



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ CARRERA
DE ARQUITECTURA

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE:
ARQUITECTO

TEMA:

“PROPUESTA ARQUITECTÓNICA DE TERMINAL TERRESTRE
PARA EL CANTÓN SAN VICENTE, 2025”

AUTOR:

JUAN PABLO ANDRES MEJÍA ORTIZ

TUTORA:

ARQ. JAKELINE ESTELA JARAMILLO BARCIA, PhD

MANTA - ECUADOR

2025-2026



NOMBRE DEL DOCUMENTO: CERTIFICADO DE TUTOR(A).	CÓDIGO: PAT-04-F-004
PROCEDIMIENTO: TITULACIÓN DE ESTUDIANTES DE GRADO BAJO LA UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR	REVISIÓN: 1 Página 1 de 1

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutora de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura, Carrera de Arquitectura de la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular bajo la autoría del estudiante MEJIA ORTIZ JUAN PABLO, legalmente matriculado/a en la carrera de Arquitectura, período académico 2026-2027, cumpliendo el total de 384 horas, cuyo tema del proyecto es "PROPUESTA ARQUITECTÓNICA DE TERMINAL TERRESTRE PARA EL CANTÓN SAN VICENTE, 2025".

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, y la originalidad del mismo, requisitos suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Lugar, 22 de julio de 2026.

Lo certifico,



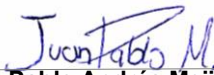
Arq. Jakeline Estela Jaramillo Barcia, PhD
Docente Tutora
Área: Arquitectura

Declaración de Autoría

Yo, Juan Pablo Andrés Mejía Ortiz con CI: 1350338495, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto Integrador Arquitectónico con el tema "PROPUESTA ARQUITECTÓNICA DE TERMINAL TERRESTRE PARA EL CANTÓN SAN VICENTE", el cual fue dirigido por la tutora, Arq. Jakeline Estela Jaramillo Barcia, PhD.

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando como referencia a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campo, entre otros.

En la ciudad de Manta, a los veintitrés días del mes de julio del año dos mil veintiséis.



Juan Pablo Andrés Mejía Ortiz

1350338495

Autor(a)

DEDICATORIA

Dedico este logro, en primer lugar, a mi madre, Jackeline Ortiz, por su lucha incansable, dedicación, amor, apoyo incondicional y paciencia; gracias por ser mi mayor ejemplo de fortaleza y perseverancia, por creer en mí incluso en los momentos más difíciles y por impulsarme siempre a seguir adelante. Este logro también es suyo.

A mi hermana, Nicolle Mejía, por ser siempre mi confidente, mi aliada y mi apoyo incondicional, aun desde la distancia; gracias por escucharme, motivarme y recordarme que nunca estoy solo, sé que, sin tus palabras alentadoras y presencia continua, estaría perdido.

Por último, y de manera muy especial, dedico este logro a mi novia, Danissa Hidalgo, por acompañarme en cada etapa de este proceso académico; gracias por estar a mi lado en las largas noches de trabajo, por brindarme tu apoyo incondicional, alentarme cuando más lo necesitaba y creer en mí incluso cuando yo dudaba. Sin ti, este camino no habría sido el mismo.

Con todo mi amor y gratitud, dedico este trabajo a ustedes, quienes han sido el pilar más importante de mi vida y la inspiración para alcanzar esta meta.

Juan Pablo Andrés Mejía Ortiz

Autor

AGRADECIMIENTO

Expreso mi más sincero agradecimiento a mi tutora, Arq. Jackeline Jaramillo, PhD, por su guía constante, compromiso, vocación docente durante el desarrollo de esta investigación.

Mi agradecimiento al Arq. Cristhian Melgar, por su amistad, disposición y apoyo constante a lo largo de este proceso académico. Del mismo, agradezco al Arq. Alejandro Mendoza, por su permanente disposición para orientar, ayudar y compartir sus conocimientos cuando fue necesario, también dejo constancia de mi gratitud hacia el Arq. Winderson Muentes, por su predisposición académica y apoyo continuo, por último, agradezco al Arq. Eric Cevallos por su calidad humana, brindando siempre palabras de aliento y confianza durante mi formación.

Manifiesto mi agradecimiento a todas las personas e institución que contribuyeron al desarrollo satisfactorio de este proyecto.

Juan Pablo Andrés Mejía Ortiz

Autor

Contenido

Resumen.....	12
Abstract:	13
1. Introducción	14
2. Planteamiento del Problema	15
2.1 Marco Contextual.....	15
2.1.1 Situación Actual del Problema.....	16
2.2 Formulación del Problema	19
Definición del problema.....	19
2.2.1. Problema central y sub-problemas.....	19
2.2.2 Formulación de la pregunta clave	20
2.3 Definición del Objeto de Estudio	20
2.3.1 Delimitación Espacial.....	20
2.3.2 Delimitación temporal	21
2.4 Campo de acción del objeto de estudio	21
2.5 Objetivos.....	21
2.5.1. Objetivo general.....	21
2.5.2. Objetivos específicos	22
2.6 Justificación	22
2.6.1. Justificación Social.....	22
2.6.2. Justificación Urbana / Arquitectónica / Técnica Constructiva / Patrimonial.....	23
2.6.3. Justificación Académica	23
2.6.4. Justificación Institucional.....	23
2.7 Identificación Y Operacionalización De Variables	24
3. Diseño de la Metodología	28

3.1 Fases del Estudio (F1 – F2 – F3).....	28
Métodos de Investigación	29
Técnicas de Investigación.....	29
4. Capítulo 1: Marco Referencial	30
4.1 Marco antropológico.....	30
4.2 Marco Teórico	32
4.2.1 Definición de terminal terrestre	32
4.2.2 Movilidad Urbana.....	34
4.2.3 Movilidad y Transporte.....	35
4.2.4 Movilidad Sustentable.....	36
4.2.5 Atributos de los Sistemas de Transporte	37
4.2.6 Sustentabilidad del Territorio y Arquitectura.....	38
4.2.7 Percepción Espacial.....	39
4.3 Marco Conceptual	40
4.3.1 Tipos de Terminales	40
4.3.2 Clasificación de Terminales	42
4.3.3 Tipos de servicio de transporte público.....	42
4.3.4 Demanda del transporte público	43
4.3.5 Planificación del transporte	43
4.3.6 Regularidad del Servicio	44
4.4 Marco Jurídico y/o normativo.....	45
4.5 Modelo Reportorio	49
4.5.1 Terminal Terrestre “Arq. Sixto Duran Ballen”- CHONE.....	50
4.5.2 Terminal Terrestre de Guayaquil, Ecuador	53
4.5.3 Estación de Autobuses Lüleburgaz, Turquía / Collective Architects & Rasa Studio.....	56
5. Capítulo 2.- Diagnóstico del proyecto integrador.....	64

5.1 Información Básica. –	64
Ubicación, Limites, superficie	64
Población	64
5.1.1 Análisis del sitio. –	65
5.1.2 Análisis del Usuario. -	74
5.1.3 Descripción y conceptualización de la propuesta. –	83
5.1.4 Imagen Conceptual de la Propuesta	84
5.1.5 Objetivo de la propuesta. –	85
5.1.6 Capacidad de la propuesta	85
5.1.7 Programa Arquitectónico	89
6. Capítulo 3.- Propuesta	93
6.1 Cuadros axiomáticos de diagramación y programación	93
6.2 Criterios y consideraciones de la propuesta:	101
6.2.1 Funcionales	101
6.2.2 Formales	103
6.2.3 Estructurales.....	106
6.2.4 Técnicos/Constructivos.....	107
6.2.5 Ambientales.....	108
6.3 Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento.	109
6.3.1 Especificaciones técnicas	109
6.3.2 Especificaciones normativas	109
6.3.3 Especificaciones tecnológicas.....	110
6.3.4 Especificaciones de equipamiento	111
6.4 Criterios de prefactibilidad.....	112
6.4.1 Prefactibilidad técnica.....	112
6.4.2 Prefactibilidad económica	113

6.4.3 Prefactibilidad financiera	113
6.4.4 Prefactibilidad social	113
6.4.5 Prefactibilidad institucional.....	114
6.4.6 Prefactibilidad legal	114
6.4.7 Prefactibilidad ambiental	114
6.5 Presupuesto referencial.....	115
6.6 Cronograma de obra referencial	129
7. Conclusiones.....	131
8. Recomendaciones.....	132
9. Referencias.....	133
10. Anexos.....	137

Índice de Figuras

Figura 1. Mapa-ubicación San Vicente, Manabí-Ecuador	16
Figura 2. Plano del terreno-San Vicente propuesto por el Gad	21
Figura 3. Terminal Terrestre del Canton Chone, Manabí	50
Figura 4. Terminal Terrestre del Cantón Chone, Manabí	51
Figura 5. Terminal Terrestre de Guayaquil, Ecuador	54
Figura 6. Terminal Terrestre de Guayaquil, Ecuador	55
Figura 7. Terminal de Autobuses Lüleburgaz, Turquía / Collective Architects & Rasa Studio.....	57
Figura 8. Terminal de Autobuses Lüleburgaz, Turquía / Collective Architects & Rasa Studio.....	58
Figura 9. Delimitación del territorio urbano de la cabecera cantonal de San Vicente, Manabí	65
Figura 10. Mapa áreas potenciales libres para la expansión urbana en San Vicente.....	68
Figura 11. Mapa base de la trama urbana (topografías de las laderas).....	69
Figura 12. Mapa de localización de equipamientos urbanos en el cantón San Vicente.....	71
Figura 13. Mapa Vial: Vías Principales, Colectoras y Límite Cantonal	71
Figura 14. Mapa de los principales hitos urbanos del cantón San Vicente ...	72
Figura 15.. Localización del terreno destinado al proyecto del Terminal Terrestre de San Vicente	73
Figura 16. Plano Catastral de San Vicente	74
Figura 17. Tabla de Problemas Identificados.....	77
Figura 18. Tabla de Servicios Necesarios.....	78
Figura 19. Tabla de Áreas y Equipamiento	79
Figura 20. Tabla de Uso cotidiano del Transporte.....	80
Figura 21. Tabla de Condiciones para la permanencia	81
Figura 22. Tabla de Experiencia General	82
Figura 23. Referencia conceptual del Terminal Terrestre de San Vicente	84
Figura 24. Zonificación por Accesos - ubicación de zonas.....	95
Figura 25. Zonificación por Asoleamiento - ubicación de zonas.....	96
Figura 26. Esquemas de relaciones funcionales – Por Zonas.....	97

Figura 27. Funcionales – Por Espacios.....	98
Figura 28. Circulación – Por Zonas.....	99
Figura 29. Circulación – Por Espacios.....	100
Figura 30. Emplazamiento de la propuesta terminal terrestre, cantón San Vicente.....	102
Figura 31. Emplazamiento (render) de la propuesta terminal terrestre, cantón San Vicente	103
Figura 32. Render de la fachada principal frontal del Terminal Terrestre de San Vicente.....	104
Figura 33. Render de la perspectiva - fachada principal del Terminal Terrestre	105
Figura 34. Render de la perspectiva nocturna- fachada principal del Terminal Terrestre	105
Figura 35. Render de la zona de andenes del Terminal Terrestre de San Vicente.....	106
Figura 36. Implantación realista del proyecto en el terreno propuesto	108

Índice de Tablas

Tabla 1. Variable Independiente	25
Tabla 2. Variable Dependiente.....	26
Tabla 3. Cuadro resumen de las normas jurídicas y normativas	45
Tabla 4. Cuadro Comparativo de los modelos repertorios.....	59
Tabla 5. Elementos de los modelos de repertorio aplicados en la propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre del cantón San Vicente	62
Tabla 6. Estimación de la demanda diaria de pasajeros en el transporte terrestre de San Vicente, Manabí	87
Tabla 7. Componentes de la Línea de Investigación 1 de la carrera de Arquitectura	93
Tabla 8. Especificaciones tecnológicas del proyecto.....	110
Tabla 9. Especificaciones del equipamiento del proyecto	111
Tabla 10. Descripción de rubros, unidades, cantidades y precios (presupuesto referencial del proyecto).....	115
Tabla 11. Resumen del presupuesto por rubros de la propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre del cantón San Vicente	128
Tabla 12. Cronograma referencial de ejecución de la propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre del cantón San Vicente	129

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo desarrollar una propuesta arquitectónica para un terminal terrestre en el cantón San Vicente, con el propósito de solucionar los problemas ocasionados por la ausencia de una infraestructura adecuada para el transporte público, situación que genera desorganización en la movilidad, congestión vehicular y peatonal, riesgos para los usuarios y limitaciones para el desarrollo urbano, comercial y turístico del cantón. La propuesta se fundamentó en criterios de funcionalidad, accesibilidad, sostenibilidad y planificación territorial, orientados a mejorar la calidad del servicio de transporte y la integración con el entorno urbano. La metodología empleada correspondió a un enfoque mixto, mediante revisión bibliográfica, análisis documental, observación directa, registro fotográfico, encuestas y diagnóstico del sitio. Como resultado, se diseñó un terminal terrestre con áreas operativas, administrativas, comerciales, de espera y espacios complementarios que responden a las necesidades de usuarios y operadores. Se concluye que la propuesta representa una alternativa viable para ordenar la movilidad, fortalecer la conectividad regional y contribuir de manera positiva al desarrollo urbano, económico y turístico del territorio.

Palabras clave: terminal terrestre, movilidad urbana, transporte público, planificación territorial, desarrollo urbano, arquitectura.

Abstract:

The present research aimed to develop an architectural proposal for a land transport terminal in the San Vicente canton, with the purpose of solving the problems caused by the absence of adequate infrastructure for public transportation, a situation that generates disorganization in mobility, vehicular and pedestrian congestion, risks for users, and limitations to the urban, commercial, and tourism development of the canton. The proposal was based on criteria of functionality, accessibility, sustainability, and territorial planning, aimed at improving the quality of the transportation service and its integration with the urban environment. The methodology corresponded to a mixed-method approach through bibliographic review, documentary analysis, direct observation, photographic records, surveys, and site diagnosis. As a result, a land transport terminal was designed with operational, administrative, commercial, waiting, and complementary spaces that meet the needs of users and operators. It is concluded that the proposal represents a viable alternative to organize mobility, strengthen regional connectivity, and contribute positively to the urban, economic, and tourism development of the territory.

Keywords: land transport terminal, urban mobility, public transportation, territorial planning, urban development, architecture.

1. Introducción

El presente trabajo de titulación es el resultado de una investigación orientada al análisis de la problemática relacionada con la inexistencia de infraestructura destinada al transporte público en el cantón San Vicente de la provincia de Manabí, situación que desde el terremoto del 16 de abril de 2016 ha representado una de las principales limitaciones para el desarrollo urbano del territorio; dicho acontecimiento marcó un antes y un después en la vida nacional, afectando gravemente a las comunidades de la costa ecuatoriana, no solo por las pérdidas humanas, sino también por los daños en la infraestructura pública.

Sobre todo, a los espacios destinados a la movilidad ciudadana, generando desorganización en el transporte interprovincial, así como dificultades en el desarrollo del turismo y el comercio. En este sentido, al hablar de la infraestructura de un terminal terrestre de transporte de pasajeros, no se hace referencia únicamente la edificación donde operan las unidades de transporte, también se habla de equipamiento y como éste integra espacios, servicios y sistemas destinados a organizar la movilidad, facilitar la intermodalidad y articular los asentamientos poblacionales.

Por esta razón, una **infraestructura** de esta índole no solamente tiene importancia por su utilidad, sino en la relación con el sujeto y en su uso, donde esta cobra realmente valor y se convierte en una extensión de la sociedad y de su centralidad (Martínez, 2019, p. 108).

De igual manera, el desarrollo territorial depende en gran medida de una buena integración espacial y funcional, la cual permite articular estos asentamientos humanos y acceder a servicios y equipamientos. Por ello, estas infraestructuras se convierten en redes que estructuran el territorio y a su vez, admiten múltiples posibilidades de conexión (Avela Palacio, 2008).

Ante esta realidad, la presente investigación titulada "Propuesta arquitectónica de terminal terrestre para el cantón San Vicente, 2025" tiene como propósito desarrollar una solución arquitectónica que responda a las necesidades actuales de la población, integrando criterios de funcionalidad, sostenibilidad y desarrollo territorial.

Comentado [JJ1]: AQUÍ HAY QUE REFERIRSE AL INICIO , SOBRE LA IMPOSTANCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TERMINAL COMO ELEMENTO CLAVE EN LAS CIUDADES, BUSQUE BIBLIOGRAFIA, QUE LE VA A SERVIR PARA EL POSTERIOR MARCO TEORICO

Comentado [JJ2]: NO SE ESPECIFICA SOBRE INFRAESTRUCTURA DE TERMINAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, Y LA UTILIDAD QUE TIENE COMO ELEMENTO CLAVE EN LAS CIUDADES , ESO TE PUSE EN LA PRIMERA FASE

La propuesta busca optimizar el sistema de transporte público a través de un terminal, brindar condiciones adecuadas a los usuarios, y a su vez dinamizar las actividades comerciales y turísticas, contribuyendo al fortalecimiento económico y social del cantón, por esta razón, el desarrollo del trabajo se sustenta en un proceso metodológico riguroso que inicia con la identificación de la problemática, continúa con el diagnóstico de las condiciones existentes, y culmina con la formulación del diseño arquitectónico de un terminal moderno, funcional y adaptado al contexto urbano.

El objetivo principal es diagnosticar y analizar las limitaciones en movilidad y accesibilidad del cantón San Vicente, con el fin de sustentar una propuesta arquitectónica que contribuya al ordenamiento urbano y a la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

La modalidad de la investigación corresponde a un trabajo proyectual de tipo integrador dentro del campo de la arquitectura y el urbanismo, vinculado al área de diseño urbano y planificación territorial de la carrera de Arquitectura, en virtud de ello, el presente informe se estructura en cuatro capítulos. El primer capítulo expone el marco teórico y contextual que sustenta la investigación; el segundo presenta el diagnóstico situacional y la metodología aplicada; el tercero desarrolla la propuesta arquitectónica del terminal terrestre; y el cuarto capítulo incluye la evaluación técnica, conclusiones y aportes al desarrollo urbano del cantón San Vicente.

2. Planteamiento del Problema

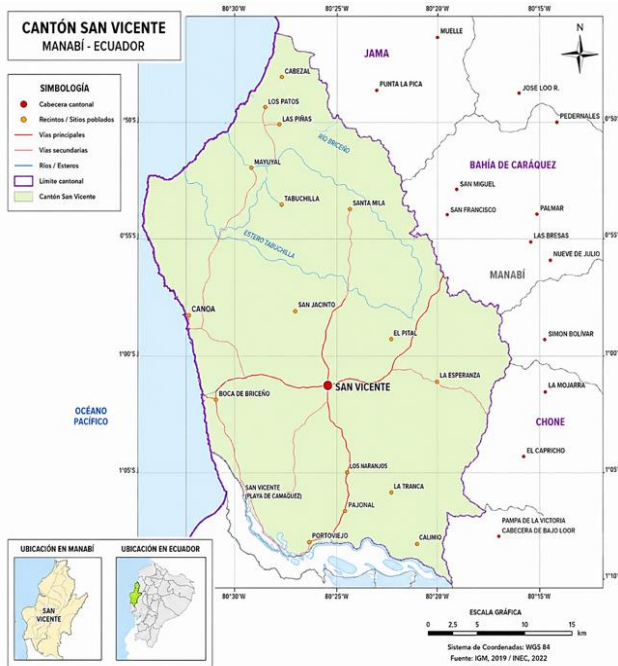
2.1 Marco Contextual

El cantón San Vicente, ubicado en la provincia de Manabí, representa un importante punto de conexión entre los cantones del norte de la provincia y la región costera del país. Su desarrollo económico, sustentado en actividades comerciales, turísticas, pesqueras y de servicios, genera una constante movilidad de personas y vehículos.

Comentado [JJ3]: MEJOR SI LO RECORTA EN CUADRADO NO EN OVALO, INCLUYA NORTE

Por tal motivo, el crecimiento de la demanda de movilidad y la ausencia de una infraestructura adecuada para el transporte público han ocasionado dificultades en la organización del servicio, afectando la accesibilidad y calidad de la atención a los usuarios, en este contexto, la presente investigación se enmarca en la planificación urbana y arquitectónica, al proponer el diseño de un terminal terrestre que contribuya a ordenar la movilidad, mejorar la prestación del servicio de transporte y fortalecer el desarrollo urbano de la zona de estudio.

Figura 1. Mapa-ubicación San Vicente, Manabí-Ecuador)



Comentado [JJ4]: UBICACIÓN GENERAL DEL CANTON , CON UN POCO DE LOS OTROS CANTONES , EN LA PARTE DE ANALISIS DE SITIO PUSISTE UNO, PODRIAS PONERLO AQUÍ

Nota. Elaboración propia con base en IGM e INEC.

2.1.1 Situación Actual del Problema)

El cantón San Vicente, perteneciente a la provincia de Manabí, se encuentra ubicado al norte del estuario del río Chone, frente a la ciudad de Bahía de Caráquez, con quien mantiene una gran cohesión económica, social y

Comentado [JJ5]: INCLUYA MAPA UBICACIÓN SAN VICENTE

territorial, su posición estratégica dentro de la costa ecuatoriana lo convierte en un factor determinante de conexión entre los cantones del norte manabita y la provincia de Esmeraldas, sin embargo, pese a su ubicación destacable y su constante crecimiento urbano, San Vicente presenta limitaciones considerables en materia de infraestructura vial y equipamientos de transporte.

El transporte público interprovincial e intercantonal opera actualmente en condiciones precarias y desorganizadas; el terminal terrestre funciona en un espacio improvisado destinado al embarque y desembarque de pasajeros, debido a la destrucción de su infraestructura el 16 de abril.

Como resultado, un terreno municipal contiguo al mercado central, ubicado en la vía principal San Vicente–San Isidro, ha sido utilizado de manera informal para el traslado de personas y bienes desde hace varios años, dicho espacio carece de las condiciones técnicas y de los servicios básicos mínimos requeridos, que en consecuencia ocasiona desorden vehicular, saturación del entorno y riesgos de seguridad tanto para los usuarios como para los peatones.

En la actualidad, el terreno donde opera este paradero mantiene una relación directa con el mercado, ya que la mayoría de las cooperativas de transporte poseen sus oficinas dentro o en los alrededores del mismo; esta accesibilidad ha generado un intercambio funcional entre la actividad comercial y el transporte público, intensificando el flujo de personas, mercancías y vehículos en un espacio urbano reducido.

A raíz de esto, las calles adyacentes al mercado se congestionan diariamente, especialmente en las horas pico, dificultando el tránsito peatonal y vehicular; afecta el orden urbano, de manera simultánea el dinamismo económico de la zona, que depende en gran medida de la interacción entre comercio y movilidad.

De acuerdo con los datos empíricos recopilados, el movimiento diario de pasajeros en San Vicente supera los 3.400 usuarios, distribuidos entre cuatro cooperativas de transporte interprovincial. La Cooperativa Coactur moviliza aproximadamente 1.750 pasajeros por día, la Cooperativa Costa Norte alrededor de 1.350 pasajeros, la Cooperativa Reina del Camino cerca de 240, y la Cooperativa El Carmen aproximadamente 80 pasajeros diarios, estas cifras evidencian una alta demanda de transporte, que se sostiene a través de un servicio operativo desde las 07:00 hasta las 23:00 horas, con un promedio de seis turnos por hora.

El análisis del terreno realizado refiere que el lote municipal presenta condiciones topográficas favorables y un emplazamiento estratégico frente a la vía principal y al mercado central, no obstante, se constató la ausencia de pavimentación, zonas de maniobra, señalética y espacios cubiertos, además de la inexistencia de servicios complementarios como boleterías, salas de espera, servicios sanitarios o áreas de descanso para conductores.

Por lo tanto, todo esto reafirma que el funcionamiento del transporte en San Vicente se mantiene en un estado de provisionalidad, carente de planificación y control, desde una óptica urbana, esta situación genera impactos considerables en la movilidad general del cantón.

El uso simultáneo del espacio por comerciantes, peatones y vehículos produce conflictos permanentes de circulación, contaminación ambiental y deterioro del entorno urbano, de igual manera, la falta de un terminal formal limita el potencial turístico y comercial del cantón, al no ofrecer una infraestructura que proyecte una imagen moderna, segura y organizada para los visitantes.

Bajo esta primicia, la problemática descrita es tangible y verificable de forma empírica mediante observación directa, medición de flujos y registro de operaciones, lo que fundamenta la necesidad de desarrollar una propuesta

arquitectónica de terminal terrestre que responda a las condiciones reales del territorio y contribuya al desarrollo socioeconómico sostenible del cantón.

2.2 Formulación del Problema

Definición del problema

Actualmente, los habitantes del San Vicente se movilizan principalmente a través de cuatro cooperativas de transporte intercantonal y cuatro cooperativas de transporte interprovincial, dando un total de ocho, operan en un espacio improvisado y desorganizado, utilizando lugares provisionales sin la infraestructura ni los equipamientos necesarios para garantizar un servicio eficiente y seguro.

Por tal motivo, la situación provoca deficiencias en la organización del transporte, afecta la imagen urbana y limita el desarrollo económico y turístico del cantón, mientras que los usuarios carecen de condiciones adecuadas de espera, boleterías, zonas de descanso y servicios básicos, lo que afecta de manera adversa la experiencia de movilidad que todo ciudadano debería disfrutar.

2.2.1. Problema central y sub-problemas

2.2.1.1 Problema Central:

Los habitantes del cantón San Vicente no cuentan con una infraestructura adecuada para el transporte terrestre, lo que genera desorden en la movilidad, riesgos de seguridad y limita el desarrollo urbano y socioeconómico del territorio.

2.2.1.2 Subproblemas:

- El transporte público opera en espacios improvisados sin planificación ni control.
- Existe congestión vehicular y peatonal en la zona central debido a la falta de un terminal.
- Los usuarios no disponen de áreas adecuadas y seguras para embarque, desembarque y espera.

- La imagen urbana y el atractivo turístico se ven afectados por la desorganización del sistema de transporte.
- La ausencia de infraestructura limita la proyección de crecimiento y conectividad regional.

2.2.2 Formulación de la pregunta clave

El presente trabajo de investigación trata de responder a la siguiente pregunta: ¿Cómo incide la ausencia de una infraestructura adecuada para un terminal terrestre en la movilidad urbana, la organización del transporte público y el desarrollo socioeconómico del cantón San Vicente, y de qué manera una propuesta arquitectónica funcional y planificada podría contribuir a mejorar estos aspectos?

2.3 Definición del Objeto de Estudio

El presente trabajo de titulación se fundamenta en el contexto urbano del cantón San Vicente, abordando temáticas relacionadas con la movilidad y conectividad territorial, el ordenamiento urbano, la funcionalidad y eficiencia del transporte público, así como el diseño arquitectónico sostenible que contribuya al desarrollo social, económico y turístico del territorio.

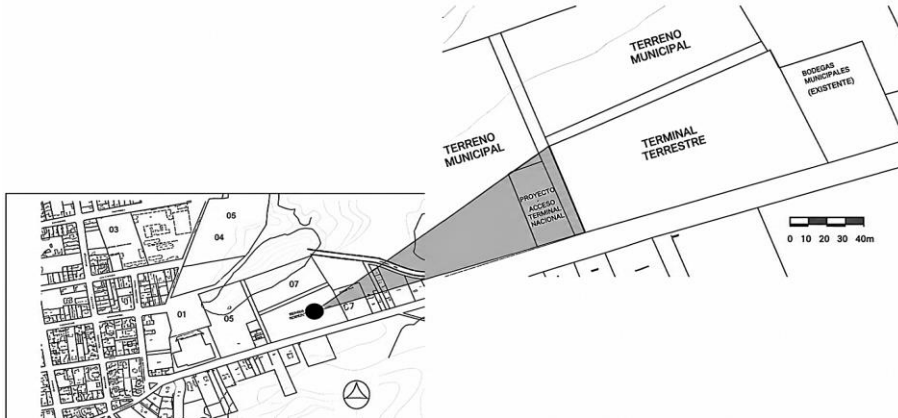
2.3.1 Delimitación Espacial

El cantón San Vicente está ubicado en el centro-norte de Manabí, entre las coordenadas 0° 30' y 0° 39' latitud sur, y 80° 11' longitud occidental. Limita al norte con el Océano Pacífico y el cantón Jama; al sur con el río Chone; al este con San Isidro y Chone; y al oeste con el Océano Pacífico.

El terreno destinado al proyecto se localiza en la vía San Vicente – San Isidro, entre los barrios Las Mandarinas y El Progreso. Es una zona céntrica y de alta circulación, designada por el GAD Municipal para la construcción de la terminal debido a su accesibilidad y conexión vial. Actualmente, funciona como paradero informal, sin infraestructura adecuada.

Comentado [JJ6]: MEJORE CALIDAD DE DIBUJO, MAS GRANDE, ESCALA GRAFICA NO SE VE, ETC. TODOS LOS MAPAS O GRAFICOS DEBE TENER UN NUMERO Y FUENTE. REVISE NORMAS APA

Figura 2. Plano del terreno-San Vicente propuesto por el Gad



Nota. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal De San Vicente, (2014).

2.3.2 Delimitación temporal

La evaluación del estudio comprende desde septiembre del 2025, fecha en que inicia oficialmente el proyecto y se generan los primeros registros del problema, hasta agosto de 2026; al tratarse de un proyecto nuevo, actualmente no existen antecedentes previos que permitan ampliar el análisis retrospectivo.

Comentado [JJ7]: FATAN PUNTOS, REVISE NUMERACIONES

2.4 Campo de acción del objeto de estudio

El objetivo de estudio del presente trabajo se encuentra enfocado bajo los lineamientos de la Línea 1 de investigación: Proyectos arquitectónicos de hábitat y/o teoría de la arquitectura, en la modalidad de titulación Proyecto Integrador.

Comentado [JJ8]: COMPLETE SEGÚN LAS LINEAS DE INVESTIGACION DE LA CARRERA

2.5 Objetivos

2.5.1. Objetivo general

- Diseñar un proyecto arquitectónico para un nuevo Terminal Terrestre interprovincial e intercantonal en el cantón San Vicente, que responda a las necesidades de movilidad y organización del transporte terrestre, mediante una propuesta

funcional, accesible y planificada que contribuya al desarrollo urbano del cantón.

2.5.2. Objetivos *específicos*

1. Determinar las necesidades funcionales y operativas del transporte terrestre del cantón San Vicente, considerando la demanda de usuarios, frecuencias de servicio y requerimientos de las cooperativas de transporte.
2. Establecer criterios de organización de la circulación vehicular y peatonal, accesos, estacionamientos y áreas de embarque y desembarque, orientados a mejorar la movilidad y seguridad de los usuarios.
3. Definir criterios arquitectónicos y urbanos que permitan garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad, confort, integración con el entorno y calidad espacial en el terminal terrestre.
4. Desarrollar una propuesta arquitectónica de terminal terrestre que integre los requerimientos funcionales, operativos y urbanos identificados, contribuyendo a mejorar la conectividad y el desarrollo territorial del cantón.

Comentado [JJ9]: ESTOS OBJ EPECIFICO DEBEN ESTAR RELACIONADOS CON LOS SUBPROBLEMS, SEGÚN LA MATRIZ REALIZADA EN TUTORIAS. LOS DIAGNOSTICOS, SIEMPRE SE REALIZAN EN TODO PROYECTO, POR LO QUE SE PONEN COMO PRIMER ACTIVIDDA EN EL DISÑO METODLOGICO

2.6 Justificación

2.6.1. Justificación Social

La investigación posee relevancia social porque atiende una problemática que afecta directamente a miles de usuarios que utilizan diariamente el transporte público interprovincial e interparroquial, bajo este escenario, la ausencia de un terminal formal ha generado condiciones inseguras, insalubres y poco funcionales para pasajeros, peatones y comerciantes, por ello, la propuesta arquitectónica contribuirá a mejorar la calidad de vida de la población, garantizando un espacio seguro, ordenado y accesible para el embarque y desembarque de personas y bienes.

2.6.2. Justificación Urbana / Arquitectónica / Técnica Constructiva / Patrimonial

Dentro de este ámbito, el estudio aporta una solución necesaria para reorganizar la movilidad en un punto crítico de la ciudad, donde hoy predomina el uso caótico del espacio público, el proyecto propone un equipamiento funcional, moderno y planificado que ordenará los flujos vehiculares y peatonales, reducirá la congestión y mejorará

La imagen urbana del sector, desde un enfoque técnico, integra criterios de diseño normativo, sostenibilidad, eficiencia espacial y adecuación constructiva al contexto, en consecuencia, la propuesta cimenta un punto estratégico de articulación regional que, al ser correctamente potenciado, puede impulsar significativamente el desarrollo urbano y proyectar al territorio como un referente turístico de gran representación.

2.6.3. Justificación Académica

El estudio aporta al ámbito académico al integrar fundamentos teóricos, análisis contextual y aplicación metodológica en un proyecto arquitectónico real, constituyéndose en un referente para futuras investigaciones relacionadas con movilidad, diseño de equipamientos urbanos y planificación territorial, del mismo modo permite a los estudiantes de arquitectura comprender el proceso completo de la formulación, diagnóstico y desarrollo de una propuesta aplicable a la realidad local, sirviendo como guía metodológica para la formación académica.

2.6.4. Justificación Institucional

Desde el enfoque institucional, el trabajo contribuye directamente a los intereses del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Vicente, entidad responsable de la planificación urbana, en este caso, la propuesta arquitectónica ofrece un insumo técnico que puede ser considerado para la futura construcción del terminal terrestre, brindando información y los respectivos lineamientos funcionales que facilitan la toma de decisiones y la

gestión de infraestructura pública; el proyecto, por tanto, apoya la implementación de soluciones sostenibles que beneficiaran a la comunidad.

2.7 Identificación Y Operacionalización De Variables

Variable Independiente (VI)

- Ausencia de infraestructura adecuada para el transporte terrestre.

Variable Dependiente (VD)

- Desorden en la movilidad urbana y deficiencia en la organización del transporte público.

Comentado [JJ10]: MEJOR SI LO PONES EL CUADRO EN OTRA HOJA Y LO UBICAS HORIZONTAL , SOLO EL CUADRO PARA QUE ENTRE MEJOR

Tabla 1. Variable Independiente

Variable	Definición Conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Instrumento	Resultado esperado
Infraestructura para el transporte terrestre, funcionamiento del transporte público.	Condición en la que el sistema de transporte opera sin infraestructura formal, careciendo de planificación, equipamientos y condiciones técnicas necesarias para su funcionamiento.	•Infraestructura física. •Organización operativa. •Condiciones de seguridad. •Servicios complementarios.	•Estado del espacio utilizado. •Presencia de señalética y áreas de maniobra. •Riesgos para usuarios. •Disponibilidad de boleterías, salas de espera y servicios básicos.	•¿El espacio cuenta con infraestructura adecuada? •¿Existen áreas definidas para embarque y desembarque? •¿Se garantizan condiciones seguras para los usuarios?	•Ficha de observación. •Levantamiento fotográfico.	Identificar cómo la falta de infraestructura afecta el funcionamiento del transporte público y justificar la necesidad de una propuesta arquitectónica formal.

Nota. Elaboración propia.

Tabla 2. Variable Dependiente

Variable	Definición Conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Instrumento	Resultado esperado
Movilidad urbana	Dinámica mediante la cual los usuarios, vehículos y actividades se desplazan dentro del cantón, condicionada por el estado de la infraestructura y la organización del sistema de transporte.	•Flujo de pasajeros. •Ordenamiento urbano. •Eficiencia operativa. •Impacto socioeconómico.	•Cantidad de usuarios movilizados. •Congestión vehicular. •Flujo peatonal. •Afectación al comercio y turismo	•¿Existe congestión en la zona del terminal provisional? •¿Los flujos actuales generan desorden urbano? •¿La movilidad afecta actividades comerciales y turísticas?	•Encuestas a usuarios y operativos. •Conteo de flujos. •Observación directa.	Determinar cómo las deficiencias actuales influyen negativamente en la movilidad urbana y demostrar que un terminal formal mejora el orden, seguridad y dinamismo económico.

Nota. Elaboración propia.

3. Diseño de la Metodología

La presente investigación se estructura a partir de una metodología que orienta de manera sistemática el proceso de recopilación, análisis e interpretación de la información necesaria para el desarrollo de la propuesta arquitectónica. Para ello, se establecen métodos, técnicas e instrumentos acordes con los objetivos del estudio y con las características del contexto analizado. En este sentido, Hernández-Sampieri y Mendoza (2018) plantean que la metodología permite definir la ruta que seguirá la investigación para abordar y comprender el fenómeno estudiado.

3.1 Fases del Estudio (F1 – F2 – F3)

El proceso metodológico de la investigación se organizó en tres fases, estructuradas según la pertinencia del proyecto y orientadas a fundamentar, diagnosticar y proponer una solución arquitectónica para el terminal terrestre del cantón San Vicente.

3.1.1 Fase 1: Elaboración del Marco Teórico (Referencial)

En esta fase se realizó la construcción del marco antropológico, teórico, conceptual, normativo, histórico y de repertorios relacionados con el diseño arquitectónico y urbano. La información se obtuvo mediante la revisión de bibliografía actualizada, documentos técnicos y datos proporcionados por el Municipio de San Vicente, lo cual permitió fundamentar adecuadamente el proyecto del terminal terrestre.

3.1.2 Fase 2: Determinación del Diagnóstico

En esta fase se elaboró el diagnóstico del estado actual del sector donde opera el paradero provisional, en este caso, se analizaron las condiciones del entorno, los flujos peatonales y vehiculares, las necesidades de los usuarios y la relación del transporte con el mercado municipal, de manera que se obtuvo una perspectiva más esclarecida de la problemática subyacente.

3.1.3 Fase 3: Formulación de la Propuesta Alternativa

Por último, en esta fase se desarrolló la propuesta arquitectónica del nuevo terminal terrestre, utilizando los resultados del diagnóstico y el marco teórico como base; la propuesta se orientó a resolver la problemática detectada mediante un diseño funcional.

Métodos de Investigación

Los métodos utilizados en esta investigación se aplicaron de acuerdo con cada fase del trabajo.

Fase 1: Se empleó el método analítico, sintético y deductivo, que permitió fundamentar el marco teórico pasando de lo general a lo particular y viceversa.

Fase 2: Se utilizó el método empírico, basado en la recolección de información directa del lugar para analizar los componentes del área de estudio.

Fase 3: Se aplicó el método de abstracción y concreción, mediante el cual se transformó la información obtenida en una propuesta física y funcional.

Técnicas de Investigación

Las técnicas empleadas para la recopilación de datos en cada fase fueron:

- Material documental y bibliográfico
- Revisión de información institucional del Municipio de San Vicente
- Observación directa en el sitio
- Registro fotográfico
- Encuestas realizadas a moradores y operadores (personas vinculadas al transporte).

4. Capítulo 1: Marco Referencial

4.1 Marco antropológico

El transporte terrestre es el medio más usado a nivel mundial, puesto que diariamente permite movilizar millones de personas en diversas partes del mundo, ya sea a trabajar, a estudiar y pasear en todas partes, a nivel del Ecuador el transporte terrestre es el más usado y utilizados por sus habitantes, del mismo modo, entre cantones de la provincia de Manabí, tales como San Vicente.

En este contexto, el terminal terrestre, además de cumplir una función operativa de movilidad, se configura como un espacio público de encuentro y convivencia, donde confluyen voluntades y expresiones sociales diversas, haciendo posible la interacción cotidiana entre distintos actores (Bohigas, 2003).

La ciudad, entendida como espacio de heterogeneidad y diversidad, encuentra en este tipo de infraestructuras un lugar donde se materializan prácticas sociales, intercambios y relaciones humanas; el espacio público solo existe en relación con la ciudad y como parte de un sistema de ordenación social que permite la construcción de ciudadanía y pensamiento cívico.

En efecto, resulta necesario considerar que, cuando estos espacios de tránsito no generan identidad, relaciones ni sentido histórico, pueden convertirse en “no lugares”, propios de la sobremodernidad (Augé, 1998) afectando la experiencia, la percepción y la satisfacción de quienes los utilizan.

La satisfacción de quienes interactúan con el entorno depende de cómo se sienten al habitarlo y de la percepción de seguridad y armonía que este les ofrece; entender el comportamiento humano dentro del espacio es imprescindible para proyectar infraestructuras que verdaderamente respondan a sus necesidades. En este sentido, se entiende que el espacio,

es, por lo tanto, una estructura de relaciones, un sistema de ordenación que se despliega en cada práctica y actividad social (Harvey, 1990).

El servicio de transporte público tradicional ha sido el fluvial, utilizándose las pangas, lanchas o gabarras, pero progresivamente lo ha reemplazado la transportación terrestre asegura GAD Municipal de San Vicente, (2014), debido a las grandes inversiones que se realizan por el Ministerio de transporte y Obras Públicas, además, debido al mejoramiento y apertura de nuevas autopistas; principalmente a la construcción del puente entre Bahía de Caráquez y San Vicente.

Se está generando un mayor desarrollo económico para este Cantón, ya que, mediante este vínculo, se facilita la transportación de productos. Según Calderón, (2010) afirma que tanto el comercio, como el turismo del sector se agilizan de manera acelerada, creando nuevas oportunidades económicas para San Vicente.

Siempre la transportación ha sido algo importante para la población, pero debido a su crecimiento poblacional, se genera una mayor necesidad, como lo manifiesta el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Vicente, (2001) basado en informes; INEC, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, (2010) nos informa que según la rama de ocupación la población se encuentra ocupada mayormente por actividades dirigidas a la agricultura, a la ganadería, a la silvicultura y a la pesca.

Podemos entender mediante estos datos cómo funciona el Cantón, y que, aun siendo una población relativamente pequeña, es necesario la incorporación de una sede de transporte que agilice de forma segura y ordenada el traslado de un lugar a otro.

Finalmente, el diseño arquitectónico del terminal terrestre en San Vicente debe reconocer la especificidad cultural de su habitante, quien transita de una tradición de movilidad fluvial a una terrestre, por ende, entender al usuario

local (marcado por actividades como la pesca y la agricultura), permite que la infraestructura no sea percibida como un objeto ajeno, sino como una extensión de su territorio, donde el intercambio comercial y social son prácticas intrínsecas que deben ser integradas para garantizar la apropiación del espacio y el fortalecimiento de la identidad cantonal.

4.2 Marco Teórico

El presente marco teórico tiene como finalidad fundamentar conceptualmente la investigación titulada “Propuesta arquitectónica de Terminal Terrestre para el cantón San Vicente, 2025”, a partir del análisis crítico de teorías relacionadas con la movilidad urbana, el transporte, la sustentabilidad, el territorio, la planificación infraestructural, espacio público, criterios sustentables en la arquitectura; estos componentes conceptuales permiten comprender el rol del terminal terrestre como un equipamiento estratégico dentro del sistema urbano, que no solo sea vista como infraestructura de transporte.

Desde esta perspectiva, el marco teórico no se plantea como un compendio de definiciones individualizadas, al contrario, funciona como una explicación que integra los conceptos que sustentan la propuesta arquitectónica, permitiendo reflexionar sobre cómo la movilidad y el transporte influyen en la configuración del espacio urbano y en la calidad de vida de la población, en este sentido, se abordan de manera progresiva los principales enfoques teóricos que justifican la necesidad de un terminal terrestre planificado, eficiente y sustentable para el cantón San Vicente.

4.2.1 Definición de terminal terrestre

Schweitzer M. (2011) define al transporte como “un sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro, que contribuye a fortalecer determinados vínculos y que permite ciertos flujos, asociados a la demanda de algunos actores sociales”. Los medios de transporte y toda su infraestructura son fenómenos dinámicos, que cambian sus morfologías, funciones y organización, así como sus roles en el sistema de movilidad a

Comentado [JJ11]: ESTA PARTE DEBE ESTAR EN EL MARCO TEÓRICO

través del tiempo, por esta razón, la evolución de los transportes, cambian, los niveles de accesibilidad y, por ende, las relaciones entre lugares.

En términos generales es una infraestructura la cual presta servicios de transporte terrestre con el fin de transportar a pasajeros o mercancía tanto a nivel local, nacional e internacional, además, es un espacio que cuenta con diferentes servicios en donde se permite el almacenamiento y mantenimiento de diferentes automotores que utilicen este establecimiento.

En este espacio también se pueden encontrar instalaciones adecuadas que permitan ser un espacio cómodo para los pasajeros ya que tendrán áreas en donde puedan realizar actividades que sean necesarias, tal es el caso que presta servicios de salud, higiene, seguridad, establecimientos de comida.

Características

Las características asociadas a los terminales terrestres se basan en que:

- ✓ Están ubicados fuera de vías públicas debido a que contienen un espacio de circulación que ayuda la seguridad y en el cual puede movilizarse los vehículos.
- ✓ Es un espacio en la cual las diferentes empresas de transportes prestan su servicio.
- ✓ Es una plaza comercial con andenes.
- ✓ Sirve para el flujo de pasajeros ya que se pueden conectar a través de islas en donde pueden encontrar comercio y alimentos.
- ✓ Permite comunicar a los usuarios a diferentes sitios.
- ✓ Debe tener plaza abierta o planta baja donde se puedan encontrar los diferentes comercios.
- ✓ La zona pública está relacionada con los vestíbulos, boleterías y andenes.
- ✓ Cuenta con áreas de estacionamiento, estas deben estar en una parte lejana del ingreso de los vehículos de transporte.
- ✓ Deben existir espacio de esparcimiento (Plazola, 1994).
- ✓

4.2.2 Movilidad Urbana

La movilidad urbana constituye uno de los componentes fundamentales en la estructuración y funcionamiento de las ciudades, ya que se relaciona directamente con la capacidad de las personas para desplazarse y acceder a bienes, servicios y oportunidades. González (2010) define la movilidad urbana como el flujo de desplazamiento de personas dentro del entorno urbano, elemento que organiza las rutinas diarias y refleja las dinámicas económicas, sociales y territoriales de una ciudad.

En este aspecto, la movilidad urbana no puede entenderse únicamente como un acto de desplazamiento físico, ya que se constataría como un sistema complejo condicionado por la planificación urbana, la infraestructura de transporte, la tecnología disponible y los patrones de comportamiento de la población.

Para ciudades intermedias como San Vicente, la falta de una infraestructura adecuada de transporte genera desorden urbano, tiempos de traslado ineficientes y una fragmentación del territorio, evidenciando la necesidad de equipamientos que estructuren dichos flujos.

Carme Miralles y Àngel C. (2003) explican que la movilidad surge de la autonomía de trasladarse de un lugar a otro, representando el movimiento dentro del medio físico y natural, cuya finalidad es comunicar territorios y satisfacer las necesidades de los habitantes.

Desde esta línea, el transporte se presenta como el instrumento que permite reducir distancias, optimizar tiempos de desplazamiento y garantizar la accesibilidad entre distintos espacios urbanos y regionales, sin embargo, los autores también advierten que estos sistemas pueden generar disfunciones sobre el medio natural y urbano, dependiendo del tipo de transporte empleado y de su nivel de planificación.

Esta concepción resulta imprescindible para la investigación, ya que evidencia que un terminal terrestre no debe concebirse únicamente como un punto de salida y llegada de pasajeros, más bien, como una infraestructura capaz de ordenar la movilidad urbana, reducir conflictos espaciales y mejorar la conexión del cantón con otros territorios, en consecuencia, la propuesta arquitectónica del terminal terrestre de San Vicente se plantea como una respuesta a estas dinámicas, buscando incorporar de manera funcional los flujos de transporte dentro del tejido urbano existente.

4.2.3 Movilidad y Transporte

La relación entre movilidad y transporte es inseparable dentro del análisis urbano, dado que el transporte actúa como el medio que materializa la movilidad de personas y mercancías. Gutiérrez (2012) analiza cómo el predominio del transporte individual y los servicios personalizados en zonas periféricas ha generado una fuerte dependencia del automóvil, lo cual repercute negativamente en la organización territorial y en la sostenibilidad de las ciudades.

En función de ello, el transporte terrestre articula diversas variables que permiten organizar el territorio mediante redes viales, consolidándose como un factor clave para garantizar el acceso equitativo a bienes y servicios. SEDESOL (2016) señala que el sistema vial constituye el elemento que soporta los flujos derivados de las actividades urbanas y actúa como un elemento estructurador de la ciudad, determinando la localización de actividades y los límites de su expansión.

En función de ello, el terminal no puede entenderse como un recinto cerrado, al contrario, en realidad un nodo articulador, por ello, esta propuesta debe responder a la intermodalidad, un concepto que traslada la teoría a la práctica espacial al permitir que diferentes escalas de transporte (desde el bus interprovincial hasta el peatón o el transporte alternativo local) converjan de forma armónica, así pues, el diseño arquitectónico deja de ser una simple

estación para convertirse en una 'rótula' urbana que sabe y organiza lo que hoy es un flujo disperso.

Introduciendo estos postulados al caso de San Vicente, estas teorías permiten comprender que la ausencia de un terminal terrestre adecuado debilita la estructura del sistema de transporte, generando dispersión de paradas y evidente desorden en el espacio público, por tanto, la propuesta arquitectónica del terminal terrestre se sustenta desde la necesidad sentida por consolidar un nodo de transporte que entrelace los flujos urbanos y regionales, de manera que posibilite la optimizando la movilidad y fortaleciendo la estructura territorial del cantón.

4.2.4 Movilidad Sustentable

La movilidad sustentable surge como una respuesta a los impactos negativos generados por los modelos tradicionales de transporte, orientados principalmente al uso del vehículo particular. Gordon Salvatierra (2012) plantea la movilidad sustentable como una estrategia destinada a mejorar la calidad de vida mediante una distribución equitativa del espacio público entre los distintos modos de transporte, tanto motorizados como no motorizados.

No obstante, estas propuestas de movilidad sustentable suelen formularse en contextos metropolitanos con sistemas de transporte ya consolidados. En ciudades intermedias como San Vicente, donde la infraestructura es limitada y la dependencia del transporte informal es alta, el desafío consiste en adaptar estos principios a una escala local, de ahí emerge la propuesta arquitectónica del terminal terrestre, ya que busca fomentar el transporte colectivo, al mismo tiempo que busca un cambio cultural en los hábitos de movilidad, lo cual implicaría un proceso más complejo que la misma construcción de infraestructura.

Al respecto de lo anterior, Llop (2019) sostiene que las ciudades intermedias cumplen un rol de intermediación territorial y necesitan infraestructuras que no solo deban dedicarse a la prestación de servicios, es más a la búsqueda por

influir en la cohesión social y la identidad local, por esta razón, lo que se propone para esta infraestructura es un equipamiento que dialogue con la escala humana y aquellas necesidades específicas que tiene el cantón con su entorno rural.

De manera complementaria, Bernardo Sepúlveda y Xavier Theesz (2012) afirman que la movilidad sustentable busca reducir la contaminación ambiental y garantizar un entorno que no comprometa las necesidades de las futuras generaciones, estableciéndose en la política urbana contemporánea, esto último pone énfasis en la necesidad de garantizar la eficiencia, competitividad y equidad en el entorno de las ciudades, más allá de las condiciones sociales, económicas o físicas de los habitantes.

La Asociación Internacional de Transporte Público (UITP) enfatiza que una movilidad urbana sustentable debe considerar la planificación del uso del suelo, la limitación del vehículo particular y la promoción de sistemas de transporte público eficientes, en esta línea, el terminal terrestre se configura en la contribución a un desarrollo urbano más equilibrado.

4.2.5 Atributos de los Sistemas de Transporte

Rivera y Zaragoza (2007) identifican una serie de atributos que determinan la calidad de un sistema de transporte, entre los que destacan la velocidad, la capacidad, la seguridad, la frecuencia y la accesibilidad; la velocidad se relaciona con el tiempo de viaje percibido por el usuario y se ve afectada por detenciones, obstrucciones y contraflujos que deterioran progresivamente el funcionamiento del sistema.

La capacidad, por su parte, se entiende como la posibilidad física de albergar usuarios y bienes dentro de un espacio determinado, garantizando la prestación eficiente del servicio, Del mismo modo, la seguridad permite prevenir accidentes y pérdidas materiales, mientras que la frecuencia y regularidad del transporte influyen directamente en la reducción de tiempos de espera y en la satisfacción del usuario; estos atributos son particularmente

importantes en el diseño arquitectónico de un terminal bus, debido a que facilitan la traducción de las exigencias operativas del transporte en soluciones espaciales eficientes.

4.2.6 Sustentabilidad del Territorio y Arquitectura

Cuando nos referimos a la sustentabilidad del territorio se sustenta mucho acerca de la relevancia en la planificación urbana y arquitectónica. Cristina (2015) sostiene que el desarrollo sustentable surge como respuesta a las modificaciones del sistema económico basado en el consumo excesivo de recursos, mientras que Páez y Alexis (2007) enfatizan que el foco central del desarrollo sustentable es la población y su calidad de vida.

Desde el enfoque territorial, autores como Rafael M. (2017), Vargas U. y Hubert M. (2006) asocian el territorio no solo a una dimensión física, sino a la intervención social y cultural del espacio, donde las dinámicas de apropiación, poder y uso del suelo configuran la estructura urbana. Por otra parte, se comprende que, los estándares de construcción sustentable hacen alusión a la práctica de diseñar y construir edificios de una manera que minimice los impactos ambientales negativos y maximice la eficiencia energética.

Por consiguiente, Elliette Hernández (2019), da a conocer ciertos puntos principales para el diseño de la arquitectura sustentable como:

Respetar las condiciones y características del paisaje y del contexto en el proceso de creación del edificio, desde su trazado hasta su construcción y mantenimiento también toma en cuenta el ciclo de vida de los edificios como auxiliar en el proceso de diseño, incluso toma en cuenta todas las características físicas del lugar como son clima, viento, suelo y agua para hacer un proyecto acorde y con ventajas en el confort térmico, acústico, aspectos visuales, consumos de energía, agua y entre otros, asimismo se deben respetar los requerimientos arquitectónicos básicos como programas o partidas arquitectónicas, superficies, volúmenes, texturas, colores, etc., en relación con los requerimientos de tipo sustentable. (pág. 57).

En el diseño del proyecto sustentable se deben integrar los seis elementos principales del manejo de recursos en edificación que son: manejo del sitio, manejo de la energía del edificio, manejo de la calidad del interior del edificio, manejo del agua en los edificios, manejo de los materiales y manejo de los desechos y desperdicios generados en el proceso y en todo el ciclo de vida de los edificios.

Que incluye también el ciclo de vida de los materiales, en el momento que se realiza el diseño del edificio desde el punto de vista sustentable por ello no debemos verlo como una moda ecológica sino como una verdadera necesidad actual y para el futuro del desarrollo regional o como país.

Bajo la misma línea, Jordi B. (2011) expresa que el espacio público va más allá de ser un área residual; es un componente que sirve para "hacer ciudad sobre la ciudad", producir nuevas centralidades y determinar la calidad de vida colectiva. Según Carrión (2015), estos lugares dan sentido a la vida social bajo dos modalidades: un urbanismo donde la razón la determina lo público y la configuración del espacio como centralidad urbana.

Sin embargo, esta perspectiva enfrenta tensiones en territorios con informalidad y ocupación desordenada del suelo. En San Vicente, el terminal terrestre tiene el potencial de convertirse en un espacio articulador, siempre que se acompañe de políticas de gestión urbana que eviten su deterioro y lo integren con otras centralidades existentes, de lo contrario, corre el riesgo de reproducir los problemas de fragmentación que se pretende resolver.

4.2.7 Percepción *Espacial*

En la elaboración de una teoría sobre el espacio arquitectónico, ha de tenerse en cuenta la posición de Norberg-Schulz (1963), dado que este autor asumió un punto de vista pluridisciplinar basado en las ciencias sociales y humanas; un planteamiento que surge como respuesta intelectual ante la situación crítica de la arquitectura en que él vivió y que representa la visión crítica frente a las teorías sacralizadas del Movimiento Moderno, él por su parte, apostaba

Comentado [JJ12]:

por entender su alrededor, y más aún en ambientes urbanos de consolidación formal y poso histórico.

La composición arquitectónica tiene un impacto duradero en los entornos en los que se encuentra, lo que influye concienzudamente en la vida cotidiana y el bienestar de las personas que los habitan. La composición apela a nuestras capacidades sensoriales, siendo la percepción visual la más destacada y directamente activada (Breen, 2019).

De acuerdo con García (2015) la composición arquitectónica desempeña un rol creativo en la arquitectura al permitir la visualización y fusión de las emociones transmitidas por los diseños arquitectónicos. A través de este proceso creativo, se generan propuestas arquitectónicas que cumplen una función práctica, a la vez que permiten a las personas conectarse con los espacios, convirtiendo la arquitectura en una expresión vital y existencial que despierta respuestas emocionales del ser humano.

En el caso de los terminales terrestres, estos son espacios transitorios por naturaleza, pero desempeñan un papel determinante en la forma en que se percibe la ciudad y en la experiencia de sus usuarios (Cáceres, 2018). Bajo este enfoque, los factores ambientales internos, como la iluminación, calidad del aire, temperatura, organización y condiciones visuales influyen directamente en la percepción visual del entorno.

Esta percepción de manera inconsciente determina la manera en la que el usuario interpreta y le otorga valor al entorno; la adecuada integración de todos los elementos favorece una lectura clara del medio.

4.3 Marco Conceptual

4.3.1 Tipos de Terminales

Se puede determinar que existen cuatro tipos de terminales las cuales cada uno tiene su función y programa arquitectónico.

4.3.2.1 Terminal Central. Es en el cual se pueda iniciar o terminar los recorridos debido a que en esta se permite almacenar y dar mantenimiento a los vehículos, asimismo cada empresa cuenta con sus instalaciones de la misma manera cuenta con plazas de accesos, paradas para transporte urbano, control de entrada y salida de los buses, salas de espera, boleterías, sanitarios generales, patios de maniobras, mecánica, estacionamiento tanto para personal como para público en general

4.3.2.2 Terminal de Paso. Es un punto en el cual él se detiene para recoger pasajeros además de tomarse descansos y abastecer de implementos necesarios al vehículo; de la misma forma cuenta con zonas para el transporte público por lo que están ubicados en vías secundarias también cuentan con cobertizo que permitan el cubrimiento de los buses, vestíbulo general, sala de espera, comercios, taquilla, sanitarios, andenes, patios de maniobra y administración.

4.3.2.3 Terminal Local. Son puntos donde se establecen líneas que dan servicio a determinada zona, debido a que los recorridos no son largos, lo que permite una cobertura focalizada y constante dentro del área de influencia.

Estas terminales concentran la operación de autobuses destinados a trayectos cortos, facilitando la organización del flujo vehicular y de pasajeros, además, constan de espacios definidos para el estacionamiento de autobuses y áreas de parada, así como servicios básicos como boletería y sanitarios, los cuales resultan necesarios para garantizar condiciones mínimas de funcionalidad, orden y atención al usuario durante el uso del sistema de transporte local.

4.3.2.4 Terminal de servicio directo. Es aquel servicio donde el pasajero aborda el vehículo en la terminal de salida y este no realiza ninguna parada hasta llegar a su destino, lo que permite un desplazamiento continuo y sin interrupciones a lo largo del recorrido. Este tipo de servicio se caracteriza por reducir los tiempos de viaje y evitar paradas intermedias, priorizando la

eficiencia y la rapidez en el traslado del usuario, de esta manera, la terminal de servicio directo concentra el inicio del recorrido y organiza la salida de las unidades, garantizando un flujo ordenado de pasajeros y vehículos desde el punto de origen hasta el destino final.

4.3.2 Clasificación de Terminales

Terminal Terrestre de pasajeros: Es una instalación diseñada para gestionar la llegada, salida y traslado de pasajeros en servicios de transporte terrestre, como autobuses. Estas terminales suelen contar con áreas de espera, taquillas de venta de boletos, plataformas para embarque y desembarque, así como servicios adicionales como locales comerciales, baños y áreas de descanso.

Terminal Terrestre Satélite: Es una extensión o complemento de una terminal principal. Su función es aliviar la congestión y mejorar la eficiencia al distribuir la carga de pasajeros o servicios a lo largo de diversas ubicaciones. Estas terminales satélites suelen estar conectadas con la terminal principal mediante sistemas de transporte, como lanzaderas o conexiones subterráneas.

Paradas de Ruta: Son puntos designados a lo largo de una ruta de transporte terrestre, como una ruta de autobús. Estas paradas permiten el embarque y desembarque de pasajeros a lo largo del trayecto, a diferencia de una terminal, las paradas de ruta son más simples y suelen consistir en marquesinas, bancos y señalizaciones para informar a los pasajeros sobre la ubicación y el horario de los servicios.

4.3.3 Tipos de servicio de transporte público

El transporte público se encuentra conformado por buses urbanos, taxis convencionales y ejecutivos, carga liviana, modalidad mixta, escolar y volquetes por lo cual asciende a un total de 2480 unidades lo que significa que el servicio de transporte de taxi convencional es el que mayor unidad posee, luego el taxi ejecutivo por último el transporte de carga liviana. (PDOT, 2014).

Comentado [JJ13]: ESTA CLASIFICACION EN DETALLE DEBERIA IR O EN EL MARCO TEORICO O EN EL CONCEPTUAL. EN EL NORMATIVO DEBE IR RESUMIDO

4.3.3.1 Tipos de transporte público

- Taxi convencional
- Taxi ejecutivo
- Carga liviana
- Bus urbano
- Transporte escolar
- Transporte mixto

4.3.4 Demanda del transporte público

La demanda de transporte público es el pago por el uso del servicio de movilización urbana de personas y animales mediante el uso de la infraestructura adecuada ya que este servicio ayuda a integrar a la ciudad disminuyendo de manera considerable el uso de vehículos particulares y con esto evitando el congestionamiento vehicular.

Pavón (2023) enuncian que la demanda de transporte surge de otros sistemas de demanda, que rara vez brindan satisfacción directa porque las personas o los productos no están impulsados a mejorarlos o satisfacerlos, sino a partir de sus necesidades en otros lugares. Las personas suelen viajar porque prefieren vivir a cierta distancia del trabajo, por vacaciones, ocio o negocios; pocas personas viajan para hacerlo, por ello, los operadores de transporte necesitan conocer las necesidades básicas de transporte y si pueden predecirse, puesto que la demanda de transporte se puede predecir más fácilmente.

4.3.5 Planificación del transporte

Para Jesús J. Enrique De H. y Álvarez (2014), mencionan que con el devenir del tiempo las personas siempre buscan diferentes medios de transporte para hacer su viaje más eficiente y cómodo. Logrando que el desarrollo del transporte e infraestructura brinden eficiencia y eficacia del movimiento humano y sus mercancías; por esta razón la movilidad urbana es parte integral

de la dimensión funcional de las ciudades y junto con el uso del suelo, determina cómo se llevan a cabo las actividades urbanas.

En consecuencia Salazar (2011), expresa que la planificación es un paso esencial en la evolución y estructuración del transporte, ya que nos posibilita comprender los problemas para desarrollar o crear nuevas soluciones, optimizar y disponer los recursos para enfocarnos en satisfacer las necesidades de movilidad por tanto la planificación del transporte se puntualiza como un nuevo patrón de movilidad en el que el transporte público es un elemento esencial, siendo este un eje de desarrollo y organización del tráfico ya que permite comprender el problema y desarrollar distintas soluciones enfocadas en la demanda de la movilidad estructurada.

Gutiérrez (2017), expone como el uso de transporte individual y servicios personalizados en una zona periférica a definido la dependencia del automóvil, el transporte terrestre relaciona diferentes variables permitiendo organizar el territorio mediante distintas redes viales, de este modo se entiende a la movilidad como el factor accesible de bienes y servicios a la sociedad.

4.3.6 Regularidad del Servicio

La seguridad se interpreta como un factor preponderante que engloba la prevención de incidentes o siniestros capaces de generar pérdidas materiales o humanas dentro y fuera del sistema, paralelamente, la frecuencia actúa como la variable cuantitativa que registra la periodicidad con la que las unidades transitan por un tramo específico en un intervalo temporal definido (Rivera & Zaragoza, 2007).

Por tales motivos, resulta imperativo establecer una regularidad en el servicio que armonice variables como la tarificación, la capacidad de carga y los tiempos de traslado, logrando minimizar las esperas y optimizando las acciones complementarias al viaje, tales como la reserva de pasajes o el pago de servicios auxiliares.

Es por esto que se analiza que la regularidad del transporte genera una simbiosis funcional dentro del edificio, en este caso, la arquitectura debe, por tanto, facilitar estos procedimientos administrativos y operativos para que el usuario perciba un sistema ordenado y previsible, lo cual es trascendental para la sostenibilidad del proyecto.

4.4 Marco Jurídico y/o normativo

El presente marco jurídico reúne los principales instrumentos legales y normativos que regulan la planificación, diseño, construcción, administración y lineamientos operativos de terminales terrestres en el Ecuador; estas disposiciones establecen las competencias de los diferentes niveles de gobierno.

Los criterios técnicos para la implementación de este tipo de infraestructura regulaciones de ordenamiento territorial que deben considerarse para garantizar una propuesta arquitectónica funcional, en este sentido, la propuesta del terminal Terrestre del Canton San Vicente se fundamenta bajo los siguientes instrumentos jurídicos que se exponen en el siguiente cuadro:

Tabla 3. Cuadro resumen de las normas jurídicas y normativas

Instrumento jurídico	Artículos/disposiciones	Aplicación a la propuesta
Constitución de la República del Ecuador (2008)	Arts. 14, 264 (nums. 1, 2, 3 y 6), 337, 375 y 394. Garantiza el derecho a un ambiente sano, establece las competencias de los GAD para planificar el desarrollo cantonal, regular el uso y ocupación del suelo, construir y mantener la vialidad urbana y planificar el transporte público; promueve el desarrollo de	Supone el fundamento constitucional para la planificación, diseño e implementación del Terminal Terrestre del cantón San

Comentado [JJ14]: REVISE QUE TODAS LAS LEYES O NORMAS QUE ESTAN EN TEXTO DEBERIAN CONSTAR EN EL CUADRO DE MAS ABAJO. SI YA CONSTAN DEBES DEJAR SOLO EL CUADRO INDICANDO EL NOMBRE COMPLETO DE LA BIBLIOGRAFIA EN LA COLUMNA INSTRUMENTO JURIDICO

Comentado [JJ15]: , ELABORE UN CUADRO RESUMEN

	infraestructura y garantiza el derecho a la movilidad.	Vicente, garantizando una infraestructura pública orientada a mejorar la accesibilidad y el desarrollo territorial.
Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) (2010)	Arts. 54, 55 (literales a, b, c y f) y 130. Define las funciones y competencias exclusivas de los GAD Municipales para planificar el desarrollo cantonal, regular el uso y ocupación del suelo, planificar, construir y mantener la vialidad urbana, así como planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de su jurisdicción.	Sustenta jurídicamente la competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Vicente para planificar, ejecutar y administrar el Terminal Terrestre como equipamiento público de movilidad.
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Arts. 1 y 44. Regula la organización, planificación, modernización y control del transporte terrestre; determina las competencias municipales para planificar el	Proporciona el marco legal para la planificación, construcción,

(2008, última reforma 2021)	transporte público, administrar la infraestructura de transporte y disponer la construcción de terminales terrestres conforme a la normativa vigente.	funcionamiento y administración del Terminal Terrestre, garantizando un servicio seguro.
Resolución No. 053-DIR-2010-CNTTTVS. Reglamento para la Autorización y Control de Terminales Terrestres (2010)	Define a los terminales terrestres como servicios conexos del transporte terrestre; clasifica los terminales en terminal terrestre de pasajeros, terminal terrestre satélite y paradas de ruta; establece los requisitos para la asignación de tipología, estudios de factibilidad, documentación técnica, diseño arquitectónico, autorización, administración, operación, accesibilidad, seguridad, áreas funcionales y control de los servicios de transporte.	Representa la principal normativa técnica para el desarrollo de la propuesta arquitectónica, al establecer la tipología del proyecto, los criterios de diseño, funcionamiento, seguridad, accesibilidad y operación del Terminal Terrestre del cantón San Vicente.
Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC-2015). Ministerio de Desarrollo Urbano	Comprende las normas técnicas obligatorias para el diseño y construcción de edificaciones. Para la presente propuesta son aplicables principalmente la NEC-SE (Seguridad Estructural), NEC-	Garantiza que el diseño arquitectónico del terminal terrestre cumpla con los

y Vivienda (MIDUVI) (2015)	HS (Seguridad Humana), NEC-FA (Accesibilidad Universal) y las disposiciones relativas a evacuación, protección contra incendios, accesibilidad para personas con discapacidad, circulación y seguridad de edificaciones de uso público.	estándares nacionales de seguridad estructural, accesibilidad universal, evacuación, protección contra incendios y funcionalidad de los espacios públicos.
Ordenanza de Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) y del Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) del cantón San Vicente (2024).	Define el modelo territorial del cantón, el uso y ocupación del suelo, la zonificación urbana, la localización de equipamientos públicos, la movilidad, el crecimiento urbano y los lineamientos para el desarrollo sostenible.	Orienta la implantación del Terminal Terrestre, asegurando su compatibilidad con la planificación territorial y las estrategias de desarrollo del cantón.
Ordenanza del Plan de Movilidad del cantón San Vicente (2022)	Establece políticas, estrategias y lineamientos para la organización del sistema de movilidad, el transporte público, la seguridad vial y la conectividad dentro del cantón.	Permite integrar la propuesta arquitectónica al sistema de movilidad cantonal, fortaleciendo la

		conectividad y la organización del transporte público.
Ordenanza para el cobro de tasas de la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del cantón San Vicente (2016)	Regula el cobro de tasas por los servicios administrativos relacionados con el tránsito, el transporte terrestre, permisos, autorizaciones y demás procedimientos de competencia municipal.	Sustenta la gestión administrativa y operativa del Terminal Terrestre durante su funcionamiento y prestación de servicios.

Nota. Elaboración propia con base en la Constitución de la República del Ecuador (2008), el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD, 2010), la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008, última reforma 2021), la Resolución N.º 053-DIR-2010-CNTTTVS (2010), la Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC-2015), el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón San Vicente (2024), la Ordenanza del Plan de Movilidad del cantón San Vicente (2022) y la Ordenanza para el cobro de tasas de la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del cantón San Vicente (2016).

4.5 Modelo Reportorio

En la presente investigación, para el desarrollo de la propuesta se tomó en cuenta como modelo de repertorio a nivel nacional:

- Terminal Terrestre "Arq. Sixto Duran Ballen"-Chone
- Terminal Terrestre de Guayaquil, Ecuador
- Estación de Autobuses de Lüleburgaz, Turquía / Collective Architects & Rasa **Studio**

Comentado [JJ16]: DE DONDE ESPECIFIQUE

4.5.1 Terminal Terrestre “Arq. Sixto Duran Ballen”- CHONE

El Terminal de transporte terrestre en Chone tiene en funcionamiento 31 años, es una obra que ha cumplido con las necesidades físico-espaciales para el sistema de transporte y sus usuarios a nivel local, provincial y regional, es un punto de conectividad entre la Región Sierra y la Costa.

Figura 3. Terminal Terrestre del Canton Chone, Manabí



Nota. Exteriores del Terminal Terrestre de Chone, fotografía de Juliana Zambrano, publicada en *Google Maps* (2023). *Google Maps*. <https://maps.app.goo.gl/NubeShVdqxU9qpkm7>

El ingreso y salida del Terminal se conecta directamente con la vía de orden estatal "Bypass" de cuatro carriles, facilitando el flujo continuo de buses interurbanos. La forma del edificio es sencilla, se caracteriza por la utilización de líneas rectas que forman un volumen paralelepípedo, con una hilera de columnas exteriores paralelas al mismo que sirven de apoyo para la cubierta.

El diseño funcional del Terminal es básico, este se basa en una nave longitudinal de una sola planta, con entrada centralizada y un corredor interior amplio a lo largo del edificio que a su vez sirve de zona de espera, y zonifica

de un lado las oficinas de transporte, y del otro lado, locales de comida, cabinas telefónicas, entre otros.

En la parte exterior, paralelo a los andenes, un corredor que comunica directamente con tiendas, ingresos a las oficinas de que sirven de apoyo para la cubierta.

El diseño funcional del Terminal es básico, este se basa en una nave longitudinal de una sola planta, con entrada centralizada y un corredor interior amplio a lo largo del edificio que a su vez sirve de zona de espera, y zonifica de un lado las oficinas de transporte, y del otro lado, locales de comida, cabinas telefónicas, entre otros, por otro lado, en la parte exterior, paralelo a los andenes, un corredor que comunica directamente con tiendas, ingresos a las oficinas de transporte y baños mixtos.

El Terminal en su parte frontal cuenta con 12 andenes proyectados a 45° para embarque y desembarque de pasajeros, con una zona para estacionamiento de buses, y en su parte posterior zona para tomar taxi y parada para buses locales.

Figura 4. Terminal Terrestre del Cantón Chone, Manabí



Nota. Terminal Terrestre de Chone, fotografía de Juliana Zambrano, publicada en *Google Maps* (2023). *Google Maps*. <https://maps.app.goo.gl/NubeShVdqxU9qpkm7>

En 2021, el Terminal Terrestre Arquitecto Sixto Durán Ballén, de Chone, se encontraba en su última fase de acabados de mejora, donde se trabajó en un nuevo cielo raso, bodegas, baños inclusivos, piso y remodelación de toda la fachada.

Además, se automatizaron los accesos; y actualmente se encuentra en total remodelación del patio de comidas (12 locales) con capacidad para 96 personas, y la sala de espera. Todas las áreas estarán climatizadas con aire acondicionado y se incorporaron áreas verdes en diversos espacios del lugar. Los propietarios de restaurantes y todo el personal que labora en este terminal terrestre, fue debidamente capacitado para mejorar la atención al usuario y brindarle un servicio de buena calidad.

Ventajas.

- Conexión directa con la vía estatal.
- Flujo continuo de buses interurbanos.
- Espacio suficiente para estacionamiento y maniobra de vehículos.
- Diseño funcional.
- Adecuación al entorno.

Desventajas.

- Diseño formal monótono.
- Insuficiente oferta de transporte para viajes cortos en horas de la noche.
- Inseguridad social en horas de la noche y la madrugada.

Se escogió el Terminal del cantón Chone como modelo de repertorio, ya que esta obra

se desarrolla en un contexto parecido al del cantón San Vicente ya que son pueblos vecinos.

El Terminal de Chone no es una obra que se disfruta visualmente ya que su diseño es anticuado y monótono, pero se destaca por ser una obra que ha funcionado 31 años y no ha presentado mayores inconvenientes, siendo un punto de conexión importante para el transporte a nivel Nacional.

4.5.2 Terminal Terrestre de Guayaquil, Ecuador

El Terminal Terrestre de Guayaquil supone uno de los principales equipamientos de transporte del Ecuador y uno de los referentes más importantes de infraestructura de movilidad a nivel nacional. El proyecto fue desarrollado por el estudio Gómez Platero Arquitectura y Urbanismo como una intervención de ampliación y modernización de la terminal existente, con el objetivo de mejorar su capacidad operativa, optimizar la circulación de usuarios y fortalecer su integración con el entorno urbano.

Una de las características más relevantes del proyecto es su organización funcional, basada en la separación clara de los flujos peatonales y vehiculares, permitiendo una circulación más segura y eficiente dentro de las instalaciones. La distribución espacial facilita la orientación de los usuarios mediante amplios espacios de circulación, salas de espera confortables y una adecuada conexión entre las áreas de embarque, desembarque y servicios complementarios.

Figura 5. Terminal Terrestre de Guayaquil, Ecuador



Nota. Vista exterior del Terminal Terrestre de Guayaquil. Adaptado de Gómez Platero Arquitectura y Urbanismo (2024), *Terminal Terrestre Guayaquil – Ecuador*. Recuperado de [Gómez Platero Arquitectura y Urbanismo](#)

Desde el punto de vista arquitectónico, el edificio se caracteriza por sus grandes cubiertas metálicas, amplios espacios interiores e incorporación de iluminación natural, aspectos que contribuyen a mejorar la percepción visual y reducir el consumo energético. De igual manera, el proyecto incorpora espacios públicos y áreas de transición que fortalecen la relación entre la terminal y la ciudad, transformándola en un equipamiento urbano de importancia regional.

El diseño responde a criterios de funcionalidad, flexibilidad y eficiencia operativa, permitiendo atender una gran cantidad de usuarios y adaptarse al crecimiento de la demanda de transporte.

Figura 6. Terminal Terrestre de Guayaquil, Ecuador



Nota. Vista interior del Terminal Terrestre de Guayaquil. Adaptado de Gómez Platero Arquitectura y Urbanismo (2024), *Terminal Terrestre Guayaquil – Ecuador*. Recuperado de [Gómez Platero Arquitectura y Urbanismo](#)

Ventajas

- Adecuada organización de los flujos peatonales y vehiculares.
- Espacios amplios que facilitan la circulación y orientación de los usuarios.
- Integración con el entorno urbano y los sistemas de movilidad.
- Incorporación de iluminación natural y elementos de protección solar.
- Flexibilidad funcional para futuras ampliaciones y adaptaciones.

Desventajas

- Escala sobredimensionada para ciudades intermedias o pequeñas.
- Alto costo de construcción y mantenimiento.

- Dependencia de sistemas mecánicos para el acondicionamiento de determinados espacios.
- Algunas soluciones arquitectónicas responden a una realidad metropolitana diferente a la de cantones de menor población.

El Terminal Terrestre de Guayaquil fue seleccionado como modelo de repertorio debido a que constituye un referente nacional en cuanto a organización funcional y eficiencia operativa. Aunque responde a una escala metropolitana muy distinta al contexto del cantón San Vicente, su análisis permite identificar criterios de diseño aplicables al proyecto, tales como la separación de flujos, la jerarquización de espacios, la incorporación de áreas comerciales y de espera, así como la utilización de estrategias de iluminación natural y confort ambiental.

4.5.3 Estación de Autobuses Lüleburgaz, Turquía / Collective Architects & Rasa Studio

Fue diseñada por Collective Architects & Rasa Studio en el año 2016. Se encuentra ubicado en Lüleburgaz, Turquía. La terminal de transporte es el punto de entrada a la ciudad, por lo tanto, posee un valor simbólico, y al mismo tiempo una infraestructura única y memorable. El objetivo principal era diseñar un complejo de transporte social y funcional en Lüleburgaz, utilizando el potencial del territorio, entendiendo su esencia como punto de referencia.

El diseño arquitectónico se caracteriza por la integración de los espacios interiores, eliminando la separación tradicional entre las áreas de llegada y salida. Esta disposición permite que las boleterías y los locales comerciales se ubiquen entre las salas de espera, favoreciendo una distribución más flexible y facilitando futuras adaptaciones del edificio según las necesidades de los usuarios.

Comentado [JJ17]: DE DONDE

Figura 7. Terminal de Autobuses Lüleburgaz, Turquía / Collective Architects & Rasa Studio



Nota. Adaptado de Estación de Autobuses Lüleburgaz / Collective Architects & Rasa Studio [Fotografía], por Ahmet Kazua, 2016, ArchDaily (<https://n9.cl/c4dyx>)

En el acceso principal, ubicado en el sector oeste, se desarrolla un espacio público cubierto mediante una estructura de techo con diferentes inclinaciones, la cual proporciona protección climática y genera una plaza de uso colectivo. En esta zona se concentran el restaurante, la cafetería y los espacios comerciales, concebidos para atender tanto a los pasajeros como a la comunidad en general, fortaleciendo la relación entre la terminal y el entorno urbano.

Del mismo modo, el proyecto destaca por su propuesta estructural y material, ya que emplea una arquitectura que se integra de manera armónica con el paisaje y el contexto inmediato, convirtiendo la materialidad en un

componente fundamental de la expresión arquitectónica y de la identidad del edificio.

Figura 8. Terminal de Autobuses Lüleburgaz, Turquía / Collective Architects & Rasa Studio



Nota. Adaptado de *Estación de Autobuses Lüleburgaz* / Collective Architects & Rasa Studio [Fotografía], por **Engin Gerçek**, 2016, ArchDaily. <https://www.archdaily.com/es/796774/estacion-de-autobuses-luleburgaz-collective-architects-and-rasa-studio>

Ventajas

- Integra las áreas de llegada y salida, mejorando la circulación y la funcionalidad del edificio.
- Presenta una distribución flexible que facilita futuras modificaciones o ampliaciones.
- Incorpora espacios comerciales y de servicio accesibles tanto para pasajeros como para la población local.
- Genera un espacio público cubierto que favorece la interacción social y protege de las condiciones climáticas.

- Utiliza una propuesta estructural y material que se integra con el entorno, fortaleciendo la identidad arquitectónica.
- Se consolida como un punto de referencia urbano y un elemento representativo de la ciudad.

Desventajas

- La ausencia de una separación física entre las zonas de llegada y salida puede generar congestión durante periodos de alta demanda.
- La cubierta de geometría compleja puede incrementar los costos de construcción y mantenimiento.
- Los amplios espacios abiertos requieren una gestión adecuada para garantizar el confort térmico y acústico.
- La mezcla de actividades comerciales y de transporte puede ocasionar conflictos en la circulación de los usuarios si no existe una correcta zonificación.

Tabla 4. Cuadro Comparativo de los modelos repertorios

Criterio de análisis	Terminal Terrestre de Chone (Ecuador)	Terminal Terrestre de Guayaquil (Ecuador)	Estación de Autobuses Lüleburgaz (Turquía)
Ubicación	Chone, Manabí, Ecuador	Guayaquil, Guayas, Ecuador	Lüleburgaz, Turquía
Escala de influencia	Local y regional	Nacional y metropolitana	Regional y urbana
Año de construcción/intervención	Construido hace más de 30 años y remodelado integralmente en 2021	Ampliación y modernización contemporánea	2016

Tipología arquitectónica	Terminal terrestre convencional	Terminal terrestre metropolitana	Estación de autobuses de carácter urbano-social
Concepto de diseño	Prioriza la funcionalidad operativa y la conectividad regional	Optimización de flujos, eficiencia operativa e integración urbana	Integración del transporte con el espacio público y la identidad urbana
Organización espacial	Nave longitudinal de una planta con corredor central distribuidor	Espacios jerarquizados con áreas claramente diferenciadas	Espacios integrados sin separación rígida entre llegadas y salidas
Circulación de usuarios	Flujo lineal y sencillo	Separación eficiente de flujos peatonales y vehiculares	Circulación flexible e integrada
Relación con el entorno urbano	Conexión directa con la vía estatal Bypass	Vinculación con la red urbana y sistemas de movilidad	Genera una plaza pública cubierta que conecta con la ciudad
Espacios complementarios	Locales comerciales, oficinas, patio de comidas y	Áreas comerciales, servicios, salas de espera y	Cafetería, restaurante, comercio y espacios de

	sala de espera	espacios públicos	convivencia ciudadana
Tratamiento arquitectónico	Volumetría simple y funcional	Imagen contemporánea de gran escala con cubiertas metálicas	Arquitectura expresiva con cubiertas inclinadas y lenguaje dinámico
Materialidad predominante	Hormigón armado y estructura convencional	Acero, hormigón y cerramientos contemporáneos	Acero, hormigón y materiales integrados al paisaje
Iluminación natural	Limitada	Amplio aprovechamiento de luz natural	Aprovechamiento de iluminación natural mediante espacios abiertos
Confort ambiental	Mejorado mediante remodelación y climatización	Diseño orientado al confort y eficiencia energética	Dependiente de estrategias pasivas y control climático adecuado
Flexibilidad funcional	Media	Alta	Alta
Accesibilidad	Mejorada con baños inclusivos y renovación de espacios	Diseñada para atender grandes flujos de usuarios	Espacios accesibles e integrados para diversos usuarios

Fortaleza principal	Funcionalidad comprobada y adaptación al contexto local	Excelente organización operativa y capacidad de atención masiva	Integración urbana, flexibilidad y calidad arquitectónica
Debilidad principal	Limitada expresión arquitectónica y capacidad de crecimiento	Costos elevados de construcción y mantenimiento	Mayor complejidad constructiva y operativa
Aporte para la propuesta de San Vicente	Referente contextual por similitud territorial y escala de servicio	Referente para la organización de flujos y distribución funcional	Referente para la creación de espacios públicos, identidad arquitectónica e integración urbana

Nota. Elaboración propia con base en el análisis de la información documental correspondiente al Terminal Terrestre "Arq. Sixto Durán Ballén" de Chone, el Terminal Terrestre de Guayaquil y la Estación de Autobuses de Lüleburgaz (Turquía), obtenida de las fuentes citadas en el modelo de repertorio.

Comentado [JJ18]: IGUAL EN BASE A.....

Tabla 5. Elementos de los modelos de repertorio aplicados en la propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre del cantón San Vicente

TERMINAL CHONE	TERMINAL SAN VICENTE
ACCESOS Y AREAS VERDES	Se tomaron como referencia los accesos y las áreas verdes, debido a que su disposición optimiza

	la circulación de usuarios y vehículos, facilita la accesibilidad al terminal y aporta espacios paisajísticos que mejoran el confort ambiental y la integración con el entorno.
TERMINAL GUAYAQUIL	TERMINAL SAN VICENTE
CIRCULACION	Se considero aquellos espacios amplios que facilitan la circulación y orientación de los usuarios, además se implementó la iluminación natural y elementos de protección solar en la fachada frontal, con el propósito de favorecer el ingreso de luz natural, controlar la incidencia directa de la radiación solar y mejorar las condiciones de confort térmico y lumínico en los espacios interiores.
TERMINAL TURQUIA	TERMINAL SAN VICENTE
PATIO DE MANIOBRA	Se adoptó como referente, ya que su disposición espacial permite un acceso y una salida más eficientes para las unidades de transporte, favoreciendo una circulación continua, minimizando interferencias operativas y mejorando la funcionalidad general del terminal.

Nota. Elaboración propia.

5. Capítulo 2.- Diagnóstico del proyecto integrador

5.1 Información Básica –

Ubicación, Límites, superficie

El cantón San Vicente, se encuentra ubicado en la parte céntrica del norte de la provincia de Manabí, sus coordenadas corresponden desde 0° 35' latitud sur, y 80° 24' hasta 80° 11' de longitud occidental, limitando al norte con el Océano Pacífico y el Cantón Jama; al sur con el estuario del Río Chone; al este con la Parroquia de San Isidro del Cantón Sucre y el Cantón Chone; al oeste: Océano Pacífico, data comprobado y certificado por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Vicente. A su vez, forma parte de la Zona 4 de planificación y está conformado por las parroquias San Vicente y Canoa. Su superficie es de aproximadamente 715 km².

Población

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2022), el cantón San Vicente cuenta con una población de 24.997 habitantes, equivalente al 1,57 % de la población de la provincia de Manabí. Del total de habitantes, 16.880 (67,5 %) residen en el área urbana y 8.117 (32,5 %) en el área rural. Asimismo, la población está conformada por 12.710 mujeres (50,8 %) y 12.287 hombres (49,2 %).

Los barrios con mayor concentración de población y actividad urbana se localizan en la zona central del cantón San Vicente. Entre ellos se encuentra el barrio chino, el cual colinda al oeste con la vía San Isidro, así como los barrios las mandarinas, 1 de enero y los Perales, que conforman el sector de mayor consolidación urbana del cantón.

Comentado [JJ19]: AQUÍ DEBE IR TODOS LOS DATOS GENERALES, UBICACIÓN, Y MAPA, POBLACION Y OTROS DATOS. EL ANALISIS URBANO LO DEBES PONER EN ANALIIS DE SITIO

Figura 9. Delimitación del territorio urbano de la cabecera cantonal de San Vicente, Manabí



Nota. Ortofotocarta base a escala 1:5.000 generada con sensor UltracamXp (tamaño de píxel: 40 cm), con toma de imagen realizada en el año 2011. La delimitación del área urbana mediante el polígono rojo es de elaboración propia. Adaptado de *Ortofotocarta San Vicente*, por el Instituto Geográfico Militar (IGM), Quito, Ecuador.

5.1.1 Análisis del sitio –

La cabecera cantonal de San Vicente, siendo uno de los cantones más joven de la provincia de Manabí, ha alcanzado un desarrollo socioeconómico y

Comentado [JJ20]: FALTA DATOS DE ANALISI URBANOS

Comentado [JJ21]: ORGANICE LOS DATOS DEL ANALISIS URBANO RAPIDO, INCLUYA MAPAS SAN VIC DE EQUIPAMIENTOS, DONDE SE INCLUYA LA VIALIDAD PRINCIPAL

cultural por sus diversas fuentes de crecimiento que impulsan a generar el factor monetario de sus habitantes tanto en el área comercial, agrícola, ganadero y turístico.

Cuenta con 21 centros educativos de diferentes categorías, estimulando y logrando el alcance intelectual de quienes lo reciben, lo que servirá de guía para el desempeño laboral y calidad de vida de la colectividad; se abastece de instituciones de salud tanto públicas como privadas que garantiza y respalda el bienestar común de los ciudadanos.

El cantón se compone de 7.700 familias según los resultados del VIII Censo de Población y VII de Vivienda 2022, de diferentes clases sociales, dando lugar a hogares que dependen del área agrícola, la pesca, el comercio local y el sector turístico, donde las familias juegan un papel central en la economía cotidiana del cantón San Vicente, generando bienes, empleos e ingresos.

En San Vicente predomina su gente noble y sencilla, muchas vulnerables en su estilo de vida por las condiciones de sus viviendas, sin dejar a un lado su trabajo cotidiano, digno y sacrificado convirtiéndolo en recursos para el sustento de su núcleo familiar.

Su situación geográfica lo hace inmensamente rico en cuanto a su diversidad de fauna y condiciones agropecuarias que permiten crear y generar servicios para el bienestar y desarrollo de sus habitantes. El sector hotelero también tiene un impacto social, creando aspectos culturales, ambientales y económicos que benefician a la comunidad.

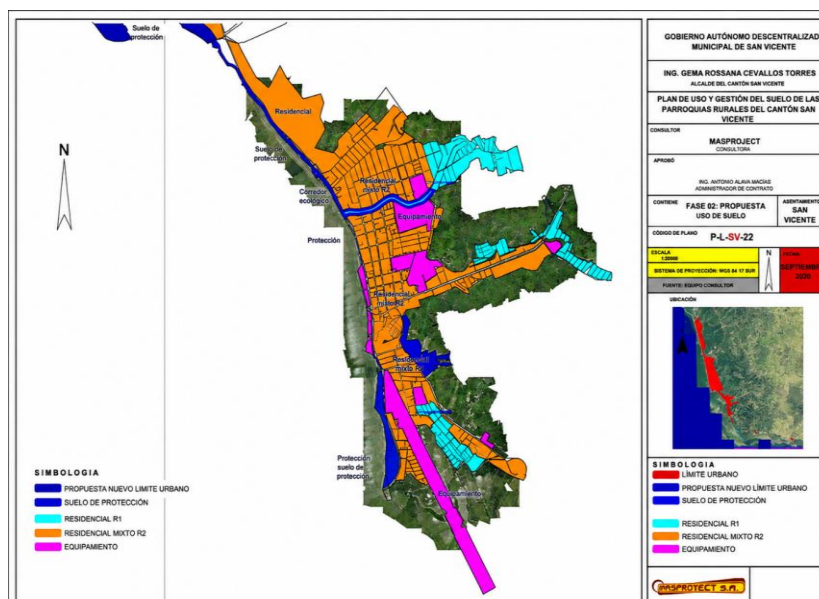
En el año 2025, la Prefectura de Manabí y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Vicente impulsaron acciones destinadas al fortalecimiento de la infraestructura vial y comunitaria del cantón, mediante la ejecución de proyectos orientados a mejorar la conectividad territorial, la movilidad y las condiciones de servicio para sus habitantes.

Una de las obras fue realizada en el presente año 2026, la rehabilitación de la cancha de baloncesto Padre Félix Goitisoló, ubicada en la zona del Malecón Leónidas Vega, representa uno de los principales espacios recreativos y deportivos del cantón San Vicente, al convertirse en un punto de encuentro para la práctica constante de actividades deportivas, campeonatos y convivencia comunitaria.

5.1.1.1 Usos de suelo predominantes. En la cabecera cantonal predominan los usos residencial, comercial, institucional, turístico y agrícola. El uso residencial se desarrolla principalmente en los barrios urbanos, mientras que el uso comercial se concentra en el centro de la ciudad, el malecón, el mercado municipal y el Centro Comercial San Vicente, por otra parte, los equipamientos institucionales corresponden a establecimientos educativos, centros de salud, edificios administrativos y de seguridad.

En la periferia del área urbana predominan actividades agrícolas y ganaderas, mientras que el frente costero concentra actividades turísticas y recreativas. El terreno destinado para el proyecto arquitectónico se encuentra adyacente al Centro Comercial San Vicente, que funciona actualmente como mercado de abastos, ubicándose sobre la vía San Isidro, una zona altamente transitada y con presencia de locales comerciales, en su entorno inmediato, generalmente existen terrenos vacíos con presencia de arbustos y pastizales, lo que evidencia disponibilidad de suelo para procesos de expansión urbana.

Figura 10. Mapa áreas potenciales libres para la expansión urbana en San Vicente



Nota. Reproducido de Ordenanza que determina el Plan de Uso y Gestión del Suelo del cantón San Vicente, provincia de Manabí (Producto IV: Memoria Técnica, septiembre de 2020), por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Vicente.

El uso de suelo predominante es el Residencial R1, representado en color celeste. Este uso ocupa la mayor parte del tejido urbano consolidado, especialmente en los barrios ubicados al norte, este y sureste de la parroquia. El Residencial Mixto R2 (color naranja) constituye el segundo uso más importante y se concentra sobre los principales corredores viales y el centro urbano, donde la vivienda convive con actividades comerciales y de servicios.

Los equipamientos (color fucsia) aparecen de manera puntual en zonas estratégicas, correspondientes a instituciones públicas, educativas, recreativas y de servicios, mientras que las áreas de protección (color azul oscuro) se localizan principalmente junto a cuerpos de agua y sectores ambientalmente sensibles. Esta clasificación coincide con la estructura habitual de los PUGS ecuatorianos, donde R1 corresponde a áreas predominantemente habitacionales y R2 a zonas con mezcla de vivienda y comercio compatible.

5.1.1.2 Elementos del medio natural. El cantón San Vicente presenta una importante riqueza natural determinada por su ubicación costera y por la presencia del océano Pacífico, la Bahía de Caráquez, el estuario del río Chone y diversos esteros y cuerpos hídricos que forman parte del paisaje natural. San Vicente se encuentra formado por un sistema montañoso muy accidentado, especialmente en sectores como las Lomas de la Cabuya, San Felipe y El Morro, sin embargo, gran parte del área urbana presenta una topografía regular que favorece el desarrollo de infraestructura.

La vegetación predominante está conformada por especies frutales, maderables y medicinales como guayacanes, palo santo, laureles, tunas, cactus, muyuyales, pastizales y arbustos, constituyendo parte importante del paisaje natural del cantón.

Figura 11. Mapa base de la trama urbana (topografías de las laderas)



Nota. Elaboración **propia**.

5.1.1.3 Elementos del medio **construido.** La estructura vial del cantón está conformada por las vías principales hacia Bahía de Caráquez, Chone, San Isidro y Canoa, complementadas por una red de vías secundarias ubicadas principalmente en el centro urbano y vías terciarias que conectan con las zonas periféricas. La vía San Vicente–San Isidro se convierte en la Avenida 5 de junio al ingresar al centro cantonal, donde se intercepta con la vía hacia Canoa, concentrando uno de los mayores flujos vehiculares del cantón.

Los equipamientos urbanos están conformados por el Mercado Municipal, el Centro Comercial San Vicente, instituciones educativas, centros de salud públicos y privados, la estación de Policía Nacional, edificios administrativos y el malecón Leónidas Vega, los cuales constituyen los principales espacios de prestación de servicios para la población.

La infraestructura física del cantón se ha fortalecido mediante la rehabilitación de la red vial urbana, la modernización del mercado municipal y la consolidación de equipamientos públicos que favorecen el desarrollo económico y la movilidad urbana, no obstante, la inexistencia de un terminal terrestre ha provocado que el transporte intercantonal e interprovincial opere de manera improvisada, generando desorden en el embarque y desembarque de pasajeros.

Comentado [JJ22]: NO HAY QUE PONER UN MAPA CON FRUTAS, NI ARBOLES!!!!!! HAY QUE PONER UN MAPA BASE DE LA TRAMA URBANA, DONDE SE VEA QUE ESTA EL RIO Y LAS TOPOGRAFIA DE LAS LADERA. NO PONGA ESE GRAFICO

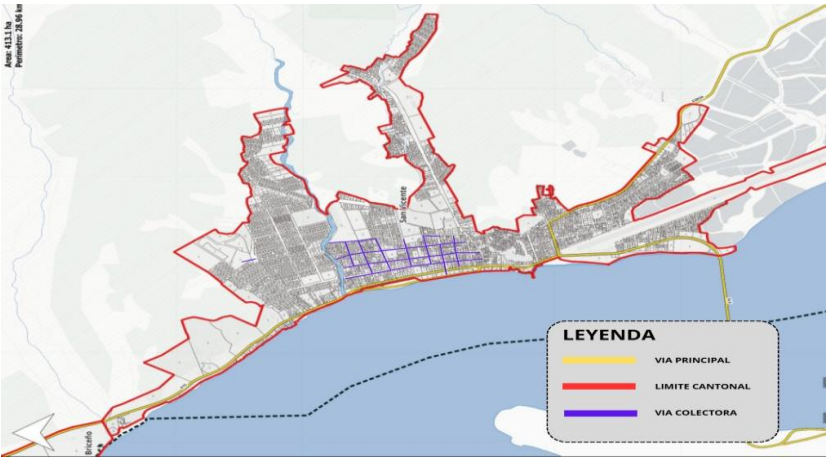
Comentado [JJ23]: LOS MAPAS DE ESTE PUNTO SE DEBEN MEJORAR DEBE USAR UN MAPA BASE DE PREFERENCIA NO FOTO DE GOOGLE, CONFUNDE LO QUE QUIERE MOSTAR, SIMBOLOIA PONGA

Figura 12. Mapa de localización de equipamientos urbanos en el cantón San Vicente



Nota. Elaboración propia.

Figura 13. Mapa Vial: Vías Principales, Colectoras y Límite Cantonal



Nota. Elaboración propia.

Figura 14. Mapa de los principales hitos urbanos del cantón San Vicente



Nota. Elaboración propia.

En el 2014 se desarrolló la obra de rehabilitación y pavimentación del malecón Leónidas Vega y varias calles céntricas del cantón, inaugurada oficialmente en noviembre de 2015 con una inversión gubernamental de unos 21 millones de dólares. La red vial, ha adoptado un rol importante para la economía local, el transporte de bienes, dando paso a servicios turísticos, fortaleciendo la integración de comunidades y la producción local.

Con apoyo del Banco de Desarrollo y el GAD, se ejecutó la construcción y mejora del mercado municipal, infraestructuras que actúan como centros de intercambio económico y dinamizan tanto el comercio formal como informal.

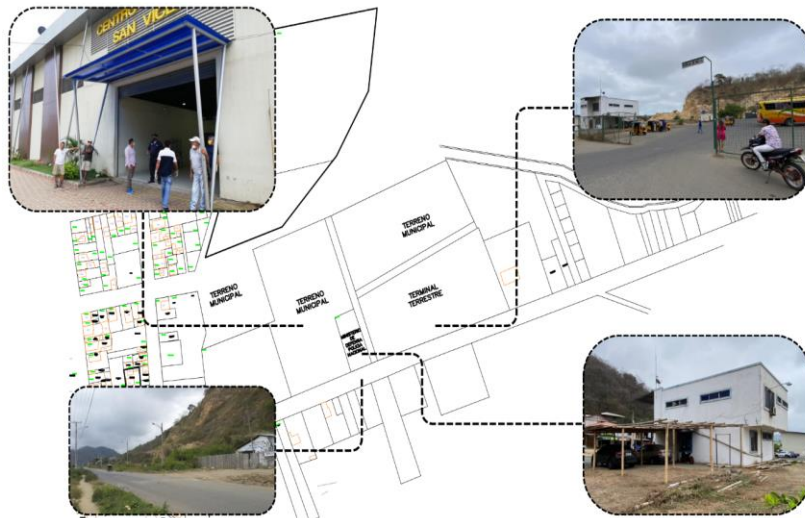
Con base en el diagnóstico urbano-territorial y la revisión de información proporcionada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Vicente, se determinó como zona de estudio e implantación del proyecto el sector localizado en la vía San Isidro, próximo al Centro Comercial San Vicente (mercado de abastos), entre los barrios Las Mandarinas y El Progreso. Este emplazamiento presenta condiciones favorables debido a su relación con la estructura vial existente, su accesibilidad desde diferentes sectores del cantón y su proximidad a áreas de actividad comercial y servicios urbanos, en la actualidad, la ausencia de un equipamiento formal destinado al transporte terrestre ocasiona que las operaciones de embarque y desembarque se desarrollen en espacios no planificados, generando conflictos de movilidad y espacio público, por ello, la propuesta de un Terminal Terrestre busca consolidar un sistema organizado, seguro y, además, eficiente para la movilidad cantonal e interprovincial.

Figura 15.. Localización del terreno destinado al proyecto del Terminal Terrestre de San Vicente



Nota. Elaboración propia.

Figura 16. Plano Catratal de San Vicente



Nota: Elaboración propia.

5.1.2 Análisis del Usuario. -

El tipo de pasajeros que se beneficiaran del proyecto “Terminal terrestre de San Vicente” están clasificados en dos tipos de usuarios. En primer lugar, los usuarios directos, quienes usan el espacio de manera constante, entre ellos los pasajeros, conductores, personal administrativo de las cooperativas de transporte y comerciantes aledaños que desarrollan actividades dentro o en el entorno inmediato del terminal.

Por su parte, los usuarios indirectos, quienes se comprenden por utilizar las instalaciones de manera ocasional, como familiares de pasajeros, turistas, proveedores y población flotante, quienes acceden al terminal de forma

Comentado [JJ24]: SON DOS TIPO DE USUARIO
REDACTAR DE NUEVO

temporal de acuerdo con sus necesidades de movilidad o actividades complementarias.

Las cooperativas de buses que operan dentro del Cantón, son 8 en total, quienes la conforman son, la turístico Manabí, Costa Norte, Flavio Alfaro, Coop. Tosagua, Coactar, Carmen Limitada, Aray y Reina.

De acuerdo con el levantamiento de campo realizado y la información proporcionada por las cooperativas de transporte que operan en el cantón, se estima una movilización superior a 5.000 pasajeros por jornada, con una demanda que podría oscilar alrededor de los 6.000 usuarios por jornada, considerando las variaciones de ocupación según horarios, frecuencias de servicio y períodos de mayor movilidad; esta estimación es utilizada como base para el dimensionamiento de la propuesta arquitectónica.

San Vicente evidencia una población heterogénea en términos etarios, conformada por niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, se constata una mayor presencia de adultos en etapa productiva, quienes hacen uso de los servicios de transporte terrestre con mayor frecuencia por motivos laborales, comerciales y administrativos, en síntesis la procedencia de los usuarios responde tanto a sectores urbanos como rurales del cantón, así como a flujos regionales provenientes de cantones cercanos, lo que refuerza el carácter del terminal terrestre como un nodo de integración territorial y social.

El análisis de las dinámicas de uso y comportamiento de los usuarios en el cantón San Vicente se otorga a la movilidad cotidiana y regional, con horarios de mayor afluencia concentrados en las primeras horas de la mañana y al final de la tarde, correspondiendo con jornadas laborales, educativas y actividades comerciales.

En cuanto a la estancia de los ciudadanos, predomina una permanencia de tipo corta y media, vinculada a tiempos de espera previos al embarque o desembarque, aunque se identifican estancias prolongadas en usuarios provenientes de zonas rurales o interregionales, donde la relación usuario

espacio da lugar a la ocupación de áreas de espera, circulación y servicios, influyendo en el confort espacial directamente en el comportamiento del usuario.

Encuesta: Análisis del Usuario

Comentado [JJ25]:

Con el propósito de visibilizar las necesidades sentidas de la población frente a la inexistencia de un terminal terrestre en el cantón San Vicente, se formuló una encuesta estructurada a través de la plataforma Google Forms, compuesta por 6 preguntas de opción múltiple y casillas; el instrumento estuvo dirigido tanto a los usuarios del servicio de transporte terrestre como a los comerciantes aledaños. La encuesta principalmente fue diseñada para identificar percepciones, problemáticas y requerimientos relacionados con el funcionamiento actual del sistema de transporte.

La respectiva encuesta fue realizada a 178 informantes del Canton San Vicente, se consideró la variable de sexo, la muestra estuvo conformada por un 50.3 % de participantes del sexo masculino y un 49.7% del sexo femenino, esto con la finalidad de identificar la participación de ambos grupos dentro del análisis de los usuarios y comerciantes del cantón San Vicente.

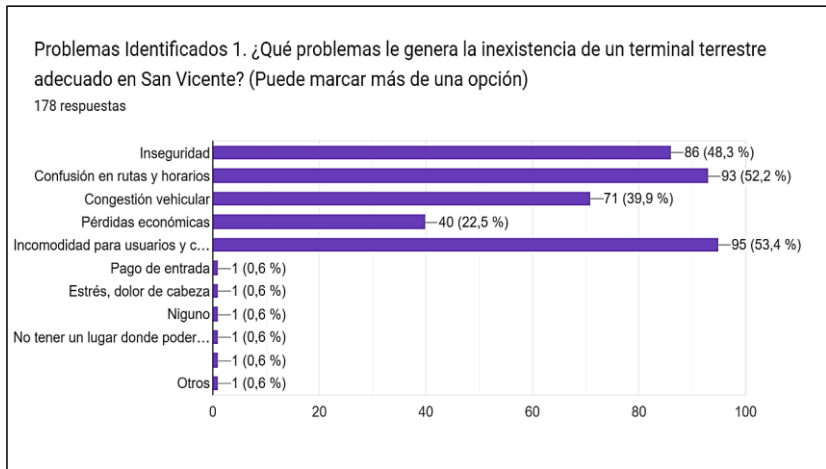
De igual manera, se consideró la variable edad, abarcando un rango comprendido entre los 18 y 62 años, lo que permitió recoger percepciones de distintos grupos etarios vinculados al uso del transporte terrestre; por último, se consideró la variable ocupación, dentro de la cual se identificaron principalmente estudiantes, docentes, servidores públicos, comerciantes, trabajadores del sector agrícola y oficiales pertenecientes a diferentes cooperativas de transporte.

En este último grupo la participación estuvo conformada por seis varones con edades comprendidas entre 38 a 57 años, correspondientes a representantes de las líneas de transporte: Coop. Turístico (1) Coop. Tosagua (1), Coop. Flavio Alfaro (1), y Coop. Costa Norte (1), Coop Reina del Camino (1) y Coop Coactur (1).

A continuación, se presentan las tablas correspondientes a las preguntas formuladas en la encuesta, en las cuales se exponen los resultados obtenidos:

1. Problemas Identificados

Figura 17. Tabla de Problemas Identificados



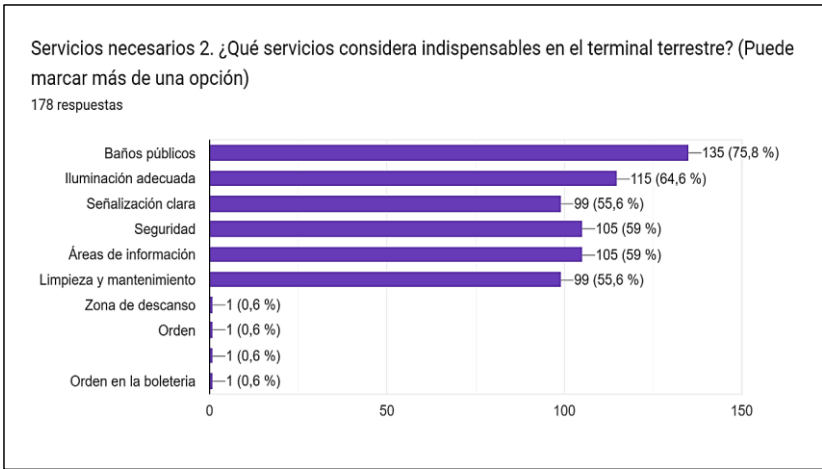
Los resultados evidencian que la principal problemática percibida por los usuarios es la incomodidad para los usuarios, señalada por el 53,4 % de los encuestados, lo que pone de manifiesto la ausencia de condiciones adecuadas para la espera, circulación y uso del servicio de transporte; esta incomodidad se alinea directamente con la falta de infraestructura formal y espacios diseñados para la permanencia temporal de los usuarios.

De igual manera, un 52,2 % manifiesta experimentar confusión en rutas y horarios, lo que muestra deficiencias en la organización del sistema de transporte y la carencia de señalización clara e información accesible. La inseguridad, mencionada por el 48,3 %, se posiciona como un factor crítico, asociado a la falta de control, iluminación y vigilancia en los puntos informales de embarque y desembarque. Por otro lado, la congestión vehicular alcanza un 39,9 %, evidenciando el impacto negativo que la ausencia de un terminal genera en la movilidad urbana.

En última instancia, un 22,5 % identifica pérdidas económicas, afectando tanto a usuarios como a comerciantes, debido a la desorganización del flujo de pasajeros y actividades comerciales.

2. Servicios Necesarios

Figura 18. Tabla de Servicios Necesarios

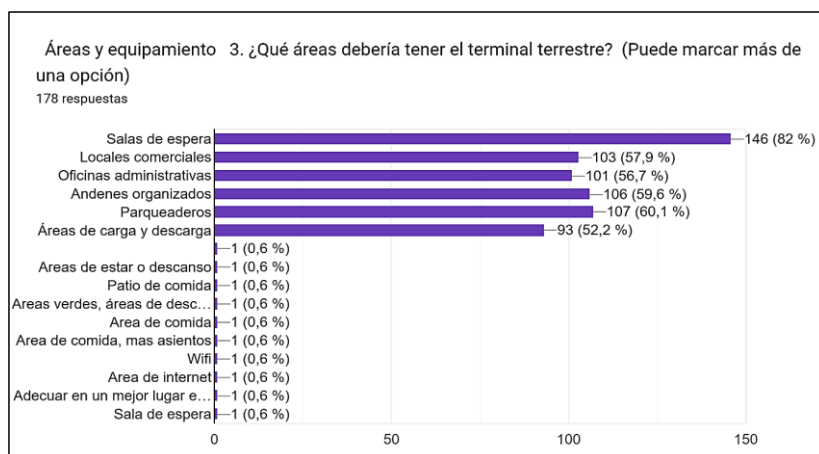


En relación con los servicios necesarios, los encuestados priorizan la presencia de baños públicos, con un 75,8 %, lo que evidencia una necesidad básica insatisfecha en los actuales puntos de transporte. La iluminación adecuada es señalada por el 64,6 %, reforzando su importancia tanto para la seguridad como para el confort espacial.

La seguridad y las áreas de información alcanzan un 59 % cada una, lo que revela la demanda de control, vigilancia y orientación dentro del espacio. De igual manera, la limpieza y mantenimiento y la señalización clara (55,6 %) destacan la necesidad de un entorno ordenado, legible y funcional. Estos resultados especialmente indican que el futuro terminal terrestre debe priorizar servicios básicos y complementarios que garanticen condiciones adecuadas de uso, de manera que fortalezca la experiencia del usuario y el funcionamiento del sistema de transporte.

3. Áreas y Equipamiento

Figura 19. Tabla de Áreas y Equipamiento

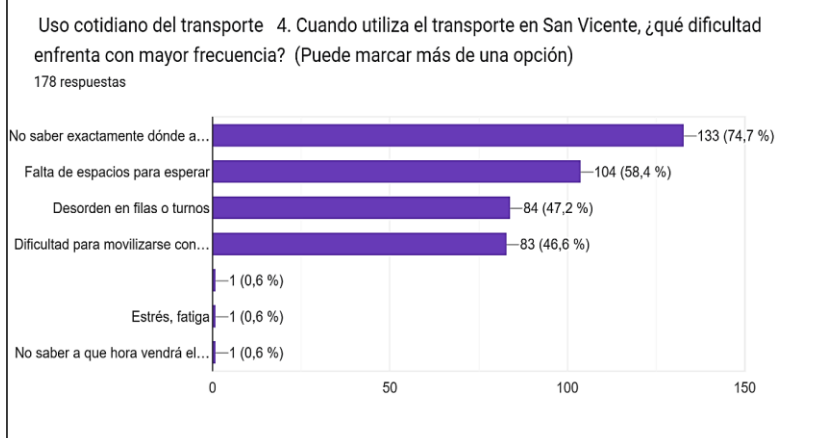


Respecto a las áreas y equipamientos, las salas de espera se posicionan como el espacio más demandado, con un 82 %, evidenciando la necesidad de áreas amplias, cómodas y protegidas para la permanencia de los usuarios. Le siguen los andenes organizados (69,6 %), fundamentales para el orden operativo y la seguridad en el embarque y desembarque.

Los parqueaderos (60,1 %), los locales comerciales (57,9 %) y las oficinas administrativas (56,7 %) reflejan la necesidad de un equipamiento integral que articule funciones operativas, administrativas y económicas. Por último, las áreas de carga y descarga (52,2 %) evidencian la importancia del terminal como centro logístico.

4. Dificultades de Uso del Transporte

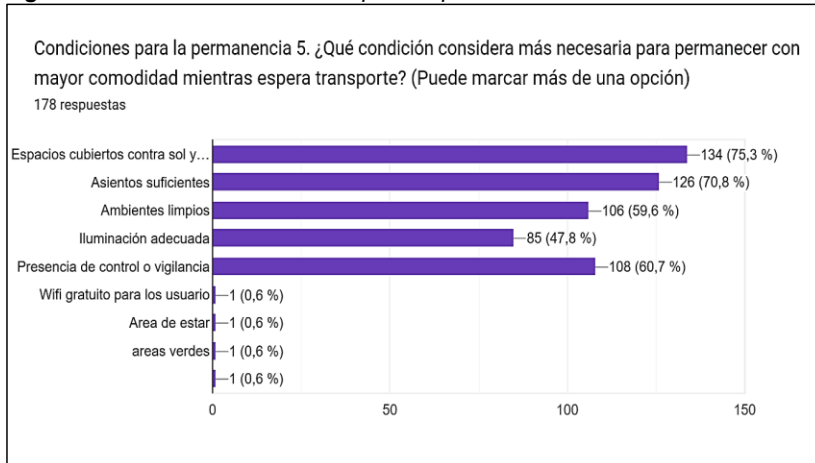
Figura 20. Tabla de Uso cotidiano del Transporte



En cuanto al uso cotidiano del transporte, el 74,7 % de los encuestados manifiesta que su principal dificultad es no saber exactamente dónde abordar, lo que evidencia una clara falta de organización espacial y señalización. La falta de espacios para esperar (58,4 %) refuerza la problemática de la inexistencia de áreas de estancia adecuadas. El desorden en filas o turnos (47,2 %) y la dificultad para movilizarse con equipaje (46,6 %) reflejan deficiencias en la gestión del flujo de usuarios y en el diseño de circulaciones accesibles; los resultados ponen en evidencia la necesidad de un diseño arquitectónico que priorice el orden funcional.

5. Condiciones de Permanencia

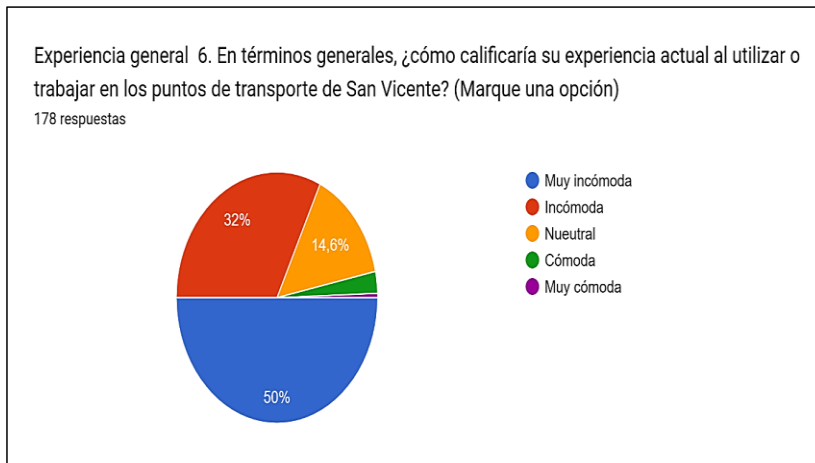
Figura 21. Tabla de Condiciones para la permanencia



Las condiciones más valoradas para una permanencia cómoda son los espacios cubiertos contra el sol y la lluvia, con un 75,3 %, lo que responde directamente a las condiciones climáticas del cantón. Los asientos suficientes (70,8 %) y la presencia de control o vigilancia (60,7 %) refuerzan la importancia del confort y la seguridad como elementos puntuales del diseño. Igualmente, los ambientes limpios (59,6 %) y la iluminación adecuada (47,8 %) complementan las condiciones necesarias para una experiencia de uso digna y funcional. Estos resultados orientan el diseño hacia espacios de espera confortables, protegidos y seguros, favoreciendo una adecuada relación usuario-espacio.

6. Experiencia General del Usuario

Figura 22. Tabla de Experiencia General



Finalmente, la experiencia general evidencia una valoración predominantemente negativa: el 50 % califica su experiencia como “muy incómoda” y el 32 % como “incómoda”, lo que representa más del 80 % de percepción desfavorable. Solo un 14,6 % mantiene una posición “neutral” y un porcentaje mínimo percibe la experiencia como “cómoda”.

El análisis de usuarios y los resultados de las encuestas permitieron identificar que en la actualidad la principal necesidad del cantón San Vicente es contar con un terminal terrestre que brinde orden, seguridad, confort y servicios adecuados para los pasajeros y comerciantes. De esta forma, se evidenció en gran medida la demanda de espacios funcionales como salas de espera, andenes organizados, áreas de información, servicios higiénicos y zonas comerciales.

En consecuencia, el diagnóstico obtenido supone el fundamento técnico para la formulación de la propuesta arquitectónica, orientando la definición del programa de necesidades, la zonificación funcional y los criterios de diseño, con el propósito de responder a las demandas identificadas y optimizar el funcionamiento del sistema de transporte terrestre del cantón.

5.1.3 Descripción y conceptualización de la propuesta. –

El presente proyecto corresponde al diseño de un Terminal Terrestre de Transporte Intercantonal e Interprovincial para el cantón San Vicente, provincia de Manabí, concebido como un equipamiento urbano estratégico destinado a organizar, regular y optimizar la movilidad terrestre de pasajeros, donde la infraestructura cumple funciones esenciales de embarque, desembarque, espera y transferencia modal, incorporando además servicios complementarios que fortalecen la calidad del servicio y contribuyen al desarrollo urbano y económico del cantón.

En el contexto urbano, la propuesta del terminal terrestre se desarrolla como un nodo articulador y conector de flujos, lo que quiere decir, que este es capaz de integrar la movilidad local e interprovincial, permitiendo que su implantación pueda concentrar y redistribuir los flujos vehiculares y peatonales de manera ordenada, reduciendo conflictos viales y mejorando la accesibilidad, actuando como un elemento estructurante del territorio.

El concepto arquitectónico, designado Nodo de integración urbana y movilidad, concibe al terminal como un espacio de tránsito y de encuentro y conexión entre personas, servicios y ciudad, propuesta que prioriza la accesibilidad y la organización de los espacios, diferenciando adecuadamente las áreas públicas, operativas y administrativas, la forma arquitectónica surge directamente de la función, mediante volúmenes perceptibles, espacios amplios y recorridos intuitivos que facilitan la orientación del usuario y expresan orden, dinamismo y conectividad.

La vinculación con el espacio se desarrolla como un elemento importante para la propuesta, en cuanto a la ciudad, el terminal se vincula a la trama urbana existente, fortaleciendo la conectividad vial y el sistema de movilidad. Frente al clima tropical de San Vicente, el diseño incorpora estrategias pasivas como ventilación cruzada, control solar, cubiertas amplias y espacios semiabiertos que garantizan confort térmico.

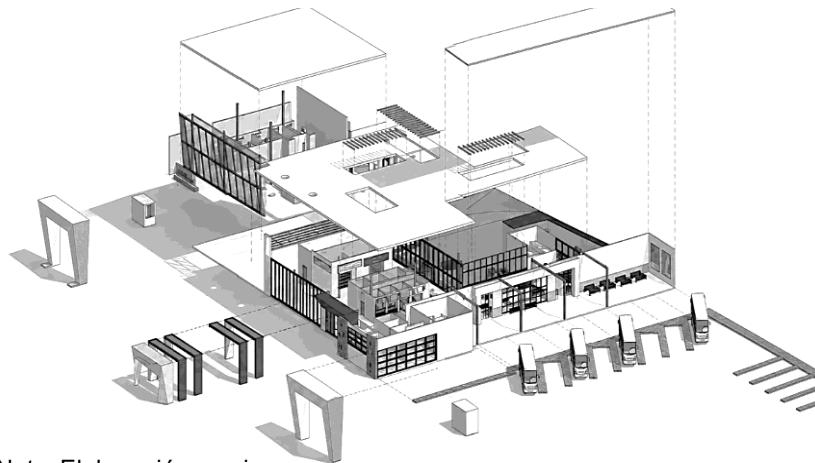
Desde el ámbito cultural, la propuesta rescata elementos propios de la identidad manabita, tales como los colores representativos de la bandera (cantonal) en la parte interior de la infraestructura, la flora, la fauna y la figura del pescador como símbolo de su tradición pesquera integrándose mediante un mural artístico, al mismo tiempo, espacialidades acordes al referente local y en relación con el paisaje, se plantean áreas verdes y visuales abiertas que actúan como espacios de transición y articulación entre la edificación y su entorno natural.

Comentado [JJ26]: REVISE NOHE VISTO ESOS COLORES EN EL EDIFICIO

Por ende, la justificación de la propuesta se sustenta a partir en la problemática actual del cantón, caracterizada por la inexistencia de una infraestructura formal de un terminal terrestre, lo que genera desorden en el sistema de transporte, ocupación inadecuada del espacio público, inseguridad vial y deficiencias en la atención a los usuarios, por consiguiente, ante esta situación, el proyecto plantea una solución integral que organiza y regula el transporte terrestre, mejora la movilidad urbana, al mismo tiempo que fortalece el desarrollo social y económico de San Vicente mediante una infraestructura meritoria para el cantón.

5.1.4 (Imagen) Conceptual de la Propuesta

Figura 23. Referencia conceptual del Terminal Terrestre de San Vicente



Nota: Elaboración propia.

Comentado [JJ27]: TIENES QUE REHACER , DEBES EXPLICAR Y PONER LOS VOLUMENES DEL CONCEPTO, NO LA PERSPECTIVA

5.1.5 Objetivo de la propuesta. –

Diseñar un Proyecto Integrador de tipo arquitectónico y metodológico para la implementación de un nuevo Terminal Terrestre interprovincial e interparroquial en el cantón San Vicente, mediante espacios funcionales y planificados que optimicen el servicio de transporte y mejoren las condiciones actuales de operación.

5.1.6 Capacidad de la *propuesta*

El equipamiento proyectado responde al contexto del cantón San Vicente, con una población aproximada de 25.000 habitantes, según registros del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), y a su función como nodo de articulación territorial dentro de la provincia de Manabí. Además de atender a la población residente, el terminal responde a la demanda generada por usuarios provenientes de cantones vecinos y por la población flotante asociada a las actividades comerciales, laborales, educativas y turísticas.

Si bien un estudio realizado en 2014 estimó una movilización aproximada de 3.420 pasajeros diarios considerando únicamente cuatro cooperativas de transporte, la dinámica operativa actual evidencia un incremento significativo de la demanda, debido a la incorporación de nuevas rutas y al aumento de la frecuencia de viajes hacia destinos intercantonales e interprovinciales. Actualmente, ocho cooperativas prestan servicio permanente, destacando rutas con elevada ocupación, como los recorridos hacia Tosagua y Manta, donde en determinados turnos se registra una capacidad superior a la establecida, llegando incluso a transportar pasajeros de pie.

En este sentido, la estimación inicial de casi 4.000 usuarios diarios puede representar una aproximación conservadora frente a las condiciones reales de movilidad; por ello, para efectos del dimensionamiento de la presente propuesta arquitectónica se considera una demanda superior a los 5.000 pasajeros por jornada, contemplando las variaciones horarias de mayor afluencia, especialmente durante las jornadas matutinas y vespertinas, así como el crecimiento turístico, comercial y económico del cantón San Vicente.

Comentado [JJ28]: AQUÍ VA EL TAMAÑO O CAPACIDAD DEL PROYECTO – LAS NORMAS DE DISEÑO VAN DESPUÉS PREVIO AL DISEÑO DE LA PROPUESTA

Del mismo modo, se prevé un incremento de usuarios durante feriados nacionales y temporadas vacacionales, debido a la afluencia de turistas hacia destinos como Canoa y Briceño.

En cuanto a la infraestructura operativa, la propuesta se dimensiona considerando las ocho cooperativas de transporte interprovincial e intercontinental que actualmente prestan servicio en el cantón San Vicente. En función de ello, se proyectan ocho oficinas administrativas, una destinada para cada cooperativa, con el fin de garantizar una adecuada organización de las actividades operativas, administrativas y de atención al usuario.

Asimismo, se propone 12 andenes de embarque y desembarque, de los cuales ocho se asignan para la operación regular de las cooperativas existentes y cuatro se destinan como capacidad de reserva para cubrir incrementos de la demanda, por lo cual esta distribución permitirá un funcionamiento eficiente y evitará congestiones durante las horas de mayor afluencia de pasajeros.

Análisis de la Oferta Operativa: Frecuencias y Viajes Diarios. El dimensionamiento del terminal se fundamenta en el análisis de la oferta operativa del transporte terrestre que conecta al cantón con destinos intercantonales e interprovinciales. De acuerdo con el levantamiento de información realizado y los datos proporcionados por las cooperativas de transporte que operan en el cantón, se registra una operación aproximada de 157 turnos diarios, distribuidos entre las diferentes rutas y servicios de transporte. La distribución de turnos diarios y pasajeros movilizados se detalla a continuación:

Comentado [JJ29]: RESUMIR TEXTOS

Tabla 6. Estimación de la demanda diaria de pasajeros en el transporte terrestre de San Vicente, Manabí

Cooperativa	Turnos diarios	Pasajeros promedio por turno	Recorrido	Pasajeros diarios estimados
Cooperativa de Transporte Coactur	50	35	San Vicente – Pedernales (16 turnos) / San Vicente – Portoviejo (34 turnos). Servicio desde las 07:00 h con frecuencias aproximadas cada 20 minutos.	1.750
Cooperativa de Transporte Costa Norte	30	45	Portoviejo – San Vicente – Pedernales (14 turnos desde Portoviejo) / San Isidro – San Vicente (16 turnos con retorno).	1.350
Cooperativa de Transporte Tosagua	30	40	Calceta – Tosagua – San Vicente – Canoa.	1.200
Cooperativa de Transporte Turístico	11	45	Tosagua – Rocafuerte – Portoviejo – Manta.	495

Cooperativa de Transporte Flavio Alfaro	22	20	Bachillero – San Antonio – Chone.	440
Cooperativa de Transporte Reina del Camino	6	40	Guayaquil – Quito – Santo Domingo.	240
Cooperativa de Transporte Carlos Alberto Aray	4	40	Santo Domingo – El Carmen – Ambato.	160
Cooperativa de Transporte Carmen Limitada	4	20	San Vicente – Santo Domingo (08:00 h, 09:00 h, 10:00 h y 11:00 h).	80
Total	157			5.715
	turnos			pasajeros
	diarios			diarios
				(estimados)

Nota: Elaboración propia con base en observación directa de campo, registro de frecuencias operativas y recopilación de información proporcionada por personal de las cooperativas de transporte durante el periodo de estudio (2026).

Debido a que la demanda de usuarios presenta variaciones según el día de la semana, horarios de mayor afluencia, temporadas específicas y dinámicas propias de movilidad del cantón, los valores obtenidos no representan una cifra fija, sino un rango referencial de comportamiento habitual, sin embargo, durante el periodo de observación se identificaron patrones recurrentes de ocupación y frecuencia, permitiendo establecer los valores mostrados como una aproximación representativa para el dimensionamiento arquitectónico del terminal terrestre, en este sentido, las cifras estimadas permiten determinar una referencia de operación cercana a la realidad actual.

5.1.7 Programa [Arquitectónico]

Tabla 6. Programa arquitectónico de necesidades/Terminal Terrestre

PROGRAMA DE NECESIDADES - TERMINAL TERRESTRE							
ZONA	SUB ZONA 1	SUB ZONA 2	ESPACIO	SUPERFICIE (M2)	Nº ESPACIOS	SUPERFICIE TOTAL	OBSERVACIONES
1	VENTA DE PASAJES		Boletería		8	9m ²	Venta y Reserva
	Atención al Usuario		Punto de Información		1		Atención y Orientación
TRANSPORTE DE PASAJEROS	Espera	SSHH	Sala de Espera		1	75m ²	Estancia de Pasajeros
	SSHH				1		Personal de servicio
2			Andenes			720m ²	
		SSHH	Estacionamiento de buses			198m ²	
ZONA DE ANDENES			Embarque/Desembarque			2m ²	

Comentado [JJ30]: INCLUYA EL FINAL TRABAJADO EN ESTE SEMESTRE

Comentado [JJ31]: CORRIJA LOS FORMATOS DE LETRA, EL CUADRO NO NECESITA TENER COLORES EN LAS ZONAS. NO APARECE POR NINGUNA PARTE LO DE LA PLAZA INTERIOR, NI LAS ZONAS EXTERIORES DEL INGRESO. EN PROGRAMA ARQUITECTÓNICO HABRÍA QUE INCLUIR COMO ZONAS EXTERIORES (1 PLAZA INTERIOR Y 2 ZONA EXTERIOR DE INGRESO) Y LUEGO DEBE TAMBIÉN ser ubicado en los diagramas de zonificación.

	Area de maniobra		Patio de maniobras		1		Vehicular Pesada
	Carga y descarga		Encomienda		1	12m ²	Logística de Mercancías
3			Control Operativo		1		Gestión de Frecuencias
ZONA OPERATIVA DE TRANSPORTE	CONTROL Y ACCESO		Punto de Control Ingreso/Salida		1	4m ²	Transición y Validación
			Área de Revisión Técnica		1		Mantenimiento Ligero
4			Locales Comerciales		4	20m ²	Retail
			Islas		3	4m ²	Comercio de paso
ZONA COMPLEMENTARIA	COMERCIAL		Cajero Automático		2	1m ²	Servicios Bancarios
		SSHH	Patio de Comida		1	175m ²	Consumo y Convivencia
			Locales de Comida		5	150m ²	Preparación de Alimentos

	ZONA DE ESTAR	CAMINER AS	Area verde				
	Corredor peatonal de acceso		Plaza interna				
5			Secretaría		1		Recepción y Atención
	Área Financiera		Tesorería		1		
ADMINISTRACIO N			Sala de Reuniones		1		Área de Colaboración
			Archivo		1		
	Servicios y Control		Sala de Control y CCTV		1		Seguridad y Monitoreo
6			Parqueo Público		50	1500m ²	
ZONA DE SERVICIOS GENERALES	Parqueo de taxis	Parqueo mototaxi	Estacionamiento complementario		1	90m ²	
	BODEGA		Bodega general				
			Control/Recaudo				
			Parqueo				

Nota. Elaboración propia.

6. Capítulo 3.- Propuesta

6.1 Cuadros axiomáticos de diagramación y programación

La presente propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre para el cantón San Vicente se desarrolla bajo el Marco de la línea de investigación 1: Proyectos arquitectónicos de hábitat y teoría de la arquitectura, debido a que busca dar respuesta a una problemática urbana mediante el diseño de un equipamiento público que contribuye al mejoramiento de la movilidad y calidad del espacio habitable.

En este sentido, el hábitat no debe entenderse únicamente como el espacio físico construido, al contrario, debe ser visto como un entorno que responde a las necesidades, comportamientos y dinámicas de las personas que lo utilizan. Al respecto, Rapoport (1972) sostiene que los espacios arquitectónicos y urbanos deben responder a los patrones de comportamiento, la cultura y el uso cotidiano de sus usuarios, por ello diseñar implica comprender como las personas utilizan, perciben, y se apropian del espacio, reconociendo que el ambiente construido representa también valores sociales y culturales.

En concordancia con estos principios, la propuesta se vincula con los componentes del campo de investigación uno de la siguiente manera:

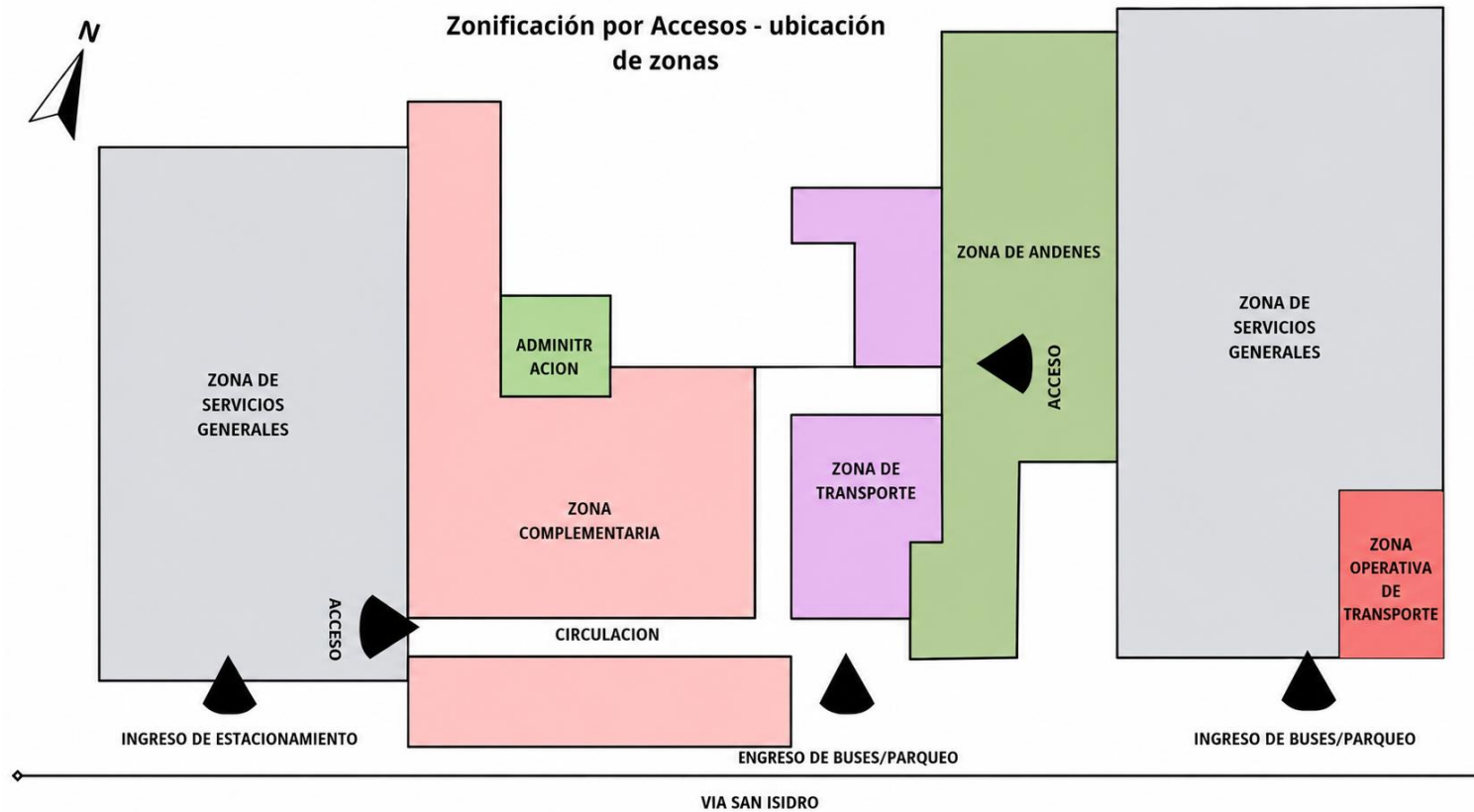
Tabla 7. Componentes de la Línea de Investigación 1 de la carrera de Arquitectura

Componente	Aporte
Hábitat	Mejora las condiciones de movilidad y atención al usuario mediante un equipamiento público adecuado.
Diseño arquitectónico	Organiza espacios funcionales para pasajeros, operadores y servicios.
Teoría de la arquitectura	Fundamente el diseño mediante principios arquitectónicos tales como: criterios de funcionalidad, accesibilidad y confort.

Inserción urbana Desarrolla el terminal con el sistema vial y el entorno urbano de San Vicente.

Nota. Elaboración propia.

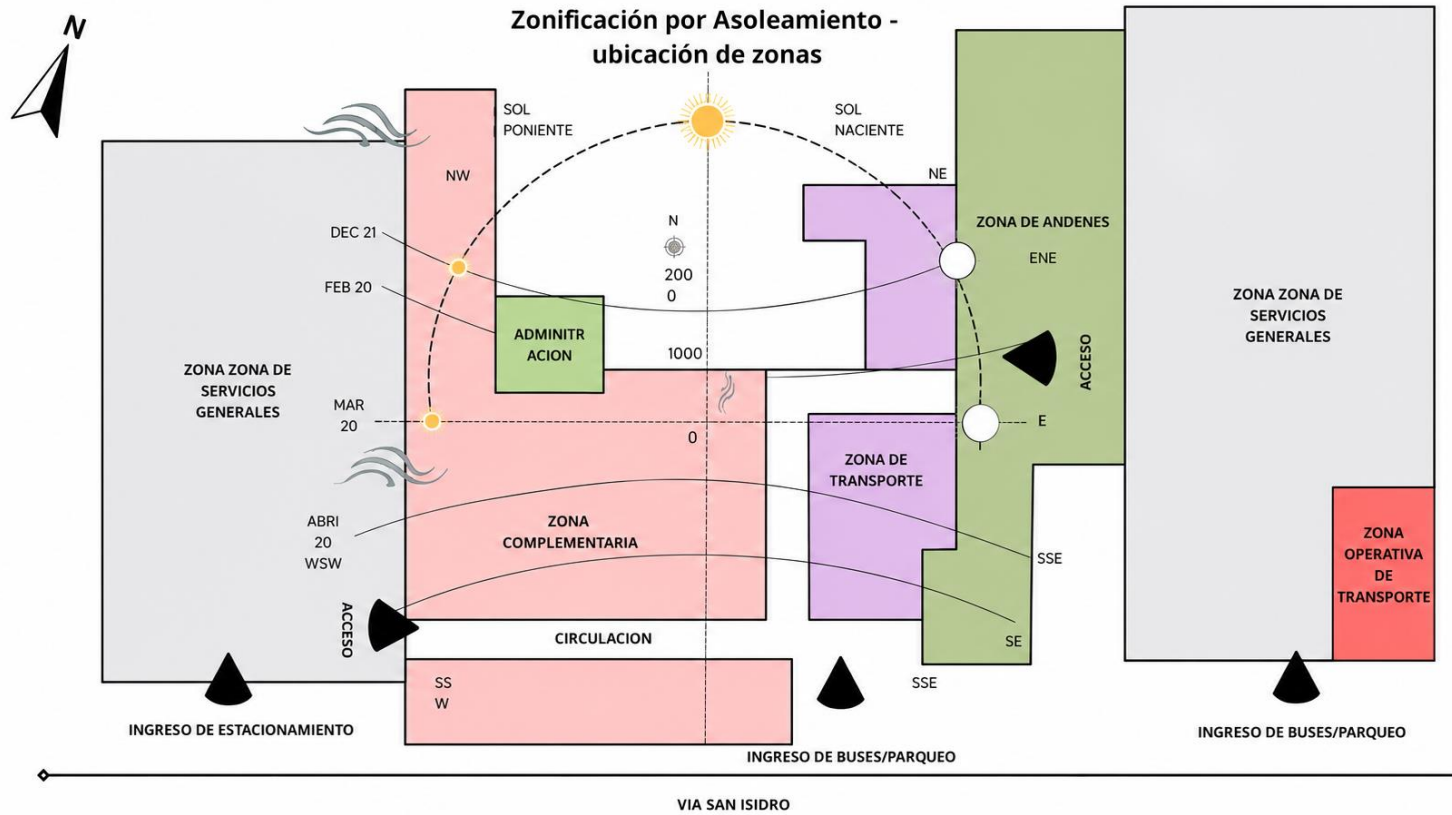
Figura 24. Zonificación por Accesos - ubicación de zonas



Nota. Elaboración propia.

Comentado [JJ32]: SUGIERO QUE EL COLOR AZUL SE DEJE MAS CLARO TAL VEZ UN PLATA POR QUE IMPACTA MUCHO EN LA ZONIFICACION POR EL TAMAÑO Y EL COLOR , LAS LETRAS BLANCAS NO SE VEN MEJOR NEGRO. INNCLUYA ENTER PARENTESIS LO QU ES PARQUEDERO Y EL OTRO ??

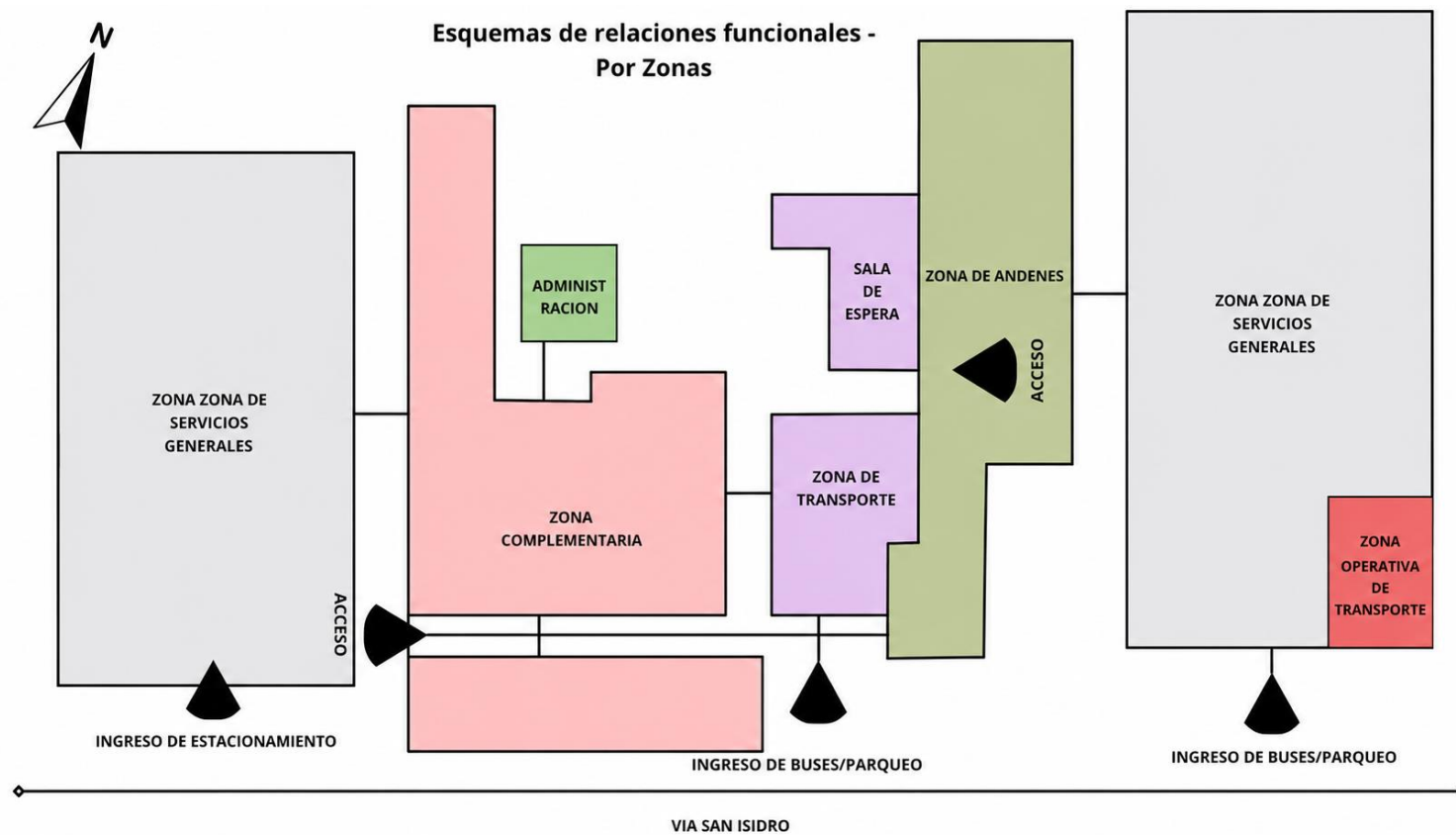
Figura 25. Zonificación por Asoleamiento - ubicación de zonas



Nota. Elaboración propia.

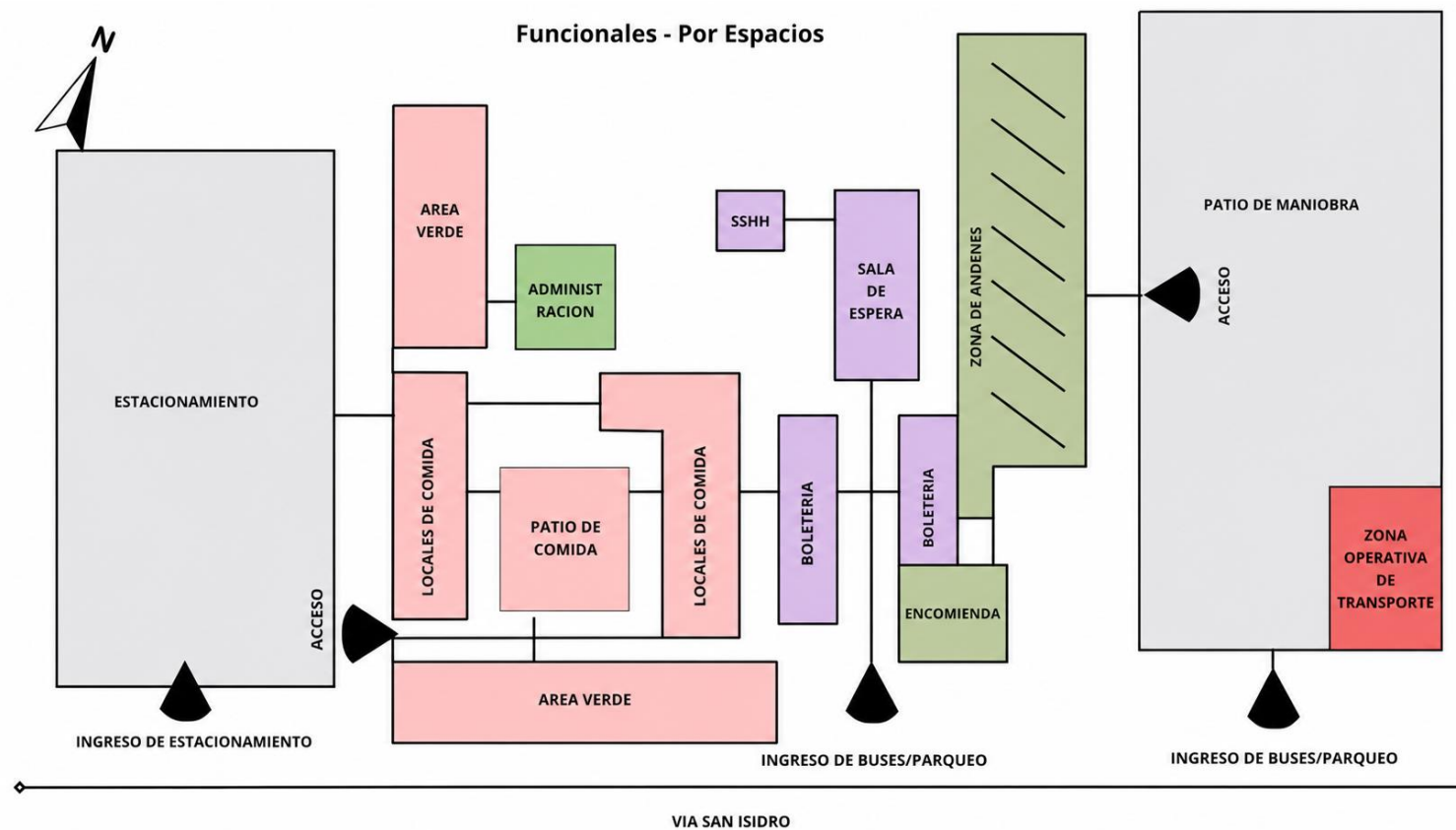
Comentado [JJ33]: PORQUE HAY TANTOS GRAFICOS DE RELACIONES FUNCIONALES DE ESPACIOS, ELIMINE Y ELIJA EL QUE CORRESPONDE

Figura 26. Esquemas de relaciones funcionales – Por Zonas



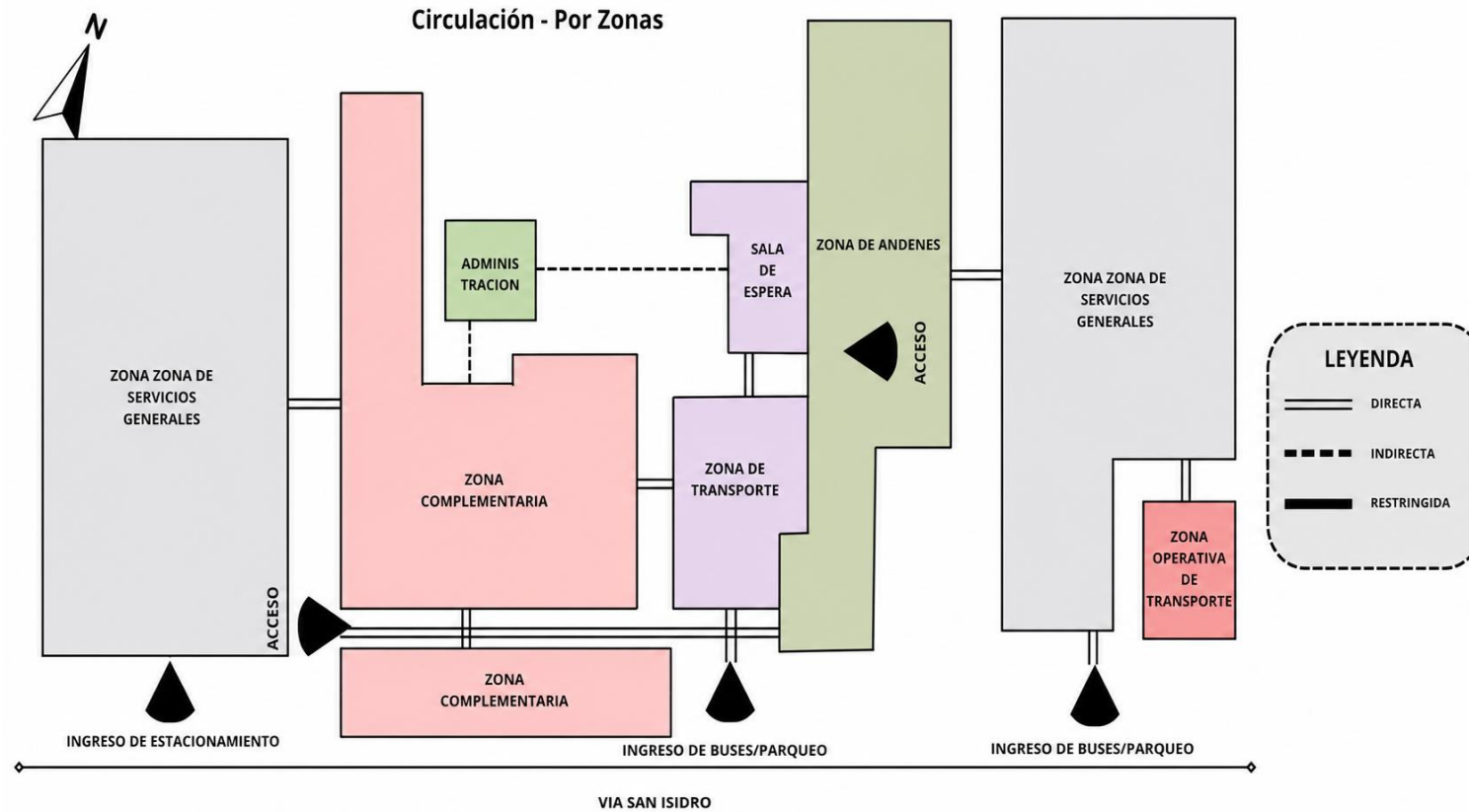
Nota. Elaboración propia.

Figura 27. Funcionales – Por Espacios



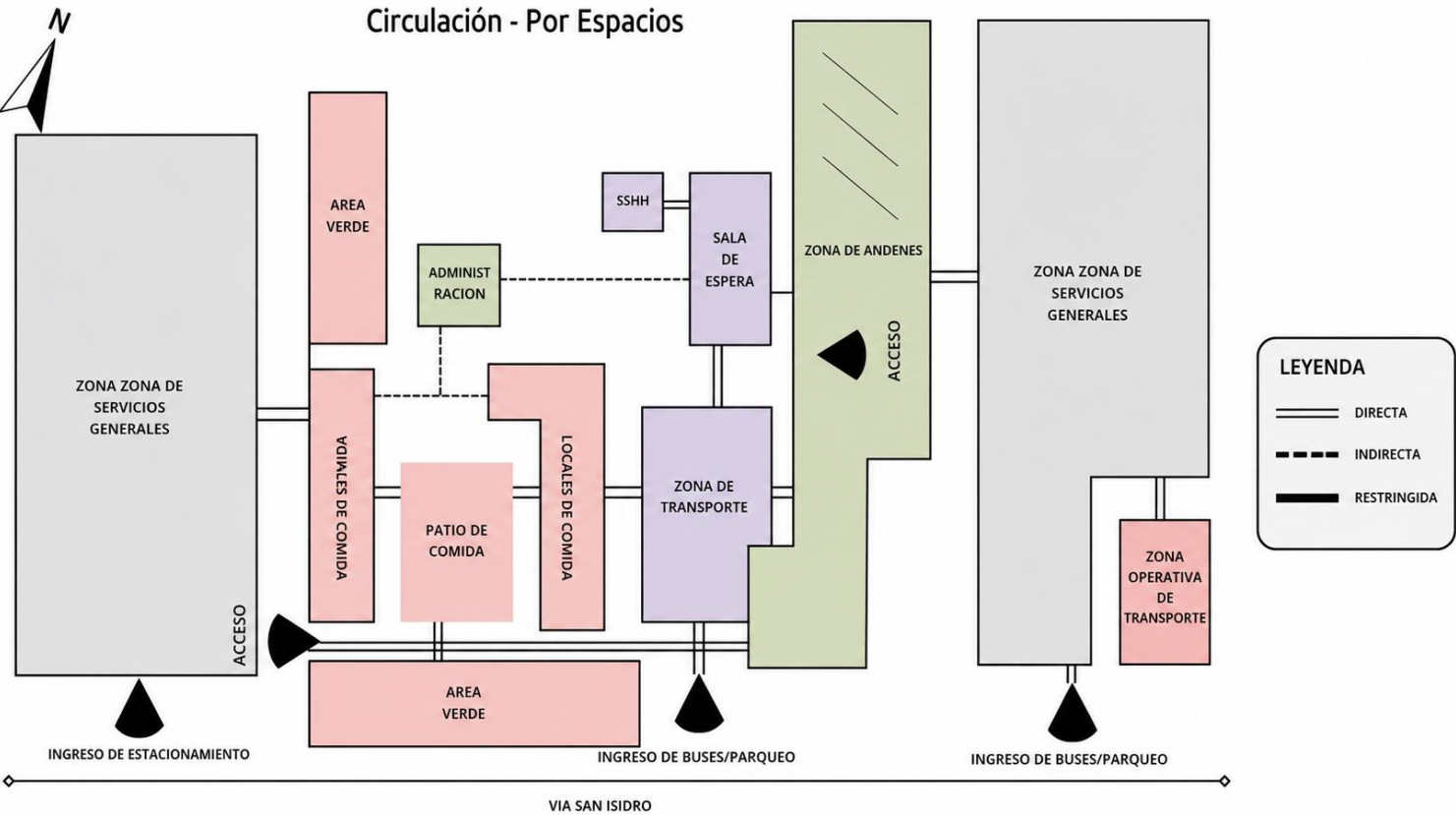
Nota. Elaboración propia.

Figura 28. Circulación – Por Zonas



Nota. Elaboración propia.

Figura 29. Circulación – Por Espacios



Nota. Elaboración propia.

6.2 Criterios y consideraciones de la propuesta:

6.2.1 **Funcionales**

La organización funcional de la propuesta se estructura a partir de cuatro grandes subzonas: la zona pública de atención al usuario, la zona operativa del transporte, la zona administrativa y la zona de servicios complementarios, las cuales se articulan mediante un sistema de circulaciones diferenciadas que garantiza un funcionamiento eficiente del terminal, evitando interferencias entre los flujos peatonales, vehiculares y operativos.

En primer lugar, la zona pública concentra los espacios de mayor afluencia, como el hall principal, boleterías, punto de información, sala de espera, locales comerciales y patio de comidas, estos ambientes se encuentran organizados de forma continua alrededor de una plaza interior, concebida como un espacio de permanencia, encuentro y distribución, que amplía las áreas de espera y mejora la comodidad de los usuarios gracias a su integración visual y funcional con los espacios interiores.

Por otro lado, la zona operativa comprende los andenes, áreas de embarque y desembarque, estación de buses, patio de maniobras y área de revisión técnica, su disposición responde a una circulación exclusiva para las unidades de transporte, permitiendo el ingreso, permanencia y salida de los buses sin interferir con el tránsito peatonal ni con la circulación vehicular externa.

En cuanto a la zona administrativa, se ubica estratégicamente para mantener control visual y operativo sobre las actividades del terminal, conectando espacios como secretaría, tesorería, sala de reuniones, archivo, control operativo y sala de monitoreo CCTV, agilizando la gestión y supervisión de las operaciones diarias. Respecto a la zona de servicios complementarios, esta incorpora el área de encomiendas, bodegas, estacionamientos, islas de servicio y demás espacios de apoyo.

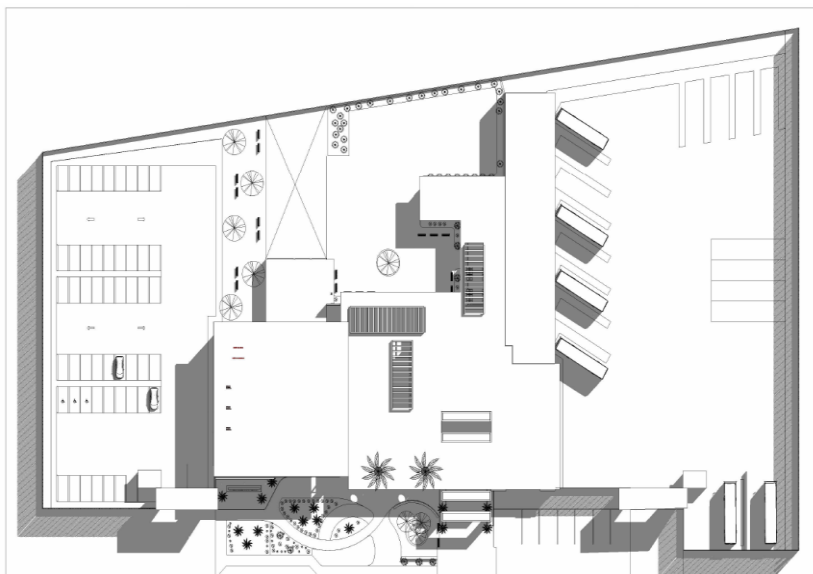
Específicamente el área de encomiendas dispone de un acceso funcional tanto para los usuarios como para las operaciones de carga, permitiendo la

Comentado [JJ34]: HAY QUE CONCRETAR ESTA PARTE NO SER TRATA DE VOLVERA ENLISTAR LOS ESPACIOS, DEBES INICIAR INDICANDO LAS GRANDES SUBZONAS Y LUEGO CON SE ARTICULAN FUNCIONALMENTE ENTRE ELLAS, AL INTERIOR, Y TAMBIEN LOS DE LOS ACCESO, DE ESTACIONALIEMNTO , RECUERDE LO DE LAS ENCOMIENDAS HACIA LOS USUARIOS Y HACIA LA CARGA, ESOS SON CRITERIOS FUNCIONALES QUE SE DEBE NOTAR EN EL GRAFICOS ANTERIORES DE RELACIONES FUNCIONALES. NO SE HA EXPLICADO AQUÍ LO DE LA PLAZA INTERIOR Y SU FUNCION , ASI COMO LA ZONA EXTERIOR FRONTAL QUE SERIA PARTE DEL INGRESO PRINCIPAL

recepción y entrega de paquetes sin interferir con el flujo de pasajeros. Asimismo, su proximidad al hall principal, boleterías y andenes reduce los recorridos y facilita el uso simultáneo del servicio de transporte y encomiendas.

Es preciso señalar que los accesos fueron organizados de acuerdo con el tipo de usuario y la función que cumplen dentro del conjunto, en el caso del ingreso principal, este se desarrolla a través de una plaza exterior frontal que actúa como espacio de transición entre el entorno urbano y el edificio, favoreciendo la llegada peatonal y el acceso desde el parqueadero público, de manera complementaria, los ingresos y salidas vehiculares fueron independientes de las circulaciones peatonales, garantizando condiciones de seguridad, orden y fluidez durante la operación del terminal.

Figura 30. Emplazamiento de la propuesta terminal terrestre, cantón San Vicente



Nota. Elaboración propia.

Figura 31. Emplazamiento (render) de la propuesta terminal terrestre, cantón San Vicente



Nota. Elaboración propia.

6.2.2 Formales

Nace un lenguaje arquitectónico contemporáneo, en el que la composición volumétrica y la jerarquía entre los diferentes bloques remiten a articular los espacios de manera funcional, resolviendo las necesidades propias del edificio y garantizando una experiencia agradable para los usuarios. La propuesta adopta una composición jerárquica y monumental, expresada mediante volúmenes de diferentes alturas según la función de cada espacio, con 3.60 m en las áreas de boletería y comercio, 6.00 m en los andenes y 8.50 m en el patio de comida, enfatizando la importancia de cada bloque dentro del conjunto arquitectónico.

En la fachada principal se incorpora un muro cortina conformado por grandes ventanales que favorece el ingreso iluminación natural y la relación visual entre el interior y el exterior; además, se emplea una doble fachada tipo

Comentado [JJ35]: AQUÍ DBES EXPLICAR LOS ELEMENTOS DE FORMA QUE HAS USADO EN LAS FACHADAS, NO ESTA CLARO: MUROS CORTINAS, DOBLES FACHADAS, VENTANAS ALTAS, CUBIERTAS ETC.

celosía que actúa como elemento de protección solar, aportando profundidad, dinamismo y control térmico a la envolvente del edificio.

La incorporación de murales con elementos representativos de la identidad mita fortalece el carácter cultural de la propuesta, mientras que la utilización de una paleta de colores sobres favorece su integración con el entorno inmediato, por ende, la relación entre llenos y vacíos genera un adecuado juego de luces y sombras que aportan dinamismo y equilibrio en la composición de la fachada.

La identidad arquitectónica de la propuesta permite que el edificio adquiere una imagen propia, convirtiéndose en un referente fácilmente reconocido dentro del contexto urbano y del paisaje que caracteriza el cantón San Vicente.

Figura 32. *Render de la fachada principal frontal del Terminal Terrestre de San Vicente*



Nota. Elaboración propia.

Figura 33. Render de la perspectiva - fachada principal del Terminal Terrestre



Nota. Elaboración propia.

Figura 34. Render de la perspectiva nocturna- fachada principal del Terminal Terrestre



Nota. Elaboración propia.

Figura 35. Render de la zona de andenes del Terminal Terrestre de San Vicente



Nota. Elaboración propia.

6.2.3 Estructurales

La resolución estructural del proyecto se plantea mediante un sistema modular y racional, capaz de responder a las necesidades de grandes luces y a la expresión formal de la propuesta arquitectónica; se emplea una estructura metálica a partir de un sistema de cerchas, como soporte de la cubierta de la edificación, integral en columnas y vigas, permitiendo cubrir luces de hasta 12 m a una sola agua, lo que genera plantas libres como menor presencia de apoyos intermedios y facilita la evacuación de agua pluviales.

Este criterio estructural se aplica en los cuatro bloques principales del proyecto, estableciendo una uniformidad constructiva que optimiza el proceso de ejecución y refuerza la identidad visual del conjunto, además, la estructura se destaca mediante columnas metálicas cuadradas ubicadas en el perímetro del edificio, aportando estabilidad y una composición jerárquica. La doble fachada tipo celosía incorpora una subestructura interna de amarras

conectada a la estructura principal en sus puntos superiores e inferiores, garantizando su estabilidad y conservando la ligereza visual del diseño.

El sistema de cimentación se resuelve mediante zapatas corridas que integran los apoyos estructurales, complementadas con siete juntas constructivas que dividen el proyecto en cinco bloques independientes para absorber los movimientos generados por dilataciones y asentamientos.

6.2.4 Técnicos/Constructivos

El sistema constructivo de las herramientas verticales se plantea mediante un método convencional, elegido por sus características de residencia, durabilidad y adecuada adaptación al entorno donde se desarrolla la propuesta arquitectónica. La estructura principal está conformada por elementos metálicos, los cuales permiten cubrir mayores luces y genera espacios amplios, funcionales y flexibles, disminuyendo la necesidad de apoyos intermedios y favoreciendo ambientes con una mayor continuidad espacial.

De igual manera, este sistema constructivo contribuye a la obtención de acabados uniformes y de calidad tanto en los cerramientos como en la cubierta, para esta última se emplea el mismo criterio estructural y material, garantizando una adecuada continuidad constructiva, eficiencia en el proceso de ejecución y un óptimo desempeño del edificio.

El sistema constructivo de los cerramientos verticales se plantea mediante un sistema convencional, seleccionado por sus características de residencia, durabilidad y facilidad constructiva, en este caso, la estructura principal está conformada por elementos metálicos, los cuales permite cubrir mayores luces y generar espacios amplios y versátiles, reduciendo la necesidad de apoyo intermedios y favoreciendo una mayor flexibilidad en la distribución de los ambientes, de igual manera, este sistema propicia a tener acabados uniformes tanto en los cerramientos como en la cubierta, lo que garantiza la continuidad constructiva y un adecuado desempeño de la edificación.

Figura 36. *Implantación realista del proyecto en el terreno propuesto*



Nota. Elaboración propia.

6.2.5 Ambientales.

Debido a que la construcción y operación de un terminal terrestre pueden producir efectos sobre el medio ambiente, el proyecto adopta criterios de sostenibilidad encaminados a disminuir dichos impactos, para ello, se plantea la implementación progresiva de paneles solares que abastezcan parte del consumo energético del edificio, con la posibilidad de incrementar su capacidad conforme exista disponibilidad presupuestaria.

De igual manera, se propone reutilizar los residuos generados durante el proceso constructivo en la ejecución de caminerías y otras áreas exteriores, reduciendo el volumen de desechos y promoviendo un uso más eficiente de los materiales empleados en la obra.

6.3 Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento.

6.3.1 Especificaciones técnicas

- Cumplimiento de los criterios establecidos en la normativa para terminar terrestres del MTOP (2014).
- Incorporación de principios de accesibilidad universal que garantiza el desplazamiento seguro de personas con discapacidad y movilidad reducida.
- Desarrollo de los estudios técnicos estructurales requeridos para la ejecución del proyecto.
- Incorporación de áreas comerciales compatibles con la operación y funcionamiento del terminal terrestre.
- Aplicación de la normativa vigente en materia del tránsito y transporte, complementada con propuestas de reorganización vial para garantizar la circulación vehicular y peatonal.

6.3.2 Especificaciones normativas

La propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre del cantón San Vicente se desarrolla en cumplimiento de la normativa nacional y local vigente aplicable a este tipo de infraestructura. Para ello, se consideran los lineamientos establecidos en la Resolución No. 053-DIR-2010-CNTTTS, correspondiente al Reglamento para la Autorización y Control de Terminales Terrestres, la cual define los criterios de diseño, funcionamiento, accesibilidad y operación de este equipamiento.

Cabe señalar que, el proyecto incorpora las disposiciones de la Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC-2015), especialmente aquellas relacionadas con la seguridad estructural, seguridad humana, accesibilidad universal y protección contra incendios. En materia de accesibilidad, también se aplican las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN referentes al acceso de las personas al medio físico en terminales y estaciones de transporte.

La propuesta se interrelaciona con los instrumentos de planificación territorial y movilidad vigentes en el cantón San Vicente, particularmente con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) y el Plan de Movilidad, garantizando la compatibilidad del proyecto con el modelo de desarrollo urbano y el sistema de transporte del cantón, de igual forma, se consideran las disposiciones ambientales aplicables durante las etapas de diseño, construcción y funcionamiento del terminal terrestre.

6.3.3 Especificaciones tecnológicas

Tabla 8. Especificaciones tecnológicas del proyecto

ZONAS	VENTILACIÓN	ILUMINACIÓN	ELÉCTRICO	SANITARIO	MOBILIARIO	ÁREAS VERDES
TRANSPORTE DE PASAJEROS	Natural	Natural Artificial	- 110v- 220v	AA.PP AA.SS AA.LL	- - Movil - Fijo	Externas
ZONA DE ANDENES	Natural	Natural Artificial	- 110v- 220v	AA.PP AA.SS AA.LL	- - Movil - Fijo	Externas
ZONA OPERATIVA DE TRANSPORTE	Natural Artificial	- Natural Artificial	- 110v- 220v	AA.PP AA.SS AA.LL	- - Movil - Fijo	Externas
ZONA COMPLEMENTARIA	Natural Artificial	- Natural Artificial	- 110v- 220v	AA.PP AA.SS AA.LL	- - Movil - Fijo	Externas
ADMINISTRACIÓN	Natural Artificial	- Natural Artificial	- 110v- 220v	AA.PP AA.SS AA.LL	- - Movil - Fijo	Externas
ZONA DE SERVICIOS GENERALES	Natural	Natural Artificial	- 110v- 220v	AA.PP AA.SS AA.LL	- - Movil - Fijo	Externas

Nota. Elaboración propia.

6.3.4 Especificaciones de equipamiento

Tabla 9. Especificaciones del equipamiento del proyecto

ZONAS	MOBILIARIO	CANTIDAD	FIJO	MOVIL
ADMINISTRACIÓN	Luminaria	10	x	
ADMINISTRACIÓN	Basurero	3	x	
ADMINISTRACIÓN	Asientos	23		x
ADMINISTRACIÓN	Mesas	3	x	
ADMINISTRACIÓN	Televisor / CCTV	2		x
EMBARQUE DESEMBARQUE	Y Asientos (Sala de Espera)	35		x
EMBARQUE DESEMBARQUE	Y Mesas de apoyo	6	x	
EMBARQUE DESEMBARQUE	Y Luminaria	15	x	
EMBARQUE DESEMBARQUE	Y Basurero	8	x	
COMERCIAL	Asientos / Bancas	8		x
COMERCIAL	Mesas	6	x	
COMERCIAL	Luminaria	12	x	
COMERCIAL	Basurero	6	x	
ZONA OPERATIVA	Escritorio / Consola de Control	4	x	
ZONA OPERATIVA	Silla Ergonómica	4		x
ZONA OPERATIVA	Luminaria	8	x	
ZONA OPERATIVA	Basurero	2	x	
SERVICIOS GENERALES	Luminaria	10	x	
SERVICIOS GENERALES	Basurero	4	x	
SERVICIOS GENERALES	Casilleros (Lockers)	10	x	

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	Luminaria	12	x	
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	Basurero	8	x	
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	Asientos	4		x

Nota. Elaboración propia.

6.4 Criterios de prefactibilidad

La prefactibilidad del proyecto permite evaluar de manera preliminar la viabilidad de la propuesta arquitectónica para la construcción de un terminal terrestre en el cantón San Vicente. Este análisis considera aspectos técnicos, económicos, financieros, sociales, institucionales, legales y ambientales, con el propósito de determinar si la propuesta responde a las necesidades del territorio y si existe condiciones favorables para su futura ejecución.

6.4.1 Prefactibilidad técnica

La propuesta arquitectónica presenta condiciones técnicas favorables para su ejecución, debido a que el diseño contempla un sistema estructural acorde con las características climáticas y sísmicas del cantón San Vicente, priorizando materiales resistentes, de fácil mantenimiento y disponibles en el mercado nacional:

La distribución funcional del espacio responde a los requerimientos operativos de un terminal terrestre, garantizando una adecuada circulación vehicular y peatonal, áreas de embarque y desembarque, zonas administrativas, comerciales y de servicios, así mismo, el proyecto incorpora criterios de accesibilidad y confort para los usuarios, en función de los criterios técnicos aplicables.

Comentado [JJ36]: Muy incompleto: COMPLETAR , SEGÚN CRITERIOS TÉCNICO, ECONÓMICOS FINANCIEROS, SOCIAL, INSTITUCIONAL , ETC, REVISE OTRA TESIS DE TERMINALES Ej bolívar. NO TIENE QUE SER EXTENSO, PERO SI DEBE CONSTAR CADA TIPO DE PREFACTIBILIDAD

6.4.2 Prefactibilidad económica

Desde el punto de vista económico, la propuesta representa una inversión destinada a fortalecer la infraestructura de transporte del cantón San Vicente y a dinamizar las actividades comerciales y turísticas de la localidad; la ejecución del proyecto favorecerá la generación de empleo durante las etapas de construcción y operación, además de impulsar nuevas oportunidades para el comercio formal y los servicios complementarios que se desarrollarán en el entorno del terminal, de esta manera, se prevé un impacto positivo sobre la economía local y territorial.

6.4.3 Prefactibilidad financiera

La factibilidad financiera del proyecto podrá sustentarse mediante la asignación de recursos provenientes del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Vicente, en coordinación con instituciones del Gobierno Nacional y organismos de financiamiento destinados al desarrollo de infraestructura pública.

Por consiguiente, la propuesta permite considerar mecanismos de gestión como convenios interinstitucionales o alianzas público-privadas para complementar la inversión requerida, además, debido al carácter estratégico del terminal terrestre para la movilidad regional, el proyecto presenta condiciones favorables para acceder a fuentes de financiamiento.

6.4.4 Prefactibilidad social

La propuesta responde a una necesidad identificada en el cantón San Vicente relacionada con la carencia de un terminal terrestre que permita organizar el transporte público y mejorar la movilidad de la población, en este caso, el proyecto beneficiará a habitantes, visitantes, operadores de transporte y comerciantes, al proporcionar espacios seguros, accesibles y funcionales que favorecen la calidad del servicio.

6.4.5 Prefactibilidad institucional

Desde el ámbito institucional, la propuesta se encuentra alineada con los objetivos de planificación territorial establecidos por el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Vicente y con las políticas nacionales relacionadas con el fortalecimiento de la infraestructura de transporte y la movilidad sostenible. La ejecución del proyecto requiere la participación coordinada de instituciones como el GAD Municipal, la Agencia Nacional de Tránsito y demás entidades competentes, lo que facilita su gestión dentro de los instrumentos de planificación y desarrollo territorial.

6.4.6 Prefactibilidad legal

La propuesta arquitectónica considera el cumplimiento de la normativa vigente relacionada con el uso y ocupación del suelo, accesibilidad universal, seguridad, prevención de riesgos y regulación del transporte terrestre, igualmente, su implantación se plantea en concordancia con las disposiciones del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón San Vicente y con los lineamientos emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito y demás organismos competentes, garantizando la viabilidad legal para su futura ejecución.

6.4.7 Prefactibilidad ambiental

La propuesta incorpora estrategias orientadas a disminuir los impactos ambientales derivados de la construcción y funcionamiento del terminal terrestre, mediante la gestión adecuada de residuos sólidos, el manejo de aguas residuales, la implementación de áreas verdes, el uso de vegetación como barrera natural frente al ruido y la promoción de sistemas de ventilación e iluminación natural que contribuyan a la eficiencia energética del edificio.

6.5 Presupuesto [referencial]

Tabla 10. Descripción de rubros, unidades, cantidades y precios (presupuesto referencial del proyecto)

TABLA DE DESCRIPCION DE RUBROS, UNIDADES, CANTIDADES Y PRECIOS					
No.	RUBRO / DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	PRECIO GLOBAL
	1.0 PLATAFORMA				
	1.0 TRABAJOS PRELIMINARES				
1	Limpieza manual del terreno	m2	15000,00	1,75	\$26.250,00
2	Replanteo y nivelacion con equipo topografico	m2	15000,00	2,41	\$36.150,00
	1.1 CIMENTACIÓN Y ESTRUCTURA				
3	Excavacion y relleno para estructuras	m3	6000,00	2,49	\$14.940,00
4	Relleno compactado con material seleccionado para estructuras	m3	5354,00	2,75	\$14.723,50
5	Transporte para material de mejoramiento	m3/km	35133,00	0,28	\$9.837,24
6	Cama de arena	m3	33,00	50,68	\$1.672,44
7	Transporte de material de mejoramiento (cama de arena)	m3/km	8056,00	0,28	\$2.255,68
8	H. Simple en replantillo f'c = 140kg/cm2	m3	310,00	169,74	\$52.619,40

Comentado [JJ37]: Es el PRESUPUESTO DEFINITIVO 2 MILLONES ?????. SUGIERO COLOCAR EL RESUMEN POR RUBROS AL FINAL Y EN MAXIMO DOS HOJAS , DEBE FORMATEARLO MEJOR, ALCANZA EN VERTICAL

9	H. Simple en Columnas f'c= 210kg/cm2	m3	92,00	241,38	\$22.206,96
10	H. Simple en Cadenas, Riostras y Dinteles f'c= 210kg/cm2	m3	45,00	244,00	\$10.980,00
11	H. Simple en columnetas f'c= 210 kg/cm2	m3	27,00	245,00	\$6.615,00
Subtotal 1					\$198.250,22
2.0 ACEROS Y PERFILERÍA METALICA					
12	Acero estructural f'y=4200 kg/cm2	kg	48500,00	5,3	\$257.050,00
13	Acero de refuerzo f'y 4200 kg/cm2	kg	45320,00	2,04	\$92.452,80
Subtotal 2					\$349.502,80
3.0 MAMPOSTERÍA					
14	Bloque de hormigon e=15cm	m2	4750,00	11,75	\$55.812,50
3.1 ENLUCIDOS					
15	Enlucido vertical mortero 1:3 con impermeabilizante incluye filos y fajas	m2	9225,00	13,5	\$124.537,50
3.2 PISOS					
16	Contrapiso H. Simple f'c= 180kg/cm2 con malla metalica e=7cm con paletado fino	m2	6500,00	31,5	\$204.750,00
3.3 REVESTIMIENTOS Y ACABADOS					
17	Empaste interior/exterior	m2	10568,00	4,05	\$42.800,40

18	Pintura látex vinil acrílica interior/exterior	m2	7840,00	5,12	\$40.140,80
19	Cerámica de pared interior/ exterior 25x40cm	m2	1056,00	29,26	\$30.898,56
20	Cerámica de piso 40x40cm antideslizante	m2	2078,00	33,48	\$69.571,44
21	Barrederas de Porcelanato	m	765,00	4,5	\$3.442,50
22	Granito en mesones de baño	m2	89,00	85,71	\$7.628,19
23	Estucado y pintura de caucho interior/exterior	m2	2036,00	6,75	\$13.743,00
24	Masillado de piso	m3	2078,00	4,55	\$9.454,90
25	Fibrocemento en frisos y fachadas	m2	480,00	27,76	\$13.324,80
26	Cielo raso fibrocemento	m2	6903,00	24,6	\$169.813,80
Subtotal 3					\$785.918,39
4.0 BATERIA SANITARIA					
4.1 MAMPOSTERÍA					
27	Bloque de hormigon e=15cm	m2	356,00	13,75	\$4.895,00
4.2 ENLUCIDO					
28	Enlucido vertical mortero 1:3 con impermeabilizante incluye filos y fajas	m2	623,00	5,76	\$3.588,48
4.1 INSTALACIONES SANITARIAS					
29	Inodoro blanco (Inc, accesorios)	u	34,00	180,00	\$6.120,00
30	Lavamanos (Inc. Accesorios. No inc, griferia)	u	16,00	75	\$1.200,00
31	Griferia cromada para lavamo (Inc. Accesorios)	u	16,00	45	\$720,00

32	Punto de AA.PP 1/2"	u	46,00	22,25	\$1.023,50
33	Punto de desagüe de pvc 110mm. Inc. Accesorios	u	43,00	20,75	\$892,25
34	Punto de desagüe de Pvc 50mm. Inc Accesorios	u	26,00	14,3	\$371,80
35	Rejilla de piso 110mm.	u	10,00	23,76	\$237,60
36	Rejilla de piso 50mm.	u	6,00	19,86	\$119,16
37	Tubería pvc 1/2" roscable, inc accesorios	m	470,00	4,96	\$2.331,20
4.2 INSTALACIONES ELECTRICAS					
38	Acometida de energía eléctrica	m	450,00	9,45	\$4.252,50
39	Tablero de control 8 puntos, incluye breakers	u	5,00	115,88	\$579,40
40	Punto de Iluminación	pto	15,00	53,74	\$806,10
41	Luminaria tipo foco ahorra anti insectos 20 watts	u	15,00	9,11	\$136,65
42	punto de tomacorrientes dobles 110v	pto	8,00	28,99	\$231,92
4.3 CARPINTERIA METÁLCA Y DE MADERA					
43	Puerta de aluminio, incluye cerradura	m2	30,48	147,81	\$4.505,25
44	Divisiones de aluminio h=2.10m, separación de piso h=0.20 de baño	m2	49,00	117,98	\$5.781,02
Subtotal 4					\$37.791,83
5.0 MOBILIARIO URBANO					
45	Basurero de Madera plastica-prefabricada	u	20,00	620,00	\$12.400,00

46	Señaléticas Guías	u	4,00	450,00	\$ 1.800,00
5.1 TRABAJOS PRELIMINARES					
47	Replanteo y nivelación manual	m2	5,22	2,19	\$ 11,43
5.2 CIMENTACION Y ESTRUCTURA					
48	Excavación manual del suelo	m3	28,5000	15,02	\$ 428,07
49	Relleno compactado con material seleccionado para estructuras	m3	12,3600	31,53	\$ 389,71
50	H. Ciclope 60% h. simple 40% piedra bola	m3	27,8000	189,09	\$ 5.256,70
51	Loseta - Gradas h. simple f'c=180kg/cm2 con malla metálica e=7cm con paletado fino	m2	5,6700	30,13	\$ 170,84
52	Pasamanos metálico h=0.90m, incluye pintura	m	10,00	75,00	\$ 750,00
Subtotal 5					\$ 21.206,75
6.0 VARIOS GENERALES					

53	Volumetria tierra natural	m3	8,3700	13,51	\$ 113,08
54	Relleno de tierra abona para jardin	m3	4,9700	16,14	\$ 80,22
55	Ornamentacion de jardineras con césped tipo bermuda	m2	31,2300	10,26	\$ 320,42
56	Ornamentacion de jardineras con vegetacion nativa	u	60,0000	9,39	\$ 563,40
57	Vegetacion de tipo medianera (h. máx=3.00m)	u	10,00	32,75	\$ 327,50
58	Tubería pp pr 32mm AAPP	m	180,00	20,60	\$ 3.708,00
59	Tubería pp pr 25mm AAPP	m	180,00	20,60	\$ 3.708,00
60	Instalacion de tubería pvc Tipo b 160mm	m	190,00	19,72	\$ 3.746,80
61	Sumidero horizontal de AALL	u	15,00	75,15	\$ 1.127,25
62	Caja de revision 0.60x0.60cm con tapa de h.a	u	10,00	107,65	\$ 1.076,50
63	Acera de h. simple f'c=180kg/cm2 e=7cm escobillado	m2	3,60	31,65	\$ 113,94

63	Limpieza final de la obra, incluye transporte	m2	4000,00	1,11	\$ 4.440,00
Subtotal 6					\$ 19.325,10
	7.0 PROYECTO DE MEDIA TENSION				
	7.1 PRELIMINARES				
64	Limpieza de terreno	m2	6,00	8,67	\$ 52,02
	7.2 EXCAVACIONES				
65	Excavacion de huecos para postes y anclas	u	2,00	13,24	\$ 26,48
	7.3 SISTEMA ELECTRICOS				
66	Montaje de seccionamiento spt-3s100	u	1,00	977,39	\$ 977,39
67	Montaje de proteccion spt-3s100	u	1,00	2,64	\$ 2,64
	7.4 TRANSFORMADOR				
68	Montaje de transformador autoprotegido 15kva	u	2,00	2.219,13	\$ 4.438,26

	7.5 PUESTA A TIERRA				
69	Puesta a tierra	u	2,00	248,13	\$ 496,26
	7.6 POSTES Y TENSORES				
70	Montaje de postes de hormigón 12m, 500kg	u	5,00	413,04	\$ 2.065,20
71	Montaje de tensor 13kv a tierra simple	u	6,00	107,96	\$ 647,76
	7.7 TRANSICION AEREA-SUBTERRANEA Y TABLERO DE DISTRIBUCION				\$ -
72	Transicion aerea-subterranea	u	1,00	801,93	\$ 801,93
73	Pozo electrico h.a 0.90x0.90x0.90 con tapa de h.a con acero metalico	m2	2,00	274,00	\$ 548,00
74	Canalizacion de 2 vias con tubos pvc 2" corrugado no paso vehicular	m	30,00	41,45	\$ 1.243,50
75	Alimentador xlp cpbre 15kv 3x2+1x2 cu des awg	m	50,00	33,01	\$ 1.650,50
76	Tablero de distribucion principal (TDP)	u	1,00	3.322	\$ 3.321,67

77	Malla de puesta a Tierra tipo 1	u	1,00	792,90	\$ 792,90
78	Conductor de cobre desnudo #2/0	m	50,00	51,48	\$ 2.574,00
79	Suministro e instalacion de mangera negra 3/2"	m	250,00	17,77	\$ 4.442,50
	Subtotal 7				\$ 24.081,01
	18.0 MITIGACION Y CONTROL AMBIENTAL				
80	Caseta para bodega de materiales	m2	18,0000	42,83	\$ 770,94
81	Bateria sanitaria movil	u	2,00	445,64	\$ 891,28
82	Delimitacion de la obra	m	520,00	1,01	\$ 525,20
83	Señalizacion preventiva	u	4,00	116,30	\$ 465,20
84	Señalizacion informativa de obligacion y prohibicion	u	9,00	72,15	\$ 649,35
	8.1 ELEMENTOS INFORMATIVOS				

85	Pancarta Informativa del proyecto	u	1,00	278,66	\$ 278,66
Subtotal 8					\$ 3.580,63
9.0 PAVIMENTACION DE EXPLANADA					
9.1 TRABAJOS PRELIMINARES					
86	Replanteo y nivelación del área	m2	6250,00	0,87	\$ 5.437,50
87	Limpieza y desbroce del terreno	m2	3009,00	1,50	\$ 4.513,50
88	Excavacion manual, suelo sin clasificar incluye desalojo	m3	1503,00	9,21	\$ 13.842,63
89	Comformacion y compactacion de sobrasante	m2	6325,00	2,50	\$ 15.812,50
90	Relleno con material de mejoramiento seleccionado	m3	6325,00	32,59	\$ 206.131,75
91	Base clase 1 compactada, e=20cm	m2	6325,00	8,19	\$ 51.801,75
92	Subbase clase 1 compactada e=20cm	m2	6325,00	8,19	\$ 51.801,75
93	Bordillo de confinamiento 15x40 f'c=280kg/cm2	m	480,00	12,37	\$ 5.937,60

94	Bordillo tipo cuneta de h. simple f'c=280kg/cm2	m	520,00	27,50	\$ 14.300,00
95	Cama de arena e=3cm	m3	5203,00	2,50	\$ 13.007,50
96	Adoquin de hormigon 20x10 e=6cm color tipo inc instalacion	m2	3024,00	27,47	\$ 83.069,28
97	Adoquin de hormigon vehicular 23x14 e=8cm inc instalacion	m2	5200,00	32,45	\$ 168.740,00
98	Corte y remate de adoquines	m	300,00	1,50	\$ 450,00
99	Mortero para sellado juntas 1:3	m3	0,67	1,70	\$ 1,14
100	Compactacion final de adoquin	m2	6250,00	4,70	\$ 29.375,00
101	Transporte adicional de escombros	m3	1,30	6,16	\$ 8,01
9.2 DRENAJE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS					
102	Sumidero de AALL con rejilla	u	10,00	250,65	\$ 2.506,50
103	Caja de revision 0.60x0.60cm con tapa de h.a	u	7,00	220,25	\$ 1.541,75

104	Caja de revision 0.80x0.80 con tapa de h.a	u	4,00	320,43	\$ 1.281,72
105	Tubería de Pvc 160mm	m	200,00	22,0000	\$ 4.400,00
9.3 ACCESIBILIDAD Y SEÑALIZACION					
106	Rampa de hormigon para accesibilidad	m2	2,20	53,34	\$ 117,35
107	Piso podotáctil instalado	m2	350,00	28,78	\$ 10.073,00
108	Pintura de alto transito horizontal	m2	420,00	6,45	\$ 2.709,00
109	Tope de estacionamiento de hormigon	u	68,00	32,12	\$ 2.184,16
110	Señal vertical instalada	u	90,50	89,5	\$ 8.099,75
111	Bolardo metálico 4"x3mm- prefabricado	u	16,00	18,5	\$ 296,00
Subtotal 9					\$ 697.439,14
Total					\$ 2.137.095,87

Nota. Elaboración propia.

Tabla 11. Resumen del presupuesto por rubros de la propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre del cantón San Vicente

Ítem	Rubro	Valor (USD)
1	Plataforma	198,250.22
2	Aceros y Perfilería Metálica	349,502.80
3	Mampostería, Enlucidos, Pisos, Revestimientos y Acabados	785,918.39
4	Batería Sanitaria	37,791.83
5	Mobiliario Urbano	21,206.75
6	Varios Generales	19,325.10
7	Proyecto de Media Tensión	24,081.01
8	Mitigación y Control Ambiental	3,580.63
9	Pavimentación de Explanada	697,439.14
TOTAL, GENERAL		2,137,095.87

Nota. Elaboración propia.

6.6 Cronograma de obra (referencial)

Comentado [JJ38]: INCLUYA CRONOGRAMA

Tabla 12. Cronograma referencial de ejecución de la propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre del cantón San Vicente

Actividad	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10
Inicio de obra	•									
1. Trabajos preliminares (Plataforma)	■									
2. Cimentación y estructura (Plataforma)	■	■	■	■						
3. Aceros y perfilería metálica		■	■	■						
4. Mampostería			■	■	■					
5. Enlucidos				■	■	■				
6. Pisos					■	■				
7. Revestimientos y acabados					■	■	■			
8. Batería sanitaria (mampostería y enlucidos)					■	■				
9. Instalaciones sanitarias				■	■	■				
10. Instalaciones eléctricas				■	■	■				
11. Carpintería metálica y de madera						■	■			
12. Mobiliario urbano							■	■		
13. Varios generales (jardinería y acabados exteriores)								■	■	
Limpieza final, pruebas y recepción									■	
Entrega de la obra										•

Nota. Elaboración propia.

El cronograma referencial de la propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre del cantón San Vicente fue elaborado con base en las partidas del presupuesto referencial y la secuencia lógica del proceso constructivo. Su finalidad es establecer una planificación general de las actividades, desde los trabajos preliminares hasta la entrega de la obra, considerando una duración estimada de 300 días calendario (10 meses).

7. Conclusiones

El desarrollo del presente proyecto integrador permitió cumplir satisfactoriamente el objetivo general y los objetivos específicos planteados al inicio del estudio.

1. La investigación permitió establecer que la ausencia de un terminal terrestre planificado supone una de las principales problemáticas que afectan la organización del sistema de transporte del cantón San Vicente, generando desorden en la movilidad, conflictos entre peatones y vehículos, deficiencias en la atención a los usuarios y una limitada articulación en el desarrollo urbano, por esto, el diagnóstico realizado justifico la necesidad de incorporar una infraestructura especializada que responde a las condiciones actuales del territorio.
2. El desarrolló del proyecto se ejecutó a partir de un proceso de análisis que permitió integrar los aspectos funcionales, normativos y urbano-arquitectónicos requeridos para el diseño de un terminal terrestre, para esto, la aplicación de estos criterios dio como resultado un equipamiento organizado, capaz de responder a las dinámicas de movilidad del cantón San Vicente, optimizando la relación entre las diferentes áreas que conforman el proyecto y garantizando un funcionamiento eficiente acorde a las necesidades de los usuarios.
3. La propuesta arquitectónica evidencia que un terminal terrestre, además de concebirse como un punto de llegada y salida de pasajeros, representa un elemento estructurante para el desarrollo del cantón, ya que dinamizara y mejorara la imagen urbana; la organización de los espacios solidifica el proyecto como una infraestructura capaz de responder a las problemáticas latentes.

Comentado [JJ39]: INDICAR QUE SERA UN PROYECTO QUE DINAMIZARA Y MEJORARA LA IMAGEN URBANA

8. Recomendaciones

1. Se recomienda al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Vicente considerar la presente propuesta arquitectónica como una base de apoyo para futuros procesos de planificación y ejecución del terminal terrestre, complementándola con estudios técnicos, económicos y operativos que permitan su implementación de acuerdo con las condiciones actuales del territorio y la demanda existente de movilidad.
2. Se recomienda que la administración del nuevo equipamiento contemple la implementación de sistemas de control operativo, seguridad y monitoreo que permitan garantizar un funcionamiento ordenado y eficiente de las actividades internas. De igual manera, resulta necesario desarrollar procesos de coordinación y socialización con las operadoras del transporte y actores involucrados, con el propósito de facilitar la transición hacia la nueva infraestructura y asegurar una adecuada adaptación a los nuevos espacios de operación.
3. Por último, se recomienda promover la integración del equipamiento con las dinámicas urbanas, comerciales y turísticas del cantón, considerando espacios complementarios que fortalezcan la identidad local y contribuye al desarrollo económico y social del territorio.

9. Referencias

Comentado [JJ40]: No veo citada las tesis de grado, creo que debes colocarlas si la has usado

- Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial No. 449. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial No. 398.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)*. Registro Oficial Suplemento No. 303.
- Augé, M. (1993). *Los "no lugares": Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa.
- Avella Palacio, C. (2008). *Modelo de conexión rural - urbano de conexión. Estrategia de conectividad a través de centros poblados rurales para el desarrollo territorial integrado* [Tesis de grado, Pontificia Universidad Javeriana].
<https://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis07.pdf>
- Breen, J. (2019). *Patterns & Variations: Designerly Explorations in Architectural Composition and Perception*. Delft University of Technology.
https://pure.tudelft.nl/ws/portalfiles/portal/52936604/Breen_PatternsVariations.pdf
- Cáceres, D. (2018). *Propuesta de diseño arquitectónico de una terminal de transporte multimodal con criterios de diseño sostenible en el municipio de Saravena Arauca* [Proyecto de pregrado, Universidad de Pamplona].
http://repositoriodspace.unipamplona.edu.co/jspui/bitstream/20.500.12744/3125/1/C%C3%A1ceres_2018_TG.pdf
- Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2010). *Resolución No. 053-DIR-2010-CNTTTS: Reglamento para la autorización y control de terminales terrestres*.
- Delgado, R. C. (2012). *Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Decreto Ejecutivo No. 1196.
<https://www.obraspublicas.gob.ec/wp->

<content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>

- García Pérez, L. (2015). Intención creativa del diseño, hacia una arquitectura. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 9-20. <https://www.redalyc.org/pdf/4779/477947305001.pdf>
- García-Doménech, S. (2021). El espacio arquitectónico y urbano en la aproximación fenomenológica de Norberg-Schulz: Una revisión crítica. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 10(20), 43-50. <https://doi.org/10.18537/est.v010.n020.a04>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Vicente. (2001). *Documento Capitán de Puerto de la Armada del Ecuador*.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Vicente. (2014). *Página web institucional*. <http://www.sanvicente.gob.ec/sanvicente/>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Vicente. (2016). *Ordenanza para el cobro de tasas de la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del cantón San Vicente*.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Vicente. (2022). *Ordenanza que regula el Plan de Movilidad del cantón San Vicente*.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Vicente. (2024). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón San Vicente*.
- Gobernación de Manabí. (s.f.). *Los proyectos viales generan desarrollo en Manabí*. <https://gobernacionmanabi.gob.ec/los-proyectos-viales-generan-desarrollo-en-manabi>
- González, J. D. (2017). Hábitat III. La participación de la sociedad civil en la nueva agenda urbana.
- Gutiérrez, A. I. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61–74.

- Harvey, D. (1990). Between space and time: Reflections on the geographical imagination. *Annals of the Association of American Geographers*, 80(3), 418-434.
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill Interamericana.
- Ipiña, O. I. (2019). Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(1), 155-161. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n1.60567>
- Islas Rivera, V., & Zaragoza, M. L. (2007). *Análisis de los sistemas de transporte*. México: Sanfandila.
- Llop, J. M., Iglesias, B. M., Vargas, R., & Blanc, F. (2019). Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones. *Ciudades*, (22), 23-43. <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>
- Mendoza Jaramillo, J. J. (2022). *Terminal terrestre para el cantón Las Naves, provincia de Bolívar* [Proyecto integrador de pregrado, Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí]. Repositorio Institucional ULEAM. [Repositorio Institucional ULEAM](#)
- Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2015). *Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC)*.
- Miralles Guasch, M. C., & Cebollada Frontera, A. (2003). *Movilidad y transporte: Opciones políticas para la ciudad* (Documento de trabajo nº 25/2003). Fundación Alternativas.
- M.I. Municipio de San Vicente. (2025). *Agenda local para la igualdad de género del cantón San Vicente*. <https://cepam.org.ec/wp-content/uploads/2025/01/AGENDA-LOCAL-PARA-LA-IGUALDAD-DE-GENERO-DEL-CANTON-SAN-VICENTE.pdf>
- Olivera, A. (2006). Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la geografía social urbana. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 61-62, 326-343.
- Plazola Cisneros, A. (1998). *Enciclopedia de Arquitectura Plazola*. Plazola Editores.
- Rapoport, A. (1972). *Vivienda y cultura*. Gustavo Gili.

- Rodríguez Santos, C. A. (2015). *Terminal terrestre del cantón San Vicente* [Trabajo de titulación de pregrado, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil]. Repositorio Institucional de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/3788>
- Schweitzer, M. (2011). La relación entre transporte y territorio. *Revista del Plan Fénix*, 2(9).
- UNESCO. (2012). *Educación para el Desarrollo Sostenible*.
- Universidad Laica Vicente Rocafuerte. (2025). *Requisitos mínimos para la creación de una terminal de transporte terrestre de pasajeros* [Tesis inédita].
- Wilmsmeier, G. (2015). *Geografía del transporte de carga. Evolución y desafíos en un contexto global cambiante*. Serie Recursos Naturales y su infraestructura, N°175, CEPAL.

10. Anexos

1. Cuestionario de Encuesta

Encuesta dirigida a usuarios, comerciantes y operadores del cantón San Vicente

Objetivo: Recopilar información sobre las necesidades, problemáticas y requerimientos de los usuarios y comerciantes respecto a la propuesta arquitectónica del Terminal Terrestre del cantón San Vicente.

Instrucciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con una (X) la respuesta que considere más adecuada. En las preguntas donde se indique, podrá seleccionar más de una opción.

1. ¿Qué problemas le genera la inexistencia de un terminal terrestre adecuado en San Vicente? (Puede marcar más de una opción).

- ☐ Inseguridad
- ☐ Confusión en rutas y horarios
- ☐ Congestión vehicular
- ☐ Pérdidas económicas
- ☐ Incomodidad para usuarios y comerciantes
- ☐ Otro: _____

2. ¿Qué servicios considera indispensables en el terminal terrestre? (Puede marcar más de una opción).

- ☐ Baños públicos
- ☐ Iluminación adecuada
- ☐ Señalización clara
- ☐ Seguridad
- ☐ Áreas de información
- ☐ Limpieza y mantenimiento

☐ Otro: _____

3. ¿Qué áreas debería tener el terminal terrestre? (Puede marcar más de una opción).

☐ Salas de espera

☐ Locales comerciales

☐ Oficinas administrativas

☐ Andenes organizados

☐ Parqueaderos

☐ Áreas de carga y descarga

☐ Otro: _____

4. Cuando utiliza el transporte en San Vicente, ¿qué dificultad enfrenta con mayor frecuencia? (Puede marcar más de una opción).

☐ No saber exactamente dónde abordar

☐ Falta de espacios para esperar

☐ Desorden en filas o turnos

☐ Dificultad para movilizarse con equipaje o mercadería

☐ Otro: _____

5. ¿Qué condición considera más necesaria para permanecer con mayor comodidad mientras espera transporte? (Puede marcar más de una opción).

☐ Espacios cubiertos contra sol y lluvia

☐ Asientos suficientes

☐ Ambientes limpios

☐ Iluminación adecuada

☐ Presencia de control o vigilancia

☐ Otro: _____

6. En términos generales, ¿cómo calificaría su experiencia actual al utilizar o trabajar en los puntos de transporte de San Vicente? (Marque una sola opción).

- ☐ Muy incómoda
- ☐ Incómoda
- ☐ Neutral
- ☐ Cómoda
- ☐ Muy cómoda

2. Certificado de Análisis Compilatio



Certificado de análisis

Compilatio Magister+ | ULEAM-ECU

tesis sin marco_compilatio

ID : 3882e618f14d246b96c09519b31bf1b079d6e56c



4%

Textos sospechosos

Nombre del fichero : tesis sin marco_compilatio.txt
Tamaño del archivo original : 1003,41 kB
Número de palabras : 16.815

Depositante : JAKELINE JARAMILLO BARCIA
Fecha de depósito : 21 de julio de 2026
Tipo de carga : interface
fecha de fin de análisis : 21 de julio de 2026

Resumen (sección 1/2)

Localización de los textos sospechosos en el documento :



Incluido en el porcentaje de textos sospechosos :



Similitudes

2%

Pasajes con similitudes a fuentes encontradas en diferentes colecciones.



Detección de IA

14%

Textos estadísticamente próximos a un texto generado por una IA.

Este índice es un indicador y no una prueba. Comprueba con el autor si domina los conocimientos mencionados en el documento.



Idiomas no reconocidos

3%

Pasajes en los que parte del vocabulario utilizado no forma parte del diccionario de la lengua.

Puede tratarse de un intento del autor de modificar el texto para evitar ser detectado.



No incluido en el porcentaje de textos sospechosos :



Textos entre comillas

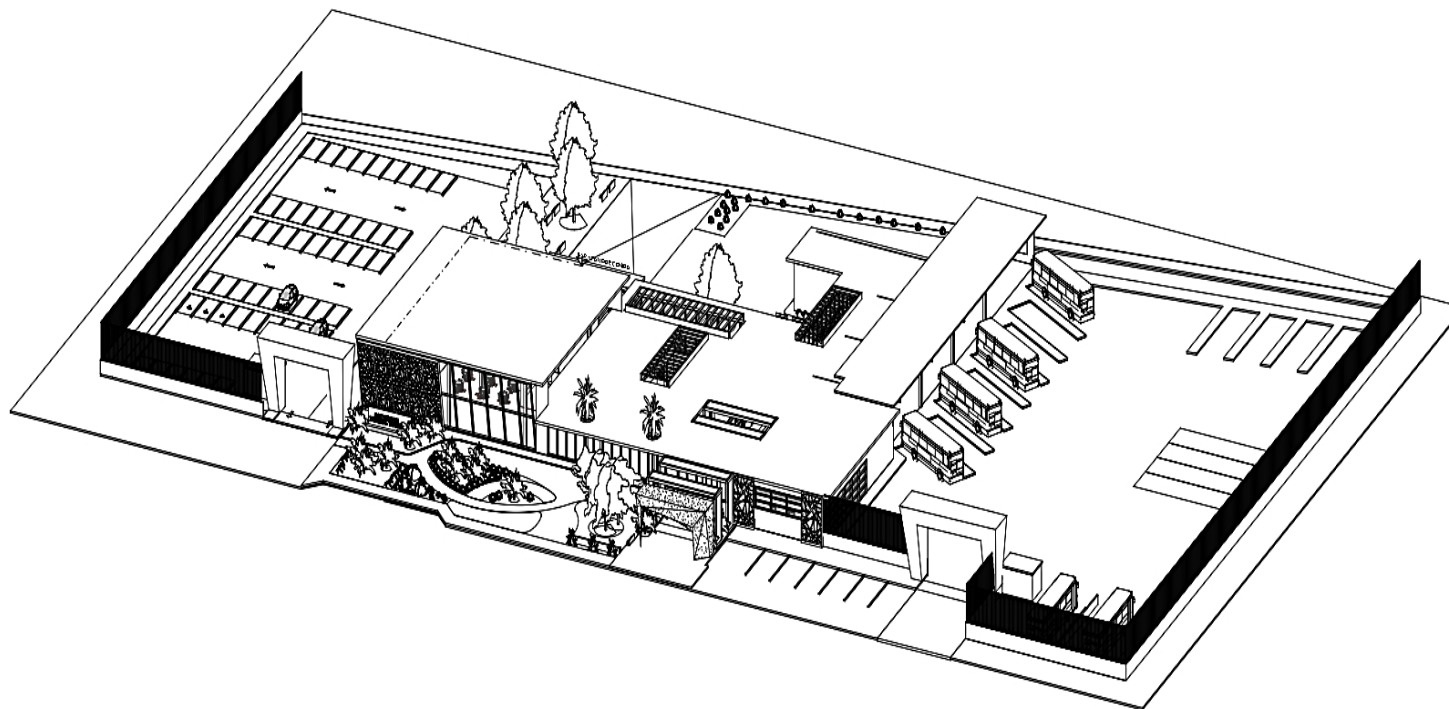
1%

Pasajes entre comillas, a menudo indicativos de una cita.

3. Plano arquitectónico de la Propuesta de Terminal Terrestre del Canton San Vicente



4. Vista Volumétrica de la Propuesta Arquitectónica de Terminal Terrestre del Canton San Vicente



5. (En una carpeta / Documento PDF presentar el desarrollo y planimetría del proyecto – Formato A1)

- Imágenes de la cartografía
- Conceptualización del proyecto.
- Programa arquitectónico.
- Emplazamiento (con curvas de nivel).
- Plantas arquitectónicas (amobladas y ambientadas).
- Plantas arquitectónicas (acotadas con ejes y columnas).
- Implantación.
- Cortes Arquitectónicos (longitudinal y transversal en donde se evidencie los puntos más importantes del proyecto).
- Fachadas Arquitectónicas (Frontal, lateral y posterior)
- Planos estructurales referenciales.
- Planos de instalaciones hidrosanitarias.
- Planos de instalaciones eléctricas.
- Detalles constructivos.
- Imágenes / perspectivas interiores y exteriores del proyecto.
- CD / LINK del recorrido virtual.

LINK DE RECORRIDO VIRTUAL:

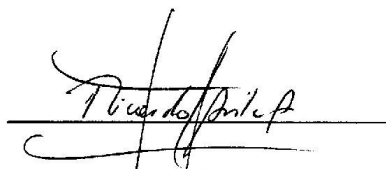
https://uleam-my.sharepoint.com/:v/g/personal/e1350338495_live_uleam_edu_ec/IQDuM4QCGRw6Rrk5EWk0ID5SAfZucxOZBsIPG3t_cPF4Wbs?e=oyVyOT&nav=eyJyZWZlcnJhbEluZm8iOnsicmVmZXJyYWxBcHAiOiJTdHJlYW1XZWJBcHAiLCJyZWZlcnJhbE1vZGUiOiJtaXMiLCJyZWZlcnJhbFZpZXciOiJwb3N0cm9sbC1jb3B5bGluayIsInJlZmVycmFsUGxheWJhY2tTZXNzaW9uSWQiOiJhZmVlZWl0YS1hMDMxLTQyN2MtYmUwZC01NWJlOTAxZjQyZWl0fX0%3D

CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

En calidad de tribunales de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, certifico:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Proyecto de Investigación, cuyo tema es "Propuesta Arquitectónica de Terminal Terrestre para el Cantón San Vicente", internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico; por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para proceder a la defensa correspondiente.

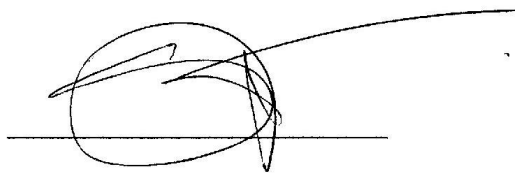
Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los 19 días del mes de agosto de dos mil veintiséis.



ARQ. MG. RICARDO AVILA AVILA

C.I. 1304431636

Tribunal 01



ARQ. ARMANDO LOOR ZAMBRANO

C.I. 1304053737

Tribunal 02