

UNIVERSIDAD SAN PEDRO
FACULTAD DE INGENIERÍA
PROGRAMA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



**Incorporación del espacio público flexible en el diseño
arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en
Chimbote-2018**

Tesis para obtener el Título de Arquitecto

Autor

Bruno Siguenza Jazmin Del Carmen

Asesor

Herrera Chavarría Henry Augusto

Chimbote - Perú

2018

Palabras clave

Tabla 1:
Palabras clave

TEMA	Espacios públicos
ESPECIALIDAD	Diseño arquitectónico

Tabla 2:
Línea de investigación

Proyectos arquitectónicos	
Área	: Humanidades
Sub área	: Arte
Disciplina	: Diseño arquitectónico

Nota. Las líneas de investigación se desarrollarán según la codificación OCDE adjunta a la Resolución de Concejo universitario N° 4201-201-USP/CU del 03.09.19. Fuente: USP

Table 1:
Keywords

THEME	Terrapuerto / Public spaces
ESPECIALTY	Architecture and urbanism

Table 2:
Line of Inquiry

Architectural project	
Área	: Humanities
Sub área	: Art
Discipline	: Architectural design

Note. The lines of research will be developed according to the OECD codification attached to the Resolution of the University Council No. 4201-201-USP / CU of 03.09.19. Source: USP

Título

Incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un
terrapuerto interdistrital en Chimbote-2018

Resumen

Esta investigación tuvo como propósito determinar la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote – 2018, el cual tuvo como objetivo el reordenamiento del tránsito vehicular en zonas afectadas, permitiendo la multifuncionalidad de espacios, reconociendo al usuario, relacionando actividades sociales y económicas.

La investigación fue de tipo descriptivo, de diseño no experimental – transversal. Para la recolección de información se realizó el uso de técnicas como la observación, encuestas y entrevistas, con el uso de instrumentos que faciliten la aplicación de las mismas; a su vez la población objetiva a los habitantes del distrito de Chimbote (96 personas); se realizó entrevista a expertos, tanto de la variable terrapuerto interdistrital, como de la variable espacios públicos flexibles; finalmente los datos fueron procesados utilizando los programas de Excel y Word.

El resultado obtenido fue eficiente, ya que se demostró la factibilidad del proyecto siendo apto la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, el cual llegara a contribuir y brindar una respuesta favorable a la problemática expuesta, generando versatilidad de actividades y unificar a los usuarios de los pueblos vecinos.

Abstract

The purpose of this research was to determine the incorporation of flexible public space in the architectural design of an interdistrict terracing in Chimbote - 2018, which aimed to reorder vehicular traffic in affected areas, allowing the multifunctionality of spaces, recognizing the user, relating social and economic activities.

The research was descriptive, non-experimental - cross-sectional. For the collection of information, the use of techniques such as observation, surveys and interviews was carried out, with the use of instruments that facilitate their application; in turn, the objective population of the inhabitants of the Chimbote district (96 people); Experts were interviewed, both for the interdistrict terrapuerto variable and for the variable flexible public spaces; finally the data was processed using the Excel and Word programs.

The result obtained was efficient, since the feasibility of the project was demonstrated, being suitable the incorporation of flexible public space in the architectural design of an interdistrict terrapuerto in Chimbote, which would contribute and provide a favorable response to the exposed problems, generating versatility. activities and unify users in neighboring towns.

Índice General

Palabras clave	i
Título.....	ii
Resumen.....	iii
Abstract.....	iv
Índice General.....	v
Índice de Figuras.....	vi
Índice de tablas	ix
Introducción.....	1
Metodología.....	15
Resultados.....	20
Análisis y Discusión	53
Conclusiones y Recomendaciones.....	56
Referencias Bibliográficas.....	58
Agradecimiento	59
Anexos y Apendice.....	¡Error! Marcador no definido.

Índice de Figuras

Figura 1: Plano Del Distrito del Chimbote, señalando la futura vía expresa de color rojo Fuente: Elaboración por la Municipalidad provincial del santa Año:2018	20
Figura 2: Plano del perfil del Distrito de Chimbote Fuente: Municipalidad provincial del santa Año: 2018	21
Figura 3: Plano de Uso de Suelos del Distrito de Chimbote Fuente: Municipalidad provincial del santa Año: 2018	22
Figura 4: Plano de vías de la ciudad de Chimbote Fuente: Municipalidad provincial del santa Año: 2018	23
Figura 5: Distritos de ciudad de Chimbote Fuente: Pagina web Año: 2018.....	24
Figura 6: Vía expresa – Sección A1 Fuente: Municipalidad provincial del santa Año: 2018	25
Figura 7: Vía expresa – Sección A2 Fuente: Municipalidad provincial del Santa Año: 2018	25
Figura 8: Vía expresa - sección A3 Fuente: Municipalidad provincial del santa Año: 2018	25
Figura 9: Plano de Flujo Peatonal del Distrito de Chimbote. Fuente: Municipalidad provincial del santa Año: 2018	26
Figura 10: ¿Qué edad tiene? Fuente: Elaboración propia Año: 2018.....	29
Figura 11: Genero Fuente: Elaboración propia Año: 2018.....	29
Figura 12: ¿Le gustaría que llegue a desarrollarse en el distrito de Chimbote la construcción de un terrapuerto interdistrital? Fuente: Elaboración propia Año: 2018	30
Figura 13: ¿Con que zona debería contar un terrapuerto interdistrital, para contar con mayor confort? Fuente: Elaboración propia Año: 2018	30
Figura 14: ¿Como les gustaría que sean las áreas de espacios públicos flexibles? Fuente: Elaboración propia Año: 2018	31
Figura 15: ¿Qué tipo de movilidad debería contar el terrapuerto interdistrital, para mayor comodidad en las rutas determinadas? Fuente: Elaboración propia Año: 2018	31

Figura 16: ¿Usted cree que la forma monumental tendría mucho que ver con el diseño arquitectónico, con integración a espacios públicos? Fuente: Elaboración propia Año: 2018	32
Figura 17: ¿Como usted cree que impactaría el Terrapuerto interdistrital en el distrito? Fuente: Elaboración propia Año: 2018	32
Figura 18: ¿Usted cree que es importante la atención las 24 horas del día? Fuente: Elaboración propia Año: 2018	33
Figura 19: ¿Cuál es la principal razón por la que eliges tu medio de transporte interdistrital? Fuente: Elaboración propia Año: 2018.....	33
Figura 20: ¿Considera suficiente el número de vehículos interdistritales de las agencias interdistritales? Fuente: Elaboración propia Año: 2018	34
Figura 21: ¿Cuáles serán las características fundamentales para la construcción del Terrapuerto? Fuente: Elaboración propia Año: 2018	34
Figura 22: Terminal Terrestre Plaza Norte – Forma Fuente: Elaboración propia Año: 2018	36
Figura 23: Terminal Terrestre de Quitumbe – Forma Fuente: Elaboración propia Año: 2018	36
Figura 24: Plan estratégico de intervención – Forma Fuente: Elaboración propia Año: 2018	37
Figura 25: plan estratico - espacios públicos flexible Fuente: Elaboración propia Año: 2018	38
Figura 26: Terminal Terrestre Plaza Norte – Espacialidad Fuente: Elaboración propia Año: 2018	41
Figura 27: Terminal Terrestre de Guayaquil - Espacialidad Fuente: Elaboración propia Año: 2018	42
Figura 28: Terminal terrestre nacional de Arica - Espacialidad Fuente: Google Año: 2018	43
Figura 29: Terminal terrestre nacional de Arica – Funcionalidad Fuente: Google Año: 2018	44
Figura 30: Terminal terrestre de Trujillo - Funcionalidad Fuente: Google Año: 2018	45

Figura 31: Parque Venecia –Temuco – Funcionalidad Fuente: Google Año: 2018..	46
Figura 32: Concepto - Idea Rectora Fuente: Elaboración propia Año: 2019	49
Figura 33: Proyecto a intervenir – Primer nivel Fuente: Elaboración propia Año: 2018	50
Figura 34: Proyecto a intervenir – Segundo nivel Fuente: Elaboración propia Año: 2018	51
Figura 35: Proyecto a intervenir – Tercer nivel Fuente: Elaboración propia Año: 2018	51

Índice de tablas

Tabla 1: Palabras clave	i
Tabla 2: <i>Variable 01</i>	10
Tabla 3: <i>Variable 02</i>	12
Tabla 4: <i>Menú de Técnicas e Instrumentos</i>	18
Tabla 5: Resultados de la encuesta realizada a los usuarios	28

Introducción

El presente estudio con el fin de obtener información sobre la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote-2018, se ha recurrido a los siguientes antecedentes:

Segun Hildebrandt (2017) en su tesis de investigación de análisis de las condiciones espaciales para el requerimiento funcional de un terminal terrestre de pasajeros; como objetivo determinar los requerimientos funcionales que son necesarios para un Terminal Terrestre en la ciudad antes mencionada, ya que no cuenta con una infraestructura adecuada donde se desarrollen actividades de transporte de pasajeros y carga, siendo este un aspecto importante dentro de la formación y el desarrollo urbanístico de la ciudad. Dicha investigación propone conocer los ambientes logrando identificar las relaciones funcionales y formales necesarias para los usuarios.

Los resultados obtenidos de esta tesis nos permiten conocer sobre el aporte arquitectónico, planteando una alternativa que logre el desarrollo económico en el incremento social y turístico para una mejor calidad de vida.

Por consiguiente, Mario Daza, (2008), en su investigación realizada se basó a la intervención de los espacios públicos con estrategias para mejorar la calidad de vida urbana, quien da a conocer que el problema fundamental es el déficit cualitativo y cuantitativo de los espacios públicos como factor generador de influencia en la calidad de vida urbana, en términos de no aprovechar las oportunidades del territorio, perdiendo identidad y fraccionamiento urbano.

La región del valle de Loboyos es muy importante a nivel nacional por el equipamiento existente en sus alrededores, convirtiéndola en una región con potencial ecológico y eco turístico, el valle es la puerta de entrada al sur del río Magdalena lo cual convierte a su principal centro urbano (Pitalito) en un punto de intercambio comercial, lo mismo con otras ciudades generando un plus social y económico a diferentes regiones del país ,con

grande potencial al desarrollo sostenible de un entorno natural ya que cuenta con una topografía variable que permite una gran variedad de cultivos a nivel del tejido urbano.

Se observa la importancia en los equipamientos como integrador de espacios públicos para resaltar todas las ventajas de la población y no verse de manera aislada, de tal modo se analiza los espacios disponibles para la recreación activa de los pobladores, así mismo la carencia de una red articuladora con espacios libres para el descanso y esparcimiento.

La región de valle de Loboyos es un territorio importante por su naturaleza, económica y cultura, siendo una región con potencial ecológico y eco turístico con infraestructura y conexión urbana, por eso el contribuir al mejoramiento de la calidad de vida mediante obras de espacios públicos que contribuyan a la consolidación de la red de equipamientos existentes. El objetivo de desarrollo es estructurar una visión urbana con visión al futuro con integración de espacios públicos cubriendo las necesidades colectivas con una propuesta de conformación de espacios públicos que permita articular los existentes con elementos de integración.

La formulación del proyecto se ubica al sur del país en una zona que comunica estratégicamente con otros pueblos y es conocido como el eje comercial vial Bogotá– Neiva-Pitalito- Mocoa- Quito siendo una gran potencia de desarrollo desde el punto económico que se complementaría con atractivos de materia ambiental, social, cultural. De esta manera da nuevo contexto sobre calidad de vida con relación a la conexión de la urbe y desarrollo en la ciudad. Teniendo en conocimiento que los espacios públicos son bienes colectivos destinados a satisfacer las necesidades independientes.

El autor busca la planificación territorial a través de un proceso dinámico identificando líneas de actuación para el aprovechamiento de oportunidades y la adaptación del entorno cuya misión es dar soluciones a un plazo corto para alcanzar los recursos requeridos y darle un plus a la ciudad e incluir espacios sociales. Los fundamentos científicos ayudaran a tener nuevas perspectivas para nuestro proyecto arquitectónico de Terrapuerto Interdistrital en Chimbote.

Según Gonzales (2017), cuyo propósito fue realizar una investigación de cómo se desarrolla un diseño arquitectónico de un Terrapuerto interprovincial en la ciudad de Moyobamba – San Martín – Perú, el cual tuvo que analizar características que ayuden al problema de la ciudad con una metodología adecuada para la síntesis de información, donde se encontró como causa principal que los vehículos pesados congestionan, la infraestructura actual del terminal de buses, no cumpliendo con los requisitos mínimos reglamentarios para su funcionamiento, siendo motivo principal la invasión del casco urbano de la ciudad con la ubicación de empresas informales. El objetivo de esta tesis es organizar y reubicar a todas las empresas de transporte de pasajeros nacionales e internacionales teniendo en consideración la demanda de viajes que se presenta en la actualidad, reorganizando la malla estructural urbana y del transporte vial con proyección hacia el futuro. El proyecto y su estructura responden a una estrategia para el desarrollo rural, una sociedad mejor organizada, como complemento adicional del turismo en la región de Moyobamba con las demás ciudades del país de una manera planificada.

Según Borja, buscar las necesidades del dominio público y definirlo como espacio que nace el poder, y la movilidad peatonal, teniendo conocimiento que los espacios públicos son ordenadores de la ciudad. Los espacios públicos flexibles deben ser considerados polivalentes porque incorporan distintos usos a la población. Esto a la vez construyen formas de comportamientos, así mismo se puede regular la convivencia y separar las actividades para evitar conflictos, recordando que la historia de la ciudad, se expresa en la formación de calles, avenidas, plazas y parques conocido como los lugares de encuentro ciudadano. Estos son espacios donde los habitantes de una ciudad pueden expresarse libremente de forma artística, deportiva y cultural hacen que la población se desarrolle y crea vínculos de fraternidad.

La calidad de espacios públicos que podemos encontrar en las ciudades son un buen reflejo de madurez y conciencia urbana que se ha desarrollado, en el tiempo buscando juntar funciones de los habitantes. Los espacios públicos con calidad son muy pocos por eso se buscan interactuar en la ciudad, mezclar con los equipamientos existentes y dar

herramientas de concentración para contribuir con el entorno. El beneficio de analizar la ciudad y realizar una propuesta de Terrapuerto contribuirá con un desarrollo para el diseño básico, con técnicas de espacios públicos que recuperen el patrimonio y establezcan un modelo de conservación, que permitirá el aprovechamiento a la sociedad.

Así mismo, según Lucano Mantilla y Quispe Centurión (2016), tiene el propósito de realizar un proyecto innovador de embarque y desembarque de buses con la edificación de un proyecto arquitectónico de un terminal terrestre de buses en la ciudad de Chiclayo, el cual su ubicación inadecuada genera problemas para el transporte privado, peatonal y público en general, siendo hasta la fecha inexistente un terminal terrestre que albergue a estas agencias y pueda ordenar la urbe, las condiciones en las que se encuentran estas empresas no cumplen con los servicios básicos para el funcionamiento idóneo por el contrario genera molestar y desorden en el mismo local de embarque y desembarque de buses porque no cuenta con una sala de embarque adecuada, ni mucho menos con sala de espera por ser agencias improvisadas con áreas mínimas.

De tal manera se propone un proyecto arquitectónico para satisfacer las necesidades de la ciudad de Chiclayo, siendo la propuesta un terminal terrestre interprovincial que cuente con todos los servicios necesarios para la población y así ya no generar congestión vehicular contando con áreas y ambientes adecuados al uso establecido, con zonas de confort y seguridad. La motivación principal del presente estudio es proponer un proyecto arquitectónico de Terminal terrestre que ayude a la ciudad ocasionado por crecimiento demográfico que presenta cada 10 años, generando que la población se duplique, siendo el resultado de la ausencia de control urbano y falta de enfoque de un desarrollo sostenible, perdurable y sustentable, cuya visión se apoya en 4 ejes que estructuran a la propuesta urbana territorial. Así mismo se hace mención que los nuevos planteamientos viales de la ciudad tienen el objetivo de plantear en la zona sur de Chiclayo el proyecto de Terminal terrestre, para contribuir con el ordenamiento territorial del sistema de transporte, mejorando así el ordenamiento de la ciudad, como primer punto de análisis se presenta la problemática generada obteniendo los datos estadísticos sobre oferta y demanda para

poder trabajar con cifras exactas, planteando una ubicación estratégica del proyecto. Los autores describen que el proyecto de terminal terrestre contara con una tipología netamente funcional con un diseño innovador que brinde respuesta a los requerimientos del usuario. La conceptualización y la idea rectora para la propuesta arquitectónica ayudara en poder albergar el flujo de personas y buses con el constante movimiento de armonía las cuales inciden directamente al diseño de composición y volumetría.

Así mismo, según Ludeña, expuso como se puede trabajar los espacios públicos y comprender que cada espacio se tiene que sacar su ADN adaptando lo tradicional con lo vanguardista y siempre integrando la naturaleza con la ciudad.

El espacio público flexible se caracteriza por definir no independiente las actividades que se realizara si no manejar lo verde con objeto artificial, buscando raíces y herencia de su entorno obteniendo el mayor beneficio, también ver la naturaleza como objeto de contemplación paisajista, y realizar intervenciones de áreas verdes contribuyendo a la explosión de actividades, teniendo un manejo paisajístico estético.

Recordando que la naturaleza es parte de la humanidad y de la misma ciudad, la flexibilidad ayuda en lo urbano con la intervención de la naturaleza mediante parques como espacios de relajación y de descanso visual.

Dentro de la definición de espacio público urbano se engloban conceptos con características diversas como espacio de titularidad pública susceptible y en otro concepto como espacio de reunión, lugar de encuentro donde establecemos distintas formas de relación ciudadana, la planificación y transformación para recuperar la naturaleza integrando espacios públicos para diseñar infraestructuras recreativas como parques, recorridos y otros.

El experto menciona que el espacio público define las esencias de una ciudad, por ello el desarrollar proyectos de renovación urbana de distinta amplitud con estudios de evaluación y conservación para paisajes turísticos e históricos hacen un proyecto en óptimas condiciones para la ciudad y su entorno.

El autor (lima y espacios públicos) examina la situación de los espacios públicos—en todas sus formas de existencia, usos y desusos— que no es la óptima: padece los síntomas visibles de una crisis estructural recurrente. Más allá de esfuerzos desplegados en los últimos años a través del mejoramiento visible de una serie de espacios públicos emblemáticos, persiste no sólo un cuadro dramático de déficits cuantitativos y cualitativos, sino que estos síntomas negativos tienden a agudizarse, y se añade ahora un proceso de disminución y/o desaparición.

Mientras tanto, según Escalante (2017), en su tesis de investigación; Ordenamiento del servicio de transporte internacional, interprovincial e interurbano de un terminal terrestre, su propósito fue proporcionar a la ciudad de Sullana una infraestructura de un Terminal Terrestre adecuado, que lograría entre otras cosas ordenar la ciudad y elevar su nivel de desarrollo.

Esta tesis permite conocer sobre el aporte arquitectónico, proponiendo analizar el desarrollo urbano de la ciudad de Sullana: las variables ambientales, socio-económicas, así como los aspectos físico funcionales de la ciudad de Sullana para que tanto la ubicación como la propuesta misma del Terminal Terrestre sea compatible con el ambiente, con las tendencias de ocupación y la estructura de usos de suelo de la ciudad, así como con la distribución y actividades de la población.

La presente investigación se justifica porque Chimbote no presenta una infraestructura de un diseño arquitectónico de terrapuerto interdistrital con incorporación de espacios públicos flexibles, por ello se realiza la investigación de teorías referentes al tema y casos análogos que permita tener una visión óptima del esquema antes mencionado definiendo los siguientes puntos que justifican la elaboración del presente proyecto, como; la viabilidad del proyecto así mismo se debe contar con el terreno y área adecuada para la ejecución además contar con el apoyo y respaldo de la municipalidad provincial eso sera de gran importancia ya que será una alternativa de solución para la informalidad del centro de Chimbote mediante la reubicación de las agencias interdistritales que se encuentran

ubicadas en el casco urbano de la ciudad reduciendo la informalidad de los paraderos clandestinos.

Por la conveniencia: los beneficios que se derivan de la investigación que conviene a las autoridades del gobierno municipal y en general a las empresas de transporte interdistritales formales, para poder ser reubicados, añadiendo al proyecto espacios sociales de ocio y sano esparcimiento con la elaboración de espacios públicos flexibles que ayudaran a la integración de la ciudad con otros pueblos vecinos, mediante un estudio de la problemática adecuada y el diseño arquitectónico del proyecto.

Por el valor teórico: La información que se obtenga puede servir para comentar, y crear una nueva perspectiva urbana arquitectónica con nuevos enfoques para crear una ciudad distinta.

Por la relevancia social: El beneficio que brindara a la ciudad junto con los futuros usuarios acompañado de distritos vecinos, con una infraestructura moderna y funcional, para el desarrollo y ejecución optima del proyecto.

Por la utilidad metodológica: La investigación que se realiza en torno a este tema puede ayudar a crear un nuevo instrumento para recolectar y/o analizar datos. Sirve de sustento a otras investigaciones similares y de soporte para otros estudiantes.

El planteamiento de la problemática, ha sido realizada por una consultora aprobada por la Municipalidad Provincial del Santa, la cual ha sido tomada como base referencial para el desarrollo del proyecto, llegando a la conclusión que la ubicación de agencias informales de transporte interdistritales son los generadores de caos y congestión vehicular en todo el casco urbano.

Por consecuencia de esta problemática generada por la informalidad en la urbe mediante creación de paraderos en la vía pública, siendo áreas no consolidadas ocasionando el desorden de la ciudad. La congestión vehicular en zonas del casco urbano de Chimbote se debe al crecimiento desordenado de la ciudad que trajo consigo la invasión de veredas, restando así la capacidad vial, para solucionar el problema es necesario realizar un análisis

macro de la ciudad, y tener un sistema integrador de transporte, reubicando las agencias de transporte interdistritales que se encuentran ubicadas de manera informal. Ya que este problema se genera por el déficit de infraestructura y carencia de vehículos interdistritales a horas punta, la sociedad Chimbotana desea dar soluciones y mejoras a la comuna integrando la sociedad, con un proyecto que aporte mediante la formalidad y modernidad de calles, cruces y vías.

Discutir de informalidad y urbanismo se ha convertido en una polémica constante, que despertó la preocupación de la municipalidad provincial de Chimbote quien ayudara a regularizar la mayoría de empresas de transporte interdistrital, para de esta manera minimizar el transporte clandestino, teniendo como inicio para formalizar a 15 empresas de transporte interdistrital de la provincia del Santa.

Se comenta mucho, pero se propone poco, con esta frase queríamos tratar de resolver la informalidad de transporte en la ciudad, por ello se entrevistó al gerente de transporte, tránsito y seguridad vial, el ingeniero Jaime Paredes Pumaricra de la municipalidad provincial del Santa quien brindo una entrevista del plan de trabajo vigente para mejoras en su gestión, empleando cámaras y circuitos cerrados para supervisar el comportamiento del tráfico, sincronizar los semáforos y adoptando una política de 'cero tolerancias' a la invasión en espacios públicos como veredas, pistas y áreas verdes apoyado en un sistema de vigilancia, cuyo objetivo sea hacer cumplir la ley.

Rediseñar los paraderos para garantizar seguridad de los pasajeros evitando la informalidad y aparcamiento vehicular en las vías de ingreso y salida de transporte interdistrital. El ingeniero Jaime Paredes Pumaricra sub gerente de transporte de tránsito y seguridad vial como representante del municipio provincial facilita información al usuario promotor, con la finalidad de proponer una edificación que resuelva el desorden de las avenidas Pardo, Gálvez , Olaya y Ruiz , con un proyecto arquitectónico con espacios públicos flexibles ayudando a complementar sus metas de trabajo, uniendo el estudio de uso de suelo y plano de zonificación con una visión futurista.

Lo cual nos da la necesidad de realizar un programa de ordenamiento eficaz a mediano plazo, brindando áreas destinadas a mejorar la ciudad dando carácter a la misma. Con esta iniciativa lograremos ordenar el caos vehicular que se presenta en el casco urbano de Chimbote en puntos críticos como Avenida aviación, Jr. balta, Prolongación Leoncio prado, Garcilaso de la vega, y José Gálvez. Es lamentable que esta problemática quede sin respuesta, pero también es necesario materializar los objetivos para salvaguardar la ciudad. Y así atenuar los efectos colaterales que vienen consigo. El problema general, está expuesto anteriormente llevando a la siguiente interrogante

¿De qué manera se debe incorporar los espacios públicos flexibles en el diseño arquitectónico de un Terrapuerto interdistrital?

En el desarrollo de la tesis se tomaron en cuenta las siguientes bases teóricas:

Problemas específicos: Déficit de una infraestructura adecuada para el embarque y desembarque de pasajeros interdistritales con integración a espacios públicos flexibles.

Terrapuerto interdistrital Es un área destinada al embarque y desembarque de minivan, buses, autobuses cuyo propósito es de facilitar y de reunir pueblos.

Espacios públicos flexibles son aquellos espacios destinados al ocio y a la integración de la sociedad a través de usos, con elementos constructivos y complementarios para dar un plus integrador, teniendo en cuenta que es un estudio descriptivo –no experimental la hipótesis se encuentra implícita.

Plazola (1998) en su libro Enciclopedia de Arquitectura Plazola en el Volumen 2; Terminal de Autobuses define Terminal Terrestre como: “Un edificio que alberga y sirve de terminal a un sistema de transporte terrestre urbano que desplaza a pasajeros dentro de una red de carreteras que comunican punto o ciudades importantes. Edificio que agrupa a personas que van hacer un recorrido similar, proporcionándoles el medio que conduzca a cada individuo a su destino.

Conceptualización y Operacionalización de las Variables

Tabla 3:
Variable 01

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Fuentes	Instrumento
Variable 01: Terrapuerto Interdistrital	Esta variable se operacionalizó mediante dimensiones e indicadores, esto permitió la aplicación de diferentes tipos de instrumentos para determinar el proyecto arquitectónico	Esta variable es operacionalizada mediante el uso de encuestas poblacionales aplicadas a 96 personas que residen en la ciudad Chimbote, entre comerciantes y personas	Contexto y Emplazamiento	-Ubicación del terreno -Acceso al terreno -Perfil urbano -Topografía -Zonificación del Sector -Climatología del Sector	Plan de Desarrollo Urbano Plano de uso de suelos Normativas vigentes. Parámetros urbanos Opinión expertos	- Cuestionario - Encuesta -Guía de Entrevistas. -Guía de observación. - Ficha de datos
			Usuarios	-Usuarios internos -Usuarios externos	Datos INEI Datos PDU Visita al Sector	Técnicos obtenidos en campo.

de un residentes del Terrapuerto interdistrital. Para ello se estableció las siguientes dimensiones: Contexto y emplazamiento, Forma, Configuración del espacio arquitectónico, función y usuarios.	un lugar; además de entrevistas a expertos y análisis de casos apoyen el sustento de la investigación presentada.	del a 3 que el la	Forma	-N° de elementos del lenguaje arquitectónico	Visitas al lugar	-Celular -Cámara fotográfica
			Espacialidad	-Relación interior – exterior	Análisis de casos	de
				-Tipos de espacios	Opinión de expertos	de
				-Dimensión de espacios		
			Funcional	-Acceso		
				-Función de espacio		
				-Tipo de espacio.		

Fuente: Elaboración propia

Fecha: 2019

Tabla 4:
Variable 02

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Fuentes	Instrumentos
Variable 02: Espacios públicos	Se refiere donde cualquier persona puede circular en paz y armonía, donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, y excepcionalment	Esta variable es operacionalizada mediante el uso de entrevistas aplicadas a 03 expertos en la aplicación de paneles solares a edificios de esta tipología, además del análisis de 03 casos que apoyen el sustento de	Criterio de espacios	-Espacios flexibles -Forma	-Parámetros Urbanísticos. -Reglamento Nacional de edificaciones. -Reglamento Nacional de Construcciones.	-Cuestionario -Guía de Entrevistas. -Guía de observación

e por reserva la investigación
gubernamental. presentada.

-Normas
Mundiales sobre
Sostenibilidad.

Fuente: Elaboración propia

Fecha: 2019

La presente investigación que se llevó a cabo, es de un estudio descriptivo - no experimental, la hipótesis se encuentra implícita.

El objetivo general de la presente investigación fue: diseñar arquitectónicamente la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote-2018.

Así mismo, 06 objetivos específicos que a continuación se describen; el primero; Analizar el contexto para la incorporación de espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, el segundo; Identificar el usuario específico con fines de elaboración del diseño de la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, el tercero; Determinar las características formales para el diseño de la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, el cuarto; Determinar las características espaciales para el diseño de la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, el quinto; Determinar las características funcionales para de la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, el sexto; Elaborar una propuesta arquitectónica de la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote.

Metodología

En el presente capítulo se llegó a determinar el procedimiento que se realizó para una excelente transformación y progreso del tema con información actual de la ciudad de Chimbote, la cual existe un planteamiento extenso del conflicto vehicular en el casco urbano, con la ejecución de la propuesta arquitectónica ayudó a jerarquizar la proposición del proyecto, se tuvo en cuenta ciertos pasos que ayudaron a corregir y a investigar el resumen a través de un proceder didáctico, el análisis que se ha realizado junto con las metodologías dieron como alcance: datos, tablas, recopilación de documentos, entrevistas, registros fotográficos; estos instrumentos generaron averiguación esencial para dicho esquema arquitectónico, teniendo en cuenta la ciudad de Chimbote con el crecimiento de población de cada año y los distritos cercanos que contarán con el terrapuerto interdistrital con incorporación de los espacios públicos flexibles.

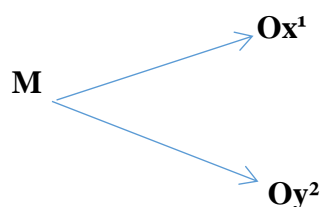
La investigación del análisis mediato de la urbe ayudó al diseño y al funcionamiento para el reglamento de transporte interdistrital. Ajuntando información valiosa de la municipalidad provincial de la comuna sureña,

El diseño del terrapuerto interdistrital es la estrategia que se desarrolla para lograr los datos que se requiere para una superior información. Según el procedimiento y los tipos de instrumentos que se realizaron ayudó al diseño, mientras tanto los estudio a los usuarios designados nos determinaron las áreas y los flujos del propio proyecto, el tipo de urbe, el total de influencia de los lugares que son más y más recurrentes para los viajeros.

La elaboración de las características formales, espaciales y funcionales es una función de variable real que ayudaron a dar carácter al proyecto y así es a partir del estudio de casos más el impacto de un terrapuerto interdistrital en la ciudad de Chimbote de las características el sector analizado y cierta variedad de información que tuvo como finalidad contribuir al proceso adecuado de la temática planteada.

Se llevó a cabo un muestreo en base a la cantidad poblacional del distrito Chimbote y Nuevo Chimbote este tipo muestreo que se procedió a desarrollar fue:

Una muestra probabilista aleatoria simple, es decir, que para el proceso de la investigación el tamaño de la muestra estuvo constituido por 96 ciudadanos, de las cuales existió la probabilidad de ser entrevistados al azar, ya sea, jóvenes, adultos o ancianos; esta muestra fue calculada en base a la siguiente fórmula:



Dónde:

M: Muestra

O: Observación

x¹: variable Estudio

y²: variable Interviniente

La población objetiva con la se contó en el Distrito del Chimbote fue de 214 mil 983, habitantes en total, entre los cuales 111.988 eran de género masculino y 102 995 eran de género femenino. (Fuente. INEI. Población estimada El domingo 22 de octubre el 2017)

El jefe departamental del INEI de **Chimbote**, Segundo Horna Moreno, señaló que se estima que la población de Chimbote ha disminuido. En el 2007 se contabilizó 223 mil 287 personas en este distrito, pero ahora al 2017 se estima que existan 214 mil 983, o sea unos 8 mil menos.

$$n = \frac{NZ^2 PQ}{(N - 1)E^2 + Z^2 PQ}$$

$$n = \frac{214\,983 (1.96)^2 (0.5)(0.5)}{(214\,983 - 1)(0.10)^2 + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{206.469,6732}{2149.82 + 0.9604}$$

$$n = \frac{206.469,6732}{2150,7804}$$

$$n = 95.69978 = \mathbf{96 \text{ personas}}$$

Dónde:

n = Tamaño de Muestra a ser estudiada.

Z = Nivel de confianza considerado (para 95% de confianza Z=1.96).

E = Error permitido (precisión) (E=0.10).

P= Proporción de unidades que poseen cierto atributo (P=0.50).

Q= Q=1-P (Q=0.50)

Como resultado final se llegó a obtener una **muestra de 96 personas**, respecto a la totalidad de los habitantes del Distrito de Chimbote.

Las Técnicas e instrumentos de investigación, representan los procedimientos, que se utilizan para recoger y levantar la información (Bueno, 2008).

Tabla 5:
Menú de Técnicas e Instrumentos

TECNICA	INSTRUMENTO	VENTAJAS	DESVENTAJAS
Encuesta	Cuestionario	Conjunto de preguntas aplicable a gran número de informantes sobre grandes números de datos.	Poca profundidad
Entrevista	Guía de entrevista	Es una conversación fluida con el usuario en base a preguntas profundizando aspectos interesantes respecto al tema.	-Solo aplicable a un pequeño número. -Difícil y costoso
Análisis documental	Fichas (precisar el tipo: textuales, resumen etc.)	Muy objetiva, nos facilita al acceso de constituir evidencia	Limitada a fuentes escritas.
Observación de campo	Guía de observación campo	Contacto directo del investigador con la realidad.	Aplicación limitada a aspectos fijos o repetitivos.

Fuente: Elaboración propia

Fecha: 2020

Para la tabulación de los datos se acudió al procesamiento y análisis de la información el cual se siguió los siguientes procedimientos:

Recolección de datos o respuestas: Implica elaborar un plan detallado de procedimientos que conduzcan a reunir datos con un propósito específico.

Se reviso de los datos, consistente en el análisis exhaustivo de cada uno de los instrumentos de recolección como encuestas o entrevistas entre otros datos utilizados.

Desarrollo de la información: Es el transcurso mediante el cual los datos individuales se juntan y estructuran con la finalidad de responder a:

- Problema de Investigación
- Objetivos
- Hipótesis del estudio

- El cual los datos se codificarán de acuerdo a los instrumentos que se aplicó.

- Se organizará y presentará la información en base a gráficos, para una representación visual de los valores numéricos en figuras que expresan determinadas tendencias con respecto a las variables medidas.

En conclusión, para el proceso de la información se han utilizado los siguientes programas tales como: AutoCAD, Microsoft Word, Microsoft Excel, entre otros.

Resultados

El presente capítulo es el desarrollo de todos los objetivos específicos, lo mismo que serán resultados por el aporte de un especialista relacionado con mi proyecto, también se aplicaron todos mis instrumentos que ya se han diseñado previamente. El primer resultado respecto al objetivo específico es: Analizar el contexto para el desarrollo del proyecto arquitectónico de la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote-2018.

Se desarrollaron los indicadores de acuerdo a las dimensiones de la tabla de operacionalización y variables, el cual hago mención lo siguiente:

El proyecto planteado es un diseño arquitectónico de un Terrapuerto Interdistrital con incorporación del espacio público flexible, en el distrito de Chimbote en donde actualmente el terreno que se requiere está deshabitado y con la inseguridad latente en la zona, por ello la propuesta urbana es para mejorar la ciudad y las zonas como la avenida el pescador y la futura vía expresa y ser desarrollado paralelamente. En el terreno ubicado donde se analizará la viabilidad del proyecto está considerado como otros usos. Según fuentes de la municipalidad provincial del Santa es un terreno destinado a ser un terminal terrestre por todo esto es compatible, en donde actualmente el terreno que se requiere funciona como tierra agrícola, área de arrojado de desmontes con un área de 140873.0475, Perímetro 1686.4240, por lo cual se tomara el área requerida para el diseño arquitectónico del Terrapuerto, el tipo de uso actual de este predio está considerado como otros usos.

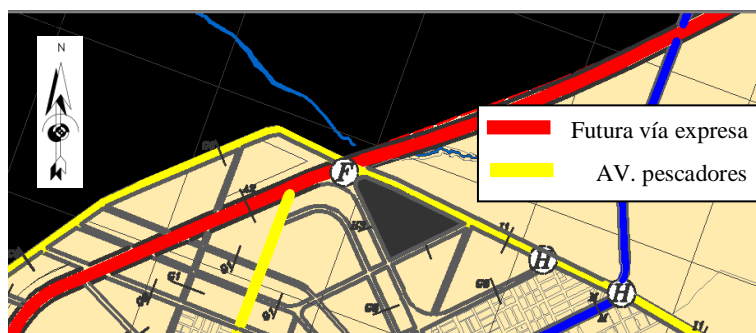




Figura 1: Plano Del Distrito del Chimbote, señalando la futura vía expresa de color rojo

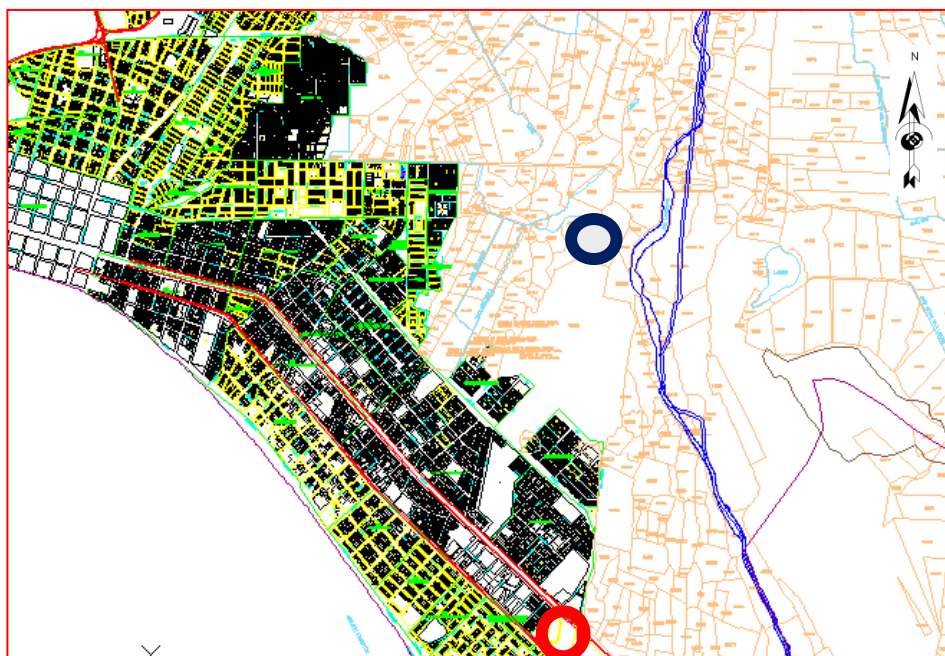
Fuente: Elaboración por la Municipalidad provincial del santa
Año:2018

Debido a su ubicación, el Distrito de Chimbote cuenta con un suelo fértil arenoso en algunas zonas superficies planas. Este se encuentra rodeado de áreas agrícolas. La av. pescadores es considerada como una conectora y la futura vía expresa que es catalogada como sistema vial primario.

El terreno destinado a otros usos se encuentra disponible y cumple con los requisitos para la ejecución de un Terrapuerto interdistrital como de un terminal provincial por la cercanía de la futura vía expresa y teniendo en cuenta que para estos usos se quiere que el terreno este en la periferia de la ciudad y no en el casco urbano.

LEYENDA:

-  Terminal terrestre provincial el chimbador
-  Propuesta terrapuerto interdistrital











*Figura 2: Plano del perfil del Distrito de Chimbote
Fuente: Municipalidad provincial del santa
Año: 2018*

En la imagen Figura N° 04 muestra la actual edificación del terminal el chimbador con el color rojo y de color azul muestra la nueva zonificación para el traslado del terminal y así pueda ser compatible con nuestro proyecto arquitectónico.

Que generara que el transporte interurbano e interdistrital sea con mejor orden y fluidez acercando así a los centros poblados, que están localizados fuera de la ciudad.

LEYENDA:

 Vivienda	 Comercio	 Áreas Verdes	 Salud
 Vivienda Comercio	 Educación	 Industria	 Otros Usos



*Figura 3: Plano de Uso de Suelos del Distrito de Chimbote
Fuente: Municipalidad provincial del santa
Año: 2018*

Teniendo en cuenta el estado de la metrópolis del distrito; este presenta diversos tipos de uso de suelo, los cuales se encuentran identificados a través de colores, en la Figura N° 05 en donde, podemos resaltar el terreno destinado al Terrapuerto Interdistrital y la cercanía del actual terminal el chimbador.

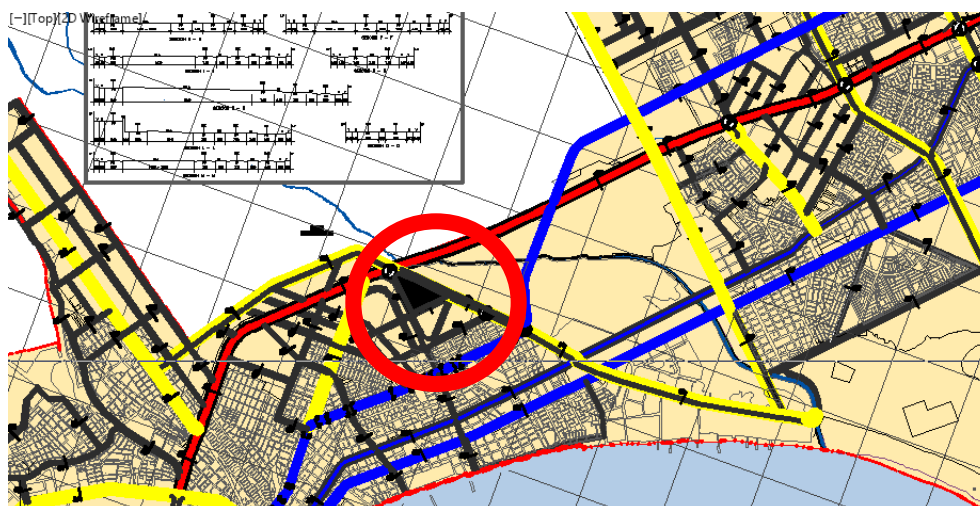
El uso de suelos esta destinados a las siguientes actividades: Viviendas, comercio, educación, Áreas verdes, recreacional y deportes, otros usos.

Lamentablemente en la zona del proyecto es una de las zonas afectadas por la desechos tóxicos y desmontes de las zonas vecinas, Así mismo se percibe malos olores sobre todo en época de verano.

Otra fuente de contaminación atmosférica lo constituye la quema de residuos sólidos. Pero con el desarrollo de la propuesta arquitectónica se puede dar solución a muchos

entre ellos tenemos. En el horizonte del proyecto se tendrá que planificar la ampliación y a la vez la integración entre la ciudad antigua y los nuevos pueblos, hacia la zona de expansión de la futura vía expresa siendo el eje de las nuevas conexiones.

Posteriormente al análisis, se puede notar que el uso predominante del sector analizado es residencial con otros equipamientos que ayudan a fortalecer la urbe, es necesario dar énfasis al movimiento de viviendas con el entorno que se favorecerá con la construcción del proyecto y así minimizar riesgos de accidentes de tránsito. Este plano de uso de suelos nos puede dar una idea de nuevas áreas destinadas a otros usos y buscar el orden en la ciudad así, que podemos ver.



*Figura 4: Plano de vías de la ciudad de Chimbote
Fuente: Municipalidad provincial del santa
Año: 2018*

El plan director de Chimbote y el estudio de los expertos consideran que este proyecto garantizara el desarrollo a la comuna y del sistema de transporte.

Definirá actividades para el mejor manejo de áreas verdes con el proyecto y así buscar explotar el entorno buscando darle identidad.

El transporte interdistrital cubrirá las rutas Chimbote, Nuevo Chimbote, Santa, Samanco, Nepeña, Moro, Cáceres del Perú, Mácate.



Figura 5: Distritos de ciudad de Chimbote

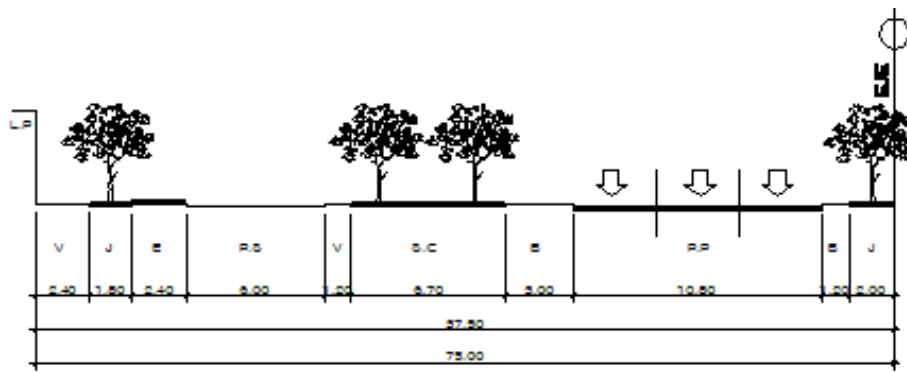
Fuente: Pagina web

Año: 2018

Para la ejecución de cualquier tipo de proyecto es necesario contar con un estudio topográfico; cuyo propósito es obtener la información precisa del terreno que se necesita para la elaboración de sus respectivos planos, memoria descriptiva.

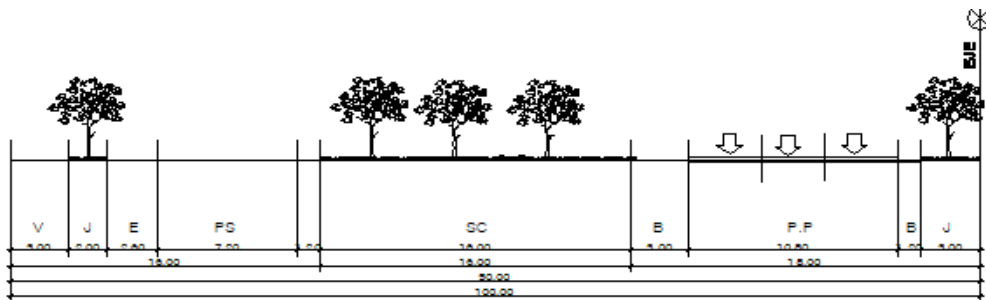
Para el presente proyecto se ha tenido en consideración el levantamiento de observaciones elaborado por la tesista, para lo cual se ha trabajado conjuntamente con compañeros de la escuela viendo a los flujos viales con el que cuenta el Distrito de Nuevo Chimbote, se ha clasificado en base a la intensidad con la que se llega a frecuentar las vías de la zona, como se observa en la Figura N° 08, la cual nos muestra que estos flujos viales se han dividido en tres maneras, de color negro si es que llega a ser intenso el flujo en la zona, el color gris si es que el flujo es medio y el color amarillo si es que el flujo es leve las vías que presentan un flujo leve, que son aquellas rutas que el tránsito con vías conectoras, Todos estos flujos se dan en su mayoría por los vehículos públicos y privados.

La propuesta de zonificaciones por la coyuntura de dar bienestar a la ciudad y así mismo dar el orden al entorno que se va explorar.



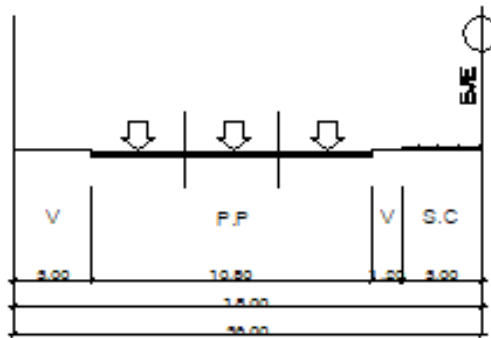
VIA EXPRESA - SECCION A1

Figura 6: Vía expresa – Sección A1
 Fuente: Municipalidad provincial del santa
 Año: 2018



VIA EXPRESA SECCION A2

Figura 7: Vía expresa – Sección A2
 Fuente: Municipalidad provincial del Santa
 Año: 2018



VIA EXPRESA - SECCION A3

Figura 8: Vía expresa - sección A3
 Fuente: Municipalidad provincial del santa
 Año: 2018

LEYENDA

■ Recorrido Peatonal

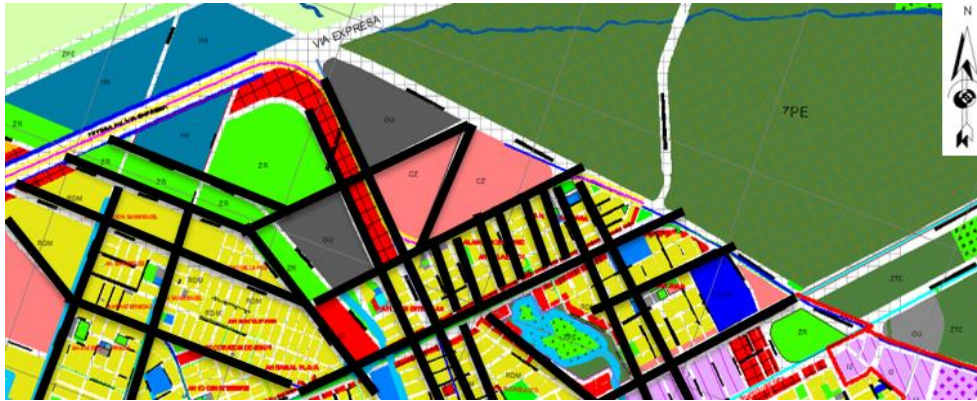


Figura 9: Plano de Flujo Peatonal del Distrito de Chimbote.

Fuente: Municipalidad provincial del santa

Año: 2018

El problema mayor del distrito es la informalidad ciudadana, lo que se busca es terminar la informalidad para brindar comodidad y seguridad a través del proyecto y así favorecer el entorno, contribuyendo a la accesibilidad para toda la ciudad, tratando de dar placer al proyecto con actividad viva, generando público y marcando actividades. Realizando conexiones con calles, y vías, se considera forzoso integrar lo natural a un proyecto arquitectónico para ayudar a la ciudad y brindar un pequeño pulmón de oxígeno.

El análisis que se hizo dio prioridad e importancia para enfatizar en el proyecto que se quiere diseñar el cual la opinión de los expertos es dispensable es por eso que se le formulo la entrevista oportuna, ya que con sus experiencias vividas pueden ofrecer un objetivo más claro al proyecto.

Según la pregunta ¿Como podemos llegar a tener una identidad en un proyecto arquitectónico de esta índole? El cual según el Arq. Christian Arteaga Alcántara indica que se debe examinar la topografía de la zona, segundo las condiciones climatológicas del lugar, tercero los materiales y a la vez concretar por sí mismo el carácter, ser fiel a su naturaleza y tener en despejado a quien se dirige , que aspecto se especula y evalúa la identidad, así mismo según el Arq. Luis Casas dice que para tener en cuenta que los proyectistas deben examinar a la localidad más el diseño, las causas y efectos y darle vínculo entre sí y asimismo podremos dar identidad al proyecto y por ultimo

según la opinión del Arq. Luis Enrique Tarma opina que se debe dotar de carácter a su naturaleza y averiguar semejanzas entre el beneficiario y la actividad de la propuesta.

Así mismo, según la pregunta ¿Que debe considerar el usuario promotor en el Terrapuerto, para incrementar la influencia de los usuarios (clientes)? el cual según el Arq. Christian Arteaga Alcántara indica que para orientar el transcurso de la propuesta, la zona es un agente significativo ,ya que un Terrapuerto o un terminal se considera que debe estar cerca de una vía de alto fluido y afuera del casco urbano , y como segundo lugar la infraestructura tiene que ser apto al carácter del plan de diseño, así mismo según el Arq. Luis Casas dice que como promotor debemos examinar una buena ubicación para el anteproyecto o propuesta arquitectónica considerando solución a la necesidad y conector a otros distritos por ello, y por ultimo según la opinión del Arq. Luis Enrique Tarma opina que según la dimensión del proyecto y considerando su uso el experto toma la opción infraestructura y ubicación estratégica, ya que este tipo de diseño ,tiene como función ubicarse en la periferia de la ciudad y tener una infraestructura adecuada para un superior manejo arquitectónico .

Siguiendo con el segundo objetivo, encontramos los siguientes resultados respecto a la identificación del usuario específico.

Para determinar el requerimiento de los usuarios del Distrito de Chimbote se llegó a desarrollar 96 encuestas realizadas a los pobladores, estas interrogantes estuvieron en base a las dos variables a indagar, tanto la variable de estudio (Terrapuerto interdistrital) como la variable interviniente (incorporación de espacios públicos flexibles), de los cuales se obtuvieron los siguientes resultados. En relación a la Variable de Estudio, la cual es de un Terrapuerto interdistrital se llegó a encuestar las siguientes preguntas:

Tabla 6:
Resultados de la encuesta realizada a los usuarios

Preguntas que conforman la entrevista	A	B	C	D
1. ¿Qué edad tiene?	21.40%	20.18%	43.70%	10.72%
2. ¿Genero?	39.75%	60.25%		
3. ¿Le gustaría que llegue a desarrollarse en el distrito de Chimbote la construcción de un terrapuerto interdistrital?	67%	11%	22%	
4. ¿Con que zona debería contar un terrapuerto interdistrital, para contar con mayor confort?	44%	12%	38%	06%
5. Como les gustaría que sean las áreas de espacios públicos flexibles	50%	38%	09%	03%
6. ¿Qué tipo de movilidad debería contar el terrapuerto interdistrital, para mayor comodidad en las rutas determinadas?	46%	18%	14%	22%
7. ¿Usted cree que la forma monumental tendría mucho que ver con el diseño arquitectónico, con integración a espacios públicos	50%	10%	38%	02%
8. ¿Como usted cree que impactaría el Terrapuerto interdistrital en el distrito?	50%	07%	38%	05%
9. ¿Cuál es la principal razón por la que eliges tu medio de transporte interdistrital?	74%	16%	10%	
10. ¿Cuál es la principal razón por la que eliges tu medio de transporte interdistrital?	46%	28%	20%	11%
11. ¿Considera suficiente el número de vehículos interdistritales de las agencias interdistritales?	36%	62%	02%	
12. ¿Cuáles serán las características fundamentales para la construcción del Terrapuerto?	38%	52%	10%	

Fuente: Elaboración propia.
Año: 2019

Entonces, la interpretación de los resultados de la encuesta realizada a los usuarios es la siguiente:

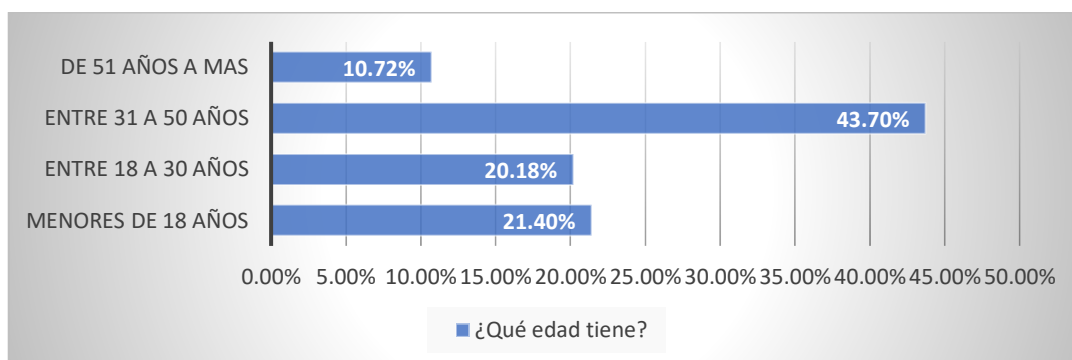


Figura 10: ¿Qué edad tiene?
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

De la figura 10, arrojo como resultado, que, de las 96 encuestas realizadas, 21.40% de las personas son menores de 18 años de edad, 20.18% de las personas son de la edad entre 18 a 30 años de edad, 43.70% de las personas tienen la edad entre 30 a 50 años y el 10.72 % de las personas son mayores a 50 años de edad.

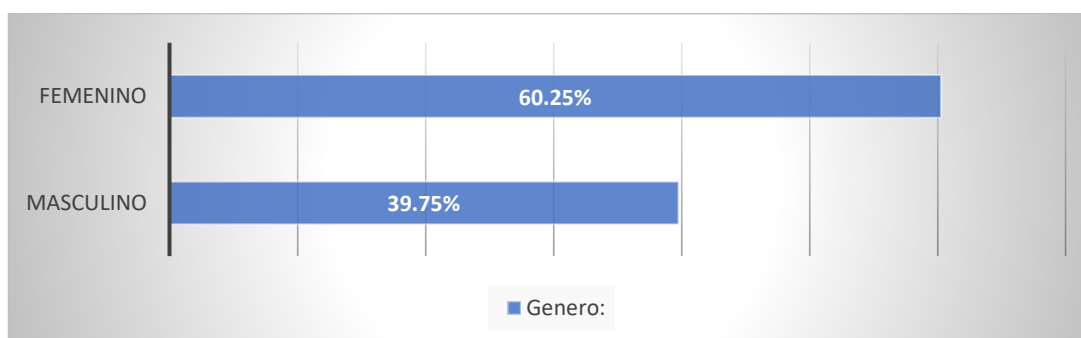


Figura 11: Genero
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

De la figura 11, cuando se realizó el cuestionario de los pobladores del distrito de Chimbote la mayoría de los habitantes encuestados fueron mujeres con un 60.25 % y el 39.75% fueron hombres. Se aprecia que las poblaciones antes de ser encuestados tienen ligeras dudas del estudio por ello les manifestamos que es para saber si están de acuerdo en la ejecución de un Terrapuerto Interdistrital en Chimbote.

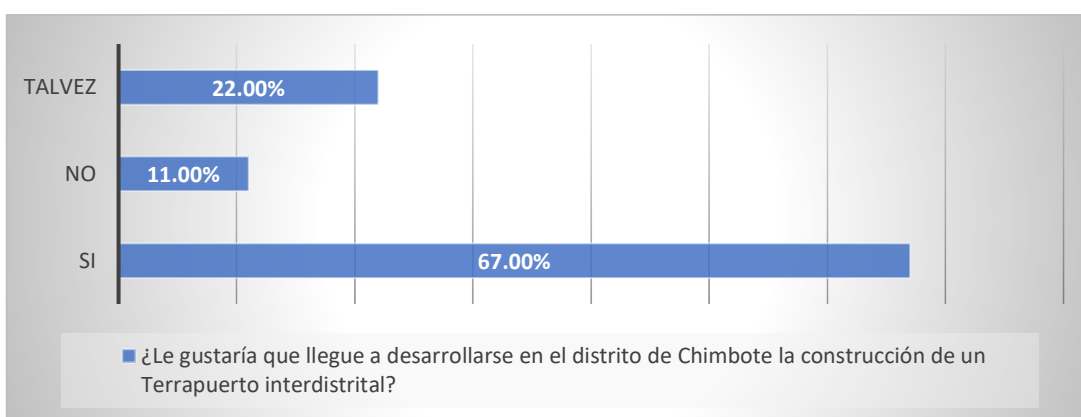


Figura 12: ¿Le gustaría que llegue a desarrollarse en el distrito de Chimbote la construcción de un terrapuerto interdistrital?

Fuente: Elaboración propia

Año: 2018

De la figura 12; ¿le gustaría que llegue a desarrollarse en el distrito de Chimbote la construcción de un Terrapuerto interdistrital?, EL 67% desea la construcción del proyecto porque ayudaría con el desarrollo, el 11% su respuesta fue negativa quizás porque desea seguir en la informalidad, el 22% está apto para un cambio, aunque aún no definen su respuesta.

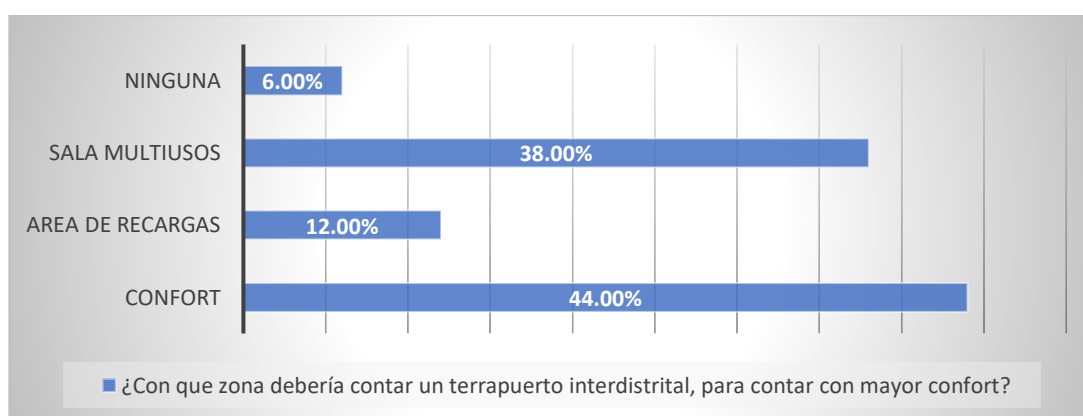


Figura 13: ¿Con que zona debería contar un terrapuerto interdistrital, para contar con mayor confort?

Fuente: Elaboración propia

Año: 2018

De la figura 13, el 44% confort, el 12% un área de recarga de equipos móviles, el 38 % sala multiusos, y el 6 % cree que ninguna.

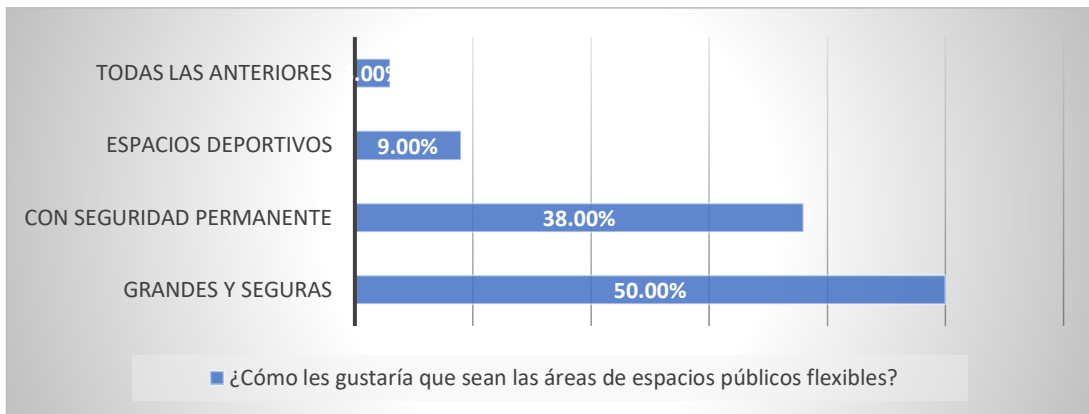


Figura 14: ¿Cómo les gustaría que sean las áreas de espacios públicos flexibles?
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

De la figura 14, cuando se le pregunta a la población que usa el transporte interdistrital que realizaríamos una variable en nuestro diseño o un plus arquitectónico de espacio público flexible, 50% desea la seguridad, el 38% con seguridad permanente, 9% desea espacios deportivos, y solo el 3% desea que todas las anteriores se complementen.

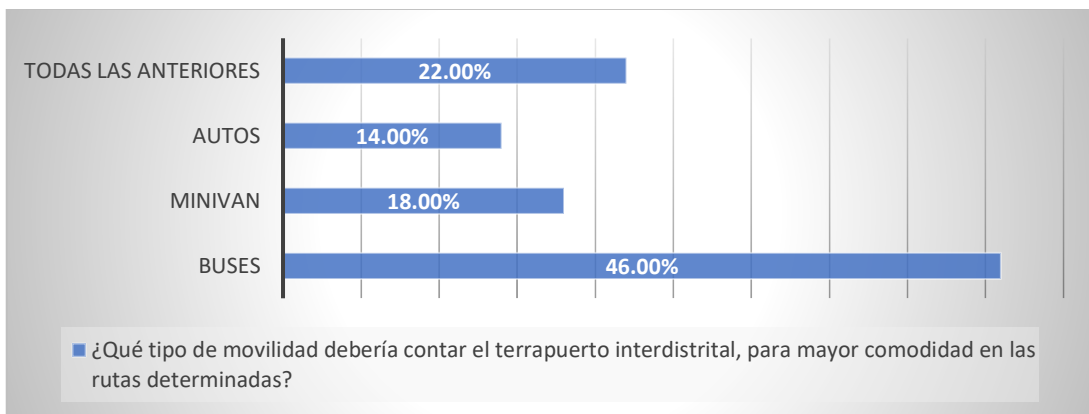


Figura 15: ¿Qué tipo de movilidad debería contar el terrapuerto interdistrital, para mayor comodidad en las rutas determinadas?
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

De la figura 15, las respuestas para esta pregunta al criterio del consumidor fue que tipo de movilidad debe contar el Terrapuerto Interdistrital para mayor comodidad decidieron que un 46% de buses, un 18 % de minivan, el 14 % de autos, y el 22 %. ahora el proyectista tendrá que analizar las respuestas según las normativas para una buena ejecución del proyecto.

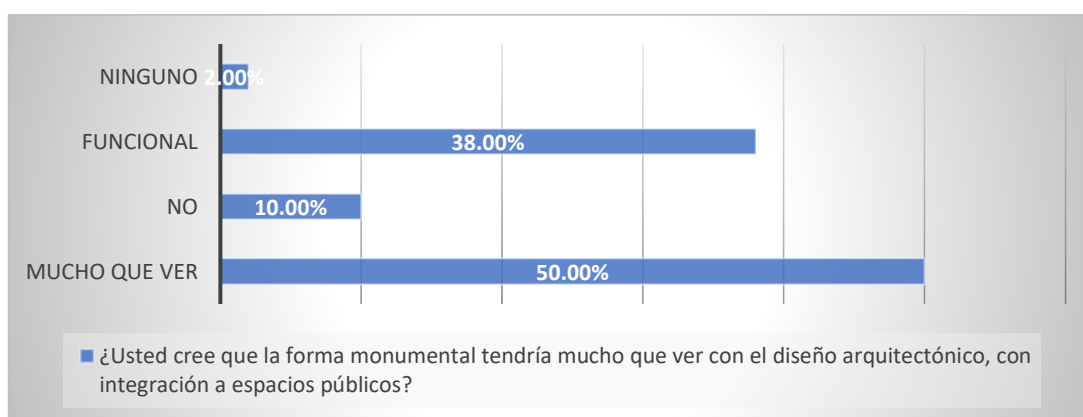


Figura 16: ¿Usted cree que la forma monumental tendría mucho que ver con el diseño arquitectónico, con integración a espacios públicos?

Fuente: Elaboración propia

Año: 2018

De la figura 16, ¿si cree que la forma monumental en el Terrapuerto tendría mucho que ver en el diseño arquitectónico? Un 50 %, dijo que si, mientras un 10% dijo que no, el 38% desea que funcione para lo requerido, y el 2% no sabe

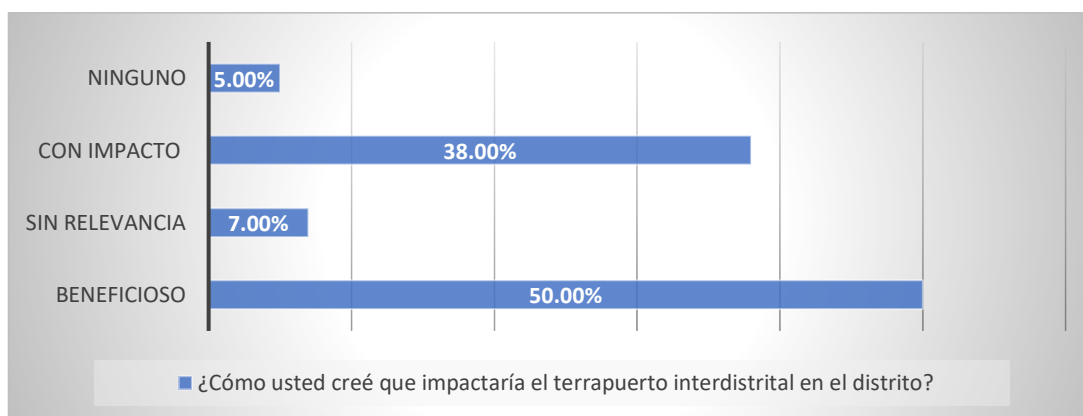
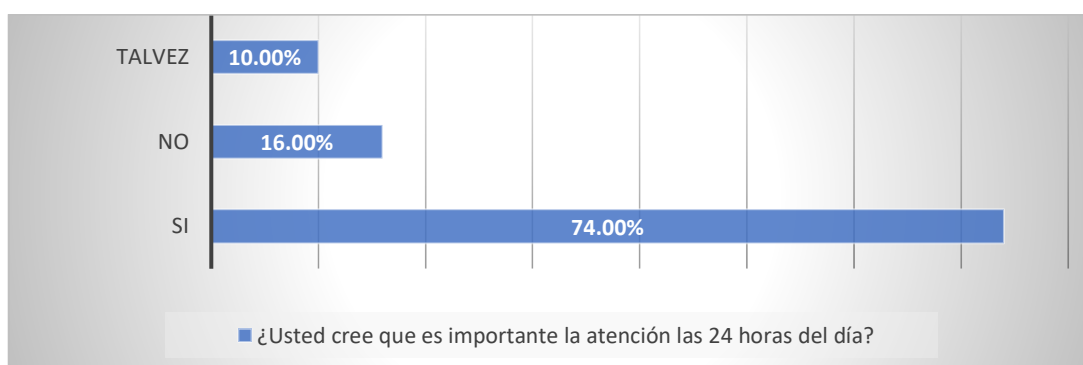


Figura 17: ¿Como usted cree que impactaría el Terrapuerto interdistrital en el distrito?

Fuente: Elaboración propia

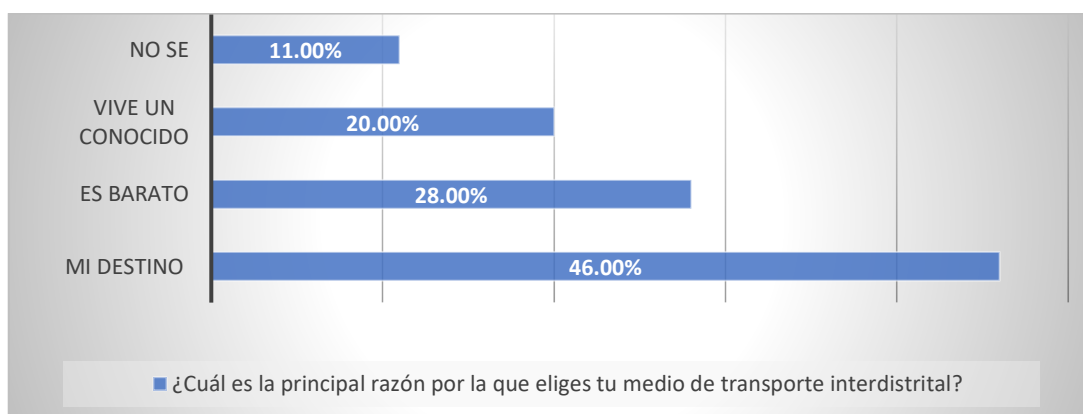
Año: 2018

De la figura 17, En relación al a interrogante ¿cómo usted cree que impactaría el Terrapuerto interdistrital en el distrito? La población dijo que sería beneficioso un 50%, el 7% sin relevancia, el 38 % dijeron que, si tendría impacto, y el 5% que cree no tendría ningún impacto.



*Figura 18: ¿Usted cree que es importante la atención las 24 horas del día?
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018*

De la figura 18, La opción que tiene el usuario ante esta pregunta ¿usted cree que es importante la atención las 24 horas del día? El 74% de la población su respuesta fue que sí, mientras 16 % tuvo una respuesta que no, el 10 % de la población tuvo una respuesta de duda y dijeron que talvez.



*Figura 19: ¿Cuál es la principal razón por la que eliges tu medio de transporte interdistrital?
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018*

De la figura 19, Cuando se le realizo la pregunta a la población encuestada ¿Cuál es la principal razón por la que eliges tu medio de transporte interdistrital? el 46 % dijo que su destino es otro distrito y por motivos laborales y de estudios tienen que venir todos los días a la ciudad de Chimbote, el 28 % dijo que es más barato y así no le dejen cerca a su destino prefieren usar el transporte interdistrital, el 20% dio a conocer que usan el transporte porque tienen amigos o conocidos que ellos frecuentan por eso usan este tipo de movilidad, el 11% no sabe no opina.

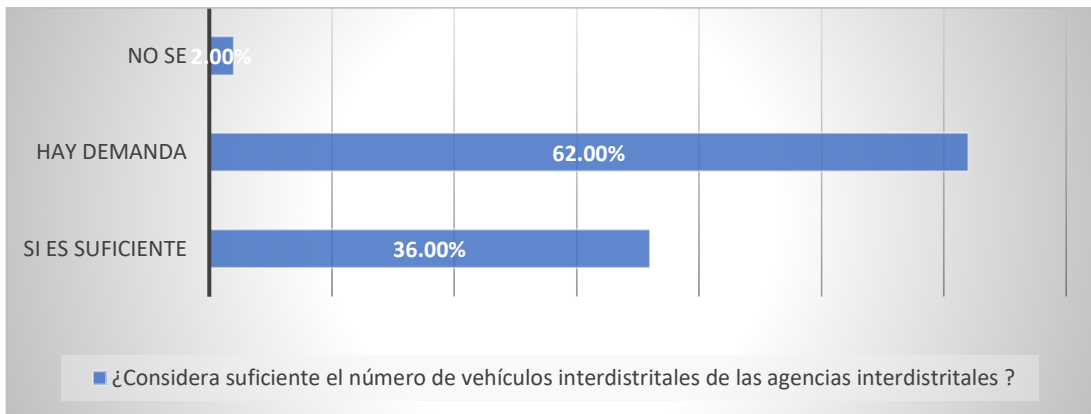


Figura 20: ¿Considera suficiente el número de vehículos interdistritales de las agencias interdistritales?
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

De la figura 20, En relación a la interrogante: ¿considera suficiente el número de vehículos interdistritales de las agencias interdistritales o aún hay demanda? El 36 % dijo que, si le parece que es suficiente, mientras el 62% de la población siente que no cubre las expectativas y hay demanda a ciertas horas, el 2% no sabe.

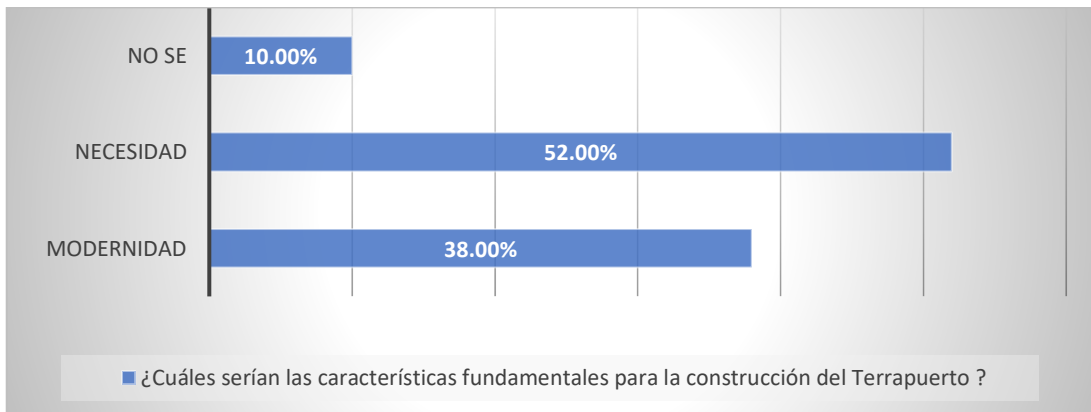


Figura 21: ¿Cuáles serán las características fundamentales para la construcción del Terrapuerto?
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

De la figura 21, La opinión que tiene el usuario ante la pregunta: ¿Cuáles serían las características fundamentales para la construcción del Terrapuerto? El 38' 37 población encuestada respondió que la modernidad ayudaría con el desarrollo de la ciudad mientras un 52% respondió que sería mejor que cubra todas las necesidades que debe brindar un Terrapuerto de esta índole.

Analizando las respuestas de los encuestados que nos dieron cada uno de ellos sus observaciones, se llegó a un proceso de la distribución de áreas para el proyecto a trabajar el cual contempla una programación arquitectónica donde se está considerando ambientes importantes a las necesidades del usuario. Para la programación se está considerando ambientes importantes de socialización, ya que es muy importante para el proyectador brindar servicios, no solo servicio de atención al público, sino que los usuarios y puedan ubicarse rápidamente a los ambientes que deseen ir.

Prosiguiendo con el tercer objetivo el cual es, determinar las características formales para la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, para lo cual se recurrió a proyectos de casos análogos, en tanto a la tipología arquitectónica de estudio, buscando ciertas características similares, como ya se mencionó dentro de la investigación el proyecto de terrapuerto interdistrital está en un contexto donde se encuentra ubicado la mayor parte viviendas el cual tenemos en cuenta que la forma se define de acuerdo al perfil urbano y a sus parámetros urbanísticos de la ciudad.

El primer caso análogo es el Terminal Terrestre Plaza Norte ubicado en Lima – Perú, es uno de los terminales más importantes de Lima y del Perú, ubicado entre las Av. Tomás Valle y Av. Túpac Amaru, distrito de Independencia, en el cono norte de la ciudad capital. Fue inaugurado el 26 de abril del 2010 y dentro de su establecimiento cuenta con gran cantidad de empresas de transportes interprovinciales e internacionales.

En el diseño de la fachada del terminal terrestre se consideró una solución estética y técnica para una gran superficie de fachada ciega, prácticamente sin perforaciones. Eternit propuso una fachada con el sistema constructivo drywall; uno de los mejores sistemas constructivos antisísmicos en el mundo; con placas de cemento SUPERBOARD en el exterior y placas de yeso Gyplac en el interior aisladas térmicamente en su interior con lana de vidrio.

La forma de la edificación, está dado mediante un paralelepípedo que tiene destajos, el cual esta penetrado por un cubo, también tiene sustracciones y contacto.



Figura 22: Terminal Terrestre Plaza Norte – Forma
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

El segundo caso análogo es el Terminal Terrestre de Quitumbe se encuentra ubicado al sur oeste de la ciudad de Quito, en el sector denominado Quitumbe, donde sus componentes como el edificio principal se plantea como un referente urbano, moderno, funcional, y eficiente.

El terminal está conformado de dos naves unidas por un elemento de transición que se puede ver al interior que es el corredor principal del edificio. Teniendo en el proyecto pórticos enormes que sostienen a las cubiertas curvas obteniendo una forma como de especio de olas o un efecto de movimiento



Figura 23: Terminal Terrestre de Quitumbe – Forma
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

En el tercer caso análogo y respecto a su variable espacios públicos tenemos al plan estratégico de intervención en la travesía urbana de pliego ubicado en Murcia- España, donde se incorporan estrategias para la puesta en valor del espacio público.

La investigación de los proyectos de Madrid nos dio el inició con la recolección de estrategias y el razonamiento, asimismo lograr ayudar y contribuir en nuestro proyecto arquitectónico. Los primeros alcances nos hablan de los principios que debemos reflexionar para un superior plan arquitectónico con versatilidad de espacios y examinar las nuevas tendencias de construcción que nace de una necesidad. destacando también las actividades del futuro proyecto arquitectónico con la integración de espacio público flexible, en nuestro casco urbano tenemos que priorizar las actividades más resaltantes en nuestro contexto mediato. Nosotros al considerar estos puntos debemos abastecer una infraestructura flexible y que se adapte con el proyecto arquitectónico suministrando de equipamiento. Sin abandonar de lado los usos que se realizaran adentro del proyecto y alrededor del mismo, la edificación con los espacios públicos flexible nos ayuda a proporcionar usos como el estético, económico, político, y porque no religioso.

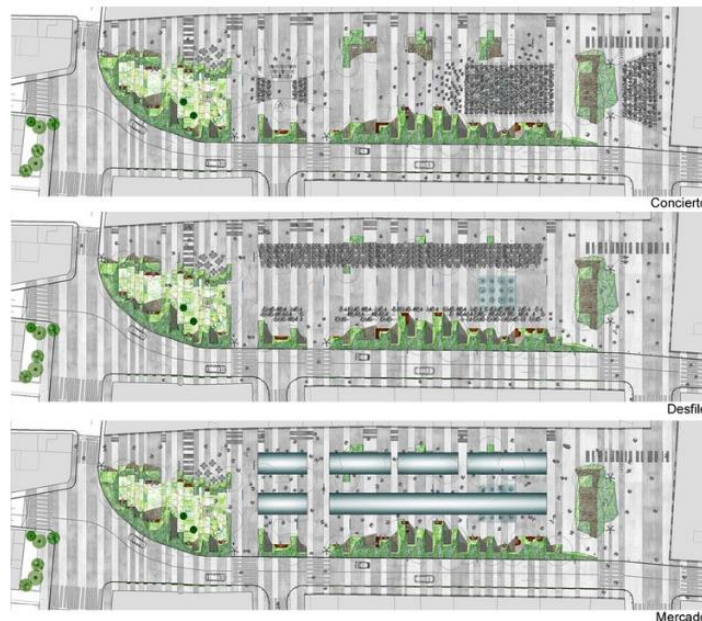


Figura 24: Plan estratégico de intervención – Forma

Fuente: Elaboración propia

Año: 2018

El resumen de este plan estratgico, nos patrocini a examinar características físicas y como mezclar actividades sin cambiar el uso específico que está diseñado. Nosotros como proyectistas debemos crear un análisis de ambiente inmediato, la urbe y a la vez nos da una visión distinta para el enfoque de la nueva infraestructura que será como un instrumento de diversidad del espacio. Todo parece mostrar que el aporte estudiado da un buen manejo de los principios básicos de espacio público.



Figura 25: plan estratgico - espacios públicos flexible
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

Como se mencionó al principio, la flexibilidad en espacios públicos reforzará a los futuros usuarios con las mezclas los usos, teniendo encuenta que el espacio es de todos a la vez, pero eso no significa que podamos reclamar como propiedad, el proyecto de Madrid nos enseña a incorporar estrategias para la puesta en valor a espacio público. Las condicionantes para un buen diseño arquitectónico es integrar elementos urbanos al espacio público flexible que se va a trabajar como por ejemplo pavimentos continuos que pueden ser como un espacio de exposiciones, ferias, kioscos a la vez se puede integrador a la propuesta arquitectónico de Terrapuerto.

Para proyectarse debe proporcionar ciertas características que el escenario físico permita proyectar, es decir tener en cuenta la escala de espacio público, con el tamaño correcto se podrá ,siempre analizar las estrategias de fragmentación con la utilización de elementos temporales o permanentes de igual modo en la vegetación y lo constructivo, todo tiene que poseer un balance equilibrado para dotar un espacio cómodo flexible, recordando que las actividades previstas estén ajustadas a

sus necesidades a través de un diseño conveniente, con elementos multifuncionales tales como las escalinatas que sirve como lugar de observación, un monumento, foco de atracción, también considerar pavimentos flexibles con el uso de tapiz neutro. Esto es una estructura de proporción y análisis que actualmente los espacios públicos no se consideran dentro de un proyecto arquitectónico ni como espacio integrador el artículo nos da a conocer que como proyectistas tenemos una necesidad visual de belleza natural con la urbana. pero cada vez esta necesidad se está perdiendo.

El distrito de Chimbote y nuevo Chimbote es una urbe heterogénea, con muchas diversidades y por eso pedimos que los espacios sean numerosos y más funcionales. Con mobiliarios y elementos correctos para el progreso de la población y del proyecto asimismo Yo creo que, ante la elección de abandonar espacios abiertos o vacíos, lo que sería interesante es que tuvieran la capacidad de ser flexibles, que se pudieran adaptara todo tipo de actividades

Respecto a las características formales del proyecto a intervenir nos indica el Aq. Christian Arteaga Alcántara que para considerar el aspecto formal del edificio debe tenerse en cuenta el contexto y el perfil urbano consolidado, además la forma dependerá de la idea rectora del proyecto. Así mismo también se tomó en cuenta la opinión del Arq. Luis Alejandro Casas Risco quien nos indica que antes de diseñar debe tener en cuenta el contexto y el sitio, para analizar el soporte de la edificación según el tipo de suelo que tenga cierta zona y por ultimo entrevistamos al Arq. Luis Enrique Tarma Carlos quien nos dice que el distrito necesita un equipamiento que realce nuestra ciudad, que le de vida y que ayude a mejorar el servicio a la ciudadanía.

Así mismo, según la siguiente pregunta ¿Cómo podríamos hacer como proyectistas dar identidad y funcionalidad al proyecto de terrapuerto interdistrital, a través de la forma y función? El cual el Aq. Christian Arteaga Alcántara indica que la forma ayuda a la proporción estrecha con el contexto y la función a través del progreso natural de las actividades, la cual sería el lugar del partido a la edificación y también comprender al beneficiario y su cultura, así mismo según el Arq. Luis Alejandro Casas Risco no dice que mediante un análisis con la población y

el diseño arquitectónico se desplegara sus actividades y dan principio del Terrapuerto con integración de espacios públicos y según el Arq. Luis Enrique Tarma Carlos indica que analizando la metrópoli con el contexto.

Por lo tanto, podemos considerar todo lo mencionado como resultado por los expertos, donde se concluye que la mayoría opina que la forma del terminal interdistrital debe respetar y adaptarse al perfil urbano del sector, y que teniendo en cuenta con la variable ayudara a ser sustentable al edificio.

A continuación, se desarrollará el cuarto objetivo que es, determinar las características espaciales para la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, así como también se recopiló en el objetivo anterior la información de casos análogos, así también en este objetivo se procederá a estudiar, por lo que se recurrió a los casos antes descritos, donde resaltaremos la espacialidad.

El primer caso análogo es el Terminal Terrestre Plaza Norte ubicado en Lima – Perú, es uno de los terminales más importantes de Lima y del Perú, ubicado entre las Av. Tomás Valle y Av. Túpac Amaru, distrito de Independencia, en el cono norte de la ciudad capital. Se plantea espacios fluidos, ordenados y frescos debido a los corredores amplios y a la altura de la edificación. Para la evacuación de humo tóxico de los buses en el semisótano, plantean espacios entre la edificación y el terreno.

El Terminal tiene una configuración lineal y está organizado en tres niveles con 66 andenes de uso mixto para embarque y desembarque.

Una de las exigencias del propietario fue que requería tener confort térmico al interior del terminal para sus usuarios. Es por ello que la empresa eternit utilizó un aislante de lana de vidrio al interior de la tabiquería drywall.



Figura 26: Terminal Terrestre Plaza Norte – Espacialidad
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

El segundo caso análogo es el Terminal Terrestre de Guayaquil se ubica en la Avenida Benjamin Rosales y la Av. De las Américas en Guayaquil, Ecuador.

Frente al edificio terminal se plantea un gran espacio peatonal, una plaza seca concebida como un espacio neutro, multidireccional, a escala del importante contingente de peatones que acceden al edificio. Se logra un flujo peatonal sin interferencias con el vehicular. La mini terminal de ómnibus se conecta directamente con el complejo mediante galerías cubiertas. Como aporte a la calidad ambiental se diseña una zona verde con especies autóctonas y una fuente que sirve de amortiguador verde entre la avenida y la circulación interna

Consta de una volumetría recta, de la cual partió de una idea moderna. La propuesta formal se basa en la arquitectura existente, abierta y posible de ser completada. Se plantea un lenguaje contemporáneo y dinámico, que con pocos recursos logra una imagen claramente identificable y contundente.



Figura 27: Terminal Terrestre de Guayaquil - Espacialidad
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

El tercer caso análogo es el terminal terrestre nacional de Arica, se encuentra en la ciudad de Arica, Región de Arica y Parinacota.

El proyecto tiene una planta cuadrada el cual su volumetría está desarrollada en forma de pirámide la cual no termina en punta. A la vez cuenta con volúmenes intersecados hacia la pirámide donde se encuentra el ingreso principal.

La espacialidad de este proyecto es muy diferente a los demás ya que está formado por un espacio organizador. El patio funciona como el espacio organizador y permite que alrededor de este espacio se genere la circulación y los servicios que se brinda, el cual enriquece la espacialidad del proyecto, así mismo permite que la parte interna tenga una muy buena iluminación, ya que la volumetría permite este ingreso de luz natural y enriquece los espacios internos con iluminación directa, a la vez las escaleras que suben al segundo piso jerarquizan la triple altura que tiene el proyecto. La doble altura y la espacialidad permite que se tenga espacios enriquecidos por el patio central ya que este lo organiza al proyecto.



Figura 28: Terminal terrestre nacional de Arica - Espacialidad
Fuente: Google
Año: 2018

Respecto a sus características espaciales del proyecto a intervenir según la entrevista a expertos ¿Cuántos tipos de espacios temporales usted cree que podría contar nuestra edificación y por qué? nos indica lo siguientes: según el Arq. Christian Arteaga Alcántara nos sugiere que estaría a cargo del estudio de tendencias del sector ,así podría ser de índole comercial ,cultural , social, creativo según referencias nacionales e internacionales ,la función comercial es la más que se acerca a la tipología de Terrapuerto, además según Arq. Luis Casas indica que las áreas se deben concretar para las actividades de mayor desarrollo en la metrópoli en este caso hay diversidad de espacios temporales y a la vez contribuyen con la ciudad y según el Arq. Luis Enrique Tarma indica que el proyectista debe conocer del argumento de terminales y de Terrapuertos frecuentar a la metrópoli en el que se realizará el proyecto, del contexto, y como impactaría en el progreso urbano.

Así mismo siguiendo con la pregunta ¿Cómo podríamos delimitar flujos a los usuarios con actividades diferentes? El cual según el Arq. Christian Arteaga Alcántara indica que para lograr concretar espacios no es forzoso ubicar grandes muros para estables flujos, al contrario se debe analizar circulaciones diferentes y filtros de espacios, así mismo según el Arq. Luis Casas dice que con una evaluación podemos reflexionar la réplica que cubre la opción de circulaciones diferentes , en estas se pueden abarcar a través de texturas o desniveles de pisos ,

y asimismo podemos examinar los filtros de espacios y por ultimo según la opinión del Arq. Luis Enrique Tarma opina que sería los filtros de espacios , ya que estos espacios son de control y se determina solo por el pase del usuario que deseamos que pase ,esto se desarrolla a través de estrategias de diseño.

A continuación, se desarrollará el quinto objetivo que es, determinar las características funcionales para la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, así como también se recopiló en el objetivo anterior la información de casos análogos, así también en este objetivo se procederá a estudiar, por lo que se recurrió a los casos antes descritos, donde resaltaremos la funcionalidad.

El primer caso análogo es el terminal terrestre nacional de Arica, se encuentra en la ciudad de Arica, Región de Arica y Parinacota.

La espacialidad de este proyecto es muy diferente a los demás ya que está formado por un espacio organizador. El patio funciona como el espacio organizador y permite que alrededor de este espacio se genere la circulación y los servicios que se brinda, el cual enriquece la espacialidad del proyecto. La espacialidad permite que la parte interna tenga una muy buena iluminación como se muestra en las imágenes. Ya que la volumetría permite este ingreso de luz natural y enriquece los espacios internos con iluminación directa. A la vez las escaleras que suben al segundo piso jerarquiza la triple altura que tiene el proyecto. La doble altura y la espacialidad permite que se tenga espacios enriquecidos por el patio central ya que este lo organiza al proyecto.



Figura 29: Terminal terrestre nacional de Arica – Funcionalidad

Fuente: Google

Año: 2018

El segundo caso análogo es el terminal terrestre de Trujillo, tiende a una forma pentagonal distribuida a lo largo de la fachada.

Debido al detalle de su cubierta, los lucernarios y por los voladizos sobresalientes en la cubierta existente, y por la dirección solar, el terminal cuenta con una iluminación natural excelente, debido a la transparencia de sus elementos, manteniendo una climatización natural dentro del edificio.

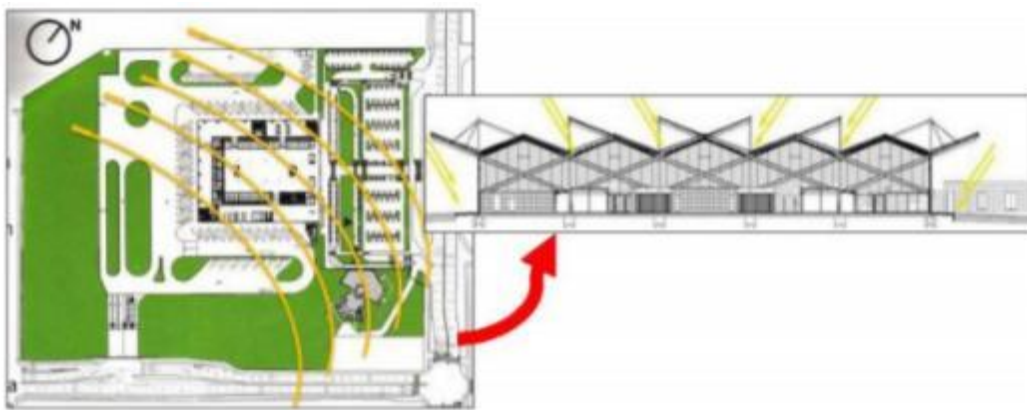


Figura 30: Terminal terrestre de Trujillo - Funcionalidad
Fuente: Google
Año: 2018

La dirección de los vientos es de sur-oeste a Nor-este, obteniendo así una climatización natural dentro del edificio, aun así, este cuenta con un cerramiento de vidrio en todo su alrededor, los lucernarios son también medio de climatización del terminal.

En el tercer caso análogo y respecto a su variable espacios públicos tenemos al parque Venecia –Temuco, este plan forma parte de un procedimiento integrador para revitalizar barrios en zonas críticas. el concepto del proyecto es recupera un terreno en desuso y cimentar un espacio público de ocio para suplir las ausencias de áreas de esparcimientos, debido a esto se le otorgó el nombre de estar urbano. El artículo presenta el argumento del espacio público en la ciudad de Chile como un lugar de encuentro, comunicación y relación, que se produce en la ciudad. El análisis cuenta que la ciudad discute conceptualmente lo público en el contexto del orden económico de capitalismo flexible y de

democratización de la vida social. Por ende, el concepto de espacio público, se ha transformado para completar a la comuna.

En este artículo me interesa discutir el concepto de espacio público flexible como lugar de encuentro entre grupos sociales, que exhibe la condición sociocultural de la vida urbana.

El desarrollo social del parque Venecia fue a través de un programa Quiero mi Barrio del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, la ejecución por el Municipio de la ciudad de Temuco, con el objetivo de revitalizar barrios en zonas críticas de la ciudad, por medio de un plan integral de intervenciones sociales y urbanas. Llegando a suplir parte del déficit de espacio público consolidado para recreación, espacio congregado a la familia,

los factores como: densidad habitacional predominante y utilización máxima del territorio, generó un colapso local. Debilidad que fue transformada en una oportunidad de aumentar y consolidar espacios públicos de calidad.



*Figura 31: Parque Venecia –Temuco – Funcionalidad
Fuente: Google
Año: 2018*

El resumen de casos nos demostró atributos sustentables como la preservación del ecosistema y medioambiente y potenciar la conformación de un gran pulmón verde, con la división de plataformas para establecer usos del terreno y espacios a través de texturas. El actual proyecto de parque Venecia se tomó en cuenta la reducción de costos y mantenimientos, para conseguir eficiencia lumínica como son iluminación LED y dar así el toque de modernidad, el diseño está considerar

la combinación de pavimentos blancos y duros como arcilla más arena, con el objetivo de enfocar los paños verdes.

El nuevo punto esencial en el diseño de espacio público flexible es el Confort y seguridad: el mobiliario que se utiliza en el parque es de material anti vandálico como el hormigón, se complementa con material que brinde confort al usuario como es la madera, que en este caso se utiliza para las áreas de asiento y respaldos.

La Gestión de parque es involucrar a la población con las opciones de desarrollo para que perdure dicho proyecto con el mantenimiento y el cuidado del mismo, teniendo en cuenta que los usuarios son los beneficiados por la implementación del diseño ya que han estado presentes en sus necesidades, en el ámbito económico se refleja.

El análisis que se hizo a estos tres casos análogos dio prioridad y la importancia para enfatizar en el proyecto que se quiere diseñar la opinión de los expertos es dispensable es por eso que se le formulo las entrevistas oportunas ya que con sus experiencias vividas pueden ofrecer un objetivo más claro al proyecto.

Respecto a sus características funcionales del proyecto a intervenir según la entrevista a expertos ¿Qué tipo de área permanente debe contar con mayor jerarquía? nos indica lo siguientes: según el Arq. Christian Arteaga Alcántara indica que los espacios se determinan de acuerdo a la ocupación sobresaliente esto ayudará a dar jerarquía a la zona que tendrá mayor influía, la forma será proyectada según nuestra imagen rectora y asimismo darle el uso requerido. Según el Arq. Luis Casas indica que debemos precisar qué actividades de mayor dominio y registrar que el terrapuerto interdistrital tiene la ocupación hacer paraderos de paso. Según el Arq. Luis Enrique Tarma indica que el argumento, masivo de la urbe y el usuario hace prosperar el diseño, el análisis de surge de todas con condicionantes ayudaran a establecer el tipo de uso del diseño y el área que sea jerarquizado.

Asi mismo según la pregunta ¿Qué actividades se podrían integrar en un Terrapuerto interdistrital adicional a lo usual?, el cual el Arq. Christian Arteaga Alcántara indica que echar mano de otras actividades adicionales al equipamiento de terminal generaría

un desconcierto al edificio, se podía completar con la variable independiente y adicionar de acuerdo al estudio de la población, alguna actividad con mayor influencia adicional de los usual. Según el Arq. Luis Casas indica que para sumar alguna acción tenemos que notar qué tipo de operación se podría añadir al Terrapuerto siendo un paradero de paso, creo que actividades adicionales se darían según el ambiente. Según el Arq. Luis Enrique Tarma indica que la acción que se podría integrarse sería una hemeroteca, por la proyección que va dirigido la urbe, mientras espera destino

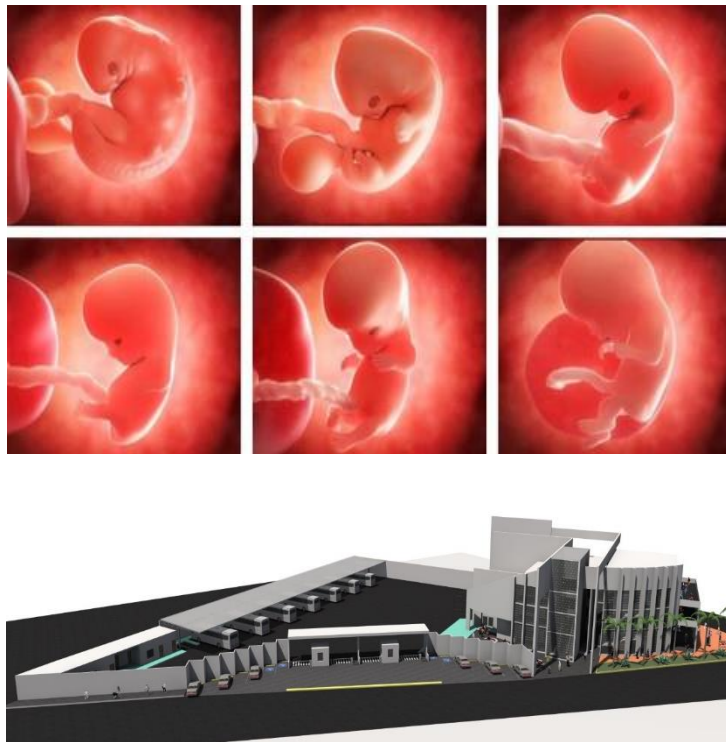
Con respecto al sexto objetivo, encontramos los siguientes resultados respecto a la elaboración del proyecto arquitectónico para la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote, el cual se describe que la propuesta surge tras la necesidad de la construcción de un terminal interdistrital con la intención de contribuir con el mejoramiento de equipamiento urbano de la ciudad ya que no cuenta con una infraestructura edil que cumpla las condiciones mínimas de calidad y considerando las necesidades de la población con respecto a los diferentes salidas y llegadas de pasajeros, haciendo necesaria de la implementación de un terminal terrestre. Así mismo con una infraestructura moderna ayudará en solucionar las deficiencias actuales y así mejorar la calidad de los servicios para la población.

El proyecto arquitectónico además se complementa con una variable interviniente, que es el espacio público flexible; el cual resulta una herramienta poderosa en la regeneración y dinamización del entorno urbano.

Para realizar una actividad el primer requisito es contar con espacios del tamaño adecuado. Sin confundir calidad con cantidad, el espacio debe proporcionarse según la afluencia vecinal prevista a corto y largo plazo. Es importante no proyectar espacios desproporcionados que resulten inhóspitos y en consecuencia desaprovechados.

La idea rectora del proyecto se basó en “Gestación” el cual se da mediante un punto de inicio donde partirá toda la edificación el cual está dada mediante estructuras verticales y transparencia para las distintas áreas a proponer. Dentro de la composición del proyecto se trata de generar la interrelación con el usuario, a través de sus elementos constructivo logrando una buena visión fuera y dentro del recinto.

La conceptualización, trata de establecer una volumetría que evidencie claramente la zonificación establecida por cada espacio, proyectando bloques que jerarquicen los accesos y que generen uniformidad en todo el conjunto mediante la utilización de sus elementos arquitectónicos (elementos planos, volúmenes destajados, transparencia). Se pretenderá también que el edificio presente una imagen atractiva y cómoda de manera que sea percibido por el usuario desde su llegada al establecimiento. Se procurará guardar una relación equilibrada entre lo virtual y lo solido; con el objeto de representar la propuesta del proyecto en relación de un edificio de dobles alturas que proyecte imponencia, ya viene ser una edificación institucional.



*Figura 32: Concepto - Idea Rectora
Fuente: Elaboración propia
Año: 2019*

Por lo consiguiente, se realiza la descripción del proyecto: El proyecto busca relacionarse con su entorno y a la vez busca la manera de convertirse en un hito para la ciudad.

Para la distribución del proyecto se buscó que las actividades de embarque y desembarque tenga vinculo directo con la edificación el cual la idea de este

planteamiento era aprovechar los espacios públicos que sean un medio articulador con el terminal terrestre. Así mismo en base a esta propuesta se ha logrado obtener una mayor cantidad de áreas de luz natural generando una buena ventilación e iluminación.

Conforme a las necesidades de cada usuario se encontraron ambientes con distintas características para cumplir las diferentes actividades, es por eso que se determinó la programación de acuerdo a 4 zonas:

Zona de Administración: Oficina de gerencia y administración.

Zona de Aparcamiento: Estacionamiento de autos, patio de maniobras, área de mantenimiento de buses.

Zona de Servicios Generales: Servicios higiénicos, almacén de limpieza, caseta de vigilancia, cuarto para grupo electrógeno, sala de terrazo y choferes.

Zona de Servicios complementarios: Boletería, sala de espera, entrega de equipaje, área de encomiendas, telefonía, servicio de internet, cafetín, casillero de equipaje, cajero.

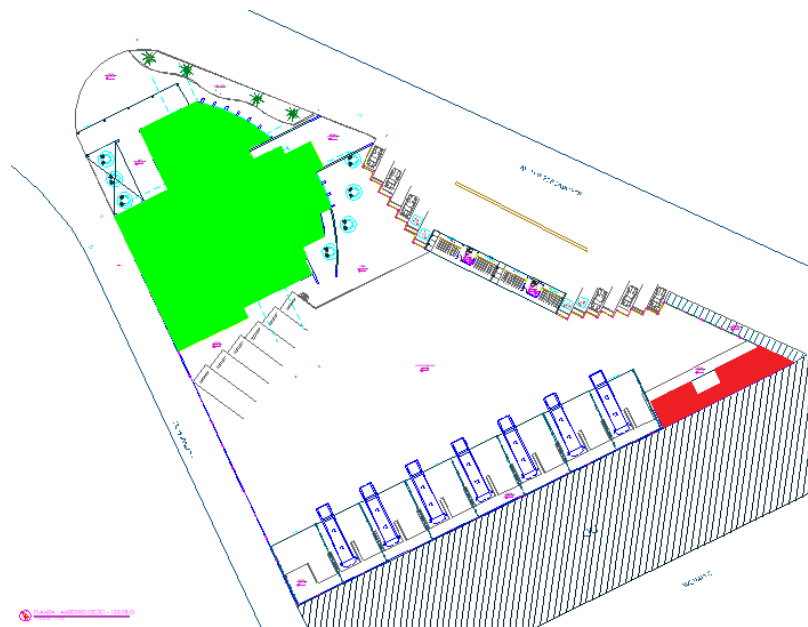
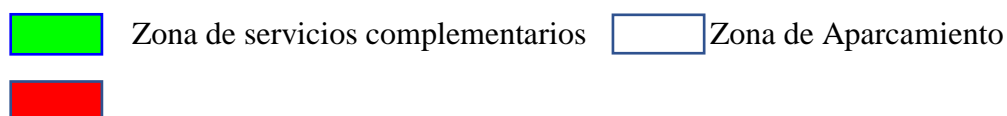


Figura 33: Proyecto a intervenir – Primer nivel

Fuente: Elaboración propia

Año: 2018



Zona de servicios generales

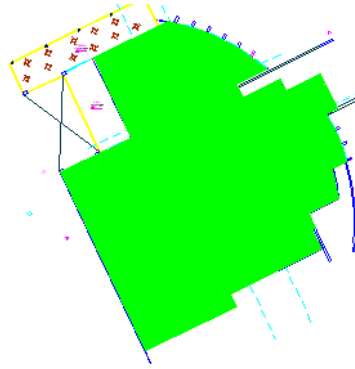


Figura 34: Proyecto a intervenir – Segundo nivel
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

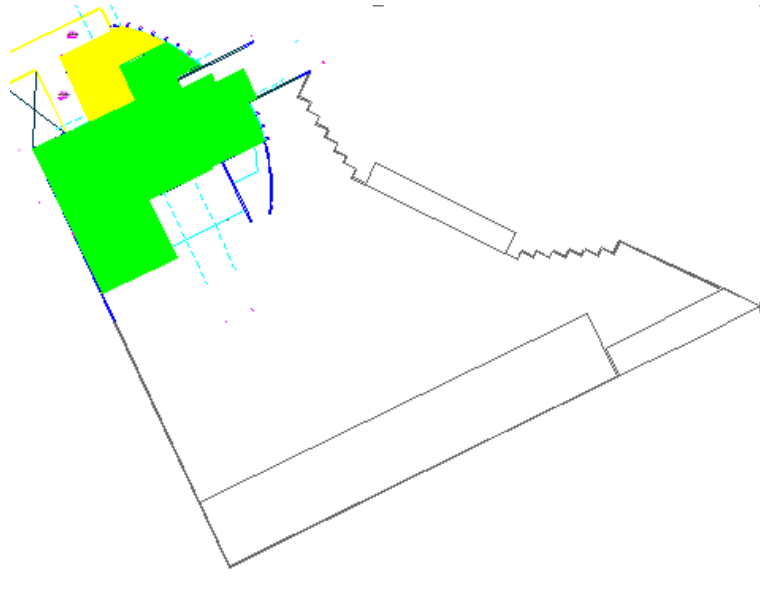




Figura 35: Proyecto a intervenir – Tercer nivel
Fuente: Elaboración propia
Año: 2018

-  Zona de servicios complementarios
-  Zona de Administración

El análisis que se hizo dio prioridad e importancia para enfatizar en el proyecto que se quiere diseñar el cual la opinión de los expertos es dispensable es por eso que se le formulo la entrevista oportuna, ya que con sus experiencias vividas pueden ofrecer un objetivo más claro al proyecto.

Según la pregunta ¿Qué otro uso se podría dar en el Terrapuerto interdistrital con incorporación a espacios flexibles? El cual según el Arq. Christian Arteaga Alcántara indica que existen normas que exigen para el diseño y sus usos compatibles al plan arquitectónico añadiendo un plus al diseño con la integración de espacios públicos flexibles y al contexto en este asunto podría adaptarse las ferias , basándose a lo que el usuario que necesite actualmente que todo sector tiene una determinada característica, así mismo según el Arq. Luis Casas dice que para tener en cuenta que un Terrapuerto tiene el original uso de ingreso y desembarque de buses, incrementar otros usos que abarca una extensión de lectura que asimismo puede ser una acción más simultáneo para los usuarios viajeros y de acuerdo de un estudio del entorno y por ultimo según la opinión del Arq. Luis Enrique Tarma opina que a medida del estudio de la propuesta arquitectónico y considerando la variable independiente se tomarían otros usos como las zonas de lectura, juegos de mesas ,etc. el cual se ajusta a las actividades del Terrapuerto.

Así mismo según la pregunta ¿Qué tipo de integración cultural puede incluirse en el diseño arquitectónico del Terrapuerto interdistrital? El cual según el Arq. Christian Arteaga Alcántara indica que para que englobar otros aspectos a un diseño de esta índole se debe discurrir en no aislarlo sino integrar a la población se recomienda propagación de cultural que es la opción, así mismo según el Arq. Luis Casas dice que se debe observar la variable de espacios públicos flexibles en el diseño , los festivales ayudarían a la integración de la urbe y a nuevos usuarios ,las ferias educativas nos informara el desarrollo pedagógico de los residentes ,la propagación cultural ayudara al turismo a informarse y por ultimo según la opinión del Arq. Luis Enrique Tarma opina que considerando que la propuesta es de paradero de buses y a la vez sería bueno instigar con la urbe y dar a conocer nuevos distritos provechando la propagación cultural a través de ferias.

Análisis y Discusión

A continuación, se presenta el análisis y discusión de los antecedentes del diseño arquitectónico para la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote-2018, en base a los objetivos generales y específicos, los que se detallan a continuación:

Según el Contexto, donde se determina el desarrollo el edificio teniendo en cuenta la identidad del lugar, en otras palabras, la composición formal se basará, en el clima, en los vientos, en la influencia solar, en su orientación, etc, que, en base a ello, el edificio establece un tipo de criterio o carácter único, que de algún modo no se puede adecuar a otro tipo de lugar ya que de esta forma él se familiariza con el entorno natural, el cual coincido con Gonzales (2017), quien tuvo el objetivo organizar y reubicar a todas las empresas de transporte de pasajeros nacionales e internacionales teniendo en consideración la demanda de viajes que se presenta en la actualidad, reorganizando la malla estructural urbana y del transporte vial con proyección hacia el futuro. El proyecto y su estructura responden a una estrategia para el desarrollo rural, una sociedad mejor organizada, como complemento adicional del turismo en la región de Moyobamba con las demás ciudades del país de una manera planificada.

Correspondiente al usuario se identificó a la población de Chimbote, como usuario directo (pasajeros), el cual la tipología del edificio a ser diseñar deberá estar encaminada a una arquitectura que adoctrine; tanto interno como externo, que promueva un cambio de desarrollo en la ciudadanía. Así mismo, debe de exteriorizar un vínculo entre arquitectura, usuario y objeto, la arquitectura adoctrina en las mentes de los protagonistas, acercándose al usuario y este usuario debe mantener un contacto tangible con el objeto, por medio, visual, el tacto, acústico, gustativo, olfativo y espiritual, por lo que coincido con Plazola (1998) en su libro Enciclopedia de Arquitectura Plazola en el Volumen 2; Terminal de Autobuses define Terminal Terrestre como: “Un edificio que alberga y sirve de terminal a un sistema de transporte terrestre urbano que desplaza a pasajeros dentro de una red de carreteras que comunican punto o ciudades importantes. Edificio que agrupa a personas que van hacer un recorrido similar, proporcionándoles el medio que conduzca a cada individuo a su destino”.

Según corresponde a la forma, espacio y función para el diseño arquitectónico para la incorporación del espacio público flexible de un terrapuerto interdistrital en Chimbote-2018.

Se analizó la forma, el cual indico que se encuentra relacionada e integrada con el entorno natural, en donde fue precisó captar la esencia y espiritualidad de la propia edificación ya que representa mediante transparencia y volúmenes monumentales, el cual exterioriza una armonía y equilibrio, el cual coincido con Ludeña, quien expuso como se puede trabajar los espacios públicos y comprender que cada espacio se tiene que sacar su ADN adaptando lo tradicional con lo vanguardista y siempre integrando la naturaleza con la ciudad.

Correspondiente al espacio, es un elemento primordial dada en todo edificio arquitectónico el cual se expresará a través de volúmenes espaciales, que logran concebir el valor de la arquitectura, a través de la forma, el objeto, el sonido, la fragancia, la iluminación, el viento por lo que coincido con Borja, quien indica que se dene buscar las necesidades del dominio público y definirlo como espacio que nace el poder, y la movilidad peatonal, teniendo conocimiento que los espacios públicos son ordenadores de la ciudad. Los espacios públicos flexibles deben ser considerados polivalentes porque incorporan distintos usos a la población. esto a la vez construyen formas de comportamientos, así mismo se puede regular la convivencia y separar las actividades para evitar conflictos, recordando que la historia de la ciudad, se expresa en la formación de calles, avenidas, plazas y parques conocido como los lugares de encuentro ciudadano. Estos son espacios donde los habitantes de una ciudad pueden expresarse libremente de forma artística, deportiva y cultural hacen que la población se desarrolle y crea vínculos de fraternidad.

Respecto la función, se determina desarrollar hacer una buena programación y establecer nuestras zonas sin que estas se confundan de una o la otra, las circulaciones deben ser tratadas como un punto muy esencial ya que en los edificios municipales fluye una multitud de personas el cual coincido con Hildebrandt (2017) quien tuvo como objetivo determinar los requerimientos funcionales que son necesarios para un Terminal Terrestre en la ciudad antes mencionada, ya que no cuenta con una infraestructura

adecuada donde se desarrollen actividades de transporte de pasajeros y carga, siendo este un aspecto importante dentro de la formación y el desarrollo urbanístico de la ciudad el cual propone conocer los ambientes logrando identificar las relaciones funcionales y formales necesarias para los usuarios.

Correspondiente a la propuesta para el diseño arquitectónico para la incorporación del espacio público flexible de un terrapuerto interdistrital en Chimbote-2018

Esto nos lleva a la definición de un terminal interdistrital, que es una infraestructura física que tiene como función primordial la de brindar servicios centralizados del sistema de transporte urbano, ofreciendo facilidades para el arribo y salida de pasajeros a los diferentes puntos del país; así mismo brinda servicios conexos como encomiendas, venta de pasajes, mantenimiento de buses y otras facilidades al usuario”. Complementando la variable según Ludeña quien indica que el espacio público flexible se caracteriza por definir no independiente las actividades que se realizara si no manejar lo verde con objeto artificial, buscando raíces y herencia de su entorno obteniendo el mayor beneficio, también ver la naturaleza como objeto de contemplación paisajista, y realizar intervenciones de áreas verdes contribuyendo a la explosión de actividades, teniendo un manejo paisajístico estético, así mismo menciono que el espacio público define las esencias de una ciudad, por ello el desarrollar proyectos de renovación urbana de distinta amplitud con estudios de evaluación y conservación para paisajes turísticos e históricos hacen un proyecto en óptimas condiciones para la ciudad y su entorno.

Conclusiones y Recomendaciones

A continuación, se presenta las conclusiones y recomendaciones del diseño arquitectónico para la incorporación del espacio público flexible de un terrapuerto interdistrital en Chimbote-2018, de acuerdo a los objetivos generales y específicos con los resultados obtenidos después de haber concretado el proyecto en su totalidad:

Se analizó el contexto el cual se concluye que se encuentra en una buena ubicación, es decir, su contexto y emplazamiento del terreno permite un acceso rápido de los usuarios, esta estaría acondicionada teniendo en cuenta sus métodos constructivos el cual llegará a contar con espacios públicos cambiantes, con la suficiente capacidad de adaptación para responder a las diversas actividades que puedan surgir a lo largo del tiempo.

Seguido al análisis con respecto al usuario, se ha logrado analizar el tipo de usuario, así mismo se muestra el crecimiento de la población que ha ido en aumento, cuyo desarrollo socioeconómico también se ha visto de manera sustancial el cual va creándose una necesidad de infraestructura para atender de manera satisfactoria a los visitantes del terminal interdistrital.

De acuerdo al análisis respecto a la forma, el edificio responde al respeto por el entorno y trata de adaptarse a el de la mejor manera, tomando sus propias formas para ello, también podríamos mencionar que la misma composición volumétrica del edificio, permite que se integre de manera que forme parte del perfil urbano así también que los visitantes gocen de las hermosas visuales, esto enriquece la propuesta.

Analizando las características espaciales, podemos mencionar que los ambientes han sido diseñados tomando todos los criterios básicos de diseño, esto permite que haya una flexibilidad espacial y variedad de la misma, la propuesta cuenta con una gama de espacios el cual dirige al usuario de una manera directa, brindándole información ventajosa para su visita al área optada.

En base al análisis funcional, está basada en los datos obtenidos de las entrevistas y las encuestas, donde se ve reflejada algunas de las que se consideraron para la propuesta, cada una de ellas diseñadas de tal forma que las actividades no se vean interrumpidas, con diferenciación de circulación, pero a su vez tenga espacios que ayuden a integración,

como encontramos en los primeros niveles en donde cuenta con espacios para la integración del usuario.

Ahora con respecto al análisis de la incorporación del espacio público flexible en el diseño arquitectónico de un terrapuerto interdistrital en Chimbote – 2018, encuentra su armonía entre lo arquitectónico y el sistema constructivo, el cual ayuda logra cierto equilibrio con el sistema constructivo permitiendo que se pueda gozar de espacios cálidos y a la vez flexibles a las actividades que se puedan desarrollar en su momento y a la vez tener un edificio moderno que respeta su perfil urbano.

Debido a la investigación, siempre se desea que haya una mejora continua del mismo, por lo tanto, se recomienda a futuros estudiantes seguir desarrollando investigaciones relacionadas al tema ya que es un gran aporte y apoyo para los próximos estudiantes hacer conocer sobre los beneficios que se puede dar un proyecto sostenible sin perjudicar al medio ambiente.

De acuerdo al usuario, se muestra que, al diseñar el espacio del edificio, siempre se deben considerar aspectos importantes del diseño y la función del espacio, por lo que se recomienda analizar a los usuarios, sus requisitos de espacio y la comodidad requerida para sus actividades. También suma sus hábitos y tradiciones.

Se recomienda realizar un estudio relacionado en los paneles solares que gire a la orientación del sol formando parte del diseño a intervenir.

Referencias Bibliográficas

Altamirano, G y Vila, D (2014). Aprobación del espacio público. (tesis pregrado).

Universidad Mayor de San Andrés, Paz, Bolivia.

El paisaje y los espacios públicos. <https://www.youtube.com/watch?v=3VD9z5Ff-I>

Ciudad y espacio público. <https://www.youtube.com/watch?v=qQdlQR9cQBI>

El espacio público en este nuevo siglo.

<https://www.youtube.com/watch?v=5ve341aU8UQ>

El derecho a la Ciudad. <https://www.youtube.com/watch?v=L6m-ij2Lyew>

Lucano, M y Quispe, V (2016). Tesis Terminal Terrestre de buses interprovinciales

en la ciudad de Chiclayo (tesis pregrado). Universidad Privada Antenor

Orrego, Trujillo, Perú.

Mazza, A. (2009). Ciudad y espacio público. Las formas de la inseguridad urbana.

Instituto Juan de Herrera.

Valles, F (2017). Terrapuerto interprovincial de Moyobamba –San Martin (tesis

pregrado). Universidad de San Martin de Porras, Lima, Perú.

Agradecimiento

A DIOS: A ti mi Dios mío...por no abandonarme por demostrarte que soy una de tus hijas preferidasgracias por ayudarme a levantarme en mis fracasos por instruirme de ellos y principalmente por permitirme realizar uno de los más grandes sueños. de ser arquitecta.... A pesar que el universo muchas veces se venia encima Jamás Me desamparaste y agradezco como me enseñó a ser paciente, pasivo, y no renegar de sus designios.

A MI HIJO; SAJARI ABDIEL:

Que me dio la felicidad más importante de este universo y la oportunidad de tener una verdadera familia y un sentido a mi vida, por eso mis logros y mis metas tienen un nombre y apellido te amo mi hijo amado.....

A MIS; AMIGOS Y VECINOS:

Como no corresponder ala personas que me dieron un consejo, me tendieron muchas veces el hombro para sollozar mis penas y alegrías a esas personas que sin poseer un vínculo sanguíneo estuvieron eternamente hay ...muchas veces venciendo enfermedades y otras veces festejando logros, pero jamás me dejaron caer. Por ello gracias.

ESCUELA DE ARQUITECTURA UPS:

Agradecemos a nuestros docentes de la escuela por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación de nuestra profesión.

Bruno Siguenza Jazmin Del Carmen

Anexos y Apendice

8.1. Entrevista A Experto:

Nombre del Experto:

1. ¿Cuándo le encargan un proyecto de un diseño de palacio municipal que es lo primero que toma en cuenta para desarrollar el proyecto?
2. ¿Para Ud.? ¿Qué ambientes podríamos considerar en un palacio municipal?
3. ¿Qué tipo de acondicionamientos debe tener un palacio municipal?
4. ¿De qué manera la creación de un palacio municipal ayudaría a recuperar la identidad del distrito veintiséis de octubre?
5. ¿Qué recomendaciones me daría para tomar encuesta en mi proyecto de un edificio municipal en el distrito veintiséis de octubre?
6. ¿Cuánto beneficio o perjuicio traería la instalación de paneles solares en un proyecto de un edificio municipal?
7. ¿Qué beneficios puede traer un edificio municipal moderno para el distrito veintiséis de octubre?
8. ¿Cree Ud.? ¿Que sería conveniente construir un edificio en el distrito veintiséis de octubre implementando paneles solares para su auto sostenibilidad?
9. ¿Por qué cree Ud.? ¿Que no se concibe edificio auto sostenible, si existe los medios para realizarlo?
10. ¿Qué energía renovable proporciona mayor energía y cuál es la más eficiente en un edificio municipal, teniendo en cuenta que se lo caliza en el centro de la ciudad?
11. ¿Qué sugerencias adicionales podría aportar para el diseño de un edificio municipal?

REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE

1.- Objetivo:

Regular el transporte terrestre de personas y mercancías.

2.-Definiciones:

Área saturada: parte del territorio de una ciudad, población o área urbana en general en la existen dos o más arteriales o tramos viables con apreciable demanda de usuarios del transporte.

Área urbana continua: espacio territorial constituido por dos ciudades o áreas urbanas pertenecientes a provincias continuas que, por su crecimiento, han llegado a conformar una situación de conurbación.

Certificado de habilitación técnica de terminal terrestre: documento que emite la autoridad competente de transporte para acreditar que el terminal terrestre cumple con los requisitos y condiciones técnicas establecidas en el presente reglamento.

Condiciones de seguridad: conjunto de exigencias que deben cumplir los transportistas con el objeto de minimizar el riesgo de accidentes de tránsito.

3.- Clasificación del servicio de transporte:

3.1.- por la naturaleza del servicio:

- a) servicio de transporte terrestre
- b) servicio de transporte por cuenta propia

3.2.- por el elemento transportado:

- a) servicio de transporte personas
- b) servicio de transporte de mercancías

3.3.- por el ámbito territorial

- a) servicio de transporte provincial
 - a.1) servicio de transporte Urbano
 - a.2) servicio de transporte interurbano

b) servicio de transporte interprovincial

4 Por las características del servicio:

a) servicio de transporte regular

b) servicio de transporte no regular

c) servicio de transporte especial

c.1) transporte especial de personas

c.2) transporte especial de mercancías

5.- Por la fuerza que mueve el vehículo:

a) servicio de transporte motorizado

b) servicio de transporte no motorizado

PLAN DIRECTOR DE CHIMBOTE

1.- Objetivos

Garantizar el cumplimiento de los principios básicos del desarrollo urbano y de transporte.

Garantizar la posibilidad de desarrollo de todos los elementos del sistema de transporte, fijando las reservas respectivas de terrenos, así como las condiciones estructurales.

2.- Aspectos:

Red vial	Tipo	Sección transversal	
		Máximo	Mínimo
Sistema vial primario	Vía expresa	100 metros	70 metros
	Avenidas	65 metros	35 metros
Sistema vial secundario	Vías colectoras	30 metros	
Sistema vial terciario	Calles locales	18 metros-21 metros	15 metros

3.- Ubicación del terminal terrestre interprovincial y urbano; según plano-cryrza 1975:

El primero, en la antigua estación del ferrocarril y el otro en la esquina de la vía expresa con la avenida central.

4.- Transporte en Chimbote:

- a) El transporte para Chimbote debe asegurar la integración entre la ciudad antigua y los nuevos asentamientos poblados.
- b) De carácter industrial y lineal es necesario dar énfasis al movimiento vivienda-trabajo y las vías del sistema portuario de sur a norte.

TERMINAL TERRESTRE

1.- Concepto:

Edificación complementaria del servicio de transporte terrestre, que cuenta con instalaciones y equipamiento para el embarque y desembarque de pasajeros y/o carga, de acuerdo a sus funciones.

Los terminales terrestres deben contar con un certificado De habilitación técnica de terminales terrestre, emitido por el MTC y que acredita que el terminal terrestre cumple con los requisitos y condiciones técnicas establecidas en el reglamento aprobado por D.S. 009 -2004-MTC del 03 de marzo del 2004.

2.- Condiciones de habitabilidad:

2.1.- Para la localización:

- a) Su ubicación debe estar de acuerdo a lo establecido en el plan urbano.
- b) El terreno deberá tener un área que permita albergar en forma simultánea al número de unidades que pueda maniobrar y circular sin interferirse.
- c) El área destinada a maniobras y circulación deben ser independientes a las áreas de servicio de administración
- d) Deberán presentar un estudio de impacto vial e impacto ambiental
- e) Deberán contar con un área para el estacionamiento y guardianía de vehículos de los usuarios y de servicio público de taxis.

2.2.- Condiciones de idoneidad:

a) características de los vehículos para transporte:

Deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento. Asimismo deben llevar en la parte posterior y laterales material retroreflectivo en láminas.

b) condiciones para vehículos que se destinan al transporte de personas:

b.1) vehículos que hayan sido diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas y que su chasis no haya sido objeto de modificación.

b.2) su chasis y carrocería no haya sufrido fractura o debilitamiento.

c) características específicas para los vehículos de transporte provincial:

c.1) peso neto no menor de 3 toneladas

c.2) asientos anchos mínimo 45 cm. Por pasajero y una distancia útil mínima de 65 cm. entre asientos.

c.3) deberá contar por lo menos con dos puertas de servicio laterales, si hay pasajeros de pie las puertas tendrán como mínimo una altura de 1.80 metros asideros en la puerta de servicio y barras longitudinales en el techo (mínimo dos postes).

d) antigüedad del vehículo: Las municipalidades provinciales y los gobiernos regionales determinarán la antigüedad de los vehículos (15 años)

INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA REQUERIDA PAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO:

El transportista deberá acreditar documentalmente que cuenta con terminales terrestres, estaciones de ruta, paraderos y oficinas administrativas.

Instalaciones administrativas:

El transportista está obligado a contar con instalaciones propias o de terceros, debidamente acondicionadas para el manejo administrativo de la empresa, cuya dirección constituirá su domicilio legal en el que se realizan las inspecciones y verificaciones que la autoridad competente considere necesario.

Condiciones técnicas para terminas terrestre y paraderos del transporte provincial de personas: Dichas condiciones las determinan la municipalidad provincial de la jurisdicción.

Acceso y salida a terminales terrestre del servicio transporte de personas: Los determinan las municipalidades provinciales, ya sea para terminales terrestres o estaciones de ruta.

ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Persona con discapacidad:

Es aquella persona que temporal o permanentemente, tiene una o más deficiencias de algunas de sus funciones físicas, mentales o sensoriales que implique la disminución o ausencia de la capacidad de realizar una actividad dentro de formas o márgenes considerados normales.

En las áreas de acceso:

Los pisos deberán estar fijos y recubiertos con material antideslizantes.

Pasos y contrapasos tendrán dimensiones uniformes.

Cambios de nivel hasta 6mm => vertical sin tratamiento de 6 mm hasta 13 mm => biselados, pendientes < 1:2 y superiores deberán ser resueltos con rampas.

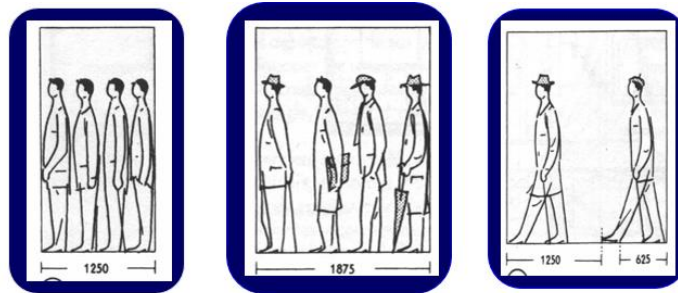
En el ingreso y circulación:

El ingreso deberá ser accesible debe estar habilitada para personas con discapacidad.

Toda edificación nueva o existente debe estar habilitada para personas con discapacidad.

Pasadizos de ancho menor a 1.50metros deben contar con espacios de giro para una silla de ruedas de 1.50 m x 1.50m cada 25m.

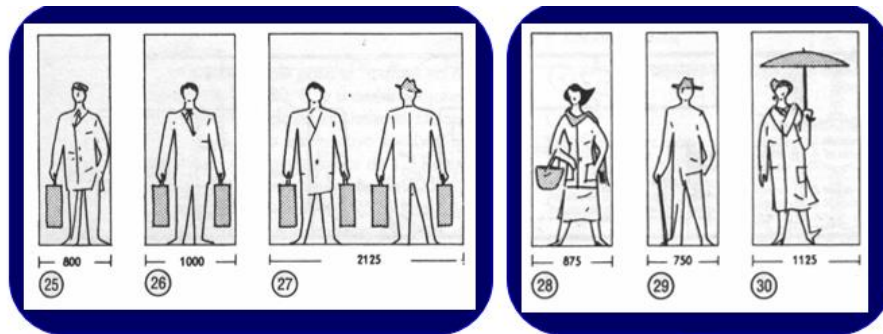
USUARIO:



En filas apretadas

En filas apretadas

Pasos largos

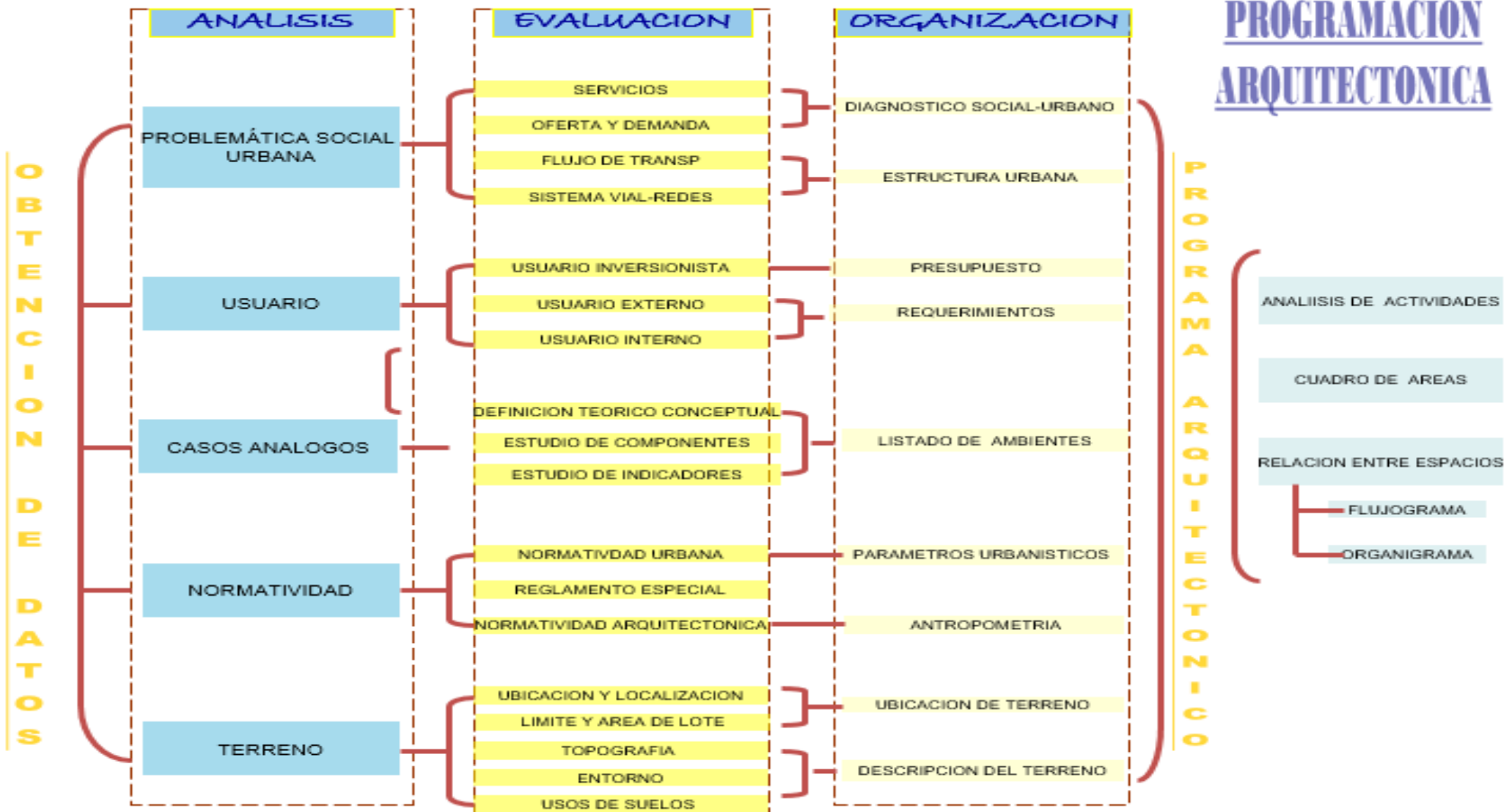


Equipaje de mano

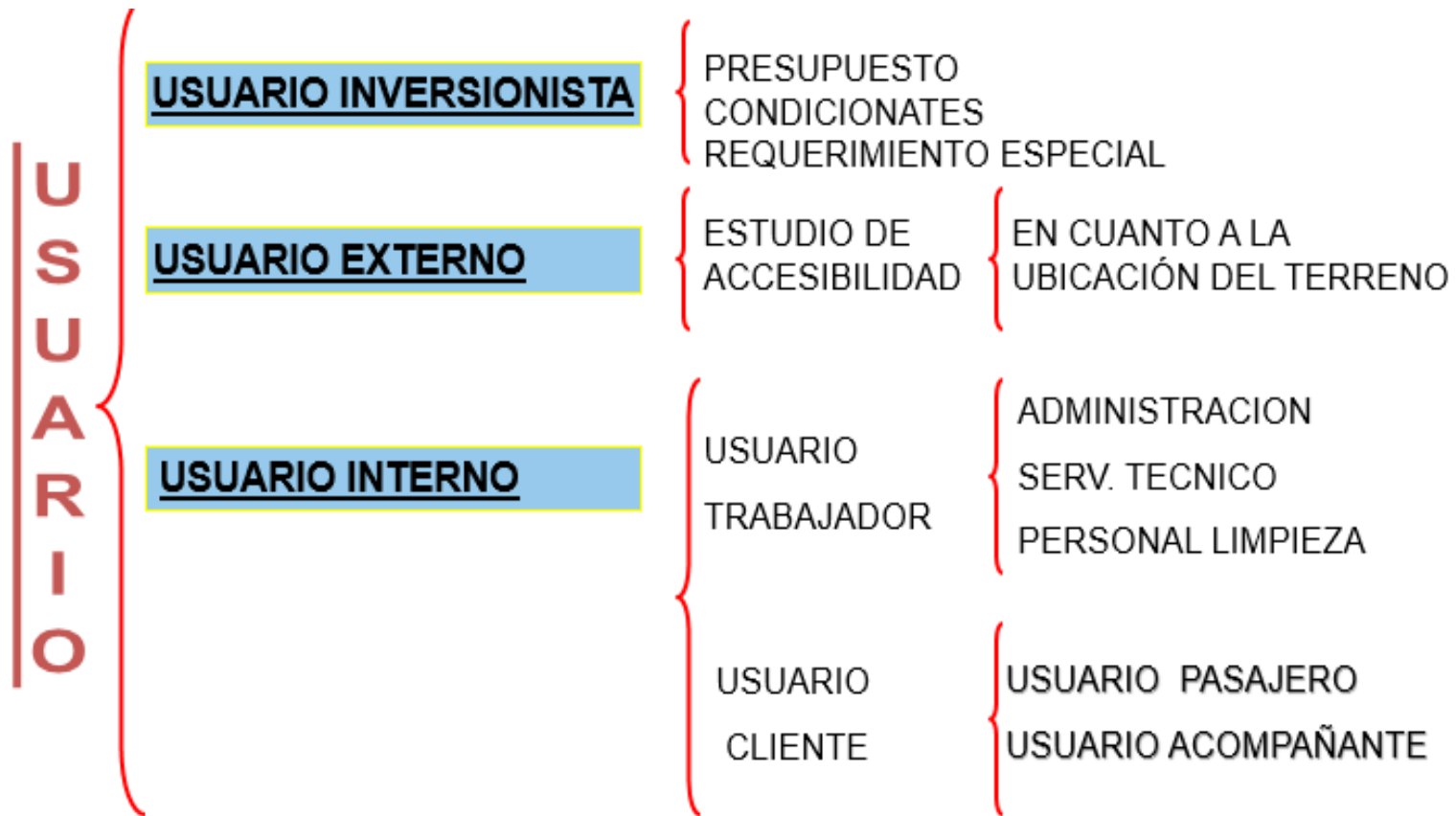
Equipaje diverso

Espacio transporte equipaje

PROGRAMACION ARQUITECTONICA

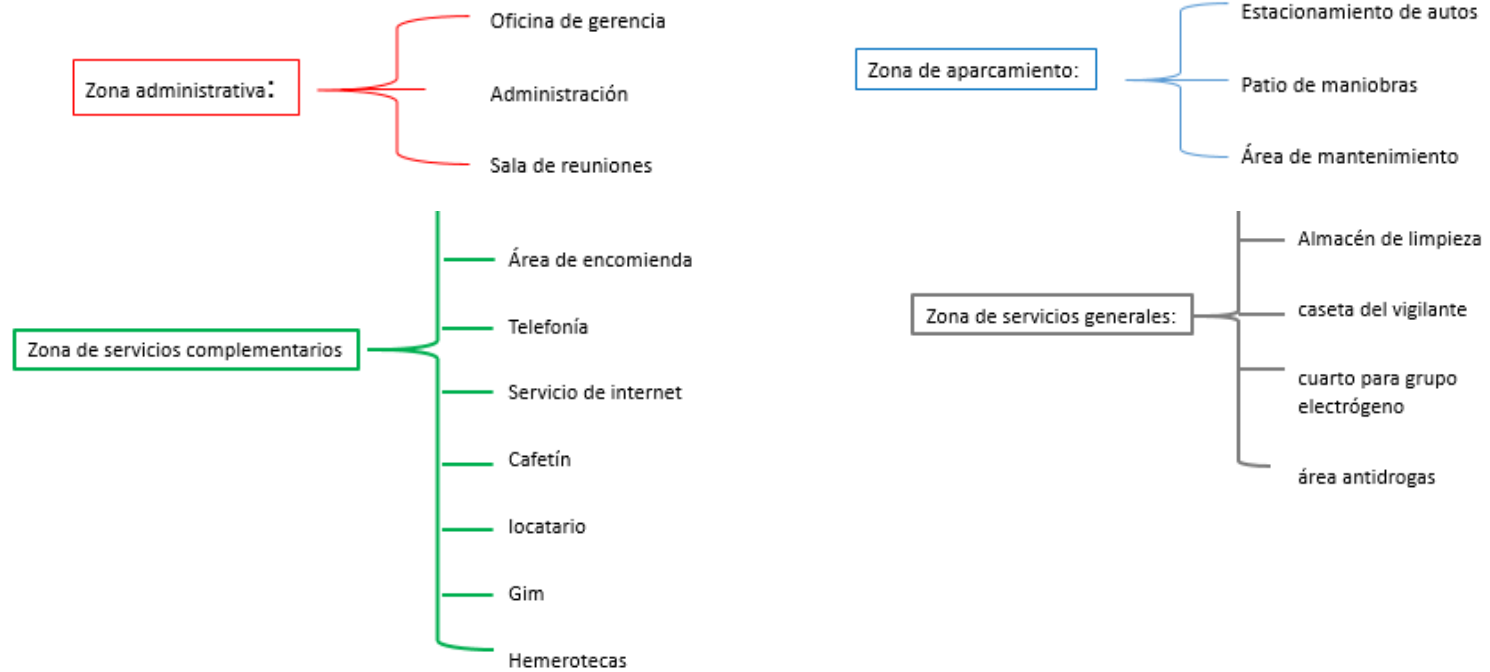


ANALISIS DEL USUARIO:



Cada tipo de usuario expresa una serie de necesidades que debemos satisfacer

LISTADO DE AMBIENTES:



ORGANIGRAMA FUNCIONAL : TERRAPUERTO INTERDISTRITAL

