

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA

MERCADO Y TERMINAL DE BUSES DE GUAZACAPÁN, SANTA ROSA

LHIBBNY MARTINEZ CASTILLO

MAYO DE 2008





INDICE

Introducción	1	1.9 Clasificación de los mercados	7
CAPITULO I		1.9.1 Clasificación según su aspecto	7
Antecedentes	2	1.9.2 Clasificación según área de influencia	9
Justificación	3	1.9.3 Clasificación según su funcionamiento	9
Temática		1.10 Áreas de influencia	10
Social		1.11 Subdivisión de zonificación	10
Profesional		1.12 Zonas de venta	10
Urbanística		1.13 Clasificación de locales	11
Objetivos	3	1.14 Comercio	12
Terminal		1.15 Comerciante	13
Complementarios		1.16 Clasificación de comerciantes	13
Delimitación	4	1.17 Estructura de funcionamiento del mercado	14
Metodología	5	1.17.1 Usuarios	14
CAPITULO II		1.17.2 Agentes municipales	14
A. Marco Teórico	6	2. Conceptos de transporte	17
1. Conceptos de mercado	6	2.1 Transporte	17
1.1 Mercado	6	2.2 Sistemas de Transporte	17
1.2 Mercado municipal	6	2.3 Transporte por carretera	17
1.3 Comerciantes	6	2.4 Clasificación del servicio de transporte	18
1.4 Usuarios	6	2.5 Terminal de transporte	19
1.5 Producto	6	2.6 Tipos de terminales	19
1.6 Mercancía	6	2.7 Central de transferencia	19
1.7 Puesto Fijo	7	2.8 Jerarquía vial	20
1.8 Piso de piso de plaza	7		



Mercado y Terminal de Buses

B. Marco legal	22	5. Análisis de servicios básicos	69
1. Constitución Política de la Republica de Guatemala	22	6. Análisis de vegetación existente	70
2. Código Municipal	23	7. Análisis de los agentes y usuarios	74
3. Reglamento de Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera	26	8. Evaluación de impacto ambiental	70
4. Ley de Transito	28	9. Determinación de la población	78
5. Guía Técnica Para Mercados del Instituto De Fomento Municipal (INFOM)	30	10. Tipo de mercado a diseñar	79
C. Caso Análogo	36	11. Determinación de las áreas que Conforman el mercado	80
1. Mercado de Villa Nueva	36	12. Determinación de las áreas que Conforman la terminal de buses	83
D. Contexto Nacional	44	13. Programa de necesidades	85
1. Nivel nacional	44	CAPITULO V	
2. Nivel regional	44	1. Premisas de diseño	87
3. Nivel departamental	46	1.1 Premisas generales	87
4. Nivel municipal	49	1.2 Premisas particulares	95
5. Nivel Urbano	53	2. Matriz de diagnostico	102
CAPITULO III		3. Procesos de diagramación	108
1. Problemática actual	59	3.1 Área administrativa	108
1.1 Análisis de la situación actual del Mercado	59	3.2 Mercado	110
1.2 Análisis de la situación actual del Servicio de transporte	63	3.3 Terminal de buses	112
CAPITULO IV		CAPITULO VI	
1. Síntesis y programación	65	1. Fotos del anteproyecto	114
2. Localización del terreno propuesto	66	2. Planos del anteproyecto	118
3. Análisis del terreno	67	3. Presupuesto por fases	129
4. Análisis climático	68	4. Cronograma de ejecución e inversión	133
		ANEXOS	134
		Conclusiones	145
		Recomendaciones	145
		Bibliografía	149



INDICE DE CUADROS:

CUADRO No. 1	4	CUADRO No. 13	52
<i>Delimitación del tema</i>		<i>Aldeas y Caseríos de Guazacapán</i>	
CUADRO No. 2	5	CUADRO No. 14	57
<i>Metodología</i>		<i>Resumen de Entorno Territorial</i>	
CUADRO No. 3	8	CUADRO No. 15	58
<i>Clasificación de Mercados</i>		<i>Simbología</i>	
CUADRO No. 4	10	CUADRO No. 16	73
<i>Tipos de Área de Influencia de un Mercado</i>		<i>Distancia del Municipio de Guazacapán</i>	
CUADRO No. 5	12	CUADRO No. 17	78
<i>Tipos de Locales</i>		<i>Determinación de la Población</i>	
CUADRO No. 6	16	CUADRO No. 18	79
<i>Sistema Teórico de Comercialización</i>		<i>Tipos de Mercado</i>	
CUADRO No. 7	18	CUADRO No. 19	79
<i>Tipos de Transporte</i>		<i>Dimensionamiento de Mercado</i>	
CUADRO No. 8	21	CUADRO No. 20	80
<i>Sistema Teórico de Transporte</i>		<i>Áreas mínimas recomendadas por el INFOM</i>	
CUADRO No. 9	43	CUADRO No. 22	82
<i>Síntesis de Principales aspectos del caso</i>		<i>Área Húmeda</i>	
<i>Análogo, Mercado de Villa Nueva</i>		CUADRO No. 23	83
CUADRO No. 10	45	<i>Área Semihúmeda</i>	
<i>Regiones de Guatemala</i>		CUADRO No. 24	83
CUADRO No. 11	48	<i>Área Seca</i>	
<i>Proyección de PEA</i>			
CUADRO No. 12	49		
<i>Aldeas de Guazacapán</i>			



NDICE DE PLANOS:

PLANO No. 1	41
<i>Planta de Mercado de Villa Nueva</i>	
PLANO No. 2	42
<i>Análisis Sectorial del Mercado de Villa Nueva</i>	
PLANO No. 3	58
<i>Casco Urbano del Municipio de Guazacapán</i>	

INDICE DE MAPAS

MAPA No. 1	44
<i>Guatemala y sus departamentos</i>	
MAPA No. 2	45
<i>Región Suroriente de Guatemala</i>	
MAPA No. 3	46
<i>Departamento de Santa Rosa</i>	
MAPA No. 4 y 5	52
<i>Municipio de Guazacapán</i>	



INTRODUCCIÓN:

Es de conocimiento común que en toda población existen problemáticas o falta de servicios que afecta a la misma es por eso que durante la práctica del Ejercicio Profesional Supervisado de Arquitectura, el estudiante de la facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala, se integra por seis meses y medio a la comunidad asignada. Tiempo de integración, que es de suma importancia, ya que sirve para identificar dichos problemas de la comunidad.

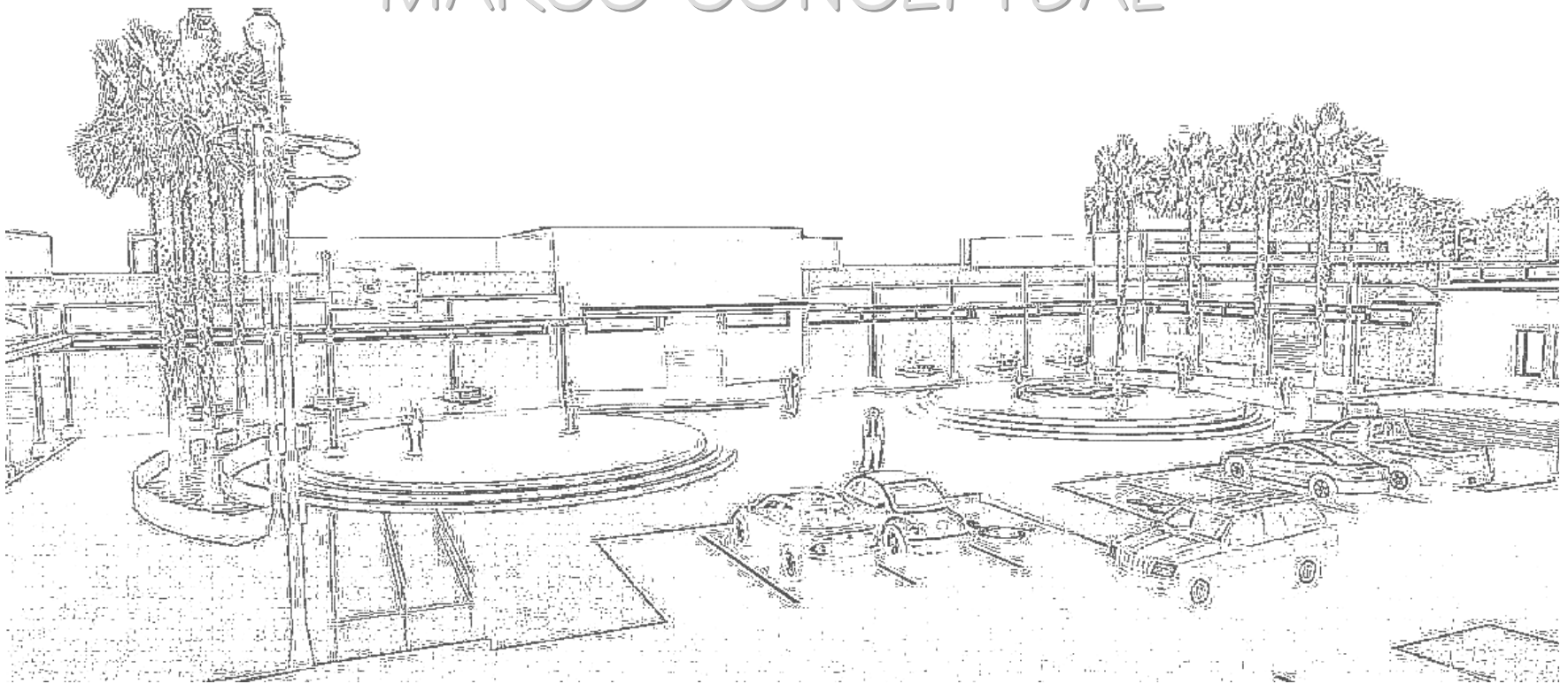
Por su magnitud e importancia merece destacarse el tema de mercado y terminal de buses, ya que en la actualidad no existe dicho equipamiento urbano y se observan las incomodidades que genera a la población las actividades de comercio y transporte que espontáneamente ocasionan diversos problemas en el Casco Urbano de la localidad.

El presente trabajo consiste en el estudio y desarrollo de una propuesta arquitectónica a nivel de anteproyecto, de Mercado y Terminal de Buses para el Municipio de Guazacapan, Santa Rosa. En cada capítulo se desarrollan etapas importantes como los antecedentes y los objetivos del mismo, a su vez se muestran bases legales y conceptos que nos servirán para la mejor interpretación de dicho trabajo, incluyendo información sobre la problemática actual de comercio y transporte, información sobre los análisis tanto del terreno como de climatización, vegetación e impacto ambiental.

Este estudio debe tomarse como un aporte técnico que manejado adecuadamente por las autoridades correspondientes, puede ayudar a promover el desarrollo de la comunidad.

CAPÍTULO I

MARCO CONCEPTUAL





ANTECEDENTES:

Actualmente en el municipio de Guazacapan al igual que muchas poblaciones de la República, se ven afectadas por el crecimiento poblacional y por el uso inadecuado del suelo. Esto afecta a varios sectores, pero principalmente el del comercio y transporte, es por ello que surge la necesidad de destinar a dichos sectores específicos de estudios que ayuden al ordenamiento del municipio.

Para el municipio de Guazacapan se han realizado ya dos estudios que plantean el diseño de un Mercado, los dos han sido realizados por epesistas de la facultad de Arquitectura y se han presentado a la Oficina Municipal de Planificación (OMP) como proyectos que incluyen perfil, presupuesto y planificación.

El primer anteproyecto lo realizó el epesista de la facultad de arquitectura Byron Gómez Chávez en el año 2004 y no se ejecutó por varias limitantes, pero la principal de ellas fue la falta de espacio físico en donde se pudiera ubicar dicho proyecto.

El segundo proyecto lo realizó la epesista Ely Alejandra Jump el cual se implementó para la aldea Poza de Agua, este proyecto ya se ejecutó y en la actualidad es el único mercado que existe para el municipio de Guazacapan.

Por lo que el desarrollo del estudio del Proyecto MERCADO Y TERMINAL DE BUSES DE GUAZACAPAN, SANTA ROSA, ha surgido a petición de las autoridades, por otra parte, como ya se mencionó del interés de la sustentante de dar un aporte real a la problemática que existe actualmente.



JUSTIFICACIÓN:

TEMATICA:

El estudio de Mercado y Terminal de Buses se realiza porque en el municipio de Guazacapan no existen estudios actualizados sobre este tema.

SOCIAL:

El desarrollo de este estudio se origina ya que es una de las necesidades primordiales de los habitantes de la comunidad, ya sea usuarios, comerciantes o transportistas.

PROFESIONAL:

El diseño de Mercado y Terminal de Buses como un anteproyecto corresponde al campo de la arquitectura y por lo tanto debe de realizarse por un profesional de dicha carrera.

URBANÍSTICAMENTE:

La propuesta de Mercado y Terminal de Buses va encaminada a plantear un adecuado uso del suelo urbano y al mismo tiempo un mejor control del sector de comercio y transporte en centro del municipio de Guazacapan.

OBJETIVOS DEL ESTUDIO:

TERMINAL

Dotar a las autoridades del municipio de un documento que sirva de apoyo técnico, que manejado correctamente por las autoridades correspondientes puede ayudar a promover la realización del proyecto “Mercado y Terminal de Buses” para el municipio de Guazacapan, Santa Rosa.

COMPLEMENTARIOS

Analizar el sistema de comercialización y transporte que existe en la actualidad en el municipio de Guazacapan, Santa Rosa.

Proponer un documento que contenga un diseño arquitectónico de un Mercado y Terminal de Buses que sirva de base para futuros propósitos de las autoridades correspondientes.

Brindar a la municipalidad y a la población del municipio una propuesta de anteproyecto arquitectónico de un Mercado y Terminal de Buses.



DELIMITACIÓN:

ESPACIAL:

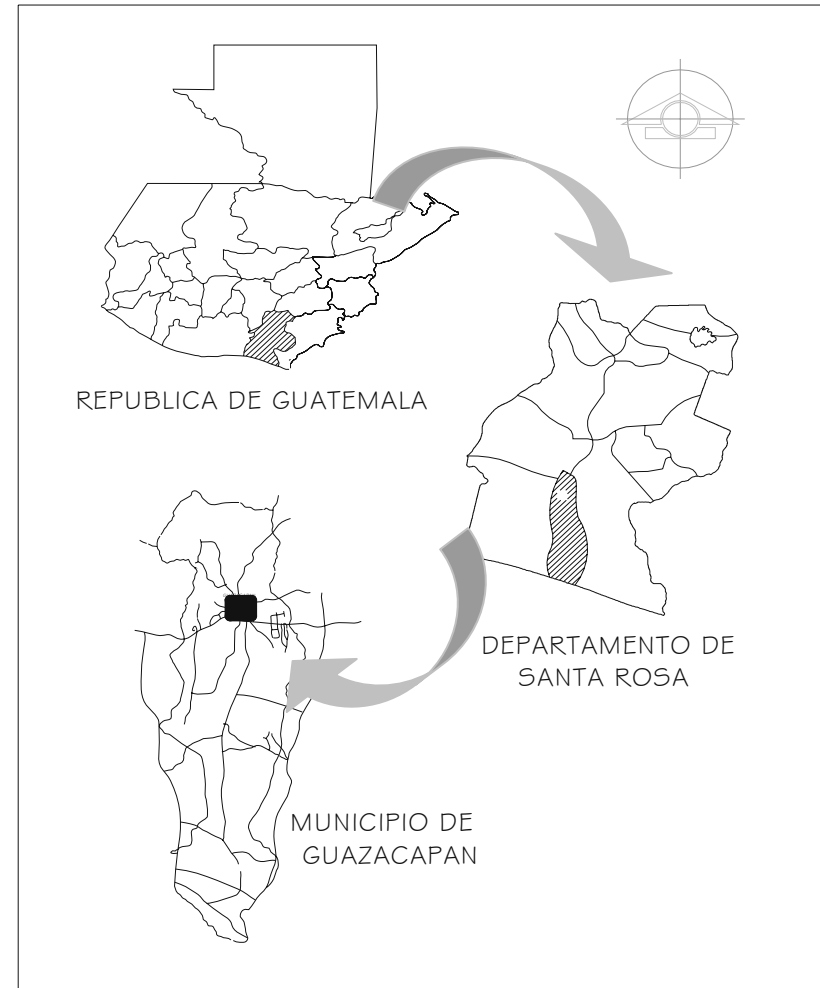
El estudio de Mercado y Terminal de Buses será ubicado en la región del Pacífico en la Costa Sur, en el Centro Urbano del municipio de Guazacapan, perteneciente al departamento de Santa Rosa de Guatemala. (Ver Gráfica)

TEMPORAL:

El presente estudio tendrá una proyección de quince años, debido al incremento que ha tenido el comercio y transporte dentro del municipio.

TEMÁTICA:

El planteamiento del estudio de Mercado y Terminal de Buses y su desarrollo final se presentará a nivel de Anteproyecto y presupuesto preliminar.



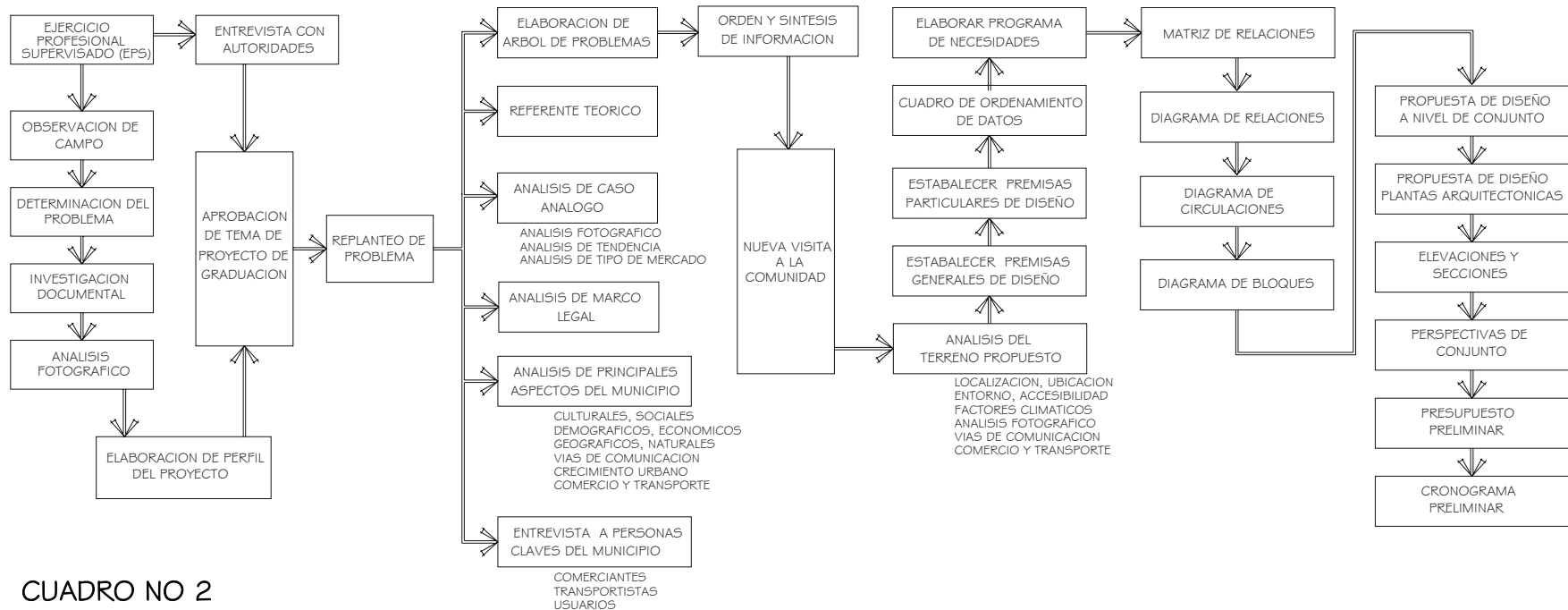
CUADRO NO. 1

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA



METODOLOGIA:

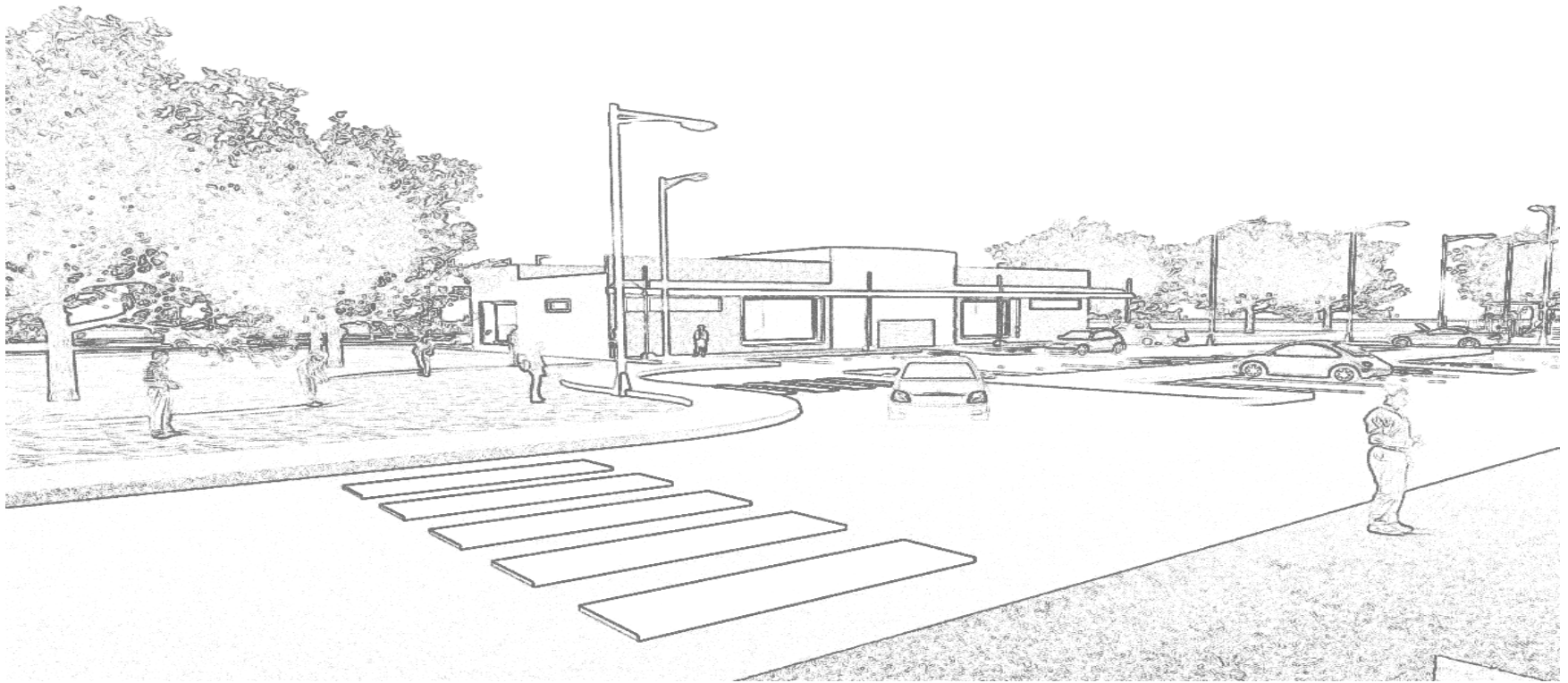
Para la elaboración del estudio de Mercado y Terminal de Buses se estableció una metodología para el mejor desarrollo del tema; esta comprende las etapas de formulación, investigación y propuesta y se describe mejor en el siguiente esquema.



CUADRO NO 2
FUENTE: ELABORACION PROPIA

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO





A. MARCO TEÓRICO:

Para el presente estudio de Mercado y Terminal de Buses, es necesario contar con ciertos conocimientos en cuanto a los términos que se manejan en este tipo de proyectos; para esto se presentan a continuación los términos y descripciones que nos servirán para entender mejor el tipo de proyecto que estamos desarrollando.

I. CONCEPTOS DE MERCADO:

I.1 MERCADO:

Se deriva del latín “Mercatus”, cuyo significado es: sitio destinado en ciertas poblaciones a la venta y compra de mercancías.

Lugar público, cubierto o al aire libre en el cual se llevan a cabo transacciones comerciales bajo normas de control e higiene, constituyéndose en un punto de abastecimiento de productos básicos, contribuyendo así a la economía de la población

Área pública dentro de la cual los vendedores y los compradores de un a mercancía mantienen estrechas relaciones comerciales, para realizar las transacciones de bienes y servicios de un determinado precio, realizándose así comunicaciones socioeconómicas.¹

¹ Revista escala, centros de abasto, 1995

I.2 MERCADO MUNICIPAL:

Es aquel que es propiedad del gobierno municipal, éste vende o renta los locales, no es solamente los que se alojan dentro de un edificio sino también sus desbordamientos.

I.3 COMERCIANTES:

Son todas aquellas personas que venden sus productos en los diferentes mercados

I.4 USUARIOS:

Son las personas que llegan a los mercados a comprar productos a los comerciantes.

I.5 PRODUCTO:

Es la esencia de la actividad comercial; es el objeto producido por la actividad del hombre o la naturaleza.

I.6 MERCANCIA:

Cosa que se hace objeto de trato o venta. Esta es cualquier género vendible.

I.7 PUESTO FIJO:

Sitio permanente, destinado para realizar algunas actividades.



1.8 PUESTO DE PISO PLAZA:

Puesto permanente o comercio provisional con características de pequeño comercio, que se desplaza según los días de mercado.

1.9 CLASIFICACIÓN DE LOS MERCADOS:

1.9.1 CLASIFICACIÓN SEGÚN ASPECTO FÍSICO:

1.9.1.1 Mercado Formal:

Son los mercados que funcionan dentro de los edificios Municipales, bajo condiciones higiénicas y sanitarias adecuadas, estos pueden ser minoristas y mayoristas.

1.9.1.2 Mercado Informal:

Es el conjunto de comerciantes que se ubican en las calles o avenidas, estos no tienen ninguna comunicación física con los mercados formales, vendiendo los mismos productos que estos, no cuentan con los servicios básicos, constituyendo un foco de contaminación para el sector.

1.9.1.3 Desbordamientos:

Es el conjunto de comerciantes que se ubican en los alrededores de los mercados formales constituyendo un todo continuo. Están localizados en las calles adyacentes a los mercados formales.

Este tipo de ventas arruinan el ornato de la ciudad y además cambian el uso del suelo.

1.9.1.4 Mercado Espontáneo:

Grupo de comerciantes pequeño que inicialmente se forma con ventas de verdura, fruta y algún tipo de granos. Fruto de una necesidad del sector.

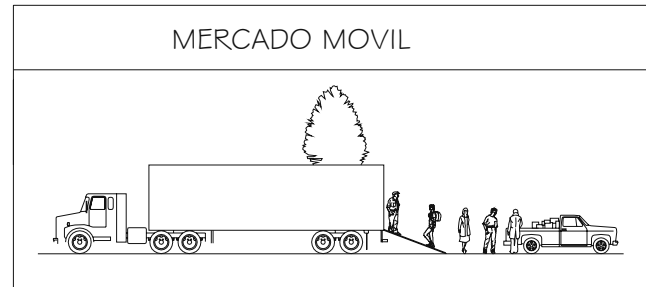
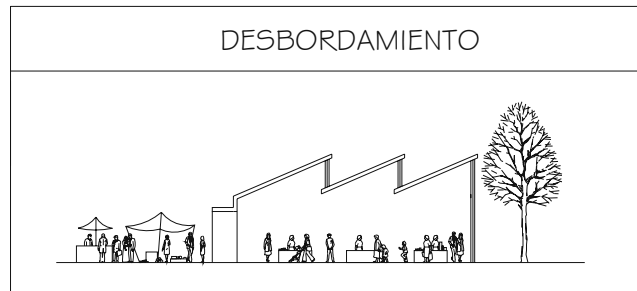
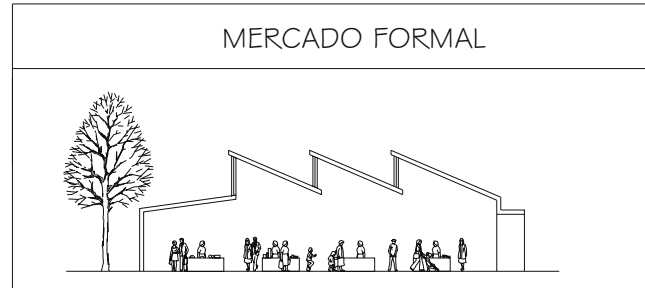
Tienen la característica de crecer en corto tiempo, hasta convertirse en un mercado informal (institucionalizarse), se ubica en banquetas, áreas abiertas y en algunos casos en arriates.

1.9.1.5 Mercado Móvil:

Mercado que se realiza en un furgón o pick ups. Existe en el interior de nuestro país, se utiliza para abastecer de alimentos a los asentamientos humanos de escasos recursos, donde no existe ningún tipo de infraestructuras de servicios.



Mercado y Terminal de Buses



CUADRO NO. 3

FUENTE: Bracamonte Ralon, Eugenia Beatriz, Propuesta Arquitectónica de Mercado Municipal de San Juan La Laguna, Sololà, 2006, ELABORACION PROPIA



1.9.2 CLASIFICACIÓN SEGÚN EL ÁREA DE INFLUENCIA:

1.9.2.1 Mercado de Mayoreo:

Tiene influencia dispersa, es un mercado donde se comercializan los productos en cantidades grandes a una persona u otros establecimientos dedicados a la venta de menudeo.

1.9.2.2 Mercado Metropolitano:

Tiene influencia dispersa. Es el que provee a consumidores de varios puntos de una ciudad, debido a su ubicación estratégica, su radio de influencia es abierto y no se puede llegar a determinar con exactitud su demanda.

1.9.2.3 Mercado Sectorial:

Tiene una influencia Directa. Este tiene una demanda con un radio de más de un kilómetro, y los usuarios que lo frecuentan podrán hacerlo a pie, en vehículo particular o transporte público. Sus instalaciones podrán ser con el mismo equipamiento que el mercado metropolitano pero adaptado en número de usuarios bajo el radio de influencia.

1.9.2.4 Mercado Cantonal:

Tiene una influencia directa. Es el mercado destinado a servir a una zona, barrio o colonia específica, sus ventas son al menudeo. Este tiene un radio de influencia máximo de un kilómetro y será visitado por los usuarios a pie, pueden existir más de uno por sector.

1.9.3 CLASIFICACIÓN SEGÚN SU FUNCIONAMIENTO Y ORGANIZACIÓN:

1.9.3.1 Mercado Mayorista:

Son los mercados en que se venden mercaderías al por mayor y en grandes cantidades. Allí acuden generalmente los intermediarios y distribuidores a comprar en grandes cantidad los productos que después han de revender a otros comerciantes, a precios mayores y elevados. Entre ellos se pueden encontrar la central de mayoreo, el mercado metropolitano y el mercado sectorial.

1.9.3.2 Mercado Minorista:

Llamados de abastos, en él se efectúan las actividades de compraventa al consumidor o usuario del producto en cantidades pequeñas. Entre estos se pueden encontrar el mercado metropolitano, mercado sectorial y mercado cantonal.

1.9.3.3 Mercado Público:

Es un mercado de uso de la comunidad que es administrado por la municipalidad y cooperativas de vendedores en donde se proveen los suministros principales para el consumo local como: carnes, frutas, hortalizas, granos y abarrotes, ropa, zapatos y enseres domésticos.



1.9.3.4 Mercado privado:

Son el tipo de mercados en donde se efectúan compraventas como en tiendas, locales comerciales, abarroterías, supermercados, etc.²

1.10 AREAS DE INFLUENCIA:

Son los lugares aledaños a este, que se ven influenciados por las actividades que se realizan dentro del mismo. Hay tres tipos de áreas de influencia:

1.10.1 Área de influencia directa:

Es la población residente dentro de un radio de acción de un kilómetro del mercado.

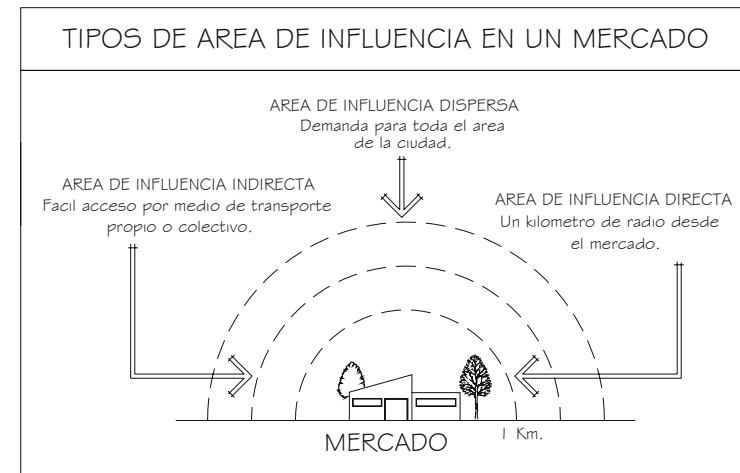
1.10.2 Área de influencia indirecta:

Sectores de la población bien delimitados por el fácil acceso al mercado por medio de transporte público.

1.10.3 Área de influencia dispersa:

Corresponde a la situación en que la demanda prácticamente se diluye en toda el área metropolitana.

² (Bracamonte Ralon, Eugenia Beatriz, Propuesta Arquitectónica de Mercado Municipal de San Juan La Laguna, Sololà, 2006)



CUADRO No. 4

FUENTE: ELABORACION PROPIA

1.11 SUBDIVISIÓN DE ZONIFICACIÓN:

Los mercados para tener un funcionamiento deben zonificarse, de tal forma que permita la visualización y obtención de los productos, ya que así cubrirá las necesidades de los usuarios de una manera ordenada y eficiente.

1.12 ZONA DE VENTAS:

Esta es la zona de mayor afluencia de personas, ya que es el lugar donde los usuarios se proveen de los productos de la canasta básica. La zona de ventas se subdivide en tres áreas, las cuales se describen a continuación:



1.12.1 Área Semihúmeda:

Es un área que requiere de agua únicamente para remojar el producto que está a la venta. No necesita de instalación de agua potable individual, esta puede estar sectorizada, al igual que el drenaje para su limpieza.

Los puestos de venta que forman parte del área semihúmeda son: frutas, hortalizas y flores.

1.12.2 Área Húmeda:

Es un área que requiere de instalación hidráulica y de drenaje para su limpieza en forma individual. Los puestos de venta que se encuentran dentro de estas áreas son: carnicerías, marranerías, pollerías, venta de huevo, Pescaderías, lácteos y embutidos, refresquerías, comedores y comida preparada.

1.12.3 Área Seca:

Es un área que no requiere de utilización de agua para la venta de sus productos, no necesita de instalación de agua potable individual. Los puestos que forman parte del área seca son: ventas de abarrotes, tiendas, misceláneas

1.13 CLASIFICACIÓN DE LOCALES:

1.13.1 CLASIFICACIÓN DE LOCALES POR CATEGORÍAS:

Se clasifican por la naturaleza del negocio y el equipamiento que requieran para su funcionamiento, se dividen en primera, segunda y tercera categoría.

1.13.1.1 Locales de Primera Categoría:

Compuestos por carnicerías, comedores, artesanías típicas, abarrotes, ropa y calzado.

1.13.1.2 Locales de Segunda Categoría:

Compuestos por productos lácteos, marranerías, pollerías misceláneas, refresquerías, pescados y mariscos.

1.13.1.3 Locales de Tercera Categoría:

Compuestos por verduras y frutas, flores y comida preparada.

1.13.2 CLASIFICACIÓN DE LOCALES POR SU UBICACIÓN:

Se clasifican de acuerdo al lugar donde están ubicados en preferencias A y B.

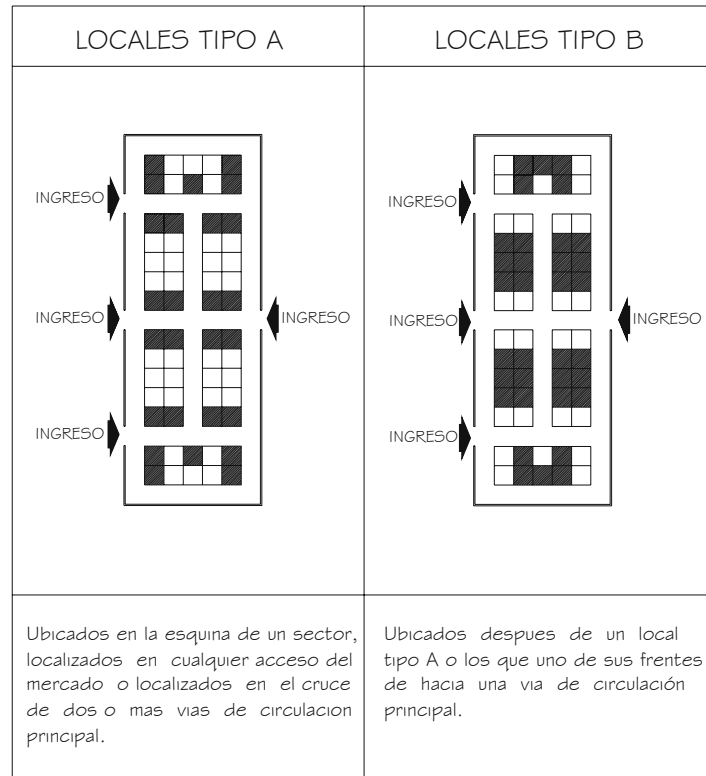
1.13.2.1 Locales preferenciales tipo A:

Son los que están ubicados en la esquina de un sector; localizados en cualquier acceso del mercado o localizados en el cruce de dos o más vías de circulación principal.

1.13.2.2 Locales preferenciales tipo B:

Los locales que estén ubicados después de un local tipo A, los locales que uno de sus frentes dé hacia una vía de circulación principal.³

³ (Plan Maestro y Estudio de Prefactibilidad de Mercados Minoristas, Volumen I, 1998)



1.14 COMERCIO:

Es el transporte de bienes desde un lugar a otro con el fin de intercambiarlos. También se puede definir como las tiendas, almacenes o estacionamientos comerciales que se encuentran en el lugar, estos pueden ser:

1.14.1 Comercio fijo o establecido:

Conjunto de establecimientos comerciales que se encuentran situados permanentemente en un lugar.

1.14.2 Puesto ambulante:

Puestos armables que puedan ser transportados de un lugar a otro en cualquier momento con facilidad, además de no tener un lugar fijo.

1.14.3 Puesto de piso plaza:

Puesto fijo o provisional que se desplaza según los días de mercado, además de poseer características de pequeño comercio.⁴

CUADRO No. 5

FUENTE: (Plan Maestro y Estudio de Prefactibilidad de Mercados Minoristas, Volumen I, 1998)

ELABORACIÓN PROPIA

⁴ (Plazola y Cisnero Enciclopedia de Arquitectura)



1.15 COMERCIANTE:

Son las personas que compran y venden productos por mayor y menor (conocidos como vendedores). Desarrolla esta actividad con la finalidad de obtener una ganancia o margen de beneficio al que tiene derecho por el trabajo que realiza.

1.16 CLASIFICACIÓN DE LOS COMERCIANTES:

Existen comerciantes de pequeño y gran porte económico, entre ellos podemos mencionar:

1.16.1 Comerciantes de Frutas y Hortalizas:

Son de porte económico pequeño, esto significa que no cuenta con un capital y que realizan sus compras en pequeñas cantidades cada dos días en terminales o mercados, regularmente esas ventas las realizan las mujeres constituyendo una actividad de complemento para el ingreso familiar y o como un ingreso principal. Se localizan principalmente en los desbordamientos, ya que no tienen un local fijo para guardar sus productos, alquilan generalmente en casas cercanas.

1.16.2 Comerciantes de Aves:

El comerciante de aves es más capitalizado, porque tiene un volumen de ventas más alto, muchas veces tiene uno o dos empleados, tienen equipo de refrigeración y preparación de producto.

Este tipo de venta constituye su actividad principal, para el sostenimiento de la familia y hay muchos en el cual los propietarios son muchas veces hombres.

1.16.3 Comerciantes de Carne de Cerdo:

Es ligeramente más capitalizado que el de carne de ave, ya que además de carne, vende embutidos, manteca, chicharrones, carnitas; muy pocos tienen equipo de refrigeración.

1.16.4 Comerciantes de Carne de Res:

Son los que poseen más capital, tienen puestos de mayor porte económico y uno o más empleados.

1.16.5 Comerciantes de Pescado o Mariscos:

Están en idénticas condiciones que los vendedores de hortalizas, y que además de ser vendidos en puestos también se venden en plataformas de madera.

1.16.6 Comerciantes de Granos y Abarrotes:

Al igual que los vendedores de carne de res, estos son capitalizados, necesitan mantener mayor existencia de productos. Estos comerciantes están ubicados dentro de los mercados formales, también en mercados informales y desbordamientos.

1.16.7 Comerciantes de Ventas de Comida y Refrescos:

Estas personas se encargan de ofrecer a los vendedores y usuarios del mercado desayuno, almuerzo y refacciones a bajo costo. Según el tipo de comida se clasifican en: comida rápida y comida preparada, además de heladerías y refresquerías.



1.16.8 Comerciante de Ropa y Calzado:

Este es el que cuenta con mayor capital que todos los comerciantes, generalmente se abastecen de comercios capitalinos, además de tener uno o dos empleados para vender. La mayor parte de las calles la conforman estos comerciantes.

1.17 ESTRUCTURA DE FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO

Esta conformado por dos tipos de personas: Usuarios y Agentes Municipales

1.17.1 USUARIOS:

Son las personas que hacen uso de cualquier tipo de venta en el mercado, así como de sus instalaciones, estos se pueden clasificar en:

1.17.1.1 Usuario local:

Es el que casi a diario realiza sus compras de productos básicos a menudeo o mayoreo en el mercado de su localidad.

1.17.1.2 Usuario eventual:

Es el que asiste solo algunas ocasiones a las instalaciones del mercado para obtener abastecerse de productos o vienen de una población cercana una o dos veces por semana.

1.17.1.3 Usuario regional:

Es el comprador o vendedor que viene de otros departamentos de la región a ofrecer o adquirir sus productos por menor.⁵

1.17.2 AGENTES MUNICIPALES:

Son los que desarrollan actividades fijas dentro del mercado, entre ellos podemos mencionar:

1.17.2.1 Administrador:

Es la persona que se encarga tanto del mantenimiento, control y funcionamiento del mercado, como de las relaciones interpersonales, entre comerciantes y autoridades municipales para que sean óptimas y permitan la armonía entre los mismos y que esto repercuta en la buena atención a compradores y vendedores del mercado.

1.17.2.2 Secretaria:

Se encarga de atender al público y comerciante, para resolver asuntos con el administrador, auxiliarlo cuando sea necesario y mantener el control de la correspondencia.

⁵ (Bracamonte Ralon, Eugenia Beatriz, Propuesta Arquitectónica de Mercado Municipal de San Juan La Laguna, Sololà, 2006)



1.17.2.3 Contador:

Es la persona encargada del funcionamiento de la economía del mercado. Se encarga de llevar la contabilidad, además de entregar cuentas al tesorero municipal.

1.17.2.4 Inspector Sanitario:

Realiza la inspección sanitaria de los productos que se venden en el mercado.

1.17.2.5 Cobrador de Puestos:

Realiza los cobros de arrendamiento a los vendedores del mercado.

1.17.2.6 Personal de Mantenimiento:

Encargado del mantenimiento de la infraestructura en lo que se refiere a las instalaciones eléctricas, hidráulicas y sanitarias, recolección de basura y atención de los servicios sanitarios públicos.

1.17.2.7 Personal de Limpieza:

Es el encargado de mantener el orden y limpieza del mercado durante el día.

1.17.2.8 Agente de Seguridad:

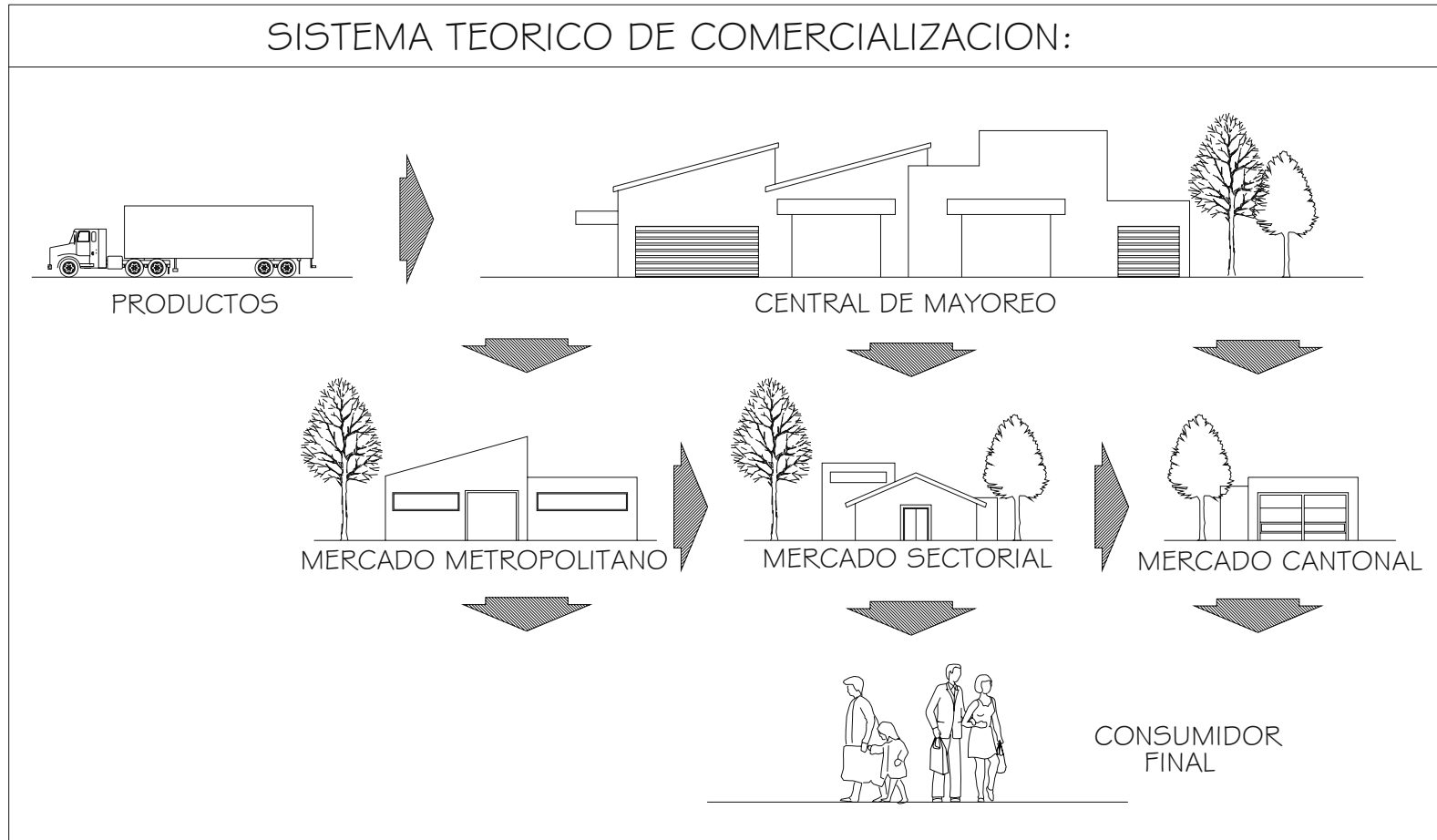
Persona encargada de la seguridad y bienestar de los usuarios del servicio.

1.17.2.9 Vendedor:

Es el personal encargado de mostrar u ofrecer al público la mercadería.

1.17.2.10 Comerciantes:

Son las personas o agentes que comercializan los productos, siendo mayoristas, acopiadores, distribuidores minoristas; obtienen sus ganancias por la diferencia entre los precios de venta y de compra de los usuarios.



CUADRO No. 6

FUENTE: MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA, ELABORACION PROPIA



2. CONCEPTOS DE TRANSPORTE:

2.1 TRANSPORTE:

Servicio y medio de comunicación a través del cual se realiza el traslado o movilización de personas y objetos, etc. Utilizando las diferentes vías de comunicación que enlazan los centros o poblados.

El transporte está conformado por varios elementos entre los cuales están:

2.1.1 La vía:

El medio recorrido por el vehículo, ya sea terrestre, marítimo o aéreo.

2.1.2 El vehículo:

Son aquellos movidos por motores. Puede ser carretero, entre los cuales se encuentran los carros, motos, buses; ferroviario, marítimo y aéreo.

2.1.3 Material de Transporte:

Pueden ser personas o bienes.

2.2 SISTEMAS DE TRANSPORTE:

Es el conjunto de elementos interrelacionados por infraestructura y equipos móviles que suministran servicio de transporte a una región geográfica.

Como soporte del movimiento social, el sistema de transporte constituye un organismo que evoluciona en el tiempo y en el espacio según el nivel de desarrollo social que se alcance, dándose de primera y de segunda clase, alcanzando a cubrir rutas cortas o largas. Existen cuatro modalidades de transporte: por carretera, por ferrocarril, por agua y por aire.

2.3 TRANSPORTE POR CARRETERA:

El desarrollo de todo tipo de transporte terrestre se inicio cuando se inventó la rueda; siendo el transporte por carretera el que se desarrolló más despacio. Durante siglos, los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales.

El transporte terrestre tiene cada vez más auge, y hoy en día son millones las personas que se trasladan dentro de la ciudad, dentro de un país y entre países, ocupando buses, camiones, ferrocarriles y autos. También suman miles las toneladas de carga que se trasladan a diario entre los distintos mercados.⁶

⁶ Sistemas de transporte, enciclopedia Microsoft Encarta 2004



2.4 CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE:

2.4.1 CLASIFICACIÓN SEGÚN REGIÓN Y LOCALIDAD:

2.4.1.1 Transporte Internacional:

Es aquel tipo de transporte, que se efectúa entre un país y otro.

2.4.1.2 Transporte Extraurbano:

Es aquel tipo de transporte, el cual se efectúa de una población rural a una urbana o viceversa.

2.4.1.3 Transporte Inter-urbano:

Es el tipo de transporte que se realiza entre una población y otra.

2.4.1.4 Transporte Urbano:

Es el servicio de transporte el cual se efectúa dentro del perímetro urbano de una misma ciudad.

2.4.1.5 Transporte Regional:

Es el servicio de transporte que enlaza regiones o estados del país.

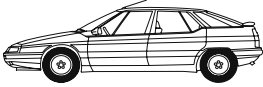
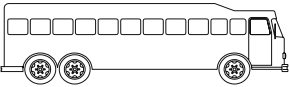
2.4.2 CLASIFICACION DESDE EL PUNTO DE VISTA SOCIOECONOMICO:

2.4.2.1 Transporte Particular:

Es el medio de transporte que no es utilizado con fines puramente lucrativos, utilizado por personas que tienen la posibilidad de auto desplazarse dentro de su vehículo propio.

2.4.2.2 Transporte colectivo publico:

Es aquel vehículo que transporta y 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.⁷

TRANSPORTE PARTICULAR	TRANSPORTE PUBLICO
	

CUADRO No. 7

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

⁷ Vallalbi Gua, Pedro, Políticas del comercio de la ciudad de Guatemala y su área metropolitana, informe final, Dirección de planificación municipal de Guatemala tomo 1 capítulo 2



2.5 TERMINAL DE TRANSPORTE:

Extremo de un conjunto que facilita las conexiones. Sitio a donde llegan y de donde sale transporte o hacen empalme entre la ciudad y los departamentos.

Donde convergen los usuarios que salen o entran de un poblado a otro, todos los servicios de transporte colectivo, 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.

La terminal sirve principalmente para el embarque y desembarque de pasajeros de líneas internacionales, extraurbanas, interurbanas, urbanas y regionales cuenta con áreas específicas para la venta de pasajes, salas de espera, embarque, desembarque, comercio, administración, servicios generales y de apoyo.

2.6 TIPOS DE TERMINALES:

2.6.1 Terminal de Paso:

Este tipo de terminal está determinado por el punto donde la unidad se detiene para recoger pasajeros, inmediatamente después de un descanso.

2.6.2 Terminal Central:

Este tipo de terminal está determinado hacia un punto central, ya sea el punto final o inicial de recorridos largos.

2.6.3 Terminal Local:

Este tipo de terminal está determinado como aquella donde se establecen las líneas, que proporcionan un servicio a determinadas zonas.

2.6.4 Terminal de Servicio Directo:

Este tipo de terminal está determinado como aquella donde los pasajeros abordan hacia su destino sin ninguna parada, hasta llegar a su destino.⁸

2.7 CENTRAL DE TRANSFERENCIA:

Por la necesidad de movilizarse que tiene la población, así como de movilizar los productos y objetos que son necesarios para la subsistencia diaria del ser humano, la central de transferencia es uno de los elementos fundamentales en el equipamiento urbano, en esta se realizan cambios de productos y mercancía, se determinan los lugares de origen, así como de salida, destino y llegada para su distribución y utilización final.

⁸ (Ramos Bautista, Marco Vinicio, Terminal de Buses para el municipio de Agua Blanca, Jutiapa 2006)



2.8 JERARQUÍA VIAL:

Es la diferenciación del carácter de las vías en función de la duración de los trayectos y la compatibilidad de dicha duración con las exigencias o necesidades de los usuarios. Se refiere generalmente a la vialidad urbana y se manifiesta dicha jerarquía en las características físicas y operacionales de las vías.

Estas se clasifican así:

2.8.1 Autopista:

Arteria por donde se movilizan a gran velocidad, flujos voluminosos de tránsito a nivel nacional y regional, estos dan continuidad a la ciudad.

2.8.2 Arteria principal o primaria:

Estas soportan flujos mayores de tránsito y alimentan a las autopistas. Dan unidad a un área urbana.

2.8.3 Arteria secundaria:

Alimenta a las arterias principales y proveen el servicio de tránsito a los viajes de menor longitud. Funcionan a nivel de servicio menor al de las principales. Sirven de desembocadura al tránsito que emerge de las zonas urbanas, sin entrar a los conjuntos habitacionales.

2.8.4 Arteria colectora o local:

Son calles interiores colectoras, de baja velocidad que alimentan al resto de la red vial, penetran a los conjuntos habitacionales y distintos ámbitos de área urbana de dimensión local.

2.8.5 Camino vecinal:

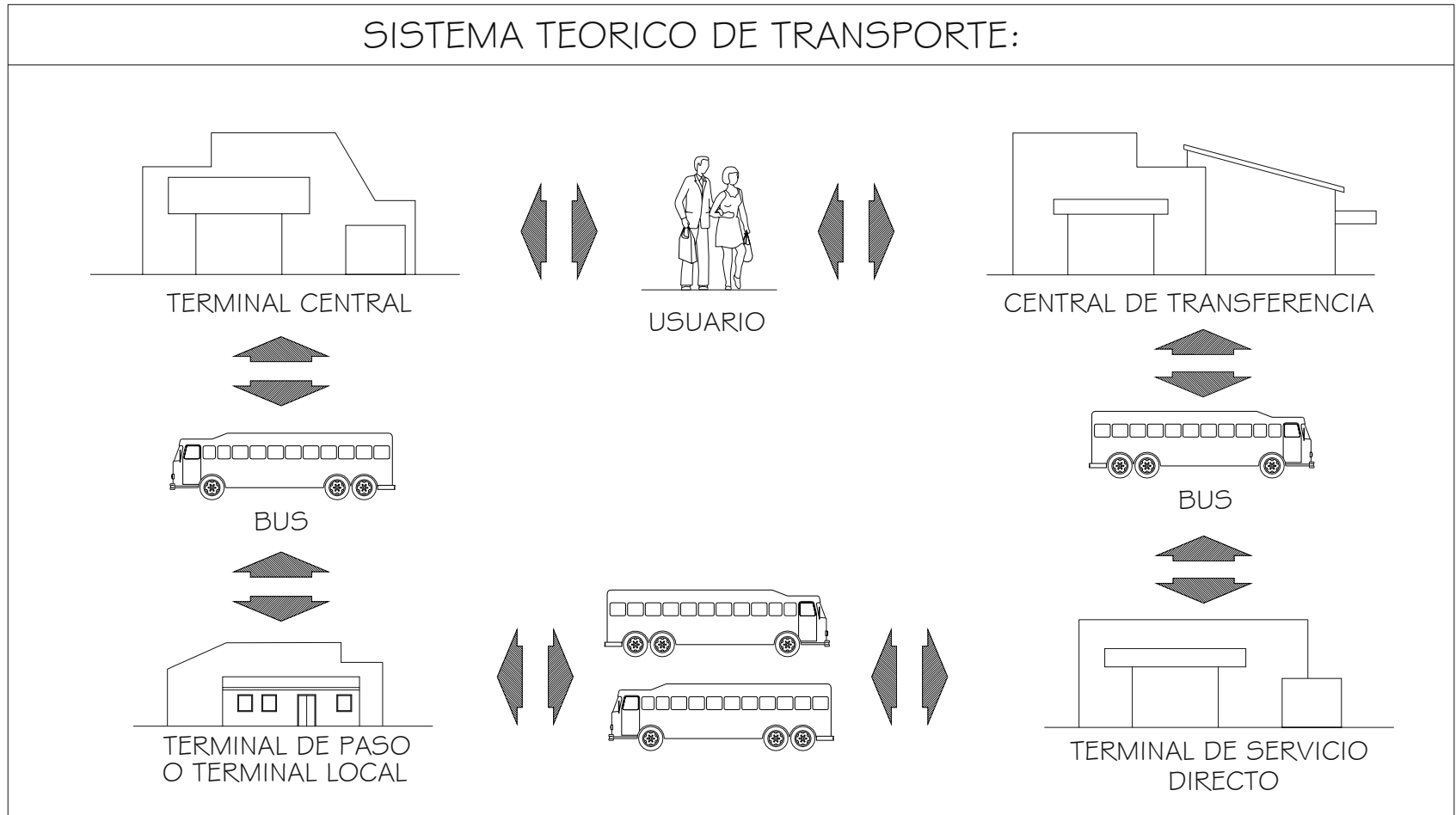
Son las vías que dan servicio a los interiores de conjuntos habitacionales, por la disposición de su gabarito, no debe permitir el flujo vehicular de paso, ni tampoco la posibilidad de grandes velocidades.

2.8.6 Ciclovia:

Son las arterias que de manera periódica, esporádica o permanente son destinadas para soportar el flujo de bicicletas y similares.

2.8.7 Caminamiento:

Son arterias destinadas en forma periódica, esporádica o permanente para el uso exclusivo del peatón, es la arteria de menor jerarquía dentro de la estructura vial. Generalmente por la escala de su desplazamiento es concebida para los flujos a nivel de conjuntos habitacionales y de barrios.



CUADRO No. 8

FUENTE: MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA, ELABORACION PROPIA



B. MARCO LEGAL

Para poder plantear una propuesta de anteproyecto es necesario tener una base legal sobre la cual poder sustentar dicho estudio; y para determinar la base legal del presente estudio “Mercado y Terminal de Buses”, se hace referencia a las siguientes leyes:

- Constitución Política de la Republica de Guatemala
- Código Municipal
- Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera
- Ley de Transito
- Guía Técnica para mercados del Instituto de Fomento Municipal, (INFOM).

I. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA:

CAPÍTULO II: Derechos Sociales

SECCIÓN DECIMA: Régimen Económico y Social

ARTÍCULO 119: Obligaciones del Estado

Son obligaciones fundamentales del Estado:

1.) La defensa de consumidores y usuarios en cuanto a la preservación de la calidad de los productos de consumo interno y de exportación para garantizar su salud, seguridad y legítimos intereses económicos;

II.) Promover el desarrollo ordenado y eficiente del comercio interior y exterior del país, fomentando mercados para los productos nacionales;

ARTÍCULO 131: Servicio de Transporte Comercial

Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios de transporte quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. Queda prohibida la utilización de naves, vehículos y terminales, propiedad de entidades gubernamentales y del Ejército Nacional, para fines comerciales; esta disposición no es aplicable a las entidades estatales descentralizadas que presten servicio de transporte.



Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional e internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez llenados los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente.

CAPÍTULO VII: Régimen Municipal

ARTÍCULO 253: Autonomía Municipal

Los municipios de la república de Guatemala son instituciones autónomas.

Entre otras funciones les corresponde:

- a). Elegir sus propias autoridades;
- b.) Obtener y disponer de sus recursos; y
- c.) Atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios.

Se citaron estos artículos de La Constitución Política de la Republica de Guatemala, ya que es la que enfatiza entre las obligaciones fundamentales del Estado, el fomento necesario a los productos nacionales, promoviendo el desarrollo adecuado y eficiente del comercio interior y exterior del país, así como también reconoce la importancia económica y la utilidad publica que tiene el servicio de transporte.

2. CÓDIGO MUNICIPAL:

TÍTULO III: Gobierno y Administración del Municipio

CAPÍTULO I: Gobierno del Municipio

ARTÍCULO 35: Competencias Generales del Concejo Municipal.

Le compete al concejo municipal:

- b) El ordenamiento territorial y control urbanístico de la circunscripción municipal.
- c) La convocatoria a los distintos sectores de la sociedad del municipio para la formulación e institucionalización de las políticas publicas municipales y de los planes de desarrollo urbano y rural del municipio, identificando y priorizando las necesidades comunitarias y propuestas de solución a los problemas locales.



e) El establecimiento, planificación, reglamentación, programación, control y evaluación de los servicios públicos municipales, así como las decisiones sobre las modalidades institucionales para su prestación, teniendo siempre en cuenta la preeminencia de los intereses públicos.

n) La fijación de rentas de los bienes municipales sean estos de uso común o no.

El artículo 35 del Código Municipal se refiere a que es responsabilidad del concejo municipal que identifique las principales necesidades de la comunidad para proponer un ordenamiento territorial dentro del municipio solucionando así problemas locales de los habitantes.

ARTÍCULO 36: Organización de Comisiones.

En su primera sesión ordinaria anual, el Concejo Municipal organizará las comisiones que considere necesarias para el estudio y dictamen de los asuntos que conocerá durante todo el año, teniendo carácter obligatorio las siguientes comisiones.

3. Servicios, infraestructura, ordenamiento territorial, urbanismo y vivienda.

En el caso del presente anteproyecto de graduación que es un Mercado y terminal de Buses, se cita el artículo 36 del código municipal ya que debería ser parte de una comisión en vista de que actualmente no hay infraestructura que preste estos servicios.

TÍTULO V: Administración Municipal.

CAPÍTULO I: Competencias Municipales.

ARTÍCULO 68: Competencias propias del municipio.

Las competencias propias deberán cumplirse por el municipio, por dos o más municipios bajo convenio, o por mancomunidad de municipios, y son las siguientes:

a) Abastecimiento domiciliario de agua potable debidamente clorada, alcantarillado, alumbrado público, mercados, rastros, administración de cementerios y la autorización y control de cementerios privados, recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, limpieza y ornato.

d) Regulación del transporte de pasajeros y carga y sus terminales locales.

f) Velar por el cumplimiento y observación de las normas de control sanitario de la producción, comercialización y consumo de alimentos y bebidas a efecto de garantizar la salud de los habitantes del municipio.



El artículo 68 del Código Municipal hace referencia que le corresponde al municipio contar con un mercado y terminales locales, así como la regulación de estos y el cumplimiento de normas de control sanitario de estos para garantizar la salud de los habitantes del municipio.

ARTÍCULO 72: Servicios públicos municipales.

El municipio debe regular y prestar los servicios públicos municipales de su circunscripción territorial y, por lo tanto, tiene competencia para establecerlos, mantenerlos, ampliarlos y mejorarlos, en los términos indicados en los artículos anteriores, garantizando un funcionamiento eficaz, seguro y continuo y, en su caso, la determinación y cobro de tasas y contribuciones equitativas y justas. Las tasas y contribuciones deberán ser fijadas atendiendo los costos de operación, mantenimiento y mejoramiento de calidad y cobertura de servicios.

El artículo 72 del Código Municipal expone que es obligación del municipio prestar los servicios públicos municipales, garantizando un funcionamiento eficaz, seguro y continuo.

ARTÍCULO 73: Forma de establecimiento y prestación de los servicios municipales.

Los servicios públicos municipales serán prestados y administrados por:

a) La municipalidad y sus dependencias administrativas, unidades de servicio y empresas públicas.

Es responsabilidad de la municipalidad y sus dependencias prestar y administrar los servicios públicos según el Artículo 73 del Código Municipal.

TÍTULO VII: Principios Reguladores de los Procedimientos Administrativos

CAPÍTULO II: Ordenamiento Territorial y Desarrollo Integral

ARTÍCULO 142: Formulación y Ejecución de Planes

La municipalidad está obligada a formular y ejecutar planes de ordenamiento territorial y de desarrollo integral de su municipio en los términos establecidos por las leyes. Las notificaciones, parcelamientos, urbanizaciones y cualesquiera otra forma de desarrollo urbano o rural que pretendan realizar o realicen el estado y sus entidades o instituciones autónomas y descentralizadas, así como las personas individuales o jurídicas que sean calificadas para ello, deberán contar con la aprobación y autorización de la municipalidad en cuya circunstancia se localicen.



Tales formas de desarrollo, además de cumplir con las leyes que las regulan, deberán comprender y garantizar como mínimo, y sin excepción alguna, el establecimiento, funcionamiento y administración de los servicios públicos siguientes, sin afectar los servicios que ya se prestan a otros habitantes del municipio:

e) Áreas recreativas y deportivas, escuelas, mercados, terminales de transporte y pasajeros, centros de salud.

La municipalidad será responsable del cumplimiento de todos estos requisitos.

El Artículo 142 del Código Municipal hace referencia al ordenamiento territorial y el establecimiento, funcionamiento y administración de los servicios públicos, dentro de los cuales se incluye el Mercado y Terminal de Buses que es el tema de estudio de este proyecto.

3. REGLAMENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PASAJEROS POR CARRETERA Acuerdos Gubernativos Número 42-94

Artículo 1

Tiene por objeto regular el servicio público de transporte extra urbano de pasajeros, con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiado a tal servicio.

Proteger y fomentar una competencia lícita y leal entre los portadores del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros.

Asegurar la existencia de operación de un sistema ramificado de servicio de transporte extraurbano, que contribuya a impulsar la economía nacional.

El Artículo 1 se menciona ya que dentro de la propuesta de anteproyecto que se presenta está una terminal de buses para el municipio de Guazacapan, Santa Rosa; ya que es de gran importancia regular el servicio de transporte público.



Artículo 2

El presente reglamento regula el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros, que se efectúe por medio de vehículos terrestres, tales como:

Autobuses, omnibuses, microbuses y otros. Para los efectos de este reglamento, se entiende por servicio extraurbano de pasajeros el que se efectúa:

1. De una cabecera municipal a otra
2. De una cabecera municipal a cualquier otro lugar de otro municipio o viceversa.
3. De un lugar de un municipio a cualquier lugar de otro municipio.
4. De una cabecera municipal o de algún lugar municipal a cualquier situado fuera del territorio nacional y viceversa.

El Artículo 2 se cita debido a que dentro de este anteproyecto se cubre todos estos servicios de transporte.

Servicio de Transporte:

Artículo 43:

En el servicio de transporte de personas se establecen las siguientes clases:

- Servicio de Primera Categoría
- Servicio de Segunda Categoría
- Servicio de Línea Corta
- Servicio Directo

Artículo 44:

- Servicio de primera categoría:

Servicio directamente entre los puntos terminales.

Los vehículos tienen mayor comodidad y confort, asientos numerados y reclinables, son autobuses tipo pullman.

Cualidades adicionales de un mejor servicio podrán cobrar hasta un 25% más de la tarifa autorizada por el servicio.

- Servicio de segunda categoría:

Los vehículos efectúan paradas en puntos intermedios de su ruta, poseen asientos colectivos con respaldo bajo, no reclinables y el porta equipajes se ubica en la panilla sobre el techo del vehículo protegido con una lona.

Las cualidades de comodidad de los vehículos están catalogados a un nivel intermedio, porque poseen suspensión dura que los habilita para todo tipo de camino.



- Servicio de línea corta:

Es el que presta servicio en una ruta con unidades con características de primera o de segunda categoría, cuyo trayecto no excede de treinta kilómetros.

Los vehículos transportan únicamente pasajeros sentados, de acuerdo con su capacidad.

Artículo 45

En los servicios de primera y de segunda categoría, los usuarios tienen derecho a transportar veinticinco libras de equipaje sin costo alguno.

Artículo 47

- Servicio Directo:

Es el que se presta con vehículo similar a los de primera o de segunda categorías, sin paradas intermedias para recoger pasajeros.

Únicamente se permiten paradas de descanso para el piloto y los pasajeros en puntos determinados y autorizados por la dirección.

Los Artículos que se mencionan anteriormente describen los servicios que dentro de la propuesta de anteproyecto de terminal de buses se consideraron para el diseño.

4. LEY DE TRÁNSITO Acuerdo Gubernativo 273-98

Carril Auxiliar:

Se utilizará carril adicional a los normales de la calzada cuyo objetivo será generar los movimientos de cambio de dirección o de circulación de vehículos lentos.

Carril de Aceleración:

Se utilizará carril adicional a los normales de la calzada que servirá para permitir la aceleración de vehículos que pretenden incorporarse a esta.

Carril de Desaceleración:

Se utilizará carril adicional a los normales de la calzada que servirá para permitir la desaceleración de vehículos que pretenden salirse de esta.

Normas de Comportamiento en la Circulación

Obligaciones de los usuarios de la vía:

Dentro de la ubicación del proyecto, así como de sus alrededores, los usuarios de la vía pública están obligados a comportarse en forma tal, que su conducta no entorpezca la circulación ni cause peligro, perjuicios o molestias a las personas o daños a los bienes.



Obligaciones de los conductores:

Dentro de los alrededores donde este localizado el proyecto, se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de al vía publica.

Circulación por espacios destinados al peatón:

Dentro de este se contempla, para el peatón circular en espacios especialmente concebidos. Se contara con: aceras, refugios, paseos, vías peatonales, pasarelas, con el objetivo de resguardar la seguridad del peatón.

Pasos Peatonales:

En áreas específicas se contara con un paso peatonal (paso de cebra) debidamente señalizado. El peatón siempre lleva la prioridad y, todos los vehículos que se aproximen a un paso de peatones, que este siendo utilizado por una o varias personas, deberán de ceder el paso a las mismas, hasta que hayan llegado a la acera o a un refugio.

Paradas de Taxis:

Se cuenta con un área destinada, para la carga y descarga de los pasajeros, con las normas y señales establecidas y la actividad de ascenso o descenso.

Responsabilidad de señalar:

Con el objetivo de mantener el orden, dentro del proyecto, se deberá de instalar y conservar las señales de tránsito de forma reglamentaria.

Utilización de los carriles auxiliares:

Los carriles auxiliares estarán separados por bordillo, y servirán para separar la circulación principal de los movimientos lentos del tránsito, como el acceso hacia y desde las propiedades aledañas, las paradas, detenciones y estacionamientos de vehículos.

Medios permitidos para la reducción de la velocidad:

La autoridad correspondiente puede permitir, tomando especialmente en cuenta la geometría de la vía o de la intersección y el patrón de uso de las edificaciones circundantes, una o varios de los siguientes medios para la reducción de velocidad:

- Angostamiento físico o psicológico de la vía.
- Vibradores con sisas grabadas en el pavimento.

Lugares prohibidos para parar o estacionar:

Se prohibirá parar y estacionarse en los siguientes lugares:

- Carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para otro medio de transporte o que tengan otro uso, tales como:



- Vías exclusivas para buses, espacios peatonales, áreas verdes, zonas de juego para niños y otras similares.
- Paradas de transporte público y sus proximidades. Calzadas principales de autopistas y vías rápidas. Áreas de carga y descarga, sin efectuar esta actividad.

Solamente se tomaron definiciones que formen parte del tema que se está tratando, con la finalidad de apegarse a las leyes establecidas y de ponerlas en práctica dentro del diseño.

5. GUÍA TÉCNICA PARA MERCADOS DEL INSTITUTO DE FOMENTO MUNICIPAL, (INFOM)

RECOMENDACIONES DE ORDEN BÁSICO PARA EL DESARROLLO DE UN PROYECTO DE MERCADO.

LOCALIZACIÓN:

Un proyecto de mercado se debe localizar en un área disponible en cuanto a propiedad, ubicación, acceso, servicios e infraestructura adecuada, que permita su buen funcionamiento.

CONDICIONES DE LOCALIZACIÓN:

Son condiciones necesarias para la ubicación de una plaza de mercado, si existe un plan de desarrollo urbano, ubicarlo dentro del área disponible. Si no existe ubicarlo tomando en cuenta los siguientes aspectos:

Ubicación de Mercado por Tradición:

Este criterio estima que para construir un mercado debe considerarse el lugar que la población y los comerciantes utilizan por tradición, para vender y comprar los productos que se consumen en la región.



Que la municipalidad tenga terreno propio:

Si en la municipalidad tienen un predio propio la construcción se justifica tomando en cuenta los siguientes requisitos:

- Ubicación acorde con el tipo de mercado.
- Equidistante de las áreas que prestará el servicio con un radio de acción adecuada al tipo de mercado al cual será destinada.

Condicionantes topográficas:

La topografía del terreno deberá ser de preferencia regular o con pendiente moderada, entre el 2% y el 5%, si no es así, se deberá de tomar en cuenta dos criterios:

- Adaptación de diseño del anteproyecto a la topografía del terreno, elevación y depresiones naturales; considerar el movimiento de tierra.
- Contemplar los obstáculos que puedan presentarse, tales como construcciones existentes, vegetación.

INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE SERVICIOS PÚBLICOS

Al tomarse la decisión de contemplar el diseño de una plaza de mercado dentro de de determinada área, se tendrá previsto como factor importante los servicios públicos con que cuenta la población así como los que tendrá que crear y los que surgirán como consecuencia del diseño. Los básicos pueden enumerarse:

- Drenajes
- Agua potable
- Electricidad
- Área para tratamiento de aguas servidas
- Vías de acceso adecuadas para su fácil crecimiento.

VÍAS DE ACCESO:

El área contemplada para proyectar un mercado, deberá contar con amplias y fluidas vías de acceso para poder proporcionar principalmente una rápida descarga de productos función básica de este tipo de proyectos, así como facilidad en el acceso público.

Previo a la selección definitiva del área, deberá contemplar que las vías de acceso tengan capacidad en su sección y tipo de carga permisible de soportar, el aumento del número y frecuencia de los vehículos y sobre todo de vehículos de carga usados generalmente de transporte.



ANÁLISIS URBANO DE LA PLANIFICACIÓN

Se recomienda en este renglón la ayuda de profesionales en planificación urbana a fin que de manera conjunta se llega a establecer cuáles son las áreas que presentan características más adaptables al tipo de proyecto a plantearse, así como una ampliación del contenido plan regulador urbano local y fácil adaptación al problema planteado. Lo anterior será conveniente en el campo por medio de la vista a las áreas disponibles.

ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS:

En un tipo de proyecto como lo es el mercado, se deberá definir y limitar perfectamente las áreas de estacionamiento tanto de vehículos particulares como taxis y otro tipo de vehículos utilizados para la población como medio de transporte.

El cálculo de las áreas de estacionamiento será en relación al número de locales fijos y usuarios.
(1 parqueo por cada 20 puestos fijos)¹

¹ Guía Técnica Para Mercados del Instituto de Fomento Municipal, INFOM

ZONA DE CONTROL E HIGIENE

El proyecto requiere de un control rígido en cuanto a la higiene y limpieza de los productos que aquí se comercializan, pues depende mucho de estos controles, la calidad y salubridad de los productos incorporando un área específica para el control de los productos; por lo tanto, se recomienda un solo ingreso de productos al mercado que este apoyado por las siguientes áreas:

- Área de carga y descarga
- Área de lavado y limpieza de productos
- Área de control de higiene y calidad
- Bodega de decomisos e incineración
- Área de clasificación y desechos sólidos
- Área de almacenamiento de productos

ÁREA DE ALMACENAMIENTO DE PRODUCTOS

Estas áreas son recomendables, pues de ellas depende el orden, limpieza e higiene del mercado, es importante mencionar que todas estas áreas deben contemplarse en el diseño de los mercados. Debe controlarse el ingreso de todos los productos normándose un solo ingreso y el control específico por especialidad de productos por ejemplo:



- Productos que necesiten control de limpieza y calidad: verduras, frutas, flores, granos, carnes.
- Productos que debe llevar sello de higiene: carne, pollo, embutidos, pescado.
- Productos libres de empaque: alfarería, cristalería, artesanías, frutas, verduras.

ZONAS DE CARGA Y DESCARGA:

En el estudio de viabilidad del proyecto deberá contemplarse la procedencia y destino de productos, para llegar a determinar cuales serán las vías que se utilizarán como ingresos específicos a las áreas de descarga y distribución.

Con este propósito se definen las áreas de descarga y carga de productos, determinando por un solo ingreso al mercado y apoyado por el área de control que regulará y supervisará la higiene, calidad y limpieza de los productos que por aquí ingresen.

ZONAS DE BASURA:

Por ser un mercado uno de los mayores generadores de basura es necesario darle la atención suficiente pues de esto depende mucho que la higiene, la limpieza y el confort de los usuarios e inquilinos sea bueno. Por ello se recomienda que antes del ingreso de los productos sean liberados del empaque, así también sean desechados todos los productos descompuestos en un área de lavado anexa al depósito.

SERVICIOS SANITARIOS

Como la mayoría de los servicios sanitarios del mercado, estos son esenciales para el buen funcionamiento, se ubicarán con orientación sur-oeste, y según las dimensiones del mercado se podrá contemplar un solo núcleo o varios que cumplan con los siguientes requisitos de confort e higiene:

Recomendable la ventilación cruzada. Penetración del sol, durante la mayor parte del día.

- Contar con servicios de drenajes y agua potable
- Acceso desde todos los puntos del mercado.
- Si se contempla un solo núcleo de baños y los comedores no cuentan con este servicio, se recomienda que este a una distancia no mayor de 150 Mts.
- Para el diseño de las unidades de servicio sanitario se instalará un servicio sanitario para hombres y uno para mujeres, por cada 900 Mt² de área comercial tomando como unidad para hombres un inodoro o uninal y un lavamanos; y para mujeres un inodoro y un lavamanos.²
- Para el funcionamiento adecuado del servicio se recomienda se cobre por el uso y que los ingresos sirvan para la compra de equipo y material de limpieza.

² Guía Técnica Para Mercados del Instituto de Fomento Municipal, INFOM



ZONA DE EXPENDIO DE PRODUCTOS:

El expendio de productos depende del tipo de mercado. A partir de áreas de circulación definidas se van desarrollando sectores de venta de productos afines, como áreas de misceláneas, áreas de ropa, áreas de artesanía, áreas verdes y húmedas, áreas de comida y piso de plaza, todos organizados en grupos de productos y distribuidos adecuadamente por su orden de importancia en su tipo de circulación.

ZONA DE ADMINISTRACIÓN:

Funcionará como área administrativa y de servicio, se ubicará en un punto intermedio y definido del mercado. En las localidades donde se requiera esta zona, se controlará la higiene y calidad de productos; así como el mantenimiento de áreas y servicios.

Como complemento y parte importante del diseño se destinarán áreas tales como: almacenamiento de productos, limpieza y recolección de basura, con comunicación efectiva a las áreas de disposición y evacuación, también con comunicación directa a las áreas de descarga para el control de productos.

CIRCULACIÓN:

Las circulaciones establecidas dentro del diseño de plazas pueden clasificarse de primer, segundo y tercer orden.

- **Primer Orden:** Se clasifican en este renglón aquellas circulaciones destinadas al ingreso y egreso de compradores a la plaza, así como el acceso a las áreas de parqueo, descarga y circulación perimetral a los accesos del mercado, darles 2.50 mt de ancho.
- **Segundo Orden:** Son utilizadas por vendedores para acceso de productos a los comercios, y como es el principal ramal de circulación de compradores, de aquí se desprenden las circulaciones de tercer orden 2.00 mt en su ancho adecuado.
- **Tercer Orden:** Con los utilizados por los compradores dentro del mismo sector de venta afines y comunican ramales principales, 1.50 mt es su ancho adecuado.

CAPACIDAD:

En virtud del intenso movimiento que un mercado tiene en las primeras horas de la mañana; que originan la concurrencia de un gran número de personas, productos, vehículos y en muchos casos de animales, un mercado por lo general requiere superficies extensas con facilidad de acceso, donde se constituyen diferentes locales para la exposición de productos, bodegas de almacenamiento y conservación, servicio de transporte organizado, estacionamiento clasificado y en el caso de animales, establos, porquerizas y corrales.



La capacidad de un mercado puede determinarse de acuerdo a dos criterios:

- Por la cantidad de pobladores a servir, es determinante en la elaboración de parámetros y dimensiones del mercado, influyendo las costumbres y tradiciones comerciales. Para la elaboración de primeros parámetros puede considerarse el siguiente factor, sujeto a las condicionantes propias de cada lugar. El factor promedio es de 0.94 mts² por poblador a servir.³
- El segundo criterio y quizás el mejor adaptado a nuestro medio, es el establecimiento previo de un programa de necesidades derivadas de las condiciones imperantes, así como de las necesidades futuras. Su tamaño se determinara, entonces en base a la suma de área parciales, resultante de los diferentes grupos de locales y demás elementos constitutivos del mercado, dándole una importancia considerable a la diferenciación de funciones del mismo articulando lógicamente los distintos elementos integrantes.

³ Guía Técnica para Mercados del Instituto de Fomento Municipal, INFOM



C. CASO ANÁLOGO:

Para el mejor desarrollo del presente estudio se analiza a continuación un caso similar al que se está realizando en este estudio.

Se eligió como único caso el mercado del municipio de “Villa Nueva” debido que actualmente es uno de los mercados que realmente cumplen con su objetivo de realizar las actividades de comercio en forma ordenada.

I. MERCADO DE VILLA NUEVA, GUATEMALA:

El mercado de Villa Nueva abrió sus puertas al público recientemente en mayo del 2007.

Dentro de este mercado se comercializa todo tipo de productos, y su diseño funcional permite mantener el orden para realizar las actividades de comercio, el mercado está dividido en las siguientes áreas:

Área de Comedores

Área Húmeda

El Área Seca:

El Área Semihúmeda:

A continuación se hace un análisis fotográfico del mercado de Villa Nueva:



Foto 1

En la fotografía 1, podemos observar el ingreso principal al mercado de Villa Nueva, al cual se llega por medio de un carril de desaceleración de 50 metros de largo aproximadamente.



Foto 2



Foto 3

El mercado de Villa Nueva cuenta con muy buena seguridad para usuarios y vendedores, como lo muestran las fotos 2 y 3.



Mercado y Terminal de Buses



Foto 4



Foto 5



Foto 8



Foto 9

En las fotos 4 y 5 podemos observar que las calles del mercado de Villa Nueva, son suficientemente anchas en todo el mercado, lo que permite una buena circulación vehicular.

El parqueo del mercado tiene una capacidad aproximada de 300 carros, y cuenta con seguridad, al mismo tiempo el parqueo puede ser utilizado como canchas polideportivas, ya que están marcadas e iluminadas apropiadamente, fotos 8 y 9.



Foto 6



Foto 7

El usuario del mercado de Villa Nueva puede ingresar a este por diversas entradas que están bien identificadas en el exterior, fotos 6 y 7. Las áreas son: comedores, carnicerías, piso de plaza, miscelánea, ropa y frutas y verduras.



Foto 10



Foto 11

El mercado de Villa Nueva cuenta con una plaza en donde se realizan actos cívicos u otras actividades, como lo muestran las fotos 10 y 11.



Mercado y Terminal de Buses



Foto 12



Foto 13



Foto 16



Foto 17

El mercado de Villa Nueva cuenta con su propio tanque de agua como lo vemos en las fotos 12 y 13.



Foto 14



Foto 15

Podemos observar que el mercado cuenta con las instalaciones básicas, así como también cuenta con equipo contra incendios, aunque no son las adecuadas en el caso del drenaje, fotos 14 y 15.



Foto 18



Foto 19

El mercado cuenta con cuatro baterías de baños para hombres y cuatro para mujeres, como se puede ver en las fotos 16 a 19.

Los servicios sanitarios de hombres cuentan con tres inodoros, tres mingitorios y tres lavamanos y los servicios sanitarios de mujeres con cinco inodoros y tres lavamanos.



Mercado y Terminal de Buses



Foto 20



Foto 21

Como podemos observar en las fotos 20 y 21 el mercado cuenta con un área de carga y descarga, esta se encuentra aparte de las áreas públicas.



Foto 24



Foto 25

Dentro del mercado hay un a parada de buses para facilitar el transporte de los usuarios. El mercado cuenta con áreas para carretas, para comodidad de los usuarios, fotos 24 y 25.



Foto 22



Foto 23

Dentro de las áreas de servicio con las que cuenta el mercado podemos observar un área para lavado de frutas y verduras (foto 22); y además una planta de tratamiento de agua y área de contenedores de basura, (foto 23).



Foto 26



Foto 27

En las fotos 26 y 27 podemos observar que en el área de comedores hay mesas para que los usuarios puedan comer, con la desventaja que esta área se llena de humo por el tipo de ventas.



Mercado y Terminal de Buses



Foto 28

Para ingresar al área de comedores del Mercado de Villa Nueva es necesario recorrer esta rampa que no es la adecuada para este tipo de proyectos, foto 28.



Foto 31



Foto 32

Cerca la salida del mercado podemos observar que hay un área comercial, fotos 31 y 32.



Foto 29



Foto 30

En las fotografías 29 y 30 podemos observar las áreas verdes con las que cuenta el mercado.



Foto 33



Foto 34

El mercado de Villa Nueva cuenta con un área específica para juegos infantiles como se puede observar en las fotografías 33 y 34.

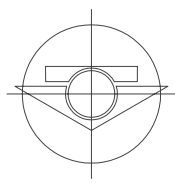


1.1 PLANTA DEL MERCADO DE VILLA NUEVA

Mercado y Terminal de Buses



AREA DE CARGA Y DESCARGA



LOCALES COMERCIALES



PARQUEO



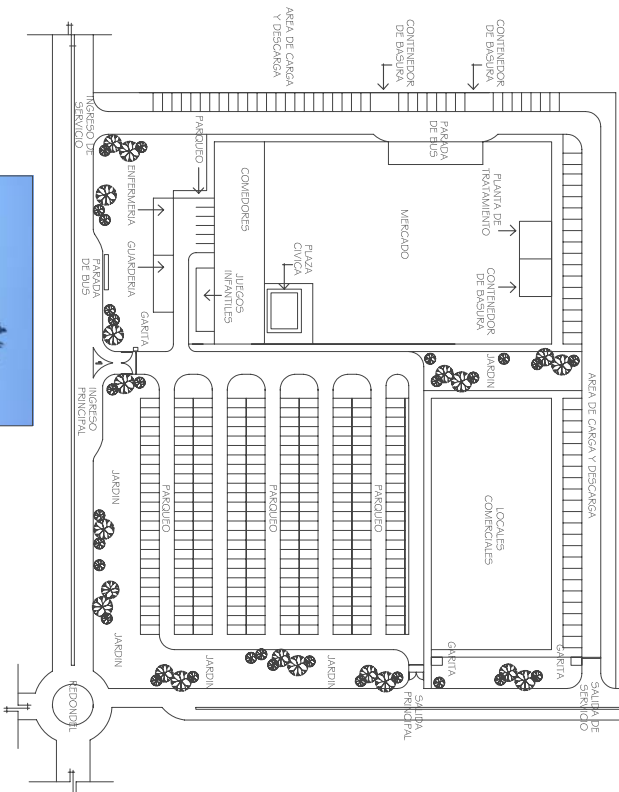
PARADA DE BUS



CONTENEDORES DE BASURA



AREA DE CARGA Y DESCARGA



INGRESO PRINCIPAL

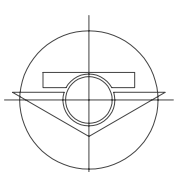


PLANO No. 1
 PLANTA DE CONJUNTO MERCADO DE VILLA NUEVA
 ELABORACIÓN PROPIA
 ESCALA APROXIMADA 1:2000



Mercado y Terminal de Buses

1.2 ANALISIS SECTORIAL DEL MERCADO DE VILLA NUEVA



SECTORES DEL MERCADO		
AREA	FORCENTAJE DE AREA DEL MERCADO	
AREA TOTAL	100%	
AREA DE CARGA	15.70%	
AREA DE MERCADO	24.50%	
AREA DE LOCALES	11.60%	
AREA DE PARQUEO	25.30%	
AREA DE GUARDERIA	2%	
AREA DE ENFERMERIA	1.4%	
AREA VERDE	19.50%	
TOTAL	100%	

PLANO No. 2
MERCADO DE VILLA NUEVA
ELABORACIÓN PROPIA



Mercado y Terminal de Buses

1.3 SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES ASPECTOS DEL CASO ANÁLOGO MECADO DE VILLA NUEVA

ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
<p>ÁREAS ORDENADAS: El mercado de Villa Nueva en su interior esta diseñado por áreas, estas son: área húmeda, semihúmeda y seca, esto permite que en su interior se desarrollen las actividades de comercio de forma ordenada y rápida.</p>	<p>ASPECTO FORMAL El mercado de Villa Nueva no tiene ningún diseño en cuanto a forma se refiere.</p>
<p>SEGURIDAD El mercado de Villa Nueva cuenta con seguridad en todas sus áreas; ya que tiene gartas de control en todos sus accesos; además cuenta con seguridad para los locales que estan en el interior del inmueble.</p>	<p>ÁREA DE COMEDORES Dentro del area de comedores del mercado de Villa Nueva, generalmente se llena de humo debido a que no cuenta con la ventilacion adecuada y además de esto, el mercado no tiene extractores de humo.</p>
<p>VIALIDAD Dentro del mercado de Villa Nueva existen vanos tipos de circulacion vehicular; las cuales estan bien diseñadas para que en ningún momento se mezclen y pueda generar algun accidente.</p>	<p>RAMPAS Para acceder al area de comedores del mercado de Villa Nueva es necesario atravesar una rampa que posee mas de la pendiente indicada para un mercado; esto es incomodo para los usuarios que en su mayoria llevan carretas para realizar sus compras.</p>
<p>ÁREAS VERDES Y RECREATIVAS El mercado de Villa Nueva cuenta con diversas areas verdes a las cuales se les da un buen mantenimiento; además el parqueo sirve tambien como canchas de basket ball y fútbol lo cual es algo benéfico para la comunidad.</p>	<p>INSTALACIONES PLUVIALES Las instalaciones pluviales del mercado de Villa Nueva estan expuestas y crean inseguridad para los usuarios del mercado.</p>
<p>INSTALACIONES Dentro del mercado de Villa Nueva los locales cuentan con los servicios basicos necesarios; dependiendo del tipo de local, además de instalaciones especiales.</p>	
<p>SERVICIOS SANITARIOS El mercado de Villa Nueva cuenta con cuatro batenas de baños para hombres y cuatro para mujeres, las cuales siempre estan limpias; además cabe destacar que los servicios no tienen costo alguno.</p>	

CUADRO No. 9

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

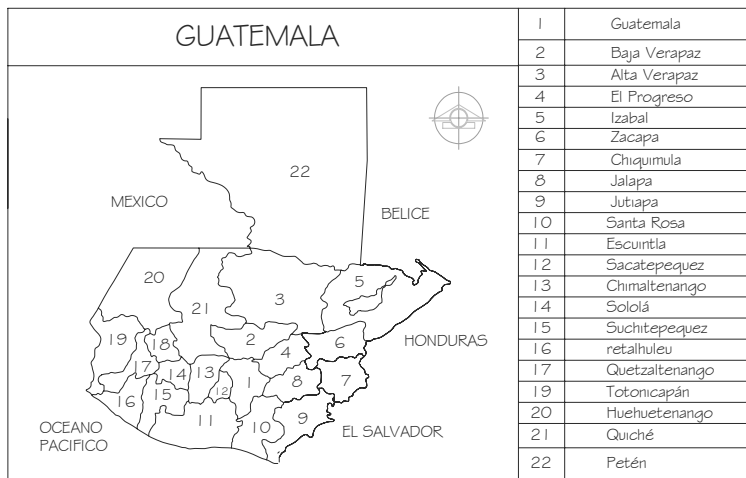


D. CONTEXTO NACIONAL

1. NIVEL NACIONAL:

La república de Guatemala se encuentra localizada en la parte Norte de Centroamérica; limita al Oeste y Norte con México, al Este con Belice y el golfo de Honduras, al Sureste con Honduras y El Salvador, y al Sur con el océano Pacífico.

Su extensión territorial es de aproximadamente 108.889 kilómetros cuadrados. Esta conformada por 22 departamentos; la capital es la ciudad de Guatemala.¹



MAPA No. 1

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

¹ Biblioteca de consulta Encarta 2007

2. NIVEL REGIONAL:

Los Departamentos de Guatemala se encuentran agrupados en ocho regiones. Se entenderá por región la delimitación territorial de uno o más departamentos que reúnen similares condiciones geográficas, económicas y sociales, con el objeto de efectuar acciones de gobierno en las que, junto o subsidiariamente con la administración pública participen sectores organizados de la población.

Para que se de el desarrollo de una región, debe de existir un aumento de capacidad productivo a consecuencia de la profundización de las relaciones de producción dominantes, que conlleve a la vez a un aumento de calidad de vida de la población.²

La región IV, conocida como la SUR-ORIENTE, está conformada por los departamentos de Jutiapa, Jalapa y Santa Rosa, Jutiapa es la cabecera regional. La región tiene una extensión territorial de 8,237 kilómetros cuadrados, equivalente al 7% del territorio nacional. La población en su mayoría es Ladina.

² Constitución Política de la República, Acuerdo Legislativo 18-39, Decreto No. 70-86, Artículo 2



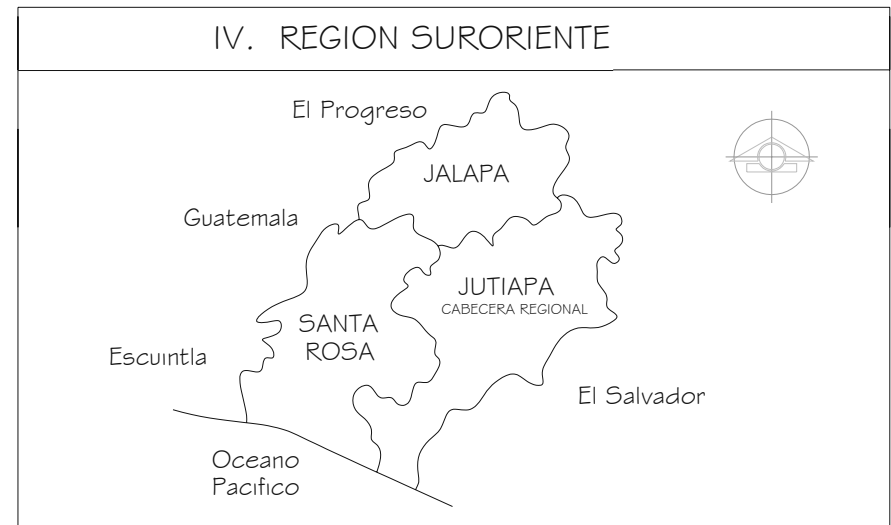
REGION	NOMBRE DE LA REGION	DEPARTAMENTOS QUE LA INTEGRAN	NO. DE MUNICIPIOS
I	METROPOLITANA	Guatemala	17
II	NORTE	Baja Verapaz	16
		Alta Verapaz	8
III	NORORIENTE	El Progreso	10
		Izabal	11
		Zacapa	8
		Chiquimula	5
		Jalapa	17
IV	SURORIENTE	Jutiapa	7
		Santa Rosa	14
		Escuintla	16
V	CENTRAL	Sacatepequez	13
		Chimaltenango	16
		Sololá	24
VI	SUROCCIDENTE	Suchitepequez	8
		Retalhuleu	29
		Quetzaltenango	20
		San Marcos	9
		Totonicapán	19
VII	NOROCCIDENTE	Huehuetenango	21
		Quiché	31
VIII	PETEN	Petén	12

CUADRO No. 10

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Los tres municipios son atravesados por una vía terrestre de primer orden, siendo la carretera CA-1; la que conecta desde la ciudad capital atravesando Santa Rosa, Jutiapa y Jalapa.

Asimismo favorece la comunicación hacia El Salvador por carreteras secundarias al Océano Pacífico vía Santa Rosa y Jutiapa.³



MAPA No. 2

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

³ SEGEPLAN, "Informes Sintéticos de Caracterización Regional, Región III, Volumen IV, Guatemala, 1991.



3. NIVEL DEPARTAMENTAL:

3.1 SANTA ROSA:

El departamento de Santa Rosa fue habitado originalmente por los xincas, indígenas distintos a los pipiles de El Salvador pero de origen común con éstos, por lo que sus raíces son distintas a las de los mayas que habitan el resto del territorio guatemalteco.

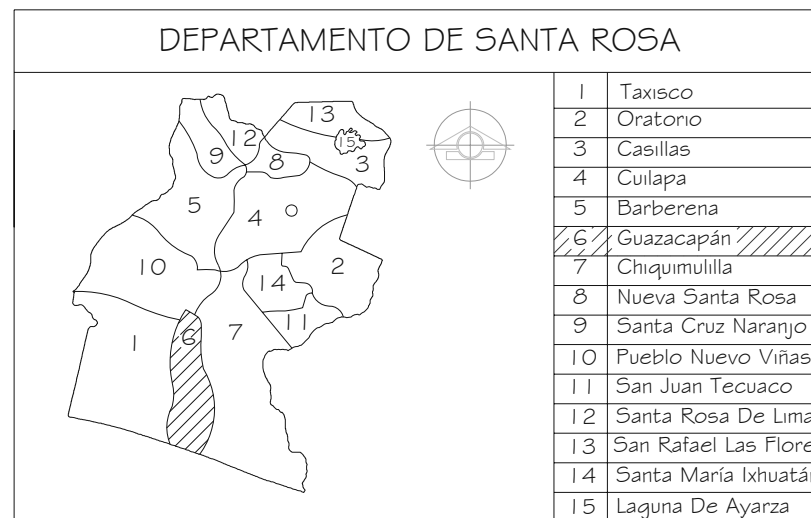
Se trata a de un área próspera, gracias a la fertilidad de sus tierras y a su ventajosa posición geográfica, toda vez que era un paso obligado en el trayecto de la capital guatemalteca a los territorios salvadoreño y hondureño.

En 1848, debido a una reorganización que derivó en una nueva división administrativa, se creó el departamento de Mita. Este se dividió en tres distritos llamada Jalapa, Jutiapa y Santa Rosa, hasta que cuatro años más tarde (1852) se creó en definitiva el departamento de Santa Rosa tal y como lo concebimos en la actualidad.

3.2 UBICACIÓN Y EXTENSIÓN TERRITORIAL

El Departamento de Santa Rosa se ubica en la zona Sur de la república de Guatemala. Limita al Norte con el departamento de Jalapa; al sur por el Océano Pacífico; al Oriente por Jutiapa; al Occidente por Escuintla y al Nor-Occidente por Guatemala.

Su extensión territorial es de 2,955 Kms² que representa el 2.7% del total del país y el 35.8% de la región. Se integra por 14 municipios.⁴



MAPA No. 3

FUENTE: ELABORACION PROPIA

⁴ www.santarosa.gob.gt



3.3 ASPECTOS TERRITORIALES

3.3.1 Fisiografía

El departamento de Santa Rosa está situado en la Región IV o Región Sudeste del país. Por su variada configuración geográfica, sus alturas oscilan entre los 214 y 1,330 metros sobre el nivel del mar.

En Santa Rosa las divisiones fisiográficas están representadas por la Planicie Central (zona norte) el Declive del Pacífico (zona central) y el Litoral del Pacífico (zona costera).

El tamaño relativo de estas áreas el Planicie Central 29.8%; Declive del Pacífico 30.0% y Litoral del Pacífico 27.9% del área del departamento respectivamente.

3.3.2 Hidrografía

Su sistema hidrográfico es abundante y corresponde a la vertiente del Océano Pacífico, siendo importantes los ríos: Los Esclavos y Aguacapa; ambos destacados por aprovecharse su potencial generador de energía eléctrica. Además se identifican otros ríos de menor caudal, como: Margaritas, El Paja y El Jobo. que en la zona costera son utilizados para fines de irrigación. Como cuerpos de agua permanentes destacan las lagunas de Ayarza y El Pino.

3.3.3 Condiciones Climáticas

El departamento de Santa Rosa posee en su parte baja, en el Canal de Chiquimulilla, condiciones climáticas caracterizadas por días claros y soleados durante los meses en que no llueve y parcialmente nublados durante la época de enero a abril. La época de lluvias corresponde especialmente a los meses de junio a octubre, en que llegan a ser las precipitaciones más importantes en esta región.

3.4 USO ACTUAL DEL SUELO

Se identifican 174,000 hectáreas de uso agrícola, distribuido en 4,260 fincas destinadas a la producción de café, caña de azúcar, granos básicos y otros cultivos plantados en pequeñas parcelas. El área de pastos y agrícola, se aprovecha con cultivos y ganadería bovina y porcina y se tienen también explotaciones avícolas, apícolas y piscícolas en estanques, así mismo se aprovechan los cuerpos de agua para pesca artesanal.⁵

3.5 FIESTA PATRONAL

La fiesta patronal se celebra del 22 al 27 de diciembre, en honor a Nuestro Señor Jesucristo.

⁵ Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología. INSIVUMEH



3.6 ÁREAS DE PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN

Son áreas protegidas, las que tienen por objeto la conservación, el manejo racional y la restauración de la flora y fauna silvestre, recursos conexos y sus interacciones naturales y culturales, que tengan alta significación por su función o sus valores genéticos, históricos, escénicos, recreativos, arqueológicos y protectores. Santa Rosa cuenta con las siguientes áreas protegidas:

- La Laguna del Pino es un Parque Nacional, fue legalmente constituida por el Acuerdo Gubernativo del 26 de mayo de 1955.
- El Espino es una Reserva Natural Privada, legalmente constituida a través de la Resolución 91-97.
- Los volcanes Cerro Redondo, Cruz Quemada y Tecumburro con categoría de Parque Nacional
- Laguna de Ayarza
- El Canal de Chiquimulilla

3.7 ASPECTOS ECONÓMICOS

3.7.1 Población Económicamente Activa

Es el conjunto de personas de 7 años y más que durante el período de referencia censal, ejercieron una ocupación o la buscaban activamente.

La PEA, la integran los ocupados y los desocupados.⁶

Departamento de Santa Rosa: proyecciones de Población Económicamente Activa (PEA), por año, según rangos de edad						
1999-2004						
Rangos de edad/año	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Total República	3,489,911	3,615,730	3,771,822	3,927,914	4,084,006	4,240,097
Total departamento	98,192	101,110	104,521	107,931	111,342	114,753

CUADRO No. 11

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, INE

3.8 INFRAESTRUCTURA

3.8.1 Infraestructura Vial

Santa Rosa cuenta con una infraestructura vial de 602 kilómetros de longitud equivalente al 4.3% del total nacional.

Las principales rutas que atraviesan dicho departamento son la CA-01 y la CA-02, las cuales comunican a nuestro país con las fronteras de San Cristóbal, Valle Nuevo y Pedro de Alvarado en el Salvador.

⁶ Instituto Nacional de Estadística (INE), estimaciones de población por departamento y municipio, Guatemala, 1997.



4. NIVEL MUNICIPAL, GUAZACAPÁN:

4.1 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA:

El municipio de Guazacapan, esta ubicado en la región sur-oriente de la república de Guatemala, esta a 14 04' 30" de latitud y 90 25' 00" de longitud es un municipio del departamento de Santa Rosa, con una altitud de 261.33 metros sobre el nivel del mar, posee una extensión territorial de 172 Km².

Colinda al Norte con el municipio de Cuilapa, al Este con el municipio de Chiquimulilla, al Sur con el Océano Pacífico y al Oeste con Taxisco.

La distancia de la cabecera municipal hacia la ciudad de Guatemala es de 112 Kilómetros; y hacia la Cuilapa, cabecera departamental es de 41 kilómetros aproximadamente.

4.2 DIVISIÓN POLÍTICA ADMINISTRATIVA:

El municipio se encuentra dividido políticamente y administrativamente en 5 barrios, 9 aldeas, 14 caseríos, 2 haciendas y 84 fincas.

Los cinco barrios que conforman el casco urbano son:

1. San Miguel Centro
2. San Miguel Oriente
3. Agosto
4. San Sebastián
5. San Pedro

Las once aldeas del municipio están distribuidas de la siguiente forma:

NORTE	Aldea Buenas Brisas
	Aldea Molinilla
CENTRO	Aldea El Barro
	Aldea Platanares
	Aldea Poza de Agua
SUR	Aldea Agua Dulce
	Aldea Cinco Palos
	Aldea El Astillero
	Aldea Papaturo
	Aldea La Curvina
	Aldea Ojo de Agua

CUADRO No. 12

FUENTE: OFICINA MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN (OMP), GUAZACAPÁN, SANTA ROSA, ELABORACIÓN PROPIA



4.3 CARACTERÍSTICAS CLIMÁTICAS:

4.3.1 Clima:

El clima general del municipio es calido y templado en todo el municipio, su promedio de temperatura es de 18 a 32 grados centígrados.

4.3.2 Precipitación Pluvial:

La precipitación en esta formación varía entre 500 mm y 1,000 mm y como promedio total anual 855 mm. La biotemperatura media anual para esta zona oscila entre 19° C y 24°C.

4.3.3 Vientos:

Los vientos predominantes en el municipio soplan Sur-Este a Nor-Oeste, con un promedio de 10 Kilometros por hora.

4.4 RECURSOS NATURALES:

El suelo se considera de vocación forestal en la mayor parte del municipio, además el municipio de Guazacapan posee una topografía irregular, sin embargo posee suelos aptos para cultivos, situándose estos en las riberas de los ríos y riachuelos.

En el municipio esta ubicado el volcán Tecuamburro y el Cerro de la Cruz.

Dentro de los recursos hidrologicos, el municipio cuenta con varios ríos como lo son: Los Chivos, La Palma, Uzarín, de los mas importantes, ya que también cuenta con varios riachuelos, quebradas, y playas.

4.5 ZONAS DE VIDA:

En los municipios de Guazacapan, se pueden encontrar dos tipos de zonas de vida, estas son: Bosque muy húmedo Sub-tropical (cálido) y Bosque seco Sub-tropical.

4.6 ASPECTOS ECONÓMICOS:

4.6.1 Principales actividades económicas:

La actividad económica se basa fundamentalmente en productos de exportación tradicional y para consumo interno siendo en su mayoría productos de origen agrícola.



La producción agrícola del Municipio esta representada por: maíz, frijón, arroz, ajonjolí, café, maicillo, frutas como mango, marañón, jocote, papaya, naranja, mandarina, entre otras.

Otra de las actividades económicas y fuente de ingresos para las familias en el área rural es la producción artesanal, los productos derivados de esta actividad son comercializados en el ámbito local y regional.

Entre las distintas artesanías se encuentran los productos de barro, cerámica, coheteria, productos de palma (sombrosos, petates, canastos, escobas).

Además existe producción pecuaria y avícola en escala menor.

4.7 TRANSPORTE:

La cabecera municipal cuenta con servicio de microbuses que cubren la ruta entre los municipios de Chiquimulilla y Guazacapan.

Así también existe el servicio de buses extraurbanos que cubren la ruta de la capital a la Frontera Ciudad Pedro de Alvarado, Las Lisas y viceversa, las cuales hacen escala en éste municipio.

4.8 INFRAESTRUCTURA VIAL:

Los Centros poblados de importancia como lo son los cinco barrios que conforman el casco urbano están asfaltadas en su mayoría a excepción de algunas calles que son de empedrado o balaste, El resto de la infraestructura vial conecta las aldeas con el casco urbano por medio de tramos de carreteras de tercerera.

4.8.1 Vías de comunicación:

Su principal vía de comunicación con la capital es por la CA-1, carretera totalmente asfaltada; que pasa por Taxisco, Escuintla y Amatitlán.

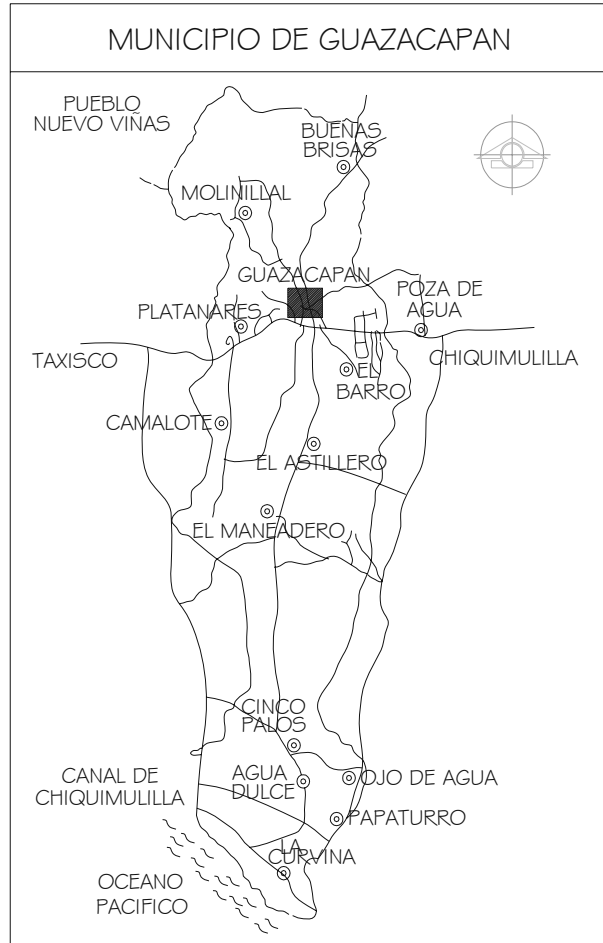
La comunicación puede darse por la autopista donde se debe pagar el peaje, dependiendo el tipo de vehículo que de posea; o bien por la carretera antigua, atravesando el departamento de Escuintla.

Otra vía de comunicación con la capital puede ser la carretera CA-1 que atraviesa el municipio de Chiquimulilla, pasa por Cuiapa y Barberena, y se ingresa por carretera al Salvador de la Ciudad Capital.⁷

⁷ www.guazacapan.gob.gt



Mercado y Terminal de Buses



ALDEAS Y CASERIOS DE GUAZACAPAN, SANTA ROSA

No.	CATEGORIA	LUGAR	DESDE GUAZACAPAN	
			DIST (Kms.)	TIEMPO (Min)
1	Caserio	Agua Dulce	22	50
2	Caserio	Barranca Honda	1.5	7
3	Caserio	Bethania	1	5
4	Aldea	Buenas Brisas	5	20
5	Caserio	Camalote	4	15
6	Aldea	Cinco Palos	16	40
7	Aldea	El Astillero	4	15
8	Aldea	El Barro	2	10
9	Aldea	La Curvina	25	120
10	Caserio	Los Achiotos	2	15
11	Cantón	Los Chivos	2.5	15
12	Caserio	Los Cielitos	1.5	10
13	Caserio	Manadero	7	20
14	Caserio	Molinillal	3	20
15	Caserio	Nueva Esperanza	2.5	10
16	Aldea	Ojo de Agua	20	50
17	Caserio	Palo Alto	6	25
18	Aldea	Papaturno	23	60
19	Aldea	Platanares	2	10
20	Aldea	Poza de Agua	2	25
21	Caserio	San Antonio	13	35
22	Caserio	San Luis	11	25

MAPA No. 4

FUENTE: OFICINA MUNICIPAL DE PLANIFICACION (OMP), MUNICIPIO DE GUAZACAPAN, SANTA ROSA.

CUADRO No. 13

FUENTE: OFICINA MUNICIPAL DE PLANIFICACION (OMP), MUNICIPIO DE GUAZACAPAN, SANTA ROSA.



5. NIVEL URBANO

5.1 ASPECTOS HISTÓRICOS

Monografía:

Su etimología proviene de Guat-sacat-apant de origen Azteca que en lengua Pipil sería “Río de Zacate o Hierba de Culebra” que por corruptela introducida se pronuncia “Guazacapan”.⁸

Al organizarse el Estado de Guatemala por medio de su Constitución Política decretada el 11 de octubre de 1825, se menciona a Guazacapán integrando el sector Sur, formando parte del circuito de Chiquimulilla dentro del distrito 2º. Juntamente con “Chiquimulilla, Taxisco, Sinacantán, Nancinta, Tecuaco, Tepeaco y Tacuilula.

Dicho distrito 2 comprendía a Escuintla y la mayoría de los que ahora son sus municipios. Por Decreto de la asamblea constituyente del 4 de noviembre de 1825 el territorio del Estado se dividió en siete departamentos. Uno de ellos, el tercero estuvo formado por Guatemala y Escuintla con todos los pueblos de su jurisdicción, entre ellos Guazacapán.

Al hacerse una nueva división del estado también en siete departamentos a 12 de septiembre de 1839, Guazacapán queda comprendido dentro del departamento de Mita; este fue dividido posteriormente (23 de febrero de 1848) en tres distritos denominados: Jutiapa, Jalapa y Santa Rosa. Más adelante y por Decreto Gubernativo de 8 de mayo de 1852 se dispone que de los distritos de Cuajiniquilapa, Santa Rosa y Chiquimulilla, se forme un departamento con las poblaciones jurisdiccionales correspondientes dentro de las cuales figura Guazacapán. Desde entonces se le reconoce como Municipio del Departamento de Santa Rosa.⁹

⁹ Apuntes monográficos del departamento de Santa Rosa Sur. Órganos De Divulgación Regional No. 4 Sept. 71 Enero 72.

⁸ Diccionario Geográfico de Guatemala, Tomo III, 1983, Pág. 251



5.2 SERVICIOS PÚBLICOS:

5.2.1 SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE EN GUZACAPAN:

Dentro del casco urbano del municipio funcionan actualmente tres tanques de agua, los cuales distribuyen el agua potable de la siguiente manera:

El tanque Las Nubes, ubicado en el Barrio San Pedro, distribuye el agua a los Barrios de San Miguel Centro y Barrio de Agosto

El tanque el Carmen ubicado también en el Barrio San Pedro, se encarga de abastecer al tanque ubicado en la Aldea Buenas Brisa, los cuales tienen que distribuir agua potable a los Barrios de San Miguel Oriente, San Sebastián, aldea Los Almendros, El Barro y el Caserío Nueva Esperanza.

Las aldeas; La Unión, El Astillero y Platanares tienen su propia nacimiento de agua, el cual utilizan cada una para el abastecimiento en su respectiva comunidad.

La aldea Poza de Agua, ha implementado un tanque de agua para uso único y exclusivo de la comunidad.

Las aldeas que no han sido mencionadas son porque aun no poseen el servicio de agua potable dentro de sus comunidades, y las personas que habitan en estas, utilizan pozos para la extracción de la misma.

5.2.2 SISTEMA DE DRENAJES EN EL MUNICIPIO DE GUAZACAPAN:

En el casco urbano el sistema de drenajes en el municipio de Guazacapan esta dividido en dos áreas de descarga:

Los barrios de San Sebastián, San Miguel Oriente, parte de San Miguel Centro y San Pedro tienen su descarga en el río Usarín.

El Barrio de Agosto y parte del Barrio San Pedro y San Miguel Centro tienen su descarga en el río Santa Marta.

En el municipio de Guazacapan, únicamente el casco urbano tiene servicio de drenajes; las aldeas que pertenecen al municipio, no tienen aún el servicio y están utilizando lo que se conoce en las comunidades como pozo ciego.

5.2.3 SISTEMA DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN EL MUNICIPIO DE GUAZACAPAN:

Todas las aldeas del municipio, a excepción de la aldea El Molinilla, poseen el servicio de energía eléctrica, el cual es distribuido por la empresa eléctrica, ubicada en el municipio de Chiquimulilla, y que tiene su sub estación eléctrica en el Kilómetro 119 ruta a la frontera con El Salvador.



El servicio prestado al municipio es muy irregular, ya que durante el día existen muchos apagones, los cuales dificultan las labores cotidianas de los pobladores.

Durante la época de invierno, el municipio sufre varios problemas de energía eléctrica ya que se producen apagones que suelen durar hasta ocho horas de inactividad durante la mañana y horas de la noche.¹⁰

5.3 INFRAESTRUCTURA SOCIAL:

Existe un centro de salud el cual brinda los servicios de emergencia, maternidad, odontología y enfermedades comunes.

También cuenta con un juzgado donde se resuelve todo tipo de problemas legales y una central de policía ubicada a dos cuadras de la municipalidad.

El pueblo cuenta con una iglesia católica, la cual se encuentra ubicada en el centro del pueblo, junto al parque central. La mayor parte de la población de Guazacapan profesa religión Católica.

El pueblo ya cuenta con un rastro municipal, pero este mismo se encuentra ubicado en el centro del casco urbano, lo cual genera problemas de diferentes índoles, tanto de educación como de salubridad.

5.4 EDUCACIÓN:

5.4.1 ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS EN GUAZACAPAN:

El municipio de Guazacapan cuenta con los siguientes establecimientos educativos privados y públicos:

TOTAL:	
Escuelas dentro del municipio	14
Colegios	7
Institutos	3

5.5 ASPECTO CULTURAL

5.5.1 Fiestas:

Feria Patronal: se celebra del 25 de noviembre al 15 de diciembre de cada año.

Cada uno de los cinco barrios que conforman el municipio de Guazacapan, tienen una fiesta titular en diferentes fechas a lo largo del año.

¹⁰ Monografía de Guazacapan, Volumen 2, 2000



5.5.2 Actividades culturales:

Los diferentes establecimientos educativos en el municipio de Guazacapan, realizan anualmente veladas; consiste en llevar a cabo la celebración de determinado evento en el centro polideportivo aledaño a la municipalidad de Guazacapan. Estos eventos por lo general son realizados los lunes o viernes. Algunas veces se llevan a cabo en los mismos centros educativos.

5.5.3 Religión:

El 75% de la población en Guazacapan, es de religión Católica, el resto es de religión evangélica y otra.

La Iglesia Católica realiza misas todos los días en horarios de tarde-noche.

La campana de la Iglesia Católica es sonada todos los días a las 12:00 horas del medio día.

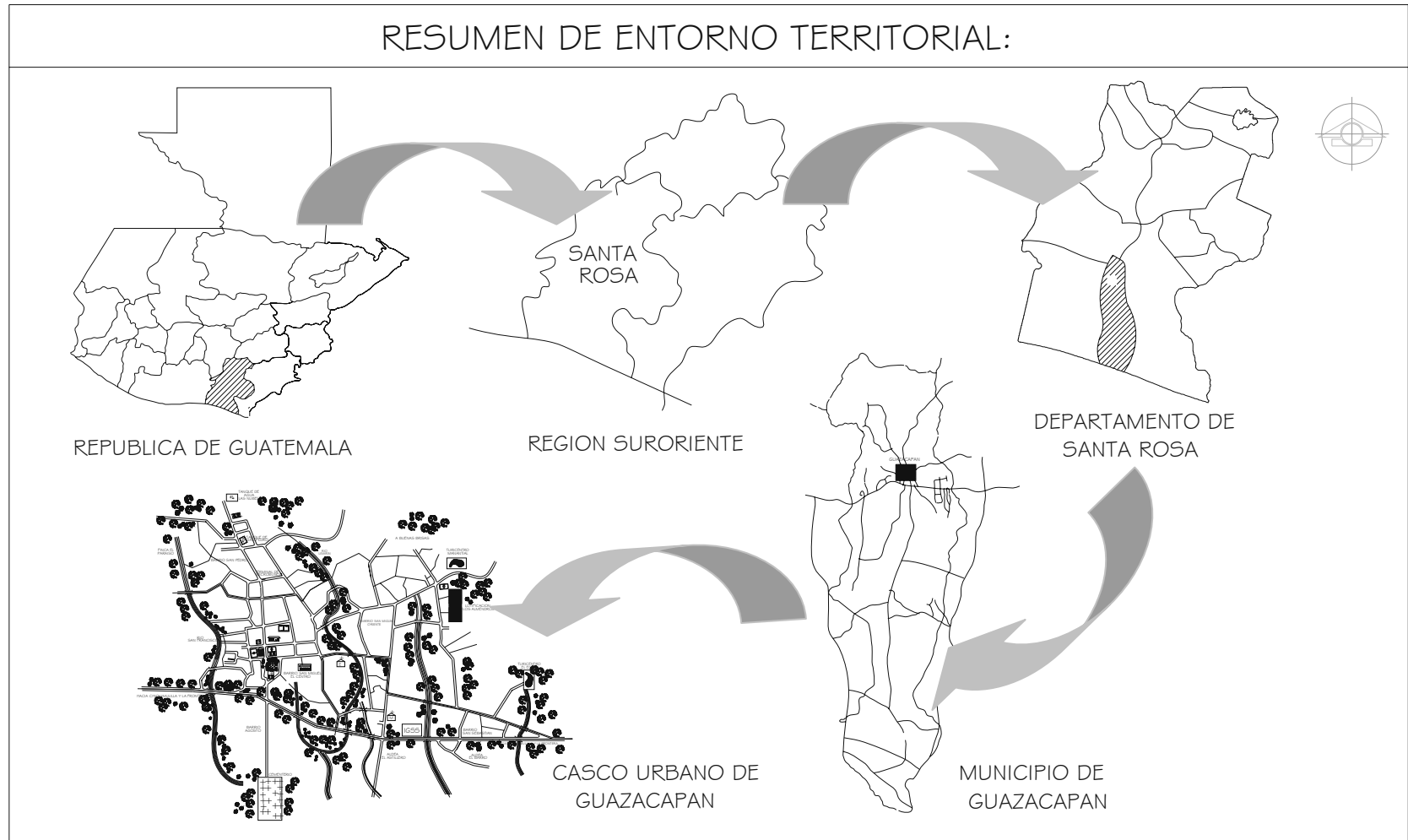
5.5.4 Costumbres:

Cada vez que pasa un entierro frente a la Iglesia Católica ubicada en el centro del municipio se hace sonar la campana.

Todos los eventos culturales, deportivos e informativos del municipio, se llevan a cabo en la cancha de Basket Ball ubicada frente al Palacio Municipal.

5.5.5 Tradiciones:

- Elección anual de la reina de Guazacapan.
- Elaboración de boletines informativos, cada principio de año.
- Baile de gala en cada fiesta patronal del municipio.
- Los eventos formales, por lo regular siempre se amenizan con marimba.



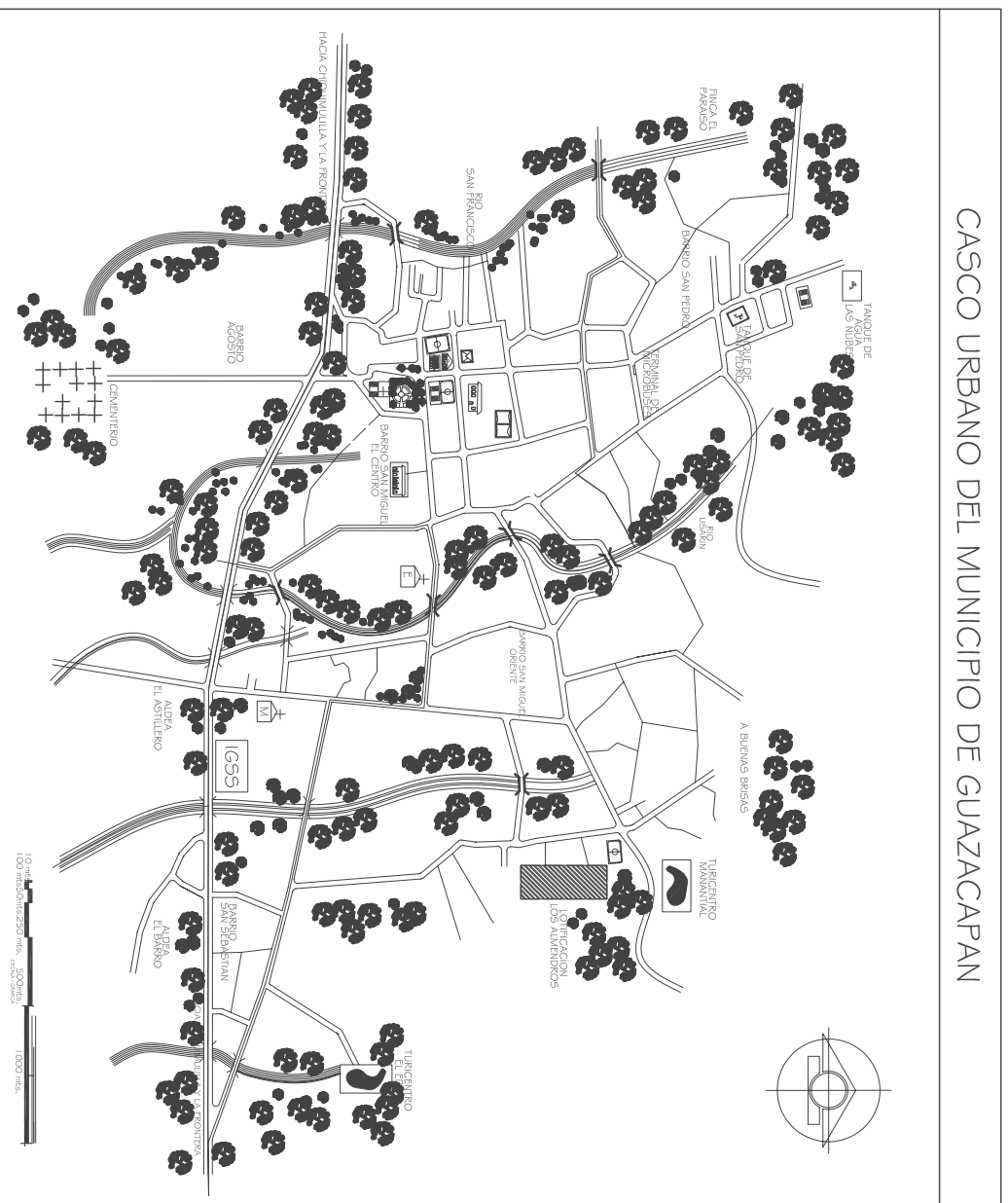
CUADRO No. 14
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA



Mercado y Terminal de Buses

CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE GUAZACAPAN

	IGLESIA EVANGELICA
	IGLESIA CATOLICA
	IGLESIA MORMONA
	LOTIFICACION
	TANQUE DE AGUA
	POLIDEPOROTIVO
	CENTRO DE SALUD
	MUNICIPALIDAD
	INSTITUTO O COLEGIO
	I.G.S.S.
	POLICIA
	JUZGADO DE PAZ
	RASTRO
	OFICINA DE COREOS
	TURCENTRO
	PARQUE CENTRAL
	RIO
	PUENTE
	CARRETERA INTERAMERICANA
	CALLE INTERNA
	CEMENTERIO



CUADRO No. 15
FUENTE: OMP, MUNICIPALIDAD DE GUAZACAPAN

PLANO No. 3
FUENTE: OMP, MUNICIPALIDAD DE GUAZACAPAN

CAPÍTULO III

PROBLEMÁTICA





I. PROBLEMÁTICA ACTUAL:

Actualmente en el municipio de Guazacapan el principal problema que se ha observado es que no hay una planificación urbana del municipio, lo cual no permite que se de un crecimiento urbano adecuado y como el municipio esta en constante crecimiento poblacional se ha generado una serie de problemas, pero en este estudio de anteproyecto analizamos dos de los principales problemas del municipio:

1. Falta de infraestructura de Mercado y
2. Falta de infraestructura de Terminal de Buses.

I.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MERCADO:

El mercado es un lugar indispensable para el intercambio de alimentos y bienes, en la mayoría de poblaciones de Guatemala tanto en los departamentos como en municipios y aldeas, el mercado constituye el punto principal de actividad comercial, este es el caso del municipio de Guazacapan. Actualmente dicho municipio no cuenta con un lugar específico para el intercambio comercial, esta ha sido una necesidad sentida por la población desde hace ya varios años.

I.1.1 Conflictos Causados por la Falta de un Mercado Formal:

A. La falta de un Mercado para los habitantes del municipio trae consigo varios problemas que se han venido dando desde hace tiempo, estos problemas se presentan ligados; ya que un problema trae consigo otro y así sucesivamente.

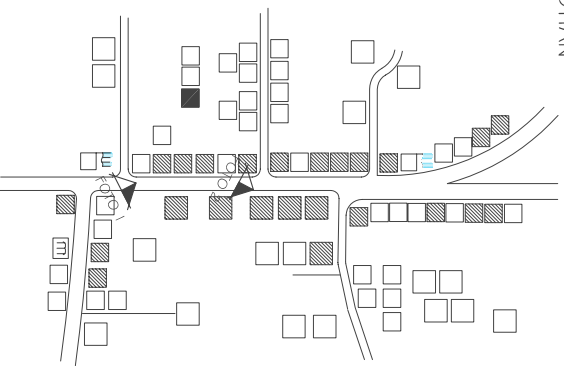
- Debido a que no hay una infraestructura de mercado las personas que tienen negocios se han visto en la necesidad de colocar sus ventas en la calle de forma improvisada, mismas que hacen difícil la circulación de un punto a otro, ya que obstaculizan el paso peatonal, porque muchas de ellas están colocadas en las aceras; como también el paso vehicular, porque las personas tienen que caminar y hacer sus compras en la calle.

Lo cual se vuelve peligroso para los comerciantes y para los compradores, ya que corren el riesgo de ser golpeados o incluso atropellados por algún vehículo; afectando de esta forma el intercambio y comercio.



Mercado y Terminal de Buses

BARRIO SAN SEBASTIAN

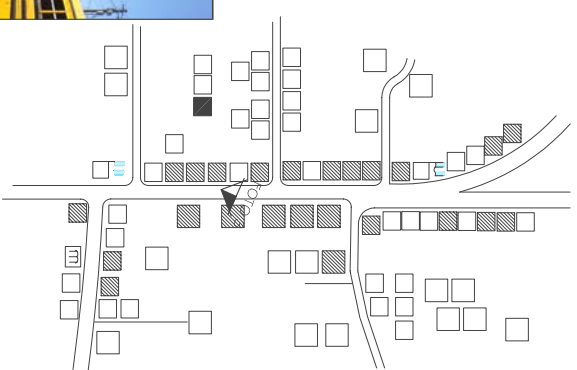


SIMBOLOGIA	
	COMERCIO
	CASA HABITADA
	CASA VACIA
	ESCUELA



Otra situación que se ha observado es que los vehículos que transportan los productos obstaculizan la circulación y la viabilidad tanto vehicular como peatonal.

BARRIO SAN SEBASTIAN



SIMBOLOGIA	
	COMERCIO
	CASA HABITADA
	CASA VACIA
	ESCUELA



FOTO 1



FOTO 2



FOTO 3

Mercado y Terminal de Buses

Todas estas ventas en las calles ademas de obstaculizar el paso tambien causan contaminación, debido a que los comerciantes no tienen un lugar especifico donde depositar la basura, esta contaminación puede ser:

Visual: debido a que las ventas en las calles causan mala imagen urbana ademas de gran cantidad de basura que dejan en las calles.

Olfativa: ya que hay malos olores de la basura y comida en las calles.

Auditiva: debido a que los vendedores gritan constantemente para ofrecer sus productos a los usuarios.

BARRIO SAN MIGUEL CENTRO

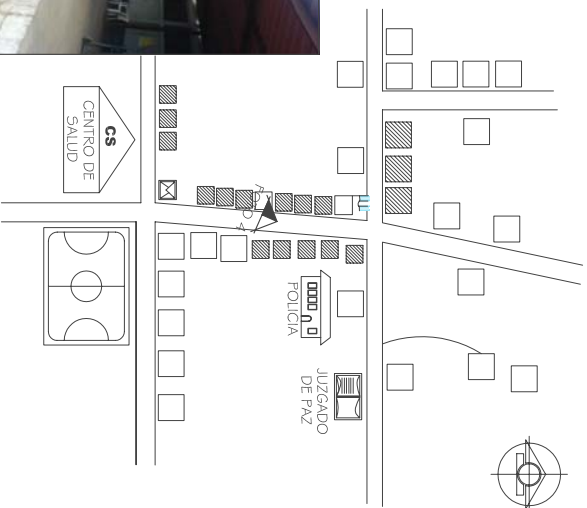
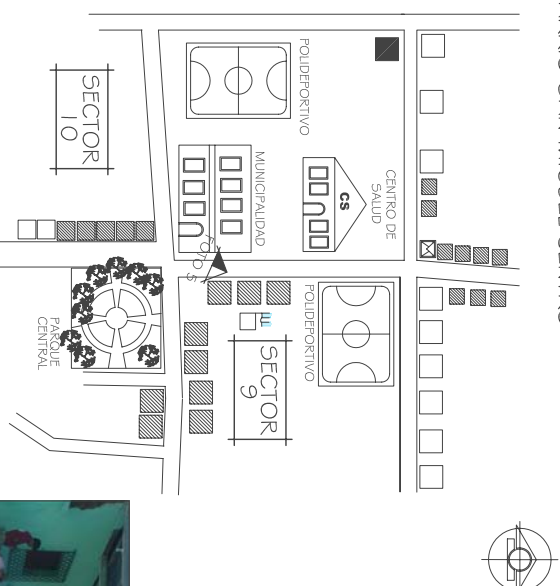


FOTO 4

Toda esta contaminación tambien se debe en gran parte a que no hay un control de higiene para los vendedores, sus ventas y la calidad de los productos que estos ofrecen, ya que en varias ocasiones se han vendido productos en mal estado debido a las condiciones de higiene en que se encuentran.

BARRIO SAN MIGUEL CENTRO



SIMBOLOGIA	
	COMERCIO
	CASA HABITADA
	CASA VACIA
	ESCUELA



FOTO 5



Mercado y Terminal de Buses

Ademas de esto muchas veces se crean conflictos entre vendedores debido a la ubicación de los puestos, ya que no hay una organización adecuada de las ventas de acuerdo a su tipo.

BARRIO SAN MIGUEL CENTRO

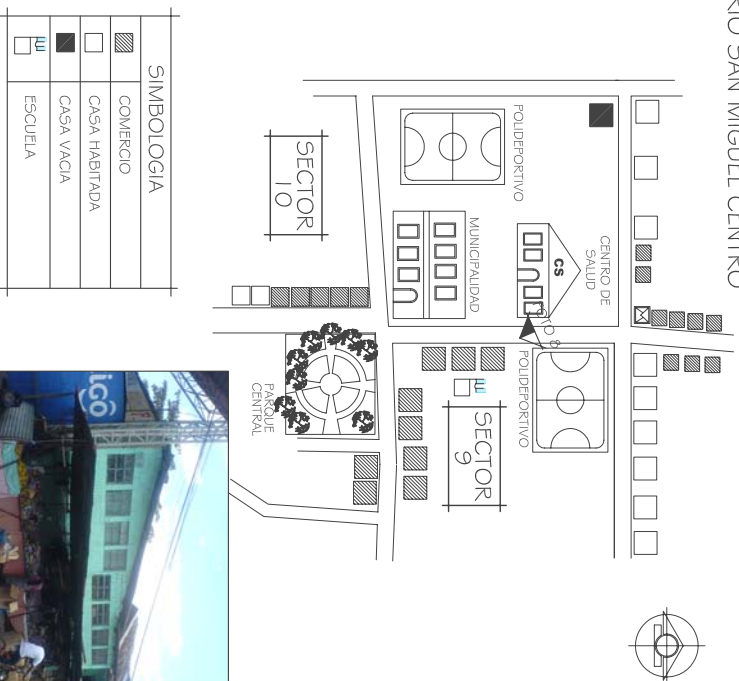


FOTO 8

Tambien podemos mencionar que muchos de los edificios públicos han perdido parte de su utilidad al ser utilizados para funciones diferentes a las que fueron creados entre los cuales podemos mencionara algunas de las escuelas ubicadas en el centro del municipio, la policia, el centro de salud, etc.

BARRIO SAN MIGUEL CENTRO

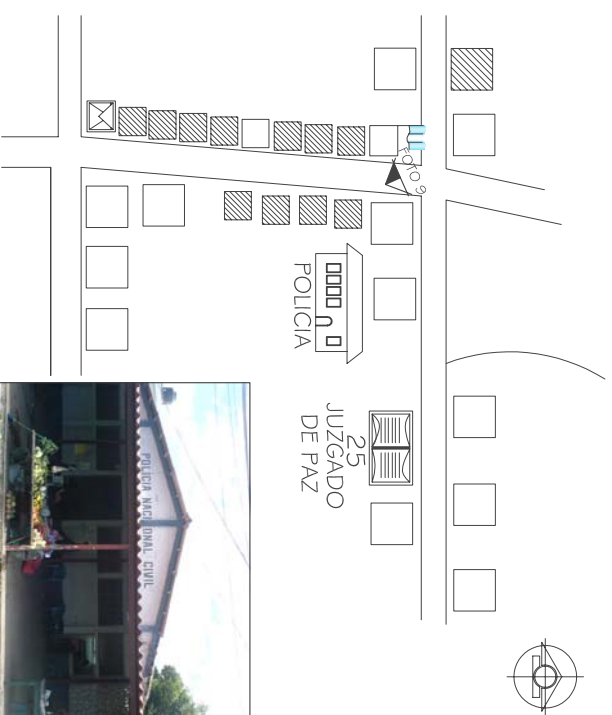


FOTO 9

Y ademas de todo podemos mencionar que la mayoría de los comerciantes no cuentan con un area de servicios santanos que esten a su disposición.



1.2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE:

En el municipio de Guazacapan, Santa Rosa circulan distintos tipos de servicio de transporte público, de los cuales solamente uno es del municipio.

1.2.1 Transporte Extraurbano:

Es el que comunica diariamente a la ciudad capital, tomando como punto de partida la cabecera municipal de la ciudad de Guatemala y que hace su única parada dentro del municipio de Guazacapan, en el parque y a veces no entra al municipio solo hace paradas en las entradas del municipio.

Este lo realizan en dos tipos de transporte los buses tipo pullman y las camionetas parrilleras.

1.2.2 Transporte Regional:

Este tipo de transporte es del municipio de Taxisco y hace su única parada dentro del municipio de Guazacapan en el parque central del municipio y luego sale para Chiquimulilla y viceversa.

Este lo realizan en camionetas parrilleras.

1.2.3 Transporte Inter-Urbano:

Este es uno de los tipos de transporte del municipio de Guazacapan, este hace recorrido dentro de todo el casco urbano del municipio y sale para Chiquimulilla haciendo algunas paradas en el camino y llega al parque de Chiquimulilla.

Este tipo de transporte se realiza en microbuses.

Otro tipo de transporte que hay en el municipio de Guazacapan es por medio de los pick-ups y taxis que hay en el municipio, que realizan distintos recorridos a las diferentes aldeas del municipio, dependiendo de las necesidades de los pobladores.



Mercado y Terminal de Buses

A. La falta de una Terminal de Buses para los habitantes del municipio, ocasiona otros problemas como lo son:

Que los buses, microbuses, pick-ups y taxis no tengan un área específica en donde parqu岸arse a esperar a sus pasajeros y se queden en la orilla de las calles obstaculizando el tráfico vehicular y creando inseguridad para las personas que hacen uso de los servicios de transporte.

BARRIO SAN MIGUEL CENTRO

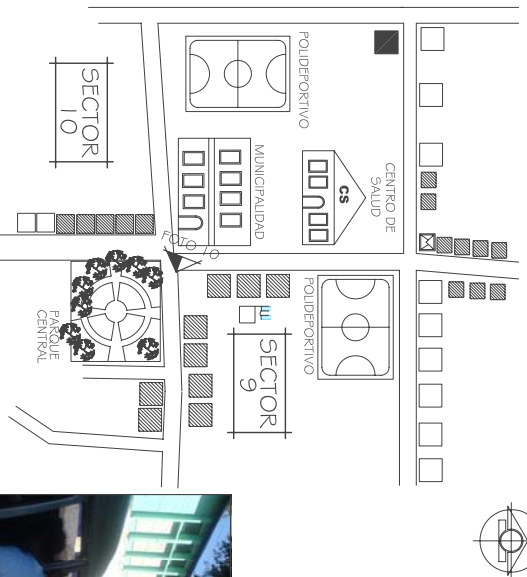


FOTO 10

Los transportistas hacen sus paradas en cualquier esquina de las principales calles del centro urbano del municipio, lo que ocasiona inseguridad vial, ya que las personas corren el riesgo de ser atropelladas por los buses.

BARRIO SAN MIGUEL CENTRO

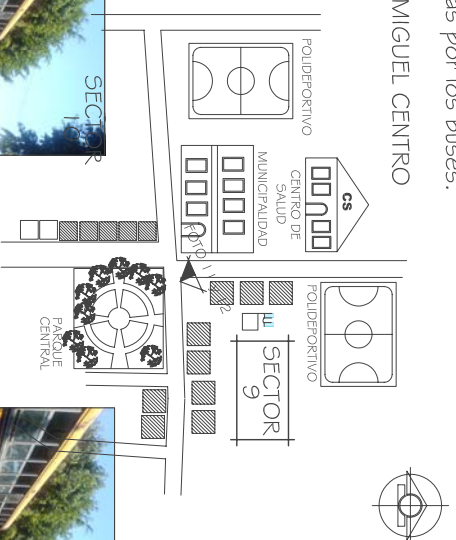


FOTO 11

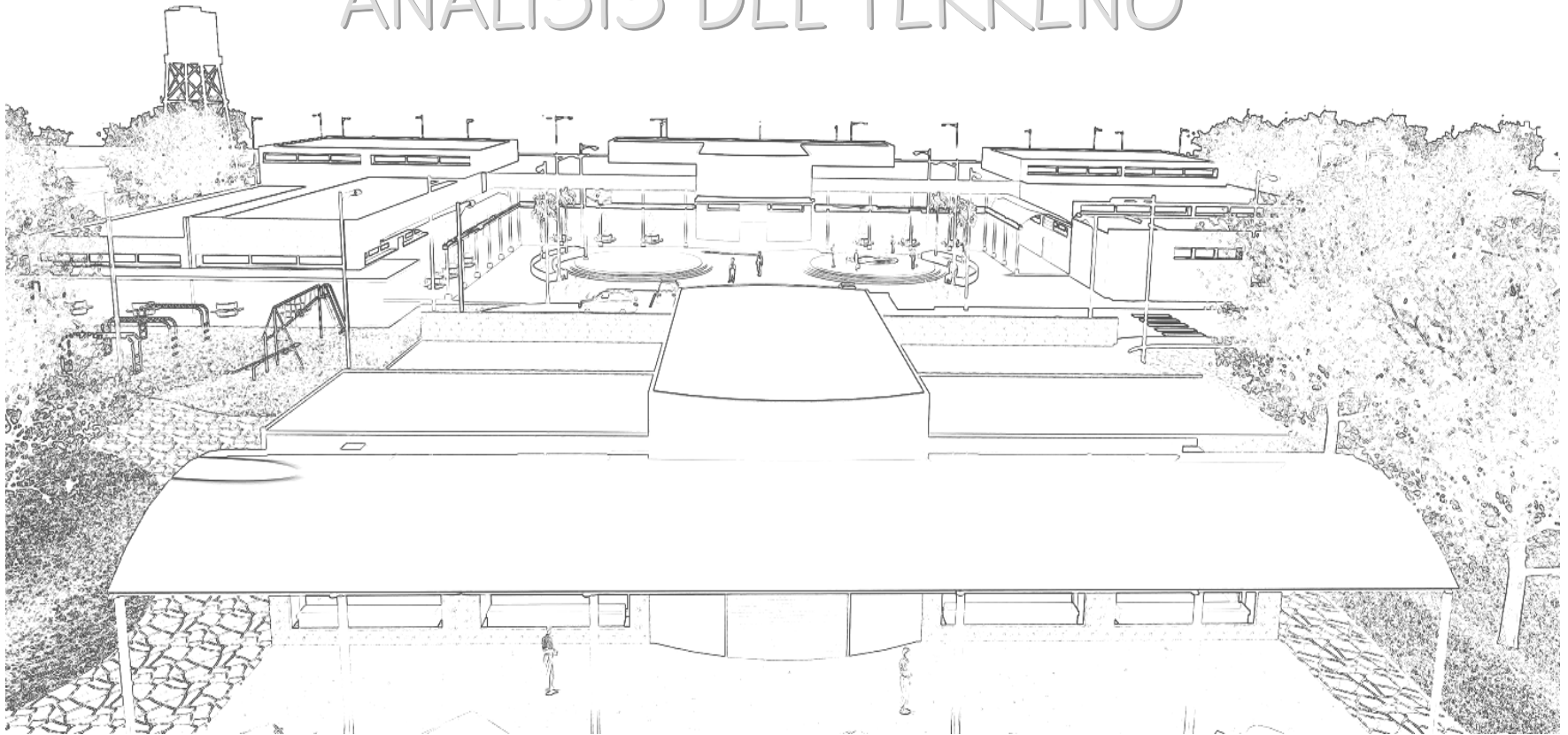


FOTO 12

Todo esto también trae contaminación al municipio, principalmente auditiva ya que los transportistas están girando constantemente el destino de los buses y los demás vehículos están bocinando a los transportistas.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DEL TERRENO





I. SÍNTESIS Y PROGRAMACIÓN

A continuación se hará un análisis sobre el terreno donde se hará la propuesta para el Mercado y Terminal de Buses para el municipio de Guazacapán, lo cual nos ayuda a plantear nuestras premisas de diseño y nos acerca más a obtener una respuesta adecuada para las necesidades de los pobladores del municipio.

1.1 Análisis del terreno para mercado y terminal de buses:

El terreno en donde se hace la propuesta es en un terreno municipal, que a sido destinado para el proyecto específicamente por su ubicación estratégica dentro del casco urbano del municipio de Guazacapan. El terreno tiene un área de 34,650.00 Mts.²

1.2 Ubicación:

El terreno se encuentra ubicado en el Barrio San Sebastián; es uno de los barrios en donde se desarrolla una mayor actividad comercial; a 15 Kilómetros de la CA-2 ruta que conduce desde la capital de Guatemala hacia el Sur Oriente del país.

El terreno colinda al Norte, al Sur y al Oeste con propiedades privadas y viviendas, y al Este con la calle principal que conduce a una de las salidas del municipio, esta calle esta asfaltada; por la misma circulan distintos tipos de vehículos, entre ellos los buses que vienen desde la capital de Guatemala y los microbuses que se dirigen a los poblados cercanos, como lo son las aldeas del municipio, el municipio de Taxisco y Chiquimulilla.

1.3 Accesibilidad al terreno:

Por la ubicación del terreno, el mismo cuenta con varios accesos ya que se encuentra frente a una de las carreteras principales del municipio y cerca de una de las salidas del municipio.

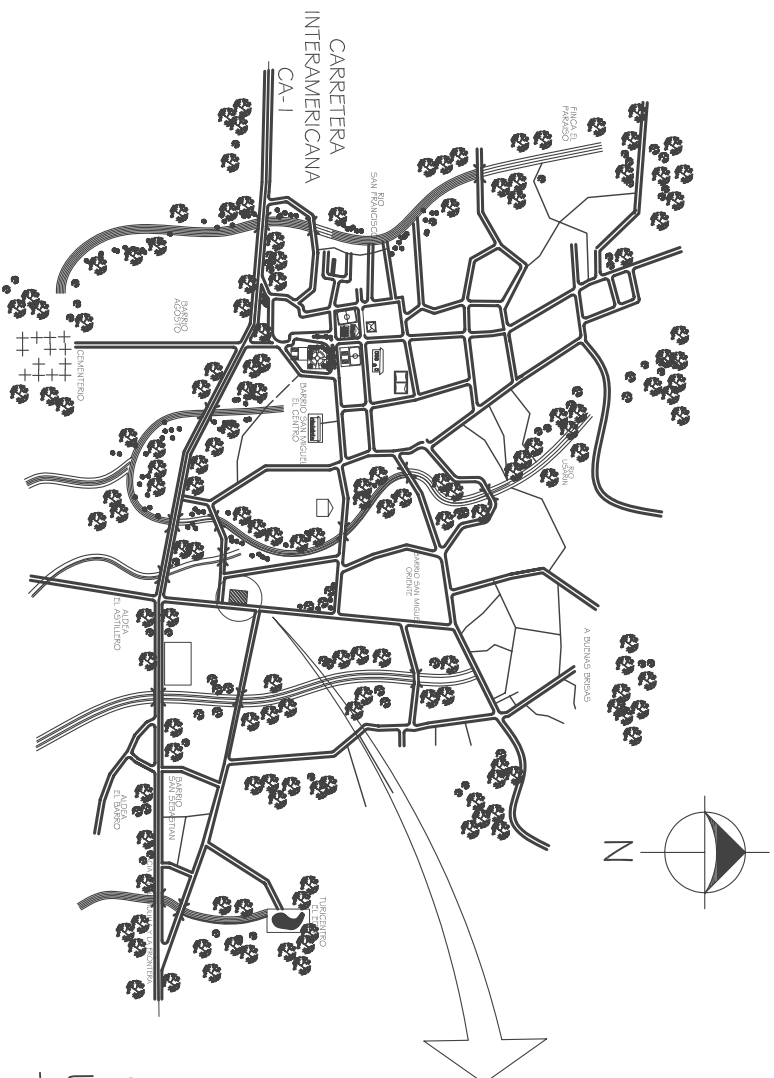
1.4 Topografía:

Lo recomendable para la construcción de un mercado, es que el terreno tenga una pendiente no mayor al 10%. El terreno propuesto para el Mercado y Terminal de Buses es plano con una pendiente aproximada de 0% al 5%.

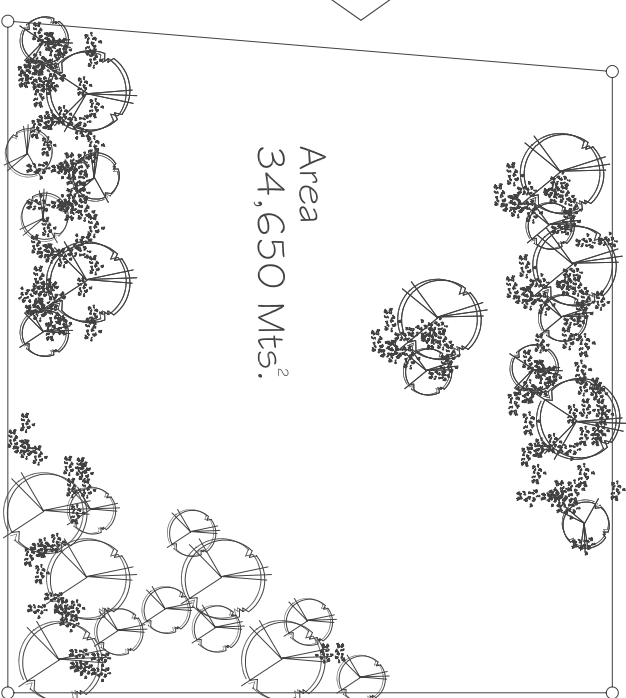


Mercado y Terminal de Buses

2. LOCALIZACION DEL TERRENO PROPUESTO

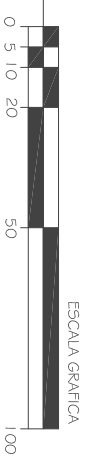


CASCO URBANO
DE GUAZACAPAN



Ubicacion: Barrio San Sebastian
Topografía: Pendiente de 0% a 5%

TERRENO PROPUESTO





Mercado y Terminal de Buses

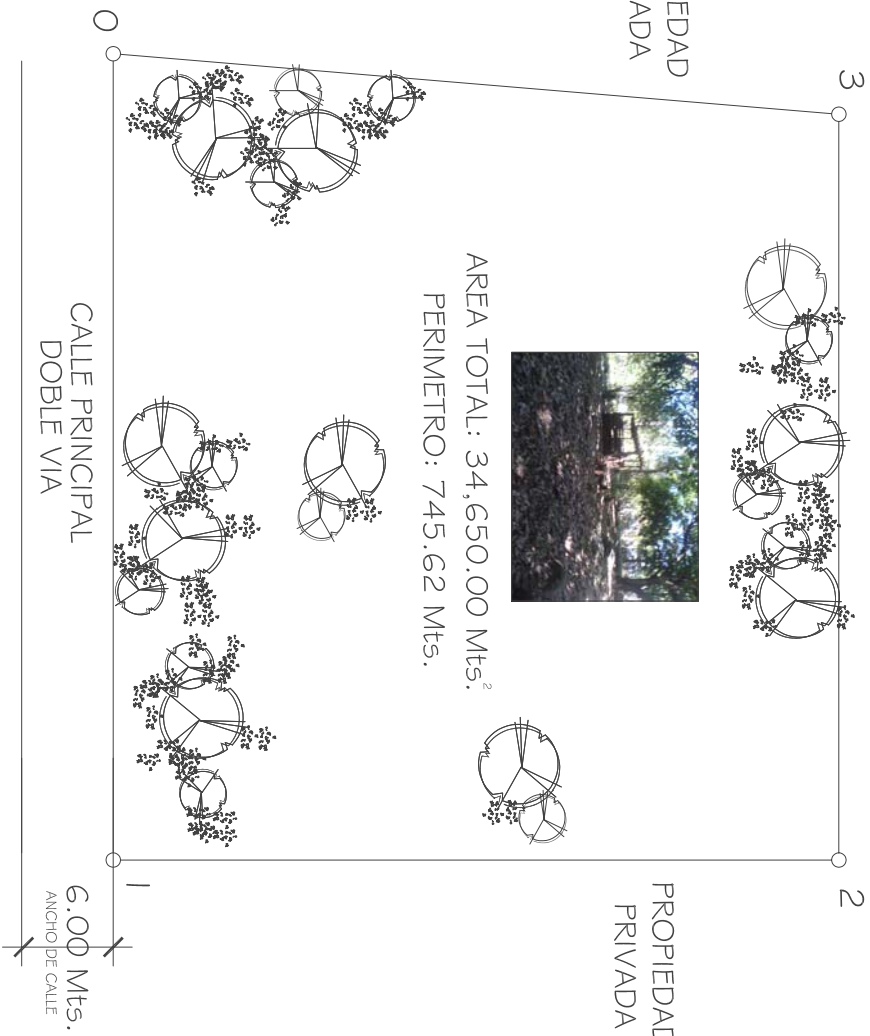
3. ANALISIS DEL TERRENO



PROPIEDAD PRIVADA

PROPIEDAD PRIVADA

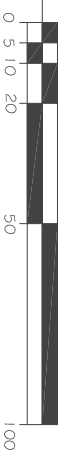
PROPIEDAD PRIVADA



EST.	P.O.	DISTANCIA
0	1	200.00 Mt.
1	2	180.00 Mt.
2	3	185.00 Mt.
3	0	180.62 Mt.

PLANO DE UBICACION

TERRENO PROPUESTO PARA EL MERCADO Y TERMINAL DE BUSES

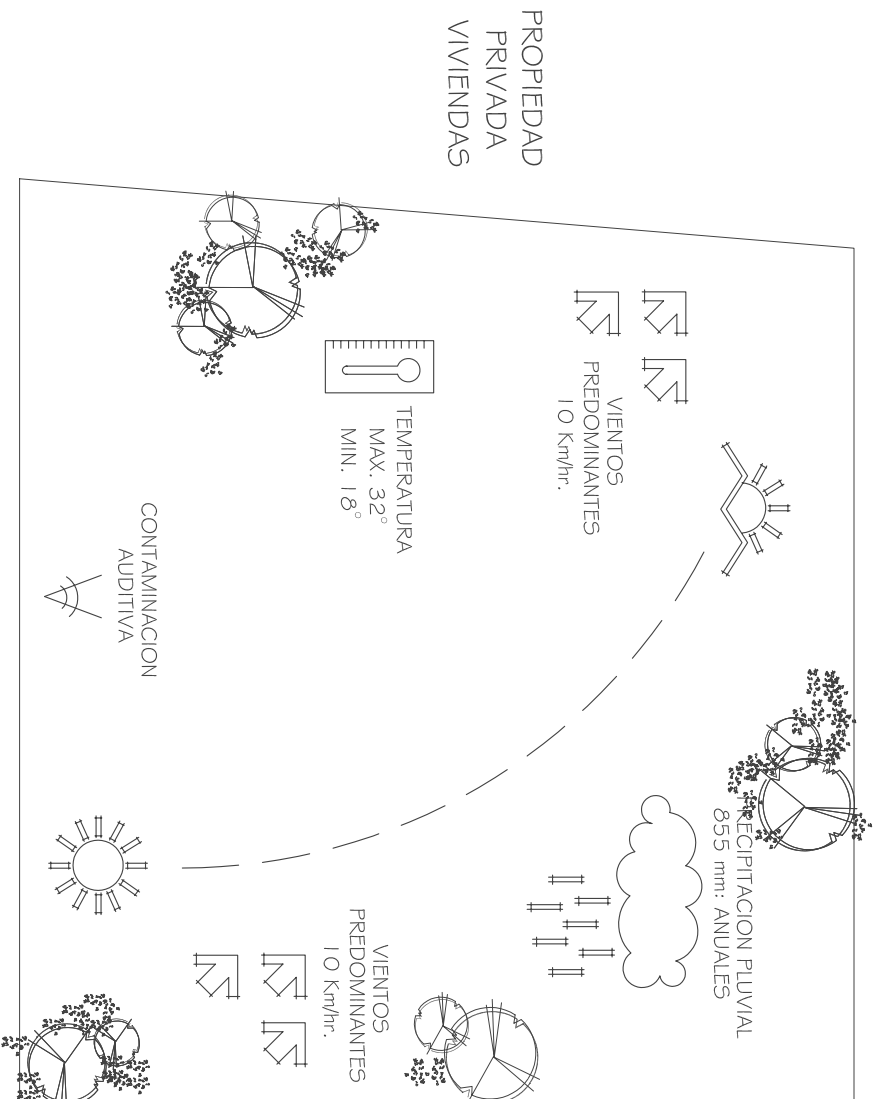
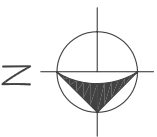








ESCALA GRAFICA



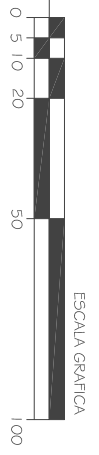
Mercado y Terminal de Buses

4. ANALISIS CLIMATICO



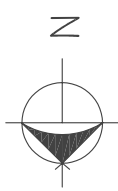
SIMBOLOGIA	
	SALE EL SOL
	SE OCULTA EL SOL
	VIENTOS PEDOMINANTES
	CONTAMINACION AUDITIVA
	TEMPERATURA
	CANTIDAD DE LUVIA ANUAL

PLANO DE UBICACION
TERRENO PROPUESTO PARA EL MERCADO Y TERMINAL DE BUSES





Mercado y Terminal de Buses



5. ANALISIS DE SERVICIOS BASICOS

5.1 AGUA POTABLE:

El terreno colinda con una calle principal, la cual se distribuye la red general de agua potable del municipio de Guazacapan, en el Barrio San Sebastian se cuenta con agua potable todos los dias de la semana, las 24 horas del día.

5.2 DRENAJES:

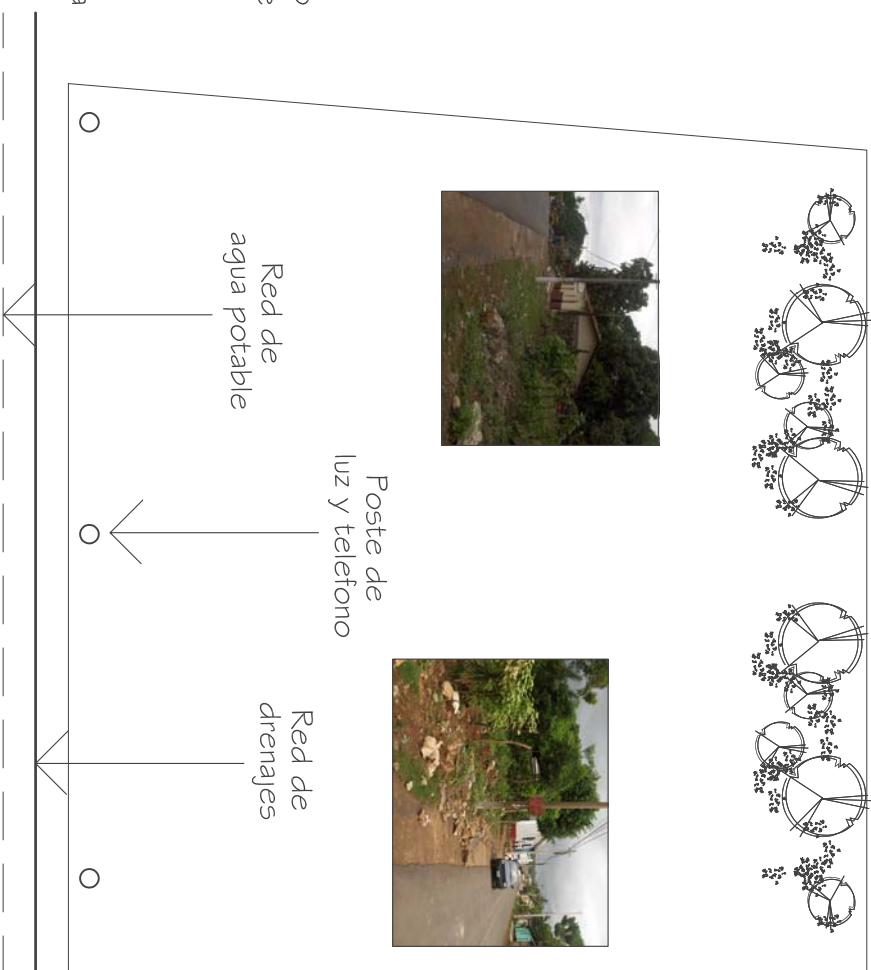
La red de drenajes tambien pasa por la calle principal que pasa frente al terreno y tiene suficiente capacidad para captar las aguas negras que serán producidas por el proyecto.

5.3 ENERGIA ELECTRICA:

El cableado de energia electronica esta ubicado en la parte frontal del terreno, pero en la parte oeste del terreno no hay postes de energia electronica.

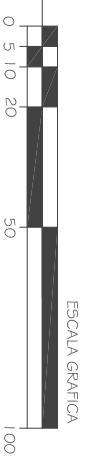
5.4 TELEFONO:

El Barrio San Sebastian al igual que los otros cuatro Barrios que conforman el casco urbano cuenta con el servicio de telefono.



PLANO DE INFREESTRUCTURA EXISTENTE

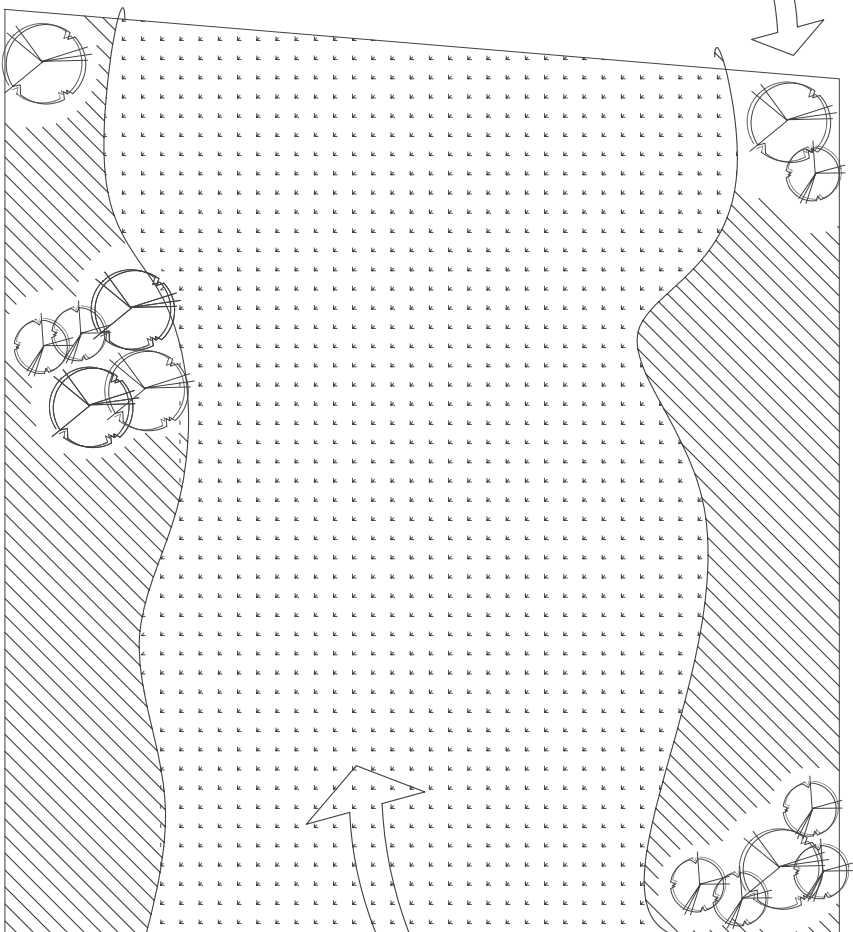
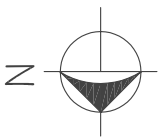
TERRENO PROPUESTO PARA EL MERCADO Y TERMINAL DE BUSES





Mercado y Terminal de Buses

6. ANALISIS DE VEGETACION EXISTENTE

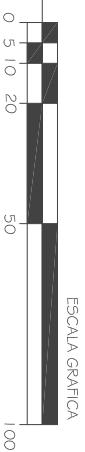


SIMBOLOGIA	
	ARBOLES DE MANGO ALTA DENSIDAD DE ARBOLES
	MATORRAL

PLANO DE UBICACION

TERRENO PROPUESTO PARA EL MERCADO Y TERMINAL DE BUSES

CALLE PRINCIPAL
DOBLE VIA



Guazacapan, Santa Rosa
70



7. ANÁLISIS DE LOS AGENTES Y USUARIOS:

7.1 Agentes del Mercado y Terminal de Buses

Se conocen como agentes a todos aquellos que prestan servicio en el mercado y terminal de buses. En el mercado del municipio de Guazacapan existen distintos tipos de comerciantes, muchos de ellos son originarios del municipio, pero muchos otros llegan desde la región sur oriente del país.

En el municipio de Guazacapan no hay días específicos de mercado por el contrario los vendedores se colocan diariamente con sus productos.

Los comerciantes que realizan sus actividades provienen de distintas regiones del país; así como de las distintas aldeas del municipio de Guazacapan.

Para transportar sus productos hacia la aldea estos comerciantes utilizan pick-ups, camiones o microbuses.

Dentro del área de Terminal de buses se puede mencionar que los agentes son todos aquellos que se dedican al transporte público y terrestre de pasajeros.

7.2 Usuarios:

Son todos aquellos que harán uso de los servicios que se presten en el Mercado o Terminal de Buses, entre estos se encuentran los consumidores de los productos que se venden dentro del mercado, así como las personas que hacen uso del transporte colectivo.

Los usuarios provienen de distintas comunidades al municipio de Guazacapan, para determinar las comunidades a las cuales prestara el servicio el Mercado y Terminal de Buses, se hará un análisis del radio de influencia que tendrá el mismo.

7.3 Análisis de la Población Bajo el Radio de Influencia:

Existen varios tipos de áreas de influencia, estos pueden ser:

Directa: es la población residente en los alrededores del mercado.

Indirecta: son las áreas delimitadas con fácil acceso al mercado a través del sistema de transporte.

Dispersa: corresponde a los demás poblados aledaños de manera indirecta.



7.4 Lineamientos generales de Predimensionamiento:

7.4.1 Normas de Localización:

Radio de influencia urbano recomendable: 10 Km. Ó 20 minutos.

Radio de influencia interurbano recomendable: 670 metros.

Localización de la estructura urbana: Centro del casco urbano; Barrio San Sebastián.

Uso de Suelo: comercial y de servicio

Vialidad de acceso recomendable: peatonal y por transporte local.

7.4.2 Normas de Dimensionamiento:

Población a Atender: 100% de la población del casco urbano y de sus aldeas

Unidad básica de servicio: puesto

Usuarios por unidad de servicio: variable

Habitantes por unidad de servicio: 90 a 120 habitantes.

Superficie construida por unidad de servicio:

4 a 16 mts.2

Para el año 2002 el municipio de Guazacapan cuenta con una población total de 17,011 habitantes; según la proyección realizada para el año 2022 el municipio tendrá 38,733 habitantes, a los cuales dará servicio el Mercado y Terminal de Buses.

Según el instituto de Fomento Municipal INFOM, se ha establecido que el numero de usuarios y vendedores de las calles aumentan en un veinte por ciento los días de mercado, y se estima que asisten al mercado 1.36 personas por cada familia, por lo que según las proyecciones la cantidad de usuarios será de 8,788.

AÑO	INFLUENCIA DEL MERCADO	No. DE FAMILIAS	NO. DE USUARIOS	AREA CONSTRUIDA
2002	17011 Hab.	2,835	3,281	990 Mts.2
2007	20896 Hab.	3,483	4,736	1200 Mts.2
2022	38733 Hab.	6,455	8,788	2250 Mts.2

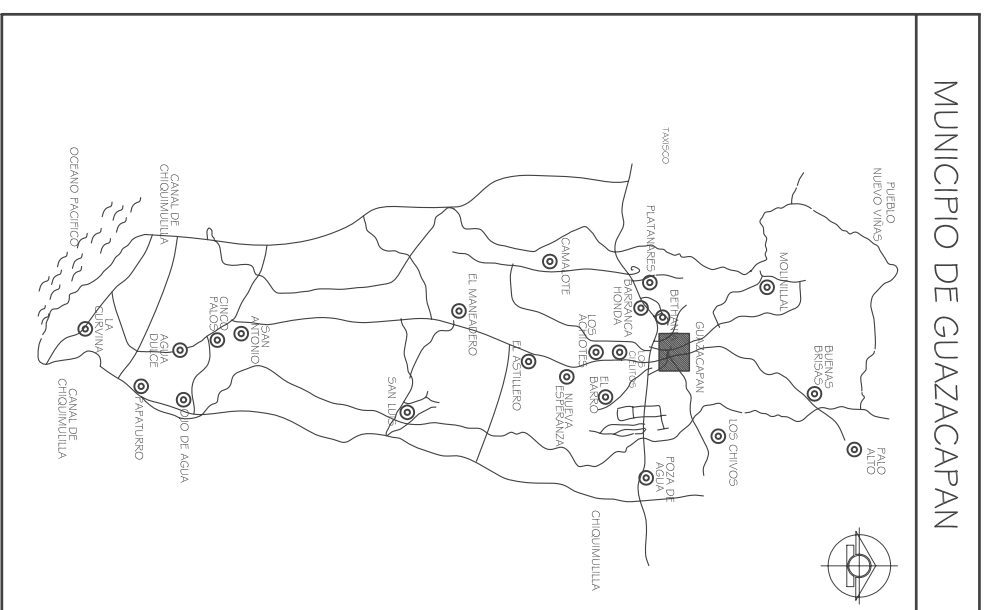
CUADRO No. 15

FUENTE: MANUAL DE FORMULACIÓN DE PROYECTOS, SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA, SNIP.
PLAN DE ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DE MERCADOS MINORISTAS, SEGEPLAN.
ELABORACIÓN PROPIA.



Mercado y Terminal de Buses

No.	CATEGORIA	LUGAR	DESDE GUAZACAPAN	
			DIST (Kms.)	TIEMPO (Min)
1	Caseno	Agua Dulce	22	50
2	Caseno	Barranca Honda	1.5	7
3	Caseno	Bethania	1	5
4	Aldea	Buenas Brisas	5	20
5	Caseno	Camalote	4	15
6	Aldea	Cinco Palos	16	40
7	Aldea	El Astillero	4	15
8	Aldea	El Barro	2	10
9	Aldea	La Curvina	25	120
10	Caseno	Los Achnotes	2	15
11	Cantón	Los Chivos	2.5	15
12	Caseno	Los Cieiltos	1.5	10
13	Caseno	Manadero	7	20
14	Caseno	Molinillal	3	20
15	Caseno	Nueva Esperanza	2.5	10
16	Aldea	Ojo de Agua	20	50
17	Caseno	Palo Alto	6	25
18	Aldea	Papaturro	23	60
19	Aldea	Platanares	2	10
20	Aldea	Poza de Agua	2	25
21	Caseno	San Antonmo	13	35
22	Caseno	San Luis	11	25



CUADRO No. 16
FUENTE: OFICINA MUNICIPAL DE PLANIFICACION, GUAZACAPAN, SANTA ROSA

MAPA No. 5
FUENTE: OFICINA MUNICIPAL DE PLANIFICACION, GUAZACAPAN, SANTA ROSA



8. EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL:

Todo proyecto tiene una relación con el ambiente y al mismo tiempo lo afecta de distintas maneras, sin importar el tamaño o magnitud del el proyecto que se este desarrollando.

Existen algunas consideraciones sobre el impacto que, de una forma u otra se infringe sobre el medio a diseñar e implementar proyectos de la naturaleza aquí propuesta. En efecto es desde la etapa de diseño que se perfilan los métodos y opciones tecnológicas más adecuadas, socioeconómica, cultural y ambientalmente hablando.

Así vista la evaluación del impacto ambiental para el proyecto de Mercado y Terminal de Buses, queda explicar brevemente lo que un estudio de impacto ambiental contiene y conlleva, conforme a las leyes y normas vigentes en el país.

El estudio de impacto ambiental se basa en el estudio / diagnostico de la situación actual, localizada en el área geográfica involucrada (Región, zona y área específica).

Aquí se vierte una serie de datos sobre aspectos físicos y socioeconómicos-culturales que tienden a caracterizar el medio donde se desarrolla el proyecto.

Luego, se hace una descripción y evaluación de las demandas del proyecto, desde aquellas relacionadas con los recursos humanos necesarios para su ejecución (etapas de preinversión e inversión), hasta de los recursos materiales requeridos. Siempre con miras a conocer las implicaciones del medio ambiente de cada rubro (mano de obra, materiales de construcción, energía, etc.), en la forma de actividades impactantes.

Después se dictamina sobre el grado o gravedad de los impactos negativos, y previa propuesta de medidas de mitigación de los primeros en forma de planes desde el punto de vista de la seguridad ambiental y de la salud humana, así como del monitoreo ambiental.

En el caso que nos atañe, los informes vertidos a lo largo del estudio ya proveen información en demasía como para llenar los requisitos de la parte general de una evaluación de impacto ambiental. Así mismo la descripción del proyecto y sus demandas también quedan especificadas. Solo restan las consideraciones finales del dictamen, los planes de mitigación y monitoreo.

Queda claro que no se acostumbre todavía, la Comisión Nacional del Medio Ambiente –CONAMA–, tiene mandato legal para controlar y sancionar a cualquier ente gubernamental o no gubernamental, incluidas las municipalidades, por incumplimiento si, por su culpa, se impacta negativamente el ambiente.



Fuera de los aspectos formales y el detalle que sigue un temario completo de estudio de impacto ambiental, la parte medular de uno aplicado al caso que nos ocupa, sería el dictamen basado en las condiciones específicas del contexto del proyecto, para considerar posibles impactos y su posible mitigación.

Finalmente, es necesario que el coordinador de la Oficina Municipal de Planificación (OMP), previo a la ejecución de proyectos municipales, solicite ante el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales o el Concejo Nacional de Áreas Protegidas, la ejecución del estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, con lo establecido en la ley y propicien el mejoramiento del medio ambiente en el municipio.

Impacto ambiental no significativo, evaluación rápida que consiste en una visita de observación al sitio propuesto por técnicos especialistas, aprobado por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales –MARN–



8.1 MATRIZ DE EVALUACION RAPIDA DE IMPACTO DEL SITIO SELECCIONADO

FORTALEZAS	IMPACTO		
	ALTO	MEDIO	BAJO
Impulso de economía local.	X		
Incremento en la venta de productos y servicios.	X		
Aprovechamiento de la vegetación existente en el medio propuesto.	X		
El predio cuenta con infraestructura, drenaje, electricidad, agua, etc.	X		
Mayor orden en el transporte de pasajeros.	X		
Aprovechamiento de la amplitud del predio para el desarrollo del proyecto.	X		
Aceptable vialidad y acceso al predio.	X		
Pendiente del terreno, apta para construcción.	X		

OPORTUNIDADES	IMPACTO		
	ALTO	MEDIO	BAJO
Voluntad y apoyo por parte de autoridades.	X		
Aceptación por parte de vecinos y usuarios.	X		
El área del sector cuenta con alta vocación comercial.	X		
La vegetación del lugar se aprovecha como parte integral.		X	
Evitar contaminación auditiva y visual del casco urbano, utilizando barreras naturales.		X	
Promoción de turismo en el casco urbano.	X		
Mayores fuentes de trabajo.	X		



Mercado y Terminal de Buses

DEBILIDADES	IMPACTO		
	ALTO	MEDIO	BAJO
El área se complementa con construcciones no compatibles, centro de salud y recreativa.			X
Posible alteración en el recorrido de buses y microbuses.			X
El humo y ruido de vehiculos, afecta la calidad del medio ambiente del área.		X	
Alteración en la vegetación existente del predio, para construcción.			X
No se cuenta con suficiente iluminación pública en el sector.		X	
Suelo afectado por movimiento de tierras, remoción de capa vegetal.			X

AMENAZAS	IMPACTO		
	ALTO	MEDIO	BAJO
Ausencia de información sobre instituciones que colaboran financieramente.	X		
Contaminación de desechos, si no se utilizan adecuadamente los depositos y la realización puntual de la transferencia al botadero.			X
El consumo de agua del sector, puede alterar la demanda por el uso en el mercado y terminal, verificar diámetros de tubería.		X	

FUENTE: GESTION AMBIENTAL MUNICIPAL, SERIE AMBIENTAL LOCAL NO. 1, FUNCEDE



9. DETERMINACIÓN DE LA POBLACIÓN

Para determinar la población se tomara una proyección de 15 años por lo que se utilizará el método anual geométrico para conocer la población a atender. Tomando en cuenta que la tasa de crecimiento poblacional es de 0.042 por año, se utilizara la siguiente formula para calcular la cantidad de población para la que el mercado tenga una vida útil de quince años.

$$Pe = Po (1 + tc)^n$$

Donde:

Pe = Población existente

Po = Población inicial

l = Constante

tc = Tasa de crecimiento poblacional

n = Cantidad de años

Guazacapan:

Según el XI censo realizado por el INE durante el año 2002, el municipio de Guazacapán cuenta con 17,011 habitantes por lo que:

$$Pe = 17011(1 + 0.042)^{20} = 38,733 \text{ habitantes al año } 2,022.$$

El radio de influencia del Mercado y terminal de Buses se extenderá hasta todos los barrios, aldeas y caseríos del municipio de Guazacapán.

Se ha calculado en base a la información obtenida por el censo municipal que como promedio en el Municipio de Guazacapán las familias están formadas por 6 integrantes, por lo que se dividirá la población total para el año 2,022 dentro de esta cantidad, obtenemos:

$$38,733/6 = 5945.66 = 6,455 \text{ familias}$$

Según el Instituto de Fomento Municipal INFOM, se ha establecido que el numero de usuarios y vendedores de las calles aumentan en un 20% los días de mercado y se estima que asisten al mercado 1.36 personas por cada familia por lo que según las proyecciones la cantidad de usuarios para el año 2,022 será de:

AÑO	INFLUENCIA DEL MERCADO	No. DE FAMILIAS	No. DE USUARIOS
2002	17,011	2,835	3,281
2022	38,733	6,455	8,788

CUADRO No. 17

FUENTE: MANUAL DE FORMULACIÓN DE PROYECTOS, SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA SNIP



10. TIPO DE MERCADO A DISEÑAR:

10.1 Dimensionamiento del Proyecto y Partido Arquitectónico:

Tomando en cuenta toda la población dentro del área de influencia, se llegara al tipo de mercado que se deberá diseñar para Mercado y Terminal de Buses de Guazacapán.

Los tipos de mercado según la población a la que sirve son los siguientes:

TIPO DE MERCADO	USUARIOS
I	15,000 a 22,000
II	23,000 a 27,000
III	28,000 a 33,000
IV	34,000 a 39,000

CUADRO No. 18

FUENTE: PLAN DE ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DE MERCADOS MINORISTAS. SEGEPLAN

De lo anterior se llego a la conclusión que, según la cantidad de usuarios, el mercado deberá ser Tipo I, teniendo una capacidad para satisfacer las necesidades de una población de 15,000 a 22,000.

10.2 Dimensionamiento del Mercado:

El plan maestro de mercados minoristas establece una tabla para determinar la cantidad de puestos por tipo, según el tipo de mercado dependiendo de la población a servir.

TIPO DE MERCADO	No. DE PUESTOS	AREA CONSTRUIDA
I	200	2,250 Mts.2
II	268	3,000 Mts.2
III	380	4,000 Mts.2
IV	491	5,000 Mts.2

CUADRO No. 19

FUENTE: PLAN DE ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DE MERCADOS MINORISTAS SEGEPLAN.



11. DETERMINACIÓN DE ÁREAS QUE CONFORMAN EL MERCADO:

A continuación se presentan las áreas que conformaran el mercado y Terminal de Buses para el Municipio de Guazacapán:

11.1 Sectorización del Mercado:

Los distintos puestos en el mercado tendrán distintas áreas, de acuerdo al tipo de puesto, a continuación se presentan algunos de ellos:

ÁREAS MÍNIMAS RECOMENDADAS POR EL INFOM PARA PUESTOS DE MERCADO	
PUESTO	ÁREA
Frutas y Verduras	4 m ²
Carnes	9 m ²
Pescados	6 m ²
Granos y Abarrotes	9 m ²
Cocinas de Comedores	2.25 m ²
Tienda Seca	7 m ²

CUADRO No. 20

ELABORACIÓN PROPIA EN BASE AL PLAN MAESTRO DE MERCADOS MINORISTAS E INFOM

Las áreas del mercado se clasificaran de acuerdo a las características del manejo de productos y limpieza del mercado:

11.2 Administración:

No debe ser menor a 30.00 Mts² y las áreas que tendrá son las siguientes:

Oficina del administrador	Enfermería
Contabilidad y caja	Recepción
Servicios sanitarios	Sala de espera
Cabina de sonido	

En el caso del Mercado y Terminal de Buses de Guazacapán, se utilizará una misma administración, la cual será la encargada de llevar un control de las dos áreas al mismo tiempo.

11.3 Áreas de servicio:

11.3.1 Servicios Sanitarios:

De preferencia deberán estar ubicados en sentido sureste y deberán tener ventilación cruzada, y penetración del sol en la mayor parte del día. Deberán ubicarse varios módulos que queden al alcance del Mercado, así como de la Terminal de Buses, los servicios sanitarios no estarán ubicados a más de 150 metros del área de comedores.



Se instalará una unidad de sanitarios para hombres y una para mujeres por cada 900 mts.2 de área de comercio; teniendo esto como referencia se establece cuatro baterías de baño, dos para hombres y dos para mujeres.

El servicio sanitario de hombres estará compuesto por 4 retretes y dos lavamanos.

El servicio sanitario de mujeres estará compuesto por 5 retretes y dos lavamanos

11.3.2 Área de lavado y limpieza de productos:

Se calcula un lavadero por cada 5 puestos de frutas y hortalizas. Lo que se traduce en 10 áreas de lavado.

11.3.3 Garitas o Guardianías:

El mercado y Terminal de Buses debe contar con un área donde puedan ubicarse los encargados de la seguridad del edificio.

11.3.4 Área de Estacionamiento:

El área de estacionamiento deberá estar dividida según sus ocupantes, estos pueden ser: vehículos particulares, taxis, pick-ups, motocicletas.

Como referencia para calcular los estacionamientos se considera un parqueo por cada 20 puestos fijos.

De lo que se obtienen 8 estacionamientos a los que se les agregaran 5 plazas de empleados de mercado, 6 plazas para la Terminal de Buses y 4 para taxis y 4 para pick-up, con lo que se obtienen 25 plazas.

Otros de los ambientes que se tomaran en cuenta dentro de las áreas de servicio con los siguientes:

Bodega de Mantenimiento

Cuarto Eléctrico

11.4 ÁREA DE CARGA Y DESCARGA

11.4.1 Área de Carga y Descarga:

Se necesita un aparcamiento en el área de carga y descarga por cada 15 puestos por lo que se necesitaran 14 aparcamientos.

11.4.2 Control de carga y descarga:

Se colocara un control dentro del área de carga y descarga de productos

11.5 BASURERO

11.5.1 Área de Basureros:

El control de los desechos producirá mayor comodidad para los usuarios, más higiene y limpieza. Se recomienda la clasificación de la basura en orgánica e inorgánica, deberá estar junto al estacionamiento un recolector de basura y de descarga de la misma.



Cada puesto comercial genera 0.25Mts.3 por día por lo que 0.25Mts, 3 x 200 Puestos = 66.25 Mts.3 de basura dividiéndose en un 50% para basura orgánica e inorgánica.

11.6 Área húmeda:

Dentro de esta área se encuentran los productos que tienen que ser lavados para ser comercializados, por lo que necesitan la instalación hidráulica para la limpieza de productos o de puestos. Entre los locales que se ubicaran dentro de esta categoría se encuentran: carnicerías, marinerías, pollerías, venta de mariscos y de embutidos.

11.7 Área semi-húmeda:

Se ubicara dentro de esta área los puestos que necesitan realizar el lavado de productos, dentro de esta se pueden incluir todas ventas de verduras y frutas.

11.8 Área seca:

No se necesita ninguna instalación hidráulica dentro del local directamente, dentro de los puestos que se encuentran en el área seca están todos aquellos que ofrecen la venta de productos de primera necesidad, abarrotes, misceláneos, ropa, calzado, granos, especias, cestería, artesanías, etc.

Para determinar la cantidad de puestos que deben haber dentro del mercado se tomo como base la cantidad actual de puestos y se hizo una proyección basandose en la cantidad habitantes sobre los cuales tendrá influencia el mercado.

Actualmente en el municipio de Guzacapan cuenta con cinco carnicerías que dan servicio a 20,896 habitantes; por lo que en el año 2,022 necesitaran 10 carnicerías para satisfacer la demanda de los compradores.

ÁREA HÚMEDA		
TIPO DE PUESTO	CANTIDAD AÑO 2007	PROYECCIÓN AÑO 2022
Carnicerías	2	6
Marranerías	2	6
Pollerías	4	10
Mariscos	3	9
Ebutidos	0	3
Comedores	7	22
Refresquerías	2	6
Tortillerías	2	6
Lacteos	4	10

CUADRO No. 21

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA



ÁREA SEMIHÚMEDA		
TIPO DE PUESTO	CANTIDAD AÑO 2007	PROYECCIÓN AÑO 2022
Floristerias	3	9
Venta frutas	5	15
Venta Verduras	6	18
Tiendas	2	6

CUADRO No. 22

FUENTE: ELABORACION PROPIA

ÁREA SECA		
TIPO DE PUESTO	CANTIDAD AÑO 2007	PROYECCIÓN AÑO 2022
Ropa	4	10
Calzado	3	9
Miscelanea	6	18
Artesanias	4	10
Abarrotes	3	9
Granos	3	9

CUADRO No. 23

FUENTE ELABORACIÓN PROPIA

1.2. DETERMINACIÓN DE LAS ÁREAS QUE CONFORMAN LA TERMINAL DE BUSES:

1.2.1 Áreas de apoyo:

Serán todas aquellas que prestaran apoyo a la Terminal de buses para un mejor funcionamiento, dentro de estas áreas se tendrán:

1.2.1.1 Sala de Espera General:

La Dirección General de Transporte Extraurbano indica que la espera que realiza un pasajero es de 15 a 25 minutos con 2 ó 3 acompañantes. Por lo que cada 10 usuarios de la sala de estera deben tener un asiento disponible.

El máximo de personas que estarán en la terminal es de 350 por lo que deberán haber 35 sillas disponibles. Para acompañantes serán 50 sillas.

1.2.1.2 Servicios Sanitarios:

Contara con uno de mujeres y uno de hombres, El de hombres deberá llevar 4 inodoros y 4 lavamanos y el de mujeres deberá llevar 4 inodoros y 4 lavamanos.

1.2.1.3 Información General:

Encargada de la información de la Terminal de buses tanto de líneas de transporte como de otro tipo de información.



12.2 Área de terminal de buses:

12.2.1 Área de abordaje de pasajeros:

Se dejarán dos áreas de abordaje, una para buses y otra para microbuses que circulan en el municipio.

12.2.2 Parada de Bus:

Se considerará una parada de buses que circulan por la aldea tanto de ida como de regreso, así como para aquellos vehículos que transportan a los usuarios del mercado.

12.2.3 Estacionamiento de Microbuses:

Actualmente operan 15 microbuses en el municipio de Guazacapan. Para el año 2024 estarán en circulación 27 microbuses de los cuales el 60% se encuentran en espera en los distintos destinos; esto equivale a 15 microbuses. Por lo que se requerirá un parqueo para 12 microbuses.

12.2.4 Estacionamiento de Buses:

Dentro del municipio de Guazacapan, existen dos tipos de transporte de buses las pullman y las barrilleras, la comunidad hace uso de este transporte para movilizarse hacia la ciudad capital, por los que se proveerán de áreas donde se puedan realizar la carga y descarga de pasajeros de los mismos.

Según la investigación de campo se determinó que de los anteriores únicamente el 40% se estaciona a esperar de lo cual se proveerá 4 plazas para transporte de buses pullman y 4 plazas para las camionetas de parrilla.

12.2.5 Estacionamiento de Pick-ups:

Contará con parqueo para 2 pick-ups. Tomando en consideración que no salen todos a la misma hora y que el otro porcentaje se encuentra en circulación.

12.2.6 Estacionamiento de Taxis:

Contará con un parqueo para 2 taxis. Tomando en consideración que no todos tienen los mismos destinos y recorren las mismas distancias y que el otro porcentaje se encuentra en circulación.



13. PROGRAMA DE NECESIDADES

13.1 ADMINISTRACION		
CANTIDAD	AMBIENTE	MTS. 2
1	Administración	30
1	Secretaria	10
1	Contabilidad	20
1	Caja	15
1	Enfermería	20
1	Servicios Sanitario Hombres y Mujeres	13
1	Cabina de Sonido	15
1	Sala de Espera	20

13.2.2 ÁREA HÚMEDA		
CANTIDAD	AMBIENTE	MTS. 2
6	Carnicerías	11
6	Marranerías	11
11	Pollerías	11
9	Mariscos	11
3	Embutidos	11
22	Comedores	18
6	Refresquerías	8
8	Tortillerías	4
12	Lácteos	6

13.2 MERCADO		
13.2.1 SERVICIOS		
CANTIDAD	AMBIENTE	MTS. 2
9	Área de Carga	220
1	Basurero	50
2	Servicios Sanitarios Hombres y Mujeres	64
2	Control Sanitario	13
2	Bodega	26
1	Lavado de Verduras	50
1	Bodega de Decomiso Seca y Húmeda	50
1	Inspector Sanitario	20
1	Guardería Infantil	100
23	Parqueo	287.5

13.2.3 ÁREA SEMIHÚMEDA		
CANTIDAD	AMBIENTE	MTS. 2
9	Floristerías	6
15	Venta de frutas	6
15	Venta de Verduras	6
6	Tiendas	8

13.2.4 ÁREA SECA		
CANTIDAD	AMBIENTE	MTS. 2
10	Ropa	11
9	Calzado	11
18	Miscelánea	11
10	Artesanías	11
9	Abarrotes	11
9	Granos	11

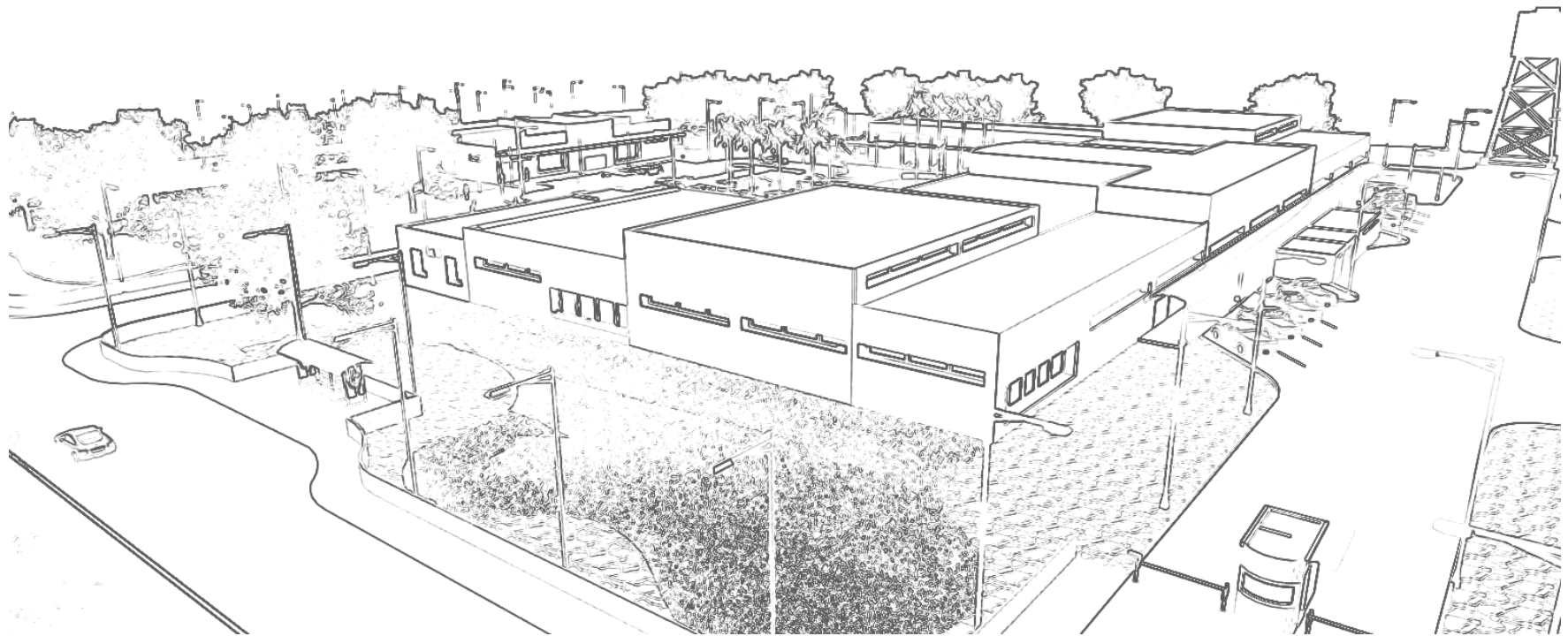


Mercado y Terminal de Buses

13.3 TERMINAL DE BUSES		
CANTIDAD	AMBIENTE	MTS. 2
2	Bodega de Mantenimiento	5
2	Servicios Sanitario Hombres y Mujeres	48
1	Información	10
2	Venta de Boletos	15
2	Encomiendas	8
1	Sala de Espera General	100
1	Abordaje de Pasajeros	450
2	Estacionamiento de Microbuses	420
2	Estacionamiento de Taxis	25
2	Estacionamiento de Pick-ups	25
5	Parqueo	62.5

CAPÍTULO V

PREFIGURACIÓN





1. PREMISAS DE DISEÑO

1.1 PREMISAS GENERALES

PREMISAS DEL PROYECTO		GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA
1. Orientación del edificio Norte - sur, las ventanas deben estar principalmente en los muros que dan al norte y al sur para que esté en condiciones favorables con el soleamiento		
2. Iluminación directa para aprovechar la luz del sol durante todo el día y ventilación directa para refrescar en el interior del edificio		
3. Árboles para producir sombra y evitar de esta manera los rayos solares directos. Estos deberán de ser como mínimo de 5 metros. También se utilizarán jardinerías y árboles para absorber los rayos solares.		
4. Espacios con grandes alturas para lograr una mejor ventilación y disminuir el calor y permitir que el aire caliente salga por arriba, para lograr un confort climático.		



Mercado y Terminal de Buses

PREMISAS DEL PROYECTO		GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA
<p>5. Ventilación cruzada, de esta manera el aire circula por toda el edificio y es renovado a cada momento ya que el mismo entra y sale</p>		
<p>6. Utilización de árboles medianos como barreras tanto de sonido como de contaminación, éstos también se utilizaran para definir circulaciones</p>		
<p>7. Aprovechar mejores vistas dentro del conjunto para lograr espacios arquitectónicamente agradables</p>		
<p>8. El tamaño de las ventanas deberá ser como mínimo del 5% al 25% del área del muro o del 10% al 15% del área del piso</p>		

AMBIENTALES

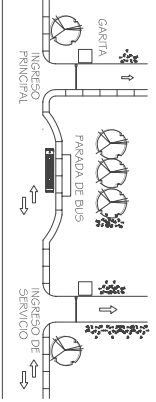
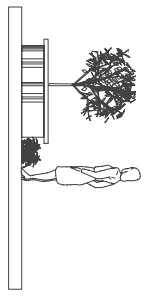


Mercado y Terminal de Buses

URBANISTICAS	
<p>PREMISAS DEL PROYECTO</p>	<p>GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA</p>
<p>1. Definir y separar los accesos y circulaciones tanto peatonales como vehiculares, para lograr mayor seguridad al peatón. El edificio deberá estar ubicado en un punto donde se pueda lograr una buena circulación vehicular y peatonal</p>	
<p>2. Utilización de arquitectura del paisaje y lograr la integración del conjunto al entorno, por medio de formas adecuadas y evitando crear un contraste con el medio</p>	
<p>3. Separar las circulaciones y estacionamientos vehiculares según el tipo al que correspondan, sin causar conflicto vehicular y a la vez proponer señalización vehicular para una mejor circulación</p>	
<p>4. Crear espacios agradables por medio de la distribución de los edificios, integrar las edificaciones por medio de plazas, caminamientos, vegetación, etc.</p>	



Mercado y Terminal de Buses

<p>URBANISTICAS</p>	<p>PREMISAS DEL PROYECTO</p> <p>5. Separar tránsito particular del público, tanto en los estacionamientos como los ingresos, para obtener un mejor control sobre los mismos, y lograr mayor seguridad</p> <p>6. Permitir el paso del viento entre edificaciones, se utilizará la vegetación (palmeras, ficus, mangales, etc.) para permitir el paso del aire sin interrupción</p> <p>7. Diseñar áreas de estar confortables y jardinizadas para el interior y exterior de los edificios</p>	<p>GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA</p>  



Mercado y Terminal de Buses

ARQUITECTÒNICAS	
<p>PREMISAS DEL PROYECTO</p>	<p>GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA</p>
<p>1. Responder a necesidades funcionales, tanto del mercado como de la Terminal de buses, que el diseño cumpla con las características necesarias para un buen funcionamiento.</p>	
<p>2. La forma del edificio no deberá contrastar con la arquitectura del lugar, sino que adecuarse a la misma, tanto en forma como en materiales utilizados.</p>	
<p>3. Interrelacionar por medio de distintos elementos arquitectónicos los ambientes del mercado y Terminal de buses, para lograr una mejor distribución espacial</p>	
<p>4. Maximizar el área rentable y reducir áreas de circulación únicamente a los espacios necesarios, evitando el desperdicio de áreas construidas.</p>	



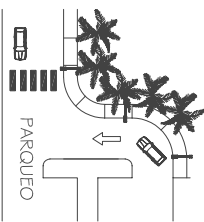
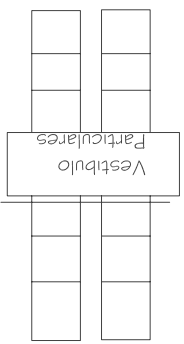
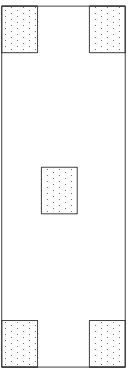
Mercado y Terminal de Buses

<p>PREMISAS DEL PROYECTO</p>	<p>GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA</p>
<p>1. Utilizar tecnología y materiales de la región, y de esta manera adaptar los requerimientos constructivos a la disponibilidad del área, muro de mampostería, cimentación y columnas de concreto reforzado, distintos tipos de piedra, teja, lamina, entre otros</p>	
<p>2. Definir espacios de manera virtual utilizando particiones y distintas texturas en piso. En el área vehicular se deberá utilizar un piso con alta resistencia y en el área de mercado un piso que requiera poco mantenimiento para alargar el periodo de vida del mismo</p>	
<p>3. Utilización estructuras metalicas con el fin de cubrir grandes luces y disminuir el espacio entre columnas, las cubiertas deberán ser livianas y apropiadas no sólo al tipo de actividad que se llevará a cabo dentro del proyecto sino que también adecuadas al entorno climático. Por ejemplo, cubiertas de lámina térmica para proteger del calor</p>	

TECNOLOGICAS



Mercado y Terminal de Buses

FUNCIONALES	
<p>PREMISAS DEL PROYECTO</p> <p>1. Toda área vehicular debe cumplir con los radios giro mínimo de la siguiente manera : para automovil se utilizará como mínimo 3.6 m. buses 9.75 m. y camiones 8.5 m.</p> <p>2. Se relacionaran ambientes por medio de vestibulos y pasillos que cumplan con los anchos adecuados, los pasillos interiores principales deben tener 3 m. como minimo, los secundarios 2 m. y los exteriores 1.5 m. Segun el tipo de flujo de circulacion que poseen cada uno</p> <p>3. Definir los ejes de circulación horizontal y vertical por medio de vestibulos y pasillos y crear una relacion entre los ambientes de funcion similar. Para obtener el funcionamiento ordenado de los puestos del mercado</p> <p>4. Centralizar todos aquellos servicios que seran utilizados en común, y que de esta manera estén al alcance de todos los puestos y locales del mercado</p>	<p>GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA</p>   



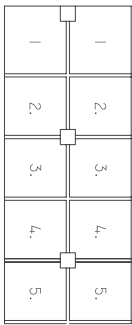
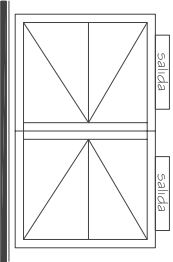
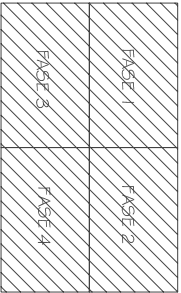
Mercado y Terminal de Buses

FORMALES	
<p>PREMISAS DEL PROYECTO</p>	<p>GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA</p>
<p>1. Diseño de un edificio con arquitectura que no contraste con la topología del lugar y tomando en cuenta todo su entorno inmediato, las formas y volúmenes deberán responder a las actividades comerciales del proyecto.</p>	
<p>2. La forma deberá responder no solo a las necesidades funcionales, sino que también a las necesidades climáticas del lugar y de esta manera lograr confort para los usuarios</p>	
<p>3. Usar formas geométricas que permitan un diseño regular, logrando así diseños estructurales y funcionales, los cuales no sean complejos</p>	



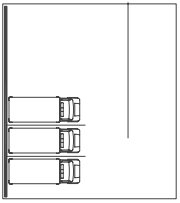
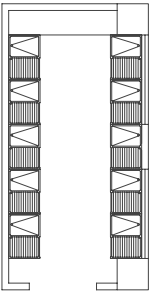

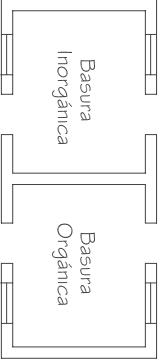
Mercado y Terminal de Buses

1.2 PREMISAS PARTICULARES

PREMISAS DEL PROYECTO	GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA
<p>1. Los locales deberán ubicarse según la frecuencia de uso y se utilizarán las carnicerías, abarroterías, frutas y verduras como tiendas Anclas para lograr una buena circulación dentro de las distintas áreas del mercado.</p>	
<p>2. Considerar dentro del diseño del mercado salidas de emergencia</p>	
<p>MERCADO AREA COMERCIAL</p> <p>3. Se tomara en cuenta la planificación del edificio por etapas para su desarrollo por fases. Según las necesidades de la población, y para facilitar de esta manera su ejecución</p>	



Mercado y Terminal de Buses

MERCADO AREA DE SERVICIO	MERCADO AREA COMERCIAL		PREMISAS DEL PROYECTO
<p>2. El área de carga y descarga deberá calcularse según la cantidad de locales, se deberá tomar en cuenta las dimensiones para estacionar camiones como para estacionar pick-ups.</p> 	<p>4. Se dividirán las áreas de los locales del mercado según la clasificación a la que estos correspondan. (área húmeda, semihúmeda y seca) para lograr un ordenamiento, mayor control e higiene dentro de los locales.</p> <p>5. Para el diseño de los locales que conforman el área húmeda y semihúmeda se tomará en cuenta las instalaciones necesarias para el funcionamiento de los mismos.</p>  		<p>GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA</p>
	<p>1. Se debe considerar un área para basurero, donde se separará la basura orgánica de la inorgánica, dejando un 50% para la basura orgánica y un 50% para la inorgánica.</p> 		

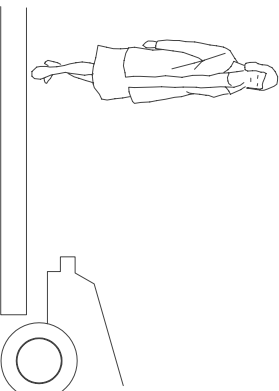
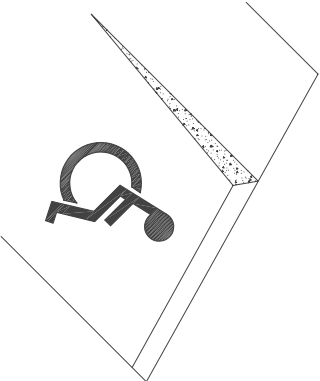


Mercado y Terminal de Buses

MERCADO AREA DE SERVICIO	
PREMISAS DEL PROYECTO	GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA
<p>3. Debe existir una bodega de mantenimiento, así como un cuarto eléctrico que dé servicio al mercado.</p>	
<p>4. Considerar un área de lavado de 0.10 metros cuadrados por cada puesto de verduras, para poder asear el producto que ingresa, éste deberá tener relación directa con el área de carga y descarga.</p>	
<p>5. Se dejará un parqueo por cada 20 puestos fijos, dentro de éstos se considerarán parqueos para los distintos medios de transporte con los que la población se moviliza, automoviles, motos y bicicletas, y deberán tener las dimensiones adecuadas según el tipo de transporte que los vayan a utilizar.</p>	

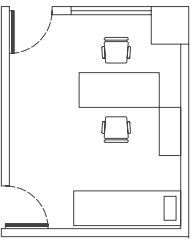
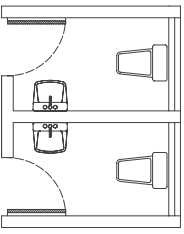
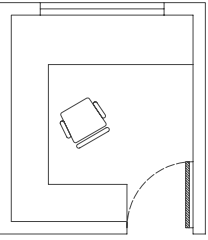


Mercado y Terminal de Buses

MERCADO AREA DE SERVICIO	
<p>PREMISAS DEL PROYECTO</p> <p>6. Los estacionamientos, circulaciones peatonales y vehiculares deben estar bien definidas y ser simples, a la vez deberán evitarse conflictos viales dentro del conjunto y los mismos deberán relacionarse con los edificios</p>	<p>GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA</p> 
<p>7. Se consideraran rampas y estacionamientos para discapacitados para facilitar el acceso a los mismos</p>	



Mercado y Terminal de Buses

MERCADO ADMINISTRACION	
PREMISAS DEL PROYECTO	GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA
1. Existirá dentro de la administración una Enfermería que pueda cubrir cualquier emergencia.	
2. La administración tendrá sus propios módulos de servicios sanitarios, uno para hombres y uno para mujeres.	
3. Se pondrá una cabina de sonido, cuya función será la de ambientar el mercado durante el día y a la vez servirá para hacer anuncios importantes.	

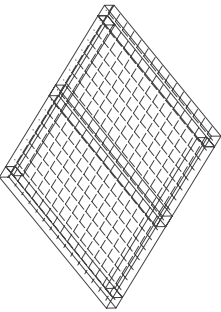
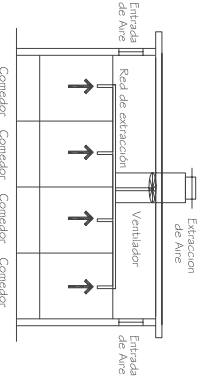


Mercado y Terminal de Buses

TERMINAL DE BUSES	
PREMISAS DEL PROYECTO	GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA
<p>1. Se realizara una sectorización para los estacionamientos, según el tipo de transporte que sea, microbuses, buses extraurbanos, taxis y pick-ups. Los parques y circulaciones vehiculares deben tener las dimensiones necesarias, tanto para la circulación comopara la maniobra</p> <p>2. Habran áreas de estar y de espera, para los pasajeros</p> <p>3. Se dispondran varios accesos y parqueos distintos, para aquellos transportes que prestan servicio en la terminal de buses y otros para los usuarios del mercado, y para el area de carga y descarga</p>	



Mercado y Terminal de Buses

TECNOLOGICAS	
<p>PREMISAS DEL PROYECTO</p> <p>1. Se Utilizaran estructuras con maya para proteger la parte superior de los locales y no obtruir la ventilacion</p> <p>2. Se ubicaran extractores de humo en las areas de comedores para evitar la acumulacion del mismo</p>	<p>GRAFICA Y EJEMPLO DE LA PREMISA</p>  



2. MATRIZ DE DIAGNÓSTICO

AREA	ESCALA DE RELACION PSIQUICA		ESCALA DE RELACION METRICA						ESCALA DE RELACION AMBIENTAL					
	AMBIENTE	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO (Mts.)	ANCHO (Mts.)	ALTO (Mts.)	AREA (Mts. 2)	VENTILACION	ILUMINACION	ORIENTACION			
											N	S	E	O
MERCADO ADMINISTRACION	Oficina del Administrador	Dirigir Administrar Reunirse Sentarse Escribir Leer	1 Escritorio 3 Sillas 3 Sillones 2 Archivos	3 Personas	5	4	3.5	20	Natural Artificial	Natural Artificial				
	Secretaria	Atender al Publico Sentarse Escribir Leer	1 Silla 1 Escritio 4 Archivos	1 Persona	3	3	3.5	9	Natural Artificial	Natural Artificial				
	Contabilidad y Caja	Cobrar Archivar Informar Escribir Leer	5 Sillas 3 Escritorios 4 Archivos	5 Personas	6	4.15	3.5	25	Natural Artificial	Natural Artificial				
	Area de Espera	Sentarse Leer Platicar Esperar	8 Sillas	8 Personas	3.5	3	3.5	10.5	Natural	Natural Artificial				
	Enfermeria	Atender Personas Curaciones Sentarse	1 Camilla 1 Escritio 3 Sillas	3 Personas	3	2.5	3.5	9.5	Natural Artificial	Natural Artificial				
	Servicio Sanitario	Necesidades Fisiologicas Higiene	2 Inodoros 2 Lavamanos	4 Personas	3.5	2.5	3.5	8.75	Natural	Natural Artificial				
	Cabina de Sonido	Atender al Publico Emitir Mensajes Poner Musica	1 Escritio 1 Silla 1 Estanteria	2 Personas	3	3	3.5	9	Artificial	Natural Artificial				



Mercado y Terminal de Buses

AREA	ESCALA DE RELACION PSIQUICA		ESCALA DE RELACION METRICA						ESCALA DE RELACION AMBIENTAL						
	AMBIENTE	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO (Mts.)	ANCHO (Mts.)	ALTO (Mts.)	AREA (Mts. 2)	VENTILACION	ILUMINACION	ORIENTACION				
											N	S	E	O	
MERCADO	AREAS DE APOYO	Servicios Sanitarios	Necesidades Fisiologicas Higiene	18 Inodoros 18 Lavamanos	9 Personas	7	5	3.5	35	Natural	Natural Artificial				
		Bodega de Mantenimiento y Limpieza	Almacenar Reparar Controlar	1 Estante 1 Pila 1 Mesa	2 Personas	3	3	3.5	9	Natural Artificial	Natural Artificial				
		Area de Lavado	Lavado de Productos	1 Pila General	6 Personas	3	2.5	4.5	7.5	Natural Artificial	Natural Artificial				
		Parqueo	Estacionarse Circular en Carro o Caminando	20 Parqueos	20 carros	5	2.5		12.5 por carro	Natural	Natural Artificial				
	CARGA Y DESCARGA	Area de Carga y Descarga	Ingresar Productos Carga y Descarga de Productos Clasificar Producto	8 Parqueos	2 Personas	10 5	2.5 2.5		25 12.5						
		Control de Carga y Descarga	Contabilizar Programar Revisar Clasificar Producto	1 Escritorio 1 Silla 1 Archivo	1 Persona	1	1.5	3.5	1.5	Natural	Natural Artificial				
	BASURERO	Basura Organica	Depositar Basura Extraer Basura Clasificar Basura	2 Deposito de Basura	Variable	3	4		12	Natural	Natural Artificial				
		Basura Inorganica	Depositar Basura Extraer Basura Clasificar Basura	2 Deposito de Basura	Variable	3	4		12	Natural	Natural Artificial				



Mercado y Terminal de Buses

AREA	ESCALA DE RELACION PSIQUICA		ESCALA DE RELACION METRICA						ESCALA DE RELACION AMBIENTAL						
	AMBIENTE	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO (Mts.)	ANCHO (Mts.)	ALTO (Mts.)	AREA (Mts. 2)	VENTILACION	ILUMINACION	ORIENTACION				
											N	S	E	O	
MERCADO	AREA HUMEDA	Pollerias	Vender Despachar Refrigerar Lavar Almacenar	1 Mostrador 1 Congelador 1 Pila 2 Bancos	2 Personas por Puesto	3	2.5		7.5	Natural	Natural Artificial				
		Carnicerias	Vender Despachar Refrigerar Lavar Almacenar	1 Mostrador 1 Congelador 1 Pila 2 Bancos 1 Equipo de Destazo	3 Personas por Puesto	3	3		9	Natural	Natural Artificial				
		Marranerias	Vender Despachar Refrigerar Lavar Almacenar	1 Mostrador 1 Congelador 1 Pila 2 Bancos 1 Equipo de	3 Personas por Puesto	3	3		9	Natural	Natural Artificial				
		Pescaderias	Vender Despachar Refrigerar Lavar Almacenar	1 Mostrador 1 Congelador 1 Pila 2 Bancos	2 Personas por Puesto	3	2.5		7.5	Natural	Natural Artificial				
		Comedores y Refacciones	Cocinar Lavar Servir Almacenar Refrigerar Beber Sentarse	1 Refrigerador 1 Congelador 1 Estufa 2 Gabinetes 1 Mesa de 1 Lavatrastos Mesas	3 Personas por Puesto	4	4	3.5	16	Natural	Natural Artificial				



Mercado y Terminal de Buses

AREA	ESCALA DE RELACION PSIQUICA		ESCALA DE RELACION METRICA						ESCALA DE RELACION AMBIENTAL						
	AMBIENTE	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO (Mts.)	ANCHO (Mts.)	ALTO (Mts.)	AREA (Mts. 2)	VENTILACION	ILUMINACION	ORIENTACION				
											N	S	E	O	
MERCADO	AREA HUMEDA	Refresquenas	Preparar Lavar Servir Almacenar Refrigerar Beber Sentarse Conversar	1 Refrigerador 1 Congelador 1 Gabinetes 1 Mesa de Trabajo 1 Lavatrastos Mesas Sillas	2 Personas por Puesto	3	2	3.5	6	Natural	Natural Artificial				
		Tortillenas	Hacer Tortillas Vender Despachar	1 Comal 1 Mesa de Trabajo	3 Personas por Puesto	2	2	3.5	4	Natural	Natural Artificial				
		Lacteos	Vender Despachar Refrigerar Lavar	1 Refrigerador 2 Mostradores 2 Sillas 1 Lavatrastos	2 Personas por Puesto	3	2	3.5	6	Natural	Natural Artificial				
	AREA SEMI-HUMEDA	Frutas	Venta y Despacho de Productos Almacenar	1 Mueble de Concreto	2 Personas por Puesto	2	2	3.5	4	Natural	Natural Artificial				
		Verduras	Venta y Despacho de Productos Almacenar	1 Mueble de Concreto	2 Personas por Puesto	2	2	3.5	4	Natural	Natural Artificial				
		Flores	Venta y Despacho de Productos Almacenar	1 Mueble de Concreto	2 Personas por Puesto	2	2	3.5	4	Natural	Natural Artificial				
	AREA SECA	Abarroterias	Vender Despachar Clasificar Almacenar	2 Estanteiras 1 Mostrador 2 Sillas	3 Personas	4	4	3.5	16	Natural	Natural Artificial				



Mercado y Terminal de Buses

AREA	ESCALA DE RELACION PSIQUICA		ESCALA DE RELACION METRICA						ESCALA DE RELACION AMBIENTAL					
	AMBIENTE	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO	ANCHO	ALTO	AREA (Mts. 2)	VENTILACION	ILUMINACION	ORIENTACION			
					(Mts.)	(Mts.)	(Mts.)				N	S	E	O
MERCADO AREA SECA	Venta de Granos	Vender Despachar Clasificar Almacenar	2 Estanteiras 1 Mostrador 2 Sillas	3 Personas	4	4	3.5	16	Natural	Natural Artificial				
	Miscelaneas y Tiendas	Vender Despachar Clasificar Almacenar	2 Estanteiras 1 Mostrador 2 Sillas	3 Personas	4	4	3.5	16	Natural	Natural Artificial				
	Venta de Ropa	Vender Despachar Clasificar Almacenar Sentarse	2 Estanteiras 2 Percheros 3 Sillas	3 Personas	4	4	3	16	Natural	Natural Artificial				
	Venta de Calzado	Vender Despachar Clasificar Almacenar Sentarse	2 Estanteiras 2 Percheros 3 Sillas	3 Personas	4	4	3	16	Natural	Natural Artificial				
	Venta de Artesanias	Vender Despachar Clasificar Almacenar Sentarse	2 Estanteiras 2 Sillas	3 Personas	4	2	3	8	Natural	Natural Artificial				



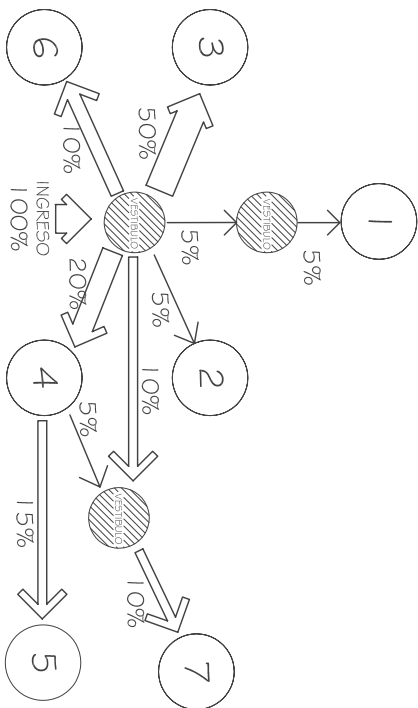
Mercado y Terminal de Buses

AREA	ESCALA DE RELACION PSIQUICA		ESCALA DE RELACION METRICA						ESCALA DE RELACION AMBIENTAL							
	AMBIENTE	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO	ANCHO	ALTO	AREA	VENTILACION	ILUMINACION	ORIENTACION					
					(Mts.)	(Mts.)	(Mts.)	(Mts. 2)			N	S	E	O		
TERMINAL DE BUSES	AREAS DE SERVICIO Y APOYO	Salas de Espera	Esperar Conversar Leer Sentarse	Bancas	24 Personas	8	6	4.5	48	Natural	Natural Artificial					
		Servicios Sanitarios	Necesidades Fisiologicas Higiene	6 Inodoros 4 Lavamanos	10 Personas	5	4	3.5	20	Natural	Natural Artificial					
		Informacion General	Informar Sentarse Escribir Leer Archivar	1 Escritorio 2 Sillas 2 Archivos	2 Personas	2	2	3.5	4	Natural	Natural Artificial					
		Venta de Pasajes	Vender y Comprar Pasajes Sentarse Cobrar	1 Escritorio 2 Sillas 2 Archivos	2 Personas	3	3	3.5	9	Natural	Natural Artificial					
		Area de Abordaje de Pasajeros	Abordar el Bus Circular Bajarse del Bus				12	5	Var.	60	Natural	Natural Artificial				
	AREAS DE PARQUEO	Parqueo de Buses	Circular Parquearse				12	3.5		42	Natural	Natural Artificial				
		Parqueo de Microbuses	Circular Parquearse				7	3		21	Natural	Natural Artificial				
		Parqueo de Taxis	Circular Parquearse				5	2.5		12.5	Natural	Natural Artificial				
		Parqueo de Pick-ups	Circular Parquearse				5	2.5		12.5	Natural	Natural Artificial				

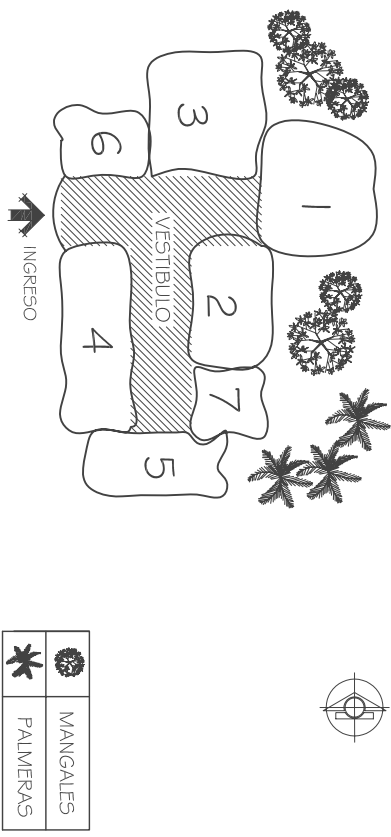


Mercado y Terminal de Buses

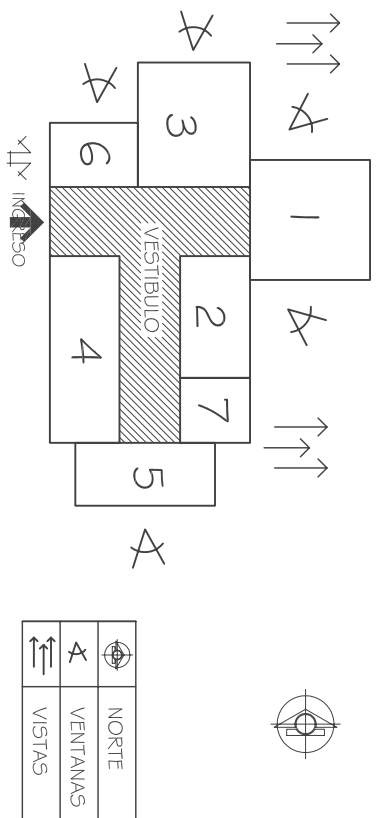
3.1.5 DIAGRAMA DE FLUJOS:



3.1.6 DIAGRAMA DE BURBUJAS:



3.1.7 DIAGRAMA DE BLOQUES:



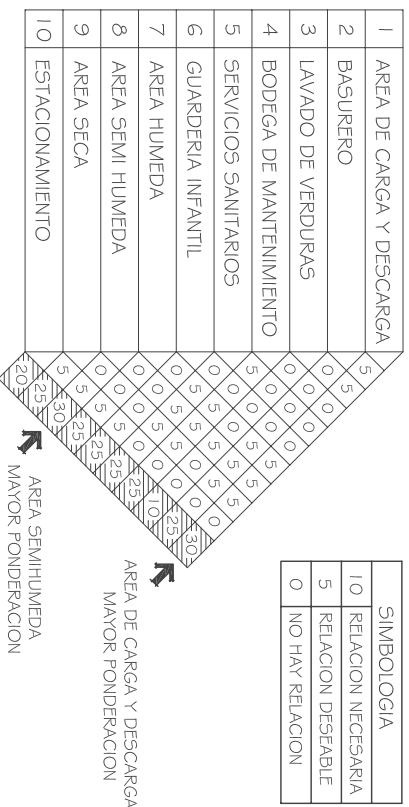
1	ADMINISTRADOR
2	SECRETARIA
3	CONTABILIDAD Y CAJA
4	SALA DE ESPERA
5	ENFERMERIA
6	SERVICIOS SANITARIOS
7	CABINA DE SONIDO



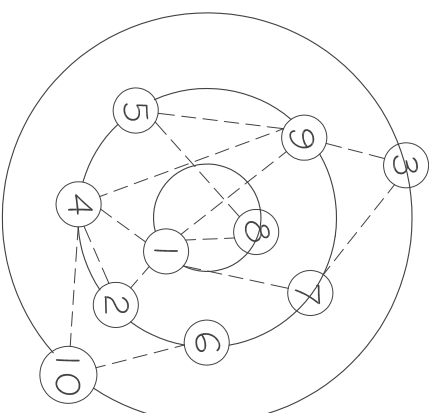
Mercado y Terminal de Buses

3.2 MERCADO

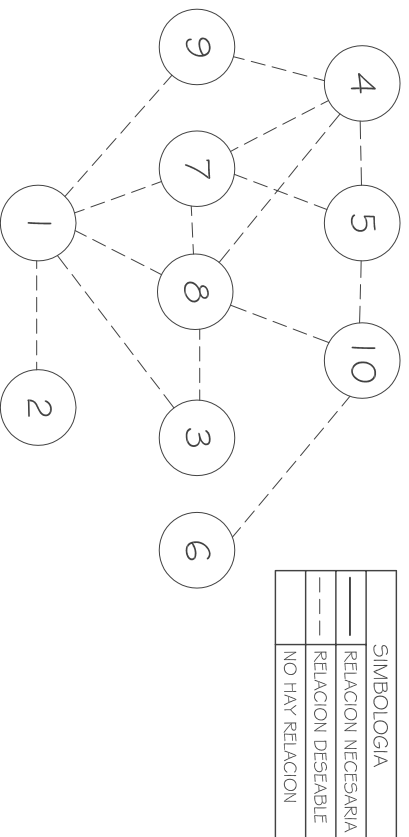
3.2.1 MATRIZ DE RELACIONES:



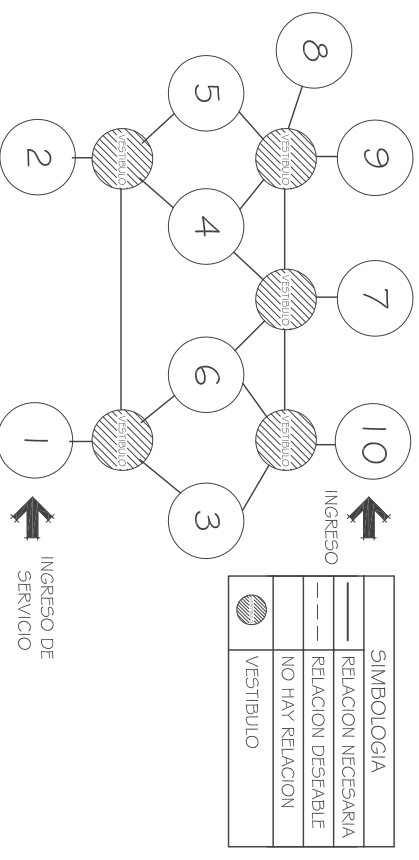
3.2.2 DIAGRAMA DE PONDERACIONES:



3.2.3 DIAGRAMA DE RELACIONES:



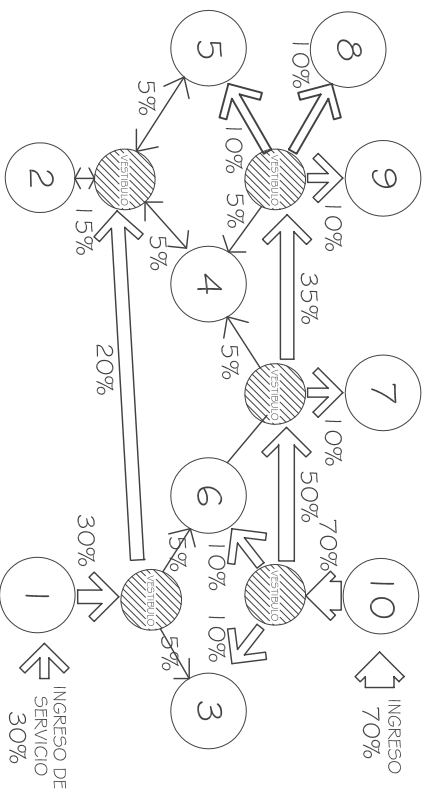
3.2.4 DIAGRAMA DE CIRCULACIONES:



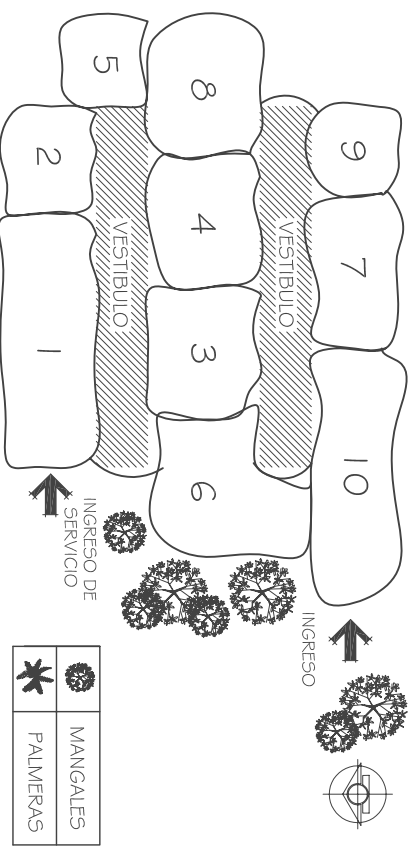


Mercado y Terminal de Buses

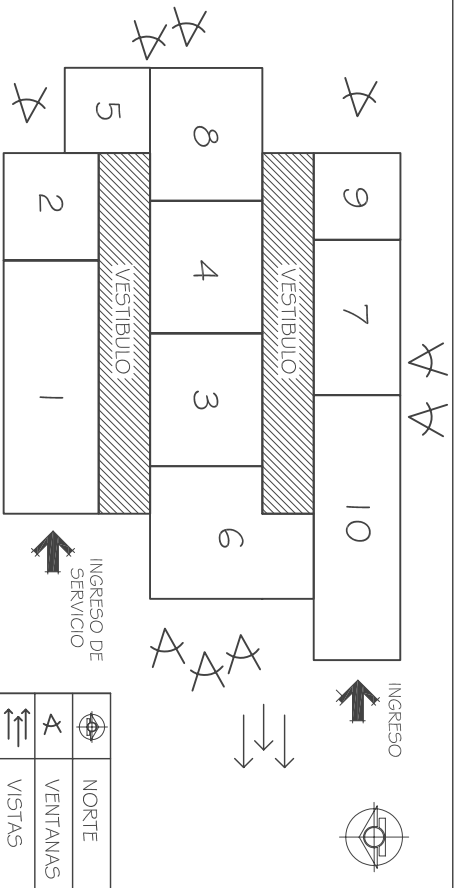
3.2.5 DIAGRAMA DE FLUJOS:



3.2.6 DIAGRAMA DE BURBUJAS:



3.2.7 DIAGRAMA DE BLOQUES:

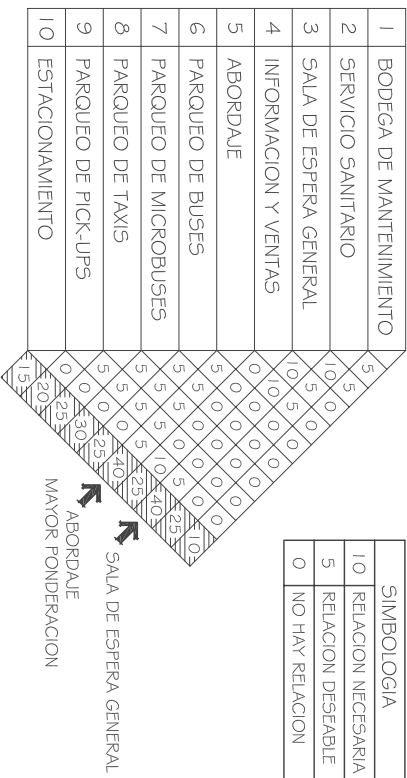


1	AREA DE CARGA Y DESCARGA
2	BASURERO
3	LAVADO DE VERDURAS
4	BODEGA DE MANTENIMIENTO
5	SERVICIOS SANITARIOS
6	GUARDERIA INFANTIL
7	AREA HUMEDA
8	AREA SEMI HUMEDA
9	AREA SECA
10	ESTACIONAMIENTO

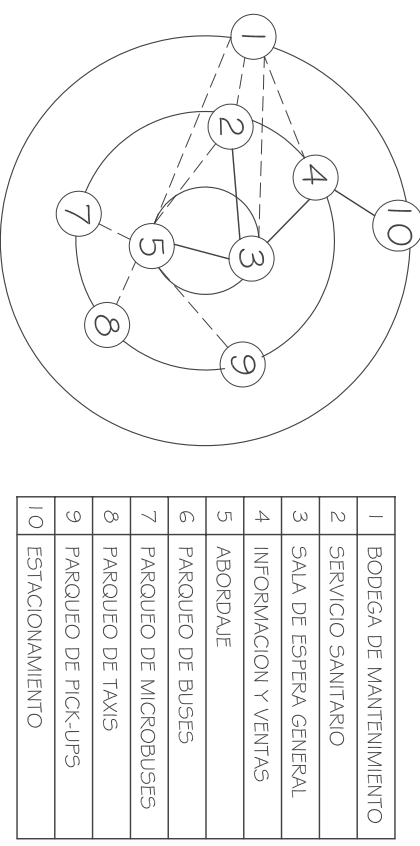


3.3 TERMINAL DE BUSES

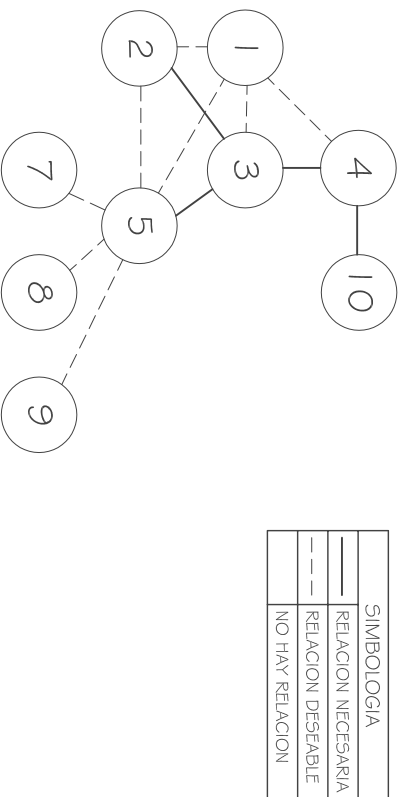
3.3.1 MATRIZ DE RELACIONES:



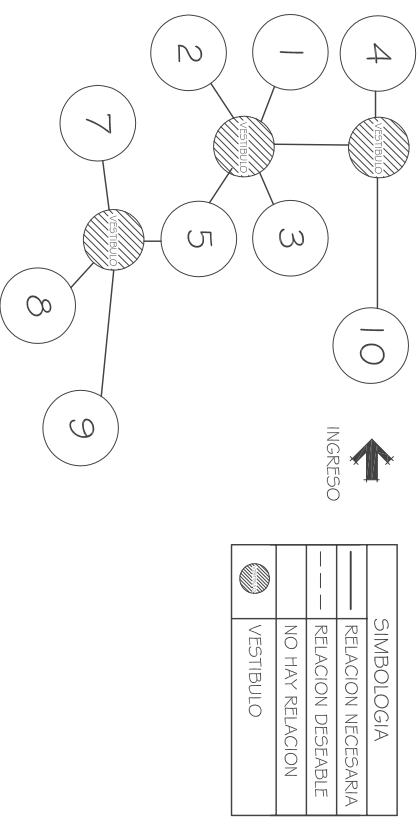
3.3.2 DIAGRAMA DE PONDERACIONES:



3.3.3 DIAGRAMA DE RELACIONES:



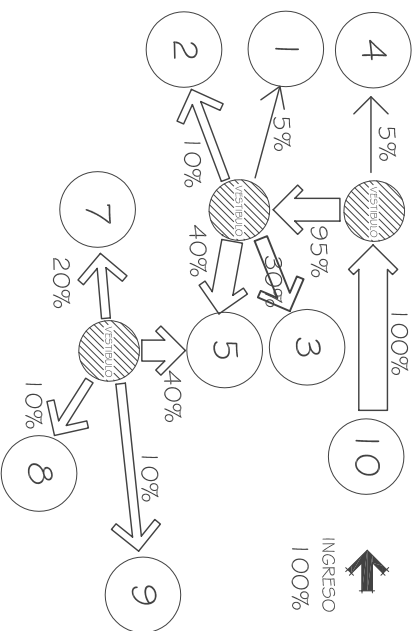
3.3.4 DIAGRAMA DE CIRCULACIONES:



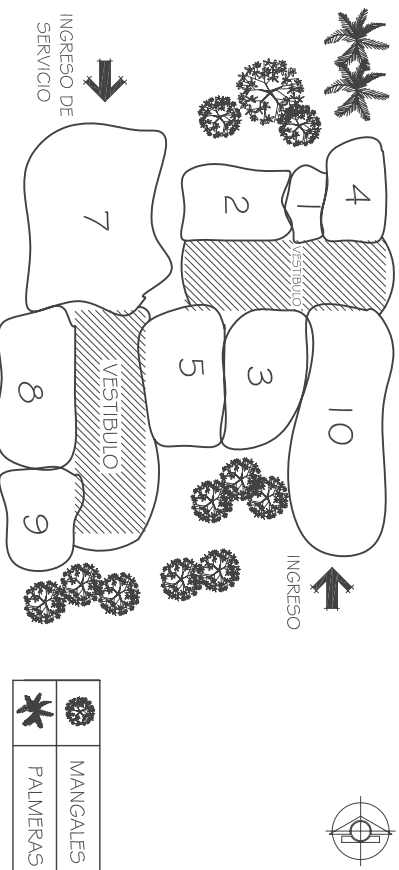


Mercado y Terminal de Buses

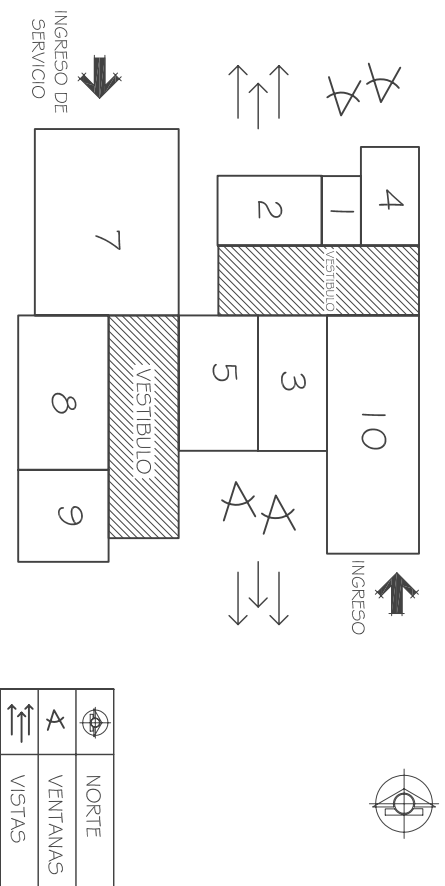
3.3.5 DIAGRAMA DE FLUJOS:



3.3.6 DIAGRAMA DE BURBUJAS:



3.3.7 DIAGRAMA DE BLOQUES:



1	BODEGA DE MANTENIMIENTO
2	SERVICIO SANITARIO
3	SALA DE ESPERA GENERAL
4	INFORMACION Y VENTAS
5	ABORDAJE
7	PARQUEO DE MICROBUSES
8	PARQUEO DE TAXIS
9	PARQUEO DE PICK-UPS
10	ESTACIONAMIENTO

	NORTE
	VENTANAS
	VISTAS

	MANGALES
	PALMERAS

CAPÍTULO VI

FIGURACIÓN

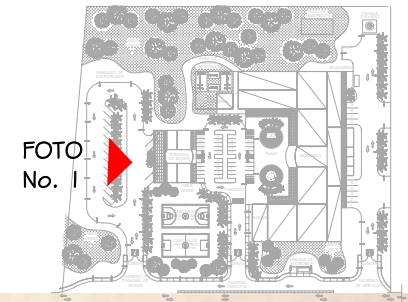




I. MERCADO Y TERMINAL DE BUSES PARA GUAZACAPAN SANTA ROSA

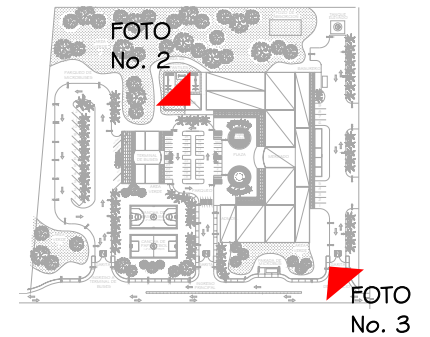
I.1 FOTO NO. 1

PERSPECTIVA DE MERCADO Y TERMINAL DE BUSES





Mercado y Terminal de Buses



I.2 VISTAS DEL MERCADO:



FOTO NO. 2
INGRESO PRINCIPAL DEL MERCADO



FOTO NO. 3
AREA DE CARGA Y DESCARGA DEL MERCADO



I.3 VISTAS DE TERMINAL DE BUSES:

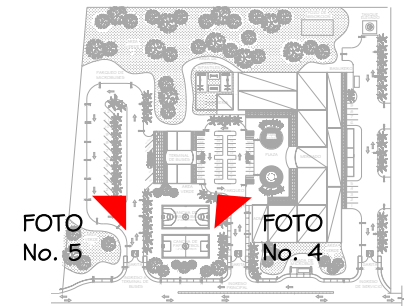


FOTO NO. 4
INGRESO PRINCIPAL DE TERMINAL DE BUSES



FOTO NO. 5
AREA DE ABORDAR DE TERMINAL DE BUSES



Mercado y Terminal de Buses

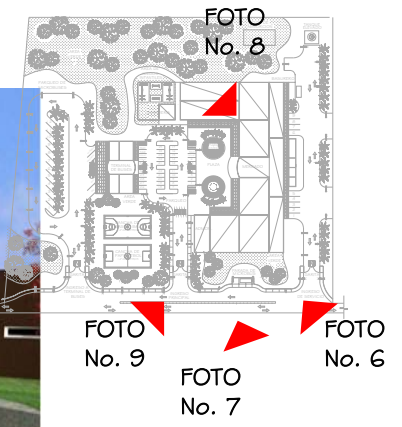


FOTO NO. 6
VISTA DE PARADA DE BUS



FOTO NO. 7
VISTA DEL INGRESO AL MERCADO

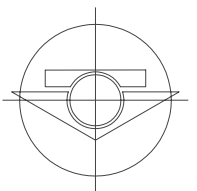
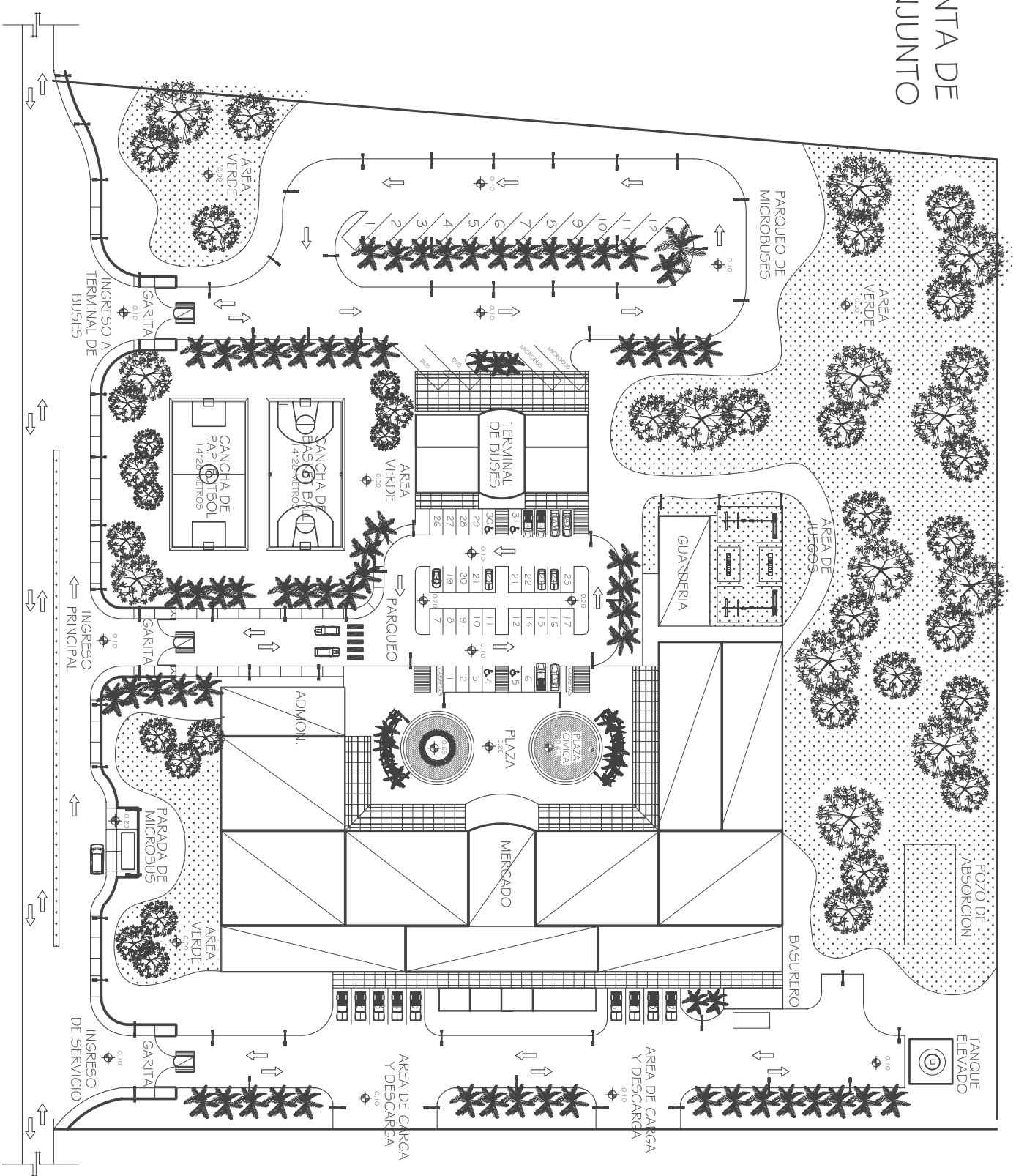


FOTO NO. 8
VISTA DEL CAMINAMIENTO DEL MERCADO

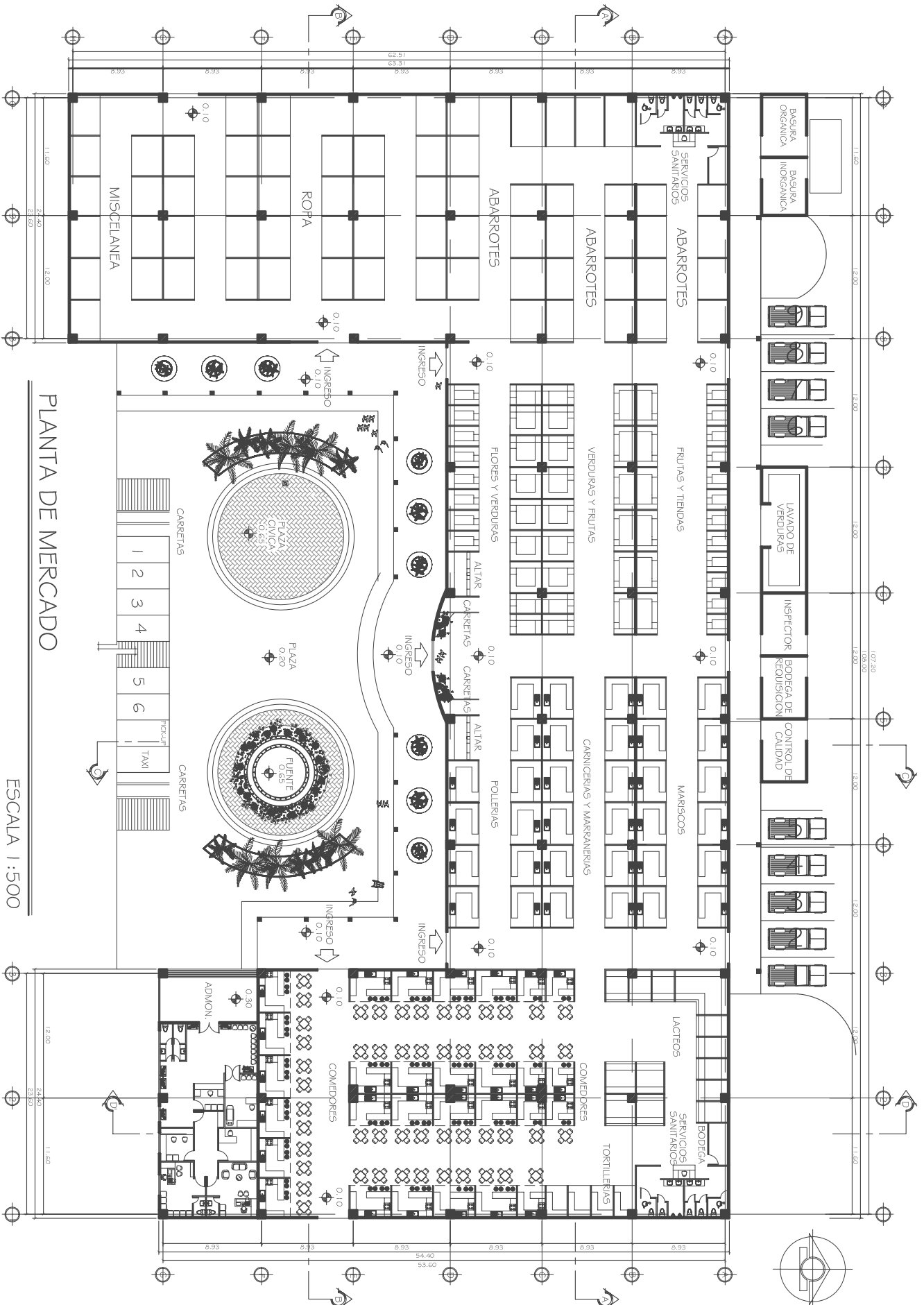


FOTO NO. 9
VISTA DE GARITA DE INGRESO

PLANTA DE CONJUNTO



ESCALA 1:1000



PLANTA DE MERCADO

ESCALA 1:500



Mercado y Terminal de Buses



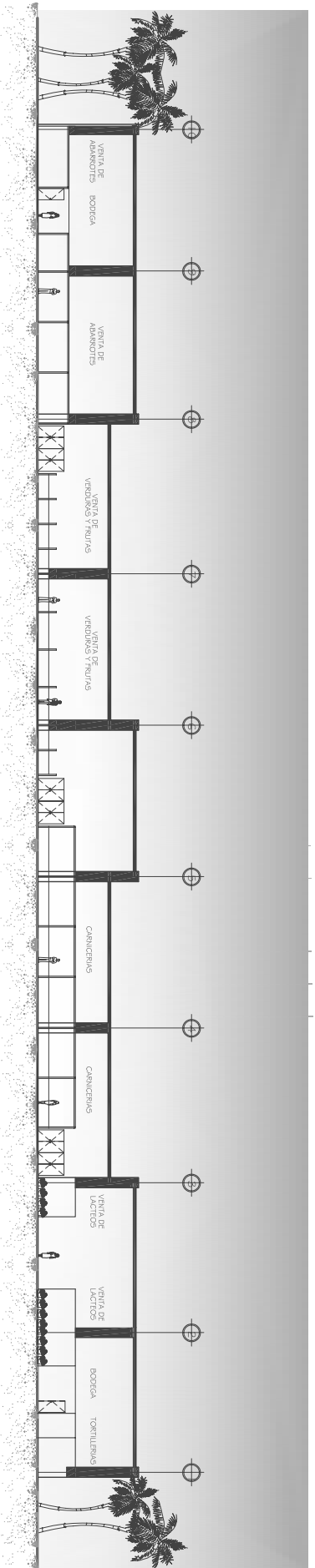
AREA	AREA EN M ²	PORCENTAJE DE AREA DE MERCADO
AREA TOTAL	4858.78	100%
AREA SECA	770.58	15.20%
AREA SEMI-HUMEDA	340.95	6.98%
AREA HUMEDA	1060.80	20.10%
AREA DE SERVICIOS	280.90	5.70%
ADMINISTRACION	223.34	4.59%
AREA DE CIRCULACION	2182.23	47.43%
TOTAL	4858.78	100%

PORCENTAJES DE AREAS DE MERCADO

ESCALA 1:500

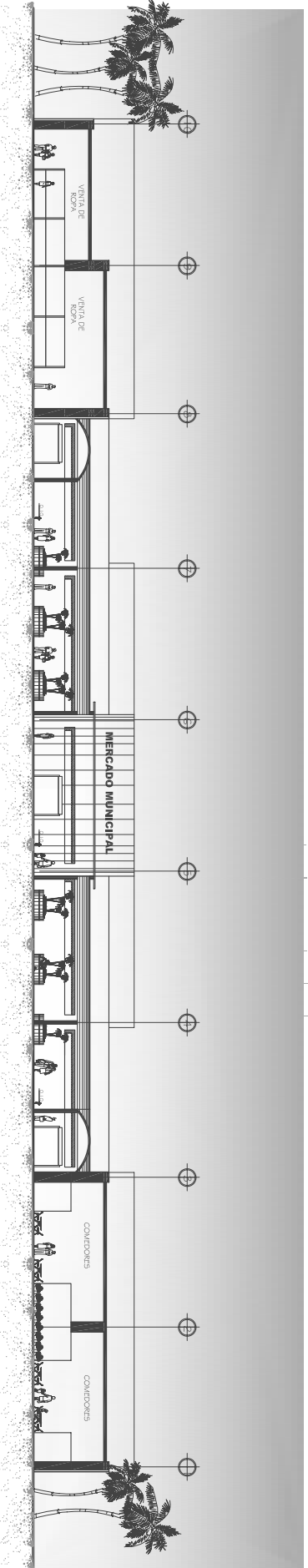


Mercado y Terminal de Buses



SECCION A-A'

ESCALA 1:500

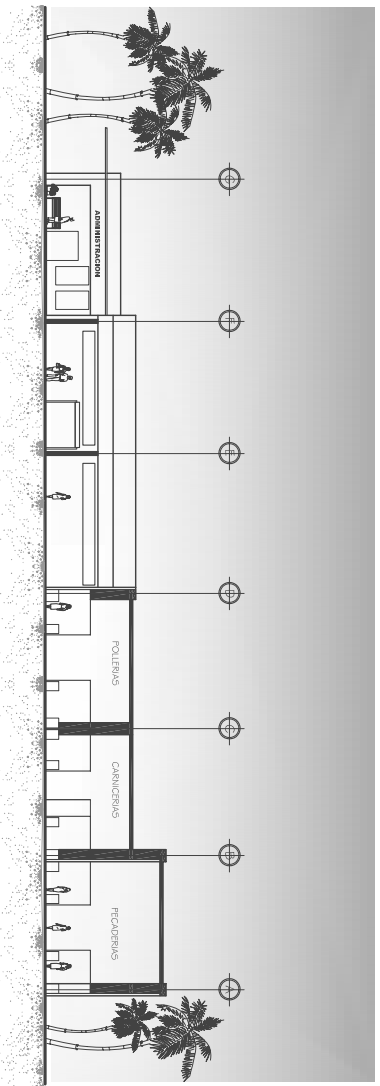


SECCION B-B'

ESCALA 1:500

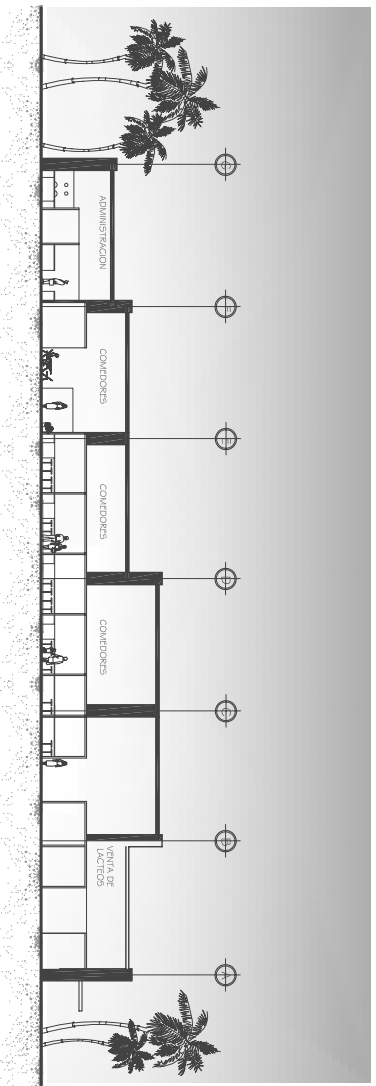


Mercado y Terminal de Buses



SECCION C-C'

ESCALA 1:500

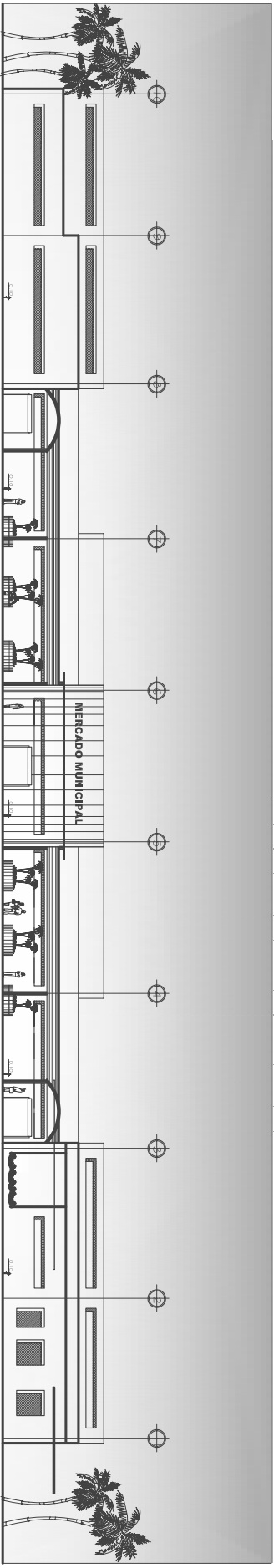


SECCION D-D'

ESCALA 1:500

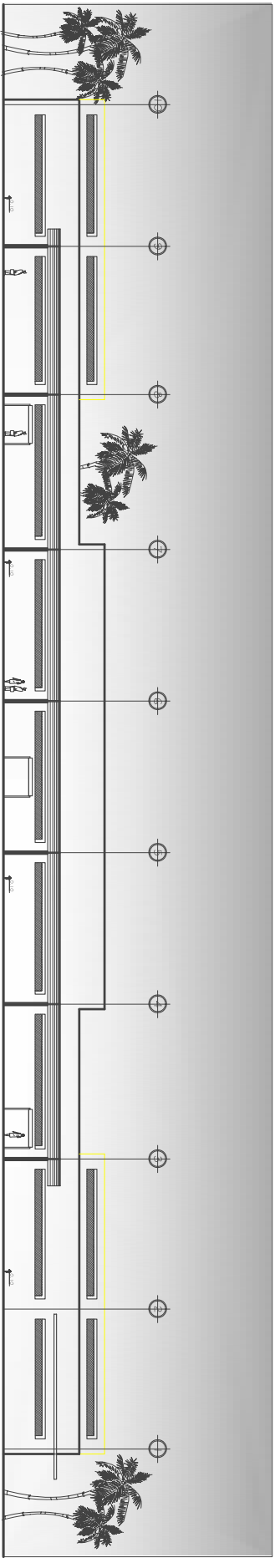


Mercado y Terminal de Buses



ELEVACION FRONTAL

ESCALA 1:500

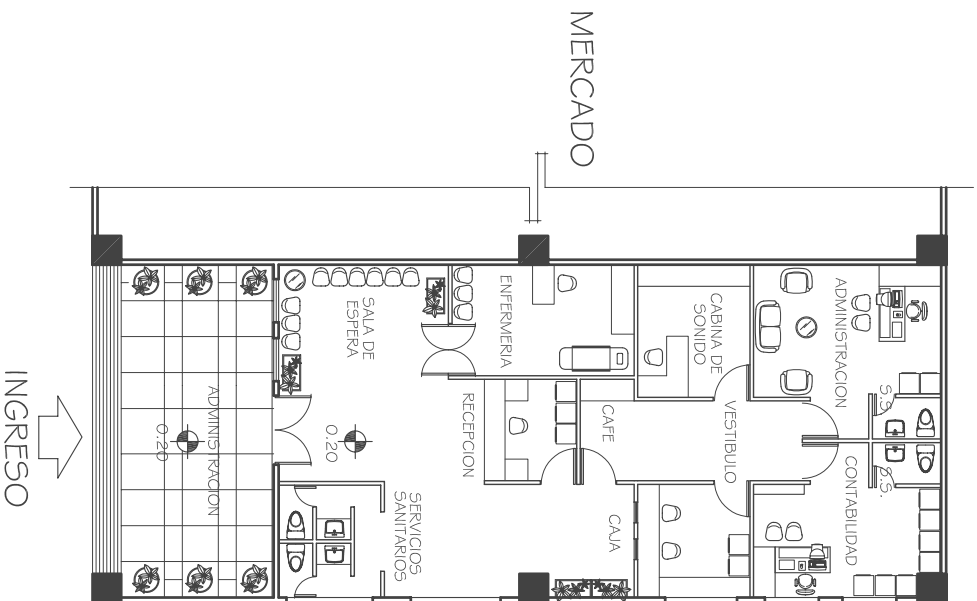


ELEVACION POSTERIOR

ESCALA 1:500

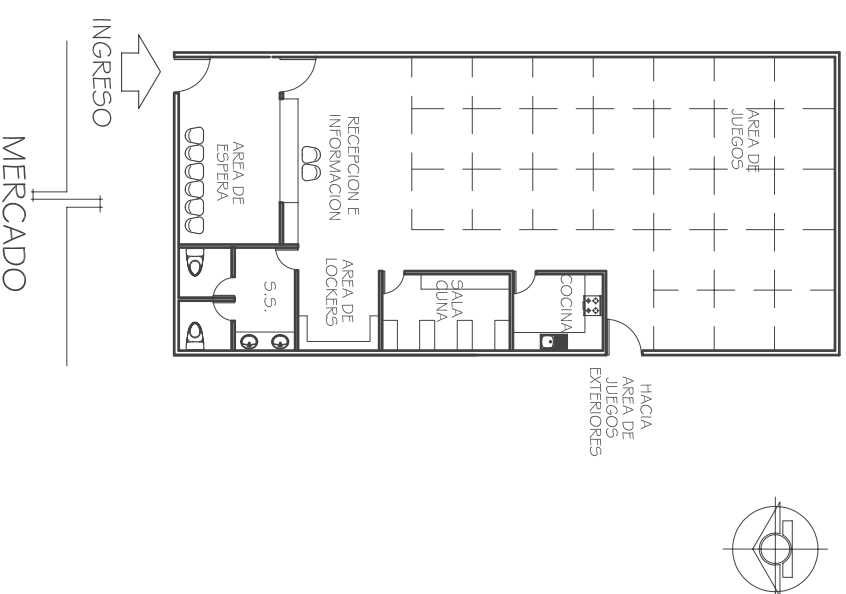


Mercado y Terminal de Buses



ADMINISTRACION

ESCALA 1 : 250

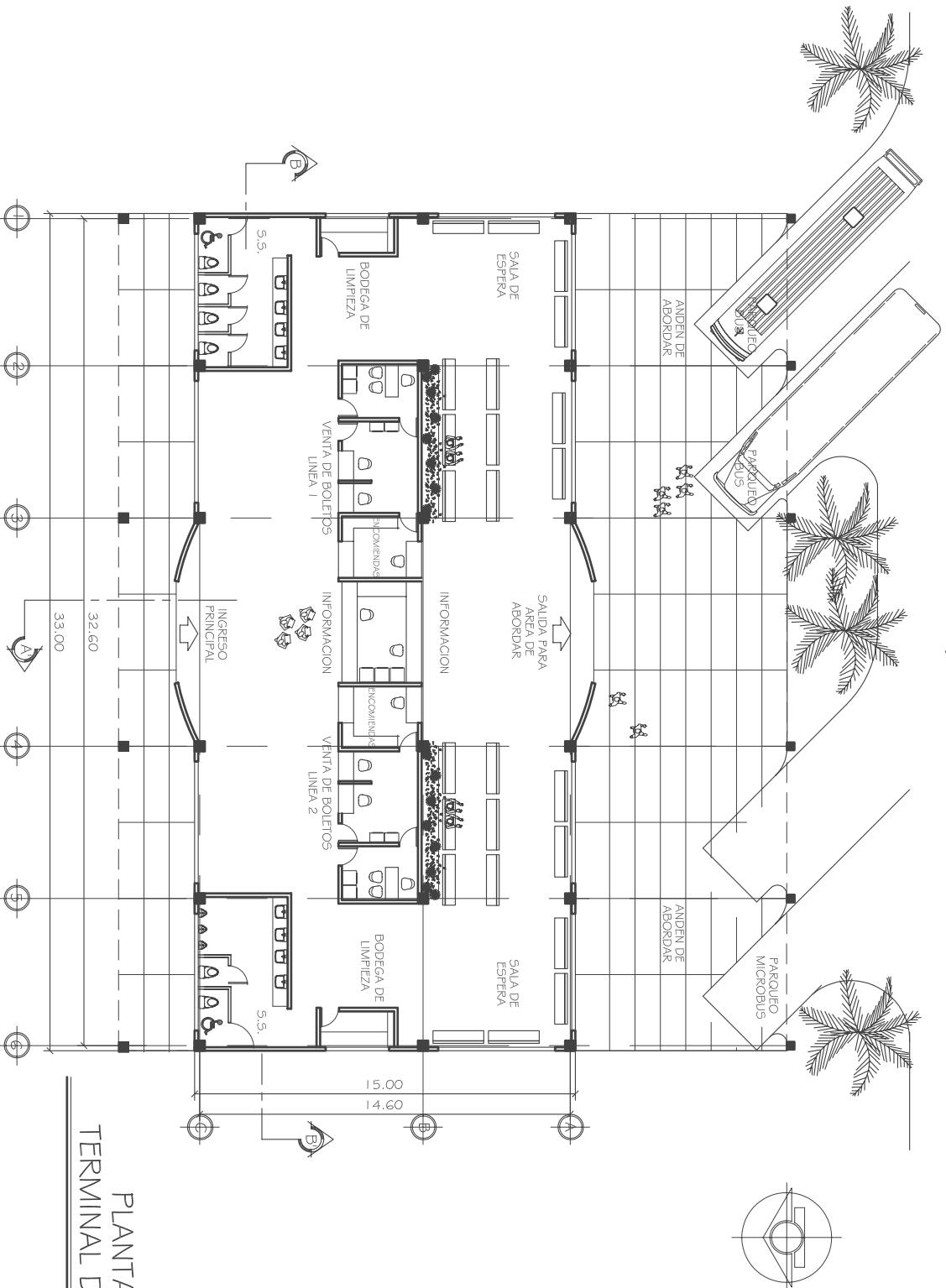


GUARDERIA INFANTIL

ESCALA 1 : 250



Mercado y Terminal de Buses

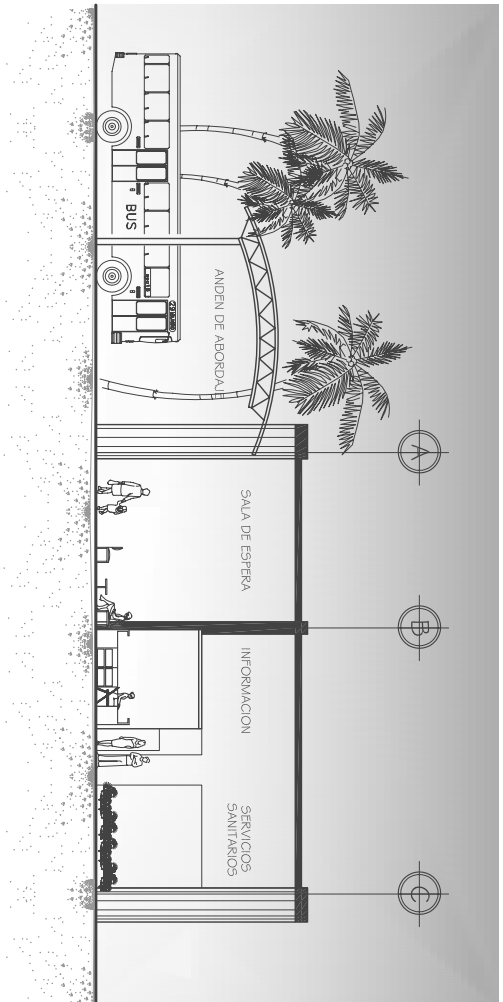


PLANTA DE
TERMINAL DE BUSES
ESCALA 1:250



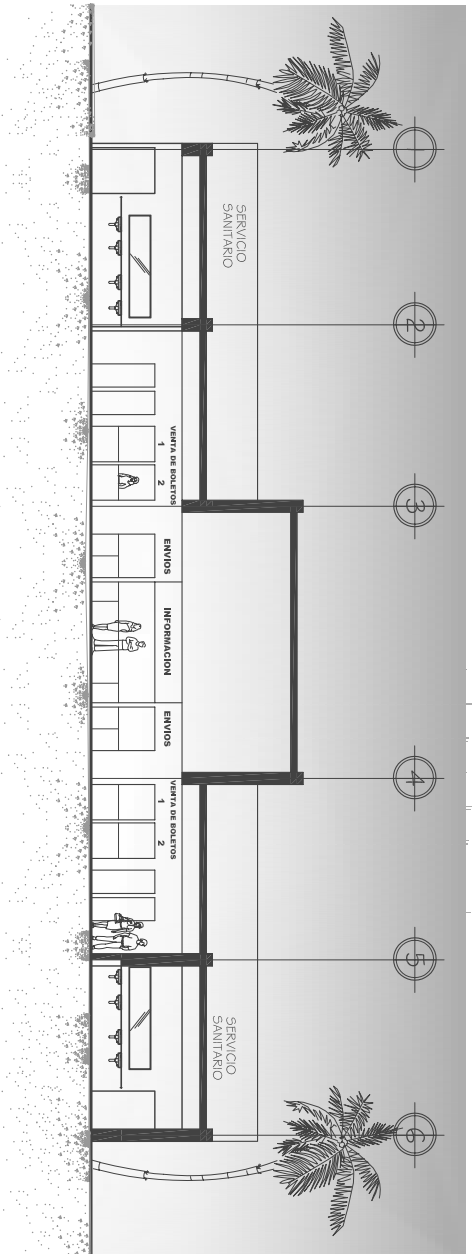
Mercado y Terminal de Buses

SECCION A-A'



ESCALA 1:250

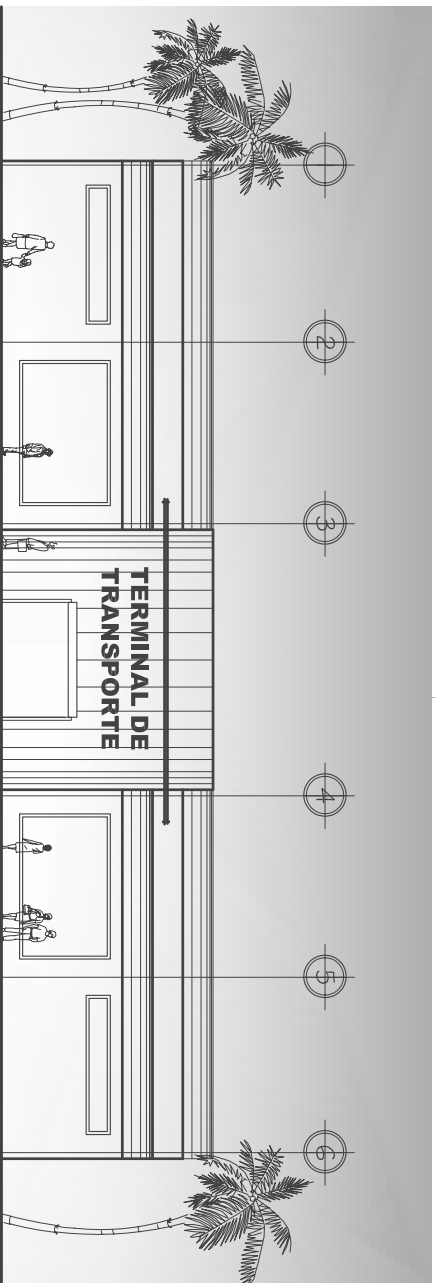
SECCION B-B'



ESCALA 1:250

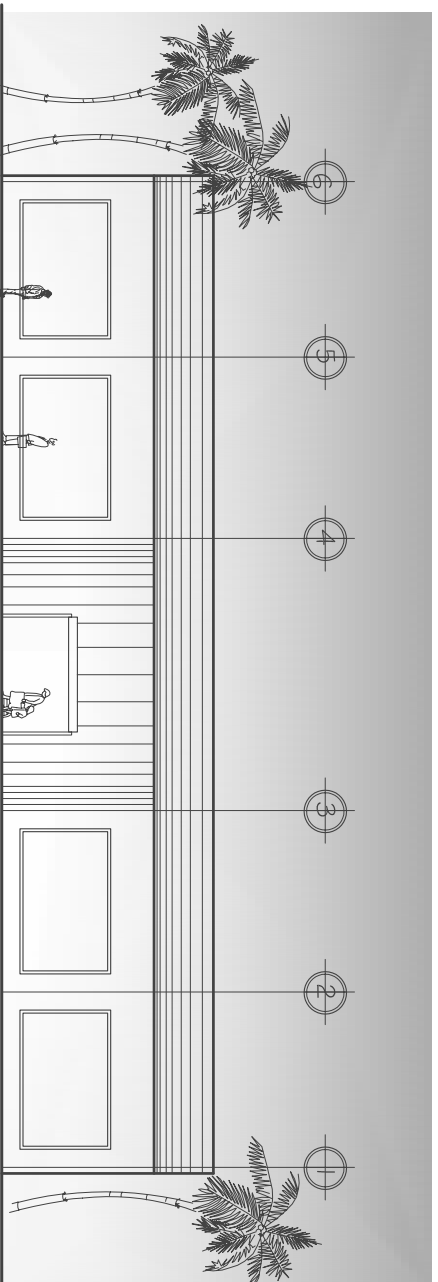


Mercado y Terminal de Buses



ELEVACION FRONTAL

ESCALA 1:250



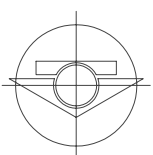
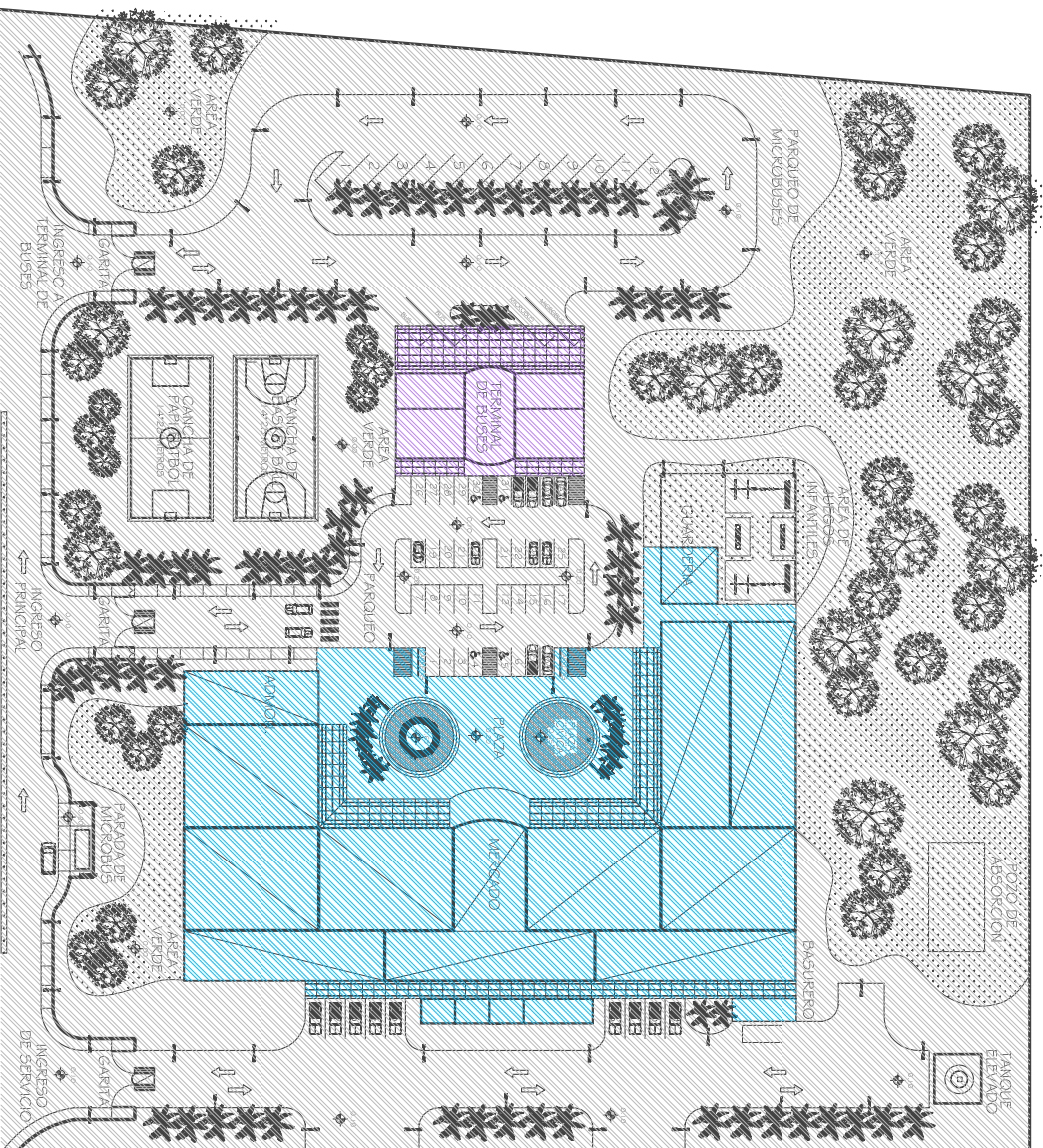
ELEVACION POSTERIOR




ESCALA 1:250



Mercado y Terminal de Buses

PROPUESTA DE FASES PARA CONSTRUCCION



- 
 URBANIZACION FASE I
- 
 MERCADO FASE II
- 
 TERMINAL DE BUSES FASE III



2. PRESUPUESTO

FASE I						
No.	REGLON DEL PROYECTO	CANTIDAD	UNIDAD	COSTO DE VENTA	SUB TOTAL	TOTAL
1	TRABAJOS PRELIMIARES					
	Bodega	40	Mt. 2	Q 52.50	Q 2,100.00	
	Chapeo y Limpieza	34,650	Mt. 2	Q 9.50	Q 329,175.00	
	Nivelación	34,650	Mt. 2	Q 8.00	Q 277,200.00	Q 608,475.00
2	URBANIZACION					
	Banqueta Exterior	1,060.80	Mt.2	Q 306.25	Q 324,870.00	
	Bordillo de Concreto	1,132.82	ML	Q 90.13	Q 102,095.40	
	Jardinización	17,560.00	Mt.2	Q 50.00	Q 878,000.00	
	Parada de Bus	1	Unidad	Q 4,375.00	Q 4,375.00	
	Calle de concreto	3,200.50	Mt.2	Q 700.00	Q 2,240,350.00	
	Iluminación Exterior	1	Sub Contrato		Q 257,001.00	
	Red general de Agua	1	Sub Contrato		Q 102,722.00	
	Red General de Drenaje	1	Sub Contrato		Q 270,745.50	Q 4,180,158.90



Mercado y Terminal de Buses

FASE II						
No.	REGLON DEL PROYECTO	CANTIDAD	UNIDAD	COSTO DE VENTA	SUB TOTAL	TOTAL
3	CONSTRUCCION DE MERCADO					
	Trazo y Estaqueado	1,820.00	ML	Q 13.65	Q 24,843.00	
	Cimentación	436.75	Mt.2	Q 274.68	Q 119,966.49	
	Zapatas	61.00	Unidad	Q 1,581.20	Q 96,452.90	
	Solera de Humedad	1,384.34	ML	Q 173.27	Q 239,861.82	
	Solera Intermedia	1,384.34	ML	Q 173.27	Q 239,861.82	
	Columnas	61.00	ML	Q 810.54	Q 49,442.94	
	Levantado de Block de 10	1,342.29	Mt.2	Q 221.55	Q 297,384.35	
	Levantado de Block de 14	1,210.34	Mt.2	Q 266.18	Q 322,162.25	
	Solera Corona	795.08	ML	Q 195.93	Q 155,780.02	
	Losa	4,362.30	Mt.2	Q 1,400.00	Q 6,107,220.00	
	Repello	6,980.86	Mt.2	Q 87.30	Q 609,429.08	
	Azulejo	525.57	Mt.2	Q 167.65	Q 88,111.81	
	Torta de Concreto	2,791.24	Mt.2	Q 346.50	Q 967,164.66	
	Instalación Hidráulica	1	Sub Contrato		Q 17,194.00	
	Instalación Eléctrica	1	Sub contrato		Q 63,975.20	
	Instalación de Drenajes	1	Sub Contrato		Q 45,553.02	
	Puertas	26.00	Unidad	Q 1,750.00	Q 45,500.00	
	Ventaneria	35.00	Unidad	Q 997.50	Q 34,912.50	
	Baños y Accesorios	50.00	Unidad	Q 875.00	Q 43,750.00	
	Limpieza Final	1	Global		Q 3,000.00	Q 9,571,565.86



Mercado y Terminal de Buses

FASE III						
No.	REGLON DEL PROYECTO	CANTIDAD	UNIDAD	COSTO DE VENTA	SUB TOTAL	TOTAL
4	CONSTRUCCION DE TERMINAL DE BUSES					
	Trazo y Estaqueado	4,904.22	ML	Q 13.65	Q 66,942.60	
	Cimentación	1,177.01	Mt.2	Q 274.68	Q 323,301.11	
	Zapatás	24.00	Unidad	Q 1,581.20	Q 37,948.68	
	Solera de Humedad	193.30	ML	Q 173.27	Q 33,492.70	
	Solera Intermedia	193.30	ML	Q 173.27	Q 33,492.70	
	Columnas	24.00	ML	Q 810.54	Q 19,452.96	
	Muro de Block de 14	193.30	Mt.2	Q 266.18	Q 51,451.63	
	Solera Corona	193.30	ML	Q 195.93	Q 37,873.27	
	Losa	532.30	Mt.2	Q 1,400.00	Q 745,220.00	
	Repello	1,546.40	Mt.2	Q 87.30	Q 135,000.72	
	Azulejo	49.12	Mt.2	Q 167.65	Q 8,234.97	
	Torta de Concreto	4,362.30	Mt.2	Q 346.50	Q 1,511,536.95	
	Instalación Hidráulica	1	Sub Contrato		Q 12,956.68	
	Instalación Eléctrica	1	Sub contrato		Q 48,208.96	
	Instalación de Drenajes	1	Sub Contrato		Q 34,326.78	
	Puertas	47.00	Unidad	Q 1,750.00	Q 82,250.00	
	Ventanearía	37.00	Unidad	Q 997.50	Q 36,907.50	
	Baños y Accesorios	46.00	Unidad	Q 875.00	Q 40,250.00	
	Limpieza Final	1	Global		Q 2,000.00	Q 3,260,848.21



Mercado y Terminal de Buses

INTEGRACION DE COSTOS		
Urbanización	Q 4,788,633.90	
Mercado	Q 9,571,565.86	
Terminal de Buses	Q 3,260,848.21	Q 17,621,047.98
Imprevistos 5%	Q 881,052.40	
Gastos de Supervisión 8%	Q 260,867.86	
GRAN TOTAL	Q	18,762,968.23

NOTA: El presente presupuesto presentado es una estimación de costos y están sujetos a cambios según los precios actuales de la región

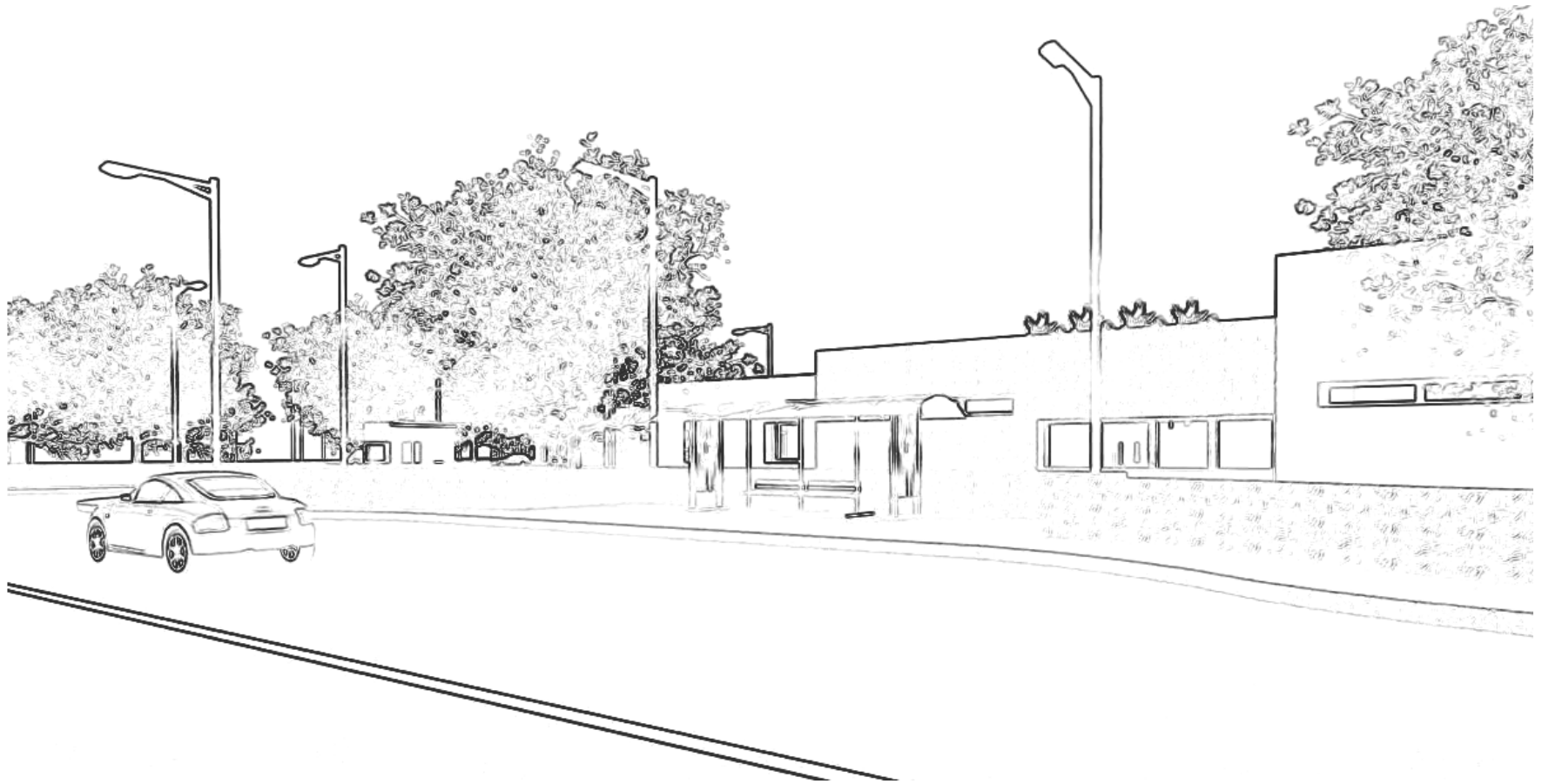


3. CRONOGRAMA DE EJECUCION E INVERSION:

No.	ACTIVIDAD	INVERSION	TIEMPO DE EJECUCION EN MESES															
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
1	TRABAJOS PRELIMINARES	Q 382,350.00	█															
2	URBANIZACION	Q 2,436,123.73	█	█	█	█	█	█										
3	MERCADO	Q 5,330,423.07				█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█		
5	TERMINAL DE BUSES	Q 1,712,930.27												█	█	█	█	█
6	ENTREGA DEL PROYECTO																	█

NOTA: El presente presupuesto presentado es una estimación de costos y están sujetos a cambios según los precios actuales de la región

ANEXOS

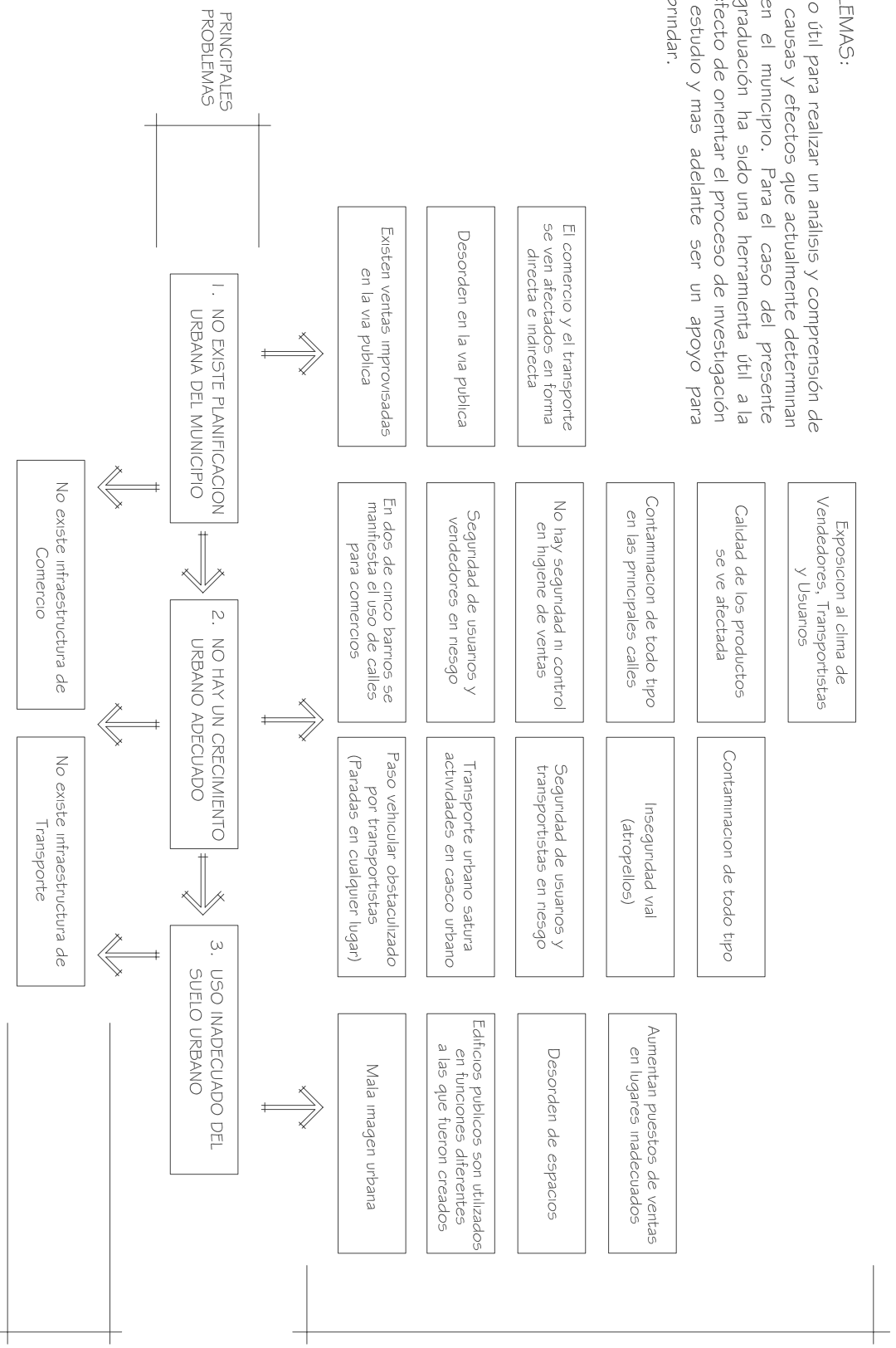




Mercado y Terminal de Buses

ARBOL DE PROBLEMAS:

Es un medio útil para realizar un análisis y comprensión de los problemas, causas y efectos que actualmente determinan una situación en el municipio. Para el caso del presente proyecto de graduación ha sido una herramienta útil a la sustentante a efecto de orientar el proceso de investigación del tema de estudio y mas adelante ser un apoyo para la respuesta a brindar.





ANÁLISIS DE BOLETA DE OBSERVACIÓN:

Se realizó una boleta de observación que se dividió en tres partes:

1. Boleta de observación de campo.
2. Boleta de entrevista a comerciantes y transportistas.
3. Boleta de entrevista a autoridades

El objetivo terminal de dicha boleta fue obtener información del municipio de Guazacapan, sobre los siguientes aspectos:

Entrevista con comerciantes para obtener criterios para:

Dimensiones de áreas

Necesidades sentidas insatisfechas

Establecer horarios de mayor afluencia (días de mercado, horas pico, usuarios externos, etc.)

Conocer si existen normas de seguridad e higiene en el lugar actual.

Entrevista con autoridades

Entrevista con personas de centro de salud

Dimensionamiento de áreas de parqueo

Verificación de tipos de vehículos y cantidades

I. Primera Parte:

En esta parte de la boleta se estableció la cantidad de ventas que existen actualmente en el municipio de Guazacapan, separándolas en las siguientes áreas de acuerdo al tipo de venta, las áreas son:

Área Húmeda

Área Semi-Húmeda

Área Seca

A. ÁREA HÚMEDA	
Carnicerías	2
Marranerías	2
Carnicerías y Marranerías	0
Pollerías	4
Venta de Huevos	2
Pollerías y Huevos	0
Venta de Mariscos	3
Comedores	7
Refresquerías	2
Comedores y Refacciones	0
Lácteos	2
Huevos y Lácteos	0



Mercado y Terminal de Buses

B. ÁREA SEMIHÚMEDA	
Frutas	4
Verduras	5
Frutas y Verduras	2
Flores	3
Panaderías	2
Tortillerías	2

Se estableció que debido a que en el municipio de Guazacapan no hay días específicos de mercado el Área de Piso de Plaza en el diseño no era necesaria, ya que la mayoría de las ventas están abiertas todos los días.

En la segunda parte de la boleta se dividió en dos:

- a. Entrevista a los comerciantes
- b. Entrevista a los transportistas.

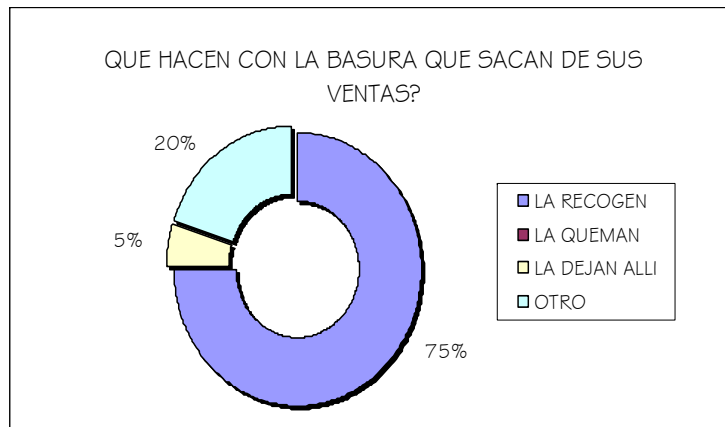
C. ÁREA SECA	
Venta de Granos	2
Abarroterías	3
Granos y Abarrotes	1
Misceláneas	5
Tiendas	18
Misceláneas y Tiendas	4
Ventas de Ropa	4
Ventas de Zapatos	2
Venta de Ropa y Zapatos	1
Venta de Hilos	0
Venta de Candelas	2
Venta de Artesanías	2
Zapateros	2



Las preguntas que se hicieron a los comerciantes fueron las siguientes:

Pregunta No. 1:

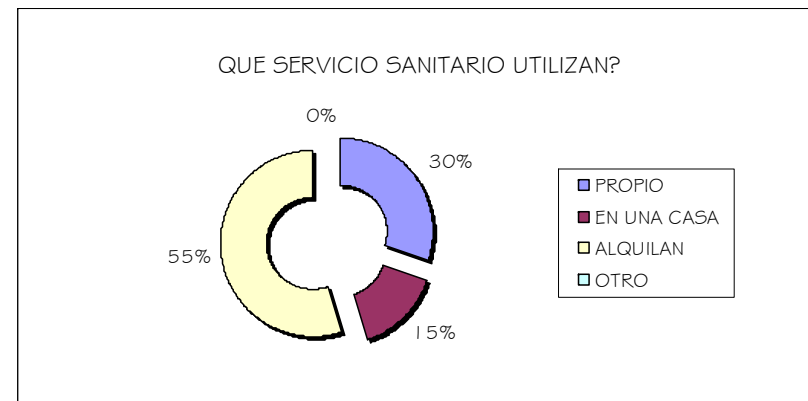
Para determinar que hacia la mayoría de los comerciantes con la basura que sacaban de sus ventas; la pregunta fue ¿Qué hacen con la basura que sacan de sus ventas?



Con esta pregunta se logró determinar que la mayoría de los comerciantes recogen la basura de sus puestos.

Pregunta No. 2:

¿Qué servicios sanitarios utilizan? Con lo que pudimos determinamos que la mayoría de los comerciantes tienen que alquilar un lugar para satisfacer sus necesidades fisiológicas.



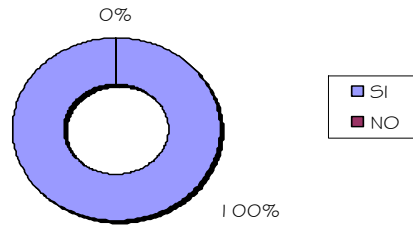
Pregunta No. 3

¿Pagan una cuota por colocar sus ventas en las calles?

A lo que el cien por ciento de los comerciantes respondieron que sí.



PAGAN ALGUNA CUOTA POR COLOCAR SUS VENTAS EN LAS CALLES?

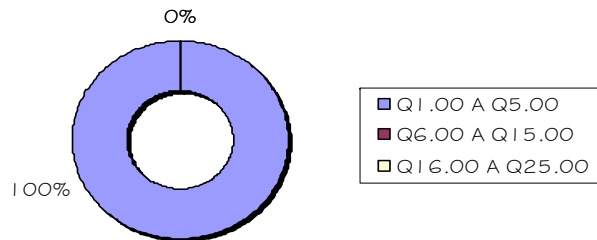


Pregunta No. 4

¿De cuanto es la cuota que pagan?

A lo que la mayoría respondió que no es una cuota mayor a cinco quetzales, y todos coincidieron a que la cuota es de dos quetzales diarios.

DE CUANTO ES LA CUOTA QUE PAGAN?

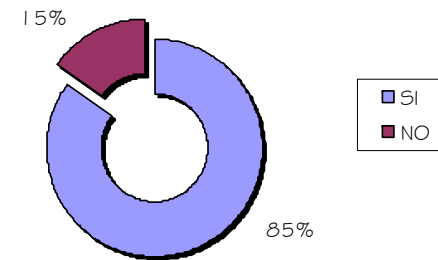


Pregunta No. 5

¿Estarían dispuestos a cambiarse de lugar si existiera un mercado formal?

A esta pregunta la mayoría respondió que si pero algunos dijeron que no debido a que están acostumbrados a colocar sus ventas frente a sus casas.

ESTARIAN DISPUESTOS A CAMBIARSE DE LUGAR SI EXISTIERA UN MERCADO FORMAL?



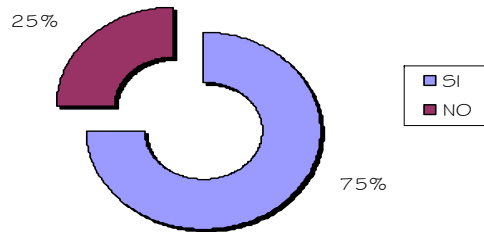
Pregunta No. 6

¿Estarían dispuestos a pagar una cuota mayor para tener un local en el mercado, si hubiera uno?

A esta pregunta la mayoría de comerciantes respondieron que si debido a que tendrían mas comodidad.



ESTARIA DISPUESTO A PAGAR UNA CUOTA MAYOR PARA TENER UN LOCAL EN EL MERCADO, SI HUBIERA UNO?

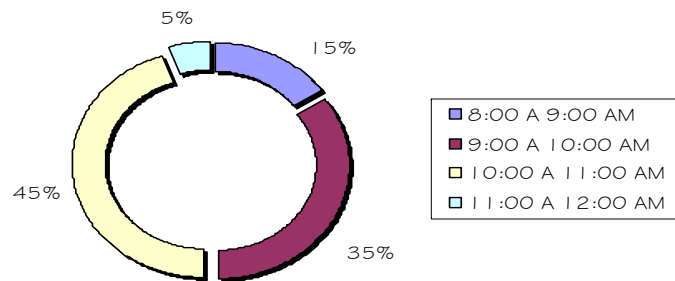


Pregunta No. 7

¿A qué hora viene la mayor cantidad de personas a comprar?

Determinamos con esto que la mayor parte de usuarios hacen sus compras de diez a once de la mañana.

A QUE HORA VIENE LA MAYOR CANTIDAD DE PERSONAS A COMPRAR?

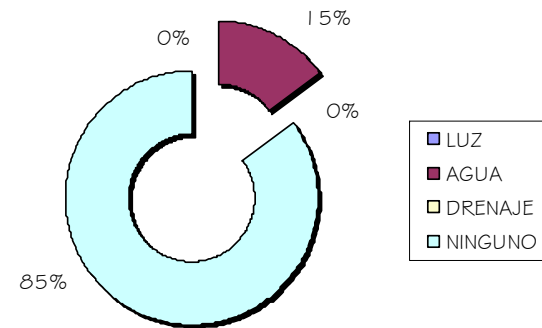


Pregunta No 8

¿Con cuál de estos servicios cuenta?

Con esto se determino que por no existir un espacio físico adecuado, la mayoría de los puestos no cuentan con los servicios básicos necesarios. Los únicos comerciantes que cuentan con servicios básicos son aquellos que se ubican en propiedades privadas.

CON CUAL DE ESTOS SERVICIOS CUENTA?





2. Segunda Parte:

Las preguntas que se hicieron a los transportistas fueron:

Pregunta No. 1

¿Cuántos buses extraurbanos hay actualmente funcionando?

6 Buses Pullman

15 Camionetas barrilleras

Pregunta No. 2

¿Cuántos buses funcionan solo en el municipio?

Ninguno

Pregunta No. 3

¿Cuántos microbuses funcionan en el municipio?

20 Microbuses

Pregunta No. 4

¿Cuántos taxis funcionan en el municipio?

8 Taxis

Pregunta No. 5

¿Cuántos pick-ups funcionan en el municipio?

8 Taxis

Todas estas preguntas nos sirven para poder hacer una proyección de la cantidad de plazas de parqueo que necesitamos para el diseño de la terminal de buses.

Pregunta No. 6

¿A qué hora hay mayor demanda de transporte?

Al medio día de 12:00 PM a 2:00 PM aprox.



3. Tercera Parte:

Por ultimo en esta parte de la boleta de observación de campo se entrevisto a las autoridades Jefe de la Oficina Municipal de Planificación (OMP) Dr. Encargado del Centro de Salud

Pregunta No. 1
¿Los vendedores que tienen sus puestos en las calles están autorizados?

Si

Pregunta No. 2
¿Quién los autoriza?

La Municipalidad

Pregunta No. 3
¿Los vendedores pagan alguna cuota para poder colocar sus ventas?

Si

Pregunta No. 4
¿De cuánto es la cuota?

De Q 2.00 diarios

Pregunta No. 5
¿Quién cobra esta cuota?

Trabajador Municipal

Pregunta No. 6
¿Existen normas de higiene para los vendedores que tienen sus puestos en las calles?

No

Pregunta No. 7
¿Qué normas son?

Pregunta No. 8
¿Quién se encarga de que estas normas se cumplan?

Pregunta No. 9
¿Hay alguna persona encargada de regular o controlar el transporte dentro del municipio?

No

Esto permite darnos cuenta que efectivamente los comerciantes pagan una suma diaria a la municipalidad para poder mantener sus ventas; además de esto en el municipio de Guazacapan no hay ningún control de higiene para las ventas que actualmente hay.

Y además nos damos cuenta que para el sector de transporte no hay ningún tipo de control.



NORMAS SNIP PARA POSTULAR PROYECTOS DE INVERSIÓN

Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)
Dirección de Inversión Pública

Con el propósito de ordenar y hacer eficiente el proceso de inversión pública, la Secretaría de Planeación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN) ha establecido las normas generales y específicas que deben observar las instituciones públicas que requieran recursos de presupuesto del ejercicio fiscal para financiar proyectos de inversión.

2. NORMAS ESPECÍFICAS

2.1 REGISTRO Y PRESENTACIÓN DE PROYECTOS

Para presentar documentos de proyectos al SNIP, las instituciones del Sector Público deben cumplir los siguientes requisitos:

2.1.1 Registro de Proyectos

Las instituciones postulantes registraran sus proyectos directamente en el SINIP, vía Internet; para el efecto deberán registrarse como usuarios del sistema.

2.1.2 Presentación de Documentos

Presentar al SNIP copia fiel del documento de proyecto y de los planos de los diseños finales.

2.3 PROYECTOS NUEVOS QUE FORMAN CAPITAL FIJO

Los proyectos de inversión que forman capital fijo que requieran recursos por primera vez para la etapa de ejecución, deben estar formulados a nivel de perfil, prefactibilidad y factibilidad, dependiendo del tamaño, complejidad y costo, y presentar como mínimo el contenido siguiente:

2.3.1 Identificación

Los proyectos se identifican con un nombre claramente estructurado, respondiendo a las siguientes características: proceso, objeto y localización específica.

2.3.2 Análisis de la Problemática

Es fundamental para la evaluación, precisar y analizar la problemática que se requiere con la ejecución puesta en marcha del proyecto. Para el efecto, deberán plantearse al menos dos alternativas de solución, las cuales se comparan con la situación sin proyecto



2.3.2.1 Situación sin proyecto

Corresponde a la descripción detallada de la situación actual y análisis de la evolución del problema, sus tendencias, los costos en los que se incurrirá por no solucionar el problema, así como los beneficios que se dejan de percibir.

2.3.2.2 Situación con proyecto

Análisis de las alternativas identificadas como las soluciones al problema, definiendo la mejor opción, con base en las ventajas comparativas de las mismas

2.3.3 Localización del proyecto

Todo proyecto que forma capital fijo debe incluir el estudio del macro (región, departamento y municipio) y micro localización (lugar específico), que permita evaluar si el lugar definido para su ubicación y emplazamiento reúne las condiciones óptimas.

2.3.4 Área de influencia

Análisis del contexto geográfico dentro del cual se focaliza el problema y la alternativa de solución que se plantea. El estudio podría considerar, para efecto de análisis tres aspectos básicos: Geográficos, socioeconómicos y servicios.

2.3.5 beneficios

Identificación, precisión y cuantificación de los beneficiarios del proyecto.

2.3.6 Objetivos y metas

El objetivo general, los objetivos específicos y las metas que se pretenden alcanzar durante la vida útil u horizonte de diseño del proyecto, deberán ser formulados de acuerdo a la metodología del árbol de objetivos.

2.3.7 Estudio de mercado

El proyecto basará su dimensión en el estudio de mercado, especialmente en lo que se refiere a la identificación, caracterización y cuantificación de la oferta y la demanda del bien o servicio a prestar. En cuanto a la oferta, es muy importante justificar porque la oferta existente (si la hay) es insuficiente para solucionar el problema.

2.3.8 Presupuesto detallado

De conformidad con el diseño aprobado de acuerdo con el desglose de las actividades a ejecutar, el presupuesto debe contener unidades de medida, cantidades, costos unitarios y costo total. Además debe integrarse los costos directos con los indirectos, es decir, la suma de ambos.



2.3.9 Financiamiento

Indicar la o las fuentes de financiamiento del proyecto (en cualquiera de sus etapas), así como el monto con que participara cada uno de los mismos.

2.3.10 Cronograma de Ejecución Física del Proyecto

Presentar las actividades que son necesarias para realizar el proyecto, involucrando tiempo y recursos, definiendo la fecha de inicio y finalización de las mismas, incluyendo el detalle de las metas por mes y año para el periodo de ejecución establecido.

2.3.11 Cronograma de Ejecución Financiera del Proyecto

Indicar los requerimientos financieros para cada una de las actividades, de acuerdo con el cronograma de ejecución física del mismo.

2.3.12 Especificaciones Técnicas

Incluir en el conjunto de criterios, normas y estándares técnicos que se aplicaran en el proceso de ejecución del proyecto

2.3.13 Terrenos y Derechos de Paso

Deberá acreditarse la propiedad de terreno donde se ubicara el proyecto, que esta legalizado o en vías de legalización; lo mismo aplica para los derechos de paso y autorizaciones legales, según corresponda al tipo de proyecto.

2.3.14 Juego de Planos

Los planos deben sustentar el diseño y el costo propuesto del proyecto; además debe contener la macro y micro localización que permita observar donde se ubicara el mismo (región, departamento, municipio y su localización específica: aldea, caserío, cantón, barrio). Deben estar firmados y sellados por profesional colegiado activo de la especialidad correspondiente; cuando se trate de planos tipo deberá indicarse la fuente de quien los propuso o proporciono adjuntando la autorización correspondiente.

2.3.15 Aval del Ente Rector Sectorial

Para el caso de aquellos proyectos que son ejecutados, por entidades distintas al ente rector sectorial, es necesario que obtengan de Este, previo a su postulación al SNIP, el aval correspondiente. El ente rector deberá tomar en cuenta lo que implica presupuestariamente la operación y mantenimiento de nuevas obras, bienes y servicios. El aval debe ser emitido por la autoridad competente por escrito.

2.3.16 Análisis Ambiental

A efecto de determinar la viabilidad ambiental del proyecto, se requiere que se identifiquen y valoren los impactos ambientales generados por el proyecto, además, determinar los costos de las posibles medidas de mitigación a implementar durante su ejecución



agregarlo al costo total del proyecto, para esto se debe tomar en cuenta la normativa vigente y requerida por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.

2.3.17 Evaluaciones

Con el propósito de establecer los niveles de rentabilidad financiera o social de los proyectos, y de acuerdo a su naturaleza, deberán presentar elementos de evaluación, mediante indicadores tales como: valor actual neto

2.3.18 Operación

Para los proyectos propuestos se estimara la fecha en la que entraran en funcionamiento, así como los costos anuales de operación y mantenimiento. Esta información deberá ser ingresada al SNIP.

Cuando se trate de la construcción o ampliación de infraestructura, así como en el caso de reposición de equipo, el proyecto deberá considerar el componente equipos como parte de la propuesta técnica e incluirlos dentro del costo total de la etapa a financiar, adjuntando el presupuesto detallado.

2.6.1 REQUISITOS PARA PRESENTAR PROGRAMAS DE INVERSIÓN

Las entidades del sector publico que requieran recursos del presupuesto para financiar programas, al momento de solicitar a la SEGEPLAN la opinión técnica correspondiente, indistintamente de la fuente de financiamiento, deberá cumplir con los requisitos que se indican a continuación:

2.6.1.1 Individualizar los proyectos que se estima realizar en el primer año de ejecución del programa. En el caso de los programas que ya estén en ejecución, deberá cumplirse con individualizar los proyectos que ejecutaran en el ejercicio para el cual se solicita presupuesto.

2.6.1.2 Tomando en cuenta el numeral anterior, se registrara e ingresara cada proyecto del programa al Sistema Nacional de Investigación Publica (SNIP), cumpliendo en cada caso, con las normas establecidas.

2.6.1.3 La SEGEPLAN no emitirá opinión sobre documentos generales de programas que no acompañen los proyectos que se pretenden ejecutar, al menos en el primer año del programa.



CONCLUSIONES

- La propuesta arquitectónica presentada, representa un aporte a nivel teórico de equipamiento urbano, favoreciendo en su estructura con actividades o funciones que produzcan un beneficio social, ambiental, higiénico y económico, dando así una respuesta a la problemática actual que existe con respecto al comercio y transporte.
- Los ambientes que conforman la propuesta de anteproyecto del mercado municipal y terminal de buses para el municipio de Guazacapan, así como el dimensionamiento de los mismos, están de acuerdo a las necesidades reales y futuras del municipio, considerando a la vez, las características especiales del mismo, cumpliendo así la función para lo que fue previsto.
- La investigación realizada permite un manejo de datos certeros y de mucha importancia para el presente estudio, ya que sin ellos no se podría llevar a cabo los análisis de uso, ocupación, funciones y medidas a tomar para una aplicación en el anteproyecto de Mercado y Terminal de buses.
- Esto conlleva a trabajar de una manera más efectiva, ya que por medio del análisis de nuestras variables referenciales, sociales, ambientales y culturales entre otras, podemos establecer y plantear una respuesta de diseño funcional para el municipio de Guazacapan.
- Con este proyecto se brinda a la Municipalidad y a la población una respuesta factible de Mercado y Terminal de Buses, generada de una necesidad detectada durante el Ejercicio Profesional Supervisado.



RECOMENDACIONES

- Como complemento del proyecto las autoridades locales deberán realizar una campaña de información y sensibilización dirigida a los usuarios del proyecto y población en general a cerca de sus objetivos y nuevas disposiciones de ordenamiento urbano que sean necesarias.
- A su vez se sugiere realizar la planificación y los estudios previos por profesionales de las distintas ramas para dar soluciones exactas a estructuras, instalaciones, entre otros.
- Para facilitar la ejecución del proyecto se recomienda que la ejecución sea realizada por fases, para lograr la pronta construcción del proyecto y evitar las inversiones excesivas en la totalidad del mismo.
- Se recomienda que el proyecto arquitectónico se ejecute en base a lo especificado para conseguir el apropiado manejo de los espacios y áreas verdes propuestas para lograr un mayor provecho al proyecto y a su entorno.



BIBLIOGRAFIA:

LIBROS:

Plazola Cisneros, Alfredo
ENCICLOPEDIA DE ARQUITECTURA, PLAZAOLA Vol. 2
1995.

Neufert, Ernest
ARTE DE PROYECTAR EN ARQUITECTURA
Mexico, 1995

Beckwith John
CENTRO DE ABASTO, REVISTA "ESCALA"
BOGOTA, Colombia, 1995

Bran J, L. Berry
GEOGRAFIA DE LOS CENTROS DE MERCADEO
Editorial Vicens-Vives, 1971.

Chavez Zepeda, Juan José
ELABORACION DE PROYECTOS DE INVESTIGACION
Segunda Edición, Instituto Geográfico Nacional
Guatemala C.A., 1980.

Pérez Nieto, Fernando Castro
ARQUITECTURA DE MERCADOS EN MEXICO
México, 1938.

TESIS:

Mario Alejandro, Juárez Estrada,
MERCADO Y TERMINAL DE BUSES, SAN AGUSTIN
ACASAGUASTLAN, EL PROGRESO.
Guatemala 2,005

Camposeco Mencos, Jorge Arturo
MERCADO MUNICIPAL Y TERMINAL DE TRANSPORTE
PARA EL MUNICIPIO DE SAN MARTIN JILOTEPEQUE,
CHIMALTENANGO
Tesis de Grado, Facultad de Arquitectura,
Universidad de San Carlos de Guatemala, 2005

Cifuentes Alvarado, María Virginia
TERMINAL DE BUSES Y CENTRAL DE TRANSFERENCIA
PARA EL MUNICIPIO DE SAN JOSE PINULA

Castro Poggio, Carla Renee; García Menchu, Carlos
Gustavo
PROPUESTA DE DISEÑO PARA MERCADO Y TERMINAL
DE BUSES EN ANTIGUA GUATEMALA
Tesis de Grado, Facultad de Arquitectura
Universidad de San Carlos de Guatemala, 2005.



Giron Roca, Nelson Godofredo
ANTEPROYECTO ARQUITECTONICO MERCADO ALDEA
ARGUETA, MUNICIPIO DE SOLOLA
Tesis de Grado, Facultad de Arquitectura
Universidad de San Carlos de Guatemala, 2004.

Palencia Zetina, Shirley Lizette
DISEÑO Y PLANIFICACION DE LA AMPLIACION MERCADO
MUNICIPAL ZONA 2 CHIMALTENANGO, CHIMALTENANGO
Tesis de Grado, Facultad de Arquitectura
Universidad de San Carlos de Guatemala, 2005.

Echeverría Escobar, Heder Madani
MERCADO Y TERMINAL DE BUSES PARA LA ALDEA EL
RANCHO, SAN AGUSTIN ACASAGUASTLAN, EL
PROGRESO
Tesis de Grado, Facultad de Arquitectura
Universidad de San Carlos de Guatemala, 2007.

DOCUMENTOS

Santacruz, Ingrid; Irayda Ruíz Bode, ARQ. Mabel
Hernández, LIC., Carlos Barneund.
GUIA DE AUTOAPRENDIZAJE PARA EL CURSO DE
METODOS Y TECNICAS DE INVESTIGACION.
FARUSAC

Smith A., Carol
LA EVALUACION DE LOS SISTEMAS DE MERCADO EN EL
OCCIDENTE DE GUATEMALA

LEYES Y REGLAMENTOS

CODIGO MUNICIPAL, DECRETO NUMERO 12-2002

CONSTITUCION POLITICA DE LA REPUBLICA DE
GUATEMALA,
31 de mayo de 1985

INSTITUCIONES

INFOM (INSTITUTO DE FOMENTO MUNICIPAL)

PLAN PRELIMINAR DE MERCADOS Y TERMINALES
MANUAL DE ADMINISTRACION Y MANTENIMIENTO DE
MERCADOS; Guatemala, Guatemala, 1989
Plan Maestro de Mercados Minoristas.

SEGEPLAN (SECRETARIA DE LA PLANIFICACION DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA)
SISTEMAS DE CENTROS URBANOS EN GUATEMALA
Plan de Estudios de Prefactibilidad de Mercados
Minoristas.



IGN (INSTITUTO GEOGRAFICO NACIONAL)

MARN (MINISTERIO DE AMBIENTE Y RECURSOS
NATURALES)

EVALUACION INICIAL DE IMPACTO AMBIENTAL

INTERNET

WWW.ARQHIS.COM

WWW.TODOARQUITECTURA.COM

WWW.SANTAROSA.GOB.GT

WWW.GUAZACAPAN.GOB.GT

WWW.GOOGLEEARTH.COM

OTROS

Biblioteca de Consulta, MICROSOFT ENCARTA 2007