



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA**

“El impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área
urbana de la ciudad de Barranca”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTOR:

Bach. Angeles Huingo Jack Erickson (ORCID: 0000-0002-7187-0009)

ASESORA:

Dr. Zavaleta Pita Adeli Hortensia (ORCID: 0000-0002-9868-9066)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Arquitectura

TRUJILLO – PERÚ

2020

Dedicatoria

A mi madre por su apoyo incondicional, a mi familia que me apoyo en todo sentido y brindo la confianza para no retroceder en esta etapa, y a todas ellas personas cercanas a mí que apoyaron con su grano de arena y poder seguir adelante con mi tesis.

Y en especial a mi hija Gisslenn, quien es el motor en mi vida y la razón de mi esfuerzo y sacrificio para seguir adelante, en busca de cumplir este sueño el de superarme día a día en esta carrera profesional.

Agradecimiento

A mis padres Vilma y Rusbel y a nuestro señor Jesucristo por darme la fuerza de seguir adelante para cumplir las metas anheladas.

A mi tía Aurora y familia que me dieron el apoyo moral en todo sentido con los cuales les agradezco estar en esta instancia de la carrera.

A mi primer asesor ARQ. María Díaz, que me oriento en el camino de la elaboración del proyecto de investigación por lo cual le estoy muy agradecido

A mi docente MG.ARQ. Lucia Huacacolque y MG. María Tejada, que me guiaron durante toda la etapa del proyecto, la cual le estoy muy agradecido por la culminación de la investigación.

A mis Hermanas que me apoyaron moralmente e incondicionalmente y todas las personas que colaboraron dándome la fuerza necesaria para culminar el proyecto de investigación.

Página del Jurado

Declaratoria de autenticidad

Yo, **Jack Erickson Angeles Huingo**, alumno de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura y Escuela Profesional de Arquitectura de la Universidad César Vallejo - Trujillo, declaró bajo juramento que todos los datos e información que acompañan a la Tesis titulado **“El impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área Urbana de la ciudad de Barranca”** son:

1. De mi autoría.
2. La presente Tesis no ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
3. La Tesis no ha sido publicado ni presentado anteriormente.
4. Los resultados presentados en la Tesis son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Trujillo 27 de agosto del 2020



Jack Erickson Ángeles Huingo

DNI: 41996932

Índice

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Página del Jurado.....	iv
Declaratoria de autenticidad	v
Índice	vi
Índice de Tablas	ix
Índice de Figuras	x
RESUMEN	xii
ABSTRACT	xiii
I. INTRODUCCIÓN	1
1.1 Realidad Problemática	1
1.2 Antecedentes	3
1.3 Marco Referencial	4
1.3.1 Marco Teórico	4
1.3.2 Marco Conceptual	32
1.3.3 Marco Análogo.....	46
1.4 Formulación del Problema	47
1.5 Justificación del Estudio.....	47
1.6 Hipótesis.....	48
1.7 Objetivos	48
II. MÉTODO.....	49
2.1 Diseño De Investigación	49
2.2 Variables Y Operacionalización.....	49
2.3 Población y muestra	49
2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	52
2.5 Métodos de análisis de datos	52
2.6 Aspectos éticos.....	59
III. RESULTADOS.....	60

IV. DISCUSIÓN	68
V. CONCLUSIONES	72
5.1 Conclusiones	72
VI. RECOMENDACIONES	73
6.1 Recomendaciones.....	73
REFERENCIAS	74
ANEXOS.....	76
Anexo 1. Matriz de consistencia	76
Anexo 2. Matriz de consistencia entre objetivos, conclusiones y recomendaciones	78
Anexo 3. Formatos e instrumentos de Investigación. Validación	79
Anexo 4. Registro fotográfico.....	91
Anexo 5. Fichas de análisis de casos.....	92
Anexo 6. Acta de Aprobación de Originalidad de Tesis.....	108
Anexo 7. Resultado del análisis de similitudes (TURNITIN).....	109
Anexo 8. Autorización de Publicación de Tesis en Repositorio Institucional UCV	110
Anexo 9. Autorización de la versión final del trabajo de investigación.....	111

Índice de Tablas

Tabla 1. Muestra.....	50
Tabla 2. Método de Análisis de Datos-entrevistas y encuestas.....	53
Tabla 3. Método de Análisis de Datos-Fichas de Observación.....	55
Tabla 4. Método de Análisis por Objetivo	57
Tabla 5. Tipo de Servicio de Transporte.....	60
Tabla 6. Tipo de servicio Básico.....	60
Tabla 7. Tiempo de Capacitación y Charla de la Empresa.....	61
Tabla 8. Calidad de Servicio que recibe el Usuario	61
Tabla 9. Porcentaje de Flota cuenta con seguro	62
Tabla 10. Cambio de flota ayuda a mejorar el servicio.....	62
Tabla 11. Mantenimiento de la flota de servicio.....	63
Tabla 12. Qué tipo de actividad desempeña el Usuario.....	63
Tabla 13. Poblador Natural de Barranca	64
Tabla 14. motivo de Vivencia	64
Tabla 15. Migración Poblacional por transporte Interprovincial	65
Tabla 16. Como califica el servicio de transporte actual.....	65
Tabla 17. Dinamiza la economía actual el sistema de transporte.....	66
Tabla 18. A quien reporta beneficios económicos el actual sistema de transporte interprovincial	66
Tabla 19. Que alternativa de solución darías a un futuro cambios de mejora en transporte interprovincial	67
Tabla 20. Matriz de Consistencia.....	76
Tabla 21. Matriz	78

Índice de Figuras

Figura 1. Plano de Área urbana de la ciudad de Barranca.....	2
Figura 2. Insumo de productos.....	13
Figura 3. Población censada.....	51
Figura 4. Fotografía Panamericana Norte	91
Figura 5. Fotografía Calle 2	91
Figura 6. Análisis de Casos-Terminal Córdoba 01	92
Figura 7. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 02	93
Figura 8. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 03	94
Figura 9. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 04	95
Figura 10. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 05	96
Figura 11. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 06	97
Figura 12. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 07	98
Figura 13. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 08	99
Figura 14. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 01	100
Figura 15. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 02	101
Figura 16. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 03	102
Figura 17. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 04	103
Figura 18. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 05	104
Figura 19. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 06	105
Figura 20. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 07	106
Figura 21. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 08	107

RESUMEN

El proyecto de tesis asumió como objetivo determinar el impacto que genera el transporte interprovincial en la ciudad de Barranca, asimismo al conocer los problemas que este genera en el área rural y como involucra a toda la Ciudad. La finalidad principal de esta investigación fue identificar los problemas que enfrentan la población de Barranca al no contar con un terminal en el lugar, con el propósito de que se pueda brindar un servicio óptimo, eficiente y que puedan cubrir la gran demanda que en la actualidad existe, para lo cual se desarrollaron encuestas a la población, entrevistas a especialistas del caso y fichas de observación, de la cual ayudarán a conocer los problemas que se genera en la ciudad.

Palabras claves: Transporte interprovincial, Problemas urbanos y rural, Transporte y accesibilidad, Regeneración urbana, Terminal terrestre.

ABSTRACT

The thesis project aimed to determine the impact generated by interprovincial transport in the city of Barranca, also knowing the problems it generates in the rural area and how it involves the entire City. The main purpose of this research was to identify the problems faced by the population of Barranca by not having a terminal in place, so that an optimal, efficient service can be provided and that can meet the high demand that currently exists. There are, for which population surveys were developed, interviews with case specialists and observation sheets, which will help to know the problems that are generated in the city.

Keywords: Interprovincial transport. Urban and rural problems, Transport and accessibility, Urban regeneration, bus station

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Realidad Problemática

Según Dimensiones:

Social - Económica

Según los últimos censos podemos observar que la evolución de población urbana de la ciudad de Barranca ha crecido considerablemente, durante los años censales 1981, 1993 y 2007. El porcentaje de la participación del área urbana ha aumentado en un 82.10% a 84.17% hasta el año 2007, mientras la alta demanda económica de la ciudad está creciendo y el morador está obligado a migrar constantemente a diferentes partes del país por necesidad social y económica, ya sea por educación, trabajo o comercio recurriendo diariamente al uso de transporte interprovincial público que no es accesible en su totalidad por los usuarios.

Social

El desarrollo de la ciudad de Barranca depende de muchas actividades económicas, siendo una de ellas el comercio y turismo el que en su mayoría son aprovechados por ciudadanos del entorno urbano y un menor porcentaje el resto del ciudades del país, ya que no es tomado en cuenta por su difícil accesibilidad, el transporte de este último viene siendo de mucha importancia ya que ha tenido implicancia en el desarrollo social de la ciudad durante los últimos años y ha estado afectándola considerablemente.

Físico - Espacial

Uno de estos problemas que se viene dando es que una de sus avenidas principales como la Av. Lima, que en un esquema no ha logrado estructurarse integralmente con la vía de evitamiento, por motivo que la primera vía mencionada es interrumpida en el transcurso del día por el tránsito interprovincial, existiendo la Av. Lima como vía alterna de ingreso a la ciudad ya sea de sur o norte irrumpe en la ciudad. Por motivo emergente de la ciudad ya que esta se viene desarrollando económicamente recurriendo a la informalidad en la ciudad, y creando un desorden y falta de permeabilidad para el usuario, que es obligado a ver alternativas inadecuadas de

transporte que día a día se incrementa considerablemente, siendo la principal causa del desarrollo de la ciudad ya que sus actividades son aprovechadas especialmente por el morador con una próxima llegada a la ciudad, desaprovechando así los beneficios potenciales de la ciudad obligando a irrumpir contextualmente con la trama urbana desordenándola ya que por su ubicación y accesibilidad se ve en la necesidad de un medio de transporte público informal.

Ambiental

La necesidad de la población toma la decisión de establecer paraderos formales e informales generando a su vez un mayor desorden de la ciudad por el motivo de que dichos paraderos están dispersos causando cruces peatonales y vehiculares de diferentes escalas que irrumpen con la seguridad vecinal por el aumento de ambulantes que aprovechan el momento, provocando caos acústico por la recurrencia de los buces y ambiental por generar desechos de los ambulantes que ocupan la vía pública.

- Esto trae como Tendencia a un incremento de informalidad en lo que respecta al transporte interprovincial debido a la oferta y la demanda que se vive en la actualidad.



Figura 1. Plano de Área urbana de la ciudad de Barranca

Fuente: Google earth - elaboración propia

1.2 Antecedentes

La ciudad de Barranca, es el principal centro convergente de la provincia de Barranca desde donde se distribuye el transporte interprovincial y distrital.

La relación que existe con la ciudad de Barranca con la zona norte, zona sur y zona rural de la provincia es de la constante ida y vuelta de ambas direcciones ya sea con fines comerciales, educativos, laborales y turísticos.

Las agencias de transporte situadas en la ciudad de Barranca están dispersas tanto en el casco urbano como en alrededores.

Con respecto a la mala ubicación de estas agencias de transporte interprovincial e interdistrital, formales e informales, digamos que está afectando a la trama urbana de la ciudad, dado al deterioro de las pistas y veredas que deben soportar el tránsito recurrente de transporte por el cual no fue planificado, considerando también que los locales donde funcionan dichas agencias de transporte del sector no tienen las condiciones adecuadas para el uso de las mismas al no contar con salas de espera, servicios higiénicos y patio de maniobras, tomando como principal uso de embarque y desembarque de pasajeros la vía pública, incluso invadiendo las veredas, también afectando la parte acústica por los fuertes ruidos que originan estos hechos y , también la ambiental al originar comercio informal obligando al usuario a cubrir estas necesidades diarias en la vía pública, causando la incomodidad de la población, al traer riesgos de salud a las personas

1.3 Marco Referencial

1.3.1 Marco Teórico

Teoría del sistema Vial Urbano

“En el transporte urbano tiene la como parte mayoritaria el tipo y la infraestructura vial de congestión elevada que damnifica la parte economía, incrementando la disconformidad ambiental y afectando a la población de baja economía al generar más pausado el transporte público de carácter vial. Especialmente en las localidades más extensas, no siendo normal ni ahorrativamente tolerable mecer la oferta y la demanda únicamente por medio del acrecentamiento de la dimensión vial, como maniobra vial se debe tomar en cuenta la concentración en el movimiento de gente más que en la circulación de carros, por medio de la dirección del tránsito y la demanda, además de su conservación y sustento en la infraestructura vial”. (Heggie, 1988).

Elementos de estrategia Vial

“Todo tipo de transporte urbano en su gran numero, exista el popular o particular, de viajeros o de cargamento, motorizado o no motorizado, en naciones de buena situación económica o no, disfruta el sistema vial de las cuales además proporcionan sujeciones de camino hacia las funciones públicas, estructura de comunicaciones y de correlación habitual de los habitantes. Si la capacidad en localidades donde las cuales necesitan inmediatamente el éxito y el bienestar tanto de su población necesitada como de la pudiente en una economía universal, esta solicita un transporte vial eficaz”.

“Aun cuando su importancia económica, el sistema vial es prácticamente gestionado de una representación fragmentaria y antieconómica. Las disposiciones sobre la gestión, sostenimiento y expansión de la infraestructura vial reinciden sobre organismos públicos separados, mientras que aquellas referentes a las sistematizaciones en esa infraestructura reiteran eminentemente sobre el sector privado. El aumento

de la petición privada por infraestructura no se manifiesta en el importe adquirido por ello y no produce ningún incremento en la recaudación u deber fiscal para satisfacerla. La subordinación de una demanda privada considerablemente favorable (expuesta en altos niveles de congestión) y agencias de abasto de infraestructura insuficientes de fondos es muy acostumbrado. El inoportuno sostenimiento vial es pandémico. La disposición más significativa de una planificación vial en países en vía de desarrollo es relacionar aquellas disposiciones en los sectores público y privado con un carácter administradamente justo”.

Mantenimiento Vial

“Las localidades frecuentemente han dispuesto una inversión fuerte en sus sistemas viales, que con frecuencia son sostenidos escasamente. Los planes con fondos del Banco Mundial muestran generalmente hartos retornos sobre los gastos de sostenimiento; hasta justamente, existe una disposición persistente a su financiar el avituallamiento. En el contexto de las vías interurbanas esto ha sido contrapuesto con el florecimiento de “fondos viales de segunda generación” manejados por los beneficiarios, financiados a través de sobretasas a los tributos al combustible y otros cobros directos por el uso¹²². Estos haberes no existen en todos los países, no obstante, hasta donde sí existen, no necesariamente remedian el inconveniente del mantenimiento vial urbano”.

“La fundación de una peana sistemática y segura para el sostenimiento de las vías económicas y socialmente factibles debería tener una alta precedencia en el planeamiento de transporte urbano. Cuando, como es comúnmente el argumento, el avituallamiento es financiado por los ingresos locales generales, debería habilitar algún patrón general de retribución como punto de referencia. En los países que conservan un Fondo Vial Nacional correspondería habitar razonamientos y técnicas adecuados para proponer que una parte apropiada de los caudales se destine a vías urbanas, este no ha sido el caso en algunos de los primeros capitales viales”.

Gestion del Tránsito

“La finalidad de la gestión del tránsito urbano es realizar el uso más seguro y fructífero de los medios actuales del sistema de transporte (de tipo vial). Busca acordar, adecuar, tramitar y optimizar el sistema de transporte actual para abstenerse con objetivos específicos. Al maximizar la eficacia de las cimentaciones y métodos actuales, es probable eludir o diferir costos de capital para adquirir tiempo durante el cual se desenvuelven disposiciones de política a extenso plazo. Al mismo tiempo, es posible perfeccionar la seguridad vial y disminuir los impactos desfavorables del tránsito urbano sobre el ambiente de la ciudad”.

“Muchas herramientas para la gestión del tránsito, como métodos eficaces de semaforización, aumentan la operatividad de los desplazamientos con enseres adyacentes desfavorables e intrascendentes. Pero el manejo de gestión del tránsito aún involucra separación. La preferencia dada a los peatones puede someter la capacidad para transporte o puede perturbar desfavorablemente las sistematizaciones de los autobuses. Un esquema integrado de mandato del tránsito solicitará responsabilidades entre los haberes en competitividad de los variados usuarios de los sistemas vial y de tránsito. Como resultado, no es nada más un argumento técnico, sino que debe ser dirigido claramente en firmeza con la organización integral del transporte en general. En la práctica, la mayor parte de las ciudades tanto los profesionales responsables como la policía de tránsito tienden a condensarse en conservar el tránsito en movimiento. Como resultado, se amplían las vías, los vehículos motorizados reciben antelación, y los peatones y bicicletas son quitados. En este proceso el sistema circulatorio es restablecido para favorecer a los usuarios del automóvil, totalmente ricos, en daño de los usuarios de autobús, ciclistas y peatones, generalmente los de bajos recursos. Si la finalidad de la política el concentrarse en las urgencias de los pobres, este objetivo correspondería también a propiciar la gestión del tránsito y de la demanda”.

Gestión de la Demanda

“La coherencia económica para la gestión de la demanda es que, si el costo claramente merecido por los viajeros en la efectuación de sus viajes es menor que el precio completo del viaje, entonces se efectuarán algunos viajes que asignarán un costo transparente sobre la comunidad. El costo completo de un viaje contiene tanto los costos personales en los que incide el viajero (costos de maniobrar el vehículo, combustible, aparcamiento, etc.), y los costos generales que el viajero asigna a la comunidad a través del impuesto del viaje a la congestión, la ampliación en el posible de accidentes, y el contagiar el ambiente. Como los costos de arbitrios por un viajero sobre otros cambian con la ubicación, tiempo y circunstancias del tránsito, así también, preferentemente, deberían modificar los cobros merecidos por los usuarios de vehículos. El objetivo de la diligencia de la protesta debería de obtener el nivel total de tránsito, y su repartición entre modos, ubicaciones e instantes del día, que existiría si el tránsito en todos sus medios hubiera precios similares a su costo social marginal completo. Para conseguir este objetivo, todos los materiales de gestión de la demanda apuntan a acrecentar los costos de viaje, ya sea claramente a través de cobros (recaudaciones por aparcar o aglomerarse o con los precios de los combustibles) o tácitamente al limitar los desalojos a través de medidas que limitan el tránsito. La gestión de la demanda y las limitaciones a las magnitudes de tránsito pueden efectuarse con una sucesión de medidas de cobranza, muchas de las cuales poseen con las políticas nacionales”, (por ejemplo, costo del combustible).

Provisión de infraestructura

“No existe un dato oculto que defina el ras apropiado de suministro de Infraestructura de transporte, ya que requiere del tipo de transporte y método de uso del suelo que se esté planificando como asimismo de la topografía y economía de la ciudad. Las ciudades preferentemente que dependen del coche en Estados Unidos pueden ofrecer tanto como el 35 por ciento de su área urbana a los servicios básicos del transporte. Las

localidades europeas, que actualmente poseen altos niveles de pertenencia de automóviles, destinaban de 20 al 25 por ciento a la red vial a priori de la motorización. Estas localidades ahora intentan sustentar el desempeño del sistema mediante la gestión del tránsito y de la demanda, y proporcionan un valor de prioridad física y fiscal a los regímenes de transporte público. En diferencia, las ciudades asiáticas, varias de las cuales dedican nada más del 10 al 12 por ciento del emplazamiento a la red vial, lo hacen más por accidente que por alternativa y no tienen políticas apropiadas para conservar un transporte urbano eficientemente con el espacio vial disponible”.

“Es claro que las poblaciones con nada más del 10 al 12 por ciento de su área destinada al transporte no pueden aguantar una motorización sin limitaciones. Más incluso, una sucesión de la trama urbana está determinada, se vuelve cada vez más cara y social y ambientalmente desfavorable el superponer infraestructura vial adicional. Además, adonde la aglomeración ahora está suprimiendo la demanda, un acrecentamiento en el aforo puede generar un aumento de tránsito adicional tan grande que la aglomeración se reduce mucho salvo que lo avanzado. Las localidades que ya han acrecentado inclusive una dimensión y densidad en las cuales existe una importante aglomeración de tránsito pueden por ende haber extraviado para siempre la elección de edificar vías para emerger de la congestión”. (Heggie, I.G. y P. Vickers. 1998).

Teoría del Sistema

“El comienzo emerge de las labores del biólogo alemán Ludwing von Bertalanffy, hacer público entre 1950-1968. en los últimos tiempos, el progreso universal de las teorías de sistemas sirve como pie a la composición del entendimiento mediante un campo amplio”.

“En las comunidades con la rápida difusión del comprender, los distintos estudios científicos están progresivamente característicos y entendidos, en diversos ámbitos científicos la solicitud en las actuales divisiones fue puesto que encuadras evaluadores, en adquisición con elementos y ajustes prácticos”.

“Los orígenes auténticos según el entendimiento de métodos coherente con la estructura y el régimen se retroceden a varios años detrás. Mary Parker Follet, en sus libros del período de los teóricos de la dirección tradicional de la época, enunció varios aspectos de ejemplo con una orientación de métodos. Que contempla estos elementos psicológicos de su dirección., refirió la admón., según una evaluación común, y contempla su estructura según el sistema social”.

“La orientación hacia los sistemas fue acomodado con un manejo generosamente por el régimen. De inicio los prototipos estaban cerrados. Últimamente los métodos según sus estudios de disposiciones tienen una dirección de sistemas extensos”.

“La teoría universal en métodos jamás pesquisa resolver dificultades como tampoco plantea resultados prácticos, sin embargo, si originan teorías y planteamiento conceptuales que logren establecer situaciones de estudio en contexto empírico. También podemos manifestar que es un enfoque mundial comenzando a analizar todas las tipologías de sistema”.

“Un sistema equivale como sucesión, por ejemplo; Las moléculas viven adentro de las células, las células en tejeduras, etc. El agua no es igual al hidrógeno y el oxígeno la cual conforma”. (Heggie, 1988).

La teoría de sistemas es alojada como:

- Carencia en comprender las preposiciones en la cual provinieron.
- Las grandiosas oportunidades en el progreso con trabajos y pensamientos por la tecnología, informática y la cibernética.
- Jan Christian Smuts plantea sobre dichos elementos particulares de un sistema al unirse florecen condiciones a falta de mecanismos solitarios. En 1912 brotó la noción de Gestalt en psicología, donde el comienzo primordial es el concepto conforme a los estatutos estructurales que establecen las partes y jamás opuestamente, el mismo que analizo los métodos intelectuales por medio del cual las personas estudian al planeta y lo entienden.

- La teoría general del sistema tiene tres proposiciones básicas.

Los sistemas coexisten así mismos, los elementos moleculares viven adentro de las células, las células al interior del tejido, los tejidos adentro de las entrañas, los mismos adentro de organismos y así consecutivamente. Los sistemas son amplios, y las propuestas como resultado son preliminares. Todo método que se inspeccione, salvo el de menos o más que recibe apoyando a otros sistemas. Los mismos que poseen su precedencia el perseverante cambio perenne.

La ocupación de un sistema se somete a su armadura, hacia los sistemas biológicos y mecánicos que deben poseer el empuje y poderse manejar.

Concepto de Sistema

Se encuentra conformado por fragmentos o partes relacionados. La cual es utilizada para métodos mecánicos, biológicos y sociales. Todos los sistemas corresponden a varios elementos relacionándose entre sí.

El sistema como conducto único constituido, mezclado por varios fragmentos compuestos o su sistema interrelacionado y planteado por linderos reconocibles del régimen ambiental. El sistema con fines es como un todo, un ente propio, sus participaciones son únicamente perceptibles en cláusulas generales, principalmente delante del habitual punto de vista mecánico mediante los fragmentos abiertos teniendo la idea simple de su forma de relacionarse.

El vocablo sistema posee varios vínculos agrupados con componentes de interrelación e interaccionar, conjunto de dispositivos mixtos que constituyen el plan ordenado. Los individuos, como ejemplo, este sistema se manifiesta con diversos segmentos, aunque aquellos marchan de modo ordenado, la persona es activa de idéntico modo que pueda idear que la repartición como método constituido en diferentes segmentos relacionados. Como contexto, el sistema es integral reorganizado o con complejidad, como agrupación o mezcla de sucesos o fragmentos estableciendo un todo difícil o divisorio.

- **Características de los sistemas:**

“La apariencia más significativa de la noción de sistema como imagen de un grupo de componentes interrelacionados a fin de crear el total en representación de sus patrimonios y peculiaridades acentuados no encontrándose por nadie en sus componentes solitarios, esto lo designamos en aumento metódico L. von Bertalanffy, Define al sistema como una agrupación en cifras mutuas vinculadas, derivándose en dos conceptos”:

“Finalidad u asunto: se relaciona de componentes en el sistema que al juntar conforman la finalidad o efectúan su importancia. Según su denominación la señala como la ocupación que realizamos a fin de originar una misma idea. Esto equivale a una compañía que elabora un método administrativo con la idea de conseguir aquella finalidad, como muestra, la intención de planificación según la casa editora Norma, la cual debe producir libretas y escritos, estos siendo provechosos hacia profesores, alumnos como aquellos de requerir la Globalización o integridad:

Esto consiste dado a una alteración de dispositivos del sistema, como posiblemente causará alteración en el resto de más dispositivos del mismo, enunciar alguna provocación de algún dispositivo del sistema perturbará en todos los dispositivos dado su correlación actual en medio de ellos”.

“Desde otro lado la globalización todavía entra en las anomalías que son la entropía y la homeostasis que la explican posteriormente”.

“El método general es enunciado hacia todas las unidades y correlaciones necesarias hacia su adquisición con un propósito, debido a la innegable cifra de limitaciones”.

“Universalmente la terminación de sistema es manejada con acepción en el procedimiento global. Son elementos obligatorios a fin de operar en un método general que designan subsistemas conformados con una asamblea de recientes subsistemas más minuciosos”.

- **Tipos de los sistemas:**

Vive una enorme variedad en medio de las tipologías de sistemas como las extensas series tipológicas a fin de clasificarlas:

Según la condición estas logran ser concretos o abstractos.

Sistemas concretos o físicos: son aquellos que integran las maquinas, mecanismos, elementos y componentes verdaderos, por lo tanto, esta dice estar conformado con un hardware.

Sistemas abstractos: forman aquellos que se establecen de concepciones, técnicas, suposiciones y opiniones. En varias ocasiones coexisten en la mente de los individuos, por lo tanto, expresar de ser conformado por un software.

Según su naturaleza.

Sistemas cerrados: aquellos que no muestran interrelación con los ambientes que los encierran, estas a ser herméticas de algún dominio ambiental. Estos sistemas sellados nunca toman ningún tipo de potestad del ambiente ni prevalecen aquí. Tampoco admiten cualquier medio exterior provocando esto hasta mandarlo fuera. Estos creadores designan sistemas cerrados para algunos sistemas cuya conducta está absolutamente determinada, programada y ejecutada con un modesto trueque con materias y energías con su ambiente. Estos métodos técnicos y naturales logran estar clausurados con el ambiente.

Sistema abierto: Muestran un canje en este ambiente, dichos planes biológicos y sociales son los que viven con una frecuente intersección con su medio que los envuelve, aquellos canjean datos, energías o materiales al medio ambiente. Muestran correlaciones de permuta en este entorno mediante de ingresos (consumos) y salidas (mercancías). Dichos están probablemente acogidos dado que para subsistir deben reacomodar regularmente las condiciones del medio.

- **Parámetros de los sistemas:**

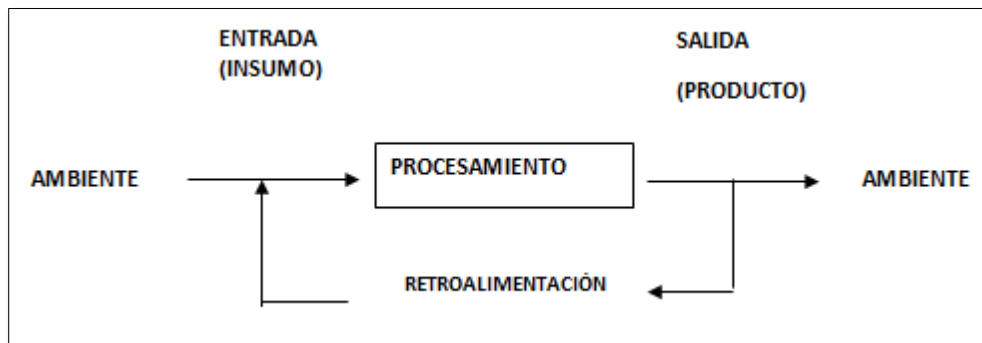


Figura 2. Insumo de productos

Fuente: Augusto Javes,2

Entrada: Es aquella que se encamina en los insumos, producto básico. Son potencia en lanzar con impulso, en inicio o ingreso en el sistema, expresando material-energía a fin de manejar los métodos.

Procesamiento: Son el rendimiento o transición del mencionado propósito, la cual origina la variación, la cual transcurre al ingreso que se convierte en salida, dichos procedimientos son participes en el sistema.

Salida: Como consecuencia por el sistema, en lo consiguiente crea lo establecido en su intención o volumen, siendo dispuesto a fin de arrojarlo, despachar o gestionarlo con el propósito requerido.

Retroalimentación: Las metas son inspeccionar al régimen del sistema, asimismo conserva y refuerza la ejecución en el procedimiento.

Ambiente: Aquel quien envuelve exteriormente este método, dicho entorno es el medio frente al sistema, aunque es la alerta hacia la conservación. (Von Bertalanffy, 1950-1968)

Teoría Del Transporte: Importancia Y Economía Social

“En estos tiempos, el transporte viene cobrando cada vez más jerarquía en las naciones industrializadas, adonde se ha transformado en una actividad primordial desde la perspectiva económica y social. En torno a las primordiales finalidades al transporte, con la disponibilidad con relación a las clientelas y fabricantes, desarrollando su especialidad de producción y dirección hacia clientelas con diversidad en bienes aún mayores y de mejor categoría. Por otra parte, partiendo de esta perspectiva en la comunidad, esta significación en la recreación y acciones agrupadas en ella, posee cuya sociedad presente forma al transporte el movimiento fundamental hacia el habitual progreso en las interacciones humanitarias”.

“La economía del transporte emergió como tal para mediados de los sesenta, ya que con precedencia a esa tiempo la apreciación de las infraestructuras desde esa perspectiva económica estaba escasa, concentrándose con estudios en aspectos puramente técnicos no obstante desde de esa fecha se origina un cambio de orientación oportuno entre otros elementos a las novedades contempladas en correlación a la administración y planificación, de modo que la amplia cuantía de recursos que se pretenden para edificar infraestructuras de transporte, que se convirtieron en los últimos años en una exigencia, hace necesaria la elaboración de estudios que basándose para tomar disposiciones en materia de inversiones en el sentido común que los problemas relacionados con el transporte deben ser motivados por el progreso de la teoría económica, de este modo la noción del exceso del comprador y los análisis previos de coste-beneficio , entre otros se miran impulsados por la insuficiencia de hallar instrumentos que permitiesen tasar proyectos alternos de transporte, incluso entonces las decisiones en materia de inversión se habían basado casi únicamente en principios técnicos”.

- **Importancia Social del transporte: el coste generalizado**

“En los últimos períodos se han elaborado un importante incremento de transporte en la economía global, al curso que ha asumido un lugar de variación de la función la cual realizan las formas de transportes, aun cuando la transportación privada prevalece con respecto al popular, en

diferentes estados se contempla un gran uso en el desplazamiento local en el transporte diario, ante lo concerniente al servicio para lograr llevar al usuario a su destino”.

“Según hemos observado, por su escasez el transportar nace, sobre todo, de la acción en que posesiones de consumo y sus elementos de creación poseen la corriente su localización desigual, como ningún campo es apto de elaborar los enseres solicitados según la comunidad. Simultáneamente, el medio de transporte tiene una gran significación con una comunidad adonde sus grados en comodidad logrados deparan una amplia disposición en la originalidad fructífera. Al mismo tiempo, como el transporte han incrementado las probabilidades culturales y sociales de las personas, por este motivo las correlaciones sociales serían sumamente particulares, dejando factible asimismo su progreso en estructuras las divisiones durante las escenas de labor y residencia” (Thomson, 1974).

“Los desplazamientos que se efectúan en una sociedad específica tienen un precio, determinando variables rigurosamente económicas como otras variables de modo no financiero, pero que están perjudicando al bienestar de la comunidad. Este valor total se denomina coste generalizado, y en la valoración de las infraestructuras de transporte, el precio generalizado se cambia en una de las primordiales variables a tomar en cuenta, ya que contribuirá en las disposiciones de las personas en cuanto a los modos de transporte designados, y compone el verdadero costo de la elaboración de esta actividad. Este precio contiene no sólo la tarifa proporcionada a un determinado traslado, sino que contiene tipos de conceptos más difíciles de apreciar y medir, pero importantes al propio transporte, como puede ser duración del viaje, el bienestar, la seguridad, etc. Asimismo, por ejemplo, en la situación del transporte en un vehículo privado, este costo contendría el precio del viaje o peaje si coexiste, el tiempo de viaje y los costes de funcionamiento, conteniendo éstos últimos combustibles, consumos de mantenimiento, llantas, etc. De esta forma, los costos generalizados”, pueden expresarse como:

- **Importancia económica del transporte**

“En los más recientes periodos, la transportación está tomando una importancia específica con la economía industrializada, según manifiesta el acto de los períodos de los setenta y ochenta el comercio costero productivo casi dobló, en cuanto el transporte aéreo de viajeros aumentaba por tres, demostrando que el desplazamiento por autopista tiene una igual predisposición, habiendo esa la manera de transporte superior en las comunidades actuales. Efectivamente, otra demostración de la significación del transporte en su peculiaridad en el conjunto de la elaboración adherida, dado que la década de los noventa el transporte formaba alrededor del 15 por ciento del consumo nacional, consignando las familias a fin de la misma próximamente el propio importe a gastos concernientes con el transporte”.

“En general, la gran parte de las economías perfeccionadas se afrontan a la obligación de aumentar o modernizar su asignación de infraestructuras, con propósito de fortificar el progreso de la producción, estimular el acopio de información y cooperar al progreso económico de las zonas más perjudicadas. Este reciente aspecto compone el centro de interés de varios estudios elaborados, que pretenden establecer el efecto positivo del progreso de las infraestructuras sobre el incremento económico. Según una codificación establecida por Hansen (1965), hay que cambiar la infraestructura económica, claramente vinculada con las actividades productoras, de la social, que se relaciona con la comodidad de las personas, e indirectamente con las acciones productoras. Esta diferencia es significativa por cuanto los efectos sobre la producción y el crecimiento son muy diferentes, si bien es seguro que en el presente protege una idea mucho más amplia”.

“Las infraestructuras presumen una parte significativa de las inversiones elaboradas por la sección pública, ya que se admite generalmente ya que éstas simbolizan al apoyo para el progreso económico de un país, región o ciudad, favoreciendo la eficacia económica y la unión social. Es decir,

se permite adecuados equipos de infraestructuras que aumenta la eficacia del sistema productivo, motiva la inversión privada y mejora la competencia de la economía, por lo que se establecen uno de los cimientos más consistentes del progreso económico a largo plazo”. (Thomson, 1974, pág. 84).

“En conclusión, parece coexistir un consentimiento en el método económico acerca de que el gasto público común actúa en deterioro de la producción y el desarrollo económico, mientras que el gasto fructuoso del sector opera sobre la parte de la oferta, por lo que resulta cautivador establecer los canales mediante de los cuales estas consecuencias se transfieren a la tasa de incremento del resultado. Sin embargo, el papel de las infraestructuras incluso sin estar definido del todo, y pese aún de los adelantos en técnicas econométricas, especificaciones, etc., aún coexisten indecisiones en torno a la posibilidad que en varios casos se originen una relación causa-efecto inversa, de manera que las infraestructuras serían el resultado de un transcurso de aumento y desarrollo económico, y no a la inversa. Actualmente, el estudio de la correlación existente entre las infraestructuras de comunicaciones y la actividad económica disfruta de especial importancia”. (Thomson, 1974, pág. 84).

“Por tanto, en los gremios modernos, el transporte compone un elemento de importancia esencial para el aumento y progreso económico. Supone un elemento clave para las comunicaciones, tanto internas como externas, de un área geográfica, habiendo como principal función desde situar con relación a las clientelas y fabricantes, ocasionalmente a éstos con los orígenes de incentivar la acumulación de información y ayudar al progreso económico de los territorios más desfavorecidos. Este último aspecto compone el centro de atención de varios estudios elaborados, que han pactado de establecer el resultado positivo del desarrollo de las infraestructuras sobre el incremento económico. Según una lista establecida por Hansen (1965), hay que distinguir la infraestructura económica, claramente relacionada con las acciones productivas, de la social, que se relaciona con la comodidad de los personajes, e

indirectamente con las acciones productivas. Esta particularidad es importante por cuanto los daños sobre la producción y el desarrollo son muy distintos, aunque es cierto que en la actualidad se preserva una concepción mucho más extensa de materias primas, desarrollando así la especialidad productiva y la entrada de las clientelas de una diversidad en producción en aumento y de mejor categoría. Al mismo tiempo, suministra nuevas oportunidades culturales y sociales en un universo cada vez más dinámico y relacionado, consintiendo una mayor libertad en el nombramiento de los individuos y en definitiva compone uno de los rasgos más particulares del proceso de globalización de la economía”.

“Actualmente, el estudio de la relación actualmente entre las infraestructuras de comunicaciones y la actividad económica disfruta de singular importancia. Existe un dictamen general sobre el hecho de que la dotación de infraestructuras de transporte en un país determinado o territorio tiene una relación positiva con los niveles de actividad económica. Así, este tipo de infraestructuras tiene consecuencias positivas sobre la producción de los factores, mecanismo clave para el adelanto económico. Una apropiada dotación de infraestructuras de transporte realiza factiblemente todo ello, al facilitar y potenciar el movimiento de mercancías y personas. Asimismo, las infraestructuras de transporte pueden terminar influyendo en la localización de las industrias, el precio del suelo o la actividad turística, entre otros”. (Thomson, 1974, pág. 86).

Problemas de la movilidad y su repercusión urbana e individual

“Las dificultades formadas en la movilidad no es tan solamente la saturación o su pésimo aviso, según equivale predecir de la técnica primordial siendo sus objetivos las formas de comunicación. Existe una cantidad de impactos ambientales y sociales la cual origina el transporte automotor, que poseen una resistente y negativo efecto en la situación de vida en las personas. Todo conjuntamente presume la forma conjunta una representativa disminución de habitad en las localidades. Se alcanza a la realidad en una localidad observada según el espacio que brinda

indudables prestaciones o empleos, estudios, propuesta cultural, sin embargo con frecuencia se pretende huir en busca de una calidad de subsistencia desaparecida”. (Thomson, 1974, pág. 86).

“Estos resultados de la representación del transporte nos impactan por vías diferentes. Para empezar, existen las dificultades concernientes con el tráfico vehicular, que se plasman con un desperdicio de tiempo en el momento de trasladarse. Por otra parte, afectamos abierta y directamente a la salud por la contaminación acústica y del aire, además con su pérdida. Finalmente, no debemos olvidar las inclinaciones indirectas a la salud por las consecuencias psicológicas procedente a la actividad y segmentación de la superficie, limitando o imposibilitando el uso de vías como algo más que conductos de transporte”. (Thomson, 1974, pág. 86).

“Estas dificultades tienen unas características propias: que perjudican a todos los moradores de la localidad, principalmente en los sectores más frágiles y menospreciados, y en algunas ocasiones incluso en las localidades aledañas; En segundo plano, producto de sus acontecimientos directas e indirectas con respecto a la forma de vida, son de una magnitud lo bastante significativo; tercero, los moradores trascienden diariamente de una forma muy evidente; en cuarto lugar, forman una ilógica y deficiente valoración, incongruente en una sociedad que muestra su aprobación, ante manifestaciones sociales con consecuencia colectivas de mucho menos efecto: drogas, pérdida laboral– representando una clara intransigencia”. (Thomson, 1974, pág. 87).

Contribución de los distintos medios de transporte

“Menciona que la fuerza que se dispone para transportar una persona a un trayecto determinado, estas son las bases establecidas con la mayor o menor eficacia en todo método de transporte con el nivel de consecuencia en varios de las incidencias originadas. Cuan más grande es la fuerza total empleada, menos será es su eficacia y con un costo económico superior. Perfeccionar el coste energético es, por ende, la representación de delimitar y bajar los impactos económicos, sociales y ambientales

originando su consumo, en el caso del transporte algo nada insignificante”. (Thomson, 1974, pág. 88).

“Las modalidades de transporte más onerosas y económicas son también las que más energía consumen por pasajero en el trayecto, por lo tanto, no estimamos solo el costo del combustible en trasladarnos, igualmente estimamos la fuerza estimada en su elaboración por medio del transporte, por la pavimentación en la cual transita y de su sostenimiento. El gasto consumido por viajero se consigue fraccionando el gasto global de consumo por la cantidad de pasajeros trasladados con la distancia recorrida. Cuan más grande es la cantidad de pasajeros trasladados menos es el monto de consumo por pasajero, cuan superior habrá en su producibilidad de consumo y economía. Deduciendo tasaciones de empleos más altos, la cual el auto es el instrumento de transportación que más fuerza completa requiere”. (Thomson, 1974, pág. 89).

“El espacio público establecido en el transporte popular es muchísimo menor en comparación al transporte privado automotor. Tomando en cuenta los turnos de parqueo, la modalidad en el transporte privado se mantiene ampliamente mayor que el parqueo en los públicos para obtener la accesibilidad módica a sus dueños. Asimismo, durante el tiempo que no es aprovechado, el transporte debería permanecer parqueado tomando un preciado espacio público. Los transportes públicos, por lo opuesto, estos vienen transitando casi todo el día, por lo cual escasamente se disputan dentro del área urbana por un lugar donde estacionarse”.

“Con respecto a la superficie tomada durante el periodo de tránsito, se determinará si la correlación con la dimensión del coche y la cuantía de pasajeros que pueda transportar, primordialmente las valuaciones de actividad de la misma. Un auto es otra vez la herramienta de transporte que más espacio público demanda, incluso inactivo o cómo en movimiento: El área que toma un viaje ordinario entre el hogar y el trabajo en vehículo es 90 ciclos más que el mismo viaje realizado en tren, y 20 ciclos más que si se ejecuta en autobuses o tranvías. Los 60 automóviles que se usan para

trasladar a 75 pasajeros hacen por un autobús. El carro es, con su elevada demanda de espacio público desmejorado por su menor índice de trabajo, es el primordial culpable de los tráficos urbanos”.

“El aire contaminado se origina principalmente por las maneras que eliminar emisiones de escape dentro de las localidades, requiriendo de la fuerza en impulso necesitada. El auto es el instrumento que más poder de arrastre necesita: cuatro partes más que un bus frente la misma cantidad de pasajeros. Está posicionado primordialmente como ente transmisor y primordial culpable en la contaminación del aire en las localidades. Con gran porcentaje de contaminación del ambiente en nuestro medio urbano es ocasionado por la congestión”. (Thomson, 1974, pág. 101).

“Igualmente, la primordial procedencia de contaminación acústica además la conforma la congestión vehicular, culpable del 80% del ruido urbano. Con respecto a su frecuencia, el ente más comprometido y con un mayor porcentaje de accidentes es el auto, continuado por motos; el transporte popular muestra un número de accidentes limitados”.

“Estas dificultades se distinguen, también, cuantiosamente afectados por los porcentajes de trabajos tan reducidos representado el vehículo: una medida de 1,2 personas por vehículo. Índices bajos reproduciendo el gasto en energía, la contaminación producida, el ruido formado, y la utilización de área por individuo trasladado”.

“Finalmente, la exageración y utilización del auto como primordial motivo de la dificultad de congestión, ruido, contaminación del aire, accidentes y altos costos del transporte en las ciudades”. (Thomson, 1974, pág. 102).

Teoría del Medio Ambiente urbano – Libro Verde

Directrices para el libro verde de medio ambiente urbano en el ámbito de la calidad del aire

“Mejor dicho, el contaminante atmosférico es un asunto complejo natural de tan distintos y variados orígenes según son los carros, las calefacciones, las empresas, las labores constructivas (edificaciones y obras públicas) así también las emisiones fugadas originarios de situaciones como el desgaste, la corrosión del asfalto en los caminos o llantas y de los frenos, siendo además tan diferentes contaminantes (PM, NO_x, CO, SO₂, COV's, O₃ hidrocarburos, metales pesados, etc.) son numerosas y diferentes Gestiones Estatales que poseen diversos prototipos de competitividad con respecto a ella”.

Asimismo, la Gestión General del Estado que sistematiza los patrones nacionales de cualidades del aire; el sistema nacional de condición de aire de fondo regional (EMEP); el detalle de los combustibles; la cuantía tope de la emisión de los diferentes orígenes; explícitos tributos respecto a los combustibles o significativas características de recaudación, etc., conforme a los componentes de organización nacional y las Comunidades Autónomas comprometidas directos de la gestión de la condición del aire en sus localidades, conforman la estructura donde deberían adaptarse a las políticas municipales con el asunto de calidad del aire.

“Las capacidades que poseen las municipalidades a fin de desafiar a los dificultades de condiciones del aire son diversas y múltiples, partiendo desde la planificación urbana (Planes de Ordenación Urbana; Normas Subsidiarias) que accede resolver hacia donde situar las operaciones probablemente que contaminan incluso una significativa cantidad de disposiciones de dirección en los ámbitos de la movilidad y el tráfico urbano, la edificación y las obras públicas municipales, donde cambia la limpieza y el arbóreo urbano, etc. que forma que las Municipalidades tomen un rol muy significativo en el momento de afrontar dificultades de contaminación atmosférica”. (EMEP 2011)

➤ **Directrices vinculadas al tráfico urbano**

“Según examinamos con otros contornos, el urbanismo la movilidad y la edificación no sostenibles y vivían en la virtud a las primordiales dificultades de contaminación atmosférica sujetos a los Municipios y por consiguiente la disposición de las direcciones mostradas en los mencionados artículos son fundamentales a la hora de emprender con prosperidad las dificultades de contaminación atmosférica urbana, por lo tanto, imitan en este aspecto”. (EMEP 2011)

“Sin embargo y adentro donde remarca el ámbito se puede especificar varios asuntos, en la cual las Municipalidades logran transgredir con fundamentos muy determinados de gerencia, principalmente referidos a la congestión urbana que, según observamos, es el primordial creador de la contaminación atmosférica en las ciudades”. (EMEP 2011)

➤ **Directrices vinculadas a un transporte público más eficiente y menos contaminante**

“En ciertas localidades de España puede que el medio de transporte público opta entre 15, el 20, el 30 e incluso el 40% en traslados diariamente de su población. Según referíamos previamente, la reiteración en las mallas de transporte presume unos progresos como en frecuencias, rapidez e interconexión que realicen con el transporte público en modo de competidor con correlación al medio privado”. (EMEP 2011)

“Las nuevas redes de diseño pueden alcanzar a disminuir el transcurso en más de la mitad del tiempo, elevando con rapidez productiva por la variación topológica en la red a servicios, siendo el ejemplo en Barcelona, cerca de un 1 km/h, aumentar la cantidad de pasajeros por cada parada en menos de 300 m o disminuir el lapso medio a los intercambiadores. Todo esto sin acrecentar la cantidad de localidades de transporte”. (EMEP 2011)

“Así mismo por la modificación en la red, es imprescindible desarrollar la rapidez productiva del método. Por lo cual es provechoso ampliar carriles destinados al transporte público que aminoran las fricciones con

la congestión y reduzcan el nivel de complicaciones dado a la irrupción de vehículos de comercialización y algunos del espacio apartado al bus y al tren”, (en su caso).

“Otra característica que colabora al incremento de la velocidad comercial es dar preferencia semafórica al transporte estatal. Este elemento, al lado del cambio de tipología del sistema, que más apoya a desarrollar la rapidez”. (EMEP 2011)

“Finalmente, es significativo disminuir la duración en los paraderos, puesto que disminuimos el exceso, impidiendo agrupar las líneas de buses en mismo punto (siendo probable variación de red), es decir dado que reunimos métodos de confirmación electrónicos (contactless) que acceden ingresar por las puertas del medio de transporte”.

“La red de transporte popular de plano se aproxima a la mitad del tiempo en movimiento y la otra mitad detenida. Disminuir los periodos donde el bus está detenido implica a una mayor velocidad y bajo gasto de combustibles y, por consiguiente, de emisiones”. (Hergueta, 2009).

Principios de Economía del Transporte

“El transporte como industria ha experimentado alteraciones tecnológicas valiosos en los últimos períodos, perjudicando a todos sus métodos. En el transporte terrestre, como ejemplo, la asistencia que brinda a los pasajeros un tren de elevada marcha en trayectos medios, es más próximo al de un avión que al de los trenes de los años sesenta. En el transporte marítimo, el manejo de productos elaboradas en los actuales buques de container y en terminales portuarios experimentadas usa la tecnología que se asemeja apenas a la carga y descarga manual que los descargadores acostumbraban a efectuar en los puertos. Con respecto al transporte de pasajeros como la de mercancías están producidos variaciones minuciosas que perjudicaron el tamaño de actividades y distribución de pasajeros y cargas entre las diferentes particularidades de transporte.

Cualquiera de dichos cambios está causado por la implementación de recientes tecnologías con recientes sistemas de organizar y regular de la industria. Algunos, según la variación en la estructura en elaboración, afectando el significado referente de las formas de transporte. Cuando en la productividad nacional prevalecen los gráneles sólidos y líquidos la clase ferroviaria y marítima tiene más porcentaje comercial cuando los productos de bajo peso y cuerpo y mucho valor empiezan a desplazar a los anteriores”. (Hergueta, 2009).

“Por carretera el transporte se ha transformado a lo largo del último medio siglo en el carácter de transporte absoluto, desplazando en segundo plano al ferrocarril, pese a que últimamente las dificultades de saturación y de externalidades contrarias relacionadas al tránsito por carretera vuelven a colocar de evidencia las facilidades competitivas del ferrocarril en tráficos específicos. El transporte aéreo, la manera más moderna y sin competitividad en el transporte de viajeros a distancias largas, ha anulado paredes físicas entre regiones retiradas. En países desarrollados se ha transformado en una forma de transporte a la eficacia de la mayoría de los pasajeros, sin embargo, su evolución ostentosa se confronta en muchas partes a restricciones en la capacidad aeroportuaria, que establecen una dificultad a su inminente desarrollo y que solicitará más inversionistas en capacidad agregada. El transporte marítimo ha interesado las economías de niveles procedentes en incrementar las dimensiones en los buques y ha producido acrecentamientos importantes de producción a través del uso de contenedores y la edificación de terminales Calificados en los puertos. El manejo progresivo de métodos de colocación basadas en trasbordos elaborados en puertos identificados de considerable extensión, además contribuye a una disminución considerable en los precios unitarios”. (Hergueta, 2009).

- **Elementos y principios básicos en economía del transporte**

¿Cuáles son los principios fundamentales en Economía del Transporte?

¿Qué síntesis diferenciada tiene esta acción que justifica que se pueda decir de una rama especialista de la Teoría Económica dedicada a su análisis? A lo largo de este libro se toman los componentes y fundamentos que permiten afianzar que coexiste un método tal como la Economía del Transporte, y que tratamos de concretar en estos diez puntos:

1. Tecnología de producción: la infraestructura y los servicios.
2. Información fundamental: el horario de los pasajeros.
3. Características de los servicios: no almacenan e indivisibilidades.
4. Inversión excelente en infraestructuras.
5. Competición modesta e insuficiencia en ordenación.
6. Efectos de red.
7. Externalidades negativas.
8. Costo del producto, costo del usuario y costo social: ¿quién paga?
9. Obligaciones de servicio público.
10. Infraestructuras y crecimiento: Enfoques macro y microeconómico.

- **Tecnología de producción: La infraestructura y los servicios**

“Se precisar como transporte el traslado de ciudadanos y cargamentos a lo largo del área física a través de tres formas principales: terrestre, aéreo o marítimo, o alguna composición de éstas. Razonablemente, la industria del transporte está conformada por todas las empresas que se ofrecen en esta actividad, y en principio se puede pensar que estas empresas deberían componer un grupo bastante homogéneo, ya que causan un tipo similar de servicio. Al empezar el estudio de cualquier modo de transporte se contempla en el interior de esta industria en la que existen dos tipos de movimientos muy diferentes: algunas empresas se ocupan a la construcción y explotación de infraestructuras”, (puertos, aeropuertos, carreteras, etc.), mientras que otras desplazan los carros que utilizan esas infraestructuras para promover los servicios de transporte (navieras, líneas aéreas, empresas de autobuses, etc.).

➤ **El tiempo de los usuarios**

“Como segundo mecanismo fundamental en el análisis económico de las labores de transporte es la presencia de información clave, obligatorio en la creación de las funciones de transporte: el tiempo del consumidor (es decir a manera de viajeros o de propietarios de los cargamentos que estén transportando). Provechoso es discurrir que en la faena de la obtención del transporte no sólo repercuten los elementos eficaces habituales: empleos, electricidad, estructuración y aparatos móviles. Diversas disposiciones de las industrias y de personas no se entienden sin integrar la labor de generar el tiempo como la información que brinda el usuario. Innegable es que en industrias donde se originan beneficios y servicios de ingesta, las personas también intervienen colaborando con algún porcentaje de tiempo en las labores de gastos necesarios con el fin de obtener el beneficio final de los bienes (imagínese, como modelo, en bienes de abastecimiento o de descanso), sin embrago el transporte donde la jerarquía del tiempo alcanza una magnitud específica, transformándolo en una variante tan significativa o más que el gasto económico en las determinaciones de personas y empresas”. (Hergueta, 2009).

➤ **Características de los servicios: no almacenabilidad e indivisibilidades**

“Otra particularidad principal del transporte, con respecto a las labores de prestación de servicios, es el obstáculo en su almacenaje. Si la empresa pone a circular un vehículo con una establecida cantidad de lugares, dichas ofertas deben agotarse en el momento cuando se produce ese servicio o se arruina irremediamente. Dicha peculiaridad está dividida con varios servicios, como la energética, teniendo participaciones considerables hacia las compañías de transporte, debiendo dar una medida apropiada a sus porcentajes de oferta según las peculiaridades de la demanda. Si una compañía coloca en circulación más transportes de los requeridos, la mayor parte de ellos ejecutará estos recorridos prácticamente desocupados, con el posterior despilfarro de presupuesto. Por lo opuesto, si la oferta

logra ser escasa, lo que se causará sería la creación de filas a fin de hacer uso del transporte, que conjuntamente se desplazan casi al máximo de su capacidad con la posterior disminución de confort hacia los viajeros”. (Hergueta, 2009).

➤ **Inversión óptima en infraestructuras**

“Como elemento fundamental de los asuntos que se aprenden de Economía de Transporte, se alude a las particularidades de las edificaciones (autopistas, vías férreas, puertos, aeropuertos) indispensable para el progreso de este desempeño, y exclusivamente a los desafíos que formula la elección por la cual debe tener una buena capacidad debiendo patrocinarse sus costos. ¿Por qué las edificaciones cumplen este rol céntrico en la industria de transporte? Mediante diversas razones posibles, sobresalen las referentes con lo elevado que tienen sus importes de edificación, los significativos impactos medioambientales que se producen en el ambiente donde se edifican, su dominio respecto a los lapsos del trayecto de los pasajeros y respecto a los balances donde generan la repartición en usuarios entre diferentes formas y el impacto global que poseen respecto a la economía en una Nación”. (Hergueta, 2009).

➤ **Competencia limitada y necesidad de regulación**

“Como componente particular en las edificaciones de transporte es el requisito donde diversos carros (o compañías) dividen un solo lugar reducido hacia la obtención de prestaciones. Dicho componente posee una significación decisiva mientras se examina el mecanismo del comercio de transporte, a fin de estipular la opción de subsistir o no compañías contendientes que ofrezcan una idéntica clase de servicio”.

“Es normal que la cantidad de compañías adentro de cada forma de transporte sea menor (en excepciones, según el transporte de cargamentos por carretera). Esto consiste primordialmente a la restricción física que exige la infraestructura, así como del espacio establecido por la demanda. Como muestra, la cifra de compañías ferroviarias que ofrecen servicios en una idéntica línea férrea casi nunca es mayor a dos o tres, sin embargo, en

un puerto la cantidad de navieras logra estar superior, o la cantidad de aerolíneas en un aeropuerto; en la mayoría de ejemplos, el comercio de transporte está distante del formato teórico de competición impecable, con cuantiosos productos de menor volumen”. (Hergueta, 2009).

➤ **Efectos de red**

“Otra peculiaridad significativa de la compañía del transporte, es participar con otras compañías como las telecomunicaciones o la electricidad, es la coexistencia de impactos de red, como teoría Económica se dice de efectos de red mientras el beneficio requiere de la cantidad global de consumidores o personas que forman uso de la misma o de bienes semejantes (como caso, el aumento de usuarios de Internet ha incrementado el importe de la oferta de información y resultados con la red para las compañías).

Dichas economías del sistema son evidentes en el transporte, respecto a las infraestructuras (ferroviarias o carreteras) según en los productos, trazados como grupos de líneas normales de transporte (rutas aéreas o líneas de autobuses), lugares de conexión y regularidad de los transportes. En infraestructuras, agregar un vínculo complementario a un sistema (como ejemplo, una vía nueva) forma que el monto restante de recursos sea mayor, puesto que existirá usuarios que logren emplear ese reciente vínculo según el punto de trayectos más prolongados u otros que logren escoger más alternativas de viaje. Aquellos efectos deben tomarse en cuenta al analizar las mejoras de acceso en una función de una nueva infraestructura como para la formulación de su magnitud, ya que la cantidad de clientes que al final la aproveche pueda ser aún superior al primero que se consideró, en parte por este resultado de accesos de tráficos de conexión”. (Hergueta, 2009).

➤ **Externalidades negativas**

“Se distingue como una de las características al transporte de la generación de otros bienes es la coexistencia de valiosas externalidades negativas, que son reubicados al grupo de la sociedad si no se incorporan herramientas verificadoras. Entre ellas, en primer lugar, hay que marcar los daños

ocasionados respecto al medioambiente por la elaboración de infraestructuras de transporte. El manejo necesario de un lugar material para ubicar esto eficaz, necesita el consumo de indispensables recursos naturales (tierra, desviación de cursos naturales de agua, destrucción del paisaje, efectos barrera para los hábitats naturales, etc.), que deben ser considerados en la decisión de invertir, cual impacto debe disminuir”. “La elaboración de servicios de transporte además ocasiona beneficios negativos. Cuando se califica la dimensión de los daños producidos y la cantidad gente perjudicada, las causas externas son inclusive más significativas que las derivadas de edificación de infraestructuras. Primordialmente hay tres perjuicios generados por la prestación de transporte: la contaminación atmosférica, la acústica y los accidentes. Las dos primeras son obviamente externalidades conforme con la descripción empleada cotidianamente en Teoría Económica: se trata de efectos cuyos precios empeoran respecto a personajes diferentes del agente que los produce. Asimismo, los accidentes ingresan en esta condición ya que, si bien un fragmento de los precios que implican, los tolera claramente el mismo agente involucrado (daños personales y a su vehículo), o tiene que pagarlos a terceras personas (bienes directamente con compensaciones o mediante el alquiler de seguros), hay otros costos agregados que se asignan a la sociedad en su conjunto”. (Hergueta, 2009).

➤ **Costes del productor, costes del usuario y costes sociales:**

“Acorde con lo percibido hasta aquí, logra asegurarse que en la elaboración de algún servicio de transporte se producen tres tipos de costos: los del fabricante, los de la población y los costos externos.

La disposición según cómo deberían abonarse estos importes es una de las más fundamentales dentro de la política económica del transporte. logra deliberarse, como ejemplo, que los valores externamente no se interioricen, es decir, que las compañías y los dueños de vehículos privados que producen contaminación o ruido no abonen dichos costos. En tal asunto el uso de medios de transporte contaminante o ruidoso será

respectivamente más encantador. Además, logra resolver al no ser el aportante quien contribuya a la elaboración de una infraestructura pública, en cual asunto se recomendará el empleo de los servicios de transporte que solicite la mencionada infraestructura para su operatividad”.

- **Obligaciones de servicio público**

La eficacia como enfoque económico no es el único probable durante la perspectiva social. Los gobiernos se despistan en diversos momentos del afianzamiento de precios conforme con la norma del valor irrelevante solicitando argumentación fundada en postura de equilibrio. El transporte es una atención obligatoria hacia todas las personas en la cual organizar el medio de transporte público trasciende fundamentalmente, en especial hacia los individuos de ganancias mínimas. Por ello se ayuda para establecer formas de transporte, según el metro o los autobuses urbanos, resulta agradable manejar importes por abajo del costo mínimos, con el propósito de promover la utilización del transporte público delante del transporte de vehículos privados (a fin de reducir inconvenientes con la congestión y contaminación), aunque igualmente según una herramienta de reorganización de utilidad.

- **Infraestructuras y crecimiento: los enfoques macro y microeconómico**

En consecuencia, por la dimensión de su participación a la elaboración nacional, la importancia del transporte en la economía se manifiesta por la subordinación que tiene la sociedad existente del movimiento de personas y bienes. Los personajes requieren transporte a fin de trasladarse de sus zonas de vivencia a los de labor, a los de entretenimiento o a visitar amigos y familiares. Estas compañías requieren transporte para enviar o recibir materias primas, productos intermedios y finales. La división internacional de labores con compañías que promueven en muchos países los diversos períodos de un producto idéntico, la ubicación residencial distante de los núcleos urbanos y el fenómeno del turismo de multitud han concluido que

el transporte sea uno de los componentes fundamentales en la vida diaria y de la estructura productora de los países. El transporte no se requiere como trabajo final, sino como recurso para compensar otra necesidad. La edificación de infraestructura de transporte y el suministro de servicios de las empresas operadoras están angostamente relacionadas con el desarrollo de la elaboración nacional y su disposición, en su mayoría de las infraestructuras primordiales fueron fundadas y beneficiadas por el área pública, no cobrándose claramente por los servicios que facilitan a compañías y privadas. (Pigou, 1920)

1.3.2 Marco Conceptual

Sistema

Se define como sistema conceptual o ideal a una agrupación organizada de definiciones, emblemas y otras herramientas del razonamiento (según las matemáticas, la clasificación musical y el fundamento formal).

El sistema existente, al contrario, es el organismo material desarrollado por elementos constituidos por interactuar de manera donde las propiedades del conjunto no logran concluirse integralmente de las propiedades en las zonas (designadas propiedades emergentes).

Los sistemas verdaderos corresponden a cambios energéticos, informes o referente a dicho círculo. Las células y la biosfera son modelos de sistemas naturales. Subsisten tres modelos de sistemas reales: abiertos (absorbe flujos de su ambiente, ajustando su conducta según a esto), cerrados (sólo conmuta energía con su contexto) y aislados (no efectúa ninguna clase de permutas con su ambiente). (Julián Pérez, 2008).

Sistema Vial

Se comprende por sistema vial, la red de vías de comunicación terrestre, edificadas por el ser humano, para ayudar al desplazamiento de vehículos y de la ciudadanía.

Se encuentra compuesto por la agrupación de caminos, rutas, autopistas, calles y sus trabajos complementarios (puentes, alcantarillas, labores de señalización, de iluminación, etc.).

Contiguo a la red ferroviaria, esta centralizado con conductos fundamentales de un país. Es el emblema se convierte en el desarrollo de un país, dependiendo de ella, en su mayoría, el desarrollo socioeconómico. El comunicarse es el componente fundamental hacia el progreso y la integración de la población. Por mediación del sistema vial de una nación, unido a otros sistemas, que incrementaran sus disposiciones sociales, económicas, culturales, turísticas e integrativas.

Los caminos "son las franjas de terreno acondicionado por el individuo a fin de desplazar los vehículos, que enlaza varias zonas geográficas, y fue pensado a fin de circular por él sin problemas, con bienestar, rapidez y seguridad".

Al camino, como concepción genérica, se le clasifica en rural y urbano, de acorde con la zona en que se localice y conforme sus peculiaridades de edificación y la función que efectúa se lo clasifica en:

Calles

Son las vías de transporte por excelencia, característicos de las localidades y agrupamientos urbanos. Pueden ser pavimentadas o adoquinadas.

La calle se encuentra partida en dos: la del centro, es la calzada; la de ambos lados, conformadas por aceras o veredas.

La calzada es el fragmento de la calle reservado únicamente al transporte de vehículos. Su anchura no rebasa habitualmente los tres carriles. Las

circunstancias excelentes de la carretera son: que sea pavimentada, delimitada horizontal y verticalmente, y que la notoriedad en los encuentros sea correcta.

Las veredas son los fragmentos de la calle reservadas al desplazamiento de los transeúntes. Son las bandas limítrofes a las propiedades.

Como asunto de seguridad, es obligatorio que se conserven en buen estado de mantenimiento e iluminación.

Avenidas

Son carreteras urbanas de superior dimensión, asfaltadas y de tránsito principal. Teniendo un mínimo de tres carriles y deberían estar delimitadas horizontal y verticalmente. Se debe impedir el tránsito de vehículos de carga y transporte, a fin de conseguir una rapidez homogénea. Son admisibles los usos de semáforos. Las avenidas, habitualmente, poseen doble dirección de circulación.

Rutas

Así mismo denominadas carreteras. Son vías pavimentadas predestinadas al movimiento intenso de vehículos. Como son: nacionales, provinciales o vecinales, conforme enlacen ciudades interprovinciales, provinciales o vecinas. Son pertenencia del país o de las provincias, según cada caso.

El transporte en las rutas es todo el tiempo de doble sentido. Deben disponer con bermas de 1,80 metros, con señalizaciones horizontales y verticales. Lo ejemplar es que las rutas no ingresen a las ciudades, ya que se desarrolla una amenaza y ausencia de seguridad por el tránsito rápido, que transita por ellas. En la vida real este concepto no se efectúa, se deben aumentar las disposiciones de cautela en las zonas urbanizadas a los lados de las rutas y ejecutar una apropiada señalización y medición de velocidad.

Autopistas y Semiautopistas

Son las vías veloces elaboradas con pavimentación rígida o flexible. Son conductos de velocidad alta, multicarriles, sin intersecciones a nivel, y caminos apartados realmente para imposibilitar el paso de una mano a otra, con bermas aseguradas por barreras de contención. El ingreso y salida se produce mediante vínculos de uniones y rampas. Esta limitación deberá ser horizontal y vertical, e mostrar las velocidades máximas. Las bermas deben ser pavimentadas; las pendientes, suaves y las curvas, peraltadas y con visión de enfoque autosuficiente.

Las semiautopistas son vías multicarriles con separadores de tránsito, que obstruyen el paso de una mano a otra. Poseen bermas pavimentadas, y limitación horizontal y vertical; pero no gozan de las demás peculiaridades adecuadas de las autopistas.

Caminos

“Caminos de tierra: Formados por suelos naturales, dispuestos para un tránsito de inclusive hasta cien vehículos cada día”.

“Caminos mejorados: Conformados por suelos naturales con agregado de material calizo, granitos, asfaltos, etc., que le dan superior firmeza. Están dispuestos para la circulación de inclusive quinientos vehículos por día”.

“Caminos pavimentados: Aguantan enormes cargamentos y tránsito pesado. Pueden ser rígidos o flexibles. Los rígidos son edificados a base de hormigón y los flexibles, a base de cemento o alquitrán asfáltico”. (Pérez y Merino, 2008).

Seguridad Vial

La idea de seguridad vial, por consiguiente, presume la advertencia de emergencias de tráfico con la finalidad de resguardar la vida de la población.

“La seguridad vial puede seccionarse en primaria (o activa), en secundaria (o pasiva) y terciaria. La seguridad primaria es la ayuda al chofer para impedir probables eventualidades (como ejemplo, las luces de parada y de volteo). La seguridad secundaria busca subestimar los resultados de un accidente al instante en éste que suceda (la bolsa de aire, el cinturón de seguridad). Por último, la seguridad terciaria pretende aminorar los resultados posteriormente de que ocurra el suceso”, (como el corte del abastecimiento de combustible para evitar incendios).

Los expertos identifican varios elementos que infringen contra la seguridad vial, como el abuso de confianza a la hora de manejar, el bienestar que ofrecen los vehículos presentes (que logran conseguir grandiosas velocidades casi sin que el chofer lo note) y el ingerir de alcohol.

“También de todo lo mostrado en los últimos años, como resultado del progreso de la tecnología y de la apariencia tan significativa de la misma en nuestro día a día, se ha originado el implemento de otro nuevo componente como consecuencia de un significativo número de accidentes de tránsito. En concreto, nos estamos remitiendo a la acción de que el uso de los celulares durante el manejo ha supuesto un alto número de fatales resultados en la carretera”.

“Ya que el ir platicando por dicho móvil, el contestar una llamada e inclusive el escribir un sms o WhatsApp durante la conducción, desorienta a quien va al volante y hace que no esté concentrado en la vía y ello se convierte en choques, salidas de la carretera y choques de todo tipo que han causado muertes y lesiones de gravedad a individuos en todo el mundo”.

“En el caso de los transeúntes, se advierte que siempre atraviesen las calles en las esquinas y que jamás descendan de la vereda hasta el instante de cruzar, entre otras lecciones que favorecen a fortalecer la seguridad”.

“La seguridad vial asimismo está definida por las señales de tránsito y el acatamiento que choferes y transeúntes que poseen hacia ellas. Estas señales proceden como orientador en la vía pública y sellan claros comportamientos que tienen que afiliar”, (como pausar o tener una singular medida). (Pigou, 1920)

“Debido a la significación que posee la seguridad vial en nuestras vidas, desde hace tiempo en los medios de instrucción de todo el mundo, se apuesta por repartir reuniones, jornadas o clases sobre la misma. Asimismo, lo que se procura es que desde chicos asumamos bien las normas de circulación y las acciones a efectuar, igualmente en el manubrio de un vehículo como peatones, para poder impedir accidentes”. (Pérez y Merino, 2008).

Transporte

“El transporte se emplea para explicar al hecho y resultado de transportar algo de un lugar a otro. Además, admite designar a aquellas maquinarias o vehículos que sirvan para tal resultado, trasladando personas o cargamentos a partir de un definido lugar hasta otro”. Varios modelos donde puede surgir la expresión pueden ser: “El transporte se retrasó más de dos horas en cuanto a la hora predicha de salida”, “Anhele marcharme de vacaciones, pero el importe del transporte está cada vez más costoso y no completo el dinero”. (Pérez y Merino, 2008).

“El transporte obtiene parte de la logística, que es la agrupación de recursos y técnicas que admiten planificar un servicio o una empresa. En el ámbito de la comercialización, la logística queda relacionada a la instalación de bienes en el sitio exacto, en la oportunidad apropiada y bajo las circunstancias apropiadas. Por consiguiente, el transporte de mercancías se localiza adentro de ella. La finalidad de una compañía es asegurar la indicada colocación y mercadeo de las mercancías un precio justo y admisible. En este rumbo, En el transporte se estiman tanto a los vehículos como las infraestructuras relacionadas”, (camiones, barcos, trenes de carga, carreteras, puertos, etc.). (Pérez y Merino, 2008).

Tipos de Transporte

Existen dos tipos de transporte, el público y el privado.

“Se dialoga de transporte público, a fin de formar mención a los autobuses, trenes y otros medios móviles que valen hacia el desplazamiento de los habitantes de una población y que está financiando y operado por el Gobierno actual. Contiene marcar que, en algunos temas, dichos vehículos corresponden a compañías privadas que poseen algún modelo pactado con el régimen y han tomado el compromiso de ofrecer un servicio establecido a la población. Es muy considerable marcar que esta variedad de transporte no tiene como intención generar de benéficos, sino que debería efectuar con un motivo social y ser provechoso para la población”. Como ejemplo: “Los transportes públicos están colmados y demandan de grandes inversiones y así lograr llenar las carencias de la comunidad”.

“El transporte privado, al contrario, es el que corresponde a personas o compañías particulares. En este caso los encargados del mantenimiento de estos vehículos son sus propietarios, asimismo son quienes asumirán por ellos en caso de accidente”. (Rojas, 2014)

Gestión

“La concepción de gestión se refiere a la actividad y al resultado de dirigir o tramitar algo. Referente a eso, hay que mencionar que gestionar es efectuar actividades que hacen probable la elaboración de una acción comercial o de una aspiración determinada. Administrar, principalmente, comprende la visión de Liderar, acceder, conducir, ordenar u organizar una cierta cosa o condición”. (Rojas, 2014)

“La idea de gestión, por consiguiente, se desarrolla en dirección a la suma de trámites que se efectúan para solucionar un argumento o concretizar un proyecto”. (Rojas, 2014)

“La gestión es asimismo la dirección o administración de una corporación o de un local”. (Pérez y Merino, 2008).

Empezando de aquellas acepciones lograríamos emplear como cláusula que dejara evidente las mismas, lo siguiente: Juan fue promovido dentro de su compañía como agradecimiento a la espléndida gestión que ha elaborado al frente del área en el que estaba laborando.

“Fundamental es señalar que la gestión, que posee como objetivo fundamental el lograr acrecentar los efectos inmejorables de una industria o compañía, precisa básicamente de cuatro soportes básicos gracias a los cuales puede obtener que se concluyan los fines trazados”. (Pérez y Merino, 2008).

Gestión Urbana

“La gestión urbana es el transcurso del origen de la ciudad que necesita de la importancia de los gobiernos locales y del nivel de intervención de sus poblaciones, se comprende también como la agrupación de funciones y obligaciones que constituyen la participación social para conducir una existencia o resolver un problema, así la idea de gestión urbana se ha ido extendiendo hasta llegar a conceptualizar la gestión ambiental urbana”.

“Lo que ha permanecido evidente en estos instantes es que si las personas no intervienen en las elecciones para producir un proyecto o para su ejecución, entonces no se puede asegurar la conveniencia real del mencionado proyecto ni la sustentabilidad del propio”. (Rodríguez y Otero, 2010).

Vialidad

En educación se ha optimizado, pero en vialidad no. El embotellamiento y el deficientemente estado de las calles y avenidas es deplorable.

“Etimológicamente la terminación de vialidad hace mención a todo aquello que se esté implicado con las vías, bien sea a nivel administrativo, legislativo, servicios o programas referentes a la movilidad, transporte, pero primordialmente a carreteras, calles, y vías de sistema de transporte, implicando su infraestructura”.

“Se emplea en todo lo que es referente a las vías. En un entorno extenso, puede extraerse a los sistemas de transporte. Por ejemplo: “Correspondemos trazar una vialidad hacia el proyecto”. Lo que referente como diseñar un enmarañado de caminos y/o probabilidades por los cuales pueda transcurrir el proyecto, a fin de conducirlo a buen término” Pérez y Merino (2008).

Impacto

“El impacto tiene que ver con el aspecto de valorar y el desarrollo ordenado que consiente el cálculo de consecuencias mediante indicadores a fin de comprobar el nivel que se han conseguido los objetivos presentados en una etapa de tiempo establecido”. (Couturejuzón, 2004)

Impacto Urbano

“Es la atribución o perturbación producida por alguna obra pública o privada, que por su operatividad, modo o dimensión desborde las aptitudes de la infraestructura o de los servicios públicos del espacio o sector donde se procure situar; perjudique nocivamente el **espacio, imagen o paisaje urbano**, y/o la estructura **socioeconómica**; al originar circunstancias de contemplación inmobiliaria o de bienes y servicios; represente un peligro, hacia la salud, la vida o los recursos de la población; o que simbolice su translación o exclusión lenta, o para el patrimonio cultural, histórico, arqueológico o artístico de la Ciudad”. (Tavera, 2008)

Impacto Económico

“Es la interpretación y la comprobación de un fenómeno social o natural con el episodio en un determinado lugar, esta circunstancia o proceso perceptible está interconectado con fabricación, distribución, consumo de bienes y servicios y un cambio en la economía de la sociedad, ya que son hechos que se vinculan con labores que las personas desarrollan, que pueden tener efecto positivo o negativo y que son evaluables, medibles y reducibles a números a la realidad económica”. (Pereira, 2010)

Impacto Social

“El impacto social posee diferentes connotaciones. Una inicial acepción hace alusión a todos los resultados que los distintos proyectos al ser realizados, consiguen tras la colectividad, aquí además son implicados los productos logrados o finales ya que a derivarse de esos “deseos”, fue que se dio comienzo al planeamiento que investiga siempre como fin una mejora de la sociedad a mediano o largo plazo en el momento. Impacto social no implica tan sólo métodos económicos, sino asimismo criterios de consecuencia, resultado e impacto del proyecto”. (Valencia, 2016).

Impacto Ambiental

Es la consecuencia producida por una acción humana respecto al medioambiente. La ecología que es estudio de la conexión entre los seres vivos y su ambiente, se faculta de calcular dicho impacto y de procurar de reducirlo.

“Lo tradicional es que el conocimiento se utilice para denominar a los efectos laterales que involucra un seguro aprovechamiento económico sobre la naturaleza. Esto manifiesta que una empresa logra originar puestos de empleo y resultar muy beneficioso desde el punto de vista económico, pero a la vez arruinan el medio ambiente de las zonas colindantes”. (Pérez y Merino, 2013).

Movilidad y transporte Sostenible

“El transporte posee un compromiso muy significativo en el ámbito del desarrollo sostenible por las presiones ambientales, las consecuencias sociales y económicos asociados y la correlación en otras zonas. El desarrollo constante que lleva ensayando dicho sector a lo largo de los últimos años y su probable acrecentamiento forman que el desafío de obtener un transporte sostenible, sea una preferencia estratégica a nivel local, nacional, europea y mundial”.

“Las sociedades modernas solicitan una elevada y diversa movilidad, la que solicita un sistema de transporte complejo y adecuado a las necesidades sociales, que aseguren el desplazamiento de los individuos y productos de una manera ahorrativamente eficaz y fiable, pero todo esto obedeciendo a una reciente coherencia ambiental y a la nueva lógica del prototipo de la sostenibilidad. Con este punto de vista, un sistema eficaz y adaptable de transporte que suministre estándares de transporte inteligente y sostenible es fundamental hacia nuestra economía y nuestra calidad de vida. El sistema presente de transporte proyecta retos progresivos y considerables para el medio ambiente, la salud humana y la sostenibilidad, mientras que los presentes croquis de movilidad se están centrando en una cuantiosa mejor disposición del vehículo privado que ha determinado tanto las maneras de vida de los ciudadanos y de las ciudades, la sostenibilidad urbana y territorial”.

Construcción Sostenible

“La Construcción sostenible, que correspondería ser la construcción del mañana, se consigue precisar como dicha que, con extraordinaria consideración y responsabilidad con el Medio Ambiente, involucra el uso sostenible de la energía. Cabe enfatizar la trascendencia del análisis de la utilización de las energías renovables en la edificación de los inmuebles, además una exigente concentración al impacto ambiental que produce la aplicación de determinados materiales de construcción y la minimización del gasto de energía que se involucra en el aprovechamiento de los edificios”. (Casado, 1996).

“La Construcción Sostenible se conduce frente una disminución de los impactos ambientales producidos por las técnicas de edificación, uso y demolición de los edificios y por el ambiente urbanizado”. (Lanting, 1996).

“El término de Construcción Sostenible comprende, no sólo de los edificios debidamente mencionados, sino que además debe tener en cuenta su contexto y la forma cómo se moderan para establecer las ciudades. El desarrollo urbano sostenible deberá tener el propósito de establecer un ambiente urbano que no transgreda contra el medio ambiente, con recursos, no sólo en respecto a las

formas y la eficiencia energética, sino además en su labor, según el espacio para vivir”, (WWF, 1993)

“La Construcción Sostenible obedecerá a comprenderse como el progreso en la Construcción habitual, según el compromiso significativo con el Medio Ambiente por las partes y colaboradores. Lo que involucra un valor progresivo en todos los periodos de la construcción, fundamentando las distintas opciones en el desarrollo de construcción, en beneficio de minimizar el decaimiento de los recursos, anticipando el deterioro ambiental o los prejuicios, y proveer el ambiente saludable, respecto al interior de los inmuebles como en su contexto”. (Kibert, 1994).

Paisaje Urbano

“El paisaje urbano es la consecuencia de la interrelación de tres variables que son: el plano, el uso del suelo y la edificación. Según Harold Carter, las tres se alteran con libertad entre sí, proporcionando parte a una diversidad ilimitada de ambientes urbanos, esto son paisajes urbanos. Todas estas deberían de ser examinadas a manera metodológica, correspondiendo después instaurar la similitud existente para lograr un resumen del paisaje urbano: Este se sitúa en el marco y medio natural”. “Se presentan los dispositivos morfo genéticas, estas se pueden percibir en el diseño del plano (generalmente; algunas veces es preciso un estudio de usos del suelo) dando principio de distintos tipos en el plano en el espacio urbanizado. Como ejemplo, en el plano de la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca se logran diferenciar los aspectos de la antigua estación de ferrocarril, de la terminal de ómnibus, la Universidad Nacional de Catamarca, del nuevo Hospital San Juan Bautista, etc. Las unidades morfo genéticas causan un resultado proliferado de usos del suelo que se corresponde a la relación directa o indirectamente de dichas actividades, como ejemplo: la terminal de ómnibus causo la instalación de pensiones, hoteles, bares, comedores, quioscos y negocios de varios rubros en sus cercanías. La Universidad dio parte al surgimiento de librerías, fotocopiadoras, bares, comedores, pensiones, quioscos, etc. Ocurre de igual manera con la Catedral Basílica y las santerías. Las unidades morfo genéticas accionan las variables que perjudican al plano, porque son creadoras de variaciones en el tipo y la figura que puede estimar en el plano.

Asimismo, surgen ejemplos donde las unidades morfo genéticas al inicio no se logran considerar en el plano hasta que su resultado es muy fundamental. En dichos asuntos las variaciones originarias son de los usos, en otros términos, se originan variaciones en el uso del suelo urbano, sin embargo, irrumpen a la construcción existente. Se logra apreciar el transcurso de variación en los centros comerciales, en estos espacios varios de los comercios y oficinas resultan en edificaciones que antiguamente eran de uso residencial”. (Batardo, 2012)

Espacio Urbano

“El espacio urbano se puede determinar, con aquellas que refieren de viviendas adyacentes, ordenamiento interno, reparto de las viviendas en calles, manzanas y lugares con espacios verdes, núcleos de actividad política, de seguridad, en educación, de salud, labores comerciales, y servicios de luz, agua potable, alcantarillado, centros de comunicación, de una variable de mínima población conforme a los países (en México deben disponer con al menos 15.000 habitantes, en Argentina con 2.000) ocupada especialmente en los sectores secundarios y terciarios de la economía”.

“Corresponden a los primeros establecimientos urbanos al período Neolítico. En la Edad Antigua prosperaron poblaciones como la Roma de la época de Augusto, o Constantinopla; pero la intrusión bárbara la desmembró. El renacimiento de la vida urbana suele emplazarse en el siglo XI con el desarrollo de las acciones comerciales y artesanales, lo que se ahondó con el descubrimiento de América en el siglo XV, que incentivo al intercambio comercial”.

Espacio Vial

“Sin darse cuenta, sin considerarlo y sin plantearlo, vamos evolucionando frente a un ambiente urbano, social y humano que, sin duda alguna, no sería lo que querríamos. Pero lo que ha sucedido fue que jamás se le consulto a los ciudadanos, a sus pobladores, a sus usuarios, de cuál sería la medida que anhelamos. Nuestra localidad asume un desarrollo un poco desorganizado, algo confuso y en varias partes de forma natural”.

Nosotros hemos “diseñado” una localidad en utilidad de las exigencias del automóvil y otras rigurosamente de índole comercial, el mismo que desordena lo bueno que poseíamos, causando en conjunto variaciones que, no obstante, lograrían estimarse necesariamente, son escasos para organizar un ambiente más amigable, saludable y seguro.

“Las evoluciones sucedidas han establecido un espacio vial que demanda de recientes habilidades y comportamientos para poder enfrentarlo con una propiedad superior. Tenemos un buen grado de alfabetización, pero también, en una gran magnitud, analfabetos si se tratara de leer las señales viales, inclusive las luces direccionales. Sin embargo lo peligroso es de quienes lo saben lo común es que opten a no obedecerlas. La violencia de la cultura del automóvil promueve el progreso de recientes comportamientos y nuevas maneras de ver y afrontar el contexto de manera impulsiva”. (Sauri, 2016)

1.3.3 Marco Análogo

Proyecto I	: Terminal Terrestre de Guayaquil – Ecuador
Ubicación	: Av. Benjamín Rosales Aspiazu y Av. de las Américas
Diseño	: Arq. Caicedo de Colombia
Procedencia	: Diseñada en 1978 - inaugurada el 11 de octubre de 1985

CONCLUSIÓN

El Terminal Terrestre de Guayaquil ubicado en el distrito de Guayaquil, conocida antiguamente como Terminal Jaime Roldós Aguilera, se conoce que, a los 2 años siguientes de la inauguración en 1985, los materiales que se emplearon para la construcción de este terminal sufrieron muchos daños de acuerdo a el diseño estructural que fue trabajado.

Las rampas están ubicadas estratégicamente para la articulación de la terminal de la ciudad detonando su particularidad en el diseño, también se optó por la necesidad de parasoles aprovechando las vigas proyectadas para dar rigidez al diseño.

El Bloque está ubicado estratégicamente de manera que el asolamiento no pega directamente a la edificación, al igual que los vientos ingresan de manera cómoda por las partes laterales cruzando de este a oeste aprovechando el clima cálido que ofrece la ciudad.

El nivel 01 es aprovechados en su gran amplitud, obteniendo tanto el ingreso hacia las zonas de desembarque como las de mayor flujo, tanto la zona de espera que aprovecha las visuales hacia las diferentes zonas de la terminal.

El nivel 02 como el nivel 03 son de similar uso a diferencia del área comercial que está en el nivel 02 y la de juegos en el 03, estas áreas permiten la distracción y relajo de los usuarios que esperan ya que en estos niveles están los embarques, teniendo como atractores los ambientes mencionados inicialmente.

De acuerdo a las disposiciones del acuerdo ministerial el 1 de febrero de 2002, el cual aprobó el estatuto con el fin de la reconstrucción y el mejoramiento, administrativo y mantenimiento general de la terminal o de nuevos terminales en Guayaquil.

La relación directa de los buses de carga, se ubica en una zona estratégica por el lado norte para facilitar el ingreso y salida de buses, también contando con boleterías electrónicas, módulos multiservicios, contando con 112 andenes, entre otras zonas, se caracteriza como un recorrido lineal por su flujo.

1.4 Formulación del Problema

- Pregunta Principal

¿Cuál es el Impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área Urbana de la ciudad de Barranca?

- Preguntas Derivadas

✓ ¿Cómo es el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca?

✓ ¿Cómo es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca?

✓ ¿Cuál es la relación entre oferta y demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área Urbana de la ciudad de Barranca?

✓ ¿Qué tipos de transporte y qué características tiene el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca?

1.5 Justificación del Estudio

Este estudio de investigación tiene el interés de contribuir con la ciudad mediante un análisis de estudio de lo que puede generar las actividades económicas y así evitar un mayor incremento en desorden urbano de la población de los efectos que se pueden originar.

Para ello es conveniente llevar a cabo la investigación porque permitirá analizar la situación actual y su tendencia en los próximos años, mediante un estudio donde se planteará propuestas y soluciones para una mejor calidad de vida en la ciudad.

Esto traerá beneficios porque se realizará un análisis global que permitirá obtener resultados de cómo afectará el crecimiento económico de la ciudad sin tomar en cuenta el impacto que generaría el transporte como medio de evolución de la ciudad de acuerdo con los aspectos económico, social y ambiental.

1.6 Hipótesis

Esta investigación carece de hipótesis por ser una investigación mixta.

1.7 Objetivos

Objetivo General

- ✓ Analizar cuál es el impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca.

Objetivos Específicos

Identificar:

- ✓ Identificar como se desarrolla el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca.
- ✓ Describir es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca.
- ✓ Identificar cuales la relación entre oferta y demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca.
- ✓ Describir de qué tipos de transporte y qué características tiene el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca

II. MÉTODO

2.1 Diseño De Investigación

- **Tipo de Estudio**

En el presente trabajo de investigación la metodología empleada es el **método descriptivo mixto**. Por lo que implica un proceso de análisis e interpretación, con el propósito de caracterizar nuestros objetivos.

- **Diseño de Estudio**

Este proyecto de investigación desarrollara un diseño de estudio fenomenológico, debido que se describió los problemas que ocurren por el deficiente servicio que brindan los transportes interprovinciales en la ciudad de Barranca.

2.2 Variables Y Operacionalización

Identificación De Variables:

- Impacto Generado Por El Sistema Interprovincial En Barranca.
- Área Urbana De Barranca

2.3 Población y muestra

La metodología que se empleará en el presente trabajo será de tipo:

- **DESCRIPTIVO**: El estudio consiste en la caracterización, funciones o hechos de la ciudad de Barranca respecto a las transformaciones en su espacio a través del tiempo, crecimiento de su economía y tendencias explicando sus propiedades a partir de diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar.
- Por la Naturaleza de sus variables e indicadores: **CUANTITATIVA**, Por las preguntas formuladas por la investigación, se busca recoger datos con la finalidad de encontrar respuestas que ayuden a resolver el Problema.

✓ Escenario de estudio

- Universo: para el desarrollo de la investigación el universo se considera a la población total de la ciudad de Barranca, considerando la población estimada del año 2017.

Tabla 1.
Muestra

CIUDAD DE	HOMBRES	%	MUJERES	%	Poblacion total	AÑO
BARRANCA	31.610	49.53	32.202	50.47	63.812	2017

Fuente: INEI

- Muestra:

Para realizar el cálculo de la muestra se utiliza la siguiente fórmula, la cual permite calcular el número de personas que se utilizará para el estudio.

Obteniendo asi: $M = \frac{N \times Z^2 \times P \times Q}{E^2 \times (N-1) + Z^2 \times P \times Q}$

Donde :

M: Tamaño de la Muestra= ?

N: Poblacion = 63812

Z: Factor de Probabilidad = z=1.96

P: Probabilidad de Éxito = P = 5% ; P= 0.05

Q: Probabilidad de Fracaso = q = 0.95

E: Error estimado: 5%; e= 0.05

La muestra con la que se desarrolla las herramientas y técnicas de investigación es de :

$$M = \frac{63812 \times (1.96)^2 \times 0.05 \times 0.95}{0.05^2 \times (63812-1) + 1.96^2 \times 0.05 \times 0.95}$$

$$M = \frac{11640.15}{159.70} \quad M = 72 \text{ Personas}$$

Elección de la Muestra

El contexto social de la muestra es conformado por todas las diferentes personas que de una u otra manera se ven involucradas en el servicio de transporte terrestre hacia y desde la ciudad de Barranca. La investigación realiza el estudio del espacio urbano y para tener alcance sobre el lugar de estudio se seleccionara los siguiente contenidos :

- Las encuestas se hicieron en los 3 Sectores de la ciudad de Barranca el casco urbano de la ciudad, Av. Lima/ Fransisco Vidal Sector III, Av. Calle Lima/ Alfonso Ugarte Sector II, Emrrique Palacios/ Primavera Sector I, estos son las Zonas que presentan mayor dinamismo económico, rango poblacional, y manifiesta ocupación económica, y áreas en zonas de vulnerabilidad de terminales para que la distribución se haga equitativamente, teniendo en cuenta que estos sectores seleccionados son a criterio de acuerdo al puntaje que se ha obtenido en el cuadro de matriz de clasificación.

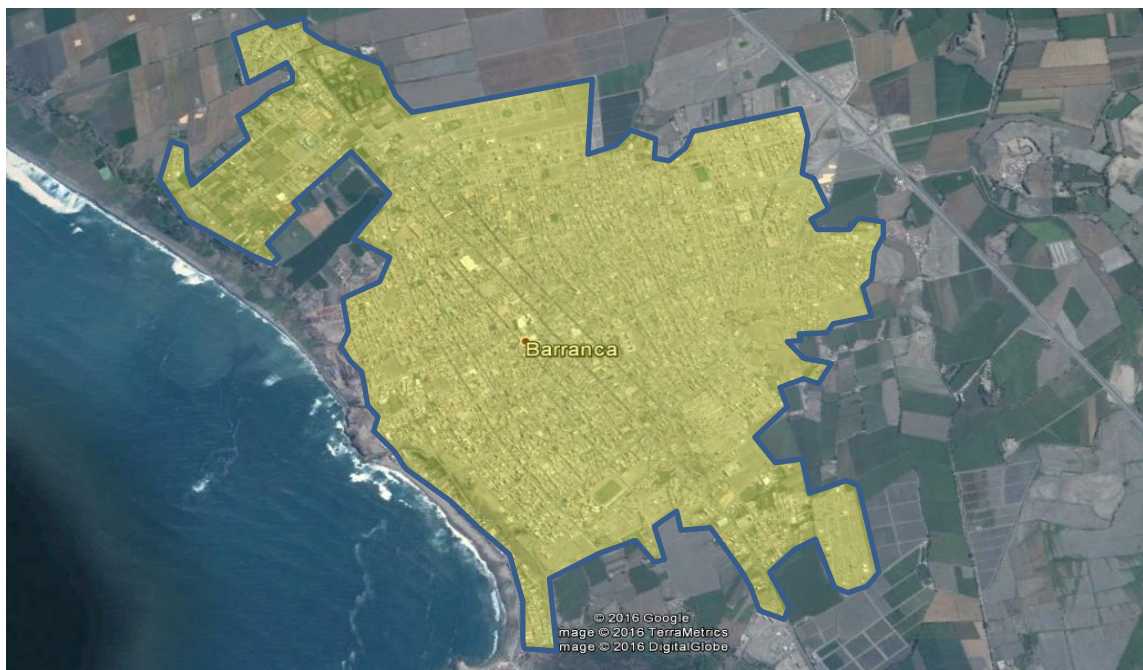


Figura 3. Población censada

Fuente: Google earth – Elaboración propia

2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas que utilizaremos para la recopilación de datos son:

- **Encuesta**

Se realizará a la población de Barranca para conocer si están satisfechos con el servicio que brindan los transportes interprovinciales y si creen que es necesario la implementación de terminal terrestre.

- **Entrevista**

En este caso se usó como instrumento los modelos de entrevistas, dirigido para cada especialista del tema, con el propósito de conocer los requerimientos que se necesita.

- **Ficha de observación.**

Es un recurso que utilizamos constantemente en nuestra vida cotidiana para adquirir conocimientos, continuamente observamos, pero rara vez lo hacemos metódica y premeditadamente, en este caso observaremos detalladamente los escenarios de estudio descritos, para la recolección de estos datos se usará como instrumento la FICHA DE OBSERVACIÓN.

2.5 Métodos de análisis de datos

Los resultados que se obtendrán de las entrevistas, encuestas y fichas de observación, que son datos descriptivos, se pasarán al programa Excel, para procesar la información a través de gráficos propios de la estadística descriptiva.

- **Gráficos Estadísticos:** Gráficos Circulares.

Tabla 2.
Método de Análisis de Datos-entrevistas y encuestas

		OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECÍFICO 1	OBJETIVO ESPECÍFICO 2		
		Describir cuál es el impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca	Identificar y describir el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca	¿Describir cómo es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca?		
REFERRAMIENTAS	Variables			M. Organizativo	M. Normativo	
	Indicadores		NO SE APLICA	-Personas seleccionadas -Comunicación	-Reglamento de tránsito -Reglamento de vías -Reglamento de transporte -R.N.E.	
	Objeto de Estudio: (Entrevista)			Jefe del Área de Transporte: Juan Ravichahua		
	Número de Anexo			ENTREVISTA 01		
	Variables			M. Logístico		
	Indicadores			-Materiales -Recursos Económicos	-Recursos Técnicos -Control de Tránsito	
	Objeto de Estudio: (Entrevistado)		NO SE APLICA	Jefe del Área de Transporte: Juan Ravichahua		
	Número de Anexo			ENTREVISTA 01		
	Variables		Actividad Productiva	Usuarios		
	Indicadores		-costo de servicio -costo de mantenimiento	-Usuarios residentes de la ciudad -Usuarios de no residentes de la ciudad -Volumen de la ciudad		
	ENCUESTAS	Objeto de Estudio: (Encuesta)	Universo: corresponde a los habitantes del distrito de Barranca Población: Se toma a los 63.812 habitantes del distrito de Barranca Muestra:El número de personas a encuestar es 72			
		Número de Anexo	ENCUESTA 01	ENCUESTA 02		

Fuente: elaboración propia

		OBJETIVO ESPECÍFICO 3	OBJETIVO ESPECÍFICO 4
		Identificar cual es la relación entre la oferta y la demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca	Identificar Qué tipos de transporte y qué características tiene sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca
RFFHERRAMIENTAS	Variables	Nivel característica de la demanda	
	Indicadores	-número Unidades - número Salidas - número Pasajeros - número cargas - número Ofertas - número Destinos	NO SE APLICA
	Objeto de Estudio: (Entrevista)	ENCARGADO DE AGENCIA TURISMO BARRANCA	
	Número de Anexo	ENTREVISTA 02	
	Variables	Nivel Características de la Oferta	
	Indicadores	-Número de empresas -Número de salidas -Número de pasajeros por salida	NO SE APLICA
	Objeto de Estudio: (Entrevistado)	Encargado de agencia Turismo Barranca	
	Número de Anexo	ENTREVISTA 02	
	Variables		
	Indicadores		
ENCUESTAS	Objeto de Estudio: (Encuesta)	NO SE APLICA	
	Número de Anexo		

Fuente: elaboración propia

Tabla 3.
Método de Análisis de Datos-Fichas de Observación

		OBJETIVO GENERAL		OBJETIVO ESPECÍFICO 1	
		Describir cuál es el impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca		Identificar y describir el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca	
HERRAMIENTAS	FICHA DE OBSERVACIÓN	Variables	Actividad Productiva	Demografía Poblacional	Empresa de Transporte
	Indicadores	-PEA/diversificación de Empleo de ciudades	-Edades -Sexo -Ingresos -Educación	-ocupación	Tipo de empresa Número de unidades Número de destinos Número de agencias Servicio de carga Servicio de pasajeros
	Objeto de Estudio: Hecho (Urbano/ Arquitectónico)		Distrito de Barranca		Distrito de Barranca
	Número de Anexo	FICHA 01	FICHA 02	FICHA 06	
	Variables	Organización de Red Vial	Contaminación Visual del paisaje urbano	VIALIDAD	
	Indicadores	-Tipo de vías -Jerarquía de vías -Vías principales -Vías locales -Vía de evitamiento	Degradación de Suelo -degradación acústica -Degradación de Aire -Calidad del Aire	-Medio de transporte -Agencias locales -Red Vial	
	Objeto de Estudio: Hecho (Urbano/ Arquitectónico)		Distrito de Barranca		Distrito de Barranca
	Número de Anexo	FICHA 03	FICHA 04	FICHA 07	
	Variables		Ambiente Urbano		
	Indicadores		Calidad del Aire Vibración Acústica Degradación de suelo		NO SE APLICA
Objeto de Estudio: Hecho (Urbano/ Arquitectónico)		Distrito de Barranca			
Número de Anexo	FICHA 05				

Fuente: elaboración propia

		OBJETIVO ESPECÍFICO 2	OBJETIVO ESPECÍFICO 3	OBJETIVO ESPECÍFICO 4
		¿Describir cómo es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca?	Identificar cuál es la relación entre la oferta y la demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca	Identificar Qué tipos de transporte y qué características tiene sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca
		Variables		Tipos de Transporte
		Indicadores		-transporte de mercancías -transporte de pasajeros
			NO SE APLICA	
		Objeto de Estudio: Hecho (Urbano/ Arquitectonico)		Distrito de Barranca
		Número de Anexo		FICHA 08
HERRAMIENTAS	FICHA DE OBSERVACIÓN	Variables		
		Indicadores		
		Objeto de Estudio: Hecho (Urbano/ Arquitectonico)		
		Número de Anexo	NO SE APLICA	
		Variables		
		Indicadores		
		Objeto de Estudio: Hecho (Urbano/ Arquitectonico)		
		Número de Anexo		

Fuente: elaboración propia

Tabla 4.
Método de Análisis por Objetivo

MÉTODO DE ANÁLISIS			
FICHAS DE OBSERVACIÓN	VARIABLES	INDICADORES	OBSERVACIÓN, DESCRIPCIÓN, LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO, DESCRIPCIÓN, DIAGNÓSTICO, INTERPRETACIÓN, VALORACIÓN
FICHA 01 Objetivo general	Actividad Productiva	-PEA/diversificación de Empleo -Migración de otras ciudades	Se observa en el área urbana de la ciudad de barranca que la población es de mayor actividad, actualmente las actividades económicas se miden mediante la PEA, la cual muestra un diagnóstico del empleo que tiene la necesidad de mano de obra, teniendo en su gran parte población que migra diariamente de diferentes puntos del país generando una complicación para el desarrollo urbano de la ciudad.
FICHA 02 Objetivo general	Demografía Poblacional	-Edades -ocupación -Sexo -Ingresos -Educación	Se conoce según las edades y sexo, los datos para conocer las necesidades de estas personas, para evaluar de la ocupación o labor a la necesidad de tiene que tiene el usuario de variar sus ingresos, y conocer como está perjudicando la manera de desplazarse adecuadamente sin perjudicar el modo de viaje.
FICHA 03 Objetivo general	Organización de Red Vial	-Tipo de vías -Jerarquía de vías -Vía principales -Vías locales -Vía de evitamiento	Se observa la jerarquía de las vías conociendo las calles afectadas por el medio de transporte, esto ayudara a identificar la necesidad de los usuarios a optar por un medio de transporte más adecuado que no perjudique la trama urbana

FICHA 04 Objetivo general	Contaminación Visual del paisaje urbano	-Degradación de Suelo -degradación acústica -Degradación de Aire -Calidad del Aire	Se observa diferentes tipos de degradando Se observa que el medio ambiente de la ciudad está siendo afectado rotundamente por el sistema de transporte interprovincial, donde directamente afecta la calidad de aire el medio acústico de la ciudad su degradación de suelo afectado de manera que es afectado de manera irresponsable sin ningún reparo alguno.
FICHA 05 Objetivo general	Ambiente Urbano	-Calidad del Aire -Vibración -Acústica -Degradación de suelo	Se observa el tipo de empresas que brindan es servicio, y siendo el morador del área urbana el más afectado por el reiterado abuso diario de estas empresas de transporte que causan congestión vehicular en el área urbana de manera irresponsable que según la actividad que brinden.
FICHA 06 Objetivo Específico	Empresa de Transporte	Tipo de empresa Número de unidades Número de destinos Numero de agencias Servicio de carga Servicio de pasajeros	Se observa que el medio de transporte está conformado por agencias locales que están situadas en el centro de la ciudad de manera dispersa congestionando el trafico
FICHA 07 Objetivo Específico	VIALIDAD	-Medio de transporte -Agencias locales -Red Vial	Se observa el tipo de transportes, formales e informales de carga y pasajeros en el área urbana que genera un tráfico recurrente mediante el ingreso de buses y camiones causando el cruces y accidentes ya que la trama urbana de la ciudad no está diseñada para este tipo de transporte.
FICHA 08 Objetivo Específico	TIPOS DE TRANSPORTE	-transporte de mercancías -transporte de pasajeros	

Fuente: elaboración propia

2.6 Aspectos éticos

En el presente proyecto de investigación los aspectos éticos se relacionan con la veracidad de los datos obtenidos y con la privacidad de las personas, proponiendo una participación anónima, apelando al principio de confidencialidad y reserva profesional.

Se desarrollaron los instrumentos de investigación, obteniendo con veracidad los resultados, ya que se respetó en todo momento la propiedad intelectual, las convicciones políticas, religiosas y morales, como también la responsabilidad social, política, jurídica y ética, a los sujetos se les dio a conocer sobre el tema de investigación, el método a utilizar y la importancia que tiene el estudio para cada uno de los participantes.

Siendo los datos auténticos y originales, sin ningún tipo de plagio, para lo cual se tuvo que solicitar permiso a la municipalidad de Barranca y agencias de transportes.

III. RESULTADOS

RESULTADO DE LA ENCUESTA REALIZADA A LA POBLACIÓN DE BARRANCA

ENCUESTA 01

Tabla 5.
Tipo de Servicio de Transporte

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 01	¿Cómo considera el costo de los pasajes con respecto al tipo de servicio que brinda su empresa?			
<p>La mayor cantidad de Empresas encuestadas en el área urbana de la ciudad de barranca considera que el servicio que brinda es bueno y estima con un 43%</p>				
Muestra	Bueno	Regular	Malo	Excesivo
9	6	3	0	0

Fuente: encuestas aplicadas a las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 6.
Tipo de servicio Básico

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 02	¿Con que tipo de servicios básicos de calidad cuentan los medios de transporte de su empresa?			
<p>La mayor cantidad de Empresas de transporte encuestadas en el área urbana de barranca tiene como principales servicios de calidad, Baño y Tv lo cual es representado con un 67%</p>				
Muestra	Solo Baño	Solo Tv	Baño y Tv	Baño, Tv, Wifi
9	1	1	6	1

Fuente: encuestas aplicadas a las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 7.
Tiempo de Capacitación y Charla de la Empresa

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 03	¿Cada cuánto tiempo la empresa hace capacitaciones y charlas para la mejora del personal se servicio?			
La mayor cantidad de Empresas de transporte encuestadas en el área urbana de barranca capacita a su personal cada 1 mes, lo cual es representado con el 56%				
Muestra	Cada 1 mes	Cada 6 meses	Anualmente	No se hace
9	5	3	1	0

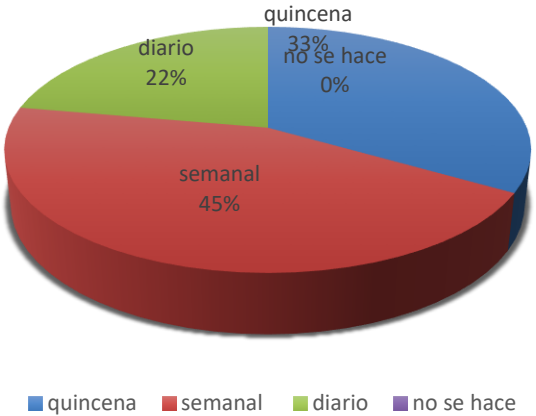
Fuente: encuestas aplicadas a las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 8.
Calidad de Servicio que recibe el Usuario

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 04	¿Cuál es la calidad de servicio en general que reciben los usuarios dentro de su empresa de transporte?			
La mayor cantidad de Empresas de transporte encuestadas en el área urbana de barranca considera muy buena la calidad de servicio que reciben sus usuarios y lo representa con un 56%				
Muestra	Muy Bueno	Bueno	Regular	Malo
9	5	3	1	0

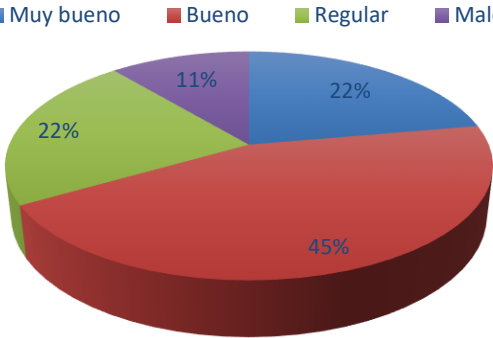
Fuente: encuestas aplicadas a las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 9.
Porcentaje de Flota cuenta con seguro

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 05	¿En su empresa, que porcentaje de toda su flota de transporte cuenta con seguro contra accidentes?			
La mayor cantidad de Empresas de transporte encuestadas en el área urbana de barranca cuenta con un seguro contra accidentes lo cual representa con un 56%	 <p>quincena 33% no se hace 0% diario 22% semanal 45%</p> <p>■ quincena ■ semanal ■ diario ■ no se hace</p>			
Muestra	100% de Flota	75% de Flota	50 % de Flota	No sabe
9	5	3	1	0

Fuente: encuestas aplicadas a las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 10.
Cambio de flota ayuda a mejorar el servicio

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 06	¿Cómo evalúa el cambio de la flota de vehículos viejos por nuevos en que ayudaría a mejorar el servicio que brinda la empresa brinda su empresa?			
La mayor cantidad de Empresas de transporte encuestadas en el área urbana de barranca tiene considera bueno el cambio de unidades lo cual representa un 45%	 <p>■ Muy bueno ■ Bueno ■ Regular ■ Malo</p> <p>Muy bueno 22% Bueno 45% Regular 22% Malo 11%</p>			
Muestra	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo
9	2	4	2	1

Fuente: encuestas aplicadas a las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 11.
Mantenimiento de la flota de servicio

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 07	¿Cada que tiempo la empresa de transporte hace mantenimiento mecánico a su flota de servicio?			
La mayor cantidad de Empresas de transporte encuestadas en el área urbana de barranca tiene como prioridad hacer el mantenimiento de sus unidades cada semana lo cual es representado con un 45%	<p>A 3D pie chart showing the frequency of mechanical maintenance for transport companies. The largest slice is 'semanal' (weekly) at 45%, followed by 'quincena' (bi-weekly) at 33%, 'diario' (daily) at 22%, and 'no se hace' (no maintenance) at 0%. A legend below the chart identifies the colors: blue for quincena, red for semanal, green for diario, and purple for no se hace.</p>			
Muestra	Quincena	Semanal	Diario	No hace
9	3	4	2	0

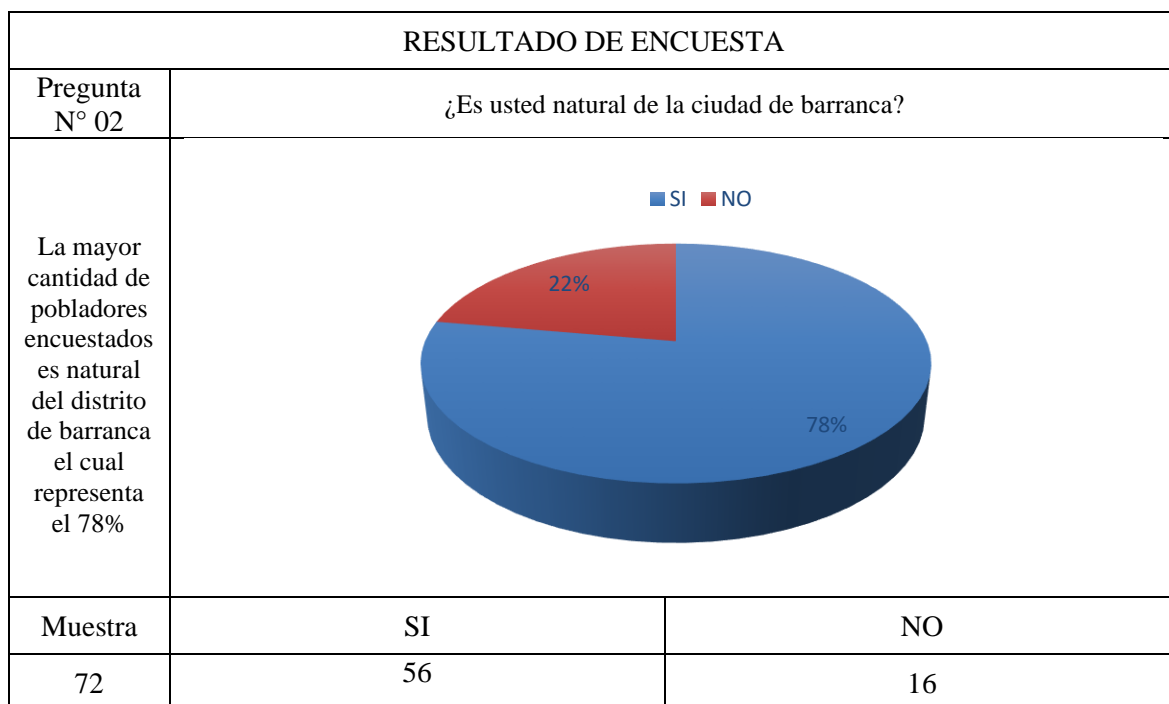
Fuente: encuestas aplicadas a las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 12.
Qué tipo de actividad desempeña el Usuario

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 01	¿Qué tipo de actividad económica desempeña?			
La mayor cantidad de pobladores encuestados en el distrito tiene como principal actividad económica el comercio cual representa un el 60%	<p>A 3D pie chart showing the primary economic activity of users. The largest slice is 'Comercio' (commerce) at 60%, followed by 'Agricultor' (farmer) at 17%, 'Otros' (others) at 12%, and 'Construcción' (construction) at 11%. A legend above the chart identifies the colors: blue for Agricultor, red for Comercio, green for Construcción, and purple for Otros.</p>			
Muestra	Agricultor	Comercio	Construcción	otros
72	12	43	8	9

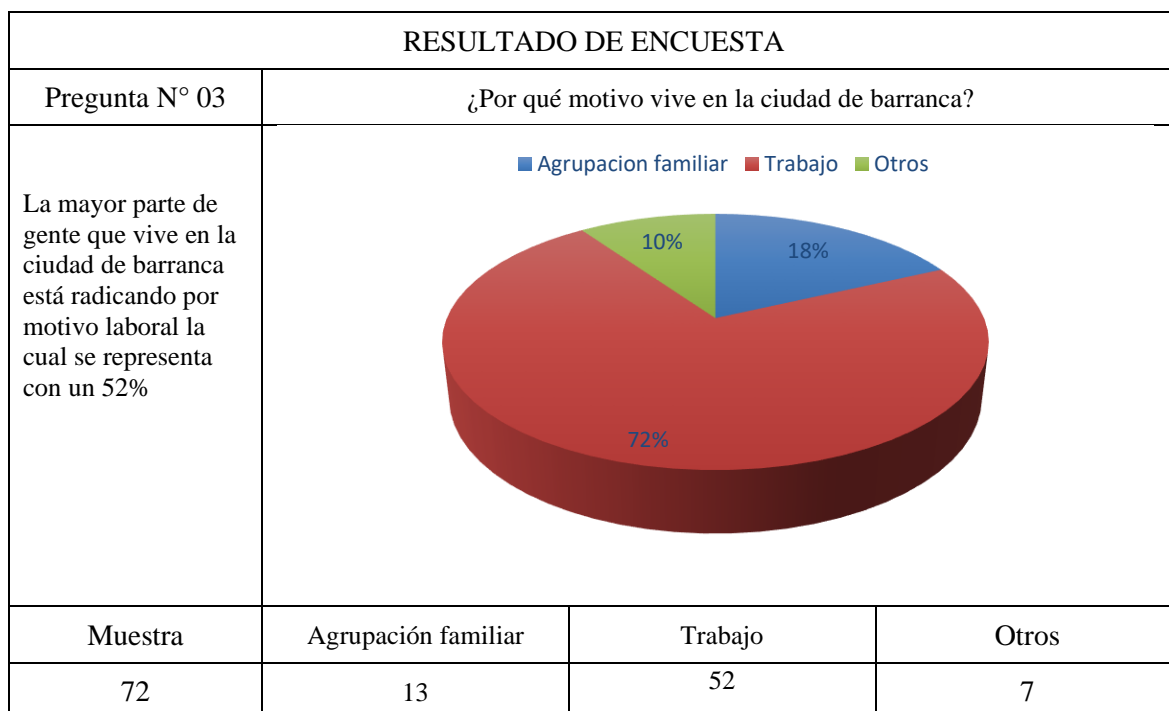
Fuente: encuestas aplicadas a usuarios de las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 13.
Poblador Natural de Barranca



Fuente: encuestas aplicadas a usuarios de las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 14.
motivo de Vivencia



Fuente: encuestas aplicadas a usuarios de las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 15.
Migración Poblacional por transporte Interprovincial

RESULTADO DE ENCUESTA			
Pregunta N° 04	¿Cree usted que los sectores del distrito de barranca están preparados para un impacto de migración poblacional como consecuencia del transporte interprovincial?		
La mayor cantidad de pobladores encuestados manifiesta que en el distrito de barranca no está preparado para un impacto migratorio como consecuencia del transporte interprovincial que representa un 57%	<p>■ Si ■ No ■ Un poco</p>		
Muestra	SI	NO	UN POCO
72	23	41	8

Fuente: encuestas aplicadas a usuarios de las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 16.
Como califica el servicio de transporte actual

Pregunta N° 05	¿Cómo califica el servicio que brinda el transporte interprovincial en la ciudad de barranca?				
La mayor cantidad de pobladores encuestados califica que el servicio de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca es muy malo y representa un 53%	<p>■ Muy bueno ■ Bueno ■ Regular ■ Malo ■ Muy malo</p>				
Muestra	Muy Bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
72	2	4	10	18	38

Fuente: encuestas aplicadas a usuarios de las actuales empresas - elaboración propia)

Tabla 17.
Dinamiza la economía actual el sistema de transporte

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 06	¿Dinamiza la economía de Barranca su actual sistema de transporte interprovincial?			
La mayor cantidad de pobladores encuestados califica que la economía de transporte en la ciudad de barranca es regular y representa un 40%				
Muestra	Mucho	Regular	Poco	Nada
72	13	29	14	16

Fuente: encuestas aplicadas a usuarios de las actuales empresas - elaboración propia)

RESULTADO DE ENCUESTA					
Pregunta N° 07	¿A quién le reporta beneficios económicos el actual transporte interprovincial en la ciudad de Barranca?				
La mayor cantidad de pobladores encuestados califica que se reporta los beneficios económicos a las empresas grandes y representa un 49%					
Muestra	Pequeños comerciantes constituidos	Pequeños empresarios	Medianos empresarios	Empresas grandes	Todos
72	11	9	12	35	5

Tabla 18. A quien reporta beneficios económicos el actual sistema de transporte interprovincial

Tabla 19.

Que alternativa de solución darías a un futuro cambios de mejora en transporte interprovincial

RESULTADO DE ENCUESTA				
Pregunta N° 09	¿Qué alternativas de solución daría frente a un futuro cambio de mejora en el transporte interprovincial?			
La mayor cantidad de pobladores encuestados califica que una alternativa de solución daría frente al futuro cambio de mejora reporta proponer un terminal terrestre y representa un 39%				
Muestra	formalización de empresas informales	incrementar la actividad turística	incrementación del comercio	Proponer un terminal terrestre
72	6	12	20	34

Fuente: encuestas aplicadas a usuarios de las actuales empresas - elaboración propia)

IV. DISCUSIÓN

•N°1: DESCRIBIR EL IMPACTO GENERADO POR EL SISTEMA

Describir cual es el impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca.

¿Cuál es el Impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área Urbana de la ciudad de Barranca?

En cuanto a los resultados de la ficha # 01 se demuestra la gran necesidad de la gran mayoría de la población pertenece al sector terciario con un 56% y sus determinados tipos de empleos y actividades diarias en la área urbana de la ciudad de barranca, teniendo en cuenta la migración diaria hacia el área urbana es el 46%, esto debido a sus actividades diarias que beneficia a los distritos vecinos y destinos que diariamente son recorridos por los usuarios según muestra la ficha # 02 que muestra a la agricultura con 31.5 y comercio con 23.6 estos con mayor porcentaje de ocupación de acuerdo a las edades según el último censo realizado en el 2007.

Se demuestra también en la ficha #03 que la organización vial está siendo afectada por el transporte interprovincial al irrumpir la trama de la ciudad, también se observa según ficha 04 la contaminación visual del paisaje urbano en diferentes puntos donde existe la degradación intensa debido al ingreso de transporte interprovincial, también como perjudica al ambiente urbano como demuestra la ficha # 05 en el área urbana de la ciudad de barranca.

De acuerdo a la **encuesta # 01** costos de servicio y mantenimiento lo resultados de la tabla # 01 nos dice con un 43% que la gran mayoría de empresas de transportes brinda un buen servicio, el cuadro #2 con un 67% nos dice que la mayor parte de buses cuenta con Tv y Baño el cuadro #3 nos dice con un 56% que hace capacitaciones, el cuadro #4 con un 56% nos dice que las empresas brindan un servicio regular, el cuadro #05 nos dice que el 45% de sus unidades cuentan con un seguro contra accidente, el cuadro #06 dice que el 45% de empresas recomienda cambiar la flota de buses para mejorar el servicio, el cuadro #07 con un 45% dice que el mantenimiento mecánico lo hacen semanalmente.

•N°2: CÓMO ES EL SISTEMA DE TRANSPORTE

Identificar y describir el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca

¿Cómo es el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca?

En cuanto a los resultados de la ficha # 06 identificamos 9 empresas de transportes formales de carga y pasajeros indicando el tipo de actividades que desempeñan cada uno de ellos las cuales cumplen diferentes número de unidades horarios y destinos, en lo que podemos observar que la empresa de transporte turismo barranca tiene mayor demanda en la ciudad con 14 000 pasajeros aproximadamente en horarios establecidos, en el servicio de transporte de carga la empresa de transporte de carga Arequipa Expreso Marvisur cuenta con un mínimo de 28 cargas semanales.

De acuerdo a la **encuesta #01** según los usuarios, en la tabla # 01 y el tipo de actividad económica que desempeñan los usuarios es la agricultura y el comercio concordando con (ficha #1), los resultados de la tabla # 02 nos dice que la mayor parte de la población urbana es natura de la ciudad, el cuadro #03 nos indica que la mayoría de personas que vive en el área urbana de barranca está radicando por motivo trabajo, el cuadro # 04 nos indica que los pobladores encuestados si estarían preparados para un impacto de migración poblacional debido al gran incremento diario de migración, el cuadro #05 nos indica con un servicio bueno, contradiciendo con lo encuestado por la población, el cuadro # 06 nos representa que la economía dela ciudad de barranca la dinamiza con un 40%, #07 nos indica que le reporta benéficos económicos a las grandes empresas representando un 49%, en el cuadro #08 nos indica que la mayor cantidad de pobladores encuestados califica que no contribuye casi en nada a los diferentes sectores productivos y representado en un 35%, en el cuadro #09 nos indica que la solución que daría un cambio para la mejora de la ciudad sería un terminal terrestre, representando un 39%.

•N°3: DESCRIBIR COMO ES LA GESTIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Identificar como es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca.

¿Cómo es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca?

De acuerdo a la **entrevista # 01** según el responsable del área de transporte, en la pregunta # 01, la municipalidad está gestionando mediante un plan urbano y las ordenanzas municipales que regularan el transporte urbano e interurbano al nivel requerido, la pregunta # 02 dice que los principales problemas de la municipalidad en relación al transporte son:

La informalidad de las agencias de servicio publico

La falta de mayor dotación de inspectores de transporte

La falta de un mayor número de dispositivos de control

El desorden, las agencias están dispersas por toda la ciudad

En la pregunta # 03, la municipalidad toma medidas ante la problemática de transporte interprovincial:

La realización de un estudio de referencia al transporte urbano e interurbano.

Las reuniones de trabajo con los miembros de la ORDETT (organización de transporte)

Organizar con la PNP el apoyo contra los suburbios distritales y la informalidad

En la pregunta # 04 la administración municipal evalúa y soluciona el impacto, no queriendo que continúe la informalidad, que todo vaya de acuerdo a las ordenes municipales que ser seguridad y supervisadas por los inspectores de transporte.

En la pregunta # 05, explica la mala organización, la informalidad y el no cumplimiento de las órdenes municipales que no permite implementar el sistema de transporte conforme al plan de desarrollo urbano.

En la pregunta # 06 la municipalidad está buscando la formalidad absoluta, acabando con las agencias piratas, para tener el control de cómo está funcionando nuestro sistema de transporte urbano e interurbano.

•N°4: RELACIÓN ENTRE OFERTA Y DEMANDA

Identificar cual es la relación entre oferta y demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca.

¿Cuál es la relación entre oferta y demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área Urbana de la ciudad de Barranca?

De acuerdo a la entrevista # 02 según el encargado de las agencia de transporte Turismo Barranca, en el área urbana de la ciudad de Barranca, en la preguntas nos dice que contando con 60 unidades de transporte de pasajeros, cuales sus horarios de salida son a partir de las 5:00 am hasta las 10:00 am y de salida de 5:00 pm hasta las 9:00pm como hora punta, siendo su capacidad de carga de un mínimo de 2 toneladas y un máximo de 30 toneladas, variando estos precios de acuerdo a las fechas de feriado donde se optimice las posibilidades de transporte, de acuerdo a los destinos brindados por la empresa, partiendo con un número mínimo de pasajeros, no siendo el caso se tomara el siguiente Bus de manera segura antes de abordar la unidad, este servicio se hará efectivo de manera personal o separarlo por vía telefónica con sus respectivo DNI, este primero teniendo una tolerancia de 20 minutos antes de salir el bus.

•N° 5: IDENTIFICAR TIPOS DE TRANSPORTE

Identificar qué tipos de transporte y qué características tiene el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca

¿Qué tipo de diseño podría resolver el impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en la ciudad de Barranca?

De acuerdo a la **Ficha # 08**, se identifica 2 tipos de transporte: de carga y de pasajeros, ubicando formales e informales dentro del área urbana de la ciudad, denotando la ubicación de cada uno, visualizando como este tipo de transporte daña el paisaje urbano y congestionando la ciudad recurrentemente y desordenándola.

V. CONCLUSIONES

5.1 Conclusiones

Primero: El impacto es producido por transporte interprovincial, el mismo que genera caos vehicular del transporte liviano y pesado, formando una congestión vehicular por su tránsito lento y debido a su embarque y desembarque en los espacios urbanos destinados a otros usos causando caos ambiental contaminación y seguridad, que por lo mismo permite el ingreso inadecuado al área urbana.

Segundo: La falta de control, organización, la informalidad, permite que el servicio de transporte este disperso en la ciudad y no pueda brindar un servicio adecuado para los usuarios que concurren en la ciudad perjudicando y deteriorando la trama y diseño urbano que incide en la calidad de vida de sus habitantes como también de los migrantes.

Tercero: La Gestión en La ciudad de Barranca, basada en un plan urbano que no se cumple en ninguno de sus marcos y encargada de cumplir un sistema de transporte urbano e interurbano a nivel requerido, complementado por la acción de los fiscalizadores municipales evitando los suburbios en el área urbana de la ciudad.

Cuarto: El área urbana de la ciudad de ciudad de Barranca es afectada diariamente por el ingreso consecutivo del transporte informal que trae como consecuencia la variación abrupta de las tarifas con respecto a las agencias formales y aumentando la informalidad en la ciudad.

Quinto: El tipo de transporte actualmente es de pasajeros está sometiendo al usuario, por la ubicación y características de sus agencias actuales al encontrarse dispersa y no y no dando satisfacción a la población urbana.

VI. RECOMENDACIONES

6.1 Recomendaciones

Primero: Se recomienda que se desarrolle la habilitación de un terminal terrestre en el área de otros usos considerando zona industrial y su planeamiento integral con el área urbana.

Promover inversiones para el sector agrícola y realizar la implementación de una infraestructura de tecnificación agrícola.

Segundo: Desarrollar un sistema de transporte que se integre con la zona urbana, distritos vecinos y las ciudades más beneficiadas, así potenciando las actividades con la finalidad de tener fácil acceso al equipamiento urbano y el transporte liviano y así facilitar la evacuación de la producción agrícola.

Tercero: Se debería crear políticas referidas al manejo del transporte informal, y el manejo de gestión de recursos como mira a un fortalecimiento de la municipalidad provincial de Barranca y la inversión en proyectos como implementación de un centro de abastos y comercio urbano que permita implementar la mejora de la ciudad.

Cuarto: Se recomienda establecer un plan regulador para medir las tarifas correspondientes y poder así mantener un balance en las ofertas.

Quinto: Se recomienda que, al existir 9 agencias de transporte interprovincial de ómnibus de 45 pasajeros, 4 agencias de transporte de carga, con un servicio de transporte urbano ubicarlos en un lugar para tenerlos ordenados y agrupados según el tipo de servicio a prestar en las dos zonas diferentes.

REFERENCIAS

Pérez Porto, Julián (2008). Definición de sistema.
<http://definicion.de/sistema/>

Olimpi (1999). Definición de Sistema Vial,
<http://www.oni.escuelas.edu.ar/olimpi99/interolimpicos/transito/espaniol/sis-vial.htm>

Pérez Porto, Julián y Merino Porto, María (2008). Definición de Seguridad Vial
<http://definicion.de/seguridad-vial/>

Pérez Porto, Julián y Gardey, Ana (2009). Definición de Transporte
<http://definicion.de/transporte/>

Rojas, Mario (septiembre 2014). Definición de Tipos de Transporte
<https://prezi.com/fpnftx4jg8yh/transporte-y-aspectos-de-transporte/>

Julián Pérez Porto y María Merino, (2008). Concepto de gestión
<http://definicion.de/gestion/>

Rodríguez Bosch, Renier y Otero Ortega, Katia (junio 2016) Concepto de Gestión Urbana
<http://arkimanolo.blogspot.pe/2010/06/gestion-urbana.html>

Pérez Porto, Julián (2015). Definición de Vialidad
<http://definicion.de/vialidad/>

Couturejuzón (2004). Concepto de Impacto
<http://www.eumed.net/libros-gratis/2009b/559/E1%20concepto%20de%20impacto.htm>

Tavera, Luis (2011). Estudio de impacto Urbano
<http://www.eumed.net/libros-gratis/2009b/559/E1%20concepto%20de%20impacto.htm>

Grajales Londoño, Gerson. (2010). Concepto de Impacto Económico
https://es.wikipedia.org/wiki/Hecho_econ%C3%B3mico

- Valencia Montaña, Lilia Janeth (2016). Concepto de Impacto Social
<http://proyectodevidajanet.blogspot.pe/2016/02/segunda-entrega-del-proyecto.html>
- Pérez Porto, Julián y Merino Porto, María (2010. Actualizado 2013). Definición de Impacto Ambiental
<http://definicion.de/impacto-ambiental/#ixzz4F4qESd7U>
- Jiménez Herrero, Luis M. (2008). Movilidad y transporte Sostenible
http://www.fgcsic.es/lychnos/es_ES/articulos/transporte_movilidad_claves_para_la_sostenibilidad
- Lanting, (1996). (Lanting, 1996). (WWF, 1993) (Kibert, 1994). Construction sostenible
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n4/apala.html>
- Unknown (2012). Paisaje Urbano
<http://paisajeurbanoeindustrial.blogspot.pe/>
- Carter, Harold (2012). Espacio Urbano
<http://deconceptos.com/ciencias-sociales/espacio-urbano#ixzz4IGFFYdX0>
- Carter, Harold (2016). Espacio Vial
<http://sipse.com/opinion/el-espacio-vial-de-todos-53132.html>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

Tabla 20.
Matriz de Consistencia

EL IMPACTO GENERADO POR EL SISTEMA INTERPROVINCIAL EN BARRANCA						
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN	SEGÚN DIMENSIONES	VARIABLE INDEPENDIENTE	INDICADORES	MÉTODO	HERRAMIENTAS
Pregunta principal	Objetivo general	ECONOMICO	Actividad Productiva	-PEA/diversificación de Empleo -Migración de otras ciudades		FICHAS DE OBSERVACION ESTADISTICAS EXISTENTES
¿Cuál es el impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca?	Describir cuál es el impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca	SOCIAL	Demografía Poblacional	-costo de servicio -costo de mantenimiento	ENCUESTAS	ENCUESTAS
			Organización de Red Vial	-Edades -Sexo -Educación -ocupación -ingresos		FICHAS DE OBSERVACION ESTADISTICAS EXISTENTES
		ESPACIAL	Contaminación Visual del paisaje urbano	-Tipo de vías -Jerarquía de vías -Vía principales -Vías locales -Vía de evitamiento		FICHA DE OBSERVACIÓN
		AMBIENTAL	Ambiente Urbano	-Degradación de Suelo -degradación acústica -Degradación de Aire -Calidad del Aire Calidad del Aire Vibración Acústica		FICHA DE OBSERVACIÓN
Preguntas derivadas 1	Objetivos específicos 1	ECONOMICO	Empresas de transporte	Degradación de suelo Tipo de empresas Número de unidades Número de destinos Numero de Agencias Tipo de servicio carga Tipo de servicio de pasajeros	ENCUESTA	ENCUESTA

¿Cómo es el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca?	Identificar y describir el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca	SOCIAL	Usuarios	-Usuarios residentes de la ciudad -Usuarios de no residentes de la ciudad -Volumen de la ciudad		
		FISICO ESPACIAL	Vialidad	-Medio de transporte -Agencias locales -Red Vial	RECOLECCIÓN DE DATOS	FICHA DE OBSERVACIÓN
Preguntas derivadas 2	Objetivos específicos 2		M. Organizativo	-Personas seleccionadas -comunicación	Levantamiento de información a través de visita a campo y trabajo de gabinete	TRABAJO DE CAMPO Y GABINETE ENTREVISTA
¿Cómo es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca?	Describir cómo es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca	SOCIAL	M. Normativo	-Reglamento de tránsito -reglamento de vías -reglamento de transporte -R.N.E.	SOLICITUD de datos de la M.P.B.	REGLAMENTO
		FISICO ESPACIAL	M. Logístico	-Materiales -Recursos económicos - técnicos -Control de tránsito	TRABAJO DE GABINETE	TRABAJO DE CAMPO Y GABINETE ENTREVISTA
Preguntas derivadas 3	Objetivos específicos 3		Nivel característica de la demanda	-número Unidades - número Salidas - número Pasajeros - número cargas - número Ofertas - número Destinos	ENCUESTA	TRABAJO DE CAMPO Y GABINETE ENTREVISTA
¿Cuál es la relación entre la oferta y la demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca?	Identificar cual es la relación entre la oferta y la demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca	ECONÓMICO	Nivel Características de la Oferta	-Número de empresas -Número de salidas -Número de pasajeros por salida	VISITA A CAMPO Y ENCUESTAS	ENCUESTA
		SOCIAL	Tipos de transporte	-transporte de mercancías -transporte de pasajeros		FICHA DE OBSERVACIÓN
Preguntas derivadas 4	Objetivos específicos 4					
¿Qué tipos de transporte y qué características tiene sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca?	Identificar Qué tipos de transporte y qué características tiene sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca	FISICO ESPACIAL				

Fuente: Elaboración Propia

Anexo 2. Matriz de consistencia entre objetivos, conclusiones y recomendaciones

Tabla 21.
Matriz

OBJETIVO	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>Describir cuál es el impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca.</p>	<p>El impacto es producido por transporte interprovincial, el mismo que genera caos vehicular del transporte liviano y pesado, formando una congestión vehicular por su tránsito lento y debido a su embarque y desembarque en los espacios urbanos destinados a otros usos causando caos ambiental contaminación y seguridad, que por lo mismo permite el ingreso inadecuado al área urbana.</p>	<p>Se recomienda que se desarrolle la habilitación de un terminal terrestre en el área de otros usos considerando zona industrial y su planeamiento integral con el área urbana. Promover inversiones para el sector agrícola y realizar la implementación de una infraestructura de tecnificación agrícola.</p>
<p>Identificar y describir el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de barranca</p>	<p>La falta de control, organización, la informalidad, permite que el servicio de transporte este disperso en la ciudad y no pueda brindar un servicio adecuado para los usuarios que concurren en la ciudad perjudicando y deteriorando la trama y diseño urbano que incide en la calidad de vida de sus habitantes como también de los migrantes.</p>	<p>Desarrollar un sistema de transporte que se integre con la zona urbana, distritos vecinos y las ciudades más beneficiadas, así potenciando las actividades con la finalidad de tener fácil acceso al equipamiento urbano y el transporte liviano y así facilitar la evacuación de la producción agrícola.</p>
<p>Identificar como es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca.</p>	<p>La Gestión en La ciudad de Barranca, basada en un plan urbano que no se cumple en ninguno de sus marcos y encargada de cumplir un sistema de transporte urbano e interurbano a nivel requerido, complementado por la acción de los fiscalizadores municipales evitando los suburbios en el área urbana de la ciudad.</p>	<p>Se debería crear políticas referidas al manejo del transporte informal, y el manejo de gestión de recursos como mira a un fortalecimiento de la municipalidad provincial de Barranca y la inversión en proyectos como implementación de un centro de abastos y comercio urbano que permita implementar la mejora de la ciudad.</p>

Anexo 3. Formatos e instrumentos de Investigación. Validación

Las preguntas propuestas en esta entrevista estarán dirigidas al **jefe del Área de Transporte** de la Municipalidad Provincial de Barranca. Con la presente entrevista se pretende poder reforzar el trabajo de investigación y a través de estos datos obtenidos tener un alcance mucho más objetivo de la problemática y de las preguntas formuladas.

ENTREVISTA 01

- ❖ **Dirigida al Jefe de Área de Transporte – de la Municipalidad Provincial de Barranca – Provincia de Barranca.**

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA:

” Describir cómo es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca”

PREGUNTAS:

1.- Como la municipalidad gestiona el transporte en la ciudad de Barranca, tiene un plan ¿De qué manera se operativiza?

2.- ¿Cuáles son principales problemas que tiene la municipalidad en relación al transporte?

3.- ¿Qué medidas está tomando la Municipalidad ante la problemática de transporte interprovincial?

4.- ¿De qué manera la Administración Municipal evalúa y soluciona el impacto urbano que genera el sistema de transporte en la ciudad de Barranca? Explicar

5.- ¿Cuáles son los problemas por el cual la municipalidad no implementa el sistema de transporte conforme al plan de desarrollo urbano?

6.- ¿De qué manera la municipalidad está manejando el impacto producido por el transporte interprovincial?

ENTREVISTA 02

- ❖ **Dirigida al responsable de agencia de Transporte Turismo Barranca – de la ciudad de Barranca - Provincia de Barranca**

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA:

” Identificar cual es la relación entre la oferta y la demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca”

01.- ¿Qué tipo y con cuantas unidades de transporte cuenta su agencia?

02.- ¿Cuáles son los horarios de llegada y salida de las unidades de transporte en horas punta?

03.- ¿Cuál es la capacidad de pasajeros de sus unidades de transporte?

04.- ¿Cuál es la capacidad de servicio de carga de sus unidades de transporte?

05.- ¿Cuándo y cómo varían las ofertas y precios de los pasajes en su agencia de transporte?

06.- ¿Cuál es la cantidad de destinos que brinda su agencia de transporte?

07.- ¿Cuál es el número mínimo de pasajeros por salida de su agencia?

08.- ¿De qué manera se realiza la venta de boletos de viaje en su empresa?

09.- ¿Cuál es la cantidad de personas reunidas en el periodo de tiempo donde se da el mayor número de salidas y llegadas de buses?

10.- ¿Cuándo y cómo varían los precios de los pasajes en su agencia de transporte?

- 1.- Baño 2.- Televisión 3.- Wifi
a.- 1 y 2 b.- 2 y 3 c.- 1 y 3 c. Todo d.- N.A

03. ¿Cada cuánto tiempo la empresa hace capacitaciones y charlas para la mejora de personal de servicio?

- a.- Cada 1 mes b.- Cada 6 meses c.- Anualmente c. No se Hace

04.- ¿Cuál es la calidad de servicio en general que reciben los usuarios dentro de su empresa de transporte es?

- a. Muy bueno b. Bueno c. Regular d. Malo e. Muy malo

05. En su empresa ¿Qué porcentaje de toda su flota de transporte cuenta con un seguro contra accidentes?

- a. 100% de la Flota b. 75% de la flota c. 50% de la flota d. No sabe

06. ¿Cómo evalúa un cambio de flota de vehículos viejos por nuevos en que ayudaría a mejorar el servicio que brinda la empresa?

- a. Muy bueno b. Bueno c. Regular d. Malo e. Muy malo

07. ¿Cada que tiempo la empresa de transporte hace mantenimiento mecánico a su flota de servicio?

- a.- Semanal b.- Cada 15 días c.- Cada 1 Mes c. No se Hace

Esta encuesta está planteada para desarrollar el Aspecto Social productivo de la Investigación, el cual permitirá identificar y analizar el impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en la área urbana de la ciudad de Barranca, donde se plantea una serie de preguntas, a una cantidad determinada de personas (muestra), la cual ha sido estadísticamente obtenida para conocer la procedencia de las personas que hacen uso de las empresas de transporte actividad y mejorar la calidad del **USUARIOS** en la ciudad de Barranca.

❖ **Dirigida a Moradores del sector I, II y III Provincial de Barranca Provincia de Barranca**

ENCUESTA 02

Instrucciones: Marca con aspa (X) en el recuadro, la alternativa que más se acerque a la respuesta

DATOS GENERALES:

USUARIO: Habitantes de la ciudad de Barranca

Casco/Urbano/distritos/vecinos:

.....

1. Edad:

18 – 24	<input type="checkbox"/>
25 – 40	<input type="checkbox"/>
Más de 40	

2. Sexo:

Femenina	<input type="checkbox"/>
Masculino	<input type="checkbox"/>

3. Ocupación:

.....

01.- ¿Qué tipo de actividad económica desempeña?

a. Agricultor b. Comercio d. Construcción c. Otros

**RESULTADO DE LA ENTREVISTA REALIZADA AL INGENIERO DE
TRANSPORTE**

ENTREVISTA 01

- ❖ **Dirigida al Jefe de Área de Transporte – de la Municipalidad Provincial de Barranca Provincia de Barranca.**

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA:

” Describir cómo es la gestión del sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca”

PREGUNTAS:

- 1.- Como la municipalidad gestiona el transporte en la ciudad de barranca, tiene un plan ¿de qué manera se operativiza?

La Municipalidad está que gestiona a través del Plan Urbano y las órdenes Municipales que regulan al transporte Urbano e Interurbano al nivel de la provincia

- 2.- ¿cuáles son principales problemas que tiene la municipalidad en relación al transporte?

- La Informalidad de las agencias de servicio público.
- La falta de una mayor dotación de inspectores de transporte.
- La falta de un mayor número de dispositivos de control.
- El desorden, las agencias están dispersa por toda la ciudad.

- 3.- ¿Qué medidas está tomando la Municipalidad ante la problemática de transporte interprovincial?

- Estamos estudiando la realización de plan de estudio referente al transporte Urbano e Interurbano.
- Existen reuniones de trabajo con los miembros de la ORDETT (Organización de Transportistas).
- Distritos con apoyo de la PNP (Policía Nacional del Perú) en los suburbios distritales.

4.- ¿De qué manera la Administración Municipal evalúa y soluciona el impacto urbano que genera el sistema de transporte en la ciudad de Barranca? Explicar

Queremos que no haya informalidad, que toda vaya de acuerdo a las ordenes municipales que serán seguidas y supervisadas por los inspectores de transporte.

5.- ¿Cuáles son los problemas por los cuales la municipalidad no implementa el sistema de transporte conforme al plan de desarrollo urbano?

La mala organización, la informalidad, el no cumplimiento de las ordenes Municipales.

6.- ¿De qué manera la municipalidad está manejando los impactos producidos por el transporte en el interprovincial?

Ahora lo que está buscando es la formalidad absoluta, acabando con las agencias piratas, para tener control de cómo funcionan nuestro sistema de transporte Urbano e Interurbano.

**RESULTADO DE LA ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE LA
AGENCIA DE TRANSPORTE – TURISMO BARRANCA**

ENTREVISTA 02

- ❖ **Dirigida al responsable de agencia de Transporte Turismo Barranca – de la ciudad de Barranca - Provincia de Barranca**

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA:

” Identificar cual es la relación entre la oferta y la demanda en el servicio de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca”

01.- ¿Qué tipo y con cuantas unidades de transporte cuenta su agencia?

En turismo Barranca contamos con 60 unidades de transporte de pasajeros y 8 unidades de transporte de carga.

02.- ¿Cuáles son los horarios de llegada y salida de las unidades de transporte en horas punta?

Transporte de Pasajeros:

Horario de Salida: de 5:00 am a 10:00 cada 15 minutos

Horario de Llegada: las 24 Horas

Transporte de Carga:

Horario de Salida: de 9:00 am a 2:00pm - 9:00pm

Horario de Llegada: las 24 Horas

03.- ¿Cuál es la capacidad de pasajeros de sus unidades de transporte?

Tenemos unidades estándar con la capacidad para transportar 49 pasajeros y también unidades bus con servicio exclusivo con 51 pasajeros.

04.- ¿Cuál es la capacidad de servicio de carga de sus unidades de transporte?

Mínimo de 2 toneladas con un máximo de 30 toneladas

05.- ¿Cuándo y cómo varían las ofertas y precios de los pasajes en su agencia de transporte?

Los precios varían x la clase de servicio en que va viajar, está el popular que es s/. 15.00 soles y servicio exclusivo s/. 20.00

06.- ¿Cuál es la cantidad de destinos que brinda su agencia de transporte?

Ancash – Huaraz – Huaylas – Caraz

Lima – Paramonga – Pativilca – Barranca – Supe – Huacho

– Huaura – Cruce Chancay – Lima

07.- ¿Cuál es el número mínimo de pasajeros por salida de su agencia?

El mínimo es de 15 pasajeros

08.- ¿De qué manera se realiza la venta de boletos de viaje en su empresa?

Se ofrece el servicio de separar los boletos de forma personal con su respectivo DNI y de manera telefónica dando el número de DNI dando una tolerancia de llegada de 20 minutos antes de la salida.

09.- ¿Cuál es la cantidad de personas reunidas en el periodo de tiempo donde se da el mayor número de salidas y llegadas de buses?

En la mañana, medio día y en la noche por el tema laboral de salida y regreso.

10.- ¿Cuándo y cómo varían los precios de los pasajes en su agencia de transporte?

Varían en fechas especiales donde la demanda sube, por ejemplo, semana santa, fiestas patrias, navidad y año nuevo.

Anexo 4. Registro fotográfico

Con lo concerniente al estado actual de la ubicación del proyecto del Terminal Terrestre de Barranca, este se encuentra en propiedad privada contando con el tipo de uso agrícola, con una leve pendiente que se aprecia en el plano topográfico, como también con cuenta con los servicios básicos correspondientes, a continuación, se muestra las imágenes actuales del terreno donde se emplazara el proyecto.



Figura 4. Fotografía Panamericana Norte

Fuente: Elaboración propia



Figura 5. Fotografía Calle 2

Fuente: Elaboración propia

Anexo 5. Fichas de análisis de casos








<p>ANÁLISIS DE CASOS</p>		<p>CASO: TERMINAL TERRESTRE DE CÓRDOBA – ARGENTINA</p>		<p>NIVEL: INTERNACIONAL</p>	
<p>DATOS GENERALES:</p>		<p>PLANO DE UBICACIÓN</p> 			
<p>CASO:</p>	<p>TERMINAL TERRESTRE DE CÓRDOBA - ARGENTINA</p>				
<p>UBICACIÓN:</p>	<p>CORDOBA - ARGENTINA</p>	<p>Está conectada por medio de un túnel de más de 80 metros con el edificio antiguo, donde seguirán operando los micros de corta y media distancia, lo que permitirá derivar los buses interprovinciales e internacionales a distintos puntos de la provincia.</p>			
<p>ARQUITECTO:</p>	<p>J.C. FONTÁN, L. E. FANDINO, H. R. EGEA, G.R. MERILES Y T. J. VALLE LUQUE.</p>				
<p>ÁREA:</p>	<p>3,79 HCTS.</p>				
<p>AÑO:</p>	<p>2011</p>				
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>El edificio se destaca por su cubierta reticulada pintada de rojo y sostenida mediante tensores de acero a una serie de columnas de hormigón armado.</p> <p>La ampliación inaugurada en 2011 es obra del estudio de arquitectura Gramática-Guerrero-Mormi-Pisani-Urtubey.</p> <p>Recibe anualmente a cerca de 3 millones de personas, mayormente durante los fines de semanas largos o en periodo de vacaciones. Es la estación terminal más grande de Argentina.</p> <p>El primer edificio, fue inaugurado en 1971, el mismo año que la AU Córdoba Carlos Paz, y el segundo hacia finales de 2011. Primero estaba ubicada en Avenida Vélez Sársfield entre las calles San Luis y Laprida, actualmente depósito de colectivos de las líneas Fono Bus y Córdoba Coata.</p>					
<p>CONCLUSIÓN: Actualmente en los últimos años ha ido en crecimiento la cantidad de pasajeros recibidos. Y es porque la Terminal se encuentra en uno de los puntos turísticos más importantes del país.</p>		<p>SEMENARIO DE TITULACION I</p> <p>DOCENTE: ARG. GINA CHAMEI</p> <p>AUTOR: JACK ERICKSON ANGELES HUINGO</p> <p>CICLO: IX</p>			
<p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p>		<p>TEMA: EL IMPACTO GENERADO POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL AREA URBANA EN LA CIUDAD DE BARRANCA</p>		<p>FICHA: 01</p>	
					

Figura 6. Análisis de Casos-Terminal Córdoba 01

Fuente: Elaboración propia

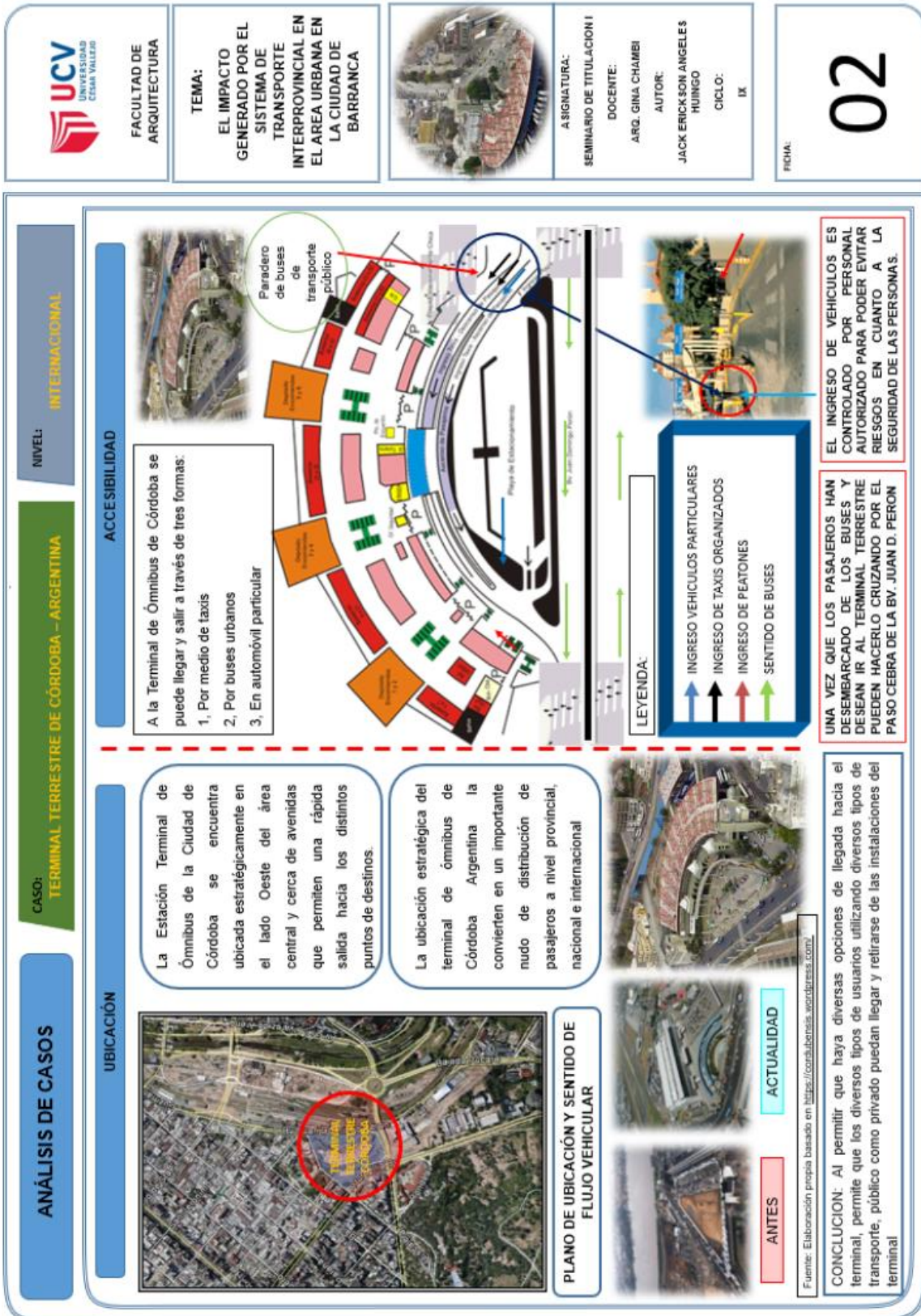


Figura 7. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 02

Fuente: Elaboración propia

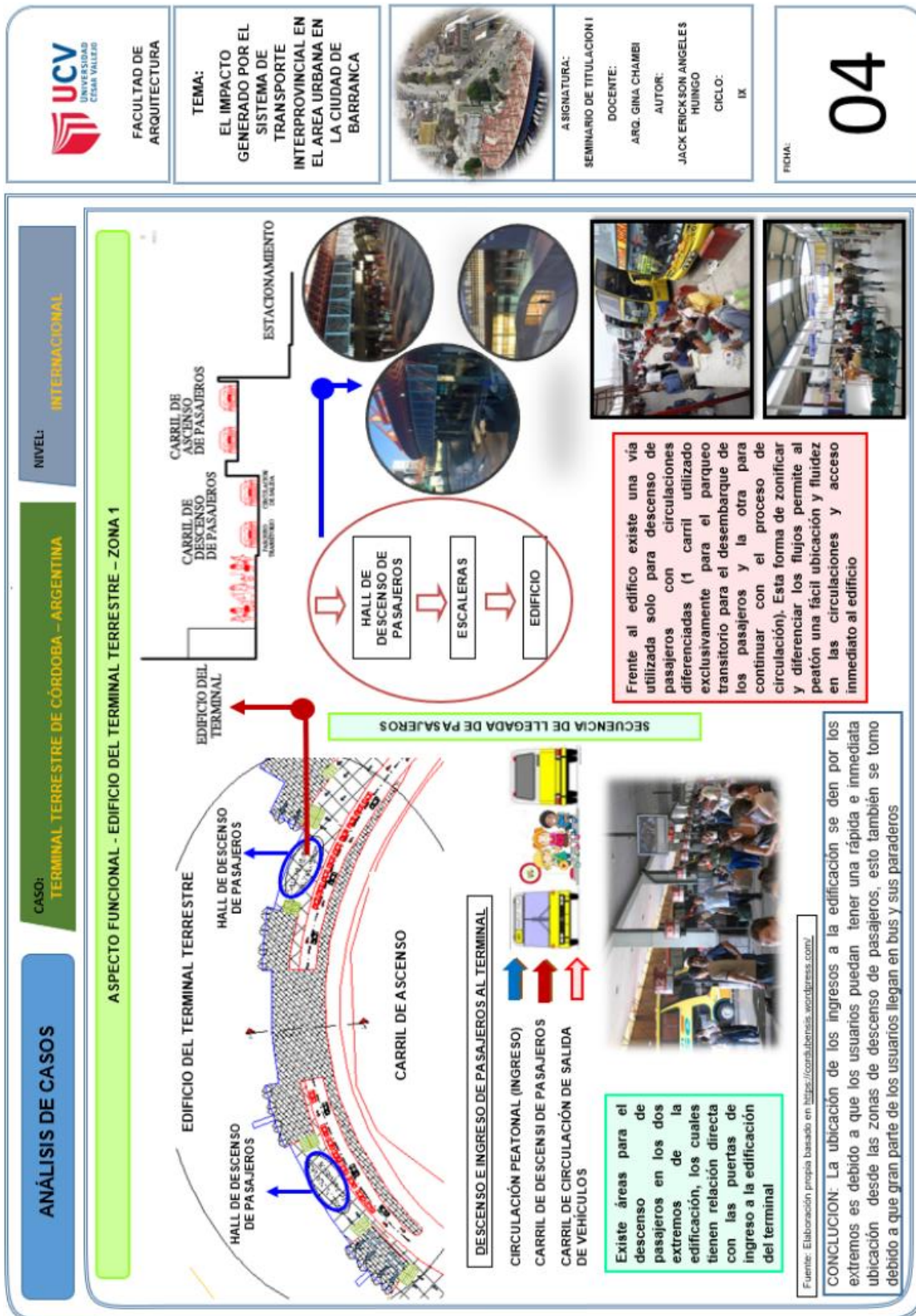


Figura 9. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 04

Fuente: Elaboración propia

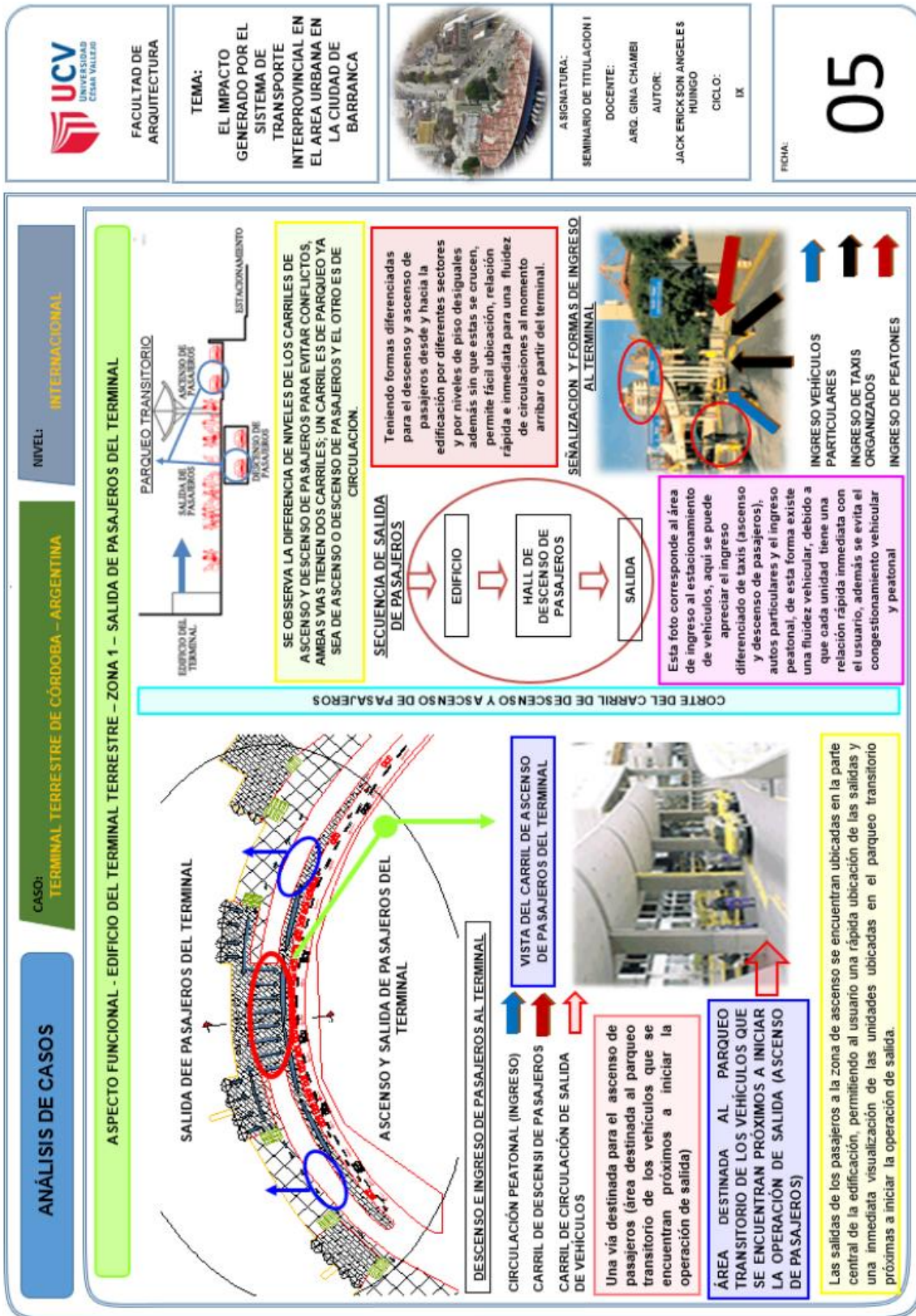
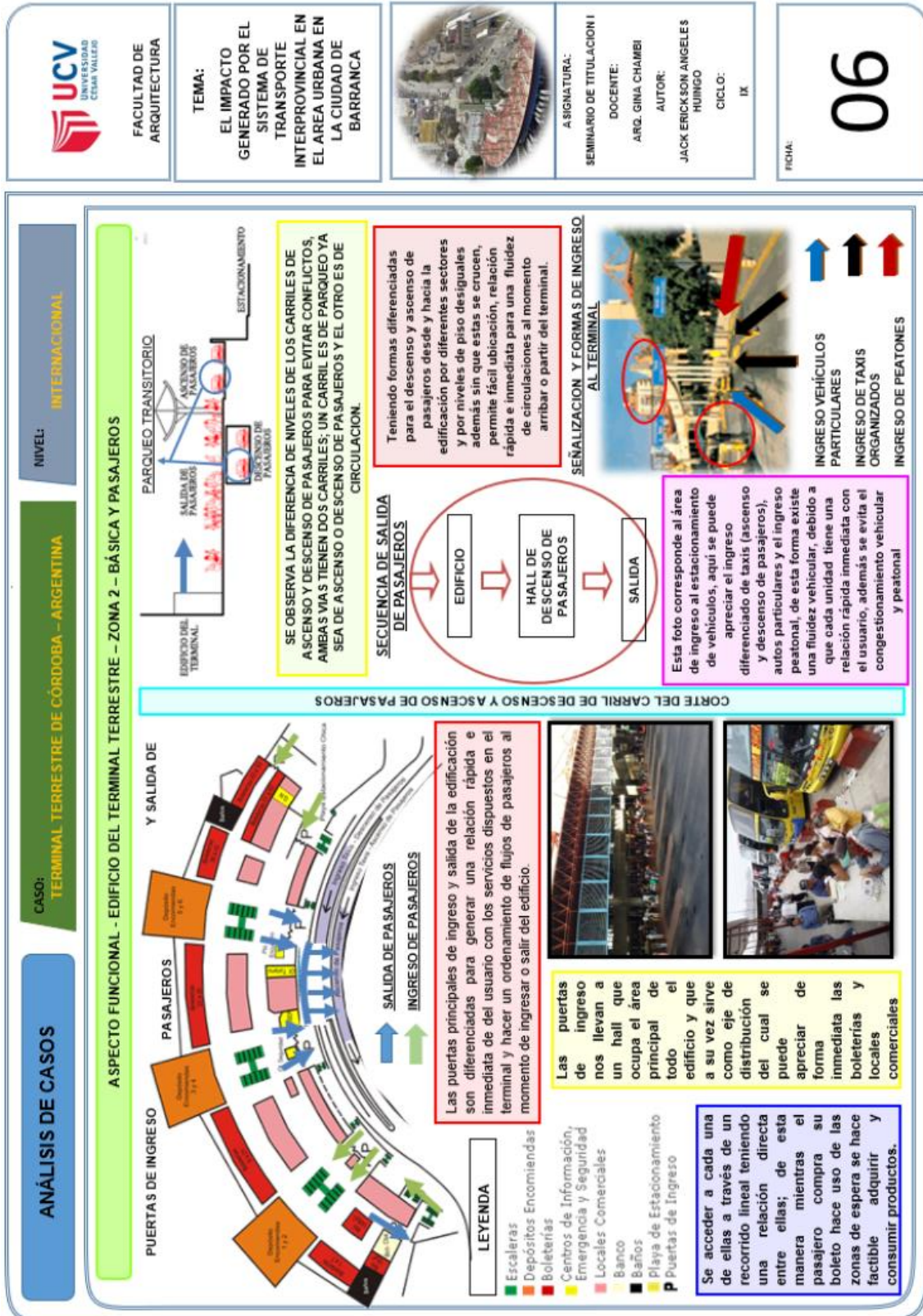


Figura 440. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 05

Fuente: Elaboración propia



FACULTAD DE ARQUITECTURA

TEMA:
EL IMPACTO GENERADO POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL AREA URBANA EN LA CIUDAD DE BARRANCA

ASIGNATURA:
SEMINARIO DE TITULACION I

DOCENTE:
ARG. GINA CHAMBI

AUTOR:
JACK ERICKSON ANGELES HUINGO

CICLO:
IX

FICHA: **06**

Figura 11. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 06

Fuente: Elaboración propia

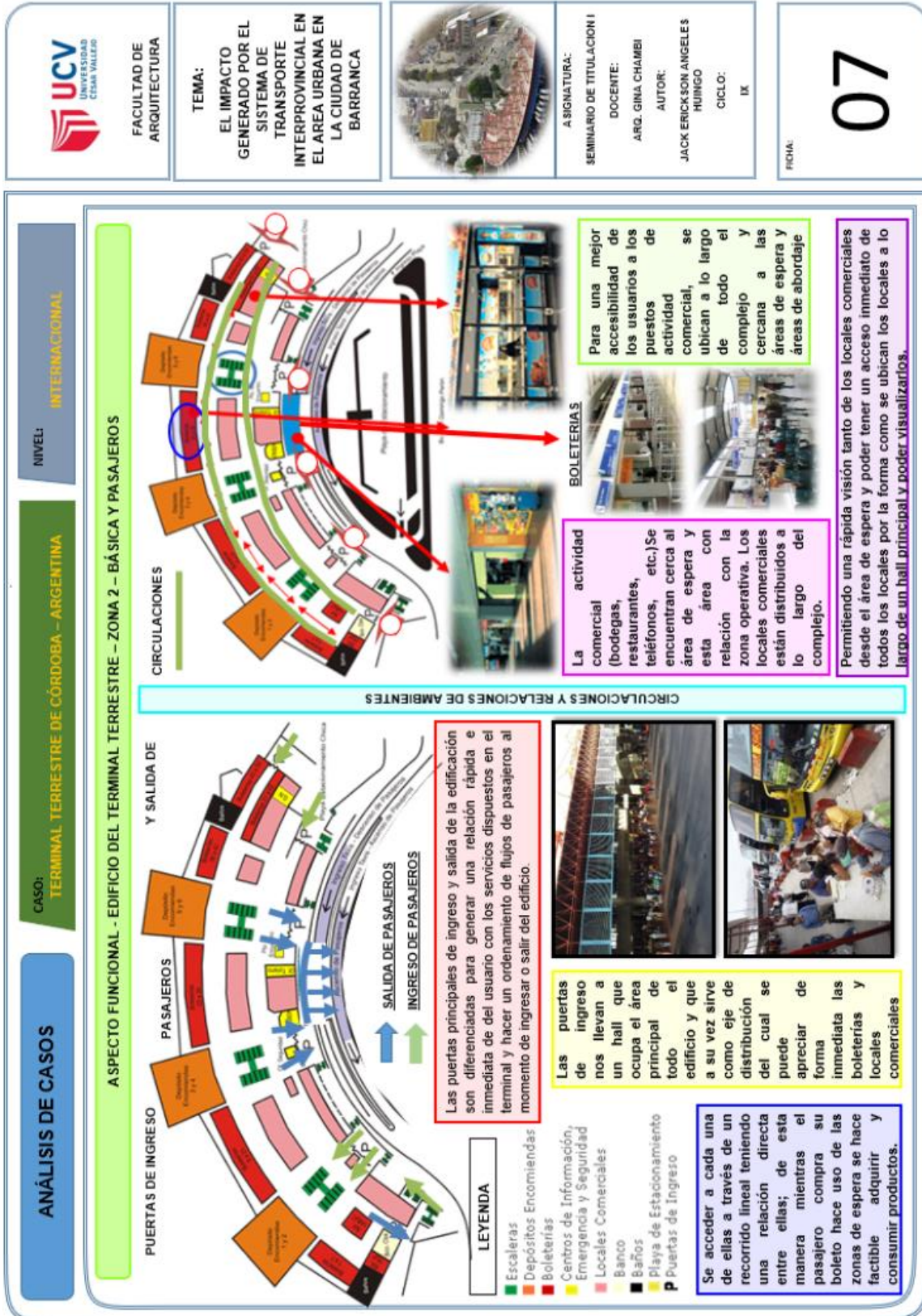
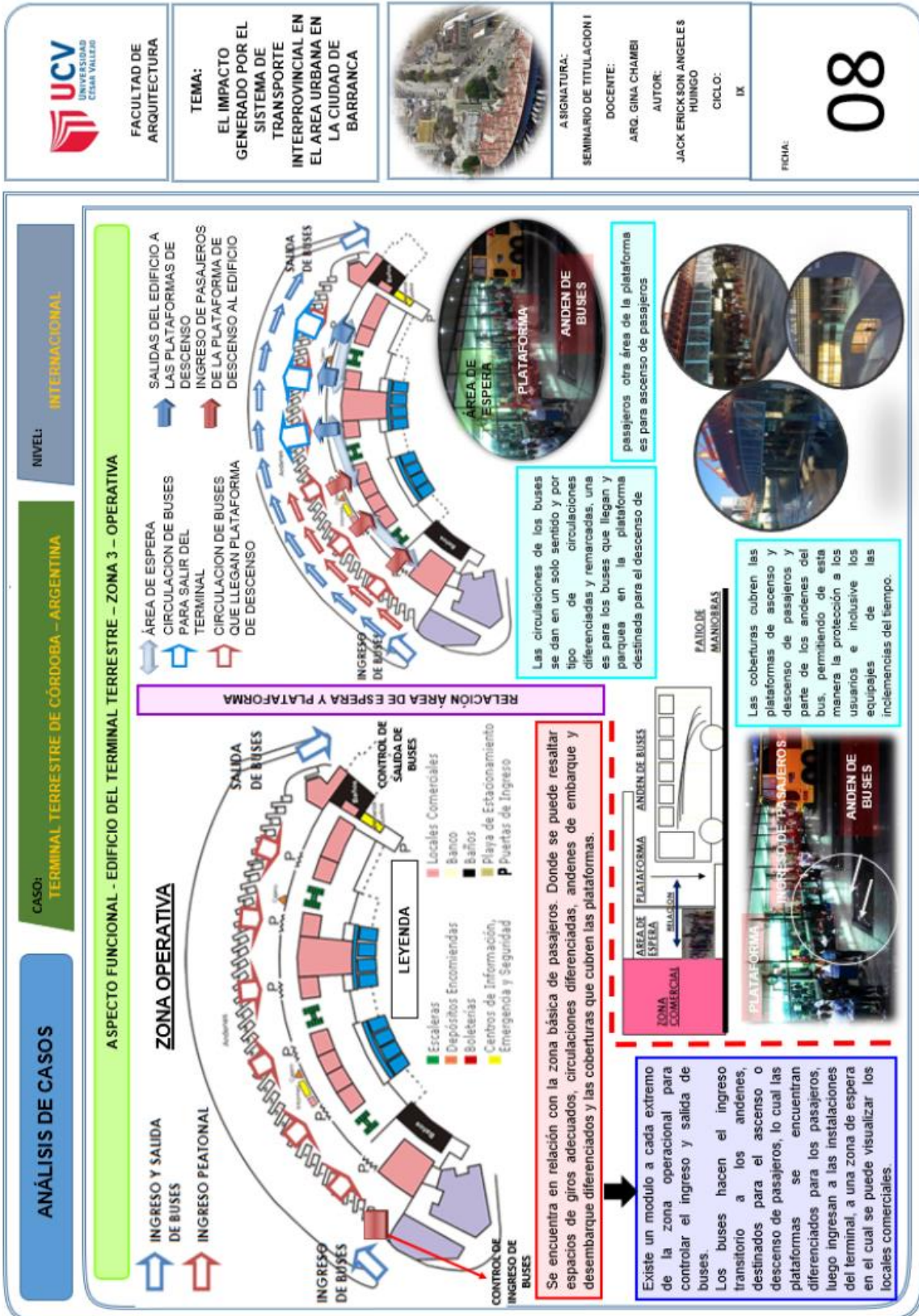


Figura 12. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 07

Fuente: Elaboración propia



FACULTAD DE ARQUITECTURA

TEMA: EL IMPACTO GENERADO POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL AREA URBANA EN LA CIUDAD DE BARRANCA

ASIGNATURA: SEMINARIO DE TITULACION I

DOCENTE: ARG. GINA CHAMBI

AUTOR: JACK ERICKSON ANGELES HUINGO

CICLO: IX

FICHA: 08

Figura 13. Análisis de Casos - Terminal Córdoba 08

Fuente: Elaboración propia

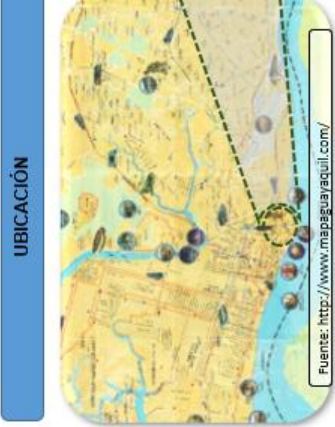
ANÁLISIS DE CASOS

CASO:
TERMINAL TERRESTRE DE GUAYAQUIL - ECUADOR

NIVEL:
INTERNACIONAL


TEMA:
EL IMPACTO GENERADO POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL AREA URBANA EN LA CIUDAD DE BARRANCA

UBICACIÓN




Fuente: <http://www.mapaguayaquil.com/>

PLANO DE LOCALIZACION



Fuente: Google Earth

PLANO DE UBICACION



Fuente: <http://suiteguayaquil.com/images/terminal-terrestreguayaquil-ecuador.jpg>

FICHA DE ANALISIS:

DATOS GENERALES:	
Proyecto:	Terminal Terrestre de Guayaquil - Ecuador
Ubicación:	Av. Benjamín Rosales Aspíazu y Av. de las Américas
Arquitectos:	Calcedo de Colombia
Área:	DATOS GENERALES:
Año del Proyecto:	Diseñada en 1978 - inaugurada el 11 de octubre de 1985
Antecedentes del Proyecto:	
<p>La Fundación Terminal Terrestre de Guayaquil, entidad de derecho privado, sin fines de lucro, de acción social y cívica, con domicilio en la ciudad de Guayaquil, fue constituida de acuerdo a las disposiciones del Título XXIX, del Libro Primero del Código Civil, mediante Acuerdo Ministerial No. 5519 del 1 de febrero de 2002, en el cual el Subsecretario de Bienestar Social del Litoral aprobó su Estatuto y le concedió personería jurídica. Esta Fundación tiene como fin conseguir la transformación, mejoramiento, administración y mantenimiento de la terminal o de nuevos terminales en Guayaquil, de considerarlo necesario; y, en ambos casos, en forma directa o mediante delegación a empresas mixtas o privadas, por medio de modalidades de concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual prevista en la Ley de Modernización del Estado o en nuevas disposiciones legales que se dictaren.</p>	
Conclusiones:	
<p>Está ubicada al norte de la ciudad, en la Av. Benjamín Rosales Aspíazu y Av. de las Américas, entre el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo y frente a la estación de la Metro vía teniendo el usuario una percepción visual amplia para la llegada al equipamiento.</p>	

Descripción del Proyecto:
El alcance de este proyecto consiste en el suministro, configuración, integración, pruebas, documentación e instalación de un Sistema de Control y Supervisión para el Terminal Pascuales. El sistema a suministrarse para el Sistema Automatizado del Terminal, consistirá de estaciones de operación e Ingeniería con controladores modulares de proceso industriales y un sistema de CCTV sobre la red Ethernet, así como la integración completa con los sistemas existentes en el Terminal. Brindar servicios de calidad a los usuarios y clientes de la Terminal Terrestre de Guayaquil y su Centro Comercial de manera eficiente y autosustentable.

Objetivo Estratégico:
Fomentar el desarrollo nacional y mejorar la calidad de vida de la población mediante la dotación de infraestructura adecuada y óptimas condiciones, a través de la autogestión, con el fin de brindar un eficiente servicio de estación multimodal para el transporte terrestre intercantonal, interprovincial e internacional.



ASIGNATURA:
SEMINARIO DE TITULACIÓN I

DOCENTE:
ARQ. GINA CHAMBI

AUTOR:
JACK ERICSON ANGELES HUINGO

CICLO:
IX

01

FICHA:

Figura 14. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 01

Fuente: Elaboración propia



TEMA:
EL IMPACTO GENERADO POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL AREA URBANA EN LA CIUDAD DE BARRANCA



ASIGNATURA:
SEMINARIO DE TITULACION I

DOCENTE:
ARD. GINA CHAMBE

AUTOR:
JACK ERICSON ANGELES HUINCO

CICLO:
IX

FECHA:
02

ANÁLISIS DE CASOS

CASO:
TERMINAL TERRESTRE DE GUAYAQUIL - ECUADOR

NIVEL:
INTERNACIONAL

EMPLAZAMINETO



Fuente: Google Earth

ACCESIBILIDAD DE EQUIPAMIENTO:

LEYENDA

- Av. Benjamín Rosales
- Av. De las Américas
- Av. Isidro Ayora
- Puente de la unidad Nacional
- Río Daule

El ingreso principal está resmarcado hacia el centro de la ciudad logrando una percepción visual apropiada para ellos usuarios que opten por uso de la terminal, al igual que el ingreso de buses



Ingreso Peatonal
Ingreso y salida de Buses



SUPERMERCADO - MEGA BC/WI



Fuente: <https://www.google.com.pe/?q=mega-kiwy+guayaquil>

AEROPUERTO - GUAYAQUIL



Fuente: <https://www.aerpuertos.net/aeropuerto-internacional-juz-guayaquil-de-olmedo/>

METRO VIA - GUAYAQUIL



Fuente: <http://www.metrovia-gre.com.ec/inicio>

PUENTE - UNIDAD NACIONAL



Fuente: <https://www.google.com.pe/#q=puente+kiwy+guayaquil>

Conclusiones:

Se concluye que los equipamientos son accesibles al terminal, tomando opciones de ingreso y salida tanto aérea nacional y urbana dentro de la ciudad

Figura 15. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 02

Fuente: Elaboración propia



UCV
UNIVERSIDAD
CESAR VALLEJO

TEMA:

**EL IMPACTO GENERADO
POR EL SISTEMA DE
TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL EN EL
AREA URBANA EN LA
CIUDAD DE BARRANCA**



ASIGNATURA:
SEMINARIO DE TITULACION I

DOCENTE:
ARG. GINA CHAMBI

AUTOR:
JACK ERICSON ANGELES HUINCO

CICLO:
IX

FICHA:

03

ANÁLISIS DE CASOS

CASO:
TERMINAL TERRESTRE DE GUAYAQUIL - ECUADOR

NIVEL:
INTERNACIONAL

ANÁLISIS DE CASOS

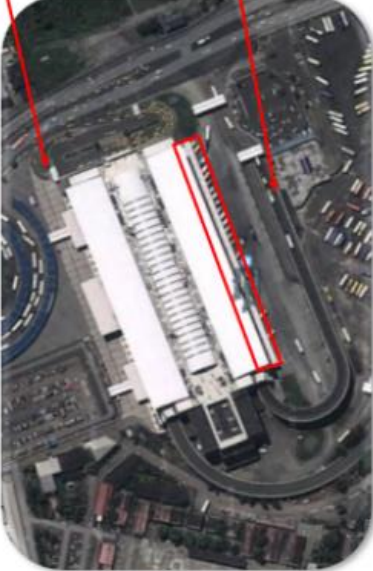


Vigas de voladizo de concreto con coberturas

Fuente: Google Maps, Fundación Terminal Terrestre de Guayaquil

Considerando que, el edificio de la Terminal posee una cubierta metálica sobre la zona de los andenes de llegada de buses que está soportada por un conjunto de vigas, y como mantenimiento efectuado por la Dirección de Proyectos Especiales y Construcciones

ANÁLISIS TECNOLÓGICO - ESPACIAL



ANÁLISIS TECNOLÓGICO - FORMAL



ANÁLISIS DE CASOS



Rampa posterior de concreto armado reforzado

Fuente: <https://www.google.com.pe/?q=мега+киув+гуауакил>

Los trabajos básicamente fueron en las rampas y los pórticos estructurales donde se aplicaron pernos especiales de acero

CONCLUSIONES

Las rampas están ubicadas estratégicamente para la articulación de la ciudad denotando su particularidad en el diseño, también se optó por la necesidad de parasoles aprovechando las vigas proyectadas para dar rigidez al diseño.

CONCLUSIONES

Las rampas están ubicadas estratégicamente para la articulación de la ciudad denotando su particularidad en el diseño, también se optó por la necesidad de parasoles aprovechando las vigas proyectadas para dar rigidez al diseño.

CONCLUSIONES

Basado en el contexto de la ciudad de Guayaquil, la forma de la ciudad sus niveles topografía y la forma de sus vías, tomando en cuenta la importancia del río Daule que da una secuencia armónica a la forma de la terminal, que genera movimiento

Figura 16. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 03

Fuente: Elaboración propia

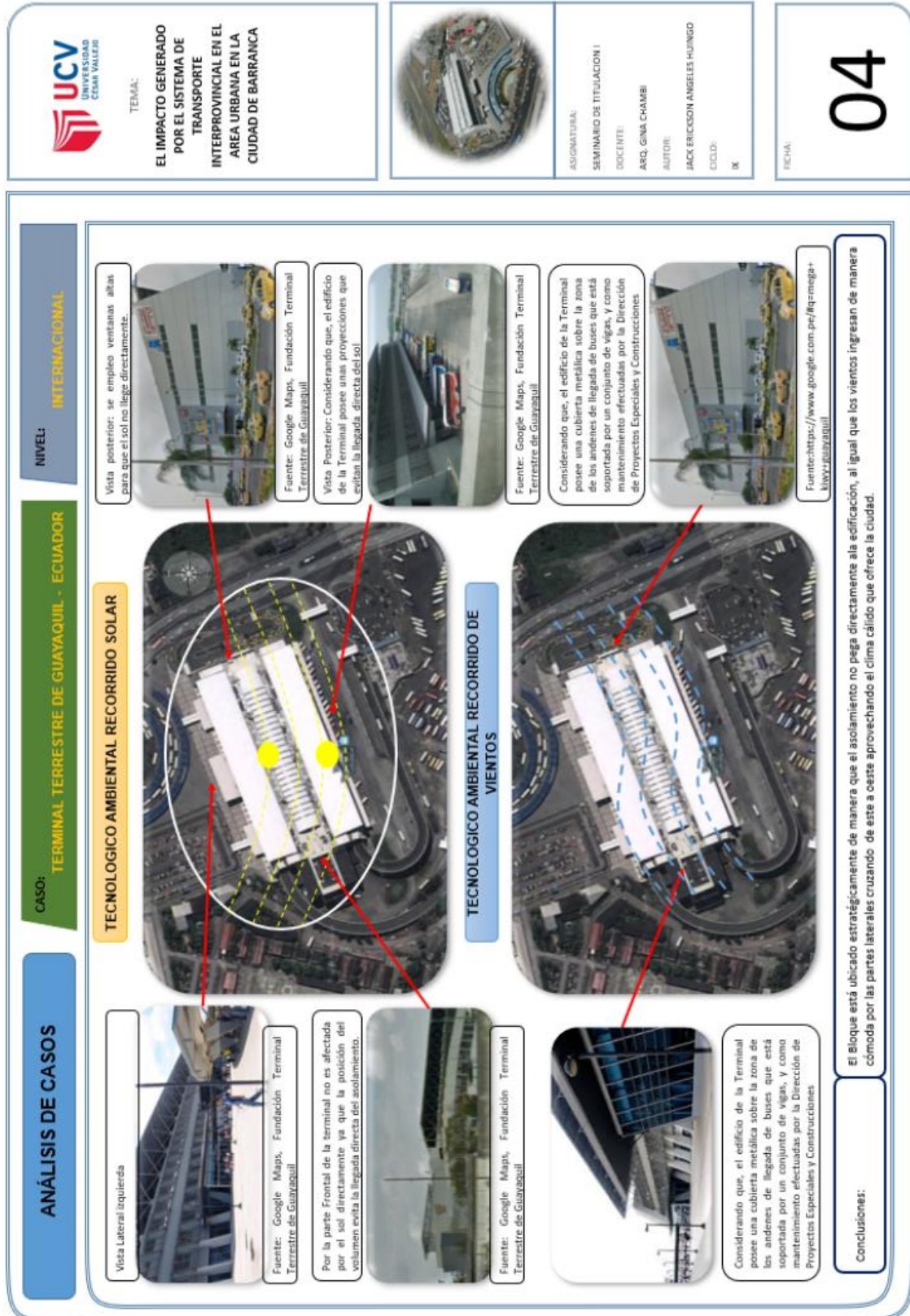
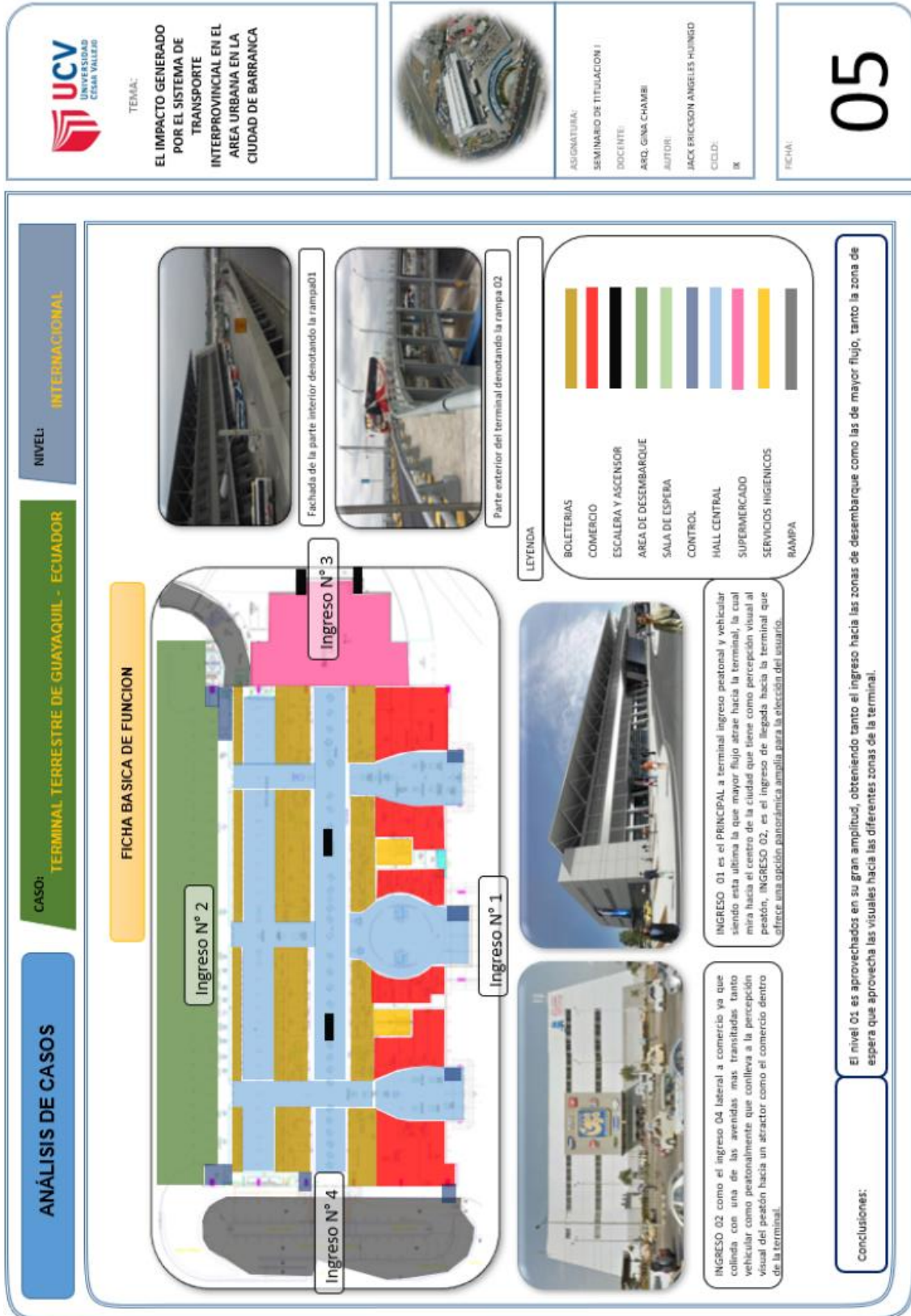


Figura 17. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 04

Fuente: Elaboración propia



UCV
UNIVERSIDAD
CESAR VALLEJO

TEMA:
EL IMPACTO GENERADO POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL AREA URBANA EN LA CIUDAD DE BARRANCA

ASIGNATURA:
SEMINARIO DE TITULACION I

DOCENTE:
ARO. GINA CHAMBI

AUTORI:
JACK ERICSON ANGELES HUINCO

CICLO:
IX

FICHA:
05

Figura 18. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 05

Fuente: Elaboración propia

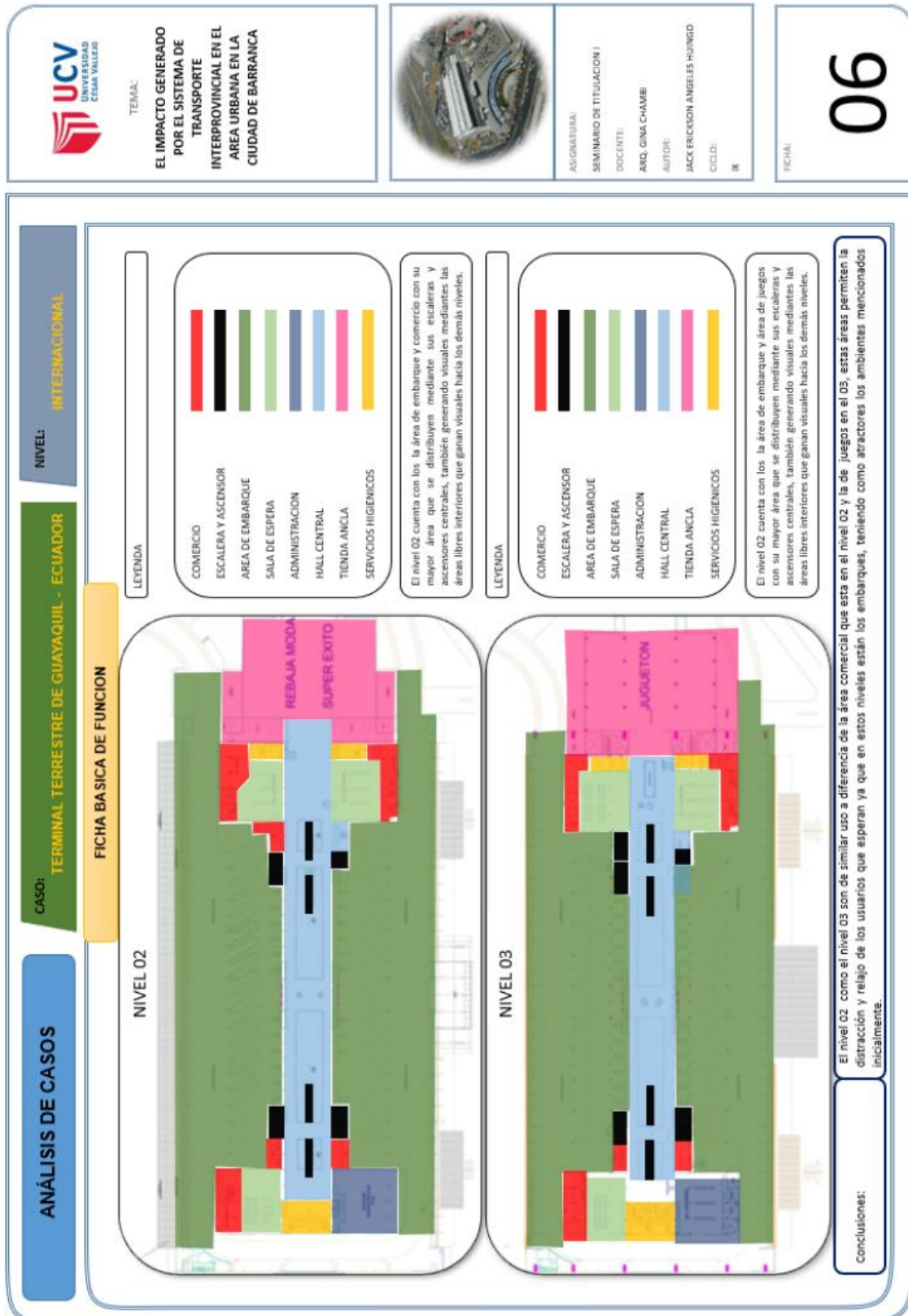
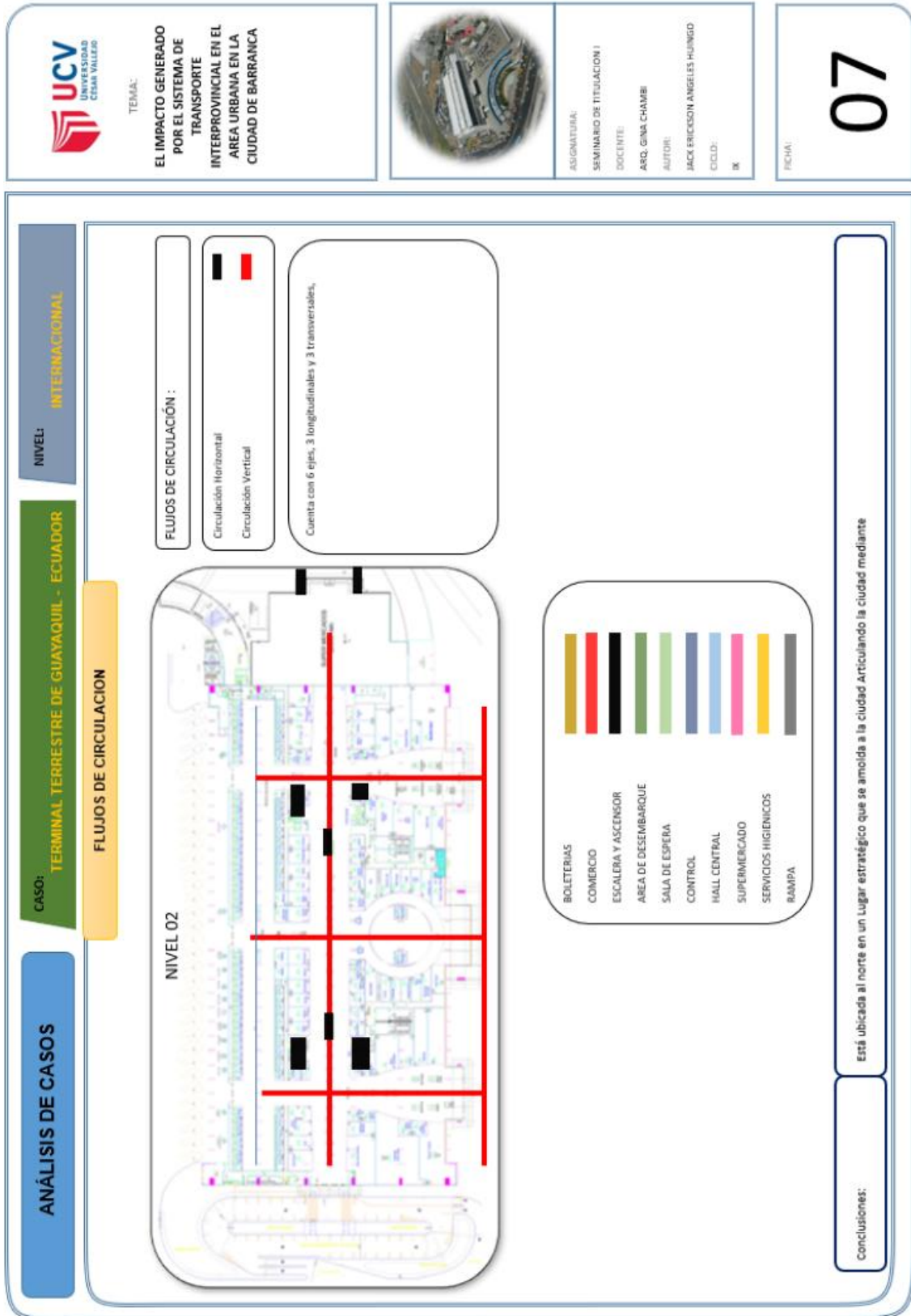


Figura 19. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 06

Fuente: Elaboración propia



TEMA:
EL IMPACTO GENERADO POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL AREA URBANA EN LA CIUDAD DE BARRANCA

ASIGNATURA:
SEMINARIO DE TITULACION I

DOCENTE:
ARG. GINA CHAMBI

AUTOR:
JACK ERICSON ANGELES HUINCO

CICLO:
IX

FICHA:
07

Figura 20. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 07

Fuente: Elaboración propia

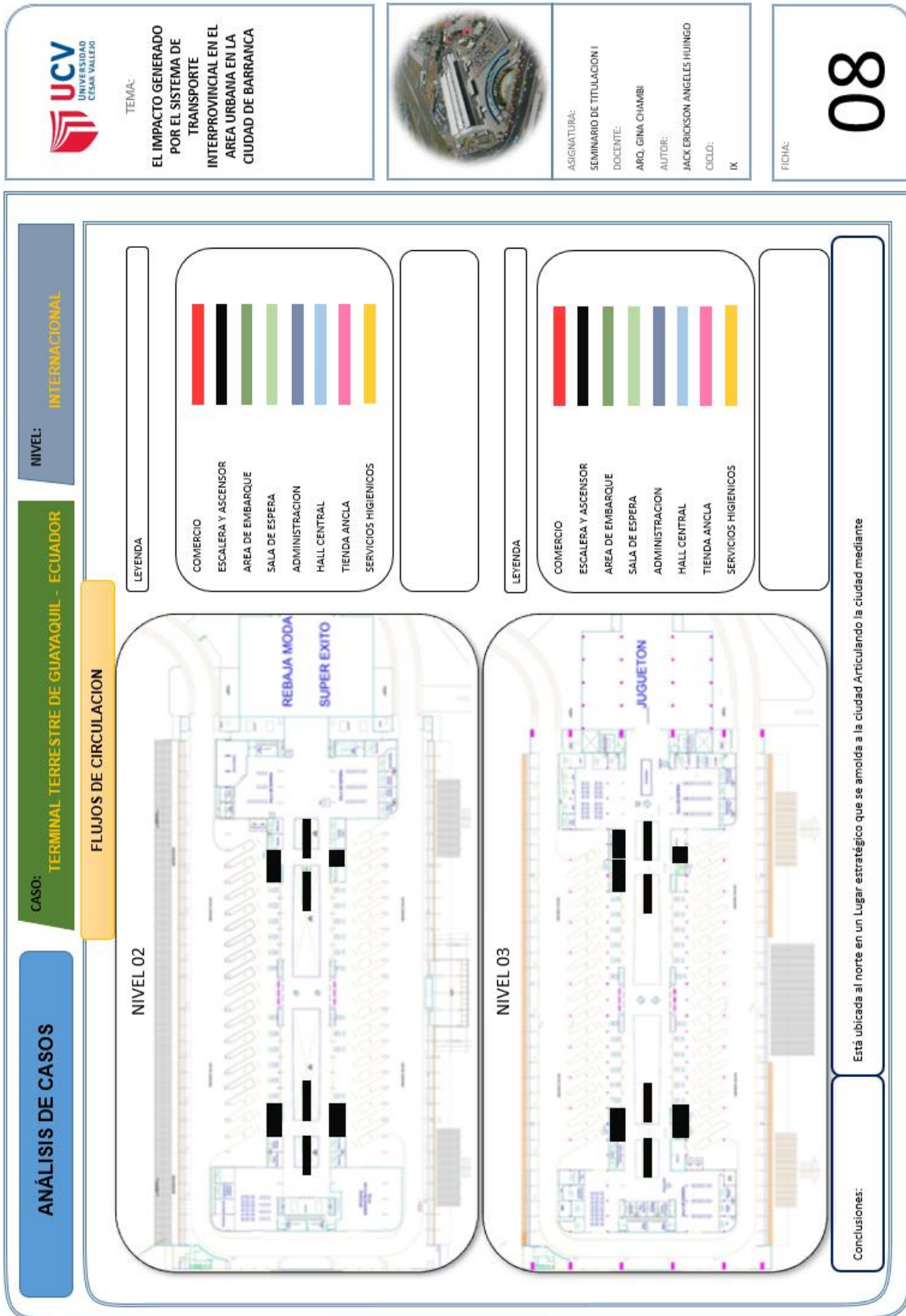


Figura 21. Análisis de Casos - Terminal Guayaquil 08

Fuente: Elaboración propia