

DL  
02  
T(77)

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA



"CENTRO DE SERVICIO VECINAL PARA LA  
CIUDAD PORTUARIA DE SANTO TOMAS  
DE CASTILLA"

Tesis Profesional

Que para obtener el título de:

ARQUITECTO

Presente

CARLOS ENRIQUE GONZALEZ DEL VALLE

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
BIBLIOTECA  
DEPARTAMENTO DE TESIS-REFERENCIA

Octubre, 1970

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
BIBLIOTECA

JUNTA DIRECTIVA DE LA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

Decano:	Arq. Carlos Asensio Wunderlich
Secretario:	Arq. Augusto Vela Mena
Vocal Primero:	Arq. Víctor del Valle N.
Vocal Segundo:	Arq. Carlos de León Peláez
Vocal Tercero:	Arq. Víctor Cohen Habié
Vocal Cuarto:	Br. Santiago Tizón Chocano
Vocal Quinto:	Br. Justo Chang Liang

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN  
GENERAL PRIVADO

Decano:	Arq. Carlos Asensio Wunderlich
Secretario:	Arq. Augusto Vela Mena
Examinador:	Arq. e Ing. Claudio Olivares
Examinador:	Arq. Carlos de León Peláez
Examinador:	Arq. Augusto de la Riva

**DEDICATORIA:**

**A mis Padres:**

**Francisco González Pinto**

**Lilia M. del Valle de González**

**A todos los que en cualquier forma contribuyeron a mi formación.**

**A mis Catedráticos y colegas.**

**AGRADECIMIENTO POR EL LOGRO DE ESTE TRABAJO:**

**A mi Asesor:**

**Arq. Hermes Marroquín C.**

**Al Depto. de Ingeniería de la Empresa Portuaria Nacional**

**Santo Tomás de Castilla, especialmente:**

**Ing. Rolando Rousselin**

**Br. Carlos Tang**

**A mi Tía:**

**Rosa González Pinto.**

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
BIBLIOTECA  
DEPARTAMENTO DE TESIS-REFERENCIA

CENTRO DE SERVICIOS VECINAL PARA LA  
CIUDAD PORTUARIA  
"SANTO TOMAS DE CASTILLA"

## CONTENIDO

1.	Motivación	2
2.	Planteamiento del problema	4
3.	Objetivos	6
4.	Fuentes de información	8
5.	Importancia del desarrollo de la ciudad portuaria de Santo Tomás de Castilla - Puerto Barrios	10
6.	Papel que hasta la actualidad han desempeñado las ciudades de Santo Tomás y Puerto Barrios	17
7.	Síntesis de los lineamientos físicos del "Plan Regulador de Santo Tomás de Castilla - Puerto Barrios" (1965) como instrumento guía para el desarrollo planificado de las mismas ciudades	20
8.	Evaluación de la aplicación del Plan Regulador	28
9.	Estado físico actual de la ciudad portuaria de Santo Tomás de Castilla	35
10.	Conclusiones y Recomendaciones	41

1. MOTIVACION.

Se podrían enumerar varios motivos por los cuales se ha inducido a tomar como tema de Tesis de Graduación: "Centro de Servicios Vecinal para la ciudad portuaria de Santo Tomás de Castilla"; sin embargo, todos ellos sintetizan en uno: que preocupados ante la problemática nacional de desarrollo, queremos contribuir, aunque sea en forma infinitesimal en la solución de la misma.

Consideramos que en un país, en una etapa de desarrollo similar a la del nuestro, los pasos a seguir para el logro del mismo deben ser seguros y efectivos, para evitar así la divagación de esfuerzos y recursos con sus repercusiones adyacentes: pérdida de tiempo, dinero, etc.; lo cual está vedado a nuestra situación nacional general.

Por los mismos conceptos vertidos con anterioridad, no podría pasar por nuestra mente que por ser este un estudio a nivel académico, enfocara problemas de categoría utópica, sino reales, además no sólo en un plan crítico-analítico (también constructivo), sino que tratará de dar una orientación para la solución de un centro de Servicios Vecinal que viene a ser un elemento necesario y vital en la actual ciudad de Santo Tomás de Castilla, cuyo crecimiento se está produciendo en forma espontánea y no planificada.

## 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Una de las características del problema a tratar en este estudio, podría tomarse como común denominador de lo que sucede repetidas veces en empresas estatales (en empresas privadas raramente se da el caso). Que: estudios hechos sobre cualquier aspecto de importancia, en los cuales se han invertido una serie de recursos, queden archivados en categoría de tales y en algunos casos que se lleven a cabo, sólo en forma parcial e irregular.

En finalidad, el problema a enfocar podemos dividirlo en dos fases:

1. Problema General: que para coadyuvar al desarrollo de una gran parte de la zona Nor-oriental de la república, es urgente el desarrollo de una ciudad planificada en la actual ubicación de las ciudades portuarias de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, además que para dicho desarrollo urbano se cuenta con un extenso estudio (Plan Regulador de Santo Tomás de Castilla - Puerto Barrios, de 1965), el cual sólo ha sido llevado a cabo en forma parcial, a pesar de que el mismo presenta magníficos lineamientos generales y que cuenta con un apoyo legislativo.
2. Problema Finalidad: para coadyuvar al desarrollo de la ciudad de Santo Tomás de Castilla, se hace indispensable la creación de un centro de Servicios Vecinal; puesto que la falta de alicientes para la superación de las necesidades poblacionales, en cuanto a servicios, ha sido en parte un freno para el desarrollo de la actual ciudad, este estudio propondrá una solución para el mismo.

### 3. OBJETIVOS.

Visualizadas las características del problema, pretendemos, para ayudar en parte a la solución del mismo, llenar los siguientes objetivos:

1. Determinar (y recalcar, puesto que no es la primera vez que se llega a ello) la importancia del desarrollo que a nivel nacional, regional y local tendrían las ciudades portuarias de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, actuando unificadamente como Polo regional.
2. Definir el rol que han desempeñado las ciudades antes mencionadas hasta la actualidad.
3. Determinar, a través de un análisis descriptivo de los lineamientos generales del Plan Regulador de Santo Tomás de Castilla. Puerto Barrios (1965), la conveniencia de su aplicación como instrumento guía para el desarrollo urbano planificado de las mismas ciudades.
4. Evaluar y analizar la aplicación que ha hecho el Plan Regulador, según las estipulaciones del mismo.
5. Plantear la necesidad existente de dotar de servicios urbanos-locales, a los actuales asentamientos de vivienda que se han producido y están por producirse consecuentemente. Además proponer un plan físico para el desarrollo de uno de estos centros, el cual se localizará de acuerdo a las necesidades actuales y dentro de los lineamientos del Plan Regulador mencionado con anterioridad.

#### 4. FUENTES DE INFORMACION.

## Teóricas:

"Ordenamiento Regional de Izabal"  
INFOM E. P. Sto. Tomás de Castilla

"Plan Regulador Sto. Tomás - Pto. Barrios"  
INFOM E. P. Sto. Tomás de Castilla

"Política Nacional de Desarrollo Regional"  
Unidad Sectorial de Planificación M. O. P.

"Aspectos Espaciales de la Planificación para el Desarrollo"  
Arq. Hermes Marroquín  
Arq. Jorge M. Murillo  
Geog. Jorge Villagrán.

## Personales:

Ing. Rolando Rousselin	E.M.P. Santo Tomás de Castilla.
Br. Carlos Tang	
Arq. Federico Fahsen	Planificación Económica.
Ing. Hugo Quan Má	Unidad Sectorial de Planificación.
Cap. Arturo Rubio	Marina de la Defensa Nacional.

## In Situ:

Ciudad Portuaria de Santo Tomás de Castilla  
y Región de Izabal.

5. IMPORTANCIA DEL DESARROLLO  
DE LA CIUDAD PORTUARIA  
STO. TOMAS - PTO. BARRIOS

5.1 Generalidades

5.2 Importancia a nivel regional

## 5.1 GENERALIDADES

Una ciudad, en la acepción de la palabra debe cumplir una serie de funciones, tales como: comercio, industria y servicios en general; la intensidad de las mismas depende de muchos factores que pueden ser determinados por las características de las ciudades en sí: situación geográfica respecto del área, medios de accesibilidad, infraestructura: comunicaciones, instalaciones, servicios, etc.

En este capítulo trataremos de demostrar, factores por los cuales es de importancia incrementar el desarrollo de las ciudades de Santo Tomás - Puerto Barrios, siendo esta importancia tanto a nivel nacional como regional, actuando como polo de su región.

Al hablar de una sola ciudad lo hacemos atendiendo a que dentro de un período corto, ambas ciudades habrán de conurbarse.

5.2.1 Conceptos de la región: la región se define como un área geográfica y sus características varían sensiblemente, según los criterios con que se le enfoque: criterios de geografía natural, administrativos, políticos, históricos, económicos, etc.

La región de Izabal, tal como ha sido definida por la Unidad Sectorial de Planificación, teniendo como centro las ciudades de Sto. Tomás y Pto. Barrios, integradas podrían considerarse para los efectos de este estudio, como "Región Polarizada" atendiendo por una parte el nivel de especialización que alcanzaría en un futuro y por otra a la creciente relación que habrá de establecerse entre el espacio regional y estos centros urbanos.

Lo anterior lo afirmamos basados en la definición de Región Polarizada: "es un espacio geográfico heterogéneo cuyas diversas partes constitutivas mantienen entre sí y especialmente con el polo dominante, más intercambio que con las partes constitutivas o con polos de otra región contigua o no."

5.2.2 Aspectos geográficos de la región de Izabal: el departamento de Izabal tiene una extensión de 9,083 Kms<sup>2</sup>, lo cual corresponde a un 8.3% del área total de la república y situada hacia el nor-orienté de la misma; limita al Norte con El Petén y Belice;

al Poniente con Alta Verapaz; al Sur con Zacapa y al Oriente con Honduras. Posee regiones montañosas distribuidas dentro de su área total: Sierra de Sta. Cruz, Sierra de las Minas, Montaña del Mico y Montaña del Merendón, Grita o Gallinero (en la frontera con Honduras).

Prácticamente el depto. se encuentra dividido en tres regiones preponderantes por su enmarcación topográfica: Región de las cuencas del río Sarstun (al Norte), Región de las cuencas del Polochic (hasta su desembocadura en el lago de Izabal), y región de las cuencas del río Motagua hacia el Sureste.

Situado el depto. en una zona tropical húmeda con una precipitación pluvial de 3,000 mm. al año en 180 días de lluvia. Temperaturas oscilantes entre los 30° máximo y mínimo entre los 20° (cálido en su mayoría); vientos predominantes del Nor-este con velocidades oscilantes entre los 10 Kms/hora. (Ver gráficas 1 y 2).

5.2.3 Movimiento Demográfico: debido al crecimiento demográfico de la república, se han ido buscando nuevas áreas con oportunidad de explotación (máxima agrícola) tal es el caso del depto. de Izabal (relativamente virgen en su mayor parte) que ha sufrido una inmigración notable conservando una tasa de crecimiento sobre el 5%, este crecimiento poblacional ha sido más notorio hacia las zonas rurales (al contrario de la tendencia general: hacia las urbes); esto lo podemos demostrar con datos estadísticos del período intercensal de 1950-1964.

En 1950, la composición demográfica de Izabal era: 61.3% rural y 38.7% urbana; - en el año de 1964: 74 % rural (84,663 hb.) y 26 % urbana (29,741 hb.), conservando la misma tasa de crecimiento, se considera que para este año (1970) la población total llegue a ser de 133,950 hbs., de los cuales el 26 % (34,813) sean urbanos y el 74 % (99,137) rurales.

Estos datos estadísticos son un índice de la tendencia de desplazamiento hacia las zonas rurales, con lo cual deducimos (y lo comprobamos) que se deba al gran potencial agrícola de este departamento que aún se mantiene en un relativo letargo.



CENTRO DE SERVICIOS VECINAL

SANTO TOMAS DE CASTILLA

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

LOCALIZACION  
DEPARTAMENTO DE IZABAL

TESIS PROFESIONAL  
CARLOS E. GONZALEZ DEL VALLE



CENTRO DE SERVICIOS VECINAL

SANTO TOMAS DE CASTILLA

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

DEPARTAMENTO IZABAL

TESIS PROFESIONAL  
CARLOS E. GONZALEZ DEL VALLE

2

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
BIBLIOTECA  
DEPARTAMENTO DE TESIS-REFERENCIA

#### 5.2.4 Situación deficitaria del Depto. de Izabal:

Creemos conveniente hacer una reseña de la situación actual del depto. de Izabal, para demostrar que la carencia o deficiencia en la mayoría de los servicios ha sido un factor negativo para el desarrollo del mismo; esto lo haremos basados en datos estadísticos obtenidos en el período intercensal de 1950 - 1964; en los cuales se ve que los peores aspectos son precisamente los relacionados con las necesidades primarias de la población: salud, alimentación, vivienda, educación, etc.

En el renglón de salubridad, se encontró que existen únicamente 219 camas hospitalarias (y en proyecto 60 más), pero con el aumento de la población, se prevé que para el año de 1975, el número de camas por cada 1,000 hbs. será de 1.36 que comparadas con las cifras netas establecidas por el Consejo Nacional de Planificación (C.N.P.E.), que establece un mínimo de 3 camas por cada 1,000 hbs., resulta ser menos de la mitad. También en este mismo aspecto de salubridad se determinó que únicamente existe un médico por cada 9,534 que comparándolo con el promedio del Depto. de Guatemala, que es de un médico por cada 4,300 hbs. (y aún es bajo) resulta deficiente.

En el aspecto de vivienda, para cubrir el déficit que ocasionará el aumento de población, se necesitarán 20,603 nuevas viviendas, de las cuales 5,294 serían urbanas y 15,069 rurales, que calculándoles un costo de Q. 2,000.00 y Q. 800.00 respectivamente (según C.N.P.E.) se necesita una inversión aproximada de Q. 22,643.200.00.

Enfocando educación y también basados en las metas del C.N.P.E., y bajo el criterio de 30 alumnos por aula, se necesitarán cerca de 1,650 aulas para cubrir las necesidades de la población educacional para 1975.

Podríamos mencionar otra serie de aspectos de la misma magnitud deficitaria en que se mantiene y que si no recibe un impulso habrá de mantener, sin embargo, se considera que el Depto. cuenta con recursos, los cuales mediante una buena planificación, logren dar un nuevo cauce de desarrollo efectivo.

### 5.2.5 Potencial Agropecuario, Recursos Naturales e Infraestructura Vial:

El departamento de Izabal cuenta con muy buenas zonas para el desarrollo y explotación agropecuaria, podríamos relacionarlo con el movimiento migratorio descrito en el Cp. 5.2.3. (movimiento demográfico) en el cual vimos que hay un gran desplazamiento hacia las áreas rurales, eso fue en el período intercensal 1950-1964; que coincide con el retiro parcial de la UFCO (United Fruit Company) y cuyas tierras fueron cedidas (en venta) a agricultores nacionales y en consecuencia explotadas por éstos; esto ocurrió sólo en las cuencas del río Motagua, sin embargo, se puede decir que ésta era la única zona del Departamento de Izabal, que poseía una infraestructura vial aceptable que daba margen para una explotación.

Basados en esta experiencia, podemos prever que ahora con la habilitación de la carretera llamada de "La Ruidosa" (que va para El Petén) y entronca con la Ruta del Atlántico (CA-9), va a ocurrir otro desplazamiento poblacional hacia zonas rurales, puesto que esta carretera habilita la zona ribereña del Río Dulce y las cuencas del Sarstun (véase gráfica 2) que son zonas de un gran potencial agrícola, de las cuales la mayor parte aún se encuentra en estado montañoso.

Además en plan de proyecto, se encuentra la carretera que va de Entre Ríos a la frontera con Honduras, la cual habilitaría la parte costera y fronteriza del Valle Bajo de la cuenca del Motagua, todavía en estado selvático, pero que también es zona con tierras de clasificación de la clase.

Sin embargo, el potencial del Depto. de Izabal no se circunscribe únicamente al sector agrícola, además está la minería, prueba de ello es la explotación que está haciendo la compañía "Exmibal" y que consideramos que si el gobierno Central dictaminara normas más estrictas al respecto, se podría lograr más provecho de ello con sólo lograr establecer plantas de refinamiento, con lo cual se crearían más fuentes de trabajo, a la vez evitar la fuga de otros elementos con la exportación del material en bruto como en la actualidad sucede.

Otro renglón importante para la economía de la región, sería la explotación programada en mejor forma, de la pesca, ya que además de poseer toda una zona costera sobre

el Atlántico, tiene el lago de Izabal como fuente secundaria, para complementar la infraestructura vial, habrá que mencionar, que los ríos nombrados anteriormente, son navegables en la mayor parte de su recorrido: Motagua, Polochic, Sarstun y Río Dulce (todos estos van a desembocar al Atlántico, con una comunicación bastante inmediata a Puerto Barrios y Sto. Tomás de Castilla.

#### 5.2.6 El Funcionamiento de la Región:

"Si se considera que toda región para que trabaje orgánicamente, es necesario que tenga un centro de servicios y que debe existir una inter-relación entre su área de influencia y el centro, se llega a suponer (hipótesis) que según el tamaño de la región debe corresponderle una categoría adecuada de servicios".

Existen fuerzas de atracción entre el núcleo y su periferia por las siguientes razones fundamentales: la periferia es generalmente la productora de materia prima que surte al centro urbano, mientras que el centro como núcleo de consumo de productos agrícolas y transformador de la materia, a su vez sirve como distribuidor de productos transformados y de servicios a toda la región: además existe una serie de funciones de tipo político-administrativo, las cuales por sus características y relaciones deberán estar concentradas en el centro urbano que actuará como núcleo en nuestro caso: Pto. Barrios -Sto. Tomás de Castilla en relación al Departamento de Izabal.

Basados en las premisas anteriores, ante el notorio desarrollo de la región y el que está por producirse, aducimos que es obvia la necesidad y urgencia de incrementar también el desarrollo de una ciudad que sirva como polo de la región.

En estudios anteriores, quizás uno de los más completos sea "Ordenamiento Regional de Izabal", se analiza de una forma más completa todos los factores mediante los cuales se demuestra la necesidad del desarrollo de una ciudad en el actual asentamiento de Sto. Tomás -Pto. Barrios, e inclusive se llegó al planteamiento de la formación acelerada de una ciudad que diera cabida a 100,000 hab., y que el mismo debería llevarse a cabo dentro de un período de 20 años, fue de allí donde nació el "Plan Regulador de Santo Tomás de Castilla -Puerto Barrios", como instrumento guía para el desarrollo de las mismas ciu-

dades que habrán de actuar como polo de la región de Izabal.

### 5.3 IMPORTANCIA A NIVEL NACIONAL

La importancia del desarrollo de la ciudad portuaria de Santo Tomás de Castilla-Puerto Barrios, a nivel nacional sería similar a la de cualquier otra ciudad que actuara como polo de la región, enfocando este sentido de la siguiente manera:

De acuerdo a las definiciones con anterioridad vertidas, un polo de región, viene a ser el transformador de materia prima producida por la misma y si (caso óptimo) se busca la vocación de la región hacia determinados productos, de acuerdo a su potencial (tierras, minería, situación portuaria, etc., en nuestro caso); en consecuencia, este polo habrá de ser elaborador de productos especializados, los cuales habrá de intercambiar con el resto de los centros urbanos e inclusive otros países; en síntesis que sea una ciudad especializada en la elaboración del producto de su región.

En el caso de Santo Tomás de Castilla - Puerto Barrios, uno de los aspectos de mayor importancia a nivel nacional sería el de su función como puerto único en el Atlántico y que sirve como elemento de enlace con las demás naciones accesibles por dicho océano.

Sin embargo, habremos de recalcar nuevamente, consideramos que la función de las ciudades no habrá de circunscribirse únicamente a portuaria, por las conveniencias vistas con anterioridad, al desempeñar el papel de polo de región. Se buscará además provocar en ella un desarrollo industrial (como está considerado dentro de los lineamientos del Plan Regulador), porque además de ser creadora de fuentes de trabajo para los habitantes de la ciudad y de la región, dotará al resto de la república de productos específicos de la misma.

6. PAPEL QUE HASTA LA ACTUALIDAD HAN DESEMPEÑADO LAS CIUDADES DE SANTO TOMAS Y PUERTO BARRIOS.

Habíamos mencionado con anterioridad hablar de una sola ciudad, sin embargo, para el análisis de este capítulo, se hace indispensable hacerlo separadamente, puesto que en la actualidad sus funciones no puede decirse estén fusionadas.

Hasta la fecha, la ciudad más importante ha sido la de Puerto Barrios, en cuanto a servicios locales se refiere, ya que por ser cabecera departamental, se le ha dotado de servicios inherentes a su función: Administrativos, Gubernativos, Judiciales, etc.

El desarrollo de la ciudad fue lento desde su creación (según decreto ley 513 del año 1895), hasta la época de 1940-41, fecha en que el Gobierno Central ordenara el trazo oficial de la misma, con ello también se brindó la oportunidad a los habitantes, de adquirir terrenos para construir, sin costo alguno.

A partir de entonces se notó cambio, puesto que mucha gente acudió al lugar en busca de toda la serie de oportunidades que brinda una ciudad en formación.

Sin embargo, a pesar del desarrollo que desde entonces ha tenido la ciudad, no ha llegado a desempeñar el papel que le corresponde, como núcleo urbano en sí ni como cabecera departamental. La mayoría de los servicios que Puerto Barrios brinda son deficientes y malos; ejemplificaremos algunos de ellos para evaluar nuestra afirmación.

En el aspecto de vivienda: que es uno de los de mayor importancia, su presentación es mala, tanto en la relación de núcleos como de las viviendas en sí, y las áreas circundantes de las mismas. El aspecto general de los barrios es deplorable: sucio, desordenado (en cuanto a las viviendas, aunque las calles en algunos de los casos están bien trazadas).

La construcción de las viviendas denota la situación económica de sus habitantes (la mayoría de ellos son de recursos limitados), la generalidad de las casas son de madera, cartón, piezas de cajas de embalaje portuario, y en techos: lámina manaca, etc., podría decirse también que es un reflejo de la cultura general además de idiosincrasia, gente que no le preocupa el mejoramiento de sus condiciones de vivienda.

En el aspecto de salubridad: este tipo de servicio también es deficiente, no sólo en capacidad (pocos centros en relación a la población) sino que también las condiciones salubres de los mismos centros de salud son malas, con el aliciente del personal, que la mayoría es no clasificada.

Aun, en cuanto a la obtención de artículos de primera necesidad, máxime comestibles también es deficiente, prueba de ello es el hecho de que en una ciudad como ésta, sólo hayan dos días de mercado a la semana, amén de obtenerse los artículos a un precio relativamente alto y no en condiciones óptimas (frescura, calidad, etc.).

Por otra parte, esta serie de deficiencias y otras más, el radio de influencia o acción de Puerto Barrios, no cubre el área que debería cubrir, prueba de ello es que gran parte de la población rural regional que vive a una distancia que debiera ser absorbida por Puerto Barrios, prefiere acudir hasta la ciudad capital, en busca de los servicios necesarios, en la concepción de que pese a las dificultades de tiempo, distancia, transporte, etc., le resulta en mejor forma.

Por su parte Santo Tomás de Castilla, que se considera aún en etapa incipiente como ciudad, ha centralizado toda su actividad hacia el movimiento portuario, debido al gran impulso que ha recibido por parte de los últimos gobiernos, logrando con ello un desarrollo satisfactorio en este sentido y con los servicios relacionados al mismo: transporte, oficinas, bodegas, ferrocarril, etc.

Sin embargo, como en este capítulo tratamos de analizar la proyección de las ciudades a nivel local como regional, Santo Tomás habrá de perder mérito al respecto.

Creemos que gran parte de ello se debe al concepto que por mucho tiempo se ha tenido de la ciudad: Base de la Marina de Defensa Nacional y Muelle de Servicios Portuarios, olvidándose casi por completo de la función que esta habría de suplir a causa de este mismo conglomerado que acarrearía el movimiento portuario.

Los servicios que en la actualidad cuenta Santo Tomás, no llegan ni a nivel de barrio, por lo mismo, los pobladores habrán de abastecerse en Puerto Barrios; en consecuencia, podremos indicar que la importancia y papel que hasta la actualidad ha jugado, ha sido únicamente a nivel nacional: como puerto y como base de defensa nacional.

7. SINTESIS DE LOS LINEAMIENTOS FISICOS DEL PLAN REGULADOR DE SANTO TOMAS DE CASTILLA — PUERTO BARRIOS, COMO INSTRUMENTO GUIA PARA EL DESARROLLO PLANIFICADO DE LAS MISMAS CIUDADES.

## 7.1 SOBRE EL ENFOQUE

Hemos visto con anterioridad que son una serie de factores los que habrá que tomar en cuenta para llegar a determinar las características de una ciudad que actúe como polo de desarrollo de una región.

El Plan Regulador también lo ha hecho en todos sus aspectos, desde su fase analítica, hasta sus conclusiones, recomendaciones y plan de acción. Sin embargo, en lo que a nosotros concierne en este trabajo, trataremos únicamente de analizar en forma descriptiva la solución física a que se llegó mediante los análisis correspondientes.

Si acaso hubiere interés específico sobre alguno de los otros aspectos (Demográficos, Históricos, Climatológicos, etc.), recomendamos consultar el mismo: "Plan Regulador Sto. Tomás - Pto. Barrios" (de 1965) o bien: "Ordenamiento Regional de Izabal" (en cuanto a la región), ambos estudios en colaboración I.N.F.O.M., y la Empresa Nac. Portuaria de Sto. Tomás de Castilla.

## 7.2 ASPECTOS FISICOS DEL PLAN REGULADOR STO. TOMAS - PTO. BARRIOS

En el capítulo 5.2 hacíamos mención de que una de las conclusiones y recomendaciones del estudio: "Ordenamiento Regional de Izabal" era la de la necesidad de la creación de un polo urbano e industrial que cumpla con las funciones de un elemento catalítico para la transformación del mismo departamento; a dicho polo urbano se le asignó capacidad de albergar 100,000 habitantes en el área que actualmente ocupan las ciudades de Santo Tomás de Castilla, Puerto Barrios y el área intermedia entre las dos; también a dicho desarrollo se le fijó un límite para llevarse a cabalidad: 20 años, preparados en planes quinquenales.

Dicho desarrollo no hubiera sido producto de una secuencia lógica del actual, por lo tanto con esta solución se trata de forzarlo a fin de lograr el desarrollo integral del departamento de Izabal.

El Plan Regulador viene a ser una guía para el desarrollo de la nueva ciudad, de -

acuerdo con el aprovechamiento de sus recursos naturales como de su región: "Define los lineamientos principales de la nueva ciudad portuaria"; en él se ha tratado de equipar los elementos: residenciales, comerciales, culturales y de servicios para procurar la diversificación y ampliación de las fuentes de trabajo y de vivienda en general; no enfoca caracteres menores ya que se considera que en la etapa de concepción urbana no se debe ir más allá del límite alcanzado. Los lineamientos del Plan Regulador son flexibles de acuerdo a ciertos aspectos pero específicos respecto a los objetivos que se pretenden alcanzar; viene a ser un instrumento guía para iniciar los trabajos concernientes al desarrollo de la nueva ciudad, pero sujeto al análisis de situaciones consecuentes.

Las conclusiones en las que a él se han llegado, son un producto del estudio total del área tomando en cuenta todas las consideraciones indispensables, que en una u otra forma influyeran en el desarrollo del área y que fueran básicas para el diseño, tales como: Historia, el medio Geofísico, la población, la economía, uso del suelo, la educación, la vivienda, los servicios públicos, Gobierno local y finanzas. Y para las alternativas del desarrollo: el desarrollo regional, velocidad y características del desarrollo regional urbano, estructura de población y del empleo, las posibilidades industriales, y las alternativas en el uso del suelo.

La presentación del Plan Regulador se ha considerado y orientado a nuestra conveniencia en los siguientes aspectos: área urbana, conceptos del planeamiento urbano, la circulación, el Puerto Martías de Gálvez, la industria, el Area Central, Educación, Cultura, recreación y servicios, de una manera general y más específica, y a lo que a este trabajo concierne: las áreas residenciales, dentro de lo cual se involucran los centros de servicios.

Area Urbana: en los análisis se llegó a la conclusión (y por limitaciones de tipo geográfico) de contar para el asentamiento de la nueva ciudad, como una extensión de 2,612 Hectáreas dentro de las cuales se habría de dar cabida a una población de 100,000 habitantes.

Conceptos de Planeamiento Urbano: la conformación de la nueva ciudad, viene a ser de forma lineal debido a la lógica necesidad de unificar los dos focos principales previstos para el desarrollo: Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla; llegando a ser en su concep

ción urbana una ciudad de aproximadamente 10 kms. de longitud; a lo largo de dicha ciudad y distribuidas en forma convencional se ha de contar con cuatro núcleos residenciales de vivienda, cada uno con capacidad para 25,000 habitantes; dichos núcleos tienen una conformación aproximadamente ajedrezada, aunque con una orientación diferente a la actual de Puerto Barrios, ya que ésta no es la adecuada para lograr al máximo las ventajas de una buena orientación que en dichos climas es indispensable.

Circulación: la unificación del centro de la "Ciudad Lineal" se guió a través del criterio que fuera más para uso peatonal y de circulación de bicicletas ya que se ha visto que son los de mayor preponderancia en dicho lugar pudiendo así también conservarse casi una ciudad de tipo Jardín, sin estar "partida" por importante circulación vehicular. La circulación de vehículos lógicamente existente tiene sus limitaciones de acceso, dominando el criterio primordial de "Anillo Periférico" para vías de servicio pesado y de circulación rápida.

Santo Tomás de Castilla: se ha previsto también para el Plan Maestro el desarrollo de la zona portuaria como fuente primordial de trabajo; en él se ha considerado el desarrollo de las zonas de bodega, parqueos, talleres, zonas de carga y descarga, oficinas y demás elementos que constituyen el puerto en sí, (parte de ello se ha hecho ya, como veremos - posteriormente).

La Industria: el desarrollo de las áreas industriales también se ha considerado de una importancia vital, no sólo como fuente de trabajo para los habitantes de la urbe, sino como el desarrollo general del área. Se han clasificado éstas en dos tipos: Areas Industriales - Mayores, a su vez sub-divididas en: Industria Liviana y Pesada, se ha asignado para estas áreas extensiones de 126 y 85 Hectáreas respectivamente; localizadas de tal forma que sean de fácil acceso tanto al trabajador como a los medios de servicio; en la localización de dichas áreas se contempló también la desvinculación ambiental respecto de la vivienda para evitar la contaminación del aire, ruidos y los inconvenientes del caso. Existen también áreas residenciales industriales que son más o menos de tipo artesanal y que están localizadas en los centros de servicios.

Area Central: viene a ser lo que constituye el centro cívico como la base de elemento de enlace entre los diversos elementos de la ciudad; tendrá una longitud aproximada de

1,700 metros y anchos que varían de los 300 a los 400 metros. En él se alojarán toda clase de edificios que conciernen a las funciones de un centro cívico como tal: Administrativos, Culturales, Religiosos, Comerciales, etc., entrelazados por un sistema circulatorio peatonal y de bicicletas independientes del sistema vehicular de servicios y transporte.

Educación, Cultura y Recreación: enfocando el aspecto educacional se ha designado para cada área vecinal de 6,000 habitantes una Escuela a Nivel Primario apta para 1,020 alumnos localizadas éstas en cada centro de servicio vecinal correspondiente. Una Escuela o Instituto de Nivel Secundario por cada núcleo residencial de 25,000 habitantes (por cada 4 vecinales), la capacidad de los mismos es acerca de 1,250 alumnos; además de estas secundarias, se contará con un Instituto de Tipo "Técnico Vocacional" ubicado en el centro cívico.

La reconstrucción también ha tomado parte preponderante en el planeamiento general, previéndose para ello la localización de áreas verdes distribuidas dentro de la ciudad y también de edificios que cumplen sus funciones sociales y de recreación: Clubes Sociales, Centros de Reunión, Areas Deportivas, etc., en sí toda la ciudad es un ambiente de recreación, además se trata de aprovechar las zonas montañosas marginales y la proximidad de la Bahía para la localización de Centros de Recreación, tales como Clubes, Playas de recreo, etc.

Servicios Públicos: en las siguientes definiciones se trataron únicamente los servicios del tipo: Agua, Electricidad, Drenajes, Hospitales, Rastros y Cementerios; otro tipo de servicios fueron enumerados con anterioridad o posteriormente.

Enfocando el aspecto de drenajes, se ha considerado como mínimo dos diseños de descarga, debido a la longitud de la ciudad, uno cercano a Santo Tomás y otro al Norte de Puerto Barrios, ambos tendrán que contar con plantas de Tratamiento, para evitar la contaminación de las aguas de la bahía. Respecto del agua potable, se considera que el manantial "Las Aleras" (que actualmente abastece Santo Tomás de Castilla) podrá surtir aún el doble de la necesidad prevista (42,750,000 litros diarios) y aún sin contar con el río de "Las Escobas", que actualmente abastece a Puerto Barrios.

Está considerada una extensa área hospitalaria con su respectiva zona de área verde y de apoyo terapéutico.

Las Areas Residenciales: el Plan Regulador ha considerado para el asentamiento de las zonas habitacionales un área de 800 hectáreas que habrá de dar cabida a los 100,000 habitantes considerados, lo que viene a ser una densidad promedio aproximada de 120 habitantes por hectárea; con una concentración mayor hacia el centro y menor hacia las orillas de la ciudad "Lineal"; lo que relacionamos luego con una concentración tan baja, es que dará lugar a un encarecimiento de servicios, pero también dichas zonas podrían sufrir alteraciones hasta de 300 habitantes-hectárea, sin sumar ningún factor negativo.

A las zonas habitacionales se les ha asignado categoría según el área que cubren: Residenciales y Vecinales. En realidad no se podría definir un tamaño exacto de cada una de las áreas residenciales, por su variación en accidentes topográficos, pero si se puede aproximar a las 230 hectáreas para dar cabida a un grupo de 25,000 habitantes; como habíamos mencionado anteriormente, estas unidades residenciales están subdivididas en cuatro áreas vecinales, cada una con una capacidad de 6,250 habitantes.

Para cada una de las áreas residenciales se ha considerado un "Centro Comunal de Servicios", como a su vez en sus subdivisiones vecinales: un "Centro de Servicios Vecinales"; cada uno de acuerdo a la capacidad de servicios que habrá de abastecer en relación al área que cubran.

Mencionábamos anteriormente que se había considerado la ubicación de las áreas residenciales de mayor densidad aledañas al área verde central, lo cual dará un aspecto de concentración y de unificación hacia el centro, como a base de "Espina dorsal". Las unidades vecinales de más baja densidad tendrán carácter puramente residencial, el cual inclusive se trata de conservar, a base de la menor inmiscuición de vehículos, únicamente las penetraciones indispensables con una longitud máxima de 200 metros que van a terminar, en un pequeño núcleo de área verde, aledaño a las viviendas considerado para parqueo de las mismas; estas penetraciones tienen una velocidad restringida, lo cual se trató de lograr a base del tratamiento mismo de la calle: empedrado y con una comunicación inmediata a las vías de circunvalación; se dá pues, más importancia a las vías peatonales y de bicicleta.

Adentrándose más en la esencia de las zonas residenciales el primer elemento sería la unidad básica de una hectárea; cada una de estas unidades básicas tienen una densidad

de población que varía entre 120 y 140 habitantes hectárea, dependiendo de la solución de las viviendas; a cada una de estas unidades básicas corresponde un área verde central que están comunicadas por vías peatonales hacia otras centrales que a su vez afluyen al centro de servicios vecinal que es el que ocupará nuestra atención y objetivo primordial en este trabajo.

Enfocando el aspecto de la vivienda en sí, lógicamente se ha considerado variedad en los tipos de las mismas no sólo para evitar la monotonía visual sino para ubicar a los diferentes estratos de familia dentro de una vivienda que corresponda a su situación económica y social; tampoco se dará gran variedad de tipos de viviendas, para no crear un clima caótico como a la vez un encarecimiento por la diversificación de elementos, lo cual dará como resultado por demás está decirlo, una solución antieconómica.

Se han planteado soluciones tales como: la más baja de 80 metros cuadrados máximo, ubicada dentro de un lote de 240 metros cuadrados; y otro tipo de 120 metros cuadrados en lotes de 300 metros cuadrados. Desde ya se prevé que la de mayor enfoque es la de menor nivel (la de 80 metros cuadrados) ya que la mayoría de las familias, según datos estadísticos obtienen un ingreso adaptable a la solución económica de dicha vivienda, aunque se presume que tengan ocasión de mejorar en un futuro, de acuerdo a las condiciones generales se presentará la ciudad (por ende mayores oportunidades de trabajo). En consecuencia, las viviendas de tipo "más grandes" se han calculado en un porcentaje bajo aproximadamente al 3%.

En cuanto a las unidades habitacionales de alta densidad mencionadas anteriormente, será un tipo de combinación de viviendas unifamiliares y de edificios para varias familias que no excederán de cinco pisos y con la amplitud y condiciones que el ambiente concierne: orientación, ventilación, asoleamiento, etc.

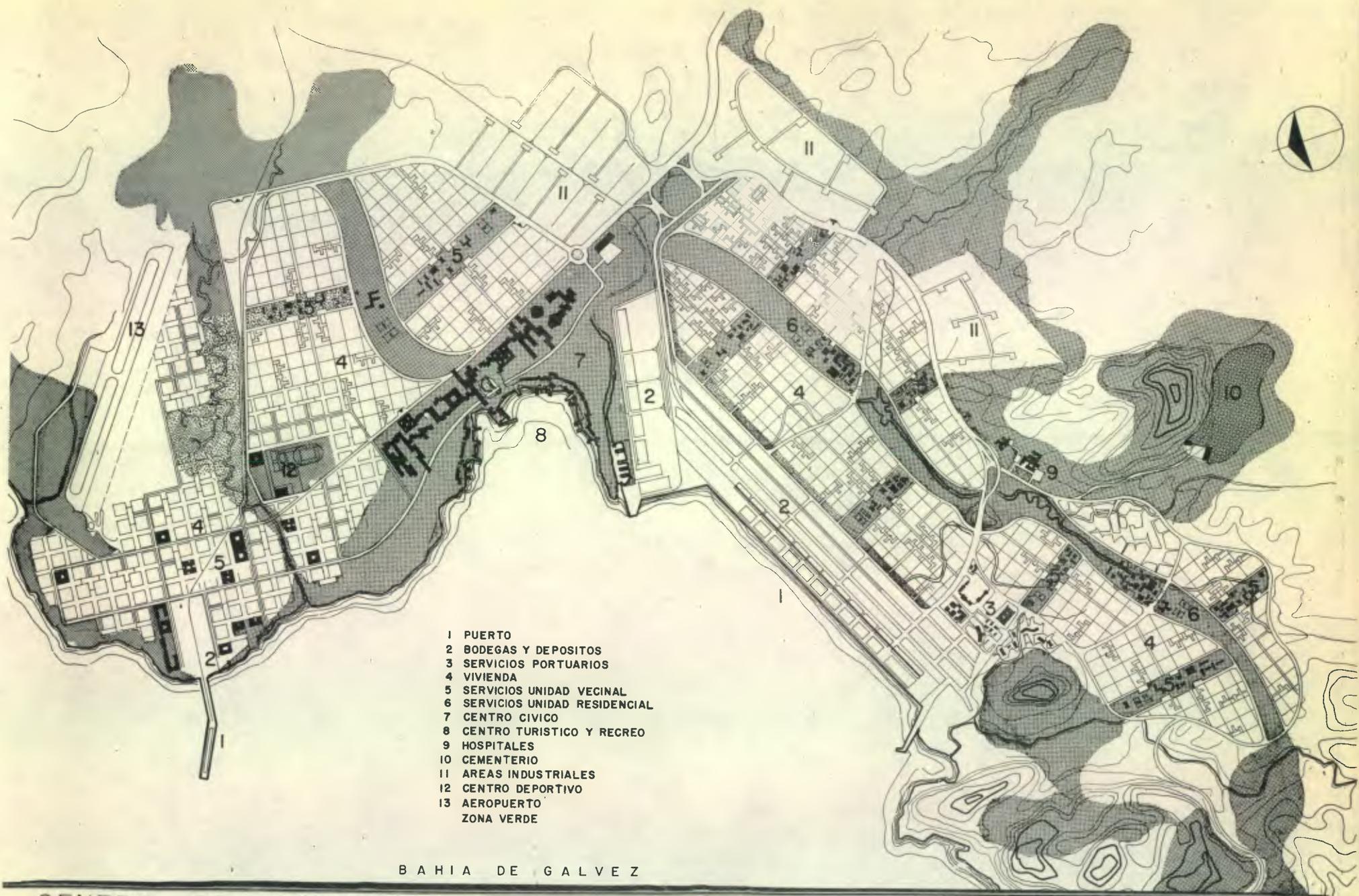
La unificación de unidades básicas de viviendas, de una hectárea da lugar a una unidad vecinal que es la que ocupará nuestra atención; cada una de estas se ha considerado que contará con un centro de servicios correspondiente: de tipo "vecinal" para el cual se ha asignado funciones puramente residenciales, social y de servicios. Dentro de cada centro de servicios vecinal, se ha asignado la colocación de los siguientes elementos como indispensables: una escuela tipo primaria con una capacidad aproximada de 1000 alum

nos, está rodeada de campos de juegos, tales como foot ball, basket ball, y áreas verdes que también estarán al servicio de la unidad vecinal; se contará con una iglesia para funciones de tipo religioso; un centro comercial de aproximadamente 3000 metros cuadrados; una Guardería Infantil; Centros de distribución de Medicinas (Farmacias) de propiedad privada o pública; Centros de Atención Médica, de tipo primario (Consultorios); un pequeño Centro de tipo político-administrativo, que contará con una Sub-estación de Policía, Correos y Telégrafos Públicos; y finalmente una zona asignada para Industria Artesanal, de aproximadamente 3,000 metros cuadrados. Todos estos elementos, tendrán cabida dentro de una zona asignada de 6 Hectáreas y situadas dentro de un ambiente jardinzado y agradable, que a la vez está comunicado directamente con las unidades básicas de vivienda por vías exclusivamente peatonales y de bicicletas; los accesos lógicos de servicios de vehículos para abastecer el propio centro, están limitados hasta ciertos puntos (véase gráfica).

La unificación de cuatro áreas vecinales, dará un conjunto residencial mencionado con anterioridad con un cupo de 25,000 habitantes; éste también contará con un centro de servicios de mayor capacidad de acuerdo a su jerarquía; en él se ubicarán, la Escuela secundaria, Iglesia, Centros sociales, Clínicas, Areas deportivas, Oficinas administrativas, Cine, Areas comerciales, etc. Dentro de una extensión aproximada de no menos de 3 Hectáreas, sin olvidar dentro de la misma, la ubicación de un Centro comercial de aproximadamente 3,750 metros cuadrados y 8,000 metros cuadrados en locales para trabajo artesanal o industrias livianas y Gasolinera para abasto de las vecindades.

Cuatro unidades de tipo residencial de 25,000 habitantes, forman en total la zona habitacional de la nueva ciudad, la unificación de estos cuatro centros residenciales, se logra a través de la gran área verde central en donde estará ubicado el Centro Cívico mencionado con anterioridad.

Respecto del área urbana ya existente del actual Puerto Barrios, se ha pensado en aprovechar lo bueno, tratando de remodelarlo previo estudio económico, dándole mayor enfoque al problema habitacional, tan deplorable en la actualidad (véase diagrama adjunto para una completación de la idea).



- 1 PUERTO
- 2 BODEGAS Y DEPOSITOS
- 3 SERVICIOS PORTUARIOS
- 4 VIVIENDA
- 5 SERVICIOS UNIDAD VECINAL
- 6 SERVICIOS UNIDAD RESIDENCIAL
- 7 CENTRO CIVICO
- 8 CENTRO TURISTICO Y RECREO
- 9 HOSPITALES
- 10 CEMENTERIO
- 11 AREAS INDUSTRIALES
- 12 CENTRO DEPORTIVO
- 13 AEROPUERTO
- ZONA VERDE

BAHIA DE GALVEZ

CENTRO DE SERVICIOS VECINAL — SANTO TOMAS DE CASTILLA

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

PROPOSICION FISICA  
DEL PLAN REGULADOR

TESIS PROFESIONAL  
CARLOS E. GONZALEZ DEL VALLE

8. EVALUACION DE LA APLICACION  
DEL PLAN REGULADOR.

Podríamos decir que uno de los objetivos esenciales de este trabajo, es apoyar la posición del Plan Regulador, no sólo por las buenas características del mismo, sino que es ilógico que habiéndose realizado un estudio en el cual se ha invertido recurso humano, se haga poco caso y aplicación de él.

En este capítulo trataremos de hacer una evaluación de la aplicación del Plan Regulador, en la creencia de que cuando se terminó dicho estudio-trabajo, debió haber entrado en vigencia.

Es de mencionarse también que gran parte de la conformación actual de la ciudad data de tiempos anteriores a la aparición del Plan Regulador, en consecuencia no se puede acusar que el aspecto actual sea por la no aplicación del mismo. Algunos de estos asentamientos de vivienda mencionaremos en orden de antigüedad: Zona portuaria, "el poblito", "San Andrés", y en forma incipiente: "La Fortaleza". Es lógico suponer, que estas zonas habitacionales habrían de permanecer aunque existiera un plan de remodelación de la ciudad, porque enfocando los problemas en un plano real, resultan ser diferentes, además que las mismas zonas habitacionales no iban a erradicarse por el hecho de que el área que ocuparan, esté destinada para otra función en el futuro.

Antes de juzgar de una manera directa porque no se ha aplicado el Plan Regulador en forma integral, creemos conveniente mencionar factores de otra índole, por ejemplo, en el aspecto jurídico: se objeta que no ha sido llevado a cabo en forma específica, porque el mismo no tiene una aprobación de tipo oficial o legislativo; sin embargo, oponemos a esta objeción (en forma hipotética) los artículos 25 y 26 del Título II, sobre la aprobación del Plan Regulador, ahora bien: esta aprobación fue hecha con base al Primer Plan Regulador (1959), el cual fuera elaborado por Obras Públicas, pero se considera que el definitivo y actual Plan Regulador Santo Tomás de Castilla - Puerto Barrios (1965) sea una secuencia del primero, por lo tanto se hace valedera dicha ley, para este último.

También el artículo 38, decreto ley 63, reforma con validez constitucional de acuerdo al artículo 10 transitorio de la Constitución (posterior a los anteriormente mencionados), que literalmente reza: "ninguna persona individual o jurídica, de derecho privado o derecho público, podrá ocupar ni ceder por ningún título, los predios adyacentes al de Santo Tomás de Castilla, que sean necesarios para el desarrollo actual o futuro de di

cho puerto, si no es de conformidad y estricto apego a la Planificación correspondiente, y a los que al efecto perceptúan los decretos 1305 y 1319 del Congreso de la República".

El artículo 1o. del decreto del Congreso 1305 delimita el área necesaria para el desarrollo actual y futuro del puerto.

Por una parte podría objetarse, que el actual desarrollo no se ha regido en forma estricta al Plan Regulador, por el hecho de que el artículo anteriormente mencionado no especifique: "estricto apego a las especificaciones por el Plan Regulador Santo Tomás de Castilla - Puerto Barrios de 1964", sino que sólo quede especificado en una forma indirecta: "Si no es de conformidad y estricto apego a la planificación correspondiente". Ahora bien, nos preguntamos: Esta "Planificación correspondiente", de noser el Plan Regulador de 1965 (este deja fuera de validez el primero), cuál otro podría ser?; puesto que si el mismo artículo hace mención de: "Predios adyacentes al de Santo Tomás de Castilla" deja implícito que se trata de una planificación integral del área, enfatizando también que: "Al efecto perceptúan los decretos 1305 y 1319 del Congreso de la República", los que hacen mención al área total (delimitan).

Consideramos pues, que la objeción basada en que no se ha hecho apego a las estipulaciones del Plan Regulador, por no tener un apoyo jurídico legal, carezca de validez.

Así mismo, si lo consideramos valedero jurídicamente tendrá carácter de ley; en consecuencia, en el momento dado que la empresa interesada en ejecutar la planificación correspondiente, lo haga, podrá contar con el apoyo jurídico-legal, para desalojar las construcciones existentes en los predios destinados para la nueva ciudad.

En la misma concepción de validez jurídica, podemos acusar que se han cometido algunas arbitrariedades (las que entonces serían ilícitas), ya sea por desconocimiento de ese aspecto o por anteponer criterios de tipo político o de cualquier otra índole, ejemplificando: la "Colonia María Luisa García de Montenegro", la cual surgió con base a "Orden Superior", además de carecer de principios fundamentales de urbanización, está localizada dentro de un área que está especificada dentro de los lineamientos del Plan Regulador, como de apoyo terapéutico de la zona hospitalaria, los factores que indujeron a esta repartición de lotes, los desconocemos, pero dado el caso de que hubiera algo de tipo in-

dispensable o urgente, poco más hubiera costado trazarlos y definirlos dentro de las áreas consideradas para viviendas dentro del Plan Regulador, y no dentro de la mencionada con anterioridad.

Podrían citarse además otros casos mediante los cuales se está dando una aprobación indirecta a los actuales asentamientos, por ejemplo: el presionar por parte de algunos personajes, para que dichas zonas sean dotadas de servicios de electricidad y agua potable, con lo cual se afirmaría más la situación de estas "colonias", por ende dado el momento de hacer entrar en vigor el Plan Regulador, sería doble el problema de desalojo, además que aspecto físico, funcional y estético, etc., de las supradichas "colonias", no es nada deseable ni recomendable para que tengan carácter de ubicación definitiva (lo cual veremos en el capítulo siguiente).

Digno de mencionarse también es el problema de la indefinición existente en cuanto a jurisdicción: ya que a Santo Tomás se le ha asignado la categoría de "Distrito" (Art. 1o. Decreto del Congreso 1305); además es jurisdicción de la municipalidad de Pto. Barrios, considerado Base de Marina de la Defensa Nacional, y la empresa portuaria Santo Tomás de Castilla, tiene prioridad sobre el movimiento edilicio.

Podemos ver entonces que las actividades de estas cuatro entidades se mezclan y en lugar de ser provechosos crean un ambiente de confusión por falta de definir la función específica de cada una de ellas en cuanto a la ciudad, creemos que entonces, sería conveniente de que hubiera una institución directora de las actividades, amén de definir las que corresponden a un "Distrito" (mencionado con anterioridad).

Sin embargo, no podemos decir o acusar que nada se haya hecho, ni vamos a recalcar únicamente los factores negativos, pero para hacer una evaluación, lo haremos comparativamente al plan de acción presentado por el Plan Regulador y especificado como "primera etapa" considerada para el primer quinquenio (lo que quiere decir que a la fecha: 1970), ya transcurrió y teóricamente debieran de estar incluidas las actividades.

Las especificaciones del plan de acción para la primera etapa, son las siguientes, en Santo Tomás de Castilla:

- I. Puerto: realización de la etapa II del desarrollo portuario (proyecto E2-DP) que comprende dragado y terracería, obras estructurales para la ampliación del muelle, pavimentación de patios, bodegas, obras complementarias, habilitación de las dos primeras secciones adyacentes al área portuaria, destinadas para bodegas y depósitos (18.4 Has.)

Construcción de una tercera parte de la zona destinada para los servicios comerciales conectados al Puerto.

Evaluación:

Es quizás una de las etapas que se han llenado casi por completo, debido al apoyo - que ha tenido el puerto, de parte de los últimos gobiernos centrales.

- II. Industria: habilitación de la zona industrial No. 1, destinada para industria liviana (50 Has.) se ha escogido por su proximidad al puerto y a los núcleos de vivienda.

Evaluación:

Aspecto negativo.

- III. Vivienda: construcción de una unidad vecinal, para 6,000 habitantes, en la zona residencial No. 4, ha de contar con el equipamiento necesario para la misma: guardería infantil, centro deportivo, Escuela primaria, Capilla, 3,600 m<sup>2</sup> comerciales, clínica médica, oficina de telégrafos, correos y estación de policía y 3,000 m<sup>2</sup> para industrias artesanales.

Evaluación:

Aspecto negativo, únicamente podría mencionarse la planificación por parte del IN-VI (la cual mencionaremos más detalladamente) y que posiblemente empieza la cons-

trucción en el año 1971; también la preocupación de la Empresa Portuaria de Santo Tomás de Castilla, al planificar otra colonia llamada de "San Agustín" (que por de pronto está ocupada por aproximadamente 10 familias, con casas rústicas del lugar, ya que únicamente se cedieron los terrenos.

- IV. Circulación: construcción de la vía industrial, que partiendo del entronque exterior de la ciudad, conecta las áreas industriales y el puerto, la vía actual queda para el uso del tránsito liviano. Colocación de la vía férrea entre el entronque a Puerto Barrios y la carretera actual al mismo lugar.

Evaluación:

Sigue funcionando la carretera actual, pero la vía férrea a que se hace mención si se llevó a cabo con las ampliaciones portuarias. (Evaluación: 1/2).

- V. Servicios Complementarios: construcción de la etapa inicial del Hospital para 200 camas.

Evaluación:

Aspecto negativo.

- VI. Espacios Verdes: plantación y reforestación del área verde central, a través de las unidades residenciales 3 y 4.

Evaluación:

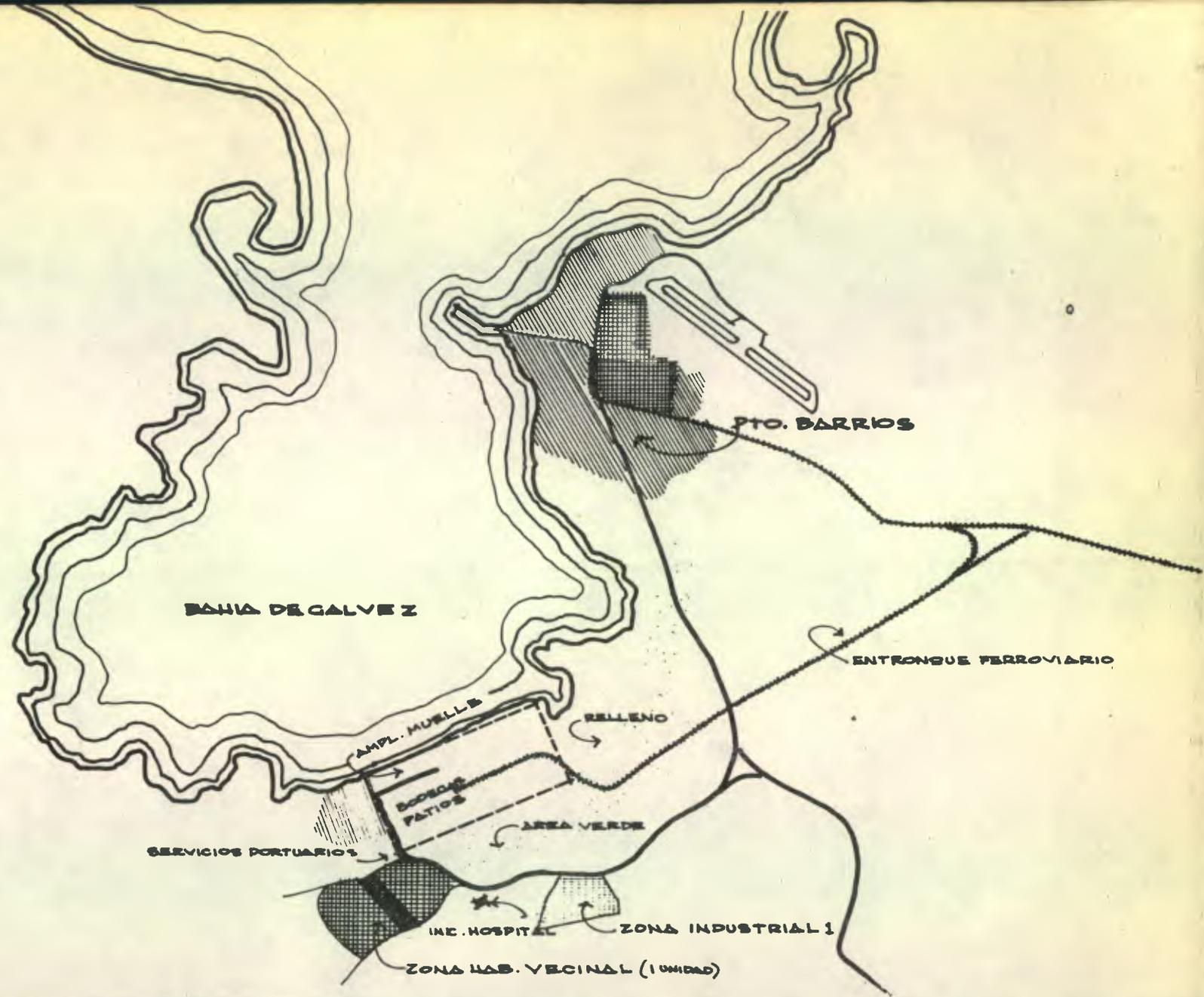
Aspecto negativo.

En Puerto Barrios:

A consideración nuestra, en Puerto Barrios creemos que ni se conoce de los aspectos del Plan Regulador.

Con las evaluaciones anteriores creemos haber dejado clara, la aplicación que del Plan Regulador se ha hecho: prácticamente sólo en el aspecto portuario que es UNO de los puntos de la primera etapa de acción.

(Véase gráfica de la primera etapa).



**CENTRO DE SERVICIOS VECINAL – SANTO TOMAS DE CASTILLA**

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

PRIMERA ETAPA DEL  
PLAN REGULADOR

TESIS PROFESIONAL  
CARLOS ENRIQUE GONZALEZ DEL V.

9. ESTADO FISICO ACTUAL DE  
"SANTO TOMAS DE CASTILLA".

Trataremos ahora, de dar un panorama general físico de Santo Tomás de Castilla, a través de la descripción de cada una de sus zonas, complementando con un plano aproximado (no existe uno actualizado); éste podrá servir a su vez, como de comparación con el planteado por el Plan Regulador.

Aunque en capítulos anteriores hemos visto la necesidad de mencionar algunas zonas, en este las describiremos en forma más detallada; creemos también conveniente hacer una reseña para tener una idea del desarrollo de las mismas.

Santo Tomás de Castilla siendo de origen bastante antiguo (año 1,607) prácticamente fue abandonado debido a infiltraciones bucaneras. Fue hasta el año de 1955 cuando se vio la necesidad de ubicar en esta zona un puerto hacia el Atlántico (con mejores características que Puerto Barrios). Antes de que existiera esta primera etapa de la zona portuaria, era únicamente un caserío, porque casi todo lo antiguo había desaparecido.

En el año de 1955 por disposición del Gobierno Central, se construyó lo que actualmente se llama "Zona portuaria" (la primera etapa), que en sus inicios contaba con aproximadamente 55 construcciones (casi todas viviendas de un solo tipo), el muelle con aproximadamente 450 mts., bodegas y patios; en la zona de construcciones estaba ubicada la mayor parte de los funcionarios de muelles, Marina de la Defensa Nacional, servicios indispensables, etc. En la actualidad (15 años después) esta zona portuaria cuenta con aproximadamente 96 construcciones, en ellas están ubicados la casi totalidad de los servicios de la zona, siempre y más ahora: La Marina de la Defensa Nacional, viviendas de los funcionarios de la misma, viviendas de empleados de migración, aduanas, centros de salud, 2 escuelas (pequeñas), la iglesia, telégrafo, Banco de Guatemala (Sucursal), etc. Ocupa esta área aproximadamente 8 hectáreas, localizadas inmediatamente después del muelle respecto del océano, el acceso a la misma es a través de la carretera principal, que en el lugar se hace una avenida de 25 m de ancho, toda esta zona está bien trazada y es de aspecto agradable, calle y avenidas anchas y la vivienda intercalada entre áreas verdes, aunque por seguir el criterio del paralelismo respecto del muelle y orilla del mar, se descuidó el aspecto de la orientación, porque no sólo desaprovecha los vientos predominantes sino que la orientación de asoleamiento es oriente - poniente. También la zona de muelles con la segunda etapa de construcción, llega a alcanzar los 900 mts. de largo y de capacidad para aproximadamente 9 barcos de 10,000 toneladas promedio.

Esta en sí, es la zona más importante, por lo mismo será la que tomaremos como referencia al describir el resto de las áreas residenciales que de cualquiera otra función.

Al construir la segunda etapa del muelle, (ampliación reciente) hubo necesidad de desalojar viviendas existentes hacia el lado Nor-este, ésta gente se ubicó (a fuerza del desalojo) aproximadamente 400 metros de la orilla del muelle hacia dentro, quedando situada también al Nor-este de la zona portuaria; a este asentamiento se le dio característica de "colonia", denominándosele "La Fortaleza" (por el carácter de ocupación de los vivientes); está separada de la zona portuaria por la avenida principal de acceso, por lo tanto, muy visible; ocupa un área aproximada de 5 hectáreas contando a la fecha con aproximadamente 130 viviendas, esto consideramos que sea uno de los errores de la empresa interesada en el desarrollo del puerto: haber permitido la expansión de esta "colonia", por que sus características son pésimas, el trazo de las calles obedeció a extravíos peatonales y a comunicaciones inmediatas de los vivientes, por lo tanto su presentación es completamente desorganizada y sin ningún criterio de orientación, ancho de calles, funcionalidad, etc.

Cuando se construyó la primera etapa de la zona portuaria, también hubo necesidad de desalojar mucha gente que vivía a orillas del mar, cediéndoseles terreno atrás de la misma, esto dio origen a otro asentamiento que prácticamente surgió simultáneamente a la zona portuaria, a la misma se le llamó "El Pueblito"; inicialmente ocupaba un área de 2 hectáreas y da cabida a aproximadamente 123 viviendas, está situada al Sur-este de la zona portuaria, ahora dividida de ésta por una calle ancha, que a la vez sirve de acceso por un lado, por el otro la calle que conduce al balneario "Las Escobas"; la mayoría de las casas son de la clase baja, casi con características de rancho, algunas con techo de lámina y paredes de duela de madera, en casos esporádicos con piso de torta de cemento.

Hacia el Sur-este de la zona portuaria, aproximadamente unos 700 mts., y dividida de éstas por el "pueblito" y los terrenos destinados para vivienda a construirse por parte del INVI (terrenos de la finca "La Plantación") está situada la colonia "San Andrés", se tiene acceso a ella por el camino de "Quebrada Seca", comunicación más hacia el sur con la colonia "María Luisa de Montenegro" a través del Río "Quebrada Seca". Esta se supone empezó a formarse, al llegar a su cupo "El Pueblito", respetando el área intermedia entre los dos, debido a que aún era propiedad privada (Fca. "La Plantación"). Se ex

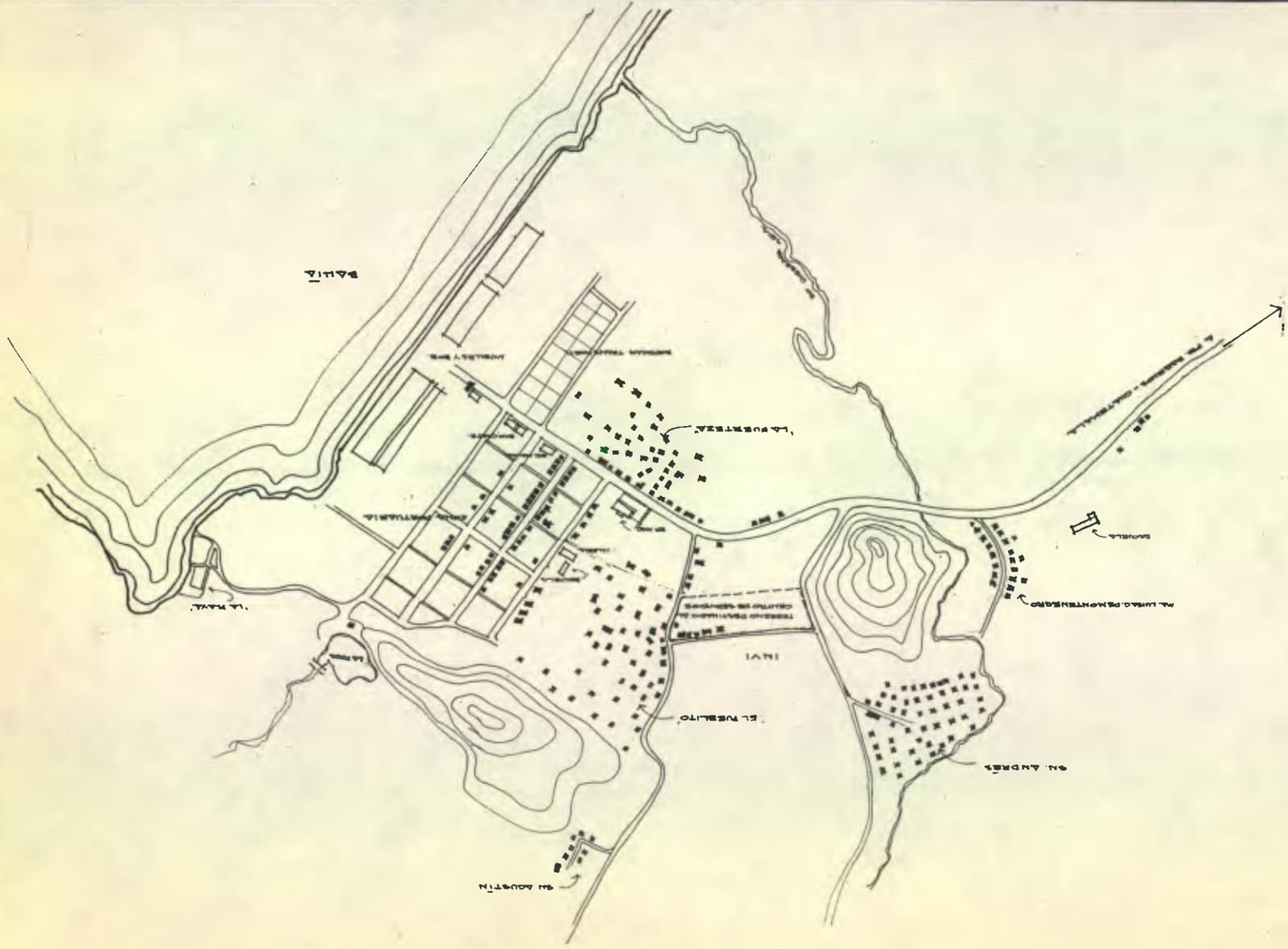
tiende aproximadamente sobre un área de 6 hectáreas y da cabida a 125 viviendas (aproximadamente); el trazo de las calles (únicamente vías peatonales) es irregular y de tierra, no penetrable en vehículo, la presentación de las viviendas es mala, podría denominarse a ésta como "Marginal", la mayor parte de los habitantes de la misma es de la clase "Baja" de la ciudad.

Más al Sur-este de la zona portuaria y de "San Andrés" está situada la colonia "María Luisa García de Montenegro" (de la cual hicieramos mención en el Cap. 8); ésta tiene acceso directo desde la carretera principal y desde la colonia "San Andrés", por el río "Quebrada Seca" que también es su límite hacia el Oeste. Tiene una extensión aproximada de 4-5 hectáreas, la vivienda concentrada a orillas de una (única) calle principal, actualmente se ve que en ella aún se sigue construyendo pero cuenta ya con aproximadamente 45 casas.

La última en describir y también en planificarse, es la llamada "Colonia San Agustín", ésta si fue planificada y trazada por la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, en la actualidad aún en fase de desarrollo, tanto así que sólo cuenta con aproximadamente 12 casas, casi todas del tipo de la zona (paredes de madera y techo de lámina o manaca), actualmente ocupa si mucho 3/4 de hectárea a lo largo de la calle de acceso que sale del camino al balneario "Las Escobas", dista ésta de la zona portuaria aproximadamente 700 metros, y está situada hacia el Sur de la misma, esta colonia en su fase de desarrollo total tendrá un área aproximada de 6 hectáreas, con área verde y centro de servicios indispensables.

#### Análisis cuantitativo de vivienda:

Zona Portuaria.....	96
"La Fuerteza" .....	130
"El Pueblito" .....	123
"San Andrés" .....	110
"San Agustín" .....	12
Colonia "María Luisa García de Montenegro" ...	<u>45</u>
Total de viviendas de la zona.....	521



En la consideración del promedio familiar para el lugar 5.6 miembros/familia, tendremos un promedio aproximado de 2,914 habitantes más o menos 3,00 (dato que habrá de servirnos posteriormente).

### 9.1 PROBLEMAS DERIVADOS DE LA SITUACION ACTUAL

A través de la descripción teórica y las gráficas, consideramos haber tomado idea de la situación actual, se ve su formación desorganizada y antifuncional, acarreado con ello los siguientes problemas:

- 1o. Como esencial: cuando entidades interesadas en llevar a cabo la planificación, de acuerdo al Plan Regulador, enfrentarán el problema del desalojo, se han visto casos ya, en los cuales ha habido necesidad de recurrir a autoridades y no sólo en caso de desalojo sino con el hecho de evitar que se construya, mayor sería el número de casos de desalojo habiendo ya construcción.
- 2o. La deficiencia de servicios: actualmente la mayor parte de servicios habrán de obtenerse en Puerto Barrios: vivienda, convivencia social, artículos de primera necesidad, centros deportivos, etc., el núcleo de población alcanza dimensiones dignas de consideración, para dotarlo de un centro de servicios adecuado, más centralizado y sin necesidad de tomar transporte o a través de vías de circulación pesada (transportes portuarios).
- 3o. Servicios de agua potable; electricidad y drenajes: tópico delicado, porque si se brindaran de inmediato, sería dar una aprobación indirecta a dichos asentamientos, por ende se agravaría más el problema del desalojo, lo que quiere decir que dichas colonias (la mayoría) habrán de carecer de estos servicios por tiempo indefinido.
- 4o. Problemas de circulación: mencionado indirectamente el punto 2, pero esencialmente es que todo ha de desenvolverse a través de la vía principal de acceso, la gente ha de recurrir a la zona portuaria para servicios de salud, telégrafos, etc., aún en el caso de una Escuela situada en la colonia "María Luisa García de Montenegro" que los alumnos para llegar a ella lo habrán de hacer por la vía principal de acceso, en la cual circula todo el tráfico: transporte portuario, urbano, etc.

- 5o. Estética: la presentación de la zona portuaria, es agradable, pero el resto de las que hemos descrito es desagradable, desorganizadas y de mal aspecto.
- 6o. De orden social: la carencia de centros de recreación y convivencia social, aunque el lugar por su naturaleza goza de lugares en los cuales hay distracción, faltan campos de deportes, centros sociales, etc.
- 7o. Carencia de vivienda para un sector grande de trabajadores, que no lo han hecho, - precisamente porque la adquisición de servicios no es satisfactoria.

10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
Biblioteca Central

- 1o. Debido a su importancia y necesidad, debe preocuparse por el desarrollo planificado de la ciudad portuaria Santo Tomás de Castilla.
- 2o. Que para lograr dicho desarrollo, sea tomado como instrumento guía el Plan Regulador Santo Tomás de Castilla - Puerto Barrios, de 1965; queda implícita la consideración de todos sus aspectos: físico, económico, plan de acción, conclusiones y recomendaciones; ya que es un estudio ejecutado a nivel profesional especializado basado en características y necesidades de la región, además de tener su aprobación legislativa y oficial.
- 3o. El desarrollo de la ciudad habrá de hacerse de Santo Tomás de Castilla a Puerto Barrios, por presentar la primera mejores características de asentamiento, además de su notoria pujanza y supremacía como puerto; coincidirá esto con la primera etapa del plan de acción del Plan Regulador.
- 4o. Para lograr los objetivos propuestos para el desarrollo de la ciudad, habrá de contarse con la participación de entidades: estatales, semi-estatales, municipales y de la iniciativa privada, actuando como coordinadora de las mismas. La Empresa Nacional Portuaria Santo Tomás de Castilla, por ser de su competencia actual.
- 5o. Definir las funciones y la entidad que actuando como "Distrito" correspondan a Santo Tomás de Castilla, para evitar el problema planteado en el Capítulo 8.
- 6o. Que actuando la Empresa Nacional Santo Tomás como coordinadora de la acción, - quede a criterios del Departamento de Ingeniería de la misma (como más indicado y competente) la aplicación o cambio de cualquier aspecto físico (puesto que el Plan Regulador sólo da lineamientos) y la participación de funcionarios indicados (según la relación del problema), cuando lo considere necesario; es decir que no queden decisiones de esta índole, a cargo de personeros que no estén en capacidad de hacerlo.
- 7o. Es de competencia de la Empresa Nacional Portuaria Santo Tomás de Castilla, el velar y poner coto a los asentamientos o construcciones que no estén apegadas a los lineamientos del Plan Regulador.

- 8o. Siendo uno de los problemas fundamentales, el déficit y necesidad actual de vivienda adecuada, se trate por los medios correspondientes, sea construida la zona de vivienda planificada por el INVI en el área considerada y acorde al Plan Regulador (una parte de la considerada en la primera etapa de acción).
- 9o. Que si se lleva a cabo la construcción planificada por el INVI, aumentará el número de la población, por ende se hace indispensable (y aún desde ya), la creación de un centro de servicios vecinal en terreno aledaño al considerado para esta zona de vivienda, porque además de ajustarse a los lineamientos del Plan Regulador, tiene una buena localización (centralizada; véase plano de situación actual) respecto de las demás zonas de vivienda actuales, por lo tanto, habrá de dar servicios también a ellas.
- 10o. Que en esta zona de vivienda a construirse por parte del INVI, se dé prioridad de ocupación (de acuerdo a normas correspondientes), a los habitantes de la colonia "La Fortaleza" para poder considerar la devastación de la misma, ya que por sus características en general es lo más indicado.

## 10.1 CONSIDERACIONES

Uno de los objetivos de este trabajo es la proposición de un Plan Físico para el Centro de Servicios Vecinal que desde ya se hace necesario, dadas las características de la situación actual de Santo Tomás de Castilla, sin embargo, creemos conveniente hacer algunas consideraciones sobre varios aspectos del mismo y no sólo proponer el plan y su programa sin base de conocimiento.

### 10.1.1 Funciones a cumplir y actividades a desarrollarse en el Centro de Servicios

Comerciales: consideramos que sea una de las esenciales, puesto que la subsistencia de los habitantes depende del abastecimiento de comestibles, lo cual, habrá de ser fácil y cómoda, por lo tanto uno de los primeros renglones a cubrir. Esto se logrará con un mercado a nivel cantonal, el cual pueda albergar centros de distribución tanto de comestibles verduras, carnes, abarrotes, comedores, etc., como también productos artesanales, sombreros, zapatos, etc., (esto se ve que es parte de la idiosincrasia de la población). Aparte del mercado para artículos de primera necesidad, un centro de comercios pequeños (la valoración de las áreas se tratará posteriormente) el cual tenga comercios especializados tales como: librerías, ropa, supermercado, ferretería, sucursal de Banco, cafetería, etc.

Sociales: la formación y desenvolvimiento de la población puede lograr superarse a través de un intercambio social de vivencia, ideas, participación de la vida política, concomitancia de actividades, etc. Se pretende cubrir parte de este aspecto a través de centros que den oportunidad a este intercambio: club social y deportivo, del cual lógicamente harían uso personas de casi todas las edades jóvenes, cubriendo con esto también las áreas deportivas, con lo cual se logra crear en el individuo el espíritu de unificación y colaboración en grupo hacia un mismo fin.

La Iglesia es esencial también en un conglomerado, puesto que en ella habrá de reunirse un grupo de personas también con un fin determinado, rendir un culto de acuerdo a su ideología religiosa; muchas han sido las épocas mediante las cuales casi todas las actividades han girado en torno al servicio de la religión. Por lo tanto, jamás habrá de despreciarse este poderoso aspecto.

Salón Social Auditorio: la finalidad de este es muy importante, puesto que puede desempeñar una serie de papeles, desde el aspecto cultural íntimamente ligado a la Escuela, como también dentro de reuniones sociales para la población, por lo tanto su situación se ha considerado ligada tanto a la Escuela como al Club social deportivo, pero que a la vez puede funcionar independientemente de cada uno de ellos; el mobiliario del mismo no se considerará fijo por su multiplicidad de funciones.

La Guardería infantil puede considerarse también un servicio social y cultural-pedagógico a la vez que en ella las madres de los infantes sienten un alivio en cuanto a necesidades de formación del niño, como de entretenimiento y mayor movilización para sus actividades externas al hogar.

Deportes: íntimamente ligado al aspecto anterior y también ya detallado en parte no habrá que descuidar el aspecto social, cultural y físico. Por limitaciones del terreno, únicamente se dotará al centro de un campo de foot-ball y uno de basket-ball, además de las piscinas y juegos de salón del Club social deportivo, ya que se considera con esto cubrir los deportes de más preponderancia en el lugar.

Recreacionales: los dos aspectos anteriormente mencionados: social y deportes, forman parte del renglón recreativo de la población, tratamos de complementar el panorama con áreas verdes en constante contacto con los caminamientos para refrescar el ambiente como la vista y la creación de un microclima favorable; debido a lo restringido del terreno, no se pudo disponer de un área de juegos para niños, aparte de los considerados en la guardería infantil.

Culturales: como esencial en este servicio, quedará la escuela primaria, la discusión de su programa lo haremos posteriormente, está complementada con el salón de actos mencionado con anterioridad para conferencias, actos, representaciones, etc.

Se ha contemplado también el funcionamiento de una biblioteca tanto para uso de los escolares como para uso del público, lógicamente ésta habrá de tener cierto tipo de control, por lo que se ubicará en la misma escuela y con posibilidades de funcionar a toda hora. Se ha considerado también que funcione en el Club Social-Deportivo, una hemeroteca para información de los concurrentes, además que aquí mismo podrán organizarse otra

serie de actividades utilizando el salón de ping-pong (afición del lugar) que por sus mismas dimensiones dará cabida a regular número de asistentes, sin necesidad de recurrir al salón mayor.

#### 10.1.2 Consideraciones para el Plan Físico sobre el Terreno

El terreno que se determinó para el desarrollo del centro de servicios, ha sido el asignado por los lineamientos del Plan Regulador, dentro del plan de acción de su primera etapa; a la fecha todavía se conserva en condiciones, aparte de que si se lograra llevar a cabo este Centro de Servicios, habrá que desalojar unas viviendas, que actualmente se asentaron en el lugar.

Las características del mismo son buenas, hacíamos mención de ello en la conclusión-recomendación No. 8, en la cual enfocamos su buena localización respecto de las zonas habitacionales a las que habrá de servir. Las medidas del terreno son aproximadamente en la parte más larga (de oriente a poniente) 300 y 320 metros por un ancho de 125 metros, aldaño a éste el terreno reservado para construir 125 viviendas por parte del INVI (lo cual mencionamos anteriormente).

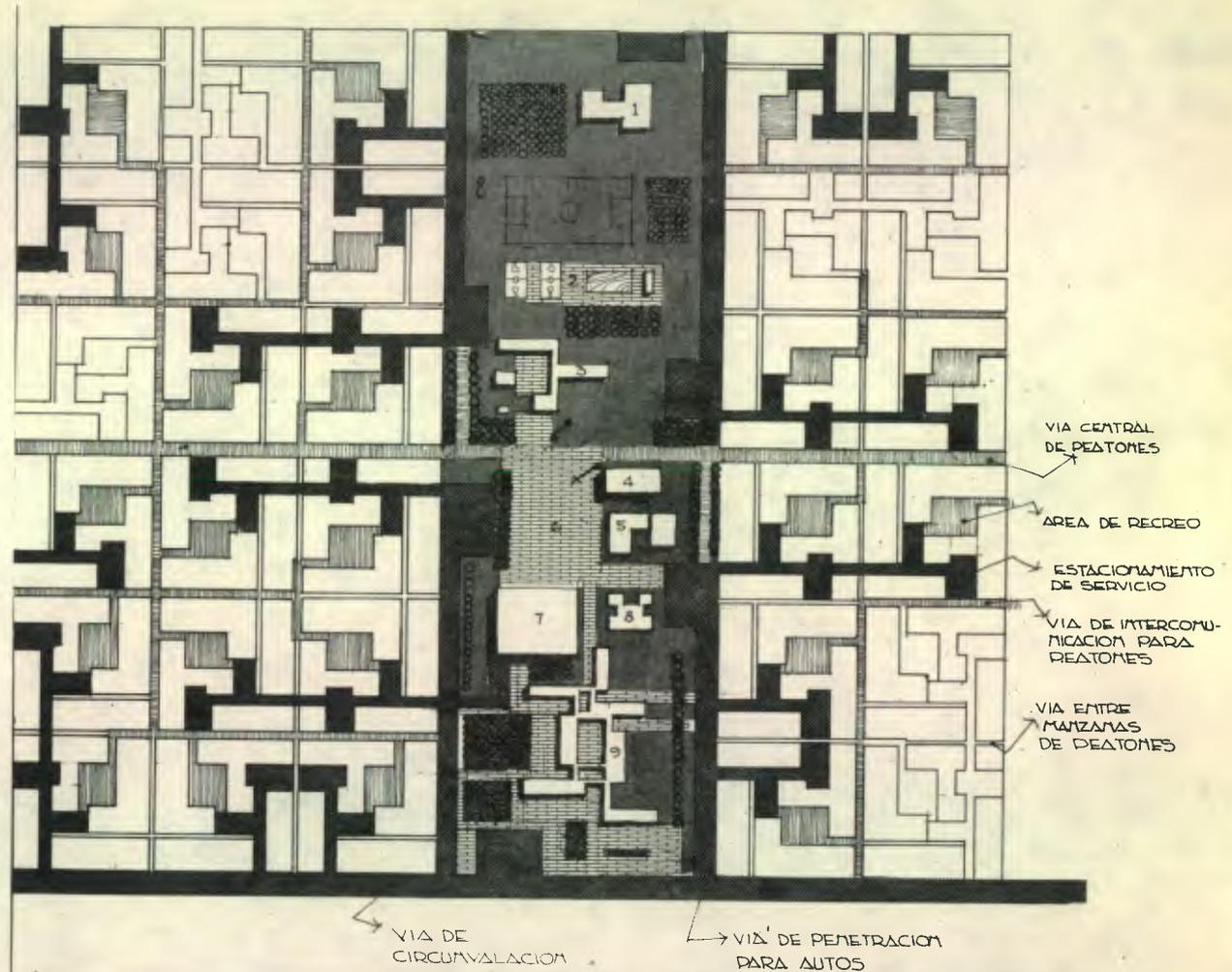
#### Sobre el programa y las áreas para el Centro de Servicios

El Plan Regulador, había considerado el desenvolvimiento de un centro de servicios Vecinal, dentro de un área de 6 Hectáreas, sin embargo, para el actual a desarrollar (siendo el primero) sólo se cuentan aproximadamente  $3\frac{1}{2}$  Has., por lo tanto, ya tenemos la primera limitación Area General.

Dentro de esta área se consideraba la ubicación de los siguientes elementos: escuela primaria, guardería infantil, área deportiva, plaza de reuniones, mercado artesanal, centro comercial y servicios de policía y correos.

La programación del mismo es casi deducción matemática en urbanismo, por lo mismo con lo único que podríamos hacer variar el programa, sería evaluando los servicios actuales existentes en el área para evitar duplicidad de los mismos y dotar de los que en realidad no hayan.

1. GUARDERIA
2. DEPORTES
3. ESCUELA PRIMARIA
4. IGLESIA
5. CENTRO SOCIAL Y CLINICAS
6. PLAZA DE REUNIONES
7. EDIFICIO COMERCIAL
8. SERVICIOS PUBLICOS
9. ARTESANIA



CENTRO DE SERVICIOS VECINAL — SANTO TOMAS DE CASTILLA

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS PROFESIONAL  
CARLOS E GONZALEZ DEL VALLE

6

Ha de mencionarse también que las consideraciones hechas por el Plan Regulador, para el centro de Servicios Vecinal, fueron con base de una unidad habitacional de tipo vecinal, para 6,000 habitantes y según determinamos con anterioridad, Santo Tomás cuenta con aproximadamente 3,000 habitantes fijos, sin embargo, a la hora de equiparlo de servicios, habrá de recibir la influencia de las áreas rurales circundantes, como actualmente sucede con la escuela: ejemplificando, para 3,000 habitantes que actualmente tiene Santo Tomás, teóricamente debería haber una población escolar de 510 alumnos (según estadísticas: 17% de la población), sin embargo, las escuelas reciben aproximadamente 720 alumnos (en inscripción a principios de año), con esto consideramos avalar nuestra hipótesis sobre la influencia de las áreas rurales circundantes.

Surge el problema pues, que para llegar a determinar exactamente el número de habitantes que habrá de abastecer el centro de servicios, será producto de una investigación más extensa a base de cuestionarios sobre los habitantes de las zonas circundantes anteriormente mencionadas, por lo mismo el problema de las áreas exactas a necesitarse lo dejaremos para cuando se quiera afrontar el problema en realidad, ya que por ser este un trabajo a nivel de Tesis sólo demostrará la necesidad de la formación del Centro de Servicios y los elementos de los cuales habrá de constar, sin embargo, en el diseño trataremos de ver que algunos de los elementos que fueran directamente afectados por este factor sean susceptibles de ampliaciones sucesivas y construir en la primera etapa sólo el área indispensable a necesitarse.

Haremos la evaluación de los elementos en forma separada.

Escuela Primaria: actualmente existe un número de aproximadamente 720 alumnos inscritos y distribuidos en dos escuelas: una situada en la Colonia "María Luisa García de Montenegro" y otra entre la zona portuaria y "El Pueblito"; entre las dos escuelas se tiene un total de 12 aulas aproximadamente y una de éstas imparte clases en dos jornadas, por lo tanto, consideramos que en la primera etapa de construcción del centro de servicios si se podría construir una escuela de 6 aulas para aliviar el cupo de las dos actuales, como a la vez cubrir un radio de acción adecuado (distancia de recorrido de los pupilos).

La Iglesia: consideramos no sea indispensable actualmente, puesto que hay una con capacidad aproximada para 250 personas, además disgregadas dentro del área, una serie de

capillas que sí se dan abasto y en la consideración de que el uso de las mismas es eventual; para este menester los habitantes si pueden recurrir a Puerto Barrios.

Mercado: este sí se hace indispensable, puesto que en la actualidad no hay únicamente en Puerto Barrios, diferimos del enfoque que le da el Plan Regulador en el aspecto artesanal, creemos en la conveniencia que sea uno de tipo combinado: comestible-artesanía.

Guardería Infantil: este es un elemento el cual puede ser considerado en su construcción, puesto que tampoco hay; su programa exacto está determinado de acuerdo a la consideración hecha con anterioridad (sobre áreas).

Clínicas: actualmente existe en Santo Tomás dos clínicas de consulta externa, una de sanidad pública y otra para los empleados de la empresa, por lo tanto, el rango de esta sería únicamente consultorio y más orientado hacia pediatría (hay mucha enfermedad en la edad infantil), por lo mismo, se considerará adyacente a la guardería.

Telecomunicaciones: actualmente existe este servicio, casi dentro del área de muelles, por lo tanto, si convendría centralizarlo en el centro de servicios, puesto que todo el público habrá de hacer uso de él.

Policía: actualmente la zona portuaria cuenta con policías de varias clases: Hacienda, Portuaria, Privada y de la Marina, pero la Policía Nacional no tiene sede, por lo tanto, si consideramos la conveniencia de una estación, puesto que la policía nacional, es la que ha de tomar parte directa en los problemas (es el caso que algunos problemas, las policías anteriormente mencionadas recurren a la Policía Nacional).

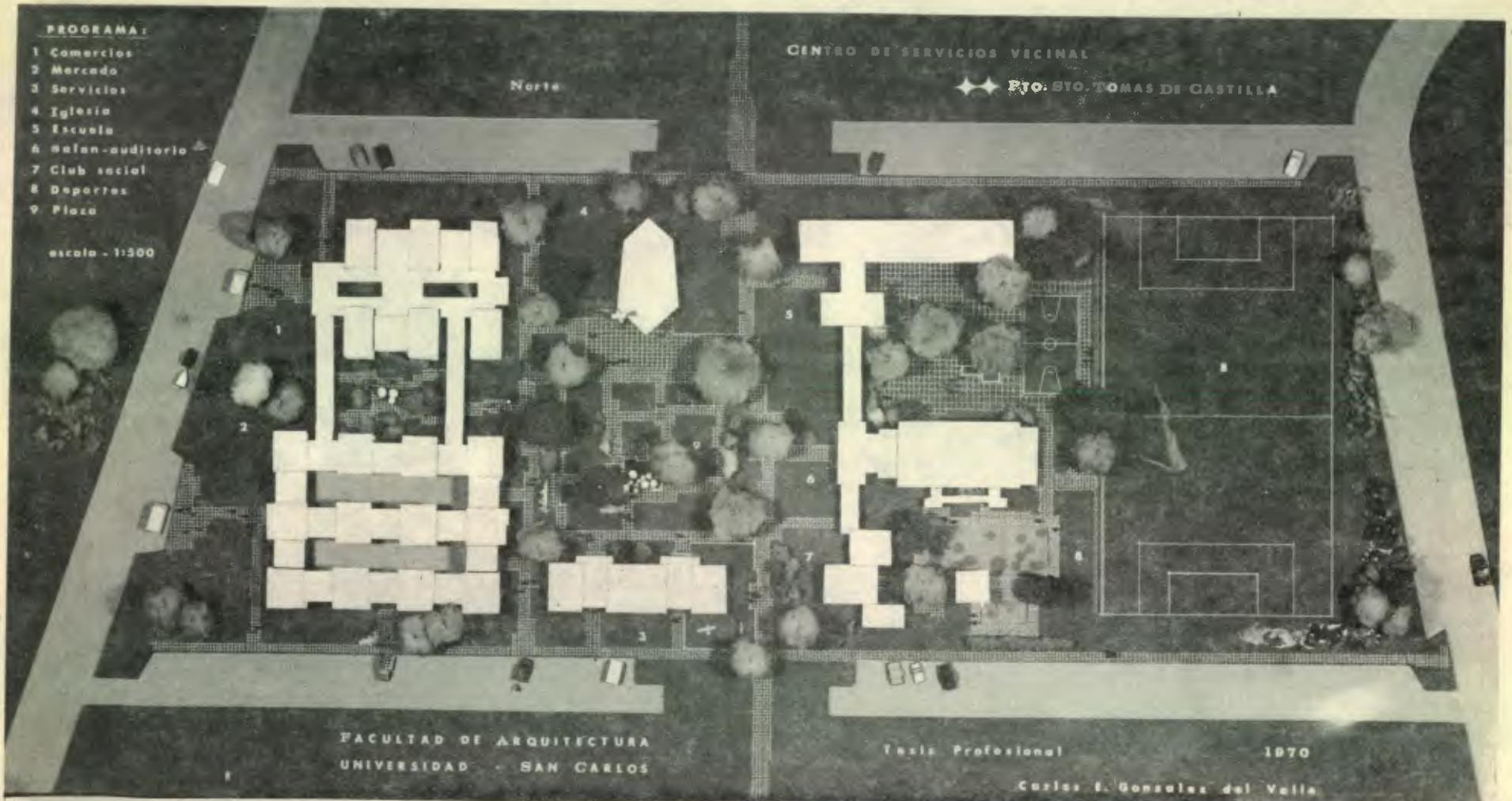
Centro de Comercios: éste sí se hace indispensable puesto que pululan dentro del área únicamente tiendas de tipo de barrio con algunos artículos de primera necesidad, pero la adquisición de artículos de superación requiere un viaje a Puerto Barrios.

El Club Social y Deportivo: elemento que también consideramos sea conveniente pues en la actualidad no existe ninguno de este tipo para uso de la población, únicamente para los empleados de la Marina de la Defensa Nacional.

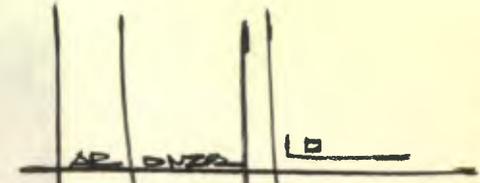
Plaza de Reuniones: también conveniente de hacerse, no sólo como elemento de enlace entre los diversos elementos, sino como un área de expansión, en la actualidad no existe ningún lugar determinado para este tipo de función.

Consideramos pues que el programa dado por el Plan Regulador es bastante acertado y previo las consideraciones hechas con anterioridad, proponemos para este Centro de Servicios el siguiente programa:

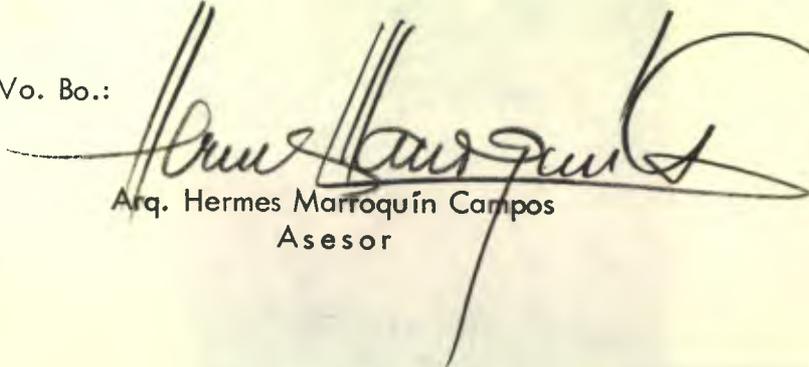
1. Mercado de comestibles y artesanías.
2. Centro Comercial especializado.
3. Iglesia.
4. Servicios: Policía, Telecomunicaciones, Guardería y Clínicas Infantiles.
5. Club Social y Deportivo.
6. Areas de Deportes: conectadas a la Escuela y al Club.
7. Salón Social: de múltiples usos con la misma conexión del área deportiva.
8. Escuela Primaria: en su primera etapa de 6 aulas.
9. Plaza de Reuniones.



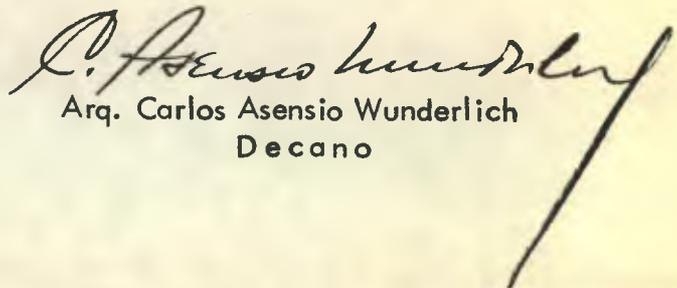
EL CONJUNTO PROPUESTO

  
Carlos Enrique González del Valle

Vo. Bo.:

  
Arq. Hermes Marroquín Campos  
Asesor

IMPRÍMASE:

  
Arq. Carlos Asensio Wunderlich  
Decano