

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA



Anteproyecto Urbano Arquitectónico de la Plaza-Mercado Municipal y
Terminal de Transporte Público, en la ciudad de Ahuachapán

PRESENTADO POR

JOSE RODRIGO BAUTISTA BRACAMONTE
EINAR ULISES BUSTILLO ZALDIVAR
CARLOS ALBERTO VALENCIA VASQUEZ

PARA OPTAR AL TITULO DE:
ARQUITECTO

CIUDAD UNIVERSITARIA, ABRIL DE 2003

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTORA :

Dra. María Isabel Rodríguez

SECRETARIA GENERAL :

Licda. Lidia Margarita Muñoz Vela

FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA

DECANO :

Ing. Alvaro Antonio Aguilar Orantes

SECRETARIO :

Ing. Saúl Alfonso Granados

ESCUELA DE ARQUITECTURA

DIRECTORA :

Arq. Gilda Elizabeth Benavides Larín

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

Trabajo de Graduación previo a la opción al grado de :

ARQUITECTO

Título

:

Anteproyecto Urbano Arquitectónico de la Plaza-Mercado Municipal y
Terminal de Transporte Público, en la ciudad de Ahuachapán

Presentado por

:

JOSE RODRIGO BAUTISTA BRACAMONTE
EINAR ULISES BUSTILLO ZALDIVAR
CARLOS ALBERTO VALENCIA VASQUEZ

Trabajo de Graduación aprobado por :

Docente Director

:

Arq. Alba Gladys Asturias de Alvarez

Docente Director

:

Arq. Eliud Ulises Ayala Zamora

San Salvador, Abril de 2003

Trabajo de Graduación Aprobado por:

Docentes Directores :

Arq. Alba Gladys Asturias de Alvarez

Arq. Eliud Ulises Ayala Zamora

AGRADECIMIENTOS.

A DIOS, que a pesar de no acercarme mucho a Él en los últimos años nunca he dejado de sentir Su presencia omnipotente cerca de mí.

A MI PADRE, Wilfredo Armando Bautista le dedico éste título a su memoria, por sentar las bases firmes en mi niñez que me dieron la fuerza necesaria en mi madurez y que estaría orgulloso de los frutos obtenidos.

A MI MADRE, Elba Aurelia Bracamonte, muy especialmente, por ser la artífice directa de este logro, así como por su empeño, esmero y fortaleza tanto espiritual como personal constituyéndose en mi principal apoyo. Espero que este paso llene de orgullo a mi querida madre.

A MIS HERMANAS: Carolina y Marcia, por su comprensión en mis momentos de presión y darme su apoyo.

A ERICKA AYALA: Por su apoyo en momentos claves del desarrollo de este proyecto

A MI PRIMO: Arnoldo por su apoyo y accesibilidad en concederme el tiempo necesario para realizar mi trabajo de graduación.

AI ING. ARGUELO: por haberme permitido el crecimiento y desarrollo laboral en éstos últimos años.

A MIS PROFESORES:

Arq. Alba Gladis, por su paciencia, dedicación, accesibilidad y abnegación para con nosotros. Por ser un pilar importante en la realización de el trabajo de Graduación. Arq. Eliud Ayala, por sus consejos prácticos y oportunos.

Y EN GENERAL: a todas las personas que de uno u otra manera me ayudaron a la consecución de este logro. Infinitas gracias,

José Rodrigo Bautista Bracamonte

AGRADECIMIENTOS

A DIOS.

Por darme salud, fortaleza y capacidad de lograr mi profesión.

A MIS PADRES.

Por estar a mi lado en todo momento, siempre aconsejando sabiamente y brindándome su apoyo, por difícil o exitosa que fuera mi carrera universitaria.

A MIS HERMANOS.

Por confiar en mi en todo momento y apoyarme a cumplir mis sueños.

A MARIBEL.

Por comprender mis desatentos y sobre todo por darme su amor.

A MI FAMILIA.

Por estar pendiente de mi en todo momento.

A MIS AMIGAS Y AMIGOS.

Que de forma directa o indirectamente me ayudaron en el desarrollo del trabajo.

Einar Ulises Bustillo Zaldívar

AGRADECIMIENTOS

A DIOS NUESTRO CREADOR: Por guiarme en el camino de la sabiduría y el aprendizaje, también por darme las fuerzas necesarias para culminar con esta meta.

A MIS PADRES: Rosario Vásquez de Valencia y Julio Cesar Valencia Magaña, a quienes les debo el honor de mi superación académica y por haberme inculcado siempre el valor y la importancia de lo que significa proponerse y cumplir los objetivos en la vida.

A MIS HERMANOS: Salvador Alejandro y Julio Edgardo, por ser un ejemplo y brindarme su apoyo cuando más lo necesite.

A IVANA GONZALEZ: Por haberme dado su apoyo incondicional, comprenderme, darme su fe y su confianza en todo momento.

A LA ARQUITECTA ALBA GLADIS DE ALVAREZ Y EL ARQUITECTO ELIUD AYALA:
Que han colaborado de una forma muy especial en el desarrollo de este trabajo.

"Y A TODOS AQUELLOS QUE DE ALGUNA U OTRA FORMA ME AYUDARON PARA LLEGAR FAVORABLEMENTE A ESTA META".

Carlos Alberto Valencia Vásquez

Anteproyecto Urbano Arquitectónico de la Plaza-Mercado Municipal y Terminal de Transporte Público, en la ciudad de Ahuachapán

CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN	i
-----------------------	---

ETAPA A

FORMULACION TEORICA Y ANALISIS DEL CONCEPTO ARQUITECTONICO Y REORDENAMIENTO VIAL.

A.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	2
a) El Problema	3
b) Objetivos Generales	5
c) Objetivos Específicos	5
d) Limites	5
e) Justificación	6
f) Alcances.....	6
A.2 PROCESO METODOLOGICO	7
a) La Metodología	8
b) Esquema General de la Metodología	9
c) Programa Operativo de Investigación	10
c) Cuadro del Programa Operativo de Investigación	12
A.3 TEORIZACION DEL PROBLEMA	13
1. Aspectos Generales	14
2. Aspectos Específicos	28

A.4 ANALISIS, INTERPRETACIÓN, CONCLUSIONES Y PROYECCIONES DE DATOS	59
1. Los Usuarios	60
a) Usuarios de los Puestos Exteriores	62
b) Usuarios de la Terminal de Autobuses	67
A.5 ANALISIS DEL SITIO	71
Análisis del Sitio (El Terreno)	72
Análisis de los Principales Problemas	76
A.6 DEFINICION DEL CONCEPTO ARQUITECTÓNICO Y DEL REORDENAMIENTO VIAL	77
A.7 PROGRAMA DE NECESIDADES GENERALES	84
El Mercado	86
Terminal de autobuses.....	91
La Plaza.....	96

<p>ETAPA B</p> <p>PROPUESTA ARQUITECTONICA Y DE REORDENAMIENTO VIAL.</p>

B.1 PROPUESTA DEL REORDENAMIENTO VIAL	99
Criterios de Reordenamiento Vial	100
Propuesta de Reordenamiento Vial	102
B.2 ANALISIS ARQUITECTÓNICO	109
Organización y Funcionamiento	110
El Mercado	111
La Terminal	119
La Plaza	125

Relaciones Espaciales	128
Relaciones entre Zonas	129
Relaciones entre Espacios	131
Matrices y Diagramas de Relaciones	131
B.3 MACRO ZONIFICACION DEL ANTEPROYECTO	137
El Terreno	138
Alternativas de Macro Zonificación	144
B.4 CRITERIOS GENERALES DEL DISEÑO ARQUITECTÓNICO	148
B.5 CRITERIOS ESTRUCTURALES	157
B.6 CRITERIOS DE INSTALACIONES GENERALES	159
Instalaciones Hidráulicas	160
Instalaciones Eléctricas	163
Instalaciones Telefónicas	166
B.7 CRITERIOS DE INSTALACIONES ESPECIALES	168
Instalaciones de Gas	169
Instalaciones Contra Incendio	169
Instalaciones de Extractores de Humo	170
Instalaciones de Cuartos Fríos	170
Instalaciones de Sonido	171
B.8 CRITERIOS DE ACABADOS	172

ETAPA C

ANTEPROYECTO ARQUITECTONICO Y PRESUPUESTO GLOBAL.

C.1 ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO	176
Planos Arquitectónicos	178
Planos de Instalaciones Generales	191
Planos de Instalaciones Especiales	193
C.2 PRESUPUESTO GLOBAL	195
BIBLIOGRAFÍA	197
ANEXOS	201

Αντεπροσεχτο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μεργαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο,
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



I. INTRODUCCION

I.-INTRODUCCION.

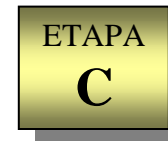
Actualmente la ciudad de Ahuachapán presenta una serie de necesidades espaciales que complementen las aspiraciones de desarrollo económico y social de su población. Es así como la Alcaldía de la ciudad; en un afán por satisfacer dichas necesidades ha proyectado el diseño de un nuevo mercado, en el cual ubicará los vendedores informales que invaden los alrededores del Mercado No. 1 y una terminal de buses departamental e interdepartamental. Para esto cuenta con un terreno rústico ubicado al norte del actual Mercado No.1 con una extensión de cuatro manzanas. Es aquí, cuando el problema de presentar una solución arquitectónica a dichas expectativas se constituye en el objeto de nuestro trabajo de graduación, el cual se realizará en tres etapas:



Formulación Teórica y Análisis del Concepto Arquitectónico y Reordenamiento Vial.



Propuesta Arquitectónica y Reordenamiento Vial.



Anteproyecto Arquitectónico.

En un primer momento, se desarrolla la Etapa 1 realizando una investigación sobre los principales aspectos que se consideran necesarios y que en algún momento influyen sobre todo lo relacionado con el proyecto de la Plaza Mercado y Terminal en la ciudad de Ahuachapán.

Para realizar tal estudio se tomaron tres fuentes de investigación:

- a) Las necesidades planteadas por la Alcaldía Local.
- b) La investigación de Campo.(por medio de observación directa, encuesta y entrevistas)
- c) La recopilación de Información bibliográfica sobre el tema.

Desde este punto de vista, se definieron cuatro variables para orientar la recopilación de datos, siendo las siguientes:



EL USUARIO.

Como objeto básico de estudio buscando satisfacer sus necesidades y como principal fuente para establecer la demanda requerida para cada uno de los sub-proyecto.



LA TERMINAL ACTUAL.

Como principal fuente de información para justificar los nuevos componentes del futuro proyecto.



EL ENTORNO.

Como componente esencial para la integración del nuevo proyecto con el exterior inmediato existente.



EL SITIO.(Terreno)

Ya que en él se proyectarán los elementos físicos que resuelvan las necesidades identificadas anteriormente.

Con el estudio realizado y la información obtenida de los anteriores componentes, se obtuvieron los elementos suficientes para Conceptualizar preliminarmente el proyecto; tratando de integrar de la mejor manera la terminal y la Plaza Mercado, así como para identificar todas las características propias para que el proyecto respondiera a las necesidades presentadas por los habitantes de la ciudad, de esta manera y con el fin de que el proyecto se constituya en un polo de desarrollo económico- social del sector.

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα-Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο,
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ<ν .



ΕΤΑΠΑ Α
ΦΟΡΜΥΛΑΧΙΟΝ ΤΕΘΡΙΧΑ Ψ ΑΝΣΛΙΣΙΣ ΔΕΛ
ΧΟΝΧΕΠΤΟ
ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΟΝΙΧΟ Ψ ΒΕΘΑΡΕΝΑΜΕΝΤΟ



Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα

Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο,
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



A. 1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

■ α) ΕΛ ΠΡΟΒΛΕΜΑ

En la actualidad la ciudad de Ahuachapán es uno de los departamentos con más importancia en el país y que está en proceso de desarrollo urbano, económico, político, cultural, etc. paralelamente a éste, el crecimiento de su población que demanda una serie de necesidades espaciales que contribuyan a satisfacer y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Como resultado del desarrollo y crecimiento no planificado de la ciudad y de su población, el sector norte de la ciudad afronta un deterioro funcional a nivel urbano, identificándose como factores negativos al Mercado No. 1 y a la Terminal de buses departamental e Interdepartamental, en el que diariamente se ven afectadas las actividades comerciales, el tráfico vehicular y las circulaciones peatonales.

Desde el punto de vista urbano, el sector presenta problemas de congestión vehicular ocasionado por el desorden de las rutas de transporte urbano, el sentido de las vías, así como, la ubicación de las paradas de buses y microbuses, además de los obstáculos en las principales vías vehiculares invadidas por vendedores de tipo informal y eventuales; que se ven obligados a hacerlo por lo insuficiente que resulta el interior del Mercado No. 1, dificultando así el libre tráfico de vehículos, haciendo inaccesible el sector. Todo lo anterior, constituye un claro deterioro al ambiente urbano del lugar.

Por otra parte, el Mercado No. 1 carece de espacios para su funcionamiento básico, tales como: estacionamientos, áreas de carga y descarga, acceso vehicular y peatonal, producto de la invasión de vendedores ocasionando que los usuarios realicen sus ventas y compras en condiciones inadecuadas, insalubres e inseguras.

En cuanto, a la Terminal de buses, no presenta las condiciones básicas para el adecuado funcionamiento de esta. Algunos de estos problemas visualizados son: la incomodidad que tienen los pasajeros para el abordaje y desabordaje de las unidades, carencia de áreas definidas para la realización de maniobras de los buses, mal estado y ausencia de algunos espacios requeridos para el funcionamiento ideal de la terminal y por último, prescindiendo de las instalaciones e infraestructura mínima, realizando todas las actividades improvisadamente al final de la avenida Francisco Menéndez Norte.

Como consecuencia de los problemas descritos anteriormente se hace necesario un reordenamiento vial del sector norte de la ciudad, que resuelva los problemas de congestión del lugar, así como de una propuesta de diseño arquitectónico que beneficie tanto a los usuarios del Mercado No. 1, como a los de la Terminal.

El terreno que la Alcaldía tiene disponible para el anteproyecto, se localiza en el sector norte de la ciudad, específicamente entre la avenida 2 de Abril y la 12 calle oriente. El terreno consta con una área de 4 manzanas rústicas, colindando al sur con el Mercado Municipal No. 1 y la Terminal de buses , al norte y oriente con lotificaciones y al poniente con viviendas.

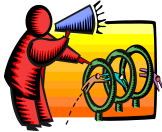
α.1) Δελιμιταχι (ν δελ Προβλεμα

En base al problema planteado, el nivel de intervención del trabajo, estará condicionado a ciertos parámetros que restringen las acciones a tomar en los elementos directos que causan la problemática.

En el caso del Mercado No. 1, la Alcaldía requiere que las ventas instaladas en los alrededores de éste, sean las únicas consideradas en la propuesta, por lo que no se propondrá ningún plan de acción en el Mercado No. 1. Caso distinto es la Terminal Inter y departamental, el grado de intervención es total, por encontrarse en instalaciones improvisadas, que no permiten el adecuado funcionamiento de ésta.

Estos dos elementos, nos llevan a un tercero, que es su Entorno Urbano, considerado únicamente el sistema vial y circulaciones peatonales del lugar. La propuesta se enfoca a resolver las variables que tienen incidencia directa con el problema, con el fin de conformar un conjunto integral y sistemático con sus servicios básicos, auxiliares y complementarios para que funcione de la mejor manera.

Las variables a considerarse son las siguientes:



α) Λας πεντας εξτεριορες αλ Υρβανο

Μερχαδο Νο. 1.

- Usuarios
- Compradores
- Vendedores
- Personal Administrativo y Operativo

β) Λα Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π |βλιχο

- Usuarios
- Viajeros
- Infraestructura
- Motoristas y Auxiliares
- Personal Administrativo y Operativo
- Unidades de transporte

γ) Εντορνο

- Sistema vial
- Circulaciones peatonales

El proyecto se desarrollará tomando en cuenta factores económicos, sociales, culturales y legales, con el fin que la respuesta se convierta en una alternativa de solución a los problemas actuales del lugar.

■ β) Οβφειτω Γενεραλ

Realizar un diseño de carácter integrador, con un nivel de Anteproyecto Arquitectónico, de la Plaza Mercado Municipal y la Terminal de Transporte Público, así como, del ordenamiento vial de las principales vías que relacionadas entre si revitalicen el sector nor-oriente de la ciudad de Ahuachapán.

■ χ) Οβφειτω Εσπεχίφιχοσ

- Retomar el concepto espacial de plaza abierta como un espacio para el intercambio de bienes comunes como lo constituye un mercado.
- Proveer de un espacio funcional, con las condiciones adecuadas, que favorezcan el abordaje de pasajeros y el aparcamiento de unidades de transporte.
- Contribuir al ordenamiento vial y a la revitalización del sector norte de la ciudad, por medio del diseño arquitectónico del anteproyecto.

■ δ) Λιμιτεσ

- El trabajo alcanzará un nivel de Anteproyecto Urbano Arquitectónico.
- Para el desarrollo del Anteproyecto se contará con un período de un año correspondiente a dos ciclos lectivos.
- El Anteproyecto Urbano Arquitectónico se diseñará en un terreno de 4 manzanas, ubicado al norte de las actuales instalaciones del Mercado No. 1.

■ ε) Θυστιφιχαχι Γν

Como respuesta a los problemas planteados, surge la necesidad de elaborar un diseño que mejore las condiciones formales y funcionales del sector norte de la ciudad de Ahuachapán.

En este sentido, la alcaldía de Ahuachapán por medio de la Unidad de Planificación y Desarrollo, solicita el apoyo y asesoramiento técnico para realizar el diseño arquitectónico de una plaza mercado para albergar las ventas informales ubicadas en las aceras y calles aledañas del Mercado No. 1, y una terminal de buses con las condiciones adecuadas para su funcionamiento.

En consecuencia, se hace necesario plantear una alternativa de diseño integral que contribuya al desarrollo de la ciudad y a mejorar la calidad de vida a sus 112,794 habitantes, en particular el sector nor-oriente de la ciudad.

Es importante considerar con ésto, que se cumple la proyección social que promueve la Universidad de El Salvador en beneficio del País.

■ φ) Αλχανχεσ.

Se elaborará un documento con la investigación realizada, así como los análisis y soluciones planteados para resolver las necesidades espaciales e indirectamente urbanas, en el sector aledaño al terreno donde se desarrollará el proyecto.

Se realizará un juego de planos arquitectónicos de la solución propuesta, compuesta por:

- Plantas del Conjunto Urbano
- Planta de conjunto de techos
- Plantas arquitectónica
- Elevaciones principales
- Perspectivas
- Planos Hidráulicos
- Planos Eléctricos
- Modelo a escala (maqueta)
- Presupuesto a nivel Global.

Αντεπροσεχτο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα-Μερχαδο ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π |βλιχο.

εν λα χιυδαδ δε Αηυαηαπ(ν .



A2 PROCESO METODOLÓGICO

■ α) ΛΑ ΜΕΤΟΔΟΛΟΓΙΑ.

Con la finalidad de desarrollar y resolver el problema planteado, se establece una metodología a seguir que facilite la labor de conocer a profundidad el problema, sus componentes, la solución del diseño, además de aclarar los pasos y procedimientos a seguir desde el inicio hasta el final.

El proceso se basa en etapas y éstas a su vez en pasos con una secuencia lógica y sistemática, que parte desde el conocimiento del problema en sí, el planteamiento hasta la solución arquitectónica y del ordenamiento vial. Se resume en tres etapas fundamentales y un sistema de retroalimentación de información que fortalece cada uno de los pasos de éstas. Las etapas son las siguientes:

ETAPA
A

Formulación Teórica y Análisis del Concepto Arquitectónico y del Reordenamiento Vial.

- Punto de inicio: Conocimiento general del problema.
- Punto de llegada: Definición del Concepto Arquitectónico y Reordenamiento vial.
- Programa de Necesidades del Mercado y la Terminal.

En esta etapa se recolecta la información teórica y de campo de interés, es seleccionada, analizada e interpretada con el fin de obtener elementos cualitativos y cuantitativos arquitectónicos y viales que nos definan el Concepto Espacial a desarrollar.

ETAPA
B

Propuesta Arquitectónica y Reordenamiento Vial.

- Punto de inicio: Planteamiento de necesidades arquitectónicas y del sistema vial.
- Punto de llegada: Anteproyecto Arquitectónico y reordenamiento vial.

Considerando los resultados y conclusiones de la etapa anterior y el concepto espacial a desarrollar, se determinan el programa de necesidades arquitectónicas y el tratamiento vial del sector.

Se realiza una propuesta preliminar de diseño (arquitectónico y del sistema vial) que estarán sujeta a observaciones y modificaciones planteadas por la asesoría.

ETAPA
C

Anteproyecto Arquitectónico.

- Punto de inicio: Aprobación de la propuesta preliminar.
- Punto de llegada: Presentación de documento y planos finales del anteproyecto, criterios técnicos, un modelo a escala (maqueta). así como, un presupuesto global.

Se consideran y se aplican las observaciones y modificaciones a la realización del documento, a los planos finales y a la maqueta del anteproyecto arquitectónico propuesto.

■ β) Εσθυεμα Γενεραλ δε λα Μετοδολογή α

ETAPA PRELIMINAR

- Identificación del Problema
- Caracterización del Problema
- Elaboración del Perfil de Trabajo

ETAPA A

**ΦΟΡΜΥΛΑΧΙΟΝ ΤΕΟΡΙΧΑ Ψ
ΑΝΑΛΙΣΙΣ ΔΕΛ ΧΟΝΧΕΠΤΟ
ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΟΝΙΧΟ Ψ
ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕΝΤΟ ΣΙΑΛ**

- Πλαντεαμιεντο δελ Προβλημα.
- Προχεσο Μετοδολ Γιγχο. Τεοριζαχι Γν δελ Προβλεμια.
- Αναλίσσις, Ιντερπρεταχι Γν Ψ
- Χονχλυσιονεσ. Αναλίσσις δε Σιτιο
- Δεφινιχι Γν δελ Χονχεπτο Αρθυιτεχτ Γνιγχο ψ δελ

**ΠΡΟΠΥΕΣΤΑ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΟΝΙΧΑ Ψ
ΔΕ
ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕΝΤΟ ΣΙΑΛ**

- Προπυεστα δελ Ρεορδεναμιεντο Σιαλ
- Αναλίσσις Αρθυιτεχτονιγχο
- Μαχροζονιφιγαχιον δελ Αντεπροψεχτο
- Χριτεριοσ Γενεραλεσ δελ
- Δισελο Αρθυιτεχτονιγχο
- Χριτεριοσ Εστρυχτυραλεσ
- Χριτεριοσ δε Ινστ. Γενεραλεσ

ΕΤΑΡ

**ΑΝΤΕΠΡΟΨΕΧΤΟ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΟΝΙΧΟ
Ψ ΠΡΕΣΥΠΥΕΣΤΟ ΓΛΟΒΑΛΨ**

- Αντεπροψεχτο Αρθυιτεχτονιγχο. Πλανοσ Αρθυιτεχτονιγχοσ. Ινσταλαχιονεσ Γενεραλεσ Ινσταλαχιονεσ Εσπεχιαλεσ
- Πρεσυπυεστο Γλοβαλ.

■ χ) Προγραμμα Οπερατιωο δε Ινβεστιγαχι Γν

El Programa Operativo es un instrumento creado para organizar y planificar el tipo de investigación a realizar, que se aplicará al problema planteado, con la finalidad de facilitar el proceso de investigación. El instrumento funciona de la siguiente manera:

● **1.** - Se delimita el posible universo de aspectos a investigar en generales, específicos y teóricos.

1.1.) Los aspectos generales son aquellos elementos que afectan desde el exterior al problema planteado,

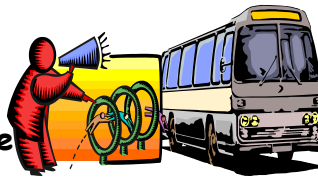
considerándose los siguientes:

- a) La ciudad de Ahuachapán.
- b) La Institución: Alcaldía Municipal (el cliente).
- c) Los Usuarios.

1.2.) Los aspectos específicos son los elementos que directamente dan origen al problema y a los cuales se les propondrán soluciones físicas - espaciales - formales, que para este caso, son los siguientes:



a) Entorno Urbano Inmediato.
Terminal de Transporte



b) Las ventas ambulantes al Mercado Municipal No. 1 existente.



c) El Sitio: El Terre

1.3.) Los aspectos teóricos, se refieren a la información teórica y técnica que existe y se relaciona al anteproyecto, que servirá para fundamentar la propuesta arquitectónica a desarrollar.

- 2.-Los elementos de investigación, ya sea de los aspectos generales o específicos, se sub dividen en sub elementos, que caracterizan a cada uno de ellos y individualiza el tipo y forma de recolección de la información.

- 3.-Se establecen los medios de obtener, recolectar y consultar la información para cada uno de los sub - elementos. Entre los medios se consideran los siguientes:
 - d) Bibliográfico
 - e) Institucional
 - f) De campo

- 4.-Se establece las estrategias y mecanismos para obtener, recolectar y consultar la información para cada uno de los sub - elementos, pudiendo ser estos:
 - a) Consulta y extracción de literatura especializada.
 - b) Elaboración de ficha técnica.
 - c) Entrevista.
 - d) Encuestas
 - e) Visita de campo
 - f) Fotográfica
 - g) Otros

- 5.-Se ordena y se clasifica la información del elemento en investigación, procediendo a tabular los datos obtenidos en las encuestas y entrevistas en cuadros síntesis (base de datos) para su posterior análisis e interpretación.

■ δ) Χυαδρο δελ Προγραμμα Οπερατιωο δε Ινωεστιγαχι Γν.

Εταπα 1	Pasos:	Objetivo:	Estrategia:
<p>Formulación Teórica y Análisis del Concepto Arquitectónico y Reordenamiento Vial.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Consulta de literatura especializada • Extracción y recopilación de información de interés
			<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar mecanismos de recopilación de datos • Visitas de Campo • Observación • Tabulación de la información (base de datos)
			<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de un programa o mecanismo para análisis de datos • Selección de pruebas estadísticas • Decidir que datos estadísticos son apropiados para el análisis • Realización de análisis
			<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de Conclusiones y Recomendaciones • Elaboración del Reporte de Investigación
			<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar un Marco Conceptual de Aplicación para el Anteproyecto Arquitectónico

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχεδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π |βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



A3. TEORIZACION DEL PROBLEMA

■ Τεοριζαχι Γν δελ Προβλεμα.

Consiste en fundamentar el estudio de manera teórica la problemática planteada, para conocer a profundidad los aspectos generales, específicos y teóricos que intervienen directamente en la conceptualización del anteproyecto arquitectónico a desarrollar.

■ 1. Ασπεχτοσ Γενεραλεσ

Para desarrollar el estudio se identifica como aspectos generales los elementos que intervienen, afectan y modifican desde el exterior al problema; En nuestro caso se consideran los siguientes:

a) La Ciudad de Ahuachapán



b) La Institución: Alcaldía Municipal.



c) Los Usuarios



● α) Λα Χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν

α.1) Αντεχεδεντεσ Ηιστ Γριχοσ

La ciudad de Ahuachapán es uno de los pueblos más antiguos del país fundado por los Pokomames, alrededor del siglo V ó VI de la era cristiana, siendo conocido con el nombre de "Aguachapa". El 15 de Septiembre de 1,821 pasó a formar parte del estado de Guatemala, por decreto de la Asamblea Nacional Constituyente obtuvo el título de Villa el 22 de Agosto de 1,823. el 7 de Febrero paso a formar parte del estado de El Salvador. El 11 de Febrero de 1,869 durante la administración del Capitán General Gerardo Barrios, obtuvo el título de Ciudad; el 9 de Febrero paso a ser cabecera del departamento de Ahuachapán, durante la administración de Francisco Dueñas y el 26 de Febrero del mismo año la ciudad

Ρεσταυραντε λα Εστανχια, 1910.



quedo como cabecera del distrito de Ahuachapán. En la ciudad se conservan varias edificaciones de valor histórico y arquitectónico, entre las principales se tienen: la Iglesia el Calvario, el Arco Durán, Hotel Casa Blanca, Restaurante la Estancia, Iglesia Nuestra Señora la Asunción, el Parque Francisco Menéndez entre otras. Que son parte del patrimonio cultural a mantener de la ciudad.



Ιγλεσια Ελ Χαλπαριο, 1959



Πάρκο Φρανχισχο Μενένδεζ, 1886

ΕΔΙΦΙΧΑΧΙΟΝΕΣ ΔΕ ζΑΛΟΡ ΗΙΣΤΟΡΙΧΟ ΔΕ ΛΑ ΧΙΥΔΑΔ ΔΕ ΑΗΥΑΧΗΑΠΑΝ.



Ιγλεσια Νυεστρα Σε)ορα Λα Ασυνχι | ν, 1830

El departamento de Ahuachapán se localiza en el extremo sur occidental de El Salvador, limita al norte y al oeste con la República de Guatemala, al nor-este con el departamento de Santa Ana, al este con el de Sonsonate y al sur presenta una franja costera que se abre al Océano Pacífico,(ver esquema I).



El municipio de Ahuachapán, está limitado al norte por la República de Guatemala y el Municipio de San Lorenzo, al nor-este por este mismo municipio; al sur por el municipio de Apaneca; al sur-oeste por el municipio de Tacuba; al oeste y al nor-oeste por la República de Guatemala (esquema 2).

Esquema I.
αμεντο δε Αηυαχαπα(ν



Μunicipio de Ahuachapán

Tiene una extensión de 244.84 km². La cabecera municipal es la ciudad de Ahuachapán situada a 780 msnm., en un valle al norte de la Sierra Apaneca-Ilamatepec, 101.0 kms. al oeste de San Salvador.

MUNICIPIOS	CABECERAS	TITULO
AHUACHAPÁN	Ahuachapán	Ciudad
CONCEPCIÓN DE ATACO	Concepción De Ataco	Villa
TACUBA	Tacuba	Villa
APANECA	Apaneca	Villa
SAN PEDRO PUXTLA	San Pedro Puxtla	Villa
SAN FRANCISCO MENÉNDEZ	San Francisco Menéndez	Pueblo
GUAYMANGO	Guaymango	Pueblo
JUJUTLA	Jujutla	Pueblo
ATIQUISAYA	Atiquisaya	Ciudad
TURÍN	Turín	Pueblo
SAN LORENZO	San Lorenzo	Pueblo
EL REFUGIO	El Refugio	Pueblo

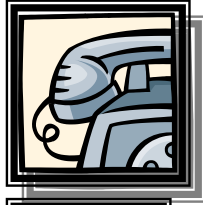
La ciudad comprende los barrios de San Antonio, San Juan de Dios, El Calvario, San Sebastián, Las Flores, San José, La cruz y El Centro. Sus poblaciones vecinas son: Concepción de Ataco, Tacuba, Turín y Apaneca. El gobierno local lo ejerce un gobernador en la ciudad de Ahuachapán y concejos municipales en cada cabecera municipal. Para su administración, el departamento se divide en 12 municipios, 127 cantones y 280 caseríos. Los municipios que corresponden al departamento son los que se detallan en el cuadro anterior.

El gobierno local lo ejerce un gobernador en la ciudad de Ahuachapán y concejos municipales en cada cabecera municipal. Para su administración, el departamento se divide en 12 municipios, 127 cantones y 280 caseríos. Los municipios que corresponden al departamento son los que se detallan en el cuadro anterior.

α.3) Ινφραεστρυχτυρα ψ Εθυιπαμυεντο

α.3.1) Ινφραεστρυχτυρα

La ciudad de Ahuachapán tiene los servicios de infraestructura siguientes:



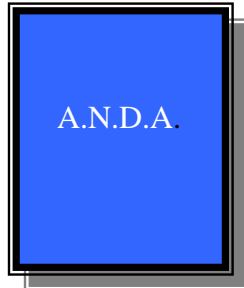
Telecomunicaciones:

Este es proporcionado por empresas privadas como Telecom , Telemovil y Telefónica . que dan cobertura por medio de antenas repetidoras de radio y television situados en el sector norte de la ciudad.



Electricidad

El sistema eléctrico de la ciudad es abastecido por la compañía distribuidora AES-CLESA suministrado por la planta Geotermica de Ahuachapan,situado al nororiente de la ciudad.

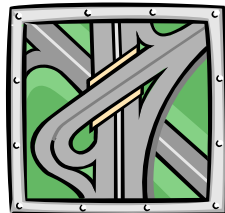


Agua potable:

El servicio es suministrado por ANDA, abasteciéndose en su mayoría de pozos y almacenando en tanques para distribuirla en la ciudad.

Alcantarillado:

Cuenta la mayor parte de la ciudad con red de A.LL. y A.N. teniendo la evacuacion de desechos en la quebrado "Las Mandarinas " situado al poniente de la ciudad.



Vías de Comunicación:

Dos carreteras internacionales, ambas pavimentadas, cruzan el departamento al norte La CA-8 que proceden de Sonsonate enlaza Apaneca, Ataco, Ahuachapán y las Chinamas con la República de Guatemala, a través del puente el Jobo al sur, en la zona costera la CA-2 ó carretera del Litoral, enlaza al país con la República de Guatemala, por el puente José Manuel Arce sobre el río Paz. La ruta nacional 107, procedente de Santa Ana, une las poblaciones de El Refugio, Atiquizaya, y Turín a la ciudad de Ahuachapán.(ver gráfico No.1)

En la ciudad, un 70% de las vías son pavimentadas y el resto balaustradas, adoquinadas o caminos vecinales, los ejes primarios son la Avenida Francisco Menéndez y la Calle Gerardo Barrios y a estas se enlazan a través de la 6ª Calle con la ruta Nacional 107 y la Avenida Morazán (CA-8).(ver gráfico No.2)

χ.2) Εθιπαμμεντο (περ γρ(φιχο Νο. 3)

Entre el equipamiento urbano más importantes de la ciudad, se tiene:



Institucional:

Juzgado Primero De Paz, Civil y Penal, Policía Nacional Civil, Alcaldía, Gobernación Política Departamental, Destacamento Militar No. 7, Tribunal Supremo Electoral, Fiscalía General, Procuraduría General, Procuraduría De Los Derechos Humanos y Bomberos.



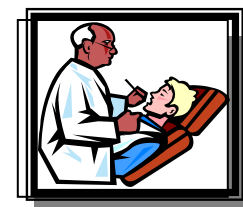
Educativo:

Centros Educativos nivel primario y medio, Biblioteca Municipal, Casa de la Cultura, Escuelas Especiales, Circulo Estudiantil y Talleres Vocacionales.



Comercial:

Mercado Municipal No. 1 y 2, Terminad de Buses Inter y departamental, Centro Comercial, Agencias de Banco, Instituciones de Ahorro y Préstamo, Cooperativas, Micro-Empresa y Medianas Empresas, etc.



Salud:

Hospital Nacional, ISSS Unidad Medica, Unidad de Salud, cruz Roja y Clínicas.



Recreativo:

Parques y zonas Recreativas

GRAFICO 01

GRAFICO 02

GRAFICO 03

α.4) Σοχιαλ □ Χυλτυραλ

α.4.1) Ποβλαχι Γν



Según datos del Censo Nacional de Población y Vivienda de 1994, el departamento de Ahuachapán posee una población de 278, 586 habitantes, distribuidos el 29% en urbana y el 71% en rural. Si embargo, no se tiene una población actual de la ciudad, solo se cuenta con proyecciones de población utilizando una tasa promedio de crecimiento anual del 1.02%.*1

Προψεχχι Γν δε Ποβλαχι Γν Τοταλ δελ Δεπαρταμεντο δε Αηυαχηαπ(ν ψ λα Χιυδαδ 1995–2020.*2

Año	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Dpto.	289,047	294,945	300,056	307,056	313,327	319,780	326,430	333,259
Ciudad	95,540	97,838	100,176	102,564	105,034	107,534	110,129	112,794

Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dpto.	340,243	347,357	354,578	361,953	369,496	377,141	384,814	392,446
Ciudad	115,521	118,299	121,123	124,010	126,964	129,961	132,971	135,970

Los datos anteriores son una parte de las proyecciones proporcionadas en el censo del año 1995, en este podemos observar la población actual por departamento y por ciudad. En el año de 2002 se calcula una población de 112,794 habitantes solamente en la ciudad (color amarillo). Así mismo a continuación presentamos la población actual dividida en Población Urbana y sub-urbana, Población Rural y la Población Total:

Tipo de Población	No. De habitantes	Porcentaje
Población Urbana y Sub-urbana:	40,605 hab.	(36%)
Población Rural:	72,189 hab.	(64%)
Población Total:	112,794 hab.	(100%)

*1.-Tasa Anual de Crecimiento Poblacional Promedio en la ciudad de Ahuachapan.

*2.-Datos obtenidos del Centro Nacional de Estadística y Censo del año 1995.

Con el propósito de que el período de vida del anteproyecto a realizar sea de 20 años, se hace una proyección de la población para el año 2022, utilizando la tasa de crecimiento del 1.02%, obteniéndose los datos siguientes:

Año	2002
Departamento	495,201
Ciudad	168,368
Poblacion Urbana y Sub-Urbana	60,613
Población Rural	107,755

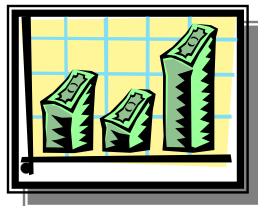
α.4.2) Χουλтура

La población de Ahuachapán, mantiene vigente tradiciones culturales y religiosas que las desarrollan en diferentes épocas del año, las que se caracterizan por ser celebraciones de gran colorido y devoción, entre las de mayor trascendencia se tienen:

- Las Fiestas Patronales, dedicadas al Dulce Nombre de Jesús, celebradas en el mes de Febrero.
- La semana Santa a finales de Marzo o inicios de Abril.
- El día de los Farolitos. El 7 de Septiembre.
- Los Nacimientos, en época de Navidad y Año Nuevo.*3

Estas celebraciones tienen proyección religiosa, cívica, cultural, social y deportiva, condiciones que hacen atractivas y promueven el turismo y el comercio.

α.5)Εχονομία



La economía del municipio se basa en una serie de rubros que contribuyen al progreso de la ciudad y cubren en gran parte la demanda de empleo de sus habitantes, entre los principales rubros y actividades económicas se tienen:

*3.-Monografía del Departamento de Ahuachapan actualizada de 1991.Casa de la Cultura de Ahuachapan.

Αγριχυλτ

Se basa en la siembra de maíz, frijol, arroz, maicillo, caña de azúcar, frutas, pero principalmente se cultiva café, el cual ha perdido su valor en los últimos años.

Ινδυστρι

Las industrias más importante son : los beneficios de café diseminados en diferentes municipios , la cerealista , explotación de energía geotérmica , fabrica de productos alimenticios , textil manual, alfarería , pesca de manutención, fábrica de materiales de construcción, azucareras y salineras.

Χομερχι

Existen distintos negocios comerciales, generalmente micro y mediana empresa que son las que predominan, sin embargo en los últimos 5 años macro empresas han invertido en la ciudad de Ahuachapán incorporando comercios o agencias de gran importancia a nivel nacional. En la actualidad se registran 2,297 comercios.

Φινανχιε

En el municipio existen instituciones de Ahorro y Préstamo, Cooperativas, Caja de Crédito, etc. cuya red de bancos, mini bancos y agencias se han expandido a nivel nacional.

• β) Λα Ινστιτυχι Γν: Αλχαλδΐα Μυνηχιπαλ

β.1) Πλανες δε δεσαρρολλο

En la actualidad la Alcaldía Municipal no ha realizado estudios o planes de desarrollo Urbano de la ciudad de Ahuachapán para el futuro, únicamente contempla planes a corto y mediano plazo, de poca magnitud, a desarrollarlos ya sea en el área urbana o rural.

Entre estos planes, pretende ejecutar los siguientes:*4


- Remodelación de parques
- Introducción de servicios básicos
- Balastrado de calles
- Electrificación
- Construcción de pozos
- Diseño de la Plaza Mercado y Terminal de Transporte.


Al ponerse en marcha estos planes se tienen la seguridad que no afectan físicamente el terreno disponible para la proyección del Anteproyecto.

Sin embargo, como ideas futuras pretenden prolongar la avenida Francisco Menéndez hasta la colonia Magaña para orientar el crecimiento de la ciudad hacia el norte de esta.

β.2) Νεχσειδαδες ψ Ρεθυεριμιεντοσ

Como punto de partida, la Alcaldía a planteado como necesidades de primer orden relacionadas al Anteproyecto, las siguientes:

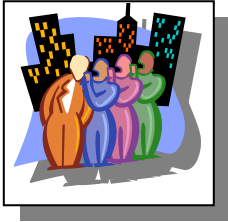
 **A**lbergar a vendedoras ambulantes que estén haciendo uso de las vías, aceras y áreas aledañas al mercado, en un lugar seguro, amplio y abierto (plaza). Para poder mitigar estas necesidades, la alcaldía propone crear una plaza mercado con capacidad de unos mil puestos aproximadamente, entre estos fijos y temporales.

 **X**rear instalaciones adecuadas y propias a los usuarios de la actual terminal de buses inter y departamental, para el abordaje y desbordaje de pasajeros, así como el servicio de transporte que brindan unas 200 unidades aproximadamente.

*4.-Informacion proporcionada por la Oficina de Planificacion

Con lo anterior, se pretende desalojar las vías y aceras de las ventas ambulantes, de tal forma que permita el libre tránsito de vehículos y peatones, así como facilitar las actividades de la Terminal al crear sus propias instalaciones.*5

• χ) Λοσ Υσuarιοσ



Se ha considerado que el usuario es la principal fuente de información para dirigir el sendero que se debe recorrer para llegar a una solución integral física que resuelva en gran manera las necesidades que se descubran del usuario al realizar una buena investigación. De tal forma que las actividades que éste desarrolle, como y en donde las desarrolle son de vital importancia para la comprensión de lo que representa la problemática a resolver.

χ.1) Χαρακτηρίστικασ Σοχιαλεσ ψ Χυλτυραλεσ.

Las fiestas y celebraciones se desarrollan en el mes de febrero en honor al Dulce Nombre de Jesús, este se convierte en un dato que reviste una gran importancia para el proyecto, ya que genera un considerable volumen de población que se moviliza del interior del país y de los municipios que componen el departamento, originando una serie de necesidades a tomar en cuenta. En estas fechas se identifican muchos datos importantes como:

- Movilización masiva de personas en los días que duran las celebraciones.
- Cambios de recorrido de los autobuses.
- Cambio temporal de la ubicación de la terminal por encontrarse muy inmediata a el punto de las celebraciones.
- Ausencia de espacios adecuados donde se desarrollen las actividades festivas.

Culturalmente, la población de Ahuachapán crece a un ritmo constantemente normal semejante a las de mas ciudades del país, los jóvenes buscan aumentar sus conocimientos culturales y educativos, pero la ciudad no presenta crecimientos en el equipamiento urbano tal como Universidades, centros educativos o de capacitación técnica, provocando movimientos estudiantiles hacia ciudades como Santa Ana y San Salvador, así como también desde los cantones hacia la cabecera departamental de Ahuachapán. El aumento de movimiento que se produce en la terminal es a horas tempranas del día y al final de la tarde cuando los estudiantes regresan de los centros de estudio mas que todo de lunes a viernes. Otro aspecto importante es la afluencia en los buses los días domingos por la tarde cuando los estudiantes y empleados parten a la capital y el viernes y sábado cuando retornan.

Es en este momento cuando se acentúan los problemas deficitarios en sentido de espacios que satisfagan los requerimientos demandados por los usuarios.

*5.- Los anteriores se constituyen en las principales necesidades planteadas por la Alcaldía en base a sus propios censos.

χ.2)Χαρακτηρίστικασ Εχον Γμιχασ.

Económicamente, la ciudad de Ahuachapán no cuenta con suficientes fuentes de empleo para satisfacer las necesidades de sus habitantes, produciendo la migración de estos a ciudades como Santa Ana y San Salvador. Como muestra de los datos anteriores se presenta un cuadro en el cual se detalla los periodos de salidas de los buses la cantidad de personas que los abordan y los principales destinos de cada ruta. (ver cuadro anterior).

χ.3)Χαρακτηρίστικασ Ινστιτυχιοναλεσ.

El ente encargado de velar por la correcta función, que rige y estipula la creación de terminales es la Dirección General del Transporte. Dando la oportunidad de desarrollar proyectos como este, tanto a la empresa privada como las instituciones estatales(Alcaldía de Ahuachapán).

■2. Ασπεχτοσ Εσπεχίφιχοσ.

Los aspectos específicos son los elementos que directamente dan origen al problema y a los cuales se les propondrán soluciones espaciales y formales para el buen funcionamiento de éstos, los elementos son:

- a) El Entorno Urbano Inmediato
- b) Las Ventas Informales Instaladas en el Exterior del Mercado No. 1 y la Terminal Inter y departamental
- c) Levantamiento del Sitio: Terreno.

• α) Ελ Εντορνο Υρβανο Ινμεδιατο αλ Τερρενο.

α.1) Δετερμιναχι Γν δε Προβλεμασ θυε Αφεχταν ελ Εντορνο Υρβανο Ινμεδιατο δελ Τερρενο(περ γρ(φιχο Νο. 4)

Los problemas detectados en los alrededores del terreno (en el cual se diseñará el nuevo proyecto) son los siguientes:

GRAFICO 04

Ινπασι ρν δε ζεντασ Ινφορμαλεσ εν λασ πρινηιπαλεσ πηασ ψ αχερασ



ζιστα δε Αω. Φρανχισχο Μενενδεζ.

Invasion total de las accesos peatonales
Y un 50 % de las vias vehiculares.



ζιστα δε λα Αω. 2 δε Αβριλ

En la Av. 2 de abril la mayoria de ventas utiliza canastos en puestos improvisados y con un alto riesgo ya que cuando pasan los vehiculos se pueden producir actos de imprudencia .



ζιστα δε 12 Χαλλε Οριεντε.

Via vehicular en la 12 calle oriente. Se encuentra Actualmente balastreada ,por lo cual en invierno se genera un problema extra ,ya que se producen estancamientos de agua .y el consiguiente foco de contaminacion.

ζιστα δε λα 10 Χαλλε Οριεντε.

10 calle oriente .A pesar de estar en las cercanias inmediatas del mercado las ventas informales se apoderan de las calles circundantes.



Χονγεστιοναμιεντο ζηιχυλαρ. (περ γρ(φιχο Νο. 5)



Debido a la falta de paradas de Buses.Los buses se estacionan en el lugar Que ellos quieran produciendo un gran desorden vehicular y poniendo en peligro a los pasajeros. .



Del mismo modo ,al ubicarse las ventas en las vias vehiculares reducen el ancho de la calle para la fluida circulacion.

γιασ ζεηιχυλαρεσ χον ροδαφε ινσυφιχιεντες.

A pesar que las calles ya son insuficientes para el transito vehicular Por el ancho de via.El doble sentido se convierte en un error ya que cuando se encontraban dos vehiculos pesados era casi imposible la circulacion fluida.



GRAFICO 05

α.2) Αχτιπιδαδες Ηυμανασ.

En general, las actividades son de dos tipo: Dentro de un Lugar y Entre Lugares. Las primeras se refieren a actividades ya ubicadas (industriales, comerciales, residenciales, recreativas, etc.) y las segundas a los flujos de todo tipo que ocurren entre esos lugares de actividades, tales como información, dinero, personas o bienes, etc. Dentro del Entorno Urbano Inmediato que afecta el sitio en estudio, se identifican como actividades dentro de un lugar las siguientes:



A Χομερσιαλεσ:

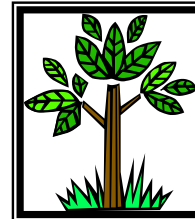
Δ Ηαβιταχιοναλεσ:

Centro comercial las Palmeras
 Gasolineras
 Agro servicios
 Farmacias



B Ινστιτυχιοναλεσ:

Escuela Alfredo Espino
 Iglesia el Calvario
 Colegio Monte Carmelo



X Ρεχρεατιωασ:

Parque Francisco Menéndez
 Zona verde
 Parque Bernardino Zamora



Residencial Suncuan
 Vivienda comercio

Y en el Entorno Urbano Inmediato que afecta el sitio en estudio, se identifican como actividades entre lugares las siguientes

- Circulaciones peatonales masivas.
- Ventas informales
- Espera de buses
- Puntos de concentraciones, reuniones y espera de personas
- Circulaciones de todo tipo de vehículos
- Actividades de abasto, compra y venta

- Ventas ambulantes
- Servicios de teléfonos públicos
- Servicios informales
- Áreas de estacionamiento
- Servicios de infraestructa
- Otras

Todas las actividades, ya sean dentro de un lugar o entre estas, forman parte del entorno inmediato, que directamente condicionan la propuesta Arquitectónica a proponer para beneficiar al sector norte de la ciudad de Ahuachapán.

α.3) Υπο δε Συελο Ινμεδιατο αλ Τερρενο. (περ γρ(φιχο Νο. 6)

- Comercio:

El tipo de comercio del sector es muy variado, ya que cuenta con: Gasolineras, farmacias, venta de repuestos, mercados, tiendas del por mayor y menor, centro comercial, supermercados, zapaterías, agro servicios, tiendas de Electrodomésticos, etc. Como también se da la combinación de comercio-vivienda En el resto de establecimientos comerciales.

- Institucional:

Se identifica dentro del sector: 1. Instituciones educativas de tipo:

Estatales como la Escuela Alfredo Espino.

Privadas como el Colegio Montecarmelo.

Todas a nivel primario y secundario.

Instituciones Religiosas: como la Iglesia católica "El Calvario".

- Vivienda:

El sector se caracteriza por tener tres tipos de vivienda:

Vivienda de alta densidad (Residencial Suncuan).

Vivienda comercio(ambos usos).

Vivienda de baja densidad (lotificaciones).

- Área Verde:

Dentro de las áreas verdes se encuentran:

El Parque "Francisco Menéndez", el parque recreativo del Residencial Suncuan y el área verde sin urbanizar ubicado al norte y oriente del terreno.

α.4) Σιστεμα ζιαλ δελ Εντορνο Ινμεδιατο. (περ γρ(φιχο 7)

El sistema vial del entorno inmediato al terreno, tiene un comportamiento en su mayoría de doble sentido a excepción de dos tramos de la calle que tiene su recorrido en un solo sentido: uno sobre la avenida 2 de Abril y otro sobre la avenida Francisco Menéndez, ambos entre la 8ª y 6ª calle poniente.

El actual sistema vial del entorno inmediato se encuentra obstaculizado por las ventas informales instaladas en las calles.

Las principales vías de acceso al terreno son las siguientes:

Vehiculares y Peatonales: 12ª calle oriente; Avenida Francisco Menéndez y por la prolongación de la Avenida 2 de Abril (balaustrada).

GRAFICO 06

GRAFICO 07

- β) Λας ζεντας Ινφορμαλεσ Ινσταλαδασ Εν ελ Εξτεριορ δελ Μερχαδο Νο. 1 ψ
λα Τερμιναλ Ιντερδεπαρταμενταλ.

β.1) Γενεραλιδαδεσ

- Reseña Histórica.

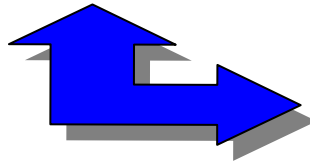
Los datos presentado a continuación tienen como función conocer la evolución desde los inicios hasta la actualidad el transporte publico colectivo en la ciudad y las fechas en que se inauguró el Mercado No.1. Los antecedentes recopilados datan desde el 27 de febrero de 1927 donde se comienza a dar el servicio de transporte colectivo al llegar por primera vez la locomotora de vapor a la ciudad, con esto se inaugura el servicio de ferrocarril, el cual funciona efectivamente hasta el año de 1946 cuando aparecen los primeros vehículos de gasolina, por lo que el ferrocarril comienza a ceder terreno al auto bus, siendo el preferido por las personas debido a desarrollar mayor velocidad. En este año (1946) el servicio inter urbano tiene su origen en esta ciudad sobre la 3ª. Calle poniente (costado norte del Parque Concordia) siendo este lugar el " punto de salida " para las primeras dos unidades de transporte con carrocería de madera (empresa "Ahuachapaneca"). En 1947 se agrega una unidad más al servicio con su recorrido de Ahuachapán hacia San Salvador. En 1950 el numero de buses aumenta a 5 con los que se cubren los destinos de Tacuba y Apaneca, este aumento exige la necesidad de un mayor espacio, trasladándose "el punto de salida" a la Avenida Francisco Menéndez Norte entre la 6ª y 9ª Calle poniente, hasta 1952, año en que se inaugura el Mercado No. 1, asignándose el costado oriente de este, a la desde entonces llamada "Terminal de Autobuses" lugar donde se ubica actualmente.*7

- **Relaciones con el Exterior**

Actualmente, tanto el mercado No. 1 y la Terminal de Transporte tienen radios de acción similares, esto se debe que en ambos se desarrollan actividades complementarias entre sí, por ejemplo, las personas utilizan el transporte inter departamental, que vienen a vender sus productos para abastecer sus hogares. Así como esta actividad tan cotidiana, hay muchas otras que se complementan entre los dos lugares, como actividades de abasto, transporte a diferentes destinos, comercio y de paseo. Este tipo de actividades hacen que los radios de acción sean múltiples, relacionando directamente con diferentes puntos del país, departamento y la ciudad. Los radios de acción identificados para el Mercado No. 1 y la Terminal de Interurbano, son los siguientes:

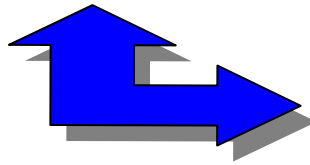
*7.-Tesis Arquitectura -UES-1983. Anteproyecto Terminal de Autobuses Interurbanos para la ciudad de Ahuchapan. Autor: Enrique Alfredo Ascencio

Ρελαχι Γν 1: Con Guatemala. La cercanía a la frontera con la ciudad de Guatemala, origina que personas del



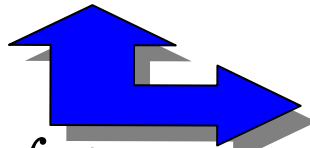
país vecino vengán a ofrecer sus productos al Mercado No. 1 y para ello se transportan en buses interdepartamentales desde la frontera hasta el lugar, o viceversa, habitantes de la ciudad de Ahuachapán viajan a Guatemala por diferentes motivos.

Ρελαχι Γν 2: Con San Salvador. Con San Salvador la relación es de gran importancia, por tratarse de la



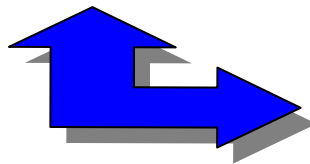
capital del país, donde diariamente personas de Ahuachapán viajan para realizar actividades comerciales, de estudio u otras diligencias de importancia. En menor grado el mercado No. 1 se abastecen de algunos productos como cereales, frutas y verduras del Mercado la Tiendona.

Ρελαχι Γν 3: Con el Occidente del País. La relación con occidente es de gran importancia, muy similar al que



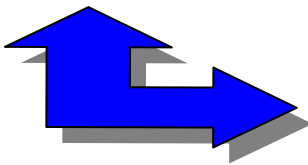
se da con San Salvador, muchas personas viajan diariamente a sus trabajos u otra actividades de comercio como de placer, en ciudades como Santa Ana, Chalchuapa, Sonsonate, Juayua, etc.

Ρελαχι Γν 4: Con el Departamento. Los principales municipios vecinos de la ciudad de Ahuachapán, se



relacionan directamente, por tratarse de la cabecera departamental donde se concentran las instituciones de gobierno, salud, educación y comercio, además, de abastecer con diferentes productos el Mercado No. 1 y para ello se movilizan en transporte inter- departamental, haciendo uso de la Terminal. Los municipios más importante que se relacionan con la ciudad son: San Lorenzo, Atiquizaya, Turín, Apaneca, Concepción de María y Tacuba.

Ρελαχι Γν 5: Con la Ciudad. En este caso, la población de la ciudad hace uso directo del Mercado No. 1 para realizar sus compras diarias o de fin de semana para sus hogares,



negocios, etc. De igual manera, pasa con la Terminal, para dirigirse a los sitios de trabajo, comercios, estudio, turismo, etc. Ellos son los usuarios de primer orden a considerar en el estudio y análisis, a quien ira dirigido nuestra propuesta arquitectónica.

β.2) Φυνηχιοναμμεντο Αχτυαλ δε λοσ Πνεστοσ Ινφορμαλεσ

b.2.1) Actividades Básicas

- Compra de productos.
- Venta de productos
- Circulaciones peatonales.
- Concentraciones de personas.
- Abastecimiento de productos a los puestos

El usuario es el ente que le da vida al Anteproyecto Arquitectónico a diseñar, para ello es importante conocer las características propias de este.

Con el objetivo de conocer el comportamiento funcional de los usuarios tanto vendedores como compradores, se practicaron una serie de preguntas por medio de encuestas directas, obteniendo los siguientes resultados:

1 CUADRO DE RESULTADOS DE ENCUESTAS REALIZADA A LOS VENDEDORES EXTERIORES AL MERCADO No.1.

La siguiente es la pregunta realizada a los vendedores en los exteriores del mercado No. 1:
¿Que medio de transporte utilizan los vendedores para llevar sus productos al mercado.?

MEDIO	No. DE VENDEDORES	PORCENTAJE
A pie	7	10.29
Bus	22	32.35
Pick up	14	20.59
Ninguno	12	17.65
Camión	9	13.24
Otros	4	5.88

TOTAL	68	100%
-------	----	------

La encuesta se realizó a 68 vendedoras, que constituye una muestra representativa y real del total.

2 **FORMA DE LLEGADA DE LOS COMPRADORES A LOS PUESTOS EXTERIORES AL MERCADO No. 1**
*¿Medio que los compradores utilizan para acceder al mercado actual?.*6.*

Medio de Transporte	Bus	Microbuses	A pie	Vehiculos Propio	Camión	Pick-Up	Otros	TOTAL
No. de Compradores	53	30	30	12	11	10	4	150
PORCENTAJE	35.3	20.0	20.0	8.0	7.3	6.7	2.7	100.0

Encuesta realizada a 150 compradores en un día domingo por la mañana, por ser el día que más es visitado el mercado.

3 **HORARIOS DE VISITA DE COMPRADORES EN VENTAS EXTERIORES**
AL MERCADO No. 1 (DIA DOMINGO)

En el siguiente cuadro se muestra los periodos en que más personas frecuentan el exteriores del mercado No. 1. específicamente en la calle Francisco Menéndez. Los rangos se establecieron cada dos a partir de las 6.00 a.m. Hora en que se habrá el mercado. Forma de recolectar los datos: Se ubicaron los encuestadores en el acceso sur de la calle Francisco Menéndez. por ser el principal acceso.

RANGOS DE VISITA	No. DE COMPRADORES	PORCENTAJES
6.00 A 8.00 A.M	155	9.78
8.00 A 10.00 A.M.	375	23.66
10.00 A 12.00 M.	587	37.03
12.00 A 2.00 P.M	345	21.77
2.00 A 4.00 P.M.	123	7.76
TOTAL	1,585	100%

Horario de uso del mercado de 6.00 a.m. A 6.00 p.m. A las 4.00 p.m. Se hace el cierre total de portones quedando uno solo para salida.

*6.-Encuesta realizada por los integrantes del grupo de Tesis

4 RESPUESTAS DE LOS COMPRADORES SOBRE EL DÍA MAS FRECUENTADO DURANTE LA SEMANA.

¿Que día de la semana visita usted el mercado o sus exteriores?

DIA DE LA SEMANA	CANTIDADES	PORCENTAJE
UN DIA SI UN DIA NO	35	26.52
TODOS LOS DIAS	30	22.73
FINES DE SEMANA	67	50.76
TOTAL	132	100

La muestra se ha tomado de 132 personas encuestadas en un día domingo

5 PRINCIPALES PROBLEMAS QUE PRESENTA ACTUALMENTE LAS VENTAS EN EL EXTERIOR DEL MERCADO No. 1

Según encuesta realizada a los usuarios de los exteriores de mercado No. 1.

PROBLEMAS	Frecuencia de Opinión	Porcentajes
Transito vehicular	15	7.46
Transito peatonal	45	22.39
Falta de higiene	76	37.81
Desorganización	65	32.34
TOTAL	201	100.00

b.2.2) Inventario de Puestos.*8

TIPO DE PUESTO	GIROS	CANTIDAD DE PUESTOS
Ambulantes (canasteras)	Verduras, frutas	350
Fijos	Calzado, ropa, telas, cassette, cd's, cosméticos	190
	Bolsones, maletines, carteras, cestas, huacales	6
	Comedor, tortillerias, frescos, cafetines	120
	Granos básicos, artículos del hogar, cereales	110
	Repuestos de bicicletas, electrodomésticos	24
Móviles	Cinchos, carteras, relojes, calculadoras	20
Total de puestos		820

b.2.3) Características Formales y Espaciales

Πνεστος αμβυλαντες. Son puestos que realizan sus actividades en calles y aceras ocupando tarimas, mesas,

bancos, etc. para instalar sus canastos y para protegerse de la intemperie utilizan sombrías o algún otro medio provisional para cubrirse.

Sus dimensiones promedios es de 1 x 1.50 mts.

Πνεστος φιφος. Se dividen en dos tipos: Cerrados y Abiertos.

Los puestos cerrados, están hechos de madera, lamina y la cubierta de lamina.

Sus dimensiones promedios es de 2.5 x 2.0 mts y de altura 2.20 mts.

Los puestos abiertos, están hechos con tarimas de madera y cubierta provisional de lamina, plástico o lona.

Sus dimensiones promedio es de 2.0 x 2.0 mts.

Πνεστος μίπιλες. Están hechos con estructura de hierro y forro de lamina lisa (carretones)

Sus dimensiones promedio es de 1.5 x 1.5 mts.

*8.- Informacion recopilada por medio de levantamiento de campo

β.3) Φυνηχιοναμμεντο Αχτυαλ δε λα Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Πυβλιχο

b.3.1) Actividades Básicas.*9

Es un recuento de las actividades que se desarrollan actualmente en el lugar donde funcionan las improvisadas instalaciones de la terminal de Ahuachapan.

ΑΧΤΙϚΙΔΑΔΕΣ ΑΔΜΙΣΤΡΑΤΙ ϚΑΣ

Las actividades administrativas consisten en el control de salidas y entradas de los autobuses a las instalaciones "informales" de la actual terminal. Son realizadas por dos despachadores; uno controla los movimientos de los buses que se dirigen al norponiente de el departamento, el otro despachador hace lo propio con los que visitan el surponiente de Ahuachapán. Existe un tercer miembro dentro de este equipo administrativo es el nombrado por el gobierno local a través de la Alcaldía Municipal, el cual es el encargado de recolectar los impuestos provenientes de las salidas y entradas de los autobuses que utilizan la terminal. En conclusión para que la terminal funcione en las condiciones actuales son necesarios tres personas:

- Υν δεσπαχηαδορ δε σαλιδασ ψ εντραδασ αλ νορπονιεντε.
- Υν δεσπαχηαδορ δε σαλιδασ ψ εντραδασ αλ συρπονιεντε.
- Υν ρεχαυδαδορ δε ιμπυεστοσ γενεραλ δε λα Αλχαλδΐα δε Αηυαχηαπαν.

ΑΧΤΙϚΙΔΑΔΕΣ ΑΒΟΡΔΑΘΕ Ψ

Para realizarlas los pasajeros se ven obligados a bajarse de los buses en medio de la calle, ya que las actuales instalaciones de la terminal no cuentan con plataformas de abordaje que faciliten dicha actividad. Con lo único que se cuenta es con un señalamiento vial realizado con pintura en el asfalto para tratar de ordenar el movimiento de los buses. Cuando el bus llega a la terminal con pasajeros, este se estaciona en el centro de la Av. Francisco Melendez ocasionando riesgos para las personas que bajan del autobús y produciendo desorden vial en la misma vía.

*9.- La información que se presenta a continuación se tomó por simple observación y por medio de entrevistas con los usuarios actuales de la terminal.

ΑΧΤΙΣΙΔΑΔΕΣ
ΔΕ ΕΣΠΕΡΑ

Actualmente cuando el pasajero llega a las instalaciones de la terminal; y el autobús no está en meta, se ven obligados a esperarlo en los puestos provisionales de venta por no contar con algún espacio adecuado para realizar dicha actividad.



ΑΧΤΙΣΙΔΑΔΕΣ
ΧΟΜΕΡΧΙΑΛ
ΕΣ

Cuando los pasajeros esperan el autobús, realizan sus compras de último momento en los puestos externos del mercado o en ventas ambulantes, constituyéndose en una actividad de primera necesidad e importante para los viajeros.



ΑΧΤΙΣΙΔΑΔΕΣ
ΔΕ
ΑΠΑΡΧΑΜΙΕ

Los buses permanecen un pequeño lapso de tiempo en meta (generalmente entre 3 y 17 minutos) mientras tanto; el bus que espera a ubicarse en meta se aparca sobre la Av. Francisco Menéndez, por no contar con algún espacio para realizar correctamente dicha actividad.*10

ΑΧΤΙΣΙΔΑΔΕΣ
ΦΙΣΙΟΛΟΓΙΧ
ΑΣ.

Debido a que las instalaciones de la terminal no cuenta con sanitarios públicos en su interior, si los pasajeros necesitan utilizarlos tienen que dirigirse al interior del mercado No. 1.

*10.-Información proporcionada por despachador nombrado por el viceministerio de transporte (Jorge Alberto Duarte) de la terminal actual.

b.3.2) Inventarios de Rutas

En este, se hace un recuento de los datos obtenidos por medio de entrevistas realizadas en las visitas de campo que resulten de vital importancia y que justifiquen alguna decisión de diseño en el futuro proyecto.

DATOS ESTADISTICOS SOBRE USUARIOS DE LA TERMINAL ACTUAL.

POBLACION ESTIMADA DE PASAJEROS POR RUTA DE BUSES.

A continuación se presenta un estimado de usuarios de autobuses; según la capacidad de cada autobus, que utiliza la terminal. Y tomando en cuenta el número de salidas.

NUMERO DE SALIDAS	DESTINOS	RUTAS	CAPACIDAD DE CADA BUS (PASAJEROS)	NUMERO DIARIO DE PASAJEROS
108	San Salvador	202	80	8,640
88	Sta Ana	210	55	4,840
110	Sonsonate	249	55	6,050
42	Tacuba	264	45	1,890
36	Rio Paz	263	45	1,620
6	Guaymango	278	45	270
1	Barra de Santiago	285	45	45
4	Rio Frio	292	45	180
3	Los Toles	293	45	135
3	El Tigre	293-A	45	135
10	El Roble	297	45	450
6	Coyotera	504	45	270
TOTALES PASAJEROS DIARIOS			417	24,525

La terminal de Ahuachapan en la actualidad es utilizada por doce rutas de buses departamentales e interdepartamentales, el horario de funcionamiento de la terminal es de 4:00 a.m. a 4:30 p.m. controlados por el

despachador, aunque las instalaciones se utilizan en un horario mas extenso. A continuacion se presentan la rutas que utilizan la terminal:

ΠΡΙΝΧΙΠΑΛΕΣ ΔΕΣΤΙΝΟΣ

ΧΑΝΤΙΔΑΔ ΔΕ ΑΥΤΟΒΥΣΣΕ

DESTINOS	RUTAS	CLASIFICACION	NUMERO DE BUSES
San Salvador	202	DEPARTAMENTAL	54
Santa Ana	210	DEPARTAMENTAL	22
Sonsonate	249	DEPARTAMENTAL	55
Tacuba	264	INTERDEPART.	11
Rio Paz	263	INTERDEPART.	6
Guaymango	278	INTERDEPART.	2
Barra de Santiago	285	INTERDEPART.	1
Rio Frio	292	INTERDEPART.	2
Los Toles	293	INTERDEPART.	2
El Tigre	293-A	INTERDEPART.	2
El Roble	297	INTERDEPART.	2
Coyotera	504	INTERDEPART.	3
TOTAL DE BUSES			162

El número de buses aproximado es de 162 unidades distribuidos de la manera que se muestra en el cuadro.

*11.- Los datos sobre el numero de buses es un estimado en base a los datos proporcionados por el despachador de la terminal.

ΝΥΜΕΡΟ ΔΕ ΣΑΛΙΔΑΣ ΔΕ ΑΥΤΟ

Las rutas antes descritas parten a diferentes destinos entre los que mas frecuentes estan hacia San Salvador con 108 salidas diarias ,Sonsonate con 110 y Santa Ana con 88 salidas.Las primeras salen a las 4:00 a.m. y la ultima sale de San Salvador a las 7:00 p.m. Cada salida varia su lapso de tiempo según la demanda de pasajeros.Por ejemplo: la ruta 202 en el periodo de 6:20 a.m. a 7:30 a.m. sale una unidad colectiva cada 3 minutos y en el periodo de 10:00 a 11:00 a.m. sale cada 17 minutos.

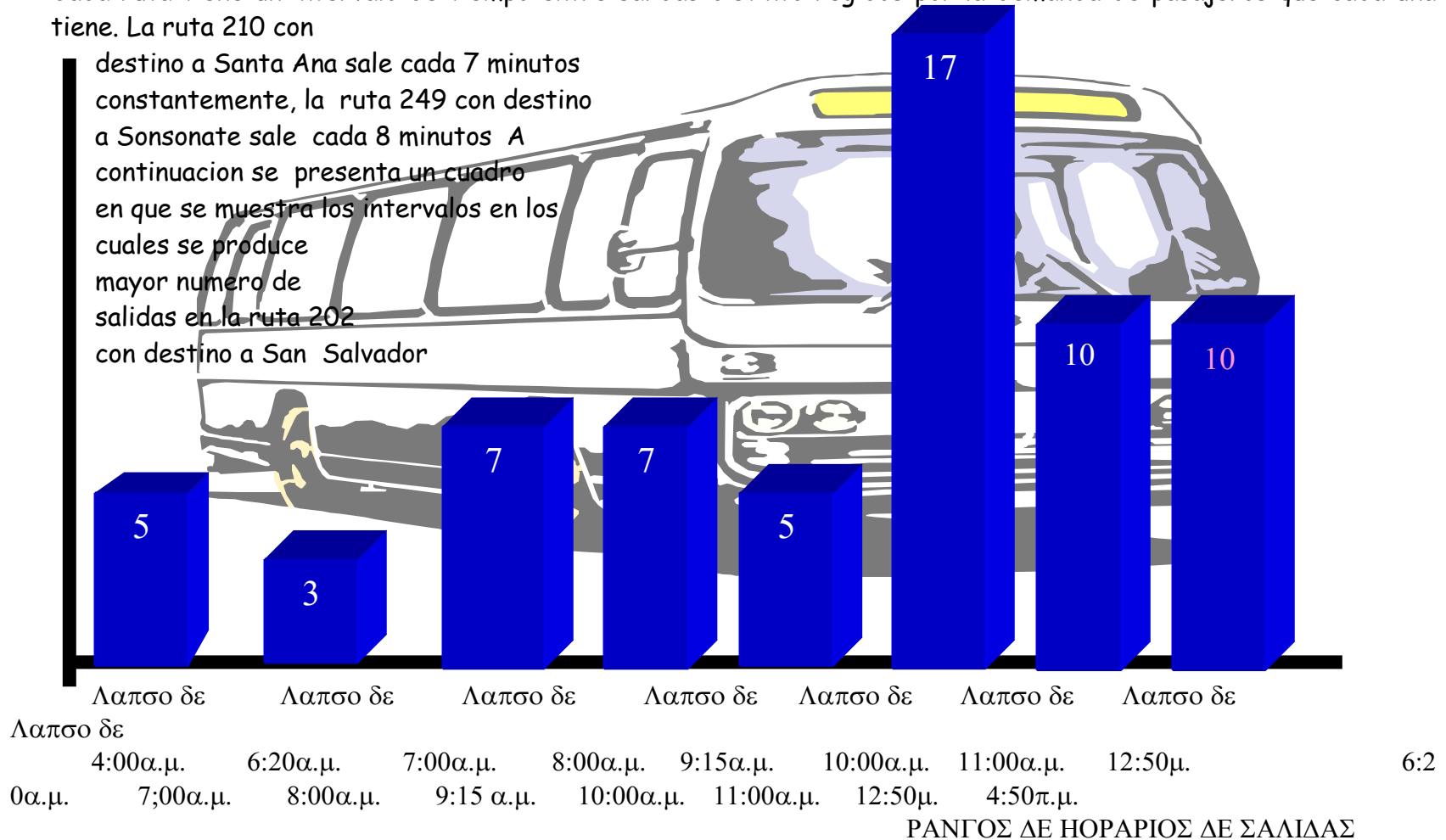
*DESTINOS DE BUSES	RUTAS	SALIDAS
San Salvador	202	108
Sta Ana	210	88
Sonsonate	249	110
Tacuba	264	42
Rio Paz	263	36
Guaymango	278	6
Barra de Santiago	285	1
Rio Frio	292	4
Los Toles	293	3
El Tigre	293-A	3
El Roble	297	10
Coyotera	504	6
TOTAL DE SALIDAS		417

*Despachador de buse del Viceministerio de Transporte

ΦΡΕΧΥΕΝΧΙΑΣ ΔΕ ΣΑΛΙΔΑΣ ΔΕ ΡΥΤΑΣ ΔΕ Α

Cada ruta tiene un intervalo de tiempo entre salidas distinto regidos por la demanda de pasajeros que cada una tiene. La ruta 210 con

destino a Santa Ana sale cada 7 minutos constantemente, la ruta 249 con destino a Sonsonate sale cada 8 minutos. A continuación se presenta un cuadro en que se muestra los intervalos en los cuales se produce mayor número de salidas en la ruta 202 con destino a San Salvador



ΠΡΟΧΕΔΕΝΧΙΑΣ ΜΑΣ ΦΡΕΧ

Con el fin de determinar que rutas de buses son las mas utilizadas y desde donde provienen sus pasajeros se realizó el siguiente cuadro:

DESTINOS	RUTAS	SALIDAS	% PROCEDENCIA
San Salvador	202	108	25.9
Sta Ana	210	88	21.1
Sonsonate	249	110	26.38
Tacuba	264	42	10.07
Rio Paz	263	36	8.63
Guaymango	278	6	1.44
Barra de Santiago	285	1	0.24
Rio Frio	292	4	0.96
Los Toles	293	3	0.72
El Tigre	293-A	3	0.72
El Roble	297	10	2.4
Coyotera	504	6	1.44
TOTALES		417	100%

b.3.3) Características Formales

A

**SPECTOS FÍSICOS
DE LAS INSTALACIONES
ACTUALES DE LA TERMINAL**

ΥΒΙΧΑΧΙΘΝ ΕΣΠΑΧΙΑΛ.

Las instalaciones son prácticamente nulas, solamente se cuenta con construcciones de sistemas mixto, puertas de laminas, pisos de cemento y cubiertas de lamina de asbesto que representan el despacho de salidas. El lugar desde un punto de vista funcional se ubica en la Av. Francisco Menéndez Norte entre la 10ª. Y 12ª. Calle poniente con un área de 1620 metros cuadrados equivalente a 2318 varas cuadradas.



Terreno pavimentado con áreas de espera ubicadas en las aceras sin áreas adecuadas para las maniobras de los buses, colindando al norte con terrenos sin urbanizar(donde su ubicara el nuevo Proyecto) , al sur con la prolongación sur de la avenida Francisco Menéndez ,al poniente con las instalación del Mercado Municipal No.2, al oriente con vivienda de comercio. Cuenta con todos los servicios de urbanización necesarios para su funcionamiento (energía eléctrica, alcantarillado y acueducto).



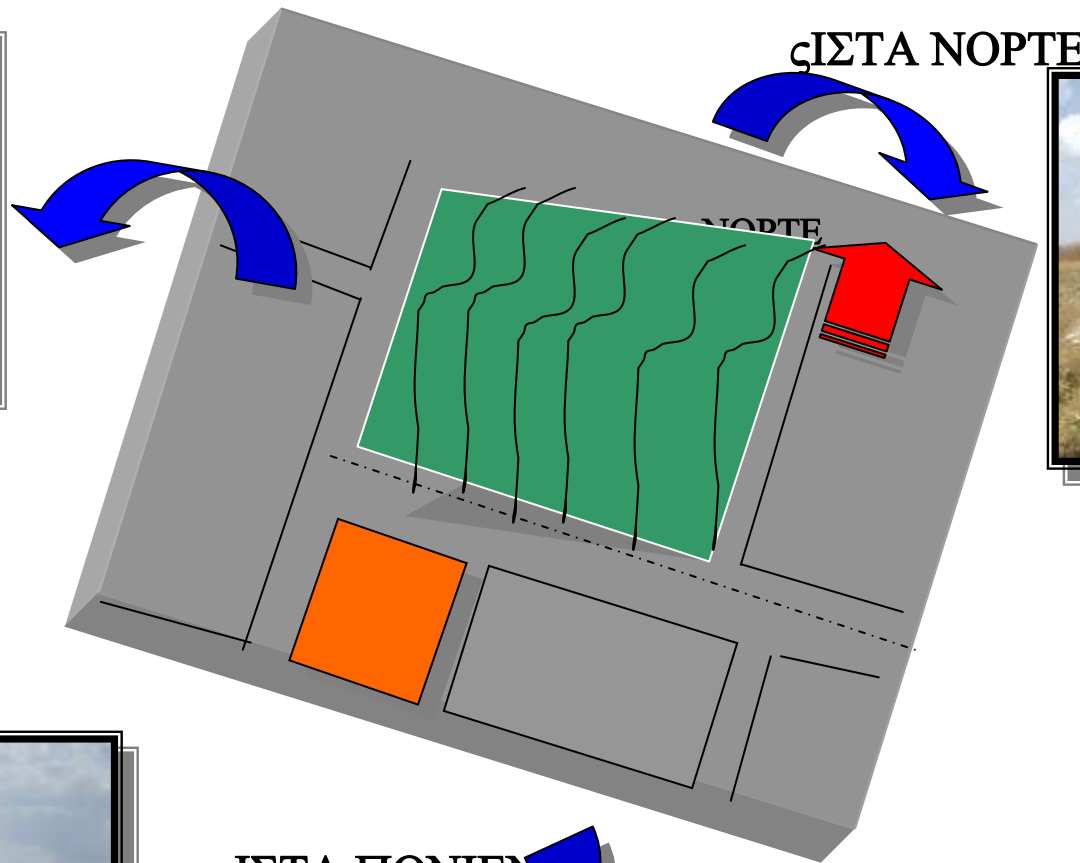
•χ) Λεπανάμιεντο δελ Σιτιο (ελ τερρενο).

Se presentan las condiciones actuales del terreno disponible para el anteproyecto arquitectónico. Las que se dividen en:

c.1) **Aspectos Físicos** Son las características físicas propias del terreno, entre las de mayor importancia, se tienen:



ςΙΣΤΑ
NTE



ςΙΣΤΑ NOPTE



ςΙΣΤΑ ΠΟΝΙΕΝ

- **Suelos**

El tipo de suelo del terreno es similar al que predomina en la ciudad, son suelos limo arenosos, color café oscuro de mediana a alta plasticidad.

En el estrato del suelo del terreno, en términos generales se conforma de la siguiente manera, la capa superficial de ± 0.50 m. es orgánico, de 0.50 a 2.00 m es suelo limo arenoso y a partir de ± 2.00 m se detecta el manto rocoso.



- **Vegetación**

En el terreno, la vegetación es escasa, casi nula. Observándose únicamente algunos arbustos y maleza en los linderos de éste.



Topografía.

En el plano topográfico se presenta las curvas de nivel y secciones para determinar la configuración del terreno.

c.2) Aspectos Climáticos (ver gráfico No.8)

Son los factores naturales que influyen directamente sobre el terreno, entre los de mayor importancia se tienen:



Asolamiento.

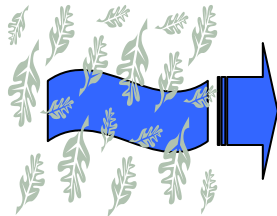
En el plano se presentan los rumbos aproximados de las salidas y puestas del sol durante el transcurso del año.

Temperatura

En el plano se muestra las temperaturas promedios durante el día en el terreno.

Vientos Dominantes.

En el plano se muestra la orientación de las brisas del norte y del sur que actúan en el terreno.



c.3) Vistas Principales

Se presentan en el gráfico las vistas desde el interior del terreno hacia el exterior, visualizando los 4 puntos cardinales o algún tipo de obstáculo visual, paisajístico, etc. (ver gráfico 9).

c.4) Infraestructura

Se presenta el levantamiento de la infraestructura inmediata al terreno, correspondiente a Energía Eléctrica, Acueductos, Alcantarillado y Telefonía (ver gráfico 10).



c.5) Vialidad Se identifican los sentidos del tráfico vehicular en las calles que circundan al terreno, anchos de rodajes y características de las vías (ver gráfico 11).

c.6) Mapa de Riesgo

En el plano se localizan los principales focos de contaminación ambiental (ver gráfico 12).

GRAFICO 08

GRAFICO 09

GRAFICO 10

GRAFICO 11

GRAFICO 12

Αντεπροσεχτο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ<ν .

A4. ANALISIS, INTERPRETACION, CONCLUSIONES Y PROYECCIONES DE DATOS.

■ **Ανάλυση, Interpretación, χονδρυσίωση ψ προεργασίες δε Δατος.**

En esta fase se presenta la interpretación de los datos obtenidos, tanto cualitativa como cuantitativamente, del mismo modo se presentan, cuadros comparativos en los que se evalúan los datos e información recopilada con el fin de que éstas se constituyan en una base de datos justificativos que sean aplicados directamente en el proyecto.

● **1. Λος Υσuarιος**



Con el término usuarios, nos referimos tanto a los compradores como a los vendedores que desarrollan sus actividades comerciales en las calles y aceras próximas al Mercado No. 1. Así como también, los usuarios de la Terminal de buses. Las características generales obtenidas de la fase anterior (teorización del problema)son las que se presentan a continuación:

ΔΑΤΟΣ ΓΕΝΕΡΑΛΕΣ ΡΕΧΟΠΙΛΑΔΟΣ	ΑΠΛΙΧΑΧΙΘΝ ΓΕΝΕΡΑΛ ΕΝ ΕΛ ΠΡΟΥΕΧΤΟ.
<p>Proceden de la ciudad, municipios vecinos, del las ciudades de los departamentos del occidente del país (Santa Ana y Sonsonate), de San Salvador y poblaciones vecinas de Guatemala.</p>	<p>Número de Plataformas de salida y llegada. Rutas predominantes dentro de la terminal. Los usuarios recorren grandes distancias y necesitan abasto De productos de primera necesidad y varios.</p>

ΔΑΤΟΣ ΓΕΝΕΡΑΛΕΣ ΡΕΧΟΠΙΛΑΔΟΣ	ΑΠΛΙΧΑΧΙΘΝ ΓΕΝΕΡΑΛ ΕΝ
-----------------------------	-----------------------

ΕΛ ΠΡΟΨΕΧΤΟ.

<p>La mayor parte de usuarios son adultos, en pocas ocasiones se hacen acompañar de menores.</p>	<p>Cantidad de baños (en este caso la mayoría de Servicios sanitarios serían para adultos.Pocas áreas de recreo infantil, etc.</p>
<p>Las personas asisten en su mayoría utilizando el servicio urbano de buses y micro buses, escasamente en vehículo propio y el resto prefiere asistir caminando por la cercanía con sus viviendas.</p>	<p>Indica que la cantidad de estacionamientos no sean prioritarios dentro del proyecto a diseñar.Sin embargo los accesos peatonales representan puntos de vital importancia;asi como también el equipamiento urbano para recibir usuarios en transporte público.</p>
<p>En el caso del Mercado, las personas acostumbra realizar sus compras del hogar los fines de semana y en menor escala entre semana.</p>	<p>Cantidad de afluencia y temporalidad de visitantes para determinar el Número de maximo o capacidad de el proyecto.</p>
<p>Por lo general, en la Terminal, los usuarios asisten con anticipación a la hora de salida de los buses algunas compras.</p>	<p>Ambientes comerciales para distracción para realizar de los usuarios y locales para comida Rápida asi como artículos de primera necesidad.</p>
<p>El nivel económico de los usuarios es muy variado,predominando el bajo y media, que son los que cotidianamente hacen uso del Mercado y la Terminal.En menor escala nula asisten personas de clase alta,por tener la facilidad de transportarse en sus propios medios.</p>	<p>Caracterización de los usuarios y cantidad de estacionamiento.</p>

α)Υσuarιος δε λος Πνεστος Εξτεριορες

A continuación se presentan los datos recopilados en el campo de los exteriores del mercado No.1 que se consideraron importantes y determinantes para justificar el diseño del Nuevo Mercado.

α.1)Ποβλαχι Γν Δεμανδαντε Αχτυαλ δε Πνεστοσ Εξτεριορεσ

En base a los resultados de los datos obtenidos acerca de las personas que realizan sus compras en las ventas exteriores se tiene la demanda de la población siguiente:

N/μερο δε Χομπραδορεσ

Diariamente la demanda de compradores es de 1, 585 compradores por cuadra, al multiplicar por las cuatro cuadras invadidas de ventas se tiene que: $1,585 \times 4 = 6,340$ compradores en un día.

N/μερο δε Πνεστο Ινφορμαλεσ

El total de ventas informales en los alrededores es de **820 puestos.**

α.2)Προψηχι Γν δε Ποβλαχι Γν α υβιχαρ εν ελ Νεουο Μερχαδο

En la actualidad, se tiene calculado que 6,340 personas realizan sus compras diariamente en los puestos instalados afuera del Mercado No.1 y de la Terminal de buses. Al considerar que en este año 2002) la pob. proyectada de la ciudad de Ahuachapán es de 112,794 habitantes y que para el año 2022 será de 168,358 habitantes, se proyecta la cantidad de personas que realizarán sus compras diariamente, utilizando el método de regla de tres, siguiente manera:

- Si se conoce que:
112,794 hab. equivale a 6,340 compradores por día en el año 2002.
168,358 hab. equivale a "X" compradores por día en el año 2022.
- Se obtiene: "X" es igual a **9,463 compradores** por día en el año 2022.

PROYECCION DE COMPRADORES		
D A T O S	2002	2022
Compradores	112,794	168,358
Población	6,340	9,463

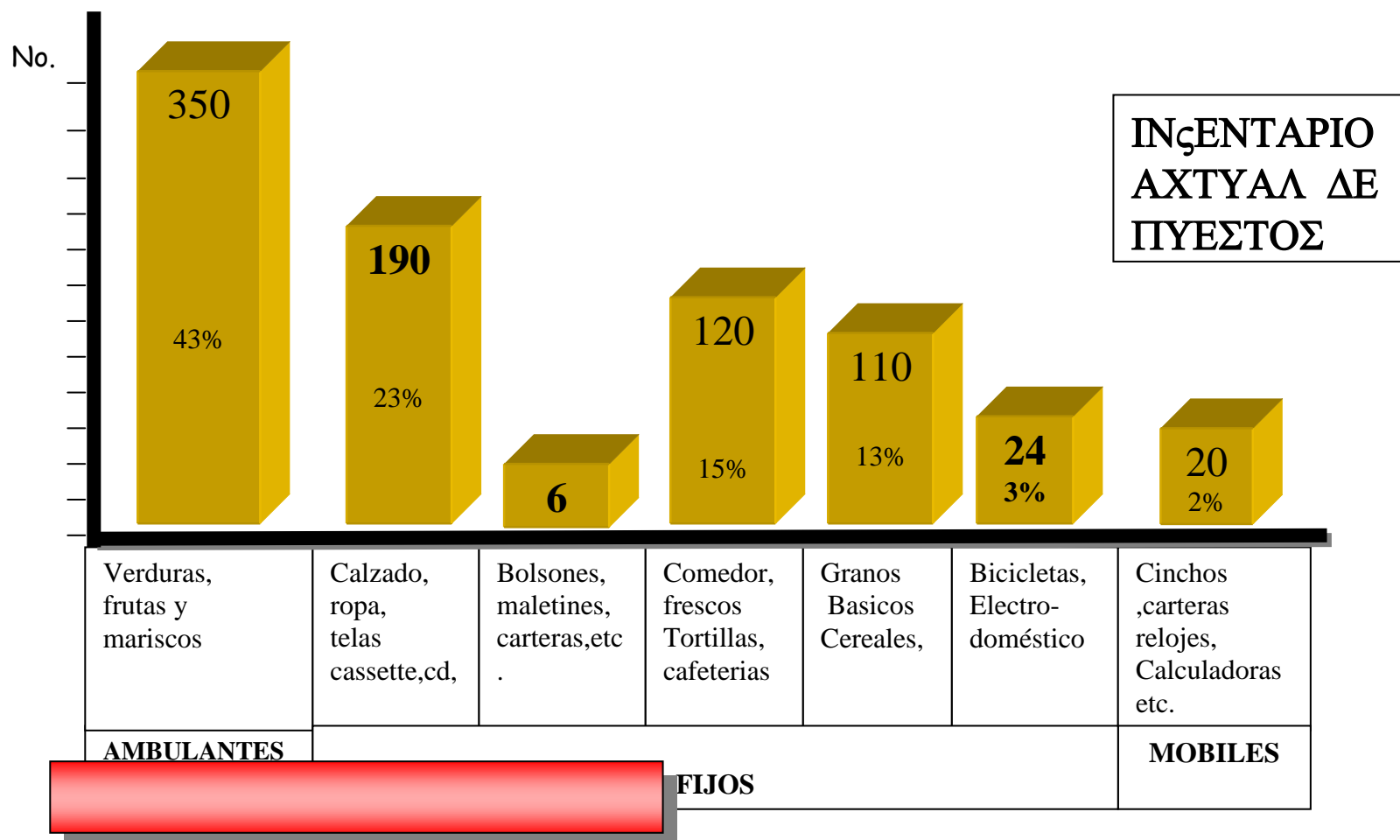


α.3)Γιρος δε λος Πυεστος Ινφορμαλεσ

En este apartado nos referimos a los diferentes tipos de puestos que se encuentran instalados en las afuera del Mercado No. 1 y de la Terminal de buses, calificándolos como: ambulantes, fijos y móviles, además de la variedad de giros identificados en el lugar.

a) Giros y Tipo de Puestos

Los giros identificados y cantidad de puestos instalados en las calles y aceras, se presentan en el siguiente cuadro.



α.4) Προσεγγιστική Δεξεντασ Ινφορμαλεσ.

En la actualidad el número de ventas en las afuera del Mercado No. 1 es de 820 puestos, a cuales diariamente acuden 6,340 compradores. Partiendo de esto, se establece la Proyección de puestos para el año 2022 por regla de tres de la siguiente forma; si se conoce que:

820 puestos. equivale a 6,340 compradores por día en el año 2002.

"X" puestos equivale a 9,463 (compradores proyectados en el literal a.1)compradores por día en el año 2022.

- Se obtiene:

"X" es igual a **1,224** puestos para el año 2022.

α.5) Αρεασ δε Πυεστος

Como se trata de puestos informales, no se conserva módulos definidos para la instalación de estos, sin embargo, se pudo determinar que predominan ciertas dimensiones y áreas de acuerdo al tipo de puesto, las cuales son:

TIPO DE PUESTO	GIROS	DIMENSIONES		CANTIDAD DE PUESTOS	AREA TOTAL M ²	%
		ANCHO Y LARGO	AREA M ²			
Ambulantes (canasteras)	Verduras, frutas, mariscos	1 x 2	2	350	700	24%
Fijos	Calzado, ropa, telas, cassette, cd's, cosméticos	2.5 x 2.0	5	190	950	32%
	Bolsones, maletines, carteras, cestas, huacales	3 x 4	12	6	72	3%
	Comedor, tortillerias, frescos,	2 x 2.5	5	120	600	20%
	Granos básicos, artículos del hogar,	2 x 2	4	110	440	15%
	Repuestos de bicicletas,electrodom.	2 x 3	6	24	144	5%
Móviles	Cinchos, carteras, relojes, calculadoras	1.5 x 1	1.5	20	30	1%
Total de área					2,936	100%

α.6) Προσέγγιση των δεσφών δε Πυεστοσ.

En base a la proyección de 1,224 puestos para el año 2022 y retomando los porcentajes actuales de los tipos de puestos en base a los giros y considerando las respectivas áreas que actualmente ocupan, se proyecta para el año 2022 los siguientes puesto y sus respectivas áreas, que se dan a conocer en siguiente cuadro:

TIPO DE PUESTO	GIROS	DISTRIBUCIÓN EN PORC. 2002	PROYECCION DE PUESTOS 2022	AREA M ²	AREA TOTAL M ²
Ambulantes (canasteras)	Verduras, frutas, mariscos	43%	526	2	1052
Fijos	Calzado, ropa, telas, cassette, cd's, cosméticos	23%	281	5	1405
	Bolsos, maletines, carteras, cestas, huacales	1%	12	12	144
	Comedor, tortillerias, frescos, cafetines	15%	184	5	920
	Granos básicos, artículos del hogar, cereales	13%	159	4	636
	Repuestos de bicicletas, electrodomésticos	3%	37	6	222
Móviles	Cinchos, carteras, relojes, calculadoras	2%	25	1.5	38
Total de Puestos y Área Proyectada			1,224		5,641



**ΧΥΑΔΡΟ ΡΕΣΥΜΕΝ ΔΕ ΡΕΣΥΛΤΑΔΟΣ ΟΒΤΕΝΙΔΟΣ ΔΕ ΛΑ ΙΝΣΕ
ΣΤΙΓΑΧΙΟΝ
ΔΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ.**

ΑΣΠΕΧΤΟ ΕΣΤΑΔΙΣΤΙΧ Ο	ΑΧΤΥΑ Λ 2002	ΙΝΤΕΡΠΡΕΤΑΧΙΟ Ν ΔΕ	ΠΡΟΨΕΧΧ ΙΟΝ ΠΑΡΑ ΕΛ	ΙΝΤΕΡΠΡΕΤΑΧΙΟ Ν ΔΕ
ΠΥΕΣΤΟΣ ΕΞΕΤΕΡΙΟΡΕ Σ ΑΛ ΜΕΡΧΑ ΛΟ Νο 1	820	Según resultados obtenidos el 43% de puestos son ambulantes y el 55% son puestos fijos con el 2% de puestos móviles.	1,224	Para una proyección a 20 años obtendremos un incremento del 49% de puestos con respecto a los que funcionan actualmente
ΑΡΕΑΣ ΜΙΝΙ ΜΑΣΤΟΤΑΛΕ Σ ΧΑΛΧΥΛΑΔΑ Σ ΠΑΡΑ ΠΥΕΣ	2,936 μ2	El 75% del area total esta representada por puestos fijos con un 24% para vendedoras ambulantes y un 1% de puestos móviles.	5,641 μ2.	Se ha proyectado que para el año 2,022 el área requerida total para puestos sea el doble de lo que es actualmente.

NOTA: Porque se proyecta para el año 2022. Tomando como base los datos recolectados y presentados anteriormente es posible elaborar proyecciones con el fin de determinar la demanda que se producirá dentro de veinte 20 años; que es el tiempo estimado de duración del proyecto basándose en las dimensiones del terreno en el cual se desarrollara la nueva terminal.

β) Υσuarioσ δε λα Τερμινάλ δε Αυτοβυσεσ

β.1) Προψηχι Γν δε Αυτοβυσεσ.

Actualmente la terminal cumple con la demanda de pasajeros con 162 buses. La cantidad de personas que habitan en el área urbana de Ahuachapan es de 40,605 hab. Para el año 2022 se estima una población de 60,613 hab. Por lo tanto, con una simple regla de tres se puede obtener el numero de buses necesarios en el año 2022 para satisfacer la anterior demanda de pasajeros.

40,605 (hab. 2001) _____ 162 buses (actuales)

60,613 (hab. 2022) _____ x buses (proyectados 2022)

entonces ,

x= 242 buses para el año 2022.

β.2) Προσέγγιση (ν δε Πασαφερος παρα ελ α)ο 2022.

Si tomamos los datos recolectados en el calculo de pasajeros que utilizan actualmente la terminal el cual es de 24,525 solventados con 162 unidades de transporte, entonces con 242 autobuses se solventara la siguiente cantidad de pasajeros:

24,525 pasajeros diarios 2001		162 buses 2001
x pasajeros diarios 2022	_____	242 buses 2022

entonces ,

x= 36,636 pasajeros diarios para el año 2022.

β.3) Νυμερο δε Σαλιδασ παρα ελ α)ο 2022

En base a la cantidad de pasajeros diarios para el año 2001 y para el año 2022 se puede estimar el numero de salidas para el año 2022 de la siguiente manera:

24,525 pasajeros diarios 2001.----- 417 salidas 2001|

36,636 pasajeros diarios 2022.----- x salidas 2022

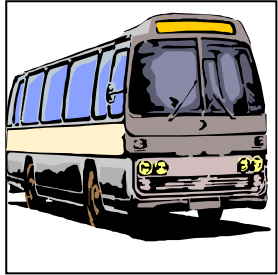
entonces,

x= 623 salidas diarias año 2022

β.4)Ν |μερο δε Σαλιδασ πορ χαδα Ρυτα παρα ελ α)ο 2022.

Basándose en el número de salidas por ruta actual se puede calcular a razon de las salidas proyectadas para el año 2022.

NUMERO DE SALIDAS ACTUALES	DESTINOS	RUTAS	PORCENTAJES DE CADA RUTA	NUMERO DIARIO DE SALIDAS PROYECTADAS
108	San Salvador	202	25.90	161
88	Sta Ana	210	21.10	131
110	Sonsonate	249	26.38	164
42	Tacuba	264	10.07	63
36	Rio Paz	263	8.63	54
6	Guaymango	278	1.44	9
1	Barra de Santiago	285	0.24	1
4	Rio Frio	292	0.96	6
3	Los Toles	293	0.72	5
3	El Tigre	293-A	0.72	5
10	El Roble	297	2.40	15
6	Coyotera	504	1.44	9
417	T O T A L E S			623






**ΧΥΑΔΡΟ ΡΕΣΥΜΕΝ ΔΕ ΡΕΣΥΛΤΑΔΟΣ ΟΒΤΕΝΙΔΟΣ ΔΕ ΛΑ ΙΝΣΕ
ΣΤΙΓΑΧΙΟΝ
ΔΕ ΛΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ ΔΕ ΑΥΤΟΒΥΣΕΣ.**

ΑΣΠΕΧΤΟ ΕΣΤΑΔΙΣΤΙΧ Ο Α ΧΟΝΣΙΔΕΡ	ΑΧΤΥΑ Λ 2002	ΙΝΤΕΡΙΠΕΤΑΧΙΟΝ ΔΕ ΔΑΤΟΣ	ΠΡΟΨΕΧΧΙΟΝ ΠΑΡΑ ΕΛ 2,022	ΙΝΤΕΡΙΠΕΤΑΧ ΙΟΝ ΔΕ ΔΑΤΟΣ
ΝΥΜΕΡΟ ΔΕ ΒΥΣΕΣ	162	Las rutas con mayor número de buses son: Ruta 249 con un 33.95% y 55 buses. Ruta 202 con un 33.33% y 54 buses. Ruta 210 con un 13.38% y 22 buses. La ruta con menor número de buses es la 285 con un 0.62%% y con una unidad de bus.	242	Se presenta un crecimiento del 74.70% en un período de 20 años.
ΝΥΜΕΡΟ ΔΕ ΣΑΛΙΔΑΣ	417	La frecuencia de salidas es más variable en la ruta 202 ya que va desde 3 minutos entre cada salida en el horario de 6:20 a.m. a 7:00 a.m. hasta 17 minutos en la salida de 10:00 a.m. a 11:00 a.m. Las procedencias mas frecuentes son: Sonsonate con 110 salidas con un 26.38%, San Salvador con 108 salidas y un 25.90% y Santa Ana con 88 salidas y un 21.1%.	623	El principal destino es desde Ahuachapán hacia Sonsonate con 164 proyectadas para el año 2,020.
ΝΥΜΕΡΟ ΔΕ ΠΑΣΑΘΕ ΡΟΣ ΔΙΑΡΙΟΣ	24,525	El número de pasajeros por todas la rutas es de 24,525. Siendo San Salvador el destino con mayor movimiento con 8,064 y Sonsonate con 6,050. La Barra de Santiago es el destino menos visitado con 45 pasajeros diarios.	36,636	La demanda estimada para el año 2020 de pasajeros diarios es de 36,636 . Este dato significa la

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .

A.5. ANALISIS DE SITIO (TERRENO)

■ Ανάλισις δελ Σιτιο (Τερρενο)

α) ΑΣΠΕΧΤΟΣ ΦΙΣΙΧΟΣ			XONXΛAYΣION
	Topografía del Terreno	La topografía del terreno es regular en toda su extensión, a excepción del sector oriente que presenta una leve inclinación o pendiente del 6% aproximadamente.	La topografía, vegetación y suelos, son aptos para la realización del anteproyecto, ya que no presenta ningún problema de tipo físico.
	Suelo	El tipo de suelo que presenta el terreno es apto para la realización del proyecto, ya que posee características adecuadas y adaptables a cualquier tipo de construcción.	
	Vegetación	La vegetación en el terreno es nula ya que el anterior uso del mismo era agrícola, es decir, para el cultivo del maíz. Por lo que el terreno no posee restricciones de construcción por la vegetación existente.	

ΑΣΠΕΧΤΟΣ ΧΛΙΜΑΤΙΧΟΣ	ΙΝΦΟΡΜΑΧΙΟΝ ΡΕΧΟΠΙΛΑΔΑ	ΧΟΝΧΛΥΣΙΟΝ
Asoleamiento:	<p>El comportamiento del asoleamiento en el terreno es similar al de todo el país, teniendo que tomarse en cuenta la inclinación del sol más desfavorable durante el año para determinar la posición de la edificación, las dimensiones de los aleros en fachadas. Todo esto para tener una adecuada iluminación de los espacios interiores. (ver gráfico a continuación).</p> <p>Inclinación máxima del sol durante los meses del año.</p>	<p>El asoleamiento, vientos y temperatura son ideales para el anteproyecto ya que no existe ningún obstáculo para la correcta ubicación tomando en cuenta las condiciones adecuadas para la iluminación y ventilación natural.</p>
Vientos Predominantes	<p>Para la adecuada ventilación de los espacios interiores de la edificación pueden aprovecharse los vientos del norte y del sur, teniendo las ventanas en las fachadas en la ubicación antes mencionada.</p> <p>Debido a la planicie del terreno y a la escasez de vegetación en la colindancia norte, los vientos del norte entran directamente al terreno teniendo una gran ventaja en esta ubicación.</p>	
Temperatura	<p>La temperatura en el terreno es agradable debido a que es relativamente baja, atendiendo al mes más caluroso del año, alcanzando una temperatura de 30.2°C. y un 23.3° C. Como promedio.</p>	

ΑΣΠΕΧΤΟΣ	ΙΝΦΟΡΜΑΧΙΟΝ ΡΕΧΟΠΙΛΑΔΑ
----------	------------------------

		XONXAYΣION
Infraestructura	El terreno posee factibilidad de servicios (agua potable, aguas negras, aguas lluvias, electricidad y telefonía), que se cuenta con la infraestructura adecuada en el sector.	La infraestructura del sector es factible, tendrá que proponerse la infraestructura del anteproyecto para adaptarla al sistema actual.
ςιαλιδαδ	<p>Actualmente las vías principales de la ciudad funcionan sin ningún problema, a excepción de la Avenida Francisco Menéndez en el tramo de la 10ª y 8ª Calle Oriente, que se encuentra bloqueada por la instalación de ventas en las calles. En el sector inmediato al terreno presenta problemas de congestión debido a los siguientes factores:</p> <p>Instalación de ventas en las calles y aceras.</p> <p>Paradas de microbuses improvisadas e inadecuadas.</p> <p>Estacionamiento de unidades en metas instaladas sobre las vías.</p> <p>Utilización del rodaje de las vías para el tránsito peatonal.</p> <p>La avenida Francisco Menéndez finaliza frente al terreno del anteproyecto, teniendo construido dicho terreno una porción de lo que sería una prolongación de dicha vía, lo que indica que existe una proyección de parte de la municipalidad de ampliar el área urbana.</p>	<p>La vialidad en el sector norte se ve afectado por:</p> <p>La invasión de puestos fijos y ambulantes en las calles y aceras por lo que necesita la reubicación de dichos puestos en un lugar específicos.</p> <p>Paradas de microbuses improvisadas que generan congestión en el sector y una inseguridad para el peatón, se necesita reubicar paradas de buses en los lugares estratégicos.</p>

ΑΣΠΕΧΤΟΣ	ΠΝΦΟΡΜΑΧΙΟΝ ΡΕΧΟΠΙΛΑΔΑ	ΧΟΝΧΛΥΣΙΟΝ
<p>Mapa De Riesgos</p>	<p>El terreno lo afecta tres tipos de contaminación:</p> <p>Contaminación auditiva y visual, ocasionada por la instalación y funcionamiento de los prostibulos, lo que genera la permanencia de personas peligrosas para la salud e integridad de las personas que hacen uso del mercado y la terminal.</p> <p>Contaminación olfativa- visual ocasionado por las ventas sobre la 12ª Calle Poniente, las cuales hacen uso del terreno como basurero y el cordón cuneta para la evacuación de aguas negras, lo que genera un mal olor en ese sector.</p> <p>Contaminación olfativa generado por el funcionamiento de la terminal en un lugar inadecuado del actual mercado, lo que afecta directamente a las ventas de productos de consumo humano.</p>	<p>El terreno se ve afectado por problemas de contaminación que tienen que ver con las condiciones actuales en que se encuentra: la invasión de las calles, la falta de un basurero adecuado, la ubicación de la terminal, etc. Con el desarrollo del anteproyecto se absorben para los usuarios tanto del mercado como de la terminal.</p> <p>En cuanto a la existencia de prostíbulos en el sector, afectan directamente al usuario, por lo que tendrá que proponerse una reubicación o retiro de dichas instalaciones.</p>

■ Ανάλυση δε λος Πρινηπαλεσ Προβλεμασ δετεχταδοσ εν λασ φασεσ αντερ ιορεσ (Τεοριζαχι Γν δελ Προβλεμα)

Este sector inmediato lo identificamos tomando parámetros que se relacionan al problema a resolver en el lugar, siendo estos los siguientes:

- 1 Uno de los principales problemas a resolver, es el de reubicar las ventas ambulantes que invaden las vías y aceras cercanas al Mercado No. 1 y la Terminal. Esta invasión comprende los tramos siguientes: 8ª y 10ª calle pte. entre avenida 2 de Abril y Francisco Menéndez; Avenida 2 de Abril, entre 6ª y 12ª calle y Avenida Francisco Menéndez, entre 6ª y 12ª calle.
- 2 Otro problema a tratar, es el congestionamiento vehicular de alguna calles cercanas al Mercado No. 1 y la Terminal, el cual es provocado por el servicio de transporte urbano, el sentido del sistema vial, las paradas de buses, además de la invasión de ventas ambulantes, siendo las vías afectadas la 8ª calle pte., entre la 2ª y 1ª avenida norte.
- 3 Tanto el Mercado No. 1, la Terminal de transporte público y aun más si consideramos el terreno disponible para el anteproyecto, tienen en común como rutas principales de acceso la ruta Nacional 107, la 6ª calle pte. y ote. y 10ª calle ote. Por tanto pueden ser vías a las cuales se les pueda proponer una modificación vial para mejorar la accesibilidad, el tráfico vehicular, etc.
- 4 El uso de suelo comercial afín o complementario cercano como ventas de cereales, tiendas de mayoreo o minoreo, supermercado, lácteos y embutidos, entre otros. Es un parámetro que define el entorno inmediato del terreno a tomar en cuenta en nuestro estudio.

Partiendo de los parámetros planteados anteriormente y de uno de los objetivos del anteproyecto arquitectónico, el Entorno Urbano Inmediato al terreno, queda delimitado de la siguiente manera:

Al Norte: Con la Colindancia del terreno.

Al Oriente: Ruta Nacional 107.

Al Sur : 6ª calle poniente.

Al Poniente: 2ª avenida norte.

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο.
εν λα χυδαδ δε Αηυαηαπ(ν .

A6. DEFINICION DEL CONCEPTO ARQUITECTONICO Y DEL REORDENAMIENTO VIAL.

■ ΧΟΝΧΕΠΤΥΑΛΙΖΑΧΙ©Ν ΔΕΛ ΑΝΤΕΠΡΟΨΕΧΤΟ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΟΝΙΧΟ.

ΧΟΝΧΕΠΤΥΑΛΙΖΑΧΙ©Ν ΦΙΛΟΣ©ΦΙΧΑ ΔΕΛ ΠΡΟΨΕΧΤΟ.

Como resultado de la investigación realizada, se llegaron a establecer ciertas premisas de diseño a considerar en la conceptualización de lo que será el proyecto en cada uno de sus elementos, siendo estas las siguientes:

● ΑΧΕΡΧΑ ΔΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ.

El proyecto va encaminado a romper con la tradicional manera de diseño interno de los mercados en el país, tratando de dejar de lado los ambientes neogóticos y oscurantistas de la edad media en el interior, sin que la ventilación ni la iluminación sean acordes con el número de personas que utilizan y visitan su interior. Con este objetivo claramente definido se han diseñado los diferentes espacios y ambientes; iluminándolos y ventilándolos correctamente para que inviten a la visita y permanencia más prolongada del usuario promoviendo de esta manera el éxito de tipo comercial con la venta de productos en el mercado.

● ΑΧΕΡΧΑ ΔΕ ΛΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ.

En la terminal se busca lograr ambientes amplios debido a la circulación de una gran cantidad de usuarios; por otra parte, formalmente por medio de espacios y materiales estructurales se busca provocar en el usuario una libertad visual hacia las unidades colectivas que necesiten abordar. La orientación dentro del espacio arquitectónico se logra mediante el diseño de plantas semiabiertas y de doble altura en los espacios colectivos de la misma forma con la aplicación de materiales livianos y transparente en su apariencia natural se moderniza y se liberan los ambientes formales colectivos del proyecto.

● ΑΧΕΡΧΑ ΔΕ ΛΑ ΠΛΑΖΑ.

Su función primordial es convertirse en un elemento integrado entre los dos macroproyectos por medio de la aplicación de materiales similares, elementos estructurales de comunicación y área de estar comunes que faciliten el acceso a cualquiera de los dos proyectos, en el interior de la plaza se desarrollarán actividades de intercambio comerciales con ventas fijas y temporales integradas directamente con el mercado, así como también hay espacios culturales y contemplativos los que la convierten en una plaza flexible con variedad de usos según los diversos momentos y horarios definidos.

ΧΟΝΧΕΠΤΥΑΛΙΖΑΧΙ©Ν ΔΕΛ ΠΡΟΨΕΧΤΟ.

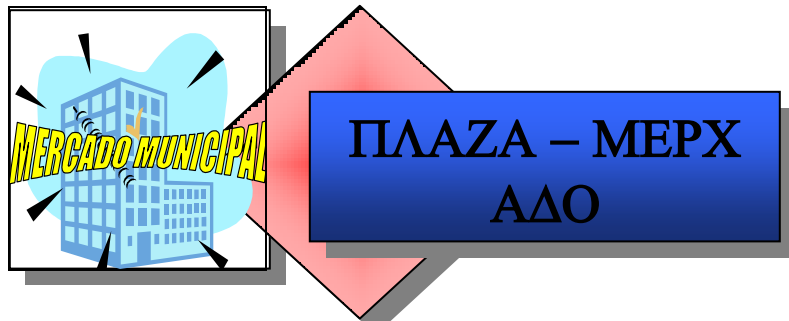
● I. Λα Φονχι Γν.

La distribución arquitectónica del conjunto será realizada de acuerdo a las características formales y espaciales de los elementos generadores del proyecto y del terreno, para lo cual se hizo el análisis del medio que lo rodea para obtener la ubicación correcta y funcional.

Los elementos generadores del conjunto arquitectónico son:

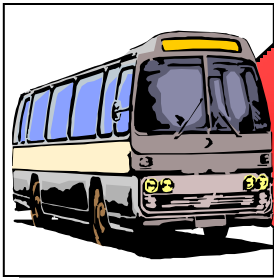
- La Plaza
- El Mercado
- La Terminal

El concepto se manejará como la unificación e integración de las actividades y funciones de una Plaza de recreación pasiva, las de un Mercado de tipo minorista y detallista y una Terminal de buses, denominándose el concepto como "Plaza-Mercado-Terminal".



La Plaza-Mercado, tendrá los ambientes arquitectónicos adecuados para la realización de actividades básicas de compra-venta de productos, en puestos móviles en el caso de la plaza y puestos fijos en el mercado, estos últimos serán módulos abiertos, semi-cerrados y cerrados con ventas de minoreo y detallista, espacios generales como abastecimiento y desalojo, administración, bodegaje, áreas de estar y contemplación con carácter flexibles para múltiples actividades culturales, circulaciones de servicio y peatonales, entre otras. Los ambientes integraran el interior con el exterior del edificio, percibiendo con este un contacto directo con el medio natural y las circulaciones masivas de usuarios, permitiendo fluidez y a la vez la oportunidad de recreación visual, comodidad y seguridad psicológica. En las circulaciones peatonales se combinarán verticales y horizontales de fácil localización, techadas y descubiertas, rampas y gradad según sea el uso adecuado de estas en las actividades y micro-ambientes a desarrollarse, con la finalidad de que sean recorridos dinámicos y agradables al usuario. Las circulaciones de servicio serán pasillos horizontales con rampas para facilitar la transportación de los productos, además se procurará que no interfieran con circulaciones peatonales y actividades de **La Plaza-Mercado**.

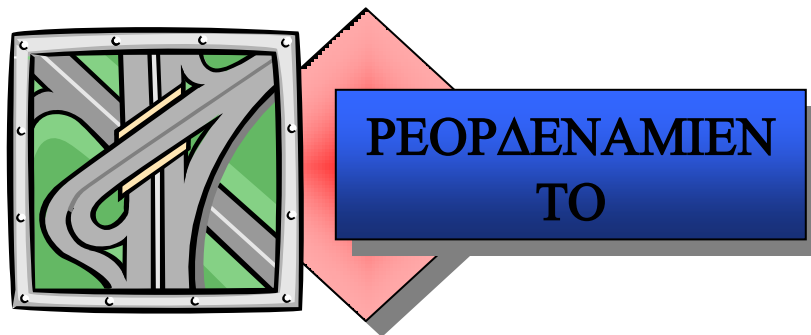
En **La Plaza-Mercado**, se distribuirán los espacios y ambientes de compra-venta en planta baja o en desniveles de poca diferencia, utilizando circulaciones tipo rampas con pendientes mínimas para el desplazamiento de los usuarios. Las áreas de administración y de servicio se podrán distribuir tanto en planta baja como en un segundo nivel, según convenga en la distribución de espacios, funciones y actividades de cada una. La función del proyecto se amplía al integrar las actividades de **La Terminal** con las de **La Plaza-Mercado**.



ΤΕΡΜΙΝΑΛ ΔΕ ΑΥΤΟΒΥΣΣΕΣ

"La Terminal", será de Transporte Público con servicio de unidades de buses Departamental e Inter Departamental, con los ambientes arquitectónicos adecuados para la realización de las actividades básicas de transbordaje de pasajeros, salas de espera, control, despacho de buses, administración, circulaciones de peatonales y servicio, entre otras. Tendrá ambientes que integren el interior con el exterior del conjunto arquitectónico, se incorporaran ambientes y espacios complementarios que amplíen las funciones y actividades originales de la terminal, como áreas de comida rápida, locales comerciales, áreas de estar y concentración pública, entre otras. Los espacios complementarios y administrativos se distribuirán en el segundo y las actividades propias de la terminal como salas de espera, despachos, etc. se distribuirán en planta baja, incorporándose el concepto espacial de planta libre, para facilitar la modulación y acondicionamiento de los espacios y la visualización entre estos. Los distintos ambientes a proyectar proporcionarán atracción visual, comodidad, orden y seguridad psicológica.

La interrelación de **La Plaza-Mercado-Terminal**, se obtendrá con espacios y ambientes arquitectónicos como circulaciones, pasillos, áreas de estar y concentración, que actúen como conectores entre ellos. Otro elemento importante para el proyecto es **El Reordenamiento Vial** a desarrollarse en la propuesta.



El Reordenamiento Vial, consistirá en la redefinición de los sentidos de vías dobles y únicos, de las calles inmediatas al proyecto, así como la reubicación de las paradas de buses y microbuses, con el fin de dar mayor fluidez al tráfico vehicular, beneficiar la ciudad y favorecer al proyecto en la fácil accesibilidad de los usuarios a este, así como para realizar el abasto y desalojo de la mercadería, respecto a **La Plaza-Mercado** y al ingreso y salidas de las unidades de transporte de **La Terminal**.

En el reordenamiento, se contempla dos alternativas que son las siguientes:

- Prolongar hacia el norte la Avenida Francisco Menéndez, con la finalidad de contribuir con el crecimiento y desarrollo de la ciudad hacia en este sentido.
- La no apertura de la Avenida Francisco Menéndez, utilizando el terreno en toda su extensión, favoreciendo la integración del proyecto.

Estas alternativas serán evaluadas posteriormente con el método que permita determinar cual se convertirá en la idónea para el beneficio del macroproyecto.

● II. Λα Φορμα.

La composición formal del conjunto arquitectónico de **La Plaza-Mercado-Terminal**, será dinámica, contrastante y vistosa, utilizando volúmenes puros y transformaciones de estos, que denoten carácter y función del proyecto. El volumen geométrico se adaptará a las actividades y características propias del proyecto, considerando la orientación de los elementos para el aprovechamiento de los vientos, la proyección

solar y así obtener la mayor ventilación e iluminación natural, como de las vistas al paisaje natural y urbano del entorno.

El estilo arquitectónico a implementar será con tendencia al Post Modernismo y sus diferentes corrientes, en el cual se contemplen elementos arquitectónicos coloniales propios de las edificaciones de valor arquitectónico, histórico y cultural que existen en la ciudad. Al implementar este estilo el proyecto denotará el progreso y desarrollo de la ciudad, además de ser una edificación moderna, atractiva y de orgullo a la vista de los ciudadanos ahuachapanecos y que se constituya en una alternativa arquitectónica a implementar en otros lugares del país.

Así como en lo funcional, la forma volumétrica tendrá características específicas que se acondicionen al sistema vial definido para el proyecto, es así que se consideran alternativas volumétricas que contemplen la posibilidad de prolongar hacia el norte, la avenida Francisco Menéndez, cruzando el terreno, proponiendo formas apoyadas en columnas, conectores tipo pasarela, etc. de tal forma que permitan el paso de la vía y la interconexión de los volúmenes.

De no considerarse la apertura de la vía, la propuesta volumétrica, contemplara la disposición de elementos que permitan fusión de formas geométricas que unifiquen la distribución funcional, espacial y de los ambientes del conjunto de las edificaciones que comprenden el proyecto.

La proporción volumétrica tendrá carácter de notoriedad desde el exterior del edificio, regulada por las alturas necesarias de los espacios y ambientes de **La Plaza-Mercado-Terminal**, además de mantener una proporción con las edificaciones de importancia cercanas a este.

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο.
εν λα χιυδαδ Αηυαχηαπ(ν .

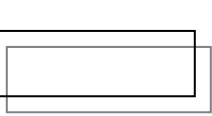
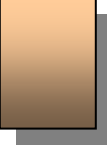
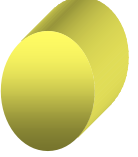

A.7. PROGRAMA GENERAL DE NECESIDADES

■ Προγραμμα Γενεραλ δε Νεχεσιδαδεσ.

Esta fase consiste en un resumen de resultados obtenidos en todas las fases previas; después de las investigaciones realizadas se llega a obtener una serie de necesidades que se clasifican por zonas y para cada uno de los macroproyectos que componen el conjunto arquitectónico. Es por ello, que la información se presenta subdividiéndola en dos componentes:

- **PROGRAMA DE NECESIDADES DEL MERCADO**
- **PROGRAMA DE NECESIDADES DE LA TERMINAL.**

Para la presentación del programa de necesidades se ha optado por la simbología siguiente:

ΣΙΜΒΟΛΟΓΙΑ ΔΕ ΛΟΣ ΕΣΘΥΕΜΑΣ ΔΕ ΛΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΑΣ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ.	
	AXXION ΔΕ 2ο. ΟΡΔΕΝ
	AXXION ΔΕ 3ερ. ΟΡΔΕΝ
	NOMBPE ΔΕ ΕΣΠΑΧΙΟ ΡΕΘΥΕΡΙΔΟ Ο ΣΥΓΕΡΙΔΟ.
	ΔΙΡΕΧΧΙΟΝΑΛ ΔΕ ΘΕΡΑΡΘΥΙΑ ΕΝ ΕΛ ΝΙΣΕΛ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕΛ ΙΝΔΙΣΙΔΥΟ

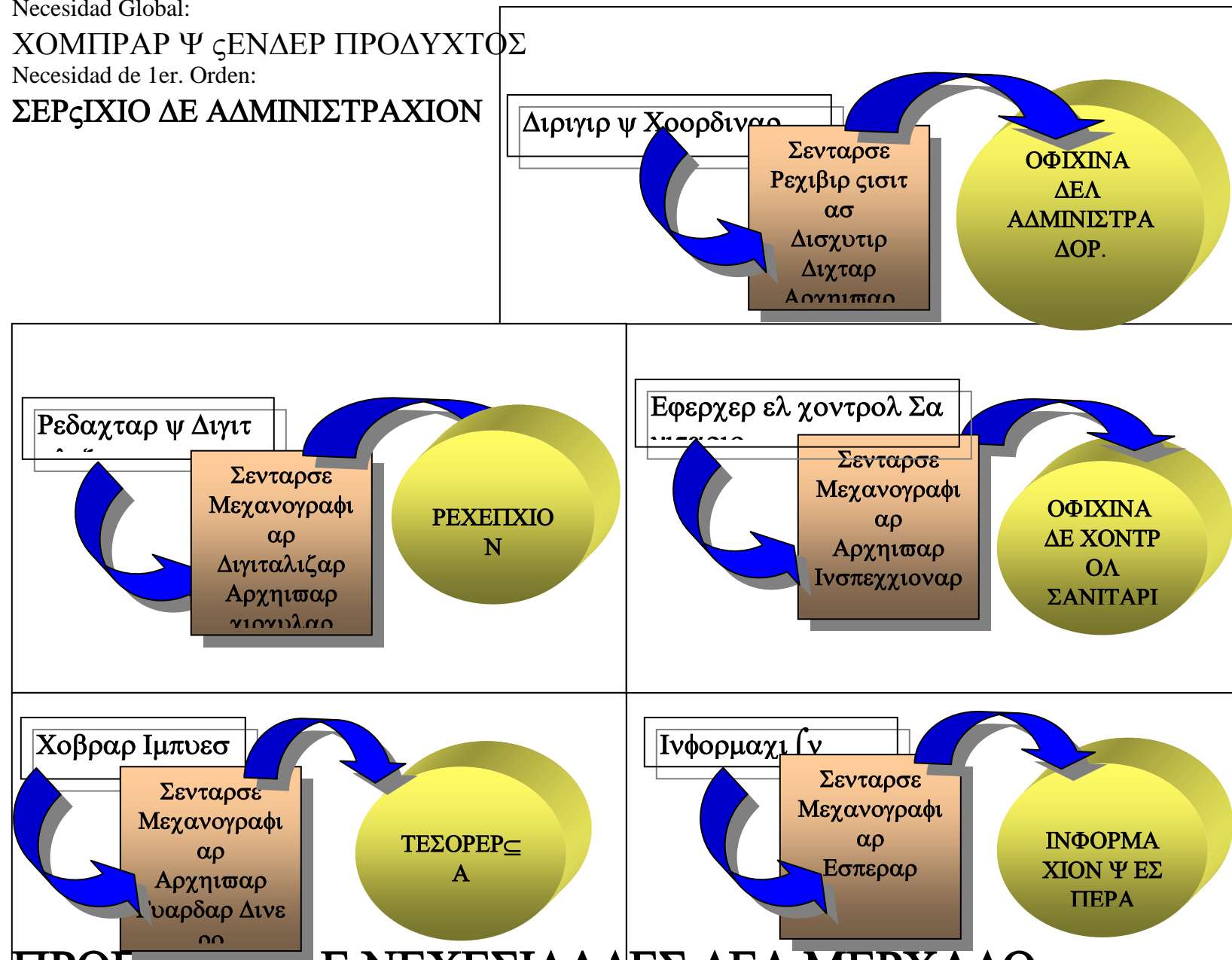
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ

Necesidad Global:

ΧΟΜΠΡΑΡ Ψ ΞΕΝΔΕΡ ΠΡΟΔΥΧΤΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:

ΣΕΡΞΙΧΙΟ ΔΕ ΑΔΜΙΝΙΣΤΡΑΧΙΟΝ



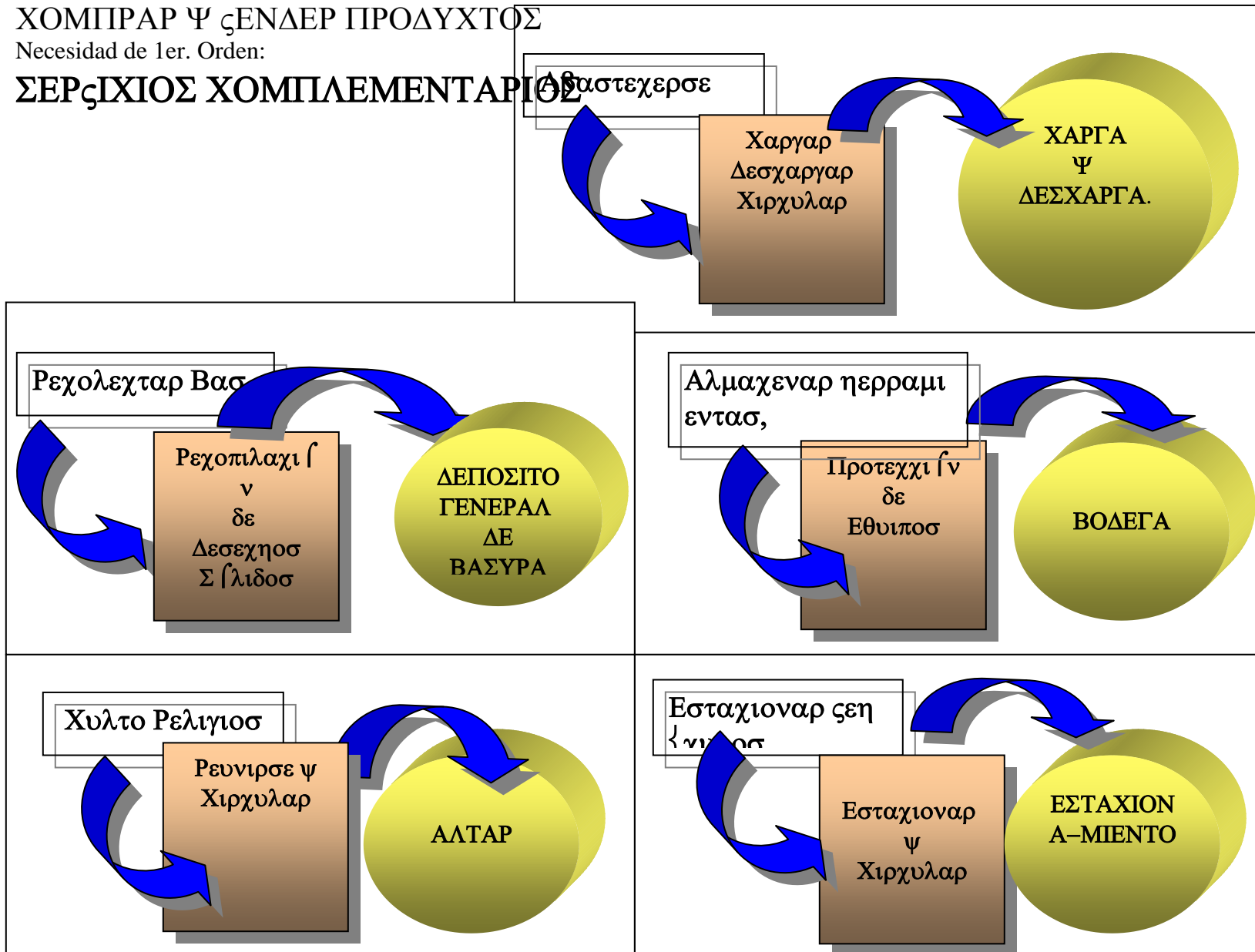
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ

Necesidad Global:

ΧΟΜΠΡΑΡ Ψ ζΕΝΔΕΡ ΠΡΟΔΥΧΤΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:

ΣΕΡζΙΧΙΟΣ ΧΟΜΠΛΕΜΕΝΤΑΡΙΟΣ



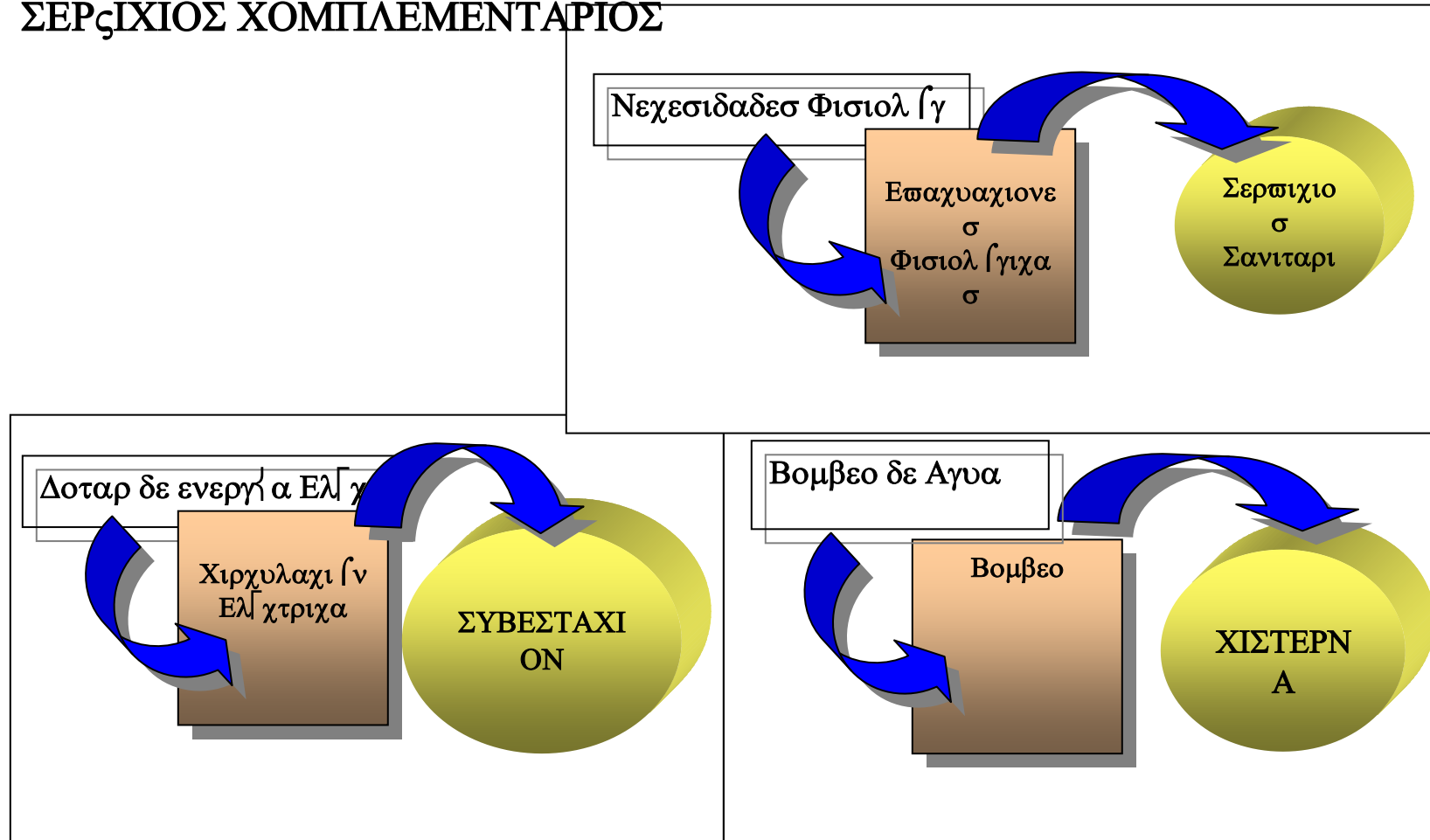
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ

Necesidad Global:

ΧΟΜΠΡΑΡ Ψ ζΕΝΔΕΡ ΠΡΟΔΥΧΤΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:

ΣΕΡΠΙΧΙΟΣ ΧΟΜΠΛΕΜΕΝΤΑΡΙΟΣ

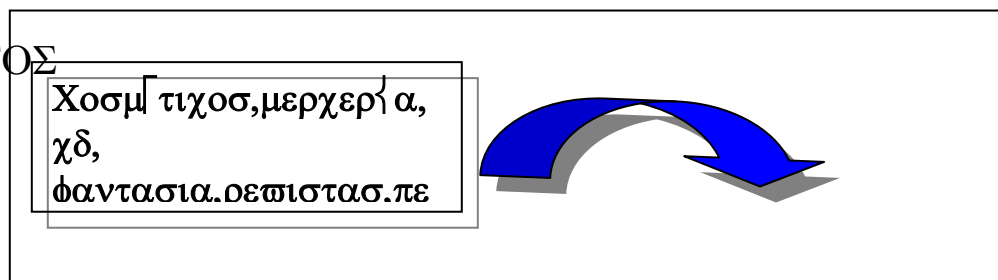


ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ

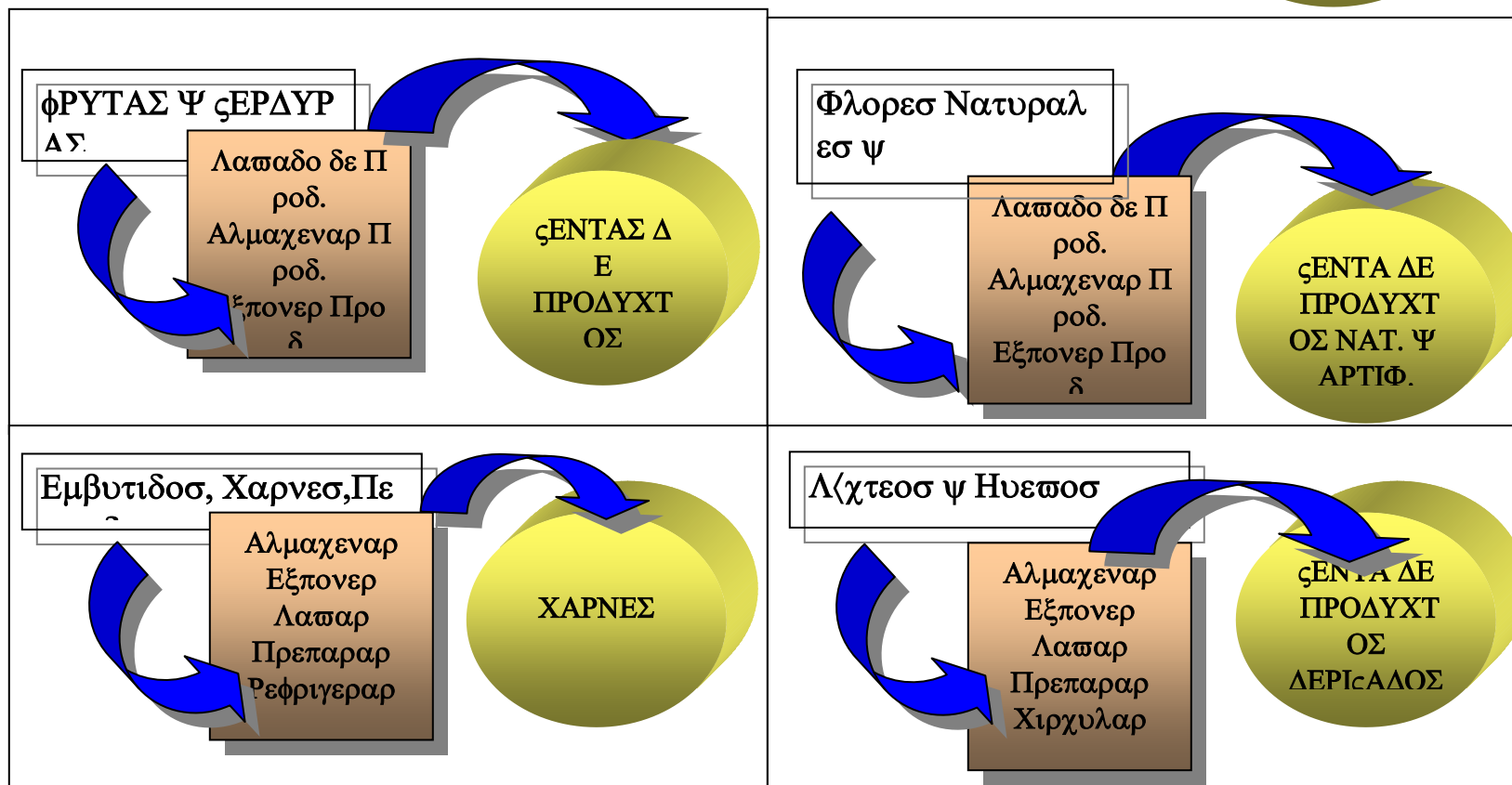
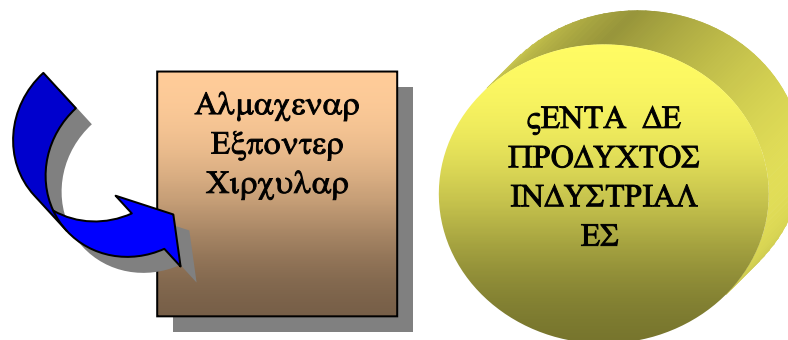
Necesidad Global:

ΧΟΜΠΡΑΡ Ψ ΞΕΝΔΕΡ ΠΡΟΔΥΧΤΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:



ΣΕΡΣΙΧΙΟ ΔΕ ρΕΝΤΑΣ



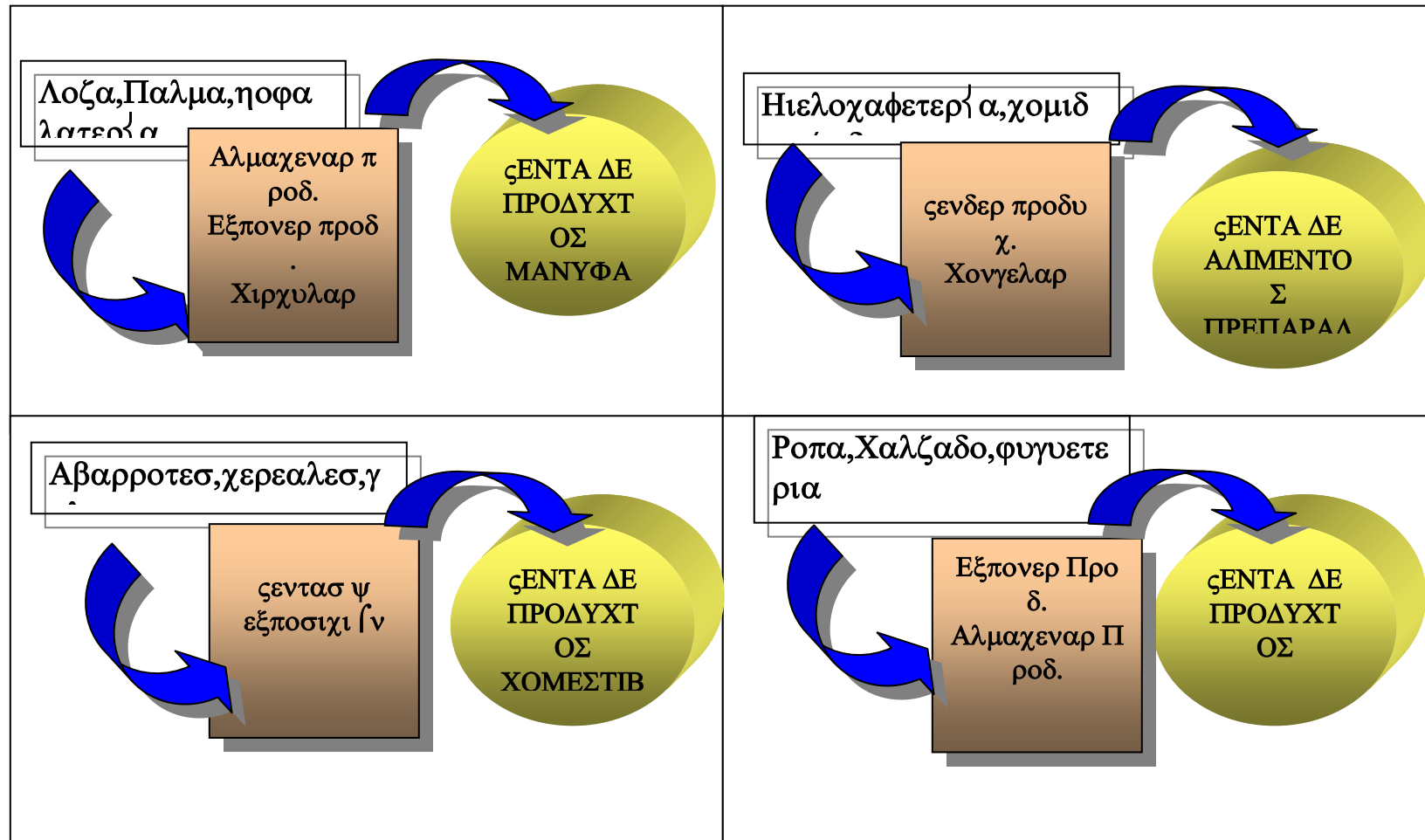
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ

Necesidad Global:

ΧΟΜΠΡΑΡ Ψ ρΕΝΔΕΡ ΠΡΟΔΥΧΤΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:

ΣΕΡΣΙΧΙΟ ΔΕ ρΕΝΤΑΣ



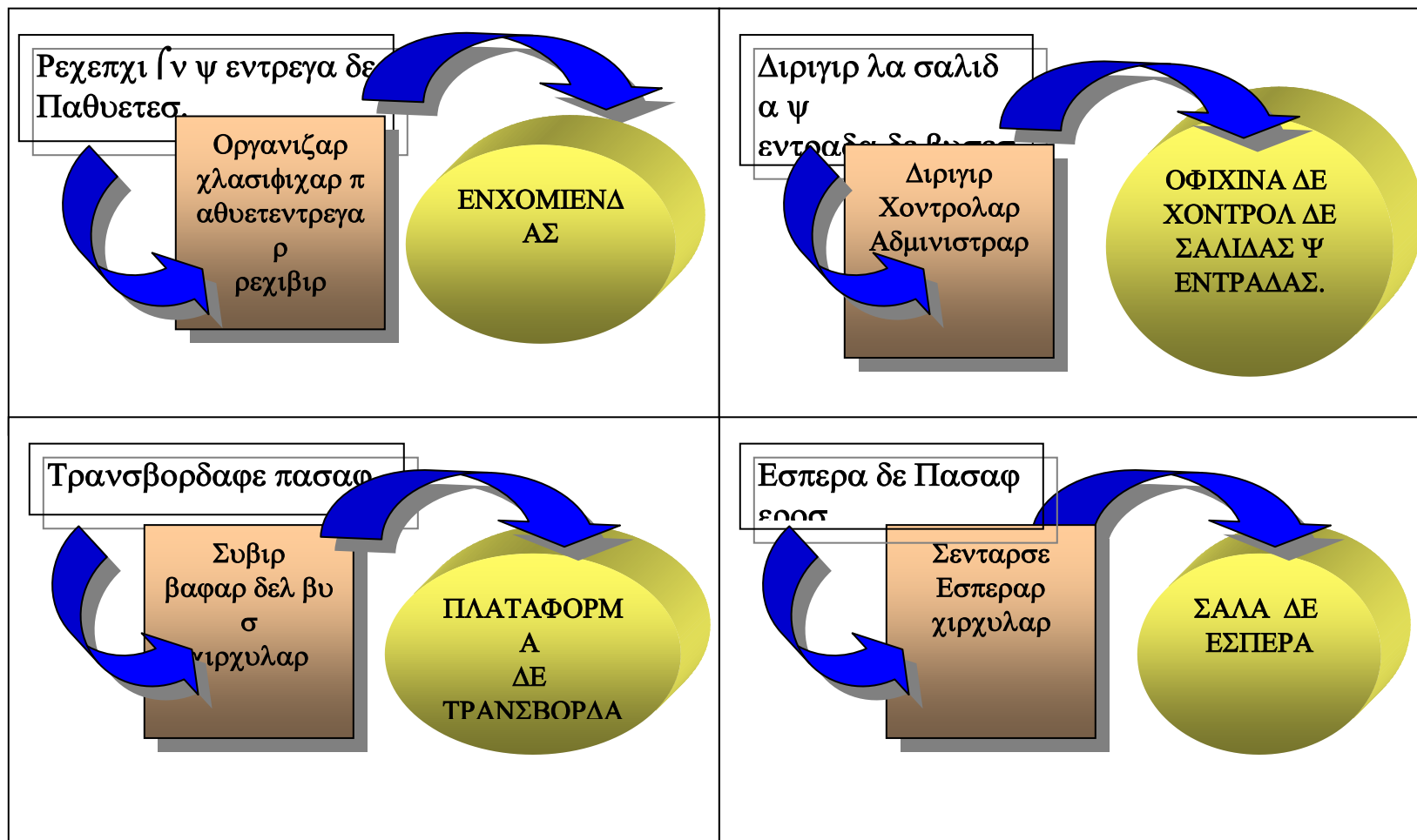
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕ ΛΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ ΔΕ ΑΥΤΟΒ ΥΣΕΣ

Necesidad Global:

ΤΡΑΝΣΒΟΡΘΕ ΔΕ ΠΙΑΣΑΘΕΡΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:

ΑΤΕΝΧΙΟΝ ΑΛ ΠΥΒΛΙΧΟ



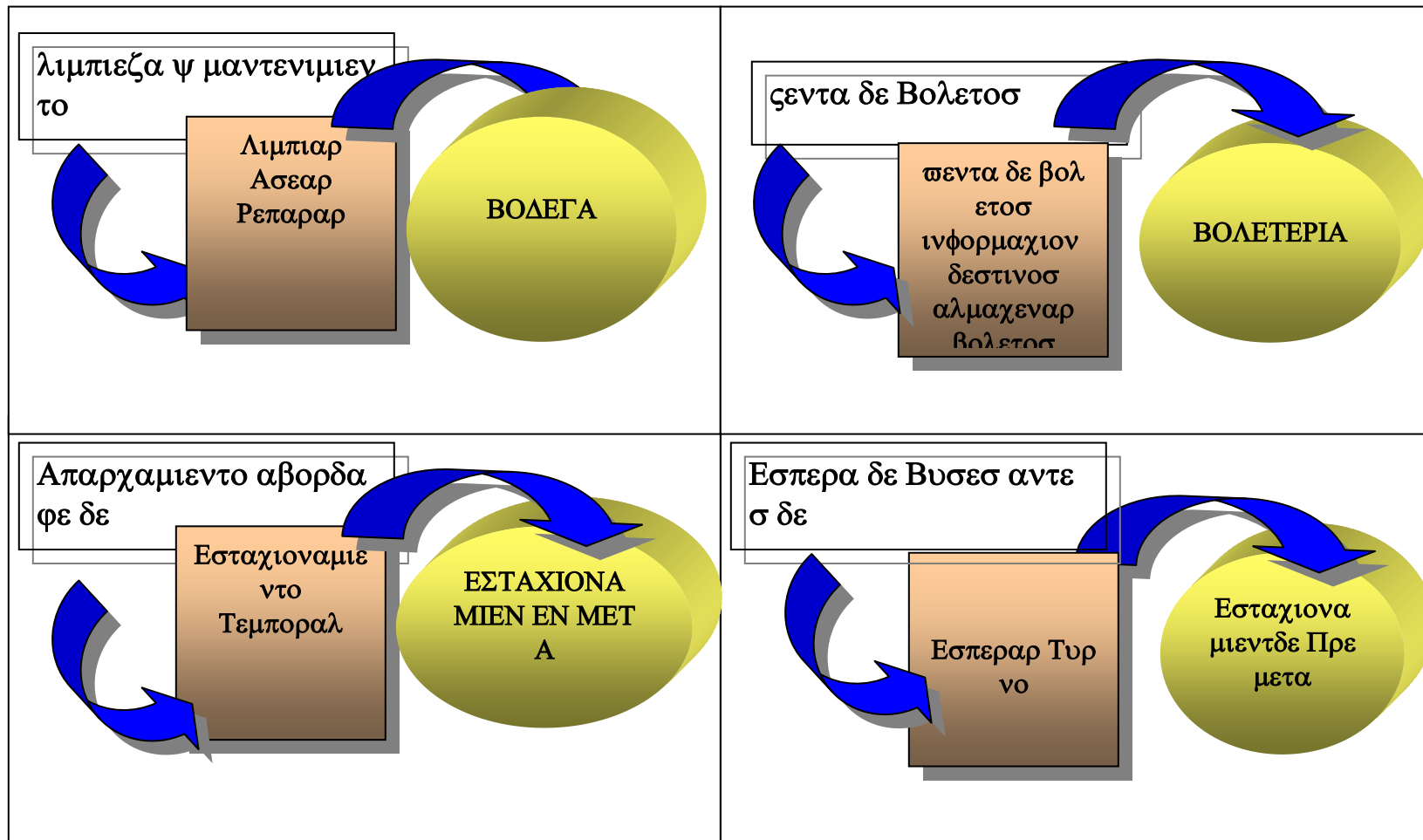
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕ ΛΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ ΔΕ ΑΥΤΟΒ ΥΣΕΣ

Necesidad Global:

ΤΡΑΝΣΒΟΡΘΕ ΔΕ ΠΑΣΑΘΕΡΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:

ΑΡΕΑ ΟΠΕΡΑΤΙΣΑ



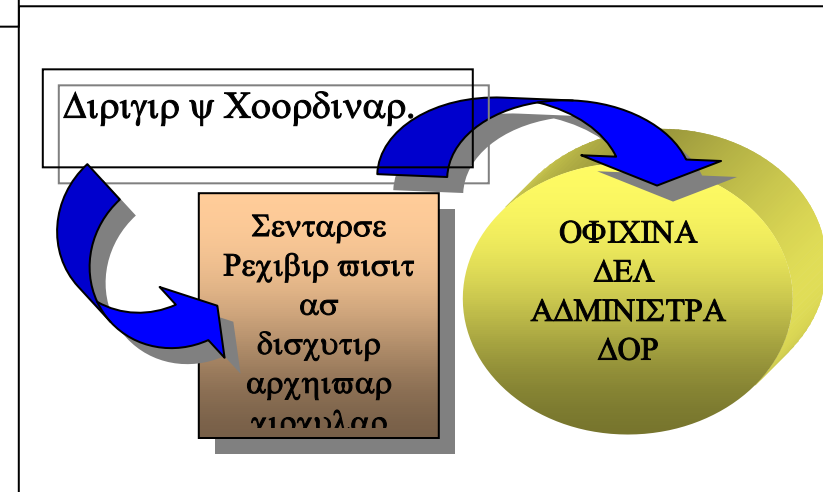
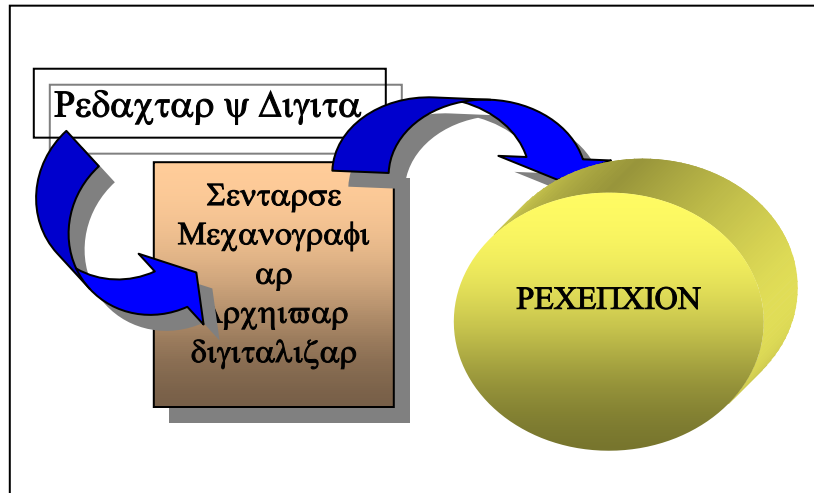
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕ ΛΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ ΔΕ ΑΥΤΟΒ ΥΣΕΣ

Necesidad Global:

ΤΡΑΝΣΒΟΡΘΕ ΔΕ ΠΑΣΑΘΕΡΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:

ΣΕΡΣΙΧΙΟΣ ΑΔΜΙΝΙΣΤΡΑΤΙΣΟΣ



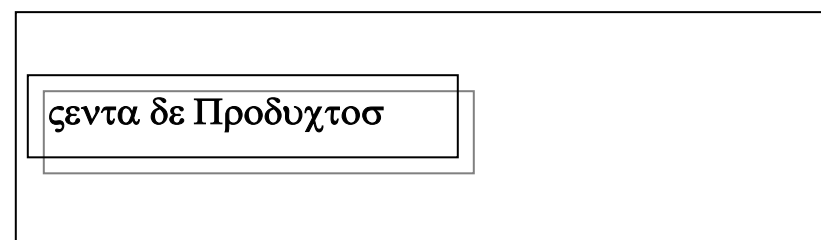
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕ ΛΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ ΔΕ ΑΥΤΟΒ ΥΣΕΣ

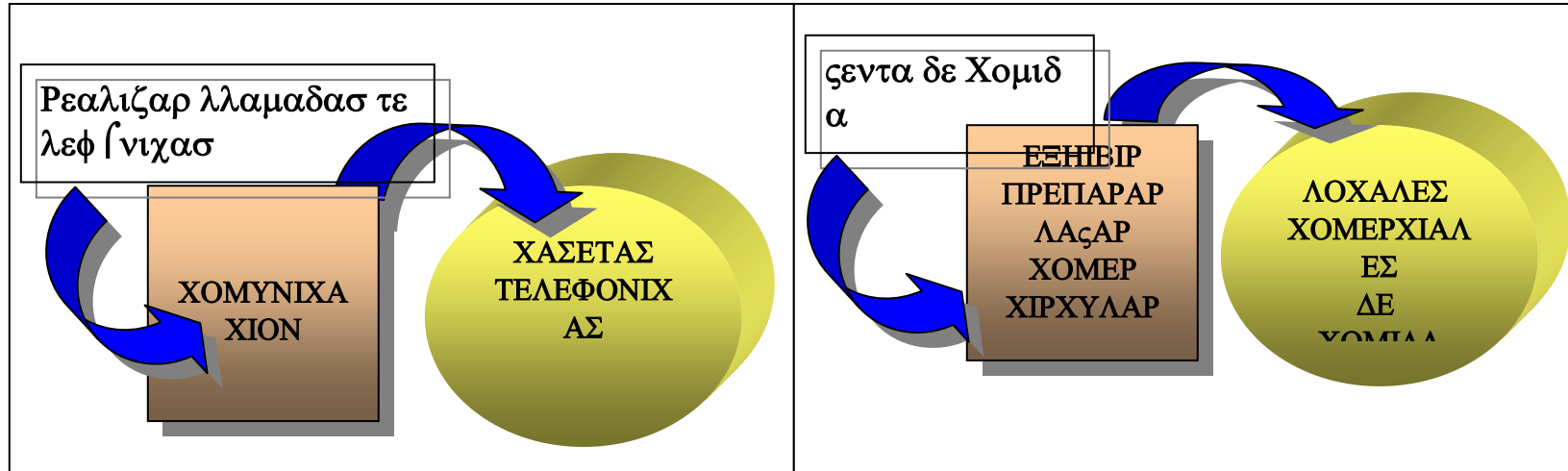
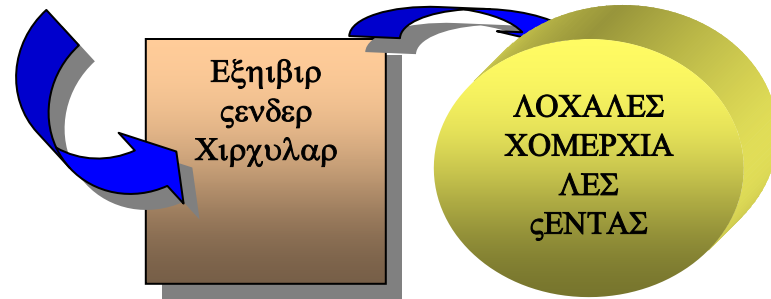
Necesidad Global:

ΤΡΑΝΣΒΟΡΘΕ ΔΕ ΠΙΑΣΑΘΕΡΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:

ΑΧΤΙΨΙΔΑΔΕΣ ΧΟΜΕΡΧΙΑΛΕΣ





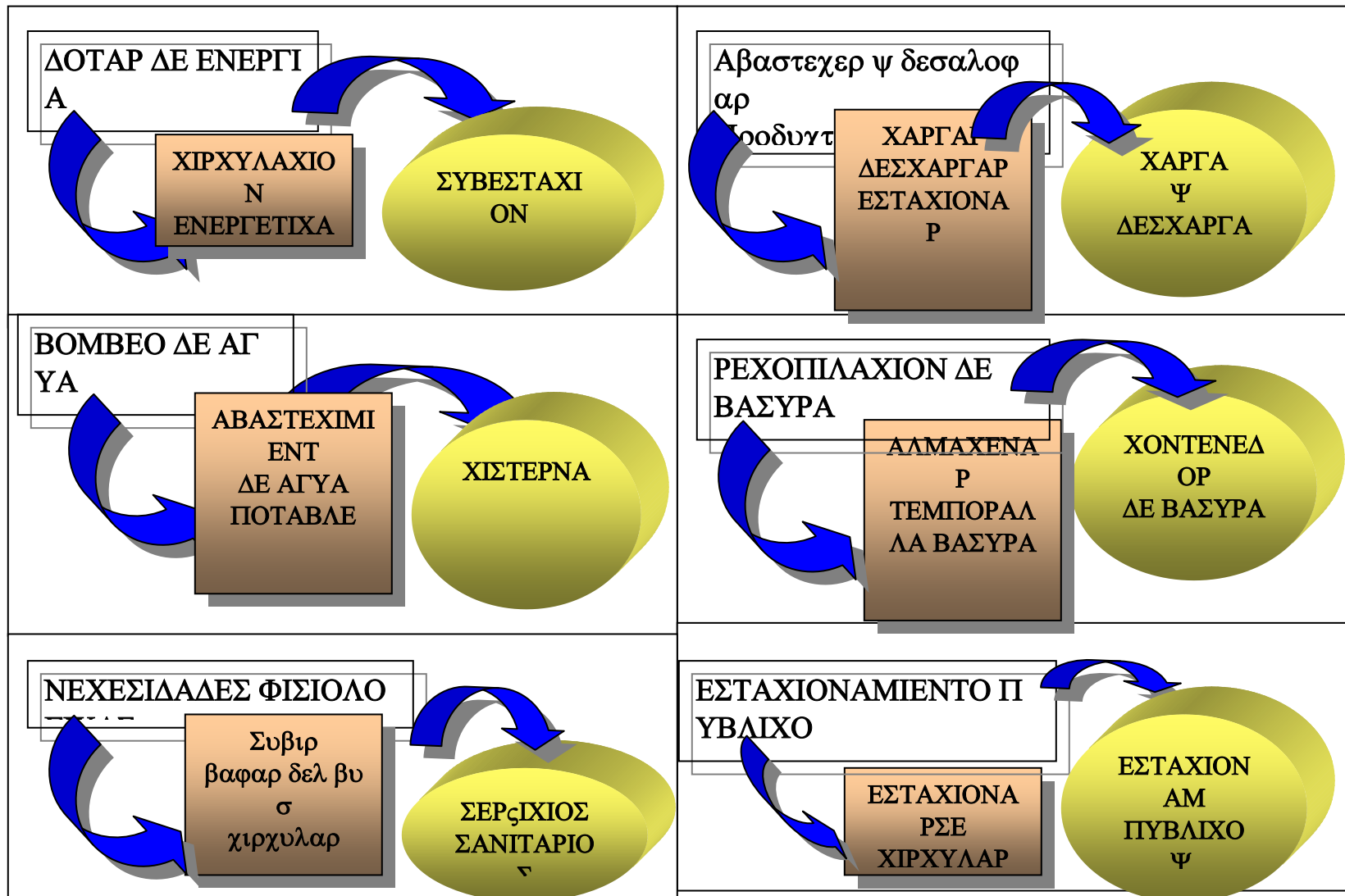
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕ ΛΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ ΔΕ ΑΥΒΥ ΣΕΣ

Necesidad Global:

ΤΡΑΝΣΒΟΡΘΕ ΔΕ ΠΑΣΑΘΕΡΟΣ

Necesidad de 1er. Orden:

ΣΕΡϚΙΧΙΟΣ ΧΟΜΠΛΕΜΕΝΤΑΡΙΟΣ



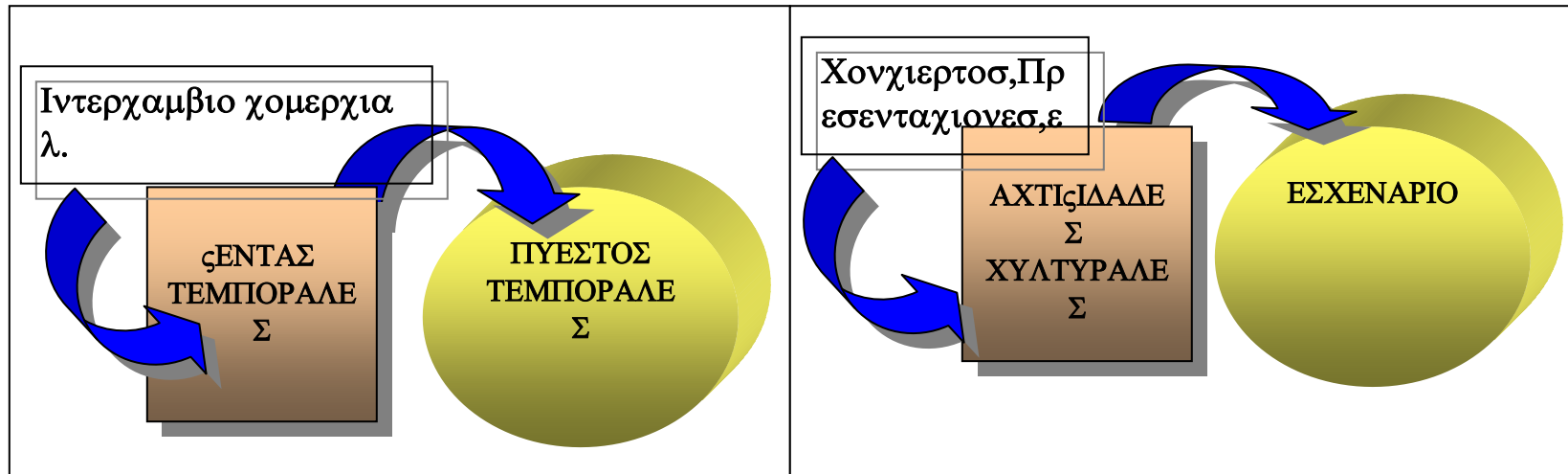
ΠΡΟΓΡΑΜΑ ΔΕ ΝΕΧΕΣΙΔΑΔΕΣ ΔΕ ΛΑ ΠΛΑΖΑ.

Necesidad Global:

ζΕΝΤΑΣ ΤΕΜΠΟΡΑΛΕΣ.

Necesidad de 1er. Orden:

ΡΕΧΡΕΑΧΙΟΝ.

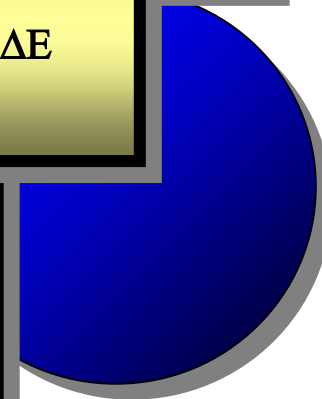


Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα-Μερχαδο Μυνηχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο,
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



ΕΤΑΠ Α Β

ΠΡΟΠΥΕΣΤΑ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤ©ΝΙΧΑ Ψ ΔΕ
ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕΝΤΟ ςΙΑΛ



■ ΕΤΑΠΙΑ Β. ΠΡΟΠΥΕΣΤΑ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΟΝΙΧΑ Ψ ΔΕ ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕ ΝΤΟ ςΙΑΛ

En la etapa anterior contemplo la recopilación de datos e información que dotara al proyecto de las bases justificativas para cada uno de los elementos que lo componen. Identificando claramente las necesidades básicas para que los usuarios desarrollasen sus actividades de la mejor manera.

En esta etapa se comienza a presentar lo que es la Propuesta de Reordenamiento Vial, la relacion entre los difernetes espacios que componen el programa arquitectonico de cada uno de los tres subproyectos(Plaza, Mercado y Terminal) y por último se presenta la propuesta Arquitectónica de la Plaza Mercado y Terminal en la ciudad de Ahuachapán.

En conclusión se identifican cinco fases dentro de esta etapa, las cuales son las siguientes:

- ΠΡΟΠΥΕΣΤΑ ΔΕ ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕΝΤΟ ςΙΑΛ.
- ΑΝΑΛΙΣΙΣ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΟΝΙΧΟ
 - ΜΑΧΡΟ-ΖΟΝΙΦΙΧΑΧΙΘΝ ΔΕΛ ΑΝΤΕΠΡΟΨΕΧΤΟ
 - ΧΡΙΤΕΡΙΟΣ ΓΕΝΕΡΑΛΕΣ ΔΕΛ ΔΙΣΕΝΟ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΘΝΙΧΟ
 - ΔΙΣΕΝΟ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΘΝΙΧΟ

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μεργαδο ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .

B.1 PROPUESTA DEL REORDENAMIENTO VIAL

■ ΧΡΙΤΕΡΙΟΣ ΔΕ ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕΝΤΟ ΣΙΑΛ.

ΧΡΙΤΕΡΙΟ ΓΕΝΕΡΑΛ ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕΝΤΟ ΣΙΑΛ

El objetivo o criterio general es que la propuesta de reordenamiento vial se constituya por una serie de elementos que en su conjunto integren la ciudad e infraestructura actual con cada uno de los componentes del macroproyecto, dotándolos de funcionalidad y accesibilidad, de tal manera que el proyecto lejos de verlo como aislado de la trama vial antigua se constituya en un polo de desarrollo y en un mojón de prosperidad, tanto para el sector norte como para la ciudad en su totalidad. Uniendo lo antiguo con lo novedoso para que sea aceptado de la mejor forma por toda la población.

ΧΡΙΤΕΡΙΟΣ ΕΣΠΕΧ_ΙΦΙΧΟΣ ΔΕ ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕΝΤΟ ΣΙΑΛ

El sistema vial del sector norte de la ciudad de Ahuachapán es parte fundamental del buen funcionamiento del anteproyecto arquitectónico propuesto, por lo que deberá integrarse a dicho sistema. La propuesta de reordenamiento vial estará enfocada, según resultados y conclusiones (obtenidos en la etapa anterior) a revitalizar el sector norte de la ciudad de Ahuachapán, considerando los siguientes criterios:

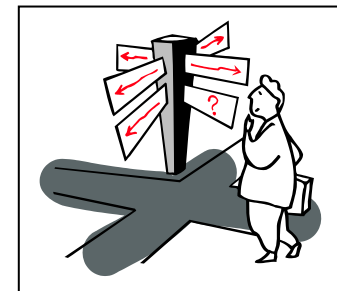
ΠΡΙΝΧΙΠΑΛΕΣ ΠΡΕΜΙΣΑΣ ΠΑΡΑ ΛΑ ΠΡΟΠΤΥΕΣΤΑ ΔΕΛ ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕΝ ΤΟ ςΙΑΛ.



Proporcionar máxima seguridad al peatón.



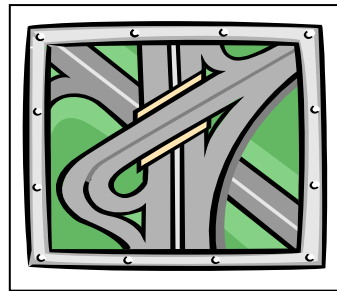
Proporcionar fluidez vehicular



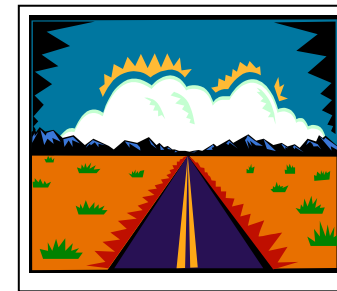
El sistema vial ofrecerá al usuario direcciones y sentidos de circulación claros.



El sistema vial ofrecerá al usuario direcciones y sentidos de circulación claros.



Se incorporará la señalización adecuada para las vías del sector.

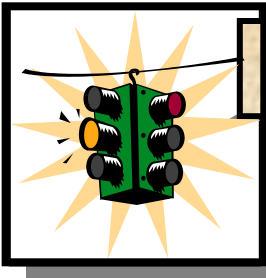


Se tratará de dar continuidad e integración al sistema vial actual del sector Sur de la ciudad de Ahuachapán.

ΠΡΟΤΥΕΣΤΑ ΔΕ ΡΕΟΡΔΕΝΑΜΙΕΝΤΟ ΣΙΑΜ

La función del reordenamiento vial será propiciar acceso e interrelación con otros sectores que componen la ciudad, como también con otros departamentos.

La propuesta contiene tres aspectos que se considerarán de vital importancia para resolver la problemática identificada en la etapa anterior, estos son los que se detallan a continuación:



SISTEMA VIAL (gráfico No.13)

a) Sentidos de Vías

Los sentidos de las vías en el sector norte de la ciudad de Ahuachapán se ajustará al sistema de toda la ciudad , que en su mayoría es de sentidos únicos, a excepción de las vías con mayor ancho de rodaje y de mayor importancia como lo son las vías principales.

b) Señalización y Nomenclatura Vial.

Para facilitar el tráfico vehicular se propone la utilización de la señalización y nomenclatura correspondiente, para indicar direcciones y derechos de vía.

c) Aceras.

Se propone dar continuidad a las aceras , proporcionando rampas para discapacitados en los tramos donde exista una diferencia de nivel, así

como también en las esquinas o cruces de calles. La pendiente de dicha rampa será del 10% como máximo con un ancho de 1.20 mts. como mínimo.

d)Arriates.

Debido a la ausencia de arriates en las aceras en este sector se propone la incorporación de al menos 50 cms. de arriate con su dependiendo del ancho de la acera, implementando su respectiva ornamentación.



TRANSPORTE PÚBLICO

Este sistema se divide en:

a)Microbuses Urbanos.

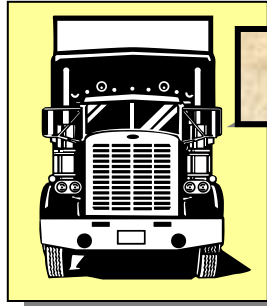
Los cuales hacen su recorrido dentro de la ciudad, cantones y caseríos el cual todos convergen en un mismo punto: en el centro de comercio de la ciudad, es decir en el sector norte de la ciudad de Ahuachapán.

Se propone dividir el recorrido de los microbuses en vías diferentes, proporcionando las paradas respectivas en sitios estratégicos. Se sugiere en lugares donde no exista aglomeraciones de personas ni en vías de mucho tráfico vehicular, a excepción de aquellos sitios que tengan suficiente espacio y que no interrumpa el tráfico tanto vehicular como peatonal. (gráfico No. 14)

b)Buses Inter. Y Departament.

Para este tipo de transporte se propone tanto el ingreso como el egreso de las unidades en forma directa, es decir sin paradas dentro de la ciudad, permitiendo así el tráfico vehicular fluido. Por otra parte se dividirá el

tráfico en vías diferentes para facilitar las maniobras y giros entre los buses.(ver gráfico No.15).



TRANSPORTE DE CARGA

Este sistema se divide en:

a) Abasto de Productos y Desalojo de Basura

Se propone una ruta de abastecimiento y desalojo de basura en las vías de menor tráfico vehicular y de mayor accesibilidad para el proyecto.
(gráfico No. 16)

GRAFICO 13

GRAFICO 14

GRAFICO 15

GRAFICO 16

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ (νιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π |βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



B.2 ANALISIS ARQUITECTÓNICO

■ ΑΝΑΛΙΣΙΣ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΟΝΙΧΟ

Cuando en la fase anterior, se definen los parámetros urbanísticos para que el diseño interno del proyecto se integre de la mejor manera para que se constituya en una solución óptima. Ahora en ésta fase se determina la organización y funcionamiento de los diferentes espacios y las relaciones entre éstos; cuando se identificaron previamente en la **ETAPA A** el conjunto de necesidades (programa de necesidades). Para desarrollar esta fase se

**ETAPA
A**

analizaran cada uno de los tres componentes del Conjunto Arquitectónico:

1 EL MERCADO

2 LA TERMINAL

3 LA PLAZA

A continuación se desarrolla la fase del Análisis Arquitectónico a cada uno de los componentes identificando su organización, funcionamiento, los espacios internos de cada uno y la relación entre estos, etc.

**ΟΡΓΑΝΙΖΑΧΙΟΝ Ψ ΦΥΝΧΙΟΝΑ
ΜΙΕΝΤΟ**

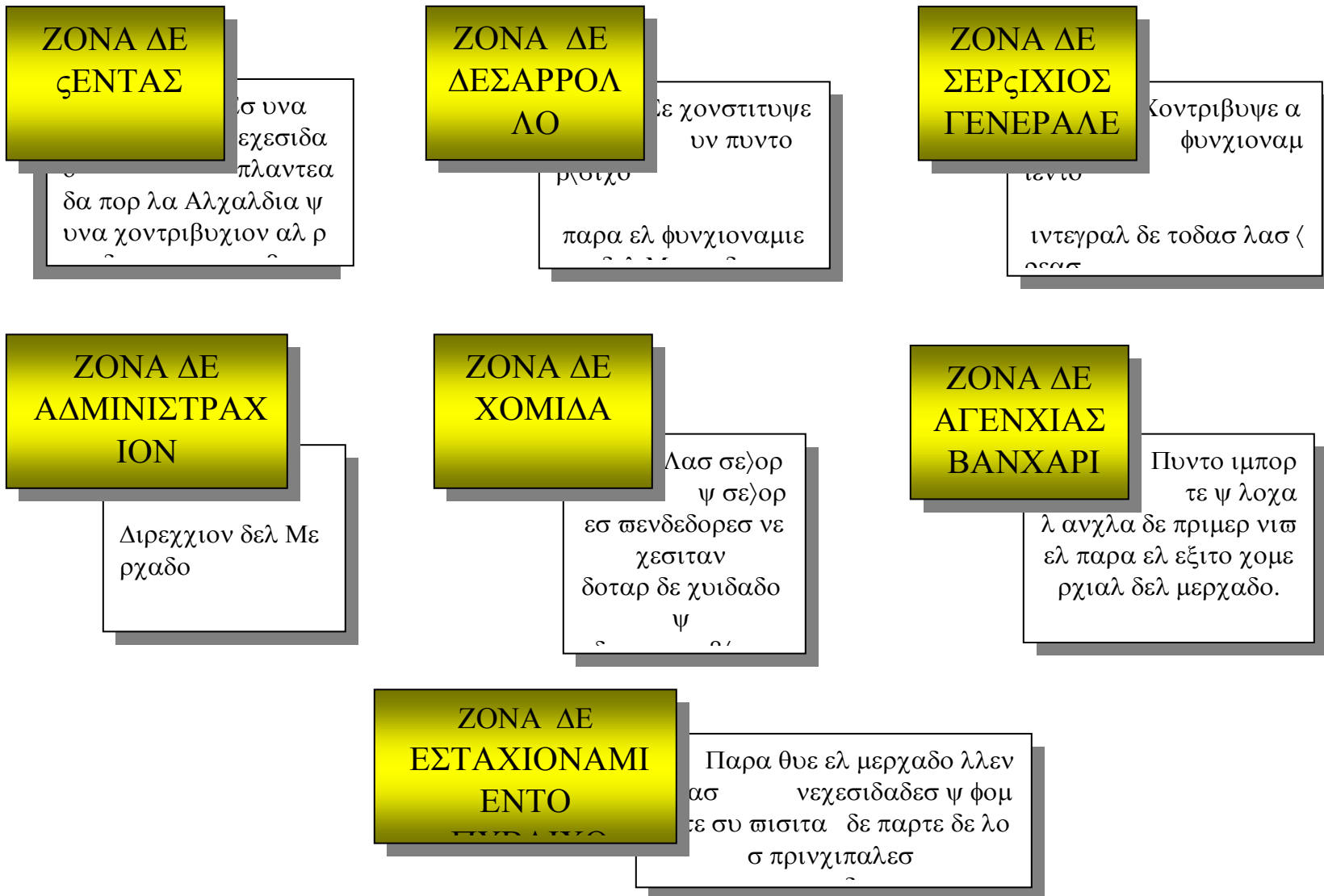
EL MERCADO
de

α) Εσταβλεχιμιεντο δε Ζονασ

El funcionamiento del mercado se desarrolla en 7 grandes zonas, que se obtuvieron

los resultados de las investigaciones realizadas, además de las necesidades identificadas, es así que se tienen:

ΠΡΙΝΧΙΠΑΛΕΣ ΖΟΝΑΣ ΔΕΝΤΡΟ ΔΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ



β) Αχτιπιδιδεδ Β(σιχιδσ

En base a las labores básicas que conforman el que hacer global del mercado, se determinan las siguientes actividades, con el fin de esquematizar en forma jerárquica la generación de otras tareas, producto de las primeras y que requieren de espacio específicos para su realización.

Αχτιπιδιδεδ Β(σιχιδσ δελ Μερχιδο

Zona	Actividad	Sub espacio
Ventas	Compra, exposición, venta de productos de bienes y alimenticios, al menudeo.	Venta de artículos, alimentos y productos en puestos fijos y móviles.
Comida	Preparación y venta de alimentos procesados.	Preparación, elaboración y consumo de alimentos.
Servicios Generales	Actividades complementarias a las de venta.	Recibo de mercadería, aseo y control sanitario de productos, recolección y almacenamiento de basura, provisión y control de servicios básicos, mantenimiento y aseo, orden y control, necesidades fisiológicas, actos religiosos.
Administración	Administración y mantenimiento	Planificación, coordinación, programación de actividades, atención al usuario en general, cobros, cuentas, trabajos secretariales, capacitación de vendedoras.
Centro de Desarrollo Infantil	Cuido y educación de hijos de las vendedoras	Recibo y entrega de niños, educación, recreación, reposo y alimentación, cuidado de lactantes, necesidades fisiológicas, lavar y planchar, secado de ropa, planificación y coordinación, primeros auxilios, almacenaje de material didáctico.
Estacionamiento Publico	Estacionar vehículos de los usuarios	Estacionar, cuidado y seguridad de vehículos.

χ) Δετερμιναχι Γν δε Ξρεασ.

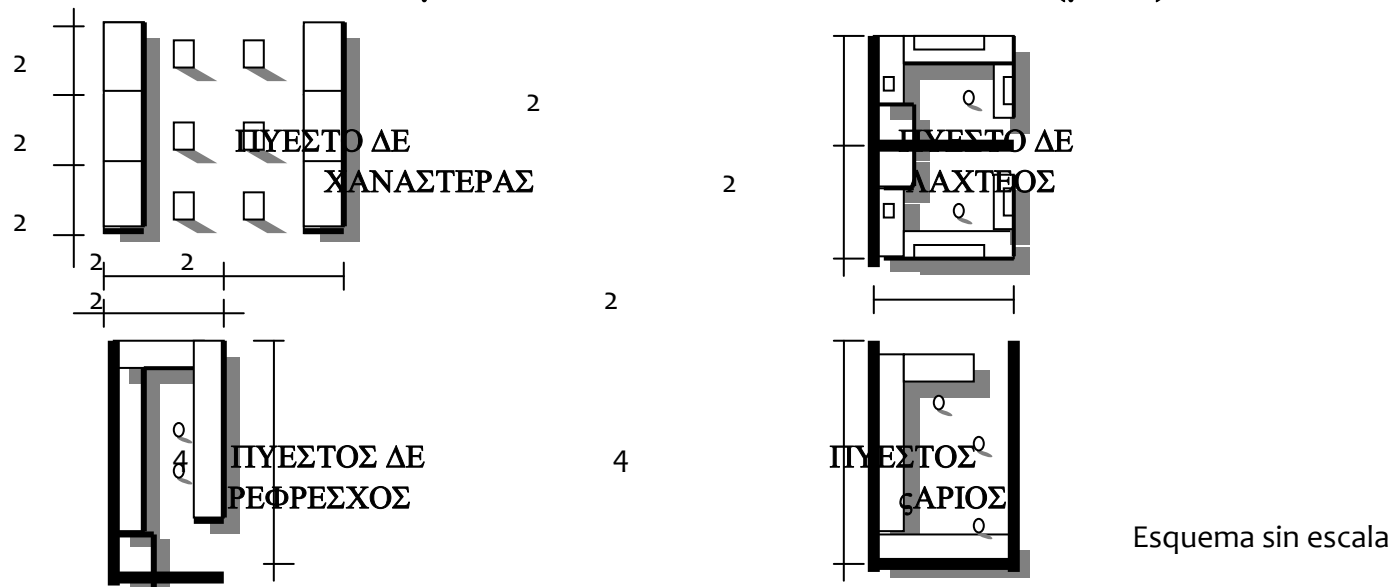
Dentro de los espacios que contempla el mercado, el de mayor importancia es el conformado por los puestos de ventas siendo estos los que le dan origen al proyecto y constituyen la mayor área. De esta forma, producto de la investigación, se determinan los tipos, cantidades y áreas de los puestos de ventas. Es de aclarar que para definir el área típica de cada tipo de puesto se consideraron dos aspectos importantes:

- **Σοχιο-εχον Γμιχο:** Es importante que el área a definir de los puestos no represente un elevado costo de renta para las vendedoras, que en su mayoría son de escasos recursos, adoptándose un área racional y estandarizada.

- **Εσπαχιαλ:** Los puestos serán módulos de 2 x 2 mt, que permiten la realización de las actividades de venta-exposición de productos, demás de una estancia cómoda para el vendedor y comprador.

Los puestos que por su giro demanden mayor área, serán ampliados manteniendo el módulo de los puestos pequeños, con el fin de facilitar la distribución en planta de estos en el diseño. En el cuadro siguiente se presenta los tipo, cantidades y área de cada puesto.

Διμενσιονες δε Πυεστος Τιπος (μτσ.)



ΧΥΑΔΡΟ ΔΕ ΑΡΕΑΣ ΕΣΤΙΜΑΔΑΣ ΠΑΡΑ ΧΑΛΔΑ ΕΣΠΙΧΙΟ

Clasificación General				Cantidad de puestos		Área m ² (propuesta)	
Tipo de puesto	Macro grupo	Grupo por producto	Giro	Actual	Proyectada (2022)		
Móviles	Secos	Industrial	Cosmético, librería, fantasía	52	80	4	
Fijos		Manufacturado	Plástico y jarcia.		55	80	8
			Calzado		65	90	8
			Ropa		70	100	8
	Comestibles	Cereales y abarrotos		85	130	8	
	Húmedo	Naturales	Fruta y verdura		115	170	4
			Flores naturales y artificiales		47	70	4
		Carnes	Aves sacrificadas		55	80	4
			Pescado		37	60	4
			Carnes		75	120	4
		Derivados	Embutidos, lácteos, huevos		52	80	4
Alimentos preparados	Comedor		65	95	16		
	Refrescos, etc.		47	70	4		
Total de Puestos y área				820	1,225	7,640	

ε) Προγραμμα Αρχιτεχτ (νιχο δελ Μερχαδο.

El programa arquitectónico es el resultado de las investigación que nos determina la capacidad y tipo de puestos que tendrá el mercado(es la respuesta a las necesidades planteadas en la Etapa 1), las actividades complementarias para su funcionamiento óptimo, así como el establecimiento de las áreas para cada una de ellas.

Se presenta un programa arquitectónico por cada zona que comprende el mercado, ya que por las actividades de cada una la información a presentar es diferente, como son:

- Zona
- Espacio
- Actividad
- Mobiliario
- Equipo
- Instalaciones
- Área útil

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LAS ZONAS DE VENTAS Y
COMIDA

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LAS ZONA DE LA
GUARDERIA DEL MERCADO

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LAS ZONAS DE
SERVICIOS GENERALES Y ADMINISTRACION DEL
MERCADO

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LAS ZONAS DE
ESTACIONAMIENTO DEL MERCADO



LA TERMINAL

α) Εσταβλεχιμιεντο δε Ζονασ

El funcionamiento de la terminal se desarrolla en 6 grandes zonas, que se obtuvieron de los resultados de las investigaciones realizadas, así como de las necesidades identificadas, estas son:

- Zona Operativa
- Zona de Atención al Público
- Zona Comercial
- Zona de Administración
- Zona de Servicios Generales
- Zona de Estacionamiento Público

β) Αχτιπιδαδεσ Β<σιχασ

Las labores que resultan de las zonas de la terminal, generan las distintas actividades que se desarrollan en ella y con el fin de esquematizar en forma jerárquica la generación de otras tareas, producto de las primeras y que requieren de espacio específicos para su realización.

Zona	Actividad	Sub espacio
Operativa	Control , mantenimiento, colecturía, estar, etc.	Control de salida y llegada buses, cobros, estar de personal, mantenimiento y bodega.
Atención al Público	Boletería, encomiendas, estar, fisiológicas, etc.	Venta de boletos, entrega y envío de encomienda, estar y esperar, servicios sanit.
Comercial	Compra, exposición, venta de productos de bienes y alimenticios, preparación y venta de alimentos procesados.	Venta de artículos, alimentos y productos en locales comerciales, preparación, elaboración y consumo de alimentos.

Zona	Actividad	Sub espacio
------	-----------	-------------

Administración	Administración y mantenimiento	Planificación, coordinación, programación de actividades, atención al usuario en general, cobros, cuentas, trabajos secretariales, capacitación de motoristas.
Servicios Generales	Actividades complementarias a las de servicios de transporte	Recibo de mercadería, aseo y control sanitario de productos, recolección y almacenamiento de basura, provisión y control de servicios básicos, mantenimiento y aseo, orden y control, necesidades fisiológicas, actos religiosos.
Estacionamiento Público	Estacionar vehículos de los usuarios	Estacionar, cuidado y seguridad de vehículos.

χ) Δετερμιναχι Γν δε Ξρεασ

Dentro de los espacios que contempla la terminal, uno de los de mayor importancia es el que forman las plataformas de salida y llegada de los autobuses, ya que estos son los que le dan origen al proyecto y contemplan la mayor área. De esta forma y como producto de la investigación, se determinan el área típica de la plataforma, que para su definición se consideraron dos aspectos importantes:

- **Σοχιο-χυλτυραλ:** Es importante que el área destinada para las plataformas de abordaje de pasajeros a definir facilite el ingreso a las unidades, ya sea por la parte trasera o lateral del autobús, así mismo la introducción de equipaje u otro tipo de carga.

- **Εσπαγιαλ:** Las plataformas de abordaje estarán conformadas por andenes de 0.30 a 0.40 mt. De altura para el cómodo acceso de los viajeros y descarga de equipaje, los andenes o plataforma tendrán como mínimo un área de 32m² (3 x 12 mt.) para que los pasajeros estén cómodamente haciendo fila para abordar el autobús. Esta área podrá ser variada según el volumen de pasajeros.

δ) Προγραμα Αρθυιτεχτ Γνιχο,

Como resultado de las investigación acerca de las zonas, espacios, áreas, etc. se realiza los siguientes programas Arquitectónicos:

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LA ZONA OPERATIVA,
COMERCIAL Y AREA OPERATIVA DE LA TERMINAL

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LA ZONA OPERATIVA,
COMERCIAL Y AREA OPERATIVA DE LA TERMINAL

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LA ZONA
ADMINISTRATIVA Y SERVICIOS GENERALES DE LA
TERMINAL

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LA ZONA DE SERVICIOS
COMPLEMENTARIOS DE LA TERMINAL

LA PLAZA

α) Εσταβλεχιμιεντο δε Ζονασ.

El funcionamiento de la plaza esta orientada a múltiples actividades con la finalidad de integrar las funciones del mercado con las de la terminal. La distribución de la plaza esta comprendida en 3 zonas, las cuales surgen de los resultados de la investigación como de las necesidades requeridas, estas son:

- Zona de Recreación Pasiva
- Zona de Ventas Móviles
- Zona Social-cultural

β) Αχτιπιδαδεσ Β(σιχασ,

En las zonas definidas de la plaza se realizan una serie de labores que requieren de espacios y ambiente adecuados para desarrollar en optimas condiciones las actividades o tareas propias de está. En el siguiente cuadro se presentan las actividades básica de cada zona.

Actividades Básicas de la Plaza

Zona	Actividad	Sub espacio
Recreación Pasiva	Descanso, estar, caminar, reunión, etc.	Áreas de bancas, recorrido y verdes
Ventas Ambulantes	Compra, exposición, venta de productos de bienes y alimenticios, preparación y venta de alimentos procesados.	Venta de artículos, alimentos y productos en puestos móviles, preparación, elaboración y consumo de alimentos.
Social-cultural	Eventos, presentación, expectación, fisiolog.	Escenarios para eventos, bancas, s.s.

χ) Δετερμιναχι Γν δε Θρεασ

Para establecer las áreas que tendrán las zonas, que conforman la plaza, se consideraron los siguientes aspectos:

● **Σοσιαλ-χυλτυραλ-εχον Γμιχο:** Se considera que la plaza será un espacio en el cual habrán concentraciones de personas realizando diferentes actividades de índole social, cultural y comercial y que por lo tanto es de disponer de espacios

con áreas adecuadas y cómodas, además de circulaciones amplias. En la zona de ventas ambulantes, las áreas podrán ser racional de modo que no represente un alto costo su arrendamiento.

● **Εσπαχιαλ:** Para definir las dimensiones y áreas de las zonas de recreación y cultural, se propone de $2.25m^2$ por persona más de un 50% para circulaciones, permitiendo una estancia y desplazamiento adecuado y optimo. Para las circulaciones, se tendrá como mínimo secciones de pasillo ≥ 2.00 mt.

δ) Προγραμμα Αρθυιτεχτ Γνιχο,

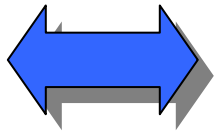
Como resultado de las investigación acerca de las zonas, espacios, áreas, etc. se realiza el siguiente programa Arquitectónico:

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LA ZONA RECREATIVA,
VENTAS Y CULTURAL DE LA PLAZA



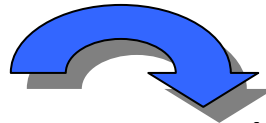
■ Ρελαχιονες εντρε Ζονασ

De manera general, las relaciones existentes entre las diferentes zonas que forman el mercado, la terminal y la plaza son de tres tipos, que estarán en función de la frecuencia de uso y del volumen de flujo que existe entre las diferentes zonas. Las tres relaciones básicas son:



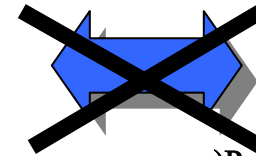
α) Ρελαχι (ν Διρεχτα

Se da cuando la frecuencia de uso, así como el volumen de flujo entre zonas es indispensable o cuando una zona esta dispuesta totalmente hacia la otra.



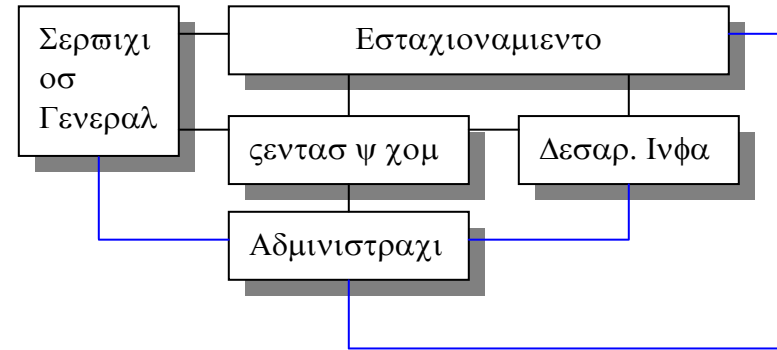
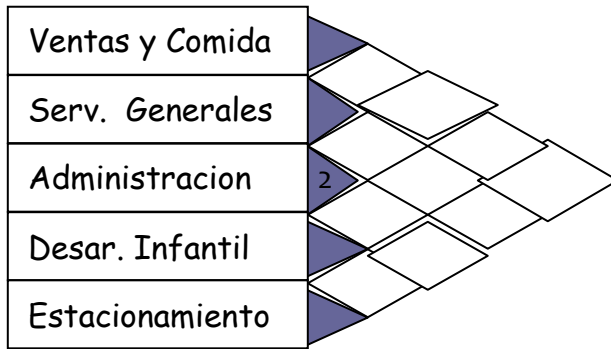
β) Ρελαχι (ν Ινδιρεχτα

Se da cuando la frecuencia de uso y volumen de flujo entre las zonas es menor y no están inmediatas entre ellas.



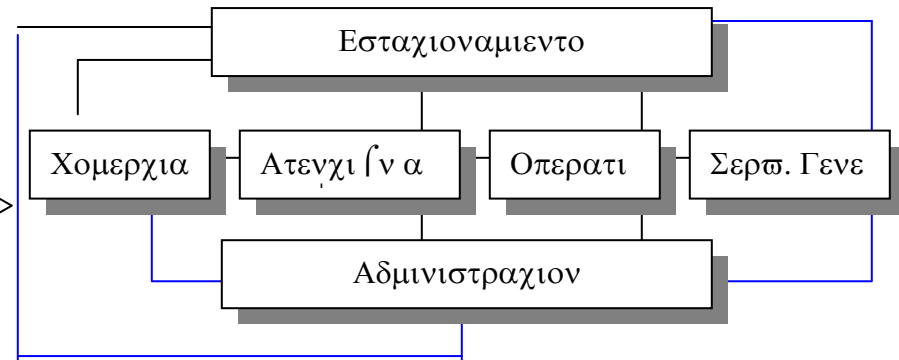
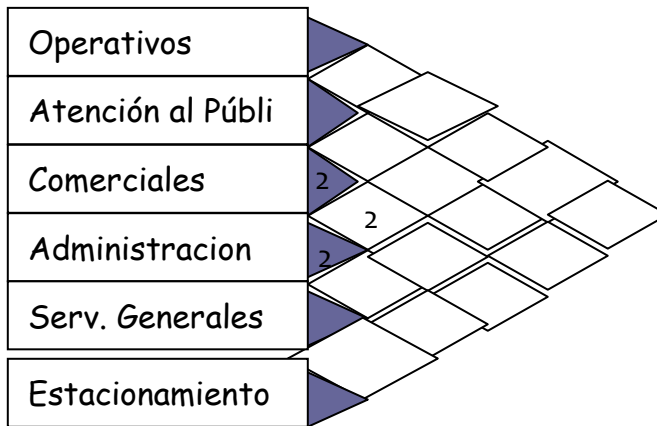
γ) Ρελαχι (ν Νυλα

Se da cuando no existe frecuencia de uso y volumen de flujo entre las zonas, prácticamente están separadas por otras.



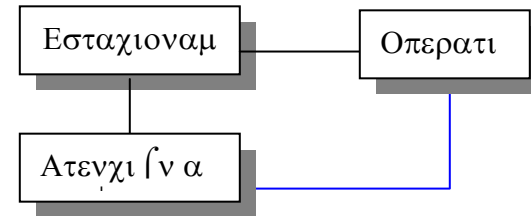
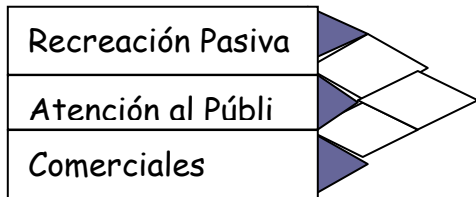
**T
E
R
M
I
N
A
L**



■ Ρελαχιονες εντρε Ζονασ δε λα Τερμιναλ



**L
A
P**

■ Ρελαχιονες εντρε Ζονασ δε λα Πλαζα



SIMBOLOGIA	
0	Ρελαχιον εντρε Ζονασ Νυλα
1	Ρελαχιον εντρε Ζονασ Ινδιρεχτα
2	Ρελαχιον εντρε Ζονασ Διρεχτα
	Ρελαχιον Διρεχτα
	Ρελαχιον Ινδιρεχτα

■ Ρελαχιονες εντρε Εσπαχιος.

Las relaciones existentes entre los espacios exteriores e interiores que conforman las zonas están determinadas por las actividades y funciones que se desarrollan en cada una de ellas. Los principales grados de relaciones entre los espacios son tres, los cuales se identifican a continuación:

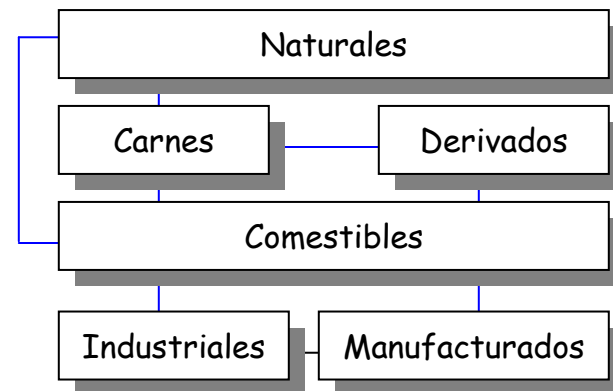
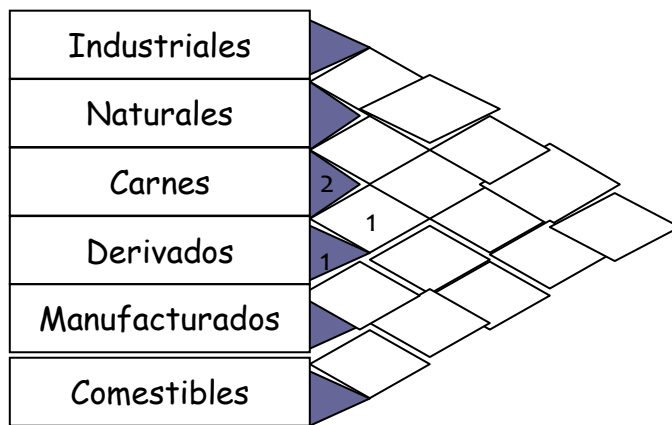
■ **Ματριχες ψ Διαγραμας δε Ρελαχιον εντρε Εσπαχιος.**

Las matrices de relaciones es el instrumento en el cual define los tipos de relación que tendrán las diferentes zonas o espacios que forman el mercado. La terminal y la plaza. En el caso de los diagramas, se esquematiza la distribución de las zonas o espacios en planta según el tipo de relación definida, es una aproximación de la posible localización de estos en todo su conjunto de zonas o espacios.

Las matrices y diagramas de relación del mercado, la terminal y la plaza se presentan a continuación:

**M
E
R
C
A
D
O**

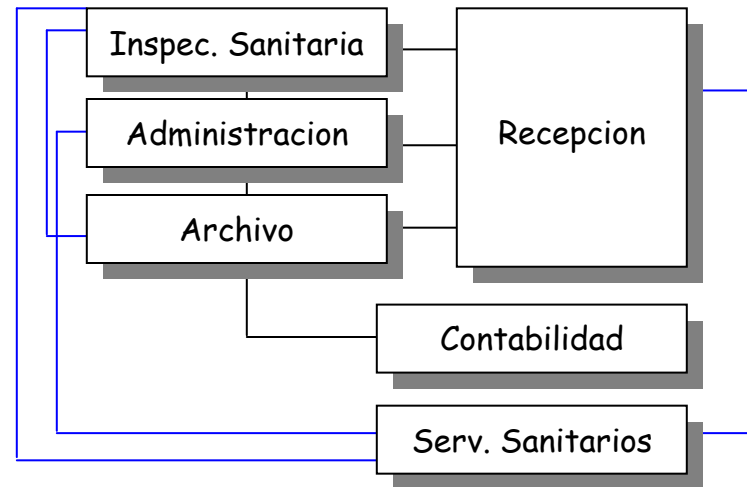
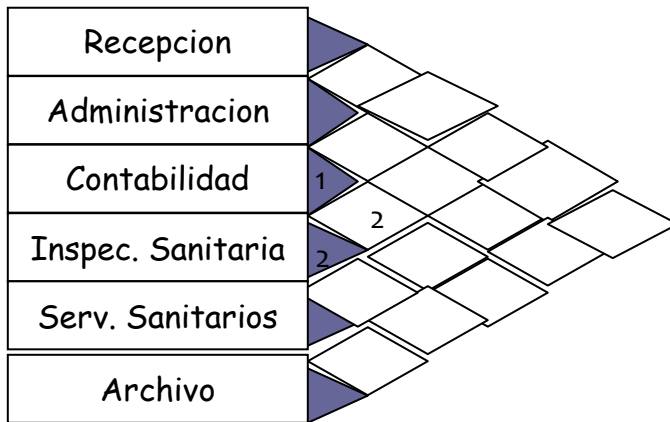
■ **Ματριζ ψ Διαγραμα δε Εσπαχιο ∇ζΕΝΤΑΣ∇**



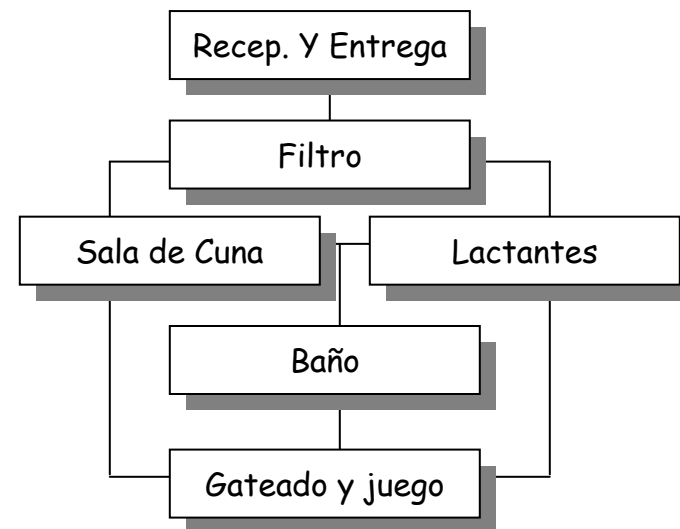
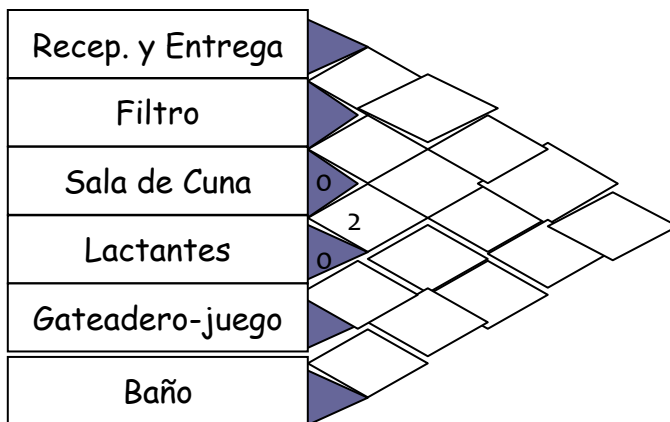
M

■ **Ματριζ ψ Διαγραμα δε Εσπαχιο ∇ΑΔΜΙΣΤΡΑΧΙΟΝ∇**

E

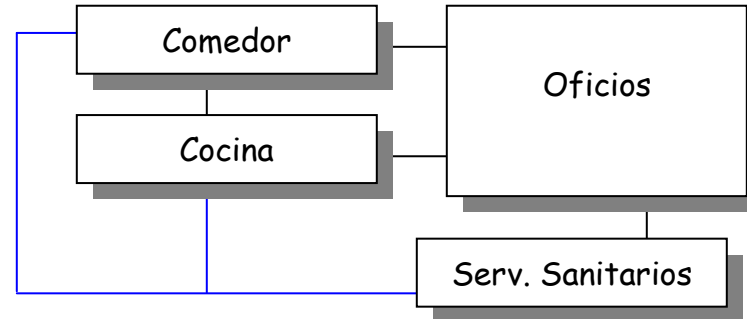
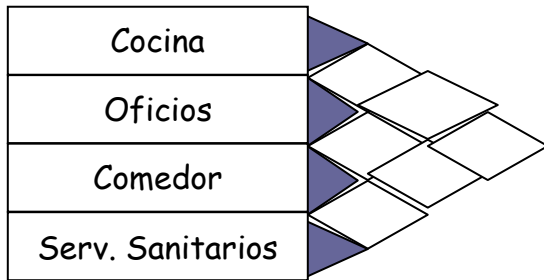


■ Ματρίζ ψ Διαγράμα δε Εσπαχίο ∇ΔΕΣΑΡΡΟΛΛΟ ΙΝΦΑΝΤΙΑ∇

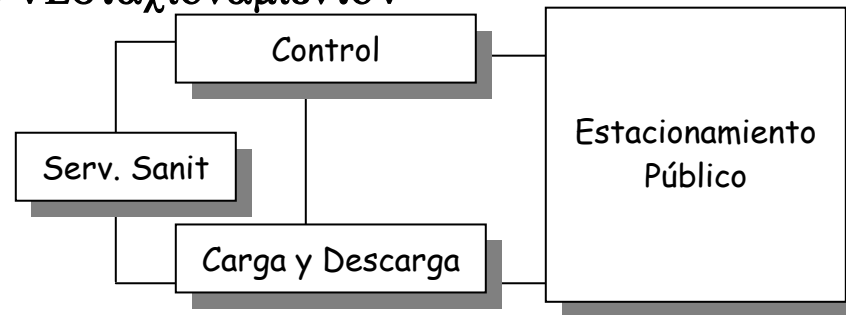
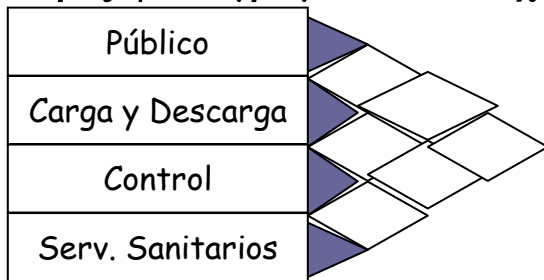


■ Ματρίζ ψ Διαγράμα δε Εσπαχίο ∇Αρεα δε Αποψο∇

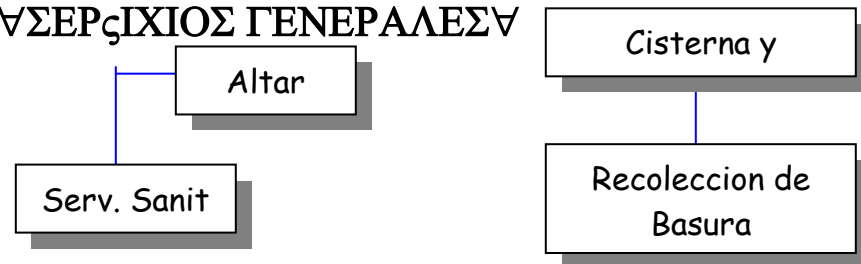
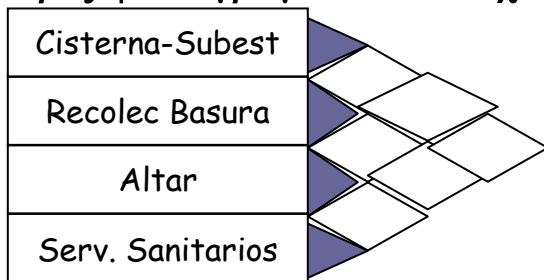




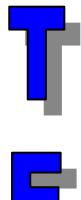
Ματριζ ψ Διαγραμμα δε Εσπαχιο ∇Εσταχιοναμιεντο∇

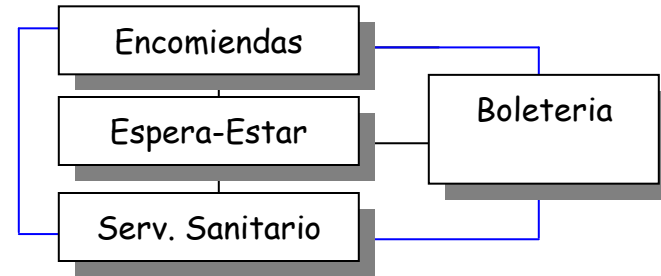
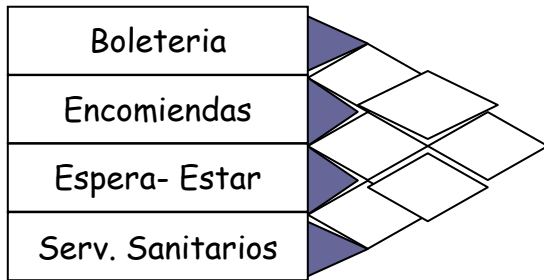


Ματριζ ψ Διαγραμμα δε Εσπαχιο ∇ΣΕΡΞΙΧΙΟΣ ΓΕΝΕΡΑΛΕΣ∇

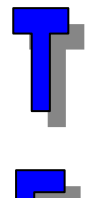
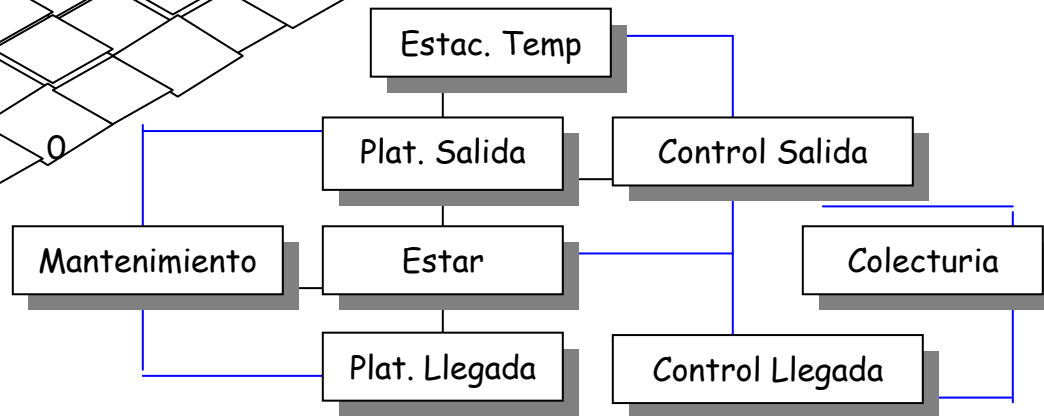
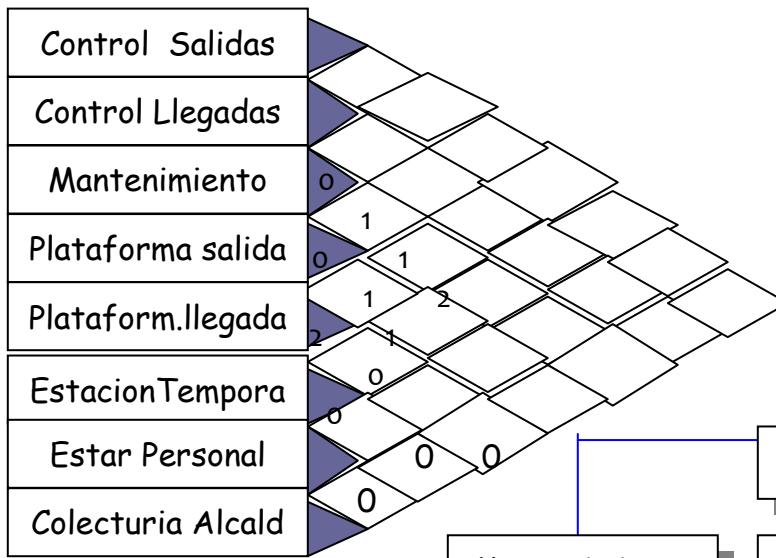


■ Ματριζ ψ Διαγραμμα δε Εσπαχιο ∇ΑΤΕΝΧΙΟΝ ΑΛ ΠΥΒΛΙΧΟ∇

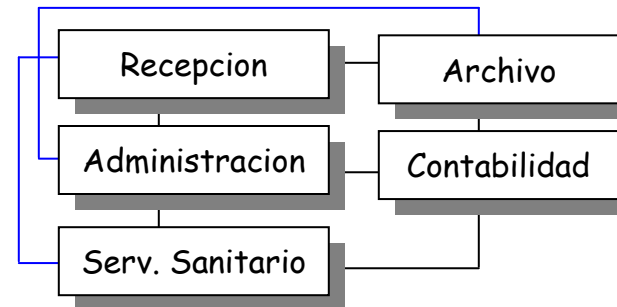
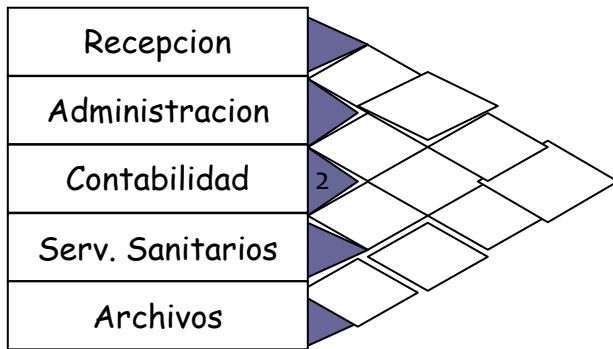




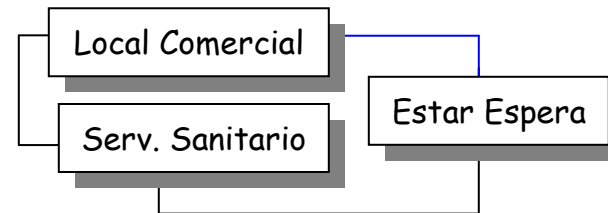
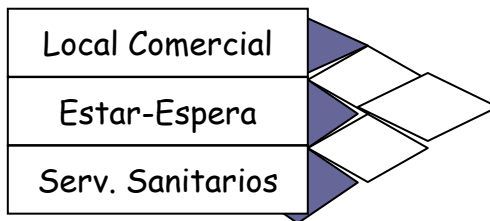
Ματριζ ψ Διαγραμα δε Εσπαχιο ∇ΟΠΕΡΑΤΙςΑ∇



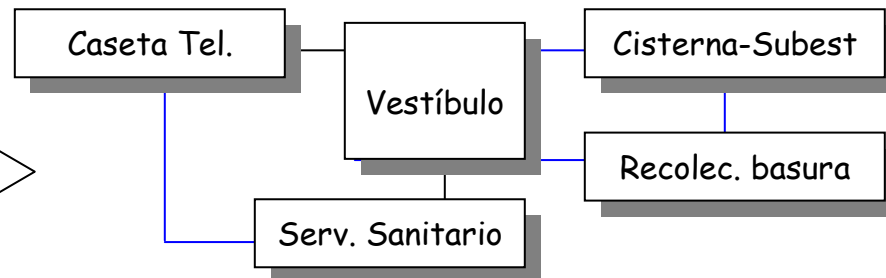
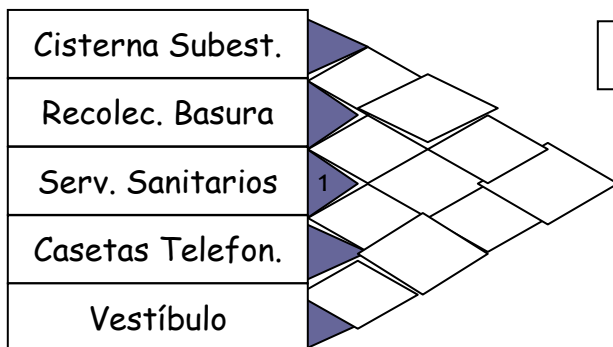
■ Ματριζ ψ Διαγραμα δε Εσπαχιο ∇ΑΔΜΙΝΙςΤΡΑΧΙΟΝ∇



Ματριζ ψ Διαγραμα δε Εσπαχιο ∇ΧΟΜΕΡΧΙΟ∇

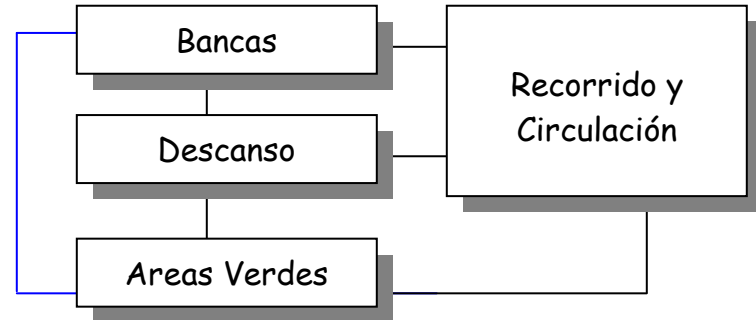
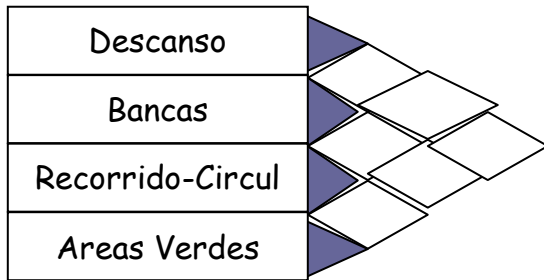


■ Ματριζ ψ Διαγραμα δε Εσπαχιο ∇ΣΕΡΞΙΧΙΟΣ ΓΕΝΕΡΑΛΕΣ∇

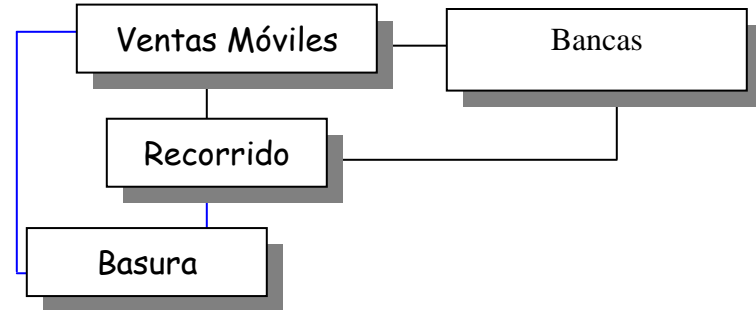
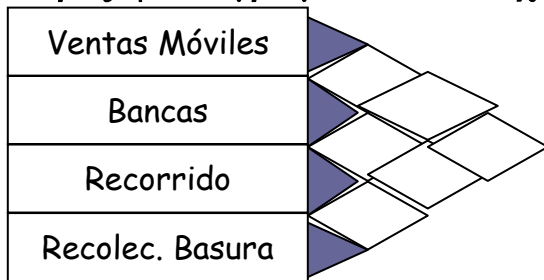


■ Ματριζ ψ Διαγραμα δε Εσπαχιο ∇ΡΕΧΡΕΑΧΙΟΝ ΠΑΣΙΔΑ∇

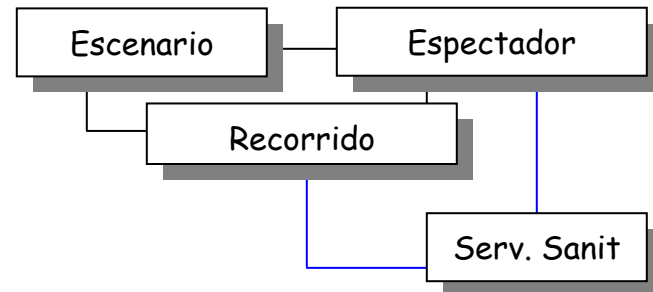
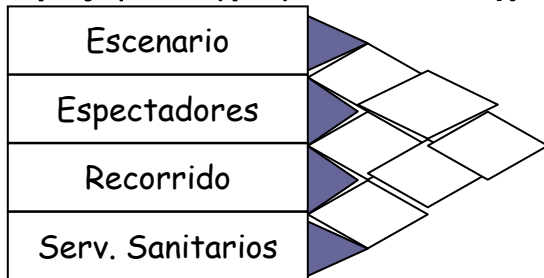




Ματρίζ ψ Διαγράμα δε Εσπαχιο ∇ζΕΝΤΑΣ∇



Ματρίζ ψ Διαγράμα δε Εσπαχιο ∇ΧΥΛΤΥΡΑΛ∇



Αντεπροεχτο Υρβανο Αρθυτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα-Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π βλιχο.
δε λα χυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



B.3. MACRO-ZONIFICACION DEL ANTEPROYECTO

■ Μακροζωνιφιαχι Γν δελ Αντεπροψεχο.

En la fase anterior se identificaron los espacios que conformarán cada uno de los sub-proyectos (Mercado, Terminal y Plaza). Así como también; las áreas requeridas por cada uno de éstos, ya conociendo estos datos se realizarán las macrozonificaciones preliminares con el fin de consolidar y justificar la ubicación de cada uno de los componentes del Anteproyecto. En esta fase se estudian las características propias del terreno para identificar sus ventajas y desventajas con el fin de conocer sus cualidades y así aplicar el anteproyecto de la mejor manera. Para concretar tal objetivo se plantea la siguiente estrategia:





- Πρεσενταχιον δε λασ χαρακτηρΐ στιχασ φΐ στιχασ δελ τερρενο.
- Προπυεστασ δε μαχρο- ζωνιφιαχιονεσ
- Δετερμιναχι Γν δε χριτεριοσ δε Μαχρο-ζωνιφιαχι Γν
- Επαλυαχι Γν δε διφεντεσ Προπυεστασ
- Ελεχχι Γν δε λα μεφορ αλτερνατιπα
- Πρεσενταχιον δε λασ χαρακτηρΐ στιχασ φΐ στιχασ δελ τερρενο.



α)ΕΛ ΤΕΡΡΕΝΟ

El terreno se encuentra localizado al norte de la ciudad de Ahuachapán específicamente al final de la Avenida Francisco Menéndez. Delimitado al norte y al oriente por terrenos sin urbanizar, al sur por la 12ª calle Poniente, al poniente por la Avenida 2 de Abril. Actualmente el terreno se encuentra en los límites del área urbana de la ciudad, como también se localiza al final de la Avenida Francisco Menéndez, considerada como uno de los ejes principales de la ciudad, lo que nos indica la necesidad de dividir el terreno en dos partes, para lograr la prolongación de dicha Avenida, lo que permitiría el desarrollo de la ciudad y la expansión del área urbana.

SIMBOLOGÍA

	Mercado Municipal No.1.		Hacia Sonsonate
	Parque Francisco Menendez.		Hacia San Salvador y Santa Ana

β)Εξτενσι (ν:

El terreno completo tiene un área de rústica de 27,280.84 m², con la prolongación de la Ave. Francisco Menéndez queda dividido y urbanizado en dos porciones: La **porción A** localizada al poniente, con una extensión de 15,206.84 m² y La **porción B** con una extensión de 8,019.65 m².



χ)Τοπογραφία:

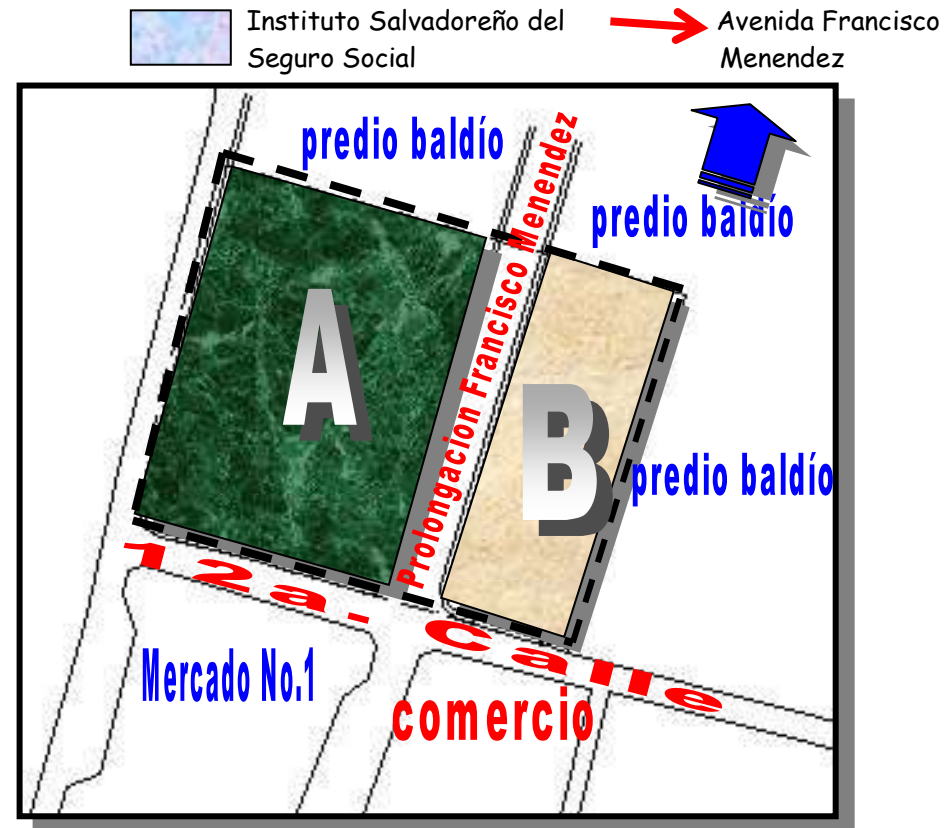
La topografía del terreno es relativamente plana, con pendientes del 6% aproximadamente hacia el oriente, es decir, no presenta ningún problema de tipo físico que pueda ser limitante para la realización del anteproyecto. El anteproyecto se diseñará utilizando juego de niveles para destacar espacios, diferenciar zonas, actividades, ambientes, etc.

δ)Ινφραεστρυχυτα:

Los servicios de infraestructura tales como electricidad, telefonía, agua potable, aguas negras y aguas lluvias, de las vías aledañas al terreno son factibles de utilizarlos en el Anteproyecto, ya que según consultas realizadas a las instituciones responsables, la infraestructura existente permite realizar las conexiones necesarias para el funcionamiento de las nuevas instalaciones.

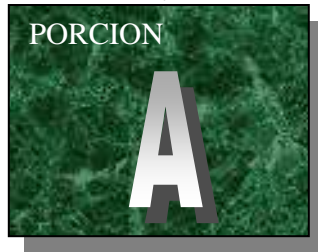
● Δετερμιναχι (ν δε χριτεριος δε Μαχυρο ζονιφιχυαχι (ν

En esta parte se describen los criterios que nos ayudarán a ubicar estratégicamente El Mercado La Plaza y La Terminal de Transporte Publico, dentro de la Porción A y B del terreno urbanizado.



α) Γενεραλεσ:

- La Plaza y el Mercado se ubicará en la porción A, debido a:



Mayor área disponible de la porción para ubicar los dos componentes.

La relación y accesibilidad directa con el actual mercado No.1.

Por la compatibilidad de uso de suelo con el uso comercial del entorno aledaño.

- La Terminal de buses se ubicará en la porción B, debido a:



- Exige menor área que la Plaza y el Mercado
- Facilidad de tránsito de los buses sobre la Ave. Francisco Menéndez.
- No interrumpe las actividades del mercado No.1.
- Afecta en menor proporción a las edificaciones, respecto a la generación de ruidos, humo, etc.

β) Εσπεχί φιχοσ:

- La plaza estará localizada entre el Mercado y la Terminal, como un espacio abierto de integración y transición entre ellos.
- Los accesos de abasto y desalojo del mercado no deben de interferir con los accesos de las unidades de transporte público, abasto y desalojo de la terminal.
- Los accesos de servicios generales del mercado y la terminal serán totalmente independientes y en vías diferentes, para facilitar las maniobras y tráfico vehicular.
- Los componentes del anteproyecto tendrán acceso peatonal directo sobre las vías que pasan por el terreno, las cuales son: La Prolongación de la Ave. Francisco Menéndez, la Ave. 2 de Abril y la 12ª Calle Poniente.

● Προπωεστας δε μαχρο– ζονιφιχαχιονεσ

Alternativas de Macro zonificación.

α) Μαχρο ζονιφιχαχι (ν Γενεραλ Δελ Αντεπροψεχτο.

Para el establecimiento de las alternativas de macro zonificación primeramente se ubicará el mercado, la plaza y la terminal de buses en el lugar adecuado del terreno, según criterios antes mencionados y las áreas determinadas en los programas arquitectónicos .

β) Εσταβλεχμιεντο δε Αλτερνατιπασ.

Para el establecimiento de alternativas se tomará en cuenta únicamente el primer nivel de los componentes del anteproyecto y la ubicación específica para c/u de ellos.

Una vez ubicados los componentes (el Mercado, la Plaza y la Terminal) en las porciones del terreno correspondientes, se establecerán alternativas utilizando formas puras para c/u de ellos, conjugándose unas con otras formando una serie de posibilidades a evaluar.(ver esquemas de macro zonificación)

χ) Χριτεριος δε Επαλυαχι Γν δε Αλτερνατιπασ.

Para la evaluación de las alternativas se elaboraron los siguientes criterios:

Χριτεριος δε επαλυαχι Γν παρα λα Πλαζα.

Ubicación en Porción A.	Se ubicará exclusivamente en la porción A, debido a que exige mayor área de terreno.
Ubicación al Sur del Terreno	Tendrá su ubicación en el sector sur de la porción A, para facilitar el recibimiento del mayor flujo de personas provenientes de la ciudad .
Relación Directa conLa Terminal.	Tendrá relación directa con la terminal, facilitando la comunicación entre ellos.
Mayor Accesibilidad Peatonal	Tendrá facilidad de ingreso para los peatones que provienen del entorno del terreno.
Mayor Accesibilidad Vehicular	Tendrá mayor facilidad y disponibilidad de acceso de las vías que pasan por el terreno.
Relación Directa con el Mercado	Tendrá relación directa con el mercado, para beneficiar las actividades entre estos.
Área Total Concentrada en Porción A.	Estará concentrada en su totalidad dentro de la porción A,para brindar mayor espacio y comodidad a los usuarios.

Χριτεριος δε επαλυαχι Γν παρα Ελ Μερχαδο.

Ubicación En Porción A	Se ubicará en la porción A, ya que esta posee mayor extensión de terreno.
Relación Directa Con La Terminal	Tendrá relación directa con la terminal para facilitar la comunicación de personas que hacen uso del mercado.
Área Total Concentrada En Porción A	Se refiere a concentrar en la porción A, el área del 1er Nivel del mercado sin invadir otras áreas del terreno.
Mayor Accesibilidad Peatonal	Se evaluará la disposición de la forma para facilitar el acceso de peatones desde las vías exteriores al terreno.
Mayor Accesibilidad Vehicular.	Se evaluará la mayor disponibilidad de la forma en planta del mercado para ubicar las áreas de estacionamiento de vehículos livianos y de carga, cerca de las vías que pasan por el terreno.
Mejor Vista del Exterior Al Interior del Terreno.	Se evaluará la mejor visualización desde el exterior del terreno, tomando en cuenta que la mayor parte de usuarios provienen del sur del terreno.
Mejor Ventilación e Iluminación.	Se refiere a la disposición norte-sur de la forma, para mejor aprovechamiento de la ventilación e iluminación .

Χριτεριος δε επαλυαχι Γν παρα Λα Τερμιναλ δε Βυσεσ.

Ubicación en Porción B	La Terminal estará ubicada en la porción B, por ser menor en área y suficiente para cubrir el área demandada.
Relación Directa con El Mercado	La Terminal tendrá relación directa con el mercado, para facilitar el acceso de las personas que provienen de otros destinos.
Área Total Concentrada en Porción B	Se refiere a concentrar en la porción B, el 1er Nivel de la Terminal sin invadir otras áreas del terreno.
Mayor Accesibilidad Peatonal	Se evaluará la disposición de la forma para facilitar el acceso de peatones desde las vías exteriores al terreno.
Mayor Accesibilidad Vehicular.	Se evaluará la mayor disponibilidad de la forma en planta de la terminal para ubicar las áreas de estacionamiento de vehículos livianos, transporte de buses y de carga, cerca de las vías que pasan por el terreno.
Mejor Vista del Exterior al Interior del Terreno.	Se evaluará la mejor visualización desde el exterior del terreno, tomando en cuenta que la mayor parte de usuarios provienen del sur del terreno.
Mejor Ventilación e Iluminación	Se refiere a la disposición norte-sur de la forma, para el mejor aprovechamiento de la ventilación e iluminación.

Χριτεριος δε επαλυαχι Γν δελ Χονφυντο Αρθυτεχτ Γνιχο

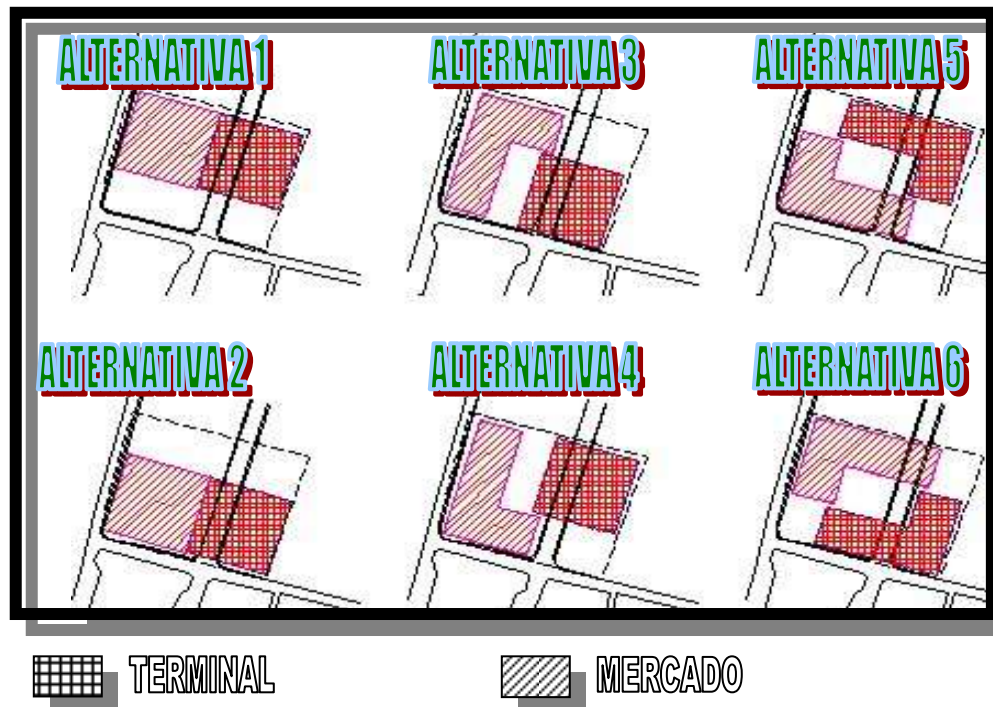
Unidad Espacial	Se refiere a la composición de figuras simples, teniendo como principio la similitud entre formas.
Orden Espacial.	Se refiere a la disposición ordenada de los elementos que conforman el conjunto arquitectónico.

Επαλυσχι ρν δε διφεντεσ Προπυεστας

Para evaluar las alternativas se considerarán los siguientes aspectos:

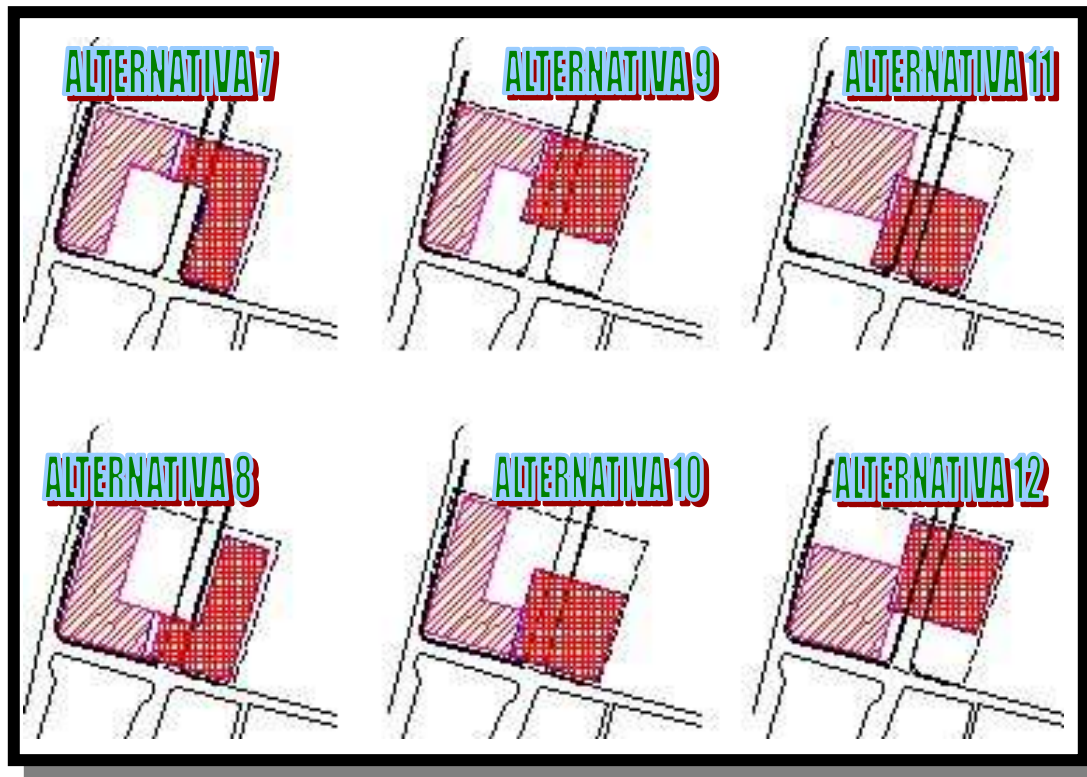
- 1 Se someterán a evaluación la Plaza, el Mercado y la Terminal de forma independiente en cada alternativa, utilizando los criterios de evaluación.
- 2 La alternativa que reciba el mayor número de puntos en la evaluación será la mejor. (ver cuadro de evaluación)
- 3 La ponderación a utilizar es la siguiente:
 - (0) **MALO**: La alternativa evaluada no responde a las características propias del criterio.
 - (5) **REGULAR**: La alternativa evaluada en determinado criterio no responde completamente a la exigencia requerida
 - (10) **EXCELENTE**: La alternativa evaluada responde completamente al nivel exigido por un criterio determinado.

ΑΛΤΕΡΝΑΤΙΨΑΣ ΔΕ ΣΟΛΥΨΙΟΝ ΔΕ ΜΑΨΡΟΖΟΝΑΣ



ALTERNATIVA 1	ΠΥΝΤΑ9Ε: 190
ALTERNATIVA 2	ΠΥΝΤΑ9Ε: 190
ALTERNATIVA 3	ΠΥΝΤΑ9Ε: 190
ALTERNATIVA 4	ΠΥΝΤΑ9Ε: 190
ALTERNATIVA 5	ΠΥΝΤΑ9Ε: 190
ALTERNATIVA 6	ΠΥΝΤΑ9Ε: 190

ΑΛΤΕΡΝΑΤΙΨΑΣ ΔΕ ΣΟΛΥΧΙΟΝ ΔΕ ΜΑΧΡΟΖΟΝΑΣ



 TERMINAL

 MERCADO

ALTERNATIVA 7

ΠΥΝΤΑ9Ε: 210

ALTERNATIVA 8

ΠΥΝΤΑ9Ε: 175

ALTERNATIVA 9

ΠΥΝΤΑ9Ε: 180

ALTERNATIVA 10

ΠΥΝΤΑ9Ε: 155

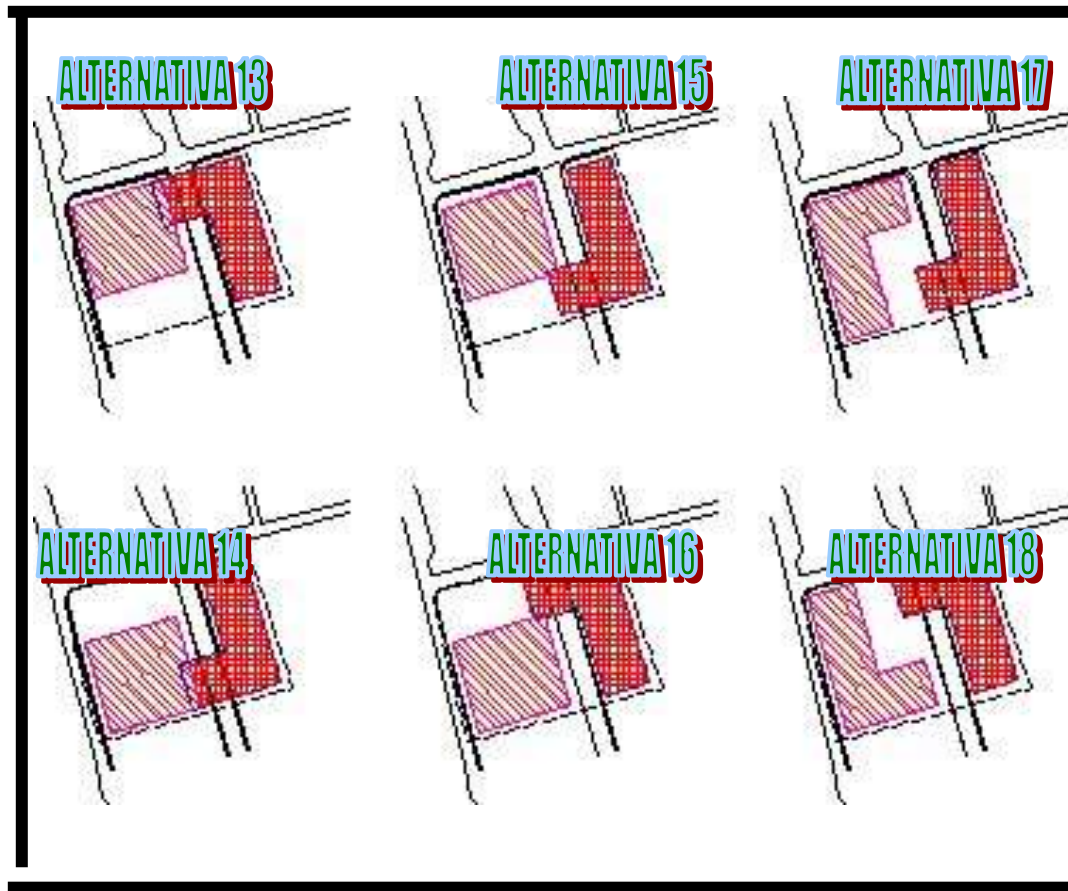
ALTERNATIVA 11

ΠΥΝΤΑ9Ε: 205

ALTERNATIVA 12

ΠΥΝΤΑ9Ε: 190

ΑΛΤΕΡΝΑΤΙΨΑΣ ΔΕ ΣΟΛΥΧΙΟΝ ΔΕ ΜΑΧΡΟΖΟΝΑΣ



ALTERNATIVA 13

ΠΥΝΤΑΘΕ: 200

ALTERNATIVA 14

ΠΥΝΤΑΘΕ: 185

ALTERNATIVA 15

ΠΥΝΤΑΘΕ: 185

ALTERNATIVA 16

ΠΥΝΤΑΘΕ: 180

ALTERNATIVA 17

ΠΥΝΤΑΘΕ: 200

ALTERNATIVA 18

ΠΥΝΤΑΘΕ: 170

 **TERMINAL**

 **MERCADO**

● Ελεχχι Γν δε λα μεφορ αλτερνατιψα

Según los resultados obtenidos en la evaluación, se logró seleccionar la alternativa número 7, con un puntaje de **210 unidades**, teniendo con ello más ventajas sobre las demás, constituyéndose en la mejor. Dicha alternativa sera la base para comenzar el diseño Arquitectónico

Χριτεριοσ α Επαλυαρ	Π Λ Α Ζ Α							Μ Ε Ρ Χ Α Δ Ο							Τ Ε Ρ Μ Ι Ν Α Λ							Χορυφυν το	Ρεσυλτα δοσ		
	Υβιγαχι ρν εν πορχι ρν Α	Υβιγαχι ρν αλ Συρ δελ Τερρενο	Ρελαχι ρν Διρεχτα χον λα Τερμιναλ	Αχχεσβιλιδαδ Πιατοναλ	Μαυορ Αχχεσβιλιδαδ ζεπιχυλαρ	Ρελαχι ρν Διρεχτα χον ελ Μεργαδο Αρεα Γοσταλ χον χενεραδα εν λα πορχι ρν Α	Υβιγαχι ρν εν Πορχι ρν Α	Ρελαχι ρν Διρεχτα χον λα Τερμιναλ ζερεα Γοσταλ χον χενεραδα εν λα πορχι ρν Α	Αχχεσβιλιδαδ Πιατοναλ	Μαυορ Αχχεσβιλιδαδ ζεπιχυλαρ	Μεφορ ζιστα δελ Εξτεριορ αλ Ιντεριορ	Μεφορ ζεντιλαχι ρν ε Ιλυμιναχι ρν	Υβιγαχι ρν εν Πορχι ρν Β	Ρελαχι ρν Διρεχτα χον ελ Μεργαδο Αρεα Γοσταλ χον χενεραδα εν λα πορχι ρν Β	Μαυορ Αχχεσβιλιδαδ ζεπιχυλαρ	Μεφορ ζιστα δελ Εξτεριορ αλ Ιντεριορ	Αχχεσβιλιδαδ Πιατοναλ	Μεφορ ζεντιλαχι ρν ε Ιλυμιναχι ρν	Υνιδαδ Εσταχιαλ δε μαχροεσταχιοσ	Ορδεν Εσταχιαλ δε μαχροεσταχιοσ	ΣΥΜΑΤΟΡΙΑ ΔΕ ΙΥΝΤΟΣ	ΑΛΤΕΡΝΑΤΙΖΑ ΣΕΛΕΧΧΙΟΝΑΔΑ			
Αλτερνατιωα 1	5	10	10	10	10	10	5	10	10	10	5	5	10	10	5	10	5	5	10	5	10	10	10	190	□
Αλτερνατιωα 2	5	0	10	5	5	10	5	10	10	10	10	10	10	5	10	5	10	10	10	10	10	10	10	190	□
Αλτερνατιωα 3	5	5	5	5	5	10	5	10	5	10	10	10	10	5	5	5	5	10	10	10	10	0	5	160	□
Αλτερνατιωα 4	5	5	10	5	5	10	5	10	5	10	10	10	5	5	5	5	5	10	5	10	0	5	150	□	
Αλτερνατιωα 5	5	5	10	5	5	10	5	10	5	10	10	10	5	10	5	5	10	5	5	10	10	10	10	170	□
Αλτερνατιωα 6	5	5	10	5	5	10	5	10	5	5	5	5	5	10	5	5	10	10	10	10	10	10	10	170	□
Αλτερνατιωα 7	10	10	5	10	10	10	10	10	10	5	10	10	10	5	10	10	10	10	10	5	10	10	210	•	
Αλτερνατιωα 8	10	0	5	0	0	10	10	10	10	10	10	10	5	5	10	10	10	10	5	10	5	10	10	175	□
Αλτερνατιωα 9	5	10	10	10	10	10	5	10	10	10	10	10	10	5	5	10	5	5	10	5	10	0	5	180	□
Αλτερνατιωα 10	5	0	10	0	0	10	5	10	10	10	10	10	5	5	5	10	5	10	10	10	10	0	5	155	□
Αλτερνατιωα 11	10	5	10	10	10	10	5	10	10	10	5	10	10	10	5	10	5	10	10	10	10	10	10	205	□
Αλτερνατιωα 12	10	5	10	5	10	10	5	10	10	10	10	10	10	10	5	10	5	5	10	5	10	10	5	190	□
Αλτερνατιωα 13	10	10	5	10	10	10	10	10	10	10	5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	0	5	200	□
Αλτερνατιωα 14	10	0	5	5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	10	5	0	5	185	□
Αλτερνατιωα 15	5	10	10	10	10	10	10	10	5	10	5	10	10	10	10	5	10	10	5	10	5	0	5	185	□
Αλτερνατιωα 16	5	0	10	5	10	10	10	10	5	10	10	10	10	10	10	5	10	10	10	10	5	0	5	180	□
Αλτερνατιωα 17	10	10	10	10	10	10	5	10	5	10	10	10	10	5	10	5	10	10	5	10	5	10	10	200	□
Αλτερνατιωα 18	10	0	10	0	0	10	5	10	5	10	10	10	5	5	10	5	10	10	10	10	5	10	10	170	□

Αντεπρομεχτο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα-Μερχαδο Μυνιχαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π βλιχο.
εν λα χυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



**B4 CRITERIOS GENERALES DEL
DISEÑO ARQUITECTÓNICO**

■ ΧΡΗΤΕΡΙΟΣ ΓΕΝΕΡΑΛΕΣ ΔΕΛ ΔΙΣΕΝΟ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤ©ΝΙΧΟ

En esta fase se presentan los criterios que influyen directamente sobre cada uno de los aspectos involucrados en el diseño de cada uno de los elementos arquitectónicos. Para lograr los objetivos planteados anterior se procede a aplicar la siguiente estrategia:

Se analizarán cada una de las características de los espacios internos tanto del mercado como de la terminal de autobuses.

ΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ

Determina las características ambientales respecto a cantidad de basura, olores y ruido que se produce en cada zona dependiendo de la función y actividad que se desarrolle en cada uno.

ΧΡΗΤΕΡΙΟΣ ΔΕ ΡΕΛΑΧΙΟΝ ΕΝΤΡΕ ΓΙΡΟΣ

ΙΝΦΡΑΕΣΤΡΥΧΤΥΡΑ:

Se debe considerar las instalaciones que demanda cada giro y con que intensidad de acuerdo a ello establecer que giros demandan mayores o menores instalaciones.

ΧΟΝΔΙΧΙΟΝΕΣ ΑΜΒΙΕΝΤΑΛΕΣ

Se debe establecer que características ambientales posee cada giro, para facilitar su agrupamiento, de acuerdo a ellas.

ΑΛΜΑΧΕΝΑΜΙΕΝΤΟ

Se establece determinando el tipo de producto que contiene cada giro y que condiciones de almacenamiento requiere cada producto: tomando en cuenta que debe estar visible para su venta: pero que algunos requieren de almacenamiento a temperatura para su conservación.

ΧΟΜΠΙΑΤΙΒΙΑΙΔΑΔ ΕΝΤΡΕ ΓΙΡΟΣ

Establece el nivel de relación entre giros y las compatibilidades de estas de acuerdo al producto que contiene cada giro.

Brinda parámetros sobre posibles agrupamientos entre giros sin que las características de cada uno interfieran entre sí.

ΧΡΗΤΕΡΙΟΣ ΠΑΡΑ ΕΛ ΔΙΣΕΝΟ ΔΕ ΧΕΝΤΡΟ ΔΕ ΔΕΣΑΡΡΟΛΛΟ ΙΝΦΑΝΤΙΑ

- Se propone el uso y creación de espacios dinámicos y flexibles de manera que se le proporcione al infante diversas percepciones y vivencias dentro del espacio.
- Las instalaciones y mobiliario dentro de los espacios donde los infantes reciban un servicio o desarrollen actividades deben ir acordes a la escala del niño.
- Se propone el uso de texturas variadas dentro de los espacios así como el uso de colores adecuados que le proporcionen al infante diversas sensaciones y percepciones.
- Considerar sistemas contra incendio ubicándolos hidrantes y extinguidores en lugares estratégicos.
- El Centro de Desarrollo Infantil constituye un área complementaria a la zona de ventas por lo que debe ubicarse inmediato a esta zona sin interferir directamente en la actividad comercial.

ΡΕΘΥΕΡΙΜΙΕΝΤΟΣ ΦΙΣΙΧΟ ΕΣΠΑΧΙΑΛΕΣ*7

Norma 0.88 M2/ Puesto¹ = 0.88 m2 /1,224 puestos
 = 1,077.12 m2/10 m2
 = 107 niños

$\frac{107 \text{ niños}}{1224 \text{ p}} = \frac{0.087 \text{ niños}}{\text{puesto}} = 1 \text{ niño}/12 \text{ puestos}$

- 1 sala ocupación máxima = 12 a 6 niños
- 1/3 lactantes 1/3 maternal 1/3 pre-escolar
- Cubo de aire por niño = 6 a 10 m3

- para distribución de áreas se calculara
- superficie por niño = 2 m2
- 1 baño cada 6 u 8 niños

Capacidad para cuidado de niños

Edad	No de niños	Niñeras o encargadas
1 -3	10	1
3 -5	25	1

ΧΡΗΤΕΡΙΟΣ ΠΑΡΑ ΠΥΕΣΤΟΣ ΔΕ ςΕΝΤΑΣ

Dentro del área de ventas se recomienda la instalación de cajas con parrilla (resumideros) distribuidas en las circulaciones (pasillos) con el objeto de facilitar su limpieza y mantenimiento.

- El área de comedores y cocinas deberá contar con accesos propios de manera que también funcione independiente del resto de venta
- La superficie dentro de las áreas de ventas deberá ser impermeable, resistente y duradera fácil de limpiar y no resbaladizo.

- Dentro del área de ventas se deberá disponer de suficiente número de bocas de riego y desagües con pendiente para su limpieza con mangueras.
- El área de las cocinas por sus condiciones de horario se ubicará de forma tal que pueda funcionar independiente del área de ventas en general.
- Poseer características que derivan su función con la finalidad de facilitar su identificación.
- Para la distribución de giros en la planta interna se deberá considerar la relación entre ellos deberá ser adecuada de acuerdo a las actividades y características de cada grupo.
- Los giros que demanden instalaciones y equipos similares podrán concentrarse con el fin de agrupar instalaciones y reducir los costos.
- El mercado deberá constituirse por recorridos simples y disponer sus espacios de tal manera que se facilite al comprador el dominio del espacio.

ΣΕΝΤΙΑΛΑΞΙΟΝ Ε ΙΑΥΜΙΝΑΞΙΟΝ

Deberá procurarse la entrada de sol antes de las 10.00 a.m. principalmente en las zonas húmedas.

- La superficie de ventanas se calculará en un 25% al 40% de la superficie del suelo.

ΓΕΝΕΡΑΛΕΣ

- Deberá de proveerse de un sistema de evacuación de desechos sólidos eficiente procurando mantener dentro del mercado un ambiente limpio y agradable.
- Uso de vegetación como elemento aislante de contaminación externa por ruidos
- El estacionamiento se deberá considerar de tipo público y privado con una clara diferenciación entre ellos.
- Es importante considerar dentro del proyecto los medios de información y señalización necesaria que le permita al usuario ubicarse e informarse fácilmente.
- Considerar el uso de sistemas de incendios principalmente en áreas mayormente expuestas a riesgos de incendio.
- Considerar la utilización de mobiliario y equipo dentro del proyecto que complemente y brinde los servicios necesarios al usuario como: basureros, teléfonos públicos, etc.

ΧΡΗΤΕΙΟΣ ΠΑΡΑ ΧΡΗΤΥΛΑΞΙΟΝΕΣ

- Utilizar la distancia máxima de ubicación de puestos por fila (6 puestos) no mayor de 12.50 mts entre circulaciones

- Utilización adecuada de las secciones de los pasillos que se recomiendan, para lograr una mayor eficiencia de área útil
- Todas las circulaciones peatonales deberán estar protegidas contra la intemperie
- Dentro de las condiciones de accesibilidad, debe evitarse la utilización de gradas y maximizar el uso de rampas para personas con capacidades especiales y para facilitar el abastecimiento de productos.
- Las circulaciones verticales tanto las escaleras de emergencia, como de las áreas complementarias y mantenimiento se generaran para un tráfico de tres personas simultáneas como mínimo.
- La organización de las circulaciones deben disponerse teniendo en cuenta la economía del espacio, pero debe permitir una óptima visibilidad de los productos exhibidos y un buen acceso a todos los puestos.
- Se recomienda una pendiente máxima del 10% en circulaciones peatonales.

JERARQUIA DE CIRCULACIONES

La clasificación de circulaciones peatonales está dada por sus actividades ya sea de comprar o circular libremente dentro del área de ventas.

1. ΧΙΡΧΥΛΑΧΙΟΝΕΣ ΗΟΙΖΟΝΤΑΛΕΣ

- a) Plazas de Acceso, el flujo peatonal se concentrara en estas áreas y por medio de una señalización se dirigirá al publico hacia las distintas zonas del proyecto del mercado.
- b) Pasillos, están clasificados diferenciando el flujo de mercancías, usuarios y servicios:
 - Pasillos Principales en ventas: con un ancho de 4.00 mt. Previsto para el abastecimiento simultaneo de dos puestos y circulando tres personas.
 - Pasillos Secundarios en ventas con un ancho de 2.50 mt. Para él transito simultaneo de dos personas y el abastecimiento de uno.
 - Pasillos áreas administrativo con un ancho de 1.50 mt. Definido para él transito simultaneo de dos personas.
 - Pasillos de servicios: con un ancho de 3.00 mt. Previsto para flujo de mercancías.

2. ΧΙΡΧΥΛΑΧΙΟΝΕΣ ϚΕΤΙΧΑΛΕΣ

- a) Las condiciones de accesibilidad
Manejar el concepto de transporte de mercancías y de personas.

ΕΣΤΑΧΙΟΝΑΜΙΕΝΤΟΣ

De acuerdo a la actividad a desempeñar se clasifican en:

- a) De carga y descarga.
- b) Compradores.
- c) De desalojo de basura.

α) ΧΑΡΓΑ Ψ ΔΕΣΧΑΡΓΑ

El transporte de los productos desde la zona de carga y descarga se logra a través de:

- Carretillas, montacargas, rampa de deslizamiento, bandas de rodillos.
- Deberá tener acceso directo vehicular con el exterior.
- Relación directa con lavado y preparación, control de sanidad.
- No debe interferir con la circulación peatonal principalmente usuarios (compradores).
- Considerar formas de abastecimiento hacia los puestos de manera que no interfiera directamente con la actividad comercial que se desarrolla dentro del mercado.
- El piso de los estacionamientos deberá ser altamente resistente, debido a la magnitud de vehículos pesados.
- Los estacionamientos deben estar claramente diferenciados para que el usuario identifique el uso para el cual serán destinados.
- Conviene considerar los parqueos de usuarios de la plataforma de carga y descarga, y proveer para esta zona 4M x 12M para cada camión.

β) ΧΟΜΠΡΑΔΟΡΕΣ Ψ ΕΜΠΛΕΑΔΟΣ ΑΔΜΙΝΙΣΤΡΑΤΙΪΟΣ.

-Deberá contar con un estacionamiento vehicular para las arreas administrativas y públicas, destinando el 2% de estos para personas con limitaciones físicas, dichas plazas deberán tener las características siguientes:

- Estar ubicados contiguo a los accesos del edificio
- Estar enmarcados con franjas de color blanco de 15 cms. De ancho y en el centro deberá contar con el símbolo de acceso nacional.
- Deberá proyectar rampas en todas las vueltas de cordón, señalización y demás elementos necesarios para estas personas.

-Se deberá contar con un árbol por cada tres plazas de estacionamiento, las cuales deberán estar cubiertas por material permeable.

-El área a proveer para cada plaza de estacionamiento será de 2.50 mts x 5.00 mts.

χ) ΔΕΣΑΛΟΘΟ ΔΕ ΒΑΣΥΡΑ

- Deberá tener acceso directo desde el exterior

-Tendrá suficiente área para la realización de maniobras para camiones recolectores de basura

- No debe interferir con otras áreas de estacionamiento, ni con el tráfico vehicular.

ςΠΙΛΑΝΧΙΑ

CARACTERÍSTICAS Y DISPOSICIONES GENERALES.

- Considerar la ubicación de casetas de control con las áreas de mayor actividad tanto peatonal como vehicular, con el fin de brindar seguridad a los usuarios del mercado.
- Las áreas que se considera que requieren mayor control la constituyen.
 - Área de ventas
 - Estacionamientos
 - Zona de carga y descarga
 - Control sanitario
 - Area financiera
- Debe contarse con vigilancia especializada durante el día con el fin de garantizar una actividad comercial segura, y por la noche para proteger la mercadería que se guarda en las instalaciones.

ΛΑϚΑΔΟ Ψ ΠΡΕΠΑΡΑΧΙΘΝ

- Área inmediata a carga y descarga

- Debe contar con normas mínimas de limpieza que garantice la higiene en las áreas de trabajo.

- Tiene relación directa a la zona de giros semi-húmedos ya que es a estos es que brinda sus servicios.

ΒΑΣΥΡΑ

- El área de recolección de basura deberá ubicarse en el área de menor actividad comercial y peatonal del terreno.
- Debe tener acceso directo al exterior.
- Considerar sistemas de evacuación que eviten la exposición de esta directamente a la intemperie
- Deberá proveerse de un espacio adecuado para la colocación de recipientes de basura que sea de fácil acceso al personal del tren de aseo. Las dimensiones de éstos espacios dependerá de la magnitud del Mercado y el número de puestos.

ΛΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ.

CRITERIOS FUNCIONALES.

ΧΟΝΤΡΟΑ

Se contará con dos tipos de controles:

Control de Salida

Control de Llegada.

ΣΕΡΓΙΧΙΟΣ ΣΑΝΙΤΑΠΙΟΣ

-Los servicios sanitarios públicos se ubicarán en un lugar estratégico; es decir, que dichas instalaciones se encuentren a equidistancia de los diferentes puntos extremos dentro de la terminal.

-Serán de uso público para hombres y mujeres (independientes). Donde el número de artefactos dependerá del tamaño de la edificación.

ΣΑΛΑΣ ΔΕ ΕΣΠΕΡΑ

Las salas de espera se ubicarán en un lugar en el que se facilite la visibilidad hacia las unidades de transporte colectivo correctamente ventilados e iluminados.

ΑΧΧΕΣΟ

Los accesos al público deben ubicarse estratégicamente para que se fomente el ingreso a las instalaciones .

Los accesos de los buses serán únicos; es decir, una salida y una entrada para facilitar el control de éstos.

ΕΣΤΑΧΙΟΝΑΜΙΕΝΤΟΣ

Se ubicarán puestos de vehículos de alquiler (taxis) temporales con su respectiva zona de estacionamiento.

Dentro de la terminal se ubicará un área de estacionamiento de pre-meta en el que se ubicaran los buses a la espera de su turno para estacionarse en la meta de abordaje.

Las plataformas de transbordaje se ubicarán en relación directa con las áreas de espera para facilitar el abordaje de los pasajeros. Se contará con un área de estacionamiento de empleados en lugar donde no interfieran la libre circulación de los autobuses.

ΛΟΧΑΛΕΣ ΧΟΜΕΡΧΙΑΛΕΣ

La zona de locales comerciales estarán ubicados en y durante el recorrido que tienen que usar los pasajeros con el fin de fomentar la venta de sus productos.

ΒΟΛΕΤΕΡΙΑΣ

Zona de boletería estará frente a los accesos públicos para promover la orientación de los pasajeros.

ΤΡΑΝΣΒΟΡΔΑΣΕ

Zona de abordaje deberá contar con las medidas de seguridad especificada para que no se arriesgue en ningún momento la integridad de los pasajeros.

ΑΔΜΙΝΙΣΤΡΑΧΙΟΝ

La zona administrativa se colocara en un lugar con acceso restringido y controlado para el público.

ΕΣΤΑΡ ΠΕΡΣΟΝΑΑ

El estar del personal deberá contar con acceso restringido para el público en directa relación con las unidades de transporte y la zona de mantenimiento.

CRITERIOS FORMALES.

Se procurará la transparencia en sus elementos constructivos para que el la visibilidad se optima del exterior al interior. El diseño deberá de ser de tipo innovador y vanguardista para que el proyecto sea exitoso y aceptado por parte de sus habitantes. Aunque el diseño deba ser innovador y vanguardista deben considerarse introducir elementos arquitectonicos que doten de identidad al proyecto, para que sea comprendido por los ahuachapanecos. Los materiales constructivos seran aquellos que necesiten en un menor porcentaje de mantenimiento ya que por ser un proyecto municipal siempre el mantenimiento es mínimo.

Αντεπροσεχτο Υρβανο Αρθυτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο.
εν λα χυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .

B.5 CRITERIOS ESTRUCTURALES

■ ΧΡΙΤΕΡΙΟΣ ΕΣΤΡΥΧΤΥΡΑΛΕΣ.

ΦΥΝΔΑΧΙΟΝ

- Se aplicaran fundaciones que sean compatibles con el ensamblaje de estructuras metálicas y de concreto reforzado.

ΧΟΛΥΜΝΑΣ

- Las columnas deberán de ser moduladas de tal forma que queden integradas a las áreas de los locales, de tal manera que no sean un obstáculo en las circulaciones, o que no queden como elementos aislados. Por lo tanto se evitaran distancias menores de 5.00 mts. en su diseño.

ΣΙΓΑΣ

- El diseño de estos elementos será o estarán supeditados a poseer una altura recomendable con respecto al nivel de piso para no interferir con las actividades internas propias de las edificaciones.
- Las vigas de preferencia deberán ser de acero tipo "I" de alma llena, con el fin de cubrir de la mejor manera las luces aplicadas en los edificios.

ΛΟΣΑ

- Deberá ser preferentemente de tipo ligera, por las grandes áreas que se cubrirán en el mercado, todo esto es para reducir al máximo la carga sobre los elementos sismoresistentes.

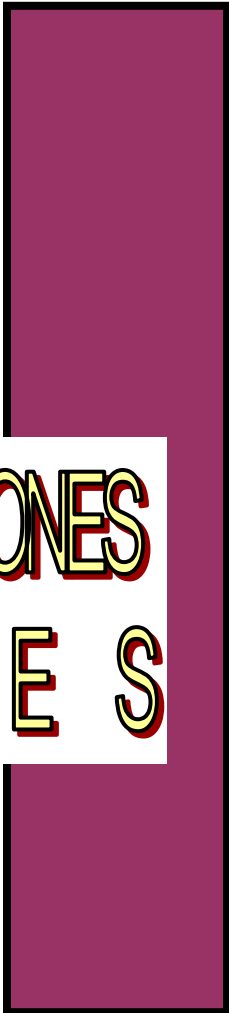
ΠΑΡΕΔΕΣ

- Las paredes en su mayoría serán de un material de fácil limpieza o de mínimo mantenimiento.
- cumplirán con la función de relleno, ya que la carga de los edificios recaerán sobre los elementos sismoresistentes.

ΕΣΤΡΥΧΤΥΡ Α ΛΕ. ΤΕΧΗΟΣ.

- El material a utilizar sera el adecuado para cubrir grandes luces, que sea durable, económico y con características aislantes de temperatura. • Para contribuir a la ventilación interna de los edificios, deberá utilizarse un tipo de techo y estructura adecuada que permita la entrada directa del aire.

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυτεχτ ρνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π |βλιχο.
δε λα χυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



B.6 CRITERIOS DE INSTALACIONES G E N E R A L E S

■ ΙΝΣΤΑΛΛΑΧΙΟΝΕΣ ΓΕΝΕΡΑΛΕΣ

El sistema hidraulico que abastecerá el anteproyecto será el adecuado de acuerdo a las necesidades, características y demandas propias del Mercado-Plaza-Terminal, se tomarán los servicios de la red existente en el lugar. En ese sentido se definen los siguientes criterios técnicos generales y específicos que determinan la propuesta de las Instalaciones Hidráulicas

ΑΓΥΑ ΠΟΤΑΒΛΕ

■ RED GENERAL.

- Para facilitar la instalación de tuberías, reducir costos, etc. Los servicios sanitarios cuando sean en segundo nivel se trataran de ubicar sobre los del primer nivel preferentemente.
- Las tuberías internas de las edificaciones serán de diámetro adecuados, teniendo en cuenta la demanda de los usuarios, de la dimensión del proyecto y del numero de puestos.
- Se utilizaran accesorios de 45° y de 90°, cuando halla necesidad de cambiar de dirección.
- Las válvulas para operar el sistema se instalaran en pozos de visita. En general deberá procurarse instalar las válvulas en pozos ubicados estratégicamente y en la cantidad mínima necesaria.
- Los acueductos se ubicaran en planimetría al norte en las calles y al oriente en las avenidas, a 1.50 mts. Del cordón en el rodaje y a una profundidad que permita un relleno sobre la corona de la tubería de 1.00 mts. como mínimo, y de 1.80 mts. Como máximo.

■ HIDRANTES

- Los hidrantes serán de tipo tráfico y se ubicaran de preferencia en bocacalles, con una separación máxima de 300 mts.y tubería de alimentación con diámetro mínimo de 4".
- En hidrantes para incendio se considerara un consumo de 12 lts.de agua en dos horas y tendrá un radio de acción de 150 mts. Medidos sobre el eje de la calle.

■ CISTERNA

- La dimensión de la cisterna dependerá del numero de puestos y del tamaño de la edificación.

- Se deberá utilizar una cisterna para el mercado-plaza y otra para la terminal, siendo los requerimientos aproximados de 15 lts. Por mt2. de construcción . Cada cisterna estará dotada de un equipo de bombeo calculado según la demanda.
- Estará ubicada en una área donde se encuentren concentrados los servicios generales, y que sea de fácil acceso para el mantenimiento y la limpieza.

■ EQUIPO DE BOMBEO

- El equipo de bombeo de la cisterna estará protegido por una caseta o estar localizado en un sector que no se encuentre expuesto a la interperie, ni que el ruido que produce interfiera o afecte las actividades de los usuarios.
- La estación de bombeo deberá ser amplia y protegida contra inundaciones, contaminaciones y otros riesgos.
- Los equipos se seleccionarán para atender el caudal máximo diario durante un periodo de 10 años y 20 hrs/día de bombeo. Al final de ese periodo habrá un mínimo de dos equipos.
- Cada equipo de bombeo deberá contar en su descarga con válvula check, válvula de compuerta y manómetro después de la válvula check.

■ ARTEFACTOS SANITARIOS

- La dotación de servicios sanitarios será en función al numero de puestos y tamaño de las edificaciones.
- Para el público se deberá tomar en cuenta que, por cada 2000 mt2. De área útil, destinara un inodoro y un lavabo, para hombres y mujeres.
- La dotación de servicios sanitarios deberá contar al menos con uno de ellos para el uso de personas con impedimentos físicos

ΑΓΥΑΣ ΝΕΓΡΑΣ

- La red interna estará conectada a la red urbana existente para facilitar su evacuación, deberá respetarse las pendientes mínimas permitidas por el reglamento de ANDA. Dicha pendiente es del 1% al 5% como estandar. Cuando se de la necesidad de cambiar de dirección se harán por medio de tres formas: pozos, cajas de conexión y accesorios yee tee, codos, reductores, etc.

- Las instalaciones en segundo nivel se ubicará bajo la losa para facilitar su reparación.
 - El alcantarillado sanitario será de la clase separado absoluto de las aguas lluvias
 - El trazo y configuración de la red (ortogonal, con interceptores, etc.) será una resultante del aprovechamiento optimizado de las condiciones topográficas e hidrológicas.
 - Se usará tuberías de PVC, de sección circular, por sus características de economía, fácil instalación, durabilidad, etc.
 - Para evitar la contaminación del agua potable por presiones negativas, etc. Deberán separarse los sistemas de abastecimiento de agua y los de alcantarillados de aguas negras. así:
En planimetría : las alcantarillas al lado opuesto de los acueductos, es decir al sur en las calles y al poniente en las avenidas, a 1.50 mts. ; los colectores de aguas lluvias se ubicarán al centro de las vías con una separación horizontal mínima igual a la anterior con relación a los acueductos y alcantarillados
 - Cada tramo de colector deberá presentar las especificaciones siguientes: Material de tuberías, longitud de tramos, diámetro y pendiente de tramos .
 - Los pozos de visita se preverán principalmente para inspección, eventual limpieza y desobstrucción de tuberías, así como aforo, muestreo y análisis de aguas residuales, consecuentemente se proyectarán al inicio de colectores, cambios de diámetro o sección, cambios de dirección o pendiente, cambios de materiales de las tuberías.
 - En tramos rectos la distancia entre pozos de visita no excederá de 100.00 mts. si el diámetro es menor o igual a 24".
- Las instalaciones en segundo nivel se ubicarán bajo la losa para facilitar su reparación.

ΑΓΥΑΣ ΛΛΥΪΙΑΣ

- La evacuación de las aguas serán en un primer momento las de los techos, por medio de canales de lámina galvanizada , llegando a las bajadas con PVC hasta las cajas recolectoras, para canalizarlas por tuberías subterráneas de PVC. Hasta llegar a pozos recolectores que se encuentran en la calle urbanizada.
Para el agua superficial se recolectará por cordones y canaletas ubicadas superficialmente hasta llevarla a las cajas tragantes y luego a los pozos existentes. La evacuación de las aguas serán en un primer momento las de los techos por medio de canales de lámina galvanizada llegando a las bajadas con PVC hasta las cajas

recolectoras para canalizarlas por tuberías subterráneas de PVC. Hasta llegar a pozos recolectores que se encuentran en la calle urbanizada.

Para el agua superficial se recolectará por cordones y canaletas ubicadas superficialmente hasta llevarla a las cajas tragantes y luego a los pozos existentes.

ΙΝΣΤΑΛΛΑΧΙΟΝΕΣ ΕΛΕΚΤΡΙΚΑΣ

El sistema eléctrico que abastecerá el anteproyecto será el adecuado de acuerdo a las necesidades, características y demandas propias del Mercado-Plaza-Terminal de transporte Público, se tomará la energía de la red existente en el lugar y de ser necesario se proyectará un tendido adicional. En ese sentido se definen los siguientes criterios técnicos generales e específicos que determinan la propuesta de las Instalaciones Eléctricas.

● Ρεδ Ελ[χτριχα Εξτερνα. En general, la red eléctrica externa del anteproyecto arquitectónico deberá cumplir con los siguientes criterios técnicos:

- La localización de los postes como de algún otro elemento que forme parte del sistema de la red eléctrica del anteproyecto, tomará en cuenta las distancias mínimas o máximas entre ellas que establecen las normas.
- Los postes deberán ubicarse de preferencia sobre el arriate o acera de la vía pública.
- Los postes ubicados sobre las aceras peatonales, deberán dejar como mínimo una separación de 90 cm. entre el poste y el límite de la propiedad.
- La ubicación de los postes y retenidas no deberán interferir por ningún motivo el tráfico vehicular y peatonal.
- Los postes no deberán obstaculizar el acceso a las edificaciones, estacionamientos o algún otro inmueble que requiera de acceso directo.
- Es importante que la ubicación de los postes, en la manera que sea posible, no entorpezcan con la función, estética y arquitectura de las edificaciones.

- Es importante que todo el proyecto posea en sus vías de acceso vehicular y peatonal, plazas y otros espacios de uso público, el servicio de alumbrado público para dar seguridad al usuario.
- La separación máxima entre luminarias será de 50 mts.
- El nivel de iluminación será apto para brindar tranquilidad y seguridad de los usuarios.
- Todo alumbrado exterior deberá poseer predominantemente buen rendimiento de colores, alta eficiencia luminaria, larga vida útil, fuente de luz compacta y bajo brillo.
- La altura de las luminarias dependerá del ambiente y área exterior a iluminar.

● **Πεδ Ελ[χτριχα Ιντερνα.** La red eléctrica interna de cada uno de los sub proyectos (El Mercado, La Plaza y La Terminal) contará con sus propias necesidades y características de acuerdo a las funciones o usos que demanden cada uno de los espacios y ambientes que estos posean, y para los cuales se determinan los siguientes criterios.

- En los espacios generales y complementarios como Administración, Servicios Sanitarios, Inspección Sanitaria, Control, Locales Comerciales y Bancarios, etc. ya sea para el Mercado o de la Terminal, se dotaran de las instalaciones eléctricas básicas como tomas corrientes, interruptores, luminarias, etc.
- En los espacios donde se requieran de instalaciones adicionales como el área de Mantenimiento, Cocinas, Lavandería y Puestos de Carnes, Comida Rápida, etc. en los cuales se utilizan equipos o herramientas eléctricas, electrodomésticos, cuartos fríos y de refrigeración, se proporcionaran de los respectivos tomas corrientes y de los voltajes adecuados para estos (110, 220 o 480 v).
- La iluminación dentro del Mercado y de la Terminal será general en pasillos interiores como exteriores, de igual manera, en las diferentes áreas de puestos de carnes, verduras, cocinas, áreas de espera, etc. y será local en los puestos específicos, servicios sanitarios, administración, mantenimiento y demás espacios generales y complementarios.
- La Plaza deberá contar con iluminación publica propia de esta, en la cual se contemplaran diferentes tipos de iluminación y posteo de acuerdo al ambiente exterior que se desea crear (ornamentación).
- En el área del escenario se contemplaran instalaciones eléctricas adicionales como tomas corrientes, interruptores y reflectores para desarrollar eventos nocturnos.

● **Συβ Εσταχιονες Ελχτριχας.** Por lo general toda edificación que de acuerdo a sus características demande potencias igual o mayor de 40 Kw de carga, requerirá de subestación propia. En al anteproyecto arquitectónico el Mercado es el sub proyecto que demanda mayor potencia de energía eléctrica, para lo cual se establecen los siguientes criterios.

- La subestación será ubicada de preferencia en un lugar contiguo a una pared exterior del edificio, si es en la intemperie, en sótano o en planta baja, teniendo en cuenta siempre que el lugar sea accesible, que permita la instalación o retiro de los transformadores con facilidad.
- La ventilación será de tipo natural, debiendo tener orificios de ventilación en la parte superior del recinto de la subestación, los orificios estarán orientados hacia el exterior.
- Los cuartos de subestaciones tendrán drenajes adecuados para absorber acumulaciones de agua u otros líquidos en su interior y evacuarlos a los respectivos desagües.
- Sistemas de ductos ajenos al sistema eléctrico, no deben entrar o pasar por la subestación.
- Los recintos serán exclusivos para la subestación, no se permitirá que el uso sea invadido como taller, bodega, bomba de agua, planta de aire acondicionado, central telefónica, elevadores o que Las canalizaciones y ductos de otros servicios atravesen el recinto de la subestación.

● **Πλαντα δε Εμεργενχια**

Se deberá de proveer al Mercado de un sistema de emergencia de suministro de energía eléctrica en el caso de que falte o falle el servicio eléctrico general, para ello se deberá seguir los siguientes criterios.

- La localización de la planta de emergencia de preferencia estará próxima a la subestación proyectada, de tal forma que su instalación sea la adecuada y no interfiera con el mantenimiento y operación de ambas.
- La planta de emergencia deberá ser activada de preferencia automáticamente al fallar el suministro de energía eléctrica general.
- De preferencia la planta de emergencia alimentará el sistema de bombeo de agua potable, de refrigeración, de iluminación general o de pasillos y de algún otro espacio o servicio que no pueda prescindir de la energía eléctrica.

ΙΝΣΤΑΛΛΑΧΙΟΝΕΣ ΤΕΛΕΦ ΩΝΤΙΧΑΣ

El sistema telefónico que abastecerá el anteproyecto será el adecuado de acuerdo a las necesidades, características y demandas propias del "Mercado-Plaza-Terminal de transporte Publico", se tomará el suministro de la red existente en el lugar y de ser necesario se proyectará un tendido adicional. En ese sentido se definen los siguientes criterios técnicos generales e específicos que determinan la propuesta de las Instalaciones telefónicas.

● Ρεδ Εξτερνα Τελεφ Γνιχα

En general, la red externa telefónica del anteproyecto arquitectónico deberá cumplir con los siguientes criterios técnicos:

- La localización tanto de los postes como de algún otro elemento que forme parte del sistema de la red telefónica del anteproyecto, tomará en cuenta las distancias mínimas o máximas entre ellas que establecen las normas.
- Los postes deberán ubicarse de preferencia sobre el arriate o acera de la vía pública.
- Los postes ubicados sobre las aceras peatonales, deberán dejar como mínimo una separación de 90 cm. entre el poste y el limite de la propiedad.
- La ubicación de los postes y retenidas no deberán interferir por ningún motivo el trafico vehicular y peatonal.
- Los postes, retenidas o cualquier otro tipo de instalación no deberán obstaculizar el acceso a las edificaciones, estacionamientos o algún otro inmueble que requiera de acceso directo.
- Es importante que la ubicación de los postes, retenidas o algún otro elemento no entorpezcan con la función, estética y arquitectura de las edificaciones.
- Es importante que todo el proyecto posea el servicio de cabinas telefónicas publicas en acceso peatonales, áreas de estar, plazas y otros espacios de uso público.

● Ρεδ Ιντερνα Τελεφώνια

La red telefónica interna de cada uno de los sub proyectos (El Mercado, La Plaza y La Terminal) contará con sus propias necesidades y características de acuerdo al uso que demanden cada uno de los espacios y ambientes que estos posean, y para los cuales se determinan los siguientes criterios.

- En los espacios generales y complementarios como Administración, Centro de Desarrollo Infantil, Inspección Sanitaria, Áreas de Control, Puestos (los que posean servicios de A.P, A.N, electricidad), Locales Comerciales y Bancarios, etc. ya sea para el Mercado o de la Terminal, se dotaran de tomas de salida para la conexión de teléfonos.
- Se deberá dejar por lo menos tres ductos de reserva por cualquier incremento de demanda para canalizar la red telefónica.
- Se considerará un teléfono público por cada entrada del edificio y en el área de mesas.
- La Plaza deberá contar con áreas de casetas telefónicas publicas en las zonas de concentración de personas y en pasillos exteriores.

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυτεχτ ρνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π |βλιχο.
εν λα χυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



B.7 CRITERIOS DE INSTALACIONES ESPECIALES

■ **ΙΝΣΤΑΛΛΑΧΙΟΝΕΣ ΕΣΠΕΧΙΑΛΕΣ**

Consistirán en primer lugar de dotar a las edificaciones de instalaciones especiales para guardar la salud y seguridad de las personas, debido al tipo de uso a que están destinadas, como lo es el de albergar a una gran cantidad de usuarios. Por otro lado se hace necesario implementar sistemas tecnológicos especiales para el adecuado funcionamiento de las actividades que se realizan dentro de los recintos.

Los sistemas especiales son los siguientes:

ΙΝΣΤΑΛΛΑΧΙΟΝΕΣ ΔΕ ΓΑΣ

- Se proveerá de una batería de contadores.
- Las tuberías de transporte, se ubicarán en paredes exteriores lo suficientemente ventilados
- Se aplicará un color específico para diferenciarlas de las demás instalaciones
- Las tuberías serán de un material resistente a la interperie y a la presión
- El trazado de las tuberías será lo más corto y rectilíneo posible
- Las tuberías que pasen por paredes o cimentaciones se proveerá de protección especial contra la corrosión y oxidación.
- El abastecimiento de gas estará ubicado preferentemente en el área de carga y descarga del Mercado, para facilitar la maniobra de los camiones abastecedores.

ΣΙΣΤΕΜΑ ΧΟΝΤΡΑ ΙΝΧΕ ΝΑΙΟΣ

- Se dotará de medidas de seguridad procurando salvaguardar la vida y salud de las personas.
- Deberá contra con pasillos de escape, su ancho mínimo será de 1.20 cms.(OPAMSS, Art.VI-14)
- Se usarán puertas de escape con un ancho mínimo de 1.00 mts. abriendo hacia afuera, además deberá ser construida a base de materiales resistentes al fuego.(OPAMSS, Art.VI-14)
- Las salidas de emergencia estarán localizadas de tal forma que su distancia de recorrido máximo sea de 35.00 mts.(OPAMSS, Art.VI-14)

- Las escaleras de escape serán de tramos y descansos rectos, con un ancho libre no menor de 0.80 mts. Y su pendiente máxima será de 20 por 20 cms. Su construcción sera permanente a base de materiales de alta resistencia al fuego. (OPAMSS, Art.VI-18)
 - Las escaleras de escape que se localizán en el exterior del edificio, darán directamente a espacios abiertos y seguros.(OPAMSS, Art. VI-18)
- Se proveerá de un sistema de prevención y un sistema de extinción de incendios.(OPAMSS, Art.VI-37 y cuadro V1-2 y V1-3)
- Se dotará de un sistema de detección y alarma contra incendios de tipo automático con señal previa.
 - Tendrá un sistema de extinción de tipo portatil o movil compuesto por extintores, y fijos como hidrantes con bomba propia y rociadores.

ΣΙΣΤΕΜΑ ΔΕ ΕΞΤΡΑΧΧΙΟΝ ΔΕ Η ΥΜΩ

- Se emplearán tubos o chimeneas. Estas deberán ser de una altura, diámetro y material que a juicio de la Dirección General de Salud y el Ministerio de Trabajo y Previsión Social, puedan esparcir el humo sin molestar al vecindario y que esten dispuestas de tal forma que no ocasionen peligros de incendio. La chimenea será de 15cms. de diámetro como mínimo y deberá tener una altura mínima de 2.00 mts. sobre el techo.(OPAMSS, Art.VI-26).

ΣΙΣΤΕΜΑ ΔΕ ΡΕΦΡΙΓΕΡΑ ΧΙΟΝ

- Se utilizarán cuartos frios independientes para cada puesto.
- Estarán ubicados junto a paredes perimetrales, para facilitar la conexión de las instalaciones eléctricas e hidráulicas.
- Los cuartos frios serán utilizados exclusivamente por los puestos que necesiten conservar sus productos congelados, como lo son las carnes, pollos y mariscos .

ΣΙΣΤΕΜΑ ΔΕ ΣΟΝΙΔΟ.

- El sistema de sonido será un circuito cerrado, manejado desde una cabina central con equipo de audio, para entretenimiento de los usuarios. Se ubicará en la zona administrativa
- Se utilizarán altavoces de alta frecuencia ubicados cada 25.00 mts. únicamente en la zona de ventas en el caso del Mercado y en el caso de la terminal en el área de espera y plataformas de llegada y de salida.

ΣΙΣΤΕΜΑ ΔΕ ΜΑΝΕΘΟ ΔΕ ΔΕΣΕ ΧΗΟΣ ΣΟΛΙΔΟΣ (ΒΑΣΥΡΑ) *

- Los sistemas de almacenamiento temporal de la basura deberá permitir su fácil limpieza y acceso.
- Los sistemas de ventilación, suministro de agua, drenaje y control de incendios, serán los adecuados.
- Tendrá restricción de acceso de personas no autorizadas y de animals
- Los sitios serán diseñados para facilitar la separación y la recuperación de materiales con potencial reciclable.**
- Estarán adecuadamente ubicados y cubiertos.
- Tendrán adecuada capacidad para almacenar el volúmen de desechos sólidos generados.
- Estarán construidos con materiales impermeables y con resistencia necesaria para el uso al que están destinados.
- Tendrá un adecuado mantenimiento
- Tendrá la identificación relativa al uso y tipos de desechos.

*Reglamento Especial Sobre el Manejo Integral de los Desechos Sólidos, Titulo II (Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales)

Especificaciones de almacenamiento temporal.Art. 5.

**Disposiciones relativas a los contenedores.Art. 6

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π |βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .

B.8 CRITERIOS DE ACABADOS

■ ΚΡΙΤΗΡΙΟΣ ΓΕΝΕΡΑΛ ΔΕ ΑΧΑΒΑΔΟΣ

El tratamiento que se deberá dar de acabado al anteproyecto arquitectónico responderá a las diferentes características, funciones, actividades y usos de cada uno de los espacios o ambientes, con el fin de proporcionar seguridad, limpieza y comodidad a los usuarios. Para poder determinar el tipo de material, tratamiento y acabado a aplicar en el anteproyecto, se presentan los siguientes criterios.

ΠΑΡΕΔΕΣ

Los acabados de paredes de los sub proyectos (El Mercado, La Plaza y La Terminal) estarán sujetos a los siguientes criterios:

- En general, las paredes exteriores e interiores del Mercado y de la Terminal, donde se den altos concentraciones de personas, deberán tener acabados que permitan su limpieza..
- En los servicios sanitarios, las paredes tendrán acabados que faciliten la limpieza y permitan mantener higiénico el lugar.
- Los puestos del Mercado, deberán contar con acabados en las paredes que faciliten mantener la higiene de estos y el aseo diario.
- Los locales comerciales de la Terminal, tendrán acabados en las paredes agradables que motiven a los usuarios a realizar sus actividades y compras, además de ser de fácil limpieza.
- En las cocinas y comedores las paredes tendrán acabados que permitan realizar limpieza y mantenerlos higiénicos, así como ser materiales no inflamables.

ΠΙΣΟΣ

Los acabados de piso de los sub proyectos (El Mercado, La Plaza y La Terminal) obedecerán a los siguientes criterios: En general, los pisos exteriores del Mercado y de la Terminal, donde se den altos concentraciones de personas, deberán ser resistente al desgaste, a la limpieza, además serán decorativos y orientadores.

- En los servicios sanitarios, los pisos tendrán acabados que faciliten la limpieza, que permitan mantener higiénico el lugar, además de ser antideslizantes.
- Los pisos donde las circulaciones de personas sea alto como en los pasillos interiores, áreas de estar, etc. deberán tener acabados agradable, orientadores e indicativos que identifiquen cada uno de los espacios o zonas.
- Los puestos del Mercado, deberán contar con acabados en los pisos de fácil mantenimiento, resistente al desgaste y la limpieza cotidiana.

- Los locales comerciales de la Terminal, tendrán acabados en los pisos agradables que motiven a los usuarios a realizar sus actividades y compras, además de ser de fácil limpieza..
- En las cocinas y comedores los pisos tendrán acabados y textura que permitan realizar limpieza diaria para mantenerlos higiénicos y agradables.
- En las áreas de estacionamiento, área de maniobras de buses, áreas de carga y descarga, los pisos deberán ser resistente al constante trafico de vehículos, camiones, buses y al traslado de carga.
- El piso de las gradas como de las rampas de acceso al segundo nivel,
- El tratamiento de los pisos en la Plaza deberán tener un acabado que resista la intemperie, con texturas y colores que definan las diferentes zonas que la forman, los pisos tendrán que ser antideslizante y ser atractivo para los usuarios.

ΧΙΕΛΟ ΦΑΛΣΟ

Los acabados para los cielos falsos de los sub proyectos (El Mercado y La Terminal) estarán determinados por los siguientes criterios: En general, las instalaciones del Mercado y de la Terminal, deberá ser la estructura de sostenimiento del techo vista, agradable y protegida contra la corrosión.

ΣΕΝΤΑΝΕΡΙΑ

El acabado de ventanería de los sub proyectos (El Mercado y La Terminal) estarán relacionado con el carácter y uso de la edificación haciendo armonía con el conjunto arquitectónico.

- La ventaneria deberá facilitar la iluminación y ventilación natural hacia el interior de los espacios.
- El tipo de ventaneria será adecuado para su mantenimiento y limpieza de estas periódicamente.
- La ventaneria deberá ser resistente a la intemperie, al uso y proporcionar seguridad.

ΠΥΡΕΤΑΣ

En general los acabado de los diferentes tipos de puertas de los sub proyectos estarán relacionado con el carácter, función y uso de la edificación armonizando el conjunto arquitectónico, identificará el acceso y salidas de los espacios.

- Los distintos tipo de puertas a utilizar deberán ser resistente a la intemperie y resistente al uso, de materiales que faciliten un adecuado mantenimiento y limpieza de estas periódicamente.
- Las puertas deben proporcionar la seguridad de los espacios.

Αντεπροψεχτο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα-Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π βλιχο,
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπν .



ΕΤΑΠΑ C

ΑΝΤΕΠΡΟΨΕΧΤΟ ΑΡΘΥΙΤΕΧΤΟΝΙΧΟ Ψ
ΠΡΕΣΥΠΠΥΕΣΤΟ ΓΛΟΒΑΛ.



Αντεπροψεχτο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα

Πλαζα–Μερχαδο Μυνηπαλ ψ Τερμινάλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .

C.1. ANTEPROYECTO ARQUITECTONICO

CONTENIDO DE PLANOS

PLANOS ARQUITECTONICOS

PLANTA DE CONJUNTO Y TECHOS

PLANTA ARQUITECTONICA, 1° NIVEL

PLANTA ARQUITECTONICA, 2° NIVEL

PLANTAS ARQUITECTONICAS, ESPACIOS COMPLEMENTARIOS DEL MERCADO

PLANTAS ARQUITECTONICAS, ESPACIOS COMPLEMENTARIOS DE LA TERMINAL

FACHADA ORIENTE, PONIENTE Y SECCION A-A DEL MERCADO

FACHADA SUR, NORTE Y SECCION B-B DEL MERCADO

FACHADA ORIENTE, PONIENTE, SUR Y SECCION A-A DE LA TERMINAL

PLANTAS Y SECCIONES DE LOS PUESTOS TIPOS DEL MERCADO

PLANTA DE ACABADOS

PLANTA DE ACABADOS, ESPACIOS COMPLEMENTARIOS DEL MERCADO

PLANTA DE ACABADOS, LA PLAZA Y ESPACIOS COMPLEMENTARIOS DE LA TERMINAL

PLANTA DE ACABADOS, PUESTOS TIPOS DEL MERCADO

INATALACIONES GENERALES

INS. DE AGUA POTABLE, AGUAS NEGRAS Y AGUAS LLUVIAS DEL MERCADO-PLAZA Y TERMINAL

INS. ELECTRICAS DEL MERCADO-PLAZA Y TERMINAL

INATALACIONES ESPECIALES

SISTEMA CONTRA INCENDIO DEL MERCADO-PLAZA Y TERMINAL

SISTEMA DE VOCIADO, GAS Y EXTRACTORES DEL MERCADO-PLAZA Y TERMINAL

Αντεπροσεχτο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα

Πλαζα–Μερχαδο Μυνηπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



C.2. PRESUPUESTO GLOBAL

■ ΠΡΕΣΥΠΤΕΣΤΟ ΓΛΟΒΑΛ

El presupuesto global consistirá en el cálculo total de la obra, para dar una idea de la inversión que requerira para desarrollar dicha obra. Para ello se realizará un estimado general de costos por medio de la utilización de precios unitarios vigentes en el país.

ΠΡΕΣΥΠΤΕΣΤΟ ΓΛΟΒΑΛ					
ΜΑΧΡΟΠΡΟΨΕ ΧΤΟ	ΑΡΕΑ ΑΠΡΟΞΙΜΑΔΑ ΧΟΝΣΤΡΥϚΔΑ	ΧΟΣΤΟ ΑΠΡ ΟΞ. Μ2 δε	ΑΡΕΑ ΑΠΡΟΞ. ΥΡΒΑΝΙΖ	ΧΟΣΤΟ ΑΠΡ ΟΞΜ2 ΥΡΒΑΝΙΖΑΔ	ΣΥΒ-ΤΟΤ ΑΛ
MERCADO	13,707.35	Ξ500.00	9,529.50	Ξ175.00	8,521,997.5
TERMINAL	3,231.56	Ξ500.00	6,709.34	Ξ175.00	2,789,914.5
PLAZA	2,165.86	Ξ175.00	–	–	379,025.5
ΧΟΣΤΟ ΤΟΤΑΛ ΔΕΛ ΠΡΟΨΕΧΤΟ ΑΠΡΟΞ.					11,690,937.5

NOTA: Los datos de precios unitarios fueron obtenidos por estandares aplicados en la actualidad en el país.

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα
Πλαζα–Μερχαδο Μυνιχιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαχηαπ(ν .



BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA ESPECIALIZADA:

Mc Graw Hill, Métodos de Investigación. Edición 1991-1998.

Iglesias Mejía Salvador. Guía para la elaboración de Trabajos de Información Monográficos y Tesis.

Bazant S, Jan , Manual de Criterios de Diseño Urbano. Editorial TRILLAS, tercera edición, México. Abril 1,986.

Estadística y Censos. Censo Nacional de Población y Vivienda, Edición 1992. Departamento deAhuachapán.

Prinz Dieter. Planificación y Configuración Urbana. Ediciones G. GILI, S.A. México, D.F. 1,984.

Morales Palomares,Alejandro José. -Anteproyecto Arquitectónico para la Terminal de Buses en San Salvador hacia el Occidente de la República. .Tesis UCA.Edición 1,997. San Salvador, El Salvador. C.A.

CAESS, EEO DEUSEM. Reglamento del Servicio Eléctrico, San Salvador, enero del 2,000, El Salvador,C.A.

ANDA. Normas Técnicas para el abastecimiento de Agua Potable y Alcantarillado de Aguas Negras. El Salvador, América Central 10 de octubre de 1,998.

OPAMSS. Reglamento a la ley de desarrollo y Ordenamiento Territorial del Area Metropolitana de San Salvador (AMSS) y de los Municipios Aledaños, San Salvador, Julio de 1,996, El Salvador.Centro América.

Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano.Reglamento a la ley de Urbanismo y Construcción en lo relativo a Parcelaciones y Urbanizaciones Habitacionales,febrero 1,992,San Salvador,El Salvador,C.A.

García Rodríguez, Concepción Ana. Diseño Mercado Minorista de la ciudad de Soyapango, Tesis Arq. UES, San Salvador 1,978.

Alonso Pacas, Morena Estela. Diseño de Mercado Municipal de Mejicanos. Tesis Arq. UES, San Salvador 1,984.

Enrique Alfredo Ascencio. Anteproyecto Terminal de Autobuses Interurbanos para la ciudad de Ahuachapán. Tesis Arq. UES, San Salvador 1,983.

BIBLIOGRAFIA GENERAL:

Diccionario Geográfico de El Salvador.

Atlas Geográfico Universal y de El Salvador. OCEANO Grupo Editorial, edición 1,999.

Casa de la cultura Ahuachapán. Monografía del Departamento de Ahuachapán actualizada de 1991.

INFORMACION INSTITUCIONAL: ENTREVISTAS

Arq. Karla Rivera.
Centro Nacional de Registros (C.N.R.).

Arq. Francisco Gomar. Depto. de Planificación y Desarrollo.
Alcaldía Municipal de Ahuachapán

Sr. Walter Guzmán. Depto de Libros.
Casa de la Cultura de Ahuachapán

Ing. Ivania Guzman.
Instituto Meteorológico de El Salvador

Sr. Elmer Escalante. Depto. Técnico
ANDA, Sección Ahuachapán

Sr. Carlos Martínez. Depto. Técnico.
AES-CLESA

Sr. Jorge Alberto Duarte. Representante del Viceministerio en la terminal de Ahuachapán.
VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

Αντεπροσχετο Υρβανο Αρθυιτεχτ Γνιχο δε λα

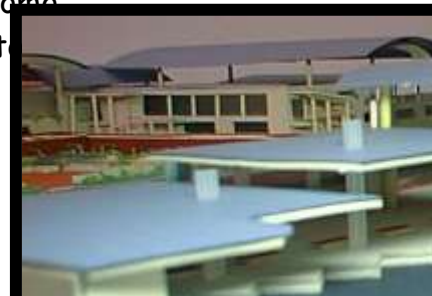
Πλαζα-Μερχαδο Μυνηιπαλ ψ Τερμιναλ δε Τρανσπορτε Π|βλιχο.
εν λα χιυδαδ δε Αηυαηαπ(ν .

■ ΛΑ ΠΡΟΠΥΕΣΤΑ

- En segundo plano se aprecia la cabina de control de salida y entrada de autobuses
- Elementos que generan transparencia entre interior y exterior. Arcos en el exterior como elementos integradores del macroproyecto



VISTA POSTERIOR DE LA TERMINAL



■ EN LA TERMINAL.

- Los elementos curvos generan un sentimiento de libertad y flexibilidad en la forma del conjunto arquitectónico.



- La relación directa entre los pasajeros y las plataformas de abordaje buscan el éxito comercial del proyecto Terminal

■ ΠΡΟΠΥΕΣΤΑ

- Pasillos que cumplen la función de integrar el proyecto y proporcionar circulación techada su exterior del proyecto.



■ Αχχεσοσ εξτεριορε

σ

- uniformes y repetitivos para proporcionar orientación al peatón. La diversidad en alturas de los elementos compositivos del proyecto proporciona ritmo al mismo.

VIVISTA PONIENTE DEL MERCADO

■ ΕΛ ΜΕΡΧΑΔΟ.

- Integración de dos macroproyectos, el mercado y la plaza. En donde los pasillos funciona como acceso vestibular al mercado.



- A pesar de ser un macro proyecto, se ha intentado volverlo volumetricamente agradable por la variedad de los elementos que lo componen

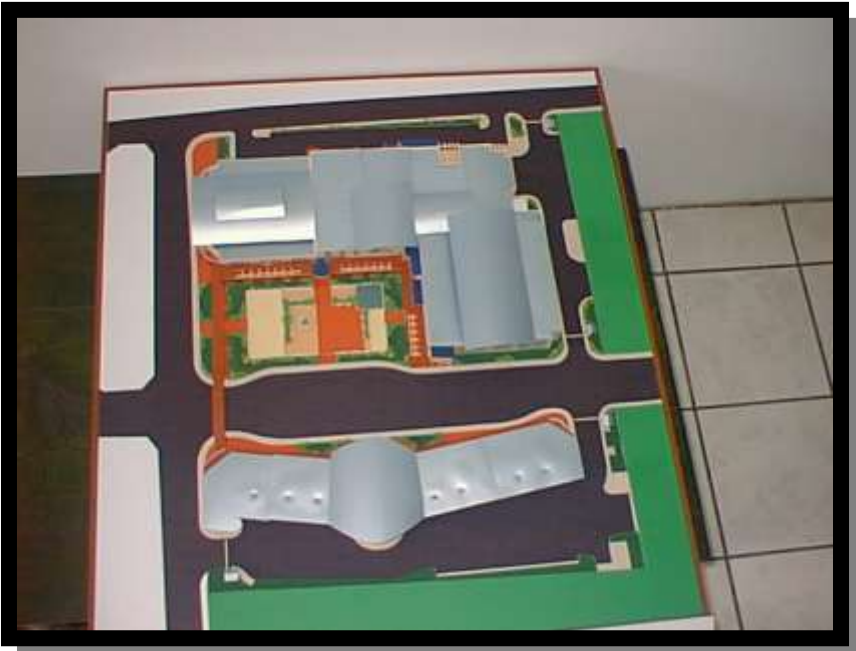
■ Εν λα Πλαζα.

- Los pasillos se constituyen en el elemento integrador de los tres sub-proyectos convirtiendo la plaza en un acceso compartido vestibular para la Terminal y para el Mercado. Las actividades a realizarse en la plaza son variados: culturales, artísticas y ventas.



■ EN EL CONJUNTO

- Se pueden apreciar una serie de elementos que buscan la integración del conjunto, por medio de materiales, formas y espacios.
- La forma tiene que responder a la actividad que se desarrolla en el interior del proyecto, prueba de ello la forma de la Terminal: aerodinámica, flexible y liviana.



PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LA ZONA RECREATIVA, VENTAS Y CULTURAL DE LA PLAZA

ZONA	ESPACIO	MOBILIARIO				INSTALACIONES			VENTILACION		ILUMINACION		AREA M²			TOTAL M² ESPACIO	TOTAL M² ZONA
		DESCRIPCION	No.	AREA	TOTAL	AP.	AN	ELECT.	NAT.	ART.	NAT.	ART.	AREA UTIL	% DE CIRCULACION	TOTAL		
R E C P R E S A I C V I A O N	AREA DE DESCANSO	BANCAS	100	0.75	75.00	X	X	X	X		X	X	75.00	30%	97.50	97.50	731.25
	AREA DE BANCAS	BANCAS	100	0.75	75.00			X	X		X	X	75.00	30%	97.50	97.50	
	AREAS DE RECORRIDO				0.00			X	X		X	X		50%	438.75	438.75	
	AREAS VERDES	BANCAS	100	0.75	75.00			X	X		X	X	75.00	30%	97.50	97.50	
V E N T A S	VENTAS MOVILES	CARRETONES	80	1.20	96.00	X	X	X	X		X	X	96.00	70%	163.20	163.20	657.50
	AREA DE BANCAS	BANCAS	100	0.75	75.00			X	X		X	X	75.00	30%	97.50	97.50	
	AREA DE RECORRIDO				0.00			X	X		X	X		50%	394.50	394.50	
	RECOLECCION DE BASURA	BASURERO	1	2.00	2.00				X		X		2.00	15%	2.30	2.30	
C U L T U R A S	TARIMA O ESCENARIO	TARIMA	1	30.00	30.00	X	X	X	X		X	X	30.00	30%	39.00	39.00	404.25
	AREA DE ESPECTADORES	BANCAS	100	0.75	75.00			X	X		X	X	75.00	30%	97.50	97.50	
	AREAS DE RECORRIDO				0.00			X	X		X	X		50%	242.55	242.55	
	S.S. PUBLICOS		12	1.50	18.00	X	X	X	X	X	X	X	18.00	40%	25.20	25.20	
AREA TOTAL																1,793.00	

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE LA ZONA DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS DE LA TERMINAL

ESPACIOS	SUB ESPACIO	MOBILIARIO			INSTALACIONES			VENTILACION		ILUMINACION		AREA M ²			AREA PROMEDIO POR ESPACIO M ²
		No.	AREA	TOTAL	AP.	AN.	ELECT.	NAT.	ART.	NAT.	ART.	UTIL	% CIRCULACION	TOTAL	
C O M P L E M E N T A R I O S	CASSETAS TELEFONICAS	10	1.20	12.00			X	X	X	X	X	12.00	25%	15.00	559.00
	CISTERNAS	1	32.00	32.00	X	X	X	X	X	X	X	32.00	25%	40.00	
	SUB-ESTACION	1	30.00	30.00		X	X	X	X	X	X	30.00	25%	37.50	
	BASURERO COLECTOR	1	30.00	30.00		X	X	X		X		30.00	25%	37.50	
	AREA VESTIBULAR	1	330.00	330.00	X		X	X	X	X	X	330.00	30%	429.00	
AREA TOTAL													559.00		

PROGRAMA ARQUITECTONICO DE TALLER DE ARTESANIAS DEBARRO

ZONA	ESPACIO	SUB-ESPACIO	MOBILIARIO				EQUIPO				VENT. Y ELUM.		NUMERO DE PERSONAS					AREA M²			TOTAL M² ESPACIO	TOTAL M² ZONA
			DESCRIPCION	No.	DIMENSIONES		DESCRIPCION	No.	DIMENSIONES		NAT.	ART.	FIJOS	TEMP.	TOTAL	M² POR PERSONA	AREA TOTAL	AREA UTIL	% DE CIRCUL	TOTAL		
					AREA	TOTAL			AREA	TOTAL												
ADMINISTRACION		INFORMACION Y ESPERA	ESCRITORIO	1	0.96	2.40	MAQ. DE ESC.	1	0.48	0.48	X	X	1	3	4	1.2	4.8	7.68	10%	8.45	14.78	
			SILLAS	3	0.48		TELEFONO	1	0.48	0.48	X	X	1	1	2	1.2	2.4	5.76	10%	6.34		
			CAJA	1	1.20		MOSTRADOR	1	1.00	2.00	X	X	1	1	2	1.2	2.4	5.76	10%	6.34		
	ESPACIO	OFICINA	ESCRITORIO	1	0.96	4.05								1	2	3	1.2	3.6	7.65	10%	8.42	8.42
			SILLAS	3	0.75																	
			ARCHIVO	1	0.84																	
	CONTABILIDAD	OFICINA	ESCRITORIO	2	1.90	6.16								2	2	4	1.2	4.8	10.96	10%	12.06	12.06
			SILLAS	2	0.50		COMPUTADORA	2	0.96	1.92												
			ARCHIVO	2	0.68																	
	INSPECCION SANITARIA	OFICINA	ESCRITORIO	1	0.96	3.80								1	2	3	1.2	3.6	7.40	15%	8.51	8.51
			SILLAS	2	0.95						X	X	1	2	3	1.2	3.6	7.40	15%	8.51		
			ARCHIVO	1	0.94																	
SERVICIOS SANITARIOS	S.S.					LAVAMANOS	1	0.32														
						POC. DE ACERO	1	0.16	1.45	X	X	1	1	2	1.5	3	3.00	15%	3.45	3.45		
						INODORO	1	0.97														
SERVICIOS	CISTERNA Y SUBESTACION						EQUIP. BOMBEO	1	32.00	82.00							82.00	10%	90.20	90.20		
							CONTADORES	1	50.00													
	RECOLECCION DE BASURA	ALMACENAJE					BARRILES Y	4	1.50	54.00	X	X		4	4	1.2	4.8	58.80	30%	76.44	76.44	
							CONTENEDORES	4	12.00													
	SERVICIOS SANITARIOS	SS. HOMBRES					INODORO	5	2.30													
							LAVAMANOS	4	0.90	16.50	X	X		9	9	1.5	13.5	13.50	15%	15.53	15.53	
						MINGUITORIOS	4	0.35														
SERVICIOS SANITARIOS	SS. MUJERES					INODORO	6	3.47	28.92	X	X		14	14	1.5	21	49.92	15%	57.41	57.41		
						LAVAMANOS	6	1.35														
ALTAR										X	X			50	1.2	60	60.00	20%	72.00	72.00		
AREA TOTAL																				358.79		