

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
PARA EL MUNICIPIO DE ASUNCION MITA, JUTIAPA

TESIS

Presentada a la Junta Directiva de la
Facultad de Arquitectura de la Universidad de
San Carlos de Guatemala

POR

ERICK FERNANDO VELASQUEZ RAYO

Al conferirsele el título de

ARQUITECTO

Guatemala, febrero de 1987.

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

D.L.
02
T(332)

JUNTA DIRECTIVA DE
LA FACULTAD DE ARQUITECTURA

DECANO:	Arq. Eduardo Aguirre
SECRETARIO:	Arq. Heber Paredes
VOCAL PRIMERO:	Arq. Víctor Mejía
VOCAL SEGUNDO:	Arq. Eduardo Sosa
VOCAL TERCERO:	Arq. Rafael Herrera
VOCAL CUARTO:	Br. Walter René Monroy
VOCAL QUINTO:	Br. Marco Tulio Escobar

TRIBUNAL QUE PRACTICO EL
EXAMEN PRIVADO

DECANO:	Arq. Eduardo Aguirre
SECRETARIO:	Arq. Heber Paredes
EXAMINADOR:	Arq. Roberto Leal
EXAMINADOR:	Arq. Marco Antonio To Quiñónez
EXAMINADOR:	Arq. Miguel Angel Zea Sandoval

A S E S O R :

Arq. Oscar Rodolfo Orellana

DEDICATORIA

A DIOS:
A MI PATRIA: GUATEMALA
AL MUNICIPIO DE ASUNCION MITA, JUTIAPA
A MIS PADRES: ANTONIO VELASQUEZ
ISABEL RAYO DE VELASQUEZ
A MIS HERMANOS: RAFAEL ANTONIO, AXEL ESTUARDO, MARISABEL
A MIS ABUELOS: AXEL RAYO OVALLE (Q.D.E.P.)
MARIA ALFONCINA MENDEZ V. DE RAYO
RAFAEL VELASQUEZ
NICOLASA DE LEON DE VELASQUEZ (Q.D.E.P.)
A MIS TIOS: AXEL ANTONIO (Q.D.E.P.), DANIEL, ARTURO
GABRIEL Y CLARITA
A MI NOVIA: LORENA MARIELICE TOBAR
A MIS AMIGOS: CARLOS, GABRIEL HERMAN, JULIO, RICARDO Y DELMI FLORES
A MI FAMILIA: MI AGRADECIMIENTO
Y FINALMENTE: A LA FACULTAD DE ARQUITECTURA DE LA USAC,
CATEDRATICOS, COMPAÑEROS Y AMIGOS

I N D I C E

	Página
1. Introducción	1
2. Justificación	2
2.1 En el Campo de la Arquitectura	2
2.2 Beneficios para la Comunidad	2
3. Objetivos	3
3.1 Generales	3
3.2 Particulares	3
4. Delimitación del Tema	4
5. Antecedentes	4
6. Problematización	4
7. Hipótesis	5
8. Metodología	6
CAPITULO I: ASPECTO CONCEPTUAL	
1. Mercado y Terminal de Transporte	7
2. Los Centros de Mercado	8
3. Terminal de Transporte Colectivo	8
4. Transporte Vehicular Terrestre	8
5. Transporte Colectivo	8
6. Vehículos de Transporte Colectivo	9
6.1 Taxis	9
6.2 Microbuses	9
6.3 Buses Extraurbanos	9
7. Estacionamiento de Vehículos	10
8. Carreteras	10
9. Conceptos de Mercadeo	10
9.1 Comercialización	11
9.2 Producción	11

	Página
9.3 Consumo	11
9.4 Distribución	11
10. Mercado de Menudeo	12
 CAPITULO II: EL MUNICIPIO DE ASUNCION MITA	 13
1. Características Generales del Municipio	14
1.1 Datos Históricos	14
1.2 Localización Geográfica	15
1.3 Límites del Municipio	15
1.4 Accidentes Geográficos	15
1.5 Organización Política Administrativa	15
1.6 Aspectos Climatológicos	18
1.7 Zona Ecológica	18
1.8 Vías de Comunicación	18
1.9 Medios de Comunicación	18
2. Demografía	21
2.1 Composición de la Población	21
2.2 Población Económicamente Activa	23
2.3 Nivel Ocupacional	23
2.4 Poder Adquisitivo	23
3. Infraestructura Física	23
3.1 Servicios	23
3.1.1 Agua Potable	23
3.1.2 Drenajes	24
3.1.3 Electricidad	24
3.1.4 Telecomunicaciones	24
3.1.5 Disposición de Basura	27
3.1.6 Transporte	27

	Página
3.1.7 Comercio	27
3.1.8 Salud	28
3.1.9 Recreación	28
3.1.10 Vivienda	28
CAPITULO III: PRODUCCION Y COMERCIALIZACION	29
1. Sectores Productivos	29
1.2 Producción Agrícola	29
1.3 Agricultura y sus Principales Cultivos	29
1.3.1 Productos de Consumo Interno	29
1.3.2 Productos de Exportación	29
1.4 Producción Pecuaria	31
1.5 Producción Industrial	32
2. Distribución	34
2.1 Canales de Comercialización	34
3. Intercambio	36
4. Consumo	36
CAPITULO IV: ANALISIS Y FUNCIONAMIENTO DEL ACTUAL MERCADO	40
1. El Comercio y su Influencia en el Actual Mercado	41
1.1 Comercio Exterior	41
1.2 Comercio Interno	41
2. Funcionamiento del Mercado	41
2.1 Aspectos del Comercio	42
3. Principales Problemas	45
3.1 Falta de Mayor Area de Desarrollo	45

	Página
3.2 Estacionamiento de Vehículos	45
3.3 Falta de Servicios	45
4. Administración y Organización	
4.1 Administración	45
4.2 Organización	47
5. Servicios Complementarios	47
6. Actividades Inducidas por el Mercado	49
7. Ingresos percibidos por la Comercialización del Producto en Años Anteriores (1982, 1983, 1984)	49
 CAPITULO V: ANALISIS DEL SISTEMA VIAL Y SU RELACION CON EL COMERCIO	 52
1. Sistema Vial Departamental	53
2. Sistema Vial Municipal	55
3. Sistema Vial Local	55
4. Servicio de Transporte	57
4.1 Buses	57
4.2 Taxis	57
4.3 Microbuses	57
5. Volumen de Tránsito	57
6. Conflicto Vial	61
6.1 Puntos de Conflicto	61
6.2 Inseguridad Peatonal	61
7. Análisis de la Terminal Actual	61
 CAPITULO VI: ASPECTOS IMPORTANTES PARA LA LOCALIZACION DEL PROYECTO	 63
1. Crecimiento urbano	64
2. Uso del Suelo Urbano	64

	Página
3. Tendencia de Crecimiento	66
4. Análisis de Alternativas	69
CAPITULO VII: PROPUESTA ARQUITECTONICA	73
1. Concepto	74
2. Objetivos	74
3. Factibilidad de Ejecución	75
4. Localización del Proyecto	75
5. Criterio de Pronóstico	76
5.1 Mercado	77
5.2 Terminal	78
6. Análisis Climático	79
6.1 Conclusiones Sobre Recomendación del Diseño	79
6.1.1 Distribución y trazo	79
6.1.2 Movimiento de Aire y Aberturas	81
6.1.3 Cubiertas	81
6.1.4 Muros	82
6.1.5 Características Externas	82
7. Metodología de Diseño	82
7.1 Programa de Necesidad	84
7.1.1 Mercado	84
7.1.2 Terminal	85
7.2 Aspecto Funcional	86
7.2.1 Mercado	86
7.2.2 Terminal	92
7.3 Aspecto Espacial (Mercado y Terminal)	94
7.3.1 Matriz de Relaciones	94
7.3.2 Diagrama de Relaciones	95
7.3.3 Espacio Medio Ambiente	96
7.3.4 Espacio Infraestructura	97

	Página
7.3.2 Diagrama de Relaciones	95
7.3.3 Espacio Medio Ambiente	96
7.3.4 Espacio Infraestructura	97
7.4 Requerimiento de Diseño	98
7.4.1 Espaciales	98
7.4.2 Ambientales	100
7.4.3 Constructivos	101
7.4.4 Económicos	102
8. Evaluación de los Resultados	103
8.1 Mercado y Terminal de Jutiapa	103
8.2 Mercado de El Progreso	104
9. Descripción del Proyecto	111
9.1 Sistema Constructivo	113
9.2 Antepresupuesto Mercado y Terminal	115
10. Aspecto Financiero	117
10.1 Ingresos Brutos del Mercado	118
10.2 Ingresos Brutos del Transporte	119
10.3 Gastos a Desembolsar	119
10.4 Estudio de financiamiento	120
11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	121
BIBLIOGRAFIA	125
ANEXOS	128

INTRODUCCION

1. INTRODUCCION

El presente trabajo de tesis es aporte del Ejercicio Profesional Supervisado (E.P.S.) de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos, al Municipio de Asunción Mita, Departamento de Jutiapa.

Surgió como una inquietud fruto de la vivencia en dicho municipio, llegándose a detectar un problema de Equipamiento Urbano, el cual es protagonizado por el crecimiento del centro de Intercambio, la circulación del transporte colectivo y de carga, provocando estos a la vez hacinamiento de personas, conflicto vial, e inseguridad peatonal.

Lo que hace necesario un estudio particular, sin olvidar desde luego que forma parte de la comunidad del Sur-Oriente del País, con características muy propias en cuanto a clima, tradiciones y costumbres, etc.

Para el desarrollo de tesis se definieron dos fases de estudio; la primera que es la investigación y forma parte del aspecto práctico. Se recopilaron, clasificaron y describieron los datos relacionados al tema, necesarios para plantear un programa de necesidades arquitectónicas y analizar el problema desde su origen. En la segunda fase se desarrolla el planteamiento de respuestas arquitectónicas.

En cuanto al contenido se presenta por capítulos, tratándose en el primero, aspectos conceptuales que en determinado momento ayudarán a una mejor comprensión del presente documento.

En el segundo capítulo se presentan los aspectos históricos más relevantes de la comunidad de Asunción Mita, sus características geográficas, y ecológicas, extensión territorial, población, equipamiento comunal que hoy presenta para llegar a comprender en forma general su actual configuración.

En el tercer capítulo se analiza la producción y la comercialización, el cual es el rubro que determina el proceso económico de la comunidad.

En el cuarto capítulo se desarrolla un análisis del actual mercado llegando a visualizar los problemas actuales en relación a su funcionamiento, estado físico, el comercio y su influencia en el mismo.

En el capítulo cinco se analiza el sistema vial, su influencia y su funcionamiento en el área urbana.

En el capítulo sexto se analizan algunos aspectos urbanos importantes que inciden directamente en la localización del mercado y terminal de transporte, como son el crecimiento urbano, uso del suelo, tendencias de crecimiento, área de influencia y análisis de alternativas.

Finalmente se exponen las conclusiones del trabajo de investigación y las recomendaciones que se consideran pertinentes.

En el capítulo séptimo, parte II se traduce toda la investigación a un lenguaje arquitectónico la que se concreta por medio de la propuesta o anteproyecto de la obra, conjuntamente con su factibilidad económica.

2. JUSTIFICACION

2.1 En el Campo de la Arquitectura

El mercado se encuentra ubicado en la zona central de la cabecera municipal, a 200 metros de la Carretera Interamericana (CA1), actualmente el edificio no proporciona los requerimientos indispensables para la buena distribución, control e higiene para la venta del producto, actividad que se encuentra desorganizada por la falta de planificación y expansión del área de puestos, sumado a ello el incremento de las unidades de transporte colectivo, lo cual genera problemas de fluidez y estacionamiento de los vehículos que lo componen (buses, microbuses, taxis) El estacionamiento temporal de vehículos del transporte colectivo debe contar con las instalaciones necesarias para que tanto el usuario como los vehículos propiamente dichos cuenten con los servicios básicos para un buen funcionamiento y por ello es necesario estudiar sus actividades y necesidades para conocer sus problemas y plantear una alternativa de solución.

Generalmente cuando se habla de la detección de necesidad de espacio y la solución de la misma, se habla de la práctica de Arquitectura, la cual conlleva a una metodología para la resolución de los problemas planteados, el desarrollo del presente estudio vendría a contribuir con las autoridades del Municipio de Asunción Mita al proporcionarles un documento que les sirva de guía y apoyo para la elaboración del proyecto.

2.2 Beneficios a la comunidad

Es a través del desarrollo de este tipo de estudios que se dan propuestas de solución viables a determinada población de la República de Guatemala.

En este caso se detecta la importancia de un centro de intercambio, el cual surte directamente al consumidor de la población (urbana y rural) concentrando en un punto determinado al pequeño comerciante que trabaja los bienes económicos de primera necesidad y el estacionamiento temporal de vehículos del transporte colectivo, especialmente extraurbanos, basándose en el criterio de que la mayor parte de la población lo utiliza con gran frecuencia para fines de comercio, trabajo, placer, etc. Generando éstos a la vez un movimiento de capital, fuentes de trabajo, obteniéndose paralelamente fondos para la municipalidad y de esta manera atender directamente los problemas urbanos y arquitectónicos que actualmente se dan. Particularmente el Municipio de Asunción Mita es poseedora de un gran potencial de desarrollo comercial y urbano, de acuerdo a su estratégica ubicación dentro de la región de Sur-Oriente, puesto que ésta la ha convertido en un punto intermedio entre la frontera de El Salvador y la Ciudad Capital, lo que genera una relación comercial internacional en este país.

3. OBJETIVOS

3.1 Generales

- Contribuir con el Municipio de Asunción Mita, planteando una alternativa de solución de mercado y terminal de transporte, que llegue a satisfacer las necesidades de la población y la capacidad financiera de la municipalidad.
- Que el presente documento contribuya a la solución de las necesidades relevantes del municipio mencionado, dentro de la comercialización de los productos, para que asimismo posea este un fundamento real.

3.2 Particulares

- Que este planteamiento permita el uso adecuado del espacio para que tanto la actividad de comercialización, como las de abordaje y descenso de pasajeros se realice de la mejor forma.

- Proponer el desarrollo de la tesis con una metodología que permita la integración del Arquitecto y el medio ambiente, la cual contribuye a visualizar el conjunto y dar una respuesta para la correcta finalidad del mismo.

4. DELIMITACION DEL TEMA

La tesis se encuentra enmarcada dentro de la rama técnico-arquitectónico, el problema detectado es el mercado y terminal de transporte del Municipio de Asunción Mita o sea que el trabajo se en camina exclusivamente a dar una propuesta que permita el mejor desarrollo de las relaciones comerciales y de transporte colectivo (buses, microbuses, taxis) el cual por sus características particulares requieren de un tratamiento especial respecto a la optimización de sus recorridos y puntos de estacionamiento en el área urbana.

Por lo que el presente análisis abarca al Municipio de Asunción Mita y las regiones que tiene relación comercial y aspectos viales con dicho municipio en forma general.

Se analizarán los fenómenos y relaciones de mayor incidencia y determinantes para llegar a una respuesta más acertada.

5. ANTECEDENTES

Mediante la vivencia del E.P.S. de la Facultad de Arquitectura se detectaron problemas de equipamiento urbano, dichos problemas fueron jerarquizados dándole prioridad a los problemas de índole colectivo para el desarrollo de este trabajo. El primer ensayo de investigación sirvió para estudiar a la mencionada comunidad dentro de su actividad comercial, posteriormente en el segundo ensayo de investigación se trabajó el diagnóstico del mercado y terminal de transporte, toda esta información sirvió para el planteamiento de esta tesis la cual es un aporte del E.P.S. de esta casa de estudios para el municipio de Asunción Mita, quienes necesitan de técnicos calificados para la solución de los problemas que lo aquejan cotidianamente, es de hacer notar que el presente trabajo surgió desde el mes de abril de 1984 utilizándose una integración de los trabajos de investigación apegados a las necesidades de la comunidad, o sea que es un planteamiento concreto que soluciona un problema de espacio en la comunidad estudiada.

6. PROBLEMATIZACION

El mercado y terminal comprende un punto muy importante en el desarrollo de la comunidad ya que genera un grado mayor de comercialización el cual beneficia al comercio interno y externo, siendo esta un área de influencia para la distribución del producto agrícola, pecuario e industrial.

El Municipio de Asunción Mita posee su mercado municipal que, debido al crecimiento que ha tenido a través del tiempo no sólo está afectando ambientalmente a la población sino también al sistema vial, provocado por una invasión de vendedores en las calles que lo circulan, especialmente los días jueves y domingo que es cuando más población se concentra en este punto, asimismo, no existe facilidad para el intercambio del producto, mala circulación peatonal para el comprador, mala distribución espacial y deterioro producto.

El servicio de buses es la principal fuente de transporte de la mayoría de la población y para los productos del consumo interno. Asunción Mita no cuenta con su terminal de buses adecuada que viabilice la comercialización de los productos del pequeño productor y ayude a solucionar el problema de tráfico vehicular, ordenando el tráfico liviano y tráfico pesado, en lugar de esto, en el año de 1983 la Municipalidad trasladó este servicio al área de estacionamiento de vehículos del mercado, funcionando este en la actualidad como terminal de buses que no es lo suficientemente grande para albergar 41 buses, 8 microbuses y 31 taxis que llegan diariamente, como consecuencia, éstos se estacionan en las calles interrumpiendo el tráfico vehicular en el centro del pueblo, el pasajero pasa también por la lluvia y en verano por el calor al esperar el servicio de transporte colectivo, aproximadamente 1280 pasajeros abordan este servicio diariamente.

7. HIPOTESIS DEL TRABAJO

El pequeño comerciante del Municipio de Asunción Mita desarrolla sus actividades de distribución e intercambio de productos en el actual mercado, donde se involucran los tres sectores productivos (agrícola, ganadería e industria) generando estos una relación comercial y fuentes de trabajo. Dichos productos son transportados por medio del servicio extraurbano, los cuales a medida que han ido evolucionando han impulsado el desarrollo económico del Municipio.

Esto, establece una relación directa entre el mercado y terminal de buses debido a que la mayoría de los pasajeros vienen a vender o a comprar al área comercial del cual depende todo el municipio, de esta cuenta han proliferado comercios de toda clase alrededor del actual mercado, así como el estacionamiento del transporte colectivo, provocando tanto áreas restringidas para la distribución e intercambio de los productos como la mala utilización del espacio urbano. Debido a ello el mercado y terminal deben localizarse fuera del área urbana.

La reubicación del mercado y terminal logrará un ordenamiento entre la circulación del tráfico de vehículos livianos y pesados, así como la distribución e intercambio del producto, el cual beneficiará al comerciante y al consumidor de dicho Municipio.

8. METODOLOGIA

Para la elaboración de la presente tesis se planteó el problema tomando como base la información teórica desarrollada durante la práctica del Ejercicio Profesional Supervisado, realizada durante el período del 9 de marzo al 31 de octubre de 1984, la cual consistió en la elaboración del primer ensayo de investigación denominado Análisis Histórico-Económico-Social del Municipio de Asunción Mita, orientado a la comercialización y en el segundo ensayo se realizó el diagnóstico del mercado y terminal de transporte de dicho Municipio.

Durante el desarrollo de esta investigación se plantearon hipótesis, las que comprobaron la necesidad del proyecto, se determinó el campo de la investigación (relacionada a la comercialización, así como la importancia del transporte colectivo).

Finalizada la práctica, se complementó dicha información teórica en busca de nuevas fuentes de investigación relacionadas al tema (recopilación, codificación y tabulación de datos).

Evaluada la información, se plantearon los objetivos y conceptos teóricos. Se analizó cada interpretación de los resultados en lo que respecta a formas de vida, producción, comercialización, análisis físico, clima, urbanismo y arquitectura, sistema vial, propuesta arquitectónica, factibilidad económica, conclusiones y recomendaciones.

En cuanto a la metodología de diseño arquitectónico, se utilizó el enfoque entorno total, que vendrá a ser una aplicación del enfoque enterono ambiental de Broadbent, el cual permite una relación directa entre el Arquitecto y el entorno, se considera por aspectos naturales (medio ambiente, recursos, materiales) aspectos sociales (forma de vida, consumo del espacio e infraestructura).

En el numeral 7 del capítulo VII, se hace una explicación detallada del proceso de diseño arquitectónico, utilizando el enfoque entorno total.

CAPITULO I

ASPECTOS CONCEPTUALES

En el presente capítulo se presentan una serie de conceptos generales que en determinado momento ayudarán a una mejor comprensión del presente documento.

1. MERCADO Y TERMINAL DE TRASNPORTE

Ambos elementos constituyen un punto importante en el desarrollo urbano de una ciudad siendo el transporte extraurbano y de carga los destinados a la viabilización del pasajero y mercancías que ingresan o egresan al municipio o al mercado local de donde éste distribuye sus productos al consumidor que carece de este servicio para satisfacer sus necesidades.

2. LOS CENTROS DE MERCADO

Los centros de mercado son asentamientos que reúnen ciertas características sociales, económicas y culturales. Donde se reúnen cierto número de vendedores y compradores donde el precio ofrecido y pagado por cada uno es influido por las decisiones de los demás (productores intermediarios), situados en un lugar que ofrece la ventaja de constituir un adecuado centro de atracción o foco para los consumidores que se desplazan allí en busca de bienes y servicios para satisfacer sus necesidades de consumo. 1/

3. TERMINAL DE TRANSPORTE COLECTIVO

Constituye uno de los elementos característicos que participan en el desarrollo urbano, ya que a ella vienen a converger todos los servicios de transporte colectivo en forma ordenada dando al producto y al pasajero la seguridad y facilidad de ingreso y salida de la comunidad, existiendo a la vez un vínculo funcional entre mercado y terminal.

4. TRANSPORTE VEHICULAR TERRESTRE

Se le denomina así a los vehículos sobre ruedas siendo su desplazamiento por rodamiento, sobre caminos acondicionados para dicho propósito, logrando una mayor seguridad del transporte y del

1/ Braian J., L. Berry. Geografía de los Centros de Mercado. Editorial Vicens-Vives, 1971, pp 1-4.

pasajero, este servicio acelera el desarrollo económico y social de la ciudad (mejoramiento de la agricultura, industrialización, altos niveles de educación, etc.) sin ellos la oferta y la demanda se restringe por el alto costo de traslado. 2/

5. TRANSPORTE COLECTIVO

Es aquel vehículo que moviliza un número de personas hacia un punto determinado el cual se da en el área urbana y rural, llegándose a determinar los recorridos por las carreteras ya existentes.

Clasificándose por sus dimensiones y actividades que realizan para el transporte de personas y artículos de consumo, atendiéndose estos desde el punto de vista comercial, concentrándose específicamente en los taxis, buses, microbuses, siendo sus p^remisas fundamentales:

- a) Capacidad; b) Rapidez; c) Seguridad; d) El precio del transporte 3/

6. VEHICULOS DE TRANSPORTE COLECTIVO

Para fines del objeto de estudio, se centrará la atención en aquellos vehículos que son utilizados para el servicio del transporte colectivo de personas desde el punto de vista comercial (taxis, ruleteros, buses).

6.1 Taxis

Son considerados como vehículos de transporte colectivo ya que son capaces de transportar cuatro pasajeros cómodamente sin contar el conductor.

6.2 Microbuses

Representan el tipo de transporte medio, son capaces de transportar una cantidad regular de 10 a 15 pasajeros. Prestan un servicio más veloz que los buses, siendo sus deficiencias, detención de su marcha con más prioridad.

2/ Owuen Wilfredo. La planificación del transporte para los países en desarrollo. Editorial Troquel, Buenos Aires, 1964, p 29.

3/ Vellalbi Gual Pedro. Política del comercio y de los transportes. Editorial Juventud, Barcelona, 1974, p 306.

6.3 Buses extraurbanos

El servicio extraurbano transporta personas y bienes de las pequeñas comunidades, áreas rurales y la Ciudad de Guatemala, aproximadamente el 80% de los buses transportan carga y pasajeros 4/. Estos vehículos representan el mayor porcentaje colectivo dentro del Municipio de Asunción Mita, su capacidad se determina por sus dimensiones, transportando cómodamente un promedio de 45 pasajeros.

7. ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS

Es un punto importante para el transporte colectivo, requieren de servicios complementarios como abastacimiento, mantenimiento y reparaciones rutinarias (llenar tanque de combustible, revisar aceite, radiador, llantas, puertas, luces, frenos) y de garage para reparaciones pesadas donde permanece el vehículo 5/, después del recorrido a lo largo de las vías o carreteras.

8. CARRETERAS

Se les denomina así, a las vías de circulación vehicular terrestre, significando esta el progreso de las regiones a las que sirve. Clasificándose en dos grupos:

- a) Carreteras públicas, las cuales son propiedad de la comunidad, utilizadas por todos los habitantes sin distinción, siendo constituidas y mantenidas por instituciones públicas;
- b) Carreteras privadas, construidas dentro de propiedades particulares por sus dueños, siendo estas para su uso exclusivo.

Una clasificación muy utilizada es la que diferencia a las carreteras de acuerdo a los lugares por donde éstas hacen su recorrido, siendo estas internacionales, nacionales y departamentales 6/.

4/ Plan Maestro de Transporte de la Ciudad de Guatemala y su Area Metropolitana. Informe Final, Dirección de Planificación Municipalidad de Guatemala, Tomo 1, Capítulo 3, p 60.

5/ Ibid. p 128.

6/ Dirección General de Caminos, Departamento de Estadística.

9. CONCEPTOS DE MERCADEO

9.1 Comercialización

La comercialización de productos agropecuarios abarca todo el proceso que media desde que el producto sale de la explotación o finca del productor, hasta que llega a manos del consumidor final.

Se refiere no sólo a la acción de compra y/o venta o sea el cambio del propietario del bien sino también a los aspectos físicos del transporte (cambio de lugar) almacenaje (cambio de tiempo) y acondicionamiento y procesamiento (cambio de forma). 7/

9.2 Producción

Proceso de creación de los bienes materiales necesarios para la existencia y el desarrollo de la sociedad, los hombres al crear los bienes materiales contraen determinados vínculos y relaciones para actuar conjuntamente. 8/

9.3 Consumo

Utilización del producto social para satisfacer las necesidades de la producción (maquinaria, instrumentos, combustible, materia prima) así como las necesidades personales de los individuos (artículos alimenticios, ropa, calzado). 9/

9.4 Distribución

Es el curso tomado por la transferencia de un producto en su paso del primer dueño (agricultor o industrial) al último dueño o sea el consumidor o usuario 10/, este término esta ligado a los canales de comercialización, efectuándose estas transferencias a través de comerciantes, intermediarios, e instituciones privadas o públicas.

7/ Coscia Adolfo. Comercialización de productos agropecuarios, Primera Edición, 1978, Editorial Emisferio Sur Buenos Aires, p 18.

8/ Vidal Augusto. Diccionario de Economía política, Primera Edición, 1975, Barcelona, Editorial Grijalbo, p 182.

9/ Ibid, p 182.

10/ Perera, Jaime. El mercado moderno y el mercado guatemalteco. Seminario Facultad de Economía, USAC. 1964, p 21.

9.5 Intercambio

El intercambio quiere decir dar vuelta, pasar de mano en mano. 11/

10. MERCADO DE MENUDEO

El centro comercial de Asunción Mita se da en el centro del área urbana, el mercado de menudeo está en el Sur, éste surte directamente al consumidor de la población (urbana y rural), su función es concentrar en un punto determinado al pequeño comerciante, que trabaja con bienes económicos de primera necesidad (alimentos, calzado, vestidos, pequeñas herramientas de trabajo, alfarería, etc.) provenientes del interior del municipio y/o de la Ciudad Capital.

Los bienes que satisfacen la necesidad de lujo son ofrecidos por el grande y mediano comerciante en almacenes del centro, desplazándose por medio del servicio extraurbano o bien en transporte particular.

Otros términos importantes son los siguientes:

a) Comerciantes

Se les denomina así al elemento humano que toman la propiedad del producto, llegándose a denominar acopiadores, mayoristas, distribuidores o minoristas, de acuerdo a las actividades que realicen dentro del intercambio.

b) Intermediario

Son aquellas personas que intervienen en el proceso de intercambio en las operaciones de compra y venta, siendo sus ganancias a través de un porcentaje fijo sobre el monto de la operación.

c) Agentes e instituciones

Estatales o privadas cuyo objetivo es facilitar la acción de los comerciantes y agentes intermediarios, cooperativas, INDECA.

11/ López R. Felipe. Economía Política, Editorial Porrwa, S.A., México 1977, pag. 129.

CAPITULO 2

1. CARACTERISTICAS GENERALES DEL MUNICIPIO

1.1 Datos Históricos

No puede precisarse la fecha exacta de la fundación del poblado, ya que fué llevándose a cabo por el asentamiento sucesivo de varias familias, pero se cree que los primeros pobladores del valle de Asunción Mita fueron los pipiles.

La tribu de los pipiles edificaron templos célebres en diversos lugares del país, ante ellos el famoso Santuario del Mictlán o Mita como se dice hoy. 12/

Asunción Mita, llamado por sus infinitos elementos de propiedad y grandeza a ser el primero del Departamento fue antes de la conquista capital del Reyno de Mita. Después de la conquista fundaron los españoles una hermosa población cerca de las ruinas de los indios que continuó siendo capital de provincia, tanto en lo civil como en lo eclesiástico, hasta la Independencia y hoy conserva el nombre de Mita.

La asamblea constituyente del Estado de Guatemala por decreto del 4 de noviembre de 1825 dividió el territorio del estado en siete departamentos y el de Chiquimula que era uno de ellos, se subdividió a su vez en siete distritos, uno de los cuales fue Mita, con su cabecera Asunción Mita.

Por decreto del gobierno fechado el 8 de mayo de 1852 se dividió el Departamento de Mita en tres distritos: Asunción Mita y Santa Catarina Mita, pasaron a formar parte del distrito de Jutiapa conforme lo prescrito en el artículo 2° del citado decreto y al suprimirse ese distrito ambos poblados volvieron a incorporarse a Chiquimula con fecha 9 de noviembre de 1853 Asunción Mita se segregó de Chiquimula y se anexó al recién fundado Departamento de Jutiapa.

Conforme a datos del censo general de la población practicado el 31 de octubre de 1880, Asunción Mita contaba con una población de 1129 habitantes y se cultivaba café, caña de azúcar, tabaco, arroz, frijol, maíz y chile, siendo los naturales del lugar los que se dedicaban al cultivo de estos productos. Contaban con dos escuelas de instrucción primaria, una para hombres y otra para mujeres.

En el año de 1920 se autorizó a la Municipalidad un préstamo para la instalación del alumbrado público en la cabecera, el 24 de abril de 1931 se declaró Monumento Nacional Precolombino a Asunción Mita.

12/ Milla y Vidaurre José. Historia de la América Central, Tomo 1, p 78.

Los fondos para construir el mercado municipal fueron provistos por medio del acuerdo gubernativo del 2 de febrero de 1910.

Según datos del año de 1955 en la cabecera municipal vivían 4015 habitantes en el área urbana y en todo el municipio 15980 que componían 3410 familias. Poseían un porcentaje de indígenas de 0.2% y analfabetos de 72%, tenían servicio de agua potable, asistencia del médico vecino del lugar y un dispensario de sanidad, la enfermedad más común era el paludismo. Tenían luz eléctrica, suministradas por una planta hidroeléctrica deficiente. Había escuela tipo federación, deteriorada. Gozaba de salón de cine particular y un campo para deportes que era el de la escuela. Así como un mercado local. Como lugares de atracción turística existen el Balneario Atatupa y el Paso de Mongoy. Por cuenta del Estado, se estaba construyendo una estación agropecuaria y una planta para procesar leche. Se cultivaba: maíz, maicillo, arroz, frijol, papa, yuca, ajonjolí, cebolla, tomate y caña de azúcar. La Municipalidad consideró como problema urgente: el drenaje, una planta eléctrica de mayor capacidad, un mercado, la reparación de la escuela tipo federación, así como la construcción de edificios para escuelas rurales. 13/

1.2 Localización Geográfica

Asunción Mita se localiza en el Departamento de Jutiapa, uno de los 17 municipios más importantes. Comprende una superficie aproximada de 476 kilómetros cuadrados, que representa el 15% del área del Departamento, constituye territorialmente el segundo más extenso después del Municipio de Jutiapa (cabecera departamental). Geográficamente se localiza a 89°42'2" longitud Oeste y 14°20'04" latitud Norte, su altura sobre el nivel del mar es de 500 metros (Gráfica N° 1.2).

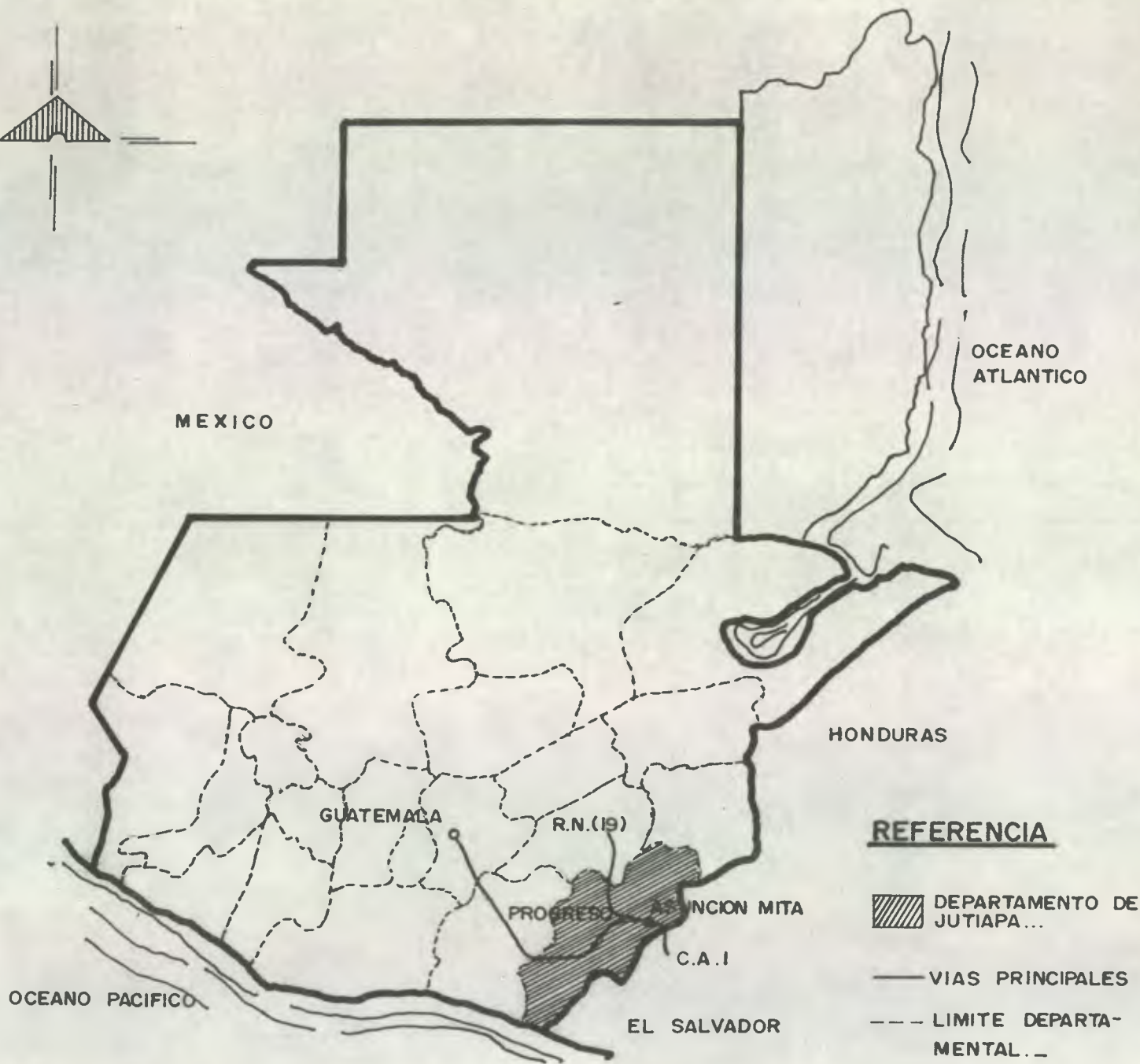
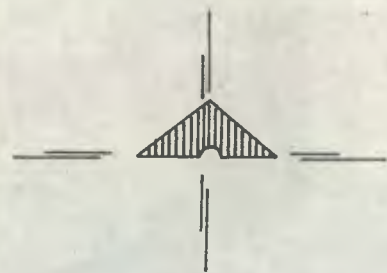
1.3 Límites del Municipio

Al Norte por Santa Catarina Mita, al Sur por los municipios de Atescatempa, Yupiltepeque y parte de la República de El Salvador y al Occidente con la Cabecera Departamental de Jutiapa y del Municipio de Yupiltepeque (Gráfica N° 1.3).

1.4 Accidentes Geográficos

Se encuentra rodeada de pequeñas montañas, en él se encuentra el volcán Suchitán, los cerros de las Chivas, Tultepeque, el Cerrón de las Víboras, el Cerrito de Lajas.

13/ Traslado fiel del libro Diccionario Geográfico de Guatemala, Tomo 1, pp 156-159.



REPUBLICA DE GUATEMALA.

(GRAFICA 1.2)

TEMA: LOCALIZACION GEOGRAFICA.

FACULTAD DE ARQUITECTURA.....

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: I. G. M



LOCALIZACION DE:
ASUNCION MITA EN LA
REGION DE SUR-ORIENTE

<p>MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA.</p>	<p>TEMA: LOCALIZACION GEOGRAFICA.</p>
<p>FUENTE: J. G. M.</p>	<p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p>

Se encuentra bañada por los ríos Ostua, Tamazulapa y Mongoy. Por los riachuelos Ataycinco, Si-guatiupa, Ayacinapa, Sanjón de Atatupa, Sanjón de Arajuelo, además se encuentran las lagunas de A-tescatempa Guija, laguneta de las Cruces.

1.5 Organización Política Administrativa

Asunción Mita por el número de habitantes y según el artículo 27 del Código Municipal, está clasificada como de segunda categoría, presenta una división política que consta de una Villa que es la Cabecera Municipal, 36 aldeas y 71 caseríos. 14/ (Gráfica 1.5)

1.6 Aspectos Climatológicos

El clima en el Municipio de Asunción Mita es cálido-seco, con fuertes vientos predominantes de NNE (5.1 Km/h) y una temperatura media de 25.5°C con una mínima de 19.8°C de diciembre a febrero y una máxima de 32°C de marzo a mayo.

Su estación lluviosa es de mayo a octubre y el resto del año corresponde a la estación seca o verano, los datos de precipitación pluvial indican que el régimen de lluvias es muy variable de un año a otro y las lluvias no están bien distribuidas en el período lluvioso normalmente este período existe un cese de lluvias que dura entre 20 y 30 días, el promedio de precipitación pluvial es de 1302.6 mm al año, humedad relativa media 60%. 15/

1.7 Zona Ecológica

El Municipio se encuentra localizado en una zona sub-tropical.

1.8. Vías de Comunicación

La Cabecera Municipal de Asunción Mita se encuentra situada a la altura del kilómetro 146 de la Carretera Interamericana, siendo una de las principales vías de comunicación que une a la Capital de Guatemala con El Salvador, pasando por los departamentos de Santa Rosa y Jutiapa, atravesando el el Valle de Asunción Mita por el lado Oeste, en donde se encuentran situadas varias aldeas del Municipio cuyo movimiento de personas y productos se ve favorecido por tan importante vía.

14/ Ibid, p 159.

15/ INSIVUMEH, Departamento de Climatología, 1984.



ALDEAS Y CASERIOS	DISTANCIA
SANTA CRUZ	11 KMTS
SUEVARA	9 KMTS
LOS CHAVARRIA	8 KMTS
NUOVA ESTANZUELA	8 KMTS
LAS CRUCITAS	8 KMTS
ESTANZUELA	7 KMTS
ASUNCIONCIITA	13 KMTS
ASUNCIONCIITA	14 KMTS
LASUNILLA	14 KMTS
LOMAS DE CHAVARRIA	15 KMTS
BUENOS AIRES LAS CRUCITAS	16 KMTS
SAN JUAN LAS INIRAS	6 KMTS
LOS SINGALVA	8 KMTS
SIROMES	8 KMTS
LOMA LARBA	7 KMTS
SAN MATEAS	8 KMTS
TRICAL ARriba	9 KMTS
EL TAMARINDO	12 KMTS
HONDURITAS	14 KMTS
AGUAS FINAS	12 KMTS
LAS POZAS	10 KMTS
SAN LORENZO	10 KMTS
TALPACHE ABASO	7 KMTS
MORCOSO	10 KMTS
LOS SILVA	10 KMTS
EL TABLON SAN BARTOLO	10 KMTS
SANSHUR	10 KMTS
LAS MONTAS	17 KMTS
PLATA DEL COYOL	10 KMTS
EL MARONTO	10 KMTS
EL IOTE	21 KMTS
SITIO DEL RIO	22 KMTS
QUEBRADA MORDA	23 KMTS
AGUA FRIA	24 KMTS
BUENO RAJONAL	26 KMTS
SITIO DE LAS FLORES	28 KMTS
SAN JOAQUIN	23 KMTS
EL AMALCATE	10 KMTS
CEBRITOS	20 KMTS
EL TALPAJOCOTE	24 KMTS
CANTEADA	20 KMTS
SAN JUAN LA OLA	20 KMTS
PLATA DEL GUARABO	31 KMTS
LAS CRUCES	12 KMTS
EL PLATASAR	20 KMTS
TRAFICHE GORGAS	8 KMTS
MORAN	11 KMTS
ANOLATU FRONTERA	10 KMTS
CERRO BLANCO	12 KMTS
TARCIU HANO	8 KMTS
EL CERDON	8 KMTS
SAN RAFAEL CERRO BLANCO	19 KMTS
EL PITO	10 KMTS
LAS ANIHAS	17 KMTS
LAS MESAS	15 KMTS
EL UJUJTE	10 KMTS
EL CA ELERA	17 KMTS
EL CIPRES	17 KMTS
EL ROSARIO	14 KMTS
SAN RAFAEL	13 KMTS
LA REPONDA	12 KMTS
COLA DE PAVA	10 KMTS
SAN JERONIMO	9 KMTS
LCS AMAYES	10 KMTS
SAN MIRALITO	11 KMTS
EL COCO	6 KMTS
VALLE NUEVO	6 KMTS
TRICAL ABASO	7 KMTS
EL JICARAL	6 KMTS
LOS LLANTOS	6 KMTS
EL BAUCE	10 KMTS
SAN DEBITO	17 KMTS

NOMENCLATURA	
SIEMBOLO	SIGNIFICADOS
	ALDEA
	ALDEA CON PUESTO DE SALUD
	CASERIO
	ESQUELAS
	ALDEA CON FUENTE DE AGUA
	CARRERA TRANSITABLE
	SENDERS Y VEREDAS
	LIMITE MUNICIPAL
	LIMITE INTERNACIONAL
	CARRERA ASPALTADA
	CERROS Y VOLCANES
	CARRERA TRANS. EN VERANO

MUNICIPIO DE ASUNCION MITA
DEPARTAMENTO DE JUTIAPA

HE TODD CALCULADO

FECHA 23/9/84

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS FACULTAD DE AGRICULTURA

ERICK F. VELASQUEZ, 55043

REPUBLICA DE EL SALVADOR
(GRAFICO 1.5)

Asimismo, existe una red de carreteras secundarias (no asfaltadas) que comunican la cabecera municipal con la mayoría de sus aldeas, caseríos y fincas.

1.9 Medios de Comunicación

Los principales medios de comunicación que funcionan en la cabecera municipal los constituyen el correo y el telégrafo, que prestan servicio de recepción de mensajes y cartas únicamente en dicha cabecera, de aquí se reparte la correspondencia hacia las aldeas por medio de mensajero o alcaldes auxiliares.

Asimismo, cuenta con una planta telefónica GUATEL que presta un servicio eficiente a nivel nacional e internacional.

2. DEMOGRAFIA

2.1 Composición de la población

De acuerdo a las cifras registradas en el último censo de 1981 el Municipio de Asunción Mita contaba con una población de 30130 habitantes, de los cuales 21415 (71.14%) se encontraban localizados en el área rural y el resto 8695 (28.86%) en el área urbana.

Las cifras para el año 1985 se estimaron en base a este último censo (1981) aplicando un incremento anual, del 2.8%. 16/

CUADRO N° 1

POBLACION DEL MUNICIPIO DE ASUNCION MITA
DISTRIBUCION URBANO-RURAL POR SEXO
1985

Población	Urbana		Rural		Total	
	N°	%	N°	%	N°	%
Mujeres	5062	15.11	11920	35.58	16982	50.69
Hombres	4607	13.75	11915	35.56	16522	49.31
TOTAL	9669	28.86	23835	71.14	33504	100.00

Fuente: D.G.E. Elaboración propia

16/ Dirección General de Estadística, 1985.

Según censo 1981 y proyección al año 1985 la población del Municipio de Asunción Mita es de 33504 habitantes, la cual se divide en rural de 23835 y urbana de 9669 habitantes.

También puede observarse que por sexo la población está compuesta por 16522 hombres y 16982 mujeres, lo que nos da como resultado una fuerza de trabajo menor en el proceso de producción.

CUADRO N° 2

POBLACION DEL MUNICIPIO DE ASUNCION MITA
DISTRIBUCION POR EDADES EN AÑOS
1985

Población	0-4 años	5-9 años	10-11 años	15-19 años	20-más
Hombres	2847	2683	2320	1784	6829
Mujeres	2286	2374	2028	1816	7239
TOTAL	5133	5057	4348	3600	14128

Fuente: D.G.E. Elaboración propia

Como se observa en el Cuadro N° 2, la población de Asunción Mita es muy joven ya que la mayoría de las personas que habitan dicho municipio se encuentra entre las edades de 0 a 19 años (56% del total de la población).

2.2 Población Económicamente Activa

La población económicamente activa la constituyen las personas que estando en edad de trabajar tienen una ocupación que regularmente se inicia desde los 15 años de edad, hasta los 70 años.

Se ha calculado una población económicamente activa de 17,728 personas, lo que corresponde al 54.95% del total de la población. Sin embargo, hay niños de 10 años que inician su trabajo desde esta edad, integrándolos al proceso productivo de la agricultura en épocas de cultivos, lo cual nos aumentaría la (PEA) en un 13.48% que corresponde a un total de 4,348 niños.

Una de las razones principales por la que los padres enrolan a sus hijos en actividades agrícolas desde temprana edad, se debe al bajo salario del padre que raras veces sobrepasa de Q.100.00 mensuales.

2.3 Nivel Ocupacional

La mayoría de los jefes de familia del Municipio de Asunción Mita se dedican a la agricultura, siendo el 53.91% del total, lo que demuestra el poco desarrollo industrial, el 3.76% se dedica a oficios domésticos, el 8.54% a empleos públicos, el 6.09% comerciantes, el 3.22% operarios, el 1.43% religiosos, el 0.50% se dedican a la albañilería, el 22.55% se dedican a otras actividades. 17/

2.4 Poder Adquisitivo

Por medio de la encuesta que se realizó en el municipio se llegó a determinar que el salario mínimo queda conformado de la siguiente manera: Mínimo Q 76.00 (el 56.00%) Promedio Q 220 (el 35.37%) y un Máximo Relativo de Q 400.00 mensuales (el 8.54%) dependiendo del tipo de actividad - que realice cada individuo dentro del proceso productivo.

3. INFRAESTRUCTURA FISICA

3.1 Servicios

3.1.1 Agua Potable

En el año de 1967 se realizó la construcción de la nueva red en la cabecera municipal, el 80.7% de las familias están conectadas a la red de agua potable, y el 19.3% de las viviendas restantes 17/ Encuesta Puesto de Salud E.P.S. de Economía 1985.

7% de las familias están conectadas a la red de agua potable, y el 19.3% de las viviendas restantes se abastecen por medio de chorros públicos, siendo estos los barrios Maya, Tultepeque y la Paz. El número de viviendas que se encuentran conectadas a la red municipal hasta el mes de abril de 1984, es de 1614 viviendas, según censo de 1981, el total de viviendas del área urbana es de 2000. La fuente principal de abastecimiento se obtiene por medio de nacimiento (La Begona). Gráfica 3.1.1.

3.1.2 Drenajes

La mayoría de las viviendas del área urbana del municipio cuenta con sistema de evacuación de aguas servidas, la red municipal no abarca toda el área urbana y sólo el 75% de las viviendas están conectadas a ellas. Mientras que el 25% con drenaje a flor de tierra, corriendo esto de acuerdo a la conformación natural del terreno y pendiente de las calles. La falta de un adecuado sistema de drenaje municipal, hace que la población padezca de focos de contaminación, debido a que muchos drenajes domiciliarios desembocan a riachuelos que corren a flor de tierra (Ataicinco) y finalmente desfogan en el Sanjón de Atatupa. (Gráfica No. 3.1.2).

Con lo que respecta al área rural el 85% de las viviendas no poseen control sanitario y sólo una mínima parte con letrinas, teniéndose desde hace años el proyecto de letrinización por parte del centro de salud municipal sin llegar a realizarse.

3.1.3 Electricidad

Las calles del área urbana de Asunción Mita cuentan con alumbrado público y parte del área rural cuenta con este servicio, siendo las aldeas San Rafael, Gevara, Los Amates, Tiucal, Nueva Estanzuela, Girones, Sitio de las Flores. Para el servicio de alumbrado en el área urbana se encuentran conectadas 1452 viviendas (hasta el año 1984) 18/, esto significa que el 72.6% del total de las viviendas poseen luz propia y el 27.4% no cuentan con el servicio.

3.1.4 Telecomunicaciones

Actualmente el Municipio cuenta con una oficina de Correos y Telégrafos, estas oficinas no poseen un edificio propio, el correo presta servicio dentro y fuera del país y podría catalogarse como eficiente.

18/ Oficina Regional INDE. Asunción Mita, 1984

A ALDEA
SAN JUAN LAS MINAS

- 25 -



ESC: APROXIMADA 1:20000

MUNICIPIO DE ASUNCION MITA

REFERENCIA.

— LINEA PRINCIPAL

- - - RED SECUNDARIA

(GRAFICA 3.1.1)

TEMA:
RED DE DISTRIBUCION DE
AGUA POTABLE.

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: D.G.O.P. MUNICIPALIDAD. ASUNCION MITA. 1985

A ALDEA
SAN JUAN LAS MINAS



ESC: APROXIMADA 1:20,000

MUNICIPIO DE ASUNCION MITA

(GRAFICA 3.1.2)

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

TEMA: DRENAJES

FUENTE: D.G.O.P.

FACULTAD DE ARQUITECTURA

El servicio de telefónico es suministrado por la Empresa Guatemalteca de Comunicaciones (GUATEL), servicio exclusivo del área urbana, contando con su edificio propio, donde se pueden realizar llamadas de larga distancia, contándose con 237 unidades entre comercios y viviendas, aparte de una en el exterior del edificio de GUATEL, una en el Parque Municipal, una en el Puesto de Salud, una en el comedor Sagrado Corazón (siendo éstos del servicio público), desde todos ellos es posible comunicarse, además de internamente, a larga distancia, el código de la localidad es 0457.

3.1.5 Disposición de basura

Los desechos o basura producida en la población no es recolectada y llevada a un basurero municipal, cada habitante decide qué hacer con ella. Sin embargo, existe una persona particular que recoge la basura a domicilio, teniendo el costo el servicio en relación al volumen de basura que saca de estas viviendas, llevando ésta a las áreas verdes del casco urbano. Tanto las autoridades municipales como de salud no se han preocupado por crear un tren de aseo, ni el tipo de tratamiento que se le debe dar a la misma convirtiéndose este en uno de los problemas más serios de la comunidad.

3.1.6 Transporte

El servicio de transporte en el municipio puede catalogarse con cierto grado de eficiencia debido a que buen número de buses, microbuses y taxis ingresan al mismo constantemente.

El Municipio de Asunción Mita se encuentra localizado en el eje vial de la carretera interamericana que conduce a El Salvador, atravesando este municipio de Norte a Sur, formándose así un paso intermedio y obligado entre diversas poblaciones. Esto genera un circuito fluido del transporte que lo tiene como punto intermedio entre las cabeceras municipales del departamento.

3.1.7 Comercio

La actividad comercial se genera a través de los distintos tipos de comercio, desde tiendas de barrio, panaderías, carnicerías, carpinterías, sastrerías, relojerías, etc. Hasta el Mercado Municipal, el cual funciona de lunes a domingo, siendo sus días de plaza los jueves y domingos. Este se inicia a temprana hora del día y finaliza a media tarde.

A él llegan los compradores de la comunidad y provenientes de otras, manifestándose un gran movimiento de personas, carga y vehículos que lo transportan, principalmente buses y microbuses, ocupando parte de las calles principales de la población, generando estos a la vez contaminación del producto, por el smog del vehículo, conflicto vial, inseguridad peatonal, falta de estacionamiento de los vehículos particulares que cargan y descargan su producto en el perímetro del mercado.

3.1.8 Salud

En el Municipio de Asunción Mita, los servicios de salud son proporcionados por un Centro de Salud en el área urbana y seis puestos en el área rural, ubicados de tal manera que presten un servicio médico a toda la población del Municipio.

El personal del Centro de Salud del área urbana está integrado por un director o jefe de distrito de salud, un médico de guardia, un secretario, una enfermera profesional, un técnico de laboratorio clínico, un inspector de saneamiento ambiental. En el área rural los puestos de salud son atendidos por un enfermero o enfermera graduado. 19/

3.1.9 Recreación

En cuanto a recreación se refiere, es absorbida por el deporte de fútbol y el basquetbol, la mayoría de aldeas poseen canchas para este deporte, la Cabecera Municipal tiene un estadio con vestidores, área de sombra y graderíos, y se tiene proyectado la colocación de un drenaje francés.

Los ríos son los lugares visitados popularmente, entre los principales lugares recreativos se pueden mencionar: Balneario Atatupa, Río Mongoy, el Lago de Guija y Atescatempa, Río Ostua.

3.1.10 Vivienda

En lo que respecta a vivienda, un 68.53% poseen casa propia, un 7.23% alquilan, un 24.24% están en usufructo. Las características de las viviendas están relacionadas con la agricultura, su diseño es abierto, techos de 4 y 2 aguas, corredores donde colocan sus hamacas, muros de adobe, bajareque, palos y tablas, cubiertas de teja, lámina o palma.

Podemos concluir diciendo que del total de viviendas del Municipio, el 61.26% son de adobe, el 28.45% son de bajareque, el 10.29% de madera, lepa, lámina metálica, block, siendo sus materiales del techo de teja 89.45%, paja o palma 5.60%, lámina metálica 3.44%, concreto, asbesto, cemento y otros 1.50%. 20/

19/ Centro de Salud Asunción Mita, 1984.

20/ D.G.E. IV Censo Nacional de Habitación y IX de Población, 1981.

CAPITULO 3

1. PRODUCCION Y COMERCIALIZACION

1.1 Sectores Productivos

Es en donde está sustentada la estructura de la sociedad en nuestro modo de producción, básicamente capitalista, los cuales son agricultura, ganadería y la industria. El comercio es en realidad un sector productor de capital y se involucra en los tres sectores productivos.

1.2 Producción Agrícola

Existen dos tipos de producción en el Municipio, los anuales, siendo éstos los que se siembran en cada cosecha: maíz, frijol, arroz, tomate y los perennes los que se cosechan durante todo el año como: naranja, papaya, limón, caña, coco, aguacate, jocote. 21/

1.3 Agricultura: Principales Cultivos

1.3.1 Productos de Consumo Interno

Maíz: Es el producto más importante que se cultiva en el Municipio, ocupa un área cultivada de 1541 manzanas y una producción de 44437 qq.

Frijol: Este es uno de los cultivos que puede catalogarse de subsistencia, ocupa un área cultivada de 382 manzanas y una producción de 4300 qq.

Maicillo: Ocupa un área de 15523 manzanas y una producción de 2015 qq.

1.3.2 Productos de Exportación

Cebolla: La cebolla es uno de los cultivos importantes cuya producción se destina casi exclusivamente a la comercialización fuera del Municipio, siendo su área de cultivo 113 manzanas con una producción de 10362 qq.

Maní: Este cultivo tiene relativa importancia dentro del Municipio, se dedica al cultivo un área de 226 manzanas que producen 3041 qq.

21/ D.G.E. Producción de mayo/octubre, 1978 y de noviembre/abril, 1979, III Censo Nacional Agropecuario, 1979.

Arroz: El arroz que producen las unidades familiares alcanzan un área cultivada de 1428 manzanas, siendo su producción de 6894 qq.

Tomate: Este producto no puede estar almacenado mucho tiempo, su área cultivada es de 74.23 manzanas con una producción de 6733 qq.

Sorgo escobero: Este cultivo se utiliza para la elaboración de escobas, utilizándose el grano como alimento concentrado para el ganado, su área cultivada es de 51 manzanas con una producción de 24 qq de fibra y 7.4 de semilla por manzana.

1.4 Producción pecuaria

La actividad pecuaria es un renglón importante para la economía del Municipio, explotándose en primer orden el ganado bovino de tipo lechero, existiendo a nivel familiar la crianza de aves de corral, ganado porcino, los cuales se consumen en las aldeas del Municipio y el ganado equino que cumple un papel muy importante dentro las áreas de cultivo, ya que es el transporte para el campesino y el producto. 22/

CUADRO N° 3

ANIMALES DESTAZADOS EN EL RASTRO DE ASUNCION MITA MARZO 1984

Ganado	Número de Cabezas	Número de Libras
Vacuno	50	47500
Porcino	21	7350

Fuente: Municipalidad de Asunción Mita. 1984.

1.5 Producción Industrial

Dentro del sector industrial del Municipio, sobresale la planta de Productos Lácteos PROLAC y algunas fábricas pequeñas a nivel artesanal.

La planta PROLAC es considerada de utilidad para el desarrollo rural, siendo su localización uno de los factores que más han permitido la integración del producto al proceso industrial. Asimismo, ofrece un mercado seguro para gran parte de leche que se produce en las diferentes fincas del Municipio.

De acuerdo a la investigación efectuada durante el E.P.S., en el año 1984 PROLAC tuvo una producción de:

Leche fluida pasteurizada	1540245 litros	Leche en polvo descremada	5245 litros
Queso fresco	57982 unidades	Crema pasteurizada	162681 litros
Leche en polvo entera	425449 litros	Queso oreado	2005 unidades

Esto quiere decir que por la producción existente de leche la planta PROLAC compró un total de 3,928,334 litros al Municipio de Asunción Mita.

La mediana industria como fábrica de hielo, helados, herrerías, aserraderos, etc., producen bienes para el Municipio de Asunción Mita y sus áreas cercanas, utilizando como transporte camiones, pick ups.

La pequeña industria o industria manufacturera es la única que se da en la ciudad o en el campo, produce bienes para el mercado local, tales como pan, papas, lazos, alfarería, ropa, escobas, etc., éstos se producen en la propia vivienda del artesano y allí es donde se comercializa, los del área rural se desplazan a vender sus bienes al mercado utilizando el servicio de buses.

CUADRO N° 4

PRODUCCION AGRICOLA DEL MUNICIPIO DE ASUNCION MITA
RELACIONADO CON LA PRODUCCION DEL DEPARTAMENTO 1979

Cultivo	Municipio de Asunción Mita 99	% del total de Depto.	Depto de Jutiapa 99
<u>Anuales</u>			
maíz	44437.00	11.73	378807.40
arroz	6894.17	4.28	160811.37
frijol	4300.22	11.44	37558.86
cebolla	10362.60	27.29	37972.00
maní	3041.00	49.00	6203.90
chile otras variedades	39.50	46.88	84.25
elote	42.00	35.60	118.00
repollo	742.52	80.00	926.62
yuca	474.00	78.40	604.00
<u>Peremnes</u>			
naranja	1048.30	10.54	9942.34
coco	4228.66	29.18	14488.24
papaya	71.15	12.04	590.71
limón	131.00	4.46	2934.20
aguacate	260.15	2.53	10247.00
TOTAL	76072.27		661288.89

Fuente: D.G.E., III Censo Nacional Agropecuario, 1979.

Como se observa en el cuadro anterior, la producción anual del Depto. de Jutiapa fue en 1979 de 661288.89 quintales de los productos (anuales y perennes), ocupando Asunción Mita el 11.5% (76,072.27 qq) del total de la producción del departamento, lo que denota un alto grado en el desarrollo agrícola en relación a dicho departamento.

2. DISTRIBUCION

Se le denomina así a la forma en la que el producto social global se reparte entre los diferentes miembros de la sociedad a través de comerciantes y/o agentes intermediarios.

2.1 Canales de comercialización 23/

Maíz y maicillo: El canal directo, productor-consumidor, es el menos utilizado a pesar de ser el que más beneficios da al productor y al consumidor, pues con ellos evita la ganancia de los intermediarios, los canales de distribución que más se utilizan son:

- Productor-consumidor
- Productor-intermediario, Mayorista-intermediario, Minorista-Consumidor
- Productor-intermediario, Minorista-consumidor

Frijol: La producción de frijol se destina a la venta, es comprada por los intermediarios, quienes se encargan de llevar el producto al consumidor a través de la reventa a los detallistas, que constituyen tiendas, pequeños puestos en el mercado, o bien al consumidor final. Los canales de distribución para este producto son:

- Productor-intermediario, Mayorista-intermediario, Minorista-consumidor
- Productor-intermediario, Minorista-consumidor
- Productor-consumidor, siendo este el menos usado

Cebolla: La venta de la cebolla en su mayor parte son realizadas a través de los intermediarios mayoristas o minoristas, quienes son los más beneficiados, siendo los siguientes:

- Productor-intermediario, mayorista-consumidor
- Productor-intermediario, mayorista-intermediario, Minorista-consumidor

23/ Vásquez Santizo Rolando. Comercio y comercialización de los productos agropecuarios. Volumen 9, E.P.S. de Economía, 1977.

Maní: El total del maní es vendido al intermediario mayorista y al intermediario minorista y éstos lo venden al consumidor final, siendo estos los canales de distribución que más se usan.

Arroz: El arroz por lo general es comercializado en su mayor parte por lo intermediarios, el canal de distribución:

- Productor-intermediario, Mayorista-intermediario, Minorista-consumidor

Tomate: Los intermediarios mayoristas son el eje central para la comercialización pues ellos se encargan de recoger el producto, llegando finalmente al intermediario minorista-industrial o bien al consumidor final.

Sorgo escobero: Este producto únicamente se utiliza el del productor-consumidor, por ser el más indicado ya que el producto se utiliza como materia prima para la fabricación de escobas y elaboración de concentrado.

Papaya, sandía, limón y otras frutas: Estas frutas son compradas por los detallistas en las propias unidades agrícolas, encargándose de llevar la fruta a los centros de consumo instaladas en las áreas vecinas.

2.2 Canal de comercialización derivados de la leche

La producción de leche en el Municipio de Asunción Mita es absorbida por la planta procesadora PROLAC, siendo sus canales de distribución:

- PROLAC-distribuidor local-consumidor final, este canal es utilizado para la distribución del mercado local
- De Asunción Mita, PROLAC. Guatemala-intermediarios-consumidor final, siendo este el más utilizado pues vende el 95% de la producción, en algunos casos distribuye directamente por ejemplo: a hospitales del estado y autónomos, etc. distribuyendo también a supermercados y tiendas en general.

Dentro de la cabecera municipal, se localizan pequeñas procesadoras de leche, siendo sus derivados (queso, crema, requesón, etc.) los que se comercializan a través de pequeños comerciantes o detallistas, quienes los venden al consumidor local.

3. INTERCAMBIO

En el Municipio de Asunción Mita el intercambio se lleva a cabo por medio de la venta de los excedentes de los productos agrícolas y el pago en función a un trabajo realizado en otras actividades. Este se efectúa por medio de la moneda, la cual será invertida para la compra de artículos de primera necesidad (maíz, frijol, arroz, frutas, verduras, etc.), herramientas, semillas, herbicidas, etc., para poder nuevamente cosechar y darle mercado al producto.

4. CONSUMO

El consumo nos definirá los hábitos comerciales de las familias de Asunción Mita, motivo por el cual fue necesario tomar una muestra de 100 viviendas de dicho Municipio, describiendo los datos más importantes a continuación. 24/

Consumo del frijol

El frijol en el Municipio tiene gran relevancia ya que el 74% de las familias consumen una cantidad de 0 a 5 libras, el 23% consumen de 11 a 15 libras y el 2% de 16 a 20 libras semanales. (Gráfica 4.1.A)

Consumo del maíz

Se llegó a detectar que el 33% de las familias consumen de 15 a 20 libras, el 31% consumen de 0 a 5 libras, el 20% consumen de 6 a 10 libras semanales. (Gráfica 4.1.B)

Consumo de arroz

En el Municipio el 88% de las familias consumen de 0 a 5 libras y el 12% consumen de 6 a 10 libras semanales. (Gráfica 4.1.C)

Consumo de carne de res

El 71.6% de las familias consumen de 0 a 5 libras, el 4.94% consumen de 6 a 10 libras semanales y el 23.46% no la consumen por falta de recursos económicos. (Gráfica 4.1.D)

24/ E.P.S. de Arquitectura 1984, Elaboración propia.

Consumo de carne de cerdo

El 55.6% consume de 0 a 5 libras semanales y el 44.4% no la consume por falta de recursos económicos. (Gráfica 4.1.E)

Consumo de carne de pollo

Se detectó que la carne de pollo tiene gran consumo ya que el 72.8% consume de 0 a 5 libras y el 14.8% de 6 a 10 libras semanales, el 12.40% no consume. (Gráfica 4.1.F)

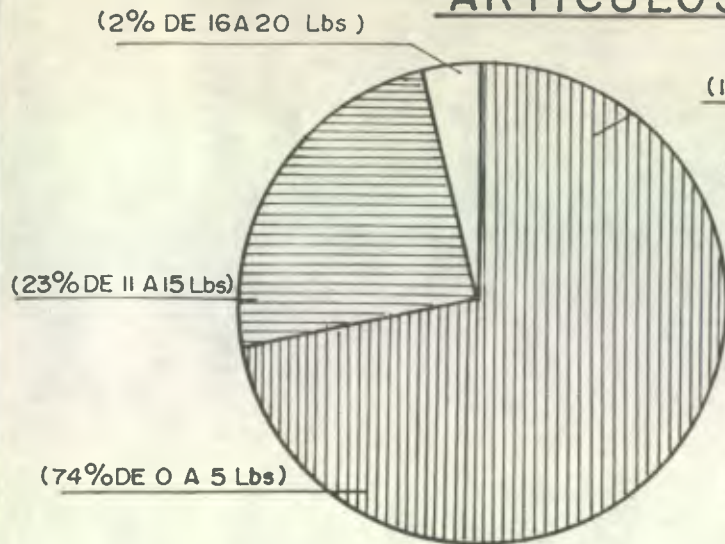
Consumo de sal

La sal por ser un artículo esencial en la comida el 97.5% de las familias consumen de 0 a 5 libras y el 2.5% de 6 a 10 libras semanales. (Gráfica 4.1.G)

Consumo de otros productos

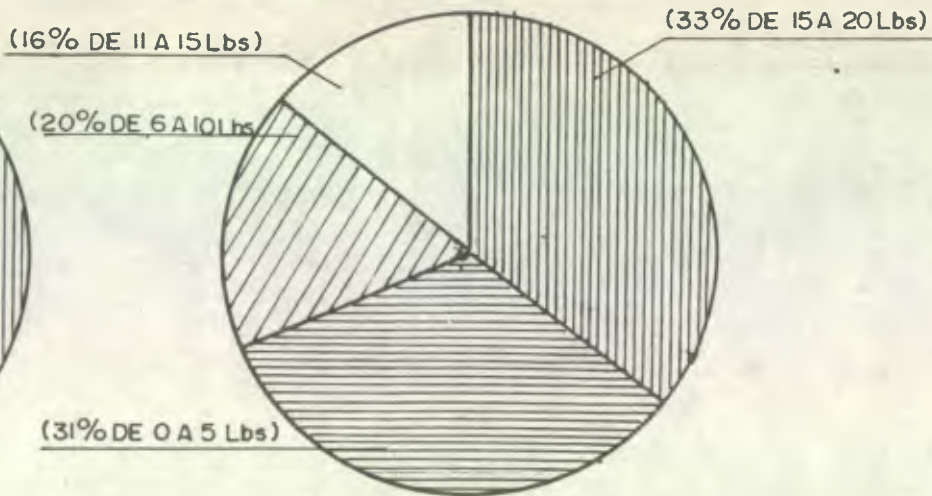
Dentro del consumo de otros productos podemos mencionar las frutas (sandía, papaya, jocote, mango, naranja, etc.), así también como cebolla, chile pimiento y enlatados siendo los frijoles y sardinas las de mayor consumo.

ARTICULOS DE MAYOR CONSUMO



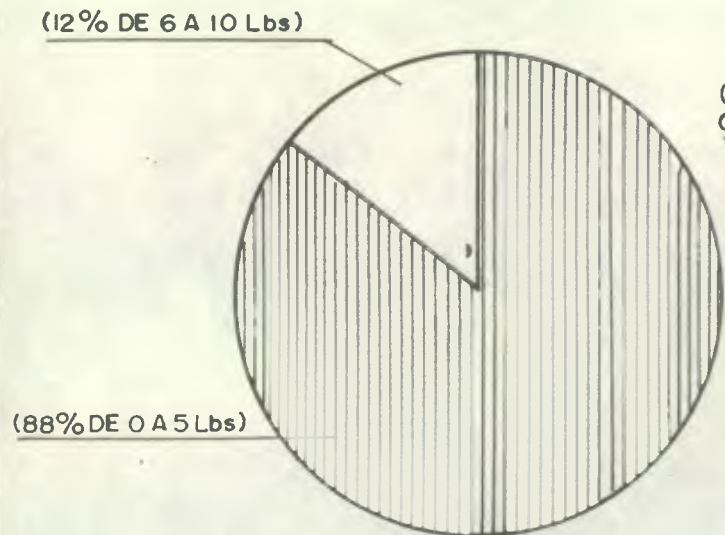
FRIJOL

(GRAFICO 4.1.A)



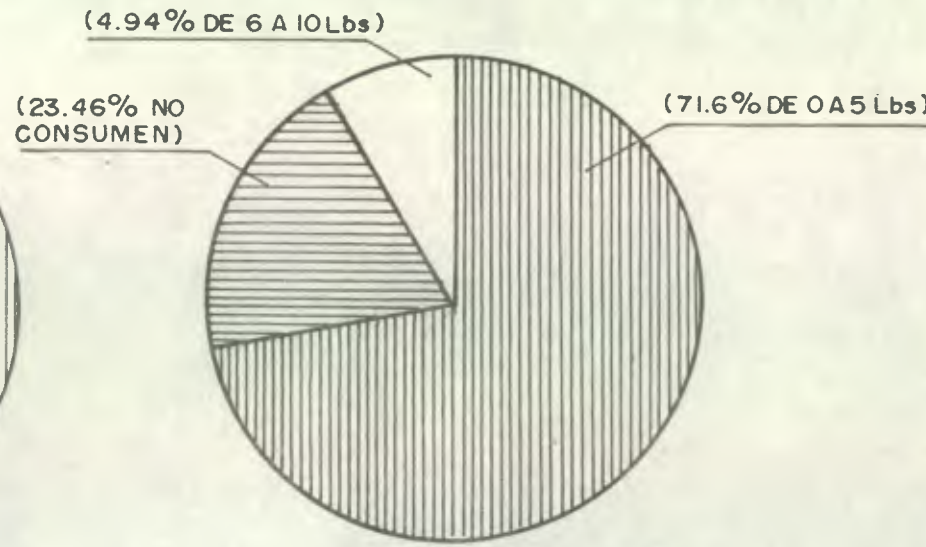
MAIZ

(GRAFICO 4.1.B)



ARROZ

(GRAFICO 4.1.C)



CARNE DE RES

(GRAFICO 4.1.D)

NOTA

LOS PORCENTAJES SON DE UNA MUESTRA DE 100 VIVIENDAS, LAS CANTIDADES SON DADAS EN LIBRAS POR SEMANA

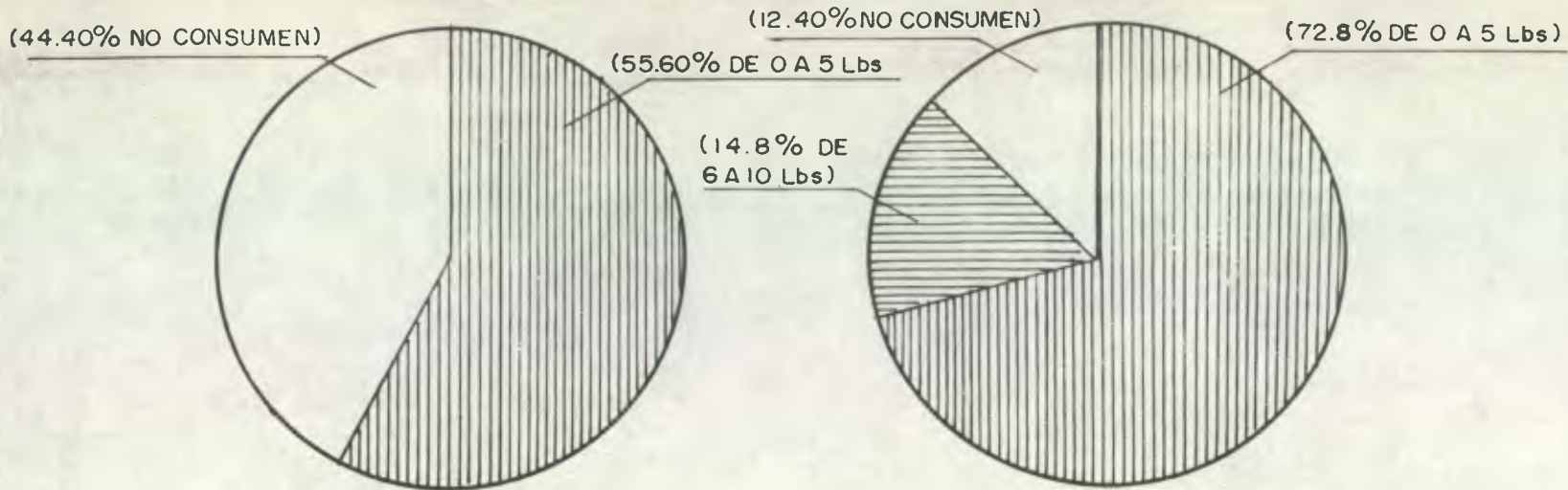
TEMA: CONSUMO

FACULTAD DE ARQUITECTURA.....

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

FUENTE: ELABORACION PROPIA

ARTICULOS DE MAYOR CONSUMO

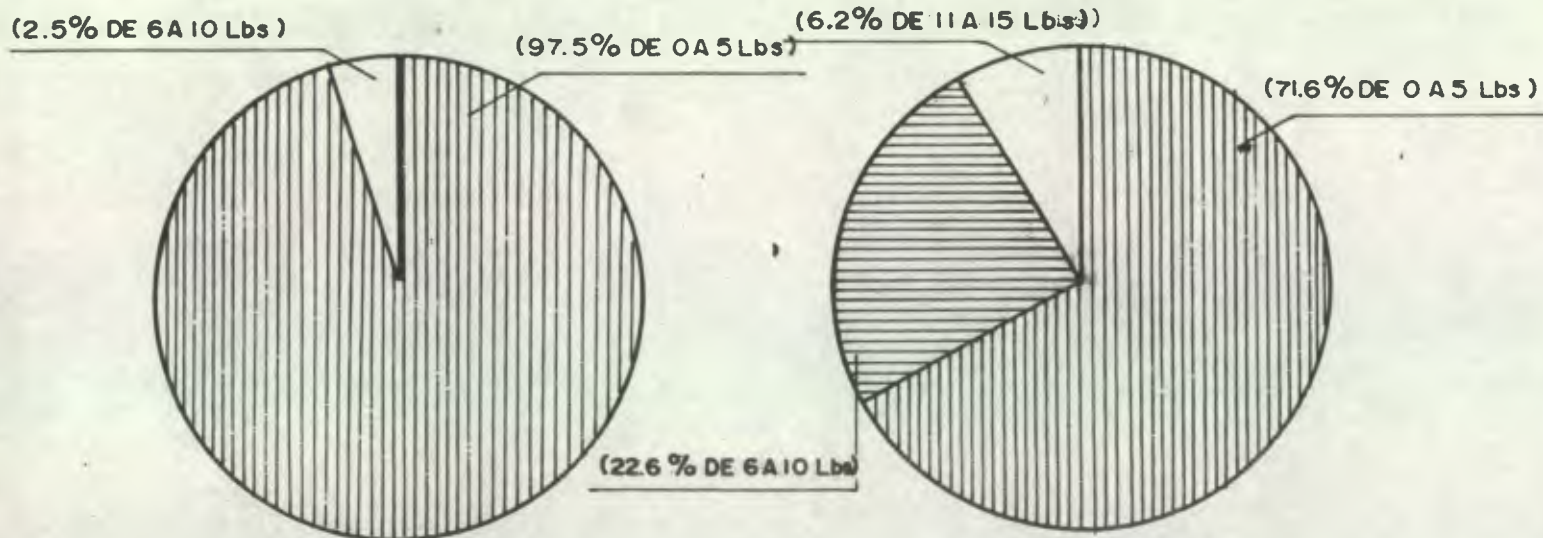


CARNE DE CERDO

(GRAFICO 4.1.E)

CARNE DE POLLO

(GRAFICO 4.1.F)



SAL

(GRAFICO 4.1.G)

AZUCAR

(GRAFICO 4.1.H.)

NOTA

LOS PORCENTAJES SON DE UNA MUESTRA DE 100 VIVIENDAS, LAS CANTIDADES SON DADAS EN LIBRAS POR SEMANA.

TEMA: CONSUMO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: ELABORACION PROPIA

CAPITULO 4

ANALISIS Y FUNCIONAMIENTO DEL ACTUAL MERCADO

1. EL COMERCIO Y SU INFLUENCIA EN EL ACTUAL MERCADO

El comercio juega un papel importante en el desarrollo del Municipio, genera un movimiento de capital, crea fuentes de trabajo así también fondos para la Municipalidad, ofreciendo servicios inexistentes para otros centros poblados, teniendo a su cargo realizar el flujo de los bienes del productor al consumidor final.

Asunción Mita es un área comercial dentro del departamento, donde se dan las mejores condiciones para la reproducción humana y del capital. 25/

1.1 Comercio Exterior

Este comercio es aquel que involucra todo tipo de mercancías que no se producen en la región, estas pueden venir de la capital, siendo las siguientes: electrodomésticos, telas, medicinas, material de construcción, fertilizantes, etc.

1.2 Comercio Interno

Este involucra todo lo que se produce en el Municipio, siendo los siguientes: productos agrícolas, pecuarios e industriales.

El mayor movimiento comercial del municipio se observa en la cabecera municipal, donde se encuentra localizado el mayor número de establecimiento de comercios y servicios existentes.

Al área urbana vienen las mercancías no sólo del Municipio sino también de municipios vecinos (Jutiapa, El Progreso, Atescatempa, Santa Catarina Mita, etc.).

El comercio (externo e interno) ha tenido un efecto significativo dentro del desarrollo del actual mercado, observándose un crecimiento acelerado del mismo en la última década, brindando servicios durante los siete días de la semana, lo que denota la gran demanda e importancia de dicho centro comercial.

25/ Dirección General de Estadística. Análisis comparativo de producción a nivel regional. III Censo Nacional Agropecuario, 1979.

2. FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO

Para la elaboración del presente análisis con datos más apegados a la realidad, se efectuó una muestra de 50 vendedores así como el levantamiento de puesto del interior del mercado, para llegar a definir sus relaciones comerciales, funcionamiento del edificio y principales necesidades generadas por el intercambio y consumo

2.1 Aspectos de comercio

El actual mercado de Asunción Mita se desenvuelve como la mayoría de los mercados en los pueblos de Guatemala, espacios techados y al aire libre. Se encuentra ubicado dentro del área urbana, desarrollándose en este a la vez operaciones de intercambio y consumo.

El área total de este mercado es de 4385 mts², siendo su área de piso plaza en las calles que lo circulan de 770 mts².

El movimiento de este mercado se ha ido incrementando cada vez más, desde hace unos 6 años 26/, el número de vendedores varía según el día de venta, siendo los más concurridos el jueves y domingo, los productos que se comercian en este mercado son casi todos agrícolas como verduras, hortalizas, frutas, flores y productos de ganadería y avicultura (carne y pollo), así como pescado procedente de la laguna de Guija y Atescatempa.

El total de puestos observados el día jueves 24 de octubre de 1985, fueron 176 en el interior y 55 en el exterior, los puestos observados el domingo 27 de octubre de 1985 fueron 186 en el interior y 65 en el exterior. (Cuadro N° 5).

Los días lunes, martes, miércoles y viernes se observaron un promedio de 150 puestos en el interior y 40 en el exterior.

La procedencia del producto varía de acuerdo a su origen ya que el 38% proviene de la Ciudad Capital (sombrosos, zapatos, vestidos, verduras, frutas y flores) el 25% provienen del Departamento de Jalapa (verduras y frutas) el 18% del Municipio (granos, frutas, carnes, pescado) el 12% de la Cabecera Departamental Jutiapa, el 4.5% de la Laguna de Guija y el 2.5% de Santa Rosa (Cuilapa), Santa Catarina Mita (jarcía y verduras).

26/ Tesorería Municipal de Asunción Mita, Octubre 1985.

CUADRO N° 5

NUMERO DE PUESTOS EXISTENTES EN EL MERCADO
ASUNCION MITA. OCTUBRE 1985

TIPO DE PUESTO	MERCADO	%	EXTERIOR	%	AREA PROMEDIO	PAGO
LOCAL						MES
CARNICERIAS	5	9.09			12.00 m ²	0.9.00
MARRANERIAS	3	5.45			12.00	"
POLLERIAS	2	3.64			12.00	"
VENTA DE PLASTICOS	2	3.64			12.00	"
COCINA-COMEDOR	6	10.90			24.00	"
DEPOSITO DE AGUAS	1	1.82			21.00	"
DEPOSITO DE BANANO	2	3.64			30.00	"
PELUQUERIA	1	1.82			12.00	"
RELOJERIA	2	3.64			12.00	"
REPARACION APARATOS ELECT.	2	3.64			12.00	"
ABARROTES Y VERDURAS	2	3.64			12.00	"
CLINICA DE CALZADO	1	1.82			12.00	"
SASTRERIA	2	3.64			12.00	"
PASTELERIA	1	1.82			12.00	"
INSECTICIDAS	1	1.82			40.00	0.12.50
ALMACEN Y ZAPATERIA	6	10.90			40.00	"
TIENDA Y ABARROTERIA	5	9.09			40.00	"
MERCADERIA EN GENERAL	6	10.90			12.00	0.9.00
RADIO DEL MERCADO	1	1.82			12.00	"
MINI TIENDAS	4	7.27			12.00	"
TOTAL	55	100 %				
PISO PLAZA						POR DIA
PESCADERIA	5	3.82	—	—	1.50 m ²	0.10 \$
POLLERIAS			3	4.62	1.50	0.10
PUESTO DE COMIDA	2	1.53	2	3.08	2.00	0.20
REFRESQUERIA Y ATOLE	8	5.11	4	6.15	2.50	0.20
VERDURAS Y FRUTAS	3	2.29	2	3.08	6.00	0.50
FRUTAS	7	5.34	6	7.69	3.00	0.20
FLORES	2	1.53	1	1.54	3.00	0.25
GRANOS	7	5.34	4	6.15	6.00	0.40
CEBOLLA	5	3.62	3	4.62	4.00	0.25
TOMATE	7	5.34	4	6.15	1.50	0.10
ROPA	14	10.69	9	13.85	6.00	0.40
SOMBREROS	10	7.63	2	3.07	6.00	0.40
PETATES Y LAZOS	3	2.29	—	—	5.00	0.30
ZAPATOS	7	5.35	3	4.62	6.00	0.40
COSMETICOS Y ARCHIMERIA	18	13.74	8	12.32	6.00	0.60
JABON	5	3.82	4	6.15	3.00	0.20
LACTEOS	4	3.06	2	3.07	3.00	0.20
CARBON Y OCOTE	2	1.53	2	3.07	3.00	0.25
ARTESANIAS	5	3.62	—	—	6.00	0.50
ABARROTES	5	3.82	—	—	6.00	0.40
DULCES (AYOTE, MANSANILLA)	2	1.53	—	—	1.50	0.10
FRUTA PREPARADA	2	1.53	3	4.62	1.50	0.10
VERDURAS	8	6.11	4	6.15	4.00	0.35
TOTAL	131	100 %	65	100 %		

FUENTE: MUNICIPALIDAD DE A. MITA , ELAB. PROPIA.

TEMA: ANALISIS DEL
ACTUAL MERCADO.-

FACULTAD DE: ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: MUNICIPALIDAD. ELAB. PROPIA.

Estos productos son movilizados al área comercial por medio del transporte extraurbano en un 62% en microbuses en un 20% camiones particulares en un 10% taxis en un 4% y en carretillas de mano en un 4%, los cuales se encuentran ubicados en el área de ventas del actual mercado en un 88%, los que poseen puestos fijos, esto quiere decir que la municipalidad designó un lugar específico para venta de dichos productos (agrícolas, pecuarios e industriales) y en un 12% en puestos ambulantes siendo estos los que no lo poseen ya que este pequeño grupo se mueve dentro de dicho mercado (ventas de helados, comida, dulces, jugos naturales, etc.).

En lo que respecta a su acomodo el 39.04% de los puestos no levantan champa ya que desarrollan su actividad de compra y venta de productos, en áreas techadas y un 60.96% si levantan, localizándose estos puestos en espacios abiertos, lo que provoca un gran descontento por parte del vendedor ya que el clima del Municipio es cálido-seco, lo cual necesita de espacios techados para realizar este tipo de actividad.

La Municipalidad cobra diariamente el impuesto de piso plaza, siendo este el valor a pagar de acuerdo al tamaño del puesto, incluyendo en este el derecho de guardar sus productos en el interior del mercado, siendo estos el 52% mientras que el 30% lo almacenan en cuartos arrendados y el 18% se lo llevan a su residencia.

El 54% de los vendedores concurren y comercian en el mercado local en un período que comprende de 0 a 10 años, el 26% efectúa esta misma función en un período de 11 a 20 años y el 20% de 21 a 45 años.

Las relaciones comerciales de este mercado se proyectan a otras áreas de ventas, principalmente con San Cristóbal frontera localizada a 20 Km del área urbana del Municipio, siendo el 22% de los vendedores que visitan este mercado para realizar la actividad de intercambio; mientras que el 78% desarrollan esta actividad única y exclusivamente en el mercado local durante los 7 días de la semana. El 58% de los vendedores desarrollan su actividad comercial en el mercado porque son originarios del área rural del Municipio. El 20% comercia en este mercado porque es un área comercial concurrida y tienen necesidad siendo su procedencia de otros municipios y departamentos aledaños (Jutiapa, Progreso, Santa Catarina, Jalapa).

La concurrencia del consumidor al área comercial se lleva a cabo en un 28.03% el día domingo, 21.40% el día jueves, 12.84% día martes, 10.50% día sábado, el 9.33% día lunes y el 8.95% el día viernes.

3. PRINCIPALES PROBLEMAS QUE AFRONTA EL ACTUAL MERCADO

3.1 Falta de mayor área para desarrollarse

La actual localización del mercado impide su desarrollo por la limitación del terreno en que se encuentra, los vendedores tienen que hacer las ventas en un espacio reducido entre las calles y aceras que lo circulan, lo que dificulta a los compradores trasladarse de un punto a otro, afectando al sector agropecuario por el lento intercambio comercial y deterioro del producto. (Gráfica 3.1).

3.2 Estacionamiento de vehículos

El usuario que llega a este mercado en su propio vehículo, utiliza las orillas de las calles adyacentes a dicho centro de comercialización, ya que no existen áreas a propósito para esto, lo que provoca un conflicto vial en el perímetro del mismo. El estacionamiento de vehículos es desordenado a la vez que estas áreas son insuficientes, constituyen un peligro para los compradores imposibilitándose una circulación agradable.

3.2 Falta de servicios

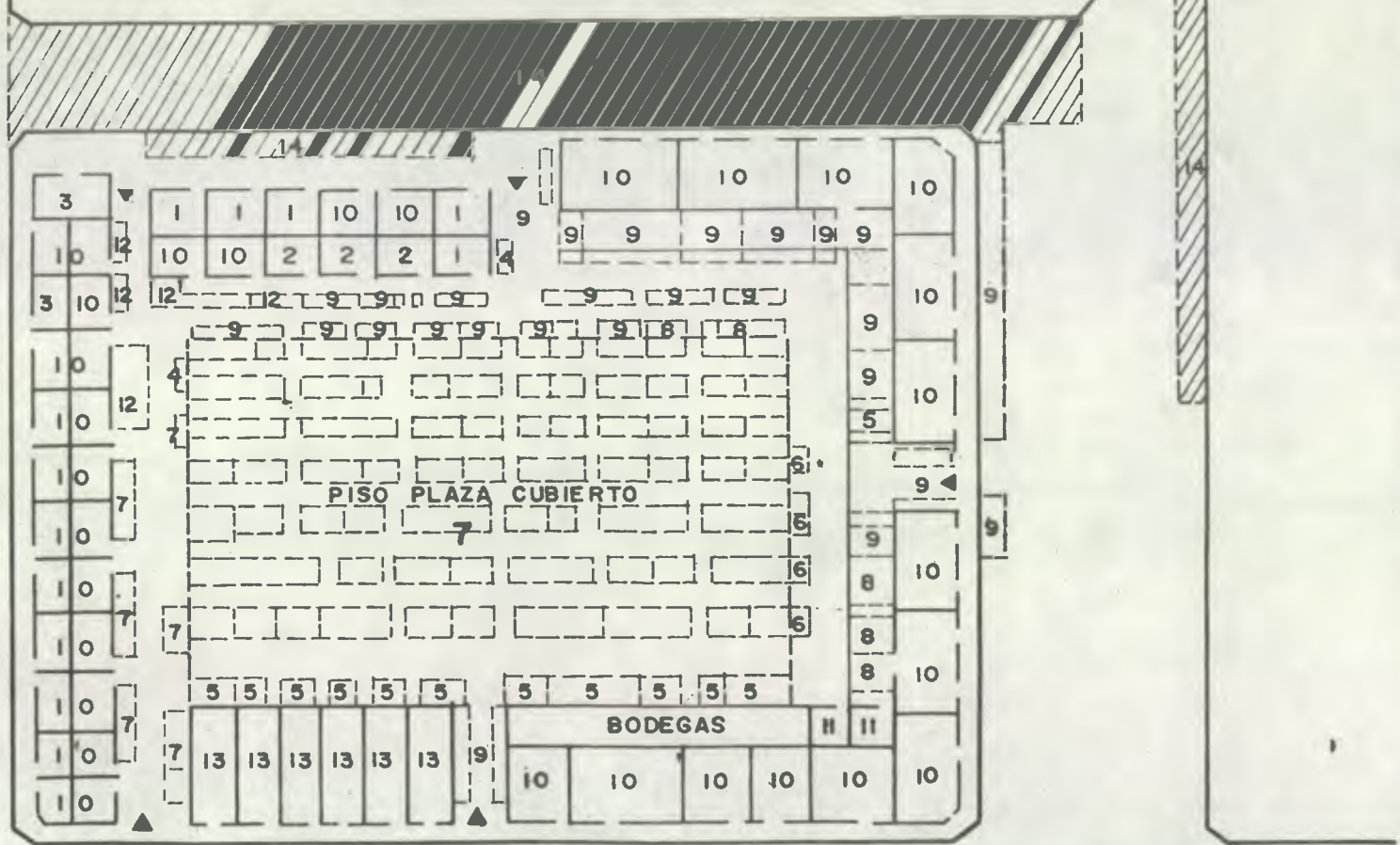
Este mercado carece de servicios higiénicos, el gran volumen de vendedores y compradores crea una gran cantidad de desperdicios que dejan en el suelo, debido a la falta de un lugar apropiado en donde depositarla, la Municipalidad en la actualidad ha puesto en lugares estratégicos toneles para que los vendedores depositen esta basura en ello, sin embargo, por no tener un mantenimiento permanente, estos se llenan provocando contaminación del ambiente. No existe un lugar apropiado para que los vendedores puedan lavar sus productos (frutas, verduras, legumbres, hortalizas etc).

4. ADMINISTRACION Y ORGANIZACION

4.1 Administración

No existe un área específica para la organización y mantenimiento del centro comercial, el personal encargado del funcionamiento del centro se da por:

LOCALIZACION DE PUESTOS, ACTUAL MERCADO OCTUBRE 1985



- 1) CARNICERIA DE RES.
- 2) MARRANERIA
- 3) POLLERIA
- 4) CHOLOGERIA
- 5) COMIDA, ATOLE Y REFRESCOS

- 6) PESCADO Y MARISCOS
- 7) MISCELANEA
- 8) GRANOS BASICOS
- 9) FRUTAS Y VERDURAS
- 10) LOCAL COMERCIAL

- 11) SANITARIOS
- 12) VIVE RES
- 13) COCINA-COMEDOR.
- 14) MERCADERIA EN GENERAL...

ESC: 1:500

(GRAFICO 3.1)

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

TEMA: ANALISIS DEL
ACTUAL MERCADO...

FUENTE: ELABORACION PROPIA.

FACULTAD DE ARQUITECTURA.....

- Cobrador de los puestos
- Guardián del Mercado (encargado de la limpieza)

No existiendo un administrador que tenga un contacto directo con el desarrollo del mismo, que se preocupe por el estado físico y necesidades que éste demande dentro del proceso de comercialización.

4.2 Organización

Dentro del desarrollo interno y externo del mercado debe de existir una organización especial que permita la fácil visualización y obtención de los productos.

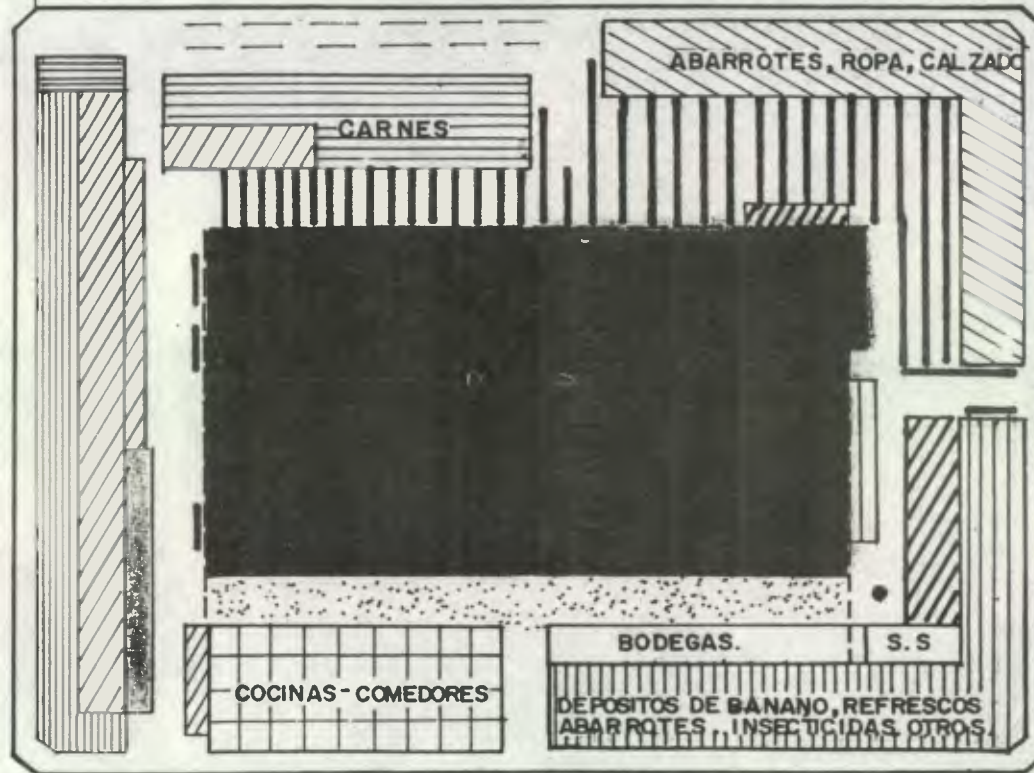
- El actual mercado no cuenta con una distribución de puestos de piso de plaza, donde puedan estar ubicados por áreas (secas, semihúmedas y húmedas), provocando una mala circulación del usuario, no visualización del producto y obtención del mismo.
- Se observa pérdida de espacio (dimensionamiento de caminamientos, ubicación de puestos, dimensiones de cada puesto, en relación a su función).
- Existen cinco ingresos en el mercado lo cual provoca una circulación desordenada, no explotando las áreas de carnicerías y ventas de verduras, siendo estos productos que más atraen al consumidor (anclas), llegando a tener en determinado momento una circulación obligada por las áreas de ventas previo a su llegada a las áreas de mayor consumo garantizándoles a las otras, giros comerciales (lo cual no se dan).(Gráfica 4.2.A)

5. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Las instalaciones no cuentan con los siguientes servicios:

- Area para altar del centro
- Señalización sobre información, ubicación y orientación al público consumidor









SECTORIZACION DE PRODUCTOS, ACTUAL MERCADO OCTUBRE 1985



TERMINAL DE:
TAXIS, RULETEROS
BUSES...

0 5 10 15 20

ESC: 1:500

- | | | | |
|---|---|---|---------------------------------------|
|  | SASTRERIA, RELOJERIA, PASTELERIA,
POLLERIA, CLINICA DE CALZADO, OTROS. |  | FRUTA, VERDURA, FLORES, TOMATE, OTROS |
|  | ABARROTES, CARBON, MERCADERIA
EN GENERAL... |  | GRANOS, ESPECIES.. |
|  | ROPA, ZAPATOS, SOMBRERO, CERAMICA,
JARCIA, OTROS. |  | PESCADO.. |
|  | FRESCOS, ATOLE, COMIDA... |  | PRODUCTOS EN GENERAL.. |

(GRAFICO 4.2.A)

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

TEMA: ANALISIS DEL
ACTUAL MERCADO.

FUENTE: ELABORACION PROPIA.

FACULTAD DE ARQUITECTURA.....

- Prevención contra incendios con el uso de extinguidores, instalados técnicamente
- Parqueo de carga y descarga del producto
- Administración del edificio
- Control del producto

6. ACTIVIDADES INDUCIDAS POR EL MERCADO

La actual localización del mercado ha creado paulatinamente en su alrededor una serie de actividades positivas (tiendas, almacenes, farmacias, etc.) y otras negativas como (bares, etc.), las cuales son generadas por la concurrencia masiva de los pobladores y otros sectores aledaños. (Gráfica 7).

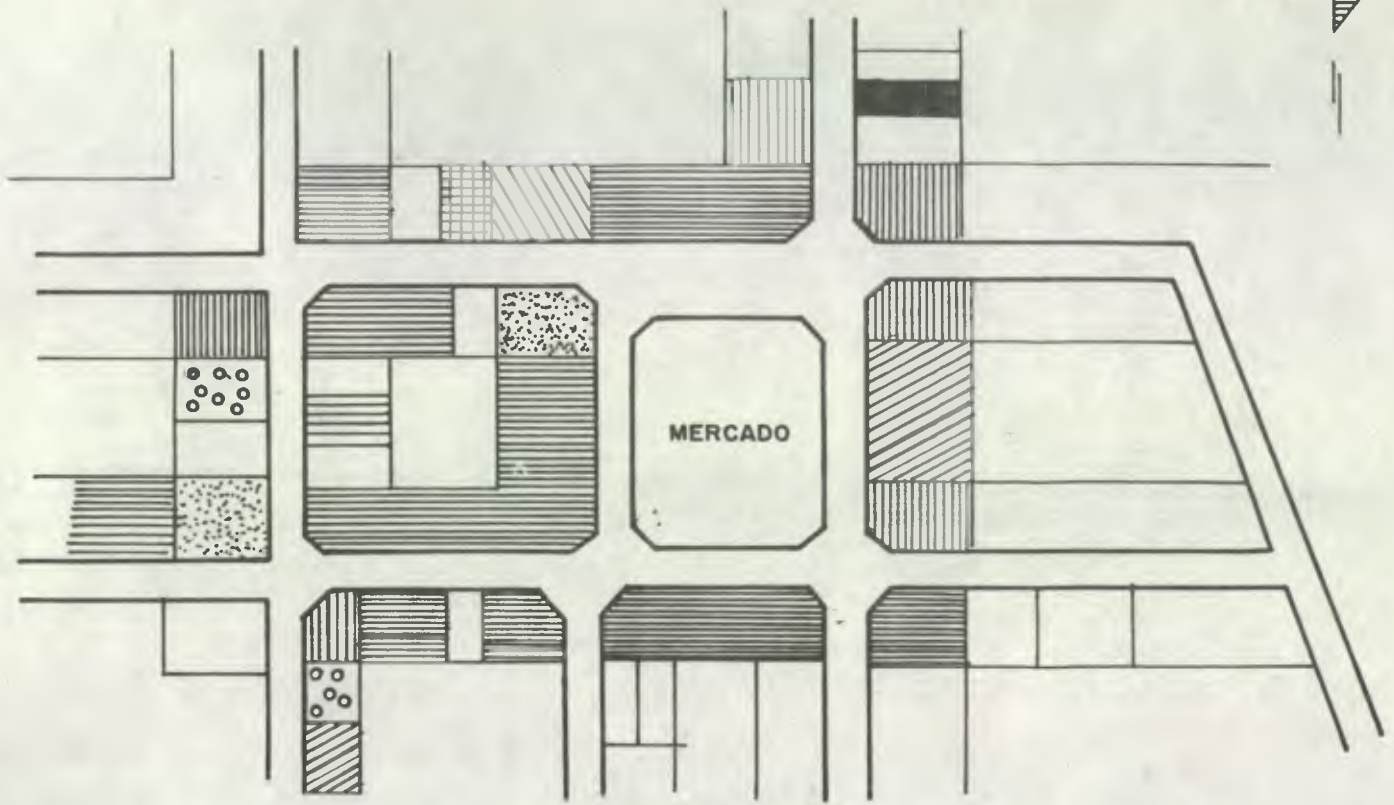
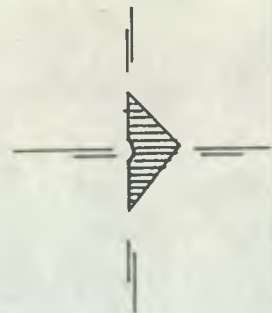
7. INGRESOS PERCIBIDOS POR LA COMERCIALIZACION DEL PRODUCTO EN AÑOS ANTERIORES (1982, 1983, 1984)










Para objeto de estudio se tomaron las cifras de los últimos tres años, los cuales permiten la visualización de los ingresos percibidos por la Municipalidad en lo concerniente al renglón comercialización.

Como se observa en el Cuadro N° 6, el renglón comercialización produjo en el año 1982, Q.33,703.55, equivalente al 51.52%, en el año 1983, Q.34,599.35 (52.35%) y en el año 1984, Q.39,818.40, lo que equivale al 54.82% del rubro de tasas (administrativas y servicios públicos).

Ingresaron en 1982 (Q.20,203.55) en 1983 (Q.21,099.35) y en 1984 (Q.26,318.44) por concepto de piso plaza, lo que denota un crecimiento acelerado del área de plaza comprendido entre los años (1982 al 1984). Existen otros ingresos relacionados con la comercialización, tales como lo correspondiente a Vehículo, Locales Comerciales (del mercado). (Cuadro 6).

ACTIVIDADES INDUCIDAS POR EL MERCADO OCTUBRE 1985



- | | | |
|---|---|---|
|  TIENDAS |  ALMACENES |  CANTINA |
|  COMEDORES |  PENSION |  COLEGIO |
|  VIVIENDA. |  FARMACIA |  JUEGOS DE MESA. |

0 10 30 50 70 90MTS.
 ESC: 1:2000

(GRAFICO. 6)

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA.

TEMA: ANALISIS DEL ACTUAL MERCADO.

FUENTE: ELABORACION PROPIA.

FACULTAD DE ARQUITECTURA

CUADRO N° 6

INGRESOS PERCIBIDOS POR LA COMERCIALIZACION EN RELACION AL INGRESO POR CONCEPTO DE TASAS
ASUNCION MITA, OCTUBRE 1985

TASAS ADMINISTRATIVAS	ANOS		
	1982	1983	1984
Fierros para marcar ganado	Q. 455.00	Q. 260.00	Q. 330.00
Cartas de venta	686.00	629.00	637.26
Cuñas de conducción	175.00	138.50	124.00
Reposición de cédulas de vecindad	1833.50	717.50	1125.00
Concesión pajas de agua	6103.47	7557.96	7494.67
Venta de contadores	3333.32	2802.77	2772.10
SERVICIOS PUBLICOS			
Canon de agua	11105.60	13043.20	12752.00
Excesos de agua	5393.75	3751.40	4220.75
Piso plaza mercado	20203.55	21099.35	26318.14
Local comercial mercado	6480.00	6480.00	6480.00
Circulación de vehículos	7020.00	7020.00	7020.00
Resto Municipal	2350.50	2351.50	3058.00
Cementerio	292.50	237.50	290.00
TOTAL	Q.65418.69	Q.66088.68	Q.72622.42

Fuente: Tesorería. Municipalidad de Asunción Mita. Octubre 1985.

CAPITULO 5

ANALISIS DEL SISTEMA VIAL Y SU RELACION CON EL COMERCIO

El presente capítulo tiene como objetivo desarrollar un análisis del sistema vial a nivel departamental, municipal y local, para llegar a comprender la importancia de las mismas y su relación con el comercio, siendo este un elemento principal como objeto de estudio.

1. SISTEMA VIAL DEPARTAMENTAL

Todos los productos que entran y salen del departamento de Jutiapa se desplazan por las carreteras CA1 (Interamericana) CA2 (Centroamericana) Rutas Nacionales (RN 19 y RN 23) y la CA8 (Plano N° 1).

La Carretera Interamericana (CA1) parte desde San Cristóbal Frontera con El Salvador a 20 Kms con la cabecera municipal de Asunción Mita. Atraviesa los municipios de El Progreso Achuapa, cabecera de Jutiapa, Quezada, San José Acatempa (Departamento de Jutiapa), así también el departamento de Santa Rosa, Ciudad de Guatemala, comunicando con el Occidente con los departamentos de Sacatepéquez, Chimaltenango, Sololá, Totonicapán y Huehuetenango, hasta llegar a la Mesilla, en este último departamento, frontera con México.

Los productos que se comercializan por esta ruta no tienen problemas de circulación por esta carretera, ya que se encuentra asfaltada en su totalidad y según la Dirección General de Caminos, ésta se clasifica dentro del tipo B con un ancho de calzada de 7.20 mts y un derecho de vía de 25.00 mts.

(CA2) Carretera Centroamericana. Esta parte de la ciudad Pedro de Alvarado (Frontera con El Salvador), pasa por los municipios de Pasaco y Moyuta (Departamento de Jutiapa), así como los departamentos de Santa Rosa, Escuintla, Suchitepéquez, Retalhuleu, Sur de Quetzaltenango y San Marcos, llegando finalmente a El Carmen y Ciudad Tecún Humán (frontera con México).

La CA2 está clasificada también como tipo B, pavimentada y transitada en todo tiempo por sus dos vías.

Existe otra ruta Nacional, la RN 19, uniendo a los departamentos de Jalapa y Zacapa, actualmente se está ampliando y asfaltando la carretera CA-9 salida al Atlántico, esto definitivamente traerá más comercio al Departamento y especialmente al Municipio.

Otra de las vías que influye en el Departamento, es la Ruta Nacional (RN23), la cual une los municipios de Yupiltepeque, Jerez, El Adelanto, Atescatempa con la Cabecera Departamental.



REFERENCIAS	
CABECERA DEPARTAMENTAL.	
CABECERA MUNICIPAL.	
RUTA ASFALTADA.	
RUTA DE TERRACERIA	
RUTA NACIONAL	
RUTA DEPARTAMENTAL	

0 5 10 15 20KM.

ESC: 1:500,000

GRAFICO No 1

RED VIAL DEPARTAMENTAL JUTIAPA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

TEMA: ANALISIS DEL
SISTEMA VIAL.

FUENTE: DIRECCION GENERAL DE CAMINOS

FACULTAD DE ARQUITECTURA.....

Así también la Ruta CA8 que parte de Valle Nuevo (frontera con El Salvador), la cual se entronca con la Carretera CA1 en el Departamento de Santa Rosa, pasando por el Municipio de Jalpatagua (Departamento de Jutiapa). 27/

2. SISTEMA VIAL MUNICIPAL

El sistema vial en el Municipio de Asunción Mita está formado principalmente por la CA1 que pasa por la Jurisdicción de las aldeas: Gevara, Estanzuela, Asuncioncita, Nueva Estanzuela, caserío de las Moritas, las Cruces, Tiucal, Trapiche, Cola de Pava, Shanshul, Caserío el Manguito, llegando finalmente a San Cristóbal Frontera.

Otra ruta importante para el Municipio es la carretera de terracería que conduce a la aldea San Juan las Minas, siendo su destino final la Cabecera Departamental (Jutiapa). Fue utilizada por los pobladores del municipio antes de construirse la CA1 para transportar sus productos a la Ciudad Capital.

También existen carreteras de terracería secundarias, que comunican la cabecera municipal con la mayor parte de sus aldeas, caseríos y fincas. (Gráfica 1.5, Capítulo 2).

Estas son transitadas durante la época de verano, lo que permite un mayor movimiento de vehículos que transportan los productos de las cosechas para ser comercializados.

En época de invierno existen problemas de circulación vehicular, afectando directamente a los vecinos de las aldeas, ya que los microbuses y taxis se limitan a prestar el servicio cotidiano por el mal estado de las mismas, a la vez afectando directamente a los productores de leche quienes tienen que llevar su producto diariamente a la planta PROLAC.

3. SISTEMA VIAL LOCAL

El sistema de vías en la cabecera municipal se rige básicamente por la Carretera Interamericana que pasa al lado Oeste de la población, dividiendo el pueblo en dos sectores, los cuales están comprendidos por un conjunto de calles y avenidas, siendo su principal, la calzada Ruth Chicas ya que es la única avenida adoquinada y transitada de Norte a Sur, la cual entronca con la CA1 (Carretera Interamericana), formando esta arteria el acceso principal al área comercial. (Gráfica N° 3).

27/ Fuente: D.G.C. Departamento de Estadística.



TEMA: ANALISIS DEL SISTEMA VIAL.-

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: ELABORACION PROPIA.-

MUNICIPIO DE ASUNCION MITA SISTEMA VIAL LOCAL

REFERENCIAS:

- CARRETERA INTERAMERICANA (C.A.1)
 - VIA PRINCIPAL
 - VIAS SECUNDARIAS
 - VIAS LOCALES.
- (GRAFICO 3)

4. SERVICIO DE TRANSPORTE

4.1 Buses

Estos vehículos representan en el Municipio de Asunción Mita el mayor porcentaje del transporte colectivo, se llegó a determinar de acuerdo a las encuestas realizadas que, el 85.7% de la población utilizan este servicio para transportarse al mercado, ciudad capital, cabecera departamental, etc., así también el 62% de los comerciantes localizados en el mercado utilizan este servicio para transportar los productos al mercado de consumo.

Este tipo de vehículos es el más abordado por los usuarios, debido a que ofrece el más bajo valor del pasaje aunque no el mejor servicio en cuanto a seguridad, comodidad y rapidez. (Cuadro N° 7).

4.2 Taxis

Estos vehículos son utilizados en el Municipio de Asunción Mita, permanentemente, su área de estacionamiento se localiza en el mercado municipal. Por el gran número de pasajeros que esperan este servicio transportan más de 10 personas, exponiendo la vida de los mismos. Existen dos rutas para estos vehículos.

a) De Asunción Mita: Pasando por las aldeas de Tiucal, Trapichito, Trapiche, Cola de Pava, Shanshul, Las Moritas, La Playa, El Manguito; finalizando su recorrido en San Cristóbal Frontera. Este servicio lo presta un total de 20 vehículos con un tiempo de espera en el mercado municipal de 10 minutos.

b) De Asunción Mita: Pasando por las aldeas de Las Cruces, Estanzuela, Guevara, Matiliguate, Impresiones, Las Pozas, La Siénaga, Asuncioncita, finalizando su recorrido en El Progreso Achuapa, prestando este servicio un total de 11 vehículos con un promedio de espera de 15 minutos.

4.3 Microbuses

Representan el tipo de transporte medio, son capaces de transportar una cantidad regular de 10 a 15 pasajeros, según sus dimensiones, prestando este servicio un total de 8 vehículos siendo su tiempo de espera promedio de 30 minutos.

CUADRO N° 7

BUSES QUE ENTRAN Y SALEN DEL MUNICIPIO DE
ASUNCION MITA OCTUBRE DE 1985

EMPRESA	ENTRA	SALE	ARRIBAN	ABORDAN	EMPRESA	ENTRA	SALE	ARRIBAN	ABORDAN
GIRALDA *	2.30 A.M	2.40 A.M	—	5	MICTLAN	5.40 A.M	6.00 A.M	3	8
8	3.30	3.45	—	7	2	6.10	6.30	6	12
	7.10	7.15	9	12		11.00	11.20	8	17
	7.30	7.40	15	17		13.50 P.M	14.05	13	14
	9.40	9.50	20	10		15.00	15.20	4	10
	10.25	10.40	18	15	BARRERA	5.10 A.M	5.35 A.M	9	12
	12.30 P.M	12.40 P.M	12	8	5	7.30	7.45	5	15
	13.30	13.45	12	14		8.30	8.50	4	13
	13.50	14.05	8	10		10.45	11.05	7	19
	17.20	17.25	4	6		14.30 P.M	14.50 P.M	10	8
	21.00	21.15	10	8		15.00	15.20 P.M	6	13
TROPICANA *	4.40 A.M	5.00 A.M	3	10	DUQUE	5.10 A.M	5.35 A.M	6	9
6	5.30	5.45	7	12	3	6.20	6.35	10	2
	6.40	6.55	9	14		7.50	8.10	12	6
	8.20	8.30	13	16		8.30	8.35	11	5
	13.00 P.M	13.15 P.M	12	18		9.20	9.30	13	11
	15.10	15.30	8	22		11.30	11.35	17	7
	17.00	17.10	10	6		13.10 P.M	13.30 P.M	3	10
	19.05	19.20	5	11		16.20	16.35	2	8
PESSAROSI *	10.00 A.M	10.25 A.M	10	13		17.50	17.55	5	15
7	10.50	11.10	13	9	GUIJITA	5.00 A.M	5.20 A.M	7	12
	11.20	11.25	11	15	1	7.00	7.25	8	10
	11.55	12.10 P.M	6	10		13.00 P.M	13.15 P.M	9	13
	12.40 P.M	12.45	3	12	NAVAS	6.30 A.M	6.50 A.M	14	5
	14.00	14.15	7	14	2	8.30	8.45	7	8
	14.30	14.45	9	17		14.20 P.M	14.25 P.M	5	12
	15.00	15.10	5	13		16.55	17.10	6	9
	15.30	15.45	15	19	MITECA	7.40 A.M	7.50 A.M	9	8
	16.05	16.20	12	16	1	8.30	8.45	4	6
JEREZANA	7.15 A.M	7.25	7	9		12.20 P.M	12.35 P.M	9	13
3	10.00	10.10	13	11		13.30	13.45	8	12
	16.05 P.M	16.10	7	14	NEIVA	8.10 A.M	8.25 A.M	13	8
	16.30	16.45	10	18	1	9.00	9.30	7	16
	17.05	17.15	5	13	R. DUQUESA	14.30 P.M	14.40	9	11
					1				

FUENTE: MUNICIPALIDAD.A.MITA, ELABORACION PROPIA.

* EMPRESAS CON OFICINA...

TEMA: ANALISIS DEL
SISTEMA VIAL

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

FUENTE: MUNICIPALIDAD.A.M. ELAB. PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Para este transporte se dan tres rutas:

- a) De Asunción Mita: A las aldeas Valle Nuevo Jicaral, los Amates, San Rafael, El Rosario, San José y San Joaquín.
- b) De Asunción Mita: A las aldeas de Tiucal y San Matías.
- c) De Asunción Mita: A las aldeas de Tiucal abajo, Trapichito y El Tamarindo.

5. VOLUMEN DE TRANSITO

La carretera Interamericana atraviesa el casco urbano del Municipio de Asunción Mita de Norte a Sur, por lo que se analizará el volumen de tránsito que se manifiesta sobre la carretera Interamericana CA1 ya que esta pasa a formar parte de una avenida principal dentro del área urbana.

El mayor movimiento de tránsito se observa en los días de plaza (jueves y domingo). Es por ello, que el tránsito es muy dinámico principalmente en horas tempranas de la mañana cuando se inicia la plaza, movilizándose principalmente gran cantidad de autos, pick-ups, microbuses, buses y camiones.

Las estaciones sumarias a analizar serán la N° 109 que se localiza en el kilómetro 137 que controla el tránsito que circula de la ciudad capital al casco urbano y la 110 que se localiza en el kilómetro 155 que controla el tránsito que proviene de la frontera de El Salvador hacia el área urbana del Municipio.

Los datos de la estación se presentan en el Cuadro N° 8 y según el mismo, el mayor promedio de tránsito diario se manifiesta en la estación 110 con un promedio de 840 vehículos de los cuales 587 (69.9%) pertenecen al transporte colectivo (autos, pick-ups, microbuses, buses) y 253 (30.1%) pertenecen a los camiones, trailers, motos y bicicletas.

Asimismo, en la estación 109 puede observarse con un promedio de 829 vehículos diarios de los cuales 624 (75.3%) pertenecen al transporte colectivo y 205 (24.7%) pertenecen a los camiones, trailers, motos y bicicletas.

CUADRO N° 8
RESUMEN DE LOS CALCULOS EN LAS
ESTACIONES NO PERMANENTES DE CONTEO

ESTACION	T. P. D. A CALCULADO	TRANSITO DIARIO DE 6.00A 18.00 HRS %	ESTRUCTURA DEL TRANSITO EN %							VEHICULOS PESADOS % (3-4-6)
			1 AUTOS	2 PICK-UPS	3 CAMIONES	4 TRAILER	5 MICRO- BUSES.	6 BUSES	7 MOTOS Y OTROS	
<u>C.A.1</u>										
<u>SUR-ORIENTE</u>										
110	840	91	17.7	38.8	16.4	0.7	5.4	8.0	13.0	25.1
109	829	84	24.0	39.2	21.3	0.4	2.6	9.5	3.0	31.2
108	1874	81	30.0	34.9	16.1	0.4	3.4	8.9	6.3	25.4
<u>R.N.19</u>										
1903	613	87	20.0	45.7	23.1	—	0.5	5.4	5.3	28.5

FUENTE: TRANSITO POR LAS CARRETERAS DE GUATEMALA
DPTO. ESTADISTICA. (DIRECCION GENERAL DE CAMINOS)

T. P. D. A. = TRANSITO PROMEDIO DIARIO. —

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

TEMA: ANALISIS DEL
SISTEMA VIAL. —

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FACULTAD DE ARQUITECTURA

FUENTE: D. G. C.

6. CONFLICTO VIAL

6.1 Puntos de Conflicto

El flujo vehicular especialmente del transporte colectivo, experimenta serias dificultades del área urbana, las calles y avenidas no reúnen las condiciones óptimas para la circulación de vehículos de gran tamaño (buses, camiones, etc.) por no tener el ancho de calzada adecuada, no permiten el paso de dos vehículos a la vez, siendo estas, zonas comerciales, mercado Municipal, ya que en puntos determinados se encuentran comerciantes, cargando y/o descargando productos al igual que en algunos cruces y avenidas se detienen los transportes de buses, microbuses y taxis para que aborde el usuario.

Sumando a ello, la falta de señalización, convirtiéndose la circulación riesgosa, especialmente para los peatones ya que todas las calles y avenidas del área central tienen doble vía. (Plano N° 6.1).

6.2 Inseguridad Peatonal

La inseguridad peatonal se da en primer orden en las áreas comerciales y mercado, donde se encuentra un gran número de población, especialmente los días de plaza más concurridos (jueves y domingo) y en segundo orden en las calles y avenidas que no cuentan con aceras y las existentes varían entre 0.40 cms y 1.50 mts, dependiendo estos de la ubicación de la vivienda y la construcción.

7. ANALISIS DE LA TERMINAL DE TRANSPORTE

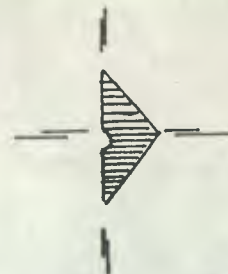
Siendo este el punto de reunión del transporte colectivo de pasajeros por carretera, que viene de las aldeas del municipio, cabecera departamental, municipios de Santa Catarina Mita, Yupiltepeque, Atescatempa, Jerez, El Progreso Achiuapa, Frontera con El Salvador y Ciudad Capital, se analiza lo siguiente:

El actual estacionamiento asignado por la Municipalidad no brinda ninguna comodidad ni facilidad para el mejor desenvolvimiento de las actividades inherentes al servicio de transporte, no existiendo áreas cubiertas para que el público se resguarde, así también un ordenamiento para el estacionamiento de los buses que llegan al mercado, lo que provoca un mal uso de suelo urbano.

El servicio de transporte se inicia a las 2:30 de la mañana, finalizando a las 21:00 horas cuando ingresa el último bus al área urbana proveniente de la ciudad capital. Encontrándose un promedio de 1280 pasajeros diarios, en espera de los buses y vehículos.

Estas personas tienen necesidad de satisfacer demandas físicas como: alimentos, servicios sanitarios, etc. En la hora crítica de 1:00 a.m. a 14:00 p.m., el área no es suficiente para la cantidad de vehículos y como consecuencia las calles también se convierten en terminal.

A ALDEA
SAN JUAN LAS MINAS



CARRETERA
INTERAMERICANA

A JUTIAPA Y
GUATEMALA

A EL SALVADOR

A BALNEARIO
ATATUPA

RIACHUELO
ATAICINCO

PLANTA
PROVAC

A ALDEA
EL TULE

REFERENCIA.

↔ DOBLE VIA

● PUNTOS DE MAYOR
CONFLICTO

■ MERCADO.

(GRAFICO 6.1)

0 1 2 3 4 5 6 7 800 MTS

ESC: APROXIMADA 1:20,000

MUNICIPIO DE ASUNCION MITA

"CONFLICTO VIAL"

TEMA: ANALISIS DEL
SISTEMA VIAL..

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: ELABORACION PROPIA..

CAPITULO 6

1. CRECIMIENTO URBANO

En los últimos 40 años el área urbana de Asunción Mita se ha convertido en una comunidad importante dentro de la Región (producción, comercialización, infraestructura, equipamiento urbano, etc.).

En este período se introduce la carretera Interamericana que parte de la Frontera de El Salvador (San Cristóbal) hasta llegar a la mesilla (Frontera con México).

Debido a las características de crecimiento en este período se empieza a dar auge a los programas de infraestructura, en el año de 1965 se introduce la red de alcantarillado, en 1967 la introducción de la nueva red de agua potable, así como la construcción del rastro municipal en el año de 1966.

La población ha tenido un crecimiento hacia el Noreste y Noroeste a partir del año 1940, encontrándose limitada en la actualidad por el Riachuelo Ataicínco, zonas de cultivo y ganadería, lo que ha provocado que ésta tenga un crecimiento hacia el Suroeste a partir del año 1961 donde se están densificando los nuevos barrios (Maya, Tultepeque, La Democracia y dos de Abril), limitándose a la vez el crecimiento a un corto plazo por las características topográficas del terreno y las zonas de cultivo, otro crecimiento acelerado se observa hacia Sureste donde se localizan los barrios Prolac y La Paz al año 1984. En síntesis podemos mencionar las características del casco urbano de Asunción Mita durante este período. (Gráfica N° 1).

- Se introduce la carretera Internamericana CA1.
- Se incrementa la emigración del área rural al área urbana.
- Se densifican los nuevos barrios.
- Desaparecen los grandes predios del área urbana, lo que provoca una densificación de viviendas, comercios e industrias.
- Los nuevos barrios no cuentan con servicio de infraestructura.

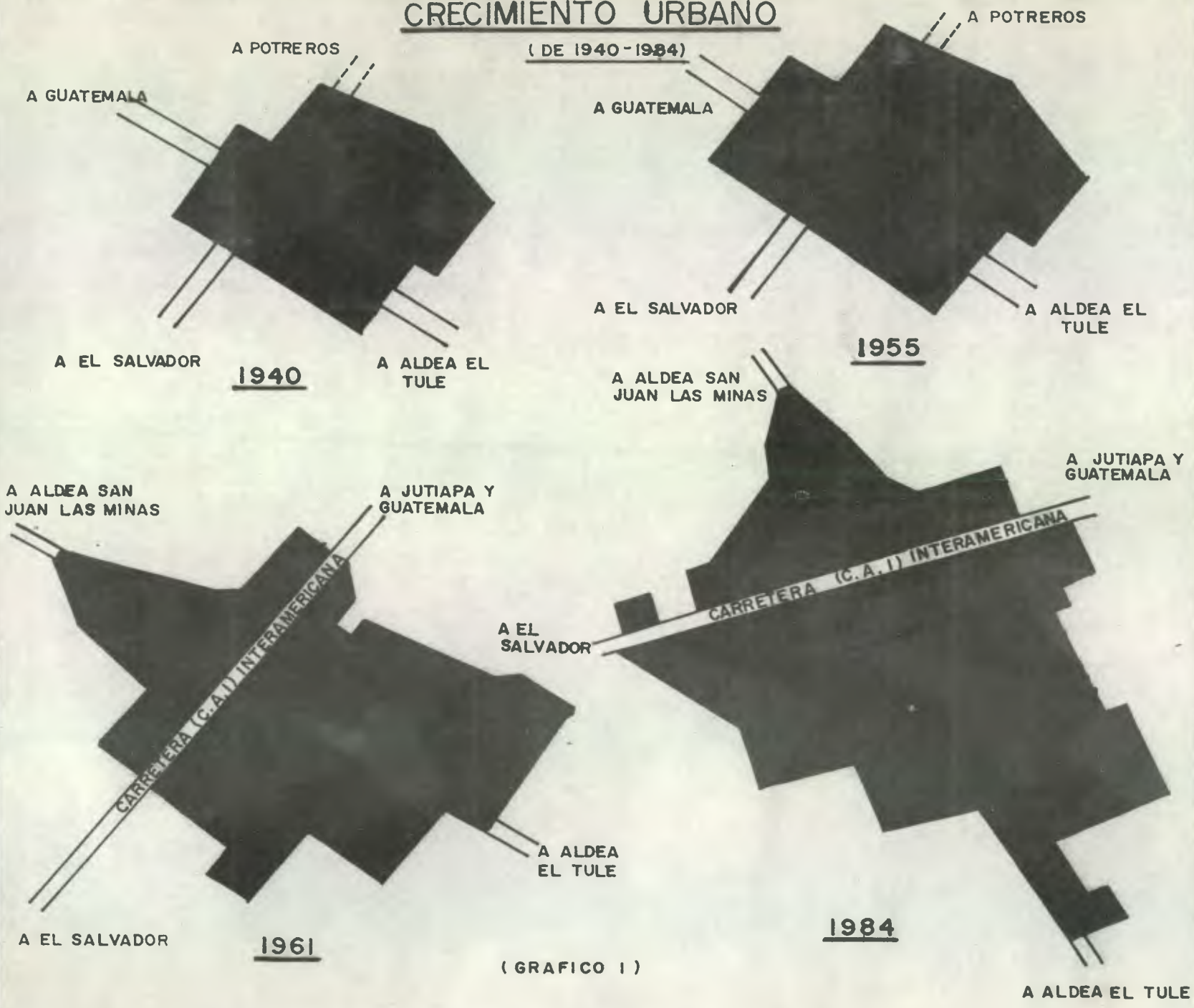
2. USO DEL SUELO URBANO

Dentro del área urbana del municipio se dan tres tipos de propiedad:

- Municipales: rastro, cementerio, recreación, educación, mercado, iglesia, balnearios.
- Estatales: destacamento militar, planta procesadora de productos lácteos (PROLAC), DIGESA, INDE, INAFOR.

CRECIMIENTO URBANO

(DE 1940 - 1984)



(GRAFICO 1)

	<p>TEMA: CRECIMIENTO URBANO</p>	<p>MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIA PA.</p>
	<p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p>	<p>FUENTE: D.G.O.P., D.G.E., ELAB. PROPIA, I.G.M.</p>

- Particulares: vivienda, vivienda-comercio, comercios e industrias.

En la periferia de la ciudad existen terrenos de gran extensión de los tres tipos de propiedad, localizándose dentro del área urbana terrenos de tamaño mediano que son propiedad privada o municipal. Debido a la ubicación y existencia de los comercios, edificios públicos e infraestructura, el valor del suelo ha tenido un efecto significativo en relación al resto de la periferia, dentro de lo urbano no existen áreas residenciales exclusivas, es decir que la clase alta, media y baja conviven en la ciudad (Gráfica 2A).

3. TENDENCIAS DE CRECIMIENTO

Debido a las características de expansión y densidad de población que ha tenido el área urbana en los últimos 40 años, se dió un crecimiento hacia el Noreste y Noroeste, siguiendo la dirección de las vías secundarias que conducen a San Juan las Minas y a Aldea El Tule, encontrándose limitado este crecimiento a corto plazo por las características topográficas del terreno (cerro Tultepeque), sitio arqueológico (Mitlán), y canales de irrigación (ver Gráfica 3A). Por su topografía plana este crecimiento está orientado hacia el Norte, siguiendo la vía principal de acceso al casco urbano (Carretera Interamericana C.A. 1).

La población actual (1985) es de 9,669 habitantes y ocupa un área de 1.25 km². Se estima que para el año 2010 (25 años de crecimiento) la población tendrá una tasa del 2.24% a partir del año 1985 28/.

Población proyectada = población actual (1 + i)ⁿ

i = Tasa de crecimiento

n = Número de años proyectada

La población para el año 2010, por lo tanto, será incrementada en 5,415 habitantes. Para albergar esta población en el área urbana se requiere de 0.90 km² tomando como base el crecimiento poblacional y área ocupada en años anteriores.

1955 - 4,015 habitantes

Area ocupada 0.30 km²

1985 - 9,669 habitantes

Area ocupada 1.25 km²

28/ Instituto Nacional de Estadística. Proyecciones Regionales de Población 1980-2000. Secretaría General del Consejo Nacional de Planificación Económica.

67
A ALDEA
SAN JUAN LAS MINAS



MUNICIPIO DE ASUNCION MITA.

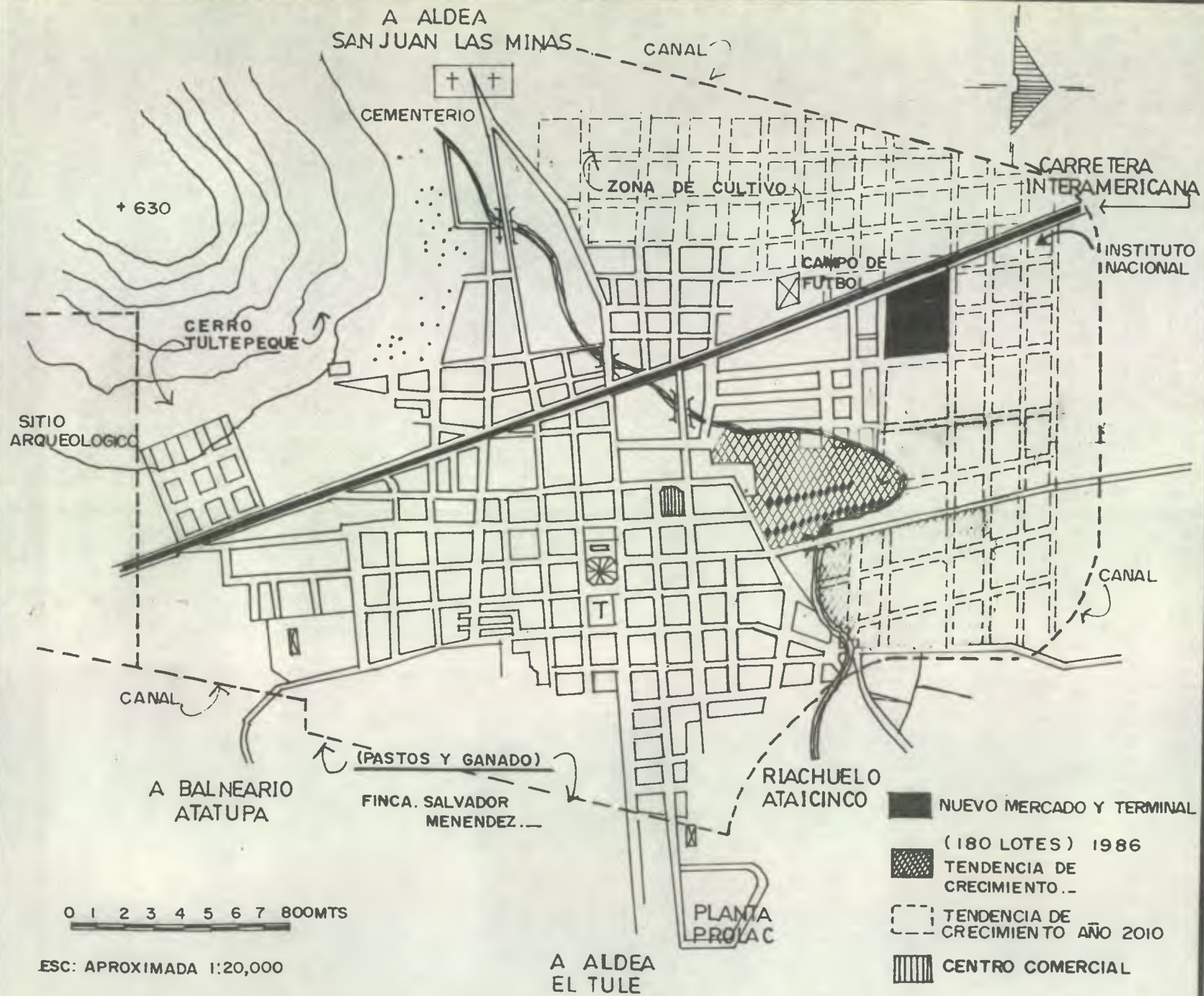
(GRAFICO 2.A)

TEMA:
USO DEL SUELO

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: D.G.E. ELABORACION PROPIA.

FACULTAD DE ARQUITECTURA



TEMA: TENDENCIA DE CRECIMIENTO..

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: ELAB. PROPIA. E.P.S 1984.

MUNICIPIO DE ASUNCION MITA.

(GRAFICO 3.A)

La población aumentó de 1955 a 1985 (5,654 habitantes), ocupando un área de 0.95 km². Para albergar 5,415 habitantes más (población que aumentará a partir de 1985 a 2010) se necesita un área de 0.90 km² más.

La nueva ubicación del mercado y las instalaciones del Instituto Nacional (ya existentes), así como la pendiente del 0 al 4% del terreno, estimulará el crecimiento a este sector, el cual estará orientado a la construcción de viviendas, equipamiento comercial (abarroterías, teindas etc) e industrias, lo que nos sitúa preferentemente en este sector ya que el mercado de menudeo debe localizarse en función a las áreas a servir, actuales y futuras.

Por lo tanto, el área urbana del Municipio de Asunción Mita en el año 2010, tendrá 2.16 km² y una tenendencia de crecimiento hacia este sector Norte (ver Gráfica 3.B).

4. ANALISIS DE ALTERNATIVAS

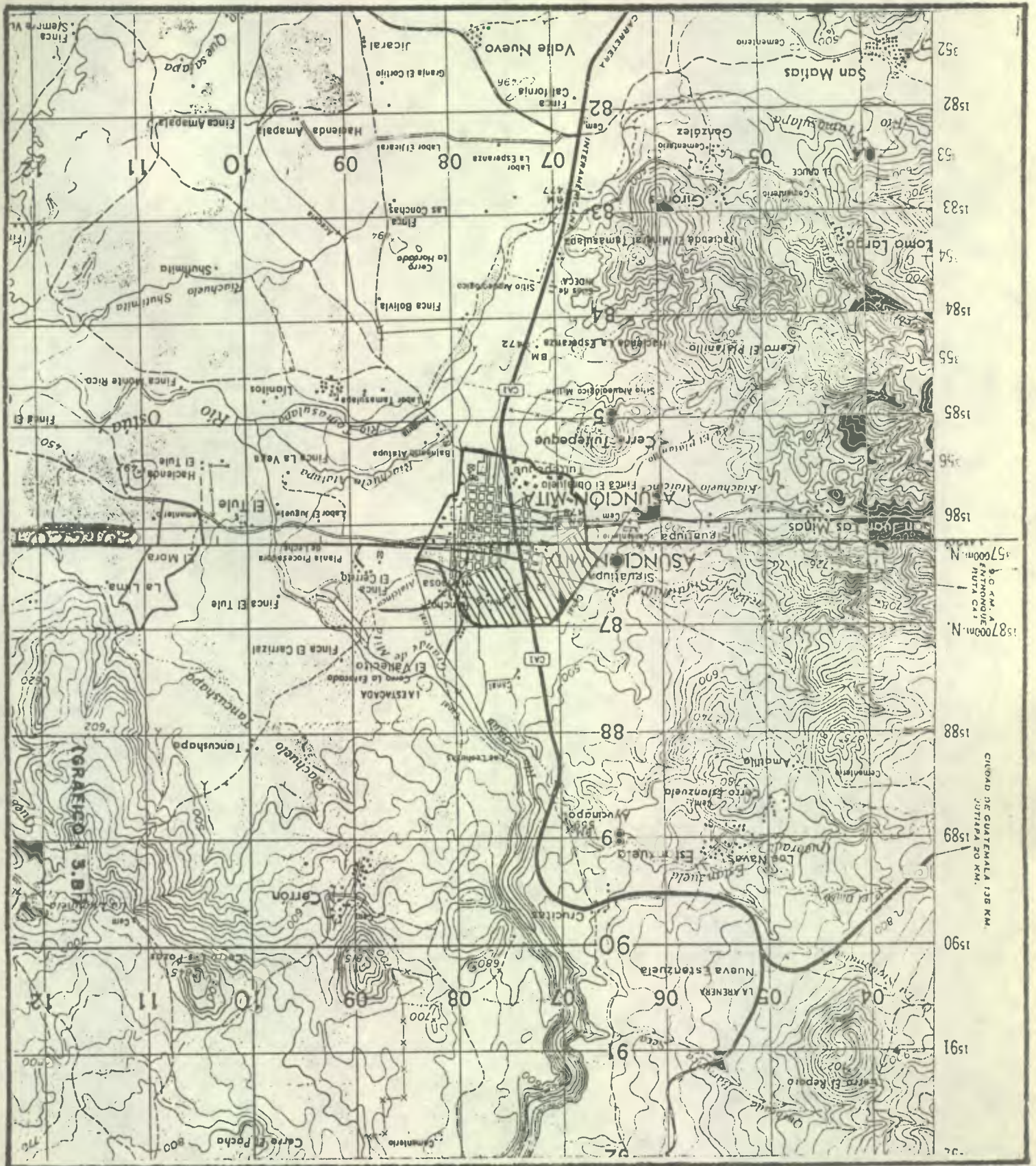
La localización de los terrenos se llevó a cabo según las tendencias de crecimiento de la población, los predios que se analizaron con tales propósitos fueron los siguientes: (Gráfica N° 6.a)

Predio A

Se localiza en el barrio La Democracia I (área Noroccidente), está limitado al Norte por área deportiva, al Sur por barrio La Democracia, al Este por la carretera Interamericana, al Oeste por zonas de cultivo. Este predio respecto a las vías de acceso es ideal, ya que la CA1 pasa junto a los límites del terreno, factor que permitiría el acceso al conjunto desde la carretera que atraviesa el pueblo de Norte a Sur. La topografía es plana, lo que permitiría la construcción de los elementos sin mayor problema, el sistema de recolección de aguas servidas se conectaría a la actual red de del barrio La Democracia, al igual que el servicio de agua y electricidad ya existente en el barrio.

Predio B

Se encuentra localizado en el barrio La Democracia II (área Noreste), limitada al Norte por área de pastos, al Sur por barrio La Democracia II, al Este por el mismo barrio, al Oeste por la carretera Interamericana. Existe ingreso directo por la carretera Interamericana CA1, el barrio La Democracia II y la futura lotificación (ya autorizada por la Municipalidad), el terreno es plano lo que permitiría la construcción de las instalaciones, se ampliaría el sistema de aguas servidas o bien tendría su desfogue en el zanjón ataicinco, el servicio de agua se ampliaría, así como el servicio eléctrico del barrio La Democracia II (es el predio ideal según tendencia de crecimiento).



MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITÁ, JUTIAPA.

FUENTE: ELABORACION PROPIA

TEMA: TENDENCIA DE
CRECIMIENTO.

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Predio C

Este predio se localiza a inmediaciones del barrio Maya (área Suroccidental), está limitado al Norte por el barrio dos de Abril, al Sur por Cerro Tultepeque, al Este por carretera Interamericana y al Oeste por barrio Tultepeque.

Tiene ingreso directo por la carretera Interamericana, CA1, el terreno no es plano, se necesitaría movimiento de tierras y se encuentra limitado el crecimiento por los Cerros de las Chivas y Tultepeque, no existe servicio de aguas servidas, el servicio de agua es deficiente por la topografía del terreno.

Predio D

Se localiza en el Barrio La Federal, su uso actual es el campo de la feria, colinda al Norte con Escuela Tipo Federación, al Sur con Lotificación Salvador Menéndez, al Este con canales de Irrigación, al Oeste con Centro de Salud y Calzada Ruth Chicas, no cuenta con ingreso directo de la Calzada, se ingresa al predio pasando por el Puesto de Salud. El servicio de aguas servidas se conectaría directamente con el Sanjón de Atatupa, donde se localizan los colectores generales o bien con la red del Barrio La Federal, se ampliará la red de agua ya existente así como el servicio eléctrico.

A ALDEA
SAN JUAN LAS MINAS



0 1 2 3 4 5 6 7 800 MTS

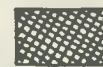
ESC: APROXIMADA 1:20,000

MUNICIPIO DE ASUNCION MITA.

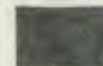
A ALDEA
EL TULE

(GRAFICO 4)

REFERENCIA



ALTERNATIVAS



TERRENO

TEMA: ANALISIS DE
ALTERNATIVAS

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: ELAB. PROPIA.

CAPITULO 7

SOLUCION ARQUITECTONICA: MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE

1. CONCEPTO

Como se mencionó en el Capítulo N° 1, el mercado y terminal de transporte constituye un punto importante en el desarrollo urbano de la comunidad, siendo el servicio de buses el que transporta tanto pasajeros como mercancías destinadas al mercado, de donde este distribuye sus productos al consumidor que carece de este servicio para satisfacer sus necesidades de consumo.

En el caso de Asunción Mita esta actividad ya se realiza, aunque no en forma funcional. Un proyecto de este tipo debe considerarse como un área destinada para albergar al vendedor y al comprador de los artículos de consumo de primera necesidad, así como los vehículos del transporte colectivo, en forma ordenada dando al producto y al pasajero la facilidad de ingreso o salida de la comunidad.

En este caso particular, la actividad de intercambio y de transporte colectivo (buses, microbuses, taxis) se realiza actualmente dentro del área urbana, observándose gran deficiencia en cuanto a su funcionamiento debido a que en este punto los límites del terreno y crecimiento de dicho servicio han generado conflictos viales, asinamiento de personas e inseguridad peatonal, dentro del área urbana.

Es por ello, que debe trasladarse la actividad de intercambio y abordaje o descenso del producto y pasajero hacia otro sitio aunque no lejano al actual, obedeciendo su ubicación a su área de influencia y tendencia de crecimiento. Con esto se lograría despejar el centro del área urbana y darle su propia función de área de comercialización y de maniobras de vehículos.

2. OBJETIVOS

- Descongestionamiento de las calles y avenidas del área urbana.
- Mayor ingreso Municipal por concepto de arrendamiento a los locales del nuevo mercado y terminal de transporte.
- Mejores condiciones para los locatarios, que realizan la actividad de comercialización, como para el usuario que hace uso de estos servicios, garantizando la limpieza del producto, mejor ubicación espacial de los puestos, así como el abordaje y descenso del producto y del pasajero.

3. FACTIBILIDAD DE EJECUCION

El mercado y terminal de transporte es un proyecto que puede ser ejecutado por:

- a) Gobierno Central
- b) La Municipalidad de Asunción Mita

El Gobierno Central a través del Instituto de Fomento Municipal (INFOM) puede ejecutar el proyecto considerando la importancia para el desarrollo no sólo del servicio de transporte y centro de intercambio, sino de la región del Suroriente, en el futuro puede recuperarse la inversión a través de cobro del peaje, uso de las instalaciones por parte de las empresas del transporte, renta del piso de plaza cubierto y al aire libre y locales comerciales del mercado.

En cuanto a la ejecución del proyecto por parte de la Municipalidad de Asunción Mita, sería en base a la obtención de financiamiento a través de préstamos otorgados por instituciones privadas o de ayuda internacional, tales como BID, AID, IDESAC, etc. que actualmente da este tipo de préstamos para obra de interés social, pero este recurso no es el ideal, pues es cuantiosa ya la deuda que las comunidades han adquirido para financiarse proyectos de introducción de agua potable, alcantarillado, electrificación, etc.

4. LOCALIZACION DEL PROYECTO

Para la localización del nuevo mercado y terminal de transporte se debe tomar en cuenta el crecimiento urbano ya que vendría a solventar y beneficiar a los diferentes usuarios que carecen de este servicio, esta tendencia se da hacia el Norte donde el suelo tiene una pendiente aproximada del 0 al 4%, orientado a la vez a la construcción de viviendas, equipamiento comercial (abarroterías, tiendas, etc.) e industria lo que nos sitúa preferentemente sobre esta área ya que el mercado y terminal debe localizarse en función a las áreas a servir actuales y futuras, en cuanto al flujo vehicular es imprescindible que responda a una relación con el centro de intercambio y por ello se necesita que este terreno se localice lo más cerca posible a las vías de tráfico principal (CA1) Carretera Interamericana la cual atraviesa el casco urbano de Norte a Sur convirtiéndose esta en una vía local de mayor flujo vehicular.

Considerando los aspectos anteriores se escogió entre cuatro terrenos, siendo elegido finalmente el predio "B" (ver Plano de Ubicación, Análisis de Alternativas), el cual presta una topografía plana y actualmente no es utilizado para fines de cultivo, forestal u otro, observándose que se encuentra libre de obstáculos (montículos de tierra, ripio etc). El frente que da a la C.A.1 mide 195 m de frente y 178 m de fondo, lo cual representa suficiente área para albergar los diferentes ambientes del proyecto.

En cuanto al aspecto legal, el terreno es de propiedad particular como la mayor parte de los terrenos del municipio, por dicha razón es que la Municipalidad no desarrolla libremente proyectos de beneficio comunal. Por consiguiente, el predio debe ser comprado por la municipalidad en base al avalúo que puede ser dictaminado por DICA VI, o bien por expropiación legal por motivo de utilidad pública.

5. CRITERIOS DE PRONOSTICO

Para la elaboración del programa de necesidades del mercado y terminal de transporte, consideramos que durante el año 1987 se hará la planificación del proyecto y que en 1988-1990 se construirá. Las necesidades de la población actual ya no serán las mismas cuando el mercado y terminal funcionen, así que es conveniente pronosticar las necesidades para la población de 1990 de 38,144 habitantes.

En vista de que no existe un indicador que nos dé el pronóstico de los puestos del mercado y del transporte al año 1990-2010, se calculará en base a una aproximación numérica usando las siguientes relaciones:

Población actual - Número de puestos (actuales)

Población proyectada - X (puestos)

En el diseño se proveerán áreas para futuras ampliaciones, las cuales deberán ser estudiadas en su oportunidad puesto que es muy impreciso proyectar las necesidades en base a datos estadísticos y el error puede ser muy grande. Por otro lado, construir un mercado y terminal muy grande es una mala inversión, económicamente, puesto que el costo de las áreas pronosticadas a largo plazo sería una inversión muerta hasta que la población creciera y la usara.

Para dejar previstas las áreas verdes de futuro crecimiento al año 2010, se estima que la población del municipio será de 52,266 habitantes.

Según el plan maestro de Mercadeo y Centros de Acopio de la Municipalidad de Guatemala, se estima que se necesita un puesto por cada 120 habitantes y 0.08 m² de mercado por habitante. Esto quiere decir que el edificio en el año 2010 necesita tener capacidad para albergar 435 puestos aproximadamente y un área de 4,181 m². Por lo tanto, se proyectará las áreas a corto plazo (1990) para la propuesta actual y a largo plazo (2010) para dejar previsto el futuro crecimiento.

5.1 Mercado

<u>Tipo de Puesto</u>	<u>Situación Actual</u>	<u>Pronóstico 1990</u>	<u>Pronóstico 2010</u>
Carnicerías	5	6	9
Marranerías	3	3	5
Pollerías	5	6	9
Pescadería y marisquería	5	6	9
Chologerías	2	2	4
Cocina-comedor	6	7	10
Puesto de comida	4	5	7
Refresquería y atole	12	14	20
Granos básicos	11	13	19
Viveres	5	6	9
Local comercial	14	16	24
Venta de ropa	23	26	39
Venta de sombreros	12	14	20
Venta de petates	3	3	5
Venta de zapatos	10	11	17
Venta de carbón y ocote	4	5	7
Artesanía de barro	5	6	9
Vegetales comestibles	53	61	90
Vegetales no comestibles	3	3	5
Archimería	26	30	44
Venta de plásticos	2	2	4
Venta de lácteos	6	7	10

5.2 Terminal

Estacionamiento de taxis: Actualmente prestan este servicio un total de 31 vehículos para una población de 33,504 habitantes, pronóstico para 1990, 35 vehículos por prestar el servicio rotativo se propone estacionamiento para 20 vehículos.

Estacionamiento de vehículos particulares: Funcionará para los pasajeros que llegan a dejar o a traer, así como para los consumidores que visitan el mercado. Como la mayoría de pasajeros es gente de escasos recursos que no posee vehículo, se prevee un parqueo de 15 vehículos.

Estacionamiento de buses: En el Cuadro N° 11, se observa que la mayoría de buses permanece en el área comercial un promedio de 10 a 15 minutos, estos no necesitan estacionamiento ya que solo pasan de un andén a otro, los buses que necesitan estacionamiento son los que tienen horario rotativo o sea los que no tienen horario fijo y parten hasta que han logrado un número de pasajeros, éstos son solo 4 (los intermunicipales) (pronóstico 5).

Andenes para microbuses: Los microbuses se consideran como buses, puesto que prestan el mismo servicio y tienen las mismas necesidades, la única diferencia es el tamaño de la plaza de parqueo, de esta manera no tienen trato especial, los andenes de microbuses se unirán a los andenes de buses, existiendo en la actualidad 8 unidades. Pronóstico 9 se propone cuatro andenes.

Andenes para buses: Según el Cuadro N° 11 de buses que llegan en la misma media hora (8:10-8:30) son 4 buses y de (12:30-13:00) son 4 buses, por lo tanto el máximo de buses que llegan a la misma media hora son 4. Pronóstico 5 más 4 microbuses son 9 andenes.

Oficina de transporte: Según el Cuadro de control de buses existen 12 empresas de las cuales tres ya cuentan con oficina (Tropicana, Pessarosi, Giralda). Si se unieran las demás empresas que tienen dos o tres buses ya que no es posible darles una oficina a cada empresa. Para determinar el número de empresas tomaremos el número total de buses (40) y los dividiremos entre 6 buses promedio por oficina, siendo el resultado 7 oficinas, a ésta le sumamos 1 de taxis y 1 de microbuses, dará un total de 9 oficinas. Pronóstico 10.

Sala de espera: Según el Cuadro N° 11 el mayor número de personas que abordan buses es de 76 pasajeros entre 8:00 y 8:30 a.m.. Pronóstico 86 personas.

6. ANALISIS CLIMATICO

El clima es uno de los aspectos que más influye en la capacidad del ser humano para el trabajo mental y físico, influye de igual manera en la capacidad para recrearse, disfrutar, descansar, etc. Atendiendo a las características anteriores dentro del objeto arquitectónico, no es viable proyectar una edificación teniendo en cuenta exclusivamente factores económicos, funcionales o formales, el objetivo del diseño de edificios en relación con el clima es crear los medios para mantener una temperatura constante del ambiente y por consiguiente agradable que propicie el bienestar de las personas.

El análisis climático comprenderá la recopilación de datos climatológicos que proporciona el INSIVUMEH, anotándolo en los cuadros de MAHONEY ^{1/} siendo estos los más utilizados en nuestro medio, para luego compararlos con los márgenes ideales de la zona de confort, identificando plenamente grupos de problemas climáticos dominantes, lo cual proporciona indicadores que son de gran apoyo a la hora de tomar decisiones tanto en la fase del croquis como en el desarrollo del proyecto, (recomendaciones para el trazo, espaciamiento, movimiento de aire, características de muros, cubiertas, tratamiento de áreas exteriores, dimensionamiento y posición de ventanas, etc.)

6.1 Conclusiones sobre recomendaciones del diseño climático

6.1.1 Distribución o Trazo

- a) La orientación del edificio será sobre el eje Norte-Sur, preferentemente alargado en dirección Este-Oeste, para evitar la exposición al Sol.
- b) El diseño del edificio deberá ser compacto para uso esencialmente interior, procurando que los ambientes se ubiquen desde un patio interno.
- c) Deben reducirse las distancias, escaleras, áreas de circulación, con el objeto de minimizar los movimientos y esfuerzos innecesarios del cuerpo humano.

^{1/} Cuadros de CARL MAHONEY, resultado de una serie de trabajos llevados a cabo por el Departamento de Estudios Tropicales y de Desarrollo de la Asociación de Arquitectos de Londres.

ESTACION 10.3.17 OBSERVATORIO NACIONAL TARJETA N° 1.1
 NOMBRE ASUNCION MITA MUNICIPIO ASUNCION MITA
 LATITUD 14° 29' 04" LONGITUD 92° 42' 2" DEPARTAMENTO LINTIAPA

MES	TEMPERATURA °C					PRECIPITACION		HUMEDAD RELATIVA		EVAPORACION EN M.M.	TOTAL MENSUAL
	PROMEDIOS		ABSOLUTAS			TOTAL	DIAS	MEDIA %	ABSOLUTAS		
	°C	°C	MAX	MIN	MAX	MIN	M.M.	N°	%	MAX	MIN
ENERO	26.8	31.4	18.0	36.0	14.0	8.90	09	90	84	22	158.4
FEBRERO	26.2	31.2	19.5	37.9	15.3	9.00	09	88	88	17	146.8
MARZO	27.3	32.9	19.1	38.0	13.0	9.43	09	84	100	18	178.7
ABRIL	28.0	37.0	20.2	39.2	14.1	9.60	08	79	97	18	186.2
MAYO	28.6	38.5	20.5	37.9	16.3	9.87	18	68	98	22	280.8
JUNIO	28.9	38.9	20.3	36.3	17.3	9.82	17	66	99	25	288.7
JULIO	28.7	38.3	20.2	34.5	17.8	10.64	16	78	100	28	278.3
AGOSTO	28.8	38.0	20.8	36.0	19.0	10.88	18	80	100	28	294.2
SEPTIEMBRE	28.4	38.0	20.1	34.5	18.8	10.33	23	79	100	28	288.8
OCTUBRE	28.3	36.6	20.8	34.0	18.8	9.85	10	83	96	23	268.8
NOVIEMBRE	28.0	38.0	19.3	36.8	18.0	9.8	11	87	96	23	188.4
DICIEMBRE	28.7	38.7	19.6	36.0	18.0	9.00	09	87	100	18	188.4
ANUAL	28.3	38.2	19.9	36.0	18.0	10.0	101	80			1288.1

FUENTE: INSIVUMER. DATOS METEOROLOGICOS 1964
 SECCION CLIMATOLOGIA.

CUADRO 1 TEMPERATURA DEL AIRE

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
MAXIMAS MEDIAS MENSUALES	34.4	34.9	35.8	37.0	33.3	33.9	32.3	33.0	32.8	34.4	32.0	31.7
MINIMAS MEDIAS MENSUALES	19.0	19.2	19.1	20.0	20.5	20.2	20.8	20.1	20.8	19.3	19.8	
VARIACIONES MEDIAS MENSUALES	15.4	15.7	16.7	17.0	12.8	13.1	11.5	12.9	12.0	15.1	12.2	

MAS ALTA **37** TMA
 MAS BAJA **19.1** TMA

CUADRO 2 HUMEDAD, LLUVIA, VIENTO

NR (PORCENTAJE)	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
MAXIMAS MEDIAS MENSUALES AM												
MINIMAS MEDIAS MENSUALES PM												
PROMEDIO	50	48	44	49	68	69	72	87	79	83	87	87
GRUPO DE HUMEDAD	2	2	2	3	3	4	3	4	3	3	3	3
PLUVIOSIDAD	0.00	0.00	0.4	0.3	2.47	3.84	4.48	3.83	8.78	6.88	10.00	
VIENTO DOMINANTE	NNE	SUN	DESNE	NNE		NOE	ESTE	SUR	ESTE			
SECCIONARIO												

TOTAL **1,302**

CUADRO 3 DIAGNOSIS

GRUPO DE HUMEDAD	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
TEMPERATURA												
MAXIMAS MEDIAS MENSUALES	34.4	34.9	35.8	37.0	33.3	33.9	32.3	33.0	32.8	34.4	32.0	31.7
BENEFICIA DE DIA	31	31	31	31	29	29	27	27	29	29	29	28
MINIMAS MEDIAS MENSUALES	19.0	19.2	19.1	20.0	20.5	20.2	20.8	20.1	20.8	19.3	19.8	
BENEFICIA DE NOCHE	23	23	23	23	23	23	23	23	22	22	22	21
SIEMPRE TERMINO	16	16	16	17	17	17	17	17	17	17	16	16
DIAS	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
NOCHE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CUADRO 4 INDICADORES

NUMEROS	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
N1 MOVIMIENTO DE AIRE (INDISPENSABLE)									X	X		
N2 MOVIMIENTO DE AIRE (CONVENIENTE)												
N3 PROTECCION CONTRA LA LLUVIA						X	X	X	X			
ARIDEZ												
A1 ALMACENAMIENTO TERMINO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A2 DORMIR AL AIRE LIBRE												
A3 PROBLEMAS DE ESTACION FRIA												

TOTL LES. **10**

CUADRO 5 CROQUIS PARA EL DISEÑO DE ELEMENTOS

TOTALES DE LOS INDICADORES CUADRO 4		NUMEROS			ARIDO			DISTRIBUCION O TRAZO																
N1	N2	N3	A1	A2	A3	1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	

1 EDIFICIOS ORIENTADOS SOBRE EL EJE NORTE-SUR PARA REDUCIR EXPOSICION AL SOL
 2 PLANIFICACION COMPACTA CON PISO ESPACIAMIENTO
 3 ESPACIO ABIERTO PARA LA PENETRACION DE SIEMBRAS
 4 COMO SE PERO PROTECCION DEL VIENTO CALIDO FRIO
 5 PLANIFICACION COMPACTA MOVIMIENTO DE AIRE
 6 HABITACIONES EN FILERA DISPOSITIVO TEMPORAL PARA EL MOVIMIENTO DE AIRE
 7 HABITACIONES EN FILERA DOBLE CON DISPOSITIVO TEMPORAL PARA EL MOVIMIENTO DE AIRE
 8 NO ES NECESARIO EL MOVIMIENTO DE AIRE
 9 ABERTURAS GRANDES 40-80% MUROS N Y S
 10 ABERTURAS MUY PEQUEÑAS 10-20%
 11 ABERTURAS MEDIANAS 30-40% MUROS
 12 MUROS LIBEROS, TIEMPO CORTO DE TRANSMISION TERMICA
 13 MUROS PESADOS, EXTERIORES E INTERIORES CUBIERTAS
 14 CUBIERTAS ABILADAS LIGERAS
 15 CUBIERTAS PESADAS MAS DE 8 HORAS DE TRANSMISION TERMICA
 16 ESPACIO NECESARIO PARA DORMIR AL AIRE LIBRE PROTECCION CONTRA LA LLUVIA
 17 NECESARIA PROTECCION CONTRA LA LLUVIA SIEMBRAS

DOMINANTE SECUNDARIA

CUADRO 6. RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE ELEMENTOS.

TOTALES DE LOS INDICADORES DEL CUADRO 4		NUMEROS			ARIDO			RECOMENDACIONES																
N1	N2	N3	A1	A2	A3	1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	

1 GRANDE 40-80% DE MUROS N Y S
 2 MEDIO 25-40% DE LA SUPERFICIE DEL MURO
 3 PEQUEÑOS 20-30% DE LA SUPERFICIE DEL MURO
 4 MUY PEQUEÑOS 10-20% DE LA SUPERFICIE DEL MURO
 5 MEDIO 25-40% DE LA SUPERFICIE DEL MURO
 6 EN LAS FILERAS NORTE-SUR A LA ALTURA DEL CUERPO EN EL LADO EXPUESTO AL VIENTO.
 7 COMO LO QUE PROCEDE, PERO CON MUROS EN LOS MUROS INTERNOS.
 8 EVITAR LA LUZ SOLAR DIRECTA
 9 PROTECCION CONTRA LA LLUVIA MUROS Y SUELOS
 10 LIBEROS: BAJA CAPACIDAD CALORIFICA
 11 PESADOS: TIEMPO DE RETENCIÓN DE MAS DE 8 HORAS CUBIERTAS
 12 LIGERAS, SUPERFICIE REFLECTIVA, CÁMARA
 13 LIGERAS, BIEN ABILADAS
 14 PESADAS, TIEMPO DE RETENCIÓN DE MAS DE 8 HORAS TRATAMIENTO DE LA SUPERFICIE EXTERIOR
 15 ESPACIO PARA DORMIR AL AIRE LIBRE
 16 DRENAR ADECUADO PARA EL AGUA DE LLUVIA

TEMA: EL CLIMA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA

FUENTE:

- d) En lo posible situar bajo techo la mayor parte de las edificaciones y sus instalaciones anexas, esto evita la influencia del aire caliente y la radiación solar.
- e) Los ambientes no habitables como bodegas, almacenes, etc. son eficaces como barreras térmicas por lo que deben colocarse en los extremos Este y Oeste del edificio.
- f) En tejados, paredes y espacios exteriores es muy beneficioso la existencia de sobras, por lo que deben proyectarse dispositivos adecuados, situar árboles y aprovechar las sombras de edificios y muros próximos.

6.1.2 Movimiento de aire y aberturas

- a) La iluminación y calor son determinantes para el planteamiento del objeto arquitectónico, en el Municipio de Asunción Mita no se requieren amplias superficies vidriadas, pero si hay que disponer de grandes aberturas para el movimiento nocturno de aire, esto presupone que las ventanas han de poder abrirse por completo aunque solo parte de ellas este cristalizada, que no deberá exceder del 20% del área del muro.
- b) Evitar la luz solar directa en ningún caso dejar entrar rayos solares a los ambientes.
- c) Las aberturas deberán estar cerca del techo para dirigir la vista hacia el azul intenso del cielo y no al terreno árido, el que produce reflexión, estas aberturas deberán complementarse con voladizos, cenefas, parteluces y vistas hacia áreas verdes.

6.1.3 Cubiertas

- a) Se deben dejar previstas salientes (voladizos) en áreas de pasillos, áreas de descarga, patios, etc.
- b) La cubierta es el elemento de la edificación que más rápidamente transmite el calor, es deseable que se utilicen medios naturales que lo complementen tales como árboles, enramadas, etc.
- c) En general, las superficies exteriores de las cubiertas deberán tener materiales de aspecto claro o ser pintadas de colores claros o blanco para reflejar al máximo la radiación.

6.1.4 Muros

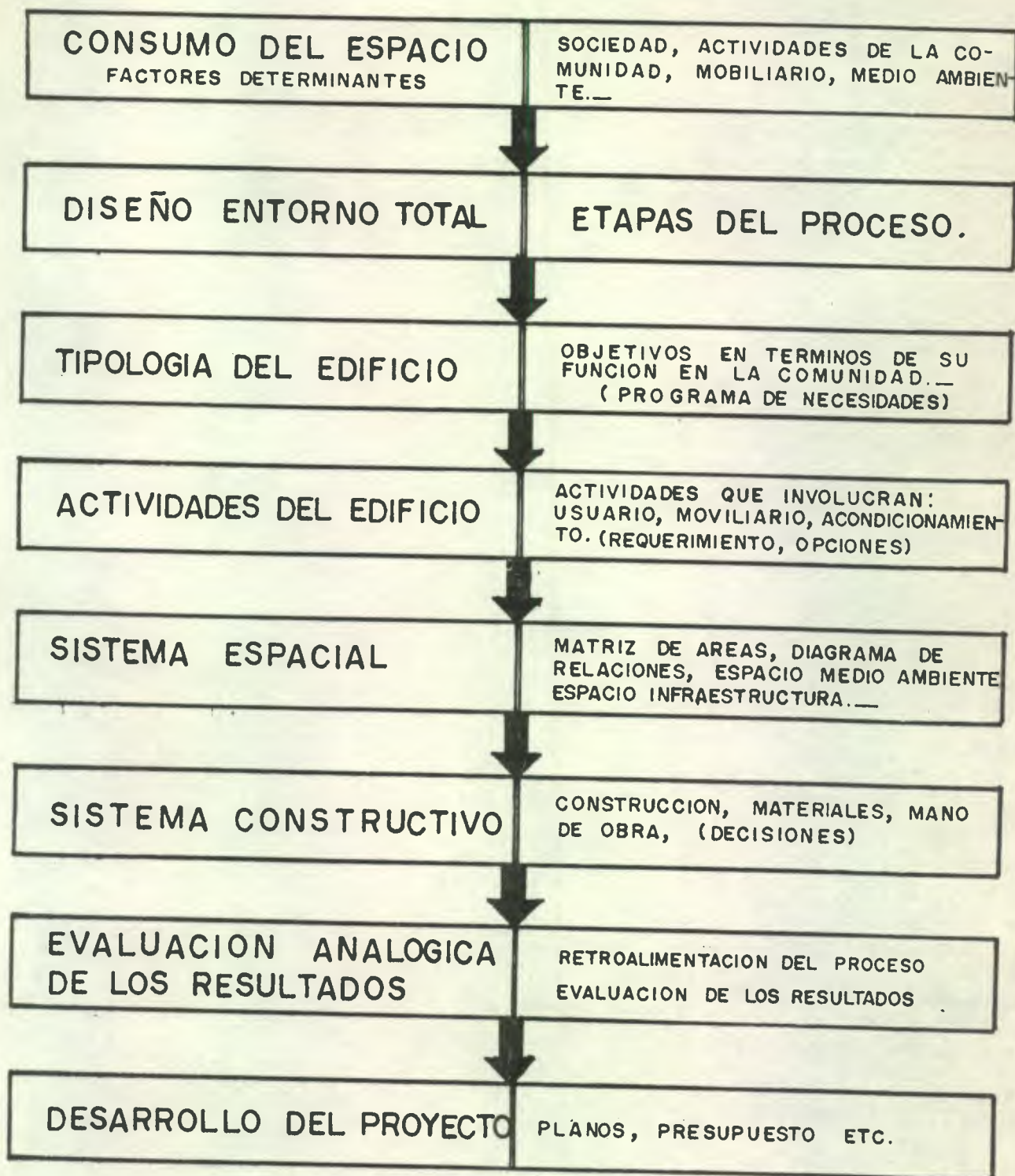
- a) Muros internos y externos pesados, tiempo de retardo más de 8 horas.
- b) Para reducir el efecto calorífico de la radiación solar, los muros deberán contar con superficies de colores claros, por ejemplo, el marrón claro, amarillo, beige, etc.

6.1.5 Características externas

- a) Las características climatológicas del Municipio no permiten que las edificaciones estén próximas a pavimentaciones, ya que se producen deslumbramientos e irradiaciones de calor al interior del edificio, y durante la noche reflejan el calor absorbido durante el día, la utilización de jardines, árboles, enramadas, depósito de agua en jardines y patios, solventa el problema enfriando el aire, ofreciendo ambientes más agradables.
- b) Los patios interiores deben de estar diseñados de tal forma que su anchura no sobrepase su altura, impidiendo la penetración directa de luz solar.

7. METODOLOGIA DE DISEÑO

La decisión de utilizar un método de diseño que se adecuara a los objetivos de este estudio, que tomará en cuenta las características ambientales y la problemática social, fue una de las inquietudes primarias. El método a utilizar será el entorno total. (Ver secuencia del proceso en la siguiente hoja.



EL PROCESO ENTORNO TOTAL

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

TEMA. METODOLOGIA
DE DISEÑO.---

FUENTE: TEORIA DEL DISEÑO Y LA ARQ. IV

FACULTAD DE ARQUITECTURA

7.1.1 Programas de necesidades (mercado)

a) <u>Area administrativa y de servicio</u>	<u>Unidades</u>	<u>N° Personas</u>	<u>M2</u>
Oficina del administrador	1	1	12
Secretaría	1	1	9
S.S. Sanitarios administración	1	1	3
Control de radio del mercado	1	1	18
Lavado de vegetales	4	4	6
Control sanitario	1	1	9
Bodega de decomisos	1	-	9
Servicios sanitarios públicos	2	16	42
Hombres	1	8	21
Mujeres	1	8	21
Depósito de basura	1	-	9
Mantenimiento	1	-	8
Guardianía	-	1	24
b) <u>Area de ventas</u>			
<u>Carnes</u>			
Carnicerías	6	2	12
Marranerías	4	1	5
Pollerías	6	1	6
Pescadería y marisquería	6	1	4
Chologerías	3	1	4
<u>Comidas</u>			
Cocina-comedor	7	3	21
Puestos de comida	5	1	4
Refresquería y atole	14	1	4
<u>Viveres y granos</u>			
Granos básicos	13	1	6
Venta de viveres	7	1	6
<u>Area de vegetales</u>			
Vegetales comestibles	61	1	2.50
Vegetales no comestibles	3	1	2.50

**MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA**

**TEMA: 7.1
PROGRAMA DE NECESIDADES..**

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA...

<u>Area de ventas varias</u>	<u>Unidades</u>	<u>N° Personas</u>	<u>M2</u>
Archimería	30	1	6
<u>Areas de miscelánea</u>			
Local comercial	14	1	9.00
Venta de ropa	26	1	6.00
Venta de sombreros	14	1	6.00
Venta de petates	3	1	6.00
Venta de zapatos	11	1	6.00
Venta de carbón y ocote	5	1	5.00
Venta de artesanía de barro	6	1	6.00
<u>Area de lácteos</u>	7	1	4.00
<u>Area de parqueo de servicio</u>			
(Vehículos de palangana, camiones, carretas de mano)	6	-	169.00
Camión extractor de basura	1	-	56.00

PROGRAMA DE NECESIDADES (TERMINAL)

a) <u>Servicios del Transporte:</u>	<u>Unidades</u>	<u>N° Personas</u>	<u>M²</u>
Sala de espera	1	100	150
Oficina de empresas	8	8	144
Andén de buses (llegada y salida)	9	---	360
Parqueo público	15	---	750
Parqueo de taxis	20	---	900
Encomiendas/empresa	8	1	72
b) <u>Servicios complementarios</u>			
Cabina de información	1	1	5
Cabinas telefónicas	4	4	6
Servicios sanitarios públicos	2	14	48
Cafetería	1	25	60
Mantenimiento	1	---	4
Gasolinera	1	2	100

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

TEMA: 7.1
PROGRAMA DE NECESIDADES
FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

FUENTE: ELABORACION PROPIA

7.2.1 MERCADO

AMBIENTE	USO	ACONDICIONAMIENTO (OPCIONES)	DECISIONES	MOBILIARIO
Administración	Oficina de control de personal, puestos fijos y ambulantes.	1. Centralizado 2. Segundo nivel 3. Ingreso del público 4. Ingreso de productos	1 2	Escritorio Archivo Sillones Sanitario
Secretaría y Contabilidad	Recepción y elaboración de papelería	1. Area administrativa 2. Segundo nivel 3. Ingreso del público	1	Escritorio Archivo Sanitario
Control de radio	Control de la música ambiental en el edificio y enviar mensajes o comunicados al público	1. Exterior del edificio 2. Interior del edificio 3. Area administrativa	2 3	Escritorio Tornamesa Archivo
Control sanitario	Area destinada a la inspección del estado de productos que ingresan al mercado, decomisando aquellos que se encuentran en mal estado	1. Parqueo de descarga 2. Ingreso de productos 3. Cercano al área administrativa 4. Area de servicio	2 4	Mostrador Lavadero Escritorio
Lavado de vegetales	Area destinada al lavado de verduras, frutas, legumbres, hortalizas, etc. que son llevadas en redes o canastos	1. Venta de vegetales 2. Ingreso de productos 3. Exterior del edificio 4. Cercano área ventas	2 4	Lavadero Mesa

**MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.**

TEMA: 7.2

ASPECTO FUNCIONAL MERCADO

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

AMBIENTE	USO	ACONDICIONAMIENTO (OPCIONES)	DECISIONES	MOBILIARIO
Bodega de decomisos	Bodega de depósito de productos que estando en mal estado pretenden ingresar al mercado	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inmediato al control sanitario 2. Exterior del edificio 3. Cercano al depósito de basura 	<p>1 3</p>	<p>Estantería Mesa Area seca Area húmeda</p>
Servicios sanitarios (hombres y mujeres)	Destinado a la recepción de escretas, tanto del personal como del comprador y vendedor	<ol style="list-style-type: none"> 1. Centralizados 2. Exterior del edificio 3. Servicio interno y externo del edificio 	<p>1</p>	<p>Retretes Lavados Mingitorios</p>
Depósito de basura	Depósito de basura que generan las actividades de compra-venta y los productos en mal estado que han sido decomisados	<ol style="list-style-type: none"> 1. Exterior del edificio 2. Interior del edificio 3. Centralizado a las áreas de vegetales, control sanitario, bodega de decomisos 4. Subterráneo 	<p>1 3</p>	
Bodega de mantenimiento	Guardar en ella las palas, mangueras, carretillas de mano, escobas, etc. que se utiliza diariamente en la limpieza del edificio	<ol style="list-style-type: none"> 1. Area de servicio 2. Cercano al servicio sanitario 3. Cercano al área de vegetales 	<p>1 3</p>	<p>Closet de utensilios de limpieza Pila Closet de ropa</p>
Guardianía	Vivienda de la persona encargada de vigilar el edificio	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ingreso principal del mercado 2. En el exterior del edificio 3. Interior del edificio 4. Cercano al área administrativa 	<p>2</p>	<p>Cama Sillón Baño Mesa</p>

**MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA**

TEMA: 7.2

ASPECTO FUNCIONAL MERCADO

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA.....

AMBIENTE	USO	ACONDICIONAMIENTO (OPCIONES)	DECISIONES	MOBILIARIO
Area de carnes	Compra-venta de artículos comestibles de origen animal, sin preparación (crudos)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Area húmeda cerca de vegetales 2. Cercano control sanitario 3. Cercano al servicio sanitario por instalaciones 	<p>1</p> <p>2</p>	<p>Mostrador</p> <p>Lavado</p> <p>Tronco</p> <p>Congelador</p> <p>Sierra</p>
Area de comidas	Destinada a la compra-venta de artículos comestibles previamente preparados	<ol style="list-style-type: none"> 1. Servicio al exterior e interior del mercado 2. Cercano a víveres y granos 3. Ingreso principal del público 	<p>1</p> <p>2</p>	<p>Mesa comedor</p> <p>Refrigerador</p> <p>Lavado</p> <p>Estufa</p> <p>Campana de extracción</p>
Area de vegetales comestibles	Compra-venta de artículos comestibles sin preparación (verduras, frutas, legumbres)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cercano al área de lavaderos y control sanitario 2. En área techada 3. En área aire libre 	<p>2</p> <p>4</p> <p>1</p>	<p>Tarima de madera</p>
Area de vegetales no comestibles	Compra-venta de artículos no comestibles (flores, almácigos, ingertos)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cercano vegetales comestibles 2. Al aire libre 3. Espacio techado 4. Cercano a lavaderos 	<p>4</p> <p>3</p> <p>1</p>	<p>Tarima de madera</p>
Area de víveres y granos	Compra-venta de artículos comestibles de consumo diario sin preparación	<ol style="list-style-type: none"> 1. Acondicionarlos en área CECA 2. Localizado cerca de piso plaza techada 3. Ingreso principal 	<p>2</p> <p>1</p>	<p>Mostrador</p> <p>Estantería</p>

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

TEMA: 7.2

ASPECTO FUNCIONAL MERCADO

FUENTE: ELABORACION PROPIA -

FACULTAD DE ARQUITECTURA

AMBIENTE	USO	ACONDICIONAMIENTO (OPCIONES)	DECISIONES	MOBILIARIO
Area de misceláneos	Area destinada a la compra-venta de artículos como: ropa, telas, jarcia, papelería, talabartería, revistas, carbón, etc.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Localizada en área seca 2. Ingreso principal 3. Espacio abierto 	<p>1 3</p>	<p>Mostrador Estantería</p>
Lácteos	Compra-venta de productos lácteos (queso, crema, etc.)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Localizada en área semi-húmeda 2. En el exterior del edificio 3. Cercano a comedores 4. Cercano a vegetales 	<p>1 3</p>	<p>Mostrador Estantería Lavado</p>
Parqueo de servicio	Area destinada a la carga y descarga de mercadería, la cual es depositada sobre un mueble	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inmediato al ingreso de productos 2. Cercano al depósito de basura 3. Ingreso independiente 	<p>1 3</p>	
Parqueo público	Area destinada al estacionamiento de vehículos en que llegan los compradores y viajeros	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ingreso principal del mercado 2. Centralizado del mercado y terminal 3. Fuera del perímetro del mercado 	<p>2</p>	

**MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA**

TEMA: 7.2

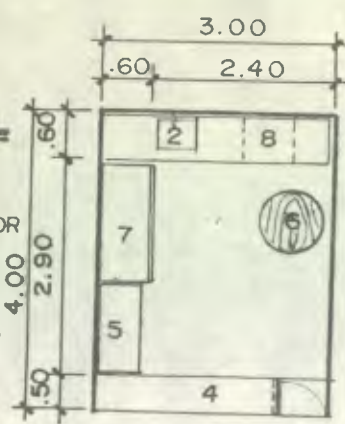
ASPECTO FUNCIONAL MERCADO

FUENTE: ELABORACION PROPIA

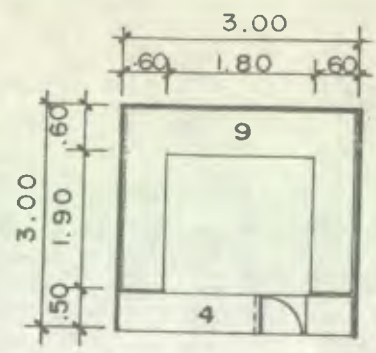
FACULTAD DE ARQUITECTURA



- MOBILIARIO**
- 1) ESTUFA
 - 2) LAVADO
 - 3) REFRIGERADOR
 - 4) MOSTRADOR
 - 5) MESA
 - 6) TRONCO
 - 7) CONGELADOR
 - 8) SIERRA
 - 9) ESTANTERIA
 - 10) BANCO
 - 11) GRANOS

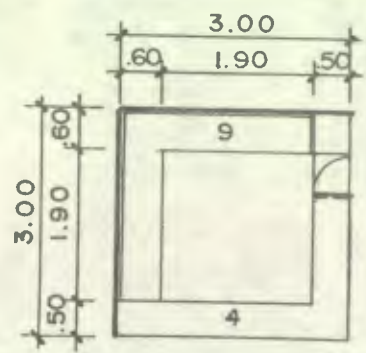


CARNICERIA

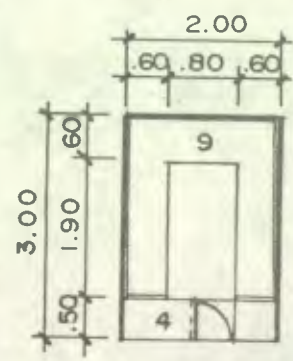


LOCAL COMERCIAL

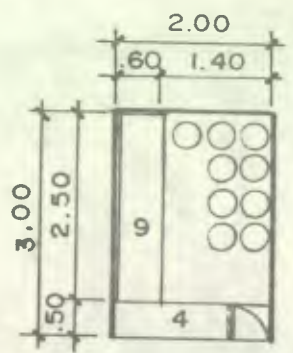
COCINA-COMEDOR



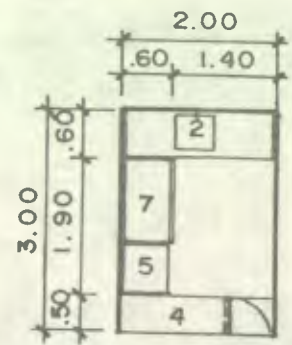
LOCAL COMERCIAL



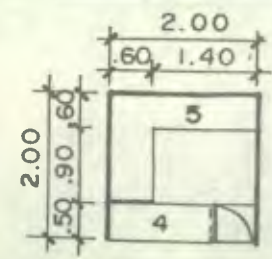
MISCELANEOS



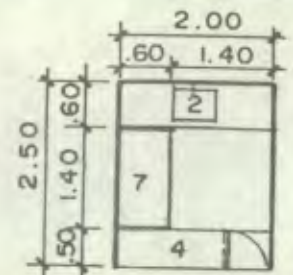
GRANOS



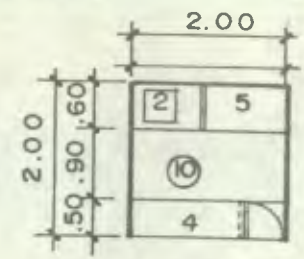
POLLERIA



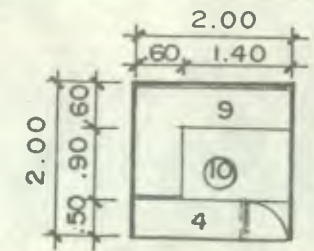
REFRESCOS Y COMIDA



MARRANERIAS



PESCADERIAS



CHOLOJERIAS

(GRAFICO 7.2.A)

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

TEMA: REQUERIMIENTOS
ARQUITECTONICOS

FUENTE: ELABORACION PROPIA.

FACULTAD DE ARQUITECTURA

CARACTERISTICAS DE LOS PUESTOS DEL AREA DE VENTAS

TIPO DE PUESTO	HUMEDAD			COMESTIBLE		TIPO DE PUESTO		CONTROL SANITARIO		CONTROL Y LAVADO		PREPARADO	
	HUMEDO	SEMI-HUMEDO	SECO	SI	NO	FIJO	AMBU-LANTE	SI	NO	SI	NO	SI	NO
AREA DE CARNES													
CARNICERIAS	█			█		█		█				█	
MARRANERIAS	█			█		█		█				█	
POLLERIAS	█			█		█		█				█	
PESCADERIA Y MARISQUERIA	█			█		█		█				█	
CHOLOGERIAS	█			█		█		█				█	
AREA DE COMIDAS													
COCINA COMEDOR			█	█		█			█			█	
PUESTO DE COMIDA		█		█		█			█			█	
REFRESQUERIA Y ATOLE		█		█		█			█			█	
AREA DE VIVERES, GRANO													
GRANOS BASICOS			█	█		█			█			█	
VENTA DE VIVERES			█	█		█			█			█	
AREA DE MISCELANEA													
LOCAL COMERCIAL			█	█		█			█			█	
VENTA DE MERCADERIA. GRAL.			█	█		█			█			█	
VENTA DE ROPA			█	█		█			█			█	
VENTA DE SOMBREROS			█	█		█			█			█	
VENTA DE PETATES Y LAZOS			█	█		█			█			█	
VENTA DE ZAPATOS			█	█		█			█			█	
VENTA DE CARBON Y OCOTE			█	█		█			█			█	
VENTA DE ARTESANIA			█	█		█			█			█	
AREA DE VEGETALES													
VEGETALES COMESTIBLES		█		█		█			█			█	
VEGETALES NO COMESTIBLES		█		█		█			█			█	
AREA, VENTAS VARIAS													
ARCHIMERIA. ETC.			█	█		█			█			█	
AREA DE LACTEOS													
QUESO, CREMA ETC.		█		█		█			█			█	

FUENTE: ELABORACION PROPIA

(GRAFICO 7.2B)

TEMA: REQUERIMIENTO ARQUITECTONICO

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

FUENTE: ELABORACION PROPIA.

AMBIENTE	USO	ACONDICIONAMIENTO (OPCIONES)	DECISIONES	MOBILIARIO
Andén de buses extraurbanos (llegada)	Descanso de buses así como descenso de personas y equipaje	1. Cercano a oficina de empresas	3 2	
		2. Cercano a sala de espera		
		3. Cercano a vestíbu- lo de ingreso		
Andén de buses extraurbanos (salida)	Ascenso de pasajeros y equipaje a buses	1. Cercano a oficina de empresas, sala de espera	2 1	
		2. Cercano a vestíbu- lo de salida		
Andén de buses intermunicipales	Descanso de buses ur- banos o intermunicipa- les	1. Cercano a andén de llegada y salida	1	
		2. Cercano oficina de empresas		
Parqueo de pú- blico	Destinado al parqueo de carros particula- res, motos que visi- tan el mercado	1. Cercano a la plaza central	3 1	
		2. Cercano al andén de buses		
		3. Ingreso propio		
Parqueo de taxis	Estacionamiento, an- dén de abordaje y pa- sajeros	1. Ingreso propio cer- cano a oficina de empresas	2 1	
		2. Cercano a plaza		
		3. Inmediato a carga de productos		
Cabina de infor- mación	Orientar e informar al público en general y usuarios del trans- porte	1. Exterior del edi- ficio	2 3	Mostrador Escritorio Archivo
		2. Vestíbulo princi- pal		
		3. Sala de espera		
		4. Cercano a oficina de empresas		

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

TEMA:

7.2.2

ASPECTO FUNCIONAL TERMINAL

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

AMBIENTE	USO	ACONDICIONAMIENTO (OPCIONES)	DECISIONES	MOBILIARIO
Servicios sanitarios	Destinado a la recepción de excretas, tanto del personal administrativo como del público en general	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vestíbulo principal 2. Inmediato a sala de espera 3. Cercano a oficina de empresas 4. En el exterior del edificio 	<p>1</p> <p>2</p>	<p>Retretes</p> <p>Lavados</p> <p>Mingitorios</p>
Sala de espera	Estar y espera de usuarios del transporte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cerca de andén de buses 2. Relación con oficina de empresas 3. Vestíbulo principal 4. Ingreso al público 	<p>1</p> <p>2</p> <p>4</p>	<p>Sillones</p> <p>Mesa de sala</p>
Oficina de empresas de buses	Control de buses de cada empresa y recepción y entrega de encomiendas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cercano a andén de buses 2. Ingreso del exterior e interior del edificio 3. Cercano a sala de espera 4. Ingreso del vestíbulo general 	<p>4</p> <p>2</p> <p>1</p>	<p>Escritorio</p> <p>Sillones</p> <p>Archivo</p> <p>Estantería</p>
Teléfonos públicos	Comunicación telefónica de corta y larga distancia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Exterior del edificio 2. Vestíbulo principal 3. En área de espera 	<p>2</p> <p>3</p>	<p>Cabinas telefónicas</p>
Mantenimiento (bodega)	Guardar en ella las escobas, trapiadores que se utilizan diariamente en la limpieza del edificio	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cerca del servicio sanitario 2. Centralizado que a cada momento preste servicio a cualquier área del mismo 	<p>2</p> <p>1</p>	<p>Pila</p> <p>Utensilios de limpieza</p>

**MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.**

TEMA: 7.2.2

ASPECTO FUNCIONAL TERMINAL

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MATRIZ DE RELACIONES

ADMINISTRACION Y SERVICIO	ADMINISTRACION
	CONTROL DE SONIDO
	CONTROL SANITARIO
	LAVADEROS (frutas, verduras)
	BODEGA DE DECOMISOS
	SERVICIO SANITARIO
AREA DE VENTAS	DEPOSITO DE BASURA
	MANTENIMIENTO
	CARNICERIAS
	MARRANERIAS
	POLLERIAS
	PESCADERIA Y MARISQUERIA.
	CHOLAJERIAS
	COCINA-COMEDOR
	COMIDA PREPARADA
	VIVERES Y GRANOS
	VENTA DE ROPA
	VENTA DE SOMBREROS
	VENTA DE PETATES
	VENTA DE ZAPATOS
	CARBON Y OCOTE
ARTESANIA (BARRO)	
VEGETALES	
LACTEOS	
PARQUEO	PARQUEO PUBLICO
	PARQUEO DE SERVICIO

MERCADO MUNICIPAL

- DIRECTA
- × INDIRECTA
- NO HAY

SERVICIOS DEL TRANSPORTE	SALA DE ESPERA
	OFICINA DE EMPRESAS
	ANDEN DE BUSES, LLEGADA Y SALIDA
	PARQUEO PUBLICO
	PARQUEO DE TAXIS
	ENCOMIENDAS
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.	CABINA DE INFORMACION
	CABINAS TELEFONICAS
	SERVICIOS SANITARIOS
	CAFETERIA
	MANTENIMIENTO
	GASOLINERA

TERMINAL DE TRANSPORTE.

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

TEMA: 7.3.1
ASPECTO ESPACIAL

FUENTE: ELABORACION PROPIA:

FACULTAD DE ARQUITECTURA

DIAGRAMA DE RELACIONES "MERCADO"

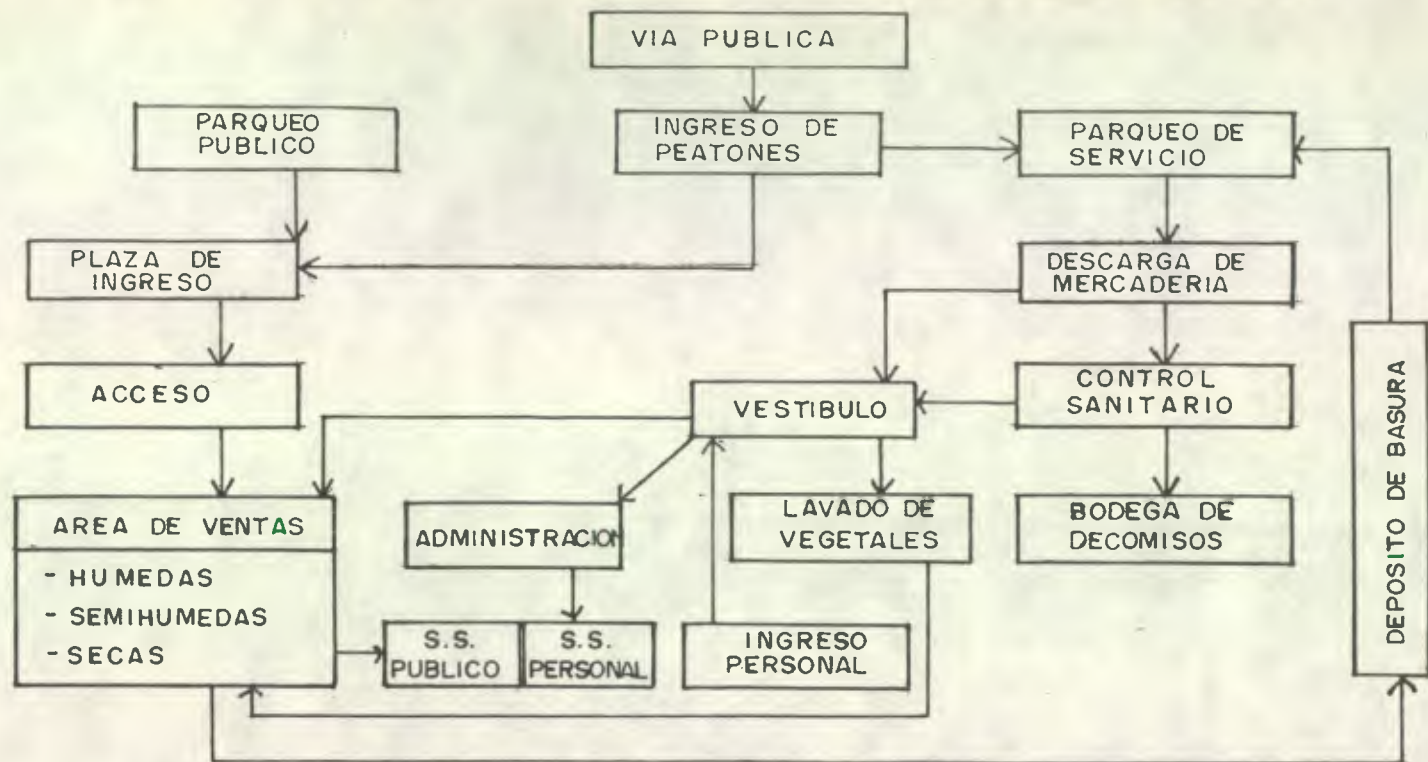
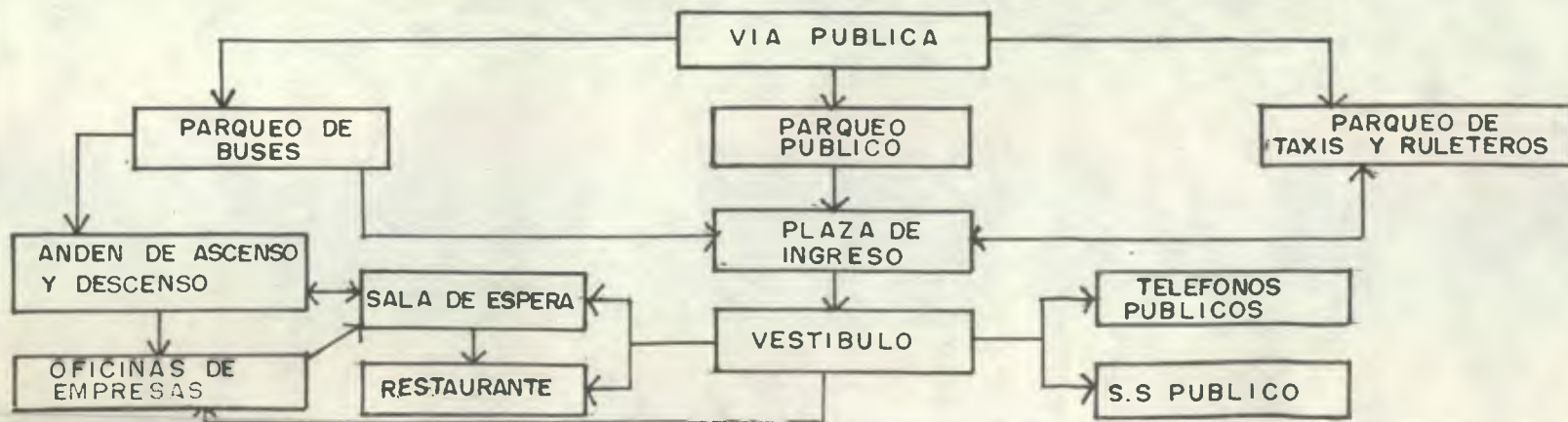


DIAGRAMA DE RELACIONES "TERMINAL"



TEMA: 7.3.2

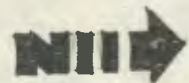
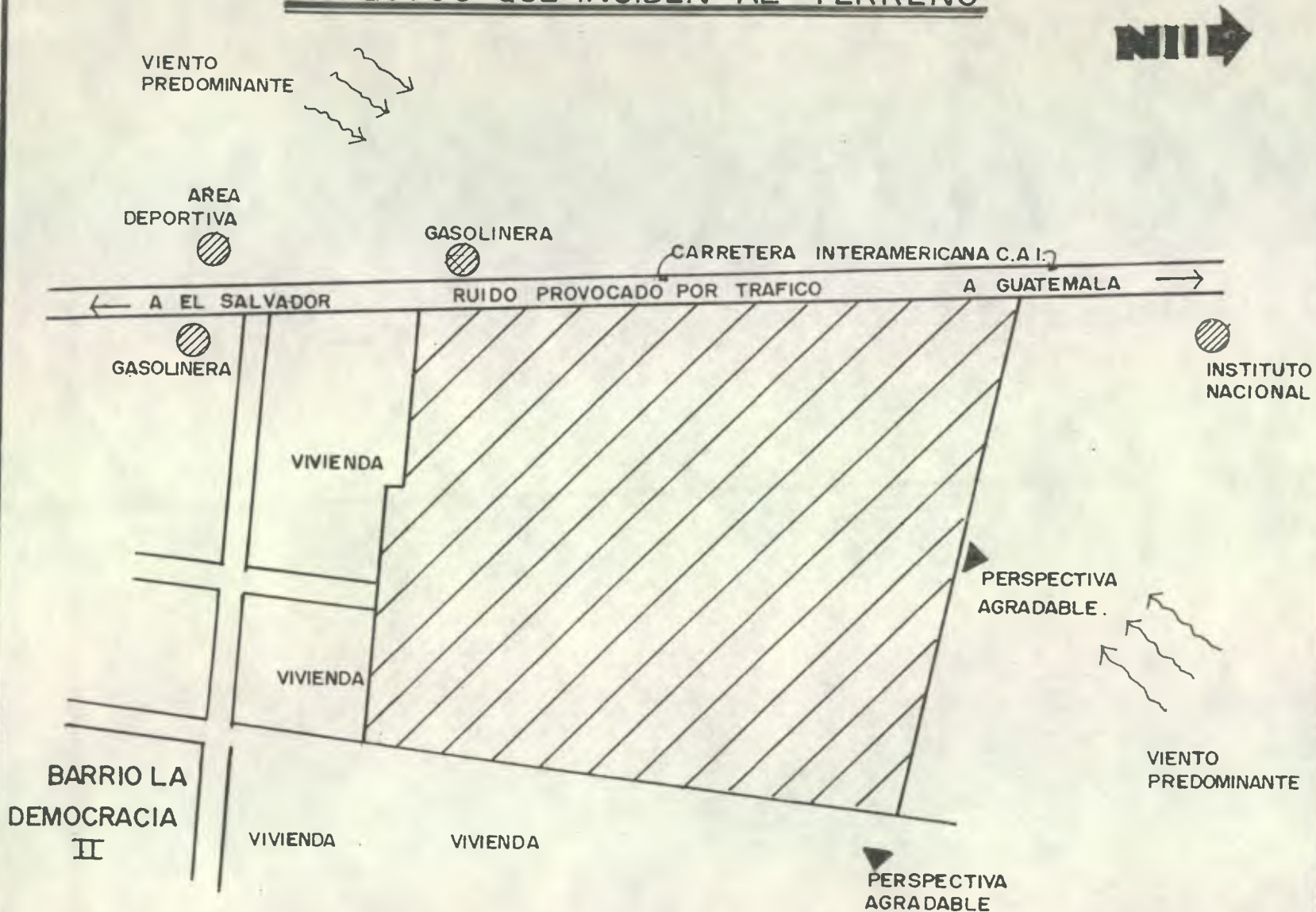
ASPECTO ESPACIAL

FACULTAD DE ARQUITECTURA...

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

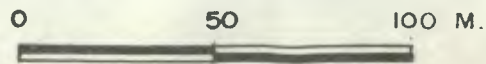
FUENTE: ELABORACION PROPIA

ASPECTOS QUE INCIDEN AL TERRENO

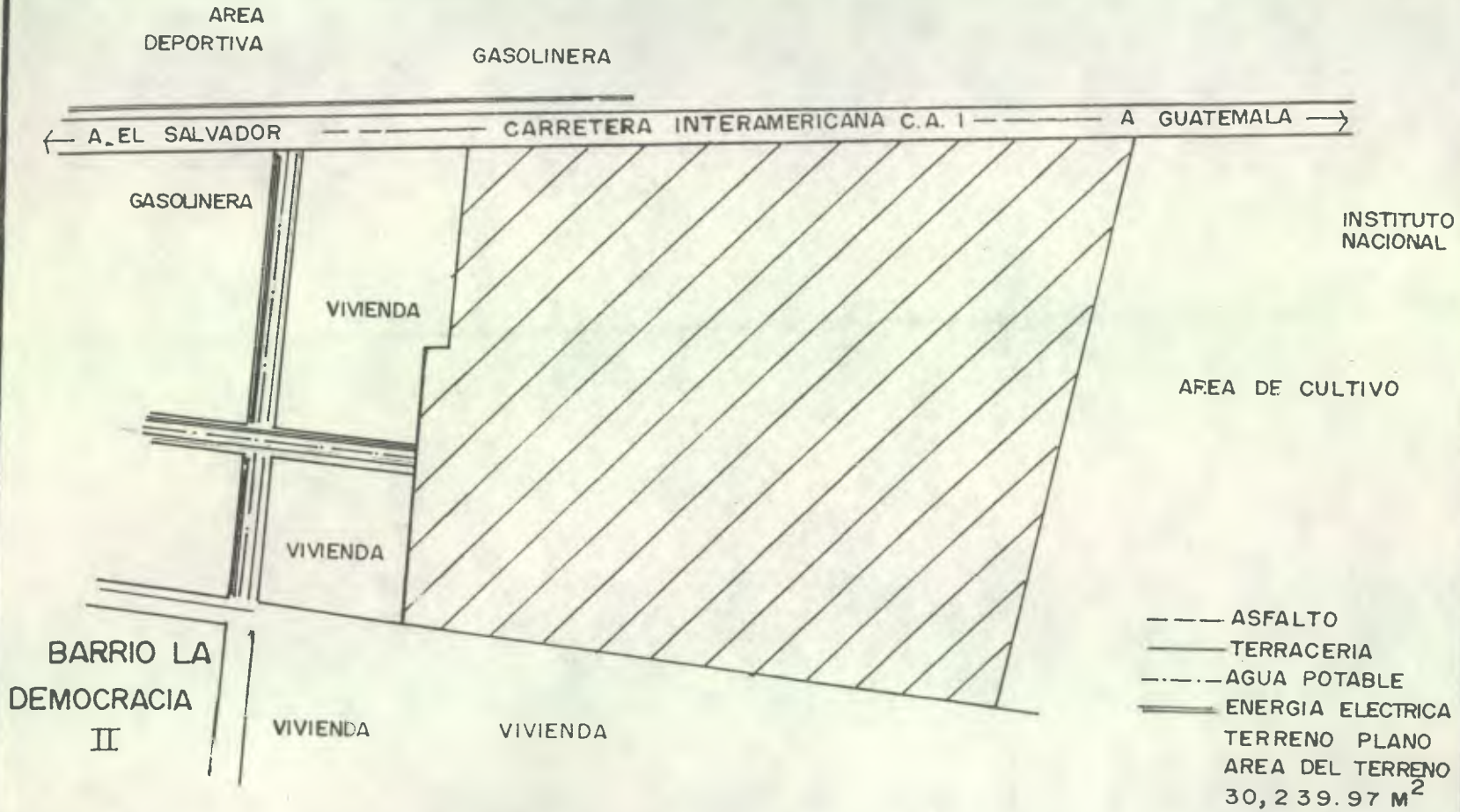
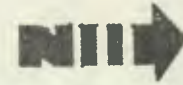


TEMA. 7.3.3	ASPECTO AMBIENTAL
FACULTAD DE ARQUITECTURA	

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA.	FUENTE: ELABORACION PROPIA
---	----------------------------



ASPECTOS QUE INCIDEN AL TERRENO

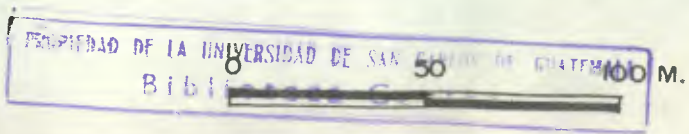


TEMA. 7.3.4 ASPECTO INFRAESTRUCTURA

FACULTAD DE ARQUITECTURA.....

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: ELABORACION PROPIA



7.4 Requerimientos del Diseño (Mercado y Terminal)

7.4.1 Espaciales

<u>REQUERIMIENTOS</u>	<u>OPCIONES</u>	<u>DECISIONES</u>
Acceso inmediato al conjunto comercial	<ul style="list-style-type: none"> - Ingresos adecuados - Caminamientos cortos - Comercios internos y externos 	<ul style="list-style-type: none"> - Ingresos adecuados - Caminamientos cortos
Facilidad de evacuación	<ul style="list-style-type: none"> - Salidas de emergencia - Areas libres (plazas) - Amplias entradas - Patios internos 	<ul style="list-style-type: none"> - Salidas de emergencia - Amplias entradas - Areas libres (plazas)
Organización y ordenamiento en las diferentes actividades	<ul style="list-style-type: none"> - Amplios pasillos - Señalización - Sectorización de áreas - Definición de circulaciones 	<ul style="list-style-type: none"> - Definición de circulaciones - Amplios pasillos - Sectorización de áreas
Servicios básicos inmediatos	<ul style="list-style-type: none"> - Centralizados - Con servicio fuera de horario - Señalización y accesos amplios 	<ul style="list-style-type: none"> - Centralizados - Señalización y accesos amplios - Servicio fuera de horario
El mobiliario y equipo debe responder a cada venta y actividad	<ul style="list-style-type: none"> - Tabiques plegables - Mostrador - Mesas - Equipo adecuado para cada necesidad 	<ul style="list-style-type: none"> - Equipo adecuado para cada necesidad

**MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
 ASUNCION MITA, JUTIAPA.**

**TEMA: 7.4
 REQUERIMIENTOS DEL DISEÑO**

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA.....

REQUERIMIENTOS

OPCIONES

DECISIONES

Facilidad de maniobras en las áreas destinadas a estacionamientos

- Señalización
- Espacios amplios
- Separación de actividades
- Recorridos cortos

- Separación de actividades
- Recorridos cortos

El área de servicio debe ser aislada al público interna y externamente

- Barreras vegetales
- Oculta del edificio
- Separación por tabiques y muros

- Separación de tabiques y muros

Facilitar la recolección y extracción de basura

- Incineración
- Lugar estratégico para el traslado

- Lugar estratégico para traslado

Protección de circulación vehicular

- Señalización
- Caminamientos con barrera protectora
- Pasarelas

- Señalización

Debe existir comunicación directa entre el parqueo e ingreso peatonal

- Junto a plaza
- Caminamientos

- Junto a la plaza

Facilitar el usuario local y visitantes el abordaje de los transportes

- Señalización
- Caminamientos pre-establecidos
- Paradas de abordaje

- Señalización
- Parada de abordaje

Organización del público que espera el transporte

- Sala general
- sala según empresa
- Sala según procedencia y/o destino

- Sala general

TEMA: 7.4

REQUERIMIENTOS DEL DISEÑO

FACULTAD DE ARQUITECTURA.

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: ELABORACION PROPIA

REQUERIMIENTOS

OPCIONES

DECISIONES

Areas de espera con fácil visualización del transporte

-
- Plazas techadas
- Ventanas bajas
- Circuito de televisión

- Plazas techadas
- Ventanas bajas

Control de buses desde oficinas de empresas

- Oficina junto al parqueo
- Oficina en sala de espera
- Garita de control

- Oficina junto al parqueo
- Garita de control

7.4.2 Ambientales

Areas interiores con soleamiento indirecto

- Ventanas en muros
- Ventanas altas
- Parte luces y voladizos en ventanas bajas

- Ventanas en muros
- Parte luces y voladizos en ventanas bajas

Materiales térmicos en muros para mantener confort

- Block
- Ladrillo
- Adobe
- Concreto

- Ladrillo
- Concreto

Materiales térmicos en techos

- Teja
- Losa de concreto
- Lámina de asbesto
- Lámina galvanizada

- Lámina de asbesto

Areas de circulación peatonal y parqueos con protección climática

- Voladizos
- Semicubiertos (pergolas)
- Cubiertas
- Arboles

- Arboles
- Voladizos

El edificio debe adaptarse al entorno ambiental

- Acabados de material
- Protección natural
- Vistas panorámicas
- Estructura liviana

- Acabado de material
- Estructura liviana
- Protección natural

No perturbar la tranquilidad del vecino

- Pantallas naturales
- Muros de protección

- Pantallas naturales

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

TEMA: 7.4

REQUERIMIENTOS DEL DISEÑO

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

REQUERIMIENTOS

OPCIONES

DECISIONES

Reducir la exposición al sol

- Orientación sobre ejes Norte-Sur
- Parteluces
- Vegetación
- Celosía

- Orientación sobre ejes Norte-Sur
- Vegetación
- Celosía

Evitar focos de contaminación (basura) en el medio ambiente

- Alejar los focos de contaminación
- Cerrar los depósitos de basura

- Cerrar los depósitos de basura
- Alejar los focos de contaminación

7.4.3 Constructivos

Aprovechar el terreno y conformación topográfica al máximo

- Edificio en un nivel
- Edificio de dos niveles
- Edificio en medios niveles

- Edificio en un nivel

Sistema constructivo rápido y económico

- Mixto
- Prefabricado
- Estructura de acero

- Mixto
- Estructura de acero

Estructura que permita la ampliación del edificio

- Estructura modular
- Losa de concreto, columnas
- Prefabricados

- Estructura modular

Las áreas de tráfico pesado deben tener materiales durables

- Piedra
- Asfalto
- Concreto
- Adoquín

- Piedra
- Adoquín

Construcción de muros con materiales retardantes caloríficos

- Ladrillo
- Block
- Concreto
- Planchas prefabricadas

- Ladrillo

Estructura resistente y segura

- Concreto reforzado
- Prefabricada
- Marcos de acero
- Estructura de madera

- Concreto reforzado
- Estructura de madera

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

TEMA: 7.4

REQUERIMIENTOS DEL DISEÑO

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

REQUERIMIENTOS

OPCIONES

DECISIONES

Construcción de techos con materiales resistentes, seguros y durables

- Losa de concreto
- Lámina de asbesto
- Teja
- Planchas prefabricadas

- Loza de concreto
- Lámina de asbesto

Los pisos deben tener facilidad de aseo y construcción

- Cemento líquido
- Torta de concreto
- Granito
- Lavables

- Torta de concreto

7.4.4 Económicos

Los materiales constructivos deben ser de fácil adquisición

- Adquiridos en el lugar
- Adquiridos fuera del lugar

- Adquiridos en el lugar

Aprovechamiento de los recursos humanos existentes

- Mano de obra local
- Mano de obra municipal
- Mano de obra fuera del lugar

- Mano de obra local
- Mano de obra municipal

TEMA : 7.4

REQUERIMIENTOS DEL DISEÑO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

FUENTE : FUENTE ELABORACION PROPIA.

8. EVALUACION DE LOS RESULTADOS

Los mercados deben funcionar en el lugar donde se originó o cercano al mismo, puesto que la experiencia y necesidad de los concurrentes (motivados por la costumbres, tradiciones, abastecimiento, intercambio, etc.) generan relaciones comerciales, dando respuesta a la demanda de productos por el consumidor.

Para el presente proyecto fue necesario analizar e investigar las características y requerimientos del actual mercado por lo que su diseño obedece a las demandas ofrecidas.

Mediante comparaciones con proyectos similares (proceso analógico), podemos evaluar de qué manera modificar el proyecto del mercado y terminal y el ambiente externo e interno que habrá de ofrecer.

Información que servirá para tomar una mayor decisión del proyecto, los centros de mercado que pueden servir para este breve análisis son los localizados en el entorno socio-económico, entre los que podemos mencionar el de Jutiapa (mercado y terminal), y el mercado de el Progreso, Jutiapa, haciendo una descripción de cada uno de ellos.

8.1 Mercado y terminal de Jutiapa

Se localiza en la zona central de la cabecera departamental, su diseño es abierto hacia el exterior e interior del mercado (venta de víveres, granos, jarcía, vegetales, frutas, sombreros, ropa, etc.).

Este mercado es un punto de comercialización dentro del departamento, a él asisten habitantes de municipios circunvecinos, su crecimiento ha sido tan extenso que las ventas se dan en la actualidad en las calles y en el estacionamiento de buses (el INFOM está realizando la planificación para este crecimiento) por lo que se denota cierto desorden en las actividades desarrolladas. El control de calidad de los productos, la inexistencia de áreas destinadas para carga y descarga de mercadería provocan problemas de tráfico vehicular y a los vecinos. Aún así, la actividad comercial se efectúa, lo cual provoca (especialmente los días de mercado) grandes giros de capital, brindando este servicio durante la semana, siendo los días de plaza los jueves y domingo.

Las áreas aledañas al mercado y terminal han ido desplazando al sector vivienda, funcionando la mayoría de las edificaciones como comercio. Los comercios que se localizan en la plaza o el

exterior del edificio son champas, debido a las condiciones climáticas de la región.

La terminal de buses también funciona deficientemente ya que por el crecimiento de la población y la demanda del transporte, se observa problema de maniobras de los transportes. El edificio cuenta con oficinas de transportes, ofreciendo el servicio de encomiendas, servicios sanitarios públicos, no existiendo áreas de espera, servicios de cafetería, lo que provoca una aglomeración de usuarios del transporte en el área de ascenso y descenso de pasajeros, así como ventas ambulantes que en determinado momento genera conflicto entre el piloto del transporte y el vendedor, por la falta de planificación, los transportes descargan la mercadería en el área de estacionamiento, lo que viene a producir una serie de maniobras por los otros vehículos para evitar accidentes hacia los comerciantes.

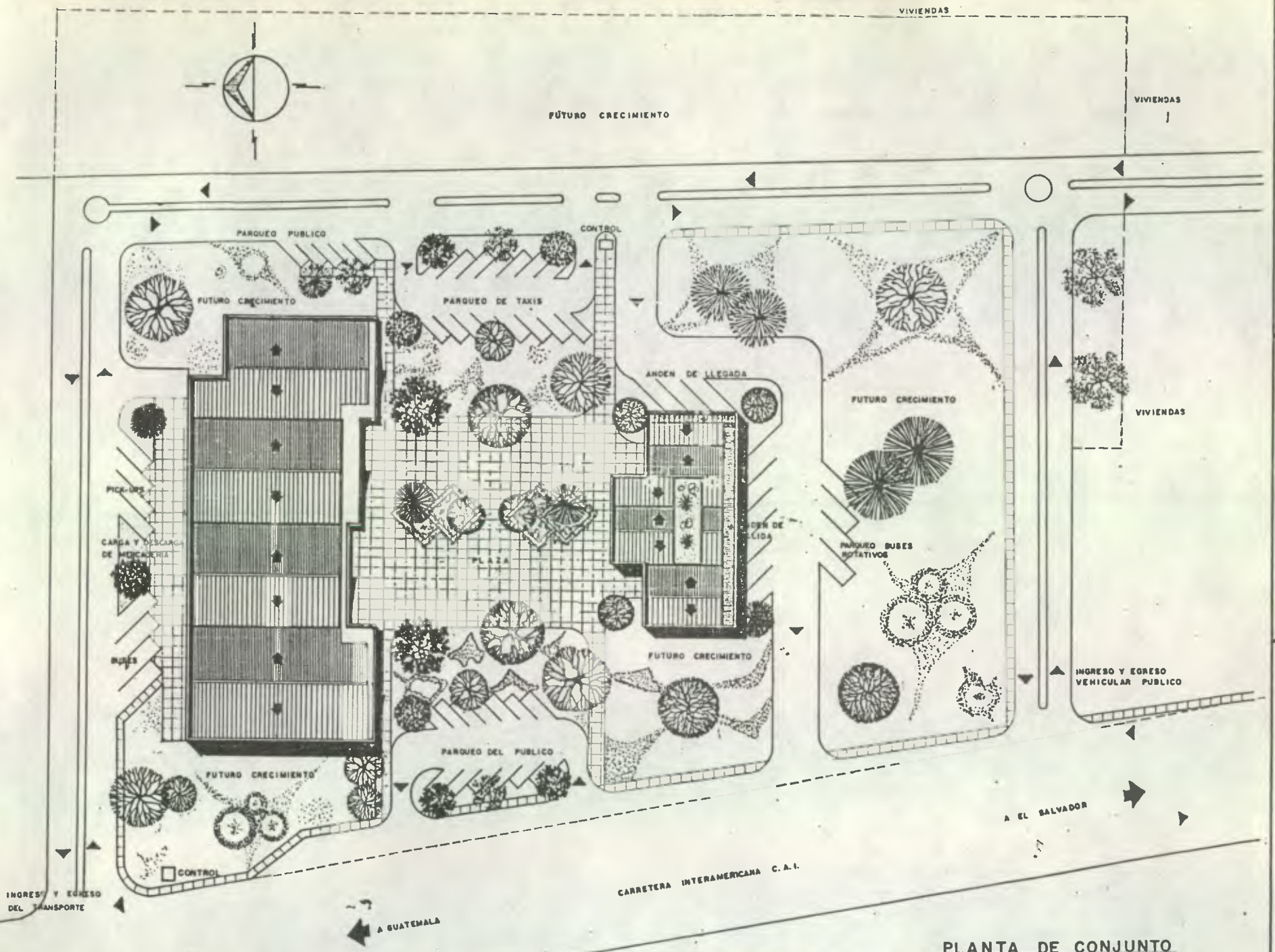
8.2 Mercado de El Progreso, Jutiapa

Este mercado se encuentra localizado dentro del sector central de la cabecera municipal, su diseño es cerrado hacia el exterior o sea que no posee locales comerciales hacia la calle, todo el intercambio se genera en el interior del edificio, brinda servicio a los pobladores del municipio y circunvecinos (municipios de Jalapa). Este sector está acreditado para comercio no sólo de artículos de uso primario sino también para artículos de diversa índole, este mercado no posee piso plaza descubierto, debido a las condiciones climáticas de la región oriental. Su día de plaza es el domingo, brindando servicio durante la semana.

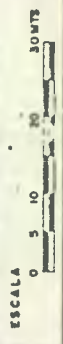
VIVIENDAS

VIVIENDAS

FUTURO CRECIMIENTO



PLANTA DE CONJUNTO
ANTI-PROYECTO



MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.....

PLANTA DE CONJUNTO

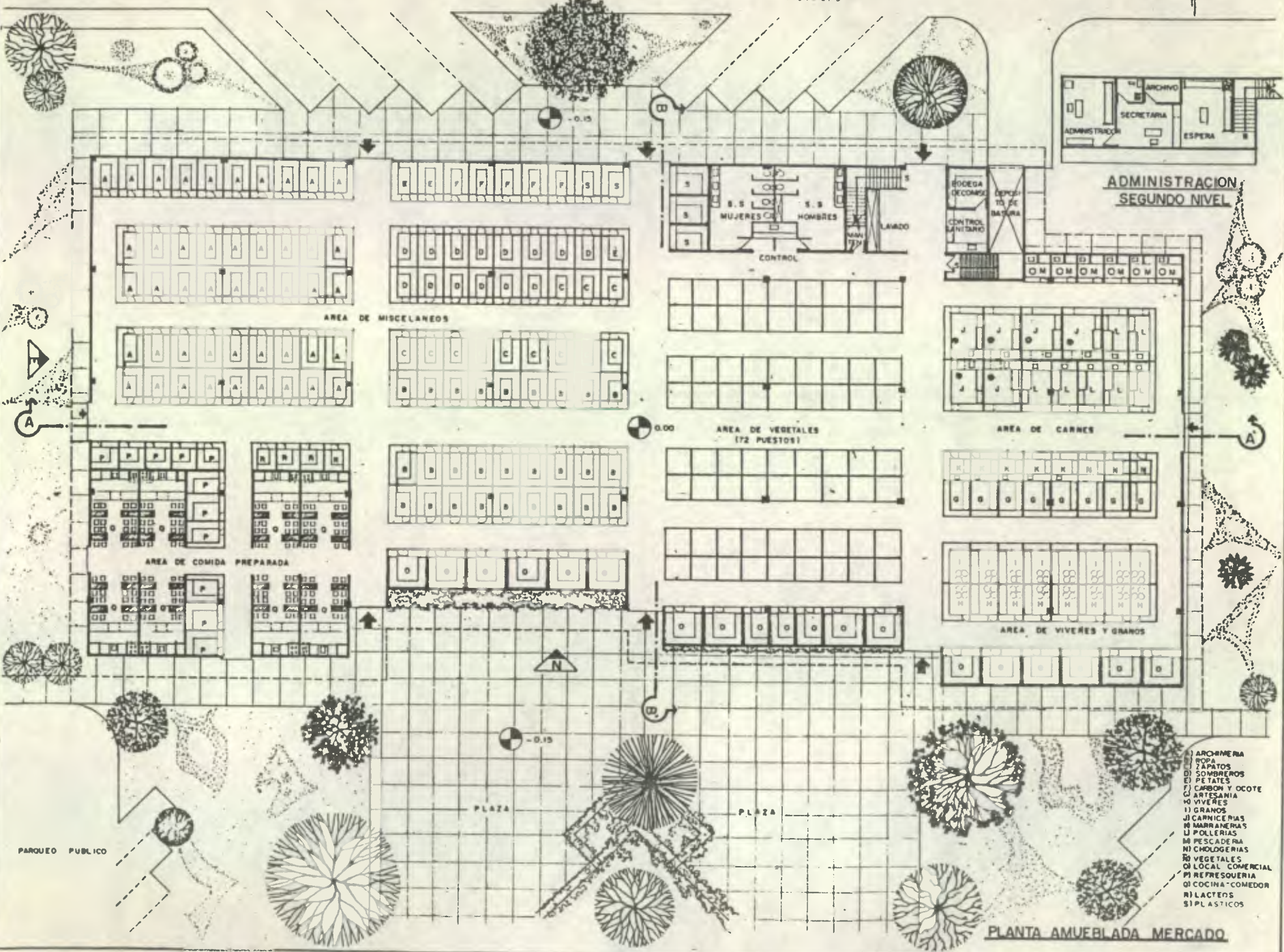
PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central



CARGA Y DESCARGA DE MERCADERIA

BUSES

PICK-UPS



ADMINISTRACION
SEGUNDO NIVEL

PLANTA AMUEBLADA
AN PROYECTO

ESCALA
0 1 2 3 4 5 10

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA...

- 1) ARCHONERA
- 2) PATOS
- 3) SOMBREROS
- 4) PETATES
- 5) CARBON Y OCOTE
- 6) ARTESANIA
- 7) VIVERES
- 8) GRANOS
- 9) CARNICERIAS
- 10) HERRAMIENTAS
- 11) POLLERIAS
- 12) PESCADERIA
- 13) CHOLOLERIAS
- 14) VEGETALES
- 15) LOCAL COMERCIAL
- 16) REPRESENTACION
- 17) COCINA-COMEDOR
- 18) LACTEOS
- 19) PLASTICOS

PLANTA AMUEBLADA MERCADO



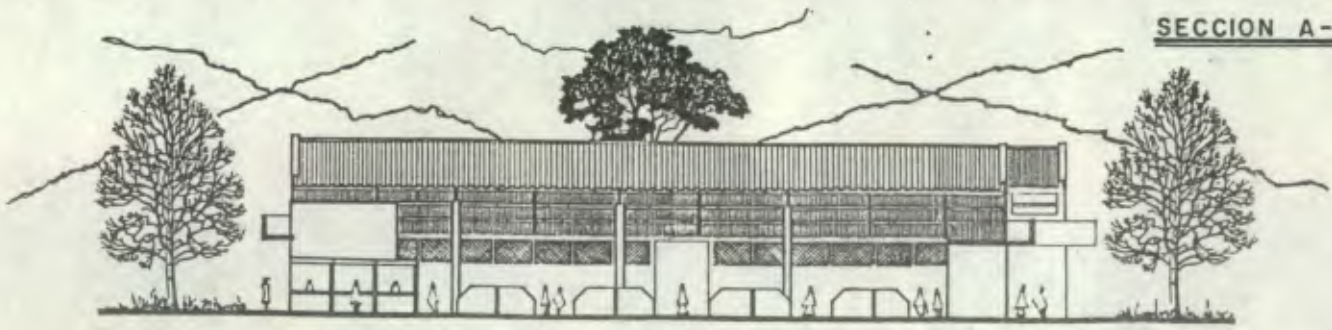
ELEVACION NORTE



ELEVACION ESTE



SECCION A - A'

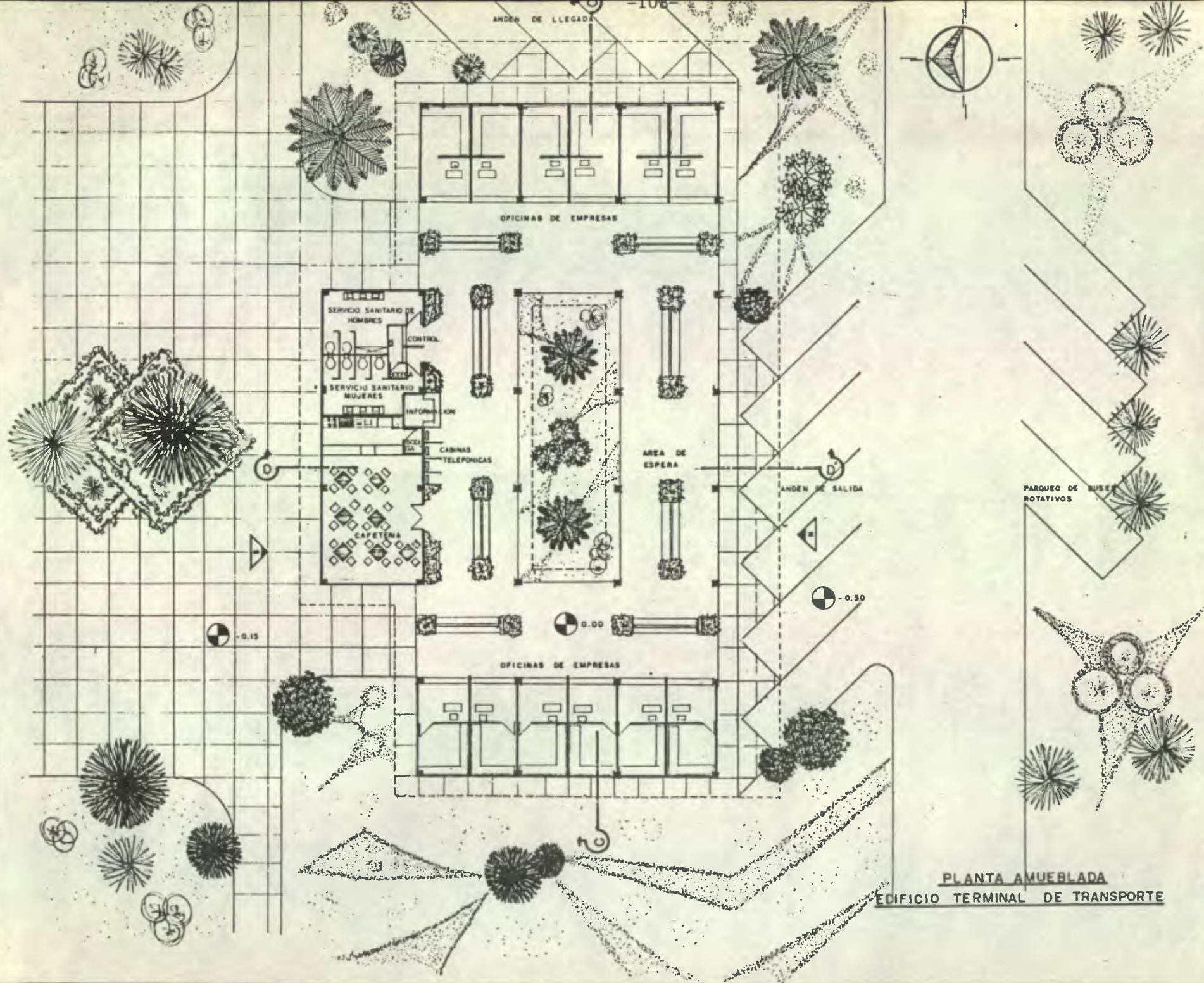


SECCION B - B'

ELEVACIONES Y SECCIONES.
ANTEPROYECTO



MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA...



ANDEN DE LLEGADA

OFICINAS DE EMPRESAS

SERVICIO SANITARIO DE HOMBRES

CONTROL

SERVICIO SANITARIO MUJERES

INFORMACION

CABINAS TELEFONICAS

AREA DE ESPERA

ANDEN DE SALIDA

-0.15

0.00

-0.30

OFICINAS DE EMPRESAS

PARQUEO DE BUSES ROTATIVOS

PLANTA AMUEBLADA

EDIFICIO TERMINAL DE TRANSPORTE

PLANTA AMUEBLADA
ANTEPROYECTO

ESCALA 0 1 2 3 4 5 10 METROS

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.



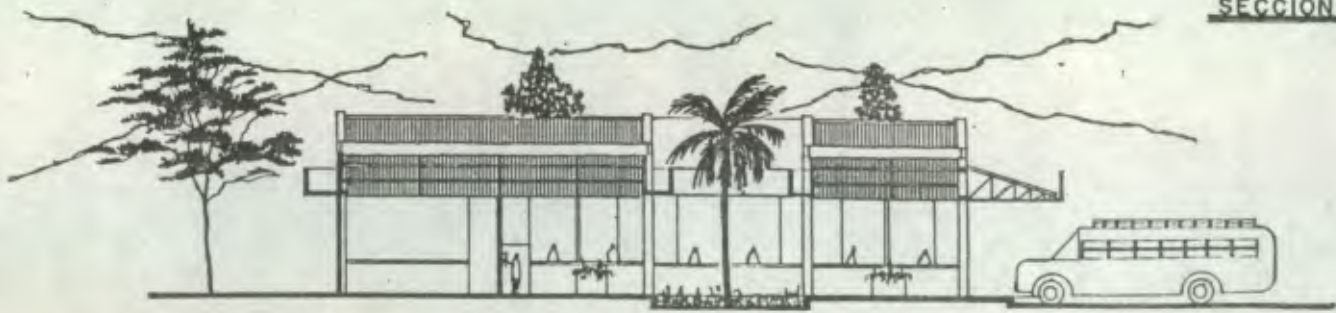
ELEVACION NORTE



ELEVACION SUR



SECCION C-C'

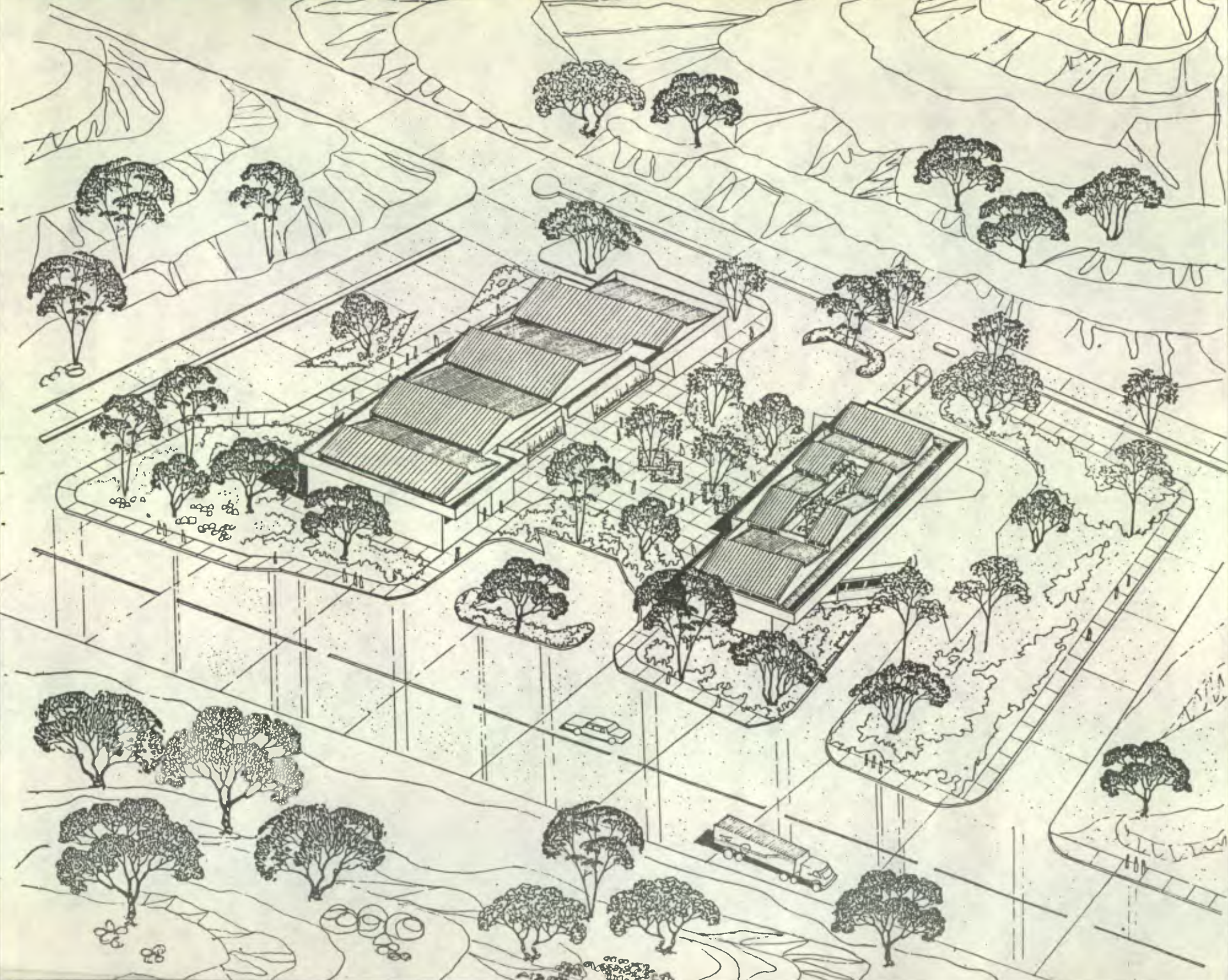


SECCION D-D'

ELEVACIONES Y SECCIONES
ANTEPROYECTO.

ESCALA 0 1 2 3 4 5
MONTES

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA...



MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

ANTE PROYECTO

PERSPECTIVA DE CONJUNTO

9. DESCRIPCION DEL PROYECTO

Las diferentes áreas que conforman el conjunto arquitectónico (administrativas, servicio, puestos fijos, piso plaza, parqueo de vehículos particulares, terminal de buses, etc.) se proponen con una orientación Norte-Sur, con edificios alargados hacia el Este y Oeste, para evitar al máximo la exposición al sol y mantener la renovación constante de aire y mayor iluminación. El acceso principal de los vehículos del transporte (buses y microbuses) se da sobre la carretera Interamericana (sector Norte) logrando que estos descarguen los productos en el mercado antes de ingresar al área de estacionamiento y terminal de buses, dejando el ingreso del público hacia el Sur (ingreso secundario) ya que en esta dirección se da de tal forma que pueda facilitar el ingreso peatonal al inmueble.

Los diferentes espacios que conforman los edificios están definidos por la función y forma de habitar del grupo social a que esta dirigido.

En el diseño del mercado se propone separar las diferentes áreas de ventas (secas, semi-húmedas, húmedas), evitando de esta manera inconvenientes y molestias entre los comerciantes y el producto de venta, en cuanto a la ubicación de los vendedores se plantea de tal forma que existan giros comerciales a través de anclas, las cuales pueden ser: carnes, verduras, víveres, granos, etc. ya que son artículos de primera necesidad y tienen más afluencia del consumidor y en lo que respecta a ropa, zapatos, sombreros, petates, etc. se plantean en el ingreso principal para lograr el objetivo que se pretende (mayor movimiento comercial para dichos puestos).

En cuanto al piso de plaza (techado), se optó por el mismo criterio anterior, además que para llegar a la misma tendrá que recorrer aquellos locales de comercio que tienen poca afluencia del público y el vendedor tendrá la oportunidad de exponer sus productos en forma libre. Se propone una pequeña plaza al aire libre ya que en la actualidad se da la venta de productos temporales (fruta, verduras, cebolla, etc.) que en determinado momento necesitan de un área para la venta de los mismos.

Para el dimensionamiento de cada uno de los locales y puestos del área de ventas se tomó como base la Gráfica No. 7.2.A la cual fue elaborada en base al levantamiento de puestos y necesidades actuales del mercado, para el acomodamiento de cada uno se utilizó la Gráfica No. 7.2.B definiéndonos la característica principal de cada puesto (humedad, control sanitario, control y lavado, preparado,

comestible, tipo de puesto), llegando finalmente a un acomodo lógico. Teniendo como base los elementos anteriores se obtuvo el número de metros cuadrados aproximados del terreno, necesario para el acomodo de cada uno de los vendedores por tipo de producto, llegando así a ubicar el número de comerciantes que existen actualmente en el mercado. En lo que se refiere a los servicios relacionados con la administración y mantenimiento, se propone un área para control sanitario, bodega de decomisos, lavado y preparado de vegetales, que ingresan a la venta con el fin de mantener higiene, calidad y saneamiento.

Se plantea un sector de desechos y basura, cercano a las áreas de verduras y frutas que es donde más se genera basura, se plantea una batería de baños (hombres y mujeres) con servicio al interior del edificio, con su área para el encargado del mismo. Se plantea un área de descarga para camiones y pick-ups, asimismo, para personas que vienen a comercializar en vehículos, cercano al piso de plaza descubierto donde se darán las ventas temporales.

Terminal de Transporte

Se proponen dos áreas: Servicios del transporte, servicios complementarios.

El servicio de transporte cuenta con una sala de espera para 100 personas (determinada de acuerdo al análisis y pronóstico), la cual se comunica directamente con el andén de abordaje y descenso de buses, la sala cuenta con mobiliario de descanso. El pasajero ingresa al vestíbulo general en donde se localizan cuatro cabinas telefónicas, área de espera general donde permanecerán corto tiempo permitiéndoles hacer uso de los servicios sanitarios y cafetería.

Se ha contemplado un área para 12 oficinas de empresas, dejando previsto un área para futuro crecimiento de las mismas, con área destinada para encomiendas y control de buses.

Los buses que van llegando al edificio estacionan en el andén de descenso que tiene forma dentada con ángulo de 45° protegido con un voladizo, el cual cubre la circulación peatonal del usuario, el andén tiene una capacidad para 5 buses y áreas previstas para futuro crecimiento, el andén de salida tiene las mismas características del anterior, sólo que en este el usuario aborda el bus de salida con capacidad de 4 buses, el andén de buses intermunicipales se localiza en la parte posterior del andén de llegada y salida, ya que este bus por prestar un servicio rotativo tiene que permanecer más tiempo en el andén hasta lograr un número considerado de pasajeros. Se considera para 5 buses con área prevista para futura ampliación.

El parqueo público tiene capacidad para 14 vehículos y se encuentra centralizado entre la terminal y el mercado, su ubicación responde al ingreso inmediato a las áreas de comercio y de transporte, el estacionamiento de taxis tiene una capacidad de 20 vehículos, ubicados en la plaza central para mayor comodidad del usuario, cuenta con oficinas de transporte.

Servicios complementarios: cuenta, con cabina de información, la cual se ubica en el edificio y enfrente del ingreso del público, tiene el propósito de orientar e informar al público en general. Se ha dispuesto una batería de servicios sanitarios ubicados para facilidad de acceso desde la circulación peatonal interna del edificio. El servicio de restaurante se encuentra ubicado de tal manera que preste servicio al usuario del transporte y público en general con ingreso del interior y exterior del edificio a través de la plaza o estacionamiento público, tiene una capacidad para 25 personas, cuenta con barra y cocina.

SISTEMA CONSTRUCTIVO

9.1 Sistema portante de cargas

Se proponen elementos con el 25% de pendiente (armadura joist y costanera tipo U), los cuales tendrán un sistema simplemente apoyado (semi empotrado), sobre columnas de concreto con zapatas aisladas, el amarre horizontal de la estructura se logra sobre mensulas cuando el nivel de la estructura es menor que el alto de la columna. Para los muros se usará cimentación corrida con columnas de amarre de concreto.

Cubiertas

La cubierta propuesta para el edificio del mercado y terminal será de estructura metálica (joist) y lámina de asbesto cemento tipo ondalita, modulado para aprovechar las longitudes de las láminas, el techo presta un juego de niveles que permite iluminación, ventilación, teniendo características de durabilidad, seguridad, decorativa y permiten grandes luces.

Pisos

El piso exterior o caminamientos peatonales son de torta de concreto para áreas de venta en el mercado, torta de concreto alisada, con pendientes del 1.5% para facilitar el lavado para el edificio de la terminal, ladrillo de cemento líquido para calles y avenidas se propone adoquín.

Acabados

Los muros exteriores son repellados, cernidos y pintados de color blanco hueso y las cenefas blanqueadas, los muros interiores de manpostería, repellados y cernidos, pintados del mismo color en los servicios sanitarios se propone usar azulejos.

Para las áreas de ventas (carnicerías, comedores) también se requerirá de este acabado, con el cuidado de no dejar sisas expuestas para la protección contra plagas (cucarachas, insectos, etc.).

Jardinización

Todo el exterior de los edificios se proyectó para jardinizarlos, en el caso del edificio de la terminal se dispuso jardinizar en el área de circulación peatonal interior de tal manera que se propicie un mejor ambiente.

Accesos vehiculares y peatonales

Los accesos vehiculares se efectúan desde la carretera Interamericana CA1, ingresando a las calles proyectadas, con dos vías de 6.00 mts de ancho cada sentido, llegando finalmente a su destino (carga y descarga de mercadería, parqueo de taxis, andenes de llegada y salida, depósito de basura) los carros particulares ingresan directamente por la CA1 por medio de un carril de seguridad, este ingreso permite que los turistas que ingresan o retornan a El Salvador puedan ingresar al área comercial en una forma más inmediata y directa. El acceso peatonal se efectúa a través de aceras perimetrales hasta llegar finalmente a la plaza de ingreso principal.

ANTEPRESUPUESTO POR RENGLONES

OBRA MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE.

LUGAR ASUNCION MITA, DEPTO JUTIAPA

FECHA NOVIEMBRE 1986

No	RENGLONES	CANTIDAD	UNIDAD	PRECIO UNITARIO	TOTAL
1	TRABAJOS PRELIMINARES				
1.1	LIMPIEZA	27,612.50	M2	0.20	5,522.50
1.2	TRAZO	2,352.00	M.L	0.48	1,129.00
1.3	INSTALACIONES PROVISIONALES	44	M2	27.57	1,213.08
2	CIMENTACION				
2.1	CIMIENTO CORRIDO DE PIEDRA	1,147.00	M.L	16.40	18,810.80
2.2	SOLERA DE RIGIDEZ	1,221.00	M.L	12.60	15,384.60
2.3	ZAPATAS	76.00	U	36.13	2,745.88
3	COLUMNAS PRINCIPALES	464.00	M.L	25.22	11,702.08
4	LEVANTADO				
4.1	MUROS DE MAMPOSTERIA	3,727.00	M2	20.10	74,912.70
5	CUBIERTAS				
5.1	ESTRUCTURA METALICA + CANAL	1	GLOBAL	60,418.40	60,418.40
5.2	CUBIERTA DE ASBESTO	1	GLOBAL	76,786.28	76,786.28
6	ACABADOS				
6.1	REPELLO + CERNIDO Y PINTURA	6,338.00	M2	5.15	32,640.70
7	PISO INTERIOR	3,121.00	M2	14.00	43,694.00
8	PISO EXTERIOR	2,007.00	M2	13.00	26,091.00
9	CEÑEFA	300.00	M.L	42.00	12,600.00
10	VENTANERIA	213.00	M2	55.00	11,715.00
11	PUERTAS				
11.1	MADERA	1	GLOBAL	6,553.00	6,553.00
11.2	HIERRO	1	GLOBAL	11,543.00	11,543.00
12	INSTALACIONES				
12.1	ELECTRICA	1	GLOBAL	11,250.00	11,250.00
12.2	HIDRAULICA	1	GLOBAL	4,780.00	4,780.00
13	ARTEFACTOS SANITARIOS	1	GLOBAL	14,000.00	14,000.00
14	INSTALACION DE DRENAJES	1	GLOBAL	11,350.00	11,350.00
15	URBANIZACION EXTERIOR				
15.1	PARQUEO Y CIRCULACION VEHICULAR	8,428.00	M2	14.50	122,216.00
15.2	JARDINIZACION	8,279.00	M2	5.00	41,395.00
16	BORDILLO	1,174.00	M.L	2.60	4,612.00
17	LOGOTIPO	2	GLOBAL	590.00	590.00
	COSTO DIRECTO				623,662.02
	COSTO INDIRECTO				59,545.00
	SUB TOTAL				683,207.02
	COSTO DEL TERRENO	30,000.00	M2	5.00	150,000.00
	COSTO TOTAL DEL PROYECTO				833,207.02

FECHA DE ELABORACION DEL ANTEPRESUPUESTO
 IMPREVISTOS POR RENGLON = 5%

NOVIEMBRE 1986

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
 ASUNCION MITA, JUTIAPA

TEMA:
 ANTEPRESUPUESTO

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ASPECTO FINANCIERO

10. ASPECTOS FINANCIEROS

10.1 Fuentes de Financiamiento

Como se mencionó en el punto cuarto, el proyecto puede ser financiado por el Gobierno - Central y/o la Municipalidad de Asunción Mita en base a financiamientos a través de préstamos de ins- tituciones privados o ayuda internacional.

a) Gobierno Central

La Municipalidad de Asunción Mita tiene una capacidad de financiamiento con el INFOM a una tasa de interés del 4.85%, por ser de segunda categoría.

Capacidad de Crédito Municipal

<u>Plazo en Años</u>	<u>Monto</u>
6	76,800
8	95,200
10	111,200
12	125,400

Como el proyecto tiene un costo de Q 833,207.02, no puede ser financiado totalmente por esta - institución, sin embargo se puede solicitar la ampliación de la línea de financiamiento 1/. De es- ta manera se lograría el financiamiento total del proyecto, ya que como se observa en el Gráfico - 10.4, el proyecto tiene una utilidad del 86.18%. Por lo tanto, es autofinanciable desde el primer año de su funcionamiento.

b) Municipalidad

Su obtención de ifnanciamiento pueden ser a) Donaciones; otorgadas por instituciones privadas o de ayuda internacional (BID, AID); b) Con fondos propios por concepto de arrendamiento de locales del actual mercado e ingresos percibidos por el transporte.

1/ Departamento de Créditos, INFOM, 5o. nivel.

INGRESOS BRUTOS DEL MERCADO

No.	TIPO DE PUESTOS	UNIDAD	Q/MES	MONTO MENSUAL	MONTO ANUAL
1	AREA DE CARNES				
1.1	CARNICERIAS	6	36 00	216.00	2,592.00
1.2	POLLERIAS	6	25 00	150.00	1,800.00
1.3	MARRANERIAS	4	20.00	80.00	960.00
1.4	PESCADERIA Y CHOLOJERIAS	9	12. 00	108.00	1,296.00
2	AREA DE COMIDAS				
2.1	COCINA - COMEDOR	8	60.00	480.00	5,760.00
2.2	COMIDA Y REFRESQUERIA	17	20.00	340.00	4,080.00
3	AREA DE VIVERES Y GRANOS				
3.1	AREA DE VIVERES	6	25.00	150.00	1,800.00
3.2	AREA DE GRANOS	13	20.00	260.00	3,120.00
4	AREA DE MISCELANEOS				
4.1	LOCAL COMERCIAL	16	27.00	432.00	5,184.00
4.2	MERCADERIA EN GENERAL	97	20.00	1,940.00	23,280.00
5	AREA DE VEGETALES				
5.1	VERDURAS Y FRUTAS (0.10M ² /DIA)	63	7.50	472.50	5,670.00
6	AREA DE LACTEOS				
6	AREA DE LACTEOS	7	12.00	84.00	1,008.00
7	SERVICIOS SANITARIOS				
7	SERVICIOS SANITARIOS	1	40.00	40.00	480.00
8	MERCADERIA EN PICK-UPS				
8	MERCADERIA EN PICK-UPS	8 /DIA	1.50	360.00	4,320.00
9	DESCARGA DE MERCADERIA				
9	DESCARGA DE MERCADERIA	5 /DIA	0.50	75.00	900.00
	TOTAL			5,187.50	62,250

FUENTE: ELABORACION PROPIA.

TEMA:

FACTIBILIDAD ECONOMICA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

FUENTE: ELABORACION PROPIA.

INGRESOS BRUTOS DEL TRANSPORTE

N ^o	INGRESO DE TRANSITO	UNIDAD	Q/DIA	MONTO MENSUAL	MONTO ANUAL
1	BUSES EXTRAURBANOS	68	0.35	714	8,568.00
2	TAXIS Y MICROBUSES	39	0.40	408	5,616.00
3	PARQUEO PUBLICO	50	0.25	375	4,500.00
N ^o	INGRESO DEL EDIFICIO	UNIDAD	Q/MES	MONTO MENSUAL	MONTO ANUAL
1	OFICINA DE TRANSPORTE	12	80	960	11,520.00
2	CAFETERIA	1	150	150	1,800.00
3	ARRENDAMIENTO DE BAÑOS	1	30	30	360.00
TOTAL					Q 32,364.00

GASTOS A DESEMBOLSAR

MERCADO			TERMINAL		
N ^o	SUELDO	MONTO	N ^o	SUELDO	MONTO
1	1 ADMINISTRADOR (Q 150/MES)	1,800.00		1 CONSERJE (125/MES)	1,500.00
2	1 CONSERJE (125/MES)	1,500.00		1 COBRADOR (125/MES)	1,500.00
3	1 GUARDIAN (125/MES)	1,500.00		MANTENIMIENTO	1,200.00
4	1 COBRADOR (Q 125/MES)	1,500.00			
5	MANTENIMIENTO	2,000.00			
TOTAL		Q 8,300.00	TOTAL		Q 4,200.00

**MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA**

TEMA:

FACTIBILIDAD ECONOMICA

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESTUDIO DE FINANCIAMIENTO

RATIOS DE UTILIDAD Y RETORNABILIDAD

DE CAPITAL

PERIODO AÑOS	INGRESOS BRUTOS (Q)	GASTOS ADMINISTRACION (Q)	COSTOS MANTENIMIENTO (Q)	INGRESOS NETOS (Q)	UTILIDAD PORCENTUAL	AMORTIZACION 4.85 %	DEUDA CAPITAL (Q)	SALDO A FIN DE AÑO (Q)
1990 1991	94,614.00	9,300.00	3,200.00	82,114.00	86.78%	40,410.54	41,660.35	791,546.67
1991 1992	94,614.00	9,300.00	3,200.00	82,114.00	86.78%	38,390.01	41,660.35	749,886.32
1992 1993	94,614.00	9,300.00	3,200.00	82,114.00	86.78%	36,369.49	41,660.35	708,225.97
1993 1994	94,614.00	9,300.00	3,200.00	82,114.00	86.78%	34,348.96	41,660.35	666,565.62
1994 1995	94,614.00	9,300.00	3,200.00	82,114.00	86.78%	32,328.43	41,660.35	624,905.27
1995 1996	102,183.12	10,044.00	3,456.00	88,683.12	86.78%	30,307.91	41,660.35	583,244.92
1996 1997	102,183.12	10,044.00	3,456.00	88,683.12	86.78%	28,287.38	41,660.35	541,584.57
1997 1998	102,183.12	10,044.00	3,456.00	88,683.12	86.78%	26,266.85	41,660.35	499,924.22
1998 1999	102,183.12	10,044.00	3,456.00	88,683.12	86.78%	24,246.33	41,660.35	458,263.87
1999 2000	102,183.12	10,044.00	3,456.00	88,683.12	86.78%	22,225.80	41,660.35	416,603.52
2000 2001	109,335.94	10,747.08	3,697.52	94,890.94	86.78%	20,205.27	41,660.35	374,943.17
2001 2002	109,335.94	10,747.08	3,697.52	94,890.94	86.78%	18,184.74	41,660.35	333,282.82
2002 2003	109,335.94	10,747.08	3,697.52	94,890.94	86.78%	16,164.22	41,660.35	291,622.47
2003 2004	109,335.94	10,747.08	3,697.52	94,890.94	86.78%	14,143.69	41,660.35	249,962.12
2004 2005	109,335.94	10,747.08	3,697.52	94,890.94	86.78%	12,123.16	41,660.35	208,301.77
2005 2006	115,896.10	11,391.90	3,919.79	100,584.40	86.78%	10,102.63	41,660.35	166,641.42
2006 2007	115,896.10	11,391.90	3,919.79	100,584.40	86.78%	8,082.11	41,660.35	124,981.07
2007 2008	115,896.10	11,391.90	3,919.79	100,584.40	86.78%	6,061.58	41,660.35	83,320.72
2008 2009	115,896.10	11,391.90	3,919.79	100,584.40	86.78%	4,041.05	41,660.35	41,660.35
2009 2010	115,896.10	11,391.90	3,919.79	100,584.40	86.78%	2,020.52	41,660.35	CANCELADO.

TEMA:

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA

FACTIBILIDAD ECONOMICA

FAJULTAD DE ARQUITECTURA.

FUENTE: DEPARTAMENTO DE CREDITOS INFOM.

CONCLUSIONES Y
RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES GENERALES

CAPITULO 2

1. Dentro del área del Municipio de Asunción Mita se marca con claridad el área urbana, localizándose en ésta, las mejores condiciones de vida (equipamiento social, servicios e infraestructura) mientras que en el área rural se manifiesta en forma incipiente.
2. Siendo la población total del municipio de 33,504 habitantes, el 71.14% viven en el área rural, el 50.64% está comprendida por el sexo femenino, el 61% alfabetos, el 98.4% pertenecen a la raza ladina y la (PEA) población económica activa está constituida en un 68.43%, dedicándose esta población a la agricultura, ganadería e industria.
3. El 75% de las viviendas del área urbana cuentan con el servicio de evacuación de aguas servidas, el 25% a flor de tierra y pozos ciegos, el 76% cuentan con el servicio de alumbrado y el 27.4% no lo poseen, el 80.7% están conectadas a la red de agua potable y el 19.3% se abastecen por medio de chorros públicos, no existiendo un sistema de purificación siendo su fuente de abastecimiento (el nacimiento La Begona), lo que da como resultado deficiencia dentro del casco urbano.

CAPITULO 3

4. La agricultura y la ganadería son actividades que se combinan y complementan en el municipio - con el objeto de diversificar la producción, el alto grado de dependencia que existe al régimen de lluvias, siendo sus productos básicos el maíz, frijol, tomate, la leche y sus derivados, así como la cebolla, arroz, maní, se destinan exclusivamente a la exportación, el 77.5% de sus artículos de consumo vienen de la región y la ciudad capital, mientras que el 22.5% proviene del Municipio.
5. PROLAC juega un papel importante en la comercialización de la leche que se produce en el municipio y consecuentemente ha estimulado el desarrollo ganadero de la región.
6. Asunción Mita es poseedora de un gran potencial de desarrollo comercial y urbano, de acuerdo a su estratégica ubicación dentro de la región Suroriente, puesto que ésta la ha convertido en un punto intermedio entre la frontera de El Salvador y la Ciudad Capital, lo que genera una relación comercial internacional con ese país.

CAPITULO 4

7. El actual mercado y área de estacionamiento (terminal) son provocadores de contaminación ambiental, conflicto vial, inseguridad peatonal, dañando el contorno urbano físicamente y espacialmente.
8. De acuerdo a las características planteadas, la falta de mayor área para desarrollarse el actual mercado dentro del área urbana dificulta a los compradores trasladarse de un punto a otro lo que afecta al agropecuario por el lento intercambio de sus productos creando estos a la vez - asinamiento de personas, inseguridad peatonal y mal uso del suelo urbano.

CAPITULO 5

9. Los vehículos particulares, taxis y ruleteros que continuamente viajan a las aldeas y municipios vecinos se movilizan principalmente dentro del área urbana por la avenida principal y calles aledañas al área de influencia haciendo paradas en cada esquina, lo que provoca conflictos internos e inseguridad para el peatón.
10. El actual estacionamiento asignado por la municipalidad (terminal) no brinda ninguna comodidad ni facilidad para el mejor desenvolvimiento de las actividades inherentes al servicio de transporte, no existiendo áreas de resguardo para el usuario, así también para satisfacer sus necesidades físicas como alimentos, servicios sanitarios y ordenamiento de los buses.
11. Las vías de comunicación vehicular terrestre, que constituye el medio de comunicación utilizado por los pobladores del municipio poseen una mala atención y mantenimiento, especialmente - las que conducen al área rural, las cuales además de ser de terracería se encuentran en mal estado, especialmente en el período de invierno, haciendo difícil la circulación de transporte colectivo y la de vehículos en general.

CAPITULO 6

12. El crecimiento urbano de la ciudad tiene tendencia hacia el norte, donde se está densificando el barrio La Democracia II y la nueva lotificación que consta de 180 lotes.
13. Dentro del área urbana se localiza el área de influencia, encontrándose unificadas las instituciones municipales, servicios de equipamiento y comercios, siendo concurrido por los pobladores para satisfacer sus necesidades jurídicas y de consumo.

CAPITULO VII

14. El proyecto del mercado y terminal es autofinanciable.
15. El costo del proyecto no permite su rápida construcción por lo que la municipalidad deberá solicitar préstamo al INFOM o donaciones a bancos internacionales, BID, AID.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a las autoridades Municipales desarrollar un estudio para la creación de un Departamento de Planificación y Control de la Construcción, para que el uso del suelo urbano sea razonable.
2. Regular de inmediato el crecimiento urbano de Asunción Mita, especialmente en el área Norte donde su tendencia de crecimiento está orientado en un futuro próximo, de tal manera que cause la menor cantidad de inconvenientes ya planteados en este análisis a los pobladores que en determinado momento habitarán este sector.
3. Que las autoridades correspondientes pongan en práctica la construcción del nuevo mercado y terminal de transporte, haciendo realidad el proyecto a través de este análisis y de la solución a sus problemas existentes dentro del núcleo urbano como lo es Asunción Mita.
4. Lograr una mejor atención a las necesidades de la población en cuanto a equipamiento y servicios comunales se refiere especialmente en el área rural del Municipio que se encuentra desatendida.
5. Que las autoridades Municipales asignen un terreno fuera del casco urbano para que la basura como foco de contaminación creada por las viviendas y por el mercado, puedan ser eliminadas e incluso aprovechadas mediante la construcción de aboneras, las cuales proveen los insumos que podrán ser utilizados en las tierras aptas para el cultivo sin la necesidad de recurrir a la importación de abonos químicos.
6. Para la construcción del mercado Municipal, deberán elaborarse los planos de construcción conjuntamente con la información necesaria como programas de trabajo, presupuestos, especificaciones, etc.
7. Que el INFOM analice detalladamente el estudio presentado y agilice el trámite del préstamo para la construcción del proyecto citado.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

1. Alvarado Gaitán, Jorge. Centro de Transferencia de Buses Extraurbanos, San Cristóbal, Totonicapán. Tesis Facultad de Arquitectura, USAC. 1985.
2. Barrios Anleu, Julio. Mercado y Terminal de Buses Minerva de Quetzaltenango. Tesis Facultad de Arquitectura, USAC. 1986.
3. Búcaro Méndez, Hermán. Mercado Municipal de Río Hondo, Zacapa. Tesis Facultad de Arquitectura, USAC. 1986
4. Coscia, Adolfo. Comercialización de Productos Agropecuarios. Primera Edición 1978. Editorial Sur. Buenos Aires.
5. Del Cid Dubón, José María. El Mercado de Consumo. Tesis Facultad de Economía, USAC. 1977.
6. Gall, Francis. Recolección Crítica. Guatemala, Datos Segunda Edición. Diccionario Geográfico Nacional.
7. García Micastro, Yolanda. Desarrollo del Transporte Terrestre en Guatemala. Seminario, Facultad de Economía, USAC. 1968.
8. Harnecker, Marta. Los Conceptos Elementales del Materialismo Histórico. México, D.F. Editorial Siglo Veintiuno, Editores, S.A.
9. Instituto Geográfico Militar. Atlas Geográfico Nacional. Guatemala, C.A.
10. Morales, Silvia. Mercado Municipal Chiché, Quiché. Tesis Facultad de Arquitectura, USAC. 1983.
11. Municipalidad de Guatemala. Plan Maestro de Transporte de la Ciudad de Guatemala y su Area Metropolitana. Informe Final, Dirección de Planificación de Guatemala, Tomo III.
12. Oliva, Julio. Diseño Climático para Edificaciones en la Zona Oriental del País. Tesis Facultad de Arquitectura, USAC. 1982.

13. ONU. El Clima y el Diseño de Casas, Diseño de Viviendas Económicas, Servicios de la Comunidad. ONU, New York, 1973. Centro de Investigaciones de Ingeniería, USAC. 1982.
14. Osberto Méndez, Juan. El Sector Agrícola y Posibilidades de Desarrollo del Municipio de Asunción Mita. Tesis Tomo 4. Facultad de Economía, USAC. 1979.
15. Owen, Wilfredo. La Planificación del Transporte para los Países en Desarrollo. Editorial Troquil, Buenos Aires. 1964.
16. Perera, Jaime. El Mercado Moderno y el Mercado Guatemalteco. Seminario, Facultad de Economía, USAC. 1964.
17. Secretaría General del Consejo Nacional de Planificación Económica, República de Guatemala. Plan Nacional de Desarrollo 1984-1986. Sector Transporte, Guatemala 1983.
18. Sosa, Eduardo. Mercado de Mayoreo para la Ciudad de Guatemala. Facultad de Arquitectura, USAC. 1973.
19. Vásquez Santizo, Rolando. Comercio y Comercialización de la Producción Agropecuaria del Municipio de Asunción Mita. Tesis Tomo 9, Facultad de Economía, USAC. 1979.
20. Vellalbi Gual, Pedro. Política del Comercio y de los Transportes. Editorial Juventud, Barcelona. 1974.
21. Vidal, Augusto. Diccionario de Economía Política. Primera Edición, 1975, Barcelona, Editorial Grijalbo.
22. Videz, Armando. Análisis y Control de Costos en Ingeniería. Editorial Piedra Santa, Tomo I y II. Guatemala. 1980.
23. Zea Sandoval, Miguel. Planificación de los Centros de Intercambio de Chimaltenango y San Andrés Itzapa. Facultad de Arquitectura, USAC. 1981.

ANEXOS

PROPUESTA DE SOLUCION ESPACIAL ACTUAL MERCADO

- * Corto Plazo.
- * Largo Plazo.

A CORTO PLAZO

En el interior del actual edificio del mercado municipal se observa una mala distribución espacial de los diferentes tipos de ventas (miscelaneos, carnes, marisquería, lacteos etc.) lo que está provocando pérdida de espacio, circulaciones descontinuas, ventas en los ingresos (impidiendo la circulación agradable del ingreso y egreso de los consumidores.

Así mismo no existe una organización espacial por tipo de venta (áreas secas, húmedas, semi-húmedas) por lo que se propone una solución del problema actual que permita:

- Fácil visualización y obtención del producto.
- Sectorización de los productos por tipo de venta (carnes, granos, frutas etc.)
- Lograr una circulación uniforme y agradable.
- Descongestionar los ingresos y áreas de circulación. (ver gráfica 1.1.A y 1.1.B)

DESCRIPCION DE LA SOLUCION ESPACIAL

Se propone separar las diferentes áreas de ventas, (secas, húmedas y semi-húmedas) evitando de esta manera inconvenientes y molestias entre los comerciantes y el tipo de venta. En cuanto a la ubicación de los vendedores se plantea de tal forma que existan giros comerciales los cuales pueden ser: Víveres Granos, Carnes, Verduras) ya que son artículos de primera necesidad y tienen afluencia del consumidor; para el dicmencionamiento de cada uno de los puestos del área de venta se tomo como base la muestra de vendedores y los datos numéricos del levantamiento de puestos realizada durante la práctica del EPS. Clasificados los resultados se obtubo el número de metros cuadrados aproximados necesarios por cada tipo de venta. Se proponen circulaciones homogéneas de 2 metros de ancho, los puestos serán abiertos para lograr de esta manera un espacio integrado y fácil visualización del tipo de venta y de los productos.

A LARGO PLAZO

Según el análisis el actual edificio municipal de mercado se encuentra ubicado dentro del área comercial del cual depende todo el municipio por lo tanto se propone que al ser trasladado los puestos al nuevo mercado este se conserve como área comercial partiendo desde el punto de vista que ac-

tualmente se dan comercios en este edificio que necesitan de un espacio adecuado para realizar actividades de compra y venta ejemplo:

1. Pastelerías
2. Sastrerías
3. Venta de Licores
4. Depósito de Aguas
5. Clínicas de Calzado
6. Relojerías
7. Reparación de Aparatos Eléctricos
8. Venta de Ropa
9. Peluquería
10. Supertiendas
11. Almacenes y Zapaterías
12. Venta de Insecticidas, etc.

Ocupando estos puestos un área aproximada de 12 a 40 metros cuadrados pagando una renta mensual de Q. 9.00 a Q. 12.50 por lo tanto se propone ampliar sus locales lo cual permitirá mayores ingresos por concepto de arrendamiento.

Así también dentro de la cabecera Municipal se dan establecimientos comerciales de importancia que abastecen a la población urbana y a la rural (medicinas, calzado, ropa, telas) artículos para el hogar como (radios, televisores) herramientas y utensilios de labranza, insumos agrícolas (fertilizantes, semillas etc.) productos veterinarios, librerías, oficinas de servicios profesionales etc. los cuales se dan en las viviendas de los propietarios o bien en viviendas que son arrendadas para dicho propósito.

Por lo tanto es factible que los nuevos locales que se proponen puedan ser arrendados por este tipo de comerciantes ya que como se llegó a establecer el área de influencia comercial se localiza al rededor del edificio, esto lo convierte en un sector prestigiado y concurrido por la población que demanda dichos productos, para satisfacer sus necesidades de consumo individual y productivo.

DESCRIPCION DE LA SOLUCION

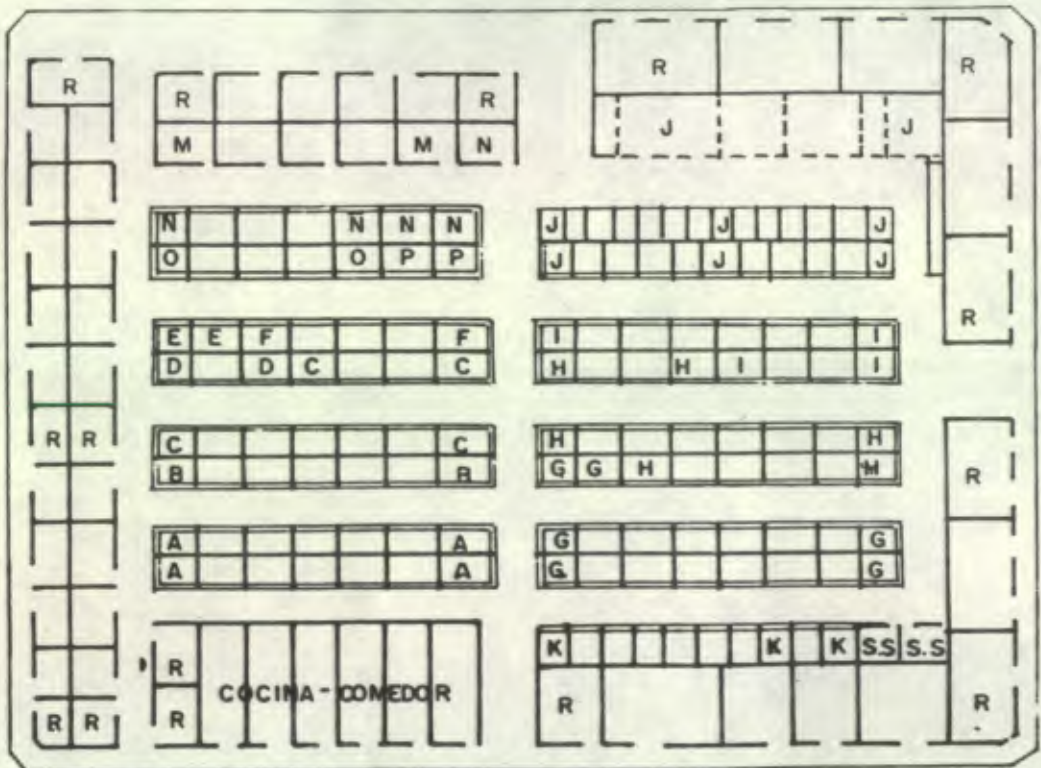
Como se observó en la gráfica 1.C. se propone ampliar locales comerciales los cuales serán utilizados para que funcione en ellos una Agencia Bancaria (BANDESA) y Correos y Telégrafos, los cuales en la actualidad no cuentan con Edificio Propio y serán a la vez el Centro de Atracción de la

población que realice actividades de recepción y envío de telegramas y cartas, así se conseguirán 9 locales los cuales pueden ser arrendados a comerciantes que se dediquen a la compra venta de aparatos eléctricos, medicinas, fertilizantes, ferreterías, etc. ya que los 37 locales que no sufren modificación son utilizados en la actualidad con comercios ya prestigiados que no tienen ninguna relación con las ventas de los productos de consumo diario que serán trasladados al nuevo edificio del mercado municipal se proponen caminamientos amplios en el interior del edificio y áreas verdes que permitan la ventilación e iluminación del mismo, así como la construcción de una Batería de Baños - baños que lleguen a satisfacer las necesidades fisiológicas de los comerciantes y el público consumidor, así también se define un área de estacionamiento para el público o bien para los comerciantes.

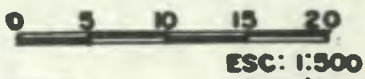
INGRESO QUE PERSIBIRA EL EDIFICIO SOLUCION A LARGO PLAZO

	<u>MES</u>	<u>AÑO</u>
Locales Comerciales de 12M ²	Q. 925.00	Q. 17,100.00
Locales Comerciales de 40M ²	1,050.00	12,600.00
Agencia de Banco	250.00	3,000.00
Correos y Telégrafos	100.00	1,200.00
Arrendamiento de Baños	30.00	360.00
	<u>Q. 2,355.00</u>	<u>Q. 28,260.00</u>

SOLUCION ESPACIAL PUESTOS DEL INTERIOR DEL MERCADO.



TERMINAL.



- A) ROPA
- B) ZAPATOS
- C) SOMBREROS
- D) PATATES Y LAZOS
- E) CARBON Y OCOTE
- F) ARTESANIA
- G) ARCHIMERIA
- H) MERCADERIA EN GENERAL
- I) VIVERES Y GRANOS
- J) VEGETALES

- K) REFRESQUERIA
- L) COMIDA PREPARADA
- M) CARNICERIAS
- N) MARRANERIAS
- O) POLLERIAS
- P) PESCADERIAS
- Q) CHOLOGERIAS
- R) LACTEOS
- S) LOCAL COMERCIAL

* VER SITUACION ACTUAL
 PAGINA 46

(GRAFICO I.A)

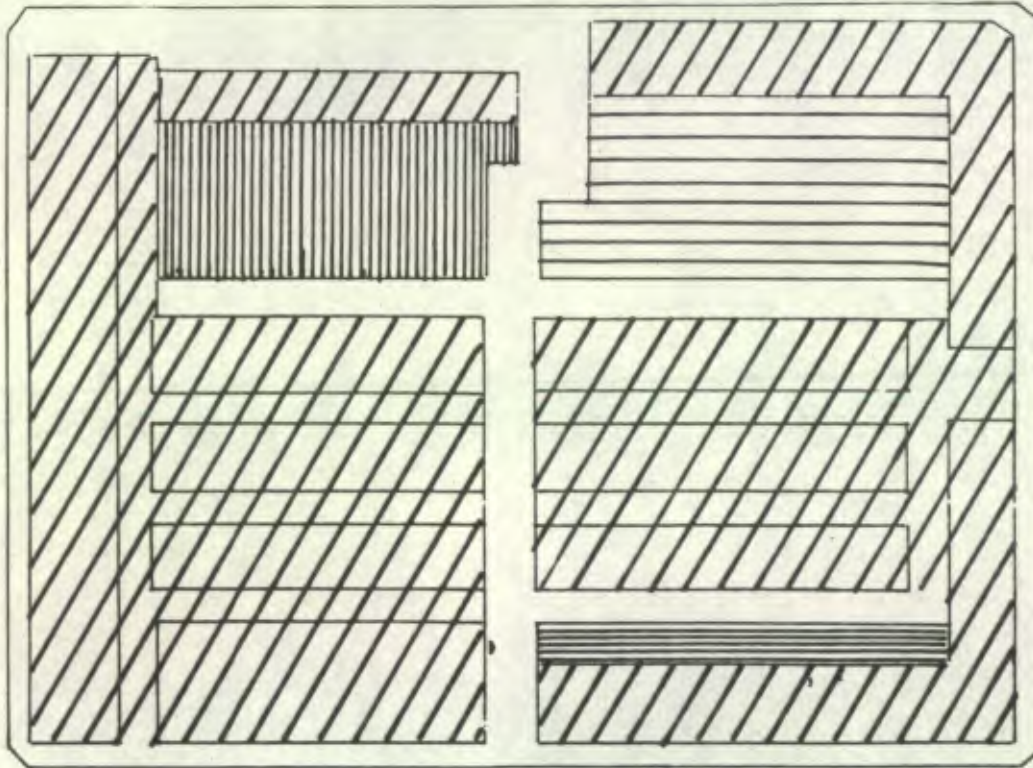
TEMA: ASPECTO
 ESPACIAL

FACULTAD DE: ARQUITECTURA...

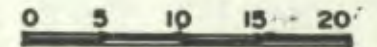
MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
 ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: ELABORACION PROPIA

SECTORIZACION DE PRODUCTOS
INTERIOR DEL MERCADO



TERMINAL



ESC: 1:500



AREA SECA



AREA HUMEDA



AREA SEMI-HUMEDA

(GRAFICO 1.B)

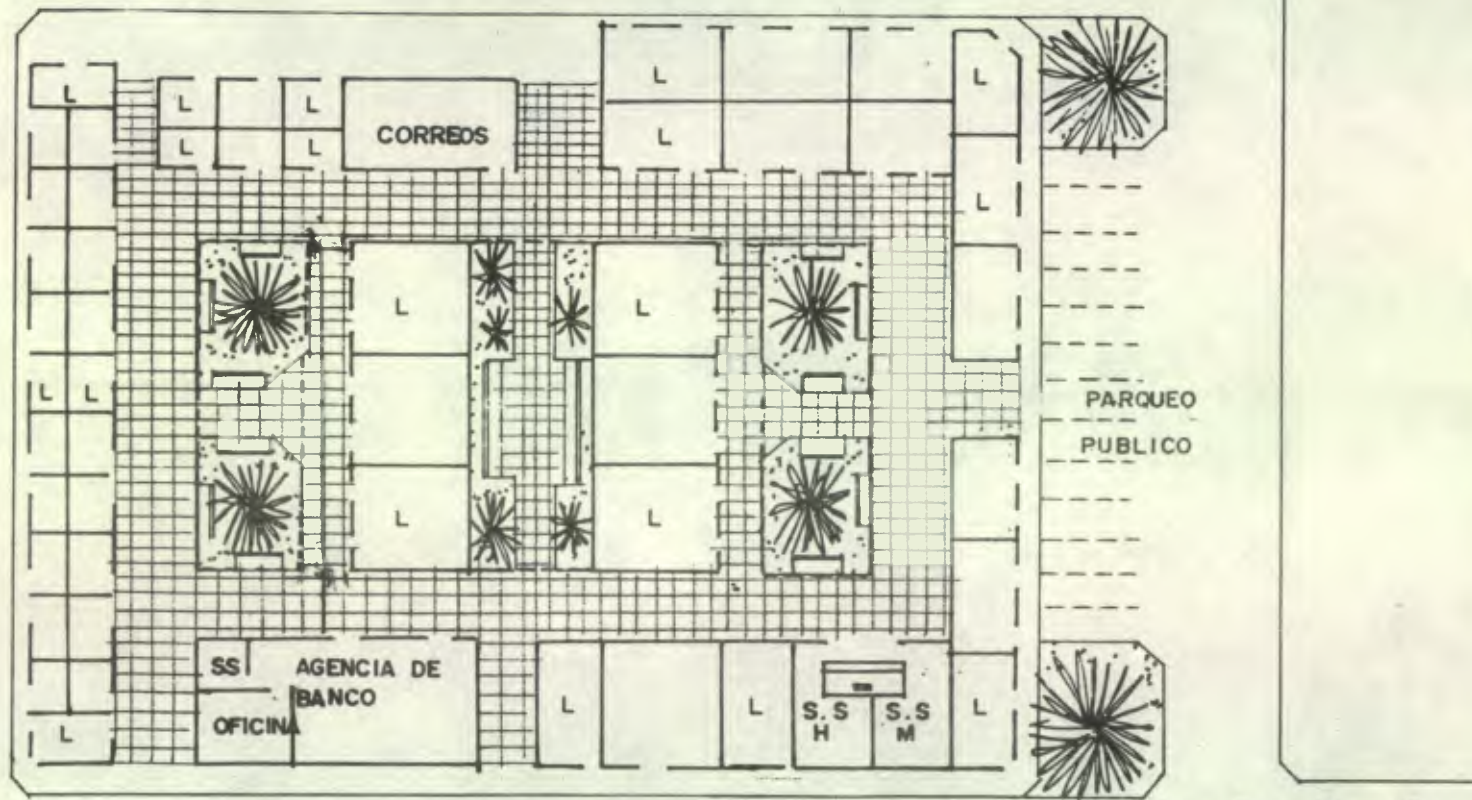
TEMA: ASPECTO
ESPACIAL

FACULTAD DE: ARQUITECTURA...

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

FUENTE: ELABORACION PROPIA.

SOLUCION ESPACIAL CENTRO COMERCIAL
EDIFICIO ACTUAL MERCADO



L = LOCALES COMERCIALES

(GRAFICO I.C)

MERCADO Y TERMINAL DE TRANSPORTE
ASUNCION MITA, JUTIAPA.

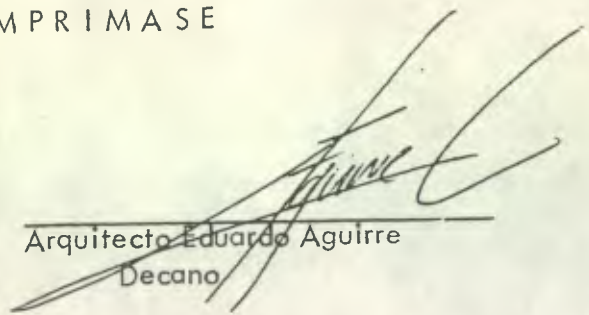
TEMA: ASPECTO
ESPACIAL

FUENTE: ELABORACION PROPIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA...

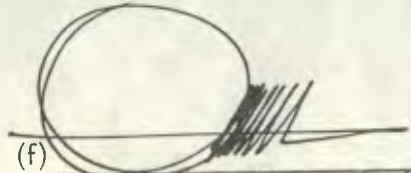
IMPRIMASE

(f)



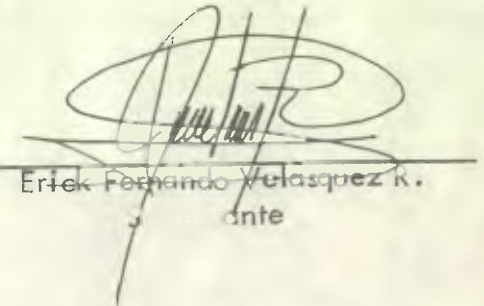
Arquitecto Eduardo Aguirre
Decano

(f)



Arquitecto Oscar Orellana
Asesor

(f)



Erick Fernando Velasquez K.
ante