



Facultad de Arquitectura

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA**



MERCADO Y TRANSFERENCIA DE BUSES EN CANALITOS, ZONA 24



**TESIS PRESENTADA A LA JUNTA DIRECTIVA
POR
JORGE ALBERTO RODRÍGUEZ CUCA**

**AL CONFERIRSELE EL TÍTULO DE
ARQUITECTO**

GUATEMALA, 2011

FACULTAD DE ARQUITECTURA



Facultad de Arquitectura



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

JUNTA DIRECTIVA

DECANO ARQ. CARLOS ENRIQUE VALLADARES CEREZO
VOCAL I ARQ. SERGIO MOHAMED ESTRADA RUIZ
VOCAL II ARQ. EFRAÍN DE JESÚS AMAYA CARAVANTES
VOCAL III ARQ. MARCO VINICIO BARRIOS CONTRERAS
VOCAL IV Br. JAIRO DANIEL DEL CID RENDÓN

SECRETARIO ARQ. ALEJANDRO MUÑOZ CALDERÓN

TRIBUNAL EXAMINADOR

DECANO: ARQ. CARLOS ENRIQUE VALLADARES CEREZO
EXAMINADOR: ARQ. ANIBAL BALTAZAR LEIVA COYOY
EXAMINADOR: ARQ. EDGAR ARMANDO LÓPEZ PASOS
EXAMINADOR: ARQ. ISRAEL LÓPEZ MOTA
SECRETARIO: ARQ. ALEJANDRO MUÑOZ CALDERÓN

ASESOR

ARQ. ANIBAL BALTAZAR LEIVA COYOY

SUSTENTANTE

JORGE ALBERTO RODRÍGUEZ CUCA

ACTO QUE DEDICO:

A DIOS:

Por darme la existencia, la sabiduría y la iluminación para culminar mis estudios, y por permitirme cumplir el sueño de ser Arquitecto.

A JESUS SACRAMENTADO Y LA SANTISIMA VIRGEN:

Por interceder por mi ante DIOS, todos los días de mi vida.

A MIS PADRES:

Milagros de Jesús Cuca Rodríguez y Eliseo Rodríguez Estrada: Por ser los dos pilares fundamentales de mi vida y por el apoyo incondicional que me demostraron lo largo de mi carrera. Muchas gracias.

A MIS HERMANOS:

Jaime Leonel Rodríguez Cuca y Wilson Eliseo Rodríguez Cuca: Por estar conmigo y por su apoyo, siempre estaré agradecido con ustedes.

EN MEMORIA DE MIS ABUELOS:

María Rodríguez Cifuentes y Jorge Rodríguez Gudiel, por ser ejemplo en mi vida y por sus consejos sabios.
Los extrañare siempre.

A MIS ABUELOS:

María Estrada y Maclovio Cuca Cano Por su ejemplo de lucha, perseverancia y sus consejos sabios.

A MI NOVIA:

Reina Azucena Rustrían Rodríguez
Por su apoyo incondicional, comprensión y amor a lo largo de mi carrera. Gracias Gordita.

AGRADECIMIENTOS ESPECIALES:

A TODA MI FAMILIA:

A mi sobrinita Marielitos, Tíos, tías, primos, primas, suegros, cuñadas y cuñado, por su apoyo y oraciones.

A MIS AMIGOS:

Que a lo largo de la carrera me han acompañado y ayudado. Nery, Rumaldo, Danilo, y a todos los que me han brindado su amistad.

A MI ASESOR Y CONSULTORES:

Arquitectos; Aníbal Leiva, Israel López y Edgar López, por su apoyo en la realización de mi tesis.

A LA FACULTAD DE ARQUITECTURA:

Por prepararme para ser un profesional.

A LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS:

Por sentirme orgulloso de ser parte de ella.

A MI CANALITOS:

Terruño querido, motivo de este trabajo.

INDICE

Introducción.....	1
-------------------	---

CAPÍTULO I

Planteamiento del Problema.....	2
Antecedentes.....	3
Justificación.....	3
Objetivos.....	4
General	
Específicos	
Delimitación del Tema.....	4
Delimitación Territorial	
Delimitación Poblacional	
Delimitación Espacial	
Delimitación Temporal	
Delimitación Temporal de la Propuesta	
Delimitación de la Actividad	
Metodología.....	6

CAPÍTULO II

A. Concepción Teórica.....	8
1. Urbanismo.....	9
1.1 Espacio Urbano.....	9
1.1.1 La calle	
1.1.2 La Plaza	
1.1.3 El Parque	
1.2 Equipamiento Urbano.....	9
1.2.1 Equipamiento básico	
1.2.2 Equipamiento complementario	
2. Sistemas de Centros en Guatemala.....	10
2.1 Ciudad Metropolitana	
2.2 Ciudad Mayor	
2.3 Ciudad Intermedia	
2.4 Centros de Servicio Rural	
2.5 Centros de Aldeas, Caseríos y Parajes	
3. Mercados.....	11
3.1 Origen del Mercado.....	11
3.2 Centros de Mercadeo.....	12
3.3 Mercado Municipal.....	12
3.4 Comerciantes.....	12
3.5 Usuarios.....	12
3.6 Producto.....	12
3.7 Mercancía.....	12
3.8 Consumidor.....	12
3.9 Intermediadores.....	12
3.10 Puesto Fijo.....	12
3.11 Clasificación de los Mercados	
Según Su espacio físico.....	12
3.12 Tipo de Influencia del mercado...13	
3.13 Clasificación de mercados	
Según su área de influencia.....	13
3.14 Clasificación de mercados según Su funcionamiento y organización.....	14
3.15 Clasificación de mercados según su Su localización geográfica.....	14
3.16 Áreas que conforman los Mercados.....	14
3.17 Subdivisión de Zonificación.....	15

3.18 Clasificación de locales.....	15
3.18.1 Clasificación de locales por Categoría.....	15
3.18.2 Clasificación de locales por su Ubicación.....	16
4. Transporte.....	16
4.1 Sistema de Transporte.....	16
4.2 Transporte por carretera.....	16
4.3 Clasificación del Servicio del transporte según región y localidad...16	
4.4 Clasificación del transporte desde El punto de vista socio-económico.....	16
4.5 Terminal de transporte.....	17
4.6 Tipos de Terminales.....	17
4.7 Central de Transferencia.....	17
4.8 Jerarquía vial.....	17
4.9 Transporte en Guatemala.....	18
4.10 Red vial nacional.....	18
4.11 Clasificación de las carreteras en Guatemala.....	19
Análisis y conclusión del Capítulo.....	20
Cuadro de Resumen.....	21
5. Caso Análogo.....	22

B. Marco Legal.....	25
C. Entorno Territorial.....	28
1. Nivel Nacional.....	28
2. Nivel Regional.....	28
3. Nivel Departamental.....	30
3.1 Guatemala.....	30
3.2 División Político-Administrativa.....	30
4. Nivel Municipal.....	31
4.1 Localización.....	31
4.2 Población.....	31
4.3 Características Climáticas.....	31
4.4 División Política-Administrativa.....	32
4.5 Aspectos económicos.....	33
4.6 Sistema de Transporte.....	33
5. Canalitos, zona 24.....	34
5.1 Reseña Histórica.....	34
5.2 Localización Geográfica.....	34
5.3 Costumbres y Tradiciones.....	36
5.4 Idiomas.....	36
5.5 Características Climáticas.....	36
5.6 Topografía.....	36
5.7 Orografía.....	36
5.8 Recursos Naturales.....	36
5.9 Aspectos Económicos.....	36
5.10 Infraestructura y Servicios Públicos.....	37
5.11 Equipamiento.....	38

CAPÍTULO III

Análisis del Tema-Problema.....	41
1. Análisis de la situación actual del mercado..41	
1.1 Ubicación.....	41
1.2 Comercio.....	43
1.3 Puestos Comerciales.....	43
1.4 Problemas causados por falta de un mercado formal.....	44
Fotos comercio informal.....	46
2. Análisis de Transporte.....	47
2.1 servicio de transporte.....	47
2.1.1 Rutas establecidas.....	47

2.1.2	Forma de pago.....	47
2.1.3	Estaciones de abordaje.....	48
2.1.4	Plano Ubicación de paradas y recorridos de transporte.....	49
2.1.5	Recorridos.....	50
2.1.6	Principales Paradas.....	50
2.2	Problemática del transporte.....	51

CAPÍTULO IV

1.	Análisis del terreno para Mercado y Transferencia de buses.....	53
1.1	Ubicación.....	53
1.2	Accesibilidad al terreno.....	53
1.3	Topografía.....	53
1.4	Contexto.....	53
1.5	Plano de ubicación del terreno.....	54
1.6	Servicios básicos.....	55
1.6.1	Agua potable.....	55
1.6.2	Drenajes.....	55
1.6.3	Energía eléctrica.....	55
1.6.4	Teléfono.....	55
1.6.5	Fotos de Infraestructura.....	55
1.6.6	Plano de Infraestructura.....	56
1.7	Análisis del terreno.....	57
1.8	Fotos del terreno, vistas.....	58
1.9	Fotos del terreno, entorno y edificios institucionales.....	59
2.	Análisis de los agentes y usuarios.....	60
2.1	Agentes del Mercado y Transferencia de buses.....	60
2.2	Usuarios.....	60
3.	Análisis de la población bajo el radio de influencia.....	60
3.1	Lineamientos generales de pre dimensionamiento.....	60
3.2	Área de influencia de la población a servir.....	61
3.3	Mapa de influencia.....	62
4.	Determinación de la población.....	63
4.1	Aldea Canalitos.....	63
5.	Tipo de Mercado a diseñar.....	64
5.1	Dimensionamiento de la propuesta Arquitectónica.....	64
5.2	Dimensionamiento del Mercado.....	64
6.	Determinación de las áreas que conformarán el Mercado.....	64
6.1	Sectorización del Mercado.....	64
6.1.1	Mercado.....	64
6.1.2	Áreas de servicios.....	65
6.1.3	Aéreas de carga y Descarga.....	65
6.1.4	Basurero.....	65
6.1.5	Piso plaza.....	66
6.1.6	Área húmeda.....	66
6.1.7	Área semi-húmeda.....	66
6.1.8	Área seca.....	66
7.	Determinación de áreas que conforman la Transferencia de Buses.....	66
7.1	Administración.....	66
7.2	Áreas de apoyo.....	66
7.3	Área Terminal de Buses.....	66

7.4	Estacionamiento.....	67
8.	Programa de necesidades.....	67
8.1	Mercado.....	67
8.2	Transferencia de Buses.....	68
9.	Lineamientos generales según región Climática.....	68
9.1	Orientación.....	68
9.2	Espacio entre edificaciones.....	68
9.3	Posición y área de ventas.....	68
9.4	Protección contra la lluvia.....	68
9.5	Protección contra rayos del sol.....	68
9.6	Vegetación.....	68
9.7	Muros y Techos.....	68
9.8	Exteriores.....	69
10.	Evaluación de Impacto Ambiental.....	69

CAPÍTULO V

1.	Premisas Generales.....	71
	Medio Ambiente.....	71
	Urbanístico.....	73
	Arquitectónico.....	75
	Tecnológico.....	76
	Funcional.....	77
	Formal.....	78
2.	Premisas Particulares.....	79
2.1	Mercado.....	79
2.2	Transferencia de Buses.....	83
3.	Diagnostico de Necesidades.....	84
3.1	Mercado.....	84
3.2	Transferencia de Buses.....	88
4.	Matrices y Diagramas.....	90
4.1	Mercado.....	90
4.2	Transferencia de Buses.....	93

CAPÍTULO VI

1.	Fundamentación del Proyecto.....	96
2.	Planos Arquitectónicos de la Propuesta.....	99
3.	Vistas de la Propuesta.....	108
4.	Propuesta de construcción por fases.....	118
4.1	Primera Fase.....	118
4.2	Segunda Fase.....	119
5.	Presupuesto y Cronograma de ejecución.....	120
5.1	Presupuesto.....	121
5.2	Cronograma Primera Fase.....	122
5.3	Cronograma Segunda fase.....	123
6.	Conclusiones y Recomendaciones.....	124
7.	Bibliografía.....	125

INTRODUCCIÓN

La Aldea CANALITOS, que es la más grande de la zona 24 de la ciudad Capital, no cuenta con una infraestructura física para llevar a cabo actividades comerciales y de transporte, que en los últimos años ha ido en crecimiento y se desarrollan inapropiadamente en las calles principales del centro del lugar.

Como una posible solución a esa problemática se ha desarrollado un documento, en formulación de proyecto de graduación por EPS, de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos.

El trabajo contiene una propuesta para la realización de un anteproyecto, a nivel de tesis, conformado por un mercado cantonal y transferencia de buses dicha aldea, teniendo como objetivo principal el equipamiento adecuado para la mejor realización de las actividades antes mencionadas.

Para la elaboración del documento se realizaron visitas de campo y consulta, a distintas fuentes para la recabación de la información necesaria.

En la ordenación e interpretación de la información se desarrollaron varios capítulos que conforman el documento

El primer capítulo presenta el planteamiento de la problemática, el cual describe los antecedentes, justificación, objetivos y las distintas delimitaciones de la propuesta.

En el capítulo número dos se desarrollan todos los conceptos teóricos utilizados en el documento.

El tercer capítulo posee el análisis del Tema-Problema, donde muestra la situación y lugar actual en el que se desarrollan las actividades de economía y transporte.

En el capítulo número cuatro se puede encontrar un análisis del terreno para la propuesta, así como la determinación de las áreas que conforman el mercado y la transferencia de buses.

Los capítulos cinco y seis contienen las premisas de diseño, diagramación y la propuesta Arquitectónica concreta en planos e imágenes del conjunto

Y para finalizar se encuentran el presupuesto de la propuesta las conclusiones y recomendaciones así como también la bibliografía y anexos.

CAPÍTULO I

Planteamiento del Problema

ANTECEDENTES

La existencia del mercado se remonta a la época en que el hombre primitivo llegó a darse cuenta que podía poseer cosas que él no producía, efectuando cambio o trueque con otros pueblos o tribus. El mercado existió en los pueblos y tribus más antiguas que poblaron la tierra, y a medida que fue evolucionando dicha organización, se desarrolló el comercio.

El desarrollo de los pueblos obliga al incremento y expansión del mercado, llegando en la actualidad a ser una actividad económica de suma importancia para el progreso de la humanidad.

En lo que corresponde a la Aldea de Canalitos no existen gestiones antiguas que puedan dar un antecedente legal, para establecer que se haya querido realizar algún proyecto de la misma índole. Solamente pláticas y reuniones esporádicas donde ha salido a relucir el tema.

En la aldea no se han realizado propuestas y no existe mercado, ni un lugar transferencia de usuarios, que se puedan considerar, existen solamente locales destinados a la venta de verduras, frutas, carnes, granos básicos y otros, disgregados por el centro de la aldea, también existen parqueos nocturnos de los buses que proporcionan el servicio de transporte público durante las horas de trabajo, pero no existen lugares específicos para realizar las actividades de economía y circulación y estacionamiento del transporte en la aldea.

Se ha realizado un estudio del ordenamiento urbano de la aldea propuesto por un estudiante de la Facultad de Arquitectura, como proyecto de tesis.

JUSTIFICACIÓN

Con la realización de este anteproyecto se pretende contribuir al desarrollo de la aldea y sus comunidades aledañas, proveyendo a la población de instalaciones adecuadas, para la mejor realización de las actividades mencionadas.

El crecimiento desordenado de la economía informal, necesita de un ordenamiento dentro de la aldea, con proyección de crecimiento formal y medido dentro de un ambiente adecuado, para su buen funcionamiento.

La actividad económica de la aldea, canalitos se basa fundamentalmente en la venta de productos de carácter básico como frijol, maíz, café, etc. para consumo interno. El comercio se produce a todo nivel, el cual se realiza tanto por intermediarios, así como directamente por medio de consumidores con productos provenientes del interior de la República. El comercio juega un papel importante, ya que con el mismo el municipio puede lograr un avance económico, satisfacer las necesidades de la vida, crear fuentes de trabajo, fuentes de producción y comercialización y movimiento de capital.

Por lo que el mercado de la Aldea Canalitos se proyecta a ser uno de los más importantes en esta área de la Ciudad Capital.

El crecimiento y demanda del transporte público de la aldea necesita un lugar de circulación y estacionamiento adecuado, para el mejor desempeño de la actividad y la libre locomoción en las principales calles del centro de la Aldea.

Los habitantes necesitan la libre circulación y derecho de vía peatonal y vehicular en el centro de la Aldea, para no ser afectados y proteger su integridad física en el ejercicio de sus derechos.

OBJETIVOS

General

Generar un documento de estudio y análisis para la planificación y propuesta de un proyecto que abarque un mercado y transferencia de buses en la aldea canalitos.

Específicos

- 1-. Proponer el ordenamiento de ventas informales y ventas formales disgregadas en el centro de la Aldea.
- 2-. Proponer el ordenamiento del transporte urbano de la Aldea, en un lugar específico para su mejor circulación y estacionamiento.
- 3-. Proteger la integridad física de las personas, para el mejor ejercicio de sus derechos de libre locomoción y derecho de vía en el centro de la Aldea.

DELIMITACIÓN DEL TEMA

El trabajo a realizarse propone un proyecto denominado Mercado y transferencia de buses, el cual se desarrollara durante un semestre y en éste se propone un documento en el cual se describe el desarrollo de las instalaciones adecuadas, para la mejor realización de las actividades antes mencionar.

La propuesta del mercado y transferencia de buses como anteproyecto se desarrollará durante seis meses. Se tomará específicamente como área de estudio la aldea CANALITOS, dentro del área central del mismo, ubicado en la calle real cercano al parque de la aldea. En un terreno de aproximadamente, 450 x 375 mts.

DELIMITACIÓN TERRITORIAL:

Se prevé que el proyecto dará cobertura e influenciara a las aldeas aledañas hasta un radio de 1 kilómetro y medio.



POSIBLE RADIO DE INFLUENCIA

Mapa No. 1
www.google.earth.

DELIMITACIÓN POBLACIONAL

El proyecto propuesto pretende atender a la población de Canalitos con una población de 14,000 habitantes aproximadamente y colonias cercanas a la Aldea con una población de 10,589 habitantes aproximadamente, las cuales estarán dentro del círculo de influencia que este proyecto

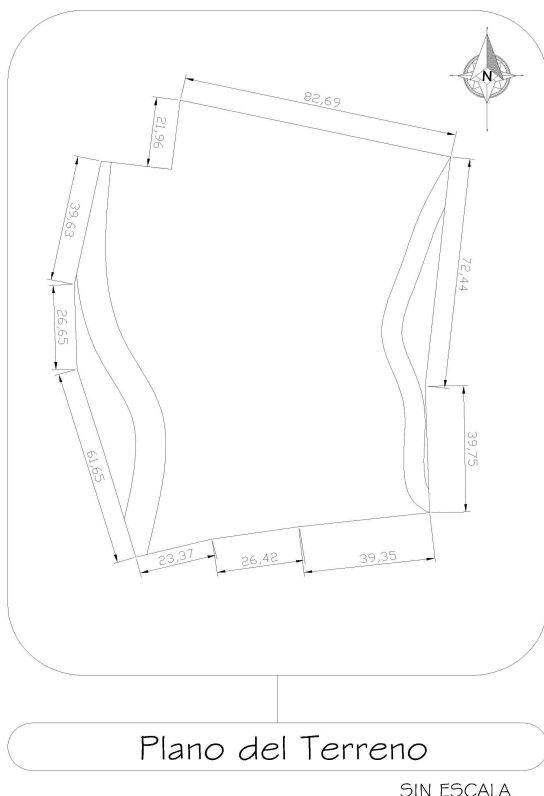
generará, las edad los usuarios comprenderán desde los 15 a los 60 años de edad.¹

El anteproyecto incluye a personas con algún tipo de deficiencia física, quienes podrán contar con instalaciones que les permitan una fácil acceso al Mercado y transferencia de buses.

En el proceso de propuesta se prevé que no serán afectadas personas que puedan vivir en el terreno, ya que no existe población ocupándolo, puesto que se encuentra abandonado y no presenta mayor vegetación debido al cultivo de café que se realizaba anteriormente, el cual ya no existe.

DELIMITACIÓN ESPACIAL

Ver plano a escala en anexos



Plano No. 1

¹ INE, Instituto Nacional de Estadística, Censo 2,002.

DELIMITACIÓN TEMPORAL

EL estudio sobre el proyecto de Graduación por EPS de la Facultad de Arquitectura se realizará en un término de 6 meses, dando como resultado un proyecto que tendrá como propósito satisfacer una de las necesidades de equipamiento urbano de la comunidad de aldea CANALITOS.

DELIMITACIÓN TEMPORAL DE LA PROPUESTA

La realización del proyecto se estipula con una duración de 2 años si tomamos en cuenta las fases en que está dividida su construcción, como lo muestra más adelante el presupuesto para la cual debe solicitarse darle el seguimiento necesario con las autoridades respectivas

DELIMITACIÓN DE LA ACTIVIDAD

La propuesta tiene una proyección de 25 años de capacidad para cubrir las necesidades de comercio y transporte de la comunidad tomando en cuenta el crecimiento poblacional de la misma, dese el día en que se inaugure el proyecto.

METODOLOGÍA

Para realizar este proyecto de graduación se utilizará un enfoque “ex post factum” (a partir de un hecho acontecido), específicamente la investigación descriptiva, la cual explora la realidad actual para identificarla. Se da por medio de situaciones recientes, registradas por testigos, documentos o por el investigador y se plantean objetivos. Lo que dará como resultado la planificación y organización de espacios, respecto a una base real

fundamentada en los aspectos pertenecientes a la vida social, medio natural y artificial.²

PRIMERA ETAPA

Planteamiento del problema

Detectar las necesidades no satisfechas, dando como resultado el planteamiento y delimitación del problema, se establecerán objetivos y la metodología a utilizar. El planteamiento se hace por medio de antecedentes y justificación.

SEGUNDA ETAPA

Concepción teórica y análisis del tema-problema

Sustentar teóricamente el estudio, analizar y exponer conceptos relacionados con el tema de investigación; leyes nacionales, disposiciones regionales departamentales y municipales; análisis de aspectos físicos (elementos naturales vegetación, ecosistema, condiciones climatológicas, accidentes geográficos, geológicos, etc.

El entorno inmediato, uso del suelo, área de influencia física y aspectos económicos, organizacionales e institucionales, la población en sus distintas expresiones, tasas de crecimiento poblacional, cantidad de beneficiarios, monografías, datos estadísticos.

TERCERA ETAPA

Síntesis y Programación

Análisis de los elementos determinantes que proporcionarán lineamientos y parámetros para establecer el programa de necesidades arquitectónico: población a servir, demanda, necesidades de la población (agentes y usuarios), análisis del sitio, (soleamientos, uso de suelo, topografía, pendientes, hidrografía, vegetación), análisis de factores ambientales para lograr el confort interno y externo, premisas particulares de diseño, desarrollando el modelo del objeto de estudio, ubicado dentro de un contexto previamente definido.

CUARTA ETAPA

Desarrollo de la propuesta

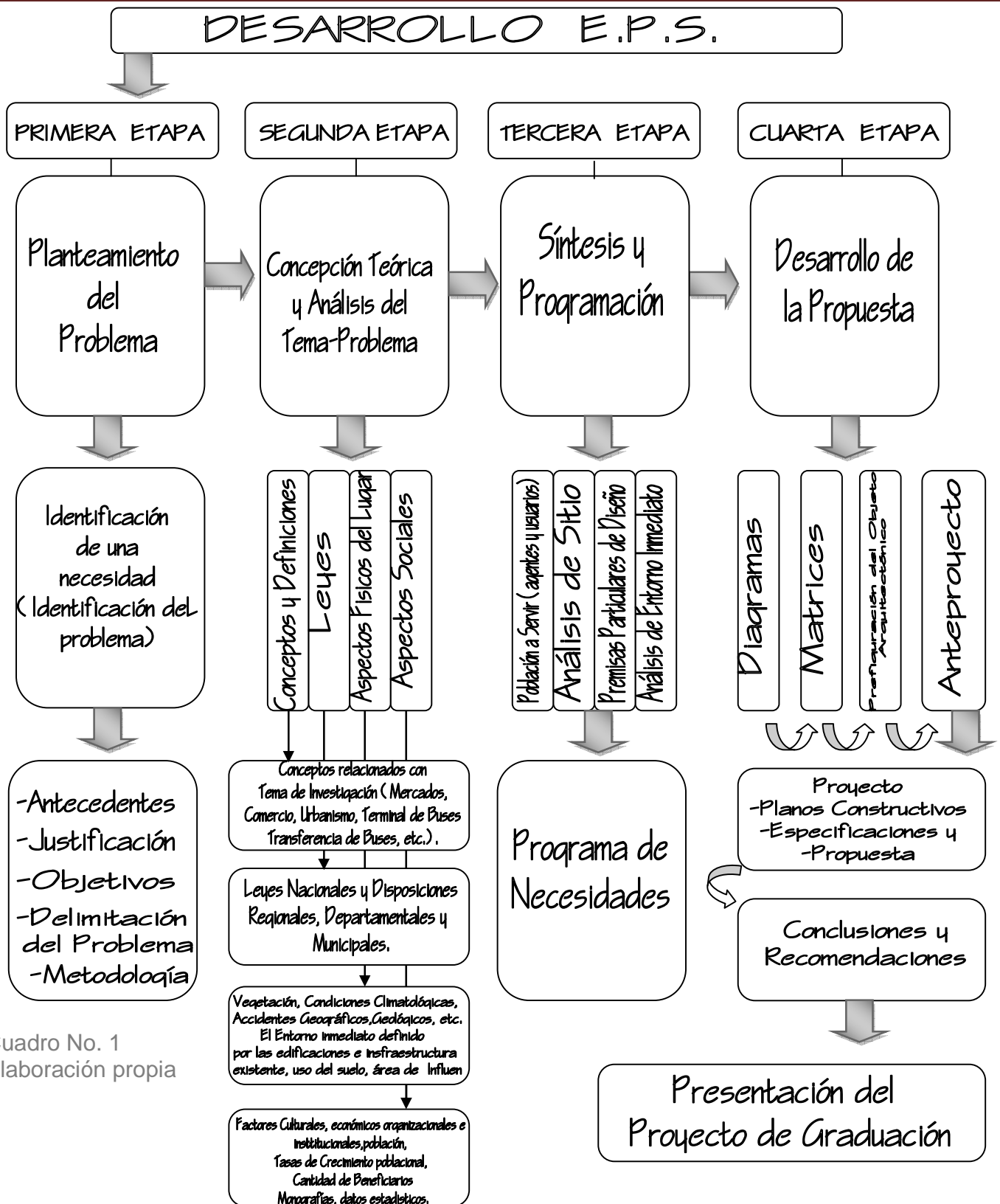
Paso de lo abstracto (información y conocimientos recabados) a lo concreto (diseño), logrando el planteamiento específico congruente, en donde se establece un anteproyecto, por medio de diagramas y matrices; previo a la solución final del proyecto. Al finalizar con las etapas anteriormente descritas se procederá a la elaboración de planos constructivos, especificaciones, presupuesto. Luego se concluirá con conclusiones y recomendaciones.

² 1Metodología basada en principios de:

-lic. Chávez, Juan José, ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN, 1998

-Arq. Martín Carlos, PROCESO DE PRODUCCIÓN DE OBJETOS ARQUITECTÓNICOS O URBANÍSTICOS. Unidad de Tesis y Graduación, FARUSAC

-Arq. Ingrid Santa Cruz, Irayda Ruiz Bode, Arq. Mabel Hernández, lic., Carlos Barneund, GUÍA DE AUTOAPRENDIZAJE PARA EL CURSO DE METODOS Y TECNICAS DE INVESTIGACIÓN, FARUSAC



Cuadro No. 1
Elaboración propia

FUENTE:
 - Lic. Chávez, Juan José; ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN. 1998
 - Arq. Martini Carlos, PROCESO DE PRODUCCIÓN DE OBJETOS ARQUITECTÓNICOS O URBANÍSTICOS. Unidad de Tesis y Graduación, Farusac
 - Arq. Ingrid Santa Cruz, Arq. Irayda Ruiz Bode, Arq. Mabel Hernández, Lic. Carlos Barneond. GUÍA DE AUTOAPRENDIZAJE PARA EL CURSO DE MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN,

CAPÍTULO II

Concepción Teórica

A. CONCEPCION TEORICA ³

Para desarrollar una propuesta de mercado es necesario conocer los temas o conceptos básicos que dan origen y delimitan a este tipo proyecto, en base a este capítulo se podrá concebir una propuesta de mercado con todos los elementos necesarios para que cumpla su función.

1. URBANISMO

Es la **disciplina** que tiene como elemento de estudio a las ciudades, desde una perspectiva **holística** enfrenta la responsabilidad de estudiar y ordenar los **sistemas urbanos**. Es una disciplina muy antigua, que incorpora conceptos de múltiples disciplinas y un área de práctica y estudio muy amplia y compleja. Según algunos, sería una **ciencia** que se encuadraría dentro de **las ciencias sociales (geografía, sociología, etc.)** y, según otros, sería un arte, asociado tradicionalmente a la **arquitectura**, es decir, un conjunto de saberes prácticos que proporcionan las bases fundamentales para resolver los problemas de las ciudades; en esta dualidad se vislumbra el carácter descriptivo y explicativo del urbanismo como ciencia frente al carácter prescriptivo del urbanismo como arte, aunque ambos enfoques necesariamente se realimentan mutuamente.

La propia complejidad del objeto ciudad explica la complejidad de enfoques del urbanismo según se ponga el énfasis en la forma y disposición de la ciudad o en la dinámica de las actividades económicas, sociales y ambientales que se desarrollan en ella.

El urbanismo actúa a diversas escalas, desde el **diseño urbano**, encargado de diseñar el **espacio público** y los elementos que lo configuran (desde la escenografía edilicia al mobiliario urbano), hasta la **Planificación urbana**, que define el modelo de desarrollo.

1.1 Espacio Urbano

Es todo tipo de espacio intermedio entre edificios, tanto si se trata de áreas urbanas como rurales. Para que un espacio sea urbano no es necesario que esté ubicado en la ciudad. En el espacio urbano se encuentran tres elementos básicos la calle, la plaza y el parque.

1.1.1 La calle

Es la que organiza la distribución de terrenos y comunica cada una de las propiedades. Dada su estrechez crea un ambiente de tráfico y rapidez.

1.1.2 La Plaza

Es la primera creación humana de espacios urbanos, es la agrupación de casas alrededor de un espacio libre, permite un máximo de control público en el espacio interior, debido a su amplitud se convirtió muchas veces en portador de un contenido simbólico y se aplicó a la construcción de templos.

1.1.3 El Parque

Son espacios urbanos donde predominan los áreas naturales sobre lo construido, cuyo fin son el esparcimiento, descanso y recreación de la población.⁴

³ Echeverría, Heder. Mercado para el Rancho, Progreso. Tesis Facultad de Arquitectura. 2000

⁴ Enciclopedia Encarta, sección Urbanismo

1.2 EQUIPAMIENTO URBANO

Este se divide en dos categorías:

1.2.1 Equipamiento básico

Conformado por los satisfactores urbanos de educación, salud, recreación, deportes y seguridad ecológica, debe estar repartido equitativamente en todo el ámbito urbano.

1.2.2 Equipamiento complementario

Conformado por satisfactores urbanos que aunque no son básicos, si son necesarios para el desarrollo social de la población, entre éstos se encuentran las guarderías, centros culturales, clínicas especializadas, museos, actividades administrativas y económicas, **comercio** y otros equipamientos, pueden ser concentrados en espacios con influencia en todo el contexto urbano.

2. SISTEMAS DE CENTROS EN GUATEMALA⁵

La Secretaría de Planificación de la Presidencia de la República conocida por SEGEPLAN, ha desarrollado un sistema de centros urbanos dentro del plan de desarrollo del país, ha logrado la sistematización de la concentración de las poblaciones en áreas urbanas en distintas regiones geográficas, es decir, la concentración de la población en distintos puntos geográficos, logrando la diferencia entre centro urbano y áreas rurales, de tal cuenta que han logrado jerarquizar los centros urbanos y unirlos entre sí en su orden de importancia de los cuales tenemos:

⁵ Secretaria de Planificación de la Presidencia de la República, SEGEPLAN, Sistemas de centros urbanos de Guatemala.

2.1 Ciudad metropolitana

2.2 Ciudad mayor

2.3 Ciudad intermedia

2.4 Centros de servicio rural: Tienen una variedad de funciones, son permanentes y regulados, a fin de que los agricultores, comerciantes locales no sufran los abusos de los monopolios tradicionales del medio rural.

2.5 Centros de aldea, caseríos y parajes son lugares rurales más pequeños que mantienen funciones muy localizadas, las cuales a menudo no alcanzan más que a la población situada a una distancia relativamente corta, que a veces se puede recorrer a pie. Este tipo de centros varía en su población y extensión territorial.⁶

3. MERCADOS⁷

Los mercados que en la terminología económica de un mercado es el área dentro de la cual los vendedores y los compradores de una mercancía mantienen estrechas relaciones comerciales, y llevan a cabo abundantes transacciones de tal manera que los distintos precios a que éstas se realizan tienden a unificarse.

Para el arquitecto no sólo representa la organización espacial de unos volúmenes adecuados a unas técnicas y medios específicos, sino la oportunidad de utilizar esos espacios sociales como vínculos de una colectividad.⁸

3.1 ORIGEN DEL MERCADO

⁶ Secretaria de Planificación de la Presidencia de la República, SEGEPLAN, Sistemas de centros urbanos de Guatemala.

⁷ Echeverría, Heder. Mercado para el Rancho, Progreso. Tesis Facultad de Arquitectura.2007

⁸ Revista Escala. CENTROS DE ABASTO 1995.

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.

Se remonta a la época en que el hombre primitivo llegó a darse cuenta que podía poseer cosas que él no producía, efectuando el cambio o trueque con otros pueblos o tribus. Se reconoce pues como origen y fundamento la desigualdad que existe en las condiciones de los hombres y los pueblos.

El mercado existió en los pueblos y tribus más antiguos que poblaron la tierra, y a medida que fue evolucionando, dicha organización o el comercio el instinto de conservación y subsistencia del hombre hace que procure satisfacer sus necesidades más elementales, luego las secundarias y posteriormente las superfluas.

Es así como el desarrollo de los pueblos obliga al incremento y expansión del mercado, llegando en la actualidad a ser una actividad económica de suma importancia para el progreso de la humanidad.

Por efecto de las diferencias de climas, ubicación, geografía, aptitudes de los hombres, los productos de las diversas regiones son muy variados lo que origina grandes dificultades al consumidor. Allí surge el Comercio que venciendo los obstáculos que ponen el espacio y el tiempo pretende poner al alcance de los consumidores los diversos productos y el comerciante es el hombre que desarrolla esta actividad para obtener una ganancia o margen de beneficio a que tiene derecho por el trabajo que realiza.

El mercado como la Industria ocupa un lugar cada vez más importante en la Sociedad moderna. El número y extensión en sus operaciones, su acción de satisfacer las necesidades de la vida humana el incremento de trabajo, la creación de nuevas fuentes de producción y comercialización, las comunicaciones rápidas entre las diversas regiones del mundo han extendido las relaciones comerciales.

Stanley Jevons afirma que "los comerciantes pueden estar diseminados por toda la ciudad o una región, sin embargo constituir un mercado, si se hallan en estrecha comunicación los unos con los otros, gracias a ferias, reuniones, listas de precios, el correo, u otros medios".

3.2 CENTROS DE MERCADEO

Son asentamientos que reúnen ciertas características sociales, económicas y culturales, en donde se reúnen determinado número de vendedores y compradores, el precio ofrecido y pagado por cada uno es influenciado por las decisiones de los demás, situados en un lugar que ofrece la ventaja de constituir un adecuado centro de atracción o foco para los consumidores que se desplazan allí en busca de bienes y servicios para satisfacer sus necesidades.⁹

3.3 MERCADO MUNICIPAL

Es un servicio público municipal esencial y como tal es uno de los fines primordiales del municipio, el gobierno municipal vende o renta los locales. Al mercado municipal concurren los vecinos a realizar sus actividades de mercadeo, entre ellas venta de artículos agropecuarios, flores, artículos de primera

⁹ Bran J, Berry. GEOGRAFIA DE LOS CENTROS DE MERCADEO. Editorial Vines-vives, 1971.

necesidad, cestería, ropa, zapatos, misceláneos, comida preparada, carnes y animales vivos para consumo de la población.

3.4 COMERCIANTES

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

3.5 USUARIOS

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

Según el origen de los mismos, se pueden clasificar en:

- Usuario local

Realiza su compra o venta a diario, ya sea al menudeo o mayoreo en el mercado de su localidad.

- Usuario eventual

Asiste sólo en algunas ocasiones a las instalaciones del mercado, o vienen de una población cercana una o dos veces por semana.

- Usuario regional

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

3.6 PRODUCTO

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

3.7 MERCANCÍA

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

3.8 CONSUMIDOR

Son las personas o compradores finales. Se desplazan en los mercados en busca de bienes y servicios para satisfacer sus necesidades.

3.9 INTERMEDIADORES

Aquellas personas que intervienen y/o facilitan las operaciones de compraventa aún cuando no tomen la propiedad del producto. Su ganancia la

obtienen a través de un porcentaje fijo sobre el monto de la operación

3.10 PUESTO FIJO

Sitio permanente, destinado para realizar algunas actividades.

3.11 CLASIFICACION DE LOS MERCADOS SEGÚN SU ESPACIO FISICO ¹⁰

- Mercados formales

Son aquellos que funcionan dentro de un edificio bajo condiciones higiénicas y sanitarias adecuadas, éstos pueden ser minoristas y mayoristas.

- Mercados Informales

Son los mercados que se ubican en las calles, los cuales no tienen ninguna comunicación física con los mercados formales, vendiendo los mismos productos que éstos.

- Desbordamiento

Estos se dan cuando un conjunto de comerciantes se ubican en los alrededores de los mercados formales, localizándose en las calles adyacentes a los mismos.

- Mercado Móvil

Es el tipo de mercado que se realiza dentro de un furgón. Existe en el interior del país y se utiliza para abastecer de alimentos a los asentamientos humanos de escasos recursos alejados en donde no existe ningún tipo de infraestructura de servicios.

¹⁰ Echeverría, Heder. Mercado para el Rancho, Progreso. Tesis Facultad de Arquitectura.2007

3.12 TIPOS DE INFLUENCIA DEL MERCADO¹¹

Son los lugares aledaños a éste, que se ven influenciados por las actividades que se realizan dentro del mismo. Hay 3 tipos de áreas de influencia:

- Área de influencia directa

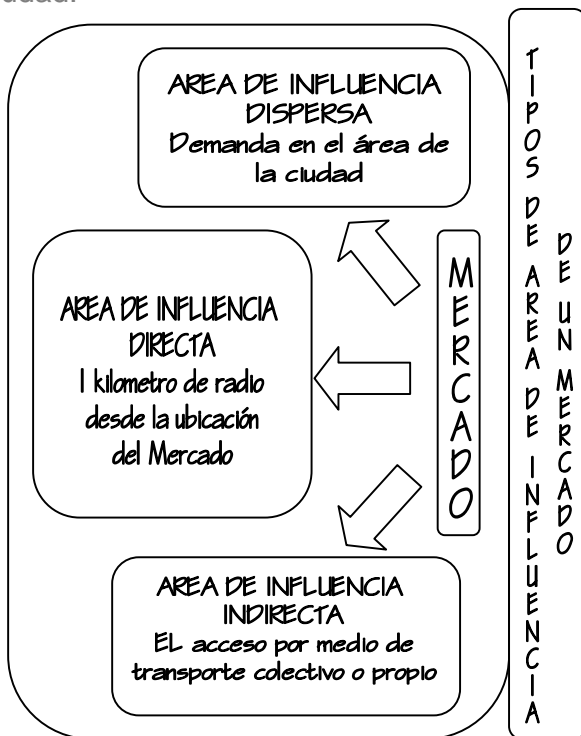
La población reside dentro de un radio de aproximadamente un kilómetro del mercado.

- Área de influencia indirecta

Corresponde a áreas relativamente bien delimitadas con fácil acceso al mercado a través del sistema de transporte colectivo.

- Área de influencia dispersa

Corresponde a la situación en que la demanda se diluye en todo el área de la ciudad.



Cuadro No.2

¹¹ Echeverría, Heder. Mercado para el Rancho, Progreso. Tesis Facultad de Arquitectura.2007

Elaboración propia, Fuente SEGEPLAN.

3.13 CLASIFICACIÓN DE MERCADOS SEGÚN AREA DE INFLUENCIA:¹²

Los mercados se pueden clasificar según el área de influencia que ejercen sobre la población en:

- **Mercado cantonal:**¹³ tiene influencia directa, es el mercado destinado a servir a una zona, barrio o colonia específica con 20,000 habitantes. Su tarea de acción es la de 1 Km. alrededor del mercado, sus ventas son al menudeo.
- **Mercado sectorial:** tiene influencia indirecta, la demanda proviene a más de 1 Km. De radio, el usuario puede llegar a pie, en carro o autobús.
- **Mercado metropolitano:** tiene influencia dispersa, por su ubicación sirve a los usuarios de todos los puntos de la ciudad, los consumidores se encuentran dispersos en toda el área metropolitana y se movilizan por medio de un automóvil o transporte público, su radio de influencia es abierto y no se puede llegar a determinar con exactitud su demanda.
- **Central de mayoreo:** tiene influencia dispersa, se acude a éste desde el interior del país, tanto compradores como vendedores al mayoreo, quienes posteriormente parten a mercados locales de cada lugar para Distribuir los productos por todo el país.

¹² Girón Nelson, ANTEPROYECTO MERCADO ALDEA ARGUETA, SOLOLA. Tesis, FARUSAC, 2004.

¹³ Se aplica al Proyecto.

3.14 CLASIFICACION DE MERCADOS SEGÚN SU FUNCIONAMIENTO Y ORGANIZACIÓN.

- **Mercado mayorista**

Son en los que se venden mercaderías al por mayor y en grandes cantidades. Allí acuden generalmente los intermediarios y distribuidores a comprar en cantidad los productos que después han de revender a otros comerciantes, a precios mayores y caprichosamente elevados.

Entre éstos se pueden encontrar la central de mayoreo, el mercado metropolitano, y mercado sectorial.

- **Mercado Minorista**¹⁴

Llamados también de abastos, donde se venden en pequeñas cantidades directamente a los consumidores.¹⁵

Entre éstos se pueden encontrar el mercado metropolitano, mercado sectorial y cantonal.

- **Mercado Público:**¹⁶ 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.

- **Mercado Privado:** son del tipo en donde se efectúa compraventa en tiendas, locales comerciales, abarroterías, supermercados, etc.

3.15 CLASIFICACIÓN DE MERCADO SEGÚN SU LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA¹⁷

Locales

Los que se encuentran ubicados en una determinada Zona, región o localidad.

Nacionales

Los que abarcan toda la extensión territorial de un país.

Internacionales

Los que exceden las fronteras de una nación y se extienden a otros países.

3.16 Áreas que conforman los mercados:

- Área seca: abarrotes, zapatería, ropa.
- Área semi-húmeda: verduras, fruterías.
- Área húmeda: carnicerías, pollería, marranería, comedores.
- Área servicios: sanitarios, basurero.
- Área administrativa.
- Área de servicios.

3.17 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.

¹⁴ Se aplica al Proyecto

¹⁵ Echeverría, Heder. Mercado para el Rancho, Progreso. Tesis Facultad de Arquitectura. 2007

¹⁶ Se aplica al Proyecto

¹⁷ MERCADO MUNICIPAL ZONA 2 CHIMALTENANGO, CHIMALTENANGO. Tesis de grado FARUSAC 2005 14 Palencia Zetina, Shirley Lizette. DISEÑO Y PLANIFICACIÓN DE LA AMPLIACIÓN

- **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:

- **Área Semi-húmeda**

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, ésta puede estar sectorizada, al igual que el drenaje para su limpieza. Los puestos de venta que forman parte del área Semi-húmeda son: frutas, hortalizas y flores.

- **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.

- **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

3.18 CLASIFICACIÓN DE LOCALES

3.18.1 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.

- **Locales de Primera Categoría**

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

- **Locales de Segunda Categoría**

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

- **Locales de Tercera Categoría**

Compuestos por verduras y frutas, flores y comida preparada.

3.18.2 CLASIFICACIÓN DE LOCALES POR SU UBICACIÓN

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

- **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.

- **Locales preferenciales tipo B**

Los locales que estén ubicados después de un local tipo A, los locales que uno de sus frentes den hacia una vía de circulación principal¹⁸

4. 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 poblados. Desde el primer momento de su existencia, el hombre camina y se desplaza, ha llevado cargas por el

¹⁸ (Plan Maestro y Estudio de Pre factibilidad de Mercados Minoristas, Volumen I, 1998).

mundo. Así es como, desde los primeros troncos usados en forma de rodillos, pasando por la rueda, los barcos a vela y los aviones, el hombre fue creando los medios que le permitieron, por necesidad o curiosidad, transportarse de un lugar a otro.

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

- **La vía:** El medio recorrido por el vehículo, ya sea terrestre, marítima o aérea.
- **El vehículo:** Son aquellos movidos por motores. Puede ser carretero, entre los cuales se encuentran los carros, motos, buses; el ferroviario; marítimo y aéreo.
- **Material a transportar:** Puede ser personas o bienes.

4.1 SISTEMA DE TRANSPORTE

Es el conjunto de elementos integrados por Infraestructura y equipos móviles, que suministran servicios de transporte a una región geográfica. Como soporte de 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 segunda clase, alcanzándose a cubrir rutas cortas o largas. Existen cuatro modalidades de transporte: por carretera, por ferrocarril, por agua y por aire.¹⁹

4.2 TRANSPORTE POR CARRETERA

El desarrollo de todo tipo de transporte terrestre se inició cuando se inventó la rueda

¹⁹ Sistemas de Transporte, Enciclopedia Microsoft Encarta 2,000.

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.²⁰

4.3 CLASIFICACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE SEGÚN REGIÓN Y LOCALIDAD²¹

- **Transporte extraurbano**

Es aquel que se efectúa entre una población y otra o de una población rural a una urbana o viceversa.

- **Transporte urbano²²**

Es aquel que se efectúa dentro del perímetro urbano de una misma ciudad.

- **Transporte regional**

Enlaza regiones o Estados del país.

4.4 CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DESDE EL PUNTO DE VISTA SOCIOECONÓMICO

- **Transporte particular**

Utilizado sin fines de lucro por personas para transportarse en vehículo propio.

²⁰ Sistemas de transporte, enciclopedia Microsoft Encarta 2004.

²¹ Cifuentes María. Terminal de Buses y Central de Transferencia para El Municipio de San José Pínula Tesis de grado FARUSAC, 2005.

²² Se aplica al Proyecto

- **Transporte colectivo público:**

Es aquel vehículo que transporta y moviliza un número de personas hacia un punto determinado, el cual se traslada a en el área urbana y rural, llegando a determinar los recorridos por las carreteras ya existentes.²³

4.5 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.²⁴

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 extraurbanas, interurbanas e internacionales, cuenta con áreas específicas para la venta de pasajes, salas de espera, embarque, desembarque, comercio, administración, servicios generales y de apoyo.

4.6 TIPOS DE TERMINALES

4.6.1 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.

4.6.2 Terminal Central

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

²³ Vallalbi Gua, Pedro. Política del Comercio de La Ciudad de Guatemala y su Área Metropolitana, Informe Final. Dirección de Planificación Municipalidad de GUATEMALA, código Municipal, tomo 1, capítulo 2.

²⁴ Vox Diccionario Manual Ilustrado de la Lengua Española España 1970.

4.6.3 Terminal Local

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

4.6.4 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.²⁵

4.7 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 sta 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.

4.8 JERARQUIA 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.

Clasificación:

- **AUTOPISTA**
- **ARTERIA PRINCIPAL O PRIMARIA**
- **ARTERIA SECUNDARIA**

²⁵ Ramos Bautista, Marco Vinicio, Terminal de Buses para el municipio de Agua Blanca, Jutiapa 2006.

- **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.
- **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.
- **CICLOVÍA**
- **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.

4.9 TRANSPORTE EN GUATEMALA

4.9.1 Puertos Marítimos y vías navegables

4.9.2 Aeropuertos

4.9.3 Transporte Ferroviario

4.9.4 Transporte por carretera

En el territorio guatemalteco existen 14,269.93 kilómetros de carreteras. de los cuales el 35% son asfaltadas, 43% corresponden a carreteras sin pavimentar y el 22% son caminos rurales, la red vial se integra con 15.0% de carreteras centroamericanas, el 16.0% de nacionales, el 46.6% de departamentales y de caminos rurales con el 22.4%.

4.10 RED VIAL NACIONAL

Son las arterias viales las cuales facilitan el desplazamiento de personas y automotores y con esto la comunicación entre las diferentes áreas o zonas de actividad.

La República de Guatemala cuenta con un sistema vial que comunica el 80% de sus centros poblados. Atraviesan el territorio nacional hasta sus puntos fronterizos o límites territoriales a través de rutas nacionales e internacionales.

4.11 CLASIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS EN GUATEMALA

4.11.1 CARRETERAS CENTROAMERICANAS

Estas unen la capital u otros puertos de importancia con fronteras o desde otra ruta centroamericana, atraviesan transversal o longitudinalmente la República, las cuales son:

- **CA-1 o Interamericana**
- **CA-2 o del Pacífico**
- **CA-9 o del Atlántico**

4.11.2 CARRETERAS NACIONALES

Unen cabeceras departamentales entre ellas o con rutas centroamericanas, también unen rutas centroamericanas y éstas con puertos de importancia comercial para el país.

4.11.3 RUTAS DEPARTAMENTALES

Interconectan cabeceras departamentales entre sí y con cabeceras municipales, también une cabeceras municipales con rutas centroamericanas, nacionales o departamentales.

4.11.4 CAMINOS RURALES

Son aquellos que unen las comunidades rurales de los correspondientes municipios.²⁶

ANÁLISIS Y CONCLUSIÓN DEL CAPÍTULO

La información anteriormente descrita es base principal para conocer los distintos tipos de mercados existentes, así como los distintos tipos de Terminales de buses, basados en los requerimientos que cada uno de estos posee específicamente.

La información se dividió principalmente en cuatro temas:

- **Urbanismo**

En este renglón se investigaron conceptos urbanos, dentro de los cuales se encuentran definiciones de espacios urbanos, y elementos de equipamiento urbano tanto de carácter básico como complementario, con lo que se introduce el centro de la Aldea **Canalitos**, como centro urbano el cual posee elementos de urbanismo descritos en el correspondiente capítulo, definiendo también que la Terminal de Buses y Mercado dentro de la Aldea se consideraría como un equipamiento complementario.

- **Sistema de Centros**

Dentro de este renglón se investigaron y los distintos centros en Guatemala, clasificados por SEGEPLAN, dentro de los cuales se ubicó a la Aldea **Canalitos**, tomando en cuenta la definición y características que debe tener cada uno de ellos para colocarlos en la clasificación.

- **Mercados**

Aquí se hace una breve reseña sobre el desarrollo tanto del comercio y Mercado, en la antigüedad así como el desarrollo de los mismos dentro de Guatemala. Se presenta una clasificación de los mercados dentro de los cuales se pueden mencionar: según su espacio físico, según su área de influencia, según su localización geográfica, según su funcionamiento y organización. Así como se considera también el área de influencia de un mercado, se establecen definiciones relacionadas a este, como; usuario, comerciante, tipos de locales y áreas que conforman un mercado.

- **Transporte**

Se hace referencia dentro de este renglón a los distintos tipos de terminales de transporte así como la clasificación de medios de transporte existentes, las cuales se pueden considerar para darle solución al problema, también se dan la distinta clasificación de carreteras nacionales e internacionales, rutas departamentales y caminos rurales para tomar en cuenta en la elaboración de la propuesta.

Cada una de estas definiciones de cada concepto, permite tener un criterio amplio y una perspectiva más amplia al momento de hacer un análisis de cada uno de los elementos considerados en el problema y por lo tanto se pretende realizar una propuesta que sea la más apropiada.

Seguidamente se presenta un cuadro de resumen, en el cual aparecen definiciones de todos los conceptos descritos anteriormente, los cuales se investigaron para dar soluciones al problema planteado en el siguiente se enmarcan todos los conceptos que se consideraran para la propuesta a desarrollar.

²⁶ Lida Girón. Terminal de Buses y Mercado Joyabaj, Quiché. Tesis de Grado FARUSAC, 2,001.



CUADRO DE RESUMEN

CONCEPTO	TIPO	DESCRIPCIÓN
SISTEMAS DE CENTROS EN GUATEMALA	Ciudad Metropolitana Ciudad Mayor Ciudad Intermedia Centro de Servicio Rural Centros de Aldea	Dentro de esta clasificación puede ubicarse a la Aldea CANALITOS, ya que se encuentra en una área rural con funciones centralizadas y las poblaciones de la Aldea se encuentran a distancias relativamente cortas.
MERCADO	Municipal	El mercado es un servicio público de mucha importancia, en el cual todos los vecinos realizarán diversas actividades de comercio, y la Municipalidad se encargara de su administración.
CLASIFICACIÓN DE LOS MERCADOS SEGÚN SU ESPACIO FÍSICO	Mercado Formal Mercado Informal Desbordamientos Mercado Móvil	Se puede considerar el mercado actual en la c'mo informal debido a que se encuentra ventas distribuidas sobre la calle, se propone un mercado formal en un edificio que ofrezca las condiciones adecuadas para las actividades de comercio.
CLASIFICACIÓN DE LOS MERCADOS SEGÚN SU INFLUENCIA SOBRE LA POBLACIÓN	Mercado Cantonal Mercado Sectorial Mercado Metropolitano Centro de Mercadeo	La propuesta del mercado se considerará dentro de este rango dado que la población de la Aldea es de 6,552 habitantes y con una proyección a 20 años se sumarán los habitantes de las Aldeas cercanas.
CLASIFICACIÓN DE LOS MERCADOS SEGÚN SU FUNCIONAMIENTO Y ORGANIZACIÓN	Mercado Mayorista Mercado Minorista Mercado Público Mercado Privado	Dentro de la propuesta se considera manejar productos en cantidades grandes así como también en cantidades pequeñas. Su uso será público ya que será abierto a todas las personas del sector.
CLASIFICACIÓN DE LOS MERCADOS SEGÚN SU LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA	Local Nacional Internacional	Se le aplicará este concepto debido a que prestará su servicio a un sector determinado y particularmente a la Aldea.
CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE SEGÚN REGIÓN Y LOCALIDAD	Transporte Extraurbano Transporte Urbano Transporte Regional	Se considera transporte extraurbano debido que la aldea posee características rurales y a las poblaciones aledañas que el transporte conecta con el centro de la misma. También se considera que la aldea de CANALITOS es parte de la zona 24 de la ciudad capital por lo que el transporte que va del centro de la Aldea a la zona central del Municipio es Urbano..
AREA DE INFLUENCIA	Directa Indirecta Dispersa	La influencia directa será a toda la población propia de la Comunidad, contando los diferentes cantones de la misma la cual podrá dirigirse al mercado en transporte propio, colectivo o caminando. La influencia indirecta será a todas las comunidades cercanas a la aldea las cuales tendrán, acceso al mercado por medio de Transporte propio o colectivo, delimitado por el radio de influencia

SE APLICA AL PROYECTO

Cuadro No. 3
Elaboración Propia

5. CASO ANÁLOGO

5.1 MERCADO LA PARROQUIA, ZONA 6 CIUDAD CAPITAL.

El mercado la parroquia que se encuentra ubicado en la zona 6 de la ciudad capital en un lugar estratégico cerca de las zonas 1 y 2, es de los más importantes de la ciudad pues abastece a los pobladores de las zonas 6, 1, 2, 17 y 18 de la ciudad capital.

Posee un edificio adecuado para desarrollar sus actividades, además se encuentra cercano a la calle Martí, que es una de las más transitadas en el recorrido del Atlántico al Pacífico que realizan muchos comerciantes, también cuenta con una pequeña Terminal y Transferencia de buses de lugares del norte de la ciudad como lo son Palencia, Azacualpilla, San José de Golfo, San Antonio la Paz, entre otros, ésta funciona como lugar para abordaje de muchos usuarios que se reúnen para transportarse a sus viviendas.

También cuenta con un área de parqueo para usuarios, así como también con un área para taxis y estacionamiento para motocicletas, dentro del mercado funciona una guardería para niños en el segundo nivel cabe mencionar que el mercado sólo cuenta con un nivel, el segundo lo conforma la guardería antes mencionada, también dentro del mercado existe una comisaría de la Policía Nacional Civil (P.N.C.).

El mercado está rodeado por locales y depósitos que poseen una gran actividad comercial todo el contexto del mercado tiene un auge económico grande y de mucha importancia.

El mercado fue construido en los años 50, sus dimensiones son grandes ya que abarcan desde la tercera calle hasta la calle Martí, de la zona 6, cuenta también con una biblioteca patrocinada por el Gobierno, la cual presta servicio a estudiantes de distintas escuelas e institutos cercanos; en el año 2,008 se inauguró el techo para las áreas de

frutas y verduras las cuales no contaban con uno estable y permanente; el costo del mismo se calcula en un poco más de 1 millón de quetzales, el cual se obtuvo por medio de ayuda gubernamental y apoyo de los vendedores del mercado.

También existe un banco dentro del mercado, el cual funciona de acuerdo al horario del mercado y presta servicio a los usuarios tanto del mercado como de otros cercanos al lugar.

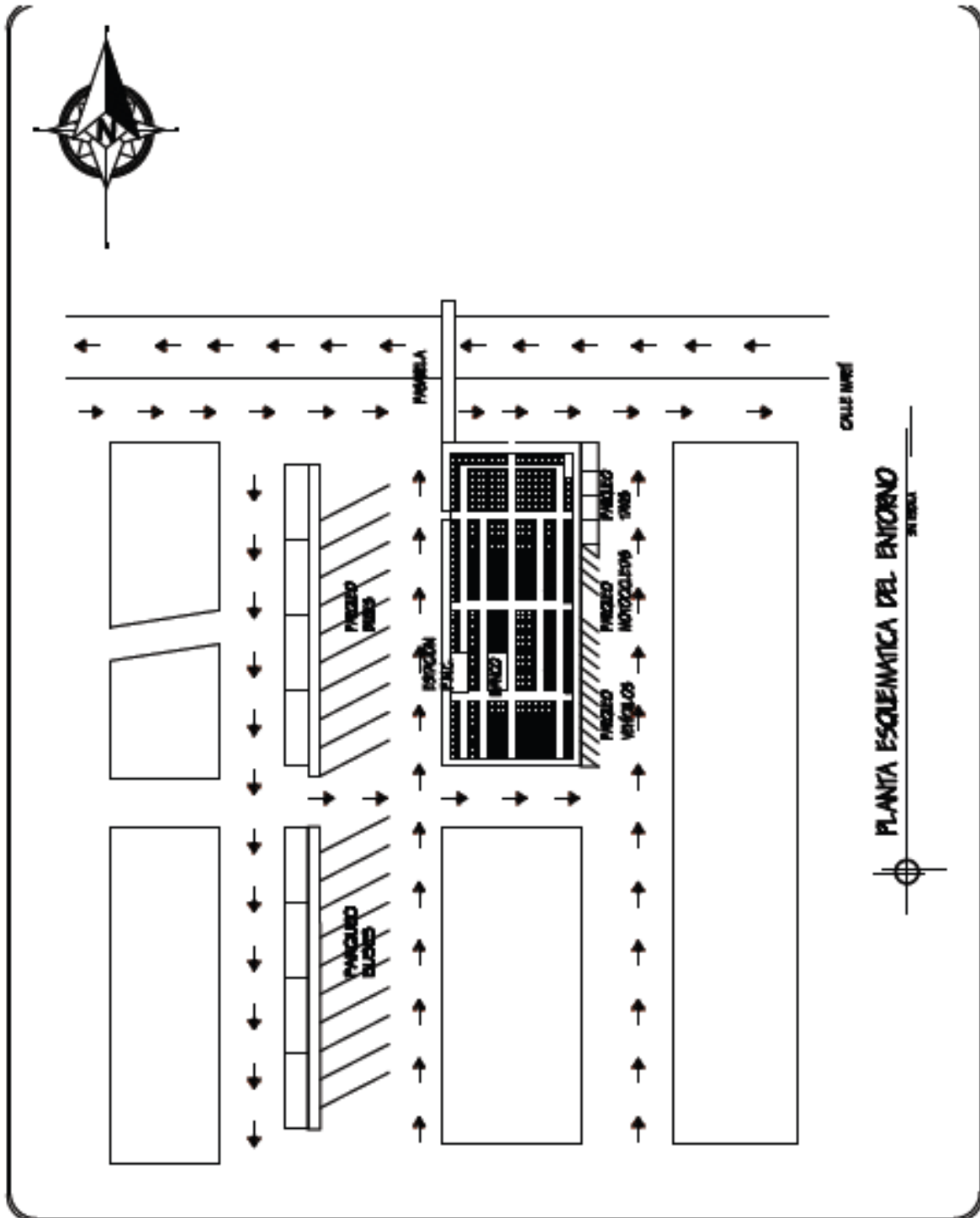


Foto No. 1

Techo nuevo construido en 2,008 en las áreas de frutas y verduras del mercado la parroquia en la zona 6.

Foto No. 2

Es uno de los mercados más importantes de la ciudad capital, y abastece con variedad de productos a todos los usuarios de las áreas cercanas.



PROYECTO: "MERCADO Y TRANSFERENCIA DE BUSES EN CANALITOS, ZONA 24"



USAC--FACULTAD DE ARQUITECTURA--

CONTENIDO:
PLANTA ESQUEMA DEL ENTORNO

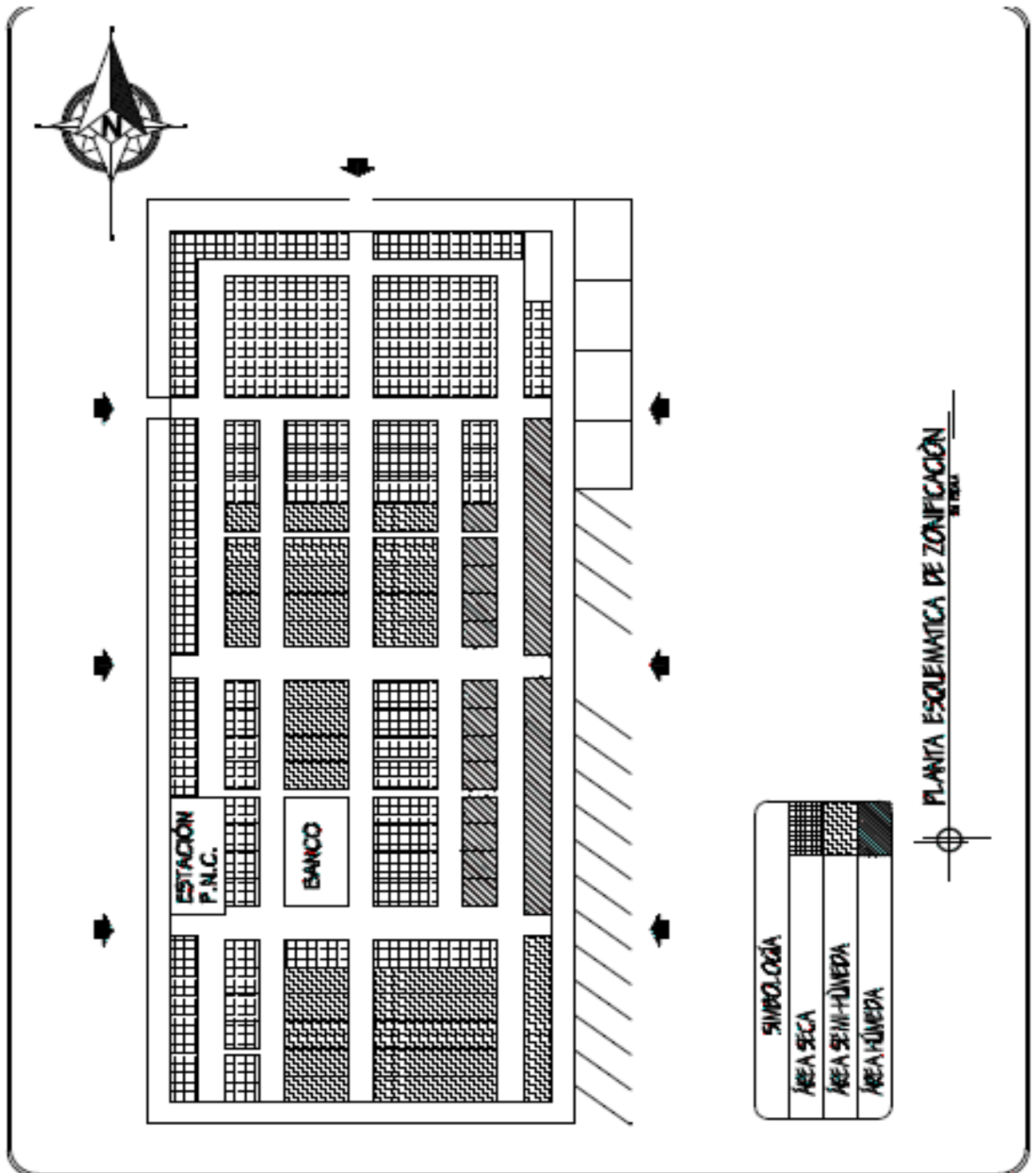
DIBUJO:
JORGE RODRIGUEZ

ESCALA:
INDICADA

FECHA:
JULIO DE 2011

DESENHO:
JORGE RODRIGUEZ

PLANO DE:		
A	E	I
HOJA		
1	18	



PLANTA ESQUEMATICA DE ZONIFICACION

PROYECTO: "MERCADO Y TRANSFERENCIA DE BUSES EN CANALITOS, ZONA 24"



USAC -- FACULTAD DE ARQUITECTURA --

CONTENIDO: PLANTA ESQUEMATICA DE ZONIFICACION

ESCALA: INDICADA

FECHA: JULIO DE 2011

DISEÑO: JORGE RODRIGUEZ

DISEÑO: JORGE RODRIGUEZ

PLANO DE:

A	E	I
HOJA		
2	18	

FOTOS CASO ANALOGO: MERCADO LA PARROQUIA ZONA 6. CIUDAD CAPITAL



Foto No. 3

Área de parqueo para clientes del Mercado.

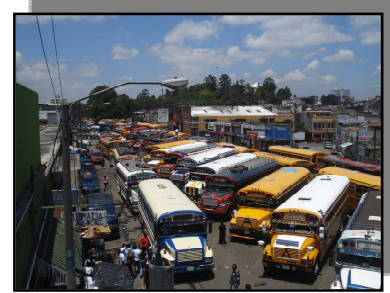


Foto No. 7

Vista de terminal de buses.

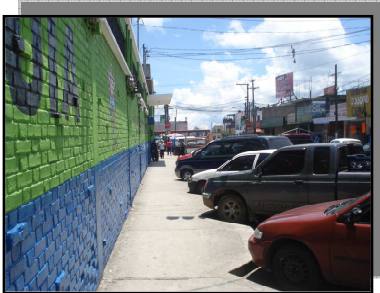


Foto No. 4

Ingreso al Mercado la Parroquia del lado Occidente.

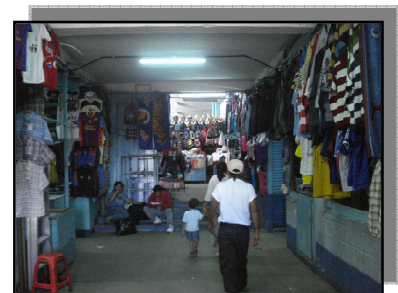


Foto No. 8

Área de venta ropa y misceláneas.



Foto No. 5

Centro de Atención Integral, ubicado en el segundo nivel del Mercado.



Foto No. 9

Área de refacciones dentro del mercado.

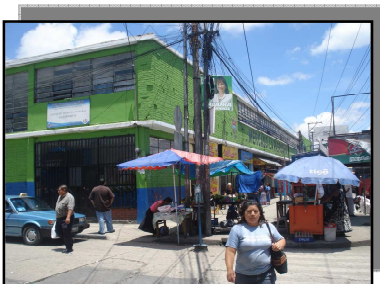


Foto No. 6

El mercado colinda con calle Martí.

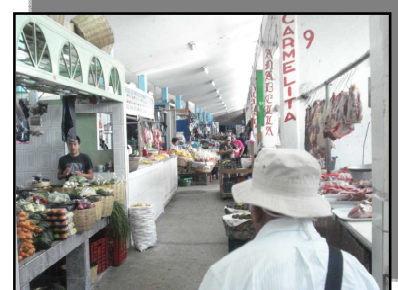


Foto No. 10

Área de carnicerías cerca del área de verduras.

B. MARCO LEGAL

Todo proyecto necesita de una base legal que en la cual se pueda sustentar su estudio.

Se presentan a continuación una serie de leyes y reglamentos, los cuales conforman la base legal para la propuesta que se desarrollara.

- 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).

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

ARTÍCULO 119. Obligaciones del Estado. Son obligaciones fundamentales del Estado:

a. Promover el desarrollo económico de la Nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas pecuarias, industriales, turísticas y de otra naturaleza;

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

l. 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 la 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 del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles.

ARTÍCULO 255. Recursos económicos del municipio: Las corporaciones municipales deberán procurar el fortalecimiento económico de sus respectivos municipios, a efecto de poder realizar las obras y prestar los servicios que les sean necesarios.

ARTICULO 257. Presupuesto para obras de infraestructura municipal: El Organismo Ejecutivo velará porque anualmente, del Presupuesto General de Ingresos Ordinarios del Estado, se fije y traslade un 8% del mismo a las municipalidades del país, a través del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano y Rural. Este porcentaje deberá ser distribuido en la forma que la ley determine, y destinado exclusivamente a obras de infraestructura y servicios públicos que mejoren el ingreso y la calidad de vida de los habitantes, las cuales por su magnitud no pueden ser financiadas por los propios municipios.²⁷

CODIGO MUNICIPAL

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

²⁷ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA, 31 de mayo de 1985, artículos 96, 119, 131,255, 257.

cementerios y la autorización y control de los cementerios privados; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos; limpieza y ornato;

- b) Construcción y mantenimiento de caminos de acceso a las circunscripciones territoriales inferiores al municipio;
- c) Pavimentación de las vías públicas urbanas y mantenimiento de las mismas;
- d) Regulación del transporte de pasajeros y carga y sus terminales locales;**
- e) Autorización de las licencias de construcción de obras públicas o privadas, en la circunscripción del municipio;
- f) Velar por el cumplimiento y observancia 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.
- g) Gestión de la educación pre-primaria, así como de los programas de alfabetización educación bilingüe;
- h) Promoción y gestión de parques, jardines y lugares de recreación;
- i) Gestión y administración de farmacias municipales populares;
- j) Modernización tecnológica de la municipalidad y de los servicios públicos municipales o comunitarios;
- k) Promoción y gestión ambiental de los recursos naturales del municipio.
- l) La administración del registro civil y de cualquier otro registro municipal o público que le corresponda de conformidad con la ley;
- m) La prestación del servicio de policía municipal; y
- n) La designación de mandatarios judiciales y extrajudiciales.

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.

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 lotificaciones, parcelamientos, urbanizaciones y cualquier otra forma de desarrollo urbano o rural que pretendan realizar o realicen el Estado o 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 circunscripción 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 a los servicios que ya se prestan a otros habitantes del municipio:

- a) Vías, calles, avenidas, camellones y aceras de las dimensiones, seguridades y calidades adecuadas, según su naturaleza.

- b) Agua potable y sus correspondientes instalaciones, equipos y red de distribución.
- c) Energía eléctrica, alumbrado público y domiciliario.
- d) Alcantarillado y drenajes generales y conexiones domiciliarias.
- e) Áreas recreativas y deportivas, escuelas, **mercados, terminales de transporte y pasajeros**, y centros de salud.

La municipalidad será responsable del cumplimiento de todos estos requisitos.

ARTÍCULO 147. Licencia o autorización municipal de Mercado:

La municipalidad está obligada a formular y efectuar planes de ordenamiento territorial y de desarrollo integral de su municipio, en los términos establecidos por las leyes. Las lotificaciones, parcelamientos, urbanizaciones y cualquier otra forma de desarrollo urbano o rural que pretendan realizar o realicen el Estado o sus entidades o instituciones autónomas y descentralizadas, así como personas individuales o jurídicas, deberán contar con licencia municipal.

Tales formas de desarrollo deben cumplir con los requisitos que señalen otras leyes y, en todo caso, cumplir como mínimo con los servicios públicos siguientes:

- a) Vías, calles, avenidas, camellones y aceras de las dimensiones, seguridades y calidades adecuadas, según su naturaleza.
- b) Agua potable y sus correspondientes instalaciones, equipos y red de distribución.
- c) Energía eléctrica, alumbrado público y domiciliario.
- d) Alcantarillado y drenajes generales y conexiones domiciliarias.
- e) Áreas recreativas y deportivas, escuelas, mercados, Terminales de

transporte y pasajeros, y centros de salud, cuando aplique²⁸

LEY DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 2.- Vía pública: La vía pública se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas; y los ríos y lagos navegables, mar territorial, además vías acuáticas, cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común²⁹

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE

Regula los servicios públicos de transporte extra-urbano y de carga, autoriza las licencias de transporte, emite reglamentos para el control de funcionamiento.

ARTÍCULO 1. El presente reglamento tiene por objeto:

- a) Regular el servicio público de transporte extra/urbano de pasajeros con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiados a tal servicio.
- b) Asegurar la existencia y operación de un sistema ramificado de servicio de transporte extraurbano, que contribuya a impulsar la economía nacional.

C. ENTORNO TERRITORIAL

1. NIVEL NACIONAL

Localización de Guatemala.

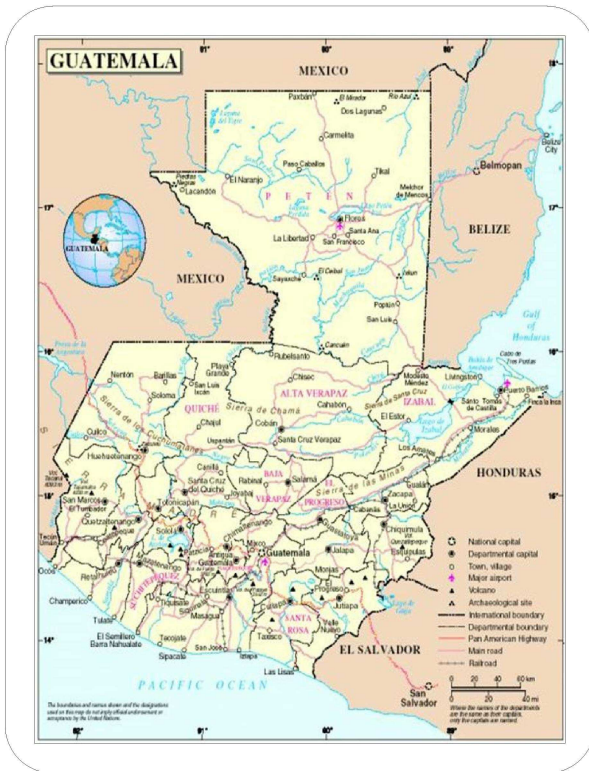
Parte Norte de Centroamérica; limita al Oeste y Norte con México, al Este con Belice y el golfo de Honduras, al Sureste con Honduras y El Salvador, y al Sur con el océano Pacífico.

²⁸ CÓDIGO MUNICIPAL, decreto número 12-2002 artículos 68,142,147

²⁹ LEY DE TRÁNSITO, artículo 2

Su extensión territorial es de aproximadamente 108.889 kilómetros cuadrados. Está conformada por 22 departamentos; los cuales se encuentran divididos en municipios y estos en aldeas y caseríos. la capital es la ciudad de Guatemala.

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.³⁰



REPÚBLICA DE GUATEMALA

Mapa No. 2 República de Guatemala
Fuente: www.segeplan.com

2. NIVEL REGIONAL

Los Departamentos se encuentran agrupados en 8 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 dé el desarrollo de

Estas regiones abarcan uno o más Departamentos que poseen características geográficas, culturales y económicas parecidas.

REGIÓN METROPOLITANA

Región 1: Metropolitana

Departamento de Guatemala

Está representado por el departamento de Guatemala, con su cabecera también llamada Guatemala y que al mismo tiempo es sede de la capital del país.

La ciudad de Guatemala constituye el cuarto asentamiento de la capital del país, que por diversas razones ha tenido que moverse del primer lugar donde los españoles la fundaron con el nombre de Santiago de los Caballeros de Guatemala. Junto a los municipios que rodean la ciudad capital de Guatemala se constituye en la urbe más grande de Centroamérica con más de 2.5 millones de habitantes y como metrópoli con más de 3.5 millones, y reúne la mayor cantidad de comercio e industria, así como las entidades financieras más importantes. Aquí se ubican universidades privadas y la única estatal pero que tiene sedes en todos los departamentos.

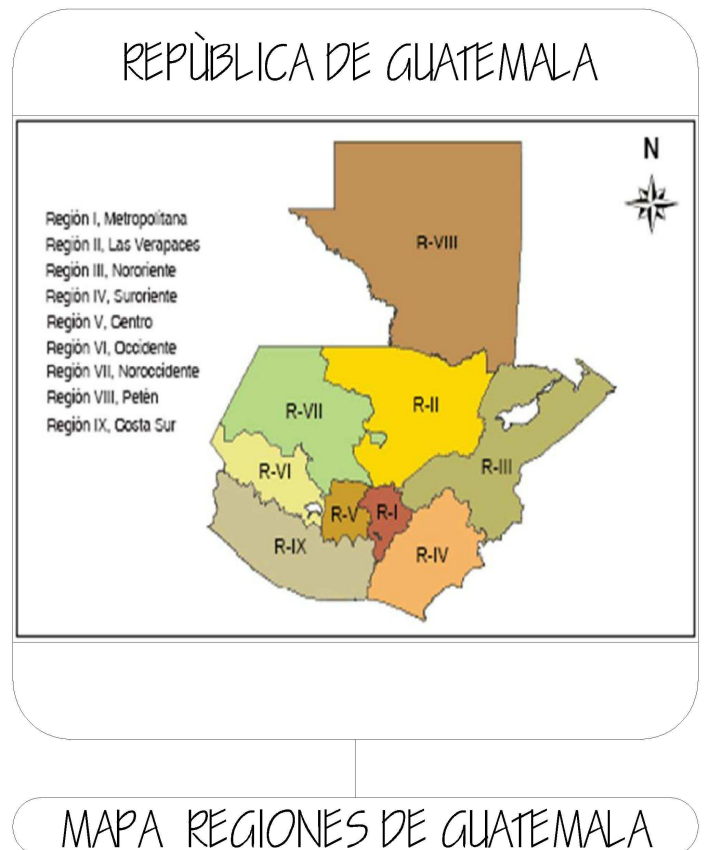
³⁰ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA, acuerdo legislativo 18-39 , decreto no. 70-86 artículo no. 2

Cuenta con aeropuerto internacional, sistema de transporte eficiente como el transmetro y transurbano; rentadoras de autos, taxis, etc. Sus carreteras están en excelente estado; aquí se encuentran la mayor cantidad de museos del país, galerías de arte, teatros, oficinas gubernamentales, academias de idiomas, centros comerciales o shopping malls, mercados municipales, parques nacionales y privados, así como la mayor oferta hotelera y gastronómica del país.

Guatemala cuenta con los mejores museos del mundo maya, además del sitio arqueológico Kaminal Juyú que está rodeado por la ciudad, el Museo Miraflores ofrece una visión general de esta ciudad; el Museo de Arqueología y Etnología posee más de 20 mil piezas arqueológicas y un salón de las piezas maestras de la cultura Maya, así como piezas de las culturas Xinca, Cotzumalguapa, Monte Alto y Maya. El Museo del traje indígena Ixchel, El Museo Popol Vuh que contiene piezas donadas por coleccionistas privados y talleres de epigrafía y cerámica. El centro histórico, a pesar de haber sido destruido en su mayoría por el terremoto de 1976, aún conserva edificios coloniales y edificios de los primeros años de la república, tales como iglesias con los tesoros traídos de Antigua Guatemala, residencias de familias de abolengo, fuertes militares reconstruidos para albergar museos y teatros, casas y comercios con estilos rococó, utilitarista, modernista e históricos.

No.	REGIÓN	No. DE DEPARTAMENTOS	No. DE MUNICIPIOS
I	METROPOLITANA	GUATEMALA	17

Cuadro No. 4 Regiones de Guatemala
Elaboración propia, Fuente: SEGEPLAN



Mapa No. 3 Regiones de Guatemala
Elaboración propia, Fuente: SEGEPLAN

3. NIVEL DEPARTAMENTAL

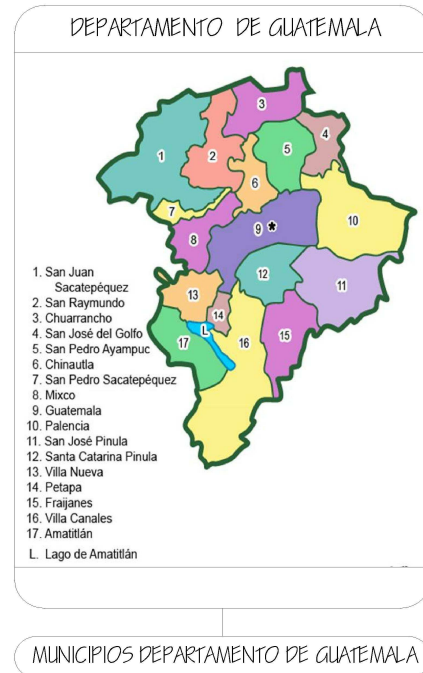
3.1 GUATEMALA

El Departamento de Guatemala se encuentra situado en la región I o región Metropolitana, su cabecera departamental es Guatemala, limita al Norte con el departamento de Baja Verapaz; al Sur con los departamentos de Escuintla y Santa Rosa; al Este con los departamentos de El Progreso, Jalapa y Santa Rosa; y al Oeste con los departamentos de Sacatepéquez y Chimaltenango. Se ubica en la latitud 14° 38' 29" y longitud 90° 30' 47", y cuenta con una extensión territorial de 2,253 kilómetros cuadrados.

El idioma predominante es el español, pero también se habla el cakchiquel y pocomam. El departamento de Guatemala cuenta con áreas de potencial turístico como el Lago de Amatitlán, así como los parques de las Naciones Unidas en Amatitlán y el Minerva en el Hipódromo del Norte de la Ciudad Capital. Existen además en la Ciudad Capital sitios prehispánicos e históricos como Kaminal Juyú, situado en la zona 7 de la ciudad de Guatemala.

3.2 DIVISIÓN POLITICO-ADMINISTRATIVA

La Ciudad ya sobrepasó sus límites jurisdiccionales y ahora conforma la llamada Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala (o AMG), que lo forman los municipios de Guatemala, Villa Nueva, San Miguel Petapa, Mixco, San Juan Sacatepéquez, San José Pinula, Santa Catarina Pinula, Fraijanes, San Pedro Ayampuc, Amatitlán, Villa Canales, Palencia y Chinautla.



Mapa No. 4 Municipios del Departamento de Guatemala

Elaboración propia, Fuente: SEGEPLAN

4. NIVEL MUNICIPAL, CIUDAD DE GUATEMALA (AMG).

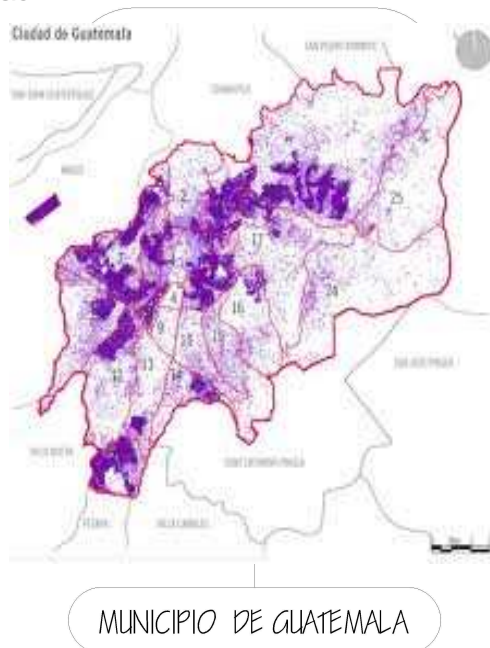
4.1 LOCALIZACIÓN

La Ciudad de Guatemala está ubicada en el valle de la Ermita a unos 1592 (msnm) posee temperaturas muy suaves entre los 9 y 21 °C.

- Altitud: 1.592 metros.
- Latitud: 14° 37' 15" N
- Longitud: 90° 31' 36" O
- Extensión: 996km

Ciudad de Guatemala es la capital de la República de Guatemala, así como la cabecera del departamento de Guatemala. Su nombre completo es **La Nueva Guatemala de la Asunción**. La ciudad está localizada en un valle en el área sur central del país, lo que a veces puede causar que la contaminación del aire se concentre en la ciudad, a pesar de la

gran cantidad de áreas verdes con que cuenta la ciudad.



Mapa No. 5 Municipio de Guatemala, Guatemala
Elaboración propia, Fuente: SEGEPLAN

4.2 POBLACIÓN

De acuerdo al censo oficial de 2002, en la ciudad, habitan 942.348 personas, pero considerando su área metropolitana, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística, alcanza un estimado de 3.103.685 habitantes para 2010, lo que la convierte en la aglomeración urbana más poblada de Guatemala y América Central.

4.3 CARACTERISTICAS CLIMATICAS

CLIMA:

A pesar de su ubicación en los trópicos, debido a su gran elevación sobre el nivel del mar, la Ciudad de Guatemala goza de un clima subtropical de tierras altas. El clima en Ciudad de Guatemala es generalmente muy suave, casi primaveral, a lo largo del año.

La temporada de lluvias se extiende de mayo a noviembre mientras que la estación seca abarca el resto del año. En Ciudad de Guatemala también tiende a soplar mucho el viento, lo que puede reducir la temperatura aún más evidente.

La ciudad de Guatemala es la capital más fresca y más alta de toda Centroamérica, para los meses fríos entre noviembre y febrero las temperaturas mínimas pueden llegar hasta los 3 °C y las máximas no sobrepasar los 20 °C.

Su temperatura media anual es de 19 °C. En el invierno, de diciembre a abril, tienen temperaturas que oscilan entre 21 y 5 °C. Los veranos van de junio a septiembre con temperaturas que oscilan entre 25 y 16 °C, siendo 0 °C la temperatura más baja históricamente. La humedad relativa media mañana: 84%, por la noche la humedad relativa: 64%. El Promedio de Punto de rocío es de 12 °C.

4.4 DIVISIÓN POLITICO-ADMINISTRATIVA

La Ciudad está dividida en 25 zonas, lo cual hace muy sencillo encontrar direcciones, plan urbanístico diseñado por el Ingeniero Raúl Aguilar Batres. Guatemala tiene una estructura cuadrada que se expande en todas las direcciones lo cual es una característica importante del urbanismo neoclásico de principios de siglo. La ciudad posee muchas avenidas y bulevares amplios y decorados; como la "Avenida La Reforma", "Vista Hermosa", "Los Próceres", "Avenida Las Américas" entre muchos otros. Su trazado antiguo y su ubicación (un valle rodeado de barrancos profundos) hace que las vías de acceso principales sean pocas, lo cual causa una severa congestión de tráfico, al igual que el desarrollo de otras áreas antes tomadas como marginales como la Ruta al Atlántico entre Zona 17 y 18, zona que ha demostrado un especial poder comercial en estos últimos

años, comparado con el de carretera a El Salvador.

4.4.1 PUEBLOS, CASERIO Y ALDEAS

- **Canalitos (11.1km).**

Canalitos forma parte de colonias, caseríos, aldeas y fincas que han sido absorbidos por la nueva ordenación de la Municipalidad de Guatemala al integrarlas a las 24 y 25 zonas del Municipio, dentro de las cuales **Canalitos** es parte de la Zona 24.

4.5 ASPECTOS ECONÓMICOS

El centro de la ciudad de Guatemala está actualmente en un periodo de recuperación, especialmente el paseo de la sexta avenida. Paulatinamente la población local se ha retirado del mismo el cual ha quedado nada más para actividades educativas, políticas y turísticas. Actualmente en los alrededores del casco histórico proliferan las comunidades de inmigrantes (principalmente de otras partes de Centroamérica y el Caribe y también de Asia y África). La concentración de los centros económicos y financieros que albergan oficinas internacionales se ha extendido hacia el sur de la capital guatemalteca, especialmente en las zonas 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15. En dichas zonas se encuentran grandes edificios destinados a oficinas financieras. La industria está concentrada mayormente en la zona 12, siendo esta la más contaminada de la ciudad. No obstante, nuevos proyectos urbanísticos colocaron a las contaminantes fábricas en las cercanías de las carreteras hacia el Pacífico y el Atlántico y lo que será el gran proyecto del anillo metropolitano.

Grandes áreas comerciales se construyen en distintos puntos de la capital sin embargo cabe destacar el complejo urbanístico del parque comercial Las Majadas que agrupa el área comercial más grande del

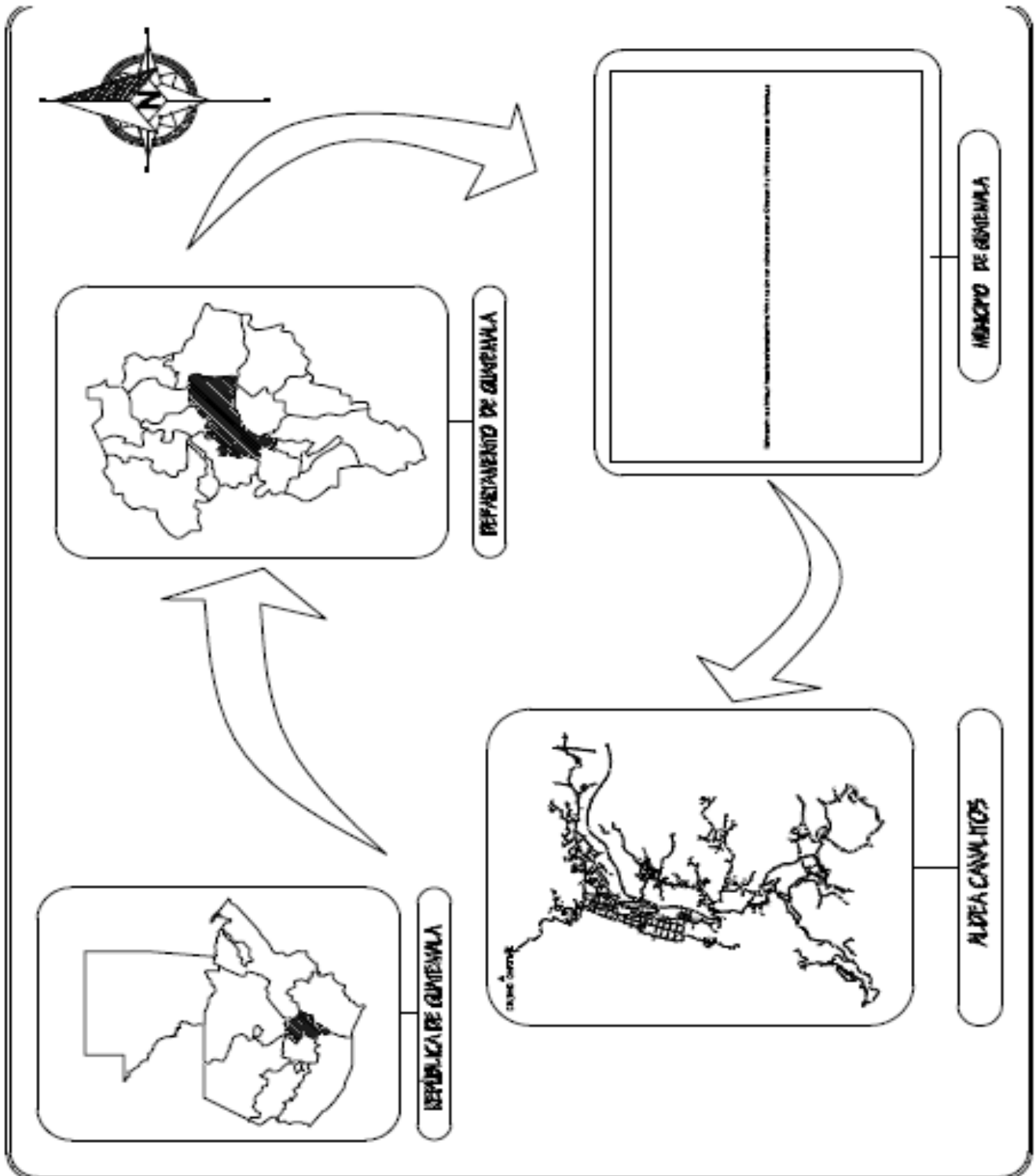
país ya que en él se encuentran quince centros comerciales entre ellos el centro comercial Miraflores, los Supermercados Híper Paiz que registran las mayores ventas por metro cuadrado a nivel nacional.

La ciudad ofrece una de las carteras de entretenimiento más grandes de la región, enfocada en la denominada Zona Viva y en la Calzada Roosevelt así como en Cuatro Grados Norte. La actividad de Casinos es grande y posee varios ubicados en distintos puntos de la Zona Viva, aunque este mercado está aún en fase de iniciación, aunque a la fecha se ha ido reestructurando dicha zona y se vuelve cada vez más moderna. Así también un sin fin de centros comerciales, entre ellos:

4.6 SISTEMA DE TRANSPORTE

TRANSPORTE TERRESTRE

El servicio de transporte está constituido principalmente por el servicio de buses urbanos, existen 336 rutas y cobran una tarifa de Q.1 (unos 13 centavos de dólar, aproximadamente), sin embargo cabe destacar la importancia de la única línea de transporte masivo (BRT) denominada TransMetro promovida por la municipalidad de Guatemala, la primera ruta sale de la Central de la zona 12 hasta el centro cívico de la capital, aunque está en proyecto la implementación de doce nuevas rutas del citado sistema de transporte. En actualidad se trabaja en la apertura de la segunda línea del TransMetro. (Línea Central) Actualmente se está implementando un nuevo sistema de autobuses en toda la ciudad capital, denominado "SIGA", en el cual se reemplazarán los buses urbanos que estaban por autobuses en los cuales ya no se pagará en efectivo, sino que utilizarán una tarjeta en la cual se le descontará el pasaje.



PROYECTO: "MERCADO Y TRANSFERENCIA DE BUSES EN CANALITOS, ZONA 24"



USAC---FACULTAD DE ARQUITECTURA---	
CONTENIDO: MAPAS 6, 7, 8 Y 9	PROFESOR: JORGE RODRIGUEZ
ESCALA: SIN ESCALA	FECHA: JULIO DE 2011
	PROFESOR: JORGE RODRIGUEZ

PLANO DE:		
A	E	I
HOJA		
3	18	

5. CANALITOS, ZONA 24

5.1 RESEÑA HISTORICA

En 1882 el departamento de Guatemala contaba con 20 municipios, los cuales se constituían como: Guatemala, Ciudad Vieja, Guadalupe, Santa Catarina Pinula, **Canalitos**, San José del Golfo, Palencia, San Antonio La Paz, Chinautla, San José Nacahuil, San Antonio Las Flores, San Pedro Ayampuc, Sanarate, Santa Rosita, Las Vacas, San Juan Sacatepéquez, San Pedro Sacatepéquez, San Raimundo, Mixco y Chuarrancho.

En 1914 sólo contaba con catorce municipios: Guatemala, Villa de Guadalupe, Santa Catarina Pinula, **Canalitos**, Palencia, Chinautla, San Pedro Ayampuc, Santa Rosita, Las Vacas, San Juan Sacatepéquez, San Pedro Sacatepéquez, San Raimundo, Mixco y Chuarrancho.

En 1938 **Canalitos** fue absorbida por la municipalidad de Guatemala, formando parte de la zona 17 de la ciudad capital, pero hasta el año 2000 se divide en zona 24, dentro de la cual existen seis cantones: Central, Las Delicias, Las Huertas, Porvenir, Lourdes y Las Pilas.

Entre los seis cantones, constituyen una población de 5,000 habitantes.

5.2 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

La Aldea **Canalitos** se encuentra situada en la región I o región Metropolitana, al norte de la ciudad capital, a 7 kilómetros de la zona 1, y dentro de la zona 24, los límites territoriales están colindando; al norte con Baja Verapaz; al este con El Progreso, Jalapa; Al sur con Escuintla y Santa Rosa, y al oeste con Sacatepéquez y Chimaltenango. Se ubica en la latitud 14°36'38.27" y longitud 90°26'56.19", cuenta con una área de

aproximada 5 kilómetros cuadrados, su configuración geográfica es variada, la altitud oscila entre los 1,500 y 1,650 metros sobre el nivel del mar.

5.2.1 Límites y Colindancias

La aldea colinda dentro de la zona 24 de la siguiente manera: Al norte con la Colonia Lomas del Norte y Aldea los Ocotes, al sur con la Aldea Piedra Parada y Aldea Acatán, al este con Aldea los Ocotes y San José Pínula y al oeste con La Colonia Santa Rosita.



LÍMITES Y COLINDANCIAS

Canalitos, Don Gregorio

Colindancias

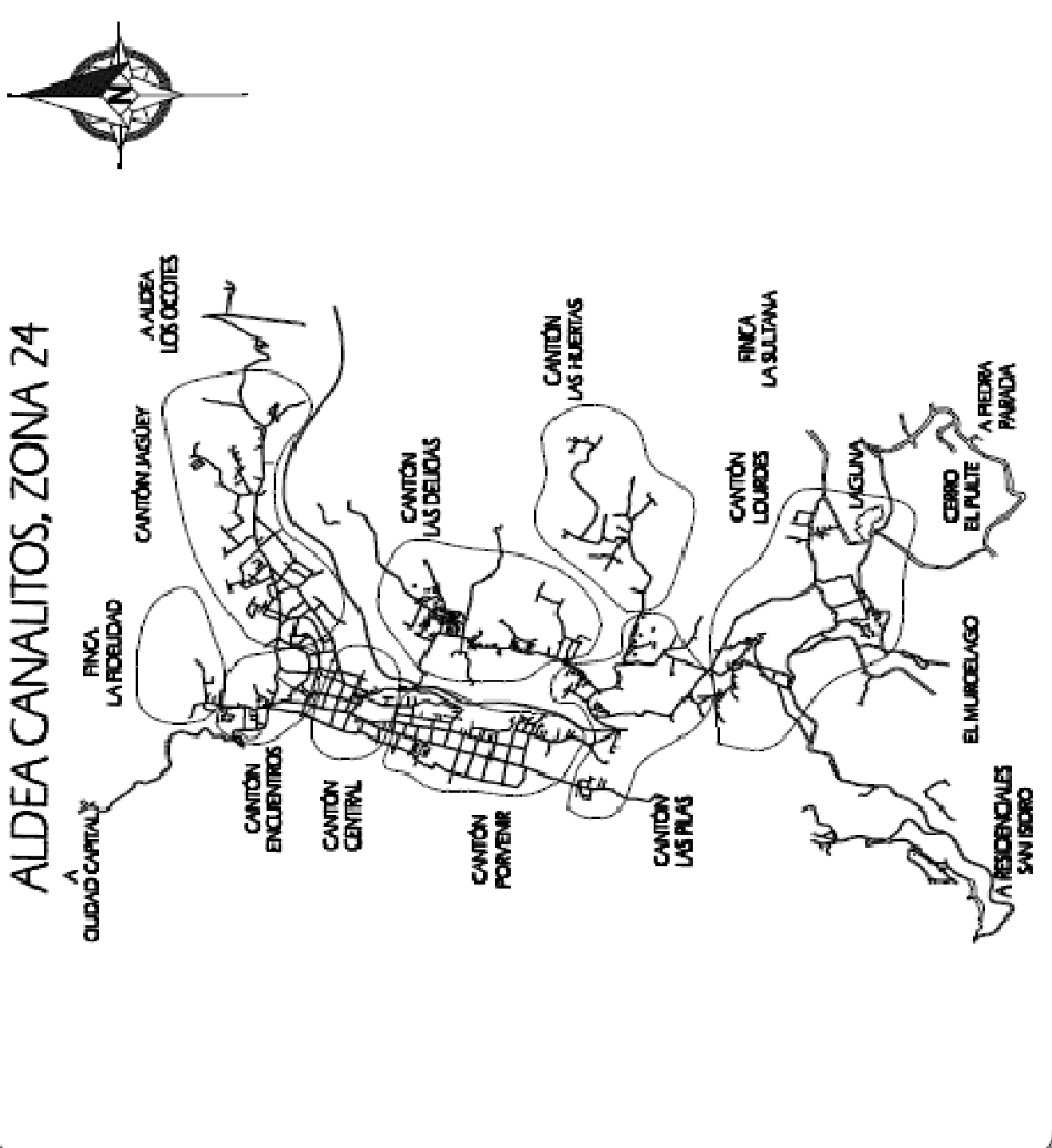
Principales calles

Foto No. 10

Fuente www.Google/eargth.com



ALDEA CANALITOS, ZONA 24



PROYECTO: "MERCADO Y TRANSFERENCIA DE BUSES EN CANALITOS, ZONA 24"



USAC --- FACULTAD DE ARQUITECTURA ---

CONTENIDO:		DISEÑO:	
MAPA CANALITOS		JORGE RODRIGUEZ	
ESCALA:	FECHA:	DISEÑO:	
SIN ESCALA	JULIO DE 2011	JORGE RODRIGUEZ	

PLANO DE:		
A	E	I
HOJA		
4	18	

5.3 COSTUMBRES Y TRADICIONES

Se caracteriza también por sus creencias en seres sobrenaturales, las historias y costumbres arraigadas, las cuales se practican con solemnidad.

Sus fiestas patronales y las ferias cantonales en la ciudad están dirigidas a los Santos, los Difuntos, Cuaresma, Semana Santa, los rezados, el mes de la Virgen de la Asunción y la festividad de la Virgen de Guadalupe.

5.4 IDIOMAS

El idioma predominante es el español, pero también se hablan otras lenguas debido a la migración de los pobladores a la zona, entre los idiomas tenemos, el kakchiquel y pocomam.

5.5 CARACTERÍSTICAS CLIMÁTICAS

5.5.1 Clima

Ya que, se encuentra dentro de la ciudad capital, el clima es templado, entre 14°C y 28°C, aunque con mayor precipitación, ya que oscila entre 1,100 y 1,300 mm, con una humedad relativa del 75%, debido a la amplia vegetación que existe en el lugar, además de su altitud, (Datos obtenidos en el INSIVUMEH, estación central).

5.5.2 Precipitación Pluvial

5.5.3 Humedad Relativa

Con una humedad relativa del 75%, debido a la amplia vegetación que existe en el lugar, además de su altitud, (Datos obtenidos en el INSIVUMEH, estación central).

5.6 TOPOGRAFÍA

Es bastante accidentado, ya que de los lugares más bajos a las partes altas, existe una diferencia de aproximadamente 100 metros, aunque en algunos escasos sectores existen planicies.

5.7 OROGRAFÍA

Canalitos se encuentra situado entre barrancos de mediana altitud.

5.8 RECURSOS NATURALES

5.8.1 Hidrografía

El Cantón Las Pilas, como todo Canalitos, se encuentra con gran cantidad de nacimientos de agua subterráneas, los cuales se pueden captar a profundidades de 8 m.

5.8.2 Suelo

El tipo de suelo es variado, por lo general es del tipo areno-limos, aunque en algunos sectores existe material orgánico, debido a que son suelos para siembra, datos obtenidos en el laboratorio de suelos en la Facultad de Ingeniería Universidad de San Carlos de Guatemala.³¹

5.8.3 Vegetación

5.9 ASPECTOS ECONÓMICOS

5.9.1 Situación económica

La aportación económica se divide en: comerciantes, productores agrícolas y obreros, los cuales trabajan en diferentes fábricas, dentro de las demás zonas de la ciudad. La mayor producción es el frijol, el maíz, el café, el limón y el mango entre otros, además con la crianza de aves de corral.

Dentro de la comunidad no existen fábricas, pero cuentan con dos granjas uno de ganado porcino, y el otro de gallinas, de las cuales trasladan su producto hacia las demás zonas de la capital.

³¹ DISEÑO DE UN PUENTE VEHICULAR DE 12 METROS EN EL SECTOR 2, DEL CHATO ZONA 18, Y DISEÑO DE LA RED DE ALCANTARILLADO SANITARIO EN EL CANTÓN LAS PILAS, CANALITOS ZONA 24, GUATEMALA. Ing. Jimmy Lizardo Salguero Hernández

5.10 INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS BÁSICOS

5.10.1 Condiciones sanitarias

El servicio sanitario que existe en el Cantón Las Pilas, es por sistema de tuberías que conducen las aguas negras hacia pozos ciegos, ubicados en los patios de las viviendas, por lo que es necesario, diseñar una red de alcantarillado, para evitar- que se sigan contaminando los mantos freáticos.

5.10.2 Comunicación y electricidad

Las viviendas cuentan con servicio eléctrico, pero el de telefonía no llega a toda la población, ambos servicios tienen aproximadamente 10 años de estar habilitados.

5.10.3 Agua potable

Cuenta con un sistema de llenacántaros y domiciliar, pero una entidad gubernamental está construyendo un tanque de captación, para brindar un mejor servicio de agua entubada para la comunidad.

5.10.4 Extracción de basura

La basura se extrae tres veces por semana, por medio de camiones, los cuales están avalados por la municipalidad capitalina.

5.10.5 Educación

Dentro de la comunidad existe una escuela, la cual alberga a más de 300 niños en sus dos jornadas, desde nivel párvulos hasta sexto grado. Actualmente, FONAPAZ construye una nueva escuela dentro del sector, la cual brindará mejores condiciones infraestructurales a la población estudiantil. En la comunidad, no existe por el momento un instituto de segunda enseñanza, debido que no es considerable la población estudiantil, además, existen establecimientos educativos en los cantones Central y El Porvenir.

5.10.6 Transporte

Hasta el año 2011 dejaron de funcionar los buses que prestaban servicio, los cuales pertenecían a la empresa "velotax." Distribuidos en 4 líneas de diferentes propietarios de la Aldea, los cuales funcionaban desde las 5:15 Hrs. hasta las 21:30 Hrs. del día, los cuales salían desde el centro de la Aldea hasta la 18 calle de la zona 1 de la ciudad capital, teniendo como lugar de retorno este lugar y como lugar de abordaje de pasaje el Mercado la Parroquia de la zona 6 de la ciudad capital, de dicho lugar salían retornando a la Aldea, y llegando al cantón central como prioridad, sin embargo habían buses que llegaban hasta el cantón Jagüey y otros que llegaba hasta el cantón Las Pilas, durante todo el día.

Sin embargo durante el años 2011 se implemento el nuevo sistema de Transporte Urbano impulsado por el Gobierno Central y la Municipalidad de Guatemala, denominado "Transurbano", el cual presta servicio a los usuarios de toda la comunidad, teniendo gran aceptación dentro de la población, este nuevo sistema de transporte adoptó todas las rutas establecidas con anterioridad, llegando con más frecuencia a los cantones Central, Jagüey y Las Pilas.

5.10.7 Puestos o Centros de Salud

Se cuentan con un centro de Salud que fue inaugurado en el año 2,008, cabe mencionar que fue un proyecto que los vecinos solicitaron a la Municipalidad de Guatemala, al cual se le dio seguimiento por medio de Tesis de grado de la Facultad de Arquitectura. También se realizan dentro de la comunidad campañas de salud, brindadas por el Ministerio de Salud Pública y otras entidades.

5.10.8 Policía Nacional Civil

La comunidad cuenta con una estación de policía (PNC), la cual está localizada en el Cantón Central, brindando servicio a toda la aldea.

5.10.9 Iglesia

Cuentan con una Iglesia católica dentro de la Comunidad en el centro de la misma, además de eso cuenta también con dos capillas, y un oratorio, distribuidos en los cantones, Delicias, Huertas y Pilas respectivamente, además existen capillas que se utilizan como lugares de reunión para asambleas evangélicas.

5.10.10 Vivienda

La mayoría de viviendas son de block con techo de láminas, pero existen en su minoría de adobe y propiamente de lámina.

5.10.11 Priorización de las necesidades básicas

Según se consultó con los pobladores conjuntamente con el comité de vecinos, la mayor necesidad es la construcción de la red de drenajes sanitarios, y como segunda necesidad se encuentra la pavimentación, por lo que cuentan con servicios básicos de agua, luz y vivienda. Para ejecutar un proyecto de pavimentación es necesario que se tenga el servicio de la red de alcantarillado sanitario, por lo que es de mucha importancia el diseño y presupuesto de la red de drenajes dentro de la comunidad, así como el diseño de las fosas sépticas y pozos de absorción. Cabe mencionar que la mayoría de calles principales tanto en el centro de la Aldea como las distintas que conectan con los diferentes cantones están asfaltadas con excepciones de los cantones más lejanos.

5.11 EQUIPAMIENTO

5.11.1 Religioso

1 Templo Católico, en cantón central

2 Capillas Católicas, en cantón Delicias y Huertas

1 Oratorio Católico, en cantón Las Pilas.

Además 24 Capillas y casas de habitación aproximadamente utilizadas para cultos de sectas Religiosas, entre éstas están:

- Asamblea de DIOS
- Iglesia Adventista
- Iglesia Pentecostal
- Iglesia Bautista
- Iglesia de Cristo
- Iglesia Evangélica
- Iglesia Cristiana
- Iglesia Mormona
- Testigos de Jehová
- Iglesia del Shadai
- Iglesia Elim

5.11.2 Educativo

Existen en la comunidad 4 escuelas públicas que brindan educación pre-primaria y primaria, distribuidos en los cantones Lourdes, Pilas, Porvenir y Jagüey. También existe un Instituto de Educación Básica localizado en el centro de la Aldea, también existen 3 colegios que además de brindar los niveles de educación ya mencionados ofrecen distintas carreras a nivel diversificado.

- 1 Escuela de Educación Pre-primaria
- 4 Escuelas de Educación Primaria
- 1 Instituto de Educación básica
- 3 Colegios Privados

5.11.3 Seguridad

La aldea cuenta una estación de Policía Nacional Civil (PNC), la cual es la encargada de resguardar el orden y la integridad de los habitantes

- 1 Estación de Policía (PNC)

5.11.4 Salud

En el año 2,008 fue inaugurado el nuevo centro de salud en la Aldea, el cual cuenta con mayor equipo que el anterior,

además de más personal y una ambulancia, este nuevo centro de salud brinda asistencia las 24 horas del día, debido a que es el único centro asistencial más cercano al cual puede acudir la población.

- 1 Centro de Salud

5.11.5 Comunicaciones

Telefonía

Dentro de la comunidad existen distintas antenas de diferentes compañías telefónicas, las cuales brindan el servicio a toda la población.

Televisión

La cobertura de la televisión nacional llega a toda la población de la aldea, sin mayor dificultad debido a que se encuentra dentro de la ciudad capital.

También existen dentro de la comunidad 2 estaciones de cable de televisión pagada, los cuales dan cobertura a toda la población.

Carreteras

Se puede decir que el acceso a la colonia está totalmente asfaltado, pero presenta algunos daños en su trayectoria debido al tiempo de su inauguración sin haber recibido algún mantenimiento en su totalidad.

Las demás calles que conectan al centro con los distintos cantones son relativamente nuevas debido a que en los últimos años los vecinos de la comunidad han estado trabajando en la pavimentación de sus principales calles.

5.11.6 Comercio

Dentro de la comunidad no existen algún elemento arquitectónico, en donde se realice formalmente la actividad de comercio solamente existen distintos comercios distribuidos dentro de la aldea concentrándose con mayor cantidad en el centro de la comunidad.

CAPÍTULO III

Análisis del Tema-Problema

ANÁLISIS DEL TEMA-PROBLEMA

La aldea de Canalitos, ubicada en la zona 24 de la ciudad capital, cercana a la carretera al atlántico, en los últimos años ha tenido un crecimiento de población considerable, su capacidad de adquisición de bienes, así como la demanda de transporte ha aumentado, por lo cual estas actividades están en constante desarrollo, sin embargo la aldea no cuenta con lugares específicos para que estas actividades se puedan desarrollar plenamente, en forma ordenada y planificada, haciéndose necesario un lugar específico para la actividad del comercio Así como también para la transferencia de los usuarios del transporte público.

Evitando con estas medidas el crecimiento desmedido de comercio informal y disgregado en el centro de la aldea, así como también la mala circulación y parqueo de los buses del transporte público, reduciendo los accidentes a peatones que por el desorden de estas actividades se pudieran provocar.

1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MERCADO

El mercado es un lugar indispensable para el intercambio de alimentos, bienes y mercancías en la mayoría de poblaciones de Guatemala tanto cabeceras municipales como aldeas, el mercado constituye el punto principal de actividad comercial, este es el caso de la Aldea Canalitos, la cual tiene una cantidad de población bastante considerable y en constante crecimiento en los últimos años, por lo que la demanda que existe en la misma es muy alta. Actualmente la aldea Canalitos no cuenta con un lugar específico para el intercambio de estos productos. Esta ha sido una necesidad que ha surgido debido al crecimiento de la población. Al no existir un edificio que cumpla la función de mercado donde se pueda desarrollar el comercio, los pobladores se han visto en la necesidad de

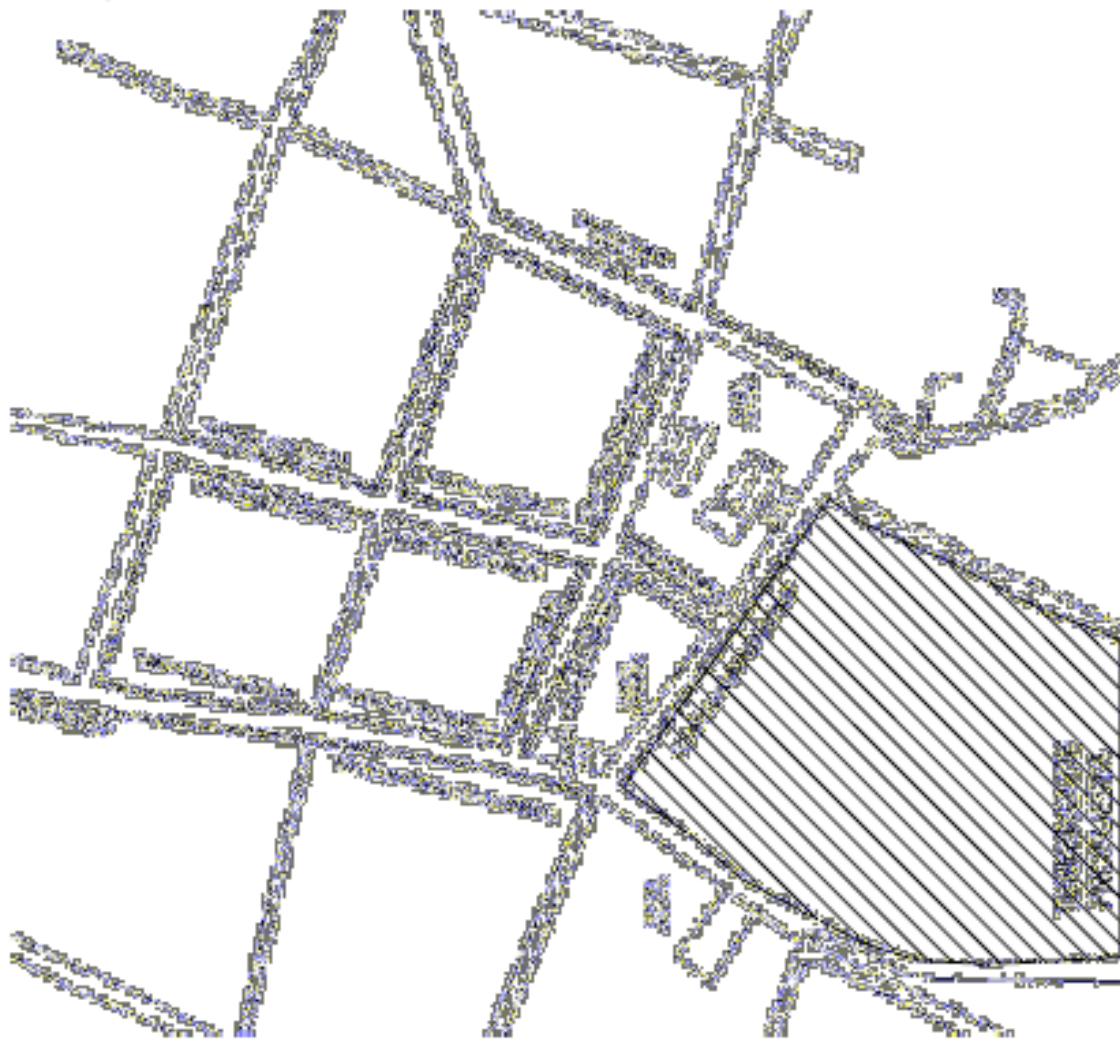
establecerse con sus puestos de ventas en varias de las calles principales de la Aldea que se encuentran ubicadas en el cantón Central de la aldea. la comercialización de productos se lleva a cabo en estas calles de una manera informal, ya que no se cuenta con locales específicos para dicha función. Muchos vecinos del cantón central alquilan locales a comerciantes tanto de la comunidad como comerciantes que vienen fuera de la aldea a vender su producto.



Foto No. 13.

1.1 Ubicación

Por no contar con infraestructura adecuada para realizar la actividad de comercio muchos comerciantes optan por colocar sus ventas en las calles, creando conflictos entre las personas y vehículos y a la vez impidiendo la circulación tanto de vehículos como de peatones, y provocando en ocasiones accidentes en donde se ven involucrados peatones que van a realizar sus debidas compras. Muchos de los puestos de comercios son improvisados y construidos en las calles del centro, apropiándose de éstas sin permiso ni control debidamente coordinado, convirtiéndose de esta manera en comercio informal.



PROYECTO: "MERCADO Y TRANSFERENCIA DE BUSES EN CANALITOS, ZONA 24"



USAC -- FACULTAD DE ARQUITECTURA --

CONTENIDO:

UBICACIÓN DE VENTAS INFORMALES

DISEÑO:

JORGE RODRÍGUEZ

ESCALA:

SIN ESCALA

FECHA:

JULIO DE 2011

DESEÑO:

JORGE RODRÍGUEZ

PLANO DE:

A E I

HOLLA

9 18

1.2 Comercio

Desde el punto de vista comercial la Aldea Canalitos, debido a su crecimiento en los últimos años y es de mucha importancia dentro del Municipio de Guatemala. Cercana a la aldea no existe ningún mercado que ayude a cubrir la demanda por lo que la mayoría de la población cantones de la aldea y las aldeas cercanas a Canalitos viajan hacia la Ciudad capital para adquirir los productos de primera necesidad. Por su ubicación geográfica, el mercado de la aldea Canalitos podría comercializar productos de la región, así como de otras, es importante mencionar que por la aldea circulan los habitantes de los cantones Lourdes, Las Huertas, Las Delicias, Las Pilas, El Jagüey, Los Encuentros, Fincas y Caserío de la Aldea, cuyos pobladores juntos tienen un poder de adquisición bastante considerable el mercado estaría en un punto estratégico donde la población de estos cantones, fincas y caseríos circularían de manera obligatoria para realizar sus actividad en la Ciudad Capital.

Aunado a esta población se considera también que los pobladores de La aldea Los ocotes, Acatan, Santa rosita, El Pulte, El Manzano, Finca la Sultana y muchas poblaciones pequeñas pero cercanas podrían traer su cosecha para comercializarla.

Dentro de los productos más comunes que se cultivan en la población están:

- Maíz
- Frijol
- Café
- Tomate
- Fresas
- Aguacate
- Ayote
- Banano
- Plátano

Además de la cantidad de productos más como; ropa, plásticos, carne, comida, etc.

1.3 Puestos comerciales

En el centro de la Aldea se concentra la mayoría de ventas las cuales cuentan con una diversa cantidad de puestos, en su mayoría informales. Esta cantidad es casi duplicada los domingos que son los días de mercado. Los puestos que conforman el mercado informal en la actualidad son los siguientes:

PUESTOS EN EL CENTRO DE LA ALDEA CANALITOS	
PUESTO	CANTIDAD
Abarroterías	5
Venta de Plásticos	3
Verdulerías	5
Ventas de frutas	5
Venta de Refacciones	3
Venta de especias	3
Venta de flores	2
Venta de Trastos	3
Comedores	3
Carnicerías	3
Marranerías	2
Venta de mariscos	3
Venta de pollo	3
Refresquerías	3
Venta de comida rápida	3
Peluquerías	4
Venta de ropa	4
Venta de zapatos	4
Crema y queso	2
Lácteos	2
Tortillerías	4
Discos	3
Juguetes	3
Misceláneos	4

Cuadro No. 5 Comercios en Centro de Aldea
Fuente: Elaboración propia.

Cabe mencionar que no existe algún control de carácter formal, como administración o alguna entidad encargada de regular esta actividad.

1.4 Conflictos causados por falta de un mercado formal.

1.4.1 Inseguridad

El no tener un edificio para la colocación de los puestos provoca inseguridad, tanto para el comerciante como para los usuarios.



Foto No. 14 La falta de locales adecuados produce inseguridad dentro de los consumidores

1.4.2 Contaminación

Después de un día de trabajo muchas veces los comerciantes dejan las calles con toda la basura producida durante el día. Por los distintos tipos de comercio que existen se produce basura tanto de tipo orgánico como inorgánico la cual se deja sobre lugares distintos en la calle principal. Cabe mencionar que no existen basureros en donde se pueda depositar la basura.

También se produce contaminación sobre los alimentos, ya que muchos de éstos son colocados sobre las calles o banquetas, quedando expuestos los gases contaminantes que producen los vehículos que circulan por las mismas.

La mayoría de comercios que se dedican a la venta de alimentos, refacciones y refrescos no cuentan con las instalaciones adecuadas para la preparación y conservación de los alimentos, los cuales muchas veces quedan expuestos a los gases ya mencionados.



Foto No. 15. Locales improvisados en el centro de la Aldea.



Foto No. 16. La verdura se coloca en mobiliario no adecuado.



Foto No. 17. Los locales y tiendas existentes se les adhieren ventas informales.

1.4.3 problema de circulación vehicular y peatonal

Los puestos se colocan sobre las banquetas y calles principales de la aldea los días de la semana, especialmente los sábados y domingos las calles se llenan por comerciantes y compradores que realizan sus transacciones comerciales, provocando un congestionamiento vehicular y peatonal por lo que los vehículos no pueden circular con normalidad por lo reducido de las calles, causando muchas veces accidentes entre los peatones que circulan, a los vehículos se les puede sumar el tránsito de buses, moto-taxis motocicletas y bicicletas, creando caos vial en el centro de la Aldea.

1.4.4 Pérdida de producto y traslado de mercadería

La mayoría de comerciantes no tienen un lugar fijo donde guardar todo su producto si se trata de un producto perecedero o por lo menos un lugar adecuado para que se mantenga fresco, por lo que deben venderlo durante pocas horas o días, y lo que sobra muchas veces es producto perdido.

Cada día el comerciante debe trasladar su producto hacia el puesto improvisado que ellos han construido para iniciar sus actividades, repitiendo esta actividad todos los días, la cual provoca gastos, por el pago de transporte para llevar el producto al puesto como para llevarlo de regreso a un lugar seguro para resguardo de su mercadería.



Foto No. 18. Problema de circulación tanto vehicular como peatonal.



Foto No. 19. La falta de locales adecuados produce pérdida y contaminación del producto.

FOTOS COMERCIO INFORMAL



Foto No. 20. Se adhieren ventas informales a las existentes causando obstrucción en las banquetas



Foto No. 23. Apropiación de la banquetta con ventas improvisadas.



Foto No. 21. Lugares inapropiados para depositar producto.



Foto No. 24. Los vendedores colocan sus ventas sobre la vía pública provocando mala circulación de vehículos.

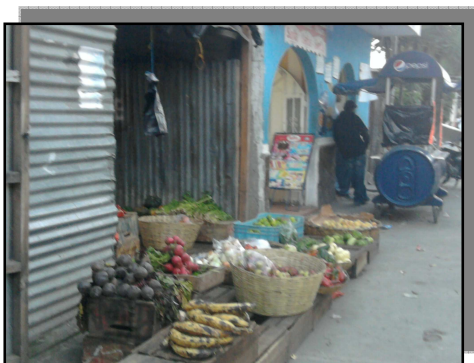


Foto No. 22 Elaboración Propio Ocupación de banquetas.

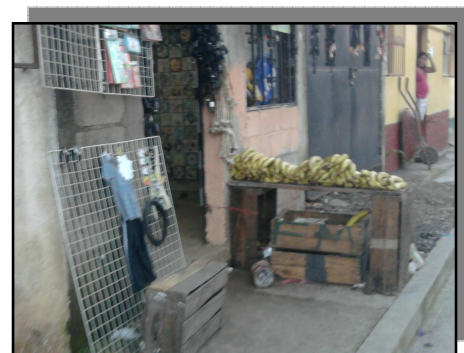


Foto No. 25. Exposición de producto a contaminación de hidrocarburos de automóviles y motocicletas.

2. ANÁLISIS DEL TRANSPORTE

2.1 SERVICIO DE TRANSPORTE

Hasta en enero de 2011 la empresa de transporte público “velotax” era la encargada de prestar el servicio a la población de la aldea, dirigido y coordinado por los propietarios de las líneas de buses dentro de la aldea. Como parte de la implementación del nuevo sistema de transporte denominado “transurbano”, el cual empezó su servicio en febrero de 2011, el antiguo sistema de transporte quedó desplazado.

Dando paso al nuevo sistema que se maneja de forma prepago, contando con la tarjeta siga y coordinado por el Gobierno central, la Municipalidad y los propietarios de las líneas de buses.

2.1.1 Rutas establecidas

Al igual que el antiguo sistema, las paradas y estacionamientos dentro y fuera de la aldea son las mismas, sin embargo las paradas cuentan con infraestructura necesaria y seguridad desde las primeras horas del día hasta finalizar el servicio de los buses.

El recorrido inicia desde el centro de la Aldea en el Cantón Central el cual es un punto de referencia, también salen buses de los cantones Jagüey y Pilas desde tempranas horas, estos puntos son claves y cuentan con paradas establecidas para prestar el servicio a la población de estos cantones, debido a la distancia que existen entre estos y el centro de la Aldea.

Cada recorrido inicia desde los Cantones Jagüey, Central y Pilas, y continúan afuera de la aldea, pasando por las zonas 17, 6, 2 y 1 de la ciudad capital, el recorrido finaliza en la 10ª. Avenida y 17 calle de la zona 1 retornando por toda la 11 avenida.

Dentro del recorrido existen paradas establecidas y protegidas, para seguridad de los usuarios.

Existe un punto de referencia donde todos los buses se estacionan unos minutos

para subir pasaje, en el Mercado la Parroquia, el cual era un punto de retorno para el sistema de transporte anterior. De donde se encaminan hacia la aldea. Y luego se repiten las mismas rutas.

Se debe mencionar que los pobladores de los finales del cantón Jagüey, deben caminar aproximadamente 1.5 kms. Para llegar al centro donde se estacionan los buses.

De igual manera los usuarios de los cantones Delicias, Huertas y Lourdes deben caminar la misma distancia para llegar al centro del cantón Las Pilas para abordar las unidades de transporte.

2.1.2 Forma de pago

Por ser uno de los más modernos sistemas de transporte implementado en Latinoamérica, este sistema cuenta con un sistema de prepago el cual consta de una tarjeta denominada “siga”, la cual debe ser solicita por los ciudadanos que necesiten o desean abordar los distintos buses, ésta debe deslizarse por un dispositivo ubicado en cada unidad la cual libera el “molinete” por el cual pasa cada persona, se cuenta con distintos centros de solicitud y recarga de dicha tarjeta la cual debe recargarse con la cantidad de dinero que el usuario desee.

Tarifas

Las tarifas establecidas para las rutas están definidas y se dividen así:

Saliendo del Centro de la aldea para cualquier lugar de las rutas no importa en qué parada se aborda es de Q 1.10.

Partiendo de los cantones del Jagüey y Pilas no importando en qué parada se aborde es de Q1.50.

RUTAS DE TRANSPORTE EN ALDEA
CANALITOS

RECORRIDO	PRECIO
-----------	--------

TRANS-URBANO	
Centro Aldea-zona 1	Q 1,10
Cantón Jagüey- Centro Aldea-Zona 1	Q 1,50
Cantón Pilas-Centro Aldea-Zona 1	Q 1,50
Cantón Jagüey- Centro Aldea	Q 1,50
Centro Aldea-Cantón Jagüey	Q 1,50
Cantón Pilas-Centro Aldea	Q 1,50
Centro Aldea-Cantón Pilas	Q 1,50
MOTOTAXIS	
Centro Aldea-Cantón Encuentros	Q1,00
Centro Aldea-Cantón Jagüey	Q1,00
Centro Aldea-Cantón Porvenir	Q1,50
Centro Aldea-Cantón Pilas	Q2,00
Centro Aldea-Cantón Delicias	Q2,50
Centro Aldea-Cantón Huertas	Q5,00
Centro Aldea-Cantón Lourdes	Q5,00

Cuadro No. 6. Recorridos de los medios de transporte y precios de los mismos.
Fuente: Elaboración propia.

2.1.3 Estaciones de abordaje

Dentro de la aldea se puede ubicar tres centros de abordaje, el primero y de mayor importancia se ubica en el centro de la Aldea, tomando en cuenta que ahí se concentra la mayor población.

En segundo lugar se puede mencionar al Cantón Jagüey, donde abordan todos los vecinos de ese cantón, cuya población es bastante considerable.

Por último se puede mencionar el cantón Las Pilas, en donde abordan usuarios del mismo cantón, así como de los cantones Las Delicias, Huertas y Lourdes.

De las estaciones de a bordo de El Jagüey y de Las Pilas se dirigen los buses al centro de

la Aldea de donde se enfilan hacia la zona 1 en esta recorrido todas las rutas se unifican para pasar sobre todas las paradas establecidas.

Otra estación de abordaje no menos importante y que vale la pena mencionar se ubica en la zona 6, cerca del mercado la Parroquia, en donde usuarios abordan para retornar hacia la Aldea, y muchos usuarios llegan de otras rutas de la ciudad capital convirtiéndose este en un centro de abordaje con mucha afluencia de usuarios.



Foto No. 26



Foto No. 27



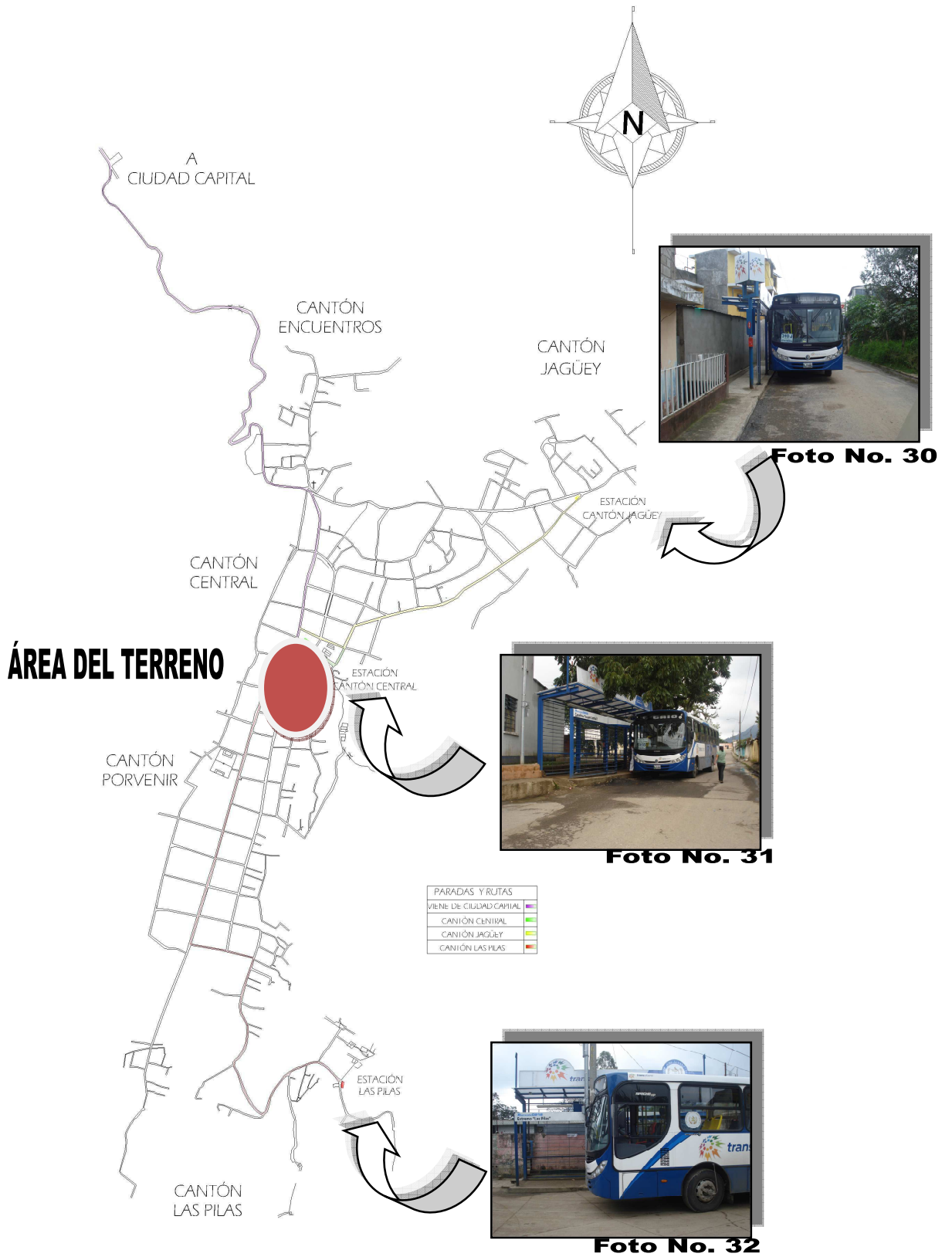
Foto No. 28



Foto No. 29

2.1.4 PLANO DE UBICACIÓN DE PARADAS Y RECORRIDOS DE TRANSPORTE.

Plano No. 13



2.1.5 RECORRIDOS:

INCIO	FINAL	DISTANCIA
CENTRO CIUDAD	CANALITOS CANTÓN CENTRAL	7.5 KM
CANTÓN CENTRAL	CANTÓN JAGÜEY	1.2 KM
CANTÓN CENTRAL	CANTÓN LAS PILAS	2.1 KM

Cuadro No. 7 Recorridos de los medios de transporte y precios de los mismos.
Fuente: Elaboración propia

2.1.6 PRINCIPALES PARADAS

PARADAS CANTÓN ENCUEUNTROS



Foto No. 33

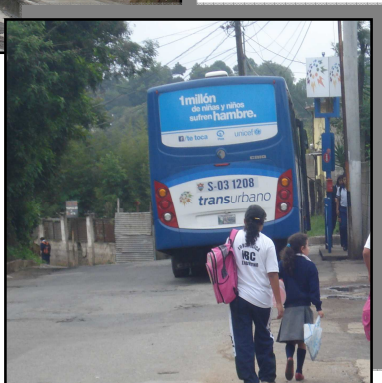


Foto No. 34

PARADAS CANTÓN CENTRAL

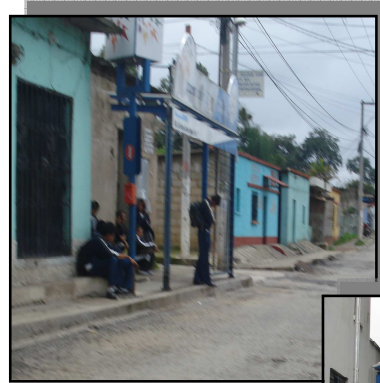


Foto No. 35

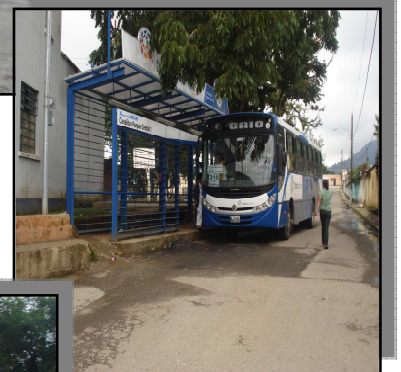


Foto No. 36



Foto No. 37

Paradas de buses en el centro de la aldea exclusivamente para el denominado transporte Transurbano.

2.2 PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE

Al igual que el sistema de transporte pasado, este sistema aunque un poca más ordenado tiene el mismo problema, el cual consiste en no contar con un lugar específico para estacionamiento y resguardo de las unidades dentro de la Aldea, esto genera problemas en las calles del centro al ser ocupar por los buses parte de estas, al esperar su turno correspondiente para que los pasajeros aborden, esto en ocasiones genera mala circulación de los vehículos que transitan por el centro, al no encontrar suficiente espacio para circular, también se hace complicado la circulación de las unidades que vienen del cantón Jagüey y Las Pilas, debido a no existir algún centro de transferencia o espera para que los pasajeros aborden o bajen de la unidades, en el centro de la comunidad, tanto de las unidades que salen como las que entran a la aldea, no existe un lugar adecuado para que las unidades del centro, que son las de mayor cantidad, puedan estacionarse y esperar turno de una manera eficiente.

A esta problemática también se le puede sumar la falta de una administración central en la aldea, que tenga a su cargo el manejo de toda la logística de las unidades, al igual que un lugar adecuado para el control de horarios y recorridos por parte de los supervisores asignados.

De la misma forma no se cuenta con un taller o por lo menos un centro de asistencia mecánica para las unidades que sería de mucho beneficio, ya que al presentar desperfectos mecánicos los buses tienen que trasladarse a los centros coordinados y establecidos por la compañía encargada de esto.

A todo esto se le puede aunar la problemática de circulación que se produce cuando se juntan varias unidades en el centro de la aldea y la circulación de moto-taxis que son conducidos por pilotos imprudentes que provocan accidentes a los peatones, todo esto

por no existir un lugar específico para el estacionamiento de dichos vehículos, que son de gran beneficio para la población pero por no contar con un lugar adecuado de abordaje han provocado muchos accidentes dentro de los usuarios.

FOTOS DE PROBLEMÁTICA DE BUSES



Bloqueo de Vías.

Foto No. 38



Foto No. 39



Saturación de vehículos.

Foto No. 40

CAPÍTULO IV

Síntesis y Programación

1. ANÁLISIS DEL TERRENO PARA MERCADO Y TRANSFERENCIA DE BUSES

A continuación se realiza un análisis sobre el terreno donde se hará la propuesta para el mercado y Transferencia de buses de la aldea Canalitos, el terreno a utilizar es propiedad privada, sin embargo si la propuesta se lleva a cabo, se recurriría a la Municipalidad y a los vecinos para poder adquirirlo como propiedad de la Comunidad. El terreno cuenta con un área de 14,288.499 m²

1.1 UBICACIÓN

El terreno se encuentra ubicado en el centro de la Aldea específicamente en el Cantón Central a unos 5 Km. aproximadamente de la ruta CA-9, llamada también ruta al Atlántico, la cual se conduce desde la capital hacia el Oriente del País.

El terreno colinda al Norte con casas de vivienda, al Sur con terrenos también de propiedad privada y casas de vecinos, al Este colinda con calle de terracería, con un posible acceso al terreno, al Oeste colinda con parte de la calle principal de la aldea y con otra calle secundaria del mismo, estos dos tramos de carreteras se encuentran asfaltados, tomando en cuenta que es una de las arteria principales por donde circulan vehículos y peatones.

Cerca de estos tramos, y junto al terreno existe una parada de bus del sistema de Transporte denominado "Transmetro".

1.2 ACCESIBILIDAD AL TERRENO

Para ingresar al terreno existen varias entradas improvisadas por vecinos, sin embargo los ingresos principales se encuentran sobre la calle Real o calle principal que va hacia el cantón Porvenir, en el cual se encuentra un ingreso bastante definido y por el cual ingresan solamente peatones, sobre la calle de terracería no existe ningún ingreso definido, cabe mencionar que en ese lado del terreno existe

una pequeña ladera la cual impide el ingreso de vehículos, sin embargo sí pueden ingresar peatones.

Para ingresar al terreno no existe ningún ingreso de vehículos establecido, solamente algunos improvisados.

1.3 TOPOGRAFÍA

Lo recomendable de un terreno que será destinado para la construcción de un mercado debe tener una pendiente no mayor al 10%.³² El terreno a utilizar para el planteamiento de la propuesta es bastante plano en su mayoría, sin embargo existen laderas en los lados Oeste y Este, éstas se trabajarán con rampas adecuadas y con propósitos arquitectónicos, se puede decir que éstas son una ventaja para la propuesta, con referencia los parqueos, las pendientes que se manejan en el centro del terreno tienen un porcentaje del 0% al 7%, y en las laderas se manejan pendientes de 25%.

1.4 CONTEXTO

El terreno, por estar dentro del Cantón Central, tiene cercano todos los servicios de infraestructura que necesite para el desarrollo de la propuesta, cercano al terreno se encuentra la mayoría de instituciones y edificaciones importantes de la aldea, dentro de las cuales podemos mencionar, el centro de Salud Pública, La Policía Nacional Civil (PNC), La Iglesia Católica, una capilla Católica, y de otras religiones, también colinda con comercios del lugar, y se encuentra cercano al parque de la Aldea, sin embargo lo que predomina alrededor del mismo son viviendas de sistema constructivo tradicional, como lo es mampostería reforzada y algunas casas de madera y lámina, al sur se encuentran todavía terrenos baldíos de carácter privado.

³² 72 Mayén Córdova, Ana Maribel. MERCADO Y TERMINAL DE BUSES, POPTUN PETEN. Tesis de grado FARUSAC, 2003.

1.6 SERVICIOS BÁSICOS

1.6.1 Agua Potable

El terreno colinda con la calle Real o principal de la aldea al igual que una calle de terracería, dentro de las cuales se distribuye la red de agua potable de la Aldea para toda la población y específicamente para el Cantón Central, sin embargo por la población y debido a que Canalitos contribuye con la dotación de agua a poblaciones cercanas esta distribución es racionada, siendo días específicos para el abastecimiento de la misma.

1.6.2 Drenajes

La red de drenajes también se encuentra dentro de las calles mencionadas, teniendo la propuesta acceso a la misma, contando con varios pozos de registro dentro del recorrido del terreno en el cual se podrá hacer conexiones de instalaciones futuras.

Al igual que las aguas servidas, las pluviales podrán ser evacuadas por medio del sistema de alcantarillado que posee la calle principal la cual es la más adecuada y debido a la pendiente del terreno para el desfogue de las futuras instalaciones,

1.6.3 Energía Eléctrica

Cerca del terreno, específicamente en los lados Este y Oeste se encuentran la mayoría de instalaciones eléctricas que abastecen las viviendas de los vecinos, sin embargo la mejor opción para el abastecimiento de la propuesta es el lado Oeste por el cual se encuentra una de las calles principales de la Aldea.

1.6.4 Teléfono

En la aldea se encuentran varias antenas de distintas empresas telefónicas que prestan el servicio a la comunidad, por lo que en las calles también se encuentran redes de telefonía las cuales podrían abastecer a la propuesta, siendo siempre la mejor opción el lado Oeste del terreno sobre la calle principal.

1.6.5 FOTOS DE INFRAESTRUCTURA



Foto No. 41. Postes de cable por televisión pagado y de telefonía cerca del terreno de la propuesta.



Foto No. 42. Poste de telefonía cercano al terreno.



Foto No. 43 Elaboración Propia Parada de bus existente cerca del terreno.

1.6.6 PLANO INFRAESTRUCTURA



Foto No. 44. Sistema de alcantarillado cerca del terreno.



Foto No. 47 Elaboración Propia. Cruce de calles cercano al terreno en el cual se utilizara una calle para acceso a la propuesta.



Foto No. 45 Elaboración Propia. Cerca del terreno existen calles pavimentadas para la mejor circulación y acceso a la propuesta.

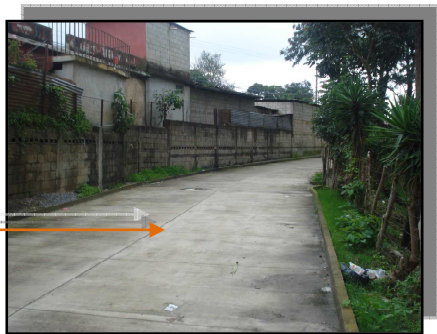
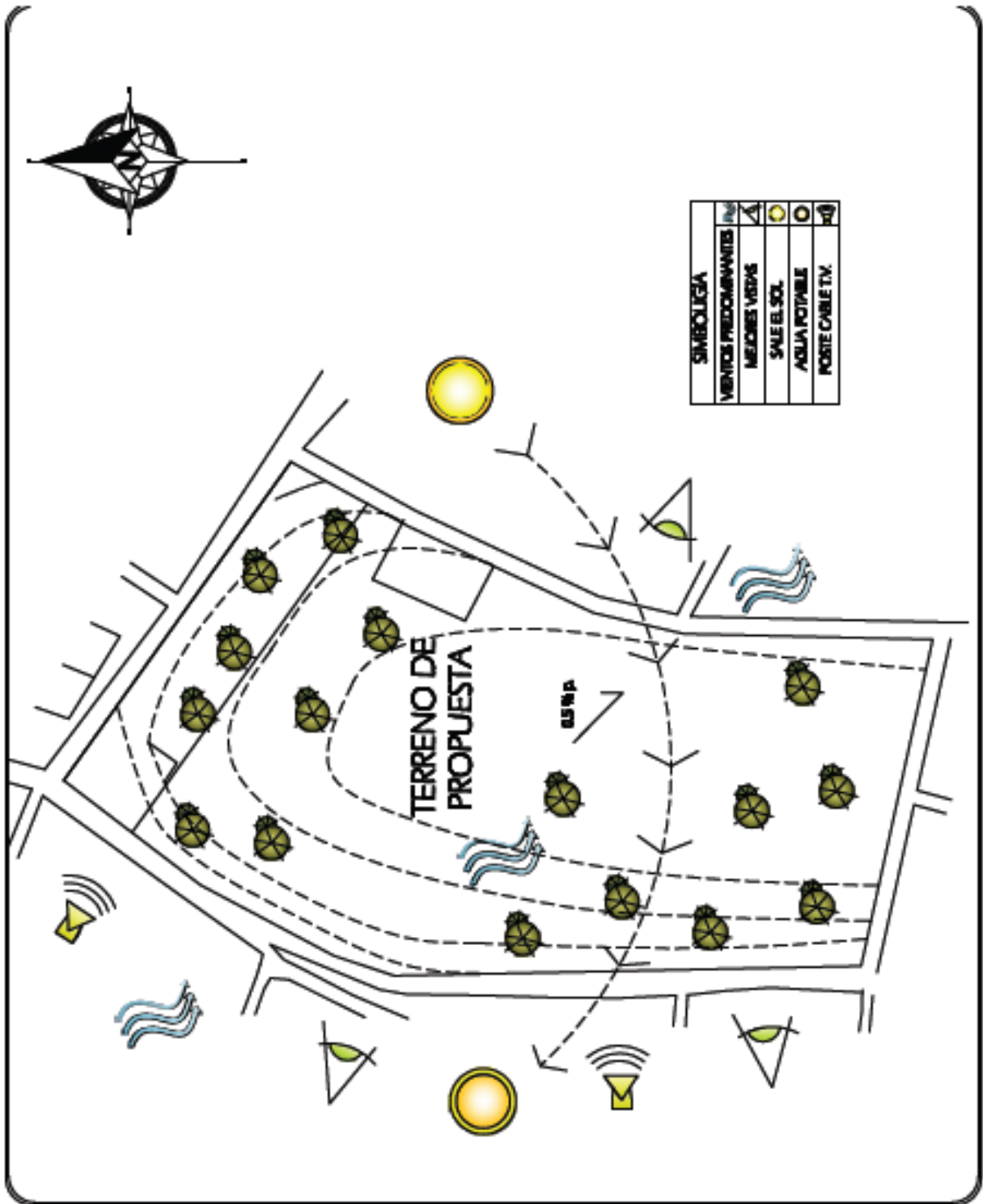


Foto No. 46 Elaboración Propia. Sistema de drenajes en las calles cercanas al terreno para posibles conexiones, de la propuesta.



PLANO DE INFRAESTRUCTURA

SIN ESCALA



PROYECTO: "MERCADO Y TRANSFERENCIA DE BUSES EN CANALITOS, ZONA 24"



LEIAC -- FACULTAD DE ARQUITECTURA --

CONTENIDO:

ANÁLISIS DEL TERRENO

ESCALA: SIN ESCALA

FECHA: JULIO DE 2011

DISEÑO:

JORGE RODRÍGUEZ

PROYECTO:

JORGE RODRÍGUEZ

PLANO DE:

A E I

HOJA

7 18

1.8 Fotos del terreno; vistas:

Plano No. 16 Elaboración Propia.

Foto No. 48



Parada cercana al terreno de la propuesta

construcción existente en el terreno

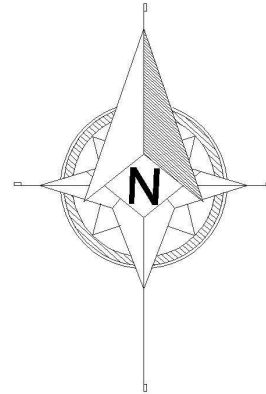


Foto No. 49



las calles en el lado -Este- del terreno se encuentran pavimentadas.

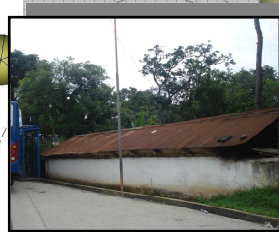


Foto No. 50

Foto No. 51



vista -este- del terreno

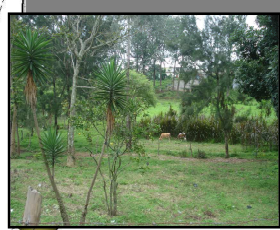
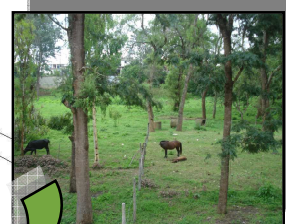


Foto No. 52

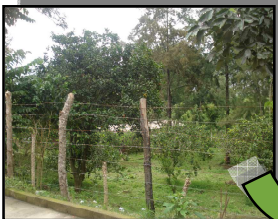
vista del centro del terreno

Foto No. 53



actualmente el terreno es usado como corral y para pastar vacas y caballos

Foto No. 54



existen varios arboles frutales dentro del terreno.

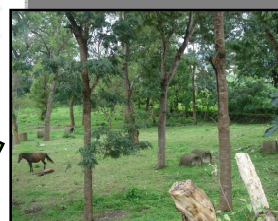


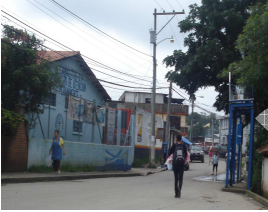
Foto No. 55



1.9 Fotos de entorno y edificios institucionales:

Plano No. 17 Elaboración Propia.

Foto No. 55



centro de salud de Canalitos, cercano al terreno

Estación P.N.C. -Canalitos-

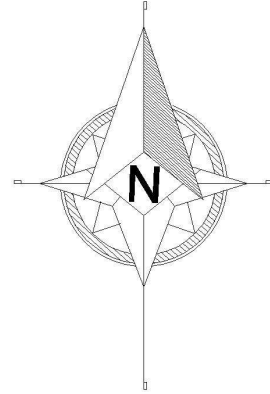


Foto No. 68

Foto No. 69

Iglesia -Católica- cercana al terreno



Foto No. 56

vista de calles cercanas al terreno

edificio de antiguo beneficio de Café en Canalitos.



Foto No. 58

vista -Sur- del terreno.

Foto No. 57



2. ANÁLISIS DE LOS AGENTES Y USUARIOS

2.1 Agentes del mercado y Transferencia de buses

Se conoce como agentes a todos aquellos que prestan servicio en el mercado y Transferencia de buses. En el mercado de la aldea Canalitos existen distintos tipos de comerciantes, la mayoría de ellos son originarios de la Aldea pero existe un porcentaje, el cual provienen de aldeas cercanas y de distintas zonas de la ciudad capitalina, los cuales utilizan distintos vehículos Para transportar sus productos hacia la Aldea estos comerciantes utilizan pick ups, camiones, microbuses.

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

2.2 Usuarios

Son aquellos que hacen uso de los servicios que se puedan prestar en el mercado o Transferencia de buses, entre los cuales se encuentran los consumidores de los productos que se venden dentro del mercado así como también las personas que hacen uso del sistema de transporte colectivo.

Los usuarios provienen de distintos cantones de la aldea así como también de comunidades cercanas a la aldea Canalitos para poder determinar las comunidades a las cuales prestará el servicio el Mercado y Transferencia de buses, se hará un análisis del radio de influencia que tendrá el mismo.

3. ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN BAJO RADIO DE INFLUENCIA.

Existen diferentes tipos de áreas de influencia, éstos pueden ser:

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

- **Indirecta:** áreas delimitadas con fácil acceso al mercado a través del sistema de transporte.
- **Dispersa:** corresponde a los demás poblados aledaños de manera indirecta.

Para poder determinar la población a la cual prestará servicio el mercado y Transferencia de buses, se tomará en cuenta una influencia tanto directa como indirecta dentro de la indirecta se tomará en cuenta las poblaciones que se encuentren bajo el radio de influencia disperso.

La población bajo el radio de influencia directa es toda aquella que vive dentro del área de la aldea, todos aquellos que pueden llegar al mercado caminando o en algún tipo de transporte, ya sea propio o colectivo y que se encuentran a una distancia de 15 a 20 minutos máximo. Dentro de ésta tenemos toda la población de los distintos barrios y caseríos de la aldea.

La población que se encuentra bajo el radio de influencia indirecta son todas aquellas comunidades que se encuentran cerca de la aldea Canalitos y pueden llegar a la misma utilizando algún tipo de transporte, en un tiempo no mayor de 20 minutos.

3.1 Lineamientos generales de Pre dimensionamiento

Normas de localización:

- Radio de influencia urbano recomendable: 15 Km. o 20 minutos
- Radio de influencia intraurbano recomendable 670 metros
- Localización en la estructura urbana: centro de barrio
- Uso de suelo: comercial y de servicio
- Vialidad de acceso recomendable: peatonal y por medio de transporte local.

Normas de dimensionamiento:

- Población a atender: 100% total de la población
- Unidad básica de servicio: puesto.
- Capacidad básica de la unidad de servicio: 120 a 160 habitantes
- Usuarios por unidad de servicio: variable
- Habitantes por unidad de servicio: 120 a 160
- Superficie construida por unidad de servicio: 2^a 16 m²³³

3.2 Área de influencia de la población a servir:

La población bajo el radio de influencia directa son todos los cantones y fincas que conforma la aldea Canalitos. La aldea cuenta con una población total de 5,396 habitantes, según el XI censo de Población, y VI de habitación realizado por el INE, la población se encuentra distribuida de la siguiente manera en los distintos Cantones:

POBLACIÓN BAJO EL RADIO DE INFLUENCIA DIRECTA	
Zona 24	CANTIDAD
Habitantes	14,810

Cuadro No. 8 Distribución de la población en los distintos cantones y fincas.
Fuente: Censo Nacional 2,002.

Las comunidades que se encuentran bajo el radio de influencia indirecto son:

POBLACIÓN BAJO EL RADIO DE INFLUENCIA INDIRECTA		
COMUNIDADES	CANTIDAD	DISTANCIA
Aldea Los Ocotes		5 km.
Finca la Sultana		3 km.
Finca El Manzano		3,5 km.
Aldea Piedra Parada		4 km.
Aldea el Murciélago		5 km.

Cuadro No. 9 Distribución de la población de distintas comunidades cercanas a la Aldea.
Fuente: Elaboración propia.

Los posibles usuarios del mercado hacen sus compras todos los días de la semana y la mayor afluencia de compradores se presentan los días viernes y domingos, la mayoría de éstos son vecinos de toda la aldea que se movilizan de los distintos cantones ya sea caminando, en vehículo propio o por medio de moto taxis o del sistema de servicio público.

Los usuarios de las aldeas o comunidades cercanas a la Aldea Canalitos se movilizan por lo menos 2 veces a la semana por medio de vehículos propios, moto-taxis y sistema de transporte.

Casi toda la población de la Aldea tiene que trabajar fuera de esta, principalmente en distintas zonas de la ciudad capital, por lo que se transportan por medio de vehículos propios o moto-taxis, sin embargo la mayoría de la población procedente de los distintos cantones se transporta por medio de sistema de transporte, para asistir a su lugar de trabajo.

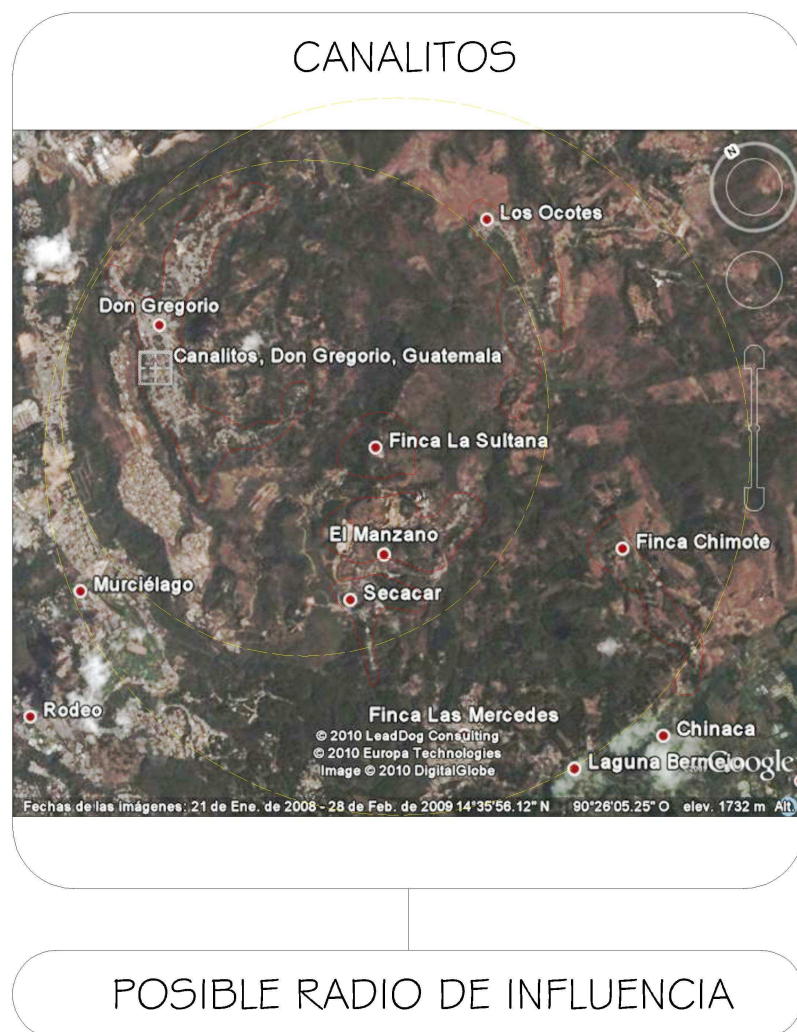
Cabe mencionar que los días de mayor afluencia para hacer las compras respectivas son los días viernes y domingo, días en que aumenta en un 25 %, respecto a los otros días.

³³ Normas básicas de Equipamiento Urbano. DIRECCIÓN GENERAL DE EQUIPAMIENTO URBANO Y EDIFICIOS 1990. Reglamento de Construcción, Municipalidad de Guatemala.

El mercado y Transferencia tendrá una influencia directa sobre toda la aldea de Canalitos. Específicamente sobre todos los cantones y fincas que la conforman.

Y teniendo una influencia indirecta, sobre todo el Mercado, sobre las comunidades, aldeas y fincas aledañas a la aldea.

3.3 MAPA DE INFLUENCIA



Mapa No. 9 Fuente elaboración Propia/ Foto GOOGLE EARTH.

4. DETERMINACION DE LA POBLACION

Para determinar la población se tomará una proyección de 25 años por lo que se utilizará el método anual geométrico para conocer la población a atender. La tasa de crecimiento poblacional es de 0.042 por año, se utilizará la siguiente fórmula para calcular la cantidad de población para que el mercado tenga una vida útil de 25 años.

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

Donde:

Pe = población existente

Po = Población inicial

1 = constante

tc = tasa de crecimiento poblacional

n = cantidad de años

4.1 Aldea Canalitos

Según el XI censo realizado por el INE durante el año 2,002, la zona 24 cuenta con 14,0000 Habitantes

$$Pf = 5,396(1+0.042)^4 = 6,361 \text{ habitantes al año } 2,006.$$

Proyección al año 2,031:

$$Pf = 6,361 (1 + 0.042)^{25} = 17,791$$

El radio de influencia que generará el Mercado y Transferencia de buses se extenderá principalmente a los cantones y fincas de la Aldea así como el del Mercado en particular se extenderá a las Aldeas, Caseríos, y Fincas aledañas a la Aldea Canalitos.

PROYECCIÓN DE POBLACIÓN SEGÚN AREA DE INFLUENCIA		
COMUNIDAD	AÑO 2011	AÑO 2036
Aldea Canalitos		

Cuadro No. 10 Proyección de población para poblaciones bajo área de Influencia.

Fuente: Elaboración propia, según censo INE

Se ha calculado en base a la información obtenida por el censo proporciona por el INE que como promedio en la aldea Canalitos y demás aldeas y fincas cercanas las familias están formadas por 5 integrantes, por lo que se dividirá la población total para el año 2,036 dentro de esta cantidad obtenemos:

$$28,404 / 5 = 5,680 \text{ familias.}$$

Según el Instituto de fomento municipal INFOM, se ha establecido que el número de usuarios y vendedores de las calles aumentan en un 20% los días de mercado y se estima que asisten al mercado 1.35 personas por cada familia por lo que según las proyecciones la cantidad de usuarios para el año 2,036 será:

AÑO	INFLUENCIA DEL MERCADO	NÚMERO DE FAMILIAS	NÚMERO DE USUARIOS
2011	9.546	1,856	1,759
2036	27.845	4,235	6,489

Cuadro No. 12 Cantidad de Usuarios

Fuente: Elaboración propia.

Se debe mencionar que dentro de los radios del área de influencia existen otras poblaciones cercanas a la Aldea Canalitos, las cuales no se tomarán en cuenta para definir la población total por accesibilidad a la misma.

5. TIPO DE MERCADO A DISEÑAR

5.1 Dimensionamiento de la Propuesta Arquitectónica.

Considerando toda la población dentro del área de influencia, se llegará al tipo de mercado que se deberá diseñar para Mercado y Transferencia de buses de la Aldea Canalitos.

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

TIPO DE MERCADO	POBLACIÓN TOTAL
I	15,000 a 22,000
II	23,000 a 27,000
III	33,000 a 39,000
IV	44,000 a 62,000

Cuadro No. 11 Tipo de Mercado según la población, fuente: plan de estudios de pre factibilidad de mercados minoristas. SEGEPLAN.

Con lo anterior se llegó 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.

5.2 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 m ²
II	268	3,000 m ²
III	380	4,000 m ²
IV	491	5,000 m ²

Cuadro No. 13 Tipo de mercado y sus características, fuente: plan de estudios de pre factibilidad de mercados minoristas. SEGEPLAN

6. DETERMINACIÓN DE ÁREAS QUE CONFORMARÁN EL ÁREA DE MERCADO

Se presentan a continuación las áreas que conformarán el Mercado y Transferencia de buses para la aldea Canalitos, Zona 24.

6.1 SECTORIZACION DEL MERCADO

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

AREAS MINIMAS RECOMENDADAS POR EL INFOM PARA PUESTOS DE MERCADOS	
PUESTO	AREA MINIMA
FRUTAS Y HORTALIZAS	4 m ²
CARNES	9 m ²
PESCADOS	6 m ²
GRANOS Y ABARROTERIAS	9 m ²
COCINAS DE COMEDORES	2,25 m ² del área de mesas
COCINAS INDIVIDUALES	2,00 m ² por persona
COCINAS COLECTIVAS	8,00 m ² por persona
TIENDA SECA	7,00 M ²

Cuadro No. 14 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:

6.1.1 ADMINISTRACIÓN

No debe de ser menor a 30.00 m² y las áreas que tendrá son las siguientes:

- Oficina del administrador
- Gerente de la Terminal
- Secretarías
- Sala de reuniones
- Archivo
- Servicio Sanitario
- Contabilidad y caja
- Cabina de Sonido
- Enfermería³⁴

6.1.2 AREAS DE SERVICIO

• Servicios sanitarios

De preferencia deberán de ubicarse en sentido sur-este y deberán tener ventilación cruzada, y penetración del sol en la mayor parte del día. Deberán ubicarse varios módulos que queden al alcance del área de la Transferencia de buses, así como del mercado, los servicios sanitarios no estarán ubicados a más de 150 mts del área de comedores. Se instalarán una unidad de sanitario para hombres y uno para mujeres por cada 900 mts² de área comercio; teniendo esto como referencia se establece cuatro baterías de baño, dos para hombre y dos para mujeres,

El servicio Sanitario de hombres estará compuesto por 4 retretes, 2 mingitorios y 3 lavamanos.

El servicio sanitario de mujeres estará compuesto por 6 retretes y 3 lavamanos.

Cada unidad de servicio sanitario contará con un control, para el mejor funcionamiento de los mismos.

• 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.

• Guardianías

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

• Área de estacionamiento

El área de estacionamiento deberá estar dividida según sus ocupantes, éstos pueden ser: vehículos particulares, taxis, motocicletas. Como referencia para calcular los estacionamientos se considerara un parqueo por cada 25 puestos fijos. De lo que se obtienen 8 estacionamientos a los que se agregarán 5 plazas de empleados de mercado con lo que se obtienen 13 plazas.

Otros de los ambientes que se tomarán en cuenta dentro de las áreas de servicio son los siguientes:

- Bodega de mantenimiento.
- Bodegas de almacenaje de productos.
- Cuarto eléctrico.

6.1.3 AREA DE CARGA Y DESCARGA

• Área de carga y descarga

Se necesita un aparcamiento en el área de carga y descarga por cada 25 puestos, por lo que se necesitarán 8 estacionamientos, se ha observado que el 60 % utiliza pick-ups para abastecer sus productos, por lo que se utilizarán 5 aparcamientos para pick-ups y 3 para camiones.

• Control de carga y descarga

Se colocará un control dentro del área de carga y descarga de productos.

6.1.4 BASURERO

• 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 0.25m³ por día por lo que 0.25 m³ X 200 puestos = 66.25 m³ de basura, dividiéndose en un 50% para basura orgánica e inorgánica.

³⁴ INFOM, Instituto de Fomento Municipal, MANUAL DE ADMINISTRACIÓN Y MANTENIMIENTO DE MERCADOS., Guatemala, 1989.

6.1.5 PISO DE PLAZA

Es el área que será utilizado los días de plaza, viernes y domingo, en ella se lleva intercambio comercial de diversidad de productos entre los que se encuentran verduras, flores, legumbres, quesos, frutas, tortillas, comida preparada, entre otros.

Actualmente los días regulares se cuenta con 20 puestos de piso de plaza, según la proyección en el año 2,031 se tendrá 55 puestos los cuales estarán divididos de la siguiente manera:

- venta de frutas y verduras
- venta de hortalizas
- otras ventas

6.1.6 AREA 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 los puestos. Entre los locales que se ubicarán dentro de esta categoría se encuentran:

Carnicerías, marranerías, pollerías, venta de mariscos y de embutidos.

6.1.7 ÁREA SEMIHÚMEDA

Se ubicarán dentro de esta área los puestos que necesitan realizar el lavado de productos e instrumentos, dentro de éstas se puede incluir comedores, cocinas, tortillerías, panaderías, flores, lácteos, refresquerías, comida rápida, venta de verduras y frutas.

6.1.8 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, mercerías, granos y especies, cestería, etc.

7. DETERMINACIÓN DE ÁREAS QUE CONFORMAN LA TRANSFERENCIA DE BUSES.

7.1 ADMINISTRACIÓN

La Transferencia de buses contará con una administración, la cual será la encargada de llevar un control de la misma. Dentro de los ambientes que se encontrarán en esta área están: Administrador, área de espera, Cabina de sonido, Servicio Sanitario, Secretaría, caja y contabilidad.

7.2 ÁREAS DE APOYO

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

- **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 por cada 10 usuarios la sala de espera debe tener un asiento disponible.

El máximo que estará en la Transferencia de buses será de 250 por lo que deberán haber 25 sillas disponibles. Para acompañantes serán 40 sillas.

- **Servicios Sanitarios**

Se contará con un control para el ingreso a los mismos. Constarán de 2 sanitarios, 2 uriniales y 3 lavamanos los de hombres y los de mujeres con 3 sanitarios y 2 lavamanos.

- **Información general**

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

7.3 ÁREA DE TERMINAL DE BUSES

- **Área de abordaje de pasajeros**

Se dejarán dos áreas de abordaje, una para moto taxis y otra para los buses que circulan por la aldea.

- **Parada de bus**

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

- **Estacionamiento de buses**

Se contemplará dentro de la transferencia de buses, estacionamiento tanto para las unidades que salgan del cantón Central, como para los buses que se dirijan a los cantones, Jagüey y Las Pilas.

- **Estacionamiento de moto- taxis**

Dentro de la aldea funcionan desde hace varios años los moto-taxis (tuk-tuk), se dejará para 10, tomando en cuenta que el 50 % se encuentre en circulación.

7.4 ESTACIONAMIENTO

Prestará servicio a los vehículos particulares que llegan a dejar o recoger pasajeros o para alguna asistencia de las unidades. Debido a que poco porcentaje de la población posee vehículo se prevé un estacionamiento para 5 vehículos.

8. PROGRAMA DE NECESIDADES

8.1 Mercado

Administración

- Oficina del administrador
- Secretaría
- Contabilidad y caja
- Área de espera
- Enfermería
- Servicio sanitario
- Cabina de sonido

Áreas de servicio

- Servicio sanitario
- Control de servicio sanitario
- Bodega de mantenimiento
- Cuarto eléctrico
- Parqueo

Carga y descarga

- Área de carga y descarga
- Control del área de carga y descarga.

Basurero

- Basura Orgánica
- Basura Inorgánica

Área húmeda

- Carnicerías
- Pollerías
- Marranerías
- Pescaderías
- Embutidos

Área semihúmeda

- Comedor
- Cocina
- Tortillerías
- Panaderías
- Floristerías
- Venta de frutas y verduras
- Lácteos
- Refresquerías
- Comida rápida.

Área seca

- Ropa
- Calzado

Misceláneos

- Cestería
- Venta de sombreros
- Abarroterías
- Granos y especies.

Piso de plaza

- Venta de frutas y verduras
- Venta de hortalizas
- Otros

8.2 Transferencia de buses

Administración

- Administrador
- Área de espera
- Cabina de sonido
- Servicio sanitario
- Secretaría
- Caja y contabilidad

Áreas de apoyo

- Sala de espera
- Servicio sanitario
- Control de servicio sanitario
- Información general

Área de buses

- Abordaje de pasajeros
- Parada de bus
- Estacionamiento de microbuses
- Estacionamiento de taxis
- Estacionamiento de pick-ups
- Estacionamiento tuk-tuk

Estacionamientos

- Carros
- Bicicletas
- Motos

9. LINEAMIENTOS GENERALES SEGÚN LA REGIÓN CLIMÁTICA

El clima por estar dentro de la región central se conoce como semi/húmedo. Cuenta con una considerable humedad, los inviernos son bastante fuertes y los veranos bastante secos e irregulares, característicos de esta región.

9.1 Orientación

Orientar las fachadas al norte y al sur, eje mayor este – oeste, para una menor exposición al sol, planificar ambientes compactos y abiertos a patios interiores para mejor ventilación y refrescar el ambiente.

9.2 Espacio entre edificaciones

Disposición compacta con poca separación entre edificios para lograr protección mutua contra sol, viento caliente y polvo.

9.3 Posición y área de ventanas

15 – 25 % del área del muro o 10 – 15 % del área de piso, en los muros orientados al norte y sur y eventualmente en interiores.

9.4 Protección contra la lluvia

Esta región se caracteriza por ser un área seca, sólo produciéndose lluvias en ciertos periodos del año, aunque las lluvias no sean muy intensas se deberá tomar en consideración elementos que protejan el edificio en las épocas de lluvia.

9.5 Protección contra los rayos del sol

No se debe de permitir el ingreso de rayos solares, se debe proteger completamente las ventanas y muros con grandes aleros y contraventanas gruesas. Los rayos del sol se producen intensamente en esta región, por lo que para el exterior se deberá proponer caminamientos techados por distintos medios, ya sea por árboles, pérgolas o distintas cubiertas para minimizar los rayos del sol.

9.6 Vegetación

Servirá para absorber los rayos solares y refrescar el ambiente, se deberá plantar árboles a los lados este y oeste de la edificación para que los muros que se encuentran de este lado no se vean afectados por la radiación solar.

9.7 Muros y techos

Los techos al igual que muros y pisos deben ser pesados y de alta capacidad

térmica, los muros que dan al exterior deben ser gruesos, los muros interiores deben ser macizos, los pisos de los patios suelo con sombra. Los techos también deben ser altos para permitir mejor ventilación

9.8 Exteriores

Se debe lograr y mantener vegetación, los caminamientos deben estar techados, los accesos sombreados y caminamientos cortos. Alrededor de los edificios deben existir campos donde se logren áreas de sombra y agua. Se deberá cercar o delimitar con muros o setos y hay que evitar el concreto y asfalto en áreas exteriores. Las superficies exteriores son reflectantes los pisos exteriores deben guardar la humedad.

10. EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Cada proyecto propuesto tiene una relación con el ambiente y al mismo tiempo lo afecta de distintas maneras, sin importar el tamaño o magnitud del proyecto que se esté desarrollando, en esta sección se ha realizado un diagnóstico para determinar todos aquellos impactos positivos y negativos que generan el proyecto.

Los medios naturales afectados a considerar en el análisis de impacto ambiental son los siguientes:

- AIRE
- AGUA
- TIERRA

A estos elementos se les agrega el impacto que el proyecto causará en la sociedad y en la cultura.

El análisis se desarrollará tomando en cuenta los siguientes aspectos:

- **TIPO DE IMPACTO**

Que puede ser positivo o negativo.

- **PLAZO DEL IMPACTO**

Ya sea temporal o permanente.

- **ETAPA EN LA QUE SE PRODUCE EL IMPACTO**

Puede ser en la ejecución o en la fase de funcionamiento.

Se realizará una evaluación inicial de impacto ambiental, tomando como guía el formulario proporcionado por el Ministerio de Ambiente y Recursos naturales y especificando dentro del mismo aquellos aspectos que afectarán tanto el medio natural como el medio social, luego se hará el análisis por medio de un cuadro resumen con toda la información relevante, proponiendo en esta sección medidas de mitigación, para reducir el impacto del proyecto dentro de su entorno.

CAPÍTULO V

Prefiguración

1 PREMISAS GENERALES:

PREMISAS DE PROPUESTA	EJEMPLOS DE PREMISAS	
<p>1- LA ORIENTACIÓN DEL EDIFICIO DEBE SER DE NORTE-SUR PARA APROVECHAR EL SOLEAMIENTO LAS VENTANAS DEBEN ESTAR ORIENTADAS HACIA NORTE-SUR, PARA APROVECHAR LAS MEJORES CONDICIONES</p>		
<p>2- UTILIZAR ILUMINACIÓN DIRECTA PARA APROVECHAR LA LUZ SOLAR DURANTE EL DÍA Y SE ORIENTAN LAS VENTANAS PARA LA VENTILACIÓN DIRECTA PARA REFRESCAR LOS AMBIENTES DEL MERCADO.</p>		
<p>3- UTILIZAR ARBOLES PARA EVITAR LOS RAYOS SOLARES DIRECTOS, CON UNA ALTURA DE 5.5 METROS COMO MINIMO, TAMBIEN SE PROPONEN ARBUSTOS Y JARDINEROS PARA LA ABSORCIÓN DE LA ILUMINACIÓN SOLAR EN EXCESO.</p>		
<p>4- MANEJAR DOBLES ALTURAS PARA MEJORAR LA CIRCULACION DEL AIRE DENTRO DEL EDIFICIO</p> <p>5- COLOCAR ABERTURAS SUPERIORES PARA LA MEJOR CIRCULACIÓN DEL AIRE FRESCO Y LA EVACUACIÓN DEL AIRE CALIENTE DE LOS AMBIENTES</p>		

MEDIO AMBIENTE

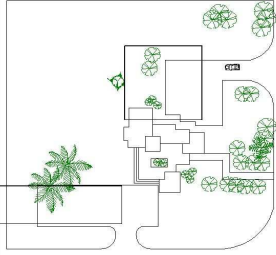
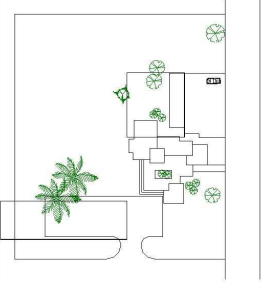
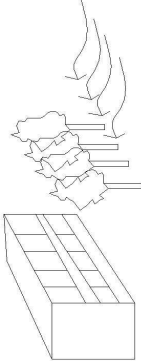
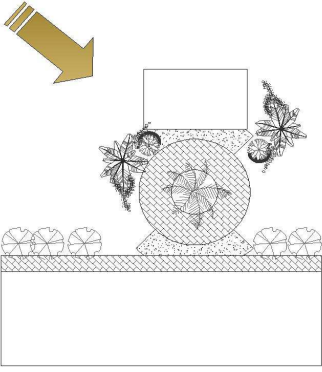
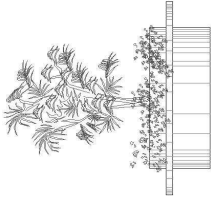
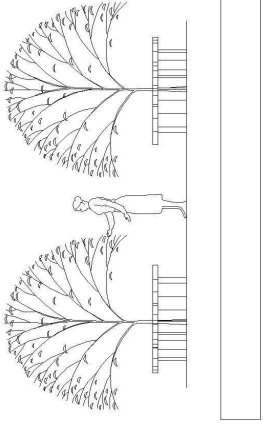
PREMISAS DE PROPUESTA		EJEMPLOS DE PREMISAS	
<p>6.- MANEJAR LA CIRCULACIÓN CRUZADA PARA QUE EL VOLUMEN DE AIRE SEA RENOVADO DE FORMA PERIODICA EN TODO EL EDIFICIO, PARA QUE ESTE ENTRE Y SALGA DE FORMA ADECUADA.</p>			
<p>7.- UTILIZAR ARBOLES DE MEDIANA ALTURA, LOS CUALES AYUDARAN PARA EVITAR LA CONTAMINACIÓN DE SONIDO Y VISUAL EXTERIOR Y PARA DEFINIR LOS CAMINAMIENTOS Y CIRCULACIONES.</p>			
<p>8.- UBICAR VENTANAS, PARA EL MEJOR APROVECHAMIENTO DE LAS VISTAS Y DE ESTA FORMA CREAR ESPACIOS ARQUITECTÓNICOS AGRADABLES.</p>			
<p>7.- LAS ABERTURAS DE VENTANAS DEBEN DE SER DE 15% AL 25% DEL MURO O DEL 10% AL 15% DEL TOTAL DEL PISO.</p>			


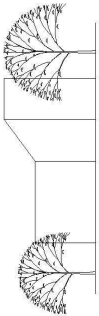
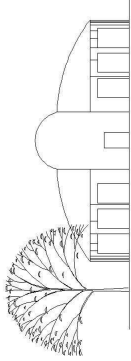
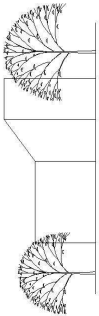
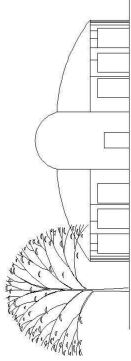
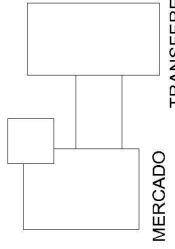
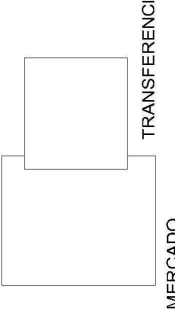
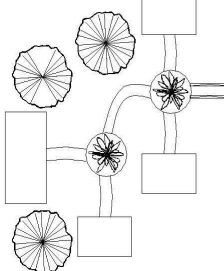
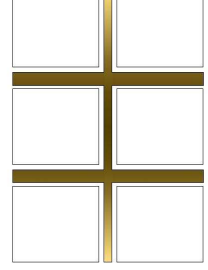
MEDIO AMBIENTE

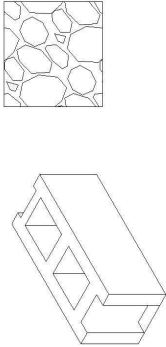
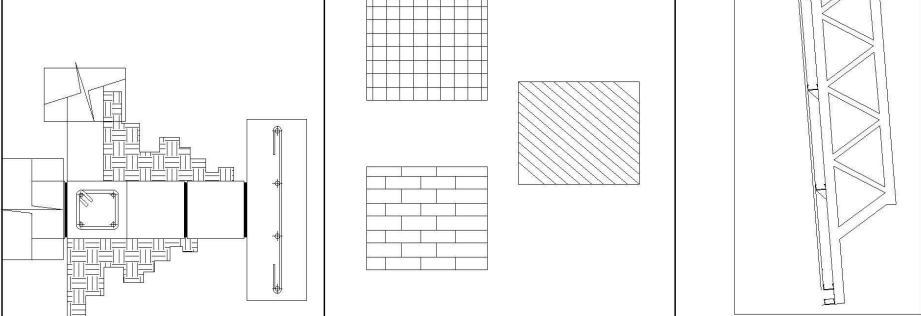
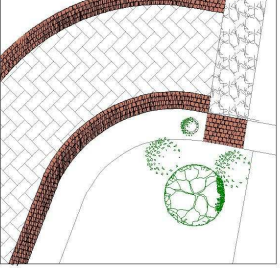
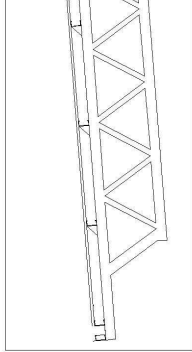
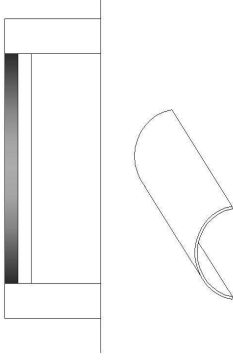
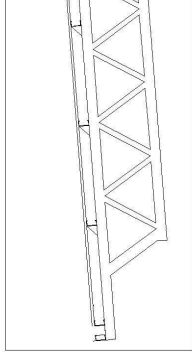
EJEMPLOS DE PREMISAS		PREMISAS DE PROPUESTA	
		<p>1.- DEFINIR DE FORMA EFICIENTE LOS INGRESOS AL EDIFICIO TANTO PEATONALES COMO VEHICULARES, PARA MEJOR ORDEN Y PROTECCIÓN DE LOS USUARIOS, TAMBIÉN DEFINIR LAS CIRCULACIONES DENTRO DEL CONJUNTO.</p>	
		<p>2.- INTEGRAR LA PROPUESTA AL ENTORNO POR MEDIO DE FORMAS QUE SE ADAPTEN A ESTE Y POR MEDIO DE LA ARQUITECTURA DEL PAISAJE.</p>	
		<p>3.- DEFINIR CLARAMENTE LAS CIRCULACIONES TANTO PEATONALES COMO CIRCULACIONES VEHICULARES DE ACURDO AL NIVEL DE ESTE Y AL TIPO DE VEHICULO QUE CORRESPONDA PROPONER SEÑALIZACIÓN PARA CIRCULACIÓN Y MEJORAR ESTA.</p>	
		<p>4.- POR MEDIO DE PLAZAS UNIR LOS EDIFICIOS O CON OTRAS PLAZAS , CREANDO ESPACIOS AGRADABLES DE CIRCULACIÓN, UNIR TAMBIÉN ATRAVÉS DE CAMINAMIENTOS Y VEGETACIÓN INTEGRANDO TODO EL CONJUNTO.</p>	



URBANISTICO

URBANISTICO	PREMISAS DE PROPUESTA	EJEMPLOS DE PREMISAS	
	<p>5- DIVIDIR LA CIRCULACIÓN TANTO PÚBLICA COMO PRIVADA PARA UN MEJOR CONTROL, Y TENER UN MEJOR ORDEN Y SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS.</p>		
	<p>6- DEJAR CIRCULAR EL AIRE ENTRE LOS EDIFICIOS UTILIZANDO ARBOLES PARA QUE ESTE SEA DIRECTO Y FRESCO, ENTRE LOS CUALES SE PUEDEN MENCIONAR, PALMERAS, ENCINOS , FICUS, ARBUSTOS ETC.</p>		
	<p>7- PROPONER AREAS DE ESTAR, CON DISEÑOS AGRADABLES Y JARDINIZADOS, PARA LOS USUARIOS TANTO DENTRO COMO FUERA DEL EDIFICIO.</p>		

ARQUITECTÓNICO	PREMISAS DE PROPUESTA	EJEMPLOS DE PREMISAS	
	<p>1.- DAR UN RESPUESTA ADECUADA A TODAS LOS REQUERIMIENTOS TANTO FUNCIONALES, COMO ARQUITECTÓNICOS , DEL MERCADO CÓMO DE LA TRANSFERENCIA DE BUSES, PARA SU MEJOR FUNCIONAMIENTO.</p>		
	<p>2.- MANEJAR EN EL VOLUMÉN ARQUITECTÓNICO, LA MAYOR CANTIDAD DE ELEMENTOS, SIMILARES A LOS ENCONTRADOS EN EL CONTEXTO CERCANO, PARA QUE SE PUEDA INTREGAR LO MEJOR POSIBLE A ESTE.</p>		
	<p>3.- INTEGRAR EL MERCADO Y LA TRANSFERENCIA DE BUSES POR MEDIO DE DIFERENTES ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS, PARA LOGRAR UN MEJOR AGRUPAMIENTO DEL CONJUNTO.</p>		
	<p>4.- OPTIMIZAR TODAS LAS AREA EFICIENTES Y RENTABLES DEL CONJUNTO Y TRATAR DE REDUCIR LAS AREAS DE CIRCULACIÓN A LO NECESARIO Y NECESARIO.</p>		

TECNOLÓGICO	PREMISAS DE PROPUESTA	EJEMPLOS DE PREMISAS
<p>5- APLICAR LOS DISTINTOS SISTEMAS CONSTRUCTIVOS DE LA REGIÓN, ASÍ COMO SUS DISTINTOS MATERIALES, UTILIZAR TAMBIÉN MAMPOSTERÍA EN CIMIENTOS, MUROS, TECHOS ETC.</p>		
<p>6- DEFINIR CON DIFERENTES TEXTURAS Y MATERIALES CAMINAMIENTOS Y ESTACIONAMIENTOS COLOCANDO MATERIALES DE MAYOR RESISTENCIA EN PARQUEOS Y CIRCULACIÓN VEHICULAR Y PLAZAS Y MATERIALES DE POCO MANTENIMIENTO EN EL INTERIOR DEL MERCADO</p>		
<p>7- EMPLEAR SISTEMA CONSTRUCTIVO DE MAMPOSTERÍA REFORZADA PARA MAYOR RESISTENCIA EN EL VOLUMEN ARQUITECTÓNICO, TAMBIÉN LA UTILIZACIÓN DE ESTRUCTURA METÁLICA PARA CUBRIR LUCES DE MAYOR DISTANCIA CON CUBIERTA DE FORMA CURVA Y TENER UN MEJOR CONFORT DENTRO DEL EDIFICIO.</p>		


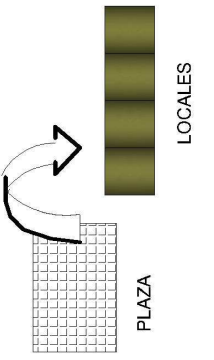
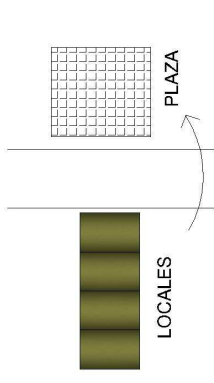
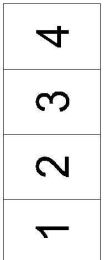
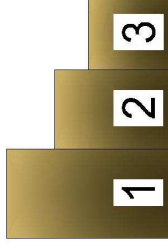
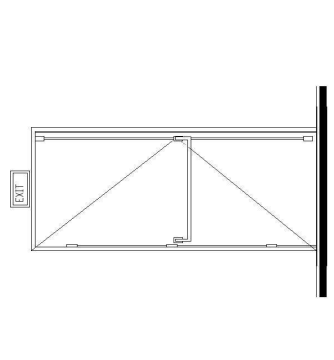
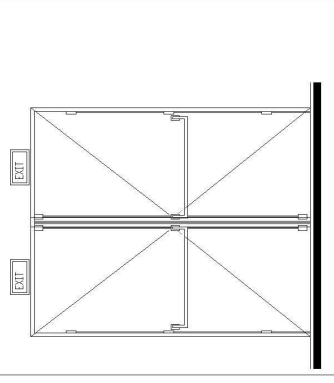
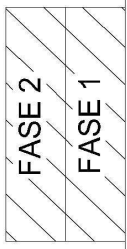
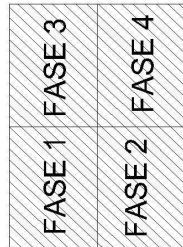
PREMIAS DE PROPUESTA		EJEMPLOS DE PREMISAS	
<p>1- SE APLICARÁN A TODAS LAS ÁREAS VEHICULARES Y DE CIRCULACIÓN LOS RADIOS DE GIROS MÍNIMOS PARA LOS VEHÍCULOS SERÁN DE 3.60 MTS, PARA LOS CAMIONES SERÁN DE 8.50 MTS. Y PARA BUSES DEBEN DE SER DE 9.75 MTS.</p>	<p style="text-align: center;">AUTOMÓVILES 3.60 MTS. CAMIONES 8.50 MTS. BUSES 9.75 MTS.</p>		
<p>2- CADA AMBIENTE DEL CONJUNTO SERÁ CONECTADO POR MEDIO DE PASILLOS, VESTIBULOS Y PLAZAS PARA LA MEJOR CIRCULACIÓN DE PERSONAS, SEGÚN NIVEL DE FLUJO, PARA PASILLOS PRINCIPALES SE MANEJARÁN ANCHOS DE 3.00 MTS Y PARA LOS SECUNDARIOS ANCHOS DE 2.00 A 2.50 MTS, EN LOS PASILLOS EXTERIORES SE MANEJARÁN ANCHOS DE 1.50 A 2.00 MTS.</p>			
<p>3- SE DEBEN DEFINIR LOS EJES PRINCIPALES DE CIRCULACIÓN, UTILIZANDO PASILLOS Y VESTIBULOS PARA MANEJAR UN ORDEN ADECUADO, TOMANDO EN CUENTA EL PORCENTAJE DE FLUJO DE PERSONAS PARA DIMENSIONAR ESTOS.</p>			
<p>4- DEJAR DE FORMA CENTRALIZADA LOS SERVICIOS QUE USARÁN EN COMÚN TODOS LOS USUARIOS DEL CONJUNTO, PARA OPTIMIZAR SU FUNCIONALIDAD Y ESTEN AL ALCANCE DE CADA AMBIENTE.</p>			

FUNCIONAL

PREMISAS DE PROPUESTA	EJEMPLOS DE PREMISAS	
<p>1- MANEJAR FORMAS DENTRO DEL CONJUNTO QUE NO CONTRASTEN O QUE CONTRASTEN LO MENOS POSIBLE CON EL ENTORNO Y QUE SE INTEGREN A ESTE, LOS VOLÚMENES DEBEN RESPONDER A LA FUNCIONALIDAD COMERCIAL DE LA PROPUESTA.</p>		
<p>2- EL VOLÚMEN ARQUITECTÓNICO DEBE RESPONDER A LAS NECESIDADES FUNCIONALES, QUE SE PRESENTEN ASÍ COMO TAMBIÉN INTEGRAR UN MANEJO AMBIENTAL PARA LOGRAR UN MEJOR CONFORT CLIMÁTICO DENTRO DEL EDIFICIO.</p>		
<p>3- MANEJO DE ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS, COMO PERGOLAS, CENEFAS Y PARTELUCE, PARA PROTEGER DEL SOLEAMIENTO DIRECTO Y PRODUCIR SOBRES PARA UN MEJOR CONFORT.</p>		
<p>4- UTILIZAR SISTEMAS CONSTRUCTIVOS CON FORMAS REGULARES PARA ALCANZAR UNA LÓGICA ESTRUCTURAL QUE SEA RESISTENTE Y FUNCIONAL.</p>		

FORMAL

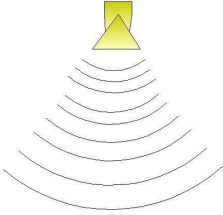
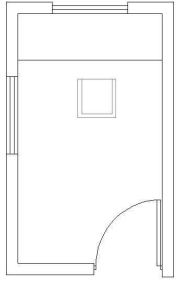
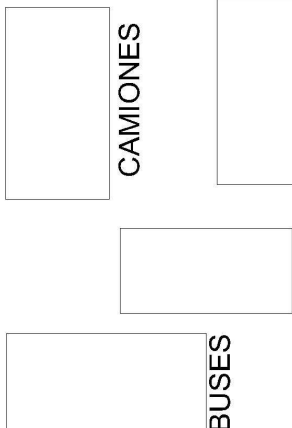
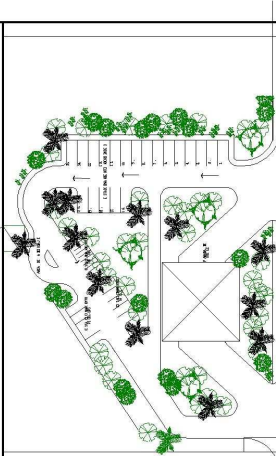
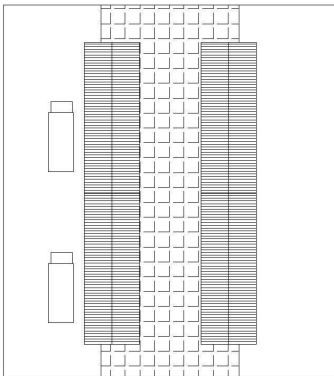
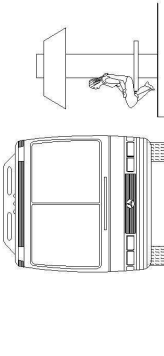
2 PREMISAS PARTICULARES


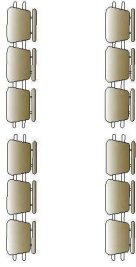
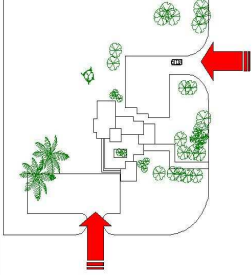
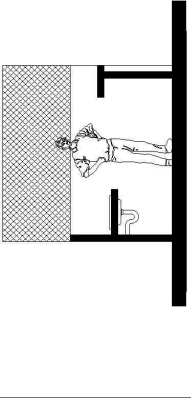
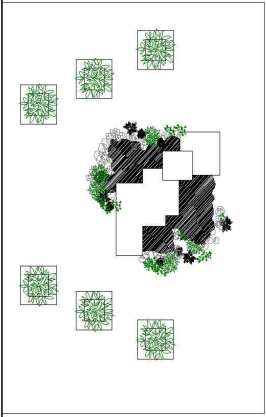
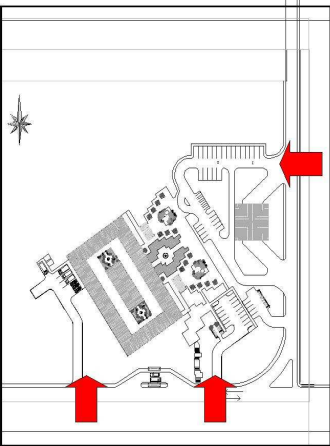
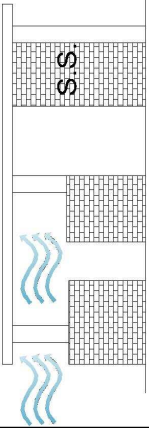
	PREMISAS DE PROPUESTA	EJEMPLOS DE PREMISAS	
<p>MERCADO</p> 	<p>1.- CONJUNTAR DE FORMA ADECUADA Y FUNCIONAL LAS PLAZAS Y PISO PLAZAS CON LOS LOCALES DENTRO DEL EDIFICIO PARA OPTIMIZAR LAS CIRCULACIONES.</p>		
	<p>2.- SE DEBERÁN PROPONER LOS LOCALES SEGÚN FRECUENCIA DE USO, DE LOS USUARIOS UTILIZANDO LOS LOCALES DE CARNICERÍA, ABARROTERÍAS, FRUTAS Y VERDURAS CÓMO LOCALES ANCLAS DENTRO DEL MERCADO.</p>		
<p>COMERCIO</p>	<p>3.- DISEÑAR Y CONSIDERAR DENTRO DEL EDIFICIO SALIDAS DE EMERGENCIA, PARA EVACUACIONES A LUGARES ABIERTOS.</p>		
	<p>4.- SE DEBE TOMAR EN CUENTA LA PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO, DE MANERA QUE SE FACILITE LA CONSTRUCCIÓN DEL MISMO Y SE OPTIMICEN LOS RECURSOS ECONÓMICOS.</p>		

MERCADO		EJEMPLOS DE PREMISAS	
AREA COMERCIO	PREMISAS DE PROPUESTA		
	<p>1.- DIVIDIR TODOS LOS LOCALES Y AGRUPARLOS SEGÚN CLASIFICACIÓN DE ÁREAS: ÁREA SECA, ÁREA HUMEDA, ÁREA SEMI-HUMEDA.</p> <p>2.- EN LAS ÁREAS DIVIDAS. HUMEDAS Y SEMI-HUMEDAS SE TIENEN QUE TOMAR EN CUENTA TODAS LAS INSTALACIONES NECESARIAS PARA ABASTECER ESTOS LOCALES.</p>		
AREA SERVICIO	PREMISAS DE PROPUESTA		
	<p>1.- CONSIDERAR DOS DEPÓSITOS PARA LOS DESECHOS TANTO ORGÁNICO COMO INORGÁNICO O CONSIDERAR UN DEPÓSITO DIVIDIENDO EL 50% PARA DESECHO ORGÁNICO Y EL OTRO 50% INORGÁNICO DEL QUE SE PRODUZCA EN LA PROPUESTA.</p> <p>2.- DIMENSIONAR LAS ÁREAS DE CARGA Y DESCARGA SEGÚN NÚMERO DE LOCALES DEL MERCADO Y CONSIDERAR ESPACIOS TANTO PARA CAMIONES COMO PARA VEHÍCULOS LIVIANOS.</p>		

<p style="text-align: center;">MERCADO</p>	<p>AREA SERVICIO</p>	<p>6- DISEÑAR UN PARQUEO POR CADA 25 PUESTOS FIJOS QUE SE TENGAN EN MERCADO EN ESTOS PARQUEOS SE DEBEN CONSIDERAR LOS DISTINTO VEHICULOS CON LOS CUALES LOS USUARIOS SE TRANSPORTAN; MOTOCICLETAS VEHICULOS, CAMIONES, ETC. Y SEGÚN LAS DIMENSIONES DE ESTOS.</p>		
		<p>ADMINISTRACIÓN</p>	<p>7- TANTOS LOS ESTACIONAMIENTOS COMO LAS CIRCULACIONES VEHICULARES Y PEATONALES TIENEN QUE ESTAR BIEN DEFINIDOS, Y CON SIMPLES PARA EVITAR CONFLICTOS DENTRO DE CONJUNTO ARQUITECTÓNICO, ESTOS MISMOS DEBERÁN TENER RELACIÓN CON LOS VOLUMENES.</p>	
<p style="text-align: center;">ADMINISTRACIÓN</p>	<p>1- DENTRO DEL ÁREA DE ADMINISTRACIÓN DEBE CONSIDERARSE UN LUGAR DE ENFERMERÍA PARA CONTRARESTAR CUALQUIER EMERGENCIA QUE SE PRESENTA.</p>			
	<p style="text-align: center;">ADMINISTRACIÓN</p>	<p>2- DENTRO DEL ÁREA DE ADMINISTRACIÓN TIENE QUE EXISTIR MODULOS DE SERVICIOS SANITARIOS PARA USO DE LOS EMPLEADOS DE ESTA ÁREA.</p>		

EJEMPLOS DE PREMISAS

<p>MERCADO</p>	<p>ADMINISTRACIÓN</p>	<p>PREMISAS DE PROPUESTA</p> <p>3- CONSIDERAR UNA CABINA DE SONIDO LA CUAL TIENE COMO OBJETIVO AMBIENTAR EL EDIFICIO DEL MERCADO Y PARA PROPORCIONAR CUALQUIER INFORMACIÓN IMPORTANTE, PARA LOS USUARIOS.</p>	<p>EJEMPLOS DE PREMISAS</p> 	
<p>ÁREA DE BUSES</p>	<p>DIMENSIONES</p>	<p>1- SE DEBE SECTORIZAR TODAS LAS ÁREAS DE PARQUEO SEGÚN, LA CLASIFICACIÓN Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS TOMANDO EN CUENTA LAS DIMENSIONES DE CIRCULACIÓN.</p>		
<p>ÁREA DE BUSES</p>	<p>DIMENSIONES</p>	<p>1- SE CONSIDERARÁN PARADAS DE BUSES QUE SE UTILIZARÁN COMO LA TRANSFERENCIA DE USUARIOS TANTO DENTRO DE LA ALDEA COMO LA QUE SE DIRIJA FUERA DE ESTA.</p>		

TECNOLÓGICO	CERRAMIENTOS	PREMISAS DE PROPUESTA	EJEMPLOS DE PREMISAS	
<p>AREA DE BUSES</p> 	<p>INGRESOS Y DIMENSIONES</p>	<p>1- CONTEMPLAR DENTRO DEL ÁREA DE TRANSFERENCIA, ESPACIOS DE ESPERA Y ESPACIOS JARDINIZADOS AGRADABLES PARA LOS USUARIOS.</p> <p>1- CLASIFICAR LOS DISTINTOS INGRESOS AL CONJUNTO ARQUITECTÓNICO, TANTO PEATONALES COMO VEHICULARES Y A LA VEZ DIVIDIRLOS EN PÚBLICOS, Y DE SERVICIO.</p> <p>1- LAS DIVISIONES DE LOS LOCALES SERÁN DE CONSTRUCCIÓN CON TABIQUES DE LADRILLO Y PUERTAS DE MADERA A UNA ALTURA DE 2.00 MTS. DE ALTO PARA PERMITIR LA CIRCULACIÓN DEL AIRE DENTRO DE LOS MISMOS, EN LAS ÁREAS DE SANITARIOS BODEGAS, ADMINISTRACIÓN ESTE CERRAMIENTO SERÁ HASTA LA ALTURA DE LA LOSA..</p>	  	  



3. DIAGNOSTICO DE NECESIDADES:

MERCADO		ÁREA DE SERVICIO										ÁREA DE CARGA Y DESCARGA		DEPÓSITO DE BASURA	
AMBIENTE	CANTIDAD	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO	ANCHO	ALTO	ÁREA	TOTAL ÁREA						
SERVICIOS SANITARIOS	4	-ASEO PERSONAL -NECESIDADES FISIOLÓGICAS	-LAVAMANOS -MINGITORIOS -INODOROS	9 USUARIOS	7.00	5.00	3.20	35.00 m ²	140 m ²						
CONTROL SERVICIOS SANITARIOS	1	-CONTROL DE INGRESO Y EGRESO. -VENDER PAPEL	-ESCRITORIO -SILLA	1 PERSONA	1.00	1.20	3.20	120 m ²	120 m ²						
ÁREA DE LAVADO	1	LAVAR PRODUCTO	-ESCRITORIO	1 PERSONA	6.00	4.00	3.20	24.00 m ²	24.00 m ²						
BODEGA MANTENIMIENTO	1	-UTENCILIOS PARA LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO	-PILAS -MESAS -ESTANTERÍAS	1 PERSONA	2.00	3.00	3.20	6.00 m ²	6.00 m ²						
CUARTO ELÉCTRICO	1	-CONTROL DE INSTALACIONES	-HERRAMIENTAS -CONTROLES	1 Ó 2 PERSONAS	2.00	2.00	3.20	4.00 m ²	4.00 m ²						
PARQUEO	15	-ESTACIONARSE -CIRCULACIÓN PEATONAL Ó VEHICULAR	-ÁREAS DE PARQUEO	15 PERSONA	2.50	5.00		12.50 m ²	187.50 m ²						
ÁREA DE CARGA Y DESCARGA	8	-ENVIAR Y RECIBIR PRODUCTOS	-ANDENES DE CARGA Y DESCARGA	3 PERSONAS	11.00	3.50	4.00	38.50 m ²	276.00 m ²						
CONTROL DE ÁREA DE CARGA Y DESCARGA	1	-REVISAR -PROGRAMAR -CLASIFICAR -ARCHIVAR	-ESCRITORIOS -SILLAS -ARCHIVOS	1 PERSONA	1.00	1.50	3.50	1.50 m ²	1.50 m ²						
DESCHOS ORGANICOS	1	-CLASIFICAR DESECHOS		1 PERSONA	3.00	4.00	2.60	12.00 m ²	12.00 m ²						
DESECHOS INORGANICOS	1	-CLASIFICAR DESECHOS -EXTRAER DESECHOS		1 PERSONA	3.00	4.00	2.60	12.00 m ²	12.00 m ²						



MERCADO		ÁREA PISO PLAZA									
AMBIENTE	CANTIDAD	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO	ANCHO	ALTO	ÁREA	TOTAL ÁREA		
ÁREA DE VENTAS DE FRUTAS Y VERDURAS	40	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER		2 PERSONAS POR CADA PUESTO	2.33	1.50		3.50 m ²	140 m ²		
VENTA DE HORTALIZAS	40	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER		2 PERSONAS POR CADA PUESTO	2.33	1.50		3.50 m ²	140 m ²		
VENTAS VARIAS	20	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER		2 PERSONAS POR CADA PUESTO	2.33	1.50		3.50 m ²	70 m ²		
ÁREA DE CARNICERÍAS	16	-COMPRAR -REFRIGERAR -ALMACENAR -CORTAR -LAVAR	-MOSTRADOR -PESA -CONGELADOR -CORTADORA -MESA, BANCOS	3 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	159.84 m ²		
ÁREA DE POLLERÍAS	8	-COMPRAR -ALMACENAR -REFRIGERAR -CORTAR -VENDER	-MOSTRADOR -PESA -CONGELADOR -CORTADOR -MESA, BANCOS	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	79.92 m ²		
ÁREA DE MARRANERÍAS	24	-ALMACENAR -CORTAR -REFRIGERAR -PESAR -LAVAR -VENDER	-MOSTRADOR -PESA -CONGELADOR -LAVAMANOS -MESA, BANCOS	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	239.76 m ²		
ÁREA DE VENTAS DE PESCADERÍAS	8	-ALMACENAR -CORTAR -REFRIGERAR -PESAR -LAVAR -VENDER	-MOSTRADOR -PESA -CONGELADOR -CORTADOR -MESA, BANCOS	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	79.92 m ²		



MERCADO		ÁREA SEMI-HÚMEDA							TOTAL ÁREA
AMBIENTE	CANTIDAD	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO	ANCHO	ALTO	ÁREA	
ÁREA DE EMBUTIDOS	8	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER -REFRIGERAR -EMPACAR	-MOSTRADOR -LAVADERO -BANCOS -MESA -PESA	3 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	79.92 m ²
ÁREA DE COMEDORES	12	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER -COMER	-MESAS -SILLAS -MOSTRADOR	16-25 PERSONAS POR COMEDOR	10.00	2.72	2.00	27.2 m ²	326.4 m ²
ÁREA DE COCINAS	5	-COMPRAR -ALMACENAR -COCINAR -VENDER	-REFRIGERADOR -ESTUFA -CONGELADOR -MESAS -BANCOS	3 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	140 m ²
ÁREA DE TORTILLERÍAS	8	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER -EMPACAR	-ESTANTERÍAS -COMAL -MESAS	3 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	79.92 m ²
ÁREA DE PANADERÍAS	6	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER	-MOSTRADOR -SILLAS -ESTANTERÍAS	1 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	59.94 m ²
ÁREA DE FLORISTERÍAS	8	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER	-MESAS -SILLAS -MOSTRADOR	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	79.92 m ²



AMBIENTE	CANTIDAD	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO	ANCHO	ALTO	ÁREA	TOTAL ÁREA
ÁREA VENTA DE FRUTAS Y VERDURAS	24	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER -EMPACAR	-MOSTRADOR -RECIPIENTES -ESTANTERÍAS	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.15	1.50	2.00	4.73 m ²	113.4 m ²
								9.99 m ²	
								39.96 m ²	
ÁREA DE LACTEOS	4	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER -REFRIGERAR	-MOSTRADOR -REFRIGERADOR -MESA -SILLAS	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	39.96 m ²
ÁREA DE REFRESQUERÍAS	8	-COMPRAR -ALMACENAR -REFRIGERAR -PREPARAR	-MOSTRADOR -LAVADERO -REFRIGERADOR -RECIPIENTES	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	79.92 m ²
ÁREA DE COMIDA RÁPIDA	24	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER -REFRIGERAR -COCINAR -PREPARAR -COMER	-MOSTRADOR -LAVADERO -BANCOS -MESA -ESTUFA -LAVADERO	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	239.76 m ²
ÁREA DE ROPA	8	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER -CLASIFICAR -SENTARSE	-MOSTRADOR -ESTANTERÍAS -MESAS Y SILLAS	1 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	79.92 m ²
								9.99 m ²	
ÁREA DE CALZADO	8	-COMPRAR -ALMACENAR -VENDER -CLASIFICAR	-MOSTRADOR -SILLAS -ESTANTERÍAS	1 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	79.92 m ²
ÁREA DE MISCELÁNEAS	20	-ALMACENAR -VENDER -MOSTRAR -SENTARSE	-MOSTRADOR -ESTANTERÍAS -SILLAS -MESAS	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	199.8 m ²
ÁREA DE CESTERÍAS	10	-ALMACENAR -EMPACAR	-ESTANTERÍAS -SILLAS	1 PERSONA	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	99.9 m ²
ÁREA DE SOMBREROS	4	-ALMACENAR -VENDER -COMPRAR	-MOSTRADOR -ESTANTERÍAS -SILLAS	1 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	39.96 m ²



ÁREA SEMI-HÚMEDA



ÁREA SECA



MERCADO



AMBIENTE	CANTIDAD	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO	ANCHO	ALTO	ÁREA	TOTAL ÁREA		
MERCADO	ÁREA SECA	ABARROTERÍAS	16	-ALMACENAR -VENDER -COMPRAR -PESAR -EMPACAR	-MOSTRADOR -ESTANTERÍAS -PESA -MESA -SILLA	3 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	159.84 m ²
		ÁREA DE GRANOS BÁSICOS	8	-ALMACENAR -VENDER -COMPRAR	-MOSTRADOR -ESTANTERÍAS -PESA	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	2.00	9.99 m ²	79.92 m ²
		ADMINISTRADOR	2	-DIRIGIR -SENTARSE -ESCRIBIR -ARCHIVAR	-MOSTRADOR -ARCHIVO -ESCRITORIO -SILLA	3 PERSONAS POR CADA PUESTO	2.83	3.98	3.20	11.3 m ²	22.60 m ²
		ÁREA DE ESPERA	2	-INFORMAR -ESPERAR -HABLAR	-MOSTRADOR -ESCRITORIO -SILLAS	1 PERSONAS POR CADA PUESTO	6.35	8.15	3.20	51.75 m ²	103.5 m ²
		CABINA DE SONIDO	1	-HABLAR -INFORMAR -AMBIENTAR -REPRODUCIR SONIDO	-SILLAS -ESTANTERÍAS -EQUIPO DE SONIDO	2 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.58	2.79	3.20	9.99 m ²	9.99 m ²
		ÁREAS DE SERVICIOS SANITARIOS	2	-LAVARSE -LIMPIEZA PERSONAL -NECESIDADES	-LAVAMANOS -MINGITORIOS -INODOROS	1 PERSONAS POR CADA PUESTO	5.15	5.00	3.20	25.75 m ²	51.5 m ²
		SECRETARIA	2	-INFORMAR -SENTARSE -ARCHIVAR -ESCRIBIR	-ESCRITORIO -ARCHIVO -SILLA -TELEFONO	1 PERSONAS POR CADA PUESTO	3.00	2.75	3.20	8.25 m ²	16.50 m ²
		ARCHIVO Y CONTABILIDAD	2	-COBRAR -PAGAR -ARCHIVAR	-ESCRITORIO -ARCHIVOS -SILLA	1 PERSONAS POR CADA PUESTO	4.45	2.90	3.20	14.24 m ²	28.48 m ²
		TRANSFERENCIA DE BUSES	ADMINISTRACIÓN TRANSFERENCIA Y MERCADO								



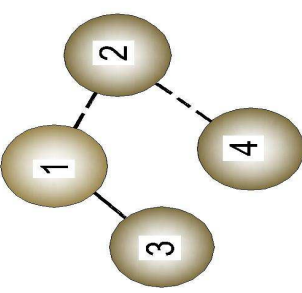
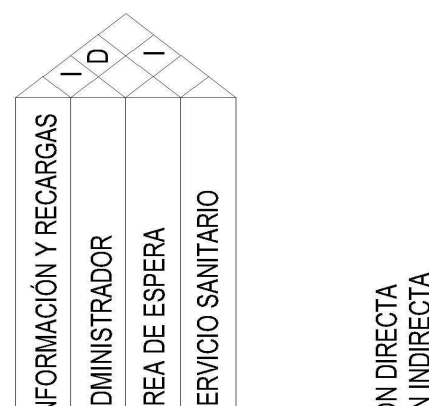
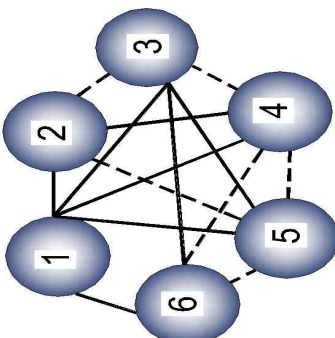
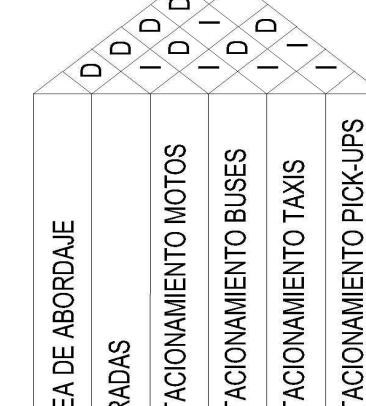
TRANSFERENCIA DE BUSES		ÁREA DE TRANSFERENCIA DE BUSES									
AMBIENTE	CANTIDAD	ACTIVIDADES	MOBILIARIO	CAPACIDAD	LARGO	ANCHO	ALTO	ÁREA	TOTAL ÁREA		
ÁREA DE ABORDAJE	6	-ESPERAR -SENTARSE -CIRCULAR -ABORDAR	-SENTADEROS -TECHOS	INDEFINIDO	9.00	3.00	3.00	27.00 m ²	162.00 m ²		
ÁREA DE PARADAS DE BUSES	6	-ESPERAR -HABLAR -SENTARSE -ABORDAR -SUBIR A BUS	-SENTADEROS -TECHOS -BASUREROS	INDEFINIDO	9.00	3.00	3.00	27.00 m ²	162.00 m ²		
ESTACIONAMIENTO DE MICROBUSES	4	-PARQUEARSE -CIRCULAR	-ÁREA PARA PARQUEARSE		7.00	3.00		21.00 m ²	84.00 m ²		
ESTACIONAMIENTO DE TAXIS	4	-PARQUEARSE -CIRCULAR	-ÁREA PARA PARQUEARSE		5.5	2.5		13.75 m ²	55.00 m ²		
ESTACIONAMIENTO DE BUSES	6	-PARQUEARSE -CIRCULAR	-ÁREA PARA PARQUEARSE		10.00	4.00		40.00 m ²	240.00 m ²		
ESTACIONAMIENTO DE PICK-UPS	4	-PARQUEARSE -CIRCULAR	-ÁREA PARA PARQUEARSE		5.5	2.5		13.75 m ²	55.00 m ²		
ESTACIONAMIENTO DE TUK-TUK	6	-PARQUEARSE -CIRCULAR	-ÁREA PARA PARQUEARSE		2.5	1.5		3.75 m ²	22.5 m ²		
ESTACIONAMIENTO DE CARROS	66	-PARQUEARSE -CIRCULAR	-ÁREA PARA PARQUEARSE		5.5	2.5		13.75 m ²	907.5 m ²		
ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS	10	-PARQUEARSE -CIRCULAR	-ÁREA PARA PARQUEARSE		1.70	0.90		1.53 m ²	15.3 m ²		
ESTACIONAMIENTO DE MOTOS	10	-PARQUEARSE -CIRCULAR	-ÁREA PARA PARQUEARSE		1.70	0.90		1.53 m ²	15.3 m ²		

SERVICIOS GENERALES	MATRIZ DE RELACIONES	DIAGRAMA DE RELACIONES	DIAGRAMA DE BLOQUES
<p>1 SERVICIOS SANITARIOS</p> <p>2 CONTROL S.S.</p> <p>3 ÁREA DE LAVADO</p> <p>4 BODEGA MANTENIMIENTO</p> <p>5 CUARTO ELÉCTRICO</p> <p>6 PARQUEO</p> <p>D-RELACIÓN DIRECTA I-RELACIÓN INDIRECTA</p>	<p>_____ RELACIÓN DIRECTA ----- RELACIÓN INDIRECTA</p>		
<p>1 FRUTAS Y VERDURAS</p> <p>2 FLORES Y HORTALIZAS</p> <p>3 OTRAS VENTAS</p> <p>D-RELACIÓN DIRECTA I-RELACIÓN INDIRECTA</p>	<p>_____ RELACIÓN DIRECTA ----- RELACIÓN INDIRECTA</p>		
<p>1 CARNICERÍAS</p> <p>2 POLLERÍAS</p> <p>3 MARRANERÍAS</p> <p>4 PESCADERÍAS</p> <p>5 EMBUTIDOS</p> <p>D-RELACIÓN DIRECTA I-RELACIÓN INDIRECTA</p>	<p>_____ RELACIÓN DIRECTA ----- RELACIÓN INDIRECTA</p>		

MATERIA DE RELACIONES	DIAGRAMA DE RELACIONES	DIAGRAMA DE BLOQUES																																																																																	
<p style="text-align: center;">ÁREA SEMIHUMEDA</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr><td>1</td><td>COMEDORES</td><td>D</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>COCINAS</td><td>I</td><td>I</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>TORTILLERÍAS</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>PANADERÍAS</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>FLORES</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>D</td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>FRUTAS Y VERDURAS</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td></tr> <tr><td>7</td><td>LACTEOS</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td></tr> <tr><td>8</td><td>REFRESQUERÍAS</td><td>I</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>COMIDA RÁPIDA</td><td>D</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table> <p style="text-align: center;">D-RELACIÓN DIRECTA I-RELACIÓN INDIRECTA</p>	1	COMEDORES	D							2	COCINAS	I	I						3	TORTILLERÍAS	I	I	I					4	PANADERÍAS	I	I	I	I				5	FLORES	I	I	I	I	I	D		6	FRUTAS Y VERDURAS	I	I	I	I	I	I	I	7	LACTEOS	I	I	I	I	I	I	I	8	REFRESQUERÍAS	I							9	COMIDA RÁPIDA	D							<p style="text-align: center;">DIAGRAMA DE RELACIONES</p> <p style="text-align: center;">____ RELACIÓN DIRECTA ----- RELACIÓN INDIRECTA</p>	
1	COMEDORES	D																																																																																	
2	COCINAS	I	I																																																																																
3	TORTILLERÍAS	I	I	I																																																																															
4	PANADERÍAS	I	I	I	I																																																																														
5	FLORES	I	I	I	I	I	D																																																																												
6	FRUTAS Y VERDURAS	I	I	I	I	I	I	I																																																																											
7	LACTEOS	I	I	I	I	I	I	I																																																																											
8	REFRESQUERÍAS	I																																																																																	
9	COMIDA RÁPIDA	D																																																																																	
<p style="text-align: center;">ÁREA SECA</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr><td>1</td><td>ROPA</td><td>D</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>CALZADO</td><td>I</td><td>I</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>MISCELÁNEAS</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>CESTERIA</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td>I</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>SOMBREROS</td><td>D</td><td>D</td><td>D</td><td>D</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>ABARROTERÍAS</td><td>D</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>GRANOS Y ESPECIES</td><td>D</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table> <p style="text-align: center;">D-RELACIÓN DIRECTA I-RELACIÓN INDIRECTA</p>	1	ROPA	D							2	CALZADO	I	I						3	MISCELÁNEAS	I	I	I					4	CESTERIA	I	I	I	I				5	SOMBREROS	D	D	D	D				6	ABARROTERÍAS	D							7	GRANOS Y ESPECIES	D							<p style="text-align: center;">DIAGRAMA DE RELACIONES</p> <p style="text-align: center;">____ RELACIÓN DIRECTA ----- RELACIÓN INDIRECTA</p>																			
1	ROPA	D																																																																																	
2	CALZADO	I	I																																																																																
3	MISCELÁNEAS	I	I	I																																																																															
4	CESTERIA	I	I	I	I																																																																														
5	SOMBREROS	D	D	D	D																																																																														
6	ABARROTERÍAS	D																																																																																	
7	GRANOS Y ESPECIES	D																																																																																	

4.2 TRANSFERENCIA DE BUSES

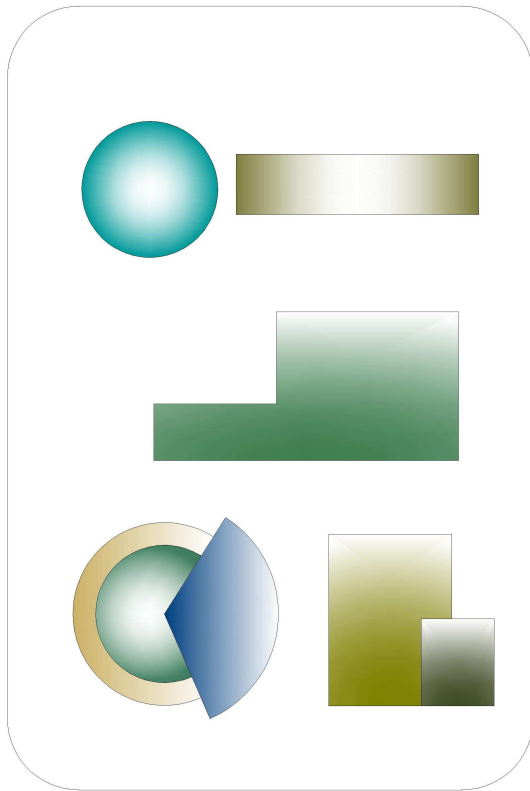
	MATRIZ DE RELACIONES	DIAGRAMA DE RELACIONES	DIAGRAMA DE BLOQUES																														
TRANSFERENCIA DE BUSES	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>I</td> <td>I</td> <td>I</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>1 ADMINISTRACIÓN</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2 ÁREAS DE APOYO</td> <td>D</td> <td>I</td> <td>I</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>3 TRANSFERENCIA DE BUSES</td> <td>D</td> <td>D</td> <td>D</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>4 ESTACIONAMIENTO</td> <td>D</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>D-RELACIÓN DIRECTA I-RELACIÓN INDIRECTA</p>		I	I	I	I	1 ADMINISTRACIÓN					2 ÁREAS DE APOYO	D	I	I	I	3 TRANSFERENCIA DE BUSES	D	D	D	D	4 ESTACIONAMIENTO	D				<p>— RELACIÓN DIRECTA - - - - - RELACIÓN INDIRECTA</p>						
	I	I	I	I																													
1 ADMINISTRACIÓN																																	
2 ÁREAS DE APOYO	D	I	I	I																													
3 TRANSFERENCIA DE BUSES	D	D	D	D																													
4 ESTACIONAMIENTO	D																																
ADMINISTRACIÓN	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>D</td> <td>I</td> <td>I</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>1 ADMINISTRADOR</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2 SECRETARIA</td> <td>D</td> <td>I</td> <td>I</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>3 CONTABILIDAD Y CAJA</td> <td>D</td> <td>D</td> <td>I</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>4 ÁREA DE ESPERA</td> <td>D</td> <td>I</td> <td>I</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>5 SERVICIO SANITARIO</td> <td>I</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>D-RELACIÓN DIRECTA I-RELACIÓN INDIRECTA</p>		D	I	I	I	1 ADMINISTRADOR					2 SECRETARIA	D	I	I	I	3 CONTABILIDAD Y CAJA	D	D	I	I	4 ÁREA DE ESPERA	D	I	I	I	5 SERVICIO SANITARIO	I				<p>— RELACIÓN DIRECTA - - - - - RELACIÓN INDIRECTA</p>	
	D	I	I	I																													
1 ADMINISTRADOR																																	
2 SECRETARIA	D	I	I	I																													
3 CONTABILIDAD Y CAJA	D	D	I	I																													
4 ÁREA DE ESPERA	D	I	I	I																													
5 SERVICIO SANITARIO	I																																
SERVICIOS	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>I</td> <td>I</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>1 ÁREA DE ESPERA</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2 SERVICIOS SANITARIOS</td> <td>D</td> <td>I</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>3 CONTROL SERVICIOS SANITARIOS</td> <td>D</td> <td>D</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>4 INFORMACIÓN</td> <td>D</td> <td>I</td> <td>I</td> </tr> </table> <p>D-RELACIÓN DIRECTA I-RELACIÓN INDIRECTA</p>		I	I	I	1 ÁREA DE ESPERA				2 SERVICIOS SANITARIOS	D	I	I	3 CONTROL SERVICIOS SANITARIOS	D	D	I	4 INFORMACIÓN	D	I	I	<p>— RELACIÓN DIRECTA - - - - - RELACIÓN INDIRECTA</p>											
	I	I	I																														
1 ÁREA DE ESPERA																																	
2 SERVICIOS SANITARIOS	D	I	I																														
3 CONTROL SERVICIOS SANITARIOS	D	D	I																														
4 INFORMACIÓN	D	I	I																														

LINEA DE TRANSPORTE	MATRIZ DE RELACIONES	DIAGRAMA DE RELACIONES	DIAGRAMA DE BLOQUES
<p>1 INFORMACIÓN Y RECARGAS</p> <p>2 ADMINISTRADOR</p> <p>3 ÁREA DE ESPERA</p> <p>4 SERVICIO SANITARIO</p> <p>D-RELACIÓN DIRECTA</p> <p>I-RELACIÓN INDIRECTA</p>	 <p>_____ RELACIÓN DIRECTA</p> <p>----- RELACIÓN INDIRECTA</p>		<p>LINEA DE TRANSPORTE</p>
<p>1 ÁREA DE ABORDAJE</p> <p>2 PARADAS</p> <p>3 ESTACIONAMIENTO MOTOS</p> <p>4 ESTACIONAMIENTO BUSES</p> <p>5 ESTACIONAMIENTO TAXIS</p> <p>6 ESTACIONAMIENTO PICK-UPS</p> <p>D-RELACIÓN DIRECTA</p> <p>I-RELACIÓN INDIRECTA</p>	 <p>_____ RELACIÓN DIRECTA</p> <p>----- RELACIÓN INDIRECTA</p>		<p>ÁREAS EXTERIORES</p>

CAPÍTULO VI

Figuración

1. FUNDAMENTACIÓN DEL PROYECTO

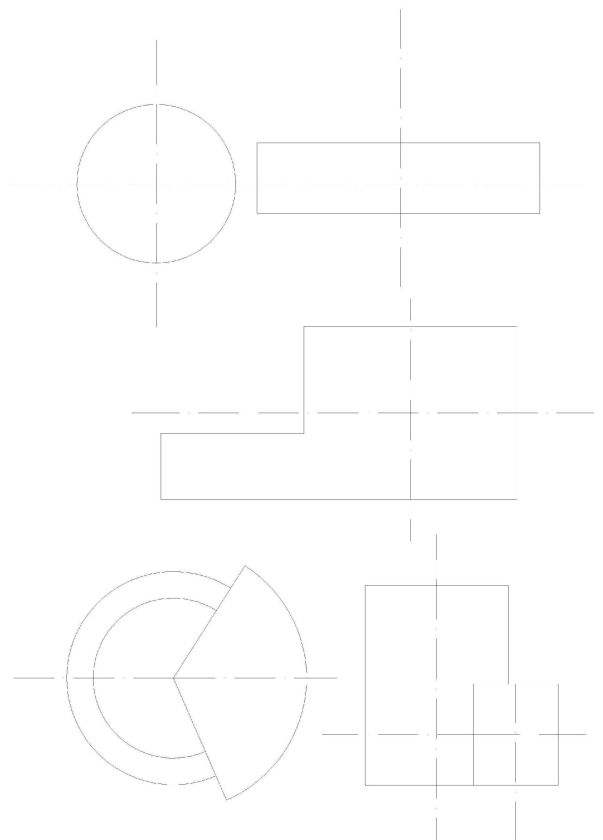


APLICACIÓN DE PRINCIPIOS DE DISEÑO A FORMAS GEOMÉTRICAS.

Se tomaron formas geométricas puras, las cuales se descompusieron geoméricamente para generar nuevas formas, a las que se les aplicaron sustracción, superposición, interposición, intersección, etc. Y otros principios de diseño. Jugando con las formas para lograr una forma apropiada.

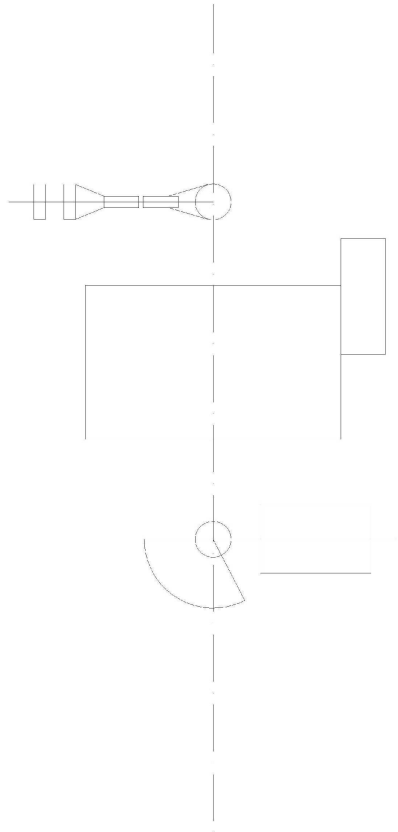
APLICACIÓN DE EJES ORDENADORES A NUEVAS FIGURAS.

Seguidamente se les aplicó a todas las formas obtenidas ejes ordenadores para tener un patrón ordenador dentro del conjunto y no dejar formas al azar, todo esto para que se logre una relación con cada parte del conjunto permitiendo la fácil interrelación entre las formas que se les asignará una función.



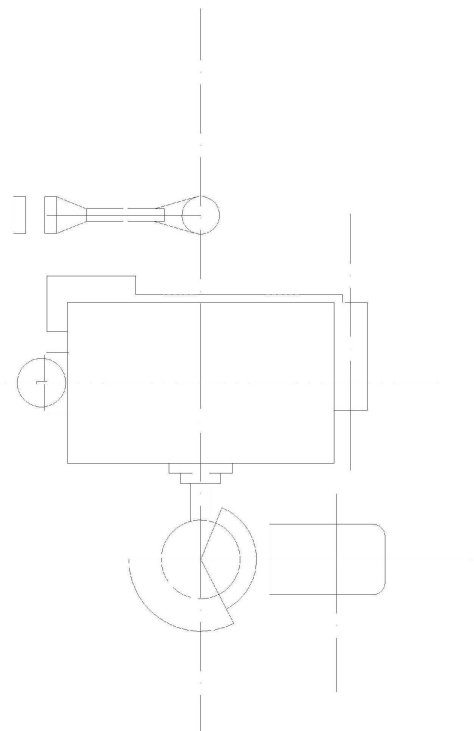
APLICACIÓN DE AMBIENTES A CADA FORMA

A cada forma geométrica según sus dimensiones y relaciones se le asignó ambiente para el conjunto ya sea del mercado o de la transferencia de buses según se podía aplicar de acuerdo a sus características y dimensiones.



EJE ORDENADOR PARA TODO EL CONJUNTO.

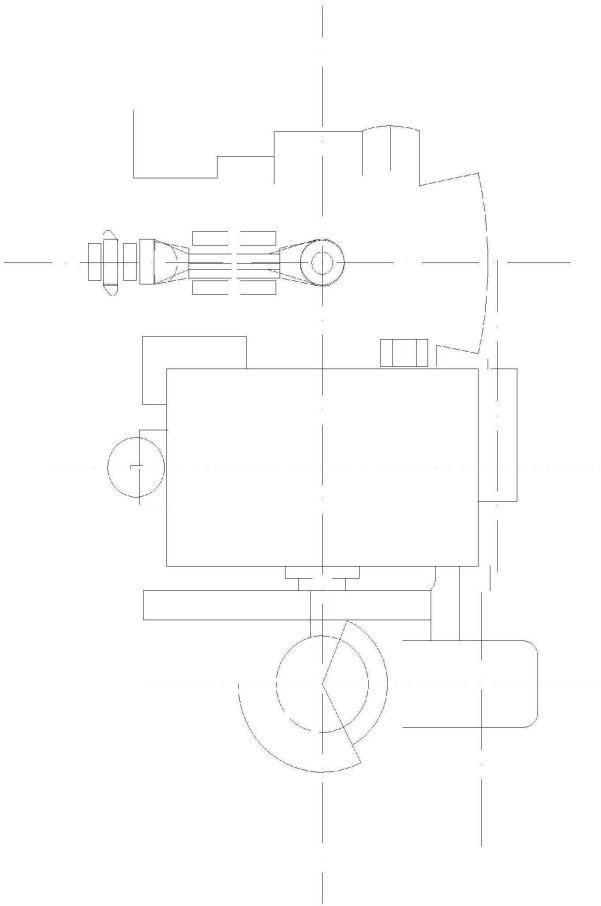
A las figuras se les aplica un eje que será el patrón ordenador para todo el conjunto, a este eje deben de ir relacionadas todas la formas, las cuales constituirán funciones específicas dentro del mismo.



APLICACIÓN DE PRINCIPIOS DE DISEÑO EN VOLUMENES

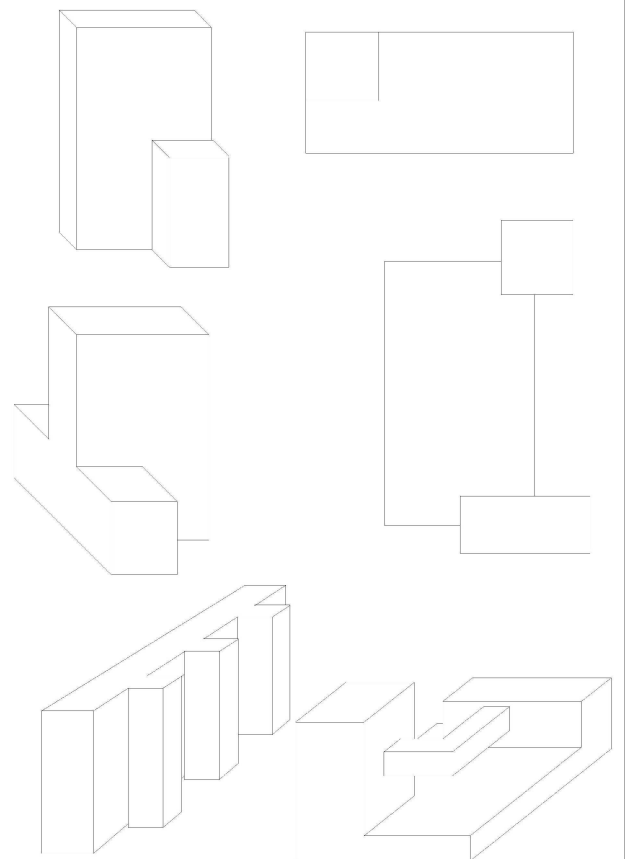
A los volúmenes resultantes se les aplicaron también principios de diseño, para tener una propuesta atractiva y funcional, tomando en cuenta siempre los ambientes del conjunto, dentro de los principios están:

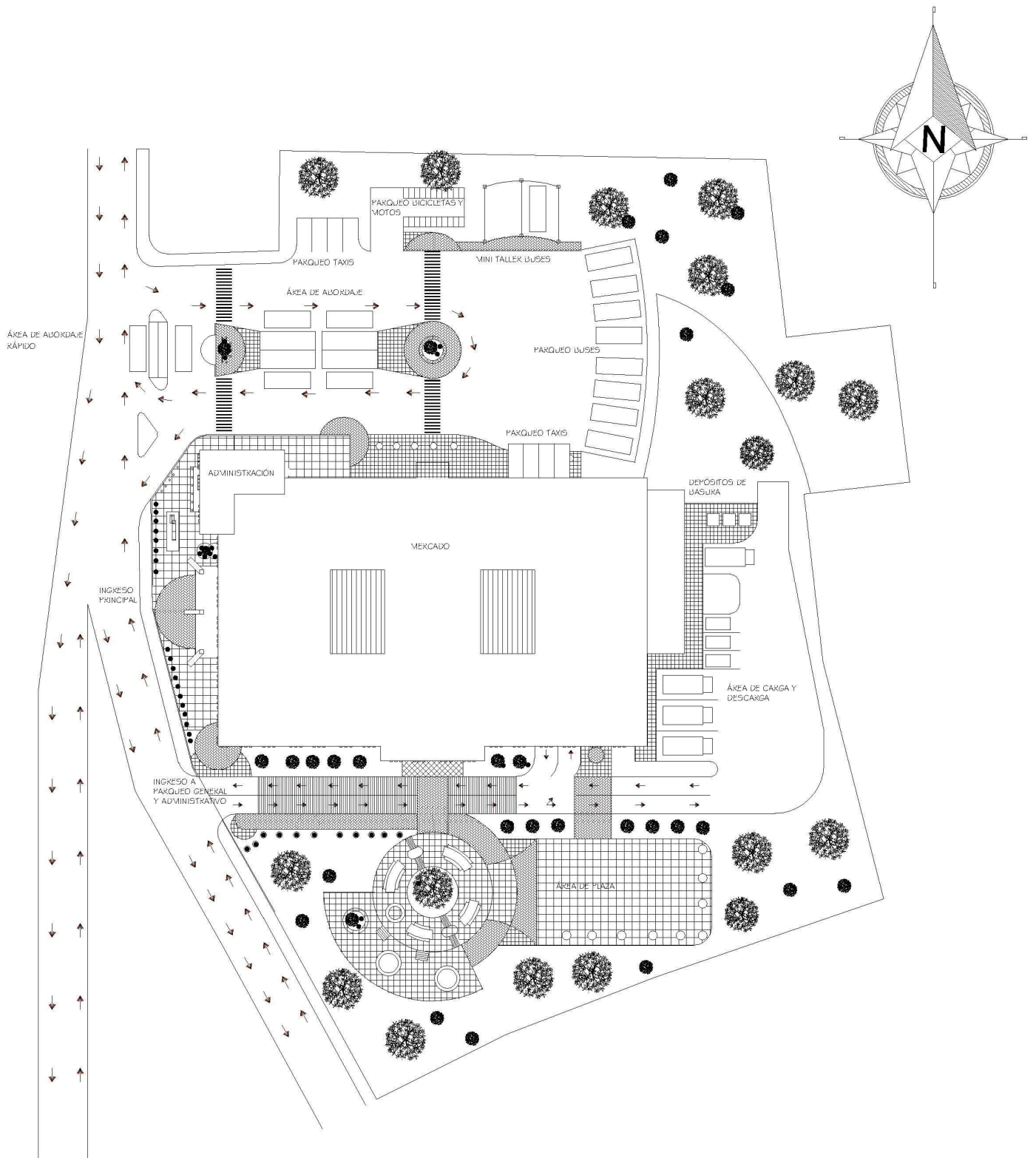
- JERARQUÍA
- SUSTRACCIÓN
- ADICIÓN
- REPETICIÓN
- INTERSECCIÓN
- SOBREPOSICIÓN



PROPUESTA FINAL DE CONJUNTO

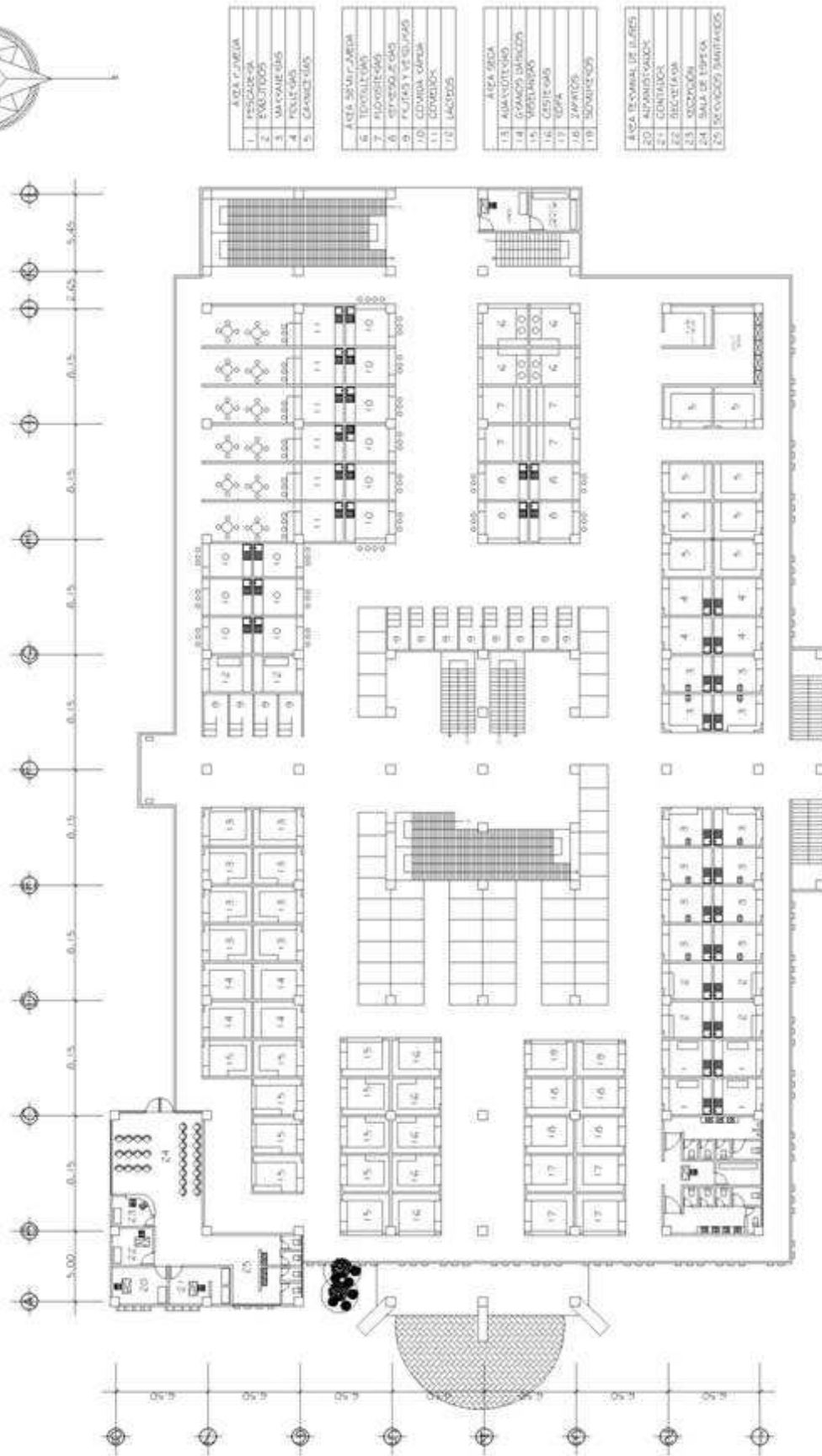
Aplicación y pruebas para integrar todos los ambientes del conjunto, según forma y dimensiones, tomando en cuenta los ejes ordenadores y los principios de Diseño a cada uno, aplicando interrelaciones, sustracciones, adiciones, repeticiones y más conceptos.





PLANTA DE CONJUNTO

SIN ESCALA



AREA 1ª ZONA	
1	RESERVA
2	ENCUENTROS
3	MARCAJE BUS
4	PALETS
5	GRANDES BUS

AREA 2ª ZONA	
6	TOALLAS
7	ALFOMBRAS
8	ESTRUCOS
9	PLANTAS Y VESTIBULOS
10	COMIDA CALIENTE
11	COMIDAS
12	LACTEOS

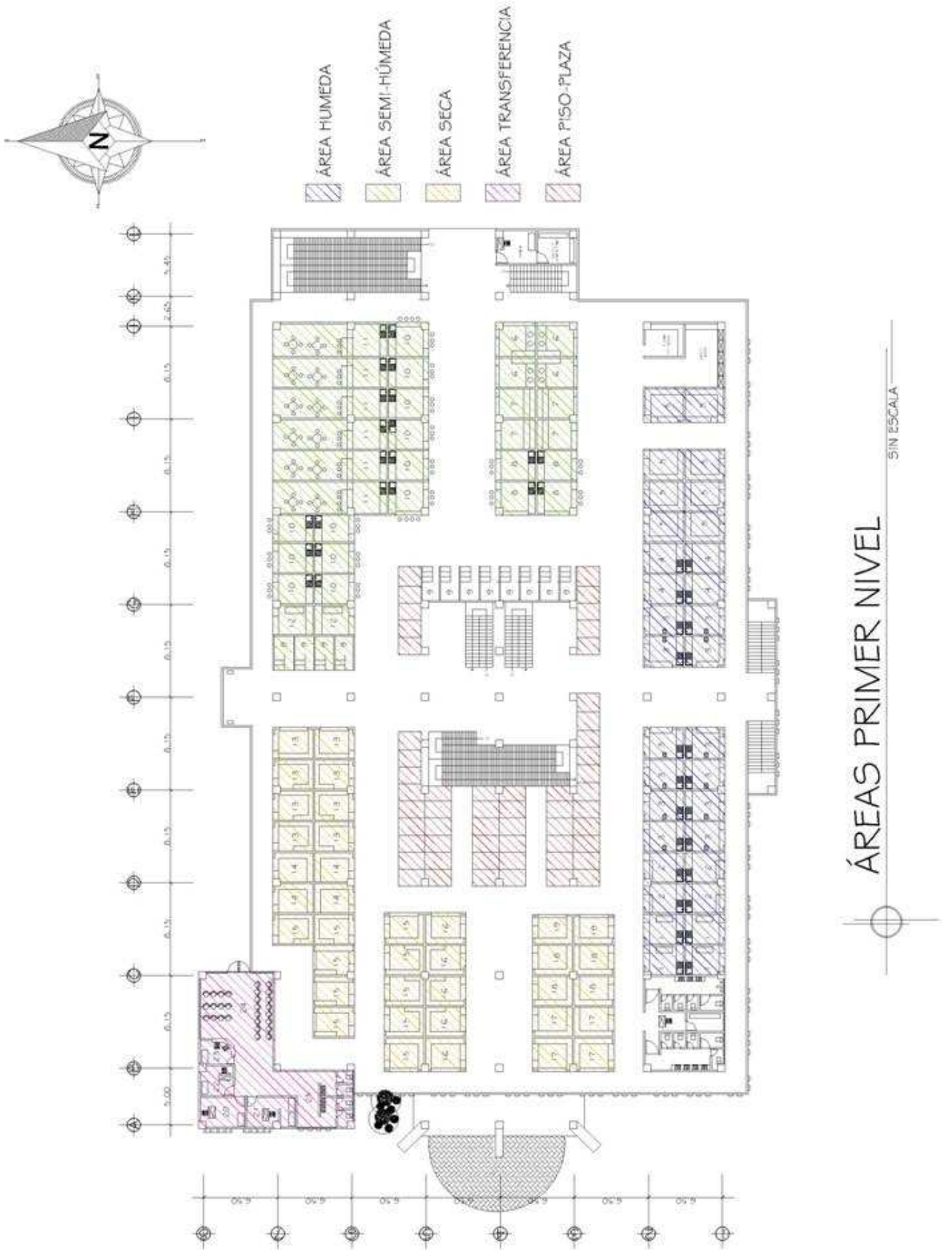
AREA 3ª ZONA	
13	AGUA VITRIFICADA
14	FRANCOS BARROS
15	VITRIFICADOS
16	QUESOS
17	LECHE
18	YOGURT
19	SOBRIDOS

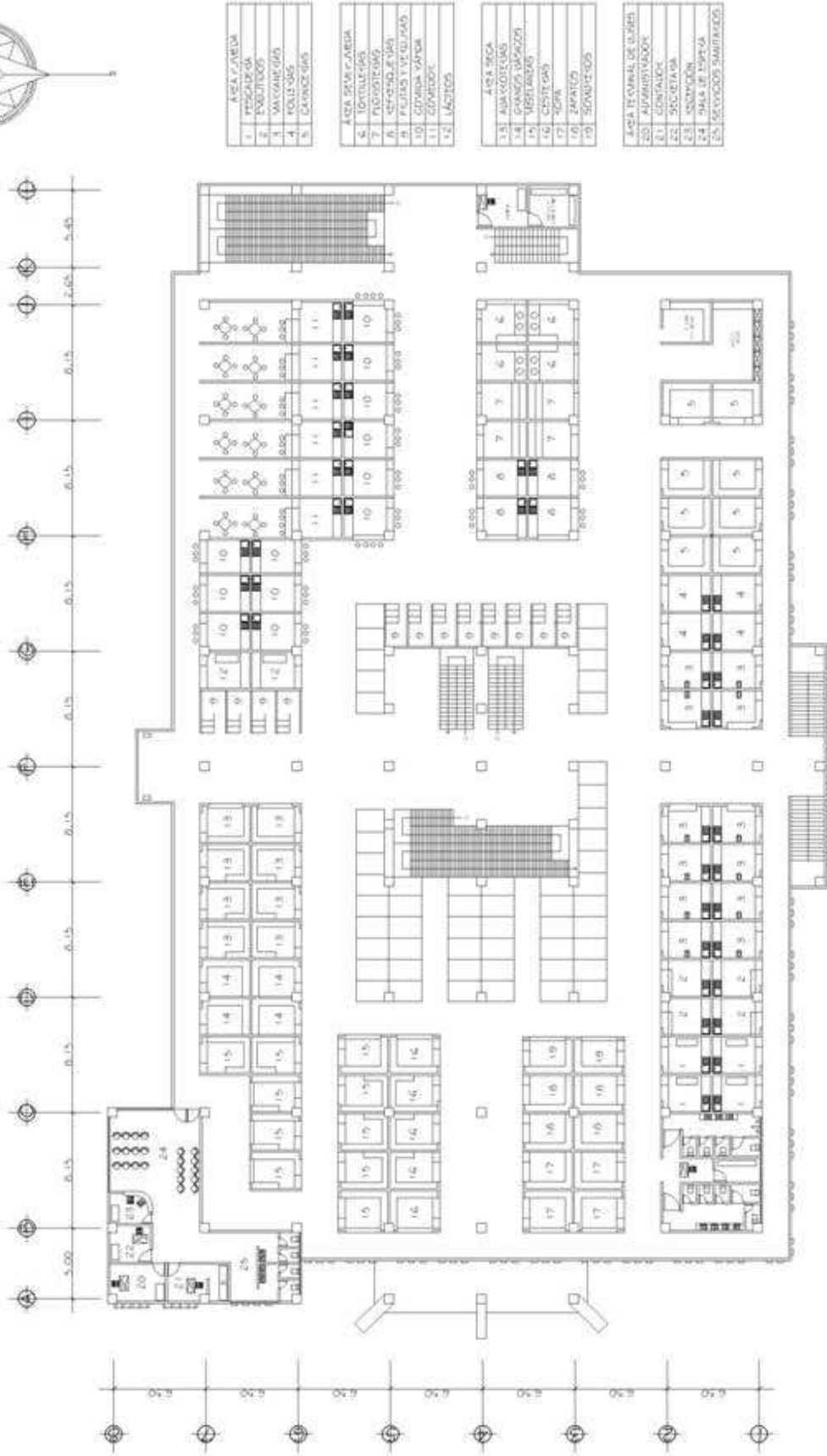
AREA 4ª ZONA DE SERVICIOS	
20	ALMACENAMIENTO
21	CENTRAL
22	RECEPCION
23	REPOSICION
24	SALA DE ESPERA
25	DE CUIDADOS SANITARIOS

PLANTA PRIMER NIVEL

SIN ESCALA







AREA AEREA	
1	RECEPCION
2	EXHIBICION
3	MANTENIMIENTO
4	WALLO-GAS
5	GUARDIA-GAS

AREA SERVICIOS	
6	TORTILLERIAS
7	FRIGORIFICOS
8	ESTACIONERIAS
9	FRUTAS Y VERDURAS
10	COMIDA VARIADA
11	COMEDOR
12	LACTICOS

AREA TIENDA	
13	ABRIGOS
14	GRANOS (MAIZ)
15	VERDURAS
16	FRUTAS
17	COMIDA
18	ZAPATOS
19	SONDIDOS

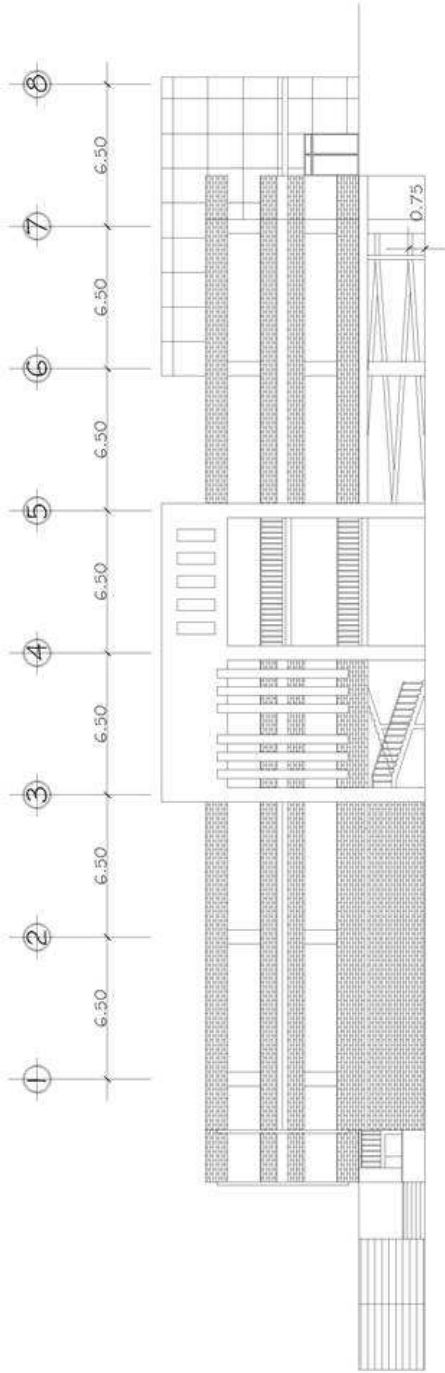
AREA DE CUBIL DE BUSES	
20	ADMINISTRACION
21	CONTADOR
22	SECRETARIA
23	RESERVA
24	HALA DE TIENDA
25	SERVICIOS SANITARIOS

PLANTA SEGUNDO NIVEL

SIN ESCALA

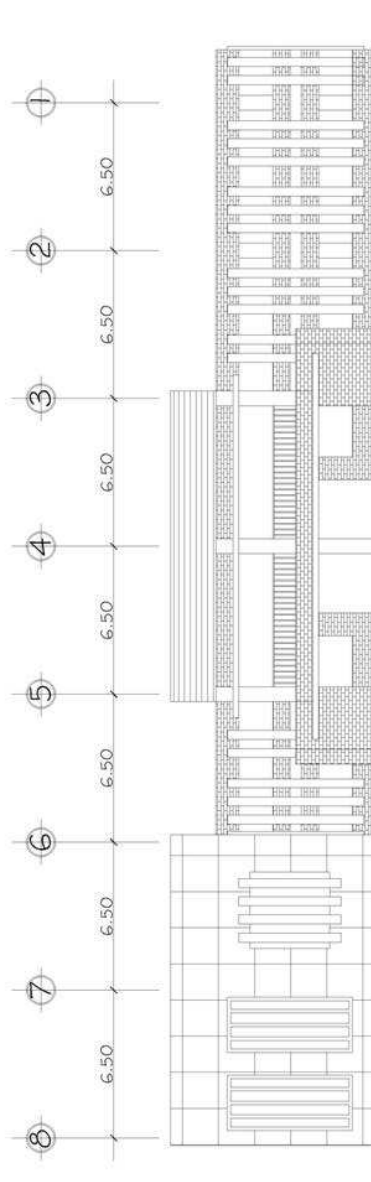


ÁREAS SEGUNDO NIVEL
SIN ESCALA



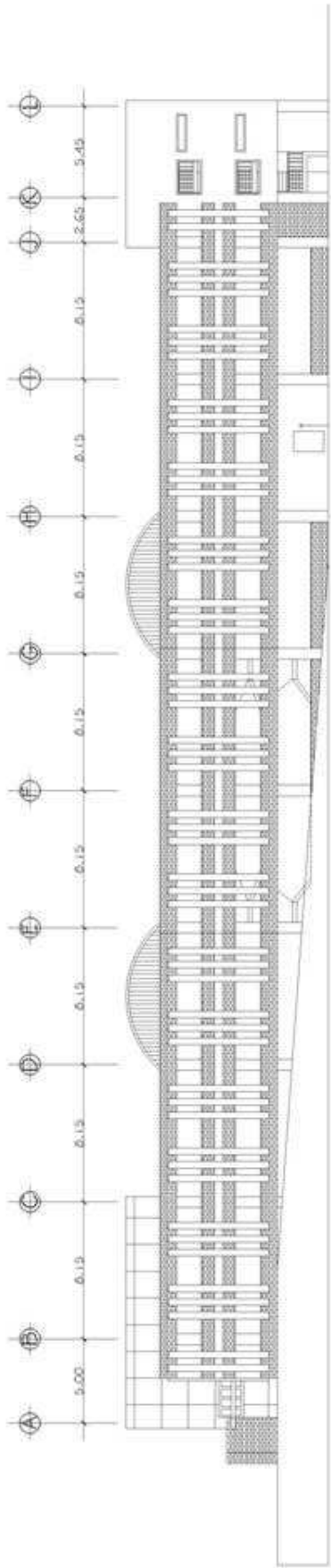
ELEVACIÓN POSTERIOR

SIN ESCALA

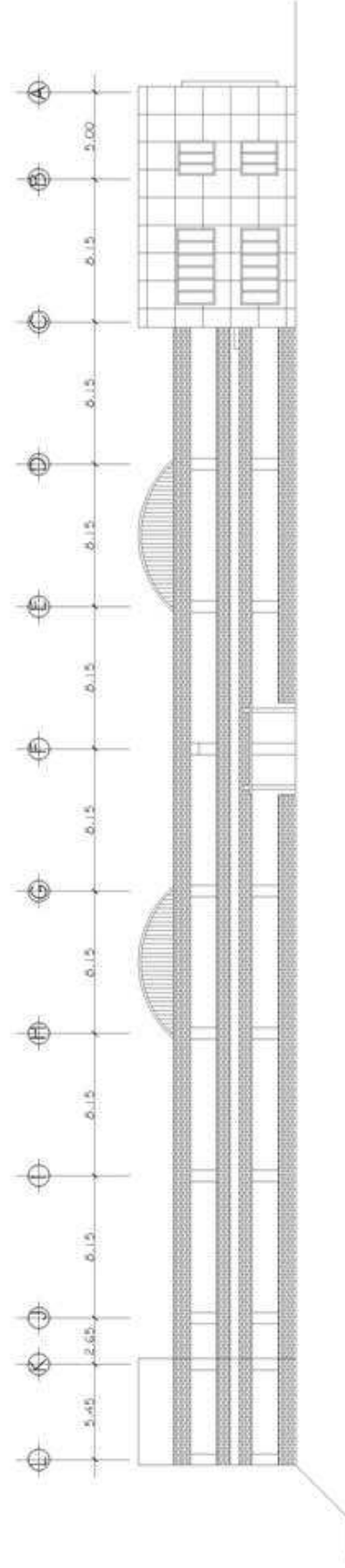


ELEVACIÓN FRONTAL

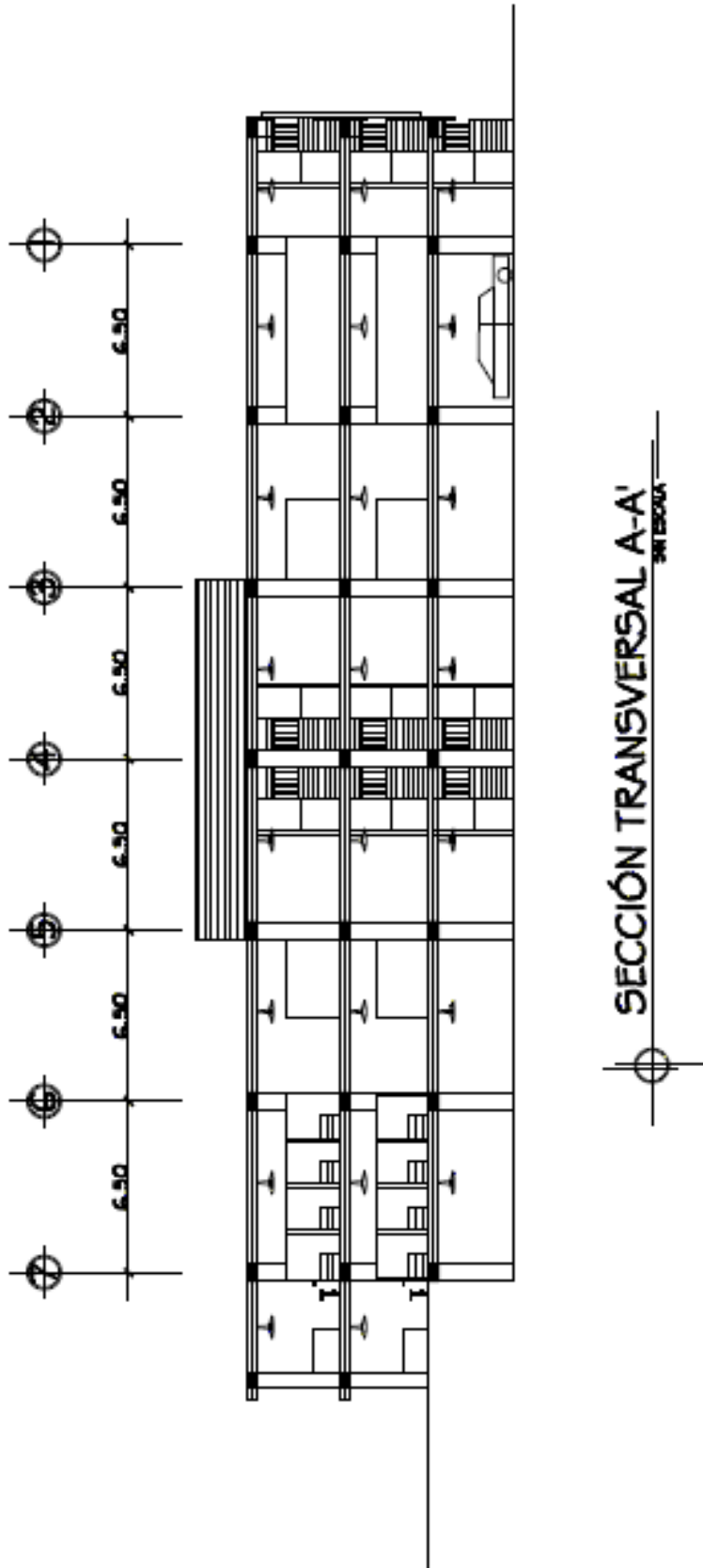
SIN ESCALA

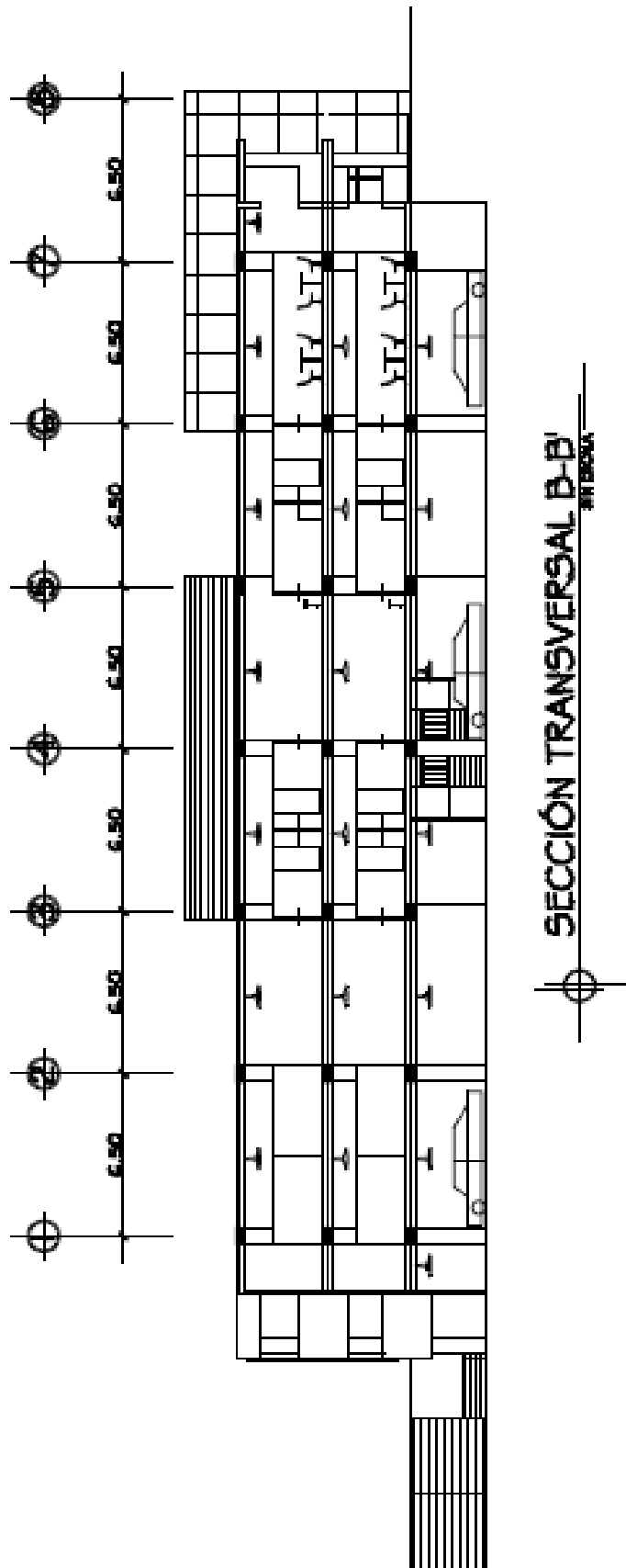


ELEVACIÓN LATERAL SUR



ELEVACIÓN LATERAL NORTE





3. VISTAS DE LA PROPUESTA



VISTA DE PARQUEO



ÁREA DE FLORES Y FRUTAS



ÀREA DE COMEDORES



MODULOS DE GRADAS



INGRESO PRINCIPAL AL CONJUNTO



CALLE PRINCIPAL CERCANA AL CONJUNTO



INGRESO PRINCIPAL AL MERCADO



PLAZA DE INGRESO PRINCIPAL AL MERCADO



FACHADA MERCADO VISTA SUR



ELEVACIÓN LATERAL SUR



INGRESO A PARQUEO EN SOTANO



ÁREA DE CARGA Y DESCARGA



INGRESO ÁREA DE CARGA Y DESCARGA



ÁREA DE DEPÓSITO DE BASURA



INGRESO PRINCIPAL A ÁREA DE TRANSFERENCIA



ÁREA DE PARADAS Y PLAZAS EN TRANSFERENCIA DE BUSES



ÁREA DE TALLER Y PARQUEO DE BUSES



PLAZA DE CONEXIÓN A MERCADO



INGRESO A PARQUEO EN SÓTANO DE MERCADO



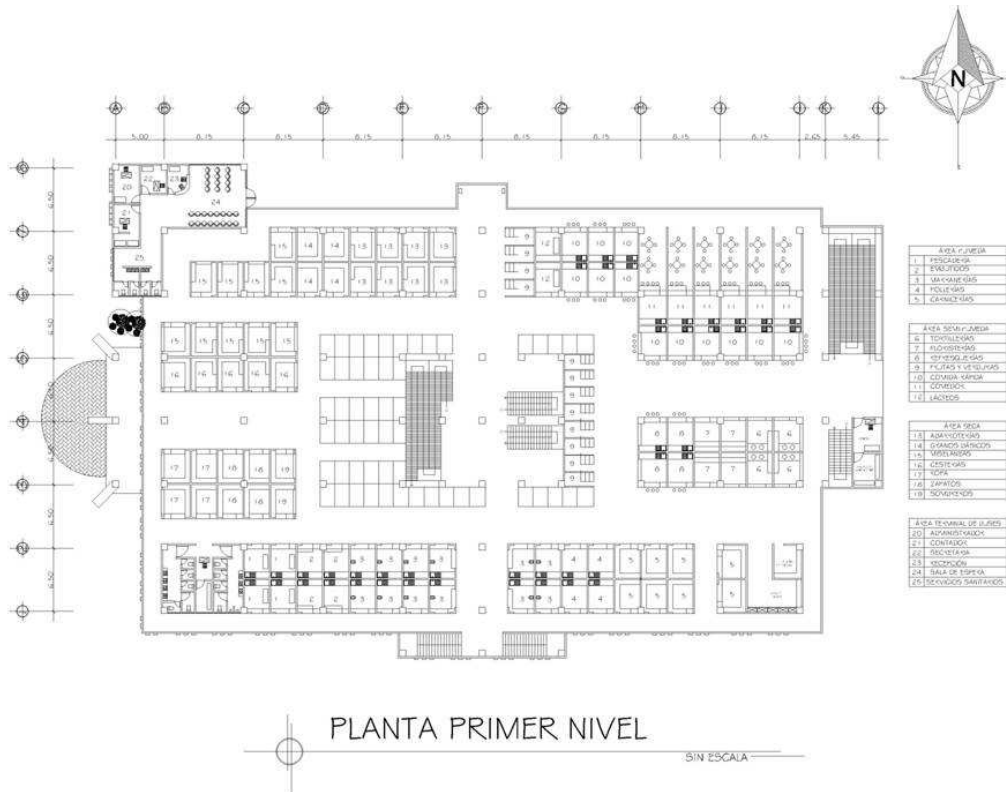
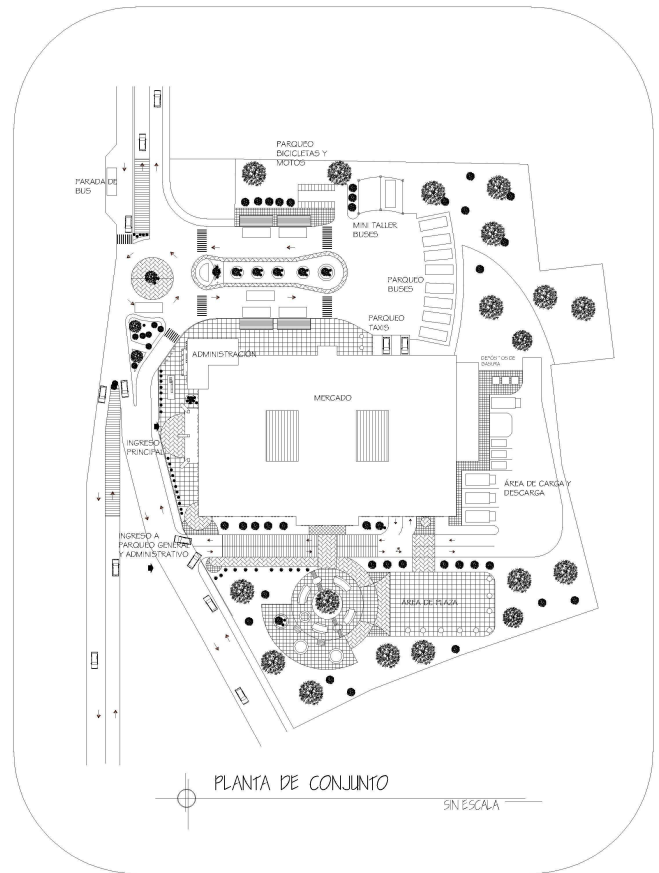
VISTA NORTE DEL CONJUNTO

4. PROPUESTA DE CONSTRUCCIÓN POR FASES

Se propone la construcción del edificio por fases. El presupuesto se elaborará en base a dos fases de construcción, de esta manera se optimizarán los recursos con los que será financiado el mercado y transferencia de buses.

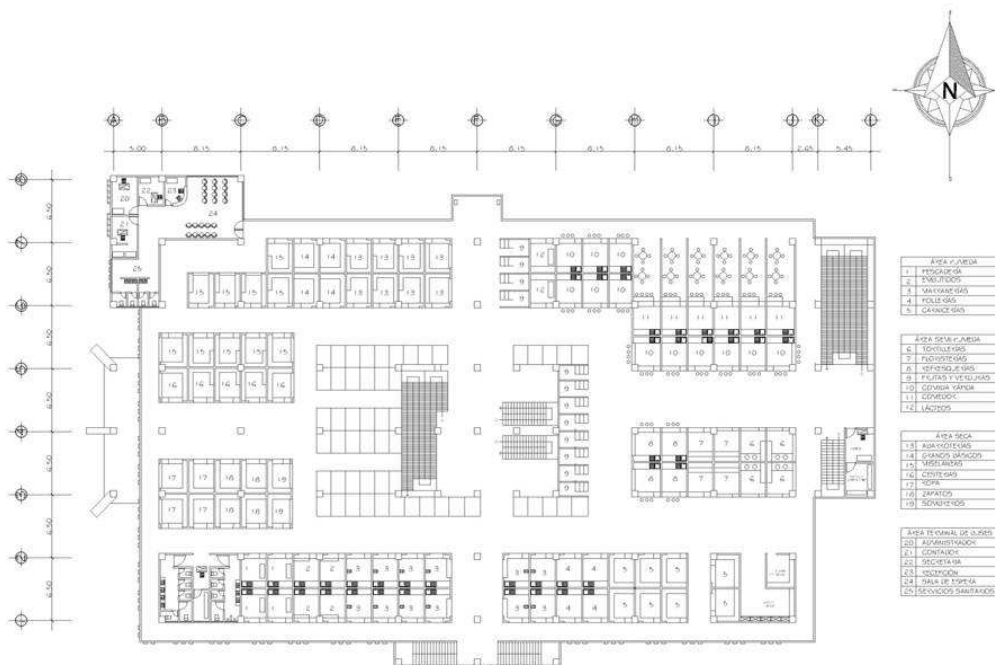
4.1 PRIMERA FASE

En la primera etapa del proyecto se propone realizar todas las plataformas del conjunto, parqueos de la Transferencia, plazas y el primer nivel del edificio. Al construir esta fase el Conjunto estará en su capacidad de satisfacer todas las necesidades que se presentan en el presente y hasta 12 años más adelante.



4.2 SEGUNDA FASE

En La segunda fase se construirá el segundo nivel, se preverán las instalaciones necesarias para realizar la ampliación del mercado y transferencia de buses, con esta ampliación el proyecto tendrá una capacidad para cubrir satisfactoriamente con las necesidades que presenta la aldea con proyección a 25 años.



PLANTA SEGUNDO NIVEL

SIN ESCALA

Presupuesto 4 Cronograma de Ejecución



PRIMERA FASE					
REGLÓN DE TRABAJO	CANTIDAD	UNIDAD	COSTO	SUB-TOTAL	TOTAL
TRABAJOS PRELIMINARES				Q102,321.43	
EXCAVACIÓN CORTE Y RELLENO		M3		1358772.6	
URBANIZACIÓN + ASFALTO				3639180.63	
EDIFICIO DEL MERCADO + ADMINISTRACIÓN					
OBRA GRIS				2711637.7	
INSTALACIÓN HIDRAÚLICA		global		Q72,365.15	
INSTALACIÓN DRENAJES		global		Q94,563.00	
INSTALACIÓN ELÉCTRICA		global		Q198,247.00	
ACABADOS FINALES				Q680,631.41	
Limpieza final		global		Q3,600.00	
URBANIZACIÓN TRANSFERENCIA DE BUSES Y PLAZA				Q416,277.36	
				TOTAL PRIMERA FASE	Q8,861,318.92
SEGUNDA FASE					
REGLÓN DE TRABAJO	CANTIDAD	UNIDAD	COSTO	SUB-TOTAL	TOTAL
URBANIZACIÓN				Q639,180.63	
EDIFICIO DEL MERCADO + ADMINISTRACIÓN					
OBRA GRIS				2771163.7	
INSTALACIÓN HIDRAÚLICA		global		Q72,365.15	
INSTALACIÓN DRENAJES		global		Q94,563.00	
INSTALACIÓN ELÉCTRICA		global		Q198,247.00	
ACABADOS FINALES				Q680,631.41	
Limpieza final		global		Q3,600.00	
URBANIZACIÓN TRANSFERENCIA DE BUSES Y PLAZA				Q416,277.36	
				TOTAL SEGUNDA FASE	Q4,459,750.89
				SUB-TOTAL PRIMERA Y SEGUNDA FASE	Q13,321,069.81
imprevistos 10%					Q1,332,106.98
Gastos administrativos 12%					Q1,598,528.38
Dirección Técnica 5%					Q666,053.49
Gastos legales 7%					Q932,474.89
				TOTAL PRIMERA Y SEGUNDA FASE	Q17,850,233.55



PRIMERA FASE						
ACTIVIDAD						
TIEMPO DE EJECUCIÓN EN MESES	1	2	3	4	5	6
Trabajos preliminares	■	■				
URBANIZACIÓN						
Corte y relleno		■	■	■		
banquetas y plazas				■	■	
Bordillos			■	■	■	
adoquinamiento		■	■	■		
jardinización del conjunto						
áreas de estar exteriores			■	■	■	
fuentes				■	■	
MERCADO Y TRANSFERENCIA		■	■	■		
Trazo y estaqueado		■	■	■		
cimentación			■	■	■	
Estructura de concreto					■	■
levantado de muros		■	■	■	■	
losa			■	■	■	
acabados			■	■	■	■
azulejo en baño		■	■	■		
pisos			■	■	■	
instalación hidráulica					■	■
instalación drenajes						■
instalación eléctrica			■	■	■	■
carpintería			■	■	■	■
ventanería	■	■	■			
Cortinas metálicas				■	■	■
estructura metálica			■	■		
instalación de fuentes				■	■	■
parada de buses			■	■	■	■
limpieza final					■	■



SEGUNDA FASE						
ACTIVIDAD						
TIEMPO DE EJECUCIÓN EN MESES	1	2	3	4	5	6
MERCADO						
Trazo y estaqueado		■	■	■		
cimentación			■	■	■	
Estructura de concreto					■	■
levantado de muros		■	■	■	■	
losa				■	■	
acabados		■	■	■		
azulejo en baño			■	■	■	
pisos				■	■	■
instalación hidráulica					■	■
instalación drenajes			■	■	■	■
instalación eléctrica		■	■	■		
carpintería				■	■	■
ventanería			■	■	■	
Cortinas metálicas			■	■	■	■
estructura techo		■	■	■	■	
instalación de fuentes				■	■	■
limpieza final				■	■	■

CONCLUSIONES

- La presente propuesta arquitectónica es una respuesta 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 en la Aldea.
- La información recabada fue indispensable para la realización de la presente Propuesta, tomando en cuenta todos los factores necesarios para dimensionar y acomodar cada ambiente.
- Cada ambiente del mercado está de acuerdo a las necesidades de las actividades y a las dimensiones requeridas para la realización de las mismas.
- La unificación del edificio del Mercado y de la Transferencia de Buses es de mucho beneficio, tanto económico como para la buena y adecuada construcción de los dos ambientes.

RECOMENDACIONES:

- Para complementar el proyecto las respectivas autoridades locales deberán realizar una campaña de información y sensibilización dirigida a los usuarios del proyecto y población en general acerca 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.
- La información recabada fue de suma importancia para la realización de la propuesta, para dimensionar y acomodar cada área del mercado.
- 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.

BIBLIOGRAFÍA

TESIS

Camposeco Mencos, Jorge Arturo.
Mercado municipal y terminal de transporte para el municipio de San Martín Jilotepeque, Chimaltenango.
Tesis de grado, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2005.

Castro Poggio, Carla Reneé, García Menchú, 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.

Terminal de buses y central de transferencia para el municipio de San José Pínula.
Tesis de grado, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala. 2005

Barrillas Escobar, Astrid Judith.
Centro de atención para adultos mayores en el Municipio de San Agustín Acasaguastlán, El Progreso.
Tesis de grado, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2005

Palencia Zetina, Shirley Lizette
Diseño y planificación de la ampliación mercado municipal zona 2, Chimaltenango, Chimaltenango.
Tesis de grado, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2005.

Juárez Estrada, Mario Alejandro
Mercado y Terminal de buses San Agustín Acasaguastlán, El Progreso.
Tesis de grado, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2005.

Girón Estrada, Lidia Elizabeth.
Terminal de buses y mercado para el municipio de Joyabaj, Quiché.
Tesis de Grado, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2004.

Mercado y Terminal de Buses para la Aldea El Rancho, San Agustín Acasaguastlán, El Progreso.
Echeverría Escobar, Heder Madahí
Tesis de grado, Facultad de Arquitectura
Universidad de San Carlos DE Guatemala 2,006

Girón Roca, Nelson Godofredo.
Anteproyecto arquitectónico mercado Aldea Argueta, municipio de Sololá.
Tesis de grado, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2004.

LIBROS

Revista Escala.
Centros de abasto,
Bogota Colombia, Escala 1995.

Plazola Cisneros, Alfredo
Enciclopedia de la Arquitectura
México, Editorial Limusa, 1995.

Vallalbi Gua, Pedro.
Políticas del comercio de la ciudad de Guatemala y su área metropolitana.
Informe final. Dirección de planificación municipal de Guatemala.

Gall, Francis.
Diccionario geográfico Nacional.
Tomo III. Compilación Crítica.
Primera edición, Instituto Geográfico Nacional.
Guatemala C.A. 1980.

Chávez Zepeda Juan José.
Elaboración de Proyectos de Investigación.
Segunda edición. Guatemala 1994. Reimpresión 1998.

LEYES Y REGLAMENTOS

Reglamento de construcción y urbanismo,
Municipalidad de San Agustín Acasaguastlán, EL
Progreso.9 marzo del año 2004.

Ley de Tránsito.

Constitución política de la República de
Guatemala, 31 de mayo de 1985.

INFOM (Instituto de Fomento municipal)
Plan preliminar de mercados y terminales.
Manual de administración y mantenimiento de
Mercados; Guatemala, Guatemala, 1989.
Plan maestro de mercados minoristas.

DOCUMENTOS DOCUMENTOS

Smith A., Carol
La evaluación de los sistemas de mercado en el
Occidente de Guatemala.

Santa Cruz, Ingrid; Irayda Ruiz Bode, Arq. Mabel
Hernández, lic., Carlos Barneund.
Guía de autoaprendizaje para el curso de métodos
y técnicas de investigación.
FARUSAC, 1994

Martín, Carlos.
Proceso de producción de objetos arquitectónicos
o urbanísticos
Unidad de Tesis y Graduación, FARUSAC

INTERNET/ELECTRÓNICO

www.googleearth.com
Enciclopedia Encarta, Microsoft 2010

INSTITUCIONES

MARN, Ministerio de Ambiente y Recursos
Naturales.
Evaluación inicial de impacto ambiental, 1990

MAGA, Ministerio de Agricultura, Ganadería y
Alimentación, 1996

SEGEPLAN, Secretaría de Planificación de la
Presidencia de la República.
Sistemas de Centros urbanos en Guatemala
Plan de estudios de prefactibilidad de
Mercados minoristas. 1996

IGN, Instituto Geográfico Nacional

