

# UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO



## CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO

### MAESTRÍA EN ARQUITECTURA MENCIÓN DISEÑO ARQUITECTÓNICO AVANZADO

**TEMA:**

---

**“EL FUNCIONAMIENTO DEL TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA Y SU  
INCIDENCIA EN EL APARECIMIENTO EN SUS ALREDEDORES DE  
NEGOCIOS RELACIONADOS AL TRANSPORTE”.**

---

**Trabajo de Investigación**

**Previa a la obtención del Grado Académico de Magíster en Arquitectura  
Mención Diseño Arquitectónico Avanzado**

**Autor: ARQ. ROBERT ALEJANDRO UNDA ORTIZ**

**Director: ARQ. VÍCTOR HUGO MOLINA DUEÑAS, MScT**

**Ambato – Ecuador**

**2011**

Al Consejo de Posgrado de la UTA.

El tribunal receptor de la defensa del trabajo de investigación con el tema: “EL FUNCIONAMIENTO DEL TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA Y SU INCIDENCIA EN EL APARECIMIENTO EN SUS ALREDEDORES DE NEGOCIOS RELACIONADOS AL TRANSPORTE”, presentado por: Arq. Robert Alejandro Unda Ortiz y conformado por: Ing. Mg. Santiago Medina Robalino, Ing. Mg. Fausto Garcés Naranjo, Ing. Mg. Víctor Paredes Sandoval; Arq. Víctor Molina Dueñas, MScT, Director del trabajo de investigación y presidido por Ing. Mg. Juan Garcés Chávez, Presidente del Tribunal y Director del CEPOS – UTA, una vez escuchada la defensa oral el Tribunal aprueba y remite el trabajo de investigación para uso y custodia en las bibliotecas de la UTA.

\_\_\_\_\_  
Ing. Mg. Juan Garcés Chávez

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE DEFENSA

\_\_\_\_\_  
Ing. Mg. Juan Garcés Chávez

DIRECTOR CEPOS

\_\_\_\_\_  
Arq. Víctor Molina Dueñas, MScT

DIRECTOR DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

\_\_\_\_\_  
Ing. Mg. Santiago Medina Robalino

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

\_\_\_\_\_  
Ing. Mg. Fausto Garcés Naranjo

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

\_\_\_\_\_  
Ing. Mg. Víctor Paredes Sandoval

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

## AUTORIA DE LA INVESTIGACION

La responsabilidad de las opiniones, comentarios y críticas emitidas en el trabajo de investigación con el tema: “EL FUNCIONAMIENTO DEL TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA Y SU INCIDENCIA EN EL APARECIMIENTO EN SUS ALREDEDORES DE NEGOCIOS RELACIONADOS AL TRANSPORTE”, nos corresponde exclusivamente a: Arq. Robert Alejandro Unda Ortiz, Autor y Arq. Víctor Hugo Molina Dueñas, MScT, Director del trabajo de investigación; y el patrimonio intelectual del mismo a la Universidad Técnica de Ambato.

---

Arq. Robert Unda Ortiz

AUTOR

---

Arq. Víctor Molina Dueñas, MScT

DIRECTOR

## **DERECHOS DE AUTOR**

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este trabajo de investigación o parte de él un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los Derechos de mi trabajo de investigación, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de ésta, dentro de las regulaciones de la Universidad.

---

Arq. Robert Alejandro Unda Ortiz

## **AGRADECIMIENTO**

**A la Universidad Técnica de Ambato; al Arq. Víctor Hugo Molina Dueñas,  
Director de la Investigación; a los Docentes y a los compañeros de la Maestría,  
aportes valiosos en la formación profesional.**

**DEDICATORIA**

**Para Alba Cecilia, esposa, compañera y amiga.**

**A mi hija María de Lourdes, el ejemplo y el**

**Amor son los caminos de la enseñanza.**

## ÍNDICE GENERAL

CARÁTULA	i
APROBACIÓN DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	ii
AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN	iii
DERECHOS DE AUTOR	iv
AGRADECIMIENTO	v
DEDICATORIA	vi
ÍNDICE	vii

### CAPÍTULO I

#### EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1	PROBLEMATIZACIÓN	1
1.2	CONTEXTUALIZACIÓN	23
1.3	ANÁLISIS CRÍTICO	26
1.4	PROGNOSIS	32
1.5	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	32
1.6	DELIMITACIÓN DEL TEMA	33
1.7	JUSTIFICACIÓN DEL TEMA	34
1.8	OBJETIVO GENERAL	36
1.9	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	36

### CAPÍTULO II

#### MARCO TEÓRICO

2.1	ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	37
2.2	FUNDAMENTACIÓN FILOSÓFICA	48
2.3	CATEGORÍAS FUNDAMENTALES	49
2.3.1	VARIABLE INDEPENDIENTE: TERMINAL TERRESTRE	
2.3.1.1	MOVILIDAD	49

2.3.1.2	SISTEMAS DE TRANSPORTE	55
2.3.1.3	MODOS DE TRANSPORTE	56
2.3.1.4	CLASIFICACIÓN DE TERMINALES TERRESTRES	57
2.3.1.5	TIPO DE USUARIOS	58
2.3.1.6	FLUJOS	59
2.3.1.7	PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICA	60
2.3.2	VARIABLE DEPENDIENTE: NEGOCIOS RELACIONADOS	
2.3.2.1	NEGOCIOS Y TIENDAS	63
2.3.2.2	POSICIONAMIENTO	63
2.3.2.3	PLAN DE NEGOCIOS O CREACIÓN DE NEGOCIOS	65
2.3.2.4	REQUISITOS Y PARTES DE UN PLAN DE NEGOCIOS	65
2.3.2.5	TIPOS DE NEGOCIOS	66
2.3.2.6	MINI TERMINALES EN RIOBAMBA	67
2.4	HIPÓTESIS	68
2.5	MARCO HISTÓRICO	
2.5.1	GENERALIDADES	69
2.5.2	EL TRANSPORTE EN RIOBAMBA	69
2.6	MARCO JURÍDICO	
2.6.1	LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR	72
2.6.2	EL PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR	74
2.6.3	EL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN	76
2.6.4	LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.	77
2.6.5	EL ESTATUTO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS	79
2.6.6	CODIFICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL	80
2.6.7	MANDATO DE LA LEY DE RÉGIMEN PARA EL DISTRITO	

	METROPOLITANO DE QUITO	80
2.6.8	OTRAS NORMATIVAS	81
2.6.8.1	NORMAS DE DISEÑO	81
<b>CAPÍTULO III</b>		
METODOLOGÍA		
3.1	MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	
3.1.1	ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	86
3.1.1.1	INVESTIGACIÓN CUALITATIVA	86
3.1.1.2	INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA	86
3.1.2	TIPO DE INVESTIGACIÓN	
3.1.2.1	INVESTIGACIÓN ANALÍTICA	87
3.1.2.1	INVESTIGACIÓN BIBLIOGRÁFICA	87
3.1.2.2	INVESTIGACIÓN DE CAMPO	88
3.1.3	NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN	90
3.1.3.1	ESTUDIO DE CASOS	90
3.2.	POBLACIÓN Y MUESTRA	91
3.3.	OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	92
3.3.1	VARIABLE INDEPENDIENTE	92
3.3.2	VARIABLE DEPENDIENTE	98
<b>CAPÍTULO IV</b>		
RESULTADOS Y DISCUSIÓN		
4.1	INFORMACIÓN GENERAL	101
4.1.1	ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, TRANSPORTISTAS	101
4.1.2	ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, PASAJEROS	102
4.1.3	ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, TURISTAS	103
4.1.4	ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, COMERCIANTES INTERNOS	104

4.1.5	ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, COMERCIANTES EXTERNOS	105
4.1.6	ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, EXPERTOS	106
4.2	COMERCIO	
4.2.1	TIPOS DE NEGOCIOS EXISTENTES AL INTERIOR DE LA TERMINAL	107
4.2.2	ÁREA DE LOCALES COMERCIALES AL INTERIOR DE LA TERMINAL	108
4.2.3	DESEOS DE INCREMENTAR LOS NEGOCIOS	109
4.2.4	SI TRASLADARÍA SU NEGOCIO A OTRO LUGAR	110
4.2.5	TIPO DE NEGOCIOS AL EXTERIOR DE LA TERMINAL ACTUAL	111
4.2.6	LA CALIDAD DE SERVICIOS QUE OFRECE LA ACTUAL TERMINAL	112
4.2.7	PREFERENCIA DE SERVICIOS AL INTERIOR O EXTERIOR DE LA ACTUAL TERMINAL	113
4.2.8	SERVICIOS NECESARIOS EN UNA TERMINAL TERRESTRE	114
4.2.9	QUE TIPO DE SERVICIO AUTOMOTRIZ DEBE HABER EN UNA TERMINAL TERRESTRE	115
4.3	MOVILIDAD	
4.3.1	TAMAÑO DE LA TERMINAL	116
4.3.2	TIPO DE TERMINAL	117
4.3.3	TRANSPORTE URBANO EN LA TERMINAL	118
4.3.4	UBICACIÓN DE LA ACTUAL TERMINAL TERRESTRE	119
4.3.5	SI CONTESTÓ QUE LA ACTUAL TERMINAL TERRESTRE NO SE ENCUENTRA BIEN UBICADA	121
4.3.6	TAMAÑO DE LOS ESTACIONAMIENTOS DE AUTOBUSES EN LA TERMINAL	122
4.3.7	TIEMPO DE USO DE LOS ESTACIONAMIENTOS DE AUTOBUSES EN LA TERMINAL	123
4.3.8	ESTACIONAMIENTOS CUBIERTOS PARA AUTOBUSES EN LA TERMINAL	124
4.3.9	FRECUENCIAS DE SALIDA EN RELACIÓN CON LA DEMANDA	125

4.3.10	TIPO DE SEÑALIZACION PARA UNA TERMINAL	126
4.4	ARQUITECTURA DE LA TERMINAL	
4.4.1	QUÉ TAMAÑO DE ESPACIOS DEBE TENER LA TERMINAL	127
4.4.2	QUÉ ESTILO ARQUITECTÓNICO DEBERÍA TENER LA TERMINAL	128
4.4.3	CON QUÉ MATERIALES DEBE CONSTRUIRSE UNA TERMINAL	129
4.4.4	CONFORMACIÓN VOLUMÉTRICA DE UNA TERMINAL	130
4.4.5	COMO DEBEN SER LAS ÁREAS VERDES DE UNA TERMINAL	131
4.4.6	TIPO DE ESTACIONAMIENTOS DE UNA TERMINAL	132
4.4.7	NÚMERO DE NIVELES DE ALTURA DE UNA TERMINAL	133
4.4.8	AUTOSUFICIENCIA ENERGÉTICA DE UNA TERMINAL	134
4.4.9	DEBE CONTAR CON GASOLINERA UNA TERMINAL	135
4.4.10	DEBE HABER TRATAMIENTO DE DESHECHOS SÓLIDOS EN UNA TERMINAL	136
4.4.11	ADAPTACIÓN DE UNA TERMINAL AL CONTEXTO URBANO	137
4.4.12	DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD EN UNA TERMINAL	138
4.4.13	MÓDULO DE DISEÑO PARA UNA TERMINAL	139
4.4.14	FIGURA GEOMÉTRICA DEL MÓDULO DE DISEÑO PARA UNA TERMINAL	140
4.4.15	CALIFIQUE DE 1 A 10 LA ARQUITECTURA DE LA ACTUAL TERMINAL	140
4.4.16	QUE LE PARECE EL FUNCIONAMIENTO DE LA ACTUAL TERMINAL	141
4.4.17	CUÁL ES LA TERMINAL QUE MAS LE AGRADA	142

## **CAPÍTULO V**

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1	CONCLUSIONES	
5.1.1	COMERCIO EN LA TERMINAL TERRESTRE	144
5.1.2	MOVILIDAD EN LA TERMINAL TERRESTRE	144
5.1.3	ARQUITECTURA DE LA TERMINAL TERRESTRE	145

5.1.4	DIAGNÓSTICO DEL FUNCIONAMIENTO DE LA ACTUAL TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA	147
5.1.5	PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICA PARA UNA TERMINAL TERRESTRE	148
5.2	RECOMENDACIONES	
5.2.1	PARA EL COMERCIO DE UNA NUEVA TERMINAL	150
5.2.2	PARA LA MOVILIDAD DE UNA NUEVA TERMINAL	151
5.2.3	PARA LA ARQUITECTURA DE UNA NUEVA TERMINAL	152
<b>CAPÍTULO VI</b>		
PROPUESTA		
6.1	DATOS INFORMATIVOS	154
6.2	ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA	156
6.3	JUSTIFICACIÓN	157
6.4	OBJETIVOS	157
6.5	ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD	158
6.6	FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICO- TÉCNICA	160
6.7	MODELO OPERATIVO	161
6.8	ADMINISTRACIÓN DE LA PROPUESTA	166
6.9	PLAN DE MONITOREO Y EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA	167
6.10	PROGRAMACIÓN Y PROPUESTA ARQUITECTÓNICA	167
	BIBLIOGRAFÍA	174
	LISTA DE FOTOGRAFÍAS	179
	ANEXO No 1	182
	ANEXO No 2	185
	ANEXO No 3	193
	ANEXO No 4	195
	ANEXO No 5	198

## CAPÍTULO I

### EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

#### EL FUNCIONAMIENTO DE LA TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA Y SU INCIDENCIA EN EL APARECIMIENTO EN SUS ALREDEDORES DE NEGOCIOS RELACIONADOS AL TRANSPORTE

##### 1.1 PROBLEMATIZACIÓN

El acelerado crecimiento físico de la ciudad, la modernidad que arrastra a los conglomerados sociales al consumismo de automotores y lo más destacado: la necesidad del ser humano cada vez más exigente de contar con servicios óptimos para desarrollar sus actividades, han provocado que la percepción generalizada de los individuos que de una u otra manera desenvuelven sus actividades alrededor de la transportación interprovincial en la ciudad sea unánime: La Terminal Terrestre de Riobamba ha dejado de prestar servicio en las mejores condiciones y ha llegado el momento de realizar un análisis de su actual situación, de determinar si pueden corregirse algunas fallas de funcionamiento con el propósito de mejorar el servicio o definitivamente se necesita la construcción de un edificio nuevo.

*“El ciclo de vida de la terminal esta concluido, es la versión de las autoridades y transportistas, ahora la expectativa gira en torno a buscar un nuevo sitio, que necesariamente tiene que ser el norte o el sur”.* (Chimborazo Carlos, Diario La Prensa Riobamba, 10 marzo 2010, pág. A3).

*“Lo que se vio ayer, que se reedita en cada feriado o fecha especial, hizo que algunos ciudadanos comentaran en la necesidad de que la Municipalidad planifique la construcción de una nueva terminal, más funcional y acorde a los tiempos modernos, que facilite el acceso de los pasajeros y la operación de las cooperativas de transporte interprovincial e intercantonal”.* Internet. [www.diariolosandes.com.ec](http://www.diariolosandes.com.ec)

La Ing. Paulina Torres, Administradora de la terminal terrestre de Riobamba, en entrevista realizada, manifiesta algunos inconvenientes que van de la mano con la transportación:

*“En la terminal no existe espacio físico suficiente para prestar buen servicio a los pasajeros, quienes tienen que buscar fuera lo que aquí no hay, especialmente alimentación. La delincuencia en los alrededores es enorme especialmente en las noches cuando la gente se acerca a los puestos de comida existentes y se quedan ingiriendo licor, con las consecuencias que todos conocemos”.*

La terminal terrestre de Riobamba fue inaugurada el 12 de diciembre de 1981 (Archivo municipal, 1981) por el Municipio de Riobamba como respuesta a las necesidades de entregar al pasajero y turista que visita esta ciudad, las comodidades necesarias en la realización de su actividad, y también para solucionar los inconvenientes que representan las empresas de transporte diseminadas en la ciudad, para el tráfico vehicular, la seguridad y el degradado aspecto estético de la ciudad.

*“La idea de contar con un Terminal Terrestre, desde sus inicios provocó un gran impacto en el ordenamiento de la ciudad. El Consejo Nacional de Tránsito, reunido en esta ciudad, resolvió que la terminal terrestre interprovincial de Riobamba, se lo haga en otro sitio y no en la Plaza General Barriga como estaba señalado anteriormente por creerse inapropiado”. Terminal terrestre de Riobamba construiríase en otro sitio y no en la Plaza Barriga. Diario El País, 7 de febrero 1970, pág.1*

Cuando en Riobamba, la presencia de las cooperativas de transporte asentadas en distintos puntos de la ciudad, especialmente en el centro urbano, empezaron a causar congestionamientos vehiculares y la presencia de la delincuencia era realmente notoria, toda la ciudadanía mostraba su interés para que de alguna manera se resolviera esta situación, y empezaron los comentarios sobre la necesidad de construir una nueva terminal y el sitio donde se lo debía hacer.

*“Asimismo existían personas que les parecía correcto que este Terminal se construya en el sitio mencionado anteriormente: Si solo se discutiera la ubicación misma de la construcción del Terminal Terrestre de Tránsito, el problema quizás no revestiría la magnitud que representa; lo fundamental es que se construya. Sin embargo no podemos compartir el que se deseche como inconveniente el proyecto de construcción de dicha terminal en la Plaza Barriga, pues cuenta con las facilidades pertinentes y los servicios esenciales para el turista, el comerciante e industrial, el estudioso que quiere conocer la ciudad. No hacerlo es frenar el desarrollo urbanístico y comercial de la ciudad”. Diario El País, 17 de febrero 1970, pág.1*

Como un excelente intento por organizar la transportación, se construye en la confluencia de las vías que conducen hacia la parroquia San Luis y el cantón Chambo, en el parque La Dolorosa, lo que se constituyó en la primera terminal terrestre de la ciudad, y que en los últimos tiempos ha vuelto a tomar vigencia.

*“La construcción del Terminal Terrestre Interparroquial de Riobamba, que se lo materializó en 1971 en el Barrio La Dolorosa representó sin lugar a dudas un impacto para la ciudad. (Fotografía 1). Una vez concluidas las mencionadas obras, dicho sector barrial tomará una mejor fisonomía en su ornamentación, al igual que otras calles abiertas recientemente y que serían terminadas para beneficio del barrio”. Diario El País, 29 de mayo 1970. Riobamba.*

Por observaciones realizadas en la Terminal de La Dolorosa, se determina que existe un buen número de negocios que han aparecido en sus alrededores como restaurantes, botica, telefonía celular, abarrotes, licorería y de otro tipo, que prestan servicio especialmente a los usuarios de las cooperativas que utilizan este servicio. Es decir, la presencia en los últimos tiempos de la terminal en el parque La Dolorosa ha influido para el aparecimiento de nuevos negocios en la zona.

Se ha tenido que cerrar durante el día la cuadra de la calle Puruhá en el tramo entre 1era Constituyente y 10 de Agosto, para que se transforme en patio de maniobras.



Fotografía No. 1 Fuente Arq. Robert Unda

“Terminal La Dolorosa”

Por otro lado la actual terminal terrestre interprovincial presenta un déficit de servicios al interior del edificio, el aparecimiento desordenado de negocios al exterior, mini terminales en las cercanías y en el centro de la ciudad que atraen las ventas ambulantes, la delincuencia y el caos en el tráfico vehicular de la ciudad, con unidades de transporte interparroquial e intercantonal estacionados por donde mas se les antoja y sobretodo lo que mas daño causa, es

la mala imagen que la ciudad de Riobamba muestra al turismo nacional e internacional.

*Para Salguero, 2010, "la principal zona de caos es el redondel del monumento al libro en la Av. La Prensa donde las empresas no solo utilizan las aceras sino también parte de la calle, lo que provoca el congestionamiento vehicular en esta vía por donde circulan autobuses que parten de otras mini terminales y de la Terminal Terrestre". Salguero, Rafael. Diario La Prensa, Pág. A2, 01 julio 2010.*

Existen también algunos tipos de negocios que se han desarrollado en los alrededores inmediatos como resultado de la necesidad del usuario de adquirir algunos servicios que la actual terminal terrestre no lo hace porque no cuenta con infraestructura suficientemente adecuada o porque en su Planificación inicial no fueron considerados, tal es el caso de la Gasolinera del Sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo, Hoteles, Pensiones, Residenciales, Restaurantes, Vulcanizadoras, almacenes de venta de llantas, Mecánicas automotrices, lavadoras de carros y otros.

*"Los municipios tienen la función de administrar todo lo relacionado con la ciudad, incluyendo la salud, la educación, la venta de productos, las vías de comunicación, y por supuesto, los servicios de luz, agua, canalización, transporte urbano, teléfonos. El Municipio de Riobamba trabajó para entregar a la ciudad una biblioteca, una revista, mejoramiento de plazas y calles, y extendió su labor a otros aspectos como la construcción de aceras, parques, mercados, escuela municipal, observatorio meteorológico, aseo de calles, carreteras hacia los lugares vecinos". Riobamba en el siglo XX, Municipio de Riobamba, 1992, pág. 84, Editorial Pedagógica Freire.*

En cuanto al desarrollo urbano, el principal y casi omnímodo organismo público encargado de realizar la Planificación de la ciudad y de planificar los servicios, su ubicación, su tamaño y sus características cuantitativa y cualitativa es el Municipio, función que debe priorizar en sus contenidos todos los aspectos relacionados al buen vivir según los conceptos modernos. Son necesariamente las instituciones públicas las encargadas de proveer la infraestructura básica para que el hábitat urbano sea confortable, de manera que el individuo encuentre un medio apropiado, a su gusto, para desarrollar mejor su trabajo, de donde todos saldremos beneficiados.

*"El Hábitat Urbano está constituido por los asentamientos humanos que tienen su propia conformación topográfica sobre la que se han desarrollado espacios públicos abiertos como las plazas, jardines y calles, junto con redes de*

*servicios". La población dispone de servicios básicos y tiene mayor acceso a educación, transporte, comunicaciones, recreación y desarrollo cultural". "Habitat Urbano". Internet. [www.kalipedia.com](http://www.kalipedia.com)*

*"Como consecuencia del dinámico crecimiento de nuestro país, el sector automotor se ha venido desarrollando cada año registrando un crecimiento sostenido. El efecto del crecimiento de una economía se da en el sector automotor. Gracias al blindaje de la dolarización, el envío de remesas del exterior y el financiamiento ofrecido por bancos, financieras y empresas compradoras de cartera, las cifras de ventas de vehículos nuevos ha crecido". "Asociación de empresas automotrices del Ecuador, Cifras". Internet. [www.aeade.net](http://www.aeade.net)*

*Según Moncada, 2003: "En el año anterior en el Ecuador se vendieron 51 mil vehículos, lo que significa que por cada 4 ecuatorianos que nacieron se vendió un auto. Se trata de un medio de transporte cuyo anárquico crecimiento ha generado un caos urbanístico y un tránsito irracional y neurotizado, no obstante las cuantiosas inversiones improductivas en autopistas, túneles, pasos a desnivel y distribuidores de tránsito que siempre resultan insuficientes". Moncada Sánchez José, Opiniones para compartir, pág. 125. Editorial Abya Yala, 2003, Quito.*

La problemática de la Terminal de Transporte Interprovincial de la ciudad de Riobamba, puede ser analizada desde varios puntos de vista, pero en especial debería ser observada como la observan los usuarios directos: el pasajero, el transportista, los dirigentes, choferes y empleados de las empresas de transporte, los prestadores de servicios, el comerciante al interior del terminal, el emisario y receptor de las encomiendas, la administración, el exterior inmediato y el exterior mediato en donde encontraremos los mini terminales intercantonales e interparroquiales que afectan especialmente al tránsito y a la seguridad al interior de la ciudad, y los moradores de los alrededores.

El Sr. Jorge Yerovi, empleado de la terminal terrestre que realiza inspección de forma rotativa en las noches, en entrevista realizada manifiesta lo siguiente: *"Durante el día no existen problemas de delincuencia al interior, lo difícil es en la noche cuando aparecen grupos de gente indeseable que aparece embriagada a ubicarse al frente de la terminal, atraídos por dos discotecas que no son sino prostíbulos disfrazados, con los compañeros hemos visto como se han producido asaltos en este sector pero no podemos hacer nada, inclusive pretenden los delincuentes ingresar a la terminal a protegerse del frío y seguir libando. Estas escenas infunden temor en los usuarios que por lo general deben venir acompañados para sentirse mas seguros".*

Para el análisis identifiquemos dos tipos de pasajeros que utilizan un Terminal Terrestre: el Residente y el Visitante.

El primero es el que reside en ésta ciudad, no necesita utilizar sino espacios básicos como Baterías Higiénicas, servicio de comidas rápidas y transporte público de buses o taxis. Las primeras se encuentran normalmente desaseadas y es muy común observar que el aseo lo debe realizar el propio usuario a través de baldes con agua. El servicio de comida rápida es casi inexistente y el transporte de buses es nulo a partir de las 18:00 horas, por lo que es obligatorio recurrir al servicio de taxis que es algo más eficaz.

El segundo tipo de pasajero es el que se encuentra de visita en la ciudad, y que aparte de encontrar la misma problemática que el pasajero residente, necesita de servicios adicionales en un porcentaje quizá mayor al primero como restaurante, cafetería, banco o al menos cajeros automáticos, ventas de artesanías y suvenires, baterías higiénicas adecuadas, entre lo mas deseable.

Ambos sufren el tener que trasladarse desde el By-Pass en bus urbano o en taxi hacia su destino final, en el caso de haberse embarcado en una empresa interprovincial que tiene impedido el ingreso a la terminal terrestre de la ciudad, que son las empresas que no tienen ruta establecida hasta Riobamba.

En cuanto a las empresas de transporte, resulta hasta cierto punto normal y los usuarios lo miran hasta como una “costumbre”, el hecho de que éstas luego de salir de sus andenes, permanezcan periodos de tiempo de hasta 30 minutos en la Av. La Prensa en búsqueda de pasajeros. Luego realizan 3 paradas adicionales: en el redondel del Colegio Riobamba, en la Av. Lizarzaburu y Juan Pablo XXIII, y en el redondel de la Av. Lizarzaburu y Leonidas Proaño, esto en cuanto a quienes se dirigen al Norte. *Fotografía No 2.*



Fotografía No 2 Fuente: Arq. Robert Unda

Exteriores de la Terminal terrestre, al ingreso peatonal

Quienes se dirigen hacia el Sur realizan el mismo trajinar: primero permanecen en la Av. La Prensa y luego en el redondel denominado la “media luna” en el sector del barrio Licán.

Desde la construcción de la terminal solamente han existido oficinas para 15 empresas de transporte de las veinticinco que prestan sus servicios a ésta ciudad. Siendo un objeto arquitectónico que nunca fue readecuado o rediseñado según las el crecimiento que la ciudad trajo consigo, de mayor amplitud de espacio; algunas empresas se han visto avocadas a adecuar oficinas en las inmediaciones del edificio para cumplir con el usuario especialmente en cuanto al servicio de encomiendas y no dentro de la terminal como debería ser.

Por otro lado tenemos que la terminal no presta los servicios que el usuario necesita en cuanto a alimentación, por lo que se han implementado en los alrededores algunos restaurantes mal presentados que sirven especialmente en las horas de almuerzo, y quioscos que durante las noches prestan sus servicios de alimentación, obviamente en las afueras, porque al interior cuando se acerca la noche se ingresa con ciertas precauciones debido a la delincuencia, a la deficiente iluminación y a la poca seguridad existente, a pesar de contar con un Puesto de Auxilio Inmediato, PAI, que por cierto permanece cerrado casi todo el tiempo, de acuerdo a las observaciones realizadas. *Fotografías 3 y 4.*

No es necesario mencionar que el mismo fenómeno se repite en las mini terminales existentes en el parque La Dolorosa, en el mercado Dávalos, en el mercado Oriental y en la Av. Monseñor Leonidas Proaño, con todas las empresa que allí se ubican porque no pueden acceder a la terminal principal por obvias razones de encontrarse al extremo opuesto de la ciudad, y por no tener sitio asignado por falta de espacio.



**Fotografía No.3** Fuente: Arq. Robert Unda

Restaurante al interior de la terminal



**Fotografía No.4** Fuente: Arq. Robert Unda

Puesto de auxilio inmediato, PAI

“Los servicios de infraestructura como agua, electricidad, desagües y alcantarillado se encuentran a punto de colapsar y no pueden ser reparados ni se puede construir un sistema nuevo porque significaría la paralización por algún tiempo al interior y la rotura de vías en el exterior, con la consecuente molestia a la ciudadanía. Otro problema es la inseguridad especialmente en las noches, ni los restaurantes atienden en la noche y en el día son los “charlatanes – vendedores” que si bien no ingresan al terminal, los choferes afuera no les pueden negar que suban a los buses a ofertar sus productos porque se sienten amenazados”. (Ing. Paulina Torres, Administradora Terminal terrestre).

La terminal terrestre de propiedad municipal, hace algunos años realizó la adecuación de una zona para que dispongan de oficinas para el cobro de planillas las empresa municipal de agua potable, el CNT, PAI, empresa eléctrica, es decir, se incluyeron actividades extrañas a las que inicialmente fueron tomadas en cuenta por los diseñadores y extrañas a las funciones propias de la actividad principal, desplazando a actividades inicialmente concebidas, las mismas que seguramente no funcionaron como se esperaba. *Fotografías 5 y 6*



Fotografía No.5 Fuente: Arq. Robert Unda

Empresa pública al interior



Fotografía No.6 Fuente: Arq. Robert Unda

Empresa pública al interior

El comerciante al interior de la terminal, no cuenta con las facilidades necesarias para prestar sus servicios, por tanto lo hace de manera deficiente. Un pequeño restaurante labora desde las 11:00 hasta las 15:00 horas, un local de víveres con lo indispensable, un puesto de periódicos y revistas que interrumpe la iluminación natural del hall principal, un quiosco de bebidas calientes mal ubicado junto al ingreso a las baterías higiénicas, media docena de quioscos ubicados en la esquina de los andenes de salida, contruidos con cartones y madera aglomerada ofrecen dulces, refrescos y frutas, un deprimente quiosco de alquiler de teléfonos y un puesto de venta de caramelos ubicado en el ingreso

principal, son las únicas actividades comerciales que ofrece la terminal de Riobamba. *Fotografías 7 y 8.*



Fotografía No. 7 Fuente: Arq. Robert Unda

Servicio de bebidas calientes



Fotografía No.8 Fuente: Arq. Robert Unda

Venta de revistas y periódicos

Todo esto demuestra que no se encuentra el mínimo interés de los comerciantes por demandar espacios apropiados para cumplir esta actividad, sin contar con que no existe oferta tampoco, y ha provocado que aparezcan en el exterior una serie de negocios que sirven de “complemento” a las tareas encomendadas a una terminal terrestre. *Fotografías 9 y 10.*



Fotografía No. 9 Fuente: Arq. Robert Unda

Venta de llantas y residencial



Fotografía No.10 Fuente: Arq. Robert Unda

Hospedaje

Por otro lado los empleados de las empresas de transporte, es decir, las personas encargadas de atender las ventanillas de venta de boletos y la recepción o despacho de encomiendas realizan sus funciones en oficinas de mínimas dimensiones, en medio de paquetes, sobres, cartones embalados, escritorios, sitios con iluminación deficiente.

Como consecuencia de la escasez de espacio físico, algunas empresas con mayor capacidad económica y prestigio, teniendo oficina en la terminal se han

visto en la necesidad de construir en algunos casos y alquilar en otros casos, locales en los alrededores para poder ofrecer este servicio al usuario de una manera más eficiente, han creado oficinas de encomiendas en distintos puntos de la ciudad, situación que ha escapado del control de las autoridades locales, que al no determinar acertadamente el uso del suelo en unos casos y en no hacer respetar la ordenanza en otros casos, han permitido que este fenómeno se reproduzca, motivando serios inconvenientes para la ciudad, además que de manera espontánea han aparecido las ventas ambulantes. *Fotografía 11.*



Fotografía No. 11 Fuente: Arq. Robert Unda



Fotografía No.12 Fuente: Arq. Robert Unda

Servicio de encomiendas al exterior de la terminal.

Hace algunos meses se fusionaron dos empresas de transporte interprovincial muy importantes y representativas en la Provincia de Chimborazo, para poder atender a su clientela en el servicio de encomiendas, ocupan un edificio de 3 plantas al frente de la terminal, en la Av. La Prensa, principal eje vial que sirve al sector. *Fotografía No. 12.*

La tarifa por la utilización de la terminal terrestre por parte de los pasajeros se los hace en dos quioscos de muy poca presencia ubicados al ingreso de la terminal, como lo indica la *fotografía No 13.*

*“La Administración de la terminal terrestre atraviesa inconvenientes especialmente de orden financiero, solamente obtiene ingresos muy reducidos por el alquiler de oficinas y locales comerciales, y la tarifa de diez centavos de dólar que cobra por el ingreso de cada unidad de transporte y/o de taxis y público en general y las escuálidas asignaciones presupuestarias por parte del Municipio de la ciudad”.* (Entrevista a la Ing. Paulina Torres, administradora de la terminal).



Fotografía No. 13 Fuente: Arq. Robert Unda  
Ingreso tarifado a la terminal



Fotografía No.14 Fuente: Arq. Robert Unda  
Control de salida de buses

La Cámara de Comercio de Riobamba ha implementado una pantalla para publicitar el turismo de la provincia, la misma que funciona eventualmente y situada delante de una improvisada sala de espera que se encuentra interrumpiendo la circulación de los usuarios y que recibe los olores de una desaseada batería higiénica situada detrás de ella, brindando un descanso momentáneo a los usuarios.

El control de la salida de las unidades de transporte interprovincial lo realiza la Policía Nacional en condiciones paupérrimas, con un oficial al interior de un quiosco metálico inferior a 1 m<sup>2</sup>. Solamente es cuestión de imaginar lo incómoda que ésta persona debe sentirse al tener que permanecer durante ocho horas de trabajo o cualquiera que sea su jornada laboral en condiciones inapropiadas e indignas para un ser humano y un servicio público. *Fotografía 14.*

El andén de llegada, el mismo que es cubierto, no es utilizado por las empresas de transporte, ni siquiera cuando las lluvias se hacen presentes. Observando un instante esta actividad se llega a la conclusión de que este andén no trabaja porque se encuentran implantados en cajón, a noventa grados respecto del sentido de la vía de ingreso, y que los buses para estacionar deberían realizar al menos dos maniobras molestosas ya que la vía no se encuentra expedita debido a que los buses que llegan estacionan en forma longitudinal, como muestra la fotografía No. 15, y que es la manera apropiada.

Nótese que mientras los buses se encuentran estacionados esperando el desembarco de los pasajeros, existe otro carril de rebasamiento para que otros vehículos puedan continuar libremente hacia otro sector de la terminal terrestre, o simplemente dirigirse a la salida del edificio, la misma que se encuentra inmediatamente después.



Fotografía No. 15 Fuente: Arq. Robert Unda

Andén de llegada sin utilizar

En los alrededores del edificio también se han generado actividades comerciales que afectan la seguridad del sector, restaurantes de no buena presencia, hospedaje para turistas en pensiones y hostales con mínimas o pocas condiciones de confort, tiendas de abarrotes que en la noche se transforman en proveedoras de licor, puestos de venta temporales que laboran durante toda la noche en la venta de alimentos, canelazos, salchipapas, y el aparecimiento hasta cierto punto natural de la delincuencia y la prostitución. *Fotografías 16 y 17.*



Fotografía No. 16 Fuente: Arq. Robert Unda  
Residencial, restaurante y abarrotes



Fotografía No. 17 Fuente: Arq. Robert Unda  
Lubricadora y hostal

El sector mediato sufre las consecuencias del aparecimiento de paradas temporales de las empresas de transporte que van recogiendo pasajeros en el trayecto de aproximadamente dos kilómetros en dirección de las salidas norte y sur de la ciudad, con las consecuencias que aquello acarrea como son interrupción del tráfico e inseguridad, especialmente durante las noches. *Fotografía No. 18*

*Estas "paradas" también generan el aparecimiento de ventas ambulantes especialmente, donde la suciedad se hace presente diariamente y en donde en*

horas pico se forman tumultos de personas que esperan una unidad de transporte, a pesar de que la terminal terrestre se encuentra a cien metros de distancia.



Fotografía No. 18 Fuente: Arq. Robert Unda

“Parada” obligatoria de los buses hacia el Sur, en el redondel del Libro

Por observaciones realizadas en el sector, es la empresa Guamote, como indica la fotografía No 19 la que ocupa prácticamente toda la acera Sur al momento en que la Av. Unidad Nacional termina en el “redondel El libro”. Sus unidades estacionan desde las 6:00 horas hasta casi las 19:00 horas con el apareamiento de ventas ambulantes de hornado, tiendas de abastos, venta de periódicos, jugo de cañas, etc., y se observa que un costado de la Avenida se constituye en estacionamiento temporal de las empresas que se dirigen el Sur de la ciudad y provienen de mini parqueaderos ubicados en el centro de la ciudad como las empresas Ñuca Llacta, 2 de Noviembre, provocando molestias a los usuarios de esta Avenida, luego de haber cumplido su ingrata tarea de incomodar a los habitantes de otros sectores mas céntricos.



Fotografía No. 19 Fuente: Arq. Robert Unda  
“Terminal de Guamote”



Fotografía No. 20 Fuente: Arq. Robert Unda  
“Estacionamiento de la Ñuca Llacta”

La empresa Ñuca Lacta que realiza viajes cantonales e interparroquiales, no solamente realiza estacionamiento en el centro de la ciudad sino que también lo hace a una cuadra del “redondel El Libro” en la Av. Sergio Quirola como se observa en la *fotografía No. 20*

*“Moradores se quejan del desorden que causan los mini terminales en la ciudad. El Alcalde se había referido a ellos como “basureros de Riobamba”. En el sector del monumento al Libro, el comercio informal crece y la congestión también”. Salguero Rafael, diario La Prensa, Pág. A2, 30 diciembre 2010.*

Como consecuencia de la escasez de espacio físico, algunas empresas que tienen oficina propia en la terminal terrestre, y otras que no son parte de los ocupantes del edificio, han adquirido o arrendado oficinas en distintos puntos de la ciudad, situación que ha escapado del control de las autoridades que no han podido impedir su presencia, por cuanto no han podido ofertar las condiciones que permitan aglutinar en un solo lugar a ésta actividad, debido especialmente a que sus escuálidas rentas dependen de porcentajes definidos de los recursos nacionales, y de que no se han generado rentas extrapresupuestarias, no ha existido gestión ante los diferentes gobiernos extranjeros, entidades no gubernamentales o ha faltado decisión de endeudamiento. *Fotografía 21.*



Fotografía No. 21 Fuente: Arq. Robert Unda

“Terminal de la Colta”

Como un magnífico ejemplo de lo que debería hacerse en Riobamba y como ya lo ha hecho la ciudad de Quito al haber construido dos terminales, una para el sur y otra para el norte, algunas empresas utilizan la “terminal Oriental”, construida junto al mercado Oriental justamente para desahogar un tanto las actividades de la terminal principal, para quienes realizan viajes a la zona oriental del país a provincias, cantones y parroquias rurales ubicadas en esa ruta. Demás está decir que esto acarrea los mismos inconvenientes de dificultades del tráfico, degradación del espacio urbano y delincuencia. Esta terminal, *Fotografía 22,*

además atraviesa grandes dificultades los días sábados cuando se produce la feria de productos agrícolas en el mercado también llamado Oriental que se encuentra adyacente y en donde es lógico, proliferan sobremanera el desorden y la interferencia de actividades de comerciantes y transportistas.

*“La Terminal Oriental, punto de partida de los buses intercantonales con destino a Penipe e interprovinciales con destino a Baños, Puyo, Tena y Macas necesita atención urgente. La carpeta asfáltica de ésta se encuentra en pésimas condiciones. Las lluvias agravan el problema”. Salguero Rafael, Diario La Prensa, Pág. A2, 30 diciembre 2010.*

La presencia del mercado Oriental que se encuentra adyacente, es foco de la delincuencia, pues es muy conocido que allí se venden artículos robados, por lo que los delincuentes acechan constantemente.



Fotografía No. 22 Fuente: Arq. Robert Unda

“Terminal Oriental”

La terminal del barrio La Dolorosa constituyó originalmente el terminal interparroquial de algunas empresas, más hoy es utilizado por cooperativas que tienen como destino parroquias rurales del sector sur de la ciudad. Aparte existe la terminal intercantonal para el cantón Chambo, de propiedad de la empresa del mismo nombre, que de la misma forma funciona apenas a pocas cuadras del centro de la ciudad y que no deja de presentar los típicos problemas descritos anteriormente en casos similares. (Fotografía 23). La Empresa Chambo ha sido suspendida de funcionar en este lugar y, junto a la empresa Unidos han sido reubicadas de manera provisional en las canchas del barrio La Dolorosa, por disposición de la municipalidad de Riobamba. *Fotografía No. 24*



Fotografía No. 23 Fuente: Arq. Robert Unda

“Terminal de la Chambo”



Fotografía No. 24 Fuente: Arq. Robert Unda

“Terminal La Dolorosa”

Igualmente existe otro sitio de estacionamiento de transporte Intercantonal junto al mercado plaza Dávalos, en la calle Nueva York, ocupado por las empresas que se dirigen al norte hacia el cantón Guano y parroquias rurales del sector, y que también cuenta con turnos interprovinciales. Estas empresas son 20 de diciembre, Andina, San Lucas. *Fotografía No. 25*



Fotografía No. 25 Fuente: Arq. Robert Unda

“Terminal de Guano”

Una de las mini terminales se encuentra situada justamente en una de las calles adyacentes a la terminal terrestre, las calles Rey Cacha y Av. La Prensa, se trata de la empresa Transportes Occidentales, que también tiene oficinas al frente, en un edificio particular. *Fotografías No. 26 - 27*



Fotografía No. 26 Fuente: Arq. Robert Unda  
"Terminal de la Occidental"



Fotografía No. 27 Fuente: Arq. Robert Unda  
"Oficinas Terminal de la Occidental"

El cabildo municipal en uno de los intentos por aliviar la caótica situación que provoca desorden debido al estacionamiento no apropiado de autobuses de transporte por doquier, dispuso que las empresas de buses Guamote, Ñuca Llacta y Alianza Llin Llin debían ser reubicadas en el Anden No 2 (llegada) de la terminal terrestre que son espacios subutilizados, lo que no fue acatado por los dirigentes ni transportistas.

*"En cuanto a la reubicación de otras mini terminales, se analizó la construcción de terminales provisionales. Para que las cooperativas que vienen del sector norte, se adecuarían los terrenos conjuntos a los estadios de FEDELIBACH, en el sector de San Miguel de Tapi. (Av. Canónigo Ramos). En cuanto a los buses en el sector Sur (Unidos, Chambo, Licto); la opción era construir un terminal provisional en el sector de La Inmaculada", dijo el Director de Planificación del Municipio. A mediados de octubre de 2010 se cumplió el plazo de cinco meses propuesto por la municipalidad, las protestas, los análisis y las propuestas solo quedaron en palabras". Salguero Rosero Rafael, Diario La Prensa, Pág. A2, 30 diciembre 2010.*

Otras empresas interprovinciales que no cuentan con espacio en el terminal asientan sus sitios de parada, oficinas y encomiendas, a lo largo de 150 m en las Avenidas Monseñor Leonidas Proaño y Lizarzaburu, y se dirigen hacia el sur del país. Estas empresas de transporte interprovincial son: Express Sucre, Pullman, Viajeros, Piñas, Baños, Loja, Santa. *Fotografías No. 28 y 29*



Fotografía No. 28 Fuente: Arq. Robert Unda



Fotografía No. 29 Fuente: Arq. Robert Unda

Mini terminales ubicadas en la Av. Leonidas Proaño y Lizarzaburu.

Como se ha visto, el transporte interparroquial, intercantonal e interprovincial que no se encuentra concentrado en la principal terminal terrestre, lo tenemos diseminado por toda la ciudad y han provocado muchos inconvenientes para el desarrollo urbano, con unidades que al no existir suficiente espacio en la cuadra donde suelen estacionar, lo hacen en los alrededores, de manera que buses se encuentra por todos los costados de la urbe riobambeña. *Fotografía 30.*



Fotografía No. 30 Fuente: Arq. Robert Unda

“Terminal de la Llin Llin”

Como un resumen de lo que hasta este punto se ha descrito, en los *Cuadros No. 1 al 8*, se cuantifican varios aspectos que deberán ser tomados en cuenta al momento de realizar críticas de cualquier índole que estas sean, que tengan el propósito de calificar el funcionamiento de la terminal terrestre de Riobamba y su incidencia en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte, especialmente de empresas interprovinciales, intercantonales e interparroquiales y que indudablemente servirán como valiosa información para el momento de concretar propuestas arquitectónicas.

Cuadro No. 1

Elaborado por: Arq. Robert Unda

LISTADO DE EMPRESAS INTERPROVINCIALES EN LA TERMINAL PRINCIPAL					
ITEM	NOMBRE	OFICINA	BODEGA ENCOMIENDAS	OFICINA EN EL EXTERIOR	BODEGA EN EL EXTERIOR
1	PANAMERICANA	SI	SI	NO	NO
2	ALAUSI	SI	SI	NO	NO
3	COLTA	SI	SI	SI	SI
4	ATENAS	SI	SI	NO	NO
5	CONDORAZO	SI	SI	NO	NO
6	RIOBAMBA	SI	SI	SI	SI
7	PATRIA	SI	SI	SI	SI
8	GRAN COLOMBIANA	SI	SI	SI	SI
9	CHIMBORAZO	SI	SI	SI	SI
10	ECUADOR	SI	SI	NO	NO
11	VENCEDORES	SI	SI	NO	NO
12	ATLANTIDA	SI	SI	NO	NO
13	CHUNCHI	SI	SI	NO	NO
14	FLOTA BOLIVAR	SI	SI	NO	NO
15	10 DE NOVIEMBRE	SI	SI	NO	NO
16	SAN JUAN	NO	NO	NO	NO

Cuadro No. 2 Elaborado por: Arq. Robert Unda

LISTADO DE EMPRESAS INTERPROVINCIALES ALREDEDOR DE LA TERMINAL					
ITEM	NOMBRE	OFICINA	BODEGA ENCOMIENDAS	OFICINA EN EL EXTERIOR	BODEGA EN EL EXTERIOR
1	OCCIDENTAL			NO	NO

Cuadro No. 3 Elaborado por: Arq. Robert Unda

LISTADO DE EMPRESAS EN LA TERMINAL INTERPROVINCIAL ORIENTAL			
ITEM	NOMBRE	OFICINA	ENCOMIENDAS
1	SANGAY	SI	SI
2	RIOBAMBA	SI	SI
3	SAN FRANCISCO	SI	SI
4	BAYUSHIG	SI	NO
5	QUIMIAG	SI	NO

6	REY DEL ORIENTE	TRANSPORTE PESADO DE RIOBAMBA (CAMIONES)
---	-----------------	--

Cuadro No. 4 Elaborado  
por: Arq. Robert Unda

LISTADO DE EMPRESAS EN LA TERMINAL INTERPARROQUIAL LA DOLOROSA			
ITEM	NOMBRE	OFICINA	ENCOMIENDAS
1	PUNGALA	NO	NO
2	LICTO	NO	NO

Cuadro No. 5 Elaborado  
por: Arq. Robert Unda

LISTADO DE EMPRESAS CON MINI TERMINALES PROPIOS			
ITEM	NOMBRE	OFICINA/ENCOMIENDAS	UBICACIÓN
1	ÑUCA LLACTA	NO	Villarroel y Juan de Lavalle
2	COLTA	NO	Villarroel entre Francia y Bolivia
3	CHAMBO	NO	Diego de Almagro y 1era Const.

Cuadro No. 6 Elaborado  
por: Arq. Robert Unda

LISTADO DE EMPRESAS QUE OCUPAN LA VIA PUBLICA			
ITEM	NOMBRE	TIPO	UBICACIÓN
1	GUAMOTE	Intercantonal	Av Unidad Nacional y Av. La Prensa
2	LLINLLIN	Intercantonal	Chile entre Francia y Juan de Lavalle
3	UNIDOS	Intercantonal	Juan de Lavalle y Colombia
4	SAN ISIDRO	Intercantonal	Juan de Lavalle y Colombia
5	ANDINA	Intercantonal	Nueva York y Pichincha
6	LINEA GRIS	Intercantonal	
7	UNIDOS	Interparroquial	Olmedo y Vía a San Luis
8	20 DE DICIEMBRE	Interparroquial	Nueva York y Pichincha
9	SAN ANDRES	Interparroquial	Juan de Lavalle y Esmeraldas
10	EL CONDOR	Interparroquial	Esmeraldas y transversal 25
11	SAN LUCAS	Interparroquial	Rocafuerte y Nueva York

12	SANTA	Interprovincial	Av. Lizarzaburo
13	LOJA	Interprovincial	Av. Leonidas Proaño
14	PIÑAS	Interprovincial	Av. Leonidas Proaño
15	VIAJEROS	Interprovincial	Av. Leonidas Proaño
16	BAÑOS	Interprovincial	Av. Leonidas Proaño

Cuadro No. 7 Elaborado por: Arq. Robert Unda

LISTADO DE NEGOCIOS RELACIONADOS CON LA TERMINAL TERRESTRE UBICADOS EN SUS INMEDIACIONES		
ITEM	NOMBRE DE IDENTIFICACIÓN	SERVICIO QUE PRESTA
1	HOTEL CANADA	HOSPEDAJE
2	HOTEL CAMINO REAL	HOSPEDAJE
3	HOTEL EL CISNE	HOSPEDAJE
4	HOTEL ZEUS	HOSPEDAJE
5	HOTEL SEÑORIAL	HOSPEDAJE
6	HOSTAL CIUDAD DE RIO	HOSPEDAJE
7	HOSTAL RESTAURANTE LAS PALMAS	HOSPEDAJE
8	RESIDENCIAL BRISANCHEZ	HOSPEDAJE
9	RESIDENCIAL S/N	HOSPEDAJE
10	RESTAURANTE MARIADIOCELINA	ALIMENTACION
11	RESTAURANTE CHIFA YANG	ALIMENTACION
12	RESTAURANTE QUEENS COFFEE	ALIMENTACION
13	RESTAURANTE SABOR LATINO	ALIMENTACION
14	RESTAURANTE PREFERIDO	ALIMENTACION
15	RESTAURANTE SANTA FAZ	ALIMENTACION
16	RESTAURANTE DOÑA ELSITA	ALIMENTACION
17	RESTAURANTE PARAÍSO	ALIMENTACION
18	RESTAURANTE CHIFA CHINA	ALIMENTACION
19	RESTAURANTE EL CAPEA	ALIMENTACION
20	RESTAURANTE BONANZA	ALIMENTACION
21	RESTAURANTE CHIFA PLANCHA	ALIMENTACION
22	RESTAURANTE DELICIAS DEL MAR	ALIMENTACION
23	MARISQUERÍA CANGREJO ROJO	ALIMENTACION
24	CAFETERÍA LAS HIEDRAS	ALIMENTACION
25	QUIOSCO DE COMIDAS ANTHONY	ALIMENTACION
26	KFC	ALIMENTACION
27	LUBRICENTRO	SERVICIO DE LUBRICACION
28	LUBRICADORA SAN JUAN	SERVICIO DE LUBRICACION
29	ESTACIÓN DE SERVICIO SAN REMO	SERVICIO DE LUBRICACION

30	SERVICIO SALAZAR	SERVICIO DE LUBRICACION
31	SEDES SOCIAL COOP. TAXIS TERMINAL	TRANSPORTE
32	COOP. TRANS. PATRIA, ENCOMIENDAS	TRANSPORTE
33	TRANSP. CHIMBORAZO, ENCOMIENDAS	TRANSPORTE
34	COOP. TAXIS TERMINAL TERRESTRE	TRANSPORTE
35	PARADERO COOPERATIVA GUAMOTE	TRANSPORTE
36	PARADERO COOP. SAN ISIDRO	TRANSPORTE
37	PARADERO COOP. ÑUCA LLACTA	TRANSPORTE
38	PARADERO COOP. OCCIDENTAL	TRANSPORTE
39	OFICINA COOP. OCCIDENTAL	TRANSPORTE
40	SUPERLLANTAS TORNELL	VENTA DE LLANTAS
41	DOUBLE COIN	VENTA DE LLANTAS
42	IMPORTADORA ANDINA	VENTA DE LLANTAS
43	COMERCIAL RIO LLANTA	VENTA DE LLANTAS
44	ABARROTOS JUAN FERNANDO	ABARROTOS
45	MINI MARKET CASA BLANCA	ABARROTOS
46	DOÑA PAZ	REPUESTOS AUTOMOTRICES
47	DISPETROL	VENTA DE COMBUSTIBLES
48	GASOLINERA PS	VENTA DE COMBUSTIBLES
49	LABORATORIO A DIESEL	INYECCION MOTORES A DIESEL
50	SIN NOMBRE	VENTA DE PARABRISAS
51	CENTRO AUTOMOTRIZ SAN REMO	MECANICA AUTOMOTRIZ
52	MECANICA GENERAL SOTOMAYOR	MECANICA AUTOMOTRIZ
53	ELECTRO SISTEM	TALLER ELECTRICIDAD AUTOM.
54	PLASTI FIBRA	FIBRA DE VIDRIO
55	FIBRA MÓVIL	FIBRA DE VIDRIO
56	MULTI ACCESORIOS	ACCESORIOS AUTOMOTRICES
57	SIN NOMBRE	HOJAS DE RESORTE
58	BURGOS MOTORS	ALINEACION Y BALANCEO
59	MONROETECA	AMORTIGUADORES
60	SIN NOMBRES	4 VULCANIZADORAS
61	SIN NOMBRE	LAVADORA DE CARROS
62	SIN NOMBRE	LAVADORA Y LUBRICACION
63	MISIÓN Y SONIDO	SONIDO
64	ACCES CAR SHOP	SONIDO

Cuadro No. 8 Elaborado por: Arq. Robert  
Unda

LISTADO DE NEGOCIOS AL INTERIOR DE LA TERMINAL TERRESTRE		
ITEM	NOMBRE DE IDENTIFICACION	SERVICIO QUE PRESTA

1	RESTAURANTE CASA GRANDE	ALMUERZOS
2	BAR MARCELITA	DESAYUNOS Y ALMUERZOS
3	EMAPAR	EMPRESA AGUA POTABLE
4	EERSA	EMPRESA ELÉCTRICA RIOBAMBA
5	CNT	CONSEJO NACIONAL TELECOMUNICA.
6	CONFITERÍA ANGEL`S	ABARROTÉS, SÁNDUCHES
7	SIN NOMBRE	REVISTAS Y PERIÓDICOS
8	SIN NOMBRE	BEBIDAS CALIENTES
9	SIN NOMBRE	CABINAS TELEFÓNICAS
10	SIN NOMBRE	3 PUESTOS PARA LUSTRABOTAS
11	SIN NOMBRE	CARAMELOS
12	SIN NOMBRE	LLAMADAS TELEFÓNICAS

## 1.2 CONTEXTUALIZACIÓN

En otras ciudades del Ecuador y otros países de la región se hacen constantes intentos por solucionar los problemas de movilidad urbana, especialmente de transportación de personas y mercaderías. Constantemente los técnicos analizan los problemas que aquejan a esas ciudades y que se presentan de manera cíclica, para poder resolver inconvenientes similares en cualquier sitio, mediante el planteamiento arquitectónico moderno, guiados por planes que brinden soluciones integrales.

*“La municipalidad de la ciudad de Trujillo, se ha visto en la necesidad de construir una nueva terminal terrestre que albergue a todas las empresas que hacen recorridos entre ciudades. Ya no se soporta el tráfico vehicular y el caos que provocan los vehículos alrededor del terminal de la ciudad. En la ciudad de Trujillo en el Perú, se ha implementado el término “terrapuerto” para tratar de comprender la magnitud del complejo que será construido a partir de noviembre del presente año 2009, y que desde este momento se lo considera como el futuro terminal terrestre más moderno de Sudamérica”. “Futuro terminal terrestre de Trujillo, Perú”. Internet. [www.correoperu.com.pe](http://www.correoperu.com.pe)*

Es tan importante considerar que las ciudades se han desarrollado de una manera vertiginosa. Los servicios públicos que fueron diseñados para ser utilizados durante 50 años, se encuentran hoy atrapados en el centro de las urbes, motivando no solo congestión por el número de personas y vehículos que allí acuden, sino por la falta de planes de movilidad. Así es el caso de la actual terminal de Riobamba que se encuentra prácticamente en el centro de la ciudad. Ver Anexo 1.

*“La Estación Terminal de Ómnibus de la Ciudad de Buenos Aires ocupa un predio de más 12 hectáreas de las cuales más de 29.000 metros cuadrados corresponden a superficies cubiertas. Se inauguró a comienzos de 1983 con una capacidad de 75 plataformas de embarque, 100 boleterías, 2.000 metros cuadrados de locales comerciales, 1.600 metros cuadrados para oficinas de las empresas transportistas y dos estaciones de servicio para el abastecimiento de combustibles. En la actualidad esta capacidad ha sido casi duplicada. En temporada parten más de 3000 micros diarios, trasladando 100.000 pasajeros en igual lapso”. “Historia del barrio Retiro de Buenos Aires”. Internet. [www.barriodelretiro.com.ar](http://www.barriodelretiro.com.ar)*

Esta cita proporciona un elemento muy importante para ser tomado en cuentas, es la necesidad aparecida en el transcurso de 25 años de prácticamente duplicar el tamaño de la terminal terrestre. Se deduce también de acuerdo a la información que contiene, que existe una plataforma de embarque por cada 4 frecuencias de salida.

En la ciudad de Ibagué en Colombia, la construcción de la terminal existente, se presentó a la ciudadanía con una misión a cumplir: *“Contribuir al desarrollo socio urbanístico de la ciudad, mediante la prestación del servicio de la Terminal de Transportes, y venta de combustible, mejorando la calidad del servicio al sector transporte y sus diferentes usuarios, mediante el desarrollo y crecimiento de negocios y actividades complementarias”. “Terminal de transportes Ibagué”. Internet. [www.terminalibague.com](http://www.terminalibague.com)*

En Colombia en los últimos años se han construido nuevas terminales terrestres, ya sea porque los existentes se encontraban en zonas céntricas o porque sus instalaciones resultaban estrechas y no disponían de áreas para las correspondientes ampliaciones.

*“El objetivo del Terminal de Transportes de Bucaramanga es propiciar dentro de sus instalaciones comodidad, seguridad y prestar los servicios necesarios a los usuarios del transporte, permitiendo la centralización de la llegada y salida de vehículos y en general contribuyendo al ordenamiento urbano de su zona de influencia, también contribuye a la solución de los problemas de tránsito de su área de influencia. Las instalaciones del TERMINAL DE BUCARAMANGA, constan de cuatro módulos repartidos en empresas de taxis intermunicipales y empresas de buses que ofrecen diversas rutas, abarcando gran parte del territorio nacional”. “Terminales Bucaramanga, terminales de pasajeros”. Internet. [www.skyscraperlife.com](http://www.skyscraperlife.com)*

En algunas ciudades del Ecuador se han hecho permanentes esfuerzos respecto de esta problemática, y a medida de las posibilidades se han ido ejecutando acciones para superarlos, por ejemplo el 03 de abril de 2009 inició su funcionamiento el renovado Terminal Jaime Roldós Aguilera de la ciudad de Guayaquil, buscando mejorar el servicio de transportación interprovincial e intercantonal, cuyas instalaciones iban resultando insuficientes, debido especialmente a la no utilización del segundo nivel debido a fallas estructurales.

*“La nueva Terminal, estará distribuida de manera ordenada, con zonas diferenciadas de boleterías, locales comerciales y un patio de comidas con capacidad para más de mil personas. También contará con cómodas salas de espera y la rehabilitación total del primer piso. En una tercera etapa se construirán cines, un supermercado, un centro médico, un hotel y un funcional centro de encomiendas para recepción y envío de su carga y correspondencia, haciendo de la Terminal Terrestre un complejo moderno y funcional, ubicado en una zona central”.* Internet. [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

En la ciudad de Quito se han planificado una serie de nuevos terminales terrestres necesarios para la ciudad, debido especialmente a la Topografía y características de la ciudad que no permite concentrar todo el Sistema de transportación en un solo lugar. La Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas (EMMOP) decidió cerrar una de las estaciones de ómnibus más utilizadas del país, la terminal de Cumandá.

*El Proyecto SISTEMA DE TERMINALES DE QUITO es parte integrante del Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito y del Plan Maestro de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito para la conformación de la nueva estructura territorial metropolitana. Se espera que su movimiento promedio alcance 1,000 buses/día, y con ello descongestionar el tráfico dentro de la capital, especialmente en el área del actual Terminal del Cumandá y del trébol. Revista Trama No 97.*

El plan que hoy se encuentra ya ejecutado, lo componen la terminal de Quitumbe, Carcelén, Rio Coca, La Marín, Simón Bolívar; los dos primeros de carácter interprovincial y los restantes interparroquiales. La construcción de estas terminales ha significado un gran alivio al congestionamiento especialmente en el macro centro de la ciudad. Existen empresas que tienen autorización de funcionamiento en sus propias terminales, pero exclusivamente durante la noche.

En Riobamba, ha existido la inquietud de construir una nueva terminal terrestre interparroquial, aunque ésta se ha transformado en vanos intentos

debida especialmente a factores de índole político y económico. Lo que ha merecido un tratamiento especial hasta casi llegar a su conclusión, luego de alrededor de seis años, es el proyecto de mini terminal interparroquial en Macají, aunque el mismo no pudo ser concretado por cuanto apareció un litigio por los terrenos en donde se habían realizado los diseños del mencionado terminal. Fueron intenciones del Municipio de Riobamba.

Salguero, 2010 manifiesta: *“la disposición del Sr. Alcalde de que algunas cooperativas utilicen el Anden No 2 de la Terminal no se ha cumplido. Los siete parqueaderos cubiertos y seis descubiertos que forman parte del citado anden, continúan sirviendo únicamente como parqueadero de descarga de pasajeros de las empresas que operan en la Terminal actual, mientras otras cooperativas operan desde sus terminales ubicadas en el centro de la ciudad, causando molestias a sus vecinos”*.

El párrafo anterior, desnuda la falta de colaboración por parte de los transportistas para con la ciudad y sus autoridades, quienes a toda costa tratan de alivianar, aunque no de construir una verdadera solución, el desorden en el que se encuentra sumergida la ciudad en lo referente al tráfico vehicular provocado por las empresas de transporte intercantonal e interparroquial. La disposición municipal de aglutinar a varias empresas que hacen estacionamiento en varios puntos de la ciudad para que utilicen la terminal terrestre jamás fue cumplida, y refleja también la falta de medios coercitivos para que la autoridad ejerza su función.

Se visitaron varias ciudades del país en donde se observó como los fenómenos se van repitiendo sin mediar la situación geográfica. Los negocios relacionados al transporte como vulcanizadoras, lubricadoras, lavadoras de buses, almacenes de repuestos, estaciones de combustibles, hoteles, restaurantes, venta de llantas, se asientan y con gran éxito en los alrededores de las terminales terrestres.

### **1.3 ANÁLISIS CRÍTICO**

El pasajero, principal sujeto del tema planteado, principio y fin del quehacer arquitectónico, no ha encontrado los niveles mínimos de confort en la terminal terrestre de Riobamba en la actualidad. No existen baterías higiénicas en buenas condiciones, la seguridad es deficiente especialmente después de las 18:00 horas, no cuenta con áreas de alimentación apropiada, los horarios de salida de los buses nadie los respeta, no existen salas de espera adecuadas pues las existentes se encuentran en las circulaciones, las oficinas de encomiendas no se encuentran todas en el mismo lugar, antes de iniciar un viaje el pasajero debe

estar enterado en donde funcionan las oficinas de la empresa en la que debe viajar puesto que existen mini terminales en las afueras de la terminal, ya sea en las inmediaciones o en distintos puntos de la ciudad.

A todo esto se suman otros problemas para el pasajero: las empresas que no acceden a Riobamba debido a cierto celo económico manifestado por los propietarios de las empresas de esta y otras provincias que hacen lo mismo, de que estas empresas de paso por la ciudad les “quitan” sus pasajeros. Por el ingreso Norte deben quedarse en la Av. Leonidas Proaño, y por el ingreso Sur lo hacen en el redondel de la “media luna” del barrio Licán, con las consecuencias que conlleva tener que coger taxi para llegar al centro, especialmente en las noches. Esto representa viajes innecesarios y pérdidas económicas para los usuarios.

El transportista es sumamente indisciplinado, el horario fijado y las paradas antes de iniciar el viaje dependen enteramente de su capricho, se estacionan en las afueras del terminal molestando el tráfico en la Av. La Prensa, no utiliza las dársenas de llegada sino que estaciona en la vía adyacente, molestando el tráfico al interior mismo del terminal e impidiendo que otros buses utilicen estas dársenas, lo que ocasiona desorden, sub-ocupación de espacios, la aparición de delincuentes y por tanto inseguridad.

Las empresas de transporte inicialmente fueron servidas por la terminal solamente para un determinado número de ellas, nunca hubo la suficiente planificación para realizar proyecciones en el tiempo en cuanto al aumento de frecuencias y de empresas servidoras, por lo que éstas se han visto en la necesidad de ampliar sus instalaciones especialmente para encomiendas, en las afueras del terminal en unos casos, y en tener que trasladarse a mini terminales en otros casos.

La terminal como se dijo nunca estuvo planificada para atender a las empresas de transporte intercantonal y mucho menos interparroquial, así como la necesidad de contar con el servicio de rutas urbanas suficientes que puedan atender al usuario. De ello se puede deducir que la vida útil de la terminal concluyó hace mucho tiempo, por ubicación, espacio físico y por instalaciones deficientes para el momento de crecimiento que vive la ciudad de Riobamba. Esta constante se evidencia con la creación hace varios años del terminal “Oriental”, como ya se había dicho, que sirvió para albergar a las empresas interparroquiales, intercantonales e interprovinciales que se desplazan a la zona oriental del país por la carretera Riobamba – Baños – Lago Agrio.

El apareamiento a través de los años de varios “terminales” ha sido hasta cierto punto espontáneo o quizá se lo pueda considerar como algo “lógico” o como producto de la sabiduría de los transportistas y del conocimiento de las actividades propias de los usuarios, como se ve: La terminal de Guano se sitúa en los límites más cercanos entre las ciudades de Riobamba y Guano; la terminal de la empresa Chambo también se encuentra en la salida hacia esa ciudad; las empresas Guamote, San Isidro y otras estacionan hacia la salida Sur porque viajan hacia el Sur.

*“Mini terminales existen en Riobamba, en la Plaza de Toros, Monumento al Libro, Santa Rosa, Plaza Dávalos, La Dolorosa, Plaza Barriga, San Francisco”.* (Salguero, Rafael. Diario La Prensa Riobamba, 14 mayo 2010, pág. A3)

Los treinta años de servicio que tiene la terminal actual son una carga para su buen funcionamiento, sus instalaciones están evidentemente colapsadas, cables que atraviesan los espacios con problemas de sobrecarga han provocado que al menos una empresa de transporte haya instalado un generador eléctrico para uso exclusivo. Hace poco tiempo la municipalidad reformó las baterías higiénicas que se encontraban en muy malas condiciones, puesto que no contaban con agua y las piezas sanitarias se encontraban demasiado deterioradas, pero a pesar de ello este espacio sigue siendo deprimente y un representante poco deseable de la manera de ser, la educación, la amabilidad y el respeto que un riobambeño y su ciudad deben demostrar a los turistas y a su propia gente.

El comerciante de la terminal no cuenta con las condiciones apropiadas para prestar servicios. No existen locales que ofrezcan al público alimentación, hospedaje, artesanías, cajeros automáticos, un banco, atención para el vehículo como mecánica menor, gasolinera, lavadora, alineación, etc., servicios que lo han instalado personas particulares en los alrededores de la Terminal. El propio sindicato de choferes de Chimborazo cuenta desde décadas atrás con una gasolinera apenas a 150 m del edificio.

Las personas que tienen conocimiento de que al interior existen oficinas de tal o cual empresa, sabrán si deben retirar una encomienda en el terminal o en que sitio de la ciudad deben hacerlo, es decir dependiendo de la empresa, caso contrario se produce el deambular del destinatario ubicando la oficina de encomiendas de la empresa que ha transportado su encomienda.

La administración de la actual terminal no dispone de los suficientes recursos para mantener en condiciones óptimas el edificio, las rentas por el uso de la terminal que producen los buses, el alquiler de las oficinas y locales

comerciales parece que no son suficientes para provocar una mejoría, por lo que aparece un edificio deprimente, sin pintar, puertas y ventanas en mal estado, ventanales opacados por la suciedad, no existe señalización peatonal ni vehicular, iluminación deficiente, presencia de indigentes, en síntesis, no existe ninguna clase de mejoramiento ni mantenimiento y sus actividades se realizan en condiciones precarias.

El exterior inmediato trata de ofertar al pasajero, al transportista, al empleado y al trabajador lo que en el interior del terminal no encuentra: alimentación, hospedaje, bancos, transportación urbana en buses y taxis, servicio de gasolinera, venta de repuestos automotrices, aunque a un costo para la ciudad, que no ha podido desarrollarse de acuerdo a la planificación de los organismos municipales que asimismo no ha podido ejercer autoridad con ordenanzas de uso del suelo estrictas. La ciudadanía le ha dado al sector el uso que han querido y no la municipalidad, como debería ser. En la nomenclatura municipal, al sector donde se encuentra la terminal se la denomina P3-S2, como zona de Intercambio, vivienda y producción de servicios (*Municipio de Riobamba, Plano de Uso del Suelo de Riobamba, enero 2002*), es decir, se puede edificar cualquier cosa que los propietarios de los terrenos deseen hacer.

El exterior mediato, es decir el que se encuentra fuera de la zona de influencia del terminal provoca una serie de inconvenientes como se ha descrito, especialmente en cuanto al tráfico ciudadano en varios sectores de la urbe. Existen algunas arterias viales en donde estacionan los vehículos que por falta de espacio no permanecen en una terminal de transporte de pasajeros, como sería lo apropiado. Es decir, los propietarios de los buses estacionan los vehículos al frente de sus viviendas, de sus negocios, en estacionamientos particulares, en mecánicas, en gasolineras o en cualquier otro lugar, mientras esperan el nuevo turno de salida según la hora y el día que les ha sido asignado, recargando innecesariamente el tráfico de la ciudad. *Fotografía No. 31.*



Fotografía No. 31 Fuente: Arq. Robert Unda

Estacionamiento de las empresas interprovinciales e intercantoneles en una gasolinera de la ciudad, en la salida norte.

La morfología de la ciudad de Riobamba y el desarrollo urbano que ha tenido a lo largo de su vida además de las relaciones comerciales y turísticas con sus alrededores inmediatos y con el resto del país, han provocado que tengamos 6 vías de salida de la ciudad, a saber según el lenguaje coloquial: Vía a Guano, Vía a Penipe, Vía a Chambo, Vía a San Luis, Vía a Guayaquil y Vía a Quito.

Esta singular configuración ha creado la necesidad de que las empresas de transporte generen aquellos mini terminales y sitios de estacionamiento improvisados, de la siguiente manera:

Vía a Chambo: La empresa que sirve a aquella población se ubica con su terminal propio, muy cerca de la vía que conduce al mencionado cantón.

Vía a Guano: Guano es la ciudad que se encuentra servida por dos empresas, una de las cuales es también Interprovincial, asimismo se encuentra al inicio de la vía que conduce a este cantón.

Vía a Penipe: También la empresa que tiene aquella ruta se ubica en las cercanías de la mencionada carretera.

Vía a San Luis: Ubicada al inicio de aquella ruta se encuentra la empresa que sirve a la mencionada parroquia rural del cantón Riobamba, y que también conduce a la ciudad oriental de Macas, como inicio de la carretera Riobamba-Macas.

Vía a Guayaquil: Las empresas que utilizan aquella vía se encuentran asentadas en varios puntos de la ciudad: el llamado terminal de Guamote, el Terminal de la Ñuca Llacta, el terminal de la Colta, y otras empresas interparroquiales e interprovinciales que se encuentran hacia el centro de la ciudad y que se encuentran enumeradas en los cuadros No. 2, 3, 4, 5, 6

presentados con anticipación, muy cercanas a 2 de los principales mercados de la ciudad.

Vía a Quito: Aquella empresas que partiendo o no desde Riobamba aparte de utilizar la Terminal, se ubican estratégicamente a la llegada Norte de la ciudad en la Av. Leonidas Proaño, la misma vía que también les permite conexión inmediata con la zona austral y costeña del país.

Quizá lo que buscan los usuarios de las mini terminales que allí han aparecido, así como los transportistas es precisamente eso, el arribar y permanecer cerca de los sitios a donde llegan a comercializar sus productos agrícolas y avícolas y a adquirir los insumos que necesita para sus labores, sabiendo que el bus que lo llevará de regreso está tan cerca que no tendrá necesidad de pagar transporte urbano o taxi para llevar su carga hasta allí. Se debe resaltar que estas empresas que estacionan indistintamente en el sector céntrico de la ciudad son las que provienen del sinnúmero de comunidades rurales de los distintos cantones de la Provincia de Chimborazo.

*“Los transportistas consideran que se debe reubicar la terminal, que las autoridades deben construirlo no muy alejado del centro de la urbe, porque la mayoría de la gente se moviliza para realizar trámites en las instituciones públicas y negocios que se encuentran en el centro, de ahí que el sitio de Macají sería el lugar ideal. Además los transportistas ven adecuado Macají- Lourdes porque son contadas las unidades que vienen de afuera para quedarse y utilizar un garaje”. Chimborazo, Carlos, Diario La Prensa Riobamba, 15 de marzo 2010, pág. a3.*

Respetables e influyentes opiniones manifiestan su parecer, su criterio poco técnico en defensa de los pasajeros. Deberíamos mirar hacia el futuro, quisiéramos una ciudad libre de las congestiones, de contaminación, de la delincuencia al menos en el sector, una ciudad ordenada que incentive la utilización del transporte público y desmotive el particular, una ciudad donde los habitantes se movilicen rápidamente, con zonificaciones apropiadas.

Deseable sería que no permitan que cualquier tipo de negocio se asiente en las inmediaciones de cualquier espacio o edificio público, o que al menos se lo haga de forma regulada, para que no existan escenas indeseables. Posiblemente las soluciones pueden ser modificar la ocupación del suelo, o al menos exigir mayor presencia a los comercios.

#### **1.4 PROGNOSIS**

Habiendo conocido la problemática existente, las causas que la generan y los efectos de retraso que generan en el desarrollo de la ciudad, en la realización en condiciones normales del turismo nacional e internacional con visitantes de origen especialmente norteamericano y europeo, tenemos que considerar seriamente el poder solucionar el sinnúmero de inconvenientes que provoca el tener un sistema caótico de transportación en todos sus niveles.

El no contar con un sitio apropiado para acoger las actividades del transporte, comerciales, turísticas, empresariales, significa desconocer los avances que otros países han alcanzado y que nos vamos alejando del desarrollo, significaría que todas estas actividades sean requeridas por los turistas en otras ciudades con mejor infraestructura como es la ciudad de Ambato.

El continuar con las condiciones actuales significaría mantener la delincuencia y el tráfico caótico que actualmente existe en los alrededores de la terminal, afectando la seguridad y la imagen de la ciudad. El pasajero seguirá sufriendo el irrespeto constante de los transportistas que no cumplen horarios, y mantendremos el aspecto deprimente que para la ciudad significa la presencia de algunos negocios de mal aspecto que se prestan para ocultar las inmundicias de la ciudad.

Por otro lado se verían afectadas en proporciones cada vez mayores las visitas turísticas que tradicionalmente ha tenido la ciudad de Riobamba, que por cierto siempre ha sido numerosa por ser punto de partida a sitios turísticos como la Nariz del Diablo, lagunas, volcanes y nevados que rodean a esta ciudad, y sitio de paso obligado de turistas y comerciantes hacia la región amazónica provenientes de la costa y la zona austral ecuatoriana.

Como lo manifiesta Salguero 2010, *“Cuando llueve Turismo, todos se mojan dice el léxico popular, así lo certificaron taxistas, hoteleros, dueños de restaurantes, y también los comerciantes informales que aprovecharon este duradero feriado, para obtener recursos económicos para sus familias”*. Diario La Prensa, 04 noviembre 2010. Pág. A2.

#### **1.5 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

Las condiciones en que se desenvuelve actualmente la Terminal Terrestre de la ciudad de Riobamba, hacen presagiar que en el futuro no se tendrán grandes esperanzas de prestar servicios adecuados al turismo nacional e internacional que llegan a esta ciudad a dejar importantes divisas, al pequeño y

mediano comerciantes que son quienes dinamizan la economía local, al agricultor y al productor que llegan diariamente desde las comunidades cercanas y de otras ciudades en busca de insumos de toda índole, al ciudadano riobambeño que estudia y trabaja en otras latitudes; entonces, la ciudad se hundirá cada vez mas en la anarquía vehicular y su desarrollo económico será seriamente afectado. En esta época de la velocidad de las comunicaciones no solamente a través del Internet sino de la comunicación entre personas, la ciudad de Riobamba debería correr a su lado.

La falta de servicios complementarios al interior de la terminal ha provocado el apareamiento de negocios de varios tipos, los mismos que han traído consigo el apareamiento de delincuencia especialmente en las noches, conforme lo manifiestan algunos entrevistados.

Si la ciudadanía riobambeña se encuentra como en verdad lo está, empeñada en enfrentar y resolver estos inconvenientes debe hacerse inicialmente la pregunta: **¿Cómo incide el funcionamiento de la Terminal Terrestre de Riobamba en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte?** Seguramente será una de las iniciativas más apropiadas para encontrar los caminos que conducirán a encontrar una respuesta positiva que sirva para lograr sus aspiraciones y para defender sus intereses.

## **1.6 DELIMITACIÓN DEL TEMA**

El tema de investigación que estamos abordando considera la búsqueda del bienestar del pasajero y del turista que necesitan trasladarse al interior de la provincia y del país, y el tácito mejoramiento de las condiciones de flujo vehicular de algunos sectores de la ciudad de Riobamba, como parte de la gran maquinaria llamada Movilidad, la misma que debe ser tomada muy en serio por las autoridades, porque de ello depende colocar a la ciudad en orden y hacer de ella lo que reza su nombre: La ciudad bonita. También se tratará de conocer sobre el apareamiento y funcionamiento de varios tipos de negocios que como consecuencia de la presencia de la terminal, han ido apareciendo a través del tiempo a manera de complemento.

El tema se va a circunscribir en el área de las Ciencias Técnicas y contará con el apoyo de la Arquitectura de Servicios Urbanos, encargados de resolver los problemas derivados de la necesidad de las masas en contar con edificios públicos apropiados para desarrollar una actividad específica como es el transporte terrestre como parte de la Movilidad, al interior de la ciudad y entre

provincias, cantones y parroquias, básicamente de personas y de encomiendas de bajo peso.

Esta investigación se efectuará en el Ecuador, en la Provincia de Chimborazo, Cantón Riobamba, Barrio Terminal Terrestre principalmente y la zona comprendida entre las calles Av. La prensa, Av. Daniel León Borja, Eplicachima y Rey Cacha.

La información recogida para desarrollar el tema abarca exclusivamente la que refiere al periodo comprendido entre septiembre de 2010 y mayo de 2011. Es decir, se trabajará con información recogida durante nueve meses.

### **1.7 JUSTIFICACIÓN DEL TEMA**

El realizar esta investigación tiene algunas motivaciones, quizá la mas relevante sea el interés profesional de ayudar a resolver los problemas de la ciudad y aportar para el desarrollo urbano de Riobamba. El no estar satisfecho al ver como la actual terminal terrestre refleja una falsa imagen de la ciudad que los turistas observan diariamente con unas instalaciones deprimentes, desaseadas e ineficientes y que no brindan las condiciones de confort mínimas que si se observan cuando por cualquier motivo se han visitado otras ciudades del país y del exterior.

En otras ciudades, el diseño de las terminales terrestres no solamente facilitan el objetivo de transportar personas y encomiendas, sino que se han transformado por si solos en sitios de interés turístico, puesto que sus edificios constituyen verdaderos ejemplos de la arquitectura moderna, lo cual ha colocado a muchas urbes latinoamericanas a la vanguardia del desarrollo de esta tipología, a donde la gente acude no solamente por obvias razones sino a observarlos, en busca de esparcimiento, entretenimiento y compras.

La obligación que tienen los profesionales de todas las ramas y de la Arquitectura y del Urbanismo especialmente, de colaborar en la resolución de los problemas que limitan el desarrollo integral de las ciudades, de prestar su contingente para embellecerlas, buscar alternativas para mejorar las circulaciones vehiculares, formular alternativas para la recreación, el comercio y las finanzas, de entregar y poner en práctica los conocimientos proporcionados por las Universidades para planificar el crecimiento ordenado del equipamiento urbano de las ciudades, creando e imaginando diseños arquitectónicos acordes a los tiempos modernos y futuros del desarrollo tecnológico y de comunicaciones en que vivimos, ya que para ello se han preparado, casi siempre con inversiones

del estado, y luego con onerosos gastos en especializaciones y estudios de postgrado.

La Ilustre Municipalidad del Cantón Riobamba, como no podía ser de otra manera, ha sido la Institución mas interesada en el último periodo, en buscar alternativas de solución a esta problemática que se la ha venido observando desde hace décadas cuando se construye la terminal interparroquial en el barrio La Dolorosa y la actual terminal interprovincial, o cuando se ha visto frustrada la idea de construir una terminal interparroquial en el sector de Macají.

Parecería que no era la solución más idónea, porque si bien aglutinaba a las empresas de transporte interparroquial, iba a crear serios problemas de tráfico vehicular, porque se hubiese congestionado la Av. 9 de octubre, única vía de acceso a Macají, con lo cual tan solo se iban a trasladar los problemas a otro sector de la ciudad. Se hubiera mantenido la terminal en el centro de la urbe, cuando la tendencia recomendada por los expertos es ubicar a este tipo de instalaciones en zonas semi urbanas, que cuenten con una apropiada red de servicios y vías de circulación vehicular de primerísimo orden, verdaderas autopistas, que conduzcan rápidamente al usuario hacia las zonas comerciales, de gestión y financiera de las ciudades, es decir la ubicación debe responder a un Plan Integral de Movilidad.

El presente estudio pretende ser tomado en cuenta por las autoridades como un punto de partida, una seria alternativa de solución, o como la opción idónea para cumplir con el propósito de tener una terminal terrestre que posicione a la ciudad de Riobamba en el nivel que a la “ciudad de las primicias” le corresponde.

El Arq. Mario Garzón, Jefe de Planes, Proyectos y Programas del Departamento de Planificación del Ilustre Municipio de Riobamba, al ser entrevistado manifiesta: *“El Municipio se encuentra empeñado en la remodelación de la actual terminal terrestre, los diseños se encuentran listos y depende del Alcalde el momento de la ejecución, no como una solución definitiva sino como una solución provisional al caos en el que se encuentra. No hay problemas para su funcionamiento al interior mismo, sino que sus problemas se encuentran del cerramiento hacia afuera; no existe una infraestructura vial adecuada, su ubicación no es la correcta pues se encuentra en el corazón de la ciudad. El Municipio no puede construir en forma inmediata una nueva terminal porque no cuenta con los recursos financieros que para una obra de este tipo se requiere; además, no existen estudios, ni siquiera existe el terreno que se podría destinar para el efecto, para al menos empezar a diseñar porque no se lo puede*

*hacer en el aire, deberíamos contar con el terreno para poder determinar ejes viales para la construcción de arterias que sirvan a la posible nueva terminal. Debe planificarse el servicio de transportación urbana hacia el sector, puesto que un gran porcentaje de los usuarios no pueden pagar la carrera de un taxi. También debe planificarse a futuro tomando en cuenta que el mayor número de frecuencias van a Quito, Ambato, Guayaquil y Cuenca en ese orden, y de la necesidad de expandir las conexiones hacia la capital de la Provincia de Manabí por ejemplo. Ni siquiera existe la cuantificación del total de expropiaciones que deberían hacerse para la construcción de las vías y de la terminal misma. En caso de que se tuvieran asignaciones extrapresupuestarias y se tuviera que trabajar arduamente en expropiaciones, diseños y ejecuciones, para concretarse la construcción de una nueva terminal en Riobamba deberán transcurrir al menos diez años. Pienso que la ubicación mas apropiada seria al Norte, básicamente por la presencia de la Panamericana por la que se accede a Riobamba y tocando tangencialmente a la ciudad continúa hacia el Sur”. Entrevista Arq. Mario Garzón, jefe de proyectos, Municipio de Riobamba, 20 enero 2011.*

## **1.8 OBJETIVO GENERAL**

El principal objetivo al que se dirige este tema de investigación es “Determinar la incidencia del funcionamiento de la terminal terrestre de Riobamba en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte”.

## **1.9 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- 1.- Diagnosticar el funcionamiento de la actual terminal terrestre de Riobamba.
- 2.- Analizar la programación arquitectónica y normas de diseño existentes para una terminal terrestre.
- 3.- Proponer el plan general para el diseño arquitectónico de una terminal terrestre acorde con las necesidades actuales y futuras de la ciudad de Riobamba.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Córdova 2002, luego de estudiar el tema terminal terrestre Interprovincial Sur en el Distrito Metropolitano de Quito, propone un nuevo terminal que reemplace al existente en el sector del Cumanda que debido a su ubicación genera muchos inconvenientes.

Para el cálculo de necesidades en cuanto al número de espacios, a las áreas que estos necesitan y a las relaciones entre usuarios de la terminal, utiliza como dato de partida el número de frecuencias que salen diariamente del terminal terrestre de Cumanda. Para proponer la calidad que los espacios servidores tendrán, se vale de normas específicas de diseño.

La ciudad de Trujillo en el Perú, es una de las varias ciudades de este país que se ha empeñado en solucionar el problema, y aunque ha tenido dificultades especialmente con los comerciantes que se encuentran en las inmediaciones de las terminales que han debido ser trasladadas o restauradas, ha avanzado seriamente. Cuenta con los respectivos estudios y diseños y pronto se convertirá en una realidad. *Fotografías 32 y 33*

*“La Municipalidad de Trujillo manifiesta que el citado terrapuerto albergará a 60 empresas de transporte; es decir, anualmente, este establecimiento acogerá a 14 millones de pasajeros y a 330 mil buses. Esta terminal terrestre contará con tiendas comerciales, patio de comidas, un hotel, entidades financieras, entre otros servicios”. “Trujillo, terminal terrestre”. Internet. [www.correoperu.com.pe](http://www.correoperu.com.pe)*



Fotografía No. 32 Fuente: Arq. Robert Unda



Fotografía No. 33 Fuente: Arq. Robert Unda

Maqueta del proyecto Terminal terrestre de la ciudad de Trujillo en Perú.

Como una propuesta para evitar el apareamiento de varias mini terminales por cualquier parte de la ciudad de **Lima**, fenómeno que se repite en todas las ciudades latinoamericanas, y especialmente en la zona norte de la ciudad de Lima, la empresa privada ha invertido ingentes cantidades de dinero para la construcción de una nueva terminal terrestre. *Fotografía No. 33A*



Fotografía 33A Fuente: [www.elcomercio.com.pe](http://www.elcomercio.com.pe)

Terminal Lima Norte

Según Andina, 2009, la Corporación privada EW inauguró el 21 de diciembre de 2009 las obras del Gran Terminal Terrestre de Plaza Norte. A las empresas de transporte interprovincial se les exige contar con un terminal terrestre para poder operar, por lo que el terminal de la Corporación EW es una alternativa para que las empresas dejen de operar en terminales pequeñas e inseguras.

*“Nuestro proyecto servirá para satisfacer la demanda total de transporte interprovincial desde Lima para los próximos 40 años. Existen 107 rampas para buses, 117 locales para la atención de las empresas de transporte, 16 locales comerciales para el público, 355 m2 para una zona de encomiendas y carga, una zona para parqueo y llegada de taxis, estacionamientos para vehículos y un área*

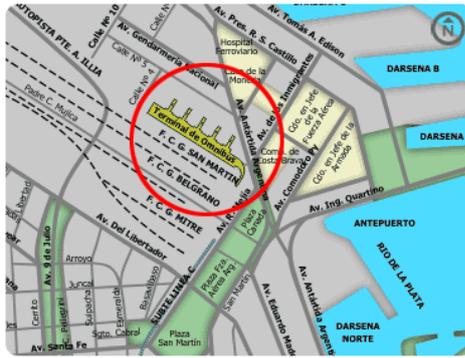
*de casilleros para guardar equipajes y compras". Según Silvia Mendoza, 2009 de El Comercio de Lima, el terrapuerto abarcará un área de 48.000 m<sup>2</sup>, contará con tres niveles y podrá alojar a más de 100 empresas de transporte interprovincial". "Nuevo terrapuerto en Lima Norte". Internet. [www.elcomercio.com.pe](http://www.elcomercio.com.pe), Andina, 2009*

Como ya se ha dicho el apareamiento del comercio y de negocios en los alrededores de una terminal terrestre aparecen de la noche a la mañana, como sucedió con el terminal terrestre Lima Norte, que comerciantes se apoderaron de un terreno cercano que no les pertenecía, mientras se realizaba la construcción de la terminal y de una vía que iba a servirlo.

*"La Municipalidad de Lima demolió esta madrugada infraestructura construida ilegalmente en la Panamericana Norte lugar donde se construye el moderno intercambio vial de tres pisos. La medida fue tomada establecer el principio de autoridad, ante la ilegal ocupación de un área de 1,500 metros cuadrados por parte del Centro Comercial Lima Plaza Norte. Se hicieron las notificaciones correspondientes para el retiro de la ilegal construcción, pero la respuesta fue negativa, procediéndose a la demolición del muro con el apoyo de efectivos de la Policía Nacional". "Municipio de Lima demuele construcción ilegal". Internet. [www.losolivosperu.com](http://www.losolivosperu.com)*

**El Terminal Terrestre El Retiro de Buenos Aires**, en donde los problemas de congestión y desorden son similares a cualquier ciudad, ha diseñado su nuevo edificio para terminal de transporte en 3 niveles con las siguientes características:

*En el Nivel 1 se encuentran el sector encomiendas, estacionamientos, emergencias médicas y transporte urbano. En el Nivel 2 se encuentra el sector plataformas (andenes), confiterías, locales comerciales, mesa de informes. En el Nivel 3 se encuentran todos los servicios relacionados con el sector boleterías y una sucursal bancaria. "Terminal de ómnibus de Retiro". Internet. [www.tebasa.com.ar](http://www.tebasa.com.ar). Fotografía No. 34*



Fotografía No. 34 Fuente: [www.tebasa.com](http://www.tebasa.com)

Mapa de ubicación de la Terminal Retiro de Buenos Aires

*Las calles que rodean el predio son: Av. Ramos Mejía al sureste, Av. Antártida Argentina al noreste, Calle 10 al norte y Calle sin nombre al noroeste, y se encuentra servido por treinta y seis líneas de transporte urbano. “Terminal de ómnibus de Retiro” Internet. [www.tebasa.com.ar](http://www.tebasa.com.ar)*

Nótese como cualquier obra de infraestructura de transporte, sea urbana o interprovincial, debe ser articulada de tal forma que ambas se relacionen perfectamente, cada una aislada no logrará sus objetivos. La transportación urbana debe ser el complemento de una terminal terrestre, y ambas parte de la solución integral que es la movilidad.



Fotografía No. 35 Fuente: [www.tebasa.com](http://www.tebasa.com)

Ubicación de la Terminal Retiro de Buenos Aires

*La Terminal de Ómnibus de Larga distancia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se ha construido sobre un terreno ubicado estratégicamente en la zona de Retiro, en la Capital Federal. “Terminal de ómnibus de Retiro”. Internet. [www.tebasa.com.ar](http://www.tebasa.com.ar)*

Esta terminal terrestre ha sido construida el límite territorial de una parte de la ciudad, pues al frente se encuentra la zona marítima y se encuentra servida por una vía de primer orden que conduce al centro de la ciudad. *Fotografía No. 35*



Fotografía No. 36 Fuente: [www.tebasa.com](http://www.tebasa.com)

Accesos principales de la Terminal Retiro de Buenos Aires

*Uno de los accesos peatonales se encuentra ubicado sobre la Av. Ramos Mejía. El otro acceso peatonal, es la rampa ubicada sobre la Av. Ramos Mejía y Av. Antártida Argentina. Dichos accesos le permiten al usuario llegar al nivel del edificio donde encontrará el hall de espera público y las plataformas de arribos y partidas de ómnibus. "Terminal de ómnibus de Retiro". Internet. [www.tebasa.com.ar](http://www.tebasa.com.ar) Fotografía No.36*



Fotografía No. 37 Fuente: [www.tebasa.com](http://www.tebasa.com)

Accesos secundarios de la Terminal Retiro de Buenos Aires

*El ingreso y egreso a la Terminal se realiza también, a través de seis accesos ubicados a lo largo del edificio. Utilizando los accesos a nivel de la calle, ingresa al Nivel 1 - Sector Encomiendas. Si por el contrario, llega a la Terminal en taxi, ingresa al predio por los diferentes puentes, que lo llevan al NIVEL 2 - Sector Plataformas. Internet. "Terminal de ómnibus de Retiro". [www.tebasa.com.ar](http://www.tebasa.com.ar)*

Los accesos son importantísimos en una edificación de gran tamaño como una terminal terrestre, su jerarquización debe indicar, con tan solo verlo, si es el ingreso principal, un ingreso secundario, un sitio de embarque de buses urbanos o taxis. Por lo que se observa en la fotografía, los accesos peatonales se encuentran equidistantes, se observa el ingreso de los vehículos particulares y buses urbanos y el ingreso del transporte de pasajeros en la parte opuesta al acceso peatonal, como vemos en la *Fotografía No. 37*

Esta terminal se encuentra servida por cinco líneas del subterráneo y se encuentra próxima a tres importantes estaciones de tren, desde donde el usuario puede trasladarse de manera rápida a cualquier punto de la ciudad.



Fotografía No. 38 Fuente: [www.tebasa.com](http://www.tebasa.com)

Taxis que sirven a la Terminal Retiro de Buenos Aires

*En la Terminal de Ómnibus de Retiro operan taxis autorizados. Los taxis tienen sus paradas a lo largo del edificio, sobre la denominada Calle de taxis - NIVEL 1. "Terminal de ómnibus de Retiro". Internet. [www.tebasa.com.ar](http://www.tebasa.com.ar). Fotografía No. 38*

**La Terminal Terrestre S.A. de la ciudad de Bogotá** inicio sus operaciones en el año 1984 para dar respuesta a la necesidad imperante de agrupar a las

empresas de transporte intermunicipal en un sitio adecuado, con operaciones nacionales.

*“Entre los argumentos para construir esta Terminal de Transportes, se consideró que en 1965 funcionaban 60 empresas, había 6.570 buses y por día se transportaban 60 mil pasajeros. En la actualidad, la Terminal de Transporte S.A. realiza despachos para 76 empresas de transporte interdepartamental de pasajeros El Plan Estratégico 2009 considera tener en el 2014 el mejor Sistema de Terminales de Transporte del país, de nivel internacional, alineado con el desarrollo de la ciudad y la región”. Terminal de transporte S.A.. Internet. [www.terminaldetransporte.gov.co](http://www.terminaldetransporte.gov.co). Fotografía No. 39*



Fotografía No. 39 Fuente: [www.bogota.gov.co](http://www.bogota.gov.co)

Fotografía de la Terminal Sur de Bogotá

**La terminal terrestre de la ciudad de Manizales** en Colombia ha realizado el año anterior un movimiento operativo de 284.687 frecuencias en las que se han transportado a 2'635,259 pasajeros. Se encuentra servida por una red de carreteras que le permite una conexión rápida con las principales ciudades del interior. *Fotografías No. 40 - 41*



Fotografía No. 40 Fuente: [terminalmanizales.com](http://terminalmanizales.com)



Fotografía No. 41 Fuente: [Manizales.com](http://Manizales.com)

Terminal de Manizales, Colombia

*“Es considerada como una ciudad Terminal, pero gracias a su infraestructura vial, tanto terrestre como aérea y su localización estratégica, es de fácil y rápido acceso desde cualquiera de las principales ciudades de Colombia. La distancia vial aérea es de 30” de Medellín, 45” de Cali y 35” de Bogotá, y por excelentes vías terrestres se comunica con las principales ciudades del eje cafetero y del resto del país”. Terminal terrestre de Manizales”. Internet. [www.terminalmanizales.com](http://www.terminalmanizales.com)*

Los requerimientos de espacios se van repitiendo en cada una de las terminales terrestres que se van conociendo, es como conocer una vivienda, sabemos los espacios que la conforman, un espacio o dos son los que diferencian la una de la otra; la diferencia sustancial se encuentra en las dimensiones más que en el contenido. La terminal terrestre de Manizales tiene como servicios complementarios, los siguientes:

*“Sala de espera: Capacidad de 820 sillas aproximadamente en 2.761 m2, Sala vip con capacidad de 60 sillas, Plataformas de Ascenso: 40, Plataforma de descenso: 1.424 m2, con instalaciones sanitarias, discapacitados, ducha y sala de espera. Taquillas empresas: 43, Oficinas empresas: 9, Oficinas Administrativas, Cuarto de control, vigilancia y seguridad, Auditorio con capacidad para 100 personas, Oratorio para 35 personas. Parqueadero Operacional para 79 vehículos, Parqueadero Público para 84 Vehículos, Bahía de acopio de servicio urbano, Mall o plazoleta de comidas con 10 locales comerciales, Corredor #1 con 11 locales comerciales, Corredor #2 con 15 locales, Área bienestar de conductores, Área de alcoholimetría y enfermería, Área de encomiendas, Área de recolección de basuras, Teléfonos públicos y discapacitados, pantallas de información, Puesto de información, Subestación eléctrica y telefónica, tanque de almacenamiento de Agua, Punto fijo de ascensores, Baterías Sanitarias”. “Terminal terrestre de Manizales”. Internet. [www.terminalmanizales.com](http://www.terminalmanizales.com)*

**La terminal terrestre de Guayaquil** es quizá uno de los poquísimos edificios públicos en donde los negocios relacionados a la transportación no se han establecido en sus alrededores. Esto se debe indudablemente a la propiedad del suelo que lo rodea, que no ha permitido el apareamiento de locales comerciales. La siguiente cita es una abstracción de la escritura del contrato de donación modal que hace la Comisión de Tránsito del Guayas a favor del Municipio de Guayaquil en julio de 2002:

*“...Con el objeto de administrar, reconstruir, operar, mantener y modernizar la terminal, en donde constan los linderos: Norte: Terrenos de Ernesto Jouvín Cisneros con cuatrocientos noventa y dos metros. Sur: Terrenos de la Dirección de Aviación civil con ciento ochenta y un metros, ciento cincuenta y siete metros y quinientos diecisiete metros. Oeste: terrenos de la Junta de Beneficencia de Guayaquil con ciento treinta y ocho metros, que hacen una*

*superficie de doscientos mil metros cuadrados”. Marcos Díaz Casquete Dr., Notario vigésimo primero del cantón Guayaquil, Escritura Publica, julio 2002.*

De aquí se puede deducir que la posibilidad de no permitir la presencia de negocios de cualquier índole en los alrededores, lo que trae consigo delincuencia, desorden, tráfico vehicular indeseable, etc., es el manejo apropiado de las normas de uso del suelo que emanan las respectivas municipalidades.

*“La Fundación Terminal Terrestre Guayaquil atiende 23% menos de personas que la más grande del mundo, la Terminal de Nueva York, a 15% de pasajeros menos que la terminal de Sao Paulo, Brasil, y sirve al 17% de más usuarios que la terminal Retiro en Buenos Aires, Argentina. Con un flujo anual de 42 millones de personas, la obra de la que se asegura es la terminal más moderna de Latinoamérica, comenzará a operar a fines de noviembre. La terminal tiene 183 mil m<sup>2</sup>, donde funcionarán 154 tiendas del outlet, 117 islas, una mega tienda, 91 boleterías, 140 andenes de buses. Además de 15 baterías sanitarias, 8 tramos de escaleras eléctricas y 3 interiores, 6 ascensores montacargas, generadores de energía eléctrica de emergencia y extractor de gases contaminantes”. “Inaugurada la terminal mas moderna en Guayaquil”. Internet. [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)*

Funciona como un centro comercial o “mall” de primera magnitud y como terminal terrestre a la vez, es una cualidad que no en todas las ciudades se va a repetir o van a darse las condiciones para que aquello pueda ser una práctica común. Guayaquil es una ciudad puerto, origen y destino de miles de personas de todo el país que acuden allí a realizar comercio, negocios, gestión, por ello se dan las condiciones apropiadas para que esto suceda.

*“En La Terminal Terrestre circulan diariamente 99.838 usuarios.*

*44.519 pasajeros salen de la Terminal todos los días.*

*6.160 buses urbanos ingresan diariamente.*

*Existen 130 andenes para los buses intercantonales e interprovinciales*

*Los andenes son utilizados por 2.845 buses.*

*Son 84 las cooperativas de transporte que sirven a la Terminal*

*Hay un promedio de 4.317 taxis que prestan sus servicios en la Terminal.*

*Promedio anual de 43 millones de visitantes, usuarios y pasajeros".  
"Terminal terrestre Guayaquil". Internet. [www.carmaxrentacar.com](http://www.carmaxrentacar.com)*

*"Pero por otro lado será un enorme shopping, con 257 tiendas, cinco patios de comidas con 26 locales gastronómicos con capacidad para 1 500 personas, 87 boleterías de cooperativas de transporte terrestre, islas comerciales, bancos y oficinas de turismo. Este concepto de mall-terminal, ya se aprecia en otras terminales como la de Tres Cruces en Montevideo, cuyos diseños fueron elaborados por el estudio que estuvo encargado del diseño de la terminal guayaquileña". "La mayor terminal terrestre está en Guayaquil". Internet. [www.explored.com.ec](http://www.explored.com.ec)*

Esta terminal terrestre es considerada como la mejor a nivel de Latinoamérica, y ha servido de modelo para el análisis y diseño de otras terminales en el continente que han restaurado o renovado sus terminales.

*"Paola Suárez, representante de la fundación Terminal Terrestre, sostiene que los organizadores colombianos del congreso de tránsito quedaron maravillados con lo expuesto y decidieron venir a conocerla. Su objetivo es revisar el modelo local para implementarlo en sus respectivos departamentos. Son varias las ventajas con las que cuenta la terminal terrestre del Puerto Principal: desarrollo tecnológico, integración al transporte urbano de la ciudad, desarrollo comercial y buenos servicios. La secretaria de Tránsito de Popayán, considera que después de haber visitado terminales en Europa, Estados Unidos y Latinoamérica, la de Guayaquil representa un ejemplo en cuanto a organización terrestre. Este es el mejor modelo que hemos visto hasta ahora". "Terminal terrestre de Guayaquil modelo de exportación". Internet. [www.es.5wk.com](http://www.es.5wk.com). Fotografías No. 42 – 43*



Fotografía No. 42 [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)



Fotografía No. 43 [www.dukers.org](http://www.dukers.org)

#### Terminal Terrestre de Guayaquil

**El terminal Interprovincial e intercantonal "Quitumbe"**, constituye junto al de Guayaquil los dos mejores ejemplos de planificación de terminales en el Ecuador, porque se encuentra formando parte de una plan integral de movilidad. Tiene cada vez un mejor servicio de transportación urbana y forma parte de un sistema de terminales distribuidos en toda la ciudad, los mismos que se encuentra interconectados por el sistema masivo de transporte trolebús y por vías de primer orden.

*“Se encuentra ubicado el sur oeste de la ciudad de Quito, sobre un área de 14 hectáreas. Su contenido arquitectónico (Programación) consta de 3 edificios (Principal, Mantenimiento y Encomiendas). En el edificio principal se desarrollan las actividades administrativas, compra-venta de boletos, salas de espera, comerciales y de recreación. En el edificio de mantenimiento funciona una lubricadora, una lavadora para los buses, un taller para mecánica menor y una estación de abastecimiento de combustibles y el edificio de Encomiendas, en donde se realizan las actividades de operación y bodegaje de encomiendas y correo. La ocupación promedio diaria de las instalaciones del terminal es de 20.000 personas. “Edificio administrativo y operacional de la central de transporte”. Internet.[www.innovar-uio.com](http://www.innovar-uio.com). Fotografías 44-45*

La Terminal de Quitumbe comprende:

*2 naves de administración y de espera de pasajeros, en 12.000 m<sup>2</sup>.*

*Andenes de llegada 3.600 m<sup>2</sup>*

*Andenes de salida interprovinciales: 6.000 m<sup>2</sup>*

*Anden de salida y llegada buses intercantonales: 8.000 m<sup>2</sup>*

*Vías de acceso y comunicación interna: 14.000 m<sup>2</sup>*

*Estacionamiento público para 160 vehículos*



Fotografía No. 44 [www.es.globalvoicesonline.org](http://www.es.globalvoicesonline.org)



Fotografía No. 45, [www.innovar-uo.com](http://www.innovar-uo.com)

Terminal Quitumbe, en Quito

Zapata 2011, mediante una entrevista concedida manifiesta: *“Alrededor de la terminal han ido apareciendo negocios de toda clase que antes no existían, aumentando la inseguridad; por lo que se tuvo que instalar cámaras de seguridad en el exterior. Los negocios que existían en Cumanda tuvieron que a la fuerza ser trasladados a éstas instalaciones, con lo que no se logró solucionar nada en cuanto al aspecto que presentaba la terminal. Inclusive la delincuencia se trasladó a las nuevas instalaciones”*. Zapata César. *Entrevista al Jefe de operaciones Terminal terrestre Quitumbe, 2011*

## **2.2 FUNDAMENTACIÓN FILOSÓFICA**

*“La Arquitectura y la Filosofía encuentran campos comunes de análisis y discusión cuando se piensa en el espacio, lo cual se logra con un proyecto pues no hay universal previo. Casalla, 2009 nos recuerda que hoy se diseña y se construye desde un ego que solo se promete a si mismo la gloria. La mayoría de los profesionales llegan a la mediana edad con la frustrante sensación de no haber alcanzado lo que era una ilusión de fama y bienestar económico. No deberían encontrarse diferencias entre el profesional aferrado a los paradigmas de la modernidad y aquel que se inclina por buscar alternativas*

nuevas". *Entrevistas Arquitectura sustentable*. Internet. [www.arqsustentable.net](http://www.arqsustentable.net).  
*Entrevista a Mario Casalla*.

La intencionalidad del presente tema de investigación es la de trabajar con las nociones de un marco propositivo, poniendo en práctica nuestros propios conocimientos adaptados al medio en que vivimos, que posiblemente son los mismos que nos llega de otros lados a través de textos y revistas especializadas o del internet, pero que debemos utilizar aquellos conocimientos para incrustarlos en nuestra propia realidad, porque el conocimiento no pertenece a nadie, es universal.

*"La generación de conocimiento es movilizar nuestra imaginación, capacidad y compromiso para construir reglas políticas, roles epistemológicos, arreglos institucionales, significados culturales y prácticas sociales, para rescatar y cultivar nuestros saberes, historias y sueños capaces de emocionarnos, apasionarnos y comprometernos con un futuro en el cual sea posible la sostenibilidad de todas las formas y modos de vida". "Marco Propositivo, premisas para la generación de conocimiento"*. Internet. [www.pensardenuovo.org](http://www.pensardenuovo.org)

La tarea más difícil siempre será proponer alternativas de soluciones nuevas, diferentes a las entregadas por las instituciones de educación superior, más aun si sabemos que el país no cuenta con tecnología apropiada para emprender en nuevos materiales, laboratorios experimentales, ni existen profesionales con la capacidad económica para emprender investigación por si solos. Siempre entregaremos el conocimiento que hemos recibido, pero el reto es proponer y procurar soluciones técnicas a esas propuestas, aunque tengan que ser importadas.

## **2.3 CATEGORÍAS FUNDAMENTALES**

### **2.3.1 VARIABLE INDEPENDIENTE: FUNCIONAMIENTO DE LA TERMINAL TERRESTRE**

#### **2.3.1.1 MOVILIDAD**

La transportación terrestre de personas y bienes a través de la historia han sido los mas económicos en comparación con el aéreo por ejemplo, lo que ha provocado el apareamiento de algunos problemas como la constante falta de vías de circulación y el crecimiento acelerado de a contaminación ambiental por emanación de gases tóxicos.

*"Esta eclosión de la movilidad, ha convertido al transporte en una de las fuentes principales de contaminación atmosférica, de siniestralidad y de*

*emisiones de gases de efecto invernadero. Cada uno de estos impactos tiene unos altísimos costes económicos, sociales, sanitarios y ambientales. En el origen de estos problemas está una política de transporte de personas y mercancías, que ha considerado como objetivo central la estimulación de la máxima movilidad, por medio del incremento de infraestructuras al servicio del transporte privado, y de un modelo de transporte dependiente de los combustibles fósiles". "Movilidad, concepto en auge. La ciudad comprometida". Internet. [www.granadablogs.com](http://www.granadablogs.com)*

A través de los últimos años, el estudio de la movilidad ha pasado a convertirse en la manera de buscar solución a los problemas que tienen las personas a movilizarse en las ciudades. Los municipios han intentado varias alternativas y han sugerido varias propuestas, algunas de las cuales incluso han sido ejecutadas o construidas, pero la mayoría han generado soluciones parciales, locales, ciudadinas, propias para cada lugar, no ha existido planificación nacional. Claro está que las empresas de transporte interprovincial e intercantonal, al momento que ingresan a cada una de las ciudades aumentan la problemática. Es allí cuando se necesita algún tipo de solución. La movilidad se compone de una serie de elementos como transporte, vías, señalización, semaforización, estacionamientos, etc.

*"Dentro de las interrelaciones de la Planificación, un plan de movilidad realmente sostenible y efectivo tiene que formar parte de la planificación global de la ciudad. Para que tenga una verdadera efectividad, esta se escalonará desde una agenda local que marque los criterios de sostenibilidad para construir la ciudad, contando con la plena participación ciudadana. A partir de aquí se deberían "colgar" los demás planes, interrelacionados". "PMM. Plan Maestro de Movilidad de Bogotá". Internet. [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)*

El primer paso para mejorar la movilidad es que el Plan Maestro de Desarrollo de una ciudad incluya una visión globalizada de los problemas, que no analice las partes de manera aislada, en donde la movilidad se constituya en el eje central del desarrollo". Según [movilidadbogota](http://movilidadbogota.gov.co), el Plan Maestro de Movilidad para la ciudad de Bogotá se basa en analizar las siguientes partes o iniciativas:

***Articulación del Sistema Integrado de Transporte*** conformado por el transporte colectivo y masivo en una sola estructura física, operacional y tarifaria.

***Establecimiento de corredores viales*** para la operación de rutas de alta capacidad, media capacidad y complementarias de baja capacidad interna y externa.

***Conformación de zonas y corredores de actividad logística.*** Crea corredores específicos para vehículos de carga. Implementa redes peatonales en toda la ciudad y fortalece las ciclo rutas.

***Construcción de intercambiadores modales*** que permitan a los habitantes llegar a sus lugares de destino complementando su viaje con diferentes modos de transporte como la bicicleta, Trans Milenio, vehículo particular, taxi, bus, o sencillamente caminando.

***Consolidación de una red de estacionamientos,*** con un esquema tarifario que motive a los conductores a estacionar el vehículo y utilizar el transporte público.

***Creación del Sistema Integrado de Información*** que facilite la comunicación y el intercambio de información entre los actores (peatón, ciclista, pasajeros y conductores) y los componentes de la movilidad (infraestructura, vehículos, empresas) en un Centro de Control de tráfico.

De acuerdo a la Constitución Política del Ecuador, la planificación que realicen los organismos autónomos descentralizados debe sujetarse a los lineamientos que mandan los instrumentos superiores de la planificación, en este caso, la propia Constitución, el Plan Nacional del Buen Vivir, el COOTAD y la Ley de Tránsito.

Todas las ciudades modernas deben construir su propio Plan Maestro de Movilidad, el mismo que debe ajustarse a sus propias realidades y necesidades, a la idiosincrasia de sus habitantes, a su nivel económico y cultural. Los planes de movilidad de las distintas ciudades se dividen en secciones o capítulos de estudio que reciben diferente denominación, pero que generalmente poseen contenidos similares.

El Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009- 2025, sostiene que la Movilidad se entiende “*como el conjunto de procesos y condiciones que permiten los desplazamientos de la población y los bienes. En tal sentido, su estudio se divide en los siguientes elementos propios de los sistemas de Movilidad: Transporte, Gestión de Trafico, Vialidad e Infraestructura, Gestión del sistema y el Marco Regulatorio*”.

El Plan de Movilidad de Quito constituye dentro del país uno de los ejemplos a seguir; por tanto, a continuación se aludirán aquellos cinco elementos, intercalándolos con algún comentario.

a) **Transporte.-** Es el mayor elemento de la Movilidad y se compone de los diferentes medios motorizados y no motorizados que las personas ocupan para realizar sus desplazamientos. Los primeros están conformados por buses, vehículos particulares, motos y los segundos básicamente por la bicicleta y las caminatas.

Los transportes públicos, interparroquial e intercantonal, en la ciudad de Riobamba son un serio inconveniente para la Movilidad, ya que no existe una interconexión programada entre sí. Por tanto, existen demoras en los traslados, congestión vehicular, aumentan los tiempos de viaje, incidiendo directamente en la economía de los usuarios.

*En Riobamba, “la problemática de movilidad ha cobrado proporciones alarmantes, y es que el parque automotor se ha incrementado de una forma exponencial durante los últimos años, los ciudadanos no comprendemos aún que comprar un vehículo es la peor inversión económica que podemos hacer, todo ese gasto a nombre del status y del reconocimiento social, eso sí sin tomar en cuenta los gastos de seguros, los intereses”. “Movilidad en la ciudad de Riobamba”. Internet. [www.radio-mundial.com](http://www.radio-mundial.com)*

Hasta hace algunos años, un buen porcentaje de riobambeños tenían la buena costumbre de ocupar la bicicleta como medio de transporte; los recorridos no eran demasiado largos en el centro de la ciudad y los vehículos en poco número no constituían mayor peligro, lo que no sucede hoy en día, por lo que la bicicleta casi ha desaparecido para dar paso a la contaminación automotriz.

El concejal de Riobamba, Mario Robalino dice: *“La ciudad se presta para transitar a pie, en bicicleta y vehículos. Pensamos en un ordenamiento, no se descarta un pico y placa, restricción en ciertas calles del centro y de la Av. Daniel León Borja por donde circulan buses ya que son ellos los que colapsan el tránsito, debemos pensar en un sistema de desconcentración de los servicios públicos. Existen ideas para construir parqueaderos municipales subterráneos junto al teatro León, en San Alfonso y en la Plaza Roja”. “Tema de la semana”. Internet. [www.laprensa.com.ec](http://www.laprensa.com.ec)*

Una manera de alivianar la congestión vehicular que se produce en el centro de las ciudades es retirar de la zona a las oficinas públicas como sucedió cuando salió el Consejo Provincial de Chimborazo del casco central, entonces la zona inmediata se liberó de un gran número de vehículos y de personas que acudían allí. Caso similar se experimentó en la ciudad de Quito cuando el cabildo

desconcentró las actividades municipales en zonas de atención al público al norte y al sur.

b) **Gestión del Tráfico.**- El acelerado crecimiento del parque automotor en todas las ciudades del país ha provocado la necesidad de planificar el movimiento vehicular por las calles de una manera ordenada.

Según Rosales, 2007 en la ciudad de Riobamba *“El número de vehículos que requieren estacionamiento es de 17 504 vehículos diarios, lo que significa que se requiere una rotación por espacio de 4,8 veces diarias, o una duración promedio de estacionamiento de 2,3 horas/vehículo. Rosales, Mauricio. Consultor. “Estudio de Diseño definitivo de estacionamiento rotativo ordenado tarifado, SEROT”, Municipio de Riobamba 2007.*

*“La gestión del tráfico tiene como propósito el manejo eficiente y seguro de los flujos vehiculares y peatonales en el sistema vial, a fin de que los desplazamientos origen- destino se realicen con los menores tiempos de viaje posibles, en condiciones de seguridad adecuadas, procurando producir los menores impactos al medio ambiente”. “Plan Maestro Movilidad para el distrito metropolitano de Quito 2009- 2025, Empresa Municipal de Movilidad y Obras Publicas”.*

Para agilizar la circulación vehicular debe pensarse en toda solución posible: ensanchamiento, rediseño y enlace de vías, cambio del sentido de circulación en algunas calles, semaforización inteligente, señalización de tráfico, creación de estacionamientos. La creación de la zona azul a través del SEROT (Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado), constituye un buen intento en Riobamba para mejorar el estacionamiento en la ciudad, pero todavía resulta insuficiente.

*“Los moradores de la Av. Daniel León Borja resaltaron la obra emprendida por la presente administración municipal, contribuye a fomentar el turismo y el comercio en la ciudad, pero que es necesario complementar las obras con señalización y semaforización para solucionar la gran congestión vehicular que se produce en las horas pico. Manifestaron su preocupación sobre el tema de los parqueos, de fundamental importancia para el desarrollo de sus negocios, la prohibición de parquear en la Av. Daniel León Borja constituirá una grave amenaza para el fortalecimiento del comercio”. “Plan de movilidad en marcha”. Internet. [www.laprensa.com.ec](http://www.laprensa.com.ec)*

Como fundamental medida a ser tomada en cuenta por las autoridades debe estar el racionalizar el uso del vehículo privado, porque su incidencia en los problemas de movilidad es muy alta en comparación con otros medios de transporte motorizado que debe ser en cambio motivado. Las tendencias se dirigen a la utilización de medios de transporte masivos que en nuestra ciudad todavía no tiene la suficiente acogida o no ha sido planificada.

c) **Vialidad e Infraestructura.-** *El sistema vial de las ciudades determinan la capacidad que estas tiene para permitir la conectividad, la velocidad de desplazamientos. Es el lecho en donde circulan los medios de transporte que utilizan las personas para movilizarse entre dos puntos.*

Al referir el nivel nacional, debemos mencionar que no existe una real conexión de carreteras que unan a los terminales terrestres de las distintas ciudades entre si, o que algunas de estas no cuenten con infraestructura necesaria para la actividad. Ejemplo constituye la ciudad de Machala entre otras importantísimas en el contexto nacional pero que no cuenta con una terminal terrestre y las cooperativas de transporte se encuentran diseminadas en toda la ciudad.

*“Las deficiencias operacionales de la red vial tiene que ver con el uso del suelo inadecuado aledaño a los principales ejes viales, lo que ha generado de actividades que inciden en la disminución de la capacidad vial, principalmente los servicios comerciales que generan demandas de estacionamiento no disponible”. (PMM, 2009).*

La vía norte de la ciudad de Riobamba recibe el mayor número de ingresos vehiculares, que poco a poco se nota va resultando insuficiente debido al elevado número de vehículos que la ocupan diariamente. Al interior de la ciudad, no hay una buena conexión vial ya que ciertas vías se ven truncadas, con poco desarrollo y continuidad, debido al incontrolado uso y ocupación del suelo y, por otro lado debe considerarse la falta de recursos económicos para que la municipalidad pueda ejecutar expropiaciones que permitan construir ampliaciones y conexiones viales, que deben realizarse de forma inmediata.

*“La falta de alternativas viales de acceso a las ciudades, la falta de planes de contingencia frente a eventos naturales como sismos, caídas de ceniza, flujos de lahares, deslizamientos inundaciones o las relacionadas con la gestión del tráfico como paros y marchas, pudieran provocar el colapso y el aislamiento de poblaciones suburbanas ”. (PMM, 2009).*

En la ciudad de Riobamba es visible el caos vehicular que provocan las marchas y desfiles durante varios días del año. Los motivos son religiosos (la mayor parte), culturales, estudiantiles de los tres niveles de enseñanza, políticos y de diversión por fiestas de la ciudad. La mayoría de ellos se realizan en la Av. Daniel León Borja, principal arteria de ingreso y salida vehicular al centro de la ciudad. En los últimos 2 años al menos se ha planteado una alternativa para el desfile del mes de abril, trasladado a la Av. Canónigo Ramos, aliviando el cierre casi total del ingreso al centro de la ciudad, pero dificultando el tráfico por esa zona.

d) **Gestión del Sistema.-** La movilidad es un sistema demasiado complejo para que pueda ser considerado como uno más de cualquier entidad pública municipal, provincial, regional o nacional. Debe ser analizada, planificada, operada y controlada por un organismo competente que cubra todas las instancias y que tenga personería jurídica propia, para que pueda manejarse con autonomía y dedicarse completamente a resolver los problemas de movilidad, articulándose con la planificación de otras Instituciones.

*“La municipalidad ha realizado diferentes procesos para conseguir una participación ciudadana responsable, implementando obras mediante la cogestión donde se comparten el costo de las obras y en donde además funcionan cabildos donde los participantes exponen y priorizan las necesidades del sector”. (PMM, Quito, 2009)*

La participación de la ciudadanía en la toma de decisiones y la planificación de los gobiernos autónomos descentralizados, ésta se encuentra claramente establecida en los mandatos legales. Corresponde al ámbito financiero institucional el conversar con la población para la elaboración de los presupuestos participativos.

### **2.3.1.2 SISTEMAS DE TRANSPORTE**

Un sistema de transporte es la unión de varios tipos de transporte que utilizan las personas para trasladarse desde su origen hasta su destino.

Un lineamiento estratégico de la municipalidad de Quito es *“Proveer adecuadas condiciones para el desarrollo de la intermodalidad en los desplazamientos, con la implementación de parqueaderos de intercambio modal para que los usuarios de vehículos particulares puedan dejar sus automotores y tomar los servicios de transporte urbano; y de ciclo parqueaderos para aquellas personas que llegan en bicicleta desde el origen de su viaje hasta el terminal para transferirse al transporte colectivo”. (“Red metropolitana de terminales y*

*estaciones de transferencia de pasajeros (RMT)". Documento de trabajo, Quito, 2008)*

El intercambio modal es un proyecto en marcha en varias ciudades que buscan solución al transporte colectivo; inclusive el modelo conceptual en la propuesta realizada por la municipalidad de Quito para la construcción de las terminales de transferencia, dispuso la construcción de estacionamientos para vehículos livianos y para bicicletas para procurar el intercambio modal.

Siempre se debe generar el intercambio modal en el transporte, como sucede en terminales de otros países; para la Revista TRANSPORTE No 15, 2009, *"el sistema de transporte masivo de personas implementado en Medellín ha tenido éxito debido a que se lo complementó con un sistema de teleféricos en dos líneas y 112 rutas integradas que permite a los pobladores de los barrios más periféricos de la urbe estar conectados con toda la ciudad"*.

Se concluye que la terminal de transporte interprovincial e interparroquial de pasajeros debe conectar sus terminales con otras ubicadas dentro de la misma ciudad, a través de eficientes sistemas de transportación urbana y de vías apropiadas para una rápida movilización. La agilidad del transporte aparecerá con la implementación de condiciones que faciliten la transportación intermodal.

### **2.3.1.3 MODOS DE TRANSPORTE**

Los modos de transporte se refieren a la forma en que se trasladan las personas y las mercancías desde su origen hasta su destino. Podría ser que este traslado se lo haga en etapas y utilizando modos públicos y privados, por lo que podría denominarse intermodal.

*"Los modos de transporte son combinaciones de redes, vehículos y operaciones. Incluyen el caminar, la bicicleta, el coche, la red de carreteras, los ferrocarriles, el transporte fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos), el transporte aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control del tráfico aéreo), incluso la unión de varios o los tres tipos de transporte. Según los modos de transporte utilizados, el transporte se clasifica o categoriza en: Transporte por carretera, por ferrocarril, por vías navegables, combinado, vertical, por tuberías, público y privado". "Transporte. Medios de transporte". Internet. [www.es.wikipedia.org](http://www.es.wikipedia.org)*

*"El modo de transporte puede dividirse en **público** cuando se movilizan personas o mercaderías a cambio de una tarifa regulada por el*

estado; **público colectivo**, el que se presta en condiciones de igualdad para todos los usuarios; **público comercial**, el que lo prestan los automotores por alquiler y sujeto a una tarifa previa; y, **desplazamiento multimodal** cuando el desplazamiento se lo hace en cadena utilizando varios modos de transporte, motorizado o no motorizado”. *Plan Maestro de Movilidad, Quito, 2009.*

Actualmente se incentiva el uso de la bicicleta como parte complementaria al modo de transporte público, tratando de que el usuario se dirija desde su domicilio en bicicleta hasta las terminales de transporte, de la misma forma cuando retorna desde la terminal hasta su residencia. Esto implica obviamente la construcción de sitios de aparcamiento de bicicletas.

#### **2.3.1.4 CLASIFICACIÓN DE TERMINALES TERRESTRES**

Una clasificación que puede asignarse a cualquier tipo de terminal terrestre, sea esta de carga o de pasajeros, debe referirse a las conexiones que este tenga con los diferentes puntos o ciudades del país a través de otros terminales de cualquier naturaleza. Es por eso que dependiendo de la localidad puede tener diferentes denominaciones, en el país existen Terminales Interprovinciales, Intercantoniales, Interparroquiales y Urbanos, aunque últimamente ha aparecido el término Terminal de Transferencia en la ciudad de Quito, para designar al conjunto de buses urbanos que recogen pasajeros en varios puntos de la urbe para conducirlos hasta el Sistema Trolebús.

*“La RMT (Red Municipal de Transportes) tiene como elementos fundamentales para su funcionamiento: 2 terminales interprovinciales, 4 terminales interparroquiales y 8 estaciones de transferencia. Cuenta además con terminales suburbanas localizadas en las cabeceras parroquiales y a lo largo de los corredores metropolitanos de transporte hacia los valles de Los Chillos y de Tumbaco”.*

Entonces se vuelve mas clara la idea de que los terminales podrían ser clasificados según la población a la que sirven: interparroquiales si relacionan dos o mas parroquias, intercantoniales si tiene como origen y destino a un cantón e interprovincial si relaciona al menos a dos provincias, y Estación de Transferencia cuando se realiza en ella la transferencia de pasajeros al interior de la misma ciudad. El plan de la ciudad de Quito ha sido conectar toda la red de estaciones y terminales mediante un eficiente servicio de transporte urbano que tiene como principal protagonista al Trolebus; y ya se han iniciado los estudios para dotar a la ciudad del Metro como medio de transporte más rápido.

Para Mauricio Espín, 2003, *“las terminales terrestres se clasifican por los servicios que prestarían y las conexiones que tendrán con diversos puntos del país, localidad y centralidad, depende su denominación según el tipo de transporte que recoja así: CENTRAL.- Es el tipo de transporte que tiene recorridos largos y es el destino final o inicial de los pasajeros. DE PASO.- Este servicio de transporte utiliza este sistema para abastecerse rápidamente de pasajeros o de carga entre el origen y el destino del viaje, y para que el viajero pueda tomar o servirse de las prestaciones que ofrece la Terminal. LOCAL.- Los recorridos no son largos y solo sirven a una localidad determinada. SERVICIO DIRECTO O EXPRESO.- Este sistema de transporte no realiza ninguna parada hasta llegar al destino final”*.

La intención primordial es prestar al usuario transportación eficiente, con servicios complementarios adecuados para realizar sus traslados de una manera rápida, segura y confortable en términos de equidad.

#### **2.3.1.5 TIPO DE USUARIOS**

Es de gran importancia definir el tipo de usuario en una terminal terrestre ya que existe diversidad de usuarios que generan el carácter mismo de cada una de las funciones y el carácter de un espacio: Los usuarios de una terminal no son solamente los pasajeros, también lo son el personal de servicio, los empleados encargados de las oficinas administrativas, los choferes, los turistas. Cada uno de estos genera distintas actividades que van marcando áreas de trabajo susceptibles de ser dimensionadas.

*“Los usuarios de las terminales terrestres son aquellas personas que requieren movilizarse entre parroquias, entre ciudades y provincias. Proviene de todos los rincones de las ciudades, aunque tengan que trasladarse considerables distancias, como sucede en la ciudad de Quito que cuenta con dos terminales terrestres una ubicada al sur y otra al norte, debido a su morfología alargada de casi 50 kilómetros”*. (Mauricio Espín, 2003).

En la ciudad de Riobamba, la mayoría de usuarios que despacha diariamente la terminal son personas que tienen como destino la ciudad de Ambato, debido a que con ella se mantienen muchas relaciones comerciales. La terminal terrestre no cuenta con frecuencias a la provincia de Manabí, por lo que es difícil para el usuario conectarse con este lugar; deben viajar primero a la ciudad de Guayaquil y luego embarcarse en otro autobús hasta su destino final.

También son usuarios en buen porcentaje los turistas extranjeros, que provenientes especialmente de la ciudad de Quito, toman a Riobamba como

base para sus expediciones a la nariz del diablo, al Chimborazo y hacia el oriente ecuatoriano.

### **2.3.1.6 FLUJOS**

El análisis y estudio de los flujos al interior mismo de una terminal terrestre quizá signifique un primer acercamiento hacia el conocimiento específico del fenómeno en estudio. En una terminal terrestre cualquiera del país se producen flujos y recorridos similares, dependiendo del protagonista.

Los flujos están enmarcados exclusivamente a los recorridos que realizan los usuarios y los vehículos al interior de una Terminal Terrestre, será necesario analizar cuales son sus actividades primarias y secundarias. Así, los pasajeros realizarán un recorrido diferente al personal administrativo, al personal de mantenimiento, y existirá un flujo vehicular de autos particulares, de taxis, de autobuses, de camionetas. Debe considerarse de suma importancia que estos flujos en los días feriados aumentan al menos de 50% a 80% de los viajes. Estos movimientos son importantes para determinar la funcionalidad de cada una de las áreas de una terminal. Los usuarios de llegada y/o de salida generan diferentes flujos dependiendo del sistema de transporte que necesitan o han utilizado: urbano, intercantonal o interprovincial. (*Mauricio Espín, 2003*).

Se podrían describir los siguientes flujos o recorridos:

El pasajero arriba a la terminal ya sea en autobús urbano, en transporte propio (aunque no siempre, el usuario va acompañado hasta iniciar su viaje) o en taxi. Si lo hace en el primer tipo de transporte, se dirige directamente a adquirir su pasaje al destino final. Si la empresa aun debe permanecer un tiempo antes de salir, el pasajero buscará una batería higiénica, un sitio para realizar una llamada telefónica, un cajero automático, adquirir un souvenir o comprar algún refresco o alimento muy rápidamente. Por tanto, necesitará utilizar los siguientes espacios: sitio de llegada del autobús, sitio de llegada para el taxi, sitio de estacionamiento de su vehículo propio alrededor de 30 minutos, boletería, sala de espera, cabinas telefónicas, cafetería, baterías higiénicas.

El pasajero que llega a la terminal en autobús proveniente de otro cantón, requiere de cabinas telefónicas, cafetería o heladería, baterías higiénicas, salas de espera a alguien que acudirá a buscarlo, un sitio en el que pueda dejar su maleta temporalmente, sitio para embarcarse en bus urbano o en taxi.

El comerciante que ocupa un sitio de venta o almacén dentro de la terminal seguramente necesitara los siguientes recorridos: Es posible que vaya en vehículo propio, por lo que debe preverse estacionamientos para comerciantes durante todo el tiempo, ocupara lógicamente su almacén, va a necesitar de un baño de uso personal o de una batería higiénica para comerciantes, estratégicamente ubicado para que sirva a todos los comercios. También va a requerir de restaurantes para su alimentación.

El propietario o chofer de una empresa de transporte y el empleado de la misma realizan otro tipo de recorrido al interior de la terminal terrestre: En primer lugar el vehículo que va a salir, es decir el autobús llega directamente al andén de salida, recoge las encomiendas y en la oficina de la empresa le entregan la lista de pasajeros. Necesita de servicio higiénico y un sitio en donde esperar la hora de su salida. El propietario o chofer que llega al terminal con pasajeros proveniente de otro cantón, va a requerir de batería higiénica, un refrigerio, un restaurante, la oficina de su empresa.

El flujo vehicular debe considerar la llegada, permanencia y salida de la terminal de las empresas de transporte, los vehículos particulares semipermanentes y los buses urbanos y taxis que realizan un recorrido tangencial solamente, es decir no tiene ingreso al conjunto.

También existe un tipo de transporte de carga mediana que se la hace por medio de camionetas de alquiler, las mismas que realizan un recorrido desde el exterior pero también ingresan a las instalaciones del edificio, a dejar o llevar carga de los pasajeros.

En cualquier caso los accesos se encargan de “recoger” al usuario y conducirlo al interior, por tanto estos accesos deberán ser una invitación a pasar.

Los flujos marcan necesariamente el orden secuencial de las actividades; no deben provocar cruces entre si, por eso el flujo de taxis y camionetas, de empresas de transporte interprovincial, de transporte interparroquial, de buses urbanos, de usuarios de llegada y de salida, deben ser independientes para no interponerse y confundir las distintas actividades que se realizan al interior y exterior de las instalaciones de la terminal terrestre.

### **2.3.1.7 PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICA**

No existirían estudios de programación arquitectónica específica para la tipología terminales terrestres interprovinciales o interparroquiales de pasajeros. Si se considera que el diseñar en la arquitectura no implica necesariamente

trabajar con un listado de actividades iguales para toda propuesta, con espacios o materiales impuestos ni predeterminados, sino que estos aparecen luego de realizar un estudio de las necesidades específicas, que no van a ser las mismas para dos ciudades distintas, ya que siempre van a encontrarse diferencias por la cantidad y calidad de determinantes y condicionantes. Por ejemplo, consideremos a la conceptualización de confort espacial, térmico, acústico, o de cualquier índole, no va a ser la misma para una ciudad de la costa o de la sierra, del Ecuador, España o África; es entonces cuando intervienen varias categorías particulares que van a ser diferentes según el nivel educativo, intelectual, económico, social, etc., del medio. La forma intrínseca de ver las cosas según los grupos sociales, no solamente varía según los usuarios, sino también del diseñador e incluso de las tendencias que se encuentren en vigencia, o de materiales que se planteen para la construcción. Por lo tanto resultaría un intento inútil el tratar de uniformizar la programación arquitectónica para un elemento arquitectónico específico. Lo que se puede intentar es enunciar y comparar las programaciones arquitectónicas de ciudades con alguna similitud en cuanto a tamaño de la población y/o número de frecuencias que las terminales despachen diariamente.

De tal manera, de ser necesario el diseño de una terminal terrestre para la ciudad de Riobamba, éste debe considerar las necesidades propias de esta urbe, su capacidad financiera, su infraestructura vial, servicios básicos existentes, el número de usuarios que determinarán a su vez el número de frecuencias diarias. Este último factor –frecuencias diarias- es el que generalmente ha sido recogido por los diseñadores para determinar la capacidad de una terminal terrestre.

*“El programa arquitectónico, es un profundo trabajo de análisis del tema-problema, objeto de estudio, o “tipología arquitectónica”. Se deben definir los espacios de una manera cualitativa y cuantitativa, un listado de los espacios agrupados por áreas, muebles, que deben adecuarse a las dimensiones humanas, ergonomía, proporciones antropomórficas, etc. También deben ser tomados en cuenta el terreno, vegetación, clima, población, comunicación, entorno, organigramas de relación, familia tipológica, infraestructura urbana, materiales, mano de obra, instalaciones, equipamiento”. “Programación arquitectónica”. Internet. [www.udla.com](http://www.udla.com)*

Una programación arquitectónica no podría dejar pasar por alto el análisis de las vías, tanto de llegada como de salida, ya que estas facilitan que los movimientos tanto de personas como de vehículos, al interior y al exterior, se

vayan produciendo de forma ordenada, procurando que no existan cruces y que se encuentren debidamente señalizadas.

Para Córdoba, 2002, "el primer paso hacia la programación arquitectónica de una terminal terrestre es contar con un soporte técnico de la Ingeniería de Transportes que emite cuadros mínimos, índices, y fórmulas para su dimensionamiento:

- *Número de viajes/día que realiza el transporte hacia el Sur*
- *Número de viajes/frecuencias diarias de transporte por día*
- *Número de viajes/frecuencias del transporte por hora de mas demanda*
- *Número de pasajeros transportados por hora de mas demanda*
- *Número de viajes/frecuencias de llegada por hora pico (medios de transporte)*
- *Número de cooperativas que ofrecen sus servicios*

Y concluye indicando que las áreas mínimas indispensables para el funcionamiento de una Terminal Terrestre creadas por la Ingeniería del transporte e indispensables para su diseño son:

- *Dársenas de llegada*
- *Dársenas de salida*
- *Andenes de llegada y de salida*
- *Salas de espera y circulación*
- *Estacionamientos operacionales*
- *Estacionamientos de vehículos particulares*
- *Estacionamientos de taxis y camionetas*
- *Sanitarios*
- *Taquillas*
- *Patio de comidas.*

## **2.3.2 VARIABLE DEPENDIENTE: NEGOCIOS RELACIONADOS AL TRANSPORTE**

### **2.3.2.1 NEGOCIOS Y TIENDAS**

Para Ollé, 1997, *“La definición del negocio será la base de todas las actividades de marketing y comerciales de la empresa. Ver el negocio a través de los ojos de los futuros clientes es el primer paso, es una habilidad que todo emprendedor debe desarrollar. Debe identificar su mercado y el tipo de clientes a los que se quiere dirigir, que necesidad satisface su producto o servicio y como satisface el producto o servicio esa necesidad y saber que hace que su producto o servicio sea mejor que los ya existentes”*. (El Plan de Empresa; Ollé, monserrat y otros, Boixareu Editores, 1997, Barcelona, págs. 21-22).

Negocio en el Ecuador se entiende como cualquier forma de recaudar dinero. Es una forma casi de sobrevivir en un medio con escasas oportunidades. Negociante es el caramelero, el lustrabotas, el vendedor de comida preparada que trabaja en las noches y madrugadas en las afueras de la terminal terrestre, lo es la prostituta y el canillita que vende periódicos, todos con un denominador común que es no tener un local donde ofrecer sus servicios.

*“Una tienda o negocio es un tipo de establecimiento comercial, físico o virtual, donde la gente puede adquirir bienes o servicios a cambio de una contraprestación económica, de forma tradicional. El vocablo «tienda» implica un establecimiento pequeño con atención directa por parte de un vendedor o «dependiente»; también presupone la existencia de un «mostrador» o mesa que separa la sala de ventas de los artículos en venta. Esta forma de comercio es opuesta al comercio en régimen de libre servicio, donde el consumidor se acerca a los artículos, los elige y los lleva hasta la línea de cajas registradoras para pagar su compra”*. “Tienda”. Internet. [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

“Una vez hecha la definición de negocio, las ESTRATEGIAS DE CARTERA deben concretar todas las actividades o unidades de negocio que la empresa quiere abordar. A continuación se deberá definir LA ESTRATEGIA COMPETITIVA a seguir dentro de cada negocio. Las ESTRATEGIAS DE CRECIMIENTO definen si la empresa debe crecer mediante desarrollo interno o mediante desarrollo externo (alianzas, fusiones, absorciones, etc.). Por último las ESTRATEGIAS OPERATIVAS deben establecer los planes de acción de cada una de las áreas o departamentos de la empresa”. (Elaboración del Plan estratégico, Martínez Pedrós Daniel, Ediciones Díaz de Santos, 2005, pág. 121).

### **2.3.2.2 POSICIONAMIENTO**

Muchas veces nos hemos encontrado con la necesidad compulsiva de comprar cosas que realmente no las necesitamos, al menos de manera inmediata. Esta sensación de adquirir por adquirir va de la mano con el grado de alienación con que los medios de comunicación han “ingresado” un producto comercial en nuestro cerebro.

Komiya, 2006 manifiesta que *“posicionamiento es la ubicación de una empresa, un producto o un servicio en la mente del consumidor respecto de otros, siempre en situación competitiva, y el reposicionamiento permite seguir estando al lado de los consumidores habituales y acceder a una mayor de nuevos clientes”*. (Komiya, *Marketing para Pymes, Tips e ideas vendedoras*, colección AMEX, Editora palomino, 2004, p.96).

*“Se llama Posicionamiento al “lugar” que en la percepción mental de un cliente o consumidor tiene una marca. También a la capacidad del producto de alienar al consumidor. El Posicionamiento es un principio fundamental del marketing que muestra su esencia y filosofía, ya que lo que se hace con el producto no es el fin, sino el medio por el cual se accede y trabaja con la mente del consumidor: se posiciona un producto en la mente del consumidor”*. (Publicaciones Vértice, *La publicidad aplicada a la pequeña y mediana empresa*, Málaga, 2008, pág. 66).

Es por ello que para que un negocio sea exitoso o no al interior de una terminal terrestre por ejemplo, deberá tener un posicionamiento ya adquirido para que pueda tener la aceptación del usuario y generar un “plus” al servicio general.

*“En la conducta de compra compleja, el consumidor pasa por un proceso de decisión, que consiste en el reconocimiento de la necesidad, la búsqueda de información, la evaluación de alternativas, la decisión de compra y la conducta posterior a la compra. La labor del mercadólogo es comprender la conducta del consumidor en cada una de sus etapas y cuáles influencias están operando”*. *“Estrategias de marca y posicionamiento”*. Internet. [www.elprisma.com](http://www.elprisma.com).

La importancia de la Mercadotecnia se ha visto reflejada en tres grandes áreas: **La Economía**, al generar empleos directos e indirectos, promover la adquisición de insumos para productos existentes o nuevos productos, al atraer capitales que ayudan a crear altos niveles de actividad comercial, inversiones y alto empleo. **El mejoramiento del estándar de vida**, pues se dispone de muchos mas productos y servicios que hace 50 años, gracias a la mercadotecnia que realiza investigaciones de mercado para identificar las necesidades y deseos de los consumidores, y **la creación de empresas mas competitivas** pues impulsa a

las empresas a enfocar su atención al cliente produciendo aquello que necesita, a un precio razonable mediante una promoción que de a conocer su oferta y su producto en el lugar correcto y el momento preciso. *“Mercadotecnia”*. Internet. [www.promonegocios.net](http://www.promonegocios.net).

Como se ha visto, el posicionamiento de un producto se refiere a la creación de algo que no exista en la mente del comprador, manipular lo que ya esta en la mente, y como influir en las mentes de los probables clientes para que compre lo que necesita hoy y también lo que necesitará mañana, es decir como se ubica a los productos en la mente de éstos.

### **2.3.2.3 PLAN DE NEGOCIOS O CREACION DE NEGOCIOS**

Para el Club Planeta, 2007, el plan de negocios es un documento esencial para un empresario, grandes compañías y para una pequeña y mediana empresa. Es además una herramienta de trabajo, ya que por medio de su preparación se hace una evaluación de que tan factible es la idea de negocio. El plan de negocios es pues un documento único en donde se muestran todos los aspectos de un proyecto, con el fin de:

Que los superiores de una empresa los aprueben.

Para convencer a un inversionista de que puede con toda tranquilidad invertir en nuestro negocio.

Para en caso de pedir un préstamo, respaldarlo con la efectividad del negocio mostrado en el Plan. De una compañía nacional o extranjera.

Para presentar una oferta de compra-venta.

Para conseguir una licencia o una franquicia

Para despertar el interés de invertir en el negocio por un socio potencial.

El plan de negocio sirve también para reevaluar su negocio, buscar alternativas, poner en práctica acciones y así reorientarlo. *“Que es un plan de negocios y para que sirve”*. Internet. [www.trabajo.com.mx](http://www.trabajo.com.mx)

### **2.3.2.4 REQUISITOS Y PARTES DE UN PLAN DE NEGOCIOS**

*El proceso que se debe seguir para hacer un plan de negocios es en base a la actividad de la empresa, los resultados que se obtendrán al trabajar en ella de una determinada manera y de los elementos adecuados del proyecto para llevarlo a cabo. Antes de armar un plan es necesario elaborar cuidadosamente la*

*idea y estar conscientes de que en determinado momento será necesario volver a analizar cada punto frente a cada avance El Plan de negocios requiere de tiempo y esfuerzo porque es un activo para un negocio, ya que si lo hace bien, este le indicara que hacer y cómo hacerlo, como en el caso de las franquicias; lo que le permitirá ahorrar tiempo y evitar contratiempos posteriores. "Requisitos y partes de un plan de negocio". Internet. [www.trabajo.com.mx](http://www.trabajo.com.mx)*

*Los componentes de un plan de negocios son: Resumen Ejecutivo, Introducción, Análisis e Investigación de mercado, Análisis Swot, Estudio de la Competencia, Estrategia, Factores críticos de éxito, Plan de Marketing, Recursos Humanos, Tecnología de Producción, Recursos e Inversiones, Factibilidad Técnica, Factibilidad Económica, Factibilidad Financiera, Análisis Sensitivo, Dirección y Gerencia, Conclusiones y Anexos. "Requisitos y partes de un plan de negocio". Internet. [www.trabajo.com.mw](http://www.trabajo.com.mw). Club Planeta*

### **2.3.2.5 TIPOS DE NEGOCIOS**

*"Negocio es una operación relativa a todas las funciones relacionadas con la producción, distribución y venta de bienes y servicios para satisfacer las necesidades del comprador y dar beneficios al vendedor. Los distintos tipos de empresas de negocios son: Propiedad Individual, en Sociedad, y Corporativas. Una sociedad es una asociación empresarial entre dos o más personas que acuerdan combinar sus activos financieros, trabajo, propiedades y capacidades. El acuerdo mediante el que se crea este tipo de asociación se denomina contrato de sociedad y puede incluir cláusulas sobre la política general a seguir, distribución de beneficios, responsabilidades fiscales y el periodo de tiempo que durará la sociedad". "Negocio." Microsoft Encarta 2009 [DVD].*

*Según [www.crecenegocios.com/tipos-de-negocios](http://www.crecenegocios.com/tipos-de-negocios), "estos se clasifican en negocios **de Servicio**: los restaurantes, los hoteles, los salones de belleza, los spa, los gimnasios, los centros médicos, los estudios de abogados, los estudios de ingenieros, las agencias de viaje, las agencias de bienes raíces, las constructoras, los bancos, las financieras, los seguros, las empresas de transporte, los colegios, las empresas consultoras, los talleres de confección, los talleres de reparación, etc., de Producción manufacturera, de Extracción, de Ventas al por menor, de Ventas al por mayor". "Tipos de negocios". Internet. [www.crecenegocios.com](http://www.crecenegocios.com)*

Para el tema que estamos investigando de negocios que aparecen espontáneamente en los alrededores de cualquier edificio publico o privado que cuente con la presencia de un alto numero de personas, tenemos que una terminal terrestre genera negocios de servicio, justamente de aquellos que no se ofrecen al interior de la terminal.

*“Negociar es un procedimiento en el que dos personas llegan a una transacción, en realidad a un convenio o acuerdo, que presenta ventajas para ambas partes”. “Como negociar para obtener utilidades”. Editorial Diana. México. 1997.*

Para Muñoz, 1997, existen cinco tipos de negocios que pueden ser identificados:

Adquisiciones, cuando una empresa compra otra

Ampliaciones, cuando una empresa amplía su filial

Joint- Venture, es la unión de una empresa nacional y otra extranjera.

Greenfield- Venture, cuando existe inversión directa de una empresa en países extranjeros.

Franquicias, que es el derecho para vender productos o servicios. Los hay públicos y privados, franquicia maestra, múltiple, individual, córner franchise, partenariat. (Muñoz Araujo Luis Fernando, Tesis de grado, PUCE, Quito, 1998).

Una terminal terrestre trae consigo el apareamiento en el área urbana inmediata, de cierta forma hasta espontánea, de varios tipos de negocios que se encuentran relacionados con el transporte de pasajeros, los mismos que se asientan para proporcionar los servicios que el elemento arquitectónico no puede entregar al usuario hacia el interior, por ejemplo, si el pasajero no cuenta con hospedaje en la terminal al llegar a la ciudad, deberá buscarlo en las afueras, lo mismo con restaurantes y otros servicios.

Estos servicios se relacionan no solamente con el pasajero sino también con los autobuses de transporte, existen en todas las ciudades y entre otros se encuentran hoteles, restaurantes, bares, lubricadoras, gasolineras, vulcanizadoras, almacenes de repuestos y accesorios, oficinas y bodegas anexas de las cooperativas, garajes, mini terminales.

### **2.3.2.6 MINI TERMINALES EN RIOBAMBA**

Con anterioridad, en el Capítulo I, se había tratado y enumerado los distintos mini terminales que se han formado en la ciudad de Riobamba, debido a múltiples problemas, que a su vez generan otros de índole urbano, social y económico, que afectan el desarrollo y planificación apropiados, pero que hay la entereza de enfrentarlos. Sin embargo se los va a enumerar:

Terminal de la Chambo

Terminal de la Colta

Terminal de la Guamote

Terminal de la Ñuca Llacta

Terminal de Guano

Terminal La Dolorosa

Terminal Oriental

Terminal de la Occidental

Terminal de la circunvalación.

La actual terminal terrestre no ha podido recoger a todas las empresas de transporte que tiene como origen y destino la ciudad de Riobamba, debido a muchos factores como un control apropiado por parte de las administraciones municipales a quienes se les escapó de las manos una correcta legislación sobre uso del suelo, y hasta por el aparecimiento espontáneo, diríase hasta natural, de los transportistas que por el afán de “prestar un mejor servicio”, tomaron por costumbre el estacionar en sitios cercanos a los mercados populares o a sitios de reconocida confluencia de visitantes de las parroquias y cantones cercanos, además porque la policía, encargada del tránsito no supo impedirlo a tiempo.

Es entonces cuando el transporte pasa a ser un negocio fuera del control de los entes encargados de su manejo y ordenamiento. Algunas empresas tuvieron que arrendar y hasta adquirir terrenos en la ciudad para asentar sus oficinas y otros servicios complementarios para realizar su tarea de transportación. Inclusive la comunión de dos empresas, adquirió un edificio de tres plantas frente a la actual terminal. Lógico resulta suponer que quienes han terminado pagando estas adquisiciones son los usuarios.

## **2.4 HIPÓTESIS**

El funcionamiento del Terminal Terrestre de Riobamba incide enormemente en el aparecimiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte.

## **2.5 MARCO HISTÓRICO**

### **2.5.1 GENERALIDADES**

Desde los inicios de la humanidad, cuando el hombre era nómada y se dedicaba a la cacería de animales, tuvo que haber hecho recorridos que de una u otra manera los repetía una y otra vez conforme se lanzaba a la aventura de buscar alimentos, con lo que dejaba marcadas las rutas que ocupaban otros cazadores. Cuando se hizo sedentario, recorría los caminos que le conducían a sitios donde conocía que la caza era eficiente, estos caminos empezaron seguramente a marcar las rutas definidas de traslado, entonces la caminata se convirtió en el primer medio de transporte.

*“En el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio para transportar sus mercaderías. La llegada de los europeos a América trajo el principal modo de comunicación: el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos. Actualmente se identifican cinco modos de transporte: acuático, por carretera, ferroviario, aéreo y oleoducto. Desde la antigüedad, la necesidad de transportar objetos ha sido indispensable para el ser humano.” “Transporte”. Internet. [www.slideshare.net](http://www.slideshare.net)*

Hasta los momentos en que vivimos, todavía existen y se habla en algunos sitios del país de “el camino de los Incas”, esto hace suponer que los caminos se encontraban tan bien definidos que los chasquis, mensajeros que llevaban las noticias a través del imperio, no debían perderse de ninguna manera.

*“La conquista española de la región andina produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era el más eficiente y rápido. En 1873 empieza la construcción del ferrocarril pero fue suspendida años mas tarde. En 1895 fue retomada por Eloy Alfaro”. “Historia del ferrocarril”. Internet. [www.slideshare.net](http://www.slideshare.net)*

### **2.5.2 EL TRANSPORTE EN RIOBAMBA**

*“El ferrocarril sirve como atractivo turístico utilizando varias rutas: en el trayecto Riobamba - Nariz del Diablo el tren desciende 800 metros en el zig-zag de la formación rocosa que, por su dificultad y forma, fue denominada con esta alusión al demonio. La verdadera historia de la transportación por ferrocarril en el país debe remontarse a los inicios de la construcción del ferrocarril que unía las*

*ciudades de Quito y Guayaquil, iniciada en 1873 por el Presidente García Moreno y retomada por el Presidente Eloy Alfaro durante su periodo 1892- 1895 con el principalísimo objetivo de unir la Costa con la Sierra". "Quito para expedicionarios". Internet. [www.visitaecuador.com](http://www.visitaecuador.com)*

Hasta la década de 1950, el ferrocarril fue el principal medio de transporte en el país para pasajeros y carga, tiempo en el cual Riobamba se convirtió en centro de distribución de las mercancías que llegaban desde la costa principalmente. El tren llegó a Alausí en 1902, a Riobamba en 1905 y a Quito en 1908, y actualmente existen 965 Km de tendido ferroviario que se trata de reincorporarlo al sistema de transporte público nacional.

En Ecuador la construcción del ferrocarril obedeció a intereses comerciales de los propietarios o constructores más que a los verdaderos intereses nacionales, aunque siendo tan prioritario en aquellos momentos, de a poco se fue convirtiendo en el puntal del desarrollo nacional en aquella época.

*"La ruta Quito - Riobamba atraviesa la "Avenida de los Volcanes", denominada así por el alemán Alexander Von Humboldt. A lo largo de la travesía se presentan varias montañas de la serranía y se observa el coloso Chimborazo, de 6 310 metros de altura". "Quito para expedicionarios". Internet. [www.visitaecuador.com](http://www.visitaecuador.com)*

Resulta un tanto lógico suponer que desde la apertura del ferrocarril, debieron haberse asentado negocios o sitios de prestación de servicios de alimentación y hospedaje para el sinnúmero de usuarios que llegaban de otras ciudades del país transportando su carga para ser comercializada aquí, y de turistas nacionales y extranjeros que a través de los tiempos se han visto atraídos por la majestuosidad de la naturaleza que se encuentra presente en estos lares.

*"El ferrocarril provocó un desarrollo de las carreteras secundarias, facilitando el movimiento general de la población del campo a las ciudades. La utilización del automóvil constituyó una gran competencia, que ocasionó crecidas pérdidas en las compañías de ferrocarriles". "Ecuador ciencia, historia del ferrocarril". Internet. [www.ecuadorciencia.org](http://www.ecuadorciencia.org)*

En la década de los años sesenta, cuando el transporte ferroviario pasa a ser deficitario por su complicado mantenimiento, por la falta de repuestos de los trenes y por el apogeo del automóvil, es cuando se da paso al transporte terrestre tanto de pasajeros y sobre todo de mercancías. Las carreteras en el país empiezan a desarrollarse de tal manera que resultaba más rápido y seguro el

viaje por carretera, seguro en cuanto se refiere a que había menos probabilidades de quedarse varados en cualquier sitio.

*“La tendencia actual es la de coordinar ambos medios de transporte, de forma que el ferrocarril se limita a los grandes recorridos y al tráfico pesado, dejando el transporte por carretera, servicio de las necesidades locales y el transporte de mercancías de elevado valor por unidad de peso”. “Ecuador ciencia, historia del ferrocarril”. Internet. [www.ecuadorciencia.org](http://www.ecuadorciencia.org)*

La década del sesenta podría ser tomada como el inicio del establecimiento de las dificultades que fueron apareciendo después con la exportación masiva de vehículos que pedían las carreteras y las ciudades y que fue provocando un sinnúmero de problemas como congestionamientos, ruidos, contaminación del medio ambiente, consumo exagerado de combustibles no renovables, insuficiencia vial en las ciudades que no soportan el caudal de vehículos presentes, y otros problemas que actualmente se trata de remediarlos a través de estudios serios de movilidad.

La terminal terrestre de Riobamba fue inaugurada el 12 de diciembre de 1981 (Archivo municipal, 1981) por el Municipio de Riobamba como respuesta a las necesidades de entregar al pasajero y turista que visita esta ciudad, las comodidades necesarias en la realización de su actividad, y para solucionar los inconvenientes que representan la Empresas de Transporte regadas en la ciudad para el tráfico vehicular, la seguridad y el aspecto estético degradado para la ciudad.

*“La idea de contar con un Terminal Terrestre, desde sus inicios provocó un gran impacto en el ordenamiento de la ciudad. El Consejo Nacional de Tránsito, reunido en esta ciudad, resolvió que la Terminal Terrestre Interprovincial de Riobamba, se lo haga en otro sitio y no en la Plaza General Barriga como estaba señalado anteriormente por creerse inapropiado”. (Diario El País, 7 de febrero 1970, pág.1).*

Asimismo existían personas que les parecía correcto que este Terminal se construya en el sitio mencionado anteriormente: *“Si solo se discutiera la ubicación misma de la construcción del Terminal Terrestre de Tránsito, el problema quizá no revestiría la magnitud que representa; lo fundamental es que se construya. Sin embargo no podemos compartir el que se deseche como inconveniente el proyecto de construcción de dicha terminal en la Plaza Barriga, pues cuenta con las facilidades pertinentes y los servicios esenciales para el turista, el comerciante e industrial, el estudioso que quiere conocer la ciudad. No*

*hacerlo es frenar el desarrollo urbanístico y comercial de la ciudad”*. (Diario El País, 17 de febrero 1970, pág.1).

La construcción de la terminal terrestre interparroquial de Riobamba en el barrio La Dolorosa, que se la concluye en 1971 y representó sin lugar a dudas un impacto para la ciudad, puesto que era algo novedoso, era el primer terminal terrestre que funcionaba en la ciudad, en un sitio que parecía tan lejano y que se pensaba nadie iba a ir hasta allá a coger transporte. Hoy resulta tan estrecho que se ve necesaria su inmediata ampliación o reubicación.

## **2.6 MARCO JURÍDICO**

### **2.6.1 LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

Al realizar un estudio técnico de cualquier naturaleza, la mejor estrategia y lo apropiado deberá ser alinearse con la planificación nacional y los planes que manejan las municipalidades, los consejos provinciales, los ministerios y otras instancias que se encargan de estudiar los temas de análisis, mucho mas si se espera que esta investigación tenga asidero para su cristalización, por cuanto es la institucionalidad pública quien se encuentra encargada de hacer práctica la teoría en la que estamos empeñados – *con un profundo compromiso con el presente y el futuro*- como reza el preámbulo de la Constitución de la República del Ecuador.

En este capítulo se presenta la normativa que direcciona el quehacer del estudio de una terminal terrestre, elemento que apenas representa una pieza de la gran maquinaria denominada movilidad. La Constitución de la República, El Plan Nacional del Buen Vivir, el Código de Organización y Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, la Ley Orgánica del Transporte Público, Tránsito y Seguridad Vial vigentes, la Codificación de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, proporcionan el sustento legal, señalan el camino, alcance y contenido del sector de la movilidad en el país. Luego se encuentran otras instancias más específicas y particulares como son las ordenanzas, acuerdos y resoluciones y otros actos de los poderes públicos, como los de cada cantón por ejemplo.

Se señalará la normativa que enmarque la problemática de esta Investigación, en especial lo referente a terminales terrestres y las competencias que las leyes han entregado a las municipalidades del país; en este caso la Municipalidad de Riobamba, institución que sería la encargada de construir una nueva terminal para la ciudad, de ser necesaria.

La Constitución de la República del Ecuador, máxima instancia y Ley Suprema de donde se derivan todas las demás leyes, como ya se ha mencionado, al referirse al tema de la movilidad, señala entre otras cosas las siguientes:

*“Artículo 241.- La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados”. “Constitución de la República del Ecuador”. Corporación de estudios y publicaciones. Quito. 2011*

La planificación es una manera de desarrollar un proyecto hasta llevarlo a la realidad, a su concreción, por tanto, esta es una categoría inmersa en toda actividad humana. Los gobiernos autónomos descentralizados, entiéndase regiones, consejos provinciales, concejos metropolitanos, concejos municipales y parroquias rurales, propenderán a que la planificación de sus actividades tengan relación entre si y no interfieran a los demás.

Con este propósito ha sido creado el *Régimen de Competencias* y, mediante el artículo 264 se entrega entre otras, las siguientes competencias a las municipalidades:

- 1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.*
- 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.*
- 3. Planificar, mantener y construir la vialidad urbana*
- 4. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.*

La Constitución indica que *el transporte* es una de las responsabilidades que el estado debe asumir para mejorar las condiciones de vida, declarándolo como parte del Sistema Nacional de Inclusión y Equidad Social, Artículo 340: *“El Sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información,, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte”*.

Esta norma entrega a la población la libertad para circular por el territorio nacional, a utilizar los medios de transporte en condiciones de equidad y entrega a los gobiernos descentralizados la obligación de planificar y proveer de los elementos para la movilidad, incluido Terminales Terrestres por supuesto. Al respecto la Constitución en el Artículo 394 manifiesta: *“El Estado garantizará la*

*libertad del transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”.*

Lógicamente cuando se habla del Estado se refiere también a los gobiernos autónomos descentralizados como los municipios. Esta autonomía se la debería entender como la obligación de que los planes y programas que estas instituciones asuman, se enmarquen o tengan afinidad con la planificación nacional.

### **2.6.2 EL PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR**

El Plan Nacional del Buen Vivir contiene los lineamientos establecidos en la Constitución de la República. El *Sumak Kawsay* se encuentra establecido en el Artículo 276, con los siguientes objetivos entre otros: *“Mejorar la calidad y esperanza de vida; construir un sistema económico justo, democrático, productivo, solidario, y sostenible; promover un ordenamiento territorial equilibrado y equitativo que integre y articule las actividades socioculturales, administrativas, económicas y de gestión y que coadyuve a la unidad del estado”.* Plan Nacional del Buen Vivir 2009- 2013.SENPLADES. Quito.2009

Este Plan del Buen vivir se lo considera como el primero de los pasos hacia la construcción del Plan Nacional Descentralizado de Planificación Participativa con la finalidad de descentralizar y desconcentrar el poder. Pretende un cambio de paradigma: del desarrollo al buen vivir, hacia la reconstrucción de lo público.

*“La noción de lo público está también asociada a los espacios comunes de encuentro entre ciudadanos: espacios abiertos a todos sin exclusiones y no meramente como un mercado de vendedores y compradores”.* Plan Nacional del Buen Vivir, pág. 40

Lo público se ha ido perdiendo en nuestro país, por ejemplo las plazas, sitios de reunión familiar y comunal, lugares de fiesta y concentración, se fueron convirtiendo a través de los años en parques y jardines amurallados a donde ya no se puede ingresar; los propios mercados, sitios al que acudían las familias hasta por diversión, han ido perdiendo su condición de tal y van siendo reemplazados por el *mall*, entonces lo “público” ya no lo es, porque hoy en día los sitios de reunión son los centros comerciales. La modernidad ha sepultado a

lo tradicional, y pasan a ser otras las formas de reunión y otros los sitios de reunión, entre ellos tenemos a las terminales terrestres. No se lo debe considerar inconveniente, mas bien debemos adaptarnos a esa realidad y sacarle provecho.

El objetivo 7 del Plan del Buen Vivir se propone *“Construir y fortalecer espacios públicos, interculturales y de encuentro común. Los espacios públicos contribuyen al conocimiento y al desarrollo de la cultura, las artes y la comunicación. Desde la garantía de derechos, estos son entendidos como bienes públicos que impulsan diálogos. La generación de espacios públicos sanos, alegres, seguros y solidarios promueve la valorización y el disfrute del uso no instrumental del tiempo. Los espacios públicos ayudan a enfrentar la ansiedad, la soledad y la carencia emocional. Es fundamental disponer de una infraestructura física de fácil y amplio acceso, en la que se pueda deliberar, conocer y disfrutar experiencias que refuercen el desarrollo espiritual, físico e intelectual de la población; eliminar barreras de acceso a personas con discapacidad; mejorar el transporte público”*. PNBV Pág. 285-286

El desarrollo y ordenamiento territorial, desconcentración y descentralización es una estrategia establecida como meta a cumplir en los próximos años, para generar equidad en el desarrollo de las ciudades que no han sido atendidas por los gobiernos y han retrasado su desarrollo, *“Es la geografía la que ha ido condicionando la ubicación de infraestructuras, los modos de transporte, los sistemas agrícolas y la ubicación industrial. Un nuevo modo de acumulación y (re)distribución de la riqueza orientado hacia el Buen Vivir implica también una relectura y una acción proactiva en los territorios para impulsar actividades y relaciones económicas, socio-culturales y ambientales que tienen una localización específica e implican, sobre todo, cambios estructurales en el acceso a los recursos naturales y de servicios para superar la inequidad que históricamente se ha conformado”*. Pág. 125-126

Los territorios de las ciudades deberán articularse con otras que se encuentran a su alrededor, con otras regiones y a nivel nacional, creando oportunidades para todos, con servicios básicos de salud, educación, producción y gestión.

Esta promoción del ordenamiento territorial, integrado, equilibrado, equitativo y sustentable es considerado el inicio hacia la obtención de la *igualdad, cohesión e integración social y territorial en la diversidad*, que se fundamenta en *“Desarrollar un ordenamiento territorial sustentable, que viabilice la asignación de usos del suelo en función de las capacidades y potencialidades territoriales, así como una distribución equitativa de las*

*infraestructuras básicas y de apoyo a la producción; y, jerarquizar adecuadamente y mejorar los servicios relacionados con vialidad, **transporte terrestre**, aéreo, marítimo, señalización, tránsito, logística, energía y comunicación, respondiendo a las necesidades diferenciadas de la población".* PNBV Pág. 150

### **2.6.3 EL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN**

En su Artículo 296, el COOTAD nos proporciona una definición: *"El código orgánico de ordenamiento territorial comprende un conjunto de políticas democráticas y participativas de los gobiernos autónomos descentralizados que permiten su apropiado desarrollo territorial, así como una concepción de la planificación con autonomía para la gestión territorial, que parte de lo local a lo regional en la interacción de planes que posibiliten la construcción de un proyecto nacional, basado en el reconocimiento y la valoración de la diversidad cultural y la proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales, proponiendo un nivel adecuado de bienestar a la población en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones".* Código Orgánico de Organización, Autonomía y descentralización. Versión Profesional. Corporación de estudios y publicaciones. Quito. 2011

Es dignificante saber que los problemas ambientales a los que se encuentra expuesta la humanidad han dejado de ser preocupación exclusiva de las organizaciones ecológicas y de otra índole, sino que han pasado a ser constante preocupación de prácticamente todos los países, que van incluyendo en sus constituciones y distintas leyes, la necesidad de implementar acciones que permitan disminuir al menos el desastre ambiental para que nuestros hijos puedan tener una buena calidad de vida.

El Artículo 297, proporciona a los gobiernos autónomos descentralizados las directrices de la planificación que permitan cumplir los objetivos de la planificación. *"El ordenamiento del territorio regional, provincial, distrital, cantonal y parroquial, tiene por objeto complementar la planificación económica, social y ambiental con dimensión territorial. La definición de las estrategias de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, ambientales y urbanísticos. Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en la ejecución de su competencia de uso y control del suelo, tendrán en cuenta los objetivos contenidos en este artículo".*

A pesar que siempre fueron los organismos seccionales quienes se encargaron de legislar en su jurisdicción, la ley actualmente determina que se lo

haga observando lo que pasa en su alrededor, en coordinación con los contenidos del Plan nacional de Desarrollo y de los planes de los distintos niveles territoriales, como partes del Sistema nacional Descentralizado de Planificación Participativa y sobre todo con la posibilidad de que sus habitantes participen en el nacimiento de las nuevas leyes y en la reforma de las existentes.

#### **2.6.4 LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

La ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone en forma mandataria el ámbito a seguir: *Art. 1.- “La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.” Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”. Quito. Internet. [www.apuntesjuridicos.com](http://www.apuntesjuridicos.com)*

*Art. 12.- La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial.*

Esta ley establece las directrices generales, económicas y como organizar la movilidad jurisdiccional en los gobiernos autónomos descentralizados. En el Artículo 20 de esta ley se dice las funciones y atribuciones del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: **“13. Otorgar a los municipios la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en las áreas urbanas, siempre que cumplan los requisitos previstos en la Constitución y la presente Ley. 20. Declarar de utilidad pública con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”.**

El capítulo IV de esta ley al referirse a las competencias de las municipalidades del país, dice textualmente: **4. “Determinar la construcción de**

*terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería y alimentos y trazado de vías rápidas, trolebús, metro vía u otras...”.*

En la práctica han sido pocos los gobiernos autónomos que han hecho uso de esta normativa, tan solo las grandes ciudades han tomado la decisión de organizar y reglamentar su movilidad. Con esta disposición, se pretende que exista la suficiente planificación seccional para lograr los objetivos, que por cuestiones presupuestarias siempre han sido postergados, mas de ahora en adelante las nuevas disposiciones entregan las competencias respectivas acompañadas del personal adecuado y el correspondiente financiamiento.

El transporte terrestre es el principal elemento de la movilidad en las ciudades el mismo que necesita de un sistema vial apropiado y de terminales terrestres para operar apropiadamente. La Comisión Nacional de Transporte en coordinación con las municipalidades, tiene entre otros objetivos, la construcción de estas terminales terrestres, que deben encontrarse conectadas a los sistemas viales urbanos, nacionales e internacionales. Si en alguna ciudad no existiera una terminal terrestre la ley ordena:

*Art. 62.-“ En las ciudades donde no existan terminales terrestres, los municipios en coordinación con las respectivas Comisiones Provinciales, determinarán un lugar adecuado dentro de los centros urbanos para que los usuarios puedan subir o bajar de los vehículos de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros”.*

En los momentos que vive la humanidad con el calentamiento global, cada día tenemos mas conciencia de la obligación de colaborar con la disminución de los índices de contaminación, por lo que esta ley procura la posibilidad de utilizar medios de transporte no contaminantes como la bicicleta:

*Art. 63.- Los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metro vía y similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de **bicicletas**, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento.*

*Los organismos seccionales exigirán como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las **bicicletas** en el lugar más próximo a la entrada principal, en número suficiente y con bases metálicas para que puedan ser aseguradas con cadenas, en todo nuevo proyecto de edificación de edificios de uso público.*

En la ciudad de Quito por ejemplo existe las Ciclo vías son parte de un plan municipal que se encuentra en ejecución. Al interior del parque de La Carolina existe una ciclo vía, así como en algunos sectores del Norte de la ciudad. El plan consiste en algún momento conectar estos tramos para que los habitantes puedan movilizarse en bicicleta. Asimismo en la ciudad de Riobamba, hace algunos años se implementó un carril exclusivo para bicicletas en el barrio Bellavista; es de esperarse que las autoridades dirijan su mirada hacia la complementación de esta forma de transporte no contaminante.

### **2.6.5 EL ESTATUTO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS**

La jerarquía continúa con el Ministerio de Transportes, es este quien se encuentra en la obligación de planificar, proponer y evaluar la Movilidad a nivel nacional. Sería quien asuma la mayor responsabilidad y con quien deberán coordinar la implantación de planes de movilidad cada uno de los organismos autónomos descentralizados, según el estatuto será quien entregue a los gobiernos descentralizados, los lineamientos de planificación territorial de la movilidad.

*1. “ Formular políticas y estrategias sectoriales, planes, programas y proyectos para garantizar el cumplimiento de los objetivos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el Marco del Plan Nacional de Desarrollo; 2. Asesorar al Ministro y a la alta Dirección del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sobre la adopción de políticas en materia de gestión del transporte, Tránsito e Infraestructura del Sistema Nacional del Transporte y seguridad vial; 3. Desarrollar y ejecutar la Política Nacional de Movilidad. 4. Definir los lineamientos del Plan Estratégico de Movilidad Multimodal, Plan Maestro de Vialidad y Planes Operativos del Ministerio en coordinación con SENPLADES y el Ministerio de Coordinación de Sectores Estratégicos y Ministerio Coordinador de la Producción”. Registro Oficial No 116 del 8 de abril de 2009, Acuerdo No 036, pág. 62*

Entre las atribuciones y responsabilidades que el Ministerio de Transportes, como parte fundamental del manejo de la movilidad, se encuentra precisamente esa labor pero entendida a nivel nacional, entre las que también consta la de “Elaborar programas y proyectos que aseguren un adecuado nivel de servicios de movilidad de personas y carga dentro del territorio nacional, con una visión de integración latinoamericana y global”, misión encargada a la Dirección de Planificación Intersectorial de la Movilidad.

## **2.6.6 CODIFICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL**

En el Artículo 14 de la Codificación de la Ley Orgánica de Régimen Municipal se definen como funciones primordiales de los municipios, sin perjuicio de las demás que le atribuye esta ley, entre otras la siguiente:

*“Podrá planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, en coordinación con los organismos de tránsito competentes, de acuerdo con las necesidades de la comunidad”. “Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”. Internet. [www.apuntesjuridicos.com.ec](http://www.apuntesjuridicos.com.ec)*

## **2.6.7 MANDATO DE LA LEY DE RÉGIMEN PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

A manera de ejemplificación de lo que han realizado algunas instituciones públicas que han realizado planes para mejorar su movilidad, se cree conveniente citar algunas de las leyes sobre las que fundamentaron su trabajo.

*“El H. congreso Nacional mediante la Ley No 46, RO 345 de 27 de diciembre de 1993, expidió la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito que en su artículo 2, numeral 2, otorga al municipio la facultad de planificar, regular y coordinar todo lo relacionado con el transporte publico y privado dentro de la jurisdicción, “para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias”. (Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-20025, Municipio de Quito, Empresa de Movilidad y Obras Publicas, Pág. 53, 2009)*

Esta Ley, promulgada por el Congreso Nacional en 1993, entrega las mismas competencias al Municipio de Quito que hoy entrega el Código Orgánico de Organización Territorial a todos los municipios del país mediante el Régimen Nacional de Competencias. Entonces el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se encargó de reglamentar esas atribuciones:

*“En aplicación a la Ley de Régimen para el distrito Metropolitano de Quito, el concejo metropolitano, expidió el Código Municipal en cuyo libro I, “Titulo II de la Organización Administrativa”, Capítulo I, se establecen los ramos de la administración municipal y de su estructura funcional. Según sus preceptos es atribución del concejo Municipal normar a través de Ordenanzas, determinando las políticas a seguirse en cada una de las áreas propias de la administración municipal”. (Plan Maestro de Movilidad para el Distrito*

*Metropolitano de Quito 2009-20025, Municipio de Quito, Empresa de Movilidad y Obras Publicas, Pág. 53, 2009).*

“Haciendo uso de las atribuciones entregadas, el Municipio de Quito reglamenta como ya se dijo, el transporte público y privado de la ciudad mediante ordenanzas que sabemos son mandatos que deben cumplirse dentro de la jurisdicción.

*“Dentro de ese grupo normativo relacionado con la movilidad se identifican los siguientes instrumentos: Ordenanza No 3429 de 10 de febrero de 2003 que regula la delegación de operaciones los corredores de transporte publico; la 3512 de 14 de junio de 2004 reformatoria a la 3429; 0147 de 19 de junio de 2005 que reglamente la circulación de los vehículos de carga; la 0164 de 10 de enero dl 2006 relacionada con el transporte turístico; á 0221 de 22 de octubre del 2007 referente al sistema de estacionamientos; la 0238 del 14 de febrero de 2008, referente al uso del cinturón de seguridad; la 0247 de 14 de marzo de 2008 que regula la gestión del transporte y el trafico; la 0251 de 9 de junio del 2008 que crea la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Publicas EMMO\_Q; la resolución A018 del 11 de diciembre de 2007 que crea la compañía Trolébus-Q S.A.; la 0266 del 31 de diciembre de 2008 reformatoria a la 0247 y la 0268 de 20 de enero de 2009 relacionada con la promoción de los vehículos motorizados”. (Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-20025, Municipio de Quito, Empresa de Movilidad y Obras Publicas, Pág. 53, 2009).*

## **2.6.8 OTRAS NORMATIVAS**

### **2.6.8.1 NORMAS DE DISEÑO**

Desde el aparecimiento de la Arquitectura hasta los actuales momentos, las técnicas de proyectar han evolucionado enormemente y el alto grado de especialización de las actuales técnicas de construcción ha incrementado inmensamente el campo de la normativa. Se puede decir que cada vez que aparece una tendencia, un material o tan solo una idea de diseño, van a venir acompañadas de sus propias normas.

Un ejemplo de cómo se calcula la capacidad de una terminal terrestre, como el paso previo hacia la programación, la menciona Córdova, 2002, en su análisis del antiguo terminal de Cumandá en Quito, quien manifiesta que se debe contar con la siguiente información:

1.- Número de viajes/día que realiza el transporte hacia el Sur

- 2.- Número de viajes/frecuencias diarias del transporte por día
- 3.- Número de viajes/frecuencias del transporte por hora de más demanda
- 4.- Número de pasajeros transportados por día
- 5.- Número de pasajeros transportados por hora de más demanda
- 6.- Número de viajes/frecuencias de llegada por hora pico (medios de transporte)
- 7.- Número de cooperativas que ofrecen sus servicios

Córdova concluye que los buses salen con el 85 % de 40 pasajeros del terminal, o sea con 35 pasajeros.

Antes había determinado que la terminal de Cumandá tiene 1281 frecuencias diarias, con lo que el cálculo de pasajeros por día es el siguiente:

1281 frecuencias x 35 pasajeros/autobús promedio = 44.835 pasajeros cada día

Existen muchas normas según lo que se desee abarcar o analizar, normas para diseño arquitectónico, en donde deben incluirse todas las tipologías: hospitales, construcciones escolares, edificios públicos, puentes, iglesias, parques, avenidas, terminales terrestres, aeropuertos, puertos marítimos, hoteles, restaurantes, fábricas, naves industriales, sitios de recreación como cines y teatros, universidades, urbanizaciones de vivienda y lotizaciones, laboratorios, estadios, coliseos, normas para diseño estructural por vientos y por sismos, para diseño mecánico e hidráulico, etc.

Existe otro tipo de normativa que la dicta el organismo competente en la planificación de las ciudades y que corresponde a los Municipios del país. Estos dictan reglamentos que deben ser acogidos por los diseñadores para la proyección de sus edificaciones, obedeciendo éstas ordenanzas.

*“Una ordenanza es un tipo de norma jurídica, que se incluye dentro de los reglamentos, y que se caracteriza por estar subordinada a la ley. En materia de consumo, las ordenanzas las suelen emitir los Ayuntamientos, y por eso se habla de Ordenanza municipal como la norma dictada por un ayuntamiento, municipalidad o su máxima autoridad, para la gestión del municipio o comuna”.*  
Internet. [www.consumoteca.com](http://www.consumoteca.com)

Las ordenanzas son disposiciones, entiéndase órdenes, que dictamina el municipio de una ciudad y que debe ser acatada por los contribuyentes. De esa manera se trata de “ordenar” el crecimiento, así por ejemplo la municipalidad de

Riobamba, dicta ordenanzas: para cerramientos baldíos, o la ordenanza que regula el funcionamiento de la Empresa de Agua Potable, sobre instalación de rótulos, anuncios y propaganda en el área central, etc.

El Concejo Metropolitano de la ciudad de Quito, mediante ordenanza 3457 expide las Normas de Arquitectura y urbanismo, entre las que interesan constan algunas referidas a terminales terrestres:

**Andenes.-** *Estos deben ser diseñados considerando espacios exclusivos para las personas con discapacidad y movilidad reducida, en cada uno de los accesos al vehículo de transporte, cuya dimensión mínima debe ser de 1.80 m. por lado y ubicados en sitios de fácil acceso al mismo.*

**Terminales terrestres.-** *El diseño de terminales terrestres debe cumplir con los requisitos de accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico, para: ascensores, escaleras mecánicas, rampas fijas y rampas móviles, baterías sanitarias, pasamanos, etc., que permitan la fácil circulación de estas personas.*

**Señalización.-** *En paradas de buses, andenes y terminales terrestres debe implantarse señalización horizontal y vertical correspondiente, de acuerdo a los siguientes requisitos: En los espacios considerados para uso exclusivo de las personas con discapacidad y movilidad reducida, el piso debe ser pintado de color azul de acuerdo con la norma INEN 439, y además incorporar el símbolo gráfico de discapacidad, según norma INEN 2 240. Debe colocarse la señalización vertical que establece el símbolo gráfico utilizado para informar al público que lo señalado es accesible, franqueable y utilizable exclusivamente por personas con discapacidad y movilidad reducida, cuyas características deben cumplir con norma INEN 2240.*

A continuación se citará parte de la “ORDENANZA DE CREACIÓN DEL CÓDIGO MUNICIPAL DE RIOBAMBA”, que contiene el conjunto de normas que rigen actualmente en la ciudad de Riobamba, de donde se han extraído las que refieren al tema de transportación de personas. Es la ordenanza No. 015-2010 que incorpora al Código Municipal la Estructura Orgánica y Funcional de la Municipalidad:

#### **DE LA DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL**

**Art. I. 112.-** *Son funciones de la Dirección de Planificación Territorial las siguientes:*

- c) *Supervisar y realizar la ejecución de los programas y proyectos que integran el Plan de Desarrollo Urbano de Riobamba y el Plan de Desarrollo Cantonal en materia de ordenamiento territorial;*
- e) *Ejercer a través de sus departamentos y secciones, el control sobre los procesos de uso, ocupación y fraccionamiento del suelo, vivienda, equipamiento e infraestructura y las demás relacionadas con el desarrollo urbano-cantonal*

**Art. I. 115.-** *Son funciones del Departamento de Planes, Programas y Proyectos:*

*Elaborar programas y proyectos de infraestructura urbana y rural en el cantón y otros proyectos de desarrollo físico.*

**DEL DEPARTAMENTO DE GESTIÓN Y CONTROL TERRITORIAL**

**Art. I. 117.-** *Son funciones del Departamento de Gestión Territorial las siguientes:*

- c) *Ejercer el control sobre el uso, ocupación y fraccionamiento del suelo urbano cantonal a través de la supervisión de las normas técnico - legales vigentes*

**DEL DEPARTAMENTO DE TERMINALES TERRESTRES**

**Art. I. 215.-** *Son funciones de este Departamento:*

- a) *Velar que la infraestructura e instalaciones se mantengan adecuadamente;*
- b) *Establecer normas y regular el comportamiento de los usuarios de las terminales;*
- c) *Realizar estudios de regímenes tarifarios encaminados a lograr un autofinanciamiento del servicio, de acuerdo a tasas establecidas por la Municipalidad;*
- d) *Administrar lo relacionado con arrendamientos de locales y uso de instalaciones;*
- e) *Proponer reformas a ordenanzas y reglamentos en la materia;*
- f) *Coordinar con las demás dependencias municipales las actividades de este servicio;*
- g) *Coordinar la protección y seguridad ciudadana en los terminales terrestres; y,*
- h) *Las demás funciones que le asigne la Directora o el Director de Proyectos, Convenios y Desarrollo Económico, en el ámbito de su competencia.*

**DEL DEPARTAMENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO**

**Art. I. 232.-** *Son funciones del Departamento del SEROT:*

- a) *Supervisar y controlar el funcionamiento del sistema de estacionamiento en la ciudad de Riobamba;*

- b) *Sancionar a los usuarios y ciudadanos que incumplan con la Ordenanza del Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado;*
- c) *Recomendar nuevos sitios de estacionamiento tarifado a implementarse en la ciudad de Riobamba;*
- d) *Coordinar con la Dirección de Planificación en el diseño de la señalética y la capacidad técnica para nuevos espacios autorizados. “El ilustre concejo cantonal de Riobamba”. Internet. [www.municipioderiobamba.gob.ec](http://www.municipioderiobamba.gob.ec)*

## CAPÍTULO III

### METODOLOGÍA

#### 3.1 MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

##### 3.1.1 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

###### 3.1.1.1 INVESTIGACIÓN CUALITATIVA

Para Carrión, 2008, *“el sujeto humano es siempre el punto de referencia, directo o indirecto, imprescindible para la comprensión profunda de los problemas. Los diseños cualitativos, intentan recuperar para el análisis parte de esta complejidad del sujeto y de sus modos de ser y de hacer en el medio que lo rodea. Lo íntimo, lo subjetivo, por definición difícilmente cuantificables, son el terreno donde se mueven por lo tanto los métodos cualitativos”*. Carrión Fabián 2008, material de clase Maestría Diseño Arquitectónico, UTA, 2008.

Continúa: *“los relatos biográficos, las llamadas historias de vida, son piezas claves dentro de los diseños cualitativos. Con esta técnica se conoció no sólo la historia del sujeto sino también la historia de su medio, pues cada individuo se encuentra en permanente interacción con el ambiente que lo rodea, y se puede así profundizar en su sistema de valores y representaciones, creencias y expectativas”*.

El trabajo de investigación llevado a cabo ha seguido las sugerencias de Fabián Carrión de ser muy cuidadoso en la recolección, análisis e interpretación de los datos obtenidos, en la recopilación de opiniones mediante entrevistas, ni de interpretarlos libremente. Se ha tratado de tomar exclusivamente los datos que se han considerado necesarios, puesto que mediante una entrevista se ha logrado con preguntas aparentemente superficiales, obtener información que quizá no se lograba preguntando directamente.

###### 3.1.1.2 INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA

Se realizó también la Investigación cuantitativa. Zamora, 2008 utiliza predominantemente información de tipo cuantitativo directo. *“La encuesta Social, que es la investigación cuantitativa de mayor uso en el ámbito de las*

*ciencias sociales consiste en aplicar una serie de técnicas específicas con el objeto de recoger, procesar y analizar características que se dan en personas de un grupo determinado; estudios cuantitativos con datos secundarios: los cuales, abordan análisis con utilización de datos ya existentes". Internet. gfza1@hotmail.com, Zamora Acosta, Gino, Resúmenes de trabajo, Estadística e Investigación, agosto 2008*

Se lograron obtener datos cuantitativos mediante encuestas realizadas a todos los protagonistas de la transportación interprovincial, transportistas, pasajeros nacionales y turistas extranjeros, comerciantes que trabajan al interior de la terminal y comerciantes que lo hacen al exterior, autoridades municipales, y se creyó conveniente encuestar también a profesionales del diseño arquitectónico con el propósito de obtener información especializada en este tema.

### **3.1.2 TIPOS DE INVESTIGACIÓN**

#### **3.1.2.1 INVESTIGACIÓN ANALÍTICA**

Este procedimiento, que consiste fundamentalmente en establecer la comparación de variables entre grupos de estudio y de control. Este tipo de investigación sirvió para analizar las diversas propuestas arquitectónicas construidas en diferentes ciudades. Además, sirvió para hacer referencia a la hipótesis propuesta que se ha tratado de probar.

#### **3.1.2.2 INVESTIGACIÓN BIBLIOGRÁFICA**

*Dice Carrión, 2008: "El principal beneficio que el investigador obtiene mediante una indagación bibliográfica es que puede incluir una amplia gama de fenómenos, ya que no sólo tiene que basarse en los hechos a los cuales él tiene acceso de un modo directo sino que puede extenderse para abarcar una experiencia inmensamente mayor. Si el investigador tiene a su alcance una bibliografía adecuada no tendrá obstáculos para contar con toda la información de referencia apelando a una gran cantidad de datos secundarios".*

Para el efecto, se acudió a textos especializados en el campo que era necesario abordar y a revistas que tratan aunque sea someramente las tipologías de Terminales Terrestres, Transporte, Economía, Marketing y otros relacionados. Fue fundamental y básico el contar con elementos accesorios de la tecnología e informática como es el Internet, a través del cual se pudieron obtener abstracts con la información adecuada de contenido y autor, y se accedió a conexiones o links secundarios que aportaron a la obtención de la información.

Al recoger la información se tuvo cuidado en no realizar simples copias textuales, sino que previamente se revisaron varios autores, se analizó la información que proporcionaban y se la resumió de manera que esta información pudiera ser útil para el entendimiento de los diferentes ámbitos que abarca la temática.

Una alternativa complementaria consistió en la consulta directa a expertos o especialistas en el asunto, que suelen tener un buen conocimiento del tema. A medida de lo que ha sido posible, se acudió a personas que se encuentran involucrados directamente con el funcionamiento y administración de la Terminal Terrestre , o que manejan información relacionada porque sus funciones lo disponen así como son los funcionarios municipales del departamento de Planificación y autoridades del cantón Riobamba.

### **3.1.2.3 INVESTIGACIÓN DE CAMPO**

Se visitaron varias terminales terrestres del país y por supuesto principalmente el interior de la terminal terrestre de Riobamba, propósito básico de esta investigación. *“Es la investigación que se aplica para comprender y resolver alguna situación, en un contexto determinado. Se trabaja en el ambiente natural en que conviven las personas y las fuentes consultadas, de donde se obtienen los datos más relevantes a ser analizados, los individuos, grupos y representaciones de las organizaciones sociales, que llevan a descubrir relaciones e interacciones entre variables sociológicas, psicológicas y educativas en estructuras sociales reales y cotidianas”.* *“Tipos de Investigación”.* Internet. [www.es.wikipedia.org](http://www.es.wikipedia.org)

Se utilizó para el propósito del tema planteado, la investigación de campo, pues es la que permite obtener la información directamente de los usuarios tanto demandantes como oferentes, no solamente de la terminal terrestre de Riobamba en si mismo, sino de todos los individuos que tiene que ver con esta problemática; comerciantes que se han ido situando a través del tiempo en los alrededores por cuanto la terminal no ofrece muchos servicios, las autoridades que a través del tiempo les ha interesado solucionar los problemas, y se ha permitido que en la actualidad el servicio haya colapsado a tal punto que se ha iniciado una verdadera campaña de toda la ciudadanía que ha volcado sus esfuerzos para encontrar soluciones.

Este tipo de investigación se basó en informaciones o datos primarios, obtenidos directamente de la realidad. *“Su innegable valor reside en que a través de ellos el investigador se pudo cerciorar de las verdaderas condiciones en que se*

*han conseguido sus datos, haciendo posible su revisión o modificación en el caso de que surjan dudas respecto a su calidad. Esto, en general, garantizó un mayor nivel de confianza para el conjunto de la información obtenida de un sector mucho más pequeño de la generalidad, con lo que éste se puede abordar con mayor precisión y seguridad". Carrión Fabián, material de clase Maestría Diseño Arquitectónico, UTA, 2008.*

Se elaboraron hojas de encuesta, con preguntas emergidas de la operacionalización de las variables dependiente e independiente, dirigidas a todos los protagonistas inmersos en el funcionamiento de la Terminal Terrestre, y que fueron consultados sobre temas específicos de su actividad. Así, un chofer tuvo su propio cuestionario, diferente al cuestionario armado para el comerciante, el pasajero, el turista, el comerciante interno y también el externo, pues dentro de sus propias vivencias proporcionaron una información lo más próxima a la verdadera. También se requirió información a través de estas encuestas, a personas expertas en el tema de la arquitectura, a profesionales vinculados con la planificación urbana y el diseño arquitectónico, quienes aportaron con su conocimiento sobre aspectos que solamente ellos pudieron hacerlo por ser conocedores de la tipología.

Mereció especial atención el criterio de las principales autoridades municipales, el Alcalde y todos los concejales, de quien se recogió su criterio a través de las encuestas, pues son ellos los principales interesados en resolver los problemas de la ciudad, y son a final de cuentas los principales entes de gestión y concreción de la planificación de la infraestructura urbana, la misma que debe inscribirse en el marco de la planificación regional y nacional, según lo manda el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización.

El contenido de las diferentes fichas de encuesta fue elaborado por separado para los distintos protagonistas de la utilización de la terminal terrestre de la ciudad de Riobamba: Transportistas, Pasajeros dentro de los que se encuentran los turistas, Comerciantes internos y externos, Autoridades municipales y Expertos en planificación y diseño de soluciones urbanas que se dedican al tema y que de alguna manera son referentes del quehacer en la ciudad.

Estas fichas de encuesta consideran preguntas específicas para cada grupo de usuarios, con el propósito de diferenciar el grado de conocimiento que cada uno de ellos podría tener sobre el tema, por ejemplo, a los comerciantes no se les podía preguntar sobre cuestiones de diseño arquitectónico. Ver anexo No.

2

### **3.1.3 NIVELES DE LA INVESTIGACIÓN**

El nivel de investigación alcanzado fue logrado gracias al grado de conocimiento que se obtuvo sobre el tema, a través de algunas herramientas que han permitido obtener, procesar y sintetizar la información.

En la recolección de la información se utilizó fundamentalmente el estudio de casos. Este nivel es considerado como el más apropiado para profundizar en el conocimiento del funcionamiento de una terminal terrestre, debido a que éste es poco abarcado y sus datos no son sino una respuesta a necesidades particulares de diferentes ciudades, con diferentes usuarios, construido en diferente topografía, con diferentes condiciones climáticas y distintas propuestas económicas.

#### **3.1.3.1 ESTUDIO DE CASOS**

El estudio de casos fue una manera de aproximarse a las experiencias obtenidas en otras ciudades ecuatorianas y latinoamericanas sobre el tema que se está abordando, ya que las realidades, los problemas y las soluciones casi siempre terminan siendo similares.

Vista esta realidad, se abordaron ejemplos de terminales terrestres en ciudades cercanas del exterior a través de información bibliográfica respetando completamente los derechos de autoría asentando oportunamente la respectiva cita, y del país mismo a través asimismo de investigación bibliográfica y especialmente de observación del funcionamiento de otras terminales, entrevistas con las personas encargadas de su funcionamiento, para saber que problemática tuvieron, como la abordaron y sobre todo como la solucionaron espacialmente, su programación arquitectónica, sus soluciones espaciales, etc., con el propósito de imitar la parte buena, desechando lo que puede parecer desacertado o inconveniente a juicio del investigador puesto que se tomó en cuenta y se tuvo cuidado de estudiar diferencias como la condición climática, los materiales, situación económica, e incluirlo como parte de una propuesta de solución en particular en este tema de investigación.

Como lo manifiesta Carrión, 2008, *“lo peculiar de este diseño es el estudio profundizado y exhaustivo de uno o muy pocos objetos de investigación, lo que permite obtener un conocimiento amplio y detallado de los mismos, casi imposible de alcanzar mediante los otros diseños considerados. Se basa en la idea en que si estudiamos con atención cualquier unidad de un conjunto determinado estaremos en condiciones de conocer algunos aspectos generales de éste. Por lo menos, se supone, tendremos una perspectiva, una reseña general que orientará*

*provechosamente una búsqueda posterior, más sistemática y orgánica. Es muy posible que las apreciaciones que formulemos al cabo de nuestro estudio posean un valor bastante alto y que ellas puedan ser generalizadas a todo el universo tan sólo con leves modificaciones o adiciones. Si en vez de tomar un solo caso estudiamos una cierta variedad de ellos, tres o cuatro por ejemplo, será posible extraer conocimientos más valiosos y confiables”.*

Estas apreciaciones totalmente validas para el presente tema de investigación fueron consideradas. Se visitaron las terminales terrestres de las ciudades de Quito (Quitumbe y Carcelén), Ibarra, Tulcán, Latacunga, Guayaquil y Cuenca. Los datos obtenidos han permitido avizorar el alcance que tienen y deben tener los diseñadores de cualquier tipología de la arquitectura, para poder proponer ideas y proyectos que contengan todo el conjunto de maneras de dar soluciones espaciales que verdaderamente satisfagan la necesidad, en este caso, de contar con una terminal terrestre lo mas próxima a la eficiencia.

También se hicieron observaciones en lo referente a la presencia del comercio que se ubica de cierta manera espontáneamente en los alrededores de las terminales terrestres. Se encontraron muchas similitudes en la presencia de negocios que tienen que ver con la transportación: restaurantes, hoteles, estaciones de combustible, repuestos, lavadoras, lubricadoras, etc.

### **3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA**

Para Carrión, 2008, *“En el caso de que nuestro universo esté compuesto por un número relativamente alto de unidades será prácticamente imposible, por razones de tiempo y de costos, y porque no es en realidad imprescindible, examinar cada una de las unidades que lo componen. En vez de realizar esa fatigosa tarea procederemos a extraer una muestra de ese universo, o sea un conjunto de unidades, una porción del total, que nos represente la conducta del universo en su conjunto. Una muestra, en un sentido amplio, no es más que eso, una parte del todo que llamamos universo y que sirve para representarlo”.* (Carrión Fabián, material de clase Maestría Diseño Arquitectónico, UTA, 2008).

Siendo el universo de estudio bastante amplio por tratarse de un tema urbano, aunque lo suficientemente limitado, no deja de ser grande. La población a la que se dirigió la Investigación estuvo representada por:

Dirigentes de empresas de transportes de la Terminal:	16
Dirigentes de empresas de Transporte alrededor de la Terminal	02
Dirigentes y/o transportistas de empresas con Terminal propia	11

Empresas que ocupan la vía pública en otros sectores de la ciudad	16
Transportistas que ocupan la Terminal:	45
Usuarios de la Terminal:	100
Comerciantes al interior de la Terminal:	12
Comerciantes al exterior de la Terminal:	32
Autoridades Municipales: (Alcalde y Concejales)	12
Expertos en diseño arquitectónico	06

El universo de la muestra es 252 personas. El cálculo de la muestra se lo hizo utilizando el método de muestreo probabilístico con la siguiente formula:

$$n = \frac{Z^2PQN}{Z^2PQ+Ne^2}$$

en donde:

$Z^2$  = Distribución bajo la curva probabilística, con un nivel de significación del 95%

Igual a 1.96

PQ= Probabilidad de ocurrencia y no ocurrencia

P= ocurre = 50%

Q= no ocurre = 50%

N = Universo de la muestra, en este caso 252 personas

e = error estadístico de 1% a 5%, de donde se trabajará con el 3%

### 3.3. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

#### 3.3.1 VARIABLE INDEPENDIENTE (Terminal Terrestre)

**Concepto:** Terminal terrestre es el lugar donde se trata de agrupar a las empresas de transporte y a varias mini terminales que ocupan las ciudades en forma desordenada, con el propósito de brindar seguridad y servicio al ciudadano, a las empresas de transporte, al comercio, a entidades públicas y privadas, además de ordenar la movilidad de personas y mercaderías entre dos lugares, provocando intercambios, flujos y desplazamientos diferentes tanto al interior como al exterior de acuerdo a los recorridos y de acuerdo al día. Es utilizado por medios de transporte que circulan en un soporte físico vial

conformando sistemas de transporte, articulando modos de producción y consumo. Una terminal terrestre acoge a varios tipos de usuarios según la actividad, uso, tipo y tiempo de viaje que realicen.

Su diseño considera como soporte técnico básico a la Ingeniería de Transportes y a una programación arquitectónica adecuada para resolver una necesidad específica, según las determinantes y condicionantes que son únicas para cada ciudad. Estas, definirán el tipo de instalaciones y espacios interiores y exteriores basándose en normas de diseño y legislación urbana municipal, para que las actividades de personas y vehículos se desarrollen con comodidad. Los planteamientos espaciales, estructurales y funcionales se crean o toman del análisis de casos y a través de normas que contemplan a discapacitados, normas de construcciones, de bomberos, municipales, etc., y otra norma que permiten un diseño ordenado y económico, comprensible, diferenciado de otros objetos arquitectónicos, fácil de construir y con la menor posibilidad de error, denominada modulación, que no es otra cosa que la Arquitectura Modular como modo de diseño de sistemas por separado que se conectan luego conservando relaciones proporcionales y dimensionales a los que pueden agregarse otros sistemas sin afectar al todo.

**Categorías: Cuadro No. 9**

- a) Empresas de transporte
- b) Mini terminales
- c) Comercio
- d) Movilidad
- e) Flujos
- f) Sistemas de transporte
- g) Tipos de terminal
- h) Tipos de usuarios
- i) Programación arquitectónica
- j) Normas de diseño
- k) Modulación
- l) Arquitectura Modular

m) Arquitectura Sostenible y Bioclimática

Cuadro No 9

Elaborado por: Arq. Robert Unda

CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Empresas de transporte	Interprovinciales	¿Cuántas empresas Interprovinciales ocupan la actual terminal?	Entrevista Administradora Terminal de Riobamba
	Cantoniales	¿Cuántas empresas cantoniales ocupan la actual terminal?	Entrevista Administradora Terminal de Riobamba
	No utilizan la actual Terminal	¿Cuántas empresas no ocupan la actual terminal?	Encuesta en la ciudad
Mini terminales	Cantoniales	¿Cuántas terminales cantoniales existen en Riobamba?	Encuesta en la ciudad
	Parroquiales	¿Cuántas terminales cantoniales existen en Riobamba?	Encuesta en la ciudad
Comercio	Comercio minorista	¿Qué tipo de comercio minorista necesita Ud. al interior de la Terminal?	Encuesta a pasajeros
	Alojamiento	¿Qué tipo de alojamiento utiliza Ud. cuando llega a la ciudad?	Encuesta a pasajeros
	Servicio Automotriz	¿Cuáles servicios automotrices son requeridos por Ud. frecuentemente al interior de la Terminal?	Encuesta a choferes de las empresas
	Alimentación	¿Necesita alimentación cuando ocupa la Terminal? ¿Comida rápida, preparada?	Encuesta a choferes de las empresas y a los pasajeros
		¿Qué tipo de alimentación necesita cuando ocupa la Terminal?	Encuesta a choferes de las empresas y a los pasajeros
Movilidad	Bus urbano	¿Ud. acude y/o desaloja la terminal terrestre en bus urbano?	Encuesta a los pasajeros
	Taxi	¿Ud. acude y/o desaloja la terminal terrestre en taxi?	Encuesta a los pasajeros
	Transporte propio	¿Ud. acude y/o desaloja la terminal terrestre en transporte propio, y qué tiempo necesita para estacionar?	Encuesta a los pasajeros
	Señalización Interna	¿Qué tipo de señalización necesitaría Ud. al interior de la Terminal?	Encuesta a choferes de las empresas y a los pasajeros
	Señalización Externa	¿Qué tipo de señalización necesitaría Ud. al exterior de la Terminal?	Encuesta a choferes de las empresas y a los pasajeros
Flujos	De pasajeros	¿Cuántos pasajeros diarios ocupan la Terminal?	Entrevista Administradora Terminal de Riobamba

	De personal administrativo	¿Qué personal administrativo labora en la terminal?	Entrevista Administradora Terminal de Riobamba
	De personal de mantenimiento	¿Qué personal de mantenimiento labora en la terminal?	Entrevista Administradora Terminal de Riobamba
	De autos particulares	¿Cuántos autos particulares llegan diariamente a la Terminal, y cual es el tiempo de permanencia?	Observación
	De taxis y camionetas	¿Cuántos taxis y/ o camionetas llegan diariamente a la Terminal, y cual es su tiempo de permanencia?	Observación
	De transporte Interprovincial	¿Cuántas frecuencias interprovinciales diarias entran y salen de la Terminal y cual es su tiempo de permanencia?	Entrevista Administradora Terminal de Riobamba
	De transporte Cantonal y Parroquial	¿Cuántas frecuencias cantonales diarias entran y salen de la Terminal, y cual es su tiempo de permanencia?	Entrevista Administradora Terminal de Riobamba
	De transporte urbano	¿Cuántas frecuencias de buses urbanos llegan a la Terminal?	Observación
Sistemas de transporte	Número de frecuencias de ingreso y origen	¿Cuántas frecuencias diarias llegan a la terminal, y cuantas en feriados?	Entrevista Administradora Terminal de Riobamba
	Número de frecuencias de salida y destino	¿Cuántas frecuencias diarias salen de la terminal, y cuantas en feriados?	Entrevista Administradora Terminal de Riobamba
Tipos de terminal	Interprovinciales	¿Qué tipo de terminal terrestre interprovincial cree Ud. que debería haber en Riobamba?	Entrevista a Autoridades Municipales, Choferes de empresas, taxis y camionetas, pasajeros, turistas.
	Intercantoniales	¿Qué tipo de terminal terrestre intercantonal cree Ud. que debería haber en Riobamba?	Entrevista a Autoridades Municipales, Choferes de empresas, taxis y camionetas, pasajeros, turistas.

	Interparroquiales	¿Qué tipo de terminal terrestre interparroquial cree Ud. que debería haber en Riobamba?	Entrevista a Autoridades Municipales, Choferes de empresas, taxis y camionetas, pasajeros, turistas.
	Urbanas	¿Qué tipo de terminal urbana cree Ud. que debería haber en Riobamba?	Entrevista a Autoridades Municipales, Choferes de empresas, taxis y camionetas, pasajeros, turistas.
	De transferencia	¿Qué tipo de terminal de transferencia cree Ud. que debería haber en Riobamba?	Entrevista a Autoridades Municipales, Choferes de empresas, taxis y camionetas, pasajeros, turistas.
Tipos de usuarios	Uso de la Terminal	¿Ingresa Ud. al Terminal para acceder al transporte?	Encuesta a pasajeros
	Por la clase social y/o económica	¿Ingresa Ud. al Terminal para acceder al transporte y/o comprar?	Encuesta a pasajeros
	Por el tipo de viaje	¿Ud. realiza viajes largos o cortos desde la terminal?	Encuesta a pasajeros
	Por el tiempo de viaje	¿Generalmente cuánto dura el viaje que Ud. realiza?	Encuesta a pasajeros
Programación arquitectónica	Para usuarios	¿Qué áreas e instalaciones le agrada que haya en la Terminal?	Entrevista a pasajeros
	Para transportistas	¿Qué áreas e instalaciones le agrada que haya en la Terminal?	Entrevista a transportistas
	Para comerciantes	¿Qué áreas e instalaciones le agrada que haya en la Terminal?	Entrevista a pasajeros y comerciantes
	Para turistas	¿Qué áreas e instalaciones le agrada que haya en la Terminal?	Entrevista a turistas
Normas de diseño	Habitabilidad, Accesibilidad y Funcionamiento	¿Qué tipo de estacionamientos debería haber en la Terminal, en playa o en altura?	Entrevista a choferes de empresas, taxis y camionetas
	Higiene, Servicios y Acondicionamiento ambiental	¿Qué tipo de servicios sanitarios debe tener la Terminal Terrestre?	Entrevista a choferes de empresas, taxis y camionetas y pasajeros
		¿Debería haber depósito y manejo de residuos en la terminal?	Entrevista a autoridades municipales
		¿Qué tipo de servicios requiere Ud. al interior de la Terminal? SSHH, Cafetería Cine, Botica, otros	Encuesta a transportistas, pasajeros, turistas

	¿Necesitaría Ud. servicio Médico al interior de la Terminal?	Entrevista a choferes de empresas, taxis y camionetas y pasajeros
	¿Debería haber suficiencia energética en la Terminal para iluminación y ventilación?	Entrevista a autoridades municipales
Comunicación Evacuación y Prevención de Emergencias	Sin contar las normas comunes de diseño ¿Qué dispositivos de seguridad y protección debería tener la Terminal?	Entrevista a autoridades municipales, choferes y pasajeros
Integración al Contexto e Imagen Urbana	¿Cómo debería integrarse un diseño arquitectónico del Terminal al contexto y a la ciudad?	Entrevista a expertos que hayan diseñado Terminales Terrestres, y a la observación de otras Terminales nacionales e internacionales
Instalaciones	¿Qué instalaciones hidráulicas deberían considerarse en una Terminal Terrestre?	Entrevista a expertos que hayan diseñado Terminales Terrestres, y a la observación de otras Terminales nacionales e internacionales
	¿Qué instalaciones sanitarias deberían considerarse en una Terminal Terrestre?	Entrevista a expertos que hayan diseñado Terminales Terrestres, y a la observación de otras Terminales nacionales e internacionales
	¿Qué instalaciones eléctricas deberían considerarse en una Terminal Terrestre?	Entrevista a expertos que hayan diseñado Terminales Terrestres, y a la observación de otras Terminales nacionales e internacionales
	¿Qué instalaciones de combustible deberían considerarse en una Terminal Terrestre?	Entrevista a expertos que hayan diseñado Terminales Terrestres, y a la observación de otras Terminales nacionales e internacionales

		¿Qué instalaciones de voz y datos deberían considerarse en una Terminal Terrestre?	Entrevista a expertos que hayan diseñado Terminales Terrestres, y a la observación de otras Terminales nacionales e Internacionales
		¿Qué instalaciones de acondicionamiento y expulsión de aire deberían considerarse en una Terminal Terrestre?	Entrevista a expertos que hayan diseñado Terminales Terrestres, y a la observación de otras Terminales nacionales e Internacionales
	Legislación urbana municipal	¿Qué parte de la Legislación Urbana Municipal debe ser considerada en el diseño de una Terminal Terrestre?	Entrevista a Autoridades Municipales de Riobamba, Planificación Municipal
Modulación	Modulo Estructural	¿Qué figura y dimensiones debería tener el modulo estructural a utilizarse en un diseño de Terminal?	Observación de casos similares nacionales e internacionales y Entrevista a expertos
	Modulo de actividad	¿Qué figura y dimensiones debería tener el modulo de la actividad a utilizarse en un diseño de Terminal?	Observación de casos similares nacionales e internacionales y Entrevista a expertos
Arquitectura Modular	Cubos aislados	¿Debería utilizarse el sistema de cubos aislados en el diseño de una terminal terrestre?	Observación de casos similares nacionales e internacionales y Entrevista a expertos
	Poli cubos unidos entre si	¿Debería utilizarse el sistema de cubos unidos entre sí en el diseño de una terminal terrestre?	Observación de casos similares nacionales e internacionales y Entrevista a expertos

### 3.3.2 VARIABLE DEPENDIENTE (Negocios relacionados)

**Concepto:** Negocio es una actividad a través de la cual se obtiene dinero a cambio de entregar bienes y servicios a otras personas, es obtener dinero a cambio de realizar actividades de producción, comercialización o prestación de servicios, es una herramienta para lograr metas económicas. Los productos alcanzan un posicionamiento en el mercado según su capacidad para competir y

alienar la mente de los consumidores, trabajo del que se encarga la mercadotecnia buscando la forma de generar empleos, identificar deseos y necesidades de los consumidores y ofreciendo productos a precios razonables en el sitio y momento adecuados. Las empresas, fomentan sus ventas mediante la realización de planes de negocios, los que indicarán a éstas que hacer y como hacerlo por si solas o con la ayuda de otras ramas profesionales. Algunas de estas empresas se manifiestan al interior y exterior de la terminal, aunque con un apareamiento espontáneo, de varios tipos de negocios como hoteles, restaurantes, bares, lubricadoras, gasolineras, vulcanizadoras, almacenes de repuestos y accesorios, oficinas y bodegas anexas de las cooperativas, garajes, mini terminales.

**Categorías:** Cuadro No. 10

- a) Tipos de negocios
- b) Posicionamiento

Cuadro No. 10  
Unda

Elaborado por: Arq. Robert

CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Tipos de negocios	De Producción	¿Qué actividades de Producción existen al interior de la Terminal de Riobamba?	Observación
		¿Qué actividades de Producción existen al exterior de la Terminal de Riobamba?	Observación
		¿Qué actividades de Producción cree Ud. que debería haber en la Terminal de Riobamba?	Encuesta a usuarios
	De Comercialización	¿Qué actividades de comercialización existen al interior de la Terminal de Riobamba?	Observación
		¿Qué actividades de comercialización existen al exterior de la Terminal de Riobamba?	Observación
		¿Qué actividades de Comercialización cree Ud. que debería haber en la Terminal de Riobamba?	Encuesta a usuarios
	De Prestación de Servicios	¿Qué actividades de Prestación de Servicios existen al interior de la Terminal de Riobamba?	Observación
		¿Qué actividades de Prestación de Servicios existen al exterior de la Terminal de Riobamba?	Observación
		¿Qué actividades de Prestación de servicios cree Ud. que debería haber en la Terminal de Riobamba?	Encuesta a usuarios

Posicionamiento	Local	¿Hay venta de productos que tengan Posicionamiento local al interior de la Terminal Terrestre?	Observación
		¿Hay venta de productos que tengan Posicionamiento local al exterior de la Terminal Terrestre?	Observación
	Nacional	¿Hay venta de productos que tengan Posicionamiento Nacional al interior de la Terminal Terrestre?	Observación
		¿Hay venta de productos que tengan Posicionamiento Nacional al exterior de la Terminal Terrestre?	Observación
	Internacional	¿Hay venta de productos que tengan Posicionamiento Internacional al interior de la Terminal Terrestre?	Observación
		¿Hay venta de productos que tengan Posicionamiento Internacional al exterior de la Terminal Terrestre?	Observación

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS Y DISCUSIÓN

#### 4.1 INFORMACIÓN GENERAL

De la totalidad de encuestados, se obtuvo información muy valiosa, que ha llevado a conocer las necesidades y requerimientos de los distintos protagonistas del transporte en la ciudad de Riobamba.

##### 4.1.1 ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, TRANSPORTISTAS

El 50% de los entrevistados se dedica completamente a la actividad de transportistas. El 26.47 % son oficinistas de las empresas de transporte, y como choferes también aparecen los propios dirigentes y autoridades de la transportación con el 23.53 %, como indica el Cuadro No 13

<b>CUADRO N° 13 ACTIVIDAD TRANSPORTISTAS</b>	
<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FRECUENCIA</b>
CHOFER	17
OFICINISTA	9
PRESIDENTE	7
GERENTE	1
<b>TOTAL</b>	<b>34</b>

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Esta información representada en el Gráfico No, 8 parecería indicar que la transportación se encuentra mayormente en manos de choferes profesionales que reciben un sueldo por su trabajo. También podría ser que los propietarios encargaron el vehículo a otra persona porque las empresas suelen programar según la necesidad 2 viajes cada día, o itinerarios diferentes cada día.

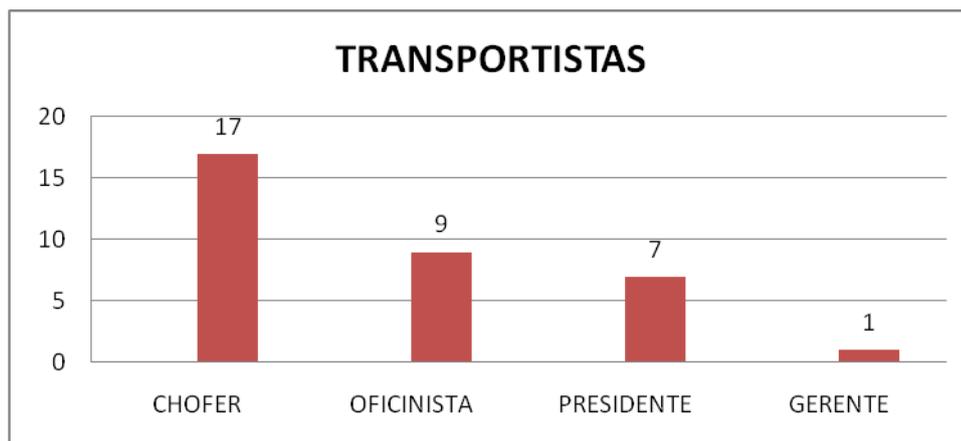


Gráfico No. 8

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.1.2 ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, PASAJEROS

Los pasajeros encuestados son 91 en total, de los cuales el 40,66 % manifiestan ser estudiantes, el 20.88 % dicen ser comerciantes, el 6.59 % son empleados, el 5.49 % son amas de casa, el 4.25 % son personas jubiladas, el 2.20 % son agricultores y el 19.93 % son pasajeros dedicados a una variedad de actividades. Cuadro No 14

CUADRO Nº 14 ACTIVIDAD PRINCIPAL PASAJEROS	
ACTIVIDAD	FRECUENCIA
CENTRO DE DESARROLLO INFANTIL	1
INEC	1
COMERCIANTE	19
ESTUDIANTE	37
JUBILADO	4
ADMINISTRADOR	1
CONTADOR/A	2
ING. MECANICO	1
PANIFICADOR	3
AMA DE CASA	5
OFICINISTA	1
ARTISTA PROFESIONAL	1
CONSTRUCTOR	1
PROFESOR DE EDUCACION BASICA	1
AGRICULTOR	2
EMPLEADO	6
CHOFER	1
ELECTRICISTA	1
GANADERO	1
SECRETARIA	1
TAPICERO	1

<b>TOTAL</b>	<b>91</b>
--------------	-----------

Elaborado por: Arq. Robert Unda

La información obtenida refleja que la principal actividad de los pasajeros que acuden a la Terminal Terrestre son los estudiantes. Habiéndose transformado los centros de estudios superiores de Riobamba, en sitios que ofertan estudios de calidad para carreras que generalmente eran demandadas en otras ciudades del país, los habitantes de los cantones aledaños son en gran medida quienes requieren de la Terminal, sin dejar de lado los estudiantes de educación media. Hay que recordar que la ciudad de Riobamba ha sido declarada por la Asamblea Constituyente como Capital Politécnica y Tecnológica.

El porcentaje de comerciantes indica que esta ciudad tiene una relación comercial muy dinámica con otras ciudades que se ubican en sus alrededores, y que diariamente la visitan para realizar negocios. Este dato podría tomarse como importante para proporcionar al pasajero de un banco que cumpla con la función de entregar y recibir importantes cantidades de dinero.

Un porcentaje importante lo representan los empleados que llegan a la ciudad para prestar su contribución personal en las oficinas públicas, o establecimientos educativos. Gráfico No. 9

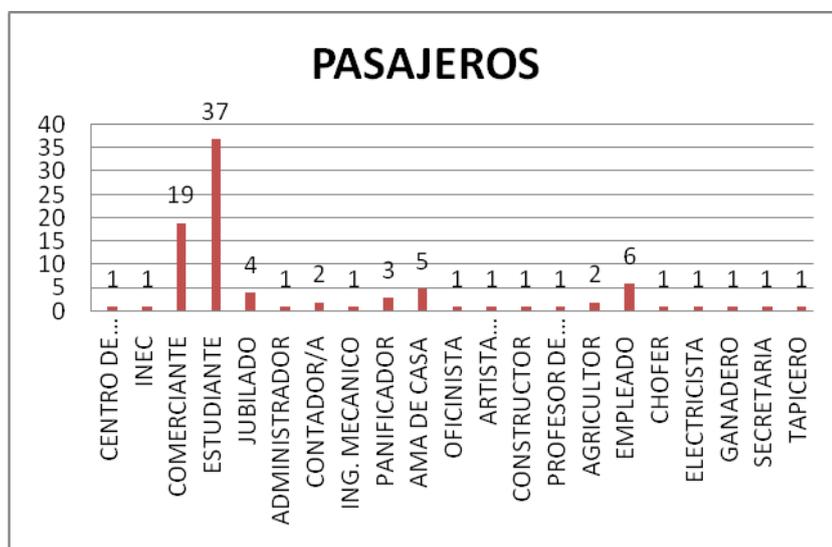


Gráfico No. 9

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.1.3 ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, TURISTAS

El Cuadro No 15 proporciona el dato de que de 10 turistas encuestados, el 40 % son Ingenieros, el 30 % estudiantes, el 20 % consultores y el 10 % se dedica al estudio de los aspectos biológicos y sociales del hombre.

<b>CUADRO N° 15 ACTIVIDAD PRINCIPAL DE TURISTAS</b>	
<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FRECUENCIA</b>
ANTROPOLOGOS	1
ESTUDIANTES	3
CONSULTORES	2
INGENIEROS	4
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estos resultados representados en el Gráfico No 10, proporcionan una información muy valiosa, puesto que está indicando el tipo de turismo que recibe la ciudad de Riobamba. Es un turismo selectivo al que se le debe proporcionar los servicios apropiados para que le sea más fácil cumplir con su trabajo, servicios de acuerdo a su categoría.

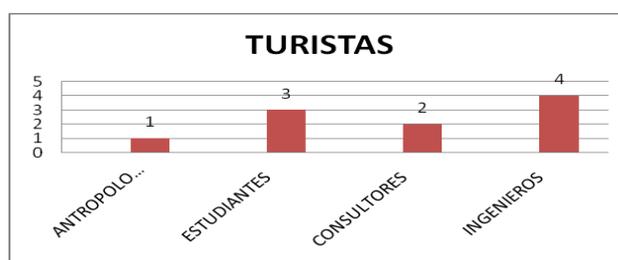


Gráfico No. 10

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### **4.1.4 ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, COMERCIANTES INTERNOS**

De los doce encuestados conforme al Cuadro No 16 al interior de la Terminal Terrestre, el 41.67 % ofrecen servicios de alimentación: tienda, abarrotes, restaurante y bebidas calientes. El resto de servicios con el 58,33 % conforman un grupo de actividades complementarias al negocio de la transportación.

<b>CUADRO N° 16 ACTIVIDAD PRINCIPAL COMERCIANTES INTERNOS</b>	
<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FRECUENCIA</b>
TIENDA	1
ABARROTOS	1
REVISTAS Y PERIODICOS	2
OFICINA DE RECAUDACION	1
RESTAURANT	1
CABINAS	2
BETUNEROS	2
BEBIDAS CALIENTES	2
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Este cuadro, similar en porcentajes a lo que se observa en el Cuadro No 017 de comerciantes externos, no hace sino confirmar que el principal servicio que necesita el usuario de la Terminal Terrestre es alimentación. La representación de los porcentajes se pueden observar en el Gráfico No. 11

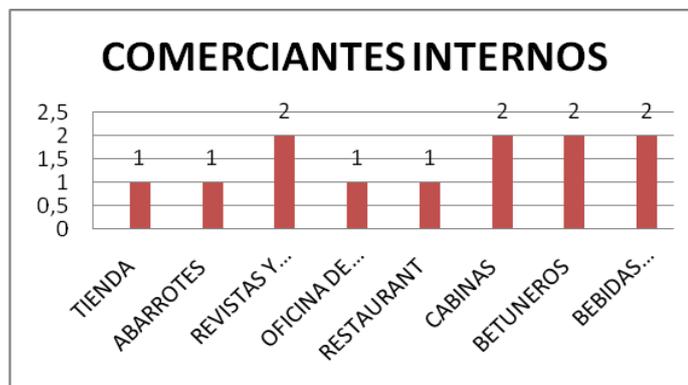


Gráfico No. 11

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.1.5 ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, COMERCIANTE EXTERNOS

De los entrevistados, los comerciantes que se encuentran ofertando servicios alrededor de la terminal terrestre, se dedican a negocios relacionados con la transportación de pasajeros, siendo el campo de la alimentación con el 40.62 %, la actividad principal en las inmediaciones; le siguen otras actividades de menor importancia, aunque fundamentales porque constituyen el complemento de la actividad principal. Cuadro No. 17

CUADRO Nº 17 ACTIVIDAD PRINCIPAL COMERCIANTE EXTERNOS	
ACTIVIDAD	FRECUENCIA
RESTAURANT	13
REPARACIÓN DE CELULARES	1
CABINAS	3
TIENDA	3
PELUQUERÍA	1
PANADERÍA	2
HOTEL	2
ADMINISTRADOR	2
CONTADOR/A	1
VENTA DE VIDRIO Y ALUMINIO	1
VENTA DE REPUESTOS	1
FARMACIA	1
CAJERO	1
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estos resultados confirman lo que se había mencionado con anterioridad de que el exterior inmediato de la Terminal Terrestre, a través del tiempo se ha ido constituyendo en proveedor de servicios que allí no se ofrecen, es decir servicios complementarios a la actividad de la transportación de personas. Gráfico No. 12

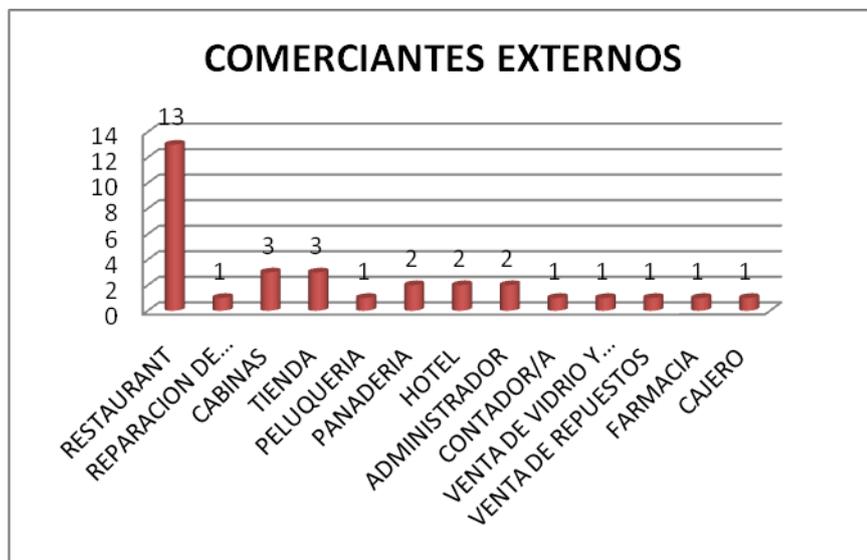


Gráfico No. 12

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.1.6 ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS ENCUESTADOS, EXPERTOS

Los expertos están definidos para este tema como las personas que se encuentran relacionadas con el tema de la Terminal Terrestre, es decir su administración actual, su planificación y organización a través de la Municipalidad, profesionales representativos en el campo de la gestión y el diseño arquitectónico en esta ciudad. Cuadro No. 18

CUADRO Nº 18 ACTIVIDAD PRINCIPAL EXPERTOS	
ACTIVIDAD	FRECUENCIA
ARQUITECTOS	2
ADMINISTRADORA TERMINAL	1
SERVIDOR PÚBLICO	1
DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN	1
DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS	1
DIRECTORA MIDUVI CHIMBORAZO	1
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>

Elaborado por: Arq. Robert Unda

El Gráfico No. 13, representa los porcentajes de profesionales de la construcción y el diseño y de la Administración de la Terminal actual que fueron encuestados.

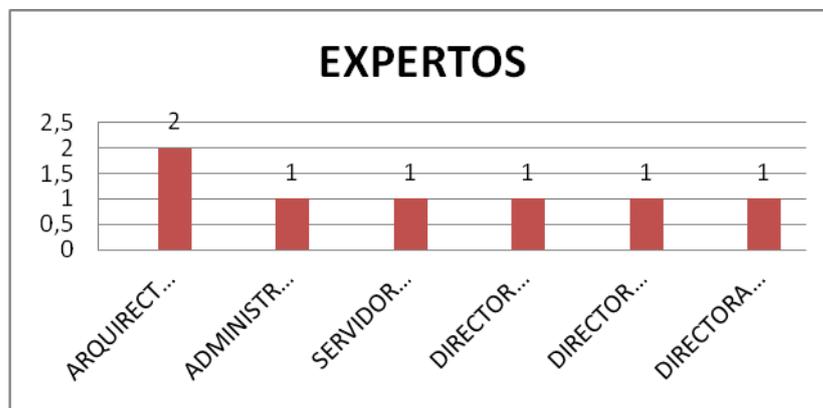


Gráfico No. 13

Elaborado por: Arq. Robert Unda

## 4.2 COMERCIO

### 4.2.1 TIPOS DE NEGOCIOS EXISTENTES AL INTERIOR DE LA TERMINAL

Según el cuadro No. 19 las oficinas de recaudación publica con el 21.42 % son las mas numerosas. Le siguen variados negocios en porcentajes menores.

CUADRO Nº 19 TIPO DE NEGOCIO COMERCIO INTERNO	
VENTA DE REVISTAS	2
RESTAURANT	2
CABINAS	2
TIENDA	2
BETUNERO	2
VENTA DE BEBIDAS CALIENTES	1
OFICINA DE RECAUDACIÓN	3
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>

Elaborado por: Arq. Robert Unda

A pesar de no ser en si mismas un negocio, las empresas de recaudación son las mas representativas, lo que causaría la lectura de que al no existir demanda de locales comerciales, han sido las empresas publicas quienes han ocupado estas instalaciones en la Terminal Terrestre (Consejo nacional de Telecomunicaciones, Empresa Municipal de Agua Potable y Alcantarillado y Empresa Eléctrica Riobamba S.A.), y que probablemente en las condiciones actuales, el comercio al interior no tiene la suficiente demanda como para incentivar la actividad. Gráfico No. 14

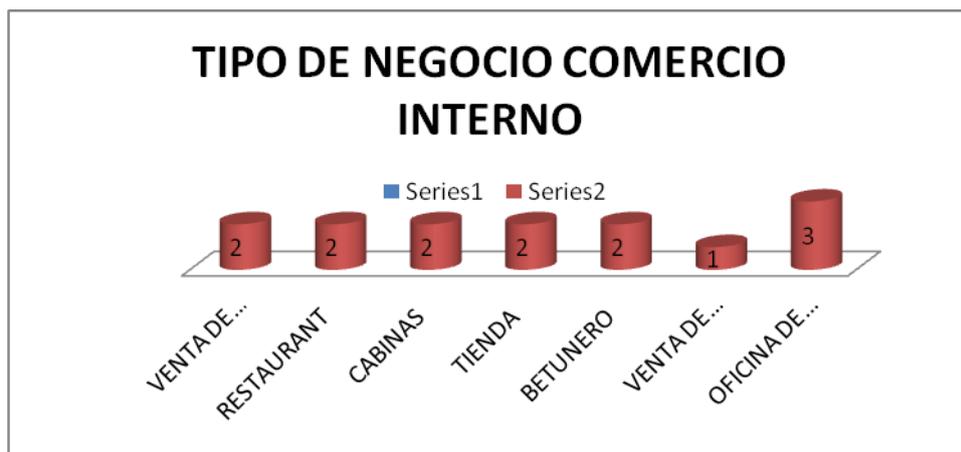


Gráfico No. 14

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.2.2 ÁREA DE LOCALES COMERCIALES AL INTERIOR DE LA TERMINAL

En el Cuadro No. 20 se observa que los comerciantes del interior de la terminal terrestre al ser consultados si la superficie del local comercial en el que trabajan es suficiente para realizar sus actividades, el 58.33 % responde que si y el 41.67 % responde que no.

CUADRO Nº 20	ÁREA SUFICIENTE DE NEGOCIO COMERCIANTE INTERNOS			
	SI	NO	NO SABE	TOTAL
COMERCIANTE INTERNOS	7	5	0	12

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Posiblemente la respuesta afirmativa se deba a que los locales comerciantes existentes sin importar si son grandes o pequeños, han sido los ocupantes quienes han ido acoplado su negocio a la superficie que estos ofrecen. En el caso del restaurante se encuentra ocupando una parte del hall del costado oriental porque le hace falta espacio y lo cierran en la tarde con un cerramiento metálico desmontable. El Kiosco de bebidas calientes igualmente se encuentra asentado en el hall principal, molestando la circulación de los usuarios. De la misma forma, el kiosco de revistas y periódicos está ubicado en una esquina del hall en los andenes de salida. Gráfico No. 15

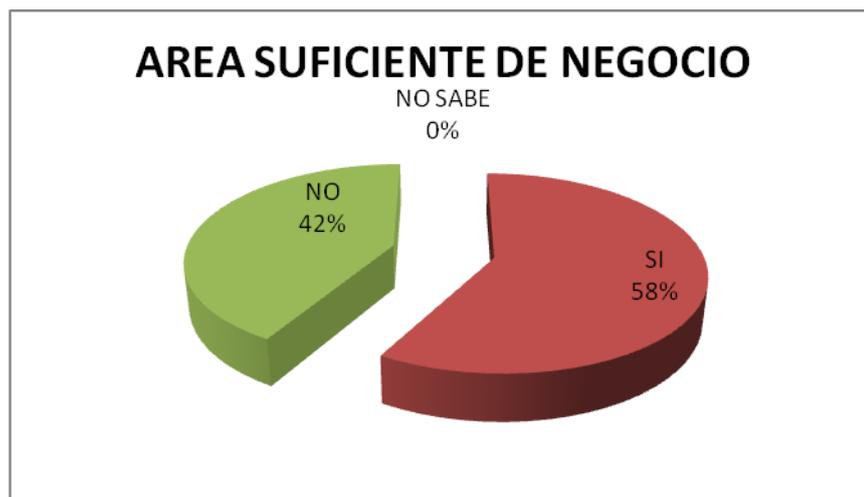


Gráfico No. 15

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.2.3 DESEOS DE INCREMENTAR LOS NEGOCIOS

El 75 % de los encuestados manifiesta su interés por incrementar su negocio en un momento determinado, el 8 % dice que no le interesa o que no desea y el 17 % no sabe. Cuadro No. 21

CUADRO Nº 21	INCREMENTO DE NEGOCIO COMERCIANTES INTERNOS			
	SI	NO	NO SABE	TOTAL
COMERCIANTES INTERNOS	9	1	2	12

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estos resultados resumen el deseo de los comerciantes internos de la terminal por mejorar su negocio, por incrementarlo y posiblemente demuestren que el comercio existente no se encuentra rindiendo económicamente lo suficiente como para permanecer en el lugar. Gráfico No. 16



Gráfico No. 16

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.2.4 SI TRASLADARÍA SU NEGOCIO A OTRO LUGAR

A los comerciantes que desarrollan sus actividades en las inmediaciones de la terminal terrestre se les preguntó si aceptarían que su negocio sea trasladado a otro lugar diferente; el 40 % respondió que si, al igual que se obtuvo un 40 % de respuestas negativas. Un porcentaje de 20 no sabe todavía si podría cumplir con un requerimiento de esa naturaleza, según el Cuadro No. 22

CUADRO Nº 22	TRASLADO DE NEGOCIO COMERCIO EXTERNO			
	SI	NO	NO SABE	TOTAL
ENTREVISTADOS COMERCIANES EXTERNOS	13	13	6	32

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estas afirmaciones se encuentran representadas en el Gráfico No. 17, y posiblemente sufrirían una variación al momento mismo de que a los comerciantes se les llegara a solicitar cumplir con una disposición de esa naturaleza, mediante una modificación de la ordenanza municipal de uso del suelo por ejemplo.

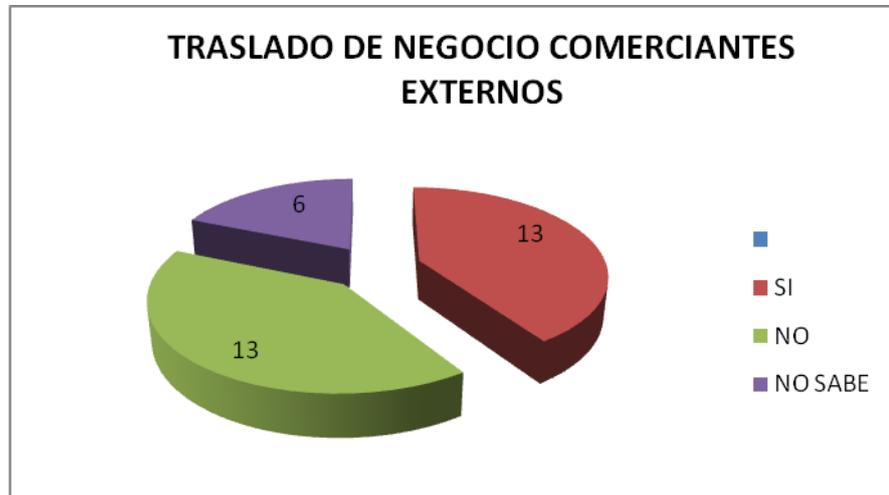


Gráfico No. 17

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Del total de comerciantes externos, el 56 % de ellos según lo que se observa en el Gráfico No. 18, la mayoría afirma que de producirse un traslado de sus negocios, les gustaría que sea a una nueva terminal, lo que confirma la presencia de la terminal terrestre incide en el apareamiento de negocios en sus alrededores.

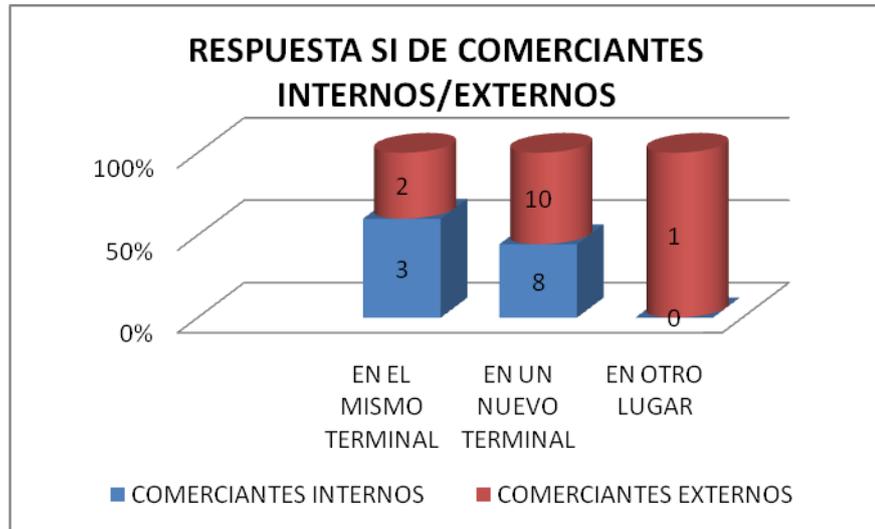


Gráfico No. 18

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.2.5 TIPO DE NEGOCIOS AL EXTERIOR DE LA TERMINAL ACTUAL

De acuerdo al Cuadro No. 23, el 44 % de los negocios son restaurantes y el 50 % corresponden a actividades de alimentación. Otros negocios como alojamiento, cabinas telefónicas, tiendas, encomiendas, venta de repuestos y farmacia, que representan el 38 % son negocios que podrían estar íntimamente ligados a las actividades de la terminal terrestre, mientras que el 12 % son negocios varios.

<b>CUADRO Nº 23 TIPO DE NEGOCIO COMERCIO EXTERIOR</b>	
ALOJAMIENTO	2
FERRETERÍA	1
CABINAS	3
TIENDA	4
VENTA DE TUBERÍAS	1
ENCOMIENDAS	1
PANADERÍA	2
VENTA DE ALUMINIO Y VIDRIO	1
VENTA DE REPUESTOS	1
FARMACIA	1
PELUQUERÍA	1
RESTAURANT	14
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Se aprecia claramente en el Gráfico No. 19 que los restaurantes son los que tienen mayor presencia en las inmediaciones de la actual terminal terrestre de Riobamba. Posiblemente se deba a la falta de oferta al interior de la misma, y/o a que los existentes no son lo suficientemente accesibles, confortables o son de muy poca calidad alimenticia. Existe otro porcentaje de negocios variados que aparentemente no tendrían nada que ver con el servicio de transportación de pasajeros y encomiendas ligeras.

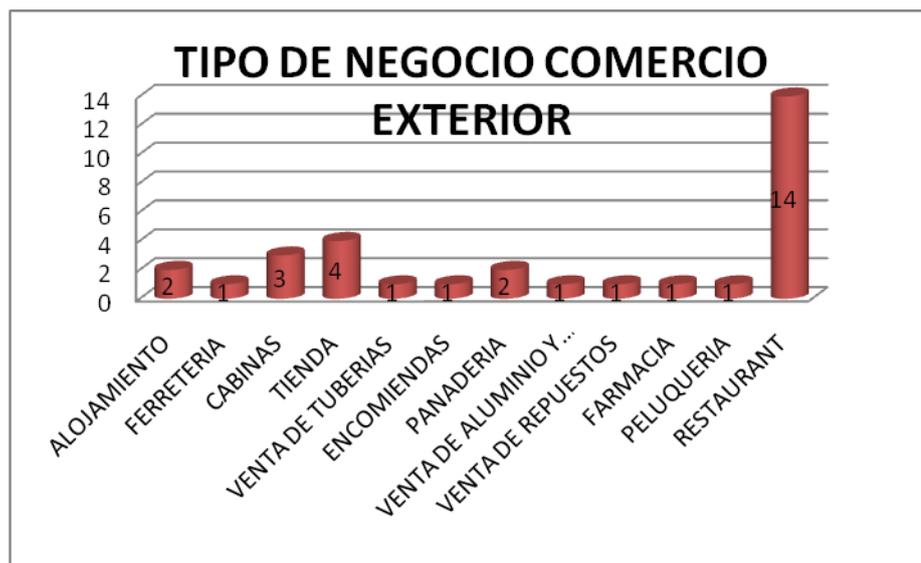


Gráfico No. 19

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.2.6 LA CALIDAD DE SERVICIOS QUE OFRECE LA ACTUAL TERMINAL

Al 54 % de los pasajeros encuestados les parece que la actual terminal terrestre les ofrece un buen servicio, al 46 % le parece entre malo y pésimo, recalcando que la calificación de pésimo la dan el 11 %. Cuadro No. 24

CUADRO Nº 24	SERVICIOS QUE OFRECE EL TERMINAL A PASAJEROS			
	BUENOS	MALOS	PÉSIMOS	TOTAL
ENTREVISTADOS PASAJEROS	49	32	10	91

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estos resultados confirman lo dicho en el capítulo de la problematización inicial realizada en el Capítulo I del presente glosario. Allí, Salguero 2010, manifiesta: “El ciclo de vida de la terminal está concluido, es la versión de las autoridades y transportistas, ahora la expectativa gira en torno a buscar un nuevo sitio, que necesariamente tiene que ser el norte o el sur”. El Gráfico No.

20 demuestra que las preferencias no se encuentran marcadas sino que guardan similitud.

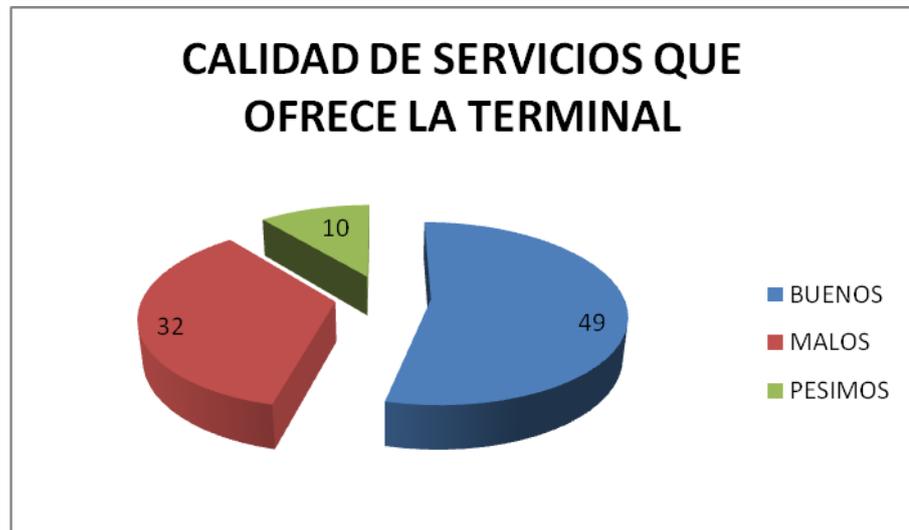


Gráfico No. 20

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.2.7 PREFERENCIA DE SERVICIOS AL INTERIOR O EXTERIOR DE LA ACTUAL TERMINAL

Los pasajeros al ser cuestionados si prefieren que los servicios que necesita se encuentren al interior del terminal o al exterior del mismo, respondieron en un 73 % que los servicios deben estar al interior del edificio, el 22 % prefieren tenerlos afuera y un pequeño porcentaje dice no necesitar de ningún tipo de servicio. Cuadro No. 25

CUADRO Nº 25	SERVICIOS DENTRO/FUERA DE LA TERMINAL			
	ADENTRO	FUERA	NO NECESITO	TOTAL
ENTREVISTADOS PASAJEROS	66	20	5	91

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estas manifestaciones se reflejan en el Gráfico No. 21 y se las debería tomar como una muestra de lo que está haciendo falta en la actual terminal, un edificio que no cuenta con los servicios que el usuario requiere en calidad y en cantidad, pero que si los encuentra al exterior, es por eso que a través del tiempo han ido apareciendo muchas clases de negocios en los alrededores, confirmando nuevamente que la presencia de la terminal incide fuertemente en el aparecimiento de estos, aunque no en su totalidad, con marcada relación con la transportación de pasajeros.



Gráfico No. 21

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.2.8 SERVICIOS NECESARIOS EN UNA TERMINAL TERRESTRE

De los entrevistados: expertos en diseño, turistas, pasajeros comerciantes internos y externos, cuerpo edilicio de la ciudad y transportistas, casi en su totalidad manifiestan la necesidad de contar con todos los servicios anotados, así: El 100 % de expertos dice que debería haber restaurante, Banco, Botica, Almacenes, Mini mercado, cajero, recreación, Cabinas y Bodega de equipaje; el 83 % de ellos indica que se debe contar con Cafetería, Suvenires, Hotel, Médico y el 67 % de ellos dice que debería contarse con Guardería Infantil. Hay otros porcentajes más pequeños que se inclinan por manifestar otras opiniones. Cuadro No. 26

CUADRO Nº 26	SERVICIOS QUE DEBERÍA HABER EN EL TERMINAL						
	EXPERTO	TURIST	PASAJERO	COMERCIANTES EXTERNOS	TRANSPORTISTAS	AUTORIDADES	COMERCIANTES INTERNOS
RESTAURANT	7	9	66	22	31	11	9
BANCO	6	6	48	24	31	10	10
BOTICA	6	7	68	25	25	9	12
ALMACENES	6	7	37	17	19	8	9
MINI MARKET	6	6	47	20	18	9	9
CAFETERÍA	5	7	42	19	24	10	9
CAJERO	6	10	70	25	28	10	12
SOUVENIRS	5	5	20	20	16	7	6
RECREACIÓN	6	1	25	16	14	9	7
HOTEL	5	2	29	15	20	4	0
MÉDICO	5	8	49	28	30	10	12
CABINAS	6	6	49	20	20	10	5
GUARDERÍA	4	2	21	12	12	6	3
BODEGA EQUIPAJE	6	6	33	23	27	10	9
<b>TOTAL</b>	<b>79</b>	<b>82</b>	<b>604</b>	<b>286</b>	<b>315</b>	<b>123</b>	<b>112</b>

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Según indica el Grafico No. 22, las preferencias de los usuarios que manifiestan que debe haber varios servicios que actualmente no dispone la Terminal terrestre, de otros que los encuentra en las afueras y aun de servicios que ni siquiera existen, sino que los ha tenido cuando ha visitado otras terminales.

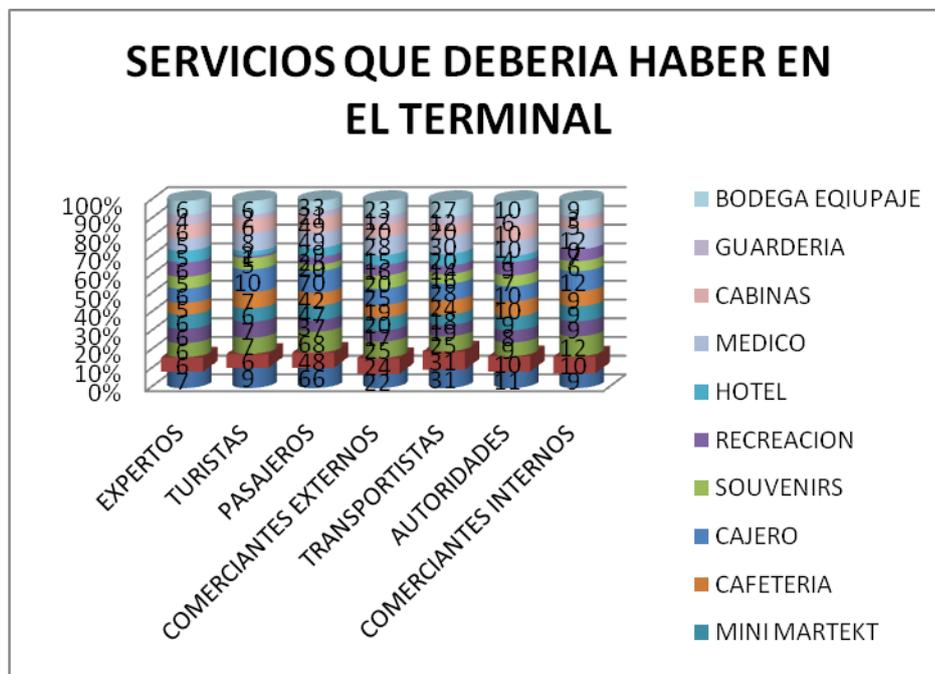


Gráfico No. 22

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.2.9 QUÉ TIPO DE SERVICIO AUTOMOTRIZ DEBE HABER EN UNA TERMINAL TERRESTRE

Conforme se observa el Cuadro No. 27, en este caso los encuestados son los transportistas, se puede decir que el 20 % de las respuestas son a favor de que exista vulcanizadora y mecánica, el 15 % indica que debe haber gasolinera, lavadora de buses, almacén de repuestos y lubricadora.

CUADRO Nº 27	SERVICIO AUTOMOTRIZ EN EL TERMINAL	
<b>TRANSPORTISTAS</b>	VULCANIZADORA	28
	REPUESTOS	21
	GASOLINERA	22
	LUBRICADORA	21
	LAVADORA	22
	MECÁNICA	28
<b>TOTAL</b>		142

Elaborado por: Arq. Robert Unda

De lo expuesto mas arriba, es casi unánime el anhelo de los transportistas de que deben existir varios servicios que son solicitados muy a menudo debido a la propia actividad que desempeñan sus vehículos que requieren un mantenimiento constante. Generalmente son los terminales en donde los choferes hacen la revisión y el mantenimiento de sus unidades. Al no existir, se ven obligados a salir de la Terminal, deambular buscando servicios en los alrededores o hacia el centro de la ciudad, y es allí en donde se producen las molestias al tráfico. Gráfico No. 23

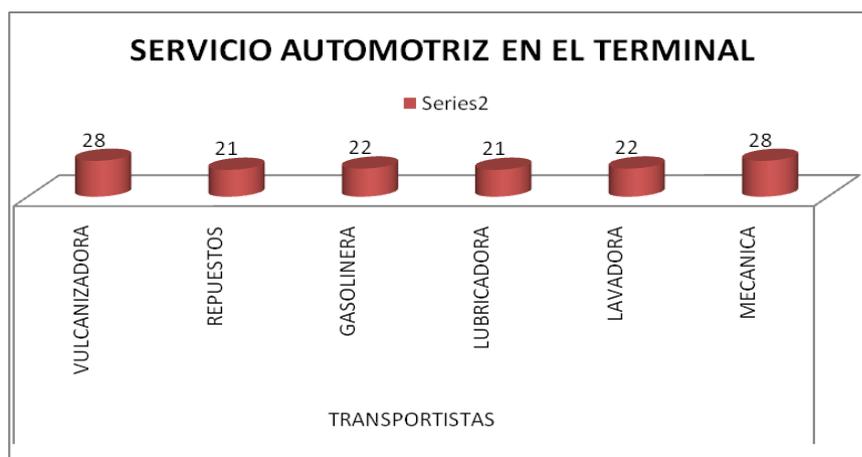


Gráfico No. 23

Elaborado por: Arq. Robert Unda

### 4.3 MOVILIDAD

#### 4.3.1 TAMAÑO DE LA TERMINAL

Del total de entrevistados, transportistas, pasajeros y turistas, comerciantes internos, comerciantes externos, autoridades y expertos en el tema, se encuentra que la mayoría se inclina por una terminal de tamaño grande, resaltando que el 79.12 % de pasajeros entrevistados y el 79.41 % de transportistas son los que tiene este criterio. Los comerciantes externos e internos con el 82 % del total de encuestados manifiestan la misma idea, así como el 100 % de las autoridades municipales y de expertos. Cuadro No. 28

CUADRO Nº 28	TAMAÑO DE LA TERMINAL DE RIOBAMBA			
ENTREVISTADOS	PEQUEÑOS	MEDIANOS	GRANDES	TOTAL
COMERCIANTE INTERNO	0	2	10	12
AUTORIDADES	0	1	11	12
EXPERTOS	0	2	5	7
TRANSPORTISTAS	1	6	27	34
COMERCIANTE EXTERNO	1	5	26	32
PASAJEROS	1	18	72	91
TURISTAS	0	4	6	10

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Transportistas y pasajeros, es decir quienes se encuentran mayormente involucrados en el transporte interprovincial de personas, son los que tiene este criterio de contar con una Terminal espaciosa. Esto posiblemente se deba a que son quienes viven diariamente los problemas y vicios que presentan algunas Terminales terrestres del país, y las comodidades, funcionalidad, mejores servicios, buena movilidad y excelentes condiciones de confort que ofrecen otras. Gráfico No. 24

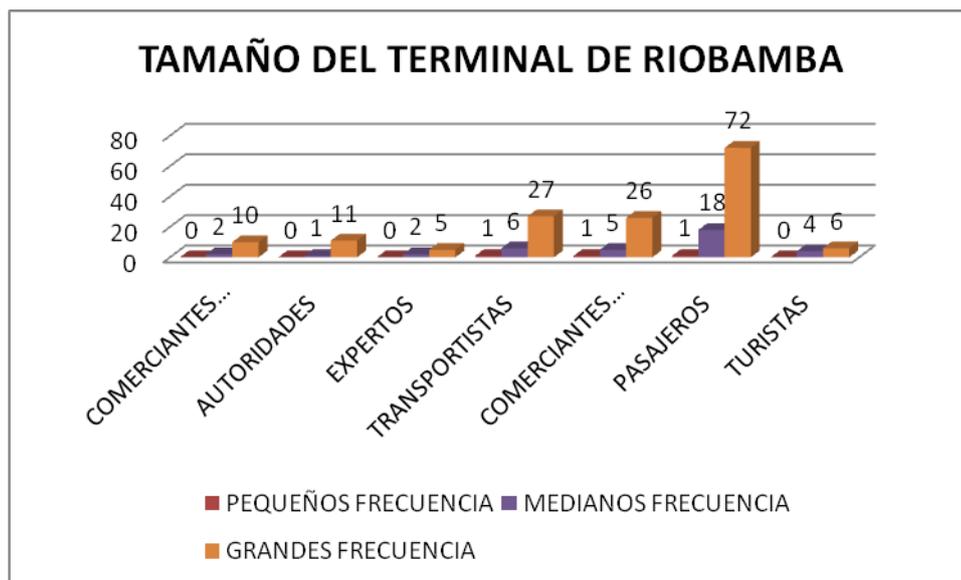


Gráfico No. 24

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.3.2 TIPO DE TERMINAL

De acuerdo al Cuadro No 29, del total de pasajeros encuestados, el 65 % manifiesta que la Terminal debería ser interprovincial e intercantonal y el 35 % opina que solamente debería ser Intercantonal. El 50% de los comerciantes opina que debe tener ambas modalidades, al igual que el 50% de autoridades y el 57% de expertos; los transportistas con el 47% opinan de la misma forma.

CUADRO Nº 29	TERMINAL INTERPROVINCIAL E INTERCANTONAL			
	INTERPROVINCIAL	INTERCANTONALES	AMBOS	TOTAL
COMERCIANTES INTERNOS	5	0	7	12
AUTORIDADES	6	0	6	12
EXPERTOS	3	0	4	7
TRANSPORTISTAS	18	0	16	34
COMERCIANTES EXTERNOS	16	0	16	32
PASAJEROS	32	0	59	91
TURISTAS	0	2	8	10

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estos porcentajes se deben a que en el país existe el criterio generalizado de que las Terminales Terrestres son interprovinciales, y está bien porque así son. Sin embargo es criterio del Investigador que todas las terminales deberían únicamente denominarse Intercantoniales, pues los itinerarios fijados por las empresas de transporte tienen como destino algún cantón del país, sin importar la provincia a la que pertenezca. Gráfico No. 25

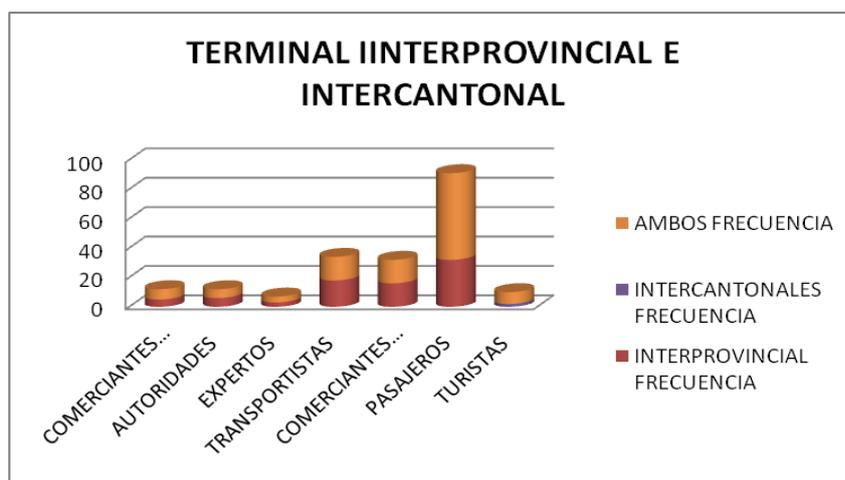


Gráfico No. 25

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.3.3 TRANSPORTE URBANO EN LA TERMINAL

En forma mayoritaria, los pasajeros con el 71 % manifiestan que la Terminal Terrestre debe estar servida por buses de transporte urbano que tengan un ingreso tangencial, seguidos por los transportistas con el 59% y los comerciantes con el 55%. Las autoridades y expertos con el 100% tienen la misma opinión.

De la información resumida en el Cuadro No. 30, el 29.80 % dice lo contrario, es decir que no es necesario que exista transportación urbana hacia la Terminal.

CUADRO Nº 30	¿DEBE EL TERMINAL TENER TRANSPORTE URBANO?			
	SI	NO	NO SABE	TOTAL
COMERCIANTE INTERNOS	7	5	0	12
AUTORIDADES	7	5	0	12
EXPERTOS	7	0	0	7
TRANSPORTISTAS	20	14	0	34
COMERCIANTE EXTERNOS	17	13	2	32
PASAJEROS	65	19	7	91
TURISTAS	7	3	0	10

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estos resultados dibujados en el Gráfico No. 26, indican claramente la condición de los encuestados, puesto que la mayoría perteneciente al 51.52 % son usuarios que en su gran mayoría no cuentan con transporte propio para llegar a la Terminal o para salir de la misma.

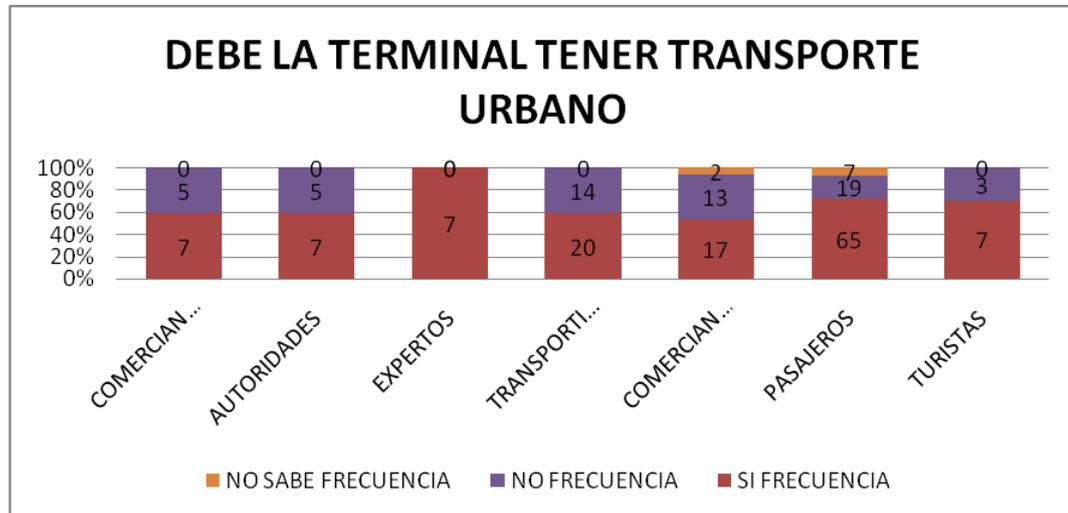


Gráfico No. 26

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.3.4 UBICACIÓN DE LA ACTUAL TERMINAL TERRESTRE

Del total de entrevistados, el 56 % de los transportistas manifiesta que la actual Terminal terrestre de Riobamba **no** tiene la ubicación adecuada, al igual que el 100% de los expertos y el 83% de las autoridades, mientras que el 57% de los comerciantes dice que **si** está bien ubicada, al igual que 60% de los pasajeros. Cuadro No. 31

CUADRO Nº 31	UBICACIÓN ACTUAL DEL TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA			
	SI	NO	NO SABE	TOTAL
COMERCIAN... (INTERNOS)	2	10	0	12
AUTORIDADES	2	10	0	12
EXPERTOS	0	7	0	7
TRANSPORTISTAS	15	19	0	34
COMERCIAN... (EXTERNOS)	23	8	1	32
PASAJEROS	55	28	8	91
TURISTAS	7	2	1	10

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Nótese en el cuadro que 10 de 11 autoridades municipales, emiten su criterio manifestando que la actual Terminal Terrestre, no se encuentra bien ubicada, quizá se deba al grado de conocimiento que tienen de la problemática

que actualmente genera. La tabulación de esta opinión deberá ser tomada muy en cuenta.

A los comerciantes internos no les parece bien ubicada la terminal terrestre, pero al 72% de los comerciantes externos si, esta información definiría la incidencia de la terminal en la aparición de negocios relacionados al transporte en sus alrededores.

También es importante considerar la opinión de Chimborazo, 2010, a quien se había citado en la problematización: *“El ciclo de vida de la terminal esta concluido, es la versión de las autoridades y transportistas, ahora la expectativa gira en torno a buscar un nuevo sitio, que necesariamente tiene que ser el norte o el sur”*, y lo que dice Salguero, 2010: *“La principal zona de caos es el redondel del monumento al libro en la Av. La Prensa donde las empresas no solo utilizan las aceras sino también parte de la calle, lo que provoca el congestionamiento vehicular en esta vía por donde circulan autobuses que parten de otras mini terminales y de la terminal terrestre.*

De los resultados obtenidos, quizá se podría interpretar que dentro del 52.52 % que indican que la Terminal se encuentra bien ubicada, están los pasajeros con el 27.78 %, quienes por obvias razones preferirían que la Terminal estuviera en el centro de la ciudad para poder acceder a ella muy rápidamente, tomando muy en cuenta la economía de tiempo y dinero que representaría que ésta se encuentre en un sitio alejado. Gráfico No. 27

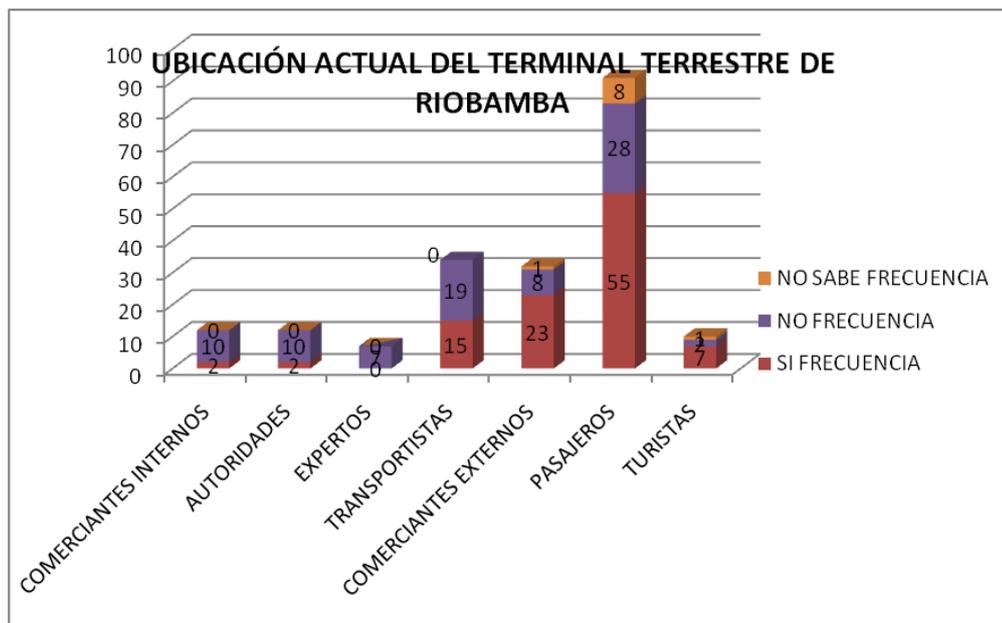


Gráfico No. 27

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.3.5 SI CONTESTO QUE LA ACTUAL TERMINAL TERRESTRE NO SE ENCUENTRA BIEN UBICADA

Conforme indica el cuadro No. 32, los entrevistados manifiestan que de pretenderse la construcción de una nueva Terminal Terrestre, esta debería ubicarse al Norte: 82% de comerciantes, 100% de autoridades, 71% de expertos, 68% de transportistas, 52% de pasajeros. Al sur, respondieron favorablemente el 14% del total de entrevistados, y en otro sitio 17%.

CUADRO N° 32	SI CONTESTO QUE NO			
ENTREVISTADOS	AL NORTE	AL SUR	OTRO SITIO	TOTAL
COMERCIANTES INTERNOS	7	2	0	9
AUTORIDADES	10	0	0	10
EXPERTOS	5	0	2	7
TRANSPORTISTAS	13	3	3	19
COMERCIANTES EXTERNOS	7	1	0	8
PASAJEROS	16	5	10	31
TURISTAS	1	1	0	2

**NOTA: NO TODOS LOS ENTREVISTADOS RESPONDIERON NO A LA PREGUNTA ANTERIOR**

Elaborado por: Arq. Robert Unda

En estos resultados se puede observar que son las autoridades municipales, los transportistas y los pasajeros quienes opinan en su mayoría que la Terminal Terrestre debería encontrarse ubicada al norte de la ciudad, es decir es la opinión de quienes realmente protagonizan la transportación de personas. Gráfico No. 28

La opinión de los comerciantes en general es importante, pues indica que la mayoría de ellos estaría dispuesto a trasladar sus negocios o a generar uno nuevo en una nueva Terminal.

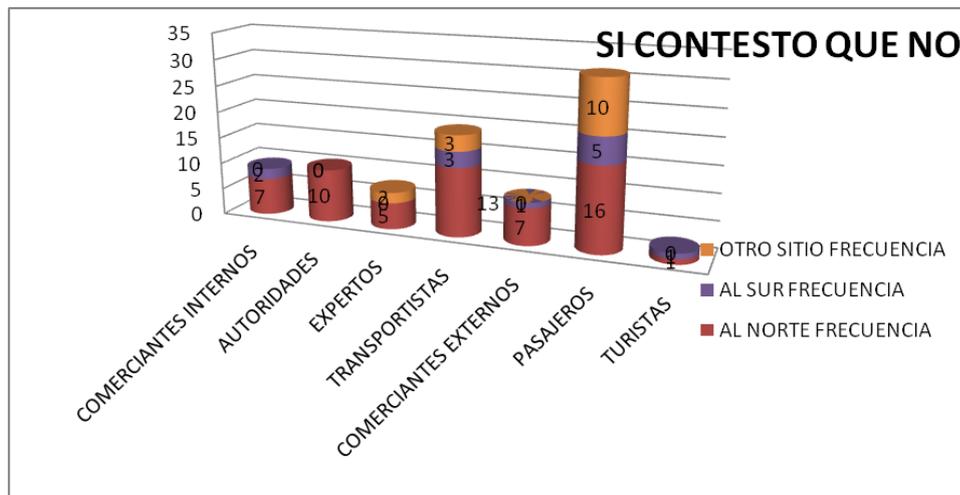


Gráfico No. 28

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.3.6 TAMAÑO DE LOS ESTACIONAMIENTOS DE AUTOBUSES EN LA TERMINAL

El 85.71 % de los entrevistados según el cuadro no. 33, expertos en planificación, diseño y funcionarios públicos de importancia, indican que los estacionamientos para las empresas de transporte que se ubican al interior de la Terminal Terrestre deberían ser amplios, mientras que el 14.29 % manifiesta que con un tamaño mediano es suficiente.

El cuadro No. 34 proporciona el criterio de los transportistas, quienes manifiestan con un 55.88 % que los estacionamientos deben ser amplios, mientras que el 44.12 dicen que un estacionamiento mediano estaría bien para su autobús.

El cuadro No. 35 indica que de las 12 autoridades municipales entrevistadas, el 66.67 % dicen estar de acuerdo con que una Terminal tenga estacionamientos amplios.

CUADRO Nº 33	ESTACIONAMIENTO PARA BUSES			
ENTREVISTADOS	PEQUEÑOS	MEDIANOS	AMPLIOS	TOTAL
EXPERTOS	0	1	6	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

CUADRO Nº 34	ESTACIONAMIENTO PARA BUSES			
ENTREVISTADOS	PEQUEÑOS	MEDIANOS	AMPLIOS	TOTAL
TRANSPORTISTAS	0	15	19	34

Elaborado por: Arq. Robert Unda

CUADRO Nº 35	ESTACIONAMIENTO PARA BUSES			
ENTREVISTADOS	PEQUEÑOS	MEDIANOS	AMPLIOS	TOTAL
AUTORIDADES	0	4	8	12

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estos resultados tienen relevancia puesto que son criterios emanados de profesionales conocedores de su campo de acción, es por ello que esta pregunta, al igual que otras, se las hizo exclusivamente a los expertos. Gráfico No. 29



Gráfico No. 29

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.3.7 TIEMPO DE USO DE LOS ESTACIONAMIENTOS DE AUTOBUSES EN LA TERMINAL

De la totalidad de encuestados, el 91.18 % contesta que el tiempo de estacionamiento de los buses sería suficiente con 2 horas y el porcentaje restante responde que este debería ser de hasta 12 horas. Cuadro No. 36

CUADRO Nº 36	PUNTOS DE EMBARQUE			
	ENTREVISTADOS	HASTA 2 HORAS	HASTA 4 HORAS	HASTA 12 HORAS
AUTORIDADES	12	0	0	12
TRANSPORTISTAS	31	0	3	34

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Se observa que el mayor porcentaje de entrevistados corresponde a los choferes, a quienes en verdad les interesa el estacionamiento. El tiempo de hasta 2 horas de uso quizá se deba a que es tiempo requerido para realizar su viaje de retorno a la ciudad en que iniciaron su turno. Las empresas de transporte que ocupan la terminal casi en su totalidad son locales, es decir cumplen un ciclo de recorrido y se retiran a sus domicilios. Las empresas de otras localidades, no permanecen por demasiado tiempo en las instalaciones, solamente esperan la hora de su retorno. Gráfico No. 30

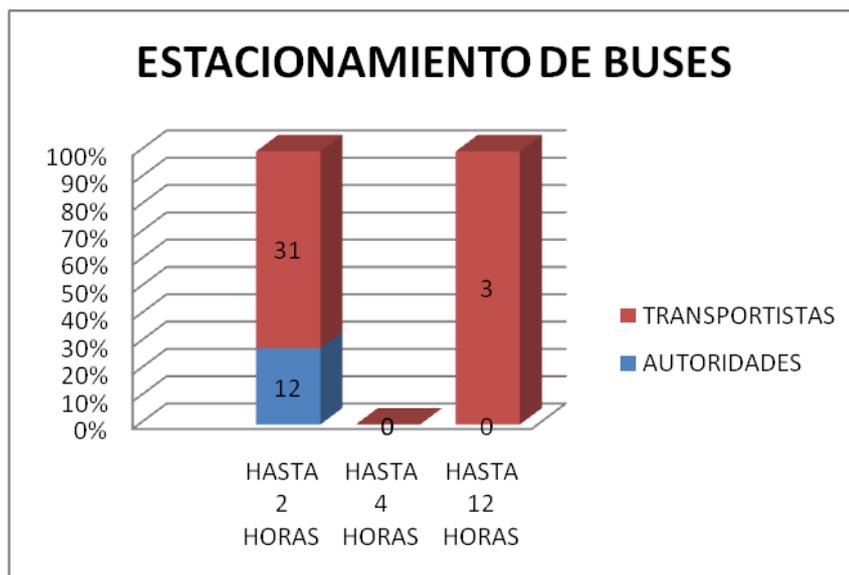


Gráfico No. 30

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.3.8 ESTACIONAMIENTOS CUBIERTOS PARA AUTOBUSES EN LA TERMINAL

Como se aprecia en el cuadro No. 37, el 62.26 % de los encuestados son transportistas y el 97.05 % de ellos contestan que si deben ser cubiertos los estacionamientos para sus unidades.

CUADRO Nº 37	ESTACIONAMIENTOS CUBIERTOS		
ENTREVISTADOS	SI	NO	TOTAL
AUTORIDADES	11	1	12
TRANSPORTISTAS	33	1	34
EXPERTOS	6	1	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Resulta bastante lógica esta afirmación de los transportistas por cuanto es bueno para ellos que sus unidades se encuentren protegidas de las adversidades climáticas, mientras se encuentran estacionadas. La misma respuesta mayoritaria se ha obtenido de las autoridades municipales y los expertos en planificación y diseño. Gráfico No. 31

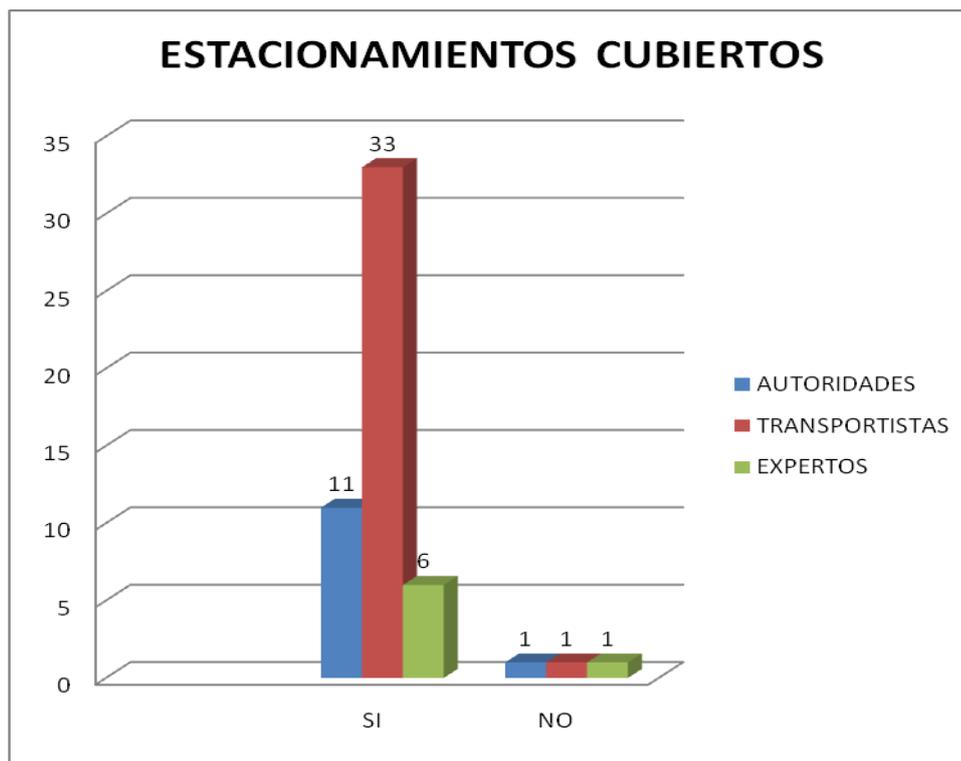


Gráfico No. 31

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.3.9 FRECUENCIAS DE SALIDA DE AUTOBUSES EN RELACIÓN CON LA DEMANDA

El 48 % de los pasajeros opina que las frecuencias de salida de los autobuses hacia sus destinos son suficientes, el 27 % opina que no son suficientes y el resto considera que tales frecuencias deben ser revisadas. El 79% de los transportistas opina que el número actual de frecuencias son suficientes

Lo contrario manifiestan las autoridades que creen en un 58% que las frecuencias existentes no son suficientes para servir a los usuarios. Cuadro No. 38

CUADRO Nº 38	FRECUENCIAS DE SALIDA ACORDE CON LA DEMANDA			
ENTREVISTADOS	SI	NO	REVISAR	TOTAL
PASAJEROS	41	25	25	91
TRANSPORTISTAS	27	6	1	34
AUTORIDADES	3	7	2	12
TURISTAS	7	1	2	10

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Por lo general a un pasajero siempre le parecerá que las frecuencias son insuficientes si se considera su “urgencia” en realizar el viaje, tal vez por eso se observa que son quienes consideran que las frecuencias son muy pocas, lo que resulta contradictorio cuando se observa que las unidades de transporte por lo general no inician su viaje con el 100 % de ocupación. Gráfico No. 32

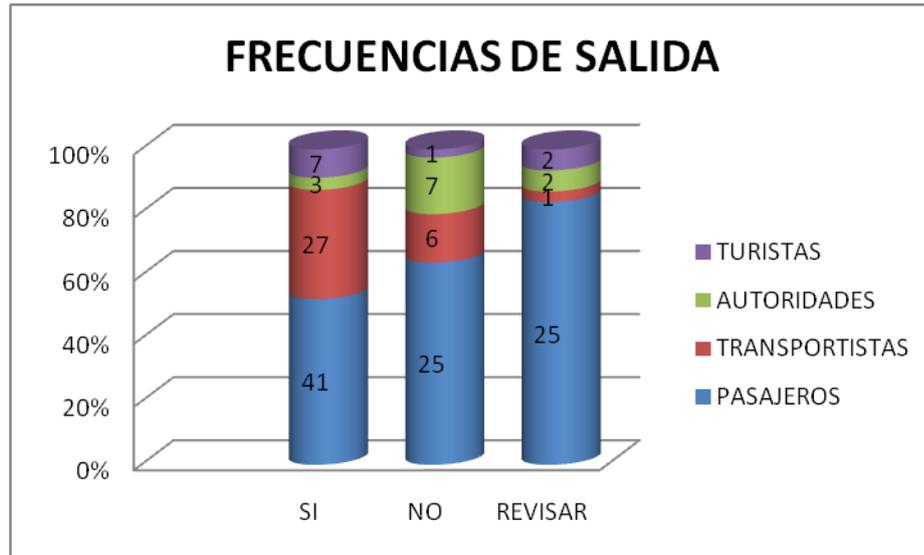


Gráfico No. 32

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.3.10 TIPO DE SEÑALIZACIÓN PARA UNA TERMINAL

El 98% de los comerciantes manifiesta que es necesario que en la terminal terrestre existas señalización tanto horizontal como vertical, al igual que el 90% de los pasajeros, el 100% de los expertos y autoridades y el 85% de transportistas. Cuadro No. 39

CUADRO Nº 39	SEÑALIZACIÓN DEL TERMINAL TERRESTRE			
ENTREVISTADOS	HORIZONTAL	VERTICAL	AMBAS	TOTAL
COMERCIANTE INTERNOS	0	0	12	12
COMERCIANTE EXTERNOS	1	0	31	32
PASAJEROS	6	4	81	91
EXPERTOS	0	0	7	7
TRANSPORTISTAS	3	2	29	34
AUTORIDADES	0	0	12	12
TURISTAS	0	0	10	10

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Lo lógico es pensar que la señalización de cualquier tipo que sea, debe ser lo suficientemente clara para orientar al usuario al interior y al exterior de una terminal terrestre o de cualquier objeto arquitectónico o urbano, y para saber los itinerarios, arribos y salidas de autobuses. Gráfico No. 33

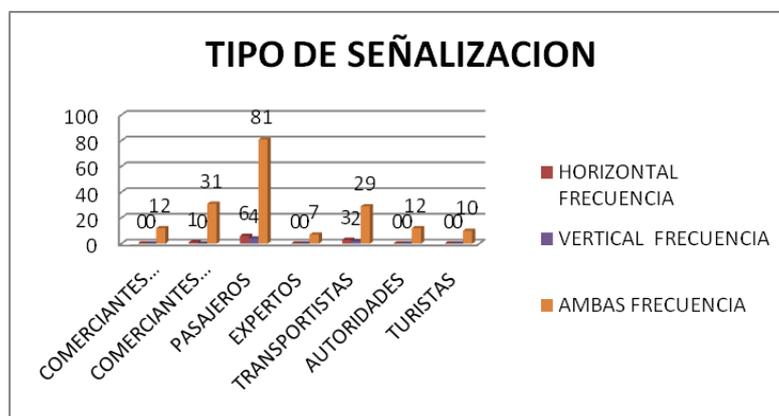


Gráfico No. 33

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4 ARQUITECTURA DE LA TERMINAL

##### 4.4.1 QUE TAMAÑO DE ESPACIOS DEBE TENER LA TERMINAL

De los encuestados, el 77% de los comerciantes manifiesta su deseo de contar con espacios grandes en la terminal terrestre, al igual que el 83% de las autoridades, el 68% de los transportistas y el 66% de los pasajeros. Cuadro No. 40

CUADRO N° 40	TAMAÑO DE ESPACIO DEL TERMINAL			
ENTREVISTADOS	PEQUEÑOS	MEDIANOS	GRANDES	TOTAL
COMERCIANTE INTERNOS	0	5	7	12
AUTORIDADES	0	2	10	12
TRANSPORTISTAS	0	11	23	34
COMERCIANTE EXTERNOS	0	5	27	32
PASAJEROS	1	28	62	91
TURISTAS	0	5	5	10

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Los datos obtenidos demuestran que los espacios de una terminal deben ser amplios, espaciosos, de manera que se puedan realizar las actividades sin cruces que afecten las circulaciones, tomando en cuenta que es un elemento arquitectónico a donde confluye gran cantidad de personas, vehículos y carga pequeña. Es una opinión que debería ser tomada muy en cuenta en el caso del diseño de una nueva terminal. Gráfico No. 34

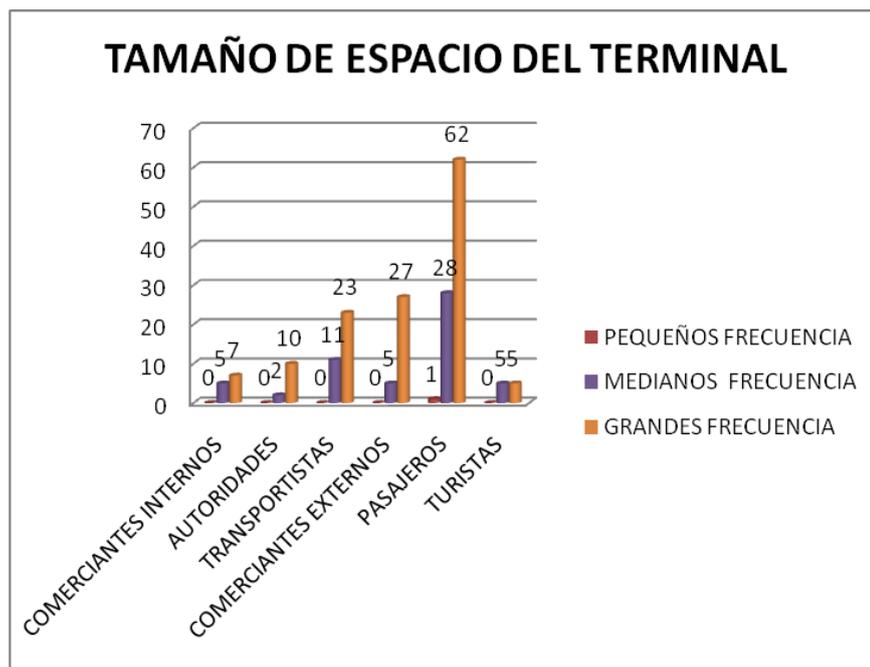


Gráfico No. 34

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.2 QUE ESTILO ARQUITECTÓNICO DEBERÍA TENER LA TERMINAL

El 64% de los comerciantes prefiere un estilo arquitectónico moderno versus el 34% que lo preferiría futurista. El 75% de las autoridades lo prefiere futurista contra el 25% que quisiera un estilo moderno. El 71% de los pasajeros prefiere un estilo moderno versus el 22% que lo prefiere futurista. El 65% de los transportistas lo prefiere moderno al igual, mientras que el 57% de los expertos manifiesta que el diseño debe ser futurista. Cuadro No. 41

CUADRO Nº 41	ESTILO DEL EDIFICIO DEL TERMINAL			
	TRADICIONAL	MODERNO	FUTURISTA	TOTAL
COMERCIANTE INTERNOS	0	7	5	12
AUTORIDADES	0	4	8	12
TRANSPORTISTAS	1	22	11	34
COMERCIANTE EXTERNOS	1	21	10	32
PASAJEROS	6	63	22	91
TURISTAS	1	9	0	10
EXPERTOS	0	3	4	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estos resultados se deben a que en la actualidad los diseñadores proponen formas que las personas los ven por los medios de comunicación y que se van transformando en comunes. Las propuestas son modernas y futuristas,

aunque necesariamente lo moderno es sinónimo de actualidad. Estas tendencias se las puede apreciar en la representación del Gráfico No. 35

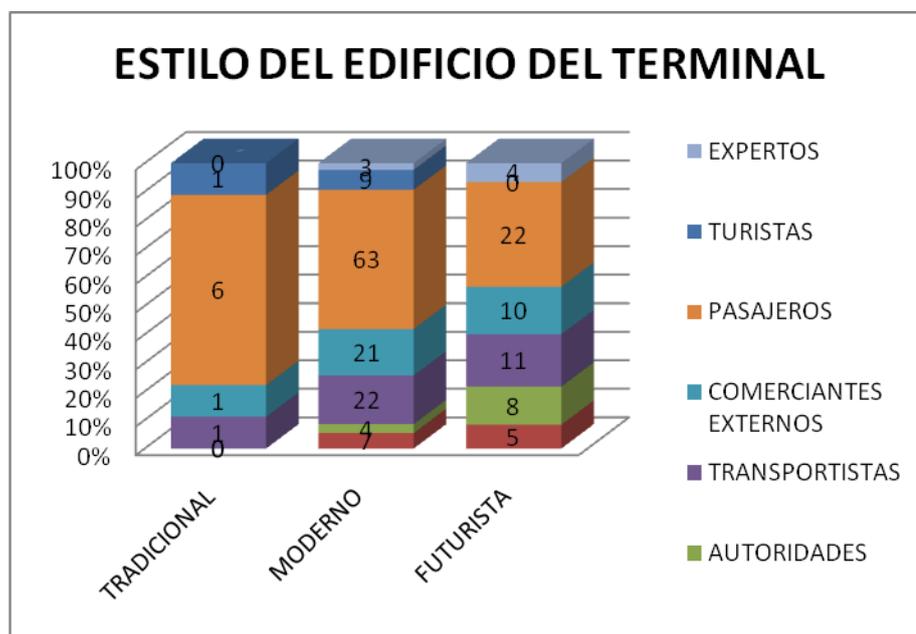


Gráfico No. 35

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.3 CON QUE MATERIALES DEBE CONSTRUIRSE UNA TERMINAL

Según el Cuadro No. 42, la mayor parte de los entrevistados se inclinan por el Hormigón como el material más idóneo para la construcción de una terminal, un 60 % de los pasajeros opinan de esa manera, así como el 80 % de los comerciantes, el 67 % de las autoridades y el 67 % de los expertos en el tema.

CUADRO Nº 42	MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL						
ENTREVISTADOS	HORMIGÓN	LADRILLO	METAL	BLOQUE	MADERA	VIDRIO	TOTAL
COMERCIANENTES INTERNOS	9	0	2	0	0	2	13
AUTORIDADES	8	5	7	2	2	5	29
TRANSPORTISTAS	17	5	11	3	1	5	42
COMERCIANENTES EXTERNOS	19	4	6	3	5	5	42
PASAJEROS	60	19	16	10	4	23	132
TURISTAS	3	3	1	1	4	5	17
EXPERTOS	4	3	4	4	4	3	22

Elaborado por: Arq. Robert Unda

La mayoría cree que el hormigón es el material mas adecuado no solo para construir una terminal terrestre sino cualquier edificación; este

pronunciamiento refleja la confianza que la gente tiene en este material, además que no existe un conocimiento sobre nuevos materiales que la industria moderna va incorporando a la construcción. Gráfico No. 36

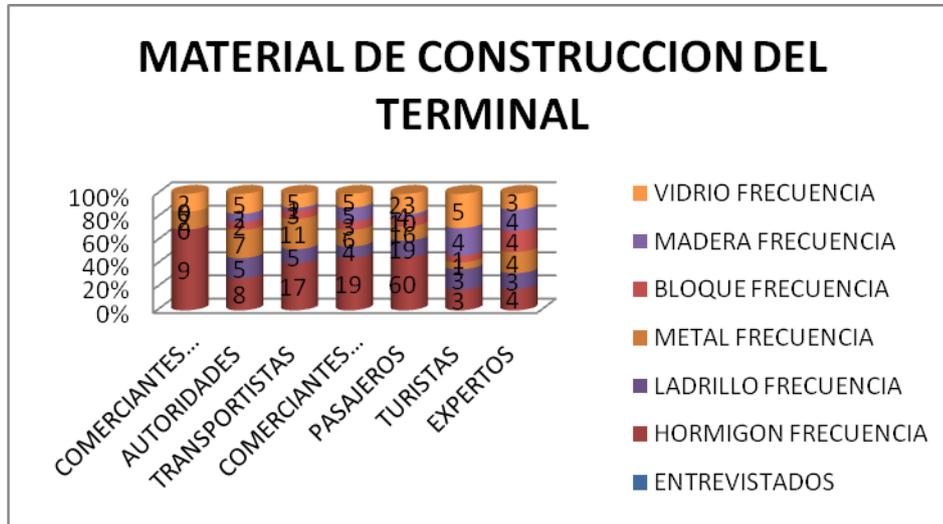


Gráfico No. 36

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.4 CONFORMACIÓN VOLUMÉTRICA DE UNA TERMINAL

Sin realizar la cita de porcentajes, el Cuadro No. 43 refleja una mayoritaria tendencia por parte de los entrevistados, para que la composición volumétrica de una terminal terrestre se la realice en tres o mas bloques de construcción.

CUADRO Nº 43	CONSTRUCCIÓN VOLUMÉTRICA DEL TERMINAL			
	ENTREVISTADOS	1 BLOQUE	2 BLOQUE	3 + BLOQUES
COMERCIANTES INTERNOS	3	5	4	12
AUTORIDADES	2	4	6	12
TRANSPORTISTAS	4	7	23	34
COMERCIANTES EXTERNOS	4	12	16	32
PASAJEROS	8	33	50	91
TURISTAS	2	4	4	10
EXPERTOS	1	3	3	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

La volumetría de una edificación debe por si sola reflejar el tipo de organización de los espacios que proyecta el diseñador. También depende del sitio en el que se implanta el objeto, si existe mas espacio será posible una expansión, caso contrario hay restricciones en cuanto al número de bloques a construir. Una terminal terrestre es un buen motivo para realizar composiciones

en cuanto al volumen, ya que se pueden jerarquizar actividades, ingresos, vías, estacionamientos, etc. En las encuestas realizadas la tendencia deseada para tener 3 o más bloques de construcción se representa en el Gráfico No. 37

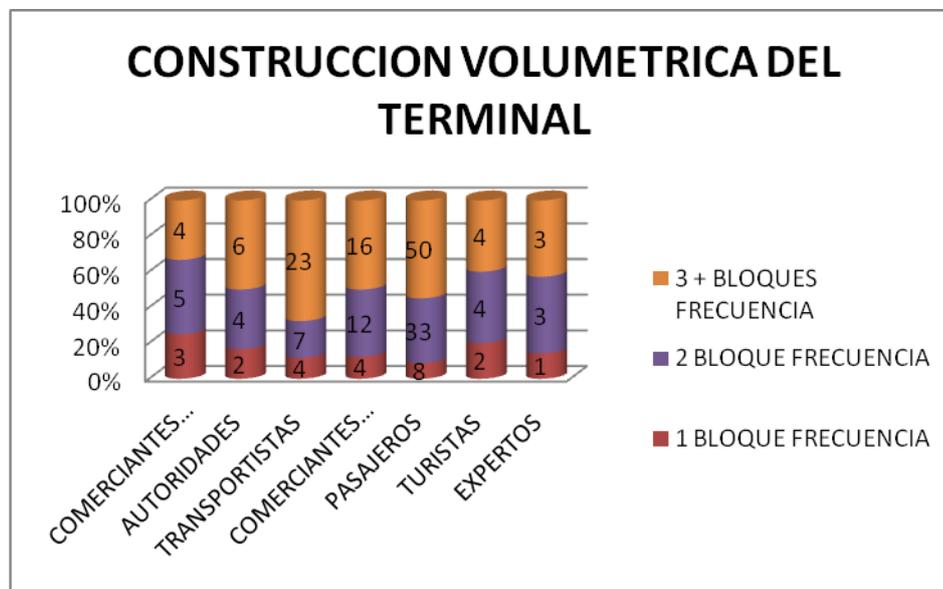


Gráfico No. 37

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.5 COMO DEBEN SER LAS ÁREAS VERDES DE UNA TERMINAL

El 68 % de las respuestas entregadas por los encuestados manifiestan que las áreas verdes de una terminal deben ser diseñadas tanto al interior como al exterior, el 26 % indica que solamente debe haber en el exterior y al 6 % le gustaría que las áreas verdes solo deban existir al interior de la terminal. Cuadro No. 44

CUADRO Nº 44	ÁREAS VERDES			
	INTERIORES	EXTERIORES	AMBAS	TOTAL
COMERCIANTE...	1	3	8	12
AUTORIDADES	1	4	7	12
TRANSPORTISTAS	3	7	24	34
COMERCIANTE...	2	14	16	32
PASAJEROS	3	22	66	91
TURISTAS	2	2	8	12
EXPERTOS	0	0	7	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Las preferencias de los encuestados sobre la consulta realizada sobre si las áreas verdes deben existir solo al interior, solo al exterior o ambas posibilidades se reflejan en el Gráfico No. 38

Estas respuestas quizá se deba a que generalmente muy se diseñan áreas verdes al interior de los edificios, es al exterior en donde está la costumbre, mas que como áreas verdes en si mismas o que pudieron haber sido planificadas, sino que son espacios que sobraron en el diseño de estacionamientos o taludes de contención.

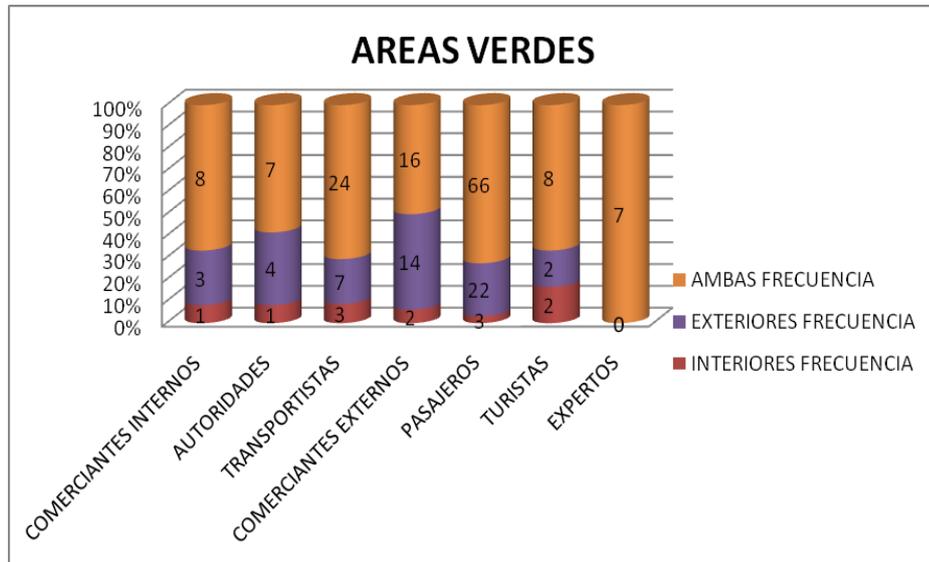


Gráfico No. 38

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.6 TIPO DE ESTACIONAMIENTOS DE UNA TERMINAL

El 75 % de las autoridades indican que lo mejor es que los estacionamientos de una terminal se desarrollen o diseñen en altura, versus un 25 % que preferiría que sean desarrollados en playa. Mientras que el 57 % de los expertos indican que deberían diseñarse en playa contra un 43 % que indican que la mejor alternativa son los estacionamientos en altura. Cuadro No. 45

CUADRO Nº 45	LOS ESTACIONAMIENTOS DEBEN SER		
	PLAYA	EN ALTURA	TOTAL
EXPERTOS	3	4	7
AUTORIDADES	9	3	12

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Los encuestados son profesionales del diseño, arquitectos que indican su preferencia que la alternativa mas atinada es diseñar en altura, esta opinión quizá se deba a que son conocedores cotidianos del costo que tiene el suelo en el país.

La opinión de los representantes de la ciudad elegidos por sus habitantes es mas acentuada en cuanto a que los estacionamientos deberían hacerse en playa, que no necesariamente indica desconocimiento en cuanto al costo del suelo, sino quizá a una visión diferente del concepto mismo o de la costumbre de ver esta actividad desarrollarse de esa forma, y se la puede apreciar en el Gráfico No. 39

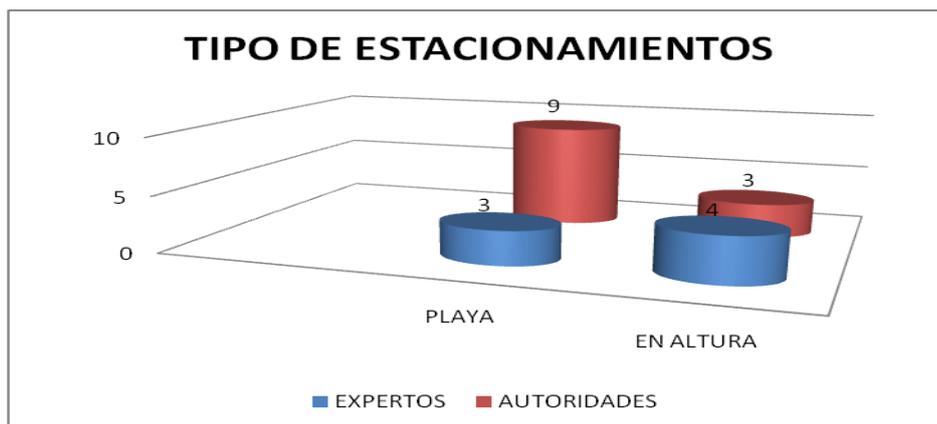


Gráfico No. 39

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.7 NÚMERO DE NIVELES DE ALTURA DE UNA TERMINAL

El 53 % de los entrevistados sugiere que una terminal terrestre tenga 2 pisos de construcción, de ellos, los pasajeros con el 52 % tienen la misma preferencia. Se debe resaltar que el 88 % de los transportistas prefieren dos y tres pisos de construcción, contra el 9 % de ellos que prefieren la construcción en un solo nivel.

Como se aprecia en el Cuadro No. 46, la misma respuesta la dan las autoridades municipales con el 67 % y 33 % respectivamente, mientras que los expertos dividen su opinión al 50%.

CUADRO N° 46	EL TERMINAL DEBE DESARROLLARSE EN:			
ENTREVISTADOS	1 PISO	2 PISOS	3 PISOS	TOTAL
COMERCIANENTES INTERNOS	3	8	1	12
AUTORIDADES	4	5	3	12
TRANSPORTISTAS	3	16	15	34
COMERCIANENTES EXTERNOS	2	20	10	32
PASAJEROS	19	47	25	91
TURISTAS	4	5	1	10
EXPERTOS	1	3	3	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

La opinión todos los encuestados es digna de ser tomada en cuenta, pues ello demuestra lo que ven cuando arriban a terminales de otras ciudades mas grandes que Riobamba, las mismas que conocemos que han sido construidas en dos y tres niveles. Como se aprecia en el Gráfico No. 40 muy pocos se inclinan por una terminal construida en un solo nivel, ni siquiera los comerciantes, quienes tendrían que trasladar sus mercancías en altura.

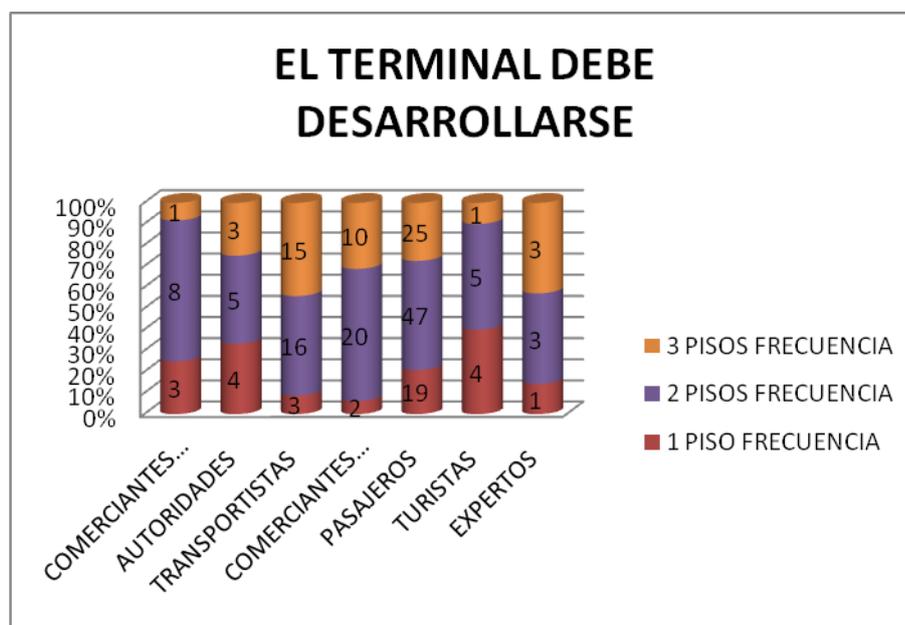


Gráfico No. 40

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.8 AUTOSUFICIENCIA ENERGÉTICA DE UNA TERMINAL

El 92 % de las autoridades municipales y el 100 % de los expertos responden que es conveniente que la terminal tenga autosuficiencia energética.

CUADRO Nº 47	AUTOSUFICIENCIA ENERGÉTICA		
	SI	NO	TOTAL
ENTREVISTADOS			
EXPERTOS	7	0	7
AUTORIDADES MUNICIPALES	11	1	12

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Se ha encuestado a quienes son los que proponen, los expertos, y a quienes tienen la voluntad de proveer servicios urbanos, las autoridades, encontrando como se ve en el Cuadro No. 47 y en el Gráfico No. 41 una respuesta abrumadora en cuanto a que si es necesario que la terminal terrestre se autosuficiente en su consumo de energía. Las tendencias actuales, preocupadas por el calentamiento global recomiendan el uso de paneles solares

para la obtención de energía con el propósito de dejar de depender de otros tipos de energía que han causado demasiado daño al planeta. Hay que recalcar que el total de expertos encuestados indican la necesidad de implantar energías alternativas.

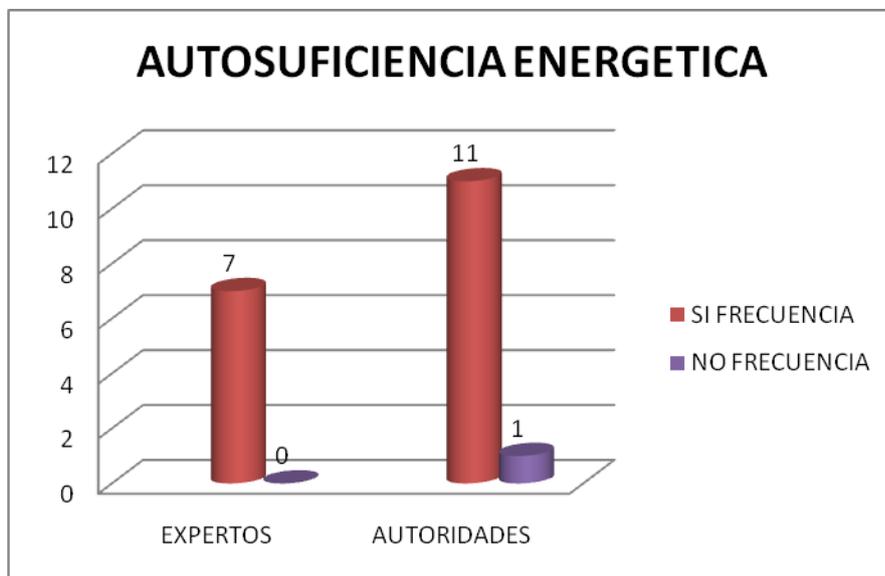


Gráfico No. 41

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.9 DEBE CONTAR CON GASOLINERA UNA TERMINAL

A este cuestionamiento, el 58 % de las autoridades municipales contestan que si es necesario contar con reservas de combustible en la terminal, frente 57 % de expertos que contestan de la misma forma. Cuadro No. 48

CUADRO Nº 48	ESTACIÓN DE COMBUSTIBLE		
	SI	NO	TOTAL
EXPERTOS	4	3	7
AUTORIDADES	7	5	12

Elaborado por: Arq. Robert Unda

El 58 % indica da una respuesta afirmativa, esto confirma el diagnóstico de los problemas que presenta actualmente la terminal terrestre. Hay que proveer de combustible a las unidades de transporte para que éstas no tengan que salir del edificio mientras esperan su salida a buscar en algún lugar el poder llenar los depósitos de las empresas. Esta posibilidad representaría un alivio al tráfico ciudadano. La tendencia en las respuestas se encuentra representada en el Gráfico No. 42

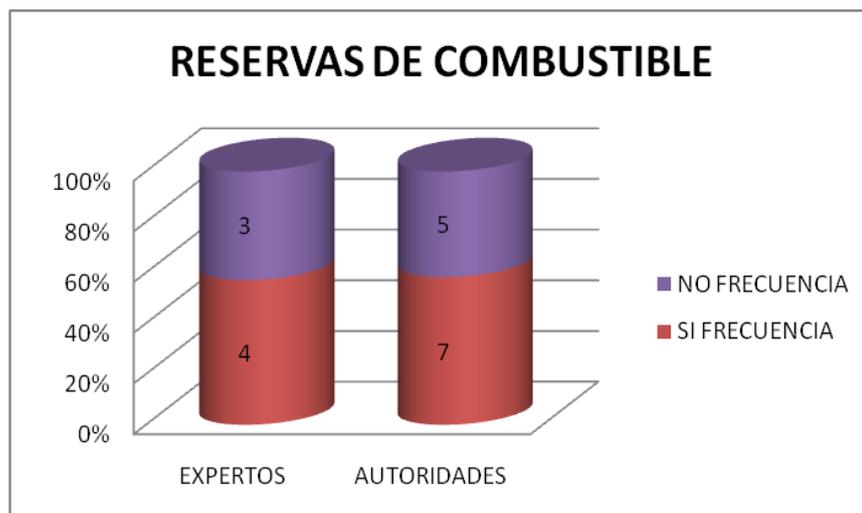


Gráfico No. 42

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.10 DEBE HABER TRATAMIENTO DE DESHECHOS SÓLIDOS EN UNA TERMINAL

El 79 % de los encuestados está de acuerdo o le parece bien que se realice el tratamiento de desechos sólidos al interior de la terminal terrestre, versus el 21 % que le parece que no debería ser así. Cuadro No. 49

CUADRO N° 49	TRATAMIENTO DE DESHECHOS SÓLIDOS		
	SI	NO	TOTAL
ENTREVISTADOS			
EXPERTOS	6	1	7
AUTORIDADES	9	3	12

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Esta respuesta solo confirma las tendencias de la moderna época, con medidas que se toman para evitar al máximo la contaminación del suelo y de las redes naturales de agua. Debe haber tratamiento de desechos sólidos lo más rápido posible para evitar la pronta descomposición de la basura. Gráfico No. 43

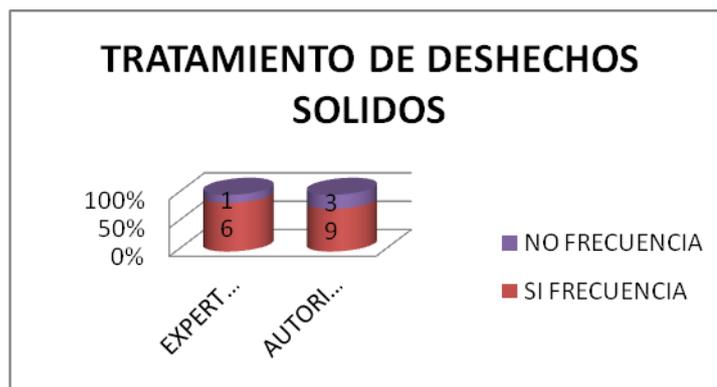


Gráfico No. 43

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.11 ADAPTACIÓN DE UNA TERMINAL AL CONTEXTO URBANO

El 14 % de los encuestados manifiesta el criterio que debe mantenerse la característica arquitectónica constructiva del entorno al momento de plantear una propuesta formal y el 29 % dice no estar de acuerdo y que más bien debería romperse toda similitud entre lo existente y una nueva propuesta. Cuadro No. 50

CUADRO N° 50	ADAPTACIÓN DE UNA TERMINAL AL CONTEXTO URBANO			
	MANTENER CARACTERÍSTICAS Y MATERIALES DEL ENTORNO	ROMPER TODA SIMILITUD CON EL ENTORNO	AMBAS	TOTAL
ENTREVISTADOS				
EXPERTOS	1	2	4	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

El 57 % indica que en una nueva propuesta arquitectónica deben mantenerse las características de formas y materiales y al mismo tiempo provocar una ruptura total de semejanza con los objetos arquitectónicos que se hayan construido en las inmediaciones. Es una discusión permanente entre los entendidos que no podrán ponerse de acuerdo, pero que en estas encuestas, según se aprecia en el Gráfico No 44, la segunda tendencia ha triunfado.

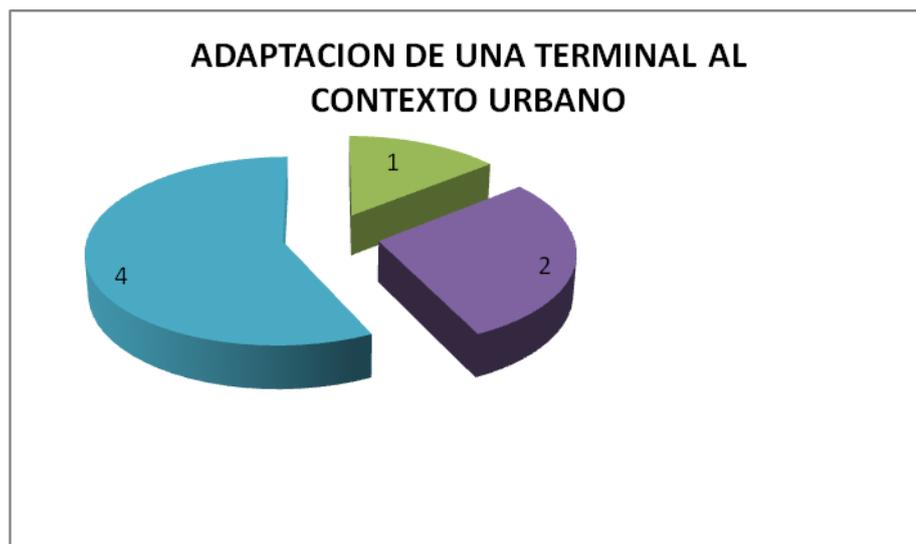


Gráfico No. 44

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.12 DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD EN UNA TERMINAL

Al 100 % de los entrevistados les parece que las tres posibilidades presentadas son las que deben anotarse como necesarias, es decir deben haber policía nacional, policía privada y circuito cerrado de televisión al momento de plantear seguridad en una terminal terrestre que exista o en una nueva. Cuadro No. 51

CUADRO Nº 51	DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DE UNA TERMINAL			
ENTREVISTADOS	POLICÍA PÚBLICA	POLICÍA PRIVADA	CIRCUITO CERRADO	TOTAL
EXPERTOS	6	6	7	19

**NOTA: LOS ENCUESTADOS MARCAN TODAS LAS OPCIONES**

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estas respuestas quizá se deban a que en la actualidad toda medida de seguridad que se tome para el bienestar de las personas y de los bienes, es vista por la ciudadanía como necesaria y al mismo tiempo la considera demasiado poca. Gráfico No. 45

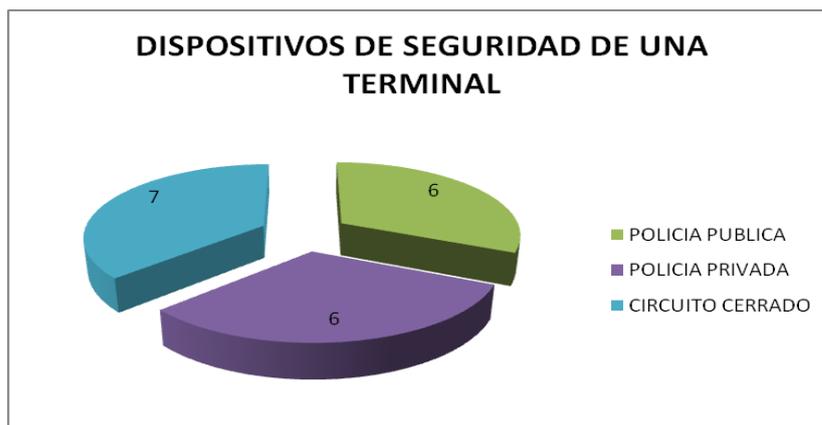


Gráfico No. 45

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.13 MÓDULO DE DISEÑO PARA UNA TERMINAL

La totalidad de los entrevistados, expertos en la materia, dicen que el patrón de medida bidimensional para diseñar una terminal terrestre se lo debe extraer del análisis de la actividad. Cuadro No. 52

CUADRO Nº 52	DISEÑO DE UNA TERMINAL			
	ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD	DIMENSIONES DEL MATERIAL DOMINANTE EN LA COSTRUCCIÓN	DIMENCIONES ANTROPOMÉTRICAS	TOTAL
ENTREVISTADOS				
EXPERTOS	7	0	0	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Esto significa que debe realizarse un estudio en el que se calcule el área de mobiliario más el área de circulación necesaria para realizar una actividad. El área resultante que más veces se repita, será el módulo que servirá para proyectar un edificio. Gráfico No. 46

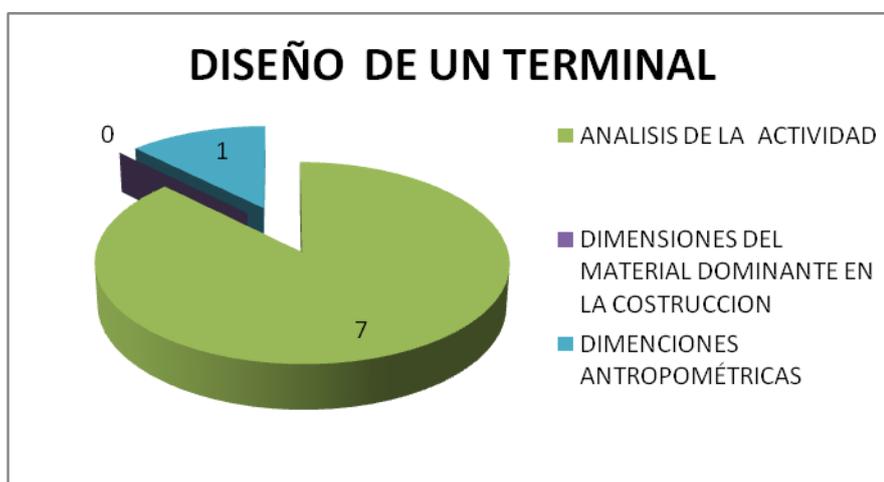


Gráfico No. 46

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.14 FIGURA GEOMÉTRICA DEL MÓDULO DE DISEÑO PARA UNA TERMINAL

El 43 % manifiesta que la figura geométrica mas apropiada para diseñar, en este caso una terminal terrestre, es el cuadrado. El 29 % se inclina por el rectángulo y el 14 % lo hace por el hexágono. Cuadro No. 53

CUADRO N° 53		FIGURAS GEOMÉTRICAS BÁSICAS PARA TOMAR COMO DISEÑO					
ENTREVISTADOS	TRIÁNGULO	PENTÁGONO	CUADRADO	HEXÁGONO	REGTÁNGULO	OTROS	TOTAL
EXPERTOS	0	0	3	1	2	1	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Este resultado indica que el cuadrado parecería ser la figura más idónea, como lo reflejado en el Gráfico No. 47. El cuadrado es la figura más racional y más manejable para algunos. Para otros el rectángulo es más apropiado por cuanto se pueden manejar proporciones más fácilmente y, para otros es el hexágono por cuanto es la figura que mas se repite en la naturaleza.

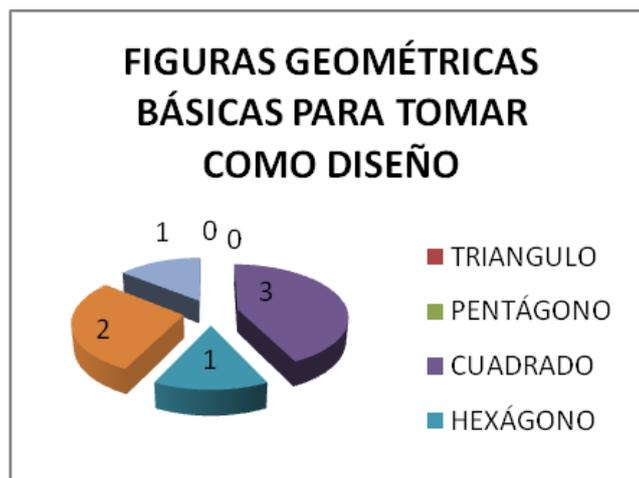


Gráfico No. 47

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.15 CALIFIQUE DE 1 A 10 LA ARQUITECTURA DE LA ACTUAL TERMINAL

El seis % de los entrevistados dan la calificación de uno, la mas baja, a la apariencia arquitectónica de la terminal de Riobamba; el 11 % la califican con dos puntos, el 9 % indican un puntaje de tres, el 16 % le asignan un cuatro, 32 % dicen que cinco estaría bien, el 12 % indican que la calificación para el edificio actual es seis, el nueve % le califican con siete, el seis % le asignan un puntaje de ocho. Cuadro No. 54

Cuadro No 54

CUADRO N°	CALIFICACION ACTUAL ARQUITECTURA										
ENTREVISTADOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
COMERCIANTE INTERNOS	3	0	3	1	4	0	0	1	0	0	12
AUTORIDADES	1	4	2	1	1	2	1	0	0	0	12
TRANSPORTISTAS	3	3	4	5	12	3	4	0	0	0	34
COMERCIANTE EXTERNOS	2	6	1	5	11	6	1	0	0	0	32
PASAJEROS	2	7	6	20	29	11	9	7	0	0	91
TURISTAS	0	0	0	0	5	1	2	2	0	0	10
EXPERTOS	0	2	2	0	1	1	0	1	0	0	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estas asignaciones de puntaje indican que la actual terminal reflejaría la idea que a los usuarios no les parece adecuado el edificio. Quizá su construcción no sea demasiado anticuada, pero nadie le entrega una calificación de nueve o diez puntos, mas bien el 84 % le asigna una calificación de seis puntos o menos. Hay que recalcar la opinión de los expertos que le entrega una calificación de 2 puntos sobre un total de diez. Gráfico No. 48

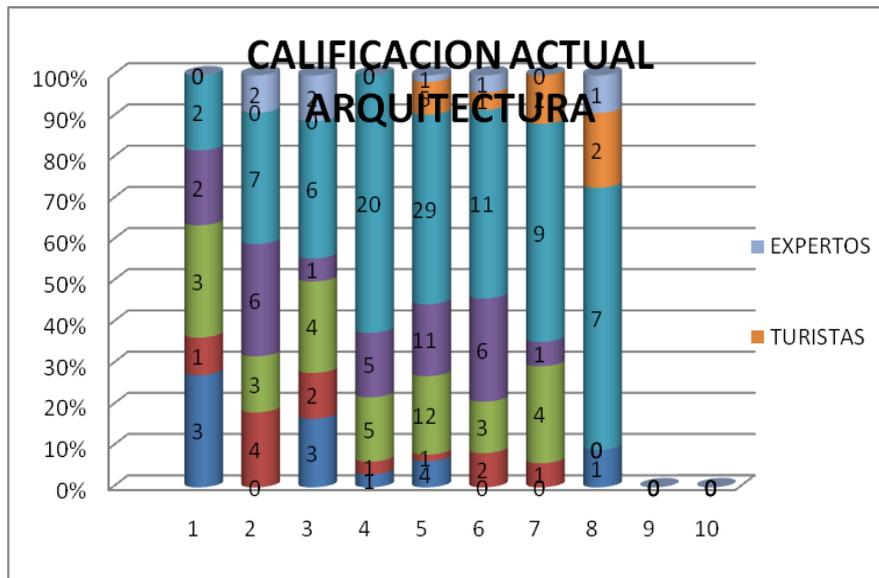


Gráfico No. 48

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.16 QUE LE PARECE EL FUNCIONAMIENTO DE LA ACTUAL TERMINAL

Solo al 1 % de los encuestados le parece que la actual terminal terrestre tiene un funcionamiento muy bueno, el 70 % dice que es bueno y al 29 % le parece que es malo. Cuadro No. 55

CUADRO N° 55	FUNCIONAMIENTO DE LA TERMINAL			
ENTREVISTADOS	MUY BUENO	BUENO	MALO	TOTAL
COMERCIANENTES INTERNOS	0	9	3	12
AUTORIDADES	0	4	8	12
TRANSPORTISTAS	0	26	7	33
COMERCIANENTES EXTERNOS	0	24	8	32
PASAJEROS	2	62	27	91
TURISTAS	0	10	0	10
EXPERTOS	0	2	5	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

El Gráfico No. 49 representa las tendencias mencionadas, prácticamente a nadie le parece que el terminal tenga un buen funcionamiento. Esto nos confirma que las actividades que se realizan al interior no se realizan con comodidad, que los espacios existentes no brindan condiciones de confort para los usuarios, y que estos no encuentran allí los servicios que necesita.

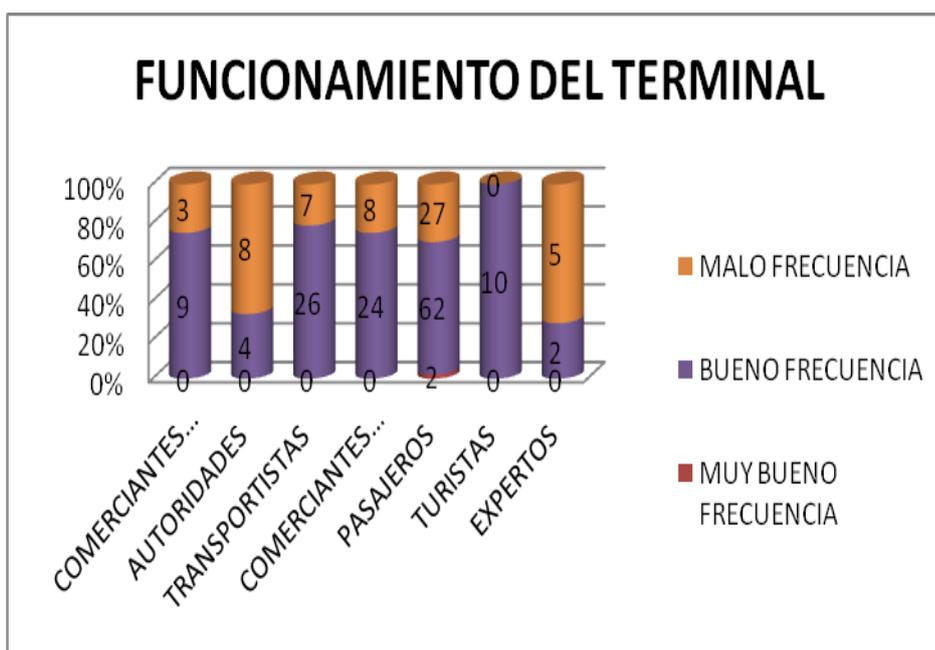


Gráfico No. 49

Elaborado por: Arq. Robert Unda

#### 4.4.17 CUÁL ES LA TERMINAL QUE MÁS LE AGRADA

Conforme se indica en el Cuadro No. 56 indicado más abajo, al 46 % le parece que la terminal terrestre de la ciudad de Quito es la más agradable; el 49 % opina que la terminal de la ciudad de Guayaquil es muy agradable, y otros porcentajes menores mencionan a las terminales de las ciudades de Baños, Riobamba, Loja y Cuenca son las agradables.

CUADRO Nº 56	EL TERMINAL QUE MÁS LE AGRADA						
ENTREVISTADOS	QUITO	GUAYAQUIL	BAÑOS	RIOBAMBA	LOJA	CUENCA	TOTAL
COMERCIANTES INTERNOS	3	8	0	0	1	0	12
AUTORIDADES	8	4	0	0	0	0	12
TRANSPORTISTAS	19	16	0	0	0	0	35
COMERCIANTES EXTERNOS	10	19	0	0	1	2	32
PASAJEROS	40	48	0	3	0	0	91
TURISTAS	8	0	2	0	0	0	10
EXPERTOS	4	3	0	0	0	0	7

Elaborado por: Arq. Robert Unda

Estos resultados parecerían tener lógica, puesto que los usuarios de la terminal de Riobamba son los mismos usuarios de las terminales de Quito y Guayaquil, y no existe otra posibilidad de comparación; estas ciudades son las mas representativas por el número de habitantes y por ser las ciudades que han afrontado con entereza el problema que significa la transportación terrestre de personas entre ciudades. Gráfico No. 50

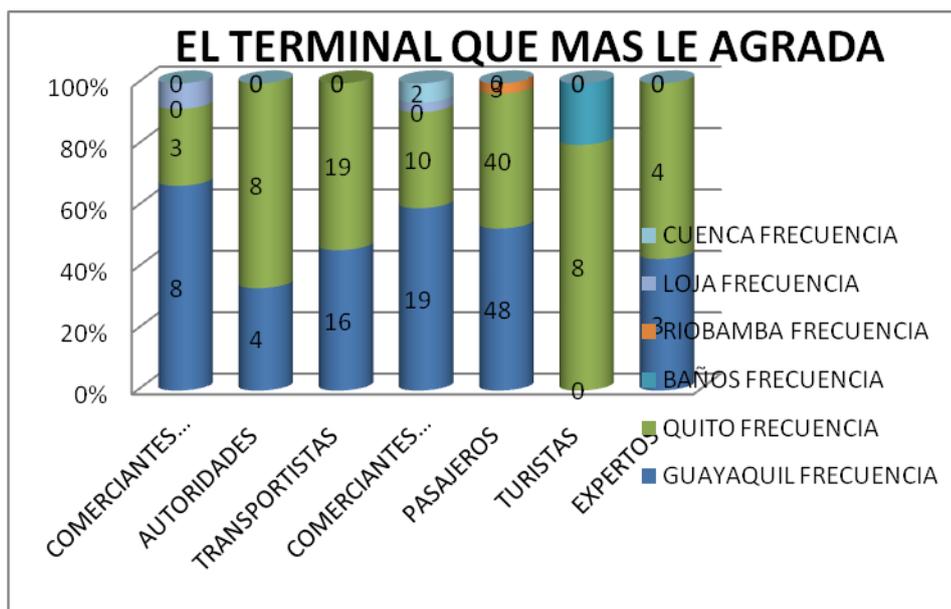


Gráfico No. 50

Elaborado por: Arq. Robert Unda

## CAPÍTULO V

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 5.1 CONCLUSIONES

##### 5.1.1 COMERCIO EN LA TERMINAL TERRESTRE

Los negocios que deben planificarse para la construcción de una nueva terminal terrestre para la ciudad de Riobamba son los siguientes: Restaurante, banco, botica, mini mercado, cafetería, cajero, suvenires, recreación, hotel, médico, cabinas telefónicas, guardería infantil, bodega de encargo de equipaje. El área de la que disponen los locales comerciales se la considera insuficiente para cumplir con la actividad, razón que no ha permitido el incremento de los negocios, a pesar de que hay una excelente predisposición.

Al exterior de la terminal, la mayoría de negocios existentes se dedica a la alimentación; esto a pesar de que la mayoría de encuestados manifiesta que la calidad del servicio que se ofrece al interior es buena, hay la preferencia de buscar servicios fuera de la terminal. Se concluye que los negocios que se encuentran al exterior pudieran ofertarse al interior, con buenos resultados.

Los transportistas, al ser consultados sobre los servicios que a ellos les gustaría disponer en la terminal terrestre, manifiestan que vulcanizadora, almacén de repuestos, estación de combustible, lubricadora, lavadora y mecánica automotriz, son los servicios que les interesaría tener para mejorar su trabajo.

##### 5.1.2 MOVILIDAD EN LA TERMINAL TERRESTRE

El tamaño de la terminal en general y de los espacios en particular, según transportistas, pasajeros, comerciantes, autoridades y expertos debe ser grande, entendiéndose como grande la amplitud de todas las instalaciones como oficinas, almacenes, salas de espera, estacionamientos, vías, accesos, bodegas, etc.

A pasajeros, comerciantes, autoridades y expertos les parece que la terminal terrestre debe tener la dualidad de ser interprovincial e interparroquial, solamente los transportistas opinan que debe ser únicamente interprovincial. La característica de intercantonal, se entiende como los autobuses que realizan su recorrido entre cantones de la misma provincia, puesto que al provenir de cantones de otra distinta, ya se los considera interprovincial. Se concluye que la terminal terrestre debe recoger a los diferentes sistemas de transporte: interprovincial, intercantonal e interparroquial.

La mayoría de los encuestados manifiesta que es necesario que la terminal terrestre cuente con el servicio de buses urbanos. Se entiende que debe contarse con una parada de buses urbanos que recojan a los pasajeros a la salida de las instalaciones, no con un terminal de transporte urbano.

Los transportistas, que son quienes necesitan cuidar sus unidades, se han manifestado a favor de contar con estacionamientos cubiertos. Se concluye entonces que la terminal terrestre debe contar con estacionamientos cubiertos para autobuses.

En cuanto a la frecuencia de salida de los autobuses, los transportistas y las autoridades manifiestan mayoritariamente que el número de frecuencias existentes es suficiente para cubrir la demanda de los usuarios, mas, estos consideran que las frecuencias que actualmente sirven, no están de acuerdo con la demanda de pasajeros. Por lo tanto no deben considerarse un aumento en el numero de dársenas de salida, claro está, se debe considerar las cooperativas de transporte que se encuentran ubicadas en la Av. Leonidas Proaño.

El tipo de señalización apropiada para una terminal terrestre, según la opinión de la mayoría de los encuestados, debe ser realizada tanto horizontalmente como verticalmente.

### **5.1.3 ARQUITECTURA EN LA TERMINAL TERRESTRE**

Transportistas, pasajeros y comerciantes prefieren que el diseño arquitectónico de una terminal terrestre tenga apariencia modernista, mientras que autoridades y expertos indican que este diseño debería tener apariencia futurista. Todos los protagonistas inclinan su preferencia para que el material predominante en la construcción sea el hormigón armado, y que sea proyectado en tres o mas bloques volumétricos, y que sus áreas verdes sean consideradas tanto al interior como al exterior de la terminal terrestre.

Por tanto la conclusión se encuentra orientada a contar con diseños modernistas teniendo como material constructivo principal al hormigón armado.

El diseño de los estacionamientos debe ser en cualquiera de las modalidades, en altura o en playas de estacionamientos; esto dependería más bien del área con la que se cuente para proyectar la terminal terrestre. Las autoridades y los expertos manifiestan que una terminal terrestre debe considerar como prioritaria la necesidad de construir una terminal con autosuficiencia energética, estación de combustibles para transportistas y tratamiento de desechos sólidos.

Las cuatro preguntas realizadas exclusivamente a los expertos en planificación y diseño arquitectónico, y respondieron que el diseño de una terminal terrestre en cuanto a su adaptación visual al medio en que se va a asentar, o la no adaptación al medio, rompiendo notoriamente toda similitud con el mismo, queda enteramente a criterio del diseñador, siendo ambas alternativas válidas como forma de expresión. Manifiestan también que los dispositivos de seguridad deben corresponder a la policía pública hacia el exterior, a la policía contratada al interior de la terminal, reforzada con circuito cerrado de televisión eficiente, que cubra todo el recinto. También dicen que el módulo de diseño que debe utilizarse para el diseño de una terminal terrestre debe ser resultado del análisis de las actividades que se llevan a cabo en ese lugar, y que la forma mas apropiada para aquel módulo es el cuadrado.

En cuanto a la calificación de uno al diez que se le puede otorgar al aspecto físico, a la apariencia que tiene actualmente la terminal terrestre de Riobamba, es unánime la respuesta de transportistas, pasajeros, comerciantes tanto internos como externos, autoridades municipales y expertos en diseño y planificación, que manifiestan una calificación pésima, ya que apenas el 15% de ellos menciona calificación de seis hasta siete puntos. La conclusión es que el nuevo diseño no debe tener ninguna relación con la que se cuenta actualmente, aquellas formas han dejado de ser aceptadas.

Finalmente, la mayoría de los encuestados, con un margen no demasiado amplio, manifiestan que la Terminal terrestre de Quitumbe en la ciudad de Quito, es la que más les agrada, seguida por el terminal terrestre de la ciudad de Guayaquil; por tanto se debe procurar que las formas volumétricas y el funcionamiento, superen la apariencia y el funcionamiento de la terminal Quitumbe.

#### **5.1.4 DIAGNÓSTICO DEL FUNCIONAMIENTO DE LA ACTUAL TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA**

REDES.- En cuanto a la infraestructura de electricidad, alcantarillado, agua potable, telefonía, etc., con que actualmente cuenta la terminal terrestre de Riobamba, tenemos la declaración de la Ing. Paulina torres, Administradora del mismo, quien manifiesta que las redes no se encuentran en buen estado, debido especialmente a los años de servicio que tienen. No se han realizado modificaciones a su capacidad durante mucho tiempo y realizar trabajos de renovación e incremento significaría no solamente molestias al interior de la terminal que hasta tendría que funcionar a medio tiempo, sino hacia el exterior ya que provocaría la suspensión de algunas vías aledañas para poder cumplir ese objetivo. En todo caso sería posible hacerlo, si se cuenta con el financiamiento respectivo. A simple vista se observa la presencia de cables eléctricos que atraviesan espacios y que exteriormente se sujetan a las paredes y al piso, demostrando la falta de planificación en cuanto a tendido de redes.

CAPACIDAD OPERATIVA.- En cuanto a la capacidad de operación que tiene la terminal, se puede decir que es bastante adecuada para las necesidades. Las frecuencias de salida de los autobuses hacia los distintos destinos de país, cumplen con la demanda de los pasajeros. Existe el número de dársenas de salida y de llegada suficientes para la demanda a pesar de que estas últimas se encuentran subutilizadas o son efímeramente utilizadas; las dársenas de salida cumplen con su objetivo en cuanto a número y espacio. La Ing. Paulina Torres, Administradora de la terminal tiene el mismo concepto.

CAPACIDAD FÍSICA.- En caso de querer construir una ampliación de la terminal, en virtud de una pretensión de mejorar los servicios, existe espacio físico hacia los costados del edificio para hacerlo, especialmente hacia la calle Rey Cacha, tanto es así que actualmente la municipalidad se encuentra construyendo en ese sitio un restaurante múltiple que albergará a todos los quioscos de comida que se encuentran actualmente en la calle Carabobo, en la estación del ferrocarril. Es decir, de requerirse a futuro un crecimiento físico, es posible por que se cuenta con el sitio apropiado. El parque automotor que labora en la terminal es prácticamente local, es decir, no necesita estacionamiento de buses por largos periodos, pues los propietarios una vez realizado el ciclo de viaje, lleva su unidad de transporte a su residencia, pero de ser requerido por empresas que estacionan en las afueras, se podría habilitar y ofrecer este servicio.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD.- Como se ha visto en otro capítulo, la movilidad la conforman un grupo de actividades que se entrelazan y que cada una de ellas es muy necesaria para que las otras se cumplan eficientemente. También se ha visto que los planes de movilidad son específicos y únicos para cada ciudad, que obedecen a una relación múltiple entre elementos diferentes: transporte de calidad público y privado, motorizado y no motorizado de personas y bienes, parque automotriz, tiempos de viaje, congestiones vehiculares, infraestructura vial, estacionamientos, semaforización, señalización, seguridad vial, contaminación ambiental, terminales de autobuses urbanos, terminales de autobuses interparroquiales, intercantonales e interprovinciales.

Por encontrarse prácticamente en el centro de la ciudad, se torna difícil la comunicación rápida con los distintos puntos de la ciudad sin que se provoquen cruces innecesarios de vehículos tanto de servicio público como particular, congestionamientos que pueden prevenirse y aliviar el tráfico de la ciudad, evitar gastos económicos y de tiempo a los usuarios que no siempre son posibles. La ubicación actual de la terminal terrestre de Riobamba significa un limitante de mucho peso para cualquier propuesta eficiente de movilidad para la ciudad en que vivimos.

Se repetirán dos de los criterios emitidos por la sociedad riobambeña en los últimos tiempos, que reflejan las opiniones de la ciudadanía en cuanto a la presencia de la terminal terrestre emplazada donde actualmente se encuentra:

*“El ciclo de vida de la terminal esta concluido, es la versión de las autoridades y transportistas, ahora la expectativa gira en torno a buscar un nuevo sitio, que necesariamente tiene que ser el norte o el sur”. (Chimborazo Carlos, Diario La Prensa Riobamba, 10 marzo 2010, pág. A3).*

*“Lo que se vio ayer, que se reedita en cada feriado o fecha especial, hizo que algunos ciudadanos comentaran en la necesidad de que la Municipalidad planifique la construcción de una nueva terminal, más funcional y acorde a los tiempos modernos, que facilite el acceso de los pasajeros y la operación de las cooperativas de transporte interprovincial e intercantonal”. Internet. [www.diariolosandes.com.ec](http://www.diariolosandes.com.ec)*

#### **5.1.5 PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICA PARA UNA TERMINAL TERRESTRE**

Anteriormente se había mencionado que la programación arquitectónica es específica para cada objeto arquitectónico, incluso dentro de una misma tipología, es decir, la programación de una terminal terrestre para Riobamba no

puede ser la misma que para la terminal terrestre de la ciudad de Guayaquil. La arquitectura no trabaja con elementos cualitativos o cuantitativos que deban seguirse al pie de la letra para producir un diseño arquitectónico cualquiera, sino que más bien obedece a un estudio particular de cada necesidad como es el caso de la programación arquitectónica para terminales terrestres. Su estudio se podría referir, con el propósito de conocer realidades próximas, al conocimiento y análisis de programaciones estudiadas y planificadas para la construcción de otras terminales terrestres que se conocen en otros países y en ciudades del Ecuador.

La Arquitectura trabaja siguiendo normas, reglamentos y ordenanzas emitidas por las entidades públicas que disponen el cumplimiento de algunas condiciones o limitaciones de diseño, con el único propósito de crear orden en el crecimiento de las ciudades, de sus edificaciones, buscando que éstas tengan condiciones apropiadas de confort, ventilación, asoleamiento, orientación, alturas, densidades poblacionales, ocupación del suelo urbano, zonificaciones, adaptación al entorno, conservación, y por normas propias de su razón de ser artística como proporción, escala, ritmo, fondo y forma, funcionalidad, formas volumétricas, relaciones espaciales, relaciones entre actividades, economía del espacio, circulaciones, solidez y estética. Existe un pensamiento anónimo de que la Arquitectura debe ser sólida, funcional y bella.

Se presentará a continuación un resumen de las programaciones arquitectónicas de los terminales terrestres más representativos de esta tipología en nuestro país, que corresponden a las terminales Jaime Roldós Aguilera de la ciudad de Guayaquil y Quitumbe de la ciudad de Quito. A partir de estas obras se han deducido y desarrollado otras terminales que se han construido en otras ciudades ecuatorianas e incluso han servido como punto de partida y ejemplo para la construcción de terminales terrestres en otros países. Ver Cuadro No. 57

**Cuadro No. 57**

ÁREA DE ESTACIONAMIENTOS	ADMINISTRACIÓN	SERVICIOS GENERALES
Andenes de llegada	Oficina de Administración	Hall principal
Andenes de salida	Secretaría	Información general
Estacionamientos operacionales	Jefe de Operaciones	Oficina de turismo
Estacionamientos públicos	Recepción	Restaurantes
Servicio de taxis	Sala de reuniones	Cajeros automáticos
Servicios de bus urbano	Cafetería	Enfermería
Baterías higiénicas	Bodega	Farmacia
	Baterías higiénicas	Venta de artesanías
	Seguridad	Tiendas individuales

ÁREA DE OPERACIONES	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	Tiendas en outlet
Salas de espera	Taller de mecánica menor	Mega tienda
Salas comerciales	Lubricadora	Islas comerciales
Salas de recreación	Estación de combustibles	Patio de comidas
Boleterías	Lavadora para buses	Bancos
Control y Seguridad	Vulcanizadora	Baterías higiénicas
Cabina de control	Baterías higiénicas	
Control físico y de alcoholemia para choferes	Escaleras eléctricas	
Dormitorio choferes	Ascensores	
Sala de estar para choferes	Generadores de emergencia	
Control y autorización de salida de buses	Extractor de gases	
Control policial	Oficinas de encomiendas	
Bodega de encargo de equipaje	Bodegas de encomiendas	
Baterías higiénicas	Correos	

Elaborado por: Arq. Robert Unda

## 5.2 RECOMENDACIONES

Las recomendaciones que a continuación se detallarán se las menciona luego de analizar las encuestas realizadas a los protagonistas de la transportación interprovincial y al diagnóstico efectuado a la actual terminal terrestre de Riobamba.

Construir una nueva terminal terrestre al norte de la ciudad, con características similares a la existente en cuanto al tamaño y al número de frecuencias de salida, a las que se añadirán las asentadas en la Av. Leonidas Proaño, de tal forma diseñado para que pueda crecer controladamente en el tiempo conforme las necesidades.

### 5.2.1 PARA EL COMERCIO DE UNA NUEVA TERMINAL

Se recomienda el traslado de los locales comerciales interiores y los exteriores que desearan hacerlo a una nueva terminal terrestre. Debe haber un mayor número de locales para alimentación para que no aparezcan por generación espontánea este tipo de locales en los exteriores, pues es un dato que arrojan las encuestas realizadas, y deben crearse espacios comerciales que no existen actualmente y que son de necesidad prioritaria para los usuarios: Restaurante, cafetería, banco, cajero, botica, almacenes varios con suvenires, mini mercado, recreación, hotel, atención médica, cabinas telefónicas, guardería infantil, bodega de equipaje, como ya se había mencionado anteriormente.

Se recomienda al construir la programación, proporcionar servicios a los transportistas, considerándolos un eje muy importante de la transportación, a quienes se les debe ofrecer lo necesario para que cumplan eficientemente su trabajo: Vulcanizadora, almacén de repuestos emergentes, estación de combustibles, lavadora de buses y mecánica básica.

### **5.2.2 PARA LA MOVILIDAD DE UNA NUEVA TERMINAL**

Se recomienda que las áreas de circulación de la nueva terminal se amplias, sin consideraciones de economía espacial, que denoten amplitud. Si consideramos la superficie de la actual terminal de 3.5 hectáreas aproximadamente, una nueva debería ser diseñada en un área mínima de entre seis y ocho hectáreas. La característica que debe tener es ser una terminal de transporte intercantonal e interprovincial, con servicio de transportación urbana de calidad, con conexiones rápidas hacia los centros de gestión y a otras terminales terrestres dentro de la ciudad. Los estacionamientos para autobuses deben ser igualmente amplios y cubiertos y de una ocupación máxima de dos horas. La señalización vehicular, peatonal, de seguridad y de nomenclatura de los espacios tendrá que ser tanto horizontal como vertical.

Se recomienda ubicar la nueva terminal terrestre al norte de la ciudad, servirá exclusivamente a la transportación proveniente del norte y del sur, intercantonal, interparroquial e interprovincial, de la misma forma que actualmente trabaja la existente, a las que se incluirán las empresas que, siendo interprovinciales actualmente no ingresan a las instalaciones de la terminal y que son las que se encuentran al exterior de la terminal actual, pero que necesitan ingresar a las instalaciones.

Debe considerarse también el incremento de empresas con frecuencias a la Provincia de Manabí, con la que no se tiene actualmente conexiones desde la ciudad de Riobamba.

Las cooperativas que ingresan a la ciudad por la vía a Licto, San Luis y desde Chambo, deberán ser consideradas como usuarias de la actual terminal de La Dolorosa, la misma que debe formar parte de un sistema de terminales satélites, junto a la terminal Oriental.

Deberá planificarse la conformación de un sistema de terminales de transporte existentes en la ciudad, pero que por la configuración de la ciudad, no pueden sumarse a las instalaciones de la terminal del norte. Estas terminales deben formar un anillo que una el transporte urbano de la ciudad.

### 5.2.3 PARA LA ARQUITECTURA DE UNA NUEVA TERMINAL

Se recomienda diseñar una nueva terminal con estilo arquitectónico moderno, recogiendo las tendencias actuales de diseño, sin llegar a considerar el uso de tecnologías que no tenemos en nuestro país y que resultaría demasiado oneroso el tratar de exportarlas o contratarlas, pero que podamos demostrar al mismo tiempo que tenemos profesionales expertos en estructuras, con la capacidad suficiente para asumir retos importantes. Estas estructuras deben ser de hormigón armado.

El tamaño de los espacios debe otorgar una sensación de amplitud, que se logra durante el estudio de la actividad, proporcionando a las áreas de circulación mayor posibilidad de uso. Este estudio proporcionará al diseñador la dimensión del modulo básico cuadrangular que le va a permitir conformar una malla de diseño con la cual realizará la distribución de los espacios, circulaciones, conformación espacial.

Las forma volumétrica en la que se desarrollen las actividades tiene que ser en mínimo tres bloques aislados de al menos dos niveles en altura, pero que tengan relación funcional y se complementen entre si, formando una sola unidad arquitectónica, servida por estacionamientos en lo posible en altura si el terreno no fuese lo suficientemente generoso, caso contrario serian preferibles playas de estacionamientos. Las áreas verdes deben rodear al conjunto e introducirse hacia el interior para tener marcada relación interior-exterior, por lo que la iluminación natural debe tener especial atención durante el diseño.

Al conformar los volúmenes deberá considerarse una de las alternativas que existen para adaptarse al entorno, relacionando al conjunto directamente con las formas naturales del medio en el que se implantará la edificación, o rompiendo este esquema, es decir consiguiendo líneas totalmente diferentes a las del entorno. En todo caso es el diseñador quien asumirá la responsabilidad de decidir cual es la manera más apropiada para conformar su proyecto.

Se recomienda considerar en el listado de equipamiento, una planta de tratamiento de desechos sólidos, y debe contar con autosuficiencia energética que podría obtenerse con la instalación de paneles solares conformando las fachadas del edificio, con lo que se proveerá de electricidad suficiente y le permitirá sintonizarse con las tendencias actuales de contar con energías limpias que eviten el uso de combustibles.

Si el diseñador lo creyere conveniente, puede adoptar la organización espacial conseguida en las dos principales terminales terrestres del país como son Quito y Guayaquil, ejemplos no solo para nuestro país sino que constantemente son visitados por autoridades y diseñadores extranjeros con el propósito de asimilar sus iniciativas.

## CAPÍTULO VI

### PROPUESTA

#### 6.1 DATOS INFORMATIVOS

El diseño del plan general o también llamado plan masa es el que servirá de fundamento para la elaboración de los planos arquitectónicos. Esta propuesta provocará el ordenamiento de la transportación interprovincial evitando el apareamiento de negocios relacionados al transporte y de otro tipo en los alrededores de la terminal.

La institución indicada para planificar, construir, operar y dar mantenimiento a una nueva terminal terrestre de la ciudad, de acuerdo al Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, es el Ilustre Municipio de Riobamba, a quien la ley le entrega esta competencia. La planificación contará por lo tanto con el financiamiento necesario acompañado del personal idóneo para su realización.

El contar con una propuesta que contenga todas las bondades requeridas en las edificaciones modernas, que ésta sea el medio para solucionar el problema de la movilidad y el inicio de la planificación de una zona en expansión de la ciudad, con criterios contemporáneos de ciudad satélite con autonomía en redes, educación, empleo y gestión, beneficiará a los ciudadanos que vivimos en Riobamba, a los turistas, usuarios del transporte en general y los que diariamente pasan a formar parte de este conglomerado social que los acoge.

Las encuestas realizadas indican que la ubicación mas idónea para una nueva terminal terrestre debe obedecer a conceptos modernos de movilidad; esta ubicación es el Norte de la ciudad, en un sitio semi urbano servido por la carretera Panamericana por la que llegan a la ciudad el mayor porcentaje de usuarios, y por vías y transporte públicos eficientes, que unan sus instalaciones con otras terminales satélites que se encuentran al interior de Riobamba y que conduzcan a los centros educativos y de gestión.

El tiempo estimado para una correcta planificación y construcción de una nueva terminal terrestre con todas las obras de infraestructura necesaria es de aproximadamente diez años, contados a partir del inicio de la aprobación del

proyecto por parte del Consejo Municipal y de la entrega del financiamiento respectivo por el Gobierno Nacional. Es muy importante contar también con el financiamiento para las expropiaciones que deberán realizarse, tanto para los numerosos predios por donde se trazarán los ejes viales y las redes de infraestructura, como para los predios mismos donde se construirá la terminal terrestre.

Para el efecto, la Ilustre Municipalidad de Riobamba, junto a su equipo técnico, serán los responsables de llevar a cabo este proyecto, desde su inicio hasta su culminación. El Departamento de Planificación se encargará de realizar los diseños arquitectónicos generales y de detalles definitivos, telefónicos, eléctricos, hidro-sanitarios y estructurales.

El departamento de Fiscalización de la municipalidad será el encargado de supervigilar el inicio, programar y dar seguimiento a la construcción, la misma que se encontrará a cargo de la empresa privada preferiblemente.

El presupuesto que demandaría la construcción de esta terminal terrestre tiene que analizarse desde tres perspectivas: El costo por expropiaciones de construcciones que no ha sido cuantificado, el costo de apertura y construcción de aproximadamente 17 kilómetros de vías en general para la zona o por lo menos 10 kilómetros para que sirvan a la nueva terminal, mas el costo de construcción del edificio.

1.- Costo por expropiación de construcciones existentes:

No es posible conocer todavía el inventario de construcciones afectadas que deben ser expropiadas para poder conocer el valor de las indemnizaciones correspondientes, sin embargo, es posible cuantificar aproximadamente el costo de los demás componentes.

2.- Costo por expropiación de terrenos:

Área aproximada de vías =  $10\ 000\ m^2 \times 36\ m = 360\ 000\ m^2$

Costo del terreno para vías =  $360\ 000\ m^2 \times 3.50\ USD\ c/m^2\ (*) = 1\ 260\ 000\ USD$

Costo de asfaltado de vías:  $360\ 000\ m^2 \times 60\ USD\ c/m^2\ (*) = 21\ 600\ 000\ USD$

Costo por alcantarillado vial =  $10\ 000\ m \times 9\ USD\ c/m = 90\ 000\ USD$

Costo construcción de bordillos =  $40\ 000\ m \times 12\ USD = 480\ 000\ USD$

Costo construcción de aceras =  $60\,000\text{ m}^2 \times 8\text{ USD} =$  480 000  
USD

Costo del terreno para el proyecto =  $212\,121\text{ m}^2 \times 3,50 =$  742 424  
USD

3.- Costo de construcción:

Área de construcción de la nueva terminal:  $5\,390\text{ m}^2$

Costo de construcción:  $5\,390\text{ m}^2 \times 2\,700\text{ USD/m}^2 =$  14 553 000 USD

Áreas exteriores de la nueva terminal:  $10\,000\text{ m}^2$

Costo obras exteriores:  $10\,000\text{ m}^2 \times 150\text{ USD/m}^2 =$  1 500 000 USD

**TOTAL COSTO DE CONSTRUCCIÓN = 40 705 424 USD**

(\*) Información: Ing. Mario Garcés, Municipio de Riobamba. Departamento de Planificación.

## 6.2 ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA

La terminal terrestre de Riobamba se encuentra en una situación de crítica y observancias públicas, debido a que ha dejado de prestar el servicio en condiciones aceptables para todos quienes hacen transportación interprovincial. Sus instalaciones actualmente resultan inadecuadas debido a su deteriorada infraestructura interna, a la falta de servicios complementarios que ha causado que estos sean ofertados en los alrededores, provocando el apareamiento de negocios que no representan la imagen de una ciudad moderna, y de la delincuencia galopante.

A pesar de que podría rediseñarse la actual terminal para que preste un mejor servicio, la opinión generalizada de los habitantes, usuarios, transportistas y autoridades es que la terminal terrestre debe ser trasladada. Su ubicación genera congestionamientos en los redondeles que unen la Avenida La Prensa y en las “paradas secundarias” que obliga al transportista a recoger pasajeros en su trayecto hasta salir de la ciudad.

Es necesario contar con una terminal terrestre que evite el apareamiento de negocios en sus alrededores, mediante una creativa planificación, puesto que de permitirlo, lo que estaríamos haciendo no es solucionar los problemas sino trasladándolos a otro lugar. Para el efecto debe tomarse en cuenta lo que sucede con la terminal terrestre de Guayaquil que no sufre de estos inconvenientes, evitando que estos negocios se asienten en las inmediaciones.

Allí, se ha evitado su apareamiento de una manera muy sencilla, dos de los tres terrenos circundantes son públicos y en el tercero no puede construirse por cuanto las ordenanzas municipales y el uso del suelo no lo permiten.

### **6.3 JUSTIFICACIÓN**

La propuesta que se presenta es la mejor alternativa para solucionar los problemas que se suscitan con la terminal terrestre existente, como la necesidad prioritaria de mejorar el servicio de transporte de pasajeros a nivel interprovincial, aglutinar a las cooperativas de transporte que entran y salen por los costados norte y sur de la ciudad, eliminar las mini terminales de transporte que se ubican en la Av. Monseñor Leonidas Proaño y otras empresas que hacen estación en las vías del centro de la ciudad. Los transportistas ya no podrán hacer paradas al salir de la terminal para recoger pasajeros.

Se trata de eliminar los negocios de toda índole que aparecen en los exteriores de la terminal terrestre, mediante ordenanzas de regulen la ocupación del suelo o simplemente provocando que los terrenos adyacentes sean de propiedad municipal impedidos de ser negociados en compra o arrendamiento.

La presencia de la terminal terrestre en la zona se convertirá en un polo de desarrollo, puesto que con la construcción de redes de infraestructura, aparecerán seguramente urbanizaciones y planes de vivienda.

La plusvalía del sector crecerá diametralmente. En la actualidad los precios de las tierras ya han sufrido incremento por cuanto se ha ido conociendo que la municipalidad ha aprobado la apertura de vías de primer orden en el sector. Hace un par de años el precio del metro cuadrado de terreno se encontraba en el orden de cinco dólares, hoy este costo ha subido hasta 30 dólares, lo que resulta impactante para una zona que no cuenta actualmente con ningún tipo de infraestructura. Mas aun si conocemos que el avalúo catastral de la zona es de tres dólares con cincuenta.

### **6.4 OBJETIVOS**

El objetivo es proponer el plan general que sirva para el diseño arquitectónico de una terminal terrestre acorde con las necesidades actuales y futuras de la ciudad de Riobamba, que obedezca a una programación arquitectónica propia, no adaptada ni extraña a sus necesidades.

Un objetivo específico es lograr que en esta programación arquitectónica se recojan las opiniones de los protagonistas del transporte de pasajeros a nivel interprovincial y de los entendidos en el tema, que permita al usuario contar con

servicios adecuados a la época, y que se convierta en el primer paso para mejorar la movilidad en la ciudad.

Esta propuesta provocará el ordenamiento de la transportación interprovincial evitando el apareamiento de cualquier tipo de negocios en los alrededores de la terminal terrestre, se encuentren o no relacionados al transporte.

## **6.5 ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD**

**Política.-** La Ilustre Municipalidad de Riobamba, dese la administración anterior viene demostrando su interés en solucionar los problemas que genera la actual terminal terrestre. Intentó recoger a las empresas de transporte interparroquial al menos, mediante la construcción de una mini terminal ubicada en el predio Lourdes- Macají, intento fallido debido a una disputa de tierras entre el Municipio y el Centro Agrícola, cuando se encontraban listos los respectivos diseños arquitectónicos.

La actual administración en repetidas ocasiones ha tratado de dar solución al problema, una de ellas constituye un convenio firmado con la empresa privada para la construcción de una nueva terminal para la ciudad en el norte, a cambio de la entrega de la actual terminal mediante un sistema de comodato. Al parecer este convenio no pudo ser plenamente ejecutado. Un intento a la vista es la reparación de la terminal existente que en los próximos días iniciará la municipalidad, pues existe la planificación y el respectivo financiamiento.

Aunque el propósito no sea solucionar de ninguna manera los problemas de congestión y delincuencia que existen en los alrededores, se tratará de mejorar al menos la imagen visual del edificio actual.

Es decir, existe el compromiso de parte de las autoridades de ir encontrando soluciones al problema de movilidad, de la cual la terminal terrestre es apenas una pequeña parte, pero tan necesaria para ordenarla de mejor manera en beneficio de la comunidad que reclama soluciones eficientes y rápidas.

**Socio – cultural.-** La ciudad de Riobamba ha sido recientemente nominada por la Asamblea Nacional como “Ciudad Politécnica y Tecnológica”, debido a la transformación que ha tenido la educación superior especialmente. Las dos instituciones de educación superior más relevantes han experimentado una transformación académica y han logrado una infraestructura física que le

permite ubicarse al nivel de las mejores del país. Al menos dos establecimientos de educación media han alcanzado la acreditación para otorgar el bachillerato internacional, situación que lo liga con algunas de las mejores instituciones de educación superior del país y del exterior.

Este nivel alcanzado se evidencia en la cantidad inmensa de estudiantes que acuden a la ciudad diariamente desde las parroquias y cantones aledaños y de otras provincias inclusive, en un número que según consideraciones de los entendidos llega a los veinte mil estudiantes. A ese número deben sumarse los profesionales no residentes en la ciudad, maestros y turistas que se sirven de la transportación interprovincial e intercantonal para llegar a Riobamba, necesitando por ende una terminal terrestre que les preste las comodidades indispensables y más.

**Tecnológica.-** El país y la ciudad cuentan actualmente con profesionales de la construcción con plenos y suficientes conocimientos para hacer frente a un reto de la magnitud de planificar, fiscalizar, construir, administrar y operar una moderna terminal terrestre. En el campo de la planificación y construcción específicamente, con el conocimiento de materiales y tecnologías actuales, es posible el planteamiento de estructuras en hormigón distintas a las conocidas; diferentes por la concepción de formas y secciones que deberían ser propuestas, así como existen las condiciones humanas capaces para otorgar solución a los requerimientos de aplicar la utilización de energías renovables a través del uso de la energía solar.

Igualmente la mano de obra especializada y las tecnologías intermedias son cada día más eficientes y confiables, por lo que existen las condiciones suficientes en el campo del conocimiento para alcanzar la meta deseada.

**Organizacional.-** Las principales instituciones llamadas a concretar el objetivo son el Municipio de Riobamba y la empresa privada sin lugar a dudas. Ambas esferas cuentan actualmente con la capacidad organizativa para planificar y construir. Sus respectivos organigramas han alcanzado a través de los años la suficiente madurez y cuentan con los cuadros adecuados de organización, por lo que podemos estar seguros que con la mutua cooperación y la participación ciudadana, igualmente organizada, se cumplirán objetivos y se satisfarán aspiraciones.

**Ambiental.-** El tratamiento ambiental es prioritario en la planificación del proyecto. Su estructuración se allanará a los lineamientos indicados por las normas que dispongan los estudios de impacto ambiental que deben realizarse. Estos, serán mínimos en lo que se refiere a la apertura de vías que provocará que

algunos terrenos actualmente improductivos debido a la composición del suelo, pasen a transformarse en la nueva zona de desarrollo de la ciudad.

Al interior del edificio se implementarán las acciones para evitar que la contaminación salga al exterior. Se crearán plantas de tratamiento de desechos sólidos y de aguas servidas, la energía a emplearse será autosuficiente.

**Económico- financiera.-** El Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, dispone los pasos a seguir para lograr el financiamiento para las obras planificadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, siempre y cuando esta planificación local se articule a los lineamientos de la planificación provincial, regional y nacional. Cumplida esa exigencia el gobierno central se encargará inmediatamente de transferir los fondos correspondientes acompañados de los técnicos y la mano de obra que sean necesarios.

La empresa privada, muy apreciada en la inversión económica, prestará sin duda su contingente en el financiamiento, mediante alquiler temporal o compra definitiva de los locales comerciales que se planifiquen como parte del proyecto, pudiendo inclusive encargarse por sus propios medios de la construcción o adecuación de alguna zona como locales comerciales, o mediante concesión de estacionamientos y control de ingreso de vehículos.

**Legal.-** Las cuestiones legales serán afrontadas y resueltas por el respectivo Departamento Jurídico de la Ilustre Municipalidad del Cantón Riobamba. Este se encargará de las expropiaciones de las propiedades por donde se realice el trazado de la prolongación de la Avenida Canónigo Ramos hasta el terreno de implantación, es decir, hasta el sitio en el que se construirá el proyecto, y de las otras vías planificadas que conectan los extremos norte y sur de la ciudad, como el nuevo paso lateral.

Se encargará de elaborar los respectivos contratos de fiscalización, en caso de que ésta sea contratada y de construcción con la persona o empresa que haya obtenido el primer lugar en un concurso público bajo la modalidad de Licitación, efectuado por el Instituto Nacional de Compras Públicas.

## **6.6 FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICO- TÉCNICA**

El desplazamiento de personas y bienes en cualquier ciudad y entre ciudades, presenta problemas de movilidad y accesibilidad, largos tiempos de viaje, operación deficitaria y costos altos del transporte, congestión vehicular, apareamiento de mini terminales, altos índices de accidentalidad y creciente

contaminación del aire, lo cual demanda una continua intervención del sector público y privado. Los municipios como entes rectores de la planificación en ese ámbito, son los que deben definir las políticas, los lineamientos estratégicos, los programas y proyectos para ser desarrollados para facilitar estos desplazamientos.

La transportación de personas y bienes, realizada de una manera eficiente a través de una red de terminales terrestres, es el factor que crea las condiciones favorables para el desarrollo social y económico de las comunidades. Estas terminales permiten la integración de los distintos sistemas de transporte colectivo internacional, interprovincial, interparroquial y urbano, sin dejar de lado al transporte individual y según las nuevas tendencias a la bicicleta como el medio de transporte alternativo que no produce contaminación.

Actualmente existen mini terminales que deben ser trasladadas a una sola unidad de servicios como es una terminal terrestre, provista de tecnología adecuada, sin dejar de lado a otras terminales que por cuestiones topográficas o de accesibilidad a la ciudad no pudieran hacerlo, integradas por medio de eficientes sistemas viales.

## **6.7 MODELO OPERATIVO**

Para elegir el terreno apropiado para la construcción de la nueva terminal de Riobamba, se han tomado las siguientes consideraciones:

- Es un macro lote que no se encuentra mayormente afectado, apenas existe una subdivisión predial en la parte sur que no forma parte del área seleccionada.
- Es el terreno con menor pendiente de la zona con un promedio entre el diez y el veinte por ciento de inclinación.
- El terreno se encuentra servido por 3 vías de primer orden, que tienen 36 metros de ancho cada una. Se encuentran proyectadas y aprobadas por el Municipio de Riobamba mediante resolución 2010-0182-SEC de fecha 27 de mayo de 2010. Ver anexo No. 3
- La vía situada hacia el norte, denominada paso lateral, conecta los costados norte y sur, es decir la entrada y la salida de la ciudad sin atravesarla. Una de estas vías conduce directamente al centro de la ciudad. Ver anexo No. 4

- El acceso vial desde la Panamericana norte es el de menor pendiente en relación al principal que se encuentra planificado mas hacia el norte, al que se lo considera el nuevo paso lateral de la ciudad de Riobamba que se encuentra en la parte mas elevada de la zona.
- El terreno elegido tiene una superficie de 212.121 m<sup>2</sup>. La terminal terrestre será construida al interior del mismo con lo que se va a lograr que la municipalidad sea la propietaria de las áreas que rodeen al edificio y sea quien disponga la ocupación que se le debe otorgar, parques infantiles o áreas verdes.
- La disposición mencionada se la hace con el propósito de evitar el apareamiento de negocios relacionados al transporte y de otra índole en el sector, provocando como ya se ha visto congestión vehicular y el apareamiento de delincuencia.
- Las coordenadas de ubicación del terreno seleccionado son las siguientes:

Noreste:	X = 756832	Y = 9819935
Noroeste:	X = 766531	Y = 9819730
Sureste:	X = 757216	Y = 9819680
Suroeste:	X = 756694	Y = 9819326

En las fotografías No. 46 – 49, se observa la ubicación del terreno que como ya se ha dicho se encuentra al norte de la ciudad:



Fotografía No. 46 Fuente: Arq. Robert Unda



Fotografía No. 47 Fuente: Arq. Robert Unda

Terreno propuesto para la construcción de la nueva terminal terrestre de Riobamba



Fotografía No. 48 Fuente: Arq. Robert Unda



Fotografía No. 49 Fuente: Arq. Robert Unda

Terreno propuesto para la construcción de la nueva terminal terrestre de Riobamba

La expropiación de los terrenos y la construcción de las vías se encontrarán a cargo de la municipalidad de Riobamba.

La ocupación de la nueva terminal terrestre por parte de algunas cooperativas de transporte que sirven a la ciudad, se encuentra planteada en los cuadros No. 58 al 60.

Para la conformación del circuito de terminales en Riobamba y las cooperativas de transporte que las ocuparán, se propone la transformación en terminales satélites las existentes a la salida al oriente del país conocido como terminal Oriental, a la terminal La Dolorosa y es de fundamental importancia la construcción de una terminal que recoja el transporte proveniente del cantón Guano y sus parroquias. Ver cuadros No. 61 al 63.

#### Cuadro No. 58

EMPRESAS INTERPROVINCIALES EN LA NUEVA TERMINAL	
1	PANAMERICANA
2	ALAUŚÍ
3	COLTA
4	ATENAS
5	CONDORAZO
6	RIOBAMBA
7	PATRIA
8	GRAN COLOMBIANA
9	CHIMBORAZO
10	ECUADOR
11	VENCEDORES
12	ATLÁNTIDA
13	CHUNCHI

14	FLOTA BOLIVAR
15	10 DE NOVIEMBRE
16	SAN JUAN
17	OCCIDENTAL
18	GUAMOTE
19	LLINLLÍN
20	UNIDOS
21	SAN ISIDRO
22	ANDINA
23	LINEA GRIS
24	UNIDOS
25	20 DE DICIEMBRE
26	SAN ANDRÉS
27	EL CONDOR
28	SAN LUCAS
29	SANTA
30	LOJA
31	PIÑAS
32	VIAJEROS
33	BAÑOS
34	PULLMAN
35	EXPRESS SUCRE
36	20 DE DICIEMBRE
37	<b>MANABÍ (Proyectada)</b>

Elaborado por: Arq. Robert Unda

**Cuadro No. 59**

EMPRESAS INTERCANTONALES EN LA NUEVA TERMINAL	
38	GUAMOTE
39	LLINLLÍN
40	ANDINA
41	LÍNEA GRIS
42	ÑUCA LLACTA
43	COLTA

Elaborado por: Arq. Robert Unda

**Cuadro No. 60**

EMPRESAS INTERPARROQUIALES EN LA NUEVA TERMINAL	
44	SAN ISIDRO
45	SAN ANDRÉS
46	EL CÓNDOR

Elaborado por: Arq. Robert Unda

**Cuadro No. 61**

EMPRESAS EN LA TERMINAL SATÉLITE LA DOLOROSA	
1	PUNGALA
2	LICTO
3	CHAMBO
4	UNIDOS
5	MACAS

Elaborado por: Arq. Robert Unda

**Cuadro No. 62**

EMPRESAS EN LA TERMINAL SATÉLITE ORIENTAL	
1	SANGAY
2	RIOBAMBA
3	SAN FRANCISCO
4	BAYUSHIG
5	QUIMIAG
6	REY DEL ORIENTE (Pesado)

Elaborado por: Arq. Robert Unda

**Cuadro No 63**

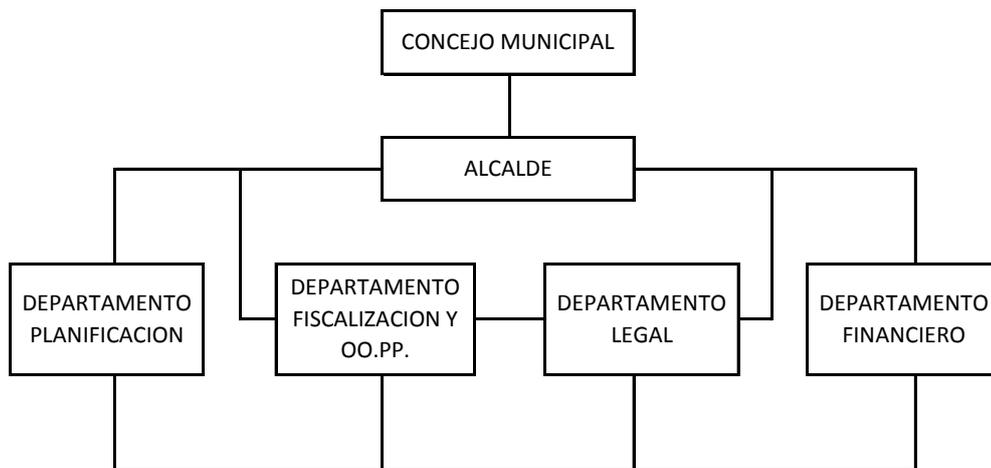
EMPRESAS INTERPARROQUIALES EN UNA NUEVA TERMINAL SATÉLITE	
1	20 DE DICIEMBRE (Intercantonal)
2	ANDINA (Intercantonal)

Elaborado por: Arq. Robert Unda

La programación planteada para la nueva terminal terrestre que servirá a la ciudad de Riobamba se detalla en el *Cuadro No. 65*.

## 6.8 ADMINISTRACIÓN DE LA PROPUESTA

La administración del proyecto propuesto corresponderá al Ilustre Municipio del cantón Riobamba, como institución competente de acuerdo a la ley para resolver los problemas de la movilidad, dentro de la cual se encuentra ubicada las terminales de cualquier naturaleza que tengan por propósito la transportación de personas y bienes entre provincias, cantones, parroquias y al interior de las ciudades. El esquema de organización se encuentra representado por el siguiente organigrama:



Cuadro No. 64 Elaborado por: Arq. Robert Unda

Las etapas o pasos que deben seguirse son las siguientes:

- 1.- Aprobación por el Departamento de Planificación Municipal
- 2.- Elaboración de los diseños finales, Departamento de Planificación
- 3.- Aprobación del Consejo Municipal
- 4.- Aprobación del Gobierno Nacional, Planificación
- 5.- Aprobación del Gobierno Nacional, Financiamiento
- 6.- Ejecución de expropiaciones por el Departamento Legal
- 7.- Elaboración de los términos de referencia para Licitación
- 8.- Llamado a Licitación por parte del INCOP
- 9.- Designación de la persona o empresa contratista
- 10.- Firma del contrato

11.- Ejecución y fiscalización del proyecto.

## **6.9 PLAN DE MONITOREO Y EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA**

La propuesta realizada no necesariamente debe ser aceptada parcial o íntegramente por la Ilustre Municipalidad de Riobamba. Lógico es pensar que los técnicos necesitarán realizar algunas modificaciones en la concepción misma del proyecto, o podrían tomarla como línea base, como una investigación de aproximación, como un proyecto a ser considerado seriamente por los contenidos.

*“En cualquier caso se debe elaborar un plan de monitoreo para poder ir realizando las modificaciones de manera oportuna en el tiempo, que permitan una mejoría constante de la propuesta. Para la realización de los diseños definitivos, la municipalidad deberá trabajar aceleradamente con el personal suficiente en el menor tiempo posible”. (Plan Maestro de Movilidad, Red metropolitana de Terminales y Estaciones de Transferencia de Pasajeros, Documento de Trabajo, Quito, Noviembre 2008).*

Cuando los diseños arquitectónicos cuenten con la total aprobación de las autoridades, entonces se procederá a elaborar los planos del resto de Ingenierías: Eléctrica, Telefónica, Sanitaria, Estructural.

No deberá olvidarse que en todas las etapas a seguirse, se debe contar con el criterio de los habitantes de las zonas que van a ser afectadas por la planificación de la terminal terrestre y la construcción de las vías, pues la participación ciudadana es fundamental conforme manda la Constitución de la República.

## **6.10 PROGRAMACIÓN Y PROPUESTA ARQUITECTÓNICA**

### **DESCRIPCIÓN DE ÁREAS Y ESPACIOS DE LA TERMINAL TERRESTRE**

#### **DÁRSENAS DE SALIDA**

Las dársenas de salida se las calcula de según el número de frecuencias. De acuerdo a lo expresado por la Ing. Paulina Torres, Administradora de la terminal terrestre de Riobamba, las nueve dársenas existentes son suficientes para las 240 frecuencias que salen diariamente, con un total de 4 500 pasajeros. Estas frecuencias se despachan cada quince minutos. En los días feriados en donde la demanda llega a triplicarse, el tiempo de estacionamiento de las empresas en las dársenas disminuye a cuatro o cinco minutos y la terminal despacha todas las frecuencias.

Las empresas ubicadas en la Av. Leonidas Proaño, que tendrán lugar en la nueva terminal terrestre, cuentan con 40 frecuencias diariamente, con lo que se llega a 280 frecuencias diarias y 5 250 pasajeros diarios. La asignación de cuatro dársenas adicionales, se estima sea suficiente para que se maneje apropiadamente la salida de estos buses, con lo que se llega a trece dársenas.

Como proyección de crecimiento se estima un 30% en el número de dársenas de salida, mas una adicional destinada para la provincia de Manabí, que no cuenta con frecuencias desde y hacia Riobamba, dando un total de dieciocho dársenas de salida necesarias para la nueva terminal.

#### DÁRSENAS DE LLEGADA

El coeficiente de ocupación de una dársena de llegada, de acuerdo a observaciones realizadas en la terminal terrestre de Riobamba es de seis minutos. En una hora de tiempo y en hora pico de un feriado llegan hasta veinte frecuencias. Por lo tanto, dos dársenas serían suficientes para albergar el número de empresas que arriban a la terminal en una hora. Se asignarán tres dársenas de llegada.

Estas dársenas se ubican en hilera para que el pasajero pueda acceder directamente a una zona de circulación cubierta con las debidas comodidades al momento de descender y se crea un carril de rebasamiento para los buses que van llegando.

#### ESTACIONAMIENTOS OPERATIVOS

Son aquellos estacionamientos que ocupan los buses mientras esperan la hora de salida de su frecuencia. De acuerdo a la información proporcionada por la administración de la terminal terrestre de Riobamba, sería suficiente con que se cuente con seis sitios de aparcamiento. Casi la totalidad de propietarios de los buses habitan en la ciudad y no necesitan éste servicio; únicamente haría falta para aquellas empresas que deben esperar su turno para horas posteriores o en la madrugada.

#### ESTACIONAMIENTOS PARA VEHÍCULOS PARTICULARES

Se establece mediante la relación del número de personas que llegan en vehículo particular en la hora de mayor demanda y el coeficiente de ocupación de un vehículo particular. Se ha observado que en un día feriado arriban a la terminal en una hora 152 personas entre pasajeros y acompañantes en vehículo propio, y el coeficiente de ocupación del estacionamiento es de diez minutos de

espera, tenemos que se deberá contar con 15 estacionamientos para vehículos particulares.

#### ESTACIONAMIENTOS PARA TAXIS

Se ha observado que el número de personas promedio que llegan a la terminal en taxi en la hora de mayor demanda es de 225 personas, con un coeficiente de utilización del estacionamiento de 2 minutos, se obtiene que sean necesarios un total de 8 estacionamientos para taxis de manera simultánea.

#### OFICINAS PARA ENCOMIENDAS

De las cuarenta y seis empresas que se ubicarán en la nueva terminal terrestre, veintidós cuentan con el servicio de encomiendas a diferentes puntos del país, por lo que hay que proveer de igual número de oficinas en el edificio. Un área similar a la que actualmente disponen en la terminal terrestre se estima suficiente para desarrollar esta actividad.

#### ÁREA ADMINISTRATIVA

Esta área, destinada a la planificación de las actividades de la terminal terrestre se encuentra servida por los siguientes espacios: Oficina de administración, recepción, sala de espera, secretaria, sala de reuniones, cafetería, bodega y baterías higiénicas para el área.

#### ÁREA DE OPERACIONES

Es el área en la que se llevan a cabo todas las actividades que posibilitan al pasajero realizar la principal actividad para la que acude a la terminal terrestre, es decir viajar, desde el momento mismo en que hace su ingreso al edificio hasta el instante de embarcarse en la unidad de transporte. Igualmente presta servicios al transportista, para que éste pueda servir al usuario de la manera más eficiente y con seguridad en el desempeño de su trabajo.

Esta área se encuentra servida por los siguientes espacios: Información general y turística, sala de espera, venta de boletos, bodega de encargo de equipajes, baterías higiénicas, oficina de locución de arribos y salidas de autobuses, oficina de control y seguridad de la terminal, control físico y alcohólico a choferes, enfermería, sala de estar para choferes, dormitorio para choferes, venta de autorizaciones de salida y control policial a los buses que tienen frecuencia de salida.

## SERVICIOS GENERALES

El área de servicios generales contiene espacios destinados a las actividades secundarias que realiza el pasajero al interior de la terminal terrestre, muy necesarias para que la espera sea mas llevadera para el usuario. Se han considerado los siguientes espacios: Hall principal, información general, información turística, restaurante, cajeros automáticos, enfermería, botica, suvenires y mini mercado.

## SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Es el área destinada a prestar servicios para complementar las actividades exclusivamente para las unidades de transporte: mantenimiento mecánico de primera mano, lubricadora, lavadora de buses, vulcanizadora y fundamentalmente el abastecimiento de combustibles para que no tenga que salir al exterior de a terminal terrestre.

El resumen de la programación se presenta a continuación en el Cuadro No. 65

**Cuadro No. 65**

CONSIDERACIONES GENERALES				
NÚMERO DE EMPRESAS INTERPROVINCIALES = 37				
NÚMERO DE EMPRESAS INTERCANTONALES = 6				
NÚMERO DE EMPRESAS INTERPARROQUIALES = 3				
NÚMERO DE USUARIOS POR DÍA = 5250 PASAJEROS				
NÚMERO DE FRECUENCIAS DIARIAS = 280				

NOMBRE	DESCRIPCIÓN/CÁLCULO	NORMA/ DIMENSIONES	NÚMERO	ÁREA/m <sup>2</sup>
<b>AREA DE ESTACIONAMIENTOS</b>				
Dársenas de salida*	9 existentes + 4 Av. Proaño + 1 Manabí + 4 proyección	3,60m x 14,40 m	19,00	984,96
Dársenas de llegada	En hilera con andén de rebasamiento (doble vía), para tres buses. Longitud del bus = 14,00 m	L= 45,00 m	3,00	324,00
Estacionamientos operativos*	En cajón, 6 buses	3,60 x (14,40 + 14,40) = estación + maniobra	6,00	622,00
Estacionamiento para vehículos particulares	En cajón con área de maniobras. El coeficiente de ocupación del estacionamiento = diez minutos. Número de personas = Usuarios que llegan en vehículo en 1 hora	152 personas hora mayor demanda/ coef. de ocupación = 15 estacionamientos	15,00	412,50

Estacionamiento para taxis	En hilera con andén de rebasamiento (doble vía) de 2,50 x 5,50	225 usuarios por / 2 min. frecuencia = 8 estacionamientos taxis	8,00	220,00
Estacionamiento administración	En cajón con área de maniobras. Se estiman cinco sitios de 2,50 x 5,50 para los posibles empleados	5 usuarios en el área administrativa	5,00	57,50
<b>ÁREA PARA ENCOMIENDAS</b>				
Oficinas de encomiendas	Área de cada local + área de circulación similar	3,60 x 3,60	22,00	570,24
<b>ÁREA DE ADMINISTRACIÓN</b>				
Oficina de Administración	Oficina del Administrador de la Terminal terrestre	3,60 X 7,20	1,00	25,92
Secretaría	Secretaría	3,60 x 3,60	1,00	12,96
Jefe de Operaciones	Planificación, control y operación de las instalaciones de la terminal terrestre	3,60 x 3,60	1,00	12,96
Recepción	Recibe al usuario del área administrativa. Incluye sala de espera	3,60 X 7,20	1,00	25,92
Sala de reuniones	Sala de reuniones	3,60 X 7,20	1,00	25,92
Cafetería	Servicio auxiliar del área administrativa	3,60 x 3,60	1,00	12,96
Bodega	Servicio auxiliar del área administrativa	3,60 X 7,20	1,00	25,92
Baterías higiénicas	Servicio auxiliar del área administrativa, hombres y mujeres	3,60 X 7,20	1,00	25,92
<b>ÁREA DE OPERACIONES</b>				
Sala de espera**	Total de pasajeros = 5250 diarios para 20 horas de servicio = 263 pasajeros. Número de pasajeros en horas pico 263 x 3 = 789. El área de ocupación por pasajero = 1,20 m2	Área para el 26 % de pasajeros en hora pico, con un coeficiente de ocupación de 30 minutos = 103 x 1,20	1,00	123,6
Taquillas + circulaciones internas	Sitio de venta de boletos para viajar, según destinos y por empresas	1,80 x 3,60	46,00	298,08
Control y Seguridad	Oficina controla circuito cerrado de televisión y comunicación radial con la vigilancia en exteriores	3,60 x 7,20	1,00	25,92
Locución de arribos y salidas	Locuta frecuencias de salida y arribos a la terminal	3,60 x 3,60	1,00	12,96
Control físico y de alcoholemia para choferes	Control del estado físico de los choferes	3,60 x 3,60	1,00	12,96
Dormitorio choferes	Alquiler de habitaciones para choferes que requieran descanso prolongado	3,60 x 3,60	2,00	25,92
Sala de estar para choferes	Sitio de estancia para choferes que esperan la salida de su frecuencia	3,60 x 7,20	1,00	25,92
Control y autorización de salida de buses	La empresa debe cancelar un valor por uso de la terminal luego que el chofer ha pasado la revisión física	3,60 x 3,60	1,00	12,96

Control policial	Ubicado al inicio de la rampa, se encarga de verificar el cumplimiento del horario y la verificación de documentos	3,60 x 3,60	1,00	12,96
Bodega de encargo de equipaje	Es el sitio en el que los pasajeros pueden depositar temporalmente sus maletas.	3,60 x 7,20	1,00	25,96
Baterías higiénicas	Aseo personal para damas y caballeros.	3,60 x 7,20	2,00	51,84
<b>SERVICIOS GENERALES</b>				
Hall principal	Total de pasajeros = 5250 diarios para 20 horas de servicio = 263 pasajeros. Número de pasajeros en horas pico 263 x 3 = 789. El área de ocupación por pasajero = 1,20 m <sup>2</sup>	Área para el 26 % de pasajeros en hora pico, con un coeficiente de ocupación de 30 minutos = 103 x 1,20	1,00	123,6
Información general	Informa al usuario, la ubicación de los distintos espacios que conforman la terminal terrestre	3,60 x 3,60	1,00	3,6
Información turística	Informa al usuario, los destinos turísticos de la ciudad y del país	3,60 x 3,60	1,00	3,6
Restaurante**	Brinda servicio de comida rápida y cafetería a los usuarios de la terminal terrestre. 30% de 103 pasajeros = 31 usuarios	Para el 30% de pasajeros en la sala de espera, a 2 m <sup>2</sup> por usuario + 50% del área para cocina	1,00	92
Cajeros automáticos	Facilita al usuario dinero en efectivo al instante. Se ha previsto la instalación de 3 cajeros automáticos	3,60 x 3,60	1,00	12,96
Enfermería	Espacio en donde se brindan primeros auxilios a los usuarios de la terminal terrestre	3,60 x 3,60	1,00	12,96
Botica	Área destinada al expendio de medicinas elementales para los usuarios de la terminal terrestre	3,60 x 3,60	1,00	12,96
Suvenires	Venta de artesanías y recuerdos de la ciudad y el país a los usuarios de la terminal terrestre	3,60 x 7,20	1,00	25,92
Mini mercado	Espacio destinado a la venta de confitería y refrescos en conserva y enlatados a los usuarios de la terminal terrestre	3,60 X 7,20	1,00	25,92
<b>SERVICIOS COMPLEMENTARIOS</b>				
Mecánica menor	Ofrece al transportista la posibilidad de realizar verificaciones y/o arreglos menores al funcionamiento de su unidad	3,60 x 14,40	1,00	51,84
Lubricadora	El transportista realiza la lubricación de su unidad de manera inmediata	3,60 x 14,40	1,00	51,84
Estación de combustibles	Ofrece al transportista la posibilidad de suministrar de combustible a su unidad de transporte	7,20 x 14,40	1,00	103,68

Lavadora	Ofrece al transportista a posibilidad de lavar su unidad de transporte	3,60 x 14,40	1,00	51,84
Vulcanizadora	Ofrece al transportista la posibilidad de realizar arreglos y/o renovar las llantas de su unidad de transporte	3,60 x 14,40	1,00	51,84
* Información proporcionada por Ing. Paulina Torres, Administradora de la terminal terrestre de Riobamba				
** Datos extraídos de Córdova, 2002 pág. 56				
MODULO DE DISEÑO CONSIDERADO = 3,60 X 7,20 = 25,92 M2				

Elaborado por: Arq. Robert Unda

El plan general o plan masa, base para el diseño arquitectónico de la nueva terminal terrestre de Riobamba, es una propuesta realizada en función de la información que proporciona el cuadro de programación (Cuadro No. 65) en cuanto al área y número de espacios, es un modelo de propuesta seleccionada luego de haber considerado algunas otras alternativas que fueron analizadas. Ver anexo No. 5

## BIBLIOGRAFÍA

- Archivo municipal. Libros de Actas. Municipio de Riobamba. 1981
- Asociación de empresas automotrices del Ecuador, Cifras. Internet. [www.aeade.net](http://www.aeade.net)
- Avances en la terminal terrestre de Guayaquil. Internet. [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)
- Carrión, Fabián. Material de clase Maestría Diseño Arquitectónico. UTA. 2008
- Chimborazo, Carlos. Diario La Prensa Riobamba, 10 marzo 2010, pág. A3
- Chimborazo, Carlos. Diario La Prensa Riobamba, 15 de marzo 2010, pág. A3
- Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización. Versión profesional. Corporación de estudios y publicaciones. Quito. 2011
- Como negociar para obtener utilidades. Editorial Diana. México. 1997
- Constitución de la República del Ecuador, Corporación de estudios y publicaciones. Quito. 2011
- Córdova, Leopoldo. Terminal Terrestre Interprovincial Sur en el Distrito Metropolitano de Quito. PUCE. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Quito. 2002
- Diario El País, 17 de febrero 1970, pág.1
- Diario El País, 29 de mayo 1970.
- Diario El País, 7 de febrero 1970, pág.1
- Diario La Prensa, 04 noviembre 2010. Pág. A2
- Díaz, Casquete Marcos. Notario vigésimo primero del cantón Guayaquil. Escritura Pública, julio 2002
- Ecuador ciencia, historia del ferrocarril. Internet. [www.ecuadorciencia.org](http://www.ecuadorciencia.org)
- Edificio administrativo y operacional de la central de transporte. Internet. [www.innovar-uio.com](http://www.innovar-uio.com)

El Ilustre concejo cantonal de Riobamba. Internet.  
[www.municipioderiobamba.gob.ec](http://www.municipioderiobamba.gob.ec)

Entrevista Arq. Mario Garzón, jefe de planes, proyectos y programas, Municipio de Riobamba, 20 enero 2011.

Entrevista Ing. Paulina Torres. Administradora de la terminal terrestre de Riobamba. 16 de diciembre 2010; 4 de febrero 2011; 20 de abril 2011; 2 de junio 2011.

Entrevista al Sr. César Zapata. Jefe de operaciones. Terminal terrestre Quitumbe, 2011

Entrevista al Sr. Jorge Yerovi. Inspector terminal terrestre de Riobamba. 2 de junio de 2011

Entrevistas Arquitectura sustentable. Internet. [www.arqsustentable.net](http://www.arqsustentable.net).  
Entrevista a Mario Casalla.

Espín, Castro Mauricio. Terminal Terrestre Interprovincial de Sur. PUCE. Quito. 2003

Estrategias de marca y posicionamiento. Internet. [www.elprisma.com](http://www.elprisma.com)

Futuro terminal terrestre de Trujillo Perú. Internet. [www.correoperu.com.pe](http://www.correoperu.com.pe)

Hábitat Urbano. Internet. [www.kalipedia.com](http://www.kalipedia.com)

Historia del barrio Retiro de Buenos Aires. Internet. [www.barriodelretiro.com.ar](http://www.barriodelretiro.com.ar)

Historia del ferrocarril. Internet. [www.slideshare.net](http://www.slideshare.net)

Inaugurada la terminal de buses más moderna Guayaquil. Internet.  
[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

Internet. [www.consumoteca.com](http://www.consumoteca.com)

Komiya, Raúl. Marketing para Pymes, Tips e ideas vendedoras. Colección AMEX, Editora palomino. 2004. p.96

La mayor terminal terrestre está en Guayaquil. Internet. [www.explored.com.ec](http://www.explored.com.ec)

Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial Internet.  
[www.apuntesjuridicos.com.ec](http://www.apuntesjuridicos.com.ec)

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Internet.  
[www.derechoecuador.com](http://www.derechoecuador.com), Acceso: 16 de marzo de 2011

Marco Propositivo. Premisas para la generación de conocimiento. Internet. [www.pensardenuevo.org](http://www.pensardenuevo.org)

Martínez, Pedrós Daniel. Elaboración del Plan estratégico. Ediciones Díaz de Santos. 2005, pág. 121.

Mercadotecnia. Internet. [www.promonegocios.net](http://www.promonegocios.net)

Moncada, Sánchez José. Opiniones para compartir. pág. 125. Editorial Abya Yala. Quito 2003

Movilidad en la ciudad de Riobamba. Internet. [www.radio-mundial.com](http://www.radio-mundial.com)

Movilidad, concepto en auge. La ciudad comprometida. Internet. [www.grnadablogs.com](http://www.grnadablogs.com)

Municipio de Lima demuele construcción ilegal. Internet. [www.losolivosperu.com](http://www.losolivosperu.com)

Municipio de Riobamba. Plano de Uso del Suelo de Riobamba, enero 2002

Muñoz, Araujo Luis Fernando. Tesis de grado. PUCE. Quito. 1998

Negocio. Microsoft Encarta 2009 [DVD].

Neufert, Erns. Arte de proyectar en Arquitectura. Editorial Gustavo Gili. 13 edición. Barcelona. 1983

Nuevo terrapuerto en Lima Norte. Internet. [www.elcomercio.com.pe](http://www.elcomercio.com.pe). Andina 2009

Ollé, Montserrat y otros. El Plan de Empresa. Boixareu Editores. págs. 21-22, Barcelona. 1997

Ordenanza de creación del código municipal de Riobamba. Código Municipal de Estructura Orgánica y Funcional de la Municipalidad. Municipio de Riobamba. 2011

Plan de movilidad en marcha. Internet. [www.laprensa.com.ec](http://www.laprensa.com.ec)

Plan Maestro de Movilidad de Bogotá. Internet. [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025. Municipio de Quito Empresa de Movilidad y Obras Públicas, Pág. 53, 2009

Plan Maestro de Movilidad, Red metropolitana de Terminales y Estaciones de Transferencia de Pasajeros. Documento de Trabajo. Quito, Noviembre 2008

Plan Nacional del Buen Vivir 2009- 2013, SENPLADES. Quito

*Plano de Uso del Suelo de Riobamba. Municipio de Riobamba. Departamento de Planificación. Enero 2002*

Programación arquitectónica. Internet. [www.udla.com](http://www.udla.com)

Publicaciones Vértice. La publicidad aplicada a la pequeña y mediana empresa. Málaga. 2008. pág. 66

Que es un plan de negocios y para que sirve. Internet. [www.trabajo.com.mx](http://www.trabajo.com.mx)

Quito para expedicionarios. Internet. [www.visitaecuador.com](http://www.visitaecuador.com)

Red Metropolitana de Terminales Estaciones de Transferencia de Pasajeros. Documento de trabajo V1. Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas EMMOP-Q, Quito. 2008

Registro Oficial No 116 del 8 de abril de 2009. Acuerdo No 036. pág. 62

Requisitos y partes de un plan de negocio. Internet. [www.trabajo.com.mw](http://www.trabajo.com.mw)

Revista Trama No 97.

Revista Transporte No 15. Colombia. 2009

Riobamba en el siglo XX. Municipio de Riobamba. pág. 84. Editorial Pedagógica Freire. 1992

Rosales, Mauricio. Consultor. Estudio de Diseño definitivo de estacionamiento rotativo ordenado tarifado SEROT. Municipio de Riobamba. 2007

Salguero, Rafael. Diario La Prensa, Pág. A2, 01 julio 2010.

Salguero, Rafael. Diario La Prensa. Pág. A2, 30 diciembre 2010.

Salguero, Rafael. Diario La Prensa. Riobamba, 14 mayo 2010, pág. A3

Tema de la semana. Internet. [www.laprensa.com.ec](http://www.laprensa.com.ec). Mario Robalino. Concejal Riobamba, 2010

Terminal de ómnibus de Retiro. Internet. [www.tebasa.com.ar](http://www.tebasa.com.ar)

Terminal de transporte S.A. Internet. [www.terminaldetransporte.gov.co](http://www.terminaldetransporte.gov.co)

Terminal de transportes Ibagué. Internet. [www.terminalibague.com](http://www.terminalibague.com)

*Terminal terrestre de Manizales. Internet. [www.terminalmanizales.com](http://www.terminalmanizales.com)*

Terminal terrestre de Riobamba construiríase en otro sitio y no en la Plaza Barriga Diario El País, 7 de febrero 1970, pág.1

Terminal terrestre de Guayaquil modelo de exportación Internet. [www.es.5wk.com](http://www.es.5wk.com)

Terminal terrestre Guayaquil. Internet. [www.carmaxrentacar.com](http://www.carmaxrentacar.com)

Terminales Bucaramanga terminales de pasajeros. Internet. [www.skuscraperlife.com](http://www.skuscraperlife.com)

Tienda. Internet. [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

Tipos de Investigación. Internet. [www.es.wikipedia.org](http://www.es.wikipedia.org)

Tipos de negocios. Internet. [www.crecenegocios.com](http://www.crecenegocios.com)

Torres Paulina Ing., Administradora de la terminal terrestre de Riobamba. 2011

Transporte Modos de transporte. Internet. [www.es.wikipedia.org](http://www.es.wikipedia.org)

Transporte. Internet. [www.slideshare.net](http://www.slideshare.net)

Trujillo terminal terrestre. Internet. [www.correoperu.com.pe](http://www.correoperu.com.pe)

Zamora, Acosta Gino. Internet. [gfza1@hotmail.com](mailto:gfza1@hotmail.com). Resúmenes de trabajo. Estadística e Investigación. Agosto 2008

Zapata, César. Jefe de operaciones. Terminal terrestre Quitumbe, 2011

## LISTA DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía No.1	Terminal La Dolorosa. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No.2	Exteriores de la terminal terrestre, al ingreso peatonal Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No.3	Restaurante al interior de la terminal. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No.4	Puesto de Auxilio Inmediato, PAI. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No.5	Empresa Pública al interior de la terminal. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No.6	Empresa Pública al interior de la terminal. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 7	Servicio de bebidas calientes. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No.8	Venta de revistas y periódicos. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 9	Venta de llantas y residencial. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No.10	Hospedaje Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 11	Servicio de encomiendas al exterior de la terminal. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No.12	Servicio de encomiendas al exterior de la terminal. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 13	Ingreso tarifado a la terminal. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No.14	Control de salida de buses. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 15	Andén de llegada sin utilizar. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 16	Residencial, restaurante y abarrotes. Fuente: Arq. Robert Unda

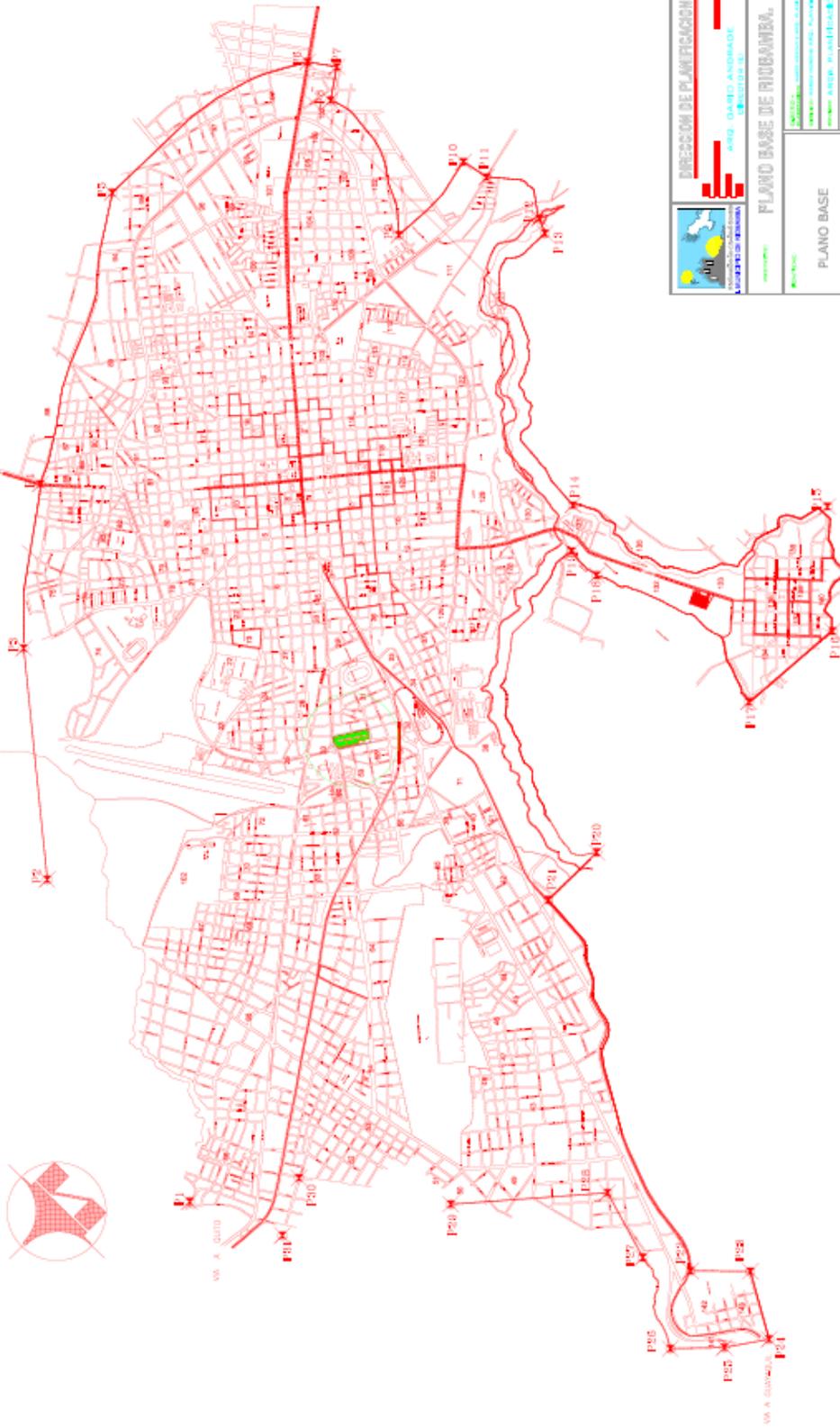
Fotografía No. 17	Lubricadora y hostel. Fuente: Arq. Robert
Fotografía No. 18	“Parada” obligatoria de los buses hacia el Sur, en el redondel del Libro. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 19	“Terminal de Guamote”. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 20	“Estacionamiento de la Ñuca Llacta”. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 21	“Terminal de la Colta”. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 22	“Terminal Oriental”. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 23	“Terminal de la Chambo”. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 24	“Terminal La Dolorosa”. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 25	“Terminal de Guano”. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 26	“Terminal de la Occidental” Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 27	“Oficinas Terminal de la Occidental”. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 28	Fuente: Arq. Robert Unda, Mini terminales ubicadas en la Av. Leonidas Proaño y Lizarzaburu.
Fotografía No. 29	Mini terminales ubicadas en la Av. Leonidas Proaño y Lizarzaburu. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 30	“Terminal de la Llin Llin”. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 31	Estacionamiento de las empresas interprovinciales e intercantonales en una gasolinera de la ciudad, en la salida norte. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 32	Maqueta del proyecto Terminal terrestre de la ciudad de Trujillo en Perú. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía No. 33	Maqueta del proyecto Terminal terrestre de la ciudad de Trujillo en Perú. Fuente: Arq. Robert Unda
Fotografía 33A	Terminal Lima Norte. Fuente: <a href="http://www.elcomercio.com.pe">www.elcomercio.com.pe</a> .
Fotografía No. 34	Mapa de ubicación de la Terminal Retiro de Buenos Aires. Fuente: <a href="http://www.tebasa.com">www.tebasa.com</a> .

- Fotografía No. 35 Ubicación de la Terminal Retiro de Buenos Aires. Fuente: [www.tebasa.com](http://www.tebasa.com).
- Fotografía No. 36 Accesos principales de la Terminal Retiro de Buenos Aires. Fuente: [www.tebasa.com](http://www.tebasa.com)
- Fotografía No. 37 Accesos secundarios de la Terminal Retiro de Buenos Aires. Fuente: [www.tebasa.com](http://www.tebasa.com)
- Fotografía No. 38 Taxis que sirven a la Terminal Retiro de Buenos Aires. Fuente: [www.tebasa.com](http://www.tebasa.com)
- Fotografía No. 39 Fotografía de la Terminal Sur de Bogotá. Fuente: [www.bogota.gov.co](http://www.bogota.gov.co)
- Fotografía No. 40 Terminal Manizales, Colombia. Fuente: [terminalmanizales.com](http://terminalmanizales.com)
- Fotografía No. 41 Terminal de Manizales, Colombia. Fuente: [Manizales.com](http://Manizales.com)
- Fotografía No. 42 Terminal Terrestre Guayaquil. Fuente: [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)
- Fotografía No. 43 Terminal Terrestre de Guayaquil Fuente: [www.dukers.org](http://www.dukers.org)
- Fotografía No. 44 Terminal Quitumbe, Quito. Fuente: [www.es.globalvoicesonline.org](http://www.es.globalvoicesonline.org)
- Fotografía No. 45 Terminal Quitumbe, en Quito. Fuente: [www.innovar-uio.com](http://www.innovar-uio.com),
- Fotografía No. 46 Terreno propuesto para la construcción de la nueva terminal terrestre de Riobamba. Fuente: Arq. Robert Unda
- Fotografía No. 47 Terreno propuesto para la construcción de la nueva terminal terrestre de Riobamba. Fuente: Arq. Robert Unda
- Fotografía No. 48 Terreno propuesto para la construcción de la nueva terminal terrestre de Riobamba. Fuente: Arq. Robert Unda
- Fotografía No. 49 Terreno propuesto para la construcción de la nueva terminal terrestre de Riobamba. Fuente: Arq. Robert Unda

**ANEXO No. 1**

**PLAN DE USO DEL SUELO DE RIOBAMBA**

# PLANO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA





**ANEXO No. 2**  
**FORMATOS DE ENCUESTAS UTILIZADAS**

<b>UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO</b>	
<b>CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO CEPOS</b>	
<b>M AESTRIA EN DISEÑO ARQUITECTONICO AVANZADO</b>	
ENCUESTA DIRIGIDA A:	<b>TRANSPORTISTAS OCUPANTES DE LA TERMINAL</b>
OBJETIVO:	Determinar la incidencia del funcionamiento de la Terminal Terrestre de Riobamba en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte
OBSERVACIONES:	ESTA ENCUESTA TIENE EL PROPOSITO DE ENCONTRAR LA FORMA DE MEJORAR EL SERVICIO <b>TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA</b> <b>SE SOLICITA DECIR LA VERDAD</b>

Nombre del encuestado:

<b>1.- INFORMACION GENERAL</b>			
¿Cuál es su actividad principal?			
¿Durante qué tiempo ha desempeñado esa actividad?			
Sexo	M	<input type="checkbox"/>	F
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>2.- COMERCIO</b>						
¿Qué servicio automotriz desearía que haya en la Terminal?	Vulcanizadora	<input type="checkbox"/>	Gasolinera	<input type="checkbox"/>	Lavadora	<input type="checkbox"/>
	Repuestos	<input type="checkbox"/>	Lubricadora	<input type="checkbox"/>	Mecánica	<input type="checkbox"/>
¿Cuál de estos servicios debería haber en la Terminal?	Restaurante	<input type="checkbox"/>	Cafetería	<input type="checkbox"/>	Hotel	<input type="checkbox"/>
	Banco	<input type="checkbox"/>	Cajero	<input type="checkbox"/>	Médico	<input type="checkbox"/>
	Botica	<input type="checkbox"/>	Souvenirs	<input type="checkbox"/>	Cabinas	<input type="checkbox"/>
	Almacenes	<input type="checkbox"/>	Recreación	<input type="checkbox"/>	Guardería	<input type="checkbox"/>
	Mini Market	<input type="checkbox"/>	Otros	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

<b>3.- MOVILIDAD</b>						
¿Qué tamaño de Terminal debería haber en Riobamba?	Pequeño	<input type="checkbox"/>	Mediano	<input type="checkbox"/>	Grande	<input type="checkbox"/>
¿Debe la Terminal ser Interprovincial e Intercantonal?	Interprov.	<input type="checkbox"/>	Intercanto.	<input type="checkbox"/>	Ambos	<input type="checkbox"/>
¿Debería la Terminal tener Terminal de transporte urbano?	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	No sabe	<input type="checkbox"/>
¿Le parece bien ubicado la actual Terminal Terrestre?	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	No sabe	<input type="checkbox"/>
Si contestó NO: ¿En dónde debería estar ubicado?	Al Norte	<input type="checkbox"/>	Al Sur	<input type="checkbox"/>	Otro sitio	<input type="checkbox"/>
Los estacionamientos para buses deberían ser:	Pequeños	<input type="checkbox"/>	Medianos	<input type="checkbox"/>	Grandes	<input type="checkbox"/>
Los estacionamientos para buses deberían ser ocupados:	Hasta 2 horas	<input type="checkbox"/>	Hasta 4 hor	<input type="checkbox"/>	Hasta 12 hor.	<input type="checkbox"/>
Los estacionamientos para buses deberían ser cubiertos	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
¿Las frecuencias de salida están acorde con la demanda?	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	Revisar	<input type="checkbox"/>
¿Qué tipo de señalización le gustaría que tenga la Terminal?	Horizontal	<input type="checkbox"/>	Vertical	<input type="checkbox"/>	Ambas	<input type="checkbox"/>

<b>4.- ARQUITECTURA DE UNA TERMINAL</b>						
¿Qué tamaño de espacios debería tener la Terminal?	Pequeños	<input type="checkbox"/>	Medianos	<input type="checkbox"/>	Grandes	<input type="checkbox"/>
¿Qué estilo debería tener el edificio la Terminal?	Tradicional	<input type="checkbox"/>	Moderno	<input type="checkbox"/>	Futurista	<input type="checkbox"/>
¿Con qué materiales debería construirse una Terminal?	Hormigón	<input type="checkbox"/>	Metal	<input type="checkbox"/>	Madera	<input type="checkbox"/>
	Ladrillo	<input type="checkbox"/>	Bloque	<input type="checkbox"/>	Vidrio	<input type="checkbox"/>
La Terminal debería estar formado en su conjunto por:	1 Bloque	<input type="checkbox"/>	2 Bloques	<input type="checkbox"/>	3 + Bloques	<input type="checkbox"/>
Las áreas verdes deberían ser:	Interiores	<input type="checkbox"/>	Exteriores	<input type="checkbox"/>	Ambas	<input type="checkbox"/>
La Terminal Terrestre debería desarrollarse en:	1 Piso	<input type="checkbox"/>	2 Pisos	<input type="checkbox"/>	3 Pisos	<input type="checkbox"/>
Califique de 1 a 10 la Arquitectura de la actual Terminal						
¿La terminal Terrestre de qué ciudad le agrada más?						

<b>UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO</b>	
<b>CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO CEPOS</b>	
<b>MAESTRIA EN DISEÑO ARQUITECTONICO AVANZADO</b>	
ENCUESTA DIRIGIDA A:	<b>PASAJEROS</b>
OBJETIVO:	Determinar la incidencia del funcionamiento de la Terminal Terrestre de Riobamba en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte
OBSERVACIONES:	ESTA ENCUESTA TIENE EL PROPOSITO DE ENCONTRAR LA FORMA DE MEJORAR EL SERVICIO <b>TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA</b>
Nombre del encuestado:	

<b>1.- INFORMACION GENERAL</b>	
¿Cuál es su actividad principal?	
¿Durante qué tiempo ha desempeñado esa actividad?	
Sexo	M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>

<b>2.- COMERCIO</b>			
¿Qué opina Ud. de los servicios que ofrece la Terminal?	Buenos	Malos	Pésimos
¿Ud. busca servicios dentro o fuera de la Terminal?	Adentro	Afuera	No necesito
¿Cuál de estos servicios debería haber en la Terminal?	Restaurante	Cafetería	Hotel
	Banco	Cajero	Médico
	Botica	Suvenires	Cabinas
	Almacenes	Recreación	Guardería
	Mini Market	Otros	

<b>3.- MOVILIDAD</b>			
¿Qué tamaño de Terminal debería haber en Riobamba?	Pequeño	Mediano	Grande
¿Debe la Terminal ser Interprovincial e Intercantonal?	Interprov.	Intercanto.	Ambos
¿Debería la Terminal tener Terminal de transporte urbano?	Si	No	No sabe
¿Le parece bien ubicado la actual Terminal Terrestre?	Si	No	No sabe
Si contestó NO: ¿En dónde debería estar ubicado?	Al Norte	Al Sur	Otro sitio
¿De qué forma acude Ud. a la Terminal Terrestre?	Bus Urbano	Taxi	Propio
¿Encuentra Ud. señalización que le guíe?	Si <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	
Si llega en vehiculo propio, ¿hay donde estacionar?	Si <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	
¿Las frecuencias de salida están acorde con la demanda?	Si <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Revisar <input type="checkbox"/>
¿Qué tipo de señalización le gustaría que tenga la Terminal?	Horizontal <input type="checkbox"/>	Vertical <input type="checkbox"/>	Ambas <input type="checkbox"/>
La seguridad del Terminal le parece:	Buena <input type="checkbox"/>	Mala <input type="checkbox"/>	Pésima <input type="checkbox"/>

<b>4.- ARQUITECTURA DE UNA TERMINAL</b>			
¿Qué tamaño de espacios debería tener la Terminal?	Pequeños	Medianos	Grandes
¿Qué estilo debería tener el edificio la Terminal?	Tradicional	Moderno	Futurista
¿Con qué materiales debería construirse una Terminal?	Hormigón	Metal	Madera
	Ladrillo	Bloque	Vidrio
La Terminal debería estar formado en su conjunto por:	1 Bloque	2 Bloques	3 + Bloques
Las áreas verdes deberían ser:	Interiores	Exteriores	Ambas
La Terminal Terrestre debería desarrollarse en:	1 Piso	2 Pisos	3 Pisos
Califique de 1 a 10 la Arquitectura de la actual Terminal			
¿La terminal Terrestre de qué ciudad le agrada más?			

<b>UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO</b>	
<b>CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO CEPOS</b>	
<b>MAESTRIA EN DISEÑO ARQUITECTONICO AVANZADO</b>	
ENCUESTA DIRIGIDA A:	<b>TURISTAS</b>
OBJETIVO:	Determinar la incidencia del funcionamiento de la Terminal Terrestre de Riobamba en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte
OBSERVACIONES:	ESTA ENCUESTA TIENE EL PROPOSITO DE ENCONTRAR LA FORMA DE MEJORAR EL SERVICIO <b>TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA</b>
Nombre del encuestado:	

<b>1.- INFORMACION GENERAL</b>	
¿Cuál es su actividad principal?	
¿Durante qué tiempo ha desempeñado esa actividad?	
¿En que ciudad y país nació?	
Sexo	M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>

<b>2.- COMERCIO</b>						
¿Cuál de estos servicios debería haber en la Terminal?	Restaurante	<input type="checkbox"/>	Cafetería	<input type="checkbox"/>	Hotel	<input type="checkbox"/>
	Banco	<input type="checkbox"/>	Cajero	<input type="checkbox"/>	Médico	<input type="checkbox"/>
	Botica	<input type="checkbox"/>	Souvenirs	<input type="checkbox"/>	Cabinas	<input type="checkbox"/>
	Almacenes	<input type="checkbox"/>	Recreación	<input type="checkbox"/>	Guardería	<input type="checkbox"/>
	Mini Market	<input type="checkbox"/>	Otros	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

<b>3.- MOVILIDAD</b>						
¿Qué tamaño de Terminal debería haber en Riobamba?	Pequeño	<input type="checkbox"/>	Mediano	<input type="checkbox"/>	Grande	<input type="checkbox"/>
¿Debe la Terminal ser Interprovincial e Intercantonal?	Interprov.	<input type="checkbox"/>	Intercant.	<input type="checkbox"/>	Ambos	<input type="checkbox"/>
¿Debería la Terminal tener Terminal de transporte urbano?	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	No sabe	<input type="checkbox"/>
¿Le parece bien ubicado la actual Terminal Terrestre?	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	No sabe	<input type="checkbox"/>
Si contestó NO: ¿En dónde debería estar ubicado?	Al Norte	<input type="checkbox"/>	Al Sur	<input type="checkbox"/>	No sabe	<input type="checkbox"/>
¿Con qué frecuencia visita ésta Terminal y Riobamba?						
¿En qué ciudad inició su viaje?						
¿Encuentra fácilmente servicio de taxis en la Terminal?	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
¿Encuentra fácilmente transporte urbano en la Terminal?	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
¿Las frecuencias de salida están acorde con la demanda?	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	Revisar	<input type="checkbox"/>
¿Qué tipo de señalización le gustaría que tenga la Terminal?	Horizontal	<input type="checkbox"/>	Vertical	<input type="checkbox"/>	Ambas	<input type="checkbox"/>

<b>4.- ARQUITECTURA DE UNA TERMINAL</b>						
¿Qué tamaño de espacios debería tener la Terminal?	Pequeños	<input type="checkbox"/>	Medianos	<input type="checkbox"/>	Grandes	<input type="checkbox"/>
¿Qué estilo debería tener el edificio la Terminal?	Tradicional	<input type="checkbox"/>	Modernos	<input type="checkbox"/>	Futurista	<input type="checkbox"/>
¿Con qué materiales debería construirse una Terminal?	Hormigón	<input type="checkbox"/>	Metal	<input type="checkbox"/>	Madera	<input type="checkbox"/>
	Ladrillo	<input type="checkbox"/>	Bloque	<input type="checkbox"/>	Vidrio	<input type="checkbox"/>
La Terminal debería estar formado en su conjunto por:	1 Bloque	<input type="checkbox"/>	2 Bloques	<input type="checkbox"/>	3 + Bloques	<input type="checkbox"/>
Las áreas verdes deberían ser:	Interiores	<input type="checkbox"/>	Exteriores	<input type="checkbox"/>	Ambas	<input type="checkbox"/>
La Terminal Terrestre debería desarrollarse en:	1 Piso	<input type="checkbox"/>	2 Pisos	<input type="checkbox"/>	3 Pisos	<input type="checkbox"/>
Califique de 1 a 10 la Arquitectura de la actual Terminal						
¿La terminal Terrestre de qué ciudad le agrada más?						

<b>UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO</b>	
<b>CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO CEPOS</b>	
<b>MAESTRIA EN DISEÑO ARQUITECTONICO AVANZADO</b>	
ENCUESTA DIRIGIDA A:	<b>COMERCIANTES INTERNOS</b>
OBJETIVO:	Determinar la incidencia del funcionamiento de la Terminal Terrestre de Riobamba en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte
OBSERVACIONES:	ESTA ENCUESTA TIENE EL PROPOSITO DE ENCONTRAR LA FORMA DE MEJORAR EL SERVICIO <b>TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA</b>
Nombre del encuestado:	
<b>1.- INFORMACION GENERAL</b>	
¿Cuál es su actividad principal en la Terminal?	
¿Durante qué tiempo ha desempeñado esa actividad?	
Sexo	M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>

<b>2.- COMERCIO</b>			
¿Qué tipo de negocio tiene Ud. en la Terminal?			
¿Es suficiente el área de su negocio?	Si <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	No sabe <input type="checkbox"/>
¿Estaría dispuesto/a a incrementar su negocio?	Si <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	No sabe <input type="checkbox"/>
De haber respondido SI, lo haría en:	En la misma Terminal <input type="checkbox"/>	En una nueva Terminal <input type="checkbox"/>	En otro lugar <input type="checkbox"/>
¿Qué costo tiene el arriendo del espacio del negocio?			
¿Cuál de estos servicios debería haber en la Terminal?	Restaurante <input type="checkbox"/>	Cafetería <input type="checkbox"/>	Hotel <input type="checkbox"/>
	Banco <input type="checkbox"/>	Cajero <input type="checkbox"/>	Médico <input type="checkbox"/>
	Botica <input type="checkbox"/>	Souvenirs <input type="checkbox"/>	Cabinas <input type="checkbox"/>
	Almacenes <input type="checkbox"/>	Recreación <input type="checkbox"/>	Guardería <input type="checkbox"/>
	Mini Market <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>3.- MOVILIDAD</b>			
¿Qué tamaño de Terminal debería haber en Riobamba?	Pequeño <input type="checkbox"/>	Mediano <input type="checkbox"/>	Grande <input type="checkbox"/>
¿Debe la Terminal ser Interprovincial e Intercantonal?	Interprov. <input type="checkbox"/>	Intercanto. <input type="checkbox"/>	Ambos <input type="checkbox"/>
¿Debería la Terminal tener Terminal de transporte urbano?	Si <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	No sabe <input type="checkbox"/>
¿Le parece bien ubicado la actual Terminal Terrestre?	Si <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	No sabe <input type="checkbox"/>
Si contestó NO: ¿En dónde debería estar ubicado?	Al Norte <input type="checkbox"/>	Al Sur <input type="checkbox"/>	Otro sitio <input type="checkbox"/>
¿De qué forma acude Ud. a la Terminal Terrestre?	Bus Urbano <input type="checkbox"/>	Taxi <input type="checkbox"/>	Propio <input type="checkbox"/>
Si llega en vehículo propio, ¿hay donde estacionar?	Si <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	
¿Qué tipo de señalización le gustaría que tenga la Terminal?	Horizontal <input type="checkbox"/>	Vertical <input type="checkbox"/>	Ambas <input type="checkbox"/>
La seguridad del Terminal le parece:	Buena <input type="checkbox"/>	Mala <input type="checkbox"/>	Pésima <input type="checkbox"/>

<b>4.- ARQUITECTURA DE UNA TERMINAL</b>			
¿Qué tamaño de espacios debería tener la Terminal?	Pequeños <input type="checkbox"/>	Medianos <input type="checkbox"/>	Grandes <input type="checkbox"/>
¿Qué estilo debería tener el edificio la Terminal?	Tradicional <input type="checkbox"/>	Moderno <input type="checkbox"/>	Futurista <input type="checkbox"/>
¿Con qué materiales debería construirse una Terminal?	Hormigón <input type="checkbox"/>	Metal <input type="checkbox"/>	Madera <input type="checkbox"/>
	Ladrillo <input type="checkbox"/>	Bloque <input type="checkbox"/>	Vidrio <input type="checkbox"/>
La Terminal debería estar formado en su conjunto por:	1 Bloque <input type="checkbox"/>	2 Bloques <input type="checkbox"/>	3 + Bloques <input type="checkbox"/>
Las áreas verdes deberían ser:	Interiores <input type="checkbox"/>	Exteriores <input type="checkbox"/>	Ambas <input type="checkbox"/>
La Terminal Terrestre debería desarrollarse en:	1 Piso <input type="checkbox"/>	2 Pisos <input type="checkbox"/>	3 Pisos <input type="checkbox"/>
Califique de 1 a 10 la Arquitectura de la actual Terminal			
¿La terminal Terrestre de qué ciudad le agrada más?			

<b>UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO</b>	
<b>CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO CEPOS</b>	
<b>M A E S T R I A E N D I S E Ñ O A R Q U I T E C T O N I C O A V A N Z A D O</b>	
ENCUESTA DIRIGIDA A:	<b>COMERCIANTES EXTERNOS</b>
OBJETIVO:	Determinar la incidencia del funcionamiento de la Terminal Terrestre de Riobamba en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte
OBSERVACIONES:	ESTA ENCUESTA TIENE EL PROPOSITO DE ENCONTRAR LA FORMA DE MEJORAR EL SERVICIO <b>TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA</b>
Nombre del encuestado:	

<b>1.- INFORMACION GENERAL</b>	
¿Cuál es su actividad principal en la Terminal? _____	
¿Durante qué tiempo ha desempeñado esa actividad? _____	
Sexo	M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>

<b>2.- COMERCIO</b>	
¿Qué tipo de negocio tiene Ud. alrededor de la Terminal? _____	
¿Estaría dispuesto a trasladar su negocio?	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No sabe <input type="checkbox"/>
De haber respondido SI, lo haría a:	A la actual <input type="checkbox"/> A una nueva <input type="checkbox"/> Terminal <input type="checkbox"/> Terminal <input type="checkbox"/> A otro lugar <input type="checkbox"/>
¿Qué costo tiene el arriendo del espacio del negocio? _____	
¿Cuál de estos servicios debería haber en la Terminal?	Restaurante <input type="checkbox"/> Cafetería <input type="checkbox"/> Hotel <input type="checkbox"/> Banco <input type="checkbox"/> Cajero <input type="checkbox"/> Médico <input type="checkbox"/> Botica <input type="checkbox"/> Souvenirs <input type="checkbox"/> Cabinas <input type="checkbox"/> Almacenes <input type="checkbox"/> Recreación <input type="checkbox"/> Guardería <input type="checkbox"/> Mini Market <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>

<b>3.- MOVILIDAD</b>	
¿Qué tamaño de Terminal debería haber en Riobamba?	Pequeño <input type="checkbox"/> Mediano <input type="checkbox"/> Grande <input type="checkbox"/>
¿Debe la Terminal ser Interprovincial e Intercantonal?	Interprov. <input type="checkbox"/> Intercanto. <input type="checkbox"/> Ambos <input type="checkbox"/>
¿Debería la Terminal tener Terminal de transporte urbano?	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No sabe <input type="checkbox"/>
¿Le parece bien ubicado la actual Terminal Terrestre?	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No sabe <input type="checkbox"/>
Si contestó NO: ¿En dónde debería estar ubicado?	Al Norte <input type="checkbox"/> Al Sur <input type="checkbox"/> Otro sitio <input type="checkbox"/>
¿De qué forma acude Ud. a la Terminal Terrestre?	Bus Urbano <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Propio <input type="checkbox"/>
Si llega en vehículo propio, ¿hay donde estacionar?	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
¿Qué tipo de señalización le gustaría que tenga la Terminal?	Horizontal <input type="checkbox"/> Vertical <input type="checkbox"/> Ambas <input type="checkbox"/>
La seguridad del Terminal le parece:	Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Pésima <input type="checkbox"/>

<b>4.- ARQUITECTURA DE UNA TERMINAL</b>	
¿Qué tamaño de espacios debería tener la Terminal?	Pequeños <input type="checkbox"/> Medianos <input type="checkbox"/> Grandes <input type="checkbox"/>
¿Qué estilo debería tener el edificio la Terminal?	Tradicional <input type="checkbox"/> Moderno <input type="checkbox"/> Futurista <input type="checkbox"/>
¿Con qué materiales debería construirse una Terminal?	Hormigón <input type="checkbox"/> Metal <input type="checkbox"/> Madera <input type="checkbox"/> Ladrillo <input type="checkbox"/> Bloque <input type="checkbox"/> Vidrio <input type="checkbox"/>
La Terminal debería estar formado en su conjunto por:	1 Bloque <input type="checkbox"/> 2 Bloques <input type="checkbox"/> 3 + Bloques <input type="checkbox"/>
Las áreas verdes deberían ser:	Interiores <input type="checkbox"/> Exteriores <input type="checkbox"/> Ambas <input type="checkbox"/>
La Terminal Terrestre debería desarrollarse en:	1 Piso <input type="checkbox"/> 2 Pisos <input type="checkbox"/> 3 Pisos <input type="checkbox"/>
Califique de 1 a 10 la Arquitectura de la actual Terminal	<input type="checkbox"/>
¿La terminal Terrestre de qué ciudad le agrada más?	_____

<b>UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO</b>	
<b>CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO CEPOS</b>	
<b>MAESTRIA EN DISEÑO ARQUITECTONICO AVANZADO</b>	
ENCUESTA DIRIGIDA A:	<b>AUTORIDADES</b>
OBJETIVO:	Determinar la incidencia del funcionamiento de la Terminal Terrestre de Riobamba en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte
OBSERVACIONES:	ESTA ENCUESTA TIENE EL PROPOSITO DE ENCONTRAR LA FORMA DE MEJORAR EL SERVICIO <b>TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA</b>
Nombre del encuestado:	

<b>1.- INFORMACION GENERAL</b>	
¿Cuál es su actividad principal? _____	
¿Durante qué tiempo ha desempeñado esa actividad? _____	
Sexo	M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>

<b>2.- COMERCIO</b>				
¿Cuál de estos servicios debería haber en la Terminal?	Restaurante	Cafetería	Hotel	
	Banco	Cajero	Médico	
	Botica	Souvenirs	Cabinas	
	Almacenes	Recreación	Guardería	
	Mini Market	Otros		

<b>3.- MOVILIDAD</b>				
¿Qué tamaño de Terminal debería haber en Riobamba?	Pequeño	Mediano	Grande	
¿Debe la Terminal ser Interprovincial e Intercantonal?	Interprov.	Intercanto.	Ambos	
¿Debería la Terminal tener Terminal de transporte urbano?	Si	No	No sabe	
¿Existe Reglamentación específica sobre Terminales?	Si	No		
¿Le parece bien ubicado la actual Terminal Terrestre?	Si	No	No sabe	
Si contestó NO: ¿En dónde debería estar ubicado?	Al Norte	Al Sur	Otro sitio	
Los estacionamientos para buses deberían ser ocupados:	Hasta 2 horas	Hasta 4 horas	12 horas	
Los estacionamientos para buses deberían ser cubiertos	Si	No		
¿Que tasas deberían pagar los transportistas?	Ingreso a la Terminal	Alquiler de oficinas	Uso de estacionam.	
¿Las frecuencias de salida están acorde con la demanda?	Si	No	No sabe	
¿Las vías de acceso a la Terminal, en tamaño son:	Mínimas	Suficientes	Deficientes	
La seguridad del Terminal le parece:	Buena	Regular	Mala	
¿Qué tipo de señalización debería tener la Terminal?	Horizontal	Vertical	Ambas	
A su criterio, ¿la ciudad requiere de un nuevo Terminal?	Si	No		

<b>4.- ARQUITECTURA DE UNA TERMINAL</b>				
¿Qué tamaño de espacios debería tener la Terminal?	Pequeños	Medianos	Grandes	
¿Qué estilo debería tener el edificio la Terminal?	Tradicional	Moderno	Futurista	
¿Con qué materiales debería construirse una Terminal?	Hormigón	Metal	Madera	
	Ladrillo	Bloque	Vidrio	
La Terminal debería estar formado en su conjunto por:	1 Bloque	2 Bloques	3 + Bloques	
Las áreas verdes deberían ser:	Interiores	Exteriores	Ambas	
Los estacionamientos deberían ser:	En playa	En altura		
¿La Terminal debería tener autosuficiencia energética?	Si	No		
¿La Terminal debería tener reservas de combustibles?	Si	No		
¿La Terminal debe hacer tratamiento de desechos sólidos?	Si	No		
La Terminal Terrestre debería desarrollarse en:	1 Piso	2 Pisos	3 Pisos	
Califique de 1 a 10 la Arquitectura de la actual Terminal				
¿La Terminal Terrestre de qué ciudad le agrada más?				

<b>UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO</b>	
<b>CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO CEPOS</b>	
<b>M A E S T R I A E N D I S E Ñ O A R Q U I T E C T O N I C O A V A N Z A D O</b>	
ENCUESTA DIRIGIDA A:	<b>EXPERTOS EN DISEÑO Y CONSTRUCCION</b>
OBJETIVO:	Determinar la incidencia del funcionamiento de la Terminal Terrestre de Riobamba en el apareamiento en sus alrededores de negocios relacionados al transporte
OBSERVACIONES:	ESTA ENCUESTA TIENE EL PROPOSITO DE ENCONTRAR LA FORMA DE MEJORAR EL SERVICIO <b>TERMINAL TERRESTRE DE RIOBAMBA</b>
Nombre del encuestado:	

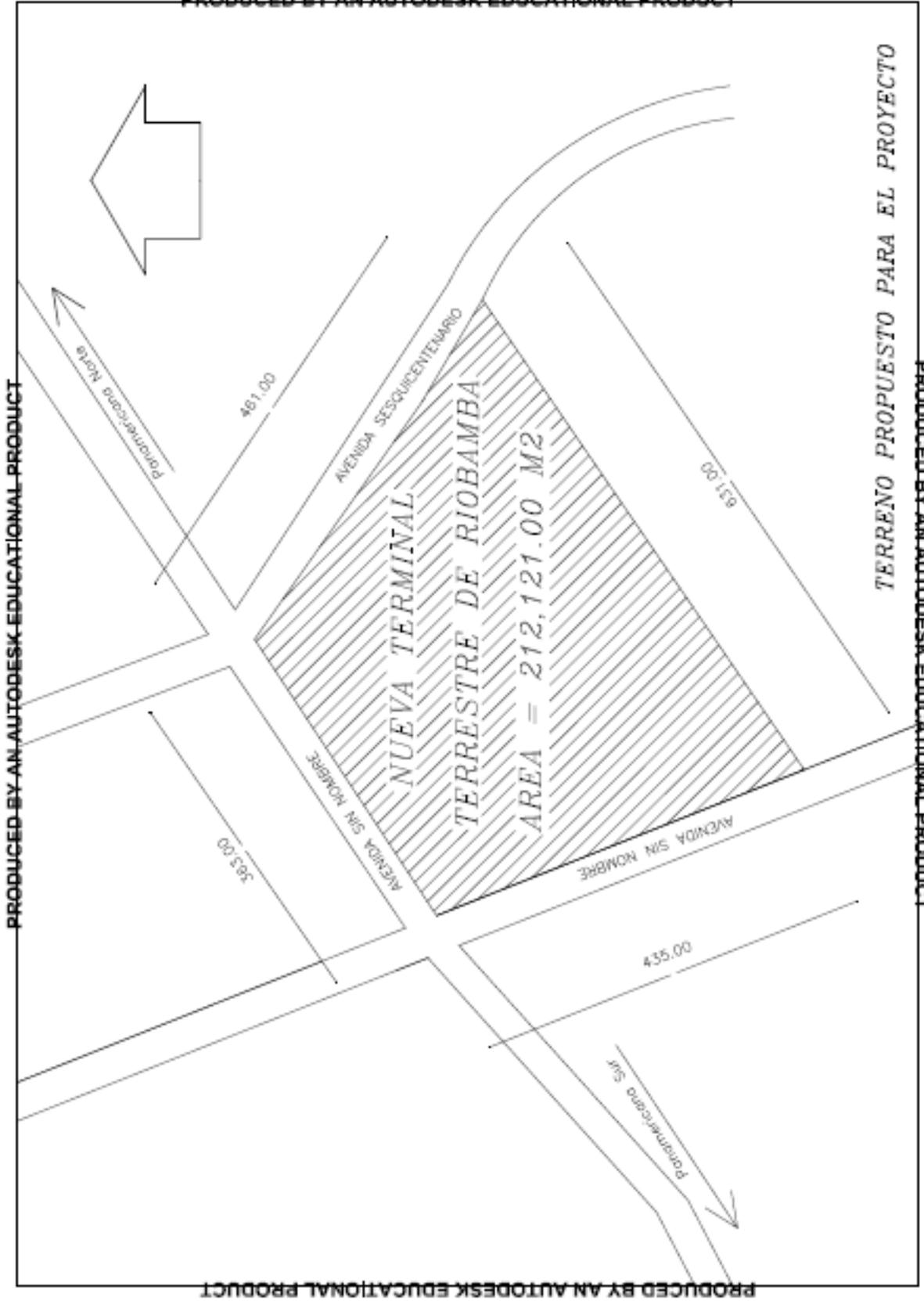
<b>1.- INFORMACION GENERAL</b>	
¿Cuál es su actividad principal?	
¿Durante qué tiempo ha desempeñado esa actividad?	
Sexo	M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>

<b>2.- COMERCIO</b>			
¿Cuál de estos servicios debería haber en la Terminal?	Restaurante	Cafetería	Hotel
	Banco	Cajero	Médico
	Botica	Souvenirs	Cabinas
	Almacenes	Recreación	Guardería
	Mini Market	Otros	

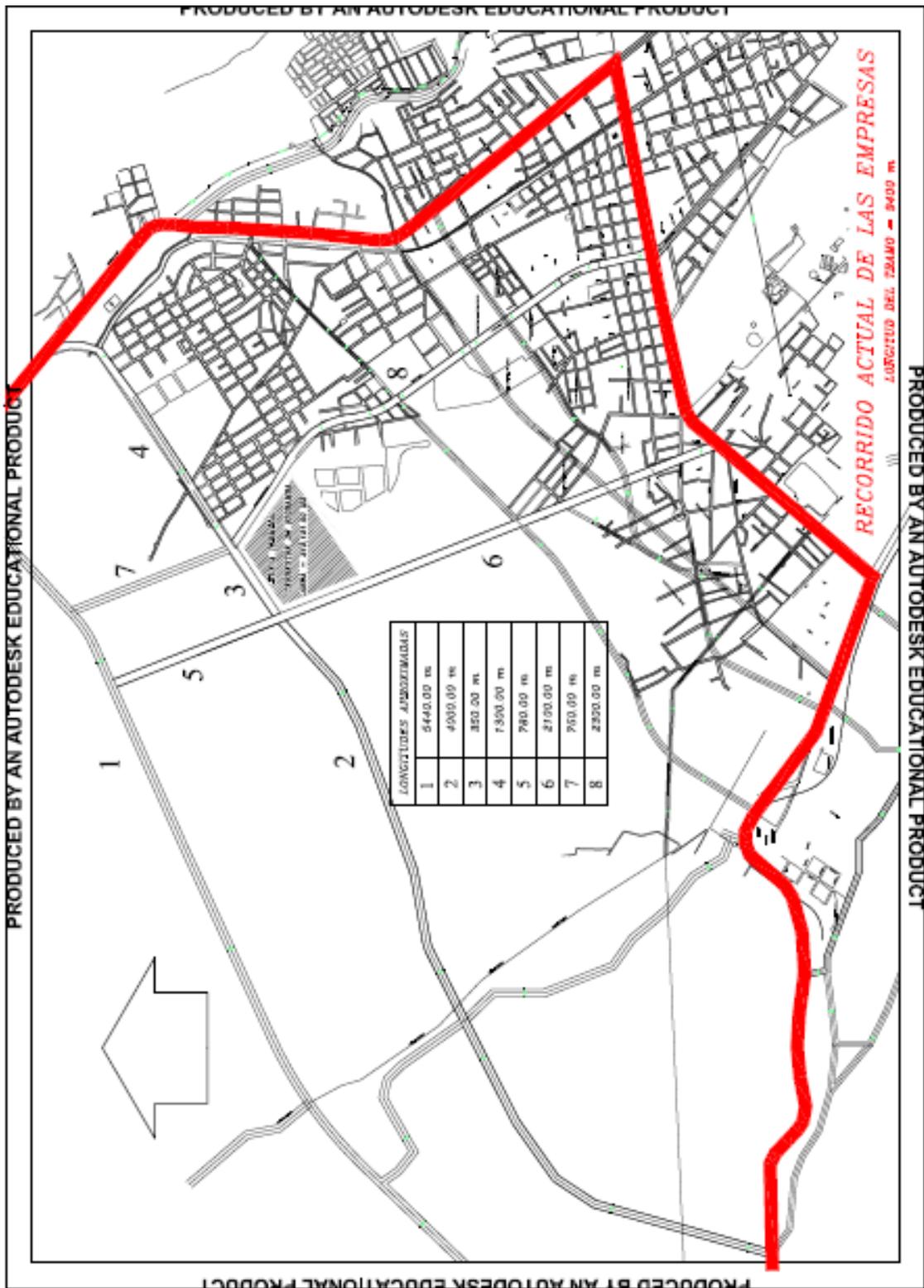
<b>3.- MOVILIDAD</b>			
¿Qué tamaño de Terminal debería haber en Riobamba?	Pequeño	Mediano	Grande
¿Debe la Terminal ser Interprovincial e Intercantonal?	Interprov.	Intercanto.	Ambos
¿Debería la Terminal tener Terminal de transporte urbano?	Si	No	No sabe
¿Existe Reglamentación específica sobre Terminales?	Si	No	
¿Le parece bien ubicado la actual Terminal Terrestre?	Si	No	No sabe
Si contestó NO: ¿En dónde debería estar ubicado?	Al Norte	Al Sur	Otro sitio
Los estacionamientos para buses deberían ser cubiertos	Si	No	
¿Que tasas deberían pagar los transportistas?	Ingreso a la Terminal	Alquiler de oficinas	estacionamiento
¿Las frecuencias pueden tomarse como punto de partida para dimensionar una Terminal?	Si	No	No sabe
¿Las vías de acceso a una Terminal deben ser:	Mínimas	Suficientes	Amplias
¿Qué tipo de señalización debería tener una Terminal?	Horizontal	Vertical	Ambas

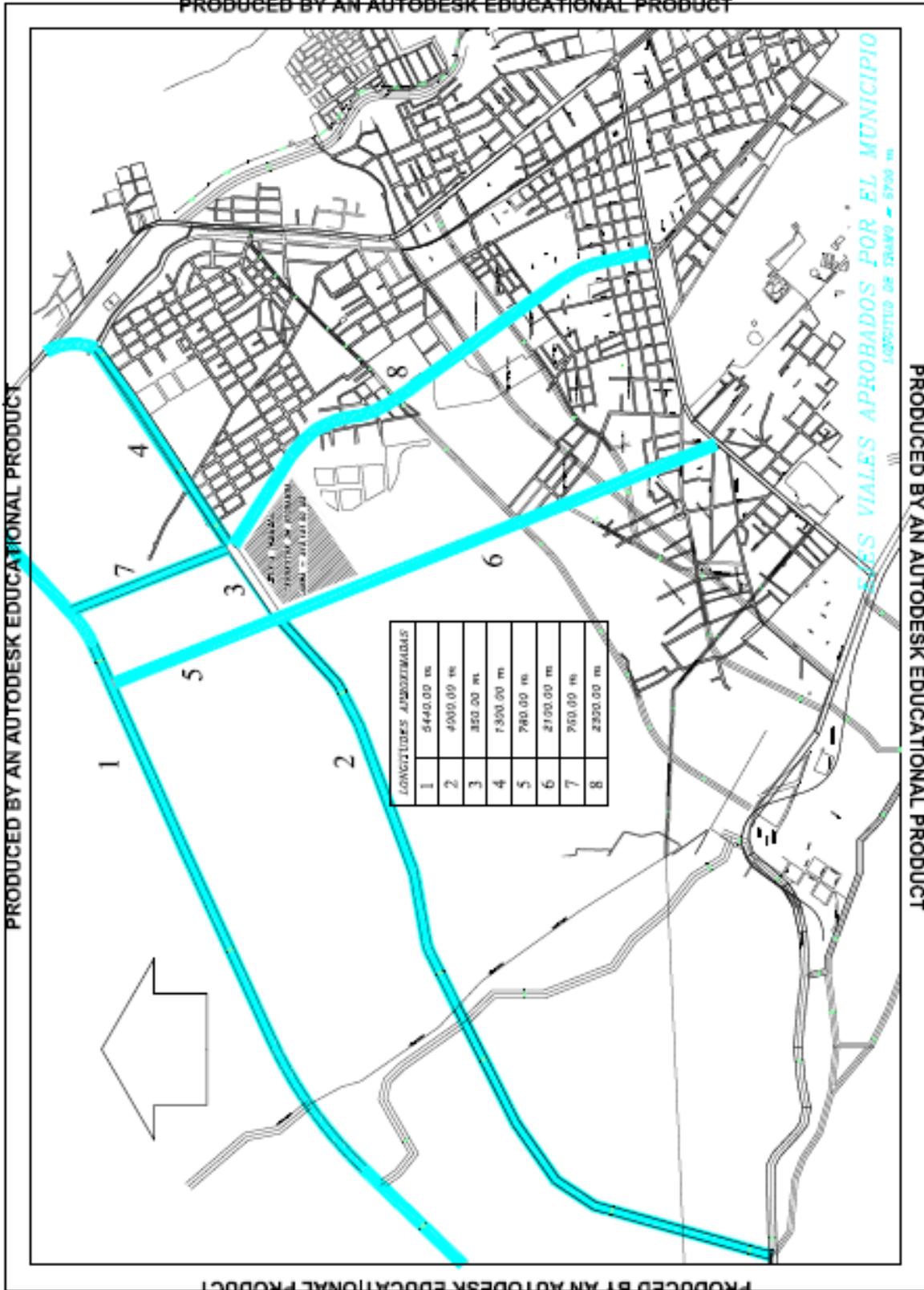
<b>4.- ARQUITECTURA DE UNA TERMINAL</b>			
¿Qué tamaño de espacios debería tener la Terminal?	Mínimos	Medianos	Amplios
¿Qué estilo marca jerarquía a una Terminal?	Tradicional	Moderno	Futurista
¿Con qué materiales debería construirse una Terminal?	Hormigón	Metal	Madera
	Ladrillo	Bloque	Vidrio
Una Terminal debería estar formado en su conjunto por:	1 Bloque	2 Bloques	3 + Bloques
Las áreas verdes deberían ser:	Interiores	Exteriores	Ambas
Los estacionamientos deberían ser:	En playa	En altura	
¿Una Terminal debería tener autosuficiencia energética?	Si	No	
¿Una Terminal debería tener reservas de combustibles?	Si	No	
¿Una Terminal debe tratar sus desechos sólidos?	Si	No	
Cómo integrar el diseño arquitectónico de una Terminal al contexto urbano de una ciudad?	Mantener características y materiales del entorno	Romper toda similitud con el entorno	Ambas
Una Terminal Terrestre debería desarrollarse en:	1 Piso	2 Pisos	3 Pisos
¿Qué dispositivos de seguridad debe tener una Terminal?	Policía Pública	Policía Privada	Circuito cerrado de
El módulo de diseño de una Terminal debe ser tomado en base a:	Análisis de la Actividad	Dimensiones del Material dominante en la construcción	Dimensiones antropométricas
¿Qué figura geométrica básica podría ser tomada como el módulo de una Terminal?	Triángulo	Cuadrado	Rectángulo
	Pentágono	Hexágono	Otro
Una Terminal Terrestre debería desarrollarse en:	1 Piso	2 Pisos	3 Pisos
Califique de 1 a 10 la Arquitectura de la actual Terminal Terrestre de Riobamba, en caso de conocerla			
¿La Terminal Terrestre de qué ciudad le agrada más?			

**ANEXO No. 3**  
**TERRENO DEL PROYECTO**



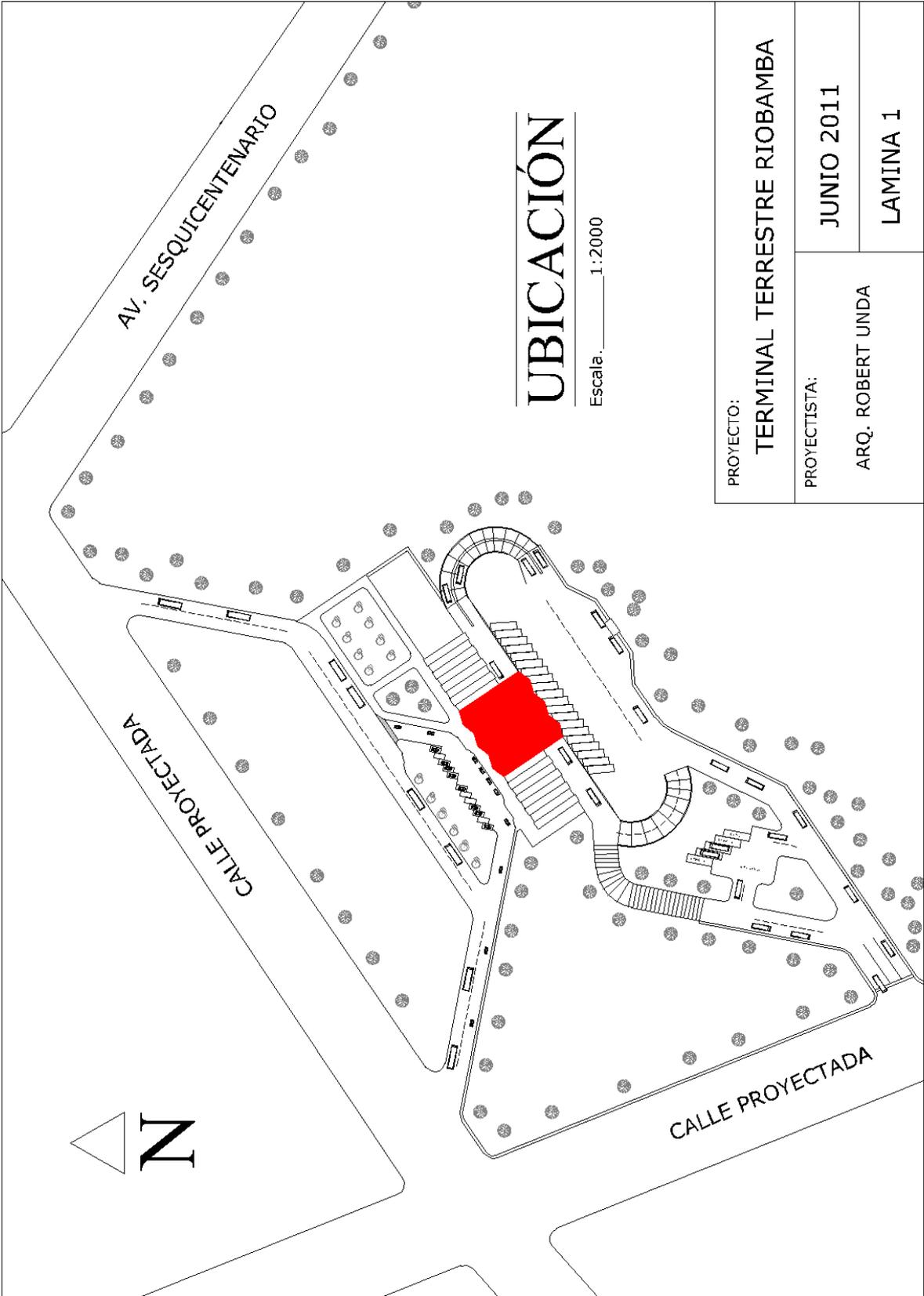
**ANEXO No. 4**  
**SISTEMA VIAL DEL PROYECTO**



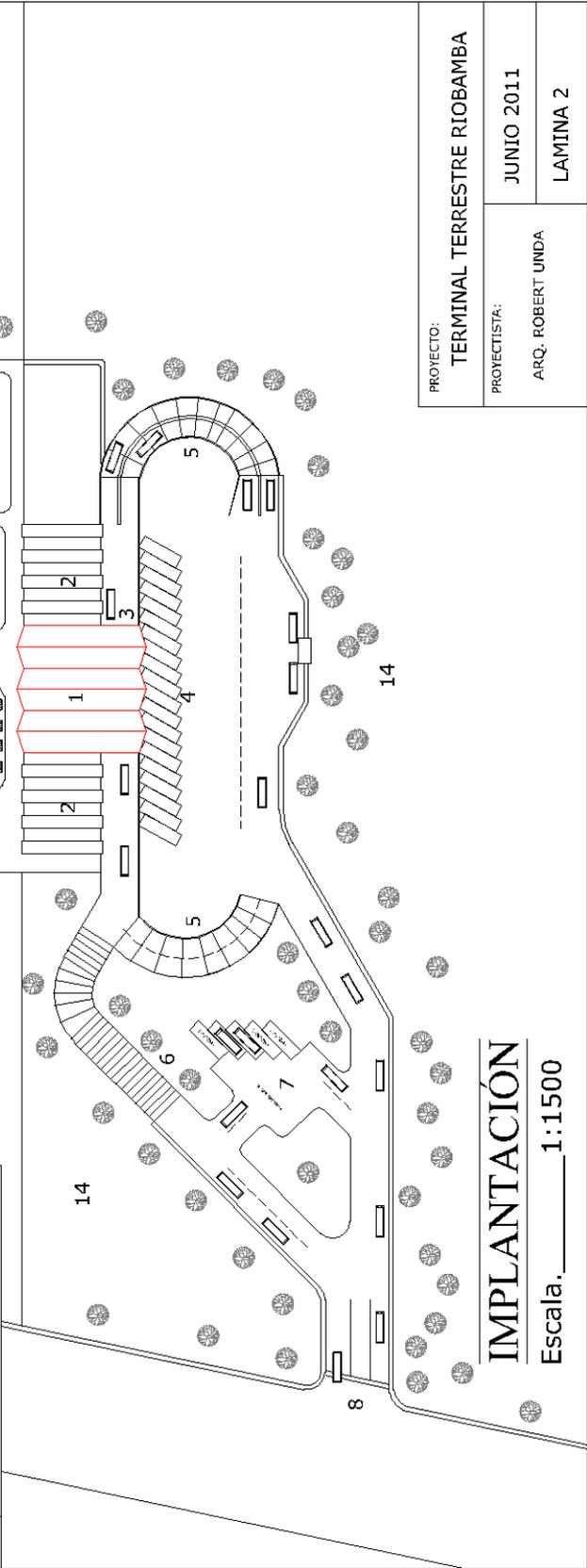


**ANEXO No. 5**

**PROPUESTA DEL PLAN GENERAL DEL PROYECTO**

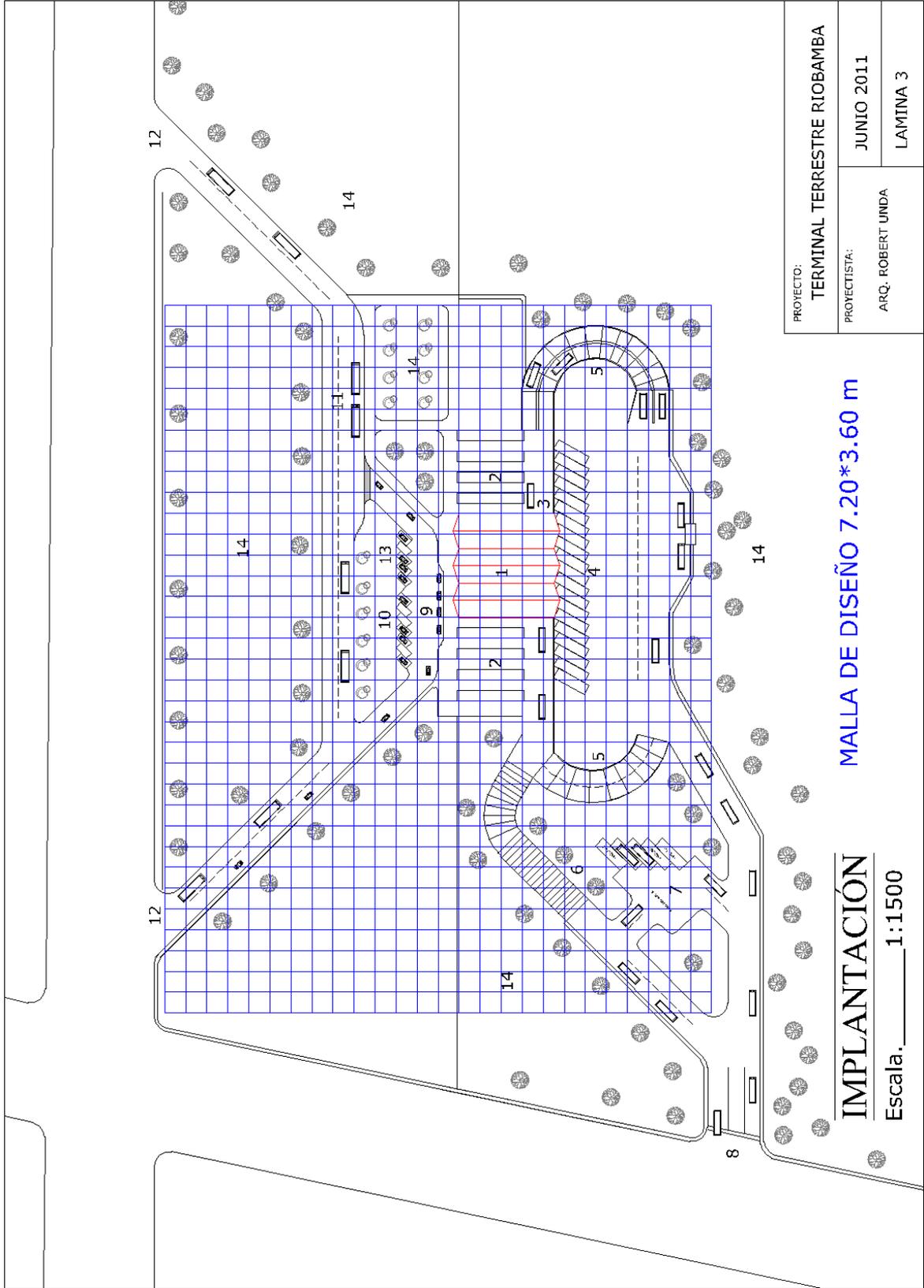


	DESCRIPCIÓN
1	Bloque central, escaleras y ascensores
2	Boques laterales de servicios
3	Anden de llegada
4	Anden de Salida
5	Rampas curvas para Autos, al 10 %
6	Rampas curvas para Autos, al 10 %
7	Parqueo de buses
8	Ingreso y salida de Buses
9	Isla de llega, autos particulares y taxis
10	Parqueo de automoviles
11	Isla de llega, buses urbanos
12	Ingreso y salida de buses
13	Parqueo administrativo
14	Areas verdes y Parques.



**IMPLANTACIÓN**  
Escala. 1:1500

PROYECTO:	TERMINAL TERRESTRE RIOBAMBA
PROYECTISTA:	ARQ. ROBERT UNDA
	JUNIO 2011
	LAMINA 2

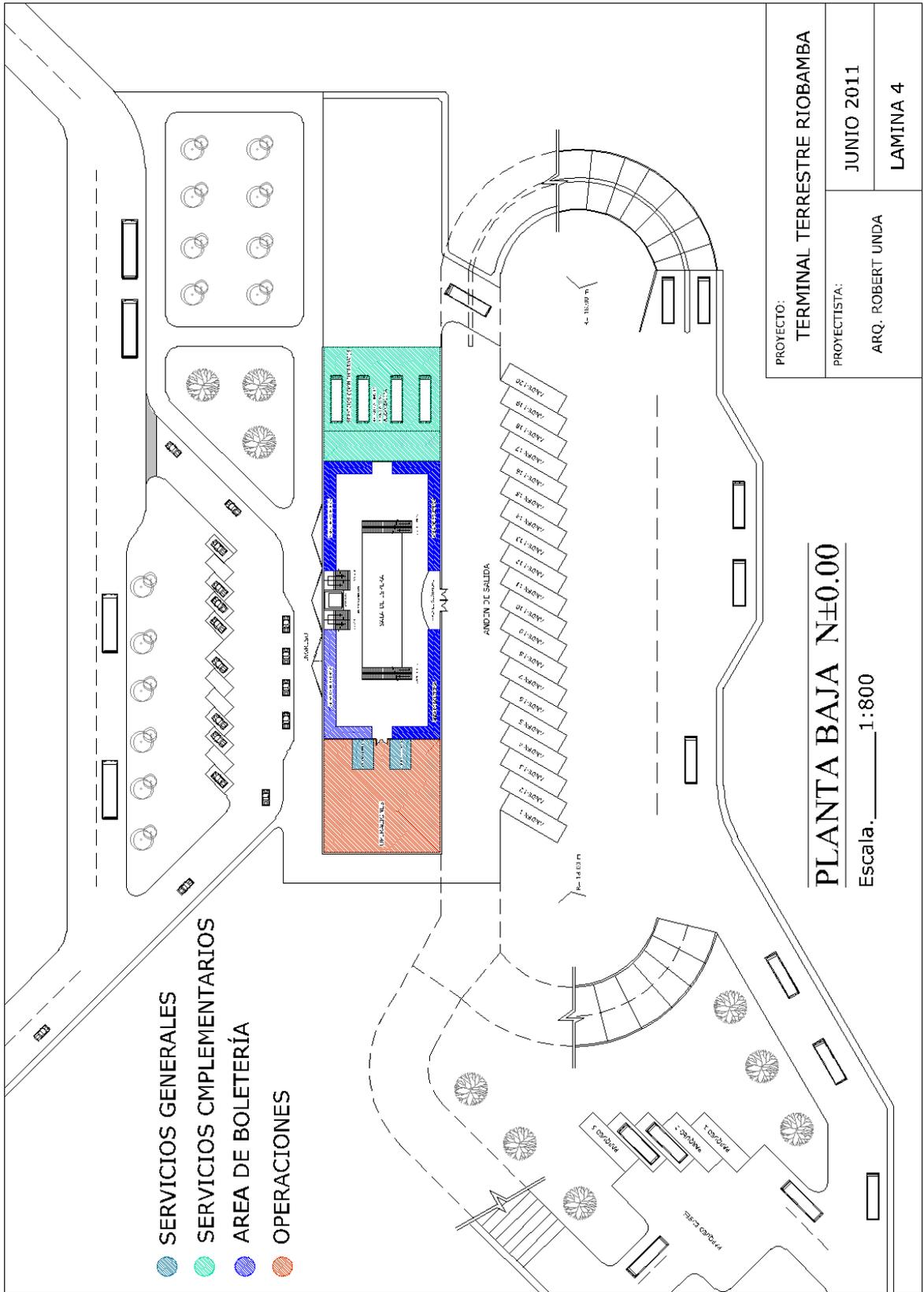


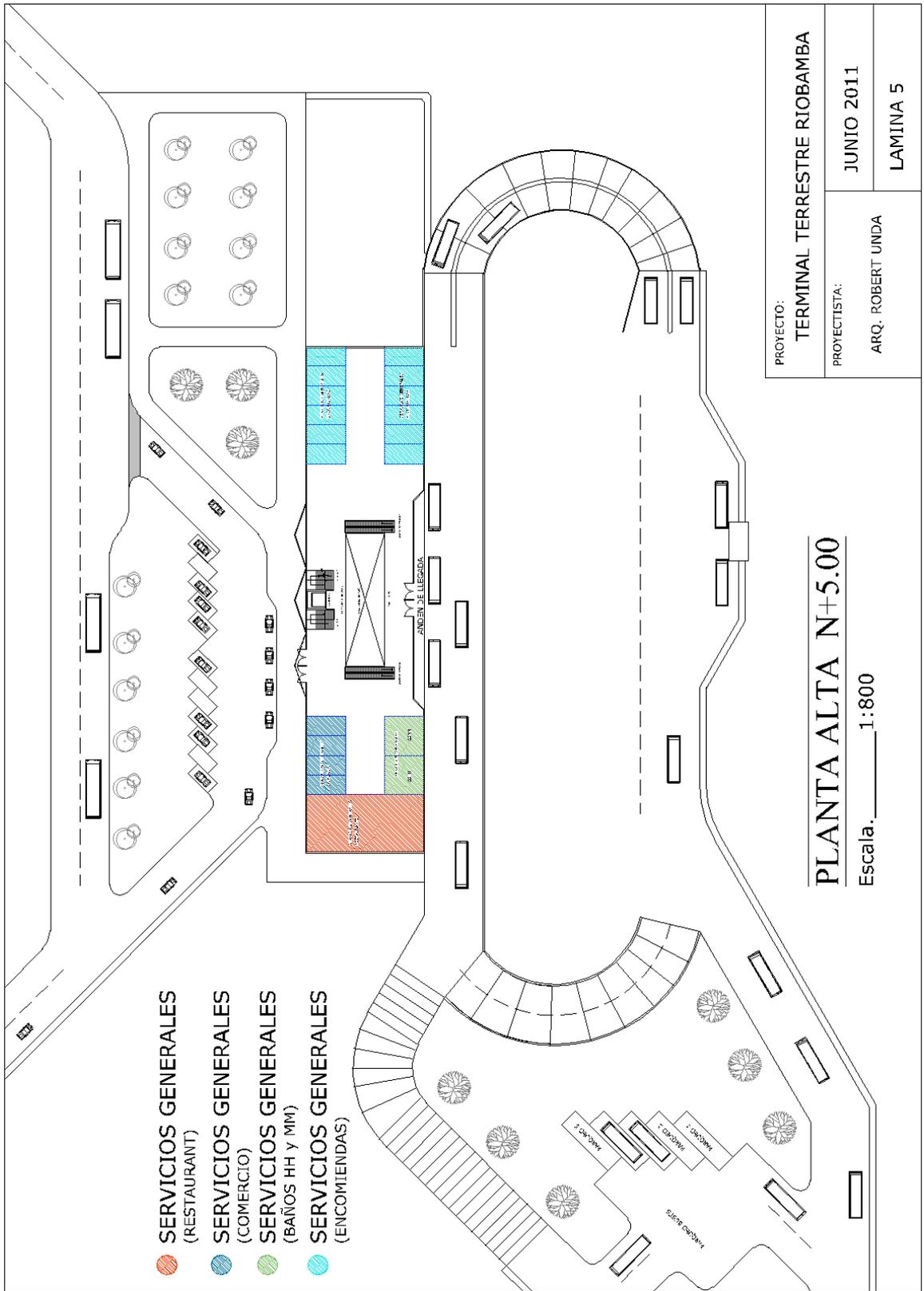
PROYECTO:	TERMINAL TERRESTRE RIOBAMBA
PROYECTISTA:	ARQ. ROBERT UNDA
	JUNIO 2011
	LAMINA 3

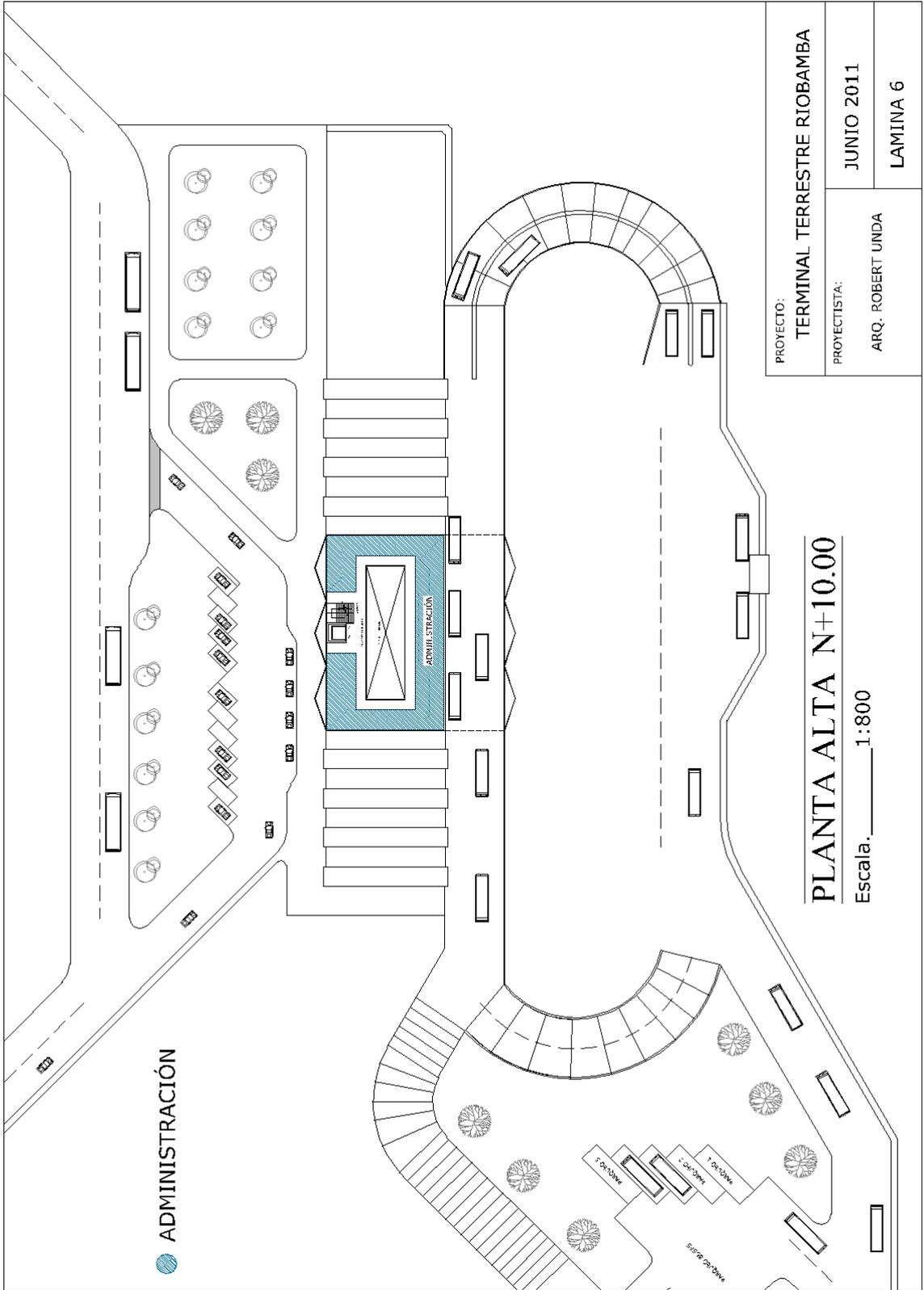
MALLA DE DISEÑO 7.20\*3.60 m

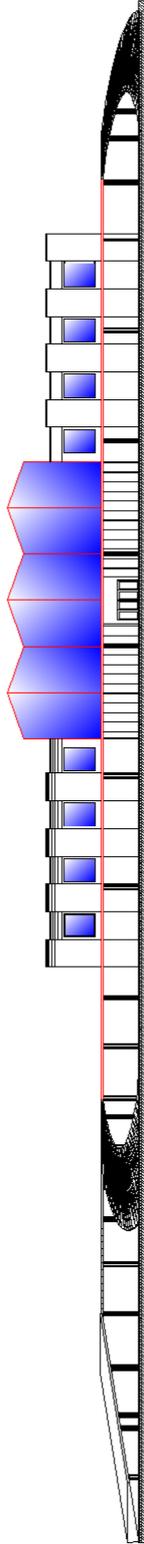
**IMPLANTACIÓN**

Escala. 1:1500



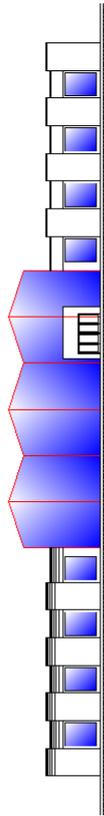






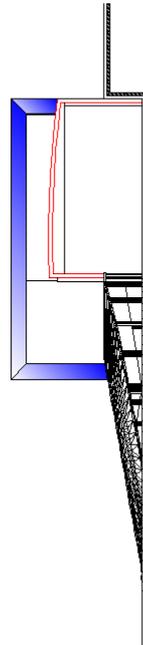
**FACHADA FRONTAL**

Escala. 1:700



**FACHADA POSTERIOR**

Escala. 1:700



**FACHADA LATERAL**

Escala. 1:700

PROYECTO:

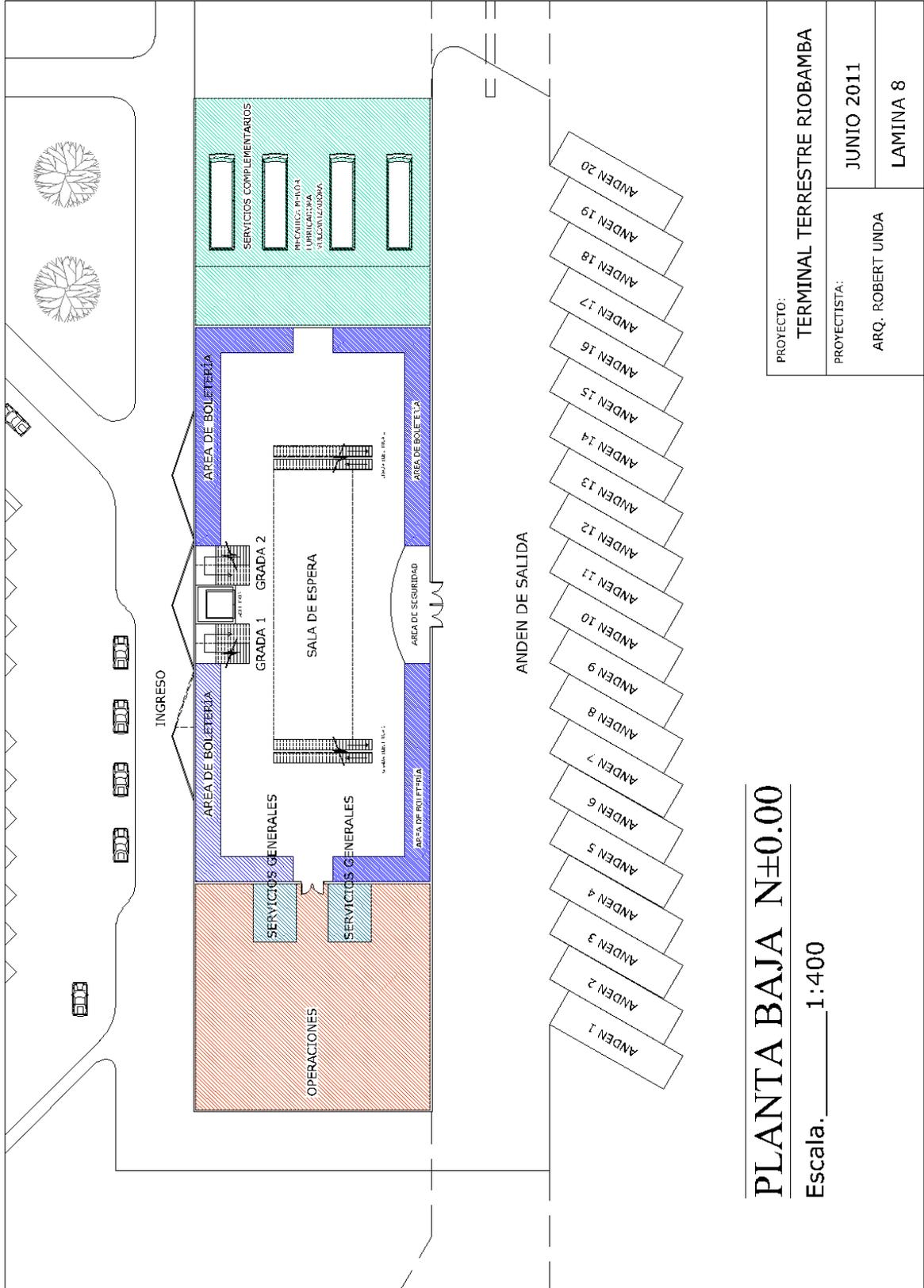
**TERMINAL TERRESTRE RIOBAMBA**

PROYECTISTA:

**ARQ. ROBERT UNDA**

**JUNIO 2011**

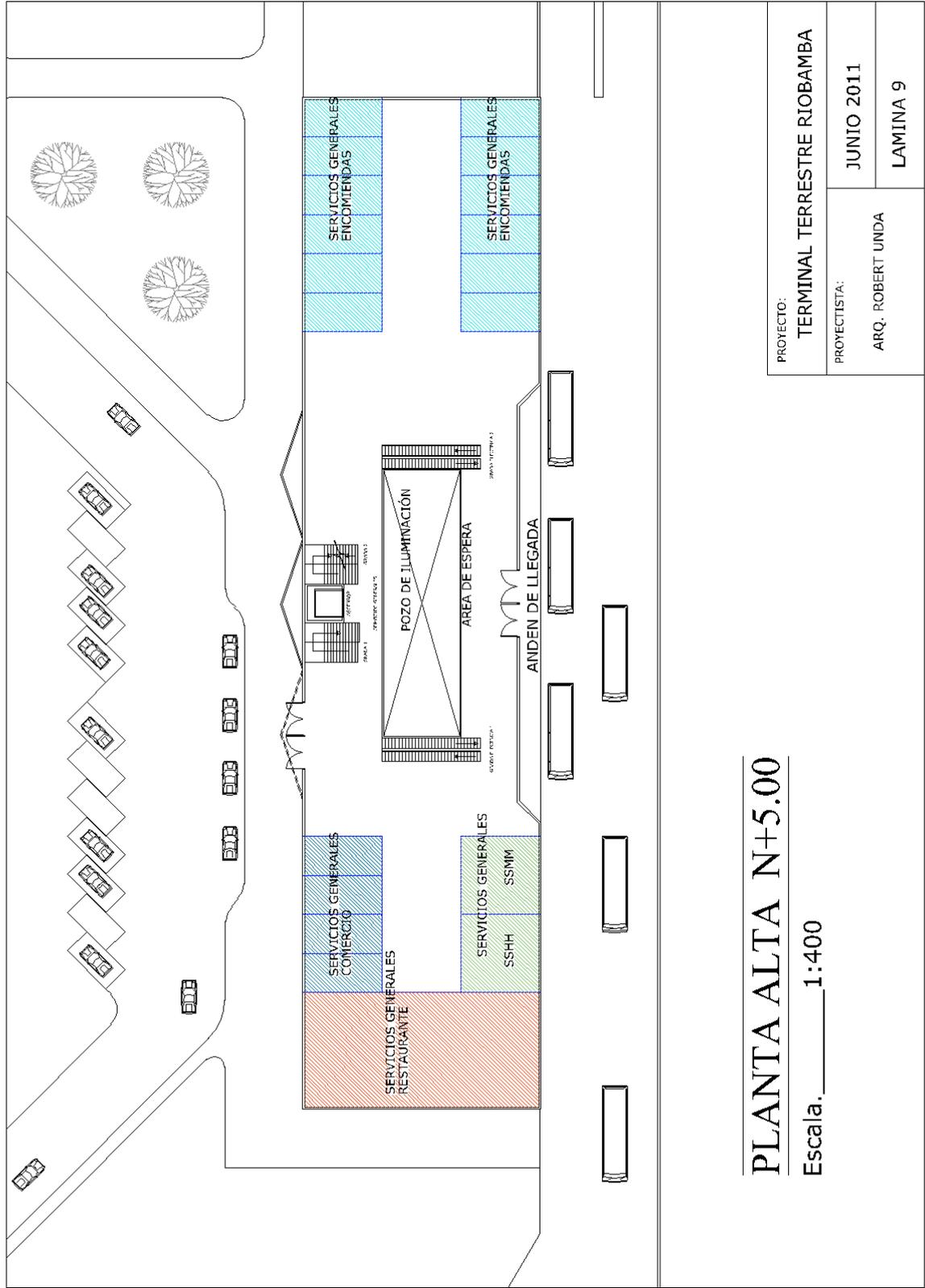
**LAMINA 7**



**PLANTA BAJA N±0.00**

Escala. 1:400

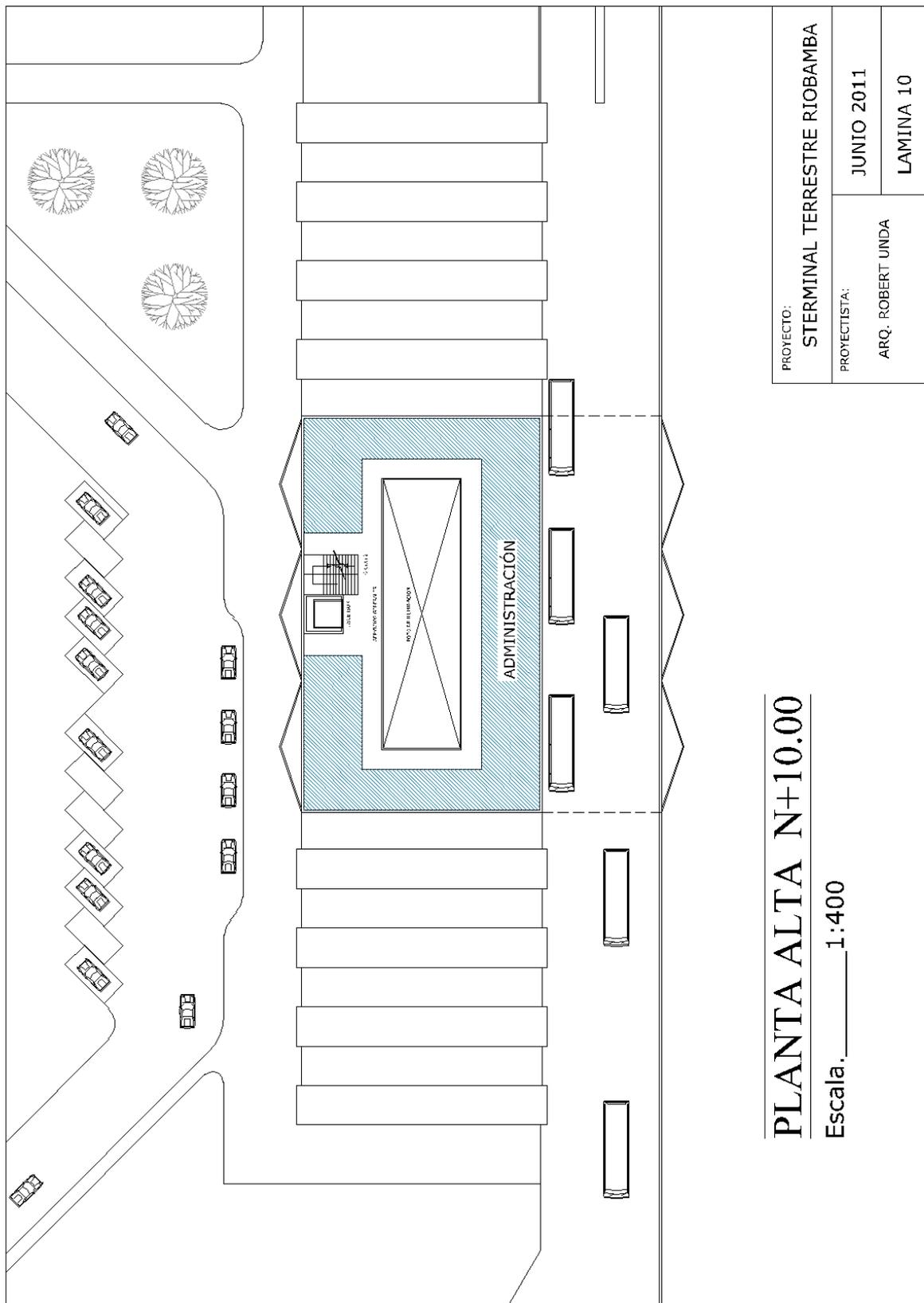
PROYECTO:	TERMINAL TERRESTRE RIOBAMBA	
PROYECTISTA:	ARQ. ROBERT UNDA	JUNIO 2011
		LAMINA 8



**PLANTA ALTA N+5.00**

Escala. \_\_\_\_\_ 1:400

PROYECTO:	TERMINAL TERRESTRE RIOBAMBA
PROYECTISTA:	ARQ. ROBERT UNDA
	JUNIO 2011
	LAMINA 9



**PLANTA ALTA N+10.00**

Escala. \_\_\_\_\_ 1:400

PROYECTO:	STERMINAL TERRESTRE RIOBAMBA	
PROYECTISTA:	ARQ. ROBERT UNDA	JUNIO 2011
		LAMINA 10









