

**MEMORIA DESCRIPTIVA
DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO**

**TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE
SANTO DOMINGO**

JUNIO - 2025



CONTENIDO

1.	ANTECEDENTES	3
2.	UBICACIÓN Y LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA	7
3.	ÁREA DE INTERVENCIÓN	8
4.	ASPECTOS GENERALES DE LA CIUDAD	8
5.	CONDICIONES ACTUALES DEL SECTOR	9
6.	BENEFICIARIOS DEL PROYECTO	10
7.	JUSTIFICACIÓN.....	10
8.	OBJETIVO.....	11
9.	METAS	11
10.	VIDA ÚTIL DEL PROYECTO	11
11.	IMPACTO AMBIENTAL.....	11
12.	NORMAS, MANUALES Y ESTUDIOS UTILIZADOS PARA LA VIALIDAD URBANA.....	11
13.	PROYECTO ARQUITECTONICO	12
14.	CONCLUSIÓN	23



1. ANTECEDENTES

Con fecha 24 de octubre de 2025, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo, representado por el Ing. Wilson Erazo Argoti, en calidad de Alcalde del cantón, y la EPMT-SD, representada por el Dr. Héctor Fiallo Sandoval, en calidad de Gerente General, suscribieron el Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el GAD Municipal de Santo Domingo y la EPMT-SD.

El convenio tiene por objeto coordinar acciones de apoyo técnico para el desarrollo de los proyectos institucionales de la EPMT-SD. Entre las obligaciones del GAD Municipal se encuentra brindar apoyo a través de la Dirección de Proyectos en la elaboración, revisión y aprobación de estudios y diseños definitivos, presupuestos, análisis de precios unitarios, cronogramas valorados, especificaciones técnicas, términos de referencia, documentos ambientales, procesos de fiscalización y demás componentes requeridos para la ejecución de obras. El convenio tiene una vigencia de dos años contados desde su suscripción.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo delegó a la Empresa Pública Municipal de Construcción, Vivienda y de Aseo de Santo Domingo, EP-CONST, la ejecución del proyecto denominado “Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores”. En consecuencia, la EP-CONST actúa como entidad responsable de la contratación y ejecución de la Plaza Comercial, mediante el procedimiento: “IDENTIFICAR, SELECCIONAR UN ALIADO ESTRATÉGICO Y CONFORMAR UNA ALIANZA ESTRATÉGICA CON LA EMPRESA PÚBLICA DE CONSTRUCCIONES, VIVIENDA Y ASEO DE SANTO DOMINGO EP-CONST CON EL OBJETO DE REALIZAR OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MALL SANTO DOMINGO FASE 2, UBICADO EN LA AV. RODRIGO LEÓN PESANTEZ Y AV. HÉCTOR AGUAVIL DOMINGO.”

La Terminal Interparroquial Rural se encuentra física y funcionalmente relacionada con este proyecto, puesto que debe construirse junto al área destinada a la Plaza Comercial y culminarse paralelamente a esta, conforme a los consensos y disposiciones emitidas dentro del proceso judicial correspondiente.

Mediante Auto de 27 de abril de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dejó constancia de la Primera Mesa Técnica de Trabajo con fines de consenso, celebrada el 24 de abril de 2026, con la participación del Alcalde del cantón, el Gerente General de la EPMT-SD, técnicos municipales, representantes de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio, profesionales invitados y la perito designada dentro de la causa.

En dicho Auto se estableció que las seis operadoras que prestan el servicio de transporte interparroquial rural ingresarían obligatoriamente a la infraestructura vinculada con la Plaza Comercial. Para efectos del presente informe, las denominaciones actuales de dichas operadoras son: Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo. También se señaló que su operación contribuiría al flujo de pasajeros y a la utilidad económica de los comerciantes que serían reubicados en la Plaza Comercial.

El referido Auto reviste especial importancia para la determinación de la modalidad del presente procedimiento, puesto que dejó constancia del compromiso de adoptar todas las medidas y recaudos legales y contractuales con el aliado estratégico, con el objeto de garantizar que la infraestructura de transporte interparroquial no pudiera ser trasladada y funcionara permanentemente junto a la Plaza Comercial. Asimismo, autorizó al GAD



Municipal a iniciar inmediatamente los procesos necesarios para su materialización, a fin de que avanzara paralelamente con la edificación de la Plaza Comercial.

Finalmente, el Juez exhortó a que la infraestructura fuera moderna, acogedora y tecnológica, digna de las personas usuarias y especialmente de la población rural, y que constituyera un referente para otros cantones del país.

Mediante Oficio N.º GADMSD-DPR-2026-052-OF, de 29 de abril de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, en calidad de Director de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo, se remitió a la EPMT-SD la información correspondiente al área destinada a la entonces denominada “Estación de Transferencia de Pasajeros del Transporte Intracantonal Rural”, de acuerdo con el anteproyecto aprobado en la Mesa Técnica desarrollada el 24 de abril de 2026.

El documento identificó inicialmente una infraestructura compuesta por andenes, vías de maniobra, espacios para seis unidades de transporte, sala de espera para aproximadamente 200 a 300 personas, oficinas para encomiendas e información, baterías sanitarias y accesos peatonales vinculados con la Plaza Comercial. También destacó la relación funcional entre la movilidad de pasajeros y el desarrollo de las actividades comerciales.

Mediante Memorando N.º EPMT-SD-DTTT-2026-0643-M, de 4 de mayo de 2026, suscrito por el Ing. Rodrigo Páucar Mejía, en calidad de Director Técnico de Tránsito y Transporte de la EPMT-SD, se remitió la documentación elaborada por la Dirección de Proyectos del GAD Municipal y se dispuso la elaboración del análisis técnico necesario para determinar la viabilidad de gestionar el inmueble destinado a la infraestructura interparroquial.

En cumplimiento de dicha disposición se elaboró el Informe N.º EPMT-SD-DTTT-SGTT-2026-069-I, de 4 de mayo de 2026, suscrito por el Ing. Alex Gavilanes G., en calidad de Subdirector de Gestión de Tránsito y Transporte. El informe analizó la competencia institucional, la necesidad técnica, la ubicación, las dimensiones y las condiciones jurídicas del inmueble, y concluyó que la transferencia gratuita del predio a favor de la EPMT-SD constituía el mecanismo adecuado para viabilizar el proyecto. También recomendó formalizar la transferencia de dominio antes de iniciar inversiones, contrataciones o ejecución de obra, actualizar los estudios definitivos y mantener la coordinación técnica y jurídica con el GAD Municipal.

Con base en estos documentos, mediante Oficio N.º EPMT-SD-GG-HFS-2026-04885-OF, de 4 de mayo de 2026, suscrito por el Dr. Héctor Fiallo Sandoval, en calidad de Gerente General de la EPMT-SD, se remitió al Ing. Wilson Erazo Argoti, Alcalde del cantón Santo Domingo, el informe técnico correspondiente y se solicitó el inicio de las acciones administrativas y jurídicas necesarias para concretar la donación del inmueble a favor de la Empresa Pública.

Mediante Auto de 4 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se convocó a la Segunda Mesa de Diálogos y se dispuso la realización de visitas organizadas al sitio de construcción, a fin de que las asociaciones, comerciantes independientes y demás personas involucradas conocieran tanto la Plaza Comercial como la infraestructura de transporte interparroquial proyectada. El Auto incluyó expresamente a los comerciantes denominados “Independientes Ex Mini Terminal”, evidenciando la relación histórica entre la actividad comercial de la Peatonal 3 de Julio y la prestación del servicio de transporte rural.

Mediante Auto de 14 de mayo de 2026, emitido por el mismo Juez dentro del Juicio N.º 23331-



2024-00239, se aclararon los requisitos para el ingreso de comerciantes a las visitas programadas y se convocó a la Tercera Mesa de Diálogos, con el propósito de continuar el proceso participativo y la construcción de consensos relacionados con la Plaza Comercial y sus componentes complementarios.

Mediante Auto de 18 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, luego de las visitas realizadas los días 15 y 16 de mayo de 2026, se exhortó al GAD Municipal de Santo Domingo a presentar las especificaciones referentes al funcionamiento de la "Terminal Interparroquial Rural", ubicada dentro de las instalaciones de la Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores.

Este Auto constituye el antecedente que consolida la evolución conceptual del proyecto: la infraestructura dejó de ser tratada únicamente como una estación temporal de transferencia o de paso y pasó a configurarse como una Terminal Interparroquial Rural, destinada a concentrar el inicio y finalización de las rutas y frecuencias de las seis operadoras rurales del cantón.

Mediante Auto de 22 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se concedió una prórroga para la presentación de observaciones derivadas de las visitas, se puso en conocimiento del GAD Municipal el informe elaborado por la perito Arq. Andrea Elisa Salazar Moreno y se convocó a la Segunda Mesa Técnica de Trabajo para el 27 de mayo de 2026. El Juez reiteró que las mesas de diálogo y trabajo debían regirse por los principios de voluntariedad y buena disposición para construir consensos entre los involucrados.

Posteriormente, mediante Auto emitido luego de la Tercera Mesa de Diálogos celebrada el 30 de mayo de 2026, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, el referido Juez convocó a la Tercera Mesa Técnica de Trabajo para el 3 de junio de 2026, con el objeto de analizar técnicamente las observaciones y propuestas formuladas respecto de la construcción de la Plaza Comercial. Asimismo, dispuso la presentación de información técnica y jurídica relacionada con el valor del inmueble y reiteró la obligación de continuar la búsqueda de consensos entre el GAD Municipal, comerciantes y técnicos participantes.

En sesión ordinaria celebrada el 23 de junio de 2026, el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo aprobó la Resolución N.º GADMSD-WEA-SO-195-2026-06-23-06, contenida en la Certificación N.º 195-06-1380, mediante la cual resolvió cambiar la categoría del bien de dominio público a bien de dominio privado y autorizar su donación a favor de la EPMT-SD.

La Resolución identificó el inmueble como Lote 3B-2, con una superficie de 4.681,7776 m², ubicado en el sector comprendido por las avenidas Rodrigo León Pesantes, Las Delicias y Héctor Aguavil. Para adoptar esta decisión, el Concejo Municipal consideró los informes técnicos, administrativos, financieros, catastrales y jurídicos emitidos por las dependencias municipales competentes.

La decisión fue comunicada a la EPMT-SD mediante Oficio N.º GADMSD-SG-2026-968-OF, de 2 de julio de 2026, suscrito por el Abg. Miguel Ángel Moreta Rojas, en calidad de Secretario General del GAD Municipal de Santo Domingo.

Mediante Memorando N.º EPMT-SD-DATH-2026-2446-M, de 9 de julio de 2026, suscrito por la Ing. Valeria Zambrano Alvarado, en calidad de Directora Administrativa y de Talento Humano de la EPMT-SD, se solicitó al Gerente General autorizar la gestión ante el GAD



Municipal para obtener los estudios definitivos de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo.

El memorando recopiló los antecedentes judiciales, técnicos y administrativos del proyecto, reconoció que la infraestructura inicialmente denominada “Estación de Transferencia de Transporte Interparroquial” había evolucionado a “Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo” y solicitó la entrega de estudios arquitectónicos, estructurales, hidrosanitarios, eléctricos, electrónicos, mecánicos y contra incendios; memorias técnicas; presupuesto referencial; análisis de precios unitarios; desagregación tecnológica y VAE; cronograma valorado; especificaciones técnicas; documentación ambiental; permisos; aprobaciones; y el análisis financiero y socioeconómico con su correspondiente corrida financiera.

Mediante Oficio N.º EPMT-SD-GG-HFS-2026-07486-OF, de 16 de julio de 2026, emitido por la Gerencia General de la EPMT-SD, se solicitó formalmente a la Dirección de Proyectos del GAD Municipal la elaboración y remisión de los estudios del proyecto “Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo”, conforme se deja constancia en la posterior respuesta de dicha dependencia municipal.

Mediante Auto de 3 de agosto de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dispuso que la EPMT-SD realizara una exposición visual sobre las especificaciones técnicas y operativas para el funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural y sobre el número de líneas urbanas que tendrían paradas en el entorno de la Plaza Comercial.

En el mismo Auto se ordenó que la empresa pública correspondiente expusiera los avances de la construcción de la Plaza Comercial y el cronograma de ejecución de la Terminal Interparroquial Rural.

Mediante Oficio N.º GADMSD-DPR-2026-091-OF, de 4 de agosto de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, en calidad de Director de Proyectos encargado del GAD Municipal de Santo Domingo, se comunicó a la Gerencia General de la EPMT-SD que, para continuar con el proceso de diseño de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, era necesario remitir la documentación preparatoria correspondiente.

El Director de Proyectos solicitó, entre otros documentos, la comprobación de la propiedad del inmueble, la verificación de la existencia de obras similares en el sitio, el perfil del proyecto con su justificación, alcance, espacios y usuarios, y el respectivo informe de necesidad. También requirió remitir las cantidades, especificaciones técnicas, cotizaciones y demás características del equipamiento requerido para el funcionamiento de la terminal.

Posteriormente, mediante escritura pública de donación N.º 20262301007P01437, otorgada el 28 de agosto de 2026 ante la Notaría Séptima del cantón Santo Domingo, a cargo del Dr. Wilson Viñan Valverde Bayas, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo otorgó a favor de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, EPMT-SD, la donación del inmueble destinado a la construcción y funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo. La escritura establece un avalúo de USD 327.900,69.



2. UBICACIÓN Y LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

El sector a intervenir tiene la siguiente ubicación:

Ciudad: Santo Domingo
Parroquias urbanas - rurales: Zaracay
Sector: Urbano

Tabla 1: Coordenadas Geográficas.

CUADRO DE COORDENADAS UTM WGS-84 ZONA 17S			
ÁREAS COMUNALES	PUNTO	NORTE (Y)	ESTE (X)
TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO	P1	9973671,8346	704771,5949
	P2	9973635,5822	704768,5470
	P3	9973642,0104	704687,3298
	P4	9973619,1971	704685,0852
	P5	9973623,8601	704633,8269
	P6	9973665,3663	704637,5137
	P7	9973663,5592	704665,8216
	P8	9973680,442	704667,1268

Fuente: Plano Topográfico – Subdirección de Geomática.

Imagen 1: Ubicación área de intervención – TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO



Fuente: Google Earth; Plano Topográfico – Subdirección de Geomática.

3. ÁREA DE INTERVENCIÓN

Predio de propiedad municipal ubicado en la Av Corea del Sur, junto a Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores.

Terreno de 4.681,77 m²



Ilustración 1 Terreno donde se implantará la Terminal Interparroquial Santo Domingo

4. ASPECTOS GENERALES DE LA CIUDAD

La Provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas es de reciente creación (número 23), antiguo cantón de la Provincia de Pichincha, creada el 06 de noviembre de 2007.

La ciudad se encuentra en un lugar estratégico de enlace vial entre las principales ciudades del país. Su concepción futura hace pensar en ésta, como un puerto terrestre de enlace comercial entre las provincias de la Sierra y la Costa ecuatoriana. Las principales actividades económicas son la agricultura, la ganadería y el comercio derivado de estas actividades productivas.

La población de la Provincia de Santo Domingo de Los Tsáchilas es de 466.389 habitantes (PDOT 2032), de los cuales 387.333 viven en la cabecera cantonal de Santo Domingo, cuya tasa de crecimiento anual estimada por el INEC es de 2,44 %.

El Cantón Santo Domingo, representa aproximadamente el 90% del total de los habitantes de la Provincia. La relación entre la población cantonal es del 76% habitantes ubicados en la zona urbana y el 24% reside en la zona rural.

El crecimiento de la población de Santo Domingo ha originado también el incremento de problemas y reclamos, particularmente en la demanda de servicios asistenciales. Además del aumento del parque automotor, provocando congestión vehicular en ciertas horas del día y especialmente en los ejes viales principales donde se ubican equipamientos e infraestructuras al servicio de la ciudadanía.

Ante este escenario es factible descentralizar los servicios en la ciudad, por cuanto la ubicación de cierto tipo de equipamientos reorganizados dentro del área urbana es una

iniciativa de la Municipalidad, permitiendo que la ciudadanía pueda acceder con mayor facilidad a estos servicios.

5. CONDICIONES ACTUALES DEL SECTOR

El proyecto contempla la intervención en la zona urbana de cantón Santo domingo, Parroquia Zaracay junto a Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores.

El sector es un polo de desarrollo urbano en el casco central de santo domingo, actualmente se desarrolla junto al terreno el proyecto emblemático de nivel ciudad “Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores”, el proyecto lleva el 75% de avance. La Av. Corea del sur sobre la cual se encuentra ubicado el terreno es un proyecto vial recién inaugurado, lo que convierte al sector en terreno accesible y zona altamente transitable, de crecimiento comercial y recreacional al estar en cerca del equipamiento recreativo Jelen Tenka.

El terreno es relativamente plano en su topografía, con ligeras pendientes, se encuentra a nivel de la acera de la Av. Corea del Sur

UBICACIÓN TERMINAL
INTERPARROQUIAL RURAL



Ilustración 2 Av. Corea del Sur recién inaugurada

6. BENEFICIARIOS DEL PROYECTO

6.1 Beneficiarios directos: Todos los habitantes de las Parroquias Rurales del cantón Santo Domingo.

6.2 Beneficiarios indirectos: Se considera como beneficiarios indirectos a toda la población del cantón Santo Domingo.

7. JUSTIFICACIÓN

La creación de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo en un predio colindante a la nueva Plaza Comercial responde de manera directa a los principios fundamentales del ordenamiento territorial, la movilidad sostenible y la consolidación urbana. Bajo el marco conceptual del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) y el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) del cantón Santo Domingo, el proyecto justifica su ejecución mediante los siguientes ejes técnicos:

1. Desagregación Operativa y Jerarquización Vial

- Descongestión del Terminal Interprovincial: Liberar al Terminal Terrestre principal de la carga operativa urbana permite optimizar los flujos interprovinciales de mayor escala, separando el tráfico regional del flujo cotidiano de conectividad local.
- Jerarquía de Redes: Permite encauzar las rutas urbanas (operadoras Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo) a través de corredores estructurantes específicos, reduciendo la fricción vehicular y los tiempos de viaje en el casco urbano central.

2. Modelo de Dinamización Económica y Sostenibilidad Comercial

- Sinergia Equipamiento-Comercio: La implantación contigua a la Plaza Comercial de la Peatonal 3 de Julio recupera la histórica vocación comercial de la zona ("Mini Terminal"). El flujo constante y cautivo de pasajeros rurales actúa como un motor de demanda diaria indispensable para garantizar la factibilidad y sostenibilidad de las actividades de los comerciantes reubicados.
- Integración Funcional: Consolida un nodo de atracción de viajes que evita la atomización del comercio informal y revitaliza el entorno mediante un polo de desarrollo económico legal, ordenado y planificado.

3. Accesibilidad Universal e Inclusión Territorial

- Diseño Universal y Normativa de Edificación: Facilita el cumplimiento riguroso de las ordenanzas municipales de construcción y accesibilidad (anchos mínimos de aceras, rampas de transición, señalización podotáctil, andenes a nivel y áreas Prioritarias de Atención).
- Equidad Territorial: Garantiza un punto de llegada digno, seguro y eficiente para los habitantes de las parroquias rurales, reduciendo las brechas de infraestructura entre el área urbana consolidada y los sectores periféricos.



4. Renovación e Integración Urbana

- Consolidación del Suelo Urbano: La inserción de un equipamiento multimodal de transporte e intercambio comercial permite regenerar la imagen urbana del sector, mejorando la percepción de seguridad mediante la iluminación, la vigilancia activa y el diseño de espacios públicos caminables.

8. OBJETIVO

a) Objetivo General

Construcción y equipamiento de la “Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo” conforme a los estudios definitivos, diseños, planos, especificaciones técnicas, presupuesto y demás documentos aprobados para el proyecto.

b) Objetivos específicos

- Implementar una infraestructura funcional y especializada que permita concentrar, ordenar y controlar la operación del transporte interparroquial rural del cantón Santo Domingo
- Garantizar la integración física y funcional de la Terminal Interparroquial Rural con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores.
- Implementar espacios públicos en el Cantón en base a una visión de desarrollo urbano planificado.

9. METAS

Integrar funcionalmente la Terminal con la Plaza Comercial, mediante la articulación del acceso peatonal a través de sus espacios internos, y generar las condiciones necesarias para su conexión con la red de transporte público urbano, considerando las seis (6) líneas urbanas actualmente previstas y las que puedan incorporarse posteriormente conforme a la planificación de movilidad de la EPMT-SD.

10. VIDA ÚTIL DEL PROYECTO

La vida útil del proyecto será alrededor de 25 años, lo que dependerá del mantenimiento proporcionado.

11. IMPACTO AMBIENTAL

La Dirección de Medio Ambiente Municipal, determinará la Categoría de acuerdo al Impacto que genere al medio ambiente el Proyecto “**TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO**”.

12. NORMAS, MANUALES Y ESTUDIOS UTILIZADOS PARA LA VIALIDAD URBANA

Para el desarrollo del presente estudio, es imperioso contar con los instrumentos técnicos que definan los parámetros técnicos constructivos. Corresponde a las entidades e instituciones públicas que, en función de sus competencias, tengan la capacidad de expedir normas, reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad:

- COOTAD
- PDOT
- PUGS



- **NORMAS Y REGLAMENTOS LOCALES**
Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) - 2050

13. PROYECTO ARQUITECTONICO

13.1 Conceptualización arquitectonica

El concepto parte de entender que el terminal no debe funcionar únicamente como un punto de embarque y desembarque, sino como un espacio articulador entre movilidad, comercio y actividad urbana.

En lugar de generar una edificación convencional con muros perimetrales, vestíbulos cerrados y una fachada completamente independiente, se propone una infraestructura abierta y permeable, donde: Plaza comercial → Terminal → Transporte rural; funcionan como un único sistema espacial.

Esto resulta especialmente interesante considerando que la plaza está destinada a aproximadamente 1.111 comerciantes autónomos. El terminal puede convertirse en uno de los principales puntos de llegada de usuarios hacia este complejo comercial.

13.2 Conceptualización de Implantación y Planta Arquitectonica:

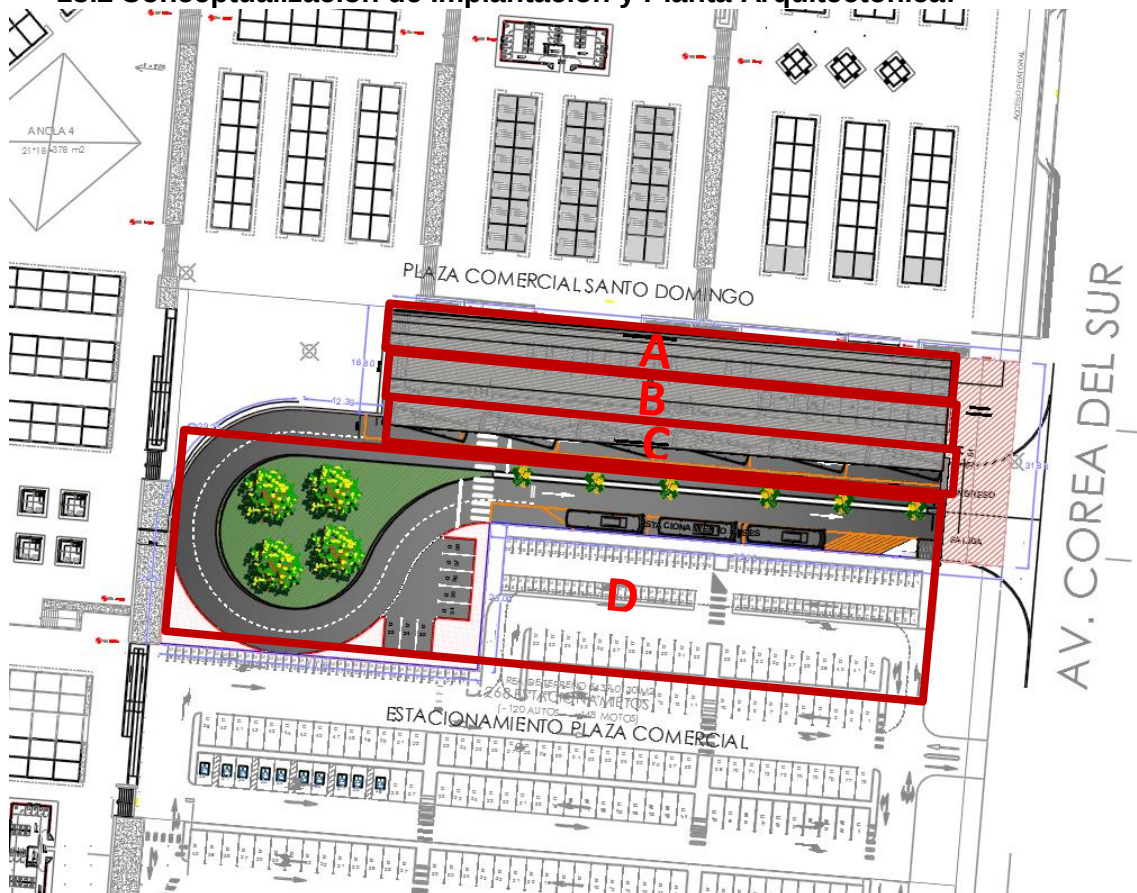


Ilustración 3 Implantación General Proyecto Terminal

La implantación presenta una organización fundamentalmente longitudinal, con el edificio de servicios ubicado paralelo al área de circulación de los buses.

La estrategia puede explicarse mediante cuatro franjas:

A. Franja comercial

Corresponde al vínculo directo con la Plaza Comercial SDO.

B. Franja de usuarios

Aquí se concentra la sala de espera y los servicios al pasajero.

C. Franja de embarque

Constituida por el andén de carga/descarga y las seis posiciones para buses rurales.

D. Franja vehicular

Comprende la circulación de buses, ingreso, salida y estacionamiento.

Esta organización permite que los flujos tengan una lectura bastante intuitiva: COMERCIO → ESPERA → EMBARQUE → BUS, y evita que el usuario tenga que atravesar áreas vehiculares para llegar al transporte.

“Arquitectura de movilidad integrada al comercio”

La propuesta arquitectónica del Nuevo Terminal Interparroquial de Santo Domingo se concibe como un equipamiento público abierto y permeable, integrado funcional y espacialmente a la Plaza Comercial destinada a comerciantes autónomos. El proyecto articula las funciones de transporte rural, atención al usuario, intercambio comercial y logística de productos provenientes del sector rural, mediante una organización longitudinal que separa y ordena los flujos peatonales, vehiculares y de carga.

El elemento unificador de la propuesta es una gran cubierta de protección que genera un espacio público continuo entre la plaza y el terminal. Bajo esta cubierta se desarrolla una sucesión de pórticos curvos que conforman la identidad arquitectónica del conjunto, proporcionando ritmo, sombra, escala y orientación al usuario.

La propuesta abandona la concepción tradicional de terminal cerrado y plantea una arquitectura contemporánea de carácter semiabierto, con alta permeabilidad visual, ventilación natural y conexión directa con el espacio comercial. De esta manera, el terminal se configura como un punto de articulación entre la movilidad interparroquial y la actividad económica local.



13.2.1 Cuadro de necesidades y áreas

CUADRO DE ÁREAS			
TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL SANTO DOMINGO			
ZONA	ÁREA m2	UNIDADES	DESCRIPCIÓN
SALA DE ESPERA	834,50	1	CAPACIDAD PARA APROXIMADAMENTE 200 PERSONAS
ÁREA CARGA DESCARGA	167,85	8	ESTACIONAMIENTO RESTRINGIDO PARA DESCARGA ESPECIAL DE PRODUCTOS DEL CAMPO
OFICINA ADMINISTRATIVA	46,40	1	ÁREA DE OFICINA (Atención al usuario, oficina administrativa, medio baño)
BATERIA SANITARIA	69,20	1	5 UNIDADES PARA HOMBRES, 5 UNIDADES PARA MUJERES
BOLETERIA / ENCOMIENDA 1	15,50	1	ÁREA OPERATIVA DE CADA COOPERATIVA DE TRANSPORTE PARA BOLETERIA Y ENCOMIENDA
BOLETERIA / ENCOMIENDA 2	15,50	1	ÁREA OPERATIVA DE CADA COOPERATIVA DE TRANSPORTE PARA BOLETERIA Y ENCOMIENDA
BOLETERIA / ENCOMIENDA 3	15,50	1	ÁREA OPERATIVA DE CADA COOPERATIVA DE TRANSPORTE PARA BOLETERIA Y ENCOMIENDA
BOLETERIA / ENCOMIENDA 4	15,50	1	ÁREA OPERATIVA DE CADA COOPERATIVA DE TRANSPORTE PARA BOLETERIA Y ENCOMIENDA
BOLETERIA / ENCOMIENDA 5	15,50	1	ÁREA OPERATIVA DE CADA COOPERATIVA DE TRANSPORTE PARA BOLETERIA Y ENCOMIENDA
BOLETERIA / ENCOMIENDA 6	15,50	1	ÁREA OPERATIVA DE CADA COOPERATIVA DE TRANSPORTE PARA BOLETERIA Y ENCOMIENDA
CUARTO DE MAQUINA	16,00	1	ÁREA DE EQUIPOS DE SERVICIO PARA EQUIPAMIENTO
CIRCULACIÓN VÍAL BUS	2180,00	1	ÁREA DESTINADA A LA CIRCULACIÓN DE BUSES INTERPARROQUIALES
ACERAS PERIMETRALES	704,82	1	CIRCULACIÓN PEATONAL DENTRO DE LOS ANDENES
ÁREA VERDE	570,00	1	COBERTURA VEGETAL Y ARBORIZACIÓN
TOTAL ESTACIÓN	4681,77		

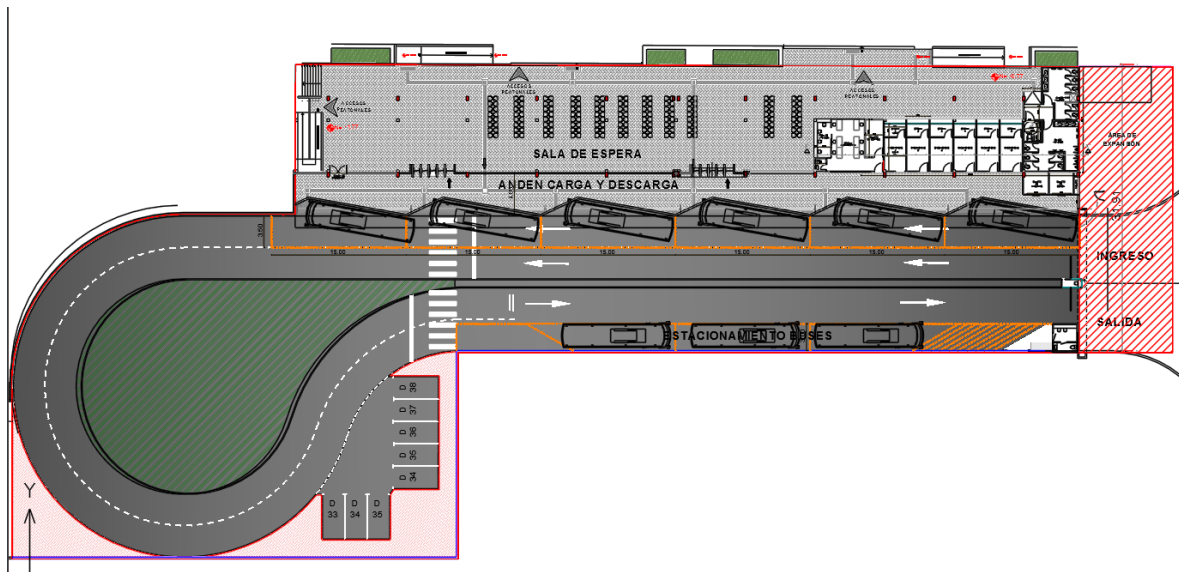


Ilustración 4 Planta Arquitectónica aprobada

El terreno donde se desarrolla la planta arquitectónica tiene 4681.77 m² en su totalidad, se ocupa el 100% del terreno según las distribuciones del cuadro de áreas.

13.2.2 Sala de Espera

La sala de espera para aproximadamente 200 personas funciona como el corazón del terminal. En la planta ocupa una posición central y longitudinal, permitiendo una relación directa con los andenes.

Esto es importante porque elimina recorridos innecesarios. El usuario puede tener visual directa hacia: sala de espera → andén → bus

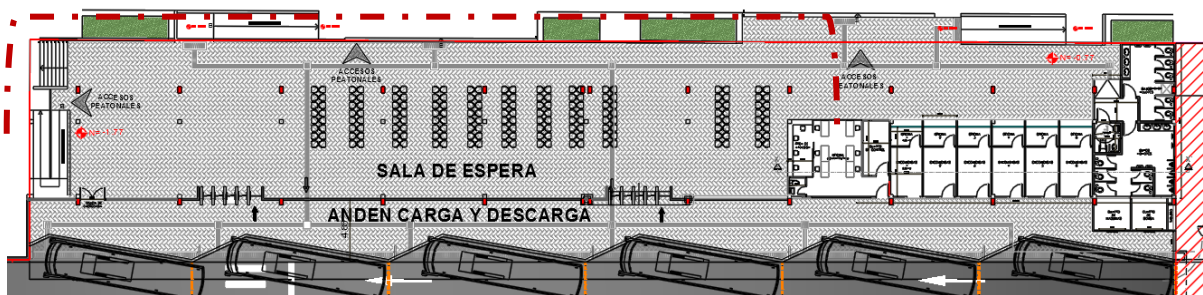


Ilustración 5 Ampliación Sala de espera abierta

La sala de espera no se entiende como una caja cerrada, sino como un espacio cubierto, ventilado y visualmente permeable. Esto es especialmente apropiado para Santo Domingo, donde una solución abierta puede favorecer la ventilación natural y la conexión visual con el exterior.

13.2.3 Bloque de Administrativo y de Servicio (Baterías Sanitarias)

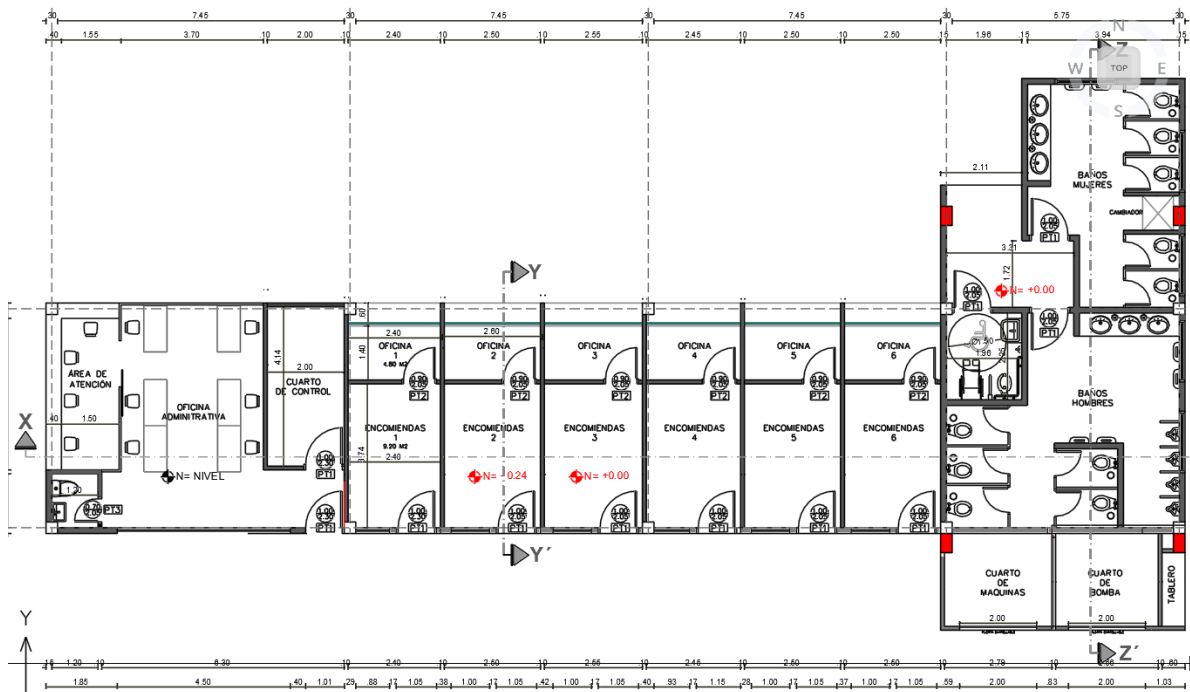


Ilustración 6 Ampliación Bloque administrativo y de servicio

Dentro de la organización del terminal, el bloque de servicios constituye el componente edificado de apoyo a la operación, concentrando las funciones administrativas y de atención complementarias al transporte rural.

Su ubicación permite que estas funciones se relacionen directamente con la sala de espera y el área de embarque, manteniendo al mismo tiempo una diferenciación respecto de la circulación vehicular de los buses.

Oficina administrativa

La oficina administrativa forma parte del área de apoyo operativo del terminal y está destinada al desarrollo de las actividades de gestión, control y administración del equipamiento. Su incorporación dentro del mismo conjunto permite centralizar las actividades administrativas relacionadas con la operación de las seis líneas de transporte rural, sin generar un volumen independiente que rompa la continuidad espacial del terminal.

Área de encomiendas

La oficina de encomiendas constituye un componente funcional importante debido a la naturaleza del transporte interparroquial rural. Su función no se limita al transporte de pasajeros, sino que permite atender el intercambio de productos y paquetes entre las parroquias rurales y Santo Domingo, estableciendo una relación directa entre movilidad y actividad comercial, cuenta con un área de 15 m², y se divide en un área de boletería y un espacio de oficina y encomienda por cada uno.

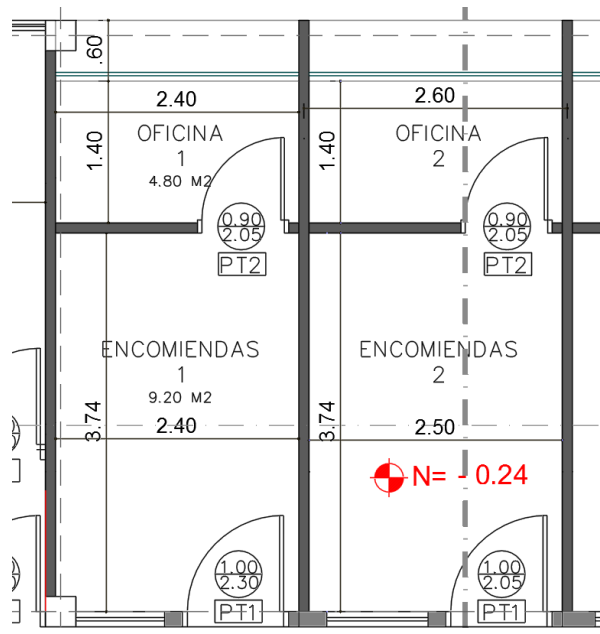


Ilustración 7 Ampliación zona de encomiendas

Esta función adquiere especial importancia por la conexión del terminal con la plaza comercial, ya que permite que el equipamiento funcione también como un punto de intercambio de productos provenientes del sector rural.

Baterías sanitarias

Las baterías sanitarias forman parte de los servicios complementarios destinados a los usuarios del terminal. Contiene una distribución de 5 unidades de baños para hombres y 5 unidades de baño para mujeres, 1 unidad de baño para personas con discapacidad reducida. Su incorporación dentro del conjunto de servicios permite resolver las necesidades básicas de los pasajeros durante los tiempos de espera, particularmente considerando que la propuesta contempla una sala de espera con capacidad aproximada para 200 personas.

13.2.4 Circulación Vial

La configuración de seis posiciones longitudinales permite que los buses se ubiquen simultáneamente frente al edificio. Diseñado en módulos de aproximadamente 15,00 m asociados a las posiciones de buses.

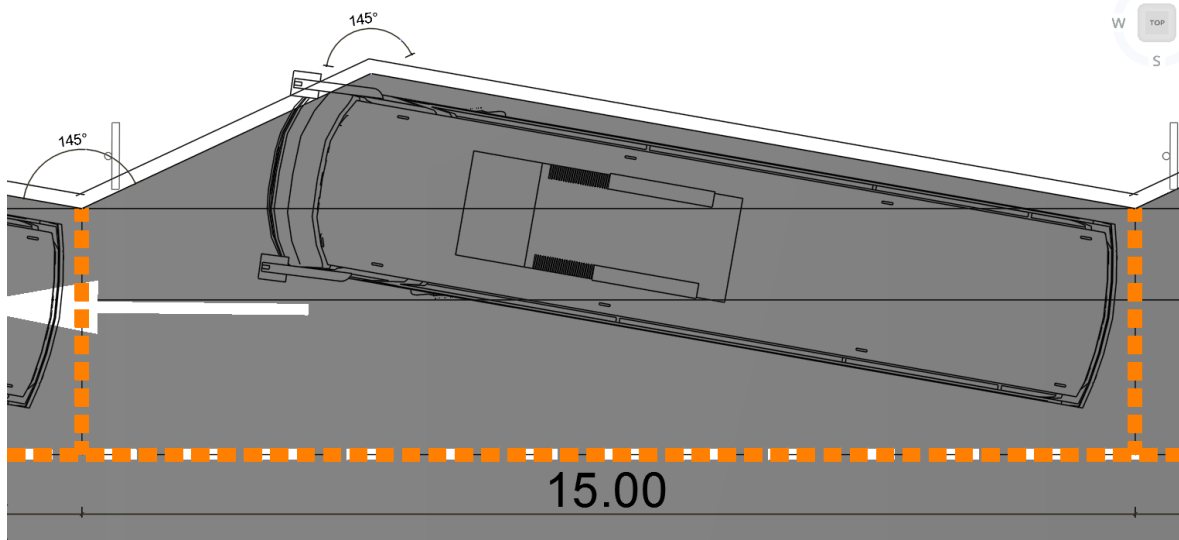


Ilustración 8 Estacionamiento Buses al Interior del Terminal

La circulación vehicular se desarrolla frente a los andenes y se conecta mediante una geometría curva hacia el extremo izquierdo, su ingreso se da desde la Av. Corea del Sur.

Esta curva cumple una función importante porque permite organizar el giro de los buses sin introducir maniobras complejas dentro de la zona de pasajeros.

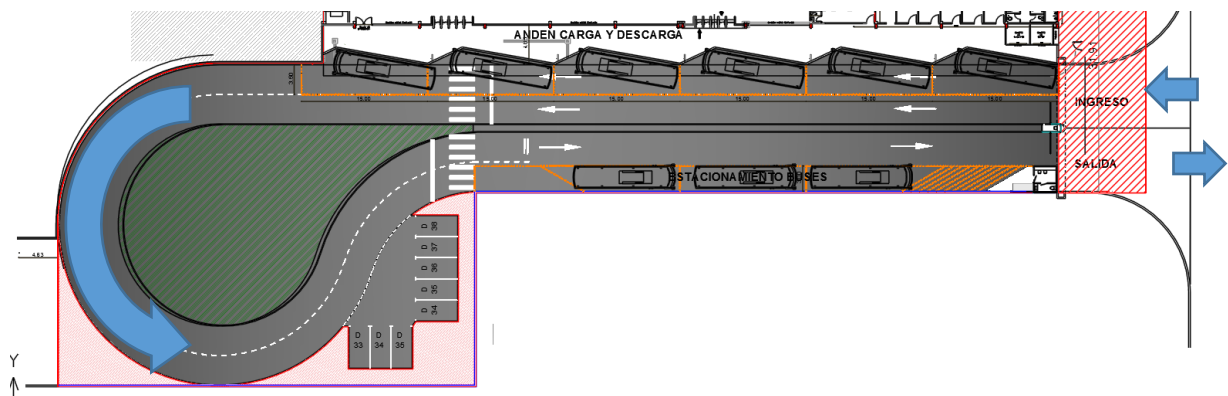


Ilustración 9 Sistema de circulación vial interno

Conceptualmente puede describirse como circulación perimetral con operación longitudinal de andenes.

13.3 Funcionalidad

Una de las cuestiones que más se destaca es la separación entre:

Flujo peatonal: Plaza → sala de espera → andén.

Flujo de buses: Ingreso → andén → circulación → salida.

Flujo logístico: Camioneta → carga/descarga → plaza.

La separación de estos tres sistemas es fundamental para que el proyecto pueda funcionar de manera segura y eficiente.

- **Ingreso y salida**

En el extremo derecho la planta identifica claramente: INGRESO y SALIDA.

Además, existe un área de expansión asociada a este extremo, Esto puede interpretarse como un umbral urbano, es decir, el usuario no entra directamente a un edificio, sino que atraviesa una transición:

ciudad → acceso → cubierta → terminal → plaza

- **La plaza y el terminal como un solo espacio público**

Complejo urbano de comercio y movilidad rural, los 1.111 comerciantes autónomos generan actividad económica, mientras que el terminal genera movilidad y flujo constante de usuarios.

El transporte rural lleva personas y potencialmente productos desde las parroquias hacia el centro comercial, por tanto: movilidad + comercio + abastecimiento + espacio público, son cuatro componentes de un mismo sistema.

- **Concepto bioclimático**

La solución abierta bajo una gran cubierta también puede justificarse desde una perspectiva ambiental, la propuesta favorece:

- Ventilación natural;
- Iluminación natural;
- Reducción de espacios climatizados;
- Sombra permanente;
- Protección frente a lluvia;
- Transición interior-exterior;
- Circulación de aire;
- Conexión visual con el entorno.

En lugar de climatizar un gran volumen cerrado de 200 personas, se aprovecha un espacio semiabierto protegido, para Santo Domingo esto tiene bastante sentido arquitectónico.





Ilustración 10 Sala de Espera bajo Cubierta

- **Imagen institucional**

La fachada puede convertirse en una imagen representativa del nuevo equipamiento municipal. El rótulo, los elementos de hormigón y los grandes pórticos generan una imagen institucional sin recurrir a una arquitectura excesivamente monumental.

La incorporación de la identidad de Santo Domingo dentro de la sala de información también ayuda a vincular el proyecto con la ciudad. Esto permitiría manejar una arquitectura pública contemporánea que sea reconocible sin depender únicamente del logotipo institucional.



Ilustración 11 Imagen Institucional

13.4 Forma

Se puede definir como arquitectura contemporánea, un equipamiento público de movilidad terrestre de tipología abierta, caracterizado por una gran cubierta estructural continua, espacios de transición semiabiertos, alta permeabilidad visual y conexión directa con un complejo comercial urbano.

Análisis de la fachada:

Fachada-pórtico / fachada estructural permeable.

Su composición se basa principalmente en: estructura + cubierta + vacío, no depende de grandes superficies de vidrio o mampostería.

Los protagonistas son:

- Grandes arcos estructurales;
- Cubierta ligera;
- Elementos verticales;
- Hormigón; acabado tipo madera.
- Vidrio;
- Señalética;
- Iluminación;
- Vegetación.

Esto genera una imagen institucional contemporánea.



Ilustración 12 Fachada predominante, Cubierta / Anden

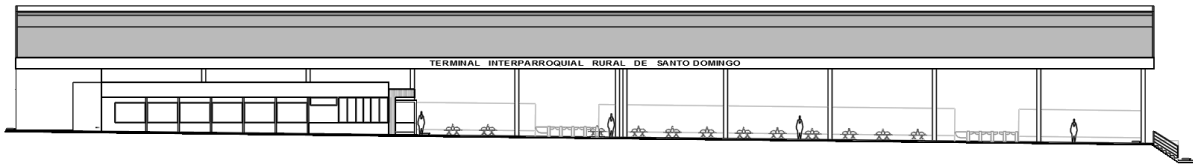


Ilustración 13 Elevación frontal vista desde Plaza comercial



Ilustración 14 Elevación Lateral - Imagen Institucional

El arco como elemento de identidad

Los grandes arcos tienen un papel fundamental, además de sostener la cubierta, generan una repetición modular, esto puede interpretarse conceptualmente como una abstracción de:

- Movimiento;
- Circulación;
- Trayectoria;
- Conexión;
- Continuidad.

Por eso el arco puede convertirse en el lenguaje arquitectónico característico del terminal, en vez de llenar la fachada de elementos decorativos, la propia estructura se convierte en arquitectura.

Transparencia y permeabilidad

Destacar en la fachada es que no existe una barrera visual fuerte entre el usuario y los buses.

El vidrio permite observar: sala de espera ↔ buses ↔ circulación exterior

Esto es muy positivo para un terminal rural porque facilita la orientación del usuario, la persona puede identificar rápidamente, dónde está su bus; dónde esperar; por dónde ingresar; por dónde salir; dónde están las boleterías.

En términos arquitectónicos podemos denominarlo: permeabilidad visual y funcional.



Ilustración 15 Transparencia con Vidrio Templado desde sala de espera

14. CONCLUSIÓN

El proyecto del **Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo** se concibe como un equipamiento de movilidad de carácter contemporáneo, abierto y permeable, integrado directamente con la Plaza Comercial. Su configuración se organiza bajo una gran cubierta general que articula los diferentes espacios y genera continuidad entre el área comercial, la sala de espera y los andenes. Formalmente, la repetición de pórticos curvos constituye el principal elemento de identidad arquitectónica, aportando ritmo, profundidad y una imagen unificada al conjunto.

Funcionalmente, la propuesta organiza de manera diferenciada las áreas de espera, atención al usuario, boleterías, encomiendas, administración y servicios sanitarios, vinculándolas directamente con seis posiciones de buses para operación simultánea. Complementariamente, incorpora áreas destinadas al estacionamiento y maniobra de buses, así como espacios para carga y descarga y ocho estacionamientos para camionetas pequeñas, respondiendo tanto a la movilidad de pasajeros como al intercambio de productos provenientes del sector rural. Esta organización permite una conexión directa y fluida entre transporte, comercio y actividad urbana, consolidando al terminal como parte integral de la plaza comercial.

ELABORADO POR:



Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
**SANDRO SIMÓN
MOREIRA CUENCA**

Arq. Sandro Moreira C.
ANALISTA DE DISEÑO DE PROYECTOS