

La terminal de buses intermunicipales proporcionará el servicio de buses para las principales poblaciones del Departamento del Atlántico y pequeños pueblos de los departamentos vecinos como punto de origen y destino.

La terminal de buses intermunicipales y la de buses urbanos estarán construídos uno al lado del otro y concretamente, ambos podrán utilizarse por su fácil acceso a los mercados circundantes y a las diferentes funciones del Distrito Central.

## 8-2. Dimensiones de la Terminal

La terminal permitirá un eficiente flujo de tráfico vehicular y peatonal para el total de buses y pasajeros que van a utilizarla.

### 8-2-1. Demanda Futura de la Terminal

La demanda de buses futura se calculó como un elemento de la demanda futura de transporte. Se estimó que para el año 2000 aproximadamente 50.000 personas harían 2 viajes en los buses intermunicipales cada día. Esta cifra representa aproximadamente un incremento de 1.8 veces los desplazamientos de 1984 de alrededor de 27.000 pasajeros/día. Consecuentemente, unos 100.000 viajes se realizarán por día por usuarios hasta y desde la terminal (Ver FIG. 8-1 y TABLA 8-1).

En el futuro, más de la mitad del total de pasajeros de buses (Aproximadamente 26.600 personas) viajarán entre Barranquilla y los Sectores 81/84 que incluyen a Galapa, Baranoa, Sabanalarga y las demás poblaciones sucesivas.

Los Sectores 80 y 82/85 tendrán una importancia secundaria, en términos de pasajeros con unos 12.000 y 10.000 pasajeros/día, respectivamente.

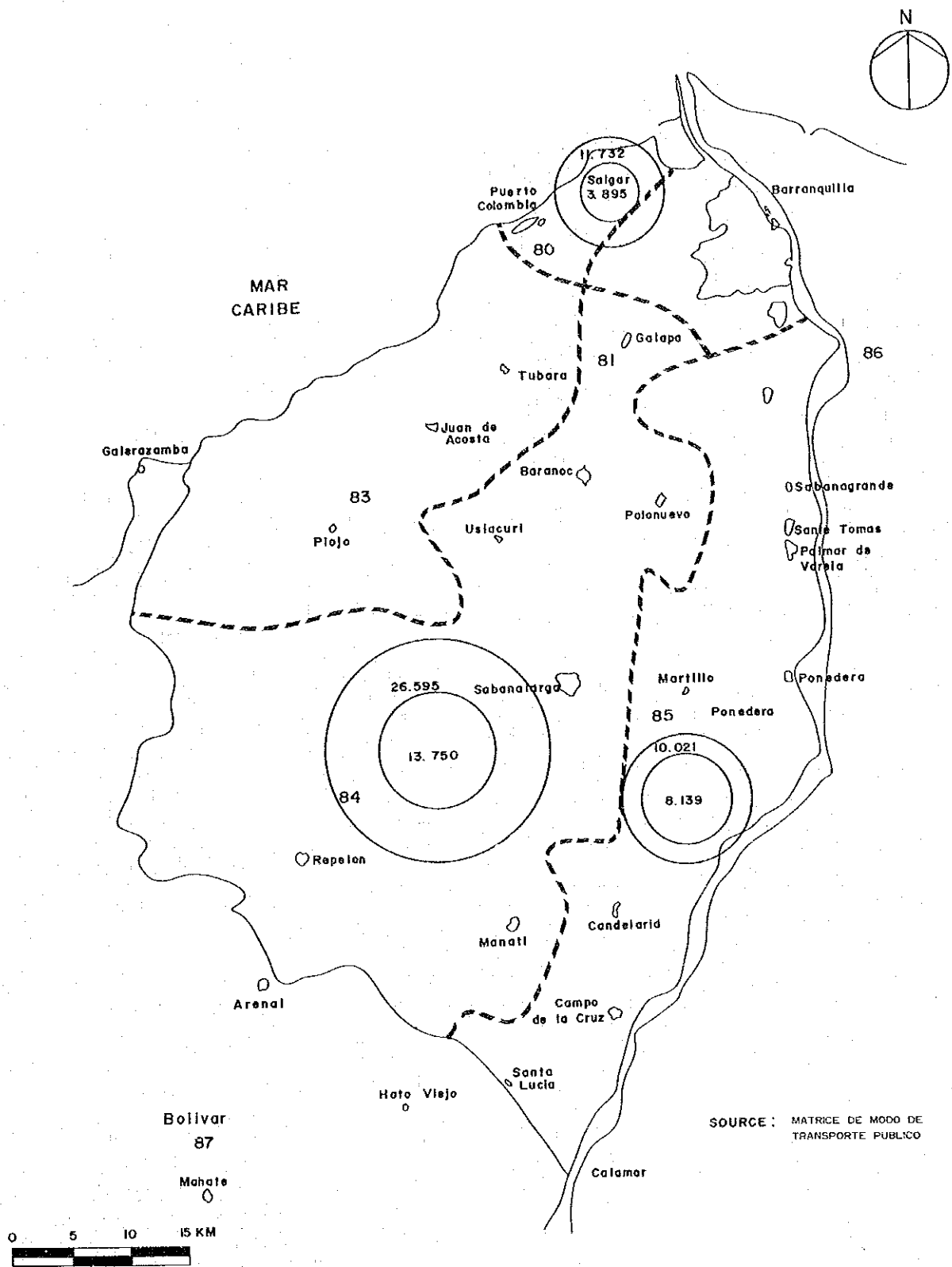


FIG. 8-1 NUMERO DE PASAJEROS DE BUSES GENRADOS EN 1984 Y EN EL AÑO 2000

TABLE 8-1 MATRIZ O-D DE LOS PASAJEROS DE BUSES INTERMUNICIPALES (2000)  
(EXCLUYENDO A MALAMBO)(PASAJEROS/DIAS)

ZONE	SEC 80	SEC 83	SEC 81/84	SEC 85	TOTAL
A 1	1.755	763	6.281	2.615	11.414
A 2	670	139	2.873	1.401	5.083
A 3-1	28	0	91	45	164
3-2	335	25	713	348	1.421
3-3	132	13	949	512	1.606
3-4	48	12	244	191	495
Subtotal	543	50	1.997	1.096	3.686
A 4-1	472	67	832	451	1.822
4-2	517	109	1.687	667	2.980
4-3	116	19	1.146	244	1.525
4-4	326	69	1.531	875	2.801
Subtotal	1.431	264	5.196	2.237	9.128
A 5-1	5.881	136	2.228	922	9.167
5-2	628	412	1.126	274	2.440
5-3	360	56	5.158	385	5.959
5-4	464	152	1.736	1.091	3.443
Subtotal	7.333	756	10.248	2.672	21.009
Total	11.732	1.972	26.595	10.021	50.320

TABLA 8-2 MATRIZ O-D DE LOS PASAJEROS DE BUSES INTERMUNICIPALES (1984)

ZONE	SEC 80	SEC 83	SEC 81/84	SEC 85	TOTAL
A 1	817	576	3.649	2.477	7.519
A 2	313	103	1.336	1.322	3.074
A 3-1	0	0	116	8	124
3-2	68	44	481	276	869
3-3	126	29	696	144	995
3-4	33	14	216	229	492
Subtotal	227	87	1.509	657	2.480
A 4-1	151	33	542	295	1.021
4-2	378	55	854	450	1.737
4-3	116	32	920	416	1.484
4-4	526	55	1.551	764	2.896
Subtotal	1.171	175	3.867	1.925	7.138
A 5-1	471	154	1.173	486	2.284
5-2	269	108	538	225	1.140
5-3	318	59	972	200	1.549
5-4	309	167	706	847	2.029
Subtotal	1.367	488	3.389	1.758	7.002
Total	3.895	1.429	13.750	8.139	27.213

## 8-2-2. Usuarios de la Terminal

Los pasajeros de buses intermunicipales no siempre van a utilizar la terminal propuesta en Barranquillita, por consiguiente, se hace un cálculo para el número de personas que van a utilizar la terminal (De aquí en adelante denominados usuarios-T).

Los pasajeros de buses intermunicipales están clasificados en usuarios-T y no usuarios-T, considerando las siguientes conductas de éstos:

- a. Pasajeros que se apean antes de que el bus llegue a la terminal.
- b. Pasajeros que hacen transferencia de buses en la terminal para llegar a su destino.
- c. Pasajeros que caminan desde la terminal a su destino localizado en las cercanías.

Estas clasificaciones se resumen en la TABLA 8-3.

Mediante la aplicación de la anterior clasificación de pasajeros, aquellos quienes transferirán o desembarcarán en la terminal serían alrededor de 23.000. Para alcanzar esta cifra el número corriente de pasajeros que usarían la terminal si ésta existiera tendría que ser fijado hipotéticamente. Se determinó (ver TABLA 8-4 y 8-5) que los usuarios-T se incrementarían aproximadamente 1.6 veces para el año 2000.

De acuerdo con la clasificación anterior mencionada, los usuarios-T se clasifican en aquellos que transfieren a buses urbanos y los que caminan hacia y desde la terminal (ver Matriz O-D en la TABLA 8-4).

La tabla muestra que alrededor de 12.000 pasajeros harán transferencia entre el servicio intermunicipal y el urbano en la terminal y alrededor de 11.000 pasajeros caminarán antes y después de utilizar los buses intermunicipales.

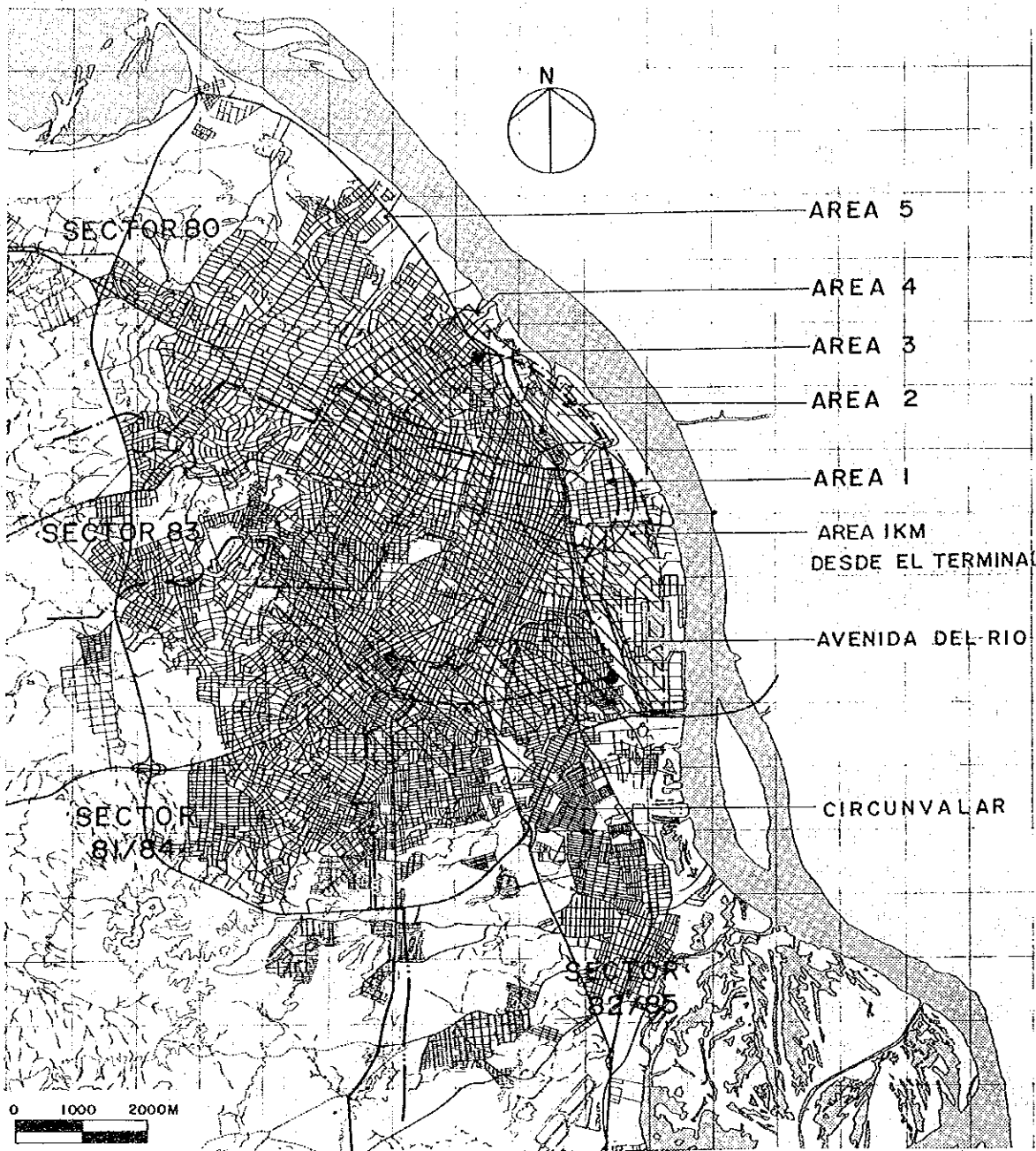


FIG. 8-2 DEFINICION DEL AREA

TABLA 8-3 USO DE LA TERMINAL POR TIPO DE VIAJE DE LOS PASAJEROS Y TIPO DE MODELO DE TRANSPORTE SUMINISTRADOR

	AREA 1	AREA 2	AREA 3 80 83 81/84 82/85	AREA 4 80 83 81/84 82/85	AREA 5 80 83 81/84 82/85
SECTOR 80	T W	T UB	T UB T UB T	W UB UB UB	W UB T UB T
SECTOR 83	T W	T UB	T UB W T UB UB T	UB W UB UB	UB W UB T UB UB
SECTOR 81/84	T W	T UB	T UB W T UB UB	UB UB W UB	T UB UB W UB UB
SECTOR 82/85	T W	T UB	T UB T UB W	UB UB UB W	T UB T UB UB W

- T : Usando el Terminal
- W : A pie
- UB : Buses Urbanos como Servicio Alimentador

TABLA 8-4 MATRIZ O-D DE LOS PASAJEROS DE BUSES INTERMUNICIPALES  
(EXCLUYENDO A MALAMBO) USUARIOS-T EN BUSES URBANOS Y A PIE

ZONA	SEC 80	SEC 83	SEC 81/84	SEC 85	TOTAL
A 1	1755 *	763 *	6281 *	2615 *	11414 *
A 2	670	139	2873	1401	5083
A 3-1	-	-	91	45	136
3-2	335	-	713	348	1396
3-3	132	13	-	512	657
3-4	48	12	-	-	304
Subtotal	515	25	1048	905	2493
A 4-1	-	-	-	-	0
4-2	-	-	-	-	0
4-3	-	-	-	-	0
4-4	-	-	-	-	0
A 5-1	-	-	2228	922	3150
5-2	-	-	-	274	274
5-3	360	-	-	-	360
5-4	464	152	-	-	616
Subtotal	824	152	2228	1196	4400
Desplazamiento a pie como medio Alimentador	1755	763	6281	2315	11414
Buses urbanos como transporte alimentador	2009	316	6149	3502	11976
Total	3764	1079	12430	6117	23390

Nota: \* Indica los pasajeros que caminan desde la terminal

TABLA 8-5 MATRIZ O-D DE LOS PASAJEROS DE BUSES INTERMUNICIPALES (1984)  
(EXCLUYENDO A MALAMBO) (USUARIOS-T A PIE Y EN BUSES URBANOS)

ZONA	SEC 80	SEC 83	SEC 81/84	SEC 85	TOTAL
A 1	817	576	3649	2477	7519
A 2	313	103	1336	1322	3074
A 3-1	-	0	116	8	124
3-2	68	-	481	276	825
3-3	126	29	-	144	299
3-4	33	14	216	-	263
Subtotal	227	43	813	428	1511
A 4-1	-	-	-	-	0
4-2	-	-	-	-	0
4-3	-	-	-	-	0
4-4	-	-	-	-	0
A 5-1	-	-	1173	486	1659
5-2	-	-	-	225	225
5-3	318	-	-	-	318
5-4	309	167	-	-	476
Subtotal	627	167	1173	711	2678
Total	1984	889	6971	4938	14782

Nota: Las cifras en las tablas son viajes de personas generados y atraídos, por esto, el número actual de pasajeros se consideró el doble de las cifras anteriores).



Por otra parte, los no usuarios-T entre los pasajeros de buses intermunicipales se calculan en 26.000. Entre ellos, aquellos quienes caminan desde la parada de buses son alrededor de 16.000 pasajeros y aquellos que utilizan los buses urbanos como servicio alimentador son unos 10.000 pasajeros.

### 8-2-3. Frecuencia del Servicio de Buses y Número de Plataformas

La frecuencia del servicio de buses y el número necesario de plataformas puede ser calculado mediante el empleo de los tres métodos alternativos siguientes:

Alternativa 1: (Frecuencia de servicio presente) x (Tasa incrementada de los pasajeros de buses de la tabla O-D).

Alternativa 2: (Porcentaje de ocupación mejorado en hora pico) x (Tasa incrementada de los pasajeros de buses de la tabla O-D).

Alternativa 3: (Pasajeros en el año 2000)/ (Número promedio de pasajeros de buses).

Los resultados del cálculo se observan en la TABLA 8-6.

De acuerdo con la Alternativa 1, se requieren 19 plataformas de salida, pero se basa en la actual frecuencia de servicios, la cual se calcula bajo la condición de que el número de pasajeros de buses urbanos que utilizan buses intermunicipales están incluidos. Consecuentemente, el resultado se puede presentar ligeramente sobreestimado.

La Alternativa 2 requiere alrededor de 20 (desde 19 hasta 26) plataformas de salida de buses. Aunque se emplea el porcentaje de ocupación mejorado (1.2 para la hora pico), se utiliza todavía la frecuencia de servicio actual como se mencionó anteriormente.

En el caso de la Alternativa 3, se requiere de 12 a 13 plataformas de buses. El resultado no incluye plataformas para las demandas que se

esperan adicionalmente por razones especiales.

Basado en este cálculo, se concluye que 15 plataformas de salida se van a tomar para las condiciones de planificación de la terminal de buses intermunicipales.

Nota: Los principales indicadores requeridos del cálculo mencionado se resumen en la TABLA 8-7.

TABLA 8-6 NUMERO DE PLATAFORMAS DE ACUERDO CON METODOS ALTERNATIVO

SEC	ZONA	ALTERNATIVA (1)		ALTERNATIVA (2)		ALTERNATIVA (3)	
		SF/D E*D	SF/K F*D	SF/D E*D	SF/H OR=1.2	SF/D B*L	SF/H B*K/M
80	80	90.9	12.9	90.9	18.3	86	12.2
83	83	34.7	7.8	34.7	10.3	22.8	5.1
81/84	81					0	0
	84					0	0
Subtotal		429	103.7	428.9	153.3	267.6	64.7
82/85	82						
	85	325	56.3	324.9	73.2	199.7	34.6
Subtotal		325	56.3	324.9	73.2	199.7	34.6
G-Total		905	183.5	904.9	256.2	593.8	120.4
No. de Plataformas		(1) 19	(2) 19	(1) 19	(2) 26	(1) 12	(2) 13

(1) : (SF/D)/(5\*10)

(2) : (SF/PH)/10

### 8-3. Pasajeros de Buses

El número de viajes de personas utilizando el modo de transporte público en el año 2000 se estimó como una parte de la proyección de la demanda de transporte tal como se explicó en la sección 6-2.

La demanda de buses urbanos relacionado con Barranquillita se identifica como sigue:

a. Número total de pasajeros atraídos al Distrito Central y a Barranquillita	343.400 personas/día
b. Número total de pasajeros hacia Barranquillita	98.400 personas/día
c. Desde el Sector 80 hasta Barranquillita	12.600 personas/día
d. Desde el Sector 83 hasta Barranquillita	13.700 personas/día
e. Desde el Sector 81/84 hasta Barranquillita	36.200 personas/día
f. Desde el Sector 82/85 hasta Barranquillita	35.900 personas/día

Los principales supuestos para hacer la conversión del número de pasajeros a la demanda de servicio de buses son los siguientes:

a. Capacidad de buses	50 personas/bus
b. Índice de ocupación promedio de buses	90 %
c. Índice de hora pico en términos del número de pasajeros	15 %
d. Índice de ocupación en hora pico	120 %

El número total de buses urbanos que llegarían a Barranquillita será de unos 2.200: alrededor de 280 del Sector 80, unos 300 del Sector 83 y aproximadamente unos 800 desde los Sectores 81/84 y 82/85. (Ver TABLA 8-8).

Además de la demanda indicada, alrededor de 3.400 pasajeros, los cuales son el equivalente de 74 servicios de buses/día, llegarán desde el Distrito Central.

Además, los usuarios de buses urbanos que se transferirán al servicio de buses intermunicipales como servicio alimentador desde la terminal se estiman en 12.000, lo cual requiere alrededor de 260 servicios de buses/día.

Consecuentemente, el número total de buses urbanos que llegan/que salen hacia/desde Barranquillita en el año 2000 será alrededor de 2.500 buses/día.

TABLE 8-7 CALCULO DE LA CAPACIDAD DEL TERMINAL DE BUSES

SEC ZONE	T-USERS (SIN MALAMBO) 1984 2000 A B	INC. RATIO (1) C:B/A D	SERVICIO DE BUS(86)			PASAJERO(86)			PROMEDIO			RAZON DE	
			SF /D	SF /H	PHR %	PASS /D	PASS /H	PHR %	PASS /D	PASS /H	L:I/E	M:J/F	OCCUPACION /D
80	1984 3764	1.88 1.62	56	8	0.1	35.43	2439	364	0.15	43.55	45.50	0.968	0.843
83	889 1079	1.16 1.12	31	7	0.2	28.68	1404	342	0.24	45.29	48.86	1.006	0.905
81/84 81			72	23	0.3	0.00	3889	618	0.16	54.01	26.87	1.2	0.498
84			205	44	0.2	0.00	8917	2318	0.26	43.5	52.68	0.967	0.976
S-TOTAL	6971 12430	1.77 1.55	277	67	0.2	25.17	12806	2936	0.23	46.23	43.82	1.027	0.811
82/85							0	0					
85	4938 6117	1.23 1.17	277	48	0.2	17.83	8442	2390	0.28	30.48	49.79	0.677	0.922
S-TOTAL	4938 6117	1.23 1.17	277	48	0.2	17.83	8442	2390	0.28	30.48	49.79	0.677	0.922
G-TOTAL	14782 23390	1.57 1.41	641	120	0.2	23.06	25091	6032	0.24	39/14	46/40	0.87	0.859

Note : INC. RATIO (1) : (SF/D)/(5 buses/berth x 10 hrs)  
 INC. RATIO (2) : (SF/PH)/10 buses/berth

TABLA 8-8 DEMANDA PARA SERVICIO DE BUSES URBANOS

No. de pasajeros (personas/día)

	CENTRO	BARRANQUILLITA	TOTAL
Sector 80	26.400	12.600	39.000
83	35.700	13.700	49.400
81/84	106.100	36.200	142.300
82/85	76.800	35.900	112.700
<b>TOTAL</b>	<b>245.000</b>	<b>98.400</b>	<b>343.400</b>

Frecuencia Diaria de Servicio (Buses/día)

	CENTRO	BARRANQUILLITA	TOTAL
Sector 80	587	280	867
83	793	304	1.097
81/84	2.358	804	3.162
82/85	1.707	798	2.505
<b>TOTAL</b>	<b>5.445</b>	<b>2.186</b>	<b>7.631</b>

Frecuencia de Servicio en Hora Pico (Buses/hora)

	CENTRO	BARRANQUILLITA	TOTAL
Sector 80	66	32	98
83	89	34	123
81/84	265	90	355
82/85	192	90	282
<b>TOTAL</b>	<b>612</b>	<b>246</b>	<b>853</b>

La FIG. 8-3 ilustra los principales puntos de origen y destino de la demanda de buses urbanos en total comparada con Barranquillita, incluyendo la demanda de servicio suministrador desde la terminal (Ver TABLA 8-9.

TABLE 8-9 USUARIOS DE BUSES URBANOS HACIA BARRANQUILLITA EN EL AÑO 2000

(Pasajeros/día)

Origen	Pasajeros de Buses Urbanos	Buses Urbanos como Servicio Suministrador de Pasajeros de Buses Intermunicipal	Total
Centro	3411	-	3411
Barranquillita	4380	-	4380
A 2-1	1634	914	2548
A 2-3	2486	2542	5028
A 2-4	2989	1627	4616
A 3-1	477	136	613
A 3-2	1411	1396	2807
A 3-3	7720	657	8377
A 3-4	3304	304	3608
A 4-1	2496	-	2496
A 4-2	4276	-	4276
A 4-3	6381	-	6381
A 4-4	12873	-	12873
A 5-1	8022	3150	11172
A 5-2	8004	274	8278
A 5-3	19571	360	19931
A 5-4	16722	616	17338
Total	106157	11976	118133

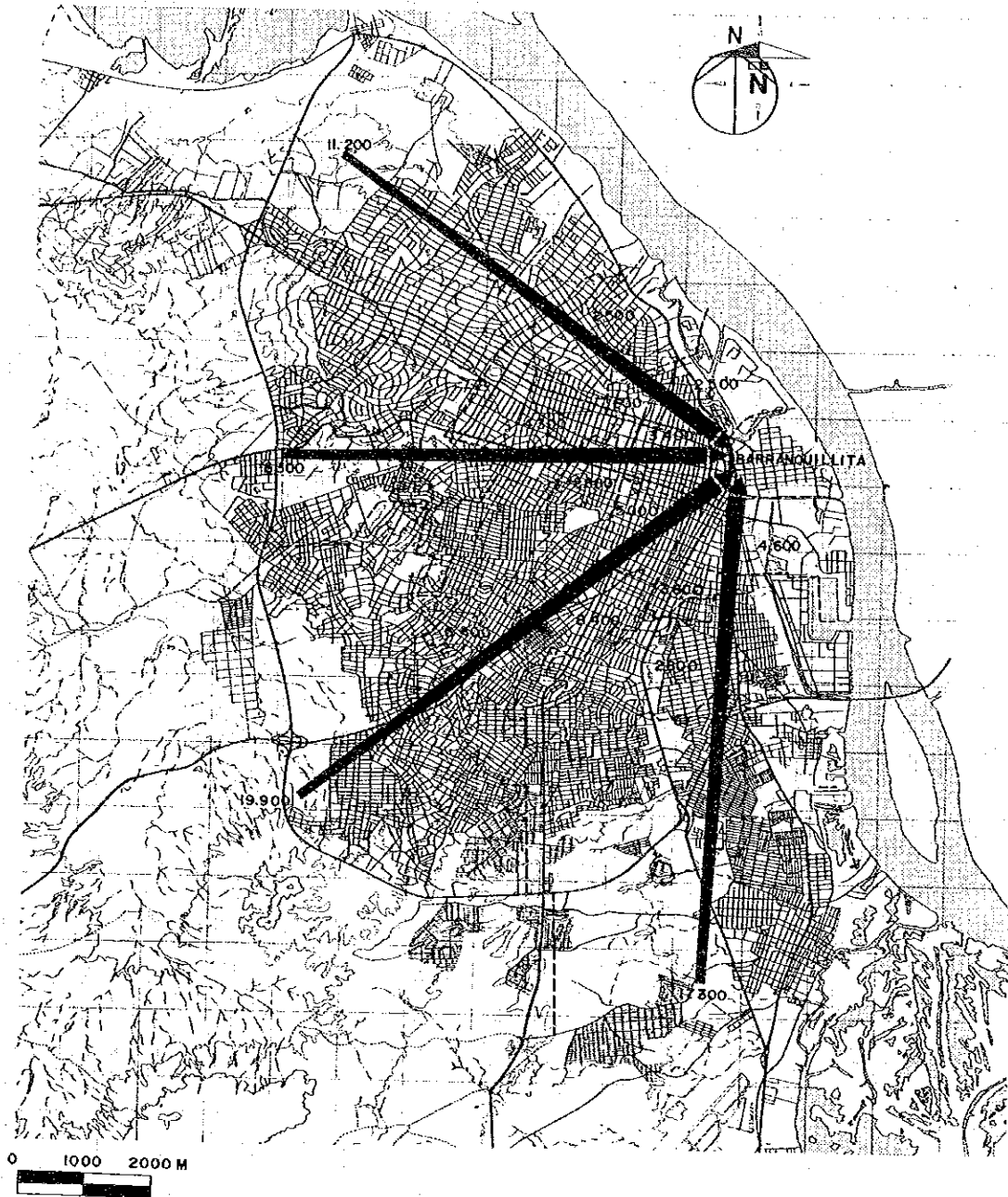


FIG. 8-3 PASAJEROS DE BUSES URBANOS HACIA BARRANQUILLITA



#### 8-4. Plan y Diseño de la Terminal de Buses

La situación de la terminal de buses está delineada por la Cra 43, la Calle 6, la Cra 42 y la Calle 8, con una extensión de 5.7 hectáreas. El propósito principal de esta terminal es servir al sistema de buses intermunicipales, pero al mismo tiempo funcionará como centro del sistema de buses urbanos para el área de Barranquillita y el Boliche así como para el Distrito Central existente.

La Terminal está ubicada muy próxima al complejo de mercados abiertos y mercado público, área comercial y zonas de negocios, industriales y residenciales. La disposición del área de la Terminal debe ser planificada para facilitar el acceso de público a estas áreas; Adicionalmente, la disposición debe proveer también una eficiente circulación de buses, para evitar congestiones de tráfico en las áreas circundantes.

Las normas de planeación de este terminal corresponden a los ejemplos representativos de las terminales ya construidas en Colombia.

##### 8-4-1. Premisas de Planificación

Las principales consideraciones en el proceso de planificación son:

- A) Disposición de una eficiente circulación de buses.
- B) Disposición de una circulación eficiente de pasajeros en el edificio de la Terminal intermunicipal.
- C) Disposición de eficientes accesos peatonales desde y hacia las áreas circundantes.
- D) Disposición de comodidades ambientales.

##### 1) Disposición de una Eficiente Circulación de Buses

- a. La principal ruta de acceso para el sistema de buses intermunicipales es la Calle 6.

- b. La Calle 8 proporciona el acceso más directo para el sistema de buses urbanos.
- c. Las áreas de llegadas y salidas deben separarse del flujo vehicular.
- d. Las entradas y las salidas de ambas áreas de la terminal deben colocarse al menos a 30 m de las intersecciones de las vías.

2) Disposición de una Circulación Eficiente en el Edificio de la Terminal Intermunicipal

- a. Se deben proveer áreas de espera para pasajeros.
- b. Los pasajeros deben dirigirse fácilmente a las áreas de abordaje y salidas.
- c. Deben proporcionarse espacios amplios para evitar la congestión.
- d. Deben facilitarse accesos entre las áreas de llegada y salida de las terminales intermunicipales y urbana.

3) Disposición de Eficientes Accesos Peatonales desde y hacia las Areas Circundantes

- a. Se deben incluir almacenes en las áreas de las terminales.
- b. Las instalaciones comerciales a lo largo de la vía peatonal de la Cra 42 debe conducir a los almacenes de la manzana de la terminal.
- c. Aunque la Calle 7 ya no se utilizará para el tráfico vehicular debe darse un excelente ambiente a los peatones que tienen que cruzar la Cra 43.

4) Disposición de un Medio Ambiente Agradable

- a. Se requiere la protección resistente contra vientos de alta velocidad.
- b. Deben tenerse en cuenta las altas temperaturas.
- c. Deben proporcionarse áreas de espera ambientadas.

#### 8-4-2. Premisas de Planificación Aplicadas a Procesos de Planificación Preliminares con los Elementos de Diseños Propuestos

Los planes preliminares para la disposición espacial de terminales de buses están guiados por las premisas de planificación. Además de estos requerimientos para la disposición de un eficiente tratamiento de circulación de buses y de peatones dentro y alrededor de las áreas de la terminal, se tienen en cuenta factores adicionales durante esta fase de planificación y de proceso de diseño.

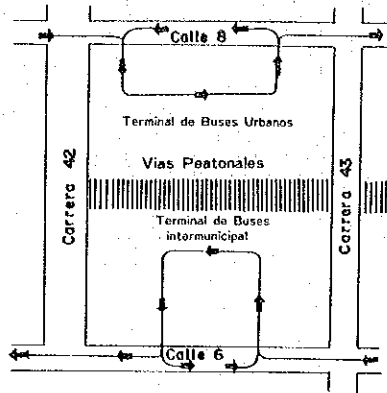
##### 1) Disposición de una Eficiente Circulación de Buses

Además de las premisas de planificación, los factores determinantes en la planificación para el acceso de buses y la circulación de las áreas de la terminal son: Rutas de acceso existentes, tratamiento del transporte actual y el proyectado, y las limitaciones del espacio determinados por las vías existentes que forman el perímetro.

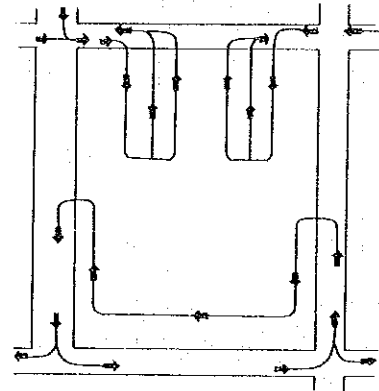
Utilizando todos los criterios anteriores, se definieron cuatro alternativas o planes de circulación y acceso. (Ver FIG. 8-4).

Aunque todos los planes cumplen con los factores determinantes, la tercera alternativa satisface más los criterios requeridos por las premisas de planificación de conjunto.

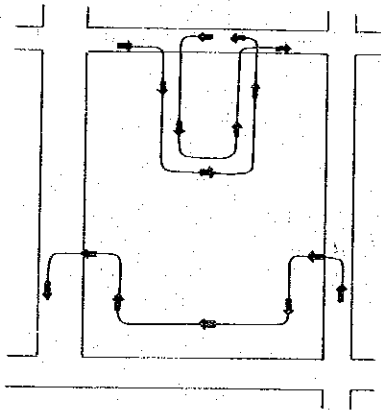
La tercera alternativa permite el acceso eficiente hacia la terminal de buses urbanos desde la Calle 8 e incluye dos flujos de tráfico (círculos interno y externo) para duplicar el uso, llegadas de buses intermunicipales desde la Cra 43 y salidas hacia la Cra 42 ayudan a controlar la congestión de tráfico debido al paso de buses por la Calle 6.



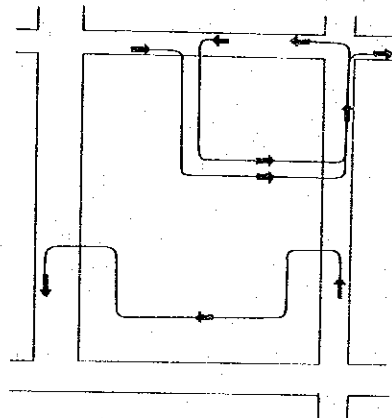
Alternative 1



ALTERNATIVA 2



ALTERNATIVA 3



ALTERNATIVA 4

FIG. 8-4 ALTERNATIVAS DE ACCESO DE BUSES Y CIRCULACION

La alternativa 3 también proporciona la comodidad al flujo vehicular. Los buses raramente interferirán otras rutas de buses.

La disposición también asegura que la mayor parte de las áreas de terreno que no son interrumpidas por el tráfico de buses permitan que todas las premisas de planificación estén en concordancia con los factores espaciales.

Después que el patrón de circulación básica sea adoptado, se planifican las áreas de llegadas y salidas. Además de las premisas de planificación para la provisión de áreas de llegadas y salidas separadas del flujo de tráfico, también se considera el número de pasajeros en las horas pico. Son factores suplementarios y propuestas de diseño preliminar los siguientes:

(1) Factores de Circulación de Llegadas y Salidas:

- a. Se calcula que los pasajeros que viajan a través del sistema de buses intermunicipales son 23.000 personas/día, de los cuales, unos 12.000 se transfieren al servicio de buses urbanos.
- b. Se estima que 110.000 personas/día van a utilizar el sistema de buses urbanos.
- c. El promedio del tiempo entre la llegada y la salida de cada vehículo debe ser aproximadamente de 6 minutos para la hora pico.

(2) Propuesta de Diseño Preliminar de Llegadas y Salidas

- a. El área de llegada de la terminal de buses intermunicipal deberá localizarse muy cerca del área de la terminal de buses urbanos.
- b. Flujo de tráfico de sentido único para proporcionar el rápido desembarque en las llegadas para proseguir al área de embarque y salidas.
- c. 7 plataformas de llegadas para el área de la terminal intermunicipal dispuestas paralelamente unas a otras.
- d. 20 plataformas de llegadas y salidas para el sistema de buses urbanos dispuestas paralelamente unas a otras.
- e. 15 plataformas de salidas arregladas en forma dentada para la terminal de buses intermunicipales. (En la FIG. 8-10 se ilustra la ruta de circulación de buses).

2) Disposición de Circulación Eficiente de Pasajeros y Peatones en el Edificio de la Terminal Intermunicipal

Una vez que se establezcan las rutas de circulación, se pueden planificar las demás instalaciones. Aunque la terminal de buses urbanos será un área sin edificación, como está planeado para la terminal de buses intermunicipales, ambas áreas requieren direcciones de circulación peatonal.

Las áreas de embarque de la terminal intermunicipal de buses estarán provistas con salas de espera para los pasajeros que hayan pasado a través de la oficina de tiquetes. Cada plataforma de salida tendrá un área de espera designada y una puerta de salida. El área de desembarque de esta terminal conducirá a los pasajeros dentro del edificio de la terminal.

Los pasajeros que vayan a hacer transferencia al servicio de buses urbanos o que estarán caminando hacia y en otras áreas se conducirán a través del gran espacio abierto de la terminal.

La terminal se desarrollará en una estructura de dos pisos: los pasajeros que se transfieran a la terminal de buses urbanos podrán utilizar las salidas de planta baja para la partida de circular externa o serán dirigidos hacia el segundo piso para salir a áreas de partida de los círculos interior o exterior a través del muelle y el puente peatonal. El puente unirá las dos áreas de la terminal.

Los pasajeros que requieran del servicio de taxis desde el área de la terminal podrán dirigirse al segundo piso para salir a través del puente. Una estación de taxis estará localizada dentro del círculo interno del área de la terminal de buses urbanos y tendrá entradas y salidas independientes del flujo de tráfico de buses.

Los pasajeros que estarán utilizando otro servicio de bus intermunicipal se dirigirán a las áreas de ventas de tiquetes.

Los pasajeros que van a estar saliendo de la terminal hacia cualquiera de las áreas circundantes se convierten en los peatones a los cuales se

hace referencia en la próxima sección y también serán dirigidos hacia la salida a través del segundo piso.

Los pasajeros que van a desembarcar del sistema de buses urbanos podrán acceder la terminal de buses intermunicipales a través del puente peatonal.

### 3) Disposición de Acceso Peatonal Eficiente hacia y desde las Areas Vecinas

El amplio edificio de la terminal de buses intermunicipales no solamente dirigirá a los pasajeros de buses, sino también facilitará el tráfico peatonal de aquellas personas que caminarán desde y hacia las áreas vecinas.

Desde las áreas de desembarque de los buses intermunicipales y urbanos, se facilita el acceso a las zonas comerciales, de mercados, de negocios, industriales y residenciales mediante una red de puentes y muelles peatonales. Los puentes conducen a los peatones a través de la Cra 43 (hacia las áreas de negocios, industrial y residencial) a la Calle 7, o a través de la Cra 42 hacia el área de mercados.

El área comercial podrá ser accesada desde la terminal intermunicipal de varias maneras: Los peatones podrán optar por la entrada a algunas tiendas dentro de la terminal y salir a la vía desde los almacenes; otros podrán escoger la vía hacia otros almacenes a través del puente peatonal y las escaleras desde el paso elevado principal hasta la Cra 42, todavía otros podrán optar la aproximación al área comercial utilizando el puente que conecta las dos terminales.

Desde el área de la terminal de buses urbanos los peatones podrán acceder fácilmente las zonas comerciales y de mercados. Se proporcionarán cruces de vías a través de la Calle 8.

Además, el área comercial comienza en la Cra 42 y un espacio elevado en cercanías del área de llegada y salida proveerá sitios adecuados para

los compradores que caminarán en el área comercial sin la congestión de los pasajeros de buses. Los almacenes podrán ser accesados desde la plataforma y saldrán al nivel de la vía.

Desde las calles, los peatones podrán cruzar la Cra 42 hacia el mercado o la Calle 8 a otros sectores de la zona comercial.

#### 4) Disposición de Comodidades Ambientales

El complejo de la terminal de buses intermunicipales y urbanos se planifica como una eficiente instalación con amplios espacios para acomodar el gran número de pasajeros que van a utilizarlos. No solamente proveerá espacio para evitar la congestión sino que ofrecerá un área de espera ambientada agradablemente.

Se proporcionará almacenes para los pasajeros que deseen hacer compras y que no tienen el tiempo necesario para salir de la terminal antes de su partida. Las áreas de espera tendrán bancas cómodas, jardineras internas y todos aquellos elementos que permitan una combinación balanceada de los elementos naturales y artificiales. El área de espera principal del primer piso está cerca de las taquillas. Sin embargo, algunas personas preferirán pasear mientras esperan, y el balcón del segundo piso proporcionará un mezzanine desde el cual podrán ver las acciones del primer piso.

Las oficinas administrativas, los salones de mantenimiento, los espacios de oficinas de las empresas de buses, restaurantes, teléfonos y áreas de descanso para los empleados se localizarán en el perímetro del edificio alrededor del área abierta de espera y dispersión de los pasajeros.

Adicionalmente, se proporcionan áreas de almacén y vestieres para los usuarios de la terminal.

Las FIG. 8-5 hasta 8-9 ilustran la disposición de la terminal.





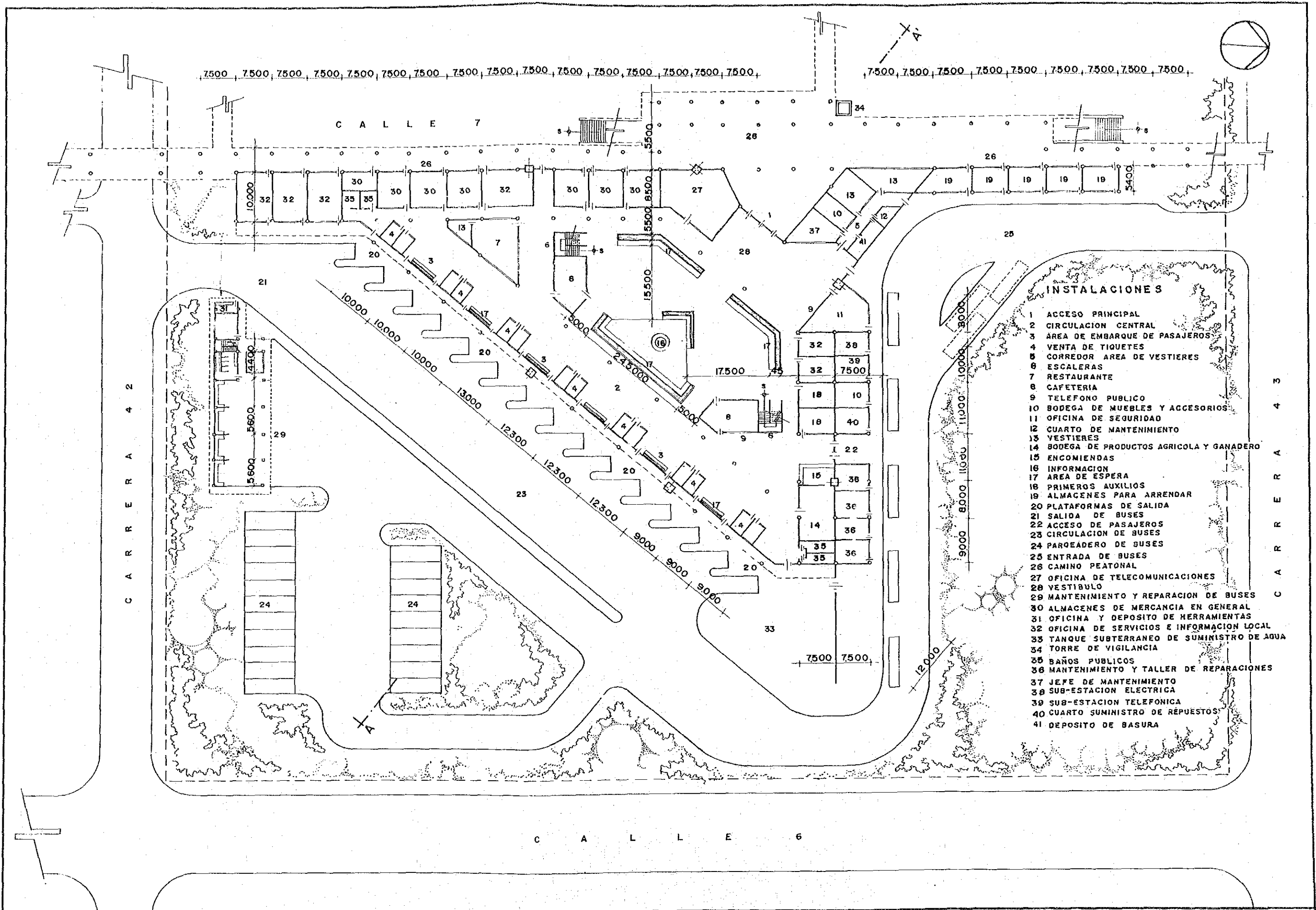
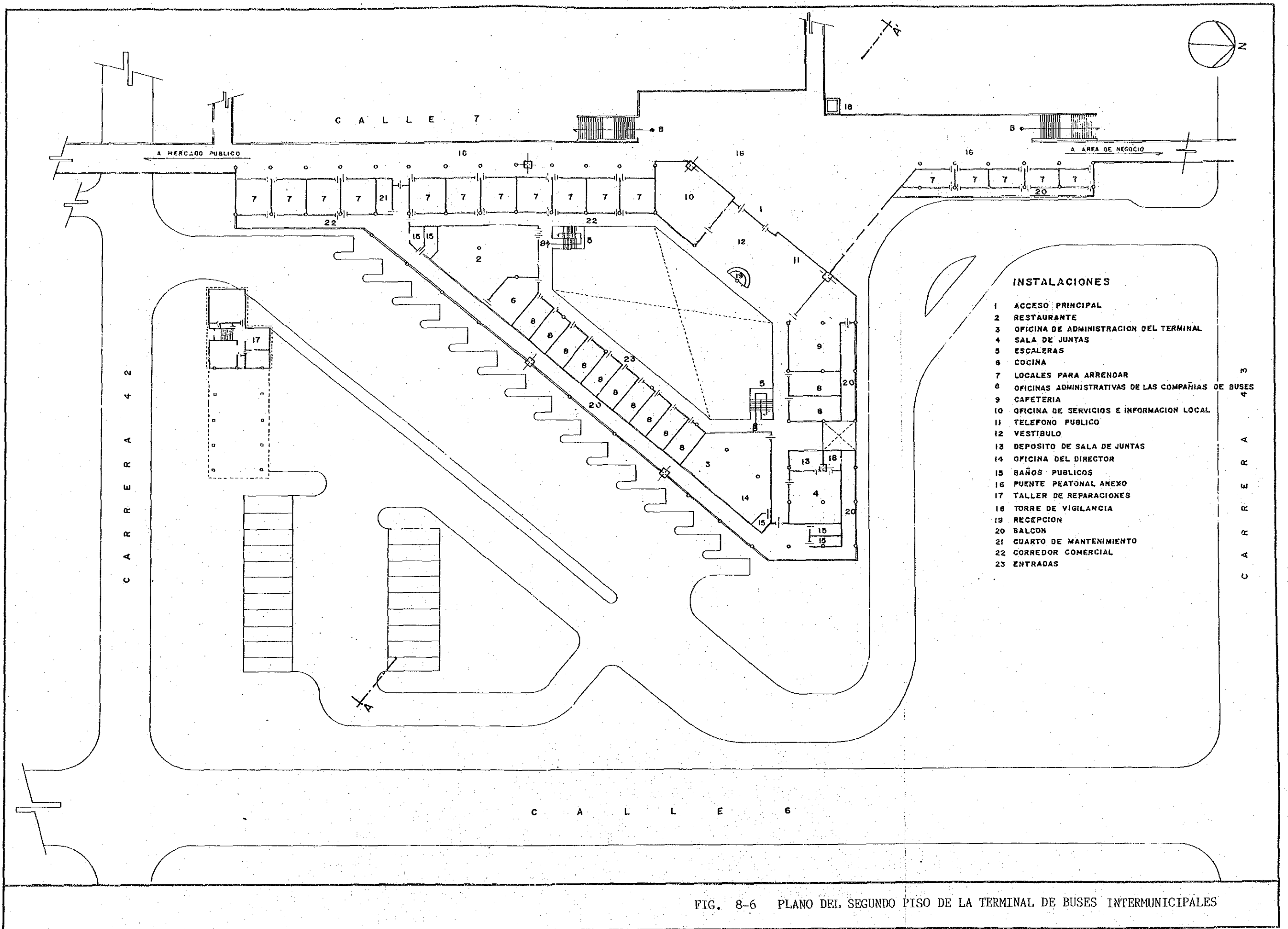
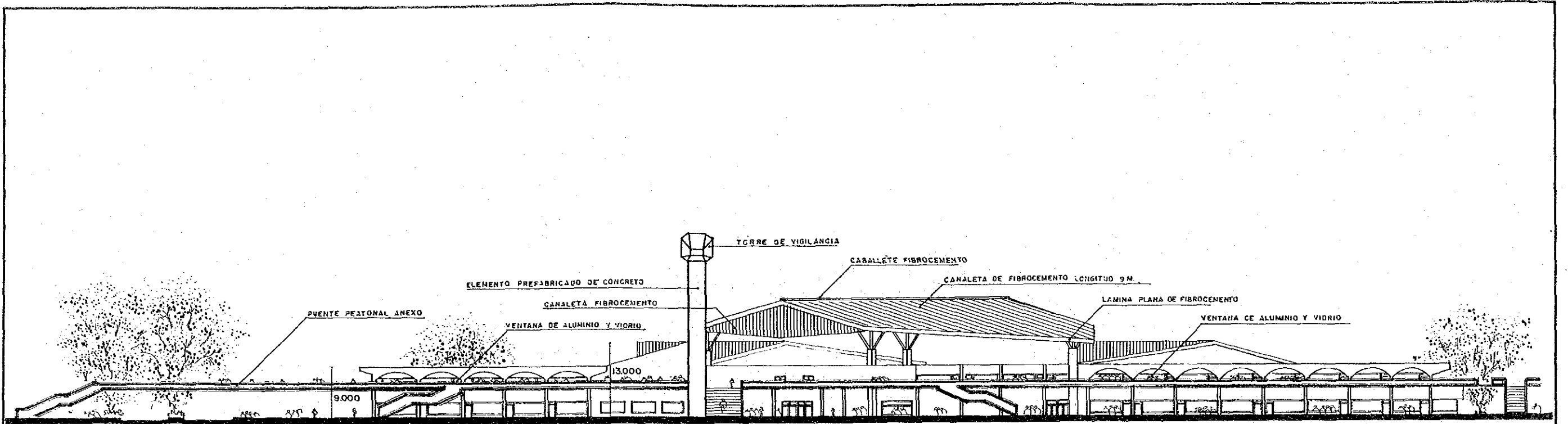


FIG. 8-5 PLANO DEL PRIMER PISO DE LA TERMINAL DE DE BUSES INTERMUNICIPALES

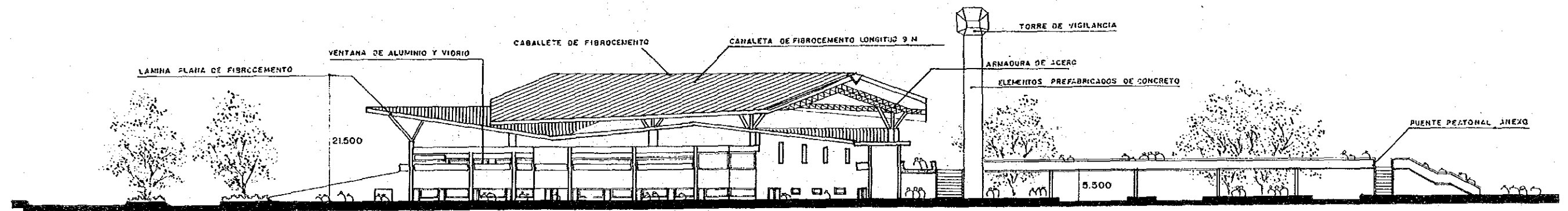


- INSTALACIONES**
- 1 ACCESO PRINCIPAL
  - 2 RESTAURANTE
  - 3 OFICINA DE ADMINISTRACION DEL TERMINAL
  - 4 SALA DE JUNTAS
  - 5 ESCALERAS
  - 6 COCINA
  - 7 LOCALES PARA ARRENDAR
  - 8 OFICINAS ADMINISTRATIVAS DE LAS COMPAÑIAS DE BUSES
  - 9 CAFETERIA
  - 10 OFICINA DE SERVICIOS E INFORMACION LOCAL
  - 11 TELEFONO PUBLICO
  - 12 VESTIBULO
  - 13 DEPOSITO DE SALA DE JUNTAS
  - 14 OFICINA DEL DIRECTOR
  - 15 BAÑOS PUBLICOS
  - 16 PUENTE PEATONAL AMEXO
  - 17 TALLER DE REPARACIONES
  - 18 TORRE DE VIGILANCIA
  - 19 RECEPCION
  - 20 BALCON
  - 21 CUARTO DE MANTENIMIENTO
  - 22 CORREDOR COMERCIAL
  - 23 ENTRADAS

FIG. 8-6 PLANO DEL SEGUNDO PISO DE LA TERMINAL DE BUSES INTERMUNICIPALES

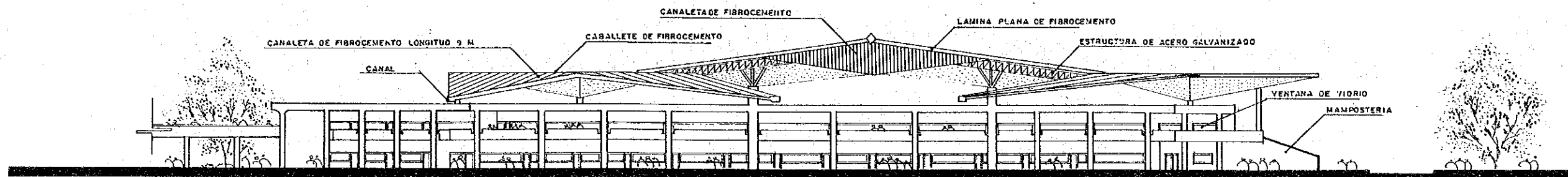


ALZADO ESTE

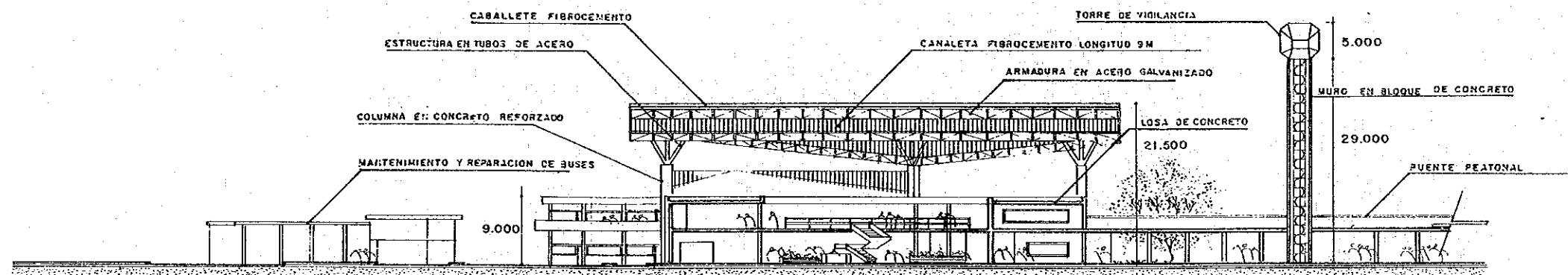


ALZADO NORTE

FIG. 8-7 FACHADAS DE LA TERMINAL DE BUSES INTERMUNICIPALES



ALZADO SUR-ESTE



SECCION A-A'

FIG. 8-8 FACHADA Y SECCION DE LA TERMINAL DE BUSES INTERMUNICIPALES

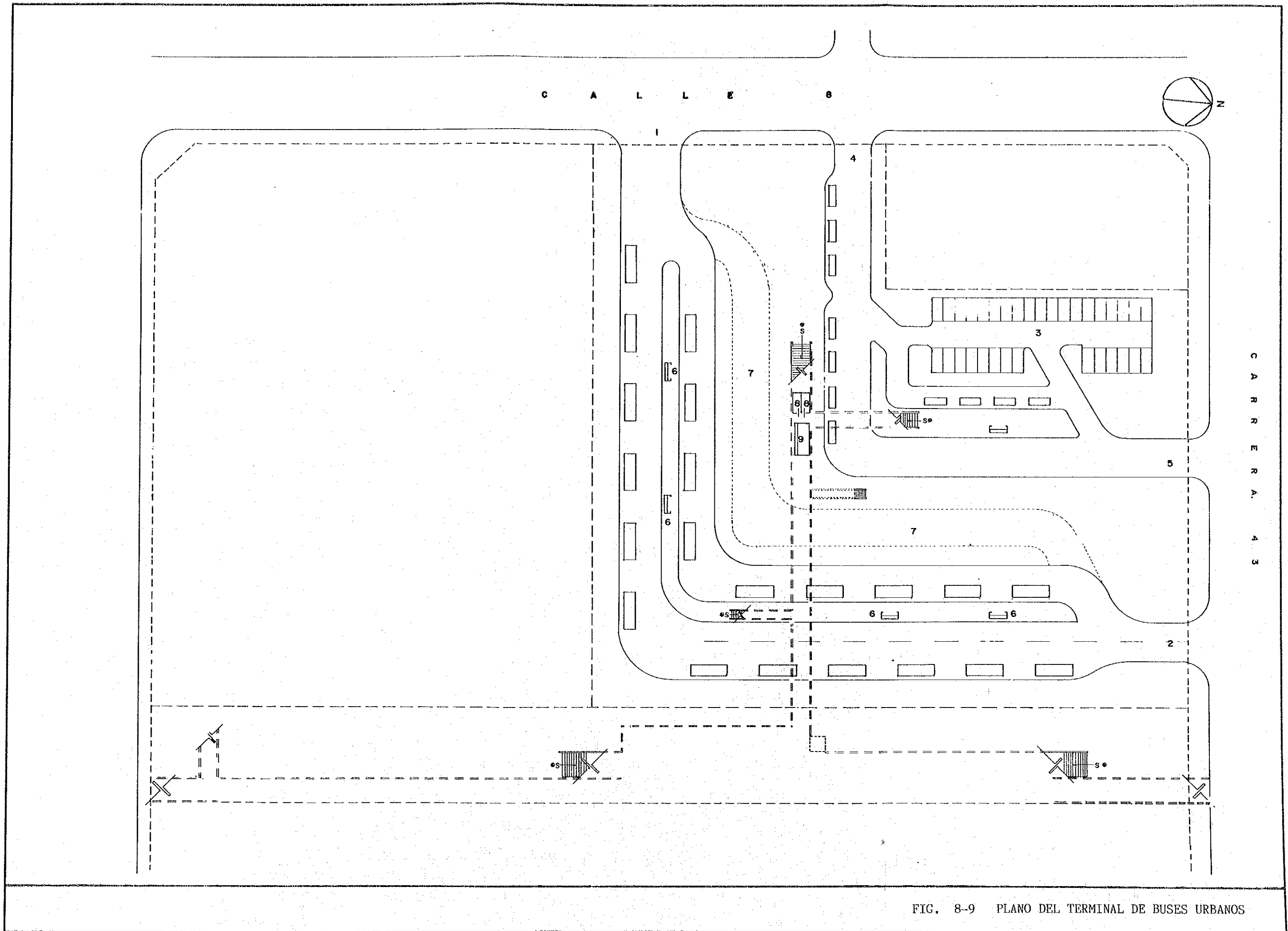


FIG. 8-9 PLANO DEL TERMINAL DE BUSES URBANOS



## DISPOSICION Y ESPECIFICACIONES DE LAS INSTALACIONES

Nombre de la instalación Terminal de buses  
Area de Construcción 1° Piso: 6.704 m<sup>2</sup>, 2° Piso: 5.592 m<sup>2</sup>.

---

### 1. Construcción

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| 1) Estructura           | Estructura de concreto reforzado con paredes de ladrillo                       |
| 2) Cubierta             | Cercha metálica sobre soportes de concreto reforzado canaletas de fibrocemento |
| 3) Ventanas             | Marcos de aluminio con vidrios fijos y persianas ajustables                    |
| 4) Puertas              | De placas de acero liso, marcos de aluminio con vidrio y angeo                 |
| 5) Escaleras y barandas | Plaquetas de concreto reforzadas, muros de ladrillo y tubos de acero           |

### 2. Acabados externos

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| 1) Columna, vigas           | Concreto de acabado arquitectural        |
| 2) Paredes                  | Pañete o yeso y pintura de acabado       |
| 3) Piso                     | Placas de piedra de cantera o de terrazo |
| 4) Piso del puente peatonal | Mismo material                           |

### 3. Acabados internos

- |                          |                                  |
|--------------------------|----------------------------------|
| 1) Cielo raso            | Yeso con pintura de acabado      |
| 2) Paredes (de ladrillo) | Pañete con pintura de acabado    |
| Paredes (divisiones)     | En triplex                       |
| Paredes (cocinas, baños) | Baldosín de cerámica (H = 2.0 m) |
| 3) Pisos                 | Plaquetas de terrazo             |
| 4) Puertas               | Madera lisa                      |



#### 4. Servicios

- |                        |   |
|------------------------|---|
| 1) Aire Acondicionado  | No se plantea sistema central (Es opcional para cada espacio) |
| 2) Baterías sanitarias | Completas   |
| 3) Servicio de gas     | L.P.G.  |
| 4) Servicio eléctrico  | Luces, tomacorrientes, instalaciones telefónicas              |
- 

#### 8-5. Rutas de Buses y Control de Tráfico

##### 8-5-1. Ruta de Buses Intermunicipales

Para que la terminal de buses se utilice lo más efectiva y eficientemente posible, se restringe el embarque y desembarque de los buses en el área alrededor de la terminal.

Deben hacerse más consideraciones antes de determinar el área de la zona de restricción. Después del mejoramiento de la vía circular interna, se podrá proporcionar un servicio de buses urbanos adecuados a lo largo de su trayectoria para la conveniencia de los usuarios de los buses intermunicipales.

De conformidad con lo expuesto, se propone la entrada de los buses intermunicipales a través de vías radiales principales, siguiendo el anillo circular interno hasta llegar a la Avenida del Río, la ruta de buses intermunicipales puede disponerse hacia la Cra 46 para garantizar un flujo de tráfico regulado en Barranquillita.

## 8-5-2. Rutas de Buses Urbanos

El servicio de buses urbanos hacia y desde Barranquillita debe proporcionarse de acuerdo con la demanda que se representa por el número de pasajeros para este propósito calculado en la sección 8-2.

Las principales áreas de origen y destino de pasajeros de buses urbanos hacia Barranquillita son los sectores 81/84 y 82/85, específicamente la parte sur y sur-oeste de Barranquilla.

Estas nuevas rutas urbanas pueden establecerse sin afectar o influenciar demasiado las otras rutas urbanas destinadas principalmente para el Distrito Central.

Para la conveniencia de la transferencia de los pasajeros todas las rutas de buses urbanos se planean para desembarcar en la terminal de buses urbanos. En el área de Barranquillita las rutas urbanas tendrán un patrón definido que permitirá el desplazamiento suave y seguro del tráfico alrededor de la terminal (ver FIG. 8-8).

Las rutas propuestas son las siguientes:

- a. Cra 40 (o Calle 17) - Calle 9 - Cra 41 - Calle 8 - Terminal - Calle 8 - Cra 45
- b. Cra 46 - Calle 6 - Terminal - Calle 6 - Cra 38

En el área de estudio se asume un flujo de buses en un sólo sentido para minimizar la perturbación a otras rutas de buses en el movimiento de tráfico donde usualmente las paradas de buses van a situarse en intervalos de 50 a 150 metros. Por consiguiente, algunos buses pueden circular alrededor de la terminal.

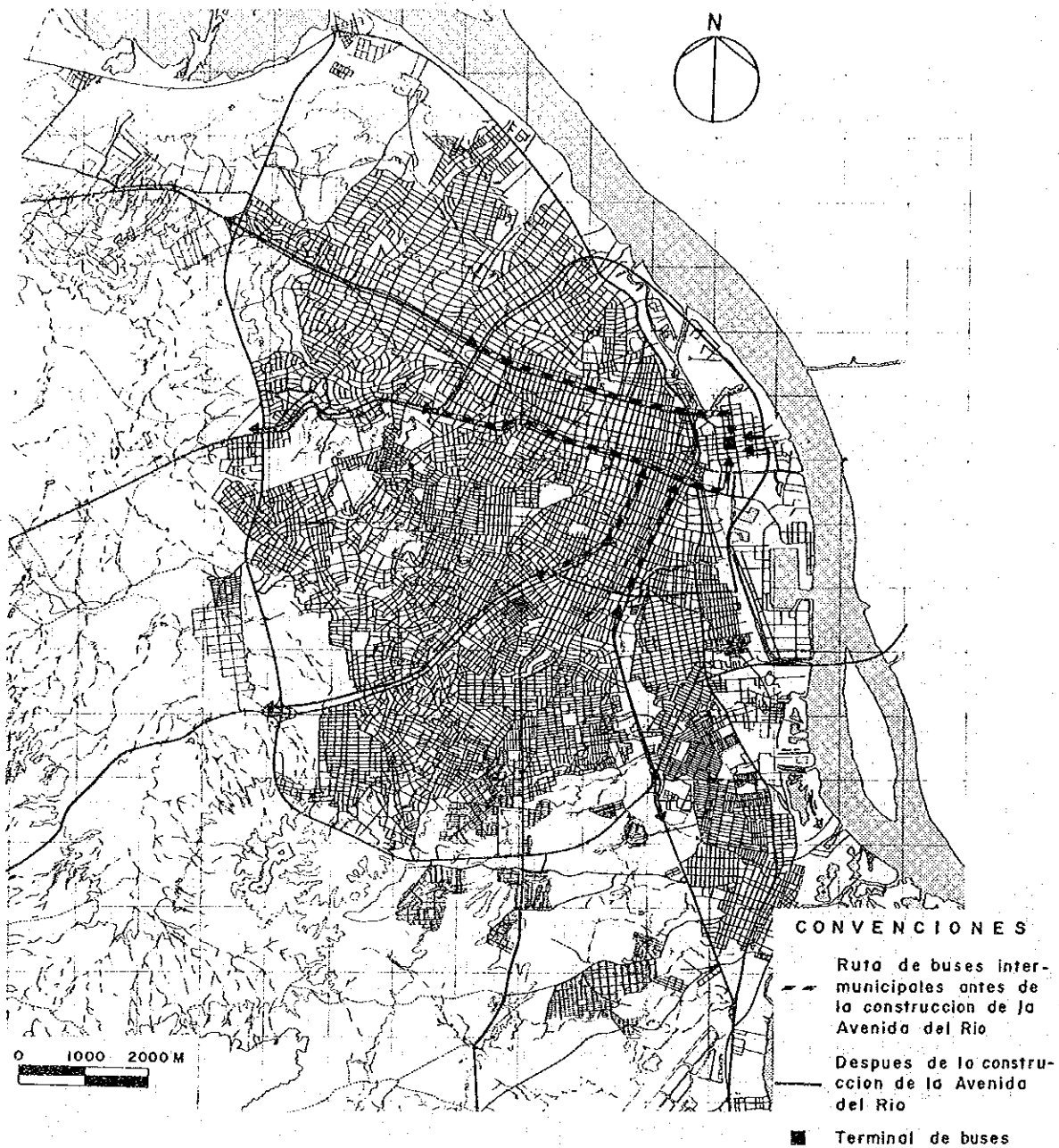


FIG. 8-10 RUTAS DE BUSES INTERMUNICIPALES

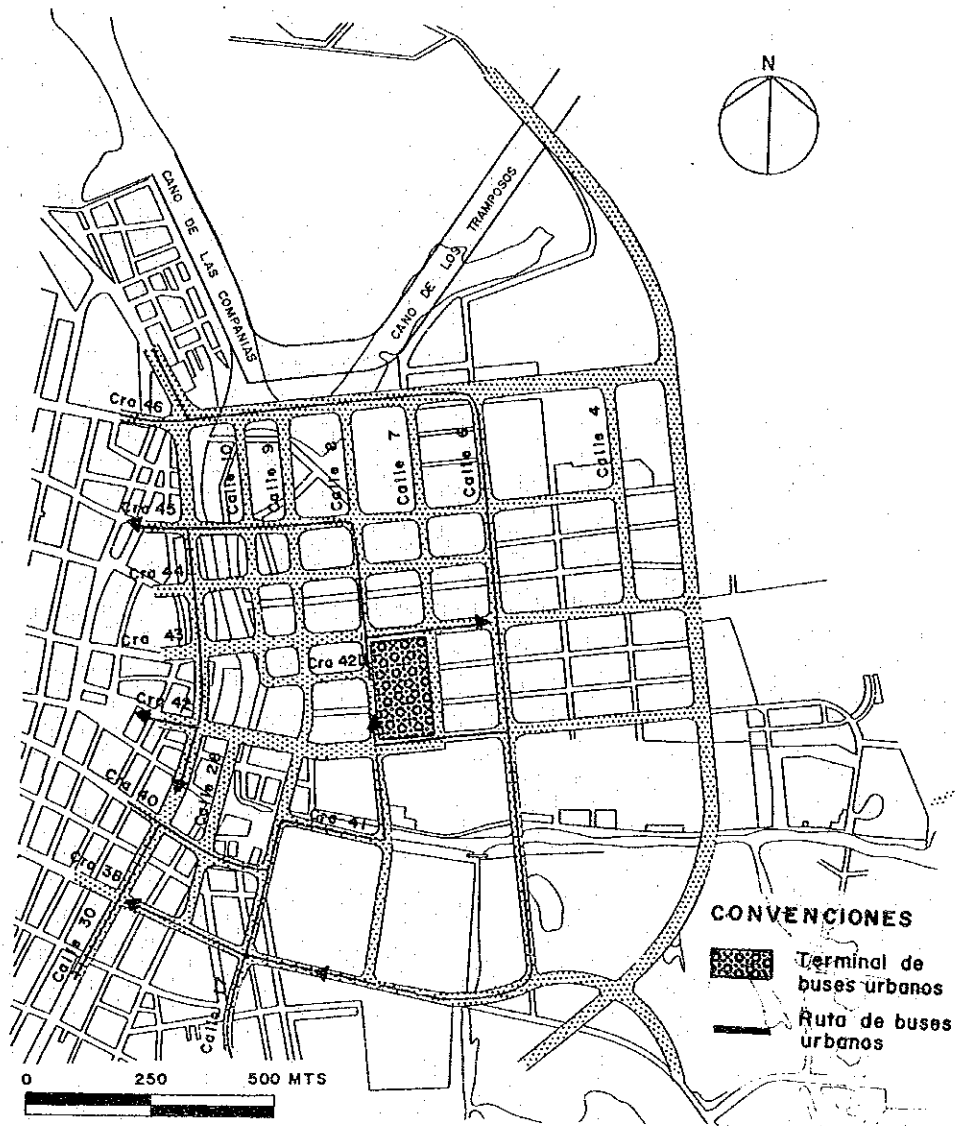
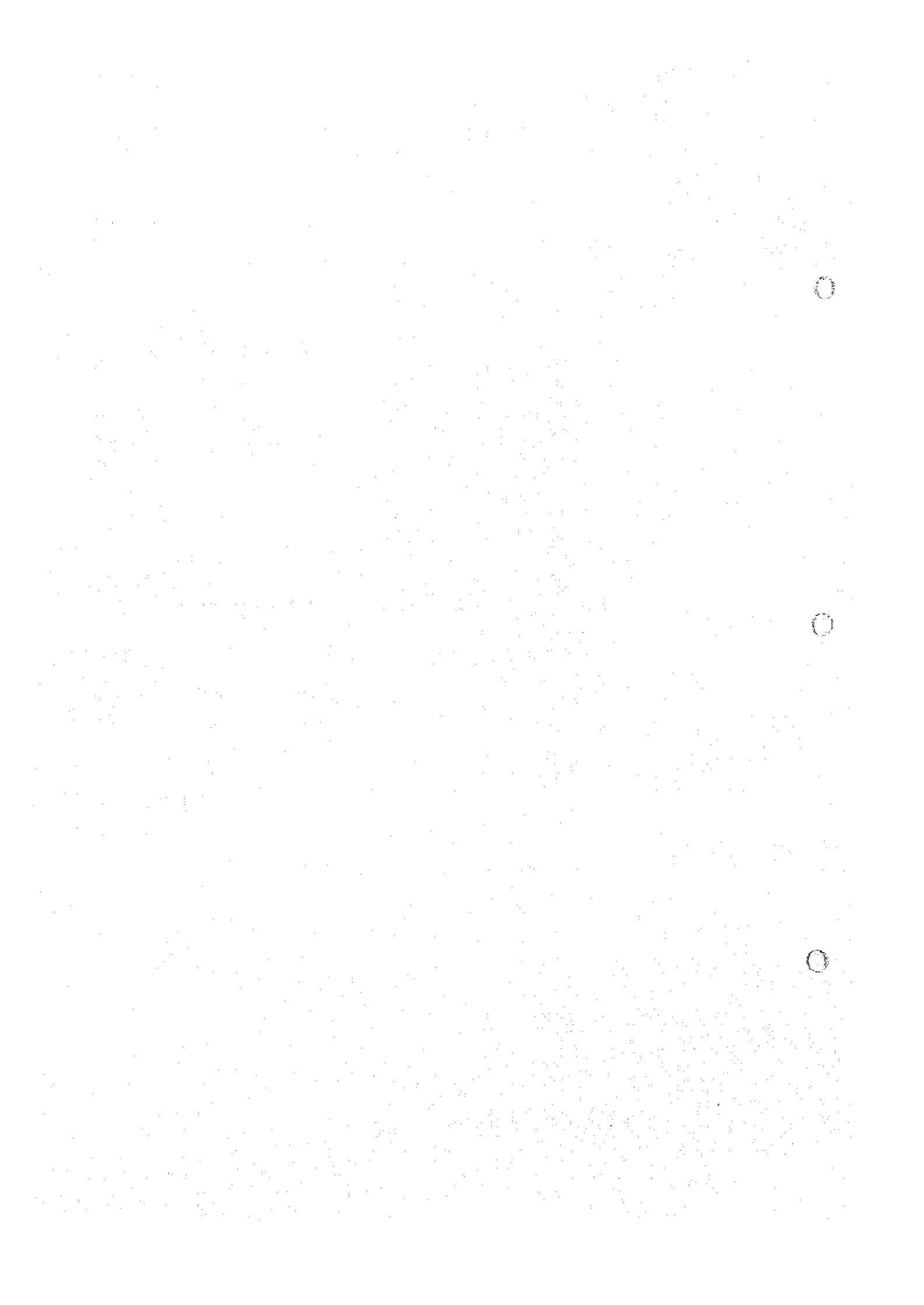


FIG. 8-11 RUTAS DE BUSES URBANOS



## Capítulo 9

### INSTALACIONES DEL MERCADO

#### 9-1. General

Una nueva área de mercado se propuso para ser incluida en el redesarrollo general de Barranquillita como uno de los seis proyectos principales.

El mercado se proyecta para beneficiar a los vendedores ambulantes y a los propietarios de puestos en el mercado actual, así como también a las zonas comerciales existentes y proyectadas.

#### 9-1-1. Relocalización y Reorganización

El mercado público se localiza actualmente a lo largo del Caño del Mercado, entre las Cras 42D y 43B. Las condiciones sanitarias son de serio deterioro debido principalmente a la contaminación del caño. Las vías en un tiempo pavimentadas, se encuentran en muy mal estado y el mantenimiento de las edificaciones es nulo. El Caño no solamente se ha convertido en barrera física sino también en barrera psicológica que disminuye el interés de la población para asistir al mercado a comprar los productos que allí se expenden.

Se ha propuesto que el mercado público sea relocalizado hacia la parte sur-oeste del área del proyecto.

El Area de ubicación de las futuras instalaciones está bordeado al oeste y al norte por dos vías peatonales propuestas: la Calle 28 y la Cra 42, respectivamente, y la Calle 6 bordea la parte este. El mercado en general se desarrolla en un terreno en forma de L; uno de los límites de la parte sur (desde la Calle 28 hasta la Calle 9) es la Cra 38, mientras que las manzanas que permanecen desde la Calle 9 hasta la 6 están bordeadas por el parque del Caño Arriba y el puerto fluvial propuesto.

Esta disposición sitúa a las futuras instalaciones del mercado entre puerto fluvial y la terminal intermunicipal de buses.

La localización definida mejorará la accesibilidad, removerá la barrera entre el Distrito Central y el mercado, actualmente producida por el Caño del Mercado y proporcionará un ambiente limpio y organizado.

También se propone que los vendedores estacionarios que se localizan actualmente sobre las calzadas y los andenes del Distrito Central, se reubiquen en la nueva área de mercado. Sus puestos interrumpen el tráfico peatonal y vehicular y al mismo tiempo afectan restando importancia a las empresas comerciales formales.

Aunque los vendedores del mercado público presentan una organización responsable de las funciones administrativas, se encuentra pobremente manejada y proporciona pocos beneficios a los propietarios de puestos. Por otra parte, los vendedores estacionarios no tienen ninguna organización que permita una responsabilidad para la localización de sus puestos, el arrendamiento de espacios, licencias, etc.

Además de la relocalización propuesta de vendedores se propone una corporación administrativa. La reorganización mejorará la rentabilidad, la responsabilidad y proporcionará los beneficios necesarios a los vendedores que se van a involucrar en el nuevo sistema de mercado.

#### 9-1-2. Accesibilidad del Mercado

La relocalización beneficiará a los vendedores por el traslado en cercanías del puerto fluvial y las instalaciones de la terminal de buses. Los productos se recibirán a través de estas dos disposiciones y serán fácilmente transportadas a sus sitios de venta.

La nueva localización además permitirá una cómoda accesibilidad por parte de los clientes a los diferentes mercados. La terminal de buses y

las vías peatonales incrementarán la llegada de los compradores. Los beneficios que van a obtener los vendedores estacionarios y los del mercado formal por la relocalización y la accesibilidad incrementada se proyectarán y estarán evidenciadas en la mayor rentabilidad que les va a proporcionar.

### 9-1-3. Mercado Público y Mercado Abierto

Se propuso que el mercado se dividiera en dos áreas: una que se denominara Mercado Público, donde los vendedores del mercado formal actual van a ser relocalizados y otra que se denominará Mercado Abierto que será ocupada por los vendedores estacionarios que se localizan en el Distrito Central en la actualidad.

Los vendedores del mercado público y los vendedores ambulantes venden usualmente las mismas mercancías y productos. Sin embargo, se diferencian por los siguientes aspectos:

#### 1) Estructura Organizacional

Los vendedores del mercado público tienen una organización administrativa, mientras que los vendedores estacionarios no la presentan.

#### 2) Localización

Los vendedores en el mercado público se localizan muy cerca del Caño que en una época proporcionó acceso a embarcaciones con productos para ser expendidos en el área.

Los vendedores estacionarios están localizados muy cerca del distrito comercial central obteniendo ventajas del número de peatones que se desplazan en el área.



### 3) Número

1.600 vendedores están localizados en el mercado público.

Aproximadamente 7.600 vendedores tienen puestos en el área central situada entre las Calles 8 y 34 y las Cras 38 y 46. (Área antigua). Los factores que caracterizan a los dos grupos los separan tanto como la localización de las actividades a ambos lados del caño. La competencia de los vendedores estacionarios ha contribuido al deterioro del mercado público. La separación y la competencia son puntos que se tienen en cuenta en planificación.

#### 9-1-4. Consideraciones de Planificación de las Instalaciones del Mercado

Cuando los factores que caracterizan y diferencian los dos grupos de vendedores se consideraron, fueron separados para propósitos de planificación. Las premisas iniciales tuvieron en cuenta la estructura organizacional existente, preferencias de localización evidentes y el mismo total de vendedores a ser acomodados.

Los vendedores del mercado público actual se relocalizarán en cinco estructuras cerradas en la parte situada al extremo este del área, entre la terminal de buses y el muelle fluvial. Estas cinco edificaciones se conocen con el nombre de Mercado Público. Este complejo proporciona a los vendedores accesibilidad a los embarques del puerto que anteriormente tenían antes de la contaminación del Caño del Mercado y permite una instalación organizada separada por la Calle 8 del área donde se localizarán los vendedores estacionarios.

Los vendedores estacionarios estarán organizados al oeste de la Calle 8 en el área del mercado y su denominación es Mercado Abierto, lo cual es una descripción de las distintas estructuras físicas del área (edificios no cerrados) y de la flexibilidad que se proporciona a la disposición de los puestos.

El Mercado Abierto estará localizado en un área de 3 manzanas, dispuestas para los tipos distintos de condiciones de venta:

- a. Una plaza abierta que contará con una organización flexible de los distintos puestos.
- b. Extensiones de la red peatonal que tendrán una cubierta protegiendo los corredores conformados por los puestos de venta.
- c. Estructuras cubiertas con distribución flexible de los puestos internos.

El Mercado Abierto estará localizado en proximidades del distrito comercial actual y el proyectado.

La FIG. 9-1 muestra la localización del Mercado Público y el Mercado Abierto, indicándose la red peatonal que conducirá a los peatones a través de las diferentes instalaciones. También se indica la localización del distrito comercial propuesto que se describirá con mayores detalles en la sección 9-4 (Importancia del Mercado Público y el Abierto en el Redesarrollo General del Area del Proyecto).

#### 9-1-5. Criterios Generales de Diseño de la Organización

Además de las consideraciones de localización se tuvieron en cuenta los siguientes criterios generales de diseños de la organización:

- a. Proporcionar dos mercados organizados con una edificación de administración.
- b. Proveer espacio para los puestos de los vendedores.
- c. Proporcionar espacio de operación de transporte fluvial, plataforma de descarga y bodegas donde los productos podrán ser clasificados y almacenados.
- d. Proveer cuartos de máquinas, espacios de almacenamiento y cualquier otro espacio relacionado con el completo mantenimiento para la organización total.
- e. Proveer un sistema de recolección de basuras con un espacio

acondicionado para estos propósitos.

f. Proporcionar espacios para prestar servicios de atención médica.

g. Proveer baños públicos.

La FIG. 9-2 indica la localización de los edificios del Mercado Público y las áreas y estructuras del Mercado Abierto. Cada estructura será descrita detalladamente en las secciones 9-2 y 9-3.

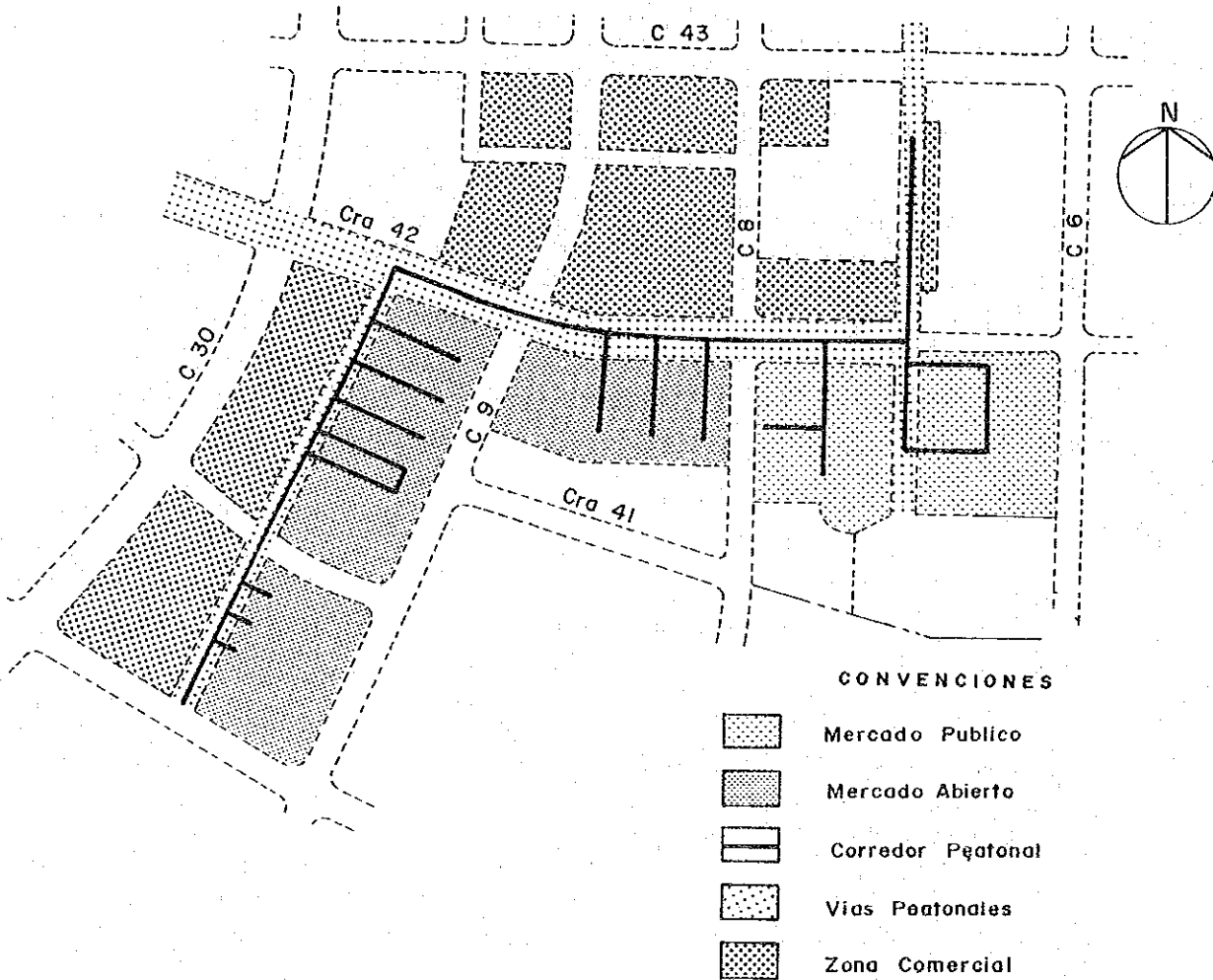


FIG. 9-1 LOCALIZACION DEL MERCADO PUBLICO Y EL MERCADO ABIERTO Y SU RELACION CON LA ZONA COMERCIAL PROPUESTA

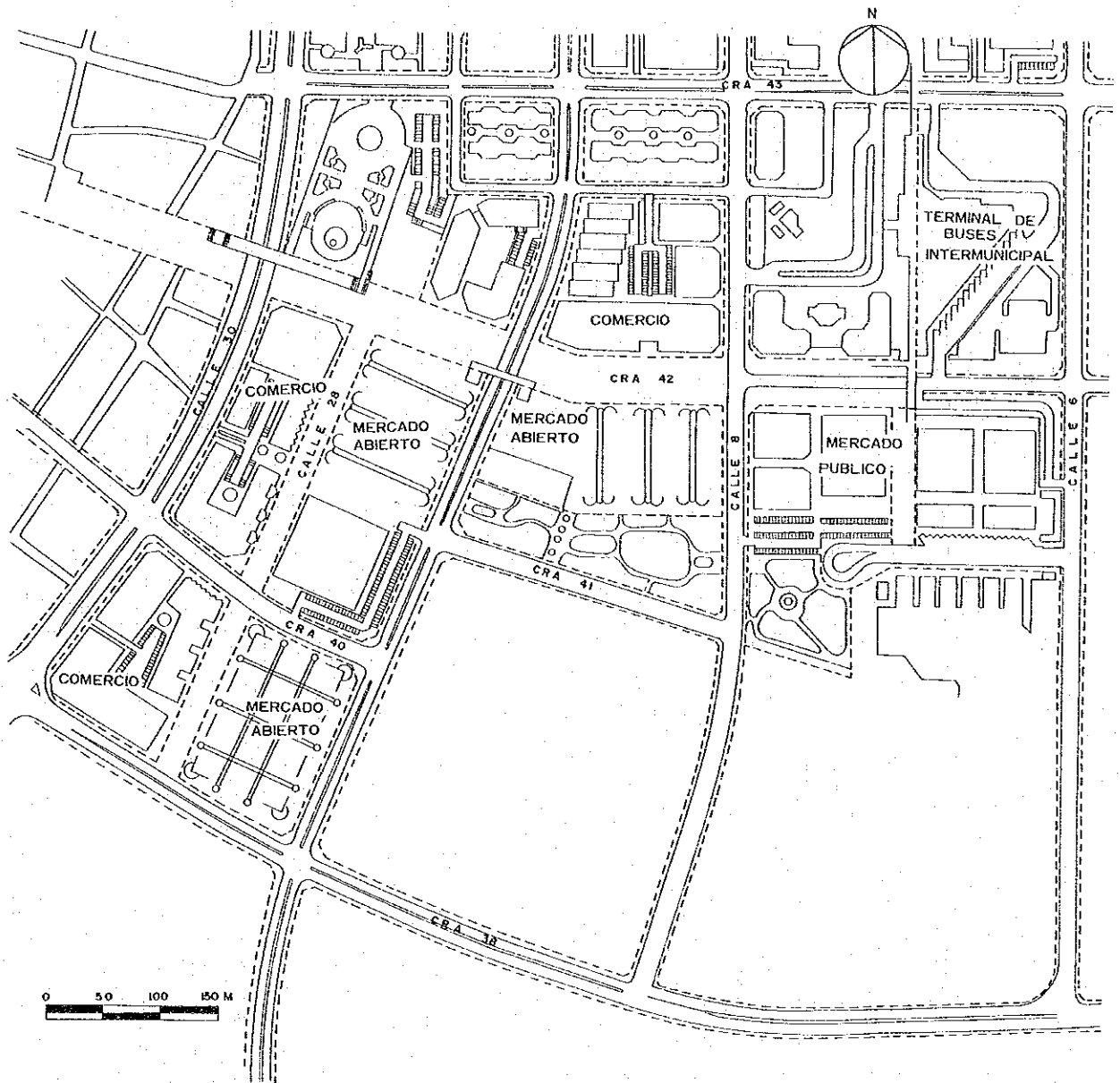


FIG. 9-2 LOCALIZACION DE LOS EDIFICIOS DEL MERCADO PUBLICO Y EL MERCADO ABIERTO

## 9-2. Mercado Público

Con la reorganización del mercado público se intenta incrementar la accesibilidad, las ventas y a la vez proporcionar un ambiente de bienestar a los vendedores. La localización permite una fácil entrada de los compradores. Su estructura y organización está destinada a suministrar beneficios adicionales.

### 9-2-1. Estructuras en el Mercado Público

Todos los criterios de diseño y factores de planificación se consideraron en la disposición y diseño del Mercado Público. La FIG. 9-3 y la FIG. 9-4 señalan cómo esta área no sólo proporciona a los vendedores espacios adecuados, sino también espacios para la instalación de la organización. Este mercado consta de 8 edificaciones tal como se puede apreciar en las figuras mencionadas:

- A. Un edificio administrativo (Edificio No.1)
- B. Cinco edificaciones para vendedores (Edificio No. 2, 3, 4, 5 y 6 )
- C. Dos edificaciones (bodegas) para almacenamiento y distribución de productos (Edificio No. 8)

### 9-2-2. Edificio Administrativo

Es un edificio de dos plantas. En el primer piso se encuentran los espacios de mantenimiento, almacén, taller y los depósitos necesarios de recolección de basuras para la conservación del ambiente adecuado en los mercados. Además, los empleados de mantenimiento podrán utilizar los espacios proveídos para vestieres para cambiarse, duchar y descansar.

En el segundo piso de la edificación se localizan las oficinas de administración del mercado, compuestas por la oficina para el Director General, el Departamento de Contabilidad, oficinas para empleados básicos y otro personal de apoyo. Una sala de juntas, una cocineta y servicios sanitarios.

### 9-2-3. Edificaciones de Mercadeo

Los cinco edificios donde se localizan los vendedores estarán acondicionados con puestos de ventas construídos para acomodar los diferentes tipos de productos que se van a vender. Los que se consideraron en la planificación de los requerimientos de tamaño de los puestos y se muestran en la FIG. 9-5.

La organización de los puestos en cada edificio es aproximadamente la misma, con algunas modificaciones basadas en los productos que se van a expender: productos perecederos y no perecederos. Los primeros requieren agua y electricidad para refrigeración: carne, pescados, frutas y vegetales se clasifican en esta categoría. Mientras que los expendedores de ropas, cosméticos y productos de uso personal, alimentos enlatados, artesanías y otros artículos no perecederos no necesitan conexión de servicios. Varias clases de puestos se muestran en la FIG. 9-6. Cada edificación contará con espacios para mantenimiento y baterías de baños.

### 9-2-4. Edificaciones de Almacenamiento y Cuarto de Distribución (Bodegas)

Estas edificaciones proporcionarán conservación en cámara frigorífica adecuada a los productos recibidos para la posterior distribución a los vendedores individuales en el Mercado Público.

Las páginas siguientes contienen los planos de las instalaciones del Mercado Público, incluyendo plantas, fachadas y especificaciones de construcción.

### 9-3. Mercado Abierto

El Mercado Abierto tiene el propósito de organizar a los vendedores estacionarios independientes y proporcionarles servicios que no disponibles en este momento a causa de la falta de la organización. Su relocalización ayudará al alivio de la congestión en andenes y calzadas del Distrito Central. Sin embargo, se proyecta que esta relocalización en el centro de la zona comercial existente y propuesta servirá como puente de comunicación para cerrar la brecha que existe entre Barranquillita y el Distrito Central.

#### 9-3-1. Estructuras en el Mercado Abierto

El Mercado Abierto funcionará en tres manzanas. Habrá cinco áreas de ventas con tres tipos característicos.

##### Tipo A

Se localiza en la manzana nor-oeste de la intersección formada por la Cra 28 y la Calle 17. Esta área ha sido escogida para acomodar los vendedores con carretillas o puestos móviles, así como también a los vendedores permanentes. Proporciona la disposición más flexible para los vendedores en toda la organización del Mercados Abierto. El área es esencialmente una plaza con arreglos de caminos peatonales formando un patrón reticular. Esto permite flexibilidad en la conformación de puestos de ventas.

Los únicos elementos estructurales en la sección Tipo A están localizados en las esquinas del área rectangular, donde se disponen instalaciones de almacenamiento y servicios.

El lugar contendrá aproximadamente 2.300 puestos de venta.

En la FIG. 9-8 se representa el diseño del Mercado Abierto Tipo A.

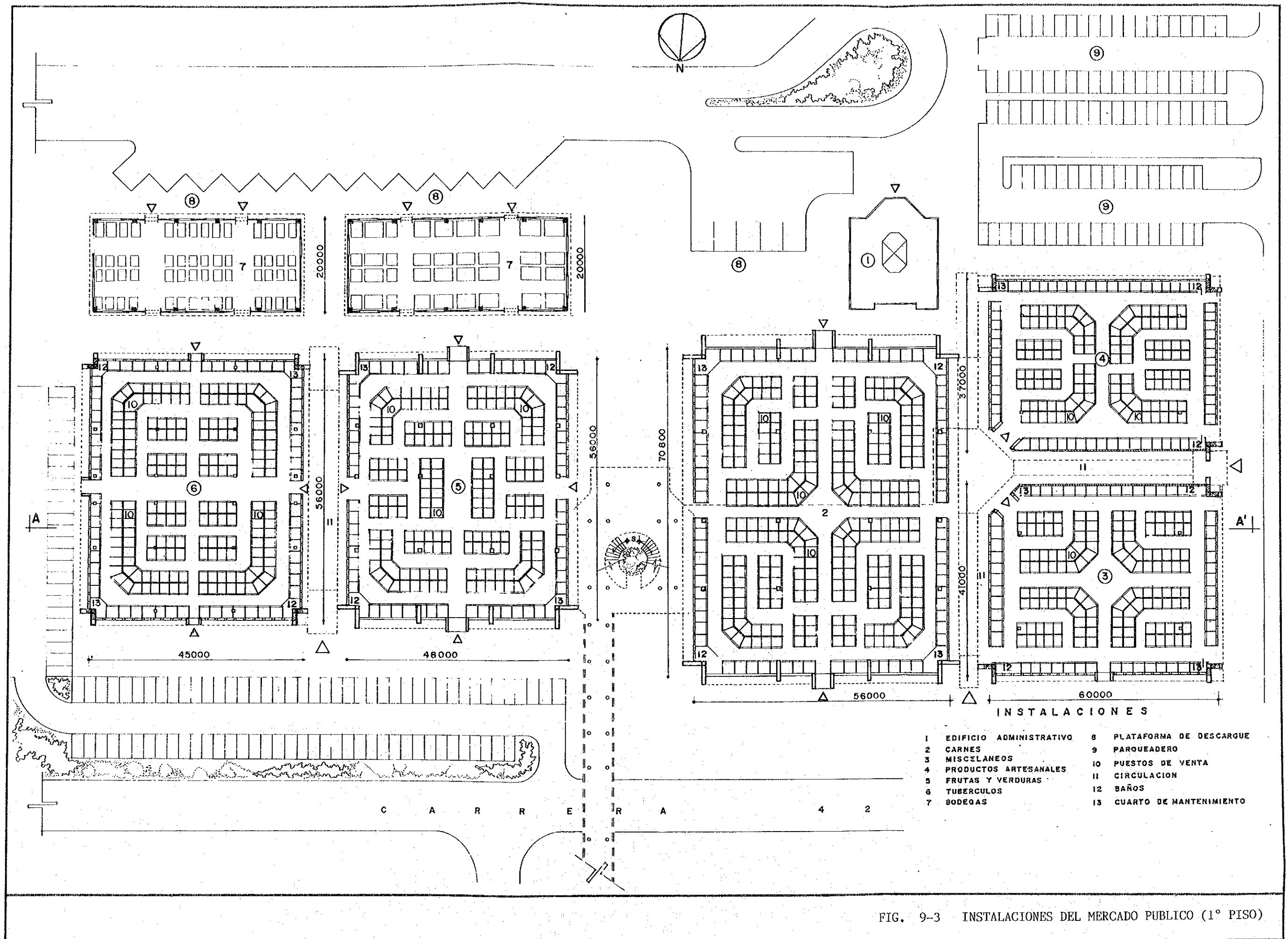


FIG. 9-3 INSTALACIONES DEL MERCADO PUBLICO (1° PISO)



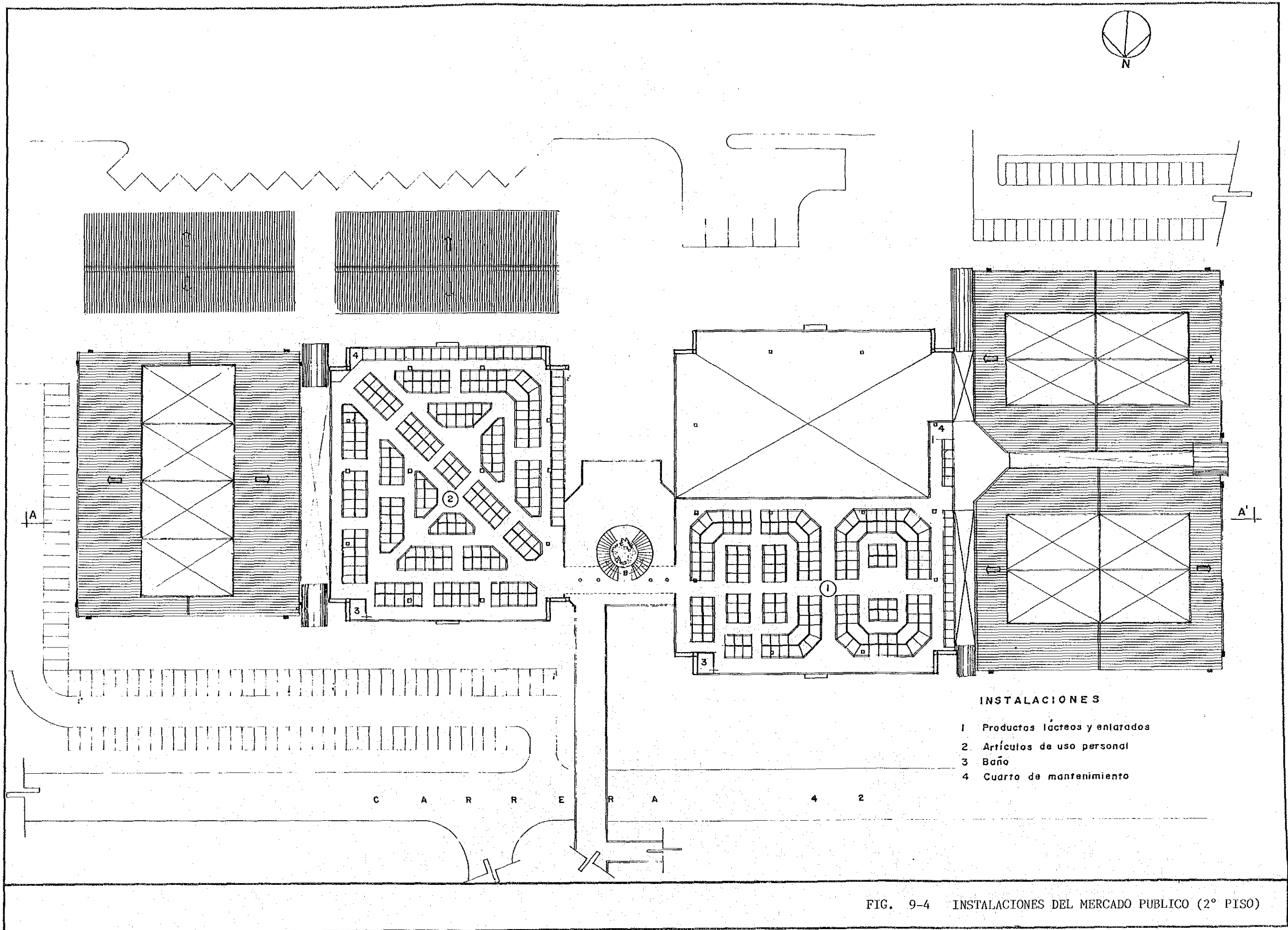


FIG. 9-4 INSTALACIONES DEL MERCADO PUBLICO (2° PISO)



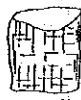






PRODUCTO	EMBALATE	MEDIDA	AREA	VOLUMEN	PARADA DE VENDER
Naranja	 TAMAÑO	.30 X .60 X .70ML	.18M <sup>2</sup>	.126M <sup>3</sup>	Papas, Yaca, Platanano
Papas		.30 X .60 X .80ML	.18M <sup>2</sup>	.144M <sup>3</sup>	Fruta y frijoles
Plantaina		.30 X .40 X .45	.12M <sup>2</sup>	.054M <sup>3</sup>	Panela
Frijoles		.30 X .60 X .35	.18M <sup>2</sup>	.63 M <sup>3</sup>	Papas, frijoles
Bayas	 MEDIO TOMAÑO	.30 X .60 X .40	.18M <sup>2</sup>	.72M <sup>3</sup>	Granero
Tomate	 ENVASE	.25 X .60 X .50	.15M <sup>2</sup>	.75M <sup>3</sup>	Fruta
Mango					
Fruta					
Tangerino					
Pollo	 CANASTA	.80 X .800 11.20 X .800	.50M <sup>2</sup> .50M <sup>2</sup>	.40M <sup>3</sup> .40M <sup>3</sup>	Pollo Pollo
Papaya	 CAJA DE MODERA	.25 X .60 X .50	.15M <sup>2</sup>	.75M <sup>3</sup>	Fruta
Sandia		.60 X .80 X .50	.48M <sup>2</sup>	.24M <sup>3</sup>	Fruta
Melon					
Huevos	 CAJADE CARBOARD	.30 X .50 X .40	.15M <sup>2</sup>	.060M <sup>2</sup>	Huevos
Baya General		.30 X .60 X .80	.18M <sup>2</sup>	.44M <sup>3</sup>	Graneros

FIG. 9-5 TIPOS DE EMPAQUES EN EL MERCADO PUBLICO

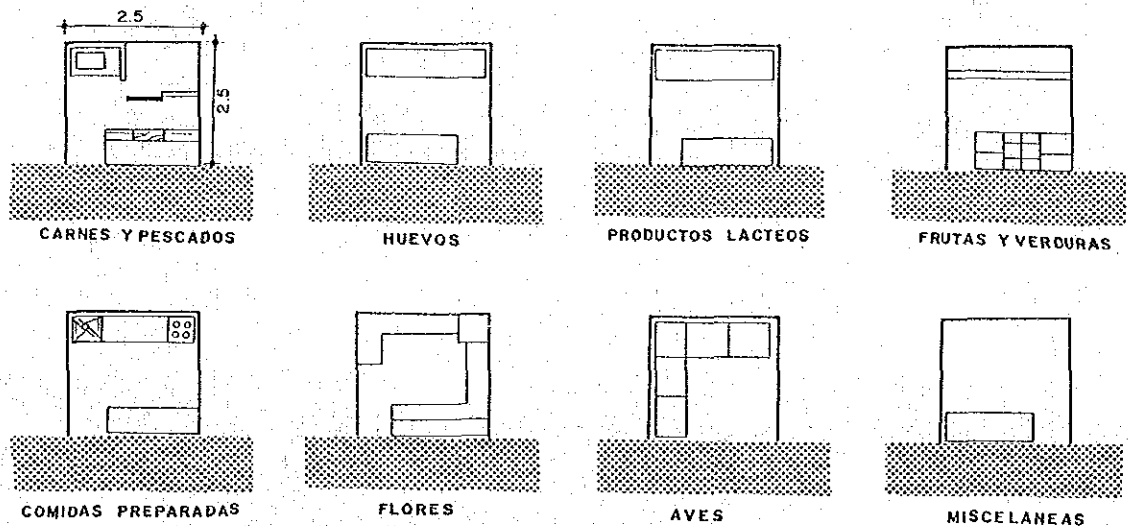


FIG. 9-6 DIMENSIONES NECESARIAS PARA LOS PUESTOS DE VENTAS DEL MERCADO PUBLICO



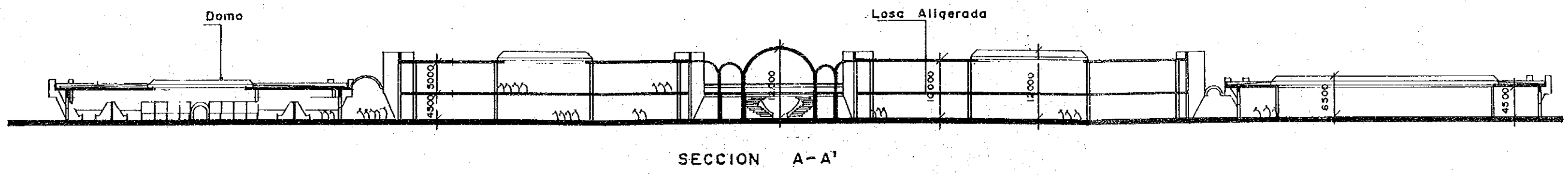
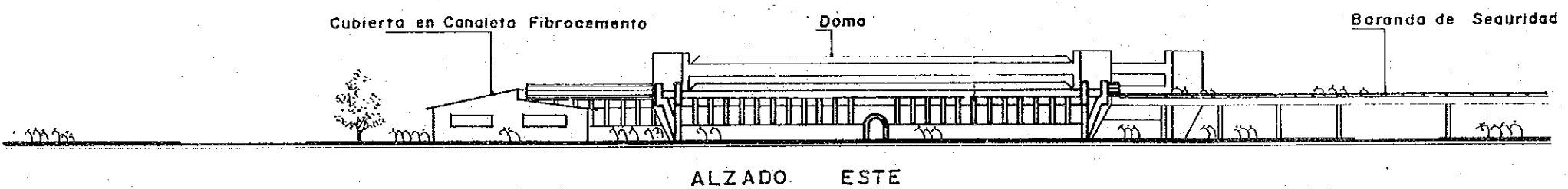
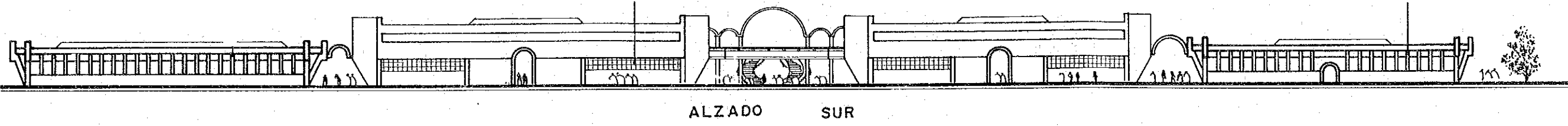
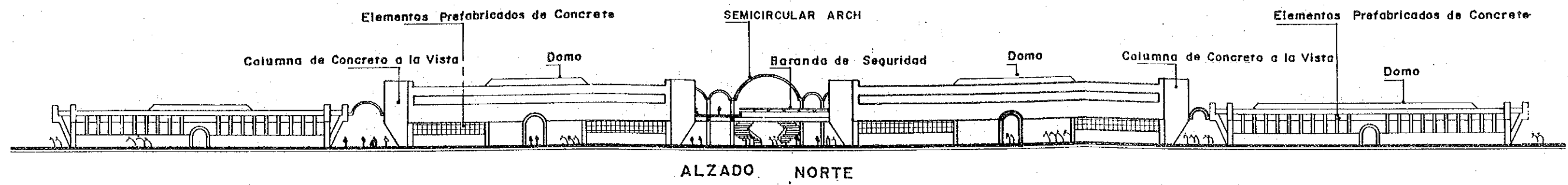


FIG. 9-7 FACHADAS DEL MERCADO PUBLICO Y ESPECIFICACIONES DE CONSTRUCCION

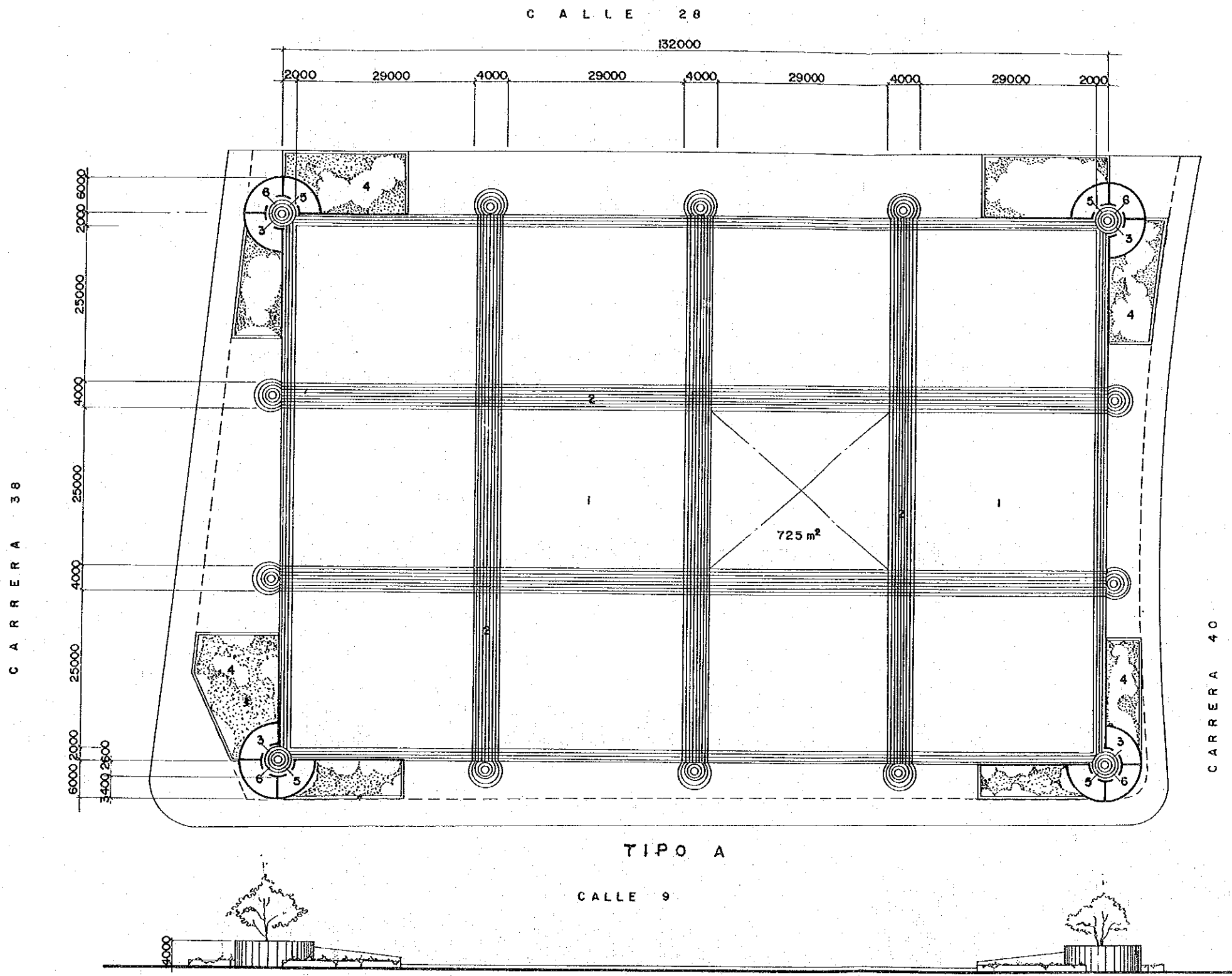
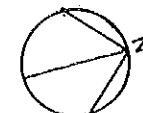


FIG. 9-8 MERCADO ABIERTO (TIPO A)



## Tipo B

Dos de las cinco áreas que conforman el Mercado Abierto se caracterizan como Tipo B. Uno de ellos está localizado en la manzana al sur-oeste de la esquina formada por la intersección de la Cra 42 y la Calle 9 y el otro está situado en la manzana al sur-oeste de la intersección de la Cra 42 y la Calle 8. Los clientes son conducidos al interior de cada una de estas áreas mediante tres extensiones de la red peatonal (las cuales se encuentran techadas), indicando el área de mercadeo a través de un arreglo de los corredores de tráfico de compradores.

Los vendedores estarán colocados debajo de toldos con estructuras livianas a cada lado del pasaje peatonal cubierto. Sus puestos estarán organizados de acuerdo al tipo de productos y tamaño, para conformar con estas estructuras. Al final de cada pasaje peatonal techado se van a ubicar núcleos conteniendo baños, kioskos y espacios de almacenamiento para los vendedores.

Entre 1.200 y 1.600 vendedores estarán localizados en cada una de las dos áreas.

La FIG. 9-9 representa el diseño del mercado Tipo B. La FIG. 9-10 ilustra la vista de las diferentes fachadas de éste, con las respectivas especificaciones.

## Tipo C

Las dos áreas restantes del Mercado Abierto se caracterizan como Tipo C. Una de ellas se localiza en la manzana nor-oeste de la esquina formada por la intersección de la Cra 40 y la Calle 9 y la otra se localiza en la manzana al sur-este de la intersección formada por la Cra 42 y la Calle 9.

Son edificios con estructura de concreto y cubierta con canaletas de fibrocemento serpenteadas con cerchas, y abiertas por todos los



costados. Tendrán instalaciones de servicios y espacios de mantenimientos similares a los propuestos en el Mercado Público. Los puestos estarán dispuestos dentro de módulos organizados por tamaño y tipo de producto.

Se espera que estos edificios contengan entre 400 y 800 vendedores cada uno.

Ver FIG. 9-11 y FIG. 9-12, ya que representan los dos mercados Tipo C, incluyendo las especificaciones de construcción.

Las figuras 9-13 y 9-14 indican la distribución en planta de las instalaciones de los mercados Tipo B y Tipo C.

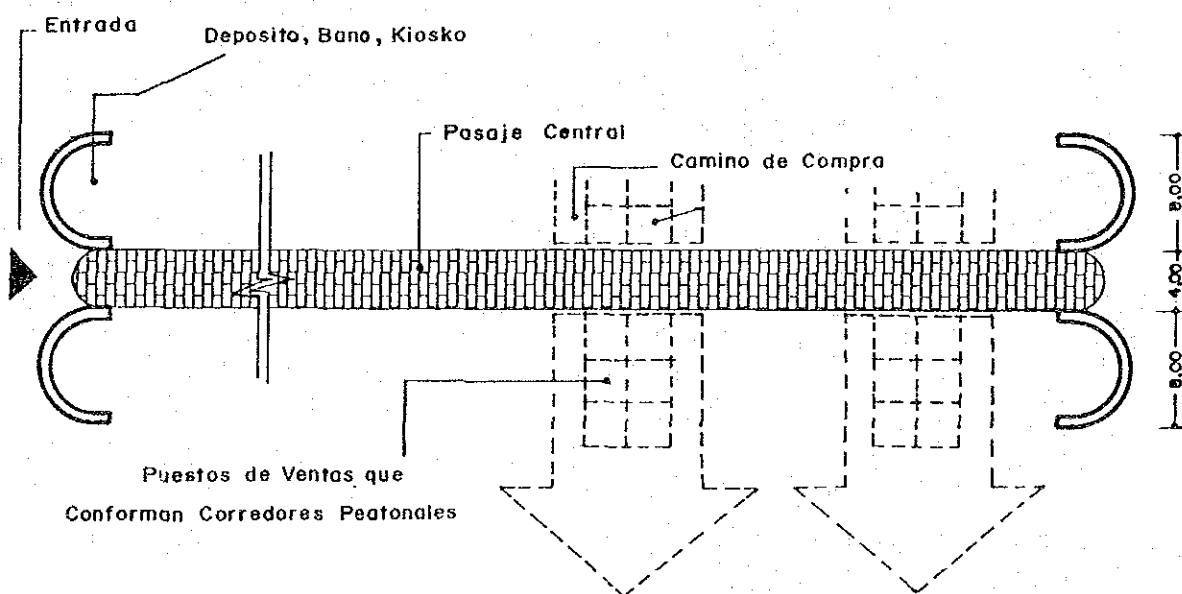
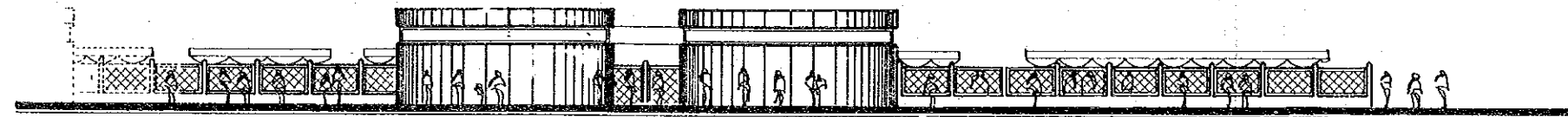


FIG. 9-9 MERCADO ABIERTO (TIPO B)



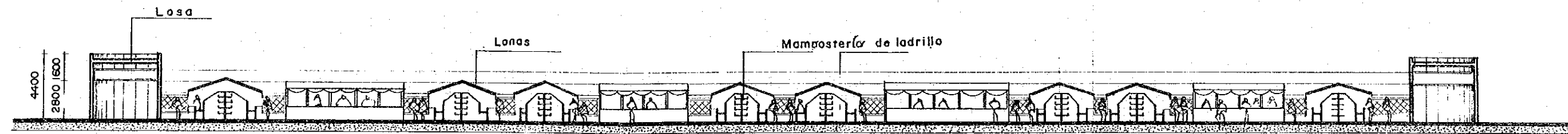
ALZADO NOR-OESTE



ALZADO NOR-OESTE



ALZADO NORTE



SECCION A-A'

FIG. 9-10 FACHADAS DEL MERCADO ABIERTO (TIPO B)

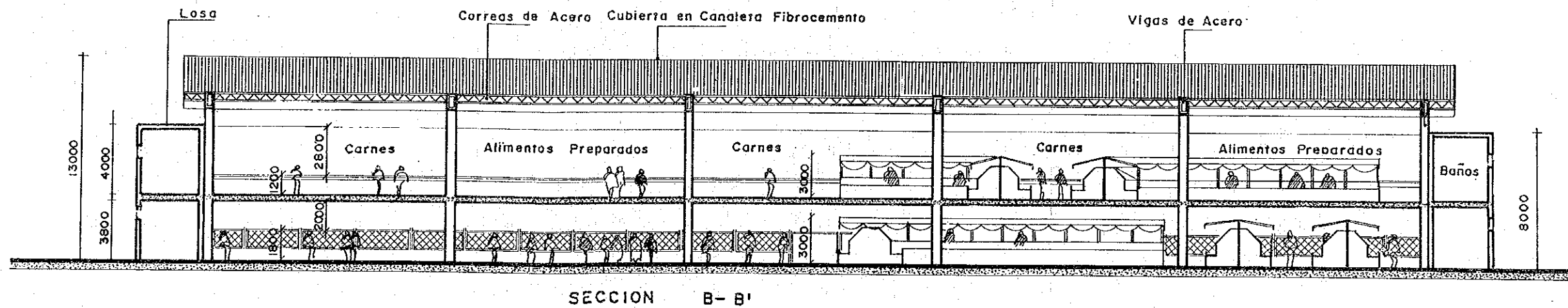
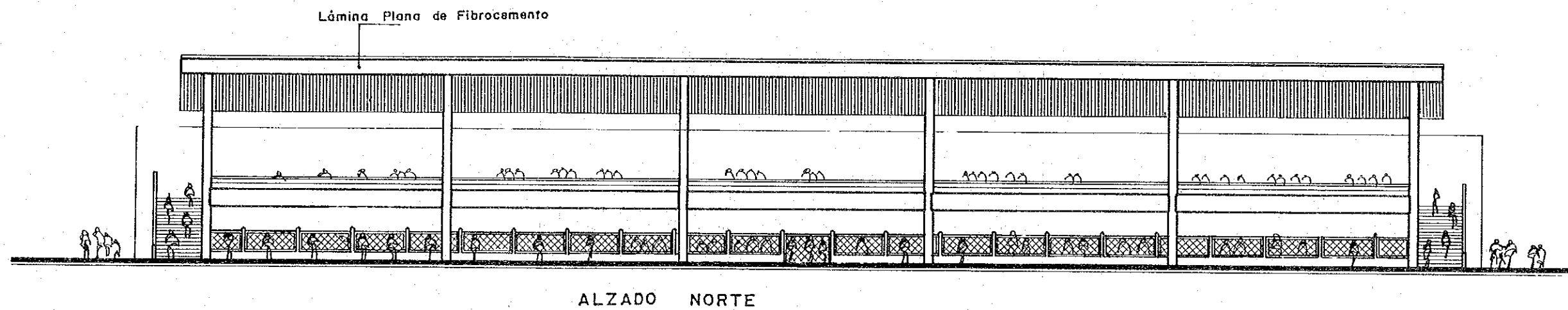
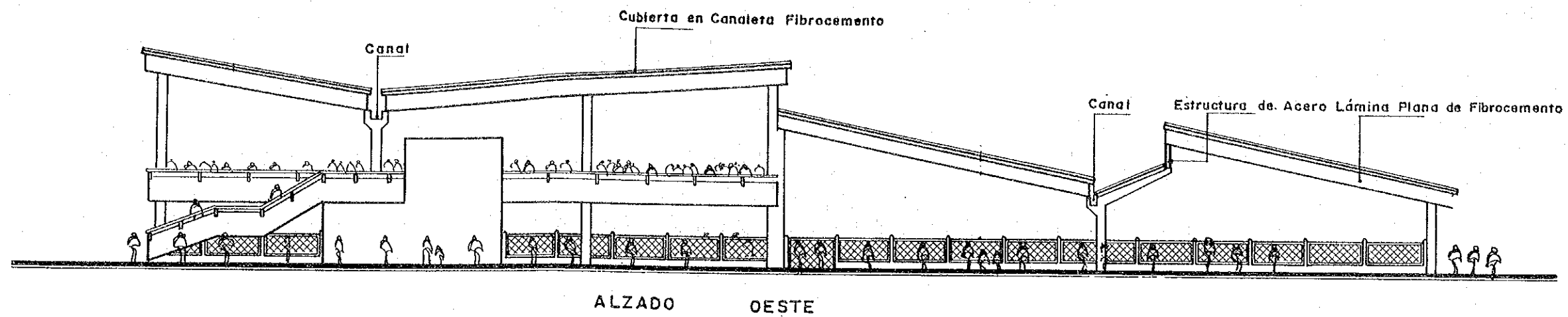


FIG. 9-11 MERCADO ABIERTO (TIPO C)

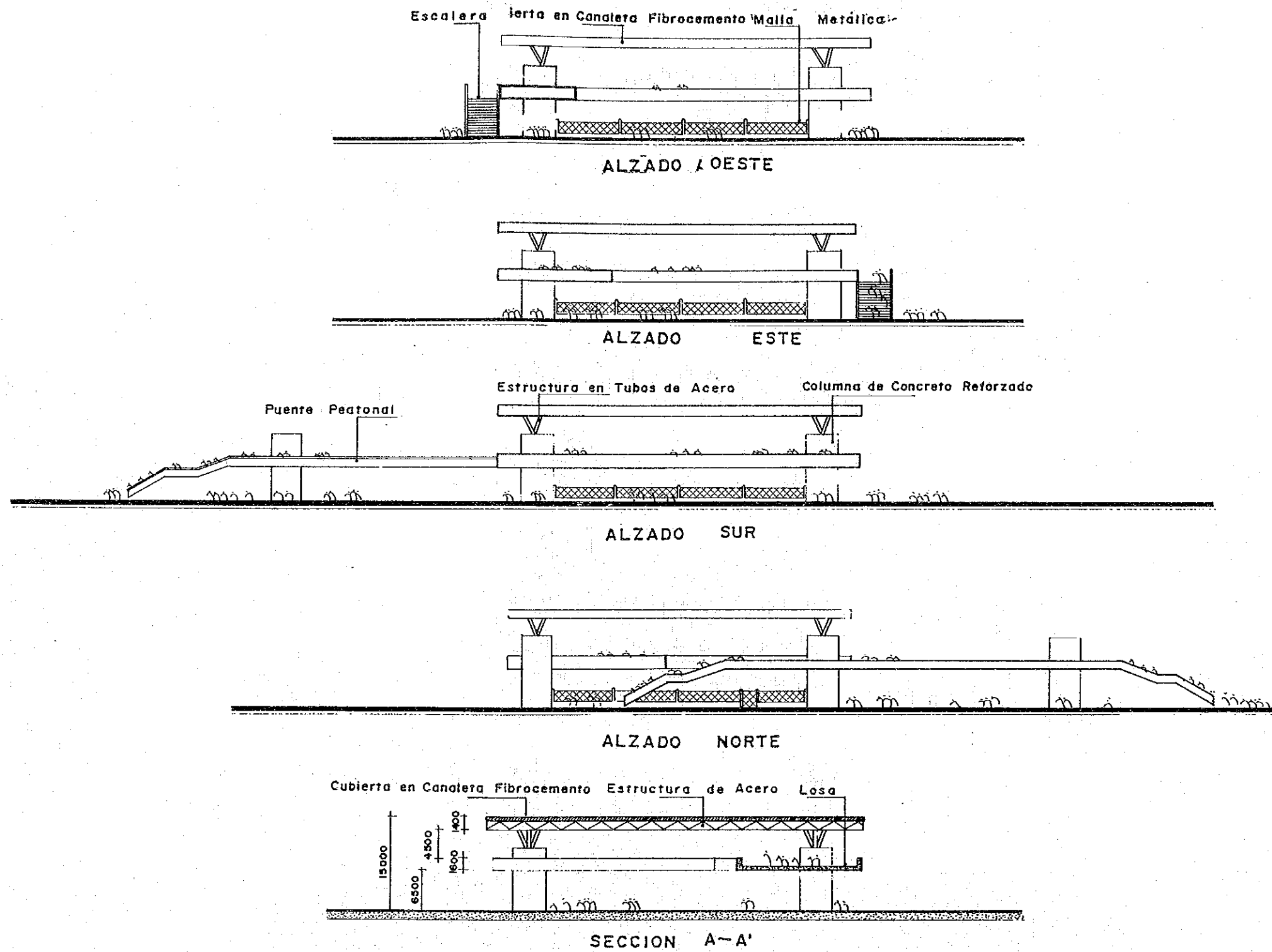


FIG. 9-12 MERCADO ABIERTO (TIPO D)

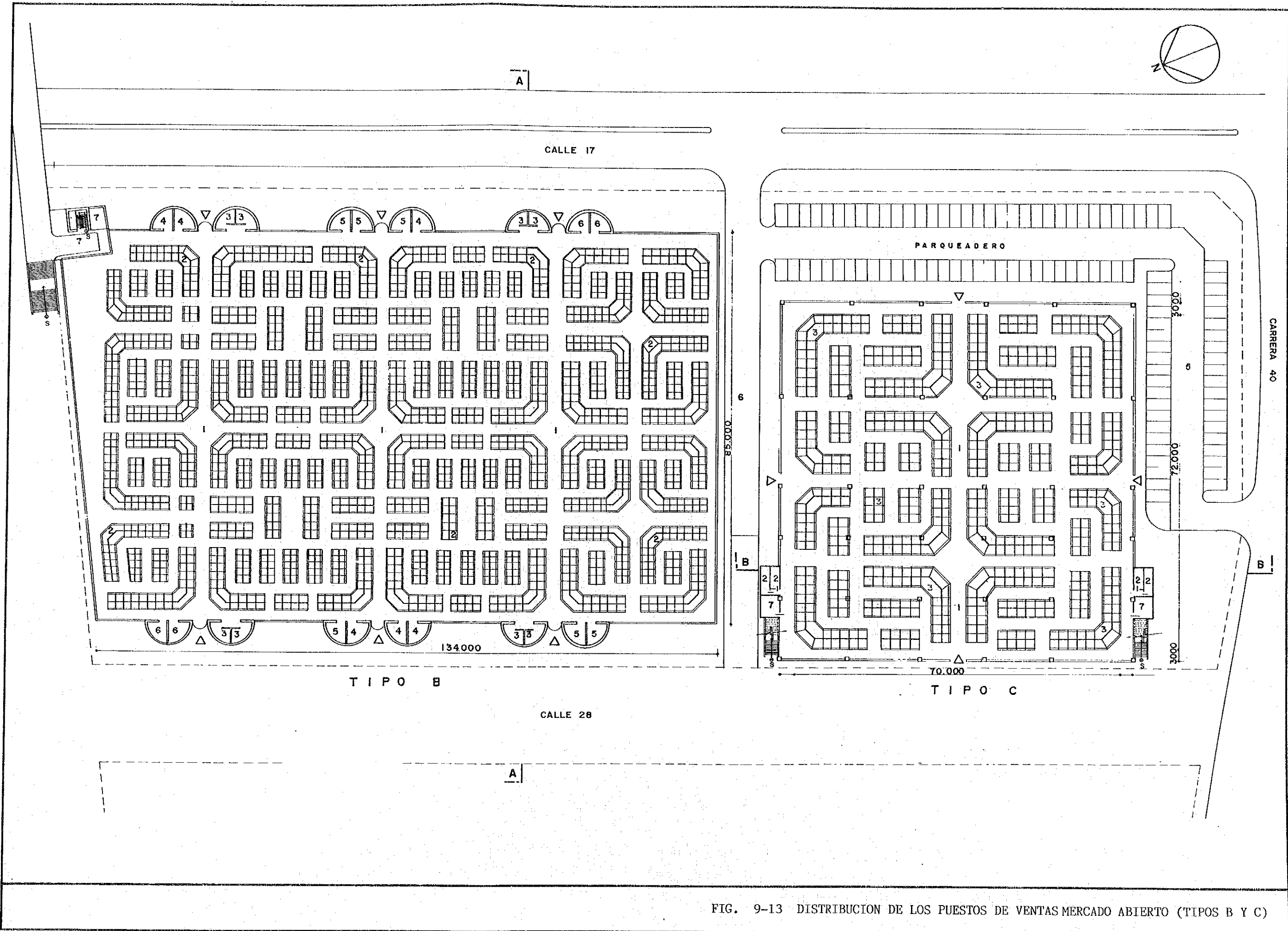


FIG. 9-13 DISTRIBUCION DE LOS PUESTOS DE VENTAS MERCADO ABIERTO (TIPOS B Y C)

PARQUE CAÑO ARRIBA

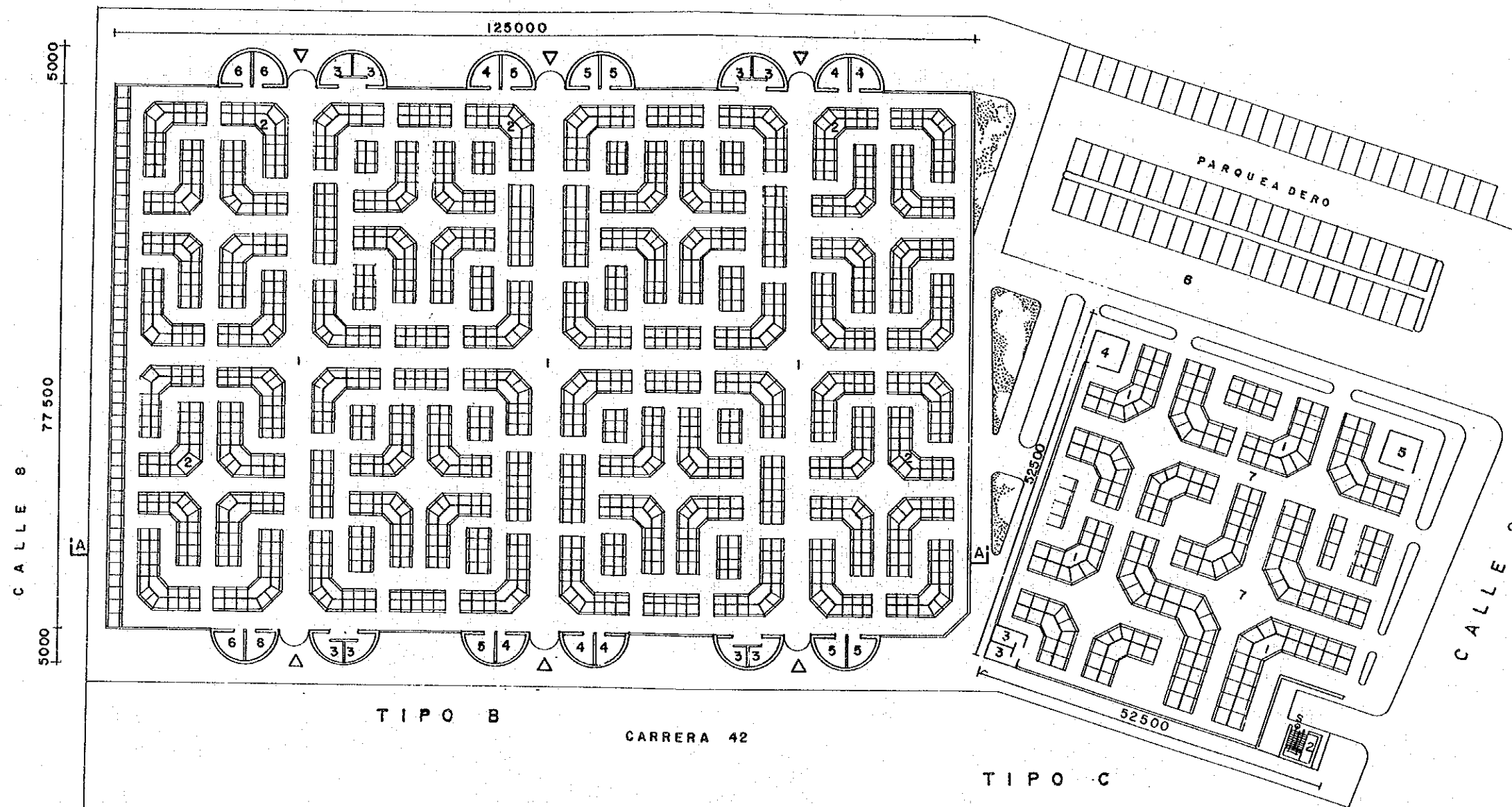


FIG. 9-14 DISTRIBUCION DE LOS PUESTOS DE VENTAS MERCADO ABIERTO (TIPOS B Y C)



#### 9-4. Importancia del Mercado Público y Abierto en el Redesarrollo General del Area de Proyecto

El área del mercado propuesta es un medio por el cual se puede remover la barrera psicológica y física que en estos momentos separan el Distrito Central existente del área de proyecto. Los aspectos involucrados en este mejoramiento son la formación de una o dos entidades ejecutivas para manejar el Mercado Público y Abierto, la relocalización del área de mercado, el relleno del Caño y el mejoramiento de la Calle 30, la creación de las vías y puentes peatonales, y la introducción de una nueva zona comercial en el área de estudio. Todos estos aspectos de progreso están dependiendo de la disposición, de la relocalización y reorganización del mercado público existente.

##### 9-4-1. Proyectos de la Calle 30 y El Caño del Mercado

La Calle 30 y el Caño del Mercado separan actualmente el Distrito Central de Barranquilla del Área de Estudio. Cuando la Calle 30 se mejore se convertirá en la ruta principal de acceso hacia las áreas del Mercado y del Distrito Central. Estos proyectos son interdependientes y requieren un esfuerzo de implementación coordinada. Los vendedores que se localizan en la actualidad a lo largo del caño sobre el lado de la Calle 30 deben relocalizarse antes de que los trabajos de mejoramiento comiencen.

El Caño del Mercado deberá ser relleno y el área formará parte del parque urbano. Las vías peatonales y la disposición de puentes proporcionarán las condiciones adecuadas para el mejoramiento de la Calle 30. Este proyecto depende también de la relocalización de los vendedores hacia otra área diferente a la actual.

Los acondicionamientos de la Calle 30 y la creación del parque del Caño del Mercado beneficiarán el área de mercado propuesta de muchas maneras.



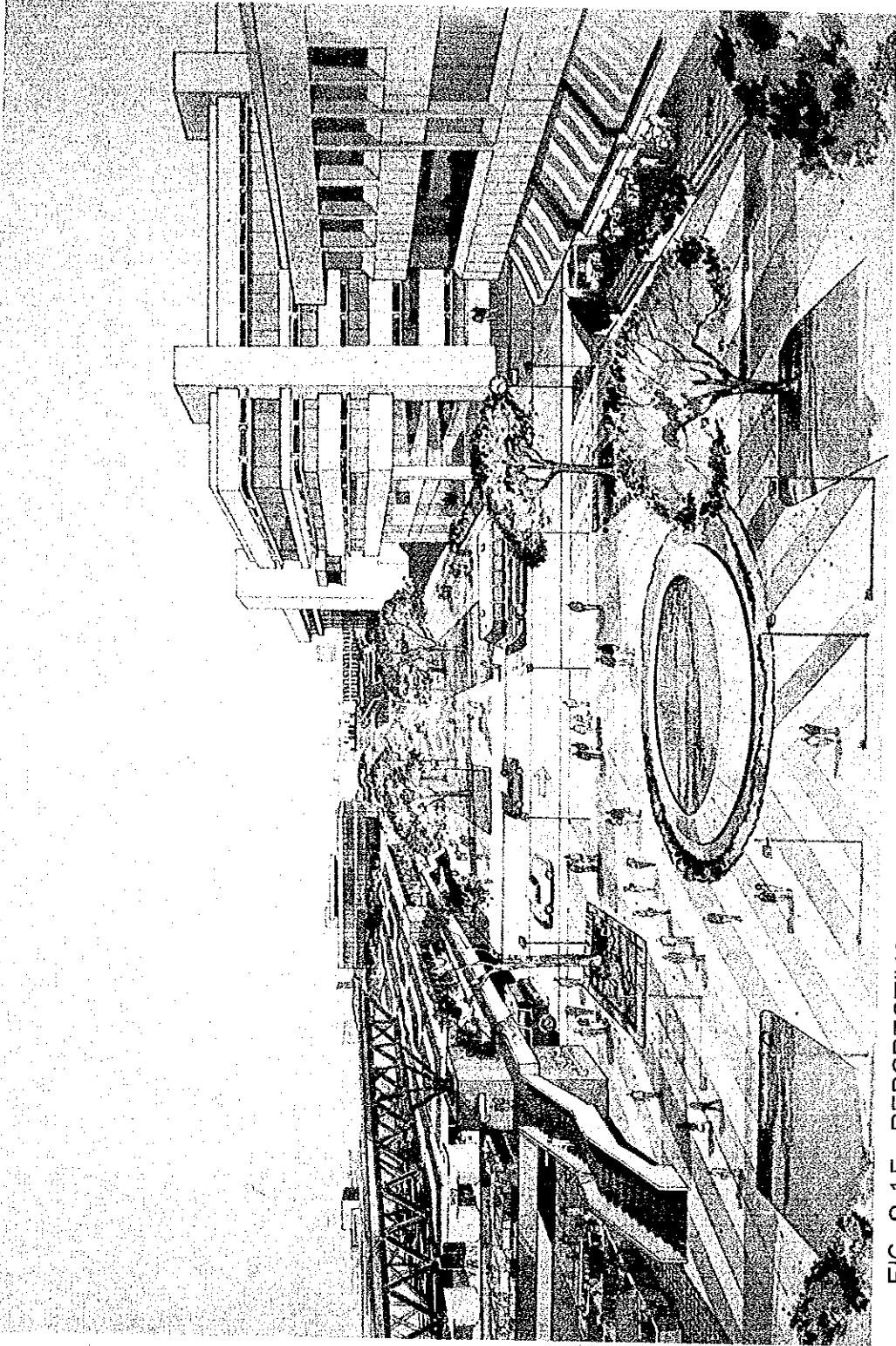


FIG. 9-15 PERSPECTIVA DE LA VIA PEATONAL, CRA 42 CON VISTA HACIA EL  
DISTRITO EXISTENTE

La vía proveerá una ruta directa hacia el mismo mercado en vez de separar los dos grupos de vendedores existentes. El parque ayudará a eliminar la denigrante opinión pública sobre Barranquillita y atraerá más personas al área.

#### 9-4-2. Creación de las Vías Peatonales y la Disposición de Puentes

Además del mejoramiento de la Calle 30 y la creación del Parque del Caño del Mercado, las calles y puentes peatonales relacionadas comunicarán al área de estudio con el Distrito Central. Un puente peatonal que cruzará la Calle 30 unirá al mercado y al parque al Distrito Central existente.

La plaza peatonal (Cra 42) proveerá un centro de actividades para presentaciones, ferias, carnavales y otras funciones que dirigirán la atención de la población hacia las áreas de mercados.

La Cra 42 es también la localización central de la zona de comercio propuesta y un alineamiento bordeará las áreas de mercados. Ambas áreas se complementarán mutuamente.

#### 9-4-3. Introducción de la Zona Comercial en el Area de Proyecto

La FIG. 9-15 ilustra la intersección de la Cra 42 y la Calle 9 y presenta la manera cómo el área comercial general propuesta complementará las actividades de los mercados públicos y abiertos y permite el establecimiento de la vía peatonal como centro del área comercial que se extiende desde el distrito existente.

En la vista, el puente peatonal sobre la Calle 17 y la cubierta del mercado abierto Tipo C se pueden observar en primer plano, a la izquierda. Detrás de éstas, se pueden ver el Mercado Abierto Tipo B, con sus toldos protectores y las extensiones de los corredores peatonales cubiertos. La zona comercial propuesta se alcanza a apreciar detrás del Mercado Abierto en las manzanas localizadas entre la Calle 28 (peatonal) y la Calle 30, se localizarán tiendas generales que se extenderán desde

el área comercial existente en el Distrito Central hasta el área del proyecto. Estos almacenes complementarán la actividad que se genera en el Mercado Abierto.

Los edificios localizados a lo largo de la Cra 42 extenderán el área comercial a través de la calle, desde el Mercado Público y el Abierto hasta la terminal de buses.

El complejo de la terminal intermunicipal y la urbana se localiza en la esquina Nor-este de distrito comercial en la intersección de la plaza peatonal (Cra 42) y la Calle 8. Actividades comerciales adicionales que acostumbraban a complementar las instalaciones de la terminal se proponen para los edificios sobre la Calle 8.

#### 9-4-4. Conclusión

El éxito de los proyectos propuestos para el redesarrollo de conjunto de Barranquillita depende del éxito de las instalaciones del mercado.

El mercado promoverá el progreso del área comercial propuesta que porporcionará la fuerza necesaria para que el redesarrollo se extienda hacia oeste al Distrito Central existente.

## Capítulo 10

### PARQUES E INSTALACIONES RECREACIONALES

#### 10-1. General

Los estudios llevados a cabo en el Distrito Central muestran una escases de zonas verdes y una deficiencia en las instalaciones recreacionales. En el desarrollo propuesto para Barranquillita estos puntos se han tenido en cuenta, planificándose el fomento de instalaciones recreacionales y un incremento de áreas verdes.

Estas áreas planificadas completarán la nueva distribución de uso del suelo en el Area de Estudio. La política básica es proveer instalaciones deportivas y recreacionales, plazas y parques para la gente que vivirá en Barranquillita y para la población diaria del Distrito Central.

#### 10-2. Criterios de la Planificación

##### 10-2-1. Parques Actuales

El análisis de las condiciones existentes de las áreas de esparcimiento y recreación demuestra que sólo un 0.9% del área urbana se utiliza para parques. Esta escasez exige la introducción de más áreas para parques, incrementando a aproximadamente un 10 a un 12% del total del Area Urbanizada.

### 10-2-2. Clima

Barranquilla es una ciudad tropical con una temperatura promedio de 30 grados centígrados y una humedad relativa de un 95%, lo que la convierte en una de las ciudades más sofocantes de la región. Al urbanizarse la ciudad, la introducción de vías de concreto y edificios cerrados ha traído como consecuencia un aumento relativo en la humedad y la temperatura. Estos factores conllevan a diseñar criterios para la solución de los problemas generados por el clima tropical.

Inmensos árboles, introducidos por su sombra y color, deben ser sembrados para bajar la temperatura. Para disminuir la humedad se incluirán zonas de suelos de absorción de la radiación solar y cuerpos de agua. Se espera que la población vea estos métodos de control climático como elementos vitales, siendo su uso adoptado en otras áreas de la ciudad.

Los parques pueden incluir flora tropical intensa, tantos árboles como plantas que crecen todo el año. Pérgolas y otros elementos productores de sombra en lugares claves de actividad o en los corredores, también son muy importantes.

### 10-2-3. Rentabilidad

Actualmente, un cálculo aproximado muestra que 1.200 hectáreas son necesarias para parques y espacios abiertos en Barranquilla. El Distrito Central necesitaría 60 hectáreas. Si este espacio se transformara en costo de mantenimiento, el Área Metropolitana de Barranquilla tendría un presupuesto de 6.000 millones de pesos y el Distrito Central 300 millones. Para el municipio y para el Área Metropolitana estas cifras son inalcanzables, y por lo tanto es necesario pensar en otros mecanismos.

Por consiguiente, se propone que métodos para obtener ganancias en los parques mismos sea establecido. Un programa de gran éxito se encuentra operando en Cali, el cual puede ser usado como modelo.

Cuatro aspectos del sistema de parques de Cali deben tomarse en cuenta para Barranquilla:

- a. Una entidad está a cargo de la administración y las funciones de la implementación del parque.
- b. Se legalizan las tierras donde se localizan los parques y se asignan a la entidad administrativa.
- c. La comunidad contribuye con la inversión y con los gastos de mantenimiento.
- d. Se producen ingresos a través del uso de los parques.

#### 10-2-4. Uso del Parque

Los parques existentes tienen una vida diaria limitada. En promedio, están en uso 10 horas por día. Sin embargo, es necesario introducir atracciones y otros mecanismos para extender su uso diario en el futuro. Por ejemplo, oportunidad para las personas de trabajar y estudiar en esa área. Una muestra de la funcionalidad de éstos en la noche es el Parque La Electrificadora en la Calle 85 con Cra 64. El período operacional ideal es de 18 a 20 horas por día.

Es necesario establecer una serie de instalaciones para la creación de un ambiente atractivo para las personas que permanecen en el Distrito Central.

La gente que trabaja en el Distrito Central no tiene a donde ir a relajarse o a la hora del almuerzo. Los lugares planificados deben estar orientados a llenar las necesidades alimenticias y recreacionales pasivas o activas. También estos deben proveer lugares de encuentro tales como, bibliotecas, salas de exhibición, zonas culturales e instalaciones para realizar gimnasia.