



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

**“Nuevo terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo
de la movilidad urbana sostenible, San Juan de Miraflores - Lima,
2020”**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTORA:

Camargo Flores, Elizabeth Tatiana (ORCID: 0000-0003-1120-0035)

ASESOR:

Mg. Arq. Huerta Azabache, Julio Cesar (ORCID: 0000-0003-1598-8560)

LINEA DE INVESTIGACION:

Arquitectura

Urbanismo sostenible

LIMA-PERU

2021

Dedicatoria

A Dios por permitirme seguir adelante, a mi esposo que siempre está motivándome alcanzar mis anhelos y metas, a mi amada hija Ariana que ha sido mi principal motivo de seguir superándome, a toda mi familia, que me han ofrecido amor, calidez y valores y son lo más valioso que Dios me ha dado y en memoria de mis amados familiares, que desde cielo nos protegen.

Agradecimiento

Expreso mi agradecimiento, a la Universidad Cesar Vallejo por haber brindado una nueva forma de seguir con nuestras metas; por la orientación y las pautas constantes, en mejoras del proyecto.

Declaratoria de autenticidad del autor



Declaratoria de Originalidad del Autor/ Autores

Yo, Camargo Flores, Elizabeth Tatiana, egresada de la Facultad / Escuela de posgrado y Escuela Profesional / Programa académico de Arquitectura la Universidad César Vallejo (Sede Norte), declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan al Trabajo de Investigación / Tesis titulado:

"Nuevo terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, distrito San Juan de Miraflores-Lima, 2020", es de mi autoría,

por lo tanto, declaro que el Trabajo de Investigación / Tesis:

1. No ha sido plagiado ni total, ni parcialmente.
2. He (Hemos) mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicado ni presentado anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Lima, 21 de julio del 2021

Apellidos y Nombres del Autor Camargo Flores, Elizabeth Tatiana	
DNI: 43687873	Firma 
ORCID: 0000-0003-1120-0035	
Apellidos y Nombres del Autor	
DNI:	Firma
ORCID:	

Autorización de Publicación en Repositorio Institucional



Autorización de Publicación en Repositorio Institucional

Yo, Camargo Flores, Elizabeth Tatiana, identificada con DNI N°, 43687873, egresada de la Facultad de / Escuela de posgrado y Escuela Profesional / Programa Académico de Arquitectura de la Universidad César Vallejo, autorizo (X), no autorizo la divulgación y comunicación pública de mi Trabajo de Investigación / Tesis:

"Nuevo terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, distrito San Juan de Miraflores-Lima, 2020",

En el Repositorio Institucional de la Universidad César Vallejo (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulada en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33.

Fundamentación en caso de **NO** autorización:

.....
.....

Lima, 21 de julio del 2021

Apellidos y Nombres del Autor Camargo Flores, Elizabeth Tatiana	
DNI: 43687873	Firma 
ORCID: 0000-0003-1120-0035	

Las filas de la tabla dependerán del número de estudiantes implicados.

Presentación

Señores miembros del jurado:

En cumplimiento del Reglamento de Gados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo presento ante ustedes la Tesis titulada “Nuevo terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, San Juan de Miraflores - Lima, 2020”; sito en la carretera Panamericana Sur Km 14.085, la misma que someto a vuestra consideración y conseguir que cumpla con los requisitos de aprobación para alcanzar el título Profesional de arquitectura.

El proyecto consta de seis capítulos: el primero la introducción donde se narra la realidad problemática; el segundo los antecedentes donde nos argumenta las características generales del campo de investigación, definición de usuarios, objetivos de la propuesta; el tercero la relación del proyecto con el entorno, justificación, marco conceptual; cuarto el programa urbano arquitectónico; quinto descripción del proyecto y sexto las recomendaciones para este proyecto.

Resumen

El presente proyecto de tesis desarrolla una propuesta urbana, para un terminal interprovincial de transporte terrestre que corresponde a las necesidades y progreso económico-social, de la población que se viene desarrollando en Lima.

Se muestra un análisis del estado actual del terminal existente DIAMIRE que presenta inadecuadas y escasas condiciones urbanas arquitectónicas.

El contenido del proyecto se encuentra organizado por capítulos que conllevan una secuencia desde la concepción arquitectónica y el desenvolvimiento del proyecto. El terreno seleccionado para la propuesta se encuentra ubicada dentro de la carretera Panamericana Sur Km 14.085 , San Juan de Miraflores; siendo una zona bien ubicada e importante de accesos peatonales y viales, interconectados por vías principales, para lograr el desarrollo ambiental sostenible de la movilidad y entorno urbano ,que permitirá favorecer a la zona; con el desarrollo económico, por todo ello se propone el proyecto nuevo terminal interprovincial de transporte terrestre, donde se logrará espacios para la gestión logística del transporte interprovincial, el cual optimizará los tiempos de flujos de pasajeros y carga.

Finalmente se conseguirá optimizar la calidad ambiental y de vida, también contribuir a la consolidación urbana, al índice de competitividad y mejorar la rentabilidad del uso del suelo; logrando mayores inversiones, donde se creen empleos, para la creciente población.

Palabras clave: Terminal terrestre, movilidad urbana, desarrollo urbano ambiental.

Abstract

This thesis project develops an urban proposal for an interprovincial land transport terminal that corresponds to the needs and economic-social progress of the population that has been developing in Lima.

An analysis of the current state of the existing DIAMIRE terminal is shown, which presents inadequate and scarce urban architectural conditions.

The content of the project is organized by chapters that carry a sequence from the architectural conception and the development of the project. The land selected for the proposal is located within the Panamericana Sur Highway Km 14,085, San Juan de Miraflores; being a well located and important area of pedestrian and road accesses, interconnected by main roads, to achieve sustainable environmental development of mobility and urban environment, which will favor the area; With economic development, for all these reasons the project is proposed for the new interprovincial land transport terminal, where spaces will be achieved for the logistics management of interprovincial transport, which will optimize the times of passenger and cargo flows.

Finally, it will be possible to optimize the environmental and life quality, also contribute to urban consolidation, the competitiveness index and improve the profitability of land use; achieving greater investments, where jobs are created, for the growing population.

Keywords: Land terminal, urban mobility, environmental urban development.

Índice

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Declaratoria de autenticidad del autor.....	iv
Autorización de Publicación en Repositorio Institucional.....	v
Presentación.....	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
Índice	1
Índice de Tablas	4
Índice de Ilustraciones	5
Índice de Figuras	7
CAPITULO I: INTRODUCCION	8
1. Realidad Problemática Actual	8
1.1. Análisis de causa-efecto (árbol del problema) (ver anexo 1).	9
1.2. Descripción de la Realidad Problemática	10
1.2.1. Análisis de causa-efecto: (Árbol de problemas) (ver anexo 1).....	10
1.2.2. Problema específico 1	12
1.2.2.1. Inadecuadas e insuficientes condiciones del entorno urbano inmediato	12
1.2.2.2. Inadecuadas condiciones urbanas de la zonificación	16
1.2.3. Problema específico 2.....	17
2. CAPITULO II: OBJETIVOS DE LA PROPUESTA URBANO ARQUITECTÓNICA	22
2.1. Objetivo General	22
2.2. Objetivo específico (árbol de las soluciones) (ver anexo 2)	22
3. CAPITULO III: ASPECTOS GENERALES	25
3.1. Ubicación	25
3.2. Características del Área de Estudio (Síntesis del Análisis del Terreno).	29
3.3. Análisis del entorno.	30

3.4.	Zonificación - Uso de suelo	32
3.5.	Proyecto nuevo terminal terrestre interprovincial Lima – Sur.....	34
3.6.	Caracterización General del Área de Estudios	38
3.6.1.	El lugar: La ciudad o localidad a intervenir	39
3.6.1.1.	Ubicación regional y límites jurisdiccionales	39
3.6.1.2.	Perfil histórico de la ciudad y/o localidad	40
3.6.1.3.	Población	41
3.6.1.4.	Dinámica Económica	41
3.7.	Relación del Proyecto con el Entorno.....	41
3.7.1.	Macroentorno (ámbito regional, provincial o metropolitano)	41
3.7.2.	Mesoentorno (ámbito urbano distrital o local).....	41
4.	CAPITULO IV: ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.	42
4.1.	Tesis, investigaciones y publicaciones científicas.	42
4.1.1.	Tesis 1	42
4.1.2.	Tesis 2	43
4.1.3.	Tesis 3	46
4.2.	Proyectos Arquitectónicos y Urbanísticos.....	48
4.2.1.	Proyecto 1	48
4.2.2.	Proyecto 2.....	52
4.2.3.	Proyecto 3.....	55
4.2.4.	Proyecto 4.....	56
4.3.	Justificación de la Investigación y de la Intervención Urbano-Arquitectónica.....	57
4.3.1.	Normas aplicables en la propuesta urbana arquitectónica.	57
4.3.2.	Criterios de pertinencia	61
4.3.3.	Criterios de necesidad	61
4.3.4.	Criterios de importancia (o relevancia).....	61
4.4.	Bases Teóricas	62
4.4.1.	Teorías generales y sustantivas de arquitectura y urbanismo	62
4.4.2.	Marco Conceptual (Definición de Términos Básicos)	67
4.4.2.1.	Conceptos referidos al Tipo de Intervención Urbano-Arquitectónica	

5.	CAPITULO V: PROGRAMA URBANO ARQUITECTÓNICO	68
5.1.	Definición de los usuarios (recopilación de las necesidades sociales)	68
5.2.	Descripción del proyecto	73
5.3.	Necesidades arquitectónicas.	75
5.4.	Concepción de la Propuesta Urbano Arquitectónico	81
5.5.	Relación espacial	82
5.6.	Programación	83
6.	CAPITULO VI: DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	88
6.1.	Memoria descriptiva Arquitectónica	88
6.2.	Memoria descriptiva estructural.....	95
6.3.	Memoria descriptiva sanitaria	96
6.4.	Memoria descriptiva de las instalaciones eléctricas.....	99
6.5.	CODIGOS Y REGLAMENTOS.....	100
7.	CAPITULO VII: FUENTES DE INFORMACIÓN	101
8.	CAPITULO VIII: ANEXOS	103

Índice de Tablas

Tabla 1.- Tabla de Tesis de Nueva Estación Intermodal de Ica.....	42
Tabla 2.- Tabla de Tesis de Estación Central de Transferencia de Lima.....	43
Tabla 3.- Tabla de Estación Intermodal de Línea 2 del Metro de Lima.....	46
Tabla 4.- Normas RNE.....	58
Tabla 5.- Ministerio de Transporte y Comunicaciones.....	59
Tabla 6.- Actores Sociales.....	60
Tabla 7.- Necesidades de los viajeros.....	75
Tabla 8.- Necesidades de Consumidores.....	76
Tabla 9.- Necesidades de los Usuarios Eventuales.....	77
Tabla 10.- Necesidades de Usuarios de Embarque.....	78
Tabla 11.- Necesidades de Usuarios de Desembarque.....	79
Tabla 12.- Necesidades de Usuarios de Administración.....	80
Tabla 13.- Programación de Áreas Comunes.....	83
Tabla 14.- Programación de Terminal Terrestre.....	84
Tabla 15.- Programación Zona Comercial.....	85
Tabla 16.- Programación Hotel.....	86
Tabla 17.- Programación Zona Sótano.....	87
Tabla 18.- Programación Suma Total.....	87

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1 .- Condiciones del Entorno Urbano Inmediato	10
Ilustración 2 .- Condiciones Urbanas de la Zonificación	11
Ilustración 3.- Esquema del actual Terminal Terrestre DIAMIRE.	13
Ilustración 4.- Condiciones Urbanas de la Zonificación	16
Ilustración 5.- Infraestructura para la Gestión	18
Ilustración 6.- Infraestructura para la Gestión	19
Ilustración 7.- Esquema de conificación de terminal actual	20
Ilustración 8.- Esquema de Zonificación de embarque y desembarque actual. .	20
Ilustración 9.- Identificación de Centros Urbanos	25
Ilustración 10.- Análisis del lugar	26
Ilustración 11.- Criterios de Análisis Locacional.....	30
Ilustración 12.- Ubicación nuevo terminal terrestre Lima Sur.....	31
Ilustración 13.- Plano de zonificación del distrito de San Juan de Miraflores.	32
Ilustración 14.- Espacios Públicos tratamientos de áreas verdes.	34
Ilustración 15.- Accesibilidad	35
Ilustración 16.- Ubicación de nuevos paraderos formales	36
Ilustración 17.- Zonificación del proyecto tesis	44
Ilustración 18.- Movilidad urbana sostenible.....	47
Ilustración 19.- Plano de ubicación del terminal terrestre de Machala	48
Ilustración 20.- Planos de Instalaciones sanitarias	51
Ilustración 21.- Gran Terminal Terrestre Plaza Norte	54
Ilustración 22.- Usuario	71
Ilustración 23.- Demanda	72
Ilustración 24.- Zonificación de Propuesta Arquitectónica	73
Ilustración 25.- Demanda	74
Ilustración 26.- Esquema de actividades y espacios de los viajeros.....	75
Ilustración 27.- Esquema de actividades y espacios de los consumidores	76
Ilustración 28.- Esquema de actividades y espacios de los usuarios eventuales	77
Ilustración 29.- Esquema de actividades y espacios de embarque.....	78
Ilustración 30.- Esquema de actividad y espacios de desembarque.....	79

Ilustración 31.- Esquema de actividades y espacios de administración	80
Ilustración 32.- Concepto.....	81
Ilustración 33.- Relación Espacial Terminal Terrestre.....	82
Ilustración 34.- Accesibilidad nuevo terminal terrestre Lima Sur.....	90
Ilustración 35.- Zonificación, primer nivel - terminal terrestre Lima Sur.....	91
Ilustración 36.- Descripción	92

Índice de Figuras

Figura 1.- Paraderos Informales Carretera Panamericana Sur Km 11.00.....	12
Figura 2.- Paraderos Informales Panamericana Sur –Puente Atocongo.....	12
Figura 3.- Ingreso de Buses	14
Figura 4.- Salida de Buses	14
Figura 5.- Fachada principal del actual Terminal terrestre Diamire.....	15
Figura 6.- Vía Auxiliar carretera Panamericana Sur.....	15
Figura 7.- Fachada principal del Terminal terrestre Diamire	21
Figura 8.- Vista 3D terminal terrestre Lima Sur.....	24
Figura 9.- Plano Topográfico.	27
Figura 10.- Plano Perimétrico.	29
Figura 11.- PLOT PLAN. Nuevo Terminal Terrestre Lima Sur.	33
Figura 12.- Vista 3D terminal terrestre Lima Sur.....	37
Figura 13.- Segundo ingreso hacia el Hotel.....	37
Figura 14.- Corte de zona de Desembarque.....	38
Figura 15.- Accesos del proyecto tesis	44
Figura 16.- Cortes del proyecto tesis	45
Figura 17.- Corte	47
Figura 18.- Fotografía de la maqueta del terminal terrestre de Machala.....	50
Figura 19.- Fotografía de la maqueta del terminal terrestre de Machala.....	50
Figura 20.- Fotografía de la maqueta del terminal terrestre de Machala.....	50
Figura 21.- Fotografía de inicio de obra del terminal terrestre de Machala	51
Figura 22.- Fotografía trabajos del terminal terrestre de Machala.....	51
Figura 23.- Fotografía interior del terminal terrestre Plaza Norte	52
Figura 24.- Gran Terminal Terrestre Plaza Norte.	53
Figura 25.- Interior Gran Terminal Terrestre Plaza Norte.....	54
Figura 26.- Valle Del Cauca - Colombia	55
Figura 27.- Valle Del Cauca - Colombia	55
Figura 28.- Terminal Central de Santiago y Terminal de Buses San Borja	56
Figura 29.- Terminal Central de Santiago y Terminal de Buses San Borja	56

CAPITULO I: INTRODUCCION

1. Realidad Problemática Actual

A mediados del año 2011 aproximadamente, según resolución directoral N°3838 - 2011 MTC/15 de fecha 07 de octubre 2011, autoriza la concesión a la empresa DIAMIRE SRLTDA, para el terminal terrestre Atocongo, como infraestructura complementaria del transporte terrestre interprovincial a escala nacional. Con vigencia hasta el 28 Feb.-2015, actualmente la resolución de autorización ya venció. Dicha empresa se encarga de la concesión del transporte interprovincial, la cual encuentra ubicada en la carretera Panamericana Sur km 11.00, la cual muestra una problemática de inadecuadas e insuficientes condiciones urbanas, en la zona 06 sector 02, distrito San Juan de Miraflores, generando un crecimiento del comercio informal y caos vehicular.

También se ve incrementar el nivel de congestión vehicular en las denominadas horas punta; con problemas vinculados con el tránsito vehicular en el ingreso/ salida de buses del terminal, dando como resultado la paralización temporal del tránsito, porque estos vehículos no pueden maniobrar libremente por la vía pública, debido que carecen del espacio adecuado y necesario.

El actual terminal terrestre DIAMIRE, es esencialmente precario, con instalaciones pocos acondicionadas, con una infraestructura arquitectónica insuficiente, con un mal equipamiento, escasas condiciones urbanas y adolecen de un estudio de impacto vial que se ajuste a los estándares nacionales; generando pérdida de competitividad, al distrito San Juan de Miraflores, en estos últimos años.

En resumen, las causas del problema son:

- Inadecuadas e insuficientes condiciones del entorno urbano inmediato.
- Inadecuadas condiciones urbanas de la zonificación.
- Inadecuadas condiciones de interconexión vial para diferentes líneas de transporte.

- Inadecuadas e insuficientes infraestructura arquitectónica para la gestión logística del transporte interprovincial.

Ocasionando los siguientes problemas como:

- Deficiente servicio del terminal terrestre.
- Incremento de una demanda insatisfecha.
- Congestión vehicular.
- Incremento del ruido en el entorno urbano
- Deterioro de atmosfera emisión de contaminantes.

Generando una pérdida de competitividad en San Juan de Miraflores.

Se han identificado las causas del problema, considerando principalmente al usuario e infraestructura arquitectónica en el terminal Diamire, haciendo un reconocimiento y observando las características propias del lugar.

1.1. Análisis de causa-efecto (árbol del problema) (ver anexo 1).

El problema central del presente proyecto tesis es:

Inadecuadas e insuficientes condiciones urbanas, para el desarrollo comercial, en la zona 06 sector 02, distrito San Juan de Miraflores, inadecuada e insuficiente infraestructura arquitectónica del terminal terrestre DIAMIRE, en los últimos años.

1.2. Descripción de la Realidad Problemática

1.2.1. Análisis de causa-efecto: (Árbol de problemas) (ver anexo 1)

El problema central de la presente tesis está dado por las: inadecuadas e insuficientes condiciones urbanas, hacia el desarrollo de una zona comercial, en la zona 06 sector 02, distrito San Juan de Miraflores e insuficiente infraestructura arquitectónica del terminal terrestre DIAMIRE, en los últimos 7 años, por las siguientes causas:

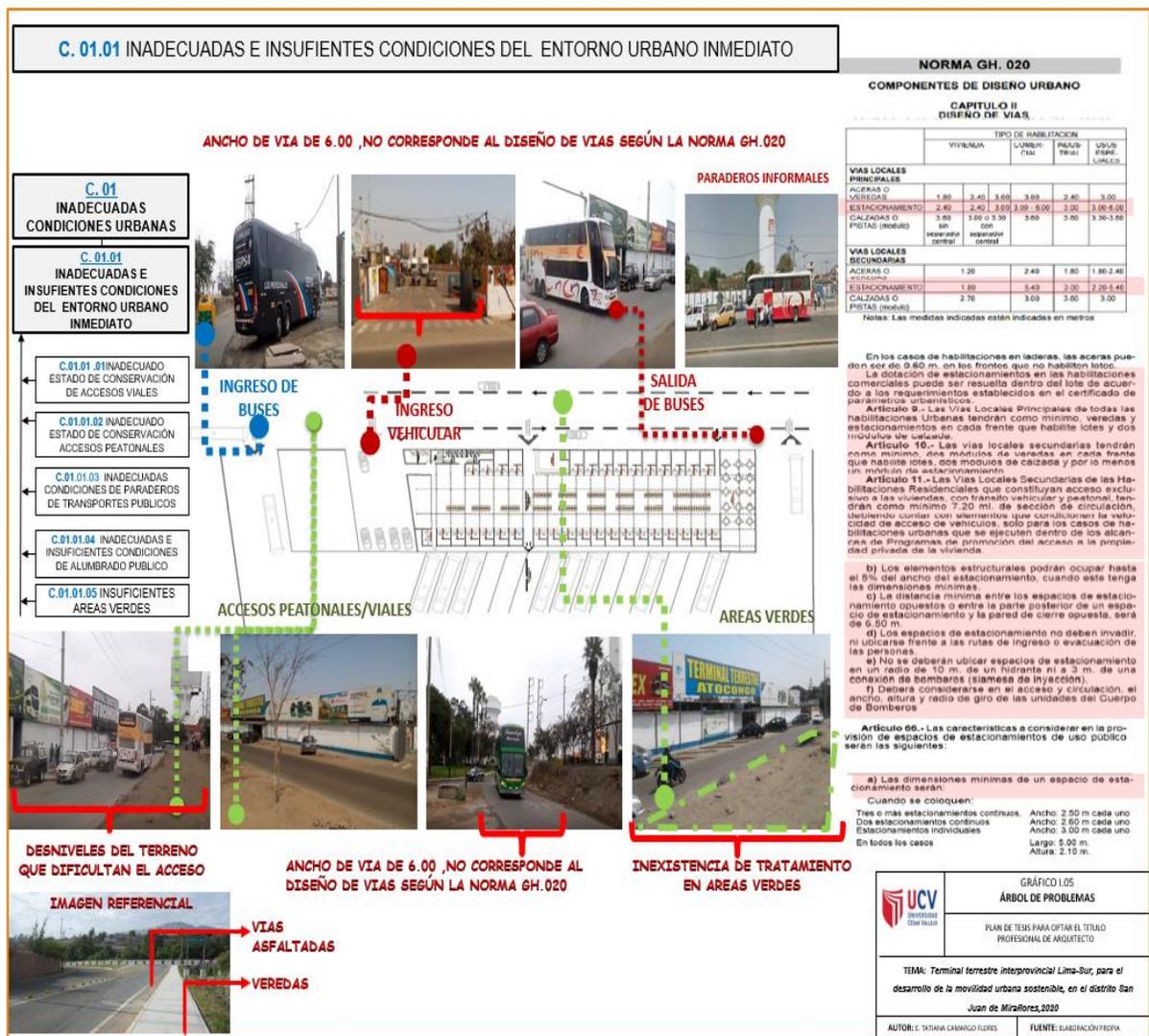


Ilustración 1.- Condiciones del Entorno Urbano Inmediato

Fuente elaboración propia.

1.2.2. Problema específico 1

Inadecuadas e insuficientes condiciones urbanas.

(Incumplimiento RNE Norma A.110-capítulo II-artículo 3// RNC Título I plan de zonificación)

1.2.2.1. Inadecuadas e insuficientes condiciones del entorno urbano inmediato

- a) Inadecuado estado de conservación de accesos viales.
- b) Inadecuadas e insuficientes condiciones del entorno urbano inmediato
- c) Inadecuado estado de conservación accesos peatonales.
- d) Inadecuadas condiciones de paraderos de transportes públicos.
- e) Inadecuadas e insuficientes condiciones de alumbrado público.
- f) Insuficientes áreas verdes.



Figura 1.- Paraderos Informales Carretera Panamericana Sur Km 11.00

Fuente: Elaboración propia



Figura 2.- Paraderos Informales Panamericana Sur –Puente Atocongo.

Fuente: Elaboración propia.

Debido a que existen actualmente paraderos informales en las áreas cercanas del Terminal DIAMIRE, esta problemática que afecta y pone en riesgo a los usuarios generando caos y desorden, que podría tener consecuencias negativas en la fluidez del transporte y riesgos a los usuarios, por lo mismo es necesario identificar estos puntos de paraderos informales, para el tratamiento de entorno urbano inmediato del futuro proyecto Nuevo terminal terrestre Lima-Sur.

Con la presente propuesta se busca realizar un ordenamiento de los paraderos a lo largo del Eje Av. Mariano Pastor Sevilla hasta la Carretera Panamericana Sur, que se generaran con el Nuevo terminal terrestre Lima – Sur.



Ilustración 3.- Esquema del actual Terminal Terrestre DIAMIRE.

Fuente: Elaboración propia



Figura 3.- Ingreso de Buses

Fuente: Elaboración propia

Las presentes condiciones arquitectónicas inadecuadas e insuficientes, hacen que el actual terminal terrestre Diamire, no cumpla según reglamento con un ancho mínimo para ingreso y salida de buses, así como también con una delimitación clara y con señalización para evitar así, riesgos y accidentes a los usuarios. Así como también en ancho mínimo de la vía de acceso la vía auxiliar de la Panamericana Sur, teniendo un ancho de vía de 6.00 mt, que es insuficientes para buses de viajes interprovinciales.



Figura 4.- Salida de Buses

Elaboración propia.



Figura 5.- Fachada principal del actual Terminal terrestre Diamire.

Fuente: Elaboración propia

Se muestra una inexistencia un tratamiento urbano ambiental, ya que es necesario una proyección urbano ambiental sostenible, por su impacto en un terminal terrestre.



Figura 6.- Vía Auxiliar carretera Panamericana Sur

Fuente: Elaboración propia

1.2.2.2. Inadecuadas condiciones urbanas de la zonificación

- a) Inadecuada zonificación para la densidad población
- b) Baja rentabilidad del uso del suelo.

C.01.02 INADECUADAS CONDICIONES URBANAS DE LA ZONIFICACION

C.01 INADECUADAS CONDICIONES URBANAS

C.01.02 INADECUADAS CONDICIONES URBANAS DE LA ZONIFICACION

C.01.02.01 INADECUADA ZONIFICACION PARA LA DENSIDAD POBLACION

C.01.02.02 BAJA RENTABILIDAD DEL USO DEL SUELO

OTROS TIPOS TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS POR VIA TERRESTRE

	RDB	ROM	RDA	RT	RY	RZ	CM
TRANSPORTE URBANO							X
TRANSPORTE INTERPROVINCIAL							R
TRANSPORTE INTERURBANO							X
GALERIAS COMERCIAL							X
CENTROS COMERCIALES							X

CUADRO DE COMPATIBILIDAD DE USO
FUENTE: Ordenanza N°1084-MML.

CONCLUSIONES

USO ACTUAL
EL USO QUE SE LE DA A LA ZONA ES COMERCIO

SEGÚN PLANO DE ZONIFICACION
SEGÚN PLANO DE ZONIFICACION ES USO RDM

EVIDENCIA ARBITRIOS (TUO LEY DE TRIBUTACION MUNICIPAL DSN 116-2001EF)
SEGÚN LAS EVIDENCIAS SE MUESTRA IMPUESTO PREDIAL USO COMERCIO

ZONIFICACION DEL DISTRITO DE SAN JUAN DE MIRAFLORES
Fuente :Ordenanza N° 1084- Ordenanza N°1015.

CONDICIONES URBANAS DE LA ZONIFICACION

UBICACION DEL PROYECTO

LA ZONIFICACION ES COMPATIBLE PARA EL USO CULTURAL DE ACUERDO AL CUADRO DE COMPATIBILIDAD SEGÚN ZONIFICACION Y ORDENANZA N° 1084-MML.

INDICE DE USOS PARA LA UBICACION DE ACTIVIDADES URBANAS

X UBICACION CONFORME
R ACTIVIDADES SOLO PARA OFICINAS OFICINAS COMERCIALES Y ADMINISTRATIVAS

RNE VIVIENDA, CONSTRUCCION Y SANEAMIENTO

DECRETO SUPREMO CAPITULO II PLAN DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL

5.La política general de uso, explotación y ocupación sostenible del suelo ,sobresuelo y sub suelo de la jurisdicción provincial.

7.La organización físico-espacial de las actividades económicas ,sociales y político – administrativas.

11.El programa de Inversiones Urbanas y las oportunidades de negocios para la atención de requerimientos para el desarrollo.

IDENTIFICACION DE TERMINALES TERRESTRES DE TRANSPORTE DE PERSONAS AUTORIZADOS POR MTC

FORMALES AUTORIZADO POR MTC DGTT

FORMALES AUTORIZADO POR MTC DGTT

INFORMALES

INFORMALES

INFORMALES

1.TERMINAL ATOCONGO DIAMIRE. MTC

2.TERMINAL EXPRESSO PALOMINO. MTC

3.TERMINAL FLORES HER. MTC

1.T. INFORMALES

2.T. INFORMALES

3.T. INFORMALES

PASAJEROS/día 464,544

El distrito se encuentra ubicado al sur de Lima Metropolitana y es uno de los 43 distritos de la provincia de Lima, departamento de Lima. Cuenta con una superficie de 35,46 km2 y tiene una altitud media de 143 msnm. Se fundó el 11 de mayo de 1971, adquiriendo la categoría de distrito el 1 de junio de 1983 a través de la Ley N° 23695. En la ilustración 1 se muestra la ubicación del distrito.

RNE, reglamento nacional de edificaciones

SUB-CAPITULO II TERMINALES TERRESTRES

Artículo 5.- Para la localización de terminales terrestres se considerará lo siguiente:

- a) Su ubicación deberá estar de acuerdo a lo establecido en el Plan Urbano.
- b) El terreno deberá tener un área que permita albergar en forma simultánea al número de unidades que puedan maniobrar y circular sin interferir unas con otras en horas de máxima demanda.
- c) El área destinada a maniobras y circulación debe ser independiente a las áreas que se edifiquen para los servicios de administración, control, depósitos, así como servicios generales para pasajeros.
- d) Deberán presentar un Estudio de Impacto Vial e Impacto Ambiental.
- e) Deberán contar con áreas para el estacionamiento y guardiamina de vehículos de los usuarios y de servicio público de taxis dentro del perímetro del terreno del terminal.

USO ACTUAL COMERCIO ,EN EL PLANO DE ZONIFICACION DE LA MUNICIPALIDAD APARECE COMO RDM Y LOS DOCUMENTOS DE ARBITRIOS ES USO COMERCIO.

AUTOR: E. TATIANA CARRASCO FLORES

FUENTE: ELABORACION PROPIA

Ilustración 4.- Condiciones Urbanas de la Zonificación

Fuente elaboración propia.

1.2.3. Problema específico 2

Inadecuadas e insuficientes infraestructura arquitectónica para la gestión logística de transporte interprovincial. (Incumplimiento RNE Norma A.110-sub. capítulo II-Artículo 6)

1. Inadecuadas zonas de embarque y desembarque.
2. Inadecuados espacios para patio de maniobras y mantenimiento de buses.
3. Inadecuados espacios para atención al cliente.
4. Inadecuados espacios para locales comerciales.
5. Inadecuados espacios para servicios complementarios.
6. Inadecuados espacios para zona administrativa.
7. Inadecuados espacios para sala de espera del personal.
8. Inadecuados espacios para monitoreo de buses.
9. Inadecuados espacios para estacionamiento vehicular.

C.02 INADECUADAS E INSUFICIENTES INFRAESTRUCTURA ARQUITECTÓNICA PARA LA GESTIÓN LOGÍSTICA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

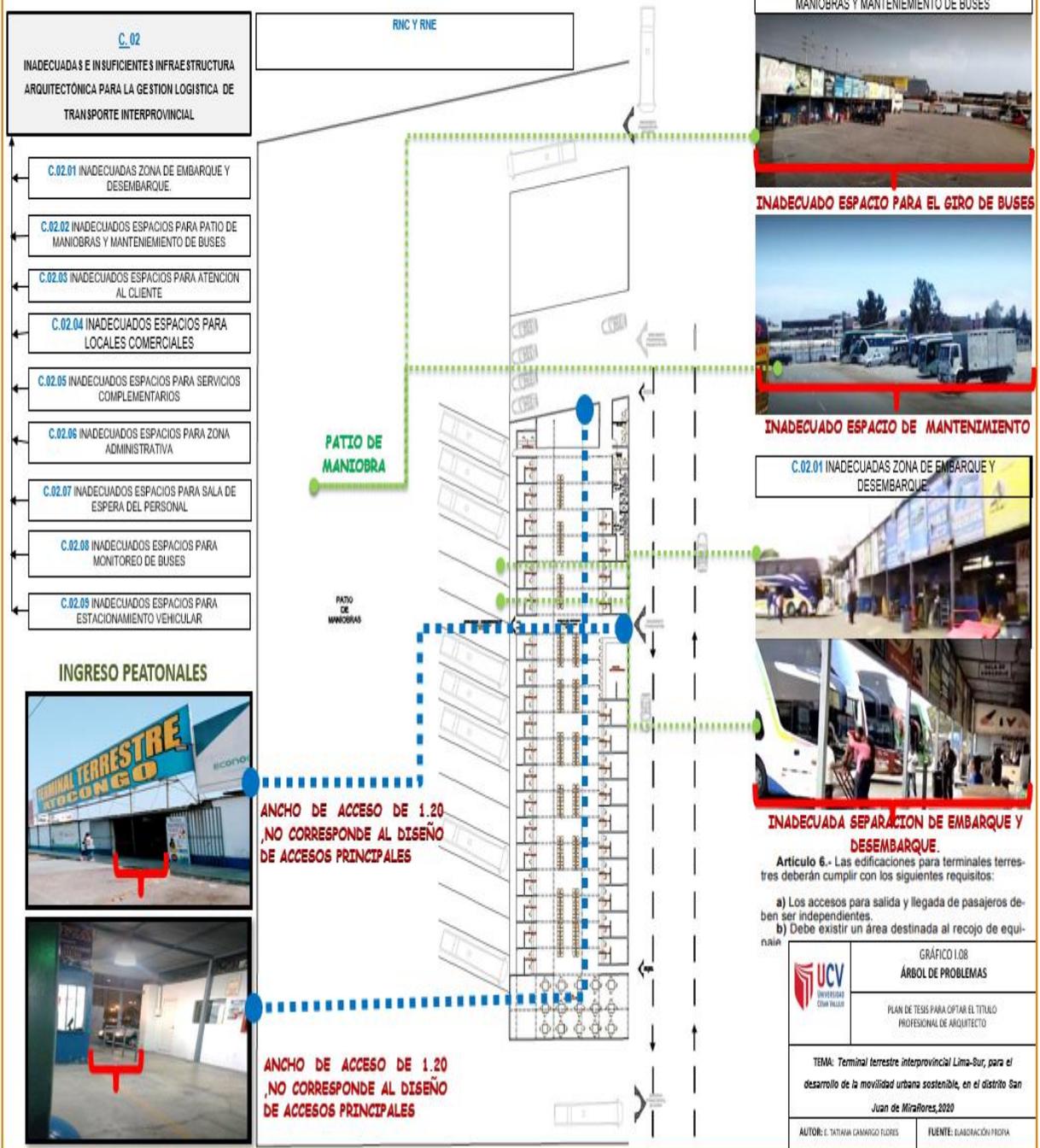


Ilustración 5.- Infraestructura para la Gestión

Fuente elaboración propia.

C. 02 INADECUADAS E INSUFICIENTES INFRAESTRUCTURA ARQUITECTÓNICA PARA LA GESTIÓN LOGÍSTICA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

C. 02
INADECUADAS E INSUFICIENTES INFRAESTRUCTURA ARQUITECTÓNICA PARA LA GESTIÓN LOGÍSTICA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

C.02.01 INADECUADAS ZONA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE.

C.02.02 INADECUADOS ESPACIOS PARA PATIO DE MANIOBRAS Y MANTENIMIENTO DE BUSES

C.02.03 INADECUADOS ESPACIOS PARA ATENCIÓN AL CLIENTE

C.02.04 INADECUADOS ESPACIOS PARA LOCALES COMERCIALES

C.02.05 INADECUADOS ESPACIOS PARA SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

C.02.06 INADECUADOS ESPACIOS PARA ZONA ADMINISTRATIVA

C.02.07 INADECUADOS ESPACIOS PARA SALA DE ESPERA DEL PERSONAL

C.02.08 INADECUADOS ESPACIOS PARA MONITOREO DE BUSES

C.02.09 INADECUADOS ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO VEHICULAR

C.02.04 INADECUADOS ESPACIOS PARA LOCALES COMERCIALES

INADECUADAS ÁREAS MÍNIMAS REQUERIDAS PARA LA ATENCIÓN AL PÚBLICO Y NO CUENTA CON UN ÁREA ESPECÍFICA DE RECEPCIÓN DE ENCOMIENDAS Y VENTA DE BOLETOS ASÍ COMO DE ATENCIÓN DE CONSULTAS.

INADECUADA UBICACIÓN DE LOS S.S.HH. NO CUENTA CON S.S.HH. ACCESIBLES PARA TODAS (PERSONAS CON HABILIDADES DIFERENTES)

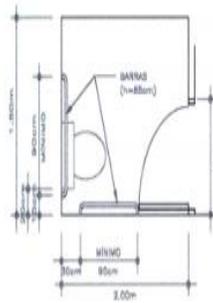
Artículo 7.- Las edificaciones para terminales terrestres, estarán provistas de servicios sanitarios según lo que se establece a continuación:

Según el número de personas	Hombres	Mujeres
De 0 a 100 personas	1L, 1u, 1i	1L, 1i
De 101 a 200	2L, 2u, 2i	2L, 2i
De 201 a 500	3L, 3u, 3i	3L, 3i
Cada 300 personas adicionales	1L, 1u, 1i	1L, 1i

L = lavatorio, u = urinario, i = inodoro

Los servicios higiénicos estarán sectorizados de acuerdo a la distribución de las salas de espera de pasajeros.

Adicionalmente deben proveerse servicios sanitarios para el personal de acuerdo a la demanda para oficinas, para los ambientes de uso comercial como restaurantes o cafeterías y para personal de mantenimiento.



C.02.03 INADECUADOS ESPACIOS PARA ATENCIÓN AL CLIENTE

INADECUADO ESPACIO DE ATENCIÓN AL PÚBLICO Y RECEPCIÓN DE ENCOMIENDA



C.02.05 INADECUADOS ESPACIOS PARA SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

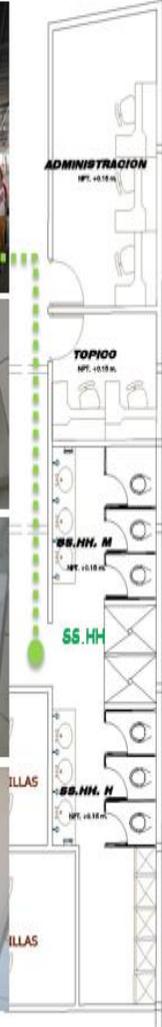


	GRÁFICO 1.08 ÁRBOL DE PROBLEMAS
	PLAN DE TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO
TEMA: Terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, en el distrito San Juan de Miraflores, 2020	
AUTOR: E. TATIANA CAMARGO FLORES	FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Ilustración 6.- Infraestructura para la Gestión

Fuente elaboración propia.

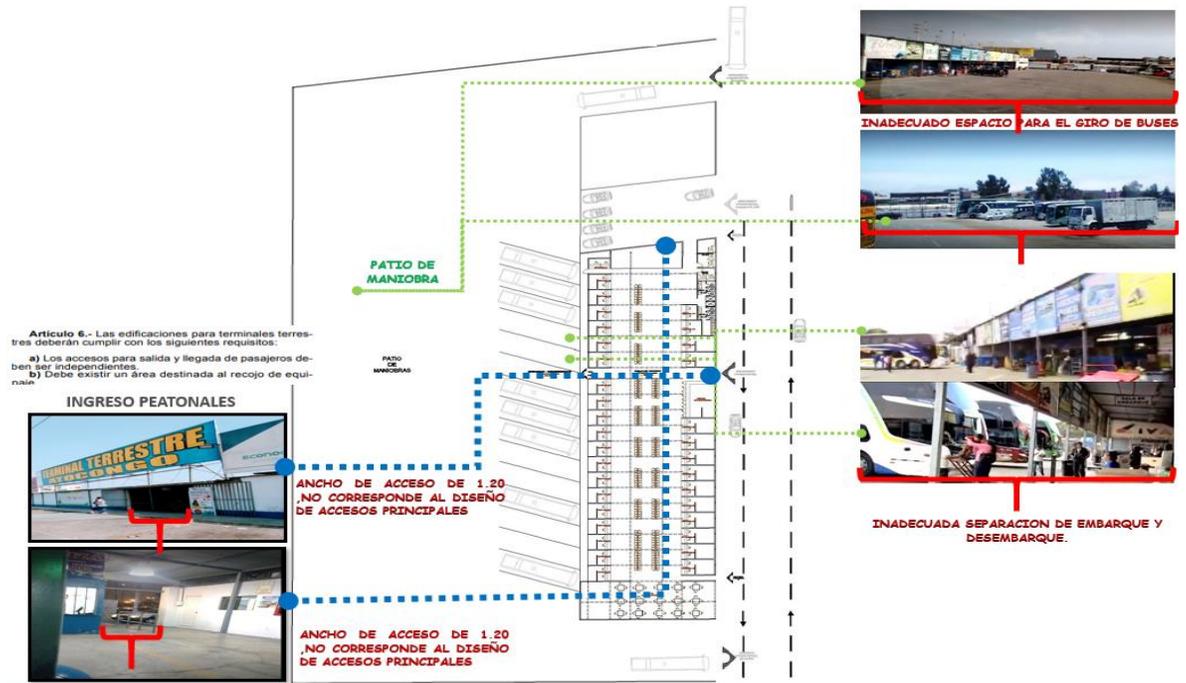


Ilustración 7.- Esquema de configuración de terminal actual

Fuente Elaboración propia.

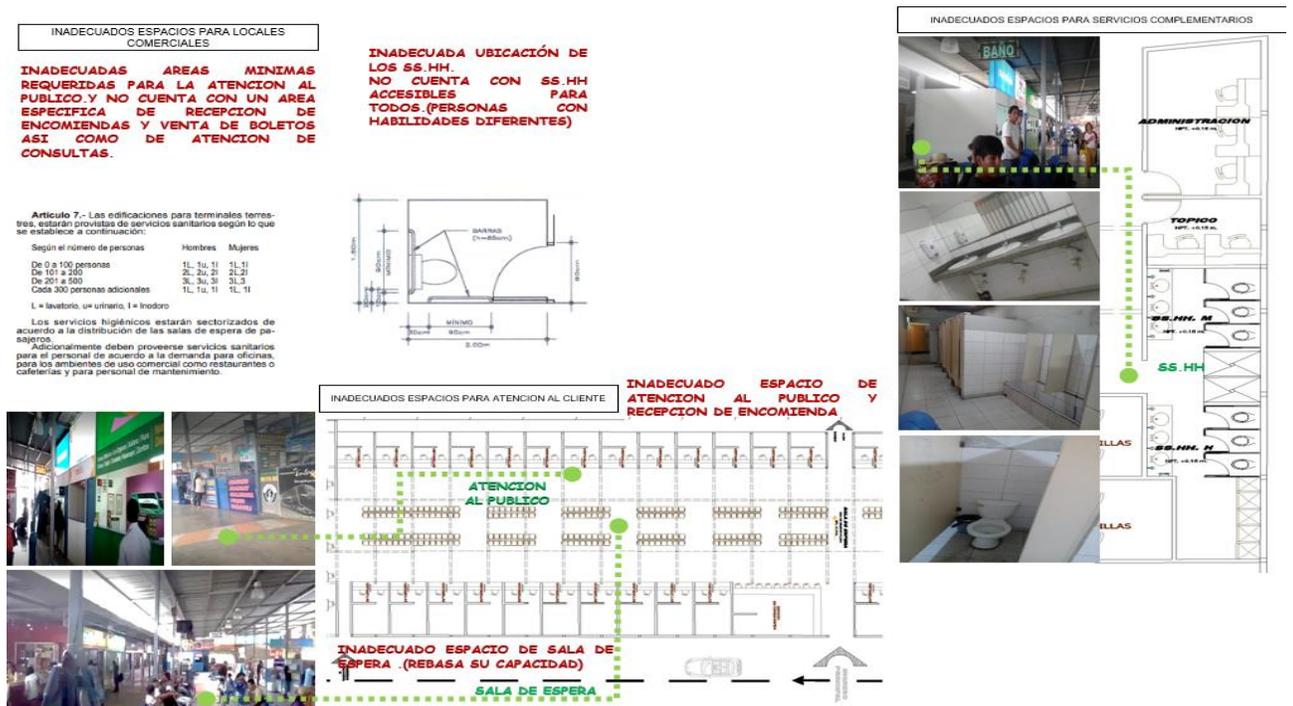


Ilustración 8.- Esquema de Zonificación de embarque y desembarque actual.

Fuente Elaboración propia.

Por conclusión la presente investigación del terminal actual terrestre Diamire se encuentra el problema general de inadecuadas e insuficientes condiciones urbanas arquitectónicas del terminal terrestre Diamire, zona 06 distrito San Juan de Miraflores, hacia el desarrollo de uso de un suelo comercial y gestión logística del transporte interprovincial, en los últimos años, generando pérdida de competitividad del distrito.



Figura 7.- Fachada principal del Terminal terrestre Diamire

Fuente: Elaboración propio.

2. CAPITULO II: OBJETIVOS DE LA PROPUESTA URBANO ARQUITECTÓNICA

2.1. Objetivo General

Desarrollar el acondicionamiento urbano ambiental, y uso de suelo comercial en la Zonal N°-23A, distrito san juan de Miraflores, mediante el proyecto arquitectónico nuevo terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, hacia el progreso de la gestión logística de transporte interprovincial, ubicado en km 14.085 carretera Panamericana Sur, con el objetivo de lograr mayor de competitividad del distrito. Logrando espacios para la gestión logística del transporte interprovincial el cual optimizará los tiempos de flujos de pasajeros y carga.

2.2. Objetivo específico (árbol de las soluciones) (ver anexo 2)

O.E 01.- Desarrollar el acondicionamiento urbano, para la nueva zonificación para potencializar las actividades comerciales.

1. Desarrollar condiciones del entorno urbano.
 - a) Proyectar el mejoramiento:
 1. Sección vial
 2. Sección peatonal
 3. Paraderos de transportes públicos.
 4. Alumbrado público.
 5. Espacios para áreas verdes.
2. Desarrollar condiciones urbanas del uso del suelo y zonificación.
 - a) Desarrollar lineamientos de:
 1. Zonificación para la densidad población
 2. Rentabilidad del uso del suelo
3. Desarrollar las condiciones de interconexión vial para diferentes líneas de transporte.
 - a) Proyectar el mejoramiento de interconexión de:

1. Vías cercanas.
2. Transporte urbano.
3. Transporte interprovincial.

O.E 02.- Proyectar una terminal terrestre interprovincial Lima-Sur del MTC DGTT para las actividades de gestión de pasajeros y carga. Diseñar espacios adecuados para:

1. Zona embarque y desembarque.
2. Patio de maniobras, mantenimiento de los buses.
3. Atención al cliente.
4. Locales comerciales.
5. Servicios complementarios.
6. Zona administrativa.
7. Sala de espera del personal.
8. Monitoreo de buses.
9. Estacionamiento vehicular.

Estos fines específicos tienen como único fin lograr mayor competitividad del distrito San Juan de Miraflores. Con el acondicionamiento urbano ambiental, y uso de suelo comercial, mediante el proyecto arquitectónico terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para la gestión logística de transporte interprovincial, ubicado en km 14.085 carretera Panamericana Sur, para lograr mayor de competitividad del distrito.

La propuesta arquitectónica buscara cubrir las necesidades del usuario, mejorando sustancialmente el aspecto económico, social y recreacional, con este equipamiento se busca ordenar la relación entre espacio público y usuario. La concepción urbano arquitectónica seria la ubicación en km 14.085 Carretera Panamericana Sur, paralela Av. Pedro Miotto N°450, 450 y esquina Calle S/n, distrito S.J.M.; de área de 16,796.06 m², aledaño al parque zonal

Huayna Cápac; donde se realizarán las actividades de transporte interprovincial, para descongestionar áreas urbanas (Plan metropolitano de desarrollo urbano, 2015, pag.37). La propuesta Urbana – Arquitectónica está vinculada al modelo de desarrollo urbano Ambiental de Lima – Sur.



Figura 8.- Vista 3D terminal terrestre Lima Sur

Fuente: Elaboración propia.

3. CAPITULO III: ASPECTOS GENERALES

3.1. Ubicación

Se localiza en el distrito San Juan de Miraflores, zona N°23-A zona 02, ubicado en Lima Metropolitana zona Sur, en la franja costera desértica del litoral central peruano sobre una dilatada llanura aluvial configurada por el Rio Rímac, Cuenta con una superficie de 23.98 km² y altitud media de 141 m s.n.m. ubicada a los 12°09'05" latitud sur y a los 76°58'12" longitud oeste meridiano de Greenwich y altitud 141 m.s.n.m. El área urbana esta ocupa actualmente 404 000 hab., con una densidad de 14 813,14 hab./km².

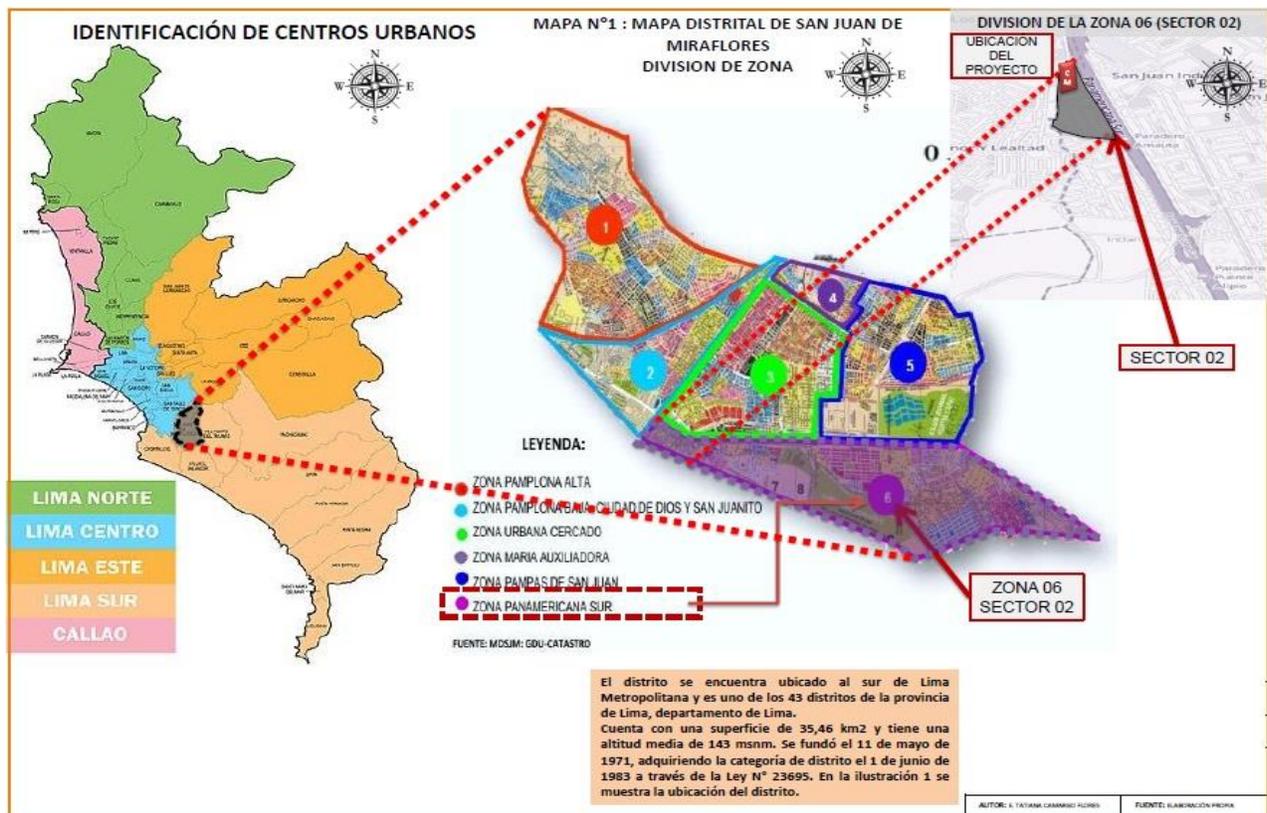


Ilustración 9.- Identificación de Centros Urbanos

Fuente: Elaboración propia

ANALISIS DEL LUGAR

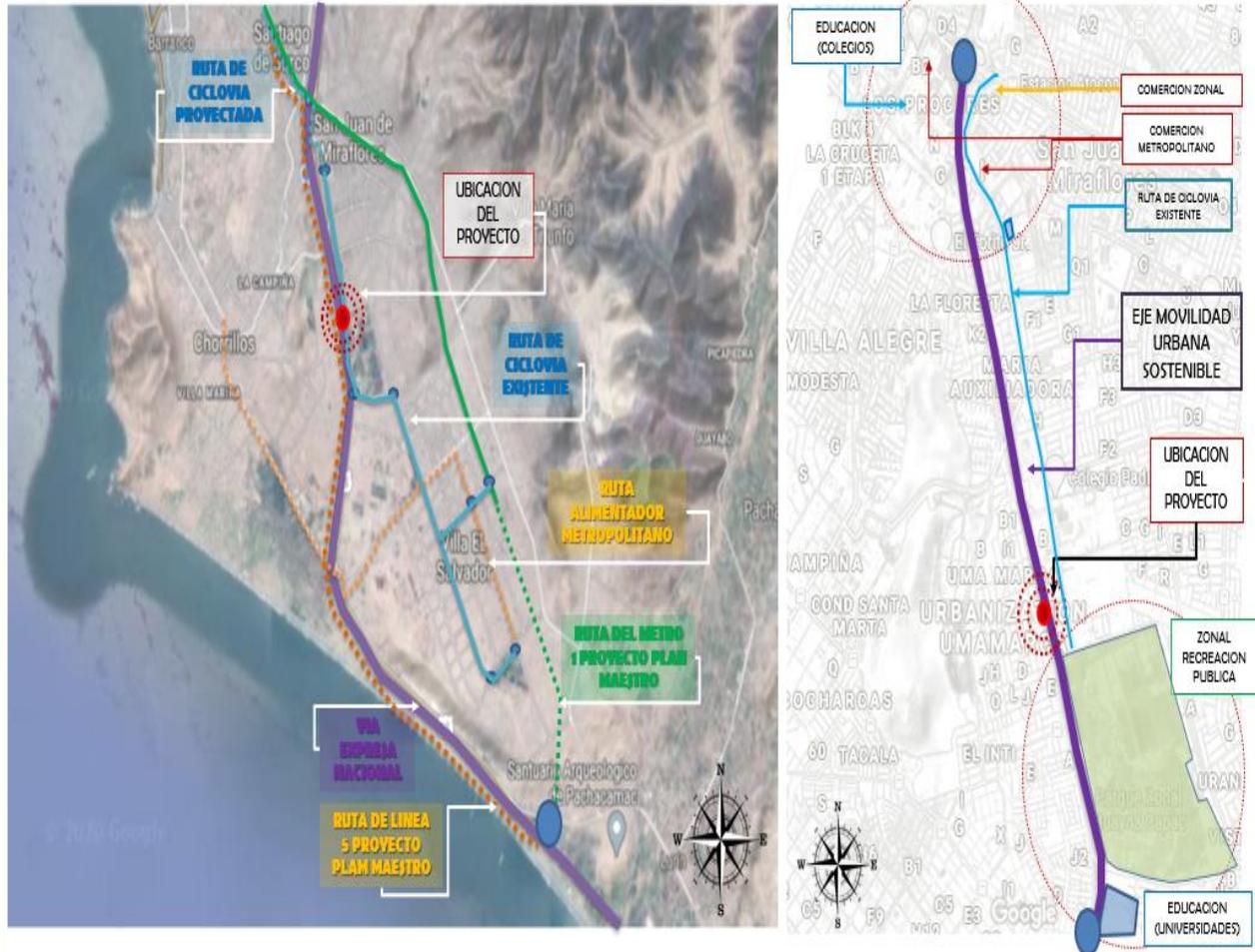


	GRÁFICO 1.30 MATRIZ DE ANTECEDENTES
	PLAN DE TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO
TEMA: Terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, en el distrito San Juan de Miraflores, 2020	
AUTOR: E. TATIANA CAMARGO FLORES	FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Ilustración 10.- Análisis del lugar

Fuente: Elaboración propia

La ubicación del proyecto es la Panamericana Sur km 14.085, paralelo Av. Pedro Miotta N°450 y esquina Calle S/n, distrito San Juan de Miraflores, el entorno principal se encuentra la urbanización Umamarca al frente, por la parte derecha almacenes Backus, al lado izquierdo con complejo Biotecnológico parque N°23 y posterior por Av. Pedro Miotta la empresa Electro Perú.

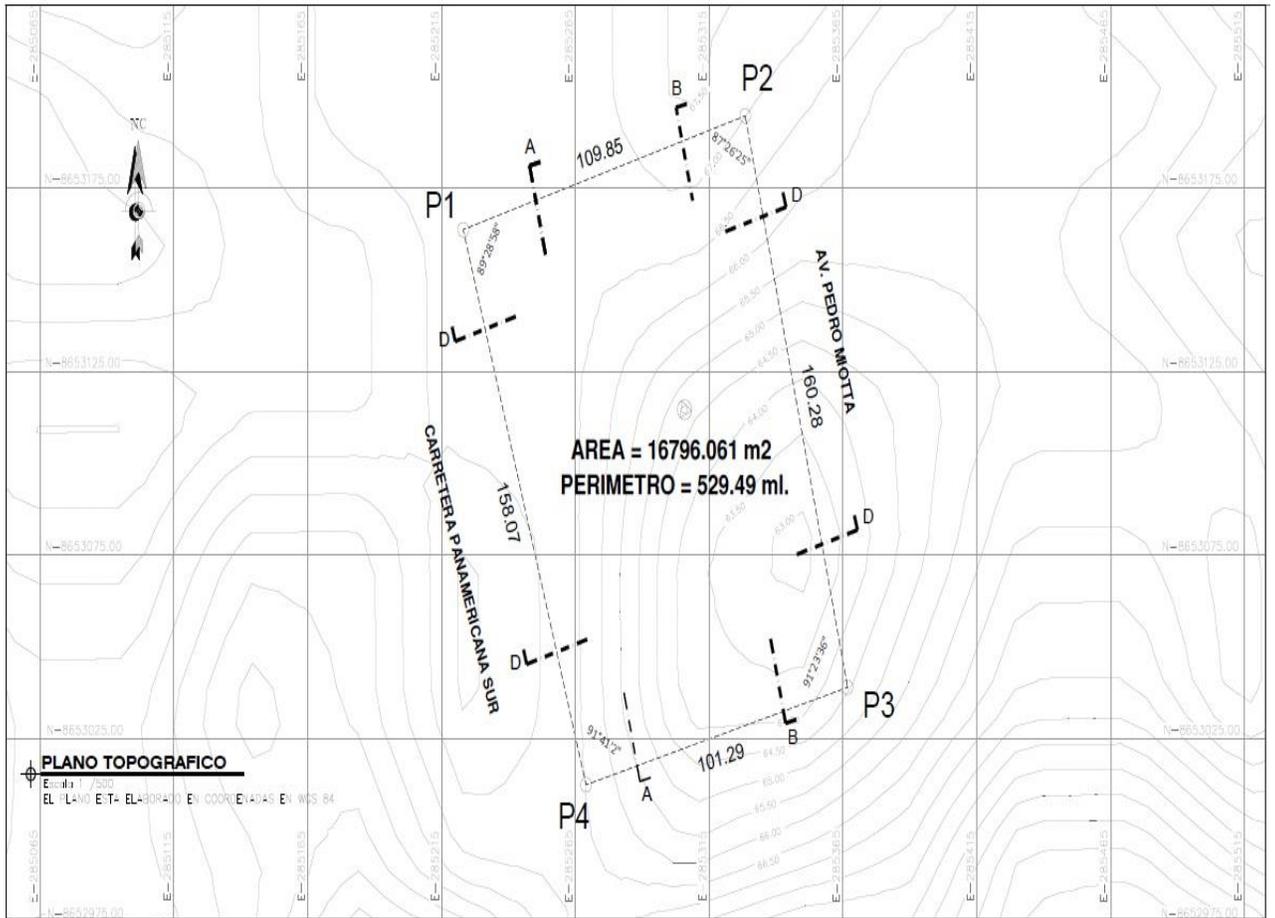


Figura 9.- Plano Topográfico.

Fuente: Elaboración propia

- **Propietario:** Ministerio Energía - Minas, almacenes archivos en general.
- **Ubicación:**
 - Departamento – Provincia: Lima
 - Distrito: San Juan de Miraflores
 - Localización: Vía auxiliar Panamericana Sur Km 14.085

- Nombre de vía: carretera Panamericana sur
- Zonificación RDM
- **Medidas perimétricas:**
 - Frente: Carretera Panamericana Sur, línea recta de un (01) tramo de 158.07 ml.
 - Por la derecha: Calle s/nombre, línea recta (01) tramo de 160.28 ml.
 - Por la izquierda: Complejo Biotecnológico parque N°23, línea recta de un (01) tramo de 101.29 ml.
 - Fondo: Av. Pedro Miotta, línea recta (01) tramo de 160.28 ml.
 - Perímetro de lote: El presente terreno encierra un perímetro de 529.49 ml (Quinientos veintinueve con 49/100 metros lineales).
- **Área del lote:** Las medidas descritas encerradas para el perímetro, comprende una superficie de área de 16,796.06 m² (Dieciséis mil setecientos noventa y seis con 06/100 metros cuadrados).
- **Ángulos internos del lote:** El lote se divide en 5 tramos, con la intersección de dos tramos se crean los respectivos ángulos internos:
 - Vértice (P1): Tramo P1-P2, con un ángulo de 89°28'58"
 - Vértice (P2): Tramo P2-P3, con un ángulo de 87°26'25"
 - Vértice (P3): Tramo P3-P4, con un ángulo de 91°23'36"
 - Vértice (P4): Tramo P5-P6, con un ángulo de 91°41'2"

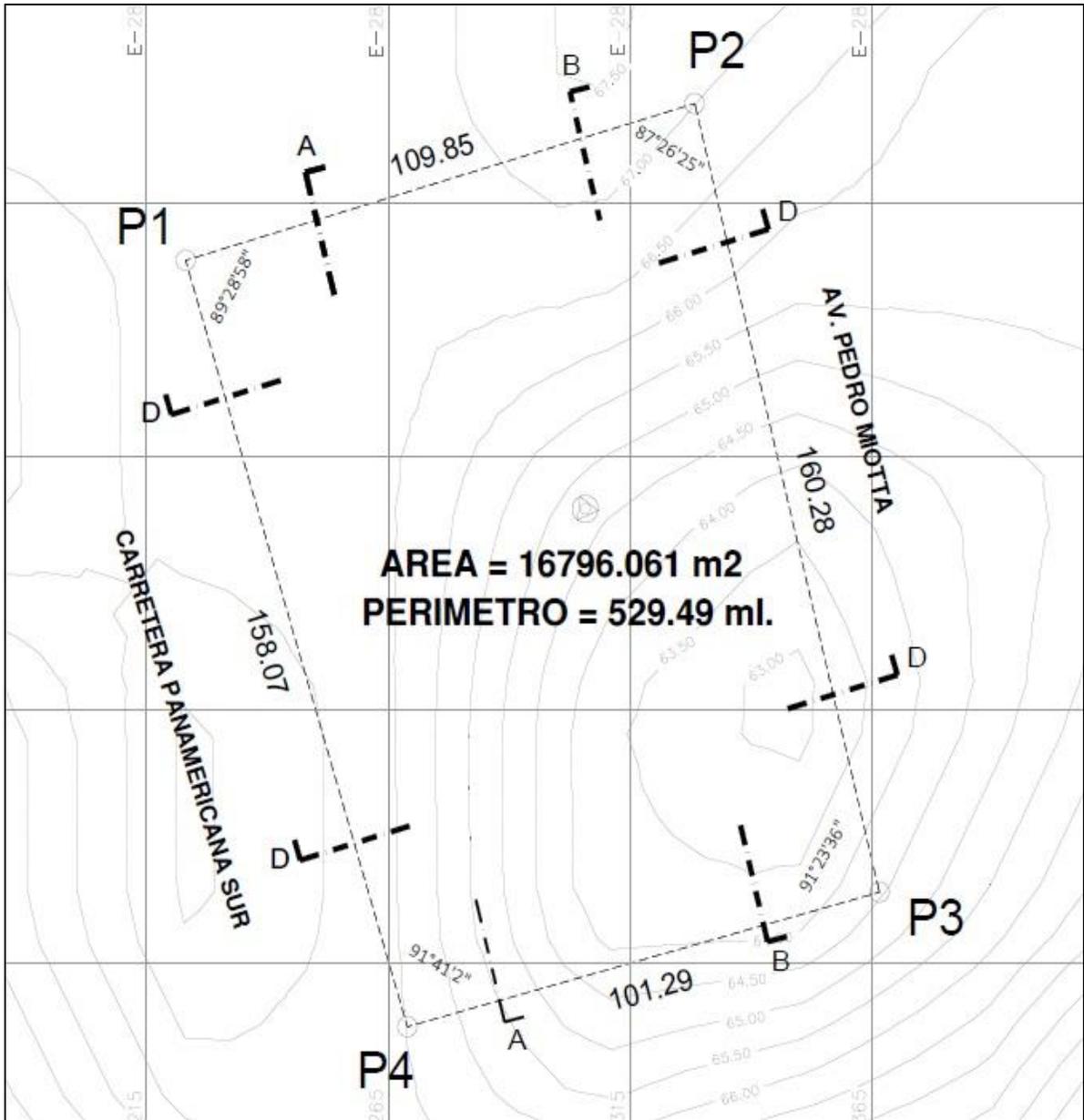


Figura 10.- Plano Perimétrico.

Fuente: Elaboración propia

3.2. Características del Área de Estudio (Síntesis del Análisis del Terreno).

El predio ubicado en la Panamericana Sur km 14.085, paralelo Av. Pedro Miotta N°450 y esquina Calle S/n, distrito San Juan de Miraflores, de forma Rectangular y pendiente con menos del 1% en su tramo longitudinal, de propiedad del Ministerio de Energía - Minas, almacenes de archivos en general, debidamente

inscrita ante SUNARP. La Nueva Estación Intermodal del MTC está rodeado de áreas de clasificación Comercial, además de un conglomerado urbano.



Ilustración 11.- Criterios de Análisis Locacional

Fuente elaboración propia.

3.3. Análisis del entorno.

Localización y Ubicación del Inmueble para intervenir.

El terreno destinado para la construcción del nuevo terminal de transporte terrestre interprovincial Lima-Sur del MTC, ubicado en San Juan de Miraflores en Km 14.085 Carretera Panamericana Sur. Actualmente está sin construir, su entorno próximo se encuentra así:

- **Frente:** Carretera Panamericana Sur, línea recta de un (01) tramo de 158.07 ml., con un muro perimétrico propio.
- **Derecha:** Calle s/nombre, línea recta (01) tramo de 160.28 ml. con un muro perimétrico propio.
- **Izquierda:** Colinda con el complejo Biotecnológico parque N°23, línea recta de un (01) tramo 101.29 ml. y un muro perimétrico propio.
- **Por la Fondo:** Colinda con la Av. Pedro Miotta, línea recta (01) tramo 160.28 ml. con un muro perimétrico propio
- **Perímetro de lote:** El presente terreno encierra un perímetro de 529.49 ml (Quinientos veintinueve con 49/100 metros lineales).

No cuenta con ningún tipo de zonificación distrital, solo se puede identificar su actual uso OU (Otros Usos)- Plan de Acondicionamiento Territorial de la Provincia-Región Lima.



Ilustración 12.- Ubicación nuevo terminal terrestre Lima Sur.

Fuente: Elaboración propia.

3.4. Zonificación - Uso de suelo

El plano de la zonificación proporcionado por la Municipalidad San Juan de Miraflores, el terreno se ubica en una zonificación OU, industria liviana.

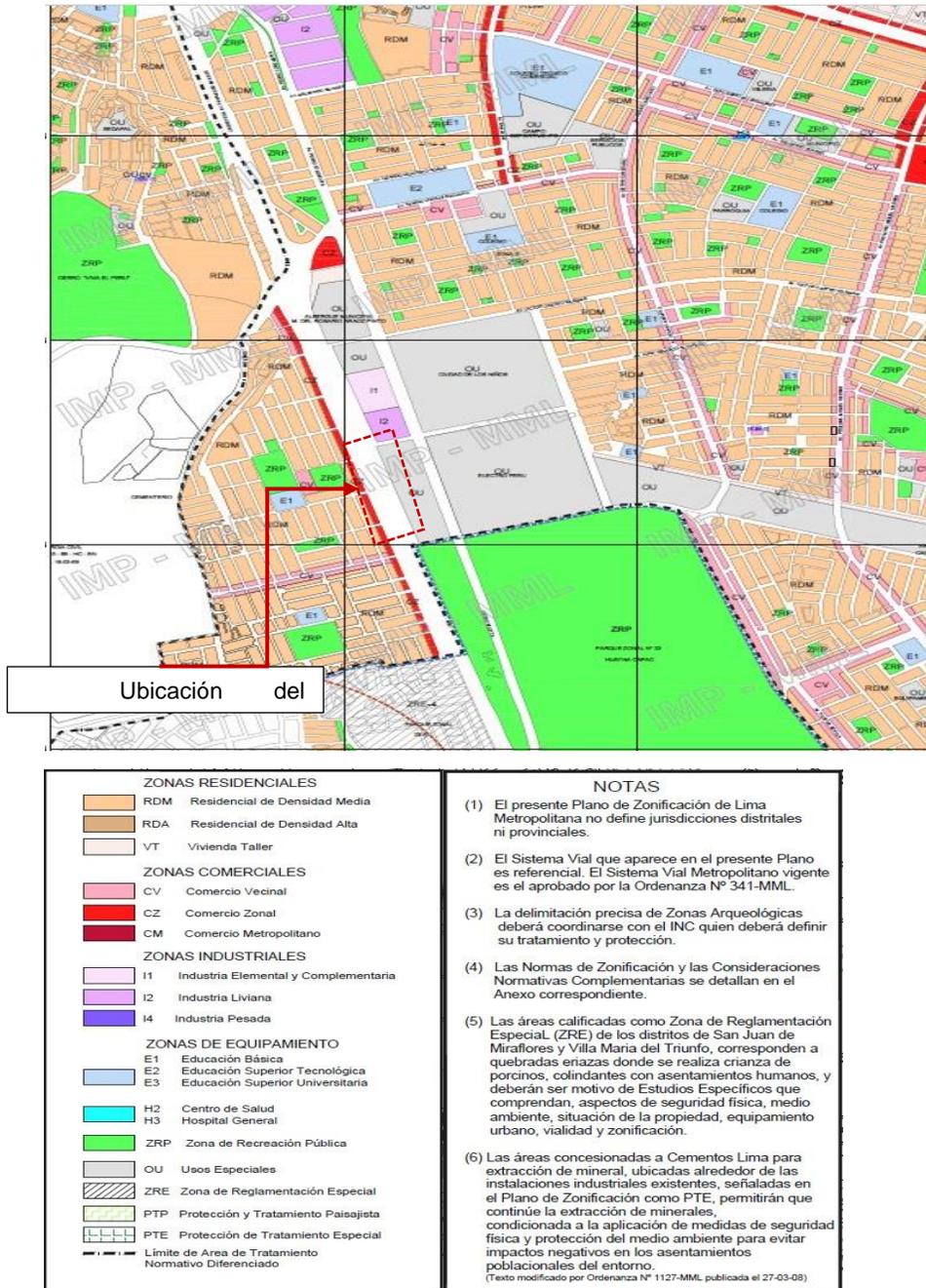


Ilustración 13.- Plano de zonificación del distrito de San Juan de Miraflores.

Fuente: Reajuste Integral de la Zonificación de los Usos del Suelo de Lima Metropolitana
Ordenanza n° 620-MML



Figura 11.- PLOT PLAN. Nuevo Terminal Terrestre Lima Sur.

Fuente: Elaboración propia

3.5. Proyecto nuevo terminal terrestre interprovincial Lima – Sur.

Propuesta del tratamiento del entorno urbano.

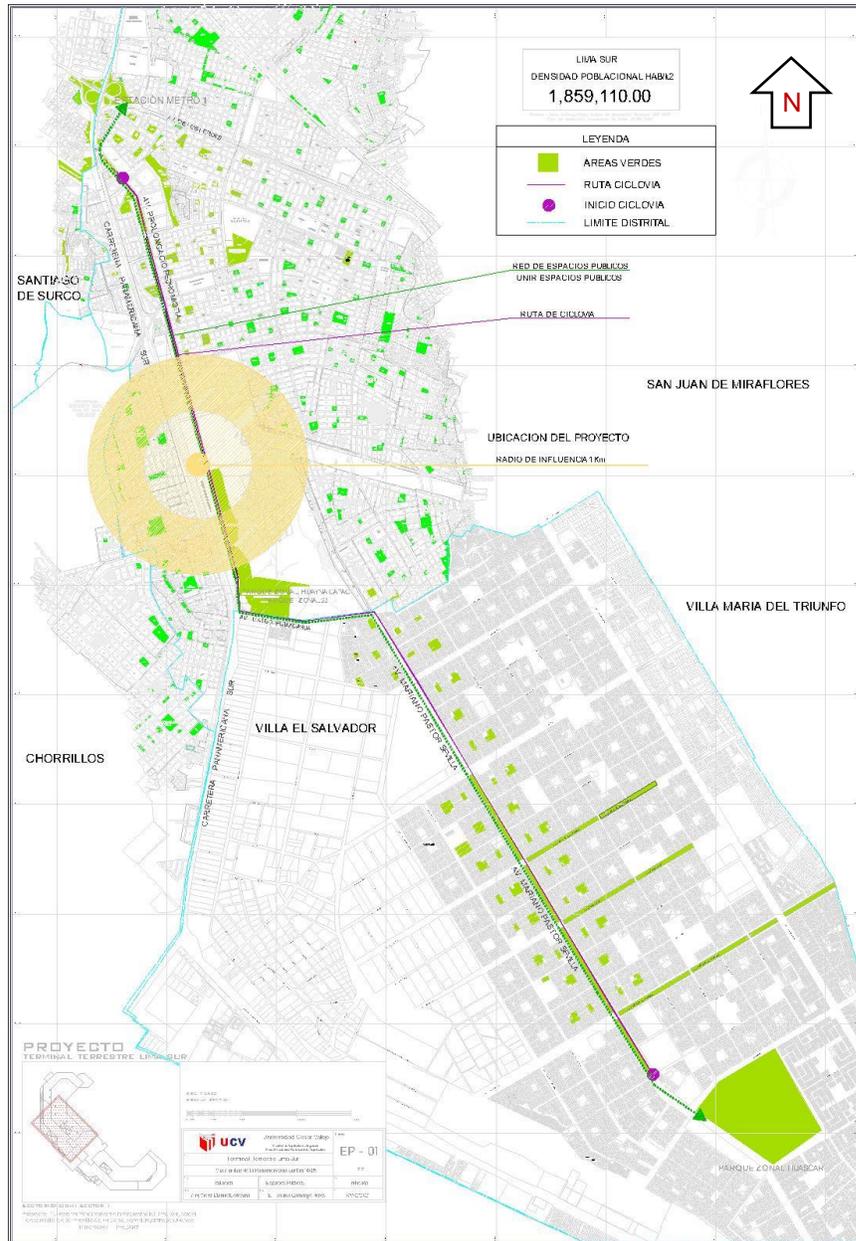


Ilustración 14.- Espacios Públicos tratamientos de áreas verdes.

Fuente: Elaboración propia.

Propuesta de accesos, mediante la creación de un túnel, de ruta de Lima – hacia el Sur, para generar un ingreso hacia la calle s/n, y marcar una ruta por la Av. Pedro

Miotta. Logrando un ingreso directo y adecuado, debido a la carga de transporte que ingresar al nuevo terminal terrestre Lima – Sur.

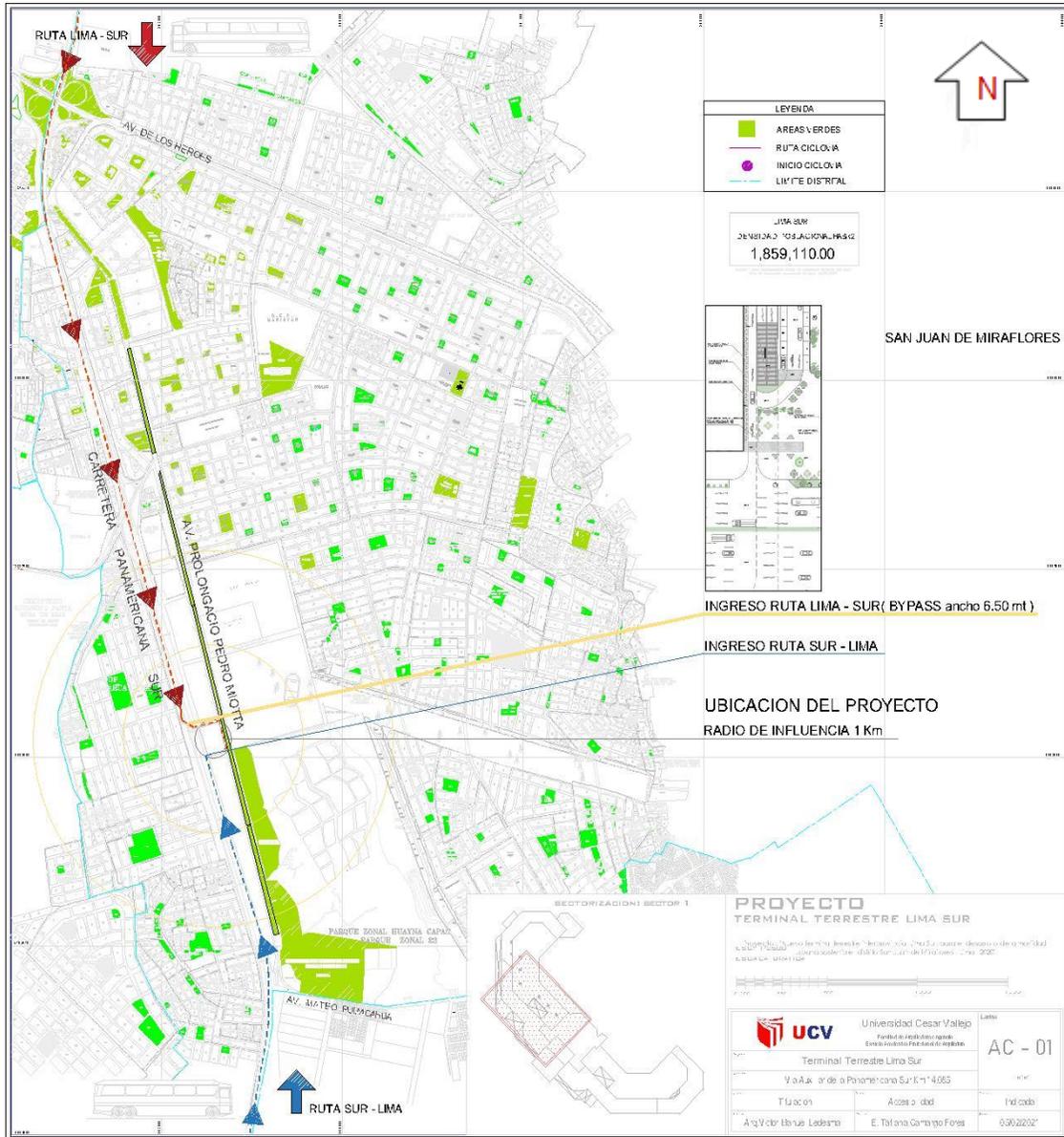


Ilustración 15.- Accesibilidad

Fuente: Elaboración propia

Propuesta de Red de paraderos.

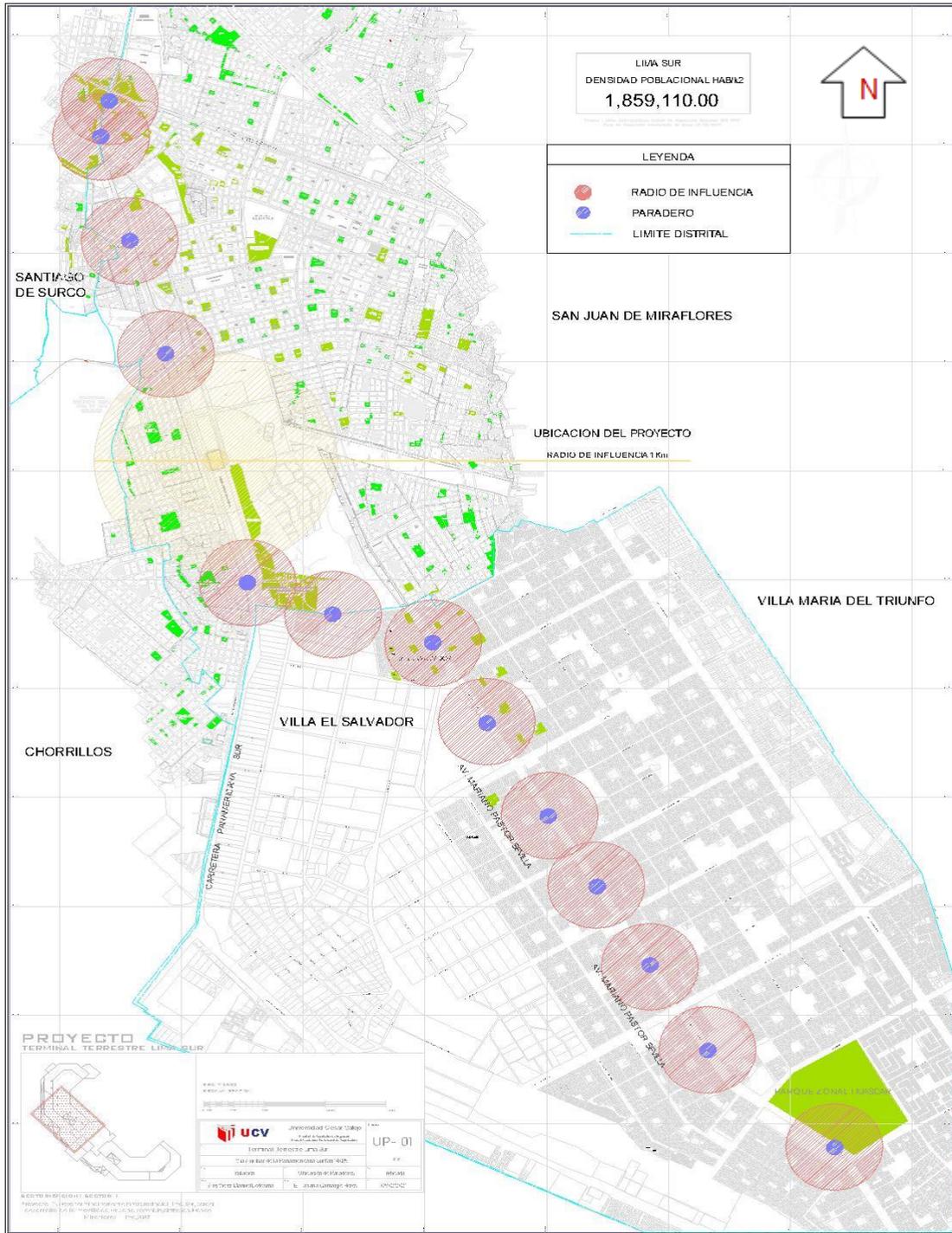


Ilustración 16.- Ubicación de nuevos paraderos formales

Fuente Elaboración propia.



Figura 12.- Vista 3D terminal terrestre Lima Sur

Fuente: Elaboración propia.



Figura 13.- Segundo ingreso hacia el Hotel.

Fuente: Elaboración propia



Figura 14.- Corte de zona de Desembarque

Fuente: Elaboración propia.

3.6. Caracterización General del Área de Estudios

El 12 de enero de 1965 fue constituido el distrito San Juan de Miraflores, durante el primer gobierno de Fernando Belaunde Terry mediante ley N° 15382. Situado en la zona sur de Lima Metropolitana. Pertenece a un grupo de distritos llamado Lima Sur. Tiene una superficie de 23,98 km² y una altitud de 141 m.s.n.m. aunque hay partes del área superan los 600 m.s.n.m.;

Limitado por:

- La Molina y Villa María del Triunfo, por el Noreste.
- Santiago de Surco, por el Noroeste.
- Villa El Salvador, por el Sureste.
- Chorrillos, por el Suroeste. (Ver Lámina U-01).

Se divide en 06 zonas para una mejor gestión (Ver Lámina U-02).

Debido al crecimiento exponencial de la población, la zona Lima Sur alberga distritos más importantes con comunidades periféricas que se denominan

“pueblos jóvenes”. La principal vía de expansión es la carretera de norte a sur a Atocongo, lo que convirtió al distrito, en la entrada Lima – Sur, estratégicamente ubicada para convertirse en centro comercial y de servicio. (Municipalidad Distrital de San Juan de Miraflores, 2021)

La población actual asciende a la cantidad de 362,643 habitantes y con una estructura de población que se divide en 50.29% son mujeres y 49.71% son hombres.

La Población Económicamente Activa (PEA) de 14 a más años del distrito representa el 59.3% de la población. Los empleos más numerosos son los comerciantes, vendedores en el mercado y la otra parte de la población como trabajadores informales, vendedores ambulantes y en tercer lugar trabajadores de construcción y trabajadores en general.

La zona estudiada se identifica como espacio físico donde confluyen 03 medios de transportes (Línea 1 del Metro, Alimentador del Metropolitano y Terminal Terrestre DIAMIRE). En la actualidad este déficit es un punto estratégico del Terminal a través de un proyecto arquitectónico.

Como primer planeamiento del lugar es necesario recuperar y construir un espacio adecuado donde lograr la interconexión entre distintos modos de transporte.

3.6.1. El lugar: La ciudad o localidad a intervenir

3.6.1.1. Ubicación regional y límites jurisdiccionales

El distrito de San Juan de Miraflores se encuentra situado en el litoral costero de la provincia de Lima, capital del Perú. Y forma la zona Sur de Lima junto con otros 12 distritos. A una altura de 141 m.s.n.m., caracterizada por una geografía accidentada, el relieve del suelo se muestra de una forma irregular reflejándose en suelo arenoso, quebradas y áreas planas.

- Por el norte limita por cerros, que superan los 600 m.s.n.m.
- Por el noreste con La Molina y Villa María del Triunfo.
- Por el noroeste con Santiago de Surco.
- Por el sureste con Villa El Salvador.
- Por el suroeste con Chorrillos.
- Por el este con Villa María del Triunfo.

3.6.1.2. Perfil histórico de la ciudad y/o localidad

El distrito de San Juan de Miraflores nace a raíz de la migración y del colapso de la zona central de Lima. Por eso, en 1954, durante el gobierno del general Odría, muchos grupos humanos tomaron posesión de espacios denominados como "La Barriada de Ciudad de Dios" debido a la fecha cercana a la Navidad. La ocupación de San Juan de Miraflores se realiza de dos formas: primero producto de las ocupaciones masivas de los terrenos durante la década de los 50 (Ciudad de Dios) en la margen izquierda de la Antigua carretera Atocongo, en los 60 y 70 la zona de Pamplona, el 80 Pampas de San Juan, María Auxiliadora y Panamericana Sur realizadas por miles de familias pobres de Lima y segundo por los programas de expansión urbana alentados desde el estado, como la Urbanización "San Juan" de sectores socioeconómicos medio, de los trabajadores estatales de las distintos Ministerios, también para sectores del personal de las Fuerzas Armadas y Policiales (especialmente FAP, Ejército y Policía); inmediatamente otras Urbanizaciones más recientes a través de ENACE y por Asociaciones y Cooperativas de Vivienda. Esto incentivo que el Distrito tenga una configuración desordenada.

Durante el primer gobierno de Fernando Belaunde, se fundó el distrito de San Juan de Miraflores, conformada por más de 20 pueblos jóvenes.

3.6.1.3. Población

Los habitantes actuales del distrito de San Juan de Miraflores crecieron de forma ascendente en el año 2007 a 362,643 habitantes lo que significa el 4.76% de la extensión poblacional de Lima Metropolitana. Población que va en continuo crecimiento con una tasa de crecimiento anual del 1.7%, como señala el INEI. (INEI, 2014)

3.6.1.4. Dinámica Económica

La Población Económicamente Activa (PEA) de 14 a más años del distrito representa el 59.3% de la población y asciende a 163,951 habitantes. De esta población se encuentra ocupada: 96.3% de la PEA, siendo la tasa de desempleo abierto el 3.7% de la PEA. (INEI, METODOLOGIA PARA EL CÁLCULO DE LOS, 2000)

3.7. Relación del Proyecto con el Entorno

3.7.1. Macroentorno (ámbito regional, provincial o metropolitano)

El Terminal Terrestre Interprovincial del MTC estará ubicado en Distrito San Juan de Miraflores, Km 11300 Carretera Panamericana Sur.

3.7.2. Mesoentorno (ámbito urbano distrital o local)

El nuevo Terminal Terrestre Lima Sur del MTC, será uno de las infraestructuras importante siendo otra principal entidad de Producción que dará uno de los ingresos económico más importante del distrito.

4. CAPITULO IV: ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.

4.1. Tesis, investigaciones y publicaciones científicas.

Tabla 1.- Tabla de Tesis de Nueva Estación Intermodal de Ica.

4.1.1. Tesis 1

UNIVERSIDAD	Universidad Alas Peruanas
FACULTAD	Facultad de Arquitectura
TÍTULO	Nueva Estación Intermodal de transporte terrestre de pasajeros en la ciudad de ICA
BACHILLER	Nery Lucia, Carazas Prado
ASESOR	Arq. Trinidad Guerra Jimeno
LUGAR	Departamento de Ica - Perú.
IDIOMA	Español
FECHA	2016
AREA DE CONEXIÓN	Interconexión y articulación del sistema vial

RESUMEN Y CONCLUSIÓN DE TESIS

La ciudad de Ica tiene una diversidad de actividades concentradas en el centro de la ciudad, ubicado en las Av. Elías, Matías Manzanilla. Muchos equipamientos quedaran conglomerados en esta área debido a la expansión de la ciudad, con un desorden en la planificación, que incluya la reubicación de los mismos. En este caso el servicio de transporte, transita por vías no preparadas, ocasionando congestión, desorden y contaminación ambiental, perjudicando a los transeúntes y a los equipamientos de educación que se encuentran en la zona. La adecuada interconexión y articulación del sistema vial y de transporte de pasajeros con el genera el desarrollo sostenible del entorno urbano de la ciudad de ICA. La Estación Intermodal se establece como la infraestructura de apertura a la ciudad desde el Sur generando claramente una Rotula Articuladora de Flujos. Se convierte en el principal nodo de la ciudad, siendo así un umbral de traspaso desde el transporte interurbano al interprovincial.¹

¹ Datos obtenidos en la Biblioteca de la Universidad Alas Peruanas (Fuente elaboración propia)¹

Tabla 2.- Tabla de Tesis de Estación Central de Transferencia de Lima

4.1.2. Tesis 2

UNIVERSIDAD	Universidad Ricardo Palma
FACULTAD	Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
TÍTULO	Estación Central de transferencia de Lima Plan Urbano y Estación intermodal.
BACHILLER	Ramírez Roazas, Alfredo Javier Nieto Valladares, Santiago Raúl
ASESOR	Arq. Juvenal Baracco Barrios
LUGAR	Estación Central de Lima
IDIOMA	Español
FECHA	2016
AREA DE CONEXIÓN	Integrar los sistemas de transporte urbanos masivos en una sola edificación.

RESUMEN Y CONCLUSIÓN DE TESIS

El Tema Surge como una respuesta al problema que presenta los sistemas de transporte publico masivos de la ciudad de Lima actualmente. Cada sistema funciona de manera aislada, lo que evita la captación adecuada de usuarios y su eficiente funcionamiento, que finalmente afecta económicamente y no permite garantizar su continuidad en el tiempo. Razón por la cual la selección del problema se valoró a partir de las necesidades a resolver. Reorganizar la trama urbana del área de intervención, priorizando la circulación peatonal. Componer los espacios públicos existentes, y que ayuden a la congregación de los flujos urbanos y la generación de actividades culturales y turísticas. Las Líneas estratégicas intervienen con pequeñas propuestas, para tener una gran resonancia en la zona, ayudando de esta manera a su consolidación e integración con el resto de la ciudad, respetando el lugar donde se encuentra y los planes urbanos establecidos. Esto se logra a través de la nueva estación central de transferencia que al ser una obra nueva de infraestructura gran envergadura e influencia, busca la regeneración urbana de la zona.²

² Datos obtenidos en la Biblioteca de la Universidad Alas Peruanas (Fuente elaboración propia)²

ESTACIÓN INTERMODAL

TRAZADO

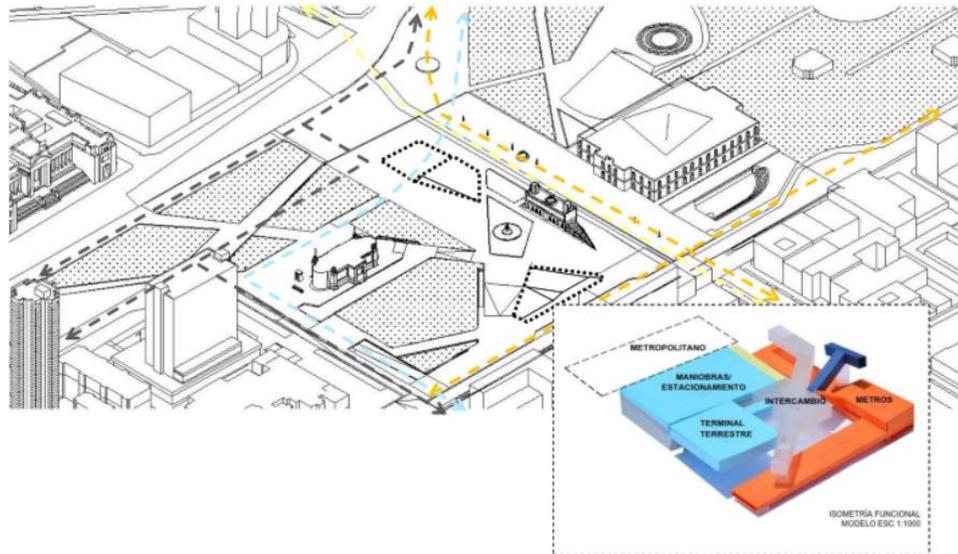


Ilustración 17.- Zonificación del proyecto tesis

Fuente: Autores, Ramírez Rozas, Alfredo Javier y Nieto Valladares, Santiago Raúl. Año 2016

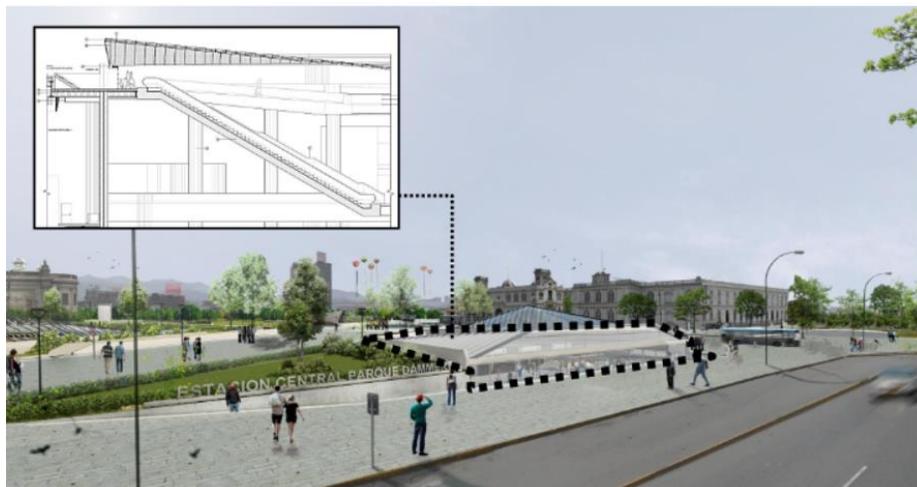


Figura 15.- Accesos del proyecto tesis

Fuente: Autores, Ramírez Rozas, Alfredo Javier y Nieto Valladares, Santiago Raúl. Año 2016

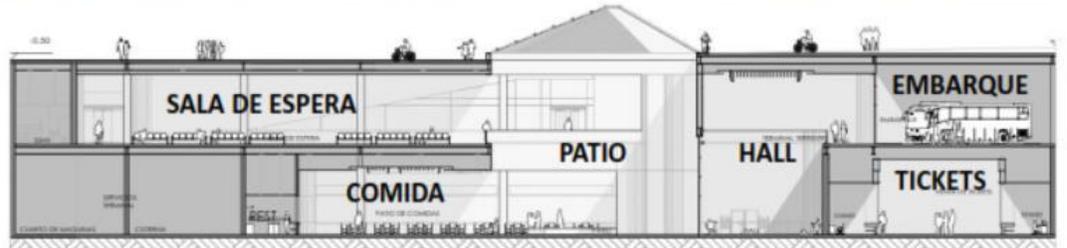


Figura 16.- Cortes del proyecto tesis

Fuente: Autores, Ramírez Rozas, Alfredo Javier y Nieto Valladares, Santiago Raúl. Año 2016

Tabla 3.- Tabla de Estación Intermodal de Línea 2 del Metro de Lima

4.1.3. Tesis 3

UNIVERSIDAD	Universidad de Lima.
FACULTAD	Facultad de Ingeniería y Arquitectura
TÍTULO	Estación Final intermodal de la Línea 2 del Metro de Lima en Ceres, Ate. Elemento articulador de los sistemas de movilidad en Lima Metropolitana.
BACHILLER	Del Pino Hidalgo, Abel Alejandro
ASESOR	Arq. Enrique Santillana Ciriani
LUGAR	Lima-Perú
IDIOMA	Español
FECHA	2016
AREA DE CONEXIÓN	Movilidad urbana sostenible

RESUMEN Y CONCLUSIÓN DE TESIS

La desarticulación del sistema, la situación de la infraestructura de estaciones y la accesibilidad al sistema de transporte. Sistema inconexo de paraderos de transporte informal de una mala organización de señales de tránsito y los escasos de espacio urbano para la espera y transbordo de buses y combis. Se trata en cubrir este déficit en un punto estratégico de Ceres por vía de un proyecto arquitectónico de una estación intermodal el cual se establecer medios cómodos de desplazamientos, diseñados en base al concepto de la movilidad urbana sostenible (a pie y bicicleta) y los sistemas de transporte público convencional y masivo desarrollados en el PLAM 2035. El proyecto, responde a una aplicación técnica y normativa, debe verse una clara propuesta de regeneración urbana en el lugar. Esta idea se basa en el concepto de movilidad que genera la ventaja de sostenibilidad, un equilibrio entre el aspecto, social, económico y medio ambiental. Se considera la teoría de la oferta y de la habitabilidad urbana, porque hace eficiente la gestión de los recursos. ³

³ Datos obtenidos en la Biblioteca de la Universidad de Lima (Fuente elaboración propia)

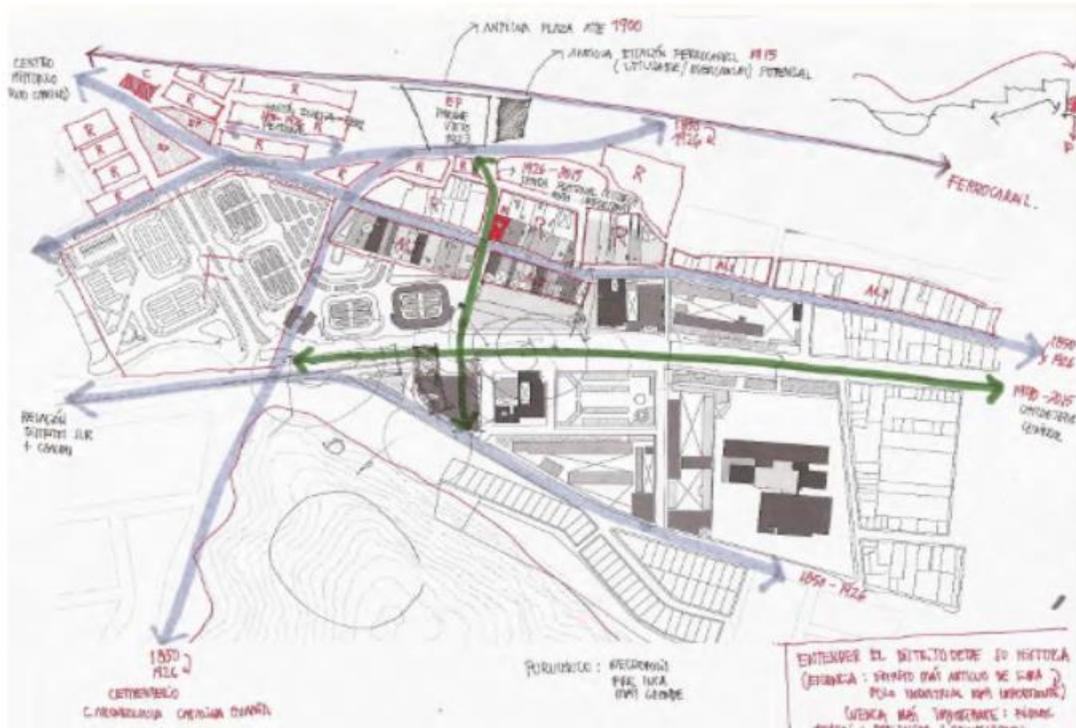


Ilustración 18.- Movilidad urbana sostenible.
 Fuente Autor Del Pino Hidalgo, Abel Alejandro, Año 2016.

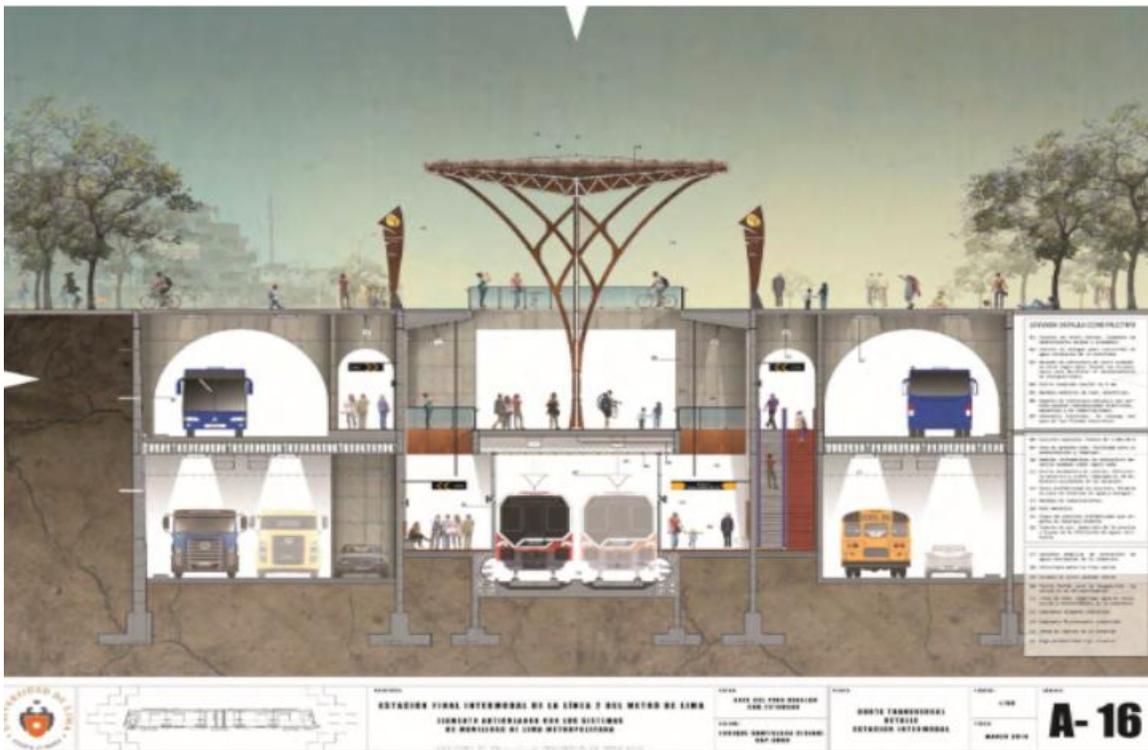


Figura 17.- Corte

4.2. Proyectos Arquitectónicos y Urbanísticos

4.2.1. Proyecto 1

Terminal terrestre de Machala

Autor: Arq. Patricia Ilosa bueno.

Ubicación: Ciudad de Machala, Ecuador

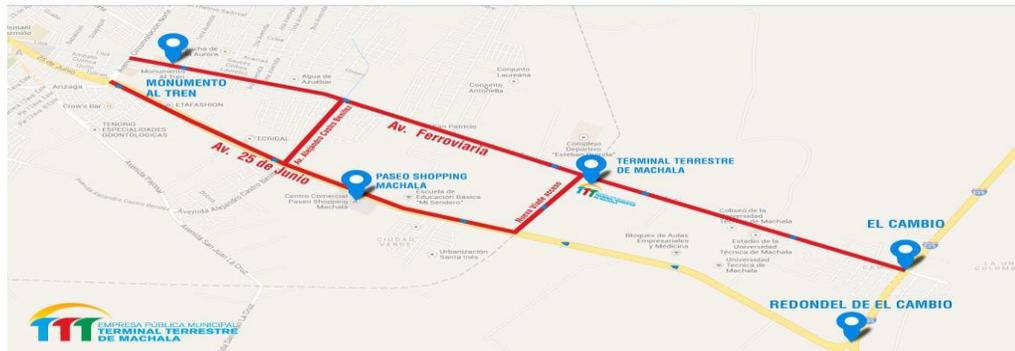


Ilustración 19.- Plano de ubicación del terminal terrestre de Machala

Fuente: <http://terminalterrestremachala.gob.ec/site/>

Descripción del Proyecto:

Programación arquitectónica:

- Tiendas Ancla 1, 2 y 3.
- Locales comerciales.
- Locales de encomiendas.
- Agencias de viaje.

Importante sitio arqueológico, además de estar construido acorde con los estándares internacionales y respetando el entorno arqueológico.

- Zona de embarque y desembarque.
- Zona administrativa.
- Locales de comida rápida.
- Bahías para Buses.
- Estacionamiento para Buses
- Zona de Mantenimiento de Buses
- Alojamiento para el personal.

- Estación de Bomberos.
 - Torre de Control.
 - Estacionamiento vehículos particulares y taxis.
 - Paradero de buses.
- **Descanso:** Integrado por la sala VIP con 107m², se accede al espacio, por el interior del centro comercial.
 - **Encomiendas:** Son 10 locales de 15 m² cada uno, con un área de 163 m². Ubicados en el exterior, frente a los andenes de buses.
 - **Gastronómicos:** Son 17 locales de 24 m² cada uno, con un área 404 m². Al área de patio de comidas, se accede desde el interior o por el acceso derecho, donde se encuentra un patio de comidas exterior.
 - **Islas:** Son 21 islas comerciales, en el interior y en el exterior. Sumando una superficie de 100m². Son puntos estratégicos de ventas, se ha proyectado dotar a los mismos, de puntos de luz y teléfono.
 - **Andenes de buses:** 16 andenes de desembarque y 20 andenes de embarque. El contra piso de los andenes es de hormigón de 10 cm de espesor.
 - **Estacionamiento de buses:** El ingreso de los buses, inicia por la nueva calle, donde no obstaculizaría el tránsito habitual que tiene la zona. El ingreso y salida es independiente para una mejor maniobra.
 - **Parqueadero de vehículos particulares:** Son 100 unidades, el contra piso es de hormigón de 10 cm de espesor, con adoquín peatonal rectangular de 5x10x20 cm en las veredas y jardines correspondientes al estacionamiento.
 - **El ingreso** se ubica, dos barreras con controladores automáticos de los vehículos que ingresan, en la salida, hay una garita de cobro, instalada por el concesionario. Estacionamiento de taxis: Son 44 unidades, el ingreso se hace por la calle de la derecha, el contra piso es de hormigón de 10 cm de espesor.
 - **Paradero de buses urbanos:** El paradero está ubicado en la Av. Limones. Conformada de un área para que los buses puedan ingresar sin interrumpir el tráfico. La estación tiene una estructura con tubos metálicos con perfiles y placas cubiertas de stell panel. Las banquetas son fijas y también metálicas.



Figura 18.- Fotografía de la maqueta del terminal terrestre de Machala

Fuente: <http://terminalterrestremachala.gob.ec/site/>



Figura 19.- Fotografía de la maqueta del terminal terrestre de Machala



Figura 20.- Fotografía de la maqueta del terminal terrestre de Machala



Figura 21.- Fotografía de inicio de obra del terminal terrestre de Machala



Figura 22.- Fotografía trabajos del terminal terrestre de Machala

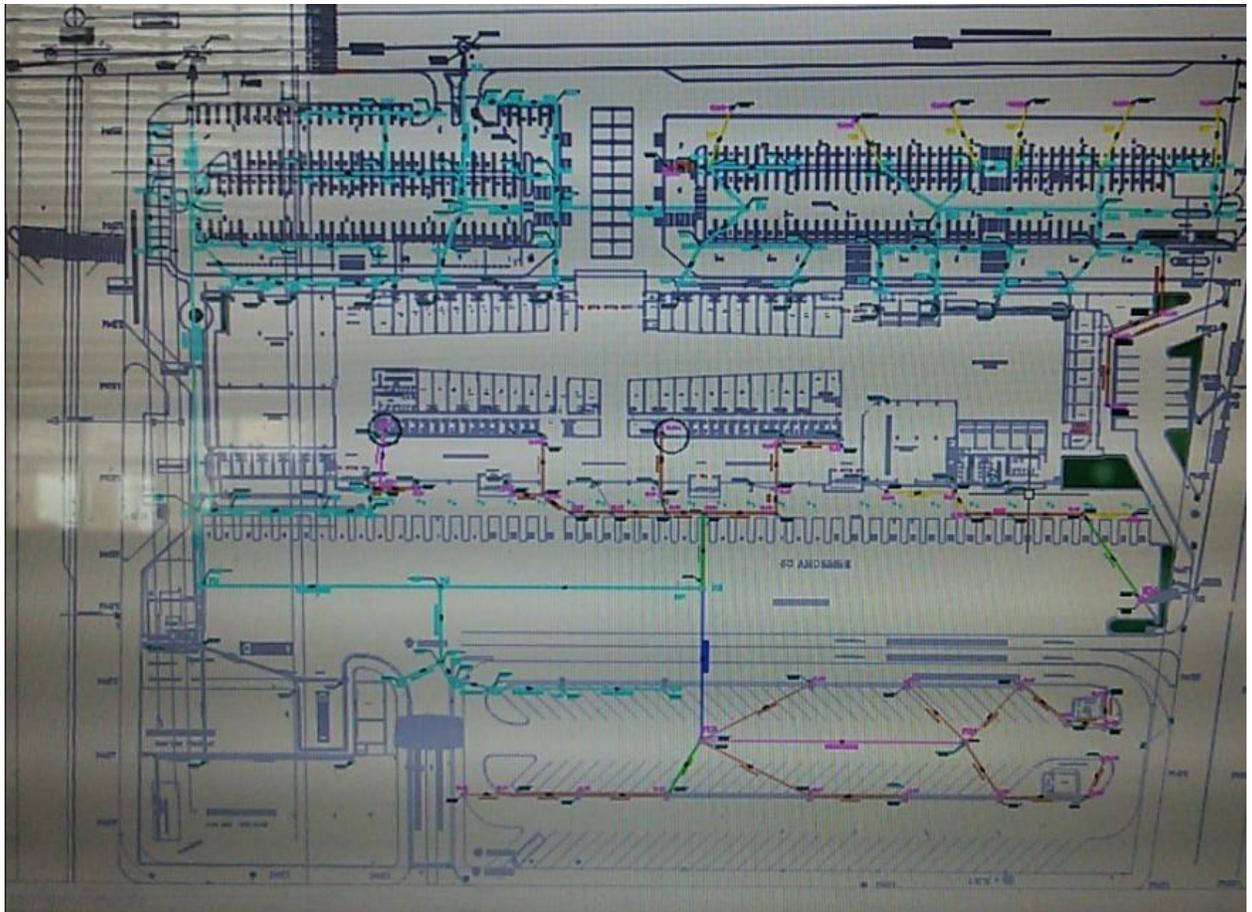


Ilustración 20.- Planos de Instalaciones sanitarias

4.2.2. Proyecto 2

Terminal terrestre Plaza Norte ⁴

Ubicación: distrito de Independencia, Lima

Área construida: 20,000 m² aprox.

Área terrena: 45,000 m²



Figura 23.- Fotografía interior del terminal terrestre Plaza Norte

Fuente: <http://granterminalterrestre.com/blog>

Zona para intercambio modal, boleterías alineadas en un espacio lineal, conexión visual entre los espacios, buena conexión entre los andenes y las salas de embarque y desembarque, conexión peatonal a Centro Comercial, conexión a transporte urbano, circulación vertical al medio, marcando un eje en el espacio lineal, idea de un contenedor.

Programación arquitectónica:

- Locales comerciales.
- Locales de encomiendas.
- Agencias de viaje.
- Zona de embarque y desembarque.
- Zona administrativa.
- Locales de comida rápida.
- Bahías para buses.

⁴ PORTAL WEB DISEÑO EN AMÉRICA LATINA . Disponible en la web: <http://www.disenoenamericalatina.com/uccelli-arquitectura-y-urbanismo-peru/> . Fecha de consulta: 14/04/16

- Estacionamiento para buses.
- Zona de mantenimiento de buses.
- Estacionamiento vehículos particulares y taxis.
- Paradero de buses.



Figura 24.- Gran Terminal Terrestre Plaza Norte.

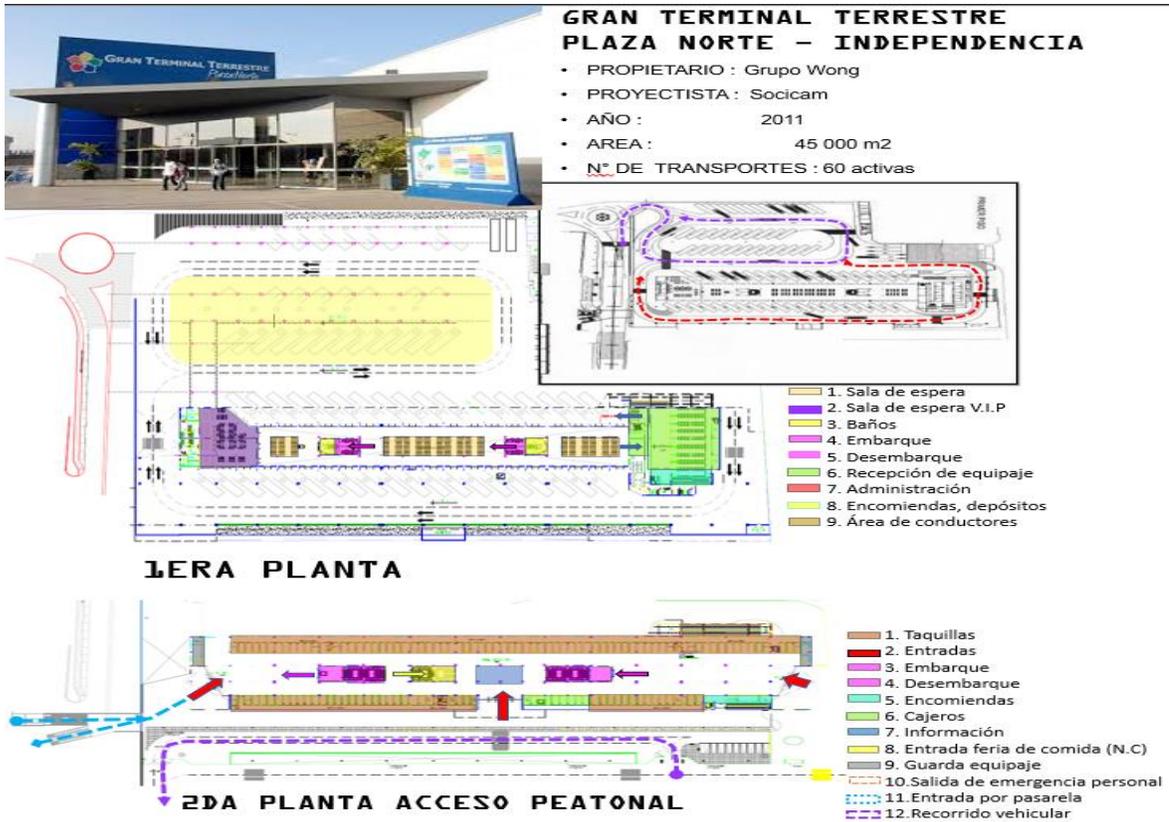


Ilustración 21.- Gran Terminal Terrestre Plaza Norte

Fuente <https://es.scribd.com/presentation/439261152/Analysis-plaza-norte-pptx>



Figura 25.- Interior Gran Terminal Terrestre Plaza Norte.

4.2.3. Proyecto 3

Terminal Terrestre de Cali

Ubicación:

Valle Del Cauca - Colombia



Figura 26.- Valle Del Cauca - Colombia

<http://caliescribe.com/es/reporte-urbano/2011/07/23/1080-terminal-que-tenemos>



Figura 27.- Valle Del Cauca - Colombia

<http://caliescribe.com/es/reporte-urbano/2011/07/23/1080-terminal-que-tenemos>

Espacio lineal, estructura de concreto armado, estructura no convencional, conexión visual entre los espacios, muchas actividades complementarias por el Centro Comercial en el primer nivel, no se pierde el área en andenes de embarque y desembarque porque se encuentran en el segundo y tercer nivel.

4.2.4. Proyecto 4

Terminal Central de Santiago y Terminal de Buses San Borja:

Se ubica en el segundo piso de un mall, sala de embarque y desembarque separadas, aprovechamiento al máximo del espacio para los andenes, conexión visual en las circulaciones verticales, estructura de acero, iluminación en el techo, espacio abierto, espacios cerrados en servicios y boleterías, espacio Lineal.

Los proyectos nacionales referenciales analizados se encuentran en las afueras de la ciudad, requisito para la construcción de un terminal terrestre en el Perú.

Todos los proyectos cuentan con zonas de intercambio modal, conexión visual entre los espacios interiores y cuentan con una estructura de acero, excepto el terminal terrestre de Cali, que tiene estructura de concreto armado.



Figura 28.- Terminal Central de Santiago y Terminal de Buses San Borja

<http://www.voyhoy.com/buses/terminales/terminal-de-buses-santiago/>



Figura 29.- Terminal Central de Santiago y Terminal de Buses San Borja

<http://www.voyhoy.com/buses/terminales/terminal-de-buses-san-borja-estacion-central/>

4.3. Justificación de la Investigación y de la Intervención Urbano-Arquitectónica.

4.3.1. Normas aplicables en la propuesta urbana arquitectónica.

Reglamento nacional de edificaciones DS N°011- 2006- VIV:

AREA DE USO	NORMATIVIDAD	ZONA
ARQUITECTURA	RNE A.010 CAPITULO I - Características de diseño	Se establece los criterios y requisitos mínimos de diseño arquitectónico que se deben cumplir con el objetivo de asegurar lo estipulado en el Art.5°. Los Indicadores urbanísticos y de edificación de predios urbanos se encuentran en el Plan Urbano.
HOSPEDAJE	RNE A.030 CAPITULO I - Aspectos generales	Es aplicable a las edificaciones de uso de hospedaje y se complementa con las disposiciones emitidas por el sector correspondiente. Anexo 1 Requisitos mínimos obligatorios para un establecimiento de hospedaje. Hotel ***
COMERCIO	RNE A.070 CAPITULO I - Aspectos generales	Edificación comercial es aquel espacio enfocado en desarrollar actividades de comercio. Según tipo de clasificación: Establecimiento de expendio de comidas y bebidas - Ministerio de Salud - MINSA. Establecimiento de Hospedaje y restaurantes - Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - MINCETUR.

AREA DE USO	NORMATIVIDAD	ZONA
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	RNE A.110 CAPITULO I - Aspectos generales	Edificación de transportes, es toda aquella edificación enfocada en alojar funciones vinculadas con el transporte de personas y mercadería. Art.2 Terminal terrestre, Interprovinciales.
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EDIFICACIONES	RNE A.120 CAPITULO I - Aspectos generales	Se establece las condiciones y especificaciones técnicas mínimas de diseño para edificaciones, a fin que sean accesibles para todas las personas.
SEGURIDAD	RNE A.130 CAPITULO I - Requisitos de seguridad	La edificación, acorde a su uso y número de ocupantes, cumplirán con las condiciones de prevención y seguridad ante siniestros teniendo como objetivo proteger las vidas humanas.

Tabla 4.- Normas RNE

Fuente: Elaboración Propia

MINISTERIO DE TRANSPORTES	OBSERVACIONES
Según Resolución Directoral N°3838 - 2011 MTC/15 de fecha 07 de octubre 2011, como infraestructura complementaria de transporte del servicio de transporte público de personas de ámbito nacional. Vigencia se indica hasta el 28 Feb.-2015	El actual terminal terrestre Dimiré, tiene una resolución de autorización que ya venció el año 2015 y aún no ha sido renovada.

CERTIFICADO DE PARAMETROS
La Sub- Gerencia de Obras Privadas Catastro y Gestión del territorio de conformidad con el Plano de Zonificación aprobado por Ordenanza N° 1084 - MML, Título I de la Ley 27157, Ley 29090 modificada mediante Ley 29476 - Zonificación de los usos del Suelo de Lima Metropolitana Ordenanza N° 620- MML
Parámetros Urbanísticos y Edificatorios
Zonificación
OU
Usos Permisibles y compatibles
Conforme al índice para la ubicación de Actividades Urbanas
Área Libre Mínima
35%
Tipo de Via
Arteria Principal

Tabla 5.- Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 6.- Actores Sociales

ACTOR SOCIAL	CARACTERIZACIÓN	VINCULACIÓN CON EL PROYECTO	POSICIÓN E INTERESES	PODER E INFLUENCIA
<p>MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES</p>	<p>*Naturaleza de la organización *Área de actuación</p> <ul style="list-style-type: none"> El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es un órgano del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte, la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones del país. 	<ul style="list-style-type: none"> De esta manera, el MTC constituye el ente rector y promotor para dotar de eficientes sistemas de carreteras, ferrocarril, tráfico aéreo y marítimo, así como de los programas de concesiones en los ámbitos de su competencia. 	<ul style="list-style-type: none"> Cuando se trata de transporte terrestre, se transforma en ejecutor y/o promotor de iniciativas destinadas a la construcción de puesta en marcha de grandes sistemas de transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> Aprobación de la entidad para la realización del proyecto.
<p>OSTIRAN</p>	<ul style="list-style-type: none"> OSTIRAN es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público creado en enero de 1998. Es un organismo público, descentralizado, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera. 	<ul style="list-style-type: none"> Tiene como funciones generales supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos, respecto de actividades o servicios que involucren la explotación de la infraestructura de transporte de uso público y su mercado, incluida la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Metro de Lima y Callao. 	<ul style="list-style-type: none"> Regular y supervisar la infraestructura de transporte de uso público, garantizando su funcionamiento eficiente en beneficio de los usuarios, Estado y entidades prestadoras, en forma técnica, imparcial y transparente. 	<p>Aprobación de la entidad para la realización del proyecto.</p>
<p>DIAMIRE SRLDA</p>	<ul style="list-style-type: none"> DIAMIRE es una empresa nacional constituida en el año 1992 con capital 100% peruano, cuyo objetivo social es brindar servicios medio ambientales contribuyendo a un mundo sano y saludable. Ser empresa líder promoviendo nuestra cultura de salubridad, satisfaciendo las necesidades esenciales de nuestros clientes, dentro de un proceso de mejora continua con nuestro respeto profesional, apoyados en el respeto a los lineamientos del cuidado del medio ambiente. 	<ul style="list-style-type: none"> La empresa DIAMIRE SRLDA. Es concesionaria del terminal terrestre de Atocongo. 	<ul style="list-style-type: none"> Esta institución está muy interesada en el desarrollo de proyectos que generen ventajas competitivas en la Región Lima. Principal Actor interesado en el proyecto 	<p>Aprobación de la entidad para la realización del proyecto.</p>
<p>MUNICIPALIDAD DE LIMA METROPOLITANA</p>	<ul style="list-style-type: none"> La Municipalidad Metropolitana de Lima, ubicada dentro de la Región Lima. Su condición especial se debe a que en su territorio se emplaza la ciudad capital y la mayor área metropolitana del país. El alcalde de la Provincia Región Lima, administrada por el Concejo Metropolitano de Lima, ejerce como alcalde metropolitano y alcalde del distrito del Distrito de Lima. 	<ul style="list-style-type: none"> Este organismo está facultado para proponer planes de Acondicionamiento Territorial como marco para la propuesta de la Estación Intermodal nivel Provincial así como la aprobación de un plan específico de habilitación que permita el desarrollo de una jurisdicción. 	<ul style="list-style-type: none"> Este organismo se posiciona como principal organizador para el planeamiento de una ruta turística que permita el desarrollo turístico a nivel provincial, está interesado en gestionar planes mas no en financiar el proyecto. 	<p>Este organismo tiene el poder para desarrollar aprobar y supervisar la ejecución de proyectos en el sector turismo a nivel de planeamiento como de infraestructura.</p>
<p>MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SAN JUAN DE MIRAFLORES</p>	<ul style="list-style-type: none"> El distrito de San Juan de Miraflores es uno de los 43 que conforman la provincia de Lima, ubicada en el departamento homónimo, en el Perú. Limita al norte con el distrito de San Juan de Miraflores, al este con el distrito de Villa María del Triunfo, al sur con el distrito de Lurín, al oeste con el distrito de Chorrillos y el Océano Pacífico. 	<ul style="list-style-type: none"> Es una institución del gobierno cuya función principal es la de promover el desarrollo urbano, rural y cultural dentro de su jurisdicción. 	<ul style="list-style-type: none"> Poca interesada en proyectos de infraestructura turística e implementación de innovación tecnológica para el desarrollo cultural. 	<p>Autoriza y regula las actividades y el uso del suelo de las actividades de la habilitación urbana.</p>
<p>BANCO INTERNACIONAL DE DESARROLLO</p>	<ul style="list-style-type: none"> Trabajamos para mejorar la calidad de vida en América Latina y el Caribe. Ayudamos a mejorar la salud, la educación y la infraestructura a través del apoyo financiero y técnico a los países que trabajan para reducir la pobreza y la desigualdad. Mantenemos un firme compromiso con la consecución de resultados medibles y los más altos estándares de integridad, transparencia y rendición de cuentas. 	<ul style="list-style-type: none"> Nuestro objetivo es alcanzar el desarrollo de una manera sostenible y respetuosa con el clima. Con una historia que se remonta a 1959, hoy somos la principal fuente de financiamiento para el desarrollo para América Latina y el Caribe. Ofrecemos préstamos, donaciones y asistencia técnica; y realizamos amplias investigaciones. 	<p>Intereses positivo porque ven en esto propuesta un medio de desarrollo y mejora de calidad de vida sostenible para las futuras generaciones de la comunidad local.</p>	<p>Esta institución puede gestionar y financiar el proyecto</p>

4.3.2. Criterios de pertinencia

Investigación:

Es pertinente la investigación de la Nuevo Terminal Terrestre para poder buscar una solución al efecto de la desorganización de diferentes medios de transporte. Así mismo los nuevos criterios de integración del proyecto aportan al desarrollo urbano en zona.

Intervención Urbano-Arquitectónica:

Es necesario realizar una intervención adecuada a las necesidades actuales de la zona de expansión urbana del distrito, así mismo saber con qué tipo de intervención urbana podría solucionar el problema actual del entorno para el uso adecuado del equipamiento de circulación y transporte.

4.3.3. Criterios de necesidad

Investigación:

Es importante la presente investigación, del Proyecto Nuevo Terminal Terrestre debido a que el distrito, actualmente tiene problemas urbanos, económicos, ambientales y sociales siendo uno de los temas importantes que enfrenta.

Intervención Urbano-Arquitectónica:

Es necesaria una propuesta en la zona a estudiar, para lograr desarrollar y satisfacer necesidades de los usuarios.

4.3.4. Criterios de importancia (o relevancia)

Investigación:

Es importante la investigación del Nuevo Terminal Terrestre, porque el Distrito carece de investigaciones completas sobre temas básicos de relevancia para el desarrollo urbano.

La presente investigación aportara información a entidades públicas y privadas que estén interesadas en desarrollar proyectos en el distrito.

Intervención Urbano-Arquitectónica:

La importancia de la propuesta Nuevo Terminal Terrestre, se basa en la integración Urbana Arquitectónica del proyecto generando un espacio para el desarrollo comercial.

4.4. Bases Teóricas

4.4.1. Teorías generales y sustantivas de arquitectura y urbanismo

PLAN URBANÍSTICO⁵

El planeamiento urbanístico también llamada planificación urbana, presenta una gama de instrumentos y mediciones técnicas y normativas, con el fin de ordenar uso del suelo y las condiciones para los cambios, o según el caso la conservación.

Conjunto de acciones con carácter proyectivo, para crea un modelo de distribución, que regularmente se refiere al área urbana o un área de específica a menor escala.

ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL⁶

Es la formulación e implementación de “programas, proyectos y acciones de desarrollo físico espacial a nivel local, tomando las iniciativas distritales y provinciales que sean coherentes con la visión y lineamientos formulados en el ordenamiento territorial” (Diaz, 2006)

⁵ TESIS - PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE LOS EJES COMERCIALES Y URBANOS SOBRE LA SEGUNDA CALLE DE LA CIUDAD DE SANTA TECLA. Universidad de El Salvador – Escuela de Arquitectura. ARQ.'S TERESA GUILLÉN, LIDIA LIANG Y CELINA RODRIGUEZ. Marzo del 2013. Disponible en: <http://ri.ues.edu.sv/3253/1/Propuesta%20de%20revitalizaci%C3%B3n%20de%20los%20ejes%20comerciales%20y%20urbanos%20sobre%20la%20segunda%20calle%20orienta%20y%20poniente%20delimitados%20entre%20la%20diecisiete%20avenida%20y%20la%20sexta%20avenida%20de%20la%20ciudad%20de%20Santa%20Tecla.pdf>. Fecha de consulta 13 de Mayo 2016.

⁶ ALFARO D., Javier. Plan de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano [en línea]. INSTITUTO DE INVESTIGACION Y CAPACITACION MUNICIPAL (INICAM).2006. Disponible en: <http://www.inicam.org.pe/2006/descargar/acondicionamiento.pdf>. Fecha de consulta 13 de Mayo 2016.

DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE⁷

El inicio del “Desarrollo Urbano Sostenible”, conlleva un manejo idóneo entre la relación “desarrollo urbano y medio ambiente, para la estabilidad de la población en un espacio geográfico. El desarrollo de un asentamiento se considera el acondicionamiento del medio ambiente natural” (INDECI, 15)

“Las ciudades importantes y medianas de los países en desarrollo están creciendo de manera caótica y desordenada, incrementándose en sectores altamente peligrosos, amenazados por sismos intensos, fuertes flujos de lodo y piedras, inundaciones severas, etc.” (INDECI, 15) ; y se ubican edificaciones vulnerables, con un peligro constante para la población en general.

DISEÑO URBANO⁸

Está determinado a explicar “la forma y espacio público con criterios físicos, funcionales y armónicos estudiando los requerimientos de comunidades y sociedades urbanas, creando un estudio hacia el servicio de la comunidad de un área urbana actual o nueva” (Wikipedia, 2016) , para obtener una estructura urbana a seguir.

El objetivo del diseño urbano es elaborar una planeación física por niveles, centro urbano, área urbana y también el mobiliario urbano⁹.

⁷ Instituto Nacional de Defensa Civil. Compendio Estadístico del SINADECI 2004. Programa de Ciudades Sostenibles

⁸ PRINCIPIOS Y TECNICAS DE REPRESENTACIÓN DE LA FORMA URBANA – XXL: Megaproyectos, Infraestructura y territorio. PABLO ALLARD 2006. Disponible en: http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10009/CLASE_01_Y_02_PRINCIPIOS_DEL_DISENO_URBANO.pdf. Fecha de consulta 13 de Mayo del 2016.

⁹ TESIS - PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE LOS EJES COMERCIALES Y URBANOS SOBRE LA SEGUNDA CALLE (ORIENTE Y PONIENTE) DELIMITADOS ENTRE LA 17 AVENIDA Y LA SEXTA AVENIDA DE LA CIUDAD DE SANTA TECLA. Universidad de El Salvador – Escuela de Arquitectura. ARQ.'S TERESA GUILLÉN, LIDIA LIANG Y CELINA RODRIGUEZ. Marzo del 2013. Pág. 02. Fecha de consulta 22 de octubre del 2015.

COMPONENTES PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y CALIDAD DE VIDA¹⁰

Todo avance implica el progreso de condiciones, de niveles vida de sus habitantes. Realmente, “existen grandes modelos de desarrollo: uno tradicional, que busca un crecimiento económico sin restricciones, y uno alternativo, llamado desarrollo sostenible; es decir que los recursos del planeta, aunque abundantes, son limitados” (Aguado Moralejo, 2009) , y el aprovechamiento de forma abusiva es insostenible.

TERMINAL TERRESTRE:

Es una infraestructura del servicio de transporte, su función es brindar servicios transporte urbano interprovincial, que cuenta la función de conexión de pasajeros y carga al embarque y desembarque, para los múltiples puntos del país; así como brinda servicios de venta de pasajes, encomiendas, patio de maniobras y servicios complementarios al usuario. El terminal terrestre concentra la oferta y demanda del transporte interprovincial.

Los terminales son estaciones o paradas importantes en todo un recorrido, es allí donde normalmente permanece toda o gran parte de la flota (ya sea de trenes, ómnibus, micros de corta distancia, etc.)

Por esta razón el espacio debe ser más grande. El terminal es un lugar donde llegan todas las líneas de un recorrido, lo que implica, el movimiento de vehículos y de personas. En resumen, los terminales son los lugares, donde se puede adquirir varios servicios que van desde pasajes, hasta consumo de productos alimenticios, regalos, etc. (Bembibre, 2011)

¹⁰ Chambers, R y G.Conway. Sustainable rural livelihoods: Practical concepts for the 21st century. Documento de debate sobre el IDS 296. Brighton: IDS,1992.

Se clasifica por el destino y demanda, los terminales terrestres en locales, Regionales y Nacionales; habiendo los de nivel local o urbano una tipología funcional muy distinta a los regionales y nacionales, quienes pueden crecer por un mismo criterio de función.

La infraestructura del terminal terrestre tiene áreas y edificaciones que permiten la funcionalidad logística y operativa, para proporcionar las facilidades físicas y dar mayor confort a los usuarios. Dichos ambientes se clasificarían en:

SERVICIOS OPERACIONALES

Son funciones centrales del terminal son operaciones y/o servicios relacionados al flujo de vehículos dentro del terminal y su logística interna. Las zonas son la siguiente área:

- Zona andén y plataformas, embarque y desembarque (pasajeros y carga).
- Zona de operaciones y logística de buses; patios de maniobras.
- Zona de estacionamiento de taxis, vehículos particulares y bicicletas.
- Servicio de encomiendas, los cuales son servicios operacionales.

Red Vial Nacional de 23,076 Km., compuesta por 03 grandes ejes longitudinales y 19 corredores transversales. Su función es conectar la capital provincial, principal centro de producción, con las ciudades como centros de consumo y puerto marítimo como nodos del comercio exterior; es la base del Sistema Nacional de Carretera. El estado actual de vías nacionales muestra que el 53.5% (12,345 Km.) han sido pavimentados y el 46.5% afirmado. El 70% de Red Vial a nivel Nacional, se encuentra en un estado bien protegido y accesible (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2012, pág. 5)

DISEÑO – DISEÑO ARQUITECTONICO:

Etimológicamente deriva del término italiano disegno: “dibujo”, designio, signare, signado "lo por venir". Es la visión que representa gráficamente hacia el futuro, lo realizado, es la obra, lo por hacer es el proyecto, el inicio de diseñar, es concebir ese proceso previo, en la búsqueda de una solución o un conjunto de las mismas. Entendiendo el diseño como un proceso creativo, iniciando un concepto determinado, que apoyen su desarrollo y su creatividad. (URBE, 2010, pág. 14)

- **TERRAPUERTO:** Es una infraestructura física de media dimensión que brinda facilidades de embarque y desembarque, para pasajeros a los diferentes destinos.
- **ESTACION INTERMODAL:** Es una infraestructura física con una interconexión de diversos sistemas de transportes, como autos, buses urbanos y el ferrocarril metropolitano.
- **CAOS URBANO VEHICULAR:** Aquel llamado desorden vial debido al flujo vehicular que provoca exceso de congestión de vías, produciendo variaciones periodos de viaje
- **PARQUE AUTOMOTOR:** Está compuesto por vehículos que circulan dentro de la ciudad.
- **CASCO URBANO:** Es el espacio urbano con los siguientes elementos tales como manzanas, plazas y calles reticuladas existen.

ENTORNO SOCIO-CULTURAL¹¹

El entorno socio - cultural que indica el grupo de relaciones de espacios y seres vivos que nos rodean y que se limitan a un plano inmediato o local. En ese plano material el ser humano juega un papel primordial, pues establece relaciones que modifican el medio natural y social. (Rodríguez, Vol. 1, No. 1, 1999, pág. 17)

¹¹ BIBLIOTECA VIRTUAL. El entorno inmediato: La ciudad como observatorio. Disponible en: < <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/educacion/educar2/ciudad.htm>>. Fecha de consulta el 13 de mayo del 2016.

4.4.2. Marco Conceptual (Definición de Términos Básicos)

4.4.2.1. Conceptos referidos al Tipo de Intervención Urbano-Arquitectónica

DESARROLLO SOSTENIBLE¹²

Se llama desarrollo sostenible al crecimiento, de las necesidades de una población sin poner en peligro a generaciones futuras.

ARQUITECTURA AMBIENTAL¹³

Es la arquitectura que integra lo construido con lo natural y considera el impacto ambiental y el tiempo de las edificaciones; estudia el clima local y se adecua a sus condiciones mediante análisis de factores, elementos del clima y fenómenos especiales.

ARQUITECTURA SOSTENIBLE¹⁴

Encamina cubrir las necesidades del usuario en todo momento, tiempo y espacio, generando un desarrollo sostenible y el bienestar para las futuras generaciones. La arquitectura sostenible utiliza herramientas para el diseño bioclimático e implementa tecnologías, que en combinación busquen, el desarrollo humano y ambiental, por lo tanto, se responsabiliza con la equidad social y la estabilidad del medio ambiente, de forma justa y responsable.

Fórmula de la Sostenibilidad. 90% de Arquitectura Bioclimática + 10% de Tecnología.

¹² Informe Bruntland "Nuestro futuro común", Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo de Naciones Unidas, 1987

¹³ HABLEMOS DE SOSTENIBILIDAD – Conceptos de Arquitectura Ambiental y sostenible. Blog: MARIA ISABEL SERRANO DINA 2011-2013. Disponible en: http://arquitecturaambientalrd.blogspot.pe/p/blog-page_24.html. Fecha de consulta 03 de noviembre del 2015.

¹⁴ HABLEMOS DE SOSTENIBILIDAD – Conceptos de Arquitectura Ambiental y sostenible. Blog: MARIA ISABEL SERRANO DINA 2011-2013. Disponible en: http://arquitecturaambientalrd.blogspot.pe/p/blog-page_24.html. Fecha de consulta 03 de noviembre del 201

5. CAPITULO V: PROGRAMA URBANO ARQUITECTÓNICO

5.1. Definición de los usuarios (recopilación de las necesidades sociales)

Caracterización de usuarios posibles del proyecto, de dos tipos de usuarios:

1. Temporal
2. Permanente

Están divididos en unos dos grupos de usuarios temporales (considerados los viajeros y los acompañantes, y servicios varios) y usuarios permanentes (considerados en las actividades principales de embarque, desembarque de viajeros y trabajos administrativos).

- **El usuario temporal:** Son aquellos como los viajeros y acompañantes, también usuarios de trabajos administrativos, comerciales y hotel; así como demás servicios del terminal terrestre.
- **Los viajeros:** Los viajeros es aquel usuario temporal, que es constante y frecuente al terminal terrestre y sus áreas de uso como hotel, centro comercial, patío de comidas, etc. Por lo tanto, se representa aquellas personas que vienen de zona Sur del Perú, por temas de trabajo, turismo, estudios etc. o están de paso.
- **Los acompañantes consumidores:** Es aquel usuario temporal, que usa casi todos los servicios ofrecidos del terminal. Son coprotagonistas del establecimiento, siendo primordiales para el éxito de los comercios. Estos usuarios usan toda la zona comercial y requieren de espacios de descanso y ocio, pueden venir en auto propio, en transporte público o caminando.
- **El Usuario Eventual:** El usuario que utiliza el establecimiento de manera temporal y esporádica.
- **El usuario permanente:** Son aquellos usuarios principales como los del embarque y desembarque, trabajos administrativos.
- **Usuarios de embarque (Salida de buses):** Los usuarios de embarque, usuario que es constante y frecuente al terminal terrestre y sus áreas de uso, como hotel, centro comercial, patío de comidas, etc. Por lo tanto, se representa

- aquellas personas que salen de Lima hacia al Sur del País por temas de trabajo, turismo, estudios etc. o están de paso.
- **Usuarios de desembarque (llegada de buses):** Los usuarios de desembarque, usuario que es constante y frecuente al terminal terrestre y sus áreas de uso, como hotel, centro comercial, patío de comidas, etc. Son aquellas personas que llegan hacia Lima de la zona Sur del país por temas de trabajo, turismo, estudios etc. o están de paso.
 - **Usuarios trabajos administrativo. (centro comercial y hotel):** Los usuarios de área administrativa son las que ocupan las oficinas del terminal terrestre, oficinas del centro comercial y hotel. Estos usuarios se encargan de lograr la buena organización y funcionamiento de las actividades de dicho establecimiento. El cual está conformado por el gerente general, área de operaciones, área de contabilidad general y auxiliar, oficinitas, secretaria, asistente, área de logística, área |administrativa, atención médica etc.
 - **Usuarios de áreas comerciales:** Los usuarios del área comercial, son los que atienden en estos espacios. Estos se ubican en su área específica de trabajo (su respectivo puesto) cumplen con horarios establecidos, y también pueden hacer uso de otros espacios del terminal terrestre.
 - **Usuarios de las áreas hospedaje:** Los usuarios del área de hospedaje, usuario que es constante y frecuente al terminal terrestre y sus áreas de uso, como hotel, etc. Son aquellas personas que llegan hacia Lima del Sur del País por temas de trabajo, turismo, estudios etc. o están de paso.
 - **Usuarios del área de servicio y mantenimiento:** Es el usuario de servicio y mantenimiento, que es fundamental en el terminal terrestre, recorren por todos los ambientes del establecimiento. También, hay momentos en los que deben descansar (por cambio de turno u hora de refrigerio), se debe pensar espacios para este tipo de actividad como comedor o sala de descanso.
 - **Usuarios los conductores:** Son usuarios esenciales en el terminal terrestre, circulan dentro y fuera del establecimiento. Requiriendo de espacios para el descanso, atención médica, y área de aseo vestuario y aseo.

- **Los tripulantes:** Son usuarios que acompaña a los conductores en el bus, circulan dentro y fuera del establecimiento, así como en los diferentes ambientes del establecimiento. Requiriendo de espacios para el descanso, atención médica, y área de aseo vestuario y aseo.
- **La Seguridad interna:** Son las personas que trabajan, vigilando y transitan por todo el establecimiento, proyectando espacios específicos para ello, como casetas de vigilancia y vestuario.
- **El personal de área de patio de comidas:** Son aquellos usuarios como cocineros, mozos, y ayudantes de cocina, para dichas labores se proyecta áreas especiales para la llegada e implantación de materiales de trabajo. Son usuarios fijos, encargándose de la alimentación del personal, visitantes y viajeros.
- **El personal de mantenimiento de áreas verdes:** Son usuarios fijos dentro del terminal, se encargará del manteniendo de las áreas verdes del sótano, primer piso y tercer piso.
- **El personal SUTRAM:** Son usuarios fijos, dentro del terminal, realizando la labor de controlar las inspecciones de buses y pasajeros, se considera áreas adecuados para su permanencia.
- **El Personal de la Policía Nacional:** Son usuarios rotativos y fijos, que se encargará de la seguridad y revisión de las instalaciones también de usuarios del terminal terrestre; recorrerán todas las instalaciones, se considera espacios específicos de permanencia y descanso.
- **La Policía canina:** Son aquellos usuarios de seguridad, integrada por personas y animales (perros adiestrados), que transitaran por todo el establecimiento, proyectando espacios específicos para su permanencia.



USUARIO

	2012		2013	
	Sistema troncal	Sistema alimentador	Sistema troncal	Sistema alimentador
Lima Vias	64	38	70	38
Lima Bus	64	38	70	38
Transvial	64	40	70	62
Perú Masivo	64	63	70	66
TOTAL	256	179	280	204

TABLA : BUSES DEL METROPOLITANO 2012-13. FUENTE: LIMA CÓMO VAMOS.



Gráfico : Acceso al sistema del Metropolitano. Fuente: Lima cómo vamos.



Ilustración . Tabla del valor del porcentaje de crecimiento anual para transportes públicos. FUENTE: CENSOS NACIONALES 2007 XI DE PBLACION – VI DE VIVIENDA – INEI.



	GRÁFICO 1.30 MATRIZ DE ANTECEDENTES
	PLAN DE TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO
TEMA: Terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, en el distrito San Juan de Miraflores, 2020	
AUTOR: E. TATIANA CAMARLO FLORES	FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Ilustración 22.- Usuario
Fuente: Elaboración Propia.



DEMANDA

Millones de Viajes Diarios (no incluye viajes a pie)	1972	1989	1995	2004	2012
	4.1	6.5	8.1	12.3	16.9

Tabla : Proceso de crecimiento de viajes diarios. Fuente: IMP, JICA. Elaboración: PLAM.

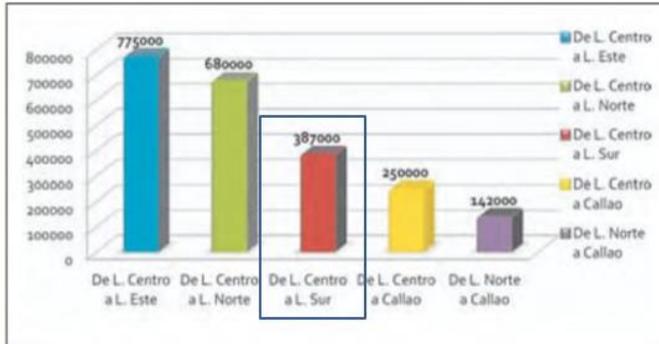


Gráfico : Viajes por día entre áreas interdistritales. Fuente: IMP, JICA. Elaboración: Lima cómo vamos.

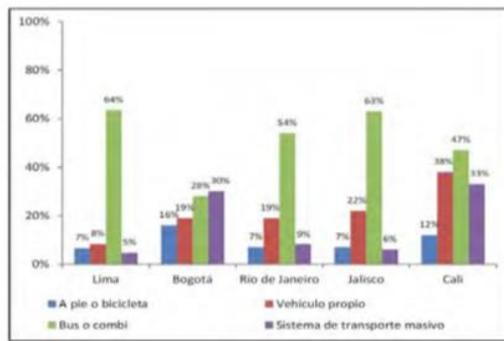


Gráfico : Repartición modal en Lima y las principales ciudades de Latinoamérica. Fuente: Lima cómo vamos.

RESPUESTAS	2011				Sexo				Grupo de Edad				NDE			ÁREAS INTERDISTRITALES				
	2010	2011	2012	2013	Varones	Mujer	18 a 29 años	30 a 44 años	45 años en adelante	A/B	C	D/E	Lima Centro	Lima Este	Lima Norte	Lima Sur				
Condo o cocote	45%	43%	45%	44%	52%	38%	34%	34%	32%	27%	34%	34%	27%	27%	31%	31%	32%			
Bus	21%	21%	21%	21%	20%	29%	34%	29%	26%	29%	26%	25%	25%	24%	24%	25%	22%			
Automóvil propio	8%	9%	9%	7%	10%	4%	3%	9%	9%	17%	4%	4%	14%	7%	3%	4%	8%			
Condo o vta o pta	10%	7%	10%	7%	4%	5%	4%	5%	5%	4%	4%	5%	10%	2%	4%	4%	5%			
Mototaxi	3%	3%	3%	4%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	3%	3%	4%	3%	3%	3%	3%			
Colectivo	4%	4%	4%	4%	3%	4%	5%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%			
Taxi	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%			
Metropolitano	0%	4%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%			
Metro de tránsito eléctrico	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%			
Bicicleta	1%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%			
Chó	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%			
Motocicleta propia	0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%			
No sabe / No responde	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%			

Tabla : Medio de desplazamiento utilizado según género, edad y área interdistrital. Fuente: Lima cómo vamos.



Gráfico: Tenencia actual de tipo de movilidad. Fuente: Lima cómo vamos.

UCV UNIVERSIDAD CAYMAHUAY	GRÁFICO 1.30 MATRIZ DE ANTECEDENTES
	PLAN DE TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO
TEMA: Terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, en el distrito San Juan de Miraflores, 2020	
AUTOR: E. TATIANA CAMARGO FLORES	FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Ilustración 23.- Demanda

Fuente: Elaboración Propia.

5.2. Descripción del proyecto

El proyecto conforma una sectorización de 03 zonas: zona terminal terrestre, zona de comercio, zona hotel. Integradas en un bloque que funciona de manera compartida y a su vez autónoma, es decir están físicamente unidas unas de otras, por niveles; a fin de que el usuario pueda tener a su disposición espacios abiertos como cerrados.

Mediante el eje principal, que sigue la dirección de los vientos del Sur-Oeste (parte de la esquina inferior derecha), los espacios abiertos como patio de maniobras, plazas, zonas de descanso. Los niveles son escalonados, plasmándola por volúmenes por adición y agrupándolas por giros, orientados al oeste.



Ilustración 24.- Zonificación de Propuesta Arquitectónica

Fuente: Elaboración propia.

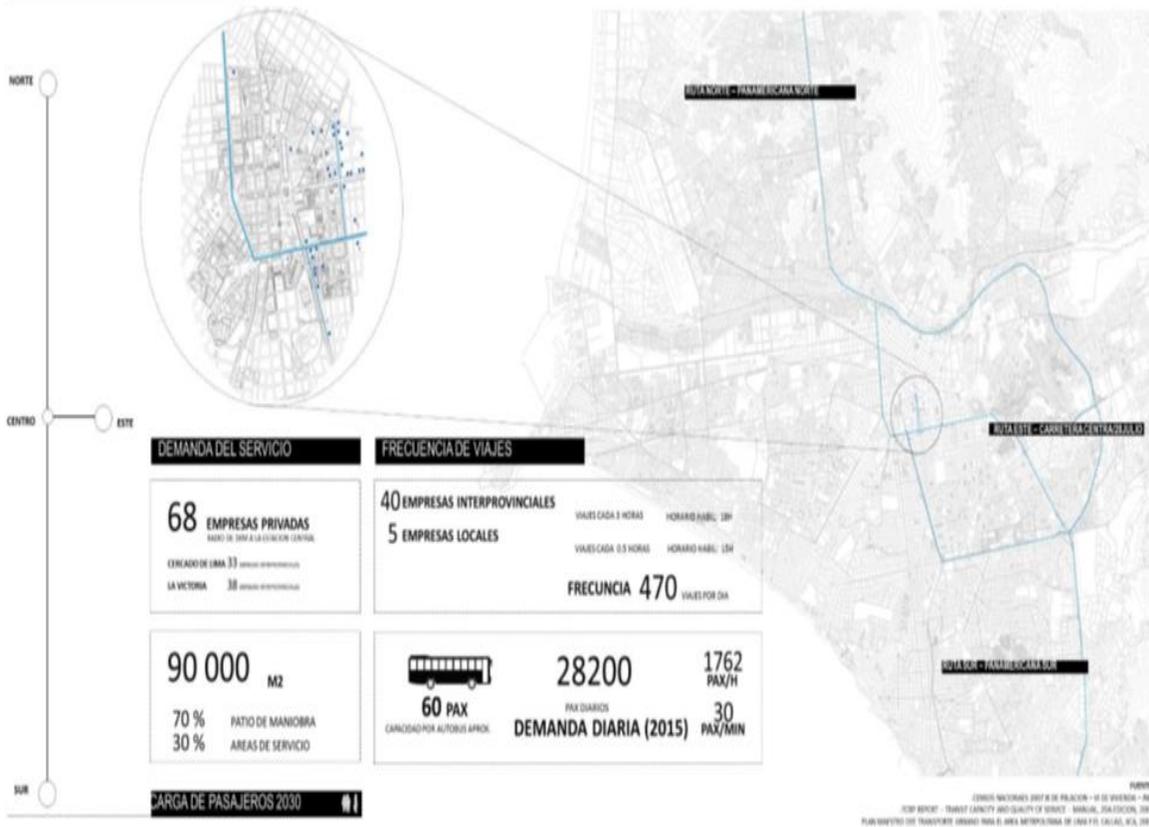


DEMANDA

FICHA TECNICA

INTERPROVINCIAL
3, 4, 5 TIPO DE TRANSPORT

DEMANDA DE VIAJES



Ficha Técnica: Transporte Interprovincial.

	GRÁFICO 1.30 MATRIZ DE ANTECEDENTES
	PLAN DE TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO
TEMA: Terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, en el distrito San Juan de Miraflores, 2020	
AUTOR: E. TATIANA CAMARGO FLORES	FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Ilustración 25.- Demanda

Fuente Elaboración propia

5.3. Necesidades arquitectónicas.

Los viajeros: Realizan sus actividades en espacios destinados a la circulación amplia, tránsito en todos los niveles con respecto al funcionamiento del todo el centro; así como también espacios complementarios al ocio.

Tabla 7.- Necesidades de los viajeros

Fuente: Elaboración propia.

Viajeros		
Necesidades	Actividad	Espacios
Ingresar	Transitar-Público en general	Hall /Recepción
Hall principal	Transitar-Público en general Escalera - Ascensores	Hall
Socializar	Conversar-Público general Retirar dinero	Estar Cajero Automático
Aseo Fisiológicas	Servicios Públicos Cto.Lactancia	Servicios Higiénicos

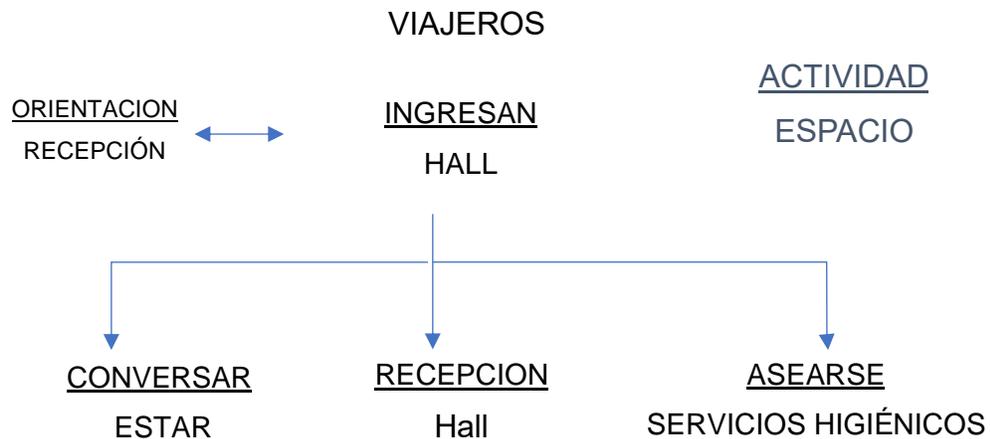


Ilustración 26.- Esquema de actividades y espacios de los viajeros.

Fuente: Elaboración Propia

Usuarios consumidores: Realizan sus actividades en espacios para el esparcimiento y comercio, específicamente de hall, sala de espera, cajeros automáticos, teléfonos públicos, patio de comidas, tópicos y tiendas comerciales; así como también ambientes complementarios y de servicio.

Tabla 8.- Necesidades de Consumidores

Fuente: Elaboración propia.

Consumidores		
Necesidades	Actividad	Espacios
Hall / Ingresar	Transito público en general	Hall
Socializar	Esperar Retirar dinero	Hall de espera Cajero automático
Conversar	Llamar	Cabinas telefónicas
Social-económica	Retiro de efectivo	Cubículos ATM
Salud	Esperar/ Sentarse	Tópico - Atención medica primeros auxilios
Fisiológica	Alimentarse	Patio de comidas
Fisiológicas	Servicios Públicos Cto.Lactancia	Servicios Higiénicos
Social-Económica	Comprar / Transito	Tiendas comerciales

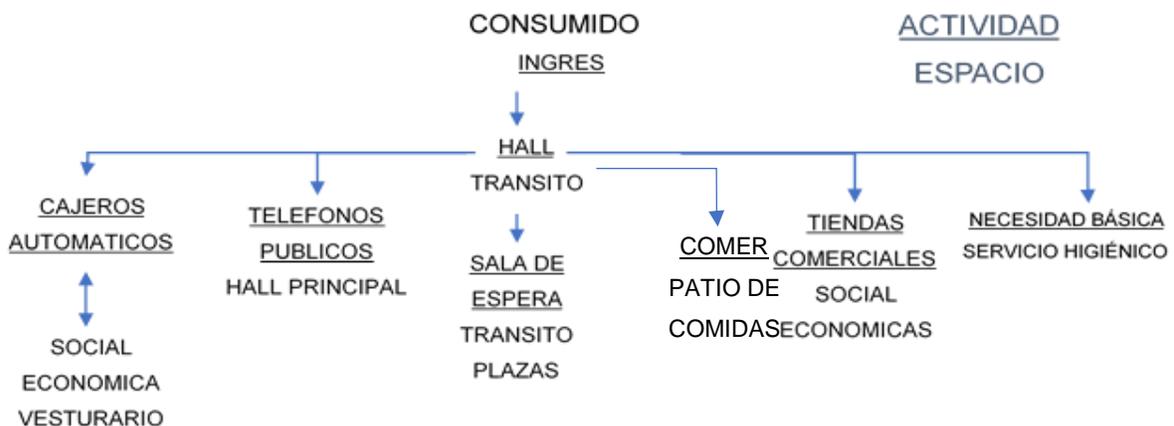


Ilustración 27.- Esquema de actividades y espacios de los consumidores

Fuente: Elaboración Propia

Usuarios eventuales: Realizan sus actividades en espacios para el esparcimiento y comercio, específicamente de hall, sala de espera, cajeros automáticos, teléfonos públicos, patio de comidas, tópicos y tiendas comerciales; así como también ambientes complementarios y de servicio. Usando sus instalaciones de manera eventual y esporádica.

Tabla 9.- Necesidades de los Usuarios Eventuales

Fuente: Elaboración Propia.

Eventual		
Necesidades	Actividad	Espacios
Ingresar Sentarse Informarse	Transitar-Público en general	Hall /Recepción
Hall principal	Transitar-Público en general Escalera - Ascensores	Hall
Socializar visitar, mirar, caminar y observar	Conversar-Público general escritorio y sillitas Ventanas amplias y ventilación cruzada	Estar
Necesidades Fisiológicas	Servicios Públicos Cto.Lactancia	Servicios Higiénicos

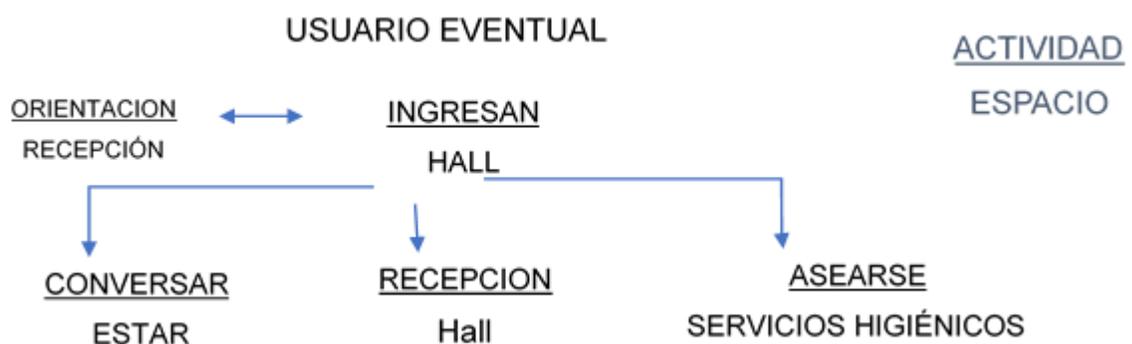


Ilustración 28.- Esquema de actividades y espacios de los usuarios eventuales

Fuente: Elaboración propia

Los usuarios de embarque: (salida de buses), realizan sus actividades en espacios destinados a la circulación amplia en todos los niveles con respecto a todo el centro, así como espacios complementarios al ocio. Usuario que es constante y frecuente al terminal terrestre y sus áreas de uso, como hotel, centro comercial, patío de comidas, etc. Por lo tanto, se representa aquellas personas que salen de Lima hacia la zona Sur del país por temas de trabajo, turismo, estudios etc. o están de paso.

Tabla 10.- Necesidades de Usuarios de Embarque

Fuente: Elaboración Propia

Embarque		
Necesidades	Actividad	Espacios
Hall / Ingresar	Transito público en general	Hall
Protección	Control de ingreso de personas y maletas	Control y Seguridad
Socializar	Esperar	Sala de embarque
Conversar	Llamar	Puntos de carga de celular
Fisiológica	Alimentarse	Stand de Cafetería
Fisiológicas	Servicios Públicos	Servicios Higiénicos
Social-Económica	Comprar / Transito	Stand comerciales

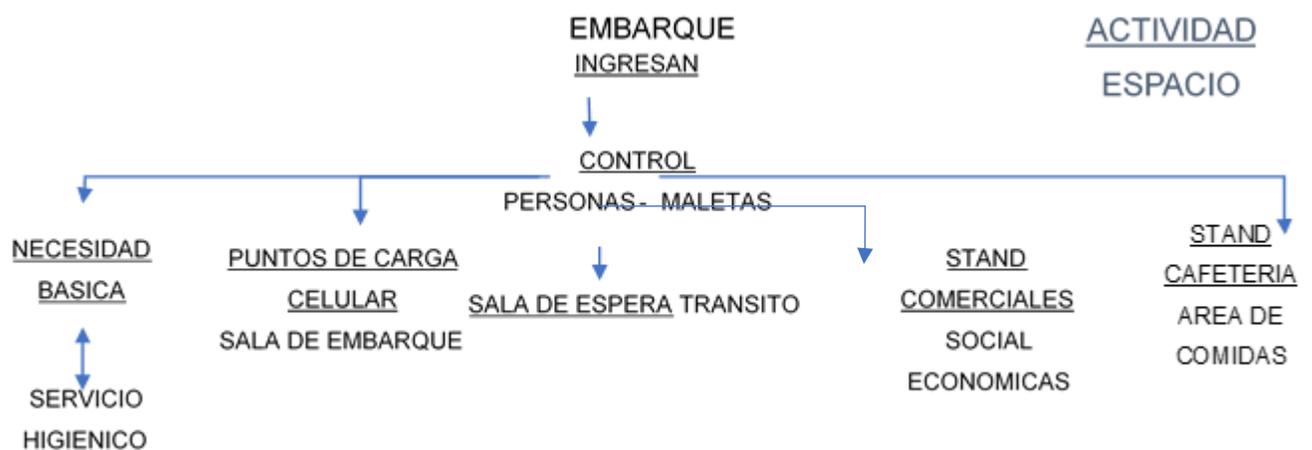


Ilustración 29.- Esquema de actividades y espacios de embarque.

Fuente: Elaboración propia

Los usuarios de desembarque: (llegada de buses), realizan sus actividades en espacios destinados a la circulación de ingreso de usuarios que llegan al terminal en los buses interprovinciales, así como espacios complementarios al ocio. Por lo tanto, se representa aquellas personas que vienen de las regiones del Sur del país hacia Lima por temas de trabajo, turismo, estudios etc. o están de paso.

Tabla 11.- Necesidades de Usuarios de Desembarque

Fuente: Elaboración Propia

Desembarque		
Necesidades	Actividad	Espacios
Puntos de Ingreso	Transito público que llega.	Esta. Desembarque
Protección	Control de ingreso de personas y maletas	Control y Seguridad
Socializar	Esperar de maletas	Sala de desembarque
Conversar	Llamar	Puntos de carga de celular
Fisiológicas	Servicios Públicos	Servicios Higiénicos
Social-Económica	Comprar / Transito	Stand comerciales

Fuente: Elaboración

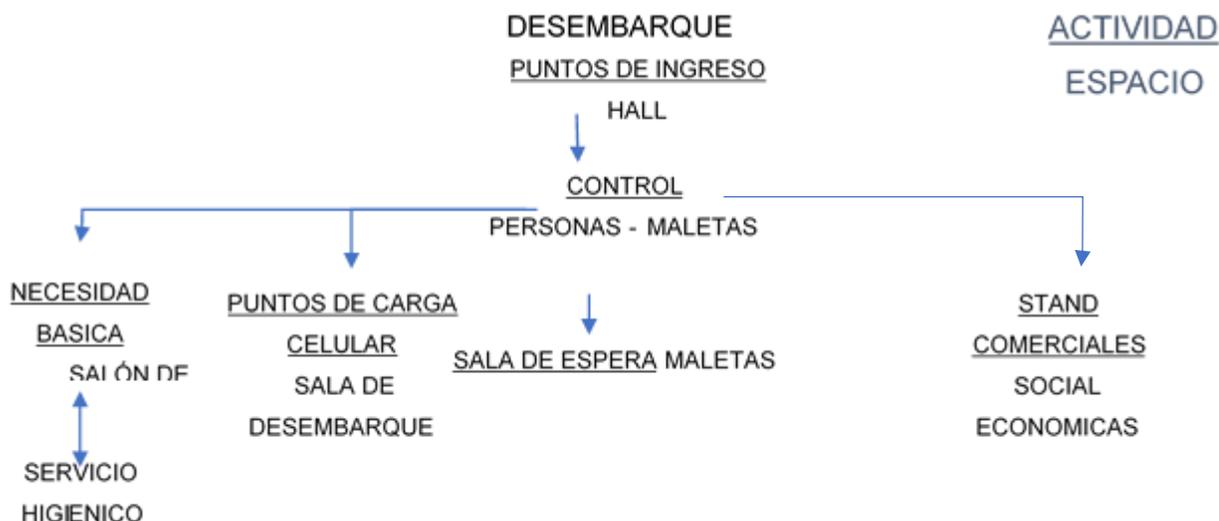


Ilustración 30.- Esquema de actividad y espacios de desembarque.

Fuente: Elaboración Propia

Los usuarios de administración: realizan sus actividades en espacios destinados a la circulación de ingreso de usuarios que llegan al terminal en los buses interprovinciales, así como espacios complementarios al ocio. Por lo tanto, se representa aquellas personas que vienen de las regiones del Sur del país hacia Lima por temas de trabajo, turismo, estudios etc. o están de paso.

Tabla 12.- Necesidades de Usuarios de Administración

Fuente: Elaboración Propia

Administración		
Necesidades	Actividad	Espacios
Hall / Ingresar	Transito público en eneral	Hall
Puntos de Ingreso solo personal autorizado	Transito del personal administrativo.	Recepción y control
Protección	Control de ingreso de personas	Control y Seguridad
Socializar	Conversar	Sala de descanso
Fisiológicas	SSHH Mujeres y Varones / Vestuarios	Servicios Higiénicos
Protección	Guardar	Área de casilleros

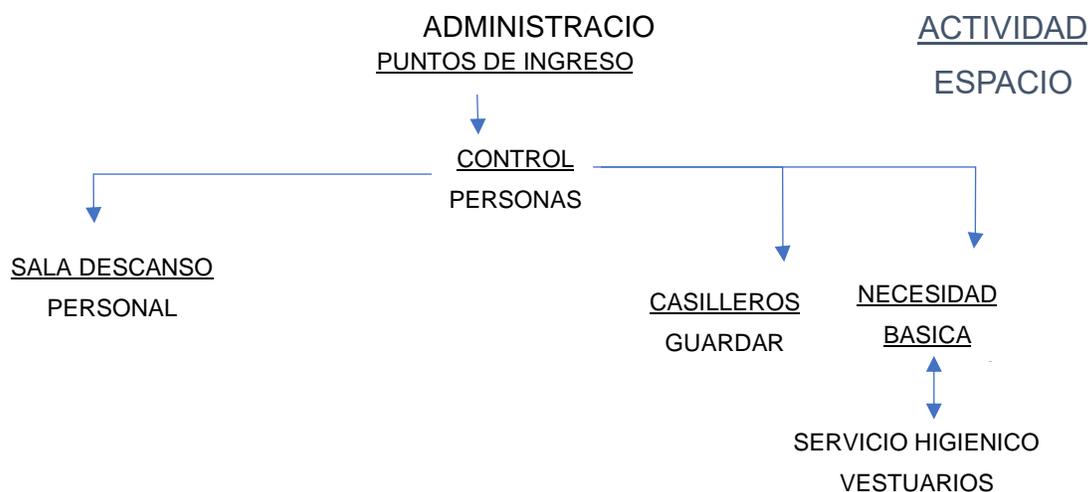


Ilustración 31.- Esquema de actividades y espacios de administración

Fuente: Elaboración Propia.

5.4. Concepción de la Propuesta Urbano Arquitectónico

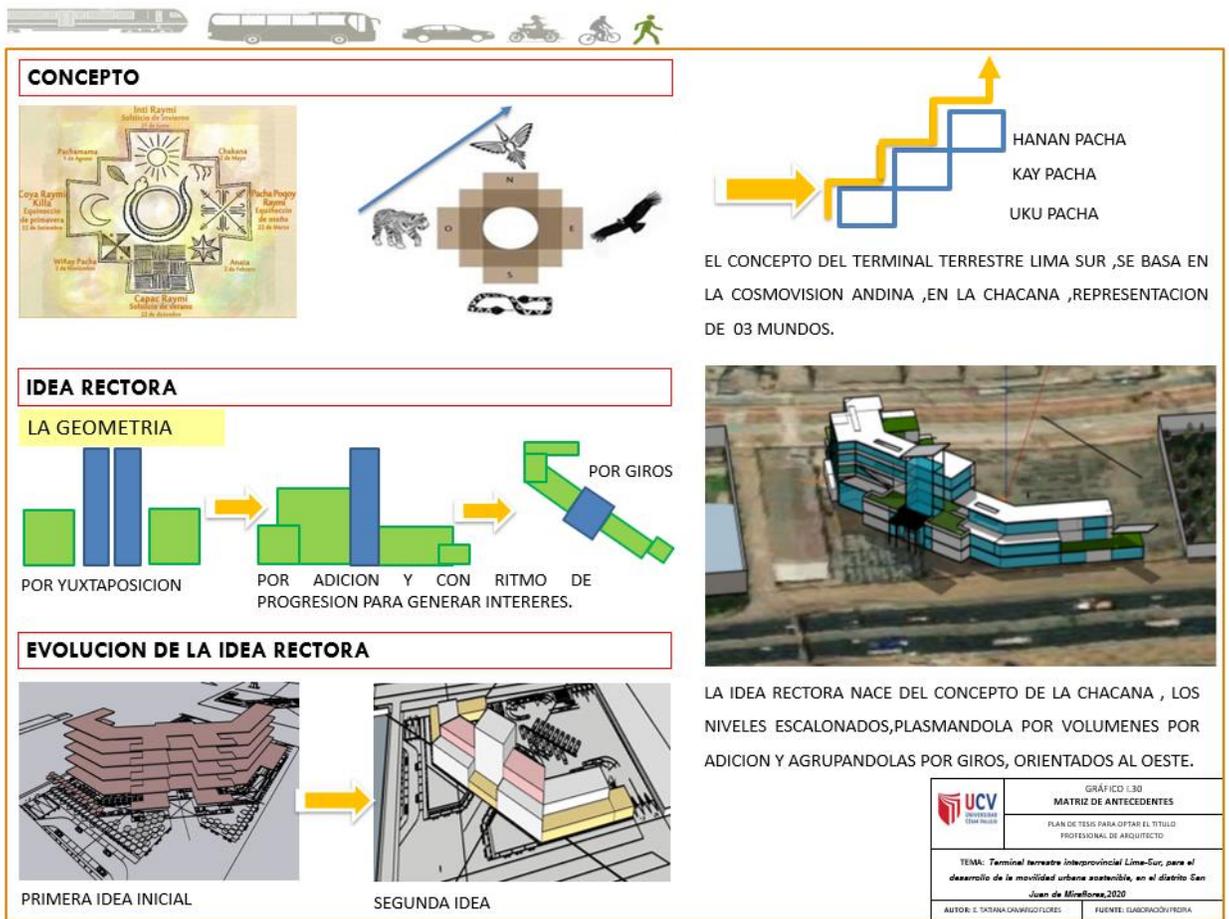


Ilustración 32.- Concepto

Fuente Elaboración propia

5.5. Relación espacial

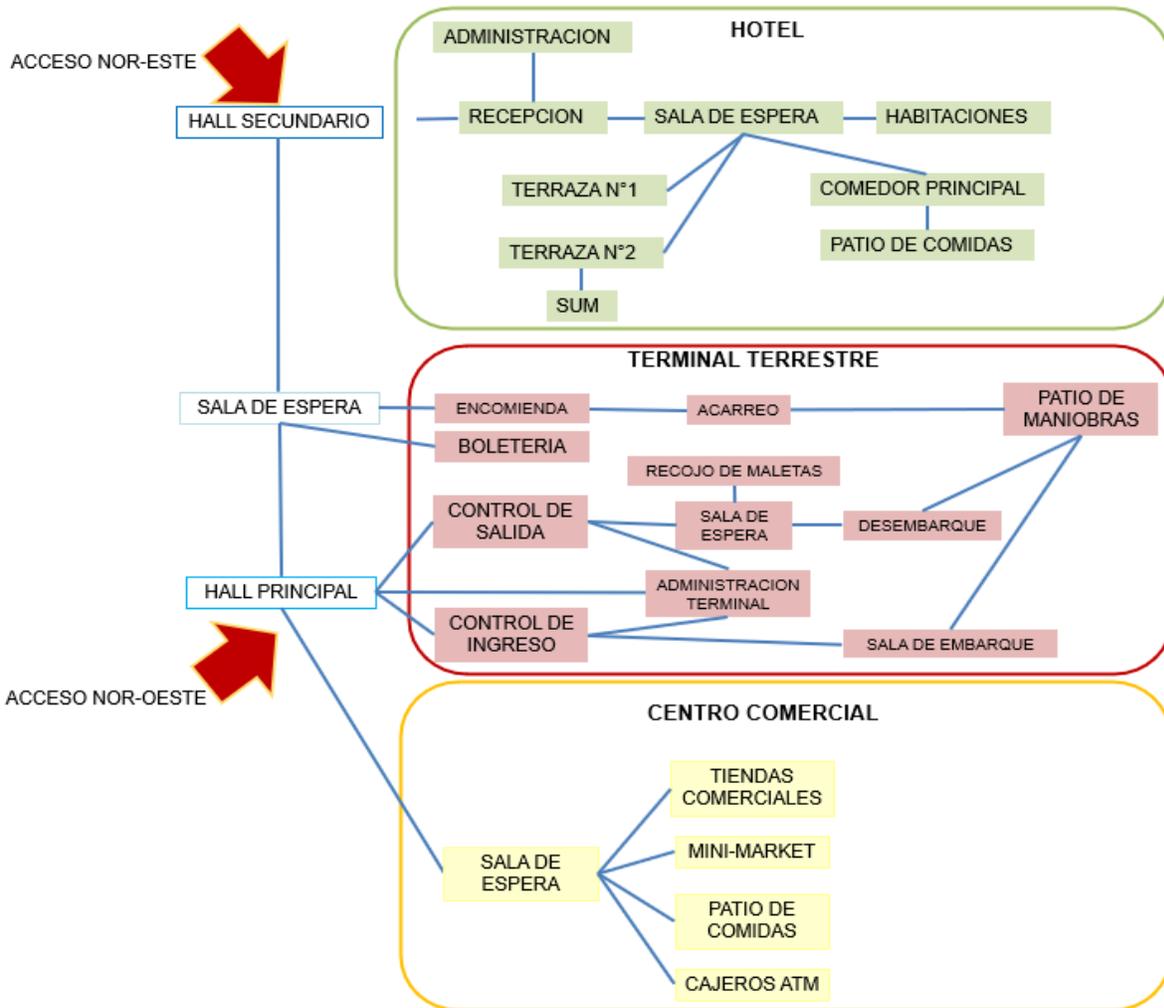


Ilustración 33.- Relación Espacial Terminal Terrestre.

Fuente: Elaboración propia

5.6. Programación

PROGRAMACION GENERAL DE ESPACIOS FUNCIONALES												
ZONA	SUB ZONA	AMBIENTE	MOBILIARIO	AREA UNITARIA UEF	CANTIDAD	UEF TOTAL	NORMATIVIDAD	SUBTOTAL m2			AREA TECHADA	AREA LIBRE
								SUB TOTAL	10%	TOTAL		
ZONA DE ACCESO	HALL PRINCIPAL	CIRCUL. DE PERSONAS	ESPERA	0.61	200	122.00	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	122.00	134.20	800.91	800.91	
	HALL SECUNDARIO		ESPERA	0.61	200	122.00	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	122.00	134.20			
	ASCENSORES		-	3.8	7	26.60	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	26.60	29.26			
	EMERGENCIA		ESCALERA DE EMERGENCIA	0.61	150	91.50	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	91.50	503.25			
Z P A S I V A	ADMINISTRACION	SECRETARIA	ARCHIVADOR	0.72	1	0.72	RNE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	3.27	3.60	90.21	90.21	
			SILLA	0.3	3	0.90						
			ESCRITORIO	1.65	1	1.65						
			SILLON	2.97	0	0.00						
		RECEPCION	ARCHIVADOR	0.72	2	1.44	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	8.91	19.60			
			SILLA	0.6	2	1.20						
			ESCRITORIO	1.65	2	3.30						
			SILLON	2.97	1	2.97						
		SALA DE REUNIONES	ARCHIVADOR	0.72	4	2.88	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	6.93	7.62			
			MESA DE REUNIONES	1.65	1	1.65						
		CIRCUL. DE PERSONAS	ESPERA	0.61	10	6.10	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	6.10	33.55			
			ARCHIVADOR	0.72	4	2.88						
		GERENCIA	SILLA	0.6	3	1.80	RNE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	6.33	6.96			
			ESCRITORIO	1.65	1	1.65						
		CONTADOR GENERAL	ARCHIVADOR	0.72	2	1.44	RNE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	4.89	5.38			
			SILLA	0.6	3	1.80						
		SUB CONTADOR	ARCHIVADOR	0.72	2	1.44	RNE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	4.89	5.38			
			SILLA	0.6	3	1.80						
		ASISTENTE CONTABLE	ARCHIVADOR	0.72	4	2.88	RNE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	7.38	8.12			
			SILLA	0.6	2	1.20						
	ESCRITORIO		1.65	2	3.30							
	SILLON		2.97	1	2.97							
	CONTROL Y SEGURIDAD	MONITOREO	ESTANTE	1.16	1	1.16	RNE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	30.91	34.001			
			SILLA	0.6	6	3.60						
			MESA DE REUNIONES	1.65	1	1.65						
			ARCHIVADOR	1.05	5	5.25						
		SEGURIDAD	ESCRITORIO	2.75	2	5.5	RNE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	11.91	13.101			
			ESTANTE	1.16	1	1.16						
			ARCHIVADOR	1.05	5	5.25						
			ESPERA	0.61	27	16.47						
			ARCHIVADOR	0.72	2	1.44						
			SILLA	0.3	2	0.60						
	INGRESO DE PERSONAL TERMINAL	INGRESO PERSONAL SUR-ESTE	ESCRITORIO	1.65	2	3.30	RNE A.070	50.62	55.677			
			SILLON	2.97	14	41.58						
			ESPERA	0.61	27	16.47						
			MESA Y SILLA	5.3	9	47.7						
		COMEDOR	LAVADERO	1.1	2	2.2	RNE A.070	5.82	6.3965			
			FRIGIDER	0.715	1	0.715						
		COCINA MAS ALACENA	MESA Y SILLA	4	1	4	RNE A.070 CAPITULO II ARTICULO 7 (10m2 x PERSONA)	8.70	9.57			
			LAVADERO	1.1	1	1.1						
		SSH. HOMBRES	LAVAMANO	1.12	3	3.36	RNE IS.010	6.60	7.26			
			INODORO	1.62	2	3.24						
		SSH. MUJERES	URNARIO	0.70	3	2.1	RNE IS.010	17.02	18.722			
			INODORO	1.62	2	3.24						
		VESTUARIOS HOMBRES	LAVAMANOS	1.12	3	3.36	RNE IS.010	30.70	33.77			
			VESTIDOR	0.69	8	5.52						
		VESTUARIOS MUJERES	DUCHA	0.60	6	3.6	RNE IS.010	105.82	116.4			
			CASILLEROS	0.79	10	7.9						
		INGRESO PERSONAL SUR-ESTE	VESTIDOR	1.80	8	14.4	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	270.52	297.57			
			ESPERA	0.61	17	10.37						
			ESCRITORIO	1.65	1	1.65						
			SILLON	2.97	7	20.79						
	SSH. HOMBRES	ESPERA	0.61	17	10.37	RNE IS.010	105.82	116.4				
		LAVAMANO	1.12	3	3.36							
	SSH. MUJERES	INODORO	1.62	2	3.24	RNE IS.010	17.02	18.722				
		URNARIO	0.70	1	0.7							
	VESTUARIOS HOMBRES	INODORO	1.62	2	3.24	RNE IS.010	17.02	18.722				
		LAVAMANOS	1.12	3	3.36							
	VESTUARIOS MUJERES	VESTIDOR	0.69	8	5.52	RNE IS.010	30.70	33.77				
		DUCHA	1.40	6	8.4							
	Cuarto de Montantes	DUCHA	1.40	6	8.4	RNE IS.010	105.82	116.4				
		CASILLEROS	0.79	10	7.9							
	SERVICIOS DEL TERMINAL	CUARTO DE TABLERO ELECTRICOS	DUCTOS PARA MONTANTES	1.00	1	1	NORMA A.050 CAPITULO II	8.84	29.172	29.17		
			ESTANTE CAJAS	7.84	1	7.84					NORMA A.050 CAPITULO II	
		CISTERNA	CISTERNA CONTRA INCENDIO	95.52	1	95.52	RNE A.110	270.52	297.57	407.57		
			CISTERNA DE CONSUMO	60	1	60						
			COSTERNA DE AGUA PLUVIAL	100	1	100						
			CTO DE BOMBA	1	15	15						
		SUB ESTACION	GRUPO ELECTROGENO	60	1	60	RNE A.110	100	110			
			CUARTO DE BOMBAS	20	1	20						
			CUARTO DE ACEITE	20	1	20						

1.710.61 m2
0.00 m2

A.TECHADA
A.LIBRE

SUBTOTAL m2	1,710.61
MUROS Y CIRCULACION (30%)	513.18
AREA TOTAL	2,223.79

m2

Tabla 13.- Programación de Áreas Comunes

Fuente: Elaboración Propia.

PROGRAMACION GENERAL DE UNIDAD DE ESPACIOS FUNCIONALES													
ZONA	SUB_ZONA	AMBIENTE	MOBILIARIO	AREA UNITARIA UEF			NORMATIVIDAD	SUBTOTAL m2			AREA TECHADA	AREA LIBRE	
				AREA	CANTIDAD	UEF TOTAL		SUB TOTAL	10%	TOTAL			
Z · A C T I V A	TERMINAL TERRESTRE DESEMBARQUE	CIRCUL. DE PERSONAS	ESPERA	0.61	150	91.50	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	91.50	100.65	698.90			
			LAVAMANO	1.12	3	3.36							
			INODORO	1.62	3	4.86							
		SSHH HOMBRES	URINARIO	0.70	2	1.4	RNE IS.010	19.23	21.15				
			INODORO	1.62	3	4.86							
			LAVAMANOS	1.12	3	3.36							
		SSHH. MUJERES	LAVAMANOS	0.6	1	0.6	RNE A.110	21.64	23.80				
			INODORO	0.79	1	0.79							
			ATM	1.20	3	3.6							
		SERVICIOS BANCARIOS ATM	ESPERA	0.61	9	5.49	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	9.09	10.00				
			ESPERA	0.61	17	10.37							
			ARCHIVADOR	0.72	3	2.16							
		LACTARIO	SILLA	0.3	1	0.30	RNE A.110	246.95	271.65				
			ESCRITORIO	1.65	1	1.65							
			SILLON	2.97	2	5.94							
		ENCOMIENDA	ESPERA	0.61	2	1.22	RNE A.110	246.95	271.65				
			STAND	12.26	3	36.78							
			ACARREO	91.05	1	91.05							
		BOLETERIA	STAND	14.89	8	118.12	RNE A.110 / RNE IS.010	218.11	271.65				
			SALA DE ESPERA	RECOJO DE MALETAS	20	1							20.00
			LAVAMANO	1.12	3	3.36							
		SALA DE ESPERA SSHH HOMBRES	INODORO	1.62	3	4.86	RNE A.110 / RNE IS.010	439.76	483.74				
			URINARIO	0.70	2	1.4							
			INODORO	1.62	3	4.86							
		SALA DE ESPERA SSHH. MUJERES	LAVAMANOS	1.12	3	3.36	RNE A.110 / RNE IS.010	439.76	483.74				
			LAVAMANOS	0.6	1	0.6							
			INODORO	0.79	1	0.79							
		SALA DE ESPERA SSHH (DISCAPACITADOS)	DESEMBARQUE	178.88	1	178.88	RNE A.110 / RNE IS.010	439.76	483.74				
			SALA DE ESPERA	EMBARQUE	355	1							355.00
			LAVAMANO	1.12	3	3.36							
	SALA DE ESPERA SSHH HOMBRES	INODORO	1.62	3	4.86	RNE A.110 / RNE IS.010	439.76	483.74					
		URINARIO	0.70	2	1.4								
		INODORO	1.62	3	4.86								
	SALA DE ESPERA SSHH. MUJERES	LAVAMANOS	1.12	3	3.36	RNE A.110 / RNE IS.010	439.76	483.74					
		LAVAMANOS	0.6	1	0.6								
		INODORO	0.79	1	0.79								
	SALA DE ESPERA SSHH (DISCAPACITADOS)	CAFETERIA	65.53	1	65.53	RNE A.110 / RNE IS.010	439.76	483.74					
		CIRCUL. DE PERSONAS	ESPERA	0.61	150				91.50				
		GUARDADO DE MALETAS	OFICINA	23.43	1				23.43				
	COMEDOR	MESA Y SILLA	4.2	9	37.8	RNE A.070 CAPITULO II ARTICULO 7 (10m2 x PERSONA)	66.26	72.89					
		MESA DE TRABAJO	5.3	4	21.2								
		LAVADERO	1.1	4	4.4								
	COCINA MAS ALACENA	FRIGIDER	0.715	4	2.86	RNE A.110 / RNE IS.010	19.23	21.15					
		LAVAMANO	1.12	3	3.36								
		INODORO	1.62	3	4.86								
	SSHH HOMBRES	URINARIO	0.70	2	1.4	RNE A.110 / RNE IS.010	19.23	21.15					
		INODORO	1.62	3	4.86								
		LAVAMANOS	1.12	3	3.36								
	SSHH. MUJERES	LAVAMANOS	1.12	3	3.36	RNE A.110 / RNE IS.010	19.23	21.15					
		INODORO	0.6	1	0.6								
		LAVAMANOS	0.6	1	0.6								
	SSHH (DISCAPACITADOS)	INODORO	0.79	1	0.79	RNE A.110 / RNE IS.010	19.23	21.15					
		P. DE MANOBRAS	3337.58	1	3337.58								
		P. DE MANOBRAS	3337.58	1	3337.58								
	PATIO DE MANOBRAS	ESTACIONAMIENTO	36.40	12	436.8	RNE A.110	3337.58	3671.34					
		ESTACIONAMIENTO	36.40	12	436.8	RNE A.110	436.8	480.48					
		ESTACIONAMIENTO	36.40	12	436.8	RNE A.110	436.8	480.48					
	CARGA Y DESCARGA	CARRRETILLA	0.50	10	5.00	RNE A.110	117.36	129.10					
		CAMION	25.50	4	102.00								
		MONTACARGA	5.18	2	10.36								
	ESTACIONAMIENTO	BUS	36.40	16	582.40	RNE A.110	582.40	640.64					
		ESTANTE ABIERTO	0.85	10	8.50	RNE A.110	17.00	18.7					
		ESTANTE CERRADO	0.85	10	8.50	RNE A.110	12.16	40.13					
	MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA	ESTANTERIA	3.04	4	12.16	RNE A.110	12.16	40.13					
		ESTANTE CENTRAL	3.25	5	16.25	RNE A.110	24.55	108.02					
		ESTANTE	3.00	2	6								
	MOSTRADOR	2.30	1	2.3									
	ESTANTES DE PRODUCTOS	ESTANTE CENTRAL	3.25	1	3.25	RNE A.110	11.55	50.82					
		ESTANTE	3.00	2	6								
		MOSTRADOR	2.30	1	2.3								
	RECEPCION DE EMERGENCIA	ESCRITORIO	2.75	1	2.75	RNE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	6.01	6.611					
		ESTANTE	1.16	2	1.16								
		ARCHIVADOR	1.05	2	2.1								
	VESTUARIOS HOMBRES	VESTIDOR	0.69	6	5.52	RNE IS.010	15.44	16.984					
		DUCHA	0.60	6	3.60								
		CASILLEROS	0.79	8	6.32								
	VESTUARIOS MUJERES	VESTIDOR	1.80	8	14.4	RNE IS.010	29.12	32.032					
		DUCHA	1.40	6	8.40								
		CASILLEROS	0.79	8	6.32								
	SSHH HOMBRES	LAVAMANO	1.12	3	3.36	RNE IS.010	7.26	7.986					
		INODORO	1.60	2	3.2								
		URINARIO	0.70	1	0.7								
	SSHH. MUJERES	INODORO	1.60	2	3.2	RNE IS.010	6.56	7.216					
		LAVAMANOS	1.12	3	3.36								
		ESCRITORIO	4.25	1	4.25								
	TOPICO OFICINA PERSONAL PARAMEDICO	ESTANTE	2.42	1	2.42	NORMA A.050 CAPITULO II CONDICIONES DE HABITABILIDAD Artículo 06 (10 m2 x PERSONA)	17.71	19.481					
		LAVAMANOS	0.32	1	0.32								
		SILLAS	0.48	3	1.44								
	SSHH	CAMILLA	3.74	2	7.48	RNE IS.010	3.42	11.286					
		BALANZA	1.8	1	1.8								
		LAVAMANO	1.12	1	1.12								
	MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA	INODORO	1.60	1	1.6	RNE IS.010	3.42	11.286					
		URINARIO	0.70	1	0.7								
		ESTANTERIA	3.04	4	12.16								
						NORMA A.050 CAPITULO II	12.16	13.376					

855.27	m2	A.TECHADA
4,980.38	m2	A.LIBRE

SUBTOTAL m2	855.27
MUROS Y CIRCULACION (30%)	256.58
AREA TOTAL	1,111.85

m2

Tabla 14.- Programación de Terminal Terrestre

Fuente: Elaboración Propia.

PROGRAMACION GENERAL DE UNIDAD DE ESPACIOS FUNCIONALES

ZONA	SUB ZONA	AMBIENTE	MOBILIARIO	SUBTOTAL m2			NORMATIVIDAD	SUBTOTAL		AREA TECHADA	AREA LIBRE
				AREA UNITARIA UEF	CANTIDAD	UEF TOTAL		SUB TOTAL	10%		
ZONA COMERCIAL	RECREACION Y COMEDOR	SALA TV	SILLA	0.6	26	15.60					
			EQUIPO MULTIMEDIA	0.96	1	0.96		20.16	554.4		
			MESA REUNIONES	1.8	2	3.60					
		SSHH. HOMBRES	LAVAMANO	1.12	3	3.36					
			INODORO	1.62	3	4.86	RNE IS.010	9.62	10.582		
			URINARIO	0.70	2	1.4					
		SSHH. MUJERES	INODORO	1.62	3	4.86	RNE IS.010	8.22	63.294		
			LAVAMANOS	1.12	3	3.36					
		SALA DE REUNIONES Y CAPACITACION	SILLA	0.6	150	90.00					
			EQUIPO MULTIMEDIA	0.96	1	0.96		91.8	100.98		
			MESA REUNIONES	1.8	1	1.80					
		COMEDOR	MESA Y SILLA	4	28	112					
			LAVADERO	1.1	2	2.2	RNE A.070	117.06	128.77		
			FRIGIDER	0.715	4	2.86					
		COCINA MAS ALACENA	MESA Y SILLA	4	8	32	RNE A.070 CAPITULO II ARTICULO 7 (10m2 x PERSONA)	37.06	81.53		
			LAVADERO	1.1	2	2.2					
			FRIGIDER	0.715	4	2.86					
		VESTUARIOS HOMBRES	VESTIDOR	0.69	1	0.69					
			DUCHA	0.60	1	0.60	RNE IS.010	2.87	9.471		
			CASILLEROS	0.79	2	1.58					
		VESTUARIOS MUJERES	VESTIDOR	1.80	1	1.8					
			DUCHA	1.40	1	1.40	RNE IS.010	4.78	15.774		
			CASILLEROS	0.79	2	1.58					
		SSHH HOMBRES	LAVAMANO	1.12	1	1.12					
			INODORO	1.60	1	1.6	RNE IS.010	3.42	11.286		
			URINARIO	0.70	1	0.7					
		SSHH. MUJERES	INODORO	1.60	1	1.6					
			LAVAMANOS	1.12	1	1.12	RNE IS.010	2.72	8.976		
			TACHO	0.69	2	1.38					
		SSHH (PERSONAL)	LAVAMANO	0.6	2	1.2					
	INODORO		0.79	2	1.58	RNE IS.010	8.84	29.172			
	URINARIO		0.54	2	1.08						
	VESTIDORES		1.80	2	3.60						
	TACHO		0.69	2	1.38						
	SSHH (PUBLICO) PARA HOMBRES Y MUJERES	LAVAMANOS	0.6	6	3.60						
		INODORO	0.79	6	4.74	RNE IS.010	11.34	37.422			
		URINARIO	0.54	3	1.62						
	SSHH (DISCAPACITADOS)	TACHO	0.69	1	0.69						
		LAVAMANOS	0.6	1	0.6	RNE A.120	2.08	6.864			
		INODORO	0.79	1	0.79						
	DESCANSO	RECEPCION	ARCHIVADOR	0.72	1	0.72					
			SILLA	0.6	2	1.20					
			ESCRITORIO	1.65	1	1.65	RNE A.050	6.54	7.19		
		AULAS	SILLON	2.97	1	2.97					
			ARCHIVADOR	0.72	1	0.72					
SILLA			1.2	20	24.00	RNE A.050	29.34	32.27			
SALA TV		ESCRITORIO	1.65	1	1.65						
		SILLON	2.97	1	2.97						
		SILLA	0.6	26	15.60						
DORMITORIOS MUJERES		EQUIPO MULTIMEDIA	0.96	1	0.96		20.16	332.64			
		MESA REUNIONES	1.8	2	3.60						
		CAMA	1.90	10	19	RNE A.030 CAPITULO III ARTICULO 17 (12m2 x Persona)	28.7	31.57			
DORMITORIOS HOMBRES		CLOSET	0.72	10	7.2						
		SILLA	0.25	10	2.5	RNE A.030 CAPITULO III ARTICULO 17 (12m2 x Persona)	28.7	31.57			
		CAMA	1.90	10	19						
SSHH HOMBRES		CLOSET	0.72	10	7.2						
		LAVAMANO	1.12	4	4.48	RNE A.030 CAPITULO III ANEXO III (01 BAÑO POR CADA 4 HABITACIONES)	13.76	60.544			
		INODORO	1.62	4	6.48						
SSHH. MUJERES		URINARIO	0.70	4	2.8						
		INODORO	1.62	4	6.48	RNE A.030 CAPITULO III ANEXO III (01 BAÑO POR CADA 4 HABITACIONES)	10.96	48.224			
		LAVAMANOS	1.12	4	4.48						
VESTUARIOS HOMBRES		VESTIDOR	0.69	12	8.28						
		DUCHA	0.60	12	7.2	RNE A.030 CAPITULO III ANEXO III (01 BAÑO POR CADA 4 HABITACIONES)	24.96	109.82			
		CASILLEROS	0.79	12	9.48						
VESTUARIOS MUJERES		VESTIDOR	1.80	12	21.6						
		DUCHA	1.40	12	16.8	RNE A.030 CAPITULO III ANEXO III (01 BAÑO POR CADA 4 HABITACIONES)	47.88	210.67			
		CASILLEROS	0.79	12	9.48						

530.97 m2 A.TECHADA
0.00 m2 A.LIBRE

SUBTOTAL m2	530.97
MUROS Y CIRCULACION (30%)	159.29
AREA TOTAL	690.26

m2

Tabla 15.- Programación Zona Comercial

Fuente: Elaboración propia

PROGRAMACION GENERAL DE UNIDAD DE ESPACIOS FUNCIONALES

ZONA	SUB ZONA	AMBIENTE	MOBILIARIO				NORMATIVIDAD	SUBTOTAL m2			AREA TECHADA	AREA LIBRE	
				AREA UNITARIA UEF	CANTIDAD	UEF TOTAL		SUB TOTAL	10%	TOTAL			
HOTEL 3 ESTRELLAS	HALL SECUNDARIO	SALA DE REUNIONES	SILLA	0.6	4	2.40	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	6.93	52.67	52.67	52.67	0	
			ARCHIVADOR	0.72	4	2.88							
			MESA DE REUNIONES	1.65	1	1.65							
		OFIC. ADMINISTRACION	ARCHIVADOR	0.72	4	2.88	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	6.33	52.67	52.67	52.67	0	
			SILLA	0.6	3	1.80							
			ESCRITORIO	1.65	1	1.65							
		RECEPCION	ARCHIVADOR	0.72	4	2.88	0 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	6.33	52.668	52.668	52.668	0	
			SILLA	0.6	2	1.80							
			ESCRITORIO	1.65	2	1.65							
		VENTAS	ARCHIVADOR	0.72	6	2.88	RNE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	24.67	52.67	52.67	52.67	0	
			SILLA	0.6	5	1.80							
			ESCRITORIO	1.65	3	1.65							
		MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA	ESTANTERIA	3.04	4	12.16	NORMA A.050 CAPITULO II						
		SSHH HOMBRES	LAVAMANO	1.12	1	1.12	RNE IS.010	24.67	52.67	52.67	52.67	0	
			INODORO	1.62	1	1.62							
	URINARIO		0.70	1	0.7								
	SSHH. MUJERES	INODORO	1.62	1	1.62								
		LAVAMANOS	1.12	1	1.12								
	SERVICIOS BANCARIOS ATM	ATM	1.20	3	3.6	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	9.09	10.00	10.00	10.00	10.00	0	
		ESPERA	0.61	9	5.49								
	SALA DE ESPERA	SIMPLES	CAMA	5.20	1	5.2		9.55	189.09	537.306	537.306		
			MESA	2.00	0	0							
			CLOSET	1.60	1	1.6							
			ESCRITORIO	2.75	1	2.75							
			SS.HH - LAVAMANO	1.12	1	1.12							
			SS.HH - INODORO	1.60	1	1.6							
		DOBLES	SS.HH - DUCHA	1.00	1	1		3.72	73.656	537.306	537.306		
			CAMA	5.20	2	10.4							
			MESA	2.00	1	2							
			CLOSET	1.60	1	1.6							
			ESCRITORIO	2.75	2	5.5							
			SS.HH - LAVAMANO	1.12	1	1.12							
		TRIPLES	SS.HH - INODORO	1.60	1	1.6		9.10	120.12	537.306	537.306		
SS.HH - DUCHA			1.00	1	1								
CAMA			5.20	3	15.6								
MESA			2.00	1	2								
CLOSET			1.60	1	1.6								
ESCRITORIO			2.75	2	5.5								
		SS.HH - LAVAMANO	1.12	1	1.12		2.60	34.32	537.306	537.306			
		SS.HH - INODORO	1.60	1	1.6								
		SS.HH - DUCHA	1.00	1	1								
	CAMA	5.20	3	15.6									
	MESA	2.00	1	2									

705.31	m2	A.TECHADA
0.00	m2	A.LIBRE

SUBTOTAL m2	705.31
MUROS Y CIRCULACION (30%)	211.59
AREA TOTAL	916.90

m2

Tabla 16.- Programación Hotel

Fuente: Elaboración propia.

PROGRAMACION GENERAL DE UNIDAD DE ESPACIOS FUNCIONALES

ZONA	SUB ZONA	AMBIENTE	MOBILIARIO				NORMATIVIDAD	SUBTOTAL m2			AREA TECHADA	AREA LIBRE
				AREA UNITARIA UEF	CANTIDAD	UEF TOTAL		SUB TOTAL	10%	TOTAL		
Z O N A S O T A N O	1	ESTACIONAMIENTO	AUTO	12.50	52	650.00	RNE A.110	828.70	911.57	911.57	911.57	0
			MOTO LINEAL	3.75	10	37.50						
			MOTO TAXI	5.40	6	32.40						
			DISCAPACITADO	13.60	8	108.80						
		SSHH HOMBRES	LAVAMANO	1.12	1	1.12	RNE IS.010	9.22	10.142	10.142	10.142	0
			INODORO	1.62	1	1.62						
			URINARIO	0.70	1	0.7						
		SSHH. MUJERES	INODORO	1.62	1	1.62	RNE IS.010	9.22	10.142	10.142	10.142	0
			LAVAMANOS	1.12	1	1.12						
		MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA	ESTANTERIA	3.04	1	3.04						
		CIRCUL. DE PERSONAS	ESCALERA DE EMERGENCIA	0.61	80	48.80	NE A.050 CAPITULO II - ARTICULO 6, 10 m2 POR PERSONA	48.80	107.36	107.36	107.36	0
		AREAS DE VENTILACION CENITAL	VACIOS	368.51	1	368.51		368.51	405.36	405.36	0	405.36
AREA VERDE							213.68	213.68	0	213.68		

1,029.07	m2	A.TECHADA
619.04	m2	A.LIBRE

SUBTOTAL m2	4,948.71
MUROS Y CIRCULACION (30%)	1,484.61
AREA TOTAL	6,433.32

m2

Tabla 17.- Programación Zona Sótano

Fuente: Elaboración propia.

TOTALES

5,530.13	m2	A.TECHADA
5,599.42	m2	A.LIBRE

SUBTOTAL m2	9,449.76
MUROS Y CIRCULACION (30%)	2,834.93
AREA TOTAL	12,284.69

m2

Tabla 18.- Programación Suma Total

Fuente: Elaboración propia.

6. CAPITULO VI: DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

6.1. Memoria descriptiva Arquitectónica

I. Proyecto Arquitectónico

“Nuevo Terminal terrestre interprovincial Lima-sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, San de Juan de Miraflores -Lima ,2020”.

II. Aspectos Generales

- Generalidades. - La Memoria Descriptiva de Arquitectura para la construcción de la infraestructura del Nuevo Terminal terrestre interprovincial Lima – Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, en el distrito de San de Juan de Miraflores 2020.

Es considerado de mucha importancia y corresponde atender al sector de transporte vial terrestre. El proyecto de investigación de la problemática de transporte terrestres provincial, ha generado que actualmente una gran parte de la población de Lima Metropolitana no cuenta Primero con un ordenamiento y adecuado sistema de servicio de transporte no solo al sur del país, sino al resto del país con la interconexión que se debe proyectar.

La problemática de servicio de transporte desde y hacia al interior del país se ha incrementado con la informalidad que cada día campea creando paraderos informales y servicios de pésima calidad en las distintas arterias que comunican desde y hacia el sur de nuestro país. Considerando que la ciudad Lima–Metropolitana no cuenta con terminal terrestres zonificados y adecuados con capacidad para atender la creciente demanda de usuarios.

- Nombre del Proyecto. - “Nuevo Terminal terrestre interprovincial Lima – Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, San de Juan de Miraflores-Lima, 2020”.
- Ubicación geográfica.-
El cual se encuentra ubicado en km 14.085 del panamericano sur,
 - Distrito : San Juan de Miraflores,
 - Provincia : Lima
 - Departamento : Lima.
- Área. - Área de terreno: 16,796.06 m²
- Linderos.- Cuenta con los siguientes linderos y medidas perimétricas:
 - Por el norte. - Colinda con el pasaje s/n.
 - Por el este. - Colinda con la Av. Pedro José Miotta.
 - Por el oeste. - Con la carretera panamericana sur km 14.085.
 - Por el sur. - Con el complejo Biotecnológico SJM Nro. 23.

III. Criterio estructural

El terreno presenta una superficie plana, libre y despejada. La calidad del suelo intermedia, por lo que se ha optado por la construcción de platea de cimentación. Con concreto armado.

Alternativa: Platea de cimentación.

Las **plateas** son cimentaciones superficiales, sobre el terreno natural, con una losa de hormigón armado, apoyada y reforzada con vigas perimetrales y vigas debajo de los muros portantes.

Las excavaciones para cimentar deben llegar al depósito de arena y vaciar, el falso cimientado de concreto pobre. Se sugiere para otros sectores del terreno donde hallen arcilla al nivel de cimentación.

IV. Descripción espacial

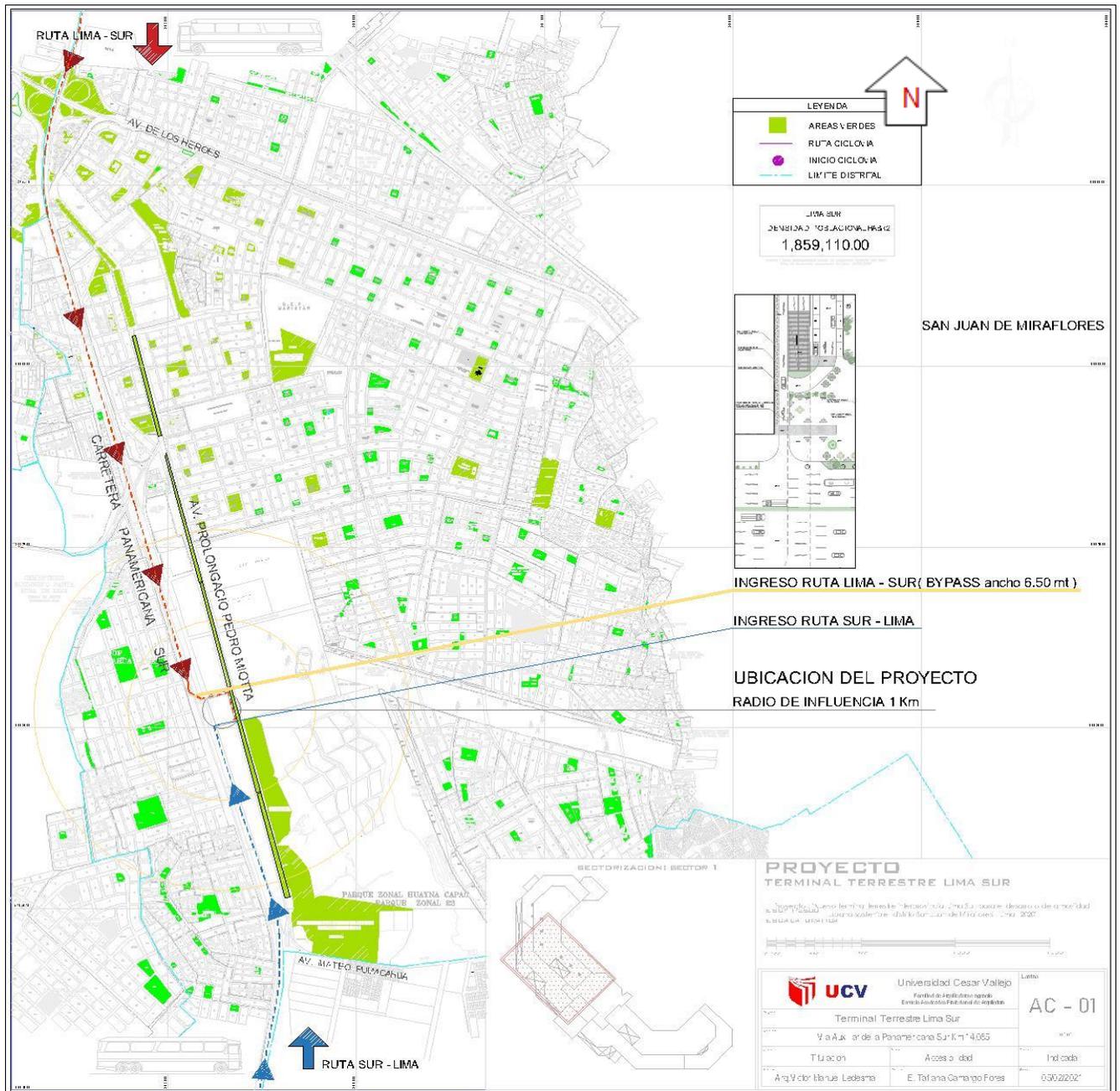


Ilustración 34.- Accesibilidad nuevo terminal terrestre Lima Sur

Fuente: Elaboración propia

ZONIFICACION DE LA PROPUESTA ARQUITECTONICA

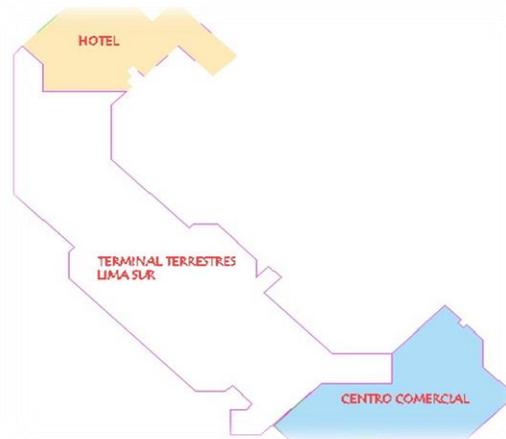


Ilustración 35.- Zonificación, primer nivel - terminal terrestre Lima Sur

Fuente: Elaboración propia

El proyecto cuenta con dos accesos:

- El ingreso principal es por el Nor-oeste por la carretera Panamericana Sur.
- El ingreso secundario es por Nor-este por la av. José Pedro Miotta.

El proyecto cuenta con tres áreas principales:

- Terminal terrestre.
- Hotel
- Centro Comercial

- Desde el ingreso principal percibimos un volumen importante jerárquicamente hacia el lado izquierdo está ubicado el Hotel que tiene acceso por la Av. Pedro Miotta. El ingreso principal se accede al terminal terrestre que cuenta con 01 nivel. El primer espacio que percibimos al ingreso principal que nos permite recorrer hacia la zona de sala de espera y los módulos de boletería.
- El acceso a los ambientes de tiendas por departamento, Minimarket, patio de comida y cajero automáticos está interconectados.
- Dentro de la propuesta espacial, se está contemplando un cerco perimétrico que delimita el terminal considerando que cada área tenga un acceso independiente.
- Los Volúmenes se encuentran distribuidos dentro del área de terreno generando una zona de encuentros, reuniones y áreas de comercio.
- La zona de parqueo vehicular particular se ubica en el sótano de la edificación teniendo como ingreso por Av. José Pedro Miotta con una capacidad para 60 vehículos.
- En la parte posterior paralela a la panamericana y pedro Miotta está ubicado el parqueo principal y el patio de maniobras de las unidades de transporte de pasajeros y carga.
- El acceso Principal es por la Panamericana sur y el segundo acceso es por la Av. José pedro Miotta. Ambos accesos también cumplen la función de ingreso y salida de vehículos.



Ilustración 36.- Descripción

Fuente: Elaboración Propia

V. Descripción Arquitectónica.

1. Pabellón Principal. Terminal terrestre.

- Ingreso principal
- Control de ingreso y salida.
- Acceso al nivel dos por escaleras.
- Acceso por Ascensor.
- Sala de espera.
- Boletería.
- Encomiendas
- Zona de carga y descarga
- Embarque y desembarque.
- Administración.
- Ss.hh.

2. Centro comercial.

- Ingreso
- Tiendas por departamento.
- Mini-Market.
- Patio de comidas.
- Módulos de cajero automáticos.
- Ss.hh.

3. Hotel. (Categoría tres estrellas)

3.1 Primera Planta

- Ingreso
- Control de ingreso y salida.
- Recepción.
- Administración.
- Sala de espera.
- cocina
- Comedor principal
- Patio de comidas.

- Acceso a nivel superior por escalera y ascensor.
 - Habitaciones. Tipo suite, matrimonial, dúplex y simples.
 - SS. HH
3. 2 Segunda Planta.
- Recibo
 - Ascensor.
 - Escalera presurizada.
 - Terraza
 - Habitaciones.
 - SS. HH
3. 3 Tercera Planta.
- Recibo
 - Ascensor.
 - Escalera presurizada.
 - Terraza
 - Habitaciones
 - SS.HH.
3. 4 Cuarta planta
- Recibo
 - Ascensor.
 - Escalera presurizada.
 - Terraza
 - Habitaciones
 - SS.HH.
3. 5 Quinta planta
- Recibo
 - Ascensor.
 - Escalera presurizada.
 - Terraza
 - Habitaciones.
 - SS.HH.

VI. Circulación

Para el ingreso peatonal que circulan de norte a sur se cuenta con un paradero y cruce puente peatonal que accede al terminal terrestre, el acceso peatonal de sur a norte cuenta con un paradero de buses que permite el acceso al ingreso principal.

6.2. Memoria descriptiva estructural.

Se recomienda adoptar las fuerzas sísmicas horizontales estipuladas en la norma técnica de edificaciones E030: Diseño sismorresistente (2) para el diseño sísmico.

Los factores del suelo considerados en esta Norma, se caracterizan por el espesor del suelo, que forman el perfil estratigráfico del suelo. En el presente caso el perfil de suelos se clasificar como Tipo S2 y le corresponde, a un factor de suelo S de 1.2.

I. Profundidad de cimentación.

Está controlado por el nivel proyectado de piso del sótano proyectado (-3.90m).

Los cimientos corridos y las zapatas, se recomienda, que se coloquen el depósito de arena medianamente densa a densa. Con relación al nivel actual de la superficie del suelo, la profundidad mínima de cimentación de 1.50m

- Tipo de cimentación: Conectadas mediante vigas de cimentación, cimiento corrido
- El material en el que debe apoyarse la cimentación: arena media a densa.

- Para la excavación de cimientos, debe llegar al depósito de arena y vaciar un falso cimiento de concreto pobre sobre excavación efectuada.
- Presión admisible = 1.50 kg/cm²
- Tipo de suelo según la Norma técnica de edificaciones E030 diseño sismo resistente S2.
- Factor de suelo: $T_p = 1.2$.

Empujes de Tierra.

Para calcular el empuje del suelo del muro del sótano se recomienda manejar las siguientes capas superiores de arena medianamente densa que se encuentran intercaladas con las arcillas en la capa superior en el perfil del suelo.

- Angulo de fricción interna = 32°
- Coeficiente de empuje de tierras activo $K_a = 0.31$.
- Coeficiente de empuje de tierras pasivo $K_p = 3.26$.
- Coeficiente de empuje de tierras de reposo $K_o = 0.47$
- Peso volumétrico $\gamma = 1.90$ gr/cm².

6.3. Memoria descriptiva sanitaria

I. Generalidades

La investigación comprende el cálculo y diseño de las instalaciones Sanitarias de la edificación de cinco niveles, la cual está cumpliendo con las siguientes normas.

- Reglamento Nacional de Edificaciones
- Norma Técnica – I. S 010

El uso de edificación será de uso comercial y el diseño arquitectónico comprende los siguientes ambientes:

II. Distribución De Aparatos Sanitarios:

CUADRO DE DISTRIBUCION DE APARATOS SANITARIOS.

DESCRIPCION	PISO 01	PISO 02	PISO 03	PISO 04	PISO 05	TOTAL
INODOROS	33	32	37	20	20	142
URINARIOS	12	12	7	2	2	35
LAVADEROS	37	37	37	20	20	151
LAVAPLATOS	9	9	4	2	2	26

III. Factibilidad de Servicios de Agua Potable y Alcantarillado

a. Servicio de Agua Potable y Alcantarillado

En el entorno del proyecto, se ubican el sistema existente de redes de distribución de agua de potable de la ciudad y la red de colectores. Las redes primarias de distribución de agua potable son de 4" y 6" de diámetro y la red general de los colectores son de 8".

b. Evacuación de Aguas Residuales

La posibilidad de evacuación de las aguas residuales de la edificación será una conexión domiciliaria hacia el colector público existente de 8".

IV. Ubicación

Se encuentra en San Juan de Miraflores

- Departamento: Lima
- Provincia: Lima
- Distrito: San Juan de Miraflores.

V. Sistema de Abastecimiento de Agua.

El sistema de agua comprende el sistema de diseño y trazado de tuberías para conducir el agua potable a todos los aparatos sanitarios de los edificios, con capacidad equivalentes a la máxima demanda simultánea respectiva; los diámetros diseñados se mencionarán en el cálculo adjunto.

- Para garantizar el consumo promedio diario se considera tanque de almacenamiento de agua potable tal como cisterna.
- La presurización de las tuberías está dada por el tanque elevado y abastecimiento por gravedad. Para elevar el agua de la cisterna al tanque elevado, se utilizará un equipo de bombeo.
- La fuente de agua potable es la red pública a través de una conexión domiciliaria de diámetro 1" existente.

Justificación del sistema de abastecimiento

Debido a que la presión en la red matriz es insuficiente para satisfacer la demanda en la edificación de 5 pisos. Ha optado por diseñar con cisterna y tanque elevado.

VI. Consumo Probable de Agua

En correspondencia con el reglamento Nacional de Edificaciones - Norma Técnica I. S 010 para edificaciones, se menciona el siguiente consumo:

Consumo Promedio Diario

Dotaciones:

- Hotel 34 habitaciones x 335litros diario = 11390 litros por día.
- Terminal, C.C. ss. (aparatos sanitarios) 150 litros diario = 26850 litros/día.
- Volumen Diario Requerido = 38240 litros

VII. SISTEMA DE ALMACENAMIENTO Y REGULACION

Se proyecta un uso del sistema de almacenamiento, con cisternas y tanques elevados, para cubrir las variaciones de consumo continuo y regulación del servicio de agua en la edificación.

a. Volumen de cisterna.

Las cisternas han sido diseñadas en función de satisfacer el consumo diario con 03 unidades de 8.50 m³ cada uno.

b. Volumen del tanque elevado.

El tanque elevado está proyectado, para suministrar la suficiente cantidad de agua, cuyo volumen de diseño corresponde a la dotación. Se ha proyectado 03 tanques elevados con una capacidad de 4.50 m³ cada uno.

c. Equipo de bombeo.

El equipo a instalarse serán 03 unidades, las cuales operarán en alternancia y serán del tipo centrífugo, con la suficiente potencia para elevar el caudal de la máxima demanda.

VIII. Sistema de Desagüe.

El sistema de eliminación de desagües, será por gravedad, con descarga al colector principal existente de 6".

El diámetro de tuberías y cajas de registro existentes, se mencionan en los planos respectivos, la pendiente mínima de las tuberías del desagüe será de 1% para 8" y de 1.5% para tuberías de 4" y 3".

6.4. Memoria descriptiva de las instalaciones eléctricas

I. Alcances del Proyecto.

Comprende en el suministro de instalaciones eléctricas interiores compuestas por:

- Alimentadores
- Tableros Generales y de distribución.
- Circuito de derivados de alumbrado y tomacorrientes.
- Comunicaciones.

II. Descripción Del Proyecto

El suministro Eléctrico

Desde el SSDP de electro sur S. A: será a través de un transformador trifásico. La tensión secundaria en el punto de energía de 380/220 V: 60 Hz.

III. Especificaciones Técnicas De Materiales.

a. Conductores.

Los conductores a usar serán unipolares de cobre electrolítico, temple blando de 99% de conductibilidad, solidos o cableados, con aislamiento de cloruro de polivinilo termoplástico tipo TW para 600 volteos de tensión y 60° de temperatura de operación.

b. Conductos.

Serán del tipo Conduit, para tuberías Expuestas y de serán de PVC para la acometida principal a cada tablero general. El sistema de distribución en piso será a través de bandejas metálicas. Todas las tuberías que lleven conductores eléctricos y que sean expuestas, serán de tipo CONDUIT con accesorios del mismo material.

6.5. CODIGOS Y REGLAMENTOS.

Los trabajos se efectuarán conforme, a los requisitos de los siguientes códigos o reglamentos.

- Código Nacional de electricidad.
- Reglamento nacional de edificaciones.
- Norma de DGE- MEN.
- Norma IEC y otras aplicables al proyecto.

7. CAPITULO VII: FUENTES DE INFORMACIÓN

Alfaro, J. (2006). Instituto de Investigación y Capacitación Municipal (INICAM). Plan de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano. Disponible en: <http://www.inicam.org.pe/2006/descargar/acondicionamiento.pdf> Fecha de consulta: 13 de mayo de 2018.

Allard, P. (2006). Principios y Técnicas de Representación de la forma urbana – XXL: Megaproyectos, Infraestructura y Territorio. Disponible en: http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10009/CLASE_01_Y_02_PRINCIPIOS_DEL_DISENO_URBANO.pdf Fecha de consulta: 02 de junio de 2018.

Arata, M. (2004). Los procesos de habilitación en el Nuevo Reglamento de Inscripciones del Registro de Predios. Fuero Registral. Revista de doctrina y jurisprudencia registral. SUNARP. Año III. Número 4. Pág. 10. Disponible en: <http://www.sunarp.gob.pe/ECR/Publications/FRegistral/FRegistral4-jul2004.pdf> Fecha de consulta: 29 de mayo de 2014.

Archidaly. (2018). Obtenido de: <http://www.archdaily.com/780386/cuny-advanced-science-research-center-flad-architects-plus-kpf>

Aroila, R. (2003). Calidad de Vida: Una definición integradora. Revista latinoamericana de psicología. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/805/80535203.pdf> Fecha de consulta: 02 de Junio del 2018

Del Pino, A. (2016) Estación final intermodal de la línea 2. Lima

Dirección Nacional de Urbanismo. Dirección de Ordenamiento Territorial. DS-004-2011-VIVIENDA. Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano. 2011.2p

Guillén, T., Liang, L. y Rodríguez, C. (2013). Tesis - Propuesta de Revitalización de los ejes comerciales y urbanos sobre la segunda calle (oriente y poniente) delimitados entre la 17 avenida y la sexta avenida de la ciudad de Santa Tecla. Universidad de El Salvador – Escuela de Arquitectura. Pág. 150. Fecha de consulta: 02 de junio del 2018.

Lynch, K. (1960). La imagen de la Ciudad. Barcelona. Editorial Gustavo Gili.

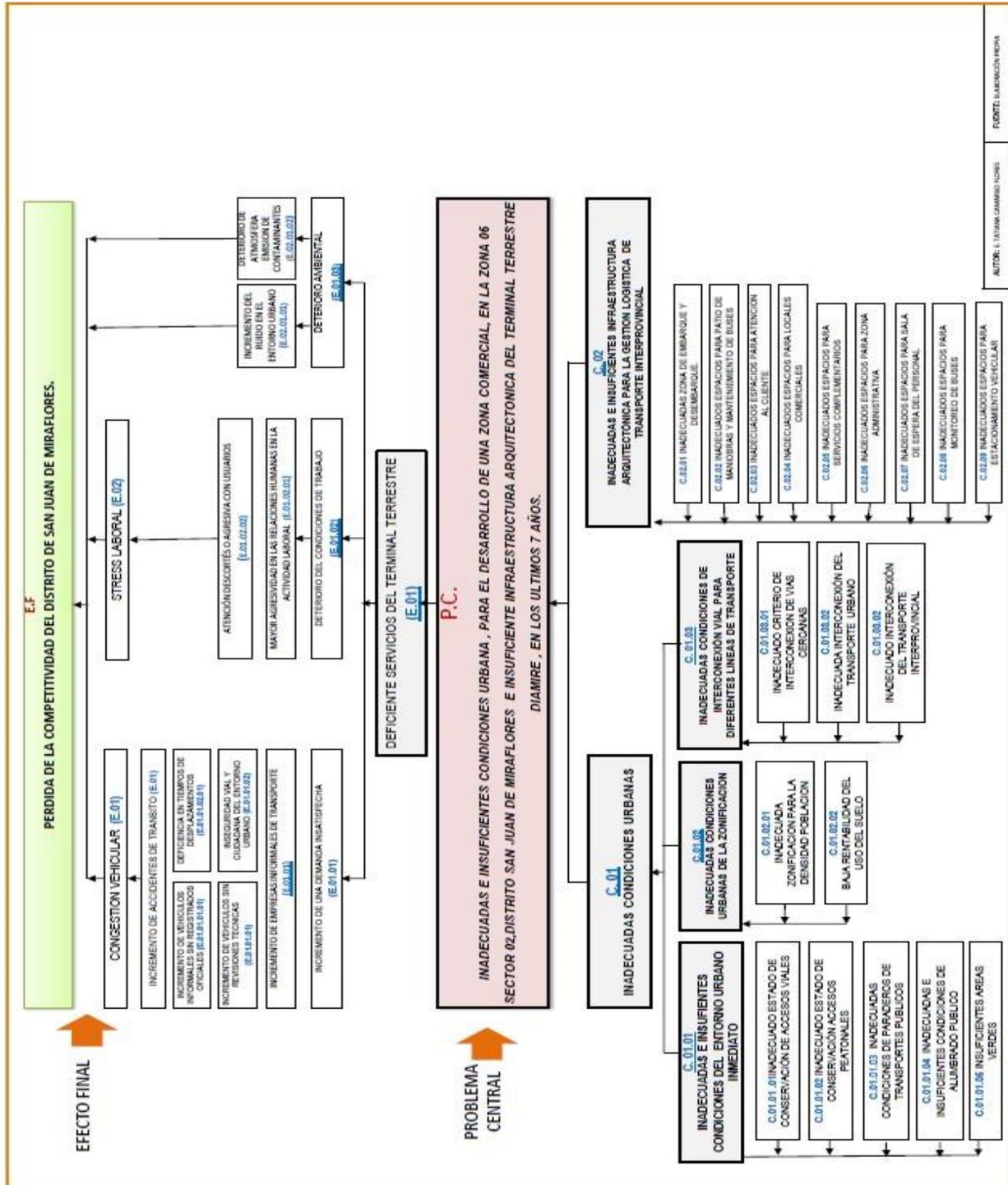
Rozo, L. (2011). Gestión Social Integral. Estrategia de gestión pública para implementar las políticas. Secretaría Distrital de Integración Social. Colombia. Disponible en: http://old.integracionsocial.gov.co/anexos/documentos/2011_centro_documento/estrategia_de_gestion_publica_para_implementar_las_politicas.pdf Fecha de consulta: 02 de junio de 2018.

SINADEC. (2004) . Instituto Nacional de Defensa Civil, compendio estadístico. Programa de ciudades sostenibles. Lima.

8. CAPITULO VIII: ANEXOS

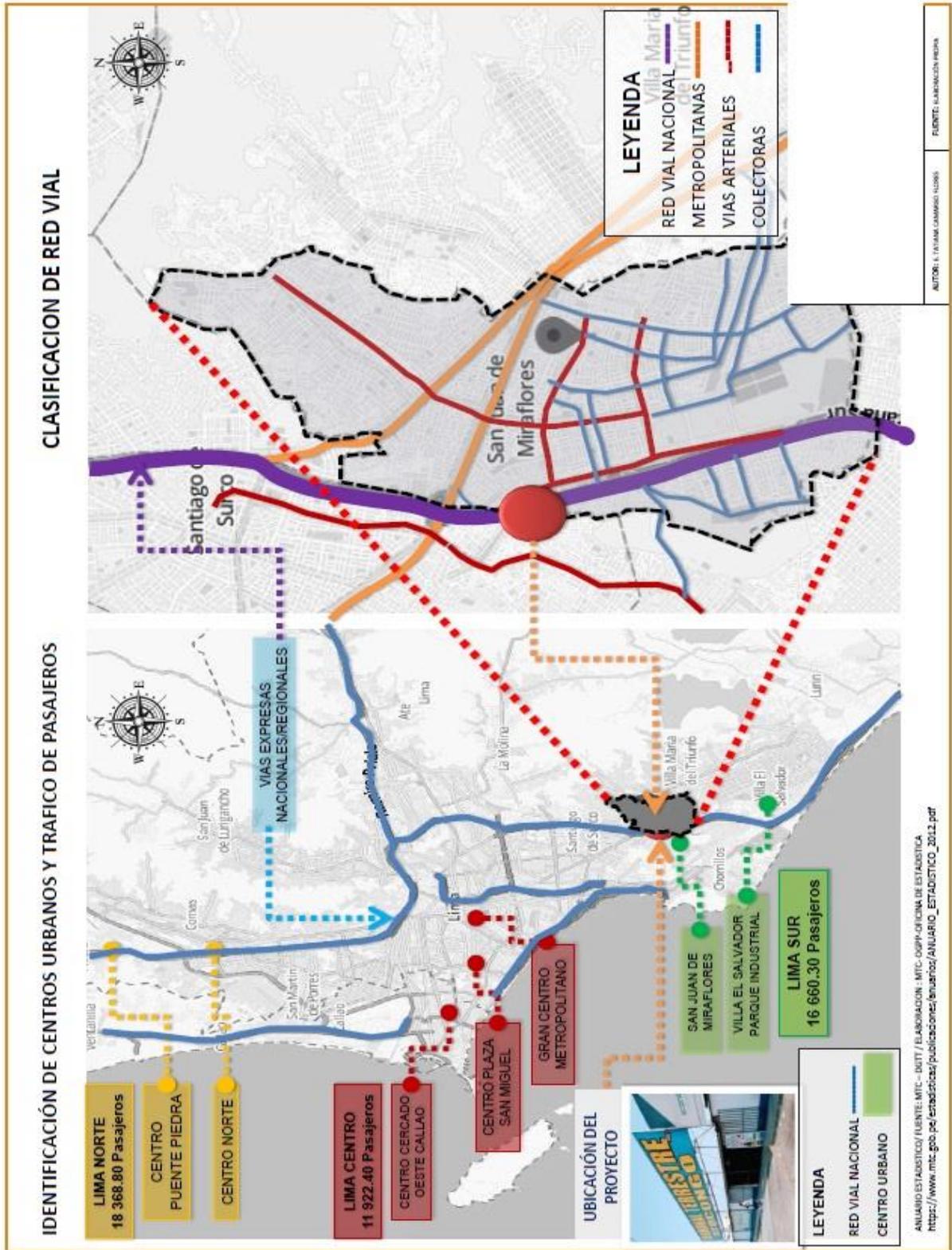
Anexo 1.

Análisis de causa-efecto de pérdida de la competitividad del distrito de San Juan de Miraflores, valor del suelo y deficiente servicio del terminal terrestre.



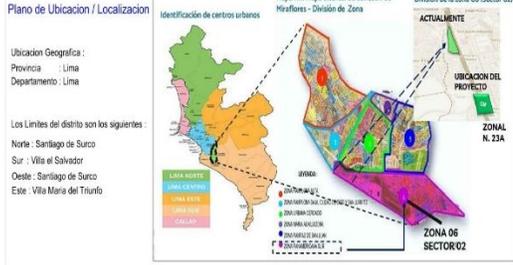
Anexo 3.

Análisis de terminales terrestres existentes



ENTORNO URBANO - MACRO

SAN JUAN DE MIRAFLORES

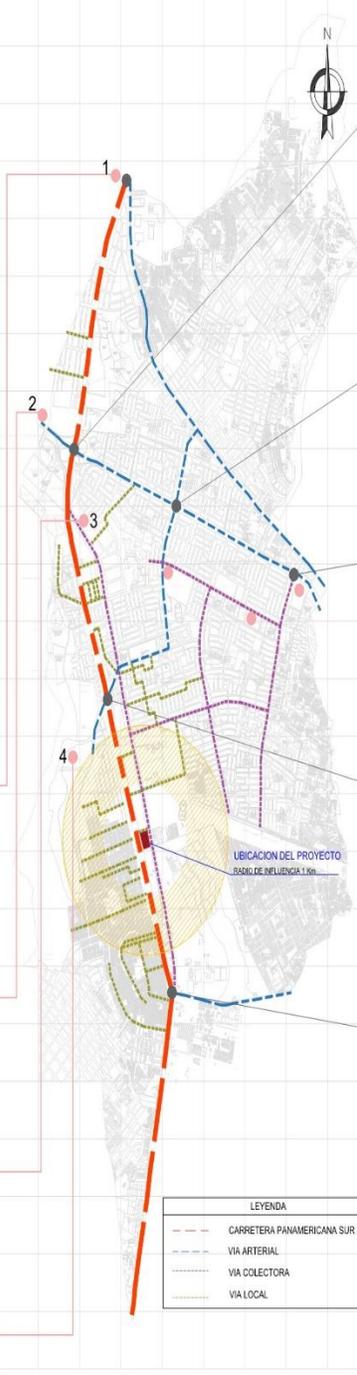


Planteamiento General del Problema

Generalidades: - La Memoria Descriptiva de Arquitectura para la construcción de la infraestructura del Nuevo Terminal terrestre interprovincial Lima - Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, en el distrito de San de Juan de Miraflores 2020.

Es considerado de mucha importancia y corresponde atender al sector de transporte vial terrestre. El proyecto de investigación de la problemática de transporte terrestres provincial, ha generado que actualmente una gran parte de la población de Lima Metropolitana no cuenta Primero con un ordenamiento y adecuado sistema de servicio de transporte no solo al sur del país, sino al resto del país con la interconexión que se debe proyectar.

La problemática de servicio de transporte desde y hacia al interior del país se ha incrementado con la informalidad que cada día campea creando paraderos informales y servicios de pésima calidad en las distintas arterias que comunican desde y hacia el sur de nuestro país. Considerando que la ciudad Lima-Metropolitana no cuenta con terminal terrestres zonificados y adecuados con capacidad para atender la creciente demanda de usuarios.



NODOS

1. PUENTE ATOCONGO

2. CRUZE AV. LOS HERODES - AV. SAN JUAN

3. CRUZE AV. SAN JUAN - Prolog MIGUEL IGLESIAS

4. CRUZE CARRETERA PANAMERICANA SUR AV. RAMON VARGAS MACHUCA

5. CRUZE CARRETERA PANAMERICANA SUR AV. MATEO PUMACAHUA

PROYECTO
 TERMINAL TERRESTRE LIMA - SUR

ucv UNIVERSIDAD CAYMA

PM - 01



Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, M. Arq. Julio Cesar Huerta Azabache, docente de la Escuela de Arquitectura de la Universidad César Vallejo Sede Lima Norte, asesor del Trabajo de la Tesis titulada: “Nuevo terminal terrestre interprovincial Lima-Sur, para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, San Juan de Miraflores - Lima, 2020”, de la autora Camargo Flores, Elizabeth Tatiana, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 23% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender el trabajo de investigación / tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

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

Lima, 21 de julio de 2021

Apellidos y Nombres del Asesor: Huerta Azabache. Julio Cesar	
DNI 096000094	Firma 
ORCID 0000-0003-1598-8560	