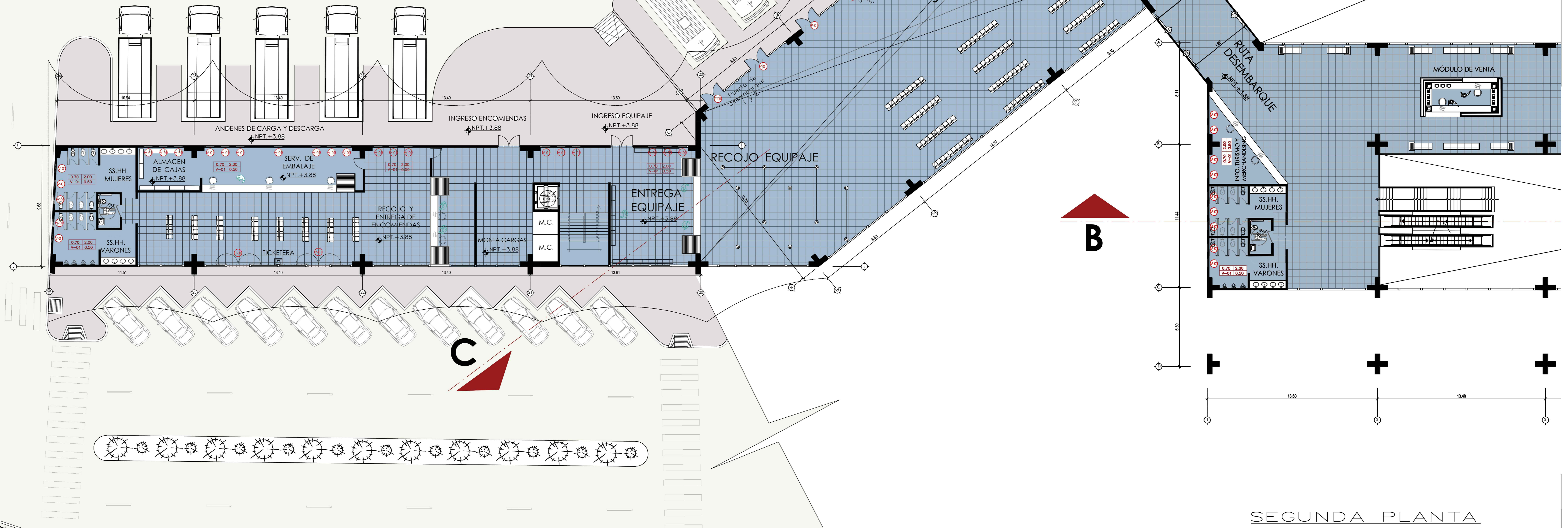
N° de Lámina
A-02

PLANTA GENERAL



ESCALA GRAFICA
0m 20m 30m

PATIO DE MANIOBRAS




C

B

SEGUNDA PLANTA
ESC 1:125

CUADRO DE VANOS

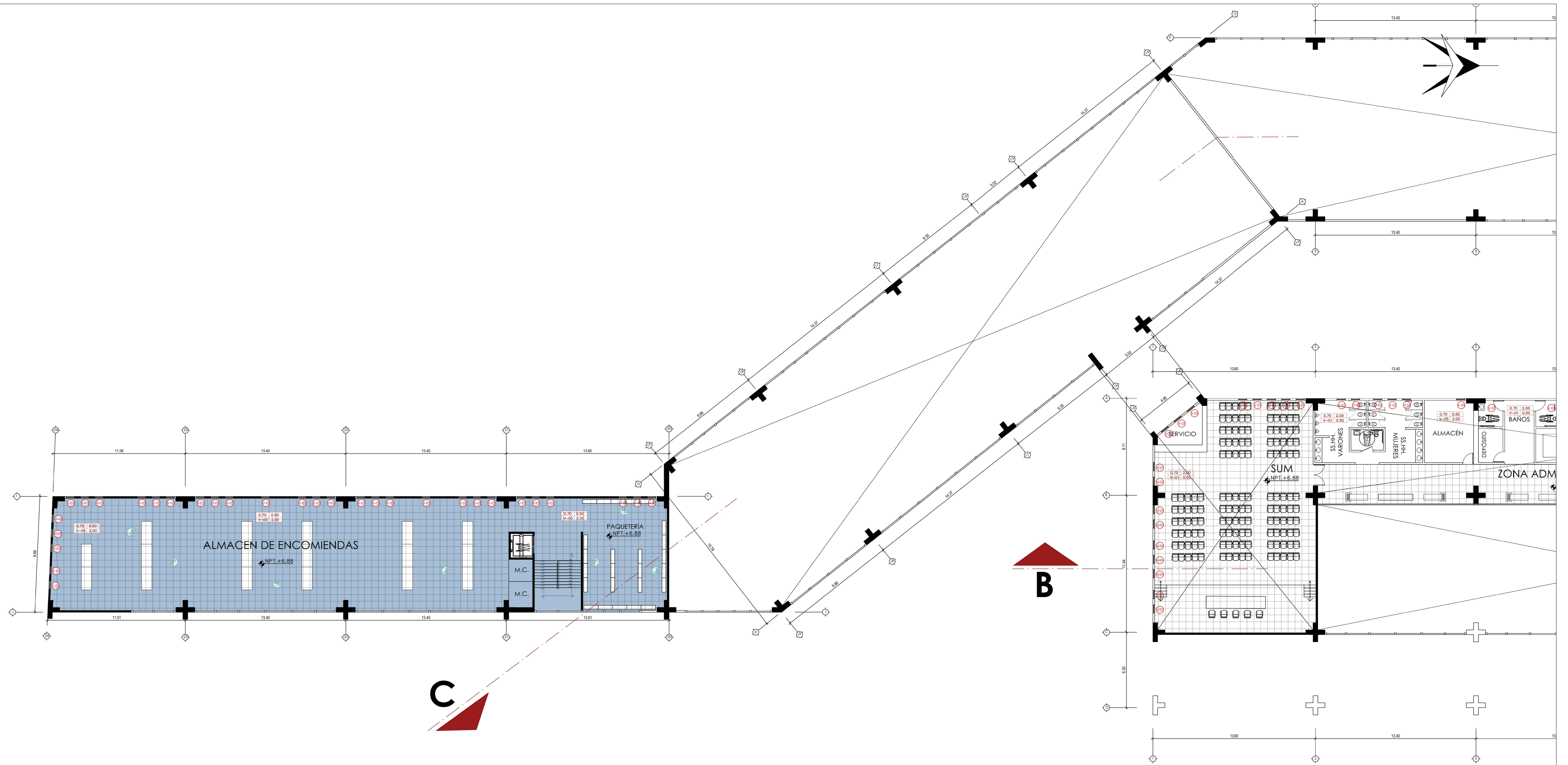
TIPO	ANCHO	ALTO	ALFEIZER	CANTIDAD	OBSERVACIONES	UBICACION
P-01	1.80	2.50	-	57	VIDRIO TEMPLADO, DOBLE HOJA	INGRESO PRINCIPAL, TIENDAS Y SALAS DE ESPERA
P-02	1.80	2.50	-	6	MADERA CONTRAPLACADA, DOBLE H.	INGRESO DE SERVICIO
P-03	1.80	2.50	-	4	BAIBEN CONTRAPLACADA, DOBLE H.	INGRESO DE SERVICIO
V-01	0.70	0.50	2.00	198	SISTEMA DIRECTO	CORREDORES, BAÑOS Y OFICINAS
V-02	1.50	1.30	1.20	3	SISTEMA DIRECTO	CEFETERIA
V-03	1.50	2.00	0.90	10	VENTANA FIJA	TIENDAS
V-04	2.70	1.30	1.20	3	SISTEMA DIRECTO	CASETAS DE CONTROL
V-05	0.70	2.00	0.50	44	VENTANA FIJA	ALMACENES, SALA DE JUNTAS Y SALA ESPERA


UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

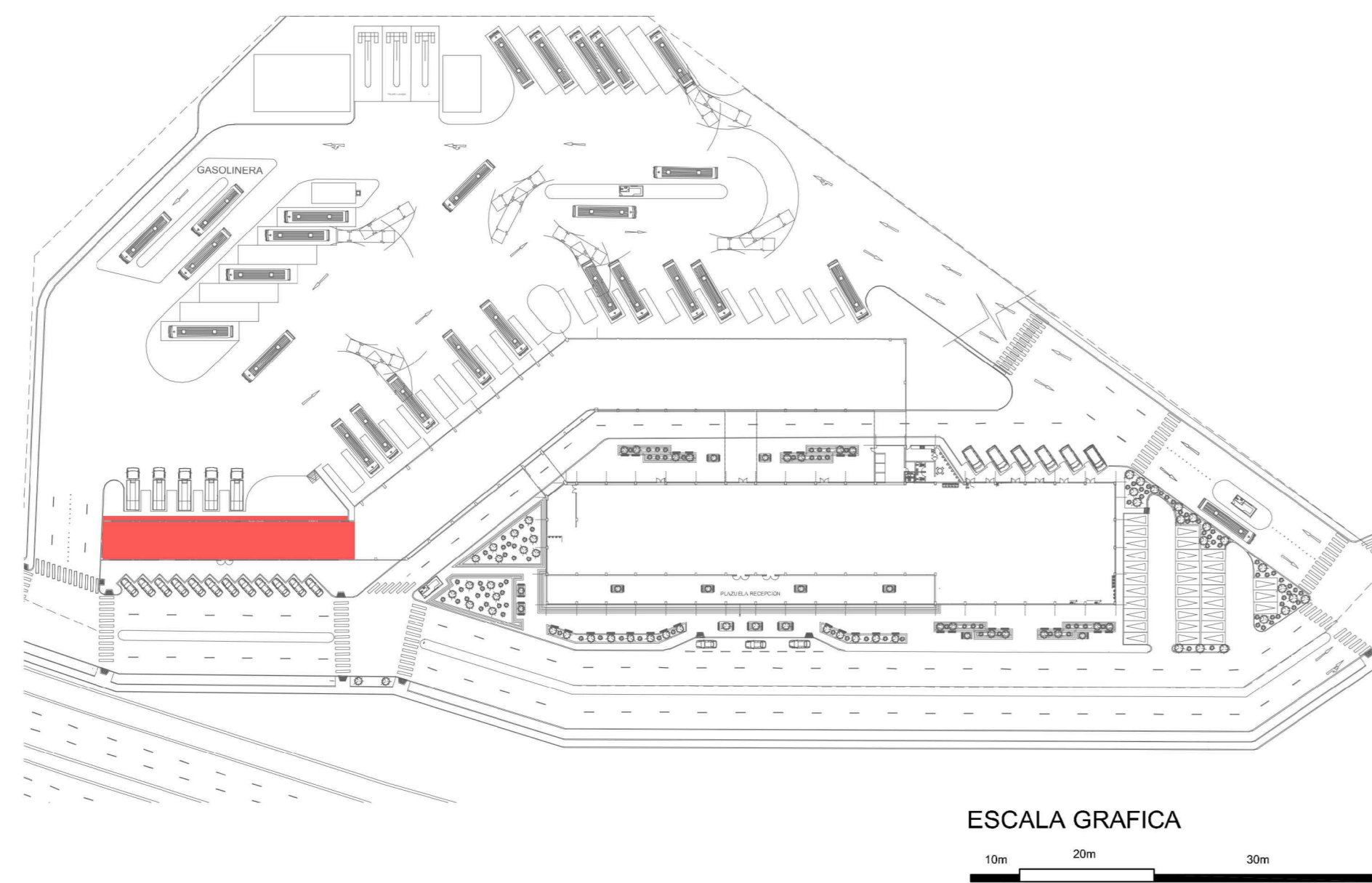
Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**
 Ubicación: **SECTOR 08 DE DICIEMBRE**
 Tesis para obtener el título de Arquitecto
 Plano: **SEGUNDA PLANTA**

Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
 Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

N° de Lámina: **A-03**
 Escala: INDICADA
 Fecha: 08/02/2020



PLANTA GENERAL

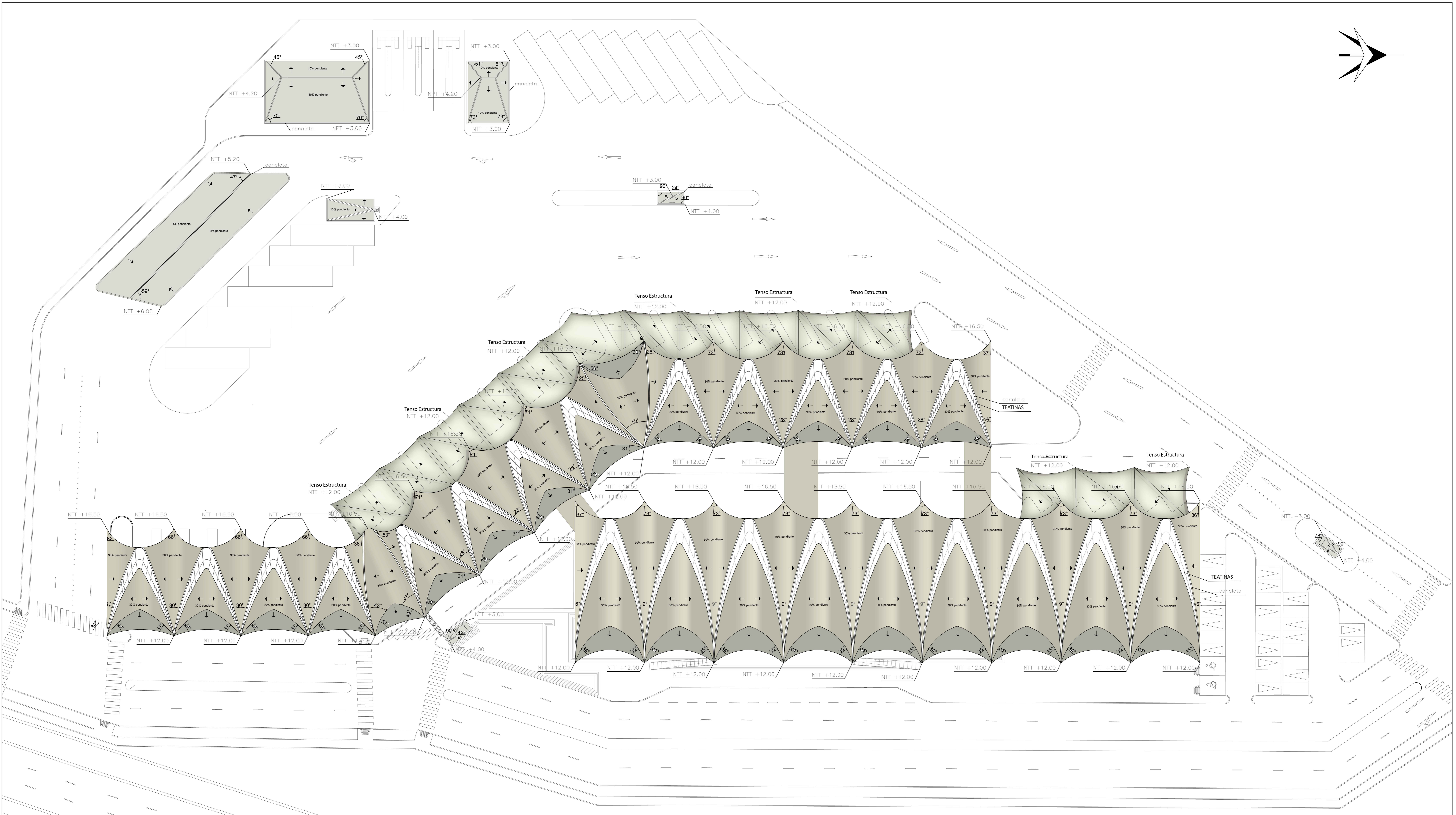
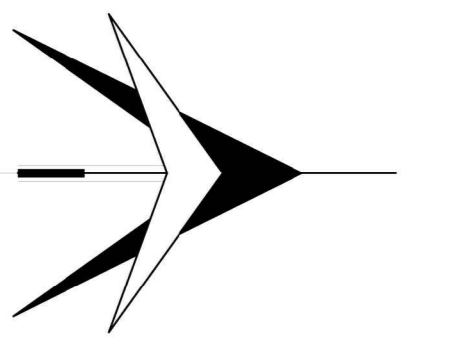


ESCALA GRAFICA
0m 20m 30m

CUADRO DE VANOS						
TIPO	ANCHO	ALTO	ALFEIZER	CANTIDAD	OBSERVACIONES	UBICACION
P-01	1.80	2.50	-	57	VIDRIO TEMPLADO, DOBLE HOJA	INGRESO PRINCIPAL, TIENDAS Y SALAS DE ESPERA
P-02	1.80	2.50	-	6	MADERA CONTRAPLACADA, DOBLE H.	INGRESO DE SERVICIO
P-03	1.80	2.50	-	4	BAIBEN CONTRAPLACADA, DOBLE H.	INGRESO DE SERVICIO
V-01	0.70	0.50	2.00	198	SISTEMA DIRECTO	CORREDORES, BAÑOS Y OFICINAS
V-02	1.50	1.30	1.20	3	SISTEMA DIRECTO	CEFETERIA
V-03	1.50	2.00	0.90	10	VENTANA FIJA	TIENDAS
V-04	2.70	1.30	1.20	3	SISTEMA DIRECTO	CASETAS DE CONTROL
V-05	0.70	2.00	0.50	44	VENTANA FIJA	ALMACENES, SALA DE JUNTAS Y SALA ESPERA

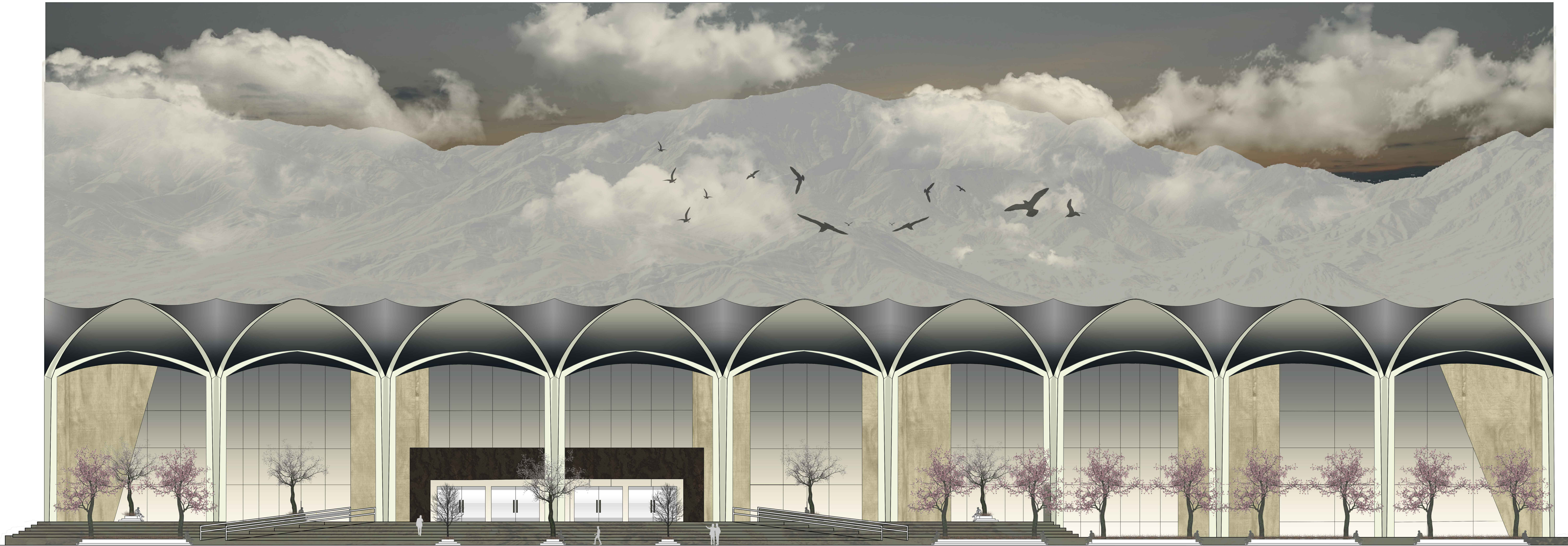
TERCERA PLANTA
ESC 1:125

 UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina:	A-06	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	Escala:		INDICADA
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Fecha:		08/02/2020
	Plano:	TERCERA PLANTA			
FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ	Autor:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza	
		EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agana	

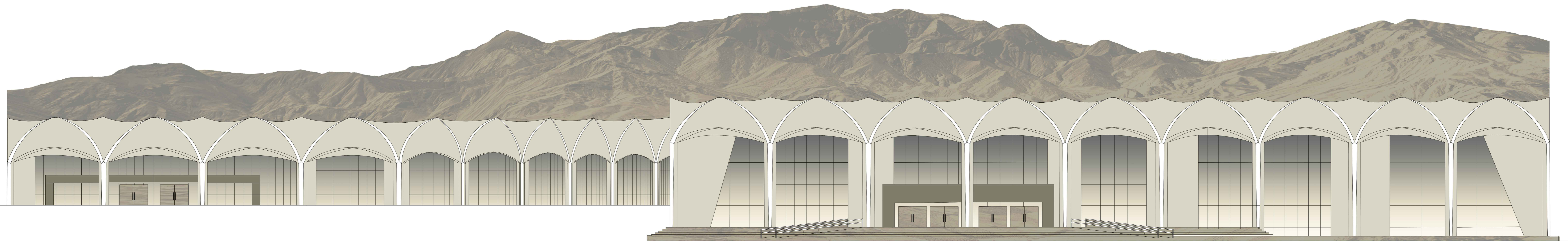


PLANO DE TECHOS
ESC 1: 250


 UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	A-07
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	
	Autores:		Asesor:
EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Japherson Alexis		Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	INDICADA --/--/2020



ELEVACION FRONTAL
ESC 1:125

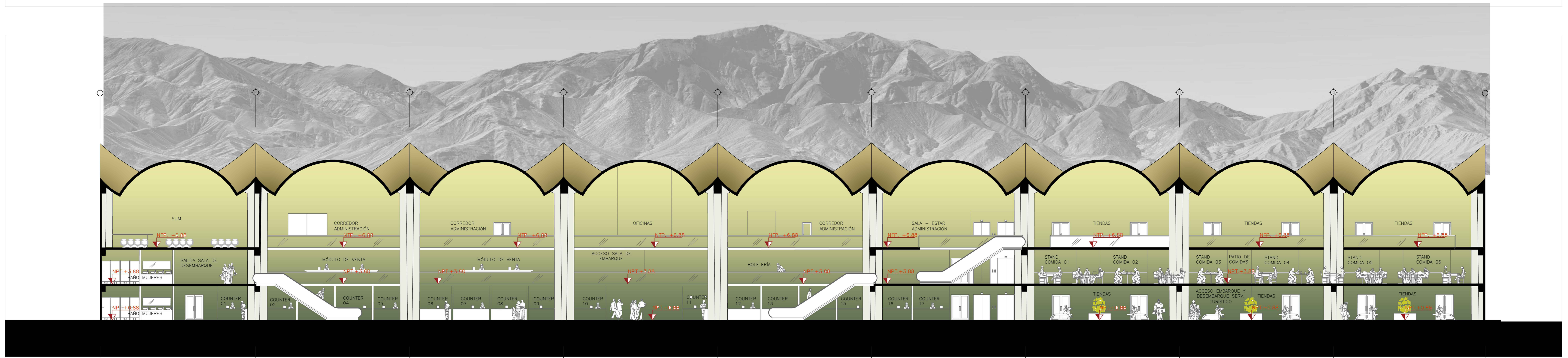


ELEVACION GENERAL
ESC 1:200

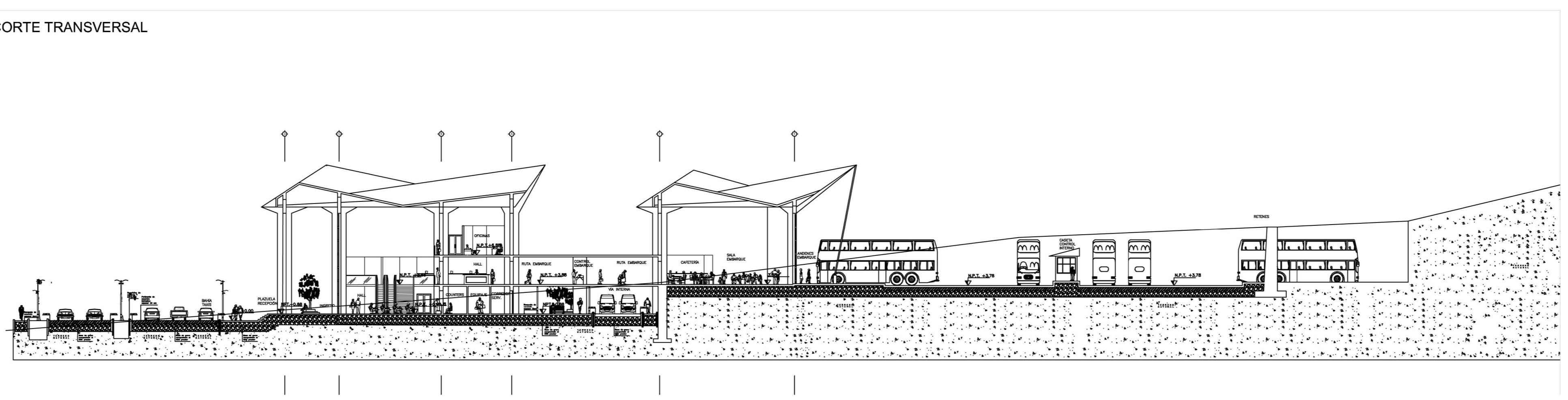
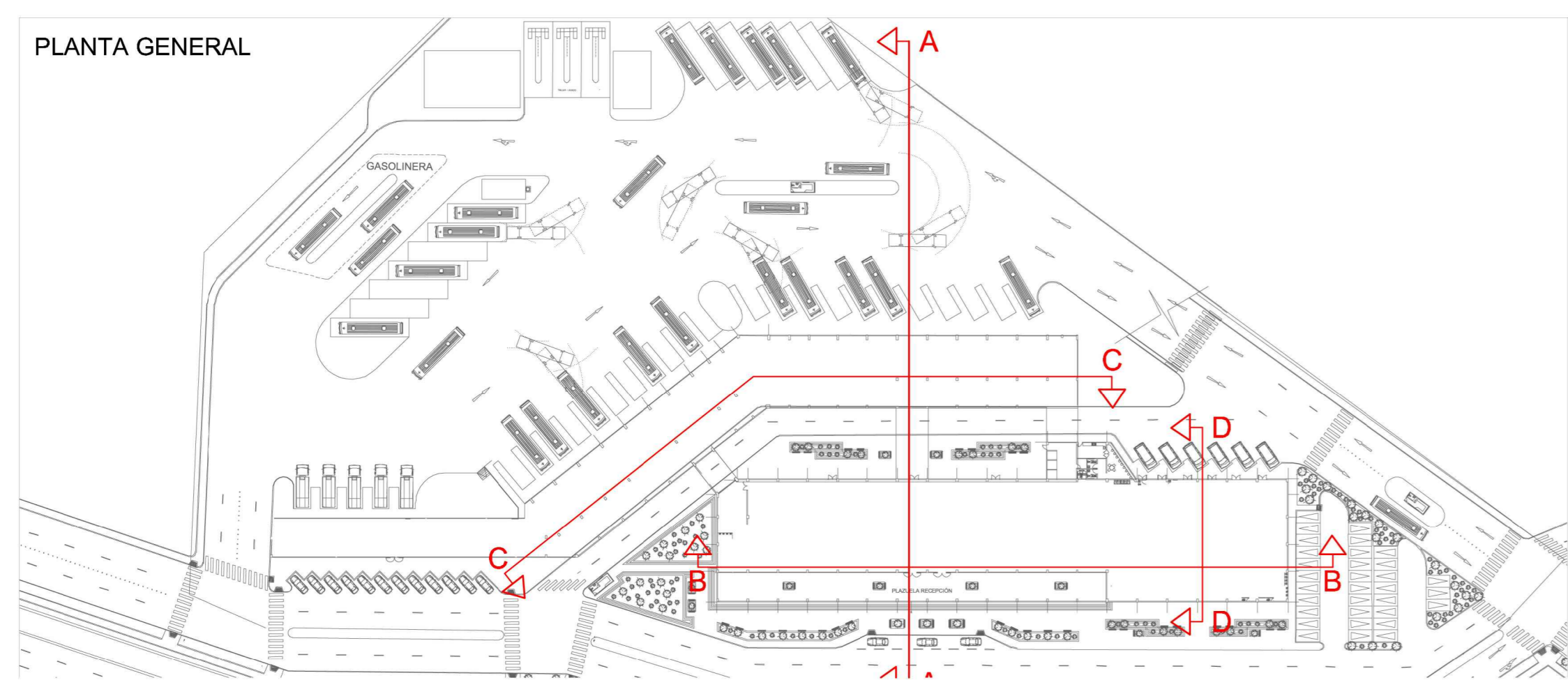
 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	A-01
	Plan:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	
	ELEVACIONES		Escala:
Autores:		Asesor:	INDICADA
EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis		Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	
		Fecha:	---/---/2020




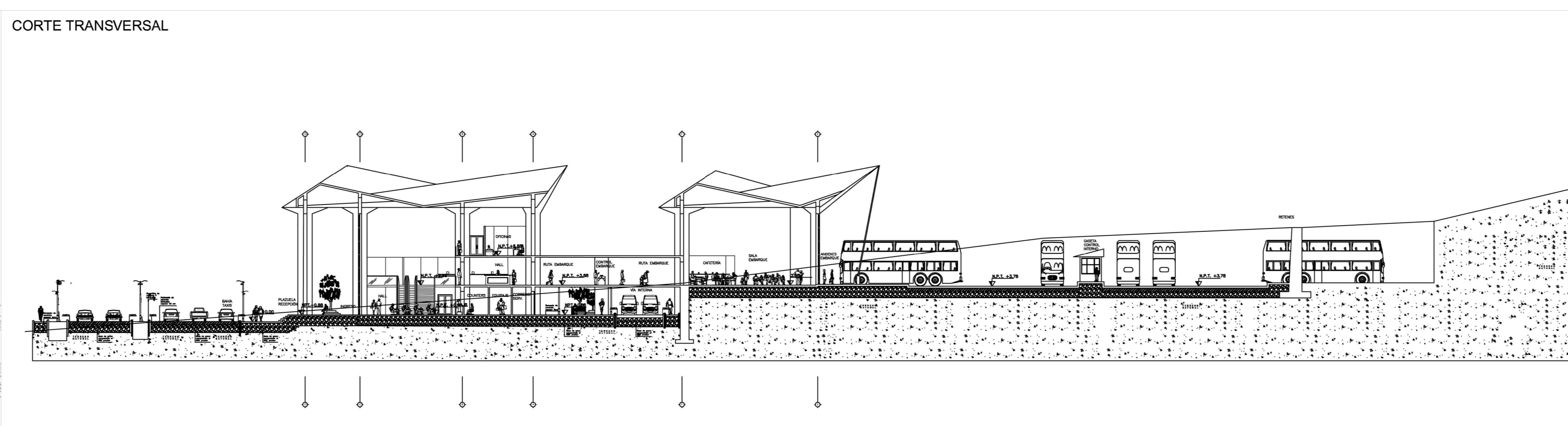
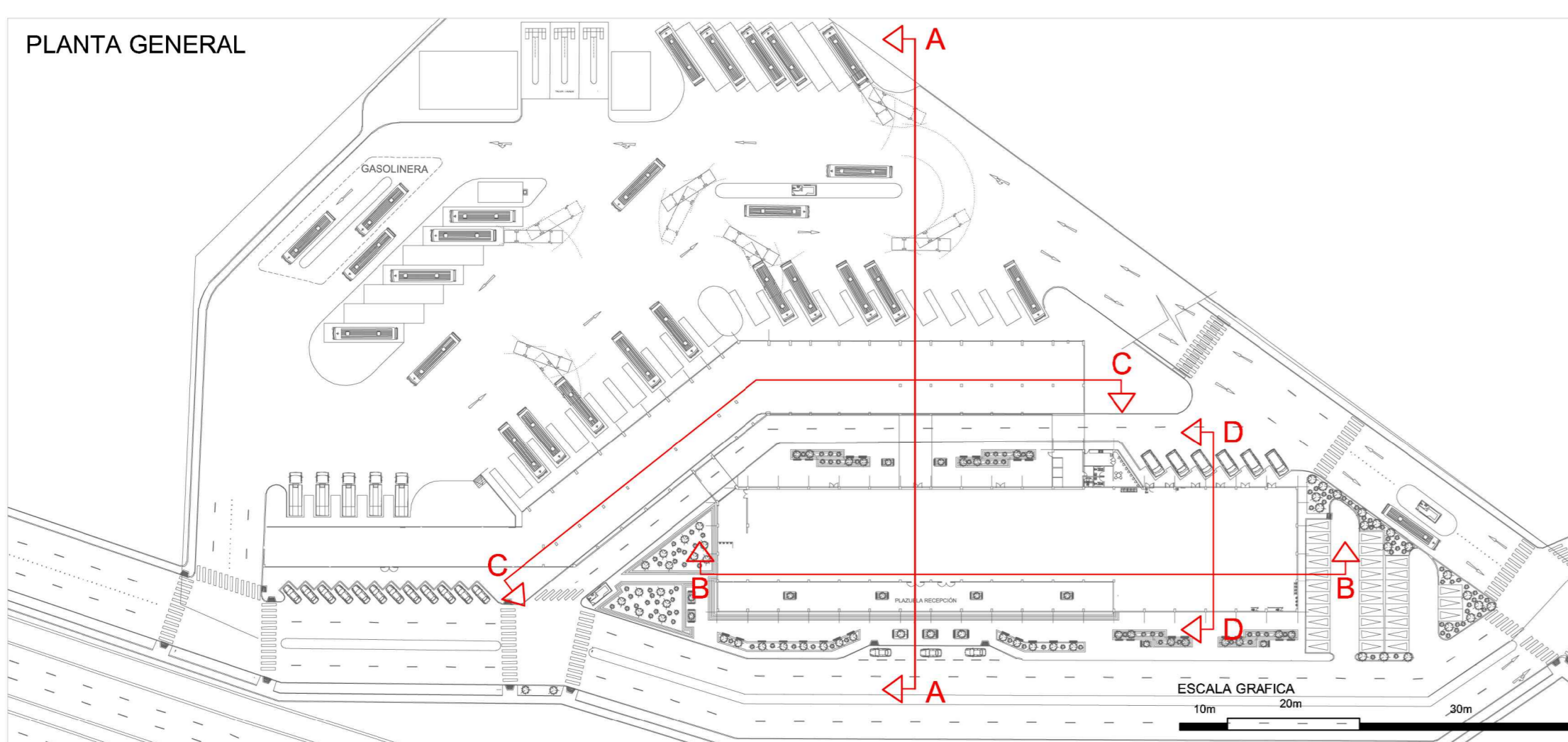
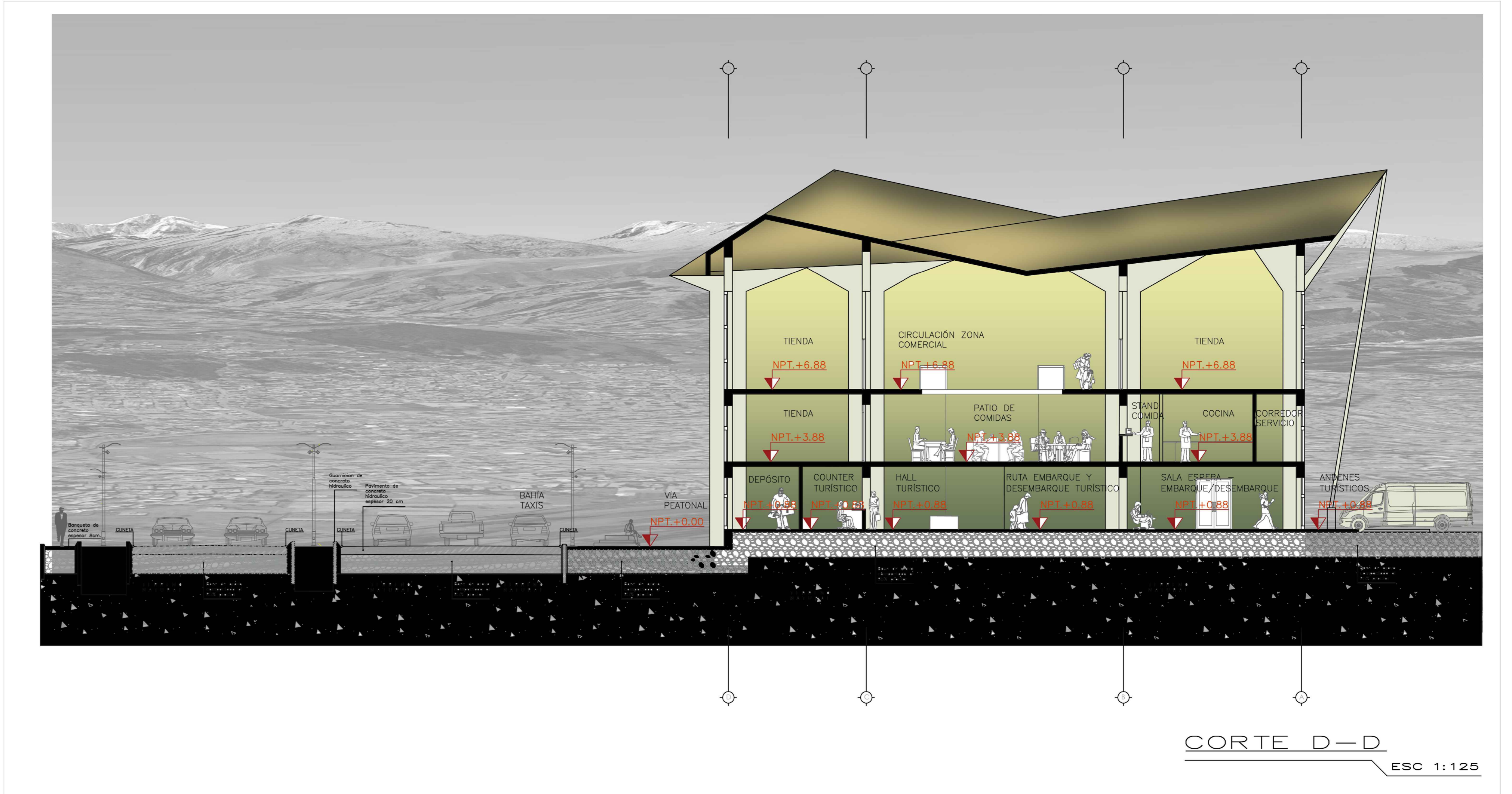
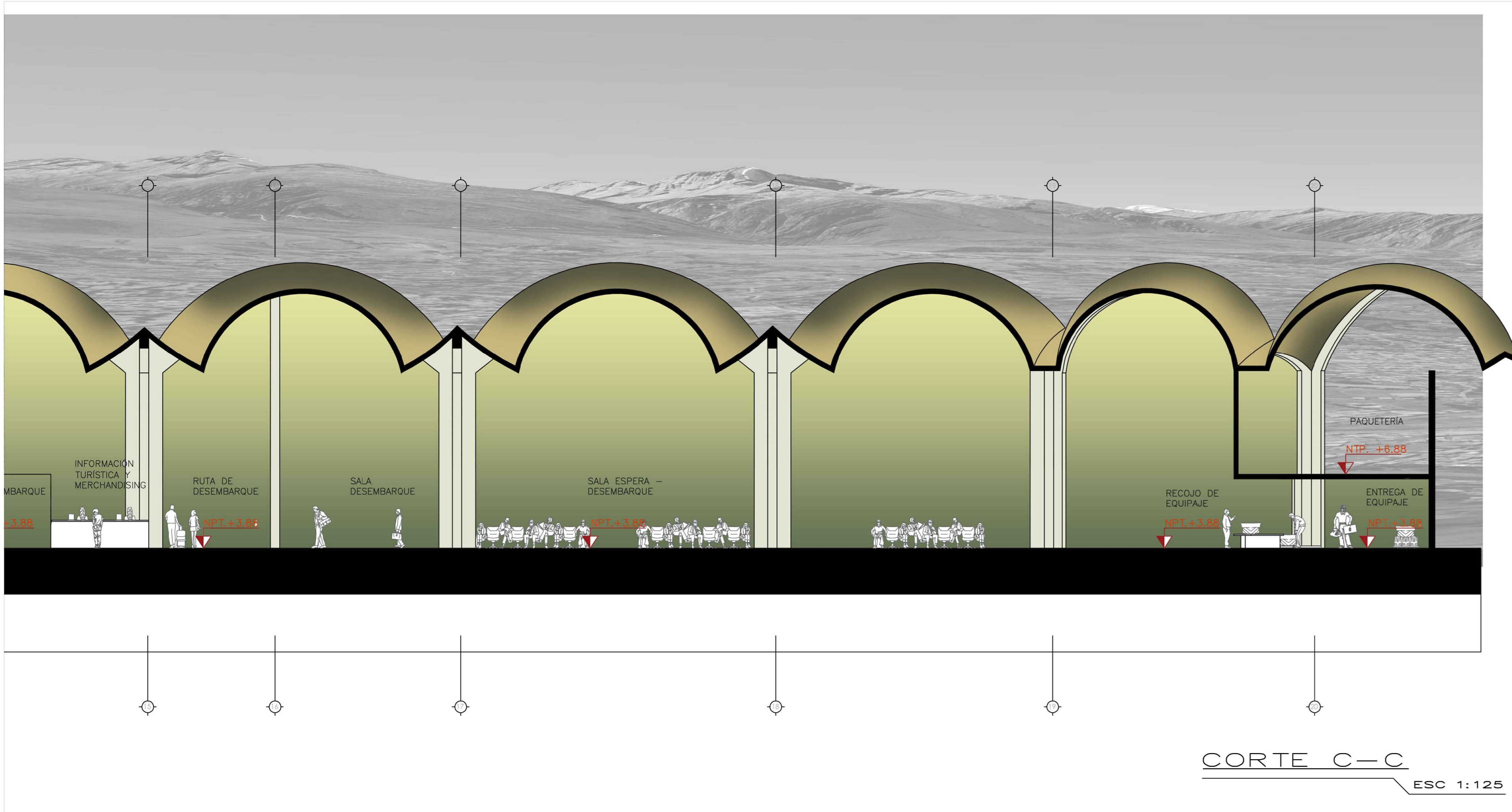
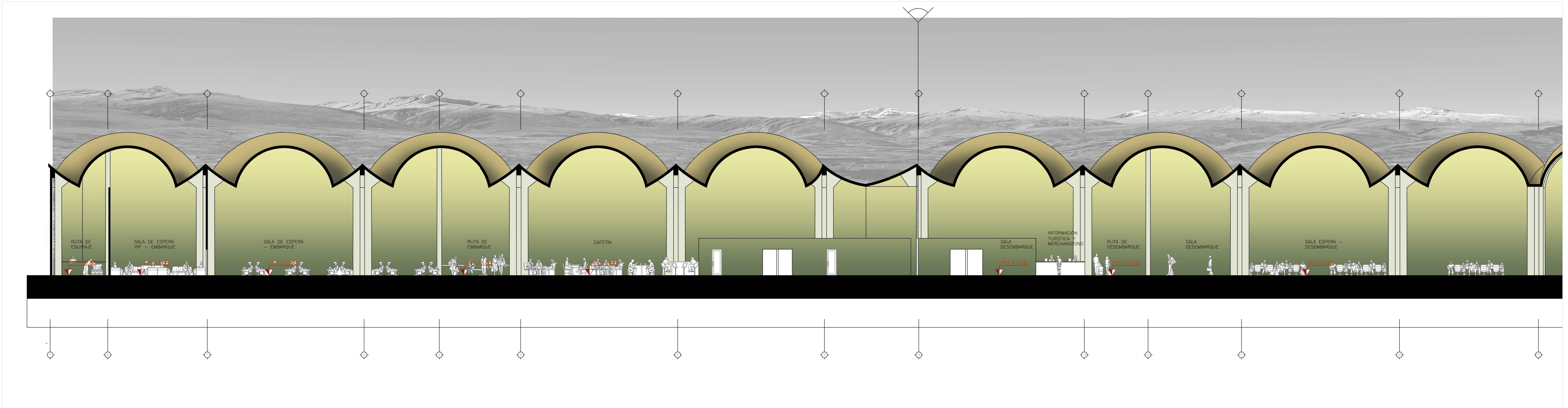
CORTE A-A
ESC 1:125




CORTE B-B
ESC 1:125

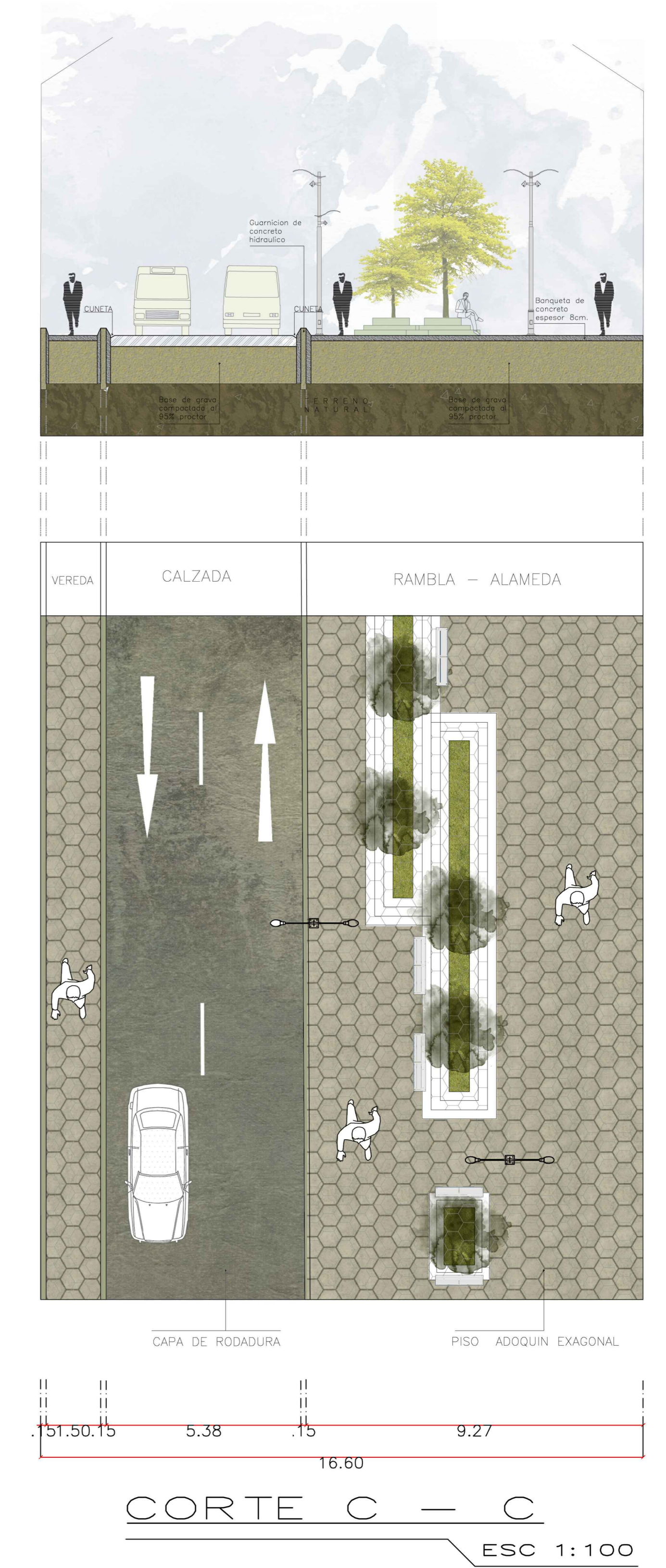
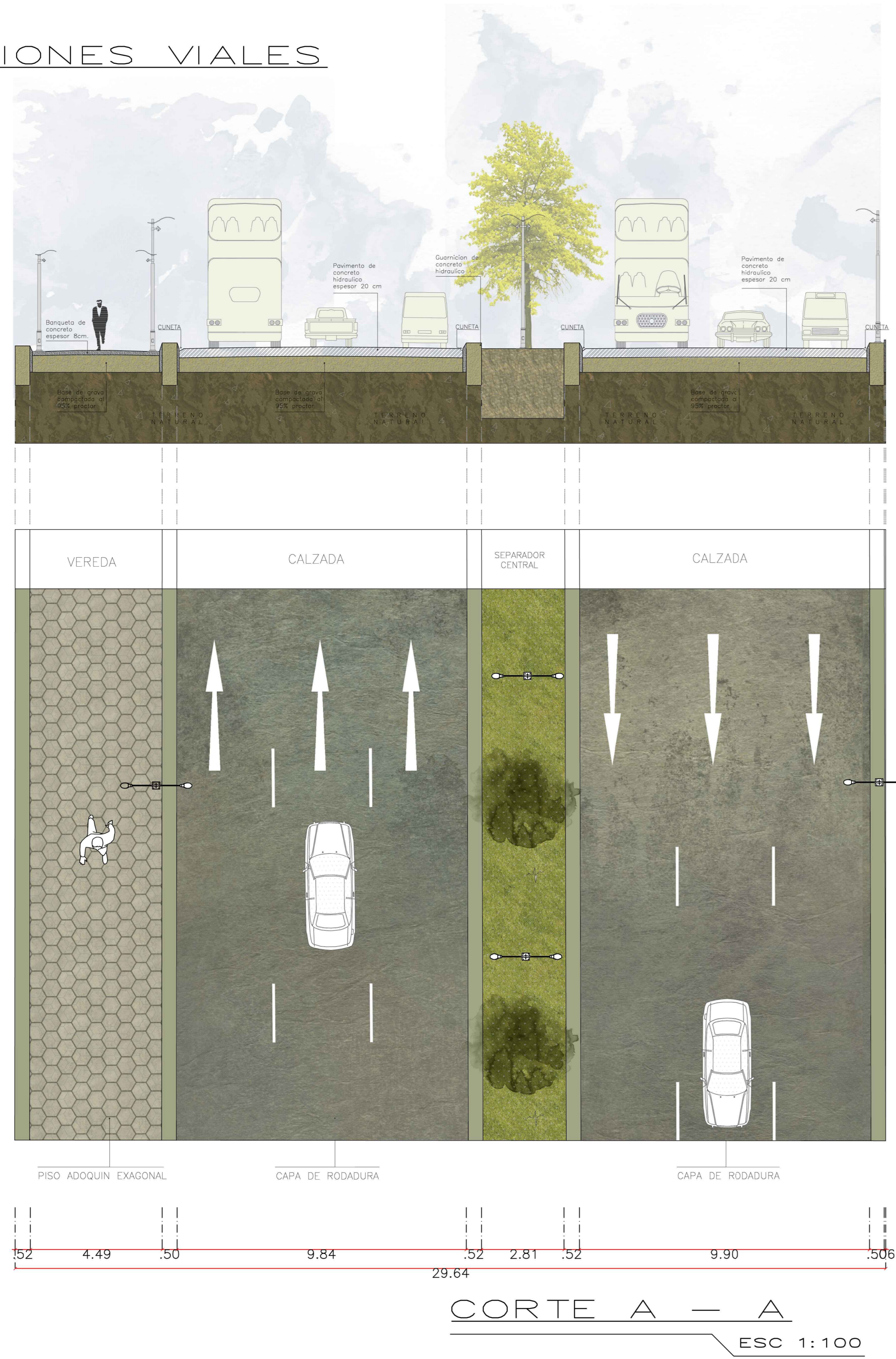


 <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina	C-01	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	ESCALA:		INDICADA
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Fecha:	—/—/2020	
	Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza	
		EST. ARQ. RIMAC ALBA, Japherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agaña	

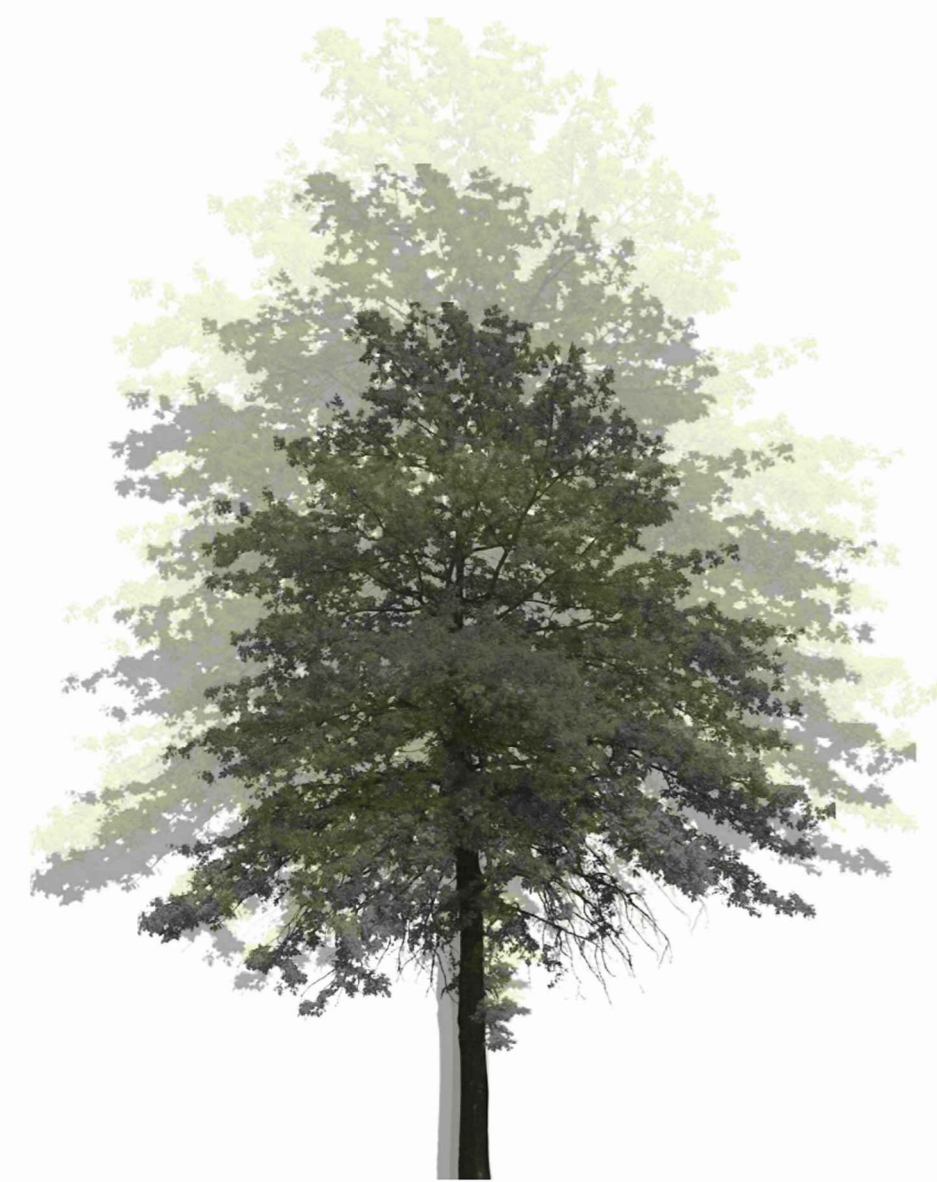


 <p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	C-02	
		TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
	Plano:	CORTES	Escala:	INDICADA
	Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
		EST. ARQ. RIMAC ALBA, Japherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama
			Fecha:	—/—/2020

SECCIONES VIALES



TIEMPO EN AÑOS - ARBOLES



60 AÑOS

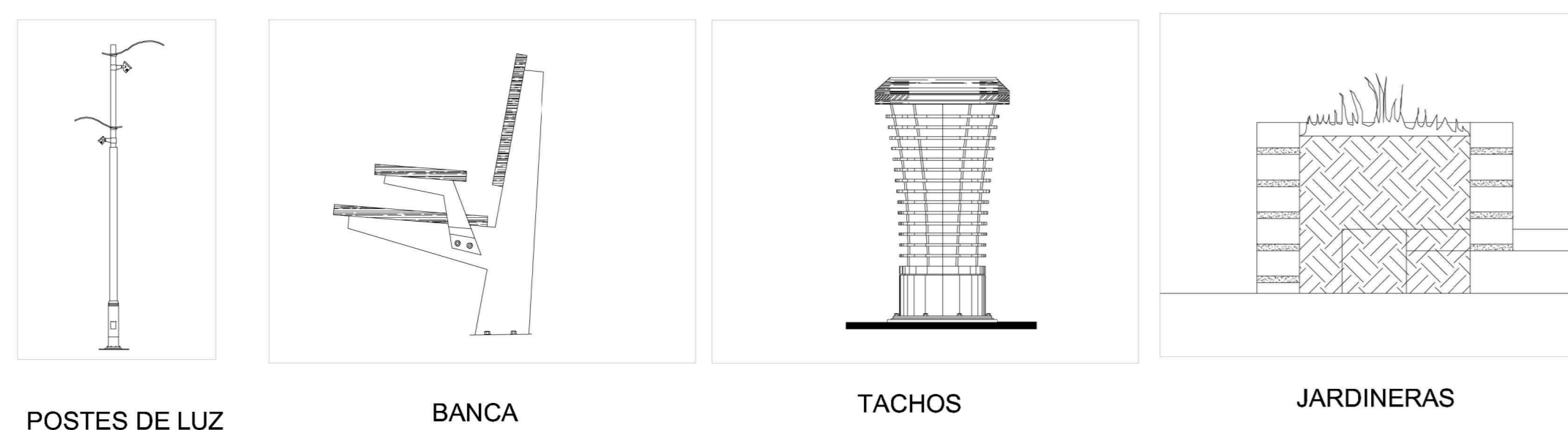
LOS ARBOLES ELEGIDOS COMO EL ALAMO PARA LAS VIAS ESTAN PROYECTADOS TENIENDO EN CUENTA DIFERENTES FACTORES COMO EL RADIO QUE ABARCA SU COPA, EL NIVEL DE AGRESIVIDAD DE LAS RAICES, LA ALTURA HASTA QUE CRECEN, EL GRADO DE MANTENIMIENTO PARA EVITAR DIFICULTADES VISUALES Y FUNCIONALES CON LOS VEHICULOS, ADEMAS DE RESPETAR EL BIOMA DE LA ZONA INTERVENIDA PARA UNA MAYOR ADAPCION DE LAS ESPECIES VEGETALES

25 AÑOS

5 AÑOS

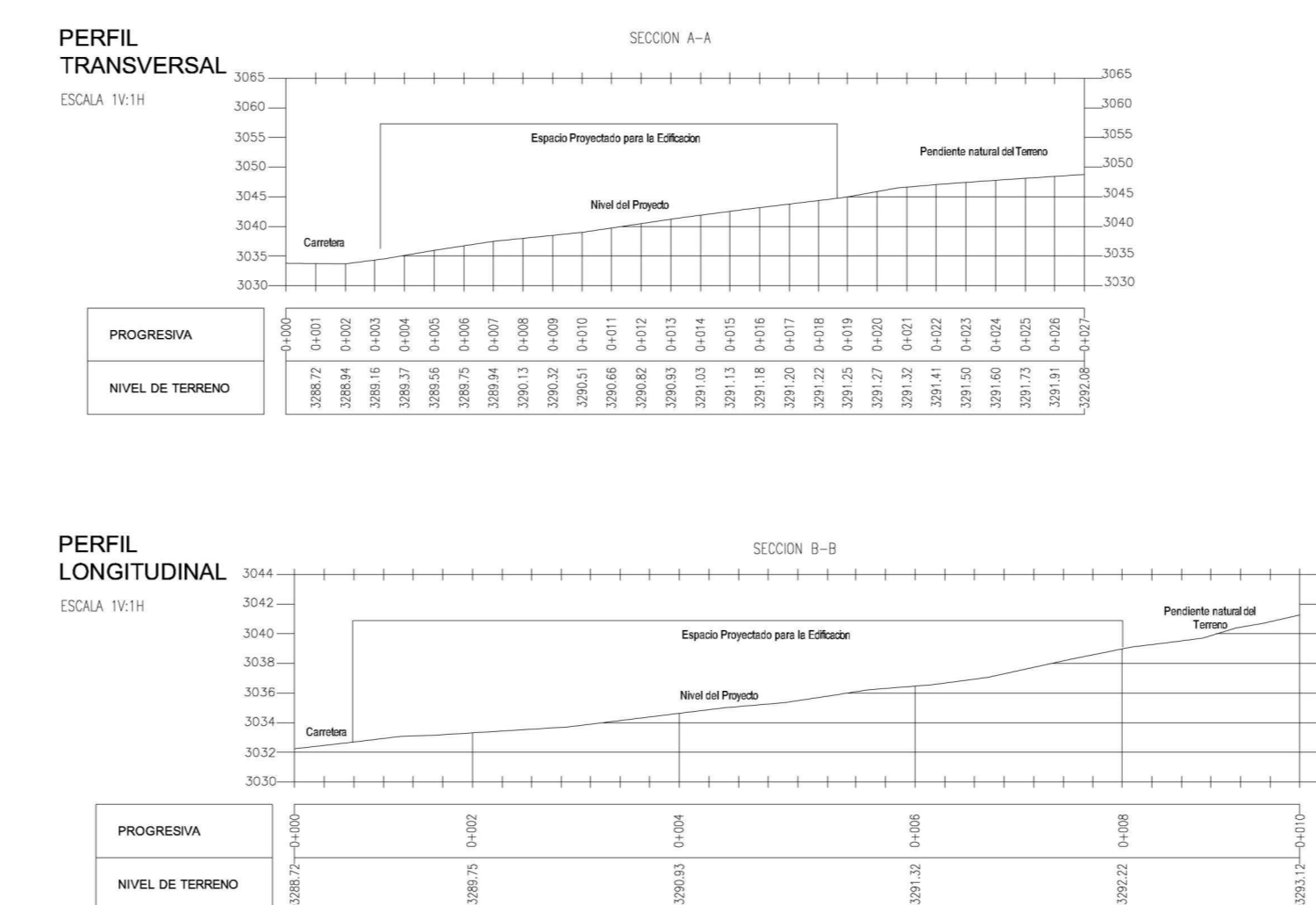
EL ALAMO (PUPULUS SIMONII), ES DE COPA ESTRECHA Y CRECE DE FORMA VERTICAL, ALCANZO EN SU MADUREZ ENTRE 10 A 15 METROS DE ALTURA, ES IDEAL PARA SUELOS ARCILLOSOS Y ARENOSOS DEBIDO A SU POCO PESO.

MOBILIARIO



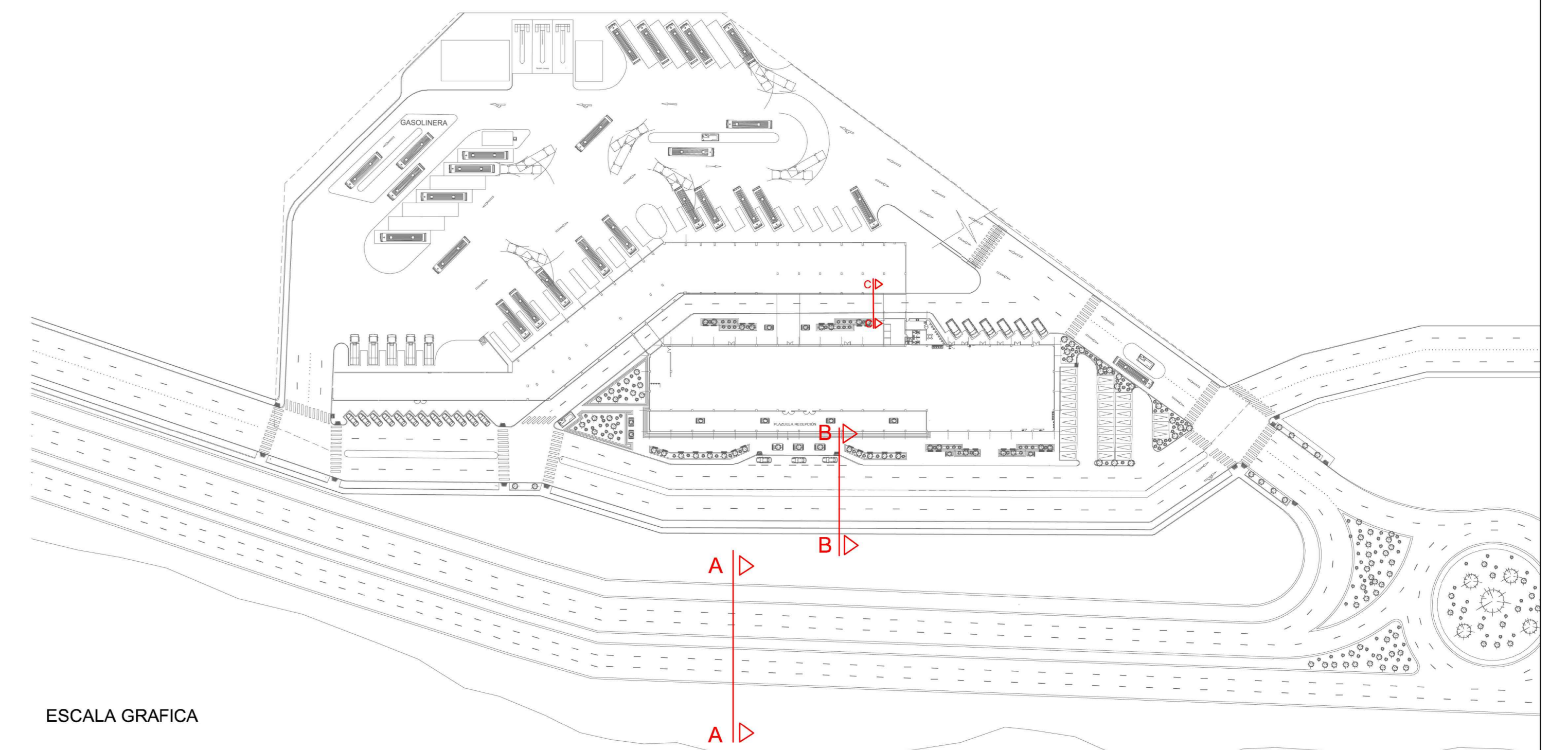
EL MOBILIARIO EN LAS VEREDAS COMO LAS BANCAS Y LA LUMINARIA ESTAN UBICADOS ESTRATEGICAMENTE PARA SU MAYOR APROVECHAMIENTO AL IGUAL QUE LAS JARDINERAS ENTRE VIAS PEATONALES Y VEHICULARES

PERFIL TOPOGRAFICO

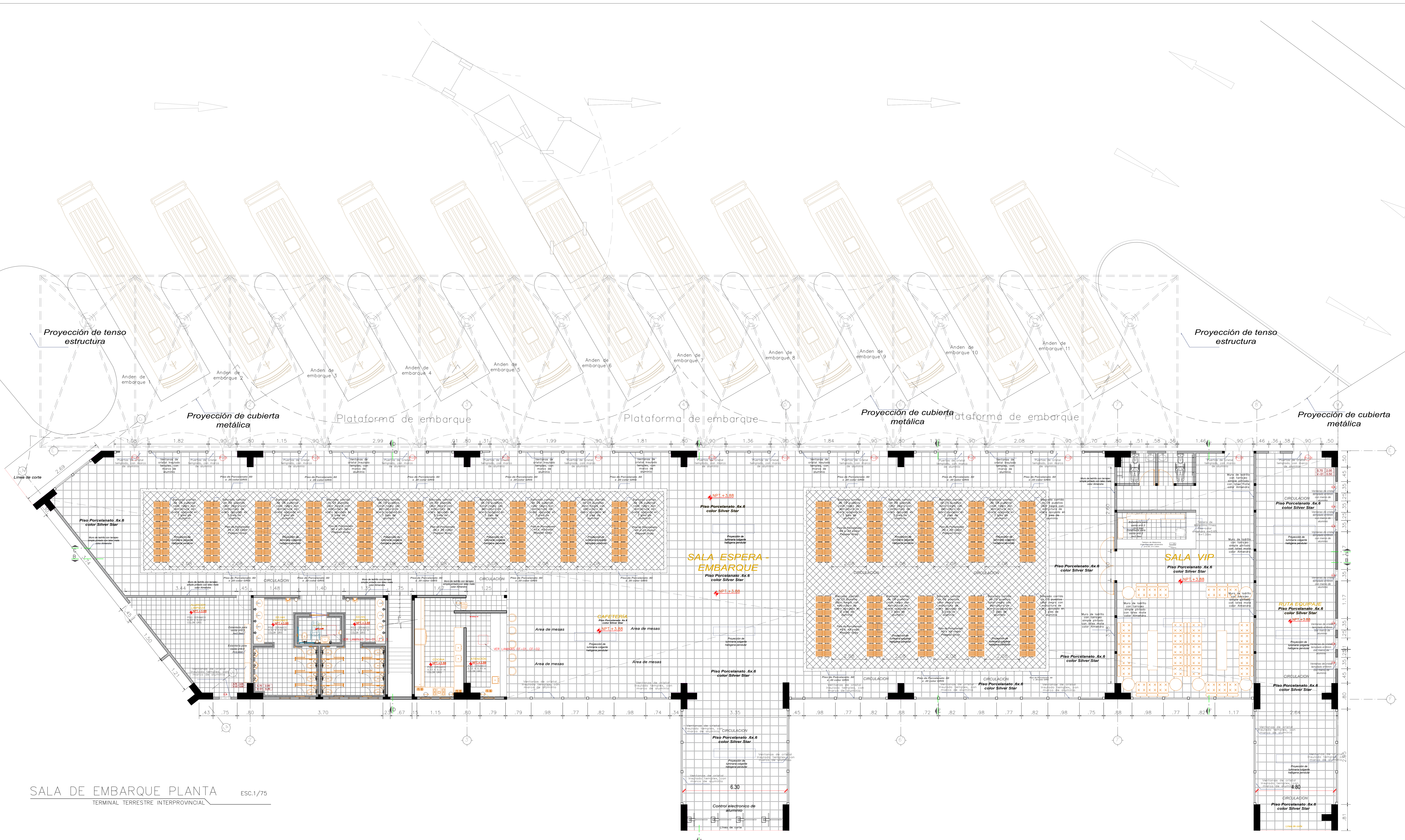


LAS SOLUCIONES VIALES DENTRO DEL TERMINAL TERRESTRE ESTAN DISEÑADAS DE ACUERDO A LA PENDIENTE D EL TERRENO, MEDIDAS DE VEHICULOS Y FLUJO; BUSCANDO ASI LA MEJOR OPCION PARA QUE LA SOLUCION VIAL TENGA LA MAYOR FUNCIONALIDAD DE ACUERDO A SU PROPOSITO


PLANTA GENERAL

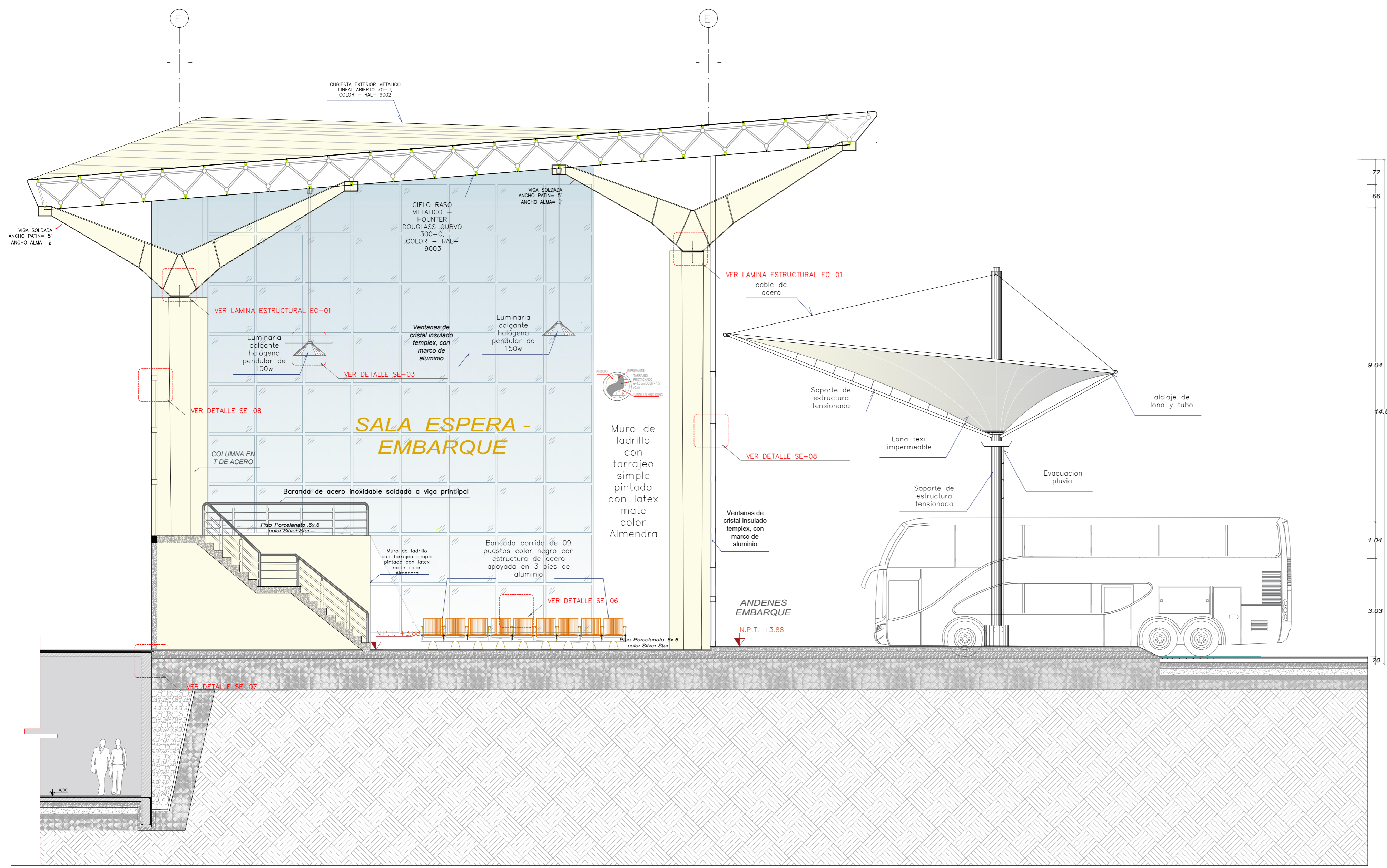


<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina	<p>C-01</p> <p>Escala: INDICADA Fecha: --/--/2020</p>
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE		
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
		CORTES VIALES		
	Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Amando	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
		EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

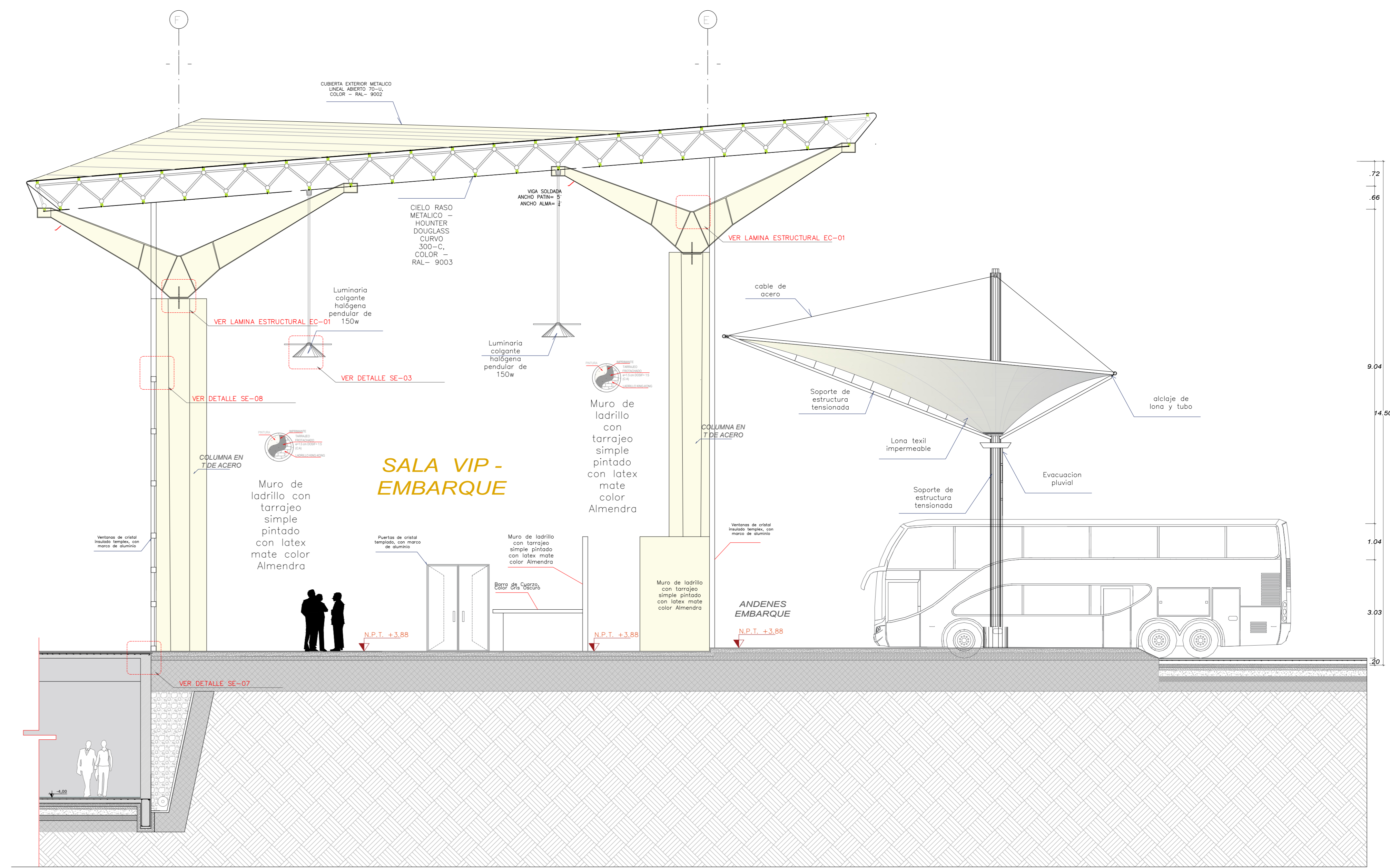


SALA DE EMBARQUE PLANTA ESC.1/75
 TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL

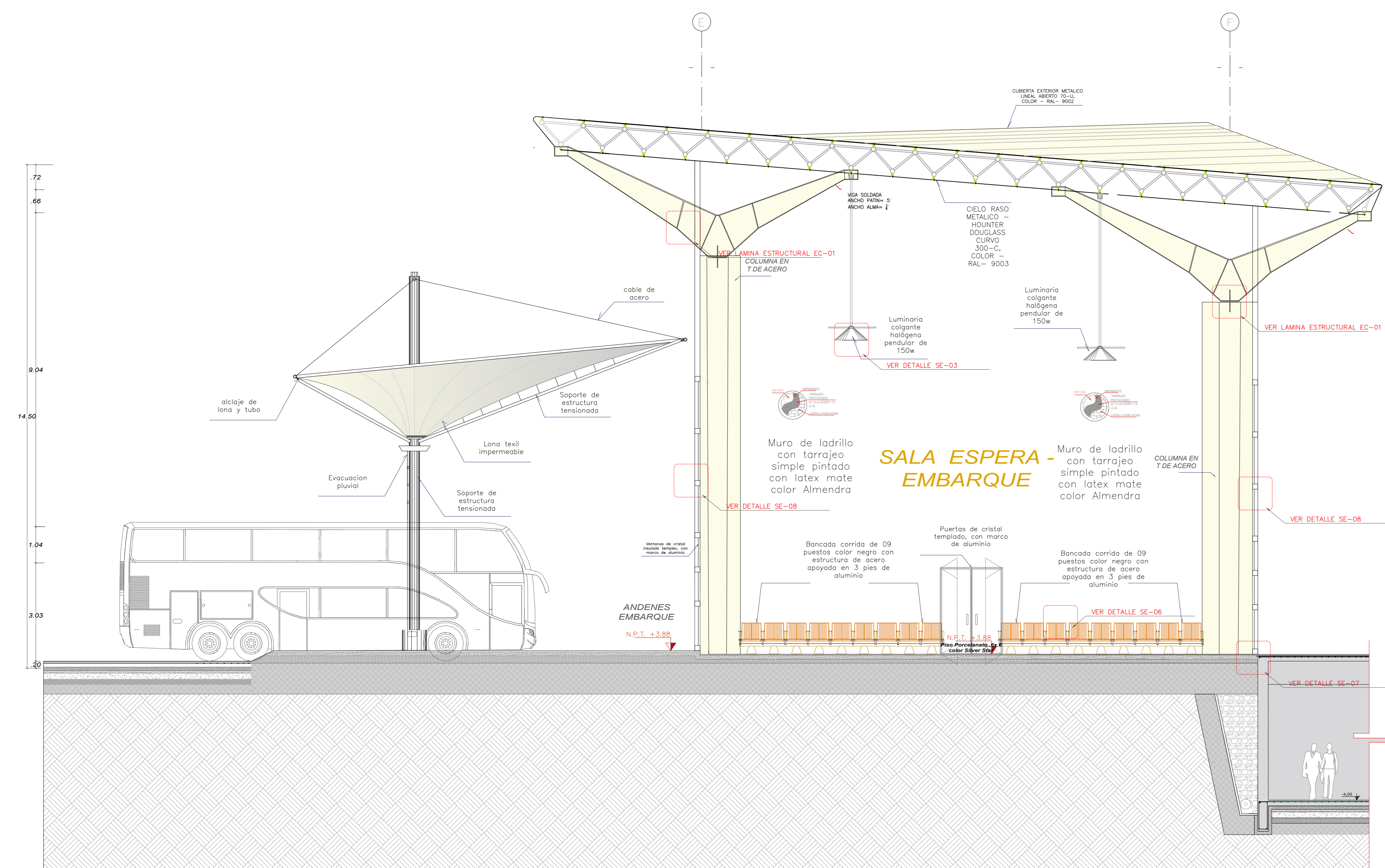
 UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ	Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE	A-01
	Plano: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Escala: INDICADA
	Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama



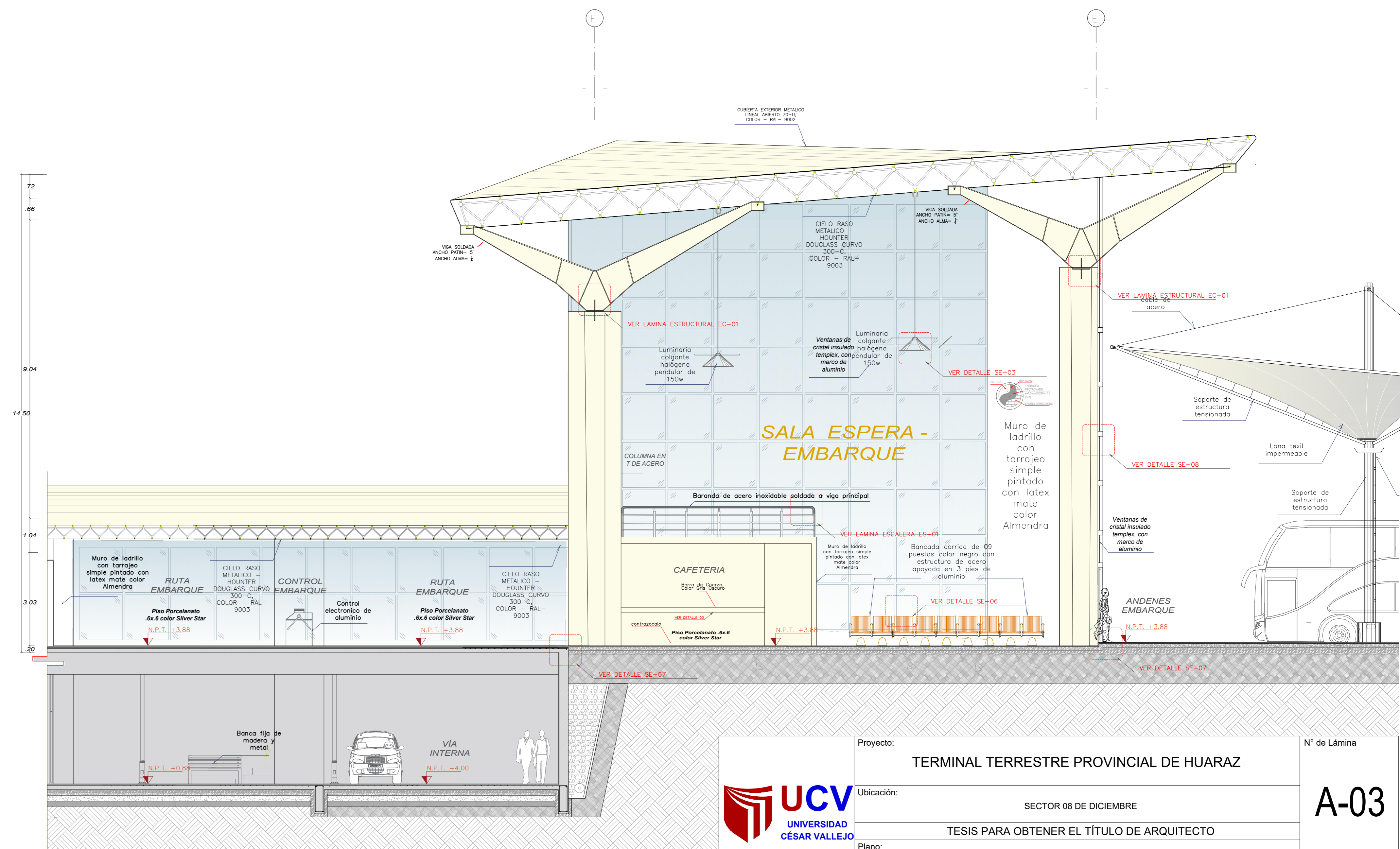
SALA DE EMBARQUE CORTE D-D ESC.1/75
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL




SALA DE EMBARQUE CORTE F-F ESC.1/75
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL

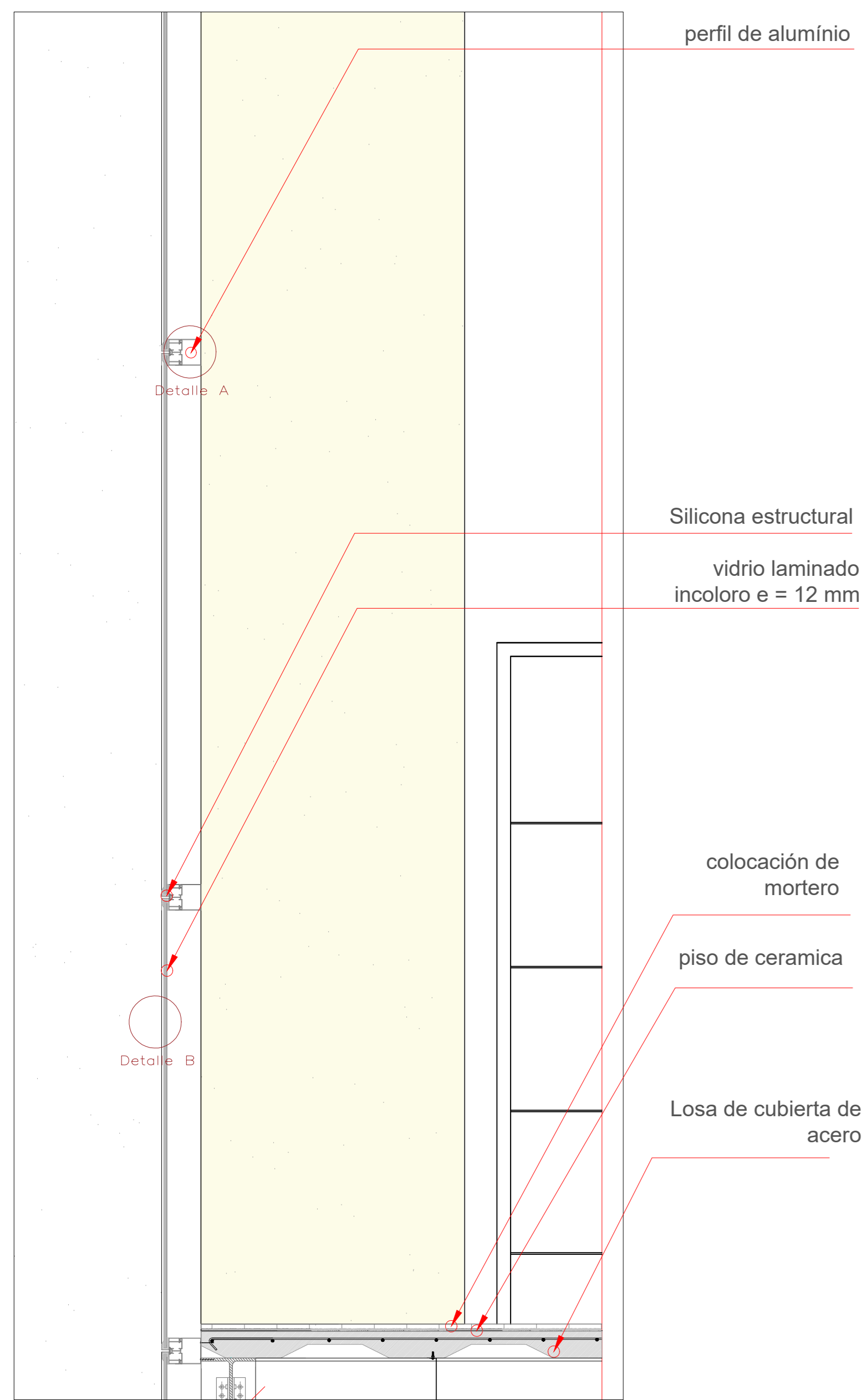


SALA DE EMBARQUE CORTE E-E ESC.1/75
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL

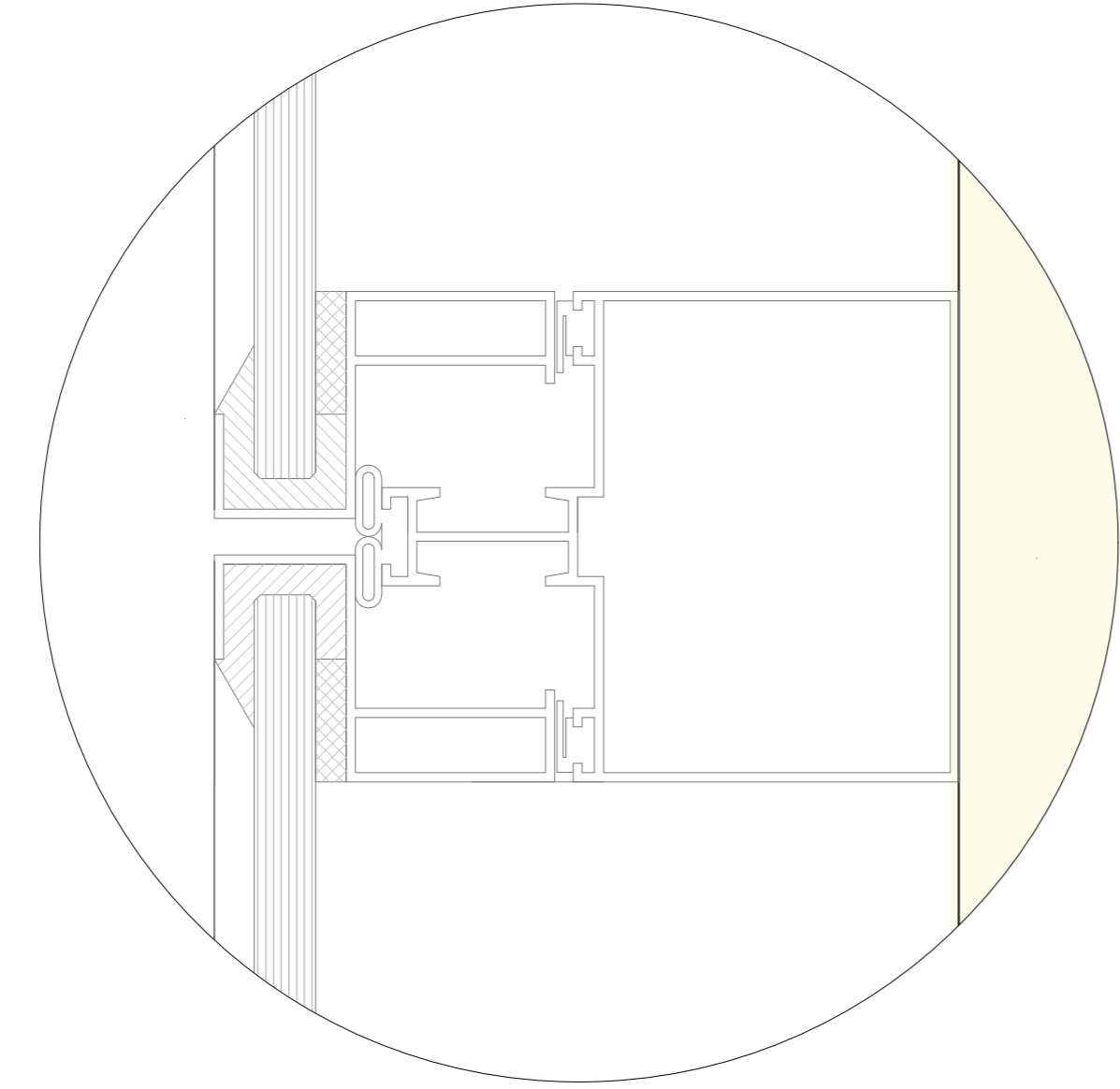


SALA DE EMBARQUE CORTE A-A ESC.1/75
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL

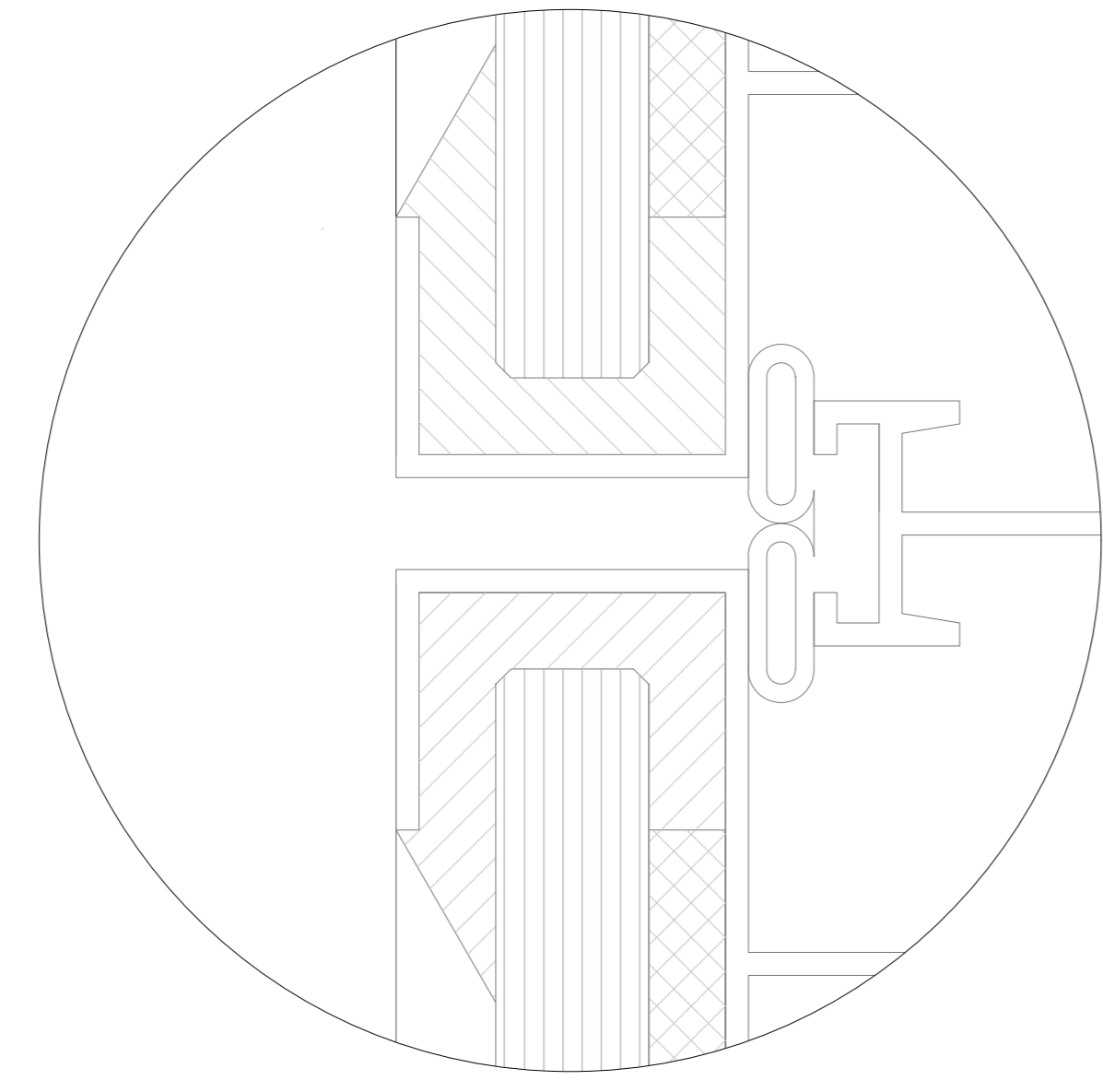
 UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ	Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	Nº de Lámina
	Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE	A-03
	Tesis: PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Escala: INDICADA
	Plano: DESARROLLO SALA DE EMBARQUE	Fecha: 08/02/2020
	Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama



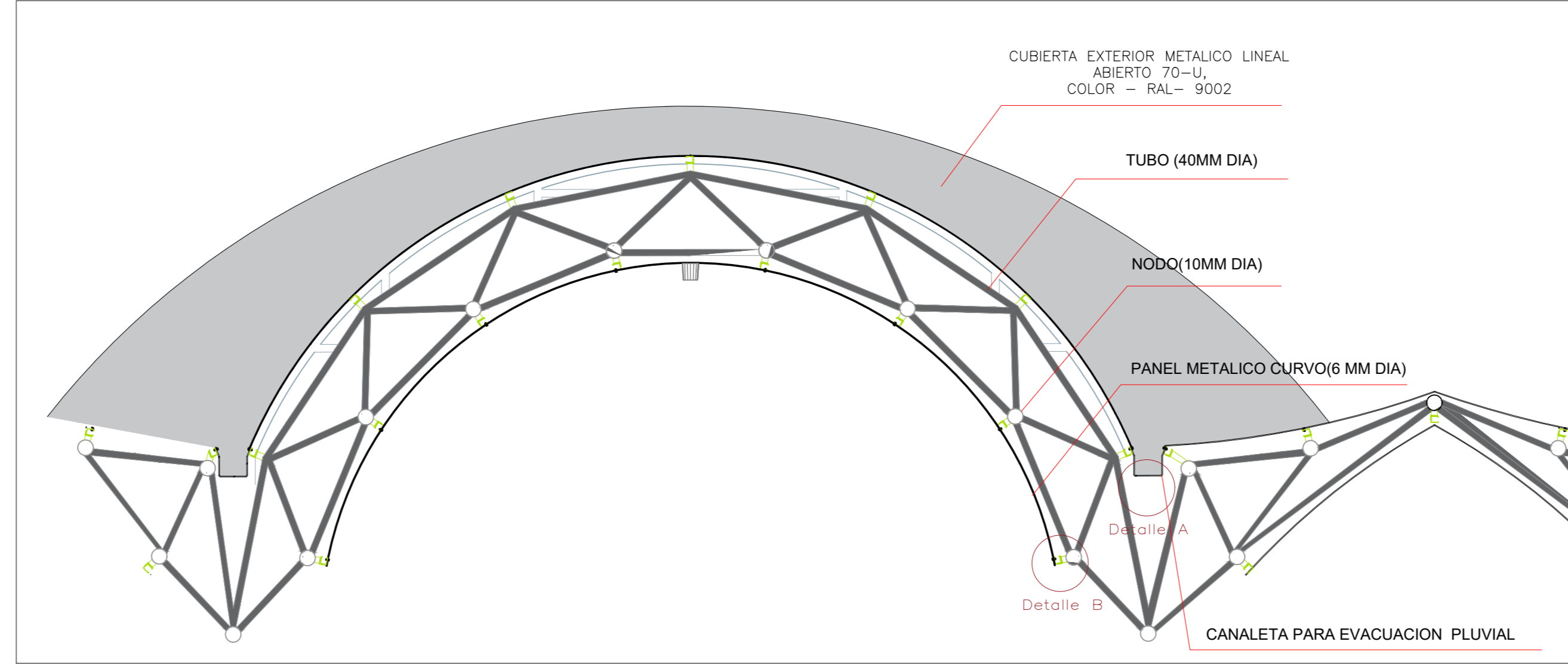
1 SE-01 SECCION MURO CORTINA
1/5



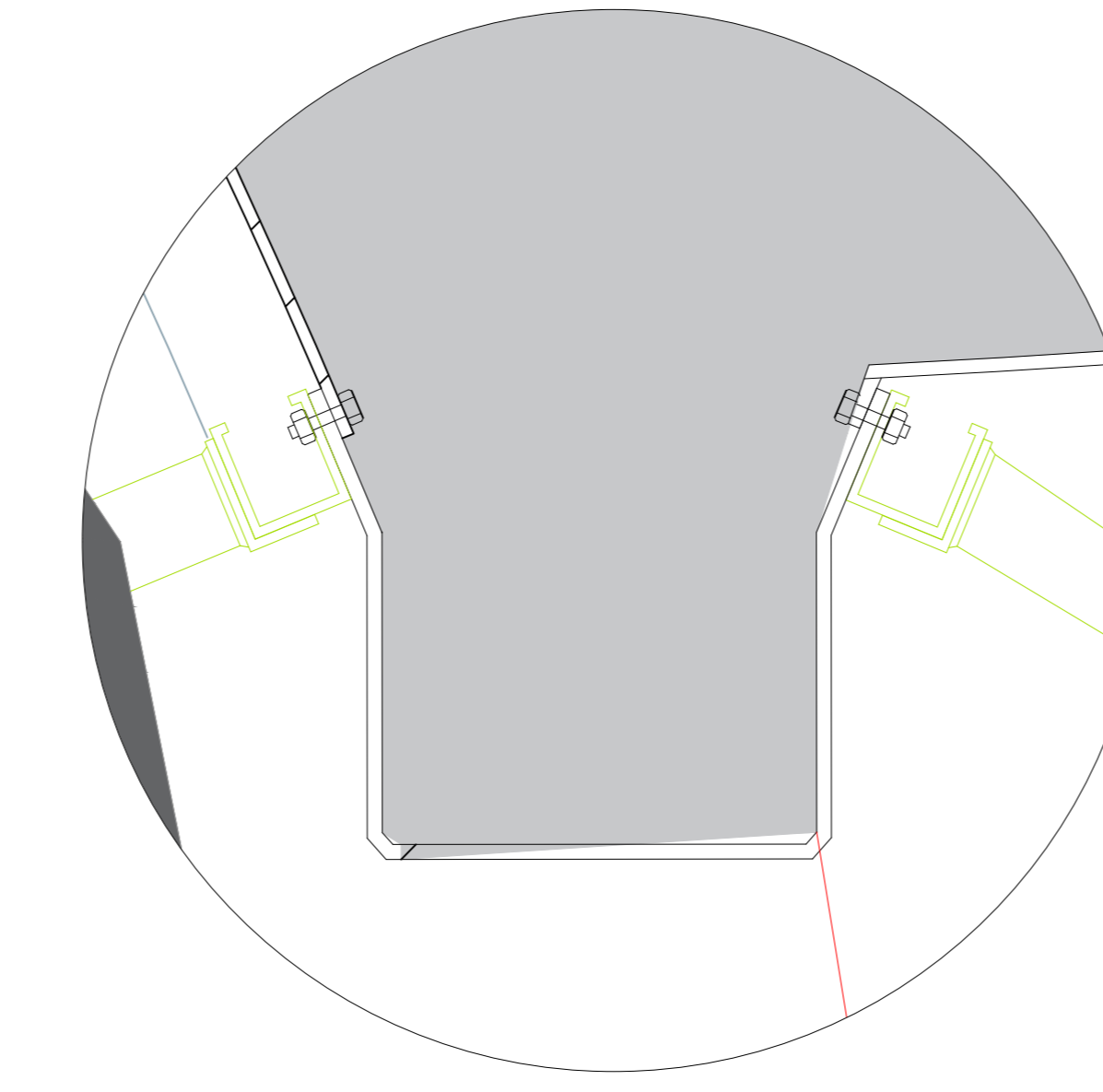
01 D-A DETALLES ANCLAJE DE VIDRIO LAMINADO
1/1



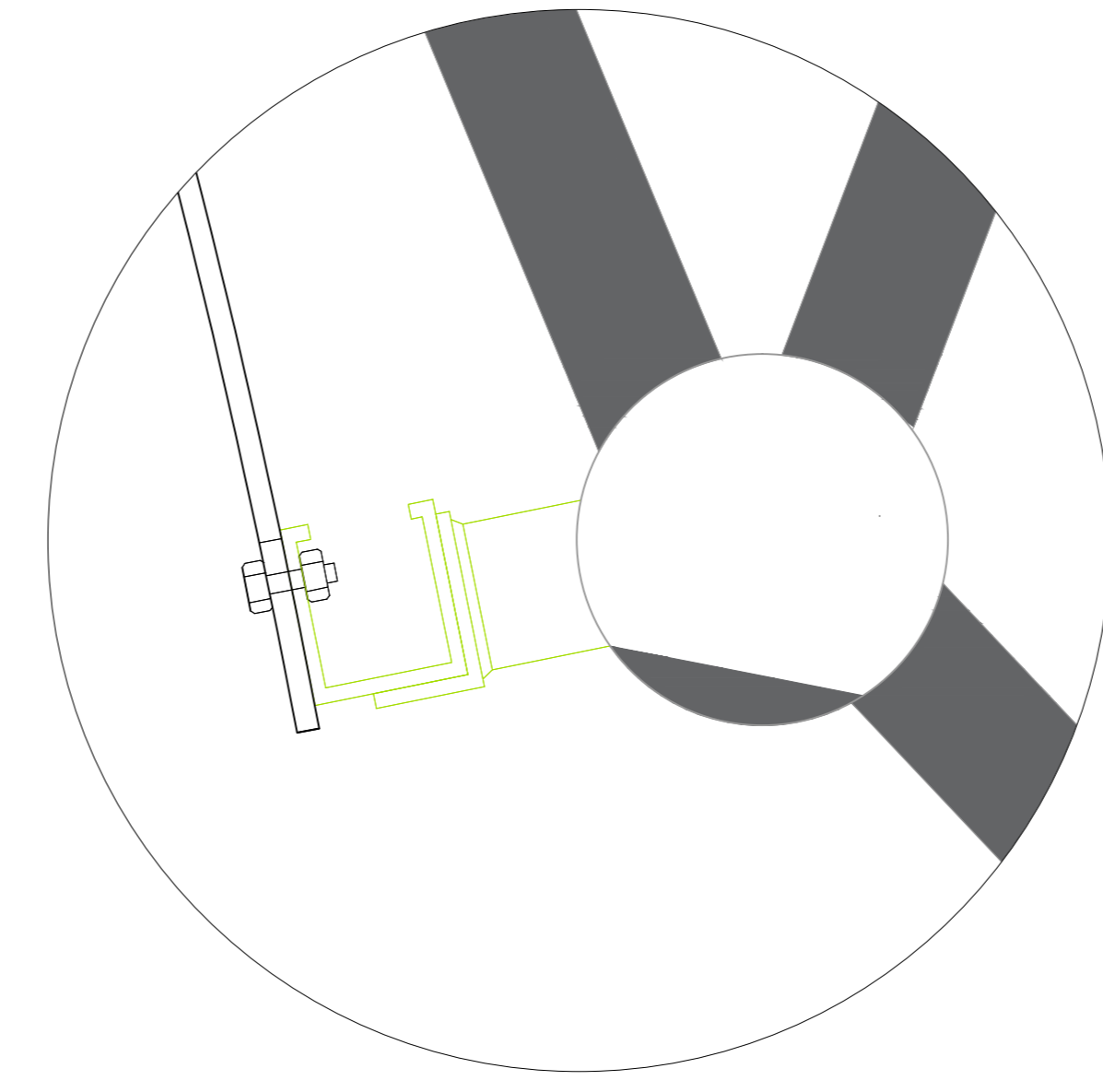
01 D-B DETALLES ANCLAJE DE VIDRIO LAMINADO
1/1



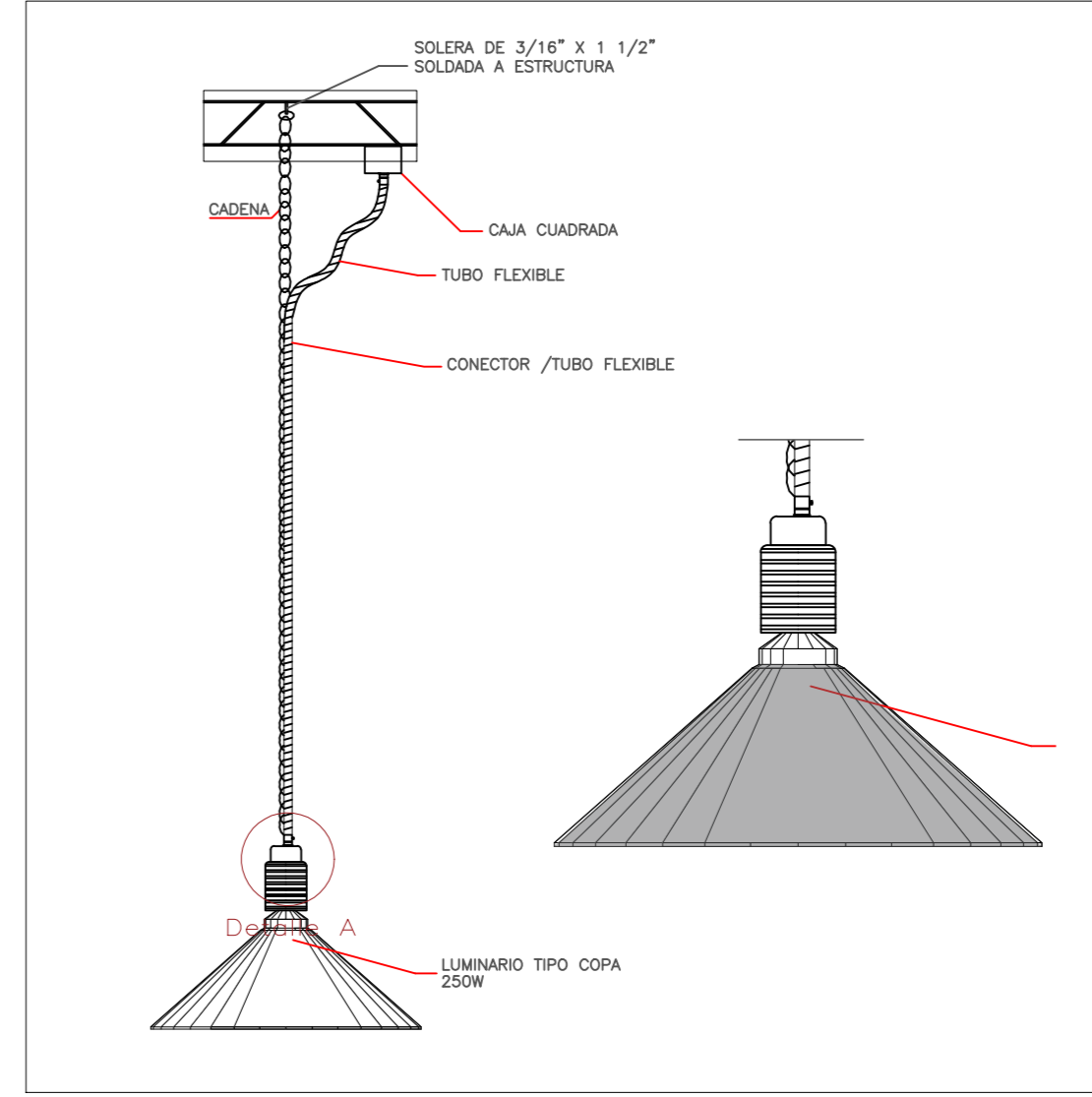
2 SE-02 SECCION ESTRUCTURA TRIDIMENSIONAL DE ACERO - VER LAMINA ESTRUCTURAL DE LA CUBIERTA EC-01
1/10



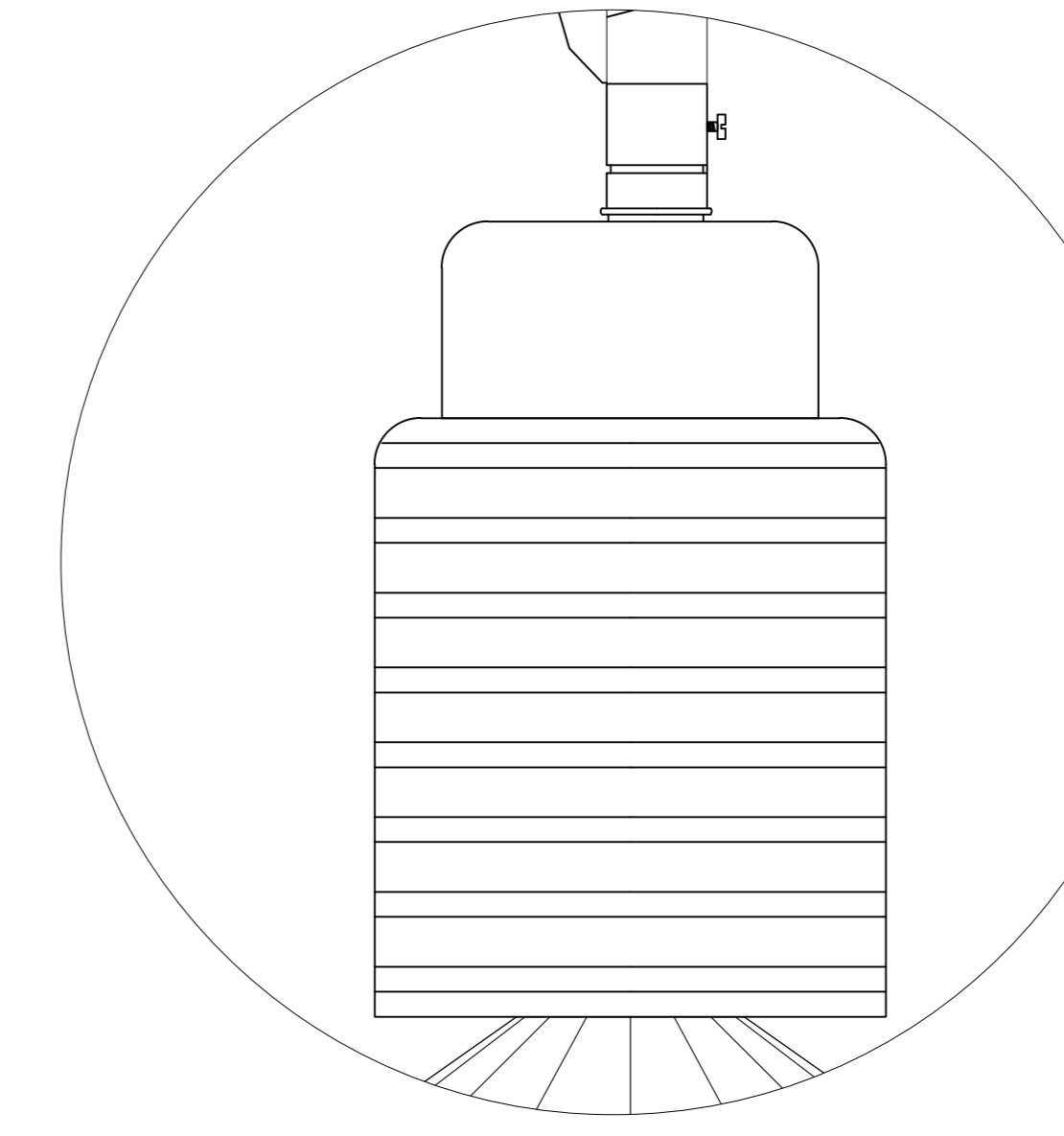
02 D-A DETALLE CANALETA
1/5



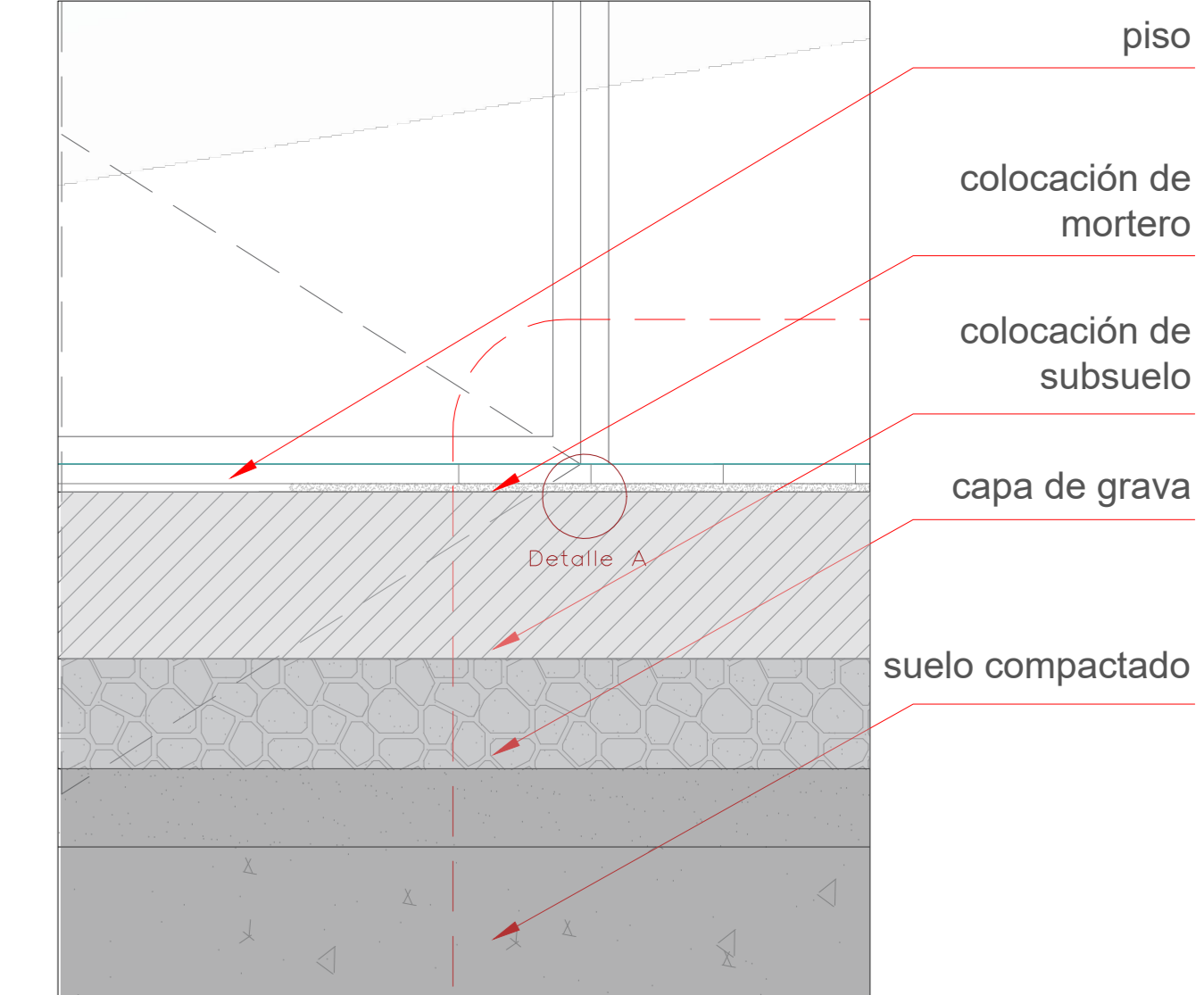
02 D-B DETALLES ANCLAJE A PANEL CURVO
1/1



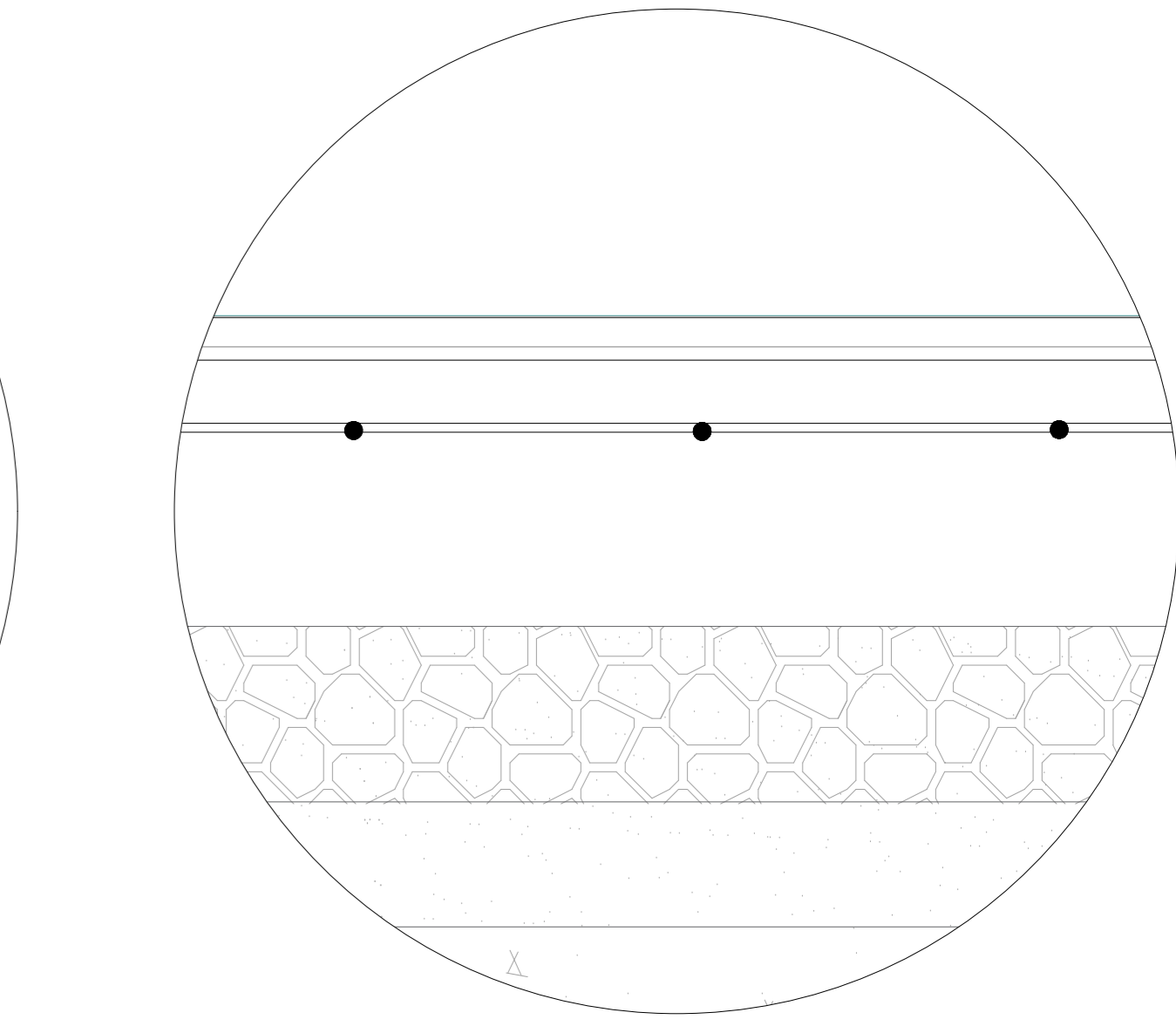
3 SE-03 MONTAJE DE LUMINARIA
1/10



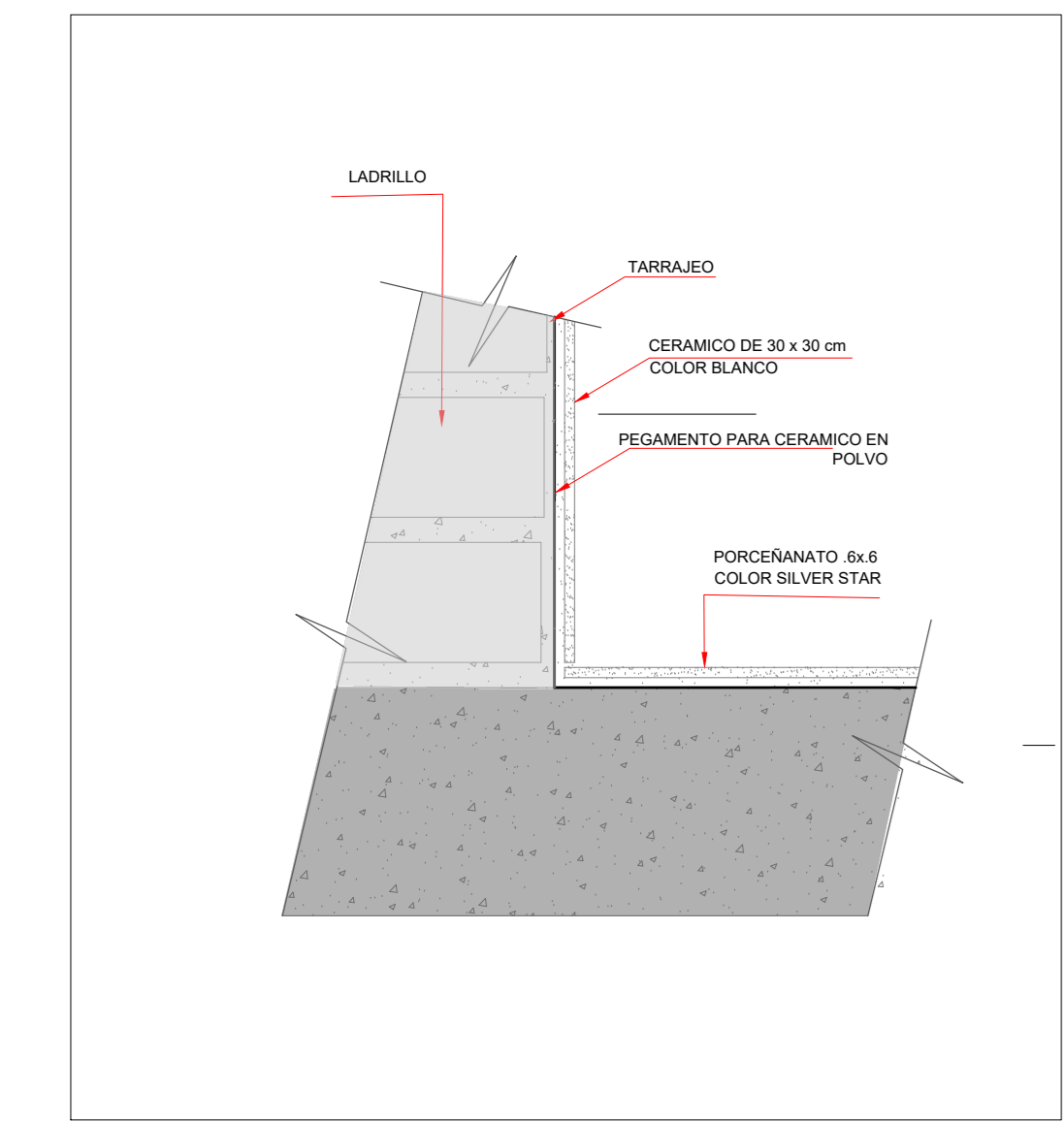
03 D-A DETALLES ANCLAJE A SOCKET DECO
1/1



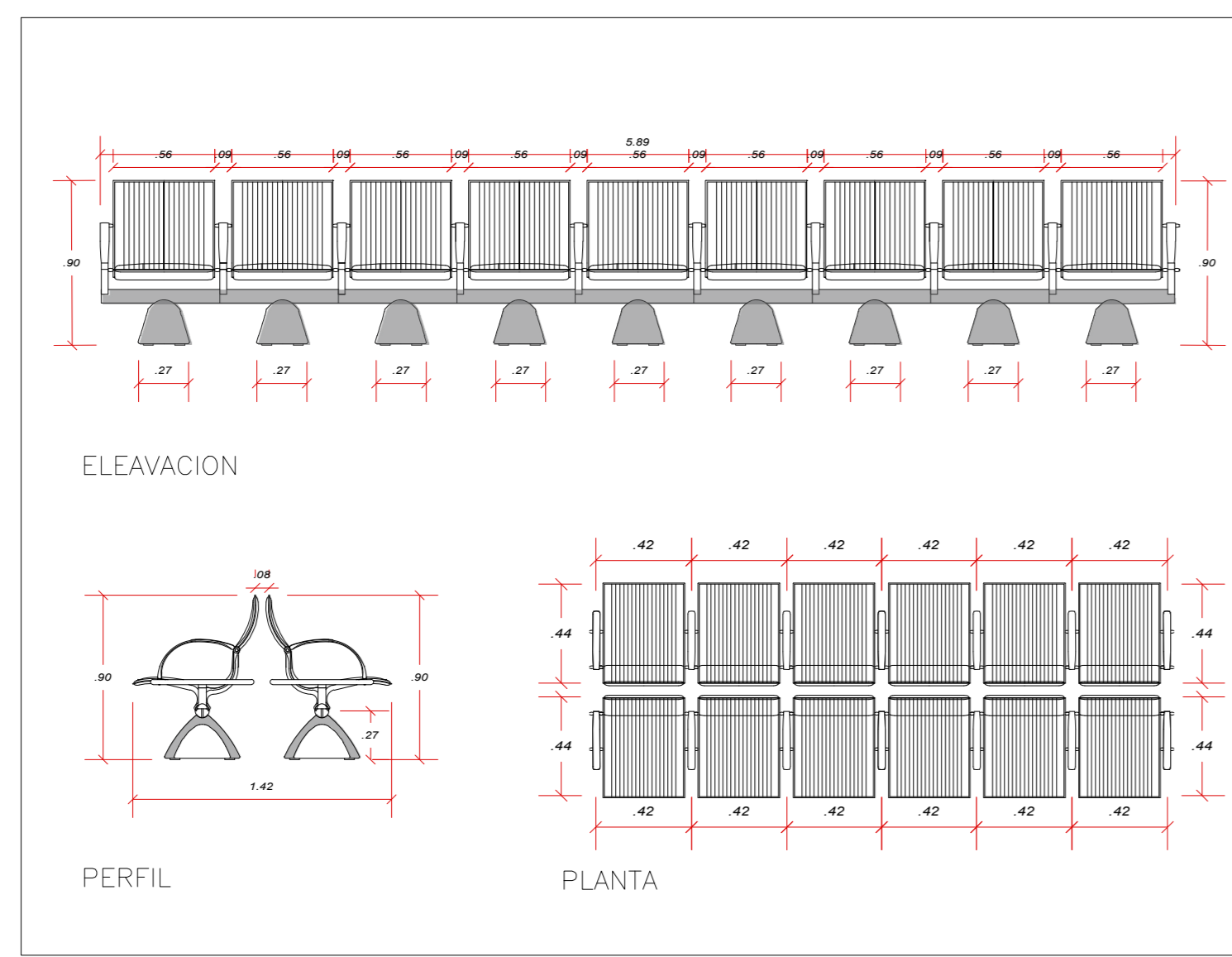
4 SE-04 DETALLE DE PISO - SECCION
1/05



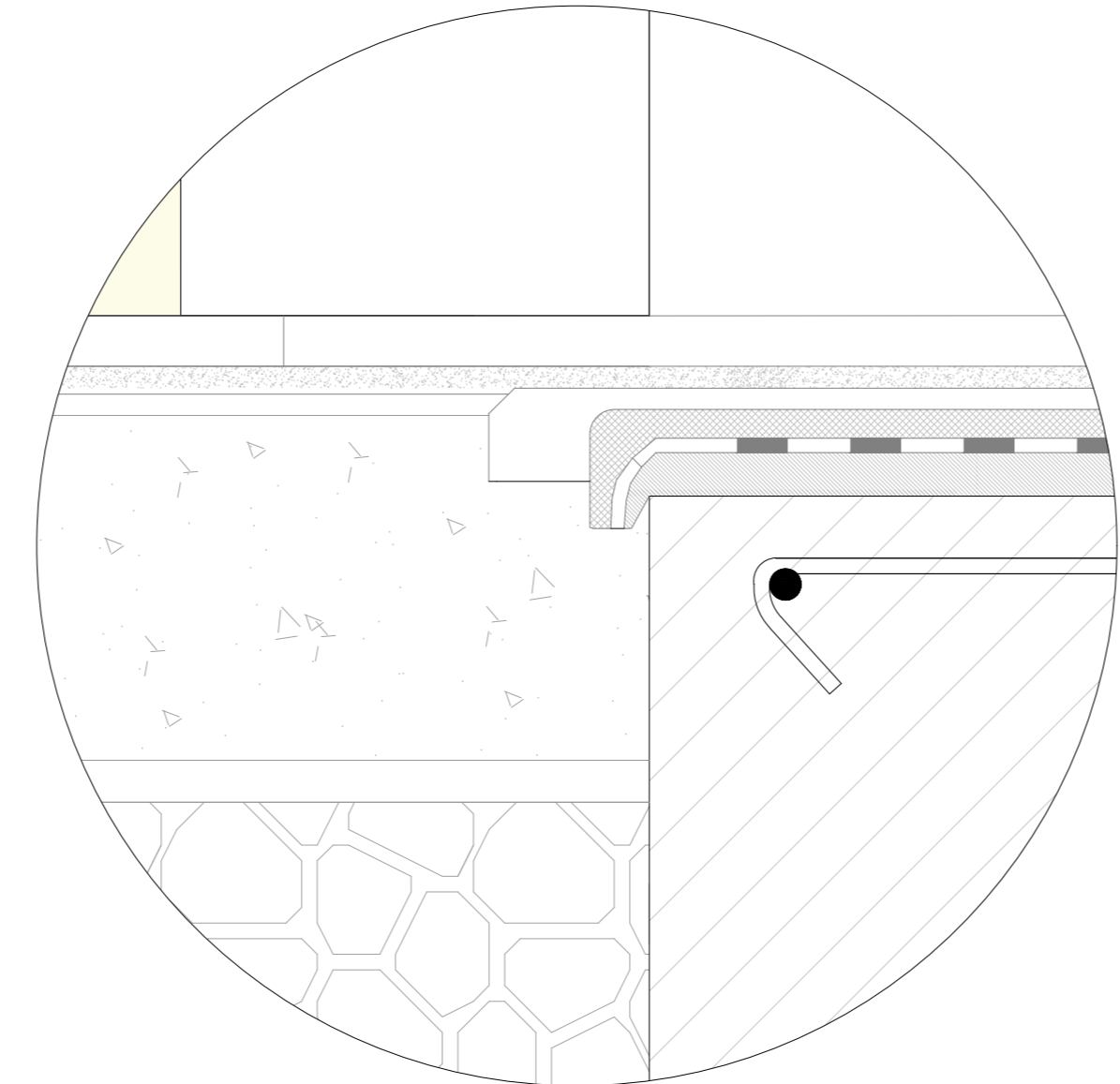
04 D-A DETALLES ANCLAJE DE VIDRIO LAMINADO
1/1



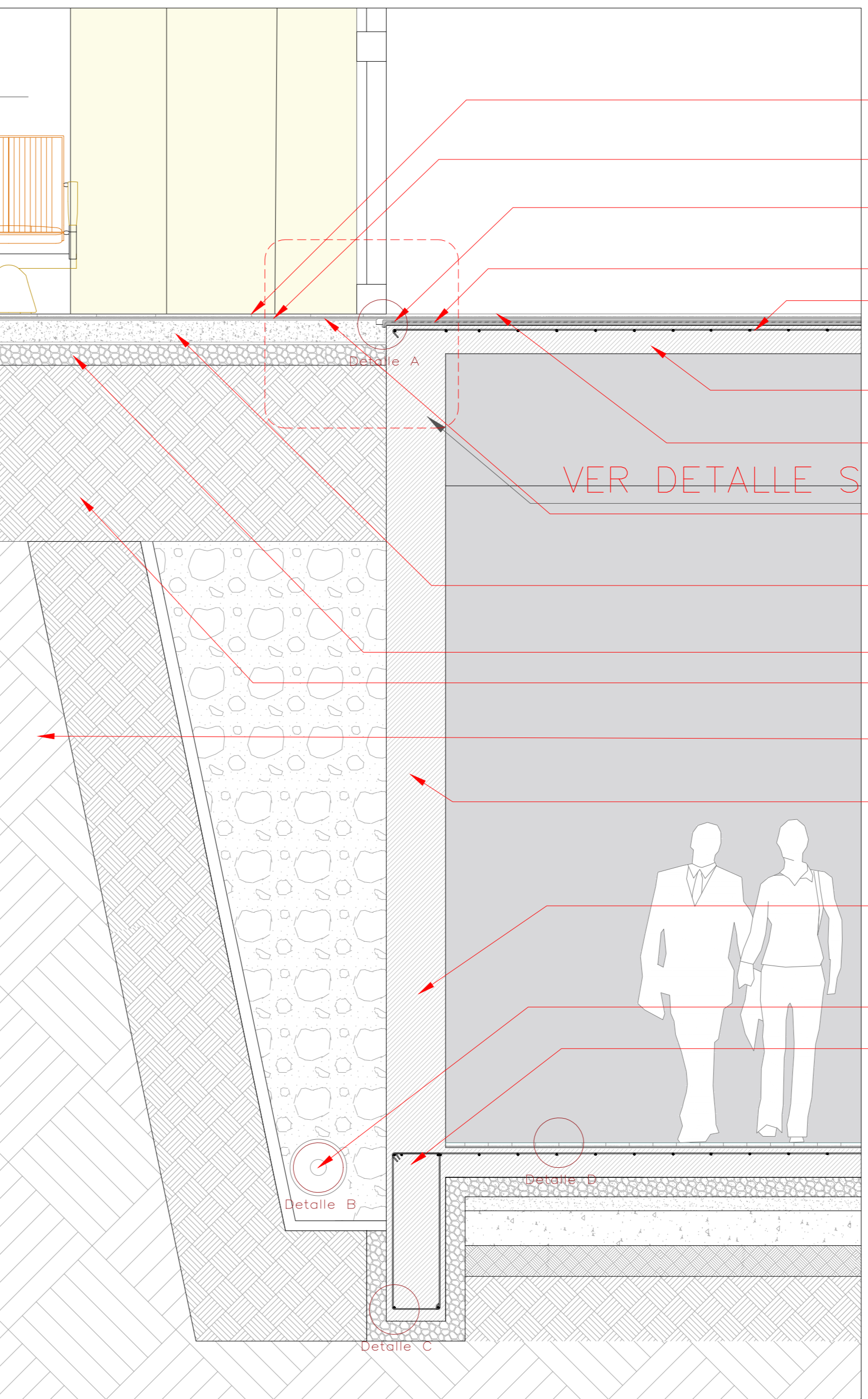
5 SE-05 ENCUENTRO DE PISO Y MURO
1/05



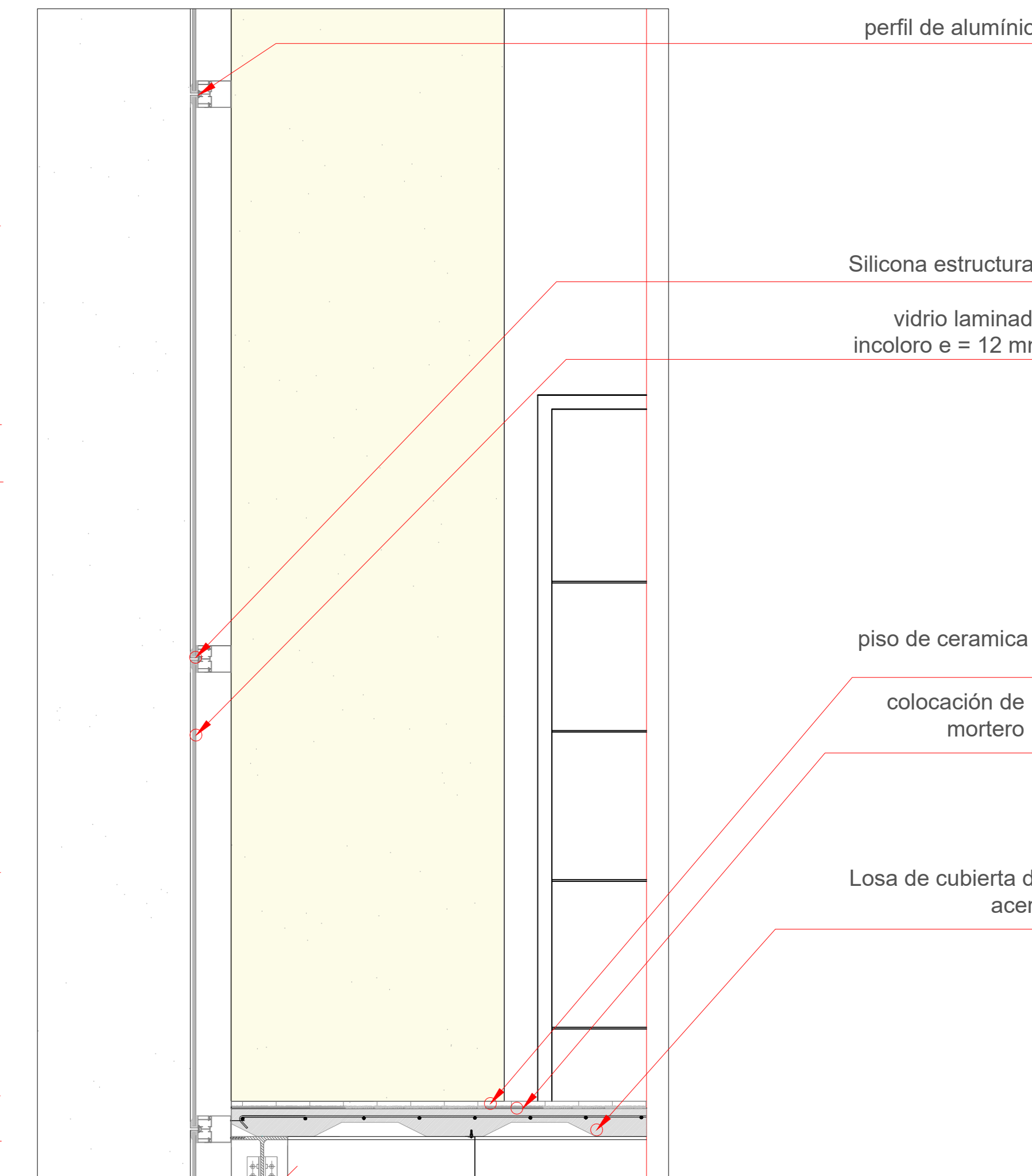
6 SE-06 DETALLE DE BANCADA FIJA
1/10



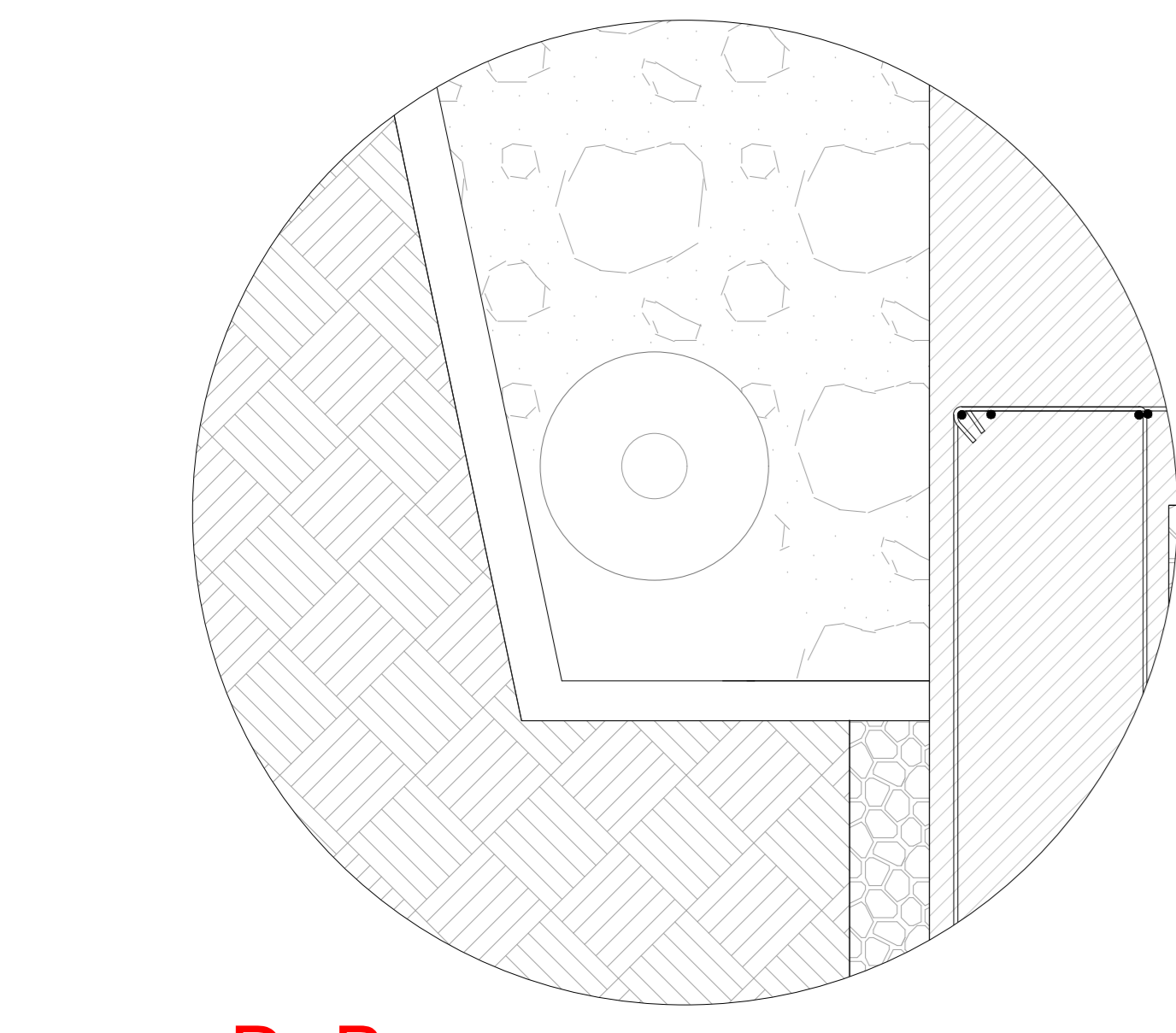
07 D-A DETALLES MANTA DE ASFALTO
1/1



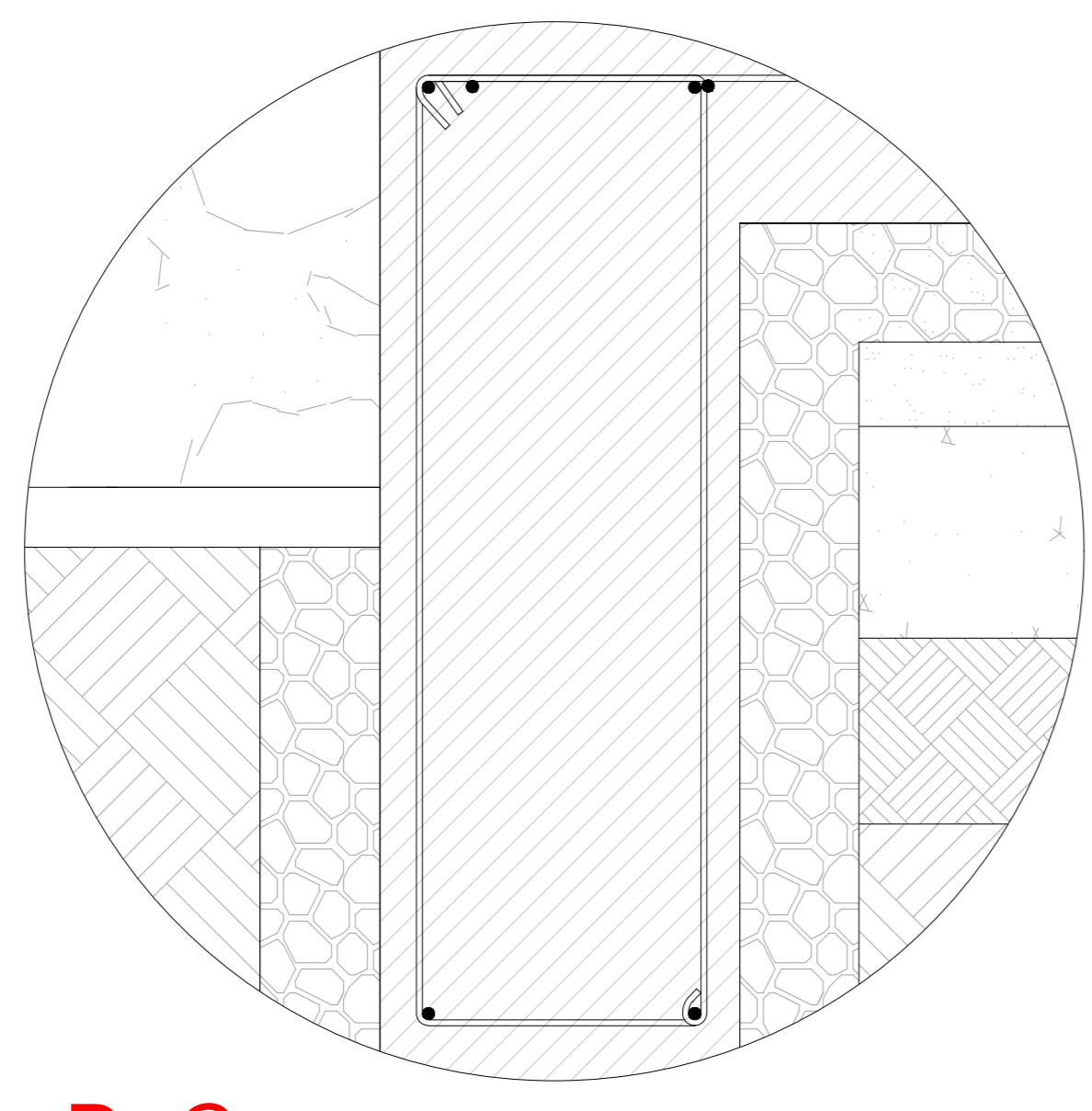
7 SE-07 SECCION MURO DE CONTENCIÓN
1/5



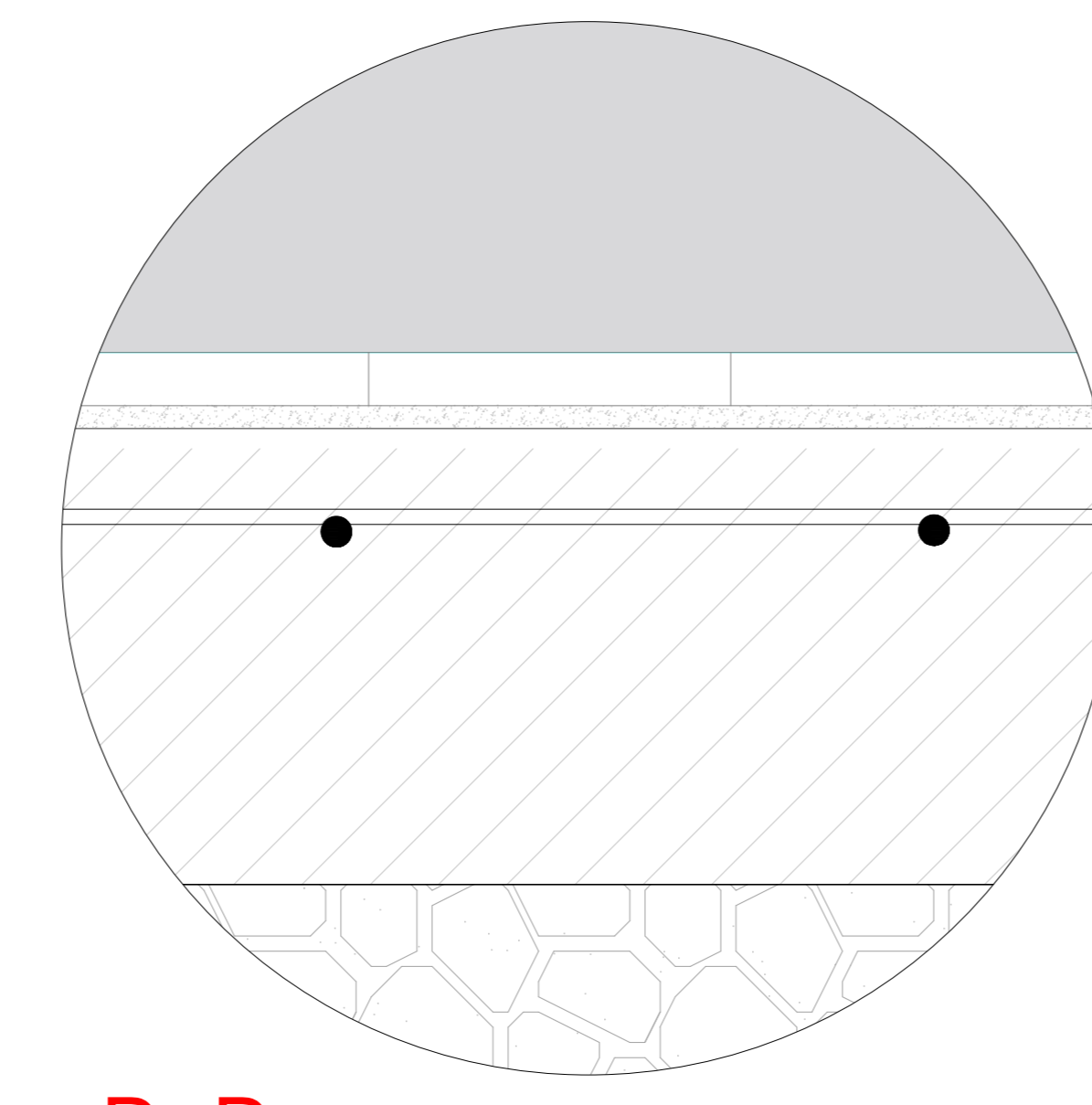
8 SE-08 SECCION MURO CORTINA
1/5



07 D-B DETALLES DRENAJE MURO DE CONTENCIÓN
1/1

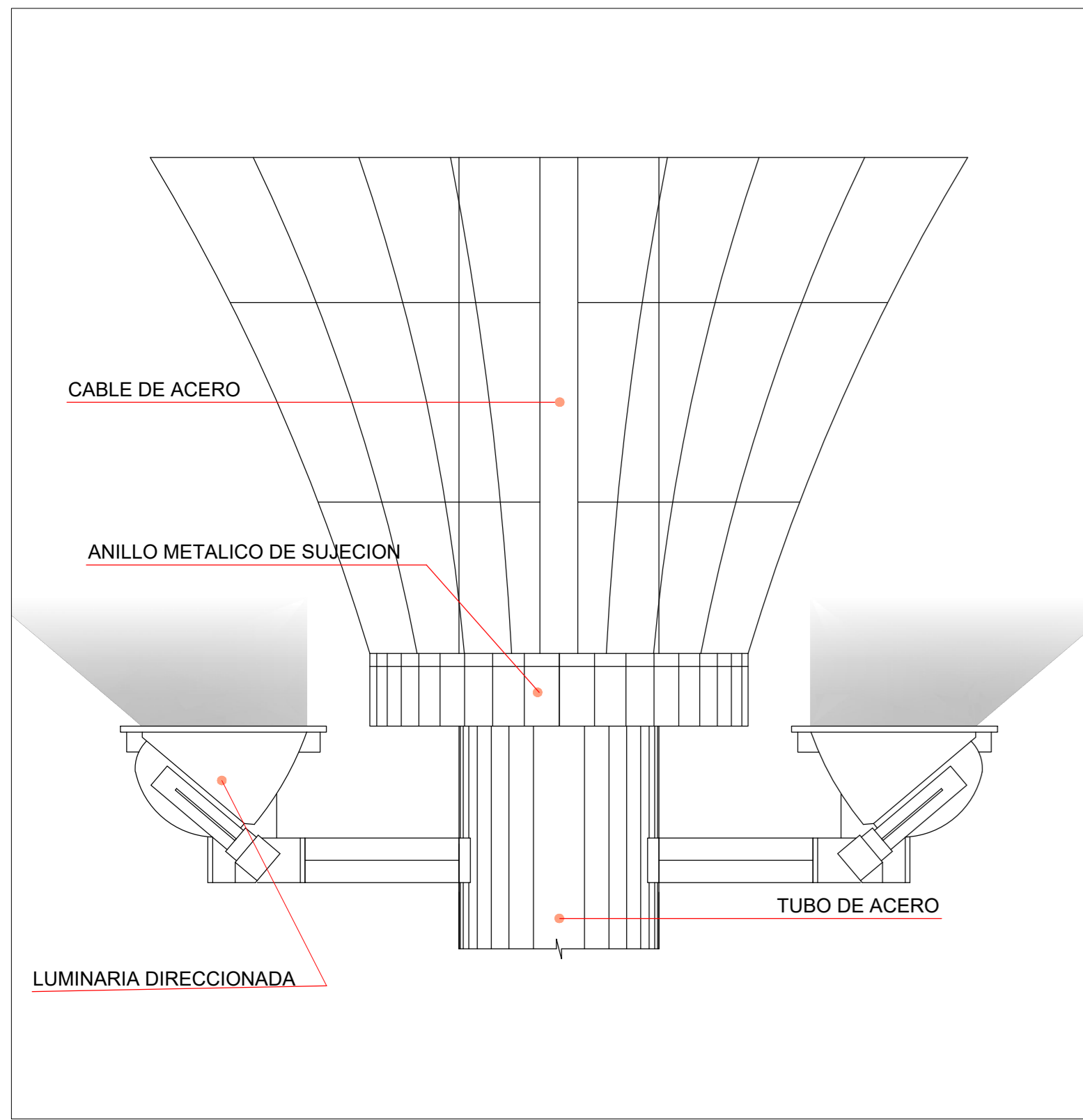


07 D-C DETALLES VIGA DE FUNDACION
1/1

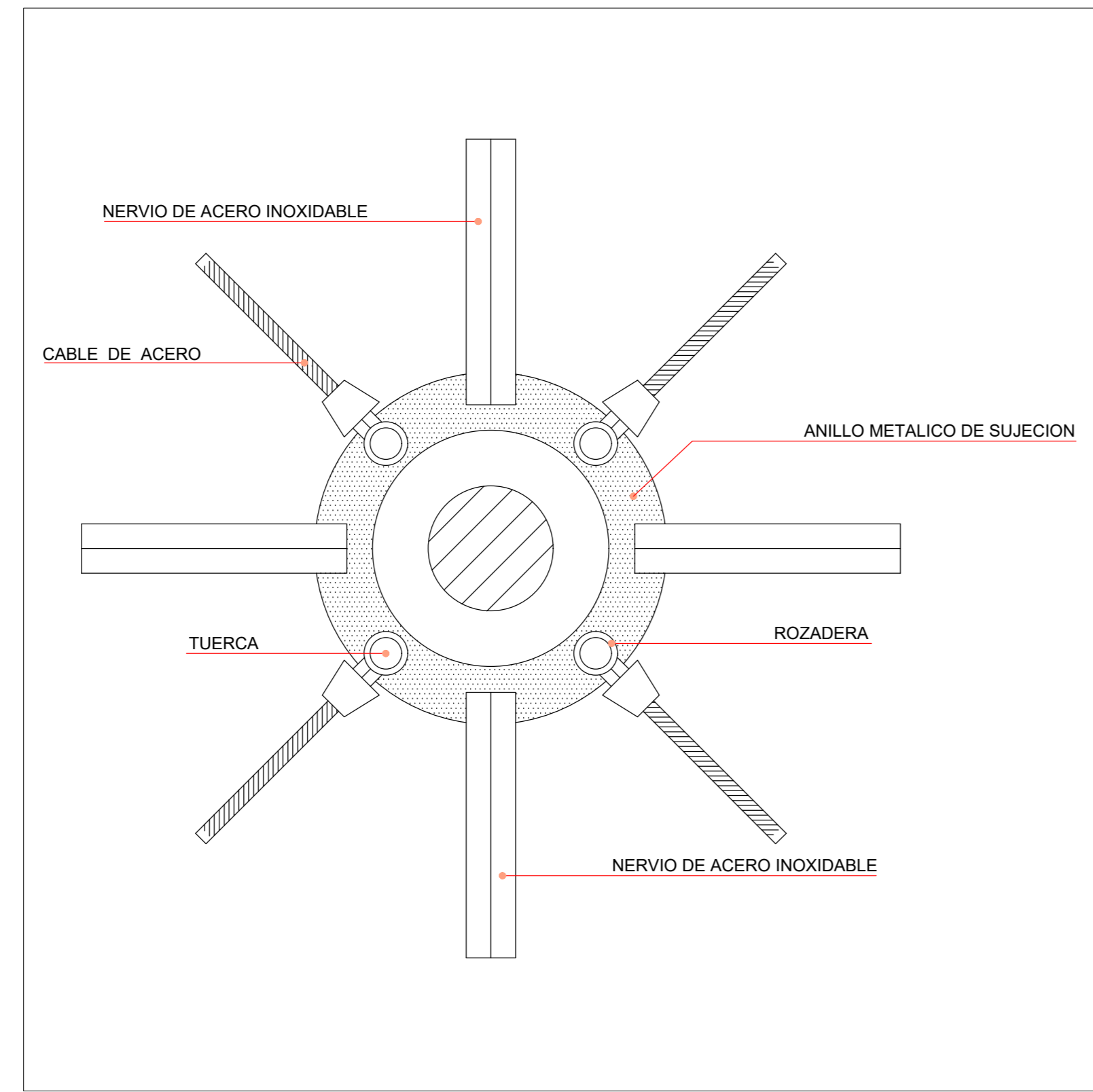


07 D-D DETALLES ARMADURA DE PISO EXTERIOR
1/1

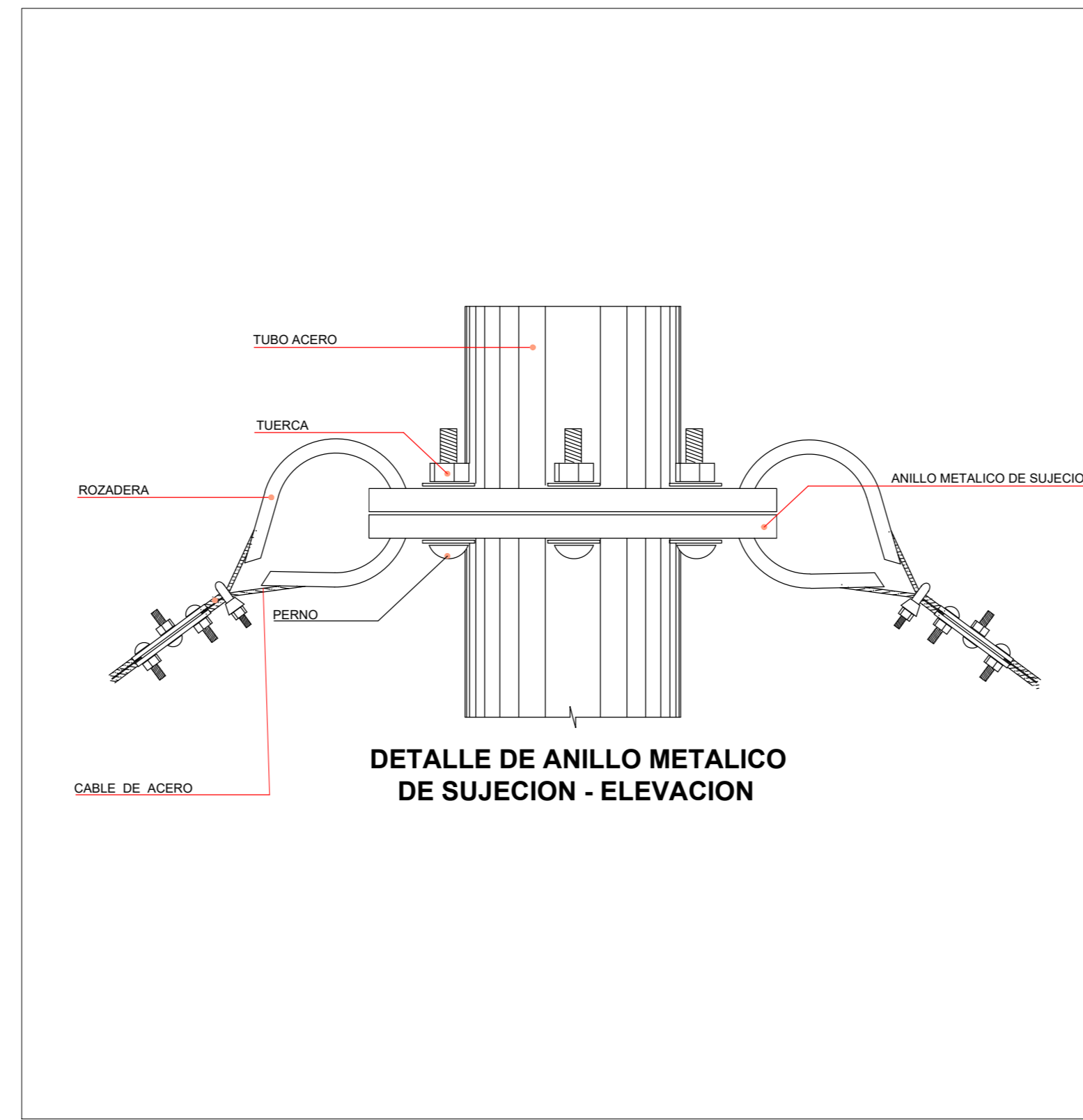
<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina	D-01		
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE				
	Plano:	DESARROLLO SALA DE EMBARQUE	INDICADA			
	Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza	Fecha:	08/02/2020
		EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama		



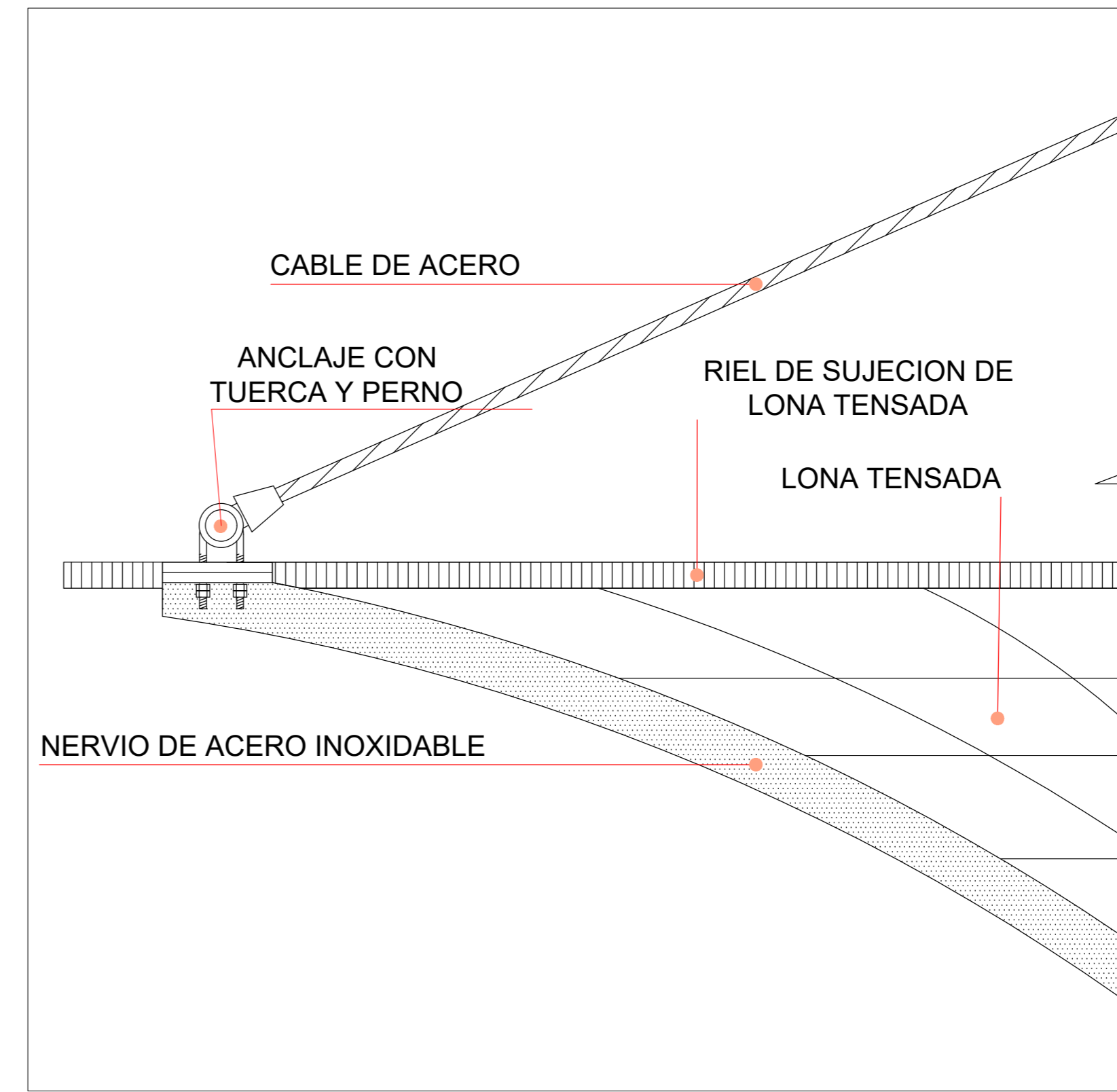
9 SE-09 DETALLE LUMINARIA
1/10 Tensoestructura



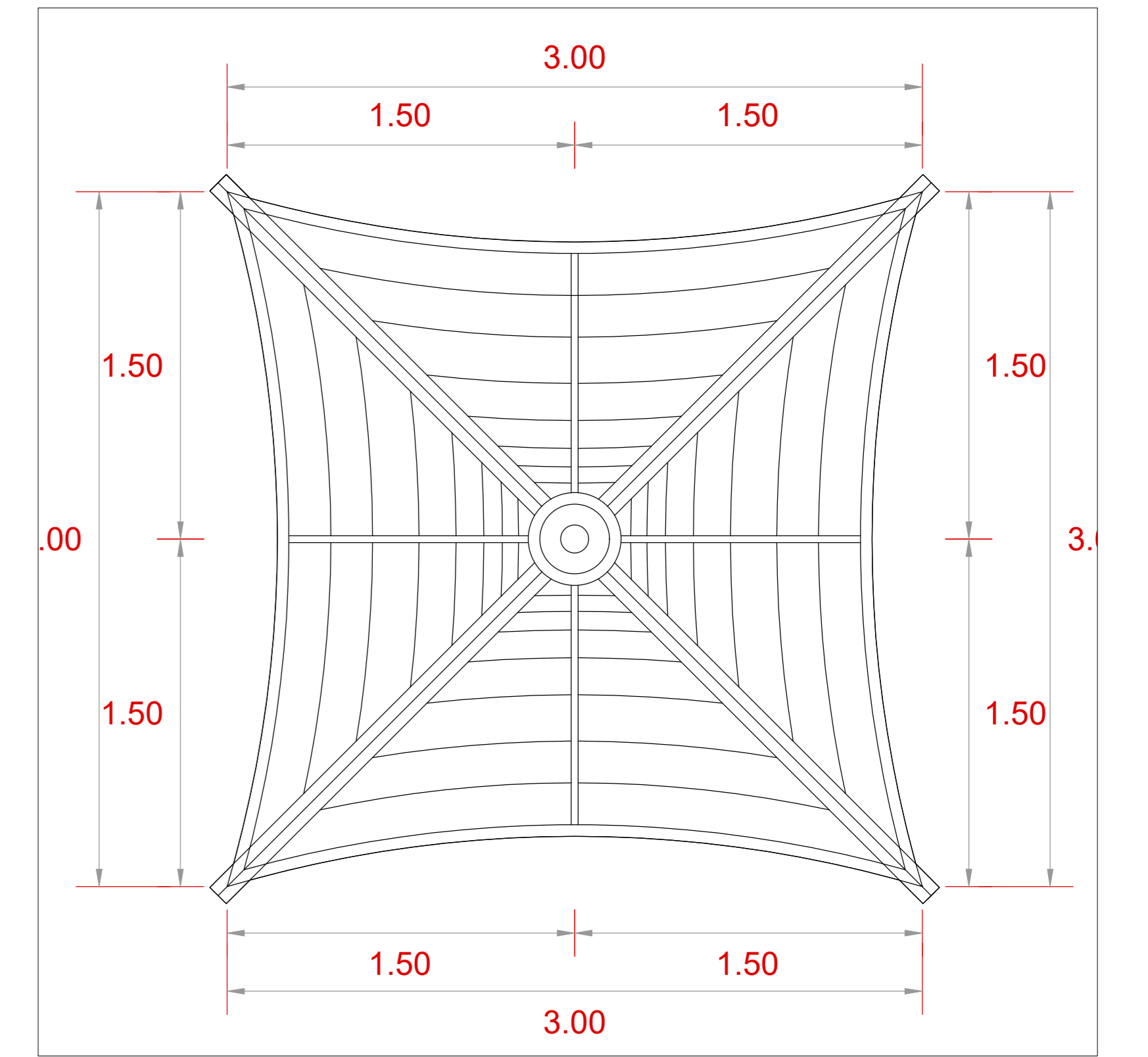
10 SE-10 DETALLE DE ANILLO METALICO DE SUJECION
1/2.5 Tensoestructura



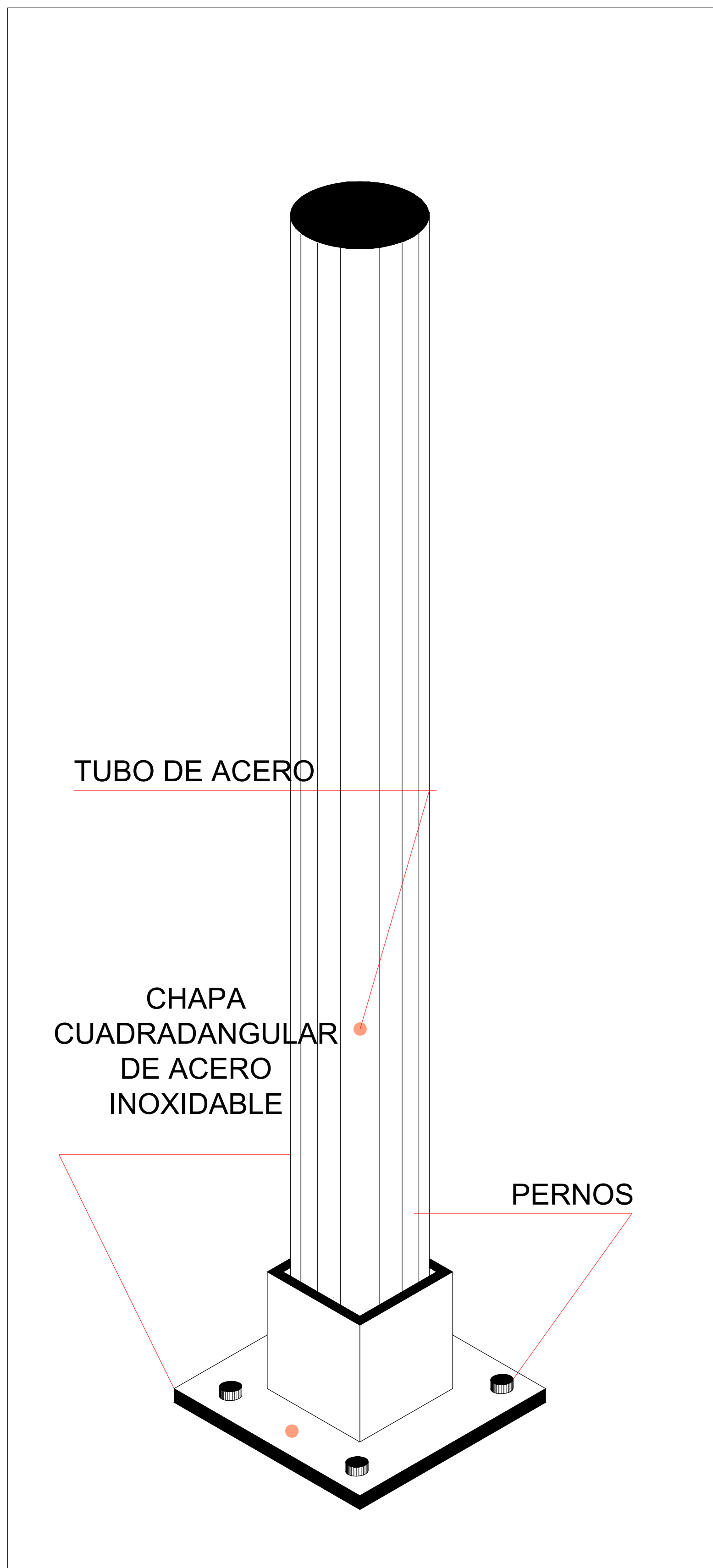
11 SE-11 DETALLE DE ANILLO METALICO DE SUJECION
1/2.5 Tensoestructura



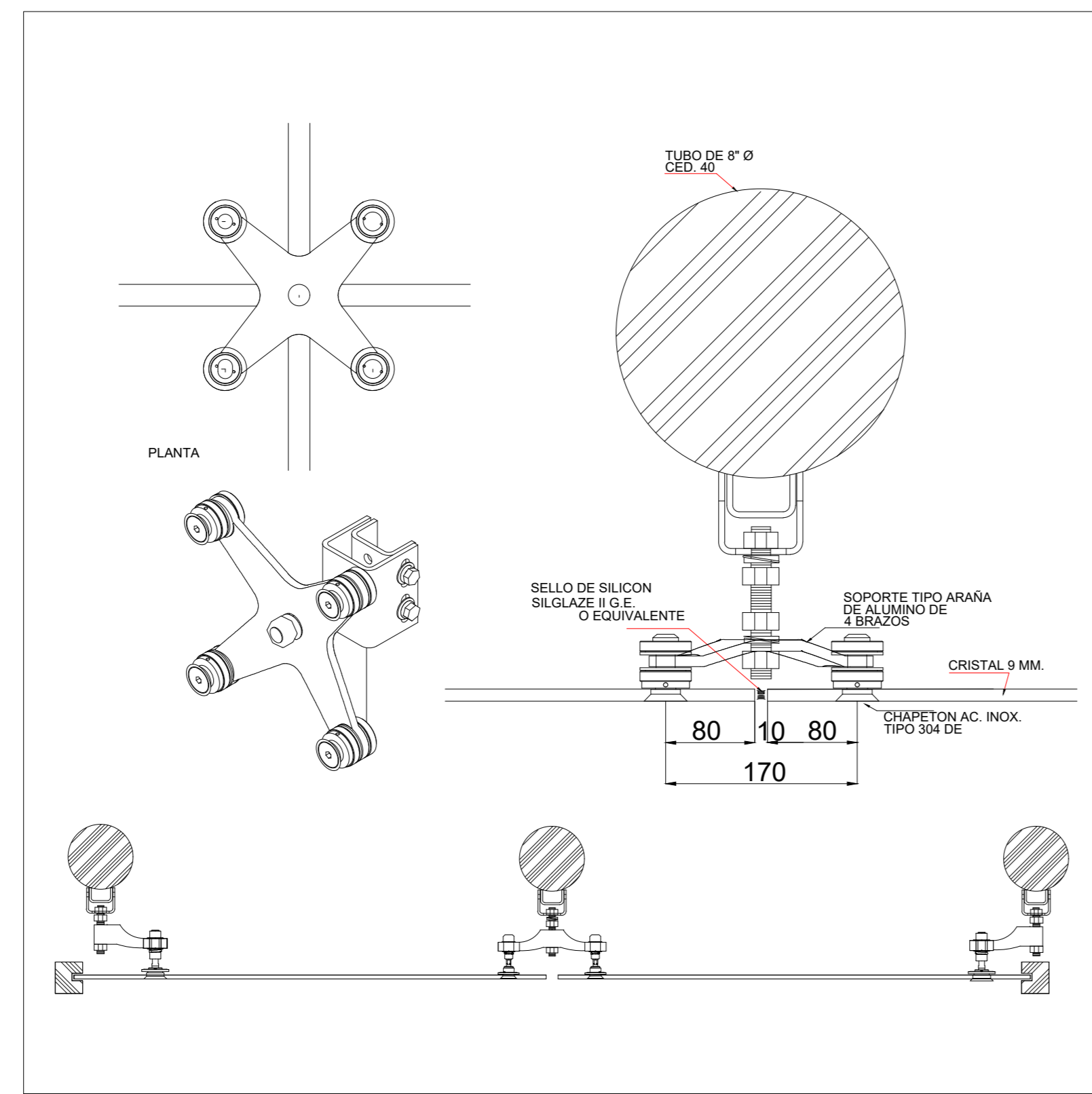
12 SE-12 DETALLE DE NERVIJO DE ACERO
1/2.5 Tensoestructura



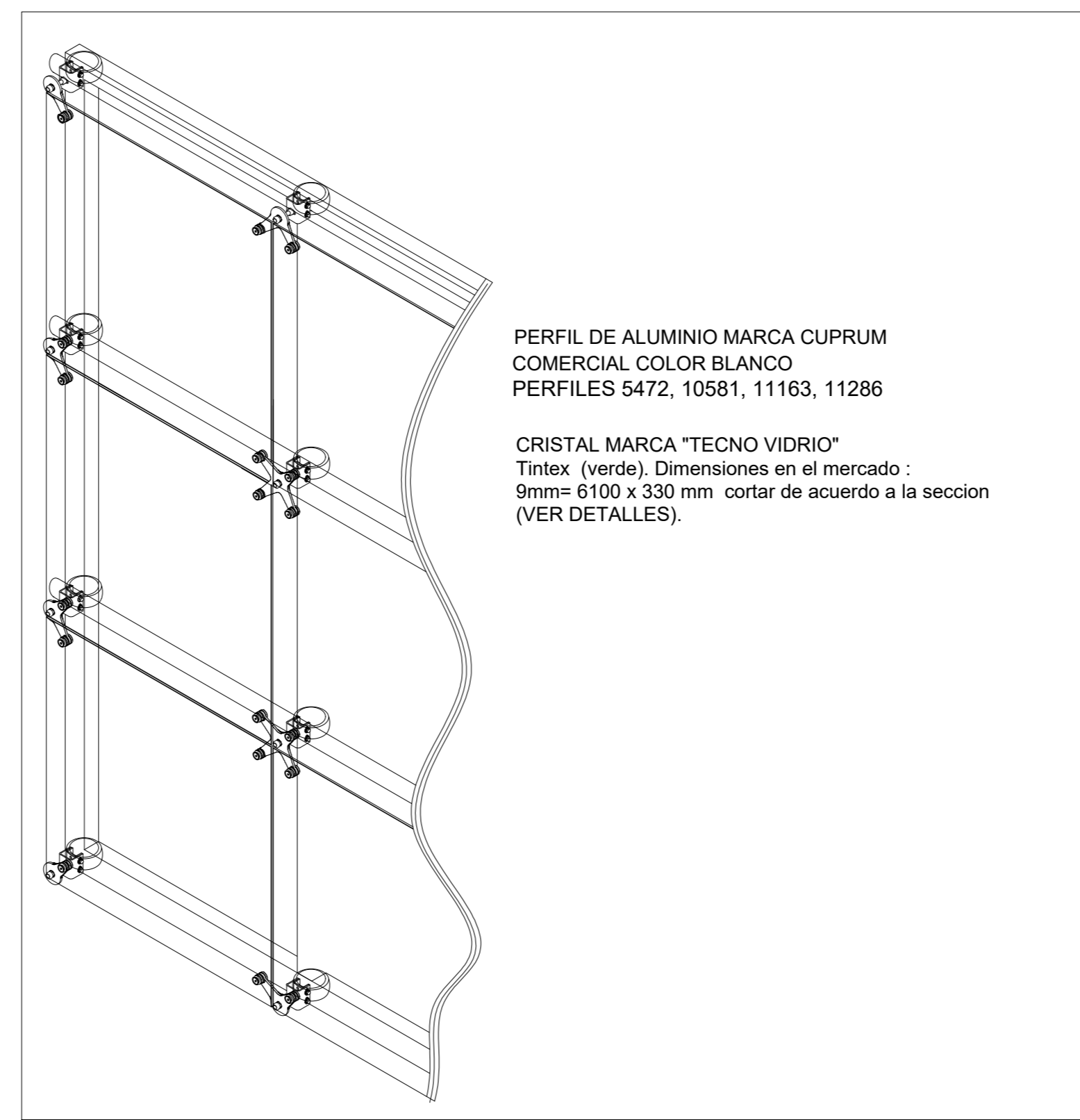
13 SE-13 DETALLE DE ANCLAJE A ANILLO METALICO
1/2.5 Tensoestructura



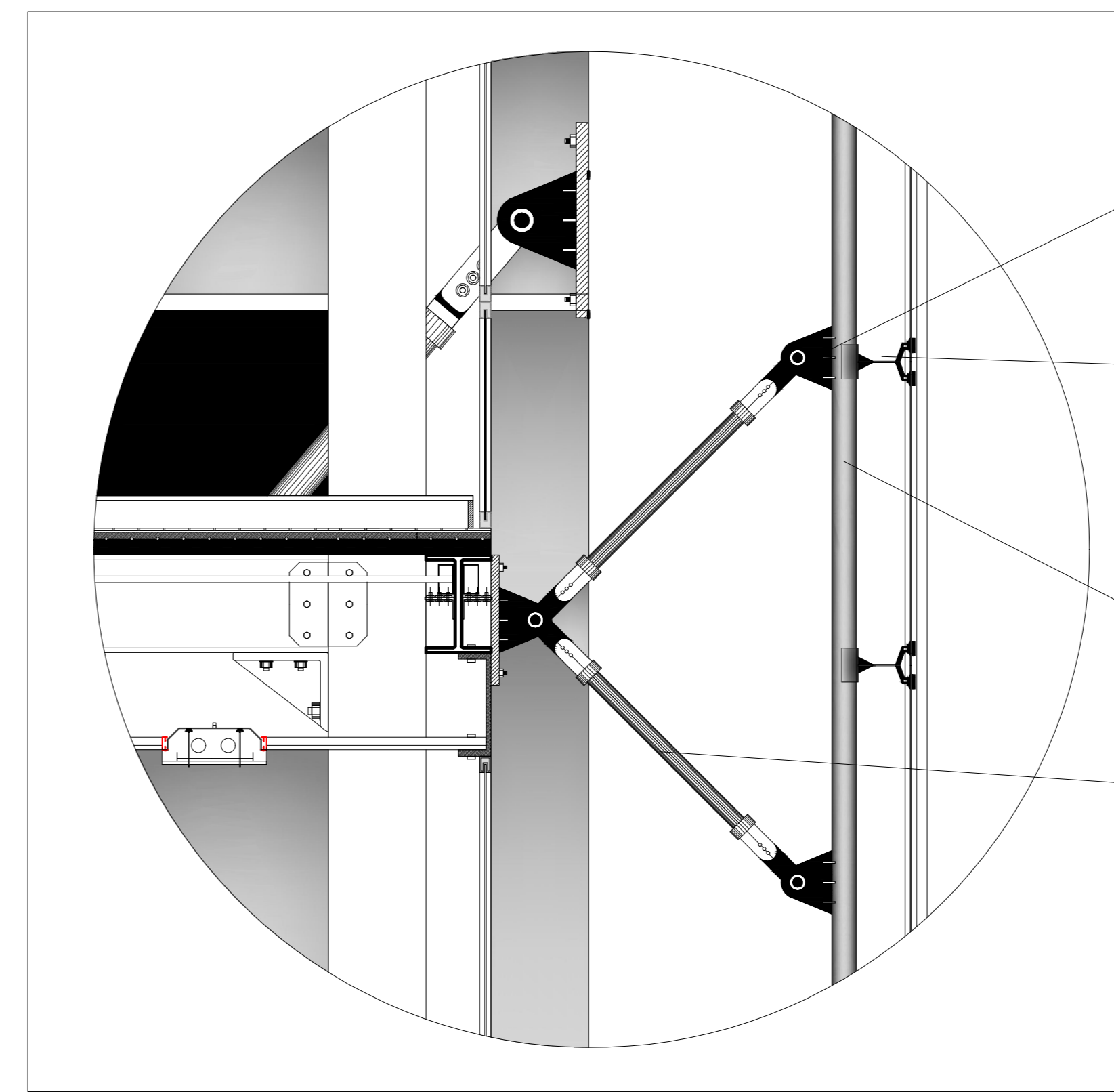
14 SE-14 DETALLE DE PILAR METALICO
1/2.5 Tensoestructura



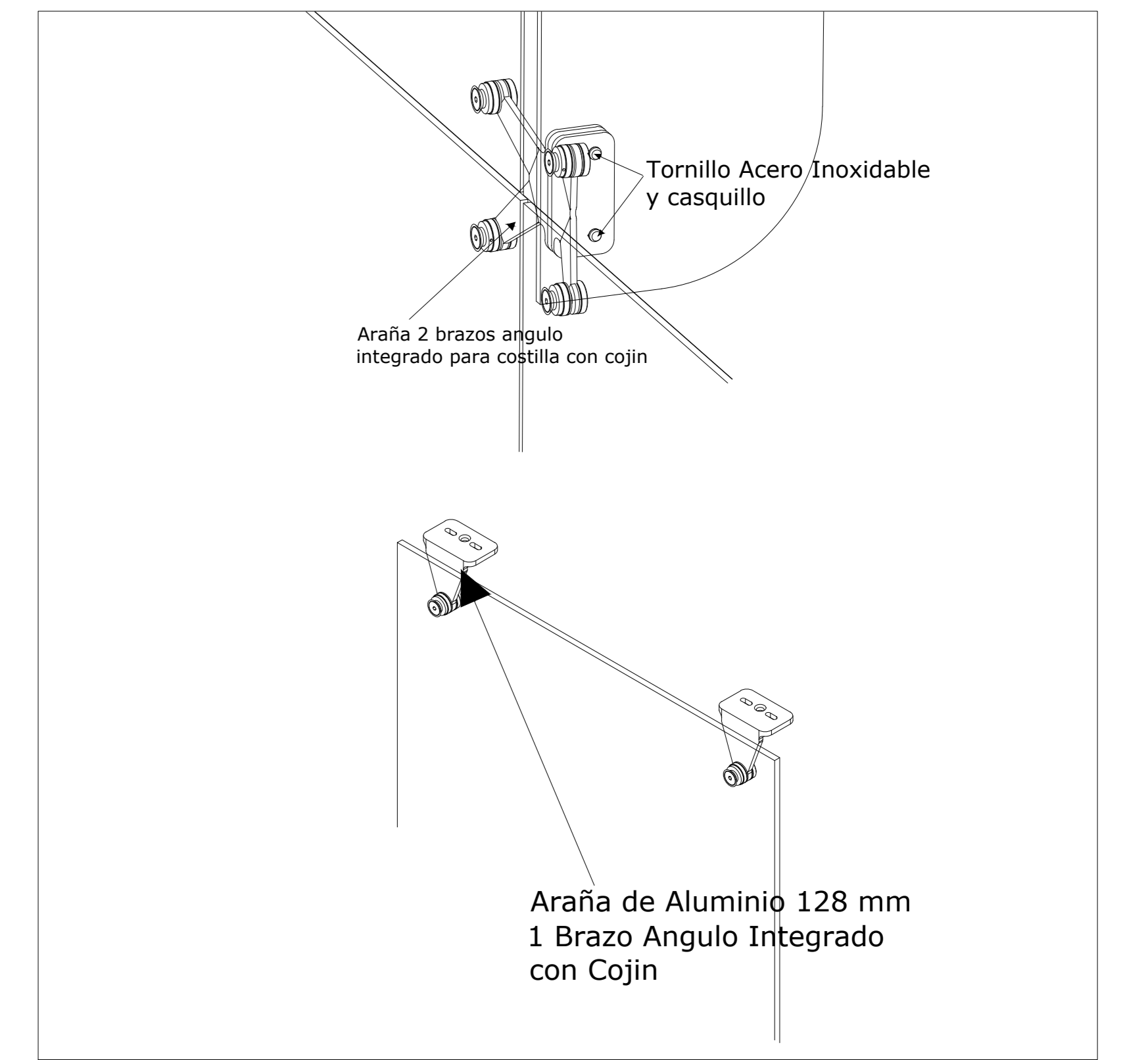
15 SE-15 DETALLE SISTEMA SPIDER
1/5 Muro cortina



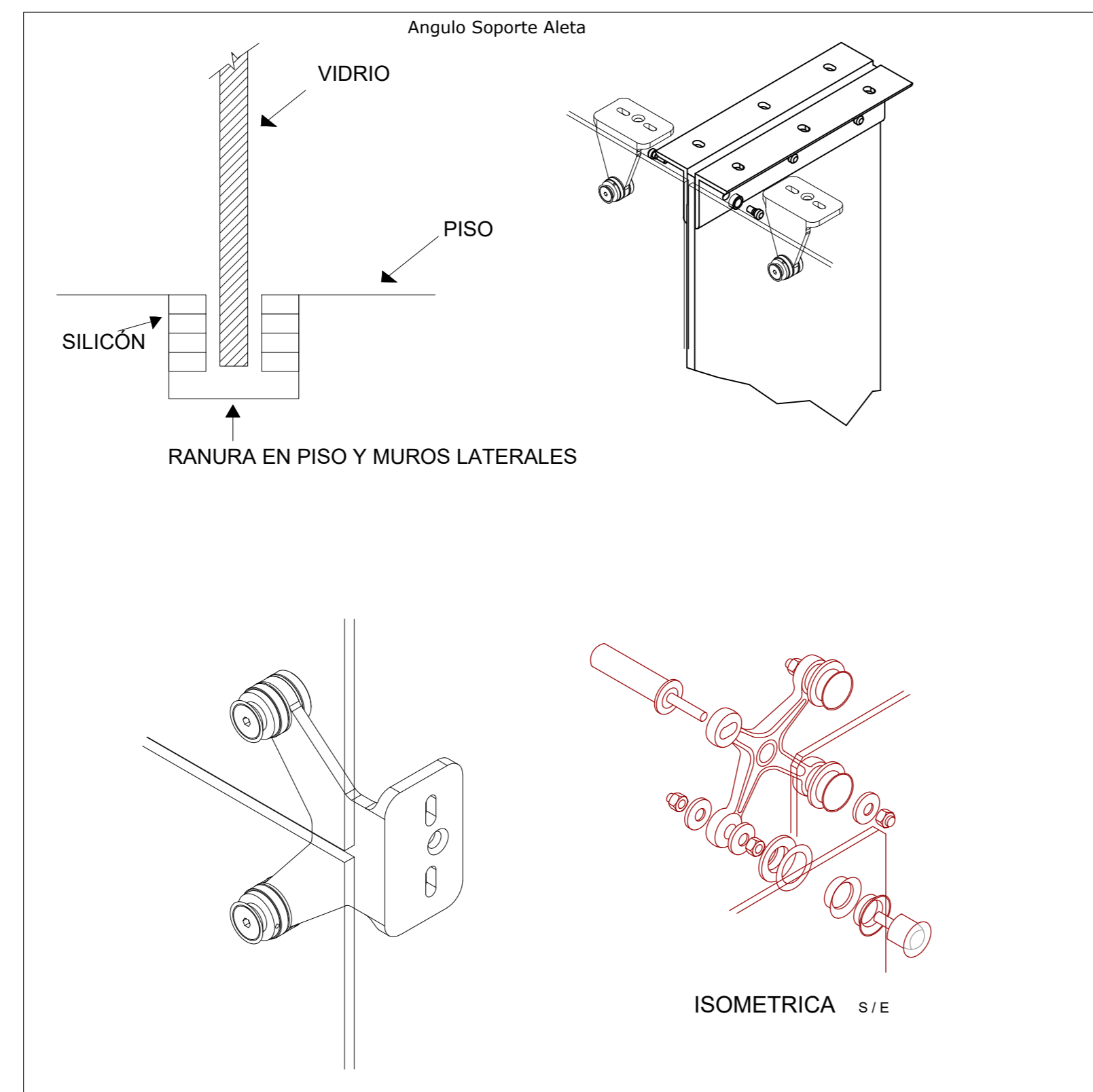
16 SE-16 DETALLE SISTEMA SPIDER
1/5 Muro cortina



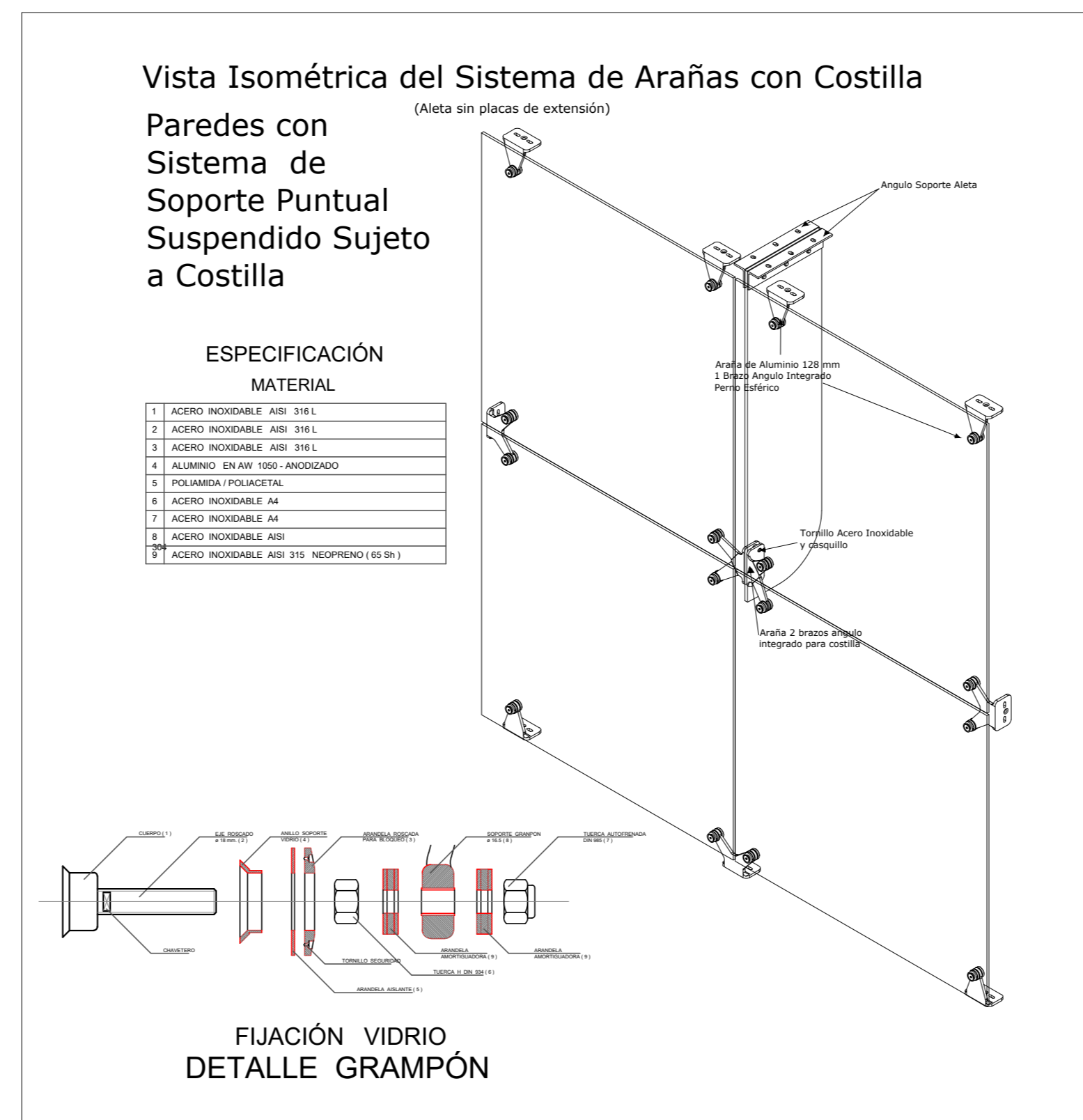
17 SE-17 DETALLE SISTEMA SPIDER
1/5 Muro cortina



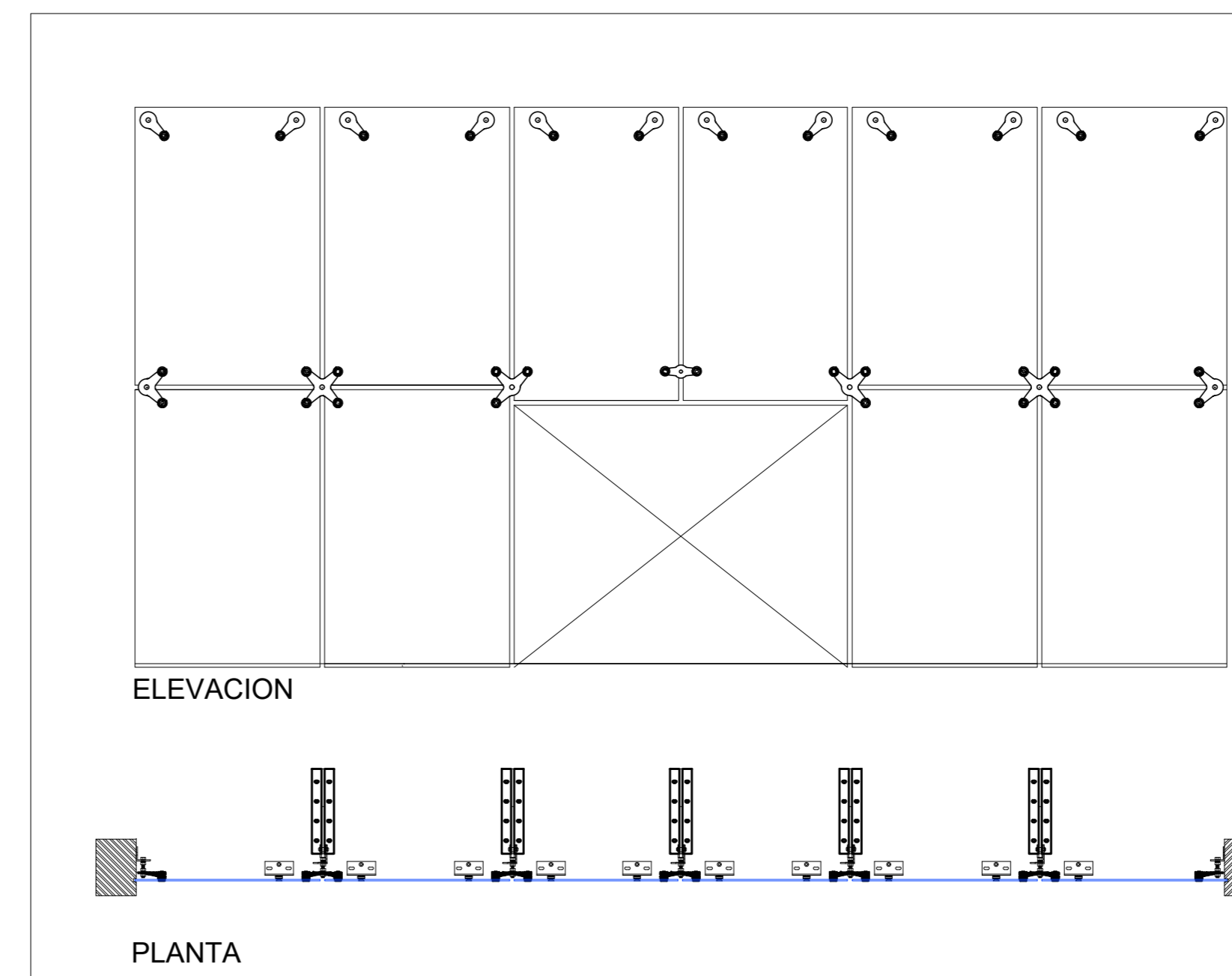
18 SE-18 DETALLE SISTEMA SPIDER
1/5 Muro cortina



19 SE-19 DETALLE SISTEMA SPIDER
1/5 Muro cortina

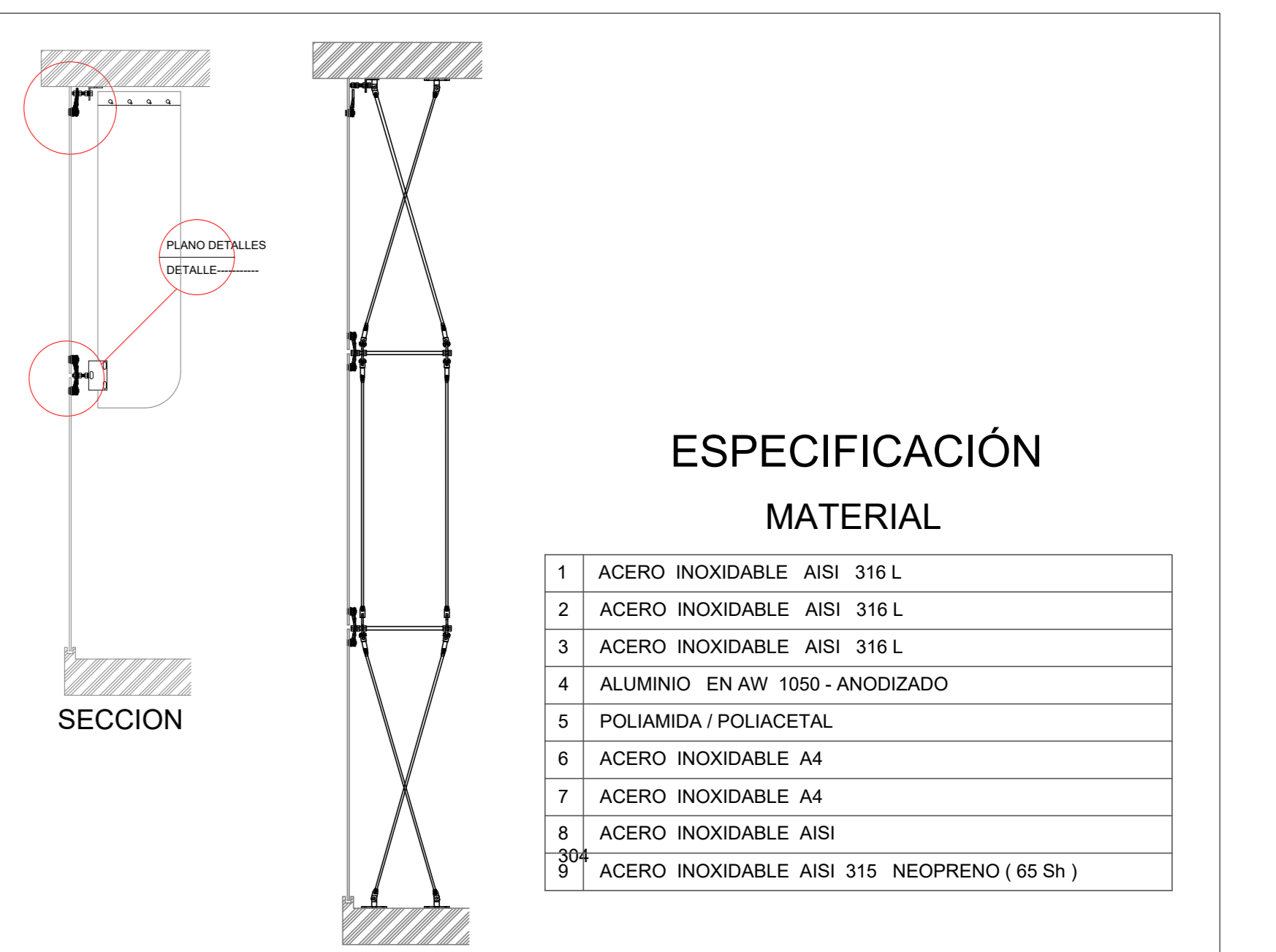


20 SE-20 DETALLE SISTEMA SPIDER
1/5 Muro cortina



21 SE-21 DETALLE SISTEMA SPIDER
1/5 Muro cortina

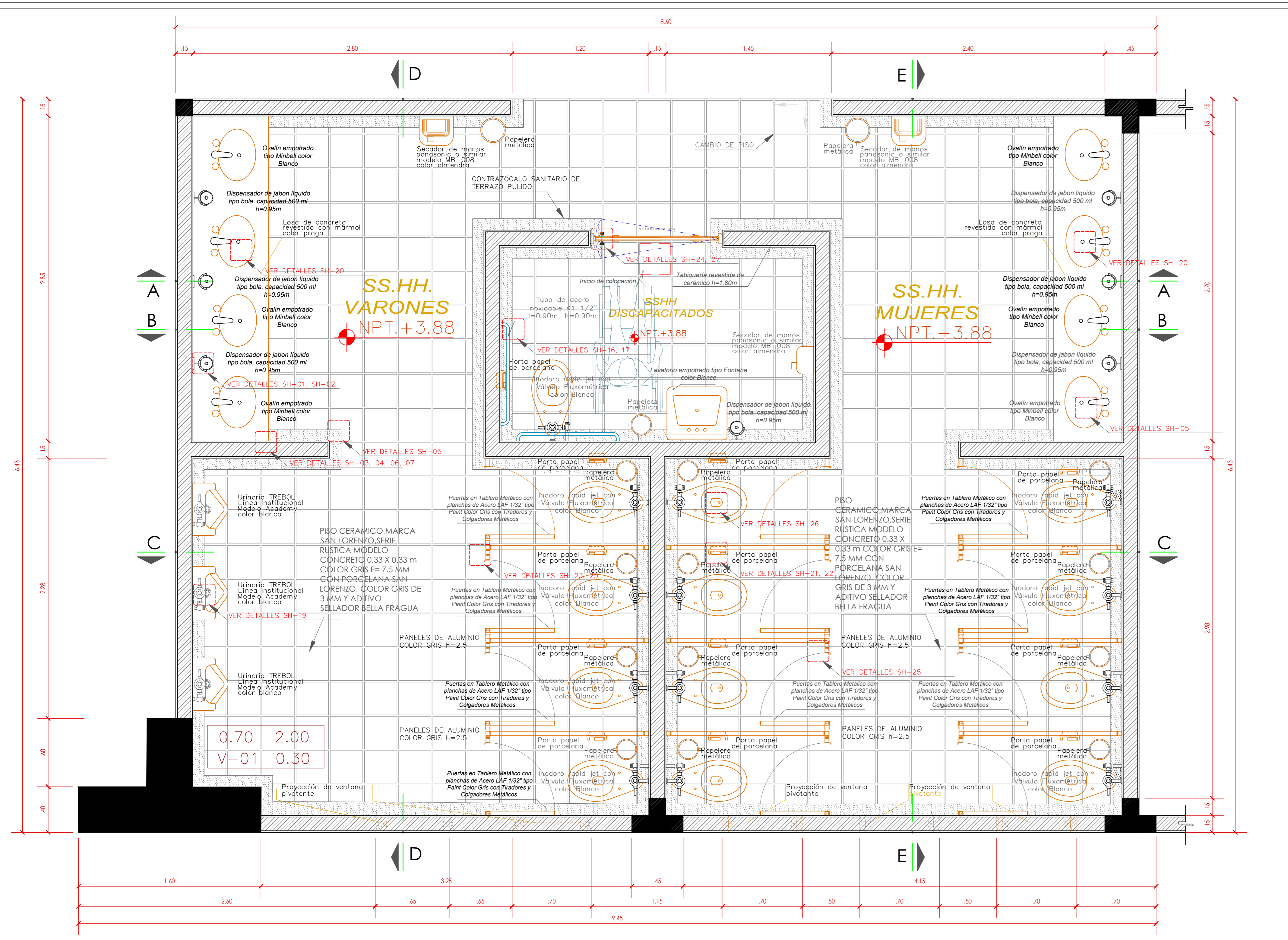
VER LAMINAS DE ESTRUCTURAS E-01, 02, 03



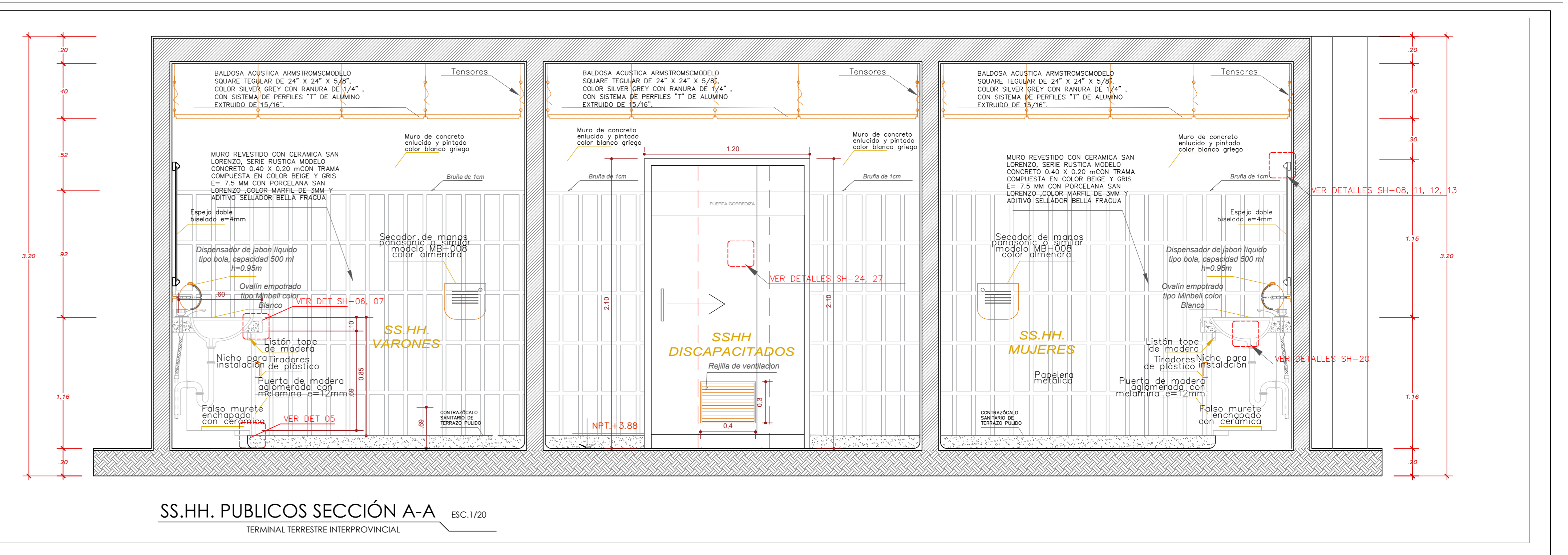
ESPECIFICACIÓN MATERIAL

1	ACERO INOXIDABLE AISI 316 L
2	ACERO INOXIDABLE AISI 316 L
3	ACERO INOXIDABLE AISI 316 L
4	ALUMINIO EN AW 1050 - ANODIZADO
5	POLIAMIDA / POLIACETAL
6	ACERO INOXIDABLE A4
7	ACERO INOXIDABLE A4
8	ACERO INOXIDABLE AISI
9	ACERO INOXIDABLE AISI 315 NEOPRENO (65 Sh)

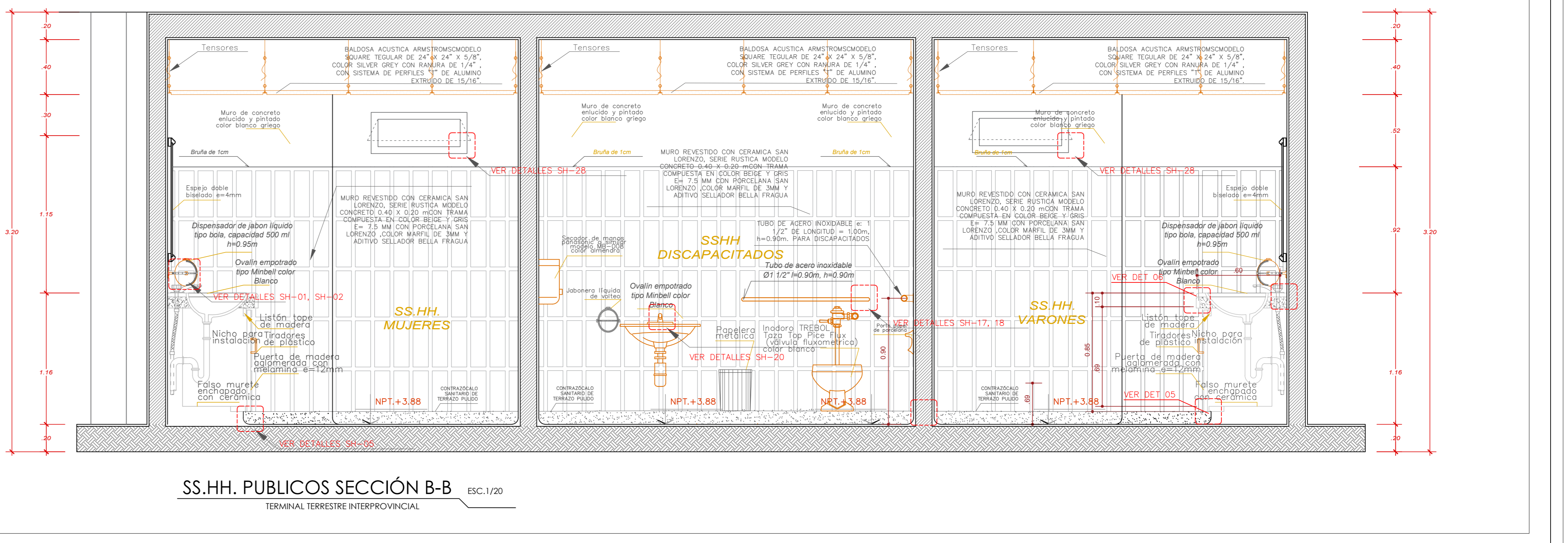
<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE Tesis para obtener el título de Arquitecto Plano: DESARROLLO SALA DE EMBARQUE	N° de Lámina D-02	
	Autores: EST. ARQ. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	Escala: INDICADA
	Fecha: 08/02/2020		
	VER LAMINAS DE ESTRUCTURAS E-01, 02, 03		



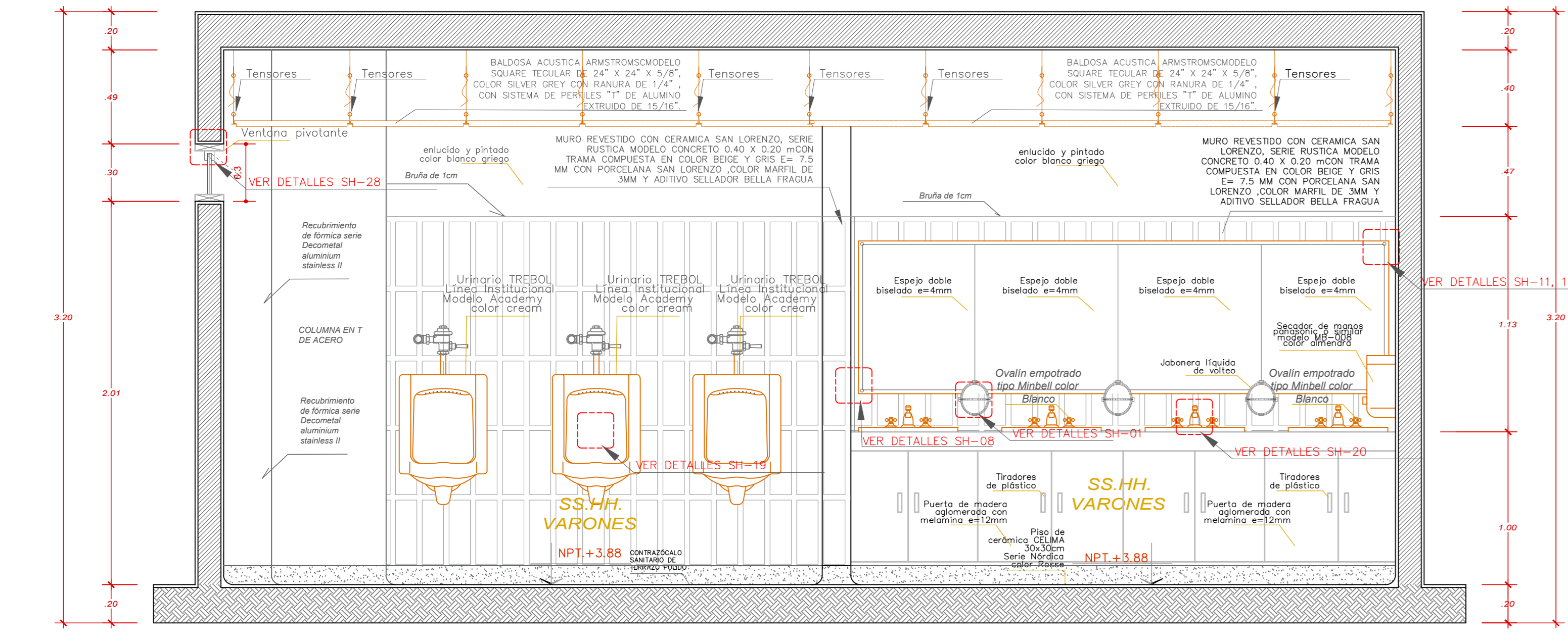
SS.HH. PUBLICOS PLANTA ESC. 1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



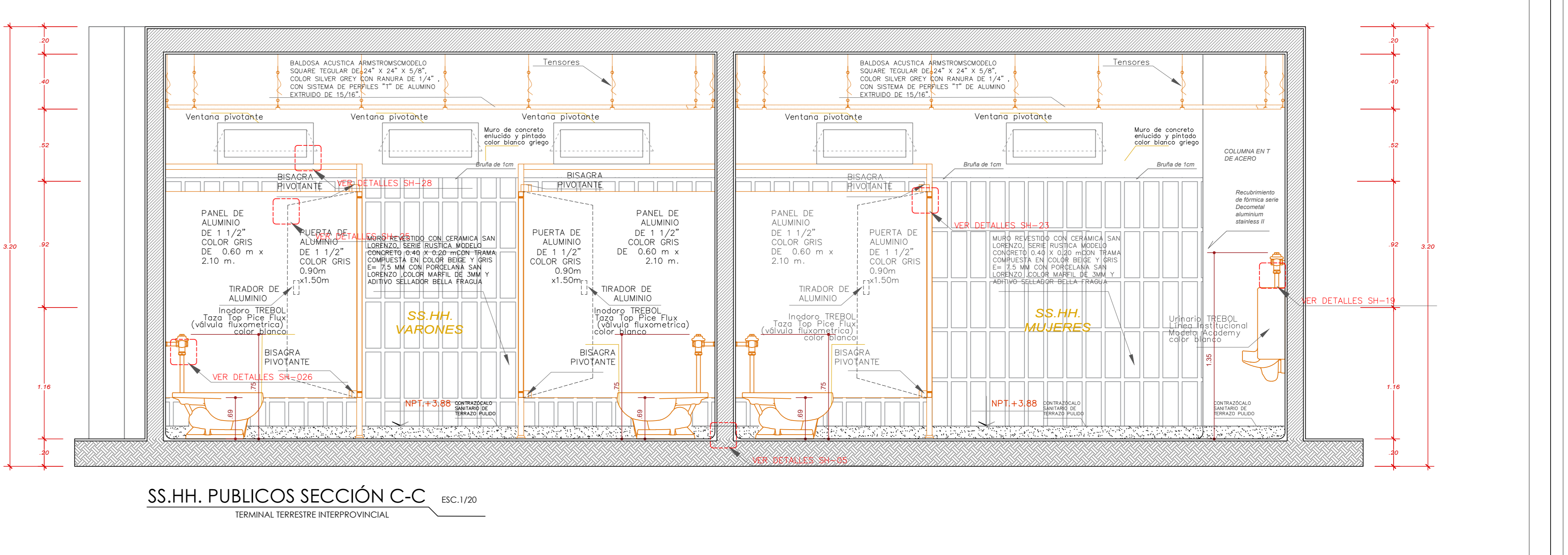
SS.HH. PUBLICOS SECCIÓN A-A ESC. 1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



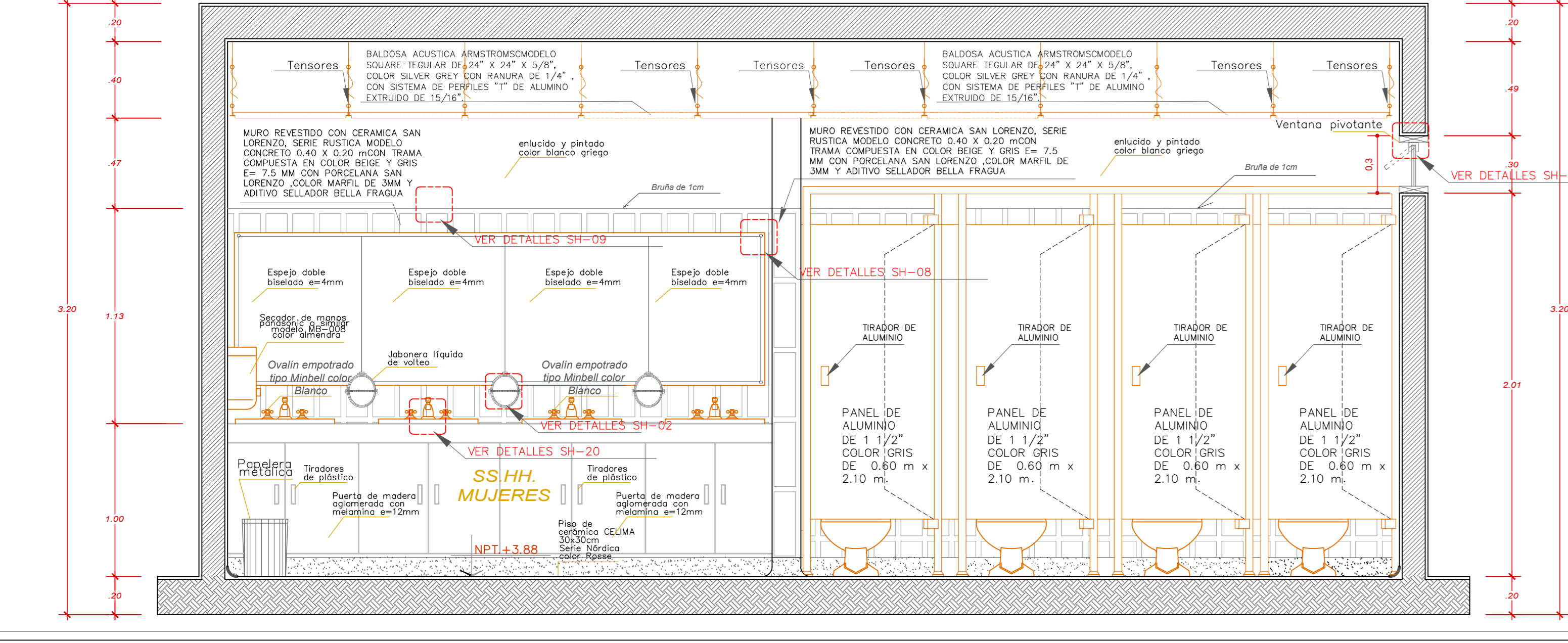
SS.HH. PUBLICOS SECCIÓN B-B ESC. 1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



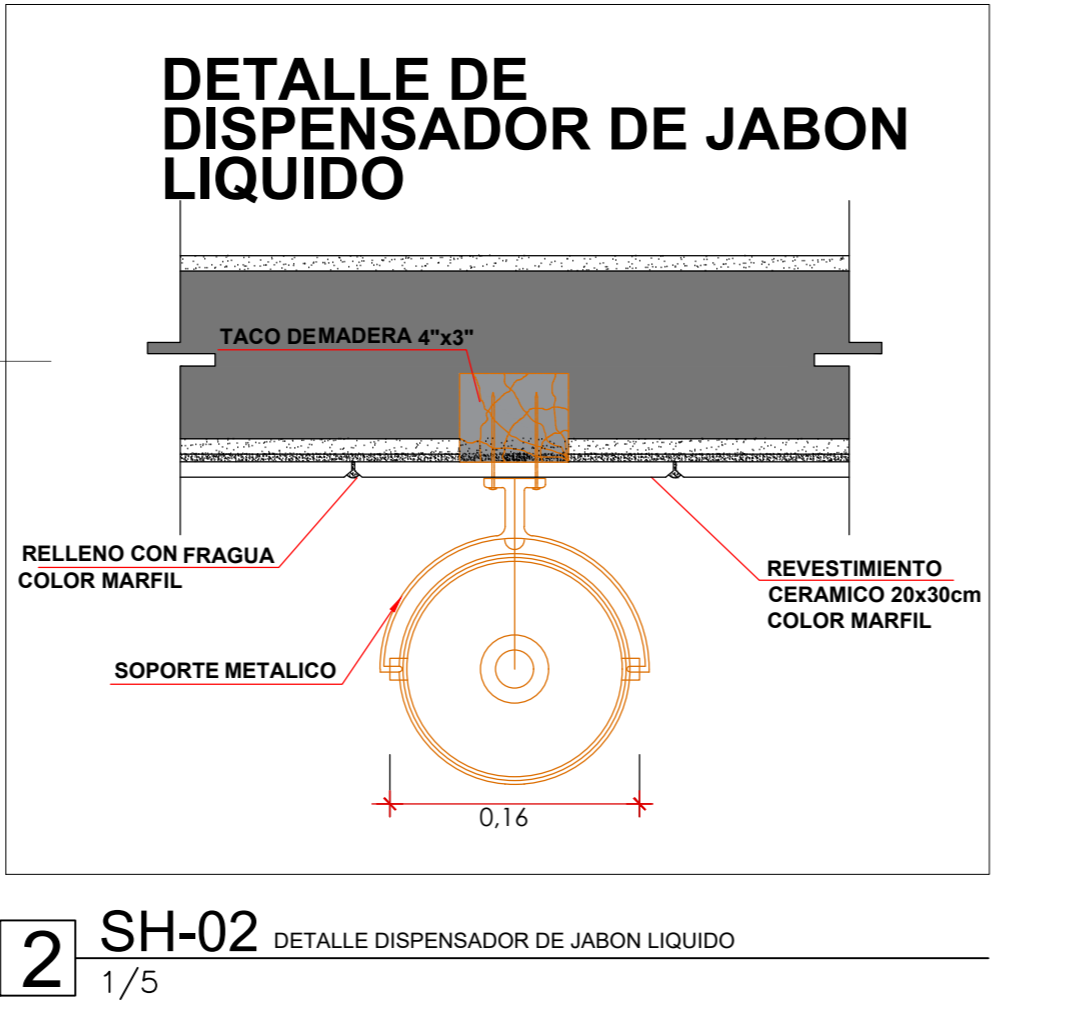
SS.HH. PUBLICOS SECCIÓN D-D ESC. 1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



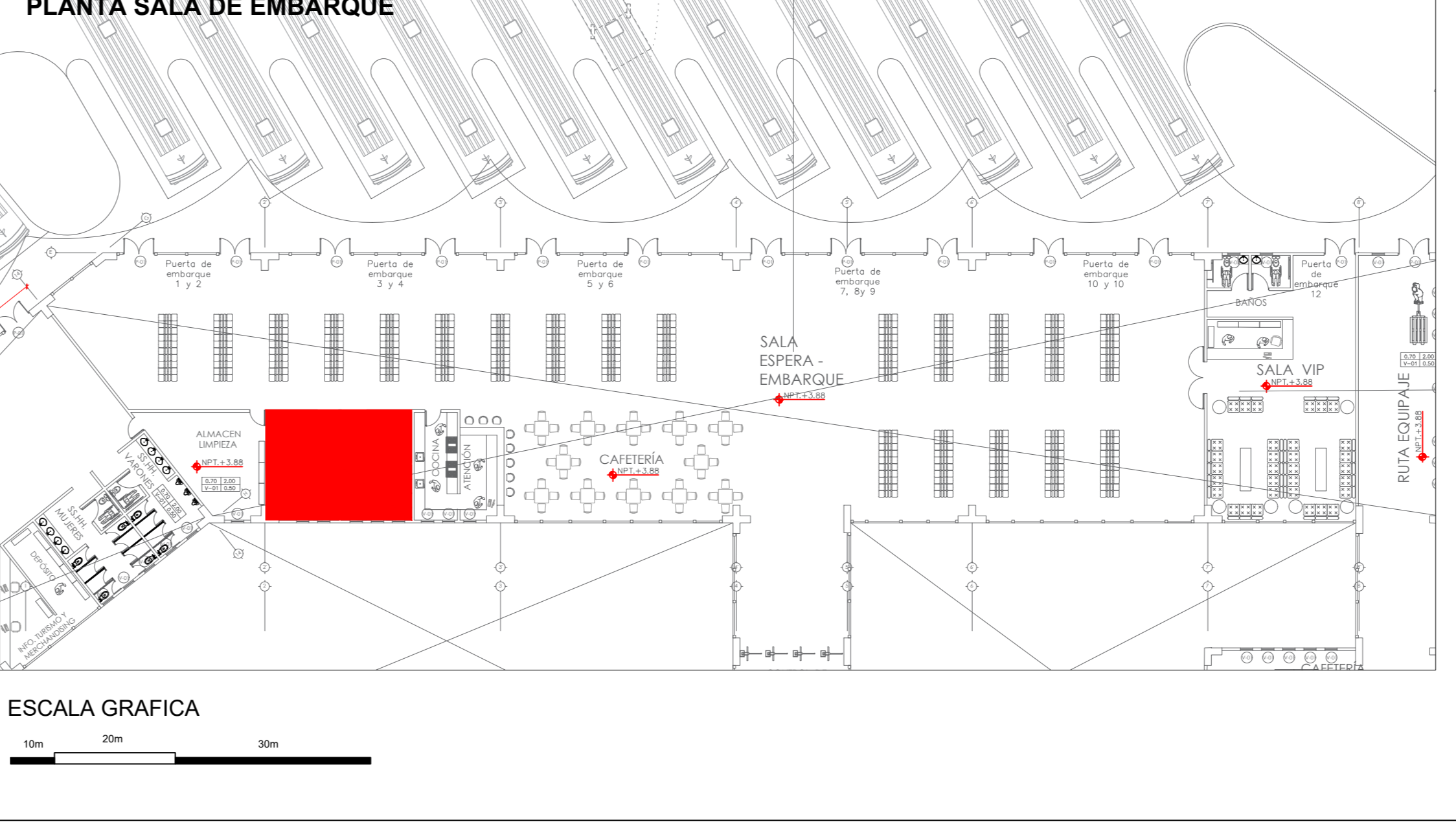
SS.HH. PUBLICOS SECCIÓN C-C ESC. 1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



SS.HH. PUBLICOS SECCIÓN E-E ESC. 1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



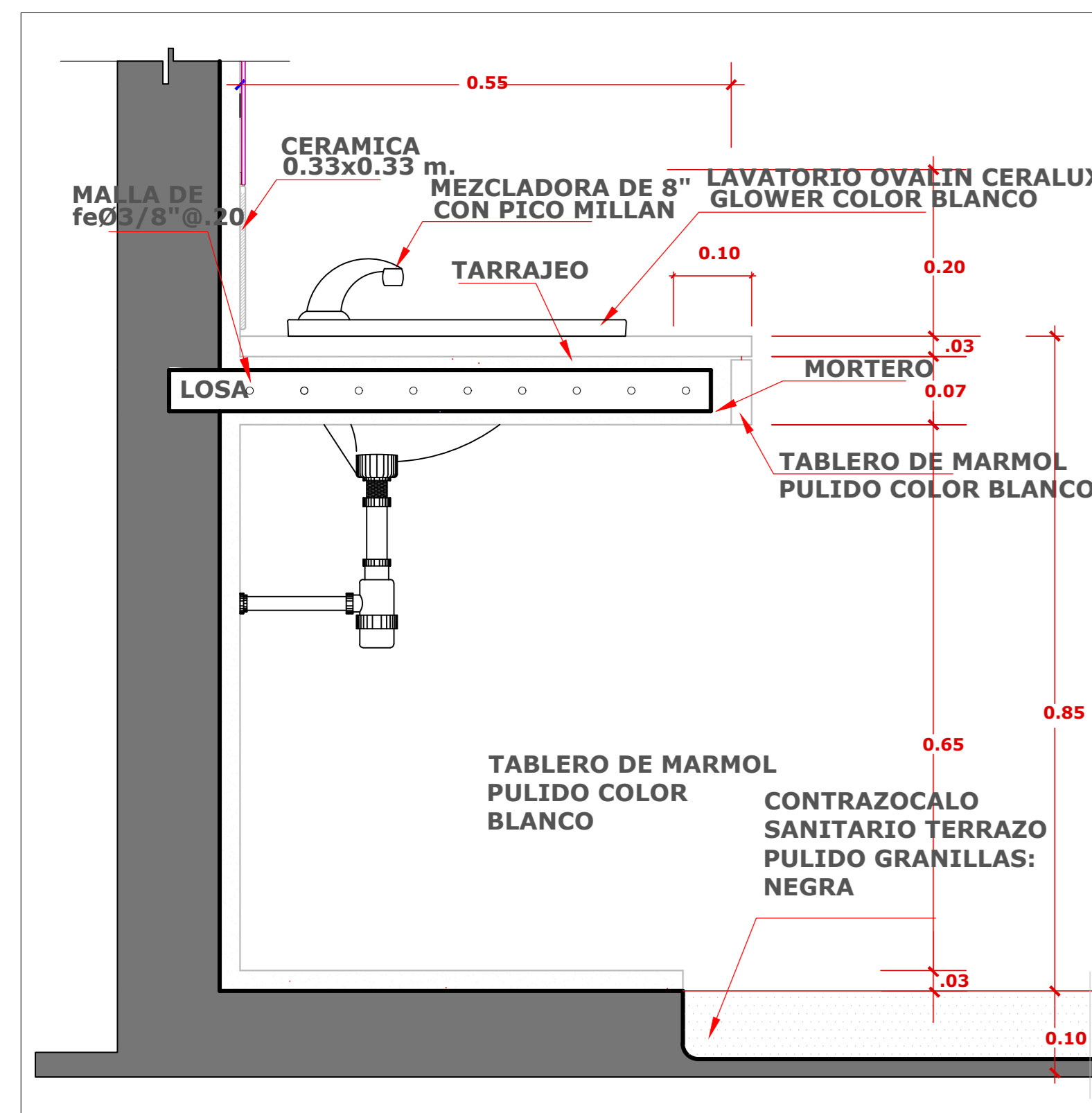
DETALLE DE DISPENSADOR DE JABON LIQUIDO



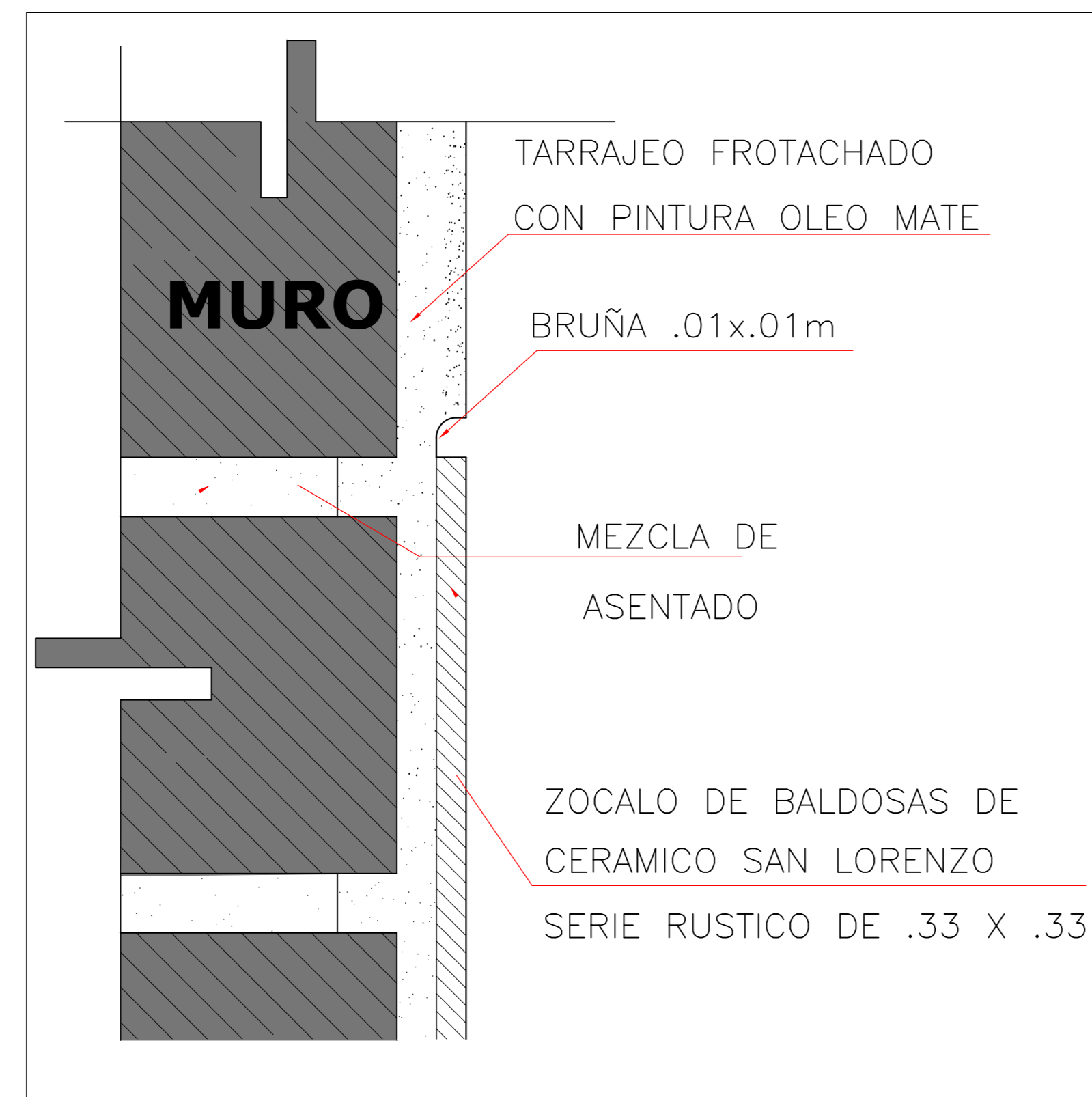
PLANTA SALA DE EMBARQUE

EQUIPAMIENTO		APARATOS SANITARIOS	
SECADORES DE MANOS:	MARCA WORLD DRIVER, MODELO A4, SERIE: 68849, 69, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100	BAÑOS	INODORO CERALUX ACADEMY LAVADERO
DISPENSADOR DE JABON LIQUIDO IMPORTADO:	MARCA HENKEL-COLAR ACABADO CURBETA POLICARBONATO CAPACIDAD 500 ml	SH HOMBRES	TOP PEECE FLUX CERALUX ACADEMY
DISPENSADOR DE PAPER HIGIENIZADO:	MARCA TRESOL	SH MUJERES	TOP PEECE FLUX CERALUX
JABONERAS CON ASA:	MARCA TRESOL	NOTAS GENERALES:	
		<ul style="list-style-type: none"> LA FRAGUA DE PISO COLOR GRIS Y MELON, LA FRAGUA DE PARED COLOR BLANCO. MARCA TRESOL. USO DE PEFEL PLASTICO "RODOPLAST" EN ENCUENTROS DE CERAMICO, COLOR BLANCO Y/O VERDE GRAS GRAMADO. EL COLOR DEL LATEX VINILICO PARA PAREDES ES BLANCO Y PALO ROSA 	

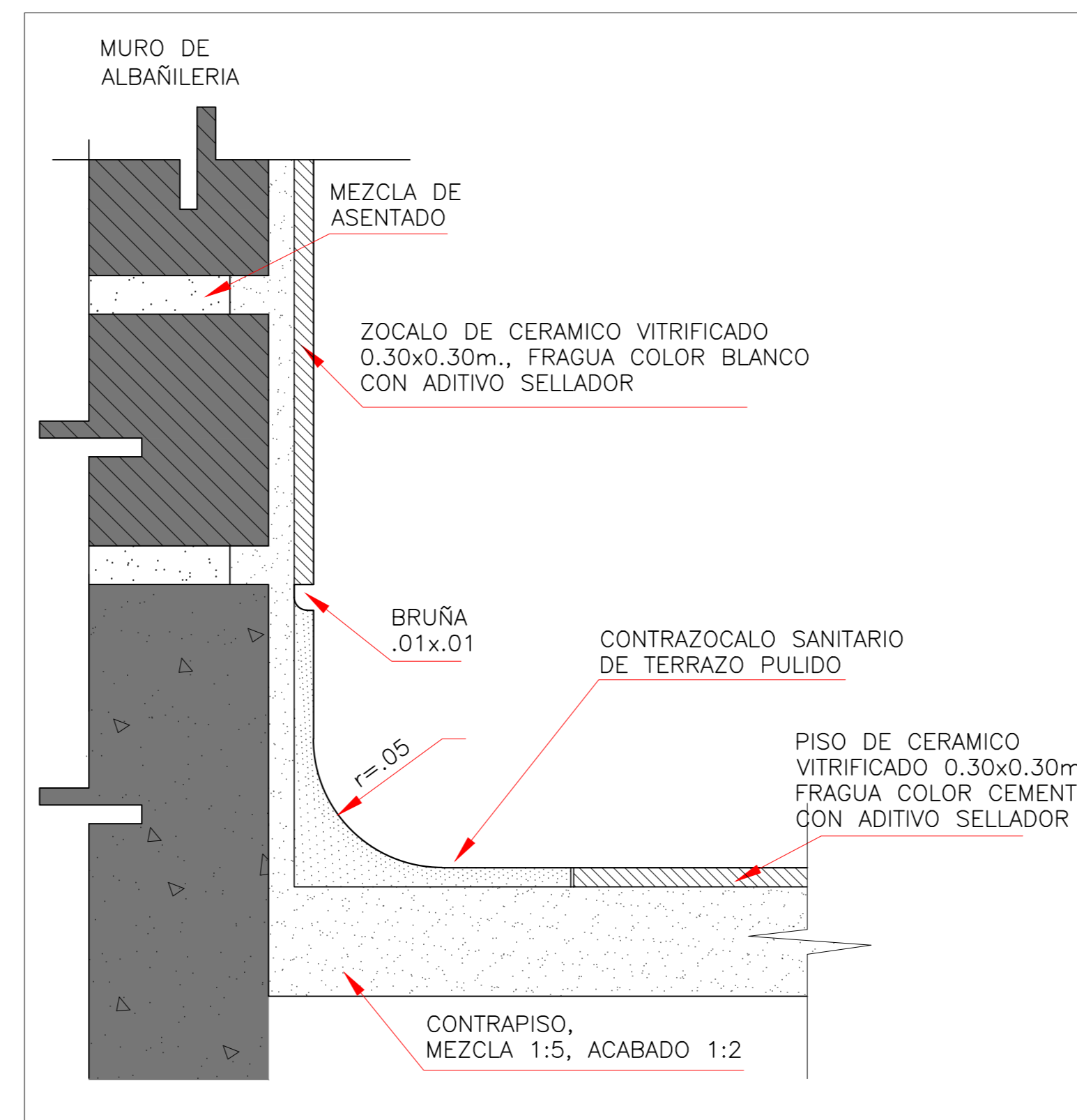
UCV UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ
 Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ
 Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE
 Tesis para obtener el título de Arquitecto
 DESARROLLO DE SS.HH.
 Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando
 Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama
 Escala: INDICADA
 Fecha: 08/02/2020



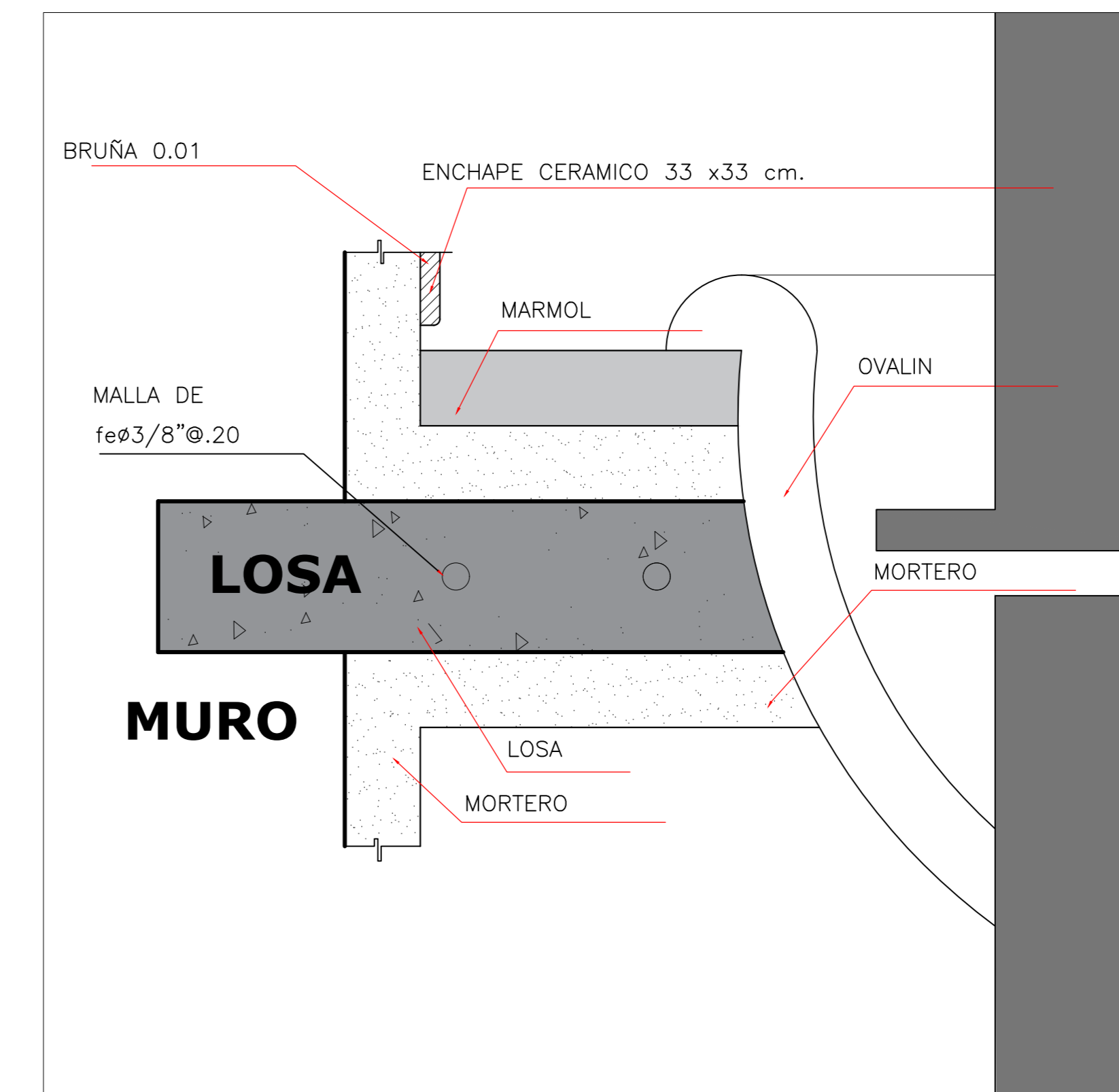
3 SH-03 SECCION MUEBLE DE BAÑO
1/10



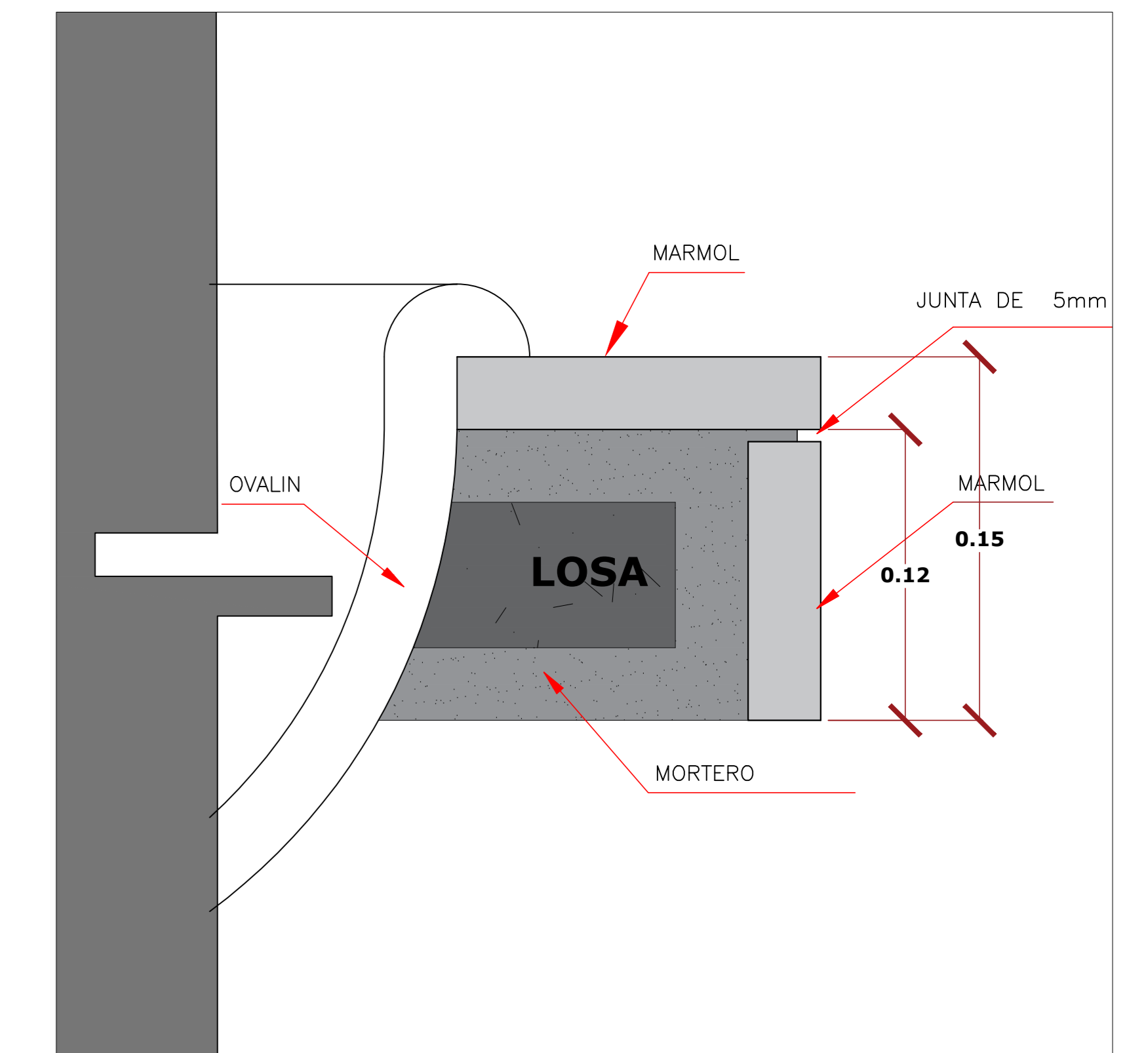
4 SH-04 SECCION MUEBLE DE BAÑO
1/2.5



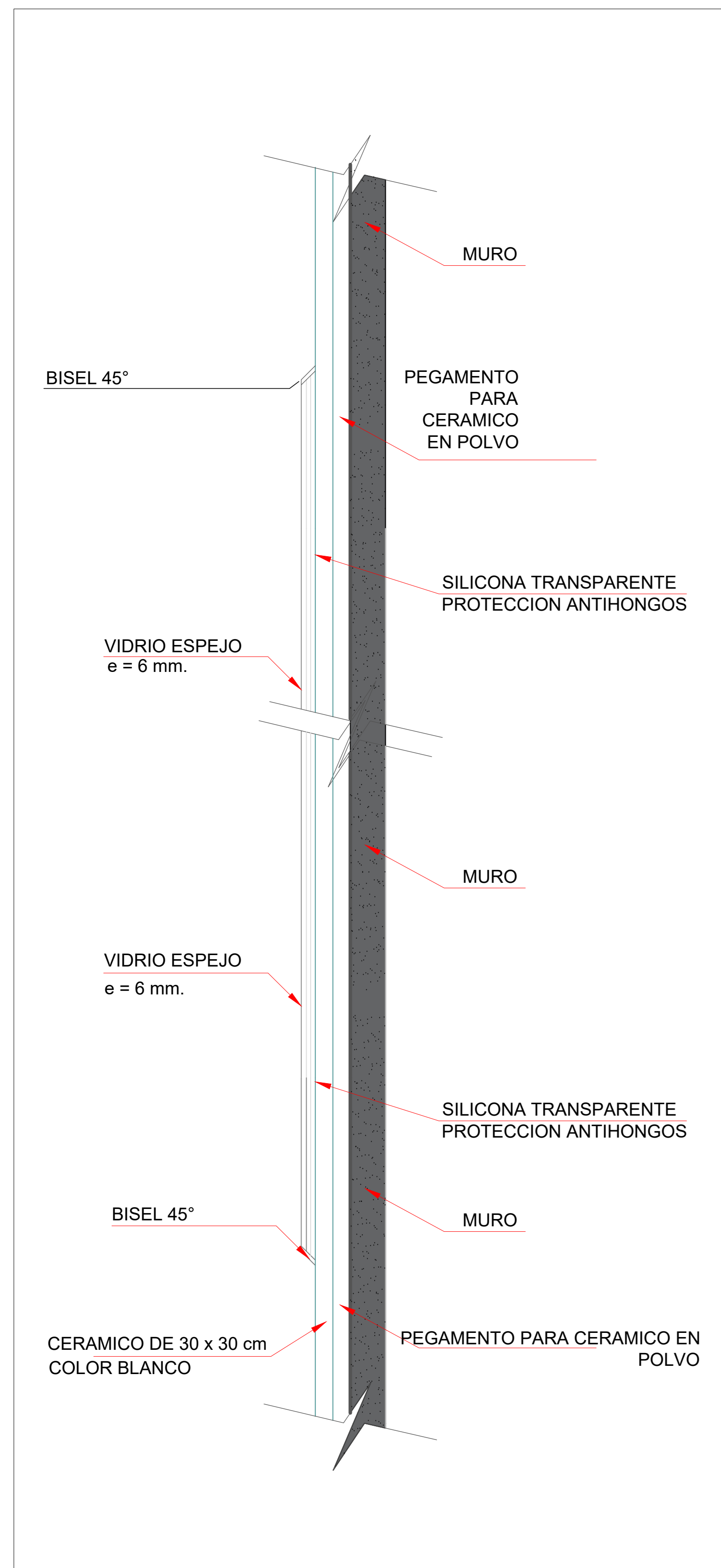
5 SH-05 CONTRAZOCALO SANITARIO
1/5



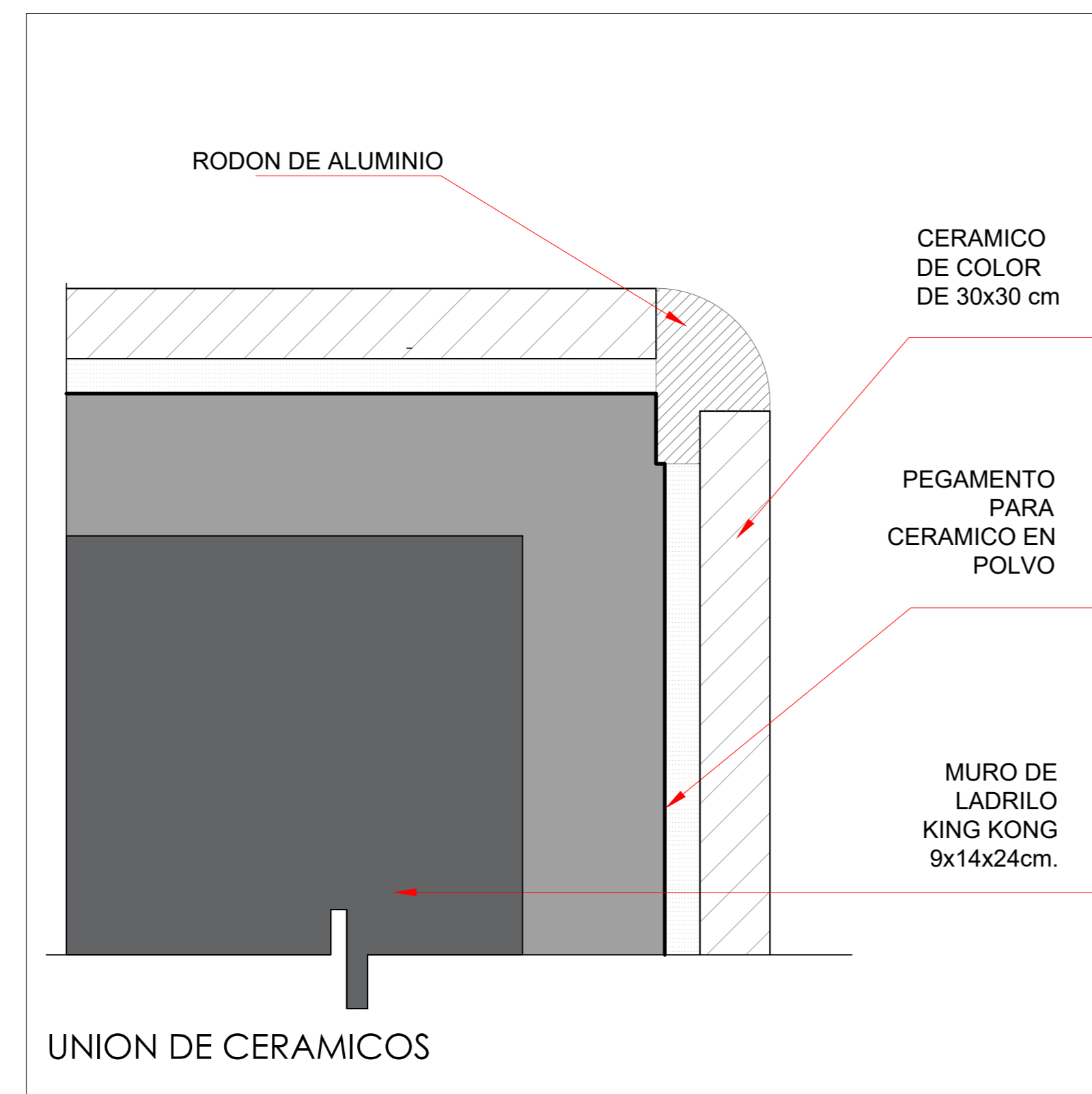
6 SH-06 ENCUENTRO ENTRE TABLERO Y MURO
1/10



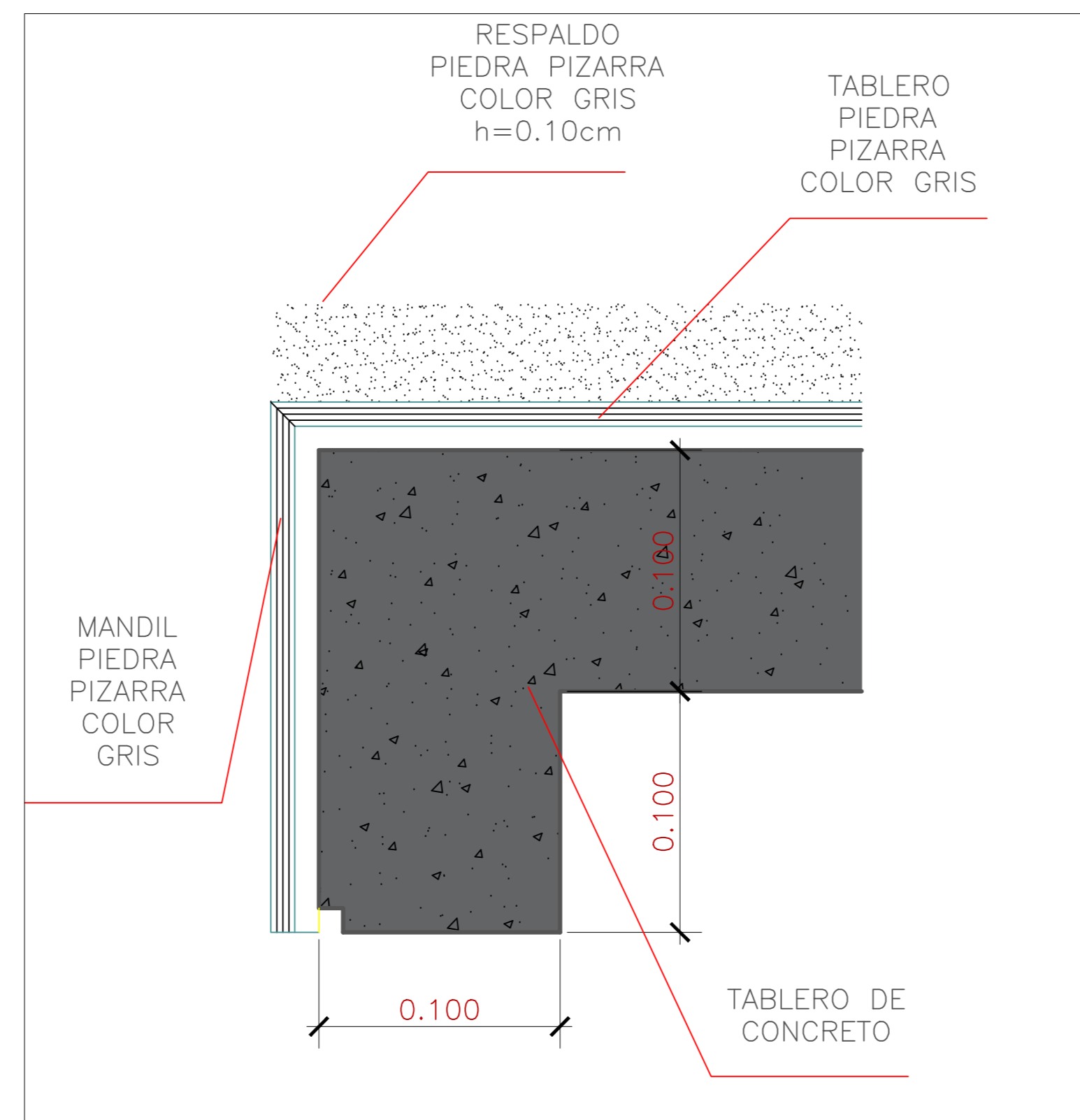
7 SH-07 REMATE DE TABLERO
1/10



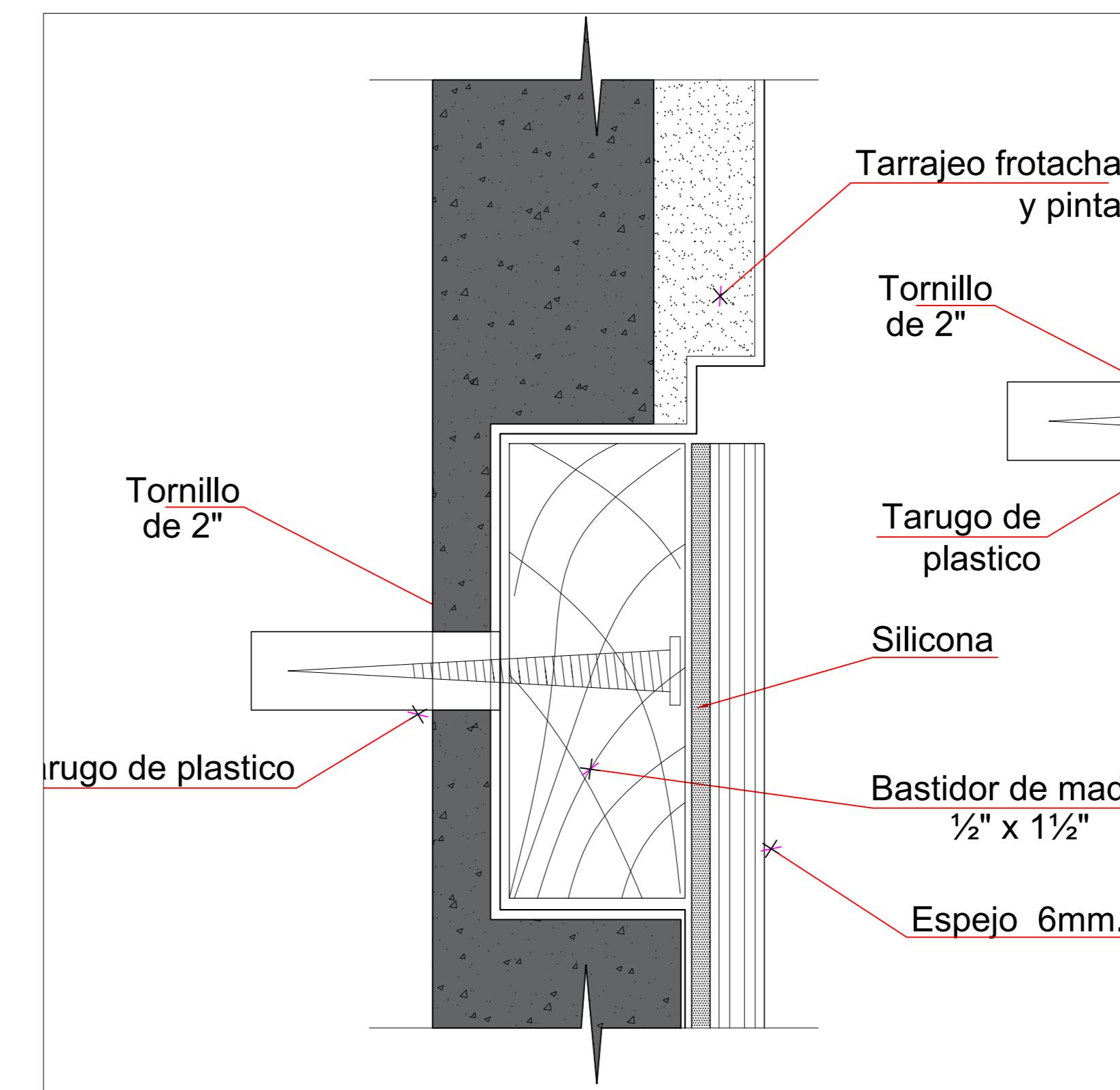
8 SH-08 ENCUENTRO DE ESPEJO
1/5



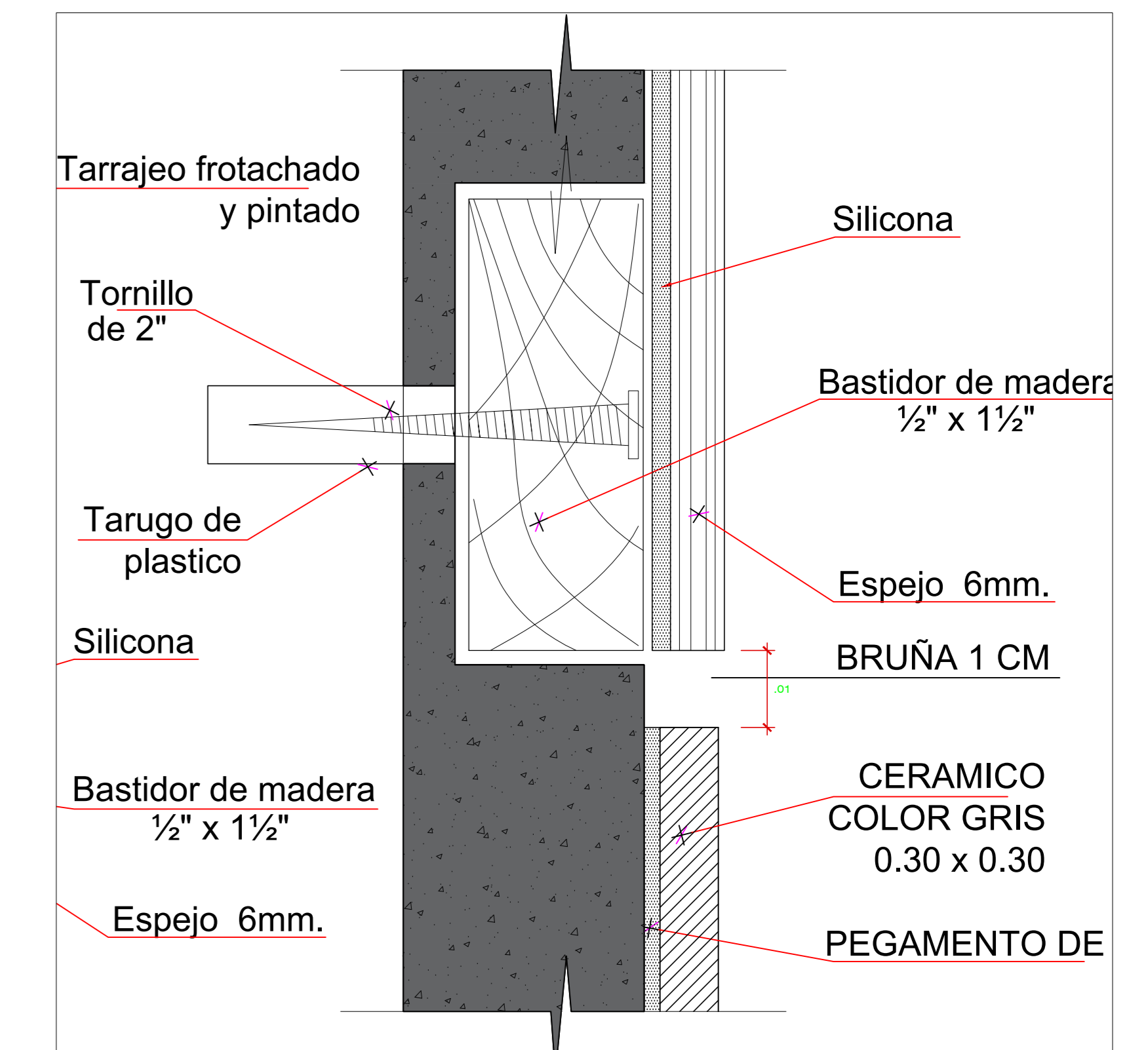
9 SH-09 UNION ENTRE MAYOLICAS
1/1



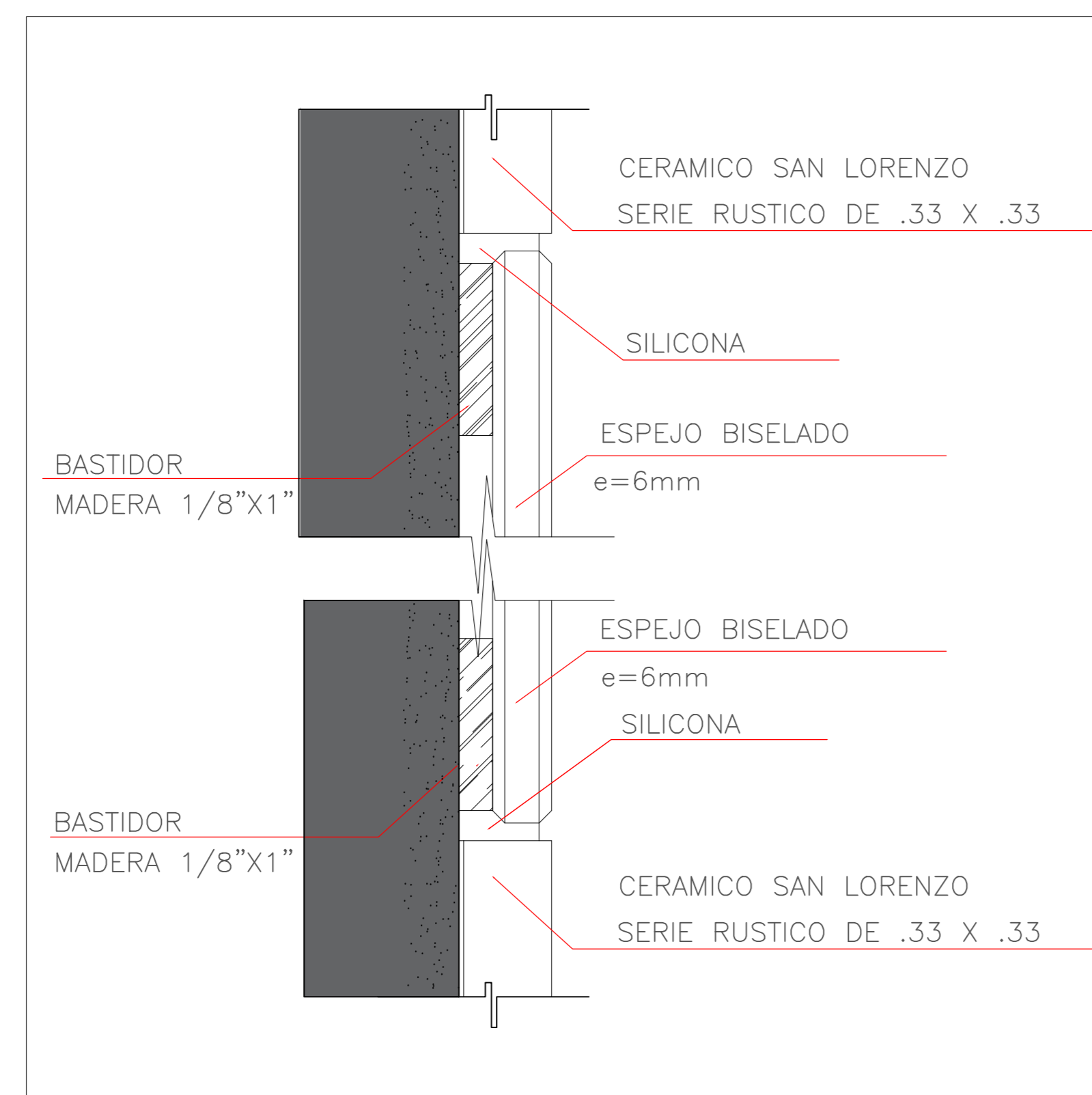
10 SH-10 FIJACION DE ESPEJOS
1/1



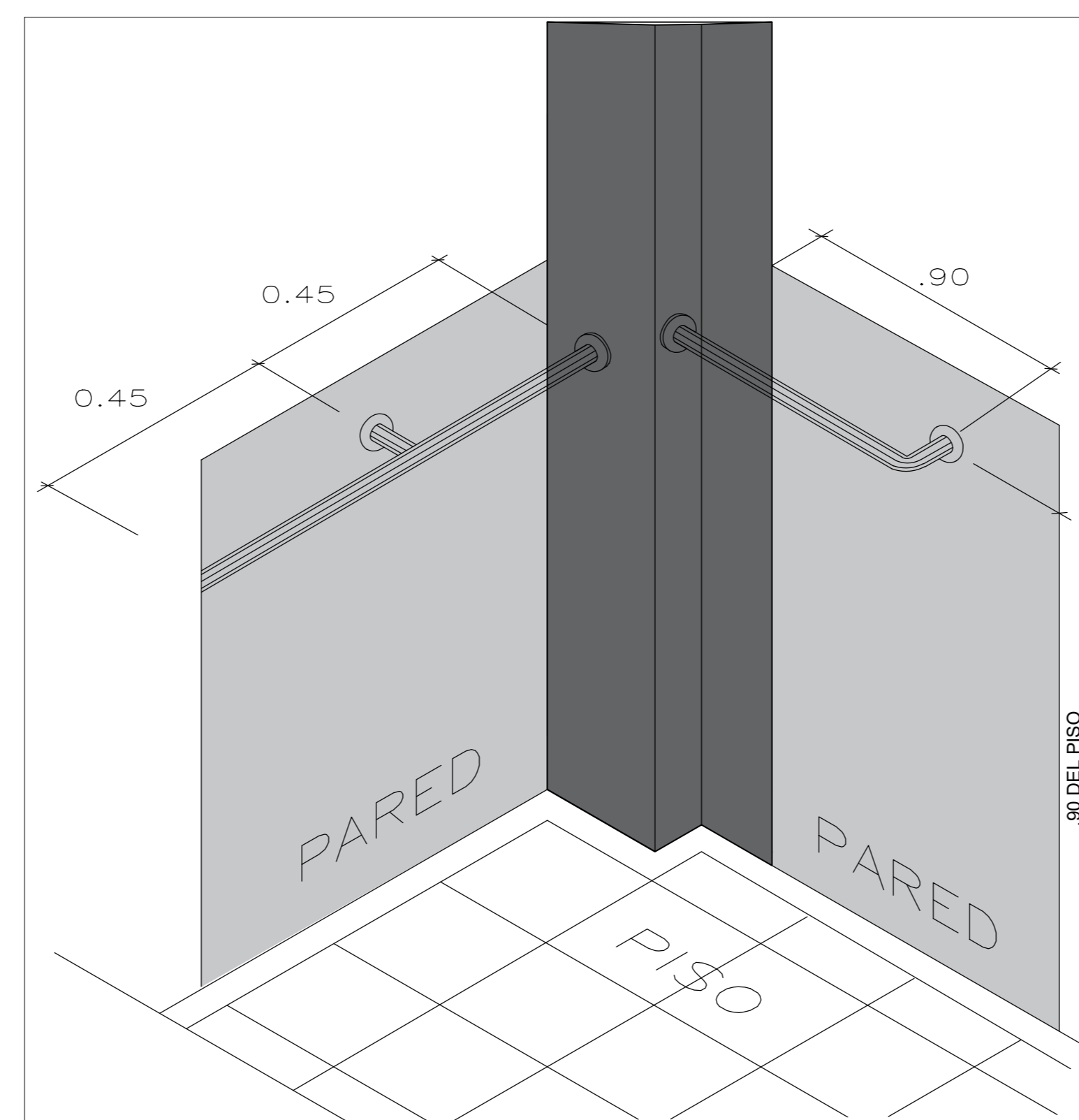
11 SH-11 DETALLE DE ESPEJO - ANCLAJE SUPERIOR
1/5



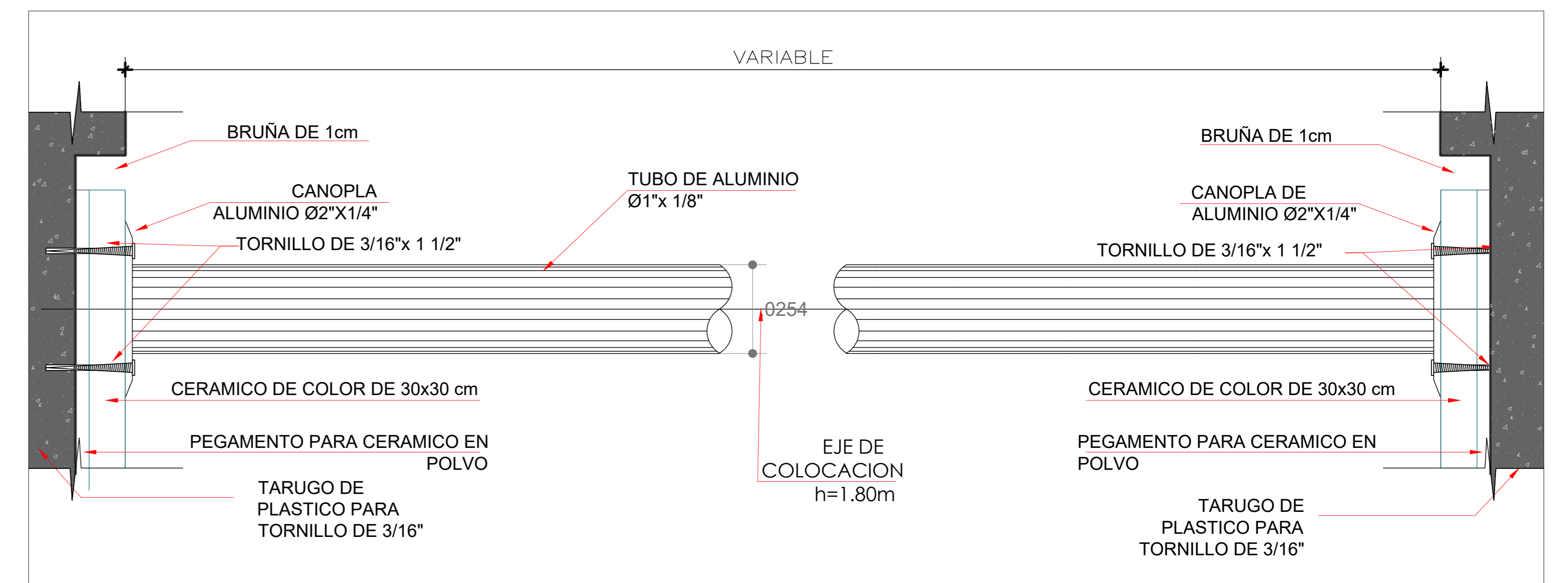
12 SH-12 DETALLE DE ESPEJO - ANCLAJE INFERIOR
1/5



13 SH-13 DETALLE DE ESPEJO - ANCLAJE
1/1



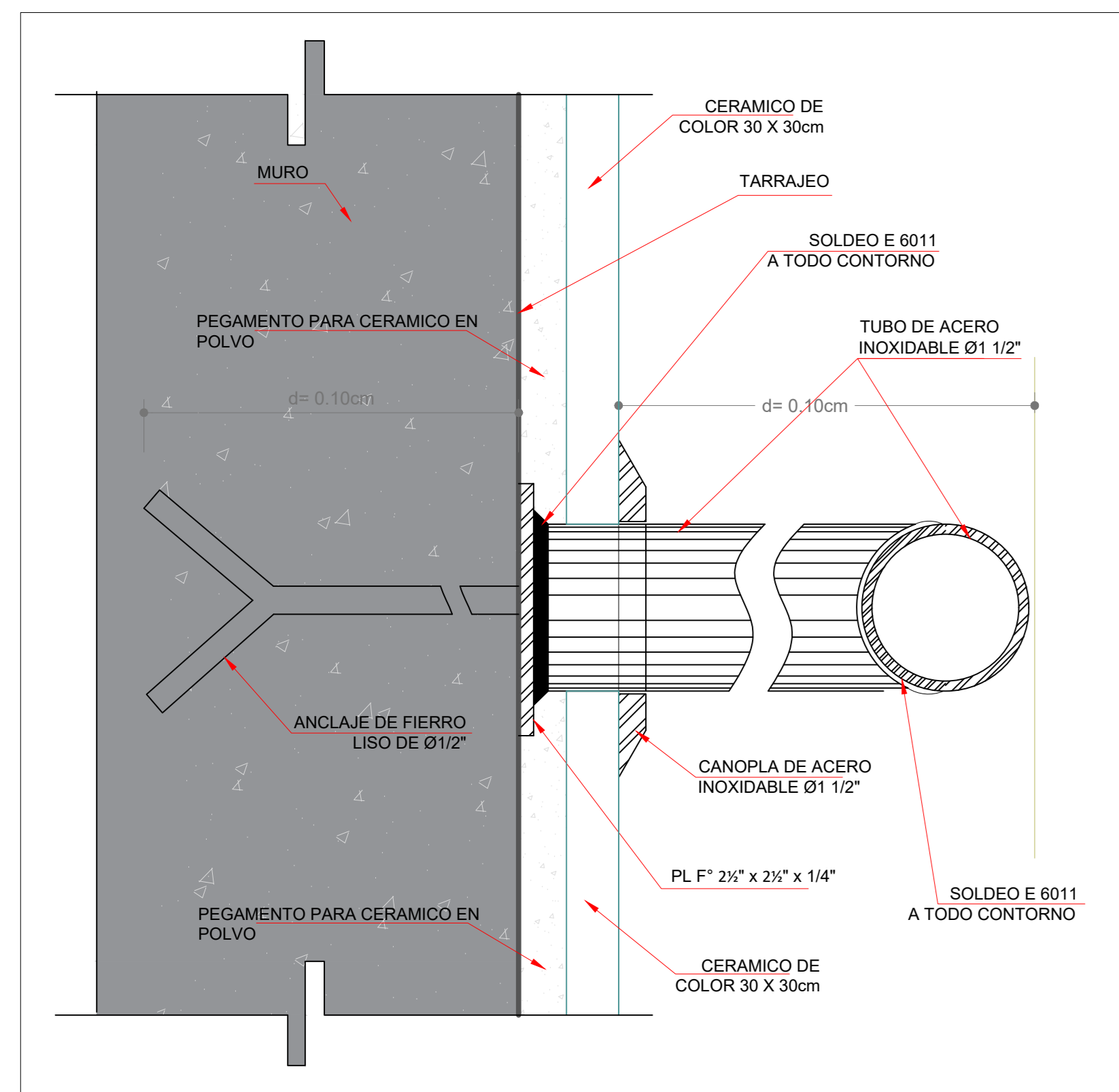
14 SH-14 VISTA 3D DE BARRA DE APOYO
1/1



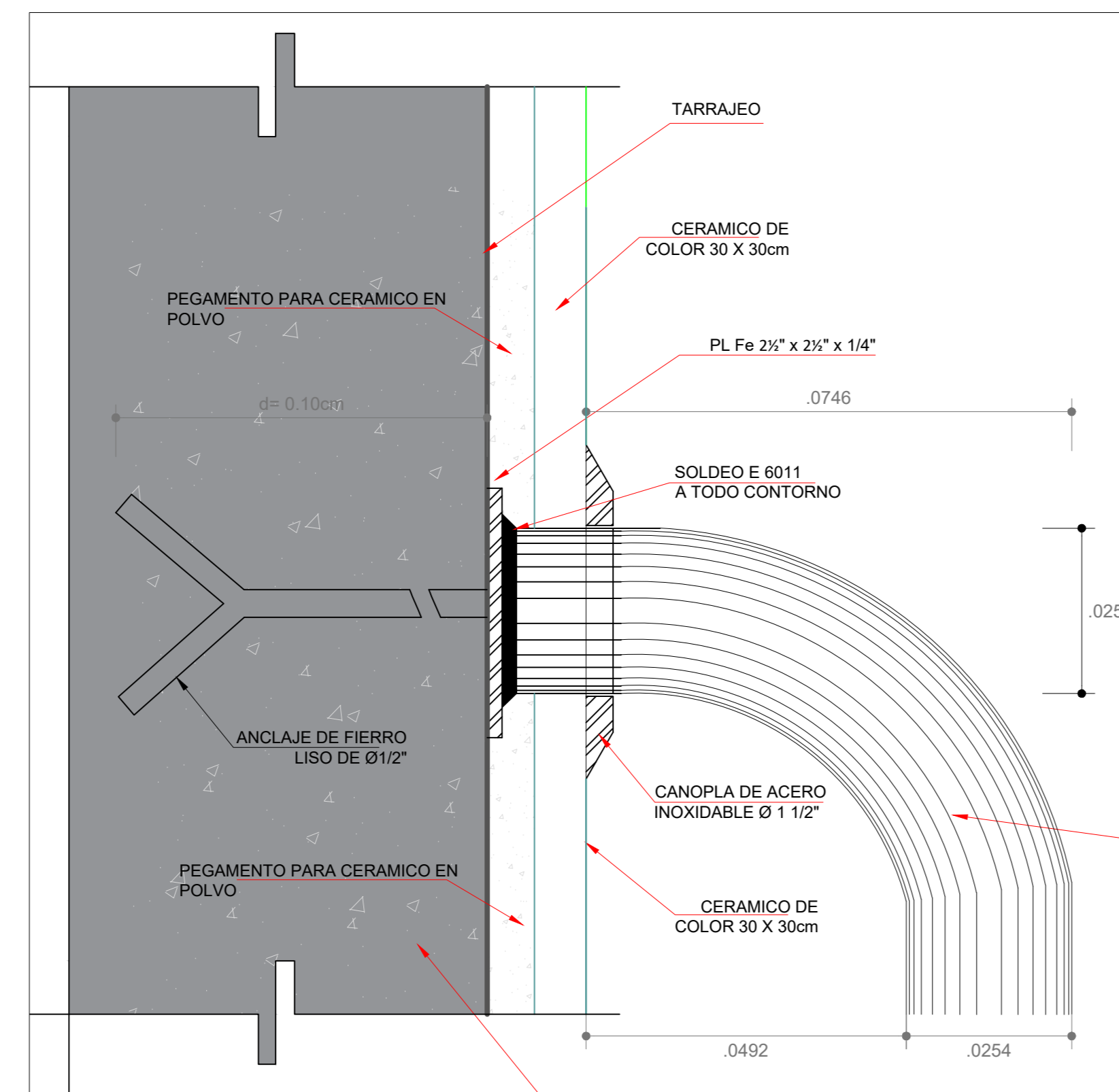
15 SH-15 TUBO DE ALUMINIO DE 1"
1/1

VER DETALLES SH-12, SH-13 Y SH-14 DEL APOYO PARA DISCAPACITADOS EN LA LAMINA SH-02

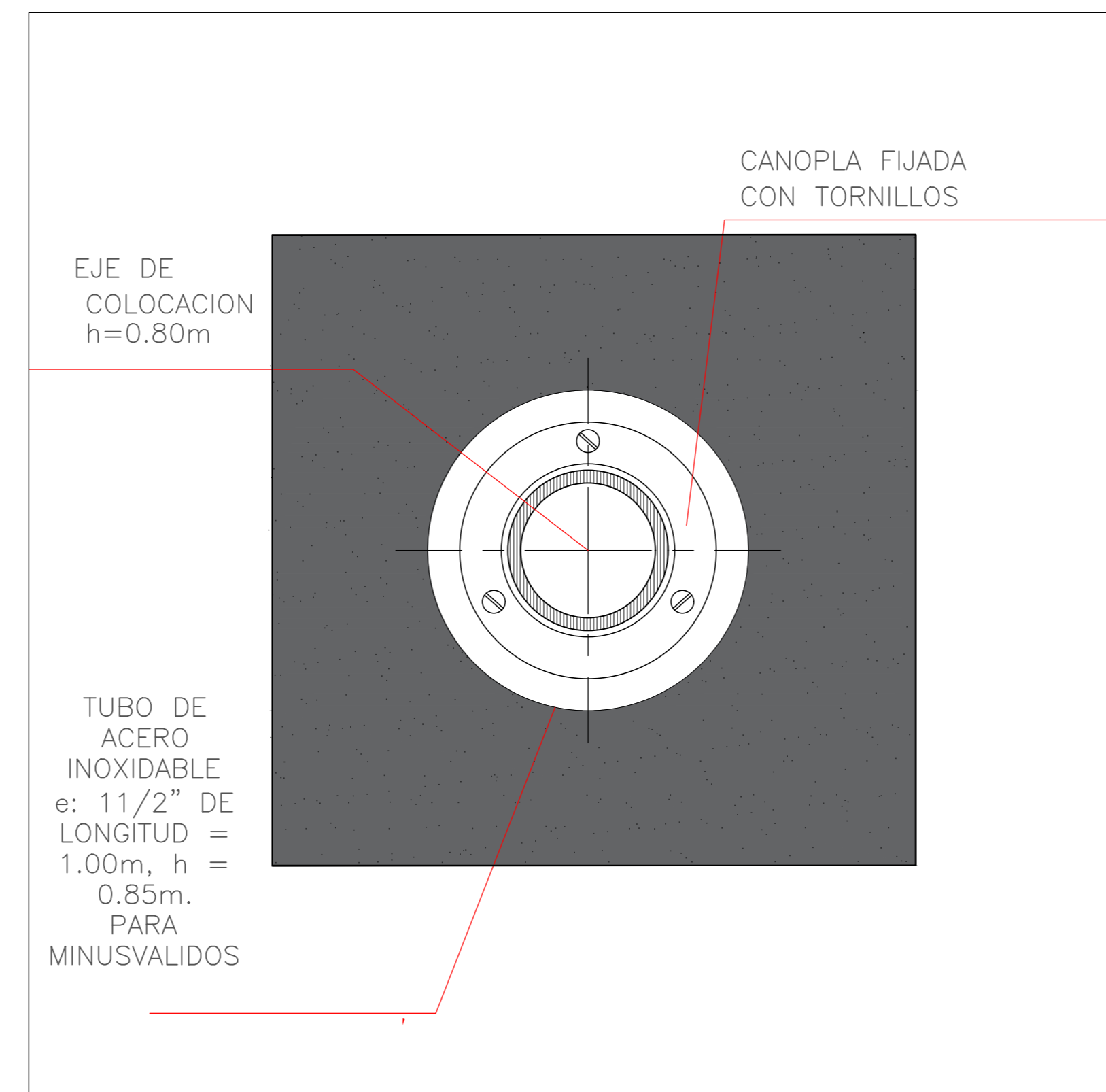
<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	SH-02
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Escala:
	DESARROLLO DE SS.HH	INDICADA	
Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	Fecha:
			08/02/2020



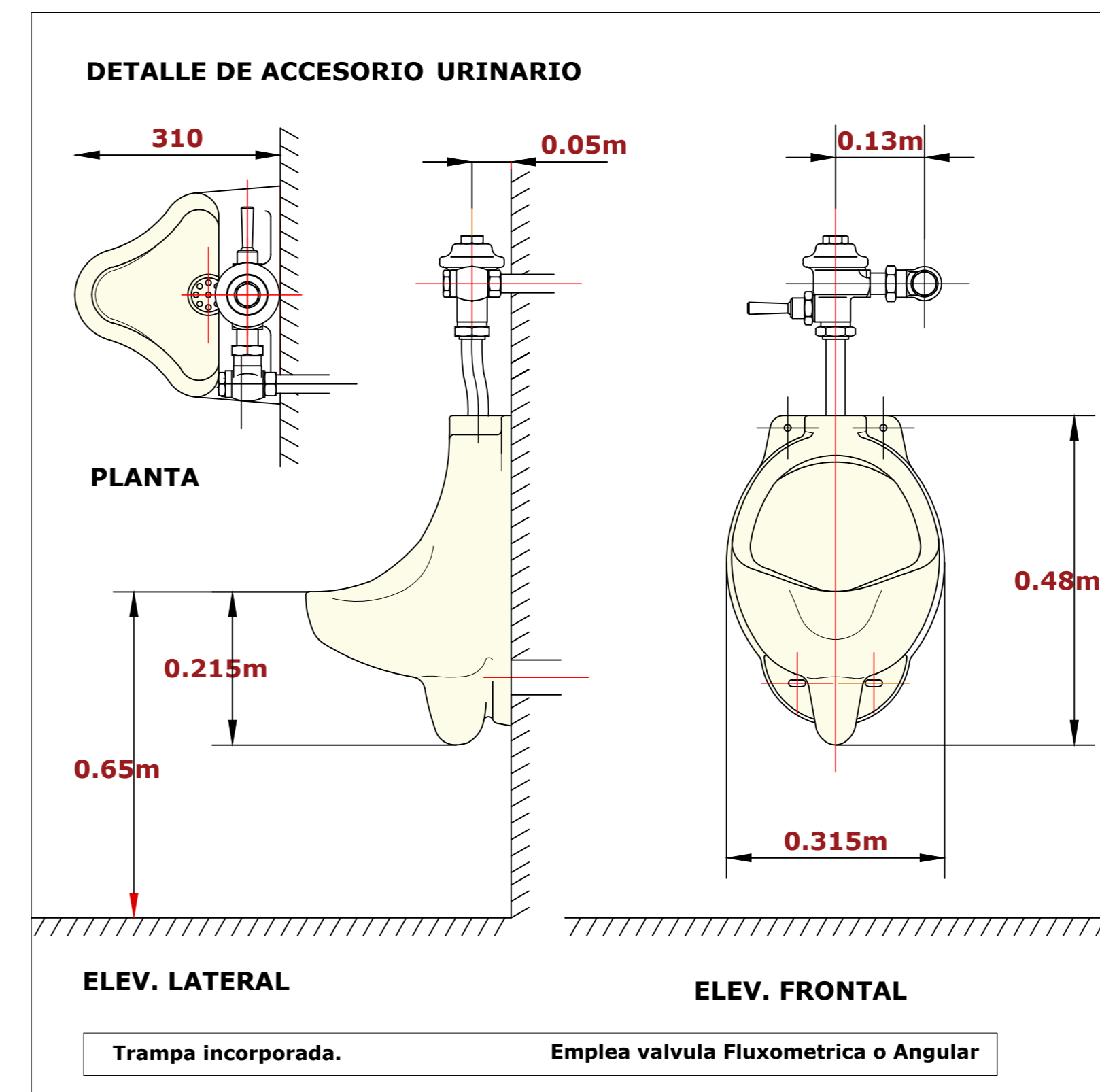
16 SH-16 ENCUENTRO DE BARRA DE APOYO Y MURO
1/5



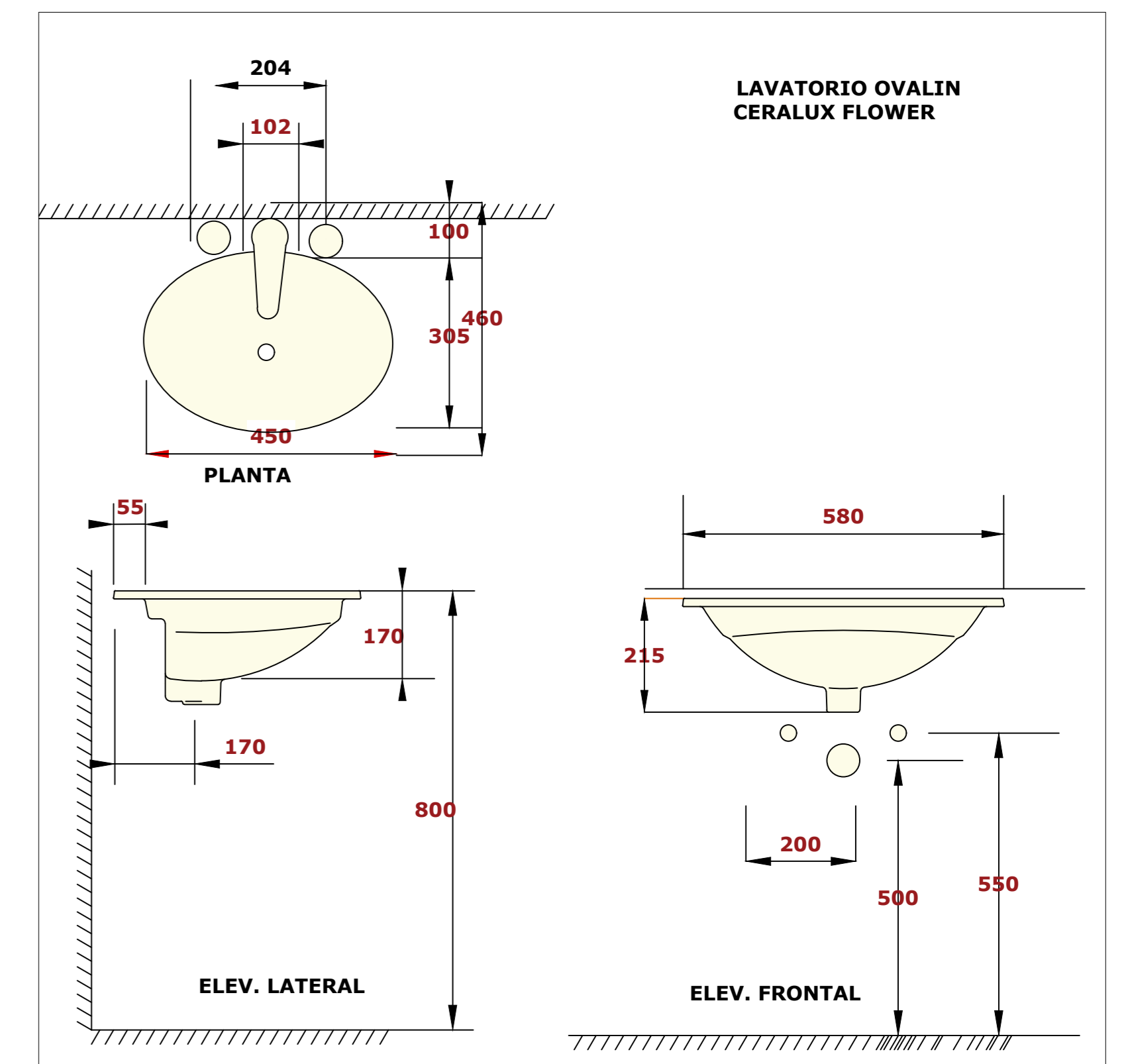
17 SH-17 ENCUENTRO DE BARRA DE APOYO Y MURO
1/5



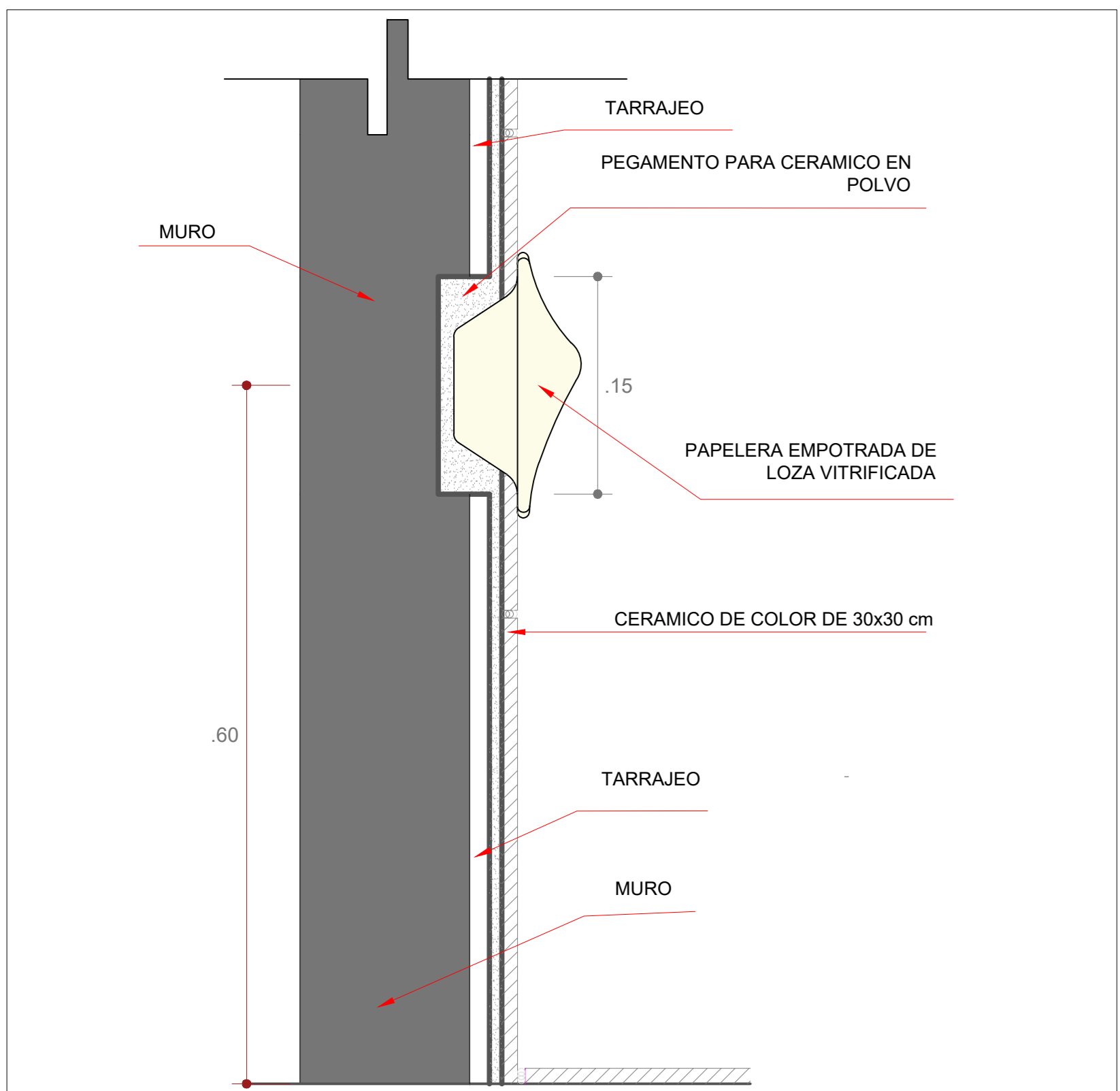
18 SH-18 TUBO DE ACERO PARA DISCAPACITADOS
1/5



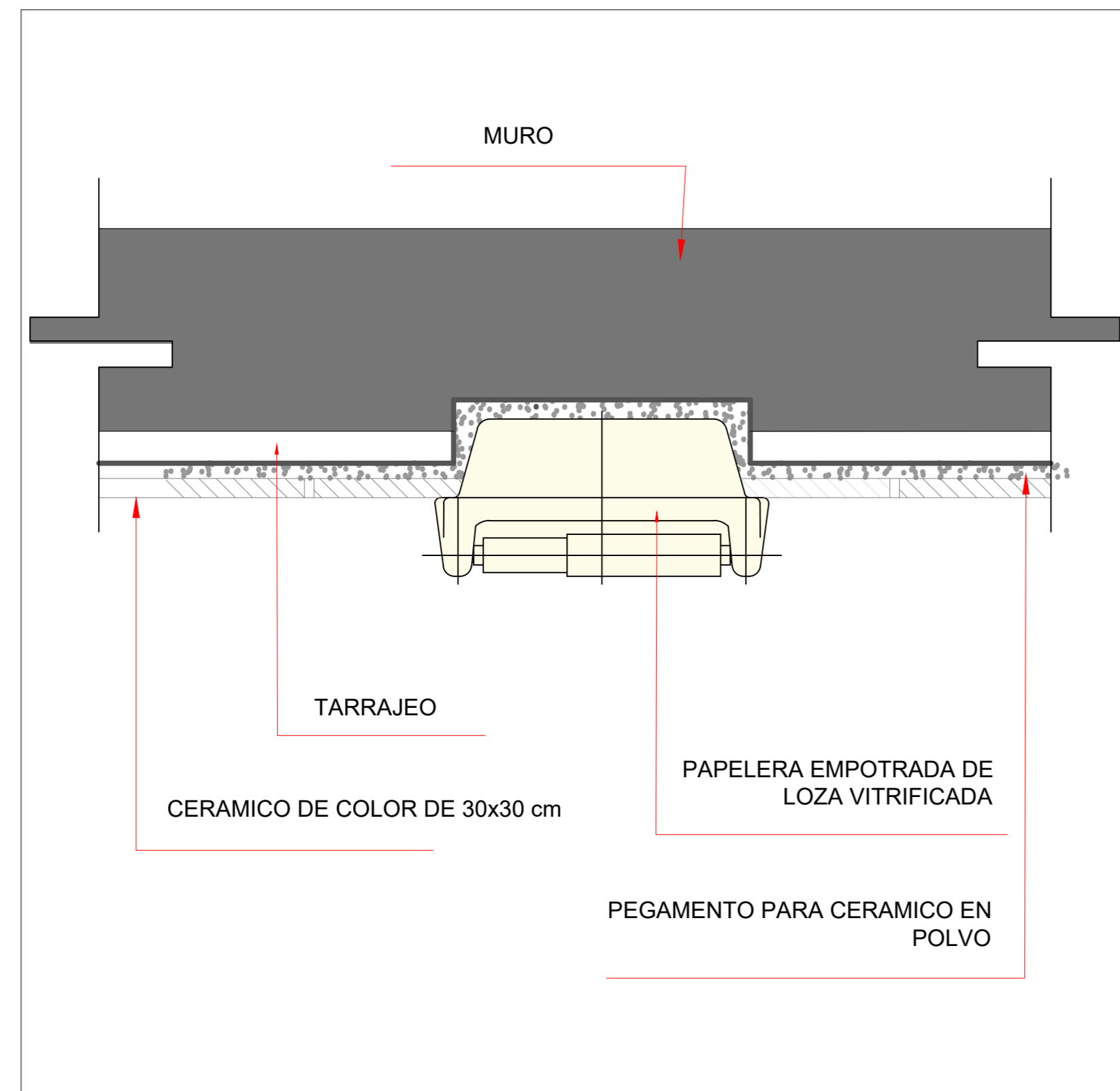
19 SH-19 DETALLE ACCESORIO URINARIO
1/5



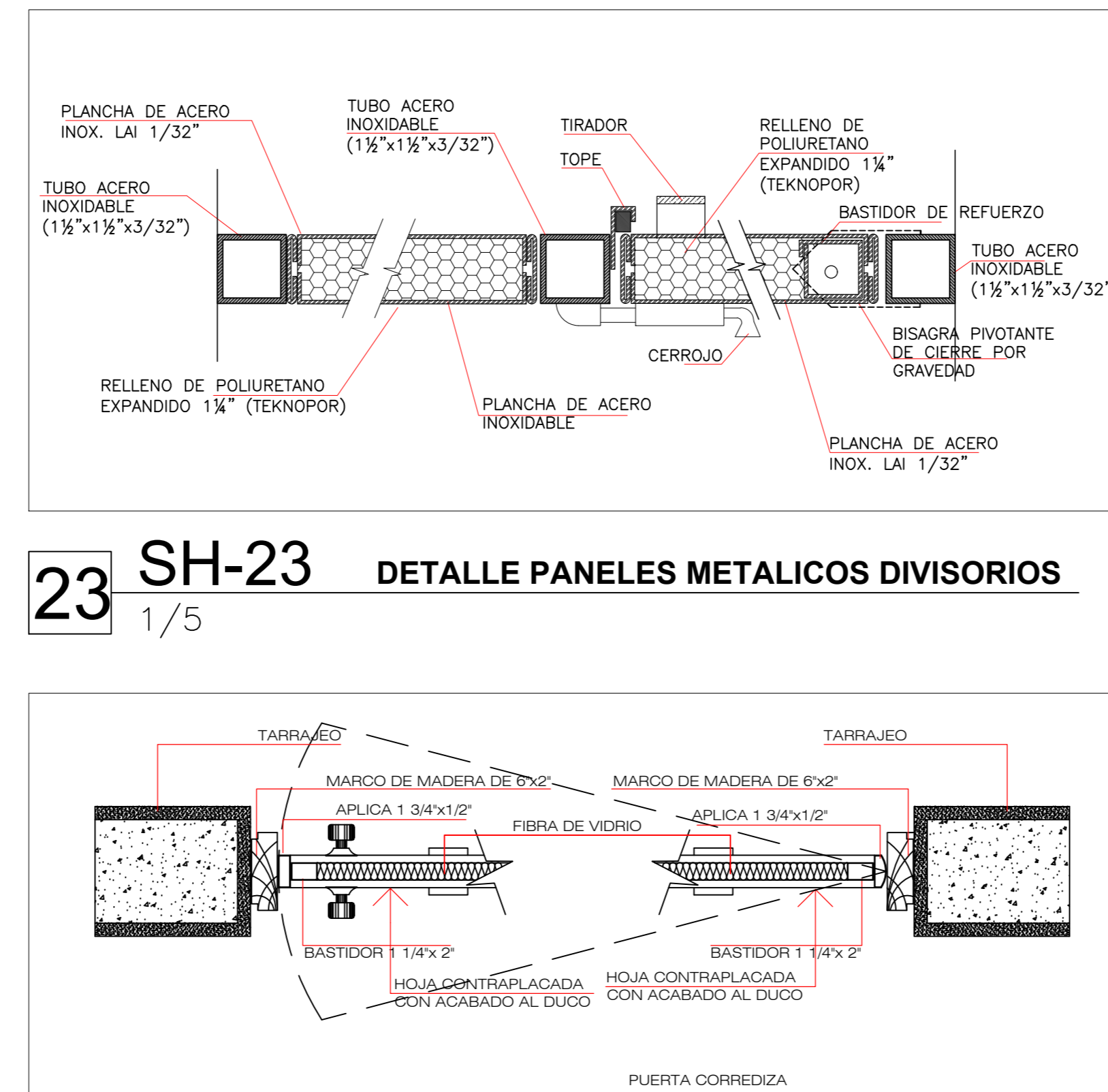
20 SH-20 DETALLE LAVATORIO
1/5



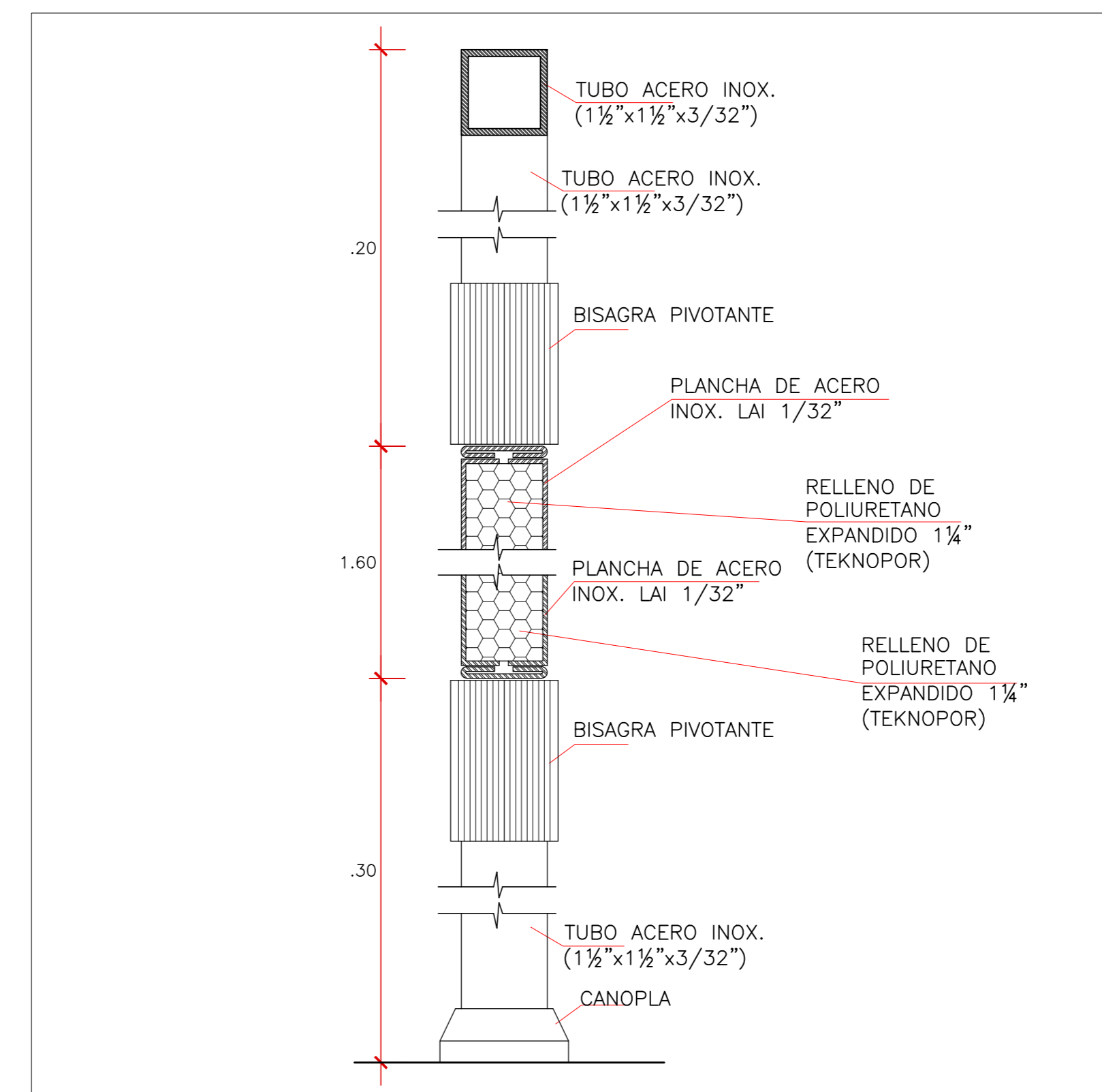
21 SH-21 DETALLE JABONERA EMPOTRADA - CORTE
1/5



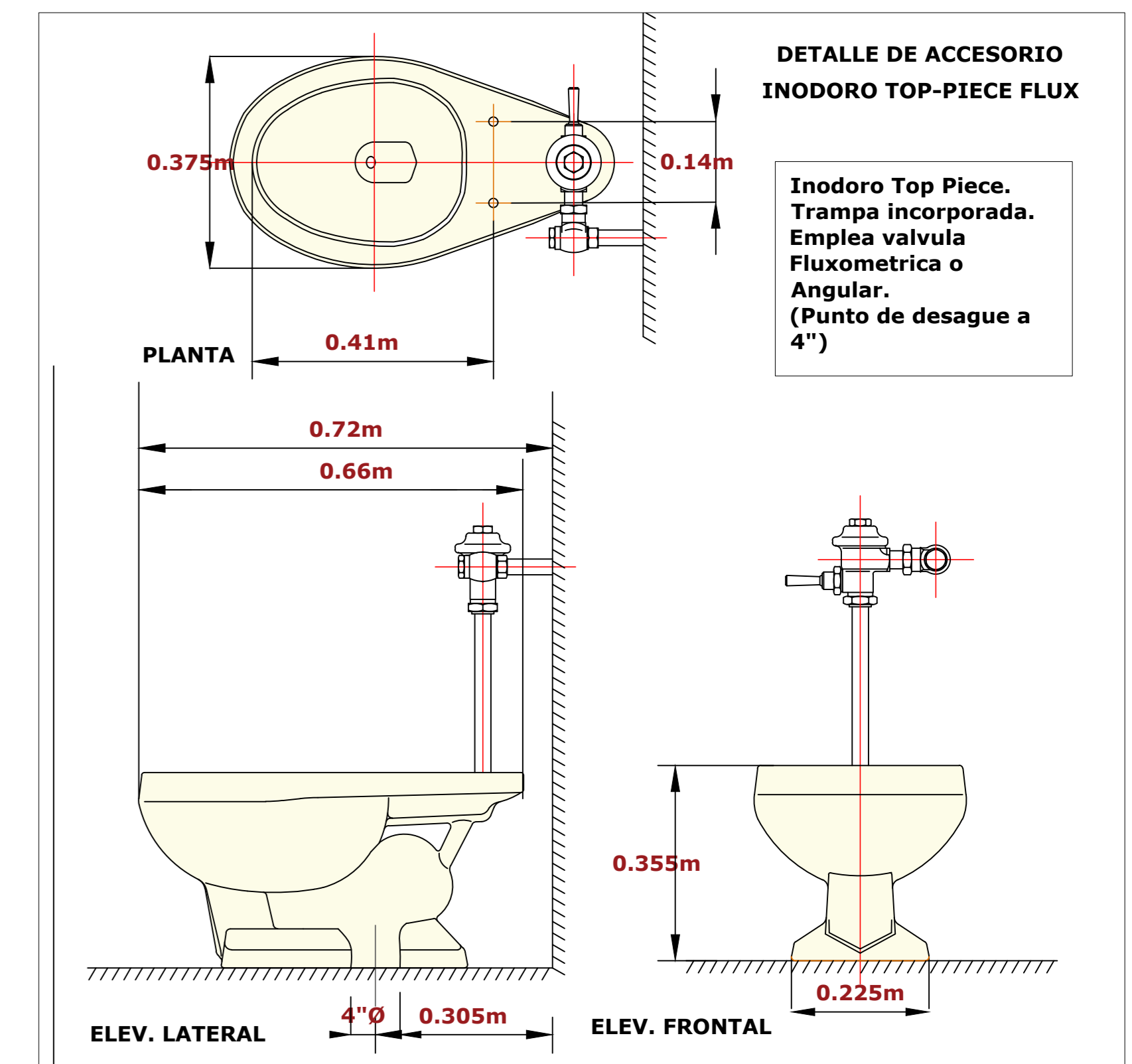
22 SH-22 DETALLE JABONERA EMPOTRADA - PLANTA
1/5



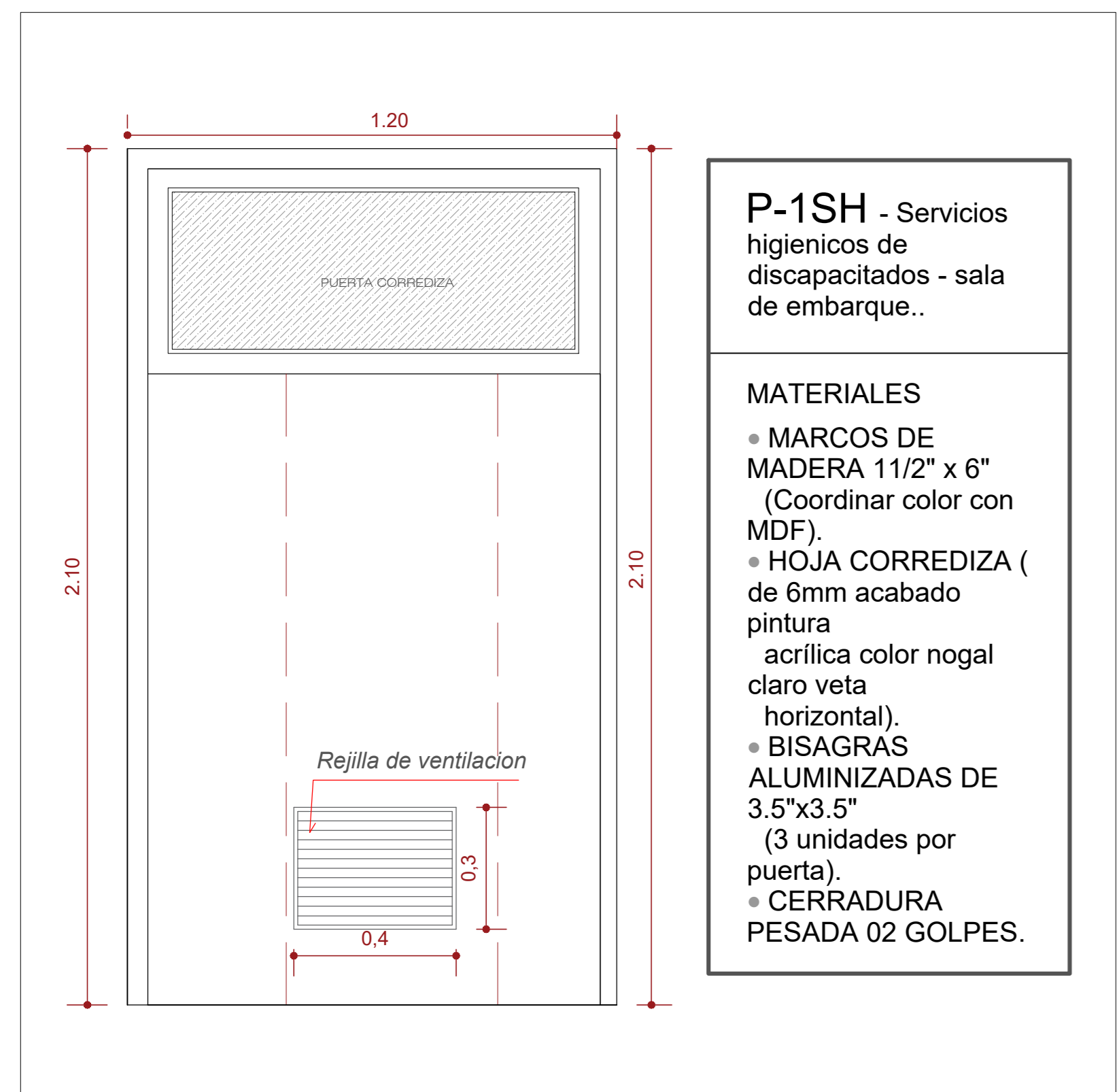
23 SH-23 DETALLE PANELES METALICOS DIVISORIOS
1/5



25 SH-25 DETALLE PANELES METALICOS DIVISORIOS
1/5



26 SH-26 DETALLE INODORO FLUXONOMETRICO
1/5

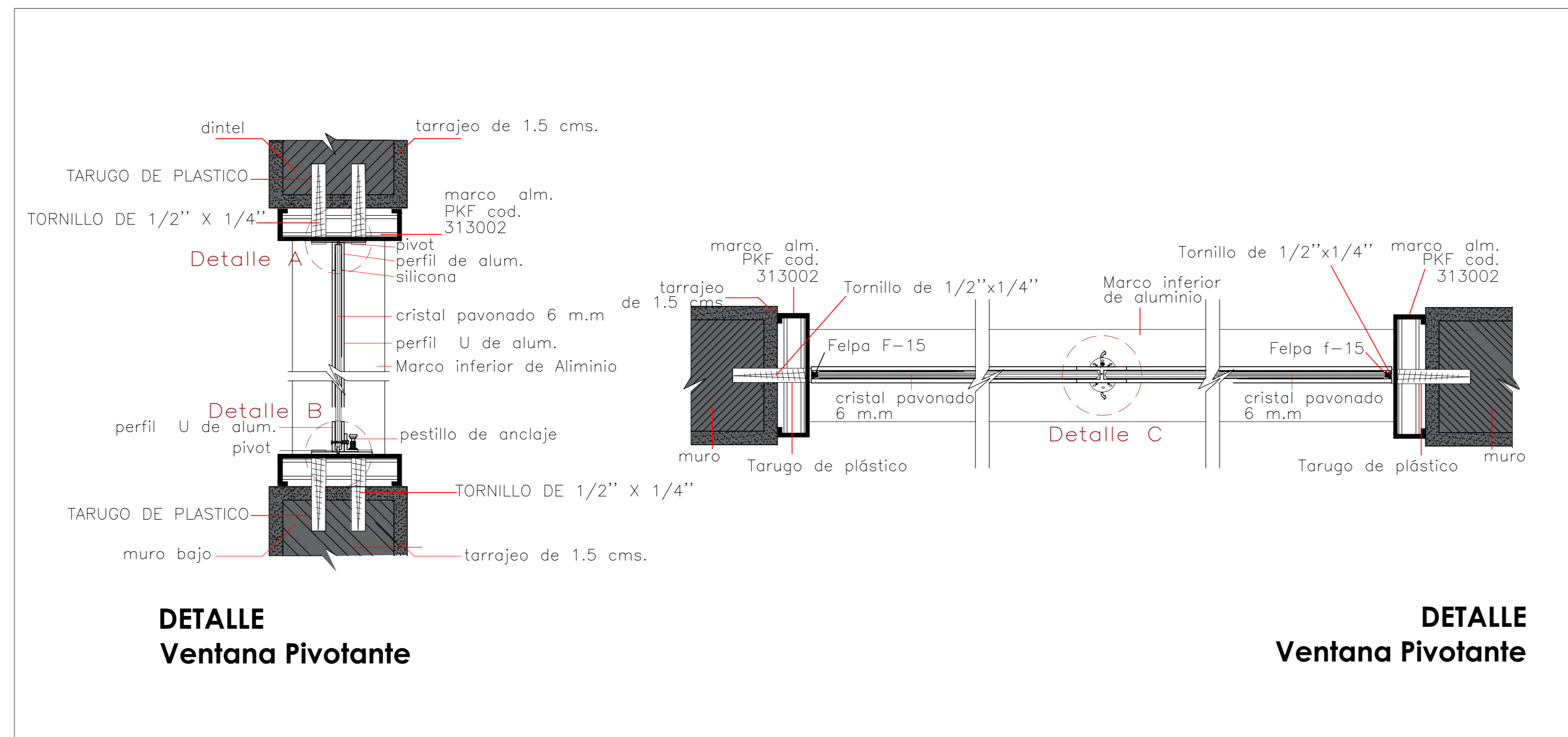


27 SH-27 ELEVACION PUERTA CORREDIZA
1/5

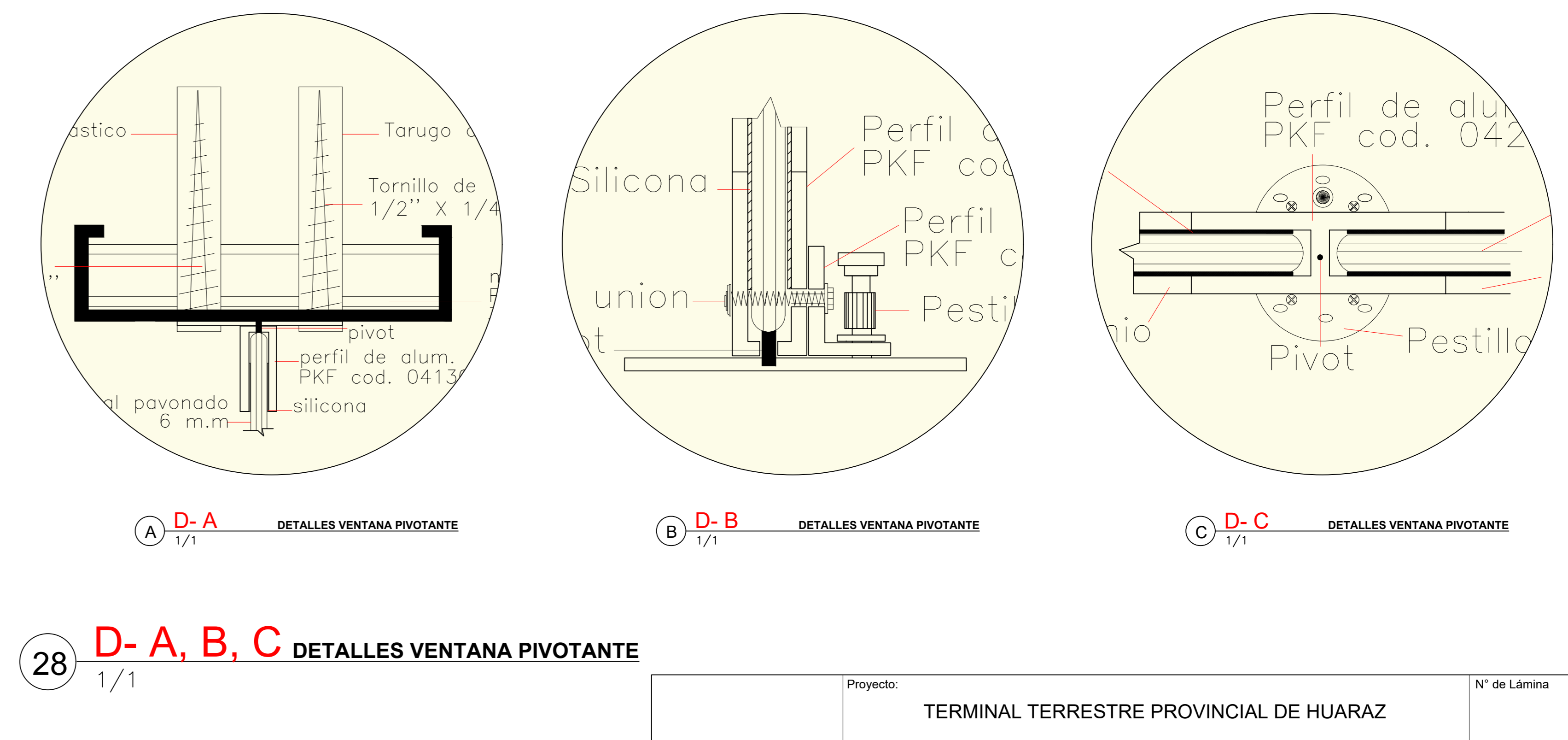
P-1SH - Servicios higienicos de discapacitados - sala de embarque..

MATERIALES

- MARCOS DE MADERA 1 1/2" x 6" (Coordinar color con MDF).
- HOJA CORREDIZA (de 6mm acabado pintura acrilica color nogal claro veta horizontal)
- BISAGRAS ALUMINIZADAS DE 3.5"x3.5" (3 unidades por puerta)
- CERRADURA PESADA 02 GOLPES.



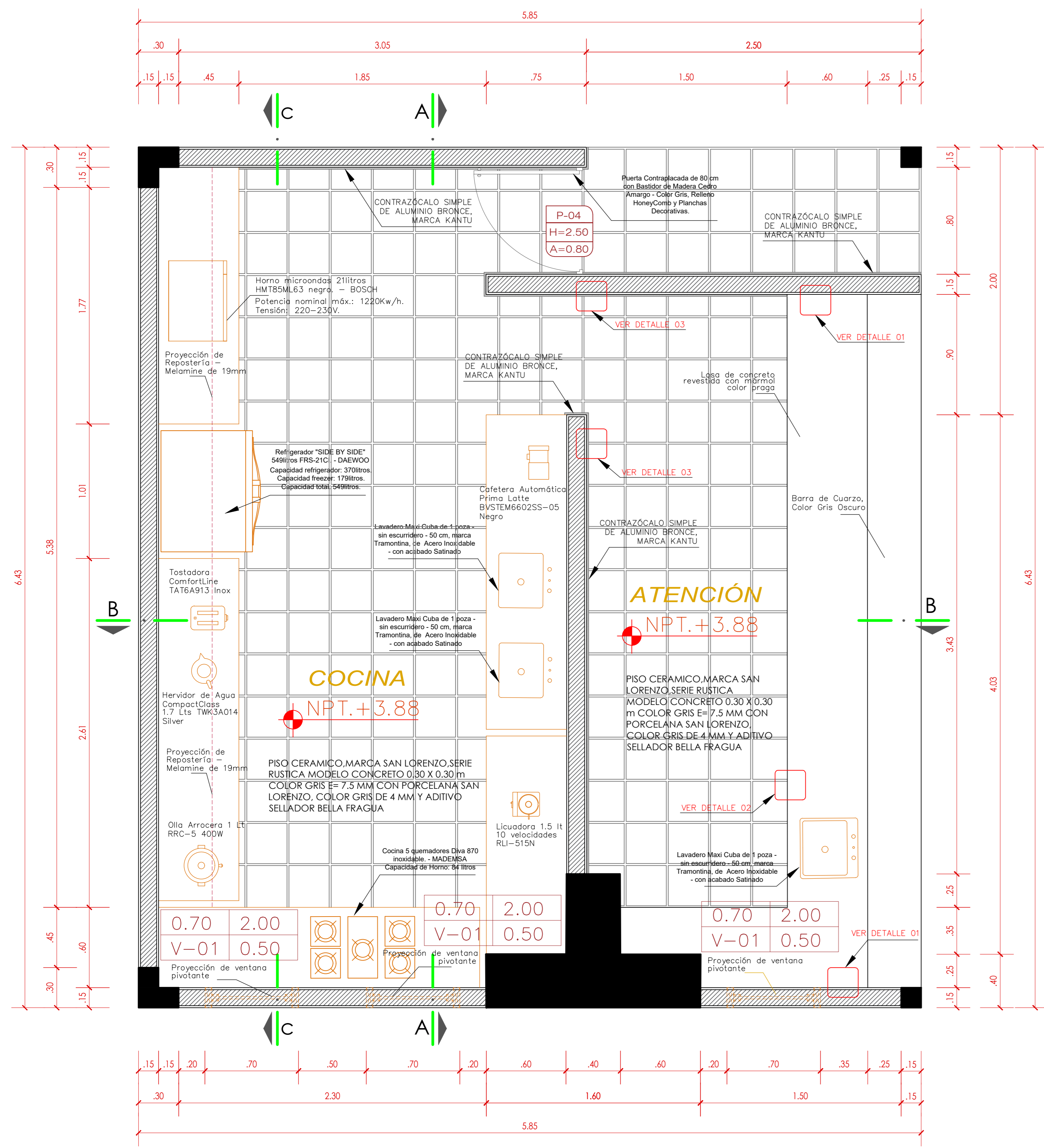
28 SH-28 DETALLE VENTANA PIVOTANTE
1/5



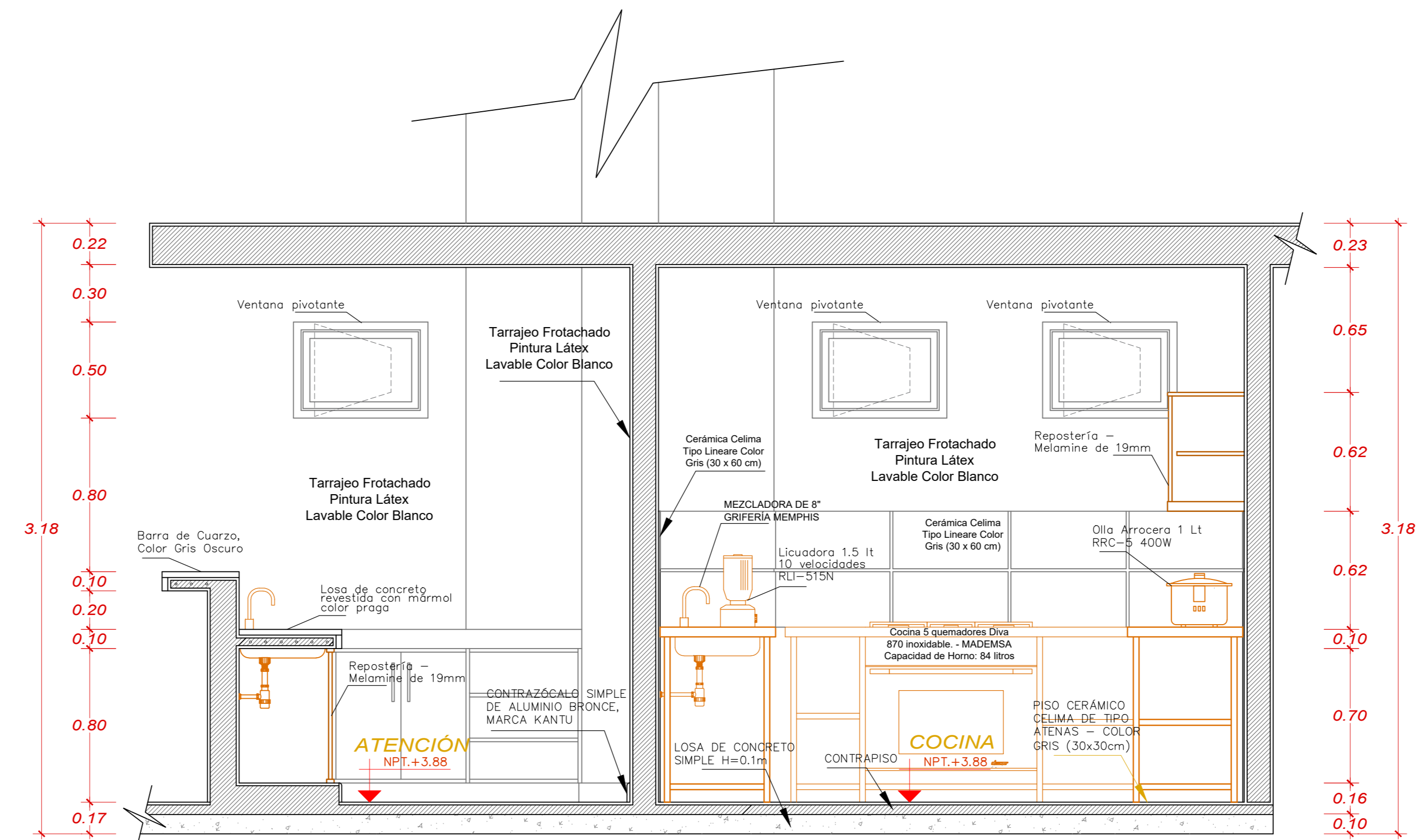
28 D-A, B, C DETALLES VENTANA PIVOTANTE
1/1

VER DETALLES DE VENTANAS Y PUERTAS EN LA LAMINA DE CARPINTERIA METALICA CM-01

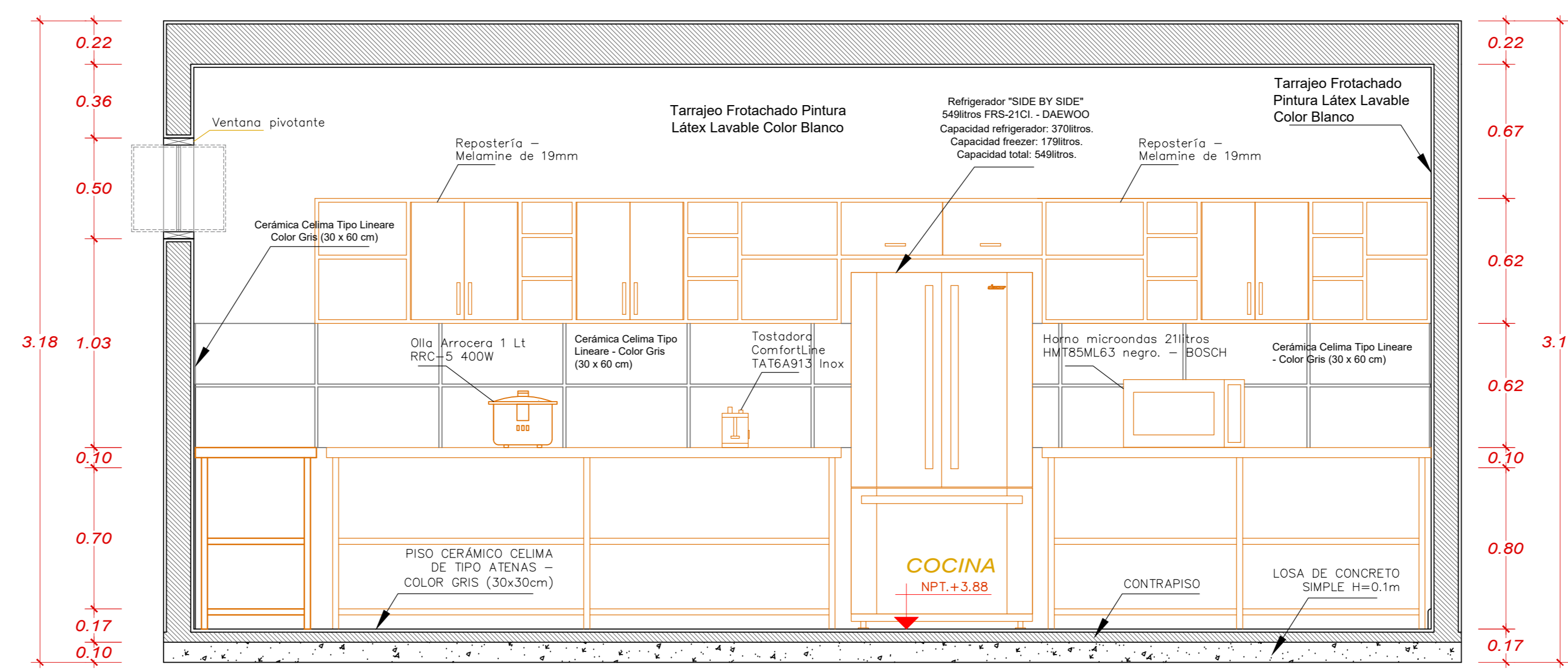
<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	SH-03
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Escala:
	DESARROLLO DE SS.HH	INDICADA	
Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	Fecha:
			08/02/2020



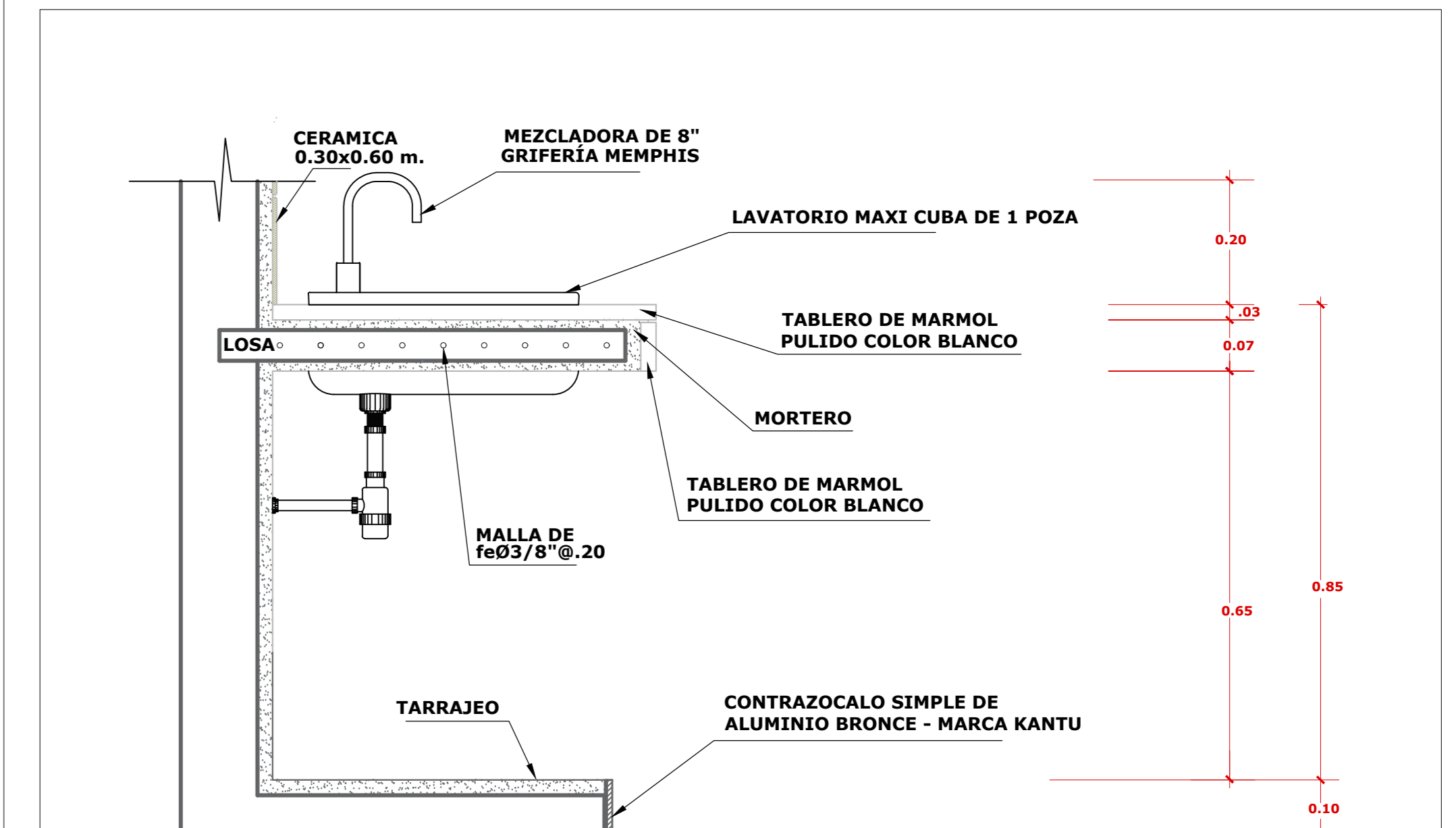
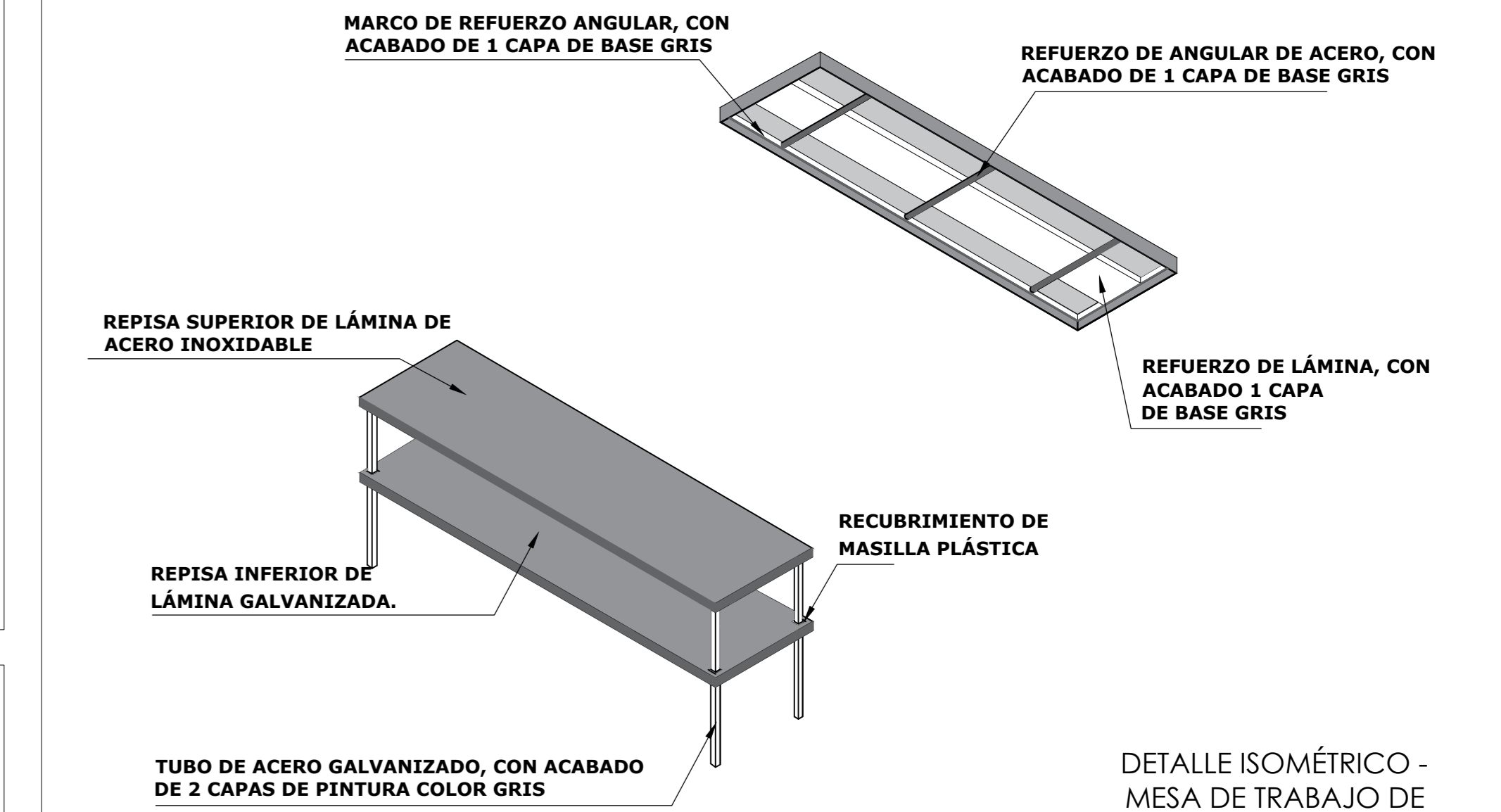
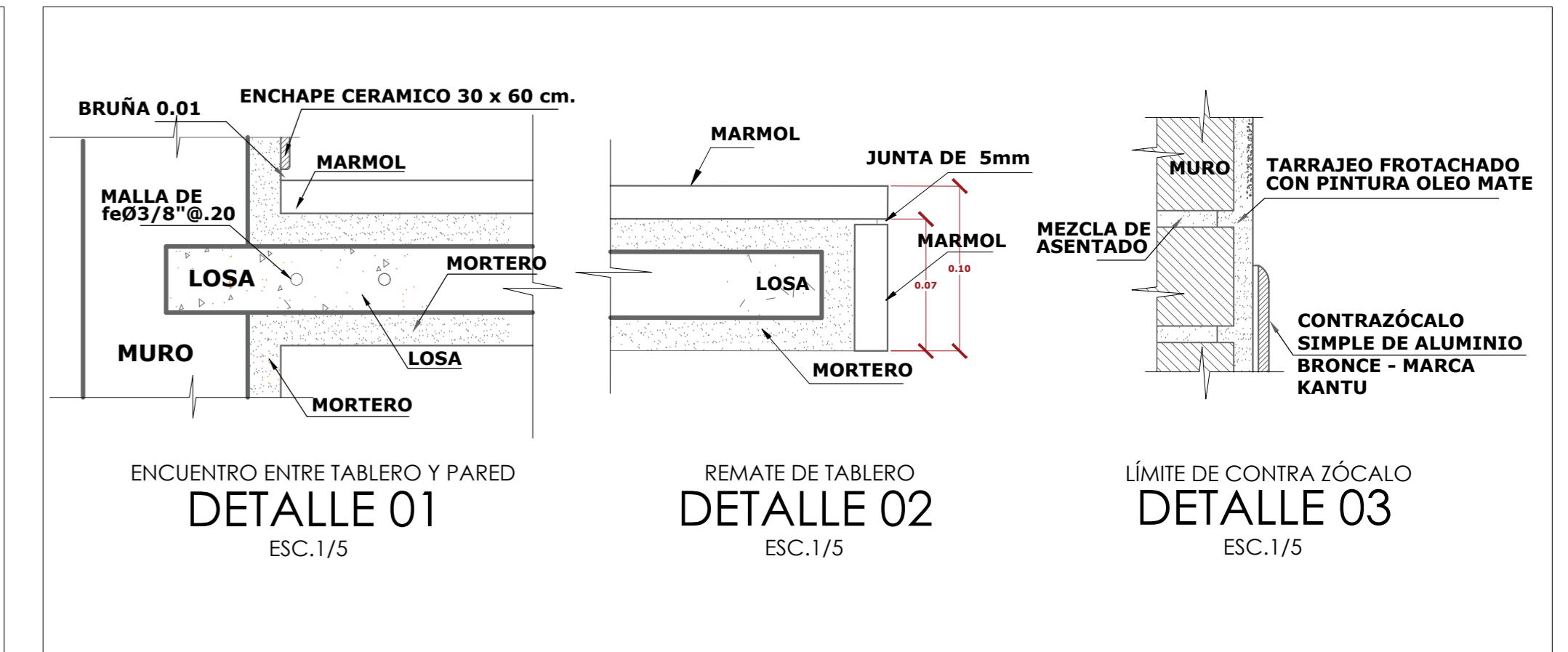
CAFETERÍA PLANTA ESC.1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



CAFETERÍA SECCIÓN B-B ESC.1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



CAFETERÍA SECCIÓN C-C ESC.1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



SECCIÓN DE LAVADERO ESC.1/10

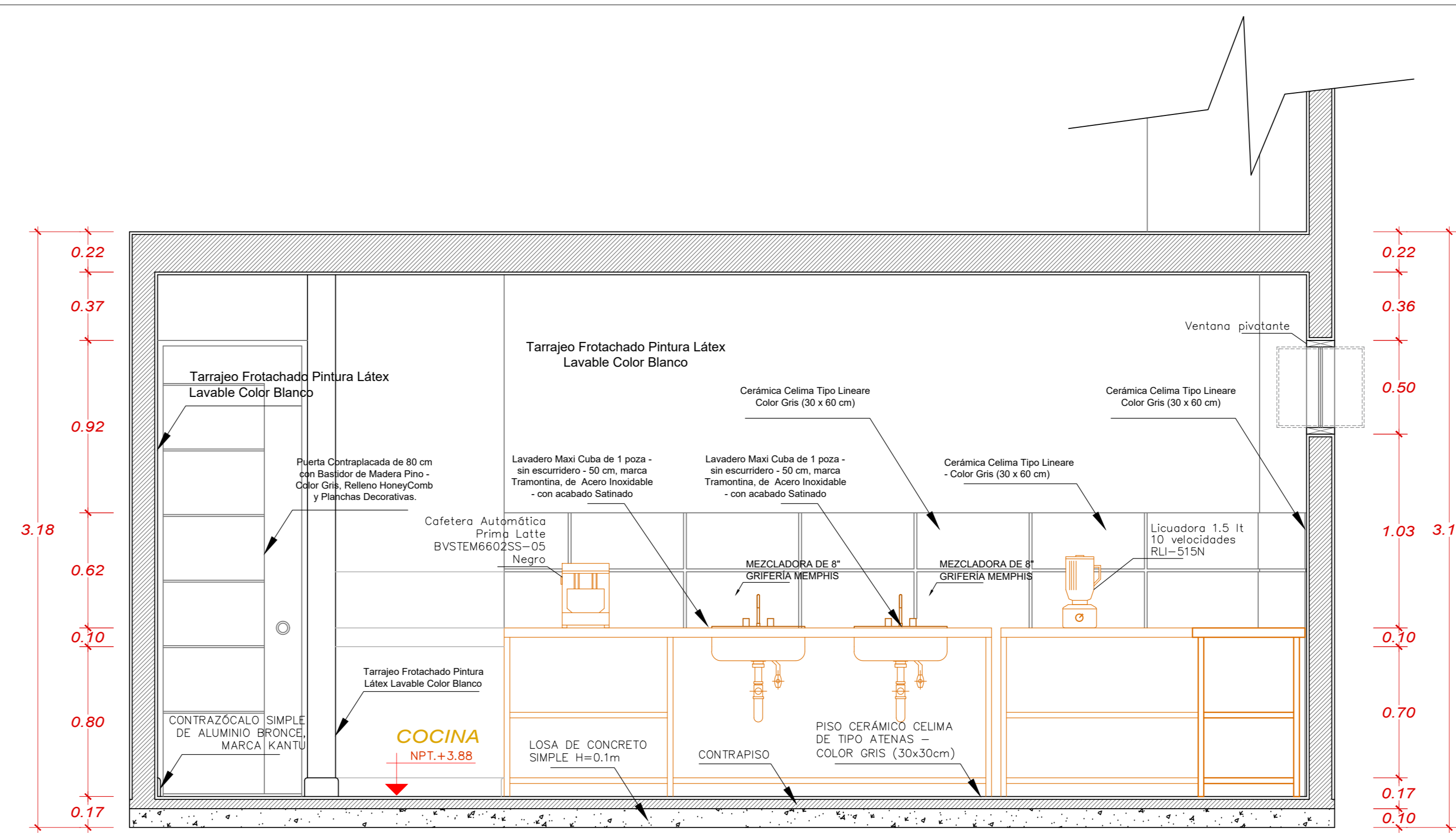
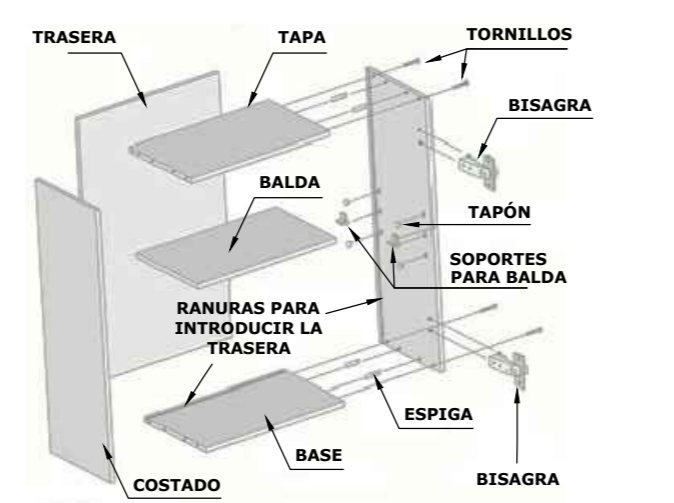
DESCRIPCIÓN DE ARTEFACTOS

<p>Refrigerador side by side 549litros FRS-21CI. - DAEWO</p> <p>No frost filtro de agua interior. Rápida refrigeración. Enfriador de latas Express. Visor LED y botones táctiles. Alarma de temperatura y apagado. Estantes seguros de vidrio anti derrame. Bajo consumo de energía. Bajo nivel de ruido.</p> <p>Modelo: FRS-20CP. Medidas: - Ancho: 90.6cm. - Fondo: 73.5cm. - Alto: 177cm. Capacidad refrigerador: 370litros. Capacidad freezer: 179litros. Capacidad total: 549litros. Consumo mensual: 35,25Kwh/mes. Contenido: 1 side by side. Peso: 107kilos.</p>	<p>Cocina 5 quemadores Diva 870 inoxidable. - MADEMSA</p> <p>Cubierta antiderrame de acero inoxidable. 6 quemadores en cubierta. Parrilla triple en cubierta. Quemadores con tapillas enlozadas. Grill Eléctrico en horno. Tapa cubierta de cristal templado. Frente de llaves acero inoxidable. Encendido electrónico en cubierta y horno. Quemadores laterales móviles en horno. Sistema de seguridad temporar en horno. Puerta horno de cristal templado y doble vidrio. Parrilla horno deslizable. Bandeja enlozada de gran tamaño. Timer y luz en horno. Manilla puerta horno de acero.</p> <p>Modelo: Diva 870. Medidas: -Alto: 892mm aprox. -Ancho: 900mm aprox. -Fondo: 595mm aprox. Capacidad de horno: 84litros. Color: Inoxidable. Peso: 44kg.</p>	<p>Horno microondas 21litros HMT85ML63 negro. - BOSCH</p> <p>Microondas con Tecnología Innovave maxx. Clase eficiencia energética A. Tipo de instalación encastre. Interior de acero inoxidable. DirectControl. Mando ocultable. Base cerámica sin plato giratorio. Reloj electrónico programable de paro de cocción. Gourmet. 7 recetas almacenadas. 5 niveles de potencia de microondas. Iluminación interior.</p> <p>Modelo: HMT85ML63. Medidas: - Alto: 342mm. - Ancho: 600mm. - Fondo: 320mm. Capacidad: 21litros. Potencia nominal máx.: 1220Kwh. Tensión: 220-230V. Frecuencia: 50Hz. Tipo de conexión: Schuko 10Amp. Contenido: 1 horno microondas.</p>
---	---	---

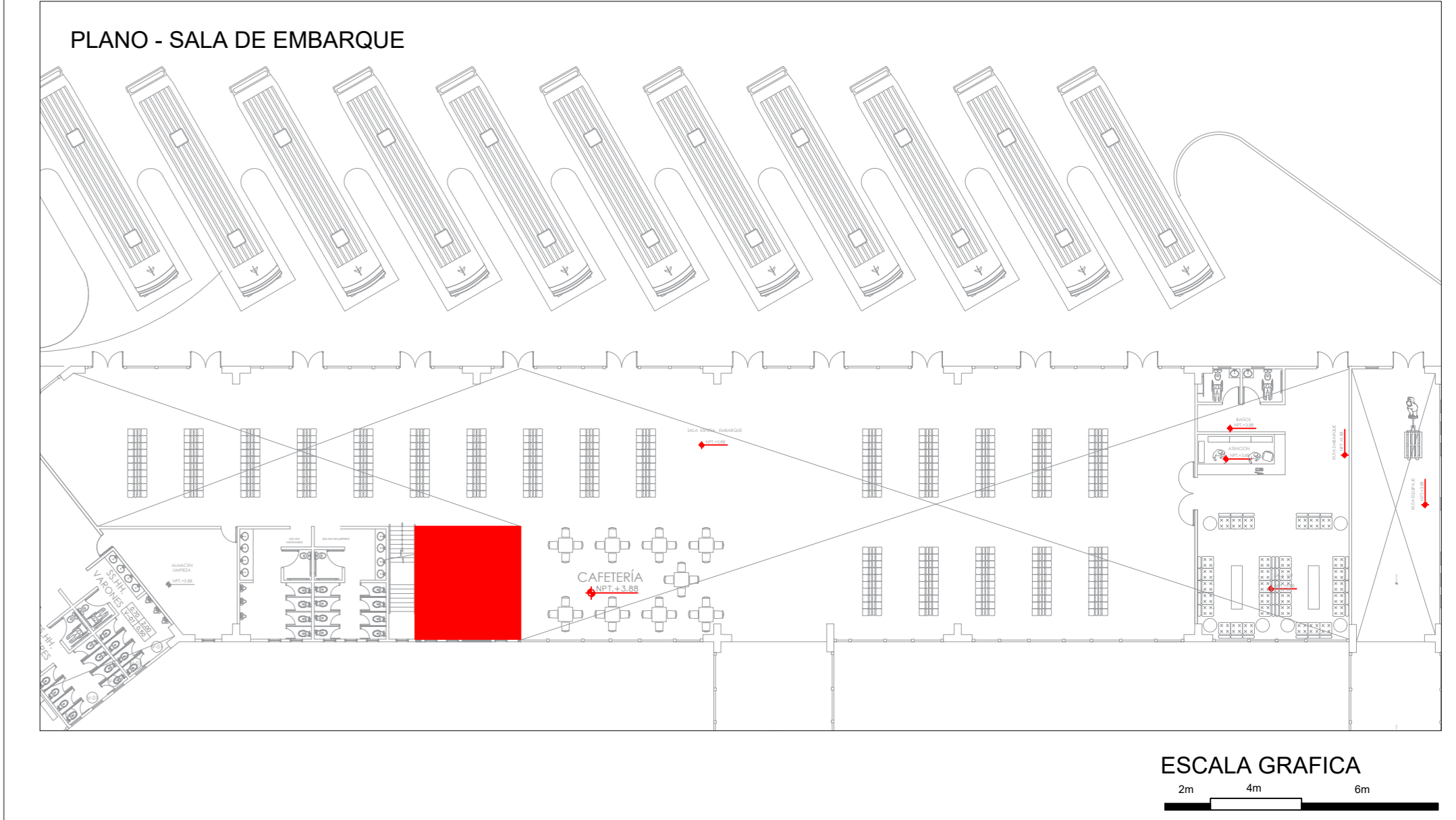
TABLA DE ACABADOS

No	DESCRIPCIÓN	MATERIAL	CERAMICO SAN LORENZO
1	PISO	MATERIAL: CERAMICO SAN LORENZO DIMENSIONES: 0.33x0.33 COLOR: GRIS	
2	PINTURA	MARCA: TIPO LATEX COLOR: BLANCO	
3	BARRA DE ATENCIÓN EXTERIOR	MATERIAL: CONCRETO ACABADO: CUARZO COLOR: GRIS	
3	BARRA DE ATENCIÓN INTERIOR	MATERIAL: CONCRETO ACABADO: MÁRMOL COLOR: PRAGA	
4	SUMIDERO	MODELO: REJILLA MATERIAL: BRONCE	
6	CONTRAZOCALO	MATERIAL: ALUMINIO-BRONCE DIMENSIONES: e = 0.01 m Altura = 0.10 m	

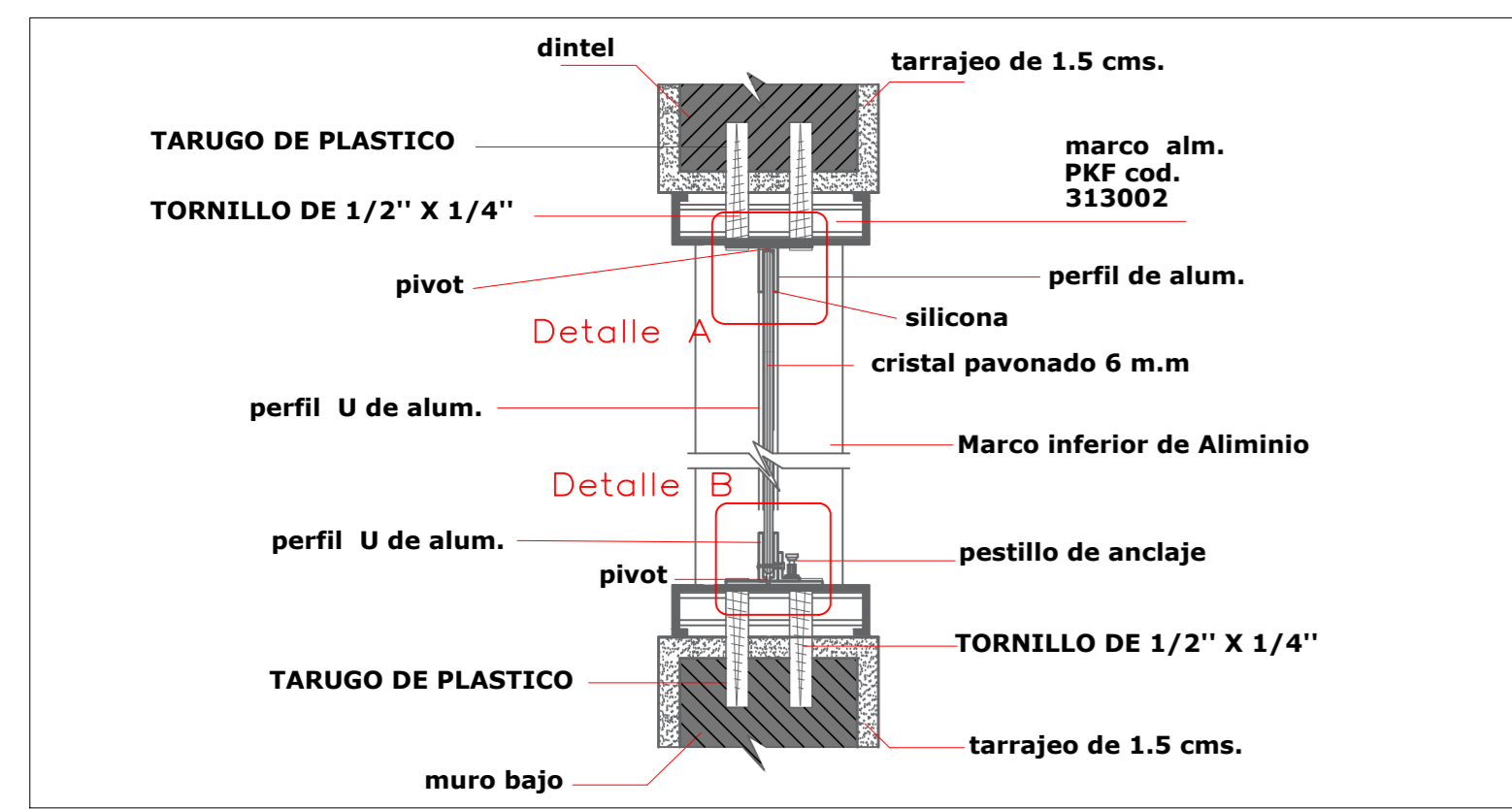
DETALLE ISOMÉTRICO - REPOSTERO DE MELAMINE



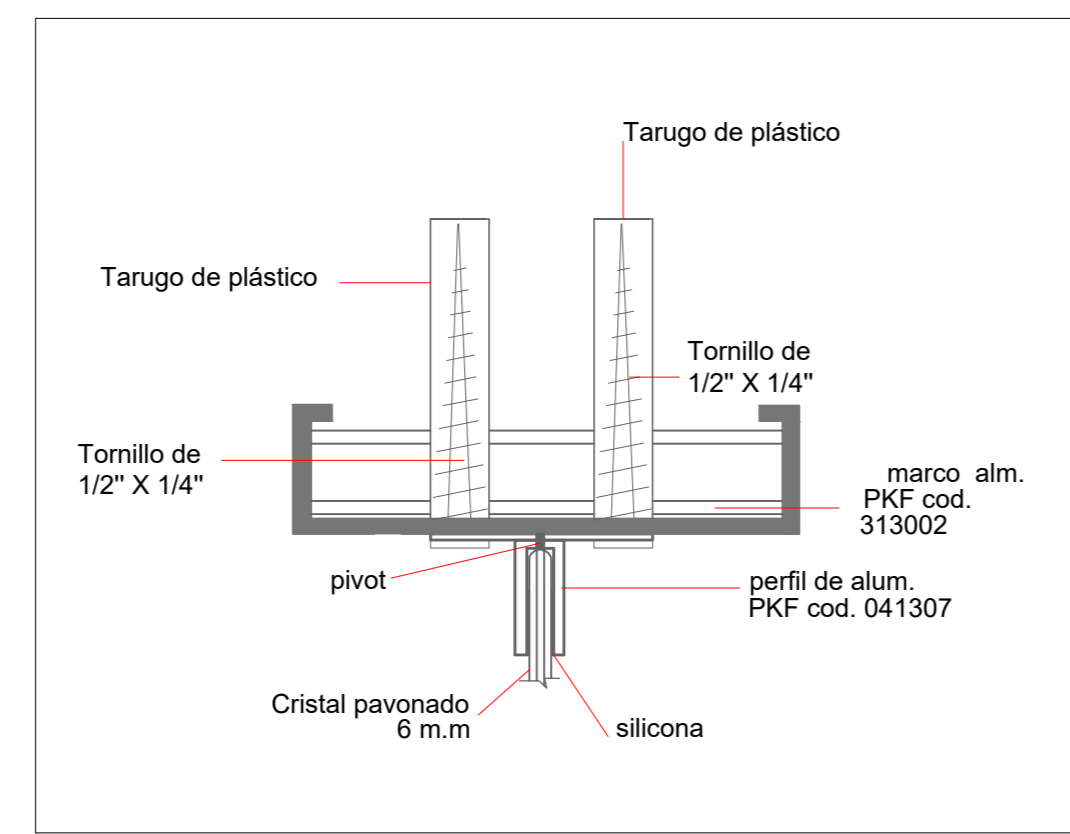
CAFETERÍA SECCIÓN A-A ESC.1/20
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



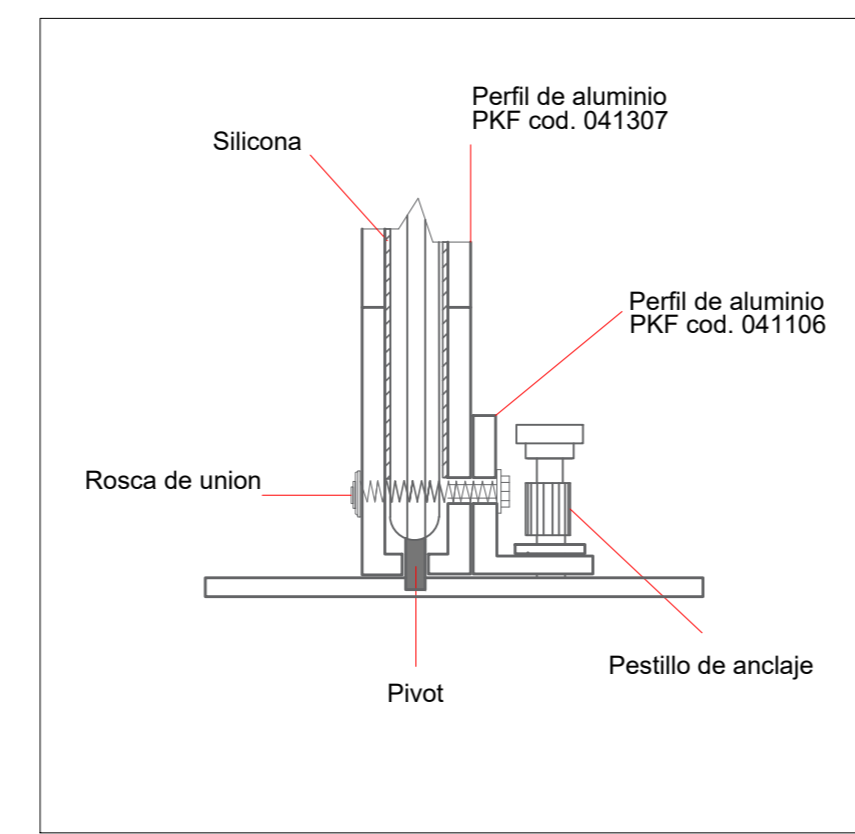
<p>Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ</p> <p>Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE</p> <p>Plano: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO</p> <p>Facultad de Arquitectura: DESARROLLO DE CAFETERÍA</p> <p>Escuela de Arquitectura: HUARAZ</p> <p>Autores: EST. ARG. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARG. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis</p>	<p>Nº de Lámina: CF-01</p> <p>Escala: INDICADA</p> <p>Fecha: 08/02/2020</p>
--	---



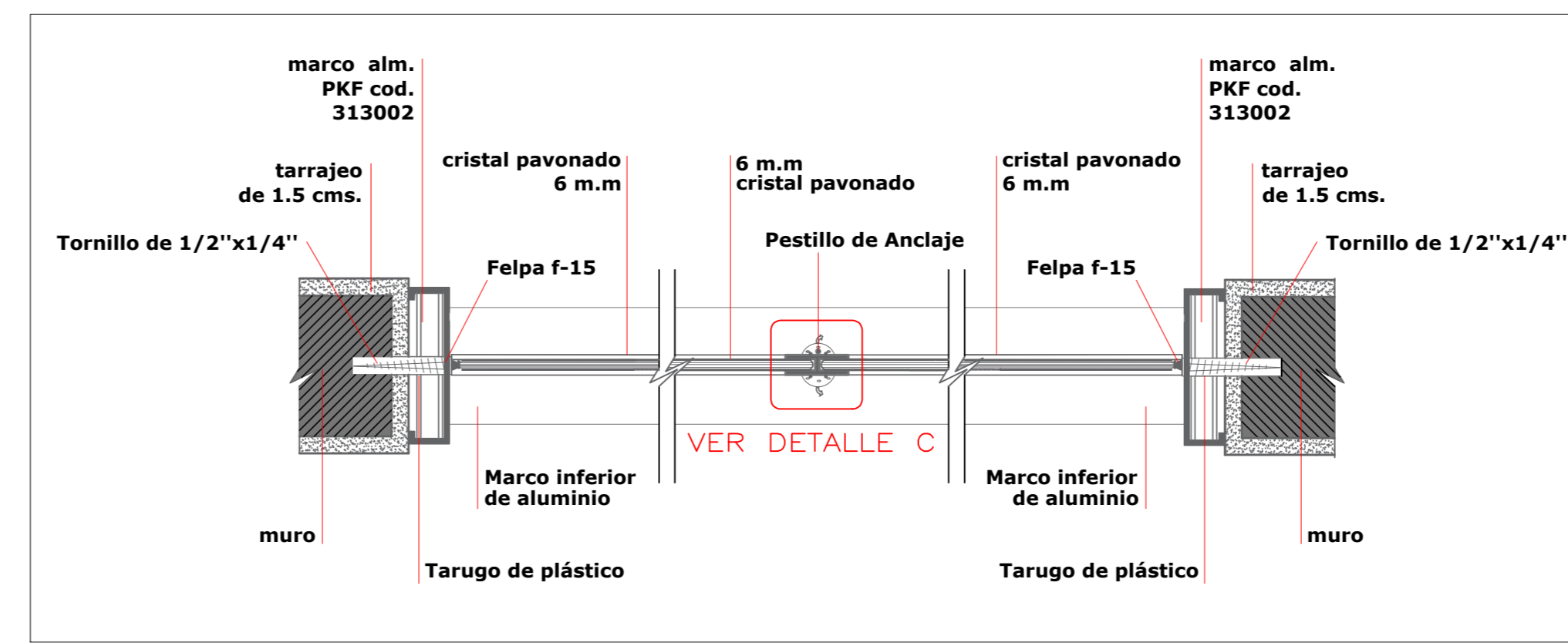
1 CF-07 DETALLE VENTANA PIVOTANTE
1/5



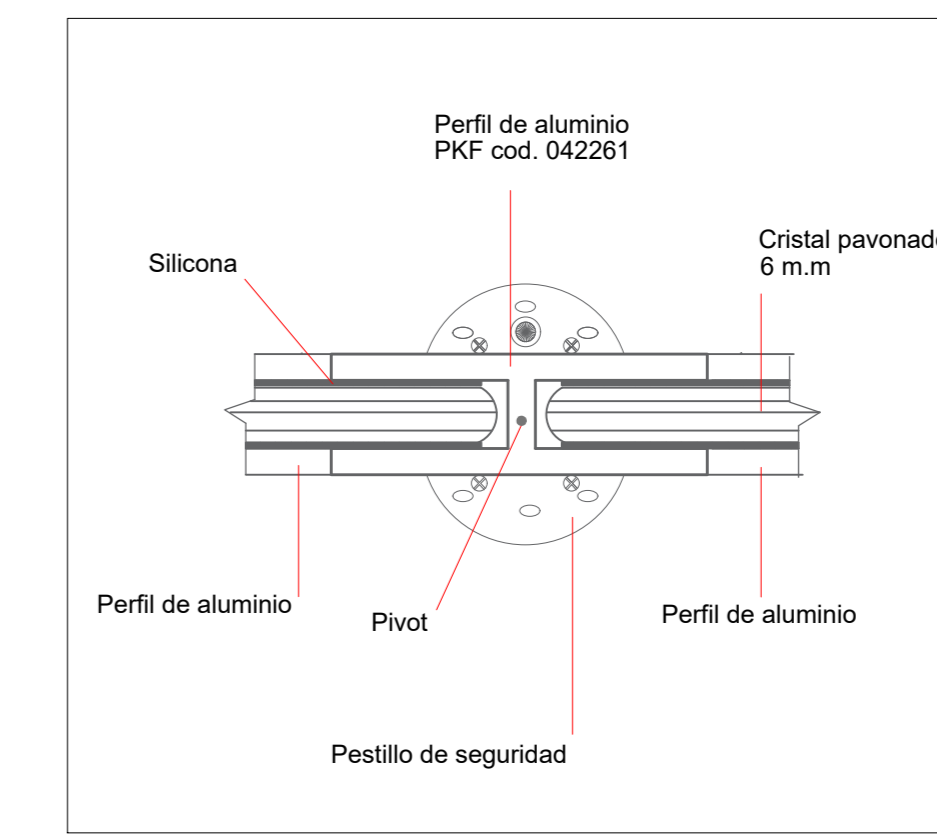
2 CF-07/A DETALLE A
1/2



3 CF-07/B DETALLE B
1/1



4 CF-08 DETALLE VENTANA PIVOTANTE
1/5



5 CF-08/C DETALLE C
1/1

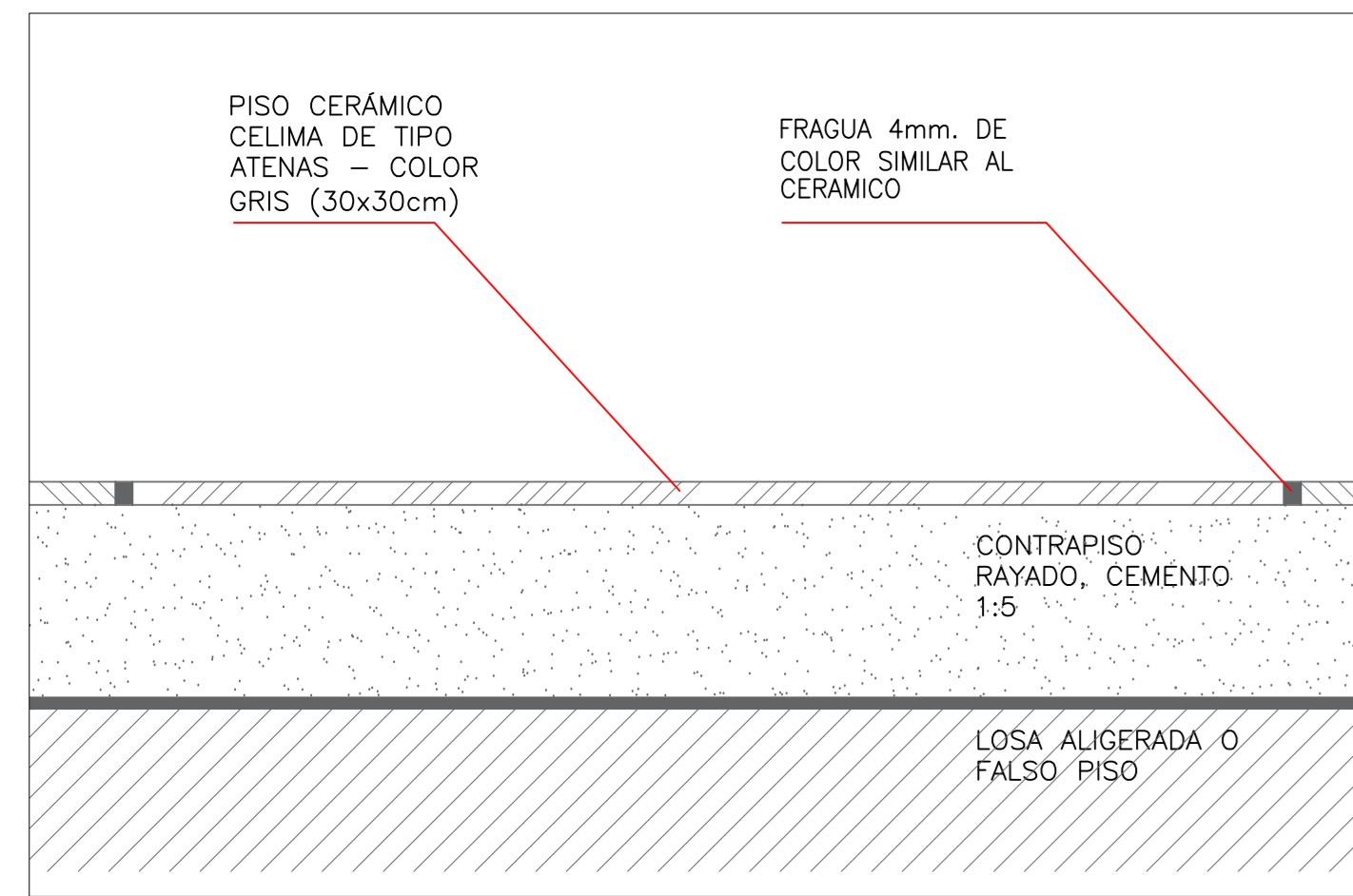
CARPINTERIA DE ACERO:

- o Se usará acero pulido y anodizado.
- o Las esquinas se unirán mediante tornillos.
- o Los perfiles usados serán los que indica el plano.
- o La construcción debe ser limpia y mostrara las juntas correctamente selladas y bien aplomadas.

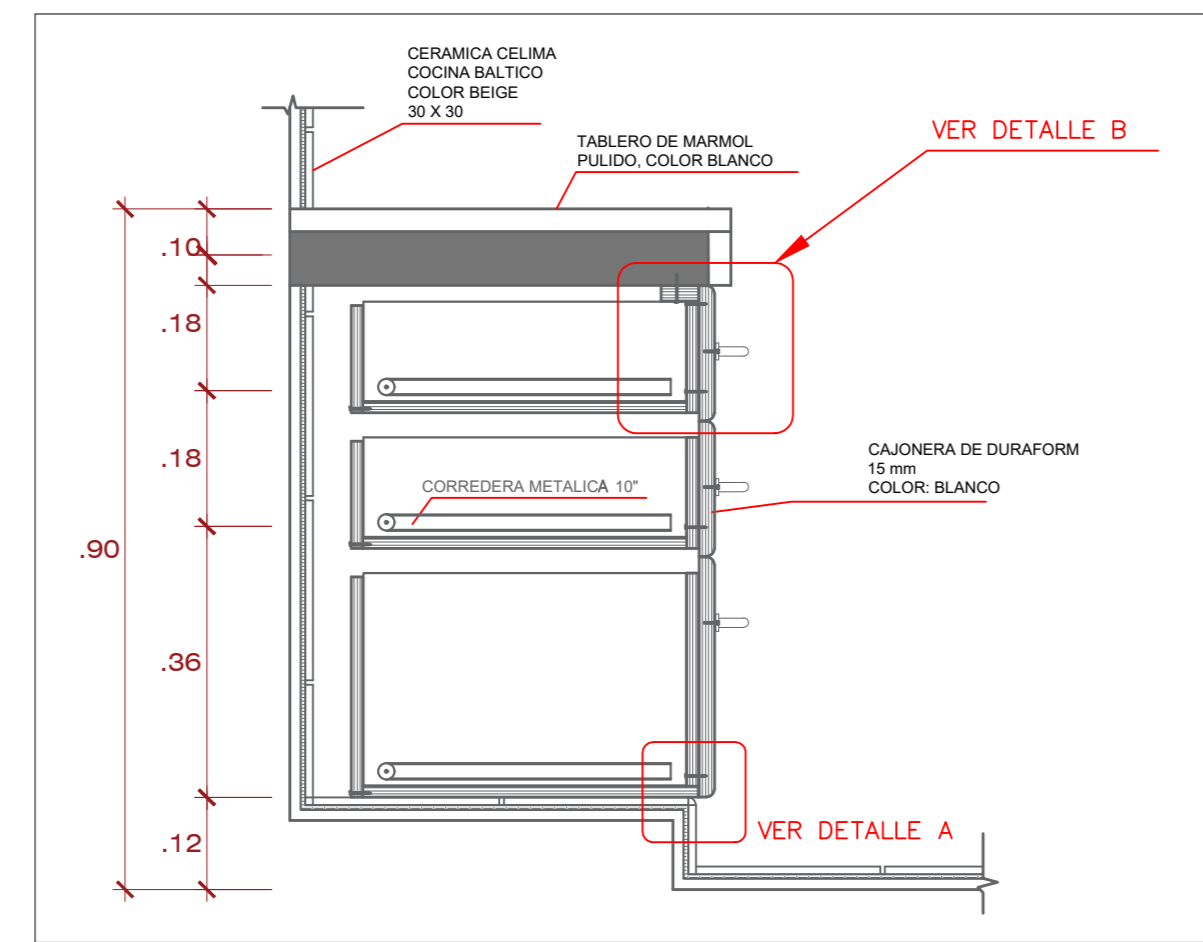
VIDRIOS:

- o Templados y crudos de 4 m.m transparentes.
- o Pavonados de 6 m.m

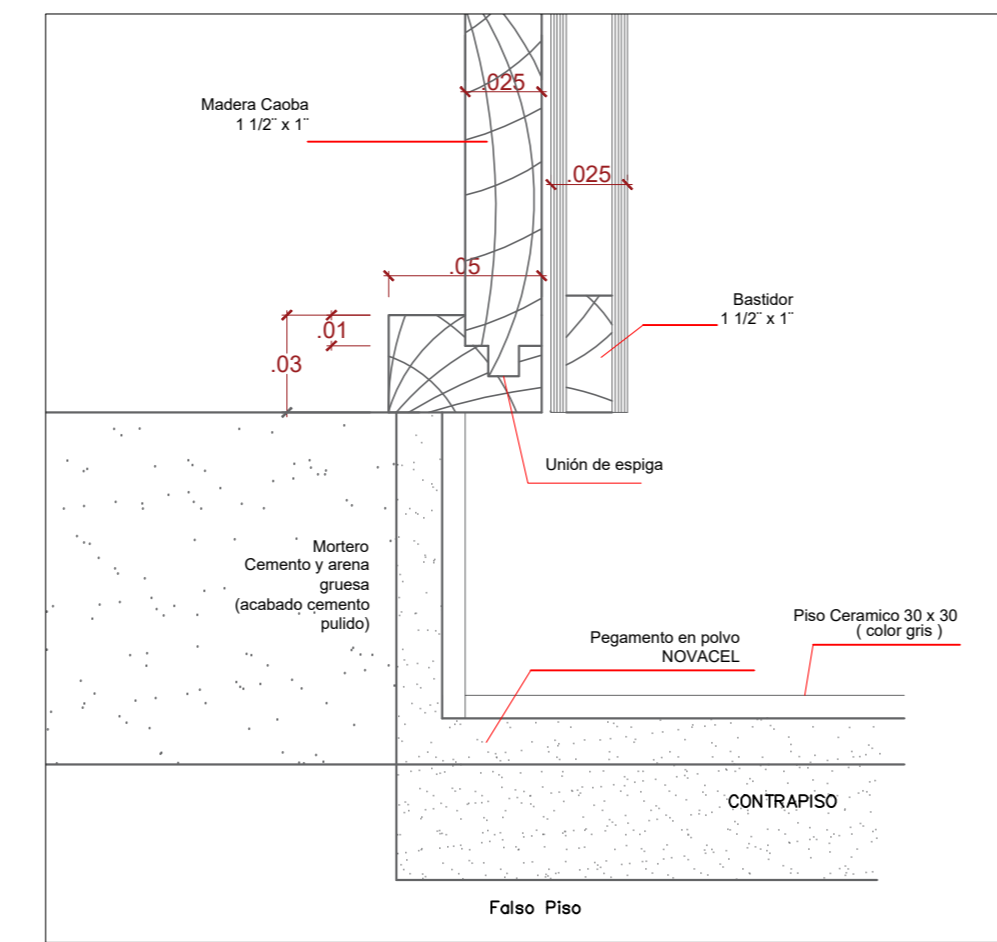
E ESPECIFICACIÓN TÉCNICA



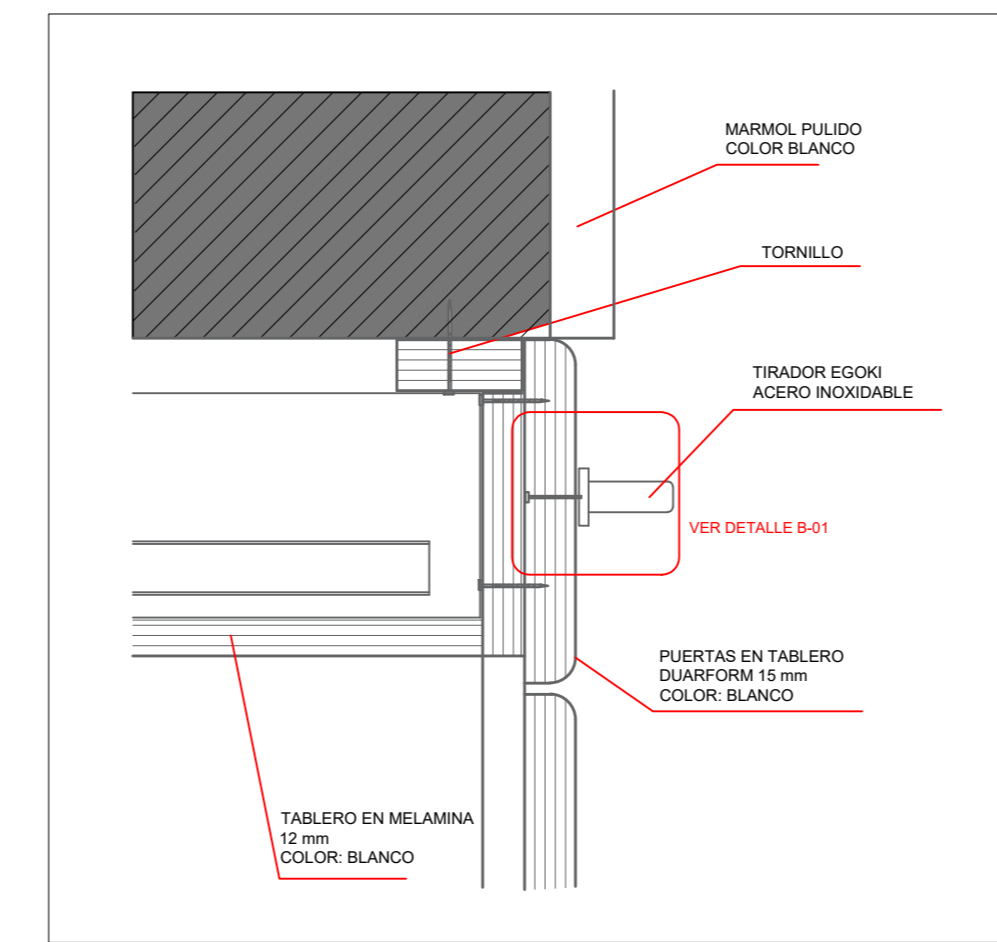
6 CF-09 DETALLE PISO CERÁMICO



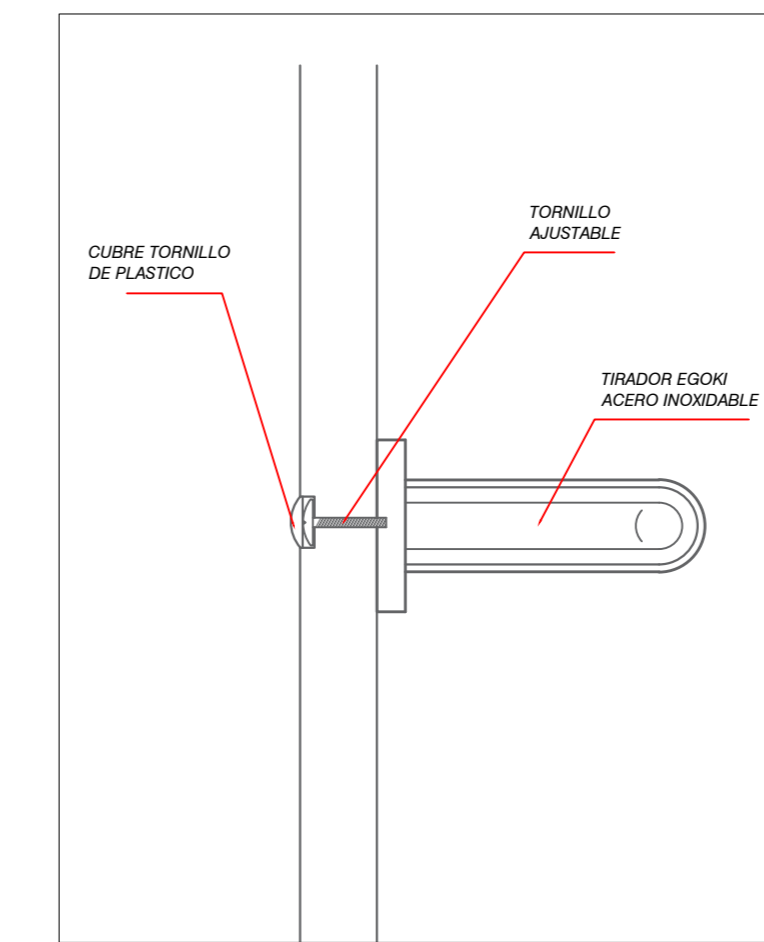
7 CF-10 DETALLE REPOSTERO BAJO
1/10



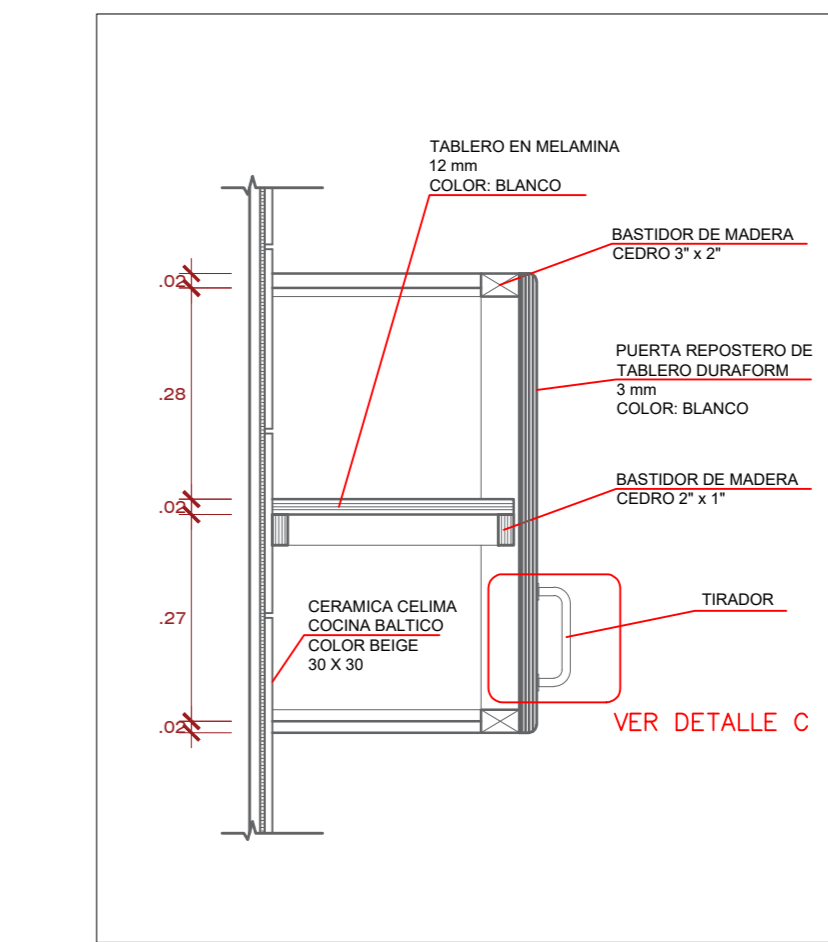
8 CF-10/A DETALLE A
1/2.5



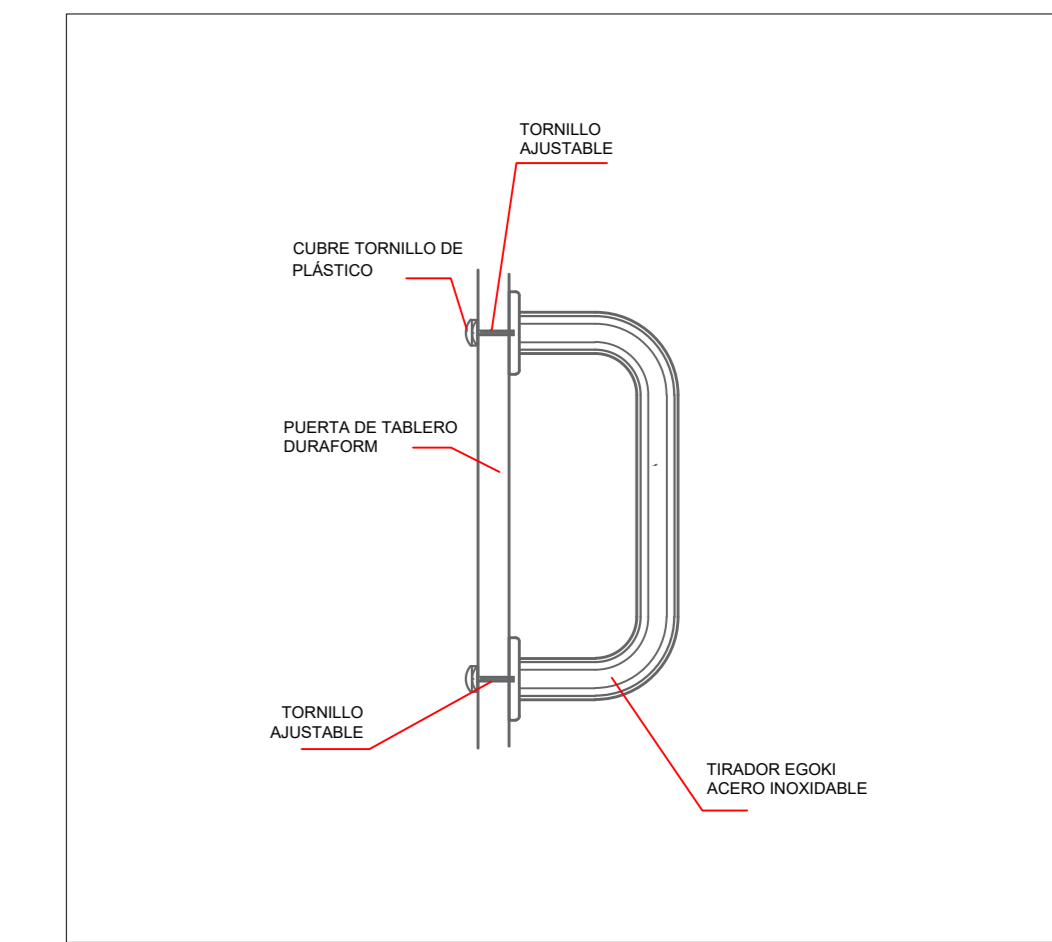
9 CF-10/B DETALLE B
1/2.5



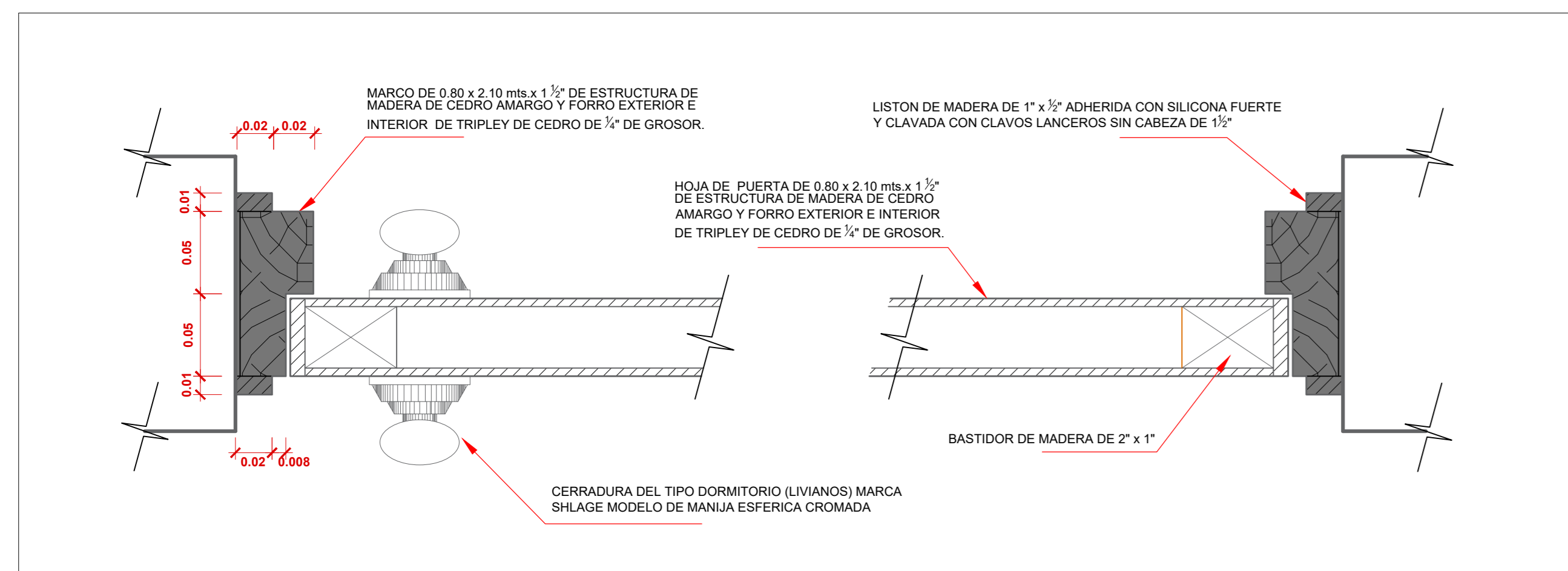
10 B-01 DETALLE B-01



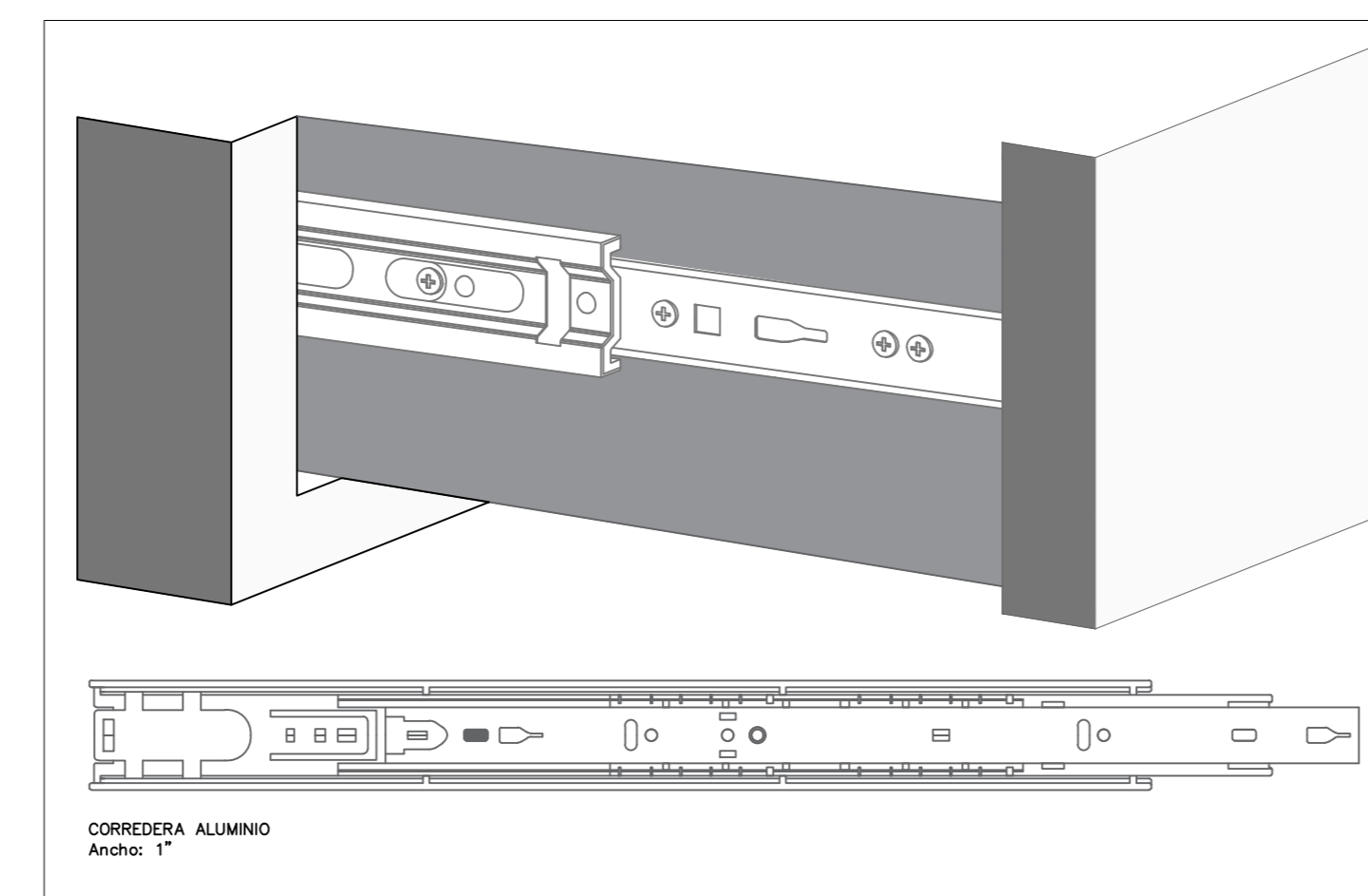
11 CF-11 DETALLE R. ALTO
1/10



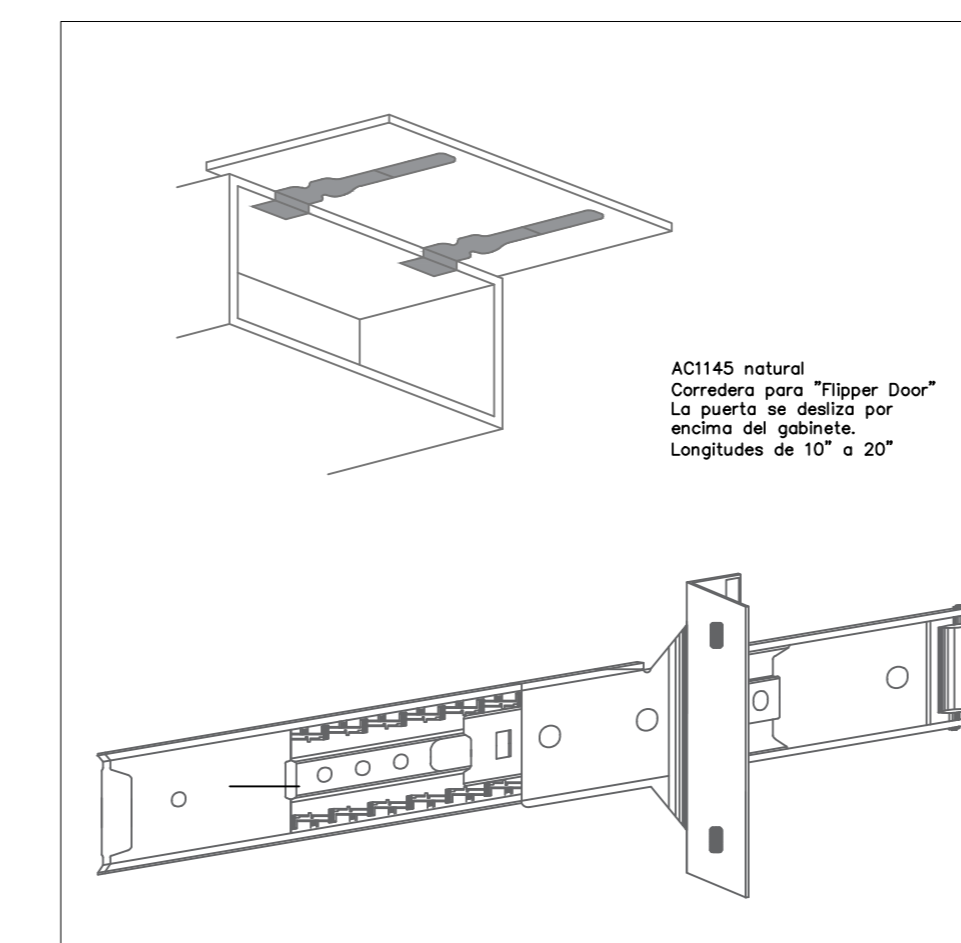
12 CF-11/C DETALLE C
1/2.5



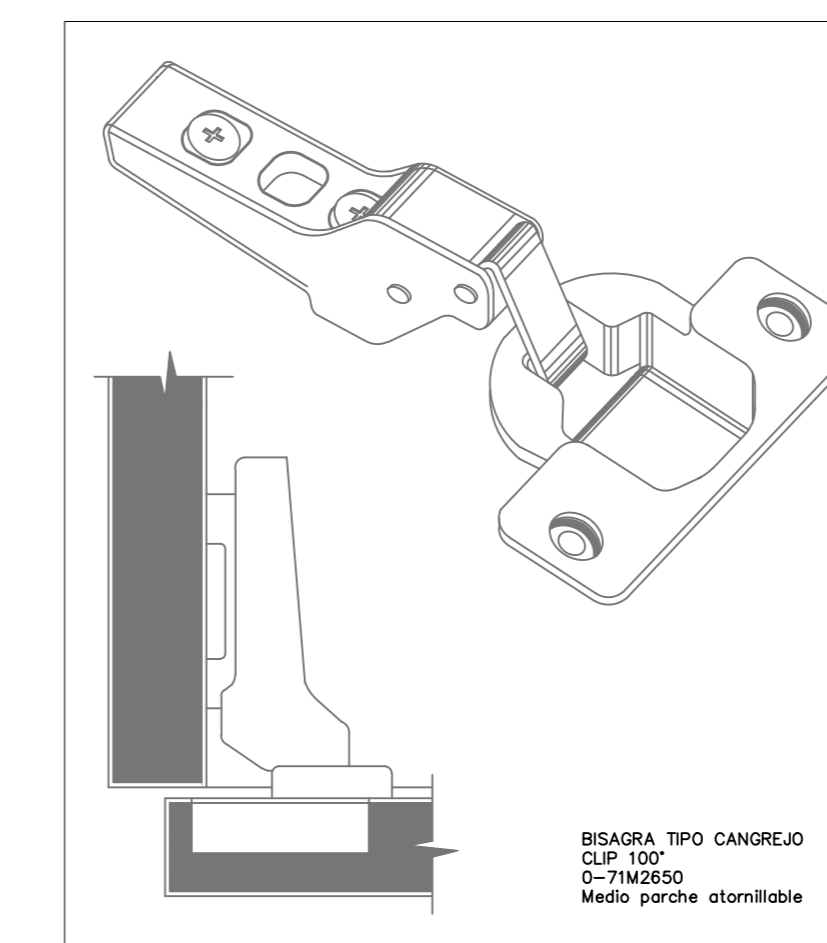
13 CF-12 DETALLE PUERTA
1/2.5



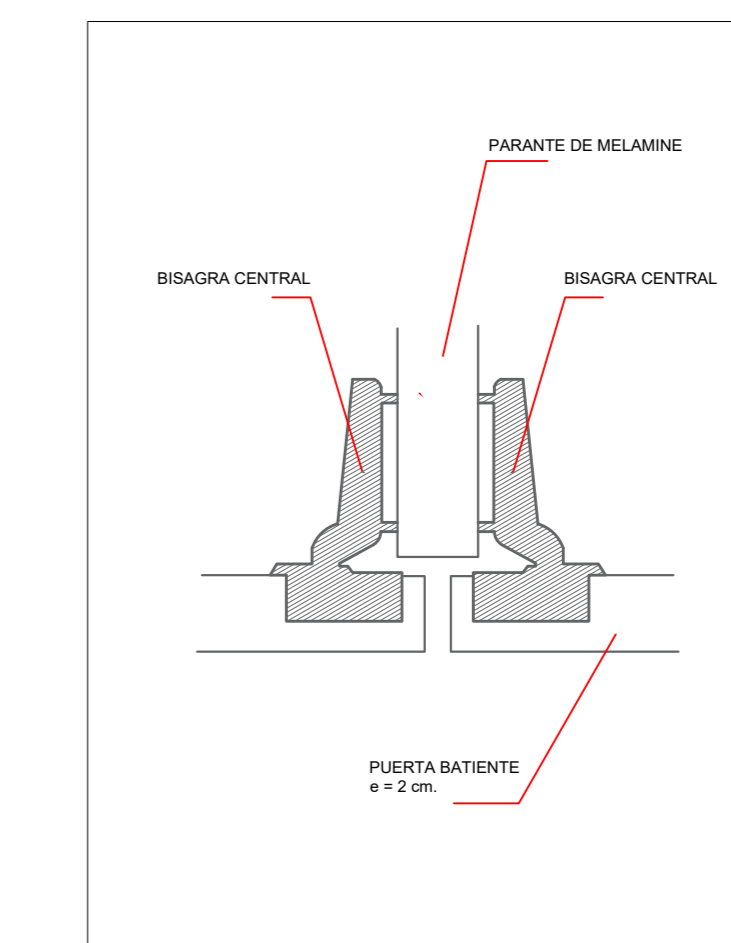
14 CF-13 CORREDERA DE ALUMINIO



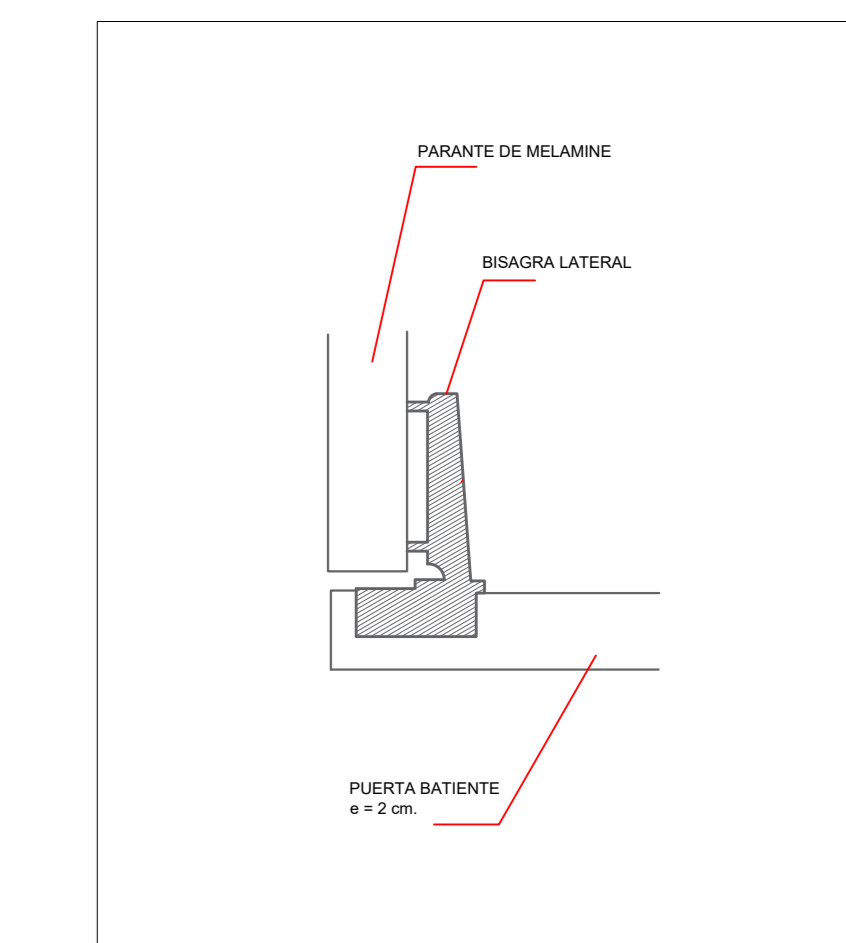
15 CF-14 CORREDERA FLIPPER DOOR



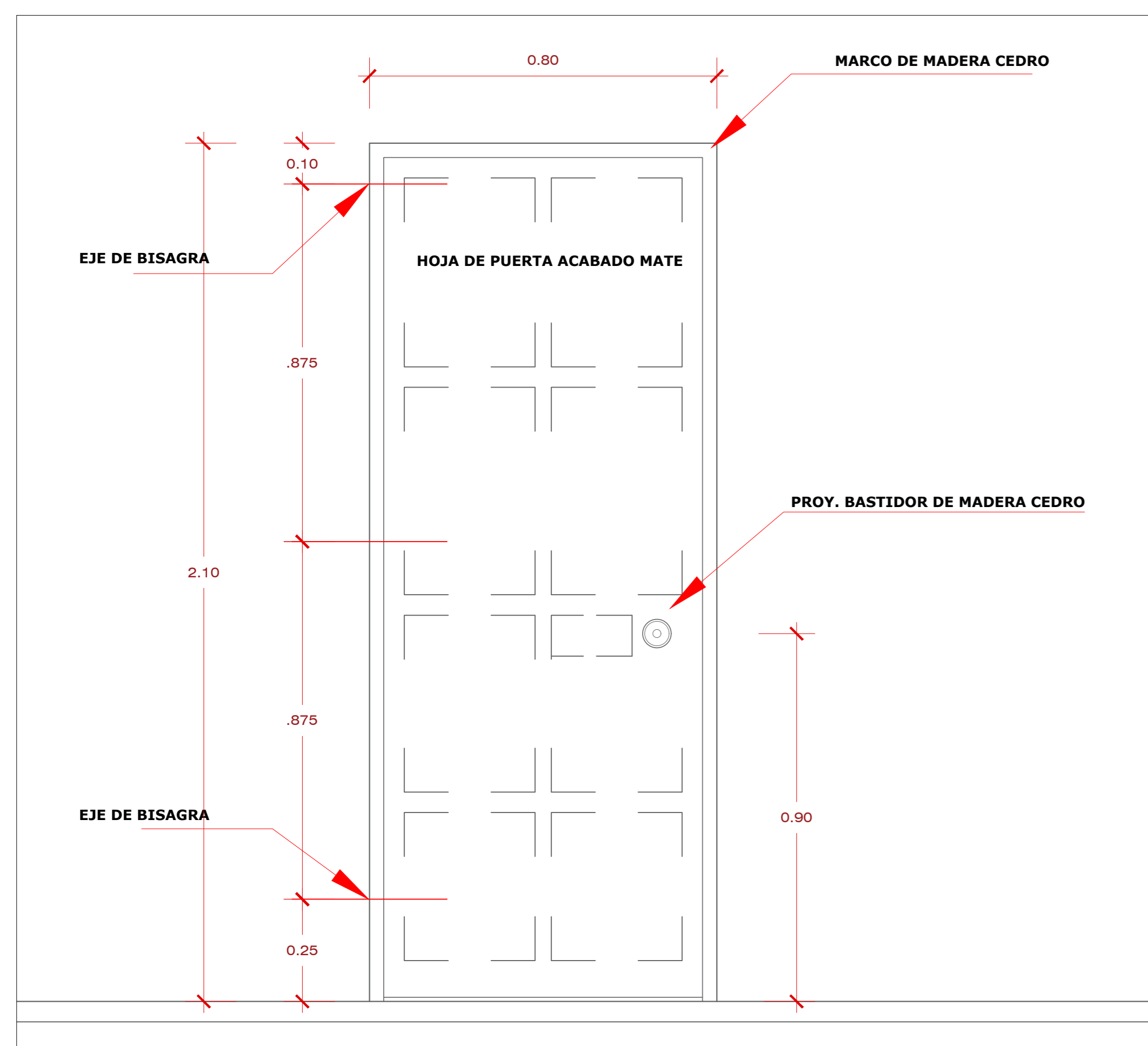
16 CF-15 VISAGRA TIPO CANGREJO



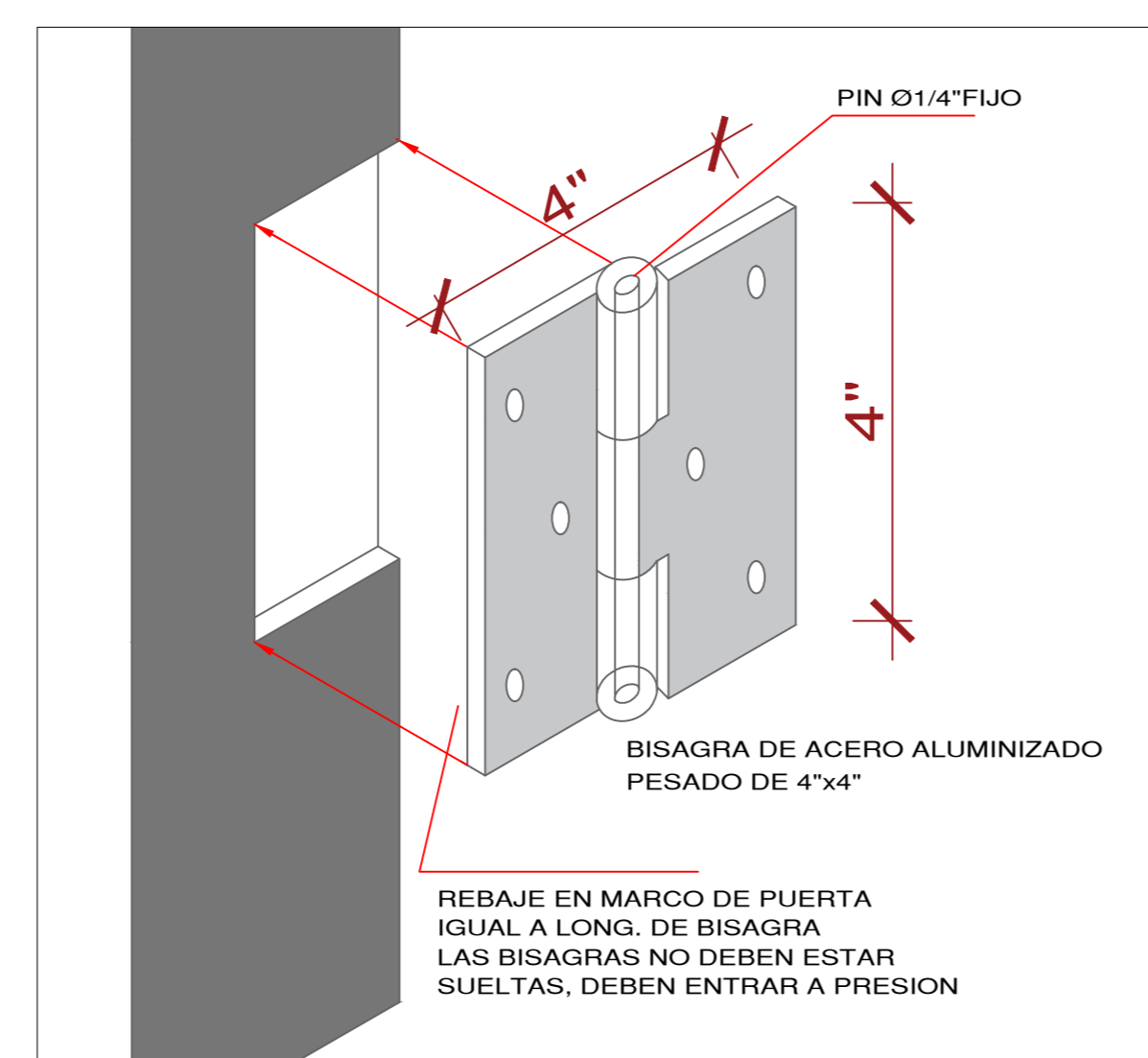
17 CF-15/A DETALLE BISAGRA CANGREJO CENTRAL



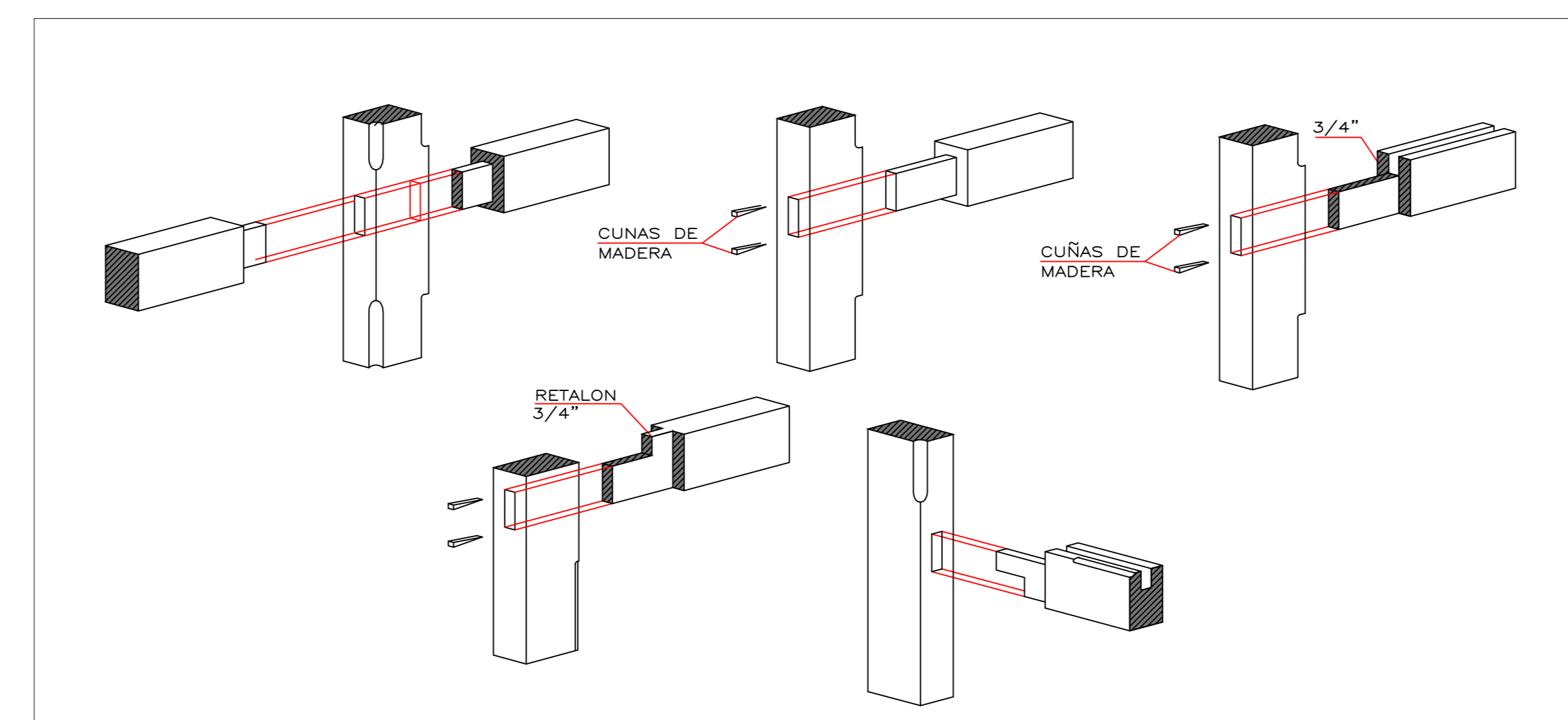
18 CF-15/B DETALLE BISAGRA CANGREJO LATERAL



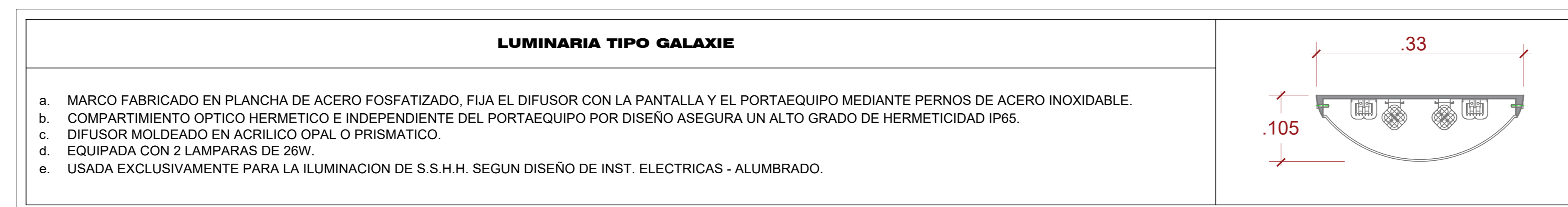
19 CF-16 DETALLE PUERTA
1/10



20 CF-16/A DETALLE BISAGRA



21 CF-16/B CAJAS Y ESPIGAS EN UNIONES DE PUERTA



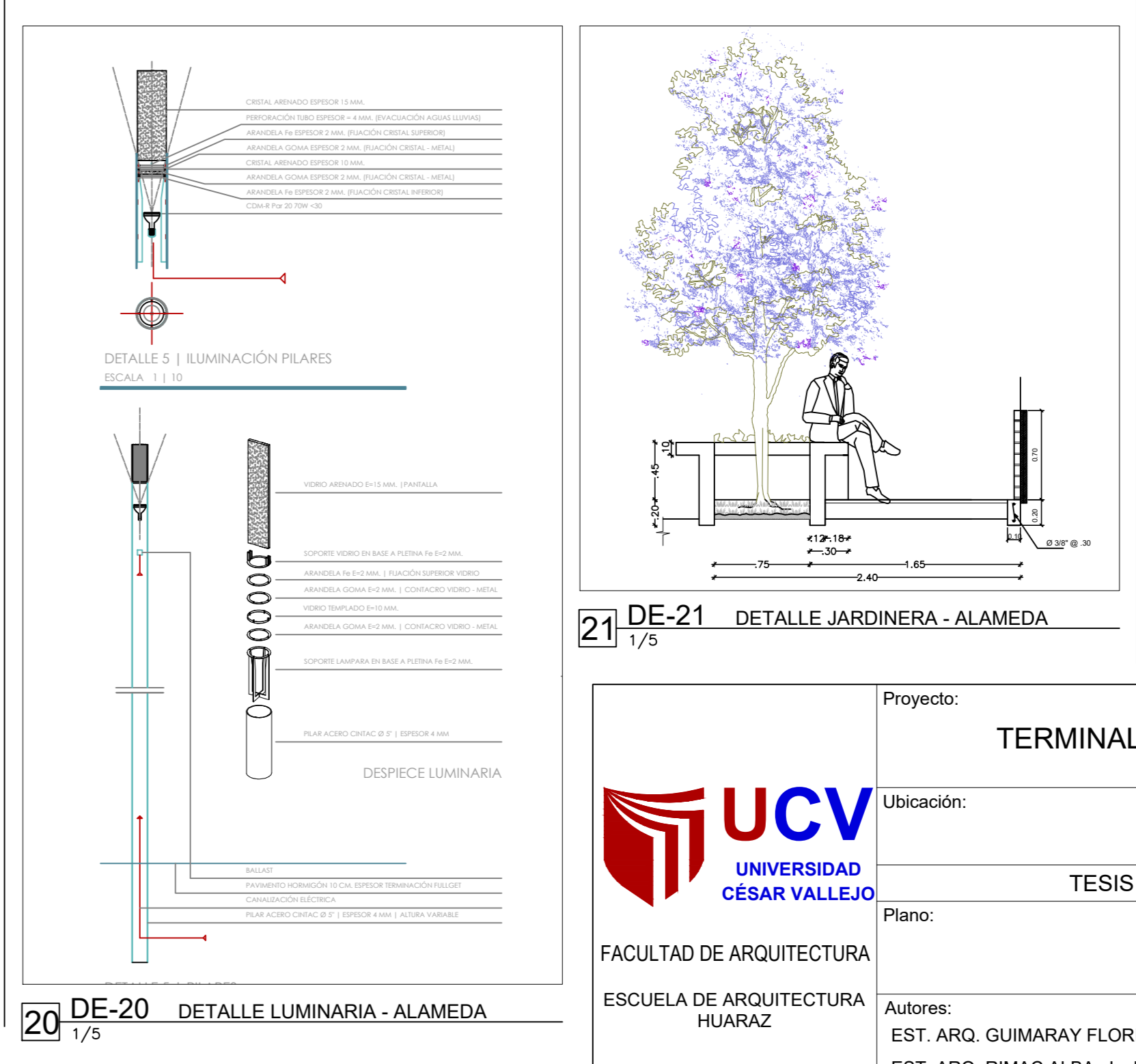
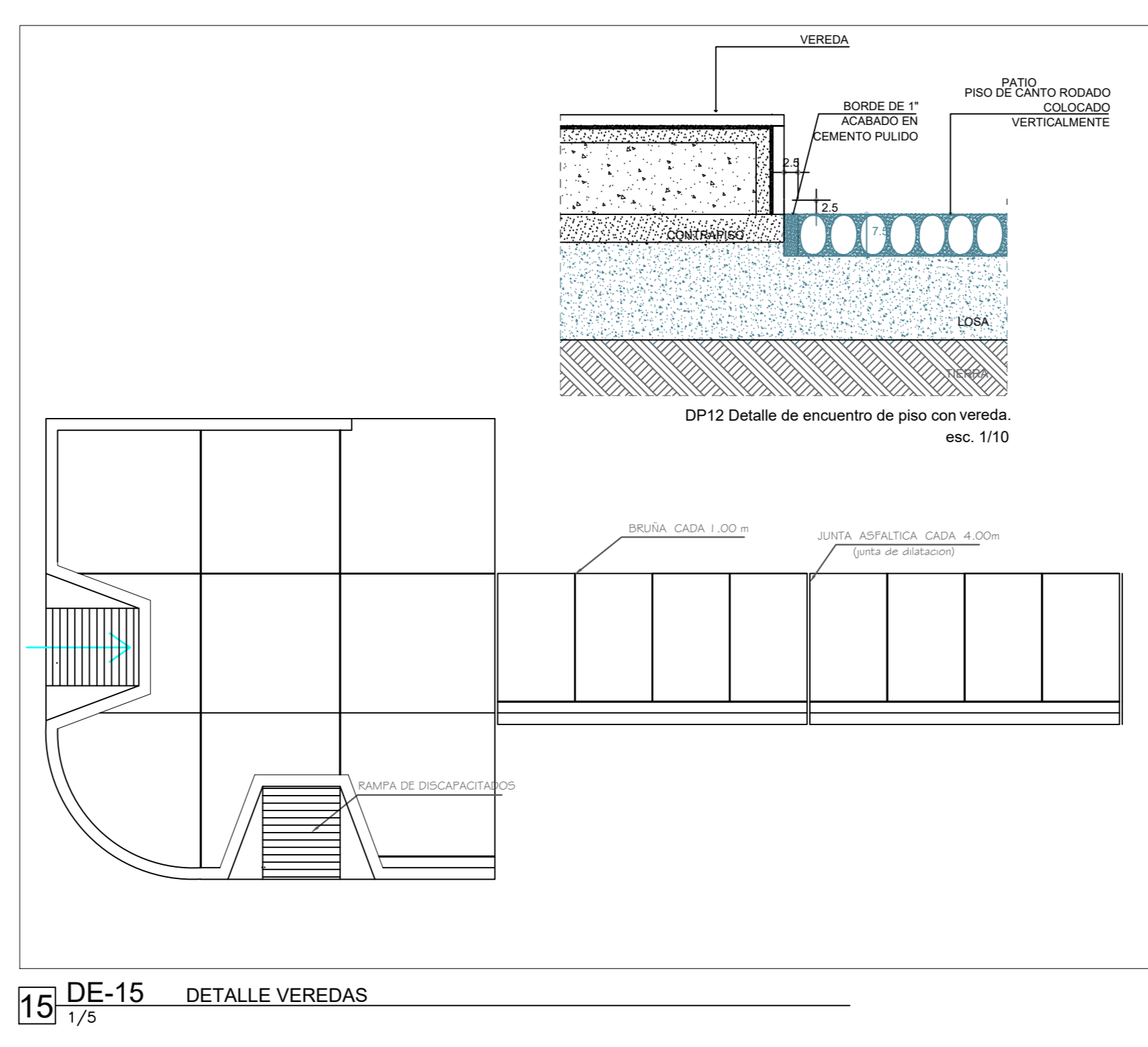
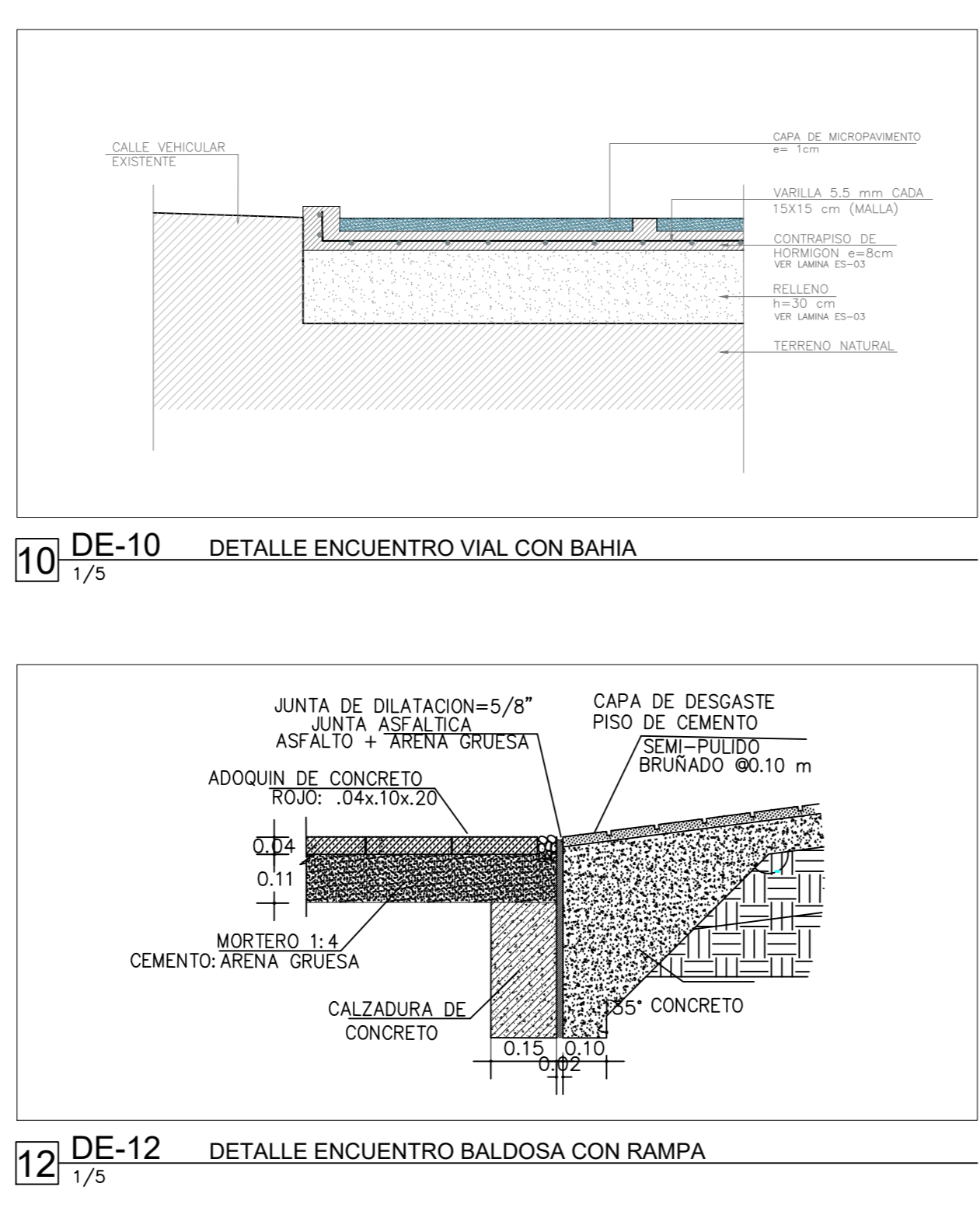
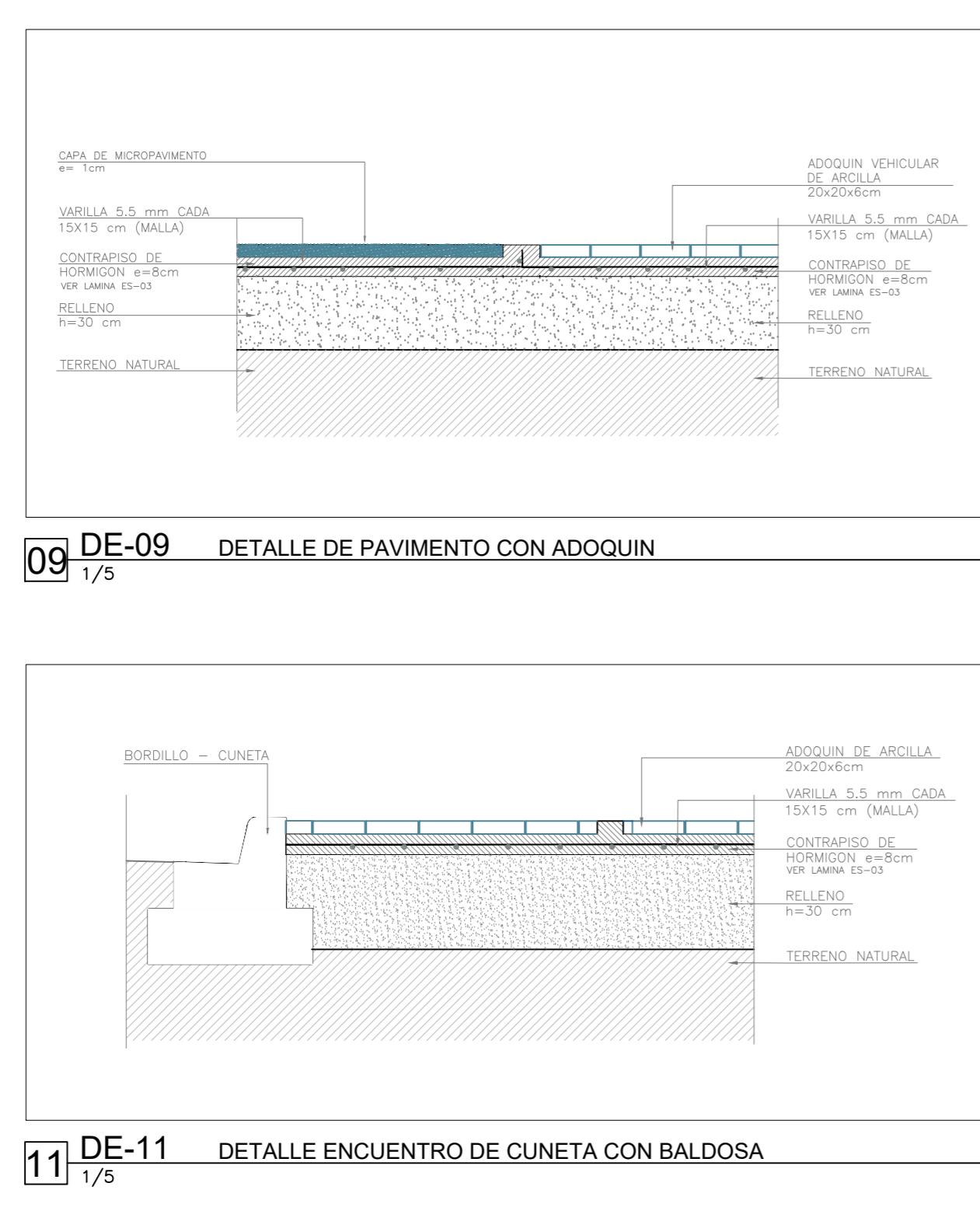
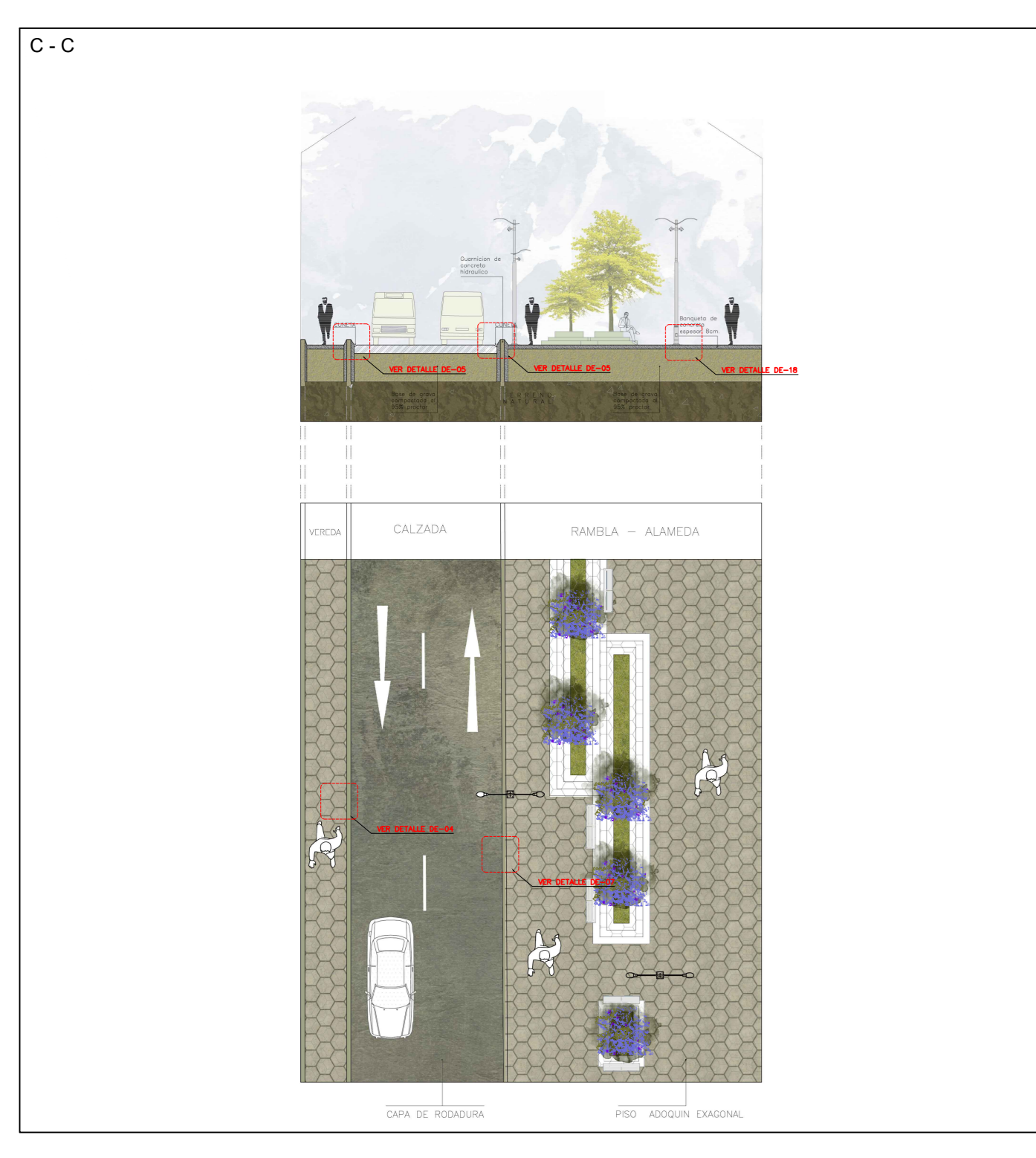
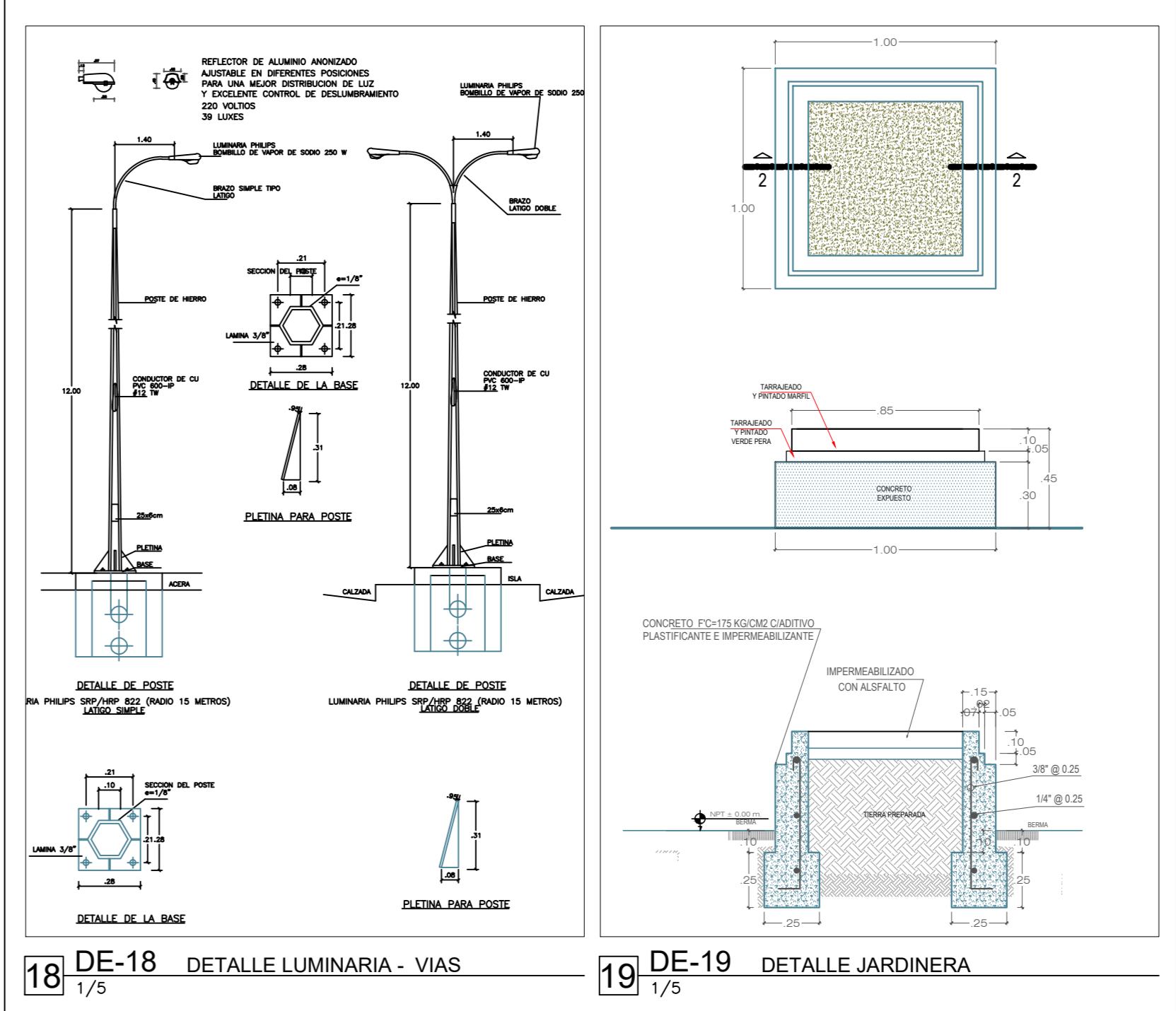
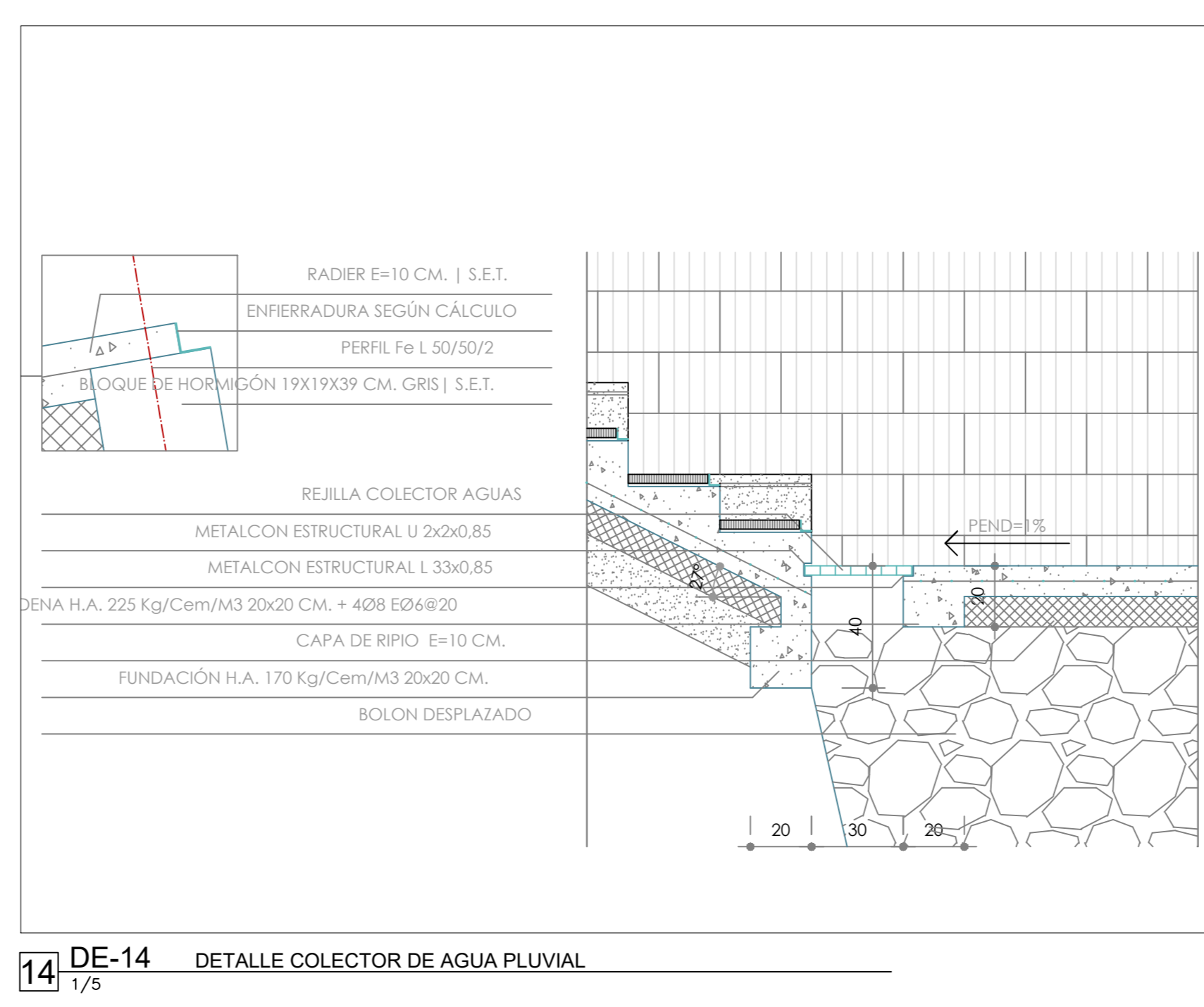
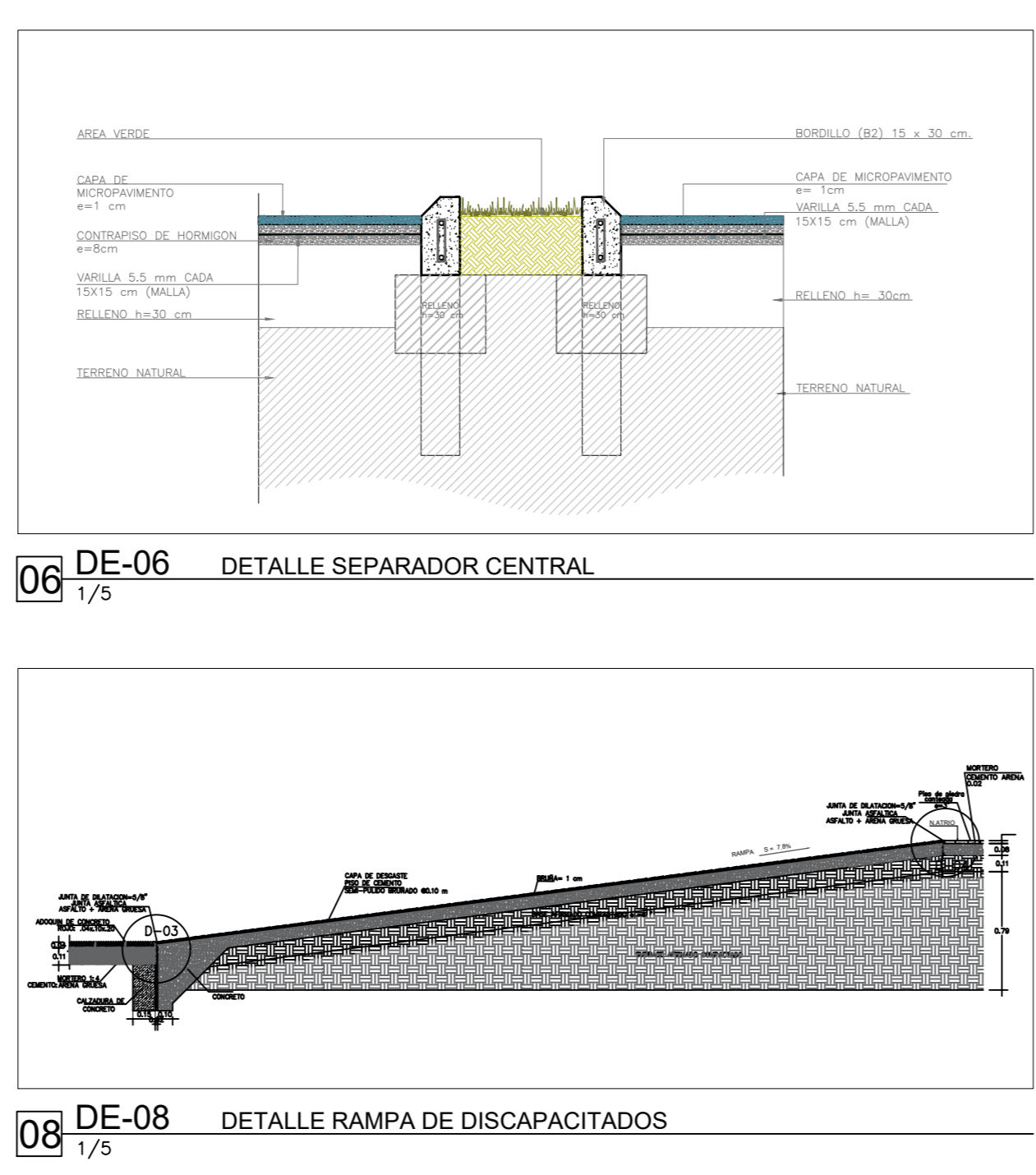
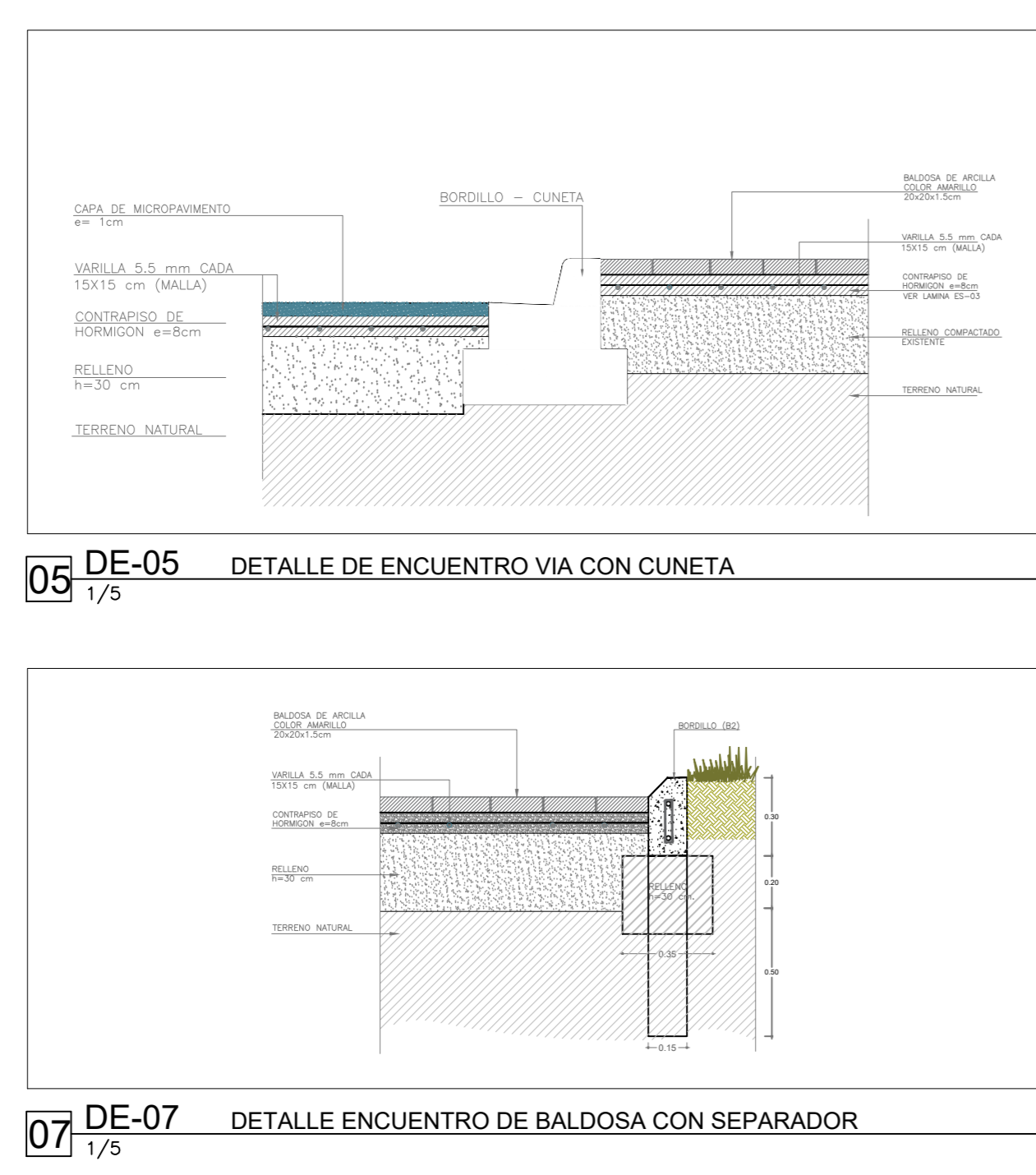
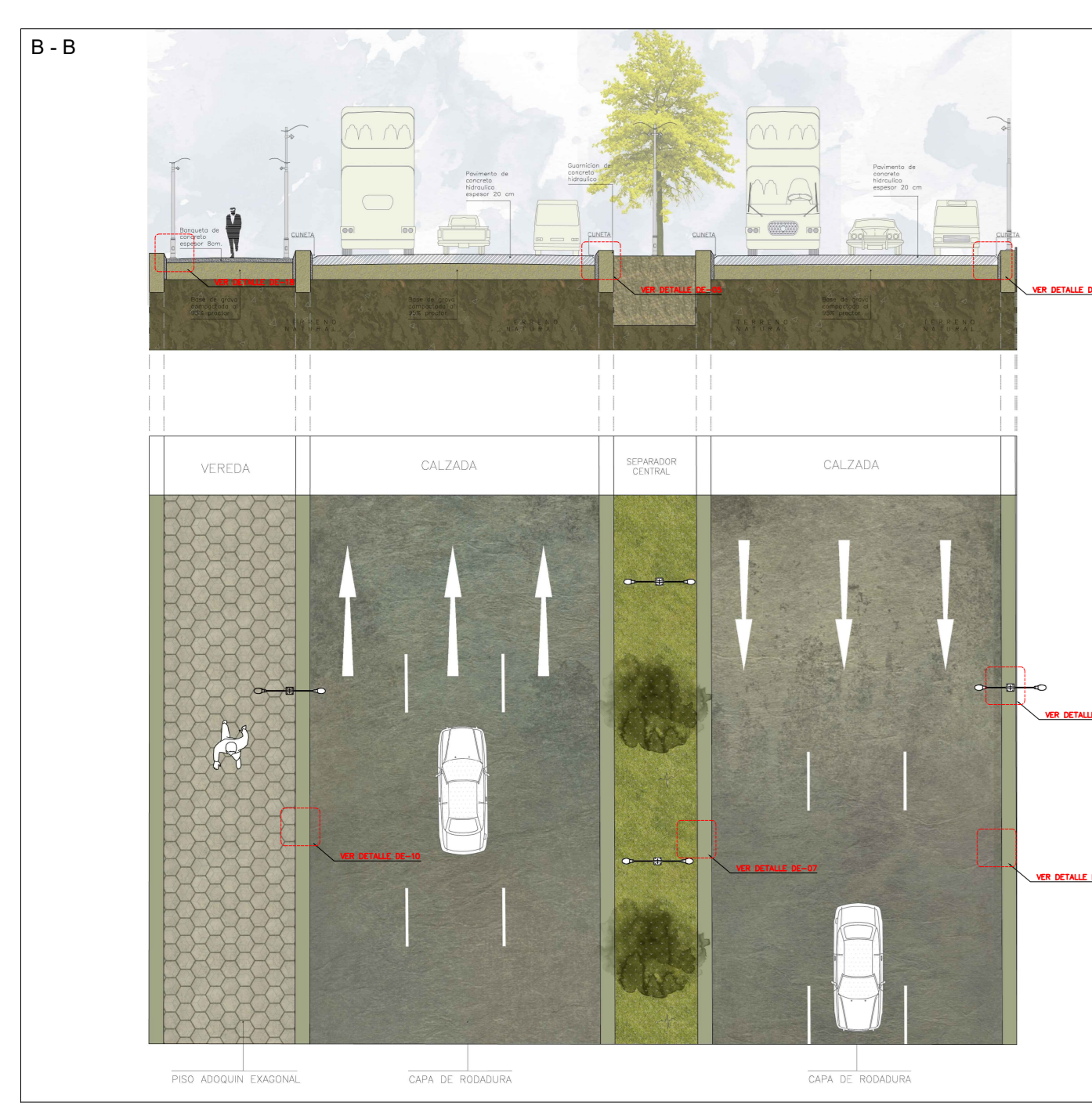
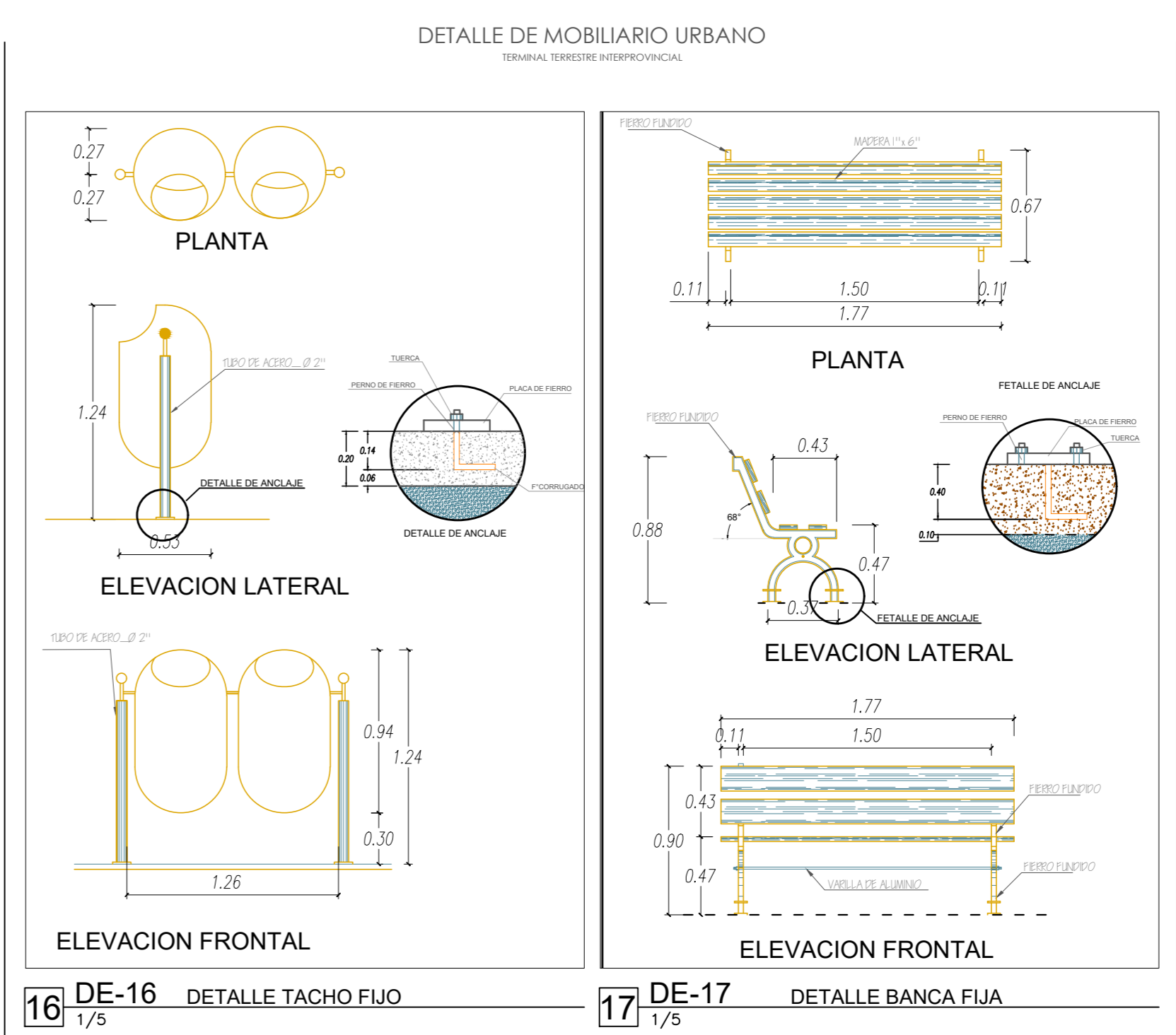
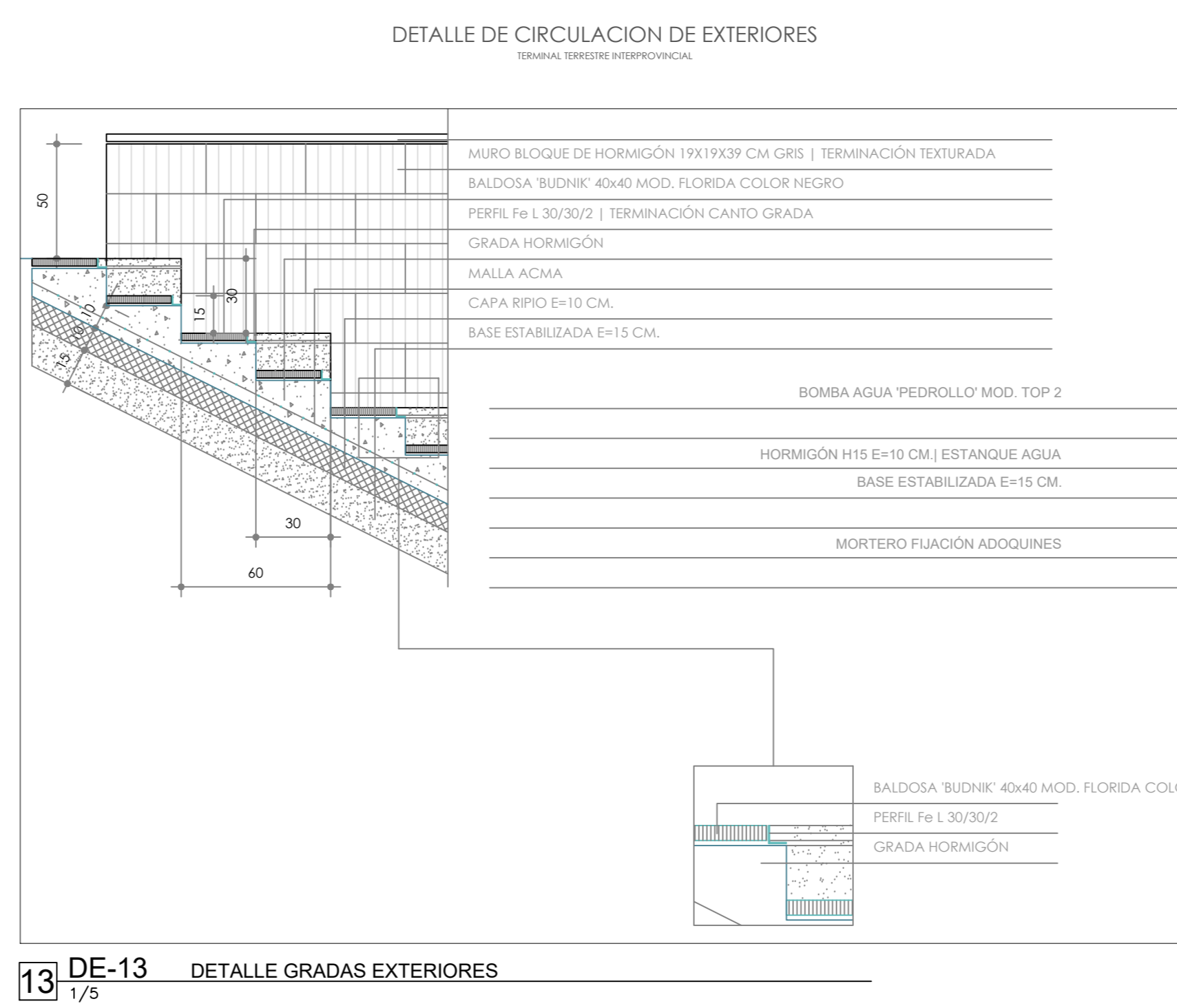
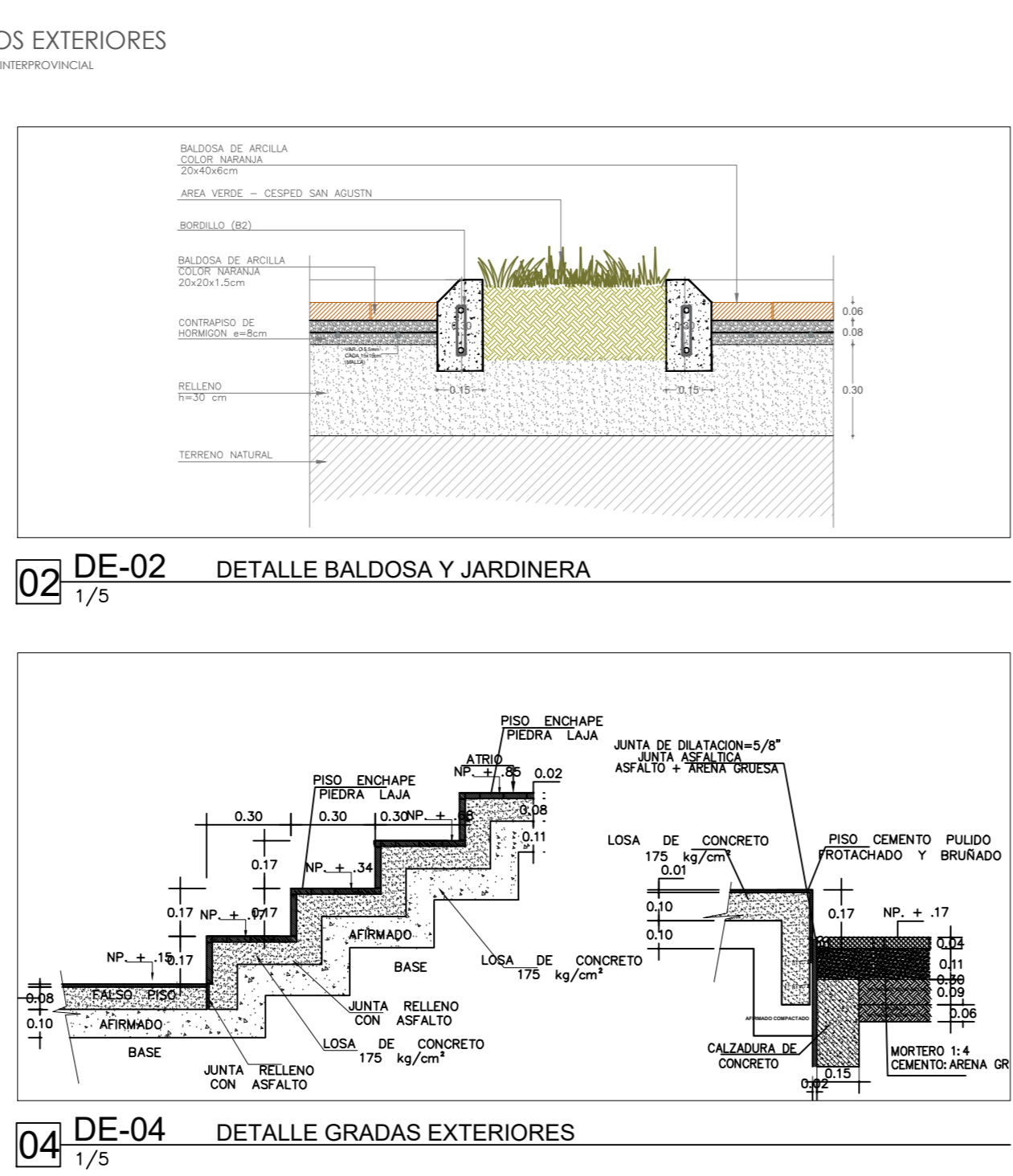
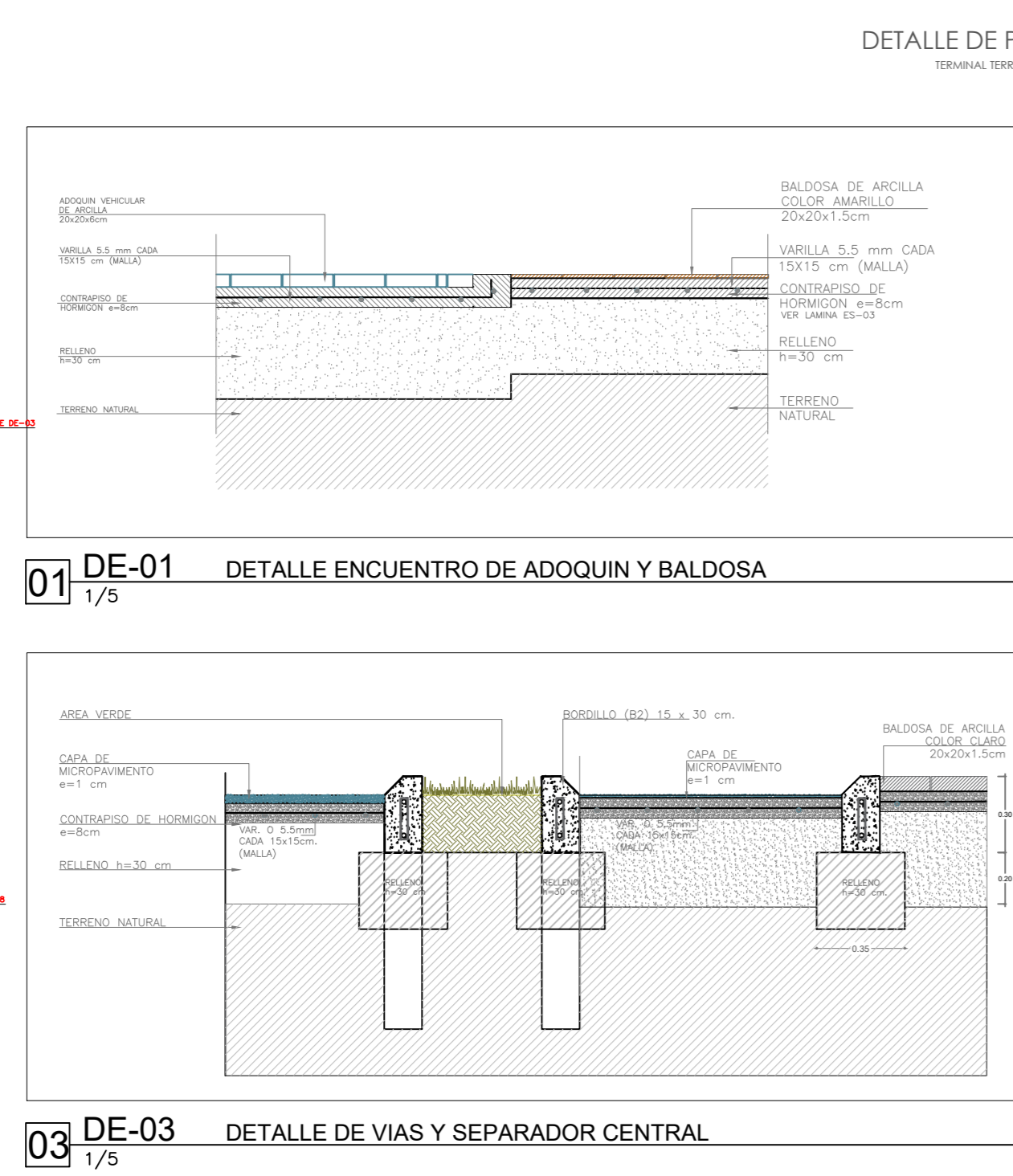
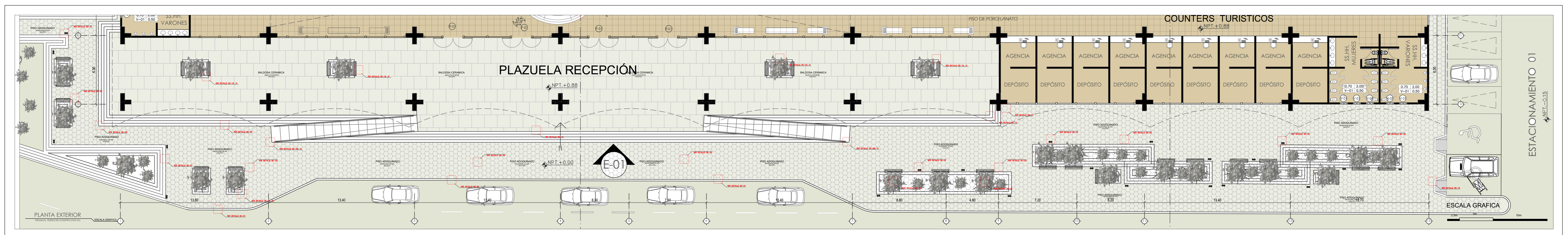
22 CF-17 DETALLE LUMINARIA

CUADRO REFERENCIAL DE EQUIVALENCIAS	
MEDIDA COMERCIAL	MEDIDA TERMINADA
b x h (pulg.)	b x h mm.
2.1/2" x 4.1/2"	53mm.x 104mm.
1.3/4" x 4.1/2"	34mm.x 104mm.
2" x 3.1/2"	40mm.x 78mm.
1.3/4" x 2.1/2"	34mm.x 53mm.

NOTA:
TODOS LOS ENSAMBLES VAN REFORZADOS CON CUÑAS DESDE EL EXTERIOR

E CUADRO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	<p>Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ</p> <p>Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE</p> <p>Plano: TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO</p>	N° de Lámina
	<p>DESARROLLO CAFETERÍA</p>	<p>CF-02</p>
	<p>Autores: EST. ARG. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando</p> <p>EST. ARG. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis</p>	<p>Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza</p> <p>Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama</p>
	<p>Fecha: 08/02/2020</p>	<p>Escala: INDICADA</p>



DESCRIPCION BOTANICA

NOMBRE COMÚN	JACARANDA
NOMBRE CIENTÍFICO	JACARANDA MIMOSIFOLIA
FAMILIA	BIGNONIACEAE
FLOR	MORADA
REINO	PLANTAE
DIVISION	MAGNOLIOPHYTA
ORDEN:	LAMIALES
CLASE	MAGNOLIOPSIDA
CLIMA	CÁLIDO
TRIBU	TECOMEAEE

DESCRIPCION ORNAMENTAL

USOS	ORNAMENTAL EN JARDINES EXTERNOS
CUALIDADES	ADPTABLES A CUALQUIER ZONA
REQUERIMIENTOS	
LUMÍNICOS	EXPOSICION TOTAL AL SOL
SUELO	FÉRTIL
DRENAJE	BUENO
HÍDRICOS	SEMANAL

OBSERVACIONES:

22-DE-22 FICHA BOTANICA 1/5

23-DE-23 DETALLE ARBOLES ALTURAS Y RADIOS (ALAMEDA - VIAS) 1/5

24-DE-24 DETALLE ARBUSTOS ALTURAS Y RADIOS - ALAMEDA 1/5

Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**

Ubicación: **SECTOR 06 DE DICIEMBRE**

Plano: **TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO**

FACULTAD DE ARQUITECTURA **TRATAMIENTO EXTERIOR** ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis

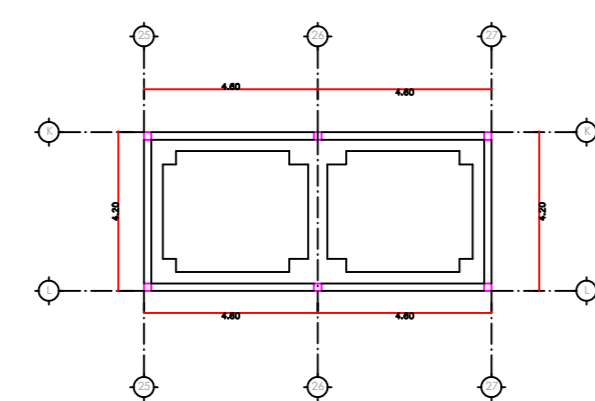
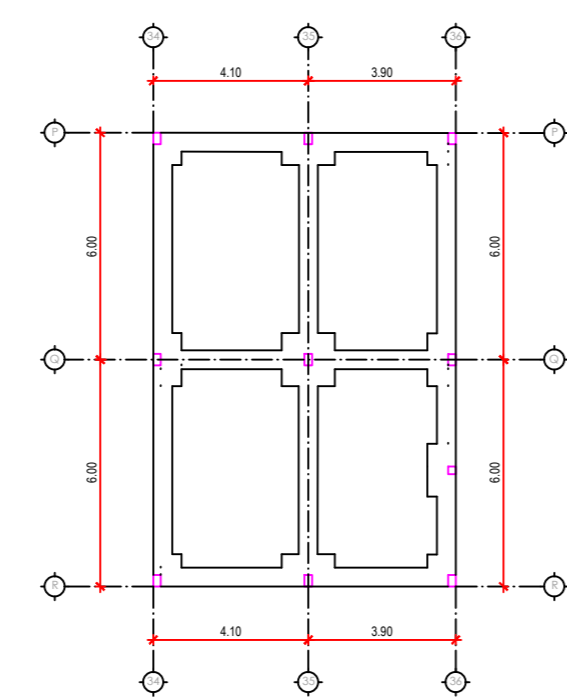
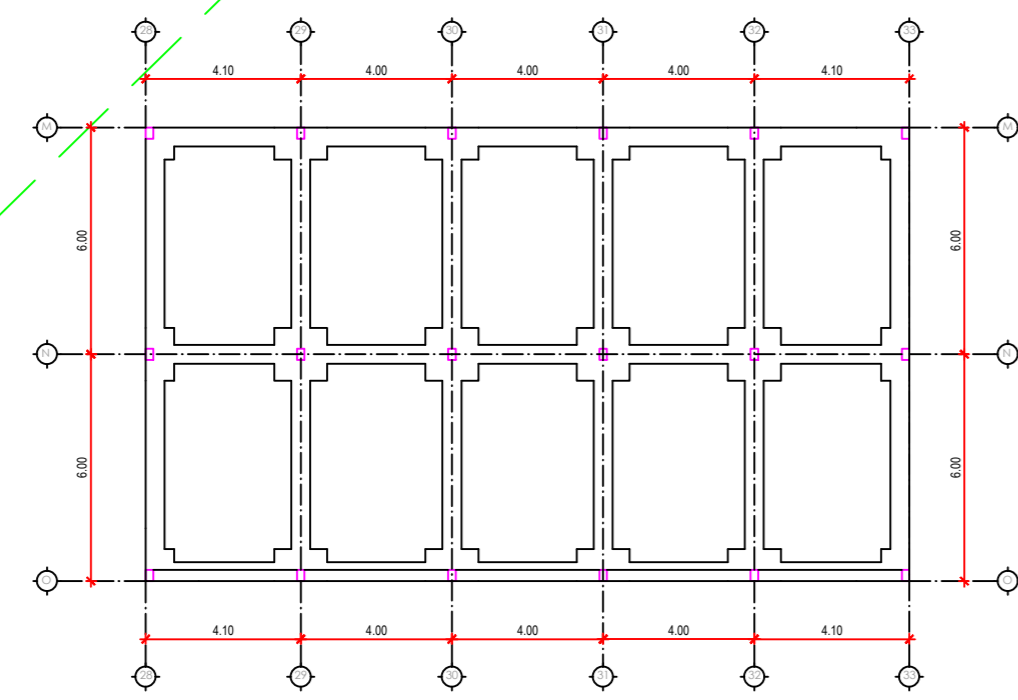
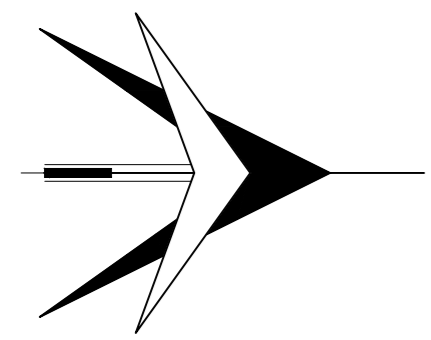
Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza

Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

N° de Lámina **D-03**

Escala: **INDICADA**

Fecha: **08/02/2020**

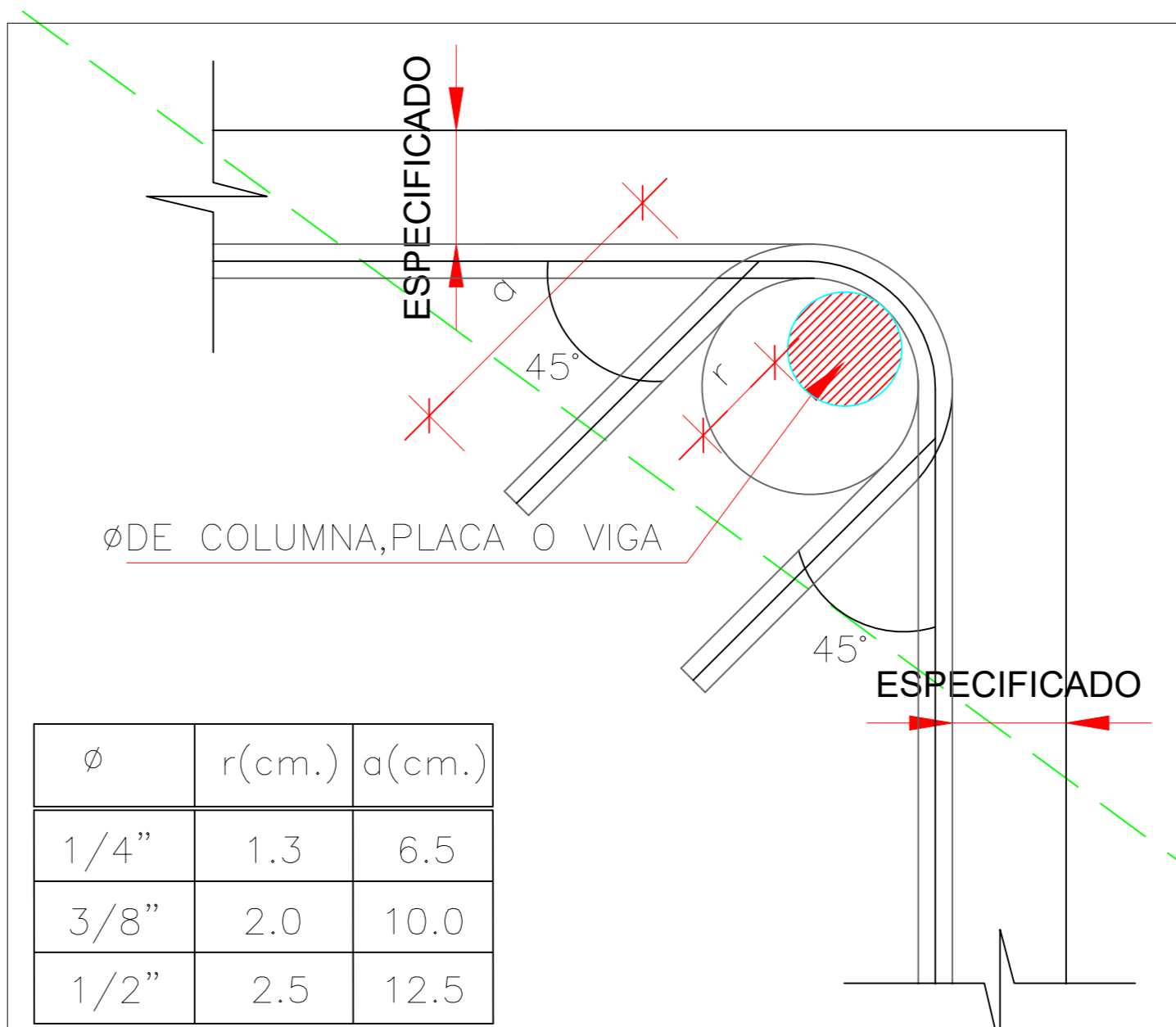


ESPECIFICACIONES TECNICAS

- 1.-CONCRETO SIMPLE:**
 CIMENTO CORRIDOS : 1:10 + 30%P.G.
 SOBRECIMENTOS : 1:8 + 25%P.M.
 FALSO CIMIENTO : 1:12 + 30%P.G.
 SOLADO : 1:12
- 2.-CONCRETO ARMADO**
 Zapatas : $f_c = 210 \text{ Kg/cm}^2$
 Columnas, Vigas, Losa Estructural : $f_c = 210 \text{ Kg/cm}^2$
 Viga de Cimentación : $f_c = 210 \text{ Kg/cm}^2$
 Columnas de Confinamiento : $f_c = 175 \text{ Kg/cm}^2$
 Resto - Escalera : $f_c = 175 \text{ Kg/cm}^2$
 Se usara cemento ASTM C-150 -99 tipo MS en cemento y tipo I resto de elementos
- 3.-ACERO:**
 - El acero en general sera $f_y = 4.200 \text{ Kg/cm}^2$
 - El acero corrugado de refuerzo para el Concreto cumplira con la norma ASTM A615 y sera grado 60 con punto de fluencia $f_y = 4.200 \text{ Kg/cm}^2$
 - Todo refuerzo sera doblado en frio, no se cortaran las barras con soplete ni se haran empalmes soldados
- 4.-ALBAÑILERIA**
 - Se usara ladrillo K.K., Industrial tipo IV.
 - $f_m = 65 \text{ kg/cm}^2$ (min.)
 - $f_b = 130 \text{ kg/cm}^2$
 - $f_v = 8.1 \text{ kg/cm}^2$
 y se colocara alambre N° 6mm c/3 hliadas, el mortero de asiento sera mezcla 1:4 (Cemento - Arena) para las estructuras en contacto con la humedad utilizar impermeabilizante de SIKA o similares.
- 5.-RECUBRIMIENTOS:**
 CIMENTOS : 10.0 cm.
 ZAPATAS : 7.5 cm.
 COLUMNAS Y VIGAS PERALTADAS : 4.0 cm.
 ALIGERADO Y VIGAS CHATAS : 2.5 cm.
 LOSA MACIZA Y ESCALERAS : 3.0 cm.
- 6.-SOBRECARGAS:**
 1º Piso : S/C = 200Kg/m2
 2º Piso : S/C = 200Kg/m2
 Azotea : S/C = 150Kg/m2
 Escaleras : S/C = 500Kg/m2
- 7.-REGLAMENTOS:**
 - REGLAMENTO NACIONAL DE EDIFICACIONES
 - NUEVAS NORMAS E-020, E-030, E-050, E-060 Y E-070.

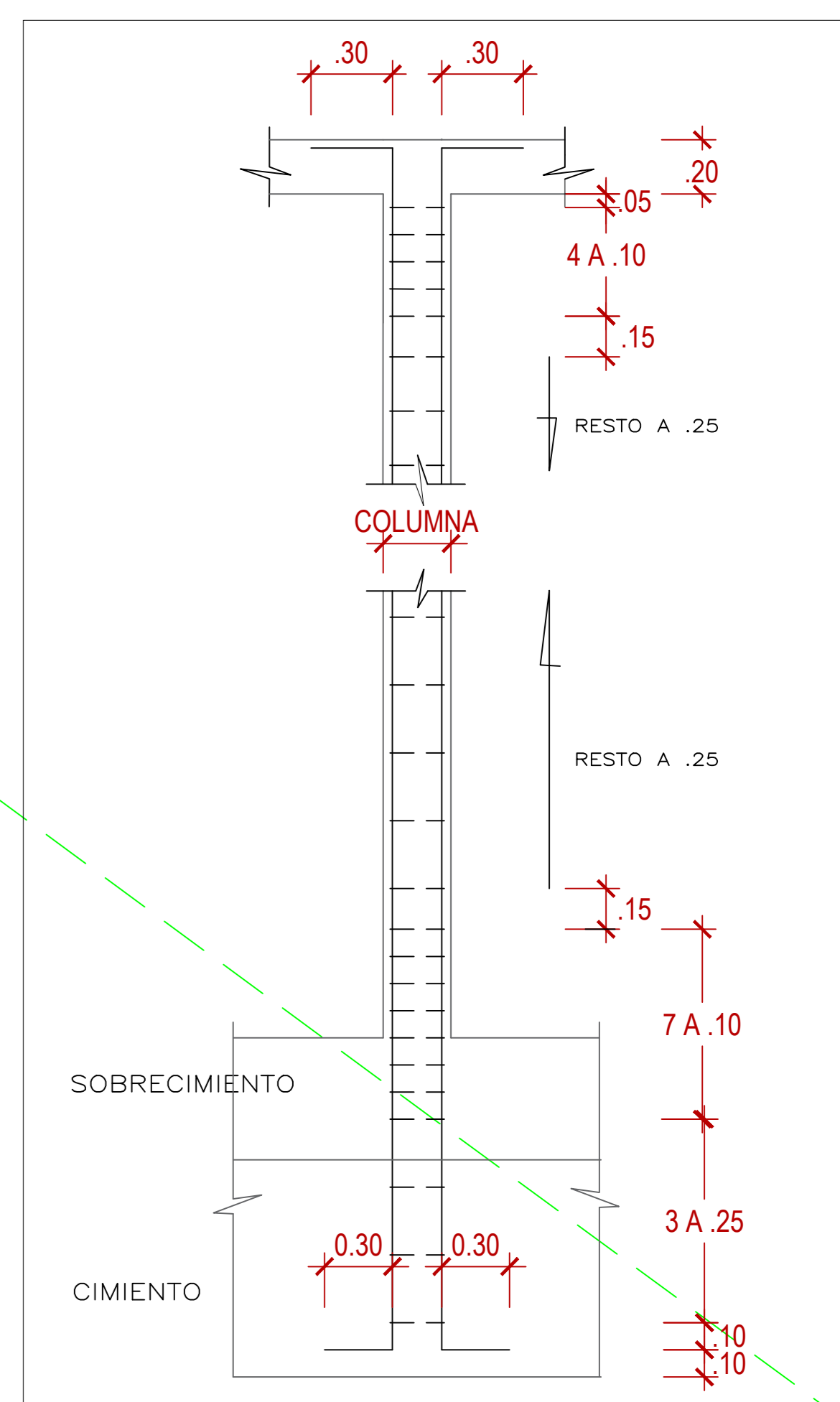
NOTAS Y RECOMENDACIONES

- Usar cemento Portland Tipo I mas un aditivo impermeabilizante para los elementos que esten en contacto con humedad.
- El concreto a utilizar se preparará de modo manual o a máquina y durante el proceso de vaciado se debe cuidar la no segregación del concreto y que el acomodado de los componentes del concreto sea de tal manera de evitar cangrejas,
- Se tendrá especial cuidado de que el fraguado del concreto sea de la mejor manera para obtener la resistencia esperada.

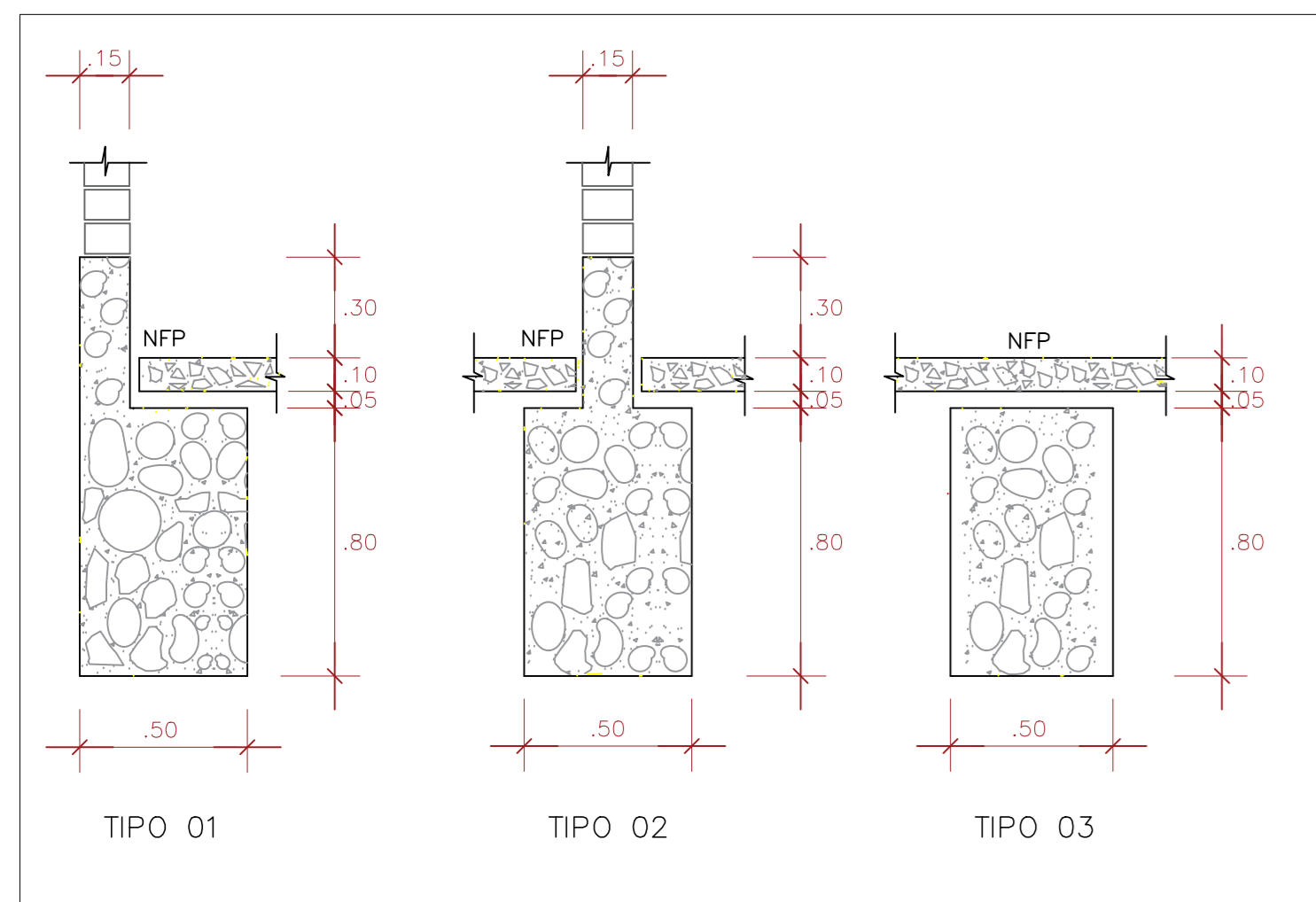


DETALLE DEL DOBLADO DE ESTRIBOS EN COLUMNA Y VIGAS

ϕ	r(cm.)	a(cm.)
1/4"	1.3	6.5
3/8"	2.0	10.0
1/2"	2.5	12.5

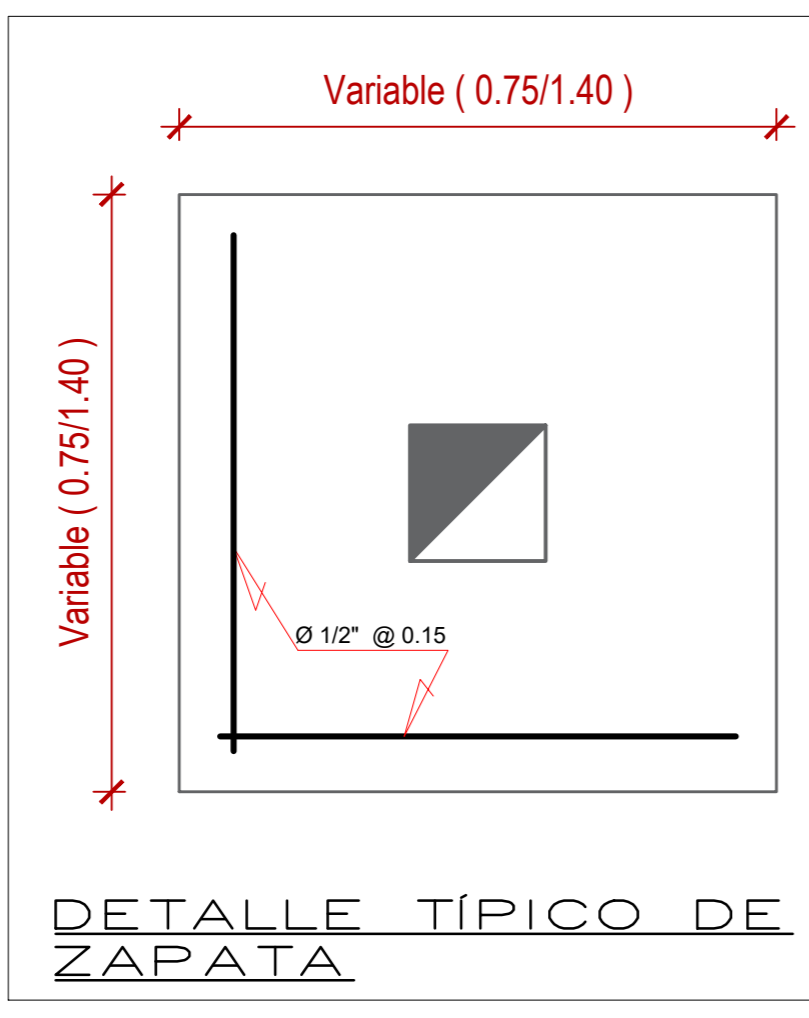


DETALLE DE ACUMULACIÓN DE ESTRIBOS EN COLUMNA - ESC.: 1/20

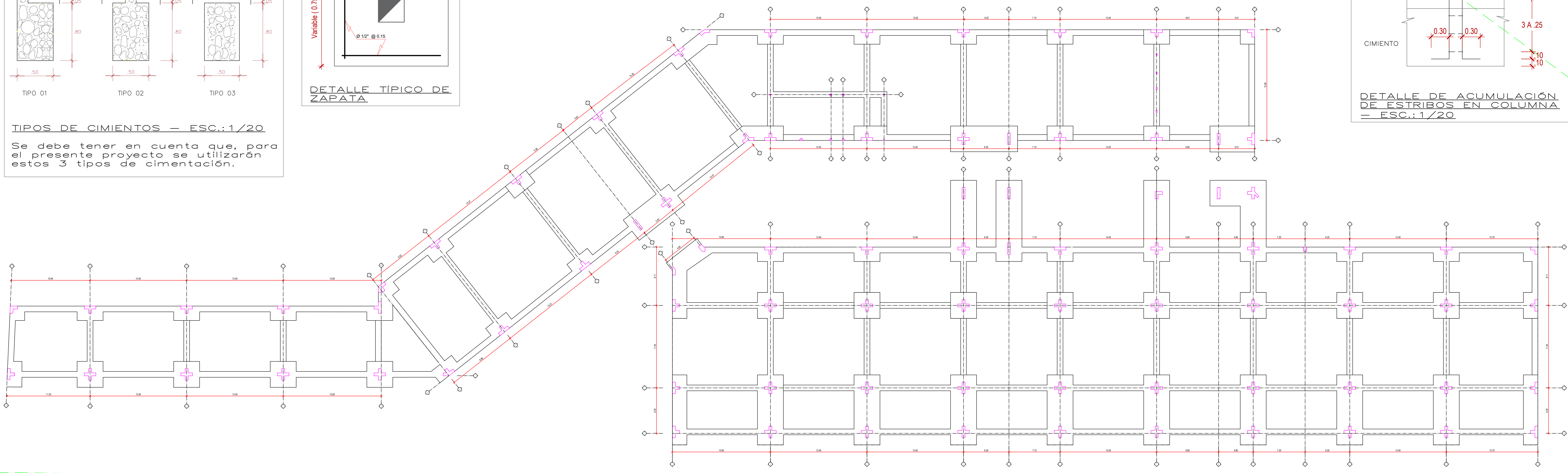


TIPOS DE CIMENTOS - ESC.: 1/20

Se debe tener en cuenta que, para el presente proyecto se utilizarán estos 3 tipos de cimentación.



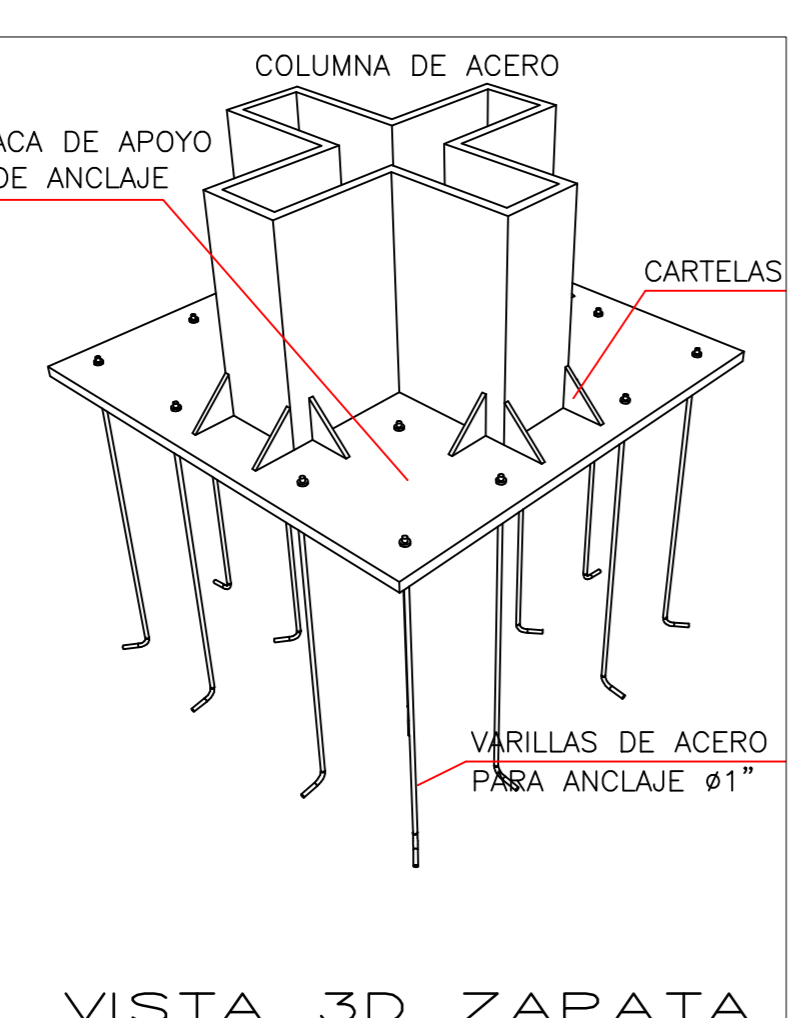
DETALLE TÍPICO DE ZAPATA



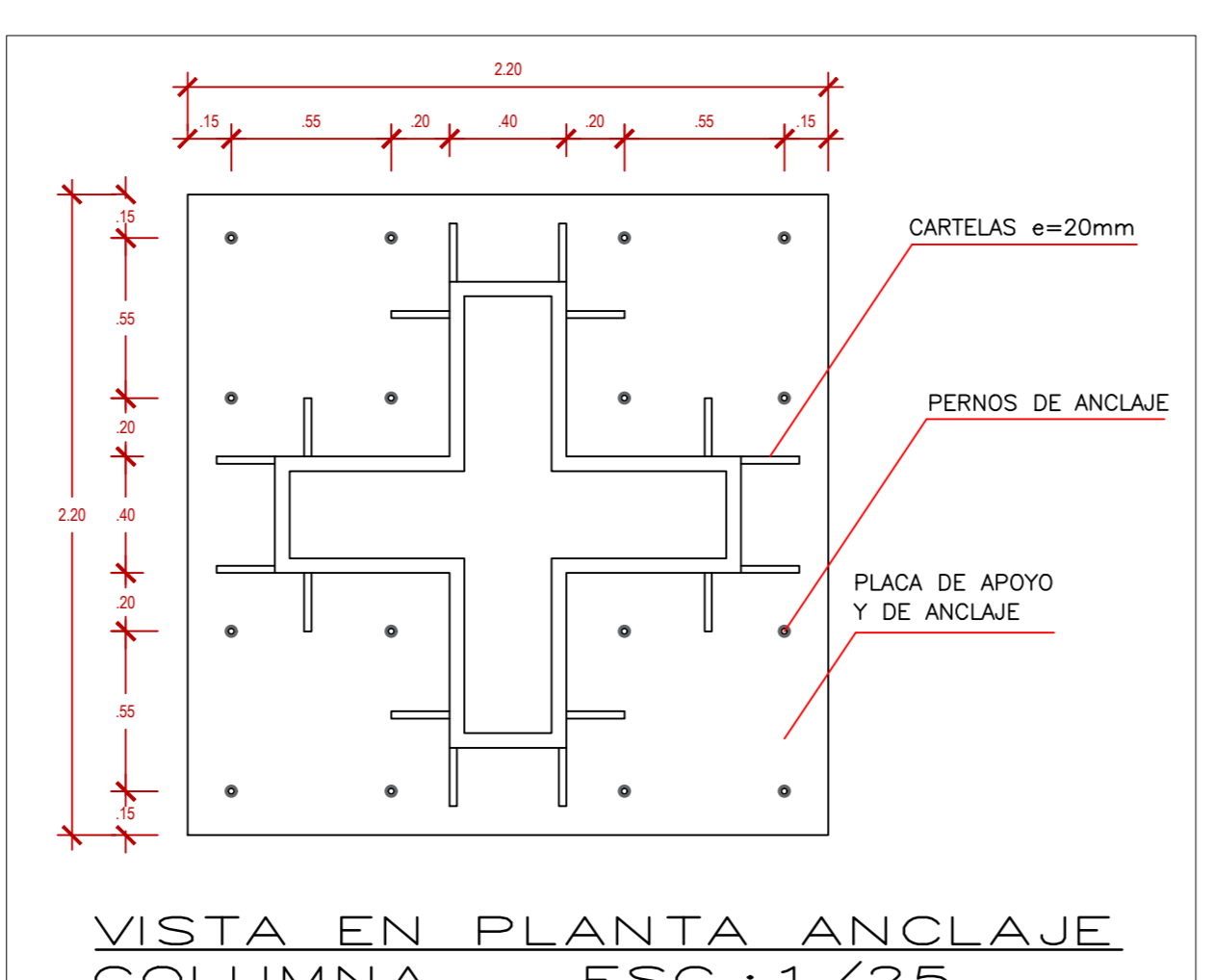
PLANO CIMENTACIÓN ESC 1:200

ESPECIFICACION PARA ACERO

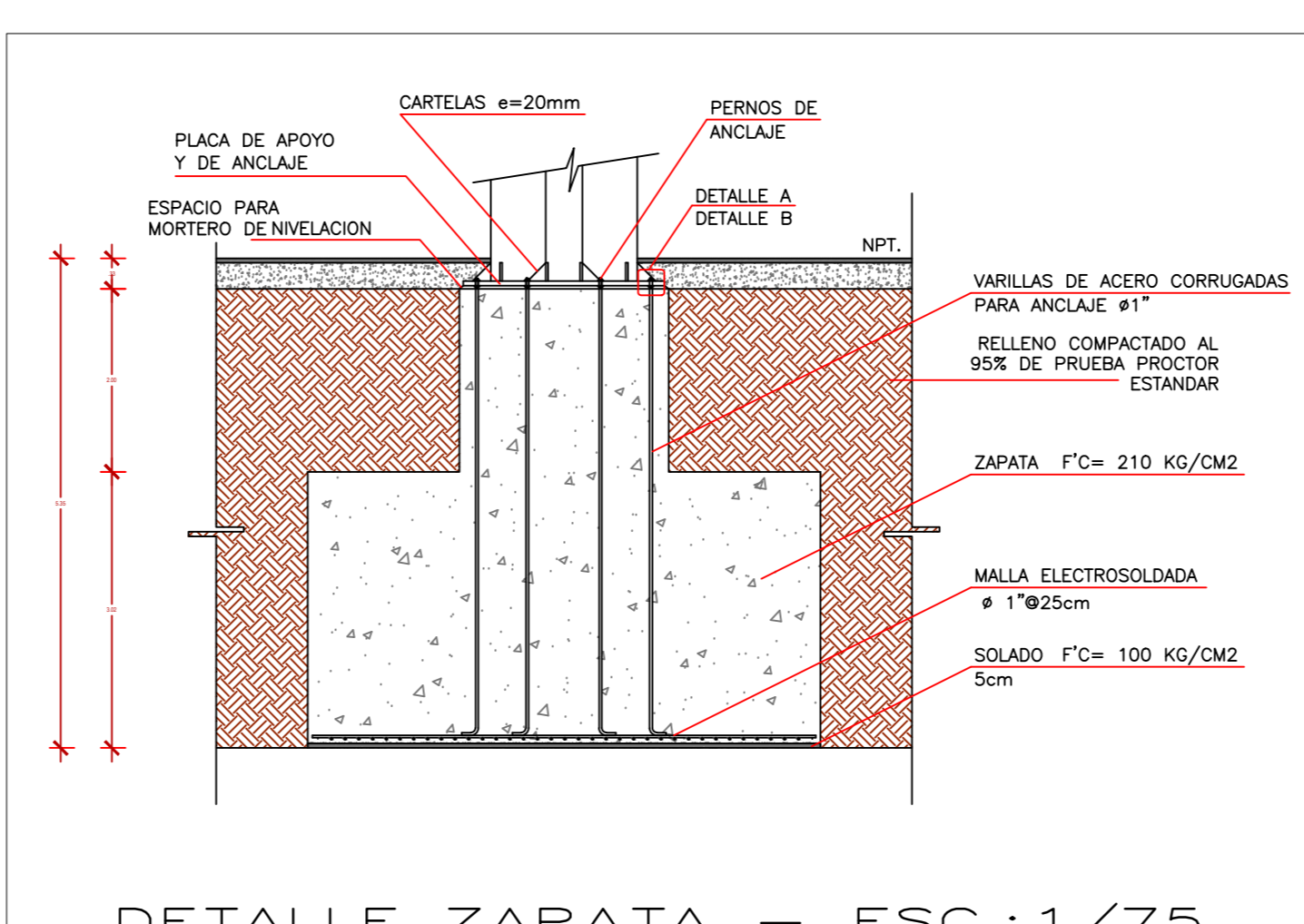
- MATERIALES:
 ACERO ESTRUCTURAL A-36 $F_y = 2530 \text{ KG/CM}^2$
 SOLDADURA E-70XX
 TORNILLOS ALTA RESISTENCIA GRADO 5
 PINTURA ANTICORROSIVA EN 1 CAPA.
- TODA LA ESTRUCTURA LLEVARA COMO FONDO PINTURA ANTICORROSIVA EN 1 CAPA.
- TODA LA ESTRUCTURA LLEVARA RETARDANTE AL FUEGO SEGUN LO ESPECIFICADO EN EL REGLAMENTO NACIONAL DE EDIFICACIONES
- TODAS LAS JUNTAS SERAN SOLDADAS EN TODO SU PERIMETRO CON UN CORDON CUYA DIMENSION SEA IGUAL AL MENOR ESPESOR DE LOS MIEMBROS DADOS O BIEN A LAS DIMENSION INDICADA



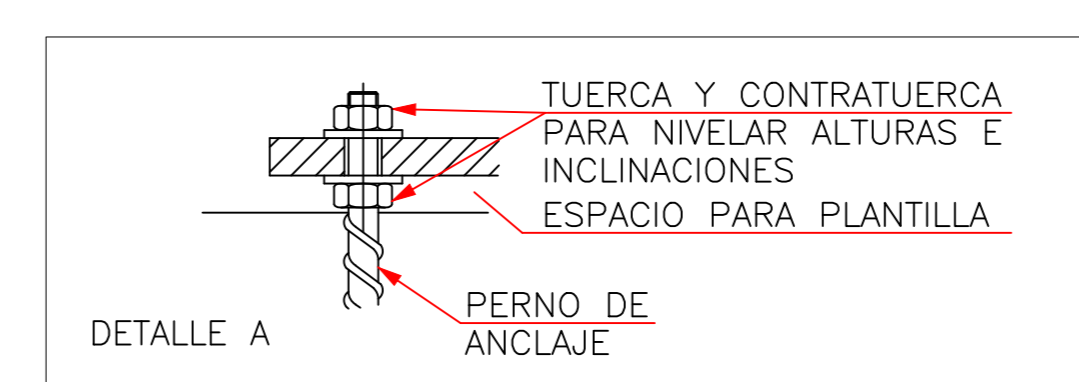
VISTA 3D ZAPATA



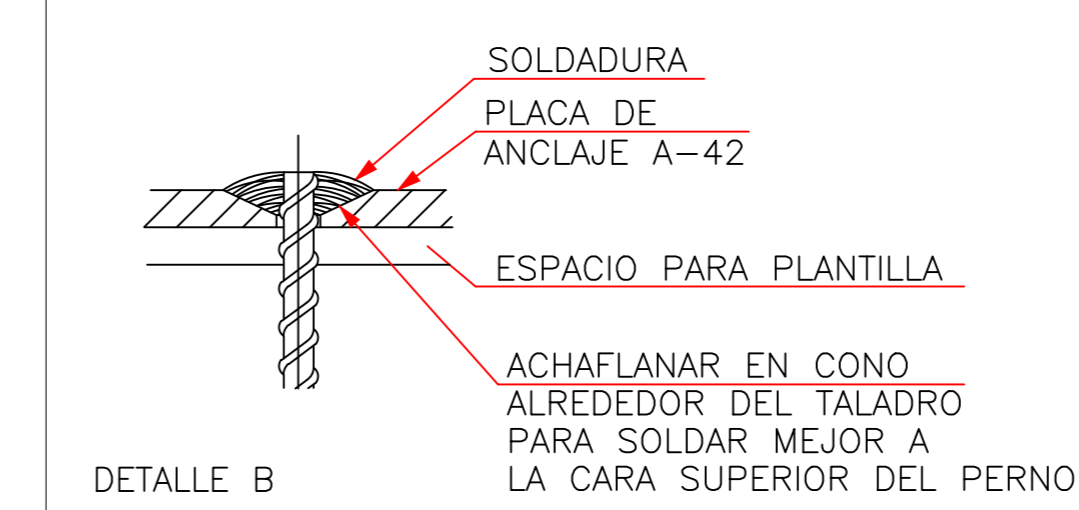
VISTA EN PLANTA ANCLAJE COLUMNA - ESC.: 1/25



DETALLE ZAPATA - ESC.: 1/75

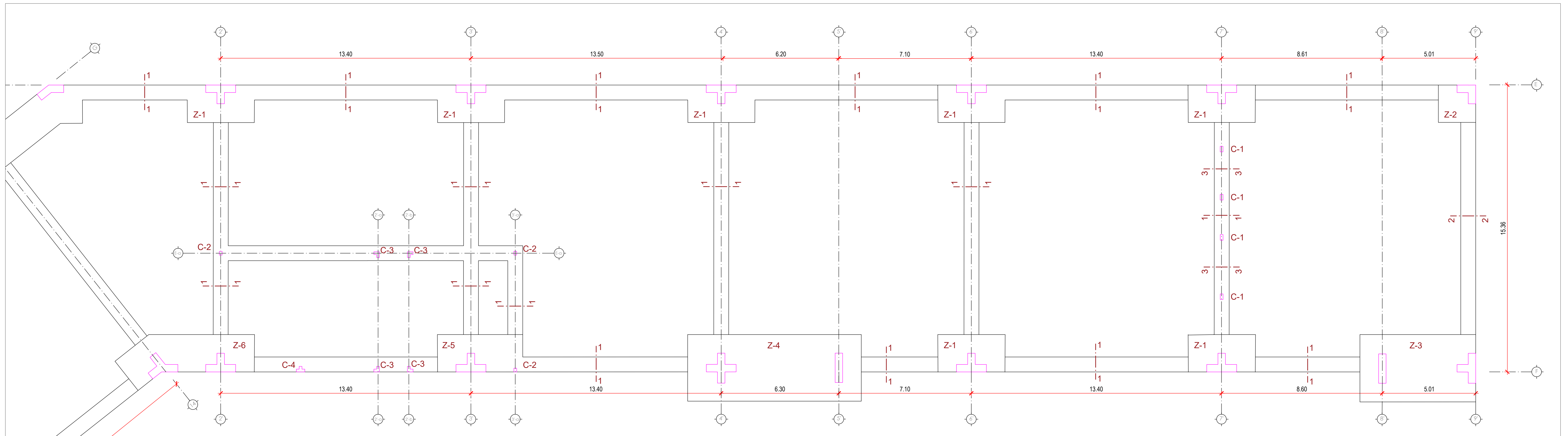


DETALLE A



DETALLE B

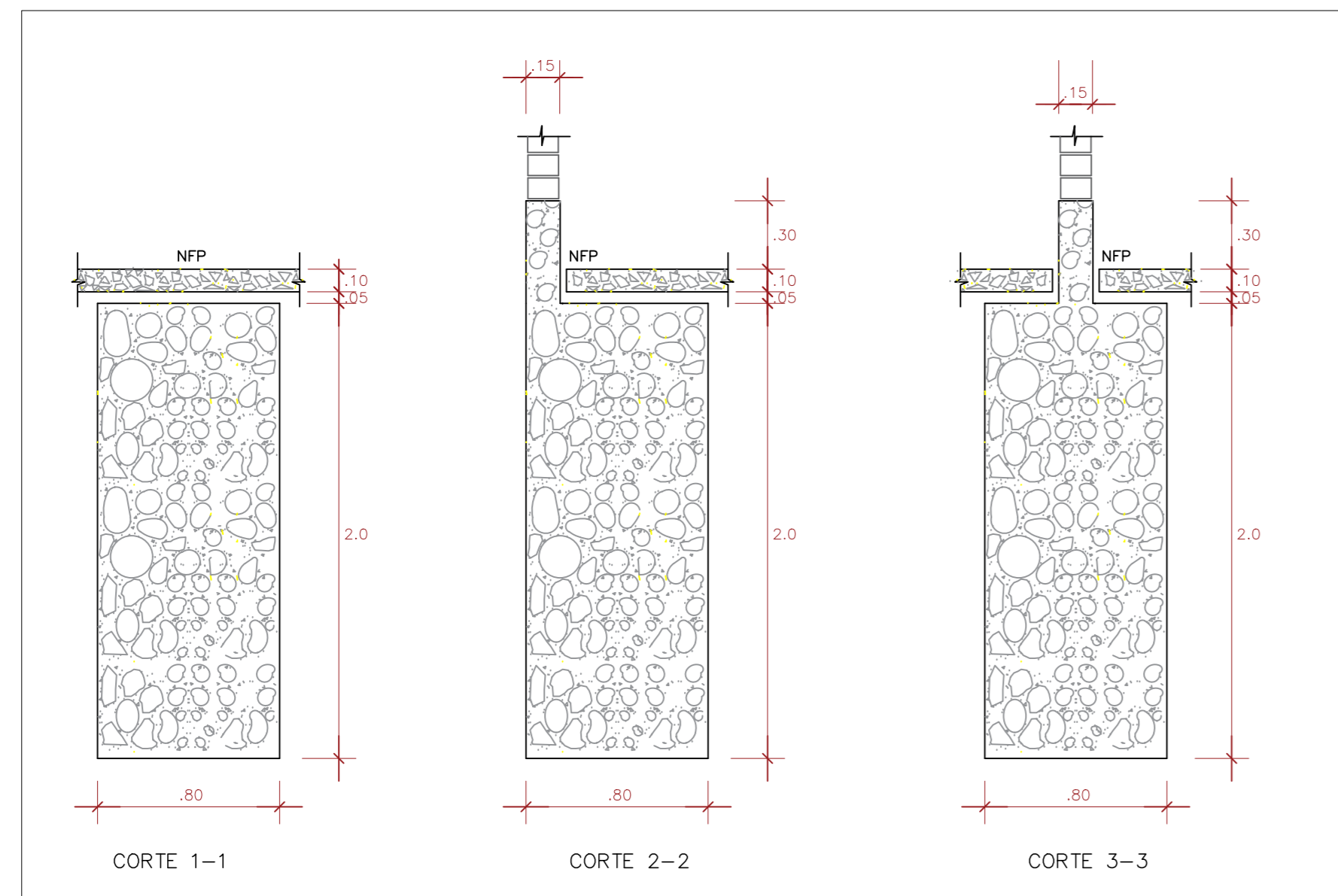
		TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ		E-01
ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ		SECTOR 06 DE DICIEMBRE		
FACULTAD DE ARQUITECTURA		TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		Fecha: 08/02/2020
Autores: EST. ARQ. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis		Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama		



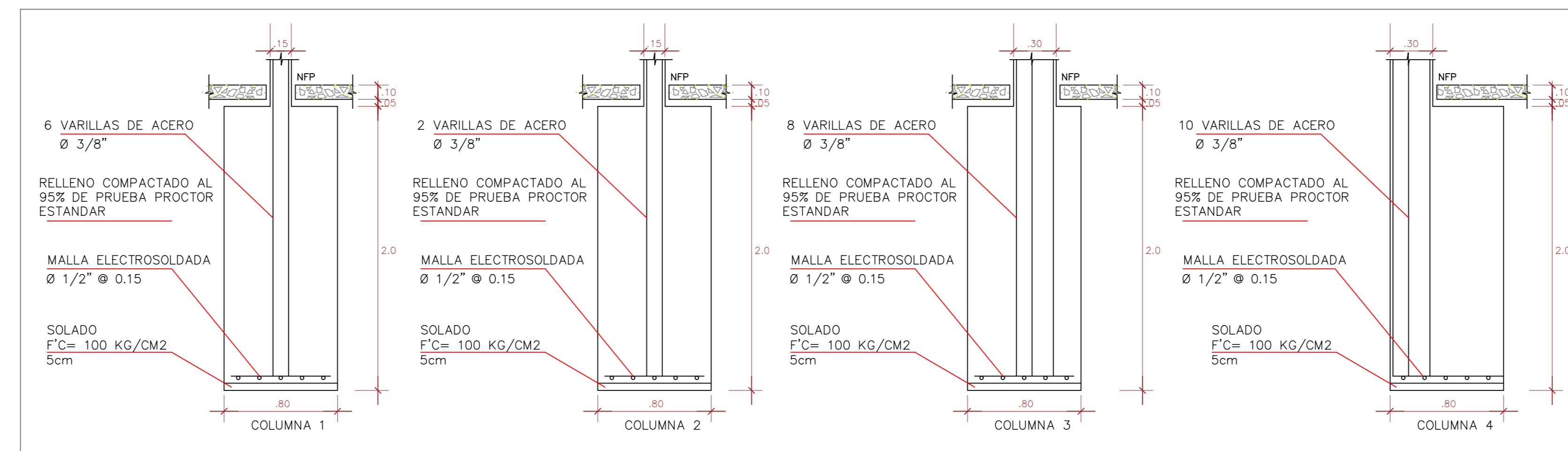
CIMENTACIÓN - SALA DE EMBARQUE ESC 1:75

DETALLE DE COLUMNAS DE CONCRETO

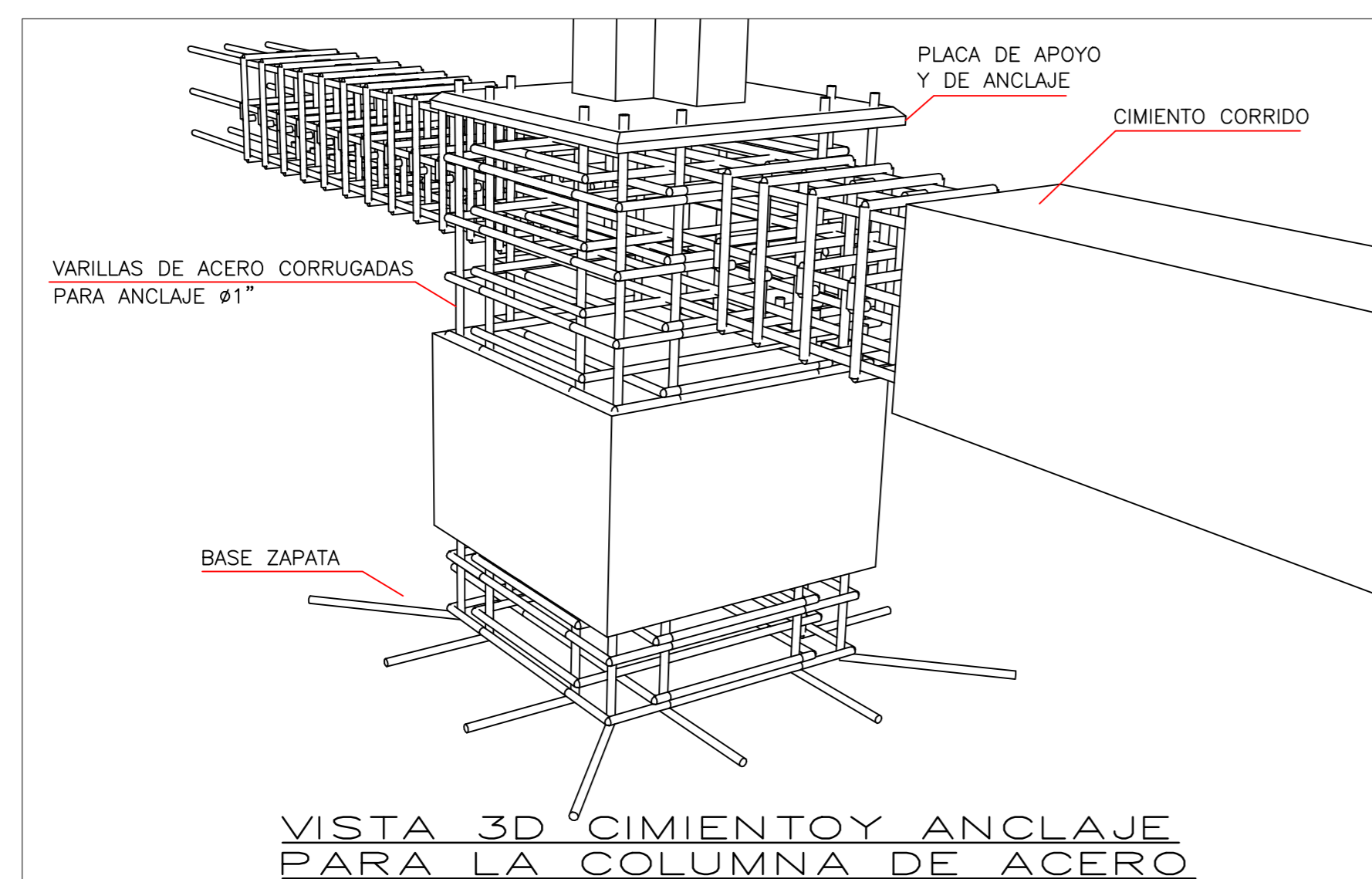
TIPO	PRIMER PISO	CONTINUACIÓN
C-1 (0.15 x 0.30) (f'c= 175 Kg/cm2)	 6 Ø 3/8" 2 @ 0.05, 3 @ 0.10, 2 @ 0.15, Rst. @ 0.25 C/E	 6 Ø 3/8" 2 @ 0.05, 3 @ 0.10, 2 @ 0.15, Rst. @ 0.25 C/E
C-2 (0.15 x 0.20) (f'c= 175 Kg/cm2)	 2 Ø 3/8" 2 @ 0.05, 5 @ 0.10, Rst. @ 20 C/E	
C-3 (0.30 x 0.30) (f'c= 175 Kg/cm2)	 8 Ø 3/8" 2 @ 0.05, 3 @ 0.10, 2 @ 0.15, Rst. @ 25 C/E	
C-4 (0.45 x 0.30) (f'c= 175 Kg/cm2)	 10 Ø 3/8" 2 @ 0.05, 3 @ 0.10, 2 @ 0.15, Rst. @ 25 C/E	



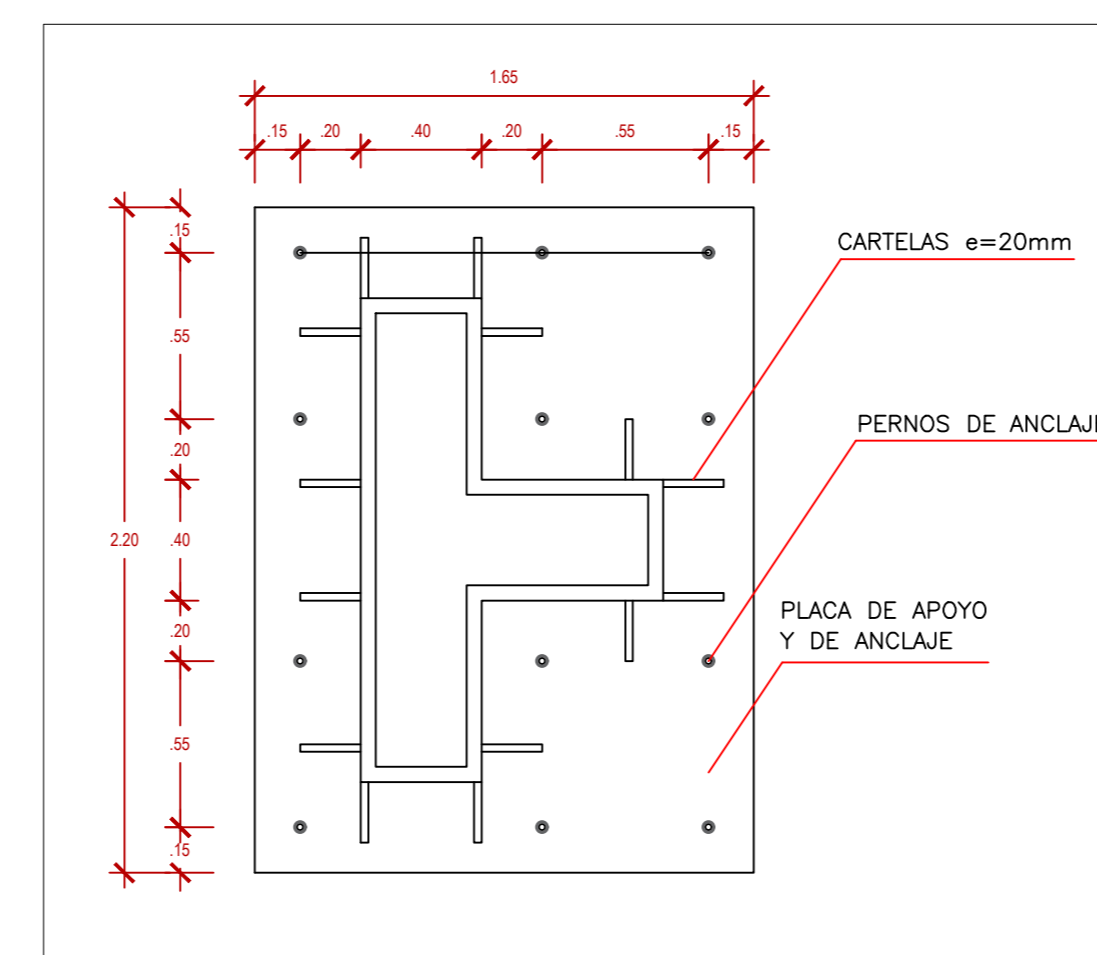
CORTES DE CIMENTACIÓN - ESC.:1/25



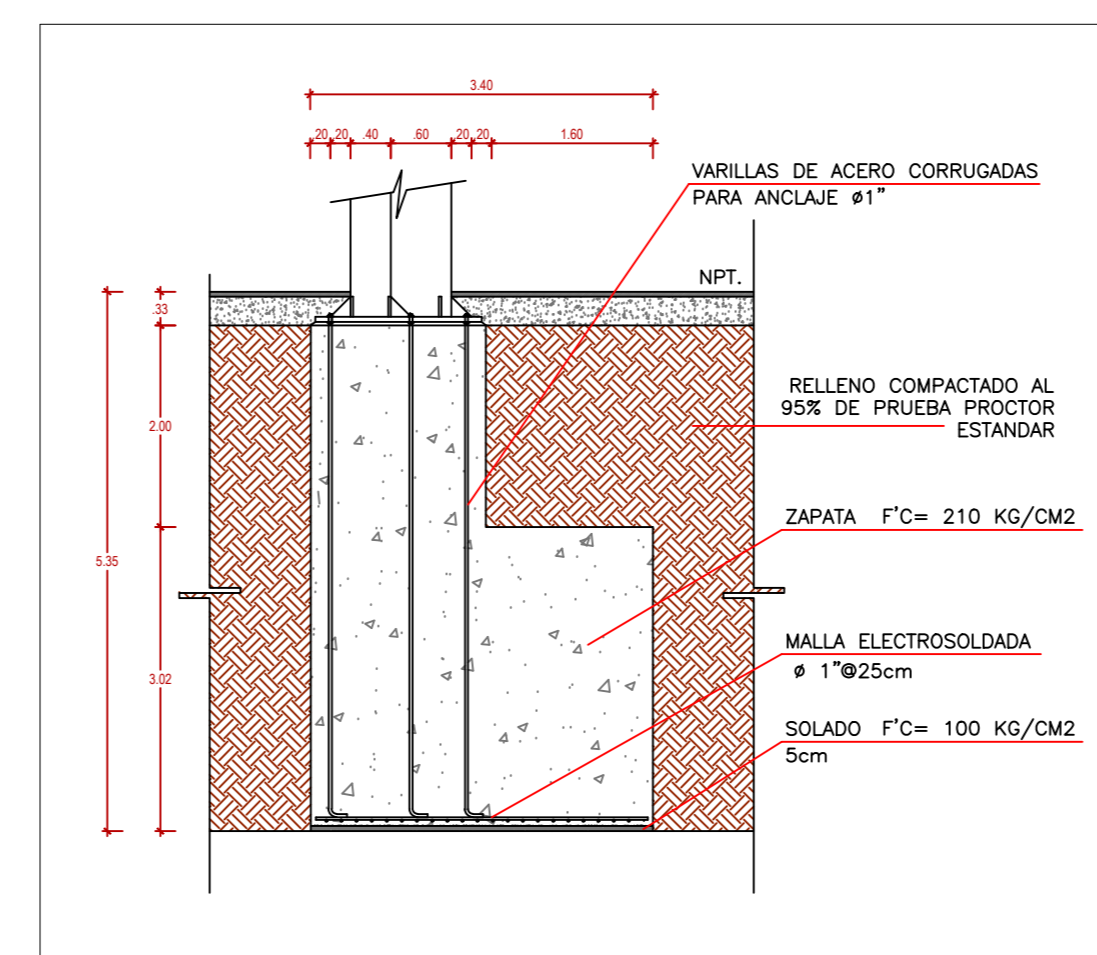
DETALLES SEGÚN EL TIPO DE COLUMNAS DE CONCRETO - ESC.:1/25



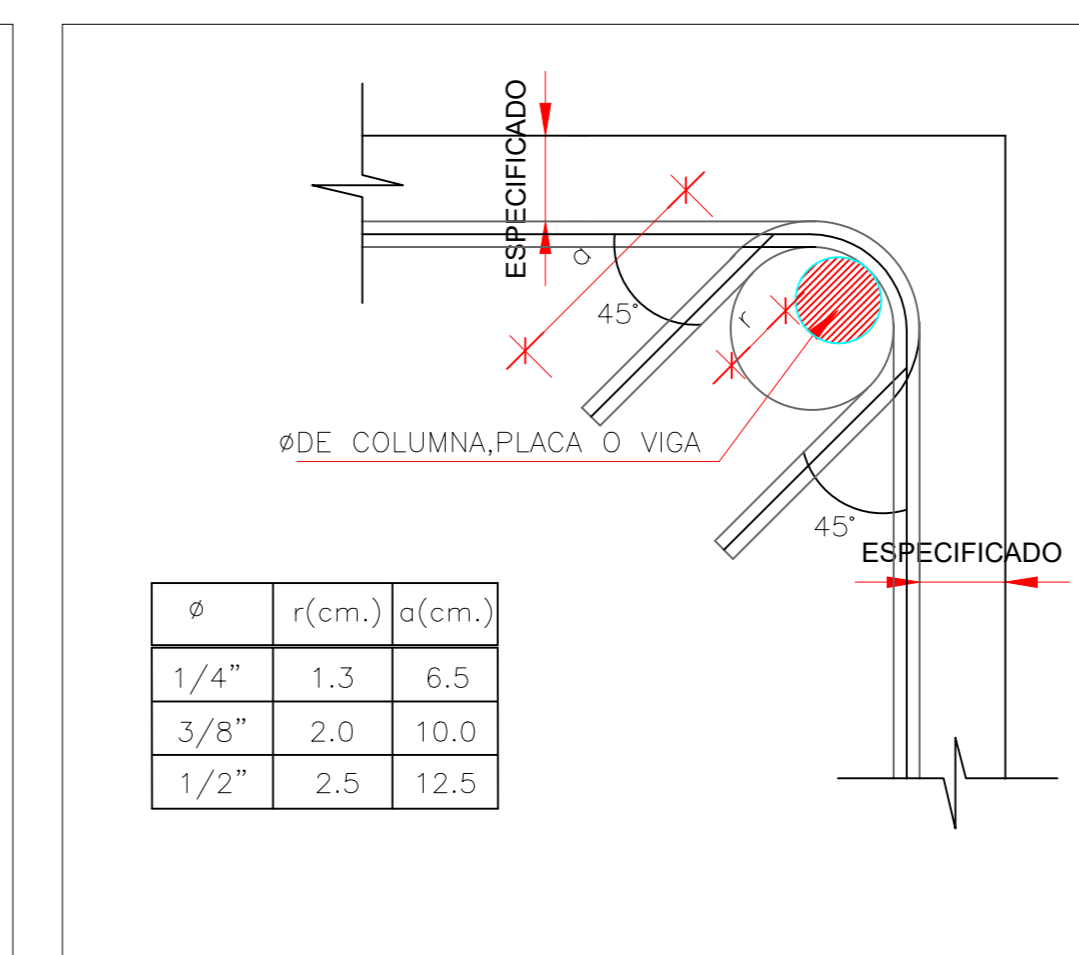
VISTA 3D CIMIENTOS Y ANCLAJE PARA LA COLUMNA DE ACERO



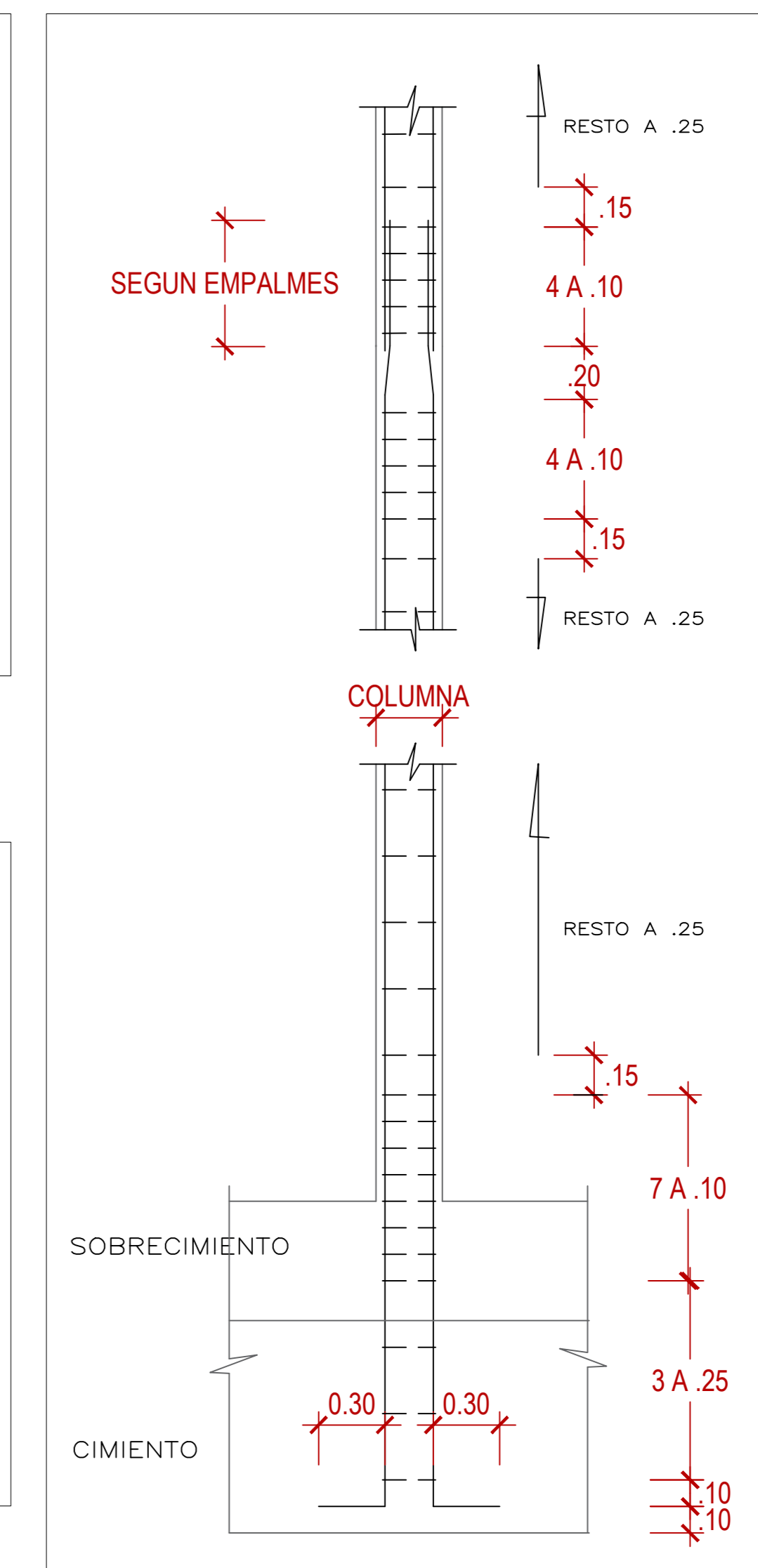
VISTA EN PLANTA ANCLAJE DE COLUMNA "T" - ESC.:1/25



DETALLE DE ZAPATA Z-1 PARA COLUMNA "T" - ESC.: 1/75



DETALLE DEL DOBLADO DE ESTRIBOS EN COLUMNA Y VIGAS



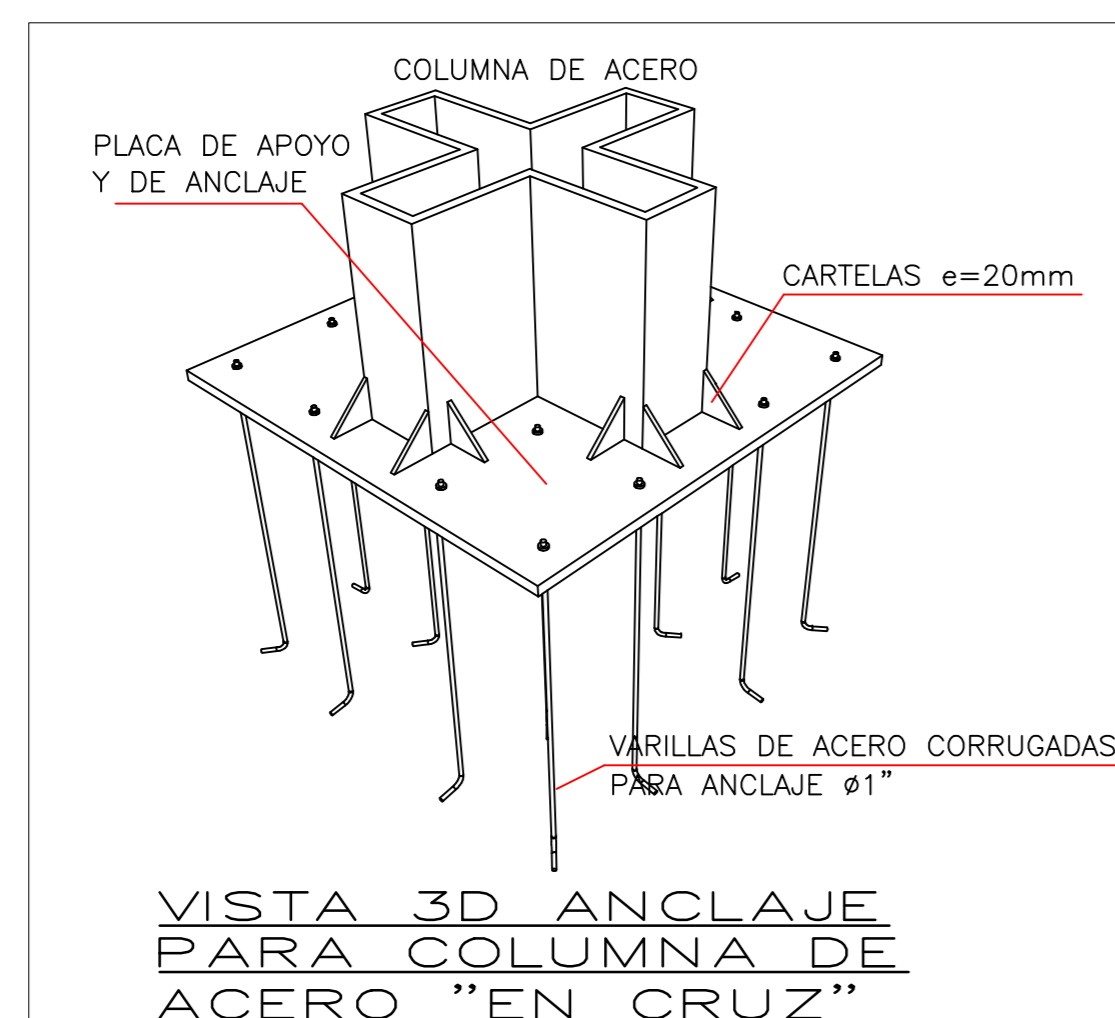
DETALLE DE ACUMULACIÓN DE ESTRIBOS EN COLUMNAS DEL EJE 7' - ESC.:1/20

ESPECIFICACIONES TECNICAS

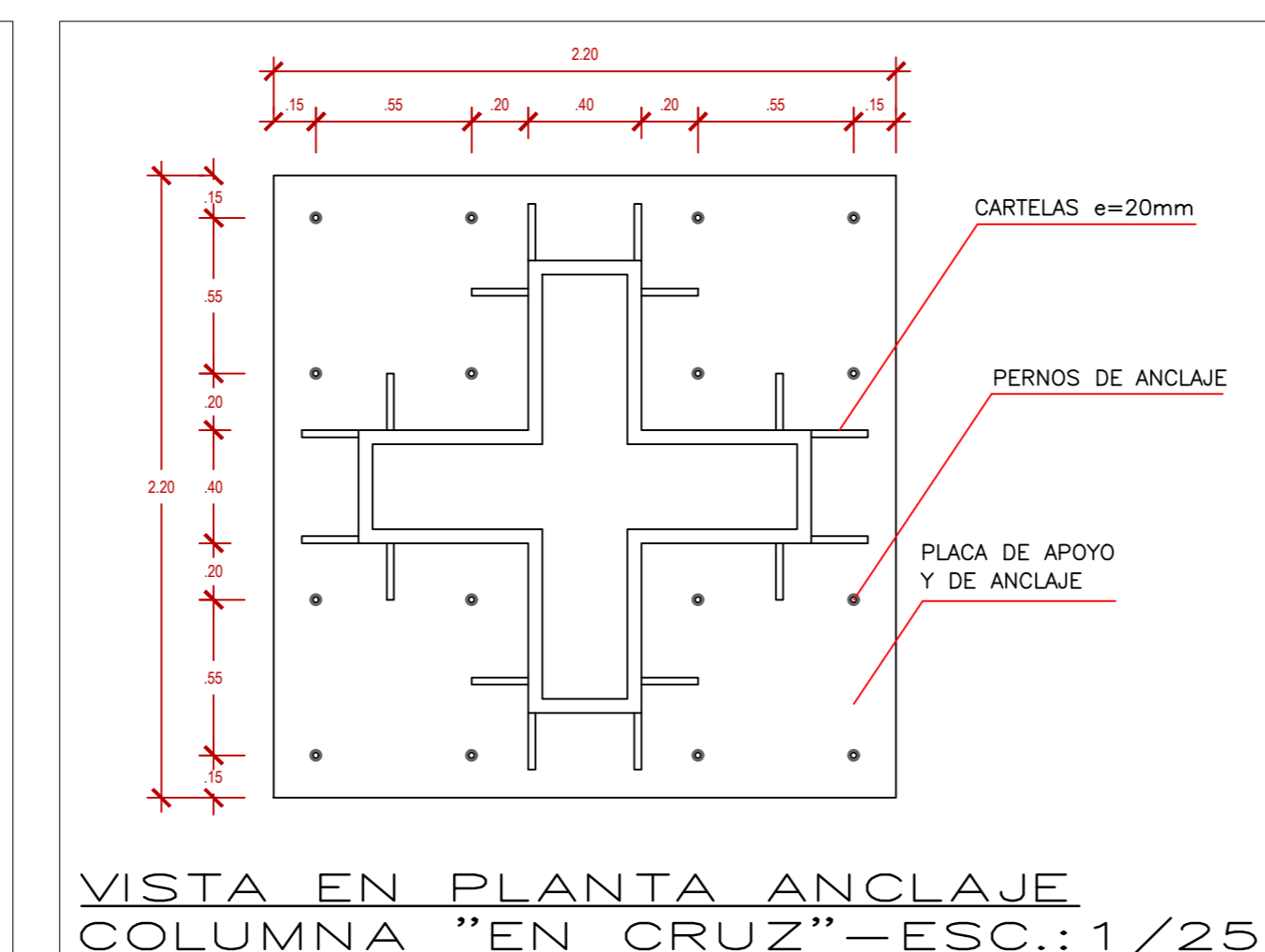
- CONCRETO SIMPLE:**
 - CIMENTO CORRIDOS : 1:10 + 30%P.G.
 - SOBRECIMENTOS : 1:8 + 25%P.M.
 - FALSO CIMIENTO : 1:12 + 30%P.G.
 - SOLADO : 1:12
- CONCRETO ARMADO**
 - Zapatas : f'c= 210Kg/cm2
 - Columnas, Vigas, Losa Estructural : f'c= 210Kg/cm2
 - Viga de Ciementación : f'c= 210Kg/cm2
 - Columnas de Confinamiento : f'c= 175Kg/cm2
 - Resto - Escalera. : f'c= 175 Kg/cm2
 - Se usara cemento ASTM C-150 -99 tipo MS en cimiento y tipo I resto de elementos
- ACERO:**
 - El acero en general sera fy= 4.200Kg/cm2
 - El acero corrugado de refuerzo para el Concreto cumplira con la norma ASTM A615 y sera grado 60 con punto de fluencia fy= 4.200Kg/cm2
 - Todo refuerzo sera doblado en frio, no se cortaran las barras conoplete ni se haran empalmes soldados
- ALBAÑILERIA**
 - Se usara ladrillo K.K., Industrial tipo IV.
 - m = 65 kg/cm² (min.)
 - fb = 130 kg/cm²
 - vm = 8.1 kg/cm³
 - y se colocara alambre N° 6mm c/3 hiladas, el mortero de asiento sera mezza 1:4 (Cemento - Arena) para las estructuras en contacto con la humedad utilizar impermeabilizante de SIKKA o similares.
- RECUBRIMIENTOS:**
 - CIMENTOS : 10.0 cm.
 - ZAPATAS : 7.5 cm.
 - COLUMNAS Y VIGAS PERALTADAS : 4.0 cm.
 - ALIGERADO Y VIGAS CHATAS : 2.5 cm.
 - LOSA MACIZA Y ESCALERAS : 3.0 cm.
- SOBRECARGAS:**
 - 1° Piso : S/C = 200Kg/m2
 - 2° Piso : S/C = 200Kg/m2
 - Azotea : S/C = 150Kg/m2
 - Escaleras : S/C = 500Kg/m2
- CONSIDERACIONES SISMORRESISTENTES**
 - SISTEMA ESTRUCTURAL PREDOMINANTE: XX : PÓRTICOS DE CONCRETO ARMADO
 - YY : MUROS PORTANTES DE ALBAÑILERIA CONFINADA
 - PARÁMETROS DE FUERZA SÍSMICA Z=0.4, U=1.0, S=1.4, Tp=0.9 seg., R_x=8, R_y=3
- REGLAMENTOS:**
 - REGLAMENTO NACIONAL DE EDIFICACIONES
 - NUEVAS NORMAS E-020, E-030, E-050, E-060 Y E-070.

ESPECIFICACION PARA ACERO

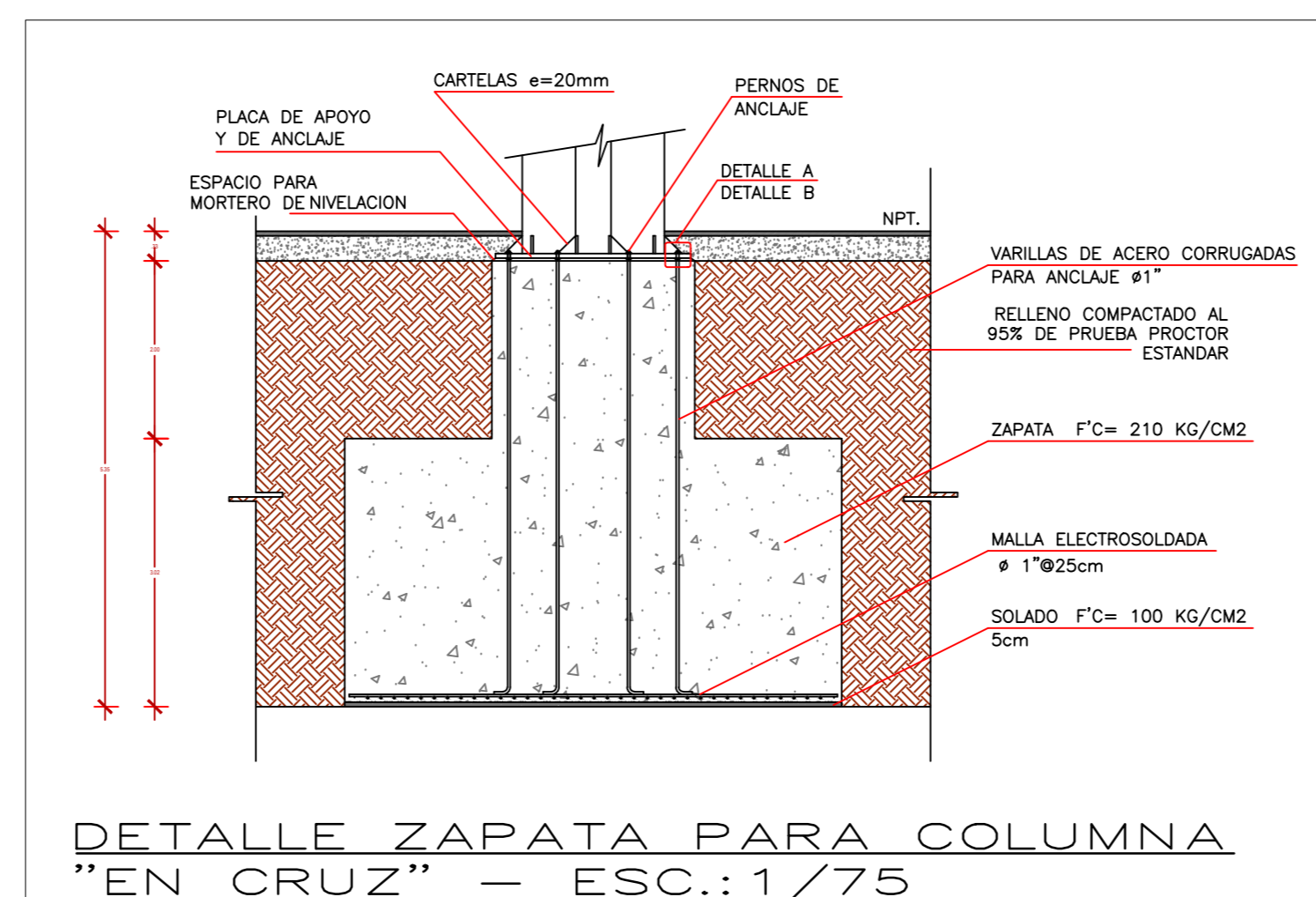
- MATERIALES:
 - ACERO ESTRUCTURAL A-36 Fy=2530 KG/CM2
 - SOLDADURA E-70XX
 - TORNILLOS ALTA RESISTENCIA GRADO 5
- TODA LA ESTRUCTURA LLEVARA COMO FONDO PINTURA ANTICORROSIVA EN 1 CAPA.
- TODA LA ESTRUCTURA LLEVARA RETARDANTE AL FUEGO SEGUN LO ESPECIFICADO EN EL REGLAMENTO NACIONAL DE EDIFICACIONES
- TODAS LAS JUNTAS SERAN SOLDADAS EN TODO SU PERIMETRO CON UN CORDON CUYA DIMENSION SEA IGUAL AL MENOR ESPESOR DE LOS MIEMBROS DADOS O BIEN A LAS DIMENSION INDICADA



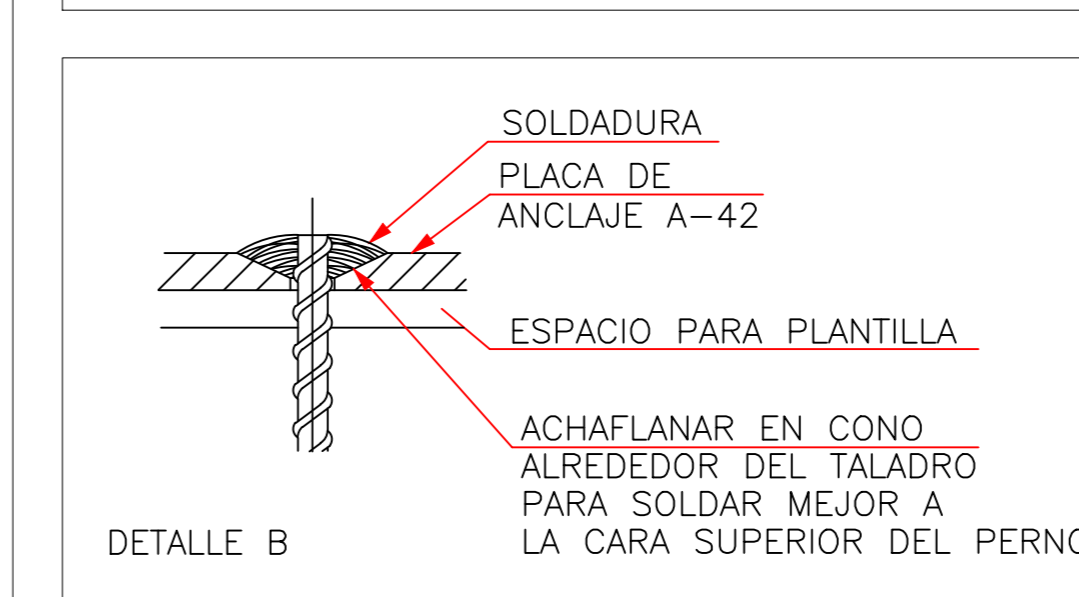
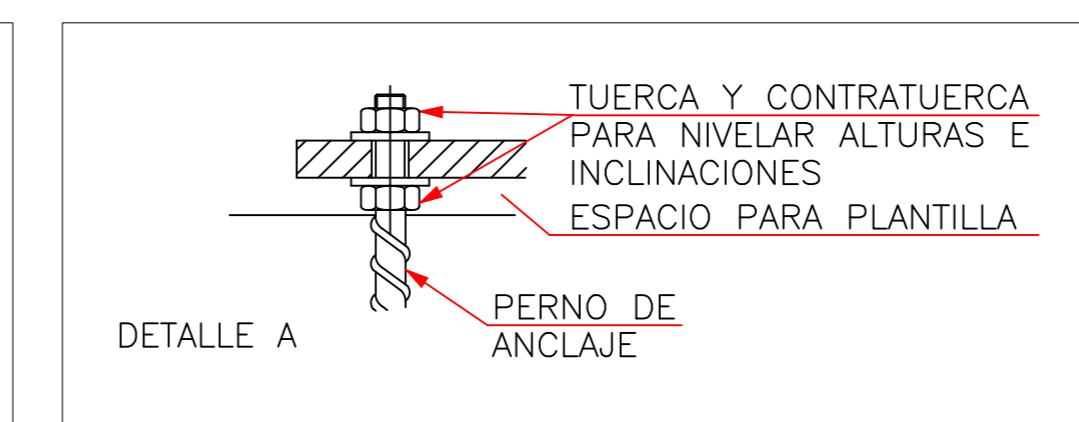
VISTA 3D ANCLAJE PARA COLUMNA DE ACERO "EN CRUZ"



VISTA EN PLANTA ANCLAJE COLUMNA "EN CRUZ" - ESC.:1/25



DETALLE ZAPATA PARA COLUMNA "EN CRUZ" - ESC.:1/75



Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**

Ubicación: **SECTOR 06 DE DICIEMBRE**

Plano: **TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO**

Facultad: **FACULTAD DE ARQUITECTURA**

Escuela: **ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ**

Autores: **EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando**

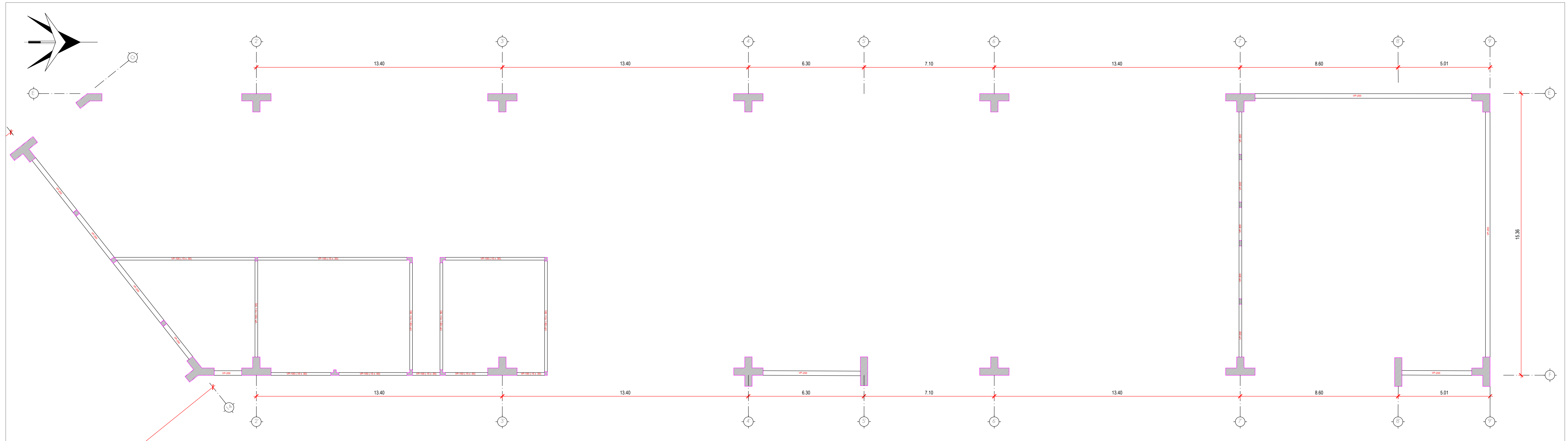
Asesor: **Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza**

Docente: **Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama**

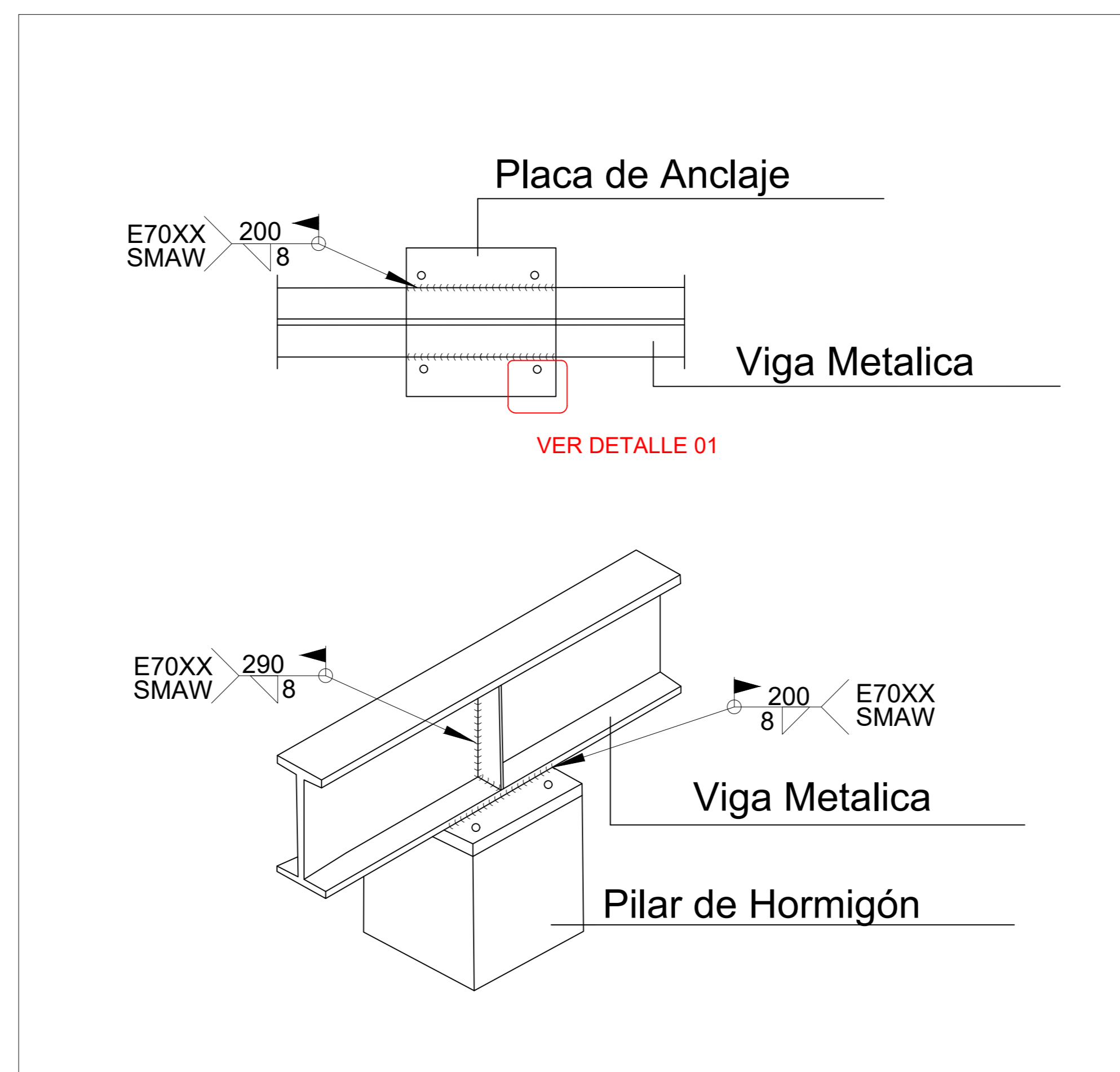
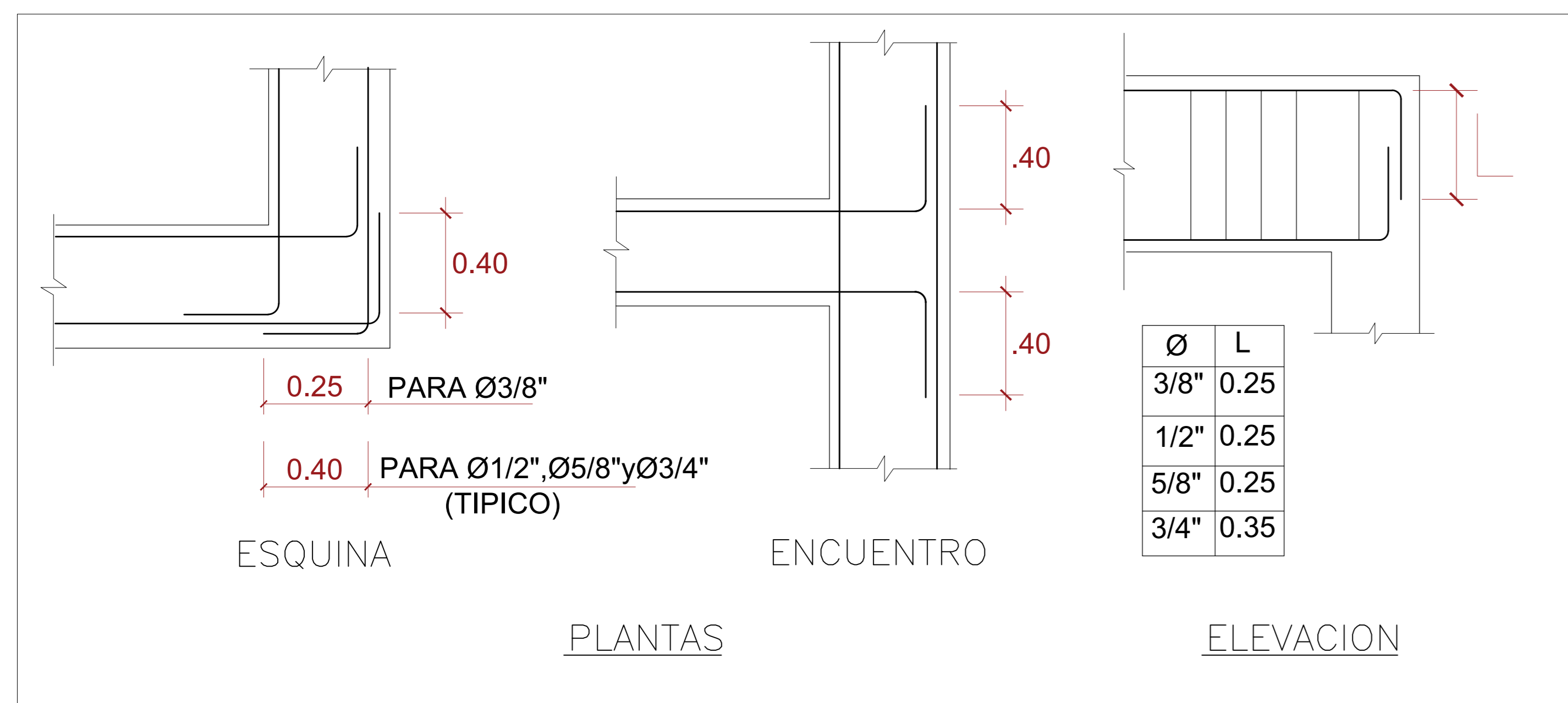
INDICADA

Fecha: **08/02/2020**

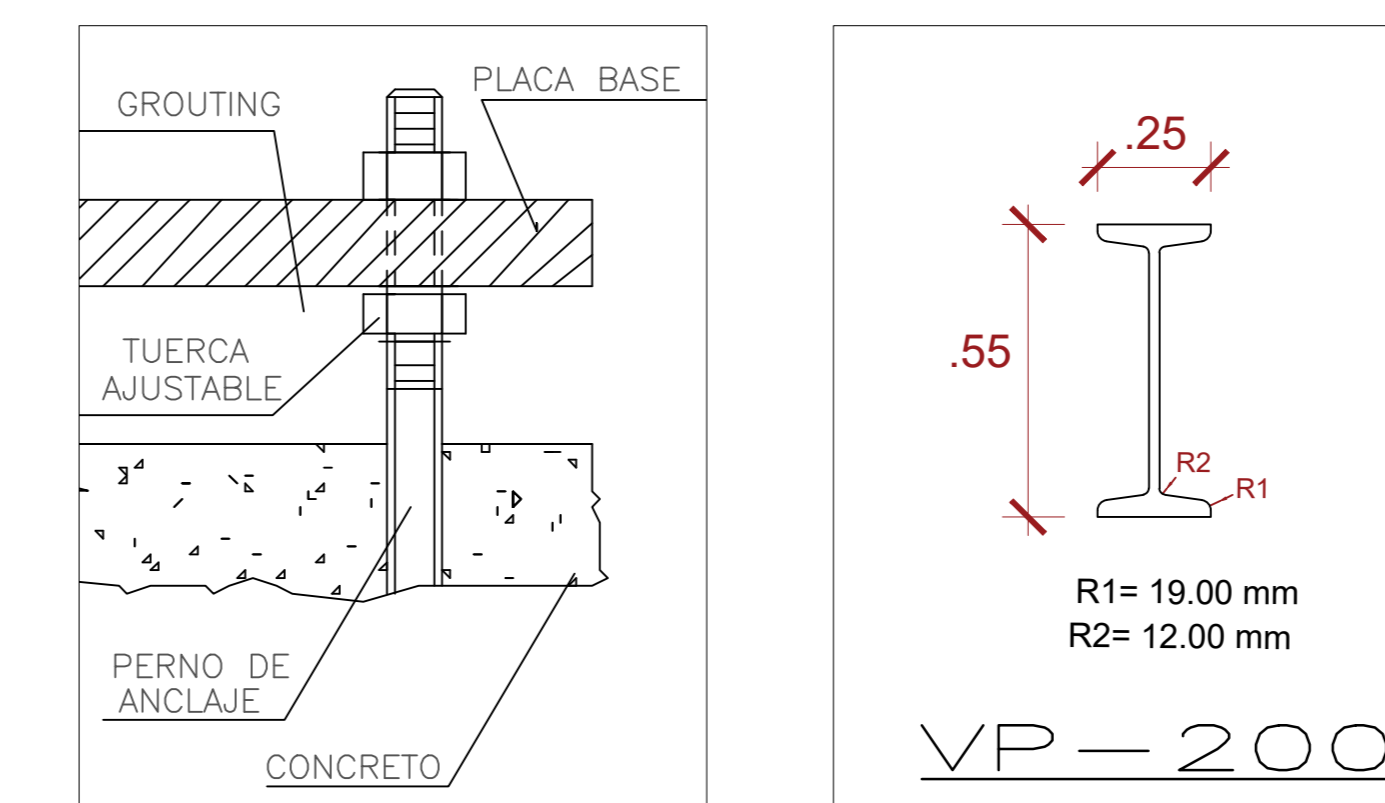
E-02



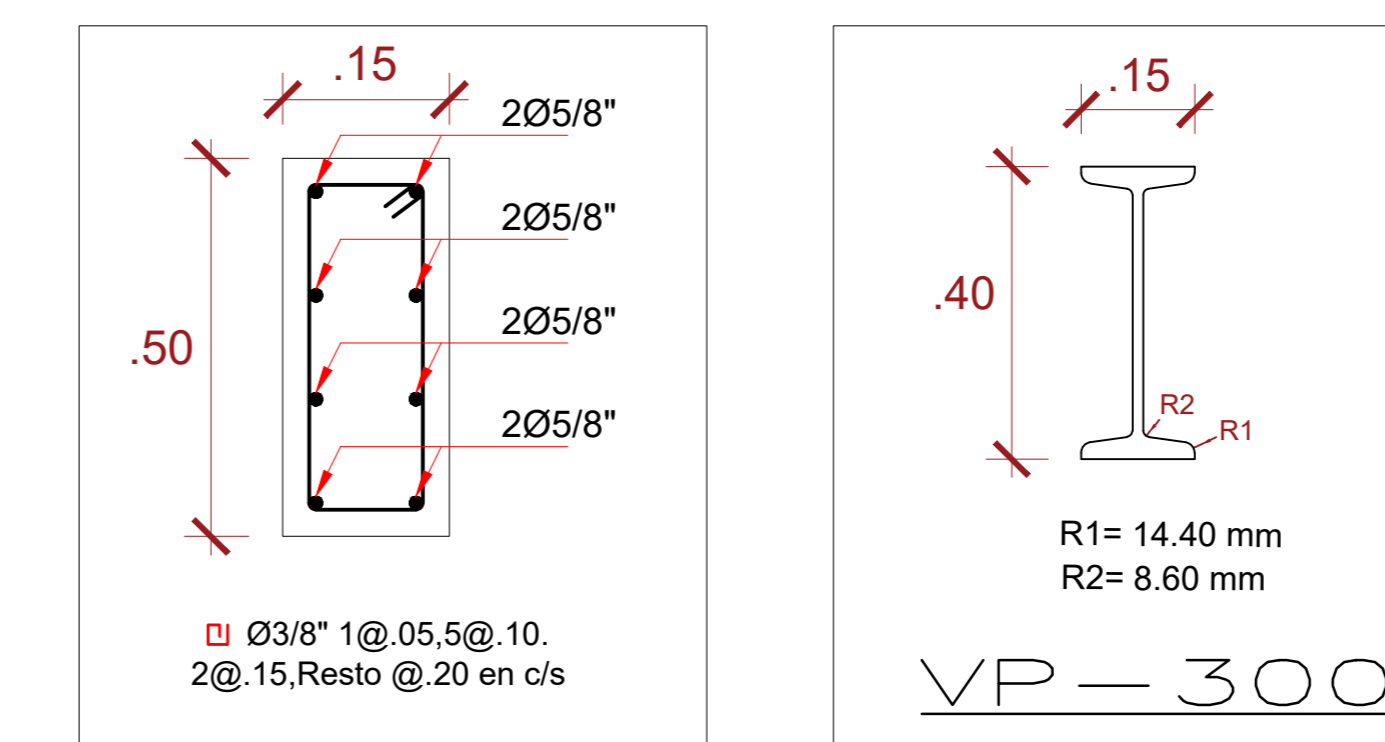
PLANO DE VIGAS
ESC 1:75



DETALLES CONEXIÓN ENTRE VIGA METÁLICA Y COLUMNA DE CONCRETO



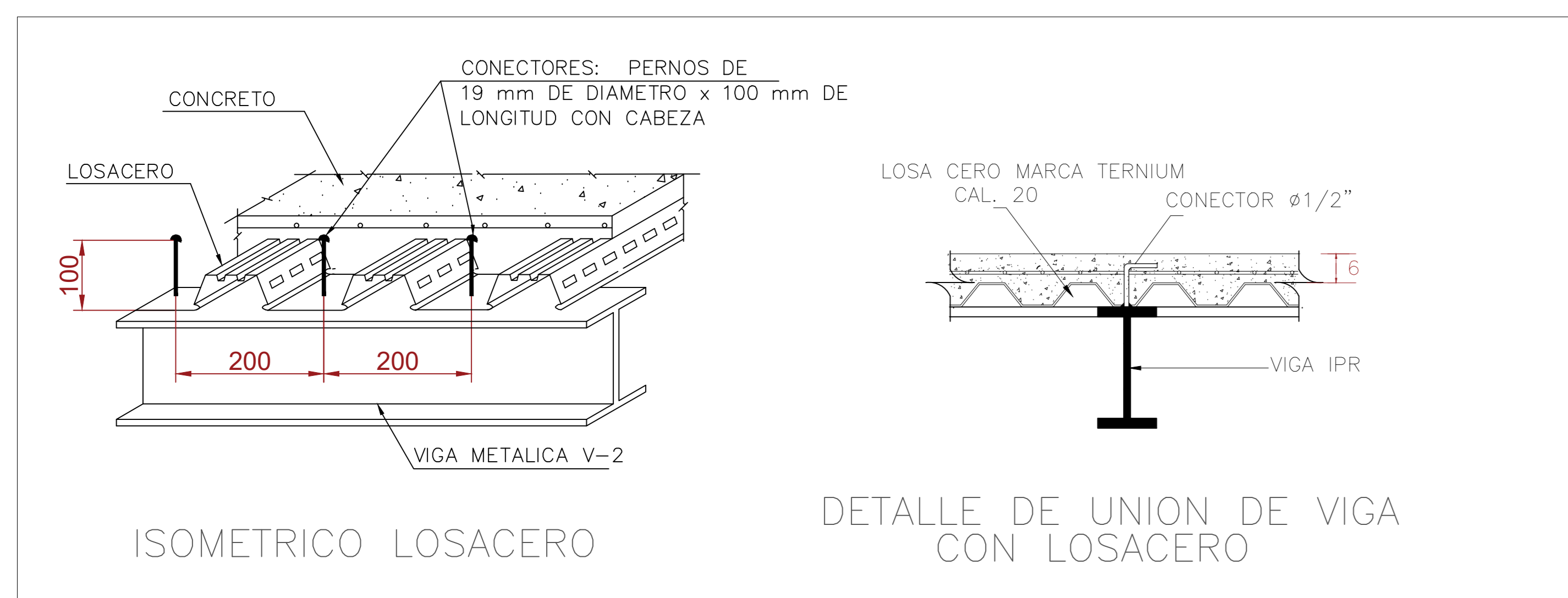
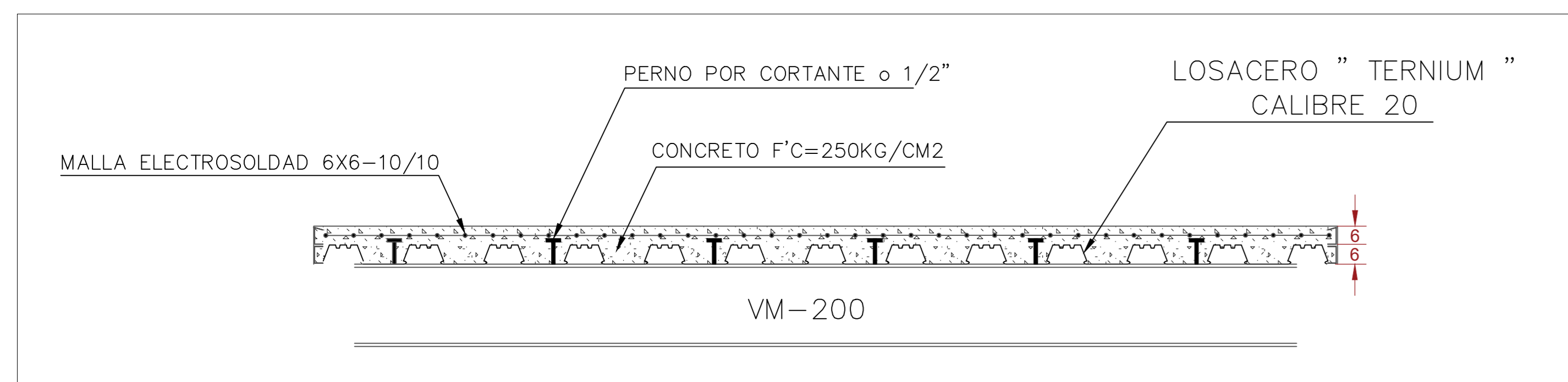
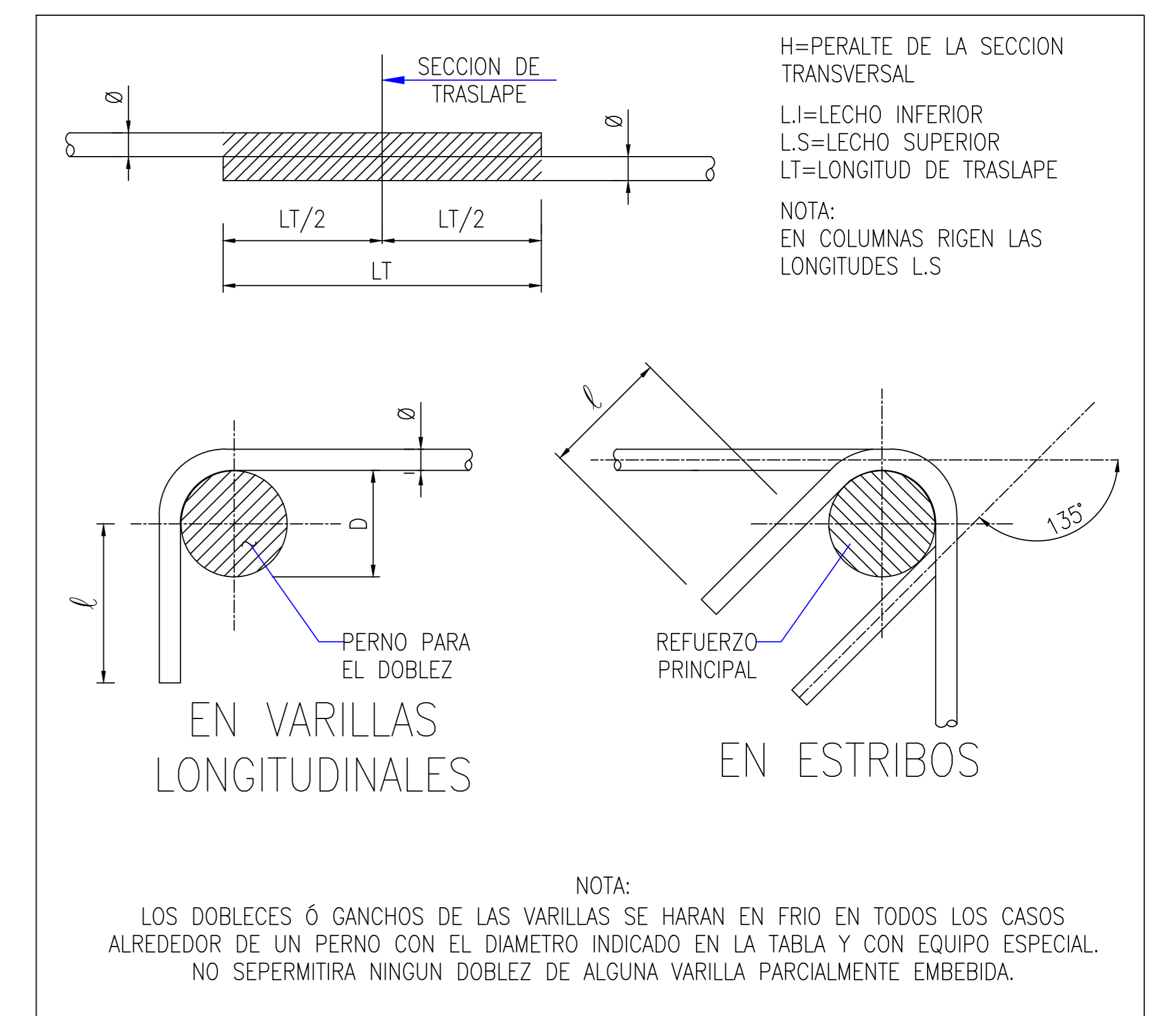
DETALLE 01



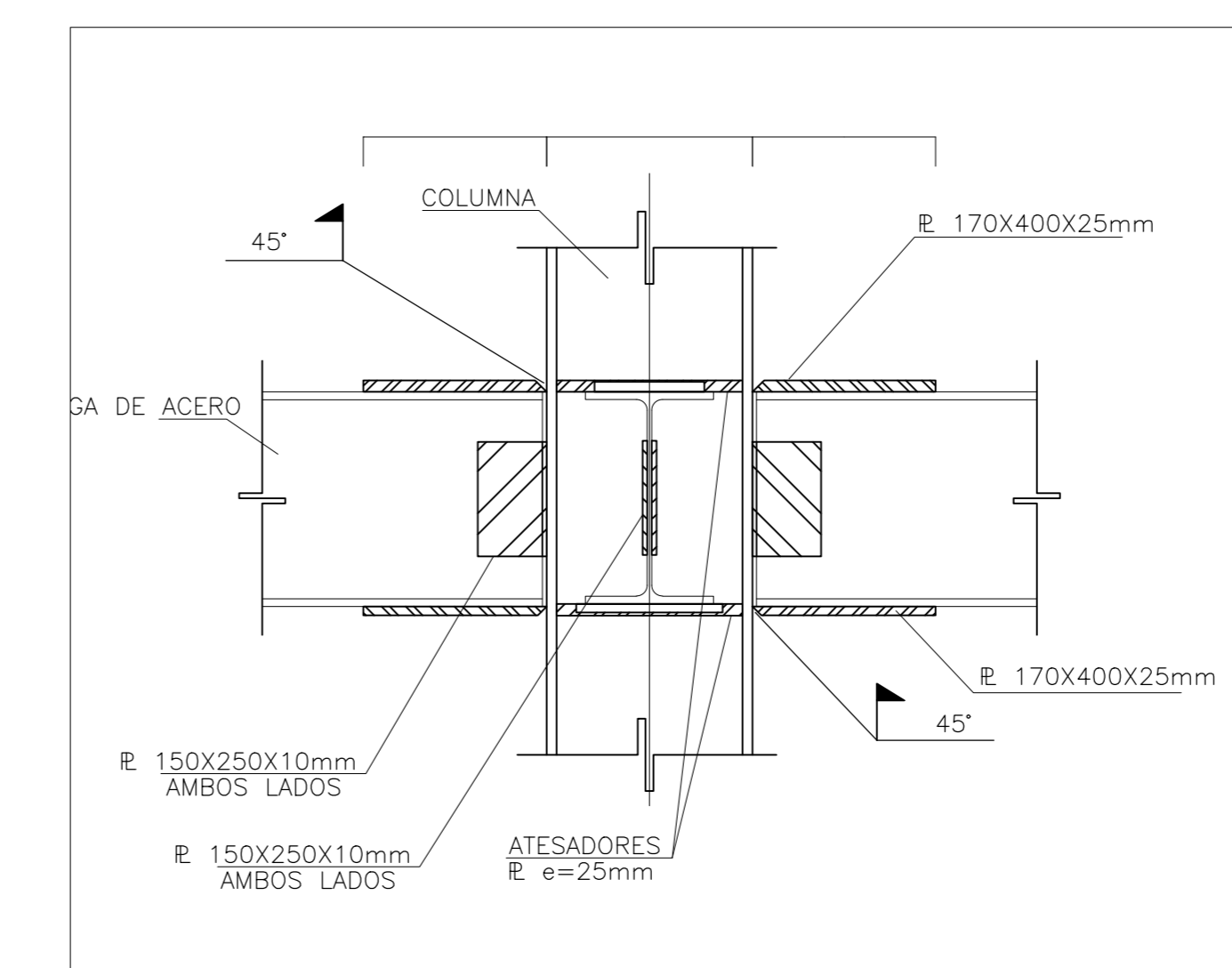
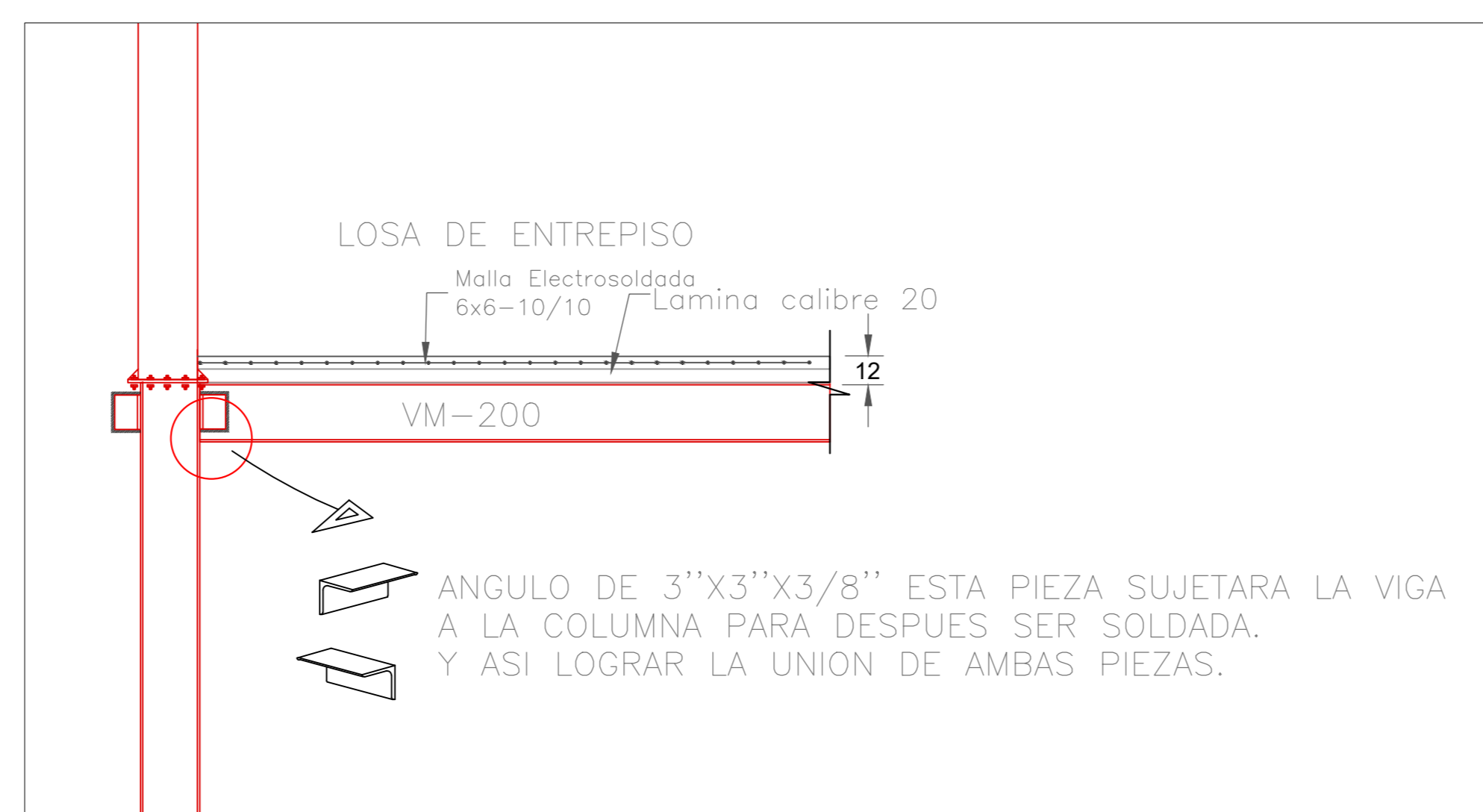
DETALLES ENCUENTRO ENTRE VIGA Y COLUMNA DE ACERO

TABLA DE EQUIVALENCIA, DOBLES, ANCLAJES Y TRASLAPES

CALIBRE VARILLA	DIAMETRO VARILLA	LONGITUD DE TRASLAPES (LT)	LONGITUD DE DOBLES		EN VARILLAS LONGITUDINALES		EN ESTRIBOS						
			LI	LS	D=4.00 CM	ℓ=0.6H	D=6.00 CM	ℓ=0.6H	D=7.60 CM	ℓ=0.6H	D=9.50 CM	ℓ=0.6H	D=11.40 CM
#2	1/4"	6.350	25.00 CM	25.00 CM	D=4.00 CM	ℓ=0.6H	ℓ=8.0CM						
#3	3/8"	9.525	35.00 CM	40.00 CM	D=6.00 CM	ℓ=0.6H	ℓ=10.0CM						
#4	1/2"	12.700	50.00 CM	60.00 CM	D=7.60 CM	ℓ=0.6H	ℓ=13.0CM						
#5	5/8"	15.875	65.00 CM	75.00 CM	D=9.50 CM	ℓ=0.6H	ℓ=16.0CM						
#6	3/4"	19.050	75.00 CM	90.00 CM	D=11.40 CM	ℓ=0.6H	--						
#8	1"	25.400	110.00 CM	150.00 CM	D=15.20 CM	ℓ=0.6H	--						



DETALLES ENCUENTRO LOSACERO CON VIGAS METÁLICAS



DETALLES ENCUENTRO ENTRE VIGA Y COLUMNA DE ACERO

Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ

Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO

Plano: PLANO - ESTRUCTURAS

Escala: INDICADA

Fecha: 08/02/2020

Autores: EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando; EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis

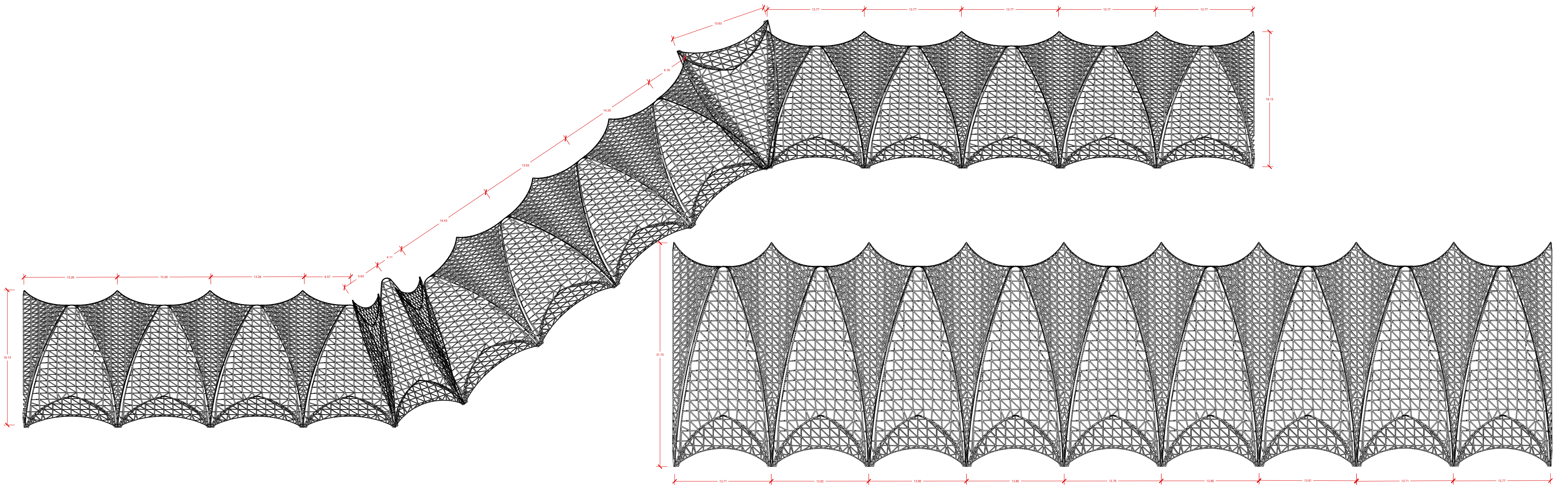
Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza

Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

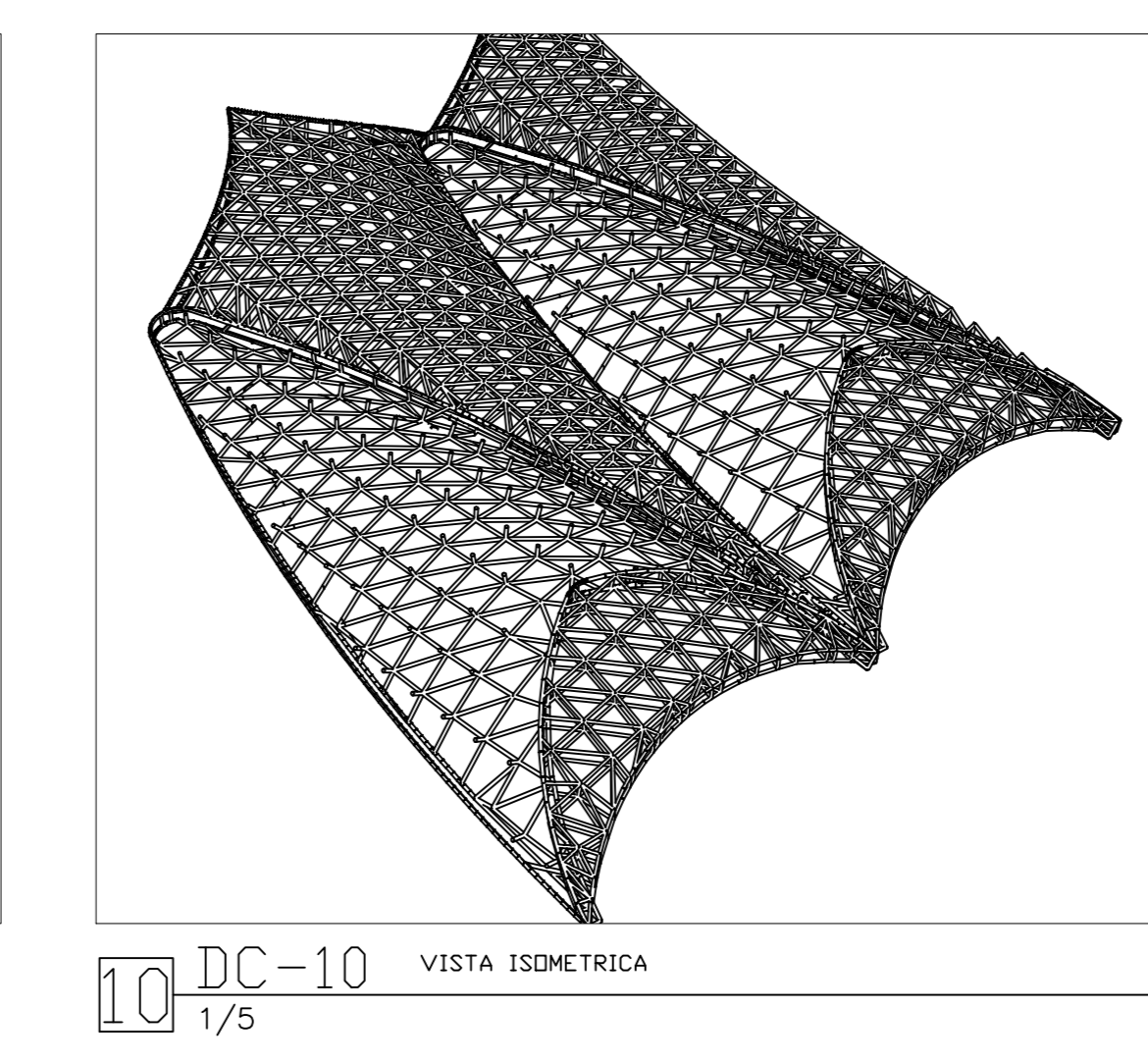
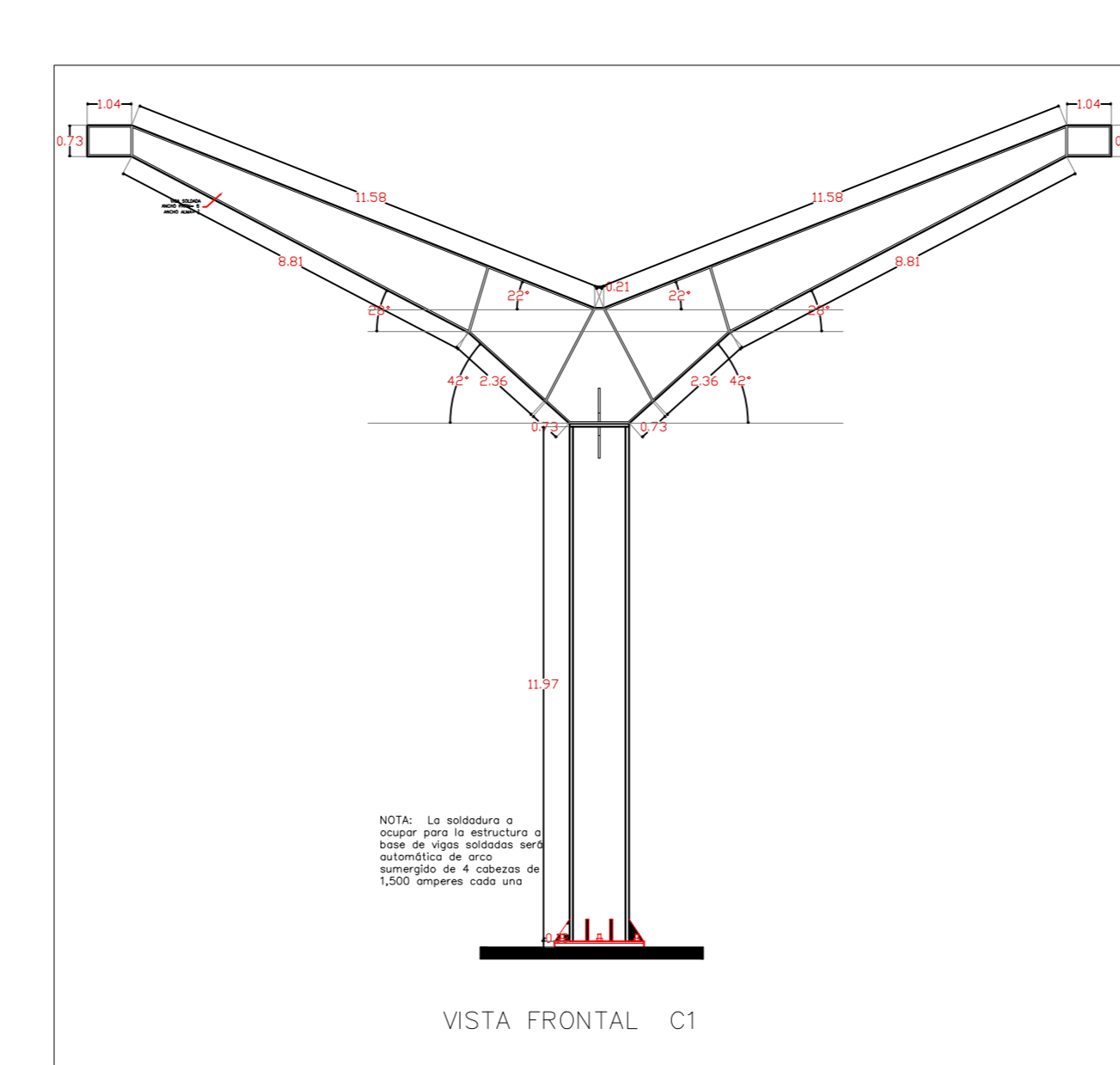
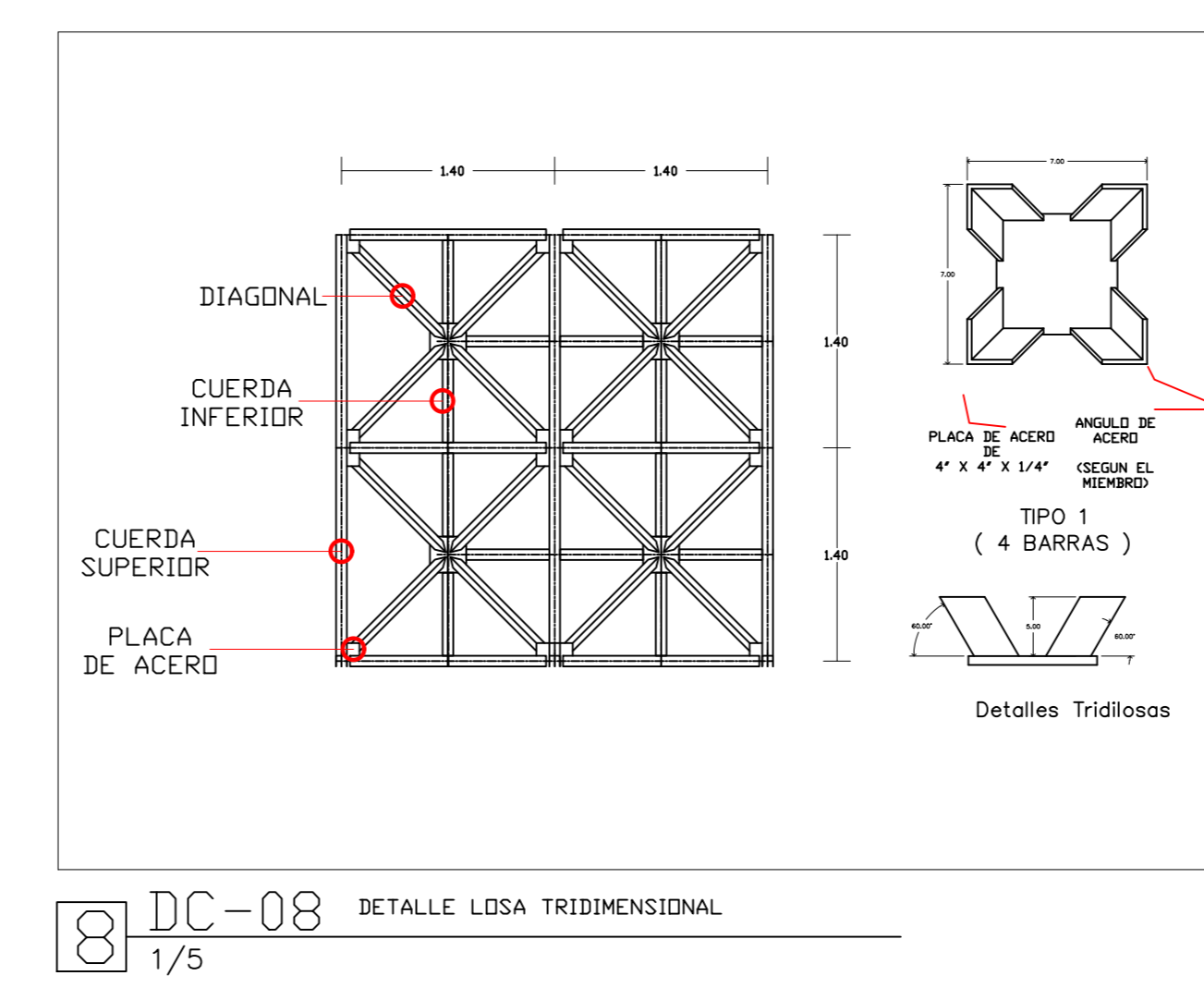
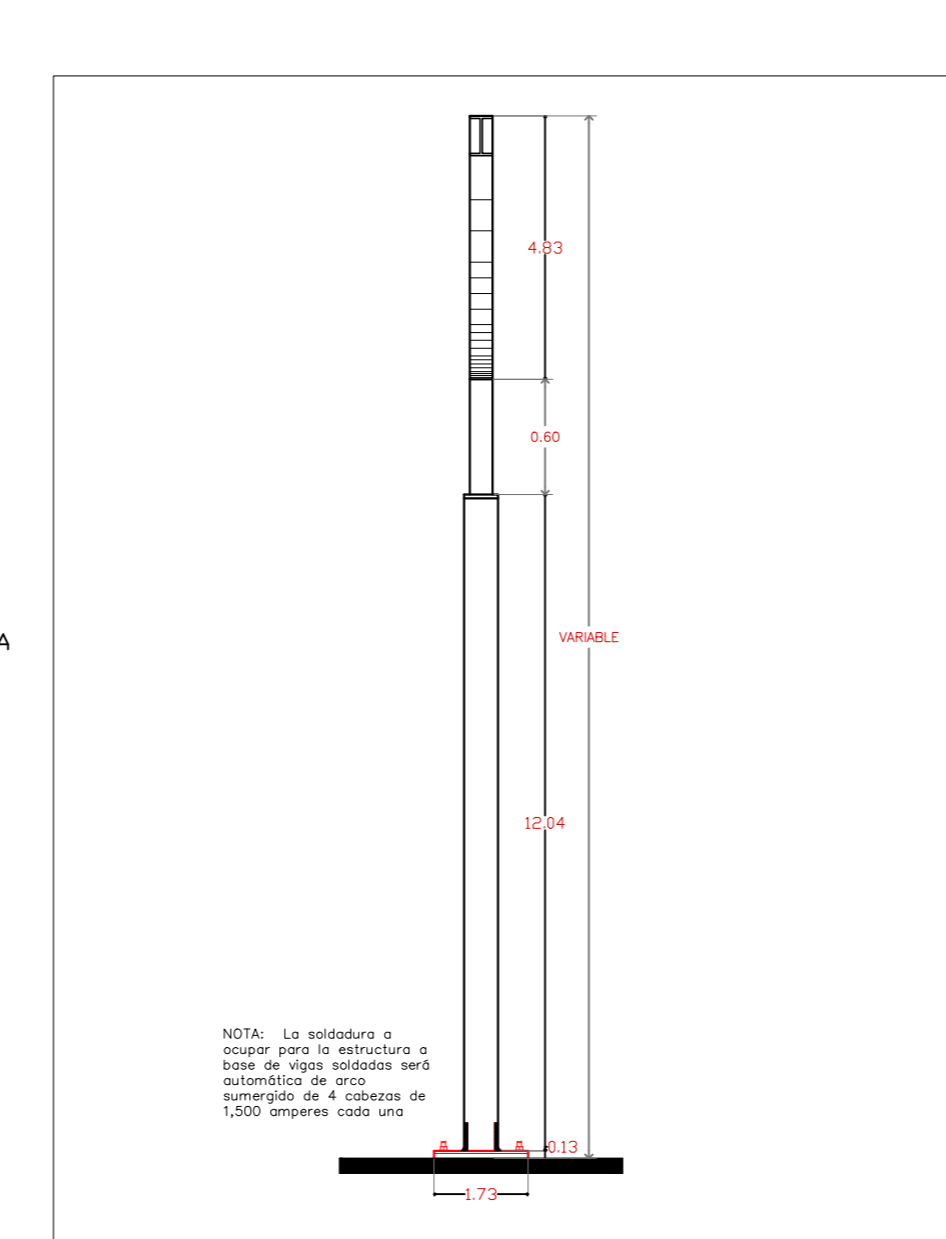
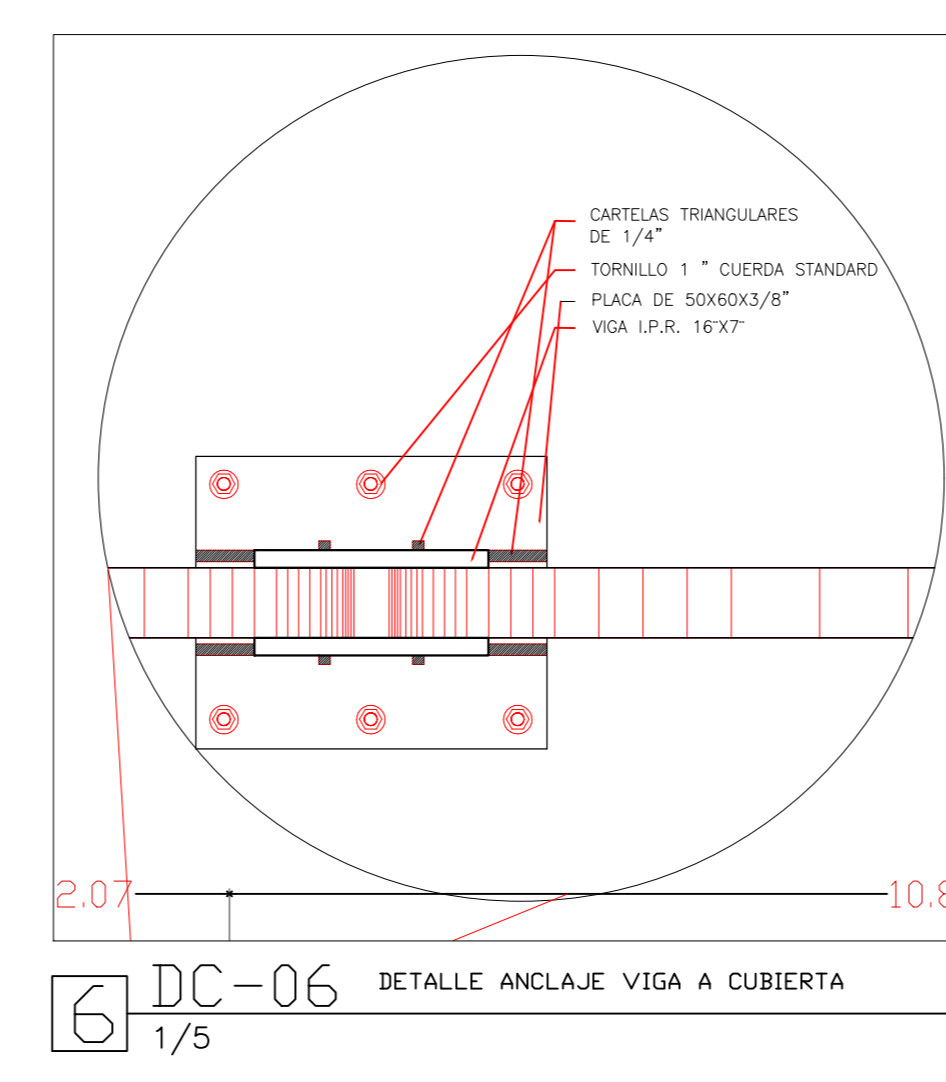
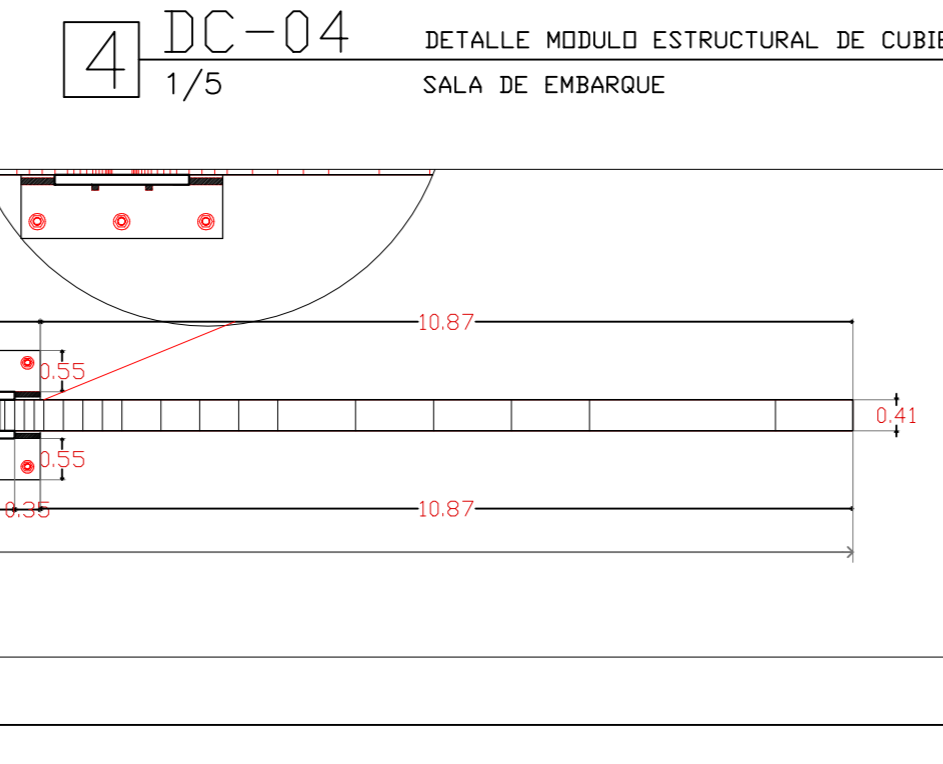
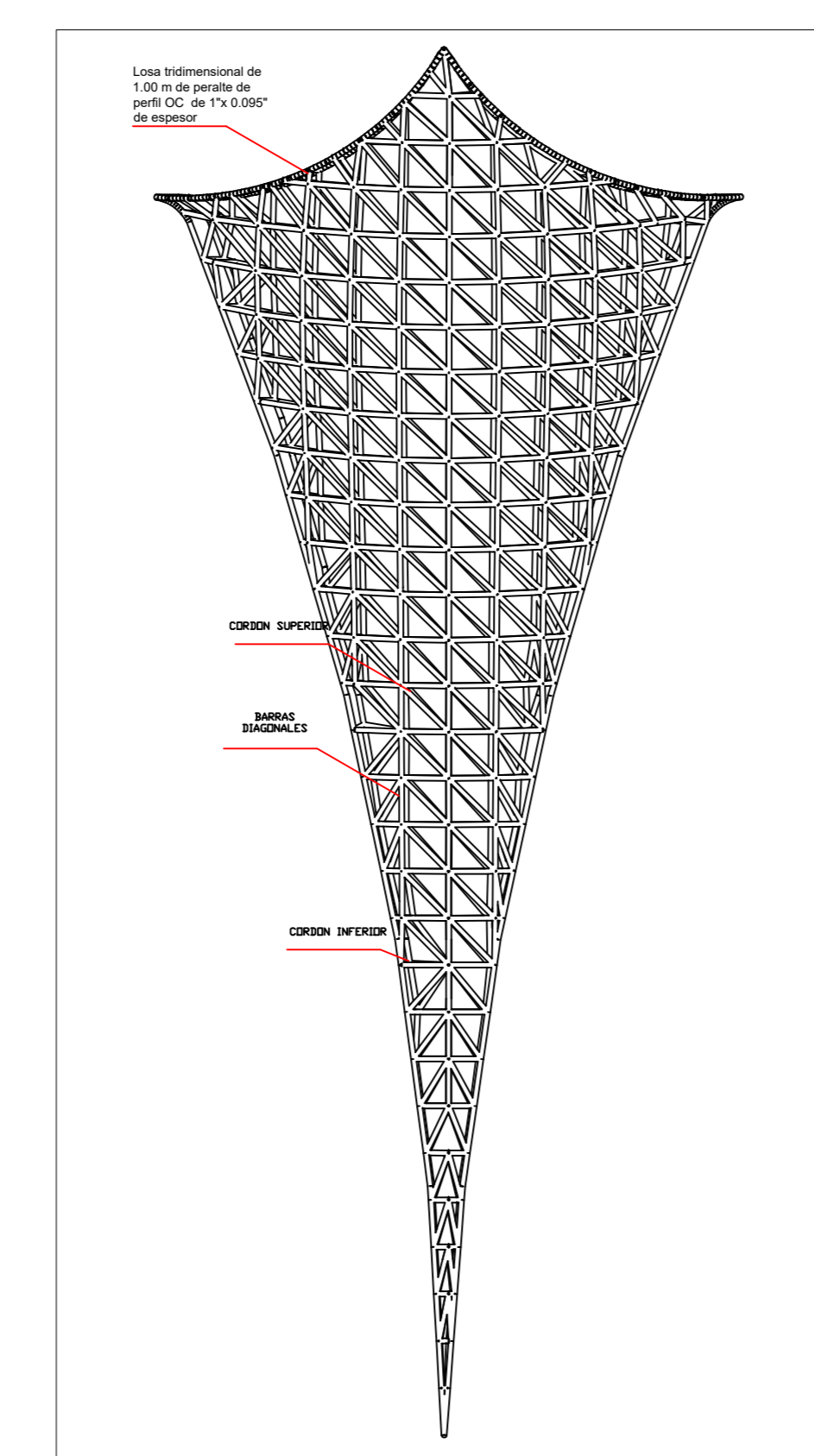
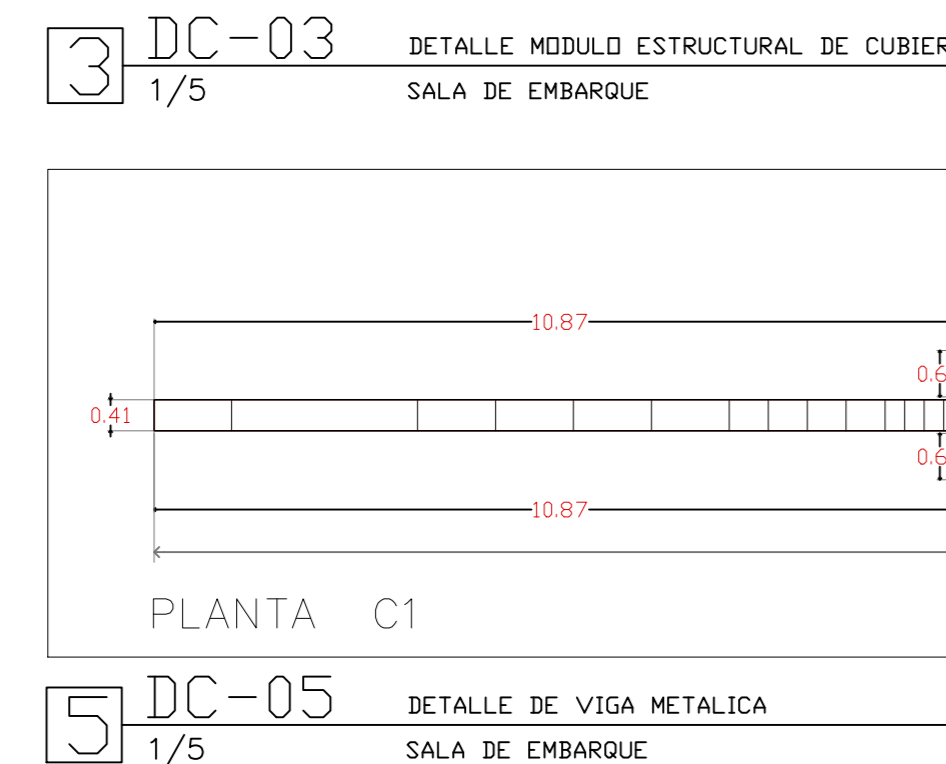
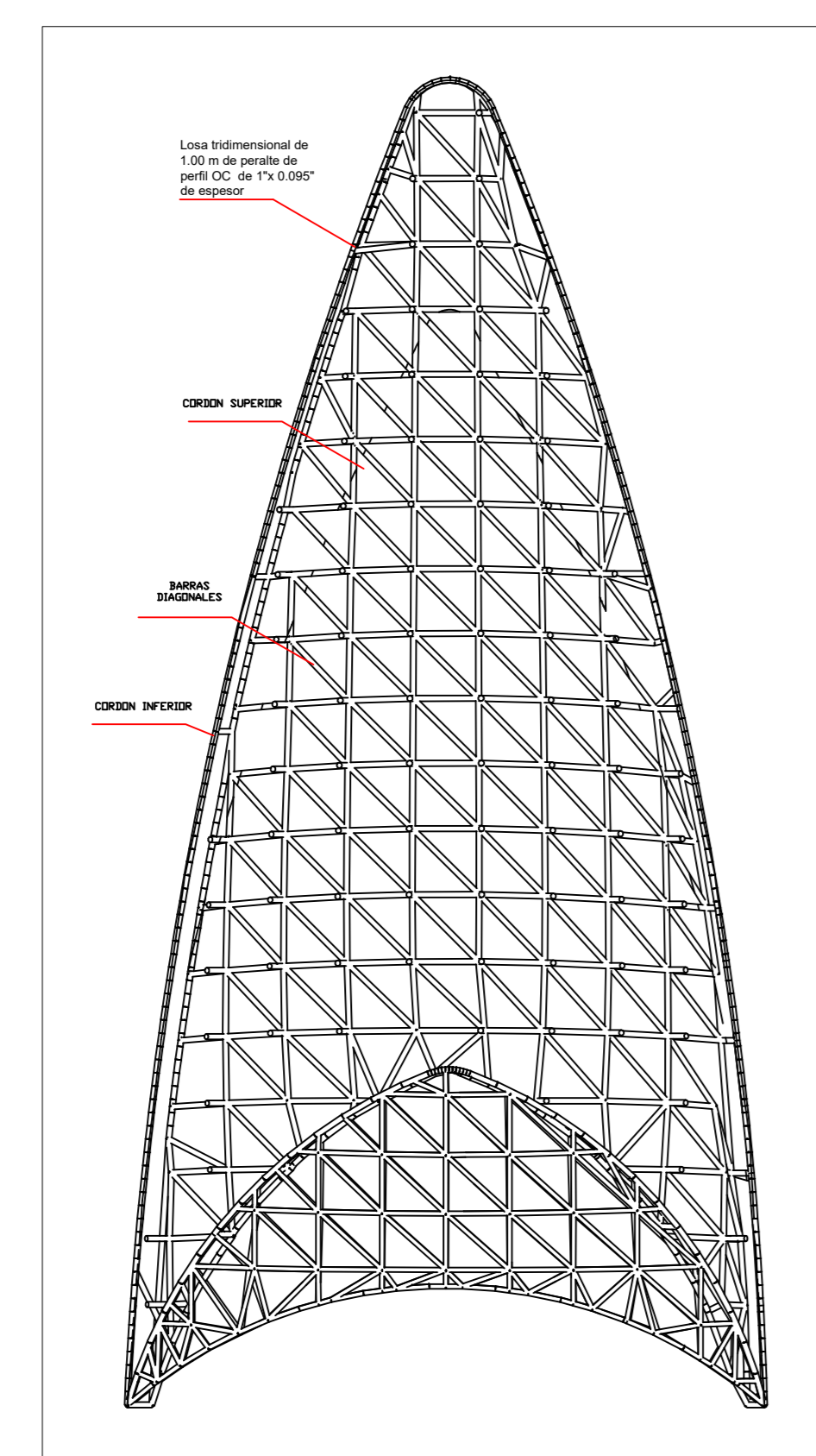
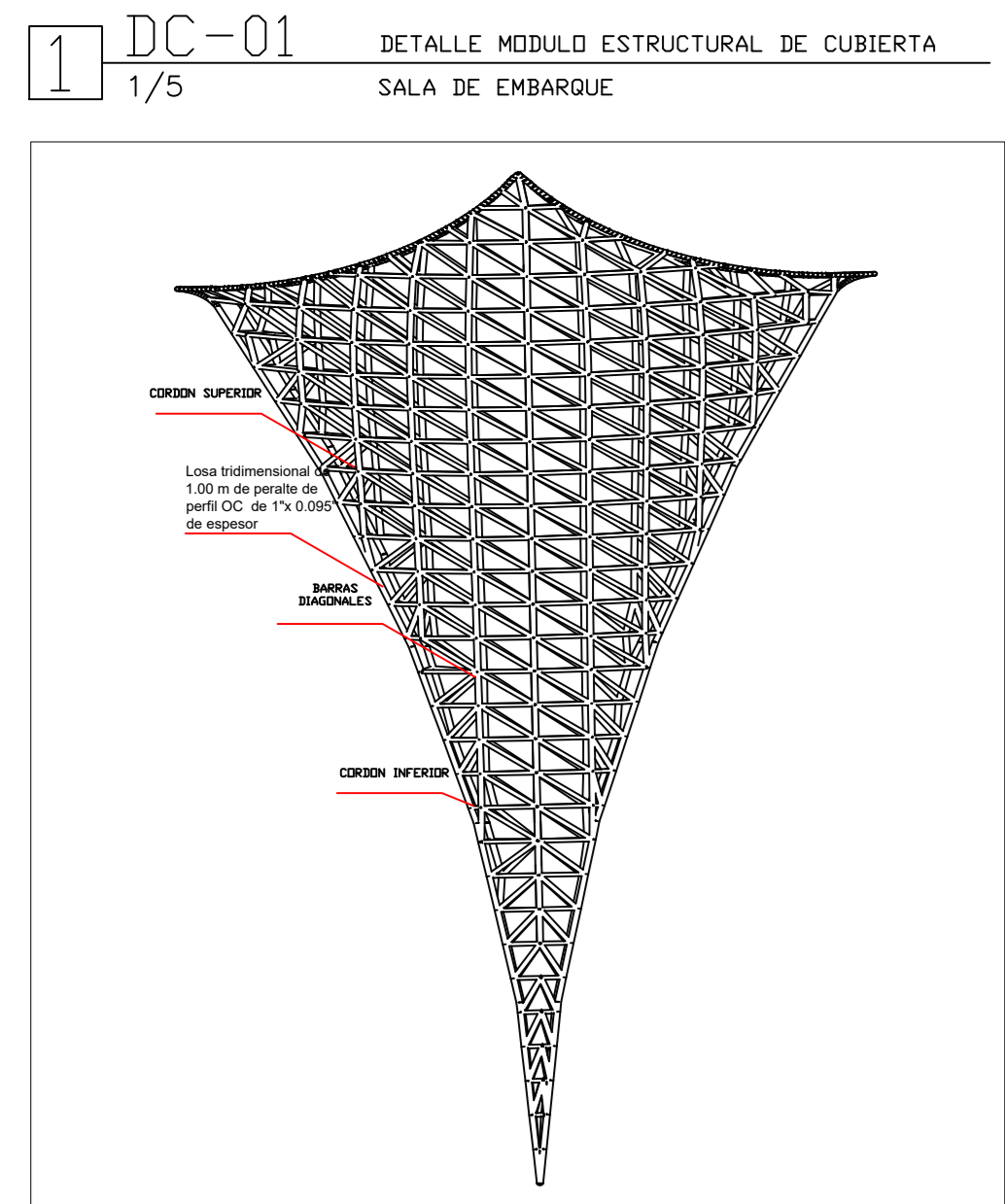
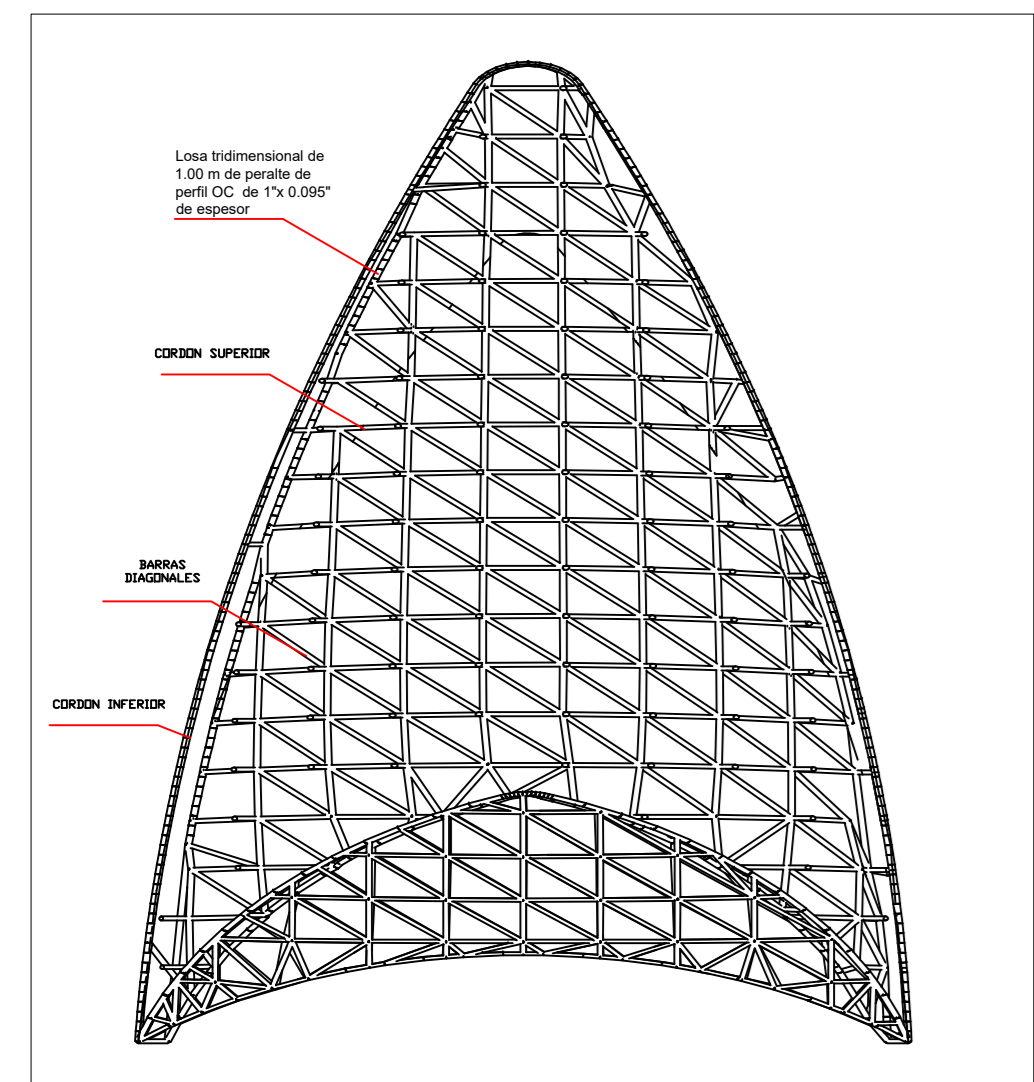
UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

E-03

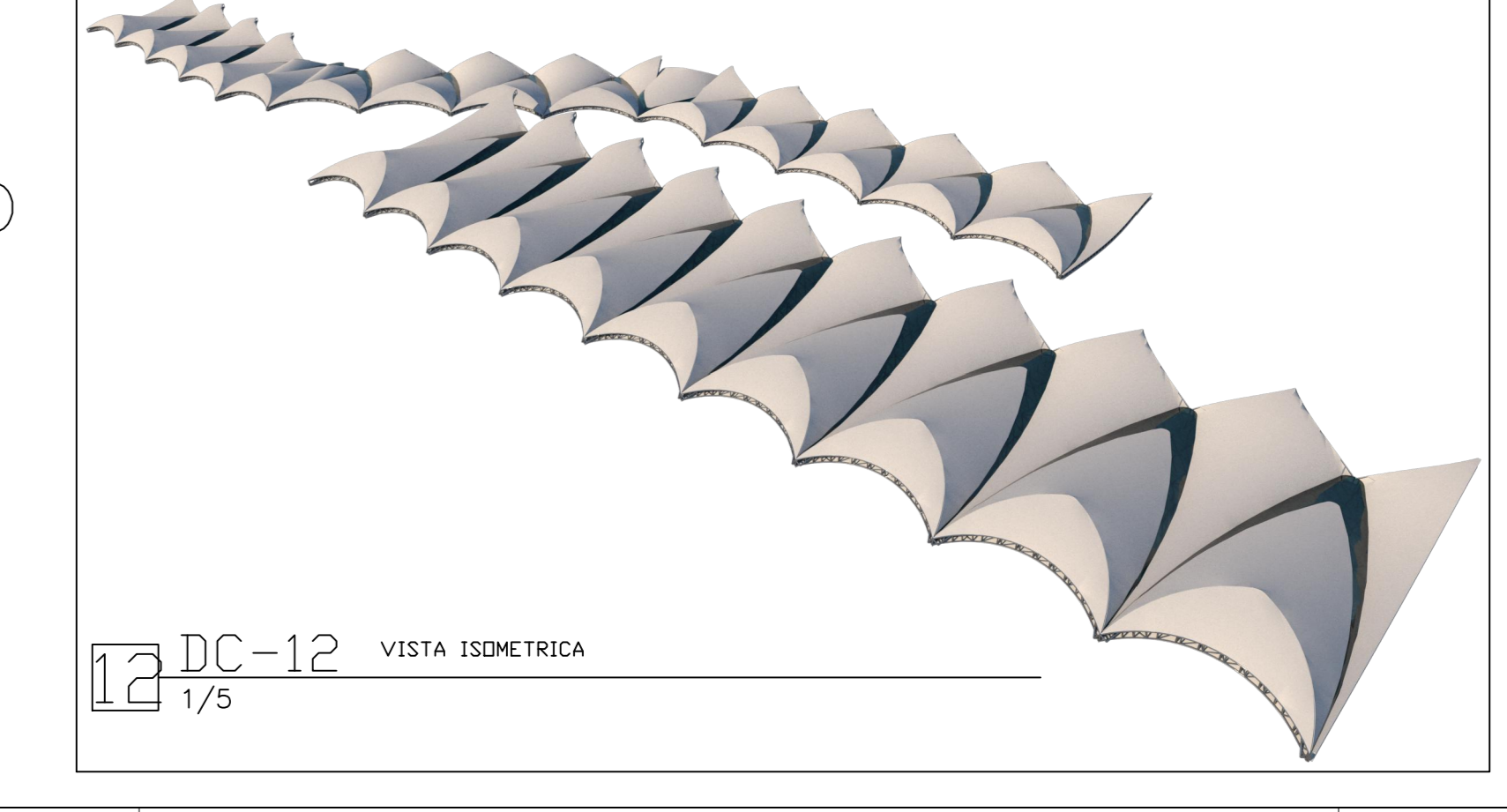
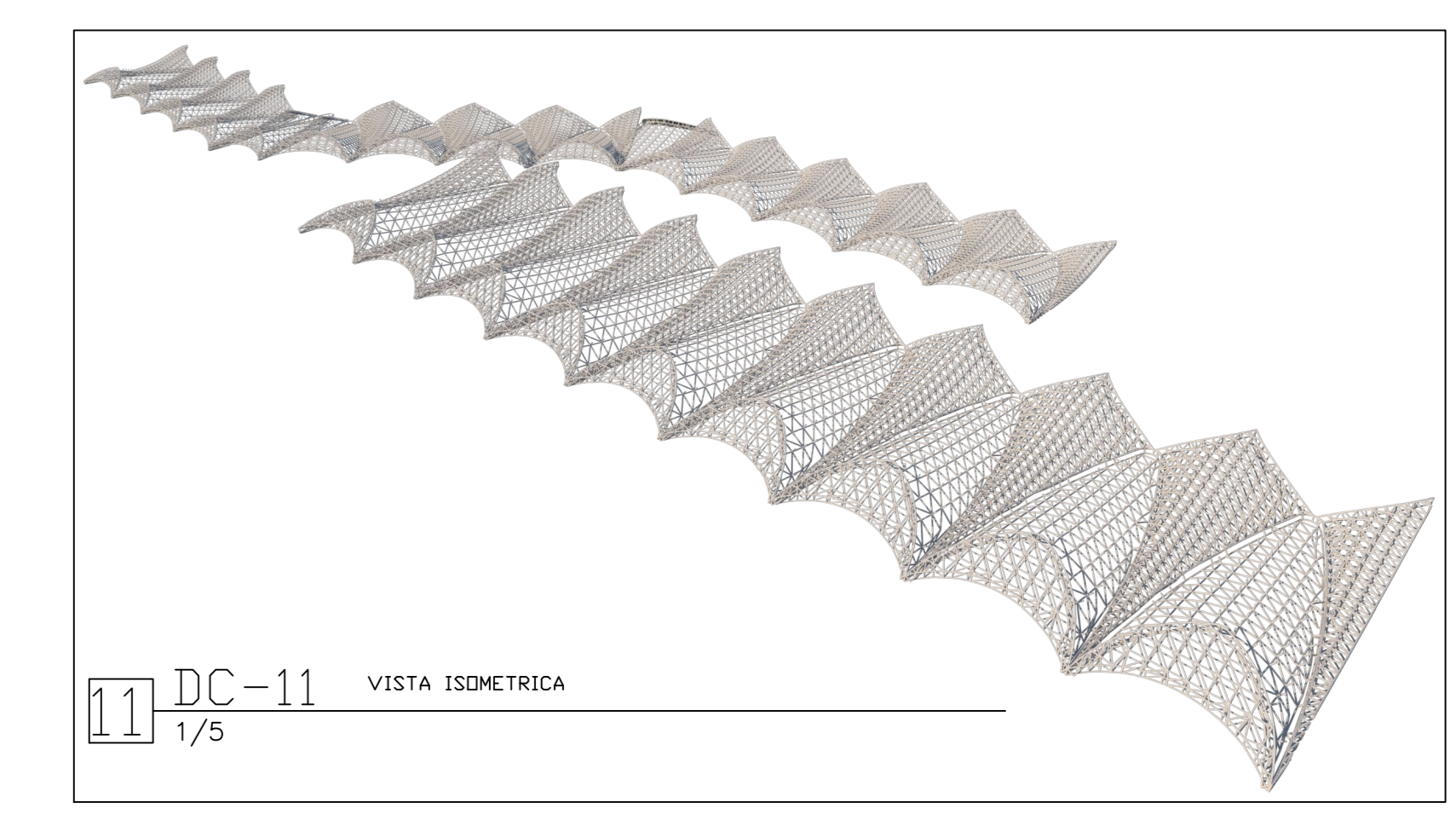


ESTRUCTURA COBERTURA PRINCIPAL
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL
ESC. 1/200

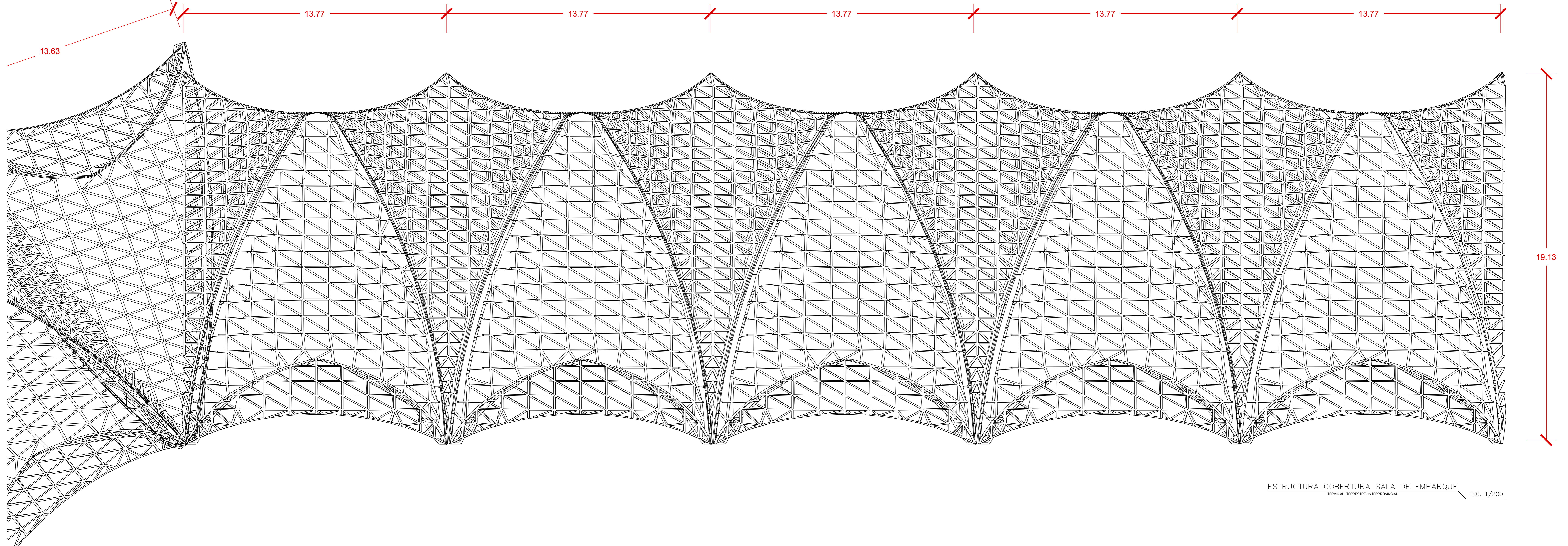


ESPECIFICACION PARA ACERO

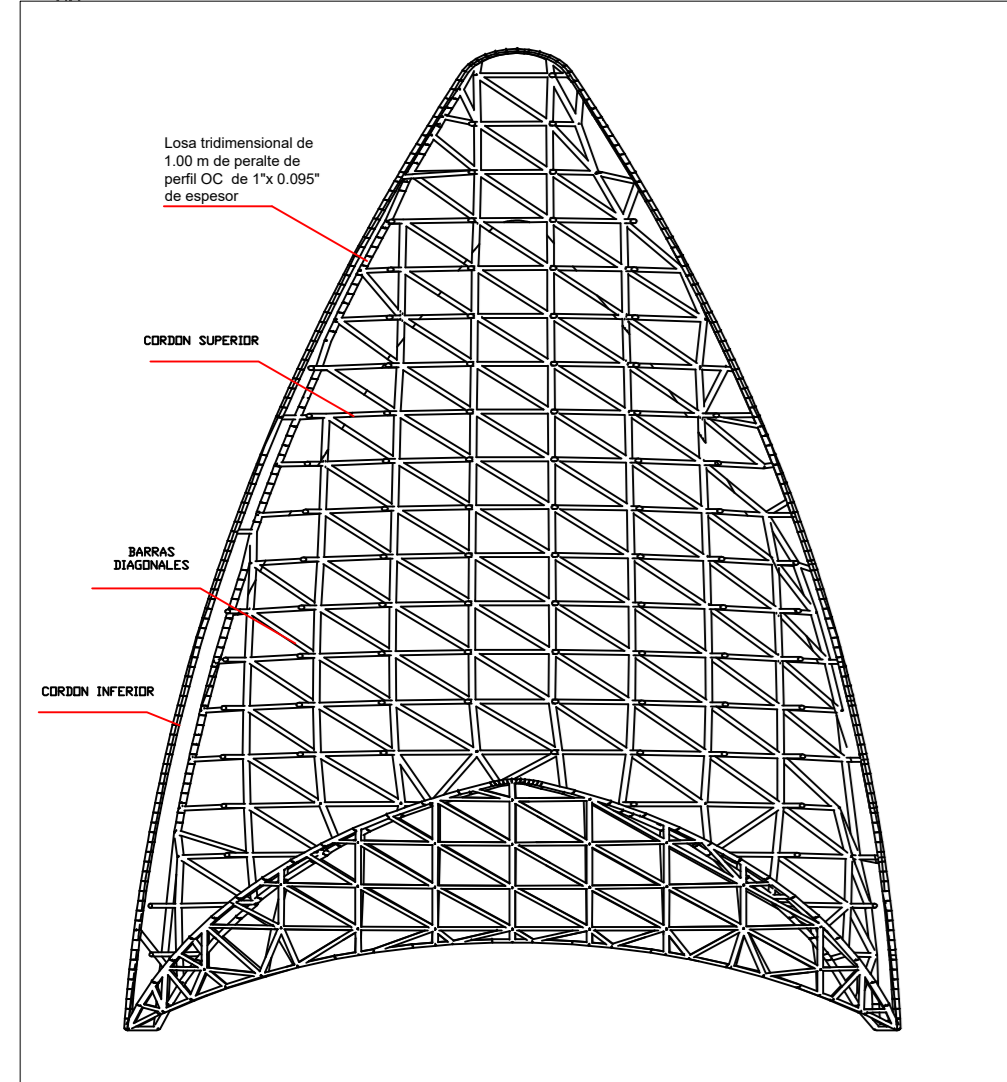
- MATERIALES:
ACERO ESTRUCTURAL A-36 $F_y=2530 \text{ KG/CM}^2$
SOLDADURA E-70XX
TORNILLOS ALTA RESISTENCIA GRADO 5
A-325
- LA FABRICACION Y MONTAJE DE LA ESTRUCTURA, SE HARAN DE ACUERDO A LAS ESPECIFICACIONES A.I.S.C. y A.W.S.
- TODA LA ESTRUCTURA LLEVARA COMO FONDO PINTURA ANTICORROSIVA EN 1 CAPA.
- TODA LA ESTRUCTURA LLEVARA RETARDANTE AL FUEGO SEGUN LO ESPECIFICADO EN EL REGLAMENTO PARA CONSTRUCCIONES DEL D.F.
- ACOTACIONES EN CENTIMETROS EXCEPTO LAS INDICADAS EN OTRA UNIDAD.
- NIVELES EN METROS.
- TODAS LAS JUNTAS SERAN SOLDADAS EN TODO SU PERIMETRO CON UN CORDON CUYA DIMENSION SEA IGUAL AL MENOR ESPESOR DE LOS MIEMBROS DADOS O BIEN A LAS DIMENSION INDICADA
- LOSACERO SERA col.20; MCA, ROMSA O SIMILAR.
- LOS CONECTORES EN LOSACERO Y VIGA IRAN A CADA 40cm



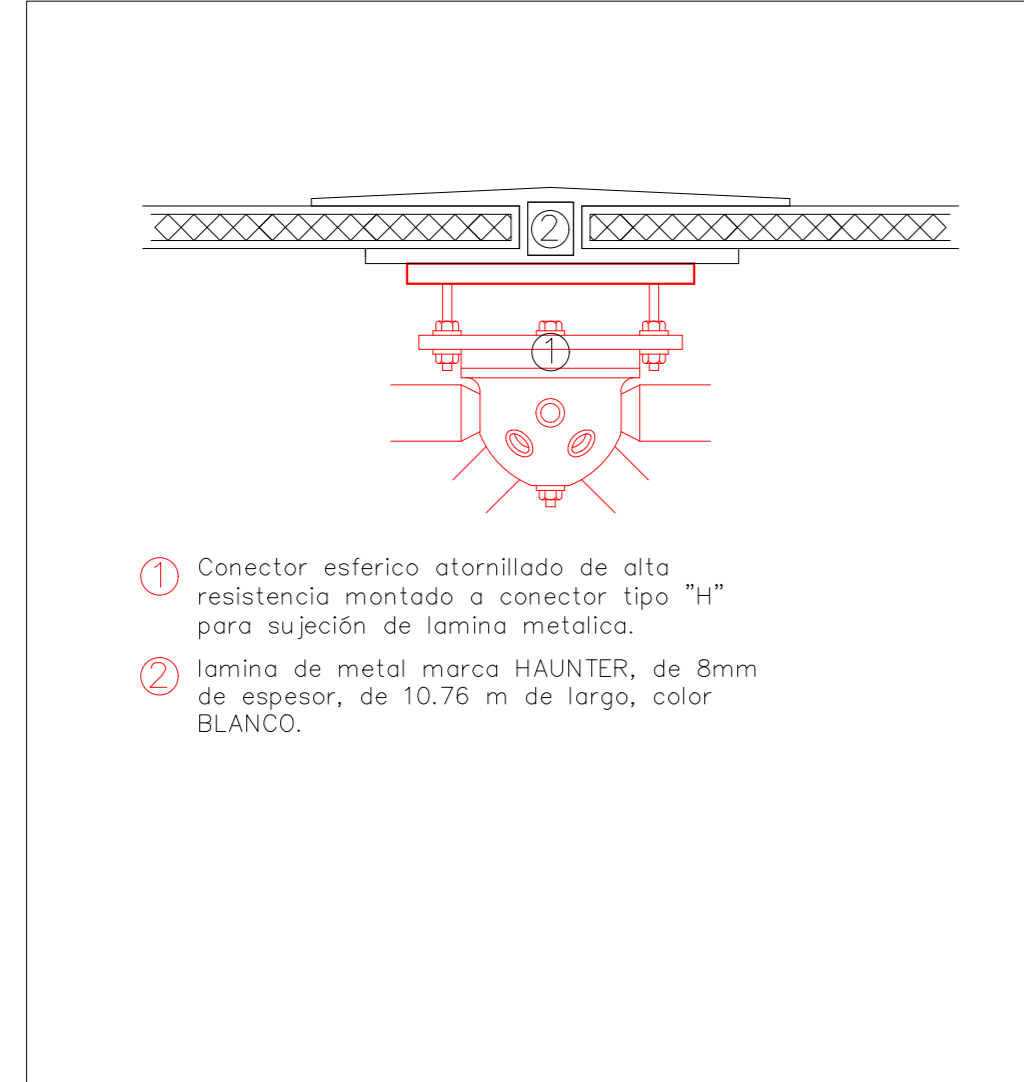
<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina:	EC-01	
	Ubicación:	SECTOR 09 DE DICIEMBRE			
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO			
		ESTRUCTURA CUBIERTA			
	Autores:	EST. ARG. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armondo	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza	
		EST. ARG. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agana	
				Fecha:	08/02/2020



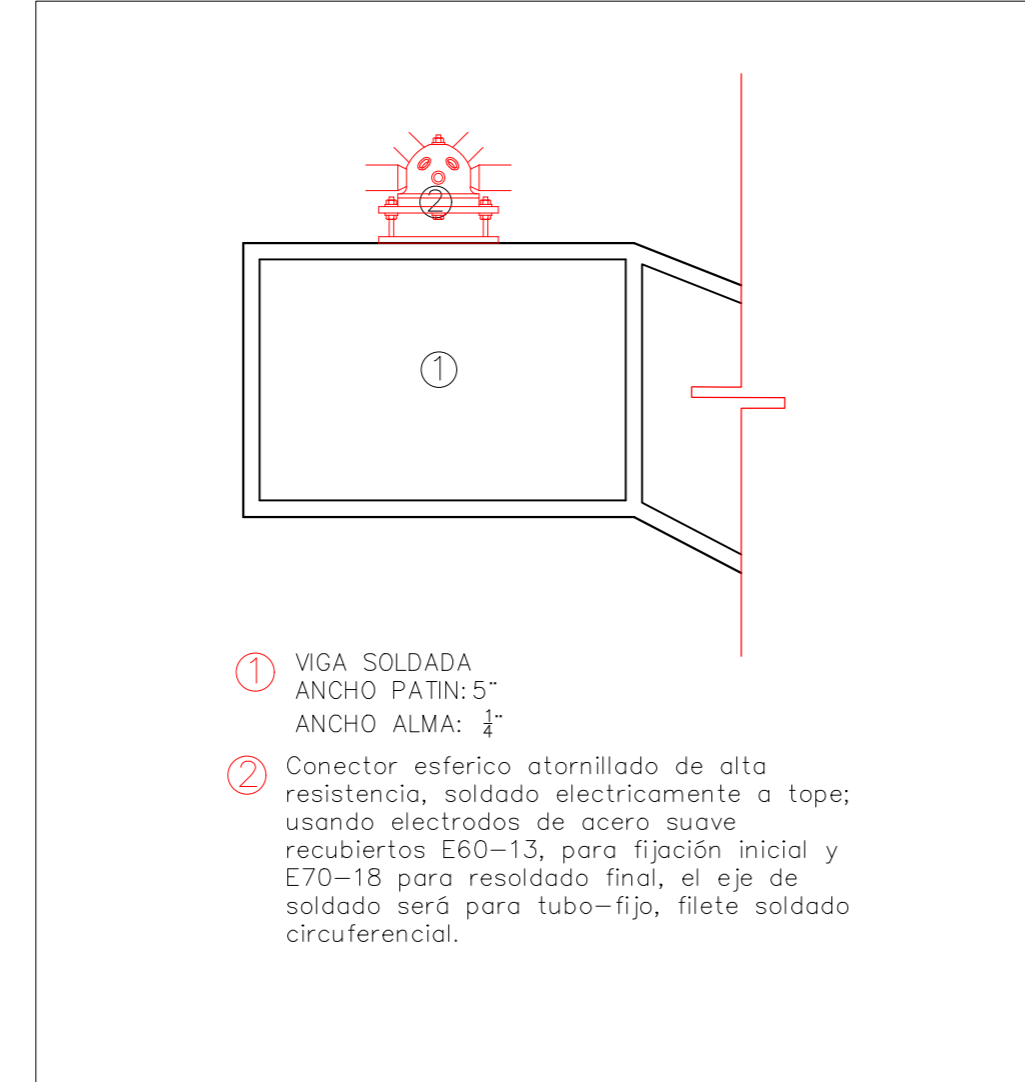
ESTRUCTURA COBERTURA SALA DE EMBARQUE
TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL ESC. 1/200



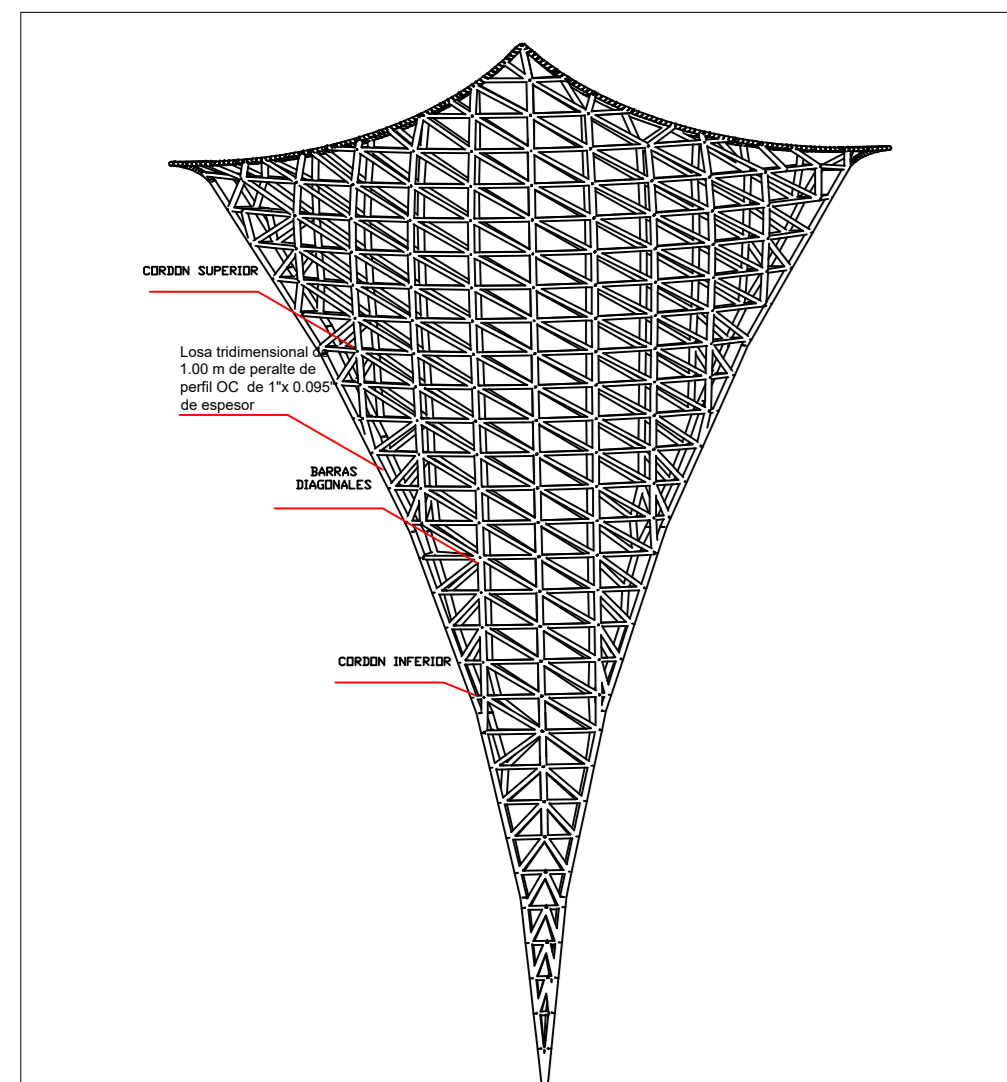
1 DC-01 DETALLE MÓDULO ESTRUCTURAL DE CUBIERTA SALA DE EMBARQUE 1/5



13 DC-13 SECCION DE LÁMINA METÁLICA CURVA 1/5



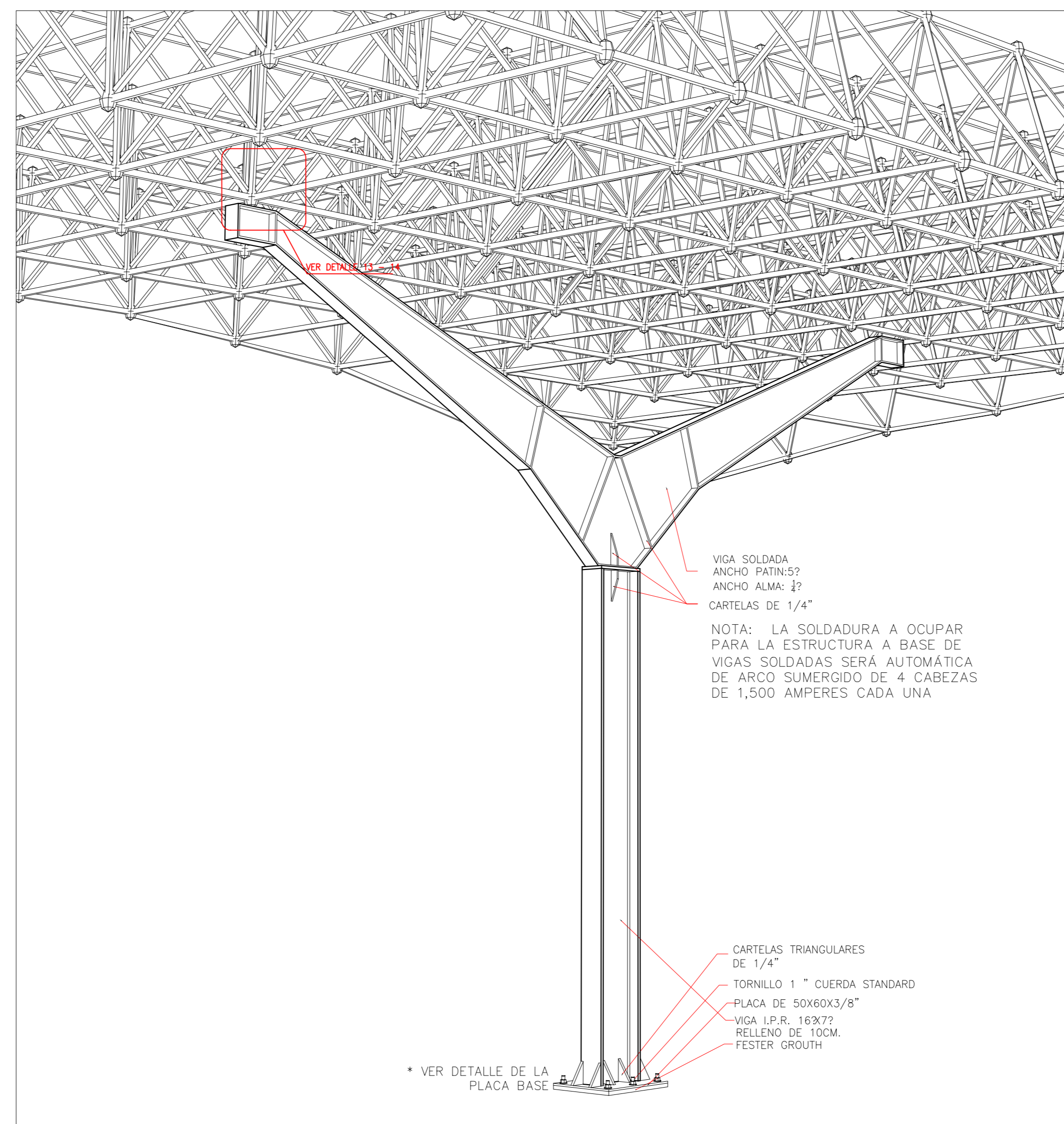
14 DC-14 SECCION TRIDIBLSA A ESTRUCTURA METÁLICA 1/5



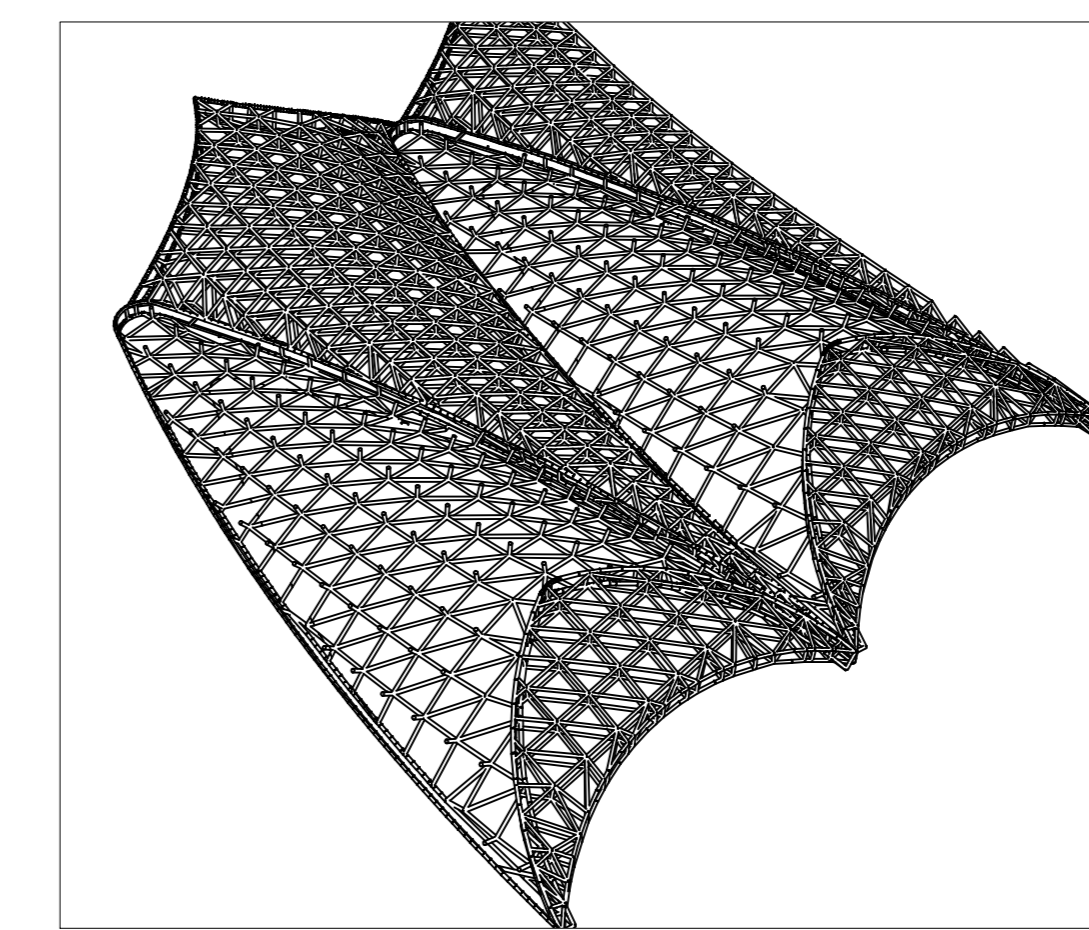
2 DC-02 DETALLE MÓDULO ESTRUCTURAL DE CUBIERTA SALA DE EMBARQUE 1/5



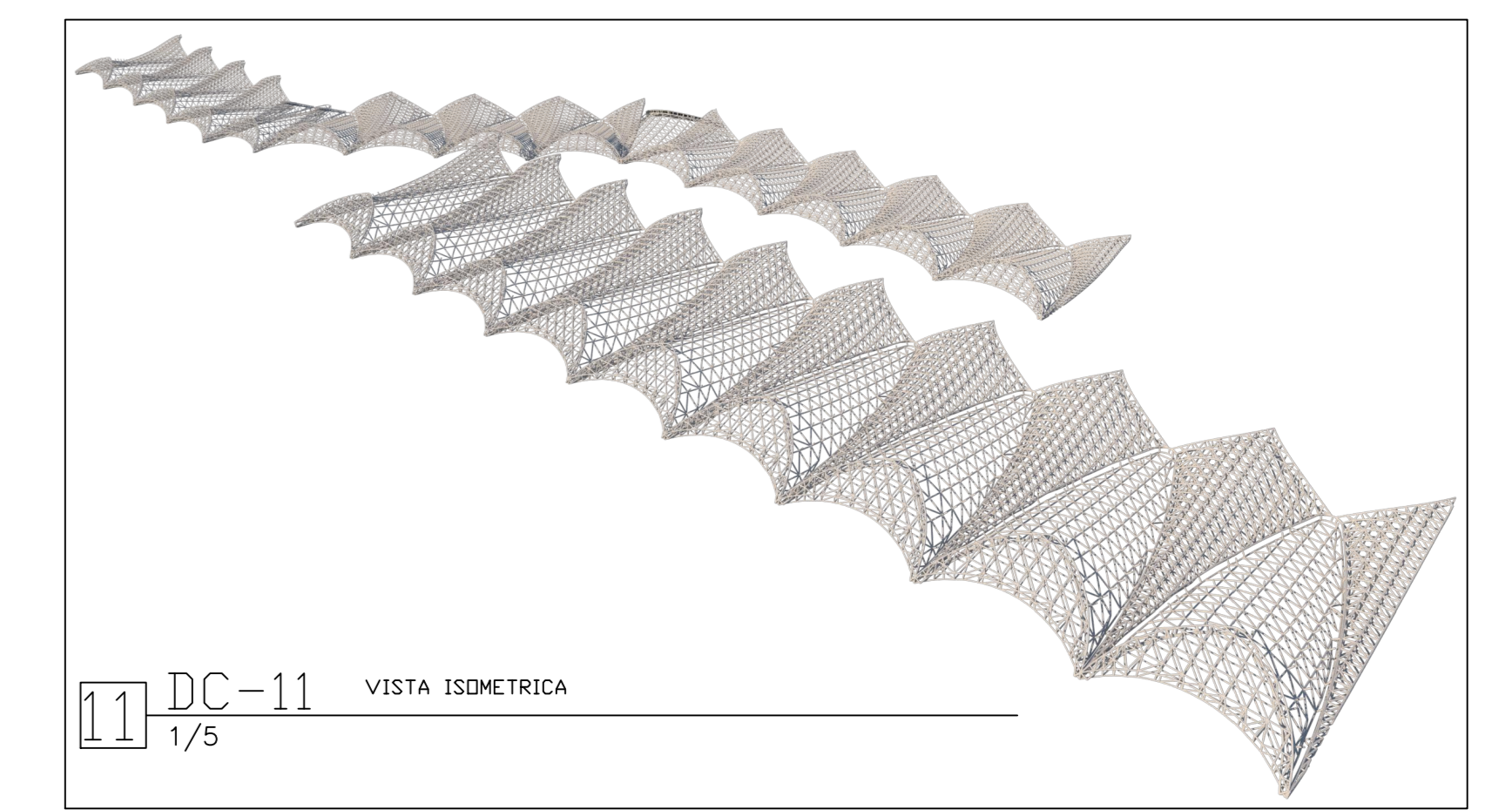
15 DC-15 ISOMÉTRICO DE LA COBERTURA CON EL PANEL CURVO SALA DE EMBARQUE 1/5



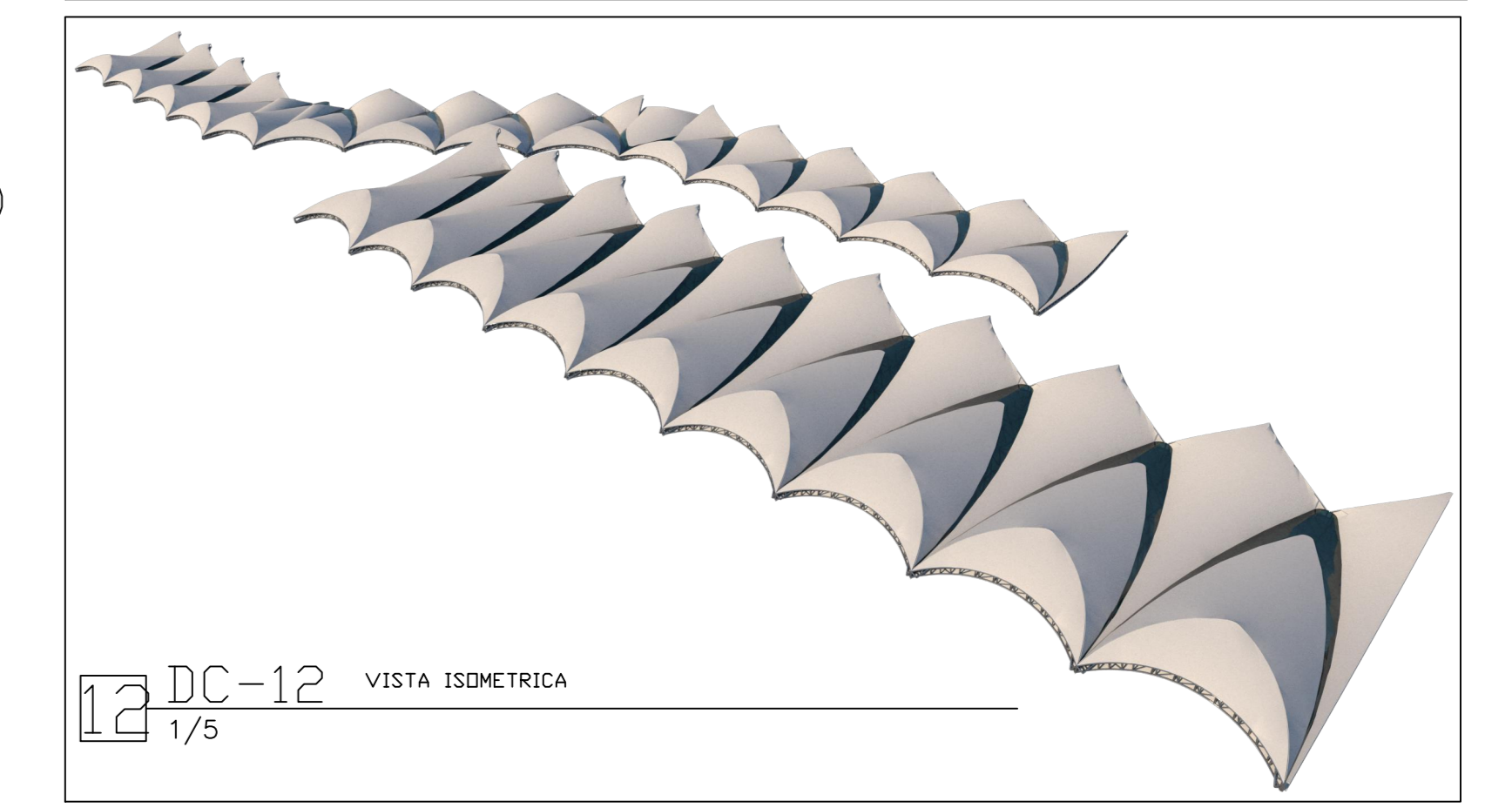
16 DC-16 ISOMÉTRICO DE LA SECCION DE LA TRIDIBLSA Y LA ESTRUCTURA METÁLICA 1/5



10 DC-10 VISTA ISOMÉTRICA 1/5



11 DC-11 VISTA ISOMÉTRICA 1/5



12 DC-12 VISTA ISOMÉTRICA 1/5

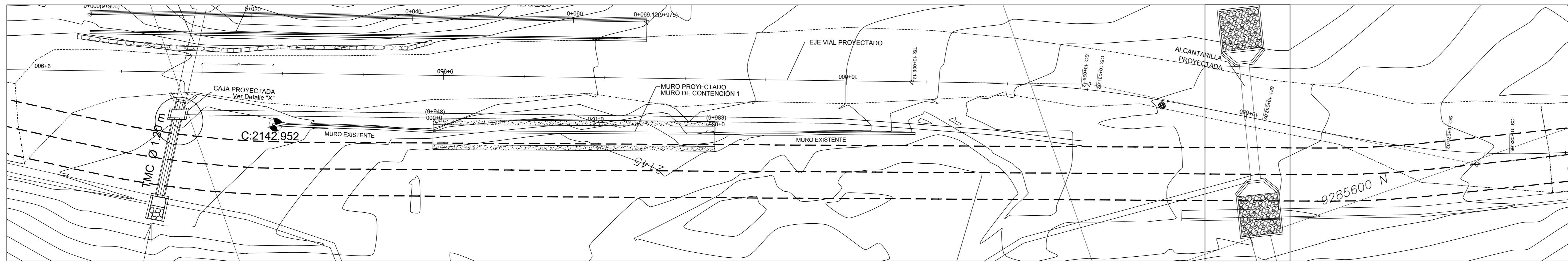
ESPECIFICACION PARA ACERO

- MATERIALES:
 ACERO ESTRUCTURAL A-36 $F_y=2530$ KG/CM²
 SOLDADURA E-70XX
 TORNILLOS ALTA RESISTENCIA GRADO 5
 A-325
- LA FABRICACION Y MONTAJE DE LA ESTRUCTURA, SE HARAN DE ACUERDO A LAS ESPECIFICACIONES A.I.S.C. y A.W.S.
- TODA LA ESTRUCTURA LLEVARA COMO FONDO PINTURA ANTICORROSIVA EN 1 CAPA.
- TODA LA ESTRUCTURA LLEVARA RETARDANTE AL FUEGO SEGUN LO ESPECIFICADO EN EL REGLAMENTO PARA CONSTRUCCIONES DEL D.F.
- ACOTACIONES EN CENTIMETROS EXCEPTO LAS INDICADAS EN OTRA UNIDAD.
- NIVELES EN METROS.
- TODAS LAS JUNTAS SERAN SOLDADAS EN TODO SU PERIMETRO CON UN CORDON CUYA DIMENSION SEA IGUAL AL MENOR ESPESOR DE LOS MIEMBROS DADOS O BIEN A LAS DIMENSION INDICADA
- LOSACERO SERÁ col.20; MCA. ROMSA O SIMILAR.
- LOS CONECTORES EN LOSACERO Y VIGA IRÁN A CADA 40cm

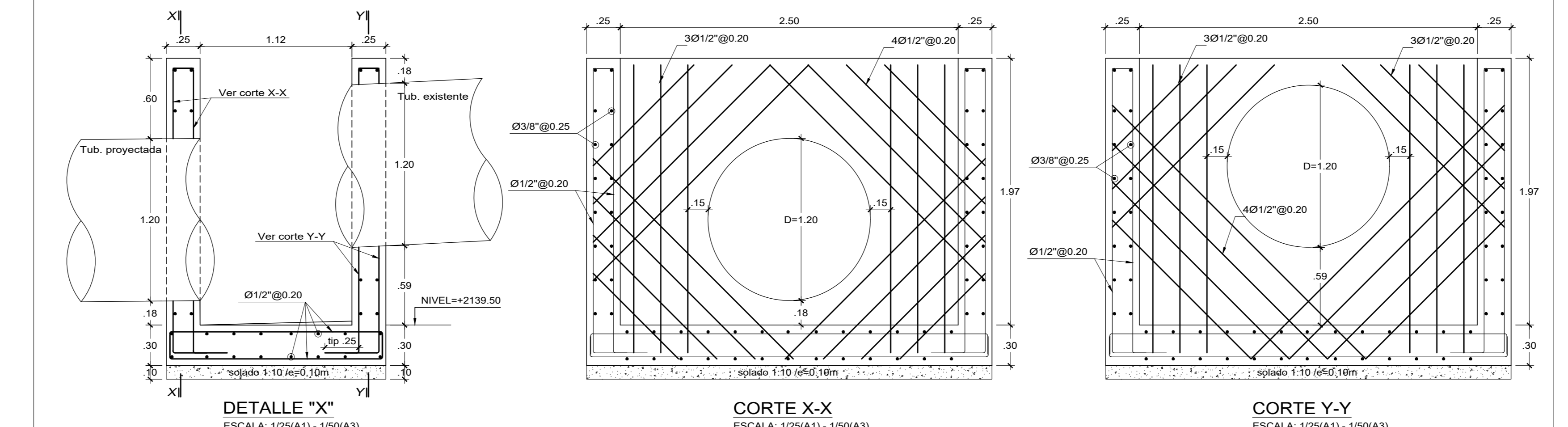
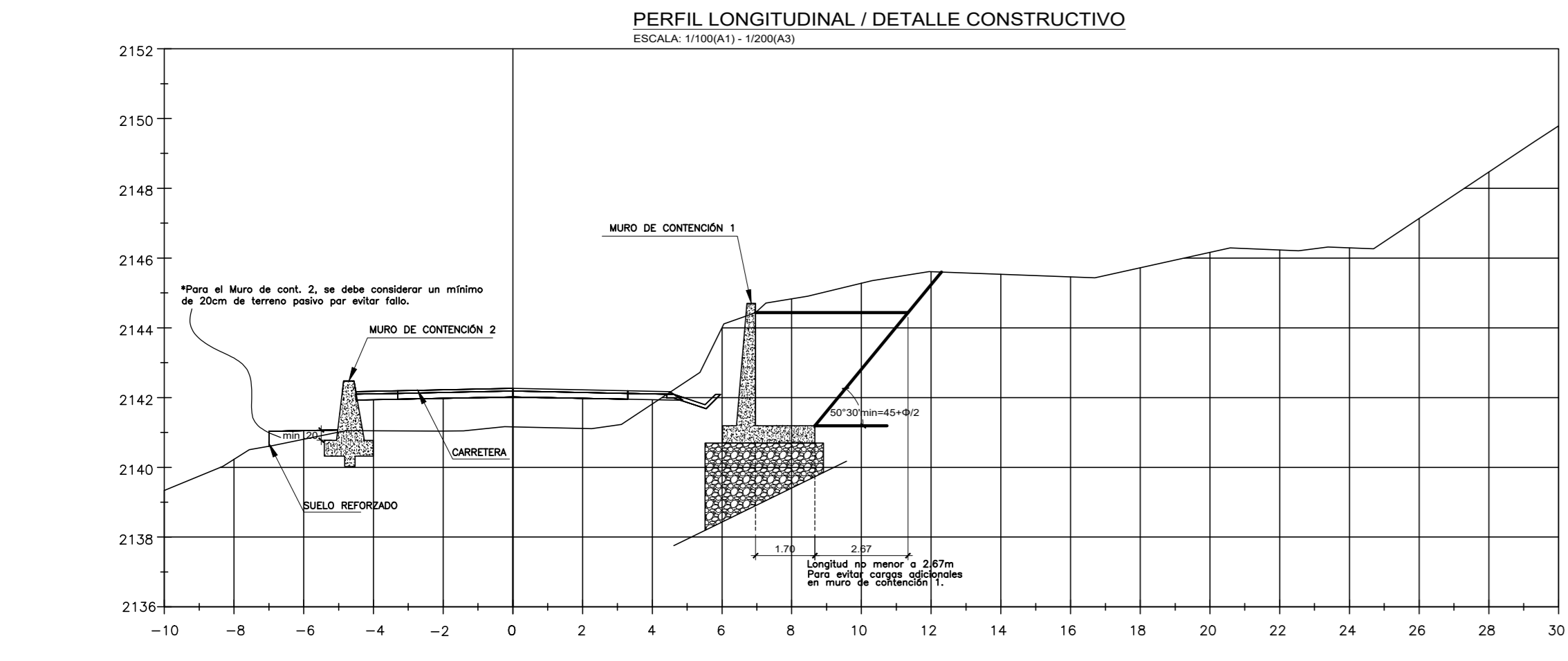
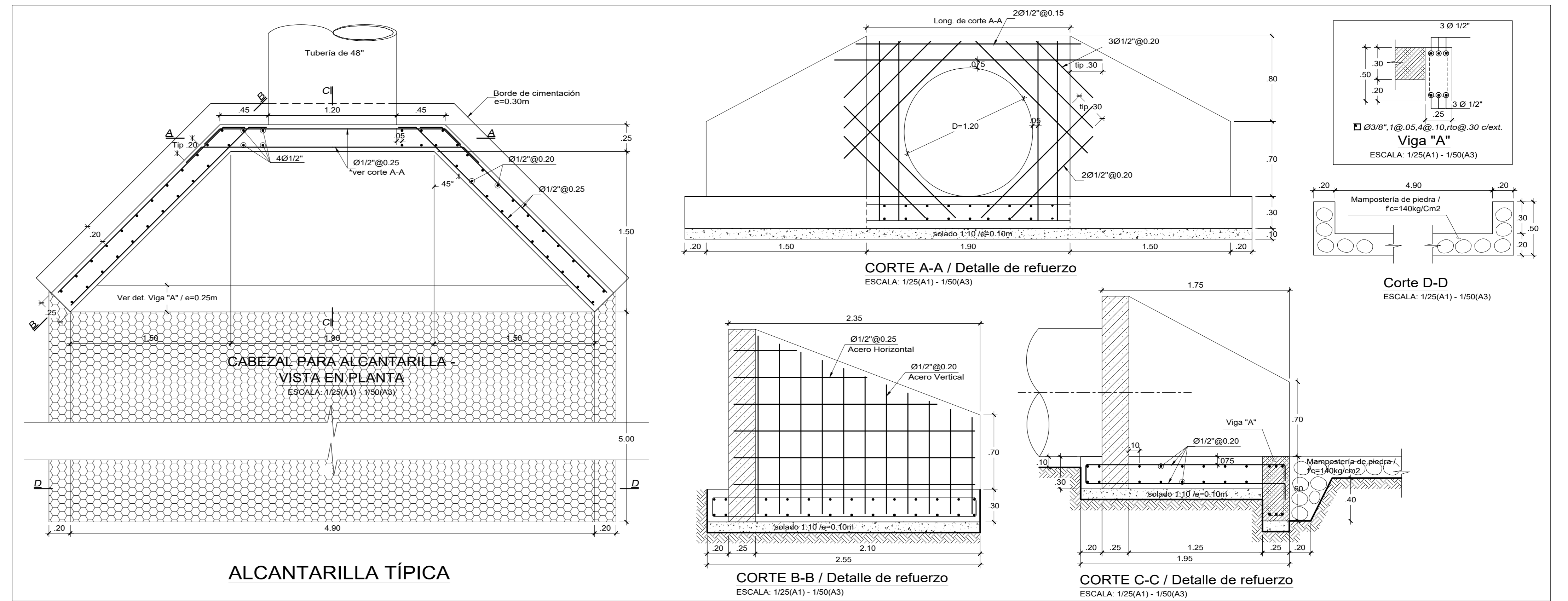
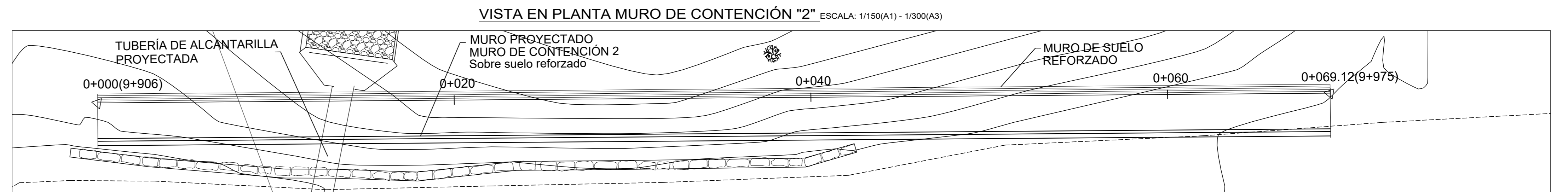
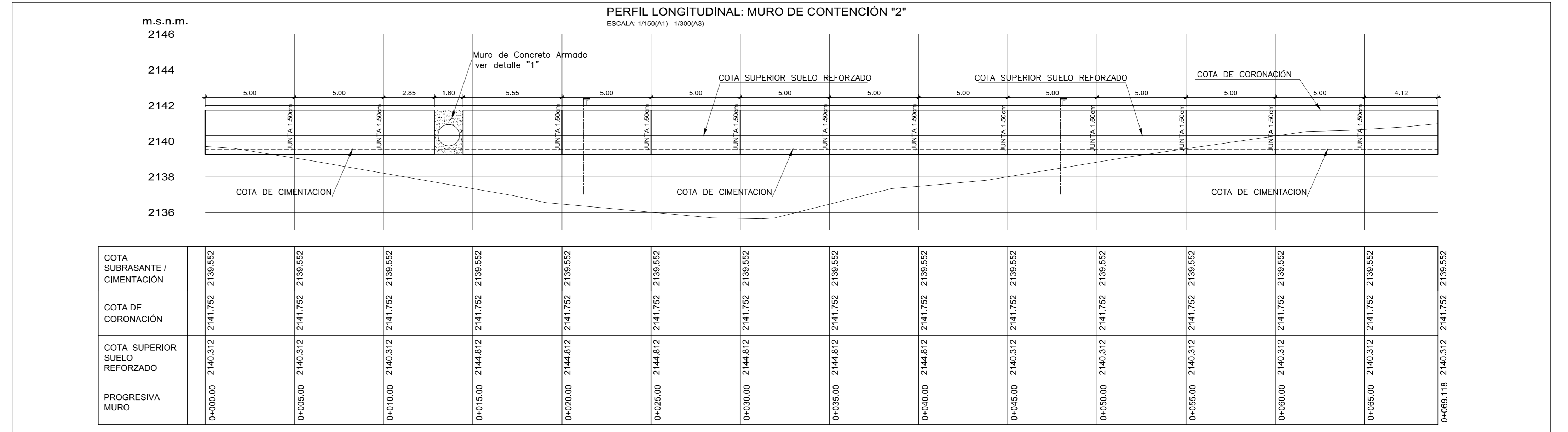
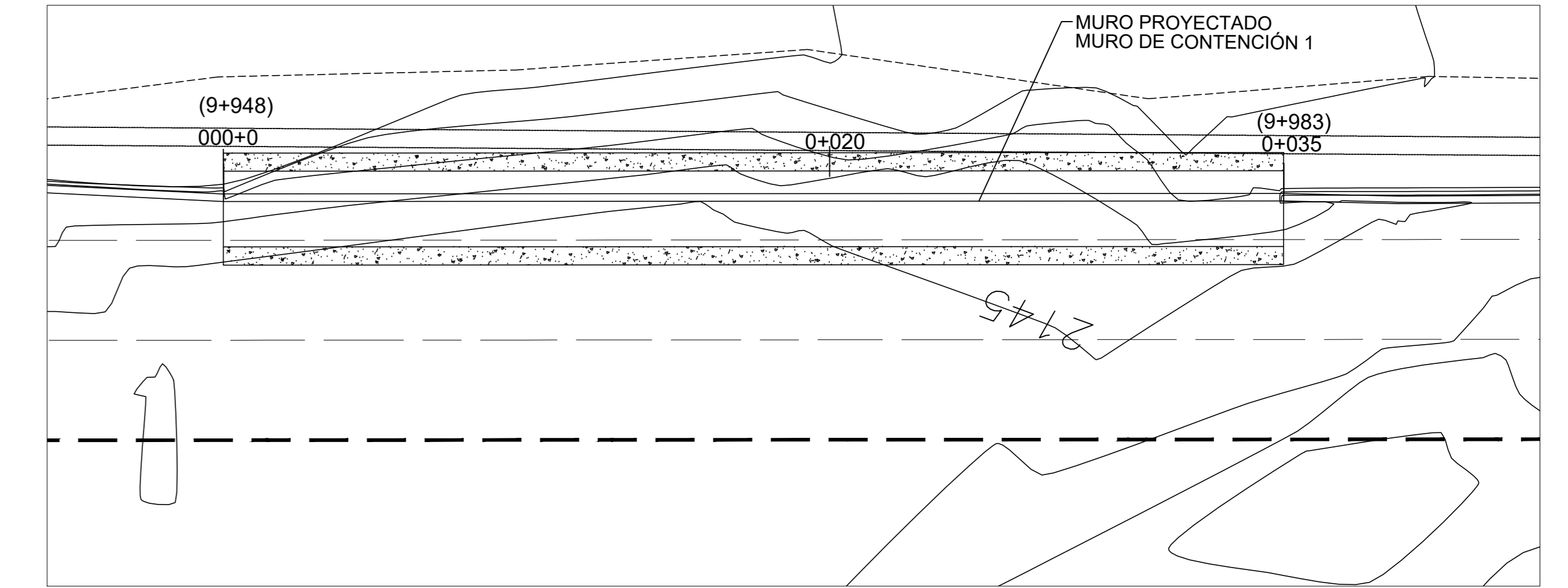


Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	Nº de Lámina:	EC-02
Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	Escala:	INDICADA
Plano:	ESTRUCTURA CUBIERTA SALA DE EMBARQUE	Fecha:	08/02/2020
Autores:	EST. ARG. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARG. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agana

VISTA EN PLANTA UBICACIÓN DE OBRAS HIDRÁULICAS
ESCALA: 1/250(A1) - 1/500(A3)



VISTA EN PLANTA MURO DE CONTENCIÓN 1
ESCALA: 1/150(A1) - 1/300(A3)



RESUMEN DE LAS CONDICIONES DE CIMENTACIÓN		ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	
1-	Estado de suelo de la cimentación: Análisis de tipo pasivo (C1) (Ver D46)	CABEZAL ALERO	
2-	Profundidad de cimentación: 1.50m (Ver D46)	1- CONCRETO F'c=210 kg/cm ²	
3-	Capacidad de cimentación: 100.000 kg (Ver D46)	2- EN CEMENTO ALERO Y BASE	
4-	Tipos de cimentación: 1- Cimentación tipo zapata (Ver D46)	3- CONCRETO EN SOLADO F'c=100 kg/cm ²	
5-	Tipos de cimentación: 2- Cimentación tipo zapata (Ver D46)	4- EN PENDIENTE DE LA BASTIDE	
6-	Tipos de cimentación: 3- Cimentación tipo zapata (Ver D46)	MAESTRÍA DE PIEDRA DE PROTECCIÓN	
7-	Tipos de cimentación: 4- Cimentación tipo zapata (Ver D46)	1- CONCRETO F'c=140 kg/cm ² EN MAESTRÍA	
8-	Tipos de cimentación: 5- Cimentación tipo zapata (Ver D46)	2- PIEDRA DE DIÁMETRO MÁXIMO DE 20 CM Ø7	
9-	Tipos de cimentación: 6- Cimentación tipo zapata (Ver D46)	3- LA LONGITUD DE MAESTRÍA MINIMA RECOMENDADA ES DE 5MT CON ANCHOS VARIABLES Y ESCALONADO SIGUIENDO EL TALUD DE CORTE DE LAS ESPALANCADES.	

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**
 Ubicación: **SECTOR 08 DE DICIEMBRE**
 Plano: **TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO**
ESTRUCTURA MURO DE CONTENCIÓN

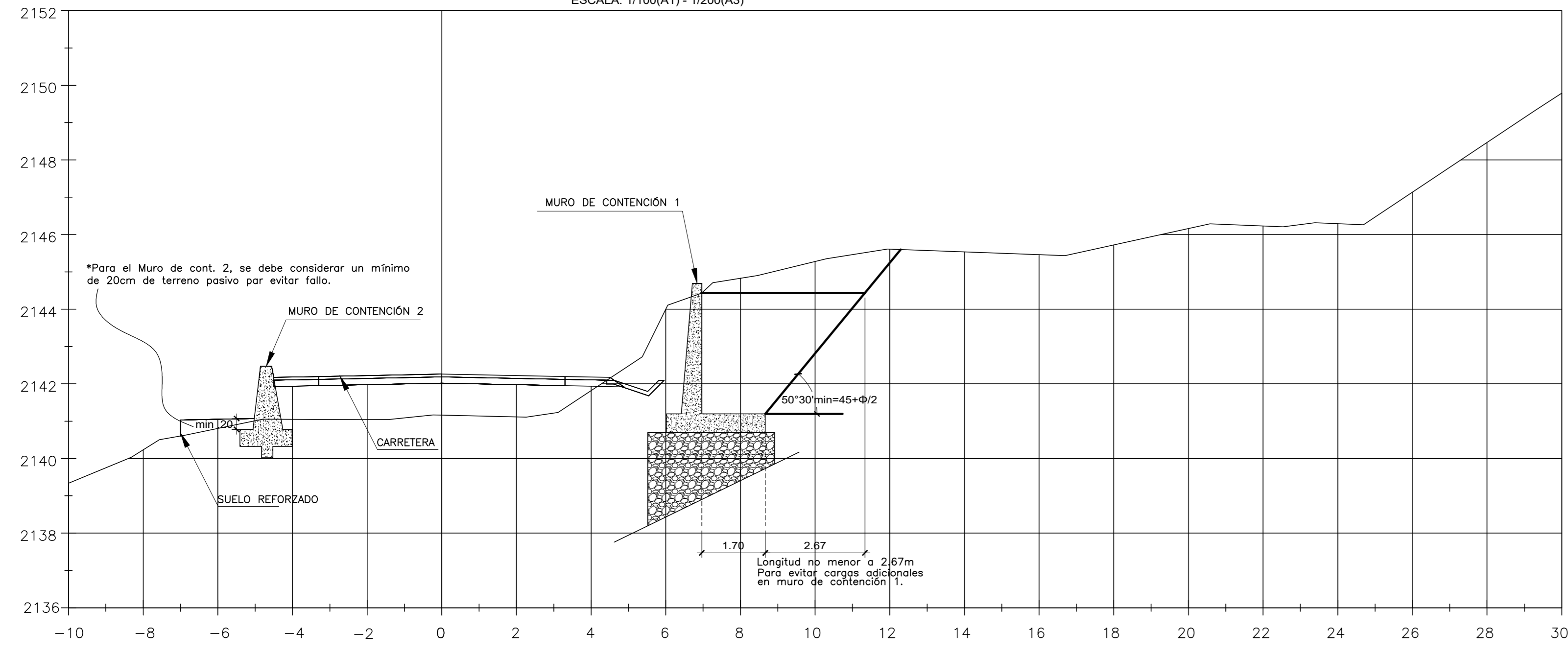
Autores: **EST. ARQ. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando**
EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis

Asesor: **Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza**
 Docente: **Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama**

N° de Lámina: **E-04**
 Escala: **INDICADA**
 Fecha: **08/02/2020**

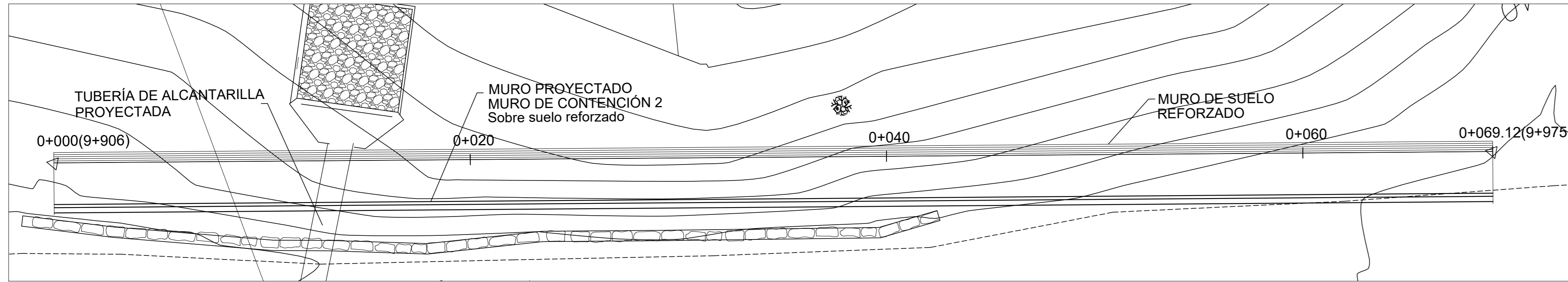
PERFIL LONGITUDINAL / DETALLE CONSTRUCTIVO

ESCALA: 1/100(A1) - 1/200(A3)



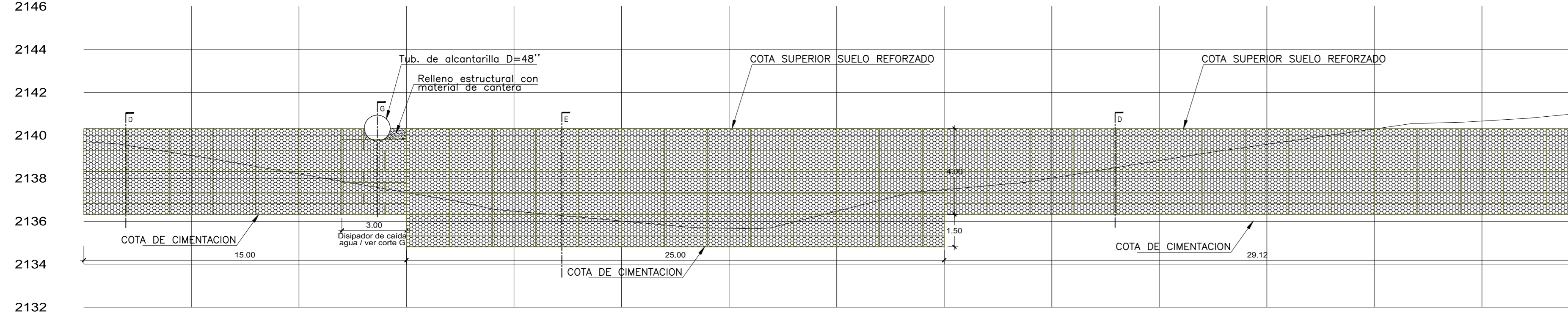
VISTA EN PLANTA MURO DE SUELO REFORZADO

ESCALA: 1/150(A1) - 1/300(A3)



PERFIL LONGITUDINAL: MURO DE SUELO REFORZADO

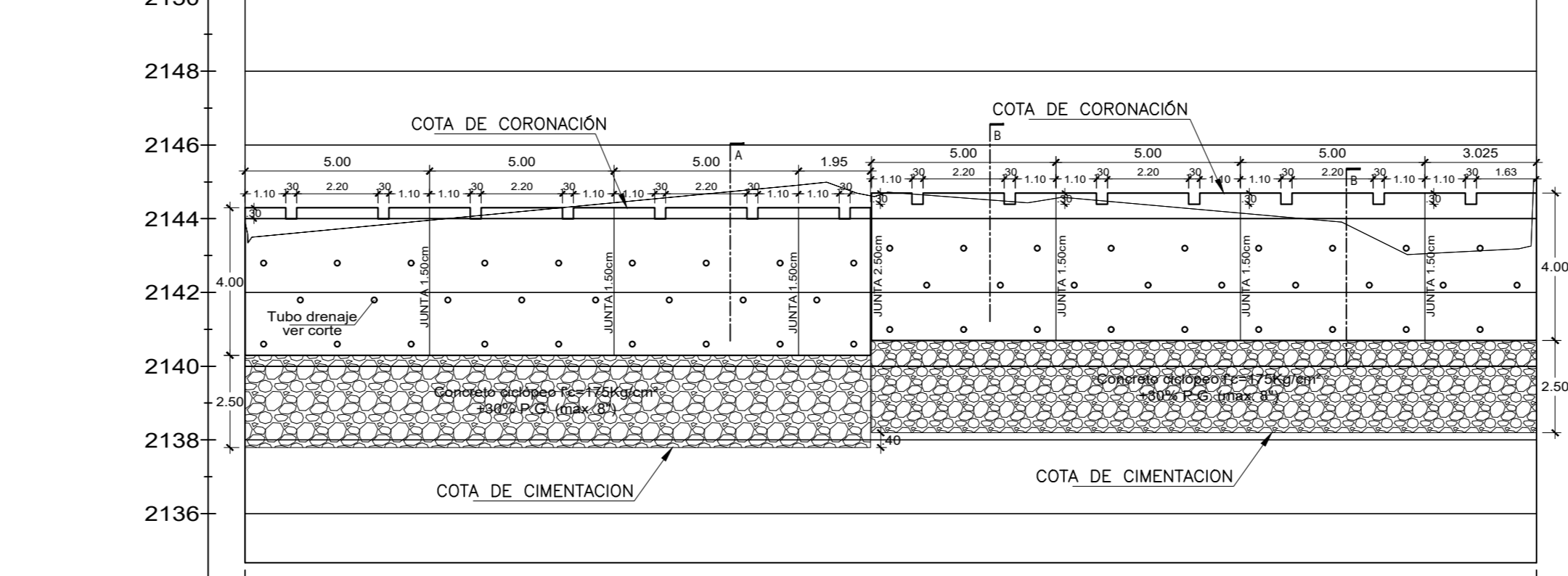
ESCALA: 1/150 (A1) - 1/300(A3)



PROGRESIVA MURO	0+000.00	0+005.00	0+010.00	0+015.00	0+020.00	0+025.00	0+030.00	0+035.00	0+040.00	0+045.00	0+050.00	0+055.00	0+060.00	0+065.00	0+069.12
COTA SUBRASANTE / CIMENTACION	2138.767	2138.767	2138.202	2137.335	2136.47	2135.611	2134.746	2133.882	2133.017	2132.152	2131.287	2130.422	2129.557	2128.692	2127.827
COTA TERRENO	2143.312	2143.312	2143.312	2144.312	2144.312	2144.312	2144.312	2144.312	2144.312	2144.312	2144.312	2144.312	2144.312	2144.312	2144.312
COTA SUPERIOR SUELO REFORZADO	2140.312	2140.312	2140.312	2141.312	2141.312	2141.312	2141.312	2141.312	2141.312	2141.312	2141.312	2141.312	2141.312	2141.312	2141.312

PERFIL LONGITUDINAL: EJE MURO DE CONTENCIÓN 1

ESCALA: 1/150(A1) - 1/300(A3)



PROGRESIVA MURO	0+000.00	0+005.00	0+010.00	0+015.00	0+020.00	0+025.00	0+030.00	0+035.00
COTA SUBRASANTE / CIMENTACION	2137.795	2137.795	2137.795	2137.795	2137.795	2137.795	2137.795	2137.795
COTA TERRENO	2143.90	2143.96	2144.43	2144.91	2144.92	2144.33	2138.195	2138.195
COTA CORONACION	2141.795	2141.795	2141.795	2141.795	2142.195	2142.195	2142.195	2142.195

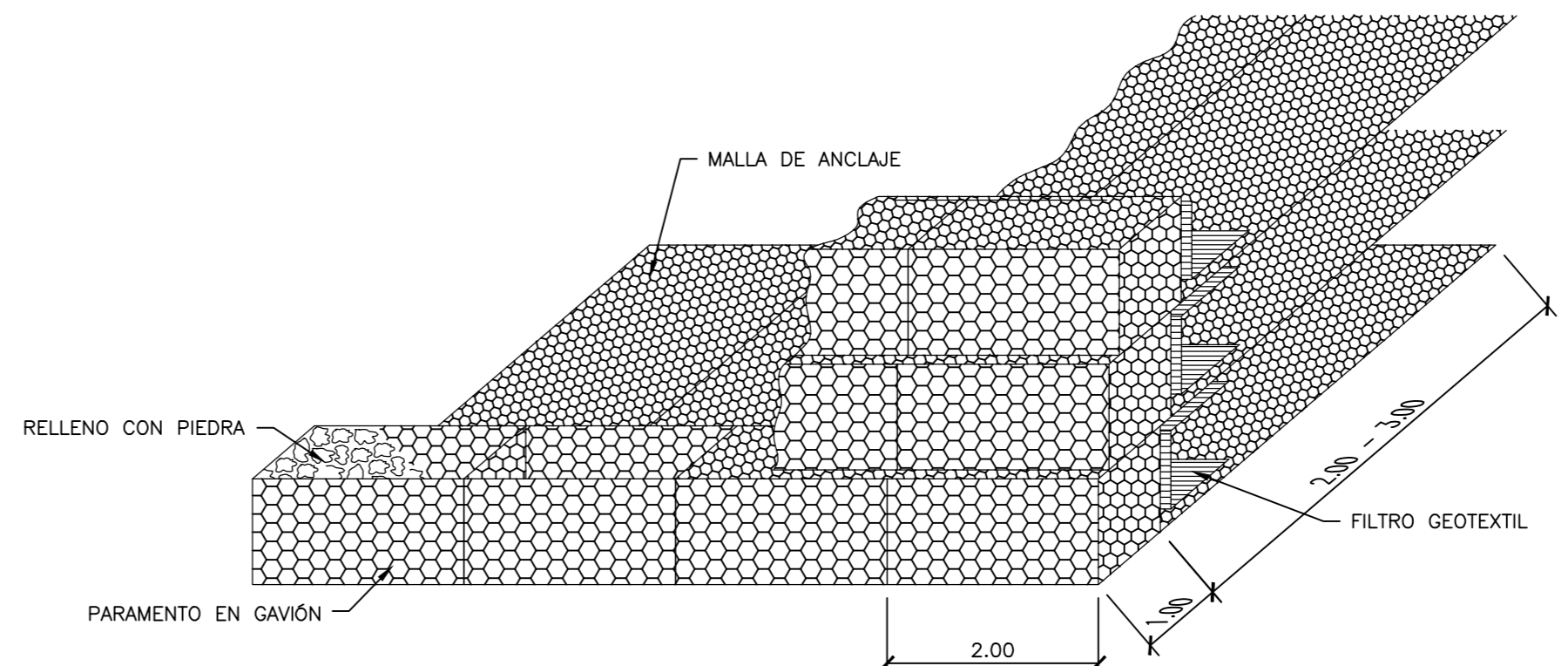
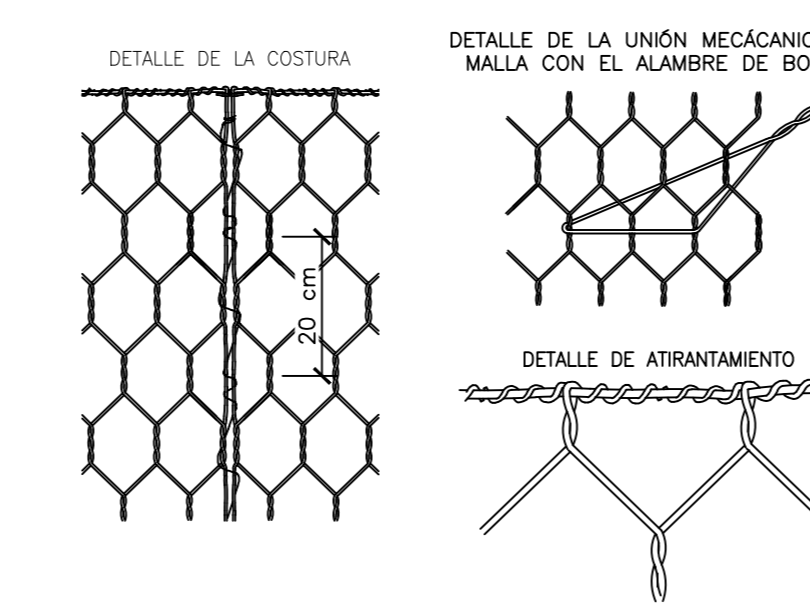
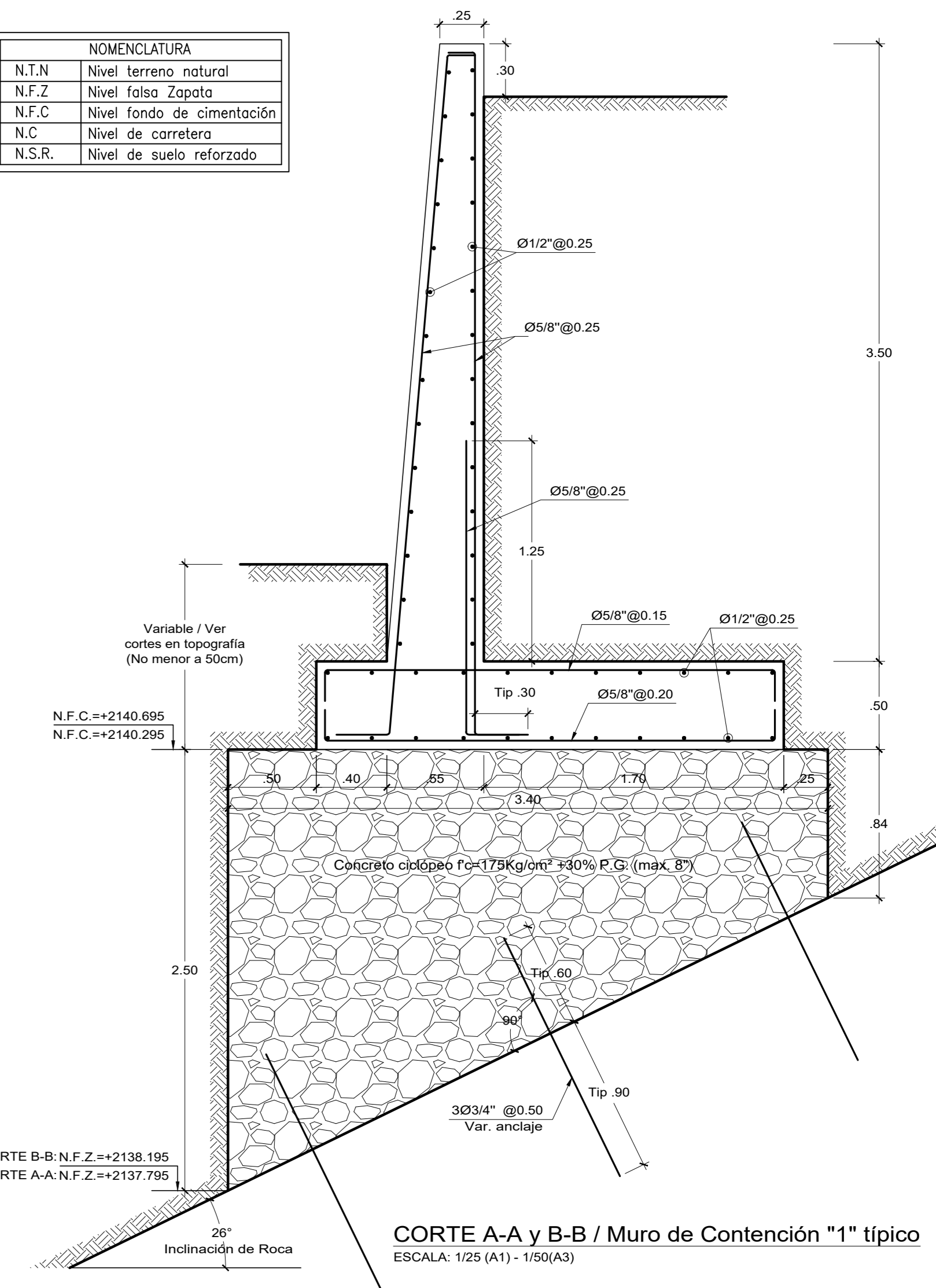
ESPECIFICACIONES GENERALES

CONCRETO: f'c = 210 Kg/cm². En muros de contención
 CONCRETO: f'c = 175 Kg/cm². En muros de contención de coronación simple
 ACERO: fy = 4200 Kg/cm². Acero corrugado

RECURSIVAMENTE LIBRES
 ZAPATAS: 7.5 cm. (CARAS EN CONTACTO CON TERRENO)
 MUROS: 5.0 cm. (CARAS SECAS)

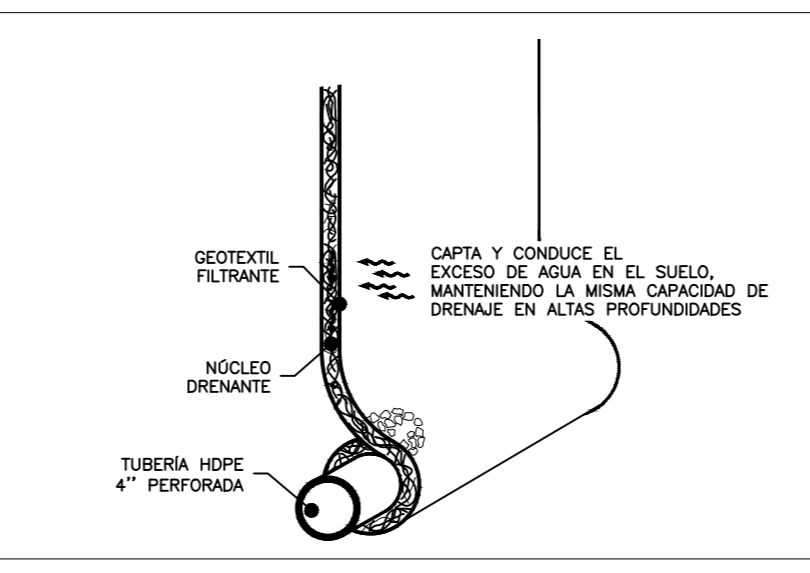
Parámetros sismorresistentes	Valores
Z	0.25
S	1.20
Tp	0.60 seg
Tl	2.00 seg
Kh	0.16

NOMENCLATURA	
N.T.N	Nivel terreno natural
N.F.Z	Nivel fondo Zapata
N.F.C	Nivel fondo de cimentación
N.C	Nivel de carretera
N.S.R.	Nivel de suelo reforzado

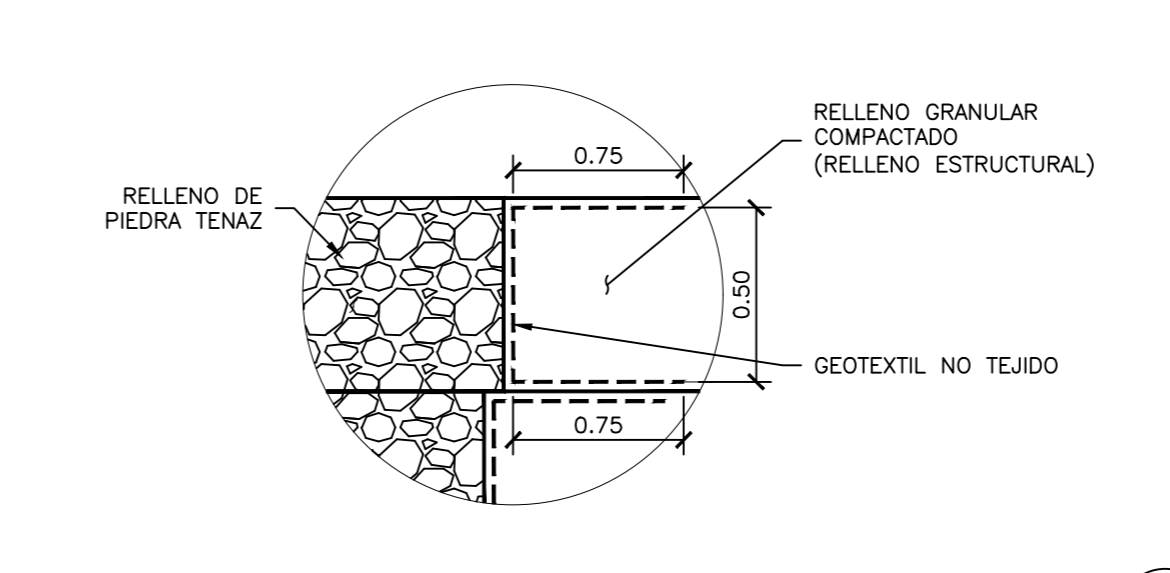


DETALLE DE ARMARRE EN ELEMENTOS TIPO GAVION ESC: 5/8

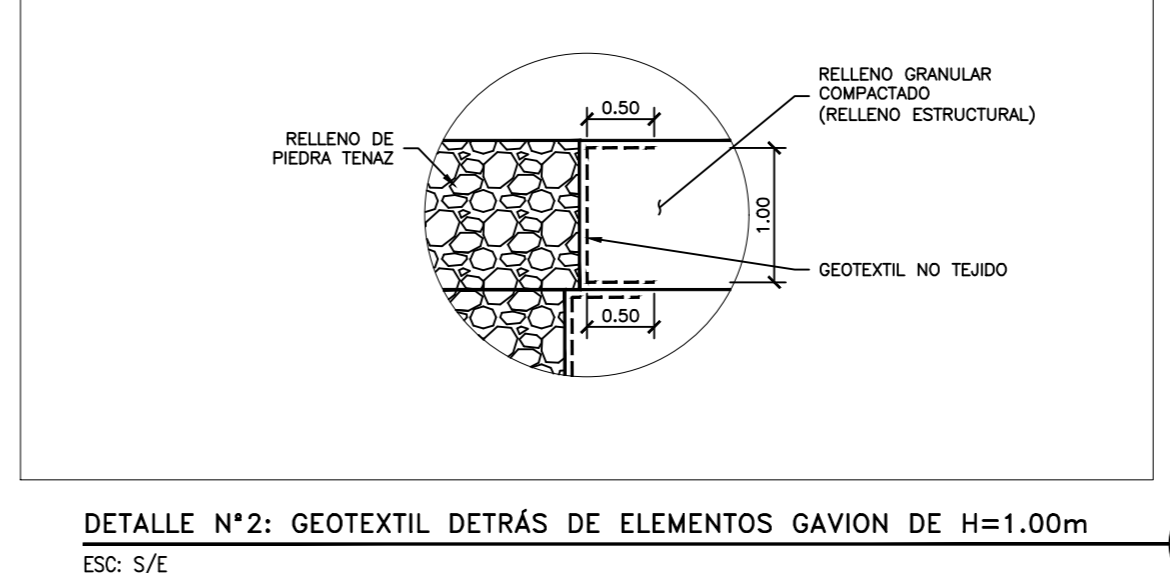
DETALLE DE ARMADO DE LOS ELEMENTOS TIPO GAVION ESC: 5/8



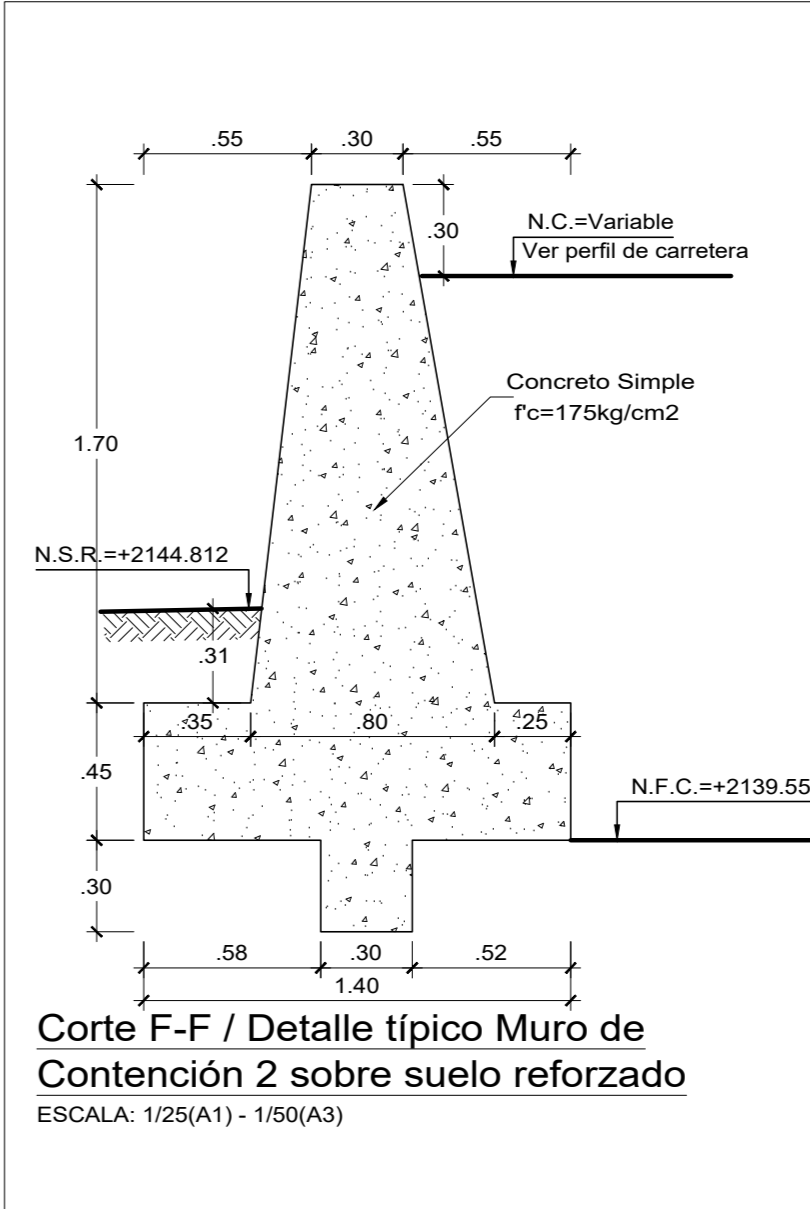
DETALLE N°4: AMARRE DE GEOCOMPOSTO CON TUBERÍA HDPE ESC: 5/8



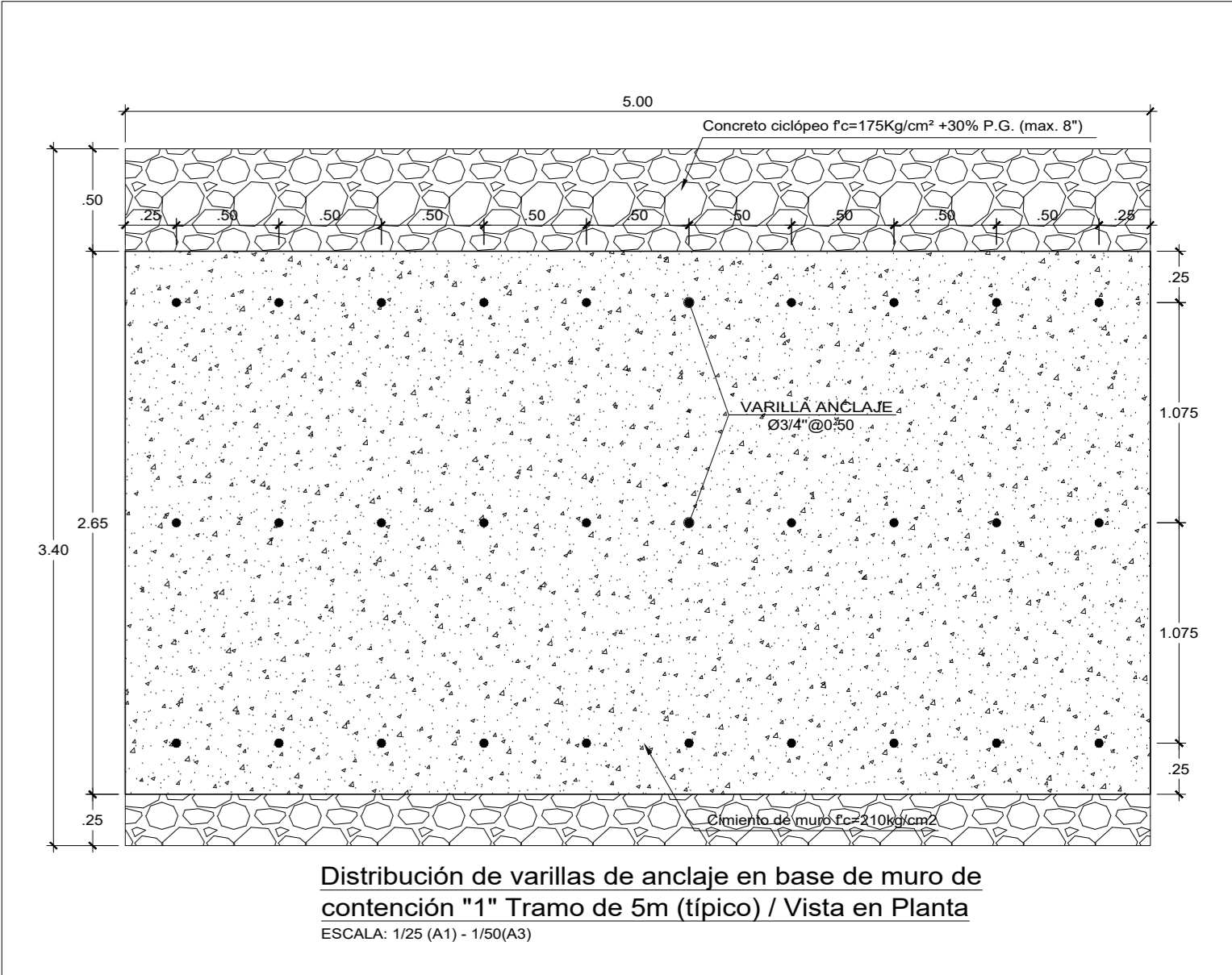
DETALLE N°1: GEOTEXTIL DETRÁS DE ELEMENTOS TIPO GAVION DE H=0.50m ESC: 5/8



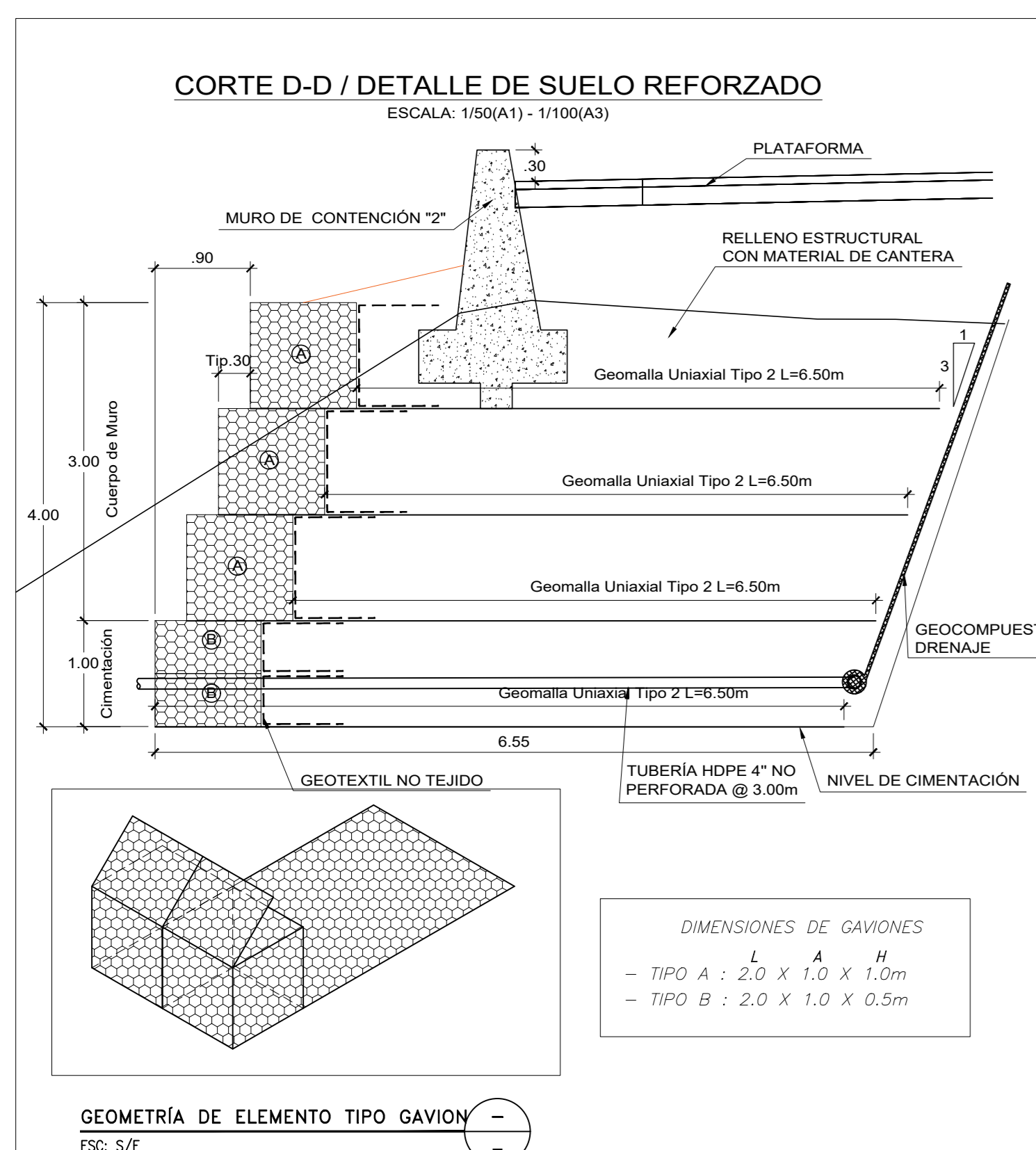
DETALLE N°2: GEOTEXTIL DETRÁS DE ELEMENTOS TIPO GAVION DE H=1.00m ESC: 5/8



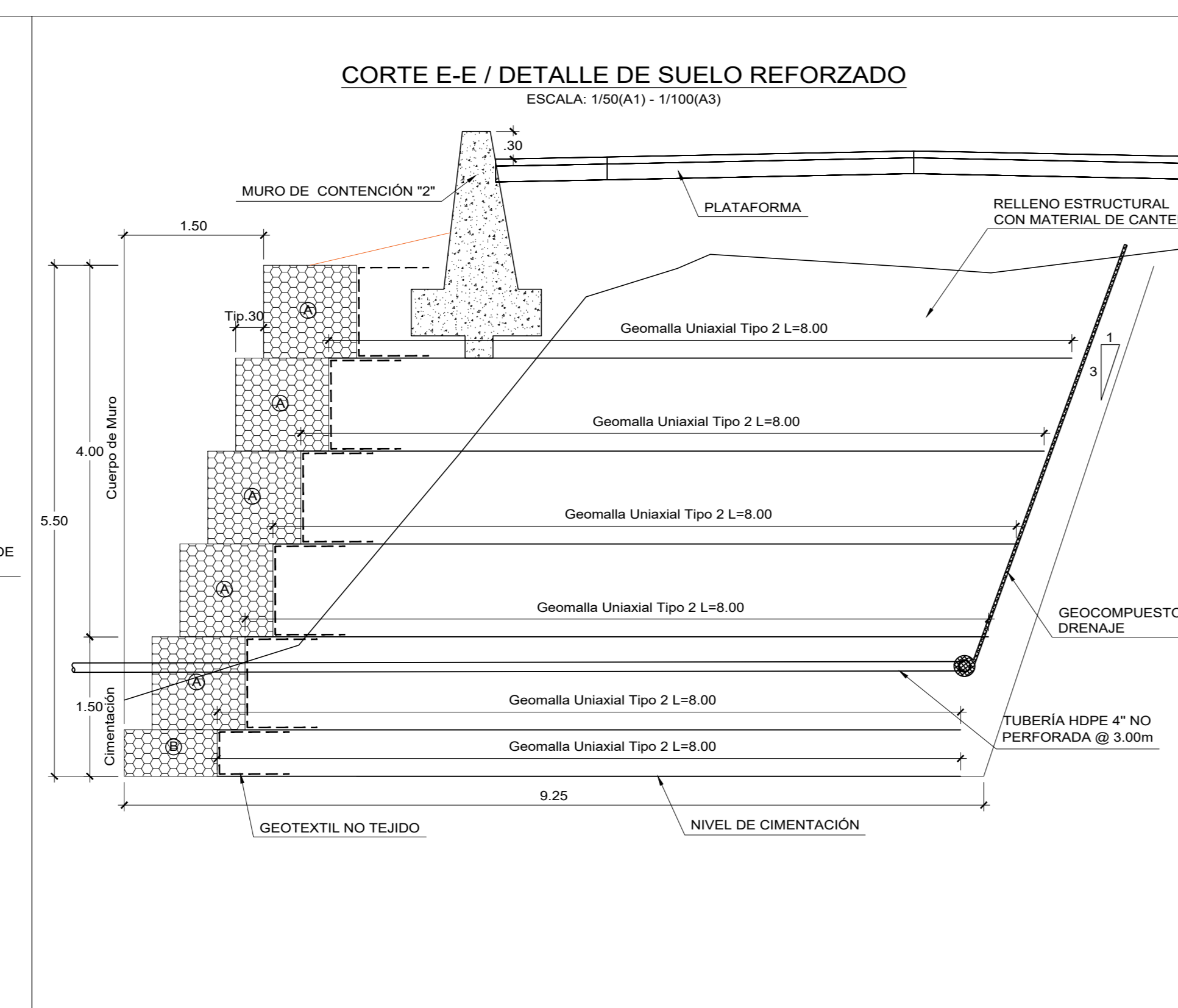
Corte F-F / Detalle típico Muro de Contención 2 sobre suelo reforzado ESCALA: 1/25(A1) - 1/50(A3)



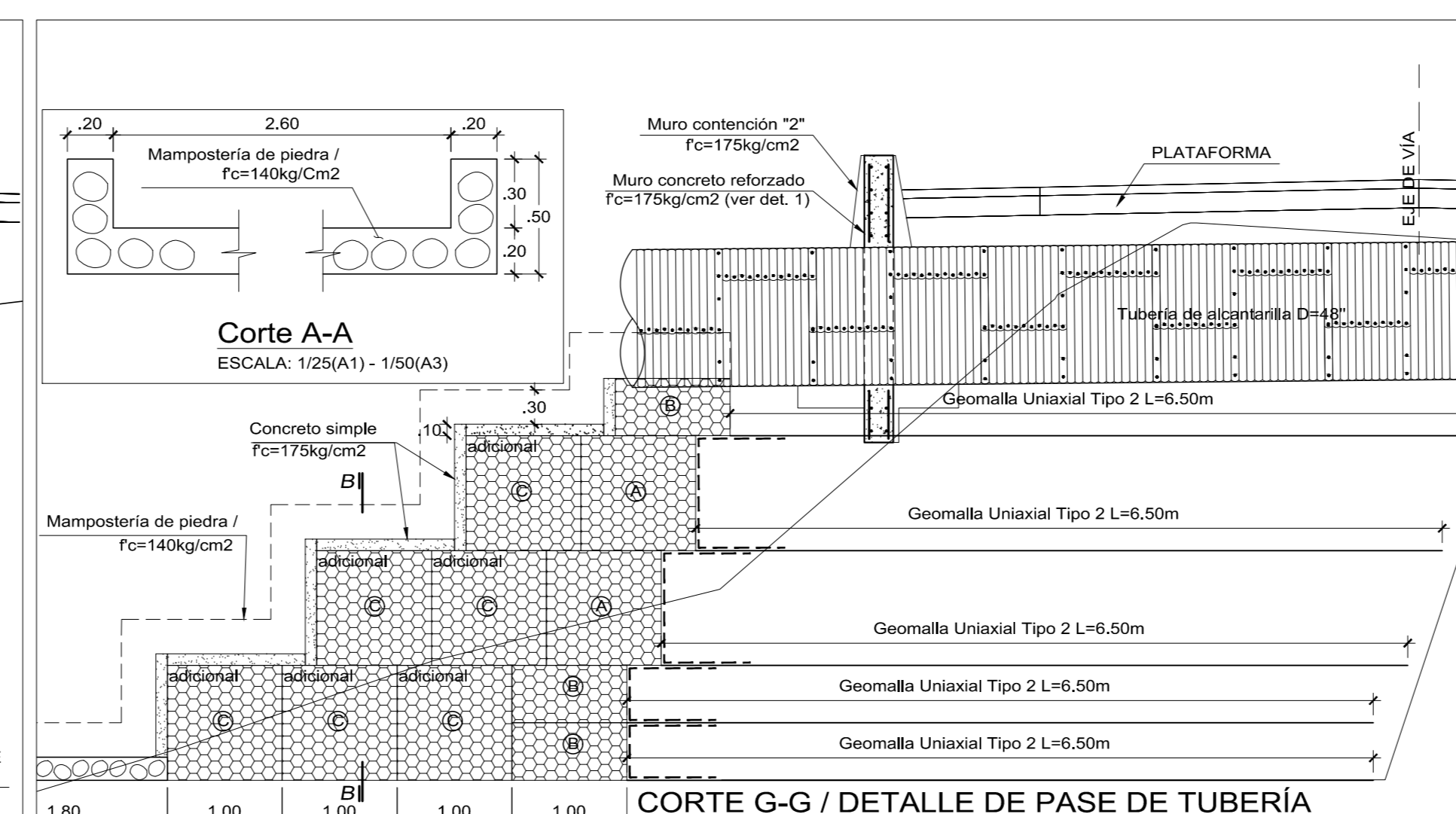
Distribución de varillas de anclaje en base de muro de contención 1\"/>



CORTE D-D / DETALLE DE SUELO REFORZADO ESCALA: 1/50(A1) - 1/100(A3)



CORTE E-E / DETALLE DE SUELO REFORZADO ESCALA: 1/50(A1) - 1/100(A3)



CORTE A-A ESCALA: 1/25(A1) - 1/50(A3)

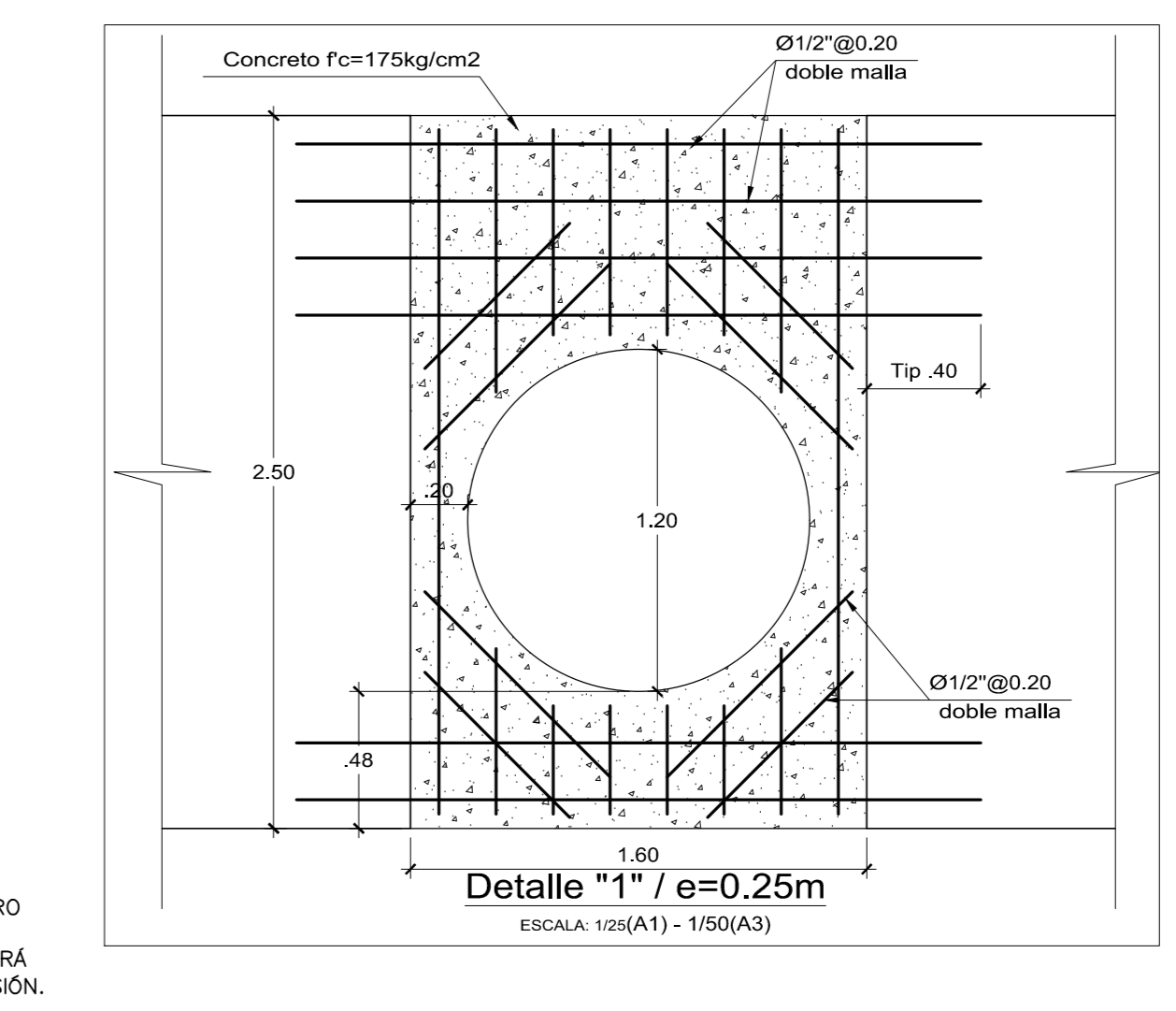
CORTE G-G / DETALLE DE PASE DE TUBERÍA ESCALA: 1/50(A1) - 1/100(A3)

PROCESO CONSTRUCTIVO PARA AMPLIACIÓN DE ALCANTARILLA

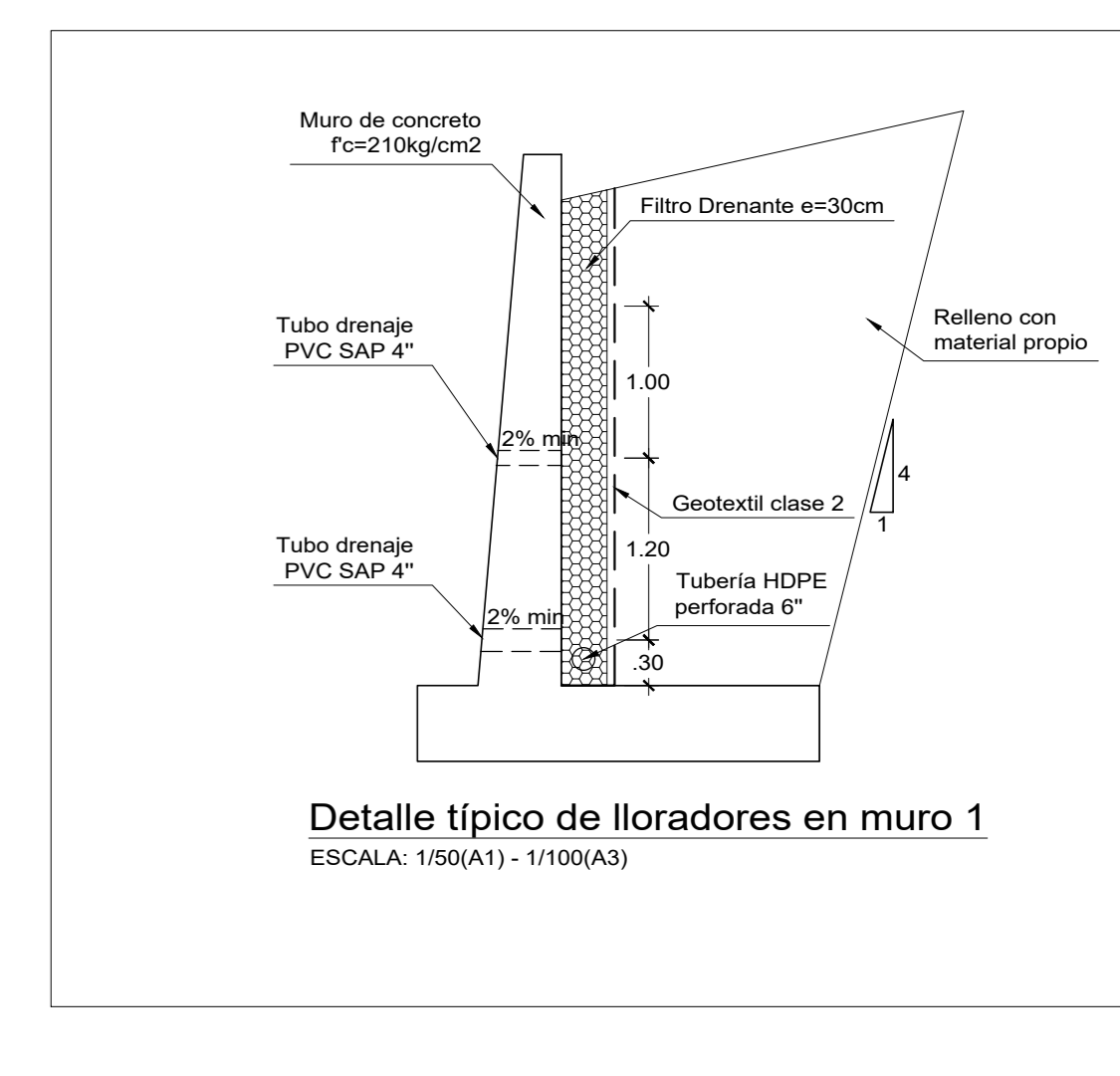
A continuación se detallará el proceso constructivo que se debe seguir para la ampliación de la alcantarilla proyectada:

- 1) Se deberá demoler el cabezal de la alcantarilla existente.
- 2) Se deberá desarmar la tubería de TMC existente hasta aproximadamente 3 anillos (verificar en obra la cantidad de anillos en función a la ubicación de la caja proyectada).
- 3) Construcción de caja receptora (ver detalle X-X) y empalme de nueva tubería proyectada (ver detalle en corte longitudinal de tubería).
- 4) Construcción de muro de suelo reforzado y dissipador de caída de agua (ver detalle en corte longitudinal de tubería).
- 5) Construcción de muro de concreto simple (corte típico F-F).
- 6) Construcción de muro de concreto armado (ver detalle 1) y empalmar con tubería de TMC proyectada.

TABLA DE MEDIDAS STANDAR DEL SISTEMA TIPO GAVION					
TIPO	H (m)	L (m)	C (m)	TIPO DE MALLA	DIÁMETRO DE ALAMBRE
A	0.50	2.00	4.00	10 x 12 cm	Ø 3.7 mm
B	1.00	2.00	4.00	PVC	GALFAN (Zn-Al 5% - mm) + PVC



Detalle 1\"/>



Detalle típico de lloradores en muro 1 ESCALA: 1/50(A1) - 1/100(A3)

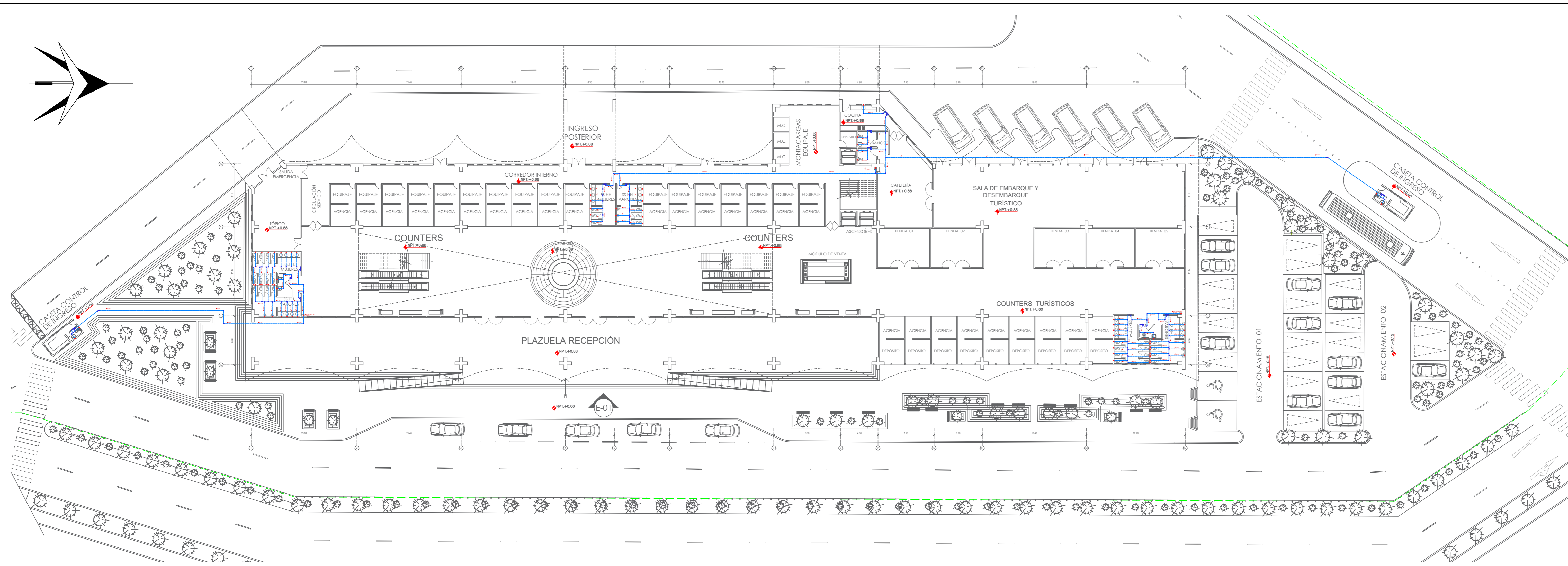
Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ** N° de Lámina

Ubicación: **SECTOR 08 DE DICIEMBRE** **E-05**

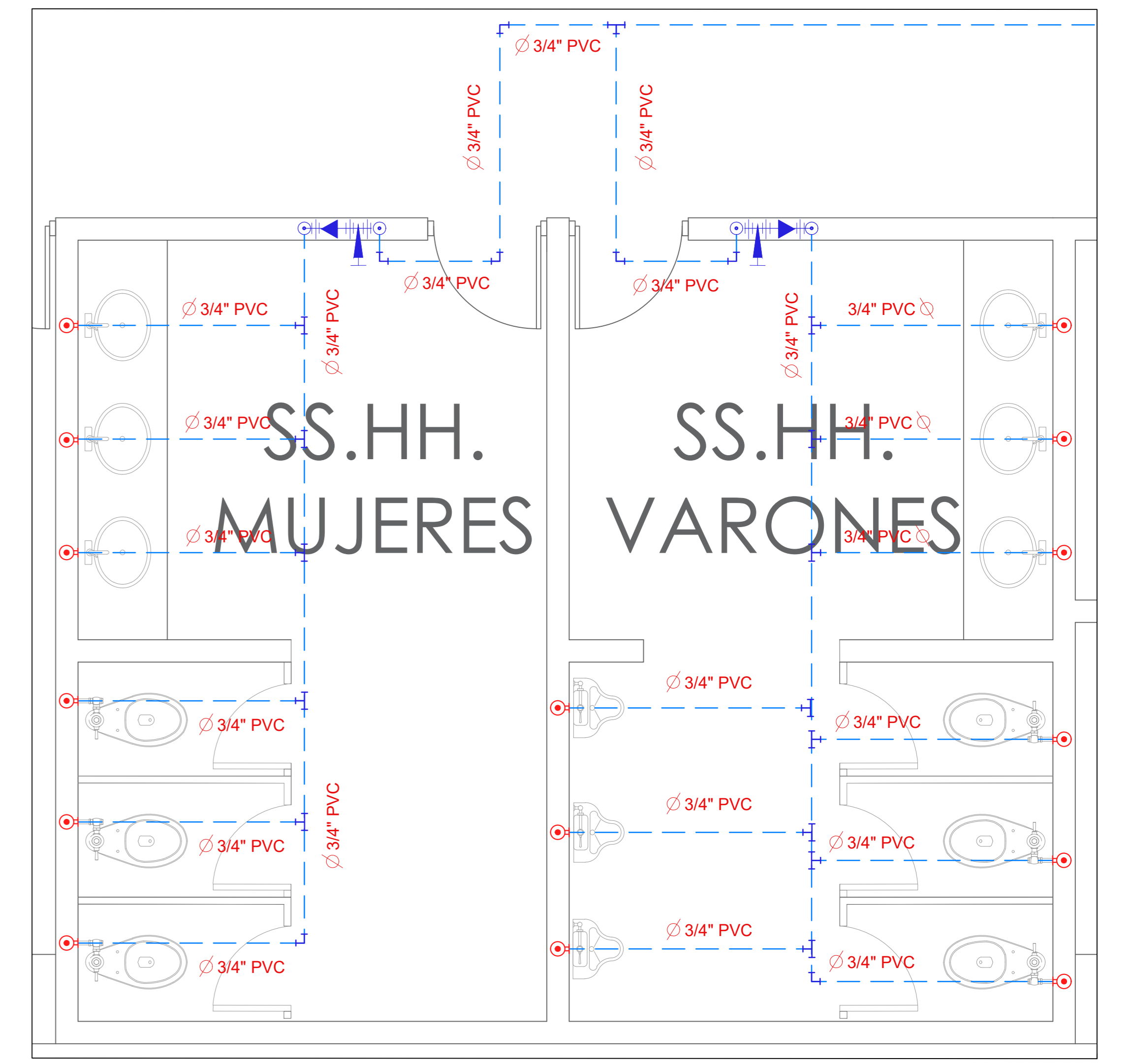
Plano: **ESTRUCTURA MURO DE CONTENCIÓN** Escala: **INDICADA**

Autores: **EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando** Asesor: **Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza** Fecha: **08/02/2020**

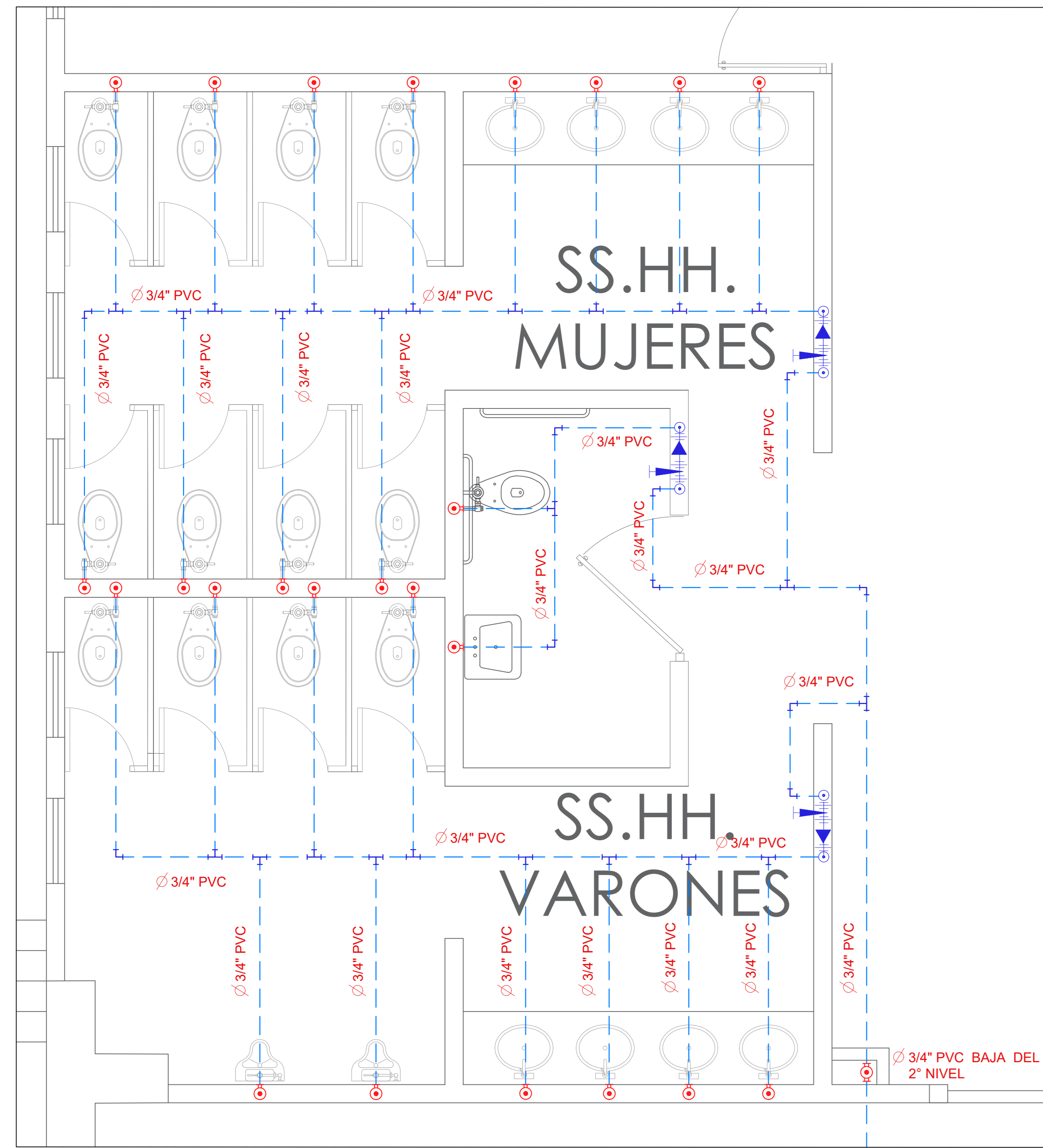
Docente: **Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama**



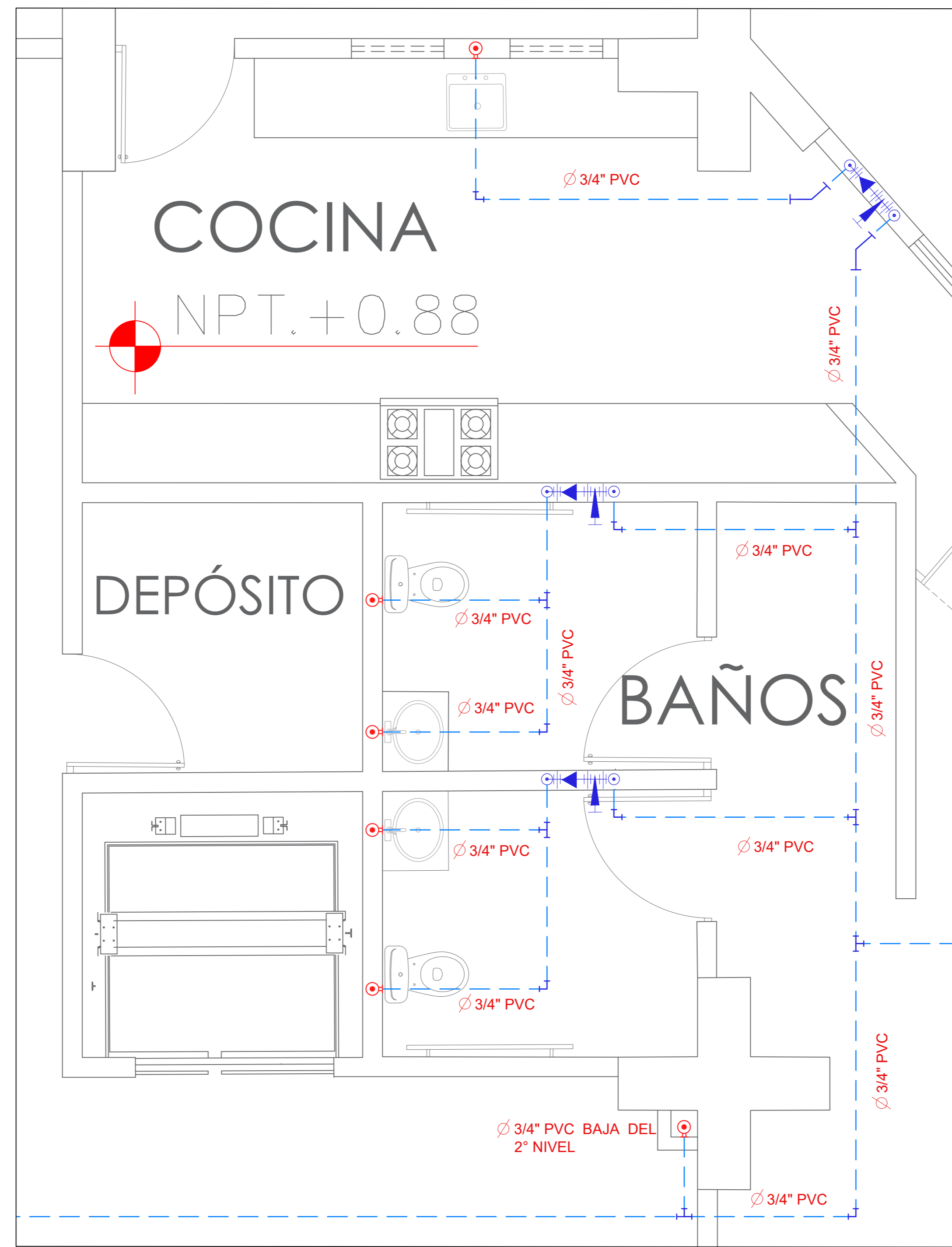
PRIMERA PLANTA
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 250



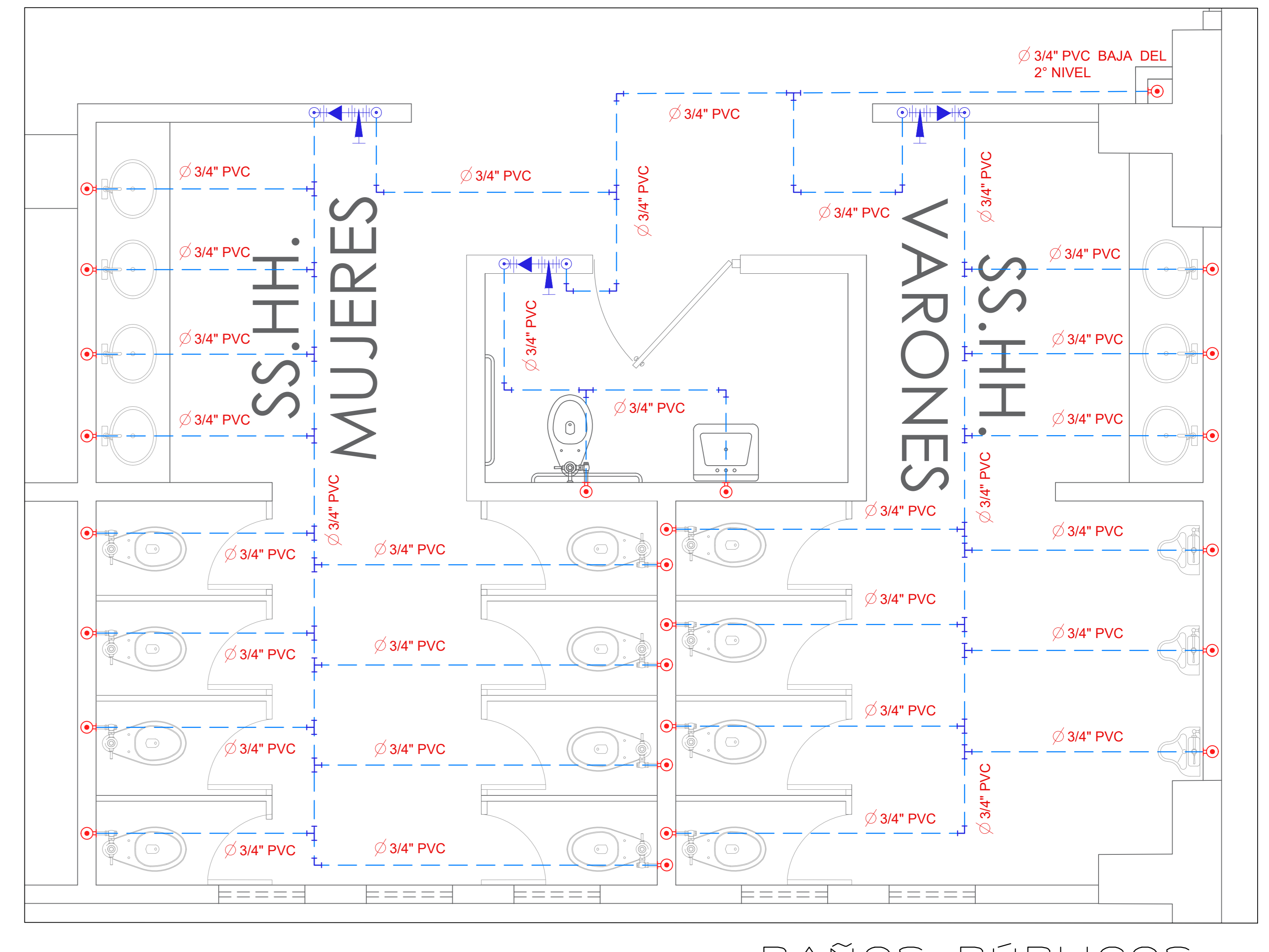
BAÑOS DE SERVICIO
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



BAÑOS PÚBLICOS —
 HALL PRINCIPAL
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



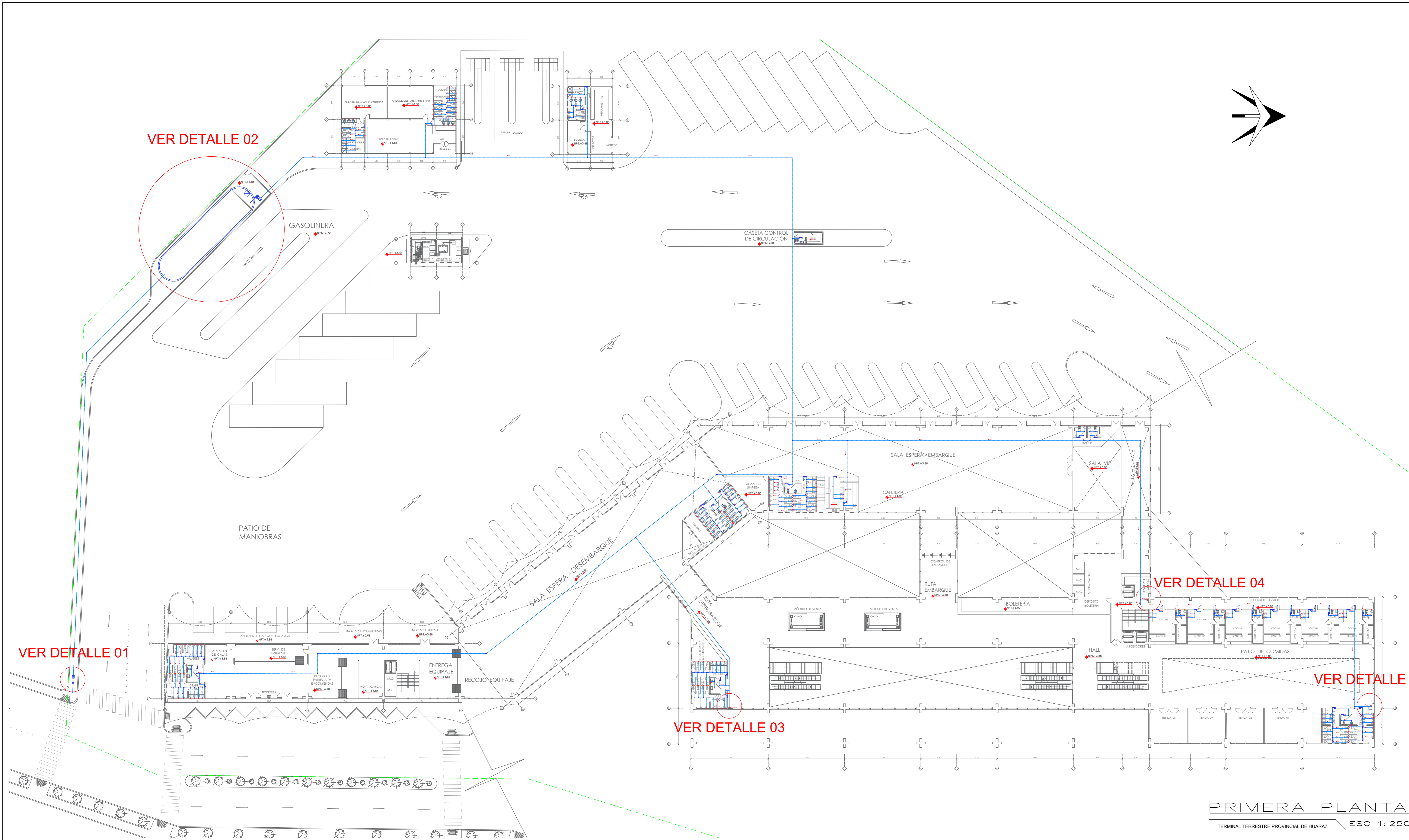
BAÑOS Y COCINA —
 CAFETERÍA
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



BAÑOS PÚBLICOS —
 ZONA TURÍSTICA
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25

LEYENDA AGUA	
SIMBOLOGÍA	DESCRIPCIÓN
	MECENOR DE AGUA
	TUBERÍA DE AGUA FRÍA
	TUBERÍA DE AGUA CONTRA INCENDIO - CLASE 80-80
	CODO DE 90°
	CODO DE 45°
	CODO DE 90° SUPERIOR
	CODO DE 90° INFERIOR
	TEE
	TEE RECTA CON SUBIDA
	TEE RECTA CON BAJADA
	UNIÓN UNIVERSAL
	REDUCCIÓN CONCENTRICA
	VALVULA DE GLOBO
	VALVULA CHECK
	VALVULA FILTRADOR
	UNIÓN FLEXIBLE
	DETENIDA CONTRA INGRESO

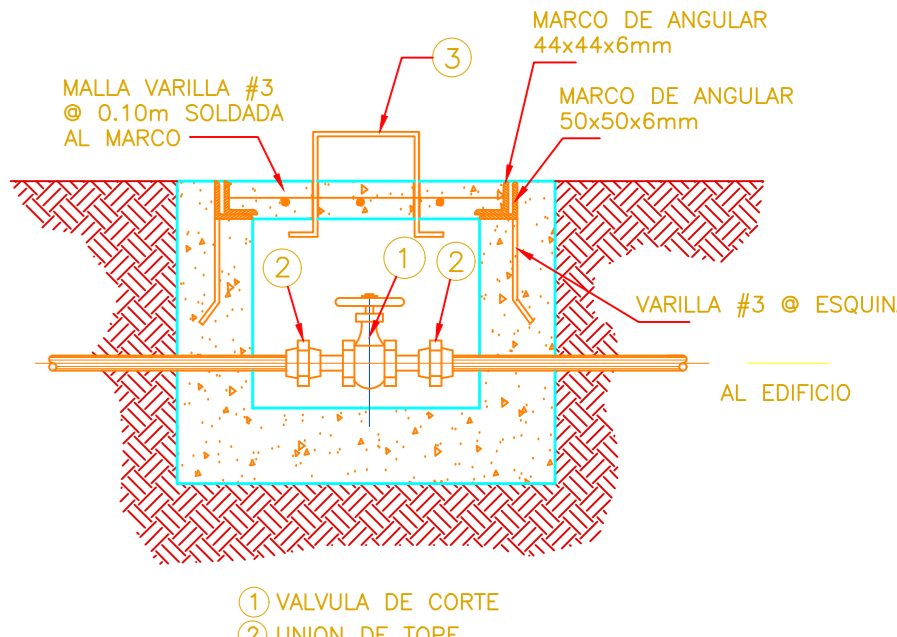
<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE	IS-01
	Tesis para obtener el título de Arquitecto	
	Plano: INST. DE AGUA POTABLE - PRIMERA PLANTA	Escala: INDICADA
Autores: EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	Fecha: 08/02/2020



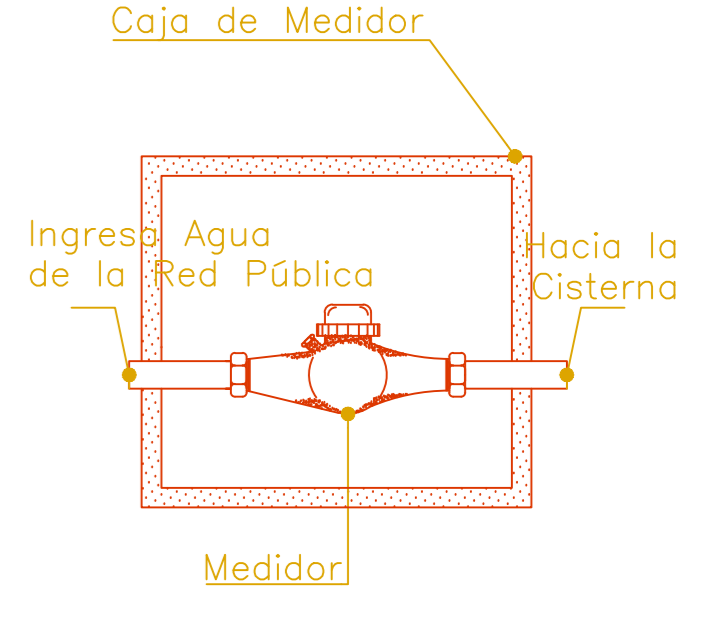
LEYENDA AGUA	
SIMBOLOGIA	DESCRIPCION
	SECCION DE AGUA
	TUBERIA DE AGUA FRIA
	TUBERIA DE AGUA CONTRA INCENDIO - CLASE B010
	OD00 DE 80
	OD00 DE 40
	OD00 DE 80 FLEBE
	OD00 DE 80 BAJA
	TEE
	TEE RECTA CON VALVULA
	TEE RECTA CON BALAJE
	UNION UNIVERSAL
	REDUCCION CONCENTRICA
	VALVULA DE GLOBO
	VALVULA CHECK
	VALVULA FLOTADOR
	UNION FLEXIBLE
	CABINETE CONTRA INCENDIO

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

- RED DE AGUA:**
- TODOS LOS MATERIALES, TUBERIAS Y ACCESORIOS A UTILIZARSE EN LAS REDES DE AGUA FRIA, CALIENTE, SERAN DE BUENA CALIDAD DE ACUERDO CON LAS NORMAS TECNICAS DE 'TINTEC' Y CON LAS NORMAS ESTIPULADAS EN EL REGLAMENTO NACIONAL DE CONSTRUCCIONES DEL PERU.
 - LAS TUBERIAS PARA AGUA FRIA DE PVC RIGIDO CLASE 10, UNION A SIMPLE PRESION Y/O UNION ROSCADA, INCLUYENDO SUS ACCESORIOS.
 - LAS TUBERIAS PARA AGUA CALIENTE SERAN DE C-PVC RIGIDO DE UNION A SIMPLE PRESION Y ACCESORIOS DEL MISMO MATERIAL.
 - SE UTILIZARA PEGAMENTO ESPECIAL PARA C-PVC, CON AISLAMIENTO TERMICO APROPIADO.
 - LAS VALVULAS DE COMPUERTA SERAN DE ASIENTO DE BRONCE EN CADA VALVULA SE INSTALARA UNA UNION UNIVERSAL CUANDO SE TRATE DE TUBERIAS VISIBLES Y DOS UNIONES UNIVERSALES CUANDO SE INSTALE LA VALVULA EN CAJA O NICHOS.
 - TODO EL RECORRIDO DE AGUA CALIENTE SE ENCONTRARA PROTEGIDO CON MATERIAL AISLANTE TERMICO EN BASE DE LANA DE VIDRIO, Y/O ASBESTO EN POLVO.
 - LAS REDES DE AGUA FRIA Y AGUA CALIENTE SERAN PROBADAS CON BOMBAS DE MANO A 100 LB/PULG DURANTE 15 MINUTOS SIN QUE PRESENTEN FUGAS O PERDIDAS DE PRESION.

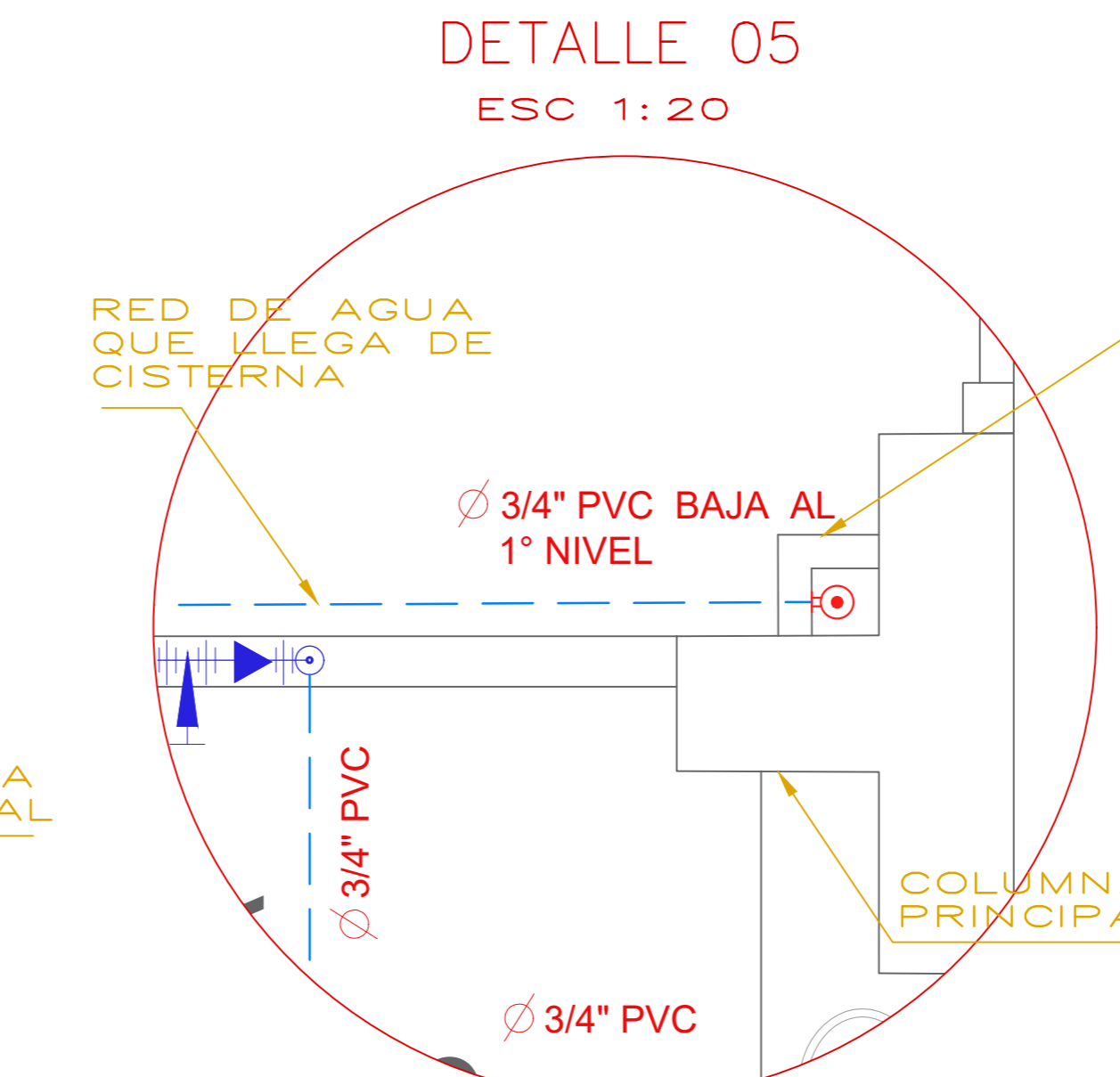
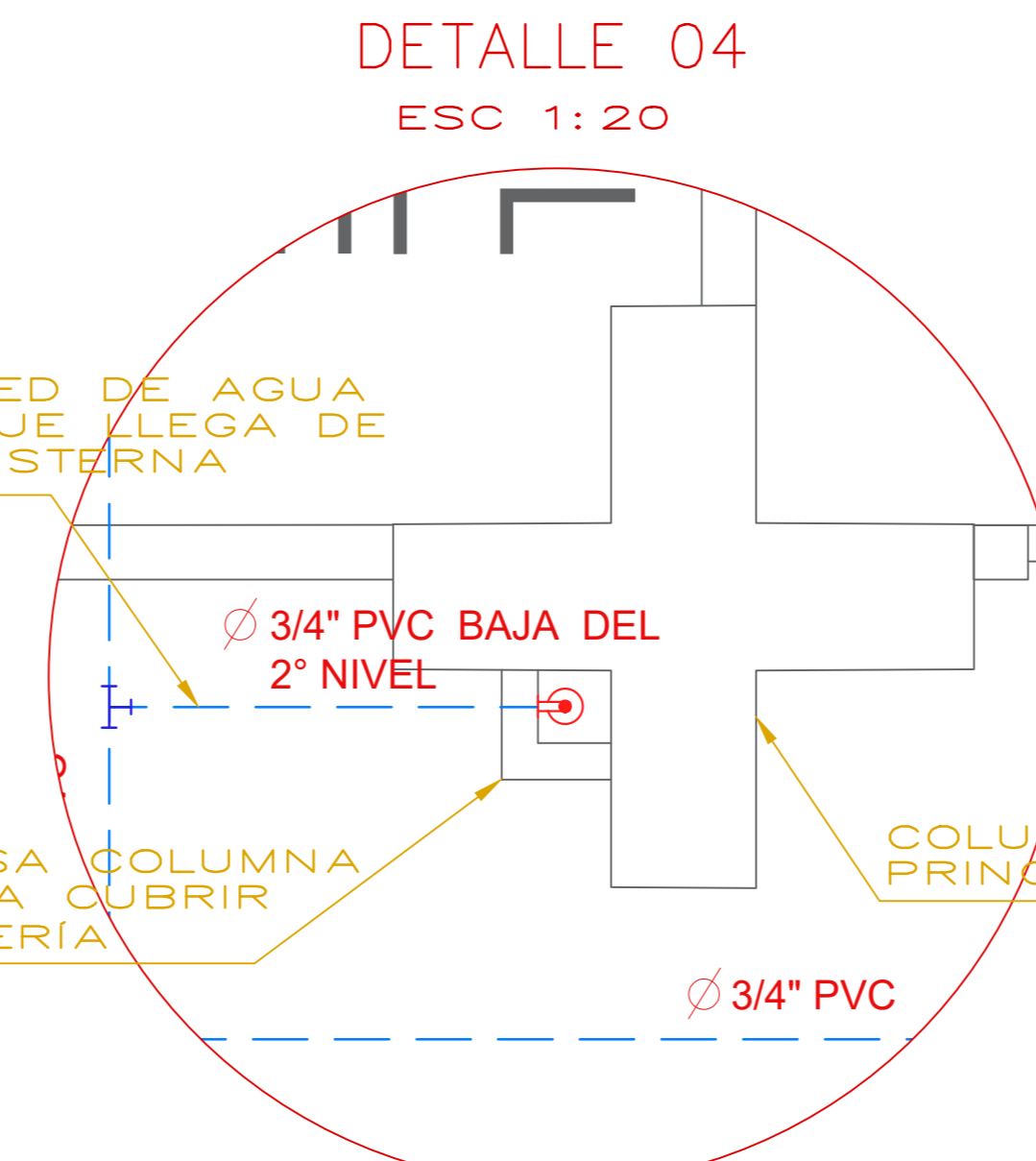
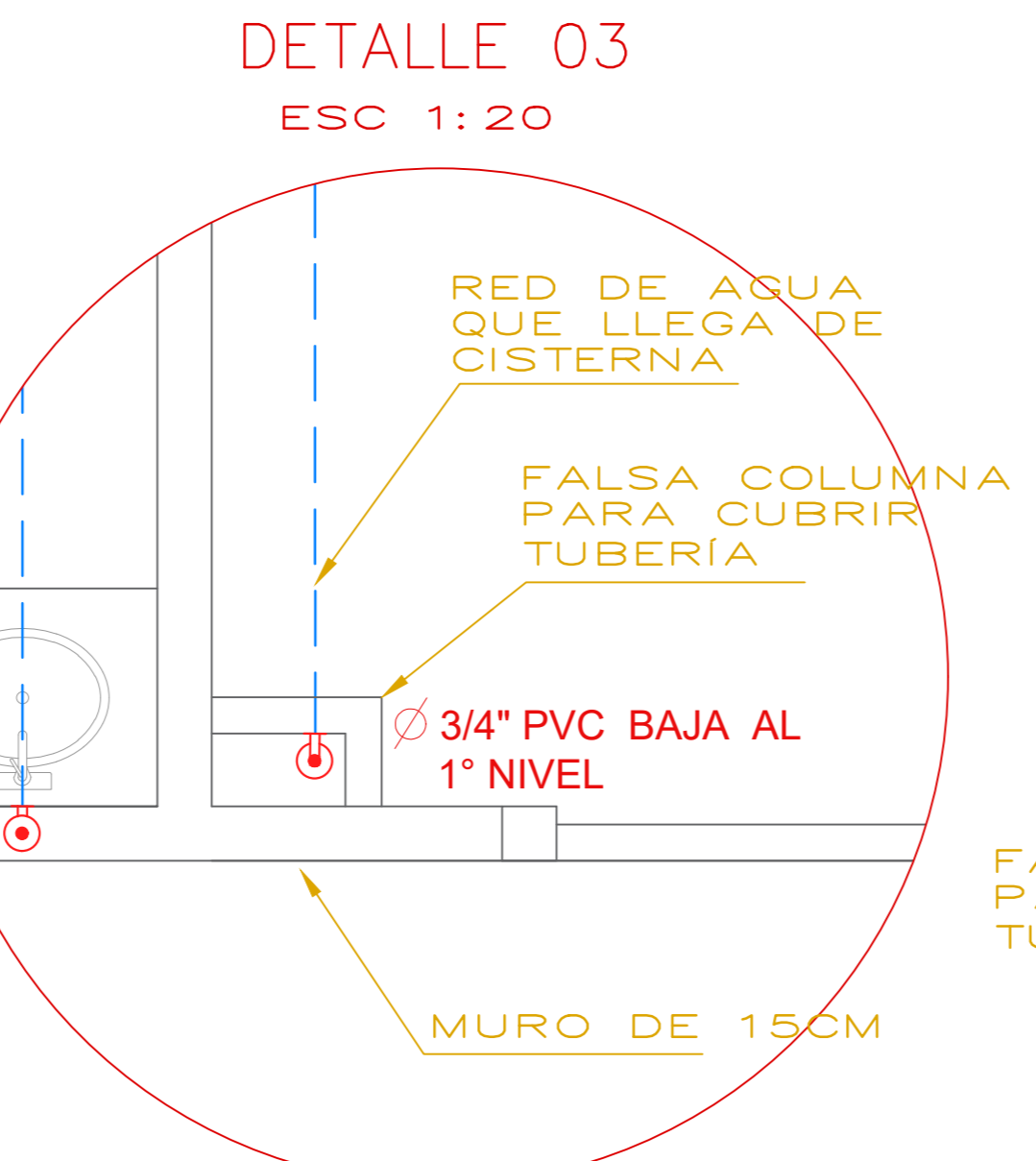
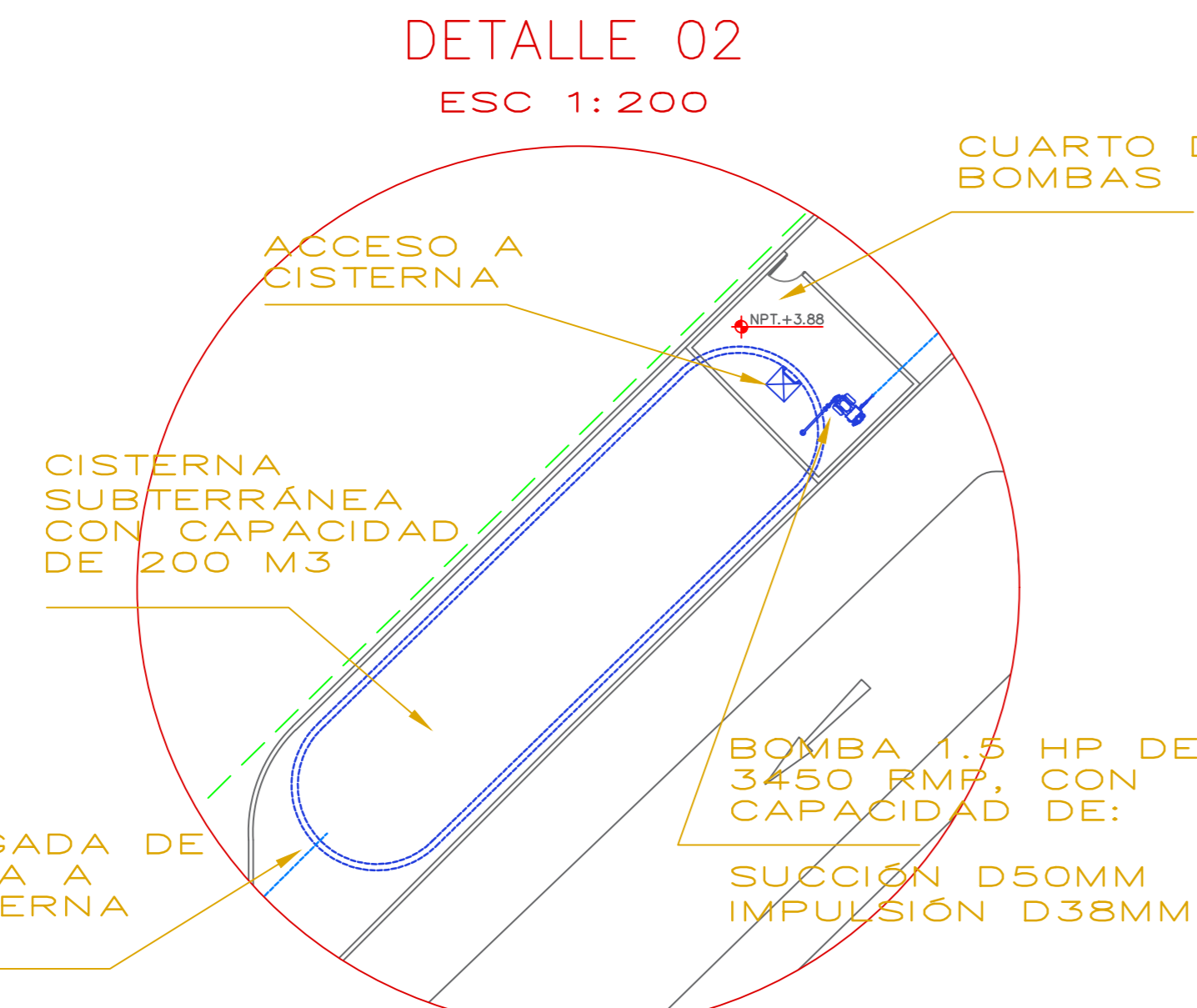
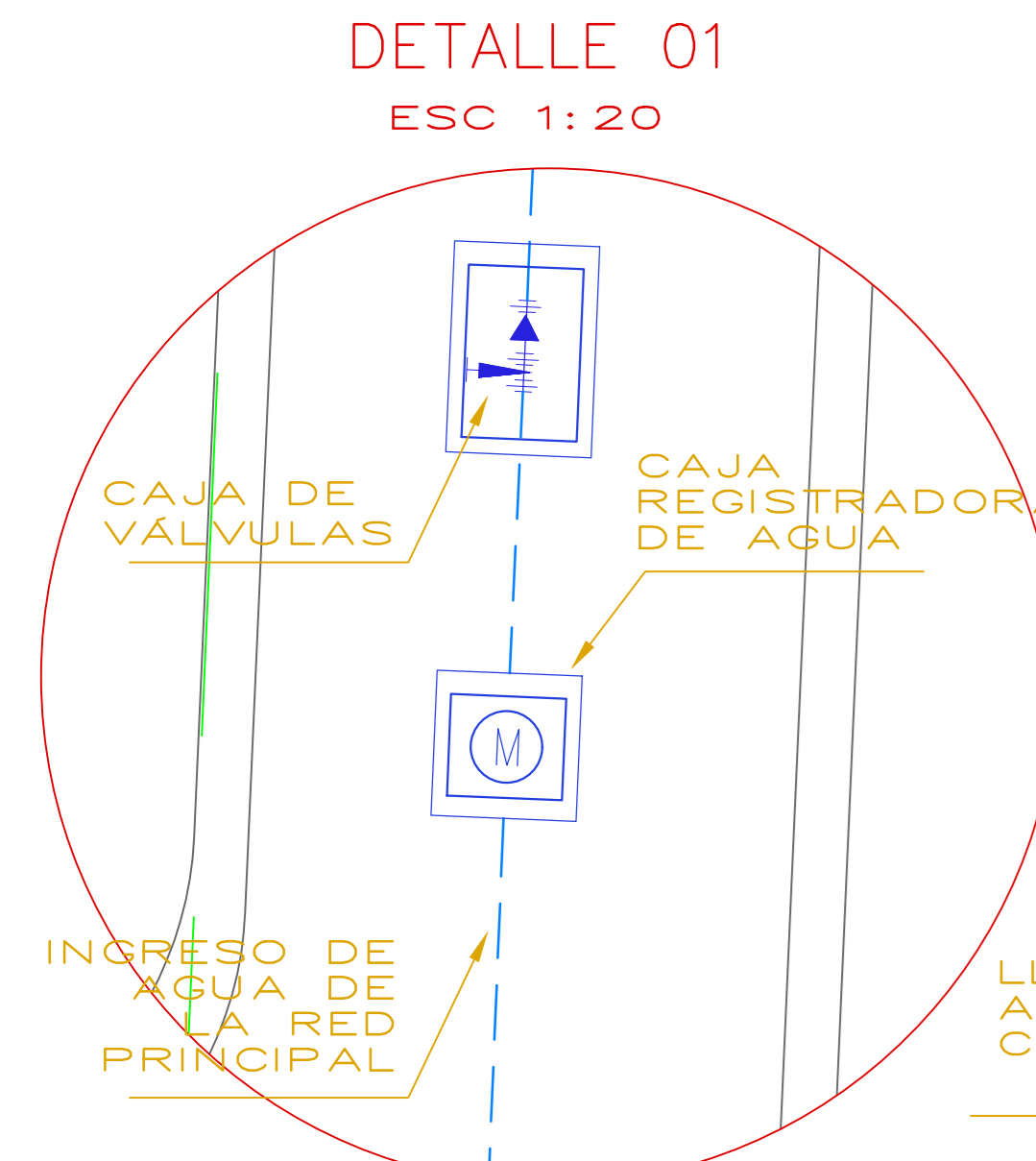


DETALLE DE CAJA DE VALVULAS
ESCALA 1:10

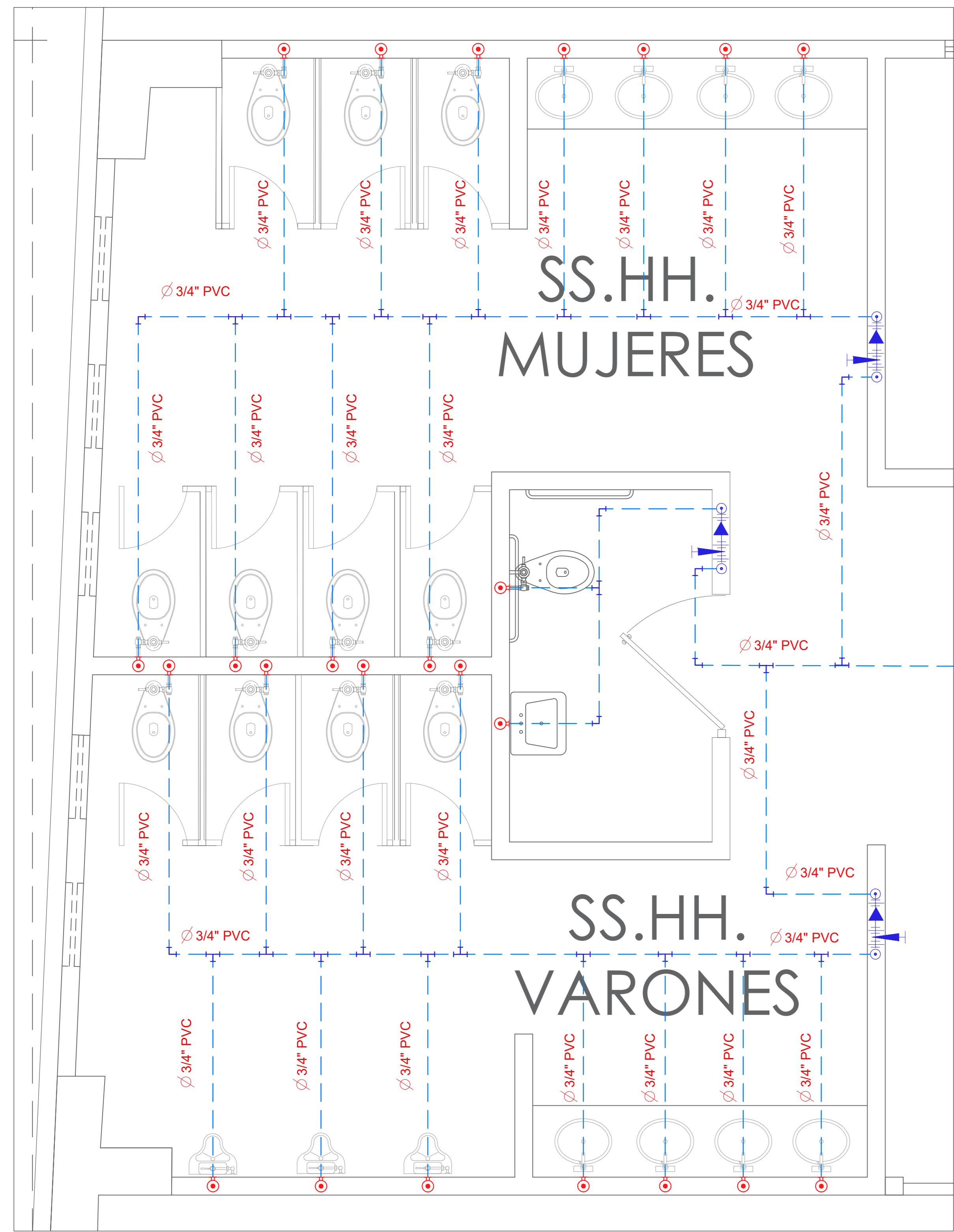


DETALLE DE CAJA DE MEDIDOR

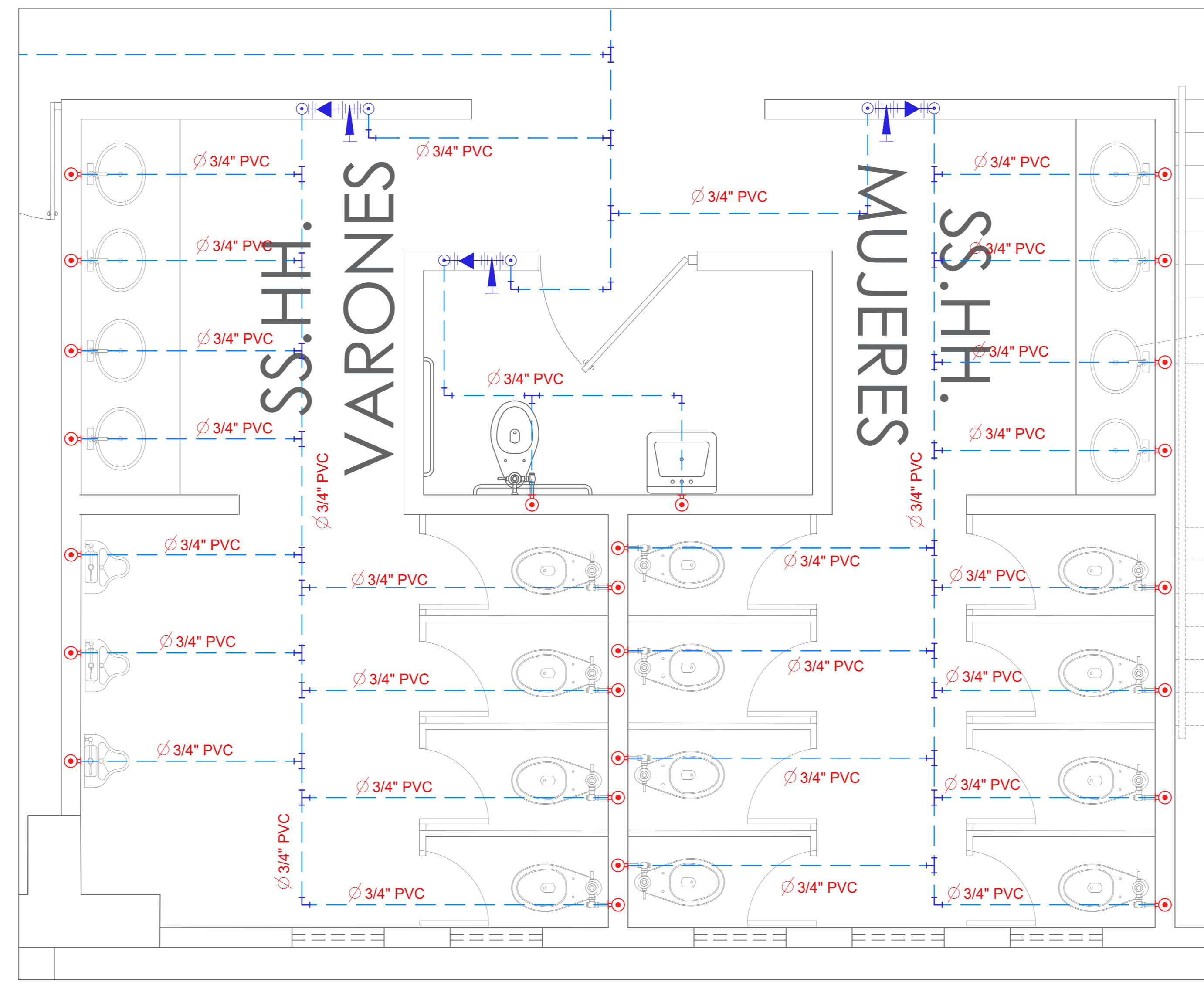
PRIMERA PLANTA
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ
ESC 1:250



<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Línea	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	IS-02	
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
	Autores:	EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Víctor Augusto Ramírez Mendoza
	EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	Fecha:



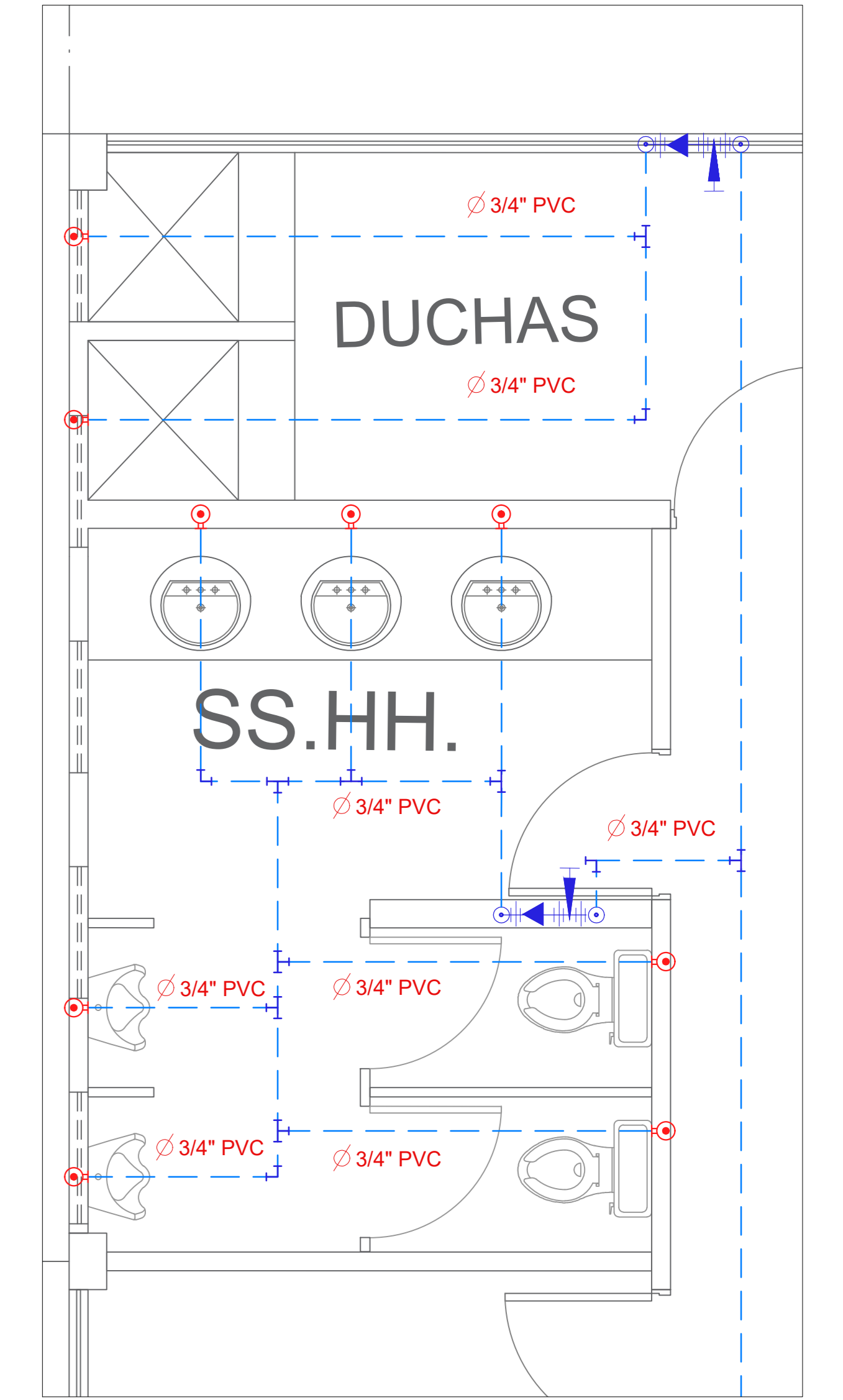
BAÑOS PÚBLICOS — ZONA ENCOMIENDAS
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



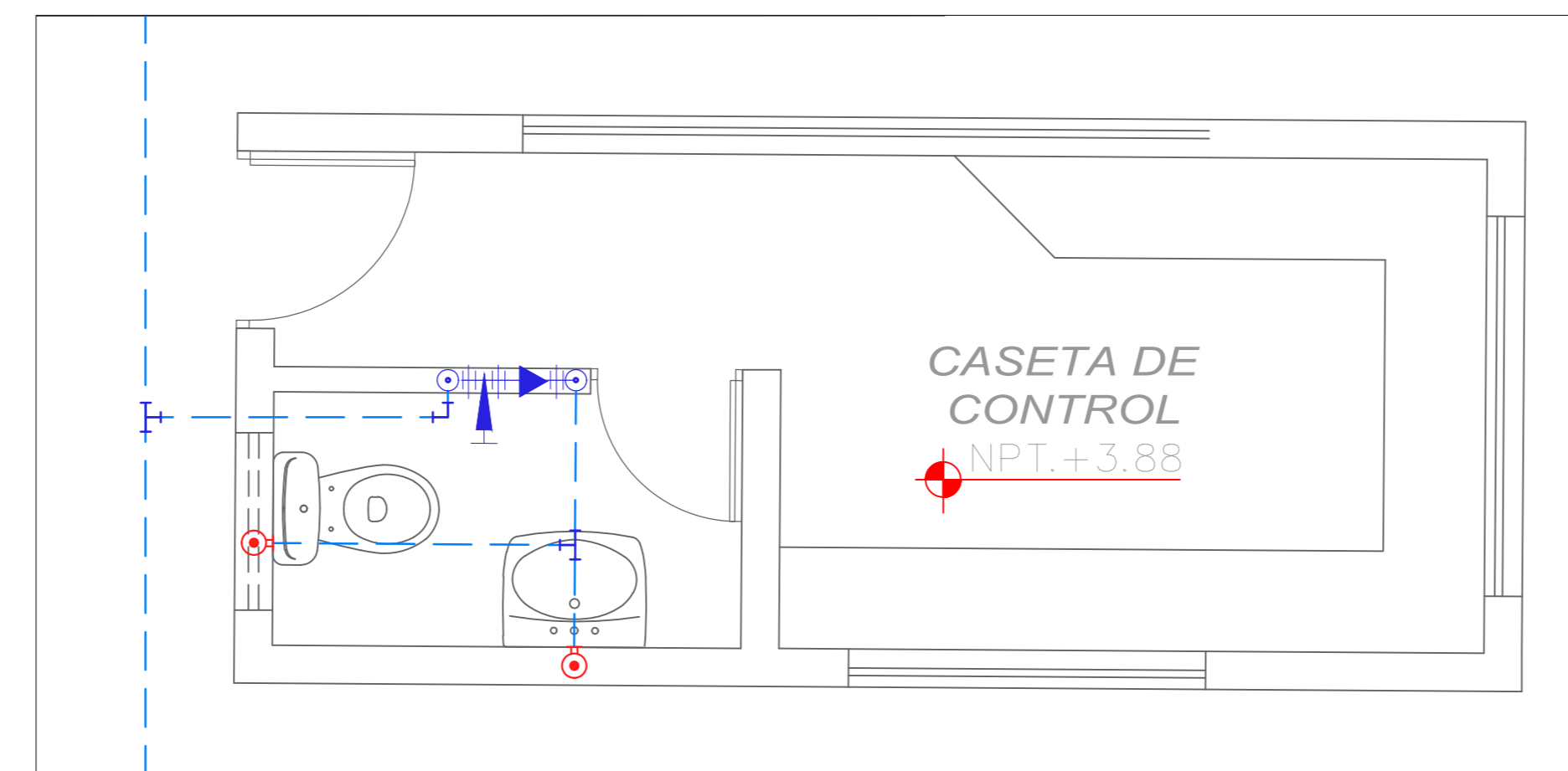
BAÑOS PÚBLICOS — SALA EMBARQUE
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



BAÑOS MUJERES — ESTANCIA EMPLEADOS
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



BAÑOS — ZONA DE MECÁNICA Y MANTENIMIENTO DE BUSES
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



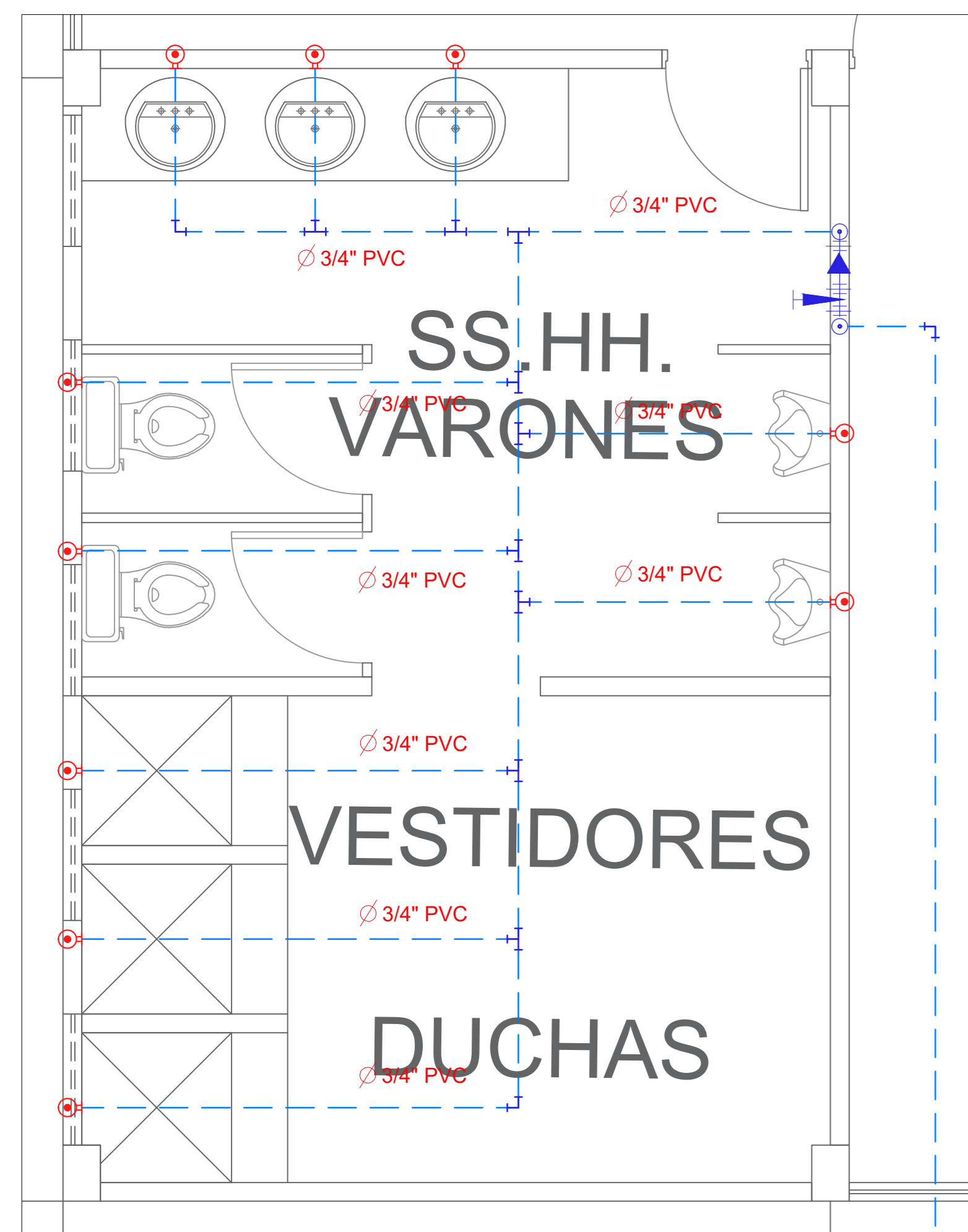
BAÑO — CASETA DE CONTROL
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25

CAJA DE MADERA PARA VALVULAS

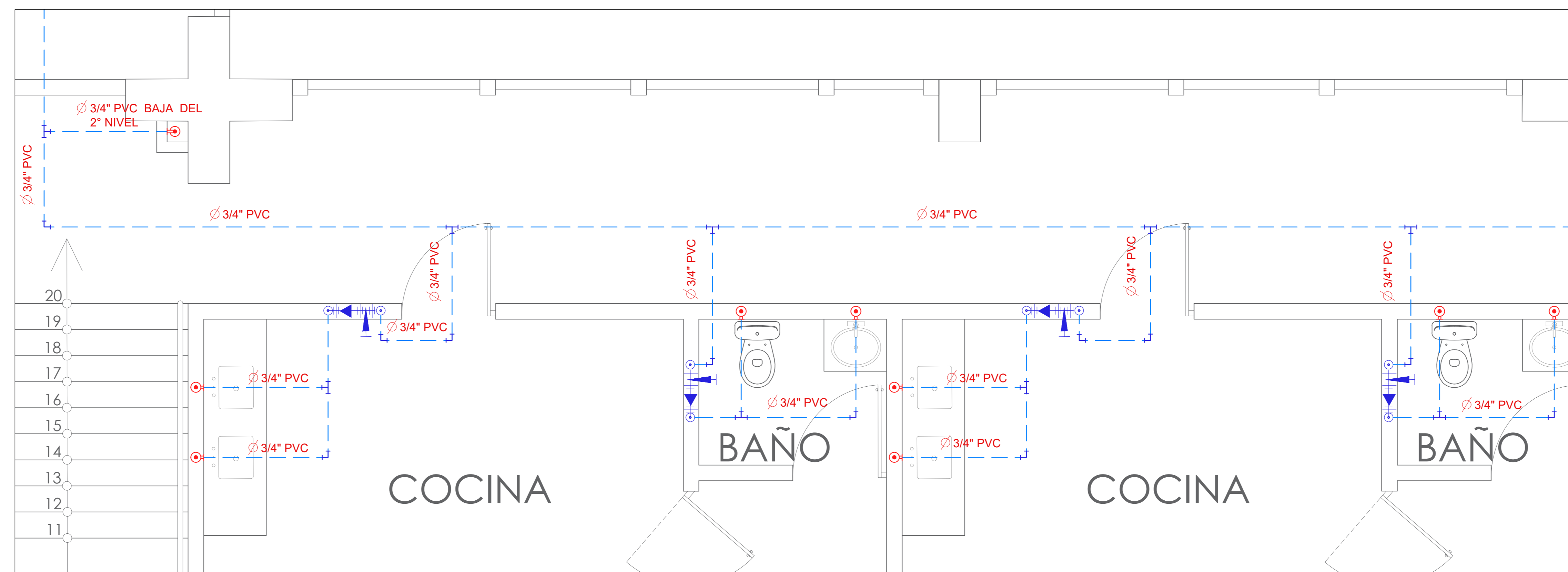
COTAS EN cms.

LAS DIMENSIONES FINALES SERAN VERIFICADAS EN OBRA ACORDE A LOS ACCESORIOS A USAR NIPLS CODOS VALVULA UNION UNIVERSAL ENCHAPES DE PARED ETC.

DIAMETRO DE TUBERIA	A	B	C
1/2"	25	25	10
3/4"	25	25	10
1"	30	30	10



BAÑOS VARONES — ESTANCIA EMPLEADOS
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25

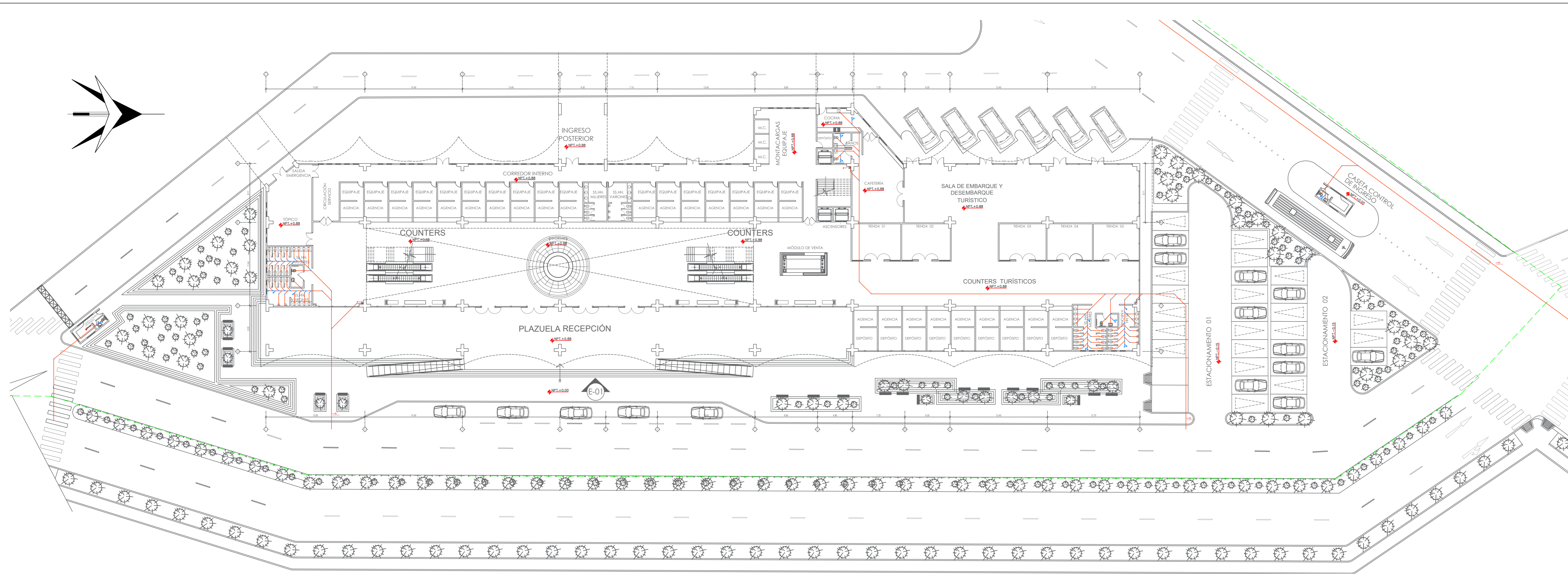


COCINA Y BAÑOS DE SERVICIO — PATIO DE COMIDAS
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25

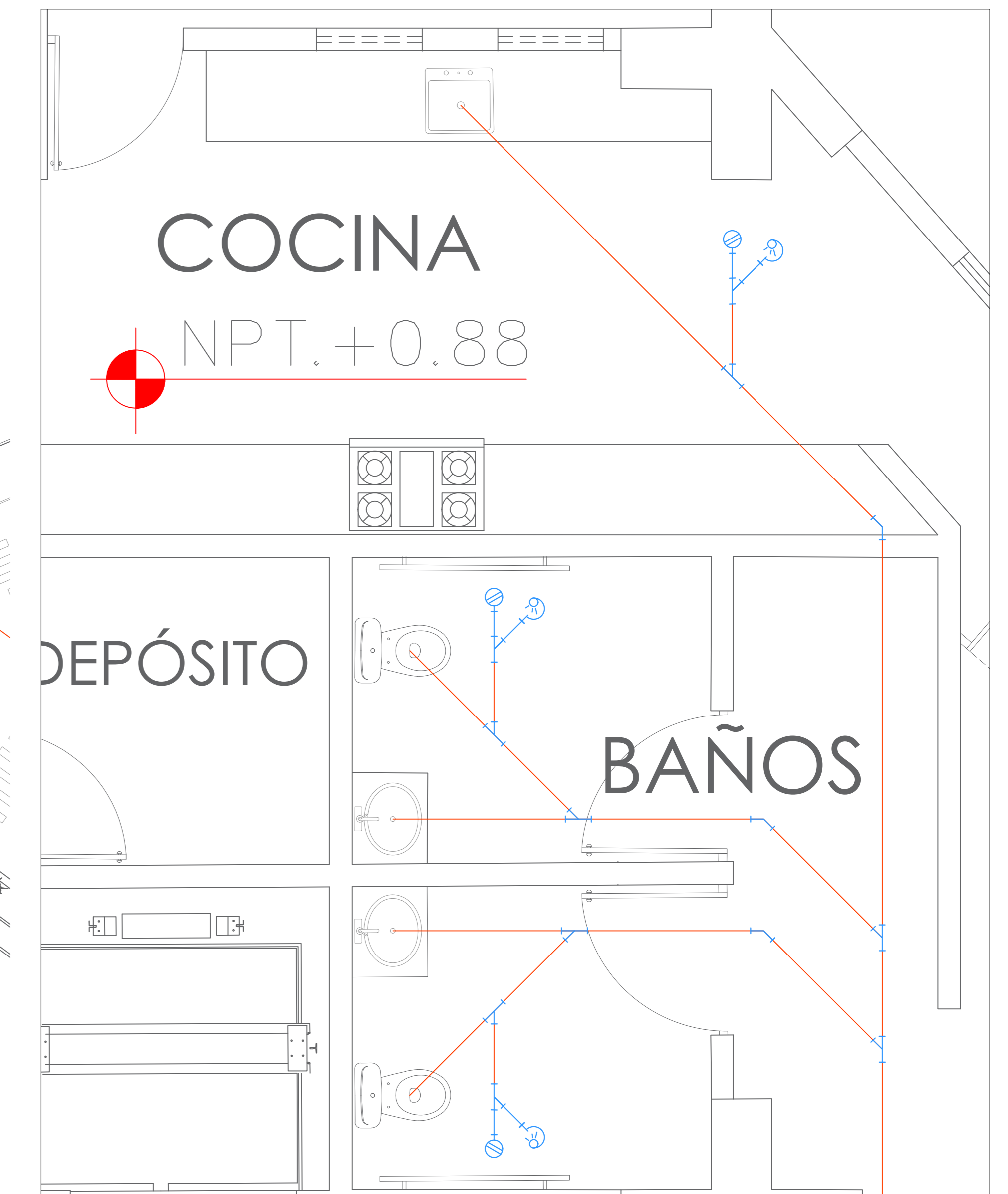


COCINA Y ATENCIÓN DECAFETERIA — SALA EMBARQUE
 TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25

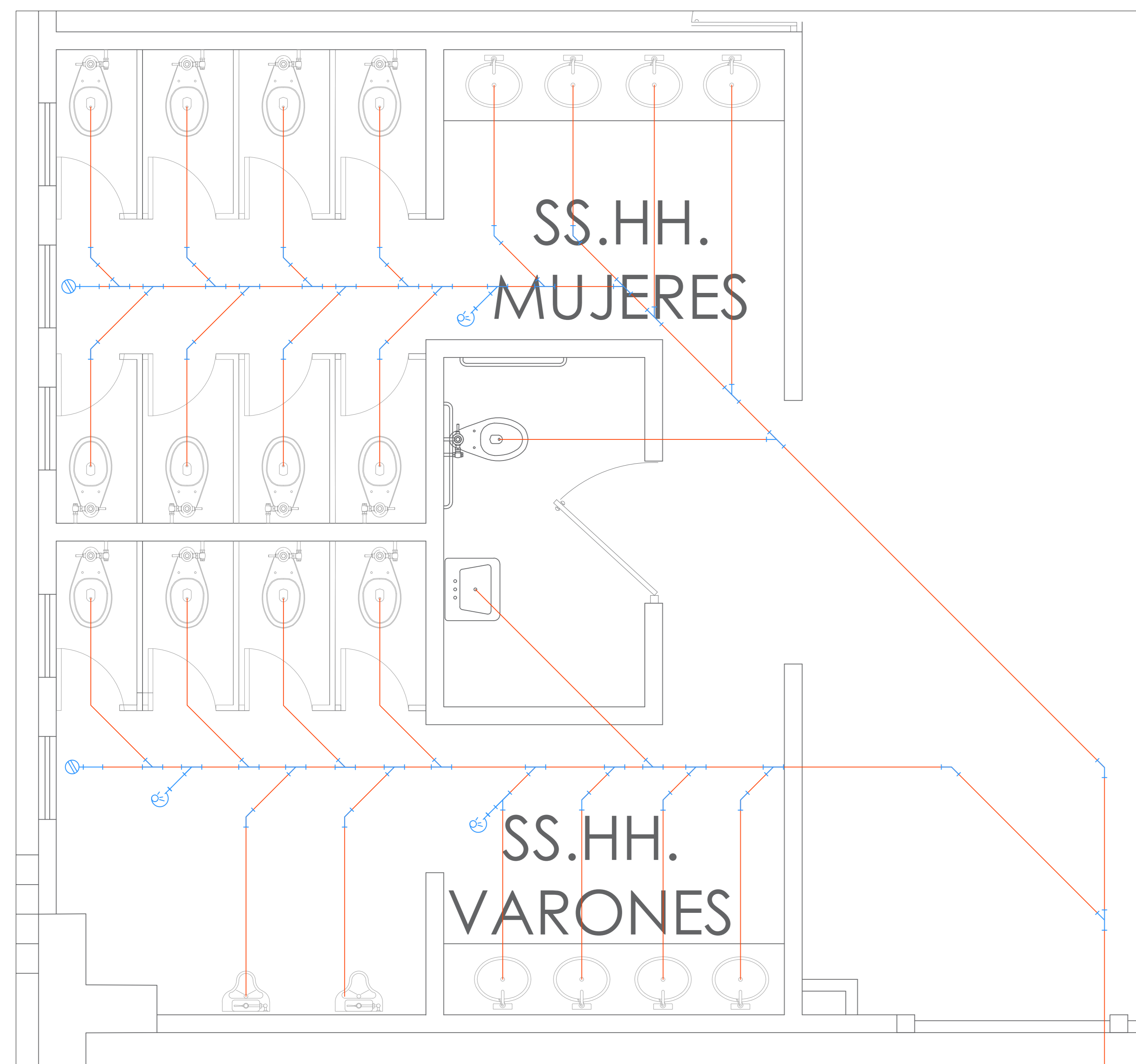
<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Límina	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	IS-03	
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
	Autores:	EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Víctor Augusto Ramirez Mendoza
		EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama
			Fecha:	08/02/2020



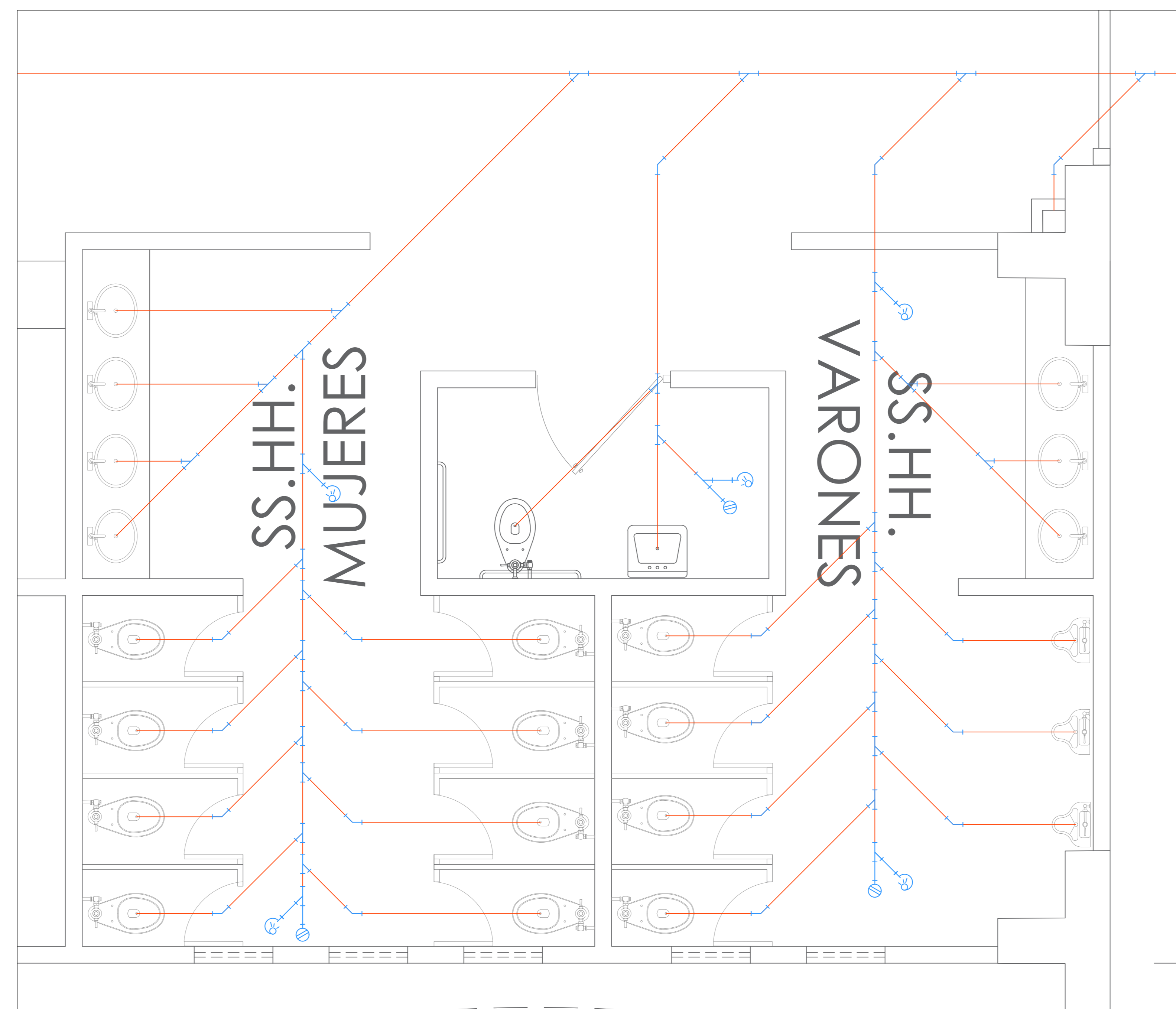
PRIMERA PLANTA
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 250



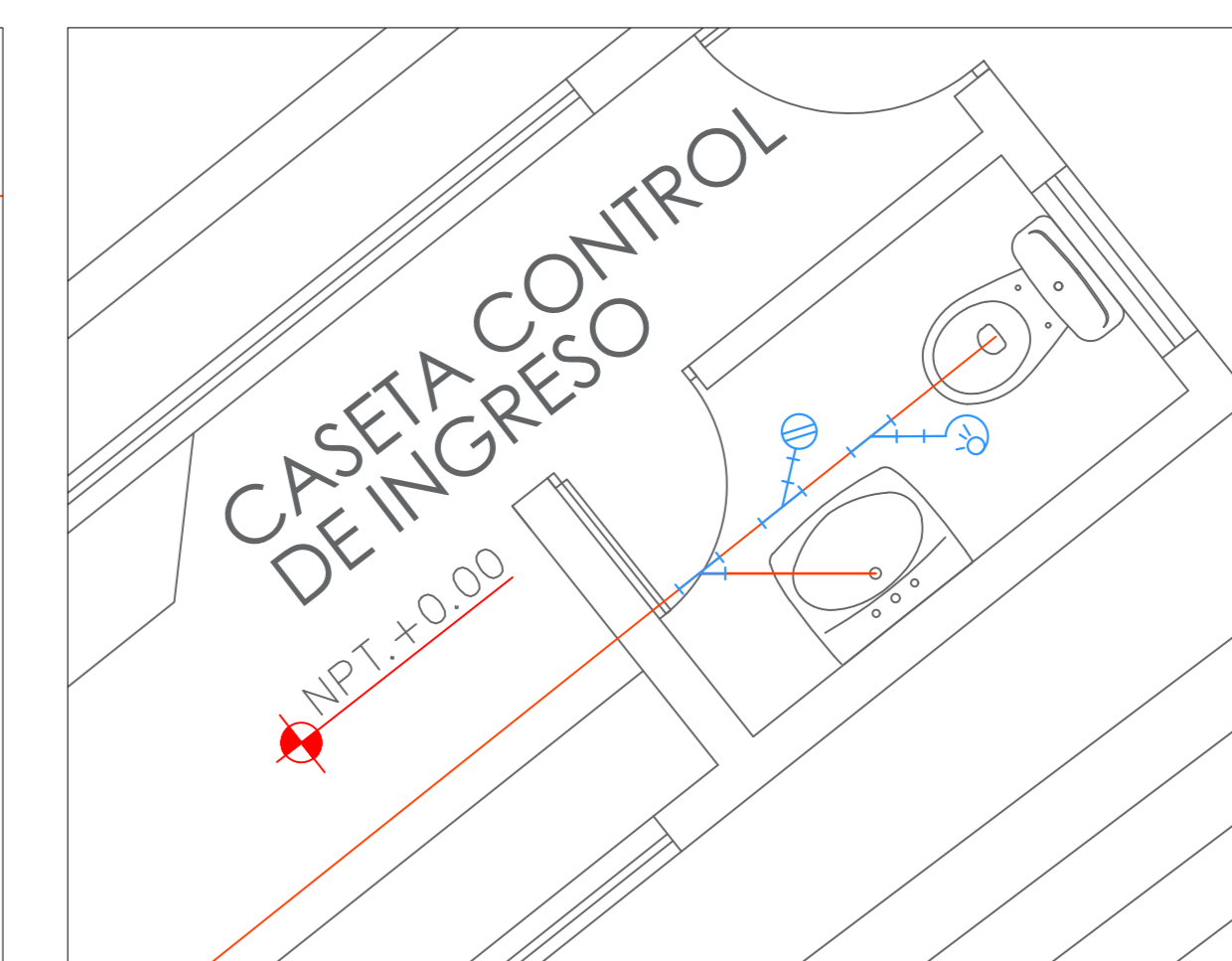
BAÑOS Y COCINA DE CAFETERIA
= ZONA TURISTICA
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



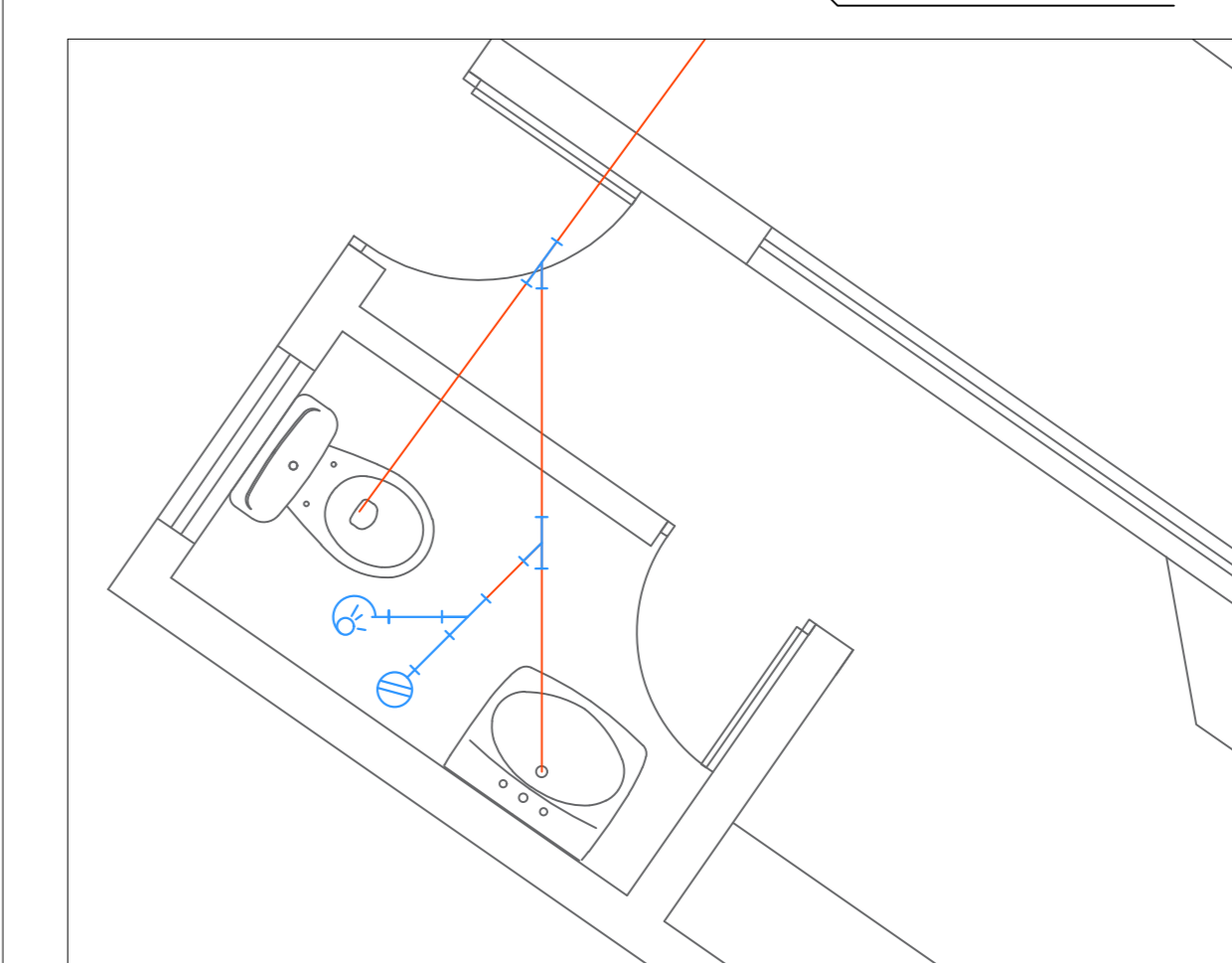
BAÑOS PÚBLICOS - HALL PRINCIPAL
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



BAÑOS PÚBLICOS - ZONA TURISTICA
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25



CAJETA CONTROL DE INGRESO - ZONA SUR
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25

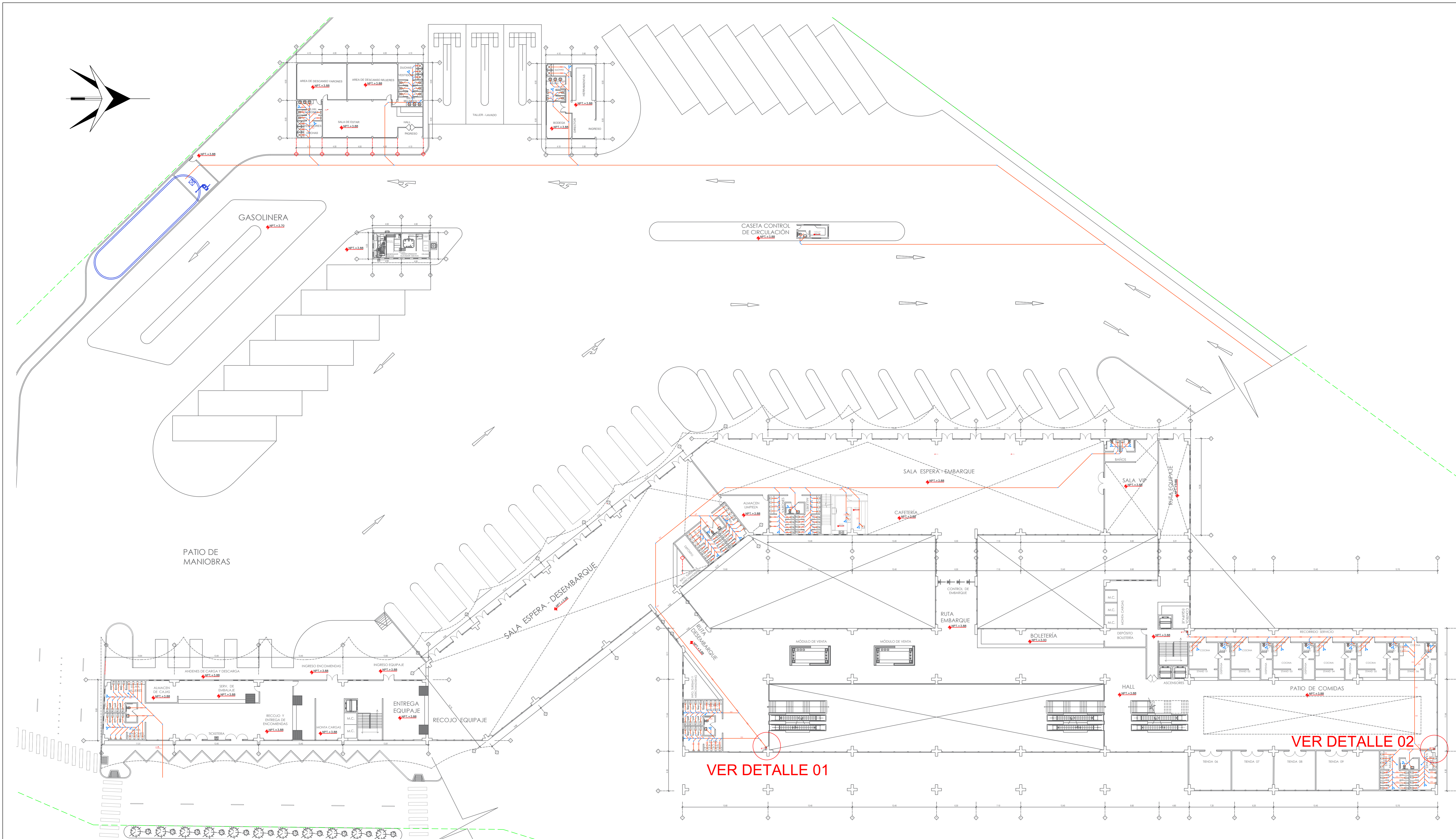


CAJETA CONTROL DE INGRESO - ZONA NORTE
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1: 25

LEYENDA	
RED DE DESAGÜE	
SÍMBOLOS	DESCRIPCIÓN
	TUB. DE DESAGÜE PVC-SAL, CLASE 7.5
	REGISTRO ROSCADO DE BRONCE EN PISO
	TEE EN SUBIDABAJADA
	SUMIDERO CON TRAMPA SIN TAPA
	CAJA DE REGISTROS N.C.T. = NIVEL DE TAPA N.G.F. = NIVEL DE FONDO
	CODO DE 45°
	YEE SIMPLE / YEE DOBLE
	TEE SANITARIA SIMPLE
	PENDIENTE DE DESAGÜE

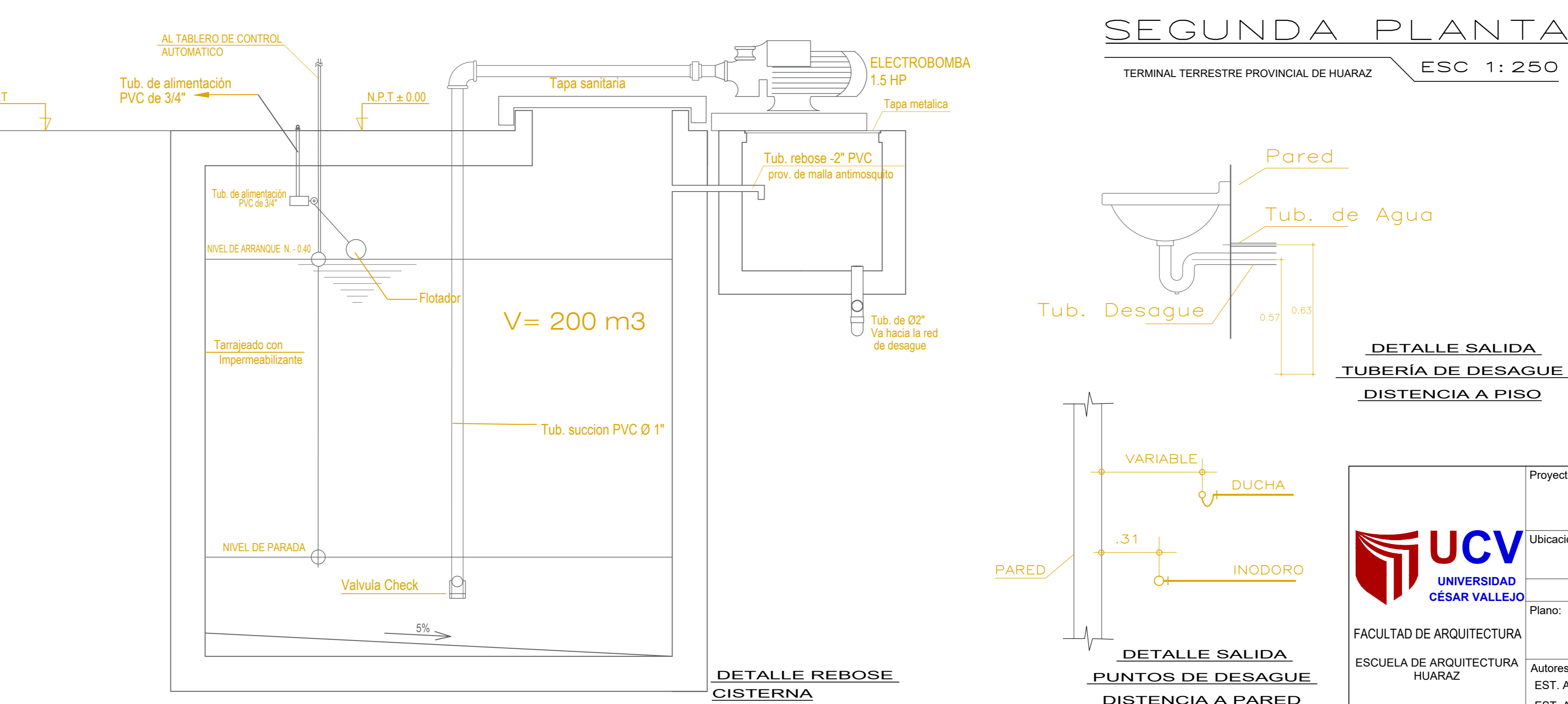
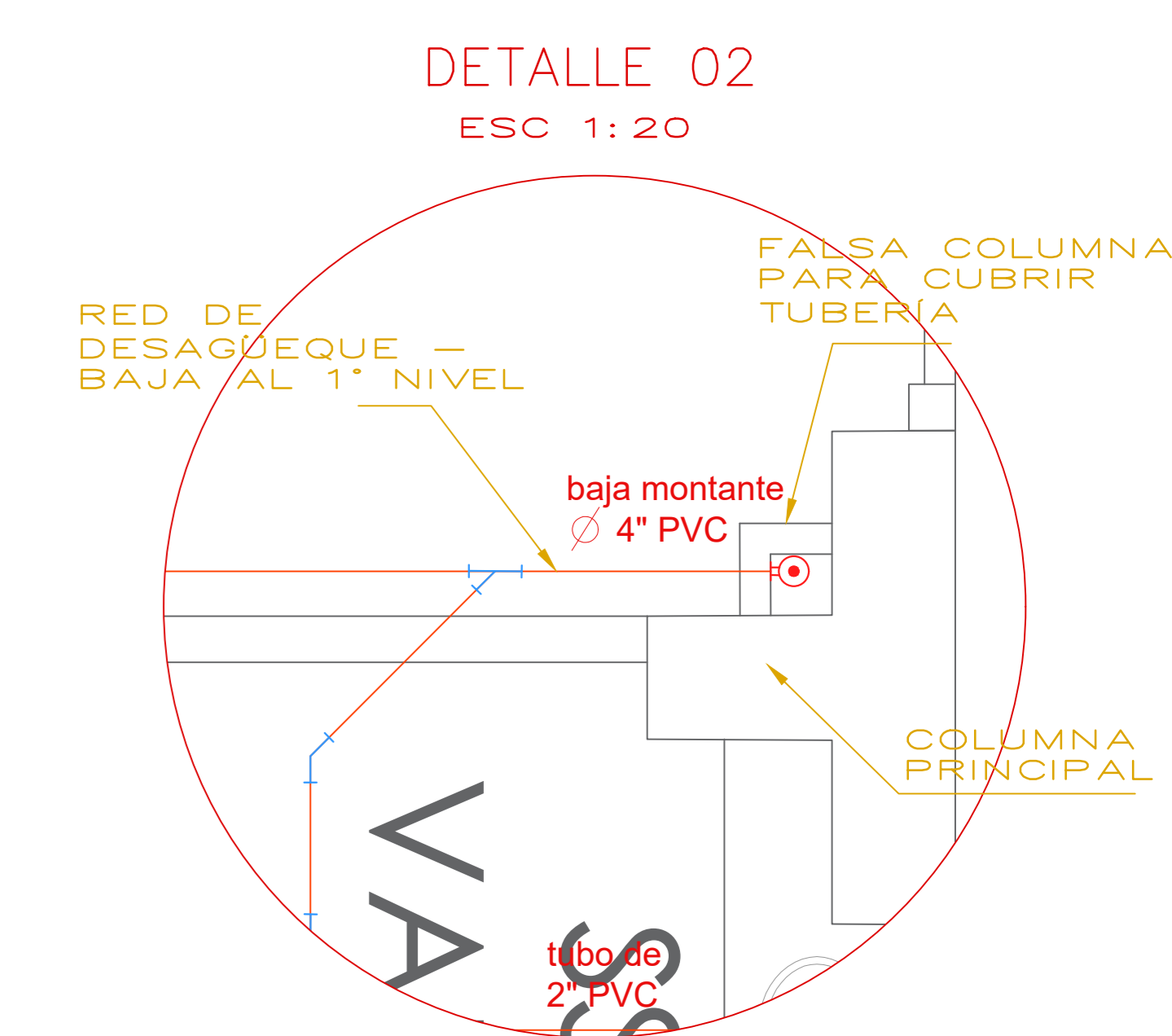
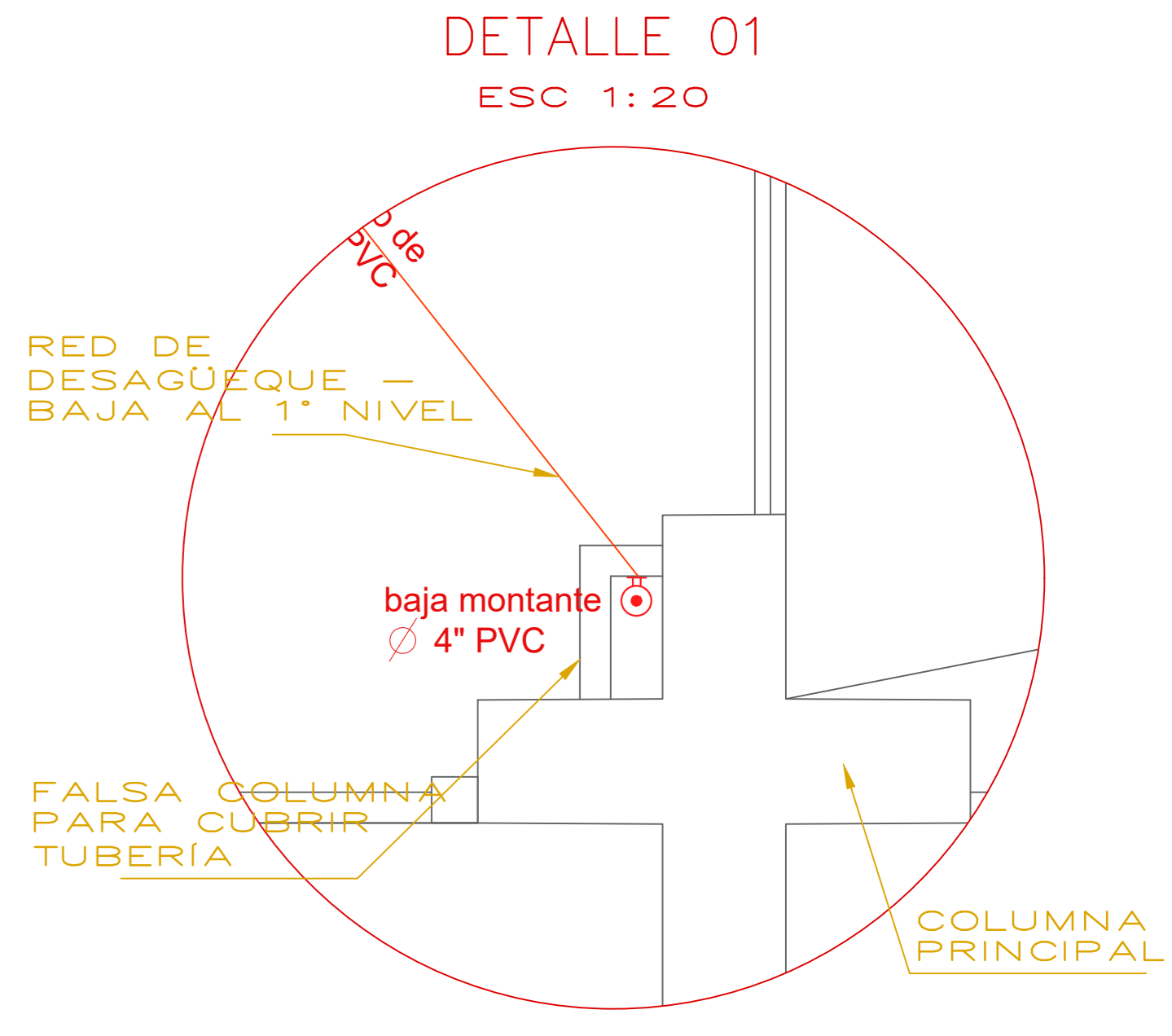
- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**
- TUBERÍAS Y ACCESORIOS**
 - Las Tuberías y Accesorios para Desagüe serán de PVC-SAL, Unión Espiga-campana.
 - Los Accesorios para Sumidero y Registro Roscado, serán de bronce e instalados a nivel de piso terminado.
 - Las Tuberías y Accesorios para Desagüe Pluvial serán de PVC-SAP C-5 (75 lb/pulg²) Ø 3". Unión Espiga-campana.
 - Las Tuberías y Accesorios para Ventilación serán de PVC-SAL C-5 (75 lb/pulg²) de Ø 2" y terminarán a 0.30 m SNTT acabando en Sombrero de ventilación.
 - En algunos casos, el Sombrero de Ventilación debe ubicarse a 0.30 m sobre el nivel del Muro de la Azotea.
 - Durante la construcción de Muros y Losas, comprobar la ubicación de las Salidas para Desagüe.
 - PUNTOS**
 - El Diámetro mínimo de Salida de Desagüe en cada Aparato será de 2".
 - CAJAS DE REGISTRO**
 - Las Cajas de Registro serán con media caña; la base puede ser de albañilería o de Concreto Pre fabricado, en ambos casos con Trazajo Pulido.
 - REBOSE**
 - Las Salidas para Rebose de Cisterna y Tanque Elevado estarán protegidas con Malla Tipo Mosquitero de 1/32".
 - PRUEBA HIDRÁULICA**
 - Antes de cubrir las Tuberías de Desagüe se hará una Prueba, que consistirá en llenar con Agua la Tubería, taponando las Salidas bajas, debiendo permanecer 24 horas sin permitir escapes.

<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Línea	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	IS-05	
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
	Autores:	EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Escala:	INDICADA
	Asesor:	Arq. Víctor Augusto Ramírez Mendoza	Fecha:	08/02/2020



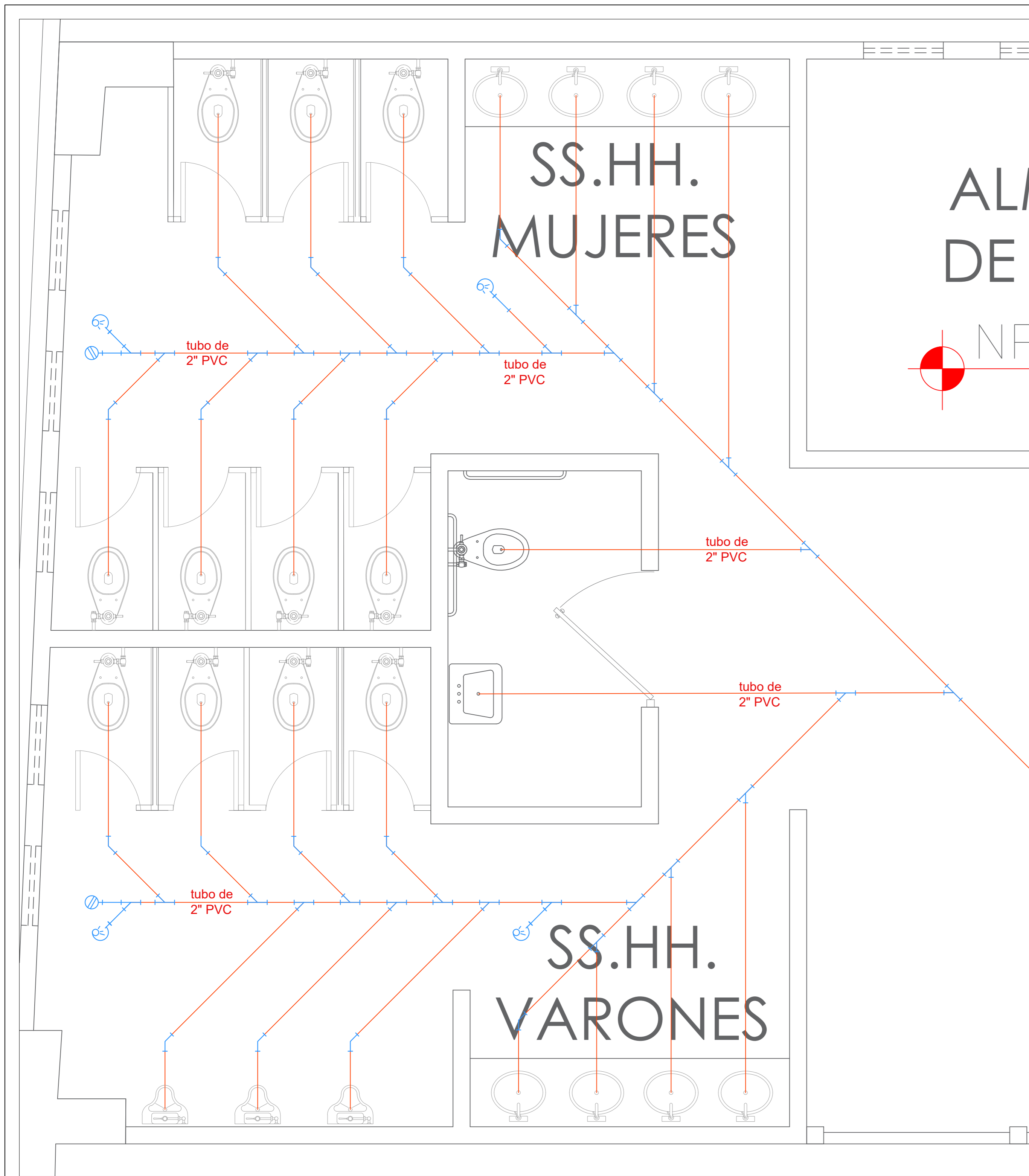
LEYENDA	
RED DE DESAGÜE	
SÍMBOLOS	DESCRIPCIÓN
	TUB. DE DESAGÜE PVC-SAL, CLASE 7.5
	REGISTRO ROSCADO DE BRONCE EN PISO
	TEE EN SUBIDAJADA
	SUMIDERO CON TRAMPA SIN TAPA
	CAJA DE REGISTROS N.C.F. = NIVEL DE TAPA, N.C.F. = NIVEL DE FONDO
	CODO DE 45°
	YEE SIMPLE / YEE DOBLE
	TEE SANITARIA SIMPLE
	PENDIENTE DE DESAGÜE

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	
1. TUBERÍAS Y ACCESORIOS	
<ul style="list-style-type: none"> Las Tuberías y Accesorios para Desagüe serán de PVC-SAL, Unión Espiga-campana. Los Accesorios para Sumidero y Registro Roscado, serán de bronce e instalados a nivel de piso terminado. Las Tuberías y Accesorios para Desagüe Pluvial serán de PVC-SAP C-5 (75 lb/pulg) Ø 3". Unión Espiga-campana. Las Tuberías y Accesorios para Ventilación serán de PVC-SAL C-5 (75 lb/pulg) de Ø 2" y terminarán a 0.30 m SNTT acabado en Sombrero de ventilación. En algunos casos, el Sombrero de Ventilación debe ubicarse a 0.30 m sobre el nivel del Muro de la Azotea. Durante la construcción de Muros y Losas, comprobar la ubicación de las Salidas para Desagüe. 	
2. PUNTOS	
<ul style="list-style-type: none"> El Diámetro mínimo de Salida de Desagüe en cada Aparato será de 2". 	
3. CAJAS DE REGISTRO	
<ul style="list-style-type: none"> Las Cajas de Registro serán con media caja; la base puede ser de albañilería o de Concreto Pre fabricado, en ambos casos con Tarrajeo Pulido. 	
4. REBOSE	
<ul style="list-style-type: none"> Las Salidas para Rebose de Cisterna y Tanque Elevado estarán protegidas con Malla Tipo Mosquetero de 1/32". 	
5. PRUEBA HIDRÁULICA	
<ul style="list-style-type: none"> Antes de cubrir las Tuberías de Desagüe se hará una Prueba, que consistirá en llenar con Agua la Tubería, taponeando las Salidas bajas, debiendo permanecer 24 horas sin permitir escapes. 	

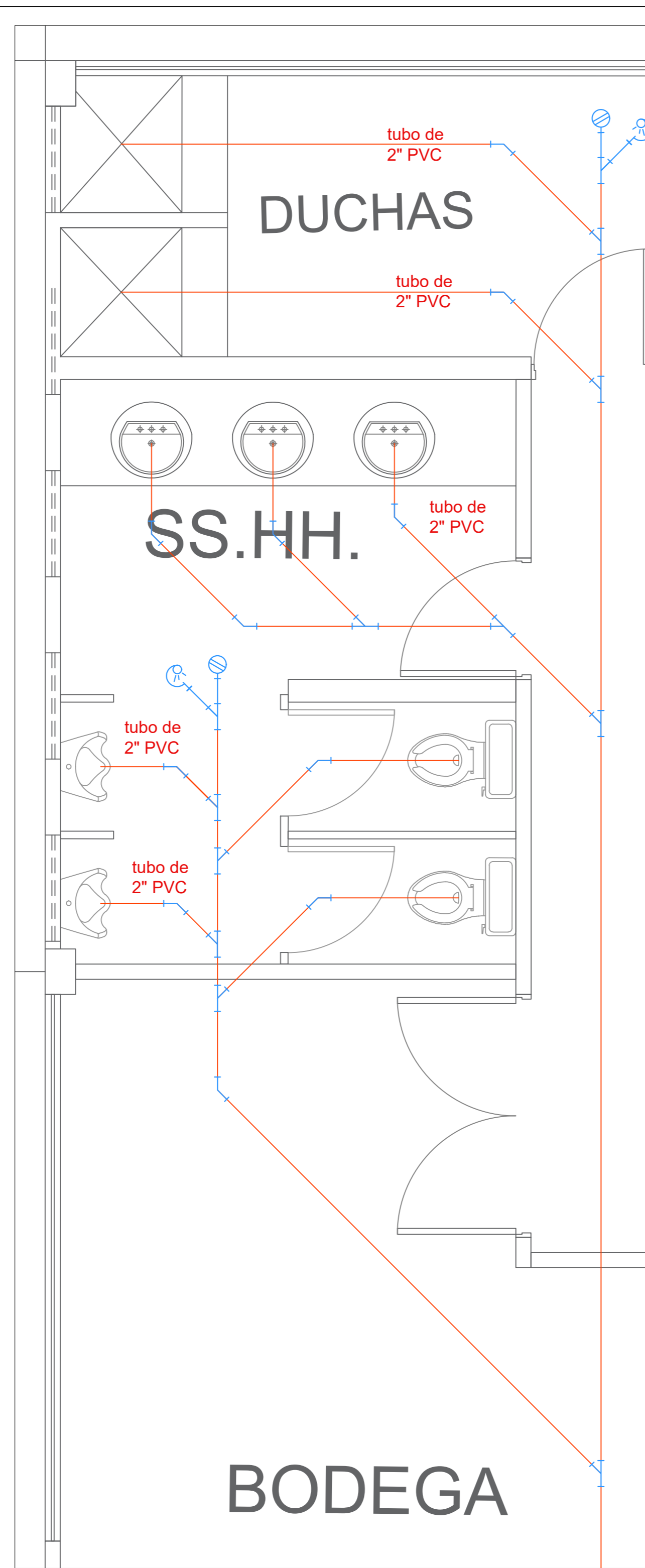


UBICACION DE SALIDAS Y APARATOS:					UNIONES:				
APARATOS		SALIDA P/ DESAGÜE			ENTRE ELEMENTOS DE PVC				
DESCRIPCION	TOLERANCIAS (mm)	SNPT (mm)	SNMT (mm)	TOLERANCIAS (mm)	ESPIGA-CAMPANA: CEMENTO DISOLVENTE EN FRÍO (PEGAMENTO) PARA UNIONES ENTRE TUBERÍAS.				
INODORO	NO PERMITIDA	+10 ó +15	+300	NO PERMITIDA	CAJA DE REGISTRO: DE ALBAÑILERÍA PREFABRICADA, CON MARCO Y TAPA DE F.F.F., FORRADA CON EL MISMO ACABADO DEL PISO.				
LAVATORIO	±5	+470	±0	NO PERMITIDA					
LAV. COCINA	±5	+500	±0	NO PERMITIDA					
LAVARROPA	±5	+500	±0	NO PERMITIDA					
DUCHA	±5	SEGUN LAMINA			TAPA Y CORONACIÓN MALLA Ø3/8" N.P.T. CORONACIÓN MURO PUEDE SER DE CONCRETO F'c=140 KG/CM2. TARRAJEADO Y PULIDO (FONDO MEDIAS CANAS Y LATERALES) INGRESO Ø SEGUN RED INTERIOR Y SALIDA Ø SEGUN RED EXTERIOR EN EL CASO DE VARIOS INGRESOS (5 MAX.) DE TUBERÍAS A CAJA DE REGISTRO SOLO SE HARÁ UNA MEDIA CANA EN EL ANCHO DE CAJA				
TINA	NO PERMITIDA	SEGUN LAMINA							
CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE DISEÑO									
1.- USO:					RNE NTIS. 010				
<ul style="list-style-type: none"> Vivienda Unifamiliar La Ampliación y/o Modificación, deberá hacerse previa autorización del Proyectista. 									
2.- NORMAS APLICADAS:					DN 200 mm DN 160 mm				
<ul style="list-style-type: none"> Reglamento Nacional de Edificaciones. Norma Peruana de Instalaciones Sanitarias para Edificaciones. 									
3.- CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO:									
<ul style="list-style-type: none"> Colector Público de Desagüe. Conexión Domiciliar de Desagüe. 									

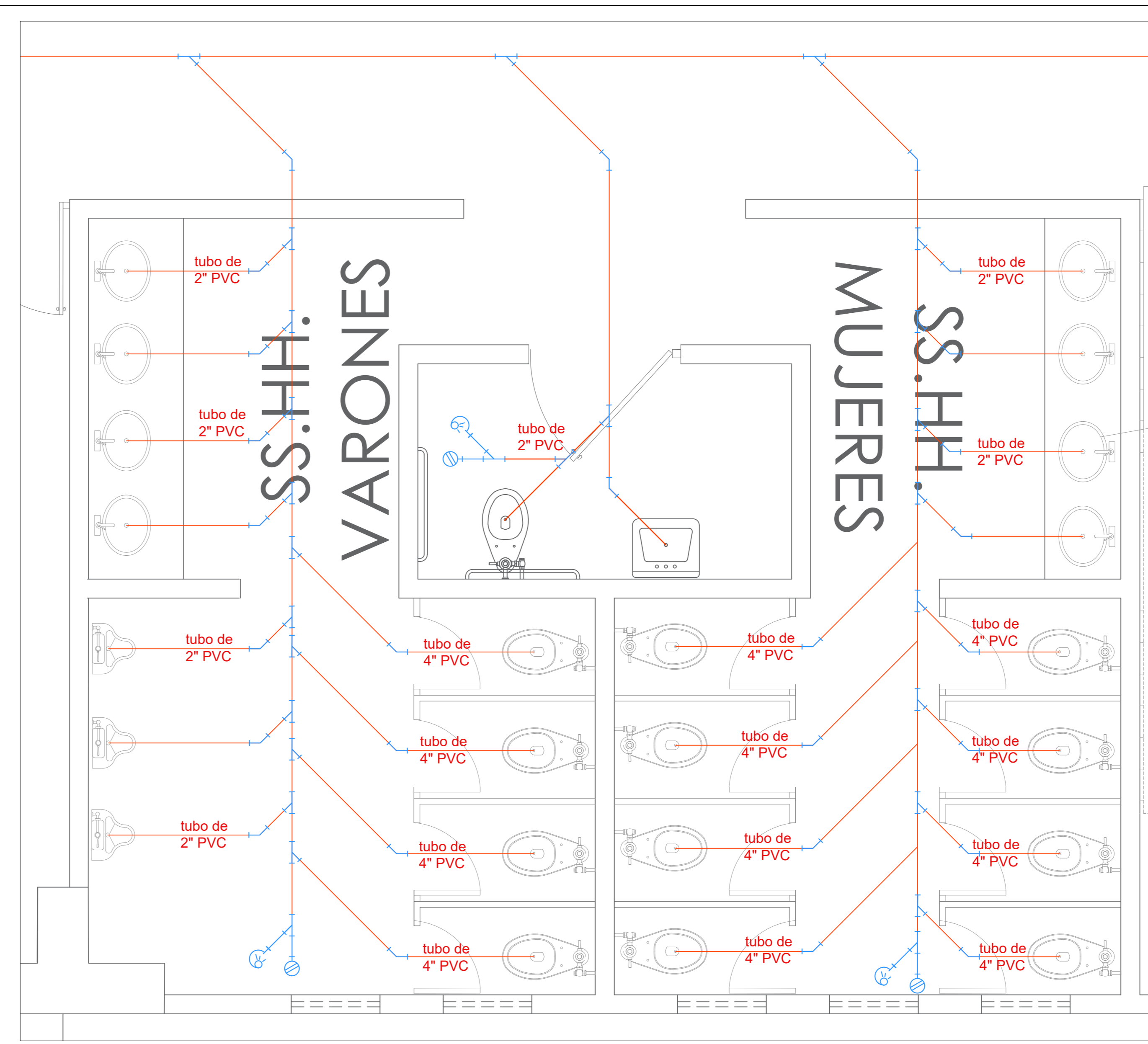
 UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	Nº de Lámina	IS-06 Escala: INDICADA Fecha: 08/02/2020
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE		
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
		INST. RED DESAGÜE - SEGUNDA PLANTA		
	Autores:	EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Víctor Augusto Ramirez Mendoza
		EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama



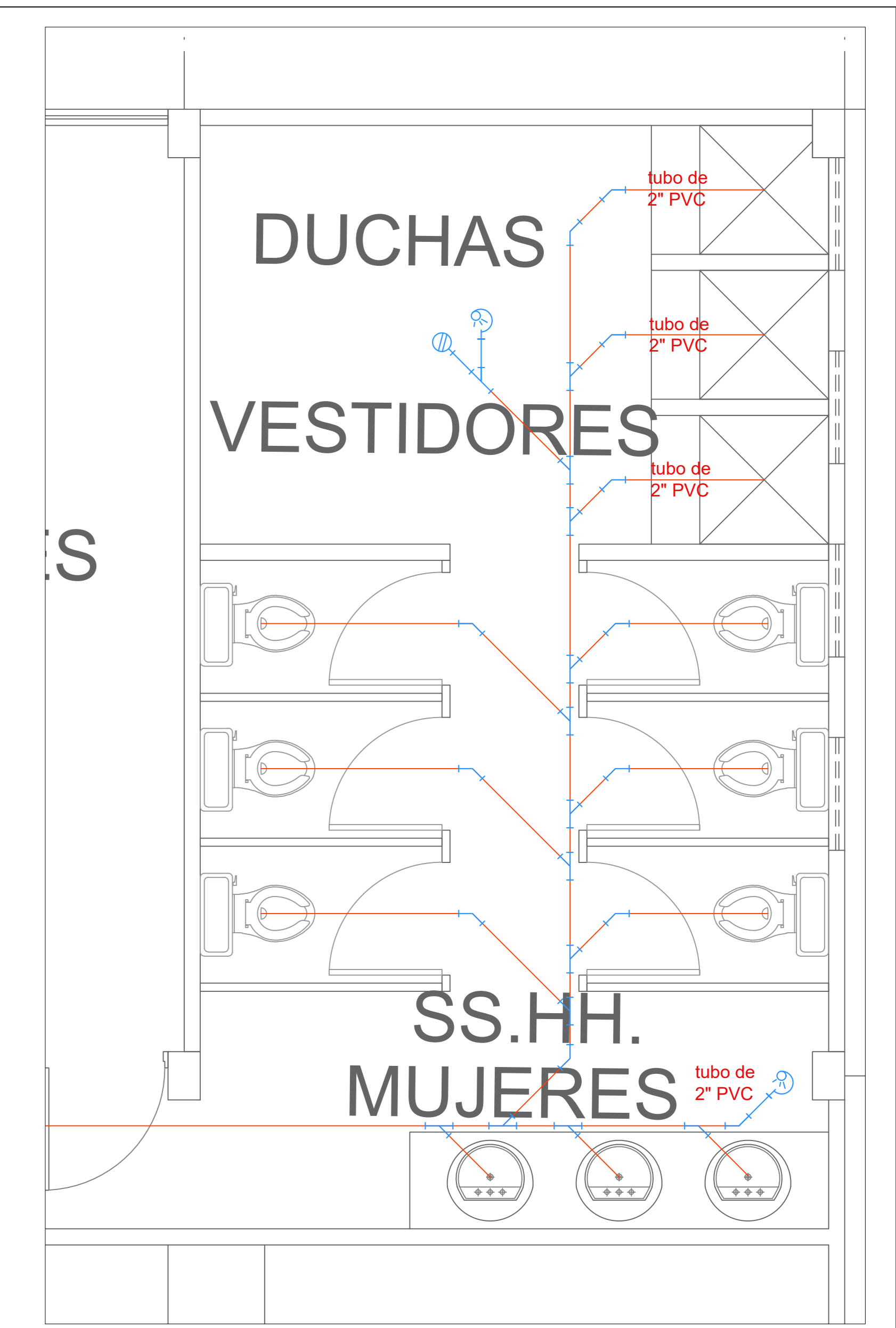
BAÑOS PÚBLICOS – ZONA ENCOMIENDAS
 ESC 1: 25



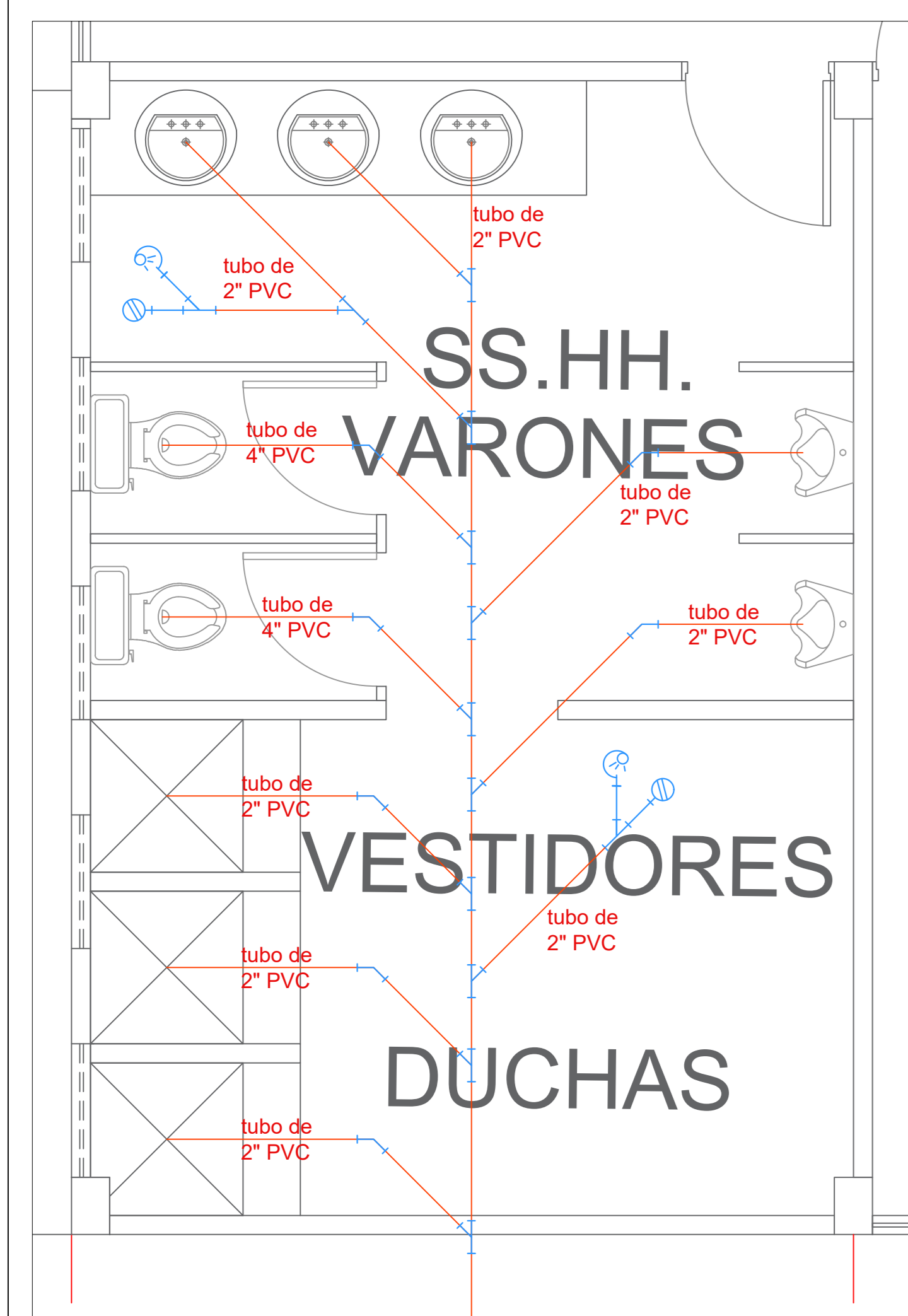
BAÑOS – ZONA DE MECÁNICA Y MANTENIMIENTO DE BUSES
 ESC 1: 25



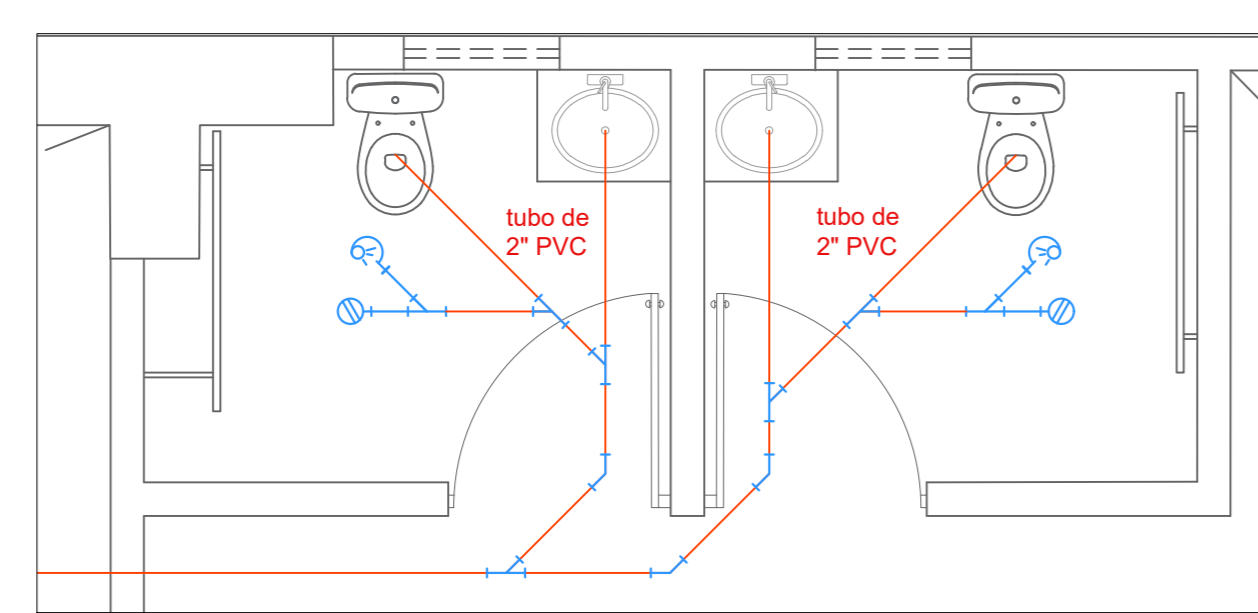
BAÑOS PÚBLICOS – SALA EMBARQUE
 ESC 1: 25



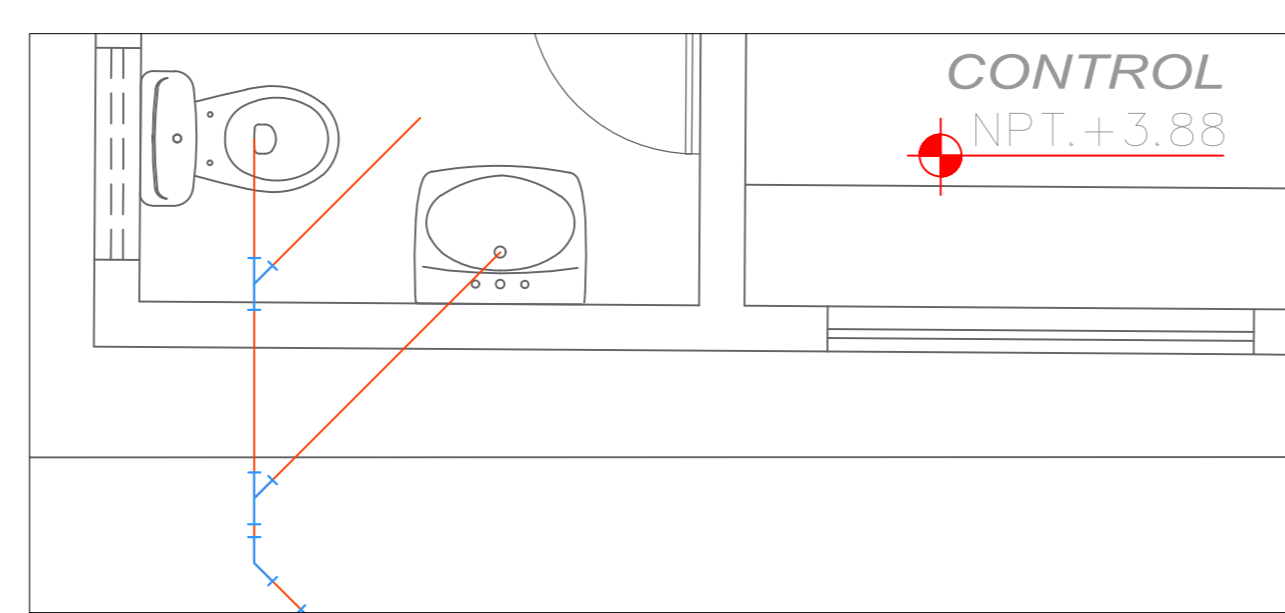
BAÑOS MUJERES – ESTANCIA EMPLEADOS
 ESC 1: 25



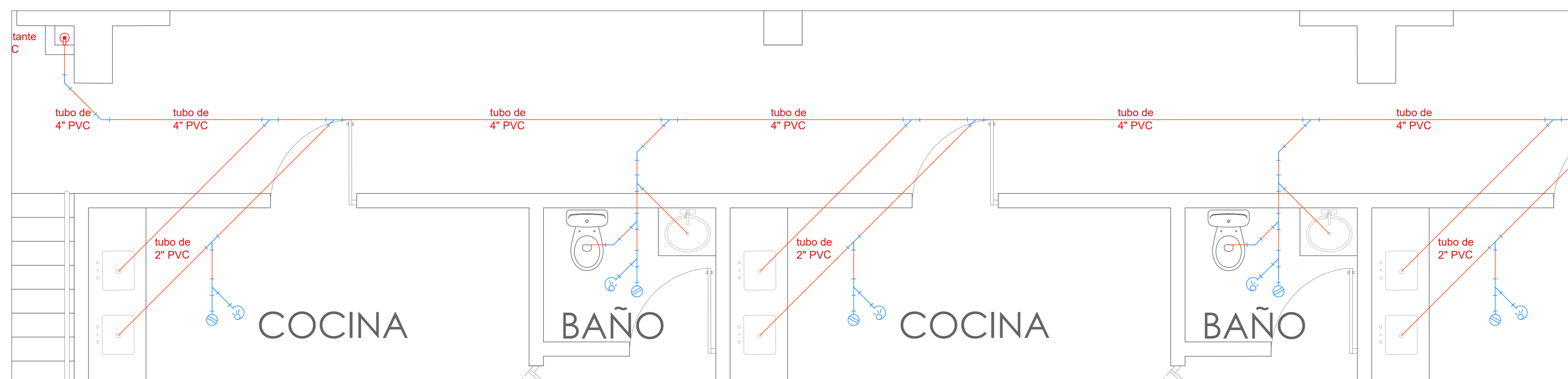
BAÑOS VARONES – ESTANCIA EMPLEADOS
 ESC 1: 25



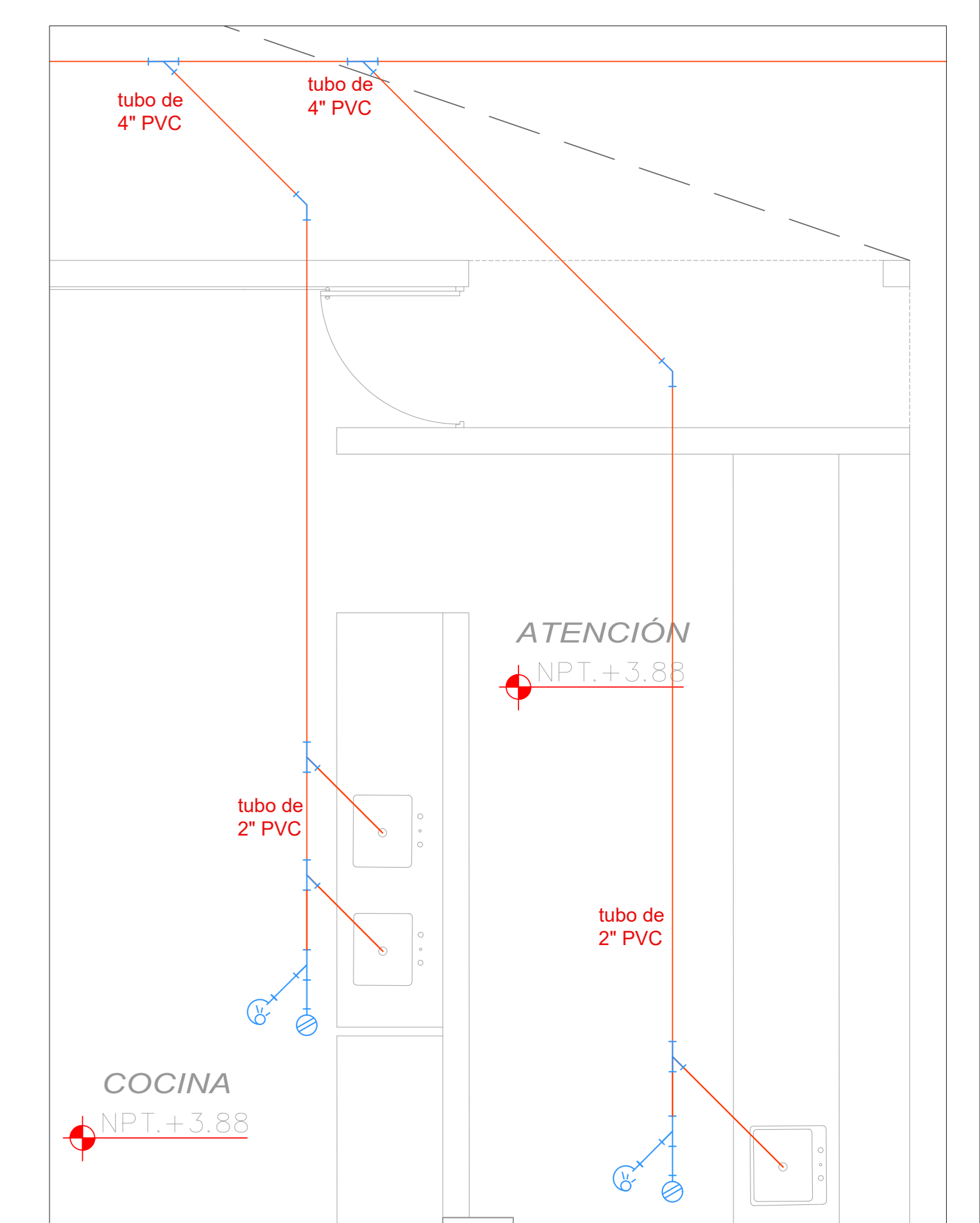
ESC 1: 25



BAÑO CASETA DE CONTROL DE CIRCULACIÓN
 ESC 1: 25



COCINA Y BAÑOS DE SERVICIO – PATIO DE COMIDAS
 ESC 1: 25



COCINA Y ATENCIÓN DECAFETERÍA – SALA EMBARQUE
 ESC 1: 25

EESPECIFICACIONES TÉCNICAS

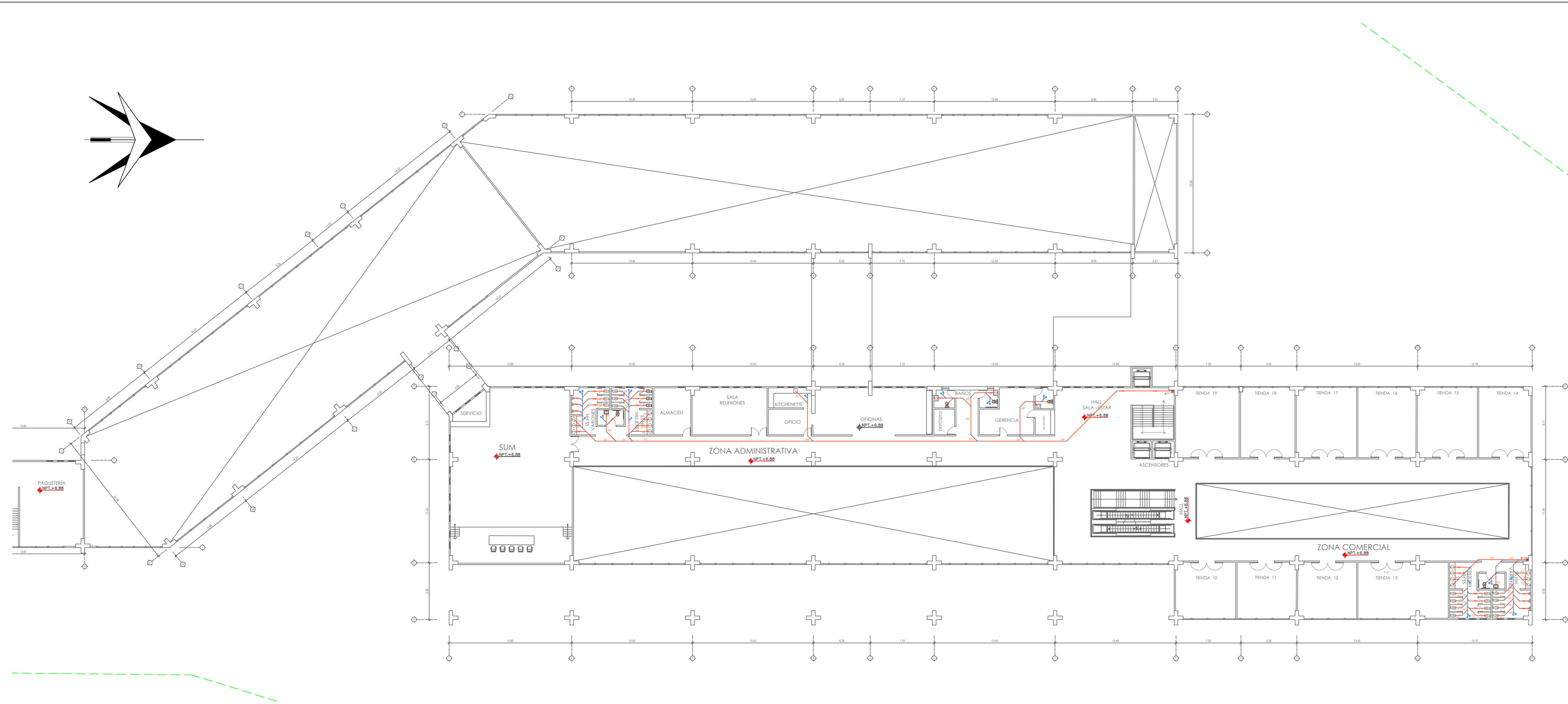
- TUBERÍAS Y ACCESORIOS**
 - Las Tuberías y Accesorios para Desagüe serán de PVC-SAL, Unión Espiga-campana.
 - Los Accesorios para Sumidero y Registro Roscado, serán de bronce e instalados a nivel de piso terminado.
 - Las Tuberías y Accesorios para Desagüe Pluvial serán de PVC-SAP C-5 (75 lb/pulg) Ø 3", Unión Espiga-campana.
 - Las Tuberías y Accesorios para Ventilación serán de PVC-SAL C-5 (75 lb/pulg) de Ø 2" y terminarán a 0.30 m SNTT acabando en Sombrero de ventilación.
 - En algunos casos, el Sombrero de Ventilación debe ubicarse a 0.30 m sobre el nivel del Muro de la Azotea.
 - Durante la construcción de Muros y Losas, comprobar la ubicación de las Salidas para Desagüe.
- PUNTOS**
 - El Diámetro mínimo de Salida de Desagüe en cada Aparato será de 2".
- CAJAS DE REGISTRO**
 - Las Cajas de Registro serán con media caña, la base puede ser de albañilería o de Concreto Pre fabricado, en ambos casos con Tarrajeo Pulido.
- REBOSE**
 - Las Salidas para Reboso de Cisterna y Tanque Elevado estarán protegidas con Malla Tipo Mosquetero de 1/32".
- PRUEBA HIDRÁULICA**
 - Antes de cubrir las Tuberías de Desagüe se hará una Prueba, que consistirá en llenar con Agua la Tubería, taponeando las Salidas bajas, debiendo permanecer 24 horas sin permitir escapes.

LEYENDA

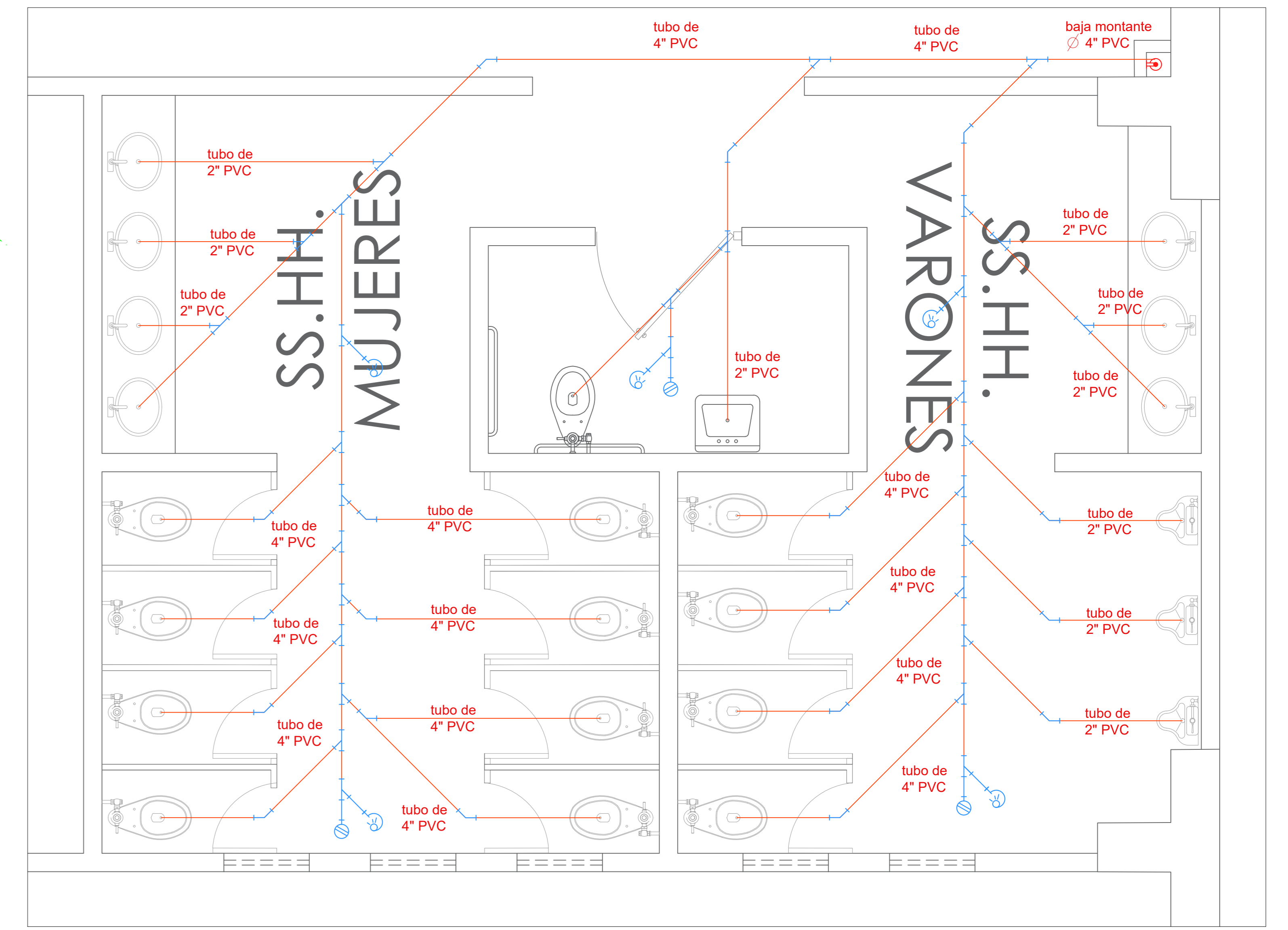
RED DE DESAGÜE	
SÍMBOLOS	DESCRIPCIÓN
	TUB. DE DESAGÜE PVC-SAL, CLASE 7.5
	REGISTRO ROSCADO DE BRONCE EN PISO
	TEE EN SUBIDA/BAJADA
	SUMIDERO CON TRAMPA SIN TAPA
	CAJA DE REGISTROS N.C.T. = NIVEL DE TAPA N.G.F. = NIVEL DE FONDO
	CODO DE 45°
	YEE SIMPLE / YEE DOBLE
	TEE SANITARIA SIMPLE
	PENDIENTE DE DESAGÜE

UBICACION DE SALIDAS Y APARATOS:			
APARATOS	SALIDA P/ DESAGÜE		
DESCRIPCION	TOLERANCIAS (mm)	SNPT (mm)	SNMT TOLERANCIAS (mm)
INODORO	NO PERMITIDA	+10 ó +15	+300 NO PERMITIDA
LAVATORIO	±5	+470	±0 NO PERMITIDA
LAV. COCINA	±5	+500	±0 NO PERMITIDA
DUCHA	±5		SEGUN LAMINA

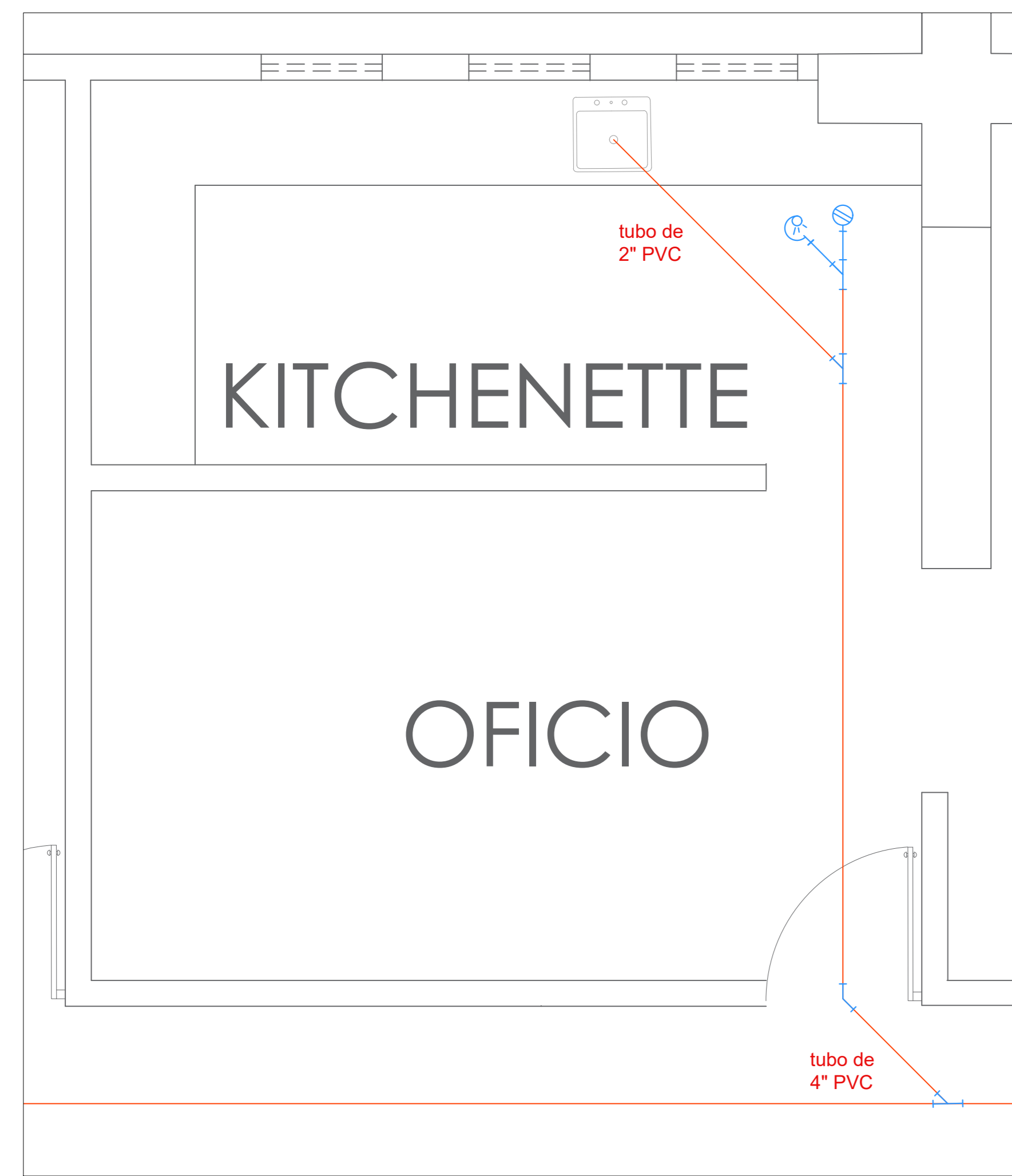
<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	IS-07	
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
	Autores:	EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Víctor Augusto Ramirez Mendoza
	Docente:	EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama
		Fecha:	08/02/2020	



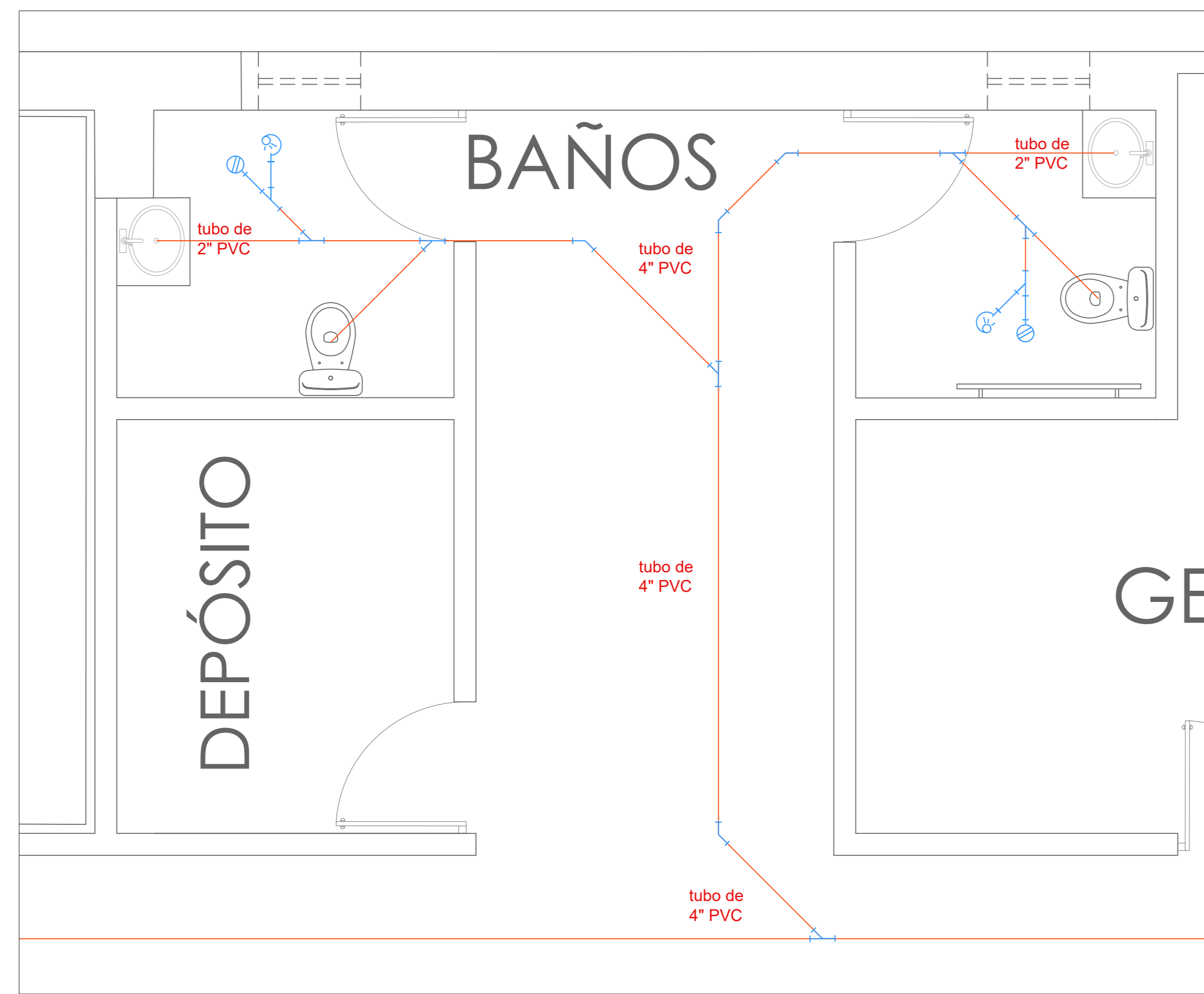
TERCERA PLANTA
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1:250



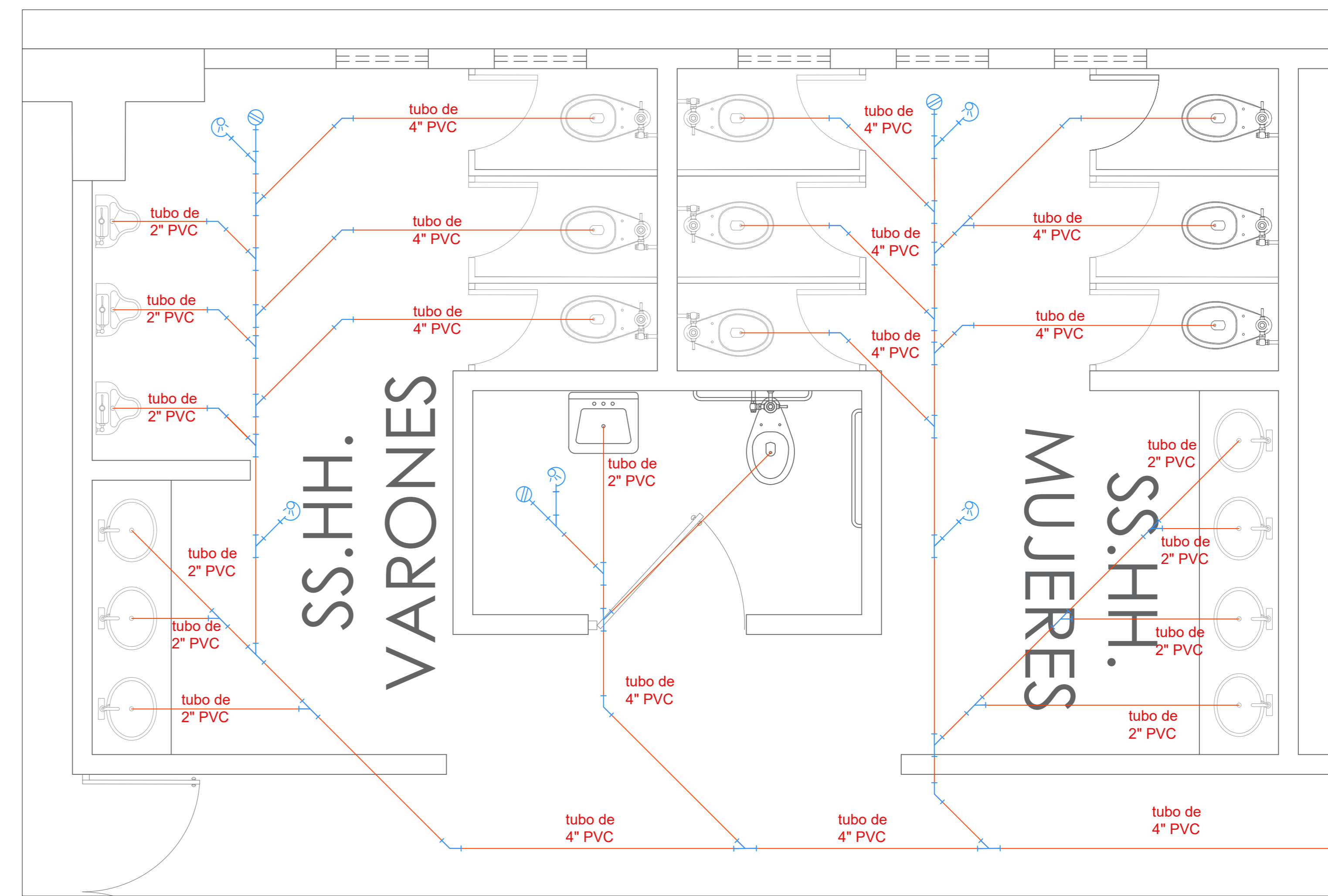
BAÑOS PÚBLICOS — ZONA COMERCIAL
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1:25



KITCHENETTE — ZONA ADMINISTRATIVA
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1:25

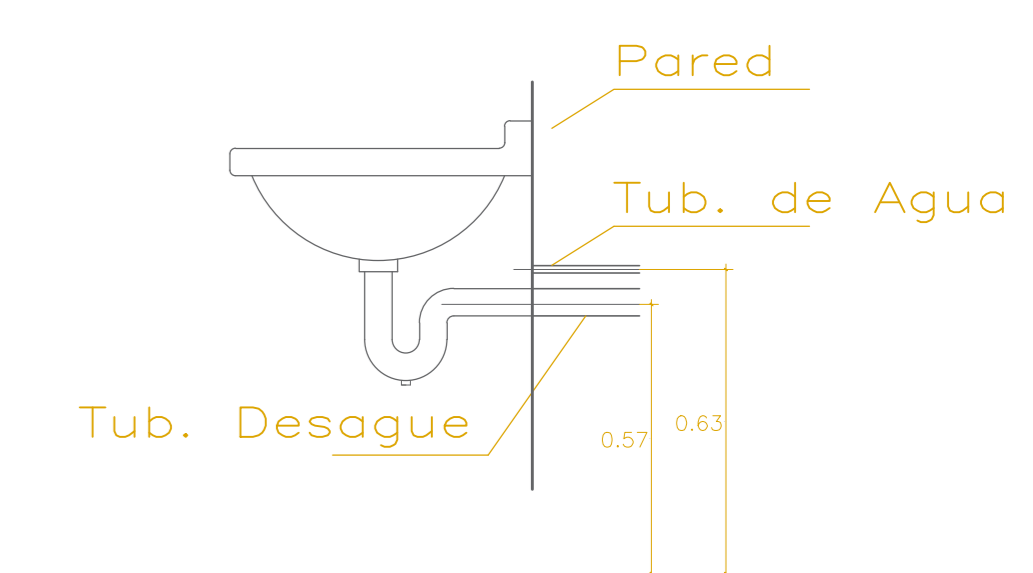


BAÑOS PARA EL PERSONAL — ZONA ADMINISTRATIVA
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1:25



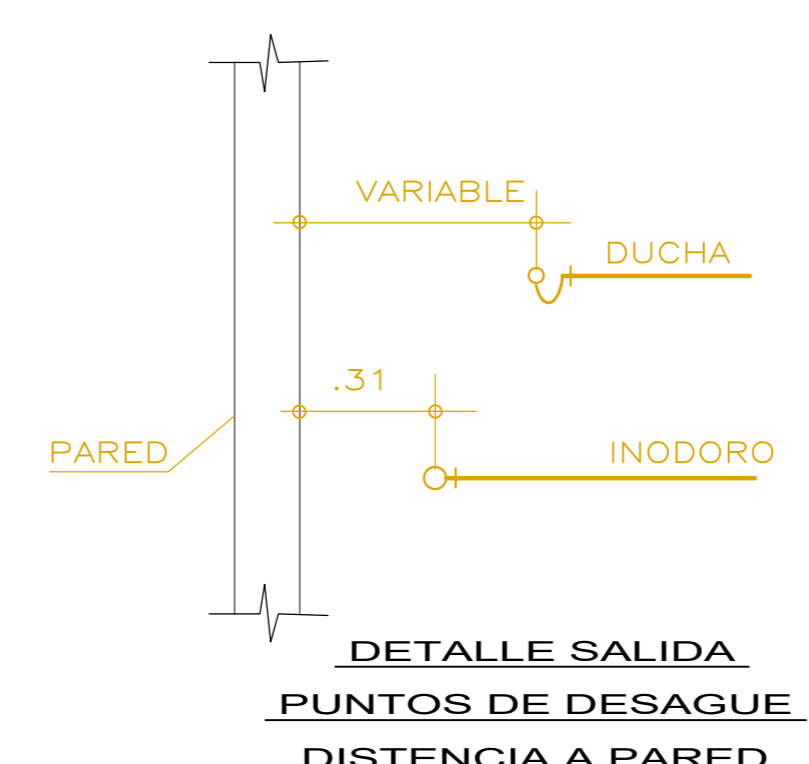
BAÑOS PÚBLICOS — ZONA ADMINISTRATIVA
TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ ESC 1:25

LEYENDA			
RED DE DESAGÜE			
SÍMBOLOS	DESCRIPCIÓN		
	TUB. DE DESAGÜE PVC-SAL, CLASE 7.5		
	REGISTRO ROSCADO DE BRONCE EN PISO		
	TEE EN SUBIDA/BAJADA		
	SUMIDERO CON TRAMPA SIN TAPA		
	CAJA DE REGISTROS	N.C.F. = NIVEL DE TAPA N.C.F. = NIVEL DE FONDO	
	CODO DE 45°		
	YEE SIMPLE / YEE DOBLE		
	TEE SANITARIA SIMPLE		
	PENDIENTE DE DESAGÜE		
UBICACION DE SALIDAS Y APARATOS:			
APARATOS	SALIDA P/ DESAGÜE		
DESCRIPCION	TOLERANCIAS (mm)	SNPT (mm)	SNMT TOLERANCIAS (mm)
INODORO	NO PERMITIDA	+10 ó +15	+300 NO PERMITIDA
LAVATORIO	±5	+470	±0 NO PERMITIDA
LAV. COCINA	±5	+500	±0 NO PERMITIDA
DUCHA	±5		SEGUN LAMINA



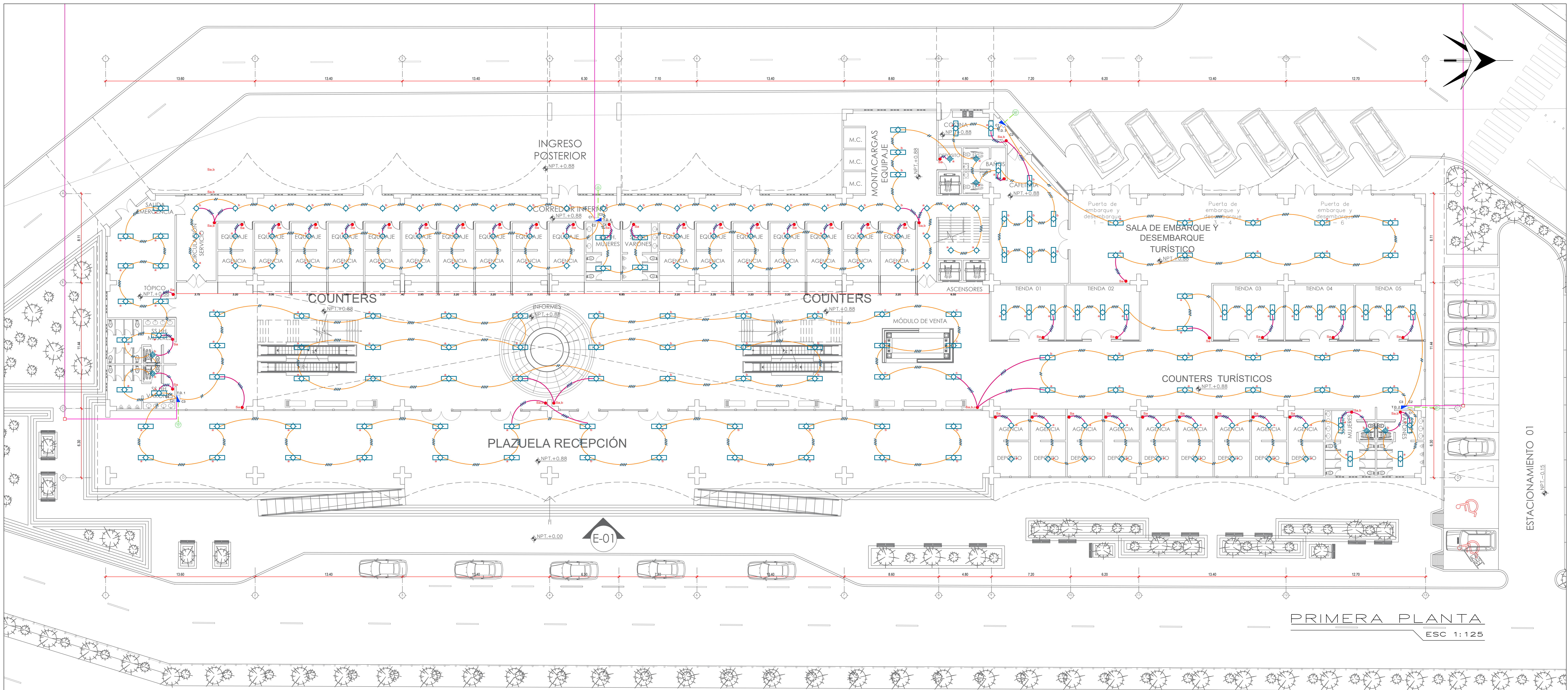
DETALLE SALIDA TUBERÍA DE DESAGÜE DISTANCIA A PISO

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS		
<p>1. TUBERÍAS Y ACCESORIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> Las Tuberías y Accesorios para Desagüe serán de PVC-SAL, Unión Espiga-campana. Los Accesorios para Sumidero y Registro Roscado, serán de bronce e instalados a nivel de piso terminado. Las Tuberías y Accesorios para Desagüe Pluvial serán de PVC-SAP C-5 (75 lb/pulg²) Ø 3", Unión Espiga-campana. Las Tuberías y Accesorios para Ventilación serán de PVC-SAL C-5 (75 lb/pulg²) de Ø 2" y terminarán a 0.30 m SNTT acabando en Sombrero de ventilación. En algunos casos, el Sombrero de Ventilación debe ubicarse a 0.30 m sobre el nivel del Muro de la Azotea. Durante la construcción de Muros y Losas, comprobar la ubicación de las Salidas para Desagüe. 	<p>2. PUNTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> El Diámetro mínimo de Salida de Desagüe en cada Aparato será de 2". <p>3. CAJAS DE REGISTRO</p> <ul style="list-style-type: none"> Las Cajas de Registro serán con media caña; la base puede ser de albanilería o de Concreto Pre fabricado, en ambos casos con Tarrajeo Pulido. 	<p>4. REBOSE</p> <ul style="list-style-type: none"> Las Salidas para Rebose de Cisterna y Tanque Elevado estarán protegidas con Malla Tipo Mosquetero de 1/32". <p>5. PRUEBA HIDRÁULICA</p> <ul style="list-style-type: none"> Antes de cubrir las Tuberías de Desagüe se hará una Prueba, que consistirá en llenar con Agua la Tubería, taponeando las Salidas bajas, debiendo permanecer 24 horas sin permitir escapes.



DETALLE SALIDA PUNTOS DE DESAGÜE DISTANCIA A PARED

<p>FACULTAD DE ARQUITECTURA ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Línea		
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	IS-08		
	Plan:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO			
	Instalación:	INST. RED DE DESAGÜE - TERCERA PLANTA	Escala:	INDICADA	
	Autores:	EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza	
			Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	
				Fecha:	08/02/2020



PRIMERA PLANTA
ESC 1:125

DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DEL TABLERO GENERAL

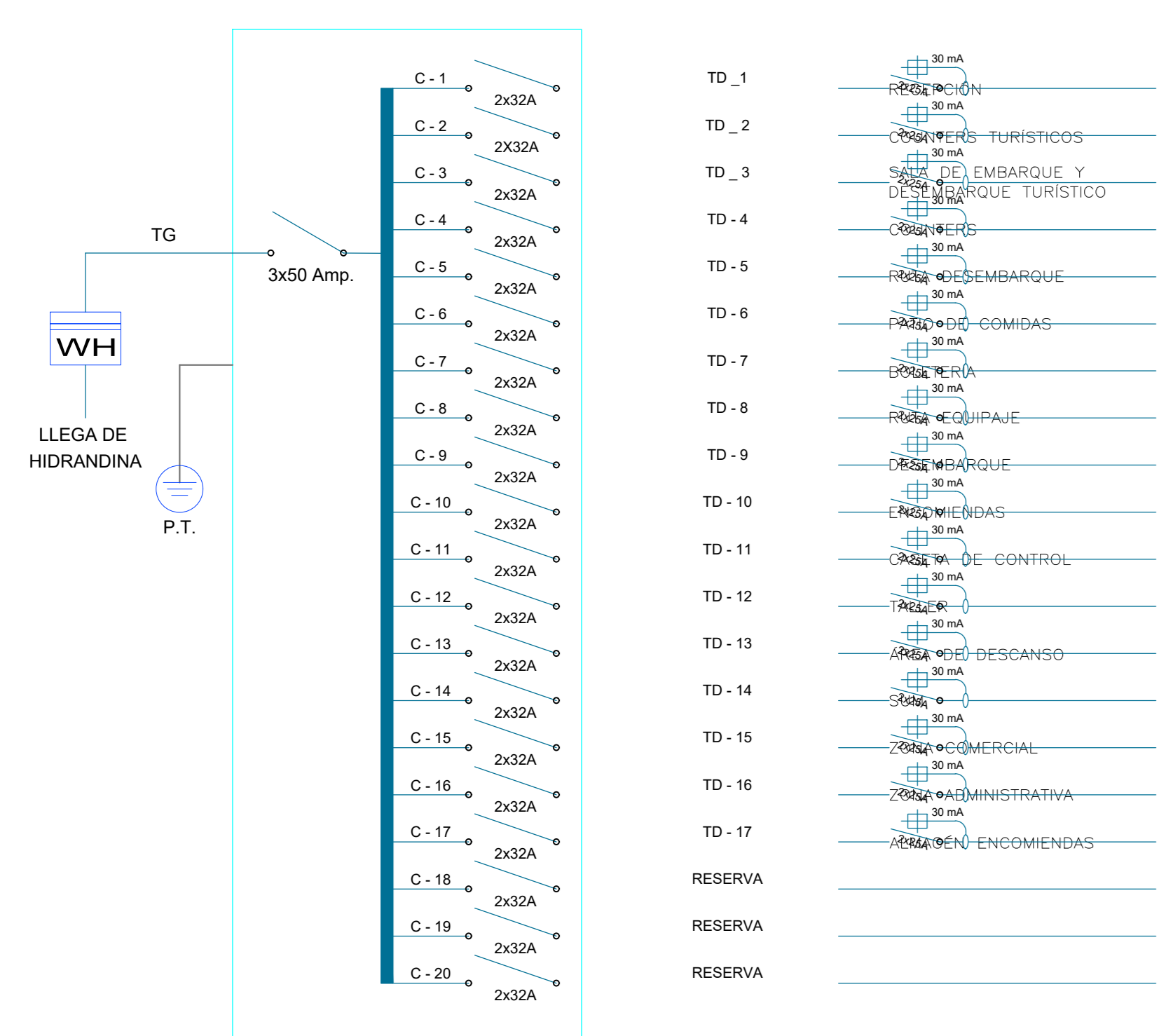
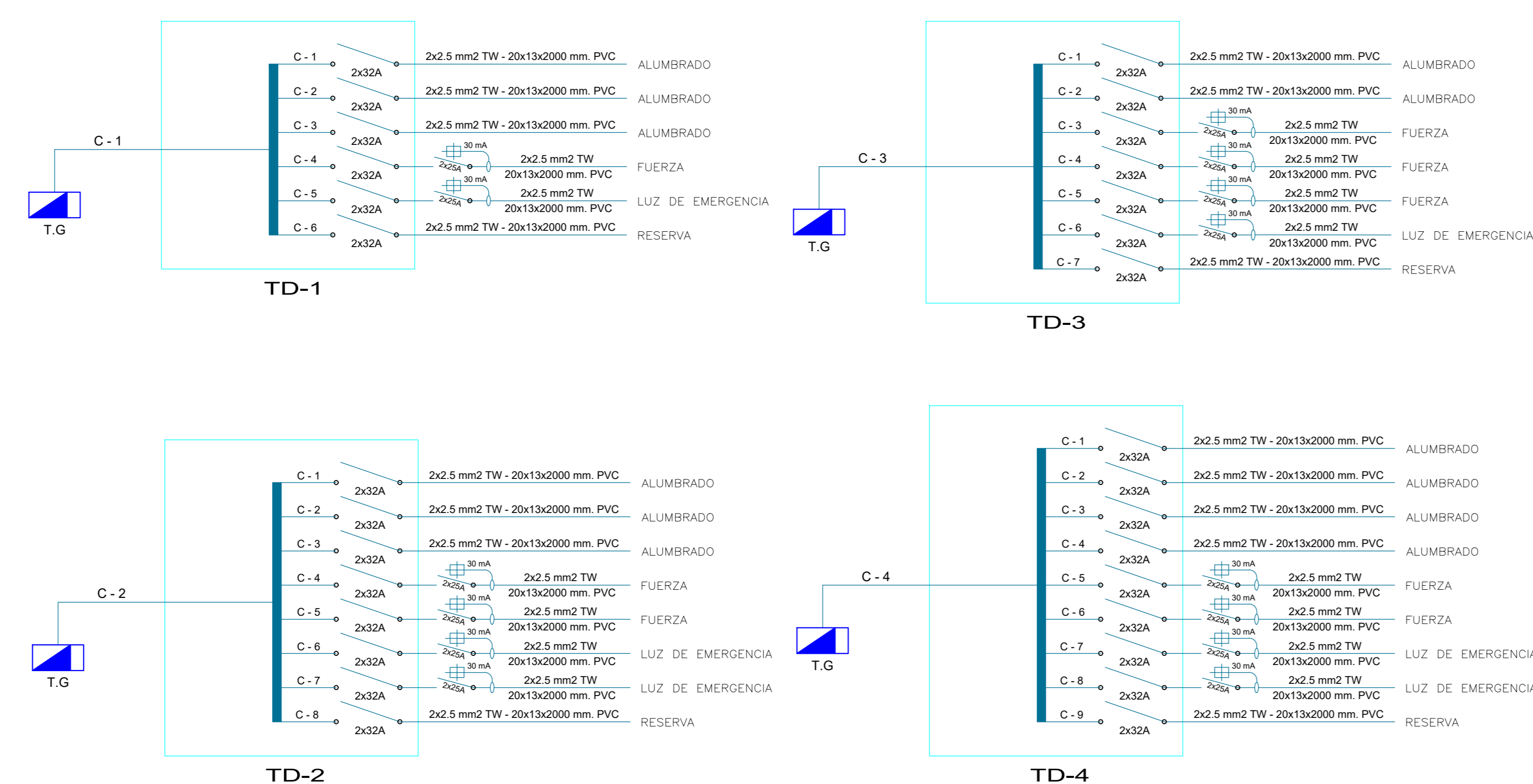


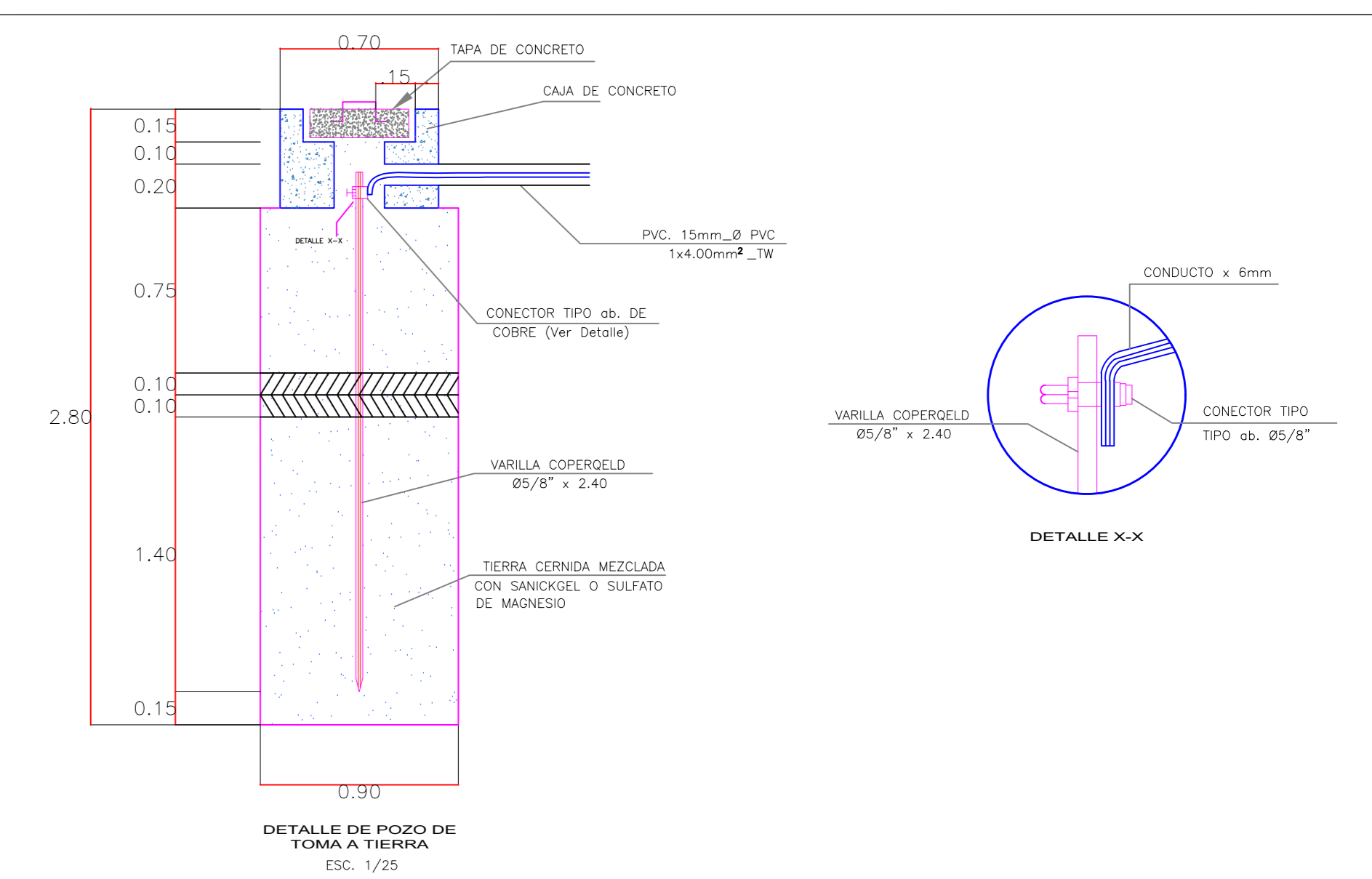
DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
W/h	Contador Watts-Hora	0.60
□	Tablero de Distribución	1.80
○	Salida para Artefacto en la Teja y Centro de Luz	---
◇	Salida para Artefacto Adosado al Techo	---
○	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	---
S	Interruptor Simple o Único	1.40
⊕	Puero de Toma a Tierra	---
---	Reserva	---
---	Circuito en Conductor en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	---
---	Circuito en Conductor en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	---
---	Circuito en Conductor Soterrado con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	---

CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m ²	C.I. KW.	I.D. (%)	M.D. KW.
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 1	1416.39	20	28327.80	1.00	28327.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 2	682.19	20	13643.80	1.00	13643.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 3	367.09	20	7341.80	1.00	7341.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 4	659.08	20	13181.60	1.00	13181.60
TOTAL			62495		62495

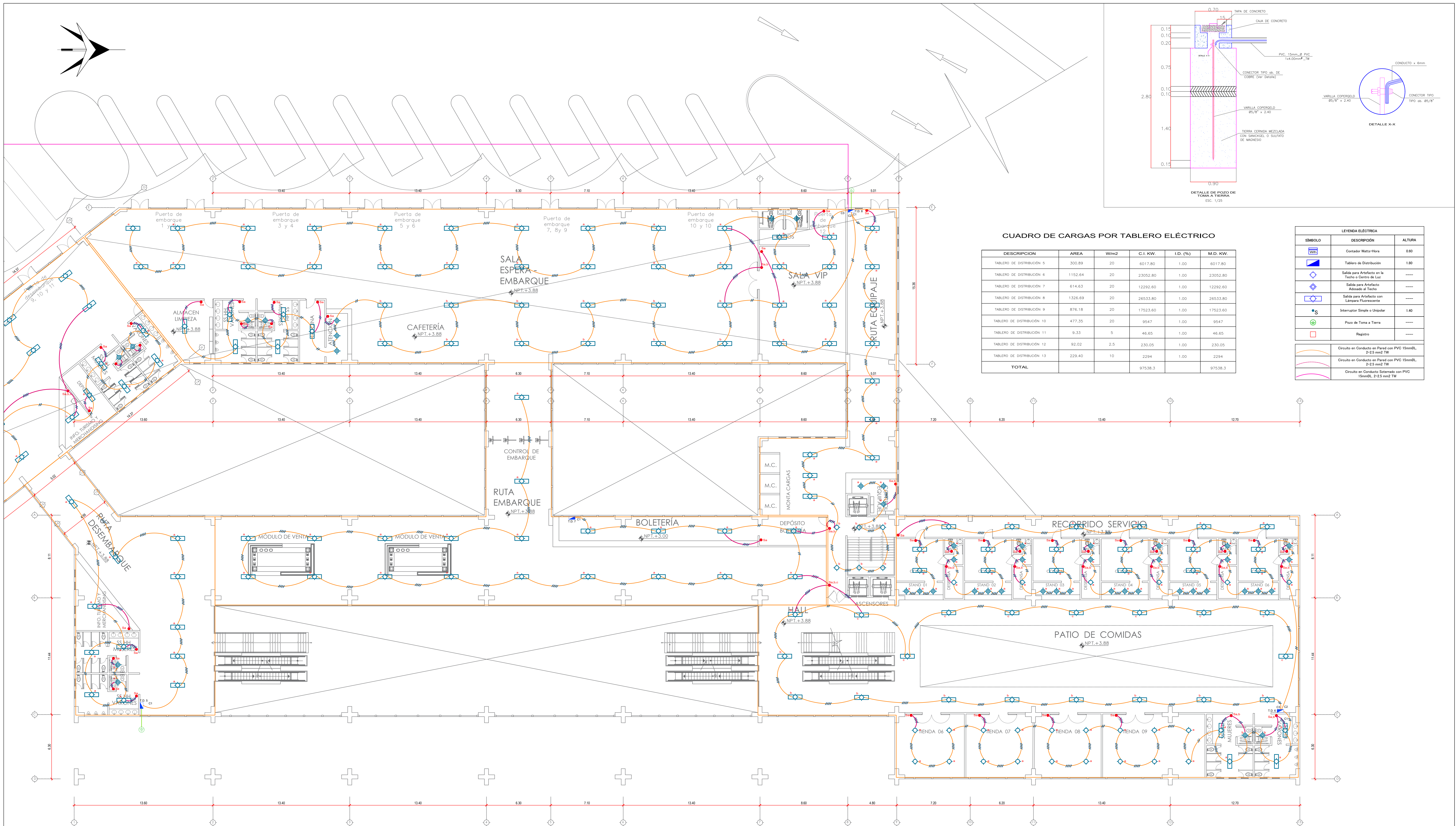
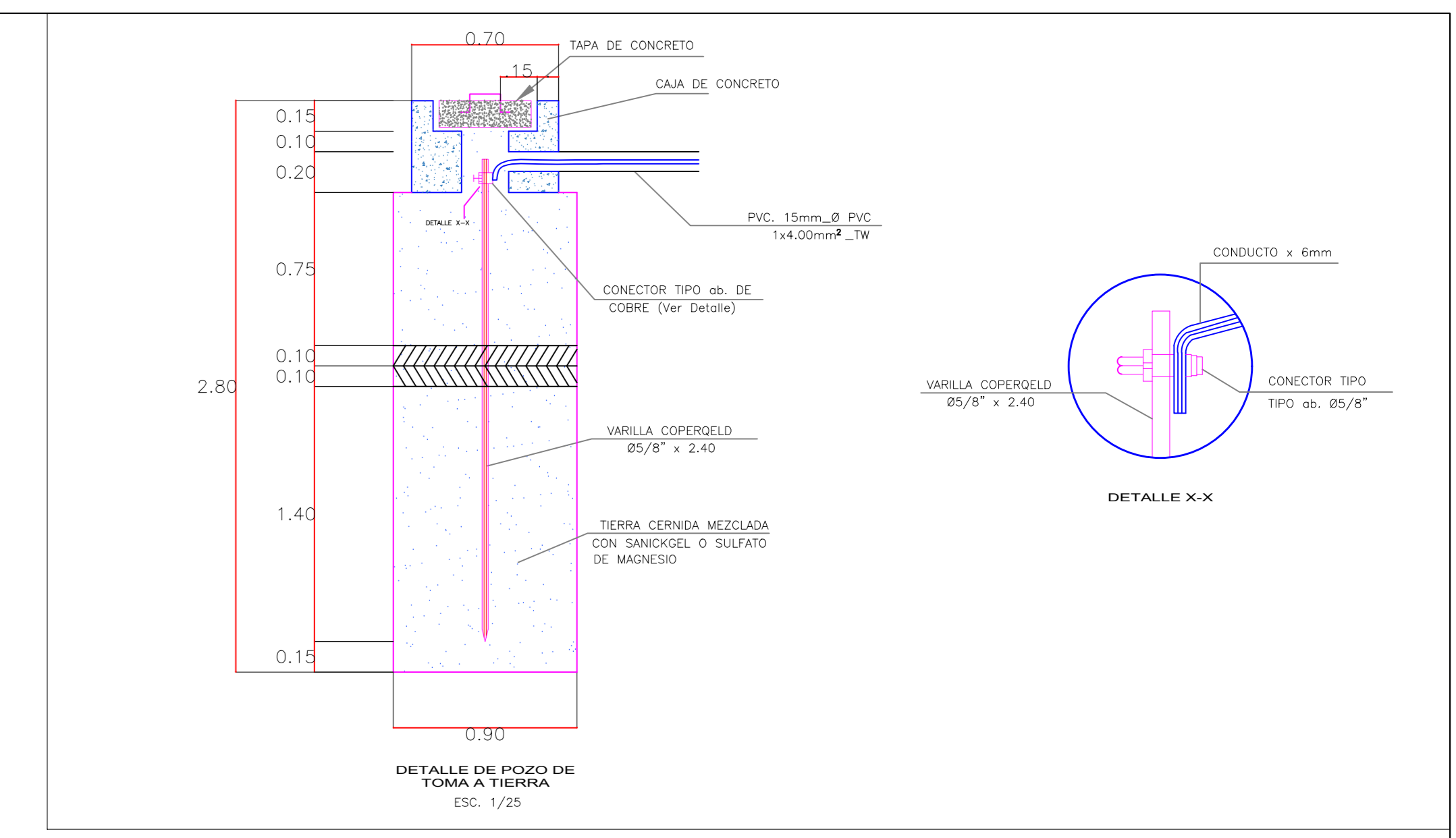
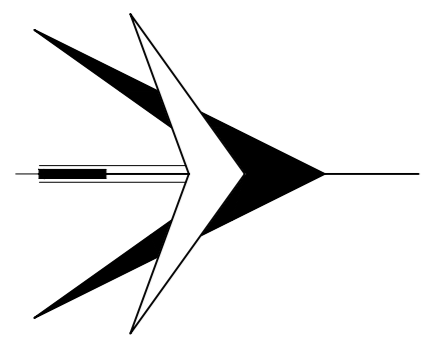


UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**
 Ubicación: **SECTOR 08 DE DICIEMBRE**
 TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO
 Alumno: **ALUMBRADO - PRIMERA PLANTA**

Autor: **EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando**
 Asesor: **Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza**
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Docente: **Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama**

IE-01
 Escala: INDICADA
 Fecha: 08/02/2020



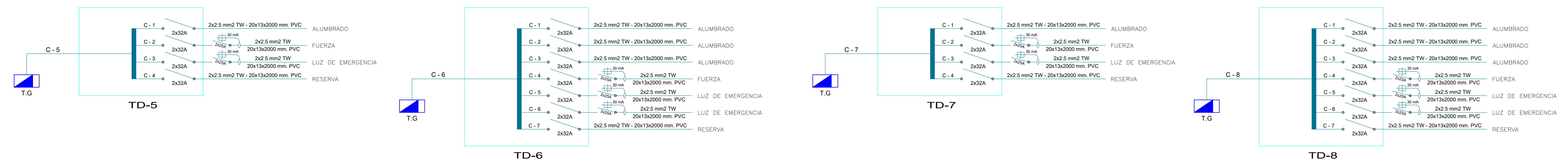
CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m2	C.I. KW.	I.D. (%)	M.D. KW.
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 5	300.89	20	6017.80	1.00	6017.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 6	1152.64	20	23052.80	1.00	23052.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 7	614.63	20	12292.60	1.00	12292.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 8	1326.69	20	26533.80	1.00	26533.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 9	876.18	20	17523.60	1.00	17523.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 10	477.35	20	9547	1.00	9547
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 11	9.33	5	46.65	1.00	46.65
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 12	92.02	2.5	230.05	1.00	230.05
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 13	229.40	10	2294	1.00	2294
TOTAL			97538.3		97538.3

LEYENDA ELÉCTRICA

SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
	Contador Watts-Hora	0.60
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Artefacto en la Techo a Centro de Luz	---
	Salida para Artefacto Adosado al Techo	---
	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	---
	Interruptor Simple e Unipolar	1.40
	Punto de Toma a Tierra	---
	Registro	---
	Circuito en Conductor en Pared con PVC 15mmØL 2-25 mm2 TW	---
	Circuito en Conductor en Pared con PVC 15mmØL 2-25 mm2 TW	---
	Circuito en Conductor Soterrado con PVC 15mmØL 2-25 mm2 TW	---

DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



SEGUNDA PLANTA
ESC 1: 250

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Línea	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	IE-02	
	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO			
	Plano:	ALUMBRADO - SEGUNDA PLANTA	Escala:	INDICADA
	Autores:	EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Víctor Augusto Ramirez Mendoza
	EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	
			Fecha:	08/02/2020

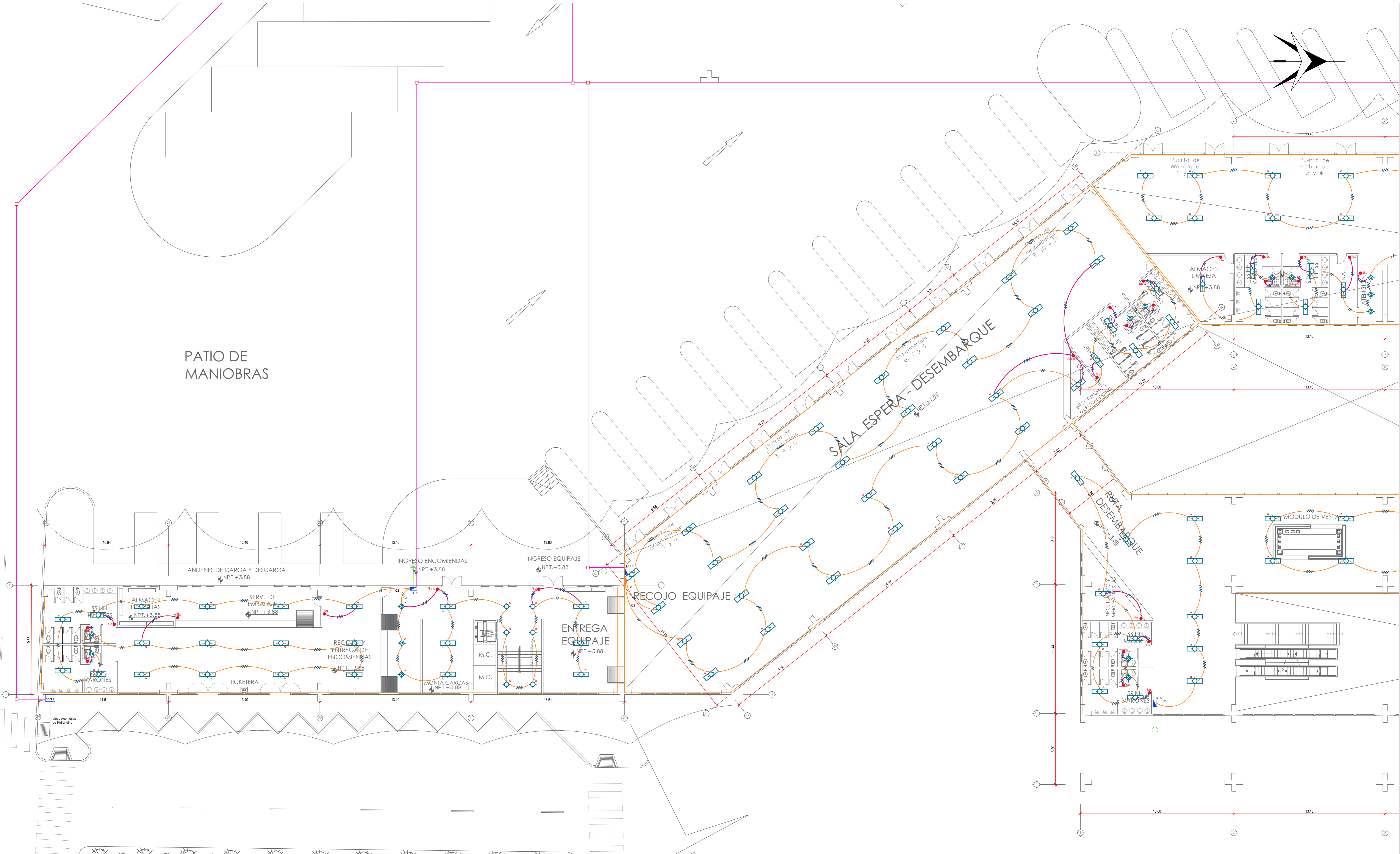
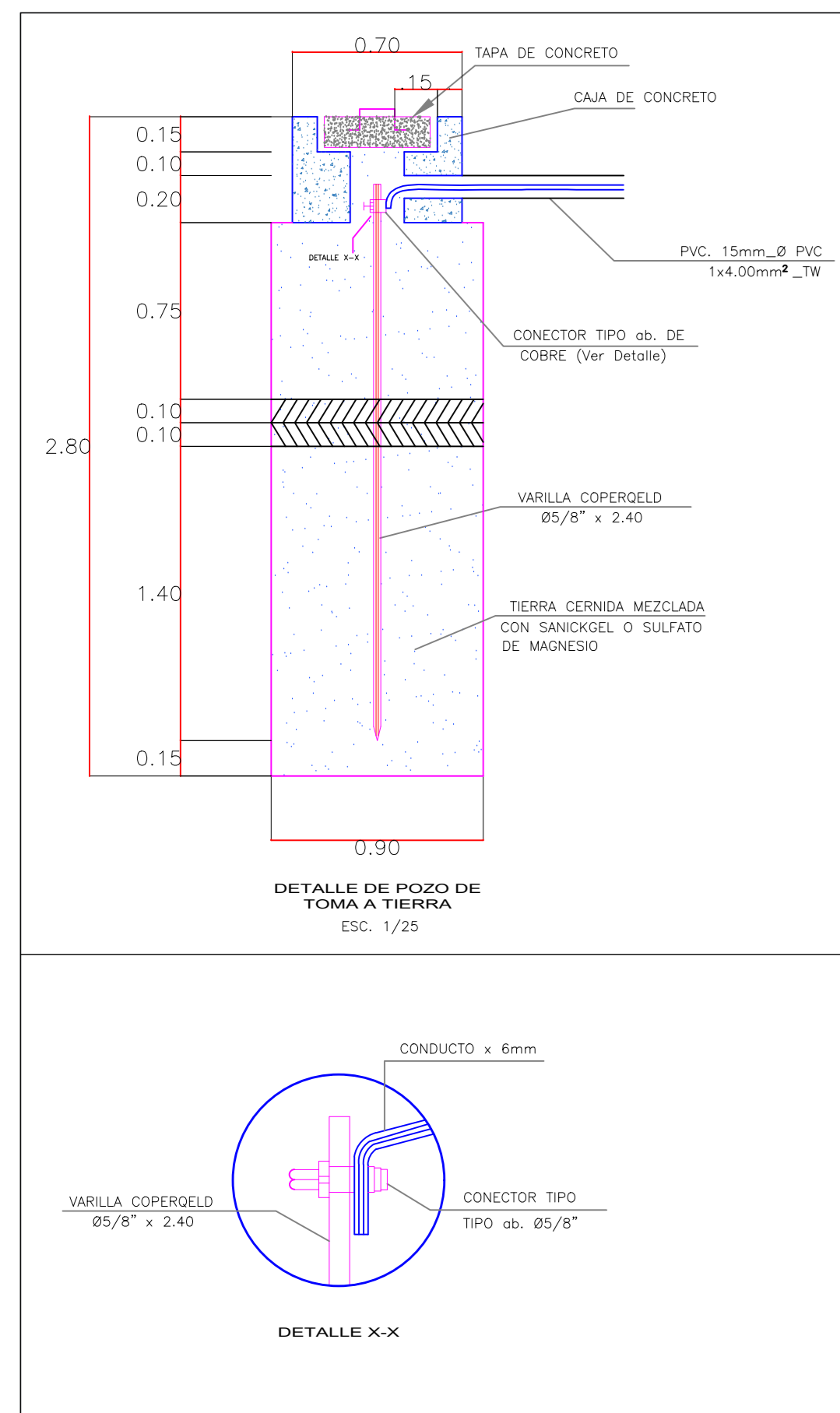
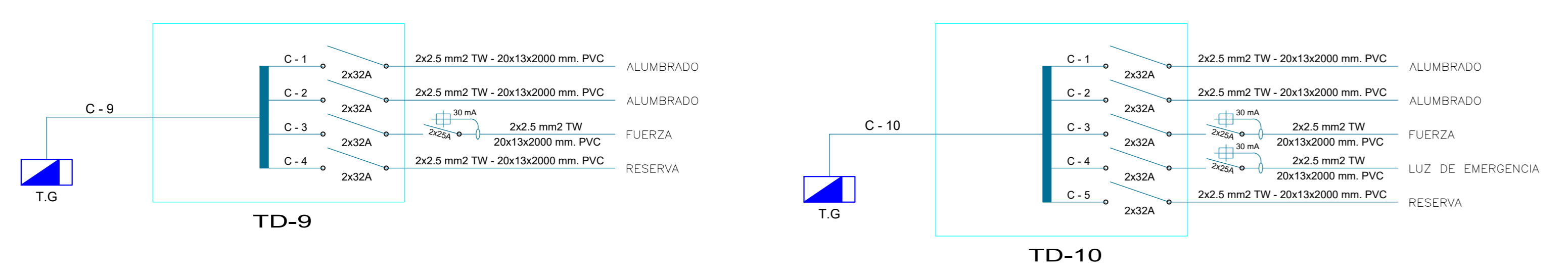


DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



LEYENDA ELECTRICA		
SIMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
	Cortador Watt-Hora	0.80
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Anillo en la Techo o Centro de Luz	----
	Salida para Anillo en el Techo	----
	Salida para Anillo con Lámpara Fluorescente	----
	Interruptor Simple o Unipolar	1.40
	Punto de Toma a Tierra	----
	Registro	----
	Cable en Conduto en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm² TW	----
	Cable en Conduto en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm² TW	----
	Cable en Conduto Sieravado con PVC 15mmØL 2-2.5 mm² TW	----

CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m²	C.I. KW	I.D. (%)	M.D. KW
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 5	300.89	20	6017.80	1.00	6017.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 6	1152.64	20	23052.80	1.00	23052.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 7	614.63	20	12292.60	1.00	12292.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 8	1326.69	20	26533.80	1.00	26533.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 9	876.18	20	17523.60	1.00	17523.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 10	477.35	20	9547	1.00	9547
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 11	9.33	5	46.65	1.00	46.65
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 12	92.02	2.5	230.05	1.00	230.05
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 13	229.40	10	2294	1.00	2294
TOTAL			97536.3		97536.3

SEGUNDA PLANTA
ESC 1:125

UNIVERSIDAD
CESAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
HUARAZ

Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**

Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE

Plano: **ALUMBRADO - SEGUNDA PLANTA**

Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando
EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis

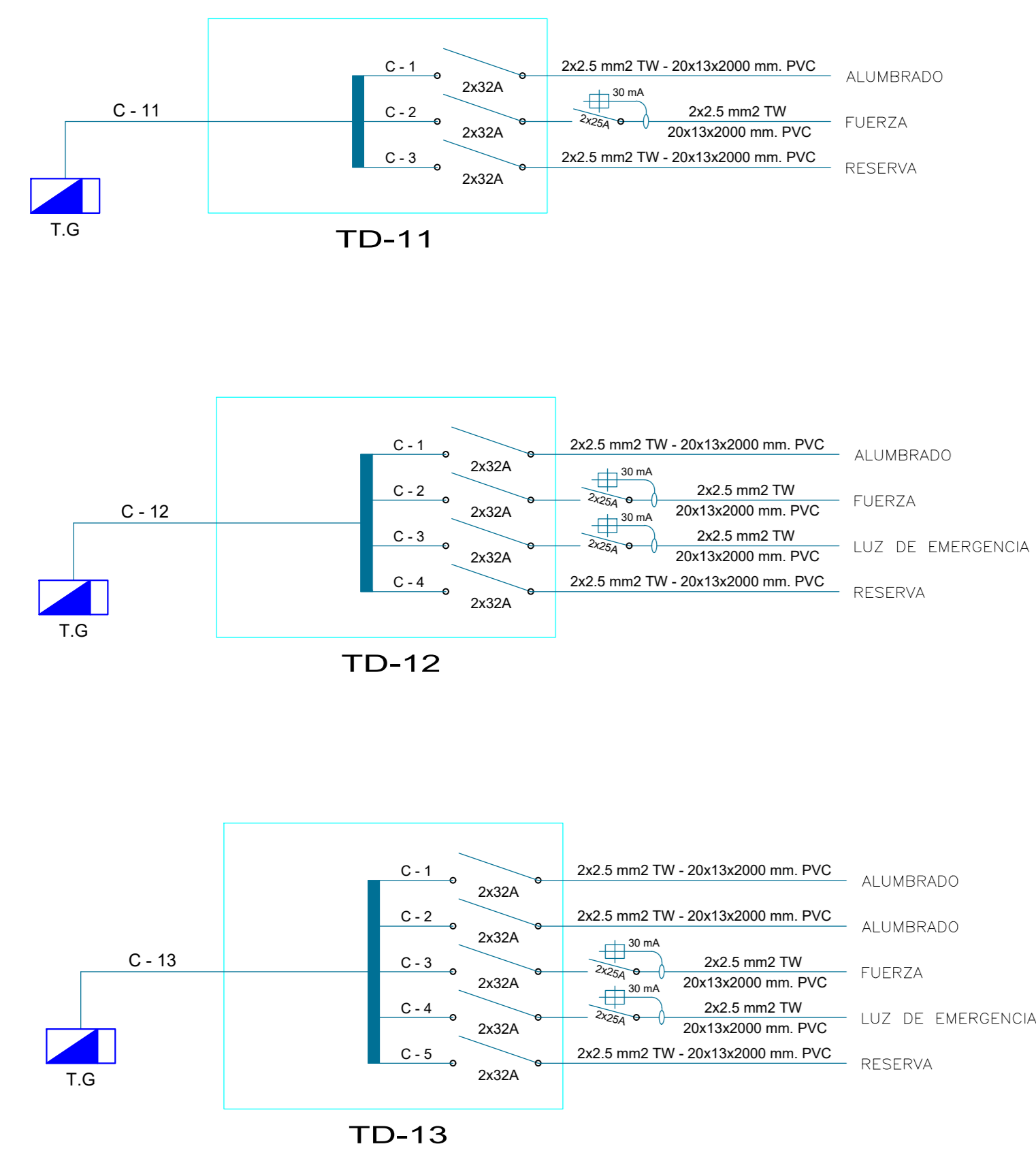
Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

N° de Lámina: **IE-03**

Escala: INDICADA

Fecha: 08/02/2020

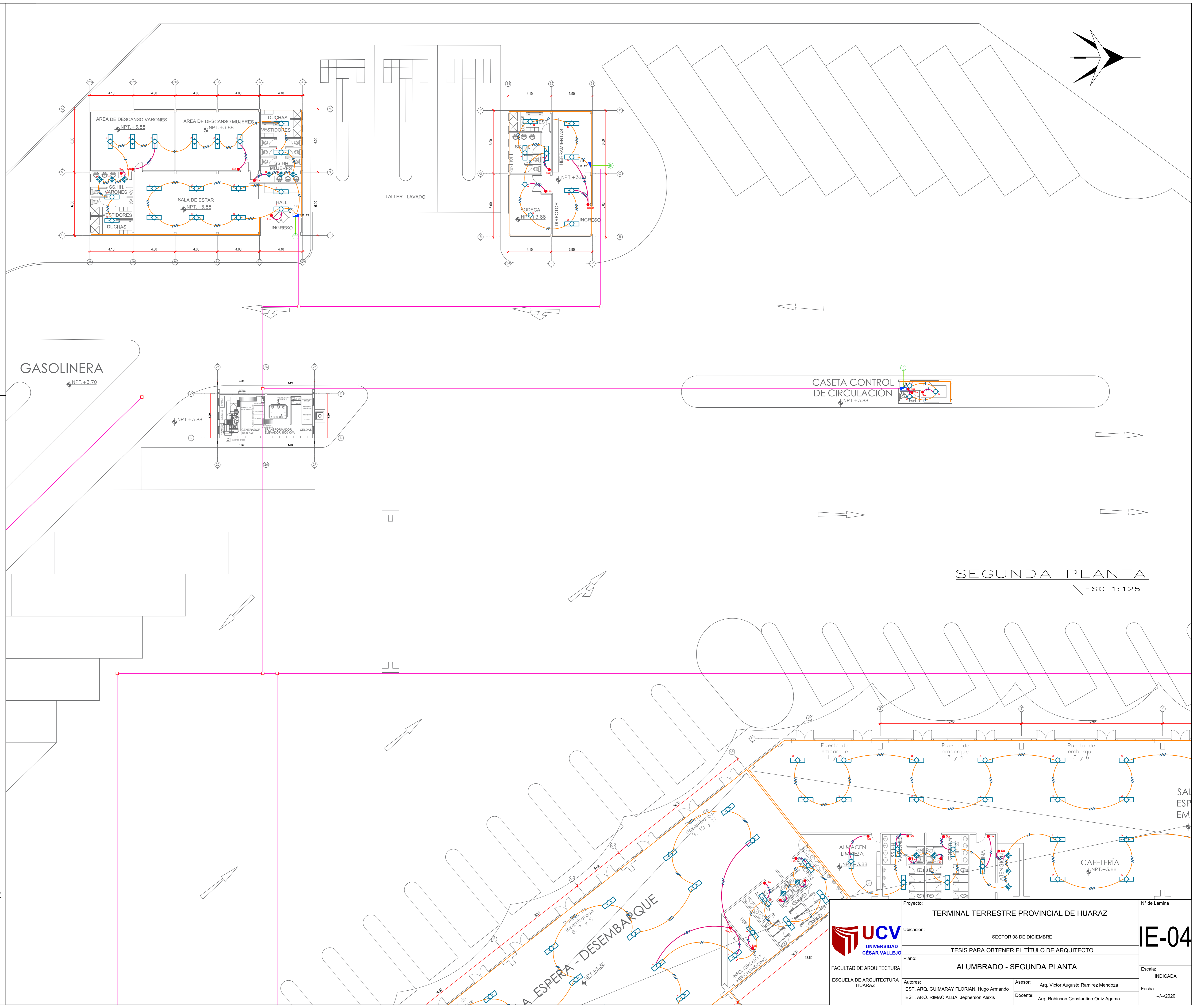
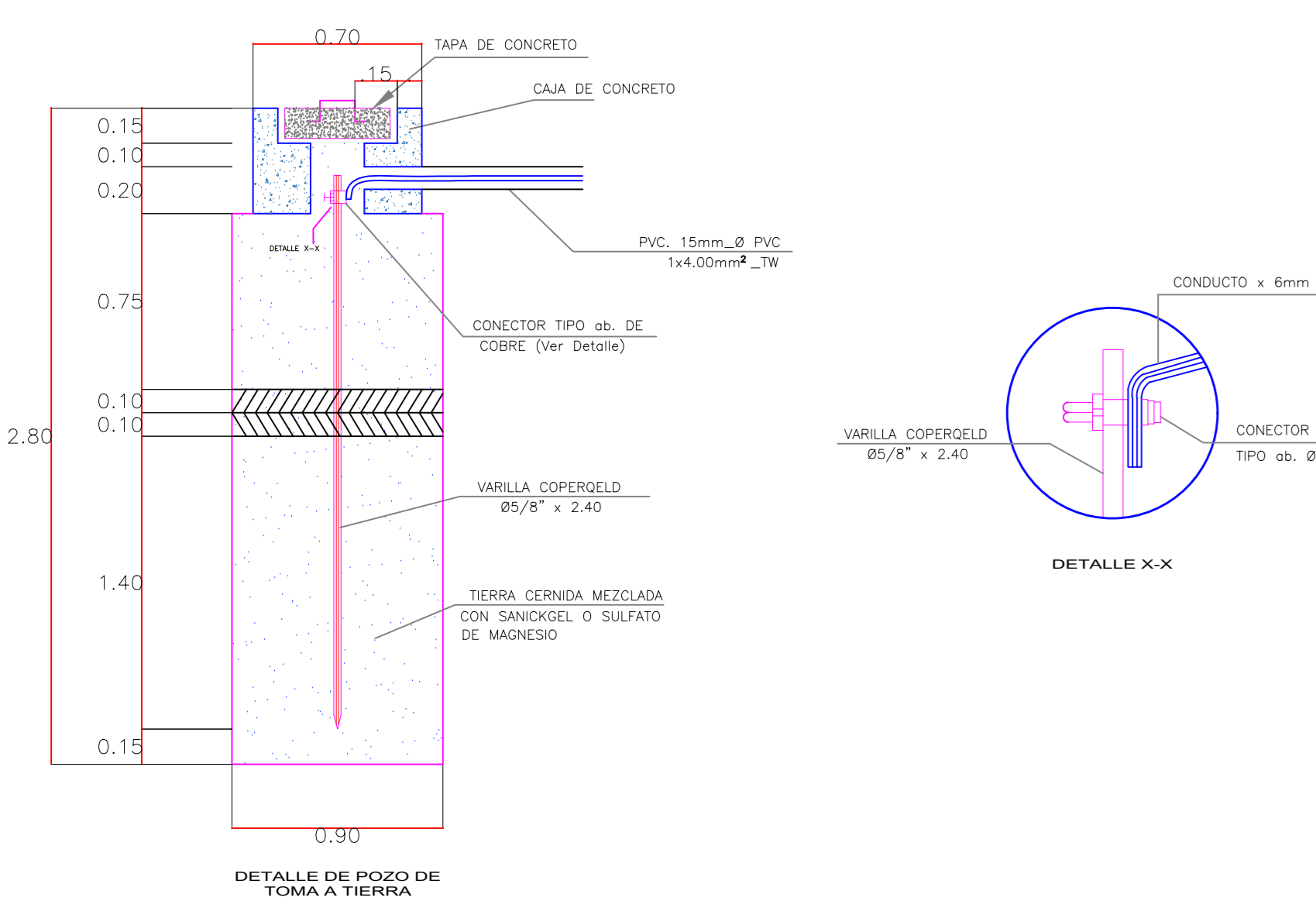
DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m ²	C.I. KW	I.D. (%)	M.D. KW
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 5	300.89	20	6017.80	1.00	6017.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 6	1152.64	20	23052.80	1.00	23052.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 7	614.63	20	12292.60	1.00	12292.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 8	1326.69	20	26533.80	1.00	26533.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 9	876.18	20	17523.60	1.00	17523.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 10	477.35	20	9547	1.00	9547
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 11	9.33	5	46.65	1.00	46.65
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 12	92.02	2.5	230.05	1.00	230.05
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 13	229.40	10	2294	1.00	2294
TOTAL			97538.3		97538.3

SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
	Contador Watts-Hora	0.80
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Artefacto en la Techo o Centro de Luz	----
	Salida para Artefacto Adosado al Techo	----
	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	----
	Interruptor Simple o Unipolar	1.40
	Pozo de Toma a Tierra	----
	Registro	----
	Circuito en Conduto en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	
	Circuito en Conduto en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	
	Circuito en Conduto Soterrado con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	

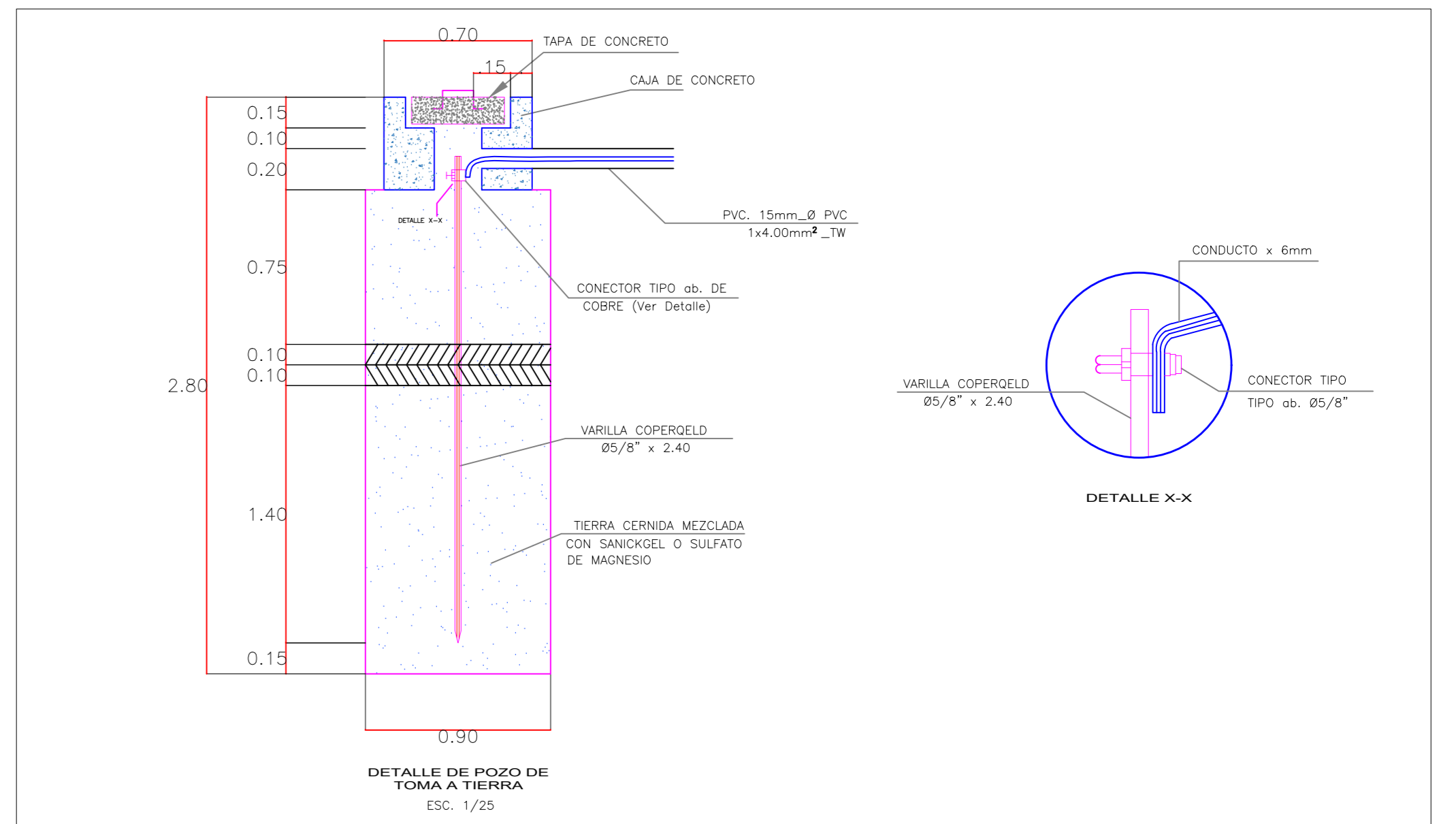
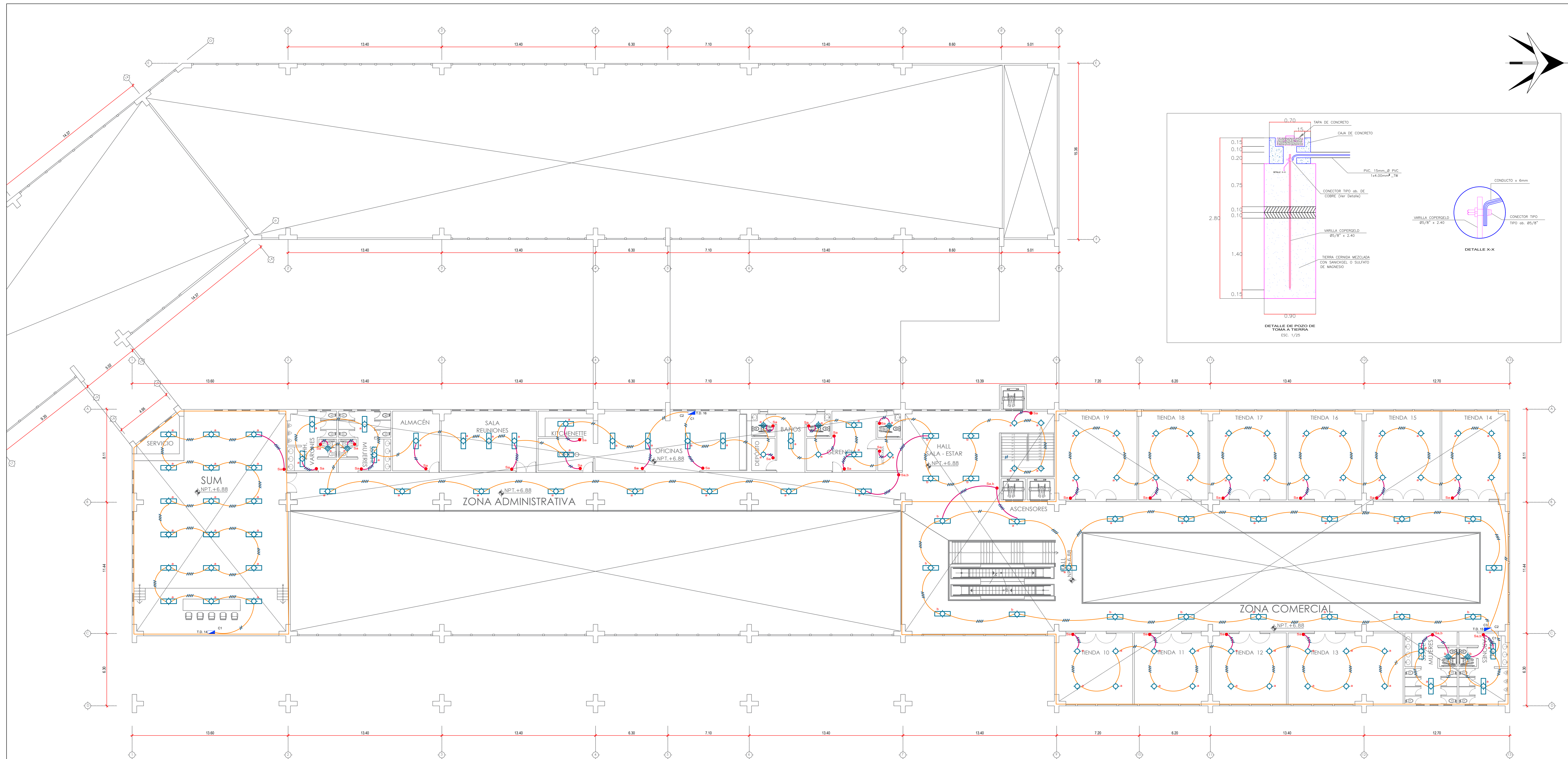


UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ
 Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE
 TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO
 Plano: ALUMBRADO - SEGUNDA PLANTA

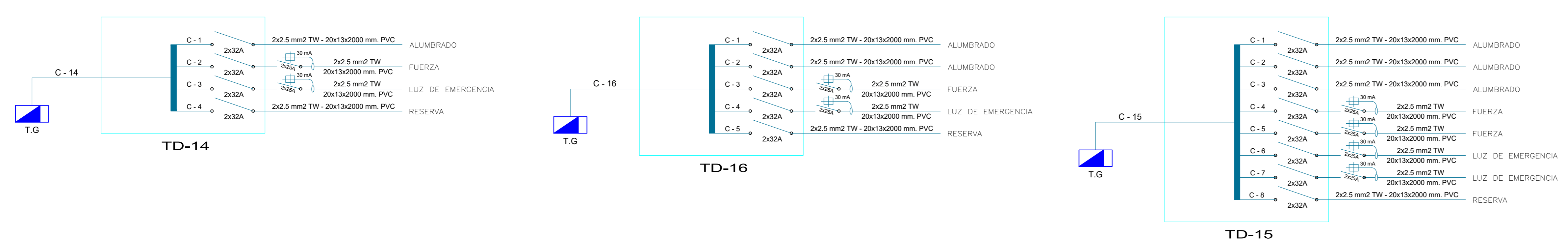
Autores: EST. ARO. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando
 EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Asesor: Arq. Víctor Augusto Ramírez Mendoza
 Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

Escala: INDICADA
 Fecha: --/--/2020
 N° de Lámina: IE-04



TERCERA PLANTA
ESC 1:125

DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



LEYENDA ELÉCTRICA		
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
	Contador Watts-Hora	0.60
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Artefacto en la Tolda o Centro de Luz	----
	Salida para Artefacto Adosado al Techo	----
	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	----
	Interruptor Simple o Unipolar	1.40
	Paseo de Toma a Tierra	----
	Registro	----
	Cable en Conductor en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm2 TW	----
	Cable en Conductor en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm2 TW	----
	Cable en Conductor Soterrado con PVC 15mmØL 2-2.5 mm2 TW	----

CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m2	C.I. KW.	I.D. (%)	M.D. KW.
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 14	253.57	10	2535.70	1.00	2535.70
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 15	1161.88	20	23237.60	1.00	23237.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 16	568.82	23	13082.86	1.00	13082.86
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 17	481.93	2.5	1204.83	1.00	1204.83
TOTAL			40060.99		40060.99

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**
 Ubicación: **SECTOR 08 DE DICIEMBRE**
 Tesis para obtener el título de Arquitecto
 Plano: **ALUMBRADO - TERCERA PLANTA**

Autores: **EST. ARQ. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando**
 Asesor: **Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza**
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Docente: **Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama**

N° de Lámina: **IE-05**
 Escala: **INDICADA**
 Fecha: **08/02/2020**

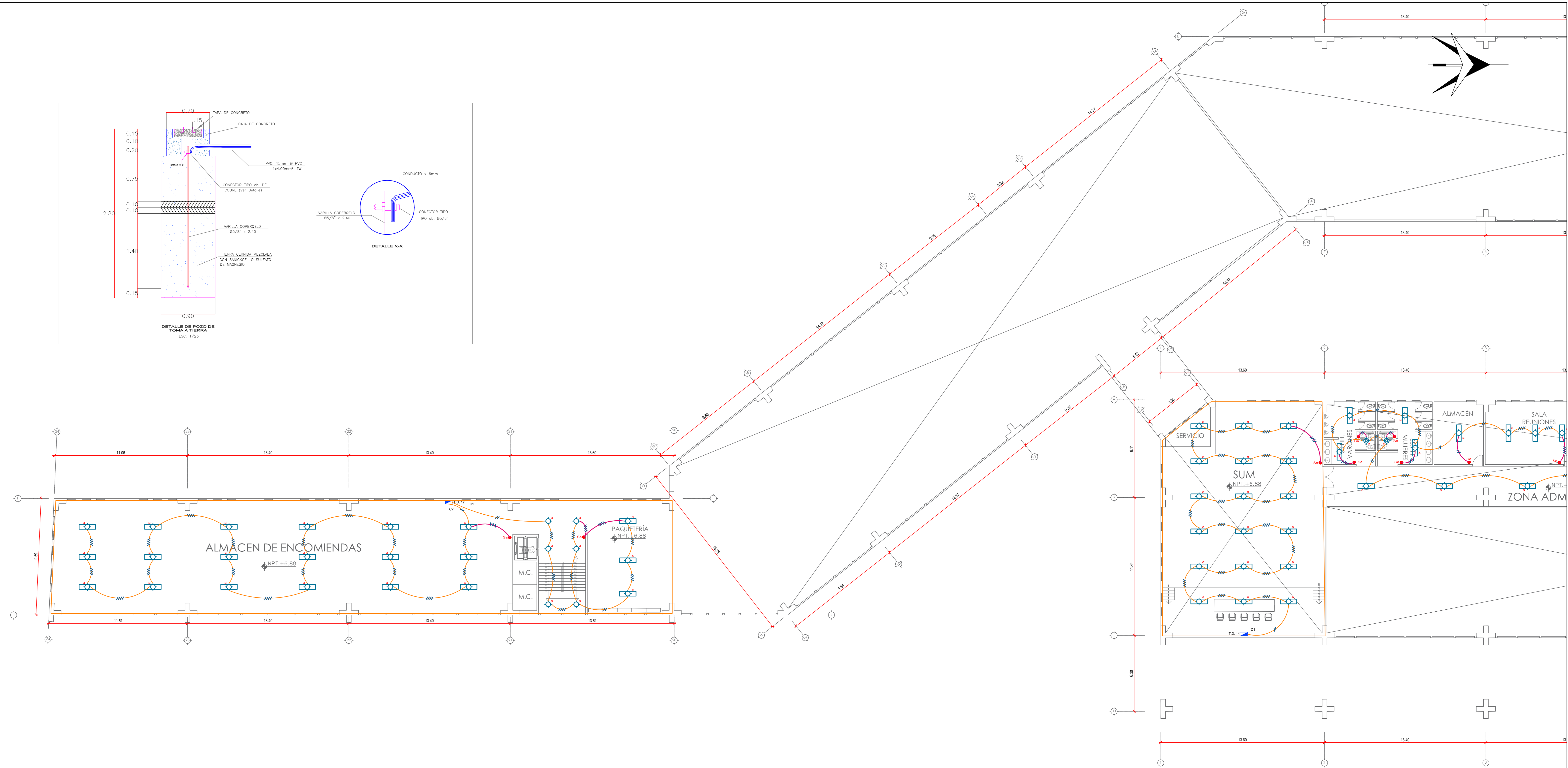
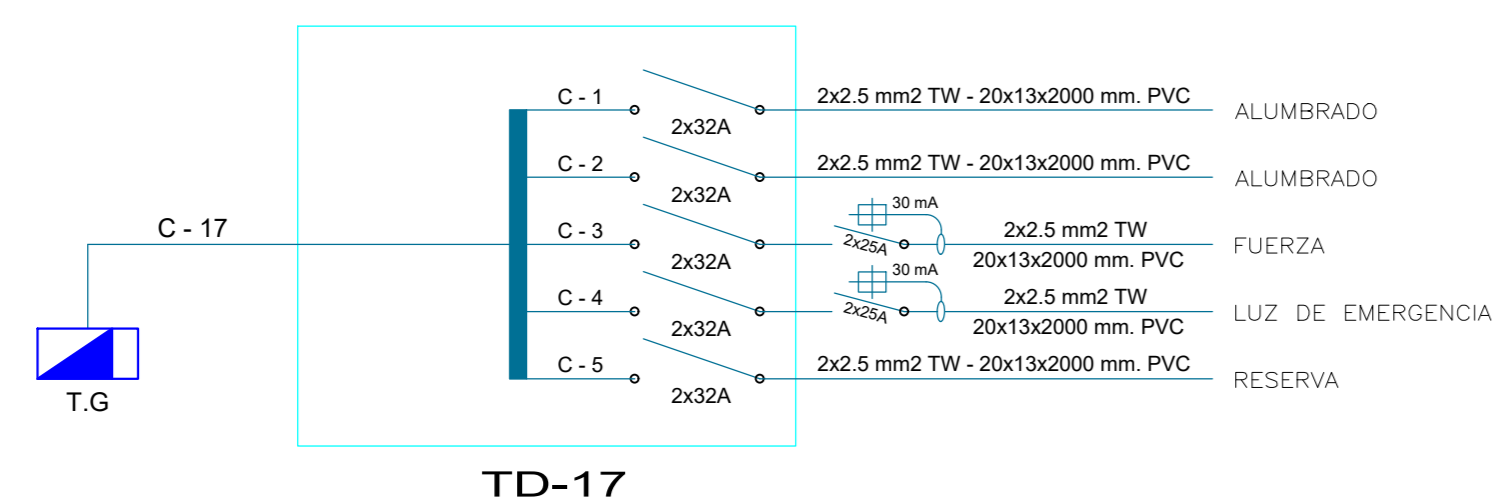


DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



LEYENDA ELÉCTRICA		
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
	Contador Watts-Hora	0.60
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Artefacto en la Fachada o Centro de Luz	-----
	Salida para Artefacto Adosado al Techo	-----
	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	-----
	Interruptor Simple o Unipolar	1.40
	Pozo de Toma a Tierra	-----
	Registro	-----
	Circuito en Conduto en Pared con PVC 15mmDL 2-2.5 mm ² TW	
	Circuito en Conduto en Pared con PVC 15mmDL 2-2.5 mm ² TW	
	Circuito en Conduto Soterrado con PVC 15mmDL 2-2.5 mm ² TW	

CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

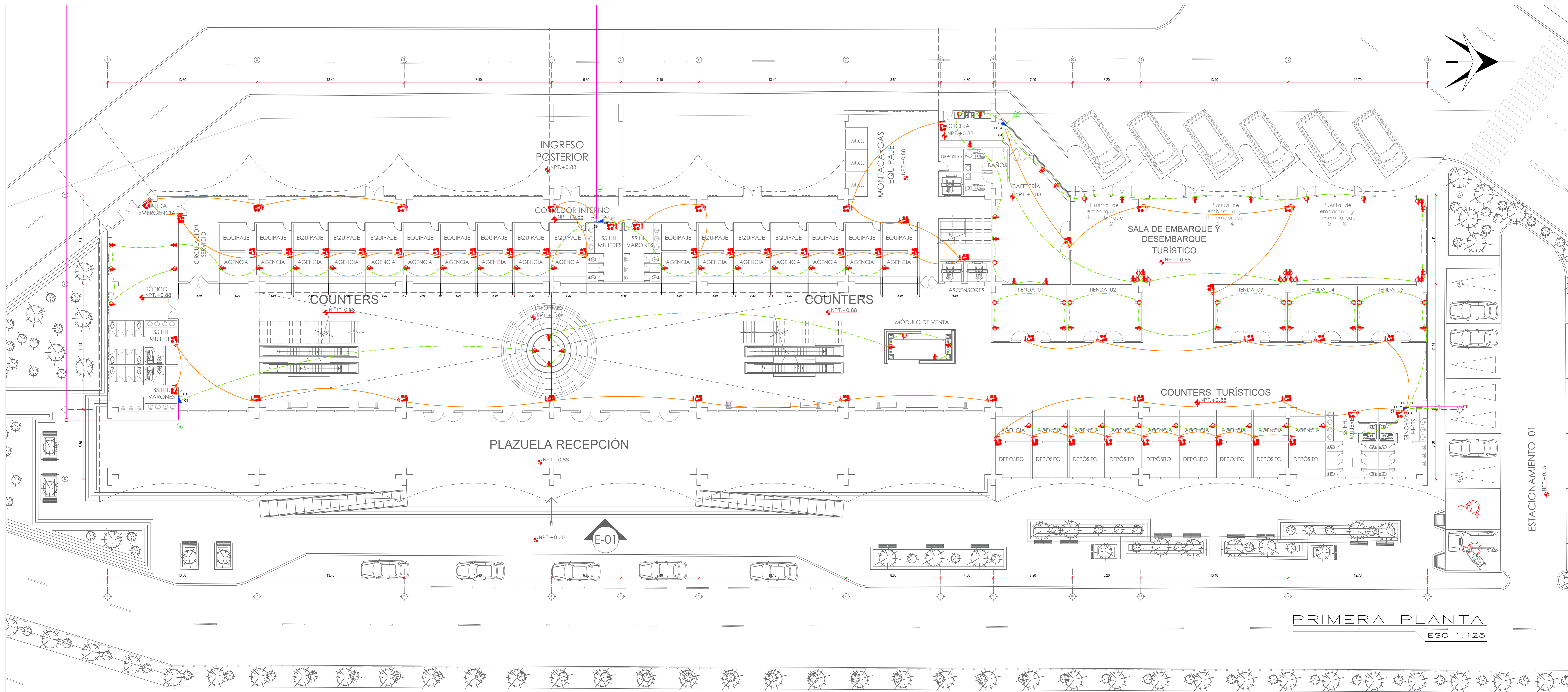
DESCRIPCIÓN	AREA	W/m ²	C.I. KW	I.D. (%)	M.D. KW
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 14	253.57	10	2535.70	1.00	2535.70
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 15	1141.88	20	23237.60	1.00	23237.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 16	546.82	23	13082.86	1.00	13082.86
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 17	481.93	2.5	1204.83	1.00	1204.83
TOTAL			40060.99		40060.99

TERCERA PLANTA
ESC 1:125



Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ
 Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE
 TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO
 Plano: ALUMBRADO - TERCERA PLANTA
 Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
 Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

N° de Lámina: IE-06
 Escala: INDICADA
 Fecha: 08/02/2020



PRIMERA PLANTA
ESC 1:125

DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DEL TABLERO GENERAL

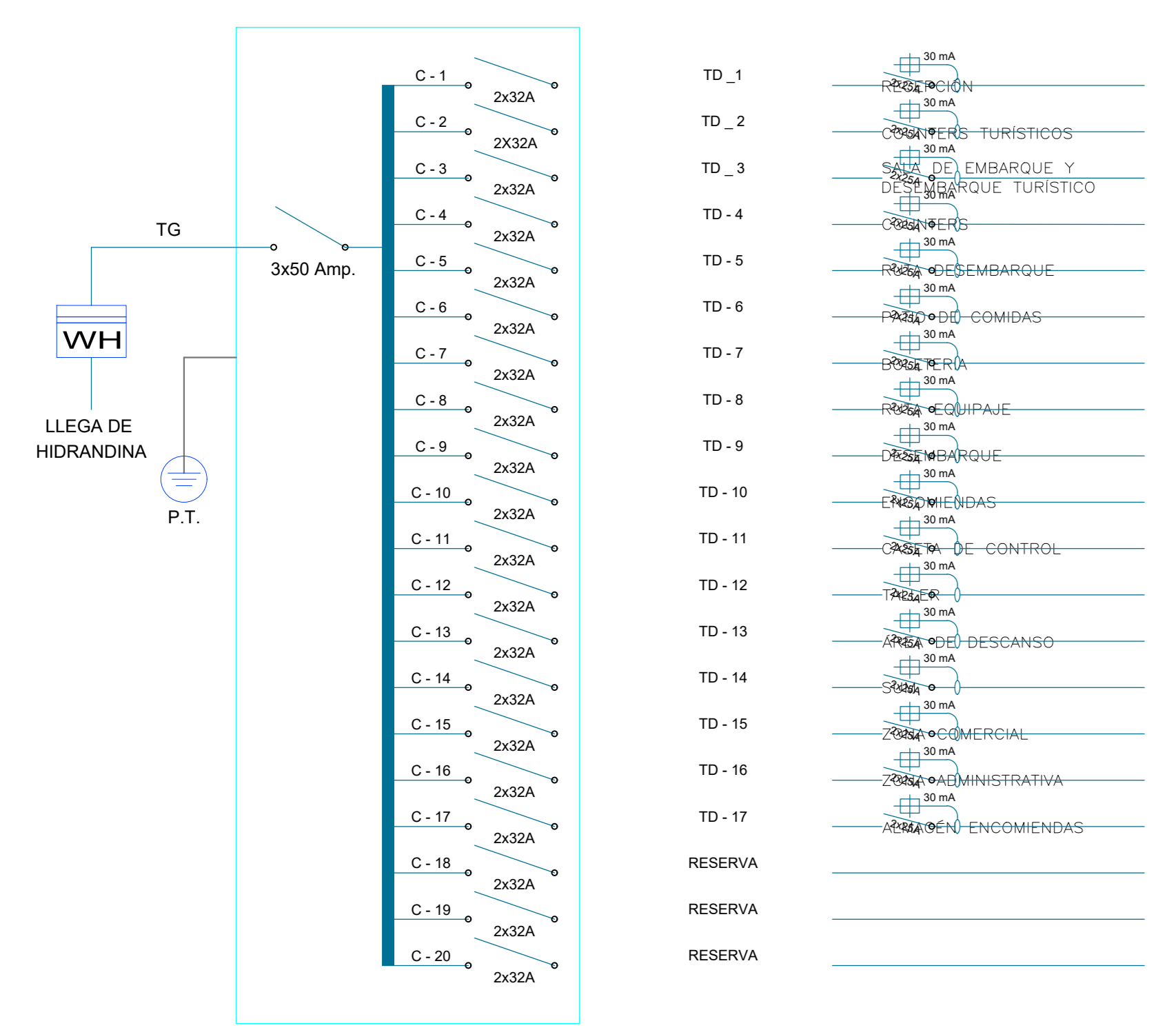
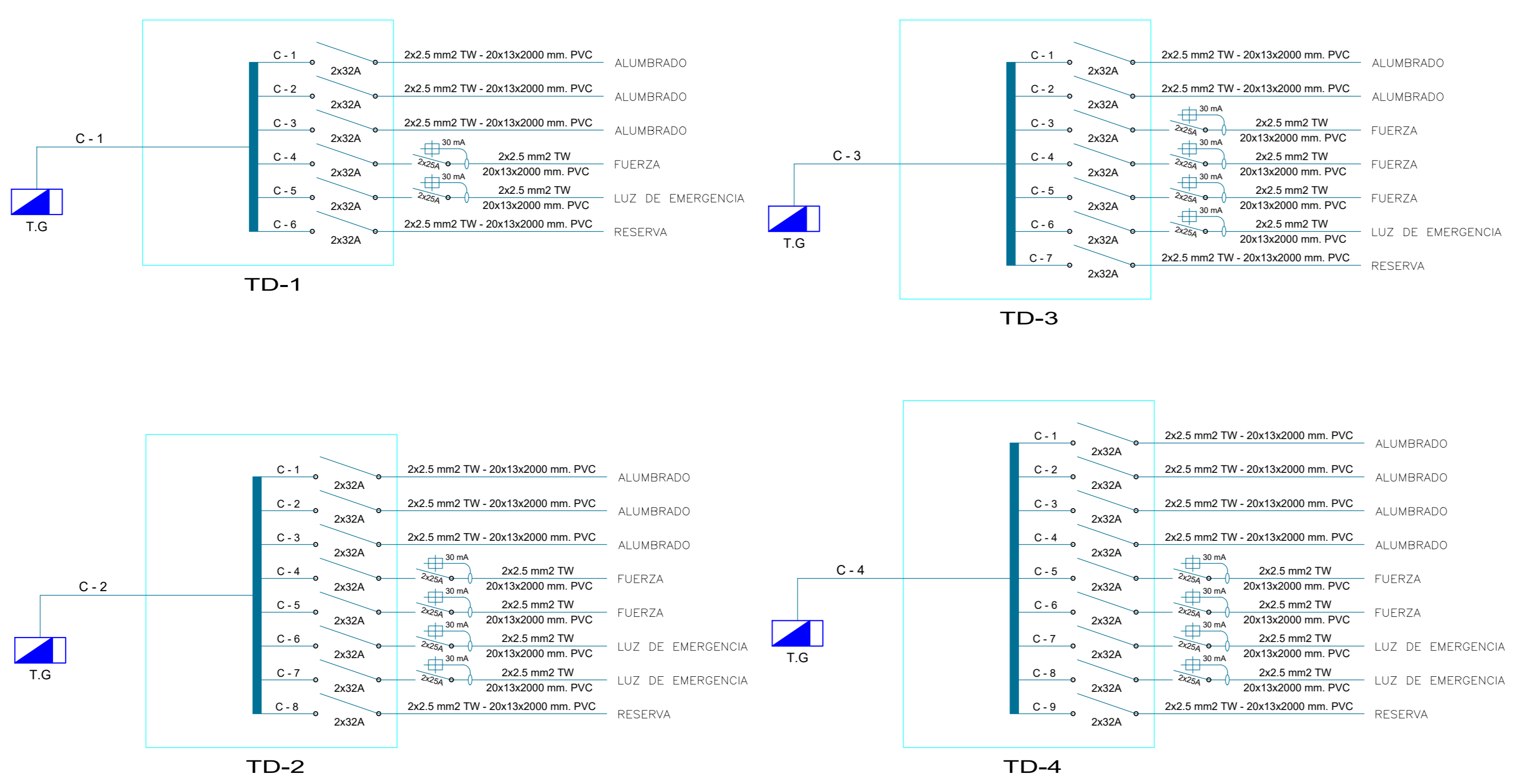


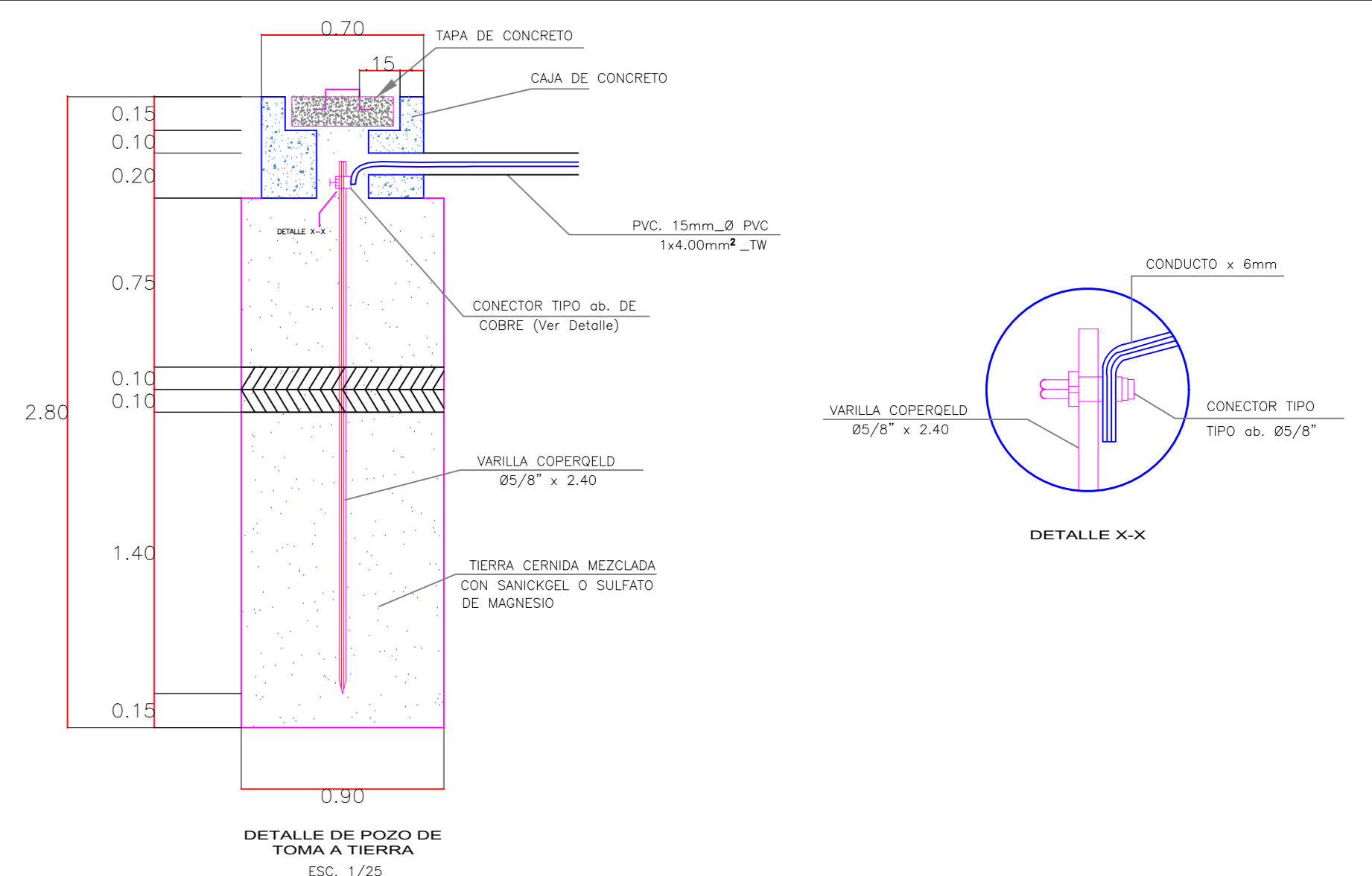
DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



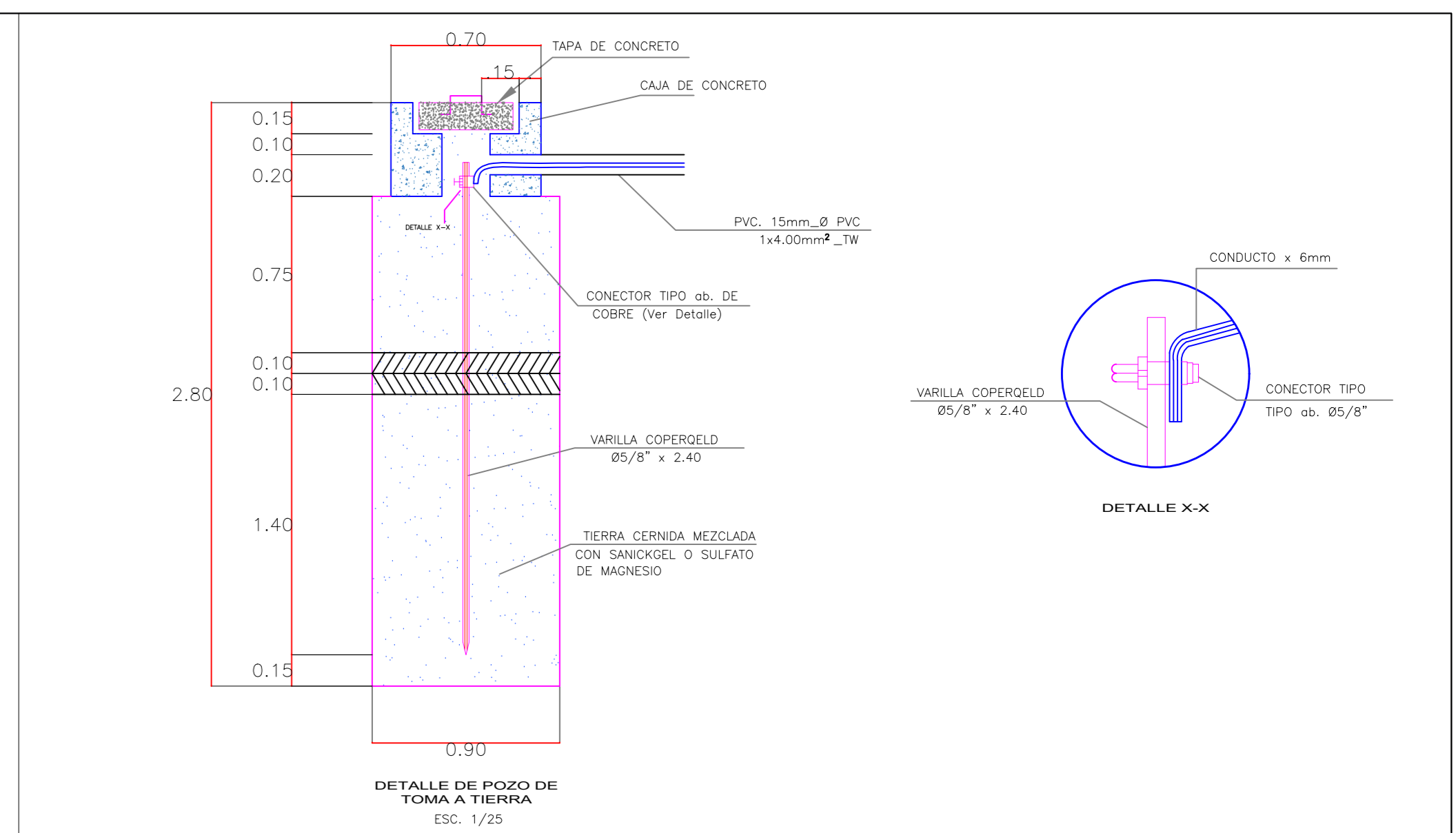
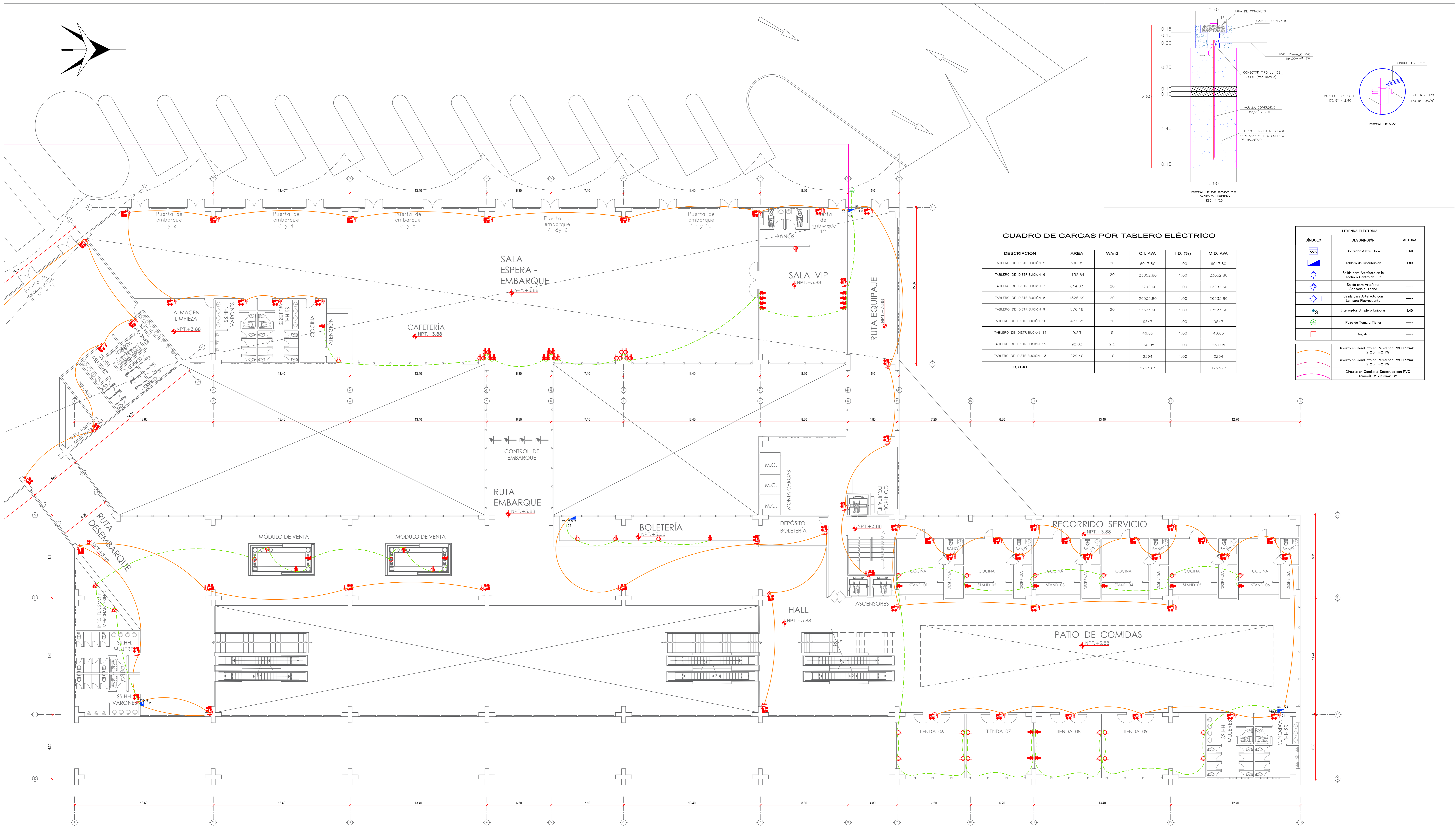
LEYENDA ELÉCTRICA		
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
	Contador Watts-Hora	0.60
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Artefacto en la Techo y Centro de Luz	---
	Salida para Artefacto Adosado al Techo	---
	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	---
	Interruptor Simple o Unipolar	1.40
	Pozo de Toma a Tierra	---
	Registro	---
	Circuito en Conduito en Pared con PVC 15mmØL	2-2.5 mm2 TW
	Circuito en Conduito en Pared con PVC 15mmØL	2-2.5 mm2 TW
	Circuito en Conduito Soterrado con PVC	15mmØL-2-2.5 mm2 TW

CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m2	C.I. KW.	I.D. (%)	M.D. KW.
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 1	1416.39	20	28327.80	1.00	28327.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 2	682.19	20	13643.80	1.00	13643.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 3	367.09	20	7341.80	1.00	7341.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 4	859.08	20	17181.60	1.00	17181.60
TOTAL			62495		62495



Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ** N° de Lámina
 Ubicación: **SECTOR 08 DE DICIEMBRE** **IE-07**
 TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO
 Facultad: **FUERZA & LUCES DE EMERGENCIA - PRIMERA PLANTA** Escala: **INDICADA**
 Autores: **EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando** Asesor: **Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza** Fecha: **08/02/2020**
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis Documento: **Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama**

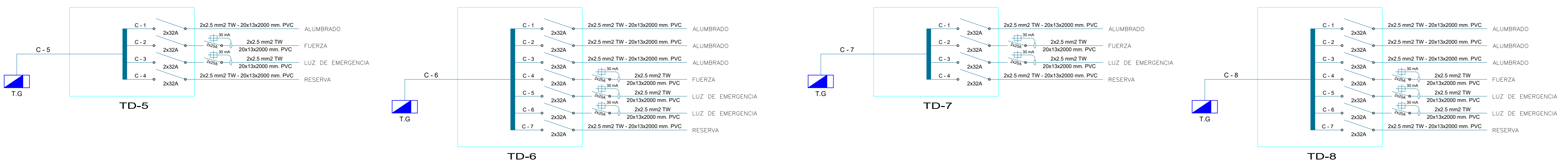


CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m2	C.I. KW.	I.D. (%)	M.D. KW.
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 5	300.89	20	6017.80	1.00	6017.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 6	1152.64	20	23052.80	1.00	23052.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 7	814.63	20	12292.60	1.00	12292.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 8	1326.69	20	26533.80	1.00	26533.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 9	876.18	20	17523.60	1.00	17523.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 10	477.35	20	9547	1.00	9547
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 11	9.33	5	46.65	1.00	46.65
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 12	92.02	2.5	230.05	1.00	230.05
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 13	229.40	10	2294	1.00	2294
TOTAL			97538.3		97538.3

LEYENDA ELÉCTRICA		
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
	Contador Watts-Hora	0.80
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Artefacto en la Techo y Centro de Luz	---
	Salida para Artefacto Adosado al Techo	---
	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	---
	Interruptor Simple e Unipolar	1.80
	Paseo de Toma a Tierra	---
	Registro	---
	Circuito en Conductor en Pared con PVC 15mmØL	2-2.5 mm2 TW
	Circuito en Conductor en Pared con PVC 15mmØL	2-2.5 mm2 TW
	Circuito en Conductor Soterrado con PVC 15mmØL	2-2.5 mm2 TW

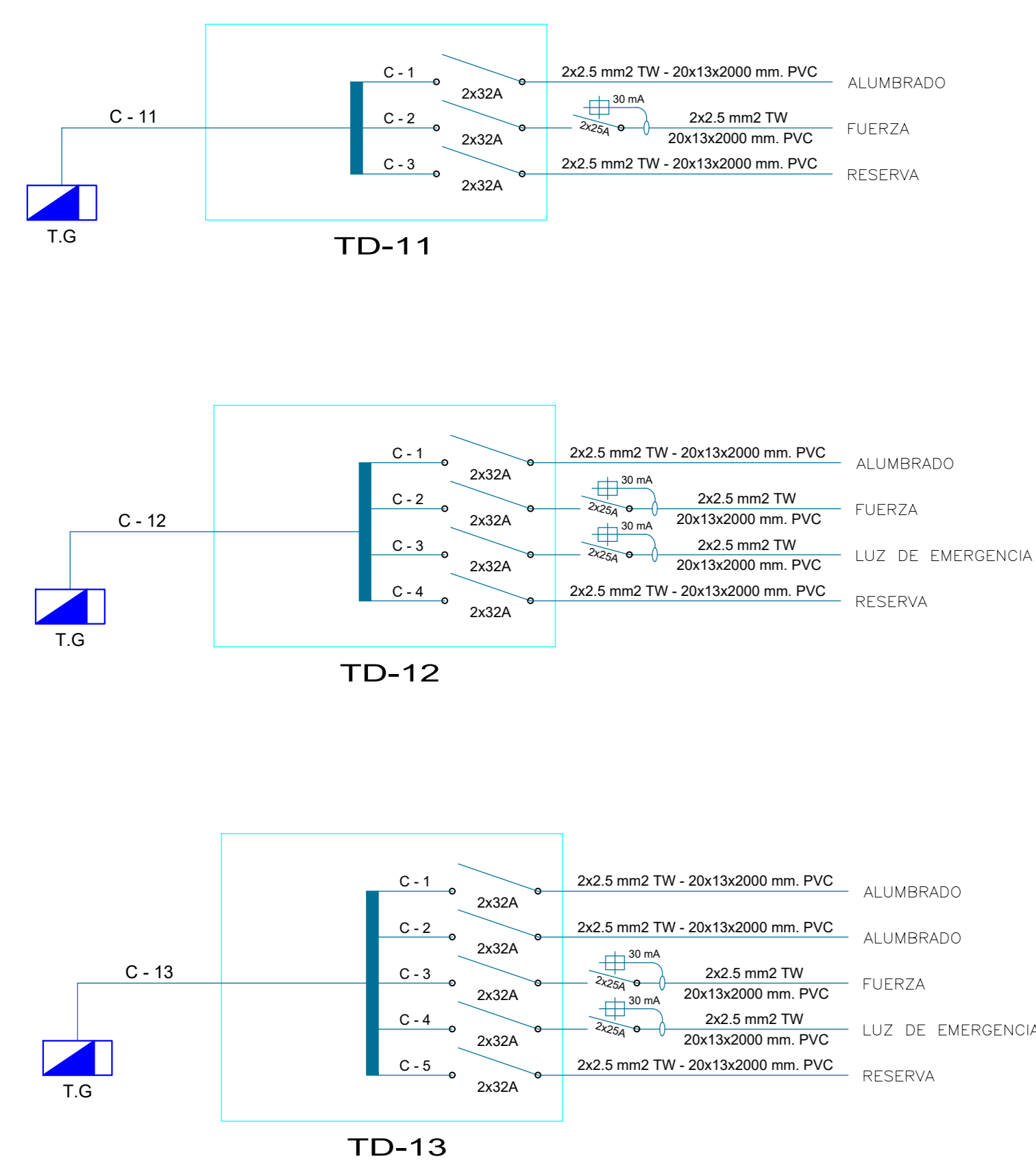
DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



SEGUNDA PLANTA
ESC 1: 250

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	<p>Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ</p> <p>Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE</p> <p>Tesis para obtener el título de Arquitecto</p> <p>Plano: FUERZA & LUCES DE EMERGENCIA - SEGUNDA PLANTA</p> <p>Autores: EST. ARQ. GUMIRAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis</p> <p>Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama</p>	<p>N° de Lámina</p> <p>IE-08</p> <p>Escala: INDICADA</p> <p>Fecha: 08/02/2020</p>
--	---	--

DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN

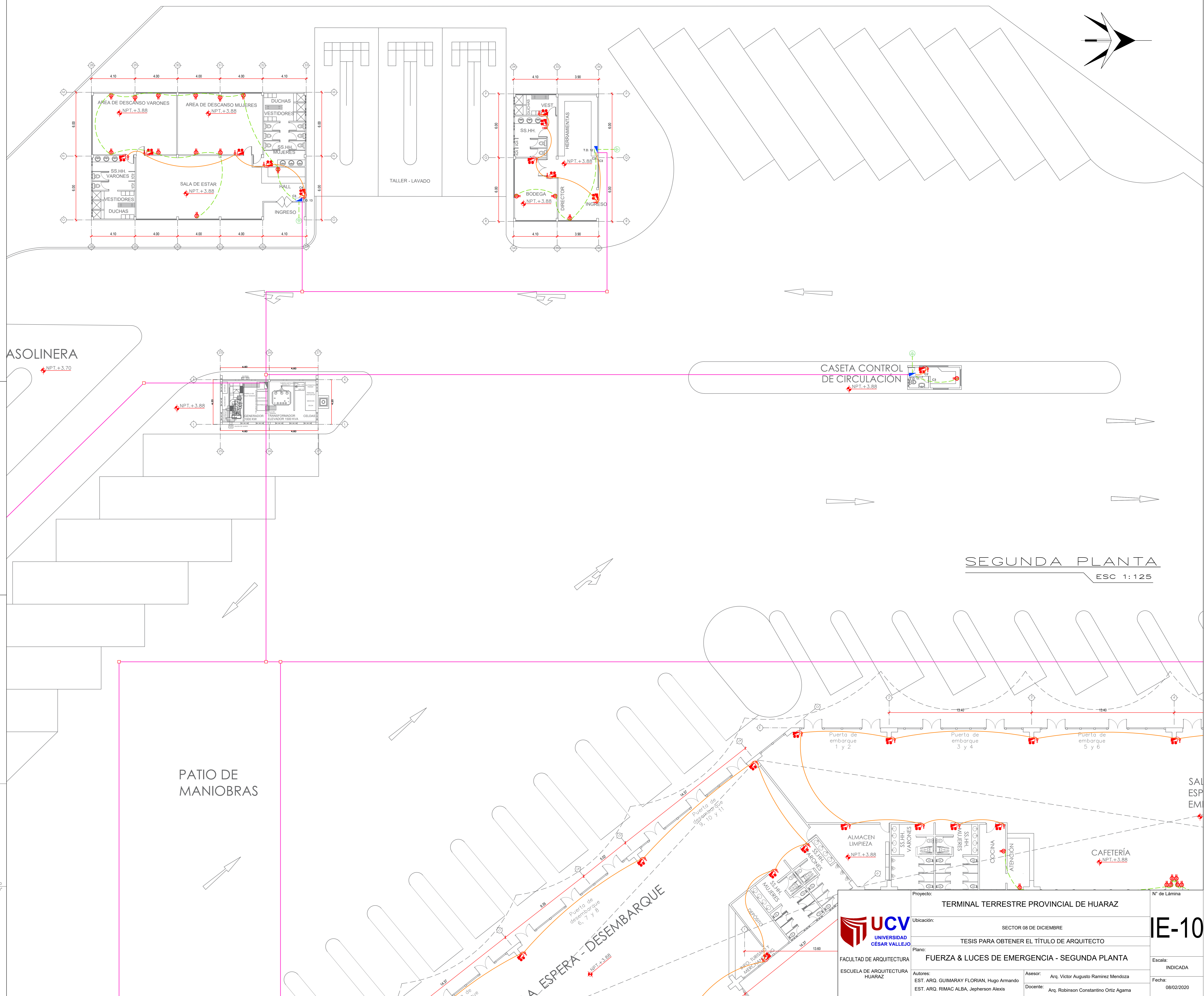
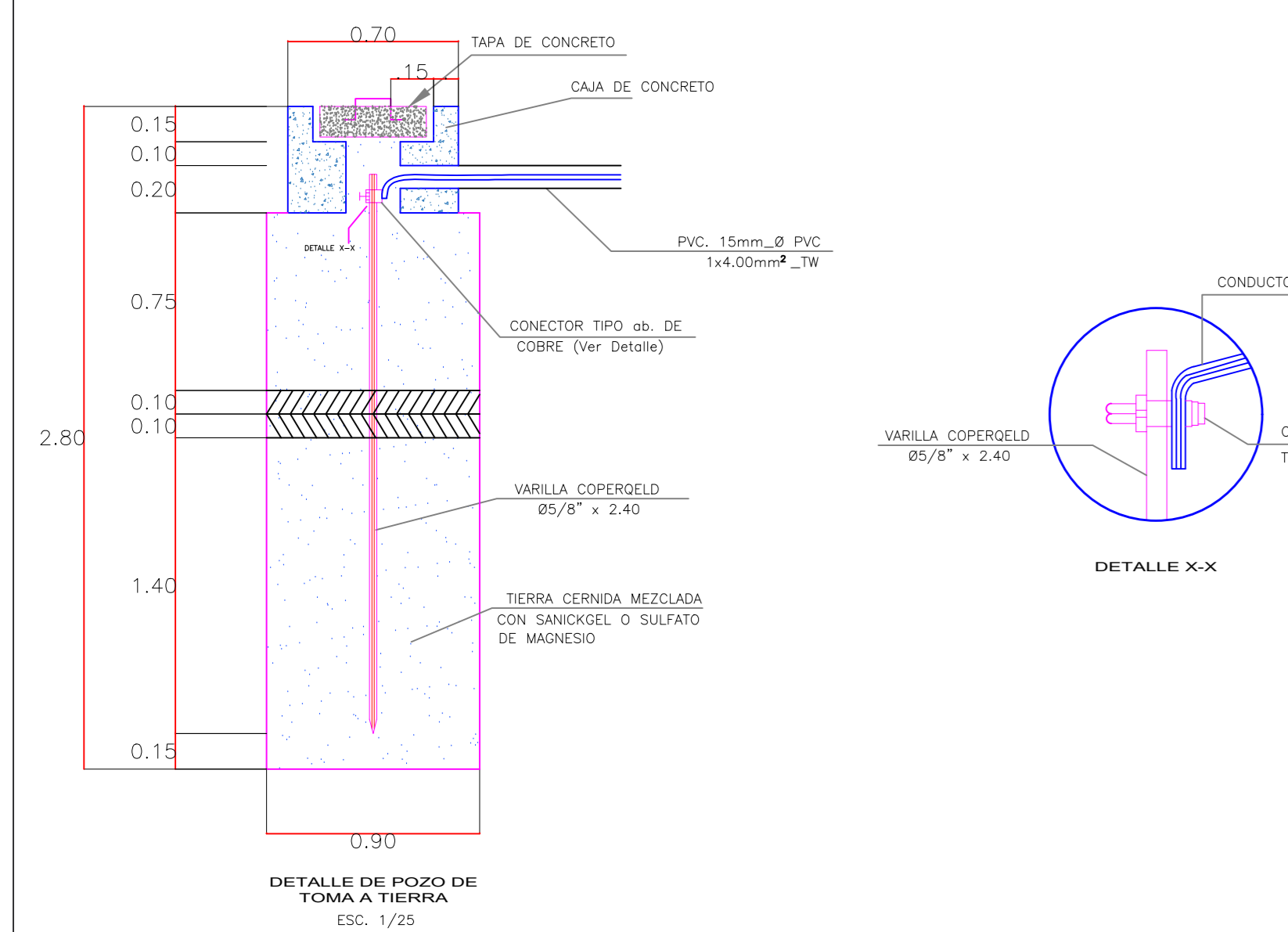


CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m ²	C.I. KW.	I.D. (%)	M.D. KW.
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 5	300.89	20	6017.80	1.00	6017.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 6	1152.64	20	23052.80	1.00	23052.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 7	614.63	20	12292.60	1.00	12292.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 8	1326.69	20	26533.80	1.00	26533.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 9	876.18	20	17523.60	1.00	17523.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 10	477.35	20	9547	1.00	9547
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 11	9.33	5	46.65	1.00	46.65
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 12	92.02	2.5	230.05	1.00	230.05
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 13	229.40	10	2294	1.00	2294
TOTAL			97538.3		97538.3

LEYENDA ELÉCTRICA

SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
	Contador Watts-Hora	0.80
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Artefacto en la Techo o Dentro de Luz	----
	Salida para Artefacto Abasado al Techo	----
	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	----
	Interruptor Simple o Unipolar	1.40
	Pozo de Toma a Tierra	----
	Registro	----
	Circuito en Conduto en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	
	Circuito en Conduto en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	
	Circuito en Conduto Soterrado con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	



<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	<p>Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ</p> <p>Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE</p> <p>Tesis para obtener el título de Arquitecto</p> <p>Plano: FUERZA & LUCES DE EMERGENCIA - SEGUNDA PLANTA</p>	<p>N° de Lámina</p> <p>IE-10</p> <p>Escala: INDICADA</p> <p>Fecha: 08/02/2020</p>	
	<p>Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando</p> <p>EST. ARQ. RIMAC ALBA, Japherson Alexis</p>		<p>Asesor: Arq. Victor Augusto Ramírez Mendoza</p> <p>Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama</p>
	<p>Proyecto: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando</p>		
	<p>Asesor: Arq. Victor Augusto Ramírez Mendoza</p>		

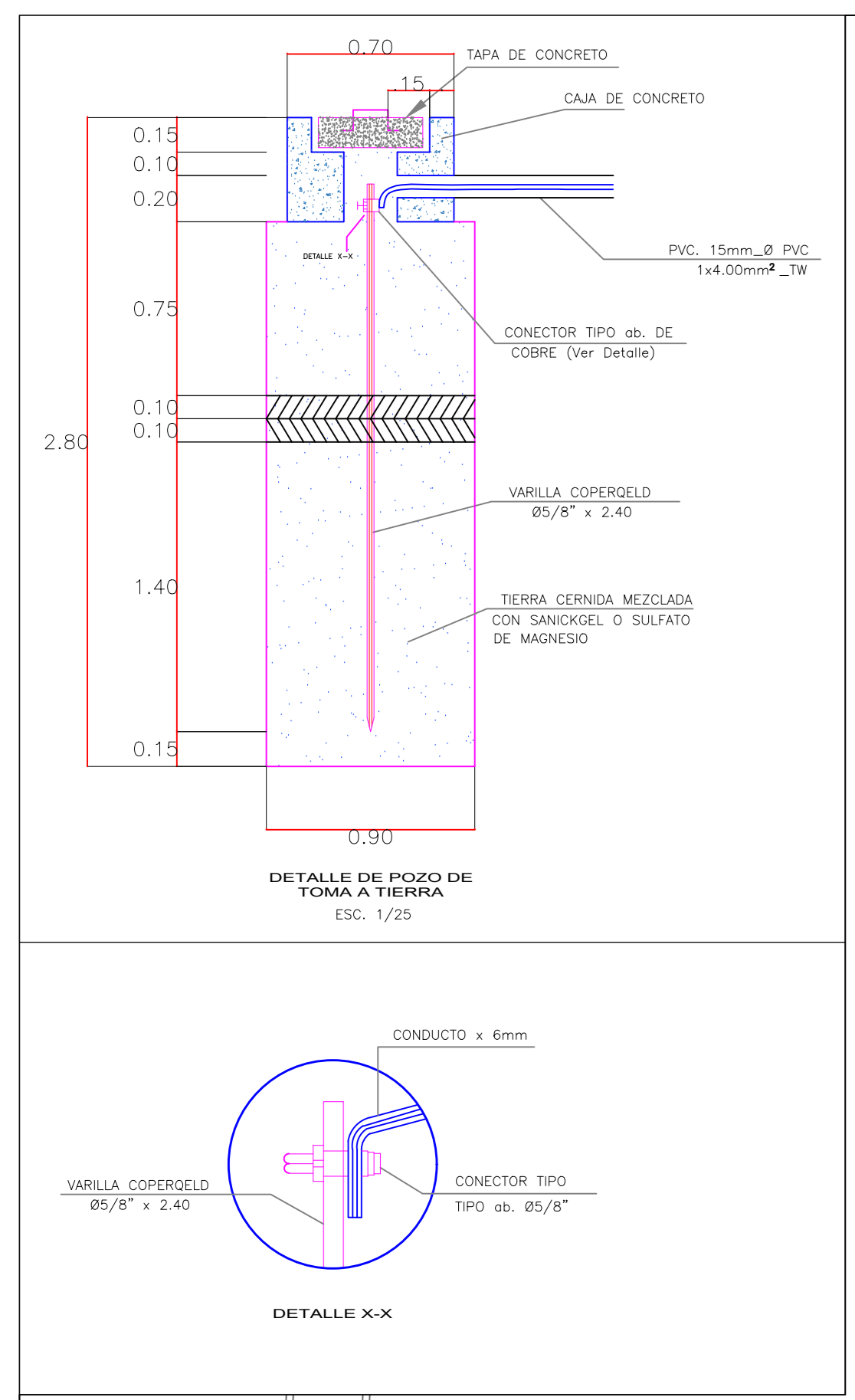
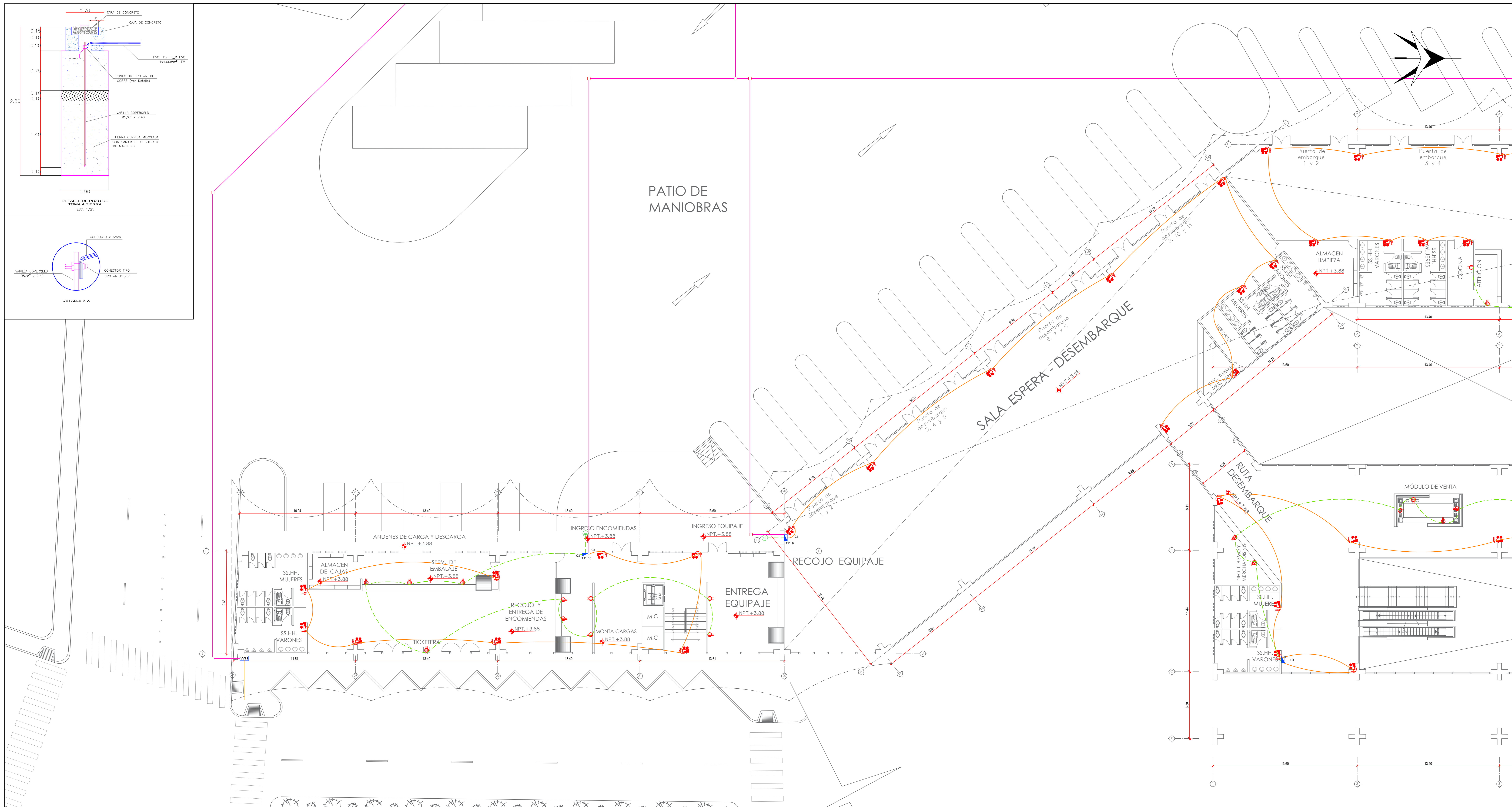
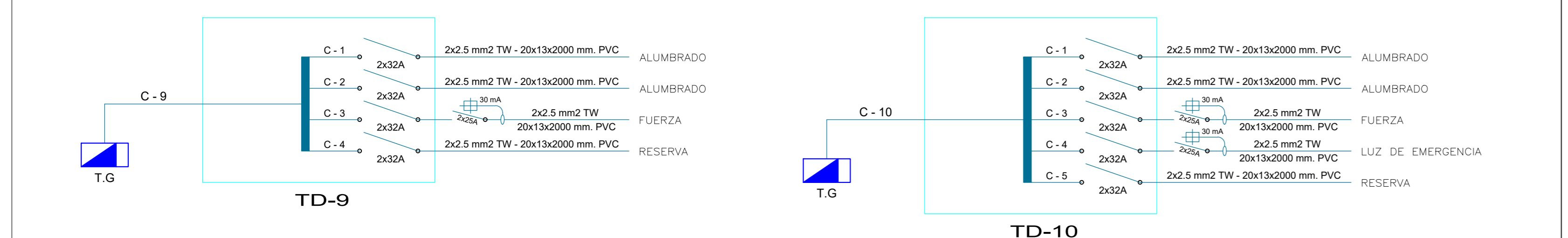


DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



LEYENDA ELÉCTRICA		
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTIMETRIA
	Contador Watts-Hora	0.00
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Artefacto en la Techo o Centro de Luz	----
	Salida para Artefacto Adosado al Techo	----
	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	----
	Interruptor Simple o Unipolar	1.40
	Punto de Toma a Tierra	----
	Registro	----
	Circuito en Conductor en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm2 TW	----
	Circuito en Conductor en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm2 TW	----
	Circuito en Conductor Soterrado con PVC 15mmØL 2-2.5 mm2 TW	----

CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m2	G.I. KW.	I.D. (%)	M.D. KW.
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 5	300.89	20	6017.80	1.00	6017.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 6	1152.64	20	23052.80	1.00	23052.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 7	614.63	20	12292.60	1.00	12292.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 8	1326.69	20	26533.80	1.00	26533.80
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 9	876.18	20	17523.60	1.00	17523.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 10	477.35	20	9547.00	1.00	9547.00
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 11	9.33	5	46.65	1.00	46.65
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 12	92.02	2.5	230.05	1.00	230.05
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 13	229.40	10	2294.00	1.00	2294.00
TOTAL			97536.3		97536.3

SEGUNDA PLANTA
ESC 1:125

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**
 Ubicación: **SECTOR 08 DE DICIEMBRE**
 TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO
FUERZA & LUCES DE EMERGENCIA - SEGUNDA PLANTA

Autores: EST. ARQ. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Asesor: Arq. Víctor Augusto Ramírez Mendoza
 Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

N° de Lámina: **IE-09**
 Escala: **INDICADA**
 Fecha: **08/02/2020**

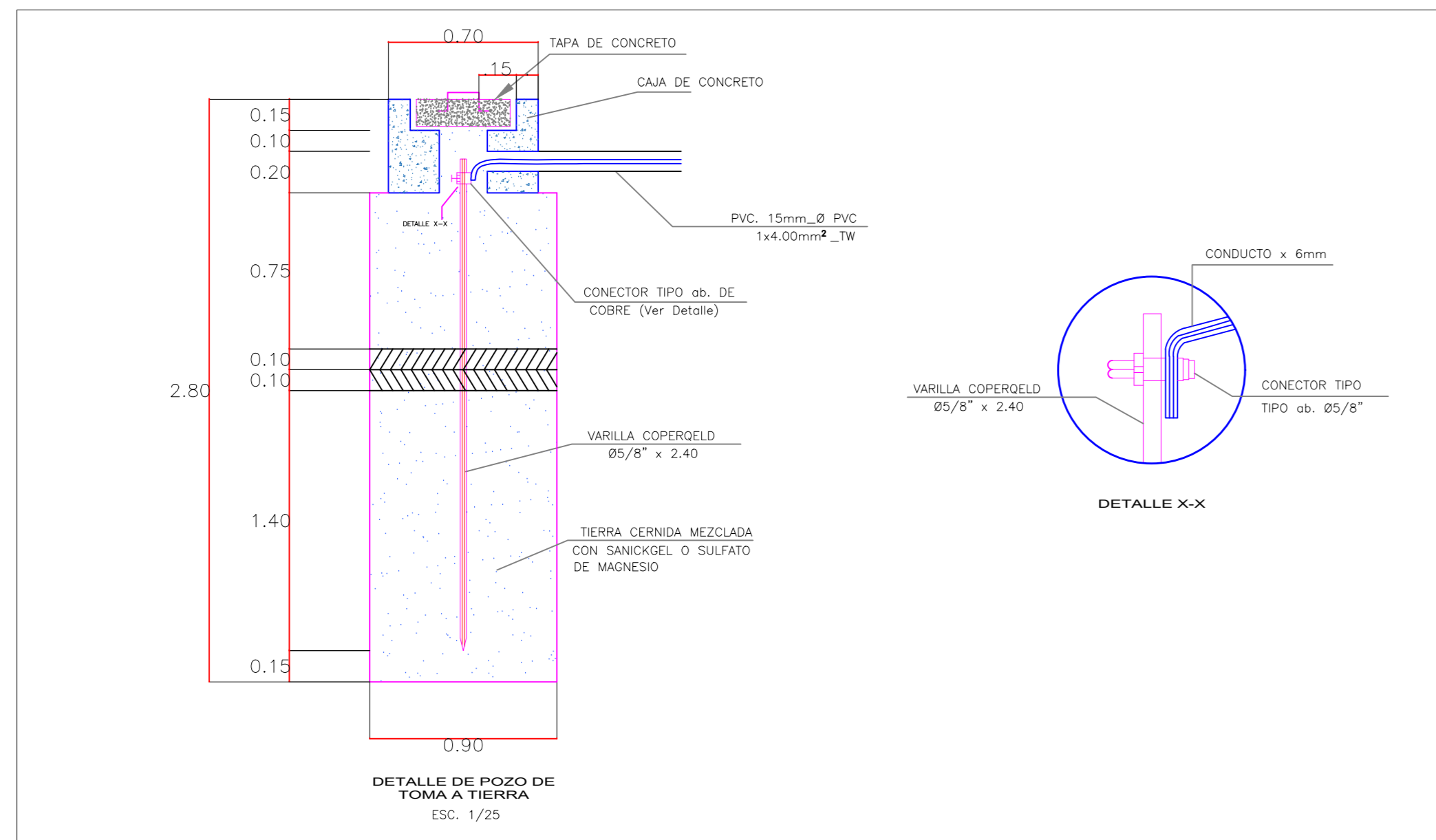
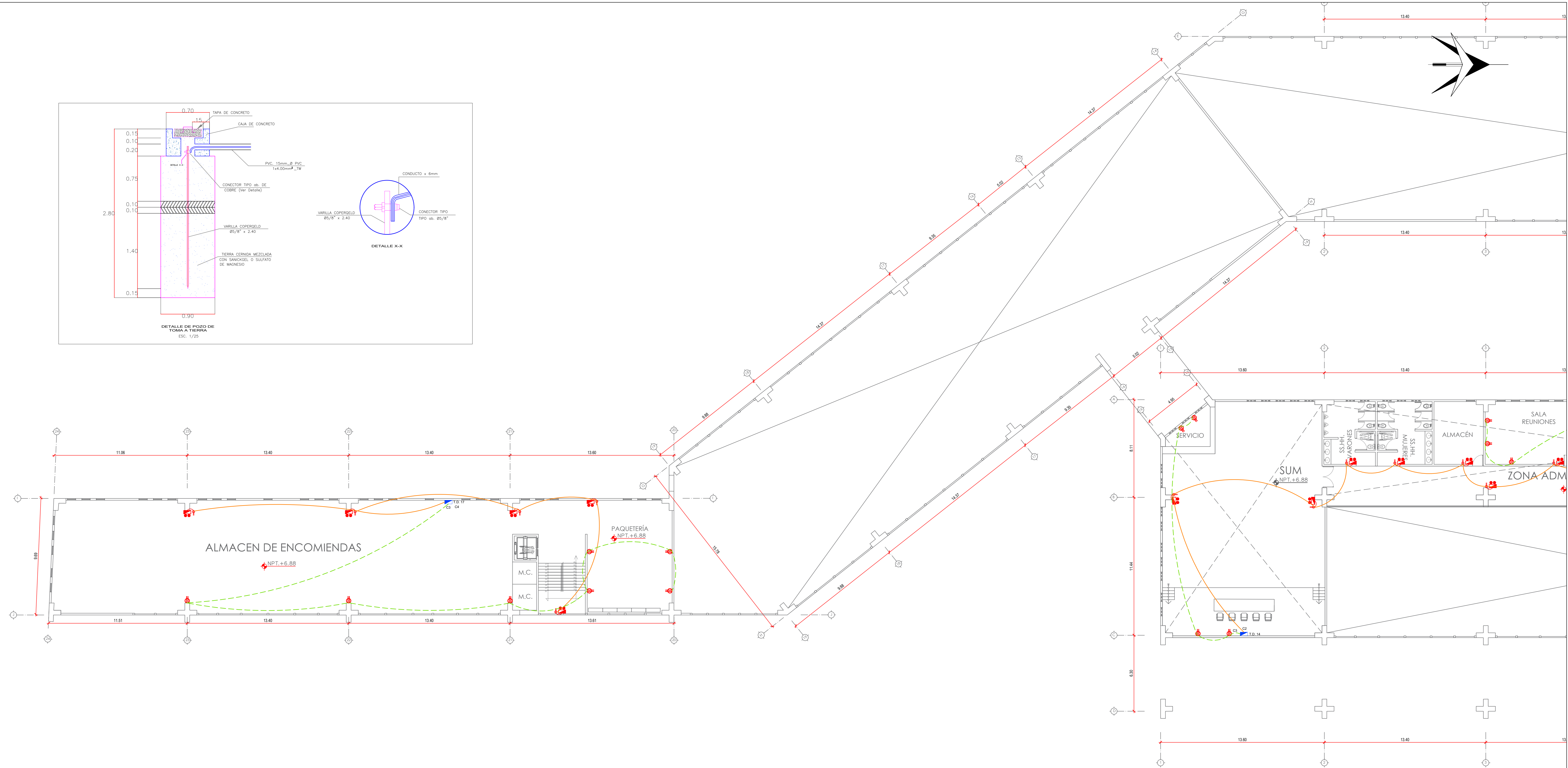
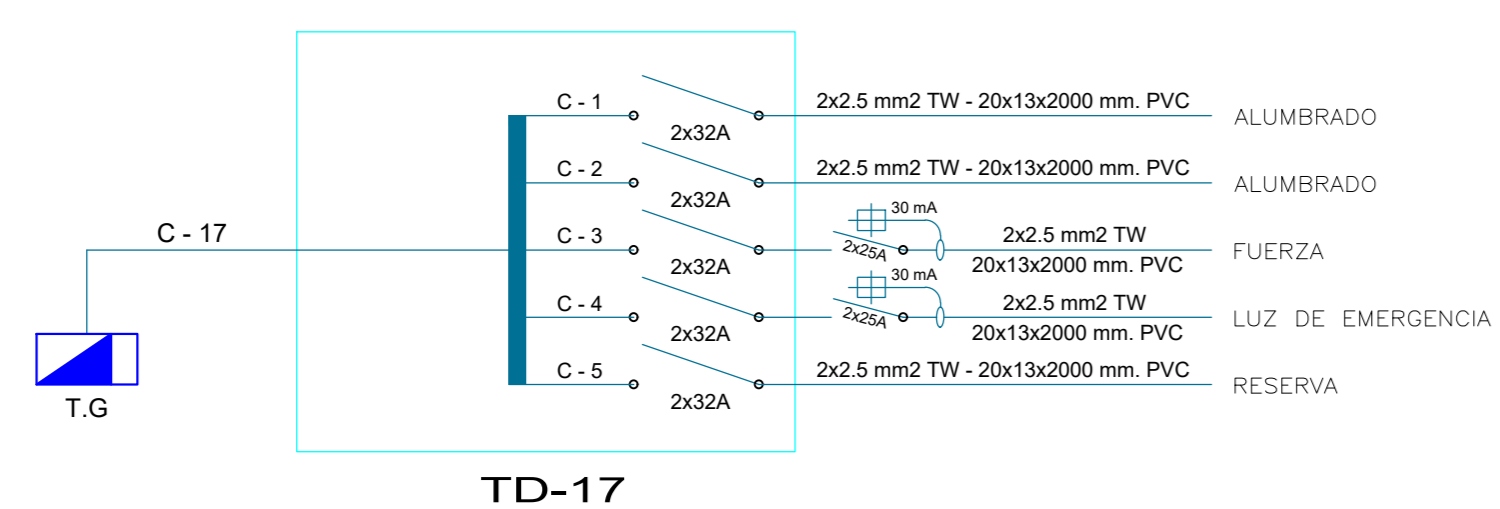


DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



LEYENDA ELÉCTRICA		
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
	Contador Watts-Hora	0.00
	Tablero de Distribución	1.80
	Salida para Artefacto en la Techo o Centro de Luz	-----
	Salida para Artefacto Abaisado al Techo	-----
	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	-----
	Interruptor Simple o Unipolar	1.80
	Pozo de Toma a Tierra	-----
	Registro	-----
	Circuito en Conduto en Pared con PVC 15mmDL 2-2.5 mm2 TW	-----
	Circuito en Conduto en Pared con PVC 15mmDL 2-2.5 mm2 TW	-----
	Circuito en Conduto Soterrado con PVC 15mmDL 2-2.5 mm2 TW	-----

CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

DESCRIPCIÓN	AREA	W/m2	C.I. KW	I.D. (%)	M.D. KW
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 14	253.57	10	2535.70	1.00	2535.70
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 15	1161.88	20	23237.60	1.00	23237.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 16	566.62	23	13082.86	1.00	13082.86
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 17	481.93	2.5	1204.83	1.00	1204.83
TOTAL			40060.99		40060.99

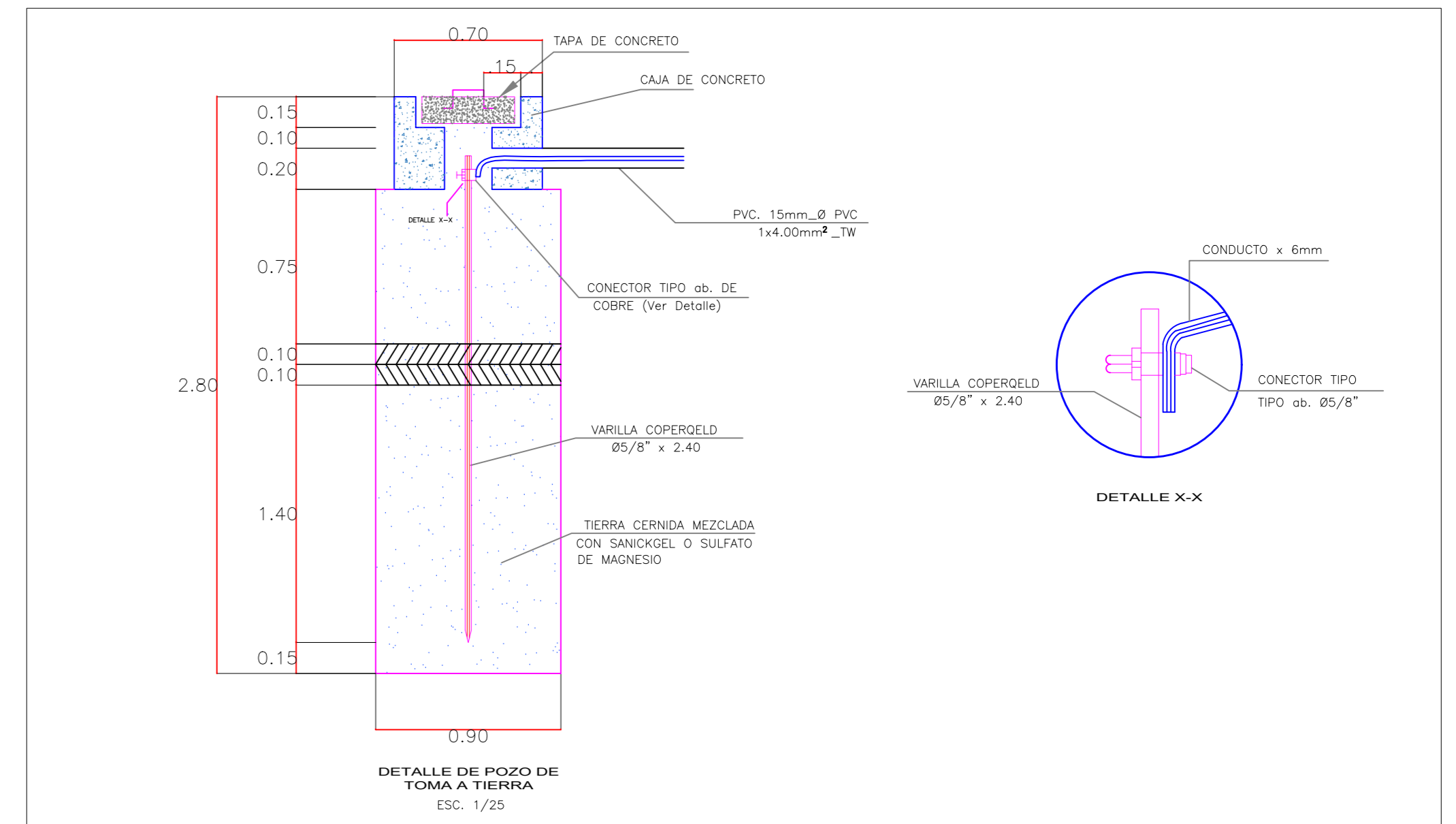
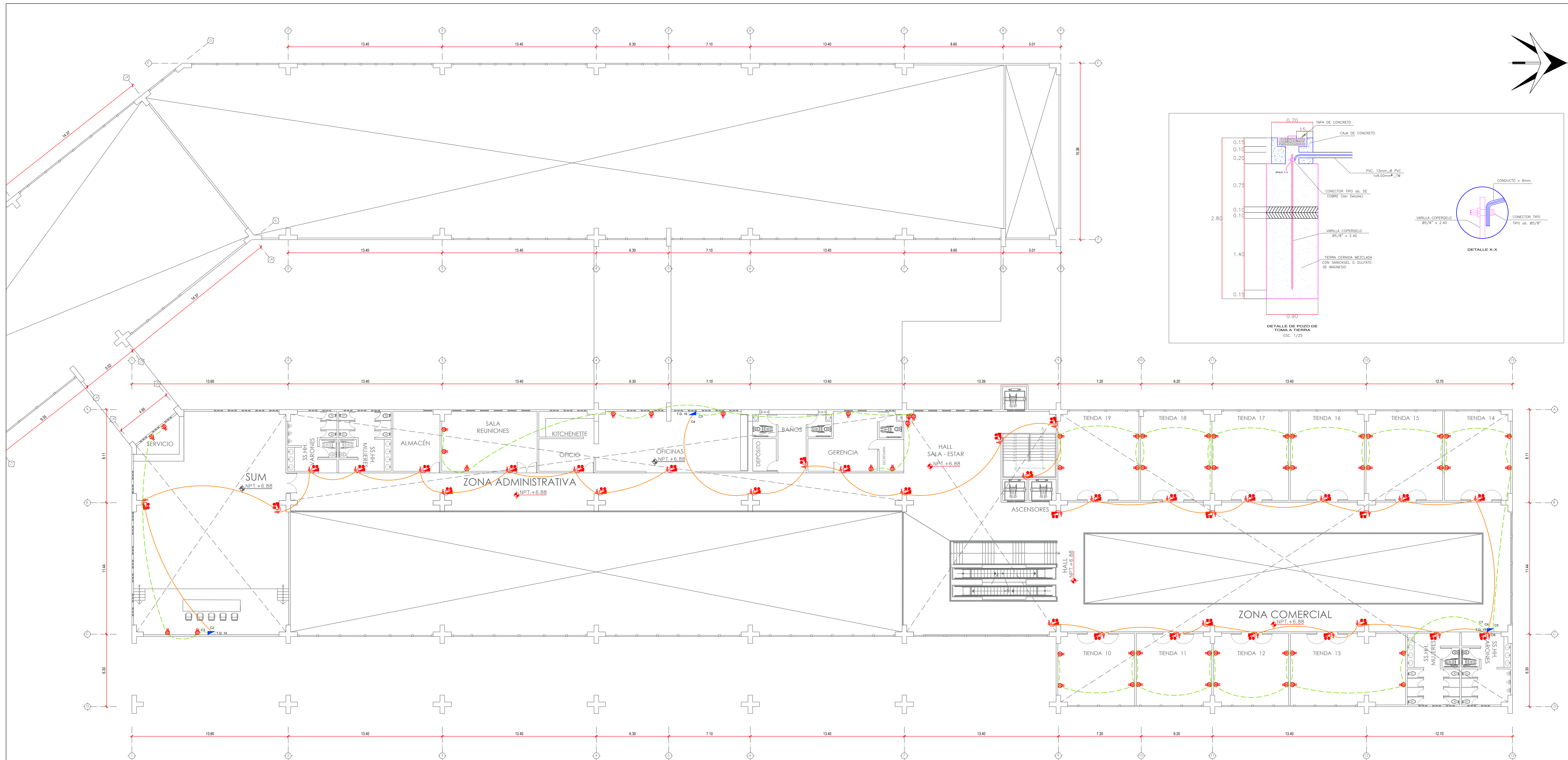
TERCERA PLANTA
ESC 1:125



FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

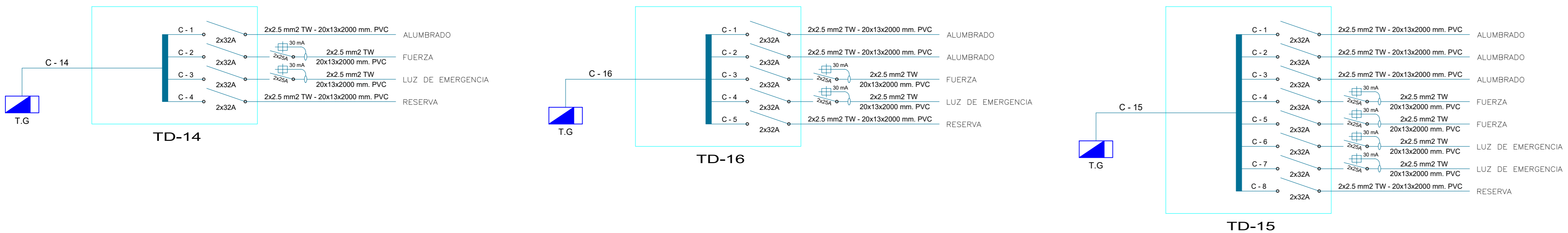
Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**
Ubicación: **SECTOR 08 DE DICIEMBRE**
Tesis para obtener el título de Arquitecto
Plano: **FUERZA & LUCES DE EMERGENCIA - TERCERA PLANTA**
Autores: **EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando**
Asesor: **Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza**
Docente: **Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama**

N° de Lámina: **IE-12**
Escala: **INDICADA**
Fecha: **08/02/2020**



TERCERA PLANTA
ESC 1:125

DIAGRAMA UNIFAMILIAR DE LOS CIRCUITOS DE LOS TABLEROS DE DISTRIBUCIÓN



LEYENDA ELÉCTRICA

SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	ALTURA
WH	Cantador Watts-Hora	0.60
□	Tablero de Distribución	1.80
□	Salida para Artefacto en la Fachada o Centro de Luz	---
□	Salida para Artefacto Adosado al Techo	---
□	Salida para Artefacto con Lámpara Fluorescente	---
S	Interruptor Simple o Unipolar	1.40
□	Pozo de Tuba a Tierra	---
□	Registro	---
—	Circuito en Conducto en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	---
—	Circuito en Conducto en Pared con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	---
—	Circuito en Conducto Soterrado con PVC 15mmØL 2-2.5 mm ² TW	---

CUADRO DE CARGAS POR TABLERO ELÉCTRICO

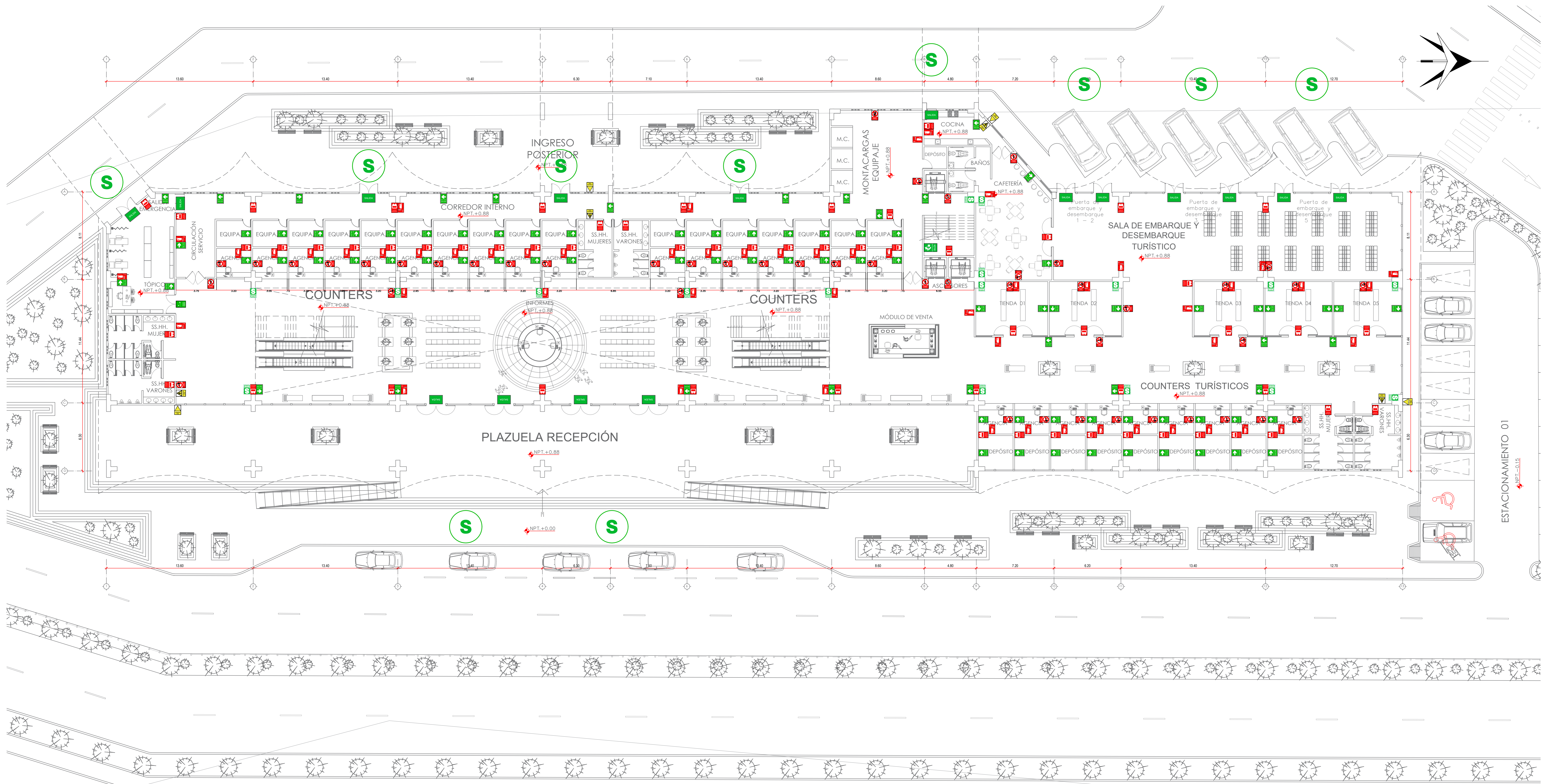
DESCRIPCIÓN	AREA	W/m ²	C.I. KW.	I.D. (%)	M.D. KW.
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 14	255.57	10	2555.70	1.00	2555.70
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 15	1161.88	20	23237.60	1.00	23237.60
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 16	568.82	23	13082.86	1.00	13082.86
TABLERO DE DISTRIBUCIÓN 17	481.93	2.5	1204.83	1.00	1204.83
TOTAL			40060.99		40060.99

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

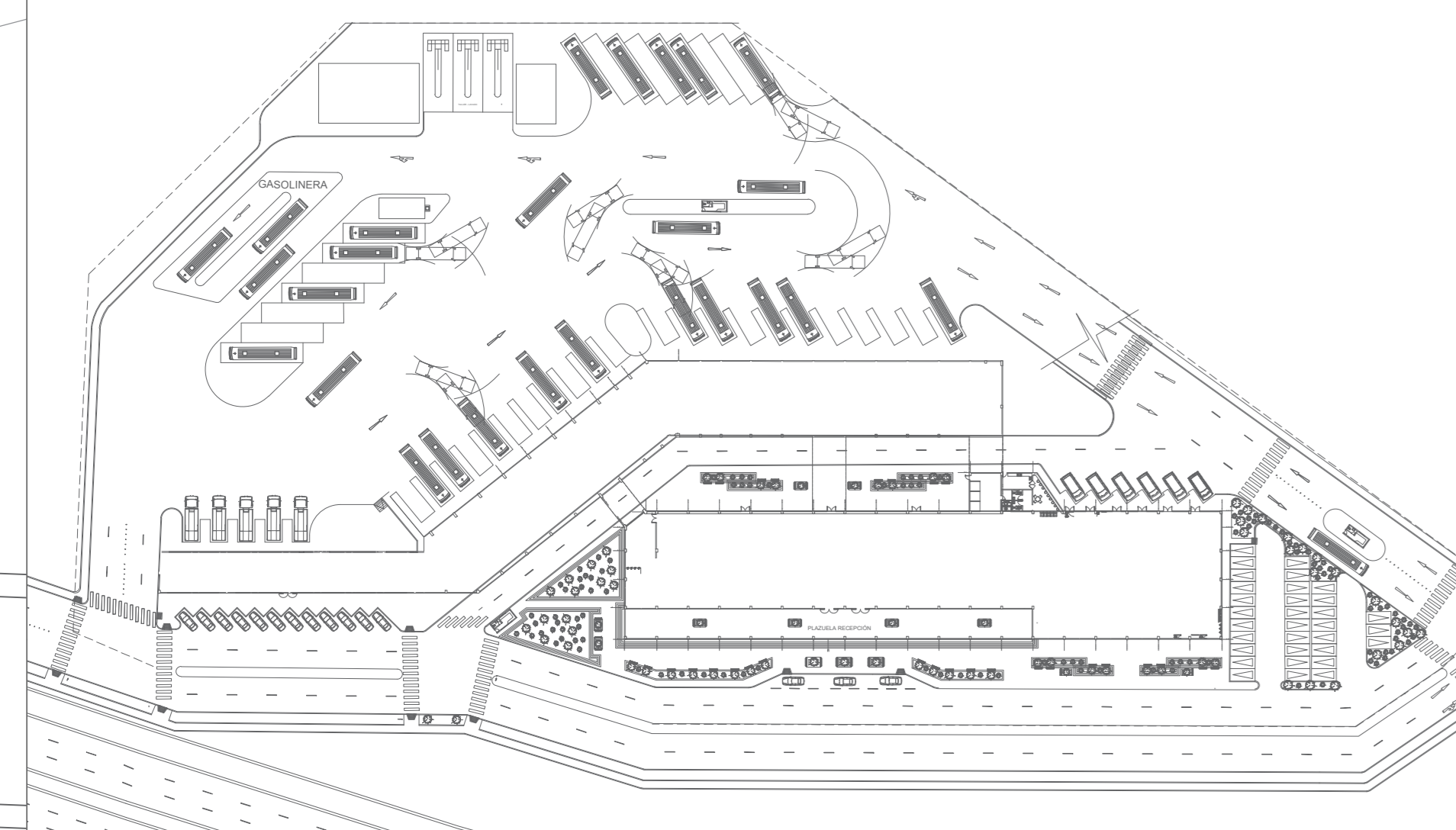
Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ
Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE
TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO
Plano: FUERZA & LUCES DE EMERGENCIA - TERCERA PLANTA

Autores: EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando
Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
Docentes: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agaña

N° de Lámina: IE-11
Escala: INDICADA
Fecha: 08/02/2020



PLANTA GENERAL



ESCALA GRAFICA



LEYENDA DE SEÑALÉTICA	
SEÑALES DE EQUIPOS CONTRA INCENDIOS	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	EXTINTOR POLVO QUÍMICO SECO 1:10

SEÑALES DE ADVERTENCIA	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	ATENCIÓN RIESGO ELÉCTRICO 1:40
	ATENCIÓN PUESTA A TIERRA 1:80

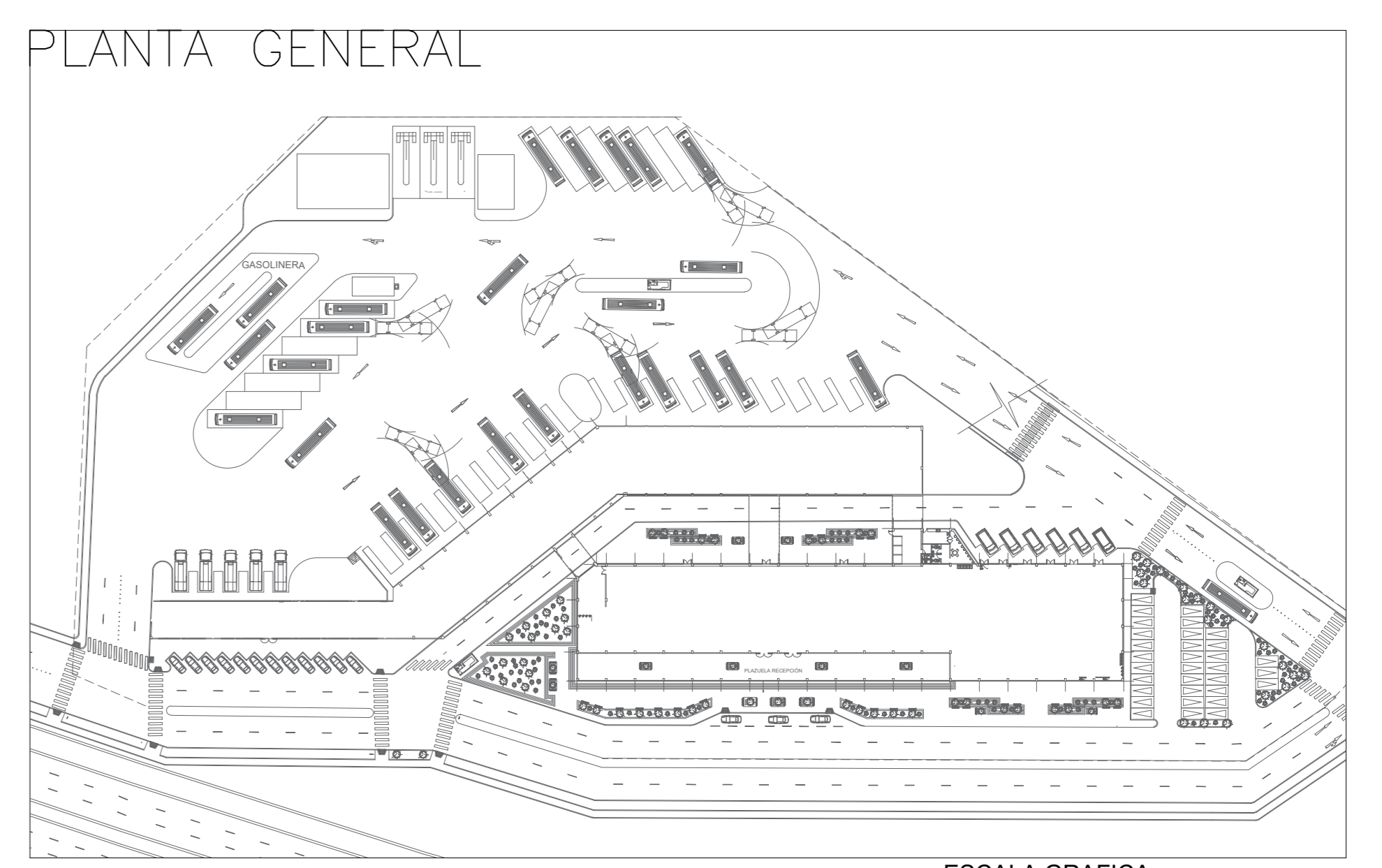
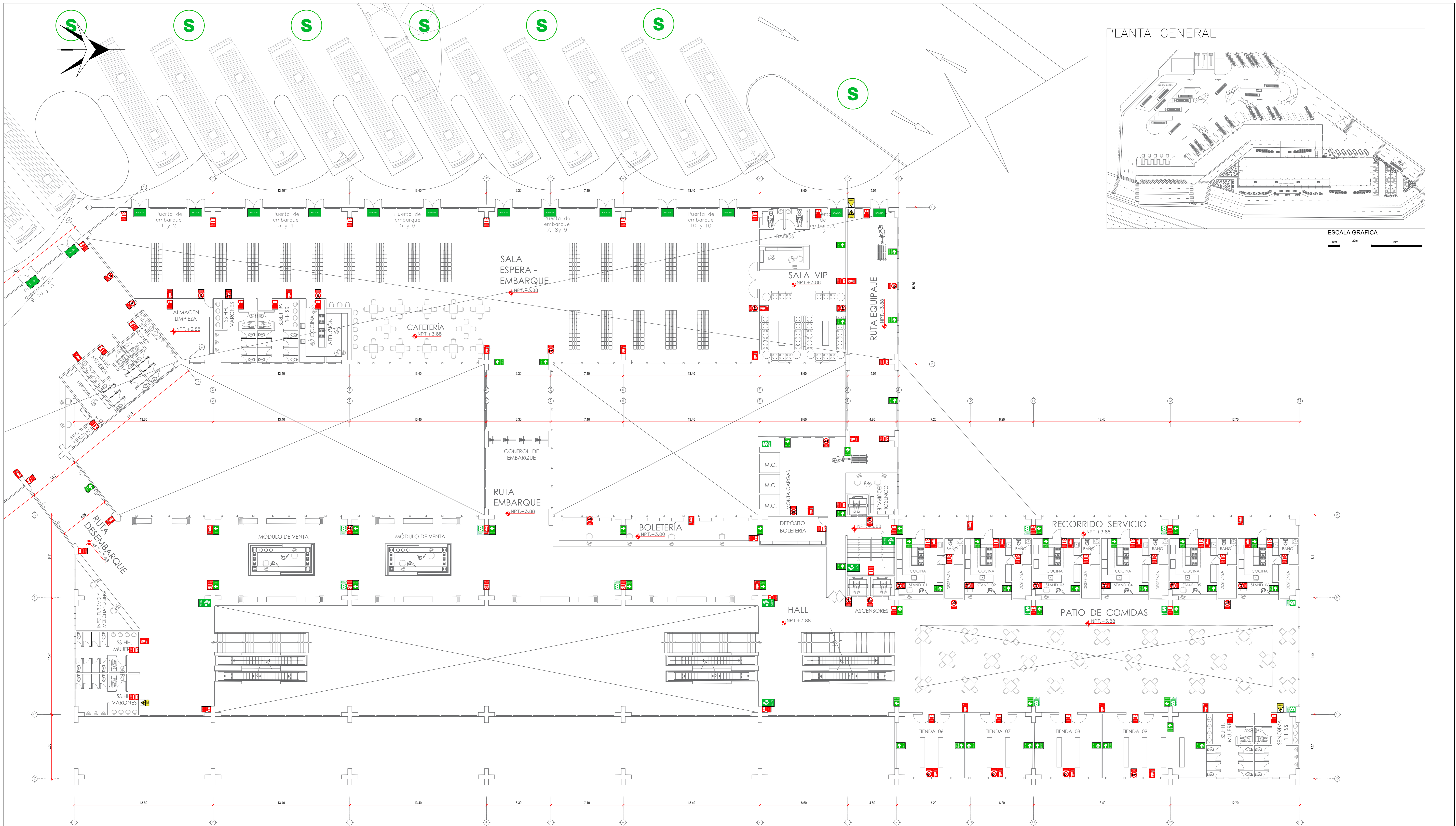
SEÑALES DE PROHIBICIÓN	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	PROHIBIDO FUMAR 1:40
	PROHIBIDO EL INGRESO ÁREA RESTRICTADA 1:40
	PROHIBIDO SUBIR AL MONTACARGAS 1:40
	NO USAR EL TEN CASO DE SISMO O INCENDIO 1:40

SEÑALES DE EVACUACIÓN Y EMERGENCIA	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO 1:80
	RUTA DE EVACUACIÓN 1:80
	RUTA DE EVACUACIÓN 1:80
	RUTA DE EVACUACIÓN 1:80
	SALA DE PRIMEROS AUXILIOS 1:80

INFORMACIÓN ADICIONAL	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	LUCES DE EMERGENCIA 2:10
	PUNTO DE REUNIÓN EN CASO DE EMERGENCIA

PRIMERA PLANTA
ESC 1:125

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina	SE-07
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE		
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
		SEÑALIZACION PRIMERA PLANTA		
	Autores:	EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	
	EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	
			Fecha:	08/02/2020



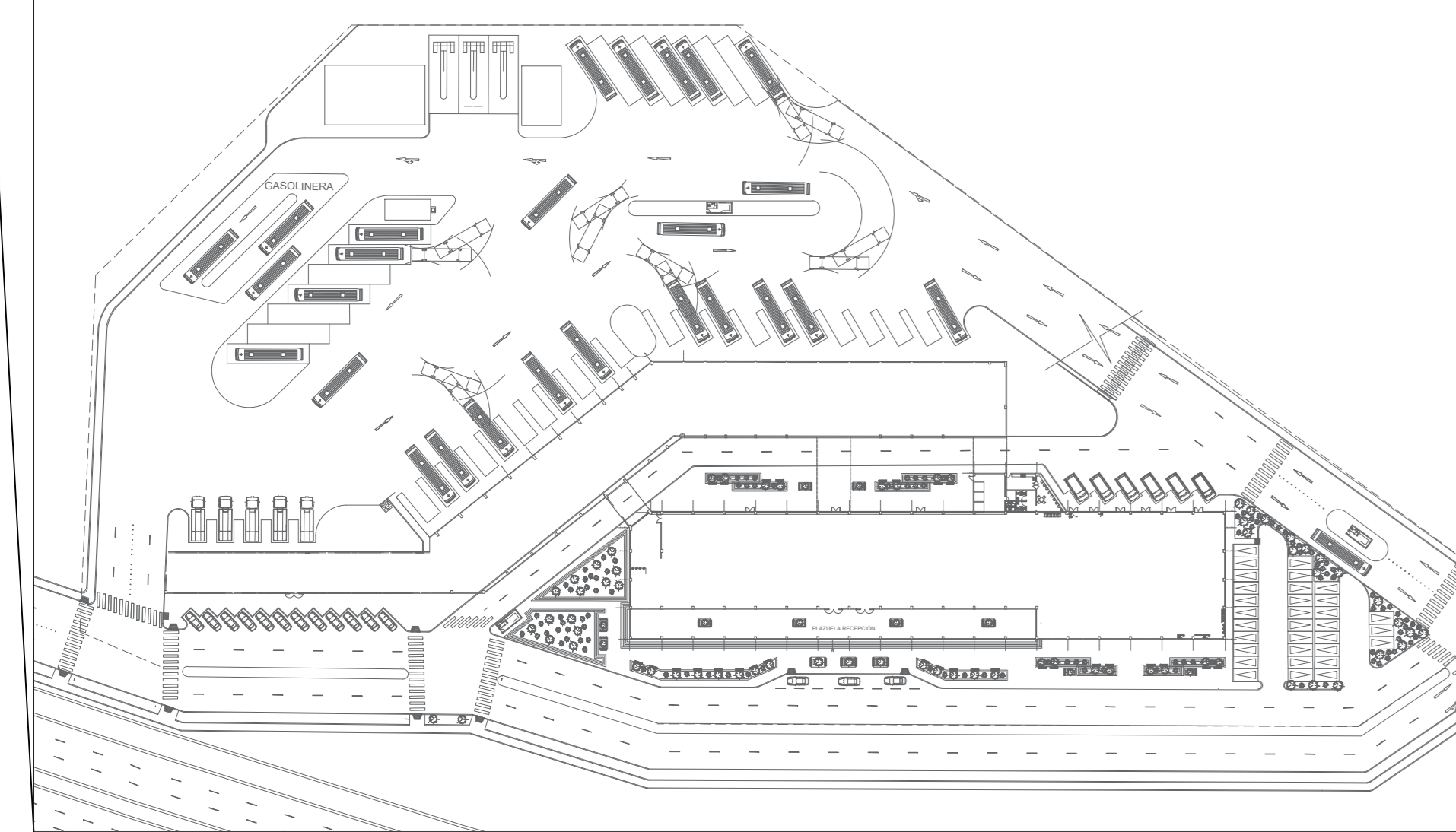
ESCALA GRAFICA
0m 10m 20m 30m

SEGUNDA PLANTA
ESC 1: 250

LEYENDA DE SEÑALÉTICA	SEÑALES DE ADVERTENCIA	SEÑALES DE PROHIBICIÓN	SEÑALES DE EVACUACIÓN Y EMERGENCIA	INFORMACIÓN ADICIONAL
<p>SEÑALES DE EQUIPOS CONTRA INCENDIOS</p> <p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p> EXTINTOR POLVO QUÍMICO SECO 1.10</p>	<p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p> ATENCIÓN RIESGO ELÉCTRICO 1.40</p> <p> ATENCIÓN PUESTA A TIERRA 1.80</p>	<p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p> PROHIBIDO FUMAR 1.40</p> <p> PROHIBIDO EL INGRESO ÁREA RESTRINGIDA 1.40</p> <p> PROHIBIDO SUBIR AL MONTACARGAS 1.40</p> <p> NO USAR EL EN CASO DE SISMO O INCENDIO 1.40</p>	<p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p> ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO 1.80</p> <p> RUTA DE EVACUACIÓN 1.80</p> <p> RUTA DE EVACUACIÓN 1.80</p> <p> RUTA DE EVACUACIÓN 1.80</p> <p> SALA DE PRIMEROS AUXILIOS 1.80</p>	<p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p> LUCES DE EMERGENCIA 2.10</p> <p> PUNTO DE RELEVO EN CASO DE EMERGENCIA</p>

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	<p>Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ</p>	N° de Lámina	
	<p>Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE</p>	<p>SE-08</p>	
	<p>Plano: SEÑALIZACION SEGUNDA PLANTA</p>		
	<p>Autores: EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis</p>	<p>Asesor: Arq. Víctor Augusto Ramírez Mendoza</p> <p>Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama</p>	<p>Escala: INDICADA</p> <p>Fecha: 08/02/2020</p>

PLANTA GENERAL



ESCALA GRAFICA



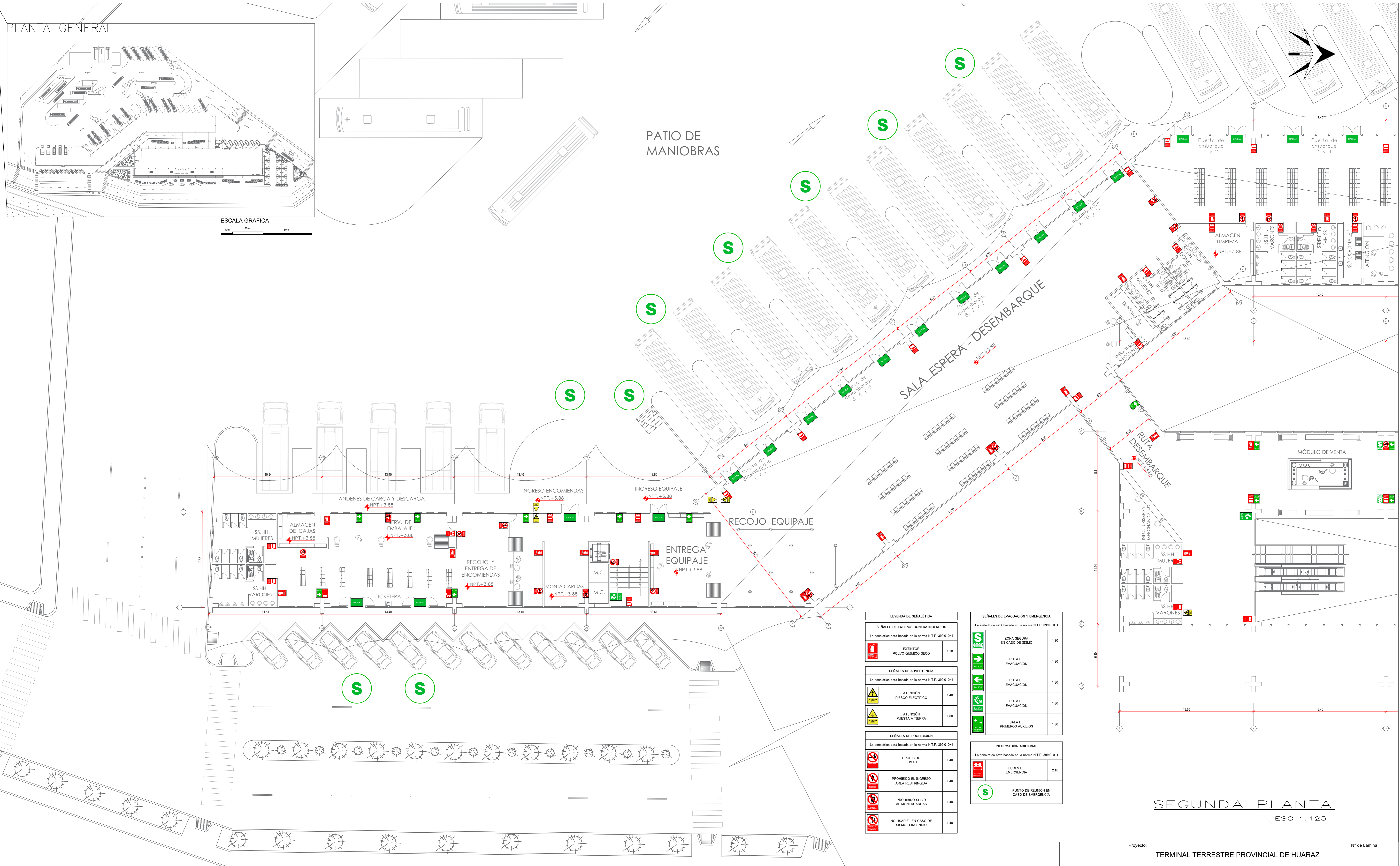
PATIO DE MANIOBRAS

SALA ESPERA - DESEMBARQUE

RUA DE DESEMBARQUE

RECOJO EQUIPAJE

ENTREGA EQUIPAJE



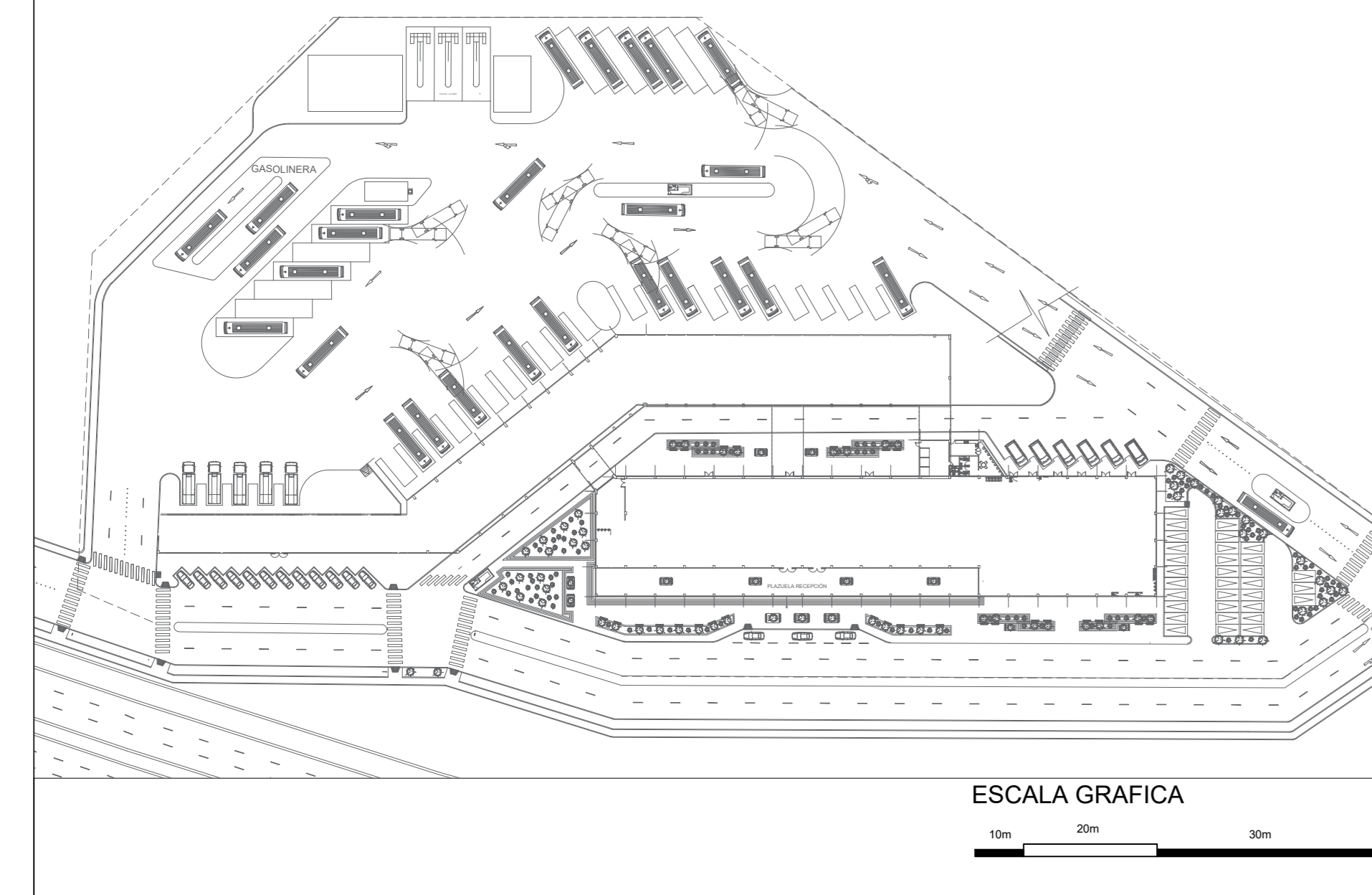
LEYENDA DE SEÑALÉTICA	
SEÑALES DE EQUIPOS CONTRA INCENDIOS	
La señalética está basada en la norma NTP 399.010-1	
	EXTINTOR POLVO QUÍMICO SECO 1.10
SEÑALES DE ADVERTENCIA	
La señalética está basada en la norma NTP 399.010-1	
	ATENCIÓN RESGO ELÉCTRICO 1.40
	ATENCIÓN PUESTA A TIERRA 1.80
SEÑALES DE PROHIBICIÓN	
La señalética está basada en la norma NTP 399.010-1	
	PROHIBIDO FUMAR 1.40
	PROHIBIDO EL INGRESO AREA RESTRINGIDA 1.40
	PROHIBIDO SUBIR AL MONTACARGAS 1.40
	NO USAR EL EN CASO DE SISMO O INCENDIO 1.40

SEÑALES DE EVACUACIÓN Y EMERGENCIA	
La señalética está basada en la norma NTP 399.010-1	
	ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO 1.80
	RUTA DE EVACUACIÓN 1.80
	RUTA DE EVACUACIÓN 1.80
	RUTA DE EVACUACIÓN 1.80
	RUTA DE EVACUACIÓN 1.80
	SALA DE PRIMEROS AUXILIOS 1.80
INFORMACIÓN ADICIONAL	
La señalética está basada en la norma NTP 399.010-1	
	LUCES DE EMERGENCIA 2.10
	PUNTO DE REUNIÓN EN CASO DE EMERGENCIA

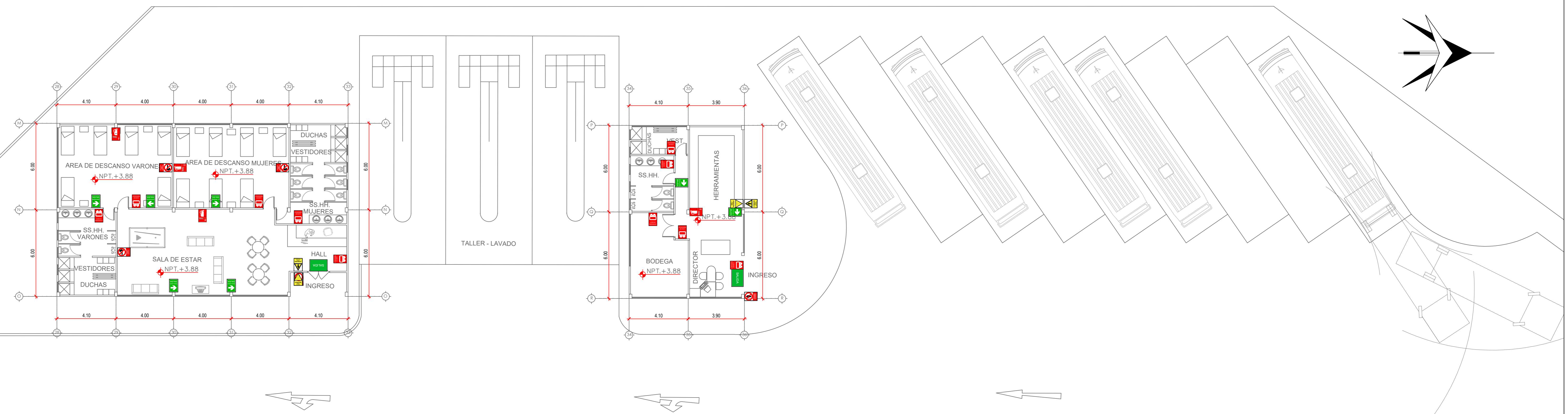
SEGUNDA PLANTA
ESCALA 1:125

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina	<p>SE-09</p> <p>Escala:</p> <p>INDICADA</p> <p>Fecha:</p> <p>08/02/2020</p>
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE		
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO		
		SEÑALIZACION SEGUNDA PLANTA		
	Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	
	EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	

PLANTA GENERAL

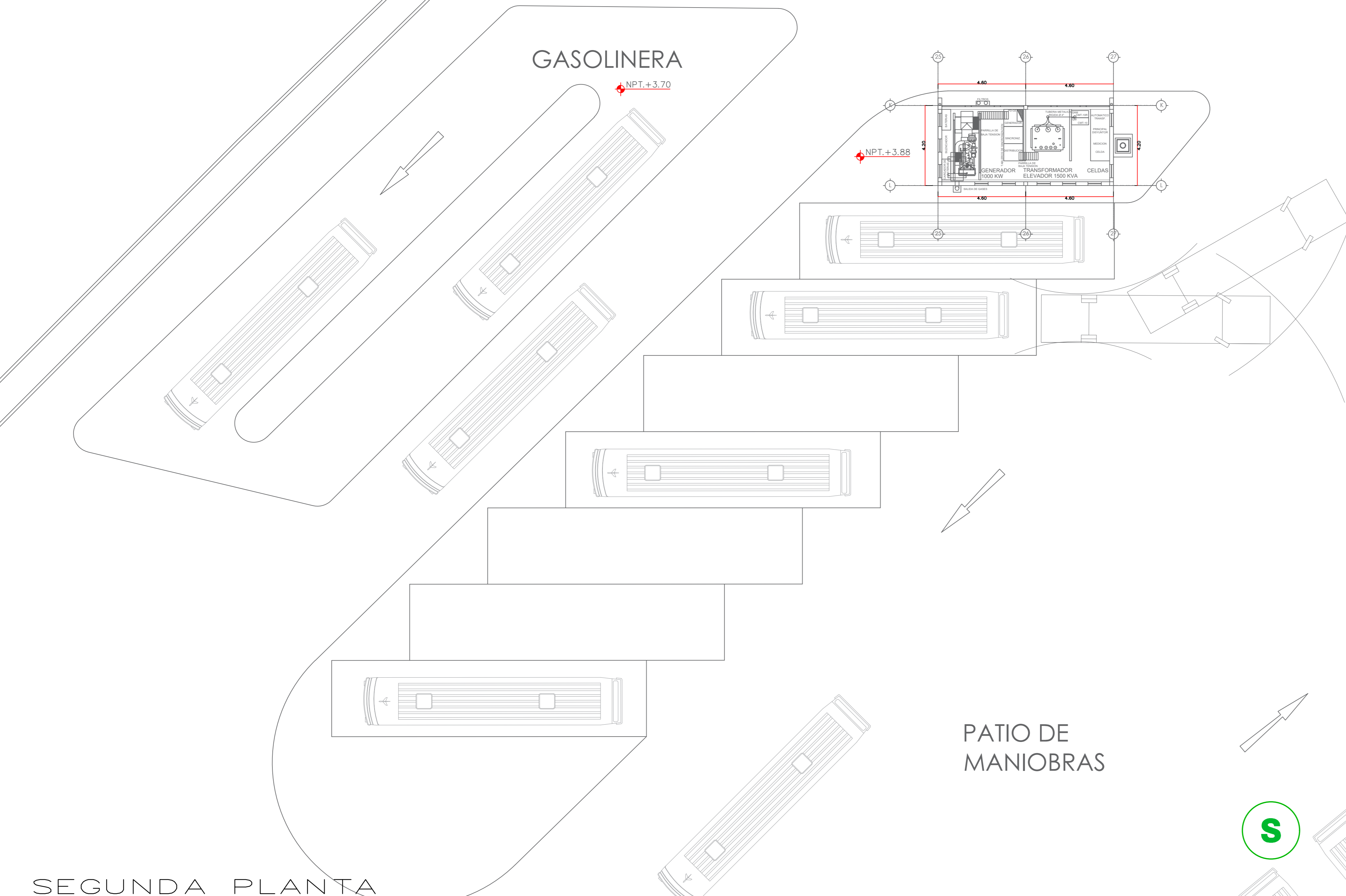


ESCALA GRAFICA



GASOLINERA

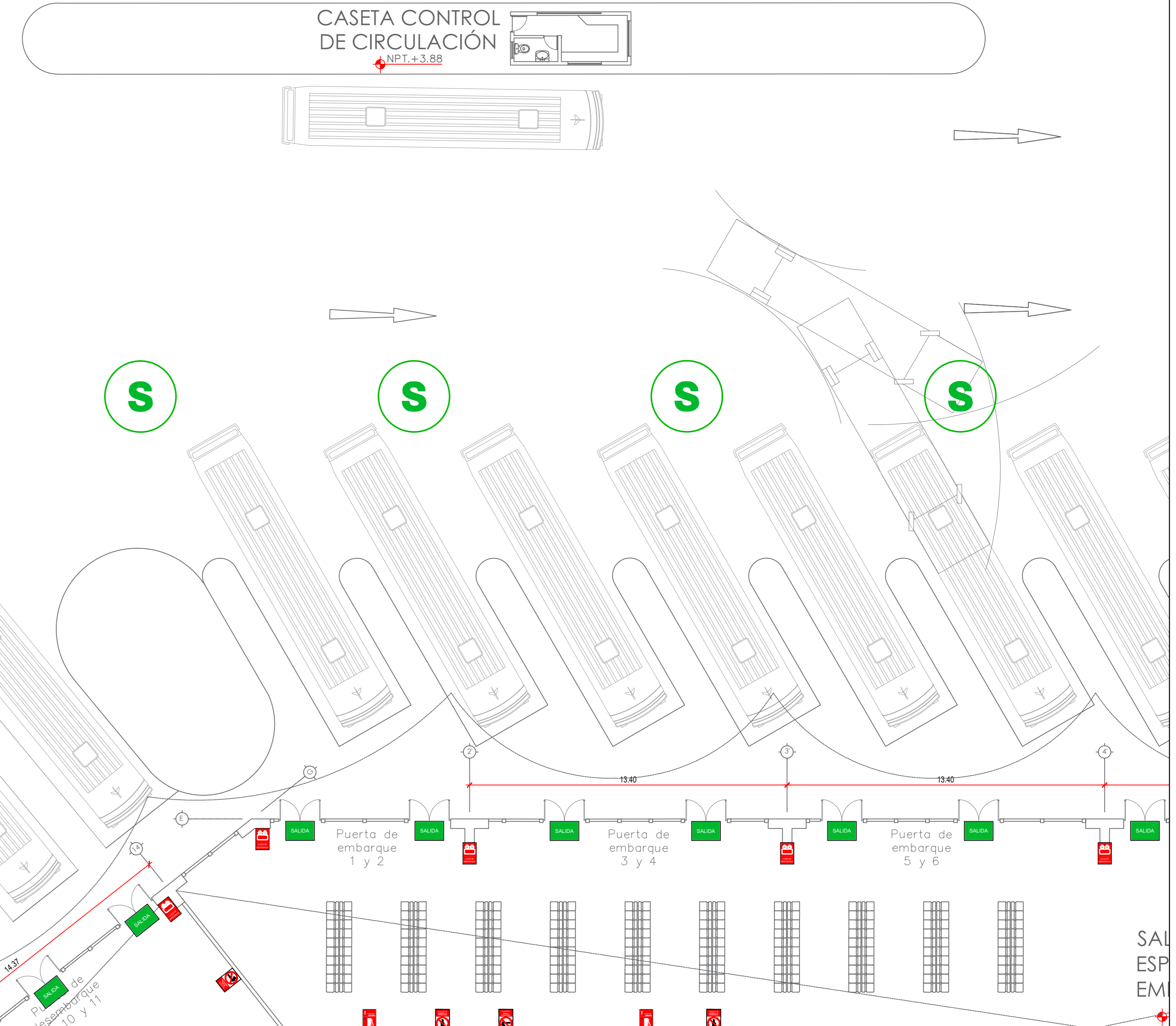
NPT.+3.70



PATIO DE MANIOBRAS

CASETA CONTROL DE CIRCULACION


NPT.+3.88



SEGUNDA PLANTA

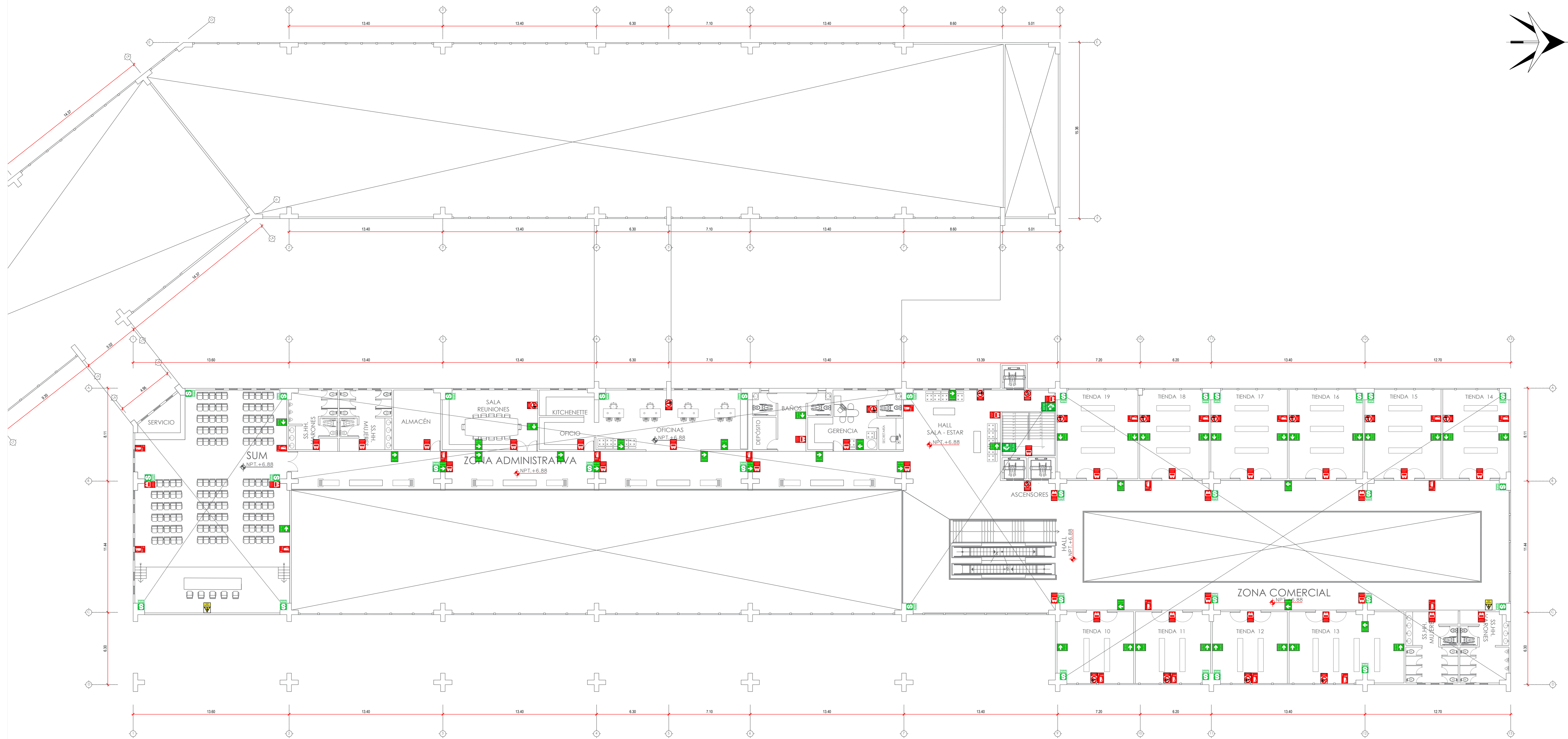
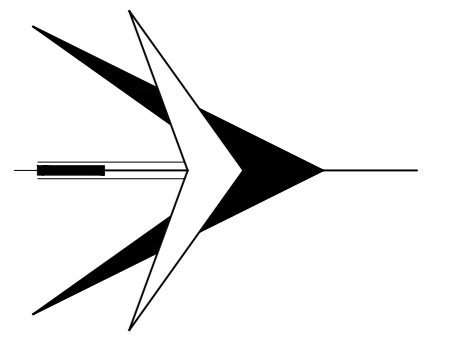
ESC 1:125

LEYENDA DE SEÑALÉTICA	SEÑALES DE ADVERTENCIA	SEÑALES DE PROHIBICIÓN	SEÑALES DE EVACUACIÓN Y EMERGENCIA	INFORMACIÓN ADICIONAL
<p>SEÑALES DE EQUIPOS CONTRA INCENDIOS</p> <p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p>EXTINTOR POLVO QUÍMICO SECO 1.10</p>	<p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p>ATENCIÓN RIESGO ELÉCTRICO 1.40</p> <p>ATENCIÓN PUESTA A TIERRA 1.80</p>	<p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p>PROHIBIDO FUMAR 1.40</p> <p>PROHIBIDO EL INGRESO A ÁREA RESTRICTA 1.40</p> <p>PROHIBIDO SUBIR AL MONTACARGAS 1.40</p> <p>NO USAR EL EN CASO DE SISMO O INCENDIO 1.40</p>	<p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p>ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO 1.80</p> <p>RUJA DE EVACUACIÓN 1.80</p> <p>RUJA DE EVACUACIÓN 1.80</p> <p>RUJA DE EVACUACIÓN 1.80</p> <p>SALA DE PRIMEROS AUXILIOS 1.80</p>	<p>La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1</p> <p>LUCES DE EMERGENCIA 2.10</p> <p>PUNTO DE REUNIÓN EN CASO DE EMERGENCIA</p>

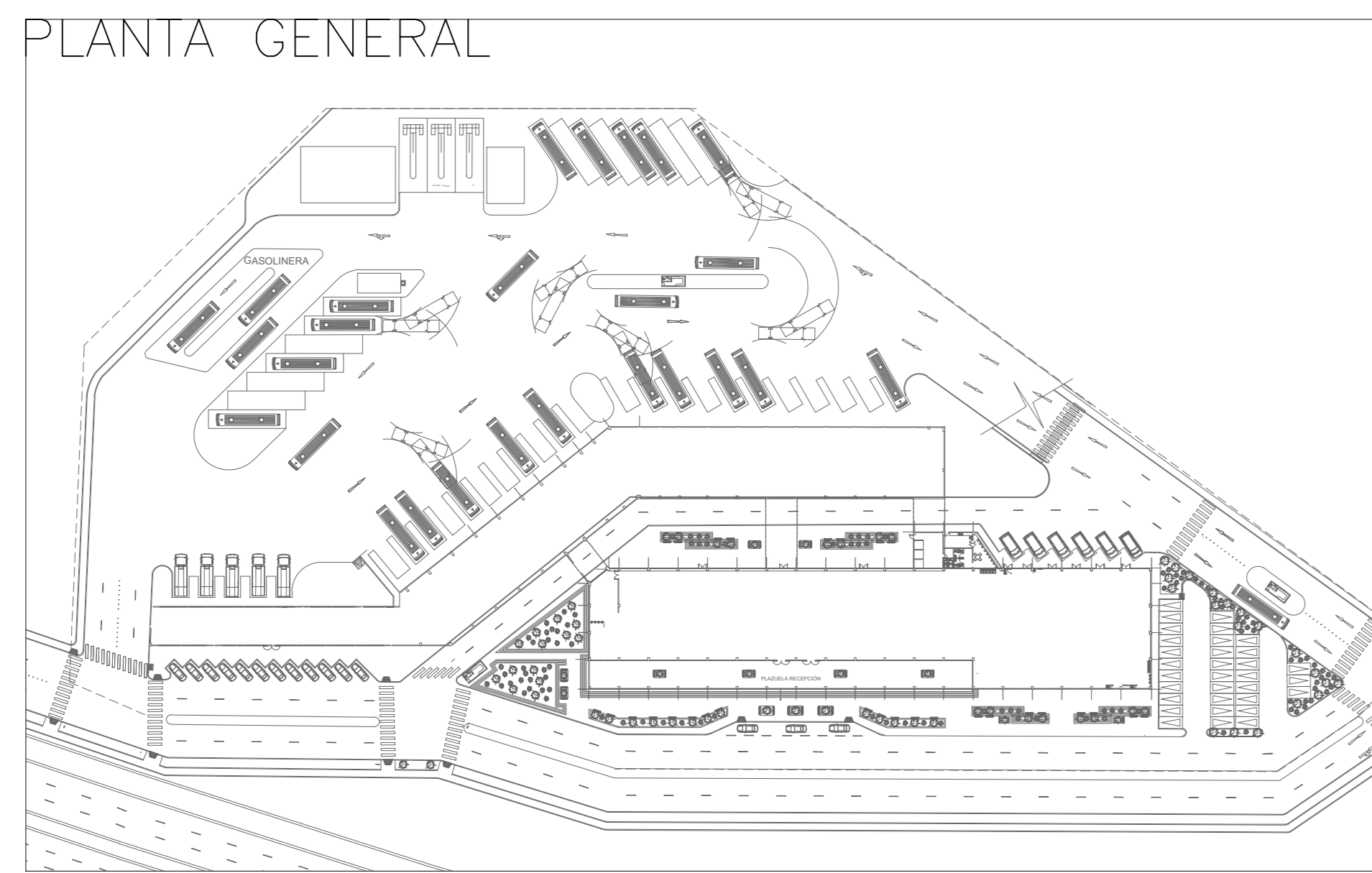

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
 FACULTAD DE ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ

Proyecto: **TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ**
 Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE
 TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO
 Plano: **SEÑALIZACION SEGUNDA PLANTA**
 Autores: EST. ARQ. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando
 EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis
 Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza
 Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama

N° de Lámina: **SE-10**
 Escala: INDICADA
 Fecha: 08/02/2020



PLANTA GENERAL



ESCALA GRAFICA

LEYENDA DE SEÑALÉTICA	
SEÑALES DE EQUIPOS CONTRA INCENDIOS	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	EXTINTOR POLVO QUÍMICO SECO 1.10

SEÑALES DE ADVERTENCIA	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	ATENCIÓN RIESGO ELÉCTRICO 1.40
	ATENCIÓN PUESTA A TIERRA 1.80

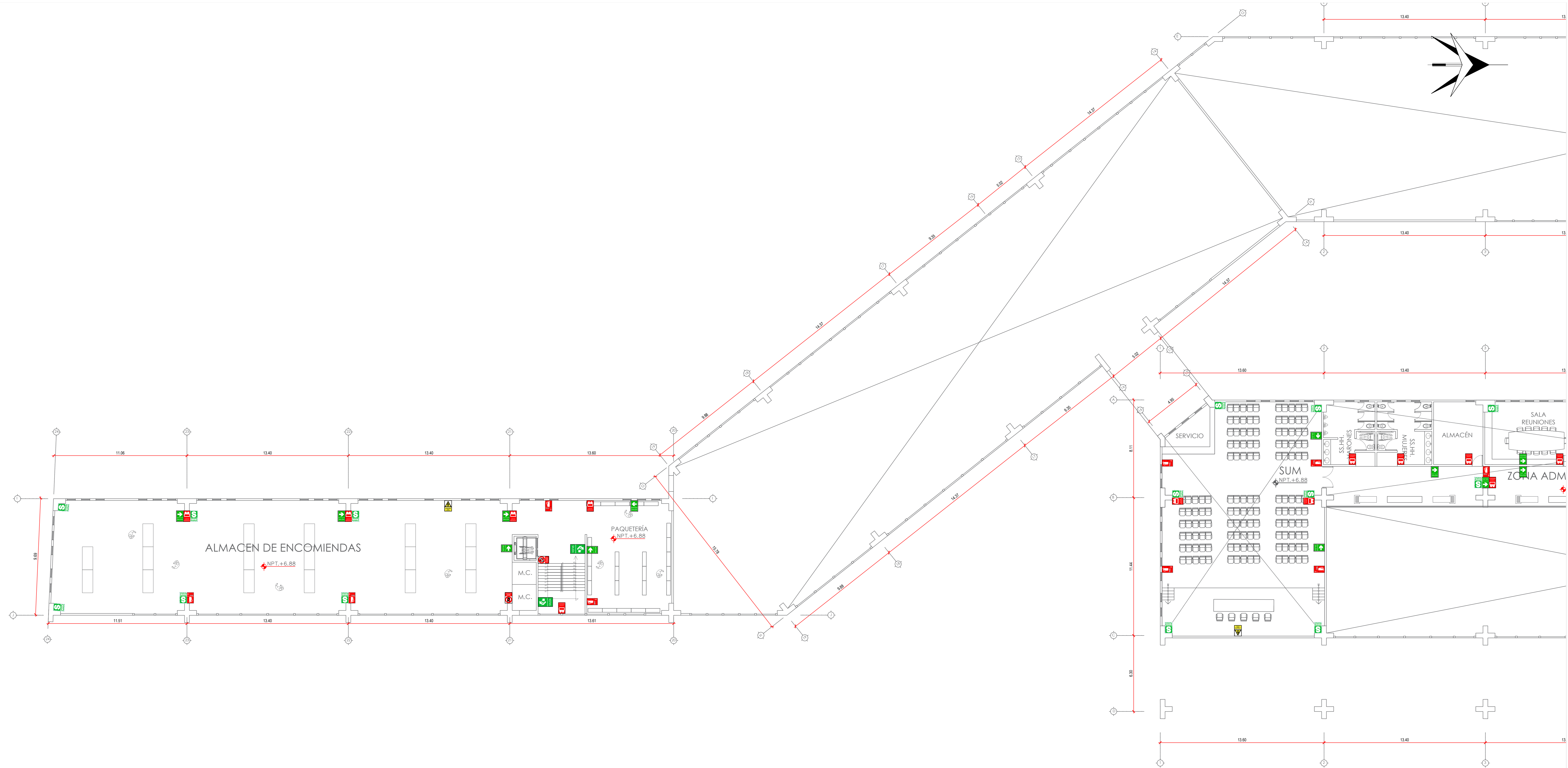
SEÑALES DE PROHIBICIÓN	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	PROHIBIDO FUMAR 1.40
	PROHIBIDO EL INGRESO ÁREA RESTRINGIDA 1.40
	PROHIBIDO SUBIR AL MONTACARGAS 1.40
	NO USAR EL EN CASO DE SISMO O INCENDIO 1.40

SEÑALES DE EVACUACIÓN Y EMERGENCIA	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO 1.80
	RUTA DE EVACUACIÓN 1.90
	RUTA DE EVACUACIÓN 1.90
	RUTA DE EVACUACIÓN 1.90
	SALA DE PRIMEROS AUXILIOS 1.90

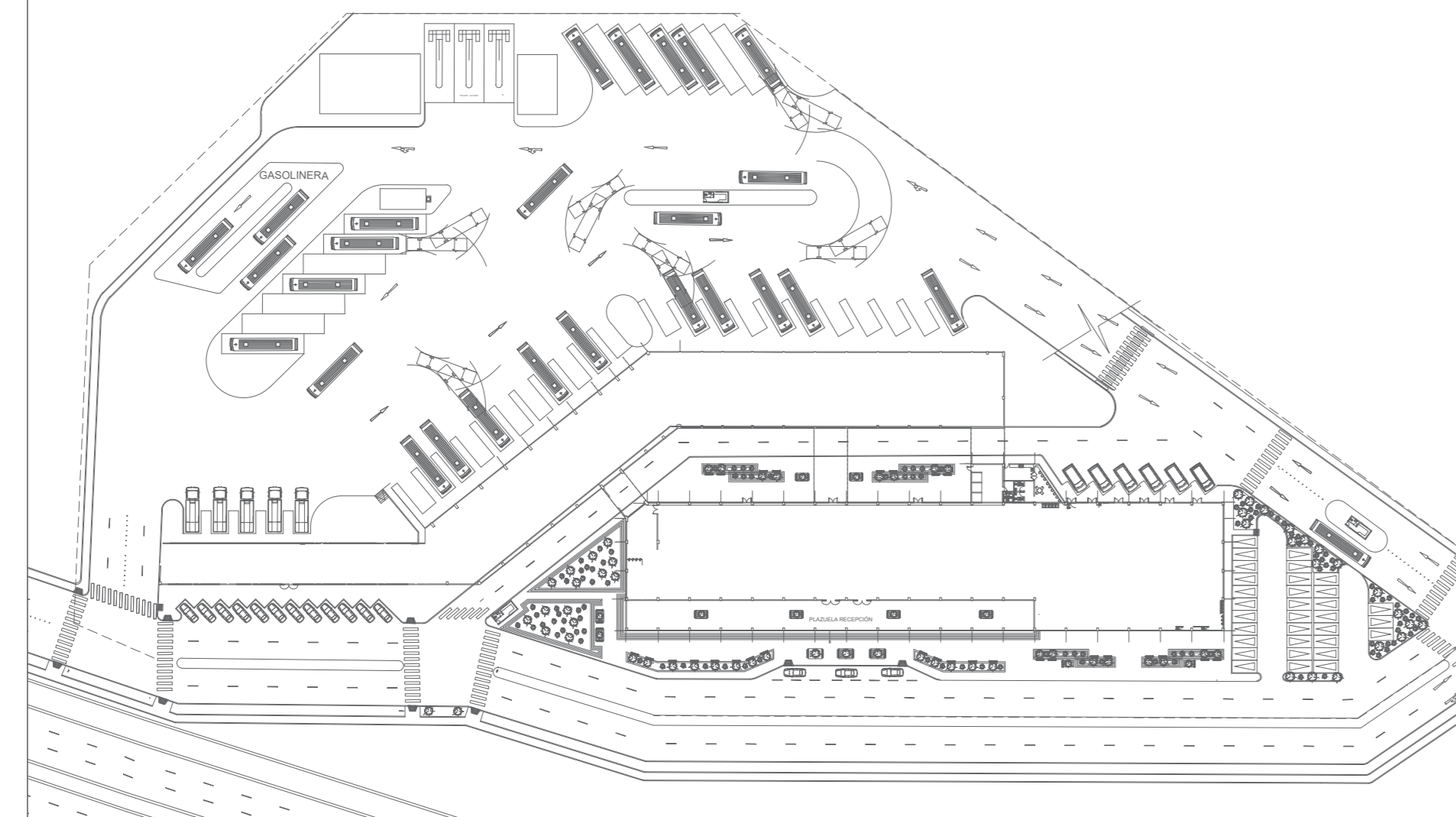
INFORMACIÓN ADICIONAL	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	LUCES DE EMERGENCIA 2.10
	PUNTO DE REUNIÓN EN CASO DE EMERGENCIA

TERCERA PLANTA
ESCA 1:125

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	SE-11
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Escala:
		SEÑALIZACION TERCERA PLANTA	INDICADA
	Autores:	EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:
	EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama
			Fecha:
			08/02/2020



PLANTA GENERAL



ESCALA GRAFICA



LEYENDA DE SEÑALÉTICA	
SEÑALES DE EQUIPOS CONTRA INCENDIOS	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	EXTINTOR POLVO QUÍMICO SECO 1.10

SEÑALES DE ADVERTENCIA	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	ATENCIÓN RIESGO ELÉCTRICO 1.40
	ATENCIÓN PUESTA A TIERRA 1.80

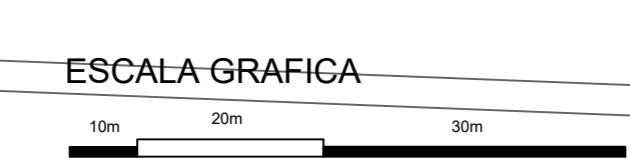
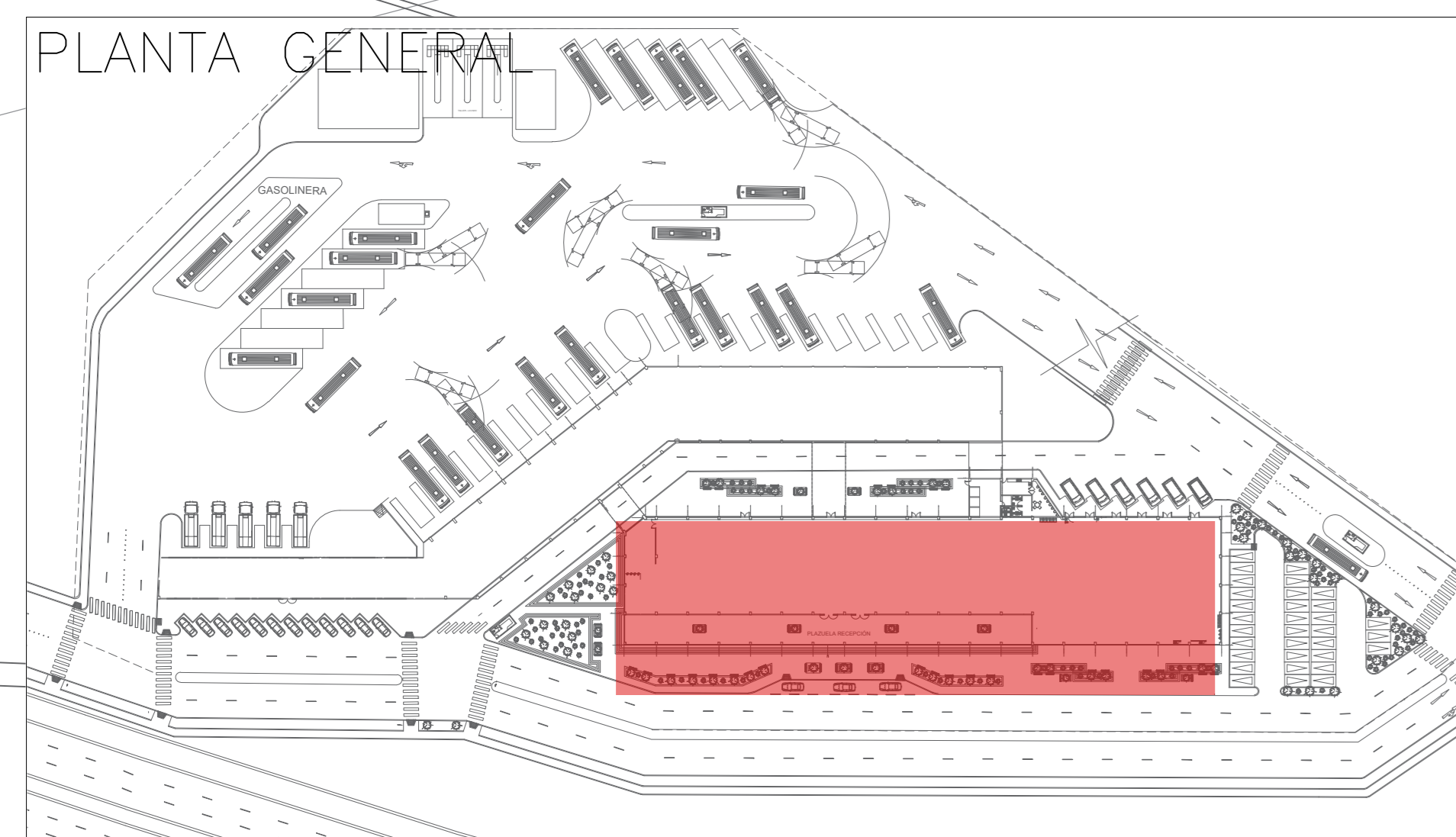
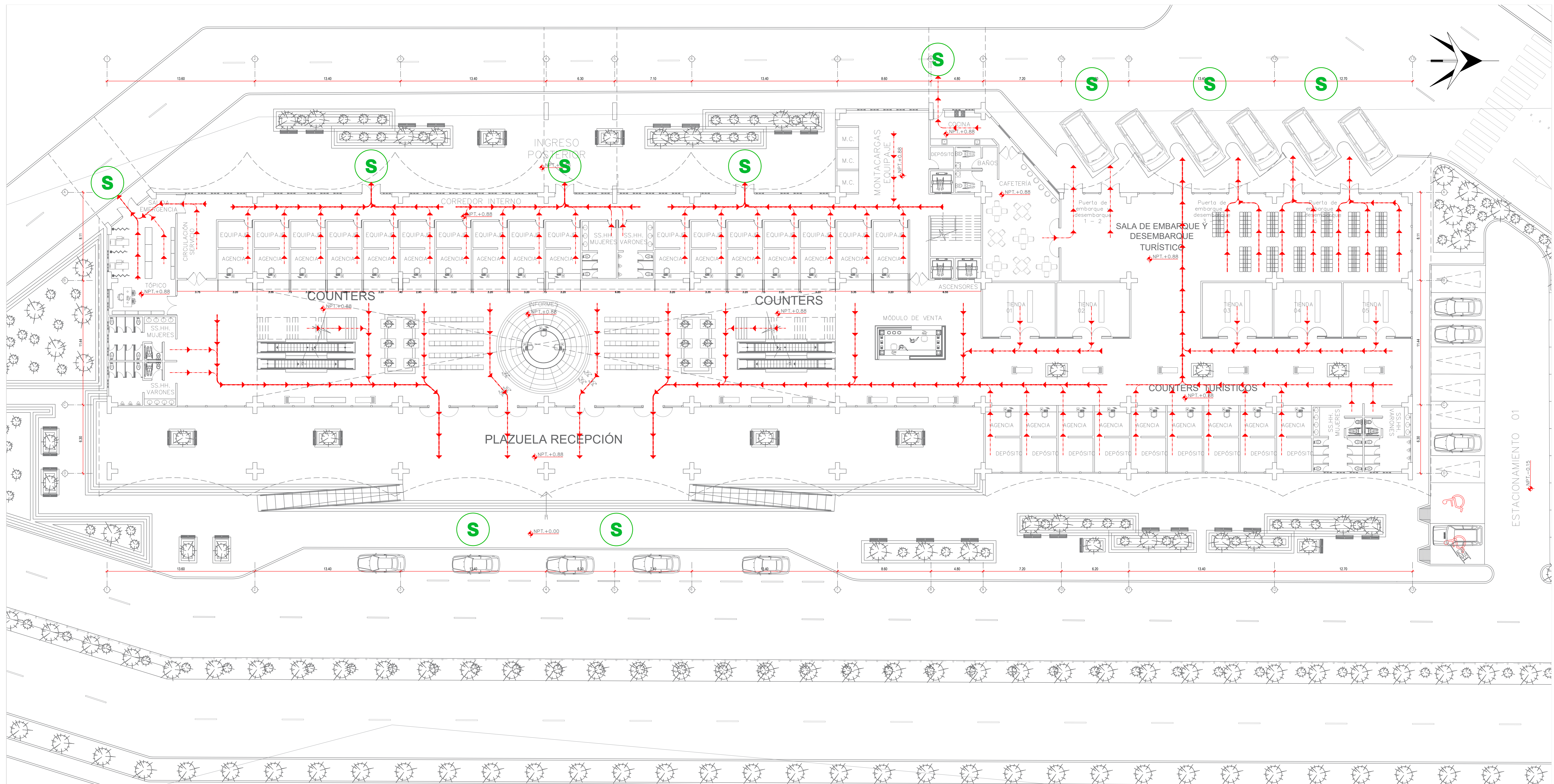
SEÑALES DE PROHIBICIÓN	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	PROHIBIDO FUMAR 1.40
	PROHIBIDO EL INGRESO ÁREA RESTRINGIDA 1.40
	PROHIBIDO SUBIR AL MONTACARGAS 1.40
	NO USAR EL EN CASO DE SISMO O INCENDIO 1.40

SEÑALES DE EVACUACIÓN Y EMERGENCIA	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO 1.80
	ruta de EVACUACIÓN 1.80
	ruta de EVACUACIÓN 1.80
	ruta de EVACUACIÓN 1.80
	SALA DE PRIMEROS AUXILIOS 1.80

INFORMACIÓN ADICIONAL	
La señalética está basada en la norma N.T.P. 399.010-1	
	LUCES DE EMERGENCIA 2.10
	PUNTO DE REUNIÓN EN CASO DE EMERGENCIA

TERCERA PLANTA
ESCALA 1:125

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Línea
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	SE-12
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Escala:
	Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	INDICADA
	Asesor:	Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza	Fecha:
	EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	08/02/2020
		Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama	



LEYENDA DE EVACUACIÓN	
	FLUJO MAYOR
	FLUJO INTERMEDIO
	FLUJO MENOR
	PUNTO DE REUNIÓN EN CASO DE EMERGENCIA

NOTA:
LA CANTIDAD DE LAS PRUEBAS DE EVACUACIÓN SE MIDE DESDE EL PUNTO MÁS AJENO DE CADA ZONA HACIA EL SECTOR DE TIENAS EMBAQUE, ESTEREN DEL SERPILLO. LA LARGUEZ DE LAS RUTAS DE EVACUACIÓN TIENE COMO MÁXIMO RESULTADO EN TODOS LOS TIEMPOS.

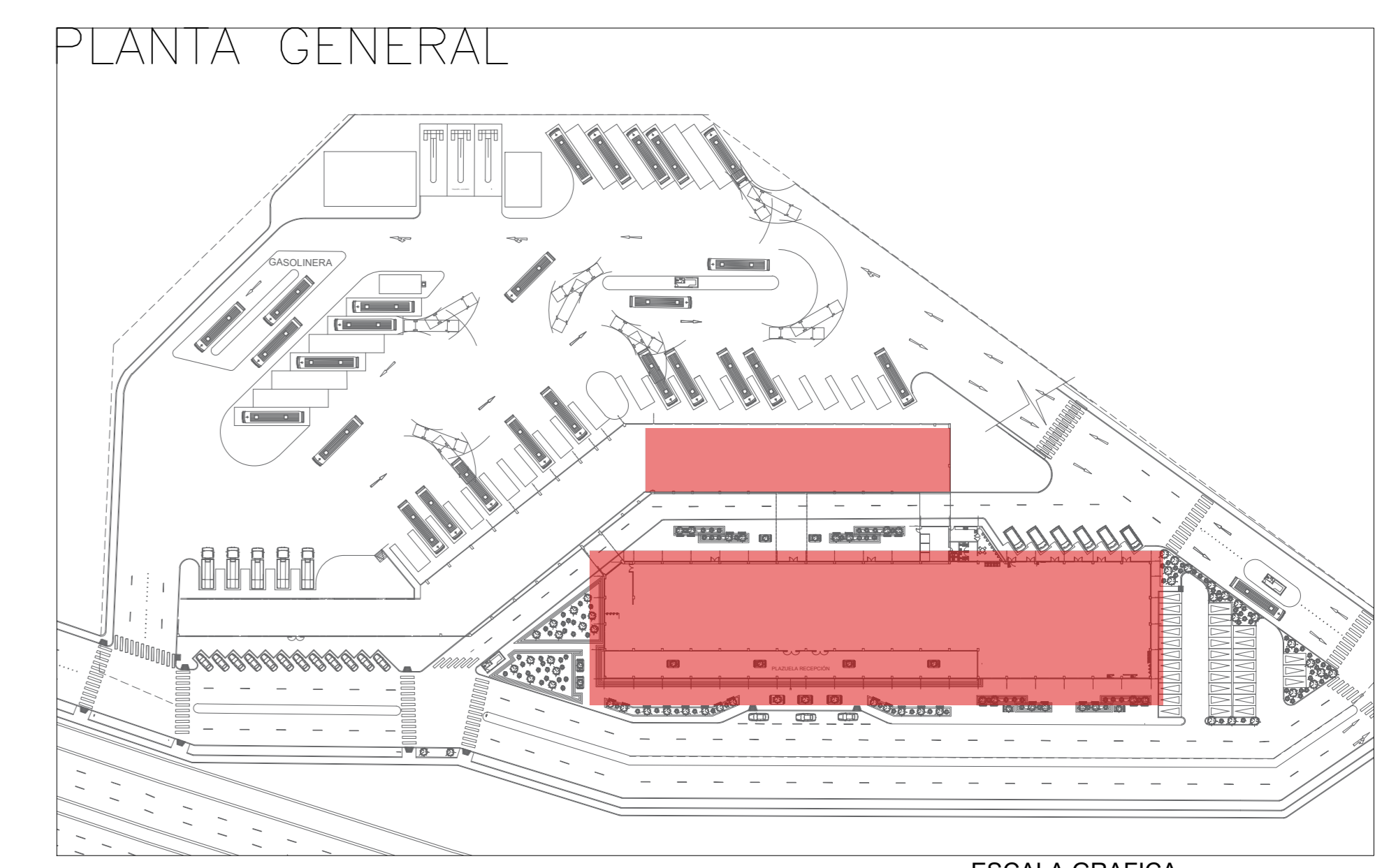
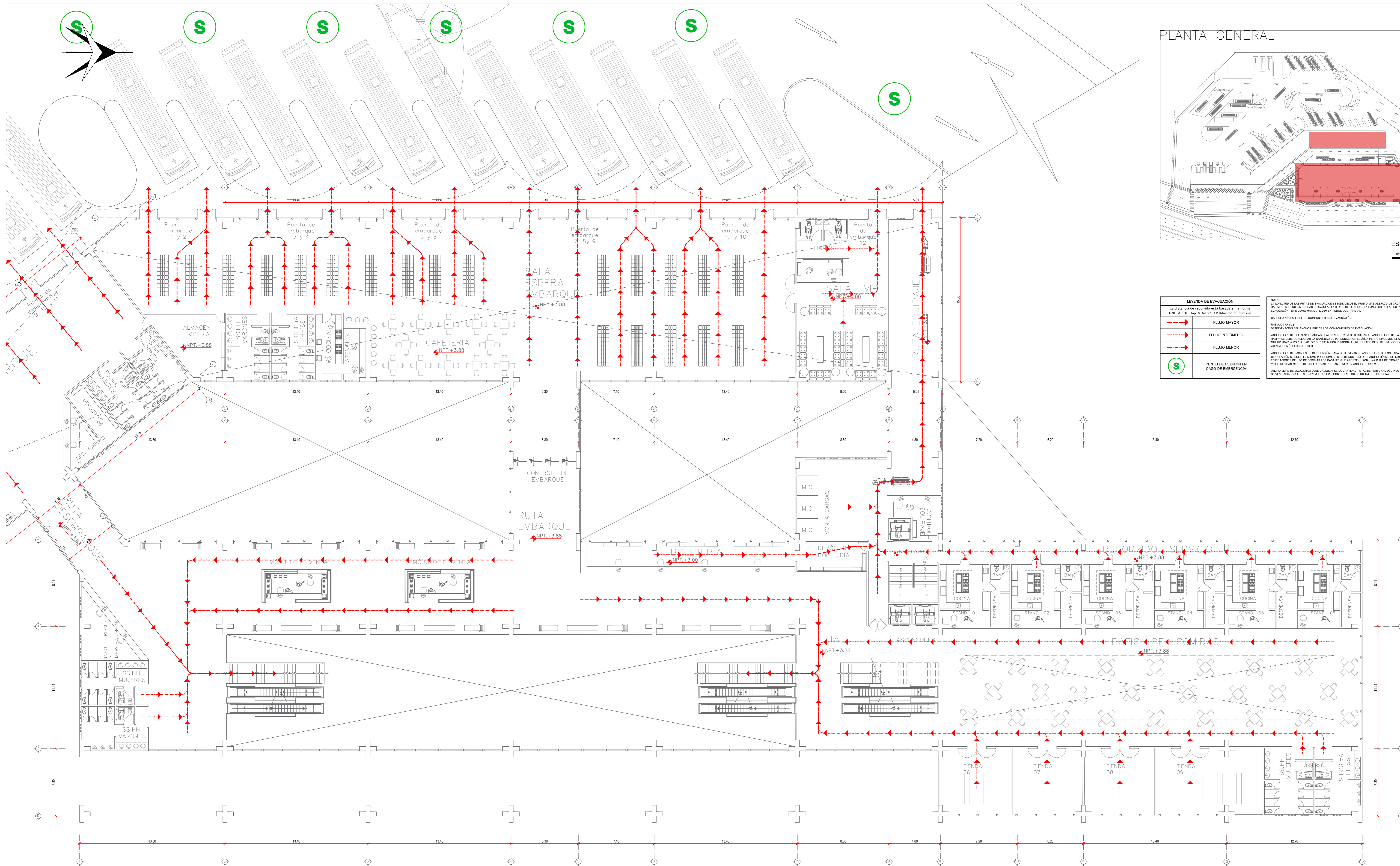
CÁLCULO ANCHO LIBRE DE COMPONENTES DE EVACUACIÓN:
 PUNTO A 1.00 METRO DE DETERMINACIÓN DEL ANCHO LIBRE DE LOS COMPONENTES DE EVACUACIÓN.
 ANCHO LIBRE DE PUERTAS Y PARRILLAS RACIONALES PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LA PUERTA O BARRERA SE DEBE CONSIDERAR LA CANTIDAD DE PERSONAS POR EL ÁREA PUNTO PUNTO QUE SE DEBE MULTIPLICAR POR EL FACTOR DE 0.60 M POR PERSONA. EL RESULTADO DEBE SER REDONDEADO HACIA ARRIBA EN MÓDULO DE 5 CM.

ANCHO LIBRE DE PASAJES DE CIRCULACIÓN PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LOS PASAJES DE CIRCULACIÓN SE SIGUE EL MISMO PROCEDIMIENTO, OBTENIENDO TAMBIÉN EN MÓDULO DE 5 CM EN ESPERANZAS DE USO DE OTRAS LAS PASAJES QUE APORTEN HACIA UNA RUTA DE ESCAPE INTERIOR Y QUE REQUIERAN DE PERSONAS PODRAN TENER UN ANCHO DE 5 CM.

ANCHO LIBRE DE ESCALERAS DEBE CALCULARSE LA CANTIDAD TOTAL DE PERSONAS DEL PISO QUE DEBE HACER UNA ESCALERA Y MULTIPLICAR POR EL FACTOR DE 0.60 M POR PERSONA.

PRIMERA PLANTA
ESC 1:125

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	Nº de Lámina	
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	SE-01	
	Plano:	EVACUACION PRIMERA PLANTA		
	Autores:	EST. ARQ. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:	Arq. Víctor Augusto Ramírez Mendoza
		EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama
		Fecha:	08/02/2020	



ESCALA GRAFICA
10m 20m 30m

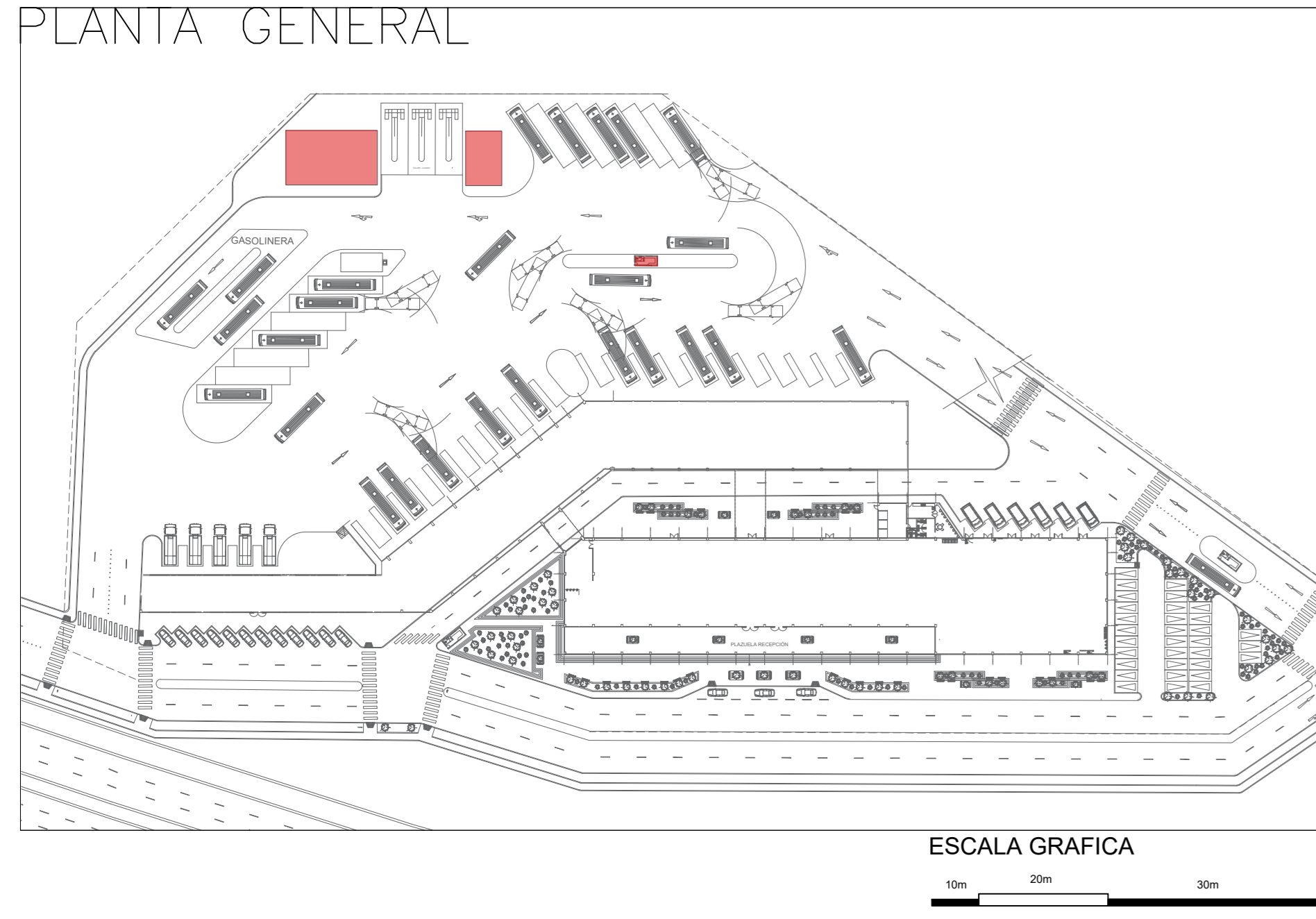
LEYENDA DE EVALUACIÓN	
La distancia de recorrido será basada en la norma INE A-010 Cap. V Art 25 C.2 (Máximo 03 metros)	
	FLUJO MAYOR
	FLUJO INTERMEDIO
	FLUJO MENOR
	PUNTO DE REUNIÓN EN CASO DE EMERGENCIA

NOTA:
LA CANTIDAD DE LAS RUTAS DE EVACUACIÓN SE MEDIRÁ DESDE EL PUNTO MÁS ALLJANO DE CADA ZONA HASTA EL SECTOR DE RECEPCIÓN O AL EXTERIOR DEL TERMINAL.
EVACUACIÓN TIENE COMO MÁXIMO SUBIR EN TODOS LOS TIEMPOS.
CÁLCULO ANCHO LIBRE DE COMPONENTES DE EVACUACIÓN
INE A-010 C.2
DETERMINACIÓN DEL ANCHO LIBRE DE LOS COMPONENTES DE EVACUACIÓN
ANCHO LIBRE DE PUERTAS Y TIEMPOS PERSONALES PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LA PUERTA O PASADIZO DEBE CONSIDERAR LA CANTIDAD DE PERSONAS POR EL ÁREA PISO O PASADIZO QUE DAVE Y MULTIPLICARLO POR EL FACTOR DE DISEÑO POR PERSONA EL RESULTADO SE DEBE REDONDEAR HACIA ARRIBA EN MÓDULOS DE 500 MM.
ANCHO LIBRE DE PASADIZOS DE CIRCULACIÓN PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LOS PASADIZOS DE CIRCULACIÓN DEBEN SER EL MISMO PROCEDIMIENTO DEBEMOS TENER UN ANCHO LIBRE DE 500 MM EN DETERMINACIÓN LOS PASADIZOS DEBEN SER DE 1.20 M DE ANCHO LIBRE EN LA BARRERA DE SEGURIDAD INTERIOR Y QUE RECIBAN MENOS DE 10 PERSONAS POR PASADIZO TENDRÁ UN ANCHO DE 500 MM.
ANCHO LIBRE DE ESCALERAS DEBE CALCULARSE LA CANTIDAD TOTAL DE PERSONAS DEL PISO QUE DEBE BAJAR UNA ESCALERA Y MULTIPLICAR POR EL FACTOR DE DISEÑO POR PERSONA.

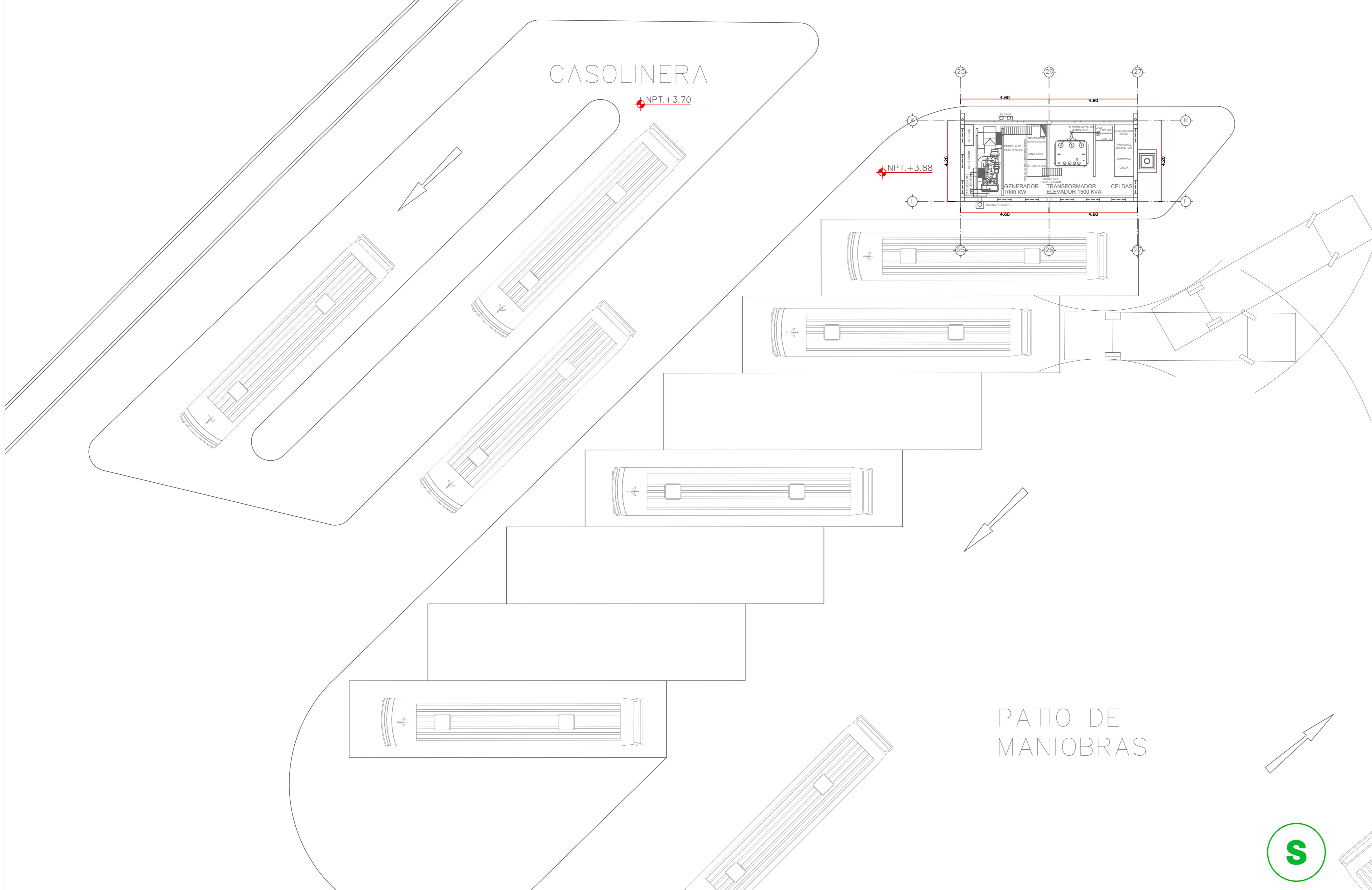
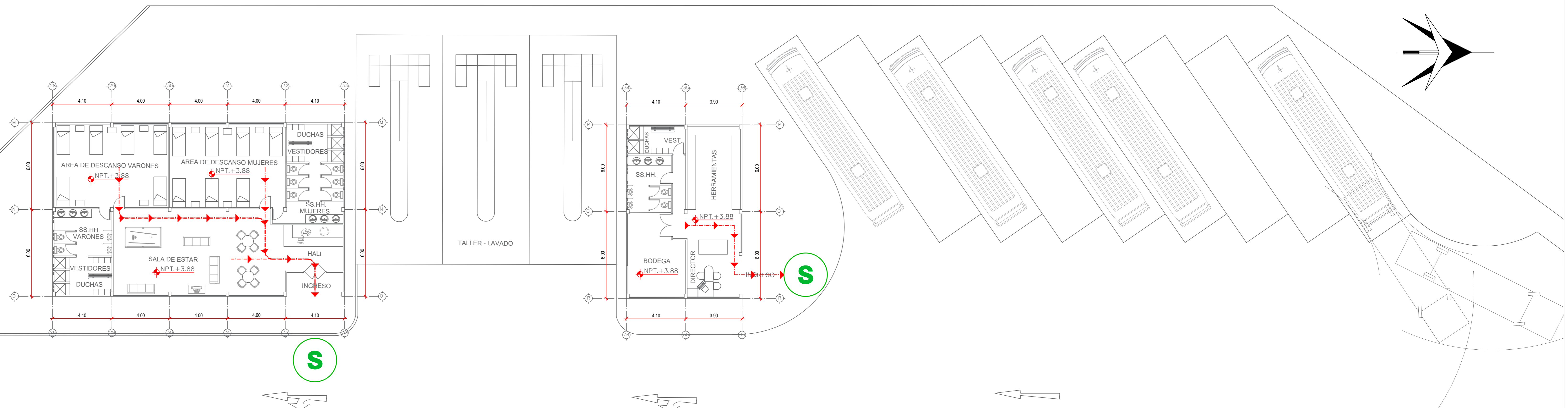
SEGUNDA PLANTA
ESC 1:250

<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	Nº de Lámina
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	SE-02
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	
	Autores:	EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARQ. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Asesor:
			Escala: INDICADA
			Fecha: 08/02/2020

PLANTA GENERAL



ESCALA GRAFICA



SEGUNDA PLANTA
ESC 1:125

LEYENDA DE EVACUACION

La distancia de recorrido está basada en la norma RNE, A-010 Cap. V Art.25 C.2. (Máximo 60 metros)

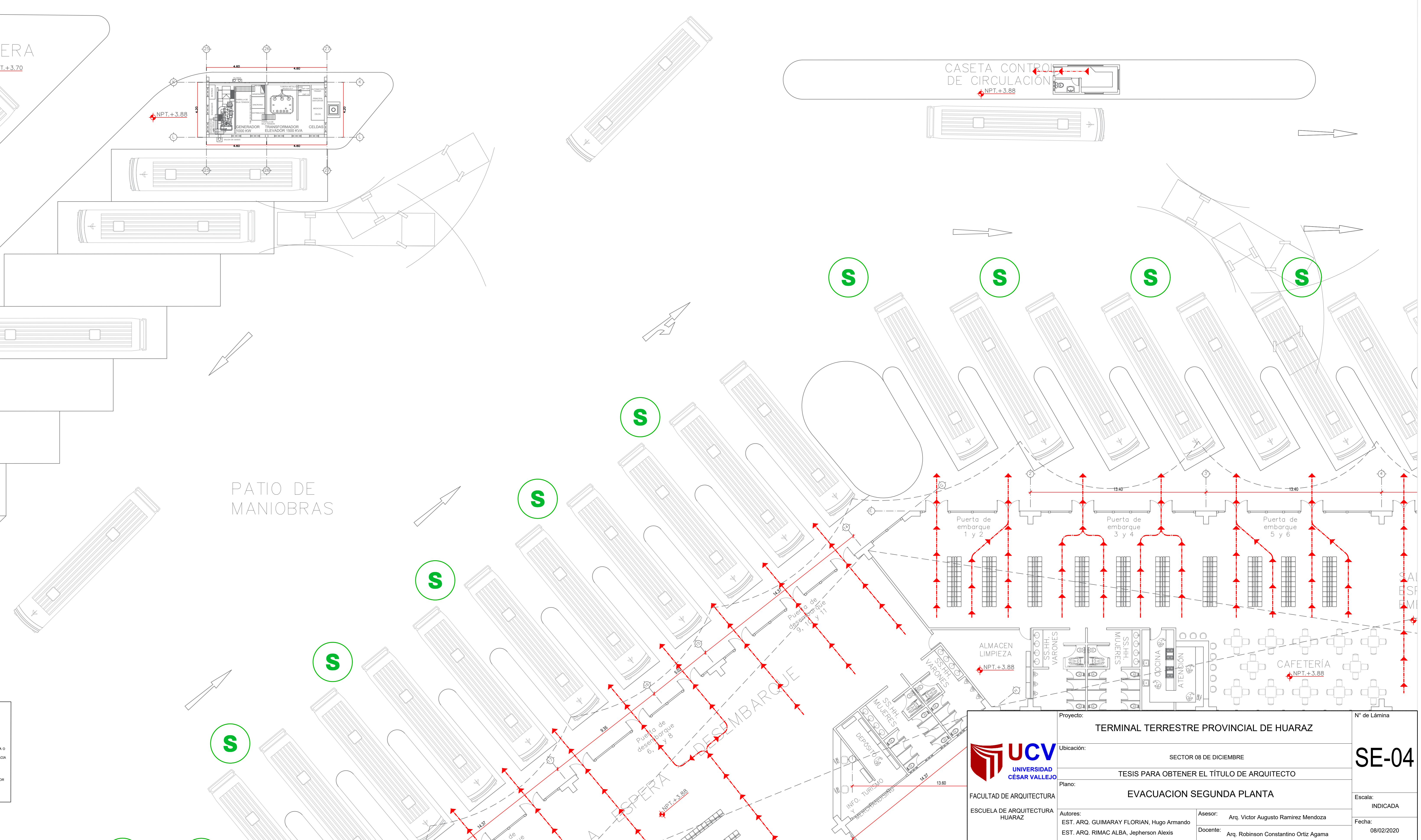
	FILLO MAYOR
	FILLO INTERMEDIO
	FILLO MENOR
	PUNTO DE REUNIÓN EN CASO DE EMERGENCIA

NOTA:
LA DISTANCIA DE LAS RUTAS DE EVACUACION DE BEDE DEBE SI FUERA MAS ALARGADO DE CADA 20M HASTA EL SECTOR EN TORNO ALABADO AL EXTERIOR DEL EDIFICIO LA LONGITUD DE LAS RUTAS DE EVACUACION TIENE COMO MAXIMO 60 METROS EN TORNO AL TORNO.

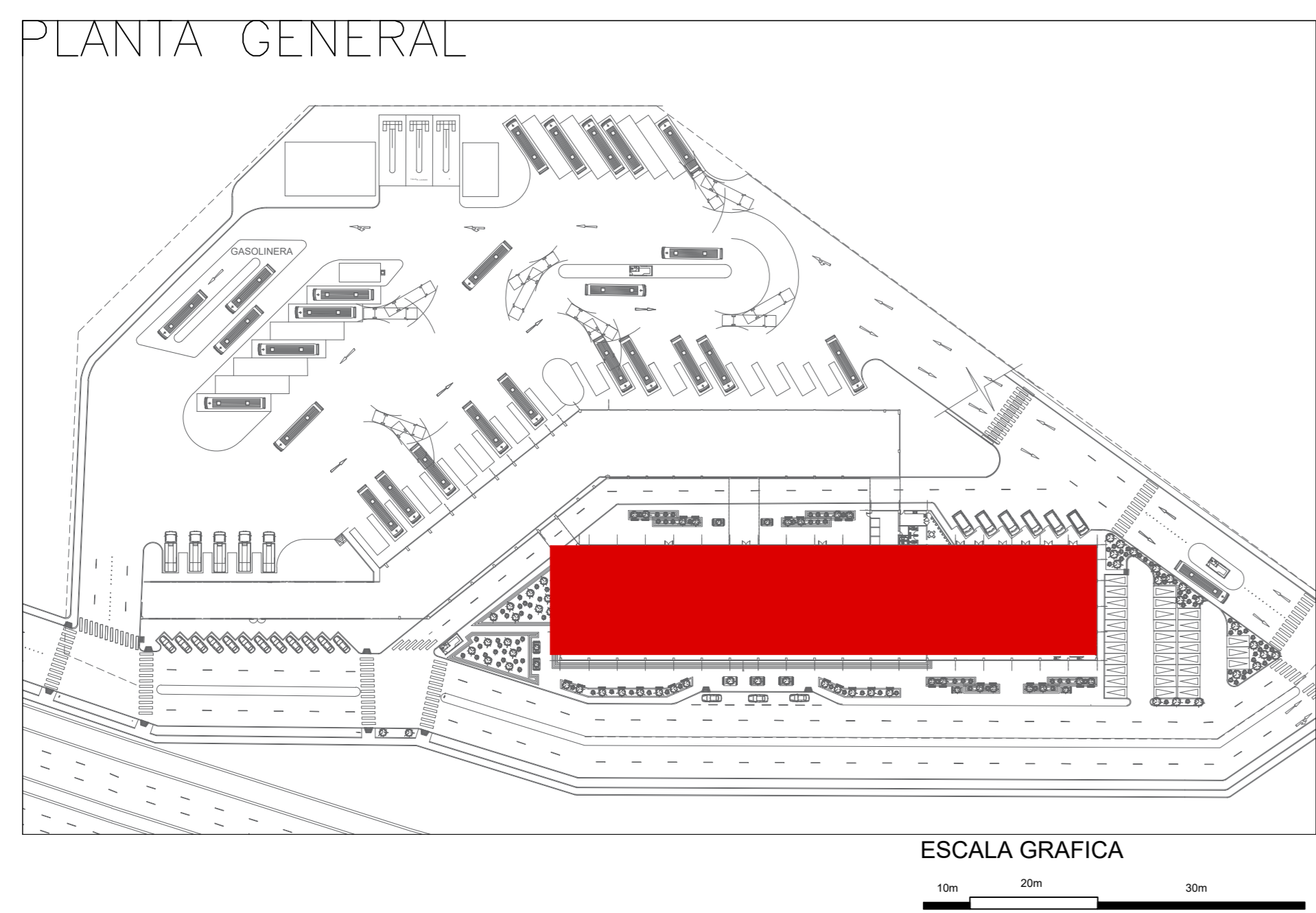
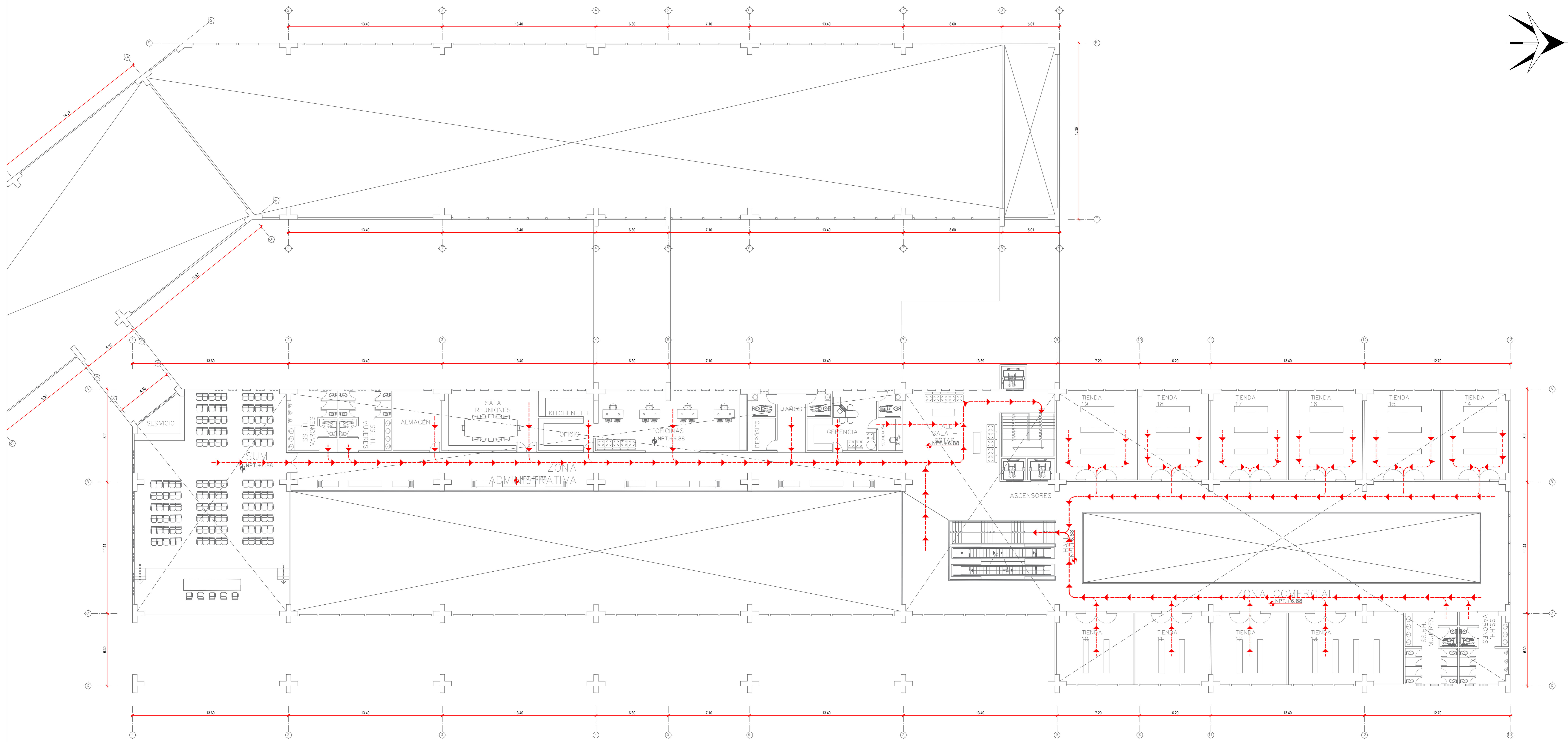
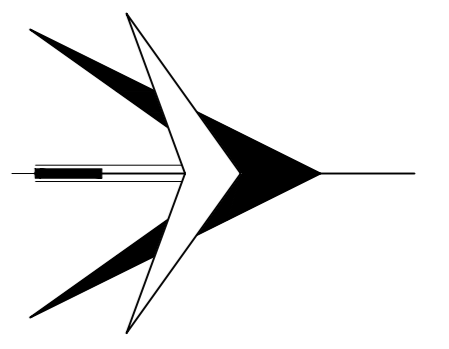
CALCULO ANCHO LIBRE DE COMPONENTES DE EVACUACION:
RNE A.1.3.6 ART 22
DE TERMINACION DEL ANCHO LIBRE DE LOS COMPONENTES DE EVACUACION:
ANCHO LIBRE DE PUERTAS Y RAMPA PRONTO PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LA PUERTA O RAMPA SE DEBE CONSIDERAR LA CANTIDAD DE PERSONAS QUE EL AREA DEBE SER EVACUADA Y MULTIPLICAR POR EL FACTOR DE 0.50 M POR PERSONA. EL RESULTADO DEBE SER REDONDEADO HACIA ARRIBA EN DECIMALES DE 50 CM.

ANCHO LIBRE DE PASAJES DE CIRCULACION: PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LOS PASAJES DE CIRCULACION DE DEBE EL MISMO PROCEDIMIENTO DESARROLLADO TENIENDO UN ANCHO MINIMO DE 1.20 M. EN LAS PASADIZAS DE CIRCULACION DE DEBE CONSIDERAR LA CANTIDAD DE PERSONAS QUE EL AREA DEBE SER EVACUADA Y MULTIPLICAR POR EL FACTOR DE 0.50 M POR PERSONA. EL RESULTADO DEBE SER REDONDEADO HACIA ARRIBA EN DECIMALES DE 50 CM.

ANCHO LIBRE DE ESCALERAS: DEBE CALCULARSE LA CANTIDAD TOTAL DE PERSONAS DEL PISO QUE SUPLEN HACIA UNA ESCALERA Y MULTIPLICAR POR EL FACTOR DE 0.50 M POR PERSONA.



<p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto: TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	Nº de Lámina
	Ubicación: SECTOR 08 DE DICIEMBRE	SE-04
	Tesis para obtener el título de Arquitecto	Escala: INDICADA
	Plano: EVACUACION SEGUNDA PLANTA	Fecha: 08/02/2020
Autores: EST. ARO. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Asesor: Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza Docente: Arq. Robinson Constantino Ortiz Aguiña	



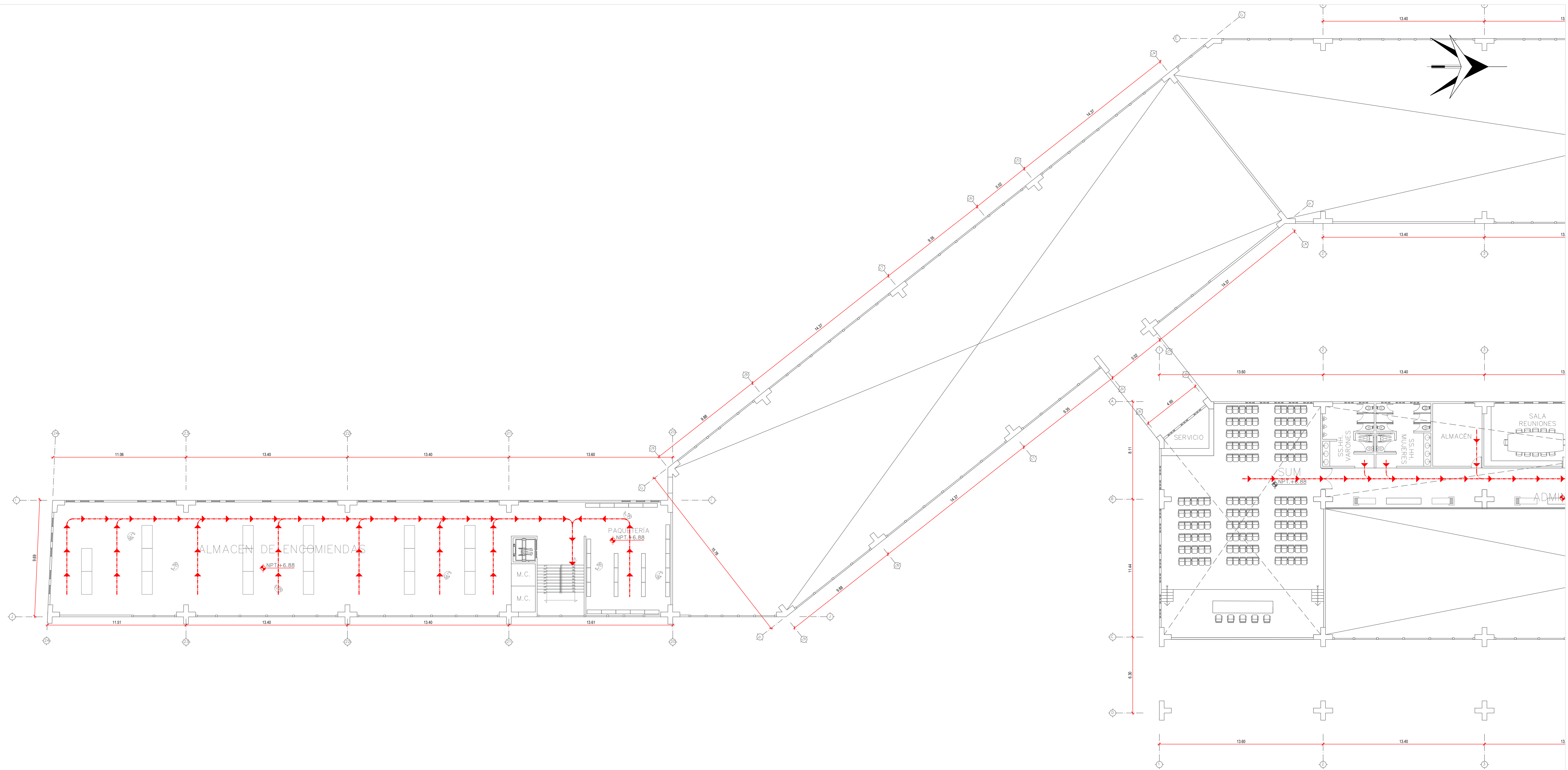
LEYENDA DE EVACUACION	
	FLUJO MAYOR
	FLUJO INTERMEDIO
	FLUJO MENOR
	PUNTO DE REUNION EN CASO DE EMERGENCIA

NOTA:
LA LONGITUD DE LAS RUTAS DE EVACUACION SE MIDE DESDE EL PUNTO MAS ALEJADO DE CADA ZONA HASTA EL SECTOR DE REUNION UBICADO AL EXTERIOR DEL EDIFICIO. LA LONGITUD DE LAS RUTAS DE EVACUACION SE MIDE COMO MAXIMO RUMBO EN TODOS LOS TIEMPOS.
CALCULO ANCHO LIBRE DE COMPONENTES DE EVACUACION:
REF. A 20 ART. 22
DETERMINACION DEL ANCHO LIBRE DE LOS COMPONENTES DE EVACUACION:
ANCHO LIBRE DE PUERTAS Y RAMPA REALES PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LA PUERTA O RAMPA SE CONSIDERA LA CANTIDAD DE PERSONAS POR LA AREA PISO EN AREA, SE SUMA Y MULTIPLICAR POR EL FACTOR DE 0.80 M POR PERSONA, EL RESULTADO DEBE SER REDONDEADO HACIA ADELANTE EN VIGULAS DE ENTERO.
ANCHO LIBRE DE PASAJES DE CIRCULACION PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LOS PASAJES DE CIRCULACION SE USA EL MISMO PROCEDIMIENTO DESCRIBIDO. TAMBIEN SE CONSIDERAN LOS EN EL ESPACIOS DE USO DE OFICINAS LOS PASAJES QUE APORTEN HACIA UNA RUTA DE ESCAPE, MIENTRAS Y QUE RECORRAN MENOS DE 20 PERSONAS POR AREA POR PISO.
ANCHO LIBRE DE ESCALERAS DEBE CALCULARSE LA CANTIDAD TOTAL DE PERSONAS DEL PISO QUE SERVEN HACIA UNA ESCALERA Y MULTIPLICAR POR EL FACTOR DE 0.80 M POR PERSONA.

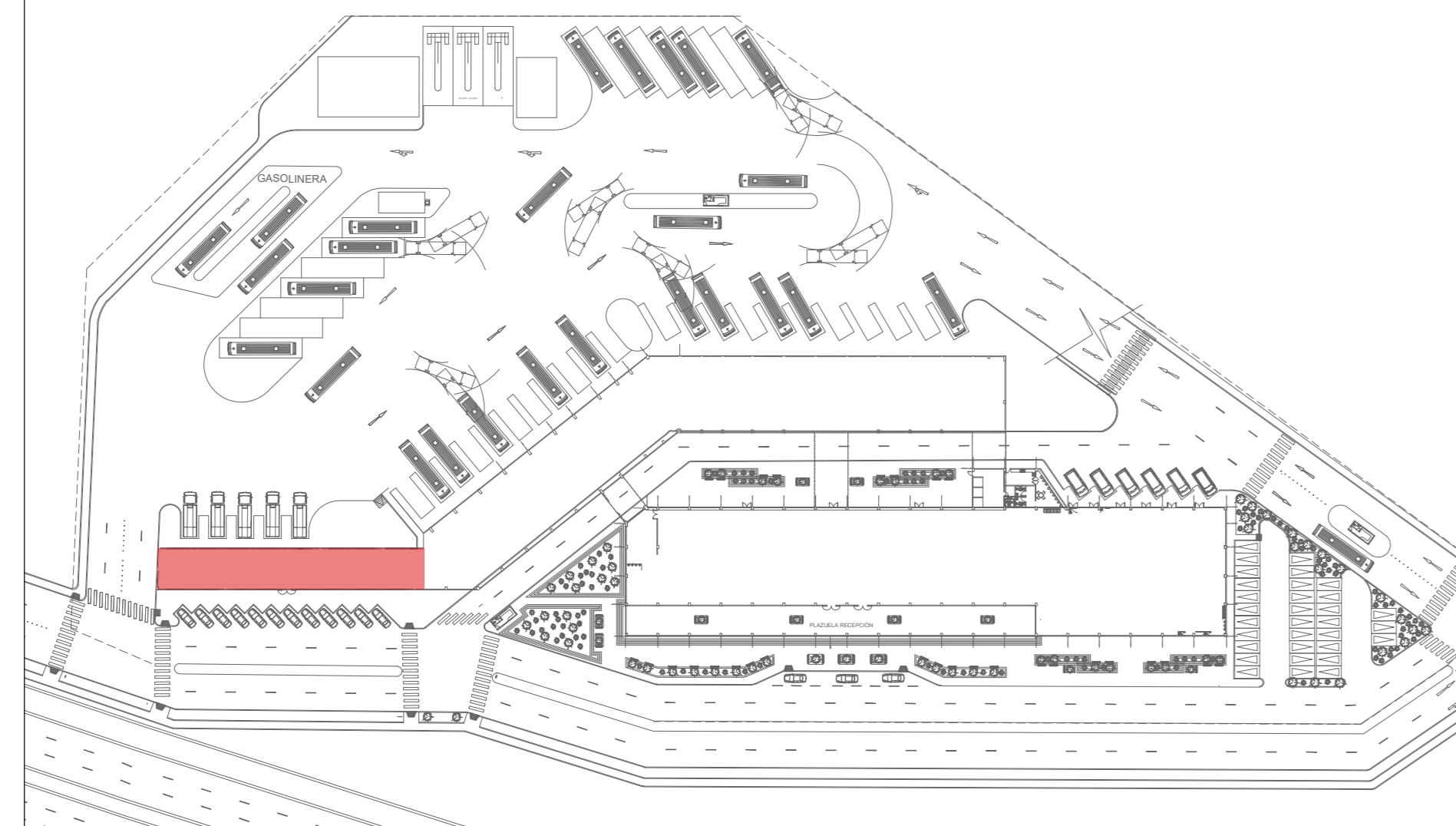
TERCERA PLANTA

ESC 1:125

<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	SE-05
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	Escala:
		EVACUACION TERCERA PLANTA	INDICADA
	Autores:	EST. ARO. GUMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Asesor:
	EST. ARO. RIMAC ALBA, Jepherson Alexis	Docente:	Arq. Robinson Constantino Ortiz Agama
			Fecha:
			08/02/2020



PLANTA GENERAL



ESCALA GRAFICA



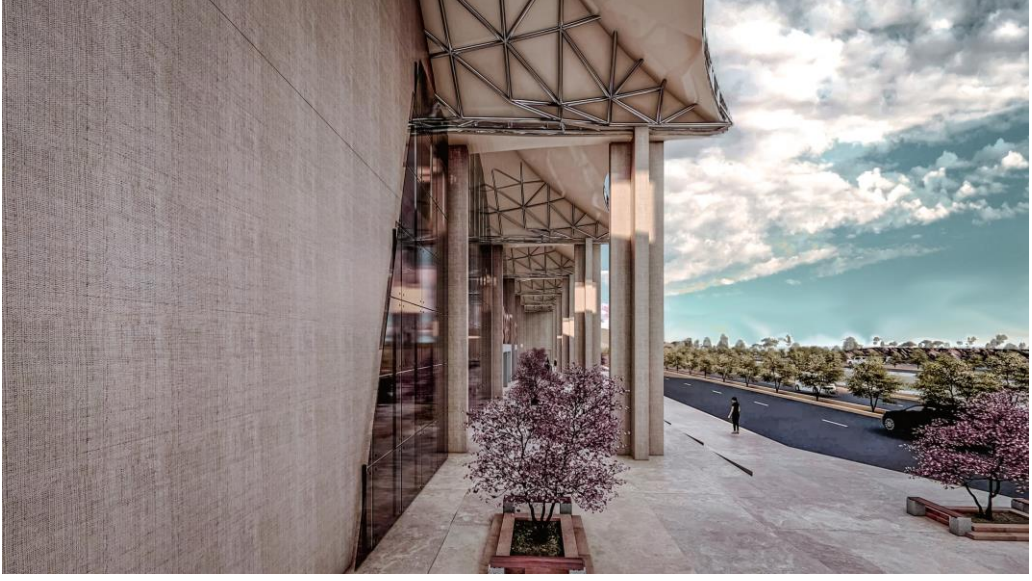
LEYENDA DE EVACUACION	
	FLUJO MAYOR
	FLUJO INTERMEDIO
	FLUJO MENOR
	PUNTO DE REUNION EN CASO DE EMERGENCIA

NOTA:
 LA LONGITUD DE LAS RUTAS DE EVACUACION SE MIDE DESDE EL PUNTO MAS ALEJADO DE CADA ZONA HASTA EL SECTOR DEL TECHAR UBICADO AL EXTERIOR DEL CORPO. LA LONGITUD DE LAS RUTAS DE EVACUACION TIENE COMO MARGEN ALGUNO EN TODOS LOS TRAMOS.
 CALCULO ANCHO LIBRE DE COMPONENTES DE EVACUACION
 SEI A 0.40 METROS DE DISTANCIA DEL ANCHO LIBRE DE LOS COMPONENTES DE EVACUACION
 ANCHO LIBRE DE PUERTAS Y PANTALLAS PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LA PUERTA O PANTALLA SE DEBE CONSIDERAR LA CANTIDAD DE PERSONAS POR EL AREA PISO O PANEL QUE SERA MULTIPLICADA POR EL FACTOR DE USE M POR PERSONA. EL RESULTADO SE DEBE REDONDEAR HACIA ARRIBA EN MILIMETROS DE SER NE.
 ANCHO LIBRE DE PASAJES DE CIRCULACION PARA DETERMINAR EL ANCHO LIBRE DE LOS PASAJES DE CIRCULACION SE DEBE EL SECTOR PROCEDIMIENTO SE DEBE TENER UN ANCHO MINIMO DE 1.20 METROS EN CIRCULACIONES DE USO DE ORDENES LOS PASAJES QUE APORTAN HACIA UNA RUTA DE ESCALAS INTERIOR Y QUE SON MENOS DE 20 PERSONAS PUEDE TENER UN ANCHO DE 0.90 METROS.
 ANCHO LIBRE DE ESCALERAS DEBE CALCULARSE LA CANTIDAD TOTAL DE PERSONAS DEL PISO QUE SERVEN HACIA UNA ESCALERA Y MULTIPLICAR POR EL FACTOR DE 0.6000 POR PERSONA.

TERCERA PLANTA
 ESC 1:125

<p>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>ESCUELA DE ARQUITECTURA HUARAZ</p>	Proyecto:	TERMINAL TERRESTRE PROVINCIAL DE HUARAZ	N° de Lámina
	Ubicación:	SECTOR 08 DE DICIEMBRE	SE-06
	Plano:	TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO	
	Escuela de Arquitectura		Escuela: INDICADA
Autores:		EST. ARQ. GUIMARAY FLORIAN, Hugo Armando	Fecha: 08/02/2020
Docente:		Arq. Victor Augusto Ramirez Mendoza	
		Arq. Robinson Constantino Ortiz Agaña	

RENDERS







FOTOS DE LA MAQUETA 2m x 1.1m.









