



UNIVERSIDAD RICARDO PALMA



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

TESIS PARA OPTAR POR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
ARQUITECTO

**TERMINAL TERRESTRE DE PASAJEROS PARA LA
CIUDAD DE CHICLAYO, LAMBAYEQUE**

AUTORES:

BACH. ISMAEL ALBERTO NUÑEZ CUEVA
BACH. HILDA PRISSCILLA DIAZ CASTILLO

ASESOR:

MTRA. ARQTA. RUTH ELIZABETH SUICA DELGADO DE CLERC

**LIMA, PERÚ
2021**



UNIVERSIDAD RICARDO PALMA

LICENCIAMIENTO INSTITUCIONAL RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DIRECTIVO N° 040-2016-SUNEDU/CD

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Lima, 24 de febrero del 2022

ACTA DE SUSTENTACIÓN VIRTUAL DE LA TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTA

TÍTULO DE LA TESIS:

TERMINAL TERRESTRE DE PASAJEROS PARA LA CIUDAD DE CHICLAYO, LAMBAYEQUE

Reunido el Jurado Calificador integrado por los docentes:

MG. ARQTA. VILMA GLADYS VÁSQUEZ PRADA VDA. DE ROJAS	: PRESIDENTE
ARQ. RICARDO RAFAEL FLOREZ RIVAS	: MIEMBRO
ARQTA. SOLEDAD GUADALUPE HERRERA GARCÍA	: MIEMBRO
MTRA. ARQTA. RUTH ELIZABETH SUICA DELGADO DE CLERC	: ASESOR

Para evaluar la sustentación virtual de la Bachiller:

HILDA PRISSILLA DIAZ CASTILLO

Después de escuchar la sustentación y como resultado de la deliberación del jurado calificador, acuerdan conceder el calificativo de:

BUENO

En mérito de lo cual el Jurado Calificador lo declaro apto para que se le otorgue el Título Profesional de:

ARQUITECTA

Conforme a las disposiciones legales y vigentes.

En fe de lo cual firman la presente Acta:

MG. ARQTA. VILMA GLADYS VÁSQUEZ PRADA VDA. DE ROJAS
Presidente

ARQ. RICARDO RAFAEL FLOREZ RIVAS

Miembro

ARQTA. SOLEDAD GUADALUPE HERRERA GARCÍA

Miembro

MTRA. ARQTA. RUTH ELIZABETH SUICA DELGADO DE CLERC

Asesor

"Formamos seres humanos para una cultura de Paz"



UNIVERSIDAD RICARDO PALMA

LICENCIAMIENTO INSTITUCIONAL RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DIRECTIVO N° 040-2016-SUNEDU/CD

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Lima, 24 de febrero del 2022

ACTA DE SUSTENTACIÓN VIRTUAL DE LA TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO

TÍTULO DE LA TESIS:

TERMINAL TERRESTRE DE PASAJEROS PARA LA CIUDAD DE CHICLAYO, LAMBAYEQUE

Reunido el Jurado Calificador integrado por los docentes:

MG. ARQTA. VILMA GLADYS VÁSQUEZ PRADA VDA. DE ROJAS	: PRESIDENTE
ARQ. RICARDO RAFAEL FLOREZ RIVAS	: MIEMBRO
ARQTA. SOLEDAD GUADALUPE HERRERA GARCÍA	: MIEMBRO
MTRA. ARQTA. RUTH ELIZABETH SUICA DELGADO DE CLERC	: ASESOR

Para evaluar la sustentación virtual del Bachiller:

ISMAEL ALBERTO NUÑEZ CUEVA

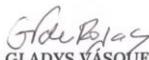
Después de escuchar la sustentación y como resultado de la deliberación del jurado calificador, acuerdan conceder el calificativo de:

BUENO

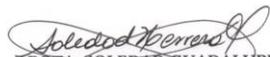
En mérito de lo cual el Jurado Calificador lo declaro apto para que se le otorgue el Título Profesional de:

ARQUITECTO

Conforme a las disposiciones legales y vigentes.
En fe de lo cual firman la presente Acta:


MG. ARQTA. VILMA GLADYS VÁSQUEZ PRADA VDA. DE ROJAS
Presidente


ARQ. RICARDO RAFAEL FLOREZ RIVAS
Miembro


ARQTA. SOLEDAD GUADALUPE HERRERA GARCÍA
Miembro


MTRA. ARQTA. RUTH ELIZABETH SUICA DELGADO DE CLERC

"Formamos seres humanos para una cultura de Paz" Asesor

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a mis padres porque con su amor, apoyo y comprensión han sabido impulsar día a día toda mi carrera universitaria. A mis hermanos José Luis y Marisel ya que con su apoyo incondicional logré culminar con éxito mi anhelada meta.

BACH. ISMAEL ALBERTO, NUÑEZ CUEVA

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a mis padres Víctor Diaz y Lucy Castillo porque con su amor, apoyo y comprensión han sabido impulsar día a día toda mi carrera universitaria. A mi hermano Alonso Diaz ya que con su apoyo incondicional logré culminar con éxito mi anhelada meta.

BACH. HILDA PRISSCILLA DIAZ CASTILLO

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a Dios por todas sus bendiciones, a nuestros padres y hermanos por su apoyo. A la Arquitecta Ruth Elizabeth Suica Delgado de Clerc, ya que con sus conocimientos implantados pudimos llegar a culminar con éxito esta tesis de grado, y estamos seguros que será el primer peldaño de muchos para llegar a ser excelentes profesionales.

CONTENIDO

CAPITULO 1: GENERALIDADES

1.1 INTRODUCCIÓN.....	21
1.2 TEMA.....	22
1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	23
1.4 OBJETIVOS.....	24
1.4.1 General	
1.4.2 Específicos	
1.5 ALCANCES Y LIMITACIONES	25
1.5.1 Alcances	
1.5.2 Limitaciones	
1.6 JUSTIFICACION.....	26

1.7 VIABILIDAD.....	27
1.7.1 Viabilidad económica	
1.7.2 Viabilidad social	
1.7.3 Viabilidad ambiental	
1.8 METODOLOGÍA	
1.8.1 Esquema metodológico.....	28
CAPITULO 2: MARCO TEÓRICO	
2.1 MARCO REFERENCIAL	
2.1.1 Referentes Internacionales.....	30
2.1.2 Referentes Nacionales	32
2.2 BASE CONCEPTUAL	
2.2.1 Terminal terrestre.....	34
2.2.2 Elementos de la cultura.....	34
2.2.3 Semiótica.....	34

2.3 BASE TEÓRICA

2.3.1 Teoría del Terminal Terrestre.....	35
2.3.2 Semiótica en la arquitectura.....	37
2.3.3 El Signo.....	38

CAPITULO 3: ANÁLISIS URBANO

3.1 MARCO HISTÓRICO

3.1.1 Reseña histórica de Chiclayo	40
3.1.2 Reseña histórica de Sipán	41

3.2 CONSIDERACIONES BIOCLIMÁTICAS

3.2.1 Temperatura.....	42
3.2.2 Asolamiento.....	42
3.2.3 Vientos	44
3.2.4 Precipitación.....	44
3.2.5 Estrategias de diseño.....	45

3.3 ASPECTOS GENERALES

3.3.1 Ubicación.....	46
3.3.1 Uso de suelo y zonificación	47
3.3.3 Paisajismo.....	49
3.3.4 Análisis Vial.....	52
3.3.5 Análisis de equipamiento.....	53
3.3.6 Análisis de agencias de bus.....	54
3.3.7 Alturas de edificación.....	55
3.3.8 Normativa.....	56

CAPITULO 4: PROYECTO ARQUITECTÓNICO

4.1 CONCEPTUALIZACIÓN.....	58
-----------------------------------	-----------

4.2 PROGRAMA ARQUITECTÓNICO.....	59
4.3 SECTORIZACIÓN	63
4.4 DISTRIBUCIÓN.....	65
4.5 ELEVACIONES	74
4.6 CORTES	75
4.7 VISTAS DEL PROYECTO	77
4.8 PRESUPUESTO.....	80
4.9 APORTE	81
CONCLUSIONES	82
BIBLIOGRAFÍA	83

ÍNDICE DE FIGURAS:

• Figura N°01: Imagen interior del proyecto.....	18
• Figura N°02: Imagen interior del proyecto.....	19
• Figura N°03: Conexiones terrestres.....	21
• Figura N°04 : Pistas sin asfalto.....	22
• Figura N°05 : Pistas en mal estado.....	22
• Figura N°06 : Desorden peatonal y vehicular.....	22
• Figura N°07 : Desorden vehicular.....	23
• Figura N°08 : Aglomeración vehicular.....	23
• Figura N°09 : Incumplimiento de normativa.....	23
• Figura N°10 : Mapa de la ciudad de Chiclayo con la ubicación de las agencias.....	25
• Figura N°11 : Esquema metodológico.....	28
• Figura N°12 : Terminal de Cañar.....	30
• Figura N°13 : Estación de Santa Paola.....	31
• Figura N°14 : Terminal Pucallpa.....	32

• Figura N°15 : Terminal de Trujillo.....	33
• Figura N°16 : Terminal terrestre Potosina.....	35
• Figura N°17 : Teoría sobre Terminal Terrestre.....	36
• Figura N°18 : Terminal cono Norte.....	36
• Figura N°19 : La semiótica de la arquitectura.....	37
• Figura N°20 : El signo.....	38
• Figura N°21 : Plano de ubicación.....	40
• Figura N°22: Iconografía de Sipán y la Cultura Mochica.....	41
• Figura N°23 : Temperatura.....	42
• Figura N°24 : Asolamiento de solsticio de verano.....	42
• Figura N°25 : Asolamiento de solsticio de invierno.....	43
• Figura N°26 : Asolamiento de equinoccio	43
• Figura N°27 : Rosa de vientos.....	44
• Figura N°28 : Precipitaciones.....	44
• Figura N°29 : Esquema climático.....	45

- Figura N°30 : Terreno del proyecto.....46
- Figura N°31 : Vistas del proyecto.....46
- Figura N°32 : Zonificación de Chiclayo.....47
- Figura N°33 : Clasificación de suelo.....48
- Figura N°34 : Arborización y elementos paisajistas del proyecto.....49
- Figura N°35 : Clasificación de arboles parte 1.....50
- Figura N°36 : Clasificación de arboles parte 2.....51
- Figura N°37 : Vías.....52
- Figura N°38 : Equipamiento.....53
- Figura N°39 : Dinámica de agencias de transporte.....54
- Figura N°40 : Vistas de altura de edificación.....55
- Figura N°41 : Altura de edificación.....55
- Figura N°42 : Normativa.....56
- Figura N°43: Iconografía de Sipán.....58
- Figura N°44: Esquema espacial.....58

• Figura N°45 : Programa Arquitectónico primer nivel parte 1.....	59
• Figura N°46 : Programa Arquitectónico primer nivel parte 2.....	60
• Figura N°47 : Programa Arquitectónico segundo nivel.....	61
• Figura N°48 : Programa Arquitectónico sótano.....	62
• Figura N°49: Sectorización con vista explotada.	63
• Figura N°50 : Sectorización a nivel de planta.....	64
• Figura N°51 : Distribución primer nivel.....	65
• Figura N°52 : Distribución segundo nivel.....	66
• Figura N°53 : Distribución tercer nivel.....	67
• Figura N°54 : Sector 1.....	68
• Figura N°55 : Sector 2.....	69
• Figura N°56 : Sector 3.....	70
• Figura N°57 : Sector 4.....	71
• Figura N°58 : Sector 1, segundo nivel.....	72

• Figura N°59 : Sector 2, segundo nivel.....	73
• Figura N°60 : Elevaciones.....	74
• Figura N°61 : Corte C y D.....	75
• Figura N°62 : Corte A y B.....	76
• Figura N°63: Vistas del proyecto.....	77
• Figura N°64: Vistas del proyecto.....	77
• Figura N°65: Vistas del proyecto.....	78
• Figura N°66: Vistas del proyecto.....	78
• Figura N°67: Vistas del proyecto.....	79
• Figura N°68: Vistas del proyecto.....	79
• Figura N°69 : Presupuesto.....	80
• Figura N°70: Vistas del proyecto.....	81

RESUMEN

Figura N°01: *Imagen interior del proyecto*



Nota. Elaboración propia

La idea del proyecto nace ante la necesidad de orden en cuanto a los medios de transporte así como ante la carencia existente en la ciudad de Chiclayo de espacios adecuados para ellos, por lo que se plantea un terminal que permita reducir la informalidad y el caos vehicular, asimismo se busca brindar un espacio totalmente habitable y de calidad a la gran cantidad de usuarios que llegan y salen de la provincia de Chiclayo. El proyecto también se ve como oportunidad de tener un punto de encuentro y que sirva de enlace con las ciudades vecinas por lo que con ello habría un aumento de empleos y en consecuencia, aumento de economía, ya que será un terminal de gran envergadura, y se mitigará el desorden que se generan en las vías principales de la ciudad.

Respecto al diseño, se está tomando en cuenta las condicionantes de la zona tanto urbanas como físicas para que el proyecto responda por si solo y sea totalmente habitable, asimismo se está considerando plasmar iconografía del Señor de Sipán en algunas zonas ya que es un vestigio muy representativo de la zona.

Figura N°02: *Imagen interior del proyecto*



Nota. Elaboración propia

ABSTRACT

The idea of the project arose from the need for order in terms of transportation as well as the lack of adequate spaces for them in the city of Chiclayo, which is why a terminal is proposed that allows reducing informality and vehicular chaos. It also seeks to provide a fully habitable and quality space to the large number of users who arrive and leave the province of Chiclayo. The project is also seen as an opportunity to have a meeting point and to serve as a link with neighboring cities, so with this there would be an increase in jobs and consequently, an increase in the economy, since it will be a large-scale terminal, and the disorder generated in the main roads of the city will be mitigated. Regarding the design, the conditions of both urban and physical areas are being taken into account so that the project responds by itself and is fully habitable, it is also considering to capture the iconography of the Lord of Sipán in some areas since it is a very vestige representative of the area.

01

CAPÍTULO

Generalidades

1.1 INTRODUCCIÓN

El transporte en el mundo sirve como un enlace para conectar distintos sectores y población en general, es una base importante y esencial para el crecimiento y el desarrollo tanto económico, social y cultural. En Chiclayo, Lambayeque, conocida también como la Ciudad de la Amistad, según MINCETUR (2018) en la encuesta trimestral de turismo interno de 2018, en la región de Lambayeque se realizaron más de 2.2 millones de viajes por turismo, donde la provincia más visitada fue la ciudad de Chiclayo (84,8%), sin embargo, se ha observado una carencia de infraestructura adecuada para el crecimiento constante del parque automotor interprovincial. Por ello, buscamos desarrollar un proyecto arquitectónico de un terminal terrestre en la ciudad de Chiclayo para unificar el ingreso y salida de los pasajeros y buses.

Figura N°03: *Conexiones terrestres*



Nota. Representación de las conexiones terrestres.
Fuente: Tomada de MINCETUR (2018)



1.2 TEMA

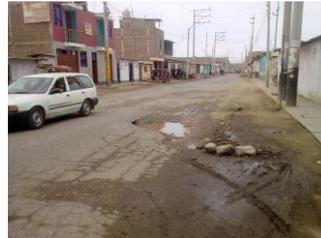
El tema a desarrollar está referido a la arquitectura de transporte urbano en la ciudad de Chiclayo. Debido a la gran cantidad de población y a la deficiente gestión de las autoridades, el transporte terrestre se encuentra en déficit por el crecimiento urbano no planificado. Chiclayo carece de un terminal terrestre que albergue la llegada de los pasajeros, según datos de CONSIA Consultants (2005), los buses y camionetas rurales mueven alrededor de 155,868 personas por día en esta ciudad y los equipamientos existentes están deteriorados. A ello se le suma los serios problemas de transporte: desorden, improvisación, infraestructura vial deteriorada, congestión vehicular en el centro de la ciudad, entre otros; las calles del centro de la ciudad atraen un número elevado de peatones que sufren la falta de una política de prioridad de circulación y tienen que cruzar sin ninguna protección y con el riesgo de sufrir algún accidente.

Figura N°04: *Pistas sin asfalto*



Nota. Tomada de
Municipalidad de Chiclayo

Figura N°05: *Pistas en mal estado*



Nota. Tomada de
Municipalidad de Chiclayo

Figura N°06: *Desorden peatonal y vehicular*



Nota. Tomada de
Municipalidad de Chiclayo



1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Actualmente, existe un crecimiento urbano desordenado y sin planificación a ello se le suma la gran acogida de turista generando un mayor caos en el centro de la ciudad. Chiclayo es un gran nodo de transporte terrestre de carga y pasajeros, que conecta costa, sierra y selva, donde cada día llegan y salen de la ciudad más de 400 buses interprovinciales que transportan un promedio de 20,000 personas según el Plan de Acondicionamiento Territorial 2011-2021 dado por la Municipalidad de Chiclayo (2011).

En conclusión, es de suma importancia implementar un terminal terrestre que genere orden y descongestión vehicular en el centro de la ciudad, congregando diversas empresas de transporte en un solo lugar, zona periférica sur de la ciudad de Chiclayo, y por tanto, poder movilizar grandes grupos de personas a la vez, buscando su seguridad y confort.

Figura N°07: *Desorden vehicular* **Figura N°08:** *Aglomeración vehicular* **Figura N°09:** *Incumplimiento de normativa*



Nota. Tomada de Municipalidad de Chiclayo



Nota. Tomada de Municipalidad de Chiclayo



Nota. Tomada de Municipalidad de Chiclayo

1.4 OBJETIVO

1.4.1 GENERAL

Desarrollar un proyecto arquitectónico de un terminal terrestre en la ciudad de Chiclayo departamento de Lambayeque aplicando la semiótica con elementos de la cultura de Sipán.

1.4.2 ESPECÍFICOS

**01**

- Estudiar la semiótica en la arquitectura y los elementos de la cultura de Sipán para el desarrollo arquitectónico del terminal terrestre.

**02**

- Evaluar los antecedentes nacionales e internacionales con aportes para nuestro diseño arquitectónico.

**03**

- Analizar el sistema de transporte terrestre y las agencias interprovinciales de la ciudad de Chiclayo para determinar las necesidades del usuario.

**04**

- Determinar las características del terminal terrestre y justificar el aporte de unificar las salidas y llegadas de los vehículos interprovinciales en la ciudad de Chiclayo.

1.5 ALCANCES Y LIMITACIONES

1.5.1 ALCANCES



- La presente investigación comprenderá el planteamiento del terminal terrestre con áreas destinadas a satisfacer las necesidades del usuario y transportistas.
- Un nuevo planteamiento arquitectónico que aporte en el diseño de uso de elementos culturales en el terminal terrestre.
- Se desarrollará en totalidad el diseño del terminal terrestre, al nivel de anteproyecto, presentando planos explicativos de criterios de diseño con estrategias bioclimáticas, plantas, cortes, elevaciones, desarrollo de ambientes, detalles y 3D.
- Los planos de especialidades, eléctricos, sanitarios, estructurales, seguridad y evacuación, se desarrollarán a nivel global.



1.5.2 LIMITACIONES

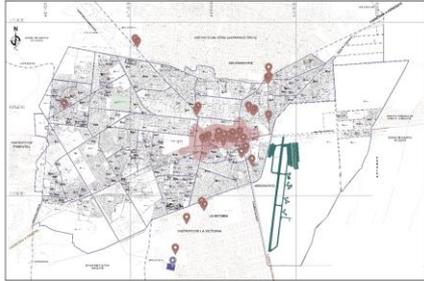
- Debido a la emergencia sanitaria la investigación de flujo de las agencias terrestres interprovinciales se realizará con data prepandemia.
- El estudio de las agencias terrestres que se tomará en cuenta para la investigación serán únicamente las que se encuentran en la avenida principal de la ciudad de Chiclayo, siendo un total de 9.
- El enfoque histórico de la investigación se centrará en la iconografía de la cultura Sipán.



COVID19



Figura N°10: *Mapa de la ciudad de Chiclayo*



Nota. Mapa de la ciudad de Chiclayo con la ubicación de las agencias actuales, donde se aprecia la centralización en la principal av. Francisco Bolognesi. Fuente: Elaboración propia

1.6 JUSTIFICACIÓN

Se consideró abordar este terminal terrestre en la ciudad de Chiclayo; ya que después de apreciar, analizar el crecimiento centralizado (ver Figura N°10) y el valor cultural que posee la zona se observó la falta de un diseño arquitectónico de las distintas agencias de viajes en la principal avenida de la ciudad; estas causaban una aglomeración de transporte, un peligro latente para los peatones y la carencia de una infraestructura principal que sirva a la recepción de turistas nacionales e internacionales que, adicionalmente, facilite la movilización mediante la conexión con las principales vías.

Por ello se planteó un terminal a las afueras de la ciudad en el cruce de la avenida Miguel Grau y la Vía de Evitamiento, logrando unificar los ingresos y salidas de las agencias actuales, aportando mayor seguridad al usuario, evitando accidentes y promoviendo la identidad de sus pobladores.

Chiclayo es una ciudad con mucha identidad y respeto por su cultura y sus antepasados; tratando de plasmar siempre en ella imágenes y texturas referenciales para recordarlos y mostrar a sus turistas el orgullo por ella; por eso nuestra propuesta de diseño usará la semiótica para hacer conexiones y proponer lo más relevante de la cultura Sipán.

1.7 VIABILIDAD

Este proyecto se encuentra dentro del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad (2011-2021), la deficiente infraestructura de los terminales terrestres ubicados en el centro de la ciudad donde utilizan terrenos y edificaciones sin mayor adecuación para este tipo de operación y sin ningún confort para los conductores y pasajeros, nos impulsó a diseñar un nuevo Terminal Terrestre en una ubicación estratégica que permita el descongestionamiento vehicular.



1.7.1 VIABILIDAD ECONÓMICA

- Nuestra propuesta arquitectónica reubicará a nueve empresas transportistas ubicadas en la vía principal de la ciudad.
- Ayudará a mejorar la economía de la región, al recibir más ingresos de turistas y transportistas interesados. A ello se le suma la necesidad y el interés de las entidades privadas.



1.7.2 VIABILIDAD SOCIAL

- Garantizará descongestionamiento vehicular en el centro de la ciudad, orden, limpieza, seguridad y fácil accesibilidad.
- Beneficiará a la población de Chiclayo al tener un nuevo terminal terrestre, ya que se generan nuevos puestos de trabajo en servicios complementarios y actividades propias del terminal.

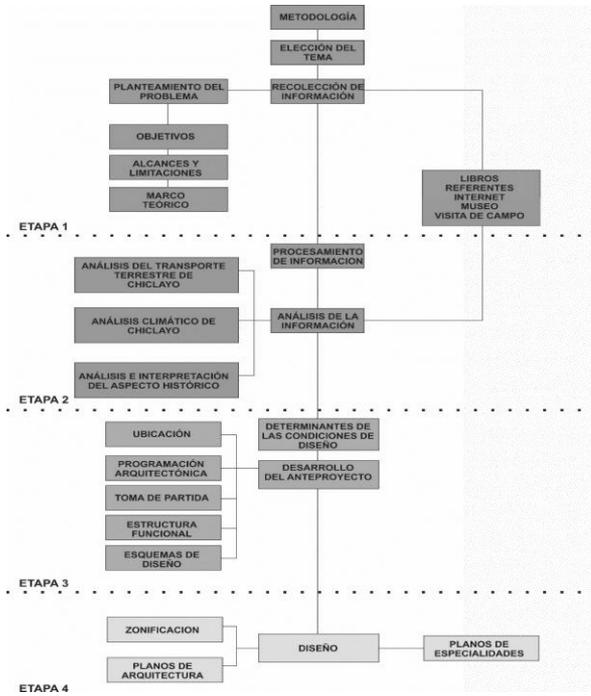


1.7.3 VIABILIDAD AMBIENTAL

- El Terminal Terrestre será diseñado con elementos paisajistas propios de la ciudad de Chiclayo.
- Mejorará la imagen urbana de Chiclayo, alejando el ruido y contaminación acumulado por el desorden de los buses interprovinciales ubicados en el centro de la ciudad.

Figura N°11: Esquema metodológico

1.8.1. ESQUEMA METODOLÓGICO



Nota. Esquema que muestra la metodología del trabajo. Elaboración propia

1.8 METODOLOGÍA

TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Se consultarán y analizarán distintas fuentes y referentes que aporten a la investigación.

Para la recolección de datos se utilizará: tesis de grados, libros especializados, manuales e informes del MTC y MINCETUR, planes regionales de la ciudad.

PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN

Primero, se analizará la información recopilada para delimitar el tema del proyecto de tesis, así como el problema para la conceptualización de los objetivos específicos y generales.

Segundo, se analizarán referentes a nivel nacional e internacional que nos aporten antecedentes con el proyecto de tesis.

Tercero, se realizará un marco teórico que nos avale el desarrollo del proyecto.

Finalmente, se estudiarán todos los puntos antes mencionados para dar inicio a la toma de partida y el desarrollo de la programación arquitectónica.

02

CAPÍTULO

Marco Teórico

2.1.1 Referentes Internacionales

Terminal Terrestre de Cañar - 2016



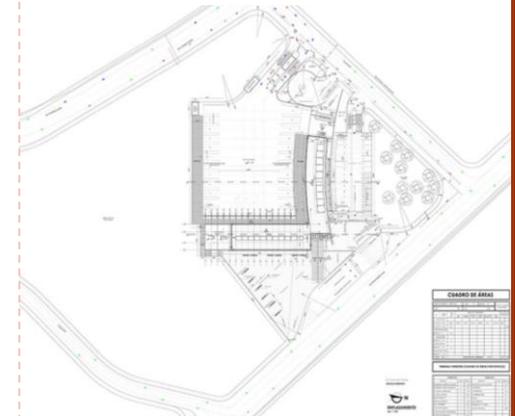
Este referente se encuentra ubicado en el Centro Sur de los Andes Ecuatorianos a 3178 m.s.n.m, donde la región se caracteriza por sus valores arqueológicos, patrimoniales y culturales. El diseño arquitectónico pretende ser total y simple, con criterios medioambientales y reforzando su legado cultural siendo el principal motivo por el que se tomo como referente.



APORTE:

Este referente comprende criterios medioambientales aprovechando las condiciones bioclimáticas. Además refuerza su legado cultural.

Figura N°12: Terminal de Cañar



Nota. Referente para el proyecto.
Adaptada de Archdaily

2.1.1 Referentes Internacionales

Estación de Buses de Santa Paola - 2016



La estación plantea ser un hito o punto de referencia, por ello realiza un conjunto edificado y urbanizado buscando un lenguaje orgánico y homogéneo de sus elementos. De la misma manera se pretende tomar esta toma de partido para la proyección del proyecto y sus ambientes.

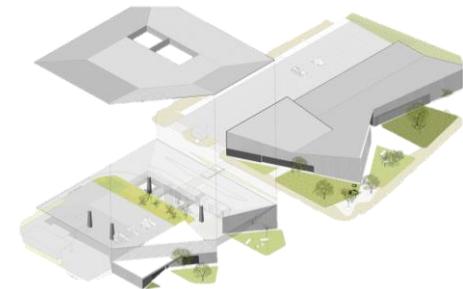
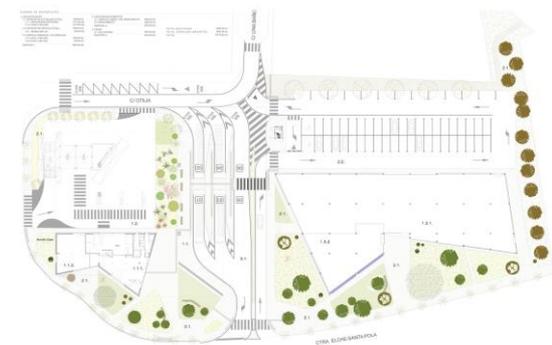


APORTE:
La propuesta busca ser un hito. Así como la interacción con los espacios públicos y con la vegetación; mostrando que es respetable con el medio ambiente.

2.1 MARCO REFERENCIAL

31

Figura N°13: Estación de Santa Paola



Nota. Referente para el proyecto.
Adaptada de Archdaily

2.1.2 Referentes Nacionales

Terminal Terrestre en Pucallpa - 2016



En esta propuesta se busca proyectar un terminal terrestre que permita la comunicación y el desarrollo de la ciudad, basándose en la demanda turística existente. De este proyecto se rescata el trabajo de fachada y espacialidad que contienen los espacios tanto al interior como el exterior.

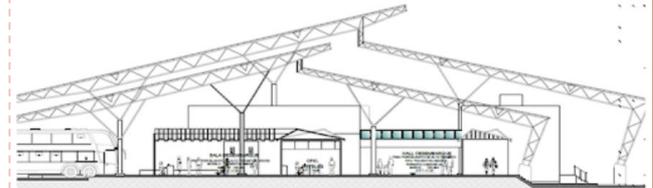


APORTE:

La propuesta toma el patrón geométrico de la región como formas de expresión para el desarrollo arquitectónico.

2.1 MARCO REFERENCIAL

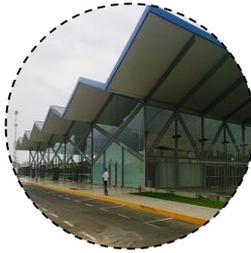
Figura N°14: Terminal Pucallpa



Nota. Referente para el proyecto. Adaptada de Tesis Terminal Terrestre en Pucallpa

2.1.1 Referentes Nacionales

Terminal Terrestre Trujillo 2013



Según César Acuña (2012), el terminal terrestre de Trujillo tendría una demanda semanal de 850 buses y 30 000 pasajeros aproximadamente. Además, menciona también que este terminal trae como beneficio social el ahorro en tiempo de viaje de un 42% menos del tiempo actual, además de brindar el ordenamiento del tránsito sin afectar el movimiento vehicular en las principales calles y avenidas de la ciudad.



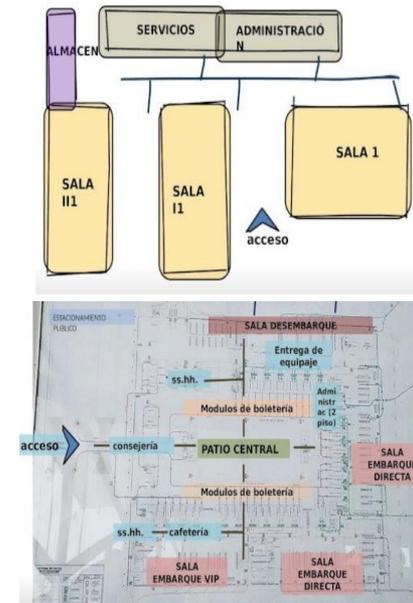
APORTE:

Esta propuesta es el principal referente a tomar en cuenta debido a que es un proyecto ordenador de la ciudad además de considerar extensiones de vegetación para zonas públicas.

2.1 MARCO REFERENCIAL

33

Figura N°15: Terminal de Trujillo



Nota. Referente para el proyecto. Adaptado de RPP

2.2 BASE CONCEPTUAL

Para el entendimiento del proyecto se procedió a realizar el estudio conceptual de las definiciones que se tomaran en cuenta para la siguiente etapa que es la concepción del proyecto, en basándonos en estos conceptos .

2.2.1 TERMINAL TERRESTRE



- Según el Reglamento Nacional de Edificaciones, A.110: Transporte y Comunicaciones señala que terminal terrestre es la edificación complementaria del servicio de transporte terrestre, que cuenta con instalaciones y equipamiento para el embarque y desembarque de pasajeros y/o carga, de acuerdo a sus funciones. Pueden ser: Interurbanos, interprovinciales e internacionales.

2.2.2 ELEMENTOS DE CULTURA



- Según Milena Wetto en el artículo “Elementos culturales” señala que son todos los modelos, patrones o expresiones de una sociedad que regulan, unifican y conceptualizan su comportamiento, forma de ser y de pensar. Incluye costumbres, rituales y creencias, así como también vestimenta, comidas y otros elementos que representan a un grupo humano.

2.2.3 SEMIÓTICA



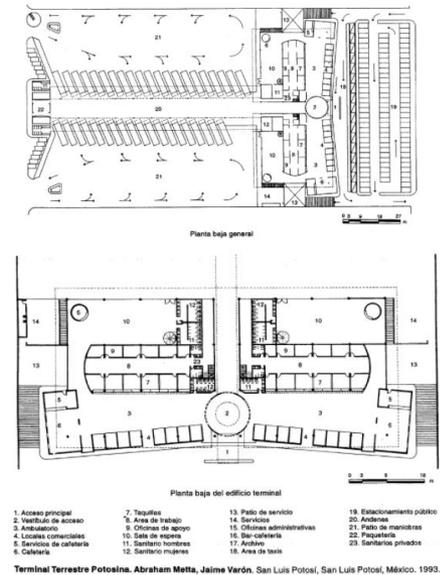
- Para Peirce, la semiótica es parte de la lógica y por tanto, todo lo que comprende conceptos mentales son signos, por ello todos los procesos mentales son procesos de semiosis. Peirce conceptualizó la semiosis como la interacción, o relación, que es o comprende una colaboración de tres sujetos: un signo, su objeto y el interpretante.

2.3 BASE TEÓRICA

2.3.1 TEORÍA SOBRE TERMINAL TERRESTRE

Alfredo Plazola (1985), hace mención de un concepto inicial de terminal como una infraestructura que respondía a servicios de mantenimiento y operación respecto a centrales de autobuses pero que sin embargo, este concepto ha evolucionado en torno a las necesidades de los usuarios por lo que sus servicios no deben verse limitados a áreas de andenes, zona de embarque y desembarque, sino que se deben adquirir modelos con plazas comerciales que aprovechen el flujo y estancia de los usuarios y/o pasajeros y aprovechar en obtener funciones entre comercio y servicios de alimentos para que así esta infraestructura pueda ser autosuficiente tanto para el espacio como para el terminal en sí. Por lo que se puede decir que Plazola hace énfasis principalmente en la creación de áreas de esparcimiento.

Figura N°16: *Terminal terrestre Potosina*



Nota. Tomada de Plazola Vol. 2

2.3 BASE TEÓRICA

2.3.1 TEORÍA SOBRE TERMINAL TERRESTRE

Alfredo Plazola (1985), además presenta la existencia de una clasificación de los terminales que depende de los servicios que desee brindar. Estos son:

Central: Este es el final o el punto de partida en una visita prolongada. Puede almacenar, mantener y administrar el combustible a las unidades dependientes. Cada línea de autobuses tiene sus propias estructuras. **De Paso:** Punto en el que el dispositivo deja de llevar a los pasajeros para que tomen una ligera recuperación y puedan adquirir lo indispensable y para que el conductor pueda proporcionar combustible y corregir fallas. Tiene conexiones a transporte colectivo local. Estas estaciones están ubicadas junto a las carreteras secundarias. Su programa se compone de un hangar de aparcamiento, una sala pública, una sala de espera, tiendas, taquilla, plomería, restaurantes, plataformas y una maniobra y administración. **Local:** Punto donde se establecen líneas que dan servicio a determinada zona, los recorridos no son largos. Consta de estacionamiento de autobuses, parada, taquilla y sanitarios. **Servicio directo o expreso:** Es aquel donde el pasajero aborda el vehículo en la terminal de salida y este no se detiene en ninguna parada hasta llegar a su destino.

En conclusión, el terminal planteado tomará las características de un terminal central según las características mencionadas por Plazola.

Figura N°17: Teoría sobre Terminal Terrestre



Nota. Tomada de Municipalidad de Lima

Figura N°18: Terminal cono Norte



Nota. Tomada de Municipalidad de Lima

2.3.2 SEMIÓTICA EN LA ARQUITECTURA

García y Granados (2019), en su publicación “La semiótica en la arquitectura” han estudiado el significado de la semiótica desde el punto de vista de la arquitectura donde hacen mención a cerca de cómo el contexto, la sociedad y la cultura influyen a la arquitectura. Y en efecto el cómo de esta manera las obras obtienen toques de cercanía y realidad. Para ello, retratan también las funciones a cumplir dentro de la arquitectura, tales como la utilitaria, la función constructiva y la función estética, y explican que mediante estas, se transmiten mensajes y por tanto significados por lo que presentan tres proposiciones: La arquitectura presenta un lenguaje propio, los elementos arquitectónicos y urbanísticos ofrecen información y es factible analizar la arquitectura para el procesamiento de la información de otros lenguajes. Por ello, en la búsqueda de un terminal que funciona como primera impresión de ingreso a los visitantes de la ciudad de Chiclayo se plantea generar un ambiente de cercanía a su cultura y en efecto, a uno de sus principales atractivos como lo es la cultura de Sipán, para el que se utilizarán las simbologías como toma de partido mediante la reinterpretación en formas y/o figuras al proyectarlas en la propuesta arquitectónica.

Figura N°19 : *La semiótica en la arquitectura*



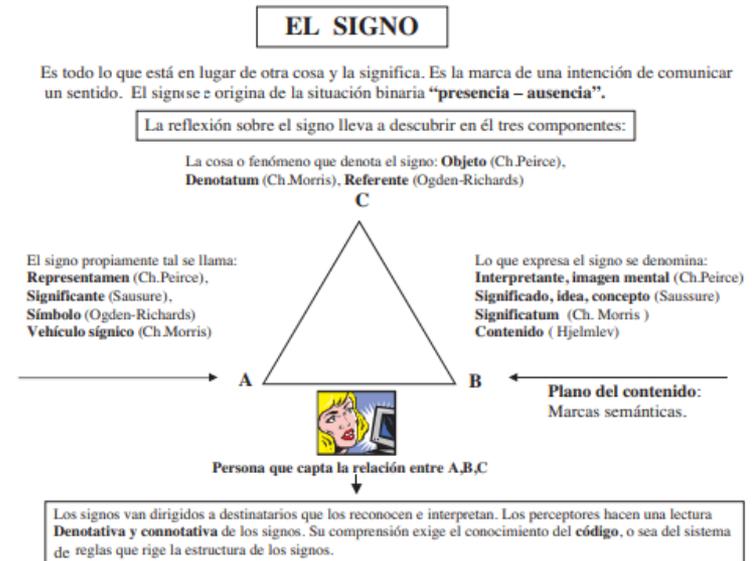
Nota. Tomada de (<http://antoniogarciabueno.blogspot.com/2019/10/la-semiotica-en-la-arquitectura-el.html>)

2.3.3 EL SIGNO

Zecchetto (2002), menciona que la semiótica se encarga de observar y analizar la forma de los signos y la validez que pueda obtenerse a partir de un dado contexto procurando atenderse a las denotaciones coherentes de la comunicación humana. A partir de esta concepción del término, se menciona que la semiótica se presenta como un elementos transformador a través de la mirada del protagonista desde el punto de vista de la realidad para así convertirlos en portadores de significado.

A partir de estas validaciones, y acoplándola a la arquitectura, se puede decir que, mediante el terminal terrestre a plantear, se busca la generación de un objeto ordenador símbolo de la cultura e identidad de la población buscada a través de la iconografía de la cultura Sipán.

Figura N°20: *El signo*



Nota. Representación de la concepción del signo.
Tomada de La Danza de los signos

03

CAPÍTULO

Análisis Urbano

3.1 MARCO TEÓRICO

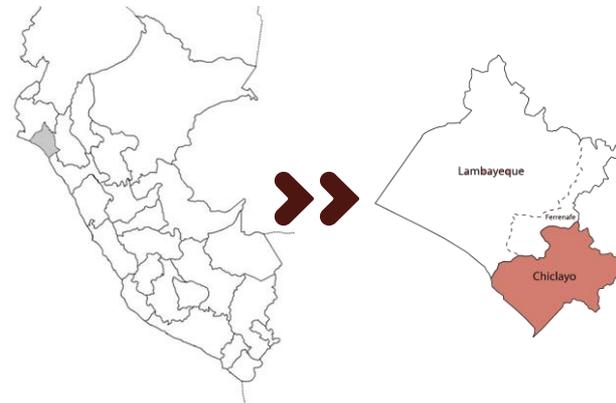
3.1.1 RESEÑA HISTÓRICA DE CHICLAYO

Chiclayo fue creada el 18 de Abril de 1835, durante la gestión del alcalde José Leonardo Ortiz, durante los inicios de la era republicana. En homenaje al carácter luchador de los chiclayanos le concedió el título de “ Heroica ciudad de Chiclayo”. Esta ciudad logró su independencia un 31 de Diciembre de 1820, posterior a ello fue elevada a la categoría de ciudad y tiempo después se crearía la provincia de Chiclayo siendo la capital de la Región de Lambayeque. Cabe precisar que dentro del territorio de la provincia de Chiclayo se han encontrado vestigios arqueológicos muy importantes como es el Señor de Sipán en Huaca Rajada, el Señor de Sicán en Batan Grande, entre otros, de entre los cuales, recalcaremos la cultura Sipán que servirá como parte fundamental para la proyección del planteamiento.

Figura N°21: Plano de Ubicación

UBICACIÓN

El proyecto se ubica en Lambayeque, que pertenece a uno de los 24 departamentos del Perú, exactamente en la provincia de Chiclayo.



Nota. Elaboración propia.

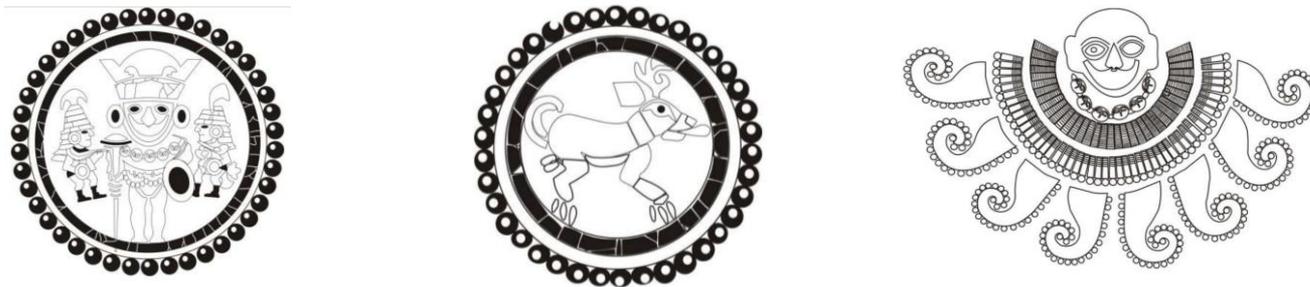
La provincia de Chiclayo contiene 20 distritos de los cuales su territorio tiene una superficie de 174.46 km² y una población de 749 700hab.

3.1 MARCO TEÓRICO

3.1.2 RESEÑA HISTÓRICA DE SIPÁN

Como uno de los vestigios más relevantes ubicado en la provincia de Chiclayo, esta se ha visto como signo de orgullo entre los pobladores, así como punto de atracción para miles de turistas. El Complejo Arqueológico de Sipán presenta uno de los primeros indicios de la majestuosidad del señorío perteneciente a la cultura Mochica. Posteriormente, se identificaría vestigios que representaban signos de poder y mando según su jerarquía, encontrando así gobernantes, autoridades religiosas y militares. Y finalmente, el descubrimiento más reciente, hace mención de un último personaje encontrado que cumpliría varias funciones, entre ellas, mantener un equilibrio en la sociedad. Tomando en cuenta todo ello, se considera al terminal terrestre como un objeto ordenador de la urbe de Chiclayo para el que se plantea una proyección de la iconografía a lo largo de todo el proyecto tomando en cuenta los valores establecidos por esta cultura.

Figura N°22: *Iconografía de Sipán y la Cultura Mochica*

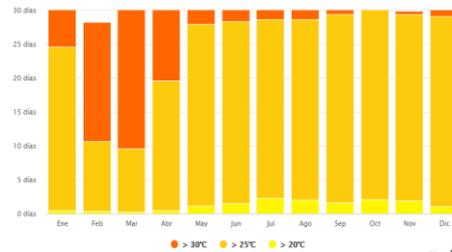


Nota. Se muestra la iconografía de la cultura Sipán. Adaptado de Manual Iconográfico- Sipán y la Cultura Mochica

3.2 CONSIDERACIONES BIOCLIMÁTICAS

3.2.1 TEMPERATURA

Figura N°23: Temperatura



Nota: La figura muestra de la zona durante los meses del año. Tomada de Meteoblue

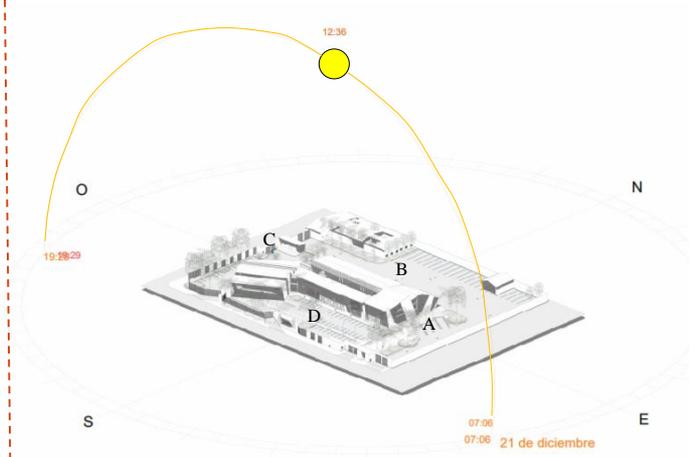
Respecto al asoleamiento se puede observar que el recorrido del sol atraviesa por el terreno por lo que se va a tener que realizar una estrategia de protección solar, para ello se usó volados y se orientó al terminal terrestre de manera estratégica.

INCIDENCIA SOLAR

	SOLSCITCIO DE VERANO	SOLSCITCIO DE INVIERNO	Equinoccio 21 Mar - Sep
A:	Entre las 8am y 9am	Entre las 7am y 8am	Entre las 7am y las 12pm
B:	No le caerá directamente el sol	Entre las 8am hasta las 2pm	No le caerá directamente el sol
C:	No le caerá directamente el sol	Entre las 2pm y las 6pm	No le caerá directamente el sol
D:	Entre las 9am y 6pm	No le caerá el sol directamente	Entre las 1:30pm hasta las 6pm

3.2.1 ASOLEAMIENTO

Figura N°24: Asoleamiento solsticio verano

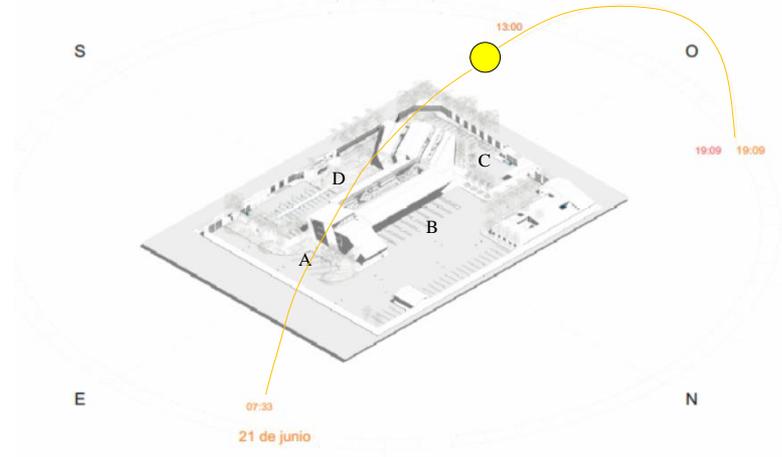


Nota. Los volados proyectados en el terminal terrestre protegen las caras del asoleamiento y recorrido del sol en el solsticio de verano (elevación D). Fuente: Elaboración propia.

3.2 CONSIDERACIONES BIOCLIMÁTICAS

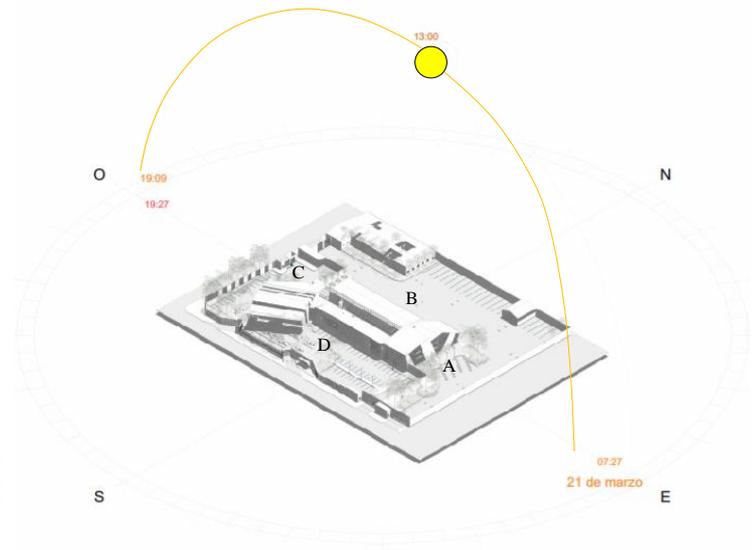
3.2.1 ASOLEAMIENTO

Figura N°25: Asoleamiento solsticio invierno



Nota. Los volados proyectados en el terminal terrestre protegen las caras del asoleamiento y recorrido del sol en el solsticio de invierno (elevación B). Fuente: Elaboración propia.

Figura N°26: Asoleamiento equinoccio

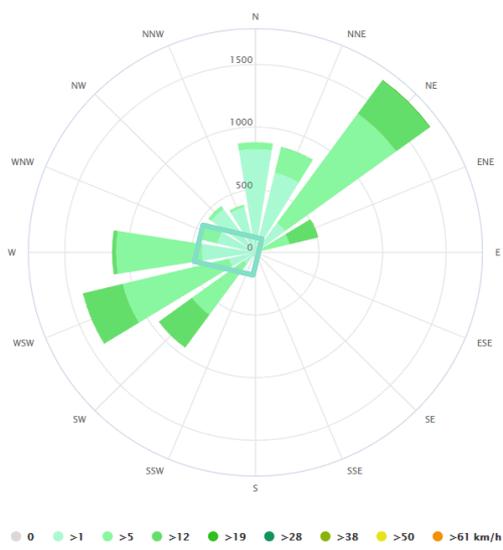


Nota. Asoleamiento y recorrido del sol en el equinoccio, Fuente: Elaboración propia.

3.2 CONSIDERACIONES BIOCLIMÁTICAS

3.2.3 VIENTOS

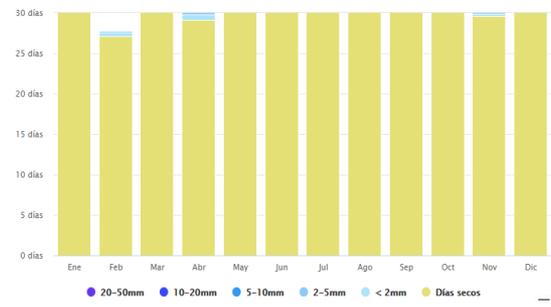
Figura N°27: Rosa de vientos



Nota: La figura muestra la rosa de vientos y sus direcciones de la zona donde se emplazara el terreno. Tomaba de Meteoblue

3.2.4 PRECIPITACIÓN

Figura N°28: Precipitaciones



Nota: La figura muestra las precipitaciones, siendo estas muy pocas por lo que beneficia al proyecto. Tomada de Meteoblue

Los vientos tienen una dirección desde el Suroeste (SO) para el Noreste (NE) en gran parte del año, en cuanto a las precipitaciones Chiclayo tiende a presentar 208 mm anualmente, siendo julio el mes más seco con 0 mm de lluvia y marzo el mes más lluvioso con un promedio de 80 mm, condiciones que se han considerado en la propuesta del proyecto.

3.2 CONSIDERACIONES BIOCLIMÁTICAS

3.2.5 Estrategias de diseño

Figura N°29: Esquema climático



Nota. Elaboración propia

3.3 ASPECTOS GENERALES

3.3.1 Ubicación

La ubicación del proyecto se encuentra en las Av. Miguel Grau y Vía de Evitamiento, en el Distrito de La Victoria, Provincia de Chiclayo, Departamento de Lambayeque. Actualmente el terreno se encuentra libre sin edificación alguna a las afueras de la ciudad, en donde se facilita los ingresos y salidas de los vehículos interprovinciales, del mismo modo dicho terreno se encuentra a 10 min del centro, así los pasajeros no se verán afectados para el transporte hacia sus puntos finales de llegada.

Figura N°30: Terreno del proyecto

IMÁGENES DEL TERRENO



Nota. Adaptada de Google earth

Figura N°31: Vistas del terreno

VISTA DEL TERRENO



AV. GRAN CHIMU (VÍA EVITAMIENTO)



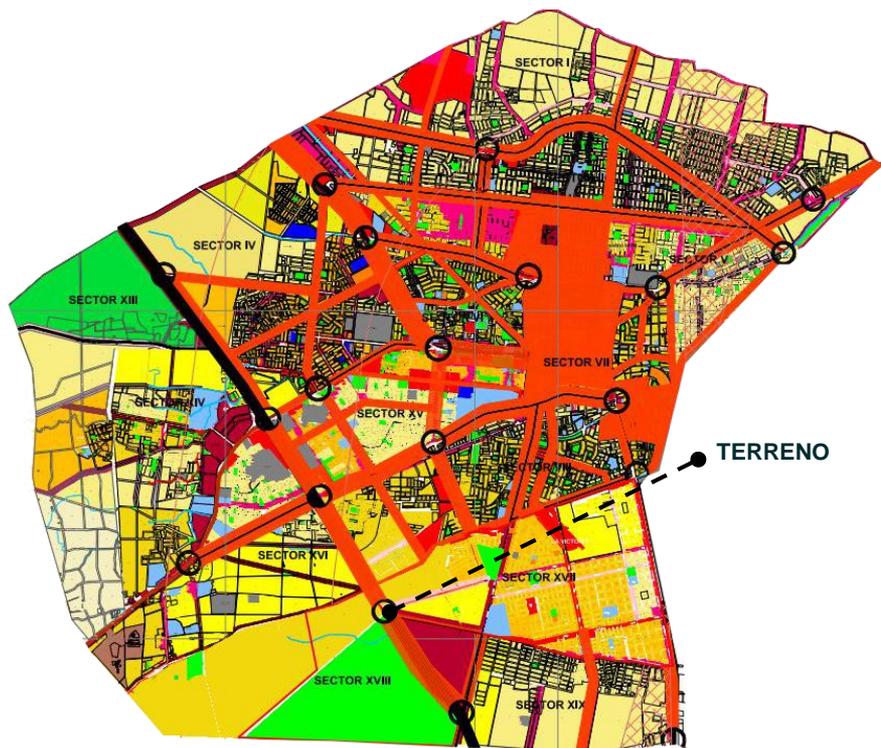
CTRA. MONSEFU (AV. MIGUEL GRAU)



Nota. Elaboración Propia

3.3.2 USO DE SUELO Y ZONIFICACIÓN

Figura N°32: Zonificación de Chiclayo

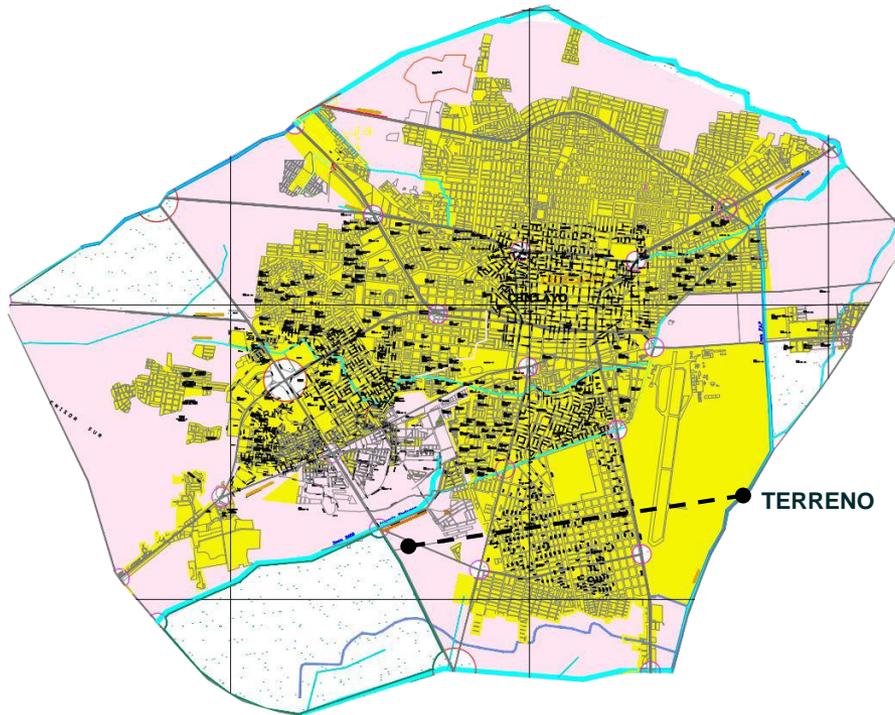


Nota. Tomada de Municipalidad de Chiclayo

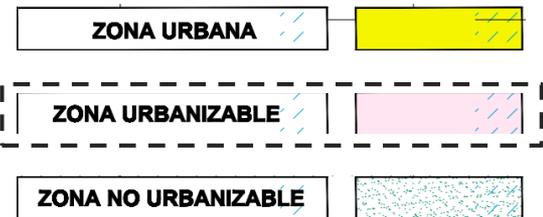
Respecto a la zonificación el terreno está zonificado como comercio interdistrital, además se ubica al borde del límite de la provincia de Chiclayo y está en posicionado en un área de expansión urbana.

LEYENDA		
Zonas Residenciales	Residencial de Densidad Media	R2
	Densidad Media	R3
	Densidad Alta	R4
	Densidad Alta	R5
	Densidad Alta	R6
	Densidad Alta	R8
Zonas Comerciales	Z. C. Vecinal	C3
	Z. C. Distrital	C5
	Z. C. Interdistrital	CE
Zona de Equipamiento	Educación Básica	E1
	E. Sup. Tecnológica	E2
	Centros Medicos	H1
	Centro de Salud Policlínico privado	H2
	Recreación Pública	R
	Berma	B
	Otros Usos	OU

Figura N°33: *Clasificación de suelo*



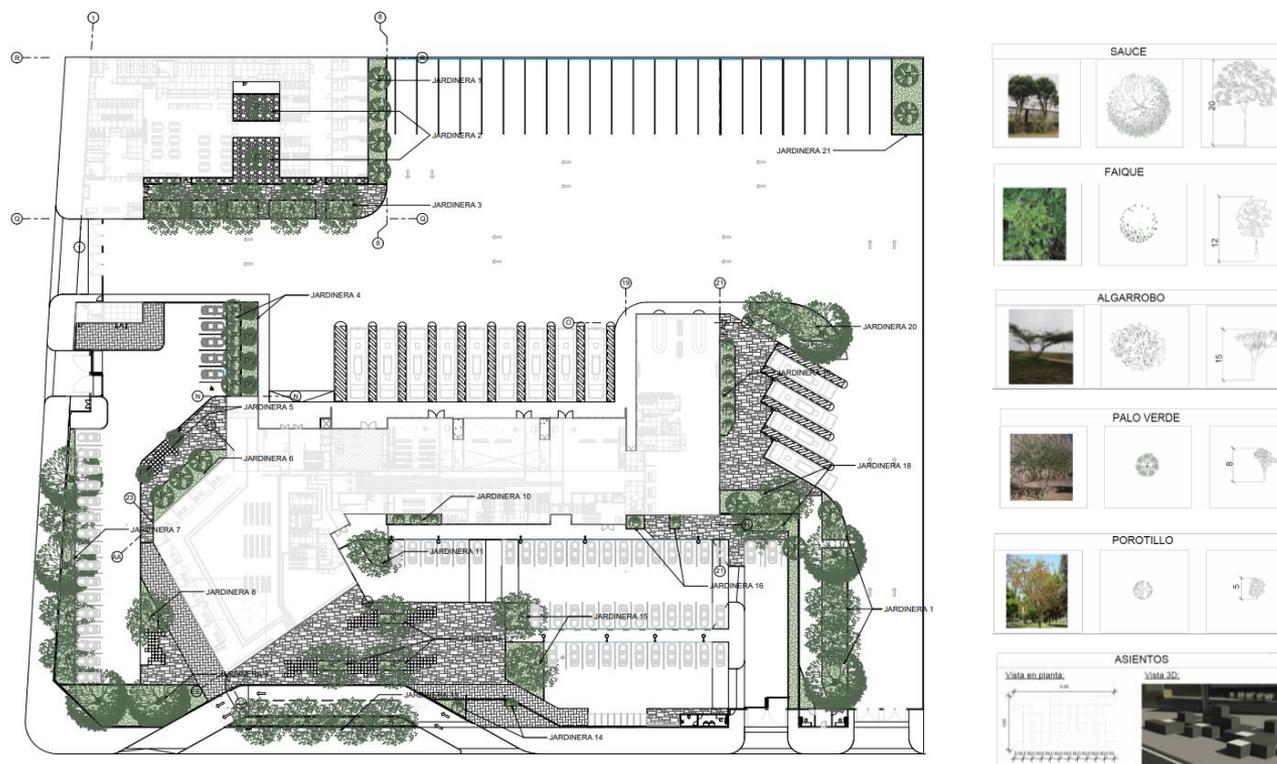
En cuanto a la clasificación de suelo, se puede observar que el terreno está ubicado en una zona urbanizable por lo que tiende a crecer y por ende la gente va a tener la necesidad de moverse de un sector a otro, siendo beneficioso para este sector plantar un terminal terrestre.



Nota. Tomada de Municipalidad de Chiclayo

Para la intervención paisajista se tomaron en cuenta árboles propios de la zona y elementos de la siguiente manera:

Figura N°34: Arborización y elementos paisajistas del proyecto



Nota. Elaboración Propia

3.3.3 PAISAJISMO

UBICACIÓN: **BOSQUE SECO DEL PACIFICO**
(11 ECOREGIONES – ANTONIO BRACK)

Figura N°35: *Clasificación de arboles parte 1*

ARBORIZACIÓN



5m
ALGARROBO

Ubicación: Chiclayo
Nombre Científico: *Prosopis pallidajuliflora*
Altura Max: 12m
Diametro: 6m – 8m



10m
FAIQUE

Ubicación: Chochope
Nombre Científico: *Acacia Macracantha*
Nombre Común: Huarango
Altura Max: 4-8m
Diametro: 8m - 10m



6m
SAUCE

Ubicación: Río Reque, Kañaris
Nombre Científico: *Salix Humboldtiana*
Nombre Común: Huarango
Altura Max: 20m
Diametro: 5m - 6m

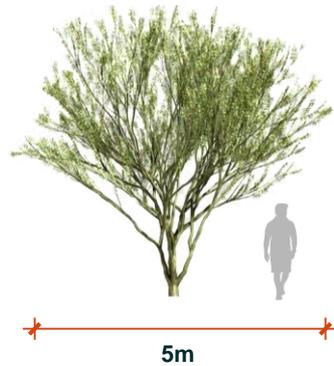
Nota. Adaptado de Atlas del Departamento de Lambayeque

3.3.3 PAISAJISMO

UBICACIÓN: **BOSQUE SECO DEL PACIFICO**
(11 ECOREGIONES – ANTONIO BRACK)

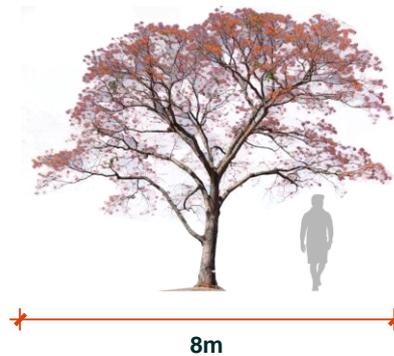
Figura N°36: *Clasificación de arboles parte 2*

ARBORIZACIÓN



PALO VERDE

Ubicación: Olmos
Nombre Científico: *Cercidium praecox*
Altura Max: 6m – 8m
Diámetro: 5m – 6m



POROTILLO

Ubicación: Chiclayo y Sechura
Nombre Científico: *Erythrina smithiana*
Altura Max: 6-8m
Diámetro: 8m

Nota. Adaptado de Atlas del Departamento de Lambayeque

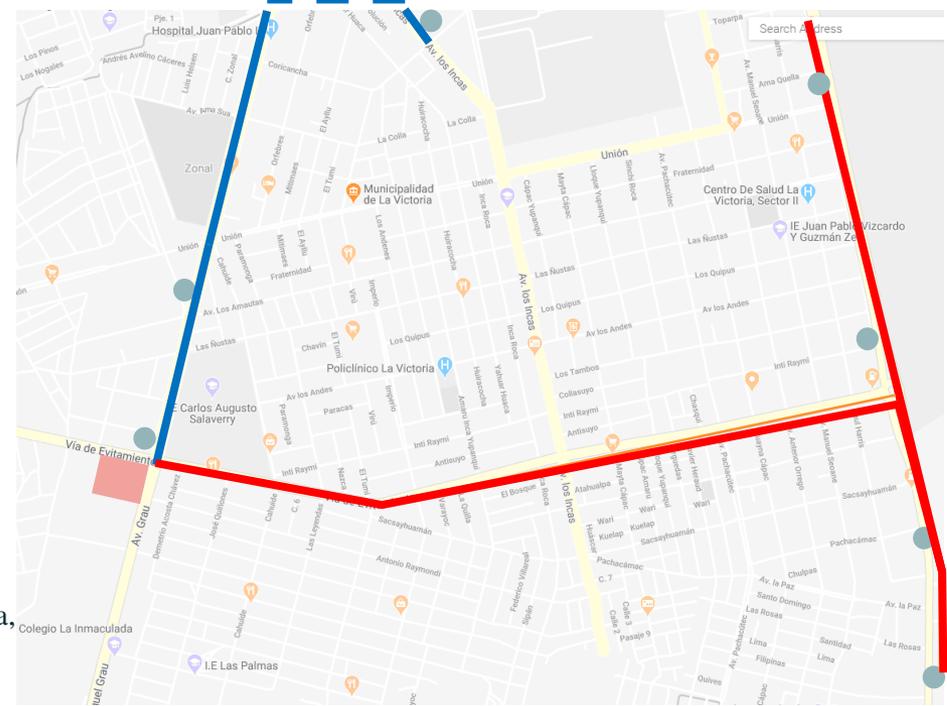
3.3.5 ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTO

- INSTITUCIÓN ESTATAL
- RESTURANTE HOSPEDAJE
- INSTITUCIÓN EDUCATIVA
- SALUD
- AGENCIAS DE BUS
- TERRENO DE PROYECTO
- RUTA 1
- RUTA 2

CONCLUSIÓN:

En la imagen se puede ver el equipamiento existente, y a su vez dos rutas marcadas acompañadas de las principales agencias de la zona, por lo que la finalidad es vincular estas rutas para disminuir el caos vehicular que es un problema a diario.

Figura N°38: Equipamiento



Nota. Adaptada de Google earth

3.3.6 ANÁLISIS DE AGENCIAS DE BUS

Figura N°39: Dinámica de agencias de transporte

GH BUS



DESTINOS:
 .Chiclayo -Chachapoyas
 .Chiclayo -Tarapoto
 .Chiclayo - Lima
 .Chiclayo – Cajamarca
 .Chiclayo – Trujillo

TERMINAL TCR



DESTINOS:
 .Chiclayo - Cajamarca
 .Chiclayo -Trujillo
 .Chiclayo - Lima
 .Chiclayo – Chimbote

Grupo Ormeño terminal terrestre Chiclayo



DESTINOS:
 .Chiclayo - Lima
 .Chiclayo -Cajamarca
 .Chiclayo - Sullana
 .Chiclayo – Tumbes
 .Chiclayo - Piura

TRANSMAR



DESTINOS:
 .Chiclayo -Lima



Nota. Adaptada de Google earth

CONCLUSIÓN:

En la imagen se puede ver la dinámica de las agencias de buses y cómo estas se interrelacionan mediante las rutas en las diferentes vías del entorno, principalmente con la Av. Grau y la Av. de evitamiento.

TURISMO CAUTIVO



DESTINOS:
 .Chiclayo –Lima
 .Chiclayo- Trujillo
 .Chiclayo – Jlo
 .Chiclayo - Chепен

EXPRESO TRUJILLO



DESTINOS:
 .Chiclayo –Lima
 .Chiclayo- Chimbote
 .Chiclayo – Trujillo
 .Chiclayo – Piura
 .Chiclayo – Sullana
 .Chiclayo -Huancayo

EMPRESA DE TRANSPORTES HERNANDEZ



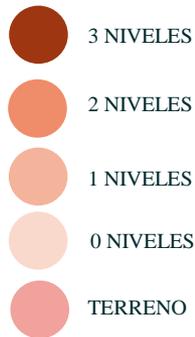
SERVICIOS:
 .Cargas livianas
 .Cargas pesadas
 .Mudanzas
 .Maquinarias

EMPRESA DE TRANSPORTES GRAU



SERVICIOS:
 .Cargas especializadas
 .Cargas pesadas
 .Almacenaje

3.3.7 ALTURAS DE EDIFICACIÓN

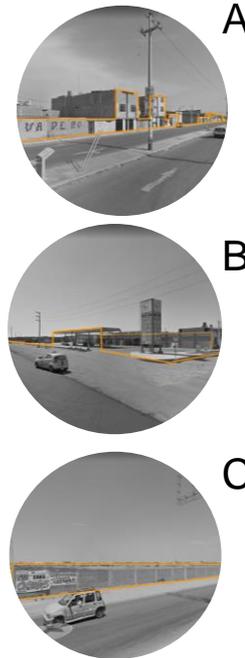


Las alturas en los lotes próximos del terreno no sobrepasan los 3 niveles. A su vez, hay gran cantidad de lotes que no poseen una construcción.

CONCLUSIÓN:

Debido a las alturas en la zona, se debe considerar un proyecto de tipología formal horizontal, para no romper con la perspectiva que caracteriza la zona.

Figura N°40: Vistas de altura de edificación



Nota. Imágenes que muestran las calles existentes.
Elaboración propia

Figura N°41: Altura de edificación



Nota. Adaptada de Google earth

3.3.8 NORMATIVA

El proyecto de Terminal Terrestre cumple con el reglamento, específicamente los siguientes puntos:

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

Figuras N°42: Normativa

Instalación	Estándar
Vía de Acceso – Luz libre vertical	Mínimo 5.00 m
Ancho de Vía - Vía de Acceso – 1 carril	Mínimo 4.60 m para tráfico vehicular. 5.50 m mínimo para vías de buses(*)
Ancho de Vía - Vía de Acceso – 2 o más carriles	3.65 m por carril (*)
Radio de Giro – Bus estándar	16.80 m para el radio externo y 10.70 m radio interno (ver radios de giro especiales para buses articulados)
Radio de Giro - Automóvil	7.00 m para el radio externo y 4.60 m radio
Espacios de parqueo	
Anden Dentado – Bus Estándar	20.10 m largo con 1.80 m de dentado (ver figura)
Anden Dentado – Bus Articulado	27.50 m largo con 1.80 m de dentado (ver figura)
Anden tangente – Bus estándar	3 x 13.7 m
Anden tangente – Bus Articulado	3 x 13.7 m
Deposito de buses	El mismo que el anden tangente
Parqueo vehicular	2.50 x 5.60 m
Parqueo motocicletas	1.20 x 2.40 m

Nota. Tomada de Protransporte.gob.pe

- En conclusión, el proyecto ha considerado las reglas establecidas en la norma A.110, la Ley N° 27181, los Decretos Supremos N° 009-2004-MTC y N° 058-2003-MTC, el Manual de carreteras y un estudios determinado por MINCETUR.

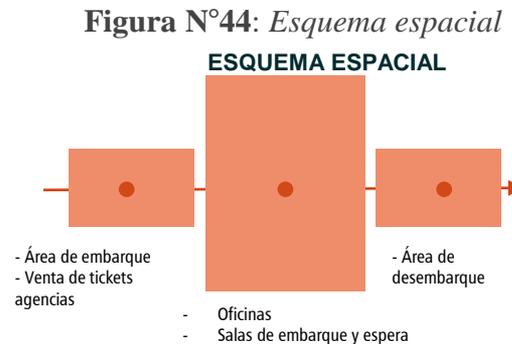
04

CAPÍTULO

Proyecto
arquitectónico

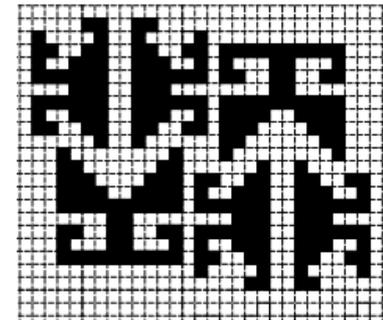
4.1 CONCEPTUALIZACIÓN

Nuestra propuesta se basa en la representación de un terminal como primer punto de interacción de los visitantes con el lugar por lo que se plantea crear un ambiente longitudinal que permita la visualización e iluminación así como crear un acercamiento a la cultura Sipán de la ciudad de Chiclayo, objeto por el cual estamos trabajando la base teórica de la arquitectura semiótica. Es así que, se considera la iconografía de la cultura Sipán para mostrar y valorizar la identidad cultural de la zona. Y, así mismo, se ha partido de las pinturas y textiles que representan tanto a la cultura Sipán como al dios principal (Ai Apaec), permitiendo crear espacios con identidad.



Nota. Elaboración Propia

Figura N°43: Iconografía de Sipán



Nota. Adaptada de Ministerio de Cultura

4.2 PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

Figura N°45: Programa Arquitectónico primer nivel parte 1

PROGRAMACION DEL TERMINAL TERRESTRE DE PASAJEROS EN CHICLAYO							
PRIMER NIVEL							
ZONA	ITEM	AMBIENTES	CANTIDAD	AREA PARCIAL	10% DE MUROS	AREA TOTAL	TOTAL POR NIVEL
ESTACIONAMIENTO	1.00	GARITA DE INGRESO/SALIDA USUARIOS	1	9.00	0.90	9.90	
	2.00	GARITA DE INGRESO/SALIDA DE OMNIBUS	1	9.00	0.90	9.90	
	3.00	SS.HH PARA PERSONAL DE GARITA	2	12.00	1.20	13.20	
	4.00	ESTACIONAMIENTO PARA USUARIO	90	1350.00		1350.00	
	5.00	ESTACIONAMIENTO DE TAXIS	20	300.00		300.00	
	6.00	ESTACIONAMIENTO DE PERSONAL	12	180.00		180.00	
	7.00	CIRCULACION DE VEHICULOS	1	732.00		732.00	
	8.00	CIRCULACION PARA PEATONES	1	366.00		366.00	
	9.00	ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETA	15	16.50		16.50	
	10.00	CICLOVIA	1	30.00		30.00	
	11.00	MODULOS DE PAGO	3	45.00	4.50	49.50	
HALL PRINCIPAL	12.00	HALL PRINCIPAL	1	63.00	6.30	69.30	
	13.00	PATIO DE COMIDA	1	225.00	22.50	247.50	
	14.00	PUESTOS DE VENTA DE COMIDA	5	150.00	15.00	165.00	
	15.00	PUESTOS DE VENTA DE RECUERDOS	5	75.00	7.50	82.50	
	16.00	CIRCULACION	1	205.20	20.52	225.72	
	17.00	ASCENSORES Y ESCALERAS	2	36.00	3.60	39.60	
	18.00	TOPICO	1	12.00	1.20	13.20	
	19.00	MINIMARKET	1	35.00	3.50	38.50	
	20.00	ZONA DE CARGA DE EQUIPOS ELECTRONICOS	9	54.00	5.40	59.40	
	21.00	MAQUINAS EXPENDEDORAS	5	20.00	2.00	22.00	
	22.00	ATMS	5	7.50	0.75	8.25	

Nota. Elaboración propia

4.2 PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

Figura N°46: Programa Arquitectónico primer nivel parte 2

SERVICIOS COMPLEMENTARI OS	23.00	SHH DAMAS	2	36.00	3.60	39.60	
	24.00	SSHH CABALLEROS	2	36.00	3.60	39.60	
	25.00	CUARTO DE LIMPIEZA	1	6.00	0.60	6.60	
VENTA	26.00	BOLETERIA SECTOR A	4	48.00	4.80	52.80	
	27.00	BOLETERIA SECTOR B	5	60.00	6.00	66.00	
	28.00	MONTACARGAS	2	24.00	2.40	26.40	
	29.00	SSHH DAMAS PERSONAL	1	9.00	0.90	9.90	
	30.00	SSHH CABALLEROS PERSONAL	1	9.00	0.90	9.90	
	31.00	CIRCULACION DE USUARIOS	1	24.00	2.40	26.40	
	32.00	CIRCULACION DE SERVICIO	1	43.20	4.32	47.52	
	33.00	AREA DE ESPERA	1	60.00	6.00	66.00	
	34.00	CENTRO DE CONTROL	1	6.00	0.60	6.60	
	35.00	SALA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE	5	300.00	30.00	330.00	
EMBARQUE Y DESEMBARQUE	36.00	CAFETERIA	1	33.00	3.30	36.30	
	37.00	SSHH CABALLEROS	1	15.00	1.50	16.50	
	38.00	SSHH DAMAS	1	15.00	1.50	16.50	
	39.00	AREA DE CONTROL PARA EMBARQUE	5	30.00	3.00	33.00	
	40.00	AREA DE CONTROL PARA DESEMBARQUE	5	30.00	3.00	33.00	
	41.00	CIRCULACION DE USUARIOS	1	84.60	8.46	93.06	
	42.00	ZONA DE CARGA DE EQUIPOS ELECTRONICOS	5	30.00	3.00	33.00	
	43.00	ZONA DE COCHES PARA EQUIPAJE	2	24.00	2.40	26.40	
	44.00	ZONA DE MESAS Y ATENCION PARA RECOJO DE EQUIPAJE	6	72.00	7.20	79.20	
	45.00	RETENES	22	792.00		792.00	
BAHIAS	46.00	ZONA DE CIRCULACION PARA OMNIBUS	1	427.68		427.68	
	47.00	PATIO DE MANIOBRAS	1	2791.80		2791.80	
	48.00	ANDENES	27	1069.20		1069.20	
						TOTAL POR NIVEL	10202.93

Nota. Elaboración propia

4.2 PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

Figura N°47: Programa Arquitectónico segundo nivel

SEGUNDO NIVEL						
INGRESO	49.00	INGRESO PARA PERSONAL	1	9.00	0.90	9.90
	50.00	HALL DE INGRESO A ZONA ADML	1	15.00	1.50	16.50
	51.00	CIRCULACION, ESCALERAS Y ASCENSORES DE DISTRIBUCION	1	33.00	3.30	36.30
ZONA ADMINISTRATIVA	52.00	RECEPCION	1	9.00	0.90	9.90
	53.00	DIRECCION	1	12.00	1.20	13.20
	54.00	GERENCIA	1	12.00	1.20	13.20
	55.00	SECRETARIA DE GERENCIA	1	6.00	0.60	6.60
	56.00	TESORERIA	1	6.00	0.60	6.60
	57.00	SECRETARIA GENERAL	1	6.00	0.60	6.60
	58.00	RECURSOS HUMANOS	1	6.00	0.60	6.60
	59.00	SSHH DAMAS	1	9.00	0.90	9.90
	60.00	SSHH CABALLEROS	1	9.00	0.90	9.90
	61.00	CENTRO DE CONTROL PARA MONITOREO DE BUSES	1	18.00	1.80	19.80
	62.00	CENTRO DE VIGILANCIA Y CONTROL DE CAMARAS	1	18.00	1.80	19.80
63.00	KITCHENETTE PARA OFICINAS	1	12.00	1.20	13.20	
REUNIONES	64.00	SALA DE REUNIONES 1	1	18.00	1.80	19.80
	65.00	SALA DE REUNIONES 2	1	18.00	1.80	19.80
AREA DE SERVICIO	66.00	COMEDOR GENERAL	1	42.00	4.20	46.20
	67.00	KITCHENETTE GENERAL	1	18.00	1.80	19.80
	68.00	SUM	1	18.00	1.80	19.80
	69.00	SSHH DAMAS Y DUCHAS	1	12.00	1.20	13.20
	70.00	SSHH CABALLEROS Y DUCHAS	1	12.00	1.20	13.20
	71.00	CUARTO DE LIMPIEZA	1	6.00	0.60	6.60
	72.00	DORMITORIOS PARA CHOFERES	18	162.00	16.20	178.20
	73.00	VESTUARIOS	9	54.00	5.40	59.40
					TOTAL POR NIVEL	594.00

Nota. Elaboración propia

4.2 PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

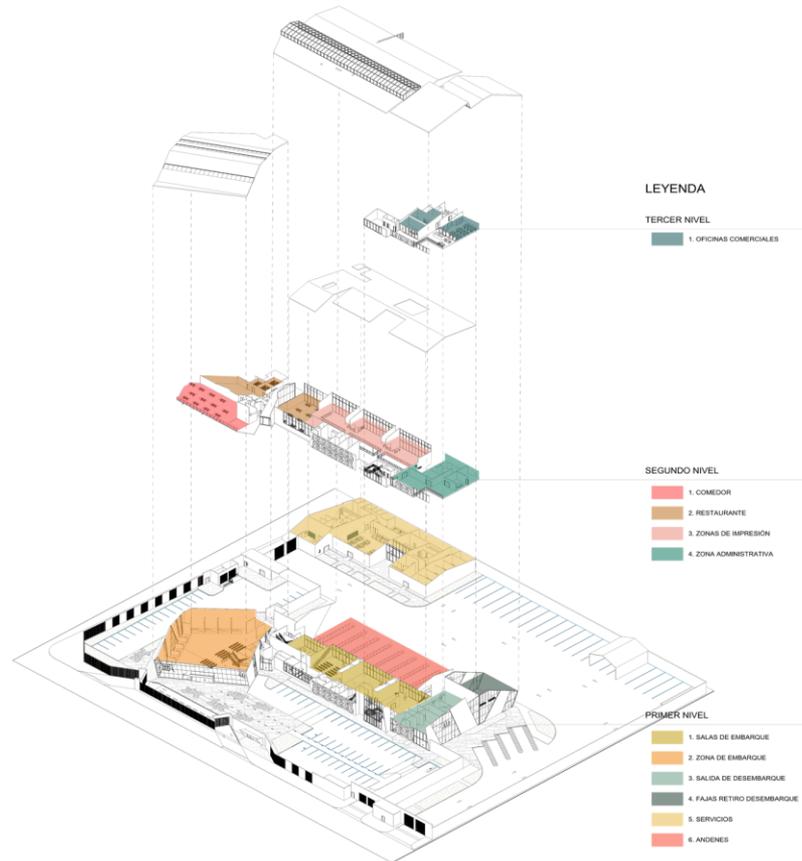
Figura N°48: Programa Arquitectónico sótano

SOTANO						
INGRESO	74.00	HALL DE INGRESO AREA DE MANTENIMIENTO	1	15.00	1.50	16.50
	75.00	CIRCULACION, MONTACARGAS Y ESCALERAS	2	30.00	3.00	33.00
MANTENIMIENTO VEHICULAR	76.00	TALLER DE MANTENIMIENTO VEHICULAR	1	240.00	24.00	264.00
	77.00	DEPOSITO DE TALLER VEHICULAR	1	24.00	2.40	26.40
ALMACEN	78.00	DEPOSITO GENERAL	1	15.00	1.50	16.50
	79.00	ALMACEN DE ENCOMIENDAS	9	108.00	10.80	118.80
	80.00	DEPOSITOS	9	54.00	5.40	59.40
SERVICIOS COMPLEMENTARIO PARA TALLER VEHICULAR	81.00	SSHH DAMAS Y DUCHAS	1	12.00	1.20	13.20
	82.00	SSHH CABALLEROS Y DUCHAS	1	12.00	1.20	13.20
	83.00	VESTUARIOS	2	12.00	1.20	13.20
	84.00	CONTROL	1	6.00	0.60	6.60
	85.00	KITCHENETTE	1	15.00	1.50	16.50
	86.00	CUARTO DE BASURA	1	6.00	0.60	6.60
ZONA DE CISTERNAS Y GRUPOS ELECTROGENOS	87.00	CISTERNA DE AGUA CONTRA INCENDIO	1	18.00	1.80	19.80
	88.00	CUARTO DE BOMBAS	1	9.00	0.90	9.90
	89.00	CISTERNA DE AGUA PARA CONSUMO	1	12.00	1.20	13.20
	90.00	GRUPO ELECTROGENO	1	9.00	0.90	9.90
	91.00	CUARTO DE SISTEMA	1	18.00	1.80	19.80
	92.00	SUB ESTACION ELECTRICA	1	9.00	0.90	9.90
	93.00	CUARTO DE TABLEROS	1	18.00	1.80	19.80
TOTAL POR NIVEL						706.20

Nota. Elaboración propia

4.3 SECTORIZACIÓN

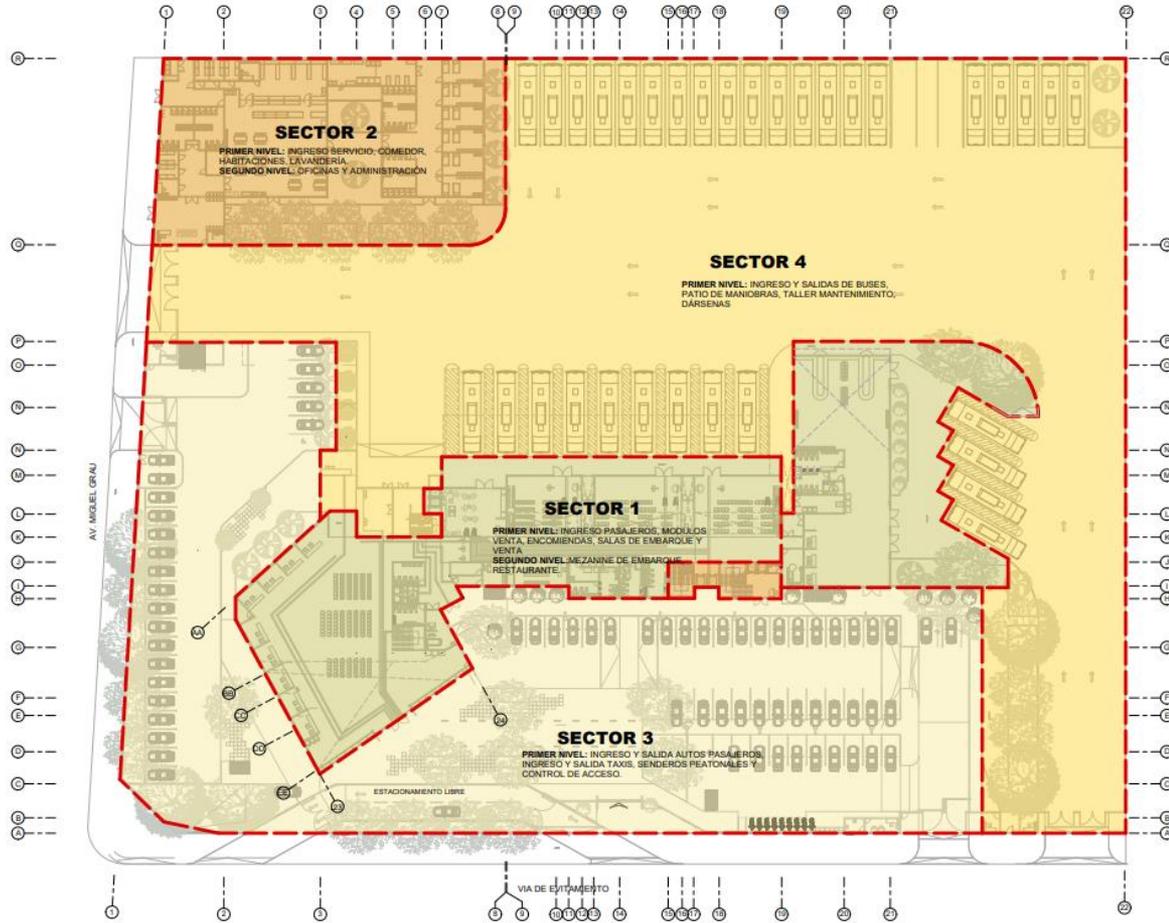
Figura N°49: Sectorización con vista explotada



Nota. Elaboración propia

4.3 SECTORIZACIÓN

Figura N°50: Sectorización a nivel de planta



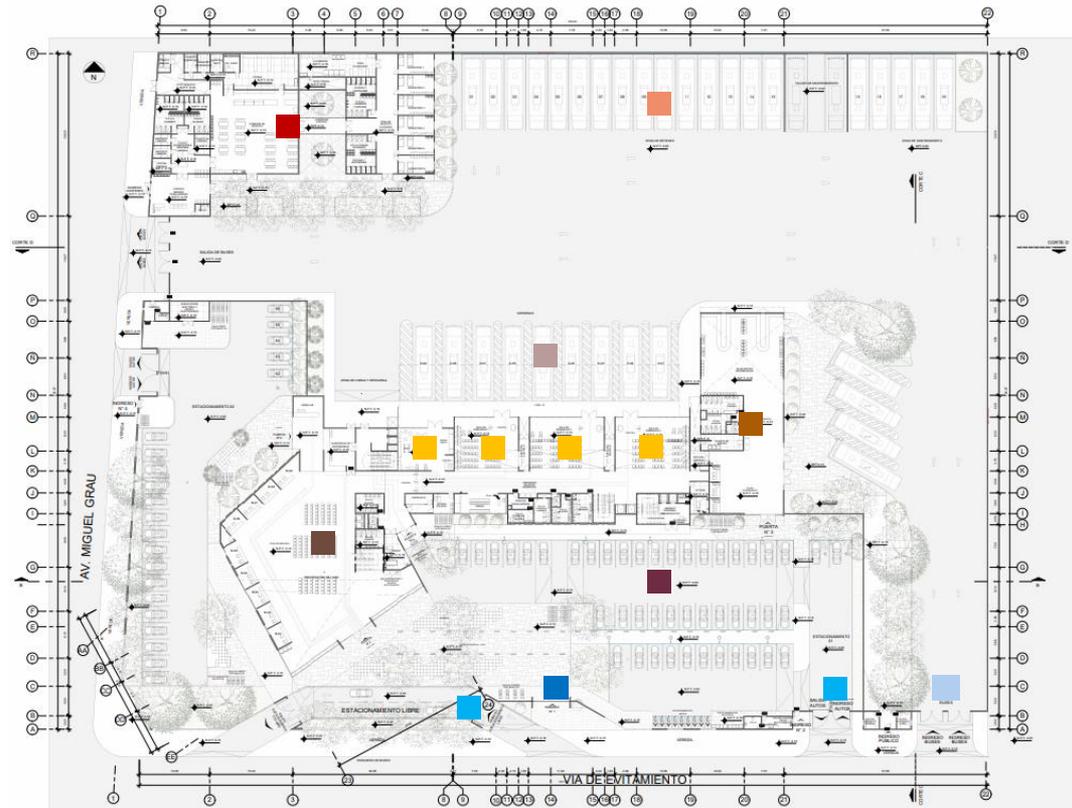
Nota. Elaboración propia

4.4 DISTRIBUCIÓN PRIMER NIVEL

LEYENDA:

- Área de servicios
- Retenes
- Dársenas
- Zona de embarque
- Salas de embarque
- Zona de desembarque
- Estacionamientos
- Ingreso princ. peatonal
- Ingreso estacionamientos
- Ingreso de buses

Figuras N°51: *Distribución primer nivel*



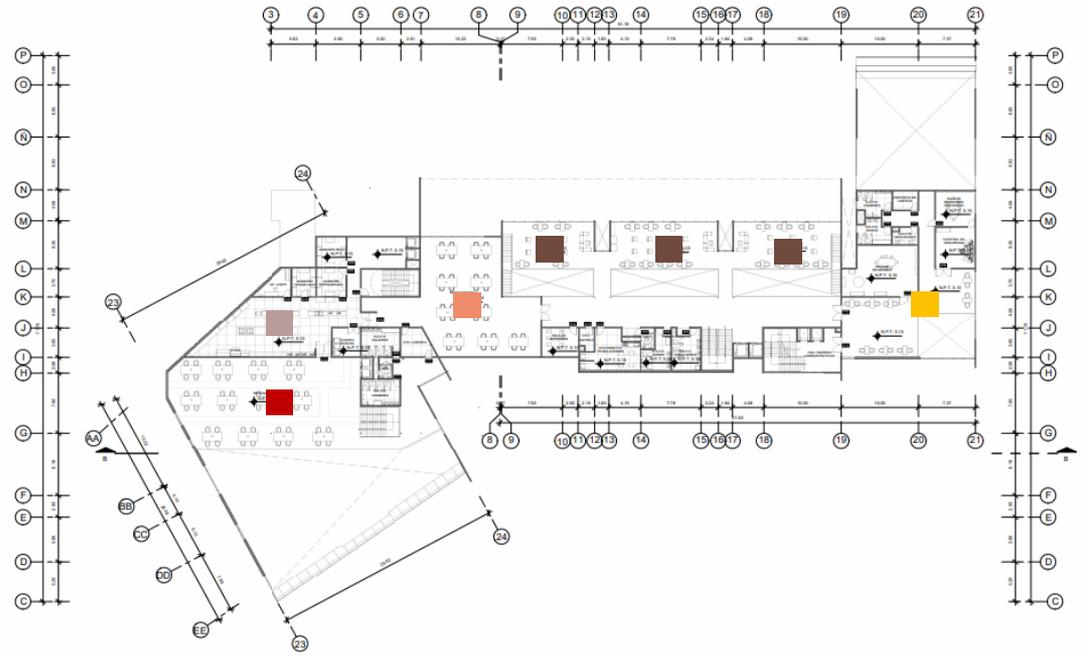
Nota. Elaboración propia

4.4 DISTRIBUCIÓN SEGUNDO NIVEL

LEYENDA:

- Restaurante 1
- Restaurante 2
- Cocina
- Salas de impresión
- Zona administrativa

Figura N°52: Distribución segundo nivel



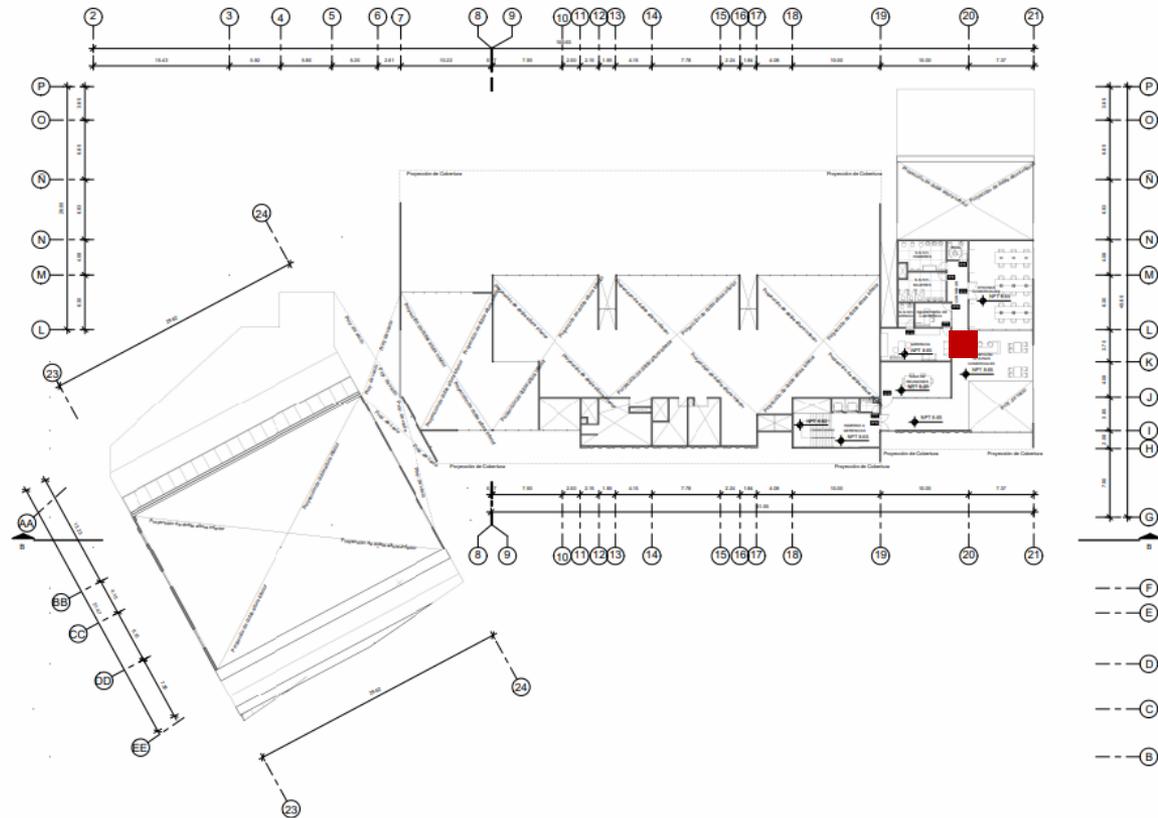
Nota. Elaboración propia

4.4 DISTRIBUCIÓN TERCER NIVEL

Figura N°53: Distribución tercer nivel

LEYENDA:

■ Zona administrativa

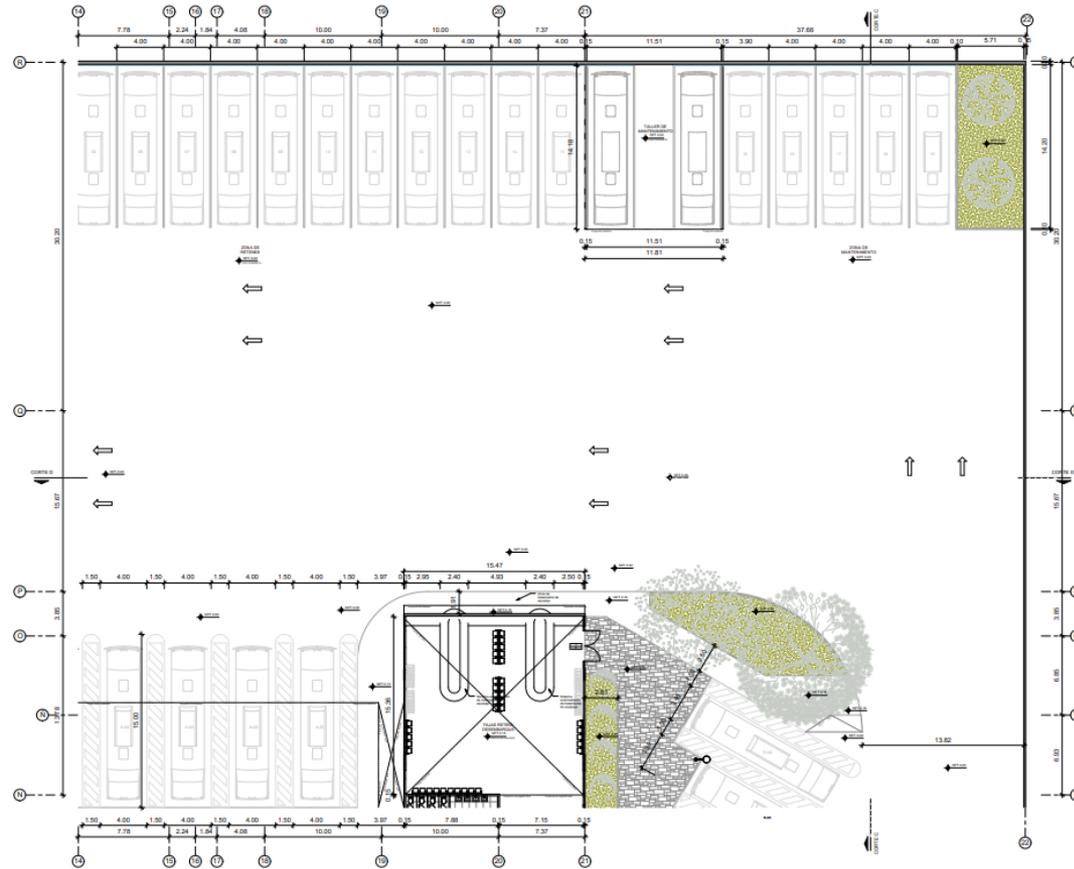


Nota. Elaboración propia

4.4 DISTRIBUCIÓN

SECTOR 2- PRIMER NIVEL

Figura N°55: Sector 2

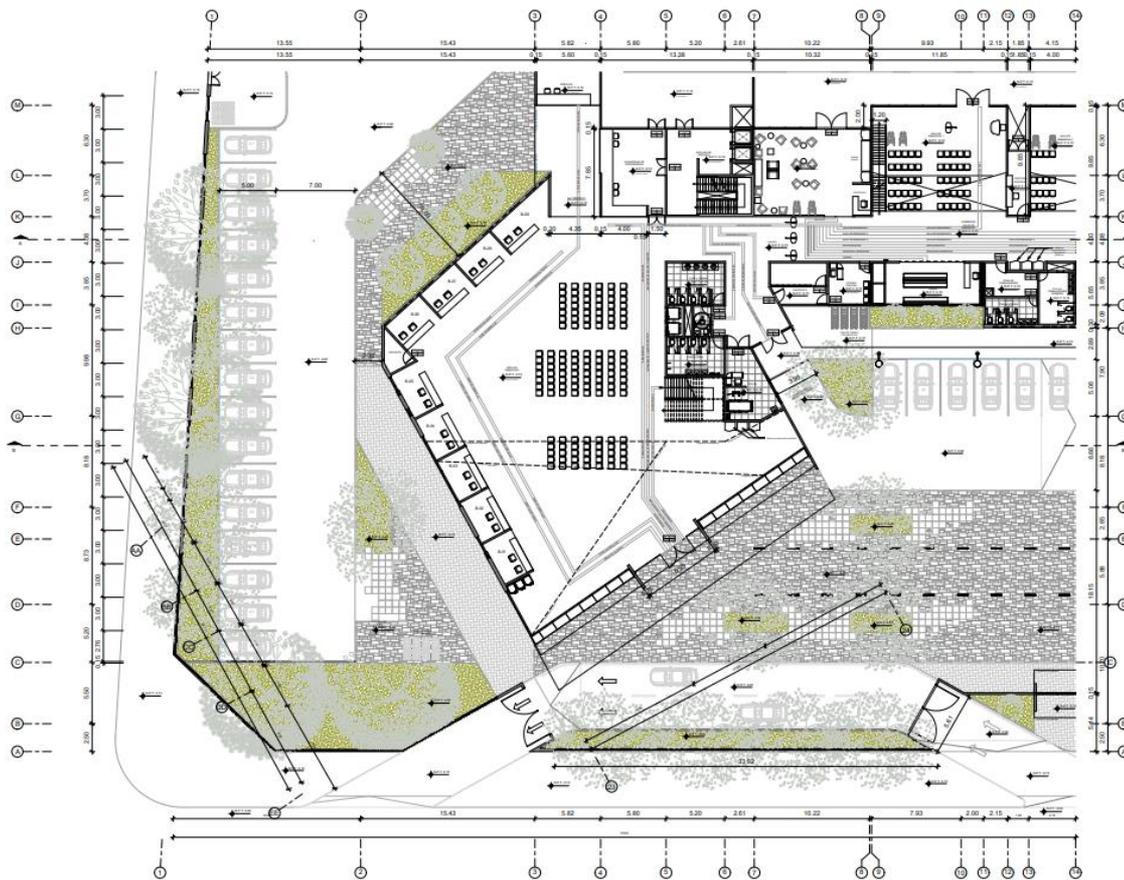


Nota. Elaboración propia

4.4 DISTRIBUCIÓN

SECTOR 3- PRIMER NIVEL

Figura N°56: Sector 3

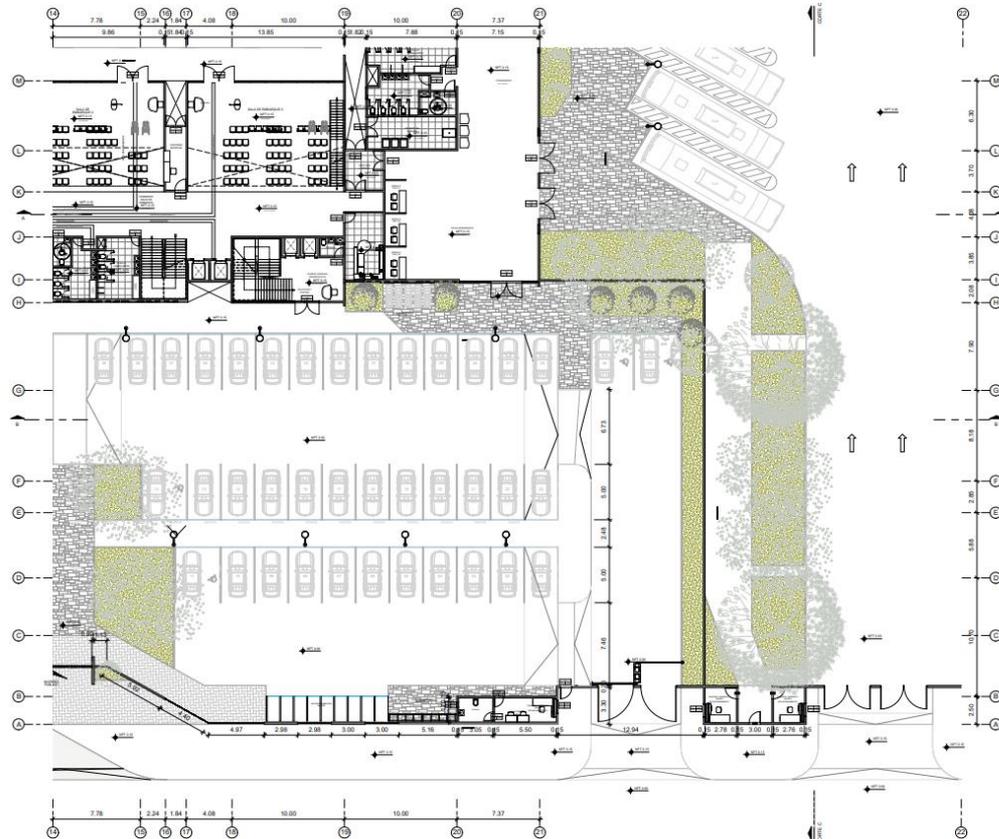


Nota. Elaboración propia

4.4 DISTRIBUCIÓN

SECTOR 4- PRIMER NIVEL

Figura N°57: Sector 4

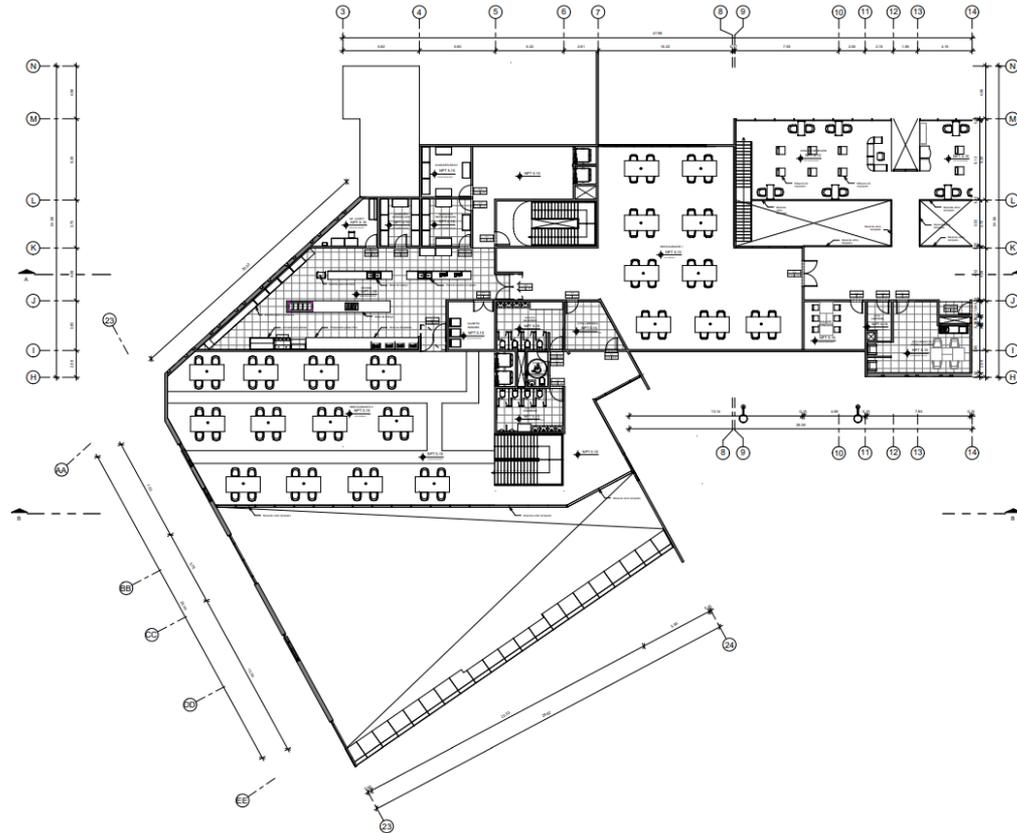


Nota. Elaboración propia

4.4 DISTRIBUCIÓN

SECTOR 1 - SEGUNDO NIVEL

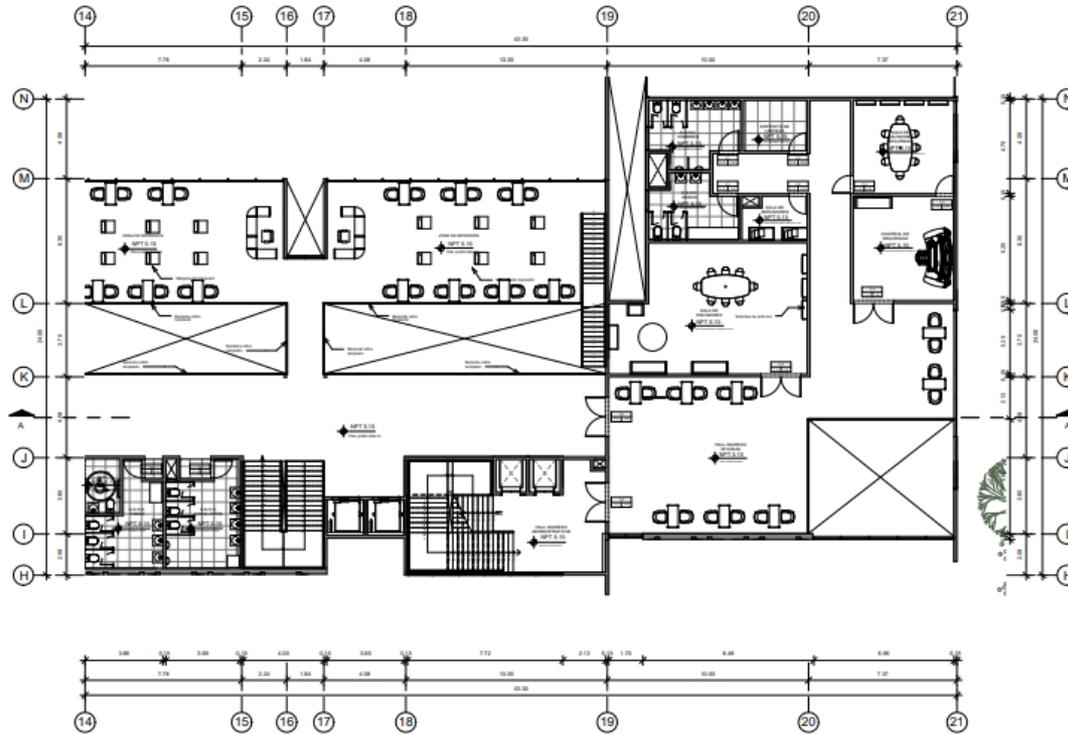
Figura N°58: Sector 1, segundo nivel



Nota: Elaboración propia

4.4 DISTRIBUCIÓN SECTOR 2 - SEGUNDO NIVEL

Figura N°59: Sector 2, segundo nivel



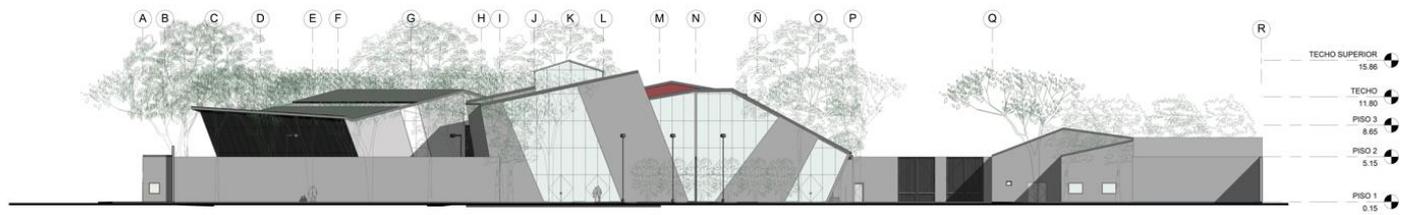
Nota. Elaboración propia

Figura N°60: Elevaciones

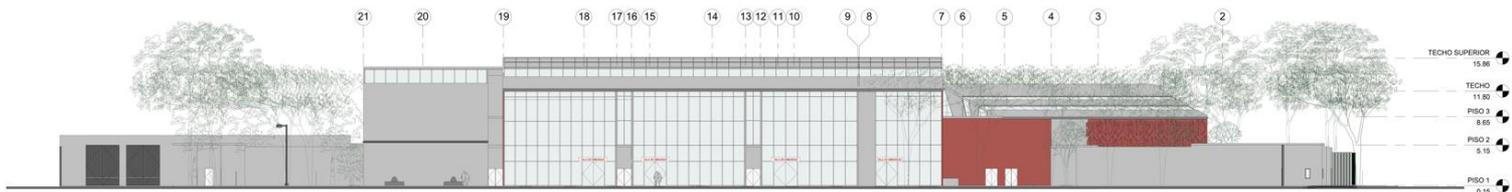


Nota. Elaboración propia

Figura N°61: Corte C y D



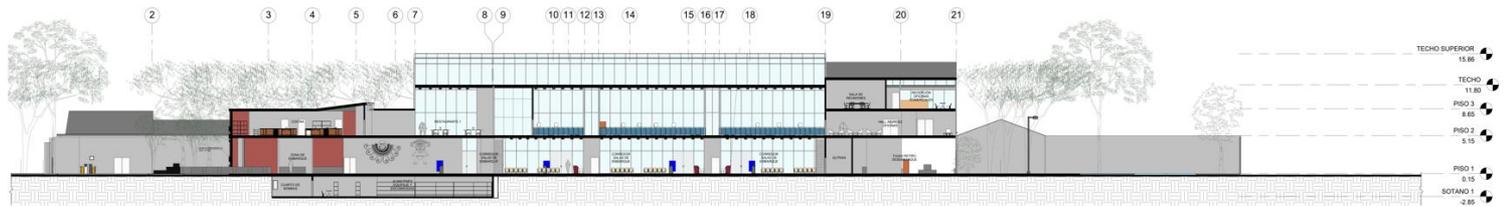
1 CORTE C
1: 200



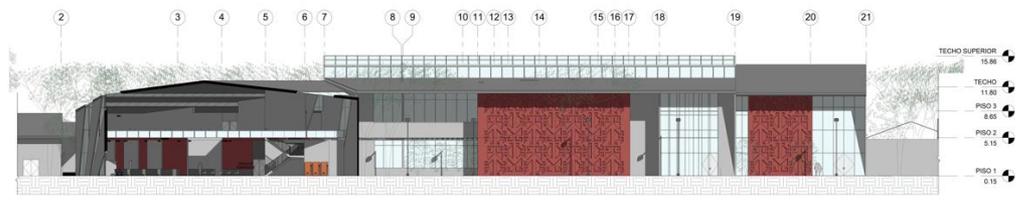
2 CORTE D
1: 200

Nota. Elaboración propia

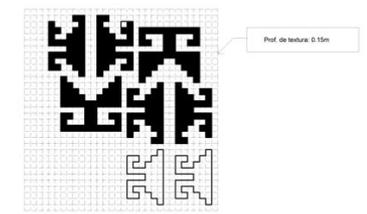
Figura N°62: Corte A y B



2 CORTE A
1:200



1 CORTE B
1:200



3 TEXTURA EN MURO
1:50

Nota. Elaboración propia

4.7 VISTAS DEL PROYECTO

Figura N°63: *Vista del proyecto*

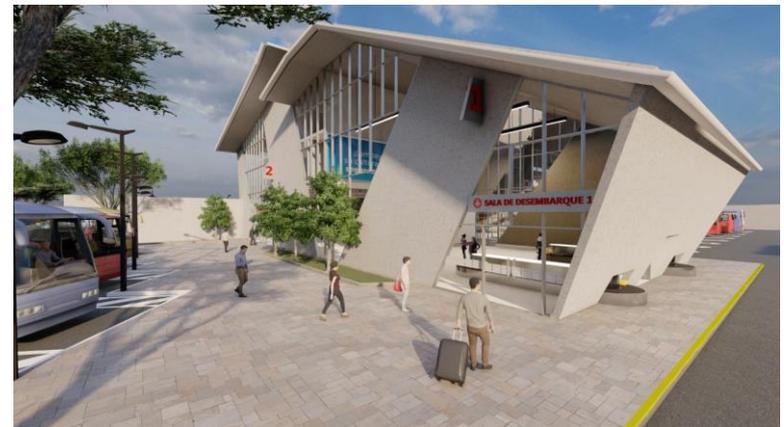


Nota. Elaboración propia

En la imagen se observa el ingreso a la sala de desembarque N° 1

En esta vista se puede apreciar una de las fachadas principales del proyecto y la doble altura que se maneja al interior del bloque.

Figura N°64: *Vista del proyecto*



Nota. Elaboración propia

4.8 VISTAS DEL PROYECTO

Figura N°65: *Vista del proyecto*



Nota. Elaboración propia

En la imagen se observan los pasadizos de las salas de embarque y las señalética en los pisos.

En la imagen se observa parte del segundo nivel donde se ubicado el restaurante Sipán, teniendo visual al ingreso principal.

Figura N°66: *Vista del proyecto*



Nota. Elaboración propia

4.8 VISTAS DEL PROYECTO

Figura N°67: *Vista del proyecto*



Nota. Elaboración propia

En la imagen se puede apreciar el patio de maniobras y la zona de desembarque de los buses.

Aquí se observa la sala VIP de embarque y el estilo que se plantea al interior.

Figura N°68: *Vista del proyecto*



Nota. Elaboración propia

4.8 PRESUPUESTO

Aquí se puede apreciar el presupuesto tentativo del proyecto, equivalente a todas las partidas de obra, esto puede ir cambiando de acuerdo a los precios del mercado, ya que actualmente no hay una estabilidad económica en el país. Por lo se estima que el presupuesto final puede disminuir considerablemente, asimismo se puede buscar financiamiento del mismo estado para reducir costos y tiempo de trabajo.

Figura N°69: Presupuesto

TOTAL COSTO DIRECTO:		12,975,449.46
Gastos Generales	11.97%	1,553,474.80
Supervisión	5.08%	659,708.30
Liquidación	0.92%	119,176.80
Expediente Técnico	2.15%	278,560.00
PRESUPUESTO TOTAL DEL PROYECTO:		15,586,369.36

Nota. Elaboración propia

Figura N°70: *Vista del proyecto*



Nota. Elaboración propia

4.9 APOORTE

La propuesta busca traer un beneficio social a la ciudad reduciendo los tiempos de viaje además de cooperar al ordenamiento de los equipamiento relacionados al transporte, también pretende ser un hito para el departamento revalorizando la cultura Sipán dentro del proyecto para que tenga una integridad con la historia de la ciudad.

Asimismo se tomó en cuenta criterios medioambientales para convertirlas en oportunidades para mejorar el proyecto, ya que la ciudad nos ofrece condiciones climáticas muy variadas complementándola con la vegetación propia del lugar.

Se estipula que en un periodo de 5 años la parte superior del terminal pueda funcionar como salas de exposiciones que hablen de la historia de la ciudad así como también lo que representa el Señor de Sipán para la ciudad de Chiclayo y nuestro país.

- El proyecto de terminal terrestre de pasajeros en la ciudad de Chiclayo, Lambayeque cumple con la necesidad de un equipamiento de calidad que ayude a disminuir el desorden de transporte que aqueja a la zona.
- Con el proyecto habría una organización del transporte, ya que se otorgarán espacios adecuados para las distintas empresas de transporte formales para no causar desorden y ubicarse de manera aleatoria por la zona.
- El terminal se convertiría en el ingreso y salida principal de pasajeros que viajan en transporte terrestre hacia la ciudad de Chiclayo y provincias.
- También sería la primera infraestructura de transporte terrestre de gran magnitud que va a poseer la ciudad de Chiclayo en beneficio de los trabajadores y usuarios.

REFERENCIAS

Arquitectura Panamericana. (2016). Archivo BAQ. Obtenido de Terminal Terrestre de Cañar:

<http://www.arquitecturapanamericana.com/terminal-terrestre-de-canar/>

Carmona C., Moraza J., Mantzou P. ,Lorea, I. , Beatriz V. Toscano, Fernandez R., Daniel N. Jimenez Ferrera, Enrique

España Naveira, Placido Gonzales Nartinez, Angel Nartinez Garcia-Posada (Diciembre 2017). Astragalo

cultura de la arquitectura y la ciudad.

Chiclayo, Cierran terminal terrestre que funcionaba en cochera, era inseguro y no tenia permisos. RPP (2020).

<https://rpp.pe/peru/actualidad/chiclayo-cierran-terminal-terrestre-que-funcionaba-en-cochera-era-inseguro-y-no-tenia-permisos-noticia-1247998>

Lillo M. & Vicedo, E (2016). Estación de autobuses de Santa Pola. ArchDaily Perú.

<https://www.archdaily.pe/pe/789220/estacion-de-autobuses-de-santa-pola-manuel-lillo-plus-emilio-vicedo>

ISSN 0719-8914

Marfil, Pedro. (2015). El espacio arquitectónico en la historia. España.

Minaya, L. & Contreras, I. (2008). Normativa de Terminal Terrestre. Obtenido de SCRIBD:

<https://es.scribd.com/presentation/324968560/Normativa-de-terminal-terrestre>

REFERENCIAS

MINCETUR. (2010). Manual iconográfico Sipán y la Cultura Mochica. Lambayeque.

MINCETUR. (2017). Anuario estadístico. Lima.

MINCETUR (2019). PERTUR (2019-2025). Lambayeque.

MINCETUR. (2019). Registro Nacional de transporte terrestre de personas terminales terrestres de ruta de transporte de personas autorizados por la dgatr-mtc. Lima.

MINCETUR (2019). Reporte Regional de Turismo de Lambayeque. Lima.

Moya, Luis. (s.f.). La arquitectura religiosa como ideal.

Plazola, A. (1994). Terminales de Autobuses. En A. Plazola, Enciclopedia de la Arquitectura (pág. 31). Plazola Editores SAC.

Ruiz, Mirko (2018). Terminal terrestre Pucallpa- Ucayali-Perú. Universidad de San Martín de Porres.

Westhein, Paul (2006) . Arte religión y sociedad. Mexico. Fondo de cultura económica.

Wetto, Milena.(2020). Elementos culturales: características y ejemplos. Lifeder.